

2020年(令和2年)10月8日(木)

発言



渡辺 豊博 都留文科大学特任教授

富士山の魅力傷つけぬよう

今年は、富士スバルラインが建設された1964年4月以来、56年ぶりに富士山は静かな夏を過ごしたと思う。コロナの感染防止対策による「閉山」が原因だ。例年は2カ月間に約25万人もの登山者が訪れ、にぎやかで活気ある時期となるが、一方で、環境被害や登山事故の多発化を含め、富士山も心休まらない日々が続く時期でもある。

本来の富士山は、昔から「霊山」として、多くの日本人から信仰され、

登山者は、1合目から「古道」を徒歩で登った。ゴミを捨てたり、し尿を垂れ流したりして汚すことなど、神への冒とくとされ厳しく罰せられ、富士山が傷つかないように常に心配りがなされた。

富士山は、カンボジアのアンコールワットで開催された第37回世界遺産委員会2013年6月26日に「世界文化遺産」に登録された。

富士山の特性である「信仰・芸術・景観」の普遍的価値が、世界的な

評価を受け、日本の山が世界の山にランクアップされた「証し」だと言本人は喜んだ。

これで世界遺産の目的である「開発の抑止」が強まり、長く富士山の問題とされた、過剰使用によるゴミの放置、し尿処理、排ガスなどの環境問題が抜本的に解決され、富士山を永遠に守ってくれる包括的な保全策ができるかと確信した。

しかし、現実には世界遺産ブームが起き、富士山に行ってみたいと世界

中から観光客が訪れ、山梨県側の5合目はまるで原宿のようににぎわい、「信仰の山」としての富士山の本質性が失われた。

これは、富士スバルラインなどによって5合目まで、車両の乗り入れが可能になったことに起因しており、観光振興を優先し、環境保全への配慮や対策、「霊山」としての宗教性などを軽視した、経済優先主義がもたらした「負の遺産」である。今の富士山は「世界文化遺産」とし

て国際的な環境基準が整っているのか、登録の意味が失われる本末転倒の状況に陥っていると感じている。

最近、驚くべきことに、富士スバルライン上に5合目まで富士山登山鉄道として、次世代型路面電車を走らせたいとの構想が山梨県でまとまったと聞いた。これは富士山を傷つける身勝手な行為であり、温暖化により多発する表層雪崩に観光客をさらす危険もある。

登山者を守るための登山道の整備や来訪者の管理、噴火災害対策、緊急医療体制強化などの解決が優先されるべきだ。富士山の魅力は5合目以上だけではなく、裾野に広がる樹林帯や多様な生物層、湧水池など、

未開発な魅力がたくさんある。コロナ後の新たな観光戦略となる集中型から分散型への移行・工夫も必要である。

これ以上、富士山を傷つける行為が起こると、怒りの意思として「噴火」もあるのではないかと心配している。先人たちの「鎮爆」への謙虚な姿勢と富士山への「畏敬の念」を忘れてはならない。富士山を傷つける登山鉄道計画は「見直し」とし、世界に誇れる先進的な環境保全策を策定して、富士山を安心させたい。

わたなべ・とよひろ 元都留文科大学教授。富士山学開講。著書に「富士山の光と影」。