

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2回） 議事概要

【日時】 平成25年10月11日（金） 14:00～17:00

【場所】 斜里町公民館 ゆめホール知床 会議室1

【議題】

- (1) カムイワッカ部会の設置について
- (2) 平成25年度カムイワッカ地区の利用状況報告（速報）
- (3) 知床公園線カムイワッカ湯の滝付近の仮橋撤去に伴う整備について
- (4) 平成26年度以降のカムイワッカの利用について

【議事概要】

環境省(松永)：冒頭挨拶

岡田（斜里町）：進行

- (1) カムイワッカ部会の設置について

資料1に従い山岸（環境省）が内容を説明

- ✓ 本部会は本年3月に設置が承認されており、適正利用・エコツーリズム検討会議の個別部会という位置付け。
- ✓ 部会の位置付けについては、設置時から変更はない。

- (2) 平成25年度カムイワッカ地区の利用状況報告（速報）

資料2-1、資料2-2について、内容に従い山岸（環境省）が説明

- ✓ シャトルバスの運行期間は従前通りの計35日間実施し、シャトルバスの乗車人数は昨年比で120%と増加した。8月の好調が目立った。
- ✓ 車両規制期間以外の一般車両の通行量は昨年比で85%と減少した。
- ✓ 湯の滝の利用については落石の発生やヒグマの出没も少なく、安定的な供用が実現できた。

- (3) 知床公園線カムイワッカ湯の滝付近の仮橋撤去に伴う整備について

橋本（網走建設管理部）：本年5月27日にカムイワッカ地区自動車利用適正化対策連絡協議会が開催され、その席上においてカムイワッカ地区の仮橋撤去に伴う対応方針について説明。具体的には、カムイワッカ川左岸において、擁壁の補修工事と併せ大型バスが転回できるスペースを新設する案を検討中の旨を発言した。大型バスの転回のためにはスペース上、2～3回程度の切り返しが必要。これに対し、シャトルバスを運行する斜里バスからは、ワンマンバスのため切り返しによる転回のためには、誘導員の配置が必要であるとの指摘を受けている。こうした課題に対応すべく、関係行政機関を含めた打ち合わせを行い、議論の過程において右岸に転回スペースを新設する案を提案させて頂いた。以上が本日に至るまでの経緯と

検討状況。

志村（網走建設管理部）：平成 26 年度末までに仮橋を撤去しなければならないスケジュール。これは、仮橋が保安林の内部行為作業の許可を得て、平成 17 年に設置されており、設置の目的は法面対策工事による工事車両転回のため。既に 2 度、許可期間の延伸を特例的に行っており、対策工事も終了していることから、平成 26 年度末には撤去しなければならないと林野庁から指摘されている。

こうした状況を受け、検討した結果が資料 3-6 の工程表である。①で示した左岸の擁壁補修案においては、転回スペース確保のために保安林の解除申請が必要となり、その手続きに 1～2 年の時間が必要となる。保安林の解除後に工事着手となるため、転回場の設置は平成 28 年にずれ込む。そのため、仮橋撤去後の平成 27 年度におけるシャトルバス運行が不可能となる公算が強い。

②で示した右岸擁壁新設案では道路敷地内で工事が完了するため、こうした手続きが不要であり、平成 26 年度中に工事を完了することができる見通し

③案は、資料 3-5 に対応している。この資料は平成 21 年時に検討した際に作成したものであるが、この案においても転回スペースを確保するためには、保安林の解除手続きが避けられない見通しであり、①案と同様の空白期間が生じてしまう。こうした状況を勘案し、網走建設管理部としては、②の右岸擁壁新設案を最適な案と考え、検討している。

代田（観光協会）：平成 17 年の仮橋の設置から 2 度の延伸が認められており、これ以上認められなくなった理由について伺いたい。なぜこのタイミングなのか。

栗谷川（網走南部森林管理署）：仮橋設置の申請理由は、防災工事のための工事車両の転回のためであり、工事終了後に仮橋を撤去し原状回復することとなっている。特例的に期間を延伸しており、この延長期間の中で撤去後の対応も検討する約束となっている。仮橋である以上、現行の期間内において対応しなければならない。

代田（観光協会）：理解しがたい。現行の状態における、林野庁の立場としての障害は何か。仮橋そのものの老朽化や強度不足が原因で撤去が必要ということではないと理解してよいか。

栗谷川（網走南部森林管理署）：強度等の事由により撤去が必要なわけではない。ただし、仮の工作物である以上、いつかは撤去が必要となる。また、同地区は森林生態系保護地区内であり、工作物の設置にも制限がある。可能な限り人工的な工作物はない状態が望ましいというのが基本的な考え方である。

遠山（斜里山岳会）：仮橋の撤去を巡るこの議論については、カムイワッカ地区自動車利用適正化対策連絡協議会は了承済みなのか。本部会の決定事項が協議会において否認されることはないのか。

松永（環境省）：部会と協議会の位置付けについては、カムイワッカの利用のあり方について総論を議論するのが本部会であり、協議会はマイカー規制の実行組織である。従って、本部会の決定事項が優先される。また、仮橋の撤去は避けられないかもしれないが、この場で関係者の意見を調整することで、撤去に至る道筋についてはより良い手段がとれるかもしれない。

遠山（斜里山岳会）：仮橋撤去の結論ありきの議論と理解してよいか。仮に、この場の総意として仮橋の撤去延長を求めた場合、受け入れられる余地はあるのか。

栗谷川（網走南部森林管理署）：既に特例的な延長も行っており、法令的な絡みもある。林野庁の立場としては難しい。

松永（環境省）：代替案として転回場の新設案が示されているが、その造成工事においても大型の重機が必要である。こうした工事を事由として仮橋の延長はありうるのではないか。

志村（網走建設管理部）：関連して質問するが、いろいろ可能性はあるのではないか。この場ですべてが決定できるわけではないが、本庁とも相談をしている。仮橋でなくカムイワッカの本橋の老朽化も進んでおり、この補修工事を事由に仮橋が必要という考え方もある。申請時とは異なる止むを得ない状況が発生した場合、行為の延伸というのはいりうるのかお伺いしたい。

武山（網走南部森林管理署）：行為許可について誤解がある。国有林内での行為であるから、森林管理所長が許可をしていると思われるかもしれないが、許可権者は北海道知事であり、道庁担当者が許可を出している。延伸等の要望についても森林管理署の権限で専決できるものではない。許可の延伸については、工事期間の延長が事由とされており、シャトルバスの転回のためといった事由にはなっていない。実際としては工事が終了しており、現状復帰することが必要。シャトルバスの転回や新たな工事のために仮橋が必要という事由は、全く別の協議事案であり、従来の仮橋の延長理由とはならない。工事の終了と仮橋の撤去は一体的。

松永（環境省）：論理は理解するが、仮橋の健全性に問題がないにも関わらず、工事の終了に併せて撤去し、別の工事のためにまた仮橋を新設するということになれば、コスト面においても非常に非効率ではないか。

栗谷川（網走南部森林管理署）：新たな工事が開始されるにしても、すぐに開始されるのか、数年先に着工するのかわでは判断が異なる。個別の判断が必要なケースであり相談が必要。ただし、理屈上・手続き上の考え方としては先の説明の通りとなる。

志村（網走建設管理部）：個別の相談が必要、とのことであり状況によっては仮橋の延長の可能性もあり得ると理解。ただし、仮に延長が認められたとしてもいつかは撤去が必要であり、この議論は繰り返す。議論の先送りをするよりは恒久的な転回場を設置することで問題解決を図るべき、というのが網走建設管理部の考え。

山本（ガイド協議会）：2点確認したい。カムイワッカ右岸における転回場の設置を有力案としているが、景観上の問題をどう考えているか。コンクリートの擁壁がかなり目立つ懸念がある。2点目は、現在の仮橋ではなく、恒久的な橋を設置するという案は考えられないか。

志村（網走建設管理部）：右岸の転回場についてはこれから設計を行う段階であり、現段階で具体的な工法等については言及できない。しかし、設計の際には環境省とも協議を行い景観上の課題については可能な限り配慮する所存。

西岡（網走建設管理部）：既に永久橋があるにも関わらず、シャトルバスの転回のためだけに新たな橋梁を追加することは、道路計画と照らしても適さない。本庁とも相談をしたが難しい。

寺山（知床財団）：観光関係者からはカムイワッカ地区は知床の象徴的なエリアであるといわれてきた。こうした面からも工作物の新設による景観面への影響については危惧するところである。また、森林生態系保護地区の趣旨からしても新たな工作物の設置は望ましくないと考える。それぞれの組織の立場や主張は理解するが、狭いエリアに構造物を追加し、問題解決を

図るという考え方に違和感がある。質問であるが、バスの転回場所が確保できないことが問題解決のボトルネックとなっている。狭いカムイワッカ地区で無理やり転回させるのではなく、乗客は下車させたいうえでバスのみがカムイワッカゲートの先まで通行できれば、知床大橋の手前に十分な展開スペースが存在する。落石の危険による通行止めについては承知しているが、現状を鑑みてなんらかの特例処置により通行を認めることはできないか。

藤山（網走建設管理部）：カムイワッカゲートから先の取り扱いについては、落石対策工事が実施されていないため、落石の可能性があるため通行止めとしている。通行止めである以上、何人も通すことはできない。登山者に限り徒歩による通行は特例で許可しているが、それはあくまで例外である。

遠山（斜里山岳会）：新たに転回場を造成することにコストをかけるよりも、カムイワッカゲートから先の落石防止工事に着手することで問題がすべて解決するのではないか。そうすることで、マイカー規制開始当初と同様の運用が可能になり、誘導員も不要となる。

西岡（網走建設管理部）：カムイワッカゲートから先については工事未了区間があり、カムイワッカゲートから海際までの数 100mの区間だけでも二十数億円の対策費が必要な状況である。観光資源であるカムイワッカ地区までは災害防止工事を実施してきたが、さらにその先まで多額の費用をかけて工事を実施することは社会情勢を鑑みても難しい。

山本（知床ガイド協議会）：カムイワッカゲートから先は落石の危険があり、人命に関わるため通行止めとの説明であったが、実際は漁業関係者や行政関係者等も頻繁に通行している。この現状をどう考えるか。

林（網走建設管理部）：漁業関係者については、カムイワッカゲートの先に生活の拠点である番屋がある。道路を通行しないことには生活が成り立たないという事情がある。法理的的には囲繞地（いにょうち）通行権という考え方であり、他の所有者の土地を通らなければ自分の土地にたどり着くことができない場合の往來が認められるものである。道路の通行を認めているわけではない。囲繞地であることからやむを得ず通行を認めているものの、万が一事故が発生した場合、管理瑕疵を問われる可能性は常にある。

山本（ガイド協議会）：過去 15 年間をみても莫大な費用をかけて知床大橋からカムイワッカ間にかけての防災工事を続けてきた経緯がある。現状に照らせば、これらの防災工事の意義はあったのか。工事計画そのものに誤りがあったのではないか。今後、長い時間がかかったとしてもこの区間の防災工事を実施する可能性はあるのか。地域としては、バスの転回だけのために景観を害する構造物をコストをかけて造成することを望んではない。知床大橋を観光地として開放してほしいという主張でもない。バスの転回のために通行できないか、というお願い。

林（網走建設管理部）：自己責任での通行という声もあるが、バスの運転手の人命に責任を持つことはできない。落石の可能性は低くとも危険がある以上、通行止めの処置を変更することはできない。平成 8 年の豊浜トンネル事故の例では、自然災害と捉えられたにも関わらず管理責任を問われている。一方で、部会の一員としてマイカー規制の意義も理解していることから、バスの通行のためにとりて転回場の新設案を出させていただいた。道路管理者として責任を果たすべく、前向きに協力する姿勢での提案である。

志村（網走建設管理部）：カムイワッカから知床大橋間の防災対策工事の費用はおよそ 30 億円弱の試算となっている。道道である以上、網走建設管理部としても対策の意欲がないわけではない。しかし、財政上の問題もあり着工の見通しは立っていない。仮に着手したとしても完了までには 10 年単位での時間が必要。先の見えない状況において、まずはシャトルバスの運行を優先的に考えた上での提案である。

増田（知床財団）：シャトルバスの転回をどうするかという論点で議論が続いているが、現実的には自家用車の利用も多数ある。仮橋が撤去された場合には、自家用車の転回場所や駐車スペースについても大きな問題が生じると考える。

志村（網走建設管理部）：基本的な事項であるが、網走建設管理部の業務範囲はあくまで道道の管理であり、駐車場の整備ではない。道路敷地のスペースに駐車しているだけである。

増田（知床財団）：現実問題として駐車スペースは他にはなく、繁忙期においては自由利用を前提とすることはできない。結果的には、シャトルバスを含めた交通システムを維持しなければ利用そのものが破綻すると懸念している。

志村（網走建設管理部）：道路管理者としての回答は難しい。斜里町も含め、部会全体で議論する議題と考える。

岡田（斜里町）：議論が拡散しつつある。資料 4 において転回場の新設以外の案も含めて提示している。この説明を事務局にさせていただき、その後全体討論としたい。

（4）平成 26 年度以降のカムワッカの利用について

資料 4 に従い山岸（環境省）が内容を説明

- ✓ 部会立ち上げ当初は、平成 26 年度から 3 カ年の計画について運用する予定であったが、状況が大きく変化したため、単年度ごとに計画を調整する必要がある。
- ✓ 転回場を設置しないという案については、議論の通りカムイワッカゲートから先の通行ができないことが最大の課題。
- ✓ 旋回場を設置する案については、3 つの設置場所の案が提出されているが、コスト、保安林解除手続きの有無、景観上の課題、誘導員・切り返しの有無、利用者の利便等においてそれぞれ長短がある。

岡田（斜里町）：議論を整理する。まず、仮橋の取り扱いについては、原則論としては平成 26 年度中の撤去が必要であるが、新たな工事の着手等により存続させることについては、若干の調整の余地があると理解。ただし、仮設の構造物である以上いつかは撤去が必要であるため、その後の議論は不可避である。

次に、カムイワッカゲートから先の通行が例外的であれ認められれば、コストをかけずに、自然環境への影響も最小限にしながら問題解決が図られるとの意見あがった。これについては、防災工事により解決を図ることはコスト的にも時間的にも困難であり、また、現状のままでの通行は、特例的な相当の事由がなければ認められず、シャトルバスの転回のためという事由は認められないというのが道路管理者の立場である。

また、仮橋を永久橋として転回場として活用することは、設置時の経緯から難しいというの

が林野庁の立場である。

結果的に、転回場の新設が必要との議論になるが、これについては遺産地域最奥部の核心地域において、構造物を新設することの景観上、利用のあり方についての懸念が地域から出されたところである。改めて意見があればお願いしたい。

遠山（斜里山岳会）：平成17年から6年間をかけてカムイワッカ地区の道路両サイドにおける防災工事を実施した。この工事の費用はどの程度か。また、今後カムイワッカゲートから先の防災工事を実施した場合の概算として20億~30億との説明があった。この内訳はどのようなものか。

志村（網走建設管理部）：過去の工事については手元に詳細な資料がないためお答えできない。次に、カムイワッカから先の防災工事については、カムイワッカゲートから最初のカーブに至る数百メートルの区間における事業費が約20億円、硫黄山の登山道入り口付近から知床大橋に至る区間における事業費が10億円弱、併せて30億円弱という試算である。ただし、これは極めて大雑把な概算であり、詳細を詰めればさらに膨れる公算が強い。

遠山（斜里山岳会）：この区間の防災工事は、財政上の問題もあり着手できないという説明であった。実際問題として、この区間の工事計画は生きているのか。事実上、中止ということなのか。仮に着手の意思がない場合、通行できない道路を公道として行政が所有する意義がどこにあるのか説明頂きたい。

林（網走建設管理部）：通行禁止の区間も道道として認定されている以上、防災工事の計画が打ち切りになっているわけではない。また、知床大橋から先には番屋もあり、知床林道とも接続している。公道として最低限の維持管理は必要との考えである。この区間の道路を廃止する意思はないが、費用的な面もあり防災工事には着手できない状況である。

山本（知床ガイド協議会）：最低限の管理をしているということであれば、乗客を下車させた上でシャトルバスの通行も認められないのか。

林（網走建設管理部）：一般車両の安全を確保できる管理水準ではない。安全管理をしない上で、最低限の通行を確保している状況である。

寺山（知床財団）：費用の話題になったので併せて質問するが、本日示された転回場新設の3案について、それぞれの概算費用を教えてください。

志村（網走建設管理部）：まず、資料の訂正をさせて頂きたい。資料3-6の工程表の②で示した右岸擁壁新設案の部分である。この案の場合、左岸の擁壁補修は必要ないと読めるが、実際は擁壁が傾いてきており、いずれにせよ左岸の擁壁補修は必要な状況である。従って、②案においても保安林の解除申請手続きと左岸擁壁補修の工程が①案同様に追加する必要がある。次に、概算費用であるが①の左岸擁壁補修案で2億~2億3千万円程度と考えている。②の右岸擁壁補修案は、左岸の擁壁補修の工費も含めて3億円程度である。③の滝手前案については、過去の検討資料であり費用については不明点が多いが、おそらく5千万円を割る金額と考えられる。

山本（知床ガイド協議会）：しつこいようだが、カムイワッカゲートから先の通行についてシャトルバスの特別許可は得られないのか。事故リスクという観点からは極めて低いと考える。検討の余地はないのか。

林（網走建設管理部）：危険が存在する以上、通行不可という以上の回答はできない。シャトルバスの通行のための特別な根拠についても検討したが、人命に換えて通行を認めるだけの根拠は見つからない。道路管理者は安全安心な道路を供用するのが使命であり、危険があれば通行止めとする責任がある。心情も理解するがその立場を理解いただきたい。

山本（知床ガイド協議会）：安全も確保できず、工事もできず、供用もできないのであれば、国に返上するなり、道道としての位置づけを廃止するなりするべきではないか。

林（網走建設管理部）：そのような議論もあり得る。さらに言えば、道道公園線そのものの管理を道路法に基づき市町村に委託することもできる。このような議論は可能ではあるが、仮に斜里町に道路管理を委託したとしても、状況が変化するとは思えない。誰かが責任を背負わなければならず、世界遺産地域の道道であるからしても、北海道が責任をもって執行する所存である。

知床ガイド協議会：事情は理解するし、実際の運用としても何人にも通行を禁止しているのであれば納得できる。しかし、すでに特例的な通行が認められているという現状を踏まえれば、納得がいかない。さらに、徒歩での通行が認められ、車両が規制されるというのは、純粋なリスク論からみても不可解である。

林（網走建設管理部）：論理的にも課題があることは承知している。一律に通行止めにしてしまうのが管理責任上の負担もない。しかし、生活の拠点がそこにある以上圍繞地通行権を認めざるを得ず、今に至っているという経緯だ。登山者についても公道として通行を認めているわけではない。リスクを受容できる登山者に限り、北海道の土地の往来を特例的に認めるという考え方である。しかし、落石の危険がある道路について、車両の通行を認めることは、道路管理者としてはできない。土地の往来という論理は援用できない。そもそもバスの運行に関しては運輸局の事業認可が必要である。認可の際には、道路管理者も協議しなければならないが、このケースにおいて同意することはできない。

寺山（知床財団）：カムイワッカ部会の位置付けは、利用適正・エコツーリズム検討会議の個別部会との位置付けである。この会議の趣旨は、世界遺産知床の価値を上げるために関係機関の利害を超えて合意を図ることにある。エコツーリズム戦略の趣旨に沿った提案であれば、場合によっては法や規則の側を変えるということもあり得る。転回場新設等の提案は、自然環境にも景観上も知床の価値を上げるとは思えず、一般利用者の理解も得難い。道路管理者の立場も理解するが、知床の価値を上げるというエコツーリズム戦略の本旨に照らし特例的な通行の検討はできないか。

林（網走建設管理部）：危険な道路の通行を認めることはできない。これは、道庁四役にも説明済みである。通行を認めるに足る根拠はなく、すでに検討も重ねておりこれ以上の検討の余地はない。この方針は網走建設管理部としての一貫した方針である。

代田（観光協会）：それぞれの立場、それぞれの論理はそれぞれ正当である。だが、これをぶつけ合うと結論が遠のく。議論の前提が重要であり、必要なことは、あるべき姿や目標を共有することではないか。砂利道の奥地であるからこそカムイワッカの価値がある。コスト的にも景観としてもなるべく手をつけたくないことが望ましいと考える。そのためには、仮橋の使用存続を考えるべき。その方法を部会で優先的に考えていただきたい。他の問題よりもハードル

は低いと感じている。

栗谷川（網走南部森林管理署）：根本的な解決にはならない案と感じる。仮橋の存続は問題の先送りではないのか。従来から延伸しても結論が出ていないではないか。

代田（観光協会）：本音で言えば永久橋を2本設置するのが理想である。そのつなぎとして仮橋を存続したいという提案である。誘導や切り返しの必要な転回場を新設するより安全面でも理にかなっている。

吉田（北海道開発局）：確認であるが、工事に設置した仮橋について、一般車両が通行することの法的な整理はされているのか。道道として一般供用されているのか。

志村（網走建設管理部）：一般通行可能な道道として設置されている。

松永（環境省）：さまざまな議論が出たが、現実的な問題として時間的な猶予が迫っている。旋回場を新設するためには、本年度中の測量設計が必要との事情もある。来年度のマイカー規制の計画を立案するためには、旋回場の設置の可否について結論を急がなければならない。知床の象徴でもあるカムイワッカ地区の利用を継続するためには、旋回場の設置場所の選定について議論を進めるべきではないか。

遠山（斜里山岳会）：旋回場の設置を既定路線とした議論に移るという提案か。

松永（環境省）：個人的には新たな整備をせずに問題解決が図れるのならそれが理想と考える。ただし、今までの議論を踏まえると転回場の新設案以外は実現可能性が薄く、難しいと言わざるを得ない。そうである以上、現実的には転回場を新設する以外の方法はないのではないか。

遠山（斜里山岳会）：本日この場で初めて現状の詳細を把握した。現段階で転回場の新設の可否について結論を出すことは尚早である。山岳会としては判断を留保したい。本日明らかになった課題について各々持ち帰って検討いただきたい。

千葉（ユートピア）：私も本日初めて詳細を把握した。この場での判断は控えたい。民間からの出席も非常に少ない。1日限りの議論で結論を急ぐべきではない。また、カムイワッカの駐車スペースが正式な駐車場でないとの説明があったが、将来的に自家用車での通行ができなくなる懸念があり心配である。駐車スペースについても検討いただきたい。

増田（知床財団）：条件を確認したい。来年度の利用について仮橋撤去工事の際は、一般車両の通行は両立できるのか。また、旋回場の各案が示されたが、結論のタイムリミットはいつか。

志村（網走建設管理部）：工事を実施しながら道路供用を継続できるかについては、現段階では不明である。詳細な工法等が決まらなければ判断できない。場合によっては道路通行止めの措置もあり得る。タイムリミットについては、来年に何らかの工事を実施するのであれば、予算の都合もありぎりぎりの状況である。

岡田（斜里町）：③案の橋手前の転回場設置については、詳細な検討は未着手とのことであったが、この設計を改めて行う予定はあるのか。

志村（網走建設管理部）：①②案については設計依頼を発注したところである。③案が選択する可能性があれば、今年度中の設計を進める。ただし、③案の場合工程表の通りシャトルバス運用の空白期間が生じる。

松永（環境省）：その場合においては、整備工程とあわせて仮橋撤去の目途も立つことから、仮橋撤去の若干の延長について林野庁との個別調整の余地があると認識。

131217 カムイワッカ部会（第3回）

志村（網走建設管理部）：可能であれば、個別に保安林内行為の延伸について網走南部森林管理署と個別に協議を行いたい。しかし、現状では不透明な状況である。現段階でこの件について森林管理署は結論をだすことはできないか。

武山（網走南部森林管理署）：網走建設管理部として新しい工事が本決まりになれば、協議の可能性はあるかもしれない。しかし、そもそも工事のために設置した仮橋を一般車両の通行やシャトルバスの転回に使用するという事は、従来から森林管理署としては認めていない。知らない間にそうになっていた。そもそも、シャトルバスをカムイワッカ川の目の前まで運行させる必要性に疑問がある。手前で下車させ、カムイワッカに歩いていけばよいと考える。

寺山（知床財団）：橋手前に転回場を設置する③案について2点質問する。保安林の解除手続きに2年もかかるのか。次に資料3-5の設計資料では、海側に道路を拡幅し転回スペースを設けるように読めるが、逆に山側に広げればコストも工事も非常に容易に実現できるのではないか。

栗谷川（網走南部森林管理署）：保安林の手続きにも種類が複数あり、内容やボリュームにより許可権者が異なる。保安林解除手続きについては、農水大臣による許可である。審査も厳しいため、通常2年程度要する。

志村（網走開発建設部）：海側に拡幅しているのは、転石対策ではないかと想像しているが、詳細な情報が手元にないため、改めて確認する。

岡田（斜里町）：本日この場で結論が出ないことは当然のことである。情報提供と共有が第一の目的。本日の情報と議論を持ち帰っていただき、各々の組織で共有を図っていただきたい。その上で改めて次の部会の参集をお願いする次第である。

志村（網走開発建設部）：地域としては③案の橋手前転回場設置を主眼に検討してほしいという意志でよいのか。

松永（環境省）：転回場の設置の有無を含め、結論は出ていない。ただし、案として有効であり、議論の選択肢を増やすという意味においてより詳細な検討が必要というニュアンスである。

志村（網走開発建設部）：③案においてヒグマリスク等の課題も想定されるのでは。

松永（環境省）：当然考えられる。これらを含め、今後の議論次第である。

増田（知床財団）：この議論に合意が得られず、仮橋が撤去されたもののシャトルバスの運行が不可能となった場合、自動的に全期間自由利用期になるという理解でよいのか。

志村（網走開発建設部）：そうである。

山本（知床ガイド協議会）：利用適正・エコツーリズム検討会議の枠組みにおける会議であることに事務局は十分な留意していただきたい。本日の議論は、行政間の調整事項に民間が意見を述べているに過ぎない。議論の枠組みや結論へのアプローチについても工夫が必要である。

松永（環境省）：今後のスケジュールについて説明する。当初、マイカー規制の運用方法について3か年の基本方針を決定する予定であったが、不確定要素が多いため当面、単年度での方針を検討することとしたいが、よろしいか？本部会の開催については、年内に再度開催し、仮橋撤去の可否、旋回場設置の可否については合意を得て、方針を決定したい。

一同：異議なし。