

知床世界自然遺産地域 適正利用・エコツーリズム検討会議

カムイワッカ部会（第3回） 議事録

【日時】 平成25年12月17日（火） 13:30～16:30

【場所】 斜里町公民館 ゆめホール知床 会議室1

【議題】

- (1) カムイワッカ地区の利用・整備に係る論点整理
- (2) 知床公園線における安全対策工事について（経緯と今後の予定）
- (3) カムイワッカ地区の利用・整備について
- (4) 平成25年度カムイワッカ地区の利用状況について
- (5) 平成26年度以降のカムイワッカ地区におけるシャトルバス運行について

【会議資料】

- 資料1-1 カムイワッカ部会（第2回）議事概要
 - 資料1-2 当面の検討スケジュール（案）
 - 資料2-1 知床公園線における安全対策工事について（経緯と今後の予定）
 - 資料2-2 カムイワッカ橋手前左岸擁壁補修等工事について
 - ~~資料3 カムイワッカ地区の利用・整備に係る中期スケジュール（案）（当日削除）~~
 - 資料4-1 平成25年度知床公園線交通量調査結果
 - 資料4-2 平成25年度カムイワッカ地区自動車利用適正化対策現地管理連絡調整等業務報告書（概要版）
 - 資料4-3 平成25年度カムイワッカ地区利用者数
- 参考資料 カムイワッカ部会（第2回）議事録

【開会挨拶】

斜里町（岡田）：釧路自然環境事務所長及び次長が欠席のため、代わってご挨拶を申し上げます。前回、カムイワッカ地区の仮橋について急遽平成26年度中に撤去をしなければいけないといった情報があり、情報共有を主眼として部会を開催した。前回は急な召集となり欠席者も多かったため、本日の部会では冒頭にこれまでの論点整理を改めて行う。その後、前回以降各組織で議論した内容を踏まえた今後の方向性について意見交換を改めて行いたい。まだ結論は出ていないが、できるだけ利用を確保しながら自然環境への影響を最小限に抑えていくことを主眼とし、意見を頂きながら議論を深めたい。よろしくようお願い申し上げます。

環境省（松永）：資料の確認をする。資料3は削除となった。

【議 事】

斜里町（岡田）：進行を担当する。議題1「カムイワッカ地区の利用・整備に係る論点整理」について事務局より説明をお願いする。

資料1-1、資料1-2について環境省（松永）が内容を説明

- ✓ 落石対策工事については、前回、これまでの経緯を含め詳しく説明して欲しいという要望が出された。網走建設管理部から詳細説明がある。
- ✓ カムイワッカ部会は知床世界自然遺産地域適正利用・エコツーリズム検討会議の個別検討部会であるという位置付けから、エコツーリズムの視点を含めて議論を深める必要がある。
- ✓ 論点の整理と、前提条件としてこれまで行われた工事、今後予定されている工事について共有する必要がある。

斜里町（岡田）：資料1-1のまとめについて、間違いや補足などがあれば伺いたい。

一同：なし

斜里町（岡田）：前回欠席された方もいるので、資料1-1の内容に関し改めて確認したい内容があればご意見を頂きたい。

一同：なし

斜里町（岡田）：議題2「知床公園線における安全対策工事について（経緯と今後の予定）」について網走管理建設部より説明をお願いする。

資料2-1について網走建設管理部（橋本、志村）が内容を説明

- ✓ バリカン斜面上部における落石の懸念として、岩のサイズは3m×5m×10mを想定している。

- ✓ 上記のサイズの岩への対策としては、接着剤の注入やアンカー止めによる岩の固定が必要。
- ✓ 費用はB002エリアでは約20億円を想定。ただし概算値であり、さらにコストがかかる可能性がある。

網走建設管理部（志村）：資料の訂正をしたい。B001とB002の事業費の概算値が逆になっている。B001が799,989（千円）、B002が1,914,577（千円）が正しい。

知床観光協会（上野）：平成15年に行った法面調査について、調査は誰が実施したのか。また、ランクIとはどの程度なのか。

網走建設管理部（志村）：北見にある建設コンサルタントに委託し実施した。ランクIとは、「対策をしなければならない箇所」と捉えて頂きたい。ランクIの中でさらに細かく分かれており、この場所はバリカン形状にも象徴されるように、人命への危険が伴うといった位置づけで考えている。

斜里町（岡田）：B002の斜面上部の岩はネットで押さえている。この部分については落ちてこないということによろしいか。

網走建設管理部（志村）：地震や雪などによって岩が風化するとこのネットでは押さえきれない。接着剤注入やアンカー止めで岩を完全に固定する対策が必要である。

斜里町（岡田）：このネットは当面の対策であって、少しずつ砕けてしまうと落石につながる可能性があるため、岩がバラバラにならない対策を加えていかないと工事完了とならないということか。

網走建設管理部（志村）：その通りである。

斜里町（岡田）：斜面上部の岩はもちろんのこと法面全体に同様の対策をしなければならないという解釈によろしいか。

網走建設管理部（志村）：斜面上部は岩を固定する対策、それ以下の部分は岩の除去や別のネットを掛ける等の対策となる。上部と中腹部の対策内容は異なる。今お話ししている内容はあくまでも想定であり、概略で現在考えている工法で試算し20億円としている。具体的な実施時期は今のところ決まっていない。

知床斜里観光協会（上野）：斜面上部の岩を留める工法と理解した。従来までの対策工事によって、ある程度危険な岩は除去してきたのではないか。

網走建設管理部（橋本）：今までに除去したのは中腹部の転石である。斜面上部の巨大な岩の一部を落としたわけではない。この巨大な岩を落とすという対策も選択肢としては考えられるが、景観上の問題もある。岩を留めるためには、岩の隙間に水が浸透しないような接着剤を注入する対策、もしくは穴を開けボルトで両側から締結するといった工法が現実的である。中腹部はワイヤーネットで押さえる工法が具体的には考えられる。

知床斜里観光協会（上野）：林野庁や環境省は、斜面上部の巨岩を落とす工法についてどう考えるか。コスト面も含め選択肢として取り得る可能性はあるか。落とすことで、その

下層がどうなっているかにもよるだろうが、その場に留めておくには大きなエネルギーが必要だと思う。

環境省（松永）：道路を通行する前提で、岩を落とす工法が安全上もっとも望ましく、コスト面も現実的であれば、取り得る手段にはなり得る。

知床斜里観光協会（上野）：平成2年度に工事を開始した際の方針は、危険なエリアを解消ことにあったと考える。だが、これまで多額な費用をかけて行ってきた対策工事が途中で頓挫している。これには大変な判断があったことも理解できる。私たちは、工事完了後の利用形態について大きな期待をしていた。それに応えるべくこれまでやってきて頂いたとは思いますが、今後の工事継続についてどう考えるか。

網走建設管理部（橋本）：決して対策工事を止めたわけではない。平成17年度に工事を開始したのも、このエリアが観光資源であると認識していたからである。湯の沢までは最優先で対策しなければならないという一心でやってきた。ただ、そこから先の区間については、費用対効果を鑑みれば非常に厳しい。他に良い方法がないか現在模索している。

斜里町（岡田）：そもそも工事が始まった当初から、斜面上部の岩は完全除去の方針ではなかったという理解でよろしいか。

網走建設管理部（橋本）：当時のそこまでの議論は聞いていない。

斜里町（岡田）：次にカムイワッカゲート以奥の利用の考え方について網走建設管理部から改めて説明があるのでお願いしたい。

網走建設管理部（林）：冒頭の資料1-1で説明があったが、今まで通行規制をかけている区間は何人も通すことが出来ないといった説明をしてきたが、それが誤解を招いてしまっている可能性があるため、対策工事の詳細についてご説明させて頂いた。バリカン形状ができたのは北海道東方沖地震の際である。当初は、その地震と同等クラスの地震が発生しないと、斜面上部の岩は落ちないと考えていた。しかし事後の調査の結果、風化という視点から考えるといつ落ちてきてもおかしくないという事実が判明したため、この区間を通行止めとしている。資料2-1で非常に危険な状況になるということを示させて頂いた。バスがこの区間を通行するという議論があるが、落石が発生した場合、事実として非常に危険なため通行は不可であると説明してきた。この資料の写真でご理解いただきたい。

知床自然保護協会（綾野）：危険だということはよく理解できた。危険な場所を実際に人が通行している現状に対し、囲繞地（いにようち）通行という考え方は、安全性よりも優先されるものなのか。

網走建設管理部（林）：安全性が優先である。囲繞地の扱いに関しては疑問もある。もし番屋に行く人が落石事故に遭遇した場合、建設管理部としては、囲繞地なので通行を許可していたと主張する。だが、法理的には道路の通行であると捉えられる懸念が強い。管理瑕疵により、国家賠償法に基づく賠償責任を問われる可能性は考えている。そうであれば通さなければよいのではということになる。昭和42年以前は林道であった。そ

の当時から番屋の人はこの道を通っていた。平成17年の通行止めの際に、ここはもう通れないと言わなければならない立場であった。だが、現実問題として当時の担当者は言えなかった。だからといって安全性を無視するわけにはいかない。万が一事故が発生した場合、道路管理者も責任を負わなければいけないという覚悟を決めている。また登山者に関しては、道路ではなく北海道の土地を往来するという考え方である。この部会でも、登山者は危険を承知で山を登っているのだから、道路が危険だから通せないといった論理では無く、何とか通行できる知恵を出して欲しいという議論があった。土地の往来を認めるという形で部会のなかで承諾いただいた。道道である以上、責任問題が伴うため、本来的には止めたい。道路管理者としての責任を問われた時は非常に辛い。自己責任とはなっているが、当時は管理責任を負う可能性も承知したうえで許可している。今回、その2つにおいて通行を認めているのだから3つ目も認めてほしいという主張も理解できる。だが、この2つの許可もギリギリの中での選択であると理解いただきたい。

知床自然保護協会（遠山）：自然保護協会として、また山岳会の立場としても、今の発言に対し理解が異なる。登山者の道路特例使用について、部会で議論したことはない。山岳会が北海道に直接要請をした。特例使用の了承後に部会において報告した。

網走建設管理部（林）：誤解があった。山岳会単独で要請を受けている。

知床自然保護協会（遠山）：工事を再開してほしいという議論は、バスを通すためではなく、橋の撤去をどうするかという議論があって出てきた意見である。先ほどの話では逆のことを言っていた。見解を確認して欲しい。

網走建設管理部（林）：バスを通すために防災対策をやるということでは無い。それは理解している。道道として執行されている以上、通すという考えを基本としている。通すためには、それだけの費用がかかるという説明である。

知床自然保護協会（遠山）：前回の部会以降、建設管理部・森林管理署・環境省の間で、仮橋の扱いに対する協議を行ったという経緯はあるのか。

網走建設管理部（橋本）：前回の会議以降、協議は行っていない。

環境省（松永）：今回の部会に際し、どのように進めていくかの打ち合わせは行った。仮橋の撤去に関しては、行政間協議の取扱い事項ではなく、森林管理署の専決事項である。前回の部会で個別な相談はありうるという形で回答して頂いている。あとは森林管理署の判断になる。

知床自然保護協会（遠山）：前回の議論からすれば、森林管理署の考えは示されている。それを受け、建設管理部は平成26年度中に仮橋を撤去すると提起した。個別の調整もありうるということだが、森林管理署は相手側から何も提示がなければ、動きようがない。建設管理部から協議をもちかけるべき。

環境省（松永）：森林管理署から何か提示されるということでは無く、本日の部会が森林管理署の回答の場であると考えている。ただそれ以前に、もう少し議論する時間をとったほう

がよいと考えており、本日の部会で決断するということにはしていない。本日の趣旨としては、これまでの経緯を皆さんで共有して、次に何をしなければならないのかを把握した上で、具体的な方針を議論する場である。早急に回答を求めるのであれば、従来通りの回答しか言えない。それも含めて協議する場ではないのか。

網走建設管理部（志村）：前回の個別の調整もありうるという回答について、仮橋はあくまで落石対策工事に対して必要だから設置していた。他に何か別な工事などが発生し、その工事に仮橋が必要だという場合に、個別の調整もありうるという話である。現段階では別の工事の案件は出てきていないので、森林管理署に対し、個別の調整はしていない。個別の調整というのは話をすれば何とかなるといった解釈ではなく、新たに何かをしなければいけないという要件が発生した際に、出来ないことも無いかもしれないという話だと記憶している。

斜里町（岡田）：今後の方策に関しては次に議論するのでこの場は一旦区切らせて頂く。整理すると、登山者の特例使用は山岳会からの要請を受けてつくられた制度であり、部会からの要請ではないということ。通行止め区間におけるバスの通行に関しては、仮橋が撤去された場合、ゲート奥を特例でバスが通行し、その先で旋回するという方法が景観上もコスト面からもベストなのは、という発送から出てきた議論であるということの確認。1点確認したいのが、登山者の特例使用は手続き上、道路の特例使用としている。道路管理者側の内部的な整理として土地の往来という考え方であり、外部的には道路の特例使用だという理解でよろしいか。

網走建設管理部（林）：その通りである。

斜里町（岡田）：続いて、資料2-2について説明願いたい。

資料2-2について網走建設管理部（志村）が内容を説明

- ✓ ③案に関し、700m手前・750m手前で旋回を検討していたが、500m手前にも旋回可能なスペースがあるということが判明したため、700m手前・750m手前の案は割愛する。
- ✓ ③案の500m手前のスペースは道路敷地内であり、工事規模は整地とガードレール設置程度である。

斜里町（岡田）：大事なポイントとして、工程表をご覧いただきたい。①案では、平成26年10月に仮橋を撤去の後、旋回場所が無い状態が続き、平成28年度12月末に旋回スペースができる。つまり、平成27年度・平成28年度はバスが通行できない。②案では、右岸側の転回所を仮橋撤去と同時に行う。平成27年度の初頭もしくは工期が延びた場合は途中からバスの通行が出来る。③案では、500m手前のスペースの整備を仮橋撤去と同時に行い、平成27年度からバスが通行できる。これらの案は前回も提示された案であり、その後議論されたと思うので、改めてご意見等をいただきたい。斜里

バスに前提条件として確認したいが、各案のバスの切返し回数について間違いないか。

また、後退による旋回の際は誘導員をつけなければいけないということでもよろしいか。

斜里バス（下山）：たぶん問題はない。誘導員もつけなければいけない。

知床財団（寺山）：左岸の擁壁工事はいずれの案の場合でも実施しなければならないという理解でよい。また、この工事の緊急性はどの程度か。期限が伴っている工事なのか。

網走建設管理部（志村）：既存の擁壁の杭が傾いてきている。擁壁下部の土もだんだんつぶれていっている状態。経過観察をしながら実施する必要がある。例えば道路本線にくぼみや穴が出来た場合は、即通行止めとして対策工事が必要。現段階では即実施しなければならない状態ではない。

知床財団（寺山）：経過観察中でいずれは実施しなければならないということで理解した。

図面を見ると仮橋がある状態では実施できない。この認識でよい。

網走建設管理部（志村）：その通りである。擁壁の上に仮橋が重なっている。

知床斜里観光協会（川村）：①案、②案いずれもシャトルバスが通行できないという説明であったが、橋のすぐ近くまで入れないという意味か。臨時的に③案で示している場所をバスの旋回場とできないのか。全くシャトルバスは通行させないという意味か。

網走建設管理部（志村）：違う。500m 手前で旋回する案が受け入れられれば、そこで旋回するのは可能。また、②案については、来年度に仮橋撤去と同時期に右岸側の擁壁を新設するので湯の滝付近での旋回は可能となる。

知床斜里観光協会（川村）：シャトルバスの運行を全く止めてしまうといった考えではないということでもよい。

網走建設管理部（志村）：そのような考えではない。

知床斜里観光協会（川村）：そうであれば、例えば①案を採用した場合、工事期間中にどうやってバスの旋回をさせるかの説明がない。シャトルバスが運行できなかった場合の観光への影響について考慮されていないのか。

網走建設管理部（志村）：おっしゃる通り観光への影響を配慮すると現実的に①案は厳しいと考える。現段階では比較案として提案している段階で、どれに決まったということではない。課題点や問題点を議論し、最適な案を議論すべきと考える。

斜里バス（下山）：いずれの案でも共通するが、左岸の工事を平成28年度実施とし、仮橋の撤去を1年遅らせることはできないか。

網走建設管理部（志村）：仮橋撤去については前回の部会の中で議論したが、2度仮橋の設置許可を延伸させて頂いている。平成24年度に延伸させて頂いた許可の期限が平成27年3月31日であり、来年度中に撤去しなければいけないという考えである。

斜里バス（下山）：議事録を見る限りでは調整の余地があるという認識だ。

網走建設管理部（志村）：先ほど個別調整という話をしたが、シャトルバスの運用に困るのでどうかしてくれないか、という意味での調整では無く、新たな工事により仮橋が必要となった場合に個別調整をするという意味である。

斜里町（岡田）：仮橋のそもそもの設置目的は、防災工事のためである。この後の方向性が整理されないままとりあえず延長だけということはまずありえない。ただ、その仮橋を使って何か新たな工事をする必要がある、というような整理がこの場ですいた場合、理由が伴うため、延長も出てくるのではないかということ。この部分が「個別に調整」の意味である。

知床斜里観光協会（上野）：現在のシャトルバス運行の環境が大きく変わることにより、問題が発生するというのが今のテーマ。これが個別調整の要件にはならないのか。

網走建設管理部（志村）：あくまでも仮橋は工事のための施設。シャトルバスを旋回させるための施設ではないため、要件にはなりえない。仮橋がなぜ必要であったかという、落石対策工事を行うための重機の旋回するためのスペースであった。その後、橋から先の部分を通行止めにするという事情があり、やむを得なく存続させているという状態。一般車両やシャトルバスを通行させるために作った橋ではない。

斜里バス（下山）：前段に説明があった B001 と B002 の工事は打ち切りになっているわけではないと説明があった。そういった意味で残すといった考え方はないのか。

網走南部森林管理署（栗谷川）：計画は消えていないが具体的な計画やスケジュールがない。決まった期間で目的を終えたため撤去が必要。

斜里バス（下山）：どの案を選択するかは、もう少し時間をかけてじっくり協議したいと考えている。その間に、工事再開の可能性もありうるのでは。

知床斜里観光協会（上野）：私たちは、対策工事は終わっていないという認識でいる。仮橋を撤去するという話が出てきたことは少し唐突であったと感じている。仮橋は利用できるという前提で色々な営業行為が進んでいる。それらを踏まえ、もう少し時間が欲しいというのが我々の意見。仮橋撤去による、観光面への影響に対する対応にまだ少し時間が欲しい。本来、通行を確保するために実施した工事のはずが、手段と目的の論理的なすり替えが起きている印象だ。例えば、新しい要件として利用を目的として考慮し、仮橋撤去の延伸はできないのか。

知床財団（寺山）：この部会はエコツーリズム検討会議として主催されているという認識である。我々は訪れる利用者の方に説明をする日常を送っている。その際に、「保安林許可の関係の為、500m手前で降りてください」といったような説明を何百回も繰り返すよりは、時間をかけて、「カムイワッカはこのように使うことになりましたのでご理解ください」という説明ができないと、多大な労力と不評を買う。そういったことを解決するために、エコツーリズム検討会議と枠組みで集まっている。保安林の解除手続き、工事の認識など非常によく理解できる。道路の特例使用など色々のご配慮いただいているのも理解している。期限が切れるので仮橋を撤去しますということではなく、これからのカムイワッカ地区の利用に関する方向性を示した上で具体的な対応を決める場としたい。そういった意味で時間をかけたいという意見に賛成する。

斜里町（岡田）：今の発言を要約する。今後も永久的に仮橋を残してほしいということでは

無く、あまりにも時間がないため、ある程度時間をかけてこの場で議論を深め、地区全体の方向性を決めたいとの意見である。その方向性が出るまでの間、仮橋を存続させてもらえないかとの要望であるが、このあたりの議論の余地はあるか。

網走建設管理部（志村）：皆さんの立場もよく理解できるが、非常に難しい。

網走南部森林管理署（栗谷川）：一般車両の通行のための仮橋ではない。現状そのように使われている状態は、目的外使用である。既に2回延伸があった。時間をかけるのも必要かとは思いますが、具体的に時間をかけたとしても、今示されている3つの案に絞られるのではないかと正直思う。比較する中では③案が一番よいのではないかと思う。予算上も網走建設管理部としては、先延ばしするよりも現行期間内で実施できる案が当初からの方針ではないのかと考えている。

知床斜里観光協会（代田）：左岸の擁壁工事と仮橋の撤去が物理的にセットであることがわかった。観光協会としては、知床財団の寺山氏からもあった通り、カムイワッカの価値を上げることを最優先とする考え方で進めていきたい。その点からいうと②案は反対せざるを得ない。例えば、③案と①案を組み合わせた案というのはどうか。つまり、先に③案の手前500mの工事を実施し、シャトルバスの運行は止めない。ただし、将来的には①案の左岸のかさ上げを実施し、橋の近くで旋回できるようにする。あるいは、そういうことも含めてもう少し時間をかけて全員が納得いくような形で結論を出したい。

網走建設管理部（志村）：この場では回答できないので、検討させて頂きたい。

斜里町（岡田）：今、新しい案が提案されました。①案と③案を合わせた、2か所に旋回所を作り、シャトルバスが入り続ける状態としながら段階的に整備をし、両方の場所を将来的にも活用していくといった案である。この新しく提案された④案については、網走管理建設部で可能性について協議頂けるということをお願いしたい。

知床自然保護協会（綾野）：なるべく工事を少なくして頂きたいという思いがある。旋回場所がすでにあるカムイワッカゲートの先までシャトルバスを通行させるべき、というのが内部協議では意見として出されると思う。現在の案の中では、②案はまず理解は得られないと思う。今後この案については詰めていく必要はないと考える。仮橋の撤去をするにしても、本橋もいつかは改修が必要となった際に、また仮橋が必要になるといったことを考えると、引き続き残して頂き、本橋を修復するときに利用するといったような使い方をした方がよいのではないか。なるべく工事を少なくする方向で考えて頂きたい。

斜里町（岡田）：本橋の強度的な部分など、現段階で何か情報はあるか。

網走建設管理部（志村）：まず、橋梁については北海道全体で補修順位を決めて優先度が高いものから修復する方針。カムイワッカ橋を優先的にやるというのは難しい。この場で回答はできないが、カムイワッカ橋の補修時期はここ数年のオーダーではないと記憶している。

斜里町（岡田）：補修の時期が決まっているようであれば次回情報提供いただきたい。知床斜里観光協会、知床自然保護協会からの意見で、②案はありえないだろうという意見を

いただいた。

知床自然保護協会（遠山）：B001の工事は当初マイカー規制を開始した際のバスの旋回に影響があるか。工事を施工しなければマイカー規制がスタートした当初バスの旋回ができないという理解になるか。

網走建設管理部（志村）：昔の旋回スペースの詳細な場所が把握できていない。B001の範囲は概略で示しており、実際にどの範囲の工事が必要か、また費用がどのくらいかかるのかは詳細に調査しないとわからない。

知床自然保護協会（遠山）：平成17年度からの道道の防災工事を行うに当たり、当時の担当者による地域関係者を含めた説明会においては、知床が世界自然遺産になることは間違いないだろう、よって沢山の観光客が訪れる。そのためには道路の通行の安全は何としても確保しないとイケない。ゆえに五湖ゲート～知床大橋間を通行止めにして大々的な工事を実施する。ただし、繁忙期は工事をいったん中止し、シャトルバスでの通行は可能とするという話し合いがあった。そういった経緯を踏まえた検討をして頂きたい。

網走建設管理部（橋本）：道道である以上、安全安心を確保していかなければいけないと考える。ただし、カムイワッカ～知床大橋間に関しては、あまりにも多額の費用がかかるといったことから考えると工事が実施できないのが現状である。

知床財団（寺山）：左岸の擁壁の補修を実施しただけの工事費と、さらに追加的に嵩上げ工を実施した場合の工事費の内訳がわかるようであれば教えて頂きたい。

網走建設管理部（志村）：概略ではあるが、嵩上げをしないで補修した場合は約1億円、嵩上げを行って補修した場合は約1億8千万～2億円となる。

斜里町（岡田）：先ほど出た④案だと、③案の工事費からさらに約1億円弱上乗せとなるという概算である。

知床斜里観光協会（松田）：B002のエリアがもし通行が出来ないほど崩壊した場合、そのあとの復旧は一切行わないのか。奥には利用者がいる。どのように考えているのか教えて頂きたい。

網走建設管理部（橋本）：具体的には検討していない。状況によつての判断となると思う。

斜里山岳会（滝澤）：道路の路線自体の形状を変えるといったことは想定されるのか。いまの仮橋の位置に本橋を持って来れば旋回所を新たに作る必要がない。擁壁の工事自体を橋の橋脚としてしまえば工事は一度で終わり、橋の架け替えも一度で終わるのでは。

網走建設管理部（志村）：北海道の橋梁の補修方針として、架け替えはしない。既存の橋梁を補修して長寿命化させていこうという方針。よつてカムイワッカ橋についても架け替えは行わず、補修をしていくことになる。

斜里山岳会（滝澤）：湯の滝周辺は、エコツーリズムを推進していくにも展示スペースなどの確保が難しい。公園管理計画上のカムイワッカ園地自体もカムイワッカゲートの奥にある。仮に、今述べた架け替えを実施すれば、新たなスペースが生まれると考えた。エコツーリズムとしてこの地区をどのようにして活用し、整理していくのかという部分も

この部会では議論していかなければいけない。道路管理上の問題ではあるが、工作物として魅力のあるものを出して頂きたいと思った。

斜里町（岡田）：橋の架け替えという観点で旋回スペースを生み出すといった意見である。

（休憩）

斜里町（岡田）：議題（3）については先ほどの議題（2）の中で併せて議論したので、議題（4）から再開したい。

資料4-1について網走建設管理部（橋本）が内容を説明

- ✓ 7月の連休の中日が437台と最も交通量が多かった
- ✓ 休日に交通量が増え、また降雨時には交通量の減少がみられた
- ✓ 9時から11時と14時台に交通量のピークがみられた。

資料4-2について知床財団（佐々木）が内容を説明

- ✓ 7月の連休中は毎日ほぼ満車の状態が続き、10分前後の渋滞が期間中2回発生した
- ✓ 今年度の湯の沢周辺におけるヒグマの目撃件数は4件であった
- ✓ シャトルバス乗り換えの利用者への周知が浸透しており、今後カムイワッカも含めた公園内全体を通じた交通システムのあり方について議論する必要がある。

斜里山岳会（滝澤）：来年度の登山者特例利用の現場受け入れ態勢について具体的にどのようなになるのか教えて頂きたい。

網走建設管理部（藤山）：3年間この体制で特例利用を実施してきた中で、利用者に周知徹底されたと考えている。来年度からは管理詰所を無人化し、現地に記載台・投かん箱を設置し、記載後に立ち入る体制としたい。また、インターネットにも掲載し、電子メールなどで申請書を提出することも考えている。

斜里山岳会（滝澤）：無人化といっても申請書の回収は誰がどのような体制で実施するのか。現地で勘違いをし、ゲートを通ずる利用者が発生する可能性がある。現状は管理人がいるので掲示や表示なども少ない状態だが、管理人がいなくなった状態での具体的な対策についてお聞かせ願いたい。

網走建設管理部（藤山）：申請台や申請書に具体的な内容は記載してあるので、利用者にはしっかり読んで手続きをして頂く。申請書の回収については道路パトロールの一環でまとまったものを回収する予定である。

斜里山岳会（滝澤）：登山者ではない観光客が立ち入ってもよいだろうと解釈をしている例も実際ある。文言も考慮していただきたい。

知床財団（寺山）：来年度の特例利用期間について既に決まっているのか。まだ決まっていないのであればいつごろ決定するか教えて頂きたい。

網走建設管理部（藤山）：期間については内部で検討中である。

知床財団（寺山）：かなり早い段階から問い合わせが来るので決まり次第、情報を共有していただきたい。

知床自然保護協会（綾野）：資料4-2の2ページに最終バスの乗り遅れが発生したとあるが、③案となった場合、歩く距離が長くなり、乗り遅れが発生する確率が上がると思われる。こうした事情を考慮していただきたい。また、その次のカヤックツアーのグループによるトラブル内容に関し、詳細を教えてください。

斜里町（岡田）：（詳細を知っている人が室内にいたため）この場では時間が限られているので後程詳しい話を伝えて頂きたい。

資料4-3について環境省（松永）が内容を説明

- ✓ 合計で4万人超がカムイワッカ地区を利用している。
- ✓ 8月のマイカー規制を仮に解除した場合、知床五湖の駐車台数から予測するとかなりの混雑が予想される
- ✓ お盆期間中は知床五湖の駐車場も渋滞が発生していたので、マイカー規制を解除するとグラフで示した値よりも、さらなる混雑が予想される
- ✓ 9月に関しても8月ほどではないが、規制を解除することで3連休が2回あり、さらに混雑する可能性は否定できない。

斜里町（岡田）：質問・意見はあるか。

一同：なし

斜里町（岡田）：今説明頂いた内容も踏まえ、来年度の車両規制の期間設定の考え方について、事務局から説明願いたい。

環境省（松永）：本日は意見交換の場と考えている。現状を整理すると、シャトルバスの乗車人数がこの3年間で増加している。また、カムイワッカ湯の滝の混雑緩和の必要性があり、知床五湖においてもシャトルバスが駐車場の渋滞緩和に重要な役割を果たしている。来年度は知床五湖駐車場の拡幅工事を実施するが、利用調整のシステムがうまく回っていることもあり、ヒグマが出没しなければ地上遊歩道を歩く利用者が多くなっている。そうすると滞留時間が増え知床五湖駐車場の渋滞が発生する懸念がある。これらを踏まえると、シャトルバスは有効に機能していると考えている。さらに、シャトルバスは知床自然センターが乗降場となっているが、これが規制を伴わない利用調整の役割を担っているとも考えられる。自然センターにおいて利用のルールを啓発していく仕組みが併せて整備されれば、知床全体の利用価値のさらなる向上につながるとも考える。これらを含め、観光客の多い時期におけるシャトルバスを含めた交通システムを維持してゆく必要がある。また、現状は車両規制期間が8月と9月に分かれているが、9月のシャトルバス利用者数は比較的少ない。利用者にとっては2つの時期に分かれていることはわかりにくいという面もある。一方で期間が年毎に異なる事態も避けなければならない

い。よって、9月における車両規制のあり方について意見を頂きたい。仮に9月の規制期間を無くすとしても、9月の3連休や7月の3連休での局所的な混雑日が発生している。そういった日には車両規制を実施しないとしても関係者の中で役割分担を明確化し、連携するような体制を築ければと思う。

斜里町（岡田）：議論になるのは9月の連休における車両規制の必要性と、規制をしていない7月の3連休の対応についてである。また、直接シャトルバスへの乗り換えをしないとしても、手前の幌別地区でワンストップすることで奥地の混雑を緩和していくといったことも併せて検討したい。こういった来年度の方向性について意見があれば伺いたい。

知床財団（寺山）：資料2-2で示された案の各工事の着手は秋期に実施すると読めるが、来年度のマイカー規制は現段階のスケジュールであれば通常通り実施できるという解釈でよいか。

網走建設管理部（志村）：仮橋撤去は雪が降る前の1月程度で実施可能。

斜里町（岡田）：来年度の規制には影響しないということによろしいか。

網走建設管理部（志村）：仮橋に関しては影響しない。

知床財団（寺山）：カムイワッカ地区の整備方針について結論を出したうえで利用者に広報を行いたいというのが現場の意見である。結論を出さなければならないスケジュール上のリミットを確認し、来年の広報のためにはいつまでに何を決めなければならないのかを確認したい。仮橋に関しては、来年の車両規制の実施に関しては影響がないと理解した。本格的な議論にあたり、いつまでに結論を出したいのか、みなさんや事務局としての考えをお聞かせ願いたい。

網走建設管理部（志村）：リミットに関しては、現実は今である。来年度の予算要求を最後にするのが来年1月末になる。そこで来年度の予算が決定する。次回の部会の予定が2月になっているので次回開催の時には予算が確定している状況である。

周知に時間が必要ということであったが、どれくらいの時間が必要なのか。

知床財団（寺山）：周知に関して、知床五湖で現行の利用調整地区制度を導入する際にはかなりの時間がかかった。実際に現場で案内をした際に実感したのは、いかにわかり易いシステムとして周知するかということがポイントとなる。「道路が通行止めになり、ここから先は特例使用なのでこうなります」といった説明をしようとなると5年かかっても周知できない。できるだけシンプルな形で説明できるようにしたい。よってそれが短期間で結論を出さないといけないということであれば、かなり密な議論をしなければいけない。実際に周知をするのは我々のようなビジターセンターを運営しているものであったり、観光協会さんであったりする。各種ご意見があると思うのでお聞かせ頂き、参考にして頂ければと思う。

知床斜里観光協会（代田）：検討時間を確保するためにもあくまでも仮橋撤去は現時点では延伸していただきたい。十分な議論を行い、保安林解除の手続きなどで時間もかかること、エコツーリズム会議の趣旨から判断しても時間は欲しい。ただし、方針を決定する

ということは約束しなければならない。結論が出るまでは延伸をして待つてほしい。もう少し議論をしたうえで結論を出す時間が欲しい。

網走建設管理部（志村）：建設管理部の立場としては、なにも決まっていない状況で仮橋を延伸するか否かといった話には応じられない。例えば車両規制期間中、五湖ゲートでいったんバスを停めて、カムイワッカに行くためには500m歩かなければいけないといった内容を説明したり、看板を設置したりといった対応で運用することはできないか。

知床財団（増田）：ここでは、全体的・包括的な議論をする必要がある。道路の扱い、登山者の扱い等、個別・単体の議論ではなく、カムイワッカというエリア全体の利用のあり方をかなりシンプルな言葉で表現できないと、一般の利用者は非常に混乱する。関係機関各々の立場は理解するが、「カムイワッカ」という地区全体を扱う部会の性質上、包括的な利用のあり方のビジョンを打ち出さなければ混乱する、というのが先ほどの寺山の発言の趣旨である。個別的な周知方法はいろいろ考えられるが、今後カムイワッカ地区全体をこのようにしたい、というビジョンを最初に描かなければ、地域からも利用者からも「今後どうなるのだろう」という声が当然出てくる。地元ではない所からも、「カムイワッカは工事はずっとやっているし、魅力がだんだんと下がっていく」という評価になりかねない。地域全体としてカムイワッカのあるべき姿を打ち出す必要がある。現状としても魅力的な場所であるかは疑問を感じる部分もある。利用者の数が減少しているのは、6月の通行止めの影響もあると思うが、マイカーで行けるようになったにも関わらず、利用者が魅力を感じず訪れなくなっているのではないかと思う。利用が増えればよいわけではないが、魅力はある程度維持されないと知床全体の世界遺産としての価値の低下につながってしまう。

網走建設管理部（橋本）：今の発言を聞いて、例えば先ほど提示した③案が望ましい形なのかどうなのか。どのように結論に落とし込むのか。

知床財団（増田）：部会なので私だけの意見で決まるわけではない。もし③案のような形になれば、歩くことそのものが楽しめる、魅力向上につながるような工夫を私たちのようなところが考えなければならないと思う。また、ヒグマに関してはどこでバスを降りようがリスクはそれほど変わらないと考える。

網走建設管理部（志村）：カムイワッカ全体をどうしてゆくかという議論については、我々は話す立場にないと思っている。斜里町として何か考えがあるのか聞かせて頂きたい。

斜里山岳会（滝澤）：ここの部会にいる以上、考えてもらわないと困る。あくまで道路の事情だからといっても、この部会はエコツーリズムとしてどうしてゆくか議論する場である。

網走建設管理部（志村）：それは理解できる。いろいろやる上では、市町村としてのプランがあつての話になってくると思う。

斜里バス（下山）：そういったことも含め時間が必要であると主張している。

網走建設管理部（志村）：いま仮橋撤去の期限が迫っている中で、道路管理者としては③案

で受け入れられるようであれば、その案で進めたいと考える。実施に伴い必要な看板等の周知に関わる部分は、まだ時間的にも考えようがある。

斜里バス（下山）：時間があれば具体的な将来案を詰められる。仮橋撤去が前提の議論になると何も話が進まない。

知床財団（増田）：網走建設管理部としても色々と考えて頂いていることは理解している。ただ、世界遺産に関して言えば北海道も遺産の管理者である。我々からは建設管理部も道庁も全て同じ北海道の組織である。そういった意味では、北海道としてのご意見も頂きたい。北海道も遺産管理の当事者である。北海道として道路も含めた総合的なプランを提示していただきたいという思いは地域も思っている。ただし、それぞれのセクションがあり役割が異なることも理解する。場合によっては建設管理部から本庁にも世界遺産として、道道管理のみならず利用面でどのようなプランを持てるか投げかけてほしい。

網走建設管理部（志村）：プランを持ったとしても実行できない。道路として何かを整備するということとはできない。

知床財団（増田）：場合によってはプランだけでもよいと思う。

網走建設管理部（糸島）：北海道としてそのようなものはない。ここでの意見や要望をどうやって詰め込むか必死に考えている。道路管理者の予算の立場でみても、これらの案を出したことはすごい譲歩である。その上で案を提示しているにも関わらず、仮橋撤去がある意味既定事項であるにも関わらず、撤去の時期を変更してくれと言われても、可否はあえて発言していない。実際はできない。

知床財団（増田）：本音を言われていると思う。その立場を理解していないわけではない。

網走建設管理部（糸島）：管理者として、道路をどのように管理していくかについては、法の下で非常に重要な事項だ。その上でどうするかを議論しなければならない。あまり混乱するようであれば、最終手段を取らなければならないということにもなりうる。そうならないように議論したい。

斜里町（岡田）：なかなか整理が難しいが、増田さんの発言は、道路であることは当然であり、その基準や決まりは重視しなければならない。ただし、遺産地域内を走っている道路であることにおいて、プラスアルファの工夫や知恵を一緒に考えていきたい旨の提案であった。

議論をまとめたい。提案があった3案の内、②案は景観上ふさわしくなく、また自然への影響もあり、部会としては、検討をしないということによろしいか。

一同：異議なし

斜里町（岡田）：仮橋の扱いも含め共通して出されたのは、もう少し議論の時間がほしいという意見である。確かに前回、急きょ出された課題ですぐに結論を出さないといけないというのは酷な話である。一方で、工事の予算面では仮橋の撤去に関する予算は来年1月末までに確定しなければ、来年度工事着工ができないという事情がある。この件は部会の意見を踏まえて先送りまたは再検討は可能なのだろうか。もし出来ないとするれば、

1月末より前に何らかのまとめをしないといけない。

網走建設管理部（志村）：先の議論で②案が廃案となったので、今の段階で検討すべきことは仮橋の撤去がまず一点。①案についても旋回所を確保しなければならない案なので、現実的にありえないと思う。よって、基本的には③案が現実的であり、仮橋の撤去と500m手前の旋回場の整備については来年度の予算要求をすべきと考える。その意味で、次の部会開催が2月になったとしても、仮橋の撤去と500m手前の旋回場の整備費は確保しようと思うので、仮にそれが余ったとしても何とかなると考える。

斜里町（岡田）：予算の準備は1月末までにしておいて、2月の議論においてどちらにでも転げるように進めていくということでもいいか。

網走建設管理部（志村）：その通り。

斜里町（岡田）：仮橋自体の撤去のタイミングを今提示されている時期に実施するのか、あるいは部会の意見を踏まえ多少の調整の余地があるかは引き続き調整することとしたいが林野庁はよろしいか。

網走南部森林管理署（栗谷川）：方向性が決まればいろいろな形で個別に相談に乗っていきたい。

斜里町（岡田）：今回新たに出た④案についても、予算等の検討の中では加味していただくということをお願いしたい。最後に説明した来年度の車両規制のあり方については、今回意見は頂けなかったが、次回以降に整理したい。

環境省（松永）：来年度の9月における車両規制計画について皆さんの意向を聞き、次の部会で決定したい。

北海道警察北見方面本部（谷本）：規制をかける立場としてある程度現時点で意見を述べなければ議論が進まないと思うので申し上げる。交通規制をかける場合、道路交通の危険を防止するというのが大前提としてある。混雑する時期に交通規制を実施し、車両の混雑や、渋滞・事故防止を図る目的で車両規制を実施した。交通規制の基本としては、わかり易さが根底にある。本来であれば現状の2期に分かれた規制は好ましくない。しかし、先に事務局から報告があったように、この仕組みが浸透し、シャトルバス利用者も増えてきており、渋滞の発生時期と車両規制の期間がぴったりと一致している。現段階で規制を変更する理由は見当たらない。変更する理由がない限り変えることは非常に難しい。また、規制を外し際にもし事故が発生したら、なぜ外したのかということになる。これらの点を踏まえ、もし規制計画を変更するのであれば、次回にそれなりの根拠を示して頂く必要がある。現時点でこの資料を見る限り、変更する余地はない。次回までに検討頂ければと思う。

環境省（松永）：これにて議題はすべて終了。ご協力ありがとうございました。