

# 知床五湖の利用のあり方協議会（第30回） 議事概要

【日時】 平成25年10月1日（火） 14:00～16:30

【場所】 知床世界遺産センター レクチャールーム

## 【議題】

- (1) 知床五湖利用調整地区 利用適正化計画の改定スケジュールについて
- (2) 平成25年度利用調整地区制度の運用結果について
- (3) 平成25年度ヒグマ活動期運用改定実験の実施結果について
- (4) 知床五湖利用調整地区 利用適正化計画の改定について
- (5) その他

## 【資料】

- 資料1 平成26年度にむけた利用調整地区制度の見直し等スケジュール（案）
- 資料2 平成25年度利用調整地区制度の総括（速報）
- 資料3-1 増枠実験の実施結果（速報）
- 資料3-2 追越実験の実施結果（速報）
- 資料3-3 2ルート併用実験の実施結果（速報）
- 資料3-4 利用者アンケート集計結果（速報）
- 資料4-1 平成26年度からの知床五湖利用調整地区制度の運用設定にかかる基本方針（再掲）
- 資料4-2 第17回知床五湖登録引率者審査部会議事概要
- 資料4-3 知床五湖利用調整地区制度（ヒグマ活動期）の変更について
- 
- 参考資料1 平成25年度知床五湖利用調整地区（ヒグマ活動期）運用改定実験実施要項
- 参考資料2 知床五湖利用調整地区 利用適正化計画（進捗状況追記版）（再掲）
- 参考資料3 第29回知床五湖の利用のあり方協議会議事録

## 【議事概要】

環境省(中島)：知床五湖の利用調整地区制度実施から3年目となった。当初より3年間で制度の見直しを実施することとなっており、今年は制度改定を見据えていくつかの実験を実施している。改訂した制度を来年4月に決定するため、新しい利用適正化計画を11月末までに承認いただく必要があるので、ご議論をよろしくお願ひしたい。

## 資料1：平成26年度にむけた利用調整地区制度の見直し等スケジュール（案） 説明

- ✓ 本日本枠について意見交換をし、10月末に登録引率者との意見交換の場を持つ。
- ✓ 11月頭に登録引率者審査部会で、利用適正化計画の詳細を検討。
- ✓ 11月末に実施予定の次回協議会で提案し、承認を得たい。

ウトロ地域協議会：ガイド関係者があまり来ていないが、大事な人がいない状態で話が進んでしまふのを危惧する。大丈夫なのか。

環境省(松永)：前回の 9/11 審査部会でガイド協議会、登録引率者代表と議論している。その前段で引率者代表に各引率者の意見収集もお願いし、それらを踏まえた議論を行った。さらに 10 月末には引率者個人との意見交換の場もある。

#### 資料 2：平成 25 年度利用調整地区制度の総括（速報）説明

- ✓ ヒグマ活動期の利用者数は 2 年連続で増加し 1 万人を超えた。
- ✓ 利用者増の理由は主に 3 点で、ヒグマの遭遇および中止が少なかった、当日受付カウンターの機能強化、増枠実験によるツアー枠の増加。
- ✓ ヒグマ遭遇は 13 回、ツアー中止は 3 回。ヒグマに遭遇したがツアーは中止しなかったケースも増加。3 年目となりケーススタディなどを積み上げている効果が出ている。

観光協会：植生保護期は、H25 の利用者数がだいたい限界値なのか。

知床財団：限界なのかはわからない。受付でお客さんをお待たせしたわけではない。今シーズンの最大数は約 1900 人/1 日を受け入れた。1900 人が毎日来られれば、もちろん増える余地はある。五湖の入れ込みが伸びる余地があるのか、他の地域を比べてどうなのかは、各地のデータと比較してみないとわからない。

観光協会：ヒグマ活動期の利用者数は H24 比で 158%に増えた。植生保護期の伸び率は、そこまですきくない。全体的に利用者数が伸びたのだとすると、植生保護期に何か制限要因があったのか。

斜里町：ヒグマ活動期に伸びる要因が多かったということ。ヒグマによる中止の減少、当日カウンターの強化、増枠などの効果がでたということではないか。

観光協会：H23 の利用可能日は、H25 と日数的には変わらない。1 日当たりの利用率、増枠の効果が大きかったように理解する。

エコツアー協議会：1 日 1900 人の利用者があったのはいつか。

知床財団：8/16 だった。8 月前半は 2 割増し程度であったが後半落ち着いた感があり、8 月トータルで 5%程度の伸びとなった。

エコツアー協議会：駐車場の枠の限界により受け入れを難しくしている面はなかったか。利用者数の動向と駐車場の制約に関係があったのかについては、もう少し分析が必要ではないか。ヒ

グマの出没が少なかったとのことだが、その原因は何なのか。

知床財団：斜里町内のヒグマ目撃件数は現段階で 550 件程度となっており、非常に多かった昨年に比べれば半分以下。しかし昨年以外の 5 年間とは同レベルで特に少ないわけではない。昨年の大量出没は複数のエサ資源が少なかった影響を受けて、ヒグマの行動範囲が広がったなどの理由が考えられる。今年が目撃数が少ない理由として昨年自然死が多かった可能性もあるが、何とも言えない。

エコツアー協議会：駐車場の実績はどうだったか。

自然公園財団：9 月末までの実績は前年比 5%程度減である。乗用車が約 2500 台減、バス 130 台減。地上遊歩道の利用者は駐車時間が長くなる。遊歩道の利用者が増えれば、駐車場の回転が悪くなり、駐車台数が減少するという現象になっている。

フォーラム 21：システムがあまり理解されていない状態で高架木道に流れていったお客さんも多いはず。高架木道の利用者も合わせて考えないと、全体の数は見えてこない。

ウトロ地域協議会：高架木道も含めた五湖全体の動きを把握したうえで、地上遊歩道の利用者の割合など目安をつけたい。高架木道の利用者数は制度の中身の議論のために重要。また、駐車場について考えるためにも、そのデータは重要である。

環境省(松永)：本日は高架木道の利用者数データは用意していない。できるだけ早く取りまとめ皆さんに提示したい。

#### 資料 3-1：増枠実験の実施結果（速報） 説明

- ✓ 利用適正化計画の上限である 1 日 25 枠を、1 日 31 枠に増やして実施。
- ✓ 結果として利用者は 25%程度増加しており、増枠がその一つの要因。
- ✓ 設定された枠の催行率は 53%で、枠が増えても、すべてが埋まるわけではない。
- ✓ 利用者が全体の 2 割程度は、当日受付カウンターで申し込んでいる。

#### 資料 3-2：追越実験の実施結果（速報） 説明

- ✓ 同時刻に出発する小ルートと大ルートのツアーを 1 日 2 回設定し選択してもらった。
- ✓ 利用者がルートを選択する要因は、出発時間と所要時間が大きい印象。
- ✓ 受付における説明コストは増加した。

#### 資料 3-3：2 ルート併用実験の実施結果（速報） 説明

- ✓ 追い越し可能な実験日を 6 日間設定。
- ✓ 追い越し発生は 7 件。全体的には積極的に追い越しは発生しなかった。

#### 資料 3-4 利用者アンケート集計結果（速報） 説明

- ✓ データの集計については未完なので、途中経過のみ。

知床財団：追い越しに関するアンケートで、追い越しがあったケースの分析は、追い越したグループと追い越されたグループ両方とも対象としているのか。

ガイド協議会：追い越したグループと追い越されたグループが対象となっているが、集計しているのは6月の2日分のみで、追い越し1件が分析対象である。

フォーラム 21：2日間で32ツアーがあって追い越しが1件のみのアンケート集計であり、これで判断するのは難しい。

資料4-1：平成26年度からの知床五湖利用調整地区制度の運用設定にかかる基本方針（再掲）説明

資料4-2：第17回知床五湖登録引率者審査部会議事概要 説明

資料4-3：知床五湖利用調整地区制度（ヒグマ活動期）の変更について 説明

- ✓ 前回協議会での確認事項を再掲。今回の改訂範囲を確認
- ✓ 審査部会での意見報告。知床五湖のコンセプトに関わるという意見あり。
- ✓ 増枠、2ルート併用、追い越しに関する論点を整理。

環境省(中島)：基本方針は承認済みなので、3つの案件に関して意見を頂きたい。今回は何かを決定するというより、意見を頂いて方針程度を確認したい。増枠についてはどうか。

ウトロ地域協議会：お昼に少なくなるのは、利用者のニーズが少ないのか、登録引率者が足りないのか。

環境省(松永)：昼の時間帯にはそもそも予約が少ない。空いている枠について当日受付で案内し、引率者をアレンジして出発している。その際にガイドが見つからずに断っているケースもあるが、基本的にはニーズそのものが少ない。

ウトロ地域協議会：事前の予約をしたいときに、お昼の予約を受け付けられないなどガイド側の事情で制約がかかっているということはないか。例えば予約システム上で制限をかけているなど。

環境省(松永)：特に制約はない。当日受付はすべての時間帯に関して空きがあれば案内している。午前、午後は事前予約で入る人の割合が大きく、昼の時間帯は、当日受付で入る割合が多くなる。

ウトロ地域協議会：潜在的に昼の利用者が少ないということで理解した。登録引率者が足りないという件については、どういうことか。

環境省(松永)：現行は利用者ニーズに合わせて、朝は 10 分間隔、昼は 30 分間隔という配分になっている。仮に朝からすべて 10 分間隔でツアーを設定したとしても、それらのツアーをすべて催行できるガイドはいないということ。しかし、すべて 10 分間隔で設定すれば、利用者が予約する際に時間を選びやすくなるというメリットはある。

環境省(松永)：スケジュール上、次回協議会では、利用適正化計画上の上限人数が何名という数字についても提案し、承認いただきたい。仮にすべて 10 分間隔ツアーを設定した場合、上限数は、現在の 300 人から 500 人程度にはすることになる。

エコツアー協議会：今年の登録引率者数は？

環境省(松永)：今年は 24 名が実質的に活動した。

エコツアー協議会：1 グループ当たりの参加人数は、概ねどれくらいだったのか。定員に余裕があるツアーに、当日受付の利用者を合流させるようなことはスムーズに行われているのか。

知床財団：当日受付でツアー空き枠へのアレンジは行っている。各ツアーの催行人数については資料 3-1 の図 3 が参考になる。定員に対する利用率ということで表しているが、各時間のツアー参加人数の傾向が理解できる。資料 3-1 の 4 ページ目の表に、当日受付の割合が示されている。全利用者の 2 割ほどが当日カウンターによるアレンジである。昼の時間帯はかなり当日のアレンジによるところが大きく、ガイド未定の時間帯にガイドをアレンジして出発していただいている。

エコツアー協議会：お客さんを断っているということはないか。

知床財団：ガイドがいる限りは、断ったということとは基本的にはない。直近のツアーが満員でも、少し時間帯をずらして受付可のツアーを案内するなどの提案も行っている。

ガイド協議会：大きなガイド事業者と、個人のガイド事業者では予約の形態が違う。大きな会社は自社の予約で埋まっている傾向があり、個人のガイドは現場に待機して当日受付のお客様を案内するケースが増えてきている。その際に例えば 2 人のお客様を受け付けて出発してしまうと、そのガイドの売り上げは 1 万円で終わってしまうし、次にまた当日受付のお客さんが来ても出せるガイドがないという状態になる。ガイド協議会としては、当日受付用の時間を複数設定して、そこに集約させるように手配をした方が利便性も上がると考えている。

ガイド協議会：実験で行った 10 分間隔が増枠した状態と考えていて、それより短い間隔は考えていない。当日受付カウンターでは、当日受付枠に集約することを目指してアレンジしている。例えば 1 時間おきに設定した枠に当日分を案内し、それ以外の枠は予約があれば活用するようなイメージである。

環境省(中島):今回は方針までは整理し了解してもらいたいが、ガイド協議会としては増枠についてどうなのか。

ガイド協議会:実験で行った同時滞在 13 枠程度までは増やしてもいいと考えている。

環境省(中島):現場の受付事務が滞りなく運営できるかも大きなポイント。それについてはどうか。

知床財団:事前予約で埋まっているという状態と、当日受付で埋めていくという状態は別物。事前予約が制度の前提であることを継続すれば、いくら増枠しても、朝予約を確認し、その予約をさばいていだけ。枠をたくさん増やしておいて当日まで調整が済んでいる状態。一方、当日受付を押し進める場合、枠を増やせば増やすほど調整が大変になる。出せるツアーは限られているのに空枠だけが表示されており、お客さんはどれが本当に出発するのかわからず不親切。特に 5, 6 月はガイドツアーが決まっておらず、それぞれの予定もわからないため、マッチングの作業が非常に大変になることが予想される。マッチングがうまくいくかがポイント。予約を前提に進め、当日受付枠は 30 分に 1 本程度あれば、だいたいさばけるような印象を持っている。

エコツアー協議会:運用をどうするかという問題なので段階的に対処方法を考えてもいいのではないか。10 分間隔に設定しておいて、5 人になったら出るという周知をするなど、いろいろアイデアを出し、段階的に現場で調整していったらどうか。

ガイド協議会:例えば、当日カウンターに 2 名来た場合、確定している当日受付枠の 14 時発ツアーまで待ってもらえないか、という提案し、待てないようであれば、別のガイドを探してアレンジしている。例えば当日枠を 11 時、12 時、13 時と配置しておき、各ガイド事業者が自社の予約を入れるのならば、それ以外の時間に予約するというような配置にする。そのためにはある程度の増枠が必要。

環境省(松永):運用上の枠設定方法は、まさに引率者の数に制約を受ける。当日受付枠が現在の 10 時、14 時の 2 本であれば、1 名の引率者が待機すれば運営できる。1 時間に 1 本当日枠を設定すれば、3 人、4 人といったガイドが待機しないと回せない。現状の引率者数であれば、せいぜい 2、3 本追加するのが現実的ではないか。また、環境省としては予約を前提とした上で、当日枠の設定を考えたい。

環境省(中島):同時滞在数の増枠というトピックと当日受付の運用というトピックが混在してきた。運用方法についてはいろいろな検討の余地があると思うので、まず同時滞在数の増枠を切り離して考えたい。枠が増えるということに単純に絞り込んだ場合、受付事務に不都合は生じないのか。

知床財団：実務的な設計としては、10分間隔が1日続いてても対応は可能。今年実際にやってみて、可能だという実感はある。

環境省(中島)：当日か予約かは置いておいて、増枠することに他意見は無いか。

ウトロ地域協議会：基本的には増枠でいいと考える。予約か当日かという問題や、ガイド事業者の大小による差など内部のシステムはこれからしっかり検討していただければと思う。

フォーラム 21：利用する側として一人 5000 円というのは大きい負担である。3 時間もかけずにもっと短くいきたいという声も聞く。解説を聞きたいと思っている方は、何らかの形で事前予約をするのではないか。当日申し込む方は、地上歩道を歩くための条件としてガイドツアーを止む無く選んでいる方でニーズが違うのではないか。当日分というのは、別の料金にするなど全く別のものとして設計した方がいいのではないか。受付では、そんなニーズの違いは感じないか。

知床財団：現場の感覚はその通り。事前予約と当日受付はニーズが違う。現在は予約ベースの利用者層に、当日の客層を無理やり合流させている印象がある。雨の日に準備万端整えた予約のお客様に、軽装の当日客が混ざると、違和感を感じることもある。

フォーラム 21：これまでは本数がガチガチ、追い越しもダメなので、短時間のツアー設定はできないという話だったが、今後検討していてもいいのではないか。

環境省(松永)：新制度を導入して 3 年目でまだ定着しているとは言い難い。ここで、簡単に利用したいというニーズを大ループに混在させると、利用者への説明が複雑になるのではないか。そういったニーズに対応する場として小ループを検討する手はあると思う。

エコツアー協議会：クマがいるところを歩くという知床の事情から、この制度を受け入れたが、お客さんの不満は依然大きい。よく考えていく必要がある。

環境省(中島)：非常に重要な話だと思う。時間をかけて話すべきと思うが、この場では他 2 つの議題もあるので、まず増枠についての方針について確認したい。いろいろな検討すべき点はあるが、増枠という方向性は一致しているように思うが他、意見は無いか。

ユートピア知床：増える分にはお客さんが使いやすくなるのでいいことだと思う。一方でお客さん 2 人のツアーでは採算合わないというような話が出てくると悲しい。枠は増えたが少人数だと次の時間まで随分待たされる、というようなこと無いように上手く調整してほしい。

ガイド協議会：当日受付の紹介が 2 名のみでアンラッキー、10 名満員でラッキーとなるとガイドの不公平感が出る。これをなくすために、売り上げを按分するような制度を検討したい。運

用システムというよりガイド間の整理の問題なのでガイド協議会内で検討している。

環境省(中島)：基本的には増枠の方向で考え、具体的には審査部会で運用を考えるという方針でご了解いただきたい。次に2ルート併用についてご意見いただきたい。

斜里バス：2ルート併用に賛成する。時間や料金的なニーズが違う利用者への設定が可能になると考える。参考までに植生保護期の大ループ・小ループの利用者数の割合はどうなっているのか教えてほしい。

知床財団：認定事務では把握できないので、歩道に設置されたカウンターデータで見ることができる。今年のデータは未整理だろうが、昨年データは以前の協議会の資料に出ている。

ウトロ地域協議会：カウンターで数はわかっても、高齢者だとか属性やニーズは拾い切れていないのではないかと。そういったデータはもとに利用者のニーズに応え、いろいろな利用パターンを検討しつつ、五湖が主張するコンセプトとも摺合せを図っていくべき。よく吟味したうえで選択を増やす検討はすべきで、2ルート併用については賛成である。

知床財団：利用者のニーズについては資料3-2の4ページ目に参考になる資料がある。受付カウンターでお客様に小ループと大ループのツアーを勧めた際の反応を記録したもので、なんとなく、利用者ニーズを感じることができると思う。

環境省(中島)：受付事務の運用はどうか。

知床財団：制度上の制約として、何時にどのツアーが出るかは、最初に予約を入れた人の時間で確定していく。それで、午前、午後の特定時間帯に予約が多い。ここにコースの選択が加わるととても複雑になる。最初に予約した人が小ループを選べば、あとの9人はそれに従わなければならない。何時に出るツアーがどちらのコースに出るか、誰にもわからない状態となり、お客様への案内は非常にやりづらくなる。

環境省(中島)：この時間は小ループ、というように決めておくことが必要になる気がする。当日受付で話が出たように、1時間おきなど限定的に小ループを設定するようなイメージで始めるのがいいのではないかと。

知床財団：やるとしたら、そういう形になる。あとは、小ループをやってくれるガイドさんがいるのかも課題。また、かつて小ループは団体商品が多かったが、小ループツアーが1時間1本だと団体では使えないであろう。大ループも団体利用が人気の時間帯を先に押さえてしまうケースが増えているので、団体と個人の住み分けがうまくできればいいと考える。

環境省(松永)：小ループ導入にはみなさん賛成という意見かと思う。提案があったような1時間

に1本などの限定的な導入が現実的なような気がするが、他意見は無いかな。

フォーラム 21：小ルートでは2湖展望地に行くのか。

環境省(松永)：実験では行っていない。2湖展望地往復を含むかも、この議論で決めていく。

フォーラム 21：もともとは、眺めのいい2湖展望地にとりあえず行って帰ってくる利用が大半だった。この制度になって、すべての湖を巡るコースのみになったが、全部まわっているのは、お客さんのニーズなのか、ガイド商品として売るためのニーズなのか。現実的に時間のない人、綺麗なところに最短で行ってきたいという人はいる。小ルートを望んでいる人がいるのであれば、そこに分散させていくことは考えていくべきだ。

環境省(中島)：小ルートにどれだけ入れるかの検討は今後としても、皆さん導入の方向ということで理解した。具体的に利用適正化計画に書き込むに当たり、11月までに決めておかなければならないことと、その後の運用についての議論でも間に合う事項がある。議論を進めるために11月までの間に具体的な運用はどんなことが想定できるのか、環境省の方で資料を整理していきたい。その資料をもとに、利用適正化計画に書き込めるものは確定していくというように進めたい。最後に追い越しについてご意見をお願いしたい。

ウトロ地域協議会：現場の判断で進めていただければと思うが無秩序に行われると不安だ。何らかのルールや約束が必要な気がする。

ガイド協議会：追い越しルールとして、プラスマイナス10分程度のペースで実施した。すごく急いで複数の追い越しを行った例もあった。

斜里バス：私はしない方がいいと思う。もしやるなら、時間を大きく変えない、追い越す場所を指定するなどのルールが必要。お客さんの都合で2時間でまわるというような使い方が出てくると本来の植生保護などの観点から逸脱していく。実験結果を見ても、ほとんどニーズがないようでもあり必要性があるのだろうか。

観光協会ウトロ部会：この件に関しては、ガイドの意見は集約されていない。一部の意見のみ述べられており、賛成の人も反対の人もいる。今後時間をかけてお客さんのニーズを探っていく必要がある。

斜里バス：急いで回りたい人のニーズは小ルートが導入されれば解決するのでは。大ルートをまわるお客さんには時間の余裕があるように思う。

環境省(中島)：この件に関しては、告示項目でなく11月までに決めなければならない項目ではない。運用のルールの話なので、来年の春までじっくり時間をかけて検討できる。

観光協会ウトロ部会：ニーズを調べて判断する必要があるので、来春までには決着できない。五湖の利用のあり方のコンセプトに関わる問題なので、来シーズンにアンケートを実施して、その結果に基づいて議論すべき。

環境省(中島)：今回の実験でアンケートを取っていたが、件数も少ないし、整理方法に片寄りがある。調査方法は検討していく必要があると思う。

フォーラム 21：今の制度でまわっている人のニーズを取るだけでなく、ガイドツアーに参加しない人も含めてニーズを検討すべき。いろいろな利用を受け入れられるようにするために、追い越しもあった方がいいと思うが、追い越しの際にルールは必要だと思う。

ガイド協議会：追い越し可となった際にも、基本時間は大きく変えない、変えさせないというルールがあれば、無用な追い越しは発生せず、いいのではないかと思う。

環境省(松永)：追い越しによるツアーの質を理解しているのは引率者なので、今後設定される引率者との意見交換の場で、今まで頂いたような方向性について伝え、具体的に議論してもらおうと思う。そういった方向性についての意見は他無いか。

環境省(中島)：このテーマには時間的制約が無く、ここで具体的な方針までを決める必要は無い。これまで出た話は、追い越しありの場合も時間設定を大きく変えないなどのルール設定が必要という点と、ニーズを図る調査を行いちゃんと時間をかけて議論すべきという点であったと思う。今後この観点から審査部会で議論を進めてもらうようにしたいが、それでよろしいか。

環境省(中島)：利用適正化計画に関する方針的な話はできたかと思う。ご協力に感謝する。

#### 当日配布資料：知床五湖駐車場の拡張工事図(案) 説明

- ✓ 山側の段差部分を平らにする工事を実施予定
- ✓ 乗用車は+32台、バスは増減なく7台のまま

エコツー協議会：2輪車の配置場所が無いようだが、どうなるのか。

環境省(山岸)：現在の図面では無くなってしまっているが、水道施設周辺を再整理する予定なので、そこに2輪車スペースを設置予定である。

フォーラム 21：五湖の制度はヒグマだけでなく、いかに静かに自然を見てもらうかというのがもう一つのテーマだったはず。しかし五湖に入る前に、あれだけ渋滞していたら、何のためにやっているのかよくわからない。30台ほど駐車場が広がるだけで、あの渋滞が解消されると

は到底思えない。ガイドツアーが増えて滞在時間が増えるならば、車の置き方を考えるべき。滞在時間が長い人は、交通手段を別に考えるなど対策が必要、駐車場の拡張だけでは解決しないと思う。

環境省(松永):今年度中に設計を終え、来年度のどこかで工事を行う予定。拡幅した後はモニタリングを行い、対策を考えていきたい。対策について何かご提案があれば、ぜひお願いしたい。

フォーラム 21:車がどの程度滞在していて、どんなまわり方をしているかを調査することはできないか。

環境省(松永):以前、北海道大学の愛甲先生がそのような調査をしているので、アドバイスをもらいながら検討していきたい。

ユートピア知床:ガイドツアーに参加するお客さんは、それぞれの車で五湖に行くのか。ガイドさんの車でまとまって五湖に行くのであれば、渋滞緩和に役立つと思うがどうか。

ガイド協議会:事業者による。大きな車を持っている事業者ならお客さんを乗せていく場合もある。

知床財団:渋滞はガイドツアーの影響というより、植生保護期に大ループの需要が増え滞在時間が伸びて発生していると思う。

ユートピア知床:先ほどの意見にもあったが、別の交通手段も含めて考えていった方がいいのではないか。駐車場の拡張だけではすぐいっぱいになってしまう。

自然公園財団:案内窓口でも、五湖の渋滞情報を把握して、渋滞しているのでシャトルバスの利用をおすすめしている。今年はシャトルバスの利用が増えたはずだ。今年は最大 800m 渋滞した日が 2 日あった。あとは 300m 前後が何日かで 100m 程度の日が日数的には多い。100m あたり 30~40 台の車が並んでいるので、30 台駐車枠が増えれば机上の計算では何とかなる。800m というレベルになるとどうにもならないのは確かだ。

環境省(中島):よろしいでしょうか。これにて議題はすべて終了。ご協力ありがとうございました。