

## 第 22 回富士山世界文化遺産学術委員会議事録

日 時 令和 6 年 2 月 13 日 (火) 15 時 00 分～17 時 00 分  
会 場 全国都市会館 3 階 第 2 会議室

### 1 開会

山梨県観光文化・スポーツ部 眞田次長より挨拶

### 2 報告事項

#### (1) 来夏の富士登山に係る取組方針（案）について

事務局(山梨)：資料 1 を説明

事務局(静岡)：資料 1 - 2 を説明

堀内委員：資料 1 の地図について。吉田口登山道の泉ヶ滝の方に曲がる道、これは古くは「小御岳道」と呼んできた道。泉ヶ滝から六合目に行く道というのは、御中道そのもの。事務局の資料では、吉田口登山道の一部が施設として管理する対象として位置づけられていて、旧来の道そのものが意義付けられていない印象。麓から山頂まで一本の道で繋がっているのが本来的な吉田口の登山道である。施設として利用という考え方をもう少し詳しく教えいただきたい。

事務局(山梨)：条例に基づき、施設として設置をしていく。これまで、道路法上の県道として位置付けられてきたため、自由通行の原則により通行規制等はできなかった。今回、県道から外して規制し、施設とするが、道路自体は今までと変わらないような形で管理していく。

堀内委員：通行料 2,000 円という具体的な金額が提示されているが、富士山を守り伝えていくことを考えると、旧来の道の施設等が非常に荒廃している部分、文化財の維持管理だとか修理などにも、この通行料を利活用できないか。

事務局(山梨)：通行料の使途については、県道から施設に変わること、維持管理に充てるほか、ゲート等の設置経費、あるいは安全誘導員、ガイド等の経費、下山道の噴石落石対策のシェルター設置経費等、安全対策に使用していきたい。今いただいた意見については、検討して参りたい。

加藤委員：時間があるのであれば、ぜひご検討いただきたいということを数点だけ、お願いする。資料 1 について。この新しい考え方では、施設の使用料、あるいは特定施設の上にある道路、という位置付けになっていると思う。そのために、今までなかなか難しかった、いわゆる公の道の指定を廃止し、そして県が責任を持ち、かつ、かなり自由に使うことができる一般的な施設とするという考え方で、法的には問題がないかとは思っている。しかし、資料 1 を見ると、やはり世間的な納得は、なかなか得られにくいのではないかと。というのは、使用料の対象である施設というのは、資料 1 の地図にある、赤で塗ってある部分。いわゆる、ロータリーから泉ヶ滝、五合目、六合目と、それから下山道。ところが、富士山で一番問題になっていて、報道もされていて社会的にも周知されている状況がどこで起きているかという、地図上の黄色の部分。そして、黄色も赤も塗られていない、頂上。ところが、この資料 1 及び今の説明だと、そここのところでは何かをする、あるいはそこを使うからお金をいただく、というわけではない。法的な建前としては、この施設の使用料というのは、赤を塗った部分だけにかかる。一方、

現在も活躍しておられて、これからももっと活躍していただくという安全指導員やガイドの皆さんが、どこで活躍し、どこで苦勞しているかといえば、黄色の部分とそれから山頂部分が中心である。もちろん、下山道の方でも重要な役割をしてくださっているが。だとすると、一番問題が起こっているところに、山梨県として、今よりも充実した対策をとっていくというのであれば、それを正面からはっきり出すような形にできないか。1つのやり方としては、下山道、それから登山道、及びその周辺部分を、特定管理地域として人数の規制や弾丸登山等々についての管理をしっかりとしていく。しかし、それを公道上で行おうとすると大変であるから、五合目ロータリーから泉ヶ滝の道路を公道ではなくして、山梨県側から富士山に入ろうとする人たちにいろんな情報を提供する。それから、あまり混雑が起これないように、事前にそこで調整をするというような、新たな施設にして、という考え方は、できないことはない。また、頂上の部分、黄色の線は、公の道だからということで、対策をとっていない。それから、八合目からは民有地だと。しかし、これも、民有地の所有者である浅間神社が納得すれば、県と協力して規制の範囲にすることは、何の問題もないはず。こういったことを少しお考えいただきたい。今年の夏に間に合わせるためには、議会を通し、その後いろいろな対策をとることなので、厳しいスケジュールだとは思いますが。この資料1のような非常に綺麗に作った地図が出たときに、多くの方が違和感を覚えることがないように、ということ強く望む。

木下(剛)委員：資料1について。ゲートを設置するが、山小屋宿泊者は除くということだが、この通行できる人と、できない人は、どう捌くのか。

事務局(山梨)：これから山小屋の関係者等とも十分な打ち合わせ等をしていくが、現時点では、山小屋から宿泊者情報の提供を受けて、ゲートの付近で、宿泊者かどうかを確認し、宿泊者であれば通すことを検討している。

木下(剛)委員：そうすると、ゲート付近に門番が常駐するということか。

事務局(山梨)：お見込みの通り。夜間も含めて配置する。

山本アドバイザー：富士山保全協力金は、環境保全、安全対策、そして文化の継承、といったところが支持をされていて、今も維持されている制度だというふうに理解している。今回、新たに2,000円を徴収する仕組みを設けようとしているとのことだが、少し急な展開という印象。まず富士山保全協力金の1,000円というのは、当時、調査をして、それほど抵抗感なく払える金額だというふうに理解された金額だった。自然公園法の利用調整地区制度の中でも1,000円を払う仕組みがあり、当時は相場感もあったように理解している。今回の2,000円というのは、少し高め。どうやって2,000円に調整し、合意を取り付けてきたのかお伺いしたい。この資料の中から理解しようとする、山梨県では弾丸登山や混雑の対策として、導入しようとしているというふうに理解できるが、そういう観点なのかどうか。そして2,000円というのが妥当なのかどうか、ということをお伺いしたい。特に使用料だとか料金制度というのは、提供するサービスの対価として設けられる制度だと思うので、どういうサービスを提供しようとしているのか。先ほど加藤委員もおっしゃっていたが、起きている問題は使用料を徴収する施設よりも上の方で発生している。この使用料は、本当であればかなり幅広く

使わなくてはいけないのではと思う。先ほど最初に堀内委員がおっしゃっていたように、こういうことにも使って欲しいというような希望も出されていたが、本来、もっと大きく使っていないと、課題解決には繋がらないのではと思う。

事務局(山梨)：2,000円については、規制をするにあたり必要なゲート設置や指導員の配置、シェルターの設置費用等を積算し、登山者数を勘案して、一人当たりの料金を算出した。

山本アドバイザー：既に用途が決まっていて、それに基づいて積算されているということか。

事務局(山梨)：お見込みのとおり。

山本アドバイザー：例えば、文化の保全だとか、環境保全だとか、富士山保全協力金の1,000円というのでも結構な努力を重ねて作られた制度だったが、足りないというような話も聞いたことがある。この2,000円は、その意味でカバーできるし、環境保全や文化の継承といった他のことにも使えると考えてよいか。

事務局(山梨)：お見込みのとおり。

加藤委員：保全協力金制度は残す、ということでよろしいか。

事務局(山梨)：保全協力金についても、従来用途としていた、例えば救護所の経費や、トイレの設置経費等に充てていきたい。

加藤委員：入山する方に対しては、2,000円を義務、プラス協力金1,000円をお願いし、入ったお金は、通行料と協力金、どちらからいただいたかということに基づいて、それぞれの用途に使っていくという、なかなか手間がかかるかと思うが、そういうことを考えているということか。

事務局(山梨)：お見込みの通り。

加藤委員：選択肢としては、2,000円ではなく3,000円として、その中に、今までお願いしてきた1000円の協力金も含まれますという整理もあったかと思うが、現在は、それは考えていない、ということでよろしいか。

事務局(山梨)：お見込みのとおり。

北村委員：山梨県の案について。登山者数の上限4,000人の根拠は何か。また、この4,000人はどの時間帯においての4,000人か。現地に到着したら4,000人を超えているので駄目と言われても来た人は困ると思うので、事前にWeb等で入場制限のような切符を発行しておく方がいいと思う。広島県の平和記念資料館は、Webで世界中から予約できると聞く。また、通行料についても、大人も子供も2,000円ということか。まだ検討中かもしれないが。

事務局(山梨)：まず4,000人の根拠について。来訪者管理計画の策定にあたり調査等を実施した結果、1日4,000人を超えると山頂付近の登山道における混雑が著しくなり、危険な状態になることがわかったため、この数字をもとに設定した。この4,000人については、日付が変わった0時から24時までを考えている。事前予約という考えについては、将来的に考えて参りたい。また、現在、大人も子供も一律2,000円を徴収する考えである。

愛甲アドバイザー：時間と人数の件で、おたずねしたい。「望ましい富士登山の在り方実現のための指標・水準」で言及している4,000人は、八合目の登山者数を基準にしていたと思うが、今回の方針の1日当たり4,000人とは、どの場所で計数した4,000人か。また、どの辺で4,000人に達し

た時に、どのような規制をするというイメージを持っているか、伺いたい。

事務局(山梨)：計数は使用料を徴収する場所付近で行うことを考えている。

愛甲アドバイザー：午後4時よりも前の段階で4,000人に達した時はどうなるか、4,000人に達した時点で「あなたまで通れます」というような規制をするのかどうか、そのあたりの具体的なお話を伺いたい。それによって、登山者が混乱するような気がする。

事務局(山梨)：皆様ご指摘のように、五合目まで来て、その場で4,000人に達してしまい通れない、というようなことになると登山者等に混乱が生じる可能性がある。これについては、ゲートでの運営を円滑するために、早めの周知を図っていきたい。例えば、麓にある駐車場において、シャトルバスに乗り換える時点で、現在何人であるという情報を提供していくなどの方策を考えていきたい。

## (2) 来訪者管理計画(指標・水準)の見直し状況について

事務局(山梨)：資料2を説明

木下(直)委員：「富士山に神聖さを感じた登山者の割合」という指標、「主観的な意見が反映されているが、引き続きモニタリングしていく」との結論だが、主観的な意見とは誰のことか。

事務局(山梨)：アンケート調査を回答する方の主観的な意見が含まれているのではないかという小委員会での意見が出たが、それはそれで意義のあるものである、という意見もあった。様々な議論を行った結果、この項目は維持していくこととなった。

木下(直)委員：神聖さをいかに測るか。回答者の主観的な意見が様々に出てくると思う。シンプルに「神聖さを感じましたか」と問えば、大抵の人は「はい」と回答するのではないか。

岡田委員：アンケート内容、ただ漠然と富士山の体験は神聖だったかどうかではなく、もっと大事なのは、具体的にどういう時点で、どういう場所で神聖さを感じたか、ということではないか。そちらの方が、アンケートをするなら大事ではないかな、というようなことを小委員会で申し上げた記憶がある。多分そういう意味で、事務局では、引き続きモニタリングをしていくという表現をされたのだと思う。

木下(直)委員：神聖さを感じなかったという人の意見の方が非常に聞きたくなる。そちらの方を突っ込んでみた方がいいような気もした。

## (3) 登山鉄道構想説明会の実施状況について

事務局(山梨)：資料3を説明

加藤委員：説明会の時に、なぜ富士山登山鉄道が必要か、あるいはなぜ鉄道でアクセスするのが望ましいのかという点について、どういう切り口で説明されたのか。

事務局(山梨)：なぜ鉄道なのか、シャトルバスで十分コントロールできるのではないかと、上高地の事例があるのではないかと、といったご意見はあった。それらに対しては、道路交通法では完全な規制というのは難しい、上高地でもシーズン200日間のうち、4日間のみバスを規制している状況をご回答したところ。

加藤委員：全体的に、色々なところでズレが生じかけてきているのかな、という

不安がある。一つはイコモスとの関係。富士山で特に何とかしなさい、来訪者管理をしっかりしなさいと言われてるのは、五合目から上の登山活動。一方、富士山利用者の中には、頂上まで歩いていくという人もいれば五合目まで行くという人もいる。そのこの区別が混乱している可能性があるのではないか。資料の質疑応答の2ページ目に、L R Tの導入によりユネスコ・イコモスから要求されている来訪者管理がクリアできるのかという質問がある。それに対する回答として、まず富士山観光の最大の課題は、夏の開山期間に来訪者が集中することとしている。L R Tの導入で通年観光が可能となったからといって、開山期間を延ばすという議論は全然していない。そうすると、ここでいう通年観光と、ユネスコ・イコモスから何とかした方がいいと言われていた夏場の登山者の集中という話は、少しずれている。なぜ登山鉄道は必要なのか。もちろん鉄道を導入することによって、五合目周辺が大規模にリノベーションされるだろう、遭難対策あるいは噴火対策も、根本的にできるかもしれないという話はある。そうだと思うが、それは五合目から上の、夏場の登山者集中の話とは全然違う。その集中の話をするというのであれば、登山者数が1日4,000人になるように、鉄道の本数を調整するとか、そういうような議論検討をする必要がある。五合目までの一般観光客と登山者を区別するのが、非常に難しいので現実的かどうかかわからないが、ただ、なぜ登山鉄道が必要なのか、登山鉄道を導入することによって富士山がこんなに良くなるのだということと、それから質疑応答に記載の、議論の受け取り手の認識がずれているような気がした。

- 事務局(山梨)：登山鉄道の目的は、イコモスから指摘をいただいた登山者が多過ぎるという点への対応。これについては、吉田口登山者の9割以上がスバルラインを通ってくるので、まずここをコントロールしなければ五合目より上をコントロールできないと考えているためである。登山鉄道が目指すところは、このイコモスからの指摘項目に対応するためだけでなく、100年先を見据えた地域作りの一つの手段として考えている。
- 稲葉副委員長：この学術委員会では、登山鉄道について遺産影響評価を行うということで、全体の手順を決めたと思う。そして、住民の意見を聞くというのはそのうちのごく初期の遺産影響評価のプロセスの一つで、それがようやく始まったところだと理解している。これはまだ続くのか。H I Aの、この部分の結果については、学術委員会できちんと結果を見ていく必要があるもの。例えばアンケートを実施したのであれば、アンケートの全文と、その回答の結果全てについて意見を聞かせていただきたいと思う。これについては、まだこれからも続くということによろしいか。
- 事務局(山梨)：ご指摘のとおり、まだこの住民説明は始まったばかり。まだ説明会を実施していないところがある。計画段階でのH I Aについても、まだまだ序の口。しっかり準備を進めて参りたい。
- 木下(直)委員：質問9に対する回答で、「赤字になるようであればこの事業を行いません」と回答しているが、断言してよいのか。この説明会自体大丈夫かと不安になるのだが、この赤字はどうやって計るのか。
- 事務局(山梨)：事業採算性については説明会でも指摘をいただき、それに対して山梨県知事が発言したところ。今後の様々なシミュレーションの中で、

赤字になる事業であれば行わないという考え。

- 木下(直)委員：資料1枚目の一番下の補足説明でも、(宇都宮市のLRTの)開業後3か月目の例を出して大丈夫かなと思った。もう1点、最後の質問で、神社からの反対意見云々とあるが、実際、反対されているのか。
- 事務局(山梨)：地元の構成資産の方々との会議の中で、「私見であるが」という前置きの後、特に冬季の運行については反対とのご意見をいただいた。
- 木下(直)委員：先ほど稲葉副委員長がおっしゃったように、この問題は、きちんとデータを出して、その次の段階で、ここで検討すべきだろうと思う。
- 青柳委員長：今、ご意見があったように、小委員会の動向というものを、この委員会でも共有しながら考えていくということにしたい。

#### (4) 富士宮口五合目来訪者施設整備事業の状況について

- 事務局(静岡)：資料4を説明。
- 藤井委員：今、現時点で何かの工事、あるいは試掘などはやっているか。2週間ほど前、旧レストハウスの近くにある地震の観測点だけ感知するようなシグナルが出たので、少し心配になった。
- 事務局(静岡)：現時点では、試掘を行ったり、現地で工事に着手していない。今ご指摘あった震動については、当県では把握していない。

#### (5) 令和4年度経過観察指標に係る年次報告書(案)について

- 事務局(山梨)：資料5を説明。
- 加藤委員：総括のところ。「その結果、富士山登山の様相が従来から変化しつつある可能性があり～」を、「～従来からは変化しつつ」というように、従来とは違う、という点を少し強調していただきたい。
- 事務局(山梨)：承知した。

#### (6) 国道138号の拡幅に係る遺産影響評価について

- 事務局(国土交通省甲府河川国道事務所)：資料6を説明。  
(質疑なし)

### 3 議事事項

#### (1) 富士スバルラインの洞門整備に係る遺産費影響評価書(案)について

- 事務局(山梨県県土整備部道路整備課)：資料7を説明。
- 加藤委員：結論部分に若干違和感がある。7つめの項目「結論として、本事業は～道路管理上必要な事業なので、実施することはやむを得ない」という表現。道路管理上必要な事業なので実施することはやむを得ないかどうかは、遺産影響評価にはあまり関係がない。重要なのは項目の5番目、「以上のことから、OUVに対する負の影響はなく～レベル2許容範囲に該当する」というところ。そのあと、一番最後8番目のまとめ方をした方がいいのではないかと。もう一度言うと、項目の7番目、道路管理上必要な事業なのでというところがどうも出すぎているような気がする。併せて言うと、項目6番目の施工の際の配慮等は、項目5番目の前に来たほうがいいのではないかと。これがそもそも、遺産影響評価、ある種の環境影響評価のような位置付けであることを考えると、やっていいからやる、というのではなくて、やることについて問題がない、というまとめ方が綺麗なのかなと思う。

事務局(山梨県県土整備部道路整備課)：ご意見を踏まえて修正したい。

岡田委員：洞門の設置を、なぜ今の時点でやらないといけないかという理由がまず欲しいと思った。雪崩が最近起こった現象ならわかるが、もし昔からあるなら、なぜこれが今なのかという理由を教えてください。それから、22ページの「OUVに対して影響を与えるが、負の影響は最小化されていると言える」という箇所。後ろの方で、伐採を最小にする等が書かれているので、そういう努力を色々な面で行うから、影響が最小化されるという結論になるのだろうが、この一文だけ見ると、何で理由もないのに、最小化されているといえるのか、少し説得性がないと言わざるを得ない。

事務局(山梨県県土整備部道路整備課)：一つめのご指摘について。なぜこの時期か、という理由。これまでは、被害が起きた後に、災害復旧事業で洞門を整備するという、いわば事後対策として実施してきたが、事前対策ができないかという気運が高まり、令和2年度に雪崩調査を実施した。その結果、四合目から五合目において、特にリスクの高い場所が14か所あるということがわかった。このうち5か所については、既設の洞門や道流堤などで対策済み。残り9か所については、洞門整備なり雪崩対策が必要ということがわかった以上、何もせず放置するわけにいかない。利用者の安全を第一に考えたとき、リスクの高い箇所から洞門整備を進めていくという考えのもと今に至っている、ということ。もう一つのご指摘。結論のまとめ方については工夫したい。まず、一つ目は過去の洞門と同様に、周辺の環境に配慮して焦げ茶色の吹き付けを実施すること。さらに、必要最小限の延長103メートルに抑えて設計すること。自然環境に対しては、樹木の伐採や草木の除去をできるだけ避けるように配慮すること。このような視覚的影響、物理的影響を抑える努力をもって、影響が最小化されているとさせていただきたい。

岡田委員：ご説明はわかった。結論の文章に、何を書いて、何を最後に持ってくるか。それから、先ほど加藤先生も指摘された、「実施することはやむを得ない」は、遺産影響評価の文章としてはあまり適切ではないという点。管理上必要というよりは、むしろ安全上の必要性を強調された方がよいかと思う。OUVに若干の影響を与えるけれども、色々な努力の結果、最小限に影響を止められるから、この事業の実施は許容できるという形。やむを得ないという表現はあまり穏当ではないと思う。

事務局(山梨県県土整備部道路整備課)：表現について、ご意見をふまえて修正する。

木下(剛)委員：洞門の着色について。20ページにあるような入口の部分も、何らかの着色をするのか。

事務局(山梨県県土整備部道路整備課)：基本コンクリート構造物の外側を吹きつけの対象とするので、入り口の断面も着色する。

木下(剛)委員：17ページの平面図と断面図について。この洞門の山側、この部分には、「埋め戻し」と書いてあるのか。

事務局(山梨県県土整備部道路整備課)：お見込みのとおり。

木下(剛)委員：洞門の東西の出入口の部分、山側に法面等ができてくると思うが、こも着色されるか。

事務局(山梨県県土整備部道路整備課)：お見込みのとおり。

木下(剛)委員：もう1点。導流堤の左右、工事にあたって相当植生を伐採すると思う。

やはり相当なボリュームがあるため、また景観上の配慮からも、その後、復元された方がいいと思う。どういう地形か、この平面図からだけではわかりかねるが、この導流堤の出入り口側、東側の洞門であれば東側、西側の洞門であれば西側の斜面に、植生を復元した方がいいと思うが、そういう計画はあるか。

事務局(山梨県県土整備部道路整備課)：現在、設計の中では計上されてない。ご意見をふまえて検討していきたい。

文化庁：施工箇所の下流部分に、道を示す緑の点線が見えるが、今回導流堤を設置し、雪代をそこに集中させることによって、下流への影響としてはどういうものが想定されるのか。あるいは人が立ち入るようなところには影響はしないので、自然の流れの範囲としてご判断されているのかということをお聞きしたい。

事務局(山梨県県土整備部道路整備課)：基本的に今回施工する場所は雪崩が多く発生してる箇所。令和2年度に雪崩調査をしたときに、基本的に雪崩が流れる場所というのは、植生がないところ、沢形状になっている箇所であるとわかった。その沢形状が道路を横断して形成されており、今回洞門を施工することによって、上流部から雪崩が沢形状に流れてきて、洞門の上を通過し、下流に流れていくことになる。基本的には今、現地にある沢形状を流れていく中で、既存の県道なり登山道には影響がないと調査上では考えている。

文化庁：先ほど先生方からも意見が出ていたように、これは道路を管理する上で必要な事業であって、景観上也配慮して、OUVには影響が想定されないとお伺いした。そこは結論として堂々と書かれたらいいのかなと思う。その上で、竣工が令和11年であったと思うが、完成後、あるいはその施工中に課題等が生じた場合に、ぜひこの委員会なり、あるいは小委員会でもいいと思うけれどもご報告をいただきたいと思う。この委員会で、先ほど、国道138号の上宿辺りの拡幅事業も検討していただいた。あるいは五合目で言えば、須走口の工事についてもご検討いただいた。それはその後どういうふうになったのか、その結果当初HIAで見込んでいた影響は本当になかったのか、あるいは思ってもいない影響が出ていたのかというようなところまで振り返られると、より万全かなと思う。この本会議なのか、小委員会なのかは別として、施行後の様子というのをお知らせいただけたらと思う。

#### 4 その他

稲葉副委員長：道路拡幅のHIAについて、今後の手順と、HIAの方法についての説明を受ける機会があるのかどうかについて、説明をお願いします。改めてHIAにかけるということで、事業認可が下りている状況でやるのか、そうでないのかによって大きな影響があるので。

事務局(国交省甲府河川国道事務所)：国道の拡幅の事業については事業認可という制度はなく、平成24年になってから、もう既に事業が始まっているという認識でよろしいかと思う。手続きに関して、まず一次影響評価書をまとめて、それを専門の方にご覧いただき、最終的な影響評価の手続きがあるかどうか判断をするという流れを今年は考えている。そういった形で進めさせていただきたい。

加藤委員：この案件についての遺産影響評価はちょっと特殊かなという気がする。そもそも、既に事業化されている、しかしその事業化は、富士山が世界文化遺産に登録される前から始まっている。既に始まっているものを今からやめてくださいというような話ではない。何かをすれば影響が出るのは当然なので、こんな影響が出るがそこはこんなふうに改善、解消、ミニマイズ、できるだけ影響が少なくなるようにし、更には、より良い遺産環境がつかれるように、こういうことを考えますというようなことを、みんなで考えていく、そういうプロセスでいくべきなのかなと思う。先ほどお答えがあったように、まずざっと見てどんな影響が出るか、それを見て本格的な、あるいは次の段階に進むというのではなくて、もうこれはやる事業であり、やる以上影響が出るので、どんな影響が出るからどのように最小化していく。さらには、より良い環境の造成に努めていく。その計画について、専門の皆さんあるいは関係の皆さんから、ここはこうした方がいいのではないかという、色々なご意見をいただいていく。そういうプロセスの方が何となくいいような気がする。

## 5 閉会