

Vol. 50 | SUMMER 2014
夏号

みんな
で



<http://www.mintetsu.or.jp/>

特集

富士山とともに

[富士急行と富士山麓観光]



ひそかな愉しみ

その昔、男の子に「ドライブに行きましよう」と誘われても、たいして嬉しくありませんでした。どんなに好きな男の子だったとしても、二人きりのドライブは、なんだか気詰まりだったりからです。助手席にいろいろな喋ったり缶ジュースを渡したり地図を見たりしなければならぬし。居眠りしてはいけないらしいし（助手席ほど居眠りに最適な場所はないのでは、というのが昔からのわたしの持論なのに）。かといって、数人のドライブも全然いいとは思えなかった。目的地に歩かずに到着できるのは楽ちんだけれど、好きなところで立ち止まったりじっと景色を見たりできないのが、つまらない

ではありませんか。目的地に行くのは、ぜひ電車かバスであってほしい。いつもいつも、そう思ってきた。たぶん、ものすごく自分勝手なんだと思います。好きな時に途中下車したり、好きなだけ立ち止まったり、まわりの景色をじろじろ眺めたり。そんなことができないと、すぐに飽きてしまうのです。見知らぬ人たちと一緒に乗る、ということも、楽しいのかもしれない。そういうえば、電車の向かいの座席に座っている人たちが、家族および近隣の人たちだと仮定して、その家族関係を想像するという習慣が、わたしには

川上弘美

あるのです。ほら、そこに並んで座っているのは、おじいさんと、その孫（高校生）。おばあさんはもう亡くなっていて、孫の母親にあたるおじいさんの娘は離婚して戻ってきたのだけれど、今は働きに出ているので、孫の横にいる女の人は娘ではなくお隣の親切な奥さん。おじいさんはその奥さんがちょっと好き（でも隠している）。奥さんの隣はその夫で、夫の隣にいるのは夫の兄と弟。三人そろってちょっとメタボ気味な体型なのは、母親が甘いもの好きで子供たちに遺伝したから……。

わたしの住む東京は、なんて電車がたくさん走っている都市なのでしょう



イラスト・岡林玲

みんな 50

CONTENTS
Vol.
2014

◎日本民営鉄道協会とは？
昭和42年に社団法人として設立、平成24年4月1日付で一般社団法人に移行、72社の民営鉄道会社で組織されています。
輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っております。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入しておりません。

- 14 **富士急行と富士山麓
観光のあゆみ**
REPORT I
●山梨県知事 横内正明
- 12 **富士山を保全し、
良質な国際観光地を目指す**
INTERVIEW
●富士急行株式会社 取締役社長 堀内光一郎
- 08 **「富士を世界に拓く」
創業の精神のままに**
TOP INTERVIEW
「富士急行と富士山麓観光」
特集／富士山とともに
- 26 **新駅ビル「クルン高岡」に乗り入れ
能勢電鉄
妙見の森エリアが一新、
「里山便」も運行開始**
連載 地方民鉄紀行
●岳南電車株式会社
連載 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界
●関東第一の魅力 銚子市
●首都大学東京非常勤講師 藤本一美
- 30 **富士急行と富士山麓
観光のあゆみ**
REPORT I
●山梨県知事 横内正明

- 02 **ひそかな愉しみ**
●作家 川上弘美
基調報告 40
- 04 **富士山と信仰文化**
●拓殖大学名誉教授・理学博士
富士山文化研究会会長・富士学会理事 竹谷勲負

- 18 **富士とともに、
この地とともに**
REPORT II
●富士急行株式会社 専務取締役 専務執行役員
交通事業部長 堀内哲夫
●富士急行株式会社 専務取締役 専務執行役員
グループ事業部長兼不動産事業部担当 福重隆一

う。一日じゅう電車に乗っていても、その日だけで東京じゅうの路線をすべて乗りつくすことは到底できません。その東京で、ものごとこついた頃から今にいたるまで、電車に乗るたびにこの家族想像ごっこを続けてきたわたし——そりゃあもう、いろんな家族がいました。気持ちいいくらい仲のいい家族もいれば、火宅の家もありました。悲劇の家族もあれば、ここには書けないくらいすごい秘密が隠されている家族もあった——まあ、ばかですね。小

説を書くことには役立ったかもかもしれませんが、わたしの脳内で勝手に家族を演じさせられた人たちがもしその想像を知ったら、さぞ腹をたてたに違いありません。
今日はこれから、また電車に乗って用足しに行く予定です。ひとつ趣向を変えて、向かいの席ではなく自分の側の席がどんな家族だか想像してみることにしましょうか。その中にはわたしも含まれているわけで、これはこれで、どきまぎする試みですね。

かわかみひろみ
作家。東京都生まれ。お茶の水女子大学理学部生物学科卒。1994年「神様」で第1回バスカル短編文学新人賞を受賞。96年「蛇を踏む」で芥川賞、2001年「センセイの靴」で谷崎潤一郎賞、07年「真鶴」で芸術選奨文部科学大臣賞を受賞。著書に「神様」「古道具中野商店」「風花」「どこから行っても遠い町」「七夜物語」など。最新刊に「猫を拾いに」がある。



富士山の世界遺産登録の意義

ユネスコは昨年六月二十六日、ブノンペンで開催された世界遺産委員会で、富士山を世界文化遺産に登録した。世界の人々が富士山を「世界の宝」と認めた瞬間だ。当初、富士山は自然遺産への登録を目指したが、し尿やゴミ投棄などの環境保全に問題があり、登録に至らなかった。今回の文化遺産登録までには二十有余年の歳月がかかった。

それでは、今回どういう理由で「世界の宝」に相応しいと認定されたのだろうか。認定された富士山の正式名称「富士山―信仰の対象と芸術の源泉」がその理由を語っている。

富士山ほど日本人の美意識に訴え続けてきたものはない。日本の画人で富士山を描かなかった人はいないといっても過言ではない。富士山は日本の美の原点である。それが、今や「世界の美」となったわけだ。富士山が「芸術の源泉」であることに異論を差し挟む方はいないであろう。

それに対して、富士山が「信仰の対象」として評価されたことに、違和感を覚える方もいるかもしれない。しかし、「信仰の対象」としての富士山が評価された意義は大きい。現在では「富士登山」が盛んで、夏ともなれば数珠つなぎで登山する姿はテレビでお馴染みだ。しかし戦前までは「富士登山」ではなく「富士登拝」であった。富士山に登り、霊地に参詣することは「登拝」、遠くか

ら仰ぐことを「遥拝」と呼び、富士山は信仰の対象であったのだ。

富士山信仰はなぜ誕生したか

日本人万人が富士山を好きだ。予想もしないところで、富士を見つけると、何か一日良いことがありそうな、得した気分にさせる富士山。思わず、手を合わせたくなる気分すらする。こうした「畏敬」の念を抱かせる富士山の原点をたどると、古代に遡る。

万葉歌人の高橋虫麻呂は富士を「くすしくも、います神かも」と詠った。つまり、富士には神が宿っているというわけだ。なぜ富士は神の山となったかは、古代には富士は噴火を続けていたからに他ならない。噴火をする度に、古代人は、そこに荒ぶる神を見たのだ。霊妙な富士のイメージが、永々と詠み継がれ、語り継がれてきた。富士山信仰の原点は、度重なる「噴火」だった。

富士山信仰の原典―「富士山記」

「信仰の対象」としての富士山を最初に取り挙げた書物は、何と言っても平安前期の著名な漢詩人・都良香（八三四〇―八七九）が最晩年に著した「富士山記」だろう。「富士山記」の本文はたったの三九一文字の漢文である。十一世紀に刊行された『本朝文粹』にその記は掲載されているので、今でも精読できる。「富士山

鉄道の未来学

基調報告 40

2013年6月、富士山が世界文化遺産に登録された。日本人にとって「信仰の対象」であり、「芸術の源泉」である富士山。なぜ富士山が日本美の象徴となったのか、なぜ日本人の心の山となったのか。富士山に登って拝みたいという願いは、どうして生まれたのか。日本人にとっての信仰の山、富士山の信仰文化を解説する。

富士山と信仰文化

拓殖大学名誉教授・理学博士
富士山文化研究会会長・富士学会理事

竹谷靱負

Yukie TAKEYA

富士山・吉田口御師の末裔で、靱負（ゆきえ）は、御師の世襲名。本名は竹谷誠。早稲田大学理工学研究科応用物理学専攻・修士課程修了。NEC中央研究所を経て、拓殖大学工学部情報工学科勤務。著書に『日本人は、なぜ富士山が好きか』『富士山文化―その信仰遺跡を歩く』（以上、祥伝社）、『富士山の祭神論』『富士山と女人禁制』『富士塚考』『富士塚考 続』（以上、岩田書院）、『富士山の精神史』（青山社）などがある。

「記」には、九世紀後半の富士山頂の様子が克明に記されている。現在の頂上の様相と異なるのは、当時火口湖があった点だけだ。平安初期に修験者が登拝していた事実は、驚嘆に値する。都良香が修験者からの聞き取りを記録したものであろう。

「富士山記」では、富士山は「神仙の遊萃する所なり」とされ、神仙郷とされた。「神仙」とは神通力を得た仙人のことで、「神仙郷」は仙人が住み、自在に場所を移動し、不老不死薬を調合する場所である。中世には、富士山は神仙郷のひとつ、蓬萊山に見立てられた。

富士登拝の開祖・役行者

「富士山記」によると、富士山を開墾した人物を役行者としている。役行者は、七〜八世紀の人で、大和国葛城山の麓に生まれた。葛城山で難行を重ね、空中飛翔の術などの呪術を会得した。讒言により伊豆大島に流されたが、昼間は鳥にとどまるが、夜には空中飛行し富士山に至り修行した。この伝説に基づき、役行者が富士山に初登拝した行者として伝承されてきた。以来、修験者は役行者を修験道の開祖と崇めた。神が宿る山に同化して山気を受け、神通力を身に付ける修験の霊場、それが富士山だった。

富士山頂は不動明王の住み処

それでは、なぜ修験者は富士山頂を目

指したのだろうか。修験者は不動明王を自己の守護仏としているが、同時に除災（除病・除障・除魔）の仏としても崇拝している。不動明王は、常に火焰の中に安住し、諸々の障りや穢れを焼き尽くす修験者の本尊というわけだ。不動明王は火焰を背にして右手に剣を取り、左手に絹索を持って、憤怒の姿であることが多い。不動明王はさまざま煩惱を焼き払い、悪魔を降伏させ、修験者を擁護し菩提を成就させ長寿を得させるといふ。富士山頂上、特に噴火の火焰が渦巻く剣ヶ峰が不動明王の住む場所とされた。修験者は頂上の火焰の中に現出する不動明王を拝したのだ。

面白いことに、修験者が残した各種の『富士山縁起』では、富士山の祭神は赫夜姫とある。「富士山記」と『竹取物語』が習合して成立した説話だ。この説話は、江戸初期に祭神が木花開耶姫命に代わるまで継承された。

浅間大神と浅間神社

「富士山記」に話を戻すと、「古老が言うには、富士山には神が宿り、神の名は浅間大神である。貞観十七（八七五）年十一月五日、官民が旧来の方法に則り祭祀をした」と記している。

平安初期の富士山の噴火は、駿河国と甲斐国からの甚大な被害報告を受けて、大和朝廷も無視できなかった。噴火の度に朝廷は奉幣使を派遣し、鎮火祈願を目



北口本宮富士浅間神社。桃山時代に築造された東宮本殿。本殿は三棟あり、いずれも国の重要文化財に指定されている。

的に浅間社を造営し、浅間神を祀った。仁寿三（八五三）年までに、浅間神は浅間大神に昇格して、それと同時に、無位の名神から従三位に叙せられている。その後、浅間大神は正三位、従二位、名神大へと、時代を経るにしたがって、その神格は進階していく。噴火するたびに、浅間大神に対する畏怖の念が鎮火への祈りの祭祀へと駆りたてたのだ。それに伴い、不動明王に代わって、浅間大神が富士山に影向したことにより、不動明王は地主神と呼ばれるようになった。

『浅間神社の歴史』（名著出版）によると、昭和初期の時点で、全国計一三二七社を数えた。さらに他社に合祀されて社号が変わったものを含めると、実に一九〇〇社に上るといふ。その中心をなす社は、「富士山本宮浅間大社」（静岡県富士宮市）と「北口本宮富士浅間神社」（山梨県富士吉田市）の二社であろう。「世界の宝」の構成要素には、この二社を含め計八社が登録されており、その多くが登拝道の起点にある。

現在、浅間神社の祭神は木花開耶姫命を主神とし、左右に父の大山祇神、夫の天津彦彦火瓊杵尊を伴う三神であることが多い。

大日如来と浅間大菩薩

一方、奈良末期から平安初期にかけて神仏習合が盛んになり、本地垂迹説が登場する。「本地」とは、仏の「本源（本

来の姿）」であり、「垂迹」とは、仏が衆生を救うために「神という仮の姿」でこの世に現われることを意味する。その結果、平安末期から鎌倉期にかけて、それぞれの神に対して本地仏が対応づけられた。富士山でも、浅間大神に代わって大日如来が支配するところとなり、本地仏の大日如来に対応して、浅間大神は浅間大菩薩となった。富士山は、村山（富士宮市村山）を中心に発展する。村山修験が山全体を曼荼羅世界に見立て、数多の神仏が奉納されたり、数多くの神仏名を冠した霊場が設置されたりした。

「畏怖」の山から「庶民」の山へ

中世までは、富士山に登拝するのは、修験者に限られ、富士山は庶民を受け入れない「畏怖」の山だった。江戸時代になると、修験者以外に商人・職人・農民らの庶民も富士登拝する富士講が江戸を中心に栄え、一気に富士山は「庶民」の山となった。その開祖・藤原角行（二五四〜一六四六）は元修験者であった。角行によると、富士山は天地開闢の始めにでき、国土の御柱であり、万物の根元であるとする。富士山の山霊・仙元大菩薩（浅間大菩薩）を信仰すれば天下泰平・国家安泰を期すことができるというのが角行の教えだ。役行者の夢告にしたがい富士山西麓の人穴（富士宮市人穴）で修行し、元龜三（一五七二）年、吉田口（富士吉田市上吉田）を起点とする

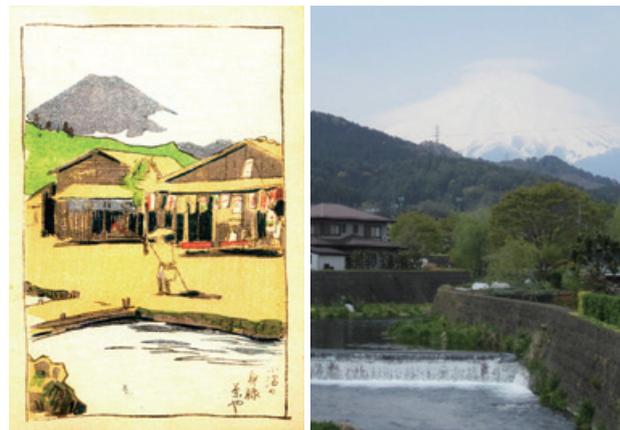
登拝道）より登拝し、その後諸国を遊行し、各地の湖水で水垢離を行った。富士講では、角行が水垢離した内八海（富士五湖・明見湖・四尾礼湖・泉瑞）の聖地巡りが流行した。正保三（一六四六）年、百六歳の折、角行は人穴にて入定したため、人穴は富士講の聖地となり、このたび「世界の宝」の構成要素となった。

身祿入定の烏帽子岩も聖地に

富士講の中興の祖と呼ばれる食行身祿（二六七〜一七三三）は、伊勢川上の生まれ。釈迦が「弥勒」となって再現して世直しをするという願意を込めて「身祿」を名乗る。享保十八（一七三三）年、身祿が吉田口より登拝し、理想世界の弥勒の世の到来を願い、七合五勺（現・八合目）の烏帽子岩の傍らで入定し即身仏となった。その後即身仏は烏帽子岩の傍らの石棺の中に納められ、お祀りするためにその上に身祿堂が建てられた。これを契機に、江戸を中心に富士講徒はこぞって身祿所縁の吉田口より登拝し、吉田口は一気に繁盛した。江戸後期には、「江戸八百八町に八百八講あり」と言われるほど富士講は繁栄した。

武蔵野の丸嘉講田無組

筆者が住んでいる東京都武蔵野市では、江戸後期から昭和六十年頃まで、富



左：「小沼の身祿茶や」（杉浦非水画『富士山スケッチ』金尾文淵堂刊・明治41年、山梨県立図書館蔵）右：桂川の「富士見橋」付近から見た富士山

士講の講集団・丸嘉講田無組が活動していた。その組織は、現在の東京都の多摩地区の他に所沢市・新座市などの埼玉県にも及び、広範な地域に勢力を伸ばしていた。それを統括していたのが、関前村（東京都武蔵野市関前）の有名な大先達・初代秋本安五郎（行名・敬行道達）（二七八〜一八六五）で、以後四代目まで「安五郎」を襲名し大先達を継いだ。五代目が落語家の故春風亭柳昇師匠で、先達とはならなかったが、昭和五十一年に「太々神楽」を北口本宮富士浅間神社に奉納し、御師・上文司家に太々神楽奉納扁額を献呈するなど、熱心な富士講徒であった。

丸嘉講田無組の富士山への行程

現在では、日曜日ともなれば、丸嘉講田無組の中心地のひとつ三鷹駅から中央本線と富士急行線を結ぶ直通の「ホリ

デー快速富士山号」に乗れば、御師町の富士山駅まで一時間五〇分弱で着く。

それに対して、富士講が盛んであった江戸時代には、富士登山の道中はどの程度の日数を要したのだろうか。

秋本家の富士講史料は、現在、武蔵野市教育委員会で管理しており、閲覧できる。その中に文化六（一八〇九）年と万

延元（一八六〇）年の『登山道中入用帳』がある。両帳面では、休憩場所、宿泊所が同一なのは興味深い。文化六年の道中の構成員や行程を概観してみよう。一行は大先達・安五郎に引率された、三十二カ村から選ばれた九十三名の講員で構成される。十軒の上吉田の御師宅に村単位で分宿するという大集団であった。

行程の初日は関前村を出発し、上石原・府中を経由して日野の玉屋にて宿泊。二日目は八王子・駒木野・小仏峠・小原を経由して上野原の大和泉屋にて宿泊。三日目は野田尻・犬目・鳥沢・猿橋を経由し、大月で甲州道から別れ、富士山を目指して「ふじ道」を上る。谷村を経て「身緑茶屋」で知られる小沼の林屋で宿泊し、四日目は、小沼から上吉田の御師宅まで。都合関前村→上吉田間、三泊四日の行程だった。

小沼の身緑茶屋はどこか

小沼の林屋の茶屋が、身緑茶屋と呼ばれたのは、ここに食行身緑自作とされる身緑像が祀られていたからだ。林屋は、



小沼村林屋発行の食行身緑百五十年遠忌記念の木版画（武蔵野市・秋本家旧蔵、武蔵野市教育委員会保管）

明治十五年の食行身緑百五十年遠忌のとき、木版を発行している。

上部には三峰富士の図と「參明山體」の大文字、その下に、

けさ迄のつみハゆるして
あすよりの心のか、み
日々ときぬけ

との身緑の御詠歌が記されている。下には、盤石上の身緑尊像が描かれ、その右わきには、版元・販売元の「北口小沼村林屋」が記されている。

一体全体、「身緑茶屋」はどこにあったのだろうか。その名に魅かれて、富士急行線に乗り、小沼の地、三つ峠駅で下車して身緑茶屋を探してみた。

地元の『西桂町歴史散歩』によれば、身緑茶屋は不二山一乗寺（山梨県南都留郡西桂町小沼）参道入口付近に、明治末年頃まであったとあるが、場所は特定されていない。幸いなことに、明治四十一年刊の画家・杉浦非水の『富士山スケッチ』（金尾文淵堂）に「小沼の身緑茶や」と題した版画がある。それを頼りに一乗寺付近を歩いてみた。近くの桂川に出てみると、スケッチとそっくりの場所が見

つかった。左側の倉見山の山裾といい、富士山の見え方といい全く同じで、多分

この辺りと得心した。

小沼の身緑茶屋の今昔

さらに、その周辺を探訪した。茶屋の付近には、明治十五年、身緑百五十年遠忌を記念した、都合三基の石碑が今に残る。ふじ道の分岐点には石柱道標も佇んでいる。身緑の遠忌を大々的に喧伝して、地元が富士講徒の誘致活動が行った証であろう。

明治三十五年、中央線が大月まで開通すると、翌年には富士馬車鉄道が大月→小沼間、都留馬車鉄道が小沼→下吉田間にそれぞれ開通した。小沼駅で軌道の幅の異なる馬車鉄道を乗り換えねばならなかった。小沼駅は中継基地として一定の賑わいを呈していた。

大正十年、大月→上吉田間に馬車に代わって電車の運転が始まり、さらに富士山麓電気鉄道（現・富士急行）が昭和三年に現在使用の路線を敷設し、その結果馬車鉄道は廃線となり、小沼は急激に寂れた街と化した。

小沼に馬車鉄道の駅舎ができた時に、林屋も含め宿屋が駅前に移動したが、いずれの旅館も今は無い。「林屋」の屋号

を持つご子孫をお訪ねしたが、古い話で詳細は不明とのことであった。

小沼浅間神社の水垢離場

往古を偲び、富士山目指してふじ道をしばらく進むと、小沼浅間神社に到る。境内には滾々と湧き出る富士の湧水がある。昔は水垢離を行う富士講徒で賑わった禊所が偲ばれる。我先にと水垢離して涼をとった富士講徒の姿が目につかぶ。

大月から富士山駅までの富士急行線は、ふじ道に沿って右に左に交差しながら進む。ふじ道には富士講遺跡が諸所に点在しているので、富士急行線各駅停車の遺跡巡りもお奨めである。

富士登拝の追体験

そしていよいよ富士登拝だが、まず登拝道・吉田口の起点である北口本宮富士浅間神社に詣でて、富士登拝の無事を祈願したい。その上で、富士講徒が歩んだように、一合目・二合目と歩を進め追体験したい。霊場の旧跡では、往古を偲び参拝したい。富士講徒は登拝道以外には決して立ち入らず、山を汚すことを極力恐れた。山に入る時には、神仏の霊地を汚さないようにと極力配慮したのだ。こうした富士講徒の信仰心にも思いを馳せて、日本人の「心の山」である富士山を登拝したい。

TOP INTERVIEW

特集：富士山とともに

〔富士急行と富士山麓観光〕



「富士を世界に拓く」 創業の精神のままに

富士山麓電気鉄道の創立から数えて88年。
富士山麓一帯の観光開発という使命のもとに発足した富士急行は、
地域の公共交通の担い手としての責務を果たしながら、
「足を持った総合観光企業」として発展を重ねてきた。
現在では、山麓一帯に遊園地やゴルフ場、ホテル、別荘地など、
さまざまなジャンルのリゾート施設を展開し、
富士山麓エリアの観光客誘致を牽引している。
2013年6月、世界文化遺産に登録された富士山。
「富士を世界に拓く」、創業の精神のままに、
エリア全体の価値向上と環境保護に取り組む、
富士急行株式会社の堀内光一郎取締役社長に
お話を伺った。

文●茶木 環／撮影●織本知之

富士急行株式会社
取締役社長

堀内光一郎

Koichiro HORIUCHI

自然の活用と環境の保全

——富士山麓で幅広い事業を展開する御社は、富士山麓の観光開発を目的に創業したと伺っています。

堀内 今でこそ富士山と富士五湖は、世界的観光地として脚光を浴びています。富士急行が創業した大正末期と言えば、富士山は未だ遠くから仰ぎ見る霊峰であり、富士五湖や山麓の景勝を知る人は稀でした。麓に到達するにも大変な時代だったわけです。そうした時代に、富士急行初代社長の堀内良平は、「富士を世界に拓く」の精神を持って、1926年に富士山麓電気鉄道を創業しました。鉄道を敷設して足を確保し、道路・水道などのライフラインを整備して別荘地を開き、ホテルをつくり、ゴルフ場を整備した——観光客誘致に取り組んだのです。富士急行はその創業の精神のままに、一人でも多くの方々に素晴らしい富士山の眺望を楽しんでいただけるように、さまざまな施設を整備してきました。

昨年6月、「富士山——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、海外からのお客さまも大変増えてきました。これまで培ってきたことが実を結び、さらに成長・発展する時期を迎えていると思います。日本にとどまらず、世界中の方々に富士山を楽しんでいただくように努力を重ねることがわれわれの使命であり、それがわれわれにとって「富士を世界に拓く」ことになると考えています。

——富士山の環境そのものを守る取り組みもされています。

堀内 これまでわれわれが手掛けてきた開発は、常に「自然の活用」と「環境の保全」が基本にあります。一般的には、自然環境と開発は対極にあると思いがちで、富士急行の開発も「木を切り倒し、自然を破壊した」とお考えになっていらっしゃる方もいかもしれません。しかし、現在の富士急ハイランドは1961年、真っ黒な溶岩地帯に開園しましたし、1935年に開業した富士ゴルフコースも辺り一帯野原で、木々はまばらでした。われわれが土を盛り、数千本・数万本単位の木や芝を植え、数十年の時間をかけて育てた結果、現在の姿があるのです。林や森をつくりながら開発してきたというのが当社の歴史です。少しおこがましい言い方もいれませんが、「保全」よりもさらに積極的に、環境を「創出」していると言えるかもしれません。

——そうした自然を守り、育てる思いは、社員の皆さんにはどのようにして伝えていらっしゃるのでしょうか。

堀内 もともと環境への意識が高い人材が集まっていますし、入社時から、環境と安全については厳しく指導しています。1992年からは、新入社員研修の一つに「富士登山及び美化活動」を組み込んでおり、新入社員は必ず清掃登山を経験します。富士山に登らずして、富士急行や「富士を世界に拓く」精神を語ることはできないですから。清掃登山は1976年、創立50周年から「全員登山」を周年記念事業として行っており、

昨年は富士山世界文化遺産登録祝賀として、馬返しから五合目までの清掃登山を実施しました。

今の若い人たちは、幼少時から学校や社会の中で環境教育を受けて育っていますから、環境に対する知識や意識のレベルが高いと感じます。そうした若い社員に、会社の方針を明確に示すことで、「富士山を守りたい」という思いや「環境を大事にする」意識は、自ずと培われていくと思っています。

——環境保護の取り組みの一環として、交通事業では早期に低公害バスを導入されています。

堀内 先代社長の頃にも、環境にやさしい富士登山バスを開発しようと、自動車メーカーに低公害バスの開発を依頼したのですが、当時の技術水準では実現することができませんでした。私が社長に就任してから低公害バスについていろいろ調べ、一番効果が高いCNG（圧縮天然ガス）バスの導入を決めました。1995年に、富士スバルラインと富士山スカイラインに、国立公園としては初めてCNGバスを導入しています。CNGバスは、一般的なバスと比較すると、ランニングコストやメンテナンス費用がかなりかさみますが、環境保全のためにはやむを得ません。以来、低公害バスの導入を進め、現在、富士急グループでは36台のCNGバスと32台のハイブリッドバスを運行しています。

富士山麓を拓く観光鉄道として

——「富士山に一番近い鉄道」である富士急行では、観光電車も積極的に導入されています。

堀内 富士急行のそもそもの成り立ちが、「地域住民の足」としての役割を果たしながらも、一番の目的は「富士山麓に世界からお客さまをお招きするための幹線をつくる」ことにありましたから、観光面に重点を置くのは必然だと考えています。

国内外のお客さまに、富士山までどのように快適に過ごしながら来ていただくのか、どのように楽しみながらお帰りのか、



観光電車「富士登山電車」。開業当時と同じ「さび朱色」の外観が伝統を感じさせる



「富士急ハイランド」は開園から53年を数える（写真提供：富士急行株式会社）

ただのか——富士急行が考える一つの方向性として投入したのが、工業デザイナーの水戸岡鋭治さんデザインによる「富士登山電車」であり、「トーマスランド号」などの車両です。

「富士登山電車」は、車窓から眺める富士山と電車の旅そのものを楽しむくつろぎをテーマにしていますが、木や布など素材の良さを活かす水戸岡さんのデザインが、われわれの予期しないところで、環境や自然との親和性も高めてくれました。

また、富士急ハイランドには「きかん

ツシユ鉄道が、スイスを代表するツェルマットとサンモリッツ、二つの山岳リゾートを結ぶ「世界で一番遅い特急列車」とも言われる「氷河特急」を運行しているのですが、これが実に素晴らしい。

ツェルマット鉄道は1890年の開業で、120年以上前から環境保全と観光を両立させながら安全運行を継続しています。その理念や経営方針は、われわれにとっても大変参考になる。さらに言えば、ツェルマットの町は大气汚染を防ぐため、全域で一般のガソリン車の乗り入れが禁止され、鉄道と電気自動車、馬

車移動手段です。富士山も、環境保全のためには、先進国スイスを見習うべきところがあるのではないかと思っっています。

——富士山の五合目まで鉄道で行けるようになる可能性もあるのでしょうか。

堀内 ユネスコの諮問機関である「国際記念物遺跡会議」（イコモス）は「マイカーなどによる登山における排気ガスの問題」を明確に指摘しており、それを考慮すると、鉄道が有効な施策であることは間違いありません。鉄道を敷設し、五合目までの交通手段を鉄道にすることは、「環境の保全と活用」「環境と観光の共存」を考えれば、私自身は必然的な方向性だと思います。ただ、皆さんそれぞれの立場で富士山に対する思いがありますので、皆が同じ方向を目指せるかという課題はあります。

バスも良い交通手段であるとは思いますが、鉄道は地域の観光資源にもなり、喜びや、ある種の郷愁など、私たちにさまざまな思いを与えてくれる稀有な存在です。鉄道でなければ生み出せない価値というものは、明らかに存在すると私は考えています。

現在、富士山の入山者は夏季に集中していますが、鉄道であれば通年での入山が可能となり、入り込みが平準化するメリットがあります。イコモスでも登山者数、おそらく入山者も含めてだと思っておりますが、そのコントロールについて言及しており、定員がある鉄道ならダイヤの組み方で入山者数のコントロールも可能になるでしょう。

世界文化遺産登録後の課題

——環境保全もそうですが、富士山の世界遺産登録に向けて長年尽力されてきました。

堀内 1992年に、富士山の世界自然遺産登録の機運が盛り上がったときからですから、20年来の取り組みになりますね。当社も国や県からのご支援をいただきながら、海外からのお客さまにご不便なく使っていただけるように多言語表示を導入するなど、さまざまな施策を行いました。2011年に、富士吉田駅を「富士山駅」に改名したのも、「富士山再認識」の取り組みの一環です。大月駅で連絡しているJR東日本にとっては、当社の改名により駅名表示やプログラムの変更など、膨大な作業とコストが生じます。国際的な観光戦略や地域振興について、深いお考えを持つJR東日本の理解と協力があってこそ実現できました。

——世界文化遺産登録後、新たに取り組みられていることはありますか。

堀内 これまでも環境面での取り組みを行ってきましたが、さらに先鋭化して実践しています。例えば、イコモスが五合目の景観や施設デザインの改善を指摘していますので、われわれが運営する五合目のレストハウス「雲上閣」の外壁を含めた全面改装を、山梨県と連携をとりながら、今夏に向けて進めています。この取り組みはおそらく五合目の施設改善のモデルケースになると思います。

これまで国立公園内の観光施設の新築や改修を行う場合は、特別地域に対応し

特集：富士山とともに

【富士急行と富士山麓観光】

た色調にするなど、環境省の指導のもとに行われてきましたが、「信仰の対象と芸術の源泉」として登録された富士山に対するイコモスの指摘は観点が異なりま

す。単に環境阻害として施設の色調やデザインについて論じているわけではなく、イコモスが求めているものももっと深く、五合目という場所が巡礼の道でもある登山道の一部として、富士山信仰に合致したものでなければならぬという

要因が加わったように感じます。富士山とともに歩んできた当社としても、歴史、文化・芸術、美しい自然景観、この世界に誇る富士山を守っていか

なければならぬという大きな責任を感じており、世界文化遺産にふさわしい地域づくりの一端を担うべく、施設などへの設備投資をはじめ、さらに環境的な要素に重きを置いて、当社ならではのアメニティを提供していきたいと考えていま



富士急行と姉妹鉄道のマッターホルン・ゴッタルド鉄道のPRポスター。写真右は「世界遺産」通勤車ヘッドマークを付けた通勤車両6000系とマッターホルン号。



掘内 それは大きいと思います。富士山の構成資産の一つ、北口本宮富士浅間神社は705年の創建で、富士山に登拝する吉田口登山道の入り口です。ミシュラン・グリーンガイド・ジャポンの二ツ星に指定されて、近年は参拝者より観光客が多くなっていました。改めてその歴史や文化的な価値が認識されるようになりました。物見遊山だけの観光に、信仰という深みのある

掘内 私がお客さまにその富士山のさまざまな楽しみ方を提供していくとともに、富士山が持つ価値を永劫に守るため、富士急グループ一丸となって環境の保護・管理に貢献していきたいと思っ

イメージが強いのではないかと思います。五合目に存在する施設は信仰に関連するものという位置付けなのでしょうね。その深意を受け、世界文化遺産という視点で景観をつくっていかねばなりませんし、われわれの対応も変わっています。

掘内 私が会長を務める「富士五湖観光連盟」は設立80年を迎え、日本では広域観光の先駆けとなる団体です。初代社長の堀内良平が富士山麓の五つの湖を「富士五湖」と命名して、観光客誘致に取り組んで以来、富士五湖が一体となり、観光地としての魅力を高め、地域活性化を図る目的で活動を続けてきました。しかし、残念ながら静岡県側には広域の連盟がなかったのです。そこで山梨側と静岡県が一体となって活動を展開しようとして、2001年、両県のサポートを得て、富士五湖観光連盟と「静岡県富士山交流推進協議会」で「日本富士山協会」を設

立しました。2007年に中国山東省泰安市との間で「富士山・泰山友好山提携」、今年2月には中華民国山岳協会との間で「富士山・玉山友好山提携」を結ぶなどの活動を行っています。さらに、昨年暮れには富士五湖観光連盟主催で「世界遺産富士山の環境と観光のあり方検討会」を発足しました。この検討会では、富士山の環境管理と経済活動のバランスをどう取るべきか、民間主導で議論し、来年春以降に提言書をまとめ、関係機関に提出する予定です。



特集：富士山とともに

「富士急行と富士山麓観光」

富士山を保全し、
良質な
国際観光地を
目指す

「世界遺産登録は、ゴールではなくスタートである」と言われる。

世界遺産に登録されることは、

その価値を次の世代へ継承する

責任を負うことを意味するからだ。

特に富士山は、ユネスコから

「保全状況報告書」の提出が求められている。

地元自治体は、急増する観光客を受け入れながら、

富士山の保全と安全対策について検討を重ねている。

本格的な夏山シーズンを前に、

横内正明山梨県知事にお話を伺った。

文●茶木 環／撮影●織本知之



山梨県知事

横内正明

SHOMEI YOKOUCHI

日本の宝から世界の宝へ

——富士山の世界遺産登録で、山梨県の観光需要が大変伸びています。

横内 富士山の世界遺産登録が正式に決定したのは昨年の6月22日ですが、2013年度の山梨県の入込観光客数は、前年比で約10%増加しました。富士山周辺に絞ると、約13%の増加を見せています。

中でも、外国人観光客の増加が目立ち、観光庁の外国人観光客に関する「宿泊旅行統計調査」では、前年比で約40%増となりました。国別では、中国・韓国・台湾からの観光客が以前と変わらず多いのですが、タイやインドネシアの方々が増え、欧米も含めて多様な国からお越しいただいているのが最近の特徴です。

日本人観光客では、関西方面からの観光客が増えました。山梨県は西日本からのアクセスがあまり良くないため、これまで、関西方面からの観光客が少なかった。東海道新幹線の車窓から、つまり静岡側の富士山を楽しむのが一般的でしたが、世界遺産の登録であらためて富士山に関心を持たれるようになり、富士五湖など山梨側の景勝地にもお越しいただけるようになりました。

現在、富士山麓では、東富士五湖道路の須走IC以南の道路整備が進められており、これが完成すると、東名高速道路と東富士五湖道路・中央自動車道が高速道路規格で接続します。2020年の開通を予定していますが、そうなると関西

方面からの利便性が大きく改善され、今あるような交通渋滞も解消される。さらに多くの方々に、便利にお越しただけになると思います。

——世界遺産の登録と同時に、富士山の保全や安全対策が課されました。

横内 ユネスコ世界遺産委員会は21カ国で構成されていますが、富士山の世界遺産登録については、19カ国が賛成の演説をしてくれました。世界遺産としては珍しく、それだけ国際的に高い評価を得たということですね。

日本の宝から世界の宝になった富士山の安全や景観、環境を、どのようにして守るのか。ユネスコの諮問機関イコモスからは、2016年2月までに「保全状況報告書」を提出するよう求められています。

イコモスの勧告に対応するには、入山者・登山者の管理や安全対策、景観や環境の保全など、さまざまな課題を一体的にコントロールする必要があることから、知事政策局内に「富士山保全推進課」を設置し、県庁を挙げて対応に取り組んでいます。また、静岡県・山梨県の関係者で構成する「富士山世界文化遺産協議会」を設置し、広域で取り組むべき対策や報告書へ盛り込む内容を協働で検討している最中です。

登山者の抑制と安全対策

——山麓への観光客だけではなく、富士登山者も増えたと思いますが。

横内 6月22日に世界遺産登録が決定し

て、7月1日が山開きですから、昨年は登山客がどっと押し寄せたのではないかと懸念していました。既に富士山は登山者で満杯で、さらに増えると非常に危険です。多くの登山者は富士山の頂上でご来光を見ようとしますから、明け方、八ヶ岳目周辺で登山者が集中する。ここは急勾配で、万が一転倒して将棋倒しになったり、落石があったりすると事故につながります。これが心配でした。

ただちに登山者の抑制と安全対策に取り組む、結果、昨シーズンは安全を確保することができました。登山者数も2012年度が31万8565人だったところ、31万721人に抑制しています。

——具体的には、どのような安全対策を進められたのですか。

横内 一つは弾丸登山の抑制です。五合目を夜間に出発して、夜通しで一気に富士山頂を目指し、下山する。これは非常に危険ですので、各方面に自粛の呼び掛けをお願いし、3割ぐらい減らすことができました。

マイカー規制も効果がありました。昨年7～8月のマイカー規制は、一昨年の15日から31日に倍増させており、今年は53日間規制します。マイカー規制は、環境対策はもとより登山者の抑制による安全確保にもつながります。ただし、富士スバルラインの収入減に直結しますから、バスの通行料金を5500円から7900円に値上げしました。こうした値上げは本来、バス運賃に反映されて利用者負担となりますが、富士急行では利用者配慮し、事業者負担で賄っている

ようです。

さらに、富士山の保全について、登山者にも意識を高めていただくこと、昨年、実験的に行った富士山保全協力金の徴収は、今夏から本格的に実施します。五合目から上を目指す登山者を対象に任意で1000円を徴収し、集めた協力金は、トイレの新設や改修、救護所の整備拡充などに充ちます。

長期的な視野に立つて整備を進める

——山梨県のインバウンド対策について、お聞かせいただけますか。

横内 外国の方々は「富士山に行きたい」と思われるのですから、何県かということ自体はあまり関係がない。そこで、静岡県や神奈川県と連携して「富士山と箱根の観光」という形でキャンペーンを行っています。一昨年はタイ、昨年がインドネシアに出向きました。経済成長が著しい東南アジアは潜在的に海外旅行のニーズが高く、現地の旅行エージェントも日本に関心を持っています。見所や観光ポイントなどをPRしに行くこと、確実に効果があります。

一方で、外国人観光客に不自由なく観光していただける「環境」を、整備していく必要があります。観光庁は6年後の2020年に、訪日外国人人数2000万人を目指しています。これは現在の2倍に相当しますが、富士山周辺は、現在の増え方から考えると、およそ3倍増になる。

その時に、果たしてどのような対応が

できるのか。6年後を見据えて、検討と準備を進めています。

現在、外国人観光客が一番困るのは、日本でスマートフォンが自由に使えないことだそうです。そこで山梨県では「やまなしフリーWi-Fiプロジェクト」として、観光客が無料で利用できるWi-Fiスポットの整備を全県的に進めています。現在、約1500カ所に設置済みで、これは全国的に見ても多く、好評を博しています。

——最後に富士山観光をどのような方向性で進めていくのか、お聞かせください。

横内 世界の宝となった富士山をしっかり保全していくことが山梨県の責務です。すべての住民がその意識を持ち、一体となって、国際的な観光地をつくりあげていきたいと考えています。目先の利益を追求し、安易な観光振興を進めるだけでは、いずれ観光客は離れてしまう。マイカーや登山者、施設開発などで一時的に規制を行っても、長期的な視野においては着実に観光客が増加する地域づくりを目指しています。

世界遺産の登録は「富士山―信仰の対象と芸術の源泉」です。富士山の美しさを維持するとともに、周辺の環境や街並みも、それにふさわしいものとして配慮されなければなりません。保全と同時に改善も進めて、富士山の周囲を整備していく。世界中の人々が訪れる質の高い観光地として発展させる。それが結果的には、地域の繁栄と継承につながると考えています。

特集：富士山とともに
「富士急行と富士山麓観光」

富士急行と富士山麓観光の

あゆみ

1929（昭和4）年、大月―富士吉田（現・富士山）間の営業を開始した富士山麓電気鉄道は、富士山麓を世界的観光地とする構想に基づき設立された。現在の富士急行である。

富士山麓の最大の資源である豊かな自然と景観を守りながら、年間を通じて観光客を呼べる拠点を富士山麓に開発していく――運輸と観光を両軸とする富士急行の幅広い事業展開が、現在の一大観光地・富士山麓エリアの基礎を築いていった。世界文化遺産への道筋をつくった富士急行のあゆみを紹介する。

文●香田朝子
写真提供●富士急行株式会社
資料●『富士山麓史』富士急行株式会社創立50周年記念出版
『富士を拓く 堀内良平の生涯』富士急行株式会社創立65周年記念出版（塩田道夫著）

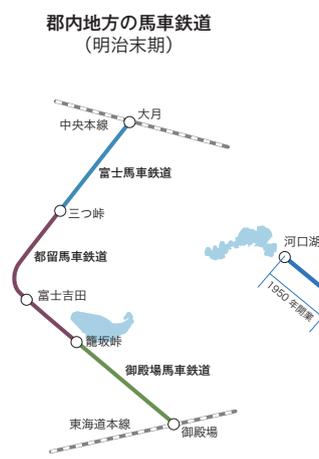
富士山麓の観光開発を目指して

富士山麓の観光開発が最初に計画されたのは、山梨県知事山脇春樹の提唱により、1917（大正6）年に発起された「富士山麓遊覧鉄道（富士公園鉄道）」である。

山梨県南東部の郡内地方には、1900（明治33）年、現在の下吉田駅付近と籠坂峠付近を結ぶ都留馬車鉄道（後の都留電気鉄道）が開業していた。籠坂峠は、官設鉄道東海道本線（現・JR御殿場線）の御殿場駅に通じる御殿場馬車鉄道の終点でもあった。

一方、1902（明治35）年10月に、官設鉄道中央本線が大月まで開業すると、翌年9月には富士馬車鉄道（後の富士電気鉄道）が現在の太月駅付近から三つ峠駅付近までを開業。都留馬車鉄道も三つ峠駅付近まで延伸し、郡内地方は三つの馬車鉄道により、中央本線、東海道本線と連絡するようになった。

富士山麓遊覧鉄道は、官設鉄道に連絡する既設の馬車鉄道を電気鉄道に改め、東京から観光客を誘致して富士山麓の観光開発事業を推進、日本が誇る霊峰・富士山と山麓の景勝を世界に向けて発展させていくことが狙いだった。富士山麓鉄道（現・JR身延線）を創立した富士急行初代社長の堀内良平、東武鉄道の根津嘉一郎社長らは、鉄道建設を中心とした詳細な岳麓開発計画の作成に当たった。しかし、折からの不況で鉄道免許申請には至らず、この計画は実現しなかった。その後、鉄道構想は続き、1925



（大正14）年になって再び、時の山梨県知事本間利雄の要請により、新鉄道会社の創立準備委員会が招集された。新会社の発起人には、東京在住の山梨県出身の実業家を中心に、郡内地方の既設軌道の役員ら81人が名を連ね、「郷里の富士山麓の開発と発展」のため結集。翌1926（大正15）年9月、堀内良平を社長とする富士山麓電気鉄道株式会社が発足した。

富士山麓電気鉄道が計画した鉄道線は、1922（大正11）年4月11日に公布・施行された改正鉄道敷設法別表第62項の「静岡県御殿場ヨリ山梨県吉田ヲ経テ静岡県大宮ニ至ル鉄道及吉田ヨリ分岐シテ大月ニ至ル鉄道」とほぼ一致している。まず、大月と富士吉田（現・富士山駅）間を結ぶ鉄道を整備し、その後、富士吉田―山中湖畔―籠坂峠を経て御殿場に至る鉄道と富士吉田から下部に至る鉄道を敷設、富士山麓を一周する鉄道網を





構築するという壮大な計画だ。

富士山麓電気鉄道は都留電気鉄道を吸収合併し、大月―富士吉田間の軌道を運営していた富士電気鉄道の経営権を譲り受け、その路線を継承する一方で、本格的な電気鉄道の建設を開始した。そして1929（昭和4）年6月19日、大月―富士吉田間23・6 km（現・大月線）を開業させた。

開業の日、沿線住民はもちろんのこと、富士山麓各地から見物人がやってきて、大月―富士吉田間の線路周囲は数万人の見物客で賑わったという。駅数は9駅、1日21往復する電車は、桂川の流域に沿って走り、中央本線に連絡する。所要時間は約1時間で、以前より約40分短縮した。富士北麓の利便性を大きく向上させた鉄道の開業だった。

山麓を網羅するバス路線の整備

しかし、開業のこの年、世界恐慌が始まった。深刻を増していく不況に直面し



富士山麓の梨ヶ原（現・自衛隊北富士演習場内）をゆく富士馬車鉄道（1925〈大正14〉年）



大月―富士吉田間を電化、開業を迎えた富士山麓電気鉄道。東桂駅にて（1929〈昭和4〉年6月）

た富士山麓電気鉄道は、各方面への鉄道路線の延伸をやむなく断念する。代わりに、設立の翌年から営業していたバス事業の強化に取り組み、自社交通網の整備と営業網の拡大を進めた。

バス事業は大正の末期から昭和の初めにかけて全国で創業されたが、そのほとんどが個人経営か数人の共同経営による小規模の会社だった。当時は、その統合が進み始めた頃であり、富士山麓電気鉄道は大小50社近くの交通会社を吸収合併、富士山を中心とする山麓一帯のバス網を築いていく。1937（昭和12）年には、富士山を一周する延長180 kmの定期バス運行を開始した。

一方、鉄道においても、1934（昭和9）年に省線の乗り入れを開始、新宿―富士吉田間で夏期限定の臨時列車「高嶺号」の直通運転を実施し、年々増加する富士登山客の利便性向上に取り組んだ。

さらに、1950（昭和25）年8月には、富士吉田―河口湖間3・0 kmに新路線（現・河口湖線）を開業、大月―河口湖間

26・6 kmの現在の路線を完成させた。

富士山を世界に拓く

富士北麓の観光開発を担って発足した富士山麓電気鉄道は、鉄道とバスによる交通網の整備と並行して、開発の意欲に燃える県の要請を受け、山中湖畔の観光開発を進めた。貸し別荘やホテルの建設が中心だが、1935（昭和10）年には、当時はまだ珍しかったゴルフ場「富士ゴルフ場（現・富士ゴルフコース）」をいち早く開業している。

やがて1950年代後半、本格的なレジャー時代が到来すると、富士山麓電気鉄道は富士五湖を望む周辺に観光拠点として次々と誕生させ、観光事業を強化していった。これに伴い、1960（昭和35）年5月には、社名を「富士急行株式会社」に変更。取って「電鉄」の二文字を外し、一地方民鉄から脱して運輸と観光を両軸に事業を展開する決意を、その名に表した。「足を持った総合観光企業」、それが富士急行の目指す将来のあるべき姿だった。

社名変更の翌年、富士急行は、将来的に中心的役割を果たす観光事業として、人工スケート場・人工スキー場・国際観光ホテル建設などの事業構想を打ち出し、その第一弾として「富士五湖国際スケートセンター（現・富士急ハイランド）」の建設を決定した。天然スケートリンクのメッカに取って人工スケート場をつくり、気候に左

右されない安定した事業を運営して、富士北麓を夏の観光地から四季を通じて賑わう観光地に発展させていく。富士急行が建設の地に選んだのは、居住地にも耕作地にもならない「剣丸尾」と呼ばれる荒れた溶岩地帯で、困難を極めた整地造成工事を経て、1961（昭和36）年12月、富士五湖国際スケートセンターを開業させた。その玄関口としてオープンに先立つ2日前には「ハイランド駅（現・富士急ハイランド駅）」を開業。国際スケートセンターは初年度、約7万人を超える来園者を集め、冬の旅客誘致に大きな結果を残した。

国際スケートセンターに続いて、1963（昭和38）年7月には、岳麓最大の国際観光ホテル「ホテルマウント富士」を開業した。観光事業確立の第二弾として企画されたもので、山中湖畔の標高1100mの大出山山頂に建つホテルからは、富士山が目前に迫り、眼下には山中湖の湖面が果てしなく広がる。富士山を楽しむ外国人観光客を迎え入れるにふ

さわしい国際観光ホテルの誕生だった。また、この年の12月には日本初の人工スキー場を籠坂峠に開業、さらに富士山南麓の十里木を中心とする広大なレジャー基地「日本ランド（現・ぐりんぱ）」や海洋レジャー基地「初島」など各エリアの観光開発に積極的に取り組みでいった。



1961（昭和36）年12月に開業したハイランド駅と富士五湖国際スケートセンター



1969（昭和44）年3月、グランドオープンを迎えた「富士急ハイランド」



富士五湖国際スケートセンターの開業から50年、アミューズメントパークとして進化を続ける富士急ハイランド（2012（平成24）年）

一方、国際スケートセンターには、併設してスポーツ施設や遊戯施設、宿泊施設などを整備し、一年を通じて、多くの観光客で賑わう総合遊園地として発展させていった。中央自動車道が開通した1969（昭和44）年3月には、国際ス

ケートセンターとすべての施設を統合し、「富士急ハイランド」としてグランドオープン。この時、富士急行は中央自動車道と富士急ハイランドを結び取り付け道路を整備し、東京―富士五湖間の急行定期バスを増便するなど、来園者の「足」の確保に取り組み、年間来園者数は180万人を記録した。以来、富士急ハイランドは、首都圏至近の総合レジャーランドとして、富士急行の最重要観光拠点に位置付けられている。

自然保護を使命として

このような富士急行の観光開発の目的は、富士山麓の最大の資源である自然と景観を活かし、運輸と観光の二つの事業で、山麓の観光を楽しむ観光客の受け入れ体制を整えていくことにあった。

富士急行の開発は、自然林を切り開いて更地をつくり、施設を建設するというような方法とは真逆のやり方で進めてい



別荘案内のパンフレット。山中湖畔の別荘地造成は1927（昭和2）年より開始された



会員募集のパンフレット。富士ゴルフ場（現・富士ゴルフコース）は1935（昭和10）年8月に開業した

る。例えば、溶岩地帯に建設された富士急ハイランドは施設の建設とともに園内の緑化に重点を置き、大量の土を入れて苗木を移植し、さらに成木の移植にも取り組んで、緑豊かな自然をつくり出してきた。山中湖畔のホテルやゴルフ場も、カヤが生い茂る野原に数千本の木を植栽、現在の景観を育て上げている。

自社の企業姿勢について、創立50周年を翌年に控えた1975（昭和50）年、堀内光雄社長（当時）は全社員に向けて、次のように述べている。

「当社は観光開発の最も基本的な姿勢として自然を守り育てていくことを第一の心構えとして取り組んできました。観光開発と自然保護の調和を図り、かけがえのない大自然を培っていくことはわれわれに課された重大な使命である。開発に際しては、自然の破壊につながるような慎重な配慮を払い、万一やむを得ない場合は事前に早期復元の方法を十分検討、立案の上、慎重に実施されたい」（富士急行社内報より）

ちなみに、富士急行では、伐採のやむなきに至った場合は、「胸高直径10cm以上の樹木の場合は社長決裁、同10cm未満の場合は部長決裁」と義務付けており、その原則を今も守り続けている。

「富士山」の学術への貢献

一方、「富士山」をめぐる学術の分野でも、富士急行は大きな足跡を残してきた。その一つに、創立45周年記念事業として1971（昭和46）年9月に刊行し

た『富士山総合学術調査報告書「富士山」』がある。

財団法人国立公園協会に調査を委託、富士山を取り巻く地質・地形・陸水・気象・植物・動物の6分野について、それぞれの最高権威が3年がかり、延べ3000人の調査人員を動員して学術調査を実施、富士山の自然科学を総合的に解明した総合学術調査報告書として刊行した。

それまで富士山の自然科学については、分野ごとに調査研究がなされていたが、総合的な学術調査はこれが初めてで、新しい事実の解明や、富士山が生成されてから近年までどのような変容を遂げたかなど各分野にわたって貴重な資料が見つかり、富士山の自然保護と開発についての心構えも指摘された。

本体A4判1100余頁のほかに、別冊として地質図・植生図など極めて価値の高い付図・付表6冊を収録したこの報告書は、3000部の限定出版で、政財



1971（昭和46）年9月、創立45周年記念事業として刊行した『富士山総合学術調査報告書「富士山」』

界や大学、図書館、大使館や海外の学術団体などに贈呈、大きな反響を呼んだ。

1977（昭和52）年8月には、この自然科学の集大成に続く人文科学の集大成、『富士山麓史』を刊行して

いる。創立50周年事業の一つとして企画したもので、富士山麓の開発のあゆみを人文科学の権威、富士山麓の郷土史家らが解明、文化史としてまとめた。

本体A4判900余頁に、別冊として「富士山麓人文大地図」を作成し、3000部を限定出版。これまでにない貴重な富士山開発文化史として、各方面から高い評価が寄せられた。

自然を守り、森を育てる

富士急行は、富士山の環境保全活動についても積極的に取り組んでいる。

1991（平成3）年には、創立65周年事業の一環として、富士宮市に「富士急記念の森林」を造成した。これは林野庁が進める「国民参加の森づくり」に参加した樹木を植栽していく。造成期間は60年間で、2051年まで若手社員が中心となって下草刈りや植樹など森林整備を行っていく。富士急行では、世代を超えて森林を育て上げ、完成させることを誓っている。

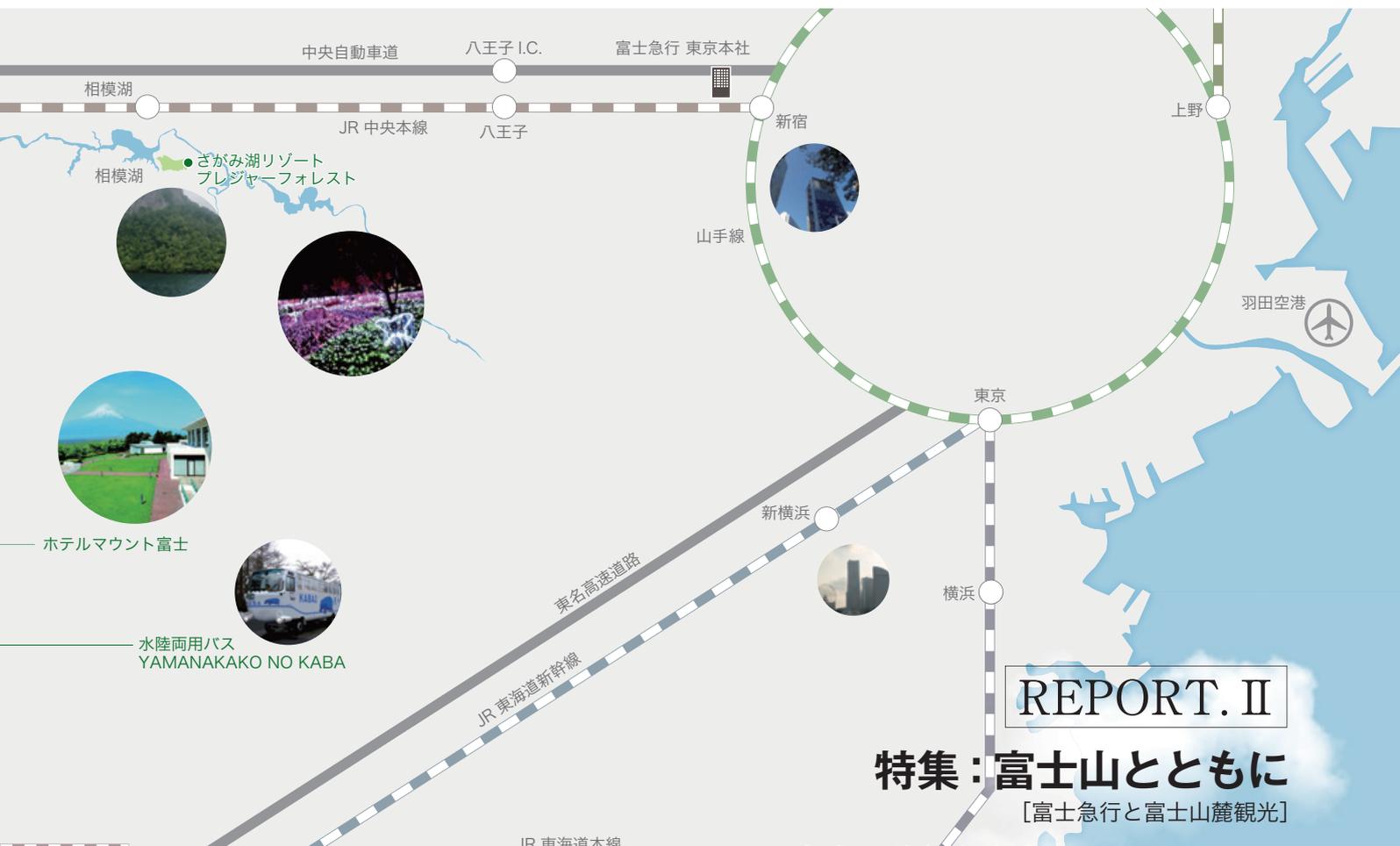


上：2013（平成25）年には富士山世界文化遺産登録祝賀として清掃登山を実施
下：「富士急記念の森林」で森林整備を行う社員たち

富士清掃登山も、富士山への感謝の意を込め、1964（昭和39）年に第1回を実施し、1976（昭和51）年に創立50周年事業の一つとして第3回目を実施して以降、5年ごとに周年事業の一環として行っている。創立75周年を迎えた2001（平成13）年には、NPO富士山クラブによる「富士山浄化プロジェクト」に約400人の社員が参加。富士宮口山頂に設置されたバイオトイレの稼働に必要な杉チップや水を運搬した。

また、環境保全に対する富士急行の企業理念や「自然を守り育てること」の大切さを学ぶことを目的に、1992（平成4）年からは、新入社員研修の一つに「富士登山及び美化活動」を組み込んでいる。

「富士を世界に拓く」を創業精神に、大自然との調和の中で富士山麓の開発に取り組み、自然環境保全に貢献する富士急行。88年前、文字通り寒村が点在するだけだった富士山麓は、年間2000万人もの観光客が訪れる世界的観光地に発展を遂げた。世界文化遺産・富士山——その裾野には富士急行の取り組みが広がっている。



REPORT. II

特集：富士山とともに [富士急行と富士山麓観光]

富士とともに、 この地とともに

富士山が世界文化遺産に登録されて1年。富士山麓には国内外から大勢の観光客が訪れ、活況を見せている。創業以来、世界に誇る富士山とその周辺エリアの観光開発に取り組んできた富士急行は、外国人観光客の受け入れ体制の整備やサービスの拡充など、さまざまな課題に対応しながら、世界文化遺産にふさわしい地域づくりを推進している。富士急行の現在の取り組みを紹介する。
(2014年4月末に取材。役職などは取材時のものです)

文●茶木 環／撮影●織本知之
写真提供●富士急行株式会社

世界文化遺産「富士山-信仰の対象と芸術の源泉」 構成資産一覧表

名称	県名	国指定文化財の種別
① 富士山城	静岡県・山梨県	特別名勝、史跡
①-① 山頂の信仰遺跡群	静岡県	特別名勝、史跡
①-② 大宮・村山口登山道 (現在の富士宮口登山道)	静岡県	特別名勝、史跡
①-③ 須山口登山道 (現在の御殿場口登山道)	静岡県	特別名勝、史跡
①-④ 須走口登山道	静岡県	特別名勝、史跡
①-⑤ 吉田口登山道	山梨県	特別名勝、史跡
①-⑥ 北口本宮富士浅間神社	山梨県	史跡※1
①-⑦ 西湖	山梨県	名勝
①-⑧ 精進湖	山梨県	名勝
①-⑨ 本栖湖	山梨県	名勝
② 富士山本宮浅間大社	静岡県	史跡※2
③ 山宮浅間神社	静岡県	史跡
④ 村山浅間神社	静岡県	史跡
⑤ 須山浅間神社	静岡県	史跡
⑥ 富士浅間神社 (須走浅間神社)	静岡県	史跡
⑦ 河口浅間神社	山梨県	史跡
⑧ 富士御室浅間神社	山梨県	史跡※2
⑨ 御師住宅 (旧外川家住宅)	山梨県	重要文化財
⑩ 御師住宅 (小佐野家住宅)	山梨県	重要文化財
⑪ 山中湖	山梨県	名勝
⑫ 河口湖	山梨県	名勝
⑬~⑯ 忍野八海	山梨県	天然記念物
⑰ 船津胎内樹型	山梨県	天然記念物
⑱ 吉田胎内樹型	山梨県	天然記念物
⑳ 人穴富士講遺跡	静岡県	史跡
㉑ 白糸ノ滝	静岡県	名勝、天然記念物
㉒ 三保松原	静岡県	名勝

※1 本殿、西宮本殿、東宮本殿は重要文化財 ※2 本殿は重要文化財

特集：富士山とともに

[富士急行と富士山観光]



差別化戦略で事業展開

富士山を中心とする山麓一帯における富士急行の観光開発は、富士急ハイランドから河口湖周辺一帯に広がる国立公園の一部・富士北麓と富士南麓、二つに大別される。ともに遊園地やホテル、温泉施設、ゴルフ場やスキー場などのスポーツ施設、別荘地などが集中し、一大リゾートエリアを形成している。

山中湖・河口湖・本栖湖・西湖・精進湖を総称する「富士五湖」という呼び名は、富士急行の創業者である堀内良平が富士北麓の景勝を宣伝しようと名付けたものだ。以来、富士急行は富士五湖を起点に開発を進め、富士山観光を牽引してきた。一大リゾートエリアを形成し、成熟期を迎えた近年ではソフト面にも注力。「山Ⅱ夏」という観光客の固定観念を一掃する、通年型の観光地づくりに一つの方向性を見いだしている。

今年で7回目を迎えた「富士芝桜まつり」は、冠雪の富士山と芝桜を楽しむ春の祭典だ。富士本栖湖リゾート内の2・4haの広大な敷地に首都圏最大級となる約80万株の芝桜が咲き誇る。開催期間中、40数万人が訪れる富士山麓の「花の祭典」として定着した。

開催期間は4月中旬から約1カ月半。ほぼ1年がかりで準備を進める。今年は2月の記録的大雪で芽吹きが遅れたが、4月19日から6月1日まで開催。交通面でも、新宿駅に加えて新たに川崎駅・千葉駅から河口湖行きのJR直通電車を運行。各方面からのアクセス向上を図った。

「富士芝桜まつり」で春季の賑わいを図り、富士登山や富士五湖をはじめとする富士山観光のハイシーズンが終息する頃、いち早くスタートするのが富士急行のウィークポイントだ。富士急ハイラ



富士急行株式会社
専務取締役 専務執行役員
交通事業部長

堀内哲夫
Tetsuo HORIUCHI

富士山観光を広げ高める

ンドでは毎年関東の屋外スケートリンクのトップを切って「クリスタルラグーンリンク」を開業。滑りやすく安定感のある2枚刃スケート靴の貸し出しや夜間のイルミネーションなど、アミューズメント感覚あふれるスケートリンクを提供している。

南麓エリアでは、屋外スキー場「イエティ」が日本でいちばん早く10月にオープンする。また、より首都圏に近く、近年開発を進めている相模湖周辺では、400万株のイルミネーションを使用して冬の祭典「さがみ湖イルミリオーン」を開催。各エリアでシーズンレスのリゾート開発を進めている。

一方、富士急ハイランドに隣接して、昨年新設したのが、入場料無料の「リサとガスパールタウン」だ。フランスの人気絵本「リサとガスパール」のテーマパークで、



富士急行株式会社
専務取締役 専務執行役員
グループ事業部長兼不動産事業部担当

福重隆一
Takaichi FUKUSHIGE

ファミリーや若い女性層の集客を狙う。さらに、富士急ハイランドのオフィシャルホテル「ハイランドリゾートホテル&スパ」内の富士山を展望できるレストラン「フジヤマテラス」では、地産地消として山梨県産のワインや食材を提供するなど、通年型観光を推進するとともに、サービスの多様化によって、観光客層の拡大に取り組んでいる。

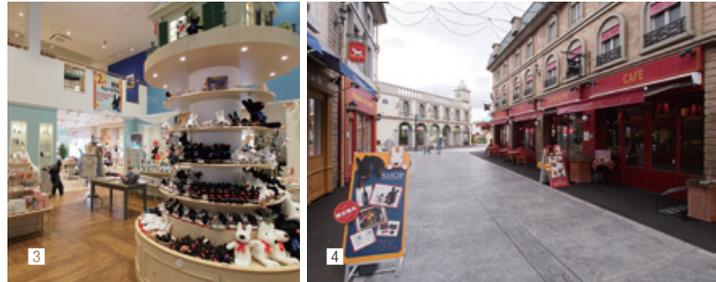
グループ事業部長兼不動産事業部担当の福重隆一専務取締役は「少子高齢化の中でいかにソフトを充実させて、お客さまのニーズを高めていくかが重要だと考えている。付加価値を加えた差別化戦略にのっとり、当社ならではのサービスを充実させている」と語っている。

世界遺産効果とインバウンド対策

昨年6月の富士山世界文化遺産登録後は、円安やビザの規制緩和、東南アジア諸国の経済成長など複数の要因と相まっ

特集：富士山とともに

【富士急行と富士山麓観光】



1富士山を背景にスイスをイメージした駅であるとして、河口湖駅は、1997年「関東の駅百選」に選定されている。富士急行線の中でも、特に外国人観光客の乗降の多い駅の一つ 2富士吉田市の中でも有数の富士山ビューポイント「新倉山浅間公園」。公園の入り口には新倉山浅間神社がある。桜の季節には富士山と桜、忠霊塔を一枚の写真におさめたいと多くの人が訪れるが、今ではここも外国人観光客に広く知られる観光スポットとなっている 34各施設における多言語表示はもちろん、富士急行では外国人観光客に対する案内サービスの充実を進めている

「従来からの欧米からの観光客に加え、中国、韓国、特に最近ではタイやマレーシアなど東南アジアから訪れる観光客が多い。当社が設置する上海と台北の営業所でも、積極的に観光プロモーションを展開しているが、非常にいい手応えが返ってくる」（福重専務）

SNSなどを使って富士山麓エリアの詳細な情報を得ていることも、外国人観光客の特徴の一つだ。例えば、富士急行線の下吉田駅近くにある新倉山浅間公園は、新倉山の中腹にある公園で、正面に富士山を望む絶景スポットとして知られる。特に桜の季節には富士山と桜、傍らに建つ朱塗りの忠霊塔と、日本を象徴するような光景が広がるが、ここが外国人観光客の人気観光スポットになっているのだ。特にタイの観光客の間で情報が拡散、多い日には下吉田駅に200人以上の外国人観光客が乗降する。「富士芝桜まつり」も、ホームページ（HP）にタイ語を加えた段階でアクセスが飛躍的に増加したという。

「従来からの欧米からの観光客に加え、中国、韓国、特に最近ではタイやマレーシアなど東南アジアから訪れる観光客が多い。当社が設置する上海と台北の営業所でも、積極的に観光プロモーションを展開しているが、非常にいい手応えが返ってくる」（福重専務）

SNSなどを使って富士山麓エリアの詳細な情報を得ていることも、外国人観光客の特徴の一つだ。例えば、富士急行線の下吉田駅近くにある新倉山浅間公園は、新倉山の中腹にある公園で、正面に富士山を望む絶景スポットとして知られる。特に桜の季節には富士山と桜、傍らに建つ朱塗りの忠霊塔と、日本を象徴するような光景が広がるが、ここが外国人観光客の人気観光スポットになっているのだ。特にタイの観光客の間で情報が拡散、多い日には下吉田駅に200人以上の外国人観光客が乗降する。「富士芝桜まつり」も、ホームページ（HP）にタイ語を加えた段階でアクセスが飛躍的に増加したという。

こうした国内外の観光客の移動を支えているのが、富士急行の交通事業だ。「足

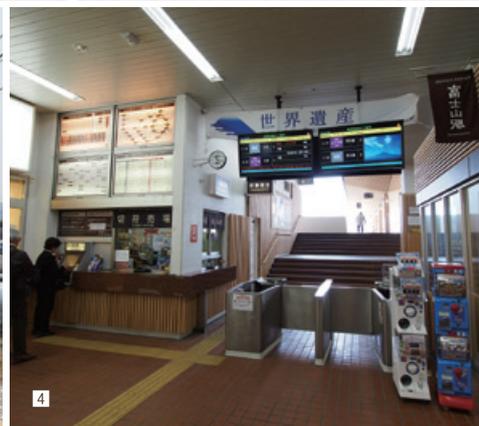
て、富士山麓エリアを訪れる外国人観光客が急増している。富士急行にとっても、「世界文化遺産登録の影響は、想定外の大きさだった」（福重専務）という。

中でも、富士急ハイランドでは、2013年度の外国人来園者数が前年度比200%に及んだ。

「従来の欧米からの観光客に加え、中国、韓国、特に最近ではタイやマレーシアなど東南アジアから訪れる観光客が多い。当社が設置する上海と台北の営業所でも、積極的に観光プロモーションを展開しているが、非常にいい手応えが返ってくる」（福重専務）

SNSなどを使って富士山麓エリアの詳細な情報を得ていることも、外国人観光客の特徴の一つだ。例えば、富士急行線の下吉田駅近くにある新倉山浅間公園は、新倉山の中腹にある公園で、正面に富士山を望む絶景スポットとして知られる。特に桜の季節には富士山と桜、傍らに建つ朱塗りの忠霊塔と、日本を象徴するような光景が広がるが、ここが外国人観光客の人気観光スポットになっているのだ。特にタイの観光客の間で情報が拡散、多い日には下吉田駅に200人以上の外国人観光客が乗降する。「富士芝桜まつり」も、ホームページ（HP）にタイ語を加えた段階でアクセスが飛躍的に増加したという。

交通と観光のシナジー効果



富士山駅 1 富士山駅のシンボルとなっている朱塗りの大鳥居は、世界文化遺産・富士山の構成資産である「吉田口登山道」の出発点に位置する北口本宮富士浅間神社の大鳥居を倣った 2 屋上にはウッドデッキにテーブル席やベンチを配置した「屋上展望広場」が整備された 3 駅ホームは木材を多用したつくりで、コンクリートのホームの途中にはウッドデッキが設けられている。この位置に立つと、正面に富士山の麗姿を拝むことができる 4 改札口には最新式の電車発車案内板が設置されている

富士急行線は、東京・神奈川・埼玉・山梨・静岡の1都4県に営業拠点を展開。34路線の高速バスネットワークが首都圏や羽田空港・成田空港、中京圏や関西圏と富士山

を持った総合観光企業「富士急行」は、鉄道、高速バス、乗合バス、タクシーと、エリア内の交通手段すべてを網羅する。収益面では、レジャー・サービ

ス部門が過半を占めるが、それらを下支えしているのが交通事業であり、シナジー効果によって、双方が成長を重ねてきた。

バス事業では、東京・神奈川・埼玉・山梨・静岡の1都4県に営業拠点を展開。34路線の高速バスネットワークが首都圏や羽田空港・成田空港、中京圏や関西圏と富士山

を持った総合観光企業「富士急行」は、鉄道、高速バス、乗合バス、タクシーと、エリア内の交通手段すべてを網羅する。収益面では、レジャー・サービ

ス部門が過半を占めるが、それらを下支えしているのが交通事業であり、シナジー効果によって、双方が成長を重ねてきた。

「富士山駅」の誕生

富士急行の交通事業部門の原点である「富士急行線は、「富士山に一番近い鉄道」として知られる。そもそもが、富士登山や富士山麓への旅客誘致のために敷設された路線だが、この10年の間、富士急行では世界文化遺産登録を見据え、「富士山」を前面に押し出した観光客誘致を、グループを挙げて展開してきた。

下吉田駅 1 2 1950年開業の昭和モダンのフォルムを存分に活かしてリニューアルした 3 駅舎の天井画は、長野県小布施町にある葛飾北斎の「八方脱み鳳凰図」を水戸岡氏自身が写し、アレンジした線画。壁面には、富士の絵が配してあり、その下には富士の稜線をイメージしたベンチが置かれている 4 下吉田倶楽部の出入口も、どこか昭和の時代が香る懐かしいたたずまいとなっている

特集：富士山とともに

【富士急行と富士山麓観光】



1



2



3



4



5



6



7

フジサン特急 1 元JR東日本の「パノラマエクスプレスアルプス」だった車体で、101のフジサンキャラが描かれている
トーマスランド号 2 車内には子どもたちに人気の「キッズ運転席」がある
マッターホルン号 3 MGB鉄道の客車のイメージカラーで人気の車両
通勤車両 6000系 4 FUJIKYU COMMUTER TRAINと名付けられている。富士山を表現する鮮やかな青と黄色がデザインのアクセント
富士登山電車 5 6 7 「乗ってみたい民鉄有料特急」などのアンケートでは常に上位にランキングされている。ホテルのラウンジのような内装が人気で、青富士と赤富士がある。全員着席が前提の定員制で、電話またはインターネットによる予約も取り入れている

その象徴とも言えるのが、2011年7月に誕生した富士山駅だ。富士吉田駅を改名、駅舎を大幅にリニューアルして新たなスタートを切った。富士山駅周辺は、富士山信仰の面影が色濃く残り、信仰登山道として利用された吉田口登山道の入り口、北口本宮富士浅間神社がある。富士登山・富士山観光の出発点、「富士山の玄関口」となるのがこの富士山駅だ。

「富士山麓において『富士山』を駅名に使わせていただくのは、正直、非常に重く、畏れ多いことと感じたが、歴史的・地域的に見ても最もふさわしいと考え、この名を付けさせていただいた。単に改称したというだけでなく、富士登山や富士山観光のゲートウェイとして、この地域の発展のお手伝いをさせていた

ただ責任を感じている」と、交通事業部長を務める堀内哲夫専務取締役は語る。

駅舎やロゴのデザインは、工業デザイナーの水戸岡鋭治氏によるもので、駅の入り口には北口本宮富士浅間神社の大鳥居に倣った朱塗りの大鳥居を設置。また、駅ビル屋上には、富士の眺望を楽しむ屋上展望広場を整備した。世界に向けて開かれた富士山の玄関口は、国内外から訪れる大勢の観光客で賑わいを見せている。

一方、富士山駅のリニューアルオープンに2カ月先立ち、下吉田駅には「ブルートレインテラス」とコミュニティスペース「下吉田倶楽部」が開業した。

ブルートレインテラスでは、かつて寝台特急「富士」として活躍した車両と同型の寝台客車や、富士山麓電気鉄道の開

業年に製造された貨車など富士急行線で活躍していた車両3台を展示している。下吉田倶楽部は待合室とカフェが融合した憩いの場だ。2009年、レトロモダンな駅舎にリニューアルされた下吉田駅に、新しい賑わいの場が加わった。

富士山駅と下吉田駅、どちらも観光拠点駅ではあるが、富士山駅には地元住民が利用するショッピングビル「Q-I S T A」が併設、下吉田倶楽部は地元の人たちのコミュニケーション・スペースともなっている。かつて駅が街の社交場であったように、この二つの駅も観光客と地元住民の交流の場となっている。

長を務める堀内哲夫専務取締役は語る。

駅舎やロゴのデザインは、工業デザイナーの水戸岡鋭治氏によるもので、駅の入り口には北口本宮富士浅間神社の大鳥居に倣った朱塗りの大鳥居を設置。また、駅ビル屋上には、富士の眺望を楽しむ屋上展望広場を整備した。世界に向けて開かれた富士山の玄関口は、国内外から訪れる大勢の観光客で賑わいを見せている。

一方、富士山駅のリニューアルオープンに2カ月先立ち、下吉田駅には「ブルートレインテラス」とコミュニティスペース「下吉田倶楽部」が開業した。

ブルートレインテラスでは、かつて寝台特急「富士」として活躍した車両と同型の寝台客車や、富士山麓電気鉄道の開

業年に製造された貨車など富士急行線で活躍していた車両3台を展示している。下吉田倶楽部は待合室とカフェが融合した憩いの場だ。2009年、レトロモダンな駅舎にリニューアルされた下吉田駅に、新しい賑わいの場が加わった。

富士山駅と下吉田駅、どちらも観光拠点駅ではあるが、富士山駅には地元住民が利用するショッピングビル「Q-I S T A」が併設、下吉田倶楽部は地元の人たちのコミュニケーション・スペースともなっている。かつて駅が街の社交場であったように、この二つの駅も観光客と地元住民の交流の場となっている。

多種の車両で観光路線化を促進

鉄道車両では、富士山観光に訪れる観光客にとって「鉄道に乗ること」自体が一つの目的となるように、さまざまな観光電車を投入している。

2009年8月、開業80周年を機に、本格的な観光電車として誕生したのが「富士登山電車」だ。外観は開業当時の車両と同じ「さび朱色」。富士山の麓の山岳風景を1枚の絵のように楽しめる「日本一ゆたかな登山電車」をコンセプトに、水戸岡氏がデザインした。車内は木を多用したレトロモダンなインテリアで、ベンチ・ボックス席・ソファなど多様な座席やベビーサクル、サービスカウンター、ミニギャラリーなどが設置されている。2両1編成で、内装を濃茶の木と赤色を基調にまとめた「赤富士」と、白木と青色が基調の「青富士」がある。



周遊バスの乗り場には、バスルートなどをガイドする多言語表示の案内板が設置されている

この富士登山電車は、普通乗車券のほかに着席券が必要で、事前予約制。1日2往復運転し、専属アテンダントが沿線の観光案内を行っている。

「大月駅で乗車した時から富士山ツアーが始まる。そんな電車をつくりたかった。デザインも素材も細部に至るまでこだわって仕上げられており、単なる移動手段としてではなく、車中から富士山を楽しむ、乗ること自体を目的にしていただけの電車になっている」（堀内専務）

2002年2月に運行を開始した「フジサン特急」は、パノラマ車両の2編成。101種類のフジサンキャラが描かれたユニークな車体デザインで知られているが、この夏には、そのうちの1編成が小田急ロマンスカー20000形（RSE）を改造した新フジサン特急に生まれ変わる。

普通列車も多彩な顔を見せる。1998年に富士急ハイランドにオープンしたテーマパーク「トーマスランド」にちなんで「トーマスランド号」は機関車トーマスのキャラクターが車両の内外を賑やかに彩り、子どもだけでなく大人の人気も集めている。

2006年には、スイスのマッターホルン・ゴッタルド鉄道との姉妹鉄道提携15周年を記念して、同鉄道の車両カラーと同じく赤と白で塗装した「マッターホルン号」が運行を開始した。

さらに、2012年には、通勤車両6000系が運行を開始。水戸岡氏によるデザインで、車体に走る青いラインと青い乗降扉、木を素材に使った客室の床やつり手、シートのテキスタイルなど、こだわったデザインが目を引き付ける。

「それぞれの電車がファンがついていて、電車の運転時刻を確認されるお客さまが多い」（堀内専務）というのも納得だ。

世界文化遺産をめぐる周遊バスの拡充

広域な富士山麓では、現地での移動手段が重要となり、富士急行では「鉄道や高速バスで富士山麓にお越しいただいた方々に、公共交通機関でエリア内を不自



周遊バス ①鉄道の「乗ること」自体が一つの目的になるようにというコンセプトは、バスにも共通している。クラシカルなボンネットバスは「レトロバス」②4月から運行を開始したバリアフリー対応の新型ノンステップ車両「オムニバス」は水戸岡氏がデザインを担当した ③ヘッドマークを付けているのは「富士山世界遺産ループバス」

由なく回れるように整備するのが、重要な役割」（堀内専務）だと考えている。

世界文化遺産に登録された富士山に関わる文化財は、その山体だけではなく、周囲にある神社や登山道、溶岩樹型、湖沼などが構成要素・構成資産として含まれる。富士急行では、点在する富士山の構成要素・構成資産を中心に、美術館や博物館などの観光施設、観光スポットをめぐる周遊バスを整備。利用のしやすさで観光客の人気を集めている。

周遊バスのバスターミナルは、富士山駅と河口湖駅に併設している。富士山駅からは、山中湖方面を周遊する「ふじっ湖号」が発着。河口湖駅からは、河口湖周遊、河口湖・西湖周遊の二つのコースが発着しており、「レトロバス」に加えてこの4月から「オムニバス」を導入。運行本数も30分間隔から20分間隔に増便した。また、世界遺産登録後には「富士山

世界遺産ループバス」を新設。富士吉田市内の五つの構成資産をめぐる。

現在、富士急行では、これら4種の周遊バスを運行しており、1日約70便が富士山麓の各スポットへ観光客を輸送している。中でも、河口湖を周遊するレトロバスの人気が高く、20分間隔の運行でも間に合わないほどで、増発することもしばしばだ。取材日も、平日にもかかわらず乗客が多く、急ぎよ増発されていた。

「グループで『富士山』を前面に押し出し、世界遺産登録に取り組み中で、登録後の観光客の増加を予測し、周遊バスについても路線を増やすなど準備を進めていた。現在は、想像以上の旅客増となっており、便数やダイヤの検討を含め、細やかに需要に対応していきたい。国内外からお越しただくすべてのお客さまにとって、さらに利用しやすい2次交通を整備していく」（堀内専務）

外国人が利用しやすい交通機関へ

では、増加する外国人観光客については、どのような対応策がとられているのだろうか。

富士急行では2004年度から外国人観光客が利用しやすいバス交通の整備に取り組み、音声と映像の4カ国語アナウンスを導入。富士山駅・河口湖駅のアターミナルにはバスの発車時刻を案内する4カ国語対応モニターを整備している。

また、富士山の世界文化遺産登録を受け、世界遺産の構成資産や景勝地を沿線に持つ14路線の「色分け」と「停留所のナンバリング」を実施。並行して富士山五合目の乗車券売り場・停留所の多言語化を進め、富士登山の下山間違いの9割を外国人が占めることから「下山間違えバス案内パンフレット」を作成、下山間違いの外国人登山者に配布している。

外国人観光客を対象にした多種の企画切符も販売している。「富士箱根バス」は、外国人観光客に人気のある箱根と富士五湖を周遊できるもので、新宿―富士五湖の高速バスと、エリア内の鉄道（富士急行線の一部・小田急線・箱根登山線）、路線バス、遊覧船などがフリーで利用できる。昨年度は飛躍的に売り上げ枚数が向上したという。

JR東日本と富士急行線の「Mt.Fuji Round Trip Ticket」は、都区内から大月を経由して河口湖まで乗り降り自由の企画切符（期間限定発売）。バスも富士山駅・河口湖駅―五合目間がフリーとなる。

外国人限定ではないが、JR東日本と

共同の「世界遺産・富士山フリー乗車券」は、出発駅から大月駅までのJR往復乗車券に加え、富士急行線と周遊バスが2日間乗り降り自由になる企画切符だ。

「富士五湖周辺は、観光の75%をマイカーが占めている。公共交通機関を使って周遊していただくために、JR東日本と連携、使い勝手のよい企画切符を提供している」（堀内専務）

地元住民の足を確保

観光鉄道として賑わう富士急行線だが、地元住民の通勤通学路線、生活路線としての役割も大きい。富士急行では、さらなる利用促進に向けて企業努力を重ねている。

学生を対象に、バスでは平日限定の「ウィークデー定期」を低価格で販売。富士急行線の通学定期は「高校」「大学・専門学校」の2種類があり、高校生以下は消費税増税後も通学定期の発売価格を据え置いているため、高校が約60%、大学・専門学校が約59%と、高い割引率となっている。また、65歳以上を対象に発売しているシルバーバスは9割以上の割引が設定されている。

「富士急行線の定期・定期外の人数比率は4・6と、定期利用者も決して少なくない。鉄道が地元の方々の生活を支えている。定期を買いやすい価格に設定したり、定期券の乗り越し区間の運賃を土休日

は半額にするなど、地元の方々に乗っていただく工夫をしている」（堀内専務）

さらに、富士急行線各駅―富士山駅往復切符とQ―STAお買い物券がセットになった乗車券、首都圏方面に向かう時に使ってもらふ沿線各駅―大月駅間の割引往復切符など、「乗ってもらふ」「工夫を凝らした企画切符を発売している」。

沿線自治体との協働も進めている。富士吉田市では、全区間1000円の循環バス「タウンスニーカー」を運行。富士山駅を起点に、3路線を「右回り」と「左回り」で循環させている。いずれも市立病院を経由する運行形態で、このタウンスニーカーと富士急行線をセットにした割引乗車券も発売している。

同じ取り組みは、都留市でも行われている。都留市駅を起点に、市立病院や公共施設を経由する循環バスを「右回り」と「左回り」で1日6便運行。さらに、市立病院を起点に都留市駅を経由して2方面に向かう「デマンドタクシー」を運行している。自治体の決定に柔軟に対応

できるのも、地域に根差し、幅広い交通事業を展開する富士急グループならではの強みだろう。

「沿線人口は、減少傾向にある。鉄道としては、将来的には交流人口に頼らなければならぬだろう。観光鉄道として観光客誘致をさらに図っていく。同時に、これまでそうであったように地元の方々として役割を果たし続けていく。この足として役割を果たし続けていく。この両輪を進めていくが、課題は歴史がある分、施設が老朽化していること。いかん安全に投資し、更新していくか。国や地方自治体のご支援もいただきながら、安全な鉄道を目指していく」（堀内専務）

今から88年前、富士山麓を世界に名だたる観光地に仕上げたいという熱意の下、開業した富士急行。その創業の精神「富士を世界に拓く」そのままに、富士急行は、富士山を世界に発信し、自らの取り組みを地域の活性化につなげている。世界遺産登録で改めて注目が集まる富士山麓だが、富士急行は地域とともに発展を重ねていくだろう。



1・2・3 沿線自治体との協働で運行する循環バスは、地域の人たちに欠かせない「足」になっている。「タウンスニーカー」は富士山駅が起点。都留市駅では、「循環バス」と「デマンドタクシー」が発着している

万葉線 新駅ビル「クルン高岡」に乗り入れ

3月29日、JR高岡駅に隣接する新しい高岡駅ビル「curun TAKAOKA (クルン高岡)」がオープン、1階に万葉線の「高岡駅」電停が開業した。

高岡市では、2005年に高岡駅周辺整備事業を計画決定。すでに2011年度に「JR高岡駅の橋上化」と「南北自由通路」の整備を終えており、新しい駅ビルの完成で、駅機能と市街地の利便性を大きく改善させる主要事業が完了した。

●電停名は「高岡駅」に改称

万葉線は、高岡駅前～六渡寺間の高岡軌道線と六渡寺～越ノ湯間の新湊港線を運営する第3セクター。法的には高岡軌道線が軌道法に基づく軌道、新湊港線が鉄道事業法に基づく鉄道に分類されるが、高岡駅から越ノ湯間を結ぶ万葉線として一体的

に運営している。

従来の万葉線の起点、高岡駅前電停はJR高岡駅から少し離れた場所にあったが、軌道を100m延伸して、整備事業で建設されたクルン高岡に乗り入れた。これに伴い、電停名を高岡駅から高岡駅に改称。ダイヤも、高岡駅6時45分発から19時45分発まで、15分間隔のダイヤに改正している。

クルン高岡は、鉄骨3階建て延べ約4600㎡の複合ビル。1階は万葉線の3面2線のホームと路線バスなどの待合室がある「交通広場」、2階は飲食店など24のテナントが入った店舗フロアとなっている。また、2階にはJR高岡駅と南北自由通路のほか、市営駐車場など周辺施設につながる約140m長の全面屋根付きデッキが整備され、JR線と万葉線、路線バスやマイカーなど、駅での乗り換え環境が大きく改善された。



1 3月29日、万葉線の新しいホームで開催された「万葉線高岡駅開業式典及び出発式」2 3面2線になったホームでは電車が2列に並ぶ 3 大きなカーブを描いてホームに進むLRVアイトラム 4 万葉線高岡駅ホーム 5 クルン高岡と北口広場 (提供：株式会社高岡駅ビル) 6 高岡駅周辺整備事業・整備概要 (出典：高岡市「高岡駅周辺整備事業」)

能勢電鉄

妙見の森エリアが一新、「里山便」も運行開始

能勢電鉄は、妙見の森ケーブル黒川駅からリフト妙見山駅一帯に広がる「妙見の森」各施設のリニューアルを完了させた。ケーブルカーも内外装を一新、ケーブルカーの車体色変更は約21年ぶり、内装のリニューアルは1960年の運転再開以来、初めてになるという。

●妙見の森をまるごと楽しむ

ケーブルカーは1号車をミントグリーン、2号車をマーマレード色に変更し、車体下部にはログハウス調の木を貼り付けた。内装は、木目調の壁と天井に取り付けた電球色の照明で、山の温かさを演出。座席は妙見の森の植物をデザインしたシートで、1号車は山の緑と空の色、2号車は紅葉をイメージした配色で統一している。ケーブルカーのリニューアルに合わせて「妙見の森リフト」も、「森のブランコ」をコンセプトに、妙見の森に溶け込む樹木の色に変更した。

ケーブルの山上駅も、木目を基調とした山小屋風の駅舎に改修

し、待合室を新設した。乗降口の階段の一部に踊り場を設けるなど、乗降客の安全を配慮した改修工事を実施。妙見の森ふれあい広場のカフェテリア「森のカフェ あじさい」、妙見の森バーベキューテラスなど各施設についても改修、「妙見の森をまるごと楽しんでもらえるように」（担当者）、一新した。

●初のラッピング電車「里山便」

一方、「日本一の里山」と言われる川西市黒川地区などの里山風景をPRする能勢電鉄初のラッピング電車「里山便」が4月13日から運行を開始している。宝塚大学の関係者による「里山における四季の歳時記が輪廻のようにいつまでも末永く続くことをイメージ」したデザインをラッピング。1編成全4両の前面・側面に春夏秋冬、昼と夜の里山が描かれている。運行予定はホームページに掲載しており、能勢電鉄では「川西市黒川地区をはじめとする素晴らしい里山風景の魅力を多くの方にお伝えしたい」と話している。



1 1号車の「ほほえみ」はミントグリーンの車体、内装は緑と空の色が基調色 2 2号車の「ときめき」はマーマレード色の車体、内装は燃える紅葉が基調色 3 妙見の森ケーブル山の上駅 4 「森の中の憩いの場」をコンセプトにリニューアルした「森のカフェ あじさい」 5 妙見の森バーベキューテラスには、テーブル席の屋根付きバーベキューコーナーを整備 6 ホームに停車した「里山便」。妙見口先頭車に描かれたデザインは「春の里山」 7 「秋の里山」 8 「冬の里山」

能勢電鉄では開業101周年を迎え、新しいPRロゴ・フレーズを制定した。「もっと」は「絶えざる向上心」を、「ぎゅっと」は「お客さまや地域との固い絆」を、「ずっと」は「明るく伸びる未来」を表現している。ロゴの色の青は「空」、桃色は「郷土」、緑は「里山」をイメージしている。



since1908

地方 紀行 民鉄

岳南電車株式会社



柔らかな春の霞が
富士山を包み隠す。
富士山に向かって
岳南電車が走る姿は、
写真の中より記憶の中に
きれいに残る。

時刻は午前8時。岳南電車の始発駅、吉原駅から見る富士山は、春の霞にゆったり沈み、なんともはかなげな姿。岳南電車全10駅から見えるという富士山を写真に撮りたい！と思つて来たけれど、どうやら、その姿が霞の影に消えゆくまでのカウントダウンが始まっているらしい。

富士山は見えるのに写らない

限られた時間の中で富士山を撮るのなら、やっぱり岳南電車と一緒に写したい。鉄道ファンに人気の撮影スポットの一つが、吉原駅と次のジャトコ前駅の間にあるのは確認済み。ならば急いでそのスポットを目標そうと吉原駅を飛び出してみたものの、周囲は工場が立ち並び、線路をたどって行くことができない。

慌てて駅に戻って、駅員さんに道を尋ねると、「ちよつと分かりにくいんだよね」「どう言えばいいかなあ」と、男女2人の駅員さんは、地図を広げて口ごもる。「ジャトコ前から戻るのが分かりやすいかも」と言っけれど、次の電車が発車するまで30分。消えゆく富士山を前に、待っているのは気がげでない。「向こうの道を真っ直ぐ行って、ここをぐるっと回って行くんだけれど……」。心配そうに説明する駅員さんにお礼を言うのも早々に、再び駅を飛び出す。

「真っ直ぐ行ってぐるっと回る」を実践していたはずが、案の定、真っ直ぐ行き過ぎて後戻り、ぐるっと回り過ぎて逆戻り。行きつ戻りつを繰り返して、それでも何とか目的地に到着。

真っ直ぐ伸びる岳南電車の線路の正面、東京から見えるものより当然ながら遥かに大きな富士山が、確かにまだ見えている。

さっそく、写真のアングルを決めようとカメラを構えて、ファインダーをのぞくと、富士山がない。山頂付近は雲に隠れ始めているとはいえず、肉眼では見えるのに、レンズを通すとつすらとした影のようにしか見えな。電車が来るまで時間一杯、大慌てであれこれカメラを調節して、パチリ。

それにしても、目に見えるのに写らないとは、まるで妖精か、それとも、さすがは神の宿の山と言つべきか。

沿線MAPはグルメMAP?

午前9時を回ったところで、タイムアップ。富士山を写真に撮るのはもう限界。それでも何とか、電車と富士山と一緒に撮れたし、よしとする。それに、春は霞がかかるため、富士山がきれいに見えることは稀だと聞いているので、「富士山以外の沿線おススメスポット」も、岳南電車の方にじっくり聞いてある。富士山にこそ雲や霞がかかっているけれど、暑くも寒くもない天気は、絶好の散策日より。おススメは湧水公園に、富士山からの湧き水が汲めるわきみず寺(法雲寺)……。吉原駅でもらった「岳南電車沿線MAP」で場所を確認すると、湧水公園は岳南原田駅から岳南富士岡駅間の散策コースの途中に、わきみず寺は本吉原の駅近くにあるらしい。そのわきみず寺のやや左に視線をずらすと飛び込んで



沿線散策におススメの一日フリーキップは、平日(720円)よりも土日祝日(410円)の方がお得。



気温が上がるにつれて霞は濃くなる。富士山を写真に撮るには、早朝がおススメ。

岳南電車

【がくなんでんしゃ】

全長9.2kmを約20分で走る生活路線。JRと連絡する吉原駅から岳南江尾駅まで、全10駅のすべてから富士山を見ることができ





富士山撮影位置を示すイラストは全駅に。本来なら、そこから富士山が見える。



右左：富士市内には富士山からの湧き水が随所から湧き出ている。中央：フワフワのコッペパンは、大きいのにあつという間に食べられる。

くるのは「コッペパン」の文字と写真。富士山撮影のため、早朝、朝食抜きで出発したことを思い出し、もう頭の中はコッペパンで一杯。兎にも角にもコッペパンを目指す。

富士山の撮影ポイントを探していたときは、あれほど道に迷ったというのに、空腹のなせる技が、今度は迷いもせずにお店に到着。さつそくお目当てのコッペパンを購入し、そのまま歩いて、わきみず寺へ。このお寺の湧き水で、お米を炊いたりコーヒをいれたりする地元の方も多く、休日には水汲みの順番待ちができることもあるというけれど、幸い本日の先客は一人。ほとんど待つこともなく、ペットボトルに水を汲む。

コッペパンと水を持って、湧水公園へ向かう…までは到底我慢ができません、近くに見つけた公園で、かじりつく。軟らかくほの甘いきつね色のコッペパンは、癖のないおいしい水とともに、瞬く間に胃袋の中へ。腹ごしらえを終え、よつやく腹ごなしの散策へ出発。

富士山のお膝元を歩く

散策コースの出発点、岳南原田駅まで、本吉原駅から一駅分だけ電車に乗ると、赤い電車の車内には、「岳南電車沿線MAP」を持った熟年世代の団体客。同じ散策コースを巡るのかなと思っただけ、どうやらお目当ては数駅先の須津駅を出発点に溪谷や滝を巡るコースのようで、岳南原田駅では下車せず、そのまま乗っていく。

一人降り立った岳南原田駅のホームには、

富士山が見える場所に印がある。一応、印の上に立ってみたけれど、富士山はもうほとんど見えない。まあしょうがないと歩き出した住宅街は、本来ならば正面に、横に、後ろに富士山が見えていそうな道ばかりで、「富士山のお膝元」が実感できる。

MAPに従い歩くうち、ずいぶん坂を上がってきたようで、気付けば小高い丘の上。富士市は田子の浦や駿河湾に面した海沿いの町であるのに、製紙業が盛んということで、眼下に広がる町並みには煙突が目立つ。

静かな住宅地を歩きつつ、もしかして迷ったかなと焦り始めたころ、湧水公園を発見。

田子の浦まで気の向くままに

湧水公園があるのは、医王寺というお寺の前。お寺への参道も兼ねているようにみえる。きれいに整備された水辺を覗き込むと、驚くほどりっぱな黒い鯉が群をなす。遊具や広い遊戯スペースのある公園ではないけれど、ベンチで一休みする人や鯉に餌を撒く親子が行き交い、適度な人の気配が心地よい。

ぼんやりと人を眺め、日射しにきらめく水辺を眺め。さて、これからどうしよう。富士山は見えないけれど、せっかくだから万葉歌人のように「田子の浦に(ゆ)うちいでて」みるのもいいかもしれない。それなら、もう一度、わきみず寺に行って水を補充して、ついでにおやつ用のパンも買って行きたい。

足の向くまま気の向くまま。のんびり、ゆっくり、贅沢な一日。



「赤がえる」と呼ばれる岳南電車の赤い電車は鉄道ファンに人気。



公園はもちろん、町を流れる川や住宅脇の水路の水も、驚くほどの透明度。



製紙工場が町のいたるところに点在。高台から見ると、煙突の数でその多さが分かる。



大正・昭和の鳥瞰図絵師

連載 第20回

吉田初三郎の世界

関東第一の魅力 銚子市

銚子市鳥瞰図

文・藤本一美

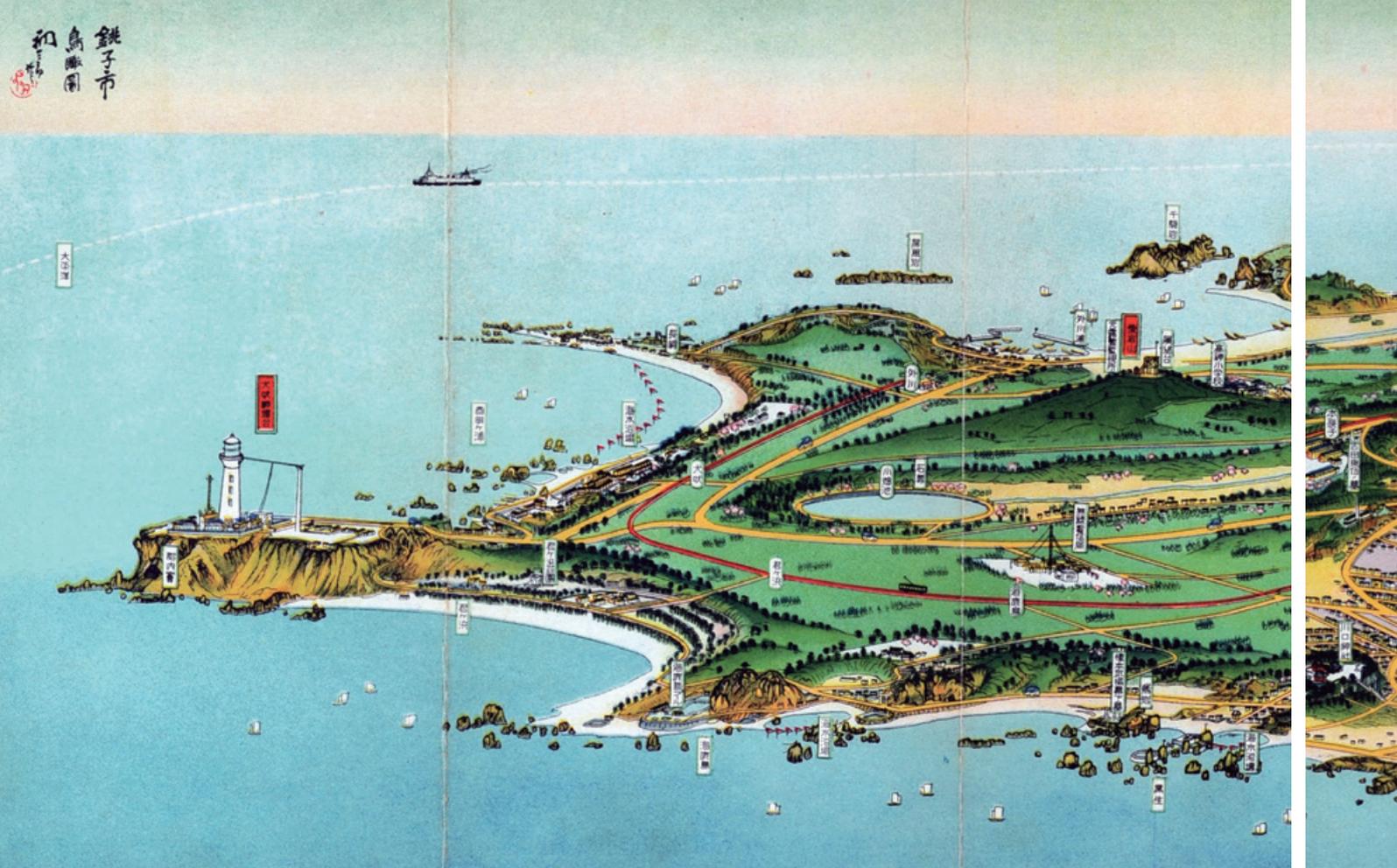
text by Kazumi FUJIMOTO

副業の「ぬれ煎餅」の製造販売で一躍注目を集めた地方鉄道・銚子電気鉄道の歴史は、大正二年に銚子―犬吠間を開業し、大正六年に廃止となった銚子遊覧鉄道に始まる。廃止の五年後、銚子鉄道として再起し、旧銚子遊覧鉄道の線路を再敷設。さらに外川^{とがわ}まで延伸して、大正十二年七月、銚子―外川間六・四kmの営業を開始した。昭和二十三年八月には、企業再整備法に基づき、銚子鉄道から資産の譲渡を受け、銚子電気鉄道として新たに発足している。

本図の初三郎鳥瞰図作品が誕生したのは、昭和九年。銚子駅から終点外川駅までの、のどかな銚子電鉄の沿線風景や海浜の様子、銚子市内の町並みを、利根川河口上空の視点から北西方面に向けて立体的絵図として巧みに表現している。銚子は大正十一年、十五年に続いて三作目（戦後版一点は模倣品）で、特に初三郎工房爛熟期の代表作品の一つである

藤本一美

首都大学東京・専修大学非常勤講師。日本地図学会会員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。著書に「旅と風景と地図の科学Ⅱ」（私家版2006年）、最新刊に「展望の山50選 関東編」（東京新聞出版局）がある。



『関東第一の魅力 銚子市 [銚子市鳥瞰図]』

(昭和9 (1934)年)

銚子市観光協会 発行
京都市内の観光社出版部 印刷

銚子電気鉄道株式会社



銚子電気鉄道株式会社

Choshi Dentetsu Co., Ltd.

設立：大正11 (1922) 年10月10日

本社：銚子市新生町 2-297



大正の面影を残しながら
走り続ける路線長6.4kmの小さな鉄道

その前身である銚子遊覧鉄道の開業から数えれば、すでに100年を超える歴史をもつ。乗客の減少や運行の長期中断、近年の業務改善命令や経営者の不祥事など、何度も経営危機に見舞われたが、副業の「ぬれ煎餅」の大ヒットと大勢のサポーターたちの支援で、踏みとどまってきた。社員一丸となった存続への努力は、いまでも懸命に続けられている。

銚子から外川までの6.4kmに駅数は10駅。大正期の建築となる木造駅舎や電気機関車、単線の鉄路を走るレトロな電車など、郷愁をそそるたえずまいが人気だ。銚子市のシンボルとして多くの人に愛されている。



う。

仔細に見ると、構図の半分を占めるのは、利根川河口に立地した漁業基地・銚子である。大型・小型の漁船や釣り船、投げ網舟までも描写し、岸壁の魚市場や製水会社、船（船員）の守り神・銚子飯沼観音の賑わい、風待ち港、通行する船の水脈を知らせてくれる「漆標」の一ノ島灯台。また、古くからの伝統産業・醤油の町だけに「ヤマサ」と「ヒゲタ」の工場群（商標付き）を、本銚子駅近くには富士浅間信仰の浅間神社（実は本物の富士山を遠望できるのだ）を、さらには『大日本地名辞書』の編纂で著名な歴史地理学者の吉田東伍（一八六四～一九一八年）の墓まで表示して、いて嬉しくなる。

左半分は広々とした太平洋で、風光明媚な海岸美の犬吠崎（岬）灯台や外川浦、大三角測量点で知られた愛宕山が目立つくらいだ。指標ともなるいつもの富士山や筑波山の双耳峰は右上にやや小さく配置して、奥行きを出す表現方法である。

蛇足だが、沿線の犬吠駅そばの老舗旅館・ぎょうけい館には「銚子遊覧交通名勝鳥瞰図」絹本原画（大正十五年・初三郎作画、額装六三×二五五cm）があり、銚子鉄道時代の沿線を知る縁としたい。



富士山麓を走る富士急行線（新倉山浅間公園より）

みんな とら

Vol. 50 | SUMMER 2014
夏号

●発行所／一般社団法人 日本民営鉄道協会
〒100-8171 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号
TEL：03-5202-1402 FAX：03-5202-1412
URL：http://www.mintetsu.or.jp

●発行人／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報部会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道）

●企画編集協力／時事通信出版局「みんなてつ」編集室

●写真／織本知之

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／大島恵里子

●印刷／大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。