法政大学学術機関リポジトリ
HOSEI UNIVERSITY REPOSITORY

PDF issue: 2025-07-18

山梨県の富士山登山鉄道構想についての批判的考察（II）：「構想」に対する反対運動を中心に

村串, 仁三郎 / MURAKUSHI, Nisaburo

(出版者 / Publisher)
法政大学経済学部学会
(雑誌名 / Journal or Publication Title)
経済志林 / The Hosei University Economic Review
(巻 / Volume)
91
(号 / Number)
4
(開始ページ / Start Page)
33
(終了ページ / End Page)
100
(発行年 / Year)
2024-03-25
(URL)
https://doi.org/10.15002/00030528

山梨県の富士山登山鉄道構想についての批判的考察（Ⅱ）

―「構想」に対する反対運動を中心に―

村　串　仁三郎

目次

はじめに
第１節「富士山登山鉄道構想（案）」（2021年２月）公表までの問題
第２節　2021年２月公表の「富士山登山鉄道構想（案）」の概要と批判
（１）「富士山登山鉄道構想（案）」の概要
（２）「富士山登山鉄道構想（案）」への批判
第３節　各関連組織の「富士山登山鉄道構想（案）」への反応
（１）富士山世界遺産協議会学術委員会の反応
①「富士山登山鉄道構想骨子（案）」への反応
②「富士山登山鉄道構想（案）」への反応
（２）メディア，イコモスその他政府機関の反応
①メディアの反応
②イコモスの反応
③政府諸機関の反応
第４節　長崎山梨県知事の「富士山登山鉄道構想（案）」実現の試み
（１）再選前の長崎幸太郎県知事の動向
（２）再選後の長崎幸太郎県知事の動向
第５節 「富士山登山鉄道構想（案）」に対する反対運動の展開
（１）第１期の「構想」に対する反対論および反対運動

—2019年２月～2020年１月—
（２）第２期の「構想」に対する反対論および反対運動
—2020年２月～2023年１月—
（３）第３期の知事再選後の「構想」に対する反対論および反対運動
—2023年１月22日～2023年12月—
小括

はじめに

拙稿「山梨県の富士山鉄道構想についての批判的考察」（2021年３月公表）は，コロナ禍の2021年２月に富士山登山鉄道構想検討会が「富士山登山鉄道構想（案）」を公表したところで終わっており，「富士山登山鉄道構想（案）」の問題点の分析は行なわれず，その後の長崎幸太郎山梨県知事の動向，そして「富士山登山鉄道構想（案）」に対する意見，反対意見，反対運動については当然であるが論じられていない[(1)]。

本稿の課題は，2021年２月公表の「富士山登山鉄道構想（案）」を，前年公表の「富士山登山鉄道構想骨子案」と比較しながら問題点を検討し，2021年２月以後の富士山登山鉄道構想検討会と長崎幸太郎山梨県知事の動向を検討し，さらに「富士山登山鉄道構想（案）」に対する各界の動向，特に富士山世界文化遺産協議会学術委員会の動向と「富士山登山鉄道構想（案）」に対する反対意見および反対運動にについて詳論することである。

注

（１）拙稿「山梨県の富士山鉄道構想についての批判的考察」,『経済志林』第88巻第４号，2021年３月。なおこの旧稿は，2023年12に刊行の『現代日本の国立公園制度の研究—国立公園は自然保護の砦かレジャーランド・リゾート地かを問う－』（時潮社）に圧縮して掲載されている。

第１節「富士山登山鉄道構想（案）」（2021年２月）公表までの問題

富士山登山鉄道構想検討会は，2021年２月に開催された第１回総会において前年末に作成された「骨子案」を改修して「富士山登山鉄道構想（案）」を承認した。

「富士山登山鉄道構想（案）」以前の「富士山登山鉄道構想骨子（案）」については，その作成経過，その内容の批判についてはすでに述べてある。「富士山登山鉄道構想骨子（案）」以前の問題については，ここでは，繰り返さないので，前稿か拙著に掲載されている私の批判を是非参照していただきたい。

第２節　「富士山登山鉄道構想（案）」の概要と批判

（１）「富士山登山鉄道構想（案）」の概要

2021年２月に富士山登山鉄道構想検討会第１回総会で承認された「富士山登山鉄道構想（案）」については，前稿では直接詳しく検討しなかったのでここで若干言及しておきたい。

「富士山登山鉄道構想（案）～美しい富士山を後世に残すために～」の主要な目次は次の通りである[(1)]。

「　１．これからの五合目アクセス交通の在り方
　　1.1　五合目アクセス交通の見直しの必要性
　　1.2　これからの五合目アクセス交通を考える視点
　　1.3　導入ルート・システムの比較・評価
　２．登山鉄道導入の基本方針
　　2.1　基本コンセプト
　　2.2　登山鉄道の導入ルート・システム
　　2.3　施設整備の考え方

３．事業運営

3.1　事業主体・事業スキーム

3.3　事業性の検討

４．構想実現に向けて検討が必要な課題

4.1　登山鉄道事業の枠組みと事業運営体制

4.2　適用する法制度の検討

4.3　登山鉄道の技術的課題の検討

4.4　登山鉄道と併せて検討すべき課題

4.5　世界遺産及び土地利用に係わる各種法制度への対応

4.6　鉄軌道計画の認可

５．今後の進め方　　」

「富士山登山鉄道構想（案）」の内容は，すでに指摘したように基本的に前稿で検討した「富士山登山鉄道構想（骨子案）」の内容と変らない。したがって「富士山登山鉄道構想（案）」の批判は，前稿で述べた「富士山登山鉄道構想（骨子案）」への批判がそのまま当てはまる。それ故ここで「富士山登山鉄道構想（案）」の検討は行なわない。

そこで，一応「富士山登山鉄道構想（案）」の中身を知っておくために『山梨日日新聞』がまとめた「富士山登山鉄道構想案の要旨」（2021年２月３日『山梨日日新聞』）の全文を紹介しておくことにする[(2)]。

その「富士山登山鉄道構想案の要旨」は以下の通りである。

「①これからの５合目アクセス交通の在り方

来訪者数の増加に伴い，５合目ではディーゼル車両による水・燃料の運搬増加，自家発電量の増加などによる環境負荷が増加している。交通アクセスの在り方は来訪者数や活動内容に影響するので，アクセス交通の在り方を検討することが必要。地球温暖化対策や感染症対策，富士山の保存と適切な利用を高次元で調和させる視点が求められる。５合目アクセス交通のルートやシステムを比較したところ，法制度への適合性や氷雪対応，緊急車両の運行，安全性・快適性などから，富士山有料道路（富士スバルラ

イン）上に次世代型路面電車（ＬＲＴ）を敷設することが最も優位性が高いと評価できる。

②登山鉄道導入の基本方針

自動車から登山鉄道へ転換する。ＬＲＴを軸に既存道路を活用して鉄道を整備する。許可車両以外の通行を規制し，架線を使わない『架線レス』を前提に，先進的な技術導入に向けた検討・検証を行い，富士山にふさわしい交通システムの導入を目指す。

富士山の顕著な普遍的価値を保全し，望ましい土地利用によって富士山の付加価値の向上を図る。適切な運行計画によって来訪者数を一定水準に抑制し，鉄道ならではの上質なサービスを提供し，向上する富士山の付加価値を富士山や地域に還元する。

電気，上下水道などのライフライン整備や，信仰の対象にふさわしい５合目空間の在り方を検討するほか，夏に集中する来訪者を四季に分散させるなど，富士山が抱える課題解決に貢献する。

③事業運営

事業主体・事業スキームについては，官民の役割分担を明確にしつつ，事業運営の方法を検討する。国土交通省などと十分な事前協議を行い，国などの支援スキームを積極活用する。

事業性を検討したところ，往復運賃１万円の場合で年間約300万人，２万円で約100万人の利用が見込まれる。収支シミュレーションでは，事業成立の可能性は高いことが見込まれる。ただし，富士山特有の気象・地形条件を踏まえた適正な維持管理費，架線レス方式の導入に関する費用など，現時点では試算が困難な経費が多く想定される。今後，さまざまな要素を加味した上で，さらに精査することが必要だ。

④構想実現に向けて検討が必要な課題

富士山での鉄道整備は自然条件や法的条件などの制約が多い。山岳地帯でのＬＲＴという構想を具体化していくには事業運営，技術，法制度など多面的からさまざまな課題に取り組む必要がある。

検討が必要な課題は次の通り。①登山鉄道事業の枠組みの具体化，事業スキームや事業運営者の想定，官民の役割分担など②世界文化遺産としての富士山に与える影響の評価の実施，土地利用に関わる法制度への対応，富士スバルラインの取り扱いなど関係法制度への対応③厳冬期を含めた登坂，制動性能の検証，架線システムや運行支障への対応など技術的な課題④噴火などの危機管理対応や５合目の在り方，ライフラインの整備など登山鉄道と併せて検討すべき課題。」

この「要約」では指摘されていないが,「骨子案」にはなかった「事業運営」の節で，相変わらず「事業運営」の内容は明記されていない。これが大問題である。また本文では「登山鉄道整備等に係わる経費は合計1,400億円程度と試算される。」と指摘されている[3]。

なお山梨県は，その後「往復料金を１万円とした場合，年約300万人の利用を見込み，『事業として成立する』とした」ようである[4]。

注

（１）富士山登山鉄道構想検討会「富士山登山鉄道構想（案）～美しい富士山を後生に残すために～」（2021年２月）。山梨県のＨＰ掲載。
（２）「富士山登山鉄道構想案の要旨」，『山梨日日新聞』2021年２月３日。
（３）前掲「富士山登山鉄道構想（案）」，27―8頁。
（４）「富士山鉄道往復１万円　県構想案編300万人見込む」，『山梨日日新聞』2021年２月３日。

（２）「富士山登山鉄道構想（案）」への批判

「富士山登山鉄道構想（案）」に対する私の批判点は，基本的にはすで前稿で指摘した内容と変わらない[1]。その要点は，５点ほど指摘できる。

第１に，「富士山登山鉄道構想（案）」を作成・検討した富士山登山鉄道構想検討会（以後「検討会」と略称する）の役員，理事には，東京の有識者と観光業界関係者に限定されており，富士山の保護の視点をもつ有識者がたった１名にすぎず，また地元の関係者をまったく排除されていること

である。「検討会」の委員には地元や自然保護意識のある有識者もいるが，その委員は，「構想」の議論からは完全に排除されていて，最終決定権をもつ総会では，お添えもので，「構想（案）」について意見を述べる機会さえ与えられていない。「富士山登山鉄道構想検討会」の組織運営は，富士山を熟知し富士山の自然保護に関心を有する有識者と地元関係者をほぼ完全に排除した理事会中心による独断的なものであった，ということである。

第２に，「富士山登山鉄道構想（案）」が優位と評価•選定したＬＲＴ（次世代型路面鉄道，勝手に「次世代型」といっているだけで，本来light Rail Transit，ただの新型の路面電車のこと）については，基本的に選択の手法が根本的に間違っているということである。

「富士山登山鉄道構想構（案）」は，「検討対象ルート」としてＡルートに，普通鉄道，ラックレール式鉄道（歯軌条鉄道），ＬＲＴの３種の案を，Ｂルートにケーブルカー，ロープウエイの２種を提起し，その優位性を比較検討するという手法を提起した。

富士山に河口湖周辺から五合目まで，ケーブルカー，ロープウエイを建設する案も普通鉄道，ラックレール式鉄道を建設する案も，技術的にみて相当難しい案であり，何より富士山を大幅に傷つけるものであって，自然保護，環境保全上，今どき問題外で，ただ単にＬＲＴの優位性を引き立たせるためのダミーとして提起されたに過ぎない。

確かにこれらのダミー案と較べれば，スバルライン上にＬＲＴを敷設する案は，自然破壊，環境毀損が相対的に少なくみえ，優位がありそうであることは間違いない。

そんなことは，すでに2015年に富士五湖観光連盟がＬＲＴ案を提案していた時からわかっていることであって，それ故に富士五湖観光連盟は，スバルライン上にＬＲＴを敷設する案を提起したのであった。

だから富士山登山鉄道構想検討会は，ＬＲＴ案を仮に認めるとすれば，他の５種案との比較検討に費用と労力をかけるのではなく，最初からＬＲＴ案の是非を検討すべきだったのである。その際に電気バスとＬＲＴとを

比較してその優位性を検討すべきだったのである。

そうしなかったのは，提案者の長崎幸太郎知事が，いわゆる建設業や大手の観光業に，巨額資金を投資して富士山で大観光開発を行なわせて莫大な利益をもたらそうと「構想」したからに過ぎない。登山鉄道の導入によってCO_2を減らし環境保全を意図するというのは，口実であって，CO_2を減すためには電気バスを導入すれば事足りるのである。長崎幸太郎知事の構想は，訪日外国人を高額の登山電車に乗せて稼ごうとする安倍晋三内閣の観光立国政策の意図に依存したものである。

第３は，ＬＲＴによる鉄道経営の鉄道観光事業の全体の問題点である。この問題点は二つある。一つ目は，登山鉄道の通年・冬季営業の問題。二つ目は，通年営業に見合う登山鉄道営業のためのインフラ施設の建設問題である。

一つ目の登山鉄道の通年・冬季営業は，多くの問題点を抱えている。これまで富士登山は２ヶ月間，スバルラインの営業は冬季には極めて限定的であった。登山鉄道の通年営業は，旅客の大量輸送を可能にして，登山観光を今より一層盛大なものにしようというアイデアである。

富士山登山鉄道の通年営業は，富士山観光をさらに過剰利用・オーバーツーリズムを助長する恐れが大きい。そもそも富士山の厳冬期間の五合目に観光客が集まるのか，何を観光するのか，観光が成り立つのかという問題がある。

仮に好奇心で厳冬期の五合目に観光が成り立つとして，厳冬期間に五合目周辺を徘徊して事故が起きないとはいえない。そのリスク費も相当予想される。しかも冬季のスバルラインでさえは風雪，積雪，路面凍結，土砂崩，落石，倒木などリスクがあるのに，通年登山鉄道にとってそのリクスはいっそう大きくなる可能性がある。しかも温暖化による異常気象による豪雨豪雪暴風が，富士山鉄道に襲いかかる。富士山は地震や噴火の危険性も抱えている。それらのための巨額な予防対策費も予想される。

登山鉄道の通年営業のもう一つの問題は，実はこの点はほとんど言及が

避けられていることであるが，安定的営業という前提で，登山鉄道観光のための巨大な開発事業，すなわち相当数の旅客を「上質な利用体験の提供」で楽しませるためのインフラ施設（巨大な五合目の駅舎と中間駅，発電施設や上下水道施設，し尿処理施設等），さらに観光施設（厳冬に耐えうるゴージャスなホテル・旅館などの宿泊施設，レストラン・土産もの店，さらに五合目の御中道の観光のための施設など）の建設は，富士山の自然の大幅な改造・破壊，環境と風景の毀損を伴うということである。

第４は，「富士山登山鉄道構想」の実現のためには，法制度上の許認可が必要である。

「構想」は，自然公園法や文化財保護法上明確な規制を受けている。しかし「構想」は，そうした規制を十分承知の上で提起されていて，長崎山梨県知事は，もともと安倍政権の規制緩和によって国立公園の観光開発行為を容易化する政策に後押しされて，現在は自然公園法の改正をえて，規制されていている国立公園の観光開発行為も，地域の国立公園協議会などが規制を緩和する方策を講ずれば，環境省は認めてくれるという体制を理解した上で「富士山登山鉄道構想」を提起しているのである。

事実，すでに私が指摘したように，政府は2020年に「自然公園法」を改正して，地域の国立公園協議会が認めれば規制を緩和したり，規制の網を外したりして，これまで規制されている開発行為を認めるようになっている[(2)]。そうした傾向を一般化するために環境省は，2016年「国立公園満喫プロジェクト」を設置して国立公園内の観光開発に努めている[(3)]。

したがって「富士山登山鉄道構想構」の正否は，今後，何らかの形で組織される富士山国立公園協議会が「構想」をどのように評価するかにかかっている。

第５に，2021年２月に「富士山登山鉄道構想（案）」で初めて提起された「登山鉄道整備等に係わる経費は合計1,400億円」の問題，登山者数年間300万人の問題，相変わらず不確定な経営主体の問題である。

ここには多くの論点がある。

その１，登山鉄道整備等経費合計1,400億円程度の問題である。

一般論であるが，そもそも1400億円の想定があまりにも小さく抑えられていると思われる。

2020東京オリンピックの場合，当初予算7340億が，いつのまにか３兆円に膨らみ，世上から大批判を受け切り詰められて最終的に，１兆4238億円となったといわれている[(4)]。

奥鬼怒スーパー林道の場合，総工費予算は，1970年の当初予算20億円であったが，1976年には38億円，1986年には，98億円，最終的に1990年には100億円を越し５倍強に増大したといわれている[(5)]。

かように開発計画予算は，いつの世も最初小さく見積もって次第に増額していくのが計画者の用いる常套手段であり，登山鉄道整備等経費合計1,400億円も，計画が実現していく段階に３倍にも５倍にも増えるとみるのが常識である。しかも人口減少の中で労働力不足を土台に労務費や建設資材の急増が予想されているので，当初予算を超えて幾ら増えるか見当がつかない。今まさに大阪・関西万博の予算が，久々の物価上昇，人手不足による建設費の急騰により当初予算1850億円が，目下2350億円に膨らみ，さらに上積みが予想されている[(6)]。

しかもこの登山鉄道整備等経費合計1,400億円には，「富士山特有の気象・地形条件を踏まえた適正な維持管理費，架線レス方式の導入に関する費用」などは含まれていないといわれており[(7)]，そうした必要経費を含めれば，さらに膨大な額に膨らむことは確実である。

その２，果たしてその巨額な投資を誰が負担するかさえ未定なのである。

「構想案」では，「民間主導を基本としつつ，必要に応じて公的主体による」と指摘されていて[(8)]，経営主体が明確にされてはいない。それだけでなく，「構想案」は，登山鉄道経営については，年間乗車客300万人，往復料金１万円という抽象的なことしか明らかになっておらず，車両の運行計画，投資内容など具体的な鉄道経営目論見書など提出されていない。「構想案」は，極めて抽象的で杜撰な登山鉄道経営構想なのである。

その３，富士山五合目に通年で利用者約300万人を受入れるためには，大規模インフラ施設の建設が求められるが，そのための大規模開発は，すでに指摘したように大規模な自然破壊・環境毀損を生む恐れが著しく大きいということである。

さらに往復運賃１万円の問題である。スバルラインのシャトルバスの往復料金2500円[9] と較べて明らかに往復運賃１万円は高いので，五合目までの交通手段が著しく制限される。しかし「構想」は，初めから富裕層，外国人の利用を想定しており，高くはないとの認識であり，一般庶民の排除を想定している。後にみるように長崎幸太郎知事は，県民は無料にして外国人観光客から高い料金を取れば良いとさえ発言している。

往復運賃１万円で登山者数300万人という想定は，過去のコロナ禍以外の通常の登山シーズン年間2018年のピーク197万人と較べるとかなり低めに抑えられているが，五合目観光の潜在ニーズはそうとう大きいはずである[10]。もともと富士山五合目観光，富士山登山のニーズは，外国人を含め相当に高いので，便利な登山鉄道の敷設によって，300万人を大きく超えて，今でも過剰登山が一層過剰になっていく恐れが大きい。そして過剰登山にともなう多くの障害を引き起こす可能性が生まれる。

そしてこの過剰を解消するために更なるインフラ施設の建設，鉄道運行能力の拡大が要求され，開発と自然破壊の悪循環を招来する恐れが大きい。

以上のように「富士山登山鉄道構想（案）」は，抽象的で一見妥当なように見せかけてその内実は危険極まりない計画なのである。

注

（１）前掲拙著『現代日本の国立公園制度の研究』第Ⅳ部第２章「山梨県の富士山鉄道構想とその構想に対する反対運動」，参照。

（２）同上書，第Ⅲ部第１章「環境省管理下の国立公園制度の基本的枠組」を参照。

（３）同上書，第Ⅲ部第５章「環境省『立公園満喫プロジェクト』の観光的利用優先政策」，参照。

（４）「東京オリンピック予算は３兆円超？」，「日訪ラボ」（2019年６月26日），「東京五輪・パラ開催経費は１兆4530億円予想を下回る」，ＮＨＫオンライン（2021年12月22日，）のウエッブサイトの記事。
（５）藤原信「奥鬼怒スーパー林道の問題点」，『自然保護事典①』，1996年，緑風出版，118頁。
（６）大阪万博の予算膨張については，例えば「『寄り合い』協会動き遅い万博」，『朝日新聞』2023年11月30日，を参照。
（７）「登山鉄道『雲の上で描いた画餅』」，『山梨日日新聞』，2020年12月16日。
（８）前掲「富士山鉄道構想（案）」，23頁。
（９）「その鉄路の行方～富士登山鉄道～３争点」，『読売新聞』2023年９月26日（朝刊）。
（10）山梨県「富士山五合目アクセス交通のある方」（2019年12月），２頁，山梨県ＨＰ参照。

第３節　各関連組織の「富士山登山鉄道構想（案）」への反応

（１）富士山世界文化遺産協議会学術委員会の反応

①「富士山登山鉄道構想骨子（案）」への反応

「富士山登山鉄道構想」は，まずもってイコモス（国際記念物遺跡会議）が認めるかどうかが最大の課題である。その前提には，イコモスに影響力のある「富士山世界文化遺産学術委員会」（以後「学術委員会」と略すことがある）が，そもそも「富士山世界文化遺産」である富士山で「富士山登山鉄道構想」を認めるかが大問題である。

もし「学術委員会」が「構想」を認められなければ，山梨県は「構想」の実現を放棄するか，もし「構想」を強行するのであれば，富士山は富士山世界文化遺産から外されることになる。

2019年２月６日に山梨県知事から「構想」計画が進められることが公表された後の同年10月12日に，「学術委員会」は，第12回委員会を開催して，まだ不確定の「富士山登山鉄道構想」について検討している[(1)]。

しかし「富士山登山鉄道構想」はまだ固まっておらず，「学術委員会」

は，何より「検討会」から情報をえていなかったので,「構想」について具体的に検討できなかったようである[(2)]。

その後，2020年２月６日に「検討会」から「構想骨子（案）」が公表されると，後にみるようにメディアでは,「構想」についての批判が報じられた[(3)]。「学術委員会」は，２月６日に第13回「学術委員会」を開催して,「構想」について検討を行なった。

地元紙は,「富士山世界文化遺産学術委員会では鉄道への慎重な意見が続出した。学術委員の目には，登山鉄道の論議が拙速に映ったためで，世界文化遺産としての価値を守る観点から小委員会で考え方をまとめる方針」と報じた[(4)]。

さらに「『どうしてこんなもの（富士山登山鉄道）が必要なのか。必要性がわからない人がほとんどだ』学術委の一人は，富士山有料道路（富士スバルライン）上への次世代型路面電車（ＬＲＴ）敷設が『最も優位性が高い』とする登山鉄道構想の議論に異を唱え『もう造るという印象だ。観光誘致，観光開発のために鉄道を敷くようなもので納得できない』と厳しい言葉を続けた。」と報じた。

なお「学術委員会」の議事録をみると,「構想」についてからなり批判的な意見が提出されていたことがわかる[(5)]。

2020年10月15日に開催された第14回「学術委員会」は，コロナ禍のためオンライン会議を開き, 先に予定していた小委員会が作成した「『富士山登山鉄道構想』に係わる中間提言」（案）を議論した[(6)]。

地元紙によれば,「中間提言」（案）は,「影響評価で検討すべき事項として，駅舎やレール敷設による景観悪化や工事にともなう自然破壊の防止，鉄道が通過した場合の来訪者の抑制方法などを盛り込んだ。」と報じられた[(7)]。

しかし遠山委員長が遺産影響評価「ＨＩＡを誰がどう動いていくのか。明確になっていないところがある。」と指摘しているように,「構想」がまだ抽象的で具体性に欠けることもあって,「中間提言」は,「遺産影響評価」

の実施主体や具体的な方法については何も言及していない[8]。

地元紙は，「中間提言」（案）を取りまとめた小委員会の稲葉信子（筑波大名誉教授）委員長が「『構想にゴーサインを出した訳ではない』と述べ…影響評価の具体的な手法や枠組みは小委員会が今後検討し，年度内に最終提言する方針」と述べたと報じた[9]。ここで会議の全容を論じる余裕がないので，詳しくは「学術委員会」の議事録を参照していただきたい。

「中間提言」（案）の論調は，第12回の「学術委員会」にみられたような，「構想」そのものの提起を疑問視し否定する姿勢が影をひそめ，「構想にゴーサインを出した訳ではない」としつつも，登山鉄道計画の存在を前提に「遺産影響評価」を進めるという立場になっている。

注

（1）第12回「富士山世界文化遺産学術委員会」式次第。ウエッブサイト参照。
（2）前掲拙稿「山梨県の富士山鉄道構想についての批判的構想」，48頁。
（3）同上，45－6頁。
（4）「富士登山鉄道に“ブレーキ”」，『山梨日日新聞』2020年２月７日。
（5）第13回「富士山世界文化遺産学術委員会議事録」参照。
（6）第14回「富士山世界文化遺産学術委員会」議事次第参照。
（7）「富士山学術委中間提言へ」，『山梨日日新聞』2020年10月16日。
（8）第14回「学術委員会」議事録の各委員の発言，2―3頁参照。
（9）「富士山学術委中間提言へ」，『山梨日日新聞』2020年10月16日。

②「富士山登山鉄道構想（案）」への反応

その後コロナ禍が深刻化する中で，2021年１月に「富士山鉄道構想検討会」は，「富士山鉄道構想骨子（案）」を改善した「富士山鉄道構想（案）」を公表した。

さっそく2021年２月２日の第15回「学術委員会」は，「富士山登山鉄道構想に対する提言（案）」を検討し，さらに同年２月26日の第16回「学術委員会」は，先の「中間提言」（案）と同じものを「最終提言」とし採決し

た[1]。

この「最終提言」全体を紹介する余裕がないので，ここでは「最終提言」の「要旨」を紹介しておきたい[2]。

この「最終提言」にまとめられた「要旨」は以下の通りである。

「 1 構想検討会は，富士山登山鉄道構想の策定にあたり，中間提言（2020年10月15日送付）を踏まえ策定した本提言の記載事項を確実に反映すること。

2 山梨県は，富士山登山鉄道構想の具体化にあたり，富士スバルライン五合目（以下五合目という）の『自然景観に十分配慮した修景』および『信仰の対象に相応しい場の創出』並びに『来訪動向の変化を踏まえた適切な管理』を本プロジェクトに位置付けること。

3 本プロジェクトは，計画段階からＨＩＡを始めるべきであり，本プロジェクトを進めるにあたっては，計画段階では山梨県が，事業段階では事業運営者が，学術委員会の提示したＨＩＡの枠組みに基づき実施すること。

4 計画段階におけるＨＩＡの結果，本プロジェクトの実施が富士山の持つ顕著な普遍的価値を損なうものでないことが明確であり，かつ，富士山の抱える様々な課題を解決する可能性があると富士山世界文化遺産協議会（以下『遺産協議会』という）において承認された場合には，本プロジェクトの事業運営者はまずその初期段階（実施方針の検討）で事業段階におけるＨＩＡを実施すること。その際には，軌道整備だけでなく関連する事業も一体的に捉え，2020 年度末に遺産協議会が策定を完了する予定の『「富士山 - 信仰の対象と芸術の源泉」遺産影響評価マニュアル』（以下「ＨＩＡマニュアル」という）に従うこと。

5 学術委員会は，山梨県が行う計画段階におけるＨＩＡマニュアル及び事業運営者が行う事業段階におけるＨＩＡに対して，必要な助言をし，意見を述べるものとする。同時に学術委員会は，日本国政府がそれらの成果を作業指針第 172 項に基づく報告としてユネスコ世界遺産セン

ターに提出すべきであると考える。」

以上のように，「最終提言」は一見厳しいもののようであったが，2021年２月27日の地元紙は，「遺産影響評価に法的根拠はなく，事業者に協力を求める位置付け」と評し，山梨県は，「富士山麓で開発を行なう事業者に構想段階から届け出を求め，景観影響の自主的な検討を促す条例を施行しているから，『遺産影響評価導入による影響はない』としている」と報じた[(3)]。

長崎幸太郎県知事の強行姿勢は，当然の対応だが，はなから「遺産影響評価」を軽視した独善的なものであった。

県知事は，「最終提言」が期待した県による「遺産影響評価」を行なわなかった。2022年２月４日の第18回「学術委員会」の「資料１」「『富士山登山鉄道構想』の進捗状況について」によれば，県は「学術委からの提言を踏まえ，計画段階ＨＩＡ（遺産影響調査）の素案を作成し，遺産影響評価部会に協議をおこなった。」と指摘されているが，「現状では，計画段階の遺産影響調査評価を行う状況にはないこと，遺産影響調査評価を行う前提について整理することなどが議論された。」と指摘されている[(4)]。

こうした県の対応に対して，その後の「学術委員会」は，完全に沈黙し，何も言及しなくなった。第19回（2022年11月15日），20回（2023年２月14日）の「学術委員会」は，「富士山登山鉄道構想」について何も論じていない[(5)]。

なお第16回の「学術委員会」は，「世界遺産『富士山―信仰の対象と芸術の源泉』遺産影響評価マニュアル（案）」を承認している[(6)]。この「マニュアル」の詳細な紹介は省くが，地元紙によれば，「マニュアル案では，評価の県内対象地域は，富士吉田市，富士河口湖町などにある世界遺産の登録範囲や緩衝地帯。文化財保護法の許可が必要などについて，事前に事業者と協議し，主に景観への影響の度合いを調べる。許容できない影響が見込まれる場合は，事業の中止を要請する。富士山世界文化遺産協議会でマニュアルが決定されれば，４月から運用する。」と報じられている[(7)]。

その後「学術委員会」は，具体的に「世界遺産『富士山―信仰の対象と

芸術の源泉』遺産影響評価マニュアル（案）」を運用した形跡はない。

ちなみに「学術委員会」の役員は，2021年10月25日の第17回から委員長の遠山敦子氏が勇退し，青柳正規氏が委員長，稲葉信子氏が副委員長に改選された。他の委員は，６名が退任され新たに６名が選出された[8]。

注

（１）2021年２月２日第15回学術委員会と第16回学術委員会議事次第参照。
（２）「富士山登山鉄道構想」に対する提言」（「最終提言」），第16回学術委員会議掲載の資料「参考１」，３頁。
（３）「富士山開発の影響評価」，『山梨日日新聞』2021年２月27日。
（４）第１８回「学術委員会」（2022年２月４日）の「資料１」「『富士山登山鉄道構想』の進捗状況について」。
（５）第18回から第19回（2022年11月15日）第20回（2023年２月14日）の「学術委員会」議事次第を参照。
（６）第16回（2021年２月26日）の「学術委員会」の議事資料を参照。
（７）前掲「富士山開発の影響評価」，『山梨日日新聞』2021年２月27日。
（８）第18回「学術委員会」の「委員名簿」参照。

（２）メディア，イコモスその他政府機関の反応

①メディアの反応

メディアは，「富士山登山鉄道構想（案）」についての動向を熱心に伝えたが，その中で地元の『山梨日日新聞』は，時々「構想」についての評価を与え「世論調査」を行なった。

『山梨日日新聞』は，長崎幸太郎県知事が「富士山登山鉄道構想」を進めるとしただけの時期の，2019年７月14－16日の３日間に行なった電話による「世論調査」（全県対象，サンプル数は不明）の結果を発表した[1]。

この「世論調査」によれば，「富士山登山鉄道構想」に対して「反対」が42.4％，「賛成」が21.6％，「どちらともいえない」が28.6％，「分からない・無回答」が7.4％であった。

地域別の賛否をみると，地元の富士北麓地域では，賛成が35.2%，反対が34.9%で拮抗し，甲府市内は反対が52.1%で過半数を超え賛成は16.6%にとどまった。富士北麓地域を除けば各地域で「富士山登山鉄道構想」反対が多数を占めている。

なお長崎県政については，全県的に「評価する」が32.2%，「評価しない」は7.4%，「どちらでもない」が49.7%で，必ずしも長崎県政への明確な批判は大きくはない。

長崎幸太郎知事は，こうした「富士山登山鉄道構想」反対の世論の動きを無視して，「富士山登山鉄道構想検討会」の理事会を開催し，2020年12月頃までに基本構想をまとめることを決めた(2)。

こうした長崎知事のやり方に対し2019年８月２日の『山梨日日新聞』の「論説」（保坂真吾名）は，次ぎのように批評した。

富士山登山鉄道の世論調査で「県民の約４割が『反対』とし『賛成』は約２割」だったと指摘し,「環境への負荷など多くの県民が懸念を抱いていることがうかがえる。」そして「大切な視点は,世界文化遺産である富士山の自然環境や景観，安全性，経済性などを総合的に検討し，自動車でつなぐ現状よりも『世界の宝』を守ることになるだろう。」といい，「鉄道化することで排ガスを解消できればいいが，開発によってそれ以上の負荷を与えないかという心配は根強くある」。「通年観光への効果だが，鉄道なら冬場も安全に運行できるのだろうか。スバルラインは何度も雪崩や土砂崩れの被害を受けており，鉄道にしても雪崩のほか噴火などの災害対策が重要になる。また冬場のアクセス向上が安易な冬山登山を助長しないか，考える必要もあろう。」と指摘した。

そして「富士山は地元・北麓をはじめ山梨県の全ての住民が大切に思う世界遺産だ。地元自治体や県民を置き去りにしないよう，広く意見を聞く機会があってもいい。」と結んだ(3)。

『山梨日日新聞』の「富士山登山鉄道構想（案）」に対する反応は，「構想」の持つ問題点・リスクを実に的確に指摘する批評であった。

その後の『世論調査』は，不思議だが県民ではなく富士登山者を対象にした「アンケート」というものになった。

表１に示したように，「構想（案）」が公表された後の2021年６月24日に『山梨日日新聞』は，「富士登山者アンケート」（サンプル700名）の調査の結果を報じ，その一つの設問に「富士山登山鉄道」の賛否を問うた。

表１　「登山者アンケート」

「山梨県は，富士山有料道路（富士スバルライン）上に次世代型路面電車（ＬＲＴ）を敷設する構想をたてています。どう思いますか」という設問に対する回答

調査年次	賛成	反対	わからない
2021年６月（サンプル700名）	38.5%	28.0%	33.5%
2022年８月（サンプル200名）	46.5%	19.0%	34.5%
2023年８月（サンプル250名）	41.6%	23.6%	34.8%

注　『山梨日日新聞』と『静岡新聞』との共同調査，『山梨日日新聞』，2021年８月24日，2022年８月11日，2023年８月11日の記事から作成。

『山梨日日新聞』と『静岡新聞』は，富士山登山者に，13項目についてアンケート調査を2021年８月1－3日に行ない，200名から回答をえて，その結果を公表した。その設問項目の一つが「山梨県は，富士山有料道路（富士スバルライン）上に次世代型路面電車（ＬＲＴ）を敷設する構想をたてています。どう思いますか」という設問であった。

結果は，次世代型路面電車（ＬＲＴ）敷設に「賛成」が38.5%，「反対」が28.0%，「わからない」が33.5%であった[(4)]。

「ＬＲＴ」敷設「賛成」が38.5%で，「反対」の28.0%を10%ほど上回った。ただし注意を要するのは，「登山者アンケート」は，富士山登山者へのアンケートであって，この登山者はおそらく山梨県外の人たちの意見であったと思われる。したがってこのアンケートは，「富士山登山鉄道構想」に

直接関係する山梨県民の意見を反映しているわけではなく,「構想」に関心のない行きずりの登山者の軽い気持ちだったのであろう。

新聞社が何故山梨県内の住民へのアンケートではなく，富士山登山者へのアンケートにしたのかについては，疑問が残る。

『山梨日日新聞』は，「富士山登山鉄道構想（案）」が2021年２月に公表されるとすぐに，「論説」（保坂真吾名）で「構想」を次のように批評した[(5)]。

「県内で期待する声が盛り上がらないのはどうしてか。県民から遠いところで議論し，上から下に下ろすような手法にあるように感じられてならない」と知事の手法を批判的に指摘し,「今後の検討では，地元自治体や県民から広く意見交換する場を持ちながら『整備ありき』ではなく丁寧な論議を求めたい。」と批評した。

この批評は，私が「構想（骨子案）」を批判した論点の一つ，地元の意見を一切聞かずに中央の関係者によって立案された点を的確に批判したものであった。

さらに2021年４月21日の『山梨日日新聞』は,「論説」（保坂真吾名）で,「通年観光可能か論議に一石」と題し，次のように批評した。

「富士山有料道路（富士スバルライン）の４～５合目で先月起きたスラッシュ雪崩（雪代）の被害だ」,「道路４カ所が土砂で埋まり，石楠花橋で…橋桁が雪崩に押されて橋台から30センチ程度ずれ，道路面よりも５センチ程浮き上がった。橋桁には複数のひび割れも見られた。」「この時季にたびたび襲う雪代の脅威を見せつけられ，安全対策について改めて考えさせられた。」

「構想」は「通年観光につながると期待する声もあるが,今回のような事態に対応できるのか。まずは，冬季も含む通年で富士山を活用することの是非や，それが可能かについて，広く議論する必要がある。」

「雪代は，積もった雪が春先の雨などで解け，土砂と共に流れる現象。昨年12月に示された県土整備部の調査によると，スバルラインでは４～５合

目の14カ所で雪崩の到達が予測されるとし，うち５カ所は洞門や橋などで対策済みとしていた。

今回起きたのもまさしくこの予測されたエリア。ただ，対策済みとされた場所でも石楠花橋が損傷したように，雪代の威力によっては必ずしも万全ではないことが示された格好だ。」

「スバルラインでは４～５合目はこれまでも，３～４月を中心に何度も雪崩に見舞われている。通年営業の形態とはいえ，冬季は積雪や雪崩注意報などで５合目まで行けずに，４合目大沢駐車場までや，１合目下駐車場までに制限される日が多いのが実情だ。心配なのは人的被害だが，車が通らなければさけられる。」

整備費の1400億円には「雪崩などの安全対策は含まれていない。」

雪崩対策は，鉄道があろうがなかろうが必要だが「雪崩に関しては，冬季に運行する機会が多いかどうかで，どこまで対策すべきかも違ってこよう。」

「４～５合目を全て洞門にすれば通年で安全性は高まるだろうが，開発や景観の観点から異論が出るだろう。」（洞門とは「落石・雪崩防止のため，道路に接した擁壁を用いて設けたトンネル状の工作物」。洞門建設による自然破壊・環境毀損が懸念される。引用者）

「登山鉄道構想では，冬季の運行に関し『地元の観光振興の観点から期待する声がある一方，安全の確保や冬山利用のあり方などの観点から不安視する意見もある。』として」，堀内茂富士吉田市長は「雪代について，もし『鉄道が通っていたら，復旧にどれだけかかるのか』と言及。『ある意味，天の声かな，と思っている』と述べた。」と指摘している[(6)]。かように地元メディアは，「構想（案）」の問題性を明快に指摘し，県民に「構想（案）」の行方に注意を喚起した。

『山梨日日新聞』と『静岡新聞』は，2022年８月に前年と同様の「登山者アンケート」が，ＬＲＴ構想については，「賛成」が46.5%，「反対」が19.0%，「わからない」が34.5%であったと報じた[(7)]。

前年の「アンケート」と較べると，「賛成」が38.5%から46.5%に増え，

「反対」が28.0％から19.0％に減少し，「わからない」が，33.5％から34.5％に１％に増えている。

2023年１月17日の『山梨日日新聞』の「論説」（保坂真吾名）は，知事選挙に際して「構想」について「多くの県民にとっては，直接説明を受けたり意見交換したりする機会がなかったこともあり，関心はいまひとつというのが実情ではないか」と，知事の手法を批判的に指摘し，さらに「構想」を以下のように批評した[8]。

「今知事選は，各候補の主張を踏まえ，世界文化遺産である富士山の環境保全，観光，将来展望など多様な観点から，鉄道の必要性や妥当性について県民が広く考える好機と言えるだろう。」と指摘し，「県の進め方の問題もあった。構想検討会に地元市町村長は入っておらず，会議（理事会５回，総会２回）は全て東京都内での開催，地元をはじめ広く県民の声を聞きながら検討するというよりは，頭越しで『結論ありき』の印象を与えたことは否めない。」と県知事の「構想」の取り扱いの不備を指摘し，知事選で「各候補は県民が考えを深められるよう，分かりやすく主張して欲しい。」と批評した。

この批評もメディアとしては，極めて公正妥当なものであった。

しかし長崎幸太郎知事は,「構想」の実現を訴えて「構想」反対の候補を破って再選された。どんな悪い政策にしても，知事選の洗礼を受ければ，知事としては，自分の政策が信任されたと受け取るのも当然であろう。

しかし2023年８月に行われた「登山者アンケート」（サンプル登山者250名）調査（『静岡新聞』の共同）は，ＬＲＴ「登山鉄道」の敷設について前年同様に聞いたもので，「賛成」が41.6％，「反対」が23.6％，「わからない」が34.8％であり[9]，2022年の場合より，県知事再選後の「賛成」が46.5％から41.6％に減少し，「反対」が19.0％から23.6％，4.6ポイント増えている。

アンケートは，県民へのものではないとはいえ，「富士山登山鉄道構想」への賛否に少し変化が出ていることが注目される。

注

（1）「富士山鉄道『反対』42％」,『山梨日日新聞』2019年７月26日。
（2）「登山鉄道検討スタート」,『山梨日日新聞』2019年７月30日。
（3）「論説」,『山梨日日新聞』2019年８月２日。
（4）「富士山登山者アンケート」,『山梨日日新聞』2021年８月24日。
（5）「『ありき』でなく県民理解を」と題する「論説」,『山梨日日新聞』2021年３月６日。
（6）「通年観光可能か論議に一石」,『山梨日日新聞』2021年４月21日。
（7）「登山アンケート」,『山梨日日新聞』2022年８月11日。
（8）「構想の是非広く考える機会に」,『山梨日日新聞』2023年１月17日。
（9）「登山鉄道賛成43％」,『山梨日日新聞』2023年８月11日。

②イコモスの反応

2022年10月25日にＮＨＫは,「富士山の環境対策として，山梨県が打ち出している登山鉄道の整備構想について，世界遺産の登録審査を行うユネスコの諮問機関が,『多くの課題に対応できる』と評価する文書をまとめていたことがわかりました。山梨県の長崎知事は会見で『心強い』としたうえで，構想の実現に向けて反対意見も多い地元と意見交換を丁寧に進める意向を示しました。」と報じた(1)。

2022年10月25日の長崎幸太郎知事の記者会見をみると，ＮＨＫのように明確にイコモスが評価したのか疑わしい。

長崎知事は，イコモスの評価についての記者の質問に答えて「このＩＫＯＭＯＳのレポートに関しましては，内容としては，登山鉄道構想は，富士山が直面する来訪者管理，あるいは環境悪化に関する多くの課題を解決する，総合的なアプローチとなりうると，大変評価できるという話をいただいております。」と答えた(2)。

そもそも，後にみるように，2020年に政府は,「構想」が「既存の規制手法で対応できる」とした上で，ユネスコに報告しており(3)，私の分析によれば,「構想」は，既存「自然公園法」や「文化財保護法」の規制に反しており「既存の規制手法で対応」できないものであった(4)。

したがってイコモスが,「自然公園法」や「文化財保護法」の規制に反し富士山の景観や自然環境を大幅に毀損する恐れの大きい登山鉄道を富士山に敷設し，富士山観光のための大規模なインフラ整備を建設する「構想」を認める公算は大きくはないのである。

そもそもイコモスの「文書」は公表されていないので，実際にイコモスが「構想」をどのように評価しているのか不明であり，知事の発言は,「文書」を手前味噌的に勝手に理解して「大変評価」されていると強弁しているに過ぎないように思われる。そうでなければイコモスの「文書」を公表したに違いない。

2022年の秋イコモスは,「文化庁に送付した文書で，構想が来訪者管理や環境悪化などの課題を解決する手法になり得るとの考えを示した一方，関係者との合意形成に向けた取組みを課題として挙げた。」と報じられた(5)。

地元関係者は，後に詳論するように日を追って「構想」反対を強めており，地元との「合意形成」は次第に難しくなってきている。

2023年６月21日の『読売新聞』は,「世界遺産のエリア内で開発行為を行なうには, ユネスコの諮問機関『国際記念物遺跡会議（イコモス)』に認められる必要がある。」とし,「日本イコモス国内委員会の岡田保良委員長は,『開発が環境に与える影響などを慎重に評価する必要がある。』との見解を示している」と報じた(6)。

この日本イコモス国内委員会の岡田保良委員長の発言によっても,「構想」が富士山の環境に大きな影響を与えるので安易にイコモスの公認をえることが難しいことがわかる。

注

（１）「富士山に登山鉄道の構想ユネスコ諮問機関が評価する内部文書」，2022年10月25日のＮＨＫ（デジタル版），ウエブサイトに掲載。

（２）「富士登山鉄道について」，長崎知事の記者会見（2022年10月25日），山梨県ＨＰ。

（３）「政府ユネスコへ報告書提出」,『山梨日日新聞』2020年12月３日。

（４）前掲『現代日本の国立公園制度の研究』第Ⅳ篇第２章「山梨県の富士山鉄道構想についての批判的構想」，第２節「『富士山登山鉄道』ＬＲＴの問題点」，を参照。
（５）「富士山世界文化遺産10年」，『山梨日日新聞』2023年１月１日。
（６）「富士山に『登山鉄道』構想」，「『読売新聞』2023年６月21日（朝刊）。

③政府諸機関の反応

政府の「富士山登山鉄道構想」への反応。

安倍政権が後押して出来上がった「富士山登山鉄道構想」だが，2021年９月に銃弾によって消えた安倍晋三政権を引き継いだ菅義偉政権は,「富士山登山鉄道構想」推進の立場を継承したと思われる。

菅政権のもとで政府は，2020年12月「２日までに，世界文化遺産・富士山の保全状況報告書を国連教育科学文化機関（ユネスコ）に提出し山梨県が麓と５合目を結ぶ登山鉄道構想の検討を進めていることを報告した。富士山周辺の開発規制に関しては『既存の規制手法で対応できる』と説明した」と報じられた(1)。

この事実は，菅政権が「富士山登山鉄道構想」を事実上認めていたことを意味する。

菅政権が崩壊後の2021年11月10日に誕生した岸田文雄政権は，安倍政権の「富士山登山鉄道構想」を引き継いでいると思われるが，裏ではどう動いているかわからないが表だって「富士山登山鉄道構想」に何も言及していない。

環境省の「富士山登山鉄道構想」への反応。

「富士山登山鉄道構想」が富士山の自然を破壊し環境を毀損する恐れの大きいものと指摘されているに拘わらず，環境省は,「構想」についての姿勢を明確に示してはいない。

しかし,「富士山登山鉄道構想」は,「国立公園満喫プロジェクト」の路線にしたがって策定され，準備が進められているものであるから，環境省は，事実上「富士山登山鉄道構想」を認めていることになる(2)。

私は，ここで問いたい。環境省は,「富士山登山鉄道構想」を認めているのか明確にすべきだと指摘しておきたい。

国土交通省の「富士山登山鉄道構想」への反応。

長崎幸太郎山梨県知事は，2021年２月８日に,「国土交通省など関係省庁による国のプロジェクトチーム（ＰＴ）が近く新設される見通しになったと明らかにした。」と語った[(3)]。しかし実際には, 管見するかぎりそうした国家プロジェクトチームは生まれていない。国家プロジェクトチーム構想は，長崎知事の単なる希望的観測にすぎない。

しかし政府が,「富士山登山鉄道構想」を認めている以上, 国土交通省も裏では「富士山登山鉄道構想」を認めているのではないかと推測される。

注

（１）「政府ユネスコへ報告書提出」,『山梨日日新聞』2020年12月３日。同様の記事が,「政府ユネスコへ報告」,『山梨日日新聞』2020年12月24日にもみられる。

（２）前掲『現代日本の国立公園制度の研究』第Ⅲ篇第５章「環境省『国立公園満喫プロジェクト』の観光的利用優先政策」を参照。

（３）「富士山鉄道国がチーム」,『山梨日日新聞』2021年２月９日。

第４節　長崎山梨県知事による「富士山登山鉄道構想（案）」実現の試み

（１）再選前の長崎幸太郎県知事の動向

長崎幸太郎山梨県知事は，コロナ禍の中,「富士山登山鉄道構想（案）」の公表後の2021年２月12日の臨時記者会見において,「富士山登山鉄道構想に地元首長が否定的な考えを示したことを受けて『（地元首長から）示された問題意識にそって論議を積み重ねることが大事だ』として，慎重に議論を進める考えを示した。」そして「県は, 今後地元市町村や関係団体に構想を説明する」と述べたと報じられた[(1)]。

しかし知事は，先に指摘したように，「構想」に反対する地元富士吉田市長と直接会談して意見を聞くことはなかったし，ひたすら「説明する」というだけで，直接住民から意見を聞こうとはしなかったし，説明会も行なわなかった。

それでも山梨県は，2022年11月16日に「富士山の現状と課題について，地元と意見交換するために」富士吉田市と共催のシンポジウム「明日の富士山を考える」を富士吉田市と共催で開催した。

シンポジウムで富士吉田市堀内茂市長が「構想」反対の意見を表明したのに対して，環境優良事業普及機構の岩村敬会長が「５合目はこのままでは将来がない。電気バスでは解決しない。」と反論した。しかし県知事は出席しなかったので，知事との意見交換とはならなかった(2)。

山梨県知事は，2022年12月22日，来年富士山の世界文化遺産登録10周年を迎えるに当たって「富士五湖地域を観光リゾート地と首都圏機能が融合した」「富士山麓自然首都圏」を目ざす,「富士五湖自然首都圏フォーラム」を設置した。

「富士五湖自然首都圏フォーラム」は,「今後，国際会議場の整備や若手の芸術家，音楽家が集まる場の創出などについて検討するワーキンググループを設置し，民間企業や地元自治体，教育機関などに参加を呼びかける。」という(3)。

要するに長崎幸太郎知事は,「富士山登山鉄道構想」の推進を図るために,「富士山登山鉄道構想検討会」と同様に,「富士五湖自然首都圏フォーラム」を中央の有力者を集めて県が主導して富士五湖地域を「自然首都圏」とする構想を検討する政策集団を設置したのである。

これは,「富士山登山鉄道構想」を他の政策構想と絡ませることによって「富士山登山鉄道構想」の本質を覆い隠すことになる。

注

（１）「知事『議論を重ねる』」,『山梨日日新聞』2021年２月13日。

（２）「富士吉田でシンポジウム」,『山梨日日新聞』2022年11月17日,「３富士

登山鉄道構想」,『山梨日日新聞』2023年１月15日。
（３）「県がフォーラム実現探る」,『山梨日日新聞』2022年12月23日。

（２）再選後の長崎幸太郎県知事の動向

2022年12月28日に，長崎幸太郎県知事は，次期県知事選に「富士山登山鉄道構想」の推進を公約に立候補を表明した[(1)]。

2023年１月22日に山梨県知事選挙が行なわれた。

県知事選挙には，自民党を離党し山梨県議会会派「自民党誠心会」の推薦を受けて志村直樹氏が「構想」を「凍結」すると公約し，無所属で立候補し，いわゆる保守分裂の知事選となった。

無所属で立候補した元笛吹市長の倉嶋清次氏は，共産党，れいわ新撰組，社民党の支持をえて,「構想」反対を公約に掲げた。立憲民主党は立候補者を出さず自主投票とした。

選挙結果は，長崎幸太郎候補が215,517票（得票率61.3%）をえて圧勝し，志村直樹候補が106,783票（得票率30.3%），倉嶋清次候補29,195票（得票率8.3%）に留まった[(2)]。

なお報道によれば，かねて「構想」に反対だった富士吉田市の堀内茂市長は，地域の複雑な政治事情があったらしく，長崎幸太郎候補を「支援」したといわれている[(3)]。ここではこの問題は，本稿のテーマから外れるので言及しないことにする[(4)]。

もし志村候補が知事に当選していれば,「富士山登山鉄道構想」は再検討をせまられ廃案となったであろうが,「構想」推進の長崎候補が再選されたことは,「構想」反対運動にとっては，大きな厚い壁が築かれたことを意味した。

しかし長崎幸太郎知事の勝利には，二つの大きな弱点があった。

その一つは,「富士山登山鉄道構想」推進を公約で獲得した長崎候補の得票数21.5万票は，得票数得票率61.3%であったが，全県民有権者数の31.7

%でしかないという事実である[5]。「構想」の支持は，全県民の３割にしかすぎないのである。

もし「構想」反対派が，投票所に行かなかった県民に「構想」の内実を知ってもらい，この「構想」が富士山の自然や環境を危険にさらし，富士山の過剰な開発，過剰観光を生み出すことを理解してもらえれば，次期の知事選か「構想」を県民に問う「県民投票」を行なえば，構想が中止される可能性は高い。

長崎幸太郎知事の勝利のもう一つの弱点は，長崎知事が勝利したが，約４割弱（38.6%）の県民が知事選で富士山登山鉄道構想に反対しているという事実である。しかも後に詳論するように，知事再選後，「富士山登山鉄道構想」への反対は，強まってきており，決して「富士山登山鉄道」計画は山梨県民から圧倒的な支持を受けてはいないという事実である。

長崎新知事は，2023年１月23日，当選後の翌日の臨時記者会見で「構想の推進を掲げた私が当選したことで，民意を得たと認識している。さらに議論を深めていきたい。」と発言した[6]。

しかしこの会見で長崎知事は，「まだ十分な理解が広まっているわけではないとう状況も認識している」と漏らし，２月13日の地元紙のインタビューに答えて，「鉄道建設の議論が前のめりになっていたのは反省点」であると発言し，「構想以外の方法論も含めてしっかりと地元と協議する」と発言している[7]。

この長崎山梨県知事の発言は，自らの弱点を自覚して弱音を吐いたように思われる。もっとも，「構想以外の方法論も含めてしっかりと地元と協議する」との発言は，その後も実行されていないが。

再選された長崎幸太郎知事は，2023年２月に県行政の「知事政策局」の中に「山梨県『富士山登山鉄道構想』推進グループ」を組織した。「富士山登山鉄道構想」は，今や「検討」ではなく「推進」という段階に入ったようで，知事は，「私が直接，より密接に取組みを進めていきたい」と述べている[8]。

さらに長崎幸太郎知事は，2022年12月に立ち上げた「富士五湖自然首都圏フォーラム」の実現に向けて，2023年４月18日県庁内に「富士五湖自然首都圏フォーラム推進本部」を設置し,「富士五湖地域を観光リゾート地と首都圏機能を融合した『自然首都圏』」の実現に向けて動き始めた[9]。もとよりこれは,「構想」実現を促進するための新たな開発構想に他ならない。

そして2022年12月22日に県のＨＰに「『富士五湖自然首都圏フォーラム』の設立を発表」なる文書を掲載して，富士五湖自然首都圏フォーラムについて広報した[10]。

その文書によれば「富士五湖首都圏フォーラム」は,「代表」は山梨県知事長崎幸太郎,「代表代行」山梨県顧問田坂広志（多摩大学大学院名誉教授),「最高顧問」の大村智（北里大学特別栄誉教授，ノーベル賞受賞者),隈研吾（建築家)，山東昭子（前参議院議長）の有名人を配置し,「設立趣旨」として「富士山の『世界文化遺産登録10周年』を契機に産官学労社広民の協働により,世界に誇る富士山の裾野に広がる自然豊かな地域であり,日本を代表する観光リゾート地である『富士五湖地域』を，新たな時代に求められる『自然首都圏』へと発展させることをめざす。」とした。

そして五つのワーキンググループ，１「自然首都圏構想」，２「富士五湖グリーンモビリティ」，３「アートシティ富士五湖」，４「富士五湖アカデメイア」,５「グローバル富士五湖」を設置して「首都圏及び富士五湖の民間企業や公的組織」に「参画を募っていく予定」と指摘されている[11]。

五つのワーキンググループの中の一つ，２「富士五湖グリーンモビリティーワーキンググループ」は,「富士山五合目への自動車移動による環境破壊を抑止し，自然景観と調和した交通手段を実現するために」「『富士山登山鉄道計画』を推進する」と明記した。

富士五湖自然首都圏フォーラムは，地域活性化政策として興味深い施策を含んでおり，それと『登山鉄道構想』は分けて扱うべきだと考える。私は，この「富士五湖首都圏フォーラム」構想は二つの意味を持っていると考えている。

その一つの意味は，「富士登山鉄道構想」だけでなく，その他の観光•経済•文化という総合的な開発を抱き合わせることによって，「富士山登山鉄道」の危険性を覆い隠し，長崎知事の総合的な開発政策として，「富士山登山鉄道」だけを反対しにくい構図を作ろうとしていることである。

「富士五湖首都圏フォーラム」構想は，「富士山登山鉄道構想」を別にすれば，現在はまだ抽象的だが，多分に大風呂敷の構想に嫌いがあるが，議論するに値する側面もあり，今の段階で反対も賛成ともいい難い。だからわれわれは，「富士五湖首都圏フォーラム」構想を「富士山登山鉄道構想」と別物として扱わなければならない。

もう一つの意味は，もし「「富士登山鉄道構想」が反対運動やイコモスの反対で実現できなくなった場合，長崎幸太郎知事の県政失政として糾弾されても，富士五湖首都圏の実現の試みによって失政のダメージを小さくし，長崎県政を生き延びさせようと考えているということである。

「富士五湖首都圏フォーラム」の構想は，これから具体化していき，今後の山梨県政治の新たな焦点となっていくであろう。

長崎幸太郎県知事は，2023年６月６日の定例の山梨県議会で，「富士山登山鉄道構想」の「具体化に向けた官民の役割や整備手法の検討に使われる」事業化検討予算として「6200万円」を計上し承認をえた(12)。

また「富士五湖自然首都圏フォーラム」の運営事業費も計上されたと報じられている(13)。

こうして長崎幸太郎県知事は，「富士山登山鉄道構想」の具体化に一歩踏み込んだ。

2023年７月，長崎幸太郎県知事は，「富士山登山鉄道構想」に賛同する「企業や観光団体による県民会議」を発起人県建設産業団体連合会の浅野正一会長や県商工連合会中村己貴雄会長ら16名で発足させた(14)。

長崎幸太郎県知事は，2023年７月21日に「富士山登山鉄道推進グループ」を設置した(15)。

山梨県作成の「富士山登山鉄道推進グループ」なる文書によれば，「構

想」具体化をはかるために，2023年７月に知事名で６項目の問題が提起されている[16]。

その内，「富士山登山鉄道構想」に直接関わるのは５問題である。

第１の問題は,「富士山登山鉄道技術課題調査業務」を業者から公募して「委託」する作業である。この「業務」は「『富士山登山鉄道構想』において想定されている様々な技術的課題について、現時点の技術水準や水準事例に照らした整理をおこなうとともに，検討会を通じて課題認識を共通化することを目的としたものである。」

参加申込書の提出は2023年７月28日，企画提案書の提出期限は８月10日で，2024年２月29日を「報告書の提出」日とした。その後審査に入るが，採用の可否についての日程は示されていない。予算上限は,550万円であった。

第２の問題は,「富士山登山鉄道官民連携方策検討調査業務」を業者から公募して「委託」する作業である。「構想」では，「富士山登山鉄道」の経営主体が明らかになっていないので，経営主体をどうするのか，その際に「官民連携」をどうするかを検討するのであろう。

第３の問題は,「富士山登山鉄道パブリックコミュニケーション業務」を業者から公募して「委託」する作業である。この作業は，富士登山鉄道についての「パブリックオピニオン」を聞く作業である。

第４の問題は,「富士山五合目来訪者調査業務」を業者から公募して「委託」する作業である。これは，要するに「五合目来訪者」について調査するのであろう。

第５の問題は,「富士山登山鉄道構想」とあるが，これまでの「富士山登山鉄道構想」のデータが掲載されているだけである。その他は「富士五湖自然首都圏フォーラム事務局運営支援業務」の委託と「富士五湖自然首都圏フォーラム」についてウエブサイトに掲載する業務の委託である。

長崎幸太郎県知事は「富士山登山鉄道推進グループ」によって，富士山登山鉄道構想をより具体化しようとしている。

長崎幸太郎県知事は，2023年８月３日，県内の笛吹市内で開かれた「自民党県連市町村議政策研修会」で富士山登山鉄道構想について「県民からお金をとる必要は全くない」と述べ,「県民は料金無料にする考えを明らかにした。」[17]

長崎幸太郎県知事のこの手法は，反対の多い富士山登山鉄道構想政策をばらまきによって支持をえようとするポピュリズムの典型である。

2023年８月29日，長崎幸太郎県知事は，東京の日本外国特派員協会で会見を行ない，富士山登山鉄道構想をＰＲした。しかし特段注目すべき発言はなかった。会見後の取材に「富士山に対するインターナショナルな議論を喚起したい」と話したと報道されている[18]。

長崎幸太郎県知事は，2023年８月30日に「富士五湖自然首都圏フォーラム」を開催した。

フォーラムには「身延，西桂，富士河口湖の３町長，忍野，山中湖，鳴沢の３村長が出席」して「共同宣言式」を採択した[19]。

自然首都圏フォーラムには富士山登山鉄道構想が入っているとし,「富士吉田市の堀内茂市長，富士急行の堀内光一郎社長，富士吉田市外二ヶ村恩賜県有財産保護組合の渡辺正志組合長，富士五湖観光連盟の上野祐吉専務理事はネームプレートが用意されていたが, 不参加だった」と報じられる。

「堀内市長は取材に，『富士山鉄道構想が含まれているため』と不参加の理由を説明。『構想について地元の理解がないまま，〈共同宣言〉という県の強引な手法に強い不信感を抱く』と述べた。富士急行の野田宏喜常務は取材に，趣旨や総論に賛同しつつ,〈共同宣言〉は自治体，地域が一体となってすすめるべきもの。条件がまだ整っていない』との認識を示した。」と報じられている[20]。

2023年９月２日，長崎幸太郎県知事は，「富士吉田市内で国内外のメディア向けに講演し，富士山に多くの登山者や観光客が訪れ，環境に悪影響が生じているとして『世界文化遺産登録の抹消もあり得る』との危機感を示した。」[21]

知事の「抹消」の可能性についての危機感は，私には，だから「構想が必要だ」という言い訳であると同時に，知事が「構想」の持つ危険性をどこかで感じており,「構想」反対の声が急速に県内外で強まってきているため本当に「抹消」になる可能性を知事が感じてきていることから発した言葉のように思われる。

長崎幸太郎県知事は,「富士山登山鉄道構想事業化検討委員会」を組織し,「事業化に向けた本格的議論」を行なうために2023年10月30日に東京都内で第１回検討会を開催した。

『山梨日日新聞』によれば，３部会が設置され,「法律上の課題を調べる」法制度検討部会２名,「採算性などを検討する」事業化検討部会３名,「車両や軌道の構造などを考える」技術課題検討部会３名，計８名の委員が任命された。

委員は，座長の前田博（森・濱田松本法律事務所シニア・カウンセル）＝法制度検討部会，鬼頭藤芳（民間資金等活用事業推進機構プロジェクト支援部長）＝事業化検討部会，実藤裕久（九州旅客鉄道営業部営業課観光Ｄ＆Ｓ）＝事業化検討部会，西山茂（早稲田大学大学院経営管理研究科教授）＝事業化検討部会, 松本陽(日本大生産工学部鉄道リサーチセンター上席研究員)＝技術課題検討部会, 桃谷尚嗣（鉄道総合研究所軌道技術研究部部長）＝技術課題検討部会，古関隆章（東京大大学院工学系研究科電気系工学専攻教授）＝技術課題検討部会，板谷和也（流通経済大大学院経済学研究科長）＝法制度検討部会であった。

検討のスケジュールは，第１回は今回の10月30日，第２回は12月中旬に予定，第３回は年度内とし,「最終的に…意見集約する」とされている。第１回「初会合は非公開で開催」され, 議事録も公表されていない密室の「検討会」である。

第１回「検討会」で議論された内容は不明だが,「次世代型路面電車（ＬＲＴ）の整備について，従来の県構想は,『民設民営』を前提としてきたが,（県の調査を委託していた業者の中間報告―引用者）中間報告は『官民

連携が有効な方法』とした。」案が示された。「官民の提携と役割分担の下に行うことが望ましい」ということのようである。「リスク負担」の分散を意図している。

「景観上の課題となるＬＲＴの架線について，中間報告は『レールの横に給電用のレールを設置する方式が現実的』と提案した。県の構想で浮上していた『架線レス』について，より具体的な案が示された。」

「検討会は今後，車両の運行やインフラ整備の役割分担についても議論していく。」と報じられ，「中間報告を基に各部会での協議と計３回の検討会を経て，年度内に検討結果をまとめる」と報じられている[22]。

みられるとおり「構想ありき」で検討は進められており，おそらく各委員は構想を是として選ばれているに違いなく，したがって，この「検討会」から「構想」に批判的な意見が出されることはないだろう。

山梨県は，2023年11月１日の地元紙にこれまで行なわれてことかった「富士山鉄道構想説明会」を突如，参加無料，事前申込制で山中湖村公民館（150名）で2023年11月21日，富士吉田市富士山ホール800名）で，開催すると発表した[23]。

2023年11月12日，長崎幸太郎県知事は，富士吉田市で知事の個人的政治活動として「資金パーティー」を開催した。

地元紙によれば「長崎幸太郎知事は12日，富士吉田市で県政報告会を兼ねた政治資金パーティーを開いた。県が推進する富士山登山鉄道構想について説明。反対姿勢を示す富士吉田市の堀内茂市長は公務で欠席した。」

知事の個人的政治活動（資金パーティー）と県政報告会（公務）を同時に行なうとい公私混同には疑問が残るが，これは11月23日に開催される「富士山鉄道構想説明会」の知事側の前夜祭にほかならなかった。

なお「長崎知事はパーティーで，富士山の現状について①来訪者コントロール②信仰の場にふさわしい景観づくり③自動車・バスの排気ガスによる環境負荷－の課題を掲げ，『（登山鉄道構想を）解決策として提案したが，決定ではない』と強調した。」

そして「堀内市長が鉄道とは異なる選択しとして実現を期待する電気バスの自動運転について，長崎知事は『素晴らしいアイデアだ』と述べた上で,『鉄道とどちらかを選ばなければいけない話ではない』と主張。鉄道と電気バスの『共存』を模索する考えも示した。」と報じられた。ちなみに，県議６人と堀内富久都留市長ら11市町村長が参加した[24]。

山梨県は，「富士山鉄道構想説明会」を予定の11月23日に富士吉田市民会館で県知事，市長出席のもと，「800名」を集めて行なった[25]。

報告会の状況については，後に論じる。

知事は，再選後，「構想」の実現のために着々と手を打ち始めているが，必ずしも思うように事態は進んでいないようである。「構想」に対する反対が日々強まってきているからである。

注

（１）「長崎氏公約富士山鉄道は推進」，『山梨日日新聞』2022年12月29日）
（２）「2023年山梨県知事選挙」，「ウイキペデヴィアフリー百科事典」の記事。「長崎知事が再選」，『山梨日日新聞』2023年1月23日。
（３）「富士登山鉄道巡り舌戦」，『山梨日日新聞』2023年1月16日。
（４）私は，真偽をただすべく，堀内茂市長に私信をだした。市長は，質問への答え，複雑な事情があって長崎候補の支援に回ったが，「富士山鉄道構想」を支持したわけではないとの回答をえた。
（５）全県民有権者数67万9320人から算出。
（６）「富士山鉄道『民意得た』」，『山梨日日新聞』2023年１月24日。
（７）「富士登山鉄道根強い反対論」，『山梨日日新聞』2023年２月19日。
（８）「グループを新設」，NHKオンラインのニュース，2023年３月23日。
（９）「県，庁内に推進本部」，『山梨日日新聞』2023年４月19日。
（10）山梨県「『富士五湖自然首都圏フォーラム』の設立を発表」（2022年12月22日），ウエブサイト掲載。
（11）同上。
（12）「『富士山登山鉄道』の初の予算化」『産経新聞』2023年７月19日。
（13）「富士山鉄道検討費を計上」，『山梨日日新聞』2023年６月７日。
（14）「どうなる？富士山登山鉄道」，『山梨新聞』23年９月１日。
（15）「富士山登山鉄道推進グループ」参照。県ＨＰ。

(16) 同上。
(17)「富士山鉄道『県民は無料』」,『山梨日日新聞』2023年８月４日。
(18)「登山鉄道必要性訴え」,『山梨日日新聞』2023年８月30日。「外国人記者から質問の山」,「読売新聞」2023年８月30日。
(19)「自然首都圏足並み乱れ」,「山梨日日新聞」2023年８月31日。同様の記事が,「富士五湖首都圏宣言に空席」,『読売新聞』2023年８月31日にもみられる。
(20) 同上。
(21)「世界文化遺産登録抹消」,『山梨日日新聞』2023年９月３日。
(22)「富士山鉄道に官民連携案　富士山登山鉄道構想に関する検討会」,『山梨日日新聞』2023年10月31日。
(23)『山梨日日新聞』2023年11月１日。あるいはチラシによる。
(24)「長崎市富士吉田市で資金パーティー　富士山鉄道構想を説明」『山梨日日新聞』2023年11月14日。
(25)「県市長反対の富士吉田で説明会」,『山梨日日新聞』2023年11月24日。

第５節　「富士山登山鉄道構想（案）」に対する反対運動の展開

（１）第１期の「構想」に対する反対論および反対運動
―2019年２月以後～2020年１月まで―

長崎幸太郎山梨県知事が2019年１月の知事選挙で当選し，７月に公約通り「富士山登山鉄道構想検討会」を設置すると，地元ではすぐに批判の声があがった。前稿では，コロナ禍のため資料収集が十分ではなく，批判的意見を十分に紹介できなかったので，ここでは詳しく紹介しておきたい。

2019年２月９日の『産経ニュース』は，「富士吉田市の堀内茂市長は８日の記者会見で，富士北麓と５合目を結ぶ富士山登山鉄道の敷設構想について，世界文化遺産としての保全面や鉄道の安全性に課題があるとして反対する考えを示した。」「堀内市長は『富士山は文化的意義と同時に素晴らしい自然がある』と述べ，自然環境への影響を懸念。有料道路『富士スバ

ルライン』の上に整備する案に関し『急カーブがあり技術的に困難。通年営業だと雪崩の危険もある』とした。一方，冬の観光客の底上げや登山人員の管理・抑制でメリットがあると指摘した。」[1] と報じた。

2019年２月９日の『山梨日日新聞』も同様の記事を掲載して次のように報じた。

富士吉田市堀内茂市長は，市役所内の「記者会見で『通年型観光の推進や，登山者のコントロールなどメリットはある』と一定の理解を示した上で，自然環境や景観に与える影響を危惧。『話し合いの場ができれば，あらゆる面で協議していきたい』と述べた。」と報じた[2]。

この時期の富士吉田市長のスタンスは,「構想」に基本的に反対であったが,「通年型観光の推進や，登山者のコントロールなどメリットはある」ものとして，必ずしも全面否定ではなく，今後の「話し合い」に期待するというようなものであった。

2019年３月19日の『山梨日日新聞』は，甲府市の82歳の市民の「構想」に批判的な投書を掲載した。

甲府市の一市民（82歳）は,「構想」について「私は，富士山は鉄道で登る山ではないと思います。…富士山は他の山と異なり，大昔から神の山といわれています。強い信仰の山です。…頂上を目指して，長い登山道をコツコツと登っていました。…昭和の中頃，県は観光面で富士山を世の中に広めるために観光開発を行い，５合目まで行けるようにしました。これ以上，自然を破壊してまで，登山鉄道を造るのは不必要だと思います。富士山は日本一美しい山です。祈りの山です。その山を荒らしてはなりません。便利さを求めてはいけません。富士山は後世に残したい財産です。」[3]

この老市民の『構想』への意見は，『構想』の本質を突いた批判であった。『山梨日日新聞』は,その後こうした県民の『構想』への批判的な「投書」を度々掲載したが，以後紙幅の都合で省略したい。

2019年５月22日『朝日新聞』（夕刊）は,「構想」賛成論に触れたのち「富士五湖管理事間事務所の斎藤天道•国立公園管理官は「『国立公園では，新

たな開発は極力少なくする必要がある』と話す」と報じた[4]。

環境省の斎藤天道・国立公園管理官のこの指摘は，直接「構想」に反対したわけではないが，婉曲に国立公園行政からみて「構想」が好ましくないと指摘したのである。

2019年５月23日の『山梨日日新聞』は，「構想」への慎重論や反対論を紹介しつつ，慎重な議論を呼びかけた。

同紙は，５月22日に長崎山梨県知事が「富士山登山鉄道構想」を「２年でまとめる方針を示した」ことに,「富士北麓地域の首長や観光関係者から『寝耳に水』『性急すぎる」などの批判や慎重論が噴出した」と報じて，次ぎのような慎重論や反対論を紹介した[5]。

富士吉田市の堀内茂市長は,「地元に話がない中，建設を前提にした話がでている。いささか拙速ではないでしょうか。寝耳に水という感じです。」と「記者団に長崎知事の発言に不快感を示した」と指摘し，「『自然環境や景観に影響を与える。個人的には建設に反対』するとの立場を示し,『多くの人が慎重に議論して進めるべき。これまで富士山の保全に取り組んできた地元や関係者との話し合いが前提だ』と批判を重ねた」と報じた。

さらに富士河口湖町の渡辺喜久男町長が「排気ガス問題など環境への配慮を考慮すれば，構想には賛成』としながらも,『費用面や工事方法，地元との合意などさまざま課題がみえてくる。丁寧に議論を重ねていく必要がある。』とくぎを刺した」。七合目の山小屋経営者で富士山吉田口旅館組合長の中村修氏は「建設工事が環境に与える影響が心配。（建設の可否は）慎重に議論してほしい」と指摘したと報じた。

４年前に「富士山有料道路（富士スバルライン）上に鉄道を敷くべきだとする報告書をまとめた富士五湖観光連盟（堀内光一郎会長）の担当者は,『検討が始まったことを『歓迎する。協議の推移を見守りたい』と話した。』と報じた。なお富士五湖観光連盟は,「構想」に賛成せず慎重姿勢を示した点が注目される。

以上のように,「富士山登山鉄道構想」が具体化しない段階ですでに慎重

論が出され，堀内茂市長のように，「構想」の環境への負荷に反対するだけでなく，知事の地域民主主義を否定する独断的手法に強く反発している点が注目される。

その後，「富士山登山鉄道構想」が徐々に具体化して行き，「構想」の実態が次第に明らかになるにしたがって，慎重論が反対論に変化していくことになる。

『山梨日日新聞』は，2019年５月30日に「富士山鉄道に反対　富士の自然脅威」と題する富士吉田市民（58歳）の「投書」を掲載した[(6)]。

長崎知事は，そうした反対論や疑問に耳を傾けず９月12日に開かれた「富士山登山鉄道構想検討会」の第２回理事会で，「来年１月をめどに中間報告の素案をまとめる方針を示した。」[(7)]。

すでに指摘したが，2019年10月21日に富士山世界文化遺産学術委員会は，「構想」の検討状況について意見を交わしたが，委員からは「（ユネスコ）世界遺産委員会への報告など適切な手続きを求める意見」が出され，「遠山敦子委員長は，『富士山は山梨県だけのものではない』として県に慎重な対応を求めた。」[(8)]

以後，富士山世界文化遺産学術委員会は，「構想」に対する関心を強めていくことになる。

2020年２月１日の『山梨日日新聞』は，長崎県政の２年目にふれて「前県政と比べて顕著に増えたのは，有識者を集めた会議を東京で開くケース。富士山登山鉄道構想やリニア」など「知事選の公約に関わる施策の会議では自らも出席し，在京の有識者らの意見に耳を傾ける」が，「ある自民党県議は『その分野の専門家の意見を聞く意義や会議が東京にならざるを得ないのはわかる』と理解を示しながら，『一方では〈県民不在の議論ばかり〉という印象を与え兼ねない』と指摘」したと報じ，知事の「トップダウン」手法に警告を発した[(9)]。

注

（1）「富士山鉄道構想，富士吉田市長は反対」，『産経新聞』2019年２月９日，デジタル山梨版。
（2）「富士吉田市長長崎氏に注文」，『山梨日日新聞』2019年２月９日。
（3）「富士山荒らすな　登山鉄道は不要」，『山梨日日新聞』2019年３月19日。
（4）「10０年の夢走る？富士山鉄道構想」，『朝日新聞』（夕刊）2019年５月２２日。デジタル山梨版。
（5）「富士山鉄道『2年で構想』に地元反発」，『山梨日日新聞』2019年５月２３日。
（6）「投書」，『山梨日日新聞』は，2019年５月30日。
（7）「来年１月をめどに素案」，『山梨日日新聞』2019年９月13日。
（8）「登山鉄道ユネスコ報告を」，『山梨日日新聞』2019年10月22日。
（9）「長崎県政２年目へ」，『山梨日日新聞』2020年２月１日。

（２）第２期の「富士山登山鉄道構想」反対運動
―2020年２月６日～2023年１月―

2020年２月６日に「富士山登山鉄道構想」の「構想(案)」が公表されると一斉に反対論が出された。

2020年２月６日の第13回「富士山世界文化遺産学術委員会」は，「構想（案）」について議論し，「慎重意見が続出し」，「学術委員の目には登山鉄道の議論が拙速に映ったためで，世界遺産としての価値を守る観点から保全する観点か小委員会で考えをまとめる方針」を打ち出した[(1)]。

委員会では，各委員から次のような批判的意見が出された。

「我々は世界遺産になった富士山の価値，信仰の対象，芸術の源泉をどう守るかということである。そして富士山は，観光施設ではないということが重要な価値である。」（高階副委員長）

「どうして登山鉄道が必要なのか，そもそも論の話がない。…単なる観光のために，１年間お客さんが来ればよいというように聞こえる。…観光開発のために鉄道をひくようなそのような話をしても納得できない。」（田畑委員）

「初めて具体的な書類を見て，個人的な第一の印象は，…五合目の写真の混雑状況よりひどくなるのであれば反対する。自然科学的に言えば，これ以上自然，景観を破壊するようになれば賛成しかねる。」（荒巻委員[(2)]）

続いて2020年２月14日，静岡県三島市の環境改善団体「ＮＰＯ法人グランドワーク三島」の事務局長渡辺豊博氏は，ウエッブサイトで「富士山鉄道への危惧」と題し，「富士山登山鉄道構想」に反対し，次のように述べた[(3)]。

「私（富士山学を開講）たちのような富士山の現場を熟知している『富士山人』は，委員に選定されておらず，経済界や政治家，文化人など各界の著名人が議論しています。

本当に富士山の現場の実態や自然環境の怖さなどをご存知なのでしょうか?高位の立場を前提とした，上から目線，思いつき，政治的圧力，経済・観光振興優先の姿勢など，多様な圧力を付度しての狭小で素人の議論ではないかと危惧しています。

排気ガスによる環境負荷抑制対策のための施策だと理由付けていますが，現在，マイカー規制が実施され乗用車は5合目に夏シーズンは行けません。今後，大型バスや業務用タクシーへの規制を制度化し，電気バスなどの環境対策バスに切り替えていけば，この環境問題は解決します。

『神の山・水の山・日本人の魂』である富士山を重機で切り裂き，環境破壊を誘発する，山梨県主導のこの暴挙を中止させなくてはなりません。

富士山の怒りは噴火や地震，雪崩，土砂流など激しく，多くの命が失われます。

先人の富士山に抱いた『鎮爆』と『信仰』の意思を守り，伝えていく心やさしい日本人の心根を委員たちに持ってもらいたいと思います。

私たち『富士山人』もいよいよ具体的な富士山を守るための取り組みをスタートさせねばならないと強く感じています。」

渡辺豊博氏は，小文ながら実に的確に「富士山登山鉄道構想骨子（案）」を批判している。

2020年２月７日の『山梨日日新聞』は，富士北麓の首長が「構想骨子（案）」に対し，批判的な意見を挙げていると次のように報じた。

「富士河口湖町の渡辺喜久男町長は『富士山を電車で登るのは大きなインパクトがあり，観光が主産業の町としてプラスだ』と歓迎。一方で『噴火や急病人が発生した場合など，緊急時の対応について詳しい説明がほしい』と求めた。」

これまで「富士山登山鉄道」に反対してきた富士吉田市の堀内茂市長は，「県が富士山の地元に対して行う説明について『〈地元への説明〉は静岡周辺の自治体や諸団体になさるべきだ』と指摘。その上で『〈整備ありき〉ではなく，地元の声をしっかり聞いていただける姿勢でお願いしたい』とくぎを刺した。」(4)

さらに『山梨日日新聞』は，別の紙面で，富士山七合目の山小屋経営者で富士山吉田口旅館組合の中村修氏が「『環境を守るために環境を壊すことがあってはならない』と指摘。自動車メーカーが電気自動車開発に取り組んでいることも踏まえ，『富士山スバルラインを走る車を電気自動車に限定すれば，ＬＲＴは必要ないのではないか。未来を見据えて慎重に議論してほしい。』と訴えた。」と報じた。

また「５年前富士スバルライン上に鉄道を敷くべきとする報告書をまとめた富士五湖観光連盟（堀内光一郎会長）の担当者は『地元への説明がこれから始まる。協議の推移を見守りたい。』と話した」と報じ，同連盟も「構想」に慎重な姿勢を示した(5)。

富士吉田市の堀内茂市長も，2020年２月７日の記者会見で，「学術委で景観保全などの観点から慎重な対応を求める声が相次いだことに同調し，『地球温暖化の影響は富士山にも出ている』と語った。また登山鉄道構想の進め方にも言及。『（構想について）これまで県から地元に一切説明がなく，報道を通じて知る状況』とした上で，『富士山は信仰の対象，文化の源泉として世界遺産となった。景観や文化を守り抜くのが地元の使命。静岡側の自治体も含め，地元に先に話をしてほしかった』と述べた。」と報じられ

た[6]。

そして『山梨日日新聞』の2020年２月12日の「論説」は，これまでみてきた「富士山登山鉄道構想」についての「相次ぐ異論」に長崎「知事は…謙虚に耳を傾けるべきだ」と強調した[7]。

知事がより具体的な「構想」を策定する方針を打ち出した折り，突然，2019年末中国の重慶で始まった新型コロナ禍が2020年初頭に世界だけでなくわが国にも広がり，あらゆる社会的機能が停滞し，「富士山登山鉄道構想」どころではなくなり，「構想」の検討が一時棚上げされた。

それでも富士山世界文化遺産学術委員会は，2020年10月15日にオンライン会議を開き，予定通り「富士山登山鉄道構想についての中間提言」を「検討会」に提出した。この「中間提言」を作成した小委員会の筑波大名誉教授稲葉信子委員長は，「構想にゴーサインを出したわけではない」がと述べ，「影響評価の具体的手法や枠組みは小委員が今後検討し，年度内に最終提言をする方針」を決めたと報じられた[8]。

コロナ禍に「富士山登山鉄道構想検討会」の第４回理事会は，2021年１月30日「富士山登山鉄道構想（骨子案）」に手を加え「富士山登山鉄道構想中間報告（素案）」を作成して承認した[9]。

その「素案」に対し，富士吉田市堀内茂市長は，2020年12月15日の定例会見で，「『富士山登山鉄道構想』で県がまとめた素案について『雲の上で描いた，描いた餅だ』と述べ，構想を巡って地元住民との意見交換がないことに不満を示した。事業費の試算に自然災害への対策費が含まれていないことを疑問視したほか，災害対策のインフラ整備による景観悪化にも懸念を示した。」と報じられた。

さらに堀内茂市長は「富士山を守り続けてきた地元の人たちの意見を聞かず，『雲の上の議論だけで素案が示されたことに違和感を感じざるを得ない』と指摘」し「『長崎知事には多くの意見に耳を傾けてほしい』と求めた。」

「『富士スバルラインは毎年，土石流などに見舞われており，自然災害に

対処する周辺整備のコストも必要となる』と述べ，事業費の試算を疑問視。災害対策のインフラ整備によって富士山の景観が損なわれることへの懸念も示した。登山鉄道の実現で富士山の通年観光が可能になるとされたことにも触れ，『富士山からの恵みは今も十分に享受しており，冬場の人の出入りを制限すべきだ。富士山をこれ以上、金もうけの道具に使ってほしくない』とも述べた。」と報じられた[10]。

2021年２月８日に開催された「富士山登山鉄道構想検討会」第２回総会は，「素案」を「富士山登山鉄道構想(案)」として採択した[11]。

以前から構想に反対していた富士吉田市堀内茂市長は，2021年２月10日の定例会見で富士山登山鉄道構想に反対し，「必要性を感じていない」と述べ「富士山の環境保全にはマイカー規制の強化などを進めるべきとして，構想の実現に改めて反対の立場を示した。」

そして「富士山の環境保全にはマイカー規制の強化や，導入が進んでいる電気バスの活用などが有効との考えを示し，『富士山に登山鉄道を敷くことに必要性を感じていない』と語った。」そして「『観光面でメリットはあるかもしれないが，地元としては富士山をこれ以上傷つけずに守っていく義務があると考えており，反対を訴えていく』と述べた」と報じられた[12]。

こうした反対論を受けて，長崎幸太郎知事は，「（反対の考えは）十分理解できる。指摘は大変ありがたい。真摯な議論を始めるきっかけを与えていただいたと認識していると」述べたと報じられている[13]。しかし長崎幸太郎知事は，「構想」反対の富士吉田市堀内茂市長と直接会って議論しようとはしなかった。

「学術委員会」は，2021年２月４日に先に指摘したように「『富士山登山鉄道構想』に係わる中間提言」をまとめ，県が計画段階で影響評価を実施することなどを求めた提言をまとめた[14]。しかしこの提言は，知事によって受入れられず実施されなかった。

共産党小越友子山梨県議は，2021年２月の定例議会の一般質問で，「富士登山鉄道は撤回を」求めた[15]。

2021年３月６日の『山梨日日新聞』の「論説」は，富士登山鉄道の問題点に触れつつ，県は「今後の検討では，地元自治体や県民と広く意見交換する場を持ちながら『整備ありき』でない丁寧な論議を求めたい」と指摘した[16]。

2021年４月９日山梨県は，富士山登山鉄道の「構想案」が決まったことから，順次，富士北麓６市町村長に説明するとして「県の藤巻美文知事政策補佐官が富士吉田市役所を訪れ，堀内茂市長に説明した。直接の説明は初めてという。」「県によると，住民説明会の実施時期や方法は未定だが，ほかの５町村からも開催への理解は得られているという」。

「藤巻補佐官は，『まず鉄道という切り口から富士山を良くする方法を考えたい』とした上で，『最初に富士吉田市の住民に説明し，意見交換したい』との考えを示した。」これに対して「堀内市長は，『鉄道ありきではなく富士山の自然環境を守っていきたいという姿勢が感じられた』評価し，『市民と一緒に考える問題。市民も含めてしっかりと議論していきたい』と話した。」と報じられた[17]。

堀内茂富士吉田市長は，2021年４月12日の記者会見で，登山シーズンのことなどの対策について述べたあと，「富士山有料道路（スバルライン）で確認された土砂と積雪が流れ出す『スラッシュ雪崩』（雪代）に触れ，『もし鉄道が通っていたら復旧にどれだけ時間がかかるかわからない』と指摘。『富士山に登山鉄道の必要性はない』と改めて反対の姿勢を示した。」[18]

『山梨日日新聞』では，「構想」反対の「投書」が２通紹介された[19]。

『山梨日日新聞』は，すでに指摘したように2021年４月16日の「論説」でスバルラインでの問題点をあげ，「構想」のはらむ危険性を指摘し，「議論」に一石を投じている[20]。

2021年３月に富士吉田市内の女性は，「富士山の自然環境を後世に残すことを目的に，登山鉄道構想に異議を唱えようと今年３月に約10人で」「月見草の会」（北原恵美子会長）を結成した。そして５月10日に，「市役所を訪れ，…富士登山鉄道構想について堀内茂市長と意見交換した。」

「意見交換で堀内市長は『登山鉄道に必要性を感じない。皆さんと一緒に富士山を保全する努力をしていきたい』と述べた。北原会長は『市長の言葉を参考に今後反対運動をしたい。』と話していた。」と報じられた[21]。

市民の中から起きた富士山登山鉄道構想に反対する運動が初めて紹介された。今後，こうした市民による富士山登山鉄道反対組織がどのように広がりをみせるか注目される。

2021年５月21日に富士北麓地域の観光団体や自治体でつくる富士五湖観光連盟の「総会」が開催された。総会では，堀内光一郎会長(富士急行社長)は，「富士山登山鉄道に反対」を表明した。地元紙は，次のように報じた。

堀内光一郎会長は「県が『もっとも優位性が高い』とする富士山の麓と５合目を結ぶ富士山有料道路（富士スバルライン）上へのＬＲＴの敷設について,『高額な往復料金で利用者が制限される』と言及。構想で示され往復料金1万円とする試算に，堀内会長は『一部の人しか５合目に行けない』とし,『世界中に愛してもらう富士山の観光登山の理念と逆行する』と指摘した。鉄道の整備に約1400億円が必要と見込まれることに加え，土砂と積雪が流れるスラッシュ雪崩などの災害が起きた際のリスクが高いことなども懸念した。

構想を県が設置した全国の有識者による検討会を東京都内で開き，取りまとめた経緯も『有識者で議論されてどんどん協議が進められている。山梨県，日本にとっても大切な資源。県がしっかり関与して，民間まかせにしないでほしい』と苦言を呈した。

堀内会長には終了後の取材に『スバルラインを１日３往復できる電気バスが実際に運行している』とＬＲＴに懐疑的な見方を示した。堀内会長は検討会の委員。連盟は『検討会では理事が議論し，委員は傍聴参加 のため，これまで発言する機会がなかった』とした。」[22]

『山梨日日新聞』の別の記事が伝えているように,富士五湖観光連盟の堀内光一郎会長は，６年前の富士登山電車の「導入」提言を一転させ「電気

バスの技術の進歩などを挙げ，“路線変更"の正当性を説明」し，「構想への反対は理事会で決定した」と発言した。さらに堀内光一郎会長は，一部県議から「県が富士急行に貸し付ける山中湖村の県有地の賃料を巡る問題が影響したとの指摘を意識して『今回の発言は富士急行の社長ではなく，連盟の会長として（の発言）。登山鉄道構想を最初に提言した立場でもあるので，責任を持って現在の連盟の考えを表明した』と述べ，構想への反対は連盟全体の判断であることを強調した。」[23]

富士山登山鉄道構想は，もともと富士五湖観光連盟が６年前に提起したものであり，今度の同連盟の「構想」反対は，山梨県にとって大きな痛手となった。しかし「構想」反対運動にとっては，富士北麓地域の観光団体や自治体からなる富士五湖観光連盟と山梨県下最大の観光総合企業である富士急行社長が「構想」反対に回ったことは，富士山登山鉄道構想反対運動にとって大きな広がりと深みを与えることになった。

2022年11月，富士吉田市で開かれた県主催のシンポジウムで，堀内茂市長は，知事の「富士北麓の価値を高める政策」には賛成だが，「富士山を稼ぐ道具にしてもらいたくない」と構想に反対の姿勢を改めて主張した[24]。

2023年１月15日の地元紙は，「地元と県必要性巡り溝」と題し，「富士山鉄道構想」に対して「地元の観光関係者からも反対意見が根強い。」として富士吉田市堀内茂市長や富士五湖観光連盟の堀内光一郎会長の「構想」反対論を紹介し，新たに「五合目観光協会の小佐野昇一会長は『現時点で県から構想について何らの説明も受けていない』とした上で，『スター トにも立っていない段階だと思っているが，だんだん話が進んでいってしまうのではないかという不安感がある』と懸念を口にする。」と報じた[25]。

注

（１）「富士山鉄道に“ブレーキ”」，『山梨日日新聞』2020２月７日。

（２）第13回富士山世界文化遺産学術委員会「議事録」，２－3頁。

（３）渡辺豊博（「ＮＰＯ法人グランドワーク三島」事務局長）「富士山鉄道への

危惧」，2020年２月14日，ウエッブサイト。
（４）「富士北麓首長『整備ありきは困る』」，『山梨日日新聞』2020年２月７日。
（５）「地元関係者『丁寧な説明を』」，『山梨日日新聞』2020年２月７日。
（６）「地元市長慎重意見に『同感』」，『山梨日日新聞』2020年２月８日。
（７）「論説」，『山梨日日新聞』2020年２月12日。
（８）「学術委中間提言へ」，『山梨日日新聞』2020年10月16日。
（９）「富士山登山鉄道構想検討会第４回理事会」「議事概要」を参照。
（10）「登山鉄道『雲の上で描いた画餅』」，『山梨日日新聞』2020年12月16日。
（11）「富士山登山鉄道構想検討会第２回総会」資料参照。
（12）「富士吉田市長登山電車に反対『必要性感じない』」，『山梨日日新聞』2021年２月11日。
（13）「知事『議論を重ねる』」，『山梨日日新聞』2021年２月13日。
（14）「富士山登山鉄道学術委が提言」，『山梨日日新聞』2021年２月２日。
（15）「富士山登山鉄道は撤回を」，『山梨日日新聞』2021年２月27日。
（16）「論説」，『山梨日日新聞』2021年３月６日。
（17）「登山鉄道県が説明」，『山梨日日新聞』2021年４月10日。
（18）「登山鉄道重ねて反対」，『山梨日日新聞』2021年４月13日。
（19）「投書」，『山梨日日新聞』2021年4月16日，19日。
（20）「論説」，『山梨日日新聞』2021年4月21日。
（21）「市団体『異議』」，『山梨日日新聞』2021年５月12日。
（22）「富士山登山鉄道に反対地元観光連盟」，『山梨日日新聞』2021年５月22日。
（23）「６年前の『導入』庭園一転『電気バス技術が進歩』」，『山梨日日新聞』2021年５月22日。
（24）「富士吉田でシンポジウム」，『山梨日日新聞』2022年11月17日。
（25）「争点点検」，『山梨日日新聞』2023年１月15日。

（３）第３期の知事再選後の「構想」に対する反対論および反対運動
―2023年１月22日～2023年12月―

2023年１月22日に山梨県知事選挙が行なわれ，「富士山登山鉄道構想」の推進を公約にして再選された長崎幸太郎知事は，「構想」を「『民意得た』として推進する考えを示した。」[(1)]

長崎幸太郎知事の再選は，富士山登山鉄道構想反対運動にとって大きな

厚い壁が築かれたことを意味した。

2023年１月16日の地元紙の伝えるえるところによれば，「長崎候補の陣営は，堀内茂富士吉田市長，地元選出の早川浩前県議，渡辺正志富士吉田市外二カ村恩賜県有財産保護組合長，市議らが支援」したとされている[(2)]。

富士山登道構想に初めから反対してきた堀内茂富士吉田市長が，「構想」を推進している長崎幸太郎候補を支援する陣営にいたとすれば，富士山登山鉄道構想反対にとって大きな問題である。

すでに指摘したように，私は富士吉田市堀内市長に問い合わせたところ，山梨県政の複雑な事情があって，堀内市長は長崎幸太郎候補を支援する陣営にいたことを認めたが，富士山登道構想を認めたことはないとの回答であった。その辺の事情については，富士山登山鉄道構想とは直接関係がないのでここでは立ち入って問題にしないことにする[(3)]。

2023年４月16日に告示され４月23日に行なわれた富士吉田市長選挙は，５選をめざす堀内茂市長にとって長崎幸太郎県知事の再選という大きな壁が立ちはだかった。これまで「構想」に中心的に反対してきた堀内茂富士吉田市長は，この大きな壁を乗り越えなければならなかった。

市長選には現役の堀内茂市長と新人の早川浩元山梨県議がいずれも無所属で立候補した。

選挙の前日に地元紙は，「現新一騎打ちの選挙戦となっている富士吉田市長選で，県の富士山登山鉄道構想の議論がなく，有権者から『重要なテーマなので考えを聞きたい』との声が漏れている。」とし，「富士吉田市長選に立候補している現職の堀内茂候補(７４歳)は取材に対し，『鉄道に固執せず，電気バスや電気自動車などあらゆる面から検討すべきだ』と慎重な姿勢」を示していると報じた。

しかし富士山登山鉄道構想について，構想賛成の対抗馬早川浩候補と登山鉄道反対の堀内候補は「公約では触れられず，街頭演説で言及する場面もない。陣営関係者によると，市民の関心は低いとの見方や，構想を推進する長崎幸太郎知事の支援者が両陣営にいて，触れにくいという側面があ

るという」と報じられた[4]。

堀内茂候補は「選挙戦では，スマートインターチェンジといったインフラの整備や財政健全化など４期16年の実績をアピールしたほか，将来を見据えた持続可能なまちづくりを訴え，５回目の当選を果たした」と評されている[5]。

こうした情報から推測されることは，堀内茂候補は，市長選において必ずしも富士山登山鉄道構想問題を争点にせず，ひたすら「４期16年の実績を強調」したのではないかということである。

この戦術の是非はここでは問わないが，ともあれ堀内茂候補は，15,533票を獲得して勝利し，「構想」賛成派の早川候補の12,4991票を下した[6]。

2023年4月26日の『山梨日日新聞』は，「堀内市政５期目の展望」の記事で，富士吉田市長選挙の地域政治の複雑な内部事情を報じているが，反対運動の本筋から逸れる問題なので深入りしないことにする[7]。

ともあれ堀内茂市長は，県知事が富士山登山鉄道構想推進で再選されて築いた大きな高い壁を突破することに成功したのである。

市長選挙後，富士吉田市堀内茂市長は，晴れてというべきか，富士山登山鉄道構想に折をみては，反対意見を表明していった。

富士吉田市堀内茂市長は，選挙後初の2023年５月12日の定例会見で富士山登山鉄道構想についての反対意見を次ぎのように述べた。

「県が進める富士山登山鉄道構想について『なぜ鉄道が必要なのか疑問。ふさわしくないだろうと思う』と述べ，改めて慎重な姿勢を示した。」そして堀内市長は「市の方針は以前から変っていないと強調し『これ以上，富士山の自然に手を入れてほしくない。商業主義にも走ってもらいたくない』と主張。大規模工事による自然破壊に加え，降雪や雪崩，凍結，落石といった安全上の課題も指摘した。」「また富士スバルラインには現在，電気バスが運行していることに触れ，『今の状態であればこれ以上，富士山を傷つけることもない。電気バスで何ら問題はない』」と[8]。

同年６月５日に長崎山梨県知事が2期目の初の政策予算の概要を表明し

た後に，富士吉田市堀内茂長は，知事が「６月定例県議会に提出する一般会計補正予算案に富士山登山鉄道構想の事業化に向けた検討費を盛り込んだことについて『不要なものを乗せたなという思いだ』と指摘し,『必要性を全く感じない。はっきり申し上げて反対だ』と強調した。」と報じられた。

そして「堀内市長はかねてから慎重なスタンスを取っていたが，反対姿勢を鮮明にした。堀内市長は『富士山を傷つけず守ろうという機運が高まっている』と説明し，鉄道ではなく電気バスで代替可能であると主張。５合目に電気ケーブルを通すことによって，重油による発電機使用に伴う二酸化炭素（CO_2）の兆候を調べる観測機器のデータ収集に役立つとの見解を示した。また『富士山は信仰の山であり，心の古里，大切な宝である。現状の中で環境保全をやっていくことがなによりも大切だ』と訴えた。会見後の取材には『(富士山登山鉄道構想は)砂上の楼閣だ。実現不可能なことだ。』と語った」と報じられた[9]。

2023年６月頃，NHKのインタビューに答えて，富士山世界文化遺産学術委員会の青柳正規委員長は,「５合目なり頂上まで電力を通して，環境への負荷を小さくしなければならない，電力を通した結果として登山電車ありきではないと思う。県などが主体というより周辺にいる人間や登山者，あるいは日本全体で『なるべく負荷を掛けないようにしよう』という気持ちを持つことが１番だと思う。広がりのある形で，みんなで協力して守っていくという形にしていきたい。」とやんわりとだが,「登山鉄道構想」と知事のやり方を批判した[10]。

2023年６月30日に開かれた山梨県議会の総務委員会の質疑では，地元紙は,「富士山登山鉄道構想に関して，県議から『鉄道ありきでは困る』などとする意見が相次いだ。」として，４県議の批判的な慎重論を紹介している。

「渡辺淳也氏（自由民主党・開の国，富士吉田)は,『鉄道ありきではなく，さまざまな角度，見地から，麓から五合目までのアクセスを考えてほ

しい』と求めた」,「清水喜美男氏（みらい山梨，甲斐）は,『実施が前提であるかのような事業として（予算が）出ている』とし，久嶋成美氏（無所属，上野原・北都留)も『今の進め方だと登山鉄道ありきのように思えてならない』と指摘。飯島修氏（リベラル山梨，甲府)は『事業ありきでは困る』と注文を付けた。』」

しかし富士山登山鉄道構想の検討費を含む補正予算案は「全会一致で『原案通り可決すべきもの』とされた。」そして反対派から出された「慎重かつ丁寧な論議を求め」た「付帯決議」は6対3で否決された[11]。

県議会の委員会では，知事による「登山鉄道ありき」という手法の独断専行にたいして批判が集中したが，県議会では，富士山登山鉄道構想反対派は，少数のようであった。

富士吉田市堀内茂市長は，2023年7月6日に，「県が進める富士山登山鉄道構想について,『具現化の思いがあるならば，可否について日本の国民に問うていただきたい』と述べた」と報じられた[12]。

知事選で敗れた志村直樹県議は，県議選で再選された後,「富士山登山鉄道構想は反対の立場に変りはない。これからも釘をさしていく」と話したと報じられた[13]。

すでにみたように，長崎幸太郎知事が，2023年8月30日に開催した「富士五湖自然首都圏フォーラム」は「身延，西桂，富士河口湖の3町長，忍野，山中湖，鳴沢の3村長が出席」して開催し，「共同宣言式」を採択した[14]。

この「富士五湖自然首都圏フォーラム」には,「富士吉田市の堀内茂市長，富士急行の堀内光一郎社長，富士吉田市外二ヶ村恩賜県有財産保護組合の渡辺正志組合長，富士五湖観光連盟の上野祐吉専務理事はネームプレートが用意されていたが，不参加だった。」

「堀内市長は取材に,『富士山鉄道構想が含まれているため』と不参加の理由を説明。『構想について地元の理解がないまま,〈共同宣言〉という県の強引な手法に強い不信感を抱く』と述べた。富士急行の野田宏喜常務は取材に，趣旨や総論に賛同しつつ,『共同宣言は自治体，地域が一体となっ

てすすめるべきもの。条件がまだ整っていない』との認識を示した。」と報じられている[15]。

こうして山梨県民の意見は,「富士山登山鉄道構想」に対する態度によって大きく分断されてきた。

富士吉田市長は,2023年9月発行の「広報誌」(『元気だふじよしだ』2023年9月号）で「山梨県が進める富士山鉄道構想への反対を明記した。市には構想への懸念や反対の声が届いているといい,『不安に思う市民に対して，市としての考えを明確にした』とし広報誌で県施策を批判する異例の対応の意図を説明した。」[16]

こうした措置は，堀内茂市長が,「構想」への「反対」を富士吉田市の「広報誌」で述べるということはこれまでなかったことで,富士吉田市堀内茂市長の反対姿勢が新たな段階に入ったことを象徴しているようであった。

2023年9月2日，すでに指摘したように，長崎幸太郎知事は,「富士吉田市内で国内外のメディア向けに講演し，富士山に多くの登山者や観光客が訪れ，環境に悪影響が生じているとして『世界文化遺産登録の抹消もあり得る』との危機感を示した。」[17]

知事のこの「危機感」の吐露は，私には，だから「構想が必要だ」という風にとれるが,同時に,「構想」反対の声が急速に県内外で強まってきているため，富士山の世界文化遺産登録が本当に「抹消」になる可能性を知事が感じての「危機感」だったとも思われる。

「富士山登山鉄道構想」反対運動にも大きな動きがあった。

2023年9月14日，富士吉田市議会の定例会では，勝俣米治市議の「富士山登山鉄道構想」についての意見を問われて，堀内茂市長は「富士山登山鉄道構想」に対する反対理由を詳しく述べた。

堀内茂市長の「構想」反対論は，これまで断片的にしか紹介できなかったので,この詳細な「構想」反対論をここでほぼ全文を紹介しておきたい。「答弁」は次の通りであった[18]。

「富士山登山鉄道についての御質問にお答えいたします。まず初めに,私

が申し上げたいことは，なぜ富士山が世界文化遺産に登録されたかということであります。これは，富士山という自然の営みに宗教性，芸術性を見いだしてきた日本人の自然観や文化観が国際的に認められたからであります。世界の宝としてこのような評価を受けている富士山に，登山鉄道を整備する構想があることは私も以前から，報道等において承知しております。

しかし，山梨県からは一度も協議を持ち掛けられたことがなく，…一部の有識者が富士山から遠い場所で議論を進め，地元住民への説明会すら行わないことから，私は『雲の上で描いた，絵に描いた餅』と発言をいたしました。私も，この世界文化遺産に登録されている意味を踏まえた上で，地元住民や富士山に関係する様々な人たちが，登山鉄道の賛否を含む議論に加わることは至極当たり前のことだと思っております。

また，山梨県は，この富士山登山鉄道を整備することによって，登山者数のコントロールや環境保全が可能になると考えているようでありますが，私は以前から自然環境の保護や登山者の安全確保を目的に，入山規制や入山料の義務化など様々な方法により富士山の登山者数を制限すべきであると申し上げております。

同様に，五合目の来訪者による車両台数の増加に伴う環境への負荷は，マイカー規制の拡充と，五合目までの路線に技術革新が目覚ましい電気バスを更に活用することで軽減できると考えております。さらに，二酸化炭素の削減ということでは，登山鉄道構想よりも先に富士山五合目の電化を進めるべきだと考えております。電化が進めば，富士山にある様々な観測機器の安定運用や各施設での総使用量が年間25万リットルといわれる化石燃料の消費がなくなり，環境面において大きな効果が期待できます。なお，この電化に係る費用は，50億円ほどと試算されており，1,400億円とも言われる富士山登山鉄道整備費用のわずか４パーセントほどで実現が可能です。

加えて，災害対策の観点からも，今なぜ登山鉄道構想なのかと疑問を持たざるをえません。山梨県も構成メンバーとなっている富士山火山防災対

策協議会は，富士山噴火における最新の調査研究を加え，令和３年３月に富士山ハザードマップの改定を行いました。

また，同時に山梨県は『安全を確保するための富士山噴火総合対策』を策定し，住民，登山客，観光客の安全を確保するよう富士山火山防災対策を強力に推進するとしていることから，登山鉄道に1,400億円もの資金を投入するのではなく，富士山の火山防災対策に投入すべきではないかと考えております。

そのほかにも，災害時における避難対策の観点から，噴火や地震，落石といった災害発生時に，多くの来訪者を短時間で麓へ移送するに当たり，鉄道による移送では，運用方法に制限があり，移送量や避難の即時性の面で，バスや自動車の方がはるかに効果的であります。

また，バスや自動車は災害により富士スバルラインが寸断された場合にも，滝沢林道を利用することで避難が可能であり，リスク管理という観点からも優位であると考えております。実際，吉田大沢では，水とスコリアが起因となり，泥流と雪や氷から起こるスラッシュ雪崩，いわゆる雪代が，恒常的に発生しています。

例えば，令和３年３月22日に発生したスラッシュ雪崩では，富士スバルラインにおいて，４か所が寸断されてしまい，１か月以上通行できなくなりました。令和２年に山梨県が行った富士スバルラインにおける雪崩に関する調査においても，富士スバルライン上には雪崩のリスクがある所が14か所にも上るとの報告があります。自然の厳しさは生易しくありません。

トンネルなどでルートが保全されている立山黒部アルペンルートでさえ12月から３月までの期間は営業を行っておりません。危険を冒してまで，通年観光を目指す必要はなく，冬は山を休ませる期間だと思っております。また，…海外での実例として比較されるスイスのユングフラウ鉄道は，岩盤が隆起してできたアルプス山脈に建設されたもので地盤がしっかりしておりますが，溶岩やスコリアなどで構成される柔らかくて崩れやすい山である富士山に，登山鉄道を整備することはそぐわないものと考えております。

このように環境保全や安全対策などの観点で富士山登山鉄道構想について私の考えを述べさせていただきましたが，いずれにいたしましても，富士山において登山鉄道整備の必要性はまったくありません。富士山は，世界文化遺産でも認められた山岳信仰と芸術の源泉であります。富士山の大自然がこれらを醸成してきたのです。これ以上，富士山の自然を壊すことなく守っていくべきであります。『これ以上富士山を傷つけてほしくない。』『富士山を金儲けの道具に使ってもらいたくない。』これが私の思いです。」

２回目の勝俣米治議員の２回目の「富士山登山鉄道構想についてどのような意見が寄せられているのか」との質問に対する市長の答弁。

「日本全国の，個人や様々な団体から，環境面，安全面，費用面と内容は様々でありますが，その全てが富士山登山鉄道には反対であること，また，山梨県に負けないで頑張れといった，共感や激励の御言葉をいただいております。富士山登山鉄道構想に対する反対のうねりが押し寄せていると感じられ，私自身，大変励まされております。また，寄せられた御意見をしっかりと山梨県に伝えることが重要であるとのことでありますが，私も全く同じ意見であります。しかしながら，山梨県からは現在までに協議を持ちかけられたことがなく，意見聴取の場さえ設ける予定があるかも分からない状況であります。

その一方で，先日のテレビ放送を含め，様々なメディアでもこの富士山登山鉄道構想は取り上げられており，私もそれらの番組を見る機会がありましたが，富士山をよく知らない人たちは，深く考えることなく，見た目のカッコ良さや，便利さにのみ焦点を当てた，偏った情報を，そのまま受け入れ，賛同してしまっているような印象を受けました。

本年８月11日の『山梨日日新聞』には，富士山の登山者250人に行ったアンケート結果として，登山鉄道に賛成と答えた人の割合は41.6パーセントとありました。賛成の理由として挙げられているのは，交通量の減少による環境保全や利便性の向上につながるとのことですが，私は，莫大な資金を投入することなく，電気バスの運用で十分に対応が可能であると考え

ております。一方，登山鉄道の賛否に対するアンケートで分からないと答えた人は３分の１以上の34.8パーセントを占めており，多くの人々が，山梨県の富士山登山鉄道構想の詳細を理解していないことが判明いたしましたので，この構想が富士山にとっていかに不要なものであるかを，誰にでもわかるように周知しなければならないと痛感しております。

そのためにはまず，市の広報紙やホー ムページなどに限らず，様々な媒体を使い，富士山には登山鉄道が不要であることを，市民の皆様だけでなく，全国の皆様に御理解いただけるよう，周知してまいります。

また，山梨県は富士山登山鉄道構想ありきで強引に話を進めており，地元住民への説明責任が果たされておりません。この山梨県の進め方に対抗していくためには，…富士山をよく知る地元の人たちが結集し，富士山の環境保全の重要性や自然災害の危険性をしっかりと主張し，富士山登山鉄道構想がいかに不要な計画であるかを訴え，登山鉄道の整備に反対していく必要があります。

各方面に影響力を持つ方々の集まる大きな団体が進めようとする富士山登山鉄道構想に対し，富士山の麓の小さな市が，反対することは，アリがゾウに挑むような行動であります。

しかし，私は，富士山を守り，富士山を未来に引き継ぐ責任を持つ富士吉田市長として，全国の皆様にしっかりと事実をお伝えすることにより，今後，富士山登山鉄道構想への反対運動が，富士山を心から愛する団体や個人の方々から，草の根的に全国へと広がっていくことを大いに期待しております。

先ほど答弁申し上げましたとおり,『これ以上富士山を傷つけてほしくない。富士山の自然を守りたい。』という願いが私の根底にあるからこそ,富士山登山鉄道構想に断固として異を唱えているのです。…今後も共に反対の声を上げていただきますようお願い申し上げます。」

富士吉田市長のこの答弁の後の９月28日の富士吉田市議会では，戸田元市議会議員を提出者とし賛成者４市議により富士吉田市議会議長に「山梨

県の『富士山登山鉄道構想』に反対する決議」が提出された。採決の結果は，議長を除く19名の議員のうち16名が賛成し，２名の反対，１名が退席して圧倒的多数の賛成で採択した。

「決議では，富士山をしっかり守り，後世に引き継ぐことが『市の使命だ』と明記。登山鉄道構想を巡る県の進め方に『不信感を持たざるを得ない』と指摘。自然環境や景観保全への影響を懸念し実現性にも疑問を呈している。」[19]。

山梨県は，すでにみたように2023年10月６日に「県が推進する富士登山鉄道構想について11月から地元説明を始める方針を示した。」[20]。

富士吉田市は，2023年10月17日から市のＨＰ上で「富士山登山鉄道構想」の是非について「地元として幅広い意見を聞くため」に「アンケート」コーナーを開設した。特徴的なのは，性別，年代，居住地，富士山の登山経験，構想の認知，登山鉄道についての賛否の全６問で問うものであった[21]。

山梨県は，2023年11月１日に，「富士山鉄道構想説明会」を突如参加無料事前申込制で，11月２１日に山中湖村公民館（15０名）で，11月23日に富士吉田市富士山ホール（800名）で，開催すると広告を発表した[22]。

これを受けて富士吉田市長は，定例の記者会見で「一市民として聞きに行く」「長崎知事の出席を求め，『自ら説明してもらいたい』と語った。」

その際市長は「①多くの人に聞いてもらうため，人数制限をしないこと②長崎知事による説明③質疑応答の機会の創出」の３点を要望した[23]。

富士吉田市堀内市長は，11月14日の定例会見で，10月17日から始めた「構想への賛否を問うアンケートの中間状況に触れ，今月13日時点で，全国から約１万700人の回答があり，賛成41％，反対59％だと明らかにした。このうち約850名が市民の回答で，賛成が21％，反対が79％だった。」[24]

全国的世論では，反対が60％近くあり，富士吉田市民の声では，「反対が80％弱に達しており，従前の調査より反対の声が強くなってきている。

私事で恐縮だが，2023年11月中旬に私は，研究者仲間と親しい友人と一

緒に「富士山登山鉄道建設に反対する市民の会」を結成して、富士山登山鉄道構想反対運動に参戦することになった。私たちは，長崎山梨県知事宛てに富士山登山鉄道建設計画中止の「要望書」を送付し，また環境省，文化庁，日本自然保護協会，イコモスなど各関係機関に富士山登山鉄道建設計画を承認しないよう「要望書」を送付した。

この小さな反対運動について，地元のメディアは好意的に報じてくれた。2023年11月28日の『山梨日日新聞』は，「富士山登山鉄道建設に反対する市民の会」（代表村串仁三郎，法政大学名誉教授）が設立され，「年内にも山梨県に対して計画の中止を，環境省に対して計画を許可しないよう求め要望書を提出する。」と報じてくれた。

同年12月16日の『毎日新聞』（山梨，長野地方版）は，同様のことを報じたうえ，長崎知事が12月13日の記者会見で，われわれの計画中止要望書にたいして，「もう少しアップ・ツー・デイト（最新化）された議論を追いかけていただきたい」と報じた。私たちは，長崎知事の見当違いの対応に失笑を禁じえなかった。

山梨放送も，同年12月12日の夜のテレビ・ニュースで，36秒にわたってわれわれの活動を好意的に報じてくれた。

山梨県は，予定の11月24日に富士吉田市民会館で県知事，市長出席のもと「説明会」を開催した。説明会は「富士吉田市民会館の800人分の客席を出席者がほぼ埋め尽くし，立ち見も出る中で開催。午後４時から行われた県側の説明と出席者の質疑は２時間余りに及んだ。」[25]，『読売新聞』によれば，「長崎知事が肝いりの構想を約45分にわたって語った。反対を表明している堀内茂市長も会場に姿を見せたが，発言に立つことはなく，『直接対決』は不発に終わった。」[26]

「説明会」は，あくまで知事の「構想」について「鉄道ありき」の「説明」の場であって，これまでの知事の持論が述べられただけで，特にあらたな提案がなされた訳ではなく，「出席者から懸念の声が相次いだ。」が，すでに論点は明らかだが，「構想」への賛否の両面から意見が出されて，知

事の答弁もこれまでの主張を繰り返したに留まり，当然論議は平行線をたどった。各紙とも賛否の両論を紹介するだけだった。

「登山ガイドの男性は鉄道開通によって噴火時に車での避難が困難になる可能性について質問。長崎知事は『５合目においては（整備予定）の半地下の施設が第１次シュエルターになる。緊急の避難車両も容易できる』と述べた。

別の男性は春先に発生する雪崩を挙げ，登山鉄道の通年運行の難しさを指摘。長崎知事は『雪崩が予想される箇所に洞門の設置をすすめる』と回答した。このほか『富士山を傷つけるべきではない』など自然環境への影響を懸念する声も出た。」と報じた。「一方で，県の構想に対し，『（鉄道整備で）地域全体がグレードアップして国際観光都市にふさわしい街になったらいい。地域の発展のために議論してほしい』と期待を寄せる声も。県の構想を後押しする声に対して会場内の一部から拍手が起きると，懸念を示す意見に対して別の人たちが拍手するなど，出席者間で賛否が割れる形となった。」と報じた。

「説明会終了後，長崎知事は『関心の高さを痛感した。思ったより以上に賛成も多かった』と感想を述べた。」と報じ，一方「堀内市長は，『構想についてより反対論が強まった』と受け止め，『登山者や観光客，市民を守るのが一番大切。しっかりとあらゆる面で論議していくべきだと感じた』と語った」と報じた[27]。

結局，県の「説明会」はこんなもので，県の方針が揺らぐこともなく，また富士吉田市長や「構想」反対の市民も反対意見を強めこそすれひるむことはないだろう。

地元紙『山梨日日新聞』は，2023年12月５日に山梨，静岡の両県でつくる富士山世界文化遺産協議会の作業部会が富士吉田市で開催され，「両県の構成資産の神社関係者は山梨県が進める富士山登山鉄道構想に異議を唱えた。」と報じた[28]。

同紙によれば，「北口本宮富士浅間神社（富士吉田市）と富士浅間神社

（静岡県小川町）の宮司は，県が検討する通年営業に対し，反対意見や慎重な対応を求める意見を表明。富士山信仰の観点から『夏山期間以外の入山は認められない』と主張した。」ということである。

会議において山梨県富士山登山鉄道推進グループの和泉正剛氏が「構想」についての説明に対して，富士浅間神社の石橋良弘宮司は「富士山が信仰の山という前提に立つと,『冬の富士山には入らない』というのがある。慎重に検討してもらいたいと発言し，通年営業に異を唱えた。」

また北口本宮富士浅間神社の上文司厚宮司も「『何のために夏の開山と閉山なのか，意味をなさなくなってしまう』と同調した上で,『構想自体，神社としては反対だ。くれぐれも神の怒りに触れないように』とくぎを刺した。」と報じられた。

さらに上文司宮司は「登山鉄道よりも，麓から富士山登山の再興に向けた登山道整備の重要性を訴え」,「富士山は元々禁足地とされ，修験道や富士講のために夏山は開かれていった経緯があり，夏の開山期間は『入山が許容されている』という認識だという。会議後の取材に対して,『山に対する大規模な工事も伴う観点からも反対だ』と主張した。」と報じられた。

石橋宮司も「富士山は信仰の山。観光を重視し，神の山に手を入れることが良いとは思えない。」と語ったと報じられた。

これまで二つの浅間神社の「構想」についての意見は伝えられていなかったが，今日，二つの浅間神社が,「構想」とくに登山鉄道の通年営業に反対したことは，富士山登山鉄道反対運動に大きな影響を与えることが予想される。

特に富士山は「信仰の対象と芸術の源泉」として世界文化遺産に登録されており，信仰界の神社から「構想」反対が表明されたことは,「構想」の推進に大きなダメージとなるだろう。

とはいえ長崎山梨県知事は,『構想』の実現に向けて大きく歩み出し，他方いよいよ反対運動が強まりつつあり，執筆中の12月初め，今のところ「構想」の行方は判然としない。今後「構想」の動向に注目していきたい。

注

（１）「富士山鉄道『民意得た』」『山梨日日新聞』2023年１月24日。
（２）「『富士急票』の行方焦点」，『山梨日日新聞』2023年１月16日。
（３）私は，富士吉田市長から，市長が長崎候補を支援したことについて，詳細な説明を受けた。その点についてここで詳しく論じる必要はないと考えている。
（４）「重要課題『議論して』」，『山梨日日新聞』2023年４月22日。
（５）「統一地方選挙後半戦富士吉田市長選堀内茂氏５回目の当選」，ＮＨＫの山梨ＮＥＷＳＷＥＢ，2023年４月23日。
（６）同上。
（７）「『堀内市政５期目の展望』，『山梨日日新聞』2023年４月28日。
（８）「富士山鉄道に慎重姿勢」，『山梨日日新聞』2023年６月５日。
（９）「知事の予算案『不要』富士宮市長」，『山梨日日新聞』2023年６月10日。
（10）「世界文化遺産富士山混雑や環境保全は？登録決定10年の課題」，NHK首都圏ナビ，参照。
（11）「登山鉄道ありきは困る」，『山梨日日新聞』2023年７月１日。なお県議会議事録はまだ未公開である。
（12）「国民に可否を問え」，『山梨日日新聞』2023年７月７日。
（13）「県政に歩み寄り？」，『山梨日日新聞』2023年７月７日。
（14）「自然首都圏足並み乱れ」，「山梨日日新聞」2023年８月31日。
（15）同上。
（16）富士吉田市「広報で登山鉄道『反対』」，『山梨日日新聞』2023年９月５日。おるいは「広報誌」（『元気だふじよしだ』2023年９月号を参照。
（17）「『世界文化遺産登録抹消』」，『山梨日日新聞』2023年９月３日。
（18）富士吉田市議会の「市議会の動き」の「令和５年第４回（９月）定例審議結果について」，富士吉田市議会のＨＰ掲載。
（19）「富士吉田市議会「登山鉄道に反対決議」，『山梨日日新聞』2023年９月29日。
（20）「登山鉄道来月から説明会」，『山梨日日新聞』2023年10月７日。
（21）「富士吉田市ＨＰで意見を募る」，『山梨日日新聞』2023年11月21日。
（22）『山梨日日新聞』2023年11月１日。あるいは富士吉田市役所提供のチラシによる。
（23）「市長『考え聞く』出席へ」，『山梨日日新聞』2023年11月15日。
（24）同上。
（25）「県市長反対の富士吉田で説明会」，『山梨日日新聞』2023年11月24日。

(26)「富士吉田で説明会」,『読売新聞』2023年11月24日。
(27)「県市長反対の富士吉田で説明会」,『山梨日日新聞』2023年11月24日。
(28)「富士山鉄道神社が異議」,『山梨日日新聞』2023年12月 5 日。

小括

長崎山梨県知事は，知事再選後，これまで抽象的だった「富士山登山鉄道構想」を具体化するため「富士山登山鉄道推進グループ」を組織し,「富士五湖首都圏フォーラム」を設置し，また「構想」応援団を組織して,「構想」実現の地盤を固めようとしている。長崎山梨県知事の「構想」の進め方は，地域民主主義の原則に反し，地元住民の意見を聞こうとせず，徹底して県知事の独断専行の手法である。

他方，県知事再選前後から「構想」反対の意見が強まってきている。しかし「構想」反対勢力は，個々バラバラに反対意見を陳述するだけで，今のところ組織的な反対運動を行なうに至っていない。

「構想」反対運動を今後いっそう発展させるためには,多くの開発反対運動の経験に照らせば，まず地元の住民が「構想」に反対する住民，各種の組織•団体を糾合して「構想」反対の組織を設置する必要があるであろう。そして，多くの県民，県下の組織・団体に参加を呼びかけて「構想」反対の組織に参加してもらうことが必要であろう。さらに統一的な組織を通じて，法廷闘争を含め，ウエブサイトを利用して全国的に「構想」反対運動を紹介し,「構想」反対の署名運動を県内外で積極的に行ない，シンポジウムや抗議集会などさまざまな反対運動を組織して行く必要があるであろう。

そした全国的な力によって山梨県知事に「構想」の撤回を求めることが必要である。最近の国立公園における開発反対運動を顧みれば,「富士山登山鉄道反対運動」は十分に勝算があると確信できる。大雪山国立公園内の士幌高原道路建設計画，小笠原国立公園内の小笠原空港建設計画，中部山岳国立公園内の「『立山黒部』世界ブランド化構想」，磐梯朝日国立公園隣

接の出羽三山風力発電計画，十和田八幡平国立公園隣接の八甲田風力発電計画と惣辺奥瀬風力発電計画などは，反対運動によって中止されている[1]。

「富士山登山鉄道構想」は，長崎山梨県知事任期内に具体化されて，来たる2027年の県知事選挙前に成否の結着がつくか，未決着のまま次期県知事選に委ねられるか今は不確定である。

「富士山登山鉄道構想」は，今後数年にわたってその是非が争われていくであろうが，国立公園研究者として今後の推移を見守りたい（12月13提出）。

注

（1）士幌高原道路建設計画，小笠原空港建設計画，「立山黒部」世界ブランド化構想，出羽三山風力発電計画の問題は，前掲拙著『現代日本の国立公園制度の研究』において論じられている。十和田八幡平国立公園隣接の２風力発電計画反対運動の成功については，近々公表する予定である。

追記

本稿の校正中に長崎山梨県知事に関する重大な情報が入った。

2024年１月20日の『朝日新聞』によると目下話題沸騰している自民党の裏金問題の一つとして，長崎山梨県知事は「衆議員時代から所属する自民党二階派（志帥会）から2019年にパーティ券売り上げのノルマ超過分として現金1182万円を受領しながら，自身が代表を務める資金管理団体『日本金融経済研究フォーラム21』の政治収支報告書に記載していなかったことを明らかにした。」（「朝日新聞デジタル」版）

同年１月30日に市民グループ（代表山本大志）は，県知事を「政治資金規正法の不記載罰，虚偽記載容疑にあたるとして甲府地検に刑事告発」したと報じられた（山梨テレビ）。

果たして真相は解明されるか問題だが，長崎幸太郎山梨県知事は，この裏金を，「富士山登山鉄道構想検討会」やその他の「検討会」や『委員会』

などの委員選定で,「構想」を受け入れるように接待をし，帰りにもたせる土産物を購入する費用に充当したのではないかとの疑いがもたれる。

この裏金の上に「富士山鉄道構想」が構築された疑いがある。

A Critical Review of the Construction Plan for the Mt. Fuji Mountain Rail Drafted by the Yamanashi Prefecture Authorities (II)

Nisaburo MURAKUSHI

《Abstract》

This paper is a continuation of "A Critical Review of the Construction Plan for the Mt. Fuji Mountain Rail Drafted by the Yamanashi Prefecture Authorities" published two years ago.

While the previous paper described criticisms of The Draft Construction Plan for the Mt. Fuji Mountain Rail, this paper discusses criticisms of the draft made by various organizations and nationals.

In particular, Shigeru Horiuchi, the Mayor of Fujiyoshida City, the municipality where The Mt. Fuji Mountain Rail is to be constructed, has consistently opposed the draft plan raised by the Governor of Yamanashi Prefecture from 2019 until today. The reason for this, as pointed out in the previous article, is that the proposed plan has a significant risk of drastically destroying the nature and environment of Mt. Fuji.

In January 2023, Governor Koutaro Nagasaki of Yamanashi Prefecture was re-elected on a pledge to realize the Draft Construction Plan for the Mt. Fuji Mountain Rail. Therefore, Governor Nagasaki is working to make the previously abstract plan concrete, claiming that The Draft Construction Plan for the Mt. Fuji Mountain Rail has been approved by the people of the prefecture.

On the other hand, opposition to the Draft Construction Plan for the Mt. Fuji Mountain Rail is gradually spreading both within and outside the prefecture.

Mt. Fuji was granted the status as a World Heritage Site in 2013 and development is strictly regulated in the site. Therefore, it will be interesting to see whether the International Council on Monuments and

Sites (ICOMOS), which manages the World Heritage Site, will approve The Draft Construction Plan for the Mt. Fuji Mountain Rail in the future.