

北海道における持続可能な観光のあり方に関する研究

●斜里町を事例として

A Study on Sustainable Tourism in Hokkaido Prefecture
: A case of Shari-town

宮武 清志

Kiyoshi MIYATAKE

越塚 宗孝

Munetaka KOSHIZUKA

梅村 匡史

Masashi UMEMURA

森 雅人

Masato MORI

谷口 善雄

Yoshio TANIGUCHI



SAPPORO INTERNATIONAL UNIVERSITY

札幌国際大学北海道環境文化研究センター

HOKKAIDO RESEARCH CENTER OF ENVIRONMENT AND CULTURE

北海道における持続可能な観光のあり方に関する研究～斜里町を事例として

目 次

<u>はじめに</u>	<u>1</u>
<u>PART1 北海道知床地域におけるエコ・ツーリズムの展開</u>	<u>2</u>
Abstract	2
はじめに	3
1 北海道における新しい観光の動き	3
2 知床地域のエコ・ツーリズム	5
3 NPO SHINRA とエコ・ツーリズム	10
4 斜里町の観光政策と人々の関与	12
おわりに	13
<u>Part2 知床国立公園における自動車通行規制について</u>	<u>15</u>
Abstract	15
はじめに	16
1 観光地における交通問題	16
2 北海道観光における自動車利用について	17
3 自動車の乗り入れ規制	17
4 知床国立公園における自動車通行規制	18
5 自動車通行規制に対する観光客意識調査	21
6 課題と考察	24
おわりに	25
付表 自動車交通規制に関するアンケート単純集計表	26

はじめに

北海道観光に関する様々な調査を概観すると、北海道観光の魅力はその広大さや豊かな自然、冷涼な気候そして新鮮な食べ物が上位を占めている。最近ではアウトドア・レクリエーションや農村体験などの体験型観光が次第に人気を集めるようになった。また流水観光などに代表される雪や寒さを活用した新しいタイプの観光も顕在化しつつある。

このように北海道観光の魅力は、その豊かで多様な自然環境そのもの、あるいは様々な形での活用によるところが大である。すなわち北海道が今後とも魅力ある観光地域として持続的な発展を続けていくためには、様々な観光資源の源泉である自然環境の保全と活用、いわゆるワイズ・ユースを図っていくという視点が不可欠である。

しかし、観光地としての魅力向上とともに観光客の入り込みが増加する中、地域経済を潤す一方で、国立公園をはじめとした主要観光地では、それに伴う様々な悪影響も顕在化しつつあり、観光振興と自然環境や生活環境との共生を図っていくことが求められている。

本研究は以上のような観点から、観光と自然との共生を実現していくうえで必要な様々な施策や活動を推進している地域として、北海道網走管内斜里町を中心とする知床国立公園地域を先進事例として取りあげ、本地域で実施されている施策の現状や課題について考察し、北海道における持続可能な観光のあり方について検討を加えたものである。

研究にあたっては、大きく2つのテーマ設定を行った。第一は自然環境を保全しながら活用するという視点。事例として知床国立公園内におけるナショナル・トラスト運動やエコ・ツーリズムの展開について考察を加えた。第二に自然環境への直接的な負荷を軽減していくという視点。事例として1999年初めて実施された自動車通行規制の効果や課題について考察した。こうしたことから本報告書はそれぞれのテーマ毎にとりまとめをおこなった。第一部は“北海道知床地域におけるエコ・ツーリズムの展開”と題したもので、第二部は“知床国立公園における自動車通行規制について”と題するものである。

平成12年3月

北海道知床地域におけるエコ・ツーリズムの展開

Ecotourism in Shiretoko, Hokkaido

Abstract

Shiretoko Peninsula juts out into the sea at the northeastern tip of Hokkaido, and is mostly covered in national forests with ecosystem protection areas and national park. Of this, the area north of National Highway Route 334 is particularly important, as it is home to numerous wildlife species which form a forest ecosystem unique in Japan. Ecotourism in Shiretoko Peninsula has some twelve years of history, and it has become increasingly popular in recent years. Forest of 100 m² Movement to the nation in 1977, a time of booming land speculation and rush development that threatened to wreak havoc on nature. It began with the aim of protecting the nature of Shiretoko, known as Japan's last frontier, through the purchase of privately owned land within national park. Since then this movement to increase the national forest has operated for 20 years with the great response nationwide as a Japanese version of the National Trust Movement and has also received international acclaim.

Local government, Shari town is a key sector to operate this 100 m² Movement and Shiretoko Nature Center (opened 1988). This nature center has function to research the wildlife in Shiretoko and to operate some eco-tourism related activities. On the other hand, new comers from outside of Shari town and volunteers become involved with ecotourism.

Keywords: ecotourism, local government, public involvement, NPO

はじめに

1995年9月に(財)日本交通公社は、「エコツーリズム研究会報告書」をまとめた。その中で、歴史的にみればエコツーリズムは、自然を保護していこうという動きと途上国の経済発展という観点の相乗により概念形成された。混沌とする今日的な社会において、素直に喜びを与え、あらためて自身や自分を取りまく環境について考える機会を創出することこそエコツアーの大きな役割であり、自然や文化の保全と地域振興に加え社会環境の健全化が相乗的にループする仕組みこそがエコツーリズムであると述べられている。

また、同報告書は、国内においてエコツーリズムの対象となりうる地域の現状には少なからず課題があると指摘すると共にエコツアーの大衆化が豊かな人間形成、環境問題への関心啓発に貢献できると強調している。本研究は、北海道知床地域におけるエコ・ツーリズムをテーマに、観光者の受け入れ側、ホスト側に焦点を置き、その現状と課題について考察したものである。

1 北海道における新しい観光の動き

北海道地域における観光関連産業の調査研究検討委員会（以下、検討委員会と記述する）は、1998年に「観光関連サービスの振興に関する調査」（212市町村を対象）と「観光関連サービスの利用に関する調査」（道内都市住民千人を対象）を実施した。同調査によって、多くの地方自治体が「アウトドアアクティビティ」や「ルーラル・ファームツーリズム」の振興に焦点を当てていることが明らかになった。

このような観光振興の事業主体について、約半数の自治体は「行政と民間企業の連携」を考えているようである。かつて1990年前後の数年間は、民間企業が主体のリゾート開発のような大規模観光開発への期待が大きく、その事業内容は、ホテル、スキー場、ゴルフ場をセットで開発するものが主流であった。しかしながら、現在、そうした動きは影を潜めている。一方、それらに代わって、アウトドアアクティビティを中心とした観光の

表1 アクティビティの現状と期待

現在提供されているアクティビティ		今後期待されているアクティビティ	
パークゴルフ・バターゴルフ	86.2%	パークゴルフ・バターゴルフ	43.1%
自然観察・自然体験	60.9	自然観察・自然体験	50.6
山登り・トレッキング	39.1	山登り・トレッキング	17.8
農業体験	35.6	農業体験	25.3
オートキャンピング	34.5	オートキャンピング	27.6
創作体験	31.6	創作体験	16.1
カヌー・ラフティング	27.6	カヌー・ラフティング	14.9
果物狩り	27.0	果物狩り	7.5
農産加工体験	24.1	農産加工体験	17.8
観光農園・観光牧場	21.8	観光農園・観光牧場	16.1
スカイスーツ体験	18.4	スカイスーツ体験	6.9

資料：観光関連サービスの振興に関する調査 北海道通商産業局 1998年

芽が吹き始めている。(表 1 参照)例えば、十勝圏の農村、幕別町は、町民スポーツの普及をまちづくりの指針に掲げ、「パークゴルフ」を考案した。高齢化の進展を背景に、現在、「パークゴルフ」は高齢者が楽しめるアクティビティとしてほとんどの自治体に普及している。また、穂別町のように障害者が楽しめるパークゴルフ場を整備している所もみられる。さらに、国立公園等優れた自然環境を有する地域では滞在拠点の整備や解説員(自然観察ガイド・インタープリター・レンジャー等と呼ばれている)の導入等が図られ、「自然観察・自然体験」を目的とした観光者への対応を行っている。いわゆる自然環境と観光との調和を求めるエコ・ツーリズムが活発化してきた様相がみられる。

「観光関連サービスの利用に関する調査」によれば、「自然観察・自然体験」は、現状、将来共に支持されているアクティビティである。(表 2 参照)例えば、ウトナイ湖は日本野鳥の会が日本で初めてサンクチュアリに指定した 510 ヘクタールの保護地域であり、1991 年にはラムサール条約の登録湿地になった。当地域のネイチャーセンターからは湖が一望でき、ビジターは自由に野鳥の観察ができる。1992 年には、環境教育センターが完成し、常駐レンジャーによる自然観察会や環境教育プログラムが提供されている。今から二十年前に開始されたこのような保護・調査・研究活動や野鳥観察会は、バードウォッチングという活動の普及に貢献したようである。

表 2 アクティビティ利用と期待

現在利用されているもの		今後利用が期待されているもの	
自然観察・自然体験	56.7 %	自然観察・自然体験	43.0 %
果物狩り	55.9	パークゴルフ・パターゴルフ	33.0
パークゴルフ・パターゴルフ	42.2	果物狩り	32.6
観光農園・観光牧場	40.0	創作体験	23.7
山登り・トレッキング	37.4	オートキャンピング	21.5
オートキャンピング	23.0	山登り・トレッキング	19.3
農業体験	12.6	カヌー・ラフティング	19.3
創作体験	10.4	農産加工体験	18.5
漁業体験	10.4	漁業体験	17.8
カヌー・ラフティング	8.5	スカイスports体験	16.3
マリンスports体験	6.3	観光農園・観光牧場	14.8
農産加工体験	4.8	農業体験	10.4

資料：観光関連サービスの利用に関する調査 北海道通商産業局 1998 年

図1北海道における主たるエコ・ツーリズムのフィールド

● エコ・ツーリズムの拠点

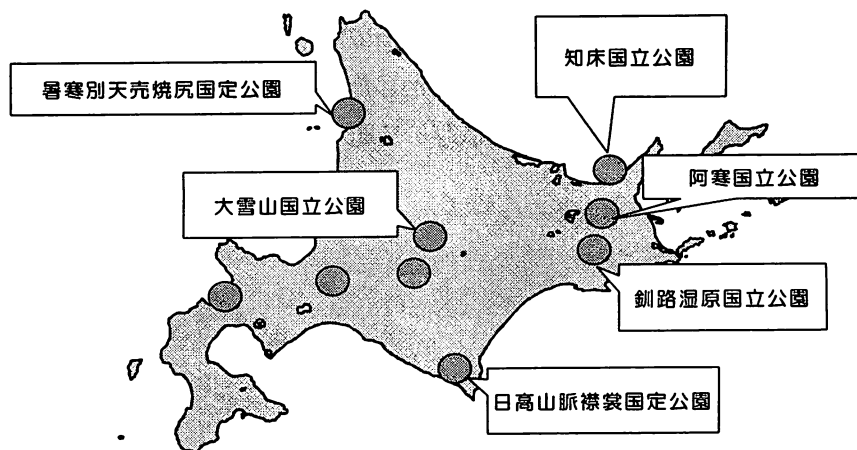


図2 エコ・ツーリズムの活動拠点

●	ウトナイ湖 日本野鳥の会
●	黒松内ブナ林 歌才自然の家 北海道自然体験学校
●	大雪山 ひがし大雪自然ガイドセンター
●	知床 知床自然センター
●	日高山脈 国立日高少年自然の家
●	天売島 北海道海鳥センター
●	然別湖 然別湖ネイチャーセンター
●	川湯エコミュージアム

現在、先駆的な役割を果たしたウトナイ湖以外にも森林、湿原等をフィールドに同様の拠点整備が進み、自然観察活動が活発化している。主たるエコ・ツーリズムのフィールドは図1、図2に示す通りである。

2 知床地域のエコ・ツーリズム

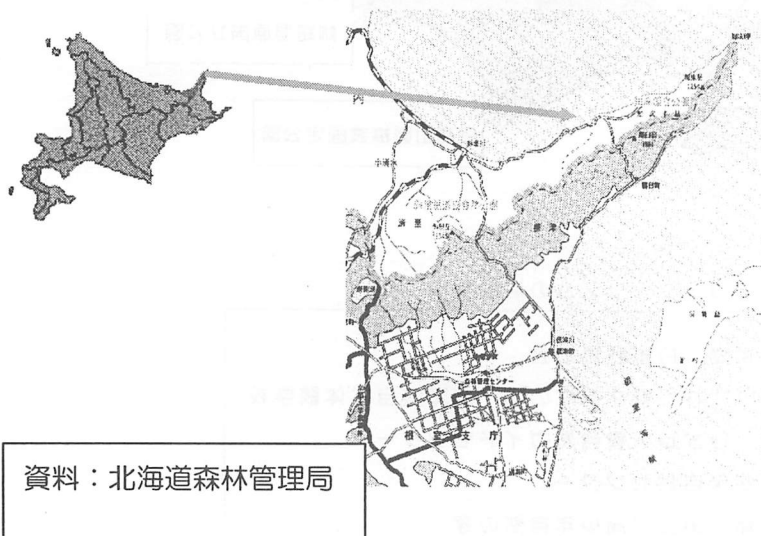
知床の概況

知床半島は、北海道の東北端に突き出た半島で大部分は国有林で占められている。特に、国道334号より先端部は、海岸植物からはじまって、亜寒帯、高山帯まで様々な植物相で形成されている。そこには、生態系の頂点に立つ大型の猛禽類・哺乳類をはじめとして

多くの生物種が生息している日本では数少ない森林生態系がある。

知床半島の 38,633ha が 1964 年に国立公園に指定され、優れた自然環境が保護されると共に国民の利用に供されている。また、1990 年には、国有林 35,527ha が森林生態系保護地域に指定されている。知床を訪れる観光客は、日帰り客で年間 162 万人(1998 年)、宿泊客で 79 万人(1998 年)である。観光客を魅了する観光対象は、知床五湖、羅臼岳、フレペの滝等の美しい自然景観である。知床のホストコミュニティは二つの町、斜里町と羅臼町である。本研究において調査対象としたのは斜里町であり、人口は、14,072 人(1999 年)、漁業、農業、観光経済に依存した町である。

図3 知床の位置



しれとこ 100 m²運動

斜里町は、1977 年、「かけがいのない知床の自然を再生し、守り育て、それを国民共有の財産として後世に残そう」という理念のもとに「しれとこ 100 m²運動」をはじめた。運動の柱は、「開拓離農跡地の私有地を買い取ること」、「その土地に植林すること」、「その資金を寄付金により募ること」であった。こうしてはじめられた運動は、20 年後の 1997 年に 48,000 人の人々の運動への参加ならびに 5 億 1,700 万円の寄付金により目標を達成した。

同運動は日本におけるナショナルトラスト運動の先駆けとなり、多くの人々に自然保護への関心を抱かせるものとなった。さらには、これまでの国立公園行政、国有林野行政を進展させたと言ってもよかろう。当該自治体の斜里町は、今後、「自然の再生をはじめとする保全管理」を通じて同運動の責任を果たして行くと述べ、20 年間の運動を総括している。また、新運動の柱として、「森林の再生」、「参加者との交流」を掲げている。

表3 しれとこ 100 m²運動の主な経過

1977年	藤谷斜里町長「しれとこ 100 m ² 運動」を提唱
1978年	斜里町自然景観保全林設置条例・しれとこ国立公園内土地保全基金条例制定 斜里町自然景観保全審議会開催
1979年	しれとこ 100 m ² 運動推進本部発足
1980年	第一次寄金目標達成 9,600万円
1984年	運動参加者 20,000人
1988年	運動参加者 30,000人
1990年	第二次寄金目標達成 3億7千万円
1997年	運動で取得した土地 447.7ha

資料：しれとこ 100 平方メートル運動の総括と新運動 斜里町より作成 1998年

図4 しれとこ 100 m²運動の社会的効果



資料：しれとこ 100 平方メートル運動の総括と新運動 斜里町より作成 1998年

自然トピアしれとこ管理財団による自然解説事業

斜里町は、1988年に知床の自然保護活動の拠点として知床自然センターを開設し、その運営を行う組織として自然トピアしれとこ管理財団(7名の職員)を発足させた。同センター周辺には、環境庁の知床鳥獣保護センター、自然観察路、100 m²運動ハウスがある。同財団は、解説事業、調査研究事業、環境管理事業、受託事業を行っているが、近年、解説事業の中でも、旅行業者主催ツアーに対応した自然解説活動が増加傾向にある。因みに、1998年の同活動は622回実施され、20,218人の観光客が解説を受けた。斜里町は同財団に対し、施設管理運営費として財団収入の80%にあたる額を支出しており、財団の経済的基盤を支えている。財団による自然解説事業は四種類である。財団が主催する自然観察会(表4)ならびに旅行業主催ツアーの中での自然解説の概況は表5に示すとおりであるが、年間実施回数の80%以上、参加者数の90%以上が旅行業主催ツアーの中での自然解説で占められている。

表4 財団主催の自然観察会

種類	内容	実施月	回数	参加者数
自然観察会	フレバの滝ウォッチング	1 2 3 4 5 8	39	381
	知床五湖ウォッチング	6 8 9	21	177
	早朝探鳥会	6	2	8
	ワンデイトレッキング	6 9	1	12
	硫黄山ハイキング	7	1	9
	羅臼湖トレッキング	7 8	1	15
	羅臼岳植物観察	7	1	13
	夜の動物ウォッチング	8 9 10	10	127
	サケ・マス自然産卵ウォッチング	9 10	8	48
	知床トレッキング	10	1	7
	冬の動物ウォッチング	1 2 3	11	54
	歩くスキー雪原ハイキング	3	1	38
		97	889	

資料：しれとこ財団報告より作成 1999年

風景観賞や野生動植物の観察などによって自然を楽しみながら学ぶ観光をエコ・ツーリズムと呼んでいるが、旅行業主催ツアーの中での自然解説は1995年から増加しはじめたと言われており、財団の解説事業は、エコ・ツーリズムの展開に不可欠な役割を担っている

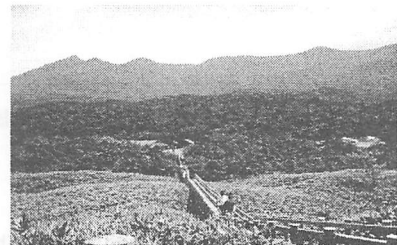
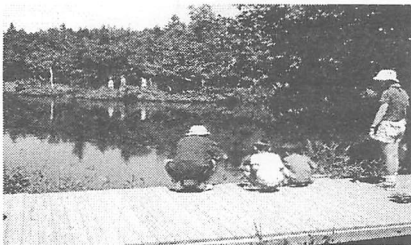
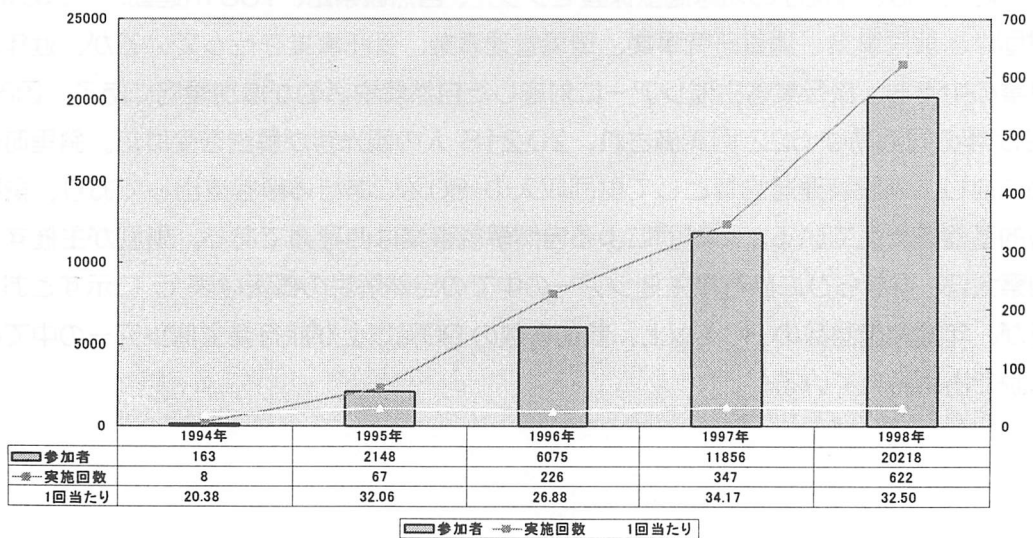


図5 旅行業主催ツアーに対応した自然解説事業推移(自然解説)



ると言えよう。具体的な自然解説プログラムでは「知床 1・2 湖散策」、「冬の動物ウォッチング」、「船上ウォッチング」が実施回数、人数面で上位を占めている。

表5 平成10年度旅行業主催ツアーに対応した自然解説

プログラム	実施回数	参加者数
知床1・2湖散策	230回	8,211名
冬の動物ウォッチング (主に車中からのガイド)	58回	3,464名
船上ウォッチング	79回	2,628名
知床五湖一周散策	52回	1,905名
フレペの滝遊歩道散策	31回	1,862名

資料：しれとこ財団報告より作成 1999年

前述した通り財団は7名の職員によって運営されているが、財団事業の円滑な運営のためには、これだけの人員では到底足りない。特に、人手を要する「自然解説」、「生態調査」の担い手養成のために、財団は「ボランティア講習会」(表6参照)を実施しそれらの担い手養成を図っている。こうした活動の結果、既に登録されているボランティアは173名に達している。

また、自然解説事業は、学校、企業、知床100m運動参加者等特定層を対象に行われている。高校修学旅行生、小学生生徒、ホテル従業員、自治体職員等を対象とした野外観察、講義を通じて知床の自然への理解を促しており、いわゆる環境教育の一翼を担っている。

表6 ボランティア講習会

	内容	人数
ボランティア講習会	自然解説法	25
専門ボランティア講習会	利用者調査・生態調査法	7

資料：しれとこ財団報告より作成 1999年

表7 知床自然教室(100m運動参加者との交流行事)

対象	実施月	人数
小学生から大人まで	7月30日～8月5日	41

資料：しれとこ財団報告より作成 1999年

表8 教育活動

対象	回数	人数
高校修学旅行生	13	2,125
視察	12	29
研修	8	223

資料：しれとこ財団報告より作成 1999年

調査研究事業

財団ではこれまで各種の調査研究を実施しそれらの成果を蓄積してきた。このような調査研究の蓄積は、知床の生態系保全対策に寄与していると共に自然解説事業を行う上での知的背景を担っていることは確かである。

3 NPO SHINRA とエコ・ツーリズム

NPO SHINRA(知床ナチュラリスト協会)は、地域のインタープリターたちの呼びかけによって1998年に誕生した特定非営利活動法人である。同法人は、自然環境を保全するための観光客への啓発活動、自治体、企業と連携の上、自然環境の保全と観光産業の持続的発展を図る活動に主眼を置き、16名の会員(7名の役員)によって構成されている。

NPO SHINRA の事業

同 NPO の事業は、1)エコ・ツアーガイド、2)自然情報提供、3)エコ・ツアー商品開発の監修、4)自然体験型旅行実施に関する地元ガイドライン策定・管理、5)子供向け環境教育プログラム開発、6)身体障害者向け自然体験プログラム開発、7)環境や地域経済に配慮した宿泊施設運営の自主ガイドライン策定・管理である。

NPO が実施するエコ・ツアーには、表9のようなものがあるが、これらエコ・ツアーから得られる収入は、上記事業の活動資金となっている。現在、同 NPO は、原則として観光客15人に対して1人のインタープリターが付き自然解説等を行っているが、同 NPO 代表の藤崎氏は、理想とする人数は7から10名と述べている。また、表に示したように、旅行会社の添乗や団体客への対応が、実施回数、参加者数において多かったようである。

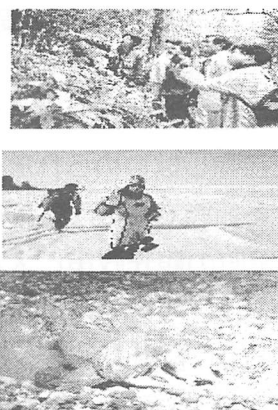
表9 NPO SHINRA のプログラム

プログラム名	実施時期	所要時間	大人1人
知床五湖インタープリテーションウォーク	-	150分	4,500円
フレパの滝インタープリテーションウォーク	-	90分	3,000
知床ナイトシアター	10月~11月	60分	1,800
サケの遡上ウォッチング	9月~11月	60分	1,800
Nature Craft Workshop	10~11月	120分	1,800
流水ウォーキング	1~3月	90分	5,000
雪原トレッキング	1~3月	90分	5,000
知床ナイトシアター	1~3月	60分	1,800
アニマルトレッキング	2~3月	60分	1,800
流水ダイビング	-	-	-

資料: NPO SHINRA の資料より作成 1999年

表 10 NPO SHINRA のプログラム実施実績 1999 年

		実施回数	参加者数
夏季プログラム	知床インタープリテーションウォーク	43	136 人
	早朝散策ツアー	34	83
	知床 1・2 湖(団体)	77	1461
	サケの遡上ツアー	14	354
	ナイトシアター	5	87
	バス添乗	78	722
冬季プログラム	スノーシュートレッキング	14	343
	流氷ウォーキング	20	348

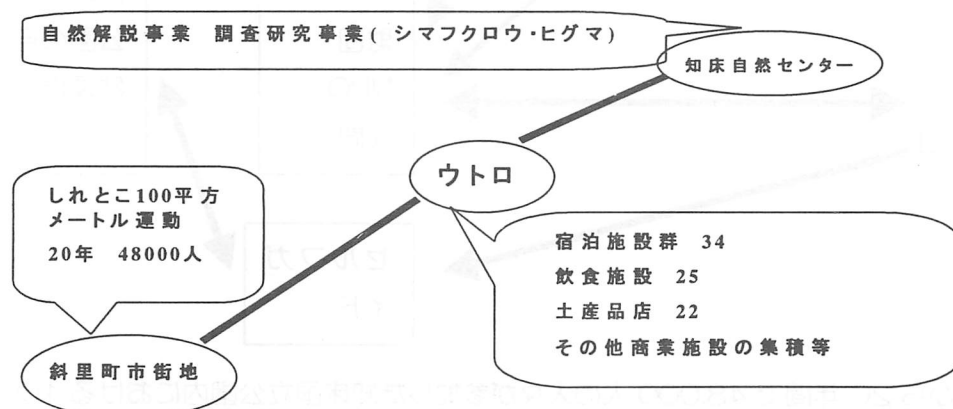


NPO SHINRA とウトロ

斜里町の市街地から約 30km、知床国立公園の入口に位置するウトロは、知床を訪れる観光客の滞在拠点となっている。ホテル等の宿泊業、飲食業、土産品店、その他の商業施設の集積がみられ、斜里町の観光経済を大きく支えている地区でもある。NPO SHINRA は、現在のウトロ地区ホテル・旅館は、環境にやさしいとは言えないと指摘し、問題解決のために共同で環境への負荷を軽減すべく努力していると述べている。

同 NPO は、「自治体、企業と連携し、自然環境の保全と観光産業の持続的発展」を目指しており、環境問題へのアクションはその表れと言えよう。具体的には、1) ホテル従業員への環境保全啓発、2) ホテル・旅館の環境影響調査、3) ホテル・旅館の環境マネジメントシステムの構築、4) 合成洗剤系シャンプー類の不使用、5) 割り箸のリサイクルである。代表の藤崎氏によれば、ウトロのホテル経営者たちの環境問題への取り組み意欲は高く、自然環境の保全と観光産業の持続的発展という NPO の活動は支持されていると述べている。

図 6 ウトロの位置



F.Capra と G.Pauli(1995)は、持続可能な発展という新しい用語は、一部の人たちにとって、これまでの開発パターンを支えるための戦略にすぎないかもしれないが、大多数の人々には、開発への要求と環境問題を統合する公式な試みとしてとらえられていると述べている。また、B.Mohamed(1997)は、コミュニティ・インボルブメントがバランスのよい観光開発にとって重要な役割を果たすと指摘している。NPO SHINRA は、ウトロの持続可能な発展を目指しはじめられたものであり、A.Taguchi(2000)が述べている自発的な協力を原動力とする組織であると認識できる。

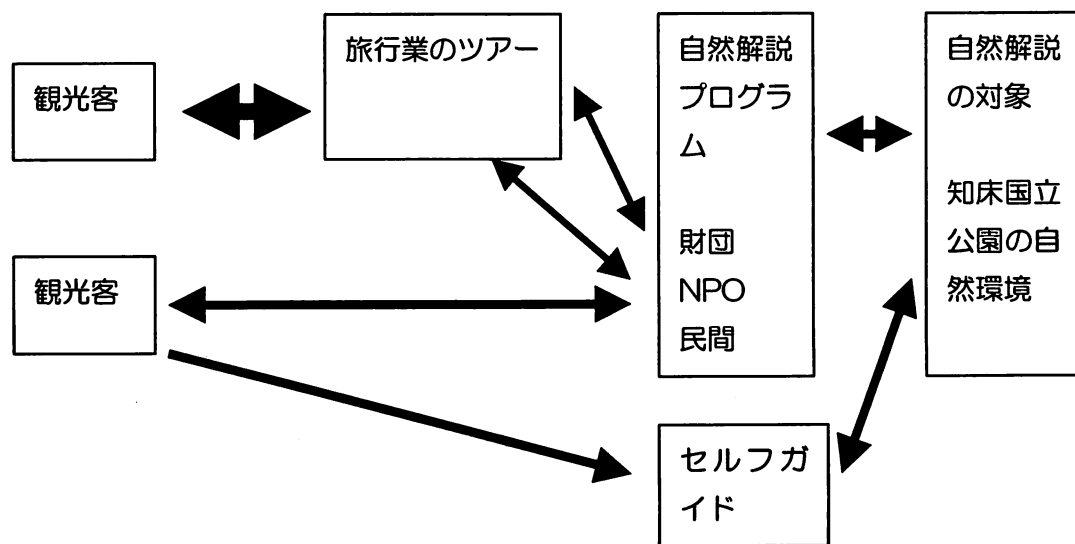
4 斜里町の観光政策と人々の関与

斜里町は、今後の観光開発について以下の二つの方向を示している。

- 1) 知床国立公園内にあっては、自然トピアしれとこ計画にもとづく科学的な調査研究・普及活動を展開し、自然環境の保護と適正な利用を図る。
- 2) 斜里町全域が自然景観に恵まれていることから、町内産業との連携による自然をベースにした滞在・体験・学習も含めたエコ・ツーリズム、グリーン・ツーリズムなどの観光振興を目指す。

これまで見てきたように斜里町の観光政策の基軸は、自然環境の保護にある。優れた自然環境の価値が損なわれてしまえば、斜里町の観光の骨格は崩れてしまう。P.E.Murphy(1985)は、マス・ツーリズムの発達にはデスティネーション地域に多くの好ましくない教訓をも与えてきた。過去から得られた教訓とは高品質であり、柔軟性であり、他者との強調であると述べ、観光をデスティネーションにおける地域社会のエコシステムの一部と見なす考え方を提示している。上記の斜里町の観光政策は、Murphy が提示する観光のエコロジカル・アプローチの範疇にあると理解できる。

図7 知床のエコ・ツーリズム



1977年から20年間で48,000人の人々が参加した知床国立公園内における100㎡運動、財団職員と173名のボランティアによるインタープリター活動、16名の地域住民

による NPO 活動は、知床におけるエコ・ツーリズムへのパブリック・インボルブメントの象徴的存在といえよう。そして、このようなパブリック・インボルブメントは、B.Mohamed(1997)が指摘するバランスのよい観光開発に大きな役割を果たしている。

P.E.Murphy(1985)は、エコロジカルなバランスとは投資、住民の反応、来訪者の満足、自然環境などの要素が強制されることなく機能することと述べ、地域レベルにおいては、環境許容量や道路の許容限度がまず問題になると指摘している。知床では、カムイワッカ地区の自然環境保全と渋滞緩和を目的として 1999 年 7 月 26 日から 8 月 10 日までの 16 日間、道道知床公園線 12km の自動車通行規制を実施した。環境庁、北海道庁、斜里町、斜里警察署などの行政機関、ホテル、バス会社などの観光事業者の協力により実現したものである。このような試みは短期間、暫定的なものではあったが、今後の知床のエコ・ツーリズムのあり方ならびに持続的発展を考える上で有益であったと思われる。

知床のエコ・ツーリズムは、1995 年以降の観光者数の急増により、財団のインタープリターに加え、NPO、民間企業、そしてボランティアなど地域社会の様々なグループ、個人が関与するようになった。P.E.Murphy(1985)は、地域社会の多様なグループの関与はプロジェクトを多様化し、地域色を出すことにつながる。そうすることによって、現在の開発を変えていくことができ、それは望ましい変化であると述べている。斜里町の観光のテーマは、自然環境の保護と適正な利用と観光産業の持続的発展である。これまで見てきたようにこのテーマ遂行には、広範囲な人々の関与が不可欠であり、ホスト、ゲストによる幸せをもたらす変化への挑戦が期待される。

おわりに

特定非営利活動促進法(平成 10 年法律第 7 号)制定以降、北海道においては、福祉、文化、環境、教育などの領域で NPO が設立された。エコ・ツーリズムに関係する NPO は、「ねおす」(代表 高木晴光)、「知床ナチュラルリスト協会(代表 藤崎達也)、「霧多布湿原トラスト」(代表 三膳時子)の三組織である。特に、「ねおす」は、ブナの北限の町として知られている黒松内町における自然ガイド事業の他、エコ・ツーリズム研究会を立ち上げるなど積極的に活動している。また、観光関連の NPO としては、「十勝馬の道連絡協議会」(代表 佐藤邦忠)がある。今後、北海道観光の新しい流れをこうした NPO 活動が生み出していくのではないだろうか。

参考文献

- (財)日本交通公社(1995) エコツーリズム研究会報告書
- Fritjof, Capra & Gunter, Pauli(1995). *Steering Business Toward Sustainability*, The United Nations University Press
- 赤池 学監訳『ゼロ エミッション』 国連大学出版, 1996年
- Hanaoka.T., Minami.K., Hashisako.M., Hasegawa.S.(1996). A Study on the Issues on Planning and Implementation of Ecological Museum Project-A Case of Field Museum Scheme in Kawaguchiko Town-. *Journal of Japanese Institute of Tourism Research, The Tourism Studies Quarterly*, 1996, 4.
- Kikuchi.N.(1999) Eco-tourism as a local revitalizing movement-A Case Study on a Social Practice of Sunahama Bijyutsukan in Ogata Town-. *Journal of Japanese Institute of Tourism Research, The Tourism Studies Quarterly*, 1999, 19-20.
- Mohamed.B.(1997) Public Participation Towards Sustainable Tourism Development., *Journal of Japanese Institute of Tourism Research, The Tourism Studies Quarterly*, 1997, 24-25.
- Getz.D.& Jamal.T.B.(1994) The environmental community symbiosis: a case for collaborative tourism planning. *Journal of Sustainable Tourism*, 2, 152-173.
- Drake.S.P.(1991) Local participation in eco-tourism project Nature tourism-Managing for the environment. 132-163. Washington D.C.: Island Press.
- Taguchi.A.(2000) RekishinonakanoNPO, www.infosnow.ne.jp/hashinet/taguchi.htm
- Murphy.P.E.(1985) *Tourism-A community approach*-, 298-299 Routledge.
- 大橋泰二監訳『観光のコミュニティ・アプローチ』 青山社, 1996年
- Murphy.P.E.(1985) *Tourism-A community approach*-, 309 Routledge.
- 大橋泰二監訳『観光のコミュニティ・アプローチ』 青山社, 1996年

知床国立公園における自動車通行規制について

Automobile Traffic Regulation in Shiretoko National Park

Abstract

In Shiretoko National Park, the traffic congestion by the car in a sight-seeing season is aggravating every year. It was anxious about the load to the nature by the extreme increase in the air pollution by traffic congestion, or the number of tourists previously.

As a means to solve the traffic congestion by the car, first automobile traffic regulation was carried out in Shiretoko National Park in 1999.

This research studied on the present condition of the automobile passing regulation carried out in Shiretoko National Park. It carried out the questionnaire to a tourist and performed consideration about the way that should be of the future of automobile passing regulation through analysis of the tourist consciousness to it.

Although most tourists were affirmative to passing regulation as a result of investigation, it turns out that various subjects also occur. Moreover, the consciousness of a local tourism entrepreneur to this regulation was low level. From now on, the synthetic traffic measure to the increase in tourism demand needs to be inquired.

Keywords: automobile, traffic regulation, traffic congestion, air pollution

はじめに

旅行スタイルのパーソナル化や近年のモータリゼーションの発達により、北海道内観光客、北海道外観光客を問わず、観光行動における自動車利用が急速に高まっている。自動車利用による観光は、単に利便性や経済性だけでなく、豊かな自然環境の中での快適な走行性という魅力とも重なり、北海道における周遊観光の新しいスタイルとして定着しつつある。

一方、こうした自動車観光需要の増加により、観光シーズンには北海道内の主要観光地や主要幹線道路等で深刻な交通渋滞が発生し、自然環境への負荷の増大や地域住民の日常生活への影響が深刻化している。豊かな自然は北海道観光の大きな資源のひとつであり、こうした自然をいつまでも魅力ある観光資源として保全していくことが求められている。そのため増加しつつある自動車需要と自然環境との適正な調和を図っていくことが必要である。

本研究では、観光における自動車利用への対応と自然環境への負荷の軽減を目的に、1999年に知床国立公園内で実施された自家用車乗り入れ規制を事例として取りあげ、その現状について整理した。また、観光客に対するアンケート調査の実施および地域住民に対するヒアリングを実施し、観光客および地域住民の立場からみた本施策の課題について考察したものである。

1 観光地における交通問題

観光交通は、季節変動、曜日変動など需要の波動性が大きく、短期間に大量の自動車交通が集中的に発生するのが特徴であるが、こうした特徴によって観光地においては一般に以下のような交通問題が発生している。

第一に、交通渋滞である。大量の自動車が短期間に観光地に集中するが、道路交通サービスはピーク時の需要を処理できるような交通容量では整備されていないため、結果的に観光シーズン時には交通渋滞が発生する。交通渋滞は道路の交通容量を超える自動車が集中することが基本的な原因であるが、その他にも道路の形状からも大きな影響を受ける。例えば、行き止まり型の道路では混雑の度合いは一層激しくなる。また景勝地や景観場等における駐車場が少ない場合などといったボトルネックがある場合も路上駐車や駐車場待ちの行列が続き、渋滞を一層深刻にしている。

第二に環境問題があげられる。自動車から発生する騒音や排出ガスによる生活環境や自然環境への悪影響が主なものである。特に渋滞時にはそうした影響が一層深刻なものとなり、沿道樹木の立ち枯れなど自然資源そのものの破壊を招き、自然を主たる観光資源としている観光地では逆に資源を台無しにするといったジレンマが発生している。また、観光地が地域生活圏と重複しているような場合は、地域住民の日常生活にも悪影響を及ぼすことも往々にしてある。

第三に、公共交通に関する問題がある。公共交通には鉄道や路面電車、索道等の軌道系

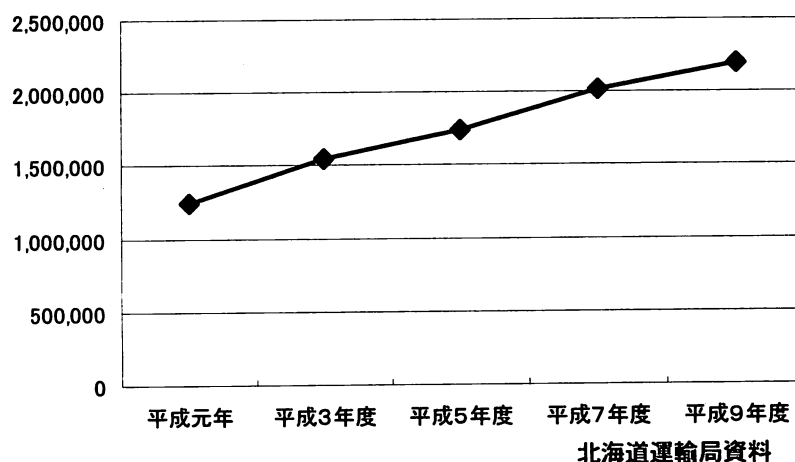
交通機関とバスがあるが、特に前者は、自家用車に利用者を奪われ続け経営が圧迫された結果廃止が相次いでいる。現在では公共交通機関としてはバスがその主役を担っているが、一方、観光需要の波動性によりこうした観光地等において公共交通を運営している企業の経営状況はかならずしも良好とは言えない。しかし、これらの交通機関は大量輸送が可能であり、その活用が求められている。

2 北海道観光における自動車利用について

観光における自動車利用の増加は全国的な傾向であるが、特に北海道では昭和 57 年以降の特定地方交通線の廃止により、鉄道網が急激に減少しており、その代替輸送手段として自動車はその役割を担っている。地域内交通の機関分担率を全国平均と比較しても、北海道における自動車の分担率は 90%と全国の 72.9%を大きく上回っており、自動車への依存度が高い地域である。

一方観光客の旅行スタイルも数年の間に変化しつつある。「全国旅行動態調査（総理府）」によれば、観光客の旅行スタイルは家族や友人と観光するといった小グループ化の傾向が強まっており、その結果、今後は自家用車やレンタカーなどを利用した家族や仲間での道内周遊観光需要が増大していくものと予想される。「北海道における道路整備調査」でも、夏期間における道内観光客の 91%が自家用車を利用し、道外観光客の 53%がレンタカーを利用しているという調査結果がある。特にレンタカー需要は年々増加傾向を示している。北海道運輸局資料によると北海道内におけるレンタカーの延べ貸渡し日車数（回日）は毎年増加が続いており、平成元年度 124 万回日であったものが、平成9年度には 220 万回日になり、1.77 倍に増加している。

図表1 北海道におけるレンタカー延べ貸渡し日車数（回日）



3 自動車の乗り入れ規制

観光地の資源そのものを守るために、観光地から自動車を完全に閉め出す方法がある。スイスのツエルマットはその代表例としてよく紹介されるが、ここでは自動車は隣町の駐

車場に駐車させ、地区内の移動は馬車もしくは電気自動車に限定するなど徹底した規制を
している。

わが国でも昭和 49 年(1974 年)に「国立公園内における自動車適正利用化要項（環境
庁）」が策定され、奥入瀬、尾瀬、上高地、日光、富士山などでマイカーの乗り入れ規制
が実施されている。

尾瀬では 1974 年からマイカーの乗り入れ規制が実施されているが、年々規制期間が延
長され、1988 年 18 日間だったものが 1997 年には 87 日間（群馬側）になっている。
また、訪れる観光客の増大とともに、登山シーズンに乗り入れる観光バスによる渋滞、排
気ガスによる大気汚染も顕著となる中、1999 年からは全国初の観光バスの通行規制も開
始されている。

こうした規制の強化に対して旅行会社やバス運行会社から反対があるが、規制を実施し
ている尾瀬環境財団（福島、新潟、群馬の 3 県）では、週末に集中しがちな観光客や登山
客を平日に分散させるため、旅行会社を対象に「尾瀬ガイドンス」を主要都市で実施し、
平日における旅行企画の促進などを積極的に働きかけている。しかし現在の所、平日ツア
ーへの参加者は思うように集まっておらず、2000 年度には規制期間の短縮も検討されて
いるようだ。

上高地でも 1975 年からマイカー規制（当初 30 日間）が実施されており、1996 年
には通年（4 月 24 日～11 月上旬までの約 200 日間）に延長されている。しかし観光バ
スの乗り入れは認められているため、マイカー規制期間中でもシーズン中はバスによる交
通渋滞が発生し、試験的な観光バス規制なども実施しているものの、何らかの対策が求め
られているのが現状である。

上記の 2 例で示したように、交通規制により観光地の自然が常に魅力のある観光資源と
して保全しようと試みられている中、観光地としての人気の上昇とともに、さらに観光客
が増加し、交通量の増加を招くといったジレンマ的状况にあるといった一面のあることが
見受けられる。特に、観光バスに対する乗り入れ規制は既存の旅行会社やバス運行会社へ
の経営面での影響も大きいことから、単純には規制に乗り出せないでいるのが現状である。

4 知床国立公園における自動車通行規制

(1) 知床国立公園における道路交通の現況

知床国立公園を含む道東地域は北海道を代表する観光地域で、基幹的な観光周遊ルートを
形成している。本地域における幹線道路は斜里町～羅臼町を結び半島中部を横断する国
道 334 号および羅臼町から標津町方面へ抜ける国道 335 号の 2 路線である。また、斜里
町側ウトロ市街から以奥へは道道 93 号（知床公園線 延長 19.9km）、羅臼町市街から
以奥へは道道 87 号（知床公園羅臼線 延長 24.5km）が整備されているが、半島外周を
周回する道路はなく、それぞれが行き止まりとなっている。また道道は幅員も狭く、大半
が未舗装区間となっている。今回規制区間となった知床公園線も知床五湖以奥は未舗装状

態であり、大型バスがようやくすれ違えることができる程度の幅員しかないなど、交通容量そのものが多くなく交通渋滞を招きやすい道路構造を有している。

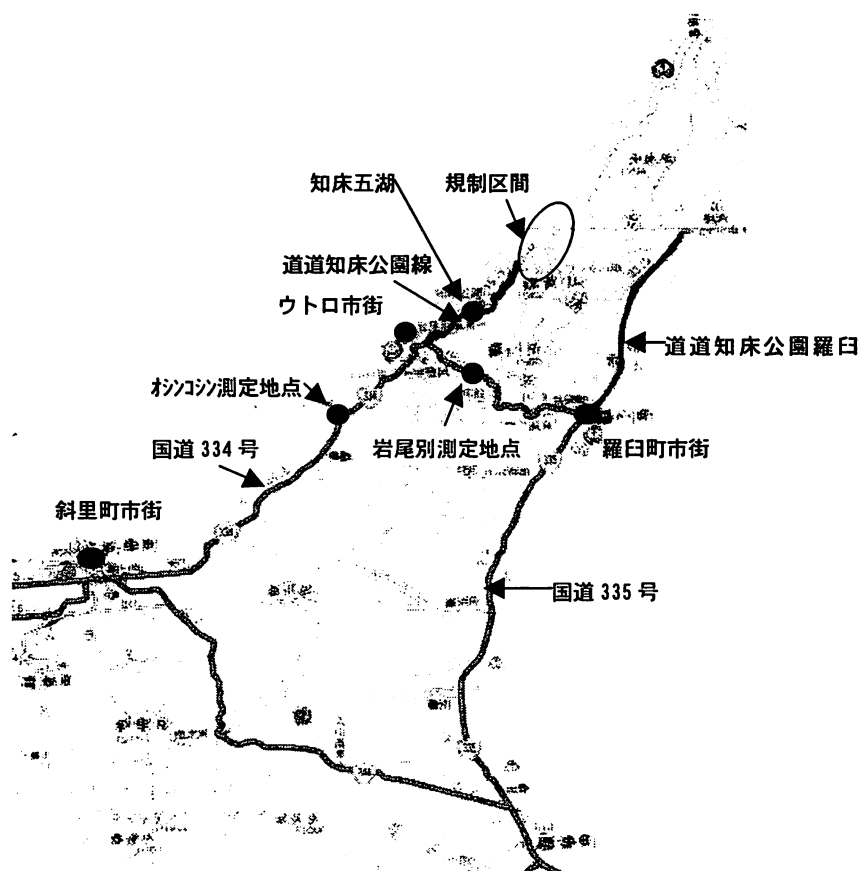
本地域における道路交通量は、平成9年度道路交通センサスによれば、国道 334 号知床峠付近の岩尾別と海岸沿いのオシンコシンの2箇所が調査地点となっている。12 時間交通量は、岩尾別で 1,015 台、オシンコシンで 2,421 台となっている。しかし休日にはそれぞれ 1,815 台、3,624 台に増加し、休日平日 12 時間交通量比もそれぞれ 1.79、1.5 であり、休日交通量が平日交通量を大きく上回り、観光道路としての側面が強くなっている。また、平成6年度と比較した交通量はそれぞれ 1.15 倍、1.07 倍に増加している。

図表2 国道 334 号（岩尾別、オシンコシン）交通量

内 容	岩尾別	オシンコシン
12 時間自動車交通量	1,015	2,421
うち乗用車類	861	1,846
うち乗用車	764	1,650
バス	97	196
うち貨物車	154	575
休日 12 時間交通量	1,815	3,624
休日平日 12 時間交通量比	1.79	1.5
12 時間交通量伸び率 (H9/H6)	1.15	1.07

平成9年度道路交通センサス

図表3 知床半島道路等位置図



(2) 知床国立公園カムイワッカ地区自動車交通規制の概要

規制の対象となった路線は、道道知床公園線の知床五湖以奥（知床五湖～知床大橋間）の12kmの区間である。規制期間は平成11年7月26日～8月10日までの16日間であった。実施主体である「自動車利用適正化対策連絡協議会」では、この間一般車両の乗り入れを禁止する代わりに、規制区間に代替交通機関としてシャトルバスを就航させた。

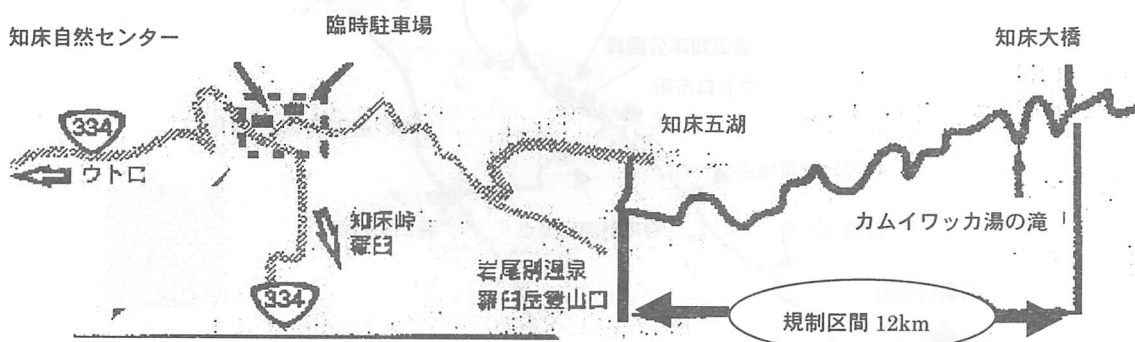
■シャトルバスの運行状況

一般車両用に用意された駐車場は知床自然センターおよび近接した臨時駐車場の2箇所（総収容台数480台）。シャトルバスは知床自然センターを始発として、臨時駐車場、岩尾別、カムイワッカの湯の滝、知床大橋と停車していく。一般車両からバスへの乗り換えは、知床自然センターおよび臨時駐車場の2箇所のみとなっており、知床五湖までは一般車両で行けるもののシャトルバスへの乗り換えはできない。すなわち自家用車からシャトルバスに乗り換えるためには、知床自然センター周辺に駐車させたくて、乗り換えなくてはならない。

シャトルバスは期間中毎日運行され、往路（知床自然センター発）は7:00～17:40、復路（知床大橋発）は7:50～18:30の間、20分間隔（32往復）で運行された。乗車運賃は始発である知床自然センターから終点知床大橋間が片道590円、往復1,180円（小学生以下半額）に設定されているが、通常は往復ともバスを利用せざるを得ないため、利用者一人あたりの負担額は1,180円となる。

始発から終点までの乗車時間は約30分であるが、シャトルバス内では、車窓に見える知床の自然に関する解説や自然の中でのマナー等が適宜テープで流されており、乗車中にガイドンを受けることができる工夫がされていた。またカムイワッカには解説員が配置され、周辺の自然に関することなどを自由に聞くことができるよう配慮されている。

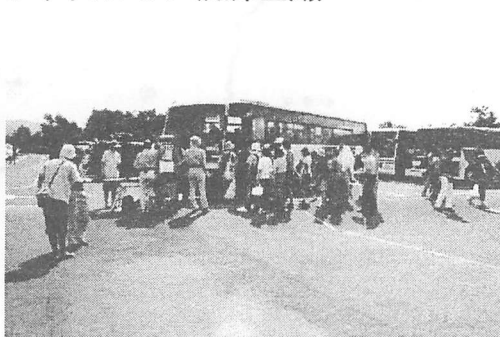
図表4 自動車通行規制区間図



知床自然センター隣接駐車場



シャトルバス（知床五湖）



交通規制案内看板



知床大橋付近道路（シャトルバス終点）



規制期間終了後、環境庁から規制期間内の利用状況が発表された。それによるとシャトルバスの利用者は16日間で延べ10,044人。駐車場（総収容台数484台）の延べ駐車台数は21,180台。また駐車場に自家用車を収容しきれなくなるという事態もなかった。臨時駐車場（250台）では最も多い時（8月8日午後1時）でも78台の利用しかなかったことから、今回は駐車場の容量は十分だったようである。

また後述する利用者に対するアンケート調査は最も混雑した8月8日に実施したが、シャトルバスの定員を超えるような待ち行列ができたことも確認されなかったことから、シャトルバスの旅客容量もほぼ適正であったと推測される。

（3）交通規制期間終了後の交通渋滞

平成11年初めて実施された知床国立公園カムイワッカ地区の自動車通行規制は、8月10日終了した。その結果、お盆期間を中心に8月11日以降多数の自家用車が乗り入れ、路線バスも通行不能となるような深刻な交通渋滞が発生したと新聞等で報じられた。

「自動車利用適正化対策連絡協議会」では、規制期間終了後の、8月11日から16日までの交通量を発表したが、新聞報道によるとこの6日間の交通量は9,770台、1日平均1,628台で前年同期より約270台（17%）減少したものの、狭い道路に大量のマイカーが押し寄せたことにより、深刻な交通渋滞を招いたと分析している。

5 自動車通行規制に対する観光客意識調査

自動車通行規制は、自動車を利用できないという不便性の享受と引き替えに知床の自然環境保全やその中での観光の満足度の向上を得るといった選択を観光客に委ねるといった正確を有している。そのため本調査では、対象者を自動車通行規制によるプラスの側面を実際に体験した観光客の意識をとらえ、自動車通行規制に対する今後の進め方に対する考察を加えることとした。

(1) アンケート実施概要

実施時期 平成11年8月8日(日) 9:00~17:00

配布対象 シャトルバス利用者(帰路時(カムイワッカの滝~知床自然センター間シャトルバス内)に配布回収)

回収総数 75票

調査票様式 別添参照

(2) アンケート調査結果概要

a) 回答者の属性については以下の通りである。

■性別

男性52%、女性48%とほぼ同数

■年齢

最も多いのが20歳代で29%、30歳代25%、40歳代20%と続き、20~40代で全体の3/4を占めている。

■居住地

道内観光客30%に対して道外観光客が70%と多くなっている。

b) 今回の旅行内容については以下の通りである。

■今回の旅行日程

6泊7日以上が29%と最も多くなっており、続いて3泊4日が25%、2泊3日が14%と続いている。3泊4日以上が全体の3/4を占めており、比較的長期間の旅行日程を組んでいる。

■知床への訪問回数

全体の60%が“初めて”と答えている。

■知床観光の目的

72%が“知床の自然を観光”を主たる目的にしている。温泉(14.7%)、キャンプ(8.0%)と続いている。

c) 交通規制について

■今回の交通規制情報周知状況

“今回の交通規制について事前に知っていたかどうか”という質問に対しては、“知っていた”と答えた者が48%、“知らなかった”と答えた者が52%とほぼ同数であった。知床国立公園内における自動車通行規制については、昨年に続き2回目ということもあり、新聞紙上でもたびたび記事として掲載され、インターネットやピラなどの配布により観光客への周知が図られていたものの、半数の観光客には情報が届いていなかったようだ。また着地情報としては、主要道路には写真のような案内看板が設置されており、現地に入った後は規制の存在そのものは知ることができるものの、その内容までは分からないのが現状であった。

■自動車通行規制の是非

「自動車通行規制についての考え方」については、“交通渋滞や自然への影響を少なくするために必要だと思う”と答えた者が79%を占め、大半の観光客が必要性を認めている。また、道内・道外客別の意向を見ると、必要性を求めている者の割合は、道内観光客66.7%、道外観光客81.6%となっており、道外客の方が必要性を求める者の割合は高くなっている。

図表5 自動車通行規制に対する考え方

設問内容	回答者計	道内観光客	道外観光客	不明
1.交通渋滞や自然への影響を少なくするために必要だと思う	59 78.7%	14 66.7%	40 81.6%	5
2.自動車が利用できないと不便であり、他のやり方（走路整備や駐車場整備など）を考えるべき	10 13.3%	4 19.0%	6 12.2%	
3.特に通行規制や対策は必要ないと思う。	2 2.7%	2 9.5%	0 0%	
4.何とも言えない	4 5.3%	1 4.8%	3 6.1%	
計	75 100.0%	21 100.0%	49 100.0%	5

上段は回答数、下段は構成比

■通行規制期間

今回の規制期間と同程度あるいは期間の延長を求める意見が全体の約90%を占めており、規制期間を現在と同程度かあるいは期間の長期化を求めている。道内・道外観光客による意識の差は見られなかった。

■自動車通行規制の北海道内の他地域における実施

国立公園内や交通渋滞箇所での実施を積極的に求める者の割合が62.7%と過半数を占める一方、他の対策を求める声も13.3%程度見られた。道内・道外観光客による意識の差は見られなかった。

■自動車通行規制への不満

最も多かったのが“バス運行間隔や料金”に対するもので48%の観光客が不満を持っていた。特に自由回答などからバス料金が高いという不満が強いようである。また“事前の通行規制に関する情報提供”を求める者も32.0%に達している。

■観光による自然環境への影響に対する関心度

“よく考える”と“ときどき考える”を合わせると約80%を占め、大半の観光客は観光による自然環境への影響に対して関心を持っている。

■観光における自動車利用の理由

自動車の利便性を主な理由とする“自動車の方が時間や場所を選ばずに観光できるから”と“短時間に色々な所を観光できるから”で66.7%を占めている。また“公共交通機関がない”などを理由とする者は20.0%に止まっている。

■観光における自動車利用のあり方

“公共交通の充実を図り、自動車利用を少なくする”が46.7%、逆に“渋滞のない

安全性の高い道路整備をし、増加する自動車利用に対応すべき”と答えた者の割合が45.3%と同程度であった。多少不便でも自然環境に対しては優しい公共交通を求める声と利便性の高い自動車利用への要望が並立した格好となっており、それぞれの特徴や利点を生かした施策が望まれている。

■公共交通機関の充実策（公共交通の充実を図り、自動車利用を少なくすべきという回答者のみ）

広域周遊の場合はバス路線の充実を図るが51.4%と最も多く、また観光地等の狭い地域では、“自転車や歩行者への配慮”や“駅・バス停の整備”を求める声が多い。今後個人旅行者でも快適に利用できるような公共交通網が望まれている。

■道路整備のあり方（増加する自動車交通に対応すべきと答えた回答者のみ）

広域周遊の場合、道路幅の拡幅や多車線化等の“一般道路の整備”を求める者が47.1%と約半数を占めた。続いて“わかりやすい道路案内表示”を求めるものが29.4%と続いている。また、狭い地域では、“駐車場の整備”を求めるものが55.9%と過半数を占めており、続いて“わかりやすい道路案内表示”が29.4%となっている。両者の場合とも“道路情報提供”に対する要望が強く、案内表示を含めた着地情報提供の強化が望まれている。

6 課題と考察

1999年7月から8月にかけて知床国立公園カムイワッカ地区において初めて実施された自動車通行規制、いわゆるマイカー規制は大きなトラブルもなく終了した。期間中規制区域内では前年まで繰り返されていた深刻な交通渋滞もなく、観光客はマイカーからの乗り換え等の不便さやバス料金の負担等の経済的負担と引き替えに、カムイワッカ湯の滝や知床大橋などの自然景観を、自動車の喧噪や排気ガスに悩まされることなく、楽しむことができたものと推測される。

アンケート調査結果からも、今回の自動車通行規制に対する反対意見は少なく、大半の観光客は肯定的であった。しかし、今回の調査対象は通行規制に対してある程度同意し、結果的に自家用車からシャトルバスに乗り換えた観光客のみである。推測の領域を出ないが、時間的な問題や経済的な問題からやむなく知床五湖から引き返した観光客も少なからずいたはずである。今後はこうした観光客についても調査し、自動車通行規制への意識やシャトルバスを選択しなかった理由などを把握し、自家用車から公共交通機関への乗り換えの促進について検討していくことが必要であろう。

さらに、今回知床観光には参加しなかったが、今後、知床への旅行を計画している潜在的観光客の、自動車通行規制に対する意識を把握していくことも必要である。特に今回の調査で回答者の半数程度しか、今回の通行規制について知らなかったということからも、通行規制の影響やそれによる知床観光の魅力向上等について、発地情報として積極的に提供していくことが望まれよう。

また、アンケート調査と併せて行ったウトロ地区観光事業者等へのヒアリング調査では通行規制の必要性や知床観光への影響等に対する意識は一様に低いことが確認された。これは、規制区間がウトロ市街地からは離れた地域であり、通行規制が本地域の観光事業者等に与える直接的影響が少ないことも一因と考えるが、本規制が知床における持続可能な観光を実現させる施策として位置づけられていくためには、地域の理解と協力が不可欠である。今後は観光客に対する以上に地域観光産業や地域住民に対する情報提供のあり方についても検討し、地域と一体となった交通施策の展開が必要と考える。

さらに全国の先進地の事例に見るように、観光地としての人気が高まるにつれ、自動車の流入増加が予想されるが、その場合、駐車場の容量不足による渋滞が懸念され、そうした状況も想定したハード・ソフト両面の総合的な交通施策の展開が望まれる。

おわりに

北海道内には、今回対象となった知床国立公園の他にも観光シーズン中、深刻な交通渋滞に悩まされている地域が他にもある。その中には、日常生活圏内で発生している場合も見られ、生活環境への負荷軽減のための単純な通行規制による対策も困難な地域もある。こうした地域ではより複合的な交通施策が必要であるが、本研究がこうした交通施策を立案・展開していくうえで、参考になれば幸いである。

最後に、本研究を実施するにあたり、窮屈な車内で短時間の間にアンケートにご協力いただいた観光客の方々、また繁忙期にも関わらずヒアリングにご協力いただいた観光事業者や地域住民の方々に厚くお礼申し上げます次第である。

Part2 参考文献・資料

- 「第八回全国旅行動態調査報告書」 総理府 平成9年12月
- 「北海道観光入込客数調査報告書」 北海道経済部観光局 平成10年6月
- 「数字でみる北海道の運輸」 北海道運輸局監修 平成11年11月
- 「魅力ある観光地と交通」 財団法人国際交通安全学会編 平成10年6月
- 「北海道観光における道路整備調査」 函館開発建設部 平成10年3月
- 「観光の島北海道」札幌国際大学編 平成11年7月
- 「平成9年度道路交通センサス」北海道開発局 平成11年
- 「平成11年度観光白書」総理府 平成11年6月
- その他新聞記事

付表 自動車交通規制に関するアンケート単純集計表

Q1 あなたは、この自動車通行規制について以前から知っていましたか？

	回答者数	構成比(%)
1.知っていた	36	48.0
2.知らなかった	39	52.0

Q2 あなたはこの自動車通行規制についてどうお考えですか？

	回答者数	構成比(%)
1.交通渋滞や自然への影響を少なくするために必要だと思う。	59	78.7
2.自動車が利用できないと不便であり、他のやりかた（道路整備や駐車場整備など）を考えるべき	10	13.3
3.特に通行規制や対策は必要ないと思う。	2	2.7
4.何とも言えない	4	5.3

Q3 今回の自動車通行規制は7月26日から8月1日までですが、通行規制期間についてはどうお考えですか。

	回答者数	構成比(%)
1.1年を通して規制すべき	30	40.0
2.夏期間（7～8月）の観光シーズンを中心に規制すべき	26	34.7
3.規制期間はこの程度がよい	12	16.0
4.規制期間はもっと短い方がよい	1	1.3
5.何とも言えない	6	8.0

Q4 今回のような自動車通行規制を北海道の他の地域でも実施するとしたら、あなたは どうお考えですか？

	回答者数	構成比(%)
1.国立公園内や交通渋滞箇所などでは積極的に実施すべき	47	62.7
2.他に対策（道路整備や駐車場整備など）を考えるなどして、実施はできるだけさけるべき	10	13.3
3.何とも言えない	17	22.7
無回答	1	1.3

Q5 今回の自動車通行規制について、特に不満と思うようなことがありましたら下記から選んでください。（2つまで）

	回答者数	構成比(%)
1.事前の通行規制に関する情報提供	24	32.0
2.シャトルバス内での知床の自然に関する解説	7	9.3
3.駐車場の広さや距離	13	17.3
4.バス運行間隔や料金	36	48.0
5.その他	7	9.3

Q6 あなたは「観光による自然環境への影響」について関心がありますか。

	回答者数	構成比(%)
1.よく考えることがある。	22	29.3
2.時々考える	38	50.7
3.あまり考えたことはない	11	14.7
無回答	4	5.3

Q7 観光に自動車を利用される主な理由は次のどれですか。

	回答者数	構成比(%)
1.公共交通機関がないまたは少ないから	15	20.0
2.自動車の方が時間や場所を選ばずに観光できるから	41	54.7
3.短時間に色々な所を観光できるから	9	12.0
4.経済的だから	3	4.0
5.その他	0	0
無回答	7	9.3

Q8 観光での自動車利用についてあなたのお考えをお聞かせください。

	回答者数	構成比(%)
1.公共交通などを一層便利にし、自動車の利用は少なくしていくべき	35	46.7
2.渋滞のない安全性の高い道路整備をし、増加する自動車利用に対応すべき	34	45.3
無回答	8	10.7

Q9 「Q8」で「1.」と答えたかたのみ

公共交通機関を、便利で魅力的なものにするためどのようなことをしていくべきだ
とお考えですか。

Q9-1 「広い地域での周遊の場合」

	回答者数	構成比(%)
1.鉄道網の充実を図る	8	22.9
2.バス路線の充実を図る	18	51.4
3.運賃を安くする	7	20.0
4.色や形など優れたデザインの車両を使う（乗り物自体が観光資源となる）	0	0
5.その他	0	0
無回答	2	5.7

Q9-2 「観光地や市街地など狭い地域での周遊の場合」

	回答者数	構成比(%)
1.駅やバス停などに駐車場をつくる	12	34.2
2.自転車道や歩道の整備やレンタル自転車などを実施する	14	40.0
3.観光地や地域の情報提供を行う	3	8.6
4.その他	0	0
無回答	5	14.3

Q10 「Q8」で「2.」と答えた方のみお答えください。

渋滞のない安全性の高い道路整備はどうあるべきだと思いますか。

Q10-1 「広い地域間での観光の場合」

	回答者数	構成比(%)
1.高速道路の整備	3	8.8
2.一般道路の整備（多車線化や道路拡幅）	16	47.1
3.まわり道用道路の整備	1	2.9
4.駐車場・休憩場（道の駅など）の整備	3	8.8
5.わかりやすい道路案内表示	10	29.4
6.その他	0	0
無回答	1	2.9

Q10-2 「観光地や市街地など狭い地域での観光の場合」

	回答者数	構成比(%)
1.駐車場の整備	19	55.9
2.歩道や時点車道の整備	0	0
3.わかりやすい道路案内標示	10	29.4
4.街路樹などを植え、緑化する	1	2.9
5.地域や観光情報の提供	2	5.9
6.その他	2	5.9
無回答	0	0

Q11 今回の旅行日程はどのくらいですか？

	回答者数	構成比(%)
1.日帰り	3	4.0
2.1泊2日	7	9.3
3.2泊3日	10	13.3
4.3泊4日	18	24.0
5.4泊5日	6	8.0
6.5泊6日	7	9.3
7.6泊7日以上	22	29.3
無回答	2	2.7

Q12 知床国立公園への訪問回数は？

	回答者数	構成比(%)
1.今回初めて	40	53.3
2.2回目	16	21.3
3.3回目以上	11	14.7
無回答	8	10.6

Q13 今回、知床国立公園を訪れた主な理由は何ですか？

	回答者数	構成比(%)
1.自然観賞（自然の景色）	54	72.0
2.自然観賞（動植物）	0	0
3.温泉	11	14.7
4.登山	0	0
5.キャンプ	6	8.0
6.その他	2	2.7
無回答	2	2.7

Q14 性別

	回答者数	構成比(%)
1.男	36	48.0
2.女	33	44.0
不明	6	8.0

Q15 年齢

	回答者数	構成比(%)
1.20歳未満	4	5.3
2.20歳代	21	28.0
3.30歳代	19	25.3
4.40歳代	15	20.0
5.50歳代	8	10.7
6.60歳以上	7	9.3
不明	2	2.7

Q16 居住地

	回答者数	構成比(%)
1.北海道内	21	28.0
2.北海道外	49	65.3
不明	5	6.7

Q17 年間の宿泊旅行回数

	回答者数	構成比(%)
1回	4	5.3
2回	12	16.0
3回	20	26.7
4回	8	10.7
5回	7	9.3
6回以上	16	21.3

自動車通行規制に関するアンケートのお願い

札幌国際大学では、自然と共生し、持続的に発展が可能な観光のあり方についての自主研究を実施しております。本調査は、この研究の一環として実施するもので、自動車通行規制に対する観光客のみなさまからのご意見をお聞きし、研究の基礎資料としていくことを目的としています。

旅行中ご多忙のこととは存じますが、本調査の趣旨をご理解いただき、ご協力いただきますようお願い申し上げます。

平成11年8月

札幌国際大学観光学部観光学科

(担当：宮武清志)

※ あてはまる番号を○で囲んでください。

自動車通行規制についておたずねします。

問1 あなたは、この自動車通行規制について以前から知っていましたか？

1. 知っていた
2. 知らなかった

問2 あなたはこの自動車通行規制についてどうお考えですか？

1. 交通渋滞や自然への影響を少なくするために必要だと思う。
2. 自動車が利用できないと不便であり、他のやり方（道路整備や駐車場整備など）を考えるべき。
3. 特に通行規制や対策は必要ないと思う。
4. 何とも言えない

問3 今回の自動車通行規制は7月26日から8月10日までですが、通行規制期間についてはどうお考えですか。

1. 1年を通して規制すべき
2. 夏期間（7～8月）の観光シーズンを中心に規制すべき
3. 規制期間はこの程度がよい
4. 規制期間はもっと短い方がよい
5. 何とも言えない

問4 今回のような自動車通行規制を北海道の他の地域でも実施するとしたら、あなたはどうかお考えですか。

1. 国立公園内や交通渋滞箇所などでは積極的に実施すべき
2. 他に対策（道路整備や駐車場整備など）を考えるなどして、実施はできるだけ避けるべき
3. 何とも言えない

問5 今回の自動車通行規制について、特に不満と思うようなことがありましたら下記から選んでください。(2つまで)

また具体的なものがあれば()内にお書きください。

1. 事前の通行規制に関する情報提供()
2. シャトルバス内での知床の自然に関する解説()
3. 駐車場の広さや距離()
4. バス運行間隔や料金()
5. その他()

観光するときの自動車利用についておたずねします。

問6 あなたは「観光による自然環境への影響」について関心がありますか。

1. 良く考えることがある
2. 時々考える
3. あまり考えたことはない

問7 観光に自動車を利用される主な理由は次のどれですか。

1. 公共交通機関が無いまたは少ないから
2. 自動車の方が時間や場所を選ばず観光できるから
3. 短時間に色々な所を観光できるから
4. 経済的だから
5. その他()

問8 観光での自動車利用についてあなたのお考えをお聞かせください。

1. 公共交通機関などを一層便利にし、自動車の利用は少なくしていくべき
2. 渋滞のない安全性の高い道路整備をし、増加する自動車利用に対応すべき

問9 「問8」で「1.」と答えた方のみお答えください。

公共交通機関を、便利で魅力的なものにするためどのようなことをしていくべきだとお考えですか。

<広い地域での周遊の場合(1つだけ)>

1. 鉄道網の充実を図る
2. バス路線の充実を図る
3. 運賃を安くする
4. 色や形など優れたデザインの車両を使う(乗り物自体が観光資源となる)
5. その他()

<観光地や市街地など狭い地域での周遊の場合(1つだけ)>

1. 駅やバス停などに駐車場をつくる
2. 自転車道や歩道の整備やレンタル自転車などを実施する
3. 観光地や地域の情報提供を行う
4. その他()

問10へ

→問 10 「問8」で「2.」と答えた方のみお答えください。

渋滞のない安全性の高い道路整備はどうあるべきだと思いますか。

<広い地域間での観光の場合(1つだけ)>

1. 高速道路の整備
2. 一般道路の整備(多車線化や道路拡幅)
3. まわり道用道路の整備
4. 駐車場・休憩所(道の駅など)の整備
5. わかりやすい道路案内表示
6. その他()

<観光地や市街地など狭い地域での観光の場合(1つだけ)>

1. 駐車場の整備
2. 歩道や自転車道の整備
3. わかりやすい道路案内表示
4. 街路樹などを植え、緑化する
5. 地域や観光情報の提供
6. その他()

あなたの今回の旅行全般についておたずねします。

問 11 今回の旅行日程はどのくらいですか?

1. 日帰り
2. 1泊2日
3. 2泊3日
4. 3泊4日
5. 4泊5日
6. 5泊6日
7. 6泊7日以上(泊 日)

問 12 知床国立公園への訪問回数は?

1. 今回初めて
2. 2回目
3. 3回目以上

問 13 今回、知床国立公園を訪れた主な理由は何ですか?(1つだけ)

1. 自然観賞(自然の景色:知床五湖、カムイワッカの滝)
2. 自然観賞(動物や植物などの観察)
3. 温泉(岩尾別温泉、カムイワッカ湯の院)
4. 登山(羅臼岳、硫黄山)
5. キャンプ
6. その他()

最後に、あなたのことについておたずねします。

問 14 性別 1. 男 2. 女

問 15 年齢 1. 20歳未満 2. 20歳代 3. 30歳代
4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳以上

問 16 居住地 1. 北海道内(市・町・村) 2. 北海道外(市・町・村)

問 17 年間の宿泊旅行回数 平均 回程度

その他、「自動車通行規制」や「観光での自動車利用」などにつきましてご意見がありましたら
ご自由にお書きください。

ご協力ありがとうございました。

Kiyoshi MIYATAKE, Munetaka KOSHIZUKA, Masashi UMEMURA, Masato MORI and Yoshio TANIGUCHI, A Study on Sustainable Tourism in Hokkaido Prefecture : A case of Shari-town / REC TECHNICAL REPORT, No.0037, Mar.2000, Hokkaido Research Center of Environment and Culture,SIU (Sapporo international University).

[執筆者紹介]

- 宮武 清志 (みやたけ きよし)
札幌国際大学観光学部助教授 交通計画
- 越塚 宗孝 (こしづか むねたか)
札幌国際大学観光学部教授 観光事業論
- 梅村 匡史 (うめむら まさし)
札幌国際大学観光学部助教授 観光情報
- 森 雅人 (もり まさと)
札幌国際大学観光学部助教授 観光人類学
- 谷口 善雄 (たにぐち よしお)
札幌国際大学観光学部講師 ホスピタリティ論

2000年3月31日 刊行

編集：北海道環境文化研究センター
発行：学校法人札幌国際大学 和野内 崇弘

〒004-8602 札幌市清田区清田 4-1-4-1 TEL (011) 881-8844 FAX (011) 885-3370
