

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10回）

議事録

【日時】 平成29年11月22日（水） 13:30～15:30

【場所】 斜里町公民館 ゆめホール知床内・公民館ホール

【議題】 (1) 平成29年度カムイワッカ地区の利用状況について
(2) 平成30年度以降のマイカー規制期間の設定について
(3) 平成30年度硫黄山登山道特例使用期間の設定について
(4) 道道の工事予定について
(5) その他

【会議資料】 資料1-1 平成29年度カムイワッカ地区の利用状況について
資料1-2 平成29年度硫黄山特例使用集計
資料2 平成29年度～31年度のマイカー規制期間について
(第9回資料2-2 再掲)
資料3 硫黄山登山道特例使用期間の設定について
資料4 平成30年度道道の工事予定
資料5 公園計画の変更作業について

参考資料1 カムイワッカ部会（第9回）議事録

【出席者】

以下、一覧の通り。

機関名	職名	氏名
【地域関係団体】		
知床自然保護協会	代表理事	綾野 雄次
斜里山岳会	理事	滝澤 大徳
北見地区バス協会、斜里バス株式会社		下山 誠
特定非営利活動法人 知床斜里町観光協会	副会長	木幡 純一郎
同	事務局長	喜來 規幸
羅臼山岳会	会長	佐々木 泰幹
知床温泉旅館協同組合		<欠席>
知床民宿協会	会長	松田 賢一
ウトロ自治会	会長	桑島 繁行
株式会社ユートピア知床	社長	上野山 文男
知床ガイド協議会		<欠席>
北見地区ハイヤー協会		<欠席>
一般財団法人 自然公園財団 知床支部	所長	古坂 博彰
公益財団法人 知床財団	事務局長	増田 泰
同 公園事業係	係長	秋葉 圭太
【関係行政機関】		
北海道開発局 網走開発建設部		<欠席>
同 北見運輸支局	首席運輸企画専門官	久原 賢一
北海道警察 北見方面斜里警察署 地域・交通課	課長	大西 利彦
同 交通係	係長	土屋 淳二
【事務局】		
環境省ウトロ自然保護官事務所	首席自然保護官	山本 豊
同	自然保護官	西田 樹生
同	自然保護管補佐	高橋 優太
北海道森林管理局 知床森林生態系保全センター	専門官	和田 哲哉
同 網走南部森林管理署	主任地域林政調整官	山岸 寛明
オホーツク総合振興局 網走建設管理部 維持管理課	課長	井村 学
同	主査（道路管理）	廣田 寿裕
同	主査（道路維持）	田中 克宏

オホーツク総合振興局 網走建設管理部 道路課	主査（道路）	藤吉 丈伸
同 斜里出張所	所長	中山 康明
同	主査（管理調整）	松原 伸嗣
同	主査（維持）	加藤 卓
同 環境生活課	主幹（知床遺産）	石井 弘之
斜里町 産業部 商工観光課	課長	河井 謙
同 観光係	係長	三嶋 慎太郎
同 総務部 環境課	課長	茂木 公司
同 自然環境係	主事	寺屋 翔太
【運営補助】		
公益財団法人 知床財団	事務局次長	寺山 元
同 公園事業係		新藤 薫
同		金川 晃大
同		荒木 敬博

【開会挨拶】

斜里町（茂木）：第 10 回カムイワッカ部会の開催に当たり、司会進行担当としてまずは皆様のご参集に御礼申し上げます。今回から机の配置が今若干変わり、事務局と地元の関係団体との明確な仕分けがなされた形となった。今シーズンはウトロでも斜里市街地でもヒグマの出没が多発したが、数日前に今時期としては予想外の積雪があり、これでヒグマの出没も沈静化してくれるのではないかと期待している。本格的な冬の観光シーズンを前に、今は小休止の時期と言える。本日はカムイワッカ地区の今シーズンの振り返りとともに、来年度以降の取り組みについて協議する場としたい。本日の議題は「その他」を含め 5 つ、会議は当初 2 時間を予定していたが、1 時間ほどで終わるのではないかと一部意見を受け、次第には 1 時間の 14 時 30 分までと記している。資料は 1-1 から資料 5 までの 6 種および参考資料となっている。では、早速議事に入らせていただく。

【議 事】

資料 1-1 について知床財団（秋葉）が内容を説明

- ✓ カムイワッカ地区の利用状況について、大きく①道道等を含むカムイワッカ地区の利用状況、②シャトルバスの利用状況（乗車人数・駐車台数など）を取りまとめた資料である。
- ✓ カムイワッカに至る道道知床公園線は 6 月 1 日に供用開始、11 月 2 日に供用終了した。
- ✓ 本年度のマイカー規制期間は 8 月 1 日から 25 日までの 25 日間のみで、昨年度からの最大の変更点は、9 月にマイカー規制を行わなかったことである。
- ✓ カムイワッカ地区への監視員の配置は、7 月 15 日から 9 月 18 日までとした。現地状況の取りまとめについては、監視員が配置されている期間は比較的詳細な情報が得られるが、それ以外の期間については関係機関の巡視等で得られた情報を中心にまとめている。
- ✓ マイカー規制期間中を含む夏の繁忙期中、天候は概ね安定しており、悪天候による道路閉鎖はなかった。自由利用期間の、特に 9 月と 10 月に荒天による道路閉鎖が 5 回発生したが、それに伴うトラブル等は確認されていない。
- ✓ ヒグマの出没は道道沿いで 58 件、カムイワッカ地区で 18 件、硫黄山登山道で 20 件と、例年に比して多かったが、危険事例やトラブルは報告されていない。
- ✓ その他のトラブルでは、最終バスの乗り遅れが 1 件あったほか、不適切な利用などが数件報告されている。
- ✓ シャトルバスの運行は、お盆時期に比較的好天に恵まれたこともあり、運行期間全体を通じて安定していた。特に第 1 便や第 2 便で満車となることもあったが、臨時便を運行することで大きな混乱はなかった。例年、混雑のピークは 1~2 日で終わるが、今年は 8 月 11 日から 1 週間ほど利用者の多い日が続き、これが全体の利用者数を押し上げる結果となっている。

- ✓ 7月の海の日を含む連休には、カムイワッカ湯の沢の駐車帯に誘導員を配置したが、9月の敬老の日を含む連休には配置されなかった。結果として、連休の中日である9月17日に、今シーズン最多の駐車待ち車両を確認することとなった。
- ✓ 駐車場の車両台数は、ピーク時には自然センターと知床五湖の合計で1,600～1,700台で推移している。

資料 1-2 について網走建設管理部（廣田）が内容を説明

- ✓ 道道知床公園線の通行禁止区間の特例使用の申請件数について、地域ごとに取りまとめたのが資料 1-2 である。
- ✓ 道内については申請者の居住市町村別、道外については都府県別、海外については国が書かれていないケースもありひとまとめにしている。
- ✓ 申請の合計は 213 件、455 名あった。人数の内訳は道内 267 名、道外 180 名、海外 8 名となっている。
- ✓ 提出方法はファックスが 32 件、電子メールが 82 件、現地での投函 94 件、郵送 5 件であった。

斜里町（茂木）：説明を受け、質疑応答に移る。

斜里山岳会（滝澤）：この部会に山岳会が加わっているのは、硫黄山の登山道に至る道道の特例使用に関してだと認識しているので、その立場からコメントする。実際に現地に頻繁に足を運んでいる者としては、海外からの特例使用の申請数は現実と大きくずれていると感じる。現地では多数の外国人に会う。一方、資料 3 はオホーツク総合振興局の硫黄山登山道特例使用に関するホームページを出力したものが使われているが、この通り日本語対応のみとなっている。私自身、ここを開けば特例使用の仕組みについての説明が書かれている、申請書もダウンロードできるという周知には協力しているつもりなのだが、日本語でしか掲載されていないので、外国の方が見たとしてもさっぱり分からない。せめて英語表記について検討していただきたい。

網走建設管理部（廣田）：ホームページに関しては、網走建設管理部全体に与えられている容量に限りがあり、英語対応できるかどうか今ここでは分からないが、検討させていただく。

斜里山岳会（滝澤）：是非ともよろしくお願ひしたい。

知床自然保護協会（綾野）：資料 1-1 の「2-1、7) その他トラブル」の項で 6 件ご報告いただいたが、結果やどう対応したかまで記されているものと、そうでないものが混在している。例えば一番下の欄に書かれた地元ガイド事業所の車両が長時間駐車していた

という事例は、その後、何らかの指導などしたのか、補足説明をお願いしたい。

知床財団（秋葉）：これらの情報は、資料を作成した知床財団が直接把握したわけではない。巡視業務などに当たっている関係機関に広く情報提供を求めて、それを取りまとめたものである。従って、対応の最後まで詳しく聞き取れていないものもある。最も困るのは上から2件目のような最終バスに乗り遅れて取り残されるようなケースで、知床五湖フィールドハウスや知床自然センターに連絡が来るパターンが多い。我々としては、警察もしくは道路管理者に連絡の上で、ゲートを開けに行くという対応をしている。お尋ねの最下欄に書かれた長期間駐車については、森林管理局のグリーンサポートスタッフがパトロールの際に見かけた事例で、このようなことがあったとご報告いただいたので掲載した。道路交通法に反した駐車の方法であったか否かまでは把握していない。可能であれば森林管理局から補足していただけるか。

北海道森林管理局（和田）：これは北海道森林管理局の職員が巡視の際に目撃した事例だが、後日ガイド事業所に対して当該職員から「あの場所は停めない方がよいのでは」という連絡はしている。

知床自然保護協会（綾野）：本日はあいにく欠席のようだが、ガイド協議会の会長に事業所名と当該トラブルの目撃された日時などを連絡し、そちらからも指導してもらおうよう要請すべきではないか。かつて、立ち入り禁止区域に入って遭難した事業者もいたので、この辺は厳しく取り締まったほうがよい。

斜里町（茂木）：このトラブルの項については、どういう対応をしたか、結果まで取りまとめていただきたいというご意見かと思う。今後、可能な範囲で構わないのでご対応いただけるとありがたい。

知床財団（増田）：同じトラブルの項で、8月5日の事例について補足する。これは、利用者が単純にバスに乗り遅れた事例ではない。岩尾別の登山口から（羅臼岳に）登り、硫黄山の登山口を下りてきた利用者が、登山前にタクシー会社に相談しており、迎えに来てもらえると思っていたようだ。しかし、双方の理解もしくは説明の仕方に齟齬があったようで、どちらの言い分が正しいか、正しくないかは判然としない。ともあれ、下山した利用者が硫黄山の登山口に下山して迎えに来てほしいと電話をしたところ、タクシー会社としては、この時期はマイカー規制中なので硫黄山の登山口へは行けないということで、タクシー会社が知床自然センターに相談してきたという経緯だ。正確に伝えることの重要性を再認識させられる事例だった。

斜里町（茂木）：ある意味、気の毒な事例と言えるかもしれない。他に何かご質問・ご意見

等はあるか。斜里バスは今シーズン、営業的にはいかがだったか。

斜里バス（下山）：今年の収支は、全体を均せば何とかなるという程度である。正直、お盆時期の混雑がなければ、全体としては厳しいものになる。増便（臨時便）は、8月14日の6便を最大として他に1～3便の追加という日が何日かあり、シーズンを通じた合計は23便となっている。朝の1～2便はカムイワッカまでの増便があるが、復路については知床五湖と自然センターの間を、特に混雑する夕方は何回か増便対応した。

斜里町（茂木）：9月のマイカー規制をやめて8月だけの運行としたから何とかやっていけるというところか。

知床財団（増田）：今の下山氏の、知床五湖と自然センター間の利用が多いという話に関連して、やはりマイカー規制期間が終了すると五湖の駐車場待ち渋滞発生は増加する傾向がある。実際はカムイワッカ行きのシャトルバスだが、実際は自然センター・五湖間の混雑緩和に特に貢献しているということは言えるように思う。

斜里町（茂木）：実際の運行とのバランスもあるので、なかなか難しい点もあろう。他にご意見等あるか。ないようなので、次へ進む。

資料2について環境省（山本）が内容を説明

- ✓ 資料2は、前回（第9回）でも用いた資料の再掲である。
- ✓ 基本方針として「規制期間・内容は3年間として設定する」とあり、平成29～31年度については8月1日から25日までの25日間でひとまずの決定をみている。
- ✓ ただし、「上記方針に基づき、前年度の部会において最終決定を行う」とあるので、本日この場で決定する。

斜里町（茂木）：期間設定については、平成29年度以降3年間は同様で進めるということになっている。これに沿えば、平成30年度のマイカー規制期間ならびにシャトルバスの運行期間は、8月1日から8月25日とすることとなるが、ご異議等はあるか。

知床財団（秋葉）：期間については、当初から3年間として設定しており特に異論はない。「基本方針」の「4」に記されたように、規制期間外の混雑が予想される期間において、どう円滑化を図るかが一番の課題だろう。先ほど資料1-1の報告でも触れさせていただいたが、トラブル等は自由利用期に多い。マイカー規制期間中は、現地との連絡調整はそれなりに回っている。基本方針に「部会のメンバーの協力をもって利用円滑のための対策を検討する」と書かれているものの、今年に関していえば、道路開通後の現地整備

や9月の連休対応などについて円滑とは言い難かった。知床財団は、現地との連絡調整の業務を担っており、現地監視員の苦労や不安を関係各位に伝えるのも役目の一つであると考えている。9月の連休など込み合う時は、湯の沢内の利用者の安全を確保しながら、車両誘導や交通整理もするというのは、今の1人体制ではほぼ不可能だ。来年度どのように現地の円滑化を図るかという点、方針や具体的な役割分担について、この場で事務局のお考えをお聞かせ願いたい。

斜里町（茂木）：昨年も同じ話をしたと記憶する。9月は（マイカー規制期間中ではないが混雑が予想されるので）人的手当が必要だという話だ。今年度は、町主催のしれとこ100平方メートル運動関連の行事と重なったため、町から人員が拠出できず申し訳なかった。事務局として今この場でお答えできる案を持っていないので、一度事務局預かりとさせてもらえないか。

環境省（山本）：事務局だけではなかなか円滑な利用の実現は厳しいところもある。「基本方針」の4番目に「カムイワッカ部会メンバーの協力をもって」とあるので、部会の構成メンバーにも協力を仰ぎたい。

知床財団（増田）：事務局に対してというよりむしろ斜里バスにお聞きしたい。マイカー規制というものがあること、その期間中はシャトルバスが走るということ自体は、定着しつつあると感じている。混雑緩和にも役立つし、自家用車を混雑している中で運転するより体が楽だという意見も聞く。例えばの話だが、海の日のほか敬老の日や秋分の日を含むシルバーウィーク限定で、一日ほんの数便だけに絞り込んでカムイワッカまでバスを走らせることについて、可能性はいかほどのものか。

斜里バス（下山）：絞るとは、どのくらい絞るイメージか。

知床財団（増田）：規制期間中ではないが、バスという選択肢もある、という程度の走らせ方ができないかと思った。一日一便、一往復でもよいぐらいのイメージだ。

斜里バス（下山）：9月は利用者が少ないという前提で8月の25日間だけになったと認識している。その議論の過程で、シルバーウィークの連休の並び次第だ、5連休などになる年には走らせることはできると申し上げた記憶がある。ただ、規制期間中ではないとすると、一般車両がいる点が気になる。

知床財団（増田）：現場の駐車スペースも潤沢ではないという課題があるが、一方で、バスを規制という側面からマイナスに捉えるばかりではなく、実はバス利用は結構楽であるという声も聞かれる。利用者の目線で考えた時に、駐車場の混雑・混乱に巻き込まれる

よりはバス、規制はかかっていないが楽だからバス、といった発想の転換が可能か否か
と思ひ、伺った次第だ。来年度からというような話ではないのだが。

斜里町（茂木）：朝の一番だけという話になると、その間だけ規制をかけるということにな
ろうか。部分的・時間的な規制について、斜里警察署のお考えを伺えるか。

斜里警察署（土屋）：部分的・時間的な規制に関していえば、許可を出すことは可能である。
ただ、下山氏が言及した通り、一般車両とバスの混在は対向する（すれ違う）のに十分
な道路幅ではないという点で、かなりの危険を伴うと考える。加えて、路肩が弱い点が
挙げられる。

斜里町（茂木）：午前中はバスだけ、昼からは一般車両も通れる、というようなことは可能
ということか。わずかに海の日や敬老の日のためだけにか、という疑義はあるかもしれ
ないが。

斜里警察署（土屋）：規制自体はやってやれないことはない。ただ、それを周知・徹底させ
ることが極めて難しいのではないかと考える。周知されぬ中での混在は、非常な危険が
伴うので、その点を考えるとハードルは高いように思う。

斜里町（茂木）：来年再来年にも実現しようという話ではないので、今後の参考として取り
扱いたい。

斜里警察署（土屋）：二点確認させていただきたい。まず、8月の25日間の車両規制期間中
は、「路線バスを除く・軽車両を除く」という規制をかけている。これについては、シャ
トルバスを勘案しての一般車両進入禁止という点からの規制なのだが、通行可能車両に
タクシーを含むべきなのかどうかという点だ。先ほど下山した利用者をタクシーが迎え
に行けなかったという話が紹介されたが、一般車両は通さないがハイヤーやタクシーは
通れるとする手はある。次に、現在の規制期間以外の期間については「大型・中型車を
除く」として、大型・中型車の侵入は禁止している。ご存知の方も多いと思うが、今年
の3月12日に道路交通法が改正され新たに「準中型」という車両種別が加わった。車両
総重量3.5トン超えのものがこれに該当し、これについて今後規制をかけるべきか否か。
現状のままであれば、7.5トン以上の車両でなければ進入禁止とはなっていない。警察と
しては規制の変更自体は可能なので、ここにお集まりの関係機関・部会メンバーのご意
見を伺いたい。

斜里町（茂木）：現在のマイカー規制期間中の規制対象からハイヤー・タクシーを除外する
かという点と、自由利用期において現在は大型・中型を通行不可としているが、新たに

設けられた準中型というカテゴリーの車両をどう扱うかという点について、ご意見をいただきたい。

知床財団（増田）：後者についてであるが、知床自然センターなど現場における案内の際は、問い合わせをしてきた人の車両がどのカテゴリーに相当するか分からない場合もあり、「大きい車はすれ違いが危険なので通行は避けたほうがよい」「カムイワッカの駐車スペースも狭い」と伝えている。特に、最近増加傾向にあるキャンピングカーは大きくて危険だし、混雑時は終点での旋回も困難だ。あのサイズの車両の通行を認めるのは、安全確保の面から現場としては避けたい。

斜里山岳会（滝澤）：具体的な案ではないのだが、この部会はそもそもマイカー規制期間というものが設定されて、その期間はシャトルバスが走るという前提で議論している。しかし、逆に規制期間以外は車でしか行けないということ、公共交通手段がないということは何とかするべきではないのか。カムイワッカ地区をどういう利用に供していくかの議論と、それに向けて交通手段をどのように整備するのかという部分も議論に含めていかないと何も変わらない。今後のカムイワッカ地区の利用をどういう方向にもっていくのかということをもっと議論すべきだ。

知床財団（秋葉）：今の意見に大いに賛同する。このエリアの利用を考えるときに、交通アクセスをどうするのかというのは最重要課題で、ウトロ・ホロベツ・五湖・カムイワッカという利用の動線のデザイン抜きには何も先に進まない。また、滝澤氏などはよくご存じだろうが、登山という利用には公共交通機関が使いやすく、むしろシャトルバスが走っておらずマイカーだけという時期の方が使いづらい。岩尾別とカムイワッカは二つの大きな利用拠点であるにもかかわらず、岩尾別は今どこの議論にも入っていない。盛り込まれる議題も増加する中で大変ではあるが、この部会を交通アクセスを切り口としてウトロ側の公園利用全体を戦略的に考える場にしないでほしいと考える。

知床財団（増田）：実際にあった話なのだが、自由利用期に来館された方が、マイクロバスで来たと言うので、カムイワッカまでの道は乗り入れ不可だとお伝えしたところ、ハイヤーを10台呼んでくれと言われた。そもそも台数がないとお伝えすると、その方が「歩いて行けというのか」と怒ってしまった。確かに、シャトルバスは走っておらず、自分の車両でも行けないということだと、歩くかハイヤーしかないが、ハイヤーは台数がわずかで土日は休みだったりする。ミニバスのような公共交通でもあれば、代替案として「それを利用してはどうか」と勧めることができるが、そういうものすらないので、その来館者が言う通り「歩くか自転車」または「行けません」という選択肢しかなくなる。規制期間中はシャトルバスで行ってくださいと言えるが、自由利用期に「こちらを使ってください」というものがない。自由利用期の整備のあり方、利用のあり方こそ議論す

べきである。登山を目的にして来た人、カムイワッカ訪問を目的に来た人、そういう人たちがちゃんと楽しめるように、何をどう整備していったらよいか、事務局で考えるというのではなく、財団だけで考えるのでもなく、ここにいる皆で考えていくべきではないか。

斜里町（茂木）：カムイワッカへの交通アクセスまでだけなら、まだこの部会で議論ができるが、今のご意見だとその枠を少々超えるようにも思える。増田氏のご意見のように、ハイヤーを含めても現実的に対応しきれない、斜里警察署の土屋氏からは、決めてくれれば対応可能だということも言っていたが、この部会で決定できるとは到底思えない。上位に位置する適正利用・エコツーリズム検討会議に報告の上で、改めて論じることとし、今日のところは先に進めるのでいかがか。

知床自然保護協会（綾野）：規制期間中、シャトルバスは知床五湖で途中下車・途中乗車が可能だ。そうである以上、知床五湖を抜きにした議論はありえない。この部会での議題に含まれていると考えるべきである。来年度の期間設定はこれでよいとしても、滝澤氏や増田氏が指摘されたように、より長期的な将来像を見据えることは極めて重要だ。早朝、登山者を乗せるバスを運行するなど、よりよい利用に向けた取り組みは議論しなくてはいけない。マイカー規制の議論がスタートした40年ほど前は、知床五湖までもマイカーで行けないようにしようという案だった。もしそれが実現していたら、こういう問題は起きなかった。その計画をやめて今の方法になったのだから、少なくとも当初計画案よりは巧く運営しないと当初計画の方がよかつたとなりかねない。事務局で案を作ってくださいこの場で議論するなどすべきだし、その際は5～10年先を考えて進めるべきだ。

斜里町（茂木）：今の一連のご意見を聞くにつけ、やはりこの部会だけで協議・決定するのは難しいと判断せざるを得ない。どのような場で、どう議論を進めていくのかなどについて、一度事務局持ち帰りとしてさせていただく。斜里警察署からはせっかくご提案いただいたが、少々お時間をいただき、改めてご相談させていただきたい。

斜里警察署（土屋）：車両規制の実施期間だけ、それも8月1日からということであれば、直前でもよいのだが、中型・準中型の扱いをどうするかといったことは、道道が開通する6月1日には標識等が整っていなければならない。それには公安委員会への申請を経ねばならないので、2か月か3か月前、余裕を持たせて確実を期すなら、3月1日には決まっていないと間に合わない。

斜里町（茂木）：ここまでの議論だと、平成30年度についてマイカー規制期間は8月1日から25日、それ以外の条件に関する議論は事務局持ち帰りとして後日改めて、というこ

とでご異議がなければ、少なくとも平成 30 年度については従前のまま、すなわち大型・中型は通行不可となるかと思うが、いかがか。

斜里警察署（土屋）：説明を補足する。8 月 1 日からのマイカー規制自体にはまだ余裕があるが、中型と準中型をどうするかという点については、6 月 1 日に道道が開通するその 2～3 か月前に決まっていなくて間に合わないということだ。3 か月前にはある程度の方針が決まっていなくて、公安委員会の手続きが間に合わない。それを頭に入れた上でスケジュールを組み立てていただきたいということだ。

斜里町（茂木）：逆に、準中型というカテゴリーが増えたことに伴い、従前どおりということとはありえないということか。そして、今年度の部会が今回限りだとすると、今ここで決めないと来年に間に合わないということか。通行可能車両は今まで同様とした場合、準中型の扱いはどうなるのか。

斜里警察署（土屋）：中型以上の車両は通行不可とするだけならば、7.5 トンまでの車両は通行可能だ。その結果、キャンピングカーはほとんどが（7.5 トン未満なので）通行可能となる。他に、乗車人員が 10 名を超えるかどうかという定義があったり、最大積載量が 2 トンから 4.5 トンという定義があったりするが、その点においてもほとんどのキャンピングカーはクリアする。クリアできない準中型車両としては、一部 RV 車で特殊装備をしているものが引っ掛かる可能性はある。ただ、殆どのキャンピングカーは、車両総重量という意味では定義から外れているのでクリアできてしまう。ほとんどのキャンピングカーが通行可能になってしまうということだ。先ほど増田氏は、カムイワッカ地区まで行ってからの旋回が難しいので、普通車より大きいものは入れたくないということだった。そういうお考えを聞いた以上は、今から規制をかけておいたほうがよいかと思い、問題提起させていただいた。

知床財団（増田）：これまでキャンピングカーの多くが「中型車以上は通行不可」という標識を見て、自分の車両が何トンかまで確認することなく、本当なら通行可能だったのに通行不可だと判断して戻ってきた可能性がある。

斜里山岳会（滝澤）：なぜこれまで中型車は通行不可としていたのか、何を想定して不可だったのかが明らかになれば、解決策もできるのではないか。

斜里町（茂木）：旋回できないからか。だとすると普通車以外は通行不可という一点になるかと思うが。

知床財団（増田）：極端な話、他の車両が一台もいなければキャンピングカーでも旋回は可

能だ。しかし混雑しているときは、キャンピングカーなどが複数台いれば大変なことになるということだろう。現実的には、前者のような他車両が一台もないという状況より後者の状況の方が多い。このサイズまでなら混乱しないというところで線を引くしかないのではないか。行ってほしくないわけではなく、行った先で困るから、という観点だろう。

斜里町（茂木）：本日出席の各位の中で、中型・大型に加え準中型も規制の対象とすることで不都合が生じる方はおいでか。もし、どなたも大丈夫だということであれば、一度事務局預かりとさせていただきます、先ほど滝澤氏をご提案になったように、カムイワッカ現地での旋回が可能か不可能か、普通車ではない車両の旋回が難しいがゆえの規制だったのか、そうした経緯を今一度確認するひと手間を経たい。その上で事務局案を作成、各位にご連絡の上で承認を得るという手順になるかと思うがいかがか。3月にでもこの部会がもう一度開催されるならその時という手もあるが、あいにく本年度は今回一度切りだ。次の部会は来年の今頃になる。

ウトロ自治会（桑島）：中型とは、具体的に何を指すか。マイクロバスか。

斜里バス（下山）：マイクロバスは大型である。

斜里警察署（土屋）：中型車の定義は、車両総重量が7.5トンを超えるもの、且つ乗車人員で言えば11人以上、10人超という定義だ。貨物の場合は最大積載量が4.5トンという定義が加わる。従って、マイクロバスに関しても中型扱いであるし、ハイエースについても一部のモデルについては11名乗れるので中型扱いであり、本来ならば通行不可である。バス会社でお持ちの一部のバスや、宿泊施設でお持ちの一部のバスも、11名以上が乗れるなら中型車扱いで、今の法律では（カムイワッカに至る道道には）立ち入れない。

斜里バス（下山）：中型車は2ナンバーか3ナンバーだ。

知床財団（増田）：重量はどうあれ、10名以下という乗車可能人数の方が優先されるのか。

斜里警察署（土屋）：そうだ。10名までなら大丈夫だ。

ウトロ自治会（桑島）：準中型とは、キャンピングカーはすべて対象となるのか。

斜里警察署（土屋）：キャンピングカーについては、総重量3.5トンが分かれ目で、3.5トンを超えると準中型車扱い、3.5トンを超えていなければ普通車扱いである。キャンピングカーは実は多くがFRPなどで作られており、意外に軽い。ただし、重量は車検証を見

なければ分からないことが多い。見た目だけではまず分からない。

ウトロ自治会（桑島）：自分でキャンピングカーを所有している人は、準中型車だと分かっ
て乗っているケースが多いということか。

斜里バス（下山）：そもそも免許が違う。

斜里警察署（土屋）：その通りだ。今、準中型車免許というのが新たに設定されたので、自
分で所有している場合は分かっていると思う。

斜里バス（下山）：例えば2トントラックは普通免許で乗れるが、それに冷凍庫を積載した
りすると重くなるので準中型免許でないと乗れない、ということになる。

ウトロ自治会（桑島）：来訪者や問い合わせに対して案内が可能なように、今決めてしまえ
ばよいのではないか。先ほどの増田氏が対応した方のように、怒らせてしまうというの
はよくない。きちんと根拠を示したうえで通れるのか通れないのか説明できることが大
事だ。その上でハイヤーをどうするかという議論に進むという順番だろう。

知床斜里町観光協会（喜來）：今ここで決めるわけではない、この場では決められない、と
いうことではなかったのか。

環境省（山本）：決めるなら今この場しかない。

斜里警察署（土屋）：当該道道における事故の多くは、路肩が緩んでいたりした際の路外転
落である。今年は好天続きで路肩が緩まなかったため、また、道路管理者のご努力もあ
って、事故は少なくて済んだ。例年は、車両すれ違いの際の事故が雨上がりに発生する
傾向がある。道路幅を考えると、一般車両とシャトルバスが混在するのは危険である。
29人乗りの中型車がそう多いとは思えないが、概してそのサイズの車両のドライバーは
運転技術のレベルが高く転落はしない。むしろ、そういう大型車とすれ違う普通サイ
ズの車両が路肩に寄りすぎて転落する。警察としては事故が減るのが一番だ。ただ、そ
ののための極論は全面通行不可ということになるが、そうではなくて、概ね安全に通行で
きる車両は通す、できるだけ利用に供するという選択をすべきだと考える。例えば今年
準中型までOKとして、1~2年様子を見た結果、やはり事故が増えたということなら改
めて検討するというのも一つの手ではあると思う。ちなみに、8月1日からのマイカー規
制期間中にハイヤーの乗り入れを許可するかどうかは、署長権限なので1か月ほど前に
言っていただければ対応できる。準中型をどうするか、といった件は公安委員会マター
なので、もっと早めに決定してもらわねばならないということだ。

知床斜里町観光協会（木幡）：滝澤氏が先ほど「なぜ中型車両がダメか、その理由が分かれば」と言っていたが、経緯を少しご紹介する。現地の駐車スペースの上限が、1台当たりの幅や長さを勘案して20台だという話があったと記憶する。1台当たりの駐車スペースに停められる車両は通行可能とするという根拠ではなかったか。

斜里町（茂木）：決められるものなら今ここで決めてしまいたいですが、準中型は規制の対象とすることで問題はないのか。今一度確認するが、反対のご意見はないか。ないようなので、準中型は規制の対象としたい。

一同：承認。

斜里町（茂木）：では、準中型車両は平成30年度から規制対象に含めることとし、公安委員会への手続きについては斜里警察署で進めていただくようお願いする。但し、事務局で精査の結果、何か不具合があるという場合は、追って各位に連絡し再度ご意見を伺う余地を残すこととする。これについては、公安委員会への申請に間に合うようにする。以上でこの議事は終え、次に進む。

資料3について網走建設管理部（廣田）が内容を説明

- ✓ 資料3は、オホーツク総合振興局のホームページ上でカムイワッカから硫黄山登山口への道道知床公園線の利用の仕方を紹介しているページを出力したものである。
- ✓ 特例使用期間については、特段の要望がなければ、昨年度決定した通り「6月第3金曜日から9月最終日曜日まで」とする。
- ✓ 申請方法は、申請書に必要事項を記載の上で持参・郵送・ファックス・電子メールでの送付とし、これについては従前通りである。

斜里町（茂木）：昨年と同様、6月の第3金曜日から9月の最終日曜日ということで、これに従えば平成30年度は6月15日から9月30日となる。一同よろしいか。

一同：承認。

斜里山岳会（滝澤）：先ほど指摘させていただいた本件に関わる英語での案内について、今一度お願いします。資料3はホームページを出力したものであるということで、先ほどのご説明では容量不足ということだったが、資料の3ページ目に大きな写真が掲載されている。これを削れば容量にずいぶん空きが出ると思う。その空いた容量を利用して英語表記を加えてはいかがか。掲載情報は、通行可能期間がいつからいつまでで、この申請用紙に

記載して提出してくれという二点だけでよい。ご検討いただきたい。

斜里町（茂木）：本件については網走建設管理部でご検討いただけるということで、他に質問等はあるか。ないようなので、次の議題に進む。

資料 4 について網走建設管理部（藤吉）が内容を説明

- ✓ 資料の B において、カムワイワッカ川左岸擁壁の補修に併せてシャトルバスが旋回可能なスペースの確保を検討してきたが、保安林であるという縛りをクリアできず、道路敷地の拡張は断念した。今後は、現状の道路敷地で擁壁の補修を検討していく。検討に当たっては、使用可能面積が現状より狭くならぬよう留意する方針である。
- ✓ 落石の危険性により通行止めとしている区間（資料の D に相当）については、昨年度・今年度と落石防止工について詳細な調査を実施している。これを踏まえて事業化に向けた検討にも着手したいと考えている。通行止めが解除されれば、その先（資料の F に相当）でシャトルバスの旋回が可能となる。
- ✓ 平成 30 年度は、落石の危険性により通行止めとしている区間について、今年度の調査結果をもとに対策方法を検討する予定である。

斜里町（茂木）：資料「今後の事業予定」に記された①（上記説明の最初の「✓」部分）の代わりに②（同、二番目の「✓」部分）という理解でよいか。

網走建設管理部（藤吉）：網走建設管理部としては、いつまでも通行止めとなっている状況をよしとしているわけではない。いずれは通行止め解除の方向で動いていくべきと考えている。そのため、15 年ほど前から落石防止対策の工法について調査を行ってきた。その過程で、安価な資材も出回り始めるなど状況に変化が出てきたことなどを受け、事業費の見直しを行っているところだ。①については、擁壁の補修はいずれにしても必要であり、これに併せてバスの旋回が可能幅員が確保できれば最善であると思っていたが、森林管理局と協議の結果それは難しいということで、道路敷地の拡張については諦めたということである。

知床財団（増田）：現在、湯の沢手前（資料の C）で旋回しているが、これが通行止めゲートの先（資料の F）で旋回が可能になるかもしれないという理解でよいか。

網走建設管理部（藤吉）：昨年と今年に関して、その方向性での調査費は付いたということである。

知床財団（増田）：旋回場所が現状の C のままとなるか、通行止めゲート先の F になるのか

という結論はいつ出るのか。大体で構わないのだが。

網走建設管理部（藤吉）：調査結果を踏まえて詳細な設計はこれから行う。まずは経費概算を出し、それをもとに事業化を検討していく。

知床財団（増田）：カムイワッカの利用にせよ登山道の利用にせよ、今まで（旋回場所が）どちらになるのか分からぬ状況が続いてきた。検討の結果、今後3年間については方向性が見えてきたと理解してよいか。

網走建設管理部（藤吉）：その方向で進めるとしか今は言えない。

知床財団（増田）：擁壁の工事はいつ頃になるのか。

網走建設管理部（藤吉）：以前の会議で平成32年度以降と申し上げたが、その時点では敷地を拡張することを視野に入れた設計しかしていなかった。今後、用地内での設計を進めていく。

知床財団（増田）：ということは、平成30年度はバスの旋回などに影響はないということだよいか。

網走建設管理部（藤吉）：設計期間、準備期間が必要なので、平成30年度は現状のままであり、何も影響しないということになる。

知床民宿協会（松田）：調査を経て事業化に向けて動くというご説明だったが、法面の工事期間としては何年程度を見込んでいるか。

網走建設管理部（藤吉）：通常、事業化の際には「一事業5年」と言われている。予算のつき方にもよるが工事自体は3年でも可能かと思う。事業化そのものがまだなので、平成30年度から5年とか3年とかいうことではなく、あくまで事業化してからという意味である。

斜里山岳会（滝澤）：硫黄山登山口に至る一部の道道については、通常は通行止めのところを特例という形で通らせていただけていることに改めて御礼申し上げる。工事が始まれば、3年なり5年なりの工事期間中は硫黄山にアクセスできなくなることが大前提なのかもしれないが、迂回路なり仮道を設置することを設計段階から視野に入れていただき、硫黄山登山道や縦走路の利用が滞ることのないようにしていただきたい。前述した通り、海外からの利用者も増加傾向にあるので、是非前向きな検討をお願いします。

網走建設管理部（藤吉）：ご意見の趣旨は理解するところである。今この場で約束はできないが、検討はする。

環境省（山本）：環境省として各位に一点確認したい。網走建設管理部の説明では、通行止めゲートから先の F 地点で旋回という方向性で動いているということだったが、それは地元地域の合意でもあると捉えてよいのか。というのも、現地を見て色々な関係者の話を聞く過程で、現在のバス停から湯の滝までの約 500 メートルの徒歩移動は、意外に利用者に好評だと聞き及ぶ。環境省としては、自然公園法に鑑みて公益性があれば原則として工事を許可し、旋回場所を F とする方向でいるが、地域の各位の意向と照らしてもそれで齟齬はきたさない、特段の異論はないという理解でよいか。

知床財団（秋葉）：過去の経緯を説明する。4 年ほど前にバスの旋回に用いていた仮設の橋を撤去するという話がでた。その際、地域としてはカムイワッカ地区に旋回場を整備してほしいという要望ではなく、通行止めゲート先の F で旋回できるのなら、整備工事も不要であり、一番よいという意見が大勢を占めた。しかし、その手前の D で落石の可能性が高く、通行止め区間の通行は例外なく認められないということで、今の旋回場所 C になった。言うならば、やむを得ず今の場所になっているので、F になることに関してはそもそもの要望に戻るだけで問題ないと考える。

知床財団（増田）：過去の経緯はそういうことで、環境省の山本氏が敢えて今の点に言及したのは、カムイワッカ湯の沢周辺の利用が制限されている中で、硫黄山の利用も含めカムイワッカ地区全体の利用のあり方を今後どうしていくのか、何をして楽しんでもらうのか、そういう話にも関連してくるからだろう。通行止め解除の目途が立てば、そういう話こそ地域の問題として議論していくべきだろう。

斜里町（茂木）：経緯をご説明いただき、また、カムイワッカ地区全体として今後議論していくべき事柄に言及いただいたが、それはそれとして旋回場所が今後変わるかもしれない点について、経緯等はさておき、現時点で反対意見や懸念されることなどはないのか。

一同：ない。

斜里バス（下山）：事業化されたとして、工事の終了は更にその 5 年ほど先になるという説明であったので、また後日協議すればよいのではないかと。F の場所はそもそもバス停ではなく、利用者を降ろすとすれば更にもう少し奥になる。

網走建設管理部（藤吉）：F はだいたいの位置としてお示ししたに過ぎない。

環境省（山本）：繰り返しになるが、公益性・公共性が認められる事業には、環境省は基本的に許可を出すので、地域として受け入れられないのであれば今のうちにその意向を示してほしいということだ。網走建設管理部の説明では、現時点ではFが旋回場所として可能ということで暫定的に記したということだった。つまり、現時点では可能性の話の域を出ない。とはいえ、Fよりさらに奥がよいのかどうか、Fで整備を進めたのに、後になって地域はFで合意はしていないと言われても環境省としては困るので、確認させていただきたいと申し上げた。

網走建設管理部（藤吉）：Fは、現在の通行止めが解除できれば、最も手前で旋回可能になるのはここだという意味でお示ししている。さらに奥まったところに旋回場所が設定できるかと問われれば、その可能性もないわけではない。ただ、とりあえずはFが考えられるということでお示ししている。

知床斜里町観光協会（喜來）：知床大橋まで歩いて行けるようになるのか。

網走建設管理部（藤吉）：今はそこまでの調査はしていないため、何とも回答できない。調査を経て時間をかけて議論する必要がある。

知床斜里町観光協会（喜來）：知床斜里町観光協会としては、Dの箇所では落石の危険性があるから通行止めということであるなら、落石対策を何とかしてほしいという要望を言い続けてきている。仮置きとはいえFまで行けるようになるかもしれないなら、その流れの中で更に先の知床大橋まで視野に入れていただきたい。知床大橋からの眺めは観光的に極めて価値の高いものだ。

網走建設管理部（藤吉）：既にご説明した通り、首尾よく事業化されたとして更にその5～6年先の話であり、かつ現時点ではあくまでDの箇所における落石の危険性が排除された上での可能性の話である。そこまで先の話については、ご容赦願いたい。

斜里町（茂木）：まとめに入る。私自身も勘違いしていた。Dの箇所の落石の危険性が排除されるとFにおけるバス旋回の可能性がでてくる、ここまではご理解いただけていると思う。次に、そうすると知床大橋の近くで旋回できるようになるなら最善であるが、少なくとも今のところは、バスの旋回場所をCからF以奥に移すということまでしか網走建設管理部としては言及できない。この理解で、ご一同に異論はないか確認する。今の段階でお気づきの不具合などあるか。特にないようなので、ご異議なしとして次の議事に進めさせていただく。

資料 5 について環境省（山本）が内容を説明

- ✓ カムイワッカ周辺の利用施設計画で触れているのは、「カムイワッカ園地（硫黄山登山線の起点付近）」「ホロベツ・カムイワッカ線道路（道道知床公園線）」「硫黄山登山線道路（登山道）」のみで、カムイワッカ湯の滝については、その利用について公園計画の中でまったく触れていない。
- ✓ 今後、湯の滝を含むカムイワッカ地区の利用を積極的に推進するのであれば、公園計画そのものに盛り込む必要がある。
- ✓ 知床国立公園の公園計画の変更作業は、平成 27 年から行っている。ここしばらくは阿寒・摩周国立公園の公園計画変更作業を優先させていたため、知床国立公園の公園計画変更作業は止まっていたが、このたび阿寒・摩周の方の作業が無事終わったため、知床国立公園について作業を再開する。
- ✓ 公園計画変更のスケジュールは、平成 30 年 2 月に北海道森林管理局との調整を経て、同 12 月にパブリックコメントの募集へと進む。中長期的な展望があれば、この機会を活用していただきたい。

斜里町（茂木）：公園計画の変更にあたり、中長期的展望があれば、平成 30 年 2 月の森林管理局との調整の段階から盛り込んでいただけるとのことだ。町としても、よりよい方向で進めていきたいと考えている。ご意見・ご質問等はあるか。今この場で具体的な要望をと言われても難しいかもしれないので、今後、改めてご質問やご意見が出てきた場合、役場経由でも構わないので、遠慮なくお寄せいただきたい。

では、他に特段のご意見等がなければ、これで第 10 回カムイワッカ部会のすべての議事を終えることとする。途中、闊達な意見をいただき、結局 2 時間が経過した。次回第 11 回の部会は、来年のこの時期を予定しているが、それは改めて調整の上でご連絡申し上げます。これにて閉会とする。

以上