

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

カムイワッカ部会（第8回）

議事録

【日時】 平成28年10月25日（火） 13:30～15:30

【場所】 斜里町公民館ゆめホール知床 公民館ホール

【議題】

- (1) 平成28年度カムイワッカ地区の利用状況について
- (2) これまでの実績を踏まえたカムイワッカ地区の利用のあり方にかかる論点整理
- (3) 平成29年度以降のマイカー規制期間の設定について
- (4) その他

【会議資料】

- 資料1-1 平成28年度カムイワッカ地区の利用状況について
 - 資料1-2 平成28年度カムイワッカ地区来訪者数
 - 資料1-3 平成28年度シャトルバスの利用状況について
 - 資料1-4 平成28年度スカイバス運行事業結果
 - 資料2 過去3年間の実績を踏まえた課題整理と検討ポイント、スケジュール
 - 資料3-1 平成29年度からのマイカー規制設定にかかる基本方針
 - 資料3-2 平成29年度から3ヶ年の祝日の並び順（9月）
-
- 参考資料1 カムイワッカ部会（第7回）議事録
 - 参考資料2 平成26年度以降のマイカー規制の設定について（再掲）

【出席者】

以下、一覧の通り。

機関名	職名	氏名
【地域関係団体】		
知床自然保護協会	理事	綾野 雄次
斜里山岳会	会長	遠山 和雄
北見地区バス協会、斜里バス株式会社		下山 誠
特定非営利活動法人 知床斜里町観光協会	専務理事	代田 克雄
特定非営利活動法人 知床斜里町観光協会	部長	新村 武志
知床斜里町観光協会ウトロ部会		<欠席>
羅臼山岳会	会長	佐々木 泰幹
知床温泉旅館協同組合		<欠席>
知床民宿協会	会長	松田 賢一
ウトロ自治会	会長	桑島 繁行
株式会社ユートピア知床		<欠席>
知床ガイド協議会		笠井 文考
北見地区ハイヤー協会		<欠席>
一般財団法人 自然公園財団 知床支部	所長	古坂 博彰
【関係行政機関】		
北海道開発局 網走開発建設部 技術管理課	上席技術管理専門官	森 修二
北海道開発局 網走開発建設部 技術管理課	技術管理専門官	國松 博一
オホーツク総合振興局 網走建設管理部 維持管理課	課長	藤田 博康
オホーツク総合振興局 網走建設管理部 維持管理課	主査（道路管理）	門間 博幸
オホーツク総合振興局 網走建設管理部 維持管理課	主査（道路維持）	野並 克弘
オホーツク総合振興局 網走建設管理部 道路課	主査（道路）	菊谷 宏
オホーツク総合振興局 網走建設管理部 事業課	主査（道路第1）	長谷川 寿
オホーツク総合振興局 網走建設管理部 事業課	主任	白根 博人
オホーツク総合振興局 網走建設管理部 斜里出張所	所長	中山 康明
オホーツク総合振興局 網走建設管理部 斜里出張所	主査（管理調整）	松原 伸嗣
オホーツク総合振興局 網走建設管理部 斜里出張所	主査（維持）	飯塚 恭朗
オホーツク総合振興局 環境生活課	主幹（知床遺産）	石井 弘之
北海道森林管理局 知床森林生態系保全センター	専門官	和田 哲哉
北海道森林管理局 網走南部森林管理署	総括地域林政調整官	岩本 智行
北海道運輸局 北見運輸支局	首席運輸企画専門官	久原 賢一

北海道警察斜里警察署 地域・交通課	課長	山田 晋矢
斜里町役場 総務部 環境課	課長	茂木 公司
斜里町役場 総務部 環境課 自然環境係	係長	玉置 創司
斜里町役場産業部 商工観光課	課長	河井 謙
斜里町役場産業部 商工観光課 観光係	主事	三嶋 慎太郎
環境省ウトロ自然保護官事務所	自然保護官	前田 尚大
公益財団法人 知床財団	事務局次長	寺山 元
公益財団法人 知床財団 公園事業係	係長	秋葉 圭太
【運営補助】		
公益財団法人 知床財団 公園事業係	参事	新藤 薫
公益財団法人 知床財団 公園事業係	主任	佐々木 達也
公益財団法人 知床財団 公園事業係		清成 真由
公益財団法人 知床財団 公園事業係		海老原 友美

【開会挨拶】

斜里町（茂木）：適正利用・エコツーリズム検討会議の第8回カムイワッカ部会の開催に当たり、ご多忙中ご参集いただき感謝申し上げます。前回の第7回部会が3月3日、この間に年度も変わり、春と夏の二季を経て、早や閑散期に移行した感がある。本日の部会は2時間を予定しており、早速議事に入らせていただく。資料確認ならびに資料1-1の説明を、知床財団にお願いしたい。

知床財団（秋葉）：資料確認をさせていただく（順次読み上げ）。配布したものに不足があれば事務局まで声掛けしていただきたい。

【議 事】

資料1-1について知床財団（秋葉）が内容を説明

- ✓ 今年度のカムイワッカ地区の利用状況を取りまとめたものが、資料1-1である。
- ✓ 車両規制期間（シャトルバスの運用期間）は、8月1日から8月25日、9月18日から22日の計30日間とした。
- ✓ 硫黄山登山口までの道路特例使用については、6月18日から9月25日までとした。
- ✓ 昨年度から運行を開始したスカイバスについては、今年度は期間を延長して運行した。
- ✓ 知床五湖駐車場が最も混雑したのは、8月13日であった。
- ✓ カムイワッカ駐車場が満車状態になったのは、6日間であった。現地監視員が配置されなかった海の日の連休には、誘導員を配置した。
- ✓ 今年度の特徴は、8月のマイカー規制期間中に悪天候による道路閉鎖が頻発したことである。8月の31日間においてカムイワッカに至る道道知床公園線が終日全線通行可能な日は15日間のみであり、残る16日間はなんらかの交通規制が発生した。この影響により、カムイワッカまで通常運行することができたシャトルバス割合は、74%に留まった。

斜里町（茂木）：本日は実績の報告が中心となる部会になると思っている。今の説明について、質疑応答に移りたい。ご意見などあれば挙手願いたい。

知床自然保護協会（綾野）：カムイワッカ湯の滝において、規制ラインを突破する者が昨年度は13人いたということだが、突破とは具体的にどういう状況を指すか。

知床財団（秋葉）：現地監視員の制止を振り切って、文字通り強硬に突破した人数の報告を受けている。それが昨年は13名、今年はゼロであったということだ。しかしながら、監視員を配置していない期間中は、制止はもちろんカウントもできていないという前提での数値である。

斜里山岳会（遠山）：資料に警備員、監視員、誘導員という単語が出てくるが、それぞれの役割と、費用の支弁機関を教えてください。

知床財団（秋葉）：予算の出所によって名称を使い分けている側面もある。監視員は湯の沢の安全確認のために斜里町と環境省で予算を分担して雇いあげている。警備員は自動車利用の安全確保、具体的にはゲートの管理と駐車場内の車両誘導のために警備会社から派遣してもらっている。

環境省（前田）：誘導員は、3ページの「2）カムイワッカ駐車場」の項に記述があるように、監視員が配置されなかった場合で、かつ混雑が予想される日に、林野庁・北海道・斜里町・知床財団、それに環境省から人を出して車の誘導に当たったものである。なお、現地監視員の雇上げには、斜里町と環境省のほか、知床斜里町観光協会も費用を負担している。

斜里山岳会（遠山）：警備員（の支弁機関）はマイカー規制協議会か。

環境省（前田）：そうである。

斜里山岳会（遠山）：警備員はマイカー規制協議会が、監視員は主に行政が、それぞれ資金を拠出、誘導員は行政自ら動いている、と理解した。

資料 1-2 について環境省（前田）が内容を説明

- ✓ カムイワッカ地区の来訪者数について、過去からの推移とともに取りまとめたものが資料 1-2 である。
- ✓ 本年度については 10 月 19 日時点での数字である。シャトルバス利用者数は 6,765 人、前年比 59%で、過去最低となる。マイカー利用者数は 43,901 人、前年比 100%とほぼ前年並み。但し、後者は五湖駐車場台数に一定の係数を乗じて算出した数値であり、実測値ではない。（以上、資料 1-2①）
- ✓ 日別に見てみると、海の日連休中日である 7 月 17 日が突出している。8 月については、今年の台風等の荒天の影響で道路閉鎖が多発し、来訪者数ゼロの日が散見される状況となっている。（以上、資料 1-2②）
- ✓ カムイワッカ来訪者数を過去 3 年分並べてみると、7 月については海の日連休 2 日目（土曜日）に、8 月についてはお盆時期に、それぞれピークを迎える傾向がある。9 月はその年の連休の並びの良し悪しに左右される。（以上、資料 1-2④～⑥）

知床財団（秋葉）：データについての確認をしたい。推定値ということだが、湯の滝の入り

口に設置された赤外線カウンターによる数値はどこかに反映されているのか。

環境省（前田）：カウンターは現在も設置中であるため、次回部会までに集計してお示しする。資料でお示した数値であるが、シャトルバス運行期間中は実際のチケット販売数から出せるため、確度の高い数字と言ってよいと思う。しかしながら、規制期間外は五湖の駐車台数からの推定値であるため、信頼度はいささか落ちると思われる。今年度に推定を改善するためのデータ収集を行っており、来期は、ご指摘のカウンターの数値なども活用して、推定の精度を上げられないか検討してみる。

知床財団（秋葉）：1 ページ目の合計利用者数はさほど落ち込んだようには見えないが、8 月後半の荒天や9月の伸び悩みを考慮すると、感覚的な意見ではあるが、実際より多めになっているように思う。

環境省（前田）：カウンターの値の弱点は、設置が一昨年からであるため、長いスパンでの変化を追うのに使えないことだ。ただ、単純に「昨年と比べて」ということだと、カウンター数値の方がよいかもしれない。

知床斜里町観光協会（代田）：資料 1-2③の棒グラフで、青で表された「カムイワッカ利用車両台数」について質問したい。シャトルバスに乗った人を 2.485 で割った数だということで、これは「実際はバスに乗った人が、もしマイカーで現地に来ていたらこのくらいの台数になっていた」ということか。もう一点、それを示すことを通じて、ここで何を説明したいのかがよく分からないので、教えていただきたい。

環境省（前田）：分かりづらい資料で申し訳ない。一点目についてはおっしゃる通りで、バスで来た人数がもしマイカーで来ていたら、1 台当たり 2.485 人乗っていたという想定で割り戻している。もちろん、規制がかかっているかないかで台数は大きく異なると思われ、もし、という前提での数字と捉えていただきたい。一方で、赤で示した数字は五湖駐車場の車両台数から予測した数値であり、規制の有効性や根拠を判断するデータと考えている。

資料 1-3 について知床財団（寺山）が内容を説明

- ✓ 平成 28 年度シャトルバスの利用状況を示したのが資料 1-3 である。
- ✓ 本年度のシャトルバス乗車人数は 9,229 人（昨年度 13,236 人）で、昨年度の約 70%、過去 5 年で最低となった。原因は 8 月後半の荒天と思われ、バスの運行率自体が低下したこと、バスが運行再開して現地までは行けても（増水で）湯の沢には立ち入れない状況が発生したことなどが考えられる。

- ✓ 平成 23 年度からの日ごとの乗車人数は、8 月はお盆時期が最多となる傾向は 5 年間に共通しており、利用者数もいずれも 1,000 人前後となっている。一方で、9 月については最大乗車人数となった日および人数ともに年ごとのバラつきが認められる。
- ✓ お盆期間中のシャトルバス乗車人数を平成 12 年から並べて見ると、平成 17 年をピークに減少していたが、平成 22 年に底を打った後は回復傾向にあると考えている。本年度の減少は、天候によるものとみるのが妥当と思われる。

斜里町（茂木）：他にご意見ご質問等ないか。

斜里バス（下山）：本年度の状況については、今の説明に付された分析、「天候によるもの」で概ね同意見である。運行した日に限って言えば、例年並みという印象だった。

資料 1-4 について知床斜里町観光協会（新村）が内容を説明

- ✓ 平成 28 年度知床スカイバス運行事業の概要と実施報告を示したのが資料 1-4 である。
- ✓ スカイバスの運行は昨年度から開始、昨年度は 7 月 10 日から 31 日（22 日間）であったが、今年度は 7 月 16 日から 8 月 25 日（41 日間）とした。
- ✓ 今年度の実績は、計 1,674 名、うち個人利用 1,099 名、旅行会社経由での利用 575 名となっている。シャトルバス運行期間中は、スカイバスを楽しみつつカムイワッカまで行くためにシャトルバスとのセット販売を行い、道の駅うとろ・シリエトク（50 人）と知床自然センター（155 人）で、合計 205 セットを販売した。
- ✓ きちんとデータを取ったわけではないが、乗車当日かせいぜい一週間前の予約が多いという印象である。

斜里町（茂木）：質疑に移りたい。

知床財団（寺山）：一週間前から当日の予約が多かったということだが、当日飛び込みで来た人と前もって予約を入れてから来た人の比率が分かれば教えていただきたい。

知床斜里町観光協会（新村）：きちんとデータはとったわけではないが、個人客に限って言えば、3 割が予約なしの当日乗車といったところかと思う。

斜里町（茂木）：ほかにないか。ないようなので、この資料 1 全体に関係することとして、硫黄山登山道のための道路特例使用承認について、網走建設管理部に次回までに回答するという形で前回お持ち帰りいただいた案件がある。資料等はないが、その後の検討結果をご説明いただこうと思う。

網走建設管理部（門間）：始めにデータからお知らせする。今年の特例使用の承認申請数は293件、延べ人数653名。使用目的は硫黄山往復が最多で135件、248名。平成27年度について申し上げますと、申請数が351件、836名、最多使用目的は同じく硫黄山往復で165件、345名となっている。昨年と比較するとそれぞれ58件減、183名減であるが、やはり先ほどからたびたび指摘されている荒天による減少と考えるのが妥当と思われる。以上は、申請数から取りまとめた数字であり、実際に道路の特例使用をした人数ではないことを申し添える。なお、申請は主に電子メールと（現地投函箱への）投函である。

斜里町（茂木）：申請のあった件数・人数をご報告いただいた。質疑に移りたい。

斜里山岳会（遠山）：環境省で、入山カウンターの数値は把握していないか。

環境省（前田）：設置しており数値は得られるが、現時点で集計できていない。

知床自然保護協会（綾野）：集計はいつ頃になるか。

環境省（前田）：例年、1月ごろには集計がなされる。

斜里山岳会（遠山）：特例使用ができる期間中の分だけでも、集計は1月になるのか。

環境省（前田）：次の部会が1月なので、その際にはお示しできるという意味である。

知床財団（寺山）：電子メールと投函の比率は分かるか。

網走建設管理部（門間）：合算で集計したため、今ここで即答はできない。

知床財団（寺山）：電子メールの比率が多い場合、現在の事前の情報発信の成果があるということだ。

網走建設管理部（門間）：次回の部会でお示しする。

環境省（前田）：毎回、部会において次年度の道道特例使用期間を決めている。今年度、部会は2回開催を予定しているが、本件は次回部会で決定するというところでよいか。

網走建設管理部（門間）：前回の部会においては、特例使用の終了日を9月最後の日曜日で固定する案を提案し、了承いただいた。開始については次回以降に先送りとさせていただいたため、これを決める必要がある。過去の開始日を調べたところ概ね6月第3週と

いうところだが、ご参加の各位のご意見を聞いて、再度持ち帰って検討、次回の部会で決定という手順でいかがか。

斜里町（茂木）：前回の振り返りをする。前回部会で道道特例使用期間の開始日をルール化する案については決まらなかった。終了日は9月の最終週の日曜で固定することが合意された。開始日については、6月の第3週という話も出たが、除雪の関係などがあり、その場で決まっていない。ただ、話し合いの中で、今年度については開始を6月18日としたが、来年以降は未定の状況である。開始日もルール化するかどうか、例えば6月の第3週とするにしても、曜日まで決めてしまうことを希望するかどうか、ということが議論のテーマだろう。

環境省（前田）：6月第3週とするにしても、何曜日がよいなどの意見・要望を示した方が、網走建設管理部も検討しやすいのではないか。

斜里町（茂木）：斜里山岳会の遠山氏、羅臼山岳会の佐々木氏らは、ご意見あるか。

斜里山岳会（遠山）：次回部会で決めるのでよい。普通に考えれば、金曜か土曜が妥当だと思う。月曜ということはないだろう。

羅臼山岳会（佐々木）：遠山氏と同意見である。

知床財団（寺山）：我々のように広く一般からの問い合わせに対応する立場からは、開始と終了日をルール化し、毎年決まった週の何曜日、という決め方は非常にシンプルで助かる。そこで、もう一步踏み込んで金曜日にしてもらえると、よりありがたい。土曜日に設定すると、特例使用開始当日に不具合があった場合に（網走建設管理部の）事務所に連絡がつかないということが起こりえる。

斜里町（茂木）：それは、利用者向けには土曜日だが関係行政機関内では金曜日としておく、という意味か。

知床財団（寺山）：そうではない。運用を開始する当日に、現場に行ってみたら当初の想定と違うなどの場合に、問い合わせも対応もできないと困る、ということだ。行政の方たちの勤務日を開始日にした方が、何かあった際の対応に困らないという意味だ。

斜里町（茂木）：では、これらの意見を踏まえて1月の部会で決定するというのでよいか。網走建設管理部側は1月の決定でその後の手続きは間に合うか。

網走建設管理部（門間）：大丈夫である。

斜里町（茂木）：部会からの要望としては、特例使用期間をルール化し、6月第3週の金曜日ないし土曜から9月の最終日曜までを軸とすることよろしいか。

一同：異議なし。

斜里町（茂木）：では、議事1全体について、改めて質問や意見等がないか確認する。なければ次の議事に進むが、いかがか。

羅臼山岳会（佐々木）：湯の滝の利用の制限、一の滝までしか行けないということについては、地元は承知しているが道外から来る人や自治体が異なる地区の人などで地元ルールを知らない人は多い。下から登っていく人ではなく、一部の登山者においてはカムイワッカ川を下山路として使用する事例もある。登山者が上から降りてくる際に戻れというわけにはいかないと思う。この辺りの取り扱いはどうすればよいのか。

斜里町（茂木）：下から上がろうとする人には規制がかけられるが、上から降りてくる人には規制は難しい。実際のところ、行政は特に見解を持っていないと思うが、森林管理局はこの点何かお考えをお持ちか。

森林管理局（和田）：カムイワッカ川を下山路として使用する事例は、今のご指摘があるまで気づかなかった。必要性があるなら、次年度に向けて関係機関と共に検討する必要がある。

斜里町（河井）：現状は、国有林を斜里町役場が借り受けて、一般の来訪者に開放しているという位置づけで運用している。落石の恐れがある状況下で、利用と安全のバランスを考慮し、主に一般観光客を念頭に規制を行っている。登山者は、リスクに対する認知や受容度が大きく異なるため、現状の規制の対象とは考えていない。実際、上から降りてくる人にしろ、下から登ろうとする人にしろ、体を張ってまで阻止しろという指導は（現地監視員に対して）していない。レアケースと言ってよいのではないか。

羅臼山岳会（佐々木）：観光客向けのルールであるから、登山者は知らない。利用の心得も、先端部地区のようにかっちりしたものもあれば、中央部地区のようにフアジーなものもある。我々は、問い合わせがあれば監視員の存在ぐらいは教えているが、監視員の方たちはどうなのか、と聞いて伺った。

知床自然保護協会（綾野）：一律に立ち入り禁止とすると齟齬を生じるが、一般観光者を対

象とした安全のためのルール、という解釈でクリアできるのではないか。登山者は、カムイワッカ湯の滝よりずっと危険なところに立ち入っている。町としてもそれで十分な対応と言えるのではないか。

斜里町（茂木）：佐々木氏のご指摘は、登山者への周知はどのようにしていくのかということだとと思うが。

知床自然保護協会（綾野）：過剰なお世話は不要である。もっと危険な場所は多数ある。登山者は自己責任で山に入る。一般の人はここまでというのも、むしろ親切でやっているという理解でよいのではないか。

羅臼山岳会（佐々木）：この地元ルールはかなり特殊だと思うが、綾野氏の案で十分理解できるので、それでよいと考える。

斜里町（茂木）：私自身、行政に身を置くため、一般への周知ということには敏感にならざるを得ないが、一方で、親切も過ぎればお節介になるということも頷ける。ただ、この部会で本件について大掛かりに協議するということは考えにくい。あとは関係行政機関すなわち管理者間で協議をして、結果を後日この部会において報告するというところでこの場は収めたい。

資料 2 について環境省（前田）が説明

- ✓ 過去 3 年間の実績を踏まえた課題整理と検討ポイントをまとめたのが資料 2 である。
- ✓ 今後 3 年間（平成 29～31 年）をターゲットとした次期の検討を進めるうえで、平成 28 年度の運用終了後、11 月ごろには検討を開始し、冬期中 1～2 月ごろには新しい方針について合意形成をする必要がある。
- ✓ 検討に当たっては、基本方針は現状を維持しつつ、社会環境の変化を勘案の上、運用の担い手と費用負担のあり方、園地の魅力向上などについて協議していく必要がある。

斜里町（茂木）：報告ベースの議事であり、決定に向けた検討は次回に回したいと冒頭で申し上げたが、この資料 2 が次の議題 3 にも関連してくるので、それを踏まえてご質問等をお受けしたい。

知床斜里町観光協会（代田）：今後 3 年間で検討しようとしているわけだが、網走建設管理部の方に、例えば仮橋撤去に伴う旋回場のこと、今年の工事の進捗や当初予定からの変更点などについて教えていただきたい。

網走建設管理部（長谷川）：道道知床公園線の道路事業の状況については、例年検討してきたコルゲート管の補修工事、知床大橋の補修、撤去した仮橋を国立公園内に仮置きしているのだが、それを公園外へ移動させる、以上の3つについては今年中に終わらせる。旋回場整備の件については、擁壁工事の日程が遅れており、早くて平成30年に工事に着手できるぐらいと見越している。それ以外については、はっきりこれをやると言える予定はない。カムイワッカ～知床大橋間の落石防止については調査中であり、調査結果次第では、次に何をすべきか検討する可能性は出てくるかもしれないが、今のところは何とも言えない。

知床斜里町観光協会（代田）：知床大橋の補修工事の説明があったが、それは何をしているのか。

網走建設管理部（長谷川）：高欄の腐食部分の交換、表面の塗装など、ちょっとした補修である。

知床斜里町観光協会（代田）：過去の部会で、仮橋撤去の議論の際に、知床大橋までの整備を観光的にも災害対策的にも、何とかできないかという話があった。漁民が使用する道路という位置づけを継続せざるを得ない、改めて整備するとなると20億ぐらいかかるということで、道財政が厳しい中、整備は至難であるという回答だった。しかし、一般的に考えれば、調査をするからには一定の整備の方向性ぐらいは検討するつもりではないのか。何もする予定がないのに調査をしているというのは、税金の無駄という話にならないか。まして、欄干の補修や塗装などをしているということであれば、何かを見越してやっているのではないかと思うのだが、いかがか。

網走建設管理部（長谷川）：なかなか厳しいご質問である。何かやりたいという思いはあって、調査をしている。実際、当時20億ぐらいかかると言った費用は、より安価でできるかもしれない、そんな可能性を感じてはいる。ただ、実際に落ちそうな岩盤を把握して、それを押さえるのにどのくらいの工事が必要か、といった調査がまず必要で、それを今やっているということだ。設計等に着手しているわけではない。先の見えている調査ではなく、まだその前段階ということだ。

斜里山岳会（遠山）：資料2の2ページ最下段に「岩尾別地区も含めた登山利用者の駐車スペース…」とあるが、これはそのまま読めば羅臼岳登山口のことと読めるが、このカムイワッカ部会で岩尾別地区も含めた議論・協議をする、という理解でよいか。

環境省（前田）：議論の内容による。シャトルバス関連の話であればこの部会での議論となるが、単に駐車場の話であれば、この部会での議論には適さない。

斜里警察署（山田）：資料 2 の 3 ページに「交通事故が散発的に発生」とある。事件や事故の通報は、携帯電話からが 8～9 割を占めているが、道道知床公園線は携帯電話の不感地域であることが多く、これについて何か対策はお考えか。

斜里町（茂木）：町としては何も考えていないわけではないが、この部会としては何もしていない。誰がどのように、となった場合に、この部会で話し合う事柄かどうかという点は合意形成が必要かと思う。ただ、現実には事件・事故の通報の 8～9 割が携帯電話からで、にもかかわらず不感地域が多数存在しているということで、この点、ご意見等あれば伺いたい。

環境省（前田）：部会マターではないように思うがどうか。また、国立公園内では工作物の新築には規制があるわけだが、ここ知床国立公園の管理計画では、原則として新たなアンテナの設置は認めないことになっている。これが環境省の立場での回答だ。

斜里町（茂木）：他にないか。それぞれの立場で意見を出すことで、課題がより鮮明になるかと思うが。

知床財団（秋葉）：資料 2 の 3 ページの表で「全体」のトップに「外国人利用者の増加」が書かれているが、知床自然センターでの実感から言うと、カムイワッカ地区の様々なルールや制度は、外国の方に非常に伝えづらい。色々な背景や理由があって今の仕組みがあるわけだが、（シャトルバスの）乗り降りの仕方、チケットの買い方、マイカー規制の時期、どのような情報も外国人に非常に伝えづらい。この辺り、工夫が求められる。また、先ほどの遠山氏の意見とも重複するが、登山者とシャトルバスは相性が良い。特に縦走をする人にとっては、公共交通手段は重宝されており、逆にシャトルバスがない時期は、車の回収はどうしたらいいのか、タクシーは呼べるのかなど、実質的にはいずれも至難なものばかりで説明に窮することがしばしばある。連山の縦走利用は、今後の知床の利用の仕方としてクローズアップされてくる部分だと思う。できれば、岩尾別も登山道ということでつながっている部分なので、ここも視野に入れた議論をしていくべきかと思う。岩尾別の駐車場も現時点で決して好ましい状況とは言えず、バスというものがよりよい方向に持っていけるツールであるなら、積極的に考える価値はあると思う。

斜里町（茂木）：先ほどの、不感地域という点についてはどうお考えか。

知床財団（秋葉）：知床五湖より先は、携帯はほぼつながらないと承知しているので、無線を使用することが多く、特に不便は感じていない。

知床ガイド協議会（笠井）：羅臼岳の不感マップのようなものを警察では既に作成しているが、それについてはご存知か。

斜里警察署（山田）：知っている。

知床ガイド協議会（笠井）：あれのカムイワッカ地区版を作成してはどうか。実は感知するところは部分的にないわけではない。紙媒体で作成して来訪者一人一人に手渡すというのは現実的ではないと思うが、観光協会のホームページ上に貼り付けさせてもらうなどのことはできると思う。何か起こってから知りたいというのは実際問題として難しいだろうが、事前の情報としてあってもよいかと考える。

ウトロ自治会（桑島）：携帯電話のアンテナ設置については、かつて観光協会で役場にずいぶん申し入れたことがある。交通事故の関係で、生命の維持は極めて重要だ。先ほど環境省からは法的な問題でアンテナの新設は不可だということだったが、アンテナを多数立てるということではなく、指向性を持たせたものを用いるなど技術的にカバーできないか。専門的な人に何かしらよい知恵はないか聞いてみる、行政にはそういう研究なども検討していただきたい。

羅臼山岳会（佐々木）：携帯電話の指向性ということだと、最近では au であれば知床岳でも通話可能だ。峯浜地区から海上を（電波が）直線的に飛ぶのではないかと考えている。網走の高台などに指向性の強いアンテナを立てれば、カムイワッカ地区の奥まったところは無理でも、かなりのエリアがカバーできるのではないか。そういう点、今の桑島氏のご意見のとおり、行政から専門家に聞いてみてはどうか。

環境省（前田）：そういった革新技术の活用を含めて部会で検討に付すこと自体は、異論はない。ただ、原則論から言えば、知床の国立公園内にアンテナの新設は認められないというのが環境省の立場だ。繰り返しになって申し訳ない。

斜里町（茂木）：どのような技術的な解決法があるかは、正直言って今は分からない。部会の協議項目かということ、観光的な要素こそあるが、登山道や携帯電話不感地域の話も、となってくると、どこかで線を引かねばならない。携帯電話大手三社に聞いたとして、まずブースターをつける、鉄塔を建てるというのがいっしょの話ではないかと推察する。それを乗り越えて行ける技術があるのか、あるとして国立公園内で役に立つだけのものになりうるのか。警察としては登山道上での事故も含めた話という理解でよいか。

斜里警察署（山田）：お聞きしたのは、どちらかというと山岳遭難の際の話ではなく事件・事故に絡めてのことだ。つまり、車で行けるようなところの事件・事故ということだ。

斜里町（茂木）：ご参加の各位に、情報を持ち寄る努力をお願いしたい。時間も押しており、本件はここで議事を終えたい。議題 3 に進みたい。

資料 3-1・3-2 について環境省（前田）が説明

- ✓ 平成 29 年度以降のマイカー規制の期間設定に関する検討方針をまとめたのが資料 3-1 である。
- ✓ 次期 3 年間（平成 29～31 年）のカムイワッカ地区の混雑状況の予測と、今年までの 3 年間（平成 26～28 年）の混雑状況をまとめたものが、資料 3-2 である。
- ✓ 来年以降、9 月連休は飛び石となる年がしばらく続く。
- ✓ 五湖駐車場が拡張されるという変化を経ているため、環境省において混雑推定のためのデータ収集を今年度実施、現在データを取りまとめ中である。
- ✓ バス事業者など規制の運用側の負担は、これ以上増えないようにしたい。
- ✓ 上記を踏まえ、客観的データや意見をもとにマイカー規制期間を設定、次回部会において事務局案を示し、合意・決定としたい。

斜里町（茂木）：一点確認だが、次期も 3 年間とすることによいか。特段のご異議がなければ、事務局案は 3 年で作成することになるが、いかがか。

一同：異議なし。

斜里町（茂木）：ほかにご意見・ご質問はあるか。

斜里バス（下山）：資料に「3 年間の単位で規制期間の設定を行う」とあるが、計画は 3 年、当年の規制期間は毎年確認の上最終決定するとしてはどうか。実質そのようになっているとは思いますが。

斜里町（茂木）：実質そうなので、この点、特段の変更は要しないと考える。ほかにあるか。ないようなので、最後に議事の「その他」について、事務局からは何もないが、ほかの方はいかがか。ないようなので、次回は 1 月か 2 月を予定していることをお伝えし、本日の第 8 回カムイワッカ部会はこれにて閉会とする。

以上