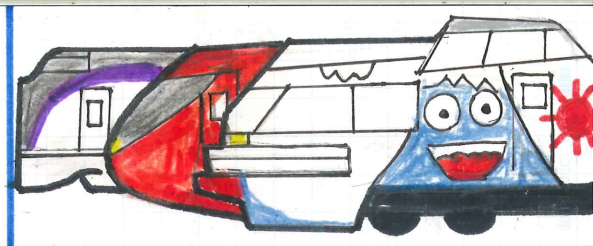
FJ TIMES

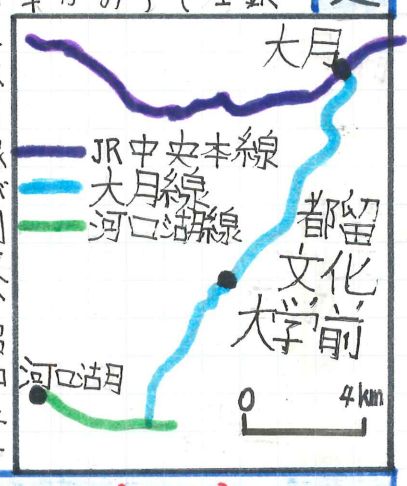
富士急行

富士山から日本を変える鉄道会社



富士急の歴史

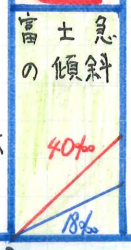
富士急行の前身として、明治三十五年に都留馬車鉄道が、明治三十六年に富士馬車鉄道ができた。そして下吉田～籠原峠間と大月～谷村本社前間が開業。この頃はまだ電車というものがなく、馬で客車をひく馬車での運行だった。昭和四年に大月線が開業、昭和二十五年に河口湖線が開業し、現在に至る。



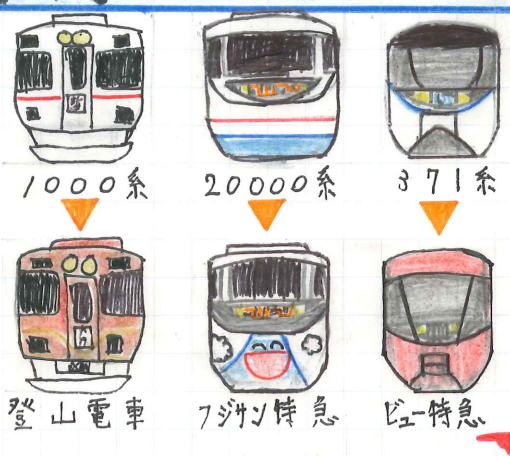
富士急の特色

富士急はその名のとおり、富士山に一番近い鉄道として知られている。大月線の三つ峠駅から月江寺駅間は富士山がよく見えるので、それを目あてに世界中から観光客が訪れている。この区間では、運転士さんも徐行運転をしてくれているかもしれない。

また、富士山のふもとを走行するため、傾斜がきつく、平均傾斜は約18‰、最大箇所は約40‰にもなる。車両はすべて他社から譲り受けたものを使用しているため、車両のバリエーションがとても多いことも特色の一つである。路線の距離は約26kmなので、二日間有効な富士急行フリーキップをうまく使えば、全車両に乗ることもできる。



車両 Before ▶ After



車両データ

旅客用車両30両

8000系
（フジサン特急）
3両1編成

8500系
（富士山ビュー特急）
3両1編成

5000系
（トーマスランド号）
2両1編成

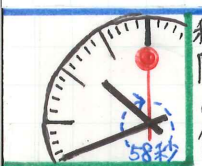
1000系
（富士山登山電車）
2両1編成

1000系
2両4編成

6000系
3両5編成

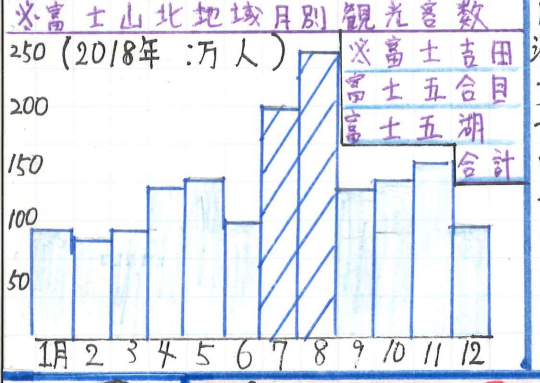
▶譲り受け車両を再塗装して使用

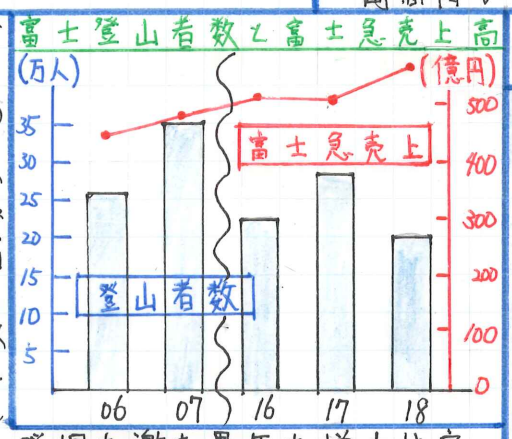
コラム



富士急と姉妹関係にあるスイス国営鉄道では、全駅の時計の時刻を共有化し、秒針が58秒で1周した後、2秒停止し、1分間を計測する。これは、ある時計に遅れが出ても、2秒間の停止中に調整をして、再度秒針を合わせる「ニッポン2ポ」と呼ばれる工夫である。

また、一年間を通しての登山者数を見ると、山開きが行われる7月と8月が一番多く、12月が一番少ない。富士急はこのような状況を課題として、様々な取り組みを行ってきた。





少もあり、登山者数はここ最近は、20万人から30万人程度に落ちついている。

2007年、富士山登山者数は前年から510万人増加。以降、増減をくり返しながら2013年、富士山は世界遺産に登録される。登山者の激増が心配されたが、マイカー規制や、日帰り弾丸登山客の減

運転士さんインタビュー

富士急行事業部助役の鐘ヶ江さんにお話を伺いました。

Q 運転士さんから見た富士急の特色は。

A 山岳鉄道なので標高が高く、大月駅が標高358m、河口湖駅で85mもあるので、傾斜のきつい区間の運転に気を使います。

Q 富士急の運転士の魅力は。

A たくさんの車両を運転できることです。JR直通特急「富士回遊」の運行も始まったので、E353系も運転しています。

Q 運転で苦労することは。

A 傾斜のきつい区間で、落ち葉や雨のために速度が低下することです。

富士急と富士山

外国人観光客の増加に伴い、2018年、富士山の5合目への観光客数は、497万人に達した。車の代わりとなる交通経路は、昔から検討されていて、山頂までケーブルカーを設置する案などがあったが、環境面の問題が心配され、実現しなかった。

しかし、2019年1月、登山鉄道の検討を公約にした長崎幸太郎山梨県知事が現れ、登山鉄道構想が復活した。現在は、山梨県側のふもとから5合目につながる「富士スバルライン」に線路を設置する案が出ている。しかしこの構想の検討会では有識者からコスト面や案全面について、きびしい意見が出ている。

山梨県は、2020年度には、基本構想を取りまとめたいとしている。

「富士登山鉄道」計画

富士急の課題と取り組み

課題

- たの資
- じ外光
- 通以観
- 年間を客と開発
- 登山客の
- 集客源

取り組み

- 富士急ハイランド化と、新アトラクションの投入
- 無料入園

- 首都圏からのアクセス鉄道の改善
- JR直通特急「富士回遊」運行開始
  河口湖→新宿
  約1時間50分
  平日 上下32本

- オールシーズン、平日、日帰り客の取り込み
- 「富士山登山鉄道」計画？
  鉄道への参加

F・Jの提案

富士急を中心とした、JR東日本、JR東海、小田急、JR西日本をつなぐ、外国人観光客向けのインバウンド・ゴールデンルートを開拓し、成田国際空港から入国した観光客を、富士山周遊ルートを経て、関西国際空港をはじめとした西日本から出国させる案を提案する。

資料：山梨県観光入込客統計調査報告書（山梨県庁）

鉄道好き家族のためのお宿「ぽっぽや」さんで、運転士さんにインタビューしました。