

知床オータムバスデイズの 事業結果について

実施期間：2020年10月2日（金）～10月4日（日）



事業の目的

1. 既存課題を克服し、保全と利用の好循環が実現する国立公園へ

課題1 野生動物との軋轢、ヒグマの安全確保

課題2 特定フィールドへの集中と乏しいバリエーション

課題3 混雑や渋滞

2. 知床本来の魅力を最大限に引き出す 「アフターコロナ」を見据えた観光地づくり

地域として目指すべき方向性

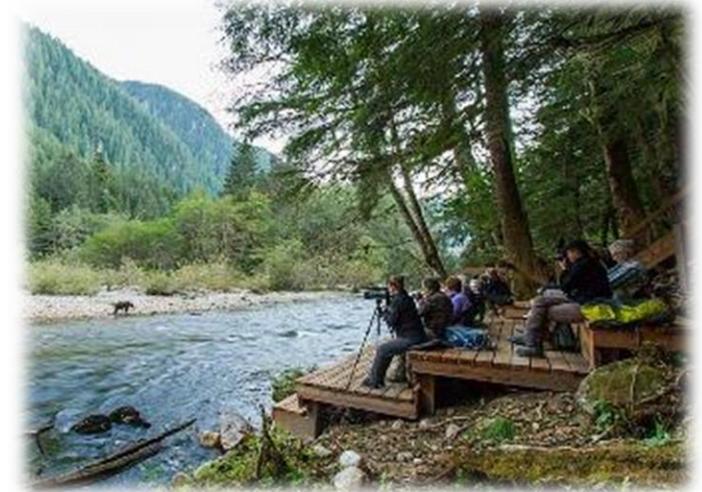
－体験型、滞在型、高付加価値型へのシフト

－他の観光地との差別化

3. 国立公園内外の地域経済への貢献

－コロナ禍を地域一丸で乗り切るための事業者支援

－コロナ後を見据えた持続的な事業モデルの構築



「移動をサービスに」 をテーマに新たな方法で試行

事業の実施概要 1 – 事業スキーム

事業主体はマイカー規制協議会（会長 馬場隆）

- カムイワッカ部会の合意内容に基づき実施
- 関係行政機関の協力と参画により実施

予算は国の補助金を獲得して実施

- 国立・国定公園への誘客の推進事業
- 「カーフリープロジェクト知床」として800万円の事業費が定額補助

車両規制は道路交通法に基づき実施

- バスおよびタクシーは除外（知床五湖まで）
- 事業車両等は事前に登録

シャトルバスは貸切バスとして運行

- 無料の貸切りバスとすることで路線や発券の制約なく運行
- 協議会が主体となり、バス事業者に委託して運行



事業の実施概要 2 一車両規制

【期 間】10月2日（金）～4日（日）

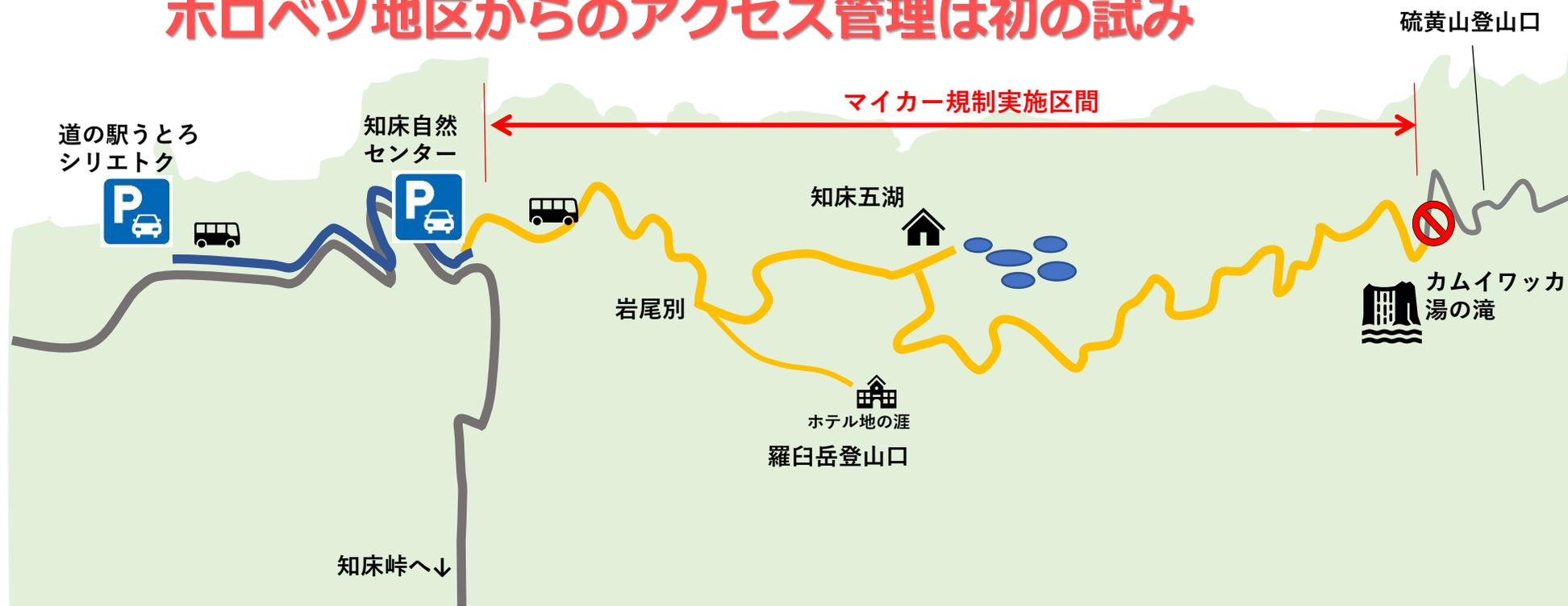
【実施区間】幌別ゲート～カムイワッカ（道道）、岩尾別温泉道路（町道）

【概 要】

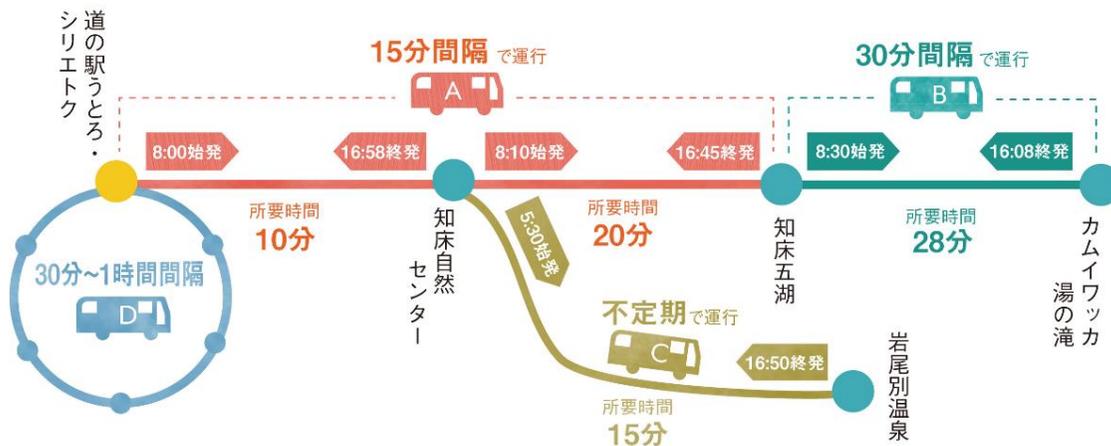
- 「知床オータムバスデイズ」として秋のイベントと一体的に実施
- ウトロ地区と幌別地区を乗り換え拠点として設定
- アクセス手段としてシャトルバス「ナショナルパークシャトル」を運行



ホロベツ地区からのアクセス管理は初の試み



事業の実施概要 3 - ナショナルパークシャトルの運行



- 4系統で分担輸送
 - ✓ A系統・B系統がメイン路線
 - ✓ C系統は登山・宿泊に合わせて運行
 - ✓ D系統は宿泊施設を巡回
- コロナ対策として座席数を制限
- 需要に応じて機材を選定

| 系統 | 区間 | スケジュール | 便数 | 定員 | 機材 | 運行担当 |
|-----|----------------------|---------------|-----|-----|--------|-------|
| A系統 | ウトロ道の駅- 自然センター-五湖 | 15分間隔 | 34便 | 44名 | 大型バス4台 | 斜里バス |
| B系統 | 五湖-カムイワッカ | 30分間隔 | 15便 | 44名 | 大型バス3台 | 斜里バス |
| C系統 | 自然センター- 岩尾別温泉 | 不定期 | 9便 | 22名 | マイクロ1台 | ミサキ観光 |
| D系統 | ウトロ市街地巡回 | 30分~1時間間 隔 | 15便 | 33名 | 中型バス1台 | ミサキ観光 |

事業の実施概要 4 – イベントの実施

知床オータムフェスとして10/2-10/11の計10日間開催

- 既存のイベント「知床アウトドアフィルムフェス」「植樹祭」と一体的に実施
- 誘客、広報、ブランディングの相乗効果

シャトルバスのコンテンツ化、野生動物観光の試み

- シャトルバスにガイドが乗車し、解説するネイチャーガイドバスの実施（3日間）
- 岩尾別孵化場への特別ツアーの実施（計2回）

拠点施設への集客、滞留をねらいとしたイベント

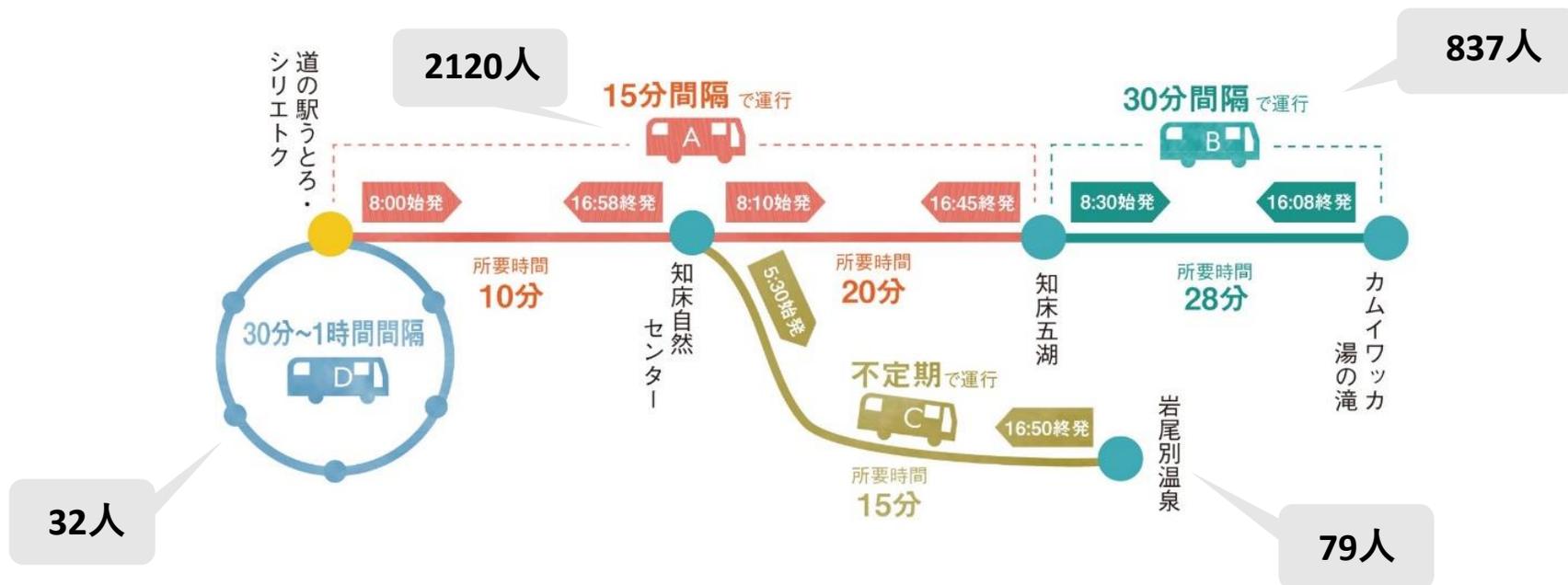
- 特産市、フードブースの出店（道の駅、自然センター）
- アウトドア体験プログラム（サイクリングツアー、トレッキングツアー、ツリーイング）
- 自然センターでのフィルムプログラム（トークイベント、NHK企画、アート企画等）



実施結果 1 - ナショナルパークシャトル乗車実績

| | | 10月2日 | 10月3日 | 10月4日 | 計 | | |
|---|----|--------|-------|-------|-------|--------------|-------|
| A | 往路 | 道の駅 | 132 | 309 | 291 | 732 | 34.5% |
| | | 自然センター | 358 | 500 | 530 | 1,388 | 65.5% |
| | | | | | 小計 | 2,120 | |
| B | 往路 | 道の駅 | 22 | 27 | 9 | 58 | 6.9% |
| | | 自然センター | 15 | 54 | 16 | 85 | 10.2% |
| | | 五湖 | 138 | 254 | 302 | 694 | 82.9% |
| | | | | | 小計 | 837 | |
| C | 往路 | 自然センター | 33 | 30 | 16 | 79 | |
| D | 巡回 | ウトロ | 6 | 14 | 12 | 32 | |
| | | 乗車延べ人数 | 704 | 1,188 | 1,176 | 3,068 | |

- 3日間で延べ3,068人が乗車
- シャトルバスへの乗り換え
 - 知床自然センター 65%
 - 道の駅うとろ・シリエトク 35%
- 宿泊施設からの乗り換えは少数
- 岩尾別地区の取り扱いに課題



実施結果 2 – シャトルバスの評価と野生動物観光

<ガイド解説の評価>

- 延べ12人のガイドが参加し、計**48便**（センター五湖間の午前便）でガイドンスを実施。**422人**が乗車。
- 48便中、23便で野生動物の観察機会
- ガイド解説に対し、**88%**の乗客が「満足した」「とても満足した」。



<ナショナルパークシャトルの評価>

- 気軽に利用できた **98%**
- 道沿いの景色を楽しめた **90%**
- 自動車が少なく、静寂な雰囲気を楽しめた **88%**
- 環境にやさしいと感じた **91%**
- 車窓から野生動物がみられた **64%**
- 利用が制限され、不便に感じた **17%**

- ガイド解説の効果を確認
- 環境保全等国立公園らしい雰囲気醸成
- 利用のルールや楽しみ方の普及に効果
- 運行スピードなどに工夫必要
- ヒグマ等の観察ルールの必要性

利用者の評価は高く、魅力の付加に一定の道筋

実施結果3 - イベントの実施結果

<イベント来場者>

- 3日間の自然センター入館数は6,294人で昨年同期比178%。
- 道の駅で実施の「ミニマルシェ」も好評。駐車場満車に。

<岩尾別孵化場ツアー>

- 2回の実施で47名が参加。
- 定員を上回る申し込み。すぐに満席となった。

<体験プログラム>

- トレッキングツアー（3日間） 18名
- ツリーイング体験（2日間） 34名
- サイクリングツアー（1日間） 4名

<フィルムプログラム>

- 3回の実施で計92名が参加。



- 利用者に受け入れられやすい雰囲気醸成
- 道の駅での乗り換えが促進
- ホロベツ起点のツアーなどモデル事業の進展と五湖への集中緩和
- 秋の誘客促進に寄与

誘客効果と併せ、利用者理解にも好影響

実施結果 4 – 環境保全や野生動物対策の効果

< ヒグマ等の軋轢対策の効果 >

- 危険事例、不適切行為の発生なし。
- 路上駐車によるトラブル等の解消。

< 交通安全、渋滞対策 >

- 五湖・カムイワッカ・岩尾別温泉での渋滞なし
- 岩尾別橋周辺での路上駐車解消。

< 周知・普及の効果 >

- バス車内でマナーやルールを周知
- 利用案内、利用方法の周知にも効果
- 普及啓発事業を併せて実施



- 規制区内でのヒグマ軋轢はほぼ解消
- 渋滞や混雑など観光地としてネガティブな環境が改善
- 登山口へのアクセスや駐車問題が改善
- 温室効果ガスの排出削減と環境付加の低減に寄与

軋轢や危険事例の発生件数、頻度は確実に減少することを確認

実施結果 4 – 観光への影響と経済効果

< 1観光入込の状況 >

- 10月全体では151,007人（昨年同期比98.9%）。キャンペーン効果もあり、ほぼ昨年水準に一時的に回復。
- 乗り換え拠点の施設の指標はいずれも増加。
- 五湖地上歩道は増加。売店も堅調。木道は減少。
- ホテル地の涯、五湖駐車場は減少。
- 団体利用等へは大きな影響なし。

- コロナ禍の影響、キャンペーン効果、イベント効果、天候などプラス、マイナス両方の要因が重なっており、評価は難しいものの、全体として入込が大きく減少する事象は確認できず。
- 訪問を避けた利用者と訪問動機となった利用者が発生。
- 規制区間内においては、岩尾別地区の実績に課題あり。

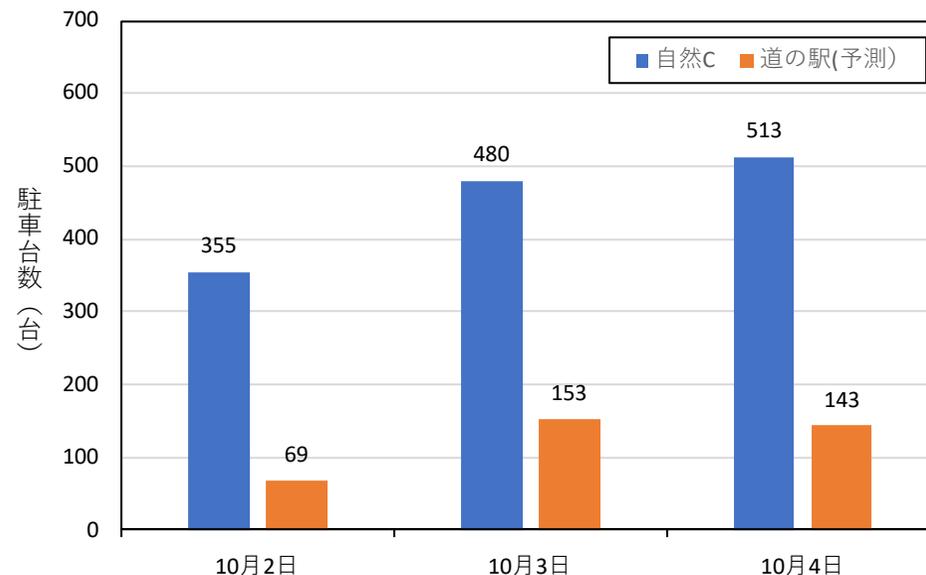
| | 2日 | 3日 | 4日 | 計 |
|----------|-------|-------|-------|-------|
| 知床自然センター | 1,532 | 2,425 | 2,337 | 6,294 |
| 昨年同期比 | 191% | 262% | 199% | 217% |
| フレベの滝遊歩道 | 325 | 351 | 343 | 1,019 |
| 昨年同期比 | 153% | 182% | 91% | 130% |
| ウトロ道の駅 | 1,630 | 3,615 | 3,402 | 8,647 |
| 昨年同期比 | 80% | 169% | 131% | 128% |
| 世界遺産センター | 287 | 572 | 636 | 1,495 |
| 昨年同期比 | 60% | 83% | 123% | 89% |
| 知床五湖高架木道 | 1,091 | 1,331 | 1,335 | 3,757 |
| 昨年同期比 | 81% | 116% | 72% | 86% |
| 知床五湖地上歩道 | 302 | 384 | 382 | 1,068 |
| 昨年同期比 | 288% | 480% | 75% | 154% |

*昨年同期は、10月1週目の週末（2019年10月4日～6日）で比較

入込み減の作用を最小限に抑える努力が今後も必要

実施結果 4 – 駐車容量

| | 施設名 | 駐車台数 |
|-------|-------------------|-------------------|
| 幌別地区 | 知床自然センター | 乗用車190台 大型バス7台 |
| | 知床自然センター 予備駐車場 | 乗用車40台 |
| ウトロ地区 | 知床世界遺産センター | 乗用車15台 |
| | 知床世界遺産センター予備駐車場 | 乗用車40台 |
| | 道の駅うとろ臨時駐車場 | 乗用車80台 |



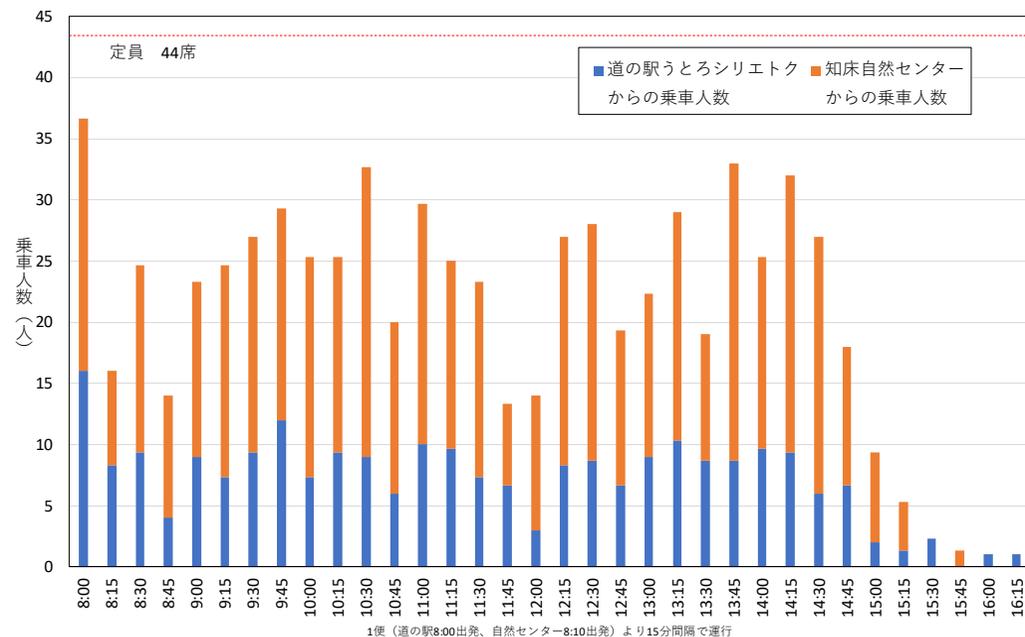
自然センターと道の駅の駐車台数



- 知床自然センター、ウトロ道の駅の乗り換え比率は65：35
 - ウトロ地区での乗換比率は大きく上昇
 - 駐車容量の分散化に寄与
- 拠点駐車場が容量を超えてあふれることはなかった
- 宿泊施設との連携などが今後の課題

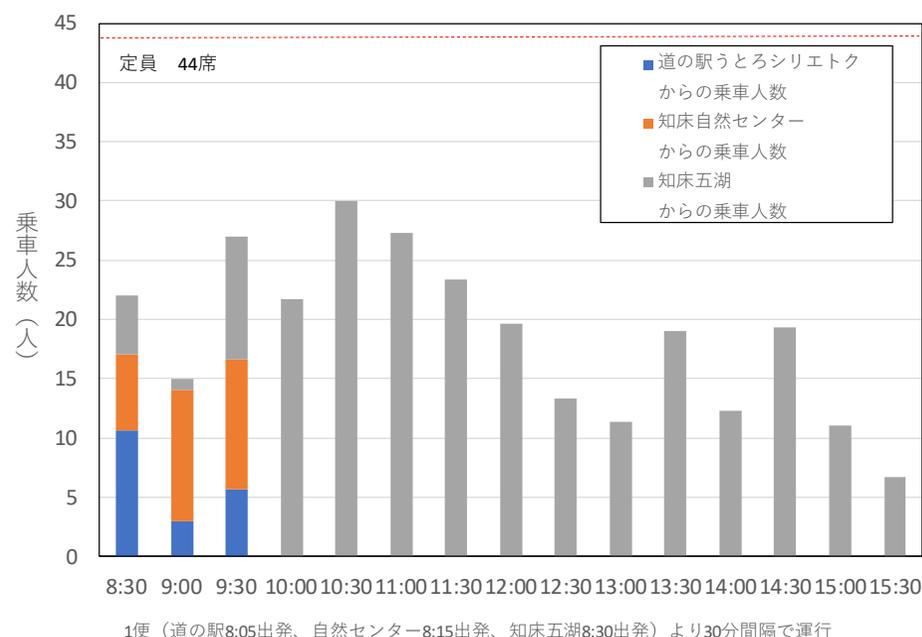
駐車時間や回転率など限界予測の基礎となるデータを入手。

実施結果 5 – 輸送力（幹線）



A系統（3日間の平均人数）

- 幹線として最大の輸送力を確保するため、15分間隔で往復運行。総計34便運行。
- 理論上の最大輸送力は1500人/日、現実的には1000人/日程度。これに対する満席率は70%程度。

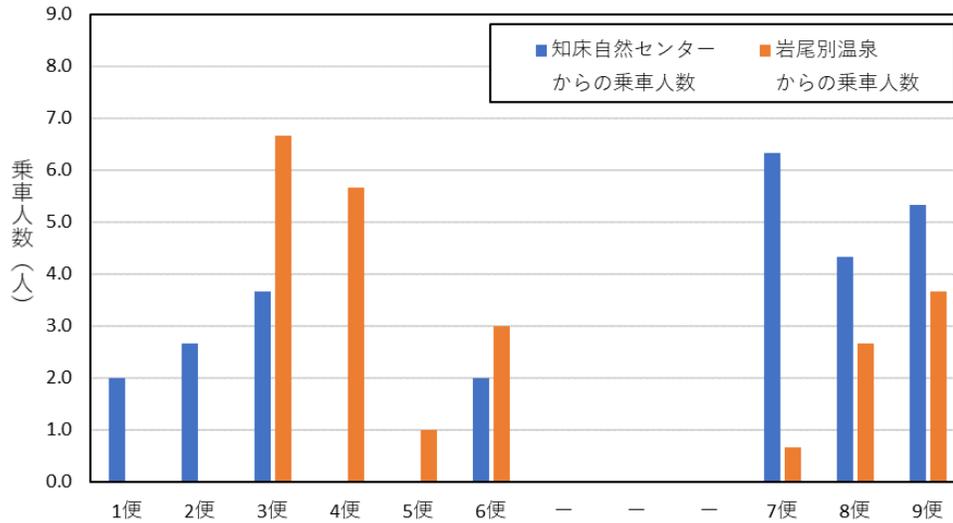


B系統（3日間の平均人数）

- カムイワッカへのアクセス手段として、五湖とカムイワッカを30分間隔で往復運行。総計15便運行。
- 理論上の最大輸送力は660人/日、現実的には550人/日程度。これに対する満席率は50%程度。

適切な需給バランスを確認。より需要が増えた場合への対応が課題。

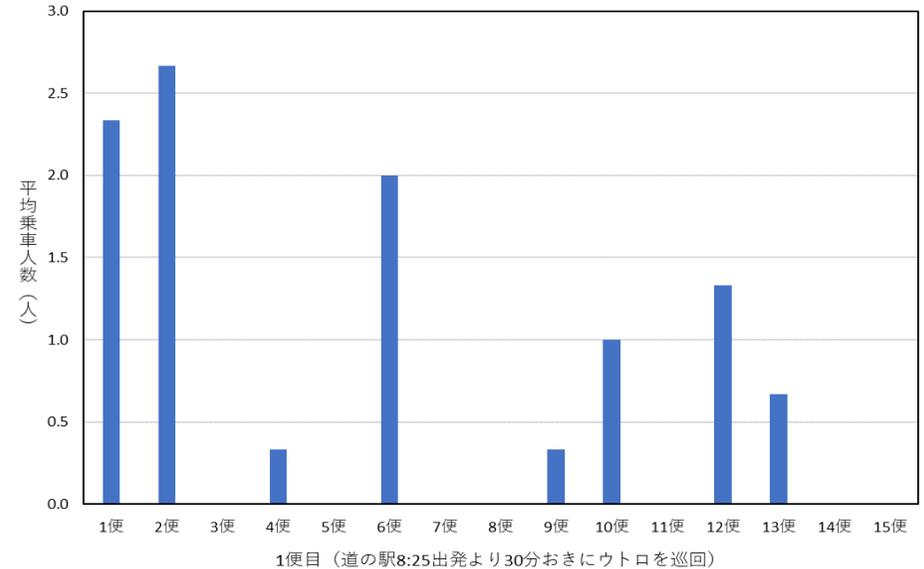
実施結果 6 – 輸送力（支線）



C系統（3日間の平均人数）

- 1時間間隔で運行。22名定員のマイクロバスを使用。11時～13時は運行なし。
- 登山者向けに始発は5：00発。岩尾別の終発は16:50。
- 登山の入下山やチェックイン/アウトの時間すべてへの対応は難しい。
- 岩尾別での乗り換えなども課題。

**小口分散需要のエリアに課題。
デマンド運行、前泊登山などの工夫必要。**



D系統（3日間の平均人数）

- 30分間隔で運行。宿泊者向けに運行したが、利用は伸びなかった。
- 乗り換えが煩雑になるなどの課題あり。

直通化、無料化など、宿泊者への利便とメリットを最大化する工夫が必要。