

富士山登山鉄道構想検討会 第4回理事会 議事概要

【開催要領】

1. 日時 令和2年1月30日(木) 14:00～
2. 場所 参議院議員会館1階「講堂」
3. 出席者(敬称略)

山東 昭子	参議院議長
岩村 敬	一般財団法人環境優良車普及機構 会長
太田 孝昭	認定NPO法人富士山世界遺産国民会議 監事
小田 全宏	認定NPO法人富士山世界遺産国民会議 運営委員長
喜勢 陽一	東日本旅客鉄道株式会社 常務取締役
高橋 誠一	全国賃貸管理ビジネス協会 会長
藤井 敏嗣	山梨県富士山科学研究所 所長
松浦 晃一郎	第8代ユネスコ事務局長、元駐仏大使
宮田 年耕	首都高速道路株式会社 代表取締役社長
山崎 養世	EHL(エコール・オテリエール・ド・ローザンヌ) ナレッジパートナー 日本代表

【次第】

1. 開 会
2. 挨拶 長崎幸太郎 山梨県知事
3. 議 事
 - (1) 富士山登山鉄道構想 中間報告骨子(素案)について
 - (2) その他
4. 閉 会

【主な発言】

検討の方向性について

- ・一番重要なのは文化的価値の維持であり、その観点から景観を大切にしようということなので、『文化的価値』を最初に記述すべき。
- ・ケーブルカーやロープウェイでは承認が必要かもしれないが、LRT ならばユネスコの理解を得るとする方針でよい。

導入ルート・システムについて

- ・LRT が一番だと思っていたので、今回の結論には賛成。
- ・LRT は環境的にも景観的にも世界遺産としても非常によいこと。
- ・スバルラインではかなり雪が想定されるが、対策は。
(⇒除雪を基本とし、融雪装置等を整備する方法も考えられる。また、雪が多い四合目から五合目区間全体に雪崩対策の洞門を設ければ雪の影響は少なくなる。)
- ・富士山の地盤で、LRT を敷くことは可能なのか。
(⇒軌道の敷設に関しては問題ないと考えられる。)
- ・今は何百万人もの方が五合目に行っているが、新たな仕組みでは、通年で何人ぐらいになりそうか。
(⇒夏場に集中している人を平準化し、通年では同程度の来訪者になるのではないか。)
- ・国内調達が可能であることは必ずしも優位とは限らない。長期的にサステイナブルな品質と安全性と価格面で最も優れたシステムを総合的判断で選ぶことが重要。
- ・前回の理事会では、LRT を山岳地帯で走らせている例はなく、雪や障害物への対応について技術的な検討を行うとしていたが、見解は。
(⇒車両が重い方が氷や雪が融けやすい。LRT は普通鉄道に比べれば軽いですが、ゴムタイヤに比べれば接地圧が大きく有利。また、LRT は車両性能的には10%程度の勾配は対応可能。海外の都市部では、13%の勾配を登っている例もある。)
- ・参考資料の解説に『LRT』と『LRV』とあるが、違いがわからない。
(⇒『LRV』は本文に記載していないため、削除する。)

防災対策について

- ・現在も数百万人が五合目に訪れており、鉄道が実現する以前から来訪者の安全確保は必要。今の段階からきちんと対応すべき。

- ・シェルターを含め、鉄道が出来てからでなく今から利用者の安全面を考えた対策を行うべきという意見に賛成。
(⇒富士山はいつ噴火してもおかしくない。道路を自動車で利用されている皆様の安全確保は、今でも重要。別途、道路の安全確保の観点から検討し、できる限りの対応を行う。)

ユネスコ対応について

- ・完全に固まり、変更できなくなってから世界遺産センター（ユネスコの世界遺産委員会事務局）にアプローチすることはよくない。
- ・一方で、国内法令との関係や地元対応、提出資料の作成（日本語、英語）などが並行して進むので、まずは世界遺産センターに、大体こういう方向で考えているという資料を提出し、その反応を見るのが第一歩。
- ・ケーブルカーなどと違い、LRT なら世界遺産決議に違反することにはならないと思うが、場合によってはイコモスに意見を聞き、世界遺産委員会の新たな決議が必要と判断される可能性もある。
- ・そうした段階、手順への対応が、ユネスコの理解を得るという意味。

今後の対応について

- ・次のステップに移るため、許認可関係の洗い直しと、物理的な用地の確保が必要。
- ・防災に関する法整備など、早く対応すべきことがあれば教えて欲しい。
- ・現在実施している富士山保全協力金は任意なのでなかなか集まらないと聞く。防災や環境維持のための費用の集め方を、鉄道をやる・やらないという前から研究すべき。
- ・関係者に対する対応や採算性については、後で考えていくのか。
(⇒これまで、登山鉄道の定義がなされていなかったが、今回、ルートや方式の大枠を固めていただいたので、これをもって地元の対話に入る。)

事業化に向け必要な視点について

- ・世界遺産の富士山で行う事業として、ESG (Environment (環境)、Social (社会)、Governance (ガバナンス)) への適合の観点からも必要。
- ・事業として見たとき、輸送力は重要。資料には1編成で80人と300人の例があるが、両方で経済性は全く異なる。
- ・運行中に電力供給の停止や車両故障などの輸送障害が起きた場合の乗客の安全確保の観点を検討課題として盛り込むことが必要。

- ・長期的に運行するならば、事業採算性がしっかり取れていることが前提であり、留意点として検討の中に入れておくべき。

*上記意見を踏まえ、中間報告骨子（素案）に必要な修正を行った上で、2月6日開催の「第1回総会」に報告することを全会一致で決定した。

以上