

平成18年度知床国立公園利用適正化検討会議  
及び中央部地区作業部会(合同会)  
議事概要

平成18年11月6日 12:45~15:15

斜里町産業会館大ホール

1. 開会

2. あいさつ 環境省釧路自然環境事務所長

3. 【平成18年度知床国立公園利用状況(速報値)について】 事務局説明

【質疑応答】

(斜里山岳会) カムイワッカについて、バスターミナルと自然センター利用者の臨時駐車場は入っていないのか。

(事務局) 臨時駐車場の分も入っている。それ以外に岩尾別ユースやホテル地の果てからもバスに乗れる仕組みであるが、その分については入っていない。

(小林委員) 今回は速報値でしかないと思うが、会議の議題からすると管理の面を考える場合、五湖、幌別園地、羅臼地域、知床連山、カムイワッカについて、月あるいは年データで示しているが、これは日ごとのデータで出していきたい。検討資料となるようにしてほしい。

もう一点、五湖について、影響の状況という部分で、歩道幅が進行、ふみ跡が顕著という話が出ている。これについては、まだこれから精査することと思うが、もう少し細かいデータ、いわゆる時間単位のデータと、時間単位の密度がどの程度なのかというデータを出してもらいたい。どのくらいの密度が年間に発生しているのかをからめないといけないので、データの出し方を工夫してほしい。

(座長) 今の指摘はその通りだと思う。ことに羅臼湖、知床五湖もそうだが、カウンターデータは時間で取れるのか。それが分かればピークがどう動くか分かる。

(中易委員) 羅臼湖地域において、平成17年度よりも少なくなっているという原因はこれから分析すると思うが、バス停設置期間中に駐車禁止看板の設置、警察の巡回、ガイド事業者の協力というのは、平成17年度には同じようなことをしていたのか。

(事務局) 駐車禁止の看板は今年度から実施している。昨年度は実施していない。巡回は昨年もしてもらっていたと思うが、正式にお願いして巡回の強化をもらったのは今年からである。

(網走土現) シャトルバスの運行にあたって、台数などは出してもらえないか。

(事務局) 現時点では把握していないので、調べて後ほど提供したい。

(知床斜里観光協会)

カムイワッカ地区において例年と違う状況があり、小林委員から具体的に時間に分けて欲しいという話があったが、そのほかに、アンケート調査はしていたのか。

(事務局) カムイワッカ地区については、マイカー規制協議会のほうで、小林委員にアンケート調査を実施していただいている。

(知床斜里観光協会)

この時期には大体どんな状況か。

(事務局) 今取りまとめているところである。

(知床斜里観光協会)

カムイワッカについては、非常にホットな部分があり、できればいろいろな情報を提供していただくと、来年以降の指針になると思うので、お願いしたい。

(小林委員) カムイワッカの立ち入り規制の影響もあって、知床連山の縦走もできない状況である。そろそろ利用全体のそれぞれの場所のカウンターのデータもそろってきているので、全体の流動のフローをある程度把握する必要があると思う。フロー、流動モデルが無いと規制をかけたときにどう人が動くのか予測・対策ができない。基礎的データは積み重なってきたので、そろそろフローの段階に踏み込んで詰めていく作業が必要なのではないかと思う。

(座長) 今後のことも含めて、検討しやすいデータが必要ということになるかと思う。それをベースにして次の段階を考えていきたいので、検討会議としては、利用状況のデータについて、表示を工夫していただく、ということよろしいか。

この場ではデータを確認したということと、それをどう活用するかという点について、表示を工夫していただいてデータをまとめる、という結論になったということよろしいか。

では次の議題へ。

#### 4.【中央部地区利用適正化計画(平成19年度)素案について】事務局説明

##### I 作成の目的

##### II 対象地域

##### III 地域別実施計画

##### (1)知床五湖地域

##### 【質疑応答】

(知床財団) 五湖の安全性に関する認識について、説明の中では今年1湖と2湖は閉鎖しなくてすんだとのことであったが、閉めなくてすんだのは別に安全であったからというわけでは決して無い。ぎりぎりの調整の中で、観光への影響を最小限に抑えるためにやってきているということである。電気牧柵を設置したこともあるが、これで完璧に守られているというわけではない。クマの移動を若干制御するための、動きをコントロールするための柵である。1湖と2湖の地域が全部囲われて安全が確保されているわけではないことを十分認識した上で書いて欲しい。また、1湖2湖については「一応の安全対策がなされている」となっているが、これは言い過ぎではないか。非常にぎりぎりの状態の中で綱渡りのような安全対策なのである。連絡があればすぐに駆けつけるようにしてはいるが、ここへは早くて10分、遅ければ30分は時間がかかる。その中で何かあるかもしれないという状況が日々起きている。このような状況の中で、観光への影響を最小限に押さえながら、この場

で検討が進んでいるからもう少し我慢、工夫してみようとがんばっているだけである。だから、「一応の安全対策はなされている」というのは言い切り過ぎであると思う。

(知床斜里観光協会)

5)にガイドシステムのあり方についての検討を行うとのことだが、この検討のレベルはどこまでのことか。できれば民間では、踏み込んで実施できないかと思っている。ガイドの人たちのレベルアップや事業環境の整備を含め、現場が混乱している実態があるので、指針のようなものが欲しい。ある程度クマの管理に対する予算を検討していただかないといけないと思っている。これからいろいろな展開があると思うが、ガイドが動くにしてもしっかりした情報が欲しい。安全対策上でもしっかりした対策がなされていかないと、これ以上話が進まないのではないかと思う。地元のガイドを含め、現場の人たちの話し合いの場を作ってもらうことも必要ではないかと思うので、ご配慮いただきたい。

(座長)

今の件、ここでいう5)と6)の部分は私も同意である。観光協会や知床財団など、現場を良く知っている人たちが、むしろこれを考えていただいたほうが良いのではないかと思う。つまり一緒になってまとめていただいたほうが良いのではないか。この部分は検討中だから簡潔に書いてあるのであって、どうやるかというのは意見をもらって決めていけばよいと考えているがいかがか。

(事務局)

こちらとしても、まだ具体的なシステムの検討が進んでいないので、民間の方々で進んでいる検討を踏まえて進めて行きたい。

(座長)

どのようなメンバーでというのはこれから考えるとして、むしろ主体は観光協会なりガイド協議会なりで考えていただいたほうが良いのではないか。

他にないか。

(小林委員)

今の発言に関連するが、この問題は適正利用構想から議論してきて、そろそろ根幹的な問題に具体的に立ち向かわざるを得ないと思っている。リスクとどう向き合うのか、ということについて基本的な方針を考えなくてはならないところに来ている。自然の中に入ることはリスクを伴う。今までの議論では、「リスクがあるからだめだ、どうすればリスクは0になるか、ならないのであれば人は入れない」であったが、こういった議論はもう限界であると思っている。カナダの国立公園のゾーニングでは、安全管理としてのリスクは0と100しかないのではなく、段階に分けて安全管理をしている。そして利用者にも一定の責任を持ってもらう。知床五湖においても、もうそろそろ段階的に考えたほうが良いと思う。知床五湖において、一般の都市公園のような日常の安全を確保すべきなのか。この部分をまず整理しないと、安全対策を立てる方針がぶれていくような気がする。先ほど財団のほうから、もっと人をつけていろいろな管理をすべきだという話があったが、ではそれでリスクは0になるのか。それには膨大な人件費がかかるだろう。それでも事故が起きたらどうするか、ではもっとお金がいる、あるいは責任問題になってしまう。起きてからぐちゃぐちゃになってしまうのではなく、最初から根本的なところを議論しておくべきところに来ているのだと思う。もうひとつは、リスク管理を考えるのに、これまではヒグマという動物を管理してきたが、さらに情報をちゃんと管理していくべ

きだと思ふ。どう利用者に伝えるか、例えば私は今日飛行機で来たが、飛行機の場合、あるトラブルが起きた場合にお客様にどう伝えるかという情報管理が大切である。お客様を不安にさせず、しかも安全に誘導する。飛行機ではトラブルに対する安全・危険管理がしっかりと入っている。相当に厳しくやっている。こういったマネジメントを知床五湖でもある程度応用しながら考えるべきところに来ていると思ふ。飛行機はリスクがあったら飛ばないのか、そんなことは無い。飛行機だって墜ちる可能性を常に秘めている。けれども危機管理をしながら、何かあったらお客様には我慢してもらふ。たとえば飛行機が遅れるのを我慢してもらふ。それと同じような考え方が、こういった野生生物と向き合うときに考えても良い時期に来ていると思ふ。五湖の問題というのは、地域の観光や自然保護とかかわってくるし、自然遺産のありようにもかかわってくる根本的な問題なので、個々のガイドシステムを議論する前に、根本的にヒグマという動物が安全にどうかかわってくるのかということも議論しておかないと、全てがぐちゃぐちゃになってしまうように私は思ふ。

(座長) 今の意見は全般的な問題なので、この論点に関しては最後のところでもう一回時間があつたら議論したいと思ふ。ほかに何か。

(小川委員) 5 ページの利用のコントロールの部分、これの中身がどういったことなのかということが、利用者にとっては重要なことだと思ふので、イメージを明らかにしたほうが良いと思ふ。時間的な制限にするのか、あるいは物理的に入れないようにするのか、どういったことをイメージしているのか。あるいは、ガイドをつければクリアできるのかといったようにいろいろな考え方があるし、それを切り捨てでやるのではなく、場所ごとにふさわしいものを適用するという考え方もあるかと思ふ。その辺をどこかで補う必要があるかと思ふがどう考えているか。

(事務局) 現在まだ明確に人数や時間、場所などのイメージが無いが、ご指摘の通りそこをある程度明確にしないと、どんな方法でやるのか見えてこないの、その点を含めて来年度の検討をしていきたい。

(座長) 利用のコントロールについては、各項目で必ず出てくるので、そのときに話してもかまわない。ほかに無いか。

(中川委員) 情報提供の部分について、具体的なものとしてウェブサイトや利用者マップ「等」とかかれており具体性がない。やはり現地に着てからのリアルタイムの情報が必要だと思ふ。ビジターセンターも新しくなるし、知床自然センターもある。個々の情報(クマや遊歩道の状況など)をリアルタイムで提供する形もあるのではないかと思ふ。そういったことをここに入れたらどうかと思ふ。

(中易委員) 五湖の現状及び基本方針の中で、「知床五湖の原生的な(中略)ふれあい・公園利用サービスの提供」とあり、これが基本方針だと思ふが、利用適正化基本計画の中では、これともうひとつの柱があり、二つの柱を実現すると明確に謳っている。ここではひとつだけになっているが、後々もうひとつの柱も検討するという意味で抜いたのか。もう一点、小川委員の意見とも関連するが、利用調整地区について、前はコントロール手法について検討するという言い方だったが、もう一步踏み込んで改正された公園法を踏まえての話だと思ふ。導入を検討するというのは、この場所で導入を検討しているのか、本当にそれでよいのか。公園法というのは、私

が読んだ限りでは、環境大臣が導入することになっているようである。個々で何を議論してどういった手順でその導入という手法に結び付けていくのかということも知りたい。利用調整地区制度そのものも、どんな制度なのかということも議論されていないし説明も受けていない。そのあたりの話も聞いておかないといけないと思う。

(事務局) 最初の基本計画の中では2つあるという点については指摘の通りである。2 点目については「地域の観光産業の維持及び一般利用者の安全性向上と安定的な利用の提供」ということで、並んで書いてあり、前文に入れたいと思う。決して落とすわけではない。2 点目の利用調整地区の件については、今のところ具体的に上げられる制度というものがこれしか思いつかなかった。利用調整地区を含めて、議論をいただきたいという意味合いで、具体例をひとつだけ挙げさせていただいた。もしこの制度を導入するということがなれば、詳しい説明が必要であると認識している。

(座長) 最初のほうは利用適正化基本計画に書いてあることとそろっていないとまずいのではないか。特に基本方針は重ねて書いておかないといけないと思う。

(中易委員) 利用調整地区の導入を含む検討を行うという書き方だが、導入することをここで決定するかどうかということを書いているのか。それは考えられないが。

(事務局) ご指摘の通り、導入することを決定するのは、この会議ではないが、どのような利用のコントロール方法が良いかというご意見をいただければと思っている。こういった制度にかかわらず、利用コントロールをすることについての同意は地元から得られていると思っているので、その方法についてご意見をいただきたいと思っている。

(斜里町) 今の利用調整地区の件は、平成 13 年度の、ベースになっている基本構想の段階から議論があつて、高架式の木道を作ることになるときも大きな議論となっていた。そのときに木道を作るのには賛否両論があつたわけだが、それに対して地上のルール作りも合わせて課題の整理をしていこうということになった。平成 14 年度に地元の方々と高架式木道に大きな疑義を訴えた方々との整理の中で、何がしかのコントロールを持って運用していくことが五湖にとって将来性があるのではないかと、コントロール手法という言葉が出てきて、地上についてはこれを検討しようということになった。当初はその検討自体にも抵抗感があつたが、そのような流れで平成 15 年度の内容につながっている。そのときには自然公園法の利用調整地区の制度がすでにできていたので、地元の方との議論の際にも、地元行政の側としては地元のローカルルールだけでは限界があり、何らかの公的担保を持ったものと合わせることで、地上のコントロールも可能性があるのではないかということで、そのときから利用調整地区というのはひとつの方法になるのではないかという話が地元の民間からも出ていた。環境省サイドでの具体的な検討というのはここ数年の動きである。そういった面での制度を使えるのかどうか、五湖に導入することを具体的に検討し、法律的なことなので、手続きは別次元の話になる。ここでの根本議論はまだ必要ではなく、もっと具体的なイメージが固まった段階でしたらよい。

(事務局) 文章の日本語に問題があったかもしれない。「利用調整地区を含む」というのは、ひとつの選択肢に過ぎないという意味合いで書いた。文章をなおしたいと思う。

(知床斜里観光協会)

平成 15 年度における合意ということでの第 1 段階、第 2 段階ということだが、その下の文章の「第 1 段階」の対応はほぼ達成されている」という認識については、少し違うのではないかと私は思う。第 1 段階というのは 1 湖と 2 湖の自由利用区域、3 湖～5 湖の利用コントロール区域とするということだが、これは達成されたのか。

(座長)

その点は、先ほど財団から出ていたことでもあるが、この場合、そういうことをやったという程度のことではないかと思う。第 1 段階がどこまでかということは今ここで議論しても意味がないので、言葉としてあまりはつきりしなければ、第 1 段階第 2 段階という言葉をやめて、「こうゆうことをしたので、次の段階ではこうしたい」という意味合いでよいのではないか。

(北海道森林管理局)

実施計画自体の性格も含まれると思うが、基本的には次年度以降こうゆうことを検討しますという大局的なことと、ほかの細かいことが載っている、という解釈だと、どの程度実際検討する可能性があるのか、実施計画として書き込むのか、という問題がある。もう少し項目を整理してからやるべきではないかと思う。それが 1 点、もう 1 点は冒頭小林委員が言っていたことが重要だと思っている。全体を 4 地区に分けているわけだが、フローが分からない段階で個別にやっていくと、危険ではないか。ヒグマのように早急に取り組まなくてはならないものについて、緊急的な対応としてやっていくのは問題ないと思うが、こういったきちんとした基本構想があって、それに基づく実施計画を定めてやっていくという枠組みの中では、フローというところまで考えたうえでやっていかないと、後々この計画体制の中である程度の知床におけるルールができていくと思うので、それを固定化する段階でまだフローが分からないという状況で端々のものを決めていくのは危険ではないかと思う。

(座長)

おっしゃるとおりであるが、タイムスケジュール的なことを考えると、大まかなにしかな書けない。それに基づくフローを作ってやっていく。その上でどこにあたるのかということ整理すれば良いのでは。

(事務局)

冒頭少し説明が抜けてしまったが、資料 2 の付録、この表は基本計画に基づいて実施計画というものがどう組まれているかを整理したものである。実施計画の中で、19 年度、20 年度以降という形である程度の流れを示した。小林委員から指摘のあったフローという記述はないが、その中でどのように進めるか、どこまで進めるかという点については、ある程度ここで示している。フローやデータの点については、一番最後に説明する予定であった。資料 2 の 10 ページにモニタリングという項目を加えているが、そこにこれまでやってきた利用者数調査や利用者動向調査を今後やって行きたいと考えている。

(事務局)

5 ページの利用のコントロールの部分になるが、四角く囲まれている部分、平成 15 年度に検討された部分がある。知床五湖の中でも、地上歩道と高架木道を分

けて考えており、今利用のコントロールをしようとしているのは、地上歩道である。利用者を地上歩道から締め出してほかのどこへも行けない状態を作るということではなく、安全に行けるようにする。その議論が進む段階では高架木道の延長を含めて一般の利用者はここを使っていただくということで、総量を削減するという考えではない。一番自然環境が壊れている五湖の歩道周辺環境をまず守るために、ある程度利用のコントロールを図るということである。一般利用者の方は安全でクマの被害も受けないような高架木道へ誘導していくということで、総量としては変わらない前提で考えている。フローは非常に重要で、五湖の利用者はほかのところも全部回るので、全体として有機的につながっているのは事実であり、その辺りをどこかでつなげていこうと考えている。

(小林委員)     マイカーの総量規制について、理由は利用集中のことについてのみ書かれているが、そうではない。マイカーの総量規制というものは、単に集中利用ということだけではなく、利用環境の質的向上や、バスの中におけるレクチャー、利用上の安全、ヒグマなども含めて書き込んでいただきたい。これだけでは片手落ちである。

## (2) 羅臼湖地域

### 【質疑応答】

(小林委員)     シャトルバスは選択肢のひとつだと思っている。実際はガイド協会の方が利用者を車に乗せて運んでいって下ろしている。法的な問題もあるかもしれないが。その辺を含めて、利用者からみて時間の無駄がなく、かつ、きちっとガイドでき、さらにある程度利用のコントロールもしやすいというアクセスの方法を議論したほうが良い。要するに方法として一般利用はどこまで認めるのか、あるいは認めないのか。認めないのであれば利用者にあまり負担をかけないで、なおかつ満足してもらえるシステムを作るとすればどういったやり方が良いのかということ、シャトルバスはひとつの柱である。その上でガイド協会に入っている方によって、一定のルールの下にきちっとガイドをしてもらい、それぞれをコントロールしていかななくてはならない。そして、なるべく分散してもらうようにすることが、一番緩やかな管理で良いのではないかと思う。

(座長)     私もそう思う。(2)の 1)アクセス手法の改善と 2)利用のコントロールをセットで考えなくてはならない。もうひとつは、これはまさに一番直接的な問題で 5)ガイドシステム、と6)情報提供、この4つは前の五湖ところでも同じだが、早急に「ガイドシステム」「情報提供」「利用のコントロール」「アクセス手法の改善」をセットにして別の場所で議論・検討してもらったほうが良いのではないか。これはどこをいじくってもつながってくると思う。これ以上人を入れるのか入れないのか、冒頭の利用状況のデータでも出てきたが、何月頃の何時から何時までもピークだとか、その辺のデータも合わせて考えないといけない。

環境省だけで考えていてもしょうがないので、地元で実際に誰がやるのかという話ともつながるので、早急に議論していただきたい。

どうでしょう。そうゆう場を早急に考えていただくということで。

(小川委員) 先ほどどなたかから質問が出たガイドシステムについて、今回まで先送りされてきたような状況だが、重要なテーマであるにもかかわらず、議論されていないのには理由があるのか。あるいはどの程度まで進んでいるのかを教えて欲しい。

(事務局) ガイドシステムについては、座長からも指摘があったが、特に2)利用のコントロールと密接な関係がある。このコントロールの成果を受けて検討しなくてはならない。その前に、羅臼湖をどうすべきなのかという考え方の整理も必要であるから、ここではガイドのあり方という形でまとめて書いたというのが現状である。

(小川委員) 私が直接ガイドを見てきた感想を述べさせてもらいたい。私も15年ほど前、まだ北海道でガイドが定着していない頃から、そういうものが必要だと感じてやってきたが、最近それがぐらついてきた。こんなガイドなどいらないと思うようなガイドが目につく。ただガイドがシステムとして組み込まればそれで良いという問題ではなく、その地域の特性を十分に踏まえた上でやらないといけない。あんなガイド頼まなければ良かったと言われかねない。つまり、小林委員が言ったことと反対の方向に行きかねないという一面を持っているということを確認して、ガイドシステムを検討していただきたい。

(座長) 今の問題も含めて検討していただくということになるかと思う。ほかに何か。

(知床ガイド協議会)

アクセス手法の改善の中で、「羅臼湖歩道へのアクセス手法は、知床峠からの徒歩、(中略)情報提供等を充実・推進する」とあるが、知床峠からの徒歩というのは一時的なものだろうと思う。ここのアクセスの文言をきっちり考えていかないと、峠から3km、あの曲がりくねって車の多い、歩道すらない道路を歩かせるのは非常に危険である。そのあたりも含めて書いているのだろうが、そこを確認したい。

(座長) 言われる通りである。この間見に行ってきたが、確かに歩いている人がいる。峠を歩いて降りざるを得ない状態である。それを含めてということになると思う。

ほかになければ次へ。最後に全体の質疑応答をしたい。

### (3) 知床連山地域

#### 【質疑応答】

(斜里山岳会) 全体的にはそれでよいと思うが、ひとつお願いがある。グリーンワーカー事業として行っている登山道の補修・整備、ロープを張るなどということがあるが、環境省の予算施行が大変遅く、今年も始まったのが9月である。最盛期を完全に過ぎており、来年のためと言えばそうかもしれないが、是非早めに対応を取れるような形での予算施行をお願いしたい。

もうひとつ、A3の6ページにある知床連山地域共通方針の平成18年度に「携帯トイレの導入についての検討」という項目があるが、平成19年度から試験的導入ということでの報告があったが、今年は導入を検討しているのか。

(事務局) 現在まだ平成18年度中なので、検討中のものも書いてある。

(座長) 来年度の計画をこれから検討するのか。

(事務局) はい。



- (斜里山岳会) 来年試験的導入をするという考えで、そのための検討はまだしていないのか。
- (事務局) まだしていない。
- (座長) 来年導入するのであれば、今年度に検討しなくては間に合わない。
- (事務局) そこも含めて検討していただければと思っている。
- (座長) 皆さんに伺えということか。導入は検討してもらっても良い。議論の問題ではないのではないか。
- (知床財団) 議論する必要があると思う。ここにもう導入を検討すると書いてある。私は携帯トイレが良いのか、ほかの手法が良いのか含めて検討すべきだと思う。ここに断片的に携帯トイレとしか書いていないのはおかしい。
- (座長) 今年度に来年どうするかを検討していただいている。皆さんを含めて。
- (斜里町) 経過を少々。携帯トイレをどうするかだけでなく、処理の問題もある。地元としてはかなり大きな課題である。今いろいろなことを調べており、検討は始まっていると思っている。今年についてはこんな感じだが、来年の表現については、この問題をどうクリアするか、ここで携帯トイレをひとつの方法として突き進むというのはいろいろな課題(処理、運搬など)がある。登山者に持って行ってもらえばよいというような簡単な問題ではない。
- (座長) フローでは平成 19 年度に携帯トイレ導入と書いてあるが、まだここまでは行っていないのか。
- (斜里町) 厳密には導入の可否について検討中である。
- (座長) では、導入と書くのは控えたほうが良いのではないか。導入を含めての検討を今年度に行っているということか。
- (斜里山岳会) もうひとつ。トイレの持ち帰りはいいが、持ち帰るための袋というものを山のトイレを考える会で作ったのだが、是非これを関係行政機関でも予算を出して作ってもらえたらありがたい。
- (座長) 持ち帰りにしても、どこまで持ち帰るのかという問題がある。大体山のふもとということであれば、設備を考えなくてはならない。それを誰がどのように回収するのも考えなくてはならない。
- (知床財団) トイレに関連して、知床連山地域の部分には利用のコントロールという文言が全くない。そもそも、うんこを担いでまで山を歩かなくてはならないのか。人がたくさん入りすぎているのが問題なのであって、コントロールも考えずにうんこを担げばいくらでも入ってよいということが間違っている。それ以外でも、稜線部には工作物を作るべきではないと思うが、例えば極楽平にはちょっとしたもの、トイレなども考えられないではない。いろいろ選択肢があるとおもうので、利用のコントロールなども項目として必要だろうし、それを含めて検討したうえでのトイレ問題だと思う。
- (座長) 財団が言いたいのは、知床連山地域に利用のコントロールの項目が必要なのではないかということ。
- (小林委員) 私も同意見である。利用のコントロールが必要な場所だと思っている。そこで関係してくるのが 2)利用の分散である。ここでの表現が気になっている。安全性のことを考えた場合、逆に残雪期に分散すると、非常にリスクが高まる。単に利用

集中緩和だけでなく、安全も含めて表現を考えて欲しい。本当に分散したほうが良いのかどうか、残雪期の問題はリスクであり、残雪がないときの土地利用が入ってきたときに、羅臼側斜里側のどっちの土壤がもろいのかを見ないで分散してしまうリスクが当然あるのだから、地形土壤を見極めたうえで本当に分散したほうが良いのかどうかを議論して欲しい。いきなりはじめから分散というのは良くないと思う。

(中川委員) 私もそれについての話で、文章の中に「仕組みの検討」とあるが、抽象的で良く分からない。考え方として、一般の利用を分散して緩和するというのであれば、登山道が安全でない部分があったり、表示が少なかったり、ヒグマとの軋轢というものもある。利用しやすくすることと関連して利用の分散が図られるのだと思うが、一方では小林委員から話があったように、ちょっと難しいルートでは初心者は入れないとか、そういった形での分散もある。そういったことが仕組みの検討だと思うが、この仕組みの検討が重要な割に漠然としているので、その辺りの整理が必要だと思う。

(座長) 2)の利用分散を利用のコントロールというような表現に変えて、中に分散のことを議論するというのも含めて入れておいたほうが良いように思う。あえて項目全部を地域ごとに同じにしなくてはならないということはないが、今の利用のコントロールというものを知床連山地域においても検討していただくということで。

#### (4)カムイワッカ地域

##### 【質疑応答】

(知床斜里観光協会)

先ほど小林委員が言っていたように、知床が自然遺産にふさわしい自然があることと、多くの人がある観光地であるということの具体的な意味づけをちゃんとして欲しいと思う。五湖については、総量規制の話で、来てはいけないということはない、現実的な対応をすることが大切だという話をいただいた。今年カムイワッカでは、非常に危険という状況が急に発生し、これについての理解や共通認識がないのではないかと考えている。先ほど小林委員が言っていたように、自然にかかわる危険度の蓋然性について、きちんとした認識をお互いに持ってやらないと、不毛な対立が続くのではないかと考える。カムイワッカについては、知床の象徴であるということを書いてある。確かに知床においては、ヒグマとカムイワッカが象徴とあってよいフィールドである。でありながら、比較的容易に接することができるということが、観光地としての大きな意味であり、知床に負わされた位置づけであると思う。簡便に自然に接することができ、その厳しさや大切さというものを感じてもらえる場所として、対応してもらいたい。

(座長) では、観光協会としては、どんな位置づけが良いのか。つまり今の状態、あれだけ人が入っているのは秘境ではないのではないかと考えるのだが。

(知床斜里観光協会)

もちろん、規制・コントロールはあってしかるべきだと思っている。五湖の場合も、駐車場スペースが結果的にある程度利用を制限しているし、そういったことを含

め、バスを出すことによって相対的にコントロールされている環境がある。沢登りに来たつもりが人の尻を見に行ったような状態になる環境が良いとは私たちも思っていない。そのためにある程度コントロールするというについては良いが、昔あった環境を取り戻すためにどうするのかということの議論をいただきたい。

(小林委員)

データを見ると、秘境感を喪失しているという時間は、実はそんなに長くない。一日の中で、人の動きは午前と午後にピークがあり、朝と夕方はガタンと落ちているので、分散の仕方はもう少し研究しても良いと思う。利用人数をそれほど落とさなくても、秘境感を味わう方法はまだあると思う。もうひとつは、リスクの問題をどう考えるかということ。このカムイワッカでは、利用者自身が招くオウンリスクの問題と、落石などの外的なリスクの二つがある。これを切り分けて考えなくてはならない。これまで起きていた怪我というのは、利用者自身が招いた怪我(オウンリスク)の話であり、今回かかった規制というのは落石によるもの。それは協議会で決められるものだから、ひとつの方針として決められたということである。私が少し気になっているのは、ではリスクは0パーセントなのかという議論ではなく、事故が起きたら誰が責任を取るのかという議論になってしまうことである。対策協議会が決められているのだから責任は対策協議会にあるとなるのか、決めたものに責任があるという話では、絶対先へ入れてはだめだということになってしまう。それではいけない。沢というところは、もともと地形の弱いところを水が削ってできるのだから、当然崩落する危険が常にある。今、一の滝より上が立ち入り禁止になっているが、それ以外だって崩落する危険はある。だから危険性についてもう少し分かりやすく議論する必要がある。こういったことはこのままでは收拾がつかない。もう少し対社会的にこういった場所のリスクの問題をどう考えるのかということ議論すべきである。危ないから崖に網をかけろ、危ないから入っちゃ行けないという議論になってしまうと、話がおかしくなってしまうと思う。

(知床斜里観光協会)

確かに100%の安全性などなく、「大丈夫らしさ」の話でしかない。それを自然との関係の中でどういった形で作っていくかということ議論していただきたい。技術的には危険を察知する手段というものはあるのだろうが、そういったことを具体的に検討しながら位置づけていかないと、現実的な話にならないような気がする。

(斜里自然保護部会)

安全性というものについて討議する必要があるだろうと思っている。知床は自然遺産に登録された、自然が豊かだということを含めてのことだが、自然が原生に近いところに100%の安全を求めて観光客が来るのか。それを考えると、100%の安全というものを、望んでいないことはないだろうが、ここで論議する前段の問題であろうと思う。ここはこうゆう危険がある、だが自然は素晴らしいですと、きちんとわきまえて皆さんに周知して、その上で来てください、ある程度は自己責任ですとすれば、ここまで神経質になって討議する必要があるのかということを考えながら討議する必要がある。コントロールの問題では、ずっとコントロールを議論する必要があるほど観光客が来れば良いと思う。もう少し現実的に、スピー

ドを上げて議論して欲しい。

(座長) 100%の安全などありえないと思う。それは分かっているのかもしれないが、いざ事故が起きると誰が責任を取るのかという話になってしまう。それをわれわれがどう考えないといけないかという話である。もうひとつは、秘境をどう演出するかという問題かと思う。ある程度人数が増えると、どうしても秘境だとは思わなくなる。シーズンによっても時間によっても秘境的感覚で捉えられるような時間もあるのではないか。カムイワッカが象徴的であるという意味でも、それをどうやるかという問題であると思う。

(知床財団) まさに座長が言ったように、秘境をどのように演出するかという問題であると思う。いつまで人がたくさん来てくれるかという話があったが、知床は観光の商品なのだから、商品の質を維持し高めていくことが大切。人が爆発的に来る状況は長くは続かないかもしれないが、知床はこんなコントロールをしているから何度行っても素晴らしい体験ができるという状態を維持しなくてはならない。それが今自然遺産に認定されて注目を浴び、人がたくさんきているうちにやらなければならないことであって、観光の戦略としても考える。もちろん自然保護のためにも考えなくてはならないことだと思う。

(中川委員) 先ほどの安全の話だが、知床は日常の町ではないし、客は非日常を求めてくるわけだから、リスクについてはそれを承知できていただくということが、秘境を楽しむんでいただくということだと思う。一方、情報・判断材料を提供するということが重要だと思う。落石にしても、ここの危険度が高いとか、雨に日には危険度が何倍にもなるとか、いろいろな形で情報・判断材料を提供し、それでも味わいたい人は自己責任で入ってもらおうというような、できる限りの手立てをしたうえで入ってもらうことが必要だと思う。

#### IV 利用の心得

#### V 計画実施体制

#### VI モニタリング 事務局説明

#### 【質疑応答】

(座長) 12 ページに利用の心得の案が載っているが、これは今日検討するのではなく、案ということで次回までによく読んでいただいて、検討していただきたい。

以上一通りの説明が終わった。いろいろな指摘があったので、全体について何かないか。

(知床財団) マイカーの総量規制について、先ほど小林委員からお話があったが、この記述は渋滞対策としての記述しかないが、渋滞対策だけではなく、いかにスムーズに送り込むかというシステムではないかと思う。小林委員が言われた文言を付け加えたとともに、この 10 数年、知床五湖よりも出勤回数が多く、大変なエネルギーを使っているのは道路沿いのヒグマの問題である。この問題の対策のためにも、シャトルバスシステムが不可欠であり、今は道路沿いにヒグマがでたら、すぐに駆けつけて片端から追い払うということをやっているが、きりが無い。そして、喜んでみていた観光客からブーイングを浴びる。せっかく写真を撮っていたのに、なぜ追

い払うのかといわれる。これもやはり安全対策ばかりではなく、むしろ車窓から見てもらえばよい。そういった発想のマイカー規制の記述が五湖、連山、カムイワッカの3箇所があるが、野生動物対策を含めての書き込みが必要な時代なのではないか。渋滞対策のためのマイカー規制というのは、昭和40年代の発想にとどまっているのではないか。

(座長) 重要な指摘だと思う。

(小林委員) まだ議論の途中だが、モニタリングについては知床自然遺産科学委員会のデータをもって合わせたほうがよいと思う。自然環境を保全管理していくためのデータと、利用者管理のためのデータをあわせてこれを作っていたほうが良いと思う。

(座長) ガイドシステム、情報提供の項目については、五湖、羅臼湖も、カムイワッカもそうだが、環境省だけで考えるより、地元でかかわっている人も加えて議論していただいたほうが良いのではないかと思う。時間的余裕があるのかという問題もあるが、個別にいくつもワーキンググループ以外のものを作って検討するのが良いか、それぞれ別の人が必要だから別にやったほうが良いのか分からないが、それも含めて環境省のほうで考えていただいて、これは实际的ではないか考える。そう提案させていただくので検討していただきたい。

## 5. その他

### 利用者マップ(仮称)の作成方針(案)

#### 平成18年度知床国立公園利用適正化検討会議スケジュール(案) 事務局説明

##### 【質疑応答】

(座長) 利用者マップについては、資料も出ているが、まだ意見があろうかと思うので、お気づきの点があったら事務局に届けていただくとありがたい。

次の会議では素案が案になるが、それまでにまだ作業が必要になるので、そのようにお考えいただきたい。

(事務局) スケジュールについて。次回が12月ということで、可能性として考えられる日程が12月11日か20日となっている。もし可能であれば、この場で日程を決定したい。

(座長) 皆さんご希望としてはどちらが良いか。(中略)では20日で決定したい。

(事務局) もう1点、回りの先端部作業部会にこれまで加わっていなかった北見運輸支局を加わっていただこうと思っている。ご了承いただきたい。

(事務局) 本日は長時間にわたりありがとうございました。では、これで閉会とします。

閉会