

「富士山登山鉄道構想」の進捗状況について

資料5

登山鉄道構想説明会の実施状況

※太字下線 知事による説明

R5年度 現状の富士山の課題を説明

・ 県政出張講座	3回	約200人参加
・ <u>関係市町村対象構想説明会</u>	6回	約1,360人参加
・ <u>総合計画・県政課題に関する説明会</u>	6回	(この他、R6年度に4回実施)
・ <u>各種団体を対象とした説明会</u>	11回	約200人参加

R6年度 富士山登山鉄道構想について担当職員が住民と直接意見を交わす場の開催

・ 持続可能な富士山のための新交通システム意見交換会 (富士北麓地域での少人数の座談会形式)	14回	54人参加
・ 要望を受けての意見交換会	4回	約50人参加
・ 県政出張講座	2回	約75人参加
・ 「 <u>富士山登山鉄道構想</u> 」に関する意見をうかがう会		R6.11.13開催予定

「富士山登山鉄道構想」の進捗状況について

検討状況の報告（R6.10.28公表中間報告より）



事業化に係る検討

- **上下分離の各方式を事業の目的や機能を踏まえ、分析**
軌道などのインフラに相当する[下]を公共が、事業運営である「上」を民間が担う上下分離方式が本事業では適している。
特に、民間が車両・付帯設備を保有したうえで運営する方式において、公共と民間でのリスク分担が適切に図られる。
- **上下分離方式の採用により高い採算性の確保が可能**
事業期間40年、利用者数年間300万人、設備投資額合計1486億円として、収支分析を行い、公共・民間ともに高い採算性の確保が可能で、リスクにも対応可能と確認。
- **損益分岐点は利用者数・設備投資額・営業費用の3要素のいずれもが推計の前提数値から37%悪化した場合**
数値としては年間来場者数190万人、設備投資額および営業費用が37%増加した場合
- **経済波及効果は1.56兆円 雇用効果は延べ12万人**
事業期間40年累計での鉄道・周辺事業一体による経済効果

技術課題に係る検討

- **急勾配および急曲線への対応は可能**
晴天時：最大88%の勾配であっても支障なく走行可能。
降雨時：40%以上での加速走行は車輪空転のリスクがあるものの、増粘着剤の散布により走行可能。
急曲線通過時の乗り上げリスクについても走行可能と確認。
- **架線レス方式は第三軌条集電方式が優位**
当該方式は地下鉄だけでなく、屋外での実績を有する。
人が横断する箇所、急カーブなどでは施工せず、バッテリー走行など、他のシステム併用を視野に入れる必要あり。
- **車両タイプは普通型車両導入が優位**
ブレーキシステム・架線レス方式の機器搭載を考えると低床式ではなく、箱根登山鉄道のような普通型の車両採用が現実的。乗客のアイポイントが高いなどのメリットあり。
- **軌道は複線軌道の導入が優位**
1編成30mの車両を2連結し、単線・複線での輸送力を比較。
単線軌道ではすれ違い箇所を設けても運転間隔が長くなり、輸送力が複線に大きく劣る。複線かつ6分ごとの運転間隔により、年間336万人の輸送が可能となる。