

3. 車道延伸及びその他の構想

《県道路建設課による村おこし道路事業》

概要

白山国立公園登山者の利便向上、利用者の増大、白山麓地域活性化の為、別当出合（主要地方道 白山公園線の起点）より、建設省砂防工事用資材運搬路（L=4.2 km）を利用し、中飯場までの間を乗合バス運行を前提とした道路として整備する。

まず第一に、現在の資材運搬路は砂防工事のためやむを得ず作られたものであり、自然公園法上は、特別保護地区内のこのような道路はその目的が完了した時点で現状に復旧するべきものであることを忘れてはならない。この基本認識を踏まえた上で、なおかつこの事業が、国立公園の利用施設（車道）として適当かどうか検討する必要がある。

道路延伸の目的は宿泊及び日帰りを含めた登山者の増加にある。道路延伸が行われた場合、登り下り合わせて約 1.5時間徒歩時間が短縮される。このことから、現在より日帰りの登山者が増加することは容易に想定できる。しかしその場合でも、一般の登山者なら御前峰まで登り 4時間、下り2.5時間、休憩・昼食2.5時間、合計約9時間を必要とする。金沢を早朝6時に出発し、市ノ瀬でバスへの乗り換えがスムーズだったとして中飯場の登山開始を 9時とすれば、中飯場への下山時刻は夕方の 18時となる。これは、一般登山者にとっては楽なスケジュールとは言えない。また、市ノ瀬～別当出合間の公園線車道は幅員も狭く、カーブもきついなどピーク時のバスのピストン運行に多くの障害が予想される。さらに日帰り登山は雷雨の発生し易い時間帯に行動を余儀なくされるなど安全性の面からも問題があり、積極的に奨励できるものではない。

また、宿泊利用の増加については、すでに述べたとおり室堂周辺の収容力が限界に近い場合、他の施設への分散が必要となってくる。これは現在主流となっている室堂に宿泊して御来光を見るという利用形態を変えさせることになるが、例えば、南竜ヶ馬場に誘導するなら施設の改善やイベント開催などの魅力アップが欠かせない。また、前日に山麓の旅館や民宿に宿泊し、次の日に日帰りで登山するという利

用も考えられるが、そういう利用の開拓には、民宿街から中飯場までの直通送迎バスの運転や、民宿のサービスの改善など受け入れ側の努力が必要である。

これらの対応が行われない場合、室堂集中にさらに拍車がかかり、安易な日帰り登山による事故の危険性の増大（現在の日帰り登山は、上級登山者が中心だと思われる。）さらにはこれらにともなう自然環境の破壊などが想定される。

以上の点を踏まえて、利用者が安全で快適な登山が行えるように、また周辺自然環境が保全されるように検討しなければならない。

さらに、近年、白山の高山帯の持つ観光資源に着目して、中飯場から上部についても多くの利用者を得るための輸送機関を整備する構想等が話題となっているが、このような、大量輸送機関による利用が適正であるかどうかは、その地域の環境容量を抜きにしては考えられない。「植生」の項などでみてきた通り、このような計画が高山帯の自然環境に及ぼす影響は小さくない。また、傑出した風景地をその指定要件とする国立公園にあつては、人工物による景観の分断は、慎重に対処しなければならない問題である。

白山の生態系（特に高山帯）が非常に微妙なバランスの上に成り立っていることは、白山において1930年代にライチョウが絶滅したとされることから推定される。特別保護地区の自然は厳正に保護されなければならないだろう。

一方、現在の利用は明らかに、山頂部周辺にかたよっている。国立公園全体としては公園の外周部の1500m級の山に、誰でも参加し楽しめ、白山の四季が眺められるような展望レクリエーション地を整備することも必要であり、これらの地域に輸送機関を整備することは、利用施設をバランスよく配置する上からも適当であると思われる。