

FUJISAN MUSEUM

MARUBI

ふじさんミュージアムだより

F U J I S A N M U S E U M N E W S

51
2026.3.31

博物館Report

昭和の富士山ー変わる登山、変わらぬ御山ー

令和8(2026)年は、昭和元(1926)年から満100年になります。平安時代から信仰の山として多くの人々を迎えてきた富士山は、昭和時代になり、鉄道や自動車道の開発が急速に進む中で、

レジャーやスポーツを目的とする登山者が多くを占めるようになり、その登山文化も大きく変容してきました。

本号では、令和5(2023)年10月21日～令和6(2024)年1

月29日に開催したふじさんミュージアム企画展「昭和の富士山ー変わる登山、変わらぬ御山ー」の展示内容を再編し、今に続く富士山の登山文化の多くが形作られた昭和時代の富士山を紹介します。

1. 鉄道で富士山へ

江戸時代まで徒歩で登山口まで向かう山であった富士山は、明治35(1902)年に鉄道「中央線」が東京から大月駅まで開通し、明治36(1903)年に大月駅から登山口の上吉田に向かう馬車鉄道が開通したことで、東京から鉄道のみで麓に行くことができるようになります。そして、大月ー富士吉田間が徒歩で5～6時間かかったのが4時間で行けるようになりました。

大正10(1921)年、富士電気軌道が、大月ー富士吉田間の馬車鉄道を電化し、電車の運行を開始します。これにより乗車時間がこれまでの4時間から約2時間へと一気に短縮されました。

大正13(1924)年、山梨県は富士山北麓の開発計画「富士岳麓開発計画書」を提示します。その計画の1つが、大月から富士吉

田を経て山中湖へ至る専用軌道の電車を整備するというものでした。この計画を受けて翌年に創立されたのが、株式会社富士山麓電気鉄道です。

同社は、専用軌道を整備するため用地買収と軌道整備を進め、昭和4(1929)年、富士電気軌道に代わる鉄道となる富士山麓電気鉄道(現、富士急行)の運行を開始します。路面電車であった富士電気軌道に対し、富士山麓電気鉄道は新たに専用軌道を敷設したものであり、大月ー富士吉田間の所要時間がこれまでの約2時間から約50分へとさらに短縮されます。その結果、新宿ー富士吉田間を4時間で移動できるようになりました。東京を出発した日に富士山に登ることも容易になったのです。



金鳥居と富士電気軌道の電車 絵葉書 大正10(1921)～昭和4(1929)年



富士電気軌道の路線図

『北口富士山麓五湖案内』 大正15(1926)年 富士電気軌道株式会社発行

2. 自動車で富士山へ

大月-富士吉田間に富士電気軌道が開通した頃から、大月-富士吉田間、船津-御殿場間、富士吉田-精進湖間などで、乗合自動車(バス)の運行も始まります。富士山麓電気鉄道株式会社は、これらの乗合自動車の路線を買収し、富士山北麓一帯の乗合自動車の運行を行うようになります。ちなみに乗合自動車の乗車時間は大月-富士吉田間が60分

で、50分であった富士山麓電気鉄道とはほぼ同じでした。

昭和4(1929)年に大月-富士吉田間に富士山麓電気鉄道が開通しますが、これに合わせて、吉田口登山道の起点である北口本宮富士浅間神社南側と約7.5km先の馬返をつなぐ乗合自動車の運行が始まります。運行したのは、富士山自動車株式会社で、乗合自動車が走行したのは、同社が

昭和3(1928)年から開発を始めた吉田口登山道の西側を並走する自動車専用道路でした。これにより、徒歩で約3時間かかる北口本宮富士浅間神社-馬返間を30分で行くことができるようになりました。その結果、東京から富士吉田まで鉄道で4時間、北口本宮富士浅間神社から馬返まで乗合自動車で30分、馬返-山頂まで徒歩で6時間となり、合計すると

10時間半であるため、東京を早朝に出発すれば、その日のうちに八合目~山頂に到達することもできるようになります。

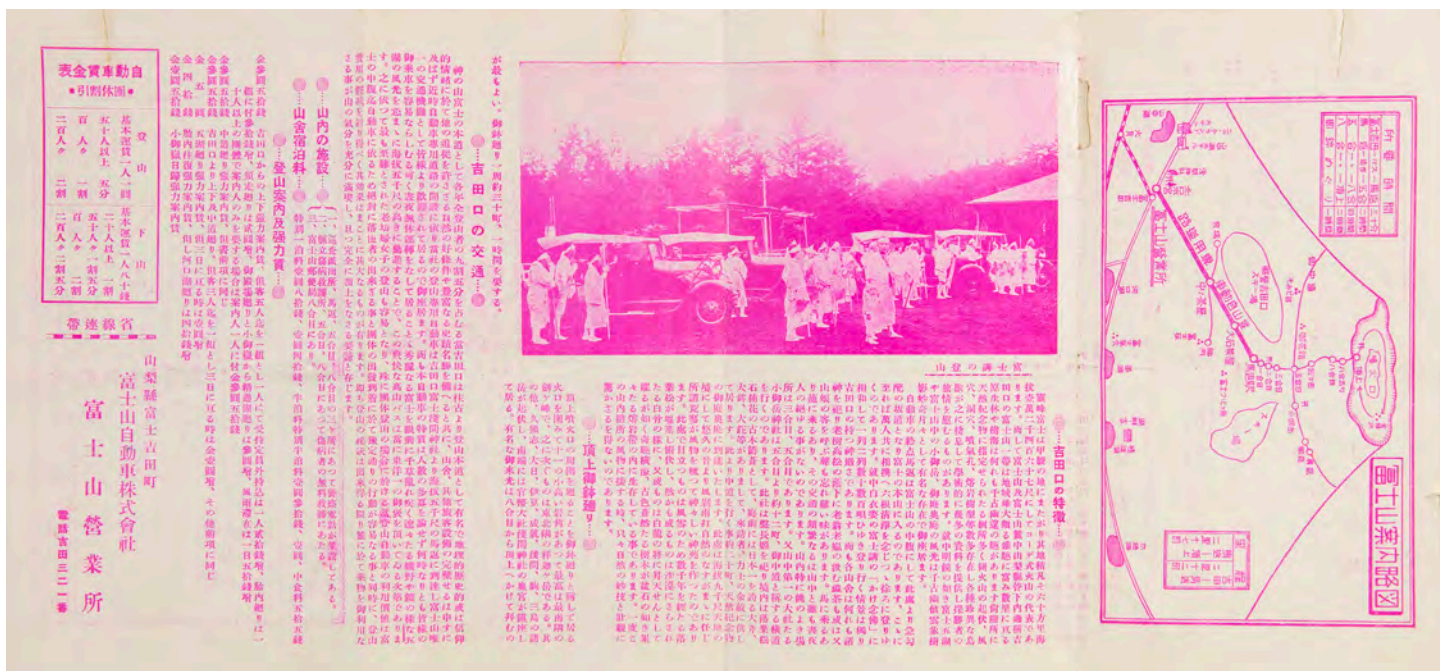
なお、現在この自動車専用道路は、「吉田口遊歩道」として整備され、麓から富士山頂を目指す登山者が利用しています。



富士山自動車(株)の敷地に並ぶ乗合自動車 昭和4(1929)年 個人蔵



富士山自動車(株)の自動車専用道路 昭和4(1929)年 個人蔵



富士山自動車(株)のパンフレット 『富士登山案内 吉田口』 昭和4(1929)年 個人蔵

昭和の富士山ー変わる登山、変わらぬ御山ー

3. 富士箱根国立公園をめぐる

富士山と箱根は昭和11(1936)年に国立公園に指定されました。国立公園指定の機運は、昭和2(1927)年に山梨県の県会が国立公園指定の意見書を決議し、内務大臣に提出するなど早くから高まっていた。その中で、昭和4(1929)年の富士山麓電気鉄道開通に続いて、昭和8(1933)年には甲府方面と富士山北麓を御坂峠経由でつなぐ自動車道路「国道8号」(現、国道

137号)が開通します。これにより、甲府から富士山北麓までの所要時間が徒歩で12時間だったのが、自動車で2時間に短縮されました。

このように東京や甲府から富士山北麓へのアクセスが良くなる中で、富士山北麓が観光地として整備されていきます。その核となったのが、新たに名勝として注目されるようになった富士五湖、青木ヶ原樹海、溶岩洞窟などでした。

昭和10(1935)年頃になると山中湖畔を中心に多くの別荘が建ち始めます。また、昭和6(1931)年に富士競馬場(忍野村)、昭和10(1935)年に富士ゴルフ場(現、富士ゴルフコース・山中湖村)、昭和11(1936)年に富士ビューホテル(富士河口湖町)・富士ニューグランドホテル(山中湖村)などの施設が次々とオープンしました。さらに、吉田口登山道の大石茶屋から五合目

に昭和8~10(1933~35)年にスキー場が順次整備されるとともに、同時期に山中湖や河口湖にスケートリンクが整備されていき、冬にも多くの観光客が訪れるようになります。

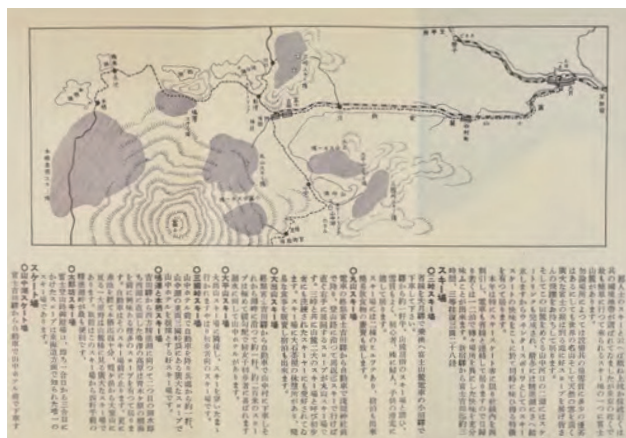
富士箱根国立公園は、昭和30(1955)年に伊豆半島が編入され、富士箱根伊豆国立公園と改称しました。



富士五湖と富士山麓を紹介するパンフレット『富士五湖』昭和10(1935)年頃 富士山麓電気鉄道発行



富士山北麓のスキー場とスケート場『富士山麓のスケートスキー』昭和10(1935)年頃 東京鉄道局発行



昭和の富士山ー変わる登山、変わらぬ御山ー

5. 富士登山から富士山遊覧へ①

富士山の大规模プロジェクトとして各界で幾度も検討されてきたのが、ケーブルカー設置計画です。最初にこの計画が提案されたのは昭和10(1935)年でした。計画内容は、富士吉田市の吉田口を起点とし、山頂までトンネルを造り、ケーブルカーを走行させるとともに、五合目に乗換所を造り、観光ホテルを建てるといったものでした。この計画は民間事業者から提案されたものですが、内務省や各界からの反対の声もあり、立ち消えとなりました。

その後、昭和21(1946)年に

同様の計画が民間事業者から再び提案されます。内容は変更されており、五合目まで自動車道路を設置し、五合目から山頂までトンネル式のケーブルカーを走行させるというものでした。この計画案に五合目環状道路の敷設を加えた計画が、神奈川県・山梨県・静岡県各知事が出席する富士箱根国立公園地方委員会において検討され、計画が承認されます。

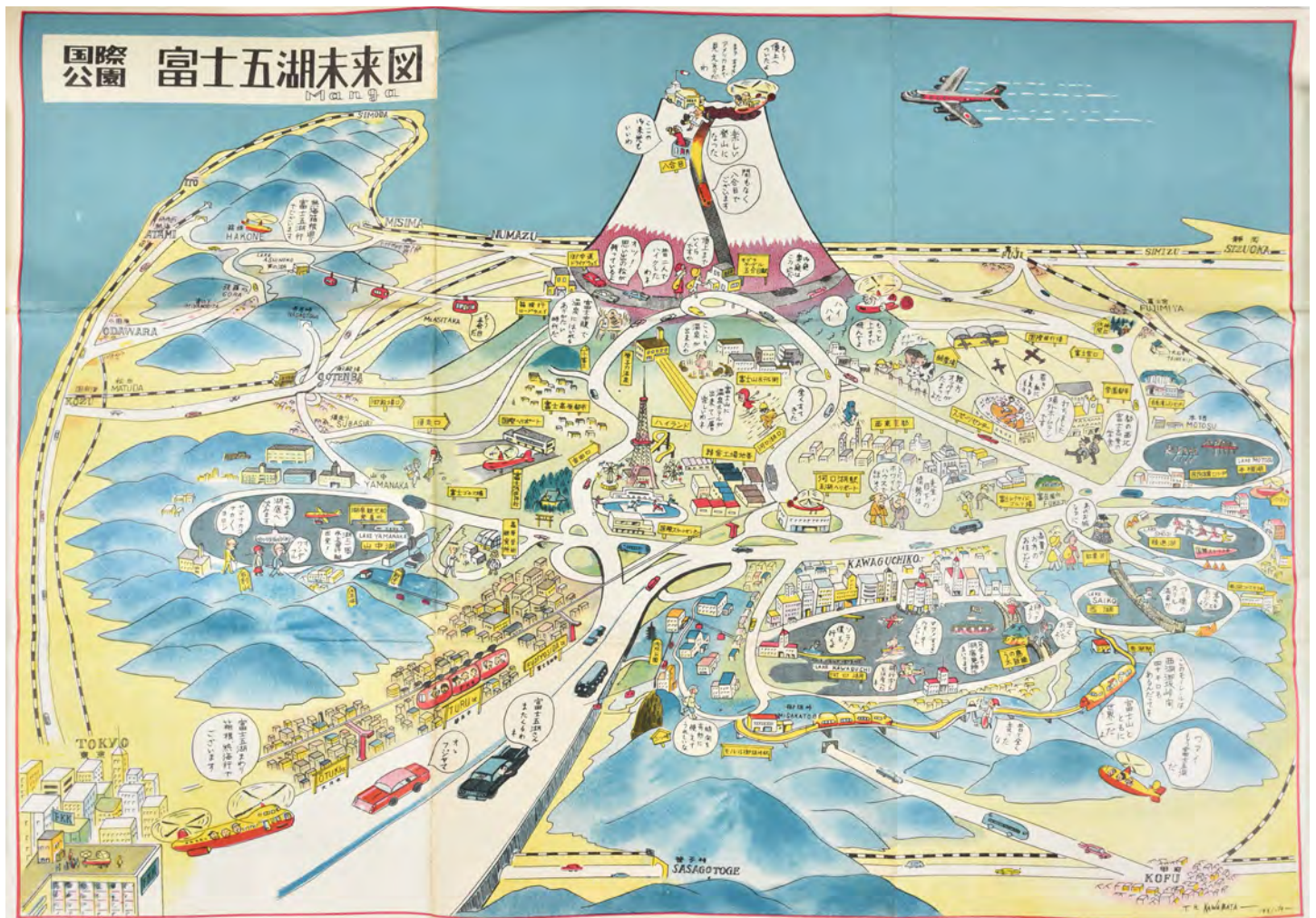
昭和26(1951)年、民間有志が富士登山鉄道発起人会を設立し、上吉田ー馬返間に鉄道、馬返ー山頂間に地下ケーブルカーを

運行する計画を提案します。

昭和34(1959)年、山梨県は麓ー五合目間は自動車道を整備し、五合目ー山頂間は3区間に分け、第1区間は800mのトンネルを設け自動車運行し、第2区間は最急勾配33度、長さ2,550mのトンネルを設け索道(ロープウェイ等)を運行し、第3区間は山頂直下ー山頂間の100mでエレベータを運行し乗客を運び、山頂には5,000人が収容できるホテルを建設することを計画します。ただ、国の文化財保護委員会から計画対象地は特別名勝富士山指

定地内であり、計画の実施は望ましくないとの勧告を受けます。

4年後の昭和38(1963)年、山梨県は「富士北麓開発基本方針」を定めます。その中で五合目ー山頂間に「富士登山鋼索地下鉄道」整備の計画が提示されています。これは、これまでに幾度も提案されてきた地下ケーブルカーと近い計画です。その後、同計画は県内外で自然破壊への異論が高まり、昭和42(1967)年に打ち切りとなります。



富士山のケーブルカーが描かれたパンフレット『国際公園 富士五湖未来図』昭和36(1961)年 富士タイムス社発行

昭和の富士山ー変わる登山、変わらぬ御山ー

7. 富士登山者と富士山保全

昭和37(1962)年、「富士山をきれいにする会」が設立され、富士山の清掃活動を行う「富士山をきれいにする運動」が始まります。このことに象徴されるように、富士スバルライン開通以前から、富士山ではゴミ問題が大きな課題となっていました。山小屋周辺、登山道沿い、山頂とあらゆる所に登山者が捨てていったゴミが散乱し、「富士山は遠くでみるもので登る山ではない」という感想を登山者に抱かせる状況でした。

富士スバルライン開通後に特に問題になってきたのが、1日あたりの登山者数が多いことによる

様々な弊害でした。現在、富士山では、吉田口登山道で1日の登山者数の上限の目安が4,000人になっていますが、昭和42(1967)年7月23日には、富士山頂に3万人も登っており、当時の新聞には大量の空き缶・空きビン・紙クズ・生ゴミが捨てられ、そこにハエとアブがたかる様子が記されています。

昭和44(1969)年に中央道(東京ー富士吉田間)が開通したことで、東京からマイカーやバスで中央道を走り、そのまま五合目へ行けるようになります。その結果、昭和53(1978)年には吉田

口登山道だけで登山者数が48万人を数えるほどになります。これは、現在までの最高記録となっています。

なお、静岡県側でも富士宮口五合目と御殿場口新五合目につながる表富士周遊道路が昭和45(1970)年に、須走口五合目につながる富士あざみラインが昭和34(1959)年にそれぞれ開通し、富士スバルラインと同じくマイカーで五合目まで行くことができるようになります。



登山道のゴミ箱
昭和40年代 飯島志津夫撮影

8. 古道復興へー世界遺産富士山への序章ー



飯島志津夫個展『富士参道』の案内
昭和48(1973)年

昭和48(1973)年、富士スバルライン開通以降忘れられつつあった吉田口登山道にスポットを当てた写真集が刊行されました。写真家飯島志津夫氏の『富士山ーその風土と参道 飯島志津夫写真集』です。飯島志津夫氏は、本写真集刊行への思いを次のように記しています。「戦国の昔から富士参道として栄えた道に、人影もとどえ、石の鳥

居は落ち、道は荒れて熔岩が露出し、まさに滅び消え去ろうとする古道の姿を目の前に見るにつけても、祖先の遺産ともいべき歴史の跡をせめて写真として記録に残さねばならぬと心に誓いました。」

写真集刊行の翌年、富士吉田市内の有志が集い、「富士山吉田口登山道を守る会」が結成され、設立総会が開かれました。設立趣意書には次のように記されています。

「富士スバルライン建設と共に廃道に近い登山道として荒れはててしまった富士山吉田口登山道は、所謂『富士講の道』としてその沿道に数多くの石造物、建造物、保存植物群落等を内蔵し富士登山から観光へと変貌した時代の推移としてあきらめてしまうには余りにも惜しい『文化遺産の登山道』である。〈中略〉富士北ろく総合開発に我々は異論はないが、その方法は徒らに自然を破壊してコンクリート道路を拡充する事ではない。自然を保護し、歴史的登山道である吉田口登山道を修理保

存復元する等過去の遺産を大切にその中にとり入れたものでなくてはならない。」

こうして昭和48(1973)年以降、失われつつあった吉田口登山道の保存と活用に向けた活動が始まっていきます。

そして、昭和55(1980)年、富士山の夏山の歴史上、最も悲惨な事故が起きます。それは、8月14日の午後1時40分頃に吉田口の下山道で発生した落石事故で、死者12人、重軽症者31名にもなりました。原因は、富士山頂の久須志岳の岩壁が幅17m、高さ20mにわたって崩落したことでした。当時の富士山は、登山者数が激増しており、昭和53~54(1978~79)年は毎年40万人以上を記録しました。続く昭和55(1980)年は、富士山が誕生したと伝わる干支である「庚申」の年でもあったため、8月第1週は連日3万人以上が登り、落石の日も2万人の登山者で賑わっていました。

翌年以降、山梨県・富士吉田

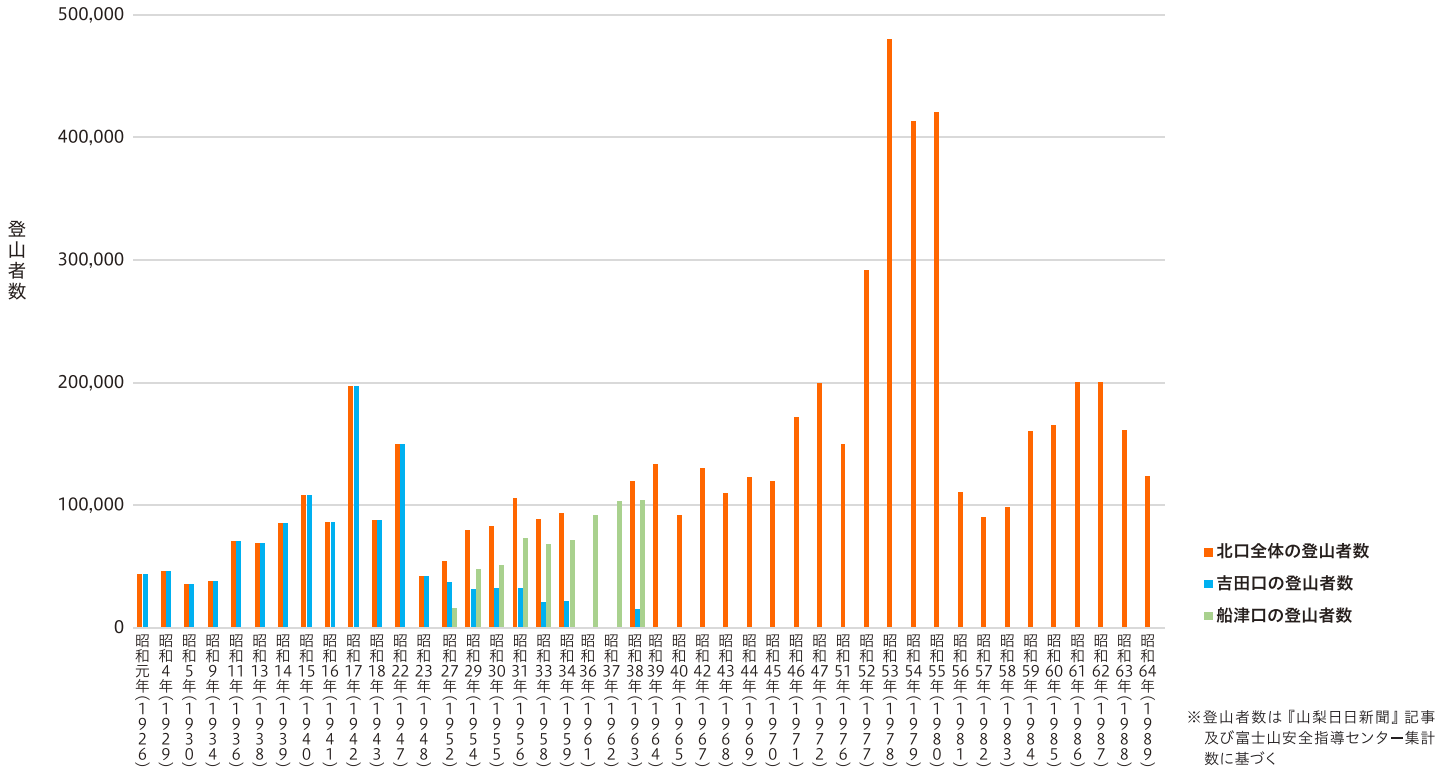
市など関係者一同は二度とこのような惨事を起こさないため、登山道の西側の吉田大沢にあった下山道を登山道の東側へ移す、六合目に富士山安全指導センターを設置する、登山者を落石から防護するための落石防護柵を設置するといった対策を講じてきました。その後、幸いなことに複数人が亡くなる大きな落石事故は発生していません。ただ、落石事故の影響は大きく、翌年の登山者数は約1/4に減少し、その後も昭和64(1989)年まで9~20万人の間を推移していきます。なお、富士吉田市では、平成26(2014)年の御嶽山噴火を機に、落石や噴火に備えるため、ヘルメット着用の推奨やヘルメットの貸出しを行っています。

このように昭和40~50年代は、廃れていく吉田口登山道の保存と五合目から山頂までの安全対策やゴミ対策が始まった時代であり、これらの活動が、平成25(2013)年の富士山世界文化遺産登録の端緒になっていきます。

昭和の富士山ー変わる登山、変わらぬ御山ー

博物館Report

富士山北口(吉田口・船津口)の富士登山者数の推移



主要参考文献：『山梨日日新聞』・『山梨日日新聞縮刷版』・『広報ふじよしだ』・飯島志津夫1973『富士山 その風土と参道 飯島志津夫写真集』研光社・小島鳥水1935『富士山ケーブルカー反対』『日本山岳会会報』50(小島鳥水1982『小島鳥水全集』11 大修館書店 所収)・(公財)東日本鉄道文化財団2014『世界文化遺産登録1周年記念 富士山の鉄道』・富士吉田市1970『広報ふじよしだ 縮刷版ー市制施行20周年記念 No1・No231号まで』・富士吉田市1980『広報ふじよしだ 縮刷版 No232~No350』・富士吉田市史編さん室1979『富士吉田市史 行政編 上巻』・富士吉田市史編さん室1979『富士吉田市史 行政編 下巻』・富士吉田市史編さん室1991『富士吉田市史資料叢書9 富士吉田市史新聞記事索引』・富士吉田市史編さん委員会1999『富士吉田市史 通史編 第3巻 近・現代』・富士吉田市史編さん委員会1993『富士吉田市史 史料編 第6巻 近・現代』・富士吉田市史編さん委員会1995『富士吉田市史 史料編 第7巻 近・現代』・山梨県2000『山梨県史 資料編17 近現代4』・山梨県2003『山梨県史 資料編18 近現代5』・山梨県2005『山梨県史 通史編5 近現代1』・山梨県2006『山梨県史 通史編6 近現代2』・山梨県立博物館2013『企画展 山梨の近代人物と鉄道展』・松田香代子2016『吉田口登山道の山小屋の現状』『富士山 山梨県富士山総合学術調査研究報告書2ー本文編ー』・山梨県富士山世界文化遺産保存活用推進協議会・村石真澄『精進口登山道』2020『古地図で楽しむ富士山』風媒社・宮澤富美恵2012『近現代 廃仏毀釈から観光登山まで』『富士山 山梨県富士山総合学術調査研究報告書』山梨県教育委員会

資料提供者：飯島栄子・渡辺豊

FUJISAN MUSEUM ふじさんミュージアム ご案内

開館時間／午前9:30~午後5:00(午後4:30迄入館可)
休館日／火曜日(祝日を除く)、祝日の翌日(日曜・祝日を除く)年末年始

観覧料／◎御師旧外川家住宅との共通入館券：
大人400円(団体320円)
小中高生200円(団体160円)
◎富士山レーダードーム館・御師旧外川家住宅との共通入館券：大人800円(団体600円)
小中高生450円(団体350円)

交通案内／●中央自動車道河口湖ICより車で10分
●東富士五湖道路富士吉田忍野スマートICより車で3分
●富士急行線富士山駅より山中湖方面バス15分「ふじさんミュージアムパーク」または「富士山レーダードーム前」下車

駐車場／ふじさんミュージアムパーク駐車場：普通車90、バス9、障がい者2
ミュージアム障がい者駐車場：4



博物館付属施設
御師 旧外川家住宅のご案内
〒403-0005
山梨県富士吉田市上吉田3丁目14-8
TEL 0555-22-1101
観覧料／大人 100円(団体80円)
小中高生50円(団体40円)
※耐震工事中のため、令和8年3月まで休館中。

タイトルの「MARUBI」は富士山から流れ出た溶岩台地一帯を指すこの地方のことが「丸尾」からとったもので、丸尾とは溶岩が流れ出る様子の「転び」が転化(変化)したものとされています。