

第3回ヒグマ対処法引率者検討部会 実施概要

- 【日時】 平成22年2月8日 15:00～17:30
- 【場所】 知床世界遺産センター レクチャールーム
- 【出席者】 (実験参加引率者) 綾野・関口・鈴木・松田・岩本・山岸
 (知床斜里町観光協会) 佐々木
 (環境省) 則久・中村
 (北海道) 樋口・槇塚
 (斜里町) 岡田
 (知床財団) 小平・寺山

* 敬称略

【概要】

H22年6～7月に実施予定の利用コントロール実験について協議。

実験実施要項案および、ヒグマ遭遇時フロー案の各項目について意見交換を行い、次回協議会において、修正版を実施要項案として提出予定。

【協議内容】

1) 知床五湖利用コントロール導入実験(第3回)実施要項について

- 実施期間について
 - ・ 実際にはお客さんがいる日も有ればいない日もある。できるだけ長い期間実施してもらって、実績を蓄積した方がいい。
 - ・ いずれにしても繁忙期である。とにかく、早く実施期間を決めて欲しい。
 - ・ (環境省)期間は予算次第。本来の制度は利用者の手数料で運用するが、今回はその収益が無いので、予算が無ければ、期間を短くするケースも有り得る。
 - ・ 1ヵ月とおしで、実験をするのではなく、例えば曜日を限定して飛び石でやるなどの方法も検討の余地がある。
 - ・
- 予約について
 - ・ お客さんが予約する際、出発時間と担当引率者が分かる仕組み、混乱しない仕組みなのか。
 - ・ 昨年の実験同様インターネット上のシステムを使う予定。担当引率者が決まっている時間枠や人数、料金などが明示される。まだ引率者が決まっていないフリーの時間枠については、お客さんが事業所に問合せをする必要があるが、これは個人客にとっては現在と同様である。
 - ・ 昨年の実験では、時間枠の希望が重複した際の引率者(ガイド会社)間の調整を、観光協会にお願いした。今回および新制度においても同様な調整を行うかどうか、以前の検討会の場で観光協会に検討していただいている。
 - ・ (観光協会)協会内で検討する。
- 実験引率者について
 - ・ 以前の実験で十分うまくいっていた。あれ以上厳しくする必要は無いと思う。ルールを厳しくするよりルールを守らない人をチェックする体制が重要。
 - ・ チェック体制は重要。これまではルール違反を取り締まる根拠が無かったが、H23以降は

利用調整地区として法的根拠ができる。

- ・ 引率者については新規参入を止めて昨年の実験登録ガイドの皆さんと実績を積み上げようという趣旨で、研修のみでエントリーできる制度を提案している。
- ・ 基本的には、判断基準や引率者の判断能力のチェックは困難であるとの立場から、「基本的対処ができる引率者」と「確実なルール」というセットで考えている。
- ・ ヒグマ遭遇時に単なる引き返し以上の判断ができるレベルアップを目指すべき、との協議会で意見があるが、その判断力を検定試験で判定するのが非常に難しく、目途が立たない。これに対する具体的な提案が欲しい。
- ・ 試験では知識レベルを確認するのが限界であろう。
- ・ 地域として、ヒグマ対処についてこのような検定を行っている、というのは公開する必要がある。
- ・ 新制度では毎年 11 月に検定を必須と提案しており、その検定基準は公開の予定。
- ・ 検定方法はどのようなものか。
- ・ ルール変更（本部判断から引率者判断を重視、遭遇後の対処のシンプル化等）を受けて、重点項目が変更になるイメージだが、基本的に昨年の実験時の検定方法に準じる。
- ・ 実験の登録研修は、可能なら 3 日設定して欲しい、時期もできるだけ早く、できれば 5 月に実施してほしい。

● ツアー時間について

- ・ ツアー概要でツアー時間が 2 時間 45 分とあるが、明記するとお客さんが次の予定を立ててしまう。ヒグマ遭遇時などは余計な時間がかかることもある。もっと幅を持たせて欲しい。
- ・ 追い越しを起こさないための標準ツアー時間という意味で、運用上の共通認識は必要。
- ・ 昨年の実験でも、時間コントロールが十分でない引率者がいた。
- ・ そういった引率者は、淘汰されていくべきだろう。
- ・ お客さんへの情報提供という意味では、参加者への留意事項の項目で「ヒグマの危険回避等の対応により、時間がかかる場合もある」と周知項目を追加する。

● 渋滞対策

- ・ 駐車場の渋滞は予想される。何らかの目途はあるのか。
- ・ 昨年の実験からは、実験ツアー参加者は乗り合わせて五湖に来るケースが多く、シャトルバスの効果は低いことが予想された。ツアー自体よりも、高架木道の延長による滞留時間の増加などによる影響はあるであろう。
- ・ 自然センターで乗り合わせる、マイカー規制期間中はシャトルバスを利用する等の広報と、観光関係者、ガイド事業者の協力が不可欠である。
- ・ (環境省)渋滞状況だけでなく、利用者の状況などいろいろな調査を行い、H23 年前後で比較分析を行う予定である。

● ツアー間隔について

- ・ 15 分間隔の根拠は？
- ・ 以前の検討会で提示したシミュレーションでは 8 パーティ出発した後に、出発のないバッファertimeがあり、ヒグマ遭遇などの利用中止があつてから通常利用に復旧するときの調整のために使いやすい。
- ・ 予約が集中する例えば 9 時台が、20 分間隔なら 3 本、15 分間隔なら 4 本と、より使いやすいと予想した。
- ・ 時間枠案を公開してほしい。以前の実験時にも少し調整することで使いやすくなった。

- ・ 後日、資料を皆さんにメール配信等する。

2) ヒグマ遭遇後の対応フロー

- ルールについて
 - ・ 昨年の実験ルールでは本部判断の要素が強く、実際的ではないという意見から、引率者の現場判断を重視したシンプルなフローとなった。
 - ・ 遭遇したら引き返し、という表記は誤解を生むという協議会の指摘から、表現は変えているが、ルールに関する具体的な提案は無かったため、実質的には遭遇したら引き返しというルールである。
 - ・ ルールはあくまで運用上の規定であるので、全て公開する必要もない。実験の運用として、これはこのままでいいのでは。
- ケーススタディについて
 - ・ レベルアップを目指すなら、ツアー継続可能なケースの具体化や、共通認識を作るためのケーススタディなど、引率者の深い関与が必要と考えるがどうか？
 - ・ ケーススタディの参加者は、全員であるべきだろう。
 - ・ 全員集まれるとは思えない。出られない場合もある。基本全員参加程度。
 - ・ 以前の検討会で、月 1 回開催は厳しいとのことだったが、協議会で言うレベルアップのためには頻度を増やす必要が求められているが。
 - ・ 増やしても集まらない。実際的なのは 4 月、6 月、10 月程度では。
 - ・ そんなにケーススタディするほど遭遇はないと予想する。
 - ・ 五湖以外のケースでも、ひやっとした体験、判断に迷ったケースを共有する勉強会などが有効では。
 - ・ 引率者が持ち回りで、ケーススタディの話題提供をしてはどうか。
 - ・ 勉強会なら、認定引率者以外にも公開するのがいいのでは。
 - ・ 緊急性の高い情報など、共有すべき情報の発生ベースで緊急招集等してもらえばいいのでは。
 - ・ 判断基準を作ろうとしても、結局は主観が入り、文章化することにあまり意味が無い。あくまで共通認識を作るためにコストをかけるということであろう。

3) 準備スケジュールについて

- ・ できるだけ早く、実験の日程を決めて欲しい。
- ・ 4 月の高架木道オープンは重要な広報機会である。地域一丸となってご協力いただきたい。

4) ヒグマ対処法引率者 略称案

- ・ アイヌ語は、アイヌの人が使って欲しいと言わない限り、使うべきではない。
- ・ クママスター、などは、クマを見に行く人のイメージで不適切では
- ・ いい案が無いので、継続審議。