

世界遺産・富士山の恩恵とリスク 多角的観点で交通インフラ整備を推進

空条 円
Madoka Kujo

日本最高峰(標高三七七六メートル)の富士山は、その大きさだけでなく、四季折々の風景が人々の心を引きつける。日本人の自然観や文化には国際連合教育科学文化機関(ユネスコ)の世界文化遺産「富士山―信仰の対象と芸術の源泉」として登録された。富士講に代表される信仰のほか、浮世絵など様々な芸術の題材に取りあげられてきた。活火山である富士山との共生を重視し、山麓の湧水など自然の恩恵に感謝する人々の心が信仰の本質にある。現代の富士登山にも、信仰に通じる思いが脈々と受け継がれて

いる。

日本人にとって特別な山である富士山を国内外に広く知らしめた浮世絵の「富嶽三十六景」。江戸時代の浮世絵師・葛飾北斎の代表作であり、十九世紀に起こったジャポニスム(日本趣味)などにより、海外にも広く作品が知れ渡った。色鮮やかに、巧みな描写・構図で表現された富士山は見飽きることがなく、多くの人々を魅了する。単なる風景画の域を超え、日本人の心の原風景を描き出している。

浮世絵に描かれた富士山の姿形は、西洋美術のモチーフにも多用され、日本とその文化を象徴する記

号(アイコン)として海外に浸透していった。信仰を契機に生み出された多様な文化的資産と合わせ、こうした富士山の普遍的価値は、未来に受け継ぐべき世界の宝と言えるだろう。

登山鉄道で付加価値高める

多くの人々の心を引きつける富士山は、地元のみならず、日本にとって重要な観光資源でもある。コロナ禍前までは、インバウンドの観光客や登山者も数多く見られた。環境省では二〇〇五年から四つの登山道(吉田、須走、御殿場、富

士宮)のそれぞれ八合目付近に、赤外線カウンターを設置して登山者数調査を実施。コロナ禍前の二〇一九年夏期の合計は約二万三千六百〇〇人に上り、最も登山者数が多い山梨県側の吉田ルートは前年度並みの約一五万人だった。

山頂付近の崩落により、吉田ルートの八合五勺から山頂までの通行が一時規制された影響を受けたものの、一万〜五万人台にとどまる他のルートを大きく上回る。吉田ルートの登山口になる県の有料道路「富士スバルライン」五合目は、首都圏からのアクセスも便利で、食堂や土産屋、登山用品店などが立

ち並び、観光地としてもにぎわう。ルート中には山小屋が多く、初心者にも比較的登りやすいことが人気を集めている。

富士山への来訪者増加による環境負荷を軽減するため、山梨県は富士山の麓と五合目を結ぶ登山鉄道の具体化に向けた検討を進めている。二月に開かれた有識者による富士山登山鉄道構想検討会の総会で了承された基本構想では、交通手段の見直し策として、富士スバルライン上への次世代型路面電車(LRT)の敷設が最も優位と評価。概算建設費用は約一、四〇〇億円。往復運賃一円で年間三〇〇万人が利用することを想定し、「事業成立の可能性が高い」とした。

県は実現に向けて制度と技術の両面から課題を整理。官民の役割分担や急勾配での安定した運行など、分科会などで方向性を固める方針だ。長崎幸太郎山梨県知事はポストコロナ・ウィズコロナを見据え、観光も薄利多売から付加価値重視の時代に転換する必要性を指

摘。「富士山は世界に誇るキラークンテンツ。北海道、京都に並ぶ日本の観光の柱にしたい」と意気込む。

真に必要な事業で実行力を

世界遺産に登録され、観光資源でもある富士山は、人々の暮らしや経済に様々な恩恵を与える一方、甚大な被害を及ぼす災害リスクも抱える。政府の中央防災会議が昨春にまとめた富士山噴火の被害想定によると、首都圏広域で道路や建物など土地利用されている範囲に堆積し、除去が必要な火山灰の総量は最大四・九億立方メートルと試算。これは東日本大震災で発生した災害廃棄物量の約一〇倍に相当するという。

同会議のワーキンググループが富士山の噴火で大規模となる宝永噴火(一七〇七年)をモデルケースに検討。降灰による交通インフラやライフライン、建物などへの影響も整理した。鉄道は微量の降灰で地上路線の運行が停止。道路は乾燥

時一〇センチ、降雨時三センチ以上の降灰で二輪駆動車が通行不能となる。建物は降雨時三〇センチ以上の堆積厚で木造家屋の倒壊が起こるとしている。

山梨、静岡、神奈川各県などでつくる「富士山火山防災対策協議会」は、富士山噴火時のハザードマップを三月に改定した。従来版は国が二〇〇四年に策定したもの。溶岩流や火砕流の届くエリアが広がり、溶岩流の到達予想が約一〇時間早まった地域もある。

協議会は過去五、六〇〇年間の噴火を基に、火口範囲を山頂から半径四キロ以内全域にするなど拡大。溶岩流の想定噴出量を過去最大規模の噴出量を参考に従来の約二倍の一三億立方メートルのほか、火砕流の噴出量も約四倍の一、〇〇〇万立方メートルに見直した。

溶岩流が達する可能性のある自治体は、従来の静岡、山梨の二県一五市町村から神奈川を含む三県二七市町村に広がった。東海道新幹線には発災から約五時間後に達す

るなど、交通機関への影響も深刻さが増す。火砕流については、北東と南西方向に延びると想定し、東富士五湖道路に最短六分で到達すると推計。主要道路が発災後すぐに寸断され、避難・救援活動に支障を来す恐れがある。

東海道新幹線の被災が懸念されることに対し、周辺各県の首長からは大深度地下や山岳トンネルを走るリニア中央新幹線が、富士山の規模噴火時に果たす防災的な役割に期待する声も聞かれる。東名、新東名といった高速道路のダブルネットワーク化も含め、交通インフラのリダンダンシー(冗長性)向上は、災害大国のわが国にとって重要課題との認識で一致する。

交通インフラの大規模プロジェクトでは、安心・安全や利便性の向上、地域振興・経済発展などが期待される一方、環境や財源などが問題視されるケースも少なくない。多角的な観点からプロジェクトの意義を捉え、真に必要な事業を迅速に進める実行力が問われている。