富士登山に関する提言
～富士登山を山麓の地域振興に活かす仕掛けづくりについて～

佐　藤　大　輔（筑波大学大学院）

1　現状の富士山の諸課題について

近年、富士登山に関してニュースで取り上げられることが多い。例えば、登山者の遭難事故や、山小屋を利用せずに山小屋周辺や登山道上での野宿を行う、いわゆる弾丸登山者問題、ご来光登山における山頂直下やスバルラインの五合目ステーションでの混雑問題、さらには、「富士山登山鉄道構想」などである。

富士山は日本の最高峰であり日本を代表する山岳であるだけでなく、山という範疇を越え日本の象徴であるため国民の注目度が高く、さまざまなトピックがニュースで取り上げられている。

一方で、これら時事的なニュースで取り上げられている事象と関連して、富士山が抱える課題として、ユネスコの諮問機関であるICOMOSから勧告されているものがある。富士山は2013年に「富士山―信仰の対象と芸術の源泉」としてユネスコ世界文化遺産に登録された際、６つの改善点を指摘された。その内容（文化庁及び山梨県・静岡県の仮訳）は以下の通りである。

① アクセスや行楽の提供と神聖さ・美しさという特質の維持という相反する要請に関連して、資産の全体構想（ヴィジョン）を定めること。
② 神社・御師住宅及びそれらと上方の登山道との関係に関して、山麓の巡礼路の経路を描き出（特定）し、（それらの経路が）どのように認識、理解されるのかを検討すること。
③ 上方の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。
④ 上方の登山道及びそれらに関係する山小屋、トラクター道のための総合的な保全手法を定めること。
⑤ 来訪者施設（ビジターセンター）の整備及び個々の資産における説明の指針として、情報提供を行うために、構成資産の一つ一つが資産全体の一部として認知・理解されうるかについて知らせるための情報提供戦略を策定すること。
⑥ 景観の神聖さ及び美しさの各側面を反映するために、経過観察指標を強化すること。

英語の日本語訳なので少しわかりづらいが、簡単に述べると、冒頭にふれたオーバーツーリズム対策など来訪者の管理をしっかり行うこと。開発によって構成遺産とその周辺の景観が「信仰の対象」に相応しい神聖さが損なわれつつあるとし、その景観の保全手法をつくること。さらに25ある構成遺産それぞれがどのように繋がっていたのか、その関係性や全体像を示すと共に情報提供戦略を策定することとしている。

これら富士山に関わる諸問題を協議する場として、富士山周辺地域の自治体や官公庁および関連事業者及び組織が2009年に「富士山適正利用推進協議会」を立ち上げている。富士山オフィシャルサイトでは、その一部の活動内容が確認できる。同協議会には2024年時点で41の部署や組織が参加しているが、当初は適切な標識の配置やデザインなどを協議する場として始まっており、2010年に「富士山における標識類

総合ガイドライン」を策定した。翌年2011年には「富士登山における安全確保のためのガイドライン」が定められた。その後も協議内容は少しずつ拡大・深化してゆき、その内容をみれば、富士山を取り巻く諸課題について把握することができる。例えば、2024年シーズンでは「富士登山オーバーツーリズム対策パッケージ」として、幾つかの取り組みがなされた。具体例として、富士吉田口登山道にて、以前から実施されていた「富士山保全協力金」の依頼に加え、入山料として一人二千円の徴収が開始された。さらに、一日四千人の入山者の上限を設け、弾丸登山者対策として、山小屋に予約のない登山者は午後四時以降の入山を禁止する措置が取られた。その他のいくつかの対策が実施されており、2024年から2029年まで継続して推進してゆくとしている。

２　山梨県が提案する富士山登山鉄道案とは

一方、諸課題に対する解決策として山梨県から「富士山登山鉄道案」が提案されている。この構想は山梨県の主張によれば、それによって登山者の人数コントロールが可能となり、特に７月・８月集中している五合目ステーションと上方登山道の混雑対策になるという。それに付随して五合目ステーションの上水道の敷設や電化、現状の建物の変更によって景観を改善するとしている。さらに、富士登山鉄道を延伸し、将来のリニア中央新幹線駅と接続することで、富士山に訪れる登山者や観光者の流れを、当駅をハブとして県内の他地域に誘導し地域振興に活用するというアイデアである。その際、富士登山鉄道は乗車運賃を現行のシャトルバスより大幅に値上げし、往復一人当たり一万円とした場合で三百万人、二万円とした場合で百万人の利用者を見込むとしている（渡辺・村串2024）。

山梨県によるこの富士登山鉄道構想に対して、2024年５月に「富士山の未来を考える市民の会」から４つの公開質問状が提出された。これは「富士山登山鉄道構想」に対する反対意見で、その概要は以下の通りである。①知事は「道路法、道路交通法を理由に自動車の交通を規制できない」という前提で（富士登山鉄道建設推進の）話をしているが、上高地ではシャトルバスへの乗り換えが行われており、スバルラインは県道であるため、県の条例の改定により交通規制が可能となり、電気バスを走らせれば良いのではないか、②富士山は活火山であり、ハザードマップでもスバルラインの多くは火口想定領域内であり噴石等火山噴出物の影響を少なからず受けることが想定される。また雪代など土砂を含んだ雪崩などが発生することや、頻発する土砂崩れを考慮すると、迂回が可能な自動車の方が軌道上しか走れない鉄道より有利ではないか。また登山鉄道が多いヨーロッパ・アルプスの地形と活火山である富士山の地形は異なる。③冬季営業のコストとリスクに関しても、冬に地面の水分が凍結して地面を押し上げる「凍上現象」があった場合、その軌道の修正に毎年莫大なコストが掛かるのではないか。冬季営業時における従業員の危険増加や、揚水などによるコストは夏季以上に掛かり温暖化対策にも逆行するのではないか。④（講演会で知事が話したと思われる）富士山でしかできない体験は、（五合目での）買い物ではなく、富士山を麓から登ることや、火山を体験する、動植物の標高による変化を観察する、富士山を崇めてきた人々の心持ちを追体験することなどではないか。また「来訪者と富士山をつなぐ役割の人」、すなわちガイドやインタープリター、自然観察指導員、御師（おし）の存在が最も大切であり、それらの人が活躍できるハード（施設）とソフト（しくみ）を整えるべきである。

この質問状についての山梨県知事からの回答をか

なり簡略化すると概ね以下のようになる。

① 「自動車の交通の規制ができない」と法令上解釈している。

② さらなる技術的な検討が必要である。

③ スバルライン上で「凍上現象」は確認されたことはない。

（鉄道の）乗車料金収入によって採算性を確保することを前提としている。

④ （富士山観光における）ゼロドルツーリズムを改善しようという主旨の発言であり、質問状で提言される内容については賛同しており、それらに関する予算も計上している。

このようなやり取りもあり、当初はスバルライン上に軌道を敷設するLRT案だったが、2025年１月現在でレールを必要としないゴムタイヤを用いた「富士トラム」を提唱している。

ただし、2021年に提出された「富士山登山鉄道構想」の原案では、「富士山ヴィジョン」に則った富士山の保存と適正利用が謳われたのち、交通網の技術的な可能性のみが検討されており、「登山鉄道敷設ありき」と多くの人が捉えたとしても仕方がない。一方、五合目へのアクセス交通の見直しなど来訪者コントロールや来訪者の分散（麓からの登山）の必要性についての問題意識は共有されているともいえる。

３　五合目ステーションから登山をすることの弊害

このように、登山者の問題から地域振興に関する課題まで裾野の広い問題が富士山にはあるものの、筆者が一昨年に引率者として、昨年は一登山者として富士登山をした際の実感から富士山登山の現状の問題点について感じたことを述べたい。

まず富士山登山者が引き起こしている諸問題、すなわち一山岳遭難事故、山頂直下の混雑（オーバーツーリズム）及び弾丸登山者の問題は、いわゆるマスツーリズム的諸現象としての問題であり、登山者が富士五合目から登山する現行のシステムに起因して生じていると考えられる。富士スバルラインは1964年に東京オリンピックの年に合わせて完成し、それまであった五合目までのバス路線に比べ大幅に時間短縮となった。これにより五合目ステーションの観光客が激増し、今につながる週末を利用した富士登山のシステムができあがり、富士山五合目以上はマスツーリズムの場所になったといえる。さらに、コロナ禍によって、それまで避難小屋ということで多くの人数を受け入れていた山小屋は、受け入れ人数を大きく制限することとなった。ただし、近年外国人登山者の増加もあり、アフターコロナにおいても、マスツーリズム的諸問題への対応が課題となっている。

まず、山岳遭難について現状をおさえたい。2024年シーズン富士山の山岳遭難件数は、静岡県側で46件（前年比－15)、山梨県側で５件（同－１）となっている。山梨県側の遭難件数は八合目、七合目で山小屋が運営する「救助会」や八合目、七合目、五合目にある救護所に六合目にある安全指導センター、五合目にある総合管理センターなどが一体となって登山者を救助する仕組みがあるため、県警の出動回数が少ない。これらの山梨県側の登山者救助網では、クローラーダンプというキャタピラのついた車両と救急車による搬送件数が2024年で27件（－19件）となっており、いずれも大きく減少している。これは「富士登山オーバーツーリズム対策パッケージ」の効果といえるかも知れない。ただし、死亡者は静岡県側６人（＋４)、山梨県側３人（＋１）といずれも増加している。いずれも死亡の原因は不明であるが、富士山の標高は日本の他の山岳より際立って高いことを念頭に入れなくてはならない。登山医学的には2,500m以上の標高は高所と定義されており、誰

でも高山病が起こりうる標高とされている。さらに3,500m以上は高高所とされ、この高度に行くには徐々に高度に馴らさなければ非常に危険とされている。さらに言えば、標高1,500m～2,500mも準高所とされ、基礎疾患のない健康な人でも体調不良の場合、高山病になる可能性がある（山本2016）。高高所を目指す富士登山では、高山病予防の観点から低標高から徐々に身体を高標高に慣らしていくことが重要である。しかしながら、現状、登山者の多くは富士吉田口登山口五合目（2,305m）や富士宮口登山口五合目（2,400m）の、準高所と高所の境目付近から登山を開始し、高所である標高3,000m近辺、もしくそれを越えた場所で宿泊となる。そして仮眠ののち高高所である山頂直下へ向かうのである。多くの登山者が五合目から登山を開始し、山頂でご来光を拝む現状のシステムは、高度障害がでやすい仕組みといってよい。また引率者としての実感から、この過酷な登山スタイルは、山小屋所属の登山ガイドにとっても身体への負担が非常に大きい。山小屋所属の登山ガイドは、単発のガイドでないかぎり、高所である山小屋で仮眠を繰り返しながら登山を行うからである。登山ガイドは一般登山者に比べ高所順化しているとはいえ、ご来光登山は睡眠時間が非常に限られ、身体的負担が大きいのである。

山岳遭難について考えるとき、富士山への登山者の７割以上が登山初心者であるという調査結果もあり（山本2009)、富士登山の現場でもそのように認識されている。つまり富士山は他の山岳に比べて、日常的に登山に不慣れなものが多く、中には富士山登山を観光（サイトシーイング）の延長と捉え、登山直前にコンビニエンスストアなどでビニール製の簡易カッパを購入するなど、十分とはいえない装備で入山してくるものも一定数いる。それら身体作りや装備含め準備不足も遭難と関係するであろう。

次に、ご来光登山における山頂直下の混雑の問題も、現行の富士登山のシステムと無関係ではないと考える。つまり、首都圏を早朝に出発するバスを利用した登山ツアーの場合、午前11時前後には富士五合目ステーションに到着し、高度順化を兼ねて着替えなど登山の準備などをしたのち、昼過ぎにはガイドと共に登山を開始する。そして数時間の登山ののち、夕方には七合目や八合目の山小屋に到着する。早い時間の夕食を済ませ、仮眠ののち、日付が変わった０時や１時に起床し、簡易な朝食の後、出発する。ヘッドランプを点灯しながら深夜に山頂を目指して登高するのだが、多くの登山者が山頂でのご来光を目指すため、日の出前に山頂直下にて大渋滞が発生する。これが週末になれば、渋滞がより激しくなる。これが問題となっている山頂直下の混雑である。山頂でご来光を拝んだ登山者は下山を開始して、９時、10時にはスバルラインの富士五合目ステーションに到着して下山の準備をし、首都圏及び麓から登山者を運んできたバスに乗り込み下山するという一連の流れになる。ツアーではなく、マイカーできた個人の登山者も山頂でのご来光登山をする場合、多かれ少なかれこのようなタイムスケジュールで動くと思われる。

このように現在の富士登山の諸課題の原因を考えるとき、五合目ステーションから登山をしている現行システムが大きく関係していると考える。

4　新しい富士登山のあり方

富士登山のあり方については、2020年11月に「富士登山のあり方に関する提言withコロナ時代だからこそ見えてくる富士山の多様な魅力」と題した富士山登山の有識者による意見交換会が開催されている。その中で複数の有識者が一合目からの登山を勧めている。例えば、富士講の聖地を尋ね富士山の歴史を

感じながら登山をすることや、山小屋の前でご来光を拝むことなど。または、一合目から登山をすることで、標高の違いによって、さまざまな動植物を観察できるとしている。これらは前述の「富士山の未来を考える市民の会」の意見書にも反映されているものと考えられる。また、座談会の参加者の一人である野口健氏が富士講の行者の方から聞いた話によると、「山頂からご来光を拝むことは一番やってはいけないことだそうだ」と述べている。理由としては、ご来光は上から見下ろすものではなく、同じ高さか下から仰ぎみるものとのことである。このように多くの有識者が富士登山の多様な楽しみ方とともに富士登山のあるべき姿を示している。

そして、これら上記の課題や提言などを考慮すると、将来的に富士山は五合目ステーションからではなく、一合目から登るシステムに変更してゆくべきだと考える。登山を一合目から登る場合の登山者のメリットとして、登山者は高度順化が低高度から段階的に行われるので、身体的な負担が少ない点があげられる。ただし、デメリットとして、登頂に時間、労力と費用が余計に掛かる。富士吉田口の場合、浅間神社の鳥居から富士山山頂までで標高差約2,900mとなり、五合目ステーションから登山を開始するのに比べ、体力、装備など十分な準備と、最低１日を追加する日数が必要になる。それゆえ、準備不足な登山者が自然に淘汰されるシステムではないかと考える。体力や準備が足りないと感じた方は五合目までの登山でも十分楽しめるし、少し上でご来光は拝める。無理ない登山を心がければ、良いのではないだろうか。

また、入山者管理で言えば、現状のようにトイレを使用するたびに課金するのではなく、入山料の中から費用を負担させ、入山後は自由に使える形にしてはどうだろうか。なぜなら高所登山では排泄は非常に重要で、我慢させるような方向にしない仕組み作りが大切であるためである。

また、一合目から登山を開始する場合、それまでの五合目ステーションのバスの発着時間などが関係なくなるため、多くの登山者が山頂でのご来光にこだわらず、宿泊した山小屋の前でご来光を拝むことができる。それゆえ、日の出直前の山頂直下で身動きが取れないほどの大渋滞は発生しなくなると考える。そして、ツアー登山を含めた多くの登山者が、初日は一合目を早朝出発し、五合目近辺で宿泊、二日目は山頂経由で、八合目周辺で宿泊、三日目午後に一合目へ下山という流れを作れば、麓の街に前泊もしくは後泊する形ができ、地域に滞在する時間が作られるのではないだろうか。これは登山ガイドにとっても、低標高で体を休めることができると共に、ガイド日数も増加するため優位な仕組みであると考える。そして、五合目以下の登山道などが整備されることによって、通年登山がよりしやすくなれば、ガイド日数も増えるのである。

これらの理由から将来的には、五合目ステーションから登山道を切り離し、登山者にとってスバルラインはレスキュー用として利用、入山は基本的に一合目から行うシステムに変更すべきといった劇的な変化も一案であろう。

５　新しい富士登山を実現するために

ただし一方で、現状、五合目より下の登山道には、静岡県側山梨県側含めともに宿泊施設がないことや「下方斜面における巡礼路の特定」が調査中であることを考慮すると、一朝一石には実現はできない。

また、一合目から登山をするとなると富士山の登山者が激減し、地元の観光に大きなダメージを与えてしまうのではないかと多くの関係者が危惧する可能性も高い。このことが、一合目から登山をする仕

組みが現実的に考えられてこなかった理由だろう。今後の調査が必要ではあるものの、現状の富士山登山者の多くが、麓に立ち寄ることがなく、山小屋の宿泊と五合目ステーションでのお土産購入などで終わっているなど、麓自治体への経済波及効果が非常に限定的である。そうであるならば、将来的に一合目に登山者を誘導したシステムを利用して街づくりを推進してゆく方が、経済的にも有望であると考える。その際、具体的にどのようなことをすべきであろうか。

現在、富士山山梨県側では「富士山を考える会」という地元関係者による有志の組織が立ち上がり、富士山の五合目以下の登山道や麓の街に人を誘導する仕組みづくりについて話し合うワークショップを複数回開催している。それらは「フューチャーデザインワークショップ」というもので、現状のタブーを取り払った議論がおこなわれている。具体的な活動内容の一例として、富士山が噴火したシナリオをもとに麓の街づくりのあり方を検討したり、また富士吉田の本町通から「中の茶屋」を経由して登山道へつながる「富士みち」を中心とした活気ある街づくりを推進するシナリオや、さらには「ハイクオリティなガイドの存在を中心とした山岳文化都市」を標榜するアイディアなどが出されている。いずれも富士山信仰など過去の遺産をポジティブに活用するアイディアばかりである。

先に述べた通り筆者も、一合目からの登山を推進すべきとの意見を持っているが、そのためにも、一合目からの登山の方が五合目ステーションからの登山より魅力的でなくてはならないと考えている。その際に重要なアイテムになると考えているものが「巡礼手帳」である。巡礼手帳は、すでに世界文化遺産登録されている「サンチアゴ・デ・コンポステーラの巡礼路」、「紀伊山地の霊場と参詣道」（熊野古道）及び「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」にも導入されている。筆者は添乗業務で、サンチアゴ巡礼路や熊野古道を複数回訪れているが、非常に有効な手段であると感じている。巡礼者は巡礼手帳を手に目的地を巡り、巡礼地や休憩地などに置いてあるスタンプを押してゆく仕組みである。巡礼手帳は、それ自身が巡礼の証拠となるだけでなく、そのまま記念品になる。そして、巡礼者は心理的に巡礼手帳がなるべく完全な形になるよう押印をしたいと感じるため、時間が許すかぎりスタンプが可能な聖地を巡りたくなるのである。これはスタンプラリーと同様の効果といえよう。また、聖地巡礼の特徴として、複数のルートがあり、さらに功徳を積むというストーリーから何度も再訪することが奨励されるのである。非常に古い事例であるが、熊野詣の場合、後白河法皇は34回、後鳥羽上皇は28回も行っている（小山2000）。またこれらの聖地巡礼の旅の優れた点として、スタートとゴールが明確に示されていることである。巡礼者は明確にゴールが示されることで、全てをコンプリート（完成）させることが促される。やるべきことが明示されるのは重要で、例えは異なるが、日本百名山も同様である。筆者が添乗業務でお会いした方の中でも、実に多くの人がそれを目指していた。それらを完遂した人は二百名山、三百名山を目指し、さらにそれらも終えた人は百高山や地域の百名山を目指すという次第だ。それも中には他の山での登山は一切行わず、百名山（二百名山・三百名山）だけピークハントしている人もいるくらいだった。これはもう百名山ピークハントのスタンプラリーと言える。それくらい今の日本の登山ツーリズムの中で日本百名山が大きな存在感を示している。つまり訪れるべき場所を明示することは重要で、世界文化遺産としての富士山の場合、それが構成遺産であり、一部の登拝路や巡拝路である。そ

れらが明示されることで、巡礼者は、聖地巡礼を促されるのである。失われつつある巡礼路に巡礼者が戻る。これはICOMOSからの勧告や、それを元に作られた富士山ヴィジョンにも則った富士山登山のあり方になるのではないだろうか。さらに言えば、現在、調査中の登拝路や巡拝路についても、現状では不明なことが多いため、全てを明示することができないことやそれらが調査中であること、一部が自衛隊演習地内であったりすることなど伝えていくことも重要なのではないかとも感じている。それにより世界文化遺産である富士山の現状（課題）に多くの人が関心は払うことになると感じている。

またツーリズムの観点から言えば、一合目から五合目までの登拝路が整備されると、開山期においても徒歩にて麓の街から入山し、別の麓の街へと下山することが容易となる。19世紀初頭には吉田口から入山し、須走口へ下山して、大山登山しながら江戸に戻るルートをとった富士講が一般的になっていたとされるが（松井・卯田2015)、一合目から五合目までの登山路が整備されると、閉山期においても五合目までの登山や、お中道を利用して異なる登山口への縦走が可能となるため、通年登山がよりしやすくなる。さらに言えば、麓の巡拝路を巡るルートであれば、四季に関わらず歩くことができる。加えていえば、巡礼手帳に明示する巡礼路とは別に、外輪山の登山道や魅力的な目的地を繋ぐルートの文化的・生態系などの情報を来訪者に伝え、さまざまなオプションを提示することで、麓の街がより魅力的な山岳都市になると共に、巡礼者（登山者）の目線を通して、より優れた景観の街づくりも行われるであろう。野口健氏が自著の中で「うんざりする」と述べている景観に配慮のない麓の街並みも、数十年の時間を掛けながら、より相応しい文化的な景観に変わってゆくのではないだろうか。通年登山がしやすくなれば、ガイドは通年仕事を得やすくなるため、より多くのガイドが集まり定住するだろう。

そして、それらが結果的に「富士みち」を中心とした活気ある街づくりに繋がり、「ハイクオリティなガイドの存在を中心とした山岳文化都市」の形成に繋がってゆくとするのならば、富士登山が麓の地域振興に活かされたといえるのではないだろうか。将来、ヨーロッパ・アルプスのシャモニーやツェルマットとは異なる、日本固有の文化からなる山岳観光都市が富士山麓に形成され、街中には登山用品店が立ち並び、日本人のみならず世界中の登山者（巡礼者）で賑わっている様子は想像するだけでもワクワクしてくる。何年先になるかわからないが、そのような未来がくることを願っている。

［注］

ICOMOS：国際記念物遺跡会議（International Council on Monuments and Sites)。世界の歴史的記念物や文化遺産、遺跡の保存に関わる専門家の国際NGO。世界文化遺産の指定に対し答申を行うユネスコの諮問機関。

ゼロドルツーリズム：観光客が立ち寄りはするものの消費をしないで立ち去り、地域社会に経済的恩恵をもたらさない観光形態を比喩した表現。

富士山ヴィジョン：正式名称は「世界文化遺産富士山ヴィジョン―その「神聖さ」と「美しさ」を次世代へと伝えるために―（ユネスコ世界遺産委員会の指摘・勧告に応えて)」。「富士山 信仰の対象と芸術の源泉」として2013年に世界文化遺産に登録された際のICOMOSからの勧告を受けて、2014年に富士山の顕著で普遍的な価値を次世代に残すための保全・活用の指針として策定された。

http://www.fujisan-3776.jp/plan/plan/documents/vision.pdf（2025.1.25参照）

［文献］

小山靖憲 2000 熊野古道 岩波新書
野口健2014 世界遺産にされて富士山は泣いている 株式会社PHP研究所
松井・卯田2015 近世期における富士山信仰とツーリズム 地学雑誌 124(6)895-915
山本清龍2010富士山における登山者属性と認識された不安および危険に関する研究 ランドスエケープ研究73巻P485-488.
山本正嘉2016登山の運動生理学とトレーニング学 東京新聞
渡辺豊博・村串仁三郎2024富士山を壊すのは誰？「富士山登山鉄道構想」が観光立国日本をダメにする 泉町書籍
一般社団法人富士五湖観光連盟2020富士登山のあり方に関する提言　Withコロナ時代だからこそ見えてくる富士山の多様な魅力 https://www.mt-fuji.gr.jp/cms_mt-fuji/wp-content/uploads/2020/12/富士登山のあり方提言書.pdf (2025.1.25参照)
静岡県警察本部地域部地域課2024令和６年夏期における山岳遭難の概況（令和６年７月～８月） https://www.pref.shizuoka.jp/police/_res/projects/project_police/_page_/002/000/339/sangaku08.pdf （2025.1.25参照）
富士山オフィシャルサイトHP　https://www.fujisan-climb.jp（2025.1.25参照）
富士山世界文化遺産協議会HP　http://www.fujisan-3776.jp/index.html（2025.1.25参照）
富士山登山鉄道構想会2021富士山登山鉄道構想～美しい富士山を後世に残すために～ https://www.pref.yamanashi.jp/documents/107234/fujisan_kousou.pdf（2025.1.25参照）
山梨県HP「瀬戸際の富士山」https://www.pref.yamanashi.jp / documents / 117236 / fujisanrw-pamphlet.pdf（2025.1.15参照）