

富士山を後世に引き継ぎ、
富士山の恩恵を
県内の隅々に行き渡らせる

やまなし
新時代を
拓く



富士トラム

F
U
J
I
T
R
A
M

富士トラムは 世界の宝・富士山を守り 世界に開かれた 山梨を実現する エンジンです

富士山を後世に引き継ぐ
責任を果たす
リニア山梨県駅をハブに
「富士山の恩恵」を県内隅々に

富士五湖自然首都圏

富士トラム

富士急行線

中央本線

中央道

リニア中央新幹線

米倉山

リニア山梨県駅

身延線

甲府駅

富士トラムは、富士山麓から五合目を結ぶ交通手段として、従来の富士山登山鉄道（LRT）に替わって、県が新たに提案するアイデアです。

富士トラムが走ることによって、
いまを生きる私たちの使命である

「世界の宝である富士山を後世に引き継ぐ」ことを
実現できると考えています。

また、富士トラムを既存の道路に走らせてリニア山梨県駅と直結することで、
リニア山梨県駅は「富士山の玄関口」となります。

さらに、リニア山梨県駅から各地の主要拠点まで富士トラムを走らせることで、
県内各地がリニア山梨県駅と結ばれ、ネットワーク化されます。

富士トラムネットワーク構想が実現すれば、
人の往来が増え、情報が流れるスピードもグッと上がり、
暮らしがより豊かになっていきます。

富士山の恩恵が県内隅々に行き渡るようになることで、
世界に開かれた「豊かなやまなし」が現実のものとなるのです。

富士山登山鉄道構想から 富士トラムネットワーク構想へと進化

世界遺産・富士山を後世に引き継ぐため、
私たちは富士山登山鉄道構想を提案し、
2023 年 11 月から富士北麓地域を中心に皆さんと議論を重ねてきました。
密度の高い議論を通じて、皆さんの心配事を確認できました。

このため、提案していた富士山登山鉄道構想の鉄軌道に代えて、
新たにゴムタイヤで走る富士トラムを提案することになりました。

1964

ケーブルカー構想は断念 富士スバルライン開通

1945（昭和 20）年、山梨県は「五合目までは自動車道路、五合目から頂上はケーブルカーを架設する」という方針を示した。しかし、1954（昭和 29）年、五合目より上の計画は不許可となり、五合目までの自動車道路計画が残った。東京五輪の開催に合わせ、1964（昭和 39）年に富士スバルラインが開通。これ以降、五合目の観光客や、山頂をめざす登山者が一気に増えるきっかけとなった。

みなさんの
心配事に
お答えします

富士トラムの進化ポイント

富士山の オーバーツーリズムを 解消できる？

白線や磁気マーカーが軌道の役割を果たします。富士スバルラインに白線や磁気マーカーを敷設し、「軌道法」という法律を適用することによって、一般車両の進入を制限できると考えています。この点はすでに国土交通省と協議を進めています。

レールを敷くと、 建設費は莫大だし、 災害時の復旧費や メンテナンス費も かかるのでは？

富士トラムは、鉄のレールを敷く必要がありません。トラム車両を誘導する装置として、富士スバルラインに白線や磁気マーカーを敷設する必要がありますが、簡単な工事で済みます。

大規模な工事が 必要で、 自然破壊に つながるのでは？

富士トラムはゴムタイヤで走るので、既存の道路を活用できます。富士スバルラインはそのまま、新たな工事がほとんどないので、自然破壊の心配はありません。

1994-96

山梨県が 新交通システムを検討

電気バスやリニアモーターカーなど 6 種類の交通手段を検討したが、結論は出なかった。

2013

富士山、 世界文化遺産に

世界文化遺産に登録される際、
①人が多すぎる（来訪者コントロールが必要）
②人工的景観が多い（信仰の場にふさわしい景観にすべき）
③環境負荷が多い（CO2 の削減を図るべき）
という 3 つの課題を指摘された。

富士トラム網を核とした グランドビジョン



県内各地に走る富士トラム

富士トラムはゴムタイヤで走るため、レールが
必要なく、既存の一般道を走ることができます。
県は、リニア山梨県駅を起点として県内の主要
拠点を結ぶことを検討しています。

これが、富士トラムネットワーク構想です。

各地の拠点駅から富士トラムに乗り、リニア山
梨県駅まで一本で行けるようになります。

リニア山梨県駅から東京（品川）までは 25 分！
名古屋まで 45 分！

リニアを普段使いして、東京や関西へスムーズ
に移動できるようになります。

東京へ
25 分

名古屋へ
45 分

人の流れを変え、 山梨が「副都心」に!?

富士山に偏りがちだった観光客は、行き帰りに
山梨県が誇る観光地に立ち寄ることが簡単にな
ります。

観光だけではなく、東京と近くなること
で、山梨県の経済的な力は底上げされます。
さらに、山梨は、東京をバックアップする「副
都心機能」を求められていく可能性があります。

富士トラムネットワーク構想は、
皆さんが抱いていた懸念を解消するだけでなく、
山梨県の未来を切り拓く「進化した構想」であ
ると、私たちは考えています。

2021

有識者会議が LRT が最善と判断

山梨県がつくった「富士山登山鉄道構想
検討会」が技術的・経済的観点から、富
士スバルライン上に LRT を走らせる案
がベストと答申した。

2023

山梨県が 地元説明会を開始

山梨県は、有識者会議がベストと答申し
た「富士山登山鉄道構想」を説明する会
を地元市町村で相次いで開催した。

2024

富士トラムを 新提案

山梨県は、富士山登山鉄道の
鉄軌道に代えて、
新たに富士トラムを提案した。

あなたの身近な暮らしが、グッと便利で自由になります

通過駅でないから便利！

富士トラムによってリニア山梨県駅と富士山をつなぐことで、リニア山梨県駅は**富士山の玄関口**となります。

これまで新幹線駅ができて、単なる通過駅となってしまう、地域の活性化につながらないケースが多々ありました。

人気観光地である富士山の玄関口になれば、リニア山梨県駅の乗降客数は増えます。その結果、**リニア山梨県駅は通過駅にはならず、停車本数が増えることが期待できます。**それにより、利便性がアップすれば、乗降客数がさらに増えるという好循環が生まれます。

これは、山梨県民であるあなたの身近な暮らしにも大きなプラスの影響を与えます。



東京の大学に
山梨の自宅から
通学できる！

進学先が東京の大学でも、
下宿なくて済みます。

現在は
甲府-新宿間が
90分

いろんな場所が
もっと近く！

90分

60分

ジブリパーク

スカイツリー

東京ドーム

成田空港

渋谷

東京タワー

品川

銀座

東京ディズニー
リゾート

横浜

羽田空港

鎌倉

焼津

名古屋

京都

新大阪

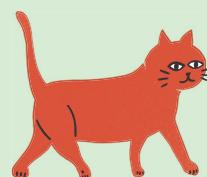
リニア
山梨県駅

リニア山梨県駅から
電車での所要時間。
実際の位置関係とは
異なります



買い物やコンサート、
芝居などの観劇も
ラクラク！

エンタメは東京や関西で開かれることが多いけど、終わるのが遅いから…と遠慮がちではありませんか？ 富士トラムと自動運転バス、デマンドタクシーなどが組み合わせれば、宿泊先を探さなくても気軽に出かけられます。買い物帰りに時間を気にせず、東京の夜景も楽しめます。



経済的な力が底上げされてあなたの暮らしが豊かになります



東京の会社が
「選ばれる県＝山梨」に
本社を移転！

生活環境や子育て環境が整った山梨県へ、大企業が本社を移転する可能性が出てきます。おいしい食材や少人数学級の取り組みは他県に誇れるもので、日本全国の中で、山梨は「選ばれる県」になっていきます。

富士トラムは、人の流れを変えます。

富士山に偏りがちだった観光客は、
行き帰りに山梨県が誇る
観光地に立ち寄ることが簡単になります。

観光だけではなく、

東京と近くなることで、山梨県の経済的な力を底上げし、**東京をバックアップする「副都心構想」**にもつながっていく可能性があります。

その果実として、
あなたは豊かな暮らしを手にすることができます。



県内の産業が
活性化する！

大企業の本社が山梨に移転されれば、ビジネスマンの往来が活発になり、関連する企業や行き帰りに使う飲食店など、多くの企業が活性化していきます。



移住者が増えて、
暮らしに活気が
生まれます

東京や関西と近くなることで、生活環境が整った山梨県への移住者が増えることが見込まれます。人口減少社会で地域の担い手が足りなくなる中、移住してくる多様な人たちがあなたの暮らしに活気をもたらします。



富士山を中心に
観光の質が向上！

羽田空港や関西方面から富士山への来訪が簡単になります。多様な観光客を迎えるため、富士山五合目のサービスはもっと充実させていくことを求められるでしょう。



富士トラム 大解剖

富士トラムの仕様は決まっていますが、海外で走行しているモビリティ（白線などを読み取りゴムタイヤで走る交通システム）を参考に検討を進めています。加速と減速がスムーズなゴムタイヤで走る富士トラムは、揺れが少ないオールフラットな車内で、**ゆったりとした対面型座席に座れる快適な移動空間**です。4WS車のようにハンドリング操作が各タイヤにリアルタイムで反映しているのも、**通常の連節バスより内輪差が小さく、小回りが利くのが特徴**です。1編成（右下の図を参照）は30mの長さで60人分の座席があります。最大2編成が可能なので、**1度の運行で120人**を乗せることができます。緊急時には立ち乗りをすることで、さらに多くの人を輸送することができます。また、前部と後部の両側に運転台があるので、非常時はUターンせずに道を引き返すことができます。

車両の
耐用年数は
30年

グリーン水素・
やまなしをPR
水素タンク

米倉山のP2Gシステム（上の写真）でつくったグリーン水素を使い、燃料電池で走ります。「グリーン水素・やまなし」を乗降客に実感してもらい、山梨県のブランド力アップにつなげます。また、出力調整が難しい燃料電池の特性を補うために、バッテリーと補助電源を搭載します。

両側に運転台
非常時は、Uターンせずに速やかに安全な場所まで移動できます。

切り返し
しなくて
いい！

架線が
不要

燃料電池

補助電源

空調

主変換装置

バッテリー

空調

白線読み取り

カメラで白線を読み取り、誘導運転します。

磁気マーカー
読み取り

センサーで磁気マーカーを読み取り、誘導運転します。

低床車体
バリアフリー

ゴムタイヤ
レールが
いらない！

ゆったり
回転式シート
特急列車の
乗りごころ

各タイヤに連動する
ハンドリング操作

小回りが
効く！

自動運転

運転台には車両機器の監視や制御をするシステムがついています。機器の異常を感知した場合は、運転管理センターから遠隔で、運転を制御することができます。

富士山登山鉄道（LRT=Light Rail Transit）と同等の輸送力！
優れた走行性能を持つ富士トラム

	サイズ	登坂可能勾配	最小曲線半径	
富士トラム	概ね同サイズ 1編成 長さ30m、 幅2.65m、 高さ3.6m	130パーミル 雨天でも 安定走行が可能	15m	架線は不要 燃料電池やバッテリーで走行
富士山登山鉄道（LRT）		90パーミル程度 雨天時はレールに 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

みなさまの質問に答えます。

Question & Answer

県が提案している構想に対し、多くの方々から質問をいただきます。

ここでは、よく聞かれる質問をピックアップし、現時点でお答えできることを最大限にお知らせします。

Q 富士トラムと同様の車両が運行した例は、国内にあるのか。

A 愛知万博（2005 年）の際、会場内を移動するモビリティとして、トヨタ自動車が開発した「磁気マーカーを使った車両（IMTS）」が運行しました。

国内初の取り組みとなりますが、世界的に見ると、白線や磁気マーカーを使った車両システムは拡大を始めています＝以下の表。

中国	株洲市、宜賓市、上海市など6都市
マレーシア	クチン、ブトラジャヤ
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

Q 安全性などを判断するために、富士トラムの車両の構造などを具体的に示すべきではないか。

A P8～9で車両の概要をお伝えしましたが、現在、富士スバルラインを走らせる車両の仕様をどうすべきか、調査・検討しています。具体的な検討項目は、運行システムや車両の安全性などです。調査・検討の結果、わかった情報は県民の皆さまにお伝えします。

Q 富士山の噴火時や雪崩が起きた際の備えはできているのか。

A 富士スバルラインの途中にある4ヶ所の駐車場を「途中駅」にする予定です。途中駅には、噴石の際に逃げることができるシェルターを設置することを考えています。また、運行にあたっては気象情報を精密に分析し、雪崩被害などを防ぐ考えです。富士トラムは双方向への進行ができるので、いざというときには速やかに退避できます。

Q 積雪時には、白線や磁気マーカーの誘導が機能しないのではないのか。

A 現在、他国で運行している車両には、複数の光学センサー（GPS、LiDER、高性能カメラなど）がついており、障害物などが白線や磁気マーカーを覆っている場合でも車両センサーが感知しますので、積雪の影響は少ないと考えています。

Q 通年営業といっているが、何日営業できるのか。

A 現在と同様、気象条件に応じて運行を決めます。（四合目以上：年間280日営業を見込む）

Q 整備費はいくらになるのか。登山鉄道案と比べてどれだけ安くなるのか。

A 富士スバルラインでは登山鉄道構想時に比べ大幅に削減される見込みです。レールを敷くなどの工事がなく、富士スバルラインに白線や磁気マーカーを敷設するだけなので、大幅な費用削減が期待できます。整備費だけでなく、災害時の復旧費やメンテナンス費用も同様です。

Q 登山鉄道構想では工事が数年かかり、工事期間中は五合目観光をストップさせる必要があると聞いた。富士トラムの場合はどうなるのか。

A レールの工事に比べ、白線や磁気マーカー敷設の工期はグッと短くなります。現在調査中ではありますが、五合目観光への影響は最小限で済むことが期待されます。

富士トラムの実現で 新たな富を呼び込む 山梨を目指す

日本の宝である富士山をどう後世に引き継ぐべきか。富士山と地域の関係はどうあるべきか。私は、知事に就任した2019年以来、従来の行政スタイルに縛られず、未来志向の積極的な対策を考え続けてきました。

2021年に提案した「富士山登山鉄道構想」については、県民の皆さんと議論する場を随時開き、私はできるかぎり足を運びました。富士山という「文化と国土の象徴」をさらに誇りあるものにしていきたいという皆さんの熱意を直接肌で感じ取ることができました。

議論を積み重ねた結果、私たちは「富士トラム」を新たに提案することにしました。

県民の皆さんの中には、「富士山登山鉄道構想をめぐる議論は無駄だったのではないか」と感じた方がいるかもしれません。しかし、私はそうは思いません。

こうした議論、試行錯誤こそ「最適解」に近づいていく過程だと考えるからです。実際、議論の過程で得た多くの知見と意見は、まさに「集合知」と呼ぶにふさわしいものでした。

今回、新たに提案する「富士トラムネットワーク構想」の効果は、世界遺産である富士山の課題解決にとどまりません。

山梨県は今、次世代の基幹交通となるリニア中央新幹線の開通を控えるという幸運に恵まれています。富士山とリニア山梨県駅を富士トラムで結び、リニア新駅を「富士山の玄関口」とします。さらに富士トラムを県内各地へ延伸させて「富士トラムネットワーク」を築くことができれば、地域間をつなぐ動脈、ライフラインとなります。

富士トラムネットワークは、私たち県民の脚となり、生活の基盤となっていきます。富士山の恵み、リニア中央新幹線開通の恩恵は、生活の豊かさとなって、県民一人ひとりにもれなく届けられるのです。

リニアから世界へ。世界と富士をつなぐ。富士トラムネットワーク構想を起点にして、山梨が世界に開かれる。世界からヒトとモノ、文化という新しい富を山梨に呼び込み、各地域の豊かさを新たに生み出していく。

富士トラムは、世界に開かれる山梨の豊かさを支える象徴となるのです。

富士トラムネットワーク構想の具体化に向けて、私たちは研究を続けます。さらなる「集合知」を得るため、ともに議論してまいりましょう。



山梨県知事
長崎 幸太郎

令和7年4月 山梨県新価値・地域創造推進局
山梨・富士山未来課 発行
〒400-8501 甲府市丸の内1-6-1
TEL 055-223-1330 FAX 055-223-1873
E-mail fujisan-mirai@pref.yamanashi.lg.jp

富士トラムの
説明動画はコチラ



富士山の
恩恵で
元気に！

