

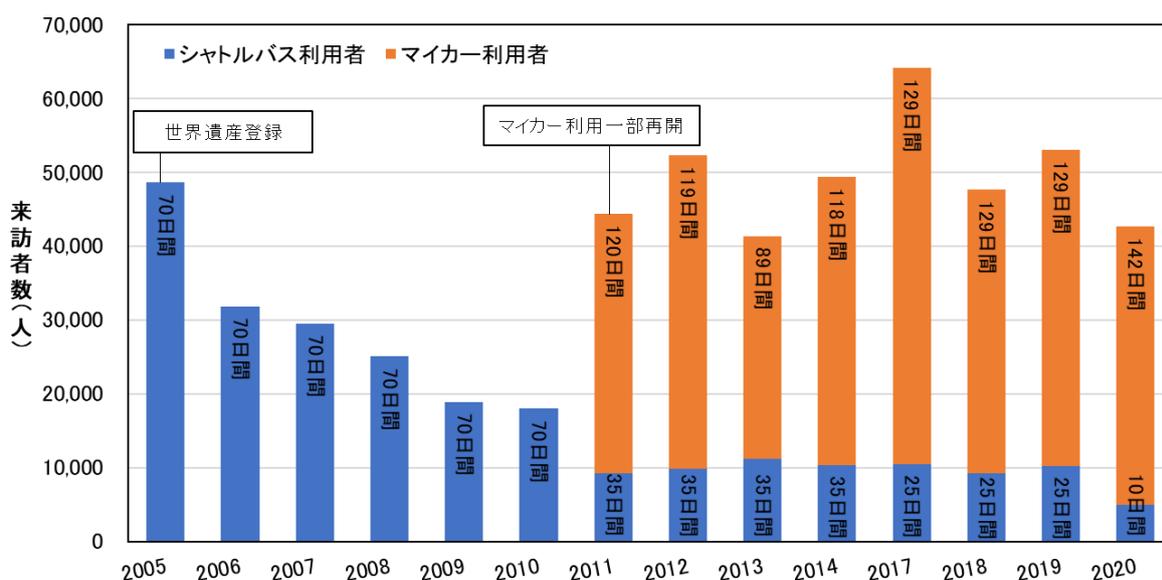
カムイワッカ地区における取組の進捗状況について

トピック

- ・ カムイワッカ地区の来訪者数は、マイカー利用者 34,785 人（前年比 81%）、シャトルバス乗車人数 4,926 人（前年比 48%）となり、合計来訪者数は 39,711 人（前年比 75%）。
- ・ 2021 年度以降のマイカー規制のあり方について、2020 年 10 月に実施したホロベツ地区からの車両規制を伴うシャトルバス運行を今後 3 年（2021 年～2023 年）程度継続すること、8 月実施の従来方式のマイカー規制を継続し、最適な運用方法の検討を図ることとした。2021 年度実施日程は、3 月開催予定の第 15 回カムイワッカ部会で決定する。
- ・ カムイワッカ湯の滝 一の滝以奥の再利用について、2021 年度～2023 年度を検討期間と設定し、アクセスコントロールと連携した新たな安全対策や管理運営体制の構築をめざす。
- ・ 2020 年度に予定していた道道知床公園線カムイワッカ地区落石防止工事は中止となり、2021 年 10 月 1 日に五湖ゲートより先の道道を通行止として着工する見込みであるが、2021 年度マイカー規制実施日程は 3 月開催のカムイワッカ部会において決定することから、工事開始時期について網走建設管理部と調整することとした。

1. カムイワッカ湯の滝の利用

- ・ 供用区間：一の滝上部まで
- ・ 供用期間：6 月 1 日～10 月 30 日 ※道道知床公園線の供用期間
- ・ 供用期間中のカムイワッカ地区の来訪者数：39,711 人（前年比 75%）
- ・ マイカー規制期間中（8/9～15、10/2～4）シャトルバス乗車人数：4,926 人（前年 8/1～8/25 11,482 人）、日平均乗車人数 492 人（前年 459 人）



※マイカー利用者による来訪者数は、知床五湖駐車場の駐車台数からの推計値。

図：2020 年度カムイワッカ地区の来訪者数（推定）

2. カムイワッカ部会の開催状況

●第14回カムイワッカ部会：2020年12月7日

(普及啓発事業)

- ・ 知床ディスタンスキャンペーンとして、7月以降ビジター施設でのディスタンスカードの配布、8月と10月のマイカー規制期間中はシャトルバス内での自然ガイドの解説に合わせて普及啓発を実施した。

(道道知床公園線 カムイワッカ地区落石防止工事)

- ・ 2021年度工事予定について、既設落石防護柵破損箇所の補修工事を申請中であり、10月1日から知床五湖ゲートで通行止めを行い、現況駐車スペースを工事ヤードとして使用する予定である。

(カーフリープロジェクト)

- ・ マイカー規制について、8月実施の従来方式に加えて、10月2日から4日まで野生動物との軋轢解消、混雑集中などの既存課題を克服し、保全と利用を両立させることにより知床の魅力を引き出し、アフターコロナを見据えた観光地づくりを実現するため「移動をサービスに」をテーマにして、従来とは異なる形式でマイカー規制を実施したことについて報告した。〔別紙1〕
- ・ 今後の方針について、2020年10月に実施したホロベツ地区からの車両規制を伴うシャトルバス運行を今後3年（2021年～2023年）程度継続すること、8月実施の従来方式のマイカー規制を継続し、最適な運用方法を検討することとした。
- ・ 2021年度から2023年度の具体的な車両規制の日数や実施方法は、単年度で見直しを行いながらカムイワッカ部会で検討する。3年後の到達目標を明らかにし、2021年度事業計画について、3月開催の第15回カムイワッカ部会で決定する。〔別紙2〕

(カムイワッカ湯の滝 一の滝以奥の再利用に向けた検討)

- ・ 2021年度～2023年度を検討期間と設定して、自然現象に由来する潜在的なリスクが現認されている場所を再利用するにあたって必要となる諸条件を整理し試行事業を実施しつつ、本格運用に向けた制度設計と管理運営体制の検討を進める。〔別紙3, 4〕

3. カムイワッカ地区の整備について

- ・ 網走建設管理部は落石防止のため、カムイワッカ駐車場付近での落石防護柵の補修工事を2021年度に繰り越して、10月1日に知床五湖ゲートから先を通行止めとする予定であることから、カムイワッカ地区は早期に閉鎖となる見込みである
- ・ 2021年度マイカー規制実施日程は3月開催のカムイワッカ部会において決定することから、工事開始時期について網走建設管理部と調整することとしている。

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）

知床国立公園カムイワッカ地区自転車利用適正化連絡対策協議会

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 - 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）



事業の実施概要5 - 周知広報

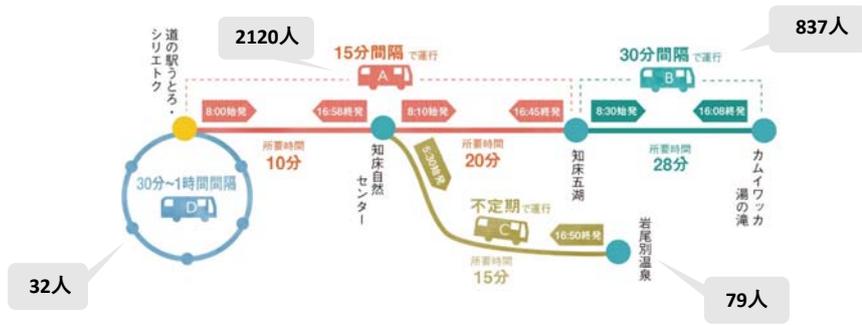
- ポスターおよびリーフレットの作成
- 知床自然センターwebページに特設バナーおよび専用ページを開設
- Facebookのイベントページ立ち上げ
- 上記ポスター等の地域営業まわり
- リーフレットの新聞折り込み
- 広報しゃり10月号に掲載
- 報道各社へのプレスリリース実施



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）でガイドダンスを実施。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の醸成
- 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の醸成
- 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



- 規制区間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。

	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

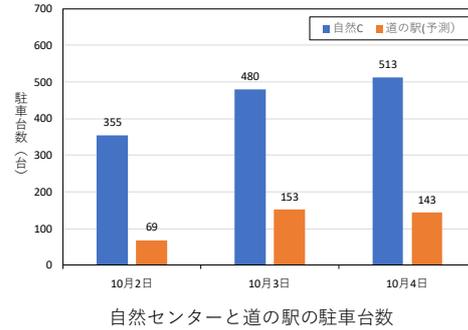
- コロナ禍の影響、キャンペーン効果、イベント効果、天候などプラス、マイナス両方の要因が重なっており、評価は難しいものの、全体として入込が大きく減少する事象は確認できず。

- 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。

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

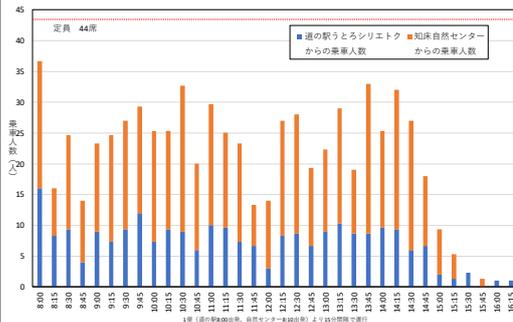
	施設名	駐車台数
幌別地区	知床自然センター	乗用車190台 大型バス7台
	知床自然センター 予備駐車場	乗用車40台
ウトロ地区	知床世界遺産センター	乗用車15台
	知床世界遺産センター予備駐車場	乗用車40台
	道の駅うとろ臨時駐車場	乗用車80台



- 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

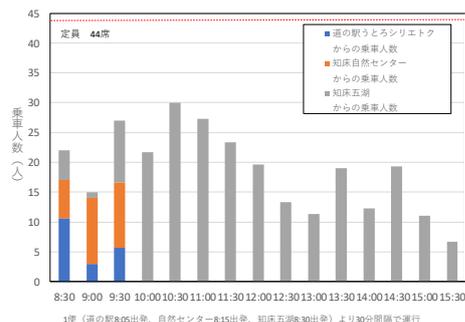
駐車時間や回転率など限界予測の基礎となるデータを入手。

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。

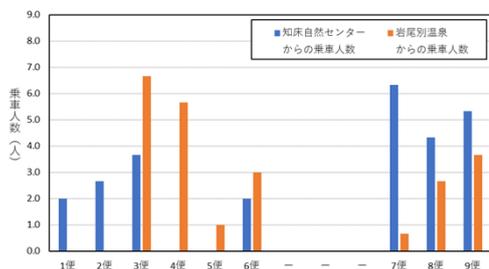


B系統 (3日間の平均人数)

- 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。

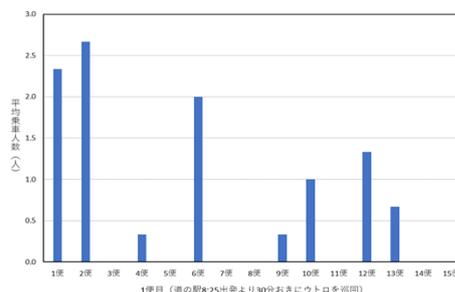
実施結果6 - 輸送力 (支線)



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。
- 登山の上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。

2021年度以降の事業方針（案）について

適正利用・エコツーリズム検討会議

カムイワッカ部会事務局

(1) 前提条件

- 当部会においては、これまで3年を区切りとしてマイカー規制期間を設定し、利用のあり方を検討してきた。設定にあたっては、主にカムイワッカ地区の混雑や駐車容量等のデータに基づき、部会の合意を得て決定してきた。
- しかしながら、現時点ではコロナ禍の収束は見通せず、来年度の入込み予測は困難な状況。さらに、オリンピック開催に伴う影響や祝日も変則的になるなど不透明な要素も多い。秋には道道の工事も予定されており、過去のデータに基づく予測を根拠とし、従来のマイカー規制を踏襲することは適当ではない。
- 一方、今年度新たに取り組んだ新方式でのシャトルバス運行は、従来の渋滞・混雑対策に加え、長年懸案事項となっていたヒグマとの軋轢対策やエコツーリズムの推進などプラスの効果も確認された。カムイワッカ地区では一の滝以奥の利用再開に向けた動きもあり、シャトルバス運行がこうした機会拡大のツールとなり得る。
- ただし、車両規制を伴うシャトルバス運行は、知床観光全般に影響する重要事項であり、地域合意を前提とした丁寧な協議を継続する必要がある、実施にあたっては慎重かつ計画的な取り扱いが求められる。

(2) 基本方針

- ① ホロベツ地区からの車両規制を伴うシャトルバス運行（新方式）を今後3年（2021年～2023年）程度継続し、最適な運用方法について検討を図る。この期間、混雑対策としての従来方式のマイカー規制は継続するが、適宜実施方法の見直しを図る。
- ② 国立公園における車両規制のあり方、魅力的なシャトルバス運行の方法、カムイワッカ地区の利用のあり方、適切な管理運営体制などについて、3年後の到達目標を明らかにする。これを踏まえつつ、2021年度から2023年度の具体的な車両規制の日数や実施方法は、単年度で見直しを行いながらカムイワッカ部会で検討する。2021年度については、次回（第15回）の部会で決定する。
- ③ 部会で取り組む事業は、環境保全を推進しつつ、知床観光の魅力創出に資するものとする。
- ④ 事業の実施主体は引き続き知床国立公園自動車利用適正化連絡対策協議会が担う。シャトルバスの運行は協議会による委託方式での継続を検討する。車両規制は道路交通法に基づき実施する。
- ⑤ 事業は自律的な経営を目標とする。財源は公的負担と民間負担、利用者負担の3本柱を想定し、適切なバランスを検討する。コロナ禍による影響を鑑み、民間および利用者負担の割合は当面低く抑える。これを補うため2021年度も引き続き外部資金（助成金、補助金）の獲得努力を行う。
- ⑥ 広報は計画的、効果的に実施し、部会構成員がそれぞれの立場で協力する。
- ⑦ 議論の過程と決定事項は適宜エコツーリズム検討会議に報告する。

カムイワッカ湯の滝一の滝以奥の再利用に係る検討経緯

北海道オホーツク総合振興局

令和2年7月27日に総務副大臣との意見交換会で、カムイワッカ湯の滝、4の滝までの規制解除について、知床斜里観光協会から要望が出された。これを受けて8月下旬にはカムイワッカ事務局幹部会議を開催し、9月には関係機関と有識者を交え現地視察を実施した。

これまで、数回の議論を重ね12月7日開催のカムイワッカ部会において、令和3年度からのカムイワッカ湯の滝一の滝以奥の利用について、試行事業に向けて検討を行っていくことを確認した。

【経過】

- 1 令和2年7月27日(斜里町総合保健福祉センターぼると21)
総務副大臣との意見交換会で、カムイワッカ湯の滝、4の滝までの規制解除について、知床斜里観光協会から要望が出される。
- 2 令和2年8月27日(斜里町ゆめホール知床 公民館ホール)
カムイワッカ部会事務局幹部会議を開催
 - ・環境省釧路自然環境事務所
 - ・林野庁網走南部森林管理署
 - ・知床森林生態系保全センター
 - ・北海道オホーツク総合振興局
 - ・斜里町
 - ・知床斜里観光協会
- 3 令和2年9月10日(カムイワッカ湯の滝)
上記関係機関に、道総研 石丸研究主幹 斜里町知床博物館 合地学芸員の2名を含め現地視察
- 4 上記同日 (ウトロ漁村センター)
視察後の現状確認。
石丸研究主幹及び合地学芸員から報告書の作成について確認し、関係機関も含め現地調査結果をとりまとめることの確認を行った。
- 5 令和2年10月20日
現地調査結果(専門家による調査報告書を含む。)を各関係機関に送付

- 6 令和2年11月20日(斜里町役場大会議室)
カムイワッカ部会事前打ち合わせ及び湯の滝における新たな利用について
関係機関による打ち合わせ
- 7 令和2年12月7日(小清水町多目的研修会施設)
カムイワッカ部会にて、令和3年度からの試行事業実施に向け検討していくことを確認。
- 8 令和3年1月14日(斜里町役場大会議室)
第2回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に向け調整。

カムイワッカ再利用検討状況報告資料

斜里町役場
知床斜里町観光協会

1. 検討の目的

「カムイワッカ湯の滝」の利用のあり方に関し、自然現象に由来する潜在的なリスクが現認されている場所を再利用するにあたって必要となる諸条件を整理し試行事業を実施しつつ、本格運用に向けた制度設計と管理運営体制の検討を進める。

2. 検討の背景・理由

カムイワッカ湯の滝は、1968年の知床林道開通後、特に1980年代以降、個人旅行者を中心に知床を代表する秘境スポットとして注目を集めた観光スポットであり、1990年代から2005年には年間10万人の旅行者がカムイワッカ川に入渓し、湯の滝を体験していたものと推定されている。

1991年には一日あたり最大1,680台の車両がカムイワッカ方面に流入したことが記録されており、混雑や交通事故の防止、砂塵による道路沿線環境の改善を目的に、1999年以降、夏期繁忙期には、自動車利用適正化対策事業の一環でシャトルバスの運行をしてきている。

カムイワッカ～知床大橋間は、2005年以降、落石の恐れがあることから通行止めとなり、同様の理由により、2006年以降、湯の滝の1の滝上部区域も立ち入り禁止措置が取られていた。

このような中、近年、カムイワッカ湯の滝を2005年以前のように4の滝まで利用できないかを求める声が徐々に強まり、2020年7月以降、関係行政機関で協議や現地視察を重ねてきた。2020年12月の第14回カムイワッカ部会では、再利用に向けた協議や試行事業を進めていく旨の了承を得られたところである。

3. 検討の枠組み

- ① カムイワッカ部会（部会と事務局会議）で協議をする。
- ② 部会での協議結果を本会議（エコツアー検討会議）に報告し、助言を得る。
- ③ 検討内容の提案（事務局機能）は、斜里町役場と知床斜里町観光協会とで共同で行う。

4. 検討の方法

検討作業は、網走南部森林管理署、知床森林生態系保全センター、環境省ウトロ自然保護官事務所、北海道オホーツク総合振興局、公益財団法人知床財団、知床ガイド協議会など、関係行政機関・団体の協力を得ながら、課題や論点を整理を進め、試行事業とその検証作業を重ねながら、本格的な事業実施を目指す。

5. 検討及び試行事業の期間

2021年度～2023年度までの3年程度とする。

6. 想定される論点【部会及び事務局会議での未調整事項を含む】

(1) 1の滝以奥の位置づけ・形態

- ・いわゆる、「遊歩道」or「登山道」、手軽な「観光地」or本格的な「沢登り」、論議
- ・所有者・設置者・管理者等の整理（土地の借受者、事業主体の整理を含む）
- ・公園計画・公園事業との兼ね合い
- ・再利用を認める範囲

(2) 「設置・管理の瑕疵」、「通常有すべき安全性」と安全対策

- ・「落石の恐れ」に関する認識整理（「予見可能性」問題）
- ・ハード整備（落石対策、ロープ・鎖場などの安全対策など）の必要性論議（但し、管理責任と表裏の関係）

(3) 利用形態

- ・ガイド事業者同伴、個人利用手続きなど
- ・交通手段との関係性の整理（混雑回避）

(4) 上記を踏まえた安全向上策、管理運営体制

- ・開閉基準・現地管理体制（≡管理体制）
- ・受付フロー（利用者への安全周知含む）
- ・事故発生時の対応フロー（通信不感地帯での対応）
- ・自立的運営方法（事業主体、費用負担、事務局など）

7. 試行事業期間中の検討イメージ

	2021年度	2022年度	2023年度
現地立ち入り試行			→
①ガイド事業者	閑散期 30日	閑散期 60日	閑散期・繁忙期 90日
②個人利用者	バス運行期数日	閑散期/バス運行期 30日	閑散期/バス運行期 60日
利用者/ガイド事業者アンケート調査・分析			→
地質調査		→	
本格実施方針協議		----->	→

8. 2021年度の試行事業（案）【2021年3月に実施予定のカムイワッカ部会で協議】

(1) 目標

- ・試行事業の1年目として、2種類の異なる形態の再利用試行実験を進め、利用者アンケートデータの収集・分析や運用方法の検証を行う。

(2) 準備作業

- ・ 2021年6月1日から6月20日までの20日間を準備・研修期間と位置づける。
- ・ 関係機関・団体による視察や、自然ガイドによる下見・事前研修、看板の設置などを行う。

(3) 第1回試行実験・ガイド事業者による立ち入り

- ・ 2021年6月21日から7月20日までの30日間とする。
- ・ 五湖の認定ガイドの中から希望するガイドによる催行とする。
- ・ 事業開始前にガイドの所属する事業所と包括的誓約書を取り交わす（危険性の認知・同意、賠償責任保険への加入、参加者への傷害保険の付帯、調査への協力、ヘルメットの装着など）
- ・ 協力金の納入要請を検討する
- ・ 細部の運用はガイド事業者に委ねる
- ・ 事業者の車両が現地駐車帯の混雑を招かないように留意する

(4) 第2回試行実験・カーフリーデイズ期間によるイベント的立ち入り

- ・ カーフリーデイズ期間（2021年〇月〇日から〇月〇日までの〇日間）とする
- ・ 個人利用を想定した一連のフローを試行する
- ・ 実験開始までに細部の諸条件を整理する
 - ・ 1日上限人数、保険、現地サポート、費用負担、安全ギア装着など