

■ 山中湖村

日 時:11月21日(火)19:00~20:30

場 所:山中湖村公民館

参加人数:約180名参加(高村正一郎村長出席)

回 答 者:知事

問1

弾丸登山の問題について、LRTによって麓から5合目までは登山者の制限ができるようになるが、5合目から頂上までの制限はどのように考えているか。

答

弾丸登山の問題は、登山鉄道の前に対策を講じなければならないと考えています。有効な対策(条例)について検討を始めているため、詳細については改めてお知らせします。

問2

地元のコンセンサスを得るために説明会を進めているが、「富士山登山鉄道構想」のタイムテーブルをどのように考えているか。

答

今後、いつまでにどのような状態を目指すといった具体的なタイムテーブルを作成し、皆様にお示ししたいと考えています。

問3

LRTを導入することによって、どのように来訪者をコントロールするのか。

答

道路法上の道路では、道路交通法に規定された理由がない限り、バスをはじめとする車両は規制できないのが原則です。その運用は極めて限定的で、例えば「五合目が混雑しているから」といった理由で車両の交通量を制限することができません。

軌道法上のLRTであれば、道路交通法第21条の規定により、道路におけるLRTの通行が優先されるため、一般車両の通行を制限できるとともに、乗車定員や運行本数を定めることができます。そのため、来訪者数のコントロールも可能と考えています。

問4

説明資料において、令和元年の来訪者数(現在は倍増)を全て輸送することを想定してLRTを検討しているが、これではオーバーツーリズムの解消はできないのではないかと。

答

富士山観光の最大の課題は、夏の開山期間に来訪者が集中することです。

冬期においてはバスよりもLRTが登坂能力に優れており、LRTを導入することで通年観光が可

能となります。

その結果、来訪者を平準化し、人の過密状態を解消できる可能性が高いと考えています。通年での来訪者が増えれば、観光事業者の収入増など、経済効果も期待できます。

なお、説明資料で来訪者全てを輸送すると仮定した計算を示しているのは、バスとの輸送力の違いを比較するためです。

#### 問5

現在、修学旅行などで富士山に多く学生が訪れている。来訪者をコントロールすると、富士山を学ぶべき学生の来訪者が減ってしまうが、どのように考えているか。

答

修学旅行の学生など若い人たちが、日本の象徴である富士山を体験することは、大変意味のあることと考えています。学割や優先乗車などの方策を今後検討していきたいと思います。

また、登山鉄道は富士山の通年観光を可能にするもので、富士山そのものへのアクセス機会を制限するものではありません。そのため、修学旅行のニーズに十分対応できるものと考えています。

#### その他の意見

- ・富士北麓地域の観光や登山鉄道の議論は、富士吉田市や富士河口湖町だけの問題ではなく、富士北麓地域一体で考えていくべきである。富士北麓地域一帯で議論する場を設けていただきたい。
- ・富士山の環境問題について、登山鉄道によることで排気ガス(CO2)の排出量が減るため、環境問題の解決に繋がるため賛同する。
- ・富士山登山鉄道が実現するのであれば、最終的に甲府のリニア駅まで直結していただきたい。
- ・5合目から頂上までの登山について、入山料が安すぎるため、登山者が増えていると考える。金額を上げることを検討いただきたい。
- ・富士山を登る時間を楽しい時間、価値ある時間にしていただきたい。そのために鉄道はふさわしい手段であるとする。
- ・登山鉄道の事業について、特定の人だけが利益を得るような形になってはならない。富士北麓地域をはじめとして、県全体で利益を得ることができるよう進めていただきたい。
- ・山中湖村にも登山道がある。ぜひ山中湖の登山道に鉄道を通すことについて、検討いただきたい。
- ・富士山の精神性について考えていただきたい。私たち県民が富士山の精神性について、学ぶことができる機会を作っていただきたい。

■ 富士吉田市

日 時:11月23日(木)16:00~19:30

場 所:ふじさんホール

参加人数:約700名参加(堀内茂市長出席 ※一市民として)

回 答 者:知事

問1

運賃が1万円とのことだが、高額であるため利用しないとの意見もある。

答

この土地のオーナーである県民の皆様や、修学旅行生などについては1万円も頂かないような運賃設定などを考えていく必要があると思っています。

また、「高額であるから利用しない」と言われたいような、とくに外国から来られる方などには「1万円の運賃を払ってでも行きたい」と思っただけのような場所を作っていきたいと考えています。

問2

富士山には登山口が4つあるが、山梨県側を制限するだけでは富士山全体のオーバーツーリズムの問題解決にはならないと考える。静岡県との連携が必要ではないか。

答

現状、吉田ルートでの登山者数が全体の6割以上を占めており、まずは山梨県での対応が急務と考えています。静岡県ともオーバーツーリズムの問題について議論を始めているところです。今後、議論の進捗状況など、皆様にも情報共有を行っていきたいと考えています。

問3

富士山が世界文化遺産から登録を抹消されるとどのような影響があるのか。

答

富士山は、世界文化遺産として尊敬を集め、多くの方々に訪れていただいています。登録が抹消された場合に具体的にどんな影響が及ぶのか整理をしていきたいと考えています。

問4

噴火やスバルラインへの雪崩など自然災害への備えをどのように考えているか。また、緊急時にスバルラインや滝沢林道は緊急避難車両が通行できるのか。具体的な方策を伺いたい。

答

五合目に来訪いただく以上、自動車であってもLRTであっても、噴火対策・雪崩対策は万全を期すべきものです。

五合目のLRTの駅舎は、現在の駐車場を埋め戻して半地下に施設を作るため、シェルターの

機能も果たします。また、スバルラインの軌道上や滝沢林道は緊急車両も通行できるので、LRTが動けない場合は、あらかじめ五合目に準備した緊急車両で輸送する計画です。

#### 問5

令和3年の登山鉄道構想の中で、LRTは20キロ以上の連続勾配走行や低温下での走行事例は確認できないと記載があったことを踏まえ、LRTの安全性についての説明をお願いしたい。

答

20キロ以上の連続勾配走行や低温下での走行事例については、世界でも事例がありません。このため、車両メーカーや鉄道事業者などの専門家へヒアリングを行うなど、登坂可能性や安全性について調査・検討しているところです。

#### 問6

富士山登山鉄道の着工期間や、着工期間中の観光事業者等への休業補償はどう考えているか。平坦地である宇都宮のLRTは着工から5年かかっており、傾斜のある富士山ではそれ以上に期間を要するのではないか。

答

着工期間については技術的な問題などを研究しているところであり、現段階では明言できませんが、なるべく短くしたいと考えています。着工期間中の休業補償は行う必要があると考えています。

#### 問7

県は来年度、条例により富士山登山者数の制限を設けるそうだが、スバルラインを規制し、シャトルバスのみが通行できることとすれば解決できるのではないか。

答

オーバーツーリズム是正のための条例を具体的に検討していますが、方向性が見えたところで、改めて地元説明会を開催できればと考えています。

道路交通法では、道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図り、道路交通に起因する障害を防止する目的でのみ交通規制が可能とされています。スバルラインでは、すでに渋滞の原因となるマイカーの通行を規制しており、バスによる渋滞や交通の危険は生じていません。そのため、ご指摘のようにシャトルバス以外のバスを規制することができないことになっています。

#### 問8

上高地では、マイカーだけでなく観光バスも規制しているのだから、スバルラインでも同様に規制できるのではないか。

答

上高地は道路の幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な箇所があるなど、スバルラインと比較し

て道路規格が異なります。

道路交通法では、道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図り、道路交通に起因する障害を防止する目的でのみ交通規制が可能とされています。

上高地で規制出来るからといってスバルラインでも一概に可能と断定することはできないのです。また、厳しい道路状況にある上高地であっても、バス規制日は年間4日程度しか無いのが現状です。

#### 問9

LRTの導入により、ユネスコ・イコモスから要求されている人数制限がクリアできるのか。

答

富士山観光の最大の課題は、夏の開山期間に来訪者が集中することです。

LRTの導入で通年観光が可能となった場合には、年間を通じて入山者数を平準化することができ、開山期間のピークカットが可能になります。

ただし、どの程度の人数が適切なのかといった点については、地元も含めて議論した上で、来訪者管理計画の改定をユネスコ・イコモスに協議していきたいと考えています。

#### 問10

説明資料のうち、富士五湖観光連盟の報告書を基に作成した各手段の比較表について、LRTやEVバス、燃料電池車など現在の技術を反映した新しい比較表を作成し、お示しいただきたい。

答

富士五湖観光連盟が報告書発表当時の結論を撤回されていたことは承知していませんでしたが、技術の進歩を踏まえ、県としてはLRTが最善であると考えており、素晴らしい富士山を残すために、よりよいシステムとはどうあるべきなのか、ぜひ一緒に、検討をお願いしたいと考えています。

#### その他の意見

- ・登山鉄道がどういうものであるかを実際に知らないまま、賛否を唱える人が多いように感じているが、今日の説明を基に議論のスタートとしたい。「富士山を守っていなければならぬ」と思うのは登山鉄道構想に反対と考えている方も同じだと思う。
- ・今後も県と地域住民との話し合いを設け、コンセンサスを得ながら計画を進めていただきたい。
- ・富士山は信仰の山であり、噴火の問題もあるなかで、富士山を壊すような富士山登山鉄道には反対である。

■ 西桂町

日 時:12月18日(月)19:00~20:30

場 所:西桂中学校 多目的ホール

参加人数:約80名参加 (山崎泰洋町長出席 ※一町民として)

回 答 者:知事

問1

海外メディアの取材は県の「やらせ」ではないのか。

答

FCCJ(日本外国特派員協会)は「やらせ」で記者会見させてくれるような場ではありません。それを申し入れることの方がニュースになる可能性があります。

問2

噴火対策は

答

噴火対策は五合目に人を上げている以上、自動車であってもLRTであっても県として万全を期すべきものです。スバルラインで雪崩、落石が起きる可能性がある場所は14カ所。そのうち5カ所は洞門、導流堤を設置済みです。残り9カ所について順次整備を進めて参ります。また、LRTの駅舎はシェルターの機能も果たします。

問3

神社から反対意見があったが。

答

富士山信仰の歴史的経緯と意義の上に、富士山への国民的・国際的な親しみとか、さらには世界文化遺産登録がなされたということは紛れもない事実です。したがって、私たちはその歴史的経緯、或いはその意義というものに対して最大限の敬意とともに、尊重すべきものと考えています。それゆえにこそ、富士山信仰上の理由からなにがしかご議論をいただく場合には、ぜひとも国民的・国際的説得力が得られるだけの論拠が求められるだろうと、これは論理必然的にそうなるものと思います。従いまして、ご議論にかかる宗旨、或いは経緯などの立脚点を文献などの確固たる客観的根拠を持って明確にお示しいただくことが、まずは出発点と考えます。こういう文献などの客観的な根拠に基づく議論、論拠の提示、そしてそれに基づくご説明、これがあって初めて議論が成り立つと考えます。政治行政と信仰との適切な関係性を確保する観点からも、私たちはここをしっかりと求めて参りたいと考えています。

問4

バスは規制できないのか

答

道路交通法では、道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図り、道路交通に起因する障害を防止する目的でのみ交通規制が可能とされています。

スバルラインでは、すでに渋滞の原因となるマイカーの通行を規制しており、バスによる渋滞や交通の危険は生じていません。そのため、ご指摘のようにシャトルバス以外のバスを規制することができないことになっています。

コロナの時、五合目でのパンデミックを防止するため国に対し通行規制できないか協議しましたが、交通に起因する障害、交通の安全性に係る問題ではないので規制はできないとされました。現行法での規制は困難と考えます。

#### 問5

説明会など多くの人々の意見を伺って、その結果構想を断念することも必要ではないか。

答

現在、弾丸登山を防止するための規制条例を検討しています。併せて、信仰の対象である富士山において信仰の問題は大変重要であるため、吉田口登山道からの登山を再興する手立てを考えています。これらをパッケージとして取り組み、現在ある課題を解消し、さらにプラスアルファの魅力が付与していきたいと考えています。

#### その他の意見

・昔はバスの運転手に停車中はエンジンを止めてくれと言ったが聞き入れられなかった。

登山鉄道によってオーバーツーリズムが解消されるならとても有益なことだと思う。

■ 忍野村

日 時:1月17日(水)19:00~20:30

場 所:忍野村民ふれあいホール

参加人数:約180名参加(大森彦一村長出席)

回 答 者:知事

問1

富士山の課題に静岡県は努力しなくて良いのか。

答

富士山保全の取り組みは山梨、静岡両県で取り組んでいます。ただし、来訪者の多くは山梨県側なので、オーバーツーリズムの問題に対し山梨県の責任として取り組むものです。

問2

大阪万博の費用が当初より相当莫大な額となっている。登山鉄道は費用を何年で回収する見込みなのか。

答

他山の石とすべしと考えています。収支見込みは現在専門家にシミュレーションを行ってもらっているところですが、構想段階では早期に黒字化できる見込みとなっています。

問3

オーバーツーリズムの問題に対し、当面の対策はとらなくて良いのか。

答

五合目より上に関しては規制する条例の制定を急いでいます。また、吉田口登山道について、しっかり整備して、文化の復興をしていきたいと考えています。プラスアルファの魅力が増すことで登山者の分散化もできると考えます。

問4

適正な来訪者数をどう考えるか。

答

吉田口登山道の再興による地理的分散、通年観光の実現による時期的な分散を行い、今後議論によって導かれる適正な来訪者数としていきます。これまでは来訪者コントロールを行う手段がありませんでした。

問5

富士北麓各地域の観光の発展に寄与するようなアイデアを出すべきではないか。



答

登山家の野口健氏と対談した際、かつて富士山は汚い山の代名詞だったと聞いて驚きました。現在の課題も含めやるべきことはやった上で、富士山の価値について言及していきたいと考えています。富士北麓エリア全体を外国の方にも共有していただける歴史的価値あるものとしていきたい。世界に魅力あるプレゼンテーションを行って参ります。

#### その他の意見

・私は北口本宮浅間神社に命を助けられた。富士山の自然を壊さないでほしい。

→誤解です。富士スバルラインは、昭和の時代に富士山へ多くの人を招くために開発され、その建設時に大きく自然を壊してしまいました。富士山登山鉄道構想は、このスバルラインをこれからのSDGsの時代に相応しい物にリデザインしようとするものであり、新たな大規模開発をするものではありません。

■ 富士河口湖町

日 時:1月22日(月)19:00~20:30

場 所:勝山ふれあいセンター

参加人数:約100名参加(渡辺英之町長出席)

回 答 者:知事

問1

麓駅について、富士急行線と接続すべきでは。

答

富士急行線と接続するラインは十分検討する話だと考えています。

問2

この構想に関し国はどのような対応をしているのか。

答

国とも相談しながら進めていることですが、構想が具体化した段階でさらに協議する予定になっています。引き続き連携しながら議論検討を進めていきます。

問3

富士山のような活火山で事業を行う意義があるのか。

答

現にスバルラインがあり、来訪者を迎え入れている以上、どう改善するかという問題です。防災上、現在は五合目に避難する場所がありません。富士山登山鉄道構想が実現すると半地下構造のシェルター、駅舎ができます。さらにLRTのメリットは、一般の鉄道と異なり、軌道上を緊急車両の走行が可能なので、来訪者を速やかに下山させることができる点です。富士山においては現在進行形の生活と経済があることを踏まえる必要があります。活火山であるが故に何もしないというわけにはいかないと考えています。

問4

スバルラインをバス専用の1車線にすれば良いのでは。

答

1つのアイデアだと思います。スバルラインを廃止するという考えもあります。しかし、地域経済は忘れてはならない重要な要素。ご提案のようにバス専用の1車線道路にすると、スバルラインが道路法の適用を受ける道路から除外されることとなります。その結果、災害復旧などで国の支援が得られなくなるといったデメリットが発生する可能性が生じます。

また、バス運行を継続すると、世界文化遺産登録の際にユネスコ・イコモスから改善を求められた「五合目の人工的景観」の象徴である広大な駐車場を残さなければならなりません。

もう一つ言いたいのは、イコモスの課題を解決するだけでなく、50 年先、100 年先、あるいは世界の目から見たときに、この富士山がどのような観光地であるのが望ましいのか議論していきたいと考えています。

#### 知事発言

- ・次回は、富士五湖エリアにどのような観光地、全体としての観光エコシステムを作っていくのか議論して参りたい。スイスの世界的な観光学校、ホテルスクールを経営している方などにアドバイスいただきながら、50 年後、100 年後あるいは外国の方が見たときにどのような姿が望ましいのか、その姿を明らかにして参りたい。

■ 鳴沢村

日 時:1月24日(水)19:00~20:30

場 所:フジエポックホール

参加人数:約120名参加(小林茂澄村長出席)

回 答 者:知事

問1

道路では地元に税金が落ちないが、軌道敷であればお金が入るという話を聞いたことがあるが、そうなのか。

答

軌道敷についてはこの場では言及できませんが、例えば5合目に施設を作った場合、民間所有であれば固定資産税は鳴沢村に入ります。それ以外にも鳴沢村が一番のキーポイントになっており、経済的波及効果というのは極めて重要です。軌道敷の固定資産税については調べさせていただきます。(※償却資産であっても民間所有であれば固定資産税の対象となる。例えば車両が民間保有であれば当該車両の固定資産税は村へ入る(後日回答済み))

問2

事業のタイムスケジュールを知りたい。架線レスの急勾配を登れる車両を開発、整備したところで、それに年数をかけている間に県が力を入れている水素エネルギーを使ったバスが普及していることも考えられる。県が推奨している事業により力を入れて徐々に導入していけばイコモスの指摘解消に先に近づくのではないか。

答

全体のスケジュール感は、現在議論をしているところです。最終的な方向性を見いだして結論を出したいと考えています。

今後、検討を進める中で、最新の技術動向を勘案してその検討をアップデートしていきます。

問3

自分は構想を素晴らしいと思っているが、なぜここまで反対意見が出るのか。バスが有利と言っている人たちは何が有利だと言っているのか。静岡県側はどのように考えているのか。

答

一番大きな原因としては我々の構想が正確に伝わっていないことではないかと考えています。全県的に説明をすることで正確なご理解が広まり、いいことだよねと思ってくださいの方が出て、いい方向に議論が流れていくのではないかと期待しています。

静岡県については、構想の議論を始める前に川勝知事へお話をし、大賛成だと言ってもらっています。富士山のオーバーツーリズムの問題は静岡県側の問題でもありますが、対策について当県が口出しをできるものではありません。適宜連絡を取って、まずは登山客の大動脈である富

士スバルラインに関して責任をもった答えを出していきたいと考えています。

#### 問4

説明の中でもあったとおり、採算が取れないのであれば事業を進めないということで間違いな  
いか。同様の事例で成功した例、失敗した例で知事が承知しているものはあるか。

答

赤字になるようであれば、この事業は行ないません。

失敗した事例はこの場では情報がなくて申し上げることができませんが、最近の成功事例とし  
ては宇都宮LRTなどがあります。地域全体が活性化し、タワーマンションの建設が進むなど経済  
波及効果が出て、宇都宮市民の誇りになっていると聞いています。また、メキシコのユカタン半島  
でも、車交通のみしかない地域へ鉄道を敷設し、観光が振興したと伺っています。

#### 問5

山梨日日新聞で宮司の反対が取り上げられている。また、大地震や雪害など災害が想定され  
る。災害に備えて訓練等しているなか、どうしてLRTを敷設する必要があるか。

答

まず神社の宮司の反対論について、正面からしっかりと向き合えないといけない問題と考えて  
います。政教分離の中で神社の方が反対されているのであれば、それはなぜ反対するのか、宗  
旨などからその論拠を明確にさせていただかないと議論を前に進めることはできないと思っ  
ています。一緒になって勉強をして、県民の皆様と共有しながらどういう解決策があるのか考  
えて参りたい。尊敬の念を持ってこのご意見に対して向き合っ  
て参りたい。

噴火対策については、現状のまま放置していくの方が危険度は大きいと考えています。現  
状の五合目には来訪者を収容しきれぬ場所がなく、噴火・落石が起きた時に安全を確保でき  
ません。LRTを導入した場合でも、路面電車の軌道上を緊急車両が通行することは可能な  
ので、多様な手段によって、来訪者をよりスムーズに五合目から麓まで下山・避難して  
いただけたらと考えています。

#### その他の意見

・登山鉄道、賛成だが是非知事にも現地(スイス)を見ていただきたい。そうすればなぜ鉄  
道がいいのかより理解が進むはず。なおスイスの例を出しているが、頂上の駅というより麓  
の町全体が潤っている。

→まだ現地を見たことがないので、是非家族とも相談したい。これから作るのであれば  
より環境に優しい物を作るべきと考えています。ヨーロッパよりもよりよい物を目指して  
参りたい。