

電気バスを活用した富士山の自然環境保全とオーバーツーリズム対策の提案

日本共産党 山梨県議会議員 名取 泰

日本共産党 山梨県議会議員 菅野幹子

富士山の自然環境の保全やオーバーツーリズム対策の切り札として、山梨県は富士山登山鉄道構想を進めようとしています。これについて9月定例県議会で、県から「今後は、別の視点からの提案も積極的かつ現実的な提案があれば議論の俎上に載せ、丁寧なコンセンサスの形成、ひいては具体的アクションに向けた機運醸成を図って参ります」との認識が示されました。

日本共産党は登山鉄道ではなく、既存の電気バスによりこれらの課題を解決できることを示してきましたが、県議会での質疑でもその現実的可能性が明らかになってきたところです。今回それらの内容を整理し、「積極的かつ現実的な提案」として提出しますので、しっかりと議論の俎上に載せ検討することを要請するものです。

合わせて、今後行なうとしている県民への説明会においても、提示することを求めます。

記

1、運行オペレーションについて

県は6月定例県議会の答弁で、電気バスの運行オペレーションについて令和元年度の夏場の富士山5号目の入込者数を基にLRTと電気バスを比較し、電気バス乗車定員が40人との仮定で、1日65台が必要になるとして「これだけの運転手を確保することは現実的でない」と説明していました（知事政策局富士山登山鉄道推進グループ試算）。

しかし、日本共産党の現地調査では、実際に運行している電気バスの乗車定員は56人と77人でした。これをもとに計算し直すと、1日の必要台数は33台から47台に減ります。更に県が作成した富士山登山鉄道構想では、『来訪者需要の平準化』として「1時間当たりの最大輸送人員を1,200人に仮設定」しており、これを電気バス1台分の乗車定員数で割れば定員56人なら約21台、定員77人なら15台で運行が可能となります。この台数について9月定例県議会での答弁でも「現実的な数字だ」との認識が示されました。

答弁の通り15台や20台は現実的な台数であり、電気バスも乗車定員が決まっていることから、来訪者数のコントロールができると考えます。

また、排気ガスを出さないということでは、電気自動車によるタクシーも活用できると考えます。

2、技術面について

8月29日、知事は日本外国特派員協会での講演で、電気バスは「下り坂のブレーキを安全なものにできるか疑問がある」と発言されました。また、一方のLRTは複数のブレーキシステムがあるので安全性が高いと発言されました。

しかし、登山鉄道構想の中ではLRTについて「世界では20km以上の連続勾配での走行事例はなく、安全に停止できるブレーキ性能について～実験・検証する必要がある」として、その安全性の検証はこれからの課題となっています。

それに対して電気バスは既に毎日運行しています。日本共産党の現地視察でも乗車した感想として、回生ブレーキを活かして下り坂も大変なめらかな走行であり、運転手からの聞き取りでも「ほとんどアクセル操作だけで対応できる」と声が聴かれました。

連続勾配での走行事例のないLRTに対して電気バスはすでに運行実績があることから、技術面において最初から電気バスを排除すべきではありません。

3、道路規制の可否について

知事は外国特派員協会の講演で「富士スバルラインは法律上“道路”に位置付けられているので電気バスだけを通して、排気ガスを出す観光バスを規制することができない。」と発言されました。

富士スバルラインのマイカー規制は、地元自治体や関係者で構成される富士スバルラインの適正利用と北麓観光検討委員会において、翌年の規制の内容を協議して確認し、それを県の公安委員会に提出。その後公安委員会から規制の内容が告示される流れとなっています。規制の内容も「マイカー」との概念を定めて規制の対象にするのではなく、通行可能な車両を定めて、それ以外を規制する組み立てとなっています。

そして、法的根拠となっている道路交通法第4条では、「都道府県公安委員会が道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するために必要と認める時は～交通の規制をすることができる」とされています。この条文からも明らかなように、その詳しい規制内容の判断は公安委員会にゆだねられています。

富士スバルラインでも現在の規制内容において、通行可能な車両の中から排気ガスを出さず車両や観光バスを除くことによって、これらを規制することができるはずですが。

9月定例県議会において「道路法、道路交通法の解釈また運用については、今後検討して参りたい」との答弁があったことから、しっかりとした検討を求めます。

*今回、提案した内容はどれもすぐに実践できるものです。多額の事業費と時間をかけ、これ以上富士山の自然を傷つけることもありません。「登山鉄道しかない」と結論づけるのではなく、電気バスを活用した課題解決を図ることを重ねて求めます。