

# 富士山登山鉄道構想 中間報告骨子(素案・概要)

## 1. 検討の方向性

### (1) 富士山登山鉄道の必要性・有効性

現状・課題	検討の方向(案)
<ul style="list-style-type: none"> <li>● インバウンドを中心に来訪者は増加基調。来訪者は特定の季節や曜日に集中(著しい混雑)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 定時運行や適切な輸送量の設定が可能な交通システムにより、来訪者数を平準化</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大型バスの増加によりCO2などの排出量が増大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 電気等のクリーンなエネルギーを利用した交通システムの導入</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 混雑期には、飲料水や燃料の運搬、自家発電からの排気の増加やトイレの機能低下が懸念</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交通インフラに合わせ、ライフライン(電気及び上下水道)の整備を検討</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 雑踏の中での富士山体験を来訪者に強いており、「また行きたい」と思える魅力を創出できなければ、やがて上質な観光客に飽きられる懸念</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 五合目等の景観・環境改善による観光地としての高付加価値化</li> <li>■ 上質な体験機会の提供</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光資源としての魅力の発揮</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 山に登る過程を楽しむ乗り物としての魅力の発揮</li> </ul>



混雑する五合目(8月上旬)

## (2) 留意点

現状・課題	検討の方向(案)
<ul style="list-style-type: none"><li>● 世界遺産である富士山全体の景観、文化的価値の維持</li><li>● 国内法令の許認可、ユネスコの理解</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 交通システム整備のための<b>新たな森林伐採、土地改変は極力抑制</b></li><li>■ 構造物・建築物を設置する場合には<b>周囲の景観、歴史・文化との調和</b>に最大限配慮</li></ul>

## (3) 来訪者の安全確保

現状・課題	検討の方向(案)
<ul style="list-style-type: none"><li>● 火山災害への備えの強化<ul style="list-style-type: none"><li>・ ハザードマップ等を踏まえた対策強化</li><li>・ 防災情報の提供</li><li>・ 防災知識等の普及啓発</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 一斉避難を要する事態における、<b>効率的な輸送手段</b>の検討</li><li>■ 噴石や落石に対する<b>防護施設の整備</b>(洞門、駅等のシェルター利用等を含む)の検討</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>● スラッシュ雪崩に対する<b>安全対策の強化</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 五合目～四合目間の<b>雪崩被害防止策</b>の検討</li></ul>



スラッシュ雪崩による被災例



噴石の例(気象庁webサイトより)

#### (4) 技術的な適合性

現状・課題	検討の方向(案)
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 年間を通じた安定運行               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 積雪・凍結への対応</li> <li>・ 落石、土砂流入、倒木等の対策</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 冬季の安全・安定運行に向けた方式と運用の検討</li> <li>■ 事業化の際、落石防護ネット、監視センサー等の対策の検討</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 勾配などの地形条件等に対応し、無理なく運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 連続勾配などに対し十分な推進性能・制動性能を有する交通システムの選択</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 先進的なモビリティ技術の積極的な導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ バッテリーや燃料電池、非接触給電、架線レスシステム等の導入可能性の検討</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 緊急車両等の通行手段の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 車両の通行が可能な軌道方式の検討</li> </ul>



除雪の様子(五合目付近)



架線レスシステムの例(フランス・ボルドー)

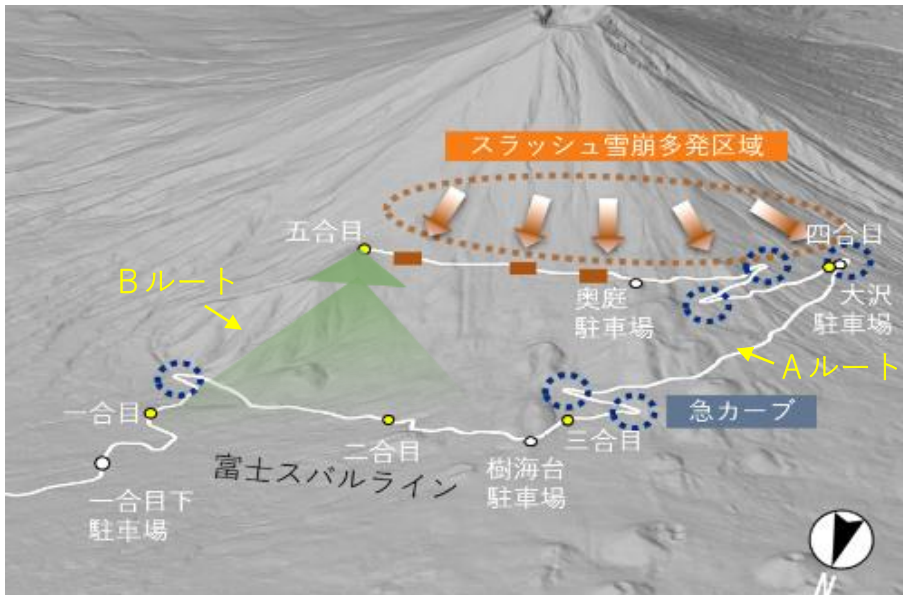
#### (5) 利用者負担

現状・課題	検討の方向(案)
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 富士山の保全等の財政需要に対する利用者等の適正な負担</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用者等の適正な負担と富士山保全等へ還元する仕組みの検討</li> </ul>

## 2. 導入ルート・システムの比較・評価

新しい五合目アクセス交通は、新たな森林伐採や土地改変を最小限に止め、クリーンなエネルギーを動力としたものとする視点から、次の組み合わせにより富士山への適合性を比較・評価する

- ▶ Aルート(富士スバルラインを全線利用するルート):「鉄道」、「LRT」(次世代型路面電車)
- ▶ Bルート(雪崩多発地帯と回避するため短絡ルートを最短距離で設定するルート):「ケーブルカー」、「ロープウェイ」



Aルート(富士スバルラインを利用)			Bルート(短絡ルート)	
普通鉄道	ラックレール式鉄道	LRT	ケーブルカー	ロープウェイ
				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・法制度への適合性が高い</li> <li>・比較的氷雪に強い</li> <li>・大型の緊急車両の通行は困難</li> <li>・バリアフリー性に課題</li> <li>・下り勾配で速度制限を受ける</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法制度への適合性が高い</li> <li>・連続勾配への対応力に優れる</li> <li>・比較的氷雪に強い</li> <li>・緊急車両の通行は困難</li> <li>・バリアフリー性に課題</li> <li>・振動、騒音がやや大きい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法制度への適合性が高い</li> <li>・比較的氷雪に強い</li> <li>・低騒音、低振動、バリアフリー性に優れる</li> <li>・緊急車両との併用が可能</li> <li>・下り勾配で速度制限を受ける</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・比較的氷雪に強い</li> <li>・所要時間が短い</li> <li>・法制度への適合性、景観への影響に課題</li> <li>・緊急時対応、遊歩道の活用、バリアフリーの面で課題</li> <li>・乗り物としての魅力が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雪崩の影響が小さい</li> <li>・眺望に優れる</li> <li>・法制度への適合性、景観への影響に課題</li> <li>・緊急時対応、遊歩道の活用、バリアフリーの面で課題</li> </ul>

富士山の環境や景観、技術的な適合性などから、現時点では  
**「富士スバルライン上にLRTを敷設」**  
 することが、最も優位性が高いと評価される。