

ジャンボ渡辺の学 富士山



富士山の入山料(保全協力金)の徴収方法と夏山シーズンの延長問題が話題になっています。環境保全・安全対策については、具体的な議論がほとんどなされず、保全や安全の面からも「本末転倒」の議論に終始しているように感じます。

特に入山料については、利用者負担専門委員会の議論で、来年度は「夏山シーズン中、任意の入山料を5合目以上の登山者を対象に徴収する」という意見でまとまる方向になりました。

だが、徴収の前提となる使

本末転倒な入山料徴収議論

まず環境保全や安全が先



渡辺豊博さん

途目的や徴収対象、事業内容などの議論が不十分で、実施に必要とされる現場調査などは、ほとんどありません。徴収の議論ばかりが先行し、現実的に何にどのようを使うのかについて、徴収側の「説明責任」が果たされていません。

山梨、静岡県が今年の入山料の試験徴収にかかった経費は、山梨県側は徴収額の約30%、静岡県側は約50%。来年24時間態勢で登山者全員から徴収すると試算では山梨側は徴収額の30%、静岡県側は85

%になるそうです。費用対効果を無視した不合理、非効率な議論、制度が通用するでしょうか。

一体、入山料の議論は何を目的としているのでしょうか。

年間31万人、1日で1万人を超えることもある登山者数。

山体への負荷と危険性は拡大し続けています。まず必要なのは、環境保全と安全対策を優先した「入山規制」による登山者の抑制です。入山料徴収による「財源確保」は、保全対策の全体計画、総予算額が事業別、箇所別に明確化され、国や県、市町村による財源負担の割合、役割が定まった後に議論するべきです。

例えば、アメリカのヨセミ

テ国立公園では、入山料ではなく入場料として、公園の入り口で法律に準拠し、「強制的」に徴収しています。自動車1台20ドル、徒歩・自転車は10ドル、バス26人乗り以上300ドルです。貴重な自然環境を歩く場合、別途8ドルを徴収しています。公園の95%を「原野法」により指定しており、宿泊を伴うトレッキングは「許可証」の取得が必要になります。各エリアの許可証の制限は、1ルート200人前後であり、52ルート、1日あたり1万1550人の「入山規制」が環境保全のために設定されています。

富士山には、こうした海外の世界遺産地区の制度を導入すべきです。具体的には①富

士山の範囲の明確化による整備区域の設定②登山道やトイレの実態調査を踏まえた改善対策の実施③環境への負荷軽減を前提とした適切な登山者数の設定④4登山道の1日の合計登山者数の上限設定による平準化⑤登山期間と時間の設定による入山規制⑥法定外目的税など税方式による強制徴収が可能となる新たな法律の制定⑦地元のNPOや専門家を活用した新たな管理運営体制の整備⑧レンジャーの育成と拡充による安全対策の徹底⑨入山規制を前提とした保全対策の全体計画の策定と合意形成⑩県を含めた利害の調整・仲介役となるNPOの配置など。「世界基準」への到達には難問が山積です。利害を超越した「抑止の知恵」が試されています。

(わたなべ・とよひろ
都留文科大教授)