

### 鉄道総研の

# 技

# 術

# 遺

# 産

File No.25

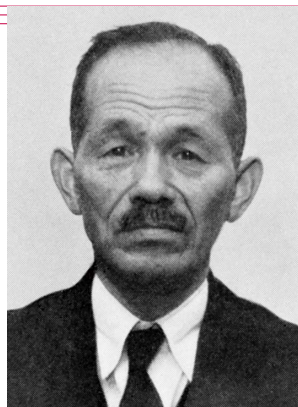
## 富士登山鉄道の夢

### ■ 富士山頂をめざして

鉄道総研図書室で所蔵している資料の中に、第13代鉄道技術研究所長であった沼田政矩(1894～1979)の旧蔵資料がありますが、今回はその中から富士登山鉄道に関する資料を紹介してみたいと思います。

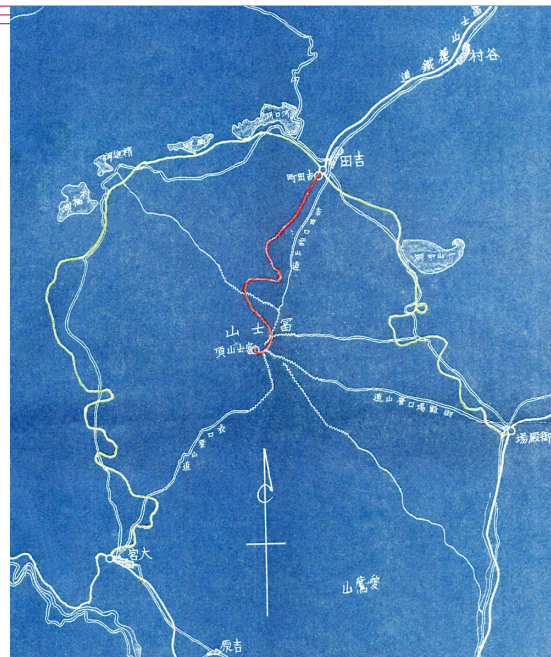
富士山に登山鉄道を建設しようとする構想は、すでに戦前からあり、たとえば1927(昭和2)年に出願された富士登山鉄道は、五合目から富士山頂に至る延長1哩(1.6km)の鋼索鉄道(ケーブルカー)を敷設しようとするものでした。しかし、工事が困難で、国立公園の風致を阻害し、参拝者の崇敬とも相入れない計画であるとして、あえなく却下されました。

また、1935(昭和10)年9月11日付の「東京朝日新聞」では、「富士山特急征頂/モグラ式ケーブルカー計画」が大きく報じられ、出願者は「地下を潜って風致は害さぬ」と主張しましたが、内務省からは「感心できぬ」との見解が示されました。このほかにも、別の発起人によっていくつかの計画が申請されましたが、いずれも却下され、実現には至りませんでした。



① 沼田政矩 (1894～1979)

② 富士登山鉄道概略図(部分)  
(沼田元所長旧蔵資料)



### ■ 終戦直後の富士登山鉄道計画案

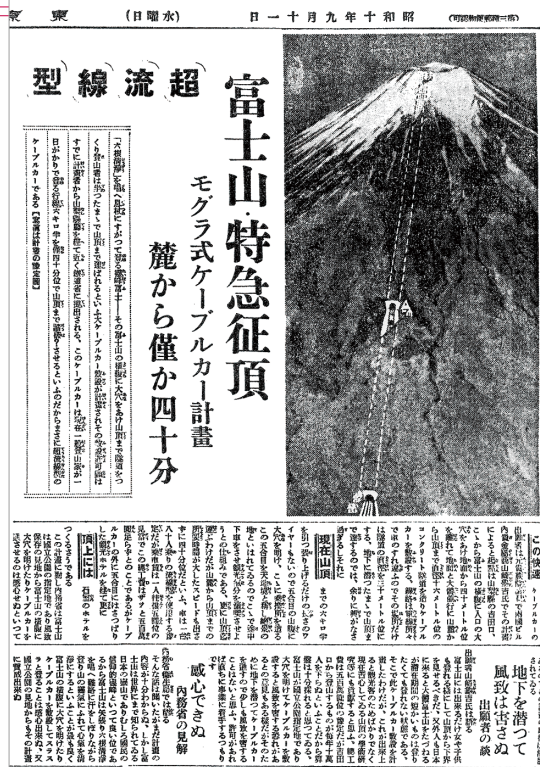
鉄道総研で所蔵している富士登山鉄道の計画書は、1946(昭和21)年に作成されたもので、当時、東京帝国大学第二工学部土木工学科教授となっていた沼田政矩の指導の下に、2名の学生が具体的な設計にあたりました。この資料は、卒業論文として作成されたものと推察されますが、文中では「今後ノ登山鉄道設計家ノ指針トモナラントノ決意ヲ以テ本論文ヲ計画スル」とあり、これまで建設基準が示されていなかったこの種の事業に対する技術的指針を示す取り組みを兼ねていたことが推察されます。序文では、戦後の日本再建を図るために観光収入を増やすことによって国際観光地としての富士山を開放するとししました。

そして、富士山の気象、地質、景観を詳細に論じた上で、内外の登山鉄道の事例を分析し、具体的な設計案として、御殿場駅から富士山頂上に至る路線を提案し、御殿場～馬返間を粘着式、馬返～須走口～小富士～吉田口～頂上間をアプト式鉄道(ラックレール式鉄

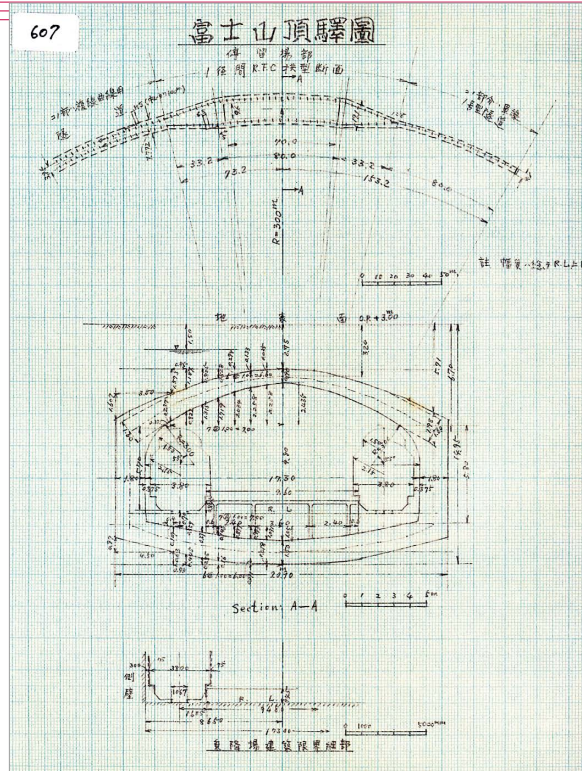
道)とする計画でした。

比較案として、65～200%勾配を使用した第1案・第2案(延長28.6km, うちアプト式14.9km)と、81～250%勾配を用いた第3案(延長25.4km, うちアプト式10.9km)が示され、線路の諸元、電車の諸元、建設費概算、営業経費、営業収支などが比較検討されました。また、雪崩を回避するため、第2案では山頂に延長約8000m、第3案では延長約7600mの複線断面トンネルを掘る計画で、山頂駅も地下駅として設計されました。結論では、80～250%を用いたアプト式鉄道が最も有利であるとの判断が示され、下り勾配のブレーキ性能からも妥当であるとされました。

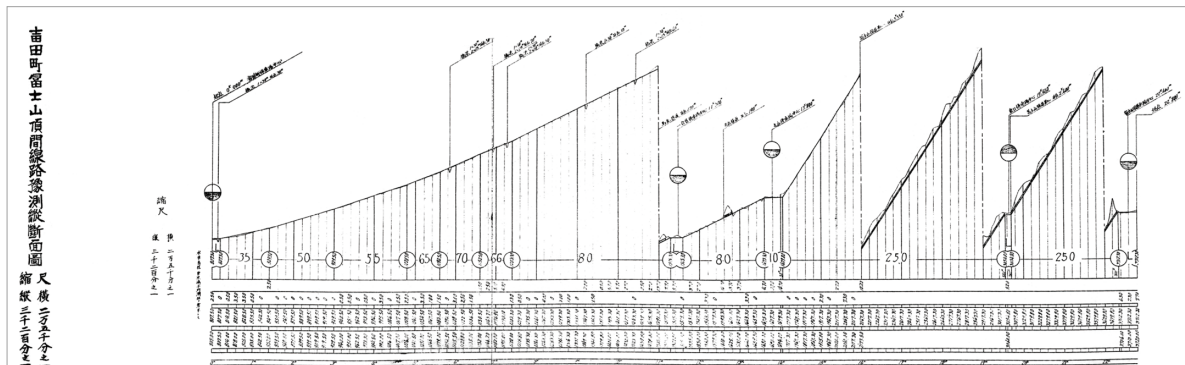
旧蔵資料では、このほかにも北側の吉田町を起点として、一合目～丸山を経て丸山～東口～富士山頂に至る延長22.8km、軌間1067mm、全線複線の電気鉄道を敷設する富士登山鉄道の免許申請書の草案(昭和21年12月作成)も含まれますが、この計画では、丸山～東口間に延長3550mの富士山第一ずい隧道、東口～山頂間に延長2600mの



③「東京朝日新聞」1935年9月11日付の記事



④富士登山鉄道富士山頂駅図(沼田元所長旧蔵資料)



⑤吉田町富士山頂間線路予測縦断面図(沼田元所長旧蔵資料)

富士第二<sup>ずい</sup>隧道を建設する予定でした。

吉田起点案は、地方鉄道法に基づく免許申請に則って作成されており、起業目論見書が作成されていることから、より具体的な計画であったと推察されますが、御殿場起点案の参考資料として用いたものなのか、第三者からの依頼による成果物なのか、御殿場起点案を継承してさらに具体化した計画だったのか、現段階では明確ではありません。

### ■ その後の富士登山鉄道

終戦後間もない混乱の時期にあえて構想された富士登山鉄道計画は、当時の世情からも実現性の低い計画でしたが、日本の象徴である富士山をめざすことによって、敗戦で失いかけていた日本のアイデンティティーをこの計画で取り戻そうとしたのかもしれません。

富士登山鉄道の計画は、その後もたびたび出願され、1963(昭和38)年にも富士急行による「富士山地下鋼索鉄

道」が具体化されますが、のちに自然保護の観点から取り下げられ、実現には至りませんでした。こうして富士山は、何度かあった鉄道計画を全く寄せつけず、その威厳を保ち続けています。

(小野田滋/情報管理部 担当部長)

### 文献

- 1) 富士急行50年史編纂委員会：富士山麓史，富士急行，1977
- 2) 村串仁三郎：国立公園成立史の研究，法政大学出版局，2005