

富士山登山鉄道構想説明会における主な質疑応答

質問	回答	補足説明
<b>オーバーツーリズムへの対応について</b>		
1 L R Tを導入することによって、どのように来訪者をコントロールするのか。	道路法上の道路では、道路交通法に規定された理由がない限り、バスをはじめとする車両は規制できないのが原則です。その運用は極めて限定的で、例えば「五合目が混雑しているから」といった理由で車両の交通量を制限することができません。軌道法上のL R Tであれば、道路交通法第21条の規定により、道路におけるL R Tの通行が優先されるため、一般車両の通行を制限できるとともに、乗車定員や運行本数を定めることができます。そのため、来訪者数のコントロールも可能と考えています。	【補足】道路交通法上の道路規制について 道路交通法第21条第1項は、「車両…は、…危険防止のためやむを得ない場合を除き、軌道敷内を通行してはならない」と規定しています。そのため、原則として軌道敷内ではL R Tの通行が優先され、一般車両の通行は制限されることとなっています。
2 スバルラインを規制し、シャトルバスのみが通行できるようにすれば、オーバーツーリズムは解決できるのではないか。	道路交通法では、道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図り、道路交通に起因する障害を防止する目的でのみ交通規制が可能とされています。スバルラインでは、すでに渋滞の原因となるマイカーの通行を規制しており、バスによる渋滞や交通の危険は生じていません。そのため、ご指摘のようにシャトルバス以外のバスを規制することができないことになっています。	【補足】現状のスバルラインの混雑について バス渋滞は発生していないものの、バスによる来訪者が増えているため、来訪者の管理が必要な状況となっています。 なお、コロナ5類移行前、五合目でのパンデミックを防止するため、通行規制ができないか国に対し協議をしましたが、「交通に起因する障害、交通の安全性に係る問題ではないので規制はできない」と回答がありました。現行法での規制は困難です。
3 上高地では、マイカーだけでなく観光バスも規制しているのだから、スバルラインでも同様に規制できるのではないか。	上高地は道路の幅員が狭く、車両のすれ違いが困難な箇所があるなど、スバルラインと比較して道路規格が異なります。道路交通法では、道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図り、道路交通に起因する障害を防止する目的でのみ交通規制が可能とされています。上高地で規制出来るからといってスバルラインでも一概に可能と断定することはできないのです。また、厳しい道路状況にある上高地であっても、バス規制日は年間4日程度しか無いのが現状です。	
4 スバルラインをバス専用の1車線にすれば良いのではないか。	ご提案のようにバス専用の1車線道路にすると、スバルラインが道路法の適用を受ける道路から除外されることとなります。その結果、災害復旧などで国の支援が得られなくなるといったデメリットが発生する可能性があります。また、バス運行を継続すると、世界文化遺産登録の際にユネスコ・イコモスから改善を求められた「五合目の人工的景観」の象徴である広大な駐車場を残さなければなりません。	
5 説明資料において、令和元年の来訪者数（現在は倍増）を全て輸送することを想定してL R Tを検討しているが、これではオーバーツーリズムの解消はできないのではないか。	富士山観光の最大の課題は、夏の開山期間に来訪者が集中することです。冬期においてはバスよりもL R Tが登坂能力に優れており、L R Tを導入することで通年観光が可能となります。その結果、来訪者を平準化し、人の過密状態を解消できる可能性が高いと考えています。通年での来訪者が増えれば、観光事業者の収入増など、経済効果も期待できます。なお、説明資料で来訪者全てを輸送すると仮定した計算を示しているのは、バスとの輸送力の違いを比較するためでした。	
6 富士山には登山口が4つあるが、山梨県側を制限するだけでは富士山全体のオーバーツーリズムの問題解決にはならないと考える。静岡県との連携が必要ではないか。また、この構想に関し国はどのような対応をしているのか。	現状、吉田ルートでの登山者数が全体の6割以上を占めており、まずは山梨県での対応が急務と考えています。静岡県ともオーバーツーリズムの問題について議論を始めているところです。今後、議論の進捗状況など、皆様にも情報共有を行っていききたいと考えています。また、国とも相談しながら進めていることですが、構想が具体化した段階でさらに協議する予定になっています。引き続き連携しながら議論検討を進めていきます。	
<b>事業の実施、運営について</b>		
7 運賃が1万円とのことだが、高額であるため利用しないとの意見もある。	この土地のオーナーである県民の皆様や、修学旅行生などについては1万円も頂かないような運賃設定などを考えていく必要があると思っています。また、「高額であるから利用しない」と言われられないような、とくに外国から来られる方などには「1万円の運賃を払ってでも行きたい」と思っていたりするような場所を作っていきたくと考えています。	【補足】1万円の価格設定について 「1万円」とは、登山鉄道構想の策定時に、富士山来訪者を対象に登山鉄道の利用意向について実施した価格感度調査から、最大利益が確保できると推定される金額です。
8 現在、修学旅行などで富士山に多く学生が訪れている。来訪者をコントロールすると、富士山を学ぶべき学生の来訪者が減ってしまうが、どのように考えているか。	修学旅行の学生など若い人たちが、日本の象徴である富士山を体験することは、大変意味のあることと考えています。学割や優先乗車などの方策を今後検討していきたくと思います。また、登山鉄道は富士山の通年観光を可能にするもので、富士山そのものへのアクセス機会を制限するものではありません。そのため、修学旅行のニーズに十分対応できるものと考えています。	
9 説明の中でもあったとおり、採算が取れないのであれば事業を進めないという事で間違いないか。同様の事例で成功した例、失敗した例で知事が承知しているものはあるか。	赤字になるようであれば、この事業は行ないません。失敗した事例はこの場では情報がなくて申し上げることができませんが、最近の成功事例としては宇都宮L R Tなどがあります。地域全体が活性化し、タワーマンションの建設が進むなど経済波及効果が出て、宇都宮市民の誇りになっていると聞いています。また、メキシコのユカタン半島でも、車交通のみしかない地域へ鉄道を敷設し、観光が振興したと伺っています。	【補足】宇都宮市におけるL R Tについて 2023年8月に開業した宇都宮のL R Tは、開業3カ月で利用者の累計が100万人を突破。当初予測を大幅に上回りました。

質問	回答	補足説明
<b>ＬＲＴの導入に向けた検討状況等について</b>		
10 事業のタイムスケジュールを知りたい。架線レスの急勾配を登れる車両の開発、整備に年数をかけている間に、県が力を入れている水素エネルギーを使ったバスが普及することも考えられる。鉄道事業には時間がかかるので、水素など県が推奨する事業で利用可能なものから徐々に実装させ、イコモスの課題に当たっていくことが現実的ではないか。	全体のスケジュール感は、現在議論をしているところです。最終的な方向性を見いだして結論を出したいと考えています。今後、検討を進める中で、最新の技術動向を勘案してその検討をアップデートしていきます。	【補足】直近のスケジュールについて 現在、富士山登山鉄道の実現可能性や技術的課題等について調査委託を実施しています。令和5年度末時点の調査成果について、とりまとめ次第発表する予定です。
11 令和3年の登山鉄道構想の中で、ＬＲＴは20キロ以上の連続勾配走行や低温下での走行事例は確認できないと記載があったことを踏まえ、ＬＲＴの安全性についての説明をお願いしたい。	20キロ以上の連続勾配走行や低温下での走行事例については、世界でも事例がありません。このため、車両メーカーや鉄道事業者などの専門家へヒアリングを行うなど、登坂可能性や安全性について調査・検討しているところです。	【補足】富士山登山鉄道構想について 富士山の価値を守り、さらに高め、今後の日本の観光のあるべき姿を体現していくための試みとして、令和3年2月に富士山登山鉄道構想検討会において「富士山登山鉄道構想」が策定されました。 ( <a href="https://www.pref.yamanashi.jp/fujisan-rw/fujisan_railway/fujisan_railway_top.html">https://www.pref.yamanashi.jp/fujisan-rw/fujisan_railway/fujisan_railway_top.html</a> )
12 　ＬＲＴの導入により、ユネスコ・イコモスから要求されている人数制限がクリアできるのか。	富士山観光の最大の課題は、夏の開山期間に来訪者が集中することです。ＬＲＴの導入で通年観光が可能となった場合には、年間を通じて入山者数を平準化することができ、開山期間のピークカットが可能になります。ただし、どの程度の人数が適切なのかといった点については、地元も含めて議論した上で、来訪者管理計画の改定をユネスコ・イコモスに協議していきたいと考えています。	
<b>富士山噴火、災害対策について</b>		
13 大地震や雪害など災害が想定され、訓練等している中、なぜＬＲＴを敷設する必要があるか。	噴火対策については、現状のまま放置していくことの方が危険度は大きいと考えています。現状の五合目には来訪者を収容しきれない場所がなく、噴火・落石が起きた時に安全を確保できません。ＬＲＴを導入した場合でも、路面電車の軌道上を緊急車両が通行することは可能なので、多様な手段によって、来訪者をよりスムーズに五合目から麓まで下山・避難していただけたと考えています。	
14 噴火やスバルラインへの雪崩など自然災害への備えをどのように考えているか。また、緊急時にスバルラインや滝沢林道は緊急避難車両が通行できるのか。具体的な方策を伺いたい。	五合目に来訪いただく以上、自動車であってもＬＲＴであっても、噴火対策・雪崩対策は万全を期すべきものです。五合目のＬＲＴの駅舎は、現在の駐車場を埋め戻して半地下に施設を作るため、シェルターの機能も果たします。また、スバルラインの軌道上や滝沢林道は緊急車両も通行できるので、ＬＲＴが動けない場合は、あらかじめ五合目に準備した緊急車両で輸送する計画です。	【補足】スバルラインの整備状況について 現在、スバルラインで雪崩、落石が起きる可能性がある場所は14カ所。そのうち5カ所は洞門、導流堤を設置済みです。残り9カ所について順次整備を進めてまいります。
15 富士山のような活火山で事業を行う意義があるのか。	現にスバルラインがあり、来訪者を迎え入れている以上、どう「改善」するかという問題です。防災上、現在は五合目に避難する場所がありません。富士山登山鉄道構想が実現すると半地下構造のシェルター（駅舎）ができます。さらにＬＲＴのメリットは、一般の鉄道と異なり、軌道上を緊急車両の走行が可能なので、来訪者を速やかに下山させることができる点です。富士山においては現在進行形の生活と経済があることを踏まえる必要があります。活火山であるが故に何もしないというわけにはいかないと考えています。	
<b>様々なご意見について</b>		
16 富士山の自然を壊さないでほしい。	誤解です。富士スバルラインは、昭和の時代に富士山へ多くの人を招くために開発され、その建設時に大きく自然を壊してしまいました。富士山登山鉄道構想は、このスバルラインをこれからのＳＤＧｓの時代に相応しい物にリデザインしようとするものであり、新たな大規模開発をするものではありません。	
17 神社からの反対意見についてどう考えるか。	富士山信仰の歴史的経緯と意義の上に、富士山への国民的・国際的な親しみがあり、それをベースに世界文化遺産登録がなされたものと理解しています。私たちはその歴史的経緯やその意義に対して最大限の敬意とともに尊重すべきものと考えています。それゆえにこそ、富士山信仰上の理由からご議論をいただく場合には、国民的・国際的説得力が得られるだけの客観的な根拠に基づく論拠が求められると考えています。政治行政と信仰との適切な関係を確保する観点からも、私たちはここをしっかりと求めて参りたいと思います。	