

調査結果

1. 鉄道敷設・運営に関するスキーム比較

「公設公営」「民設民営」「上下分離」について収支を検討。併せて以下のリスクケースの検証も実施した結果、「上下分離」のうち施設整備を官民で按分しつつ事業運営を民間が担う(3)が官民のリスク分担として最もバランスが取れているものと考えられる。

【ベースケースにおける主要前提条件】*設備投資・運営期間費用は民設民営の場合の額を記載

運営期間：40年間

利用者数：年間300万人

利用者単価：1万円（税込）

設備投資額合計：1,486億円

営業費用（年額）：人件費12億円、修繕費7.6億円、動力費2.1億円、その他経費13億円

リスクケース①：利用者数が50%減少したケース

リスクケース②：設備投資が50%増加したケース
(単位：億円)

スキーム		(1)公設公営	(2)上下分離【貸付】 (車両等公共整備)	(3)上下分離【貸付】 (車両等民間整備)	(4)民設民営	
		概要	施設は全て公共が整備・所有し、運営も公共が自ら実施	施設は全て公共が整備・所有し、運営は民間が独立採算で実施	付帯施設・車両は民間が整備・所有。民間が独立採算で運営	施設は民間が整備・所有し、運営も民間が独立採算で運営
公共	収支	ベースケース	8,030	823	1,848	-
		リスクケース①	2,299	▲896	128	-
		リスクケース②	7,090	▲117	1,348	-
	うち、設備投資負担額	ベースケース	▲1,651	▲1,651	▲856	-
		リスクケース①	▲1,651	▲1,651	▲856	-
		リスクケース②	▲2,477	▲2,477	▲1,288	-
事業者	収支	ベースケース	-	4,859	4,207	5,468
		リスクケース①	-	2,195	1,543	1,662
		リスクケース②	-	4,859	3,923	4,860
	うち、設備投資負担額	ベースケース	-	0	▲716	▲1,486
		リスクケース①	-	0	▲716	▲1,486
		リスクケース②	-	0	▲1,074	▲2,229

2. 周辺事業に関する事業内容

項目	山麓駅周辺	五合目駅周辺
所在地	山梨県南都留郡富士河口湖町・富士吉田市内	山梨県南都留郡鳴沢村・富士吉田市内
想定される周辺事業の機能	<ul style="list-style-type: none"> 富士山の景観を生かすことができ交通アクセスに優位性を持つ立地、県有林の広大な土地のほか、富士五湖、富士急ハイランドや富士すばるランド等の周辺観光資源との連携を生かした事業内容が検討可能 機能としては、登山鉄道の入口としての宿泊機能、商業機能、及び富士山が持つ象徴的イメージを基に観光客・政治・ビジネス客を誘致するための機能が想定される。 具体的な施設として、リゾートホテル、飲食施設、商業施設、MICE施設が想定される。 	<ul style="list-style-type: none"> 山麓駅に比べ、開発可能面積は限定的 登山鉄道に乗り乗る客層は一定程度のミドルアッパー層が高い割合を占めることが想定される。 機能としては、五合目周辺を目的地とした観光客が景観・自然を楽しむことができる滞在型リゾートのほか、登山客のための休憩機能が考えられる。 具体的な施設として、コンパクトなラグジュアリーホテル、カフェ・レストラン等の飲食施設、売店が想定される。

3. ライフライン整備に関するスキーム検討

項目	内容
整備方法の検討	<p>ライフラインの敷設にあたっては、次の2点が想定される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①地元市町村・受益者が単独で実施する方法 ②登山鉄道の敷設と一体で行う方法 <p>社会基盤であるライフラインは地元市町村・受益者が整備することが基本原則である一方、ライフラインの利用者は鉄道利用者が大半を占めることから、鉄道利用者を受益者と捉え、鉄道利用者から整備費用を回収する②が合理的であると判断する。</p>

4. コンセッションの活用検討（複数の事業を集約した一体発注の事業パターン）

活用方法① 鉄道事業と周辺事業の一体的な事業化	複数施設をバンドリングしてコンセッション化する手法は関西空港・神戸空港、北海道内7空港で事例があり、一体化する事業次第で相乗効果や補完効果が期待できるため、本事業においても、鉄道事業と周辺開発事業等、複数の事業を一体的に事業化する手法としてコンセッションは有効と考えられる。
活用方法② 富士山有料道路の運営事業と鉄道事業の一体的な事業化	収支への影響から複線が望ましいことや、単線であってもすれ違い箇所を設置が必要なことから車両の進行を妨げる蓋然性が高く、道路交通法21条の趣旨を鑑み、一般車両の通行を認めない方針である。道路の維持管理・運営事業にかかるコンセッション活用効果は大きくないことから、鉄道事業実施に際しては維持管理有料制度を終了し、一般県道として維持管理することも含め、今後検討を進める。

事業化に向けた今後の展望

