

# 過年度調査の概要

---

令和元年7月29日

山梨県

# 過年度調査結果概要

調査年度	テーマ・実施主体	調査目的・項目	調査結果	備考
平成5年度 (1993)	富士山有料道路の現況 及び将来展望 〔山梨県企業局〕	料金徴収期限（H17年6月）後の富士スバルラインの活用方策について、新しい交通システムの導入可能性も含めて検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>採算性の観点から、電気バスが優れている</li> </ul>	
平成6～8年度 (1994～1996)	富士山への新交通システム導入可能性検討 〔山梨県企業局〕	技術・採算面、環境保全の観点から、ルートを含めた富士山への新たな交通システムの導入可能性を検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>富士スバルライン以外の新規ルート開発は環境への影響が大きい</li> <li>設定した条件では、低公害バスを含む自動車系が有望</li> <li>引き続き開発動向等を見極める必要あり</li> </ul>	参考①
平成10年度 (1998)	富士山新交通システム導入に関する庁内検討 〔山梨県〕	料金徴収期限（H17年6月）後の富士スバルラインの取り扱いについて、考えられる選択肢と課題を整理	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境、景観を保全するため、富士スバルラインを活用することとし、他ルートの開発は行わない</li> <li>富士スバルラインを改変せず、低公害車を含む自動車系で検討を進める</li> </ul>	
平成12～14年度 (2000～2002)	富士スバルラインの将来のあり方検討 〔山梨県〕	富士スバルラインの料金徴収期間終了後（H17年6月）の管理のあり方を検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>新交通システムの導入可能性を探りつつ、道路利用者への課金や通行規制等により、利用の分散・抑制を図る</li> </ul> <p>⇒ 料金徴収期間終了後、維持管理有料道路制度の導入を決定</p>	
平成25年12月～ 平成27年5月 (2013～2015)	富士山の環境と観光のあり方検討会 〔富士五湖観光連盟〕	富士山及び山麓地域の自然環境・文化的景観の保全と魅力的な観光地づくりについて検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>富士山五合目へのアクセス交通として、富士スバルライン上への鉄道敷設が適している</li> </ul>	参考②

# 参考① 「富士山への新交通システム導入可能性調査報告書」

(平成9 (1997) 年3月, 山梨県企業局)

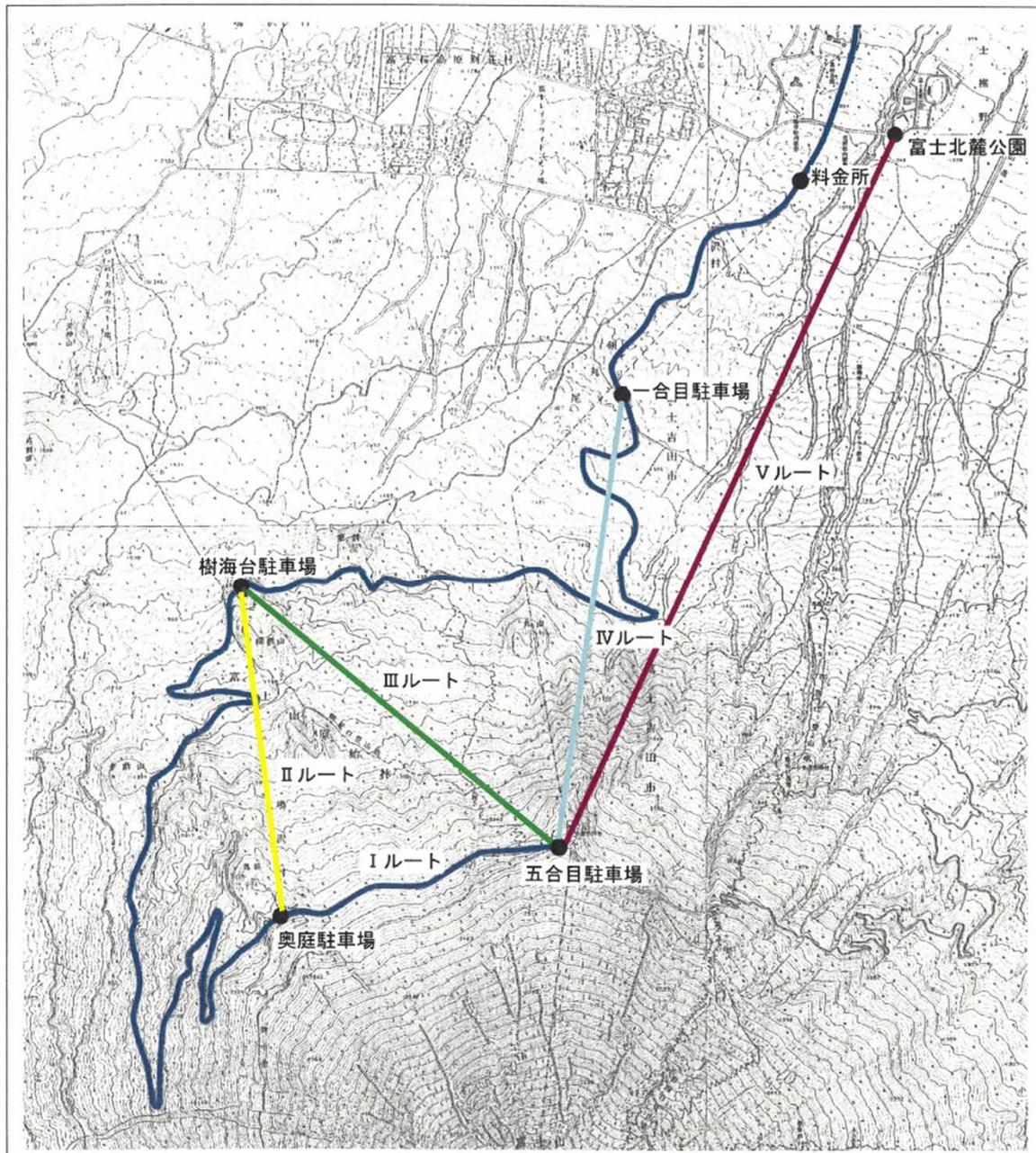
## ■ 主な調査項目

- 富士スバルラインの施設状況と利用実態等の整理
- 導入ルート・導入システムの検討 (現地踏査を含む)
- 新交通システムの需要量の推計
- 事業採算性の検討

## ■ 調査結果概要

- 富士山の地形や地質、気象条件等を考慮するとともに、調査地点での1人当たり通行料金などを踏まえた料金設定とした場合、事業採算性の観点などから、自動車系の交通システムを採用することが現実的
- 要件を満たすシステムは、電気バス、トロリーバスなど
- ただし、いずれのシステムも長所短所があるため、今後の技術動向を踏まえ、さらなる検討が必要
- なお、ルートについては、自然環境保全の観点から、新たな開発を伴わない、現道をそのまま利用するルートが高い評価

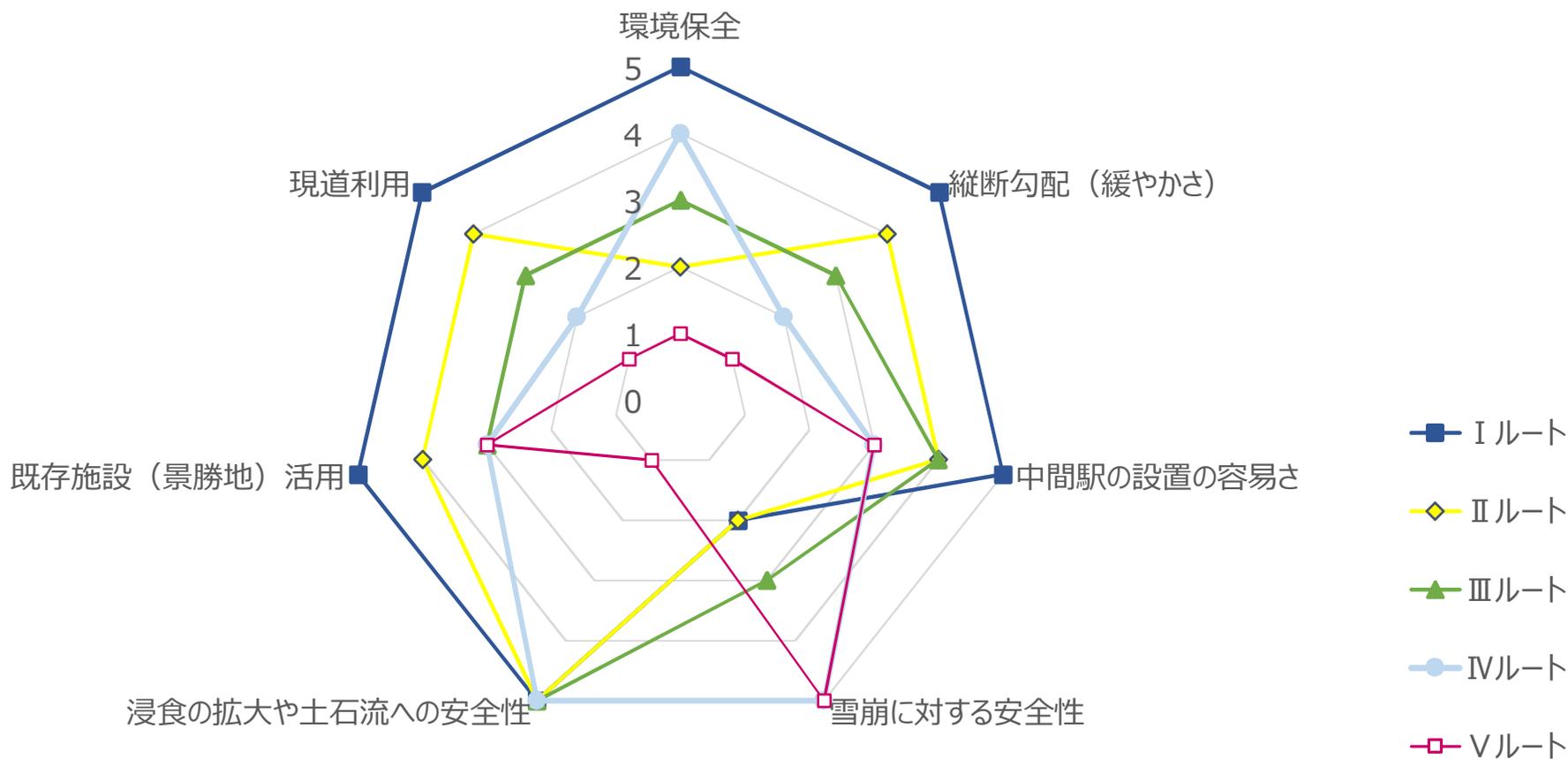
# 参考① ルート検討



ルート案	富士スバルライン（既存道路）の利用
I ルート	<p>「全線」利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存道路敷きを利用することを想定</li> </ul>
II ルート	<p>「一部」利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・料金所～樹海台駐車場はスバルラインを利用</li> <li>・樹海台～奥庭駐車場に短絡ルートを設定し、その区間の道路は森林に復元</li> <li>・奥庭駐車場～五合目はスバルライン利用</li> </ul>
III ルート	<p>「一部」利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・料金所～樹海台駐車場はスバルラインを利用</li> <li>・樹海台～五合目に短絡ルートを設定し、その区間の道路は森林に復元</li> </ul>
IV ルート	<p>「一部」利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・料金所～一合目下駐車場はスバルライン利用</li> <li>・一合目～五合目に短絡ルートを設定し、その区間の道路は森林に復元</li> </ul>
V ルート	<p>「利用しない」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富士北麓公園から五合目を直接結ぶルートを設定し、富士スバルラインは森林に復元</li> </ul>

## 参考① ルート検討結果

- 新たな森林伐採を行わず、地形・地質、既存施設活用の面で、「Iルート」が最も評価が高い
- ただし、「Iルート」は雪崩対策が必要
- 他ルートは環境保全面で「Iルート」に劣る
- 雪崩に対する安全性から望ましいルートもあるが、軌道構造物の設置や中間駅設置に課題がある



## 参考① 五合目アクセス交通モード比較（概要）

### 主な前提条件

- 環境にやさしいクリーンエネルギーとして電気を動力源としていること
- 導入空間が比較的小さく、自然景観・自然環境との調和が図れること
- 事業採算性の確保が可能性あること 等

	電気バス	鉄道	L R T	ケーブルカー	モルール (跨座式)	ゴムタイヤ式 新交通システム	HSST (リアモーター)	ロープウェイ
								
適応距離 24km程度	○	○	○	×	○	○	○	×
最小曲線半径 30m程度	○	×	○	×	△	○	○	×
登坂能力 8%程度	○	○	×	○	○	○	○	○
輸送力 3,000人/h程度	○	×	○	○	×	○	○	○
耐候性 積雪・凍結、強風	△	△	△	△	△	△	△	△
		(大雪時要除雪)			(要除雪・融雪)		(大雪時要除雪)	(要強風対策)
総合評価	○	×	×	×	×	○	○	×

(調査当時の技術水準に照らした定性的な評価)

## 参考② 「富士山の環境と観光のあり方検討会報告書」

(平成27 (2015) 年5月, 富士五湖観光連盟)

### ■ 主な調査項目

- 富士山・山麓地域における現状分析
- 国内外における山岳観光地のアクセス交通に関する事例収集
- スイスにおける山岳観光地のサービス提供に関する事例収集
- 富士山地域における課題の整理
- 富士山四・五合目へのアクセス交通のあり方

### ■ 検討結果概要 (提言)

- 富士山及び山麓地域における環境負荷の抜本的改善
  - 入山者をコントロールし、自動車の排気ガス等の環境問題を抜本的に解決するため、スバルラインに鉄道を整備し、緊急車両以外の一般車両の通行を禁止。併せてライフラインを整備。等
- 富士山の予備山麓地域における景観阻害要因の抜本的改善
  - 湖岸の修景の実施、建築・屋外広告の規制強化、電線地中化の実施 等
- 世界に冠たる観光地を目指して
  - 通年観光地への転換、
- 安全対策

## 参考② 五合目アクセス交通モード比較（概要）

### 主な前提条件

- 富士山の自然環境への交通による負荷を抑制する
- アクセスの過程自体が一つの観光目的となる
- 需要管理が可能なサービスを導入するとともに、年間を通じたアクセスの確保により特定時期の集中を平準化する
- 麓における交通拠点や四・五合目の適切な空間利用を誘導する
- 物資を確実に輸送し観光産業等の活性化に寄与する
- 車窓からの雄大な景色を提供する
- 誰もが多様な観光形態をとれるようにする
- 非常時に五合目等にいる観光客、事業者等を安全に避難誘導できる

	バス	鉄道	LRT	ケーブルカー	モノレール	ロープウェイ
						
スバルラインの利用	○	○	× (勾配対応困難)	× (曲線対応不可)	○	× (曲線対応不可)
NO <sub>x</sub> , PM等の 排出低減	○ (CNG, 電気バス)	○	○	○	○	○
自然景観と 調和したデザイン	△	○	○	○	○	△
年間を通じた 安全・安定運行	× (要除雪・融雪)	△ (大雪時要除雪)	△ (大雪時要除雪)	△ (大雪時要除雪)	△ (要除雪・融雪※)	△ (要強風対策)
緊急時の 輸送力増強	×	○ (立位乗車)	○ (立位乗車)	○ (立位乗車)	○ (立位乗車)	×

※跨座式の場合。懸垂式は大きな問題なし。