



富士山登山鉄道構想について

令和7年3月

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、附帯施設も含め、大規模工事となり自然破壊が避けられない（鉄路は反対）

●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

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

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**

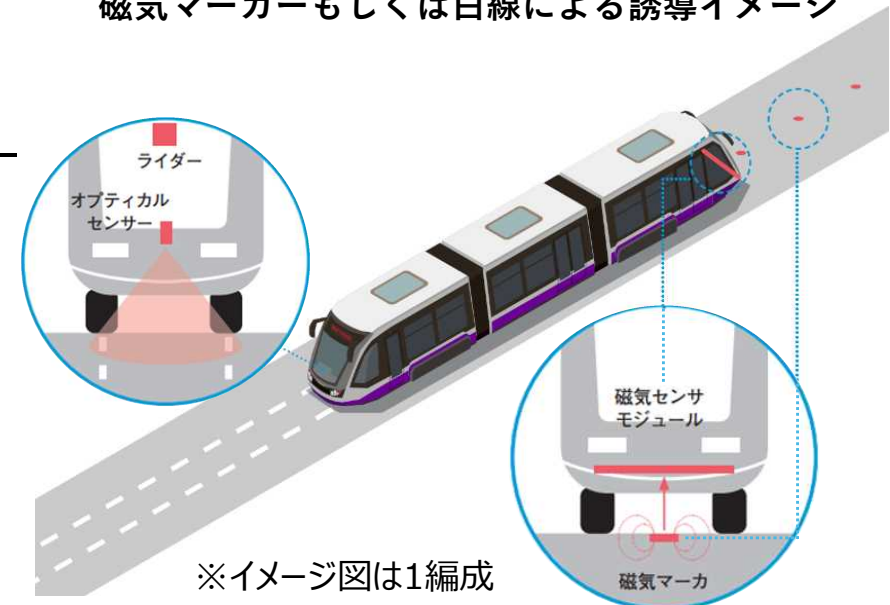
富士トラムの想定スペック

サイズ	1編成：長さ 約30m 幅 約2.6m 高さ 約3.6m ※運行時の長さは最大約60m
輸送力	1編成2連結：120名 ※全員着座でLRTと同等を想定
動力源	水素（燃料電池） バッテリー

● 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)

磁気マーカーもしくは白線による誘導イメージ



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	・パース			
アラブ首長国連邦	・アブダビ			
トルコ	・イスタンブール			

富士トラムの詳細調査に着手

○導入に向けた技術的・法的な課題の整理

○導入コストの試算

住民説明会や意見交換会の実施

○知事による住民説明会
(リニア開業に向けたグランドビジョン意見交換会)

▶ R6年度内に9回（14市町）実施

○担当職員による意見交換会
(富士トラムに関するオーダーメイド型意見交換会)

▶ 地元住民や企業等に対して、4回実施

R7年度の事業予定

○将来を見据えた
富士山における最適な
交通システムの在り方を検討



・富士トラムの運行ルートや
必要な施設、採算性等の検討

・富士山登山鉄道構想を発展させた
富士トラム構想の策定

※新構想策定後、ユネスコに報告予定

○オーダーメイド型意見交換会
の継続実施