

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（堀田道夫著）

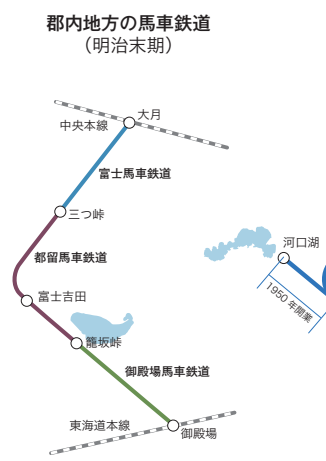
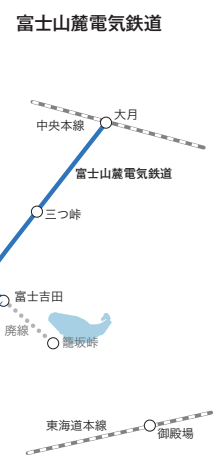
富士山麓の観光開発を目指して

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）が現在の大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。富士山麓遊覧鉄道（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路線は、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路網を





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・6km（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



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180km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・0kmに新路線（現・河口湖線）を開業、大月―河口湖間



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）

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を次々と誕生させ、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んでいった。



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）



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

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、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

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」に参加したもので、富士山の自然植生に適合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。