



2023 年度 卒業論文

# 富士山のオーバーツーリズム問題解決に向けて ～適切な登山者数の推定と事前許可制導入の検討と考察～

慶應義塾大学経済学部  
大沼あゆみ研究会 18 期  
学籍番号 22006078  
川合健太

## －要旨－

世界文化遺産登録から富士山の登山者数は高止まりを続け、新型コロナウイルスが収束し感染拡大前の人数まで回復傾向にある今、それに伴って引き起こされる問題が顕在化している。登山道の混雑による登山者同士の衝突や山小屋に泊まることができない登山者による弾丸登山などが問題視されている。政府と県はマイカー規制や混雑カレンダーの作成、任意だが保全協力金の徴収などで対策を行っているが、根本的な解決には至っていない。そこで本論では、現在利用可能な山小屋の収容人数から 1 日の登山者数の上限を設定し、上限を達成するための方法として事前許可制の導入の検討を行った。そして、富士山の自然保護や安全性の確保などのため、登山者に入山料を支払うことを義務付け、費用を賄うために必要な金額を割り出すとともに、入山料の金額を設定した。結果としては、吉田ルートで 3,290 人、須走ルートで 630 人、御殿場ルートで 435 人、富士宮ルートで 1,075 人、開山期間全体の登山者数の上限は 371,700 人となった。また、富士山を安全にかつ快適に利用するためには、1 人当たり約 1,820 円の入山料を納めてもらうことが必要であることが分かった。ただ、この手法・結果は、直接人数を規制するため負荷の低減につながるものの、多くの経済的問題を孕んでいる。導かれた金額では、事前に申し込む登山者の数を抑制する効果は低いと推察できるうえ、登山したいと考える全ての人に平等に機会が与えられているわけではない。本研究は現在行われている対策では不十分であることを明らかにした上で、今後の効果的かつ平等な政策の導入を総合的に議論した。

過ちをしても改めない、これを本当の過ちというのだ。

子曰、過而不改、是謂過矣

孔子

# 目次

序節.....	4
第2節 富士山観光の現状.....	5
2.1 静岡県・山梨県の観光の現状.....	5
2.2 登山者数の現状.....	7
2.3 オーバーツーリズム問題.....	10
第3節 オーバーツーリズム問題に対する現行政策.....	14
3.1 マイカー規制.....	14
3.2 混雑情報の開示.....	14
3.3 富士山保全協力金の徴収.....	15
3.4 富士登山鉄道構想.....	16
第4節 登山者数の上限の推計.....	18
4.1 上限の推計に当たって.....	18
4.2 上限の推計.....	18
4.3 推計の結果を受けて.....	21
第5節 事前許可制導入の検討と入山料の概算.....	23
5.1 先行事例.....	23
5.2 事前許可制の導入の検討.....	23
5.3 入山料の概算.....	25
第6節 事前許可制の考察.....	29
6.1 入山料の金額と事前許可制の実現可能性.....	29
6.2 事前許可制のメリット.....	29
6.3 事前許可制のデメリット.....	30
6.4 平等性.....	31
終節.....	33
参考文献.....	34
あとがき.....	36

## 序節

静岡、山梨両県にまたがる 3,776m の高さで、富士箱根伊豆国立公園の北端に位置するのが日本の最高峰、富士山である。歴史をさかのぼれば、激しい火山活動を行っていた活火山であり、噴火によって多くの現在の山中湖、富士樹海といった変化にとんだ地形が生まれた。

古くから富士山は信仰の対象として、様々な文献、文学作品で用いられ、その地位を確かなものとしてきた。「万葉集」巻三雑歌では、「不尽山を詠ふ歌一首」に「燃ゆる火を雪もち消ち」の山あるいは「日の本の大和の国の鎮とも座す神かも宝とも生れる山かも」として歌われてあがめられた。絵画や工芸品といった分野でも富士山を題材とした作品が多く制作され、日本文化に占める存在感はとても大きい。現代においても、多数の神社や石碑をはじめとする遺跡、参拝路などが残り、信仰の場として機能している。

こうした背景を受けて、2013 年に富士山は日本で 17 番目にユネスコの世界遺産として登録が決定し、6 月 26 日正式に文化遺産として登録された。25 件の構成資産と 20,702.1ha の地域に広がる自然の景観や史跡の組み合わせに対して、「富士山－信仰の対象と芸術の源泉」なる登録名称が付けられた。このように富士山が果たす役割は、単に観光地としてのものにとどまらない。

近年の富士山は世界遺産登録の後押しもあり、国内の登山者だけでなく、一種の観光名所として多くの外国人観光客が訪れるようになった。しかしながらそれに伴い、登山のルールやマナーを守らない登山者の割合も増えてきている。登山者の中には、登山道が混雑し、安全に登山ができないと感じている人もいる。また、車の排気ガスの問題や弾丸登山といった問題が発生し、こうした問題を解決するためにマイカー規制や登山者数を観測し混雑カレンダーを作製するなど、対策が取られているが根本的な解決には至っていない。そこで本論では、1 日に登れる登山者数の上限を山小屋の収容人数から推計し、事前許可制により登山者数のコントロールを図る。

以下、第 2 節では富士山観光の現状について述べ、第 3 節ではオーバーツーリズム問題に対してとられている政策・施策を紹介する。次に第 4 節では、各登山ルートにおける 1 日の登山者数の上限を推計し、第 5 節ではそれに基づき、事前許可制の導入とそれに伴い必要になる入山料について検討する。そして、第 6 節では事前許可制のメリット・デメリットについて経済学的視点から指摘するとともに、実現可能性や平等性の観点から総合的に考察する。

## 第2節 富士山観光の現状

### 2.1 静岡県・山梨県の観光の現状

静岡、山梨両県の統計資料をもとに、観光の現状を考察する。図1は静岡県の観光客数の推移を示したもので、新型コロナウイルスによって外出自粛が要請された2020・21年を除いて、おおむね横ばいである。図2は山梨県の観光客数の推移を示したもので、静岡県と同様の傾向が伺える。その一方、図3を見てみると静岡、山梨の両県ともに外国人の延べ宿泊者数は年々増加する傾向にあることがうかがえる。新型コロナウイルスの収束、昨今の円安という状況からも、今後外国人観光客が増えることが予想できる。

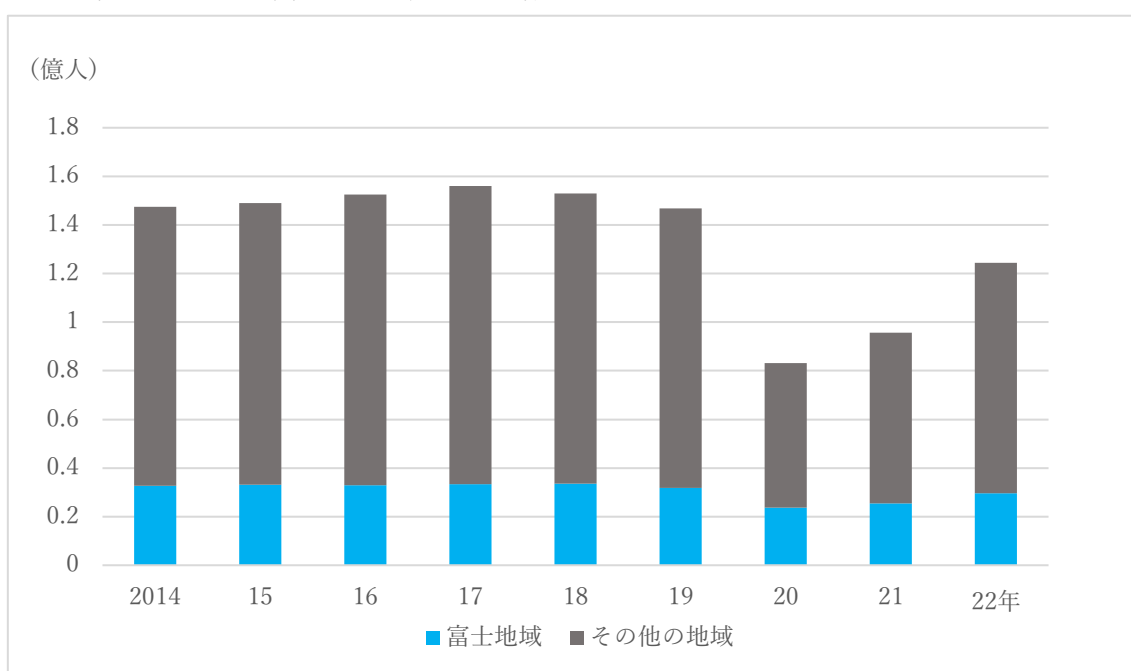


図1 静岡県の地域別観光客数

(出典：静岡県スポーツ・文化観光部観光交流局 観光政策課「令和4年度静岡県観光交流の動向」(2023)に基づき筆者作成)

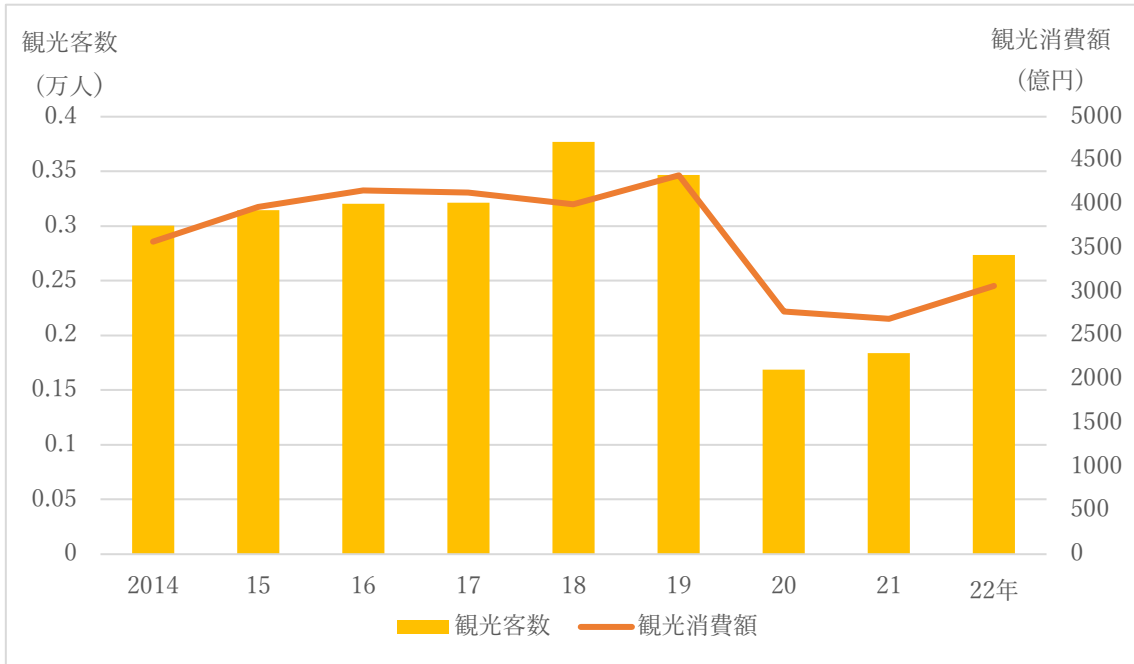


図2 山梨県の観光客数

(出典：山梨県観光文化・スポーツ部観光文化・スポーツ総務課「令和4年山梨県観光入込客統計調査報告書」に基づき筆者作成)

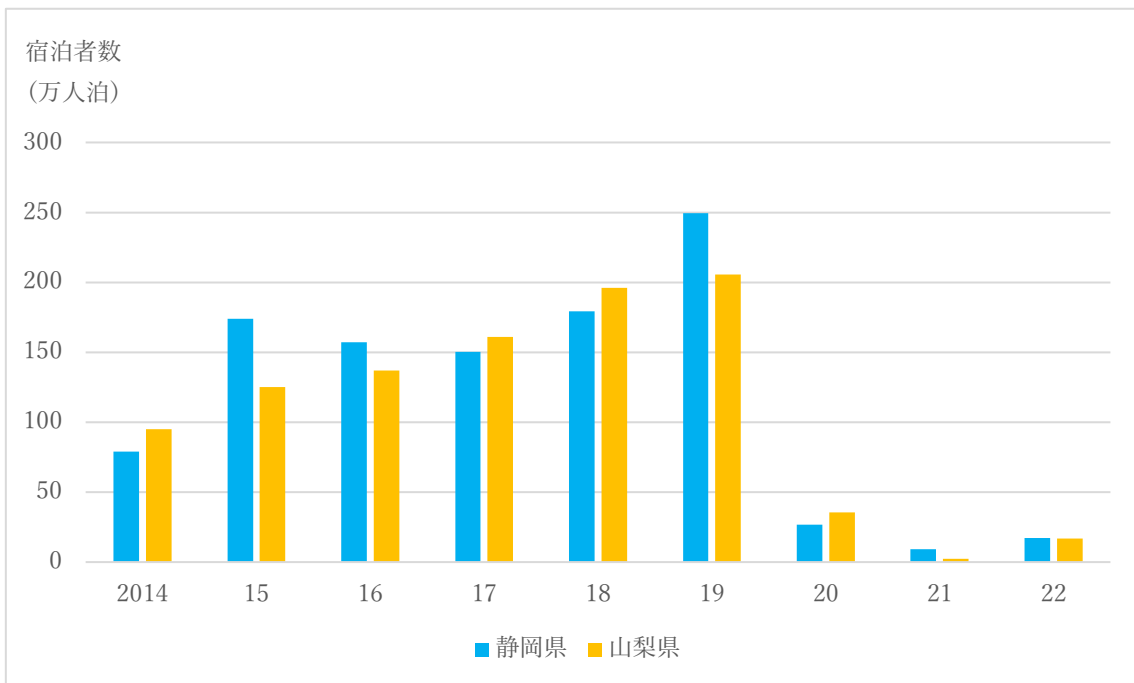


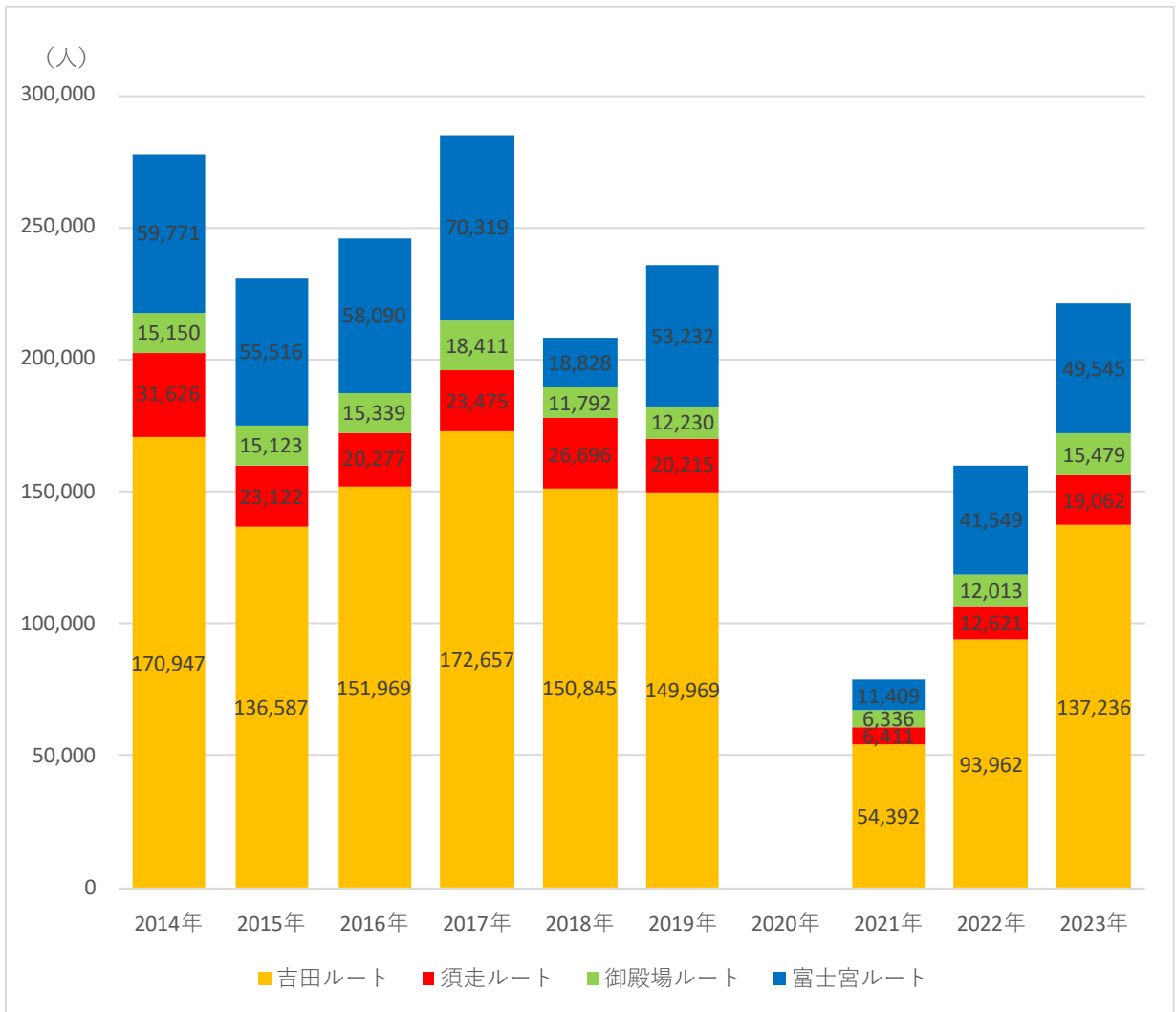
図3 静岡県と山梨県の外国人延べ宿泊者数の推移

(出典：国土交通省観光庁「宿泊旅行統計調査」に基づき筆者作成)

## 2.2 登山者数の現状

富士山のオーバーツーリズム問題を検討するために、富士登山の現状を知ることは必要不可欠である。図4は環境省が行っている富士山への登山者数調査(8合目付近の山小屋にカウンターを設置し、赤外線センサーで通過人数を捕捉)が示すルート別登山者数である。2018年には富士宮ルートにおいてカウンターの不具合が生じ、2019年には吉田ルートの山頂付近にて崩落が起きたため、欠測期間がある。そして、2020年～2022年の新型コロナウイルスの影響があるため一概に比較することはできないが、登山者数に大きな変化はなく、概ね25万人前後を推移している。今回は、欠測期間がなく新型コロナウイルスの影響のない一番最近のデータである2017年のデータを見ていく。

登山者の数は、天候や登山道の状況といった条件によって多少の変動は生じるが、図5と表1から、開山期間を通して平日と土日祝日の登山者数に大きな開きがあることが分かる。全登山ルートを平均して、平日に比べて土日祝日の登山者数は約1.8倍にも及び、須走ルートでは2.1倍もの差が生じている。また、図6は1時間当たりの登山者数を示しているが、15時から17時、そして深夜23時から翌1時に登山者が集中していることが分かる。



※1：2014～2015年 7月1日～9月14日(吉田ルート)、7月10日～9月10日(須走ルート、御殿場ルート、富士宮ルート)2016～2023年 7月1日～9月10日(吉田ルート)、7月10日～9月10日(須走ルート、御殿場ルート、富士宮ルート)

※2：2014年は雪のため、御殿場ルートでは7月10日に六合目まで開通、富士宮ルートでは7月10日に八合目まで開通(いずれも全線開通は18日)

※3：2018年は、富士宮ルートでカウンターの不具合による欠測期間(8月14日～9月10日)が発生

※4：2019年は、吉田ルートで山頂付近の崩落により、7月1日に八合五勺まで開通(全線開通は7月9日15時)

※5：2020年は、新型コロナウイルスまん延防止のための閉山によりデータなし

※6：2021年は、カウンターの不具合により御殿場ルート(7月13～14日、28日～30日、8月9日、18日、9月5～6日)、富士宮ルート(7月10日～8月3日)の欠測期間が発生

※7：2022年は、カウンターの不具合により須走ルート(7月10～14日)、台風・強風に伴う機器撤去により御殿場ルート(8月12～14日、8月18～19日)の欠測期間が発生

図4 富士山の登山道別の登山者数



(出典：環境省「2023 年夏期の富士山登山者数について(詳細版)」に基づき筆者作成)

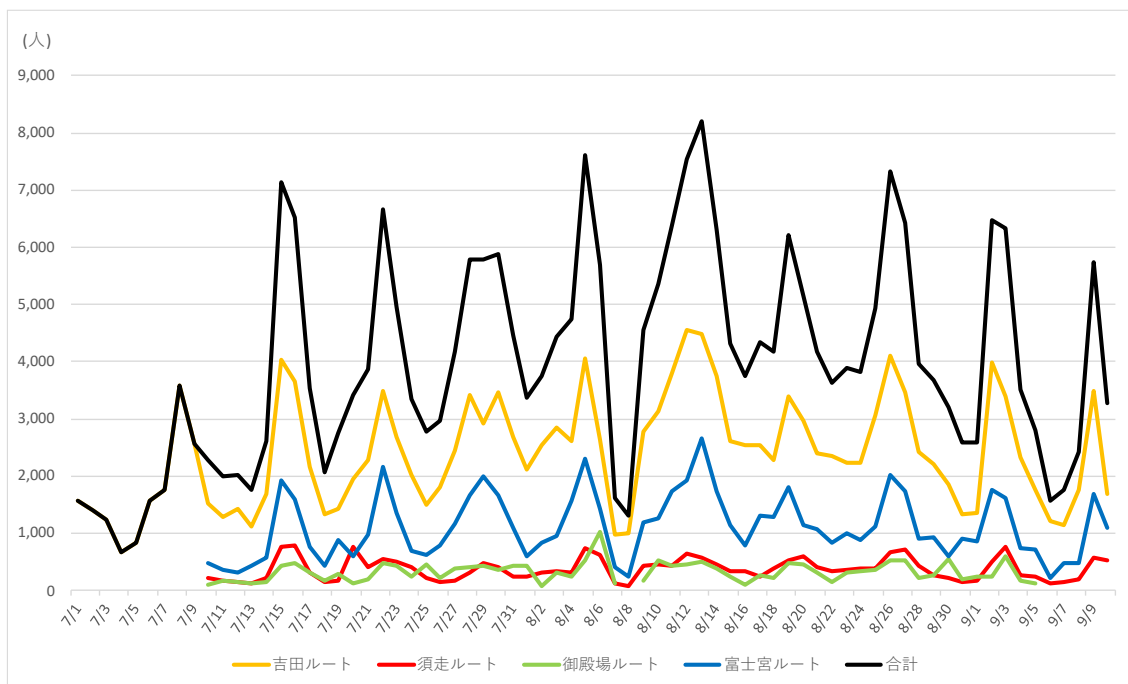


図5 2017年富士山登山者数(環境省設置赤外線カウンターデータ)日別データ  
 (出典：環境省関東地方環境事務所「2017(平成29)年度富士山登山道別・日別登山者数」に基づき筆者作成)

	2017年	
	平日	土日祝日(平日比)
合計	3,323	5,956(179%)
吉田ルート	1,983	3,227(163%)
須走ルート	276	580(210%)
御殿場ルート	227	432(190%)
富士宮ルート	837	1,717(205%)

※登山者数平均、平日比の小数点以下は四捨五入

表1 富士山の休日および平日の登山者数平均

(出典：環境省「平成29年夏期の富士山登山者数について(お知らせ)」に基づき筆者作成)

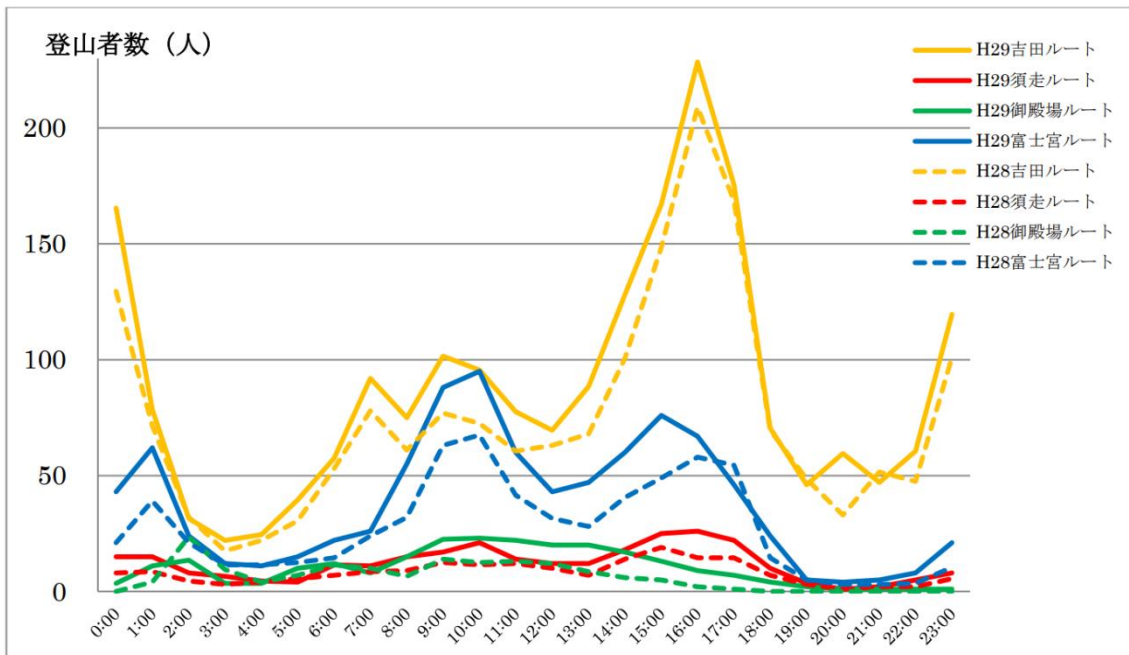


図6 2016・17年の時間別1時間当たりの登山者数(開山期間中の中央値)  
 (出典：環境省「平成29年夏期の富士山登山者数について(お知らせ)」より引用)

### 2.3 オーバーツーリズム問題

図6から登山者数のピークが15時から17時、そして深夜23時から翌1時に来ていることを指摘したが、これがオーバーツーリズム問題の1つである、登山道の混雑に繋がっている。また、深夜から昇る登山者の多くが、山小屋に宿泊せず、夜通し登山をして御来光を見て下山するという、危険極まりない登山形態をとっている。開山期間の中でもトップシーズンになると、登山者数が山小屋の収容人数を大幅に超えるため、山小屋を予約できず、宿泊しないで夜間の登山を強行する。山小屋に宿泊せず一気に山頂を目指すため、高山病を発症したり、疲労で救助を要請したり、救護所や地元警察等の負担増加につながる。図7は平成28年度の各登山ルートにおける登山者の登山形態の割合を示したものである。このグラフにおける宿泊、日帰り、弾丸の定義は次の通りである。宿泊は、登山前に宿泊予定であると回答した登山者(※ただし、このうち登山当日に下山した登山者は日中日帰り登山者とする)、日帰りは、登山を開始した当日に下山予定であると回答した登山者(※ただし、このうち登山翌日に下山した登山者は宿泊登山者とする)、弾丸は、宿泊せず翌日に下山する予定であると回答した登山者(※当日下山した登山者も含む)である。このグラフは公益財団法人日本交通公社が行ったGPS調査の推計値であるため、実際の状態を必ず反映しているとは言えない。しかしながら、やはり一定数弾丸登山をしている登山者がいることが分かる。また、軽装登山と呼ばれる登山に必要な服装や装備を持たず登山を行う登山者がいる。急な気温の変化や怪我などの緊急時に対応ができず、体調の悪化や遭難につながるケースも少なくない。こういった危険な登山形態をとらせないためにも、

登山者数の上限設定は必要だと考えられる。

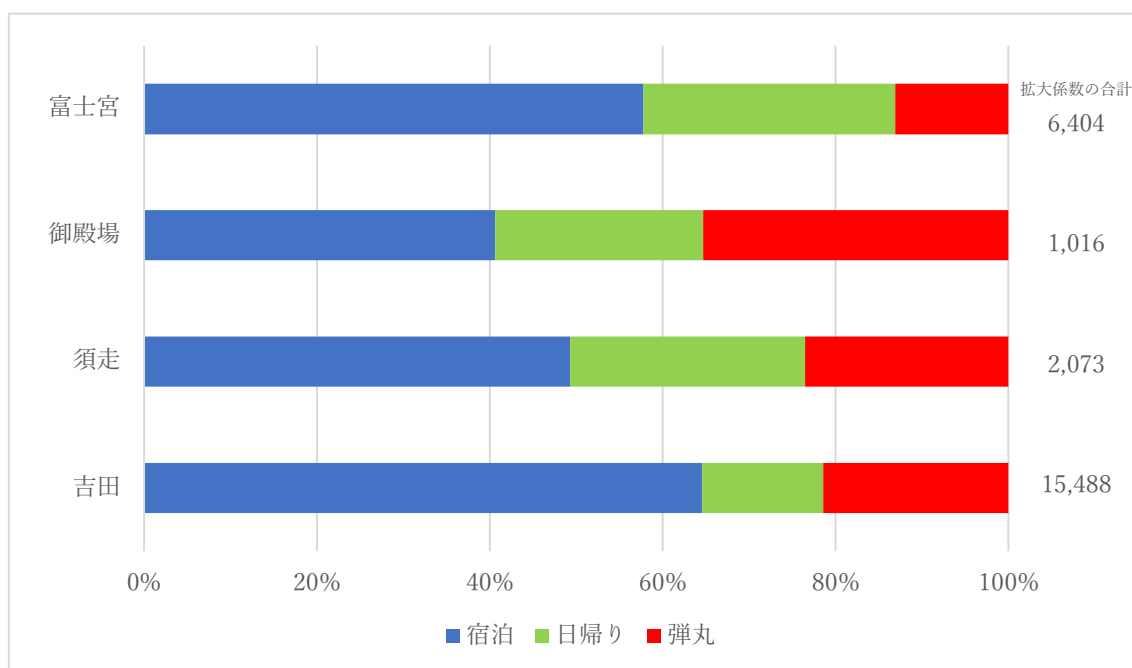


図7 平成28年度登山者形態別登山割合

(出典：富士山世界文化遺産協議会「平成28年度富士山の来訪者戦略における収容力調査研究 実施報告書」に基づき筆者作成)

登山者の増加が与える影響は登山道の混雑にとどまらない。富士山はかつて、登山ルートにトイレが少なく、地表に垂れ流す方式だったため、斜面にたまったティッシュペーパーが「白い川」と呼ばれる状態になり、環境への悪影響が指摘されていた。そこで、バイオ式トイレ、水浄化循環式トイレ、焼却式トイレが研究・導入され、山肌を汚さない仕組みができた。しかしながら、登山者数の増加に伴い、山小屋のトイレの維持管理費がかさみ、大きな負担となっている。バイオ式トイレ、水浄化循環式トイレは微生物の力を利用し、環境に配慮したトイレとなっているが、1日に処理できる人数は当然限られているため、処理能力以上の登山者が利用すると処理能力が限界に達し、し尿を分解しきれなくなる事態が生じる。しかし、利用者を制限した場合、さらに影響が広がるおそれがあり、トイレを我慢したまま登山を始めた人が、登山道の脇などで用を足し、再び環境の悪化につながる可能性がある。静岡県では、日を分散した登山や登山前にトイレを済ませること、携帯トイレの持参を呼び掛けているが、具体的な対策は取られていない。こういった状況から、登山者へのルールやマナーの周知徹底は急務と思われる。

次に環境・生態系の毀損が挙げられる。登山者の増加に伴い、山小屋では自家発電量を増やす必要が出てくる。また、飲料水やその他物資の運搬などで運搬車の通行量が増加する。生態系については、珍しい高山植物や昆虫を採取したり、記念に溶岩を持って帰ろう

としたりとマナーのなっていない登山者が問題となっている。さらに、そうした高山植物や昆虫の写真を撮るために、登山道から外れる登山者もあり、生態系への毀損だけでなく、滑落や遭難の危険性も指摘されている。そのため、巡回指導員を配置してパトロールをしているが、注意されても違反を続けるケースが報告されている。また、登山者が持ち込む外来種も生態系に悪影響を及ぼす危険性がある。環境省は、特定外来生物を指定し、駆除に当たったり、種子除去マットを設置したりするなどして生態系の保全に取り組んでいる。

そして最後に、伝統文化の希薄化が挙げられる。富士登山の伝統的な作法は、山麓の神社や湖・滝などに参詣し、身を清めてから富士登山をするものである。しかし、平成31年度に行われた世界遺産「富士山」来訪者意識調査(図8)によると、富士登山の文化的伝統に関する認知度は、「1.以前から知っていた」が335件(38.5%)で最も高く、次いで「2.今回の登山・訪問で知った」が282件(32.4%)となっている。つまり、半数以上が、富士登山を行うまで伝統文化を知らなかったということである。かくいう私も、この題材を選んでいなかったら知らなかったであろう。居住地別(図9)でみると、やはり富士山が位置する静岡・山梨県以外在住の登山者が富士登山をするまで知らなかったと答える傾向にある。富士山が文化遺産登録の契機となった「信仰の対象と芸術の源泉」という価値を守っていくためにも、神聖さを損なうような状況であってはならない。

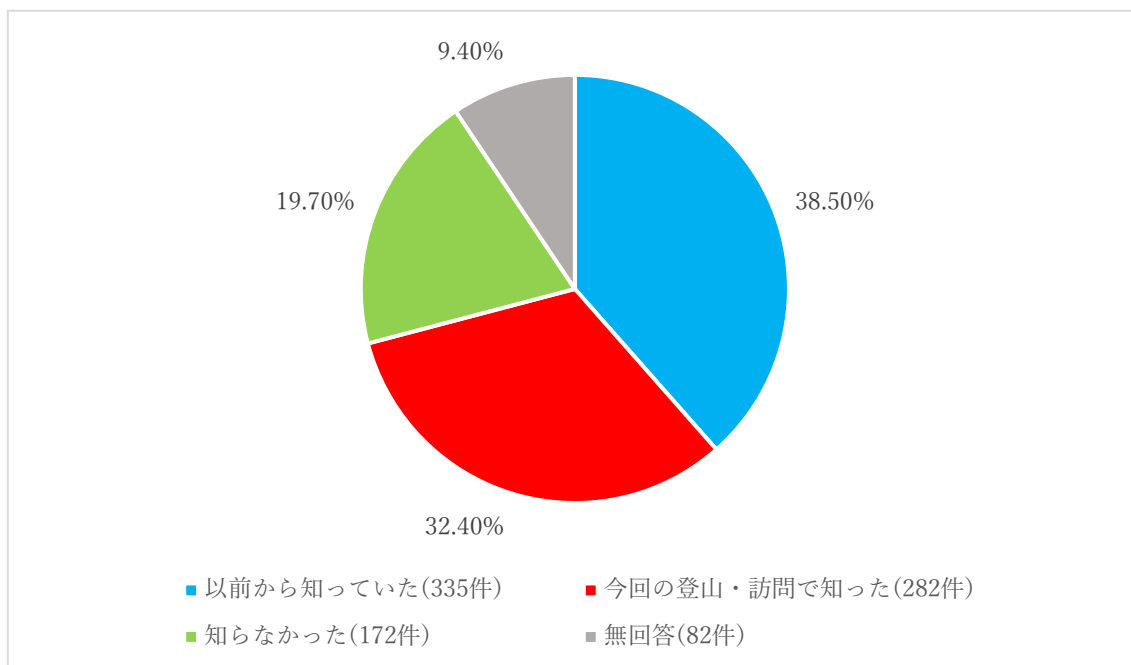


図8 富士登山の文化的伝統に関する認知度(全体)

(出典：富士山世界文化遺産協議会「平成31年度世界遺産「富士山」来訪者意識調査」に基づき筆者作成)

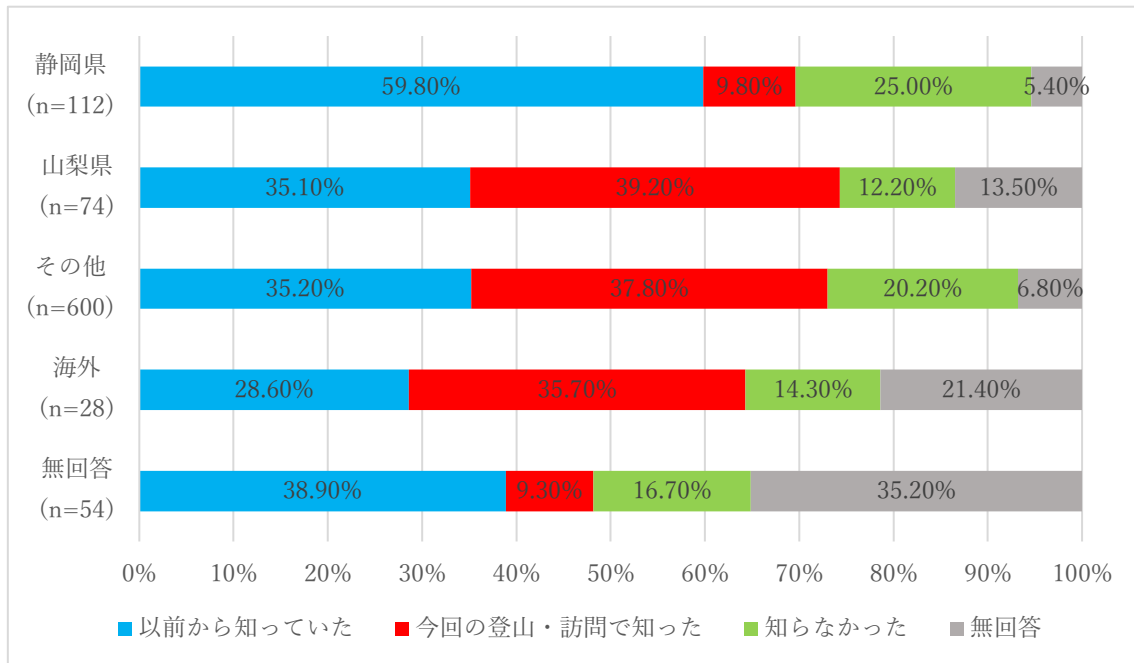


図9 富士登山の文化的伝統に関する認知度(居住地別)

(出典：富士山世界文化遺産協議会「平成31年度世界遺産「富士山」来訪者意識調査」に基づき筆者作成)

## 第3節 オーバーツーリズム問題に対する現行政策

### 3.1 マイカー規制

富士山では、特に登山客が集中する吉田ルート、須走ルート、富士宮ルート of 5合目につながる富士スバルライン、ふじあざみライン、富士山スカイラインで、マイカー規制を行っている。マイカー規制では、開山期間中のほとんどが自家用車で通行することが禁じられている。規制期間中は、各登山口から近い駅からシャトルバスが出ており、登山者はそれを利用して5合目に向かう。

富士山は、5合目まではマイカーやバスで容易にアクセスできるため、各登山口の5合目の駐車場やそこまでの有料道路で渋滞が発生し問題となっていた。特に、図5を見ても分かる通り、吉田ルートと富士宮ルートは登山者が多く、過去においても顕著な渋滞が起きていた。そこで、県や地元自治体を中心となり、平成6年からマイカー規制を実施するようになった。ふじあざみラインでは、平成19～21年度までマイカー規制の社会実験を実施し、22年度から本格的にマイカー規制が実施されている。

マイカー規制により、登山トップシーズンにおいても著しい渋滞を回避することができ、快適に利用することができる。また、マイカーの利用を制限することで排気ガスの排出低減にもつながっている。しかし富士登山オフィシャルサイトによれば、「マイカー規制期間中以外の休日には、依然として渋滞が発生しており、山麓での駐車場・路線バスの利用や利用の分散化等の取り組みを進めていく必要がある」としている。

現在こうした取り組みがなされているものの、やはり登山者が増えればそれに従いシャトルバスの運行本数も増やさなければならなくなってくる。そうすると、必然的に排気ガスによる環境への負荷が懸念されるため、登山者数の制限は必要であると考えられる。

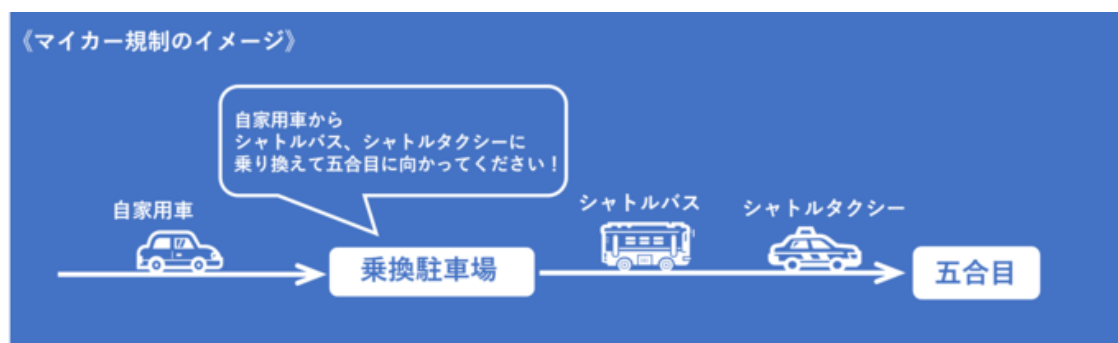


図10 マイカー規制のイメージ

(出典：静岡県「静岡県富士山マイカー規制」より引用)

### 3.2 混雑情報の開示

第2節で紹介した図5を見ても分かる通り、週末やお盆の時期には登山者が殺到する。だいたい登山者が御来光を求めて登山をするために、山頂付近の登山道では渋滞が発生

してしまうこともある。そこで、静岡・山梨両県、富士登山オフィシャルサイトでは、安全で快適な富士登山を楽しんでもらうために、混雑予想カレンダーとリアルタイムで確認できる混雑情報を発信している。

こうした情報が出されるようになった契機は、富士山が文化遺産登録される際に日本へ勧告された事項からであった。6つの勧告の中に、「登山道の収容力を研究し、その成果に基づき来訪者管理戦略を策定すること」という事項があった。そこで、2015年～2017年の期間で夏季の5合目以上の登山者に関する調査研究を進め、改善を図ることを決定した。具体的には、登山道において1平方メートル当たり1.25人を超えると混雑するとした。また、吉田口に関しては1日当たり4000人以上、富士宮口に関しては2000人以上が著しい混雑であるとした。そして、これらの人数を超える日をそれぞれ3日以下、2日以下にすることを目標として定めた。

しかし、実際にはこれらの人数より下回っていたとしても登山道に危険を感じる登山者も一定数いる。原因としては、やはり山頂付近での滞留や時間帯によって登山者が集中しやすい時間帯があるからであると考えられる。そして、これらの情報はあくまでも登山者に参考にしてもらうための1つの材料でしかなく、拘束力がないというのも要因だと思われる。

### 3.3 富士山保全協力金の徴収

静岡・山梨の両県では、富士山の環境保全や登山者の安全対策等のため、平成25年度の試行を経て、平成26年から登山者1人あたり1,000円を任意で徴収している。対象者は5合目から先に立ち入る来訪者で、各ルートで基準点が設けられている。現地で徴収が行われているほか、コンビニでも協力金を収めることができる。2022年には、静岡県で37,914件37,078,462円、山梨県で68,448件68,347,322円が徴収された。2023年の協力率は、静岡県では75.3%、山梨県側では75.6%と協力金の徴収が始まって以降最高を記録した。

協力金を支払った人は、記念品として富士山の間伐材で作られた協力者証(図11・12)が受け取れる。さらに、山梨県側で協力金を支払った人は山梨県の温泉やホテルなどの施設で割引優待を受けることができる。

協力金の具体的な使用用途は、富士山の環境保全に関して自然環境の保護、山小屋トイレの整備、臨時公衆トイレの整備に使われ、登山者の安全に関して噴火に備えたヘルメット・ゴーグルの配備、安全誘導員の配備、5合目総合管理センターや富士山安全指導センターの運営に使われ、登山者のサポートに関して救護所の運営、外国人の通訳サポート、富士山に関する情報提供で使われている。その他、マナー啓発看板、富士山山小屋トイレ新技術の調査・検討、下山道の防護柵の補修、多言語音声案内機の設置、登山者動向調査、国内外の登山者に安全登山や環境保全の理解を促すビデオなどに使われている。

この協力金は、富士山の自然を守るとともに、登山の安全性を高めるためにとても重要なものである。しかし、徴収は任意にとどまっているため、上記全ての費用を協力金で賄うことはできない。そして、安全で快適な富士山を実現するにはそれ相応のお金が必要である



ことは言うまでもない。より一層登山者が増えていくことが見込まれる今、富士山保全協力金は義務化することが富士山の価値を守ることにつながるのではないだろうか。



図 11 富士山保全協力者証(静岡県)

(出典：富士山 世界遺産公式サイト「富士山保全協力金の受け入れについて」より引用)



図 12 富士山保全協力者証(山梨県)

(出典：山梨県「富士山保全協力者証(記念品)」より引用)

### 3.4 富士登山鉄道構想

観光客増加に伴い一層の環境対策が求められるなかで、山梨県では富士登山鉄道構想がなされている。富士吉田インターチェンジの近くから富士山 5 合目にかけて、現在の富士スバルラインの上に登山鉄道を整備するというものである。富士山登山鉄道構想検討会では、法制度への適合性、冰雪対応、緊急車両の通行、安全性・快適性などから、富士スバルライン上への LRT(次世代型路面電車)敷設が優位としている。自動車やバスなどから登山



鉄道へ転換することで、二酸化炭素や窒素酸化物などの交通由来の環境負荷を大幅に削減することを期待している。現在の富士スバルラインを活用するため、車やバスを利用することはできなくなるが、緊急時には救急車などの緊急車両は通行できるそうだ。整備費は精査が必要としたうえで、約 1,400 億円を見込んでいる。また年間利用者数は、往復の運賃を 10,000 円としたときに約 300 万人、20,000 円としたときに約 100 万人を見込んでいる。



図 13 富士山登山鉄道想定ルート図  
(出典：山梨県「富士山登山鉄道構想」より引用)

海外の事例を見てみると、スイスにあるマッターホルンには、全長 9.3km の「ゴルナーグラート鉄道」が走っている。同じくスイスにあるユングフラウでは、全長 9.3km 「ユングフラウ鉄道」が走っており、環境に配慮する形として、鉄道や駅の電力を水力発電で賄っている。富士山登山鉄道においても、導入するにあたってこうした環境配慮が望まれる。

NHK の取材によれば、世界遺産の登録審査を行うユネスコの諮問機関イコモスが、「環境悪化などの富士山が抱える多くの課題に対応でき、歓迎できる」と、評価する内部文書をまとめていたことが分かった。しかし、地元住民からは鉄道を整備することにより自然を損なう恐れがあるという声もある。また、登山鉄道を整備した場合、試算からも分かる通り料金は非常に高額になることが見込まれる。そのため、京都大学の栗山教授は比較的所得が高い人だけが登山を楽しめることになりかねないと公平性の観点から指摘している。

現在の富士スバルラインを活用する形をとったとしても、自然環境への影響は計り知れない。また、整備するにあたり莫大な費用と時間がかかることから、オーバーツーリズム問題の解決策としてはあまり効率的かつ有効なものとは言い難い。登山鉄道構想のようなスケールの大きい政策をとる前に、もっと簡単かつ広範に影響を及ぼすことができる政策を考えるべきである。

## 第4節 登山者数の上限の推計

### 4.1 上限の推計に当たって

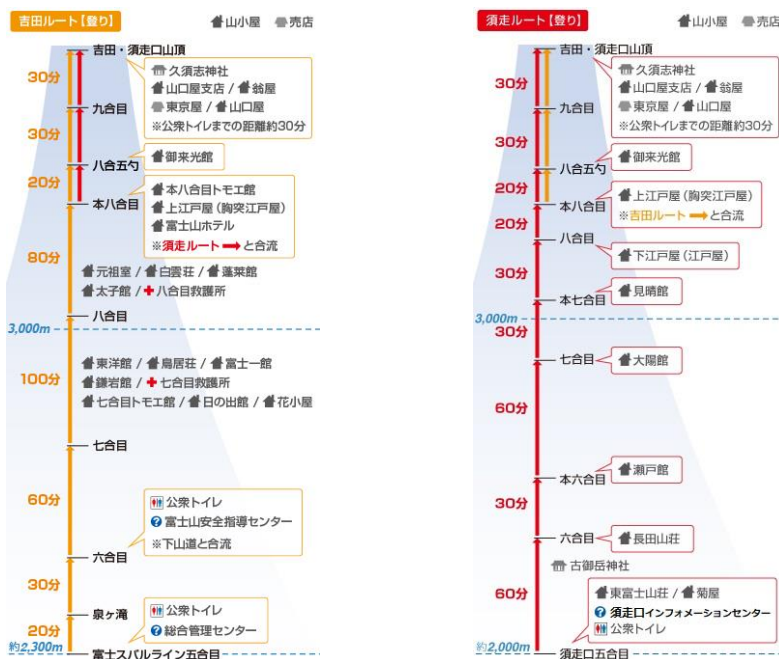
富士山のオーバーツーリズムの一番の要因は、登山者が多すぎるといえる点である。特に弾丸登山を助長しているのは、山小屋の収容人数を超えた登山者が来訪していることにある。安全な登山のためには、登山者数を制限することが必要であると推測できる。

本来、国立公園としての役割を果たすためには登山者を制限するのは望ましくない。しかし、直接人数を規制することが最も直感的で、効果的な方法である。本論では、山小屋の収容人数から各ルートにおける1日の登山者数の上限を推計する。

山小屋を利用する基準として、7合目以上の山小屋という制限を設けた。各ルートにおいて、5合目から山小屋が存在し実際に利用することができる。しかし、5合目までバスを利用して来訪する登山者が圧倒的に多いことを踏まえると、5合目付近の山小屋を利用するとは考えにくい。そのため、5合目から登山を開始した際に利用することが見込まれる7合目以降の山小屋を採用する。そして、ルートによっては一部山小屋を共有する区間があるため、その場合半分に分配するものとする。

山小屋の位置については、富士登山オフィシャルサイトを参照し、山小屋の収容人数に関しては山小屋の公式ホームページ、または山小屋のまとめサイトや予約サイトを参照した。今回、宿泊の機能を持たないもの、休業している山小屋に関しては上限の推計からは除外して考えた。また、新型コロナウイルスの影響で現在人数を制限している山小屋に関しては、今後制限が解除されると予想し、最大収容人数の数字を採用した。

### 4.2 上限の推計



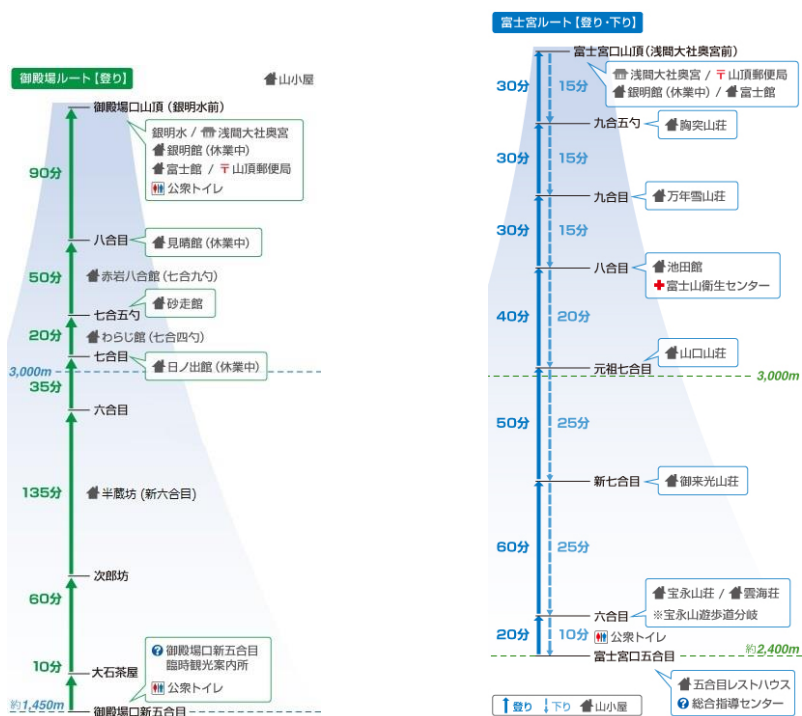


図 14 各ルートの施設

(出典：富士登山オフィシャルサイト「登山口と登山ルート」より引用)

表 2【吉田ルート】

標高	施設名称	収容人数(人)
七合目	花小屋	150
	日の出館	150
	七合目トモエ館	200
	鎌岩館	150
	富士一館	130
	鳥居荘	250
	東洋館	320
八合目	太子館	350
	蓬莱館	150
	白雲館	300
	元祖室	250
本八合目	富士山ホテル	350
	上江戸屋(胸突江戸屋)	210
	本八合目トモエ館	250
八合五勺	御来光館	140
山頂	山口屋	150
	扇屋	80

※上江戸屋(胸突江戸屋)、御来光館、山口屋、扇屋については、須走ルートと共有しているため、半減して合計する。

吉田ルートの1日の登山者数の上限は、3,290人である。

表3【須走ルート】

標高	施設名称	収容人数(人)
七合目	大陽館	150
	見晴館	80
	下江戸屋(江戸屋)	180
本八合目	上江戸屋(胸突江戸屋)	210
八合五勺	御来光館	140
山頂	山口屋	150
	扇屋	80

須走ルートの1日の登山者数の上限は、630人である。

表4【御殿場ルート】

標高	施設名称	収容人数(人)
七合4勺	わらじ館	60
七号五勺	砂走館	150
八合目	赤岩八合館	150
山頂	富士館	150

御殿場ルートの1日の登山者数の上限は、435人である。

表5【富士宮ルート】

標高	施設名称	収容人数(人)
新七合目	御来光山荘	180
元祖七合目	山口山荘	180
八合目	池田館	250
九合目	万年雪山荘	250
九号五勺	胸突山荘	140
山頂	富士館	150

富士宮ルートの1日の登山者数の上限は、1,075人である。

表2～5

(出典：富士山ぽ「富士登山 山小屋リスト」・トラベルロード「山小屋一覧」に基づき筆者

作成)

開山期間は、吉田ルートが 72 日、その他のルートが 63 日となっている。そのため、開山期間を通しての登山者数上限は、吉田ルートで 236,880 人、須走ルートで 39,690 人、御殿場ルートで 27,405 人、富士宮ルートで 67,725 人、合計で 371,700 人という結果になった。

#### 4.3 推計の結果を受けて

ここでもう一度、第 2 節で紹介した 2017 年の登山者数日別データ(図 5)を見てもらいたい。推計の結果から、やはり人気のある吉田ルートと富士宮ルートでは複数の日、特に土日に上限を超える登山者が来訪していることが分かった。須走ルート、御殿場ルートに関しても、日数は少ないものの、上限を超える登山者が来訪している。静岡・山梨両県が呼びかけている通り、平日に登山日程をずらしてもらうことが必要である。

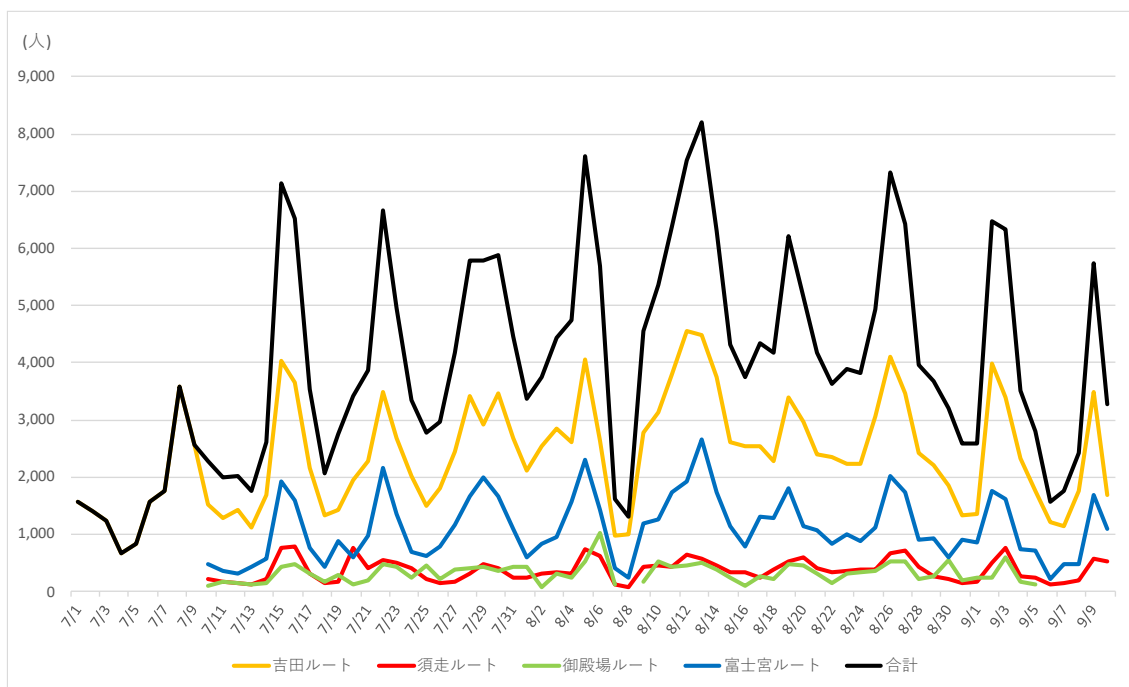


図 5 2017 年富士山登山者数(環境省設置赤外線カウンターデータ)日別データ

(出典：環境省関東地方環境事務所「2017(平成 29)年度富士山登山道別・日別登山者数」に基づき筆者作成)

土	日	土	日	土	日	土	日	土	日	土	日	土	日	土	日	土	日	土	日		
7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	8	8	8	8	8	9	9	9	9
/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
1	2	8	9	1	1	2	2	2	3	5	6	1	1	1	2	2	2	2	3	9	1
				5	6	2	3	9	0			2	3	9	0	6	7				0

参考)土日表

登山者数上限の推計から、次節では事前許可制を用いた人数規制の検討と制度を運用するのに必要な入山料を山梨県が出している富士山保全協力金の使用用途や台湾にある玉山の先行事例のデータから算出する。

## 第5節 事前許可制導入の検討と入山料の概算

### 5.1 先行事例

富士登山に事前許可制を導入するにあたって、参考にした先行事例を紹介する。台湾にある玉山は、富士山と同じように国立公園に指定された玉山国立公園の中にある山である。面積 103,121ha、そのうち 71.4%が厳格な保護の対象となる生態保護区に指定されている。生態保護区は「生物多様性や生態研究のために厳しく保全すべき天然生物・生態系やその生育環境を有する地区」（国立公園法 8 条）と定義され、「国公有地において優先的に指定すべきであり、その区域内では標本の採取、農薬の使用、一切の人工物の設置を禁じるものとするが、学術研究、公共の安全、公園管理上の理由などで、内政部の許可を得たものはこの限りではない」（同 18 条）、「生態保護区に立ち入る者は、国立公園管理处の許可を受けるべし」（同 19 条）とされるように、日本の国立公園における「特別保護地区」ないし、それ以上のカテゴリーに相当し、台湾の国立公園の中で、最も保護管理の厳しい地域である（田中・蕭 2021）<sup>注1</sup>。

玉山では一日あたりの登山者数を 200 人に制限している。この人数は、主要ルートにある宿泊施設「排雲山荘」の宿泊者（116 人）と玉山線を当日往復する人（60 人）、圓峰山屋・キャンプ地の宿泊者（それぞれ 15 人・9 人）を合わせた数である。玉山の登山道を通るには、玉山国立公園管理处から許可を得なければならない。排雲山荘に宿泊するためには以下 3 つの方法がある。①外国人優先枠（24 人）、②一般抽選枠（92 人）、③追加申請枠があり、人気の高い排雲山荘で追加申請枠が適用されることは稀であるようだ。

玉山国立公園への入山申請を行うための「台湾国立公園入園オンライン申請ホームページ」のメンテナンス費用は、年間約 150 万台湾元（約 708 万円/2024 年 1 月 31 日のレートで換算。以下同）である。また、入山許可申請の審査にかかる人員数は、正規職員 3 名、外部委託 2 名で、年間の人件費は約 375 万台湾元（約 1,770 万円）である。そして、管理处では、英語対応可能な職員として、英検中級取得者 7 名、英検中高級取得者 2 名、英検高級取得者 2 名に加え、日本語能力試験 N2 取得者 2 名の計 13 名が勤務し、多言語対応にあたっている。

次項では、玉山で用いられている外国人枠、一般抽選枠といった抽選の手法、オンライン申請ホームページのメンテナンスにかかる費用といった部分を取り入れつつ、申請から登山までの具体的な流れについて検討する。

### 5.2 事前許可制の導入の検討

まず、登山者の選定の手順について検討する。登山者に関して、昨今の外国人観光客増加を加味し、外国人優先枠を設ける必要がある。そこで、玉山の先行事例から 1 日の登山者上

---

注1 蕭・田中 2020

限数の 2 割を外国人優先枠として、残りの 8 割を一般抽選枠として受付を行う。ただし、外国人優先枠が上限に達しない場合、余剰分は一般抽選枠に付加されるものとする。外国人優先枠は、登山予定日の 4 か月前から 35 日前の正午まで、先着順で受付を行う。外国人優先枠がいっぱいになり、枠から漏れた外国人は一般抽選枠に参加することは可能である。一般抽選枠は、登山予定日の 2 か月前から 1 か月前の正午まで抽選の申請を受け付ける。登山者が上限数に満たない場合、追加申請枠を設け、登山予定日の 7 日前までに先着順で申請を受け付ける。抽選は 12:00~24:00 まで行われるものとし、その時間は申請や抽選の申し込みはできない。

【申請から登山当日までのフローチャート】

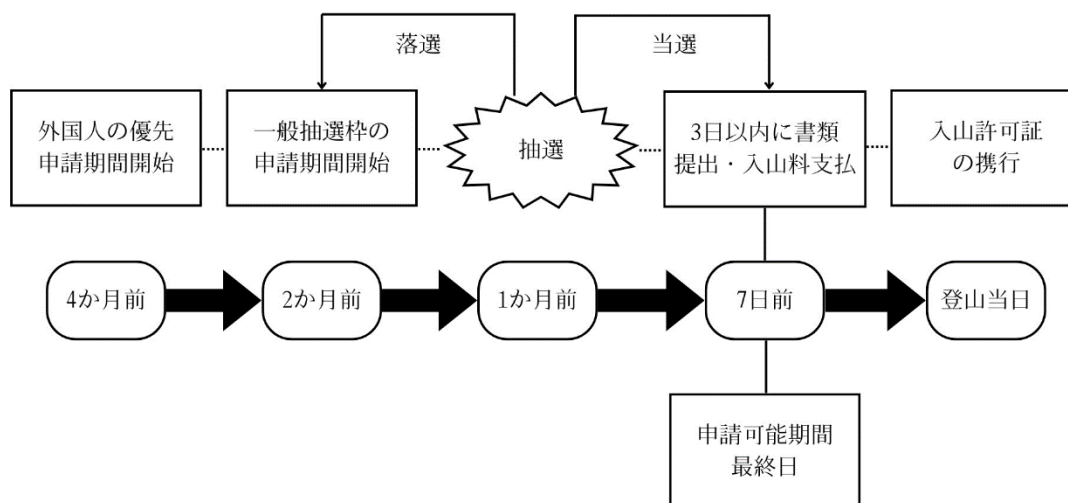


図 15 富士山事前許可制導入時の入山申請方法

次に申請方法について、申請はネットによる申請のみとし、書面や対面による申請は受け付けない。これは、書類処理に割く時間や手間を省くための措置である。申請のサイトは、日本語と英語、中国語を選択でき、海外からの申請にきちんと対応できるような態勢を整える。登山希望者は複数人で登る際、代表者を決め、代表者が申請を行う。申請については、まず登山予定日を選択し、次に 4 つある登山ルートの中から昇りたい登山ルートを 1 つ選択する。一緒に登るパーティメンバーの数(最大 5 人まで)と代表者のメールアドレスを記載し、申告完了。外国人優先枠に関しては、抽選という形ではないが基本同じような手順を取って申告を行う。

抽選結果は、代表者にメールで送られる。当選者は、当選のメールとともに、必要事項を記入するためのフォーム、入山料の支払いの案内、宿泊する山小屋(ランダムに割り当てられる)、5 合目出発時刻の日安(割り当てられた山小屋の標高に応じて)が添付される。当然申請した言語に対応する形で、当選メールは送られる。当選したパーティは、必要書類提出



と入山料支払いを3日以内に行わなければならない。書類提出と入山料の支払いを3日以内に設定している理由は、当選者が富士山に登る権利を他者に転売する余地を少なくするための措置である。書類には、全員分の氏名・年齢・住所・電話番号・免許証やマイナンバーカードといった身分証明書の写し(外国人はパスポートの写し)・緊急連絡先を記入する。入山料は、振り込みやクレジットカード決済などで支払うことができるものとする。

必要書類に不備がなく、入山料の支払いが完了したら、入山許可証がメールで代表者に送られる。代表者は印刷するか端末で表示できるようにするかしておき、登山当日は入山許可証を携行しなければならない。それぞれのルートの上合目にある総合管理センターやインフォメーションセンターで入山許可証を提示し、登山を開始する。

### 5.3 入山料の概算

入山料を概算するにあたって必要な費用を計算し、開山期間中の登山者の上限数で割り1人当たりの負担額を出す。まず初めに、入山許可申請の審査に従事する職員の人件費を計算する。玉山を先行事例として考えると、審査にかかる人員は5人である。200人の登山者に対して、5人で対応していることから、以下の式によって必要な人員を導く。

吉田ルート：3,290人(1日の上限)÷200×5=82.25≒83人

須走ルート：630人÷200×5=15.75≒16人

御殿場ルート：435人÷200×5=10.875≒11人

富士宮ルート：1,075人÷200×5=26.875≒27人

合計：137人

厚生労働省(2021)によると、常用労働者1人1か月平均労働費用総額は、408,140円である。開山期間は7/1～9/10であるため、申請期間は4か月前の3/1から申請可能最終日である7日前の9/3までである。したがって、職員による審査期間は約6か月とする。1か月にかかる労働費用と必要な職員の数から、

$137人 \times 408,140(\text{円/月}) \times 6 \text{ か月} = 335,491,080$

開山期間にかかる人件費の総額は、約335,491,080円と概算できる。

続いて、申請を受け付けるサイトの管理費を計算する。玉山の入山申請を受け付ける「台湾国立公園オンライン申請ホームページ」のメンテナンス費用は、先述の通り年間約150万台湾元(約708万円/2024年1月31日のレートで換算)である。このウェブサイトは、同じく入山許可申請を採っている太魯閣国立公園、雪霸国立公園と一体的に運用されているため、この金額をそのまま富士山の入山許可申請サイト運営にかかる金額として採用することは合理的とは言えないが、今回はこの金額を参考に試算する。入山申請を受け付ける期間

は先述の通り 6 か月であるため、単純計算で半額の 3,540,000 円が管理費としてかかるものとする。

最後に、富士登山全体を安全にかつ快適に運営するために必要な費用の計算である。具体的には、トイレの運営費や安全指導、救護所の運営、外来植物親友防止にかかる経費などである。山梨県が公表する富士山保全協力金の使途とその金額から、必要な金額を概算する。山梨県が出している費用は、吉田ルートにかかる費用であるため、他のルートにかかる費用は人数によって適正按分し、合計を算出した。運営費は以下の表の通りである。

公衆トイレ(バイオトイレ設置&撤去)	仮設トイレリース(設置・撤去含む) 6 か所×5 基(¥7,000,000)	42,000,000
各登山ルート 5 合目にあるセンターにおける外国人登山客等への登山情報の提供や安全指導を目的として設置するインフォメーションセンターの運営に要する経費	外国人案内人報酬、通訳ソフト使用料等 吉田ルート(5 合目)：13,060,310 (登山ルートごと登山者数で調整)	20,493,571
富士山下山道及び案内看板・道標・防護柵等の補修、週 3 回のパトロールにかかる経費	損害保険等加入：136,040 下山道等(8 合目分岐～5 合目)：11,550,000 下山道等(山頂～8 合目分岐)：3,460,025(山梨負担分) (登山ルートごと登山者数で調整)	23,766,432
吉田ルートの安全指導センター(6 合目)において、登山者への安全指導、気象情報等の提供、重症傷病者等のクローラー搬送等にかかる経費	警備委託料、クローラーオペレーター料、燃料費、通信運搬費等 6 合目は吉田ルートのみのため 数字をそのまま採用	7,487,000
登山者の安全を確保するため、登山者への安全指導と国立公園の適正利用指導を行う安全誘導員の配置	吉田ルートと須走ルートの山頂が同じ 御殿場ルートと富士宮ルートの山頂が同じ 吉田ルートと須走ルートの合計と御殿場ルートと富士宮ルートの合計から調整	13,436,897

登山者により、外来植物(国内由来の外来種も含む)の侵入や、本来、高山・亜高山帯には分布しない低地性植物の侵入を防ぐための種子除去マット等設置(5合目)	規模感不明のため吉田ルートにかかっている費用を単純4倍	10,476,000
富士山登山者の安全確保を図るため、登山期間中、富士山登山者安全対策現地連絡本部を五合目総合管理センターに設置し、同センターに勤務する連絡員が富士山登山に係る情報収集や関係機関との連絡調整を行うことにかかる経費	委託料、通信運搬費等 (登山ルートごと登山者数で調整)	30,261,845
富士山登山者や観光客等の救護体制強化を図るため、開山期間中に5合目のセンター内に救護所を設置し、看護師が傷病者等の対応にあたるための費用	医薬品や消耗品等 登山ルートごと登山者数で調整	5,710,172
7合目救護所(吉田ルートのみ)		5,307,019
富士山の適切な保存管理を図るため、富士山の環境保全や安全確保、富士山への来訪者が富士山の有する顕著で普遍的な文化価値についての理解を深めるための事業を実施する市町村等への助成に要する経費		69,376,295
協力者証など記念品の作成費用		99,340,000
保全協力金(入山料)の事務経費	現地受付にかかる費用を除く費用を採用 吉田ルート以外は静岡県の管轄であるため、吉田ルートとその他ルート合計で調整	9,777,359

上記の表より、富士山運営にかかる費用は、337,432,590円と概算できる。

人件費、入山許可申請サイトの管理費、運営費の合計は、

$$335,491,080 + 3,540,000 + 337,432,590 = 676,463,670$$

676,463,760 円と概算することができる。

第 4 節で開山期間を通しての登山者数の上限を 371,700 人と推計しているため、富士山の運営全体にかかる費用を賄うことができる入山料の金額は、

$$676,463,670 \div 371,700 \doteq 1,819.9 \doteq 1,820$$

約 1,820 円/人と概算できる。現在の入山料が 1,000 円であることを考えると、高いようにも思えるかもしれないが、比較的受け入れられやすい金額となっているのではないだろうか。もし、入山料で山小屋の修繕費や備品の購入を補助するとして、10,000,000 円の予算を組んだ場合にも、約 1,847 円/人の入山料を徴収すれば賄うことができる。また、1,820 円という金額はあくまで概算を行い導かれた金額である。そのため、実際に登山者の上限が決められた状態で事前許可制を行った場合、安全誘導員の数や救護所に必要な費用といった登山者の数に依拠した費用を抑えられる可能性がある。ただ、富士山のオーバーツーリズム問題の大きな要因は多すぎる登山者であるため、受け入れられやすい金額というのも一概に良いとは言えないのも事実である。登山者を減らすという目的を達成するのであれば、登山を躊躇するほどの金額に設定することが必要である。やはり、入山料だけでなく事前許可制を併用することによって確実に登山者をコントロール必要がある。次節では、こうした側面を踏まえつつ、事前許可制が持つメリット・デメリットについて経済学的観点から指摘するとともに、実現可能性や平等性の観点から総合的に考察する。

## 第6節 事前許可制の考察

### 6.1 入山料の金額と事前許可制の実現可能性

事前許可制の導入について、実現可能性の観点からは可能であると判断できる。人件費やサイトの管理費などの費用や書類審査にかかる手間に関しては、更なる検討・精査を行う余地がある。しかし、1人当たり1,820円という入山料の金額設定は一生に一度は富士山に登ってみたいという人、つまり複数回富士山に登ることを目的としていない人にとって、ハードルの低いものとなっていると言える。現在の任意徴収という形から、義務化し値段を上げたとしても申し込む人の激減につながる可能性は低いと思われる。

また、事前許可制のプロセスを考察しても、抽選までの必要事項は、登山予定日・登山ルート・一緒に登るパーティメンバーの数(最大5人まで)・代表者のメールアドレスの4項目だけとなっており、これも申し込み方法が複雑化することで登山を断念してしまう事態を避けることができる。

### 6.2 事前許可制のメリット

事前許可制の最も優れている点は、人数を確実に制限できる点である。オーバーツーリズム問題の多くは、受け入れ可能な人数を超えた観光客が押し寄せることによって起こるものである。山小屋に泊まれず弾丸登山を行う登山者が良い例である。海外では、自然保護のために事前許可制をとっている国立公園が存在する。ウガンダ共和国のブウィンディ原生国立公園では、希少なゴリラに会うことができるゴリラトレッキングが行われている。ゴリラトレッキングに参加するには、ウガンダ野生生物管理局の発行する「ゴリラ・パーミット」(許可証)が必要である。これは、ゴリラに負担をかけないよう、厳重に人数制限が行われているためである。ゴリラトレッキングに参加できるのは各グループにつき8人までとなっており、遭遇しても観察は1時間までとなっている。世界中から応募が殺到するため、ゴリラ・パーミットの取得は大変難しいものとなっている。また、ゴリラトレッキングを行う際には当然レンジャーからルールや注意事項についての説明が行われる。これらの条件をクリアして、ゴリラトレッキングに参加することができる。こうした徹底した対策は、自然環境を守っていくために重要で必要なことである。

富士山では基本、こうした注意事項や禁止行為に関しては案内板や指導員の呼びかけにとどまっている。事前許可制のメリットの2つ目としては、事前に申し込みや必要書類を提出することを要請されるため、責任ある富士登山につながる可能性があることである。現在の富士登山は誰に対してもオープンな状態で、思い立った日に登山ができてしまうという側面がある。しかし、そうした状況が登山者のルールやマナーの低下につながっているのも事実である。事前許可制を導入することによって手軽さがなくなる一方で、そうした手間をかけてまで登りたいという登山者だけが残る。また、ルールや注意事項を事前に周知するほか、講習動画の視聴を促すようなマナー向上を目的とした呼びかけを行いやすくなる。意

識の高い登山者が増えることで、安全な富士山を実現できるとともに、文化遺産登録の契機となった芸術や信仰の対象などの文化的価値を高めることができる。

3つ目として挙げられるのは、同時滞留人数のコントロールや時間帯による混雑を抑えられる点である。混雑緩和が必要になるのは、山特有の問題点として、登山道の混雑が危険につながるからである。登山道が混雑してくると、登山者同士の間隔が狭くなり、落石のような緊急時に避けられない可能性があるほか、渋滞を待ちきれず登山道ではないところを歩く登山者も出てきてしまう。その点、事前許可制を導入すれば人数を制限できるため、登山道の混雑を緩和することができる。また、許可証を発行する際に登山を開始する時間を指定する、一時期美術展で行われていたような時間指定制の形を取れば、混みやすい時間帯が発生してしまうことを回避できる。時間指定を行わないにしても、泊まる山小屋によって登り始める時間の目安を記載しておけば、人流のコントロールがしやすい。さらに、どの時間帯にどれだけの登山者が来訪するかを把握できるため、あらかじめ安全誘導・指導員や救護所の看護師などの人員配置もしやすくなる。安全管理をするうえでコストがかさみやすい人件費を抑えることにもつながる。

また、人流のコントロールに付随して緊急時の身元確認や情報把握が速くなるのもメリットの1つである。事前に氏名や出身、緊急連絡先といった情報を提出しているため、万が一落石に巻き込まれたときや体調が悪くなり救急搬送されるような事態が発生したときに、いち早く情報を把握することができる。

これらのメリットがある反面、当然デメリットも存在する。次項では、事前許可制のデメリットについて指摘し、議論する。

### 6.3 事前許可制のデメリット

事前許可制をとることによる一番のデメリットは、書類の審査や入山料の徴収といった処理に多大なるコストがかかることである。本研究では、玉山の先行事例を参考に予約処理にかかるコストをサイト管理費と書類審査を行う職員の人件費の2つとした。また、書類審査の人員に関しては玉山の人数から単純計算で求めている。そのため、実際どれくらいの人員が必要になるかは未知数である。登山に申し込む人数を減らすことが目的であるため、入山料の金額を上げる要因となるコストの増加は今回のケースではあまり問題にはならないが、任意徴収を行っている現在の富士山では得策とは言えない。

また、事前許可制を導入した場合、事前に抽選に申し込むことが必要であることをきちんと周知させることが必要である。せっかく富士山に足を運んでも、登山できない人が出てしまう状況は避けなくてはならない。そういった点では、本研究で導かれた入山料に周知させるために必要な広告費分を上乗せすることが必要になるかもしれない。

そして、旅館やホテルといった宿泊施設、その他観光に関わる事業を行う人たちの理解を得ることも難しいと思われる。事前許可制は、富士山に訪れる人数を確実に減らす。そのため、必然的に富士山に登るため、富士山を見るために来た観光客を減らすことにつながる。

つまり、静岡・山梨両県の経済効果を損なうことになりかねないということだ。

#### 6.4 平等性

富士山は誰にでも開かれた日本一の山であること、これが古来より芸術的・文化的価値を生み出してきた富士山の理想の形である。しかし、こうした理想もオーバーツーリズム問題の前では制限という形をとらざるを得ない。そこで、本研究では入山料で富士山の自然保護や安全性の確保をし、事前許可制によって登山者の数を制限する形をとった。これら 2 つを用いた対策は、確実に人数を制限するとともに、持続的なものであると言える。

しかし、この方法にも欠点が存在する。それは平等性の観点から、富士山に登ることができない人が出てきてしまうという点にある。また、本研究で導かれた入山料は 1,820 円と現在任意で徴収している保全協力金の金額から大きく乖離していないため、支払うことが難しい登山者は少ないと言えるが、入山料を義務化するということは比較的所得の高い人しか登ることができないと山となるということでもある。

日本にある自然が生み出す価値を日本人が享受できない形をとることは避けなくてはならない。また、様々な国を旅することが普通となった世の中で、外国人観光客の受け入れを拒否することも論外である。世界の観光地でも、厳しく細かい条例を導入したり、その場所に入るための入域料を徴収したり、また新たなホテル建設の禁止やホテルのランクによって税をとる観光税を導入するなど、オーバーツーリズム問題への対策をとっている。対策の効果もあり、観光客の数を制限することに成功している国も多い。しかしながらやはり平等性の観点を考慮した対策をとっている国は見られない。富士山のオーバーツーリズム問題も日本の早急に解決すべき観光問題の 1 つであることから、効果的かつ平等性に優れた解決策の模索が必要である。

まず平等性の問題を解決する策として、年齢や職業に応じた割引優待の実施が考えられる。街中の施設でも、小学生以下無料や学生料金、シニア割引といった年齢や職業で料金を変えている事例をよく見かける。富士登山においては、単に登るだけでなく文化的価値を知ってもらうことも非常に重要であるため、学生料金を一般料金のほかに設けることが平等性の観点からも、文化的価値向上の観点からも有効な手段と言える。本論では、身分証明書の提出を義務付けているため、こうした変動料金を用いても煩雑な事務作業は少なく済ませることができるであろう。富士山の歴史やその文化的価値についてより広く知ってもらうために、多くの学生に訪れてもらいやすくなり、また比較的収入の低い学生という立場に配慮した施策である。また、小学生以下や 65 歳以上の入山料を無料にすることで平等性を確保することができる。65 歳以上は個人差が大きいと思われるが、一般的に小学生以下や 65 歳以上は体力がそのほかの年代より少ないため、登頂しきることが難しいと考えられ、施設を利用する可能性も低く、登山者も少ないと推察する。そうしたことから、これら 2 つの年齢区分で入山料を無料にすることで平等性確保を実現することができる。

次に、所得証明を提出してもらうことも平等性を確保することにつながる。入山料の義務

化によって、所得の低い人が弱い立場に立たされてしまう状態が発生する。そのため、収入に応じた料金を設定し収入が低いことが理由で登ることを断念することを防ぐことが必要である。入山申請を行う際に、所得証明の書類を提出することを義務付けることで、所得に応じた入山料を登山者に提示することができる。

事前許可制を平等性の観点から指摘するとともに、その解決策を提示したが、人数を規制する以上、多少の不平等が生じてしまうのは紛れもない事実である。しかし、富士山の自然的価値や文化的価値を守っていくために必要であることを知ってもらうことで理解を求めていけば良いのではないだろうか。



## 終節

本論は、富士山のオーバーツーリズム問題の解決にあたり具体的な提言をすることを目的として執筆を始めた。この問題については、県や政府などによって様残な政策が行われているものの、根本的な解決には至っていない状況であった。また、富士山の登頂が目的となっている登山者が多い中、今一度、文化遺産登録の背景にある信仰の対象と芸術の源泉という文化的価値を再認識する必要がある。しかし、登山道の混雑、弾丸登山や軽装登山などの危険な登山といった状況では、安全かつ快適な山を目指すことすらままならない状況である。そこで、登山者が安全にそして責任ある登山を行うためにはどうするべきかを検討した。

構想段階では、入山料の金額を検討するにあたり、入山料の金額で富士山に来訪する人を減らすこと、平日に登山日程をずらしてもらうため、平日と土日祝日の入山料に差を設けることの2点について、検討を行った。所得の関係で、誰でも登ることのできる山ではなくなってしまうという点において良い政策とは言えないものの、一考の価値はあると考える。しかし、検討にあたっては人々の金額による消費行動の変化について調べる必要があり、山登りを行う人々へのアンケート調査が必須であった。さらに、外国人観光客の増加も伴って外国人にもアンケート調査をすることがより実態を反映した研究につながる。ただ、そういった属性を持ち、幅広い年代にアンケートをとるのは大学生ができる調査の範疇を超えてしまっているため、今回は断念することになった。

本論では、1日の登山者数の上限を設定することで、確実に登山者の数を減らそうと考えた。弾丸登山は山小屋の収容人数以上の登山者が来訪していることに起因する。山小屋の収容人数から登山者数の上限を設定することで、宿泊できない状況を回避した。さらに、事前許可制を用いることで上限の達成を実現させる。先行事例として、台湾にある玉山の事例を参考にし、抽選から登山当日までのプロセスを具体的に検討した。昨今の外国人観光客の増加も鑑み、外国人枠を盛り込むことでより世界からの需要も満たすことができた。そして、登山者には入山料が義務付けられ、それによって回収されたお金は富士山の自然保護や環境整備など安全かつ快適な富士山の実現に用いられられる。ただ、事前許可制の導入や入山料の義務付けには注意点もある。富士登山を行うことができる人数を制限するため、平等性に欠けてしまう点や、比較的所得の高い人しか登ることができなくなってしまう点である。どんな政策にもメリット・デメリットは少なからず存在するが、平等性の観点はクリアしたい点である。

富士山に限らず現在、日本各地の観光地でオーバーツーリズム問題により大変な思いをしている自治体や地元住民がいる。オーバーツーリズム問題の主な原因は受け入れ可能な人数を超えた観光客が訪れることにあるが、ルールやマナーを守ることによって解決できる問題も必ずある。本論が、観光に行く人々の意識改革につながれば幸いである。

## 参考文献

### 論文・レポート

- ・康井洵之介, 棟居洋介, 増井利彦(2015)「富士山登山者数の上限の推計と入山料による実現可能性の評価」
- ・田中俊徳, 蕭閔偉(2021)「台湾・玉山国立公園における玉山登山道の利用ルールと実施構造に関する研究」『人間と環境』第47巻第1号, 2-15
- ・蕭閔偉, 田中俊徳(2020)「台湾における国立公園行政の特徴と国立公園の運営実態に対する評価」『ランドスケープ研究 (オンライン論文集)』第13巻, 24-35

### ウェブサイト

- ・環境省(2023)「2023年夏期の富士山登山者数について(お知らせ)」  
[https://kanto.env.go.jp/press\\_00050.html](https://kanto.env.go.jp/press_00050.html)(最終閲覧日: 2024年1月11日)
- ・環境省(2017)「平成29年夏期の富士山登山者数について(お知らせ)」  
[https://kanto.env.go.jp/pre\\_2017/29.html](https://kanto.env.go.jp/pre_2017/29.html)(最終閲覧日: 2024年1月11日)
- ・厚生労働省(2021)「令和3年「就労条件総合調査」」  
<https://www.mhlw.go.jp/toukei/itiran/roudou/jikan/syurou/21/dl/houdou.pdf> (最終閲覧日: 2024年2月6日)
- ・ジャパンナレッジ「日本歴史地名大系『富士山』」  
<https://japanknowledge.com/introduction/keyword.html?i=1310> (最終閲覧日: 2024年2月6日)
- ・富士登山オフィシャルサイト「登山口と登山ルート」  
<https://www.fujisan-climb.jp/trails/index.html> (最終閲覧日: 2024年1月24日)
- ・富士登山オフィシャルサイト「富士山におけるマイカーの集中問題」  
<https://japanknowledge.com/introduction/keyword.html?i=1310> (最終閲覧日: 2024年2月6日)
- ・富士山世界文化遺産協議会「第37回世界遺産委員会からの我が国への勧告及び要請事項」  
<https://www.fujisan-3776.jp/plan/plan/request.html> (最終閲覧日: 2024年2月6日)
- ・富士山世界文化遺産協議会(2018)「「望ましい富士登山の在り方」の実現に向けた来訪者管理計画(収容力の調査・研究報告)」  
[https://www.fujisan-3776.jp/info-lib/documents/visitor\\_management\\_plan.pdf](https://www.fujisan-3776.jp/info-lib/documents/visitor_management_plan.pdf) (最終閲覧日: 2024年2月6日)
- ・富士山ぼ「富士登山 山小屋リスト」  
<https://fuji3po.com/tourist/tozan/comparison.html#lodge> (最終閲覧日: 2024年1月24日)
- ・トラベルロード「山小屋一覧」  
<https://www.travelroad.co.jp/fujisan-yamagoya/plan/yamagoya/> (最終閲覧日: 2024年1月

24 日)

- ・山梨県「富士山保全協力金について」

<https://www.pref.yamanashi.jp/fujisan/kyouryokukinkekka.html#kekka2022> (最終閲覧日：2024 年 1 月 24 日)

- ・山梨県「令和 4 年山梨県観光入込客統計調査報告書」

<https://www.pref.yamanashi.jp/kankou-k/17390378357.html> (最終閲覧日：2024 年 2 月 6 日)

- ・山梨県「富士登山鉄道構想」

[https://www.pref.yamanashi.jp/fujisan-rw/fujisan\\_railway/fujisan\\_railway\\_top.html](https://www.pref.yamanashi.jp/fujisan-rw/fujisan_railway/fujisan_railway_top.html) (最終閲覧日：2024 年 2 月 6 日)

- ・静岡県(2023)「令和 4 年度静岡県観光交流の動向」

<https://toukei.pref.shizuoka.jp/kankouseisakuka/data/21-010/toukei20.html>(最終閲覧日：2024 年 2 月 6 日)

- ・NHK 静岡放送局「富士山のトイレが足りなくなる？登山者・維持管理費増加の懸念」

<https://www.nhk.or.jp/shizuoka/lreport/article/002/74/> (最終閲覧日：2024 年 2 月 6 日)

- ・NHK 首都圏ナビ「富士山登山鉄道とは？5 合目までの道路に路面電車 実現へ課題は」

<https://www.nhk.or.jp/shutoken/newsup/20221025b.html> (最終閲覧日：2024 年 2 月 6 日)

## あとがき

研究会で過ごした 2 年間は、たくさんを知り、環境問題だけでなくその背景にある政治や倫理の問題について深く考える時間でした。私が研究会で学ぶ中で最も印象に残っていることは、女性への教育についてです。発展途上国では、人口の増加が社会問題となっており、それを解決するための手段として、女性に教育の機会を与えることが最も人道的で効果的な政策であるというお話を大沼先生からいただきました。女性に教育の機会を与えると、社会進出をするようになり、必然的に今の日本のような晩婚化であったり、核家族化が進んだりという仕組みは、私にとって目からうろこでした。新聞発表や三田祭論文では、こうした優れた仕組みづくりができないものかと考えていました。私としてはあまり納得のいく発表はできなかったものの、問題を見つけ、その背景に何があるか、そしてどんな政策がとられ、どういった解決方法があるか分析をした経験は社会人になっても活かしていくことができると思います。

最後になりましたが、時に厳しいお言葉をかけていただきながら、いつも丁寧にご指導くださった大沼先生に心から感謝申し上げます。代表として頼りがいがあったかと言えば、そうではなかったかもしれません。しかし、先生からご助言をいただきながら自身で考え、より良い研究会の運営ができたのではないかと思います。本論文執筆にあたって、なかなかテーマ決められず、またテーマが決まった後も実力不足で分析が上手くいかないなど、先生にはご迷惑をおかけしましたが、手厚いご指導の甲斐あって書き上げることができました。私たち 18 期は、入学当初から新型コロナウイルスの影響を受け、授業はすべてオンライン、友達を作るのもままならない状況でした。しかし、3 年生になり研究会に所属し、空白の 2 年間で少し取り戻せたような気がしました。1 つ心残りがあるとすれば、ゼミ合宿です。体調不良で参加することができず大変悔しい思いをしました。週 1 回しか会うことがない研究会のメンバーでしたが、楽しい時間を過ごすことができました。本当にありがとうございました。