



# 富士山登山鉄道構想について

---

令和7年2月12日

## 富士山登山鉄道構想について 論点を明確にした

### ●各団体で共通した主張【鉄道の敷設への反対】

- ・鉄道は初期投資が過大なだけでなく、**付帯施設も含め、大規模工事となり自然破壊が避けられない（鉄路は反対）**

様々な観点から様々な議論が  
活発に交わされることが重要

### ●質疑から確認できた情報

- ・富士山の大幅現状変更は認められないが、**防災やライフラインについては許容される**
- ・EVバスだけが代替手段ではない。**環境負荷や大規模工事に配慮していれば手段となり得る。**
- ・冬季入山については**一定の節度を持った範囲まで**

### ●得られた共通認識

- ・**来訪者コントロールは必要**
- ・来訪者管理（分散化）には**麓からの登山も普及すべき**
- ・**麓の二次交通の拡充も必要**

解決に向けて  
集合知の形成

# 富士山五合目までの新交通システム



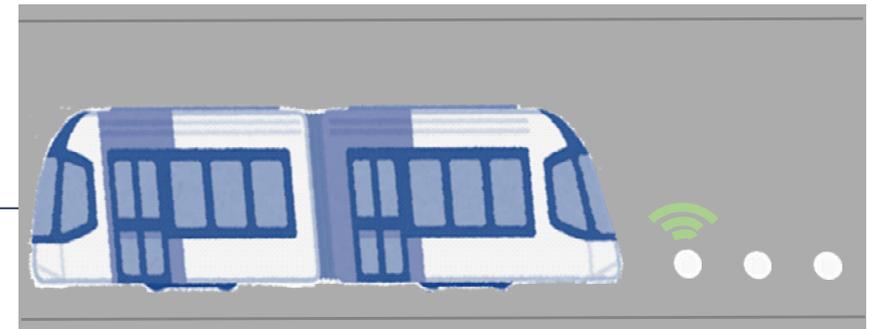
## (仮称) 富士トラム



- ゴムタイヤ
- レール無し

## ● ゴムタイヤの使用（鉄レール不要）

- ・ 大規模工事不要 ⇒ 大幅コストダウン
  - ・ 既存道路の活用
- } **延伸可能**



磁気マーカーもしくは白線による誘導イメージ

## ● 誘導方式の採用（白線や磁気マーカー）

- ・ **軌道法の適用** : **来訪者コントロールの実現**  
(バス=道路交通法では不可)

# 富士トラム (ART) とLRTの比較

## LRTと同等の輸送力を有しながらも優れた走行性能を有する

	サイズ	登坂可能勾配	最小曲線半径	動力源
富士トラム (ART)	概ね同サイズ 長さ約30m 幅2.65m 高さ3.6m ⇒同等の輸送力を有する	130% 雨天でも安定して走行可能	15m	架線は不要 燃料電池やバッテリーで走行
LRT	※富士トラムは5連節にすることで 48m程度まで伸ばすことが可能	90%程度は可能だが 雨天時には増粘着剤の散布が必要	25m程度	架線などによる 連続給電方式が主流



輸送力を有しながらも鉄道に比べて低コスト  
かつ走行可能エリアは広範

⇒ 同様の交通システムが世界で拡大を始めている

## ARTの試運転・運行をしている国・地域

中国	・株州市	・宜賓市	・上海市など	6都市
マレーシア	・クチン	・プトラジャヤ		
オーストラリア	・スターリング			
アラブ首長国連邦	・アブダビ			
トルコ	・イスタンブール			