

カムイワッカ部会（第3回）における主な意見

1. 知床公園線の落石対策等工事とカムイワッカ以奥への通行について

- ・斜面上部は岩を固定する対策、それ以下の部分は岩の除去や別のネットを掛ける等の対策となる。概略で現在考えている工法で試算し20億円。さらにコストが増える可能性もある。
- ・平成17年度に工事を開始したのも、このエリアが観光資源であると認識していたから。湯の沢までは最優先で対策しなければならないという一心でやってきた。ただ、そこから先の区間の工事については、費用対効果を鑑みれば非常に厳しい。
- ・バリカン形状ができたのは北海道東方沖地震の際である。当初は、その地震と同等クラスの地震が発生しないと、斜面上部の岩は落ちないと考えていた。しかし、事後の調査の結果、風化という視点から考えるといつ落ちてきてもおかしくないという事実が判明したため、この区間を通行止めとしている。
- ・囲繞地の扱いにおいても、仮に通行者が落石事故に遭遇した場合、法理論的には道路の通行であると捉えられる懸念が強い。管理瑕疵により、国家賠償法に基づく賠償責任を問われる可能性もあり得る。そうであれば通さなければよいというのが筋。しかし、昭和42年以前は林道であり、その当時からの番屋の通行を考えると、平成17年の通行止めの際に、通れないとは言えなかった。また登山者に関しても、道路ではなく北海道の土地を往来するという考え方。同じように、道路管理者としての責任を問われた時は非常に辛い。自己責任とはなっているが、当時は管理責任を負う可能性も承知したうえで許可している。今回、その2つにおいて通行を認めているのだから3つ目も認めてほしいという主張も理解できるが、この2つの許可もギリギリの中での選択。

2. 仮橋の延長について

- ・今後も永久的に仮橋を残してほしいということでは無く、あまりにも時間がないため、ある程度時間をかけてこの場で議論を深め、地区全体の方向性を決めたい。その方向性が出るまでの間、仮橋を存続させてほしい。
- ・仮橋のそもそもの設置目的は、防災工事のためである。今後の方向性（仮橋を使って何か新たな工事をする必要があるなど）が整理されないまま、とりあえず延長だけということはまずありえない。
- ・一般車両の通行のための仮橋ではない。現状は目的外使用。既に2回延伸があった。具体的に時間をかけたとしても、巡回場の整備案は①～③案に絞られるのではないかと。比較する中では③案が一番よいのではないかと。
- ・橋の架け替えという観点で巡回スペースを生み出せないか。エコツーリズムとしてこの地区をどのようにして活用し、整理していくのかという部分を議論していかなければいけない。
- ・北海道の橋梁の補修方針として、架け替えはしない。既存の橋梁を補修して長寿命化させていくという方針。よってカムイワッカ橋についても架け替えは行わず、補修をしていくことになる。
- ・仮橋の撤去を1年遅らせることはできないか。

- ・仮橋撤去については前回の部会の中で議論したが、2度仮橋の設置許可を延伸している。平成24年度に延伸させて頂いた許可の期限が平成27年3月31日であり、来年度中に撤去しなければいけない。
- ・カムイワッカ地区の整備方針について結論を出し、わかり易いシステムとして利用者へ広報を行いたいというのが現場の意見。結論を出さなければならぬスケジュール上のリミットはいつか？
- ・リミットは今。来年度の予算要求締め切りが1月末。そこで来年度の予算が決定する。2月の次回部会時には予算が確定している状況である。
- ・検討時間を確保するためにも仮橋撤去は現時点では延伸していただきたい。エコツーリズム会議の趣旨から判断しても時間は欲しい。
- ・なにも決まっていない状況で仮橋を延伸するか否かといった話には応じられない。

3. 左岸補強工事と旋回場の整備について

(1) 左岸補強工事

- ・左岸の擁壁工事については、既存の擁壁の杭が傾き、擁壁下部の土もだんだんつぶれていっている状態。経過観察をしながら実施する必要がある。近い将来実施しなければならない工事。例えば道路本線にくぼみや穴が出来た場合は、即通行止めとして対策工事が必要。
- ・工事に伴い仮橋を撤去する必要がある。

(2) 旋回場①案（左岸の護岸補強工事箇所の拡幅）

- ・①案では、平成26年10月に仮橋を撤去の後、旋回場所が無い状態が続き、平成28年度12月末に旋回スペースができる。
- ・平成27年度・平成28年度はバスが通行できない。観光への影響が懸念される。

(3) 旋回場②案（右岸）

- ・右岸側の転回所を仮橋撤去と同時に行う。平成27年度の初頭もしくは工期が延びた場合は途中からバスの通行が出来る。
- ・湯の滝付近での旋回が可能となる。
- ・カムイワッカの価値を上げることを最優先とすると②案は反対。
- ・なるべく工事を少なくしてほしい。現在の案の中では、②案はまず理解は得られないと思う。
- ・②案は景観上ふさわしくなく、また自然への影響もあり、部会としては、検討をしないということによろしいか。（一同：異議なし）

(4) 旋回場③案（500m手前スペース）

- ・旋回場の整備を仮橋撤去と同時に行い、平成27年度からバスが通行できる。
- ・平成26年度については、現行と同様のバス運行が可能。
- ・道路敷地内であり、工事規模は整地とガードレール設置程度である。
- ・①案は一定期間バス運行ができなくなるため、③案が現実的。仮橋の撤去と500m手前の旋

回場の整備については、来年度の予算を確保しようと思う。

（5）その他の案

- ・③案と①案を組み合わせた案というのはどうか。つまり、先に③案の手前500mの工事を実施し、シャトルバスの運行は止めない。ただし、将来的には①案の左岸のかさ上げを実施し、橋の近くで旋回できるようにするという形（→要検討）

4. カムイワッカの利用のあり方（ビジョン）について

- ・全体的・包括的な議論をする必要がある。道路の扱い、登山者の扱い等、個別・単体の議論ではなく、カムイワッカというエリア全体の利用のあり方をかなりシンプルな言葉で表現できないと、一般の利用者は非常に混乱する。包括的な利用のあり方のビジョンを打ち出す必要がある。
- ・もし③案のような形となれば、歩くことそのものが楽しめる、魅力向上につながるような工夫を考えなければならないと思う。また、ヒグマに関してはどこでバスを降りようがリスクはそれほど変わらないと考える。

5. 平成26年度以降のマイカー規制期間について

- ・交通規制をかける場合、道路交通の危険を防止するということが大前提。交通規制の基本としては、わかり易さが根底にある。本来であれば現状の2期に分かれた規制は好ましくない。しかし、渋滞の発生時期と車両規制の期間がぴったりと一致し、現段階で規制を変更する理由は見当たらない。また、規制を外し際にもし事故が発生したら、なぜ外したのかということになる。現時点でこの資料を見る限り、変更する余地はない。