

# 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12回）

### 議事録

【日 時】 2019年12月16日（月） 13:30～15:30

【場 所】 斜里町産業会館 大ホール

#### 【議 題】

- (1) 2019年度カムイワッカ地区の利用状況について
- (2) 2020年度カムイワッカ地区の運用について
- (3) カムイワッカ部会の設置及び幌別以奥の課題について
- (4) その他

#### 【会議資料】

- |         |  |
|---------|--|
| 資料1-1   | 2019年度カムイワッカ地区来訪者数（速報）                       |
| 資料1-2   | 2019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業務報告書（概要版）   |
| 資料1-3   | 2019年度 硫黄山特例使用集計                             |
| 資料2-1   | 道道公園線の工事について                                 |
| 資料2-2   | 2020年度以降のマイカー規制の設定について                       |
| 資料2-3   | 2020年度カムイワッカ地区の運用計画（案）                       |
| 資料3-1   | カムイワッカ部会設置要綱（案）                              |
| 資料3-2   | カムイワッカ地区をはじめとする幌別以奥の課題について                   |
| 資料4     | 降車禁止キャンペーン（仮）企画資料                            |
| 参考資料1   | 知床国立公園カムイワッカ地区自動車利用適正化対策連絡協議会2019年度収支決算書（速報） |
| 参考資料2   | 2020年度からの祝日の並び順と混雑予測                         |
| 参考資料3-1 | カムイワッカ部会の設置について（再掲）                          |
| 参考資料3-2 | 知床国立公園カムイワッカ地区自動車利用適正化対策連絡協議会規約（再掲）          |
| 参考資料3-3 | 知床国立公園 公園区域及び公園計画の変更について                     |
| 参考資料3-4 | 知床国立公園 公園区域及び公園計画の変更について（別紙）                 |
| 参考資料3-5 | 知床自然センターの外構工事と幌別地区の今後                        |
| 参考資料4   | カムイワッカ部会（第11回）議事録                            |

【出席者】

以下、一覧の通り。

機関名	職名	氏名
<b>【地域関係団体】</b>		
知床自然保護協会	理事	綾野 雄次
斜里山岳会	会長	遠山 和雄
同	事務局次長	笠井 文考
羅臼山岳会		<欠席>
北見地区バス協会、斜里バス株式会社	代表取締役	下山 誠
同	部長	井南 鉄徳
北見地区ハイヤー協会		<欠席>
NPO 知床斜里町観光協会	事務局長	喜來 規幸
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	<欠席>
知床ガイド協議会	会長	岡崎 義昭
一般財団法人 自然公園財団 知床支部	所長	古坂 博彰
株式会社ユートピア知床	代表取締役	上野山 文男
公益財団法人 知床財団	理事長	村田 良介
同	事務局長	山中 正実
同 保護管理部	参事	中西 将尚
同 保護管理係	係長	葛西 真輔
同 企画総務部 公園事業係	係長	秋葉 圭太
<b>【関係行政機関】</b>		
北海道警察 北見方面斜里警察署 地域交通課	交通係長	土屋 淳二
北海道開発局 網走開発建設部 技術管理課	上席専門官	高 浩行
北海道運輸局 北見運輸支局		久保田 一好
<b>【事務局】</b>		
環境省ウトロ自然保護官事務所	首席自然保護官	渡邊 雄児
同	自然保護官	竹原 真理
北海道森林管理局 知床森林生態系保全センター	専門官	早川 悟史
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	田村 栄治
同	主査 (道路管理)	土屋 隆裕
同	主査 (道路維持)	竹部 公章
同 道路課	主査 (道路)	藤吉 丈伸
同 事業課	課長	紺屋 昌義
同	主査 (道路第一)	後山 英俊
同 斜里出張所	所長	林 正史
同	主査 (管理調整)	丹羽 哲也
同	主査 (維持)	加藤 卓
同 保健環境部環境生活課 知床分室	主幹 (知床遺産)	大道 具一
斜里町役場 総務部 環境課	課長	南出 康弘
同	係長 (自然環境)	吉田 貴裕
同 産業部 商工観光課	係長 (観光係)	三嶋 慎太郎
<b>【運営補助】</b>		
公益財団法人 知床財団 企画総務部 公園事業係	主任	金川 晃大
同		堺田 真隆
同		吉澤 茉耶
同		岡田 瞳

## 【開会挨拶】

**斜里町（南出）**：これより第12回カムイワッカ部会を開催する。お忙しいなか、そして積雪で足元の悪いなかお集まりいただき感謝申しあげる。本日の議題はカムイワッカ地区の利用状況の報告と、来年度のカムイワッカ地区の運用、今後のカムイワッカ部会と幌別以奥の課題について議論頂く予定である。忌憚のないご意見をお願いしたい。司会進行は斜里町の南出が務めさせていただく。まずは資料確認をさせていただく。資料は1-1から資料4までの9種類、参考資料は1から4までの8種類ある。不足等あれば事務局にご連絡いただきたい。

## 【議事】

(1) 2019年度カムイワッカ地区の利用状況について

### 資料1-1について知床財団（秋葉）が説明

- 標題が2020年度となっているが、誤りである。2019年度に訂正する。
- マイカー規制によるシャトルバス運行期間は8/1～8/25日間であり、シャトルバス利用者数は10,217人であった。
- 自由利用期間に関しては推定で利用者数を算出している。推定にあたり3つのデータに基づく推定結果をそれぞれ併記した。最大で約48,000人から最小で約38,000人と1万人程度の推定幅があった。
- 総計ではカムイワッカ地区の来訪者数はおよそ50,000人前後となり、平年並みという理解で問題ないと考えられる。

### 資料1-2について知床財団（秋葉）が内容を説明

- 現地での大きなトラブルや重篤な傷病事例は発生していない。
- 天候も安定的であり、道路の供用や湯の沢の利用環境も安定的に推移した。
- シャトルバス総乗車数も11,482人と堅調だった。8月の乗車人数としては2017年に続き2番目に多い実績となった。
- シャトルバスの乗車数は8月9、10日の1週間に集中し、特に8月13、14日には乗車数は1,000人を超え、混雑や渋滞が発生した。

### 資料1-3について網走建設管理部（土屋）が内容を説明

- 今年度の硫黄山特例使用集計結果として、全使用者数は562名、うち道内389名(69.2%)。道外の使用者は152名(27%)。海外使用者は16名(2.8%)となった。

**斜里町（南出）**：以上について、質疑応答に移る。

**環境省（渡邊）**：資料1-3について、カムイワッカ地区から入山した申請とカムイワッカ地

区へ下山した申請の内訳は把握しているか。

**網走建設管理部（土屋）**：あくまで道道の特例的な使用について道路管理者の立場から申請を受け付けている。登山届とは異なるものであり、登山者の行動までは把握していない。

**環境省（渡邊）**：硫黄山登山道を下山路として使用し、カムイワッカ地区に下山する登山者は、申請をせずに通行止め区間を歩いているという認識でよいか。

**網走建設管理部（土屋）**：そういうことになる。

**斜里山岳会（遠山）**：別の登山口から入山し、硫黄山登山道から下山する登山者に関しても特例使用申請が必要という認識であった。そうではない、という理解でよいか。

**網走建設管理部（土屋）**：説明不足で申し訳ない。特例申請については、申請方法別に集計しているため、利用者の通行方向については把握できていない。

**環境省（渡邊）**：可能であれば、申請書の備考欄などにどのルートで登山するのかを記載できるようにした方が、縦走者や硫黄山側からの登山者がどれほどいるのかが分かり、参考にもなるので検討していただきたい。

**知床財団（村田）**：当日申請も受け付けているのであれば、通行止め区間の両側に申請手続きの場を設ければ、もっと具体的な数字を取得できると思う。現在は下山後の道路使用申請ができない状況。硫黄山登山口にも申請ができる仕組みを作れば解決する。

**斜里山岳会（笠井）**：特例についてガイドは入下山どちらにおいても必ず申請している。パスカウンターも硫黄山登山口に設置してあるので、データを見ればだいたいの登山道利用者数は分かるはず。それらのデータを整理するのがいいと思う。

**斜里町（南出）**：数字の捉え方については、頂いた意見を参考に事務局で整理したい。その他に意見があれば願います。

**斜里山岳会（遠山）**：資料 1-1 について、今年のシャトルバスの利用者数は 10,217 人となっているが、資料 1-2 のそれは 11,482 人となっている。この差はなにか。

**知床財団（秋葉）**：資料 1-1 のデータについては、カムイワッカ地区来訪者数を算出するた

め、カムイワッカ行きのチケット枚数のみをまとめている。例えば知床五湖で折り返すバスチケットの販売枚数は総数から減じている。資料 1-2 で報告しているのは、基本的には自然センターとウトロバスターミナルでのシャトルバスチケットの総販売枚数である。前者と後者の数の違いは、行き先の違いと見ていただければと思う。

**斜里山岳会（遠山）：**知床五湖のみ行く人の数はどこに入っているのか？

**知床財団（秋葉）：**資料 1-2 で報告されている 11,482 人という数の中に含まれている。例えば自然センターから五湖の往復チケットを購入した利用者等の数が入っている。

（2）2020 年度カムイワッカ地区の運用について

資料 2-1 について網走建設管理部（後山）が説明

- 令和 2 年度は 2 件の工事予算を要望している。資料の D の箇所における落石の安全対策工事と資料の E の箇所における既設の落石防護柵の補修工事である。後者の工事箇所は湯の沢駐車スペースの上部斜面に位置し、工事ヤードとして占有する必要がある。工事期間は約 3 か月を予定。
- 観光への影響を考慮し、シャトルバス運行期間の 8 月 1 日から 25 日までは工事を行わない。8 月 26 日から 9 月 30 日までは、B 部を代替駐車スペースとし、A 部に旋回場所とする予定。連休で混雑が予想される場合には、交通誘導員を配置するなど、柔軟に対応する。また、工事期間中は湯の沢の入渓や登山道利用者、漁業関係者の通行に影響がないように配慮する。
- 10 月 1 日からは五湖ゲートを閉鎖し、通行止めとしたうえで工事を行う。

**斜里町（南出）：**以上に関して質疑はあるか。

**知床財団（山中）：**E 部の工事をする時は、A 部を旋回スペースとし、入って来た車に引き返してもらうという認識でよいか。

**網走建設管理部（後山）：**その認識で合っている。B 部に駐車した車が帰る際に A 部で旋回できるようにする。

**知床財団（山中）：**8 月の下旬はまだ来訪者が多く、9 月も来年はシルバーウィークが長いことから、かなりの混雑が予想される。よって B 部の駐車スペースが満車になっても続いて車が入り続け、渋滞となる可能性がある。そのような混雑状況をどう対応するの

か考えはあるか。

**網走建設管理部（後山）：**交通誘導員を配置し、B部に向かう間にも縦列に駐車してもらうよう誘導する。

**知床財団（山中）：**B部の駐車スペースが満車になってもさらに車が入ってくる状態で、B部周辺に交通誘導員を1、2人配置したところで状況は変わらない。もっと手前に人員配置するなり工夫した策をとらないと、現地は間違いなくパンクしてしまう。もっと具体的な対策があれば教えてほしい。

**網走建設管理部（後山）：**B部以前で車が詰まるようであれば、もっと手前に交通誘導員を配置して、車を縦列に停めてもらう形になると思われる。

**知床財団（山中）：**では、C部あたりに交通誘導員を配置して、来た車を縦列駐車させるつもりでいるのか。

**網走建設管理部（後山）：**車が詰まっていくようであれば、C部まで車を縦列駐車してもらい、順番に奥へ行き旋回していただく。対応については混み具合を見つつ柔軟に対応していくしかないと考える。

**知床財団（山中）：**例年の混雑状況から考えるとその対応で解決できるとは想像ができない。考え方を検討しないと大変な混乱が生じるのではないかと心配している。

**網走建設管理部（後山）：**その件に関しては交通誘導員を配置するなどをして、柔軟に対応する。

**知床財団（村田）：**もう少し具体的に説明する。自身も何度か現地で交通整理をしたことがあるが、縦列駐車を促しても上手く駐車できない、あるいは途中でUターン車が出る、奥が見えないため先の混雑状況に関して聞かれるなど、末端の車両のみを対応するだけでは対応できないため、対策をしなければ大変である。Uターンしたい車両に関しては接触事故の可能性もあり、縦列駐車により幅員が狭くなればさらに厳しい状態となる。こうした状況を理解頂いたうえで具体的な対策を検討していただきたい。特に8月下旬は観光客も多い時期であり、連休だけでなく週末も行列ができると予想される。それらも含めて検討してほしい。

網走建設管理部（後山）：承知した。頂いた意見をふまえて考えたい。

斜里山岳会（笠井）：確認だが、8月26日以降は道道の特例使用による通行もできないという理解でよいか。

網走建設管理部（後山）：8月26日以降も道道の特例使用に関しては、平年通りの運用を予定し、徒歩での通行はできるよう配慮する予定である。

斜里山岳会（笠井）：では、人は歩けるという認識でよろしいか。

網走建設管理部（後山）：登山を目的とした特例使用申請者であれば配慮する。

斜里山岳会（遠山）：資料2-1の中央下部に掲載されている、転石除去状況の写真はいつ頃のものなのか。また、ここ2、3年現地がこのような状況になったことはあるのかお聞きしたい。

網走建設管理部（後山）：当写真の状況はかなり古いものであり、近年このような状況になったことはない。

斜里町（三嶋）：工事により駐車場が約半分になるということで、先程の笠井氏の「登山はいいのか」という質問もあったが、登山目的の車両で駐車場が朝から埋まり、湯の沢利用者の駐車スペースが奪われる可能性がある。そのため、例年7月の連休などは前日夕方に駐車スペースにコーンを置くなど登山者用の駐車スペースに誘導するなどの対策を行った上、連休期間は車両誘導を協力して実施している。

監視員は毎日配置されているが、基本的に湯の沢での指導が業務のため、駐車スペースまでは手が回らず、知らぬ間に登山者が駐車してしまう状況にある。登山者によっては連泊することもあるので、対策を別途協議いただきたい。

網走建設管理部（後山）：承知した。

知床財団（山中）：やはり、車が次から次へと入ってきて、Uターンして帰っていくのであれば、物凄い混雑が発生すると予想される。「検討する」「柔軟に対応する」と言っているが、想像ができない。どのようにやっていくつもりなのか。先程話にも出たが、登山者の車も朝から駐車しており、良心的な登山者はC部に停車をするが、もしC部より先が車で詰まりC部でUターンをしなければならなくても、それさえも厳しい状態と



なっている。以前も工事の関係で駐車ができないとなった時、工事期間中はシャトルバス運行期間を延長し対応したことがある。そのような対応は考えられないのか。

**網走建設管理部（後山）：**シャトルバスに関しては、建設管理部の方で運行期間を延長するという考えには至っていない。

**知床財団（山中）：**今この場で検討してはどうかという提案をしている。

**斜里町（南出）：**事前協議の場においてもシャトルバス運行期間の延長の案は挙げたが、建設管理部の意見としては交通整備員を配置して対応したいという意向であった。しかし現場としては人員配置だけでは厳しいとの意見も出されている。現場全体としてもそのような意見なのか。

**斜里町（三嶋）：**経験としては、警備員3人ないし4人は必要である。手前で車を止め先の渋滞状況を説明する人、奥に待機し駐車可能を他警備員に伝える人、駐車やUターンをしに来た車両の補助で2人、来訪者の質疑対応をする人が必要となる。よって、4人程度の人員確保が最低限の条件となる。1人で対応するのは厳しい。

**網走建設管理部（後山）：**今ご意見頂いたように、混雑時には4人体制などを導入して対処していくよう検討する。加えて、街中の駐車場のように現在の駐車場待ち時間を表示するなどして対応していきたい。

**斜里町（南出）：**今説明いただいた案として4人程度の人員を配置することと、市街地での事前情報周知をするというものがあつたが、以上の案で進めていく形でよろしいか。

**知床財団（山中）：**承認できない。4人程度の人員配置で対処できるとは思えない。4人いたとしても、車は後ろからどんどん詰まってきてしまう。C部で車に先に行かぬよう待機させても、どんどんその後ろに車が停まってしまう。あるいは待つのが面倒になり、停めた車を放置して歩き始める人も出てくるかもしれない。そんな状況に対応できるのか。想像ができない。観光ハイシーズンに工事を行うのであれば根本的に考えを変え、シャトルバス期間を延長するなどすべきではないか。そもそも、工事を混雑時期にする必要があるのか。9月末などの、混雑時期が過ぎてから工事を開始することはできないか。工事案自体を根本的に考え直さないと大変なことになると思うのだが、観光関係者の意見はないのか。

**知床斜里町観光協会（喜来）**：基本的に工事の必要性は理解している。ただシャトルバス期間の延長については、バス運行の経費の問題があり、協議し直す必要がある。混雑時は渋滞が起きるとは思うが、三嶋氏が言うように、人員配置による安全対策の方向で検討すべき。工事開始時期を遅らせることについては、積雪等の関係で難しいと理解している。

**網走建設管理部（後山）**：工事期間は約3ヵ月を計画しており、11月末までかかることになる。11月以降は降雪もあり、重機が入ることを考慮すると工事を遅らせるのは危険である。よって、11月末から工事期間の3ヵ月を逆算すると、8月26日に工事を開始する必要がある。

**斜里町（南出）**：工事期間に関しては、積雪の関係で11月末に完了させる必要性を踏まえたうえでの提案であり致し方ない。シャトルバス運行期間の延長についてはバス会社の負担も大きいため難しいとの結論である。したがって来年度は、現場への人員配置と情報の事前周知で対応することが適当と考えられる。来年の単年度計画として以上の方向で進めていくことでよろしいか。

**知床財団（秋葉）**：具体的な対策については、具体的なデータに基づいて検討したほうがよい。参考資料2の2ページ目をご覧ください。これは2020年度のカムイワッカ地区の混雑予測としてまとめたデータである。来年度の8月26日以降の駐車容量を10台強とし、車両当たりの滞在時間を30分とすれば、回転率を勘案し毎時約20台駐車可能という計算となる。一方、入り込み台数はデータによれば8月下旬のピーク時において毎時40～50台と推定されている。来年は9月に4連休があり、この時期の入り込み推定台数は、ピーク時に毎時約70台である。

この結果に基づけば、駐車容量に対し最大50台の駐車待ちが発生するという予測である。これにどう対処するのか検討しなければ、トラブルが発生する恐れがある。9月の連休においては、例年知床五湖の駐車場も混雑しており、五湖行きを断念した車両がカムイワッカに次々と入ってくる可能性もある。事前周知に関しても、以前に電光掲示板を利用する案が出たが実現には至らなかった経緯がある。これらを踏まえたうえで、現実的に考えていかないと難しいのではないかと思う。

**斜里山岳会（笠井）**：補足させてもらう。感覚的な割合でいえば、外国人の車両の割合が10%程度である。50台車列ができれば、5台は外国人という想定で準備する必要がある。

**知床財団（山中）**：資料2-1の駐車スペースE部で工事を行うとして、D部の工事も含めて

11月末まで行うという認識でよろしいか。駐車スペースが使えなくなるE部の工事の順番を遅らせて、9月末以降に行うことはできないのか。

網走建設管理部（後山）：E部の工事だけで3ヵ月かかる。

知床財団（山中）：駐車できなくなるのがE部の工事期間のみということでよろしいか。

網走建設管理部（後山）：E部に駐車できないのは8月26日から9月30日までである。

知床財団（山中）：E部の工期を変えることはできないのか。工期の3ヵ月のうち8月26日から9月30日までの1ヵ月はE部の駐車スペースに車を置けないということでよろしいか。

知床財団（村田）：10月以降は五湖ゲートを閉鎖して工事するという認識であったがそれでよいか。

網走建設管理部（後山）：その通りである。10月以降は道路を閉鎖し、連続して工事を行う予定である。

知床財団（山中）：駐車スペースが使用できなくなる期間が最小限になるよう配慮したうえで決めた計画であるということで理解した。

網走建設管理部（後山）：入込状況の話だが、9月のシルバーウィークは混雑が予想されるので、通常交通整理以外の対処も考えていく。混雑期間だけでも、E部の駐車スペースを利用できるよう検討する。

斜里町（南出）：ご意見があったように、建設管理部には1時間あたり50台ほど入ってくる状況を踏まえたうえで、来年度の工事対策を考えていただきたいと思う。工事に関しては、ご迷惑をおかけするとは思いますが、ご協力をお願いします。

資料2-2、参考資料2について北海道オホーツク総合振興局生活環境課（大道）より説明  
資料2-3について北海道オホーツク総合振興局生活環境課（大道）より説明

- 例年3年の区切りでマイカー規制期間の計画を行っていたが、工事やオリンピックの影響により中期での立案が難しく、単年度での計画として提案する。
- 2020年度のマイカー規制は8月1日～8月25日とする。道道工事のため、9月30日

で道路閉鎖となり、利用期間は1か月程度短くなる。

**斜里町（南出）：**参考資料2について知床財団から補足があればお願いしたい。

**知床財団（秋葉）：**来年度はオリンピックの関係で本来10月にある体育の日が7月に移行し、4連休となっている。この連休は過去に無いものなので、どうなるか予測不可能である。加えて8月の繁忙期には札幌でマラソン競技が行われるなど、これについても入り込み予測が難しい印象である。秋のシルバーウィークについては、2015年以降の4連休。過去の経験から、3連休と4連休では入り込みが大幅に変わることが予測されるため、7月と9月の連休の取り扱いについては、具体的な対策検討することが観光利用の面からも重要となる。表の予測台数は、過去の実績から推定したものである。

**斜里町（南出）：**例年は3年間区切りで計画を行ってきたが、来年度は道道工事やオリンピックの関係で、単年度での計画となる。マイカー規制は昨年度同様に8月1日～25日までとする事務局提案である。以上について意見や質問はあるか。

**知床財団（山中）：**参考資料2に記載されている予測台数は、例年の道路状況が前提となっている。来年度は駐車スペースの利用規制や、工期を遅らせることもできないため、やはりシャトルバスの運行期間を延長すべきではないか。ただでさえ、現在のカムイワッカ湯の滝は立入規制があり、渋滞も起き、観光客の期待を裏切るような状態にあるのに、加えて工事による混乱を招いてしまえば、観光客を更に裏切ることになってしまう。やはりマイカー規制期間を延長し、観光客に楽しんで帰っていただけるようにすべきではないのだろうか。

**斜里町（南出）：**シャトルバス運行期間の延長という話があったが、バス会社の意向としては、運行経費の負担が難しいと伺っている。来年度はまずは単年度計画として運行延長は検討せずに進めたいと思う。

**知床財団（山中）：**運行期間を延長しても、バス会社は割に合った利益を得られないということなのか。

**斜里バス（下山）：**そうである。もともとマイカー規制期間に関して、8月20日までにしてもらえないかとお願いをしていたくらいである。今ある仕組み自体を変えていただかないと、運行期間を延長することはあり得ない。

**知床財団（村田）：**金銭面だけを見てしまうと、運行継続自体が厳しい状態なのかもしれない。しかし、マイカー規制を始めた理由は単に渋滞解消のためだけではなく、カムワッカ地区のあり方を議論したうえで導入されたものである。バス会社だけを頼りにするのではなく、カムワッカ地区を資源としてどうしていくべきかを議論したうえで他の方法を考える必要がある。これまで20年マイカー規制をやってきたうえで、少し先のステップに踏み込んだほうがよいのではないかと思う。

**斜里町（南出）：**カムイワッカ地区の魅力の出し方、観光全体の考え方の検討が大事という意見は今後参考にしていきたい。ここではまず、単年度計画として来年度のマイカー規制期間について確認をするが、例年通り8月1日～8月25日に運行するという事で承認頂けるか。

一同：承認

（3）カムイワッカ部会の設置及び幌別以奥の課題について

資料3-1 および参考資料3-1、参考資料3-2 について環境省（渡邊）より説明

- 今後の議論を進めるにあたり、カムイワッカ部会の目的、位置づけを再確認したい。
- 部会設置時の根拠資料である参考資料3-1によれば、本部会はエコツーリズム検討会議の個別部会として位置づけられており、カムイワッカ地区の利用の諸課題やホロベツ以奥の自動車利用の適正化対策が取り扱い範囲とされている。
- これに沿う形で設置要綱としてまとめたのが資料3-1である。構成メンバー等も現行のままである。
- 本部会の取り扱い範囲は広く、カムイワッカ地区の利用だけではなく、ホロベツ以奥の交通アクセスを中心とした諸課題と自動車利用の適正化を総合的に検討する場として適切と考えている。ご理解をお願いします。

**斜里町（南出）：**以上の設置要綱に対し意見はあるか。無ければ、今後はこの設置要綱に基づいて進めていくこととする。

資料3-2 について斜里町（吉田）より説明

- 幌別以奥についての課題として、自動車利用適正化対策、カムイワッカ湯の沢の利用、カムイワッカ地区以外の利用拠点へのアクセスといった課題がある。

参考資料3-3 および参考資料3-4 について環境省（渡邊）より説明

- 今年度9月に公園区域及び公園計画の変更を実施。斜里側では①カムイワッカ園地の

一部区域の変更と②ホロボツ・岩尾別地区の歩道計画の追加が行われた。

参考資料 3-5 について斜里町（吉田）より説明。

- 知床自然センターの外構工事を行っており、幌別地区の滞留および拠点機能の強化を図っている。自然センターの駐車場収容台数は現在の 137 台から 193 台へと増加する。また、自家用車とバスレーンの同線分離、センター入口へのアプローチ改修などを実施する予定。
- 来年度は、2 期工事を予定している。

資料 4 降車禁止キャンペーン（仮）企画資料について環境省（竹原）が説明

- ホロボツ以奥において、野生動物との軋轢や渋滞が課題となっている。野生動物との適切な接し方を啓発することによって自動車利用の適正化を図るキャンペーンを提案する。
- 普及啓発のツールの作成を行うとともに、構成団体による普及イベントや施設等での配布を検討する。

**斜里町（南出）：**資料 4 については、実施する方向で進めてよろしいか。意見があればお聞きしたい。

**知床財団（村田）：**キャンペーンの趣旨が、「渋滞が起きるから」などマイナスイメージなものが多く、もう少しポジティブにしてもいいのではないかと思う。国立公園の利用におけるルールを設けることやキャンペーンを行うのは良いことではあるが、ただ規制事項を主張するのではなく、我々は利用者に動物を見てほしい、知床の自然資源を活用したい、しかしそれを進めるには課題がある、という順番で組み立ててほしい。規制ばかり主張していると、「閉鎖すればいい」という結論になってしまう。きっと地域の人々も周知には協力的だと思うので、えさやり禁止キャンペーンとセットで行うのもいいのかもしれない。

**斜里町（南出）：**来年の実施時期までにご意見いただき、検討したうえで進めていく。

**環境省（渡邊）：**チラシに関しては今年度の予算が確保できそうなので、年度内に原案を作成したい。文言などは後日改めて相談させていただく。来年度は作成したチラシの配布方法等を検討していきたい。

**斜里町（南出）：**続いて、資料 3-2 についてご意見等あればお聞きしたい。

**知床財団（中西）：**道路上での野生動物との軋轢について補足させていただく。今年度は岩

尾別地区のヒグマ渋滞が問題となり、多方面から「どうにかならないのか」との声が多く寄せられた。今までは、対処法として人身事故が発生しないようヒグマの追い払いを続け、人間側には「近づかないように」とお願いベースでやってきた。しかし“お願いベース”だと法的根拠がなく強制力が弱いので、解決に至っていない。この問題に関して昨年度の科学委員会ではヒグマの行動を変えようとするのではなく、人間側の行動のコントロールが重要であると認識された。重度のヒグマ渋滞や観光客のヒグマへの接近が発生するのは毎年 8~9 月のマスの遡上期と、エサが少なくなり道路脇のアリを食べる 7~8 月である。よって、ヒグマ出没期と観光の繁忙期は重複していることが分かる。現状ではヒグマ管理計画の目的である「利用者の安全の確保」という面では、事故の危険性が高くなっている。また、「良質な自然体験の場を提供する」という課題に関しても現状はそうではない。ヒグマ問題はニュースでも取り上げられ、観光客の無秩序な利用が報道されており、観光利用としてマイナスイメージになりかねない状況であると考える。

**斜里町（南出）：**科学委員会では人側のコントロールが必要という意見があったこと、そして 8 月~9 月に道路上でのヒグマ出没が集中するという指摘が補足説明としてあった。これらの意見をふまえて、課題の整理と来年度以降の対応を検討したい。ヒグマ問題解消のひとつとしてアクセスコントロールが重要という意見は科学委員会の委員からも指摘されているため、これについても意見があれば聞かせてほしい。観光協会として、ヒグマ問題について意見はあるか。

**知床斜里町観光協会（喜来）：**ヒグマについては深刻な問題だと認識している。具体的な施策について明確な意見を持ち合わせていない。以前別の会議で知床財団が提案したシャトルバスの提案についても、安全面での効果は理解するが、観光面においてよい施策かどうかは検討が必要である。ヒグマの安全管理のみでなく、トータルでもう少し詰めた意見統一と充実した提案が必要。観光関係はこれを受けて検討したい。

**斜里町（南出）：**他に意見はあるか。

**知床自然保護協会（綾野）：**「降車禁止キャンペーン」という名称は、車内なら絶対大丈夫と言う印象を与えてしまう可能性がある。現場で問題になっているのは、車が距離を保ってヒグマ観察をしている際に、別の車が割り込んでヒグマとより近い距離で観察しようとする事である。車がヒグマに近付くことで、道路を横断しようとするヒグマの進行経路が妨げられてしまう。キャンペーンではヒグマの進行方向を妨げないよう注意喚起するべき。注意事項を記載する際には「ハザードライトを点けている車の前に入り込

まない」など、具体的に細かく説明する必要がある。野生動物の距離を測るカードについても、車内で使用できるような工夫をするべきと考える。

資料 3-2 の中西氏の説明については、「お願いベースでの注意喚起では厳しい」との意見があったが、法的根拠が有ろうが無かろうが、言われたことを聞かない人は絶対出てくる。人々に注意喚起をする以前に、まず国立公園の入り口にゲートを設置し「これから国立公園に入る」と言う意識を持たせることが重要である。すると利用者達も気持ちが引き締まり、ルールを意識する。ゲートで全ての利用者にルール周知をすることもできる。加えて、利用者自身が SNS 等で国立公園でのルールを発信することで、より広がりができるだろう。

**知床財団（山中）：**今年度第 2 回の科学委員会エゾシカ・ヒグマ WG の資料が手元にある。

これによれば、今年、観光客とヒグマの危険な遭遇は 16 件発生し、地域住民や事業関係者とヒグマの遭遇に関わる危険事例は 9 件発生している。この 9 件に関しては全て人がヒグマに接近したために発生した事例である。また、観光客とヒグマとの危険事例 16 件のうち 13 件は、全て自然センターから知床五湖にかけての道路沿いで発生している。内容として、道路沿いに出没したクマに対し利用者が 1~5m まで接近する事例など信じられない事例が多数報告されている。こうした事例はエスカレートする傾向があり、マスコミにも取り上げられている。このような観光客とヒグマとの危険事例は世界遺産の関連会議でも議論になっている。加えて問題視されているのが、岩尾別川のダムの問題である。岩尾別川上流にあるダムがサケ・マスの上を妨げていることから、IUCN から指摘を受け、ダムの改良作業を行っている。しかし現状は、岩尾別川河口にあるサケ・マス孵化場付近に出没するヒグマを一目見ようと多くの人が現場に滞留した結果、孵化場での作業に支障が出てしまい、サケ科魚類の上を制限せざるを得ない状況になっている。こうした観点から河川 AP でも問題視されている状況である。

海域と陸域の循環が世界遺産の価値として重要であるのに、今はそれができていない状態にある。ダムとトドの問題については非常に厳しい勧告を繰り返し受けている。このような状況をユネスコ/IUCN が知るところとなれば、非常に面倒な事態となる可能性もある。シャトルバス運行は、交通渋滞の解消や交通事故防止の観点だけでなく、ヒグマとの事故を防ぎ、我々が追い払いを行わずに済むため、ヒグマを観察したい利用者に対しても魅力あるシステムとなる。規制ではなく、魅力の創出機会と捉え「シャトルバスに乗ってみたい」と思えるような内容にするべき。事態は切迫している。幌別以奥のシャトルバスによるアクセスコントロールを検討すべきである。先程指摘があったように、人側の行動をコントロールする包括的なしくみが一番大事ではあるが、これは法制度的にすぐ実現できないものであり、現在使える手段としてシャトルバスによるアクセスコントロールを導入すべきではないだろうか。現行のマイカー規制と同様



の厳密な運用にこだわる必要はなく、例えば五湖までの区間は、シャトルバスだけではなく、一般の観光バスやタクシー、ガイド事業所の登録車両の通行を認めるなど、柔軟な仕組みをとるのが適当である。こうしたシステムを導入することでシャトルバス事業の収益も劇的に改善するはずである。

**斜里町（南出）：**ホロベツ以奥のシャトルバス運行について提案があったが、関連している自然公園財団のご意見を聞かせてほしい。

**自然公園財団（古坂）：**個人としては全く反対ではない。ただ、ホロベツ以奥でシャトルバス運行が主流となった場合、我々の収入はほぼなくなることとなる。収入が途絶えると、人を雇って現在の業務を行うことが不可能となる。それらも考慮したうえで検討していただきたい。駐車場渋滞に関しては、知床五湖の駐車場を拡大した際に期待されていた渋滞軽減は結果としてあまり変化はなく、ウトロの駐車場から人を運ぶ計画もあったはずだが、全く機能していない状況。今後自然センターの駐車場が拡大されるとはいえ、それだけで今後渋滞が解消されるとは思えない。

**斜里町（南出）：**ユートピア知床の意見はあるか。

**ユートピア知床（上野山）：**知床五湖で営業を行っているが、五湖での繁忙期の渋滞は深刻な問題である。個人的にはマイカー規制とシャトルバス運行は必要と考える。営業の観点から言えばマイカー利用の需要が非常に高いため、集客への影響が課題となる。

**斜里町（南出）：**ガイド協議会の意見はあるか。

**ガイド協議会（岡崎）：**ガイド協議会としては今の道路の現状をみていると、いつなにかあってもおかしくないという危機感を持っている。またシーズンになると、だいたい同じメンバーがクマを写すためにずっとあの辺にいる。そういう状況なので、マイカー規制という形でシャトルバスにした方が安全には安全。将来的には公園内は一般車両はダメですと言う風にもっていかないといけないのではないかなという思いは持っている。

**斜里町（南出）：**山岳会として意見はあるか。

**斜里山岳会（笠井）：**岩尾別登山口までのアクセスも問題が多く、これについても検討すべきと考えている。

**斜里町（南出）：**斜里バスの意見はあるか。

**斜里バス（下山）：**秋のヒグマの問題は危険性があるものだと認識している。バスの中から動物をゆっくり観察できるようなシステムを作れるといいと思うが、実現するにはクリアすべき課題が数多くある。宿泊税の導入も検討されていることから、こうした財源の活用先としても検討すべきと考える。

**知床財団（村田）：**シャトルバス運行の話が色々でているが、バスに特化する必要は無く、手法や交通手段はさまざまな選択肢と可能性がある。現場で働く方々の収入や配分も考えなければならない。全期間の導入が必要とも限らないし、ピークカットが重要との指摘もある。渋滞で断念した利用者の利用機会に繋がる可能性もあり、知床の魅力を上げることにも重点をおくことで、もっと人が入るようになるかもしれない。お願いベースの注意喚起などの、成果の見えないことを繰り返し行い続けるより、新しい視点で物事を進めて行かないと、知床の魅力発信には繋がらないのではないかと。このままでは人身事故も起きかねない。時間との戦いという側面もある。現状維持ではなく、行政機関や協議会それぞれでルール作りに対し積極的に試行錯誤しながら取り組むべきである。明示したルールやシステムがなければ利用の推進も実現できないというのは、皆さんも共通認識であると思う。変化の恐れや心配があることは当然であるが、これまでも踏み込むことで成果をあげてきた。それぞれの立場で、協力し合って議論を進めていくべき。私どもも役割を果たしたい。

**斜里町（南出）：**その他意見はあるか。

**斜里山岳会（遠山）：**参考資料3-4について、カムイワッカ湯の滝周辺を整備方針に追記とあるが、これはもう具体的な施設を設けるなどの提案が出ているのか知りたい。

**環境省（渡邊）：**現時点では具体的な方針は決まっていないが、湯の滝で転倒する利用者が多いことから、手すりの設置などの案は出ている。しかしこれも確定したわけではない。

**斜里山岳会（遠山）：**では、計画として明記されたが具体的な整備方針は未確定という理解でよいか。

**環境省（渡邊）：**その認識で合っている。

**斜里山岳会（笠井）**：携帯トイレ回収事業について、カムイワッカ方面の回収ボックスは6月から利用できるのに対し、岩尾別の方は山開き以降でないと利用できないとの情報があった。双方で利用開始日が違うのはなぜか。

**斜里町（南出）**：その件についてはこちらでは把握していなかった。調べて後日お伝えする。

**環境省（渡邊）**：降車禁止キャンペーンについて先程ご意見頂いたが、これは仮の案なので、他に提案があれば積極的に教えてほしい。キャンペーンを続けることが周知に繋がることと、キャンペーン実施の際にはマスコミの力を借りようと計画しているので、今度イベント等にマスコミを呼ぶこととなるだろう。そして、車両を強制的に停めてチラシ配布を行うなど、警察の方にもご協力いただくとと思うので、よろしく願います。

**斜里町（南出）**：色々ご意見をいただき、検討していくべきことが多々あるので、今後事務局の方で整理をし、皆様に周知する。来年度は2回部会を開催する予定である。以上で閉会とする。

以上