



## 富士山噴火の影響評価が中央防災会議より公表されました

富士山が極めて若い火山で、近い将来必ず噴火するであろうという事は、火山学者の間で常識となっていますが、2019年3月22日、中央防災会議は富士山の大規模噴火に伴う首都圏への影響をとりまとめ、公表しました。特に降灰については、1707年の宝永噴火をモデルとして検証を行ったとしています。

宝永噴火は記録から16日間続いたとされており、もし噴火が12月に発生したとした場合の風速や風向などを考慮すると、神奈川県西部で噴火2日目に10センチ超、東京都新宿区では14日目に1センチ積もるとしています。

特に道路への影響では、火山灰が1ミリ以上積もると車が出せる速度は30キロ程度、5センチ以上積もると10キロ程度まで落ちるとしています。また、3センチ程度の灰でも、雨が降った状態では通行できなくなるとしています。

しかし、この予想はDuMA/CSOとしては、かなり楽観的なのではと感じています。例えば鉄道に対する影響では、レールが火山灰に覆われると、電気で制御されている列車の運行システム等に障害が起きる恐れがあり、0.5ミリ積もると運行できなくなるとしています。こちらは過去の経験としても近い数値が公表されていると思います。

火山が噴火しますと、航空機の運行や電力供給も大きな影響を受けます。実際、2016年10月に発生した熊本県の阿蘇山の噴火では、広範囲で火山灰が積もり、熊本県と大分県のおよそ2万7000戸で停電が発生しました。

火山噴火は地震とは違い、長期間影響が続くという特徴があります。富士山が噴火した場合には、東海道新幹線や東名高速道路が使えなくなり、さらに羽田空港も成田空港も運行が長期間停止する可能性があります。

このような状況における経済的被害の見積りは極めて難しいですが、2010年のアイスランド・エイヤフィヤトラヨークトル火山での噴火が、航空機の運行に対し、どのような影響があるのかについてのケーススタディとなりました。この噴火は、最初は小規模な噴火だったのですが、最終的には桜島と大隅半島が陸続きになった1914年の桜島噴火(大正噴火)と同程度の噴火となり、火山灰がヨーロッパ大陸上空に広く滞留し、多数の航空便が欠航するという事態に至りました。影響はヨーロッパにおける航空便フライトだけではなく、ヨーロッパ以外の地域からヨーロッパへ向う航空便もキャンセルされていきました。

この時、航空機運行に影響が出た噴火は4月14日から開始しました。火山灰は上空約1万6000mに達して南下し、イギリス北部に到達後、欧州北部と中部のほぼ全域に到達し、4月18日にはスペイン北部まで到達しました。飛行中の航空機のエンジンが停止する事態を避けるため、18日には約30カ国で空港閉鎖となりました。

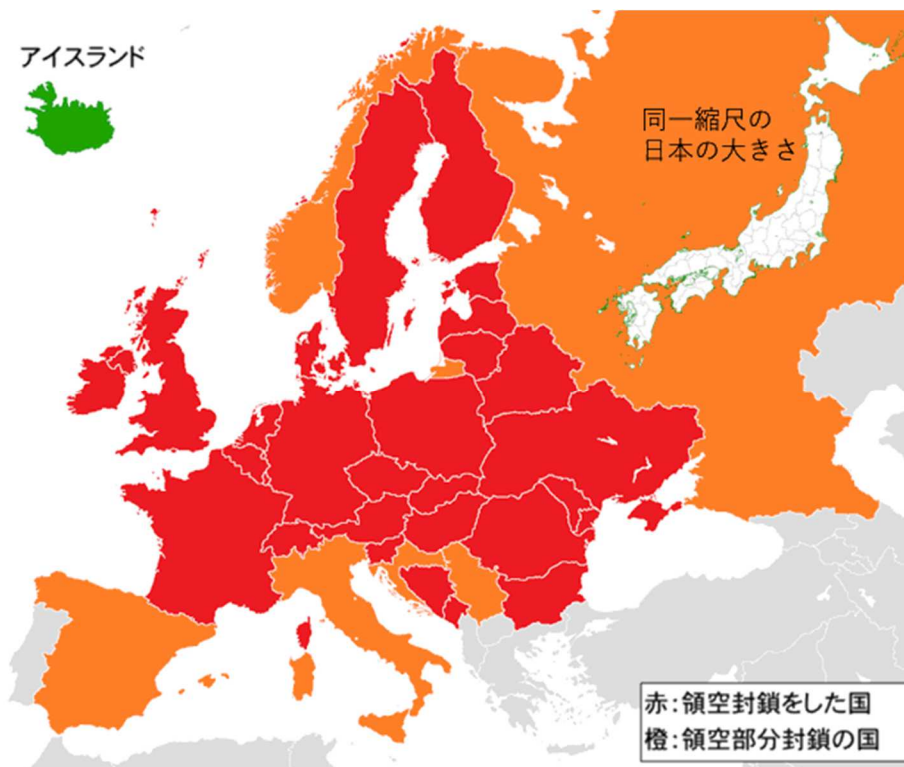
ヨーロッパでは、2010年4月17日だけで1万6000便、4月18日には2万便が欠航となり、4月15日からの飛行制限は約6万3000便となったと報告されています。

ご興味のある方はWikipediaの「[2010年のエイヤフィヤトラヨークトルの噴火による交通麻痺](#)」に詳しい状況が記載されていますので、ご一読をおすすめします。

次にお示しする図は、Wikipediaの図に加筆したものです。同一縮尺の日本列島を併せて図示してみ



ました。火山噴火がいかに広い領域に影響するか、お分かり頂けるのではないのでしょうか。富士山が噴火した場合、羽田空港も成田空港も“すぐそば”なのです。



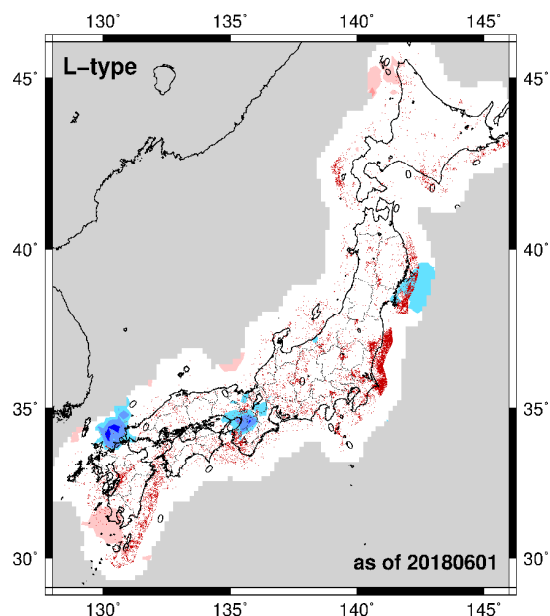
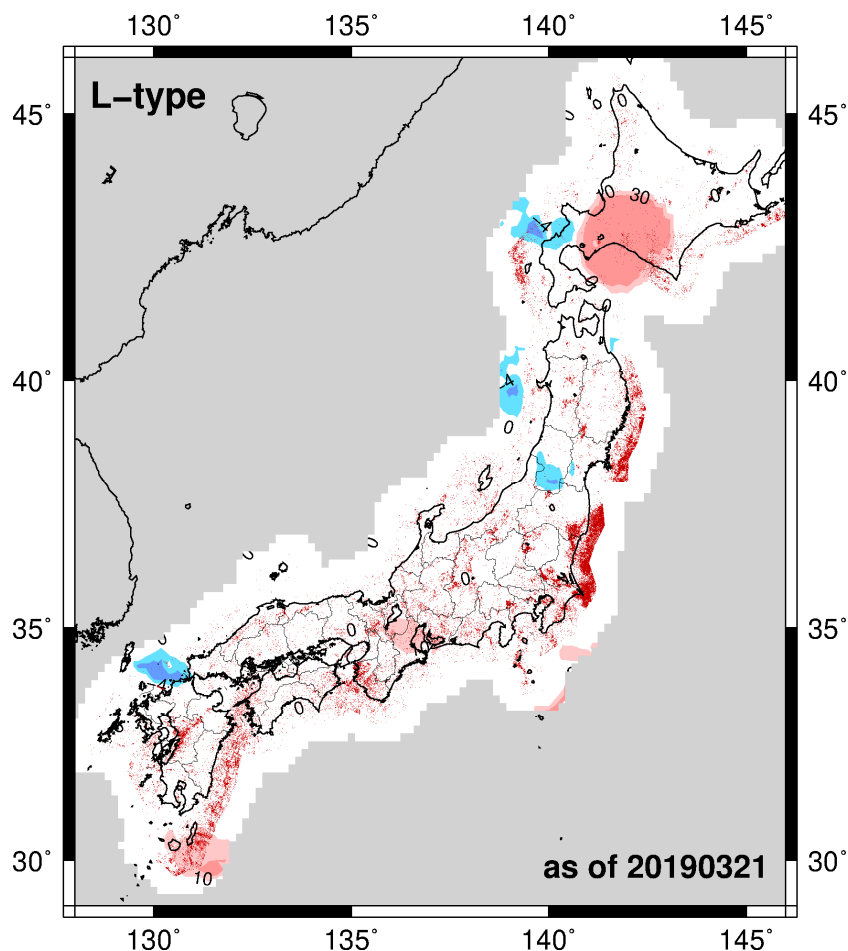
2010年のアイスランド火山の噴火で航空機運航に影響の出た地域。  
ヨーロッパ全体で航空機の運航が麻痺した。右上に同一縮尺の日本を配した。



## 日本列島陸域の地下天気図®

2月18日のニュースレターに引き続き、日本列島陸域に特化した地下天気図解析です。MタイプもLタイプもほとんど同じパターンを示していますので、今週はLタイプをお示しします。

前回も触れましたが、やはりいちばん気になるのは、九州北方での静穏化です。この異常は2018年6月頃に出現したもので、かなりの長期間続いております。



### 参考

2018年6月1日時点の地下天気図。この頃から九州北方海域での静穏化が確認できるようになった。

また6月18日に発生した大阪北部地震に対応すると考えられる静穏化が近畿地方に出現していた。