

富士山の保全と利用に関する現状

令和元年7月29日

山梨県

目 次

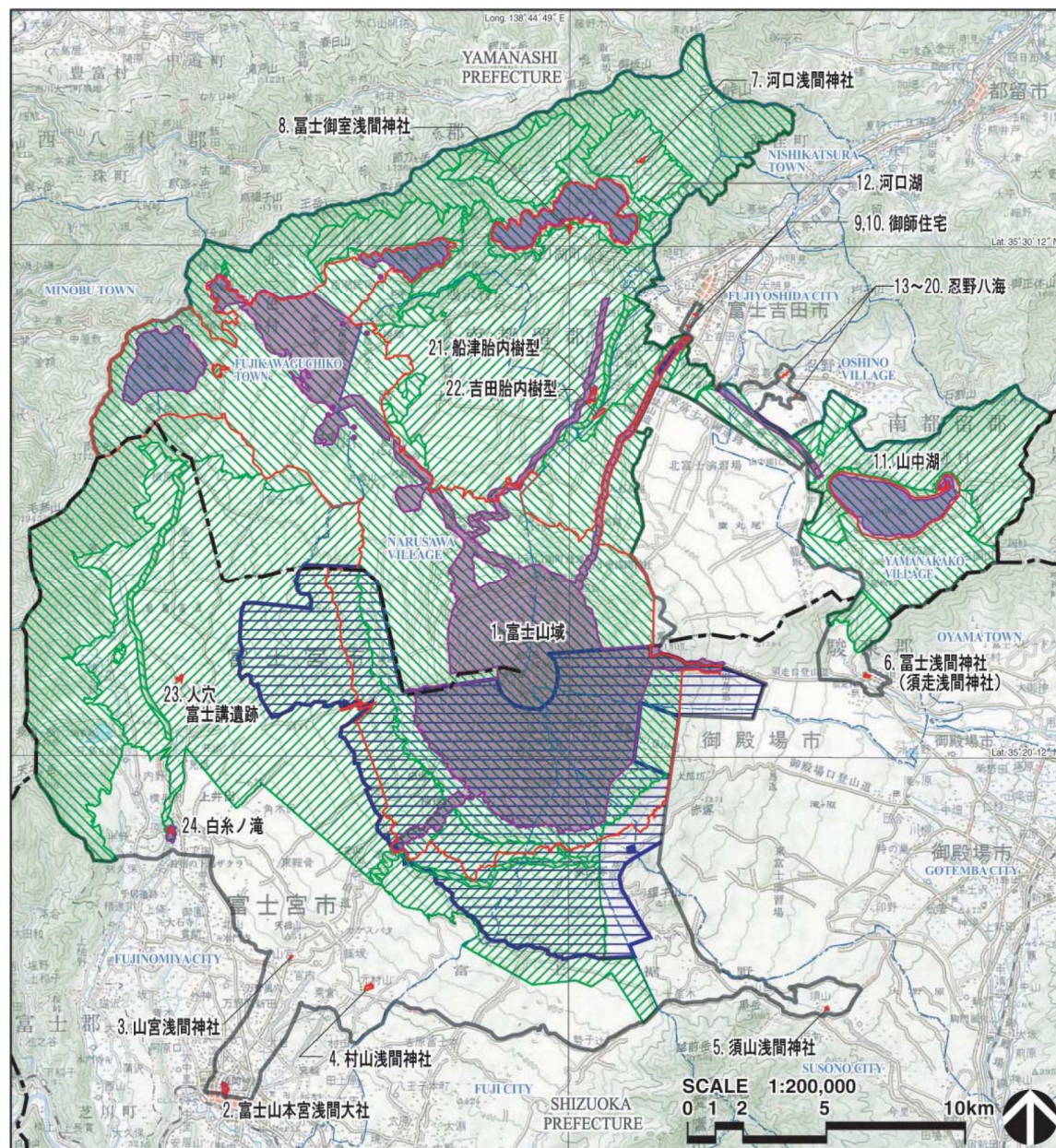
1. 富士山の保全と活用に関する政策指針と法制度	1
1.1 富士山の保全と利用に関する主な法制度	2
法規制図（自然公園法、文化財保護法）	3
1.2 富士山及び周辺地域の保全と利用の考え方	4
2. 富士山及び周辺の現状	5
2.1 富士山への交通アクセス	6
2.1.1 首都圏等からのアクセス	7
2.1.2 富士スバルライン（富士山有料道路）の概況	8
2.2 ユネスコ等からの指摘事項	9
2.2.1 富士スバルライン五合目の現状に関する専門家意見	10
2.3 入込客数の状況	11
2.4 富士スバルライン（富士山有料道路）の利用状況	12
2.4.1 自動車交通による環境影響の調査事例	13
2.4.2 富士スバルライン（富士山有料道路）の気象条件	14
2.4.3 富士スバルライン（富士山有料道路）の月別営業状況	15
2.4.4 富士スバルライン（富士山有料道路）の過年度の被災状況等	16
2.5 富士スバルライン五合目周辺の状況	17
2.5.1 富士山四合目・五合目ランドデザイン（山梨県 平成28(2016)年3月)	18
2.6 火山噴火対策（富士スバルライン周辺の溶岩流等の分布）	19
3. 課題と想定される論点	20
3.1 過年度調査等で示された課題	21
3.2 想定される主な論点	22

1. 富士山の保全と活用に関する政策指針と法制度

1.1 富士山の保全と利用に関する主な法制度

法律・制度の名称	所管	法律・制度の概要	事業実施に必要な手続き等
自然公園法	環境省	<ul style="list-style-type: none"> 優れた自然の風景地を保護する 利用の促進を図る 国民の保健、休養及び教化に資する 生物の多様性の確保に寄与する 	富士箱根伊豆国立公園計画変更が必要 (計画協議及び中央環境審議会等の審議により相応の期間を要する)
文化財保護法	文化庁	文化財の保存・活用と、国民の文化的向上 (特別名勝富士山、史跡富士山、天然記念物富士山原始林及び青木ヶ原樹海)	原則として現状変更が認められていないため、文化庁への許可申請にあたり、環境影響評価や地元検討委員会での合意形成が求められることが想定される
環境影響評価法 (山梨県環境影響評価条例)	環境省 (山梨県)	大規模な事業の実施による周囲への環境影響について、事業者自らが調査、予測、評価を行い、その結果を公表し、県民や市町村長等から環境保全の見地からの意見を聴き、事業の実施に反映させるための一連の手続き(制度)	富士箱根伊豆国立公園の公園計画を変更する必要がある、計画協議及び中央環境審議会等の対応により、長期の期間を要する
世界遺産条約履行のための作業指針	ユネスコ 世界遺産センター	世界遺産の普遍的価値に影響を及ぼす恐れのある開発行為を実施・許可しようとする場合には、あらかじめユネスコ世界遺産委員会に報告することを締約国に要請	「遺産影響評価」の実施を求められる可能性があるが、明確な審査基準が定められておらず、調整に長期間を要する可能性あり
山梨県世界遺産富士山の保全に係る景観配慮の手続きに関する条例 (景観配慮条例)	山梨県	富士山景観配慮地区(構成資産または緩衝地帯)内で計画される対象事業について、事業計画・設計に先立ち、事業の景観に与える影響を評価し、必要に応じて改善を促すことにより、富士山の美しい景観との調和を図る	事業者から提出された景観評価(フォトモンタージュ等)結果(景観配慮書)に対し、景観、世界遺産などの専門家の意見を踏まえ、知事が意見書を提示

法規制図（自然公園法、文化財保護法）



- 凡例
- 推薦資産
 - 緩衝地帯
 - 文化財保護法
 - 自然公園法（国立公園特別地域）
 - 自然公園法（国立公園普通地域）
 - 国有林野の管理経営に関する法律（国有林野）
 - 県境
 - 市町村境

1.2 富士山及び周辺地域の保全と利用の考え方

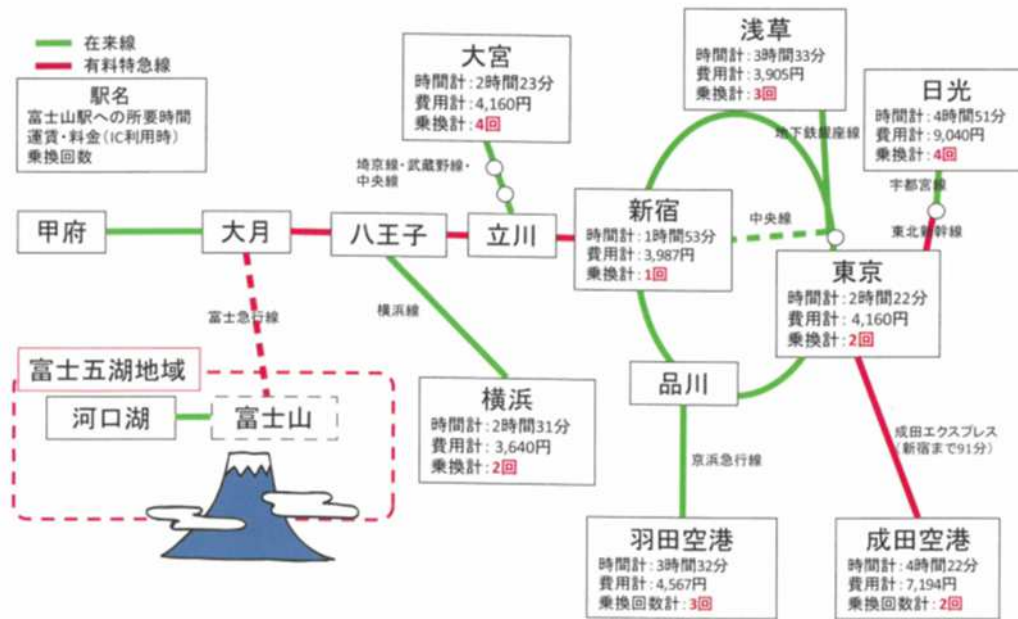
■ 富士山総合環境保全対策基本方針（山梨県 平成8年）



2. 富士山及び周辺の現状

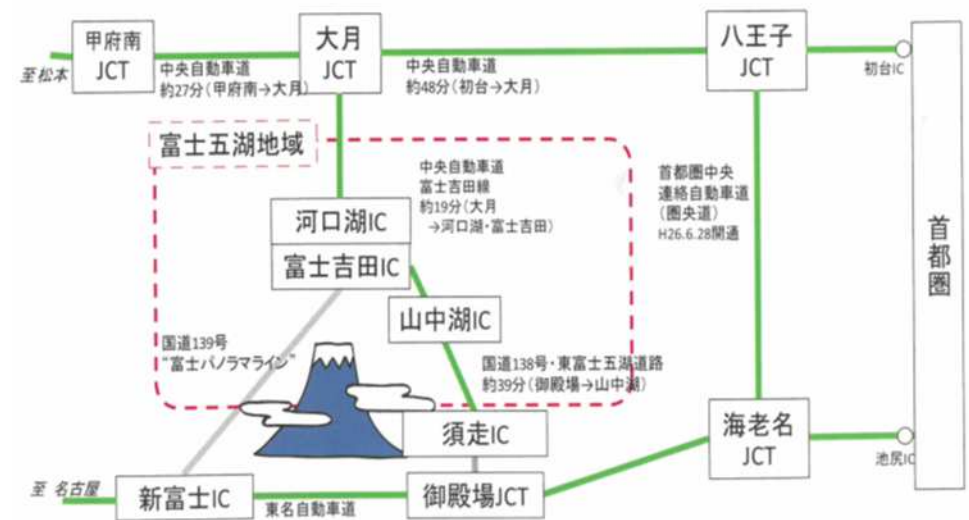
2.1.1 首都圏等からのアクセス

【鉄道による首都圏からのアクセス】



※ 乗換回数の少なさ・特急を優先、各出発駅を9:00出発で検索した場合
 (出典) 乗換サイトジョルダンより作成

【自動車による首都圏・名古屋圏からのアクセス】



(出典) NEXCO 中日本所要時間計測サイトより作成

出典：富士山の環境と観光のあり方検討会報告書（富士山の環境と観光のあり方検討会 2015年）

2.1.2 富士スバルライン（富士山有料道路）の概況



供用開始	昭和39（1964）年4月1日
延長	24.1km （有料道路起点～五合目）
標高	1,088m（有料道路起点）～2,305m （五合目）
縦断勾配	最大 8.0%，平均5.0%
曲線半径	最小 約30m
利用状況	約22万7千台（H30年1月～12月） うち、普通車約11万1千台 大・特大車約7万8千台
入込客数	観光客：約386万9千人 （H29年1月～12月）
地質	溶岩、火砕堆積物、噴石丘等、平面的に 地質変化が激しい。一部、雪代堆積物上 を通る。

2.2 ユネスコ等からの指摘事項

■ 環境保全に関する事項

- 7,8月のピーク時、自家用車が道路に大きな圧力をかけている
- 自動車・バスからの排気ガスが懸念される

■ 景観改善に関する事項

- 信仰のための登山道には、調和のとれた来訪者施設が必要
- 現時点では、活発な来訪者に対するサービス提供施設が、景観のいくつかの箇所を支配しているように見え、山の神聖さや美しさという特質を損なっている
- 吉田口五合目の諸施設について、意匠の改善を要す
- 多くの標識・案内板が景観の美しさを損なっている

■ 適正利用に関する事項

- 収容力を踏まえた来訪者管理の実施が必要

■ 開発制御に関する事項

- 山麓（特に山梨県側）と富士五湖の湖岸に沿って厳格な開発制御が必要
- 負の影響を及ぼす可能性のある建築物の大きさ・位置に関する規制の強化が必要

出典：「第37回世界遺産委員会決議（2013年）」、「イコモス評価書（2013年）」

2.2.1 富士スバルライン五合目の現状に関する専門家意見

- 吉田口の五合目は、非常にクリティカルな（危機的な）場所で景観的にも非常に問題がある。
- 五合目の景観などは、世界の上等な国立公園と比べるととんでもない状況だと思っている。
- 日本の国立公園の中でも五合目の景観ほど悪い場所はない。特に看板類の乱雑さによって雰囲気が悪いものとなっている。これらの改善を通じて、世界遺産にふさわしい観光地であるということを見せていくことが必要である。
- いずれ観光地間の競争がある。地元としてもその時に生き残れるように良い観光地を作るというのが大切になってくるのではないか。是非、世界遺産としての先鞭をつけて欲しい。

第1回富士山世界文化遺産学術委員会（H26.2.26）における委員発言（抜粋）

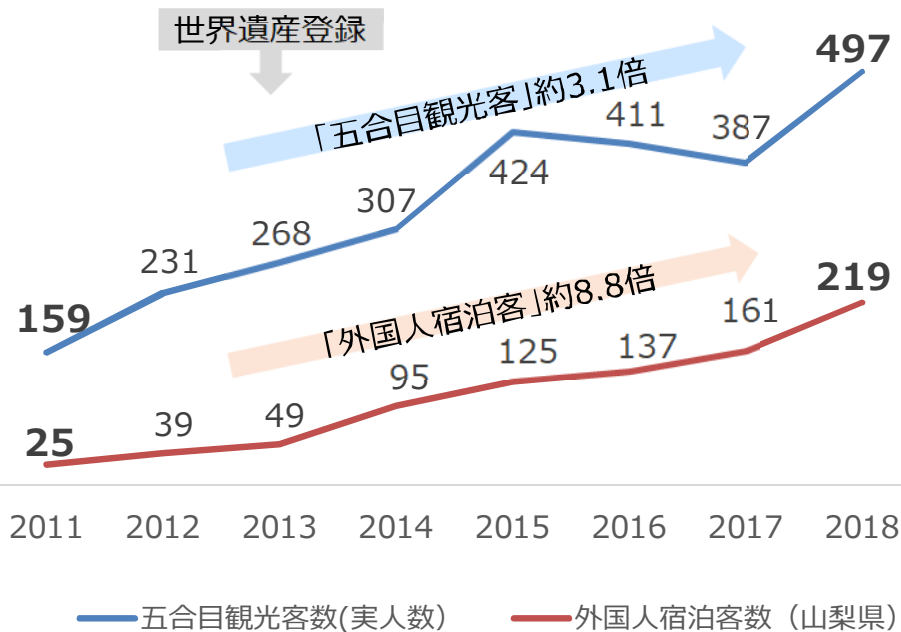
2.3 入込客数の状況

- インバウンド観光の増加に伴い、五合目への観光客数、外国人宿泊客（※山梨県全域のデータ）とも、増加基調

- 富士山五合目の入込は7月、8月に集中し、冬季は少ない
- 一方、外国人宿泊客数（山梨県全域のデータ）の季節変動は小さい

観光客数推移

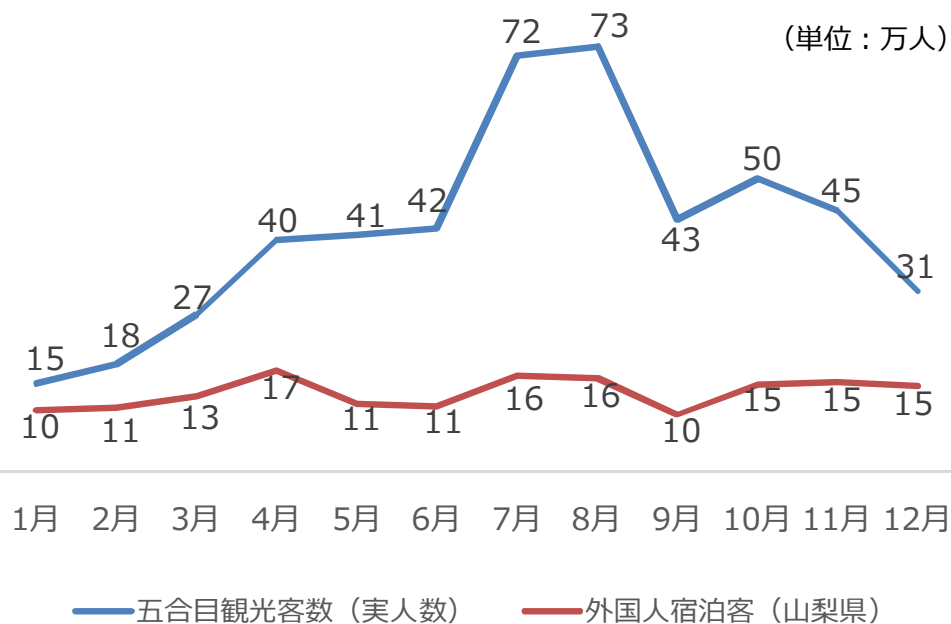
(単位：万人)



出典：山梨県観光入込客統計（山梨県）
宿泊旅行統計（観光庁）

月別観光客数（平成30（2018）年）

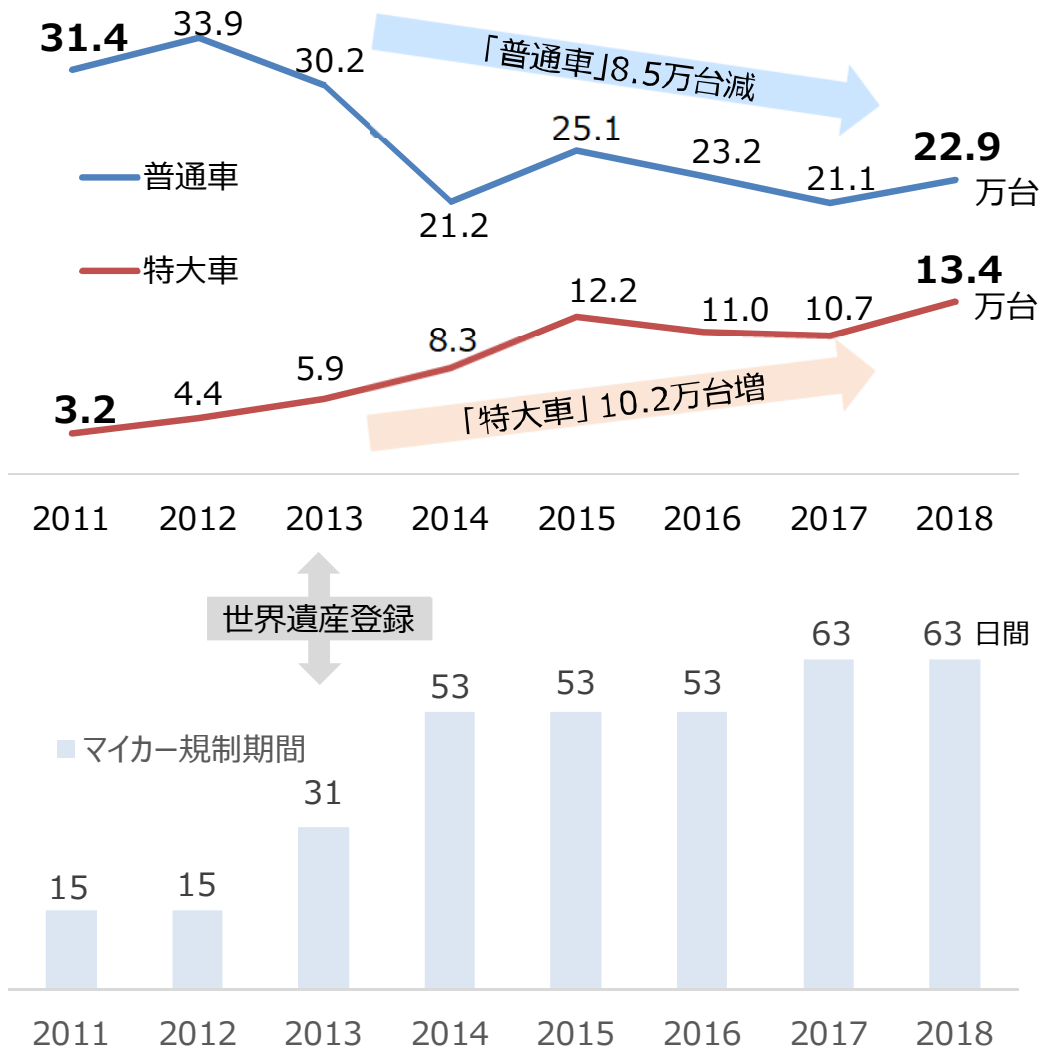
(単位：万人)



出典：山梨県観光入込客統計（山梨県）
宿泊旅行統計（観光庁）

2.4 富士スバルライン（富士山有料道路）の利用状況

富士スバルライン車両（普通車・特大車）通行台数及びマイカー規制期間の推移



出典：山梨県道路公社資料

- 夏季の入込客による環境への影響を緩和するため、マイカー規制を実施
- 世界遺産登録後、規制期間の拡大に伴い、普通車の通行台数は減少
- 夏季の渋滞はほぼ解消
- 一方、大型バスなどの特大車の通行台数は増加傾向

富士山におけるマイカー規制



〈マイカー規制実施前〉
縦列渋滞が発生



〈マイカー規制実施後〉
縦列渋滞が解消

出典：世界遺産富士山保全状況報告書(2016)

2.4.1 自動車交通による環境影響の調査事例

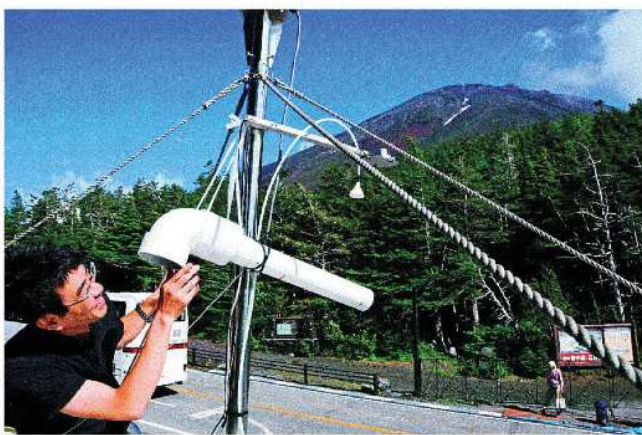
バス排ガスでも 一部の大気悪化

富士スバルライン

帝京科学大の和田龍一講師(43)が富士山有料道路(富士スバルライン)で昨夏実施した調査で、マイカー規制期間中の大気の状態が一部で規制期間外より悪化していたことが7日までに分かった。悪化していたのは、マイカー通行期間に車が渋滞しないポイント。大量の排ガスを出すバスの通行量増加が原因と考えられるという。一昨年度の調査で、マイカーが渋滞する地点では規制期間に大気の状態が改善したとの結果が出ており、和田講師はマイカー規制の必要性を認めた上で、バスの排ガス規制も必要ではないかと指摘している。
(植田裕作)

マイカー渋滞ない地点、規制期間に調査

同大生命環境学部で環境科学を専門としている和田講師は、車の排ガスに含まれる窒素酸化物の濃度を測定し、マイカー規制の効果調べている。和田講師によると、昨夏の調査は7、9月、大学の環境測定車を用いて、スバルライン終点の富士山5合目から約5キロ下った道路脇で濃度を測定した。一般車が入場できないマイカー規制期間中と、期間外に分類し窒素酸化物の平均濃度を比較したところ、規制期間の方が40%



車両の排ガスから出る大気汚染物質の測定ポイントで、外気を取り込むパイプをチェックする和田龍一講師
—富士山5合目

大学講師 対策強化求める

30%程度、高い値を示したという。一方、2012年夏にスバルライン終点から1.7キロ下った道路脇で同様に測定した際には、規制期間中の窒素酸化物濃度は期間外より62%低かった。一般車の入場を規制したことで、大気の状態が大幅に改善したとみられる。12年に調査した地点は、規制期間外に5合目駐車場へ向かう一般車で渋滞するポイント。一方、昨夏に調査した地点は規制期間外も渋滞しないという。和田講師は「渋滞が起きにくい昨夏の調査地点では、大型車両の増加に伴う排ガスの増加が、マイカー規制による排ガスの抑制効果を上回った可能性がある」と推測している。和田講師は昨夏のデータを検証するため、今夏は7月中旬から同じポイントで再度、大気汚染物質を測定している。バスなどが通過した直後の窒素酸化物濃度の変化も調べ、影響をより正確に把握する計画も立てている。和田講師は「12年の調査結果からマイカー規制に効果があることは実証できている。大型車両の排ガス規制も同時に実施することで、より環境保全につながるのではないかと話している。」

- 五合目手前など、繁忙期に渋滞が起きやすい場所では、マイカー規制の実施により、大気汚染物質である窒素酸化物の濃度が減少
- 一方、渋滞が起きにくい場所では、窒素酸化物濃度が増加



「バスの通行量増加が要因の可能性」と指摘 (※経年変化を観測中)

2.4.2 富士スバルライン（富士山有料道路）の気象条件

◎ 気象条件（五合目における月別データ：H24年度～H30年12月）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
最大瞬間風速(m/s)	40.0	42.3	34.5	38.1	33.0	49.4	49.9	35.7	43.3	38.9	42.7	42.0
最高気温(℃)	16.0	19.5	19.5	23.0	22.2	20.5	21.1	11.7	11.5	6.0	7.0	11.3
最低気温(℃)	-12.7	-6.3	-0.4	7.2	6.2	0.6	-5.7	-11.7	-18.5	-22.3	-19.1	-18.4
最大日雨量(mm)	113	96	138	257	217	277	196	168	157	64	168	225
除雪日数（H29年度）	14	—	—	—	—	—	3	16	18	22	26	26

※異常値を除く



凍結状況(L=約2km)：五合目手前（H30/01/15）



積雪状況：五合目手前（H28/02/28）



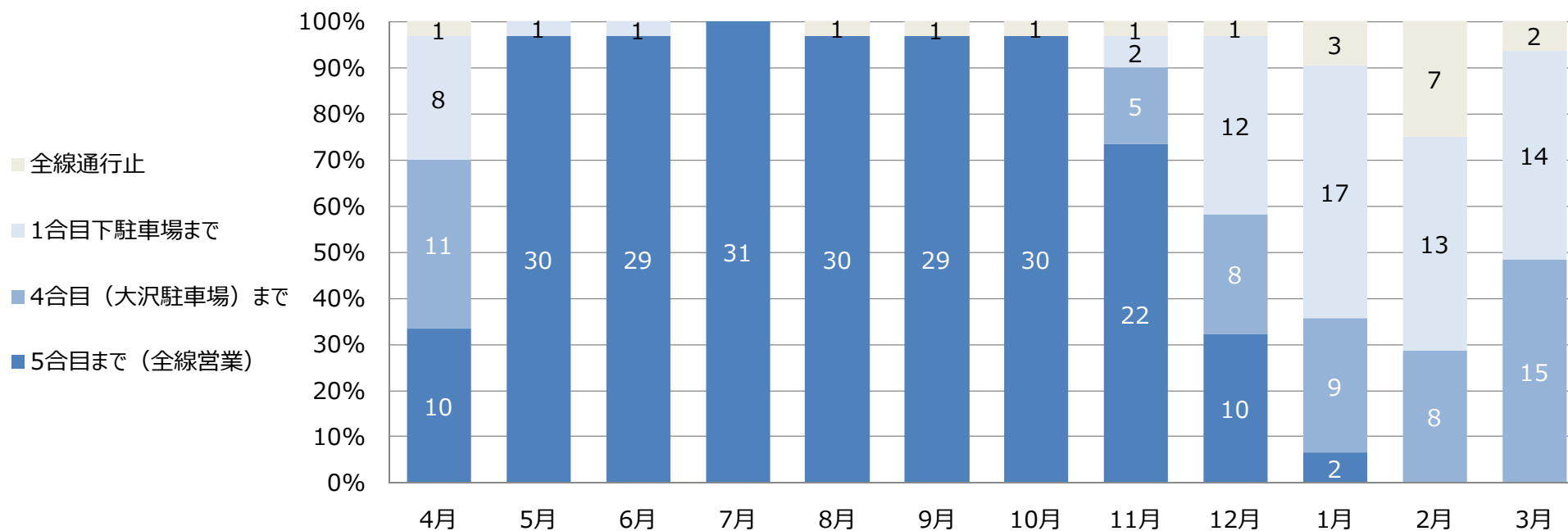
積雪状況：五合目（H28/02/28 最大積雪深約2m）

2.4.3 富士スバルライン（富士山有料道路）の月別営業状況

◎営業実績（月別営業区間：H24～H29年度平均）

(日)

営業区間	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間
5合目まで（全線営業）	10	30	29	31	30	29	30	22	10	2	0	0	223
4合目(大沢駐車場)まで	11	0	0	0	0	0	0	5	8	9	8	15	56
1合目下駐車場まで	8	1	1	0	0	0	0	2	12	17	13	14	68
全線通行止	1	0	0	0	1	1	1	1	1	3	7	2	18
合計	30	31	30	31	31	30	31	30	31	31	28	31	365
通行止の主な要因	雪崩注意報 凍結 降雪	雪崩注意報 凍結 大雨	大雨	大雨	台風 強風	台風 強風	台風 強風 降雪	凍結 降雪	凍結 降雪	凍結 降雪	凍結 降雪	雪崩注意報 凍結 降雪	



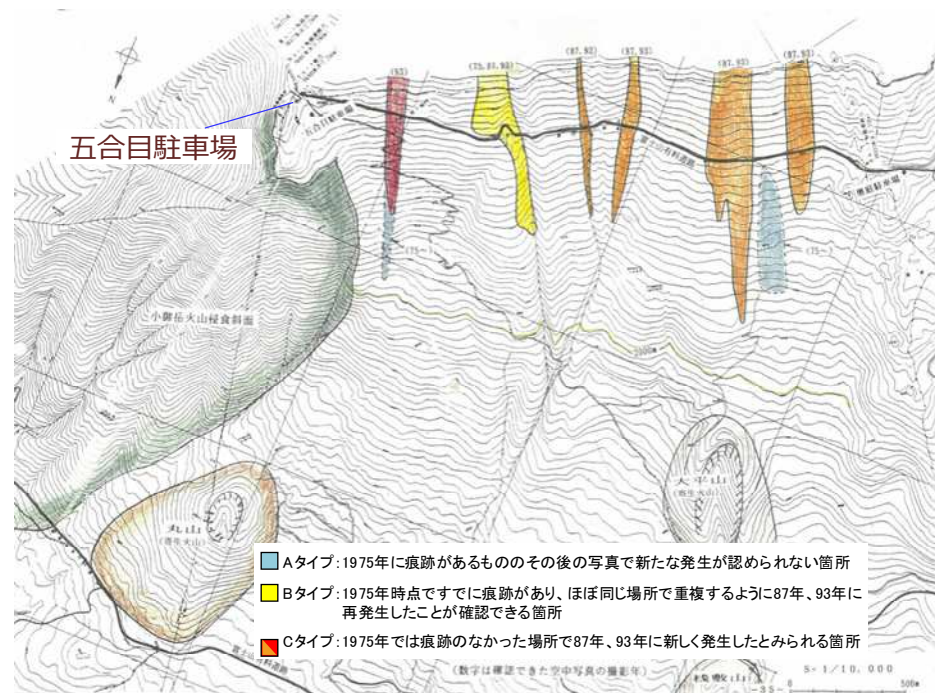
2.4.4 富士スバルライン（富士山有料道路）の過年度の被災状況等

◎ 災害履歴（大規模な災害等）

- H 4.12. 8 雪崩災害（4-5合目:坂下洞門、御庭洞門設置）
- H 8. 3.30 雪崩災害（4-5合目:流出土砂、立木撤去）
- H10. 4.14 雪崩災害（4-5合目:流出土砂、立木撤去）
- H16.12. 5 土砂災害（4-5合目:青草洞門設置）通行止
- H25. 4. 6 雪崩災害（4-5合目:流出土砂、立木撤去）
- H26. 3.13 雪崩災害（4合目:大沢駐車場災害復旧）
- H27. 4.21 雪崩災害（4-5合目:青草洞門増設）

◎ 災害復旧による道路構造物（洞門）

洞門名	延長	完成年度	備考
坂下洞門	90m	H5	H04.12 雪崩被災
青草洞門	135m	H17、H30	H16.12 土砂被災(L=100m) H27.04 雪崩被災(L= 35m)
御庭洞門	80m	H5	H04.12 雪崩被災



被災状況（H16/12/05 青草洞門）



被災状況（H27/04/21 青草洞門）



被災状況（H25/04/08 苔桃橋）

2.5 富士スバルライン五合目周辺の状況

施設の景観が不統一	ライフラインが未整備	人と車の動線が交錯	価値の理解が不十分
<ul style="list-style-type: none"> イコモスから、施設の意匠の改善が求められている 	<ul style="list-style-type: none"> 電気：施設ごとに発電 上水：給水車で供給 し尿：汲み取りまたはバイオ式など環境配慮型トイレで現地処理 	<ul style="list-style-type: none"> 人と車両の動線が明確に分離されておらず、混雑時には接触事故等の危険があるため、常時誘導員を配置 	<ul style="list-style-type: none"> 滞在時間が短く、御来光や眺望、豊かな自然、歴史文化などの魅力や価値が浸透していない 

「富士山四合目・五合目ランドデザイン検討委員会（小田全宏委員長）」における議論などを元に事務局作成

2.5.1 富士山四合目・五合目グランドデザイン（山梨県 平成28(2016)年3月）

基本理念

ここを訪れる人々が国籍や宗教観を超えて等しく富士山に向き合い、その神聖さや美しさに感動できるとともに、安心して、何度も訪れたいくなる、世界遺産にふさわしい空間の実現

【短中期的取り組み（既存施設の修景ルールづくり）】



〈既存建築物の修景イメージ例〉

五合目の将来像

基本方針・取り組みの視点

神聖さ・美しさを感じられる場

- 五合目の神聖な雰囲気醸成
 - ・ 信仰・文化エリアと来訪者支援エリアの物理的・視覚的な区分
 - ・ 山体や御来光などの視点場の確保・整備
- 世界遺産にふさわしい上質な空間の形成
 - ・ 建築物や屋外広告物等の景観配慮
 - ・ 道路施設や各種工作物の景観配慮

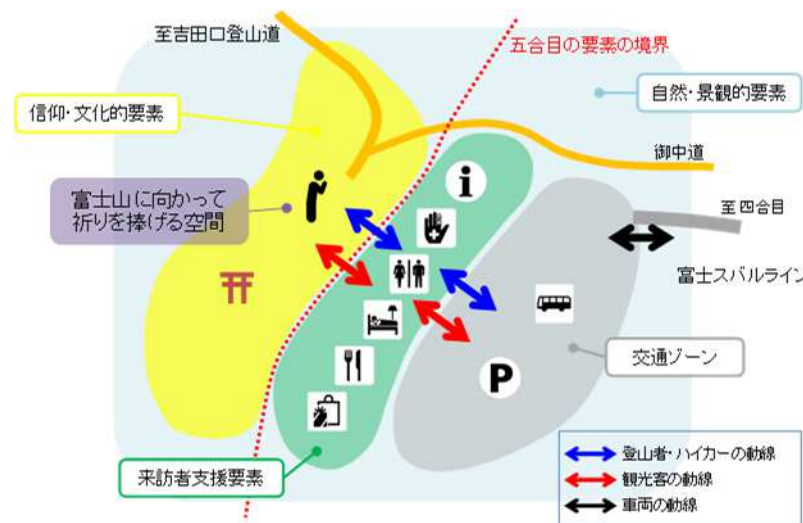
充実感・満足感が得られる場

- 上質な利用体験の提供
 - ・ 四～五合目（～山麓）の周遊性の向上
 - ・ 富士山の多様な魅力の紹介と上質な利用体験機会の増進
- 多様な来訪者への配慮
 - ・ 様々な来訪者に配慮した情報提供・案内の推進
 - ・ サービスや利用マナーの向上

安心して訪問・滞在できる場

- 上質な利用体験の提供
 - ・ 四～五合目（～山麓）の周遊性の向上
 - ・ 富士山の多様な魅力の紹介と上質な利用体験機会の増進
- 多様な来訪者への配慮
 - ・ 様々な来訪者に配慮した情報提供・案内の推進
 - ・ サービスや利用マナーの向上

【長期的取り組み（空間構成・施設配置等の検討）】



〈五合目の五合目のゾーニング案〉

2.6 火山噴火対策（富士スバルライン周辺の溶岩流等の分布）



地質時代		地質区分		記号	
第四紀	完新世	富士山	新期	雪代堆積物	Ys
			新期	御庭・奥庭第2溶岩流	Onw ₂
				御庭第1溶岩流	Onw ₁
				大流丸山溶岩流	Onm
				ガラン溶岩流	Gar
				剣丸尾第2溶岩流	Ken ₂
				剣丸尾第1溶岩流	Ken ₁
				火山灰その他噴出物	V
			旧期	旧期溶岩上の扇状地堆積物	F・OL
			中期	寄生火山噴石丘	MPV
			旧期	寄生火山噴石丘	OPV
				船津溶岩流	N ₁
桂溶岩流	NE ₂				
更新世	小御岳火山	小御岳火山噴出物	KOM		

3. 課題と想定される論点

3.1 過年度調査等で示された課題

■ 環境保全

- 五合目までの自動車乗り入れによる環境負荷
 - 夏季のマイカー規制は順次拡大されてきたが、排ガス規制強化前の車両を用いた観光バスの乗り入れ等により、排出される二酸化炭素や窒素酸化物の影響が懸念されている
- 富士山中のライフラインが未整備
 - 五合目以上では、各施設が個別発電設備を使用
 - 五合目以上のトイレは全て環境配慮型に転換済みだが、利用が集中する期間は機能低下が発生

■ 適正利用

- 大量の登山者・観光客が入山
- 観光入込客が夏季、週末に集中
 - 来訪者の平準化が必要
 - 環境や文化、防災など、適正な利用に資する情報を来訪者にレクチャーする施設等が五合目に必要

■ 安全対策

- 雪崩・土砂・落石対策
 - スバルラインの四合目（大沢駐車場）～五合目駐車場にかけては、過去に雪崩や土砂災害が発生しており、適切な防災施設の整備が必要
- 火山噴火対策
 - 火山噴火に備えた適切な防護施設の検討が必要
- 適切な情報提供
 - 発災時や発災が懸念される状況において、外国人も含めた適切な情報提供体制

3.2 想定される主な論点

■ 今後の富士山五合目へのアクセス交通はどうあるべきか（担うべき役割、事業目的）

【着眼点】

- 富士山の環境保全・景観改善と、適正利用との両立
- 来訪者のコントロール（平準化等）と安全確保
- 起終点（五合目）などの面的な整備のあり方
- 富士山に至るまでの交通体系や山麓の地域づくり
等

■ どのような交通システム（交通モード）が考えられるか

【着眼点】

- 関係法制度等との整合
- 地形・地質・気象等の自然条件への適合、技術的な実現可能性の評価・検証
- 事業採算性、地域への波及効果の評価・検証
等