

勝俣米治議員

第1 標題「富士山登山鉄道構想について」

1 回目の質問

9月定例会におきまして、第一標題「富士山登山鉄道構想について」、一般質問をさせていただきます。「富士山登山鉄道構想」については、「山梨県が実施する事業であり、市政一般に関する質問にはそぐわない。」との御意見があることは十分承知しております。しかしながら、「富士山登山鉄道が本市に与える影響は計り知れない。」と思料(しりょう)することから、今回、一般質問をさせていただくものであります。

私は、堀内市長のこれまで4期16年にわたる富士山における環境保全、安全対策への取組みについて、高く評価しており、心から敬意を表する次第であります。特に、平成25年6月の富士山の世界文化遺産登録や平成26年の富士山保全協力金の導入においては、堀内市長のメディアをはじめとする各種方面・団体への力強い発信力と行動力があったからこそ実現できたものであり、また、国や県に対し、地道ながらも粘り強く要望活動などを続けてきたからこそその成果だと考えております。

その後も、山梨県側の富士山火山噴火対策砂防事業の早期実現を図ることを目的に、平成27年1月には富士山火山噴火対策砂防事業促進期成同盟会を設立し、国などへ要望活動を続けた結果、平成30年度から山梨県側で国直轄による砂防事業が着手されるに至ったことは大変喜ばしく、市民の皆様の安心安全を願う市長の並々ならぬ思いを感じ得たところであります。

国直轄砂防事業の着手には、当時、私も議長の立場で堀内市長とともに要望活動を行った一人として、感慨深いものがあります。

令和3年3月に発生した大雨時には、この国直轄砂防事業のおかげで、富士北麓公園付近の砂防堰堤で大量の土砂を捕捉し、土石流災害を未然に防いだことは記憶に新しいところでもあります。

しかしながら、富士吉田市は古くから雪代などの土石流災害に見舞われてきた地域であり、これまで十数年から数十年に一度の頻度で発生し、甚大な被害が報告されております。土石流による甚大な被害は二度とあってはなりません。

令和4年5月には、富士北麓地区で初めてとなる国による砂防施設の建設が、浅間沢で着工されました。今後の国直轄砂防事業に、大きな期待を寄せる一人であります。

さて、富士山には信仰の山としての古(いにしえ)より崇め奉られた歴史があります。一例として、江戸時代中期には、「江戸八百八町に八百八講、講中八万」という言葉があるように、江戸のまち全てに富士講があり、講員は実に8万人にのぼったと言われております。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た富士山。登録10周年を迎える本年は、富士山の価値を再認識し、その普遍的な価値を後世に継承する取組みをさらに進めていく必要があります。

そうした中、山梨県では長崎知事の公約として富士スバルラインに次世代路面電車LRTを敷設する富士山登山鉄道構想の可能性を検討しています。その検討会には地元市町村の首長等の名前はなく、一部の有識者だけで議論が進められており、地元住民は蚊帳の外におかれています。富士山は日本を象徴する山であり、世界の宝であります。また、多くの国民の心の拠り所であり、麓に暮らす私たちにとりまして、豊かな自然がもたらす様々な恩恵はかけがえのないものであります。今を生きる私たちはこの美しい富士山を国民の財産として、世界に誇る日本のシンボルとして、後世にしっかりと引き継いでいかなければならない責務を負っていると感じており、一部の有識者だけで鉄道の設置を議論することや、検討すること自体、地元を無視した暴挙ともいえる行為ではないかと思えます。

また、富士山は宝永噴火から315年沈黙を続けており、専門家から「いつ噴火してもおかしくない活火山である。」と言われております。スイスのアルプス山脈を走るユングフラウ鉄道と違い、富士山はスコリアが堆積した砂礫の山であります。岩盤の上に鉄道を敷くのと砂礫の上に鉄道を敷くのとでは、鉄道事業としての安全面や富士山の景観を損ねることなどからも、大きな違いがあり、加えて、登山者の安全確保の観点からも鉄道を敷設すべきではないと考えております。

さらに、富士山は冬季に発生する雪崩によって、スバルラインや滝沢林道などの道路の寸断や損傷が確認されています。そのような状況にもかかわらず、なぜ、富士山登山鉄道構想を推し進めようとするのか。まったく私には理解できません。

堀内市長においても、先日の富士山世界文化遺産登録10周年記念イベントのあいさつで「この美しい富士山をしっかりと守っていく。」と発言されておりました。これまでの富士山の環境保全や防災対策、そして登山者の安全管理に心血を注いできた自信、そして、今後の意気込みに満ちあふれたあいさつであると感じ得たところでもあります。

そこでお伺いします。富士山の麓のまち、富士吉田市を統括する立場として、富士山登山鉄道構想に対してどのような見解をお持ちでしょうか、市長の見解をお聞かせください。

以上で1回目の質問を終わります。

1 回目の市長答弁

勝俣米治議員におかれましては、私のこれまでの4期16年の行政実績を評価していただくとともに、富士山の環境保全、安全対策への取組に対しまして、高い評価をいただき、感謝申し上げます。

勝俣米治議員には、市民の皆様のためにより良い行政を築くため、今まで以上の御支援、御協力をお願い申し上げます。

それでは、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にあります。

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、勝俣米治議員御発言のとおり、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はありますが、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、勝俣米治議員御発言のとおり、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。

以上、答弁といたします。

2回目の質問

「富士山登山鉄道構想」について、2回目の質問をいたします。

堀内市長のご答弁をお聞きして、私の考えと軌を一にするものであり、大変心強く感じるとともに、富士山を後世にしっかりと引き継いでいかなければならないとの決意を新たにしたところであります。

また、富士山は多様な噴火形態や数多くの火口が広範囲に点在していることから、噴火のデパートとも言われており、その切迫性や被害規模、避難方法などを理解し、正しく恐れることがとても重要であります。ご答弁にもありましたとおり、噴火や地震、落石などの災害発生時において、現状のスバルラインを道路として利用した場合の避難については、避難者の移送量や避難の即時性、及び富士スバルラインが寸断された際の滝沢林道を活用した避難も可能となり、リスク回避の観点からも、鉄道と比べて、優位であることは自明の理であります。そのことは、私も同意見であります。

山梨県では本年度当初予算に富士山登山鉄道構想策定のための調査費として6千万円を計上いたしました。また、8月3日に開催された自民党山梨県連市町村議員政策研修会において、長崎知事は富士山登山鉄道の利用料金について、「県民からお金を取る必要はない。」と発言されるなど、私には、富士山登山鉄道ありきで進められているように思えてなりません。ご答弁にもありましたとおり、富士山登山鉄道構想には、地元住民や富士山に関係する様々な人たちが賛否を含む議論に加わるべきであり、こうした議論を交わすこともなく進められようとしている富士山登山鉄道構想は、正に「机上の空論」でありますし、もっての外であります。長崎知事には、富士山が世界文化遺産に登録された意味を正しく理解していただきたいと思えます。

私は、今回の一般質問にあたり、富士山に関係する方々をはじめ、県議会議員や市町村議会議員、および地元住民など、様々な立場の皆様方から富士山登山鉄道構想に対する意見を拝聴してまいりました。その御意見の中には、「これ以上、富士山の自然を壊してほしくない。」「富士山登山鉄道が整備された場合、冬季に雪崩が発生し、運行車両に直撃することが危惧される。」といった私の考えと一致する御意見も数多くあり、富士山登山鉄道構想に反対する御意見が多数を占めました。

堀内市長のもとにも、富士山登山鉄道構想に対する様々な御意見が寄せられていることと思えますが、どのような内容か、その一端をお聞かせください。

また、寄せられた御意見を山梨県にしっかりと伝えていくことも富士の麓に住む市長に課せられた使命であり、大変重要であると考えますが、見解をお聞かせください。

先日、テレビ朝日で放送されている「ビートたけしのTVタックル」という番組を拝見いたしました。その番組では、富士山登山鉄道構想の是非が議論されており、登山家の三浦豪太氏や石原良純氏などがゲストとして意見を述べておりました。ゲストの真摯な議論を拝聴し、「富士山は日本を象徴する山である。」と確信するとともに、市民の代表である市議会議員として、富士山登山鉄道構想に反対する御意見をお持ちの方々と山梨県に物を申していかなければならないと痛感いたしました。

堀内市長におかれましても、富士山登山鉄道構想には反対の立場を示され、ことあるごとに山梨県に物を申されておりますが、今年度、山梨県では調査費を予算計上するなど、着々と富士山登山鉄道構想を前に進めようとしております。これ以上前に進めさせないためにも、地元の首長や議員等が結束し、声を上げていく必要があると考えますが、堀内市長の見解をお聞かせください。

以上で2回目の質問を終わります。

2回目の市長答弁

勝俣米治議員の2回目の御質問にお答えいたします。

まず、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についてですが、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はありますが、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、便利さにもみ焦点を当てた、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いうことです。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、全国の皆様にも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られません。この山梨県の進め方に対抗していくためには、勝俣米治議員御発言のとおり、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、アリガ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。

勝俣米治議員におかれましても、私と同様の見解であると認識できましたので、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。

以上、答弁といたします。

「締め言葉」

「富士山愛、富士吉田愛」を政治理念とする私にとって、富士山の美しい自然を後世に継承していくことは責務であり、「政治手腕が問われる重要な課題である。」と認識しております。

山梨県が地元と協議せずに、押し進めようとしている富士山登山鉄道構想には、絶対反対の立場を示すとともに、今後、反対運動に微力ながら参画してまいりたいと思います。

以上で私の一般質問を終わります。

ご清聴ありがとうございました。