

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"> ● 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) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<ul style="list-style-type: none"> ● 大型バスの増加によりCO2などの排出量が増大 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ 上質な体験機会の提供
<ul style="list-style-type: none"> ● 観光資源としての魅力の発揮 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 山に登る過程を楽しむ乗り物としての魅力の発揮



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

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



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"> ● 年間を通じた安定運行 <ul style="list-style-type: none"> ・ 積雪・凍結への対応 ・ 落石、土砂流入、倒木等の対策 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 冬季の安全・安定運行に向けた方式と運用の検討 ■ 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
<ul style="list-style-type: none"> ● 勾配などの地形条件等に対応し、無理なく運行 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<ul style="list-style-type: none"> ● 先進的なモビリティ技術の積極的な導入 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<ul style="list-style-type: none"> ● 緊急車両等の通行手段の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 車両の通行が可能な軌道方式の検討



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)

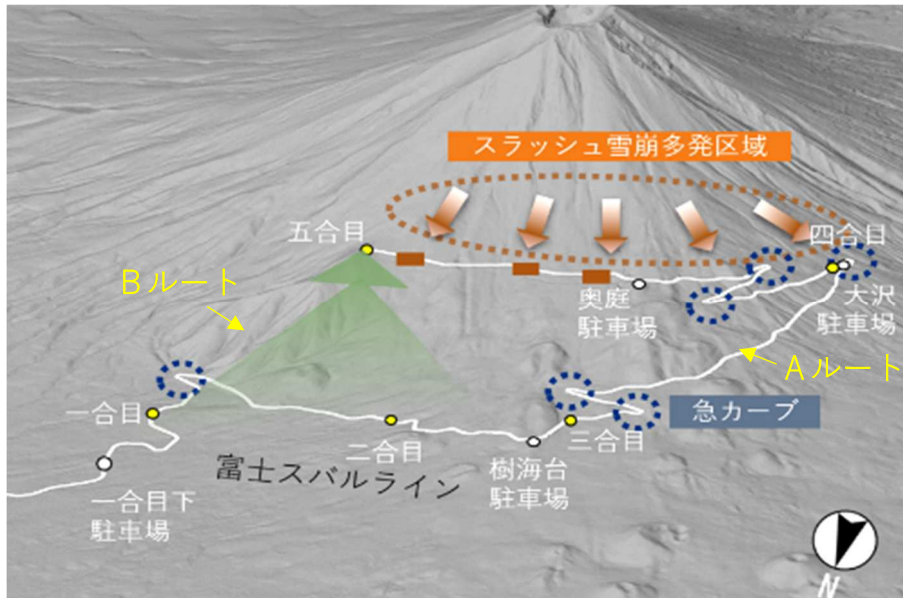
(5) 利用者負担

現状・課題	検討の方向(案)
<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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

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"> ・法制度への適合性が高い ・比較的氷雪に強い ・大型の緊急車両の通行は困難 ・バリアフリー性に課題 ・下り勾配で速度制限を受ける 	<ul style="list-style-type: none"> ・法制度への適合性が高い ・連続勾配への対応力に優れる ・比較的氷雪に強い ・緊急車両の通行は困難 ・バリアフリー性に課題 ・振動、騒音がやや大きい 	<ul style="list-style-type: none"> ・法制度への適合性が高い ・比較的氷雪に強い ・低騒音、低振動、バリアフリー性に優れる ・緊急車両との併用が可能 ・下り勾配で速度制限を受ける 	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的氷雪に強い ・所要時間が短い ・法制度への適合性、景観への影響に課題 ・緊急時対応、遊歩道の活用、バリアフリーの面で課題 ・乗り物としての魅力が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・雪崩の影響が小さい ・眺望に優れる ・法制度への適合性、景観への影響に課題 ・緊急時対応、遊歩道の活用、バリアフリーの面で課題

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。