

令和4年度
支笏洞爺国立公園支笏湖第5駐車場エリア
における受益者負担による支笏湖適正利用
検討調査業務

報 告 書

令和5年3月

株式会社ライヴ環境計画

目 次

1.業務概要.....	1
1-1.業務の目的.....	1
1-2.業務の概要.....	1
1-3.履行期間.....	2
1-4.業務請負業者.....	2
1-5.報告書の公開有無.....	2
2.第5 駐車場エリアの受益者負担による管理要領等の作成.....	3
2-1.管理要領案の検討の流れ.....	3
(1)管理要領に含める項目の検討.....	3
(2)管理要領に含める項目の整理.....	6
2-2.第5 駐車場エリア管理要領案.....	7
2-3.第5 駐車場エリアにおける受益者負担金による管理での収支概算.....	14
(1)収入概算.....	14
(2)支出概算.....	16
3.第5 駐車場エリアの管理要領の策定に向けた意見交換の実施.....	18
3-1.意見交換会開催概要.....	18
3-3.意見交換会開催結果.....	20
(1)第1回意見交換会.....	20
(2)第2回意見交換会.....	30
4.協力金の検討のための利用状況調査.....	52
4-1.利用者数カウント調査.....	52
(1)実施方法.....	52
(2)結果.....	53
(3)結果分析.....	56
4-2.河畔ヤード利用意向調査.....	64
(1)実施方法.....	64
(2)結果.....	66
4-3.デジタル技術活用の検討試行.....	74
(1)実施方法.....	74
(2)調査結果.....	74
4-4 協力金徴取を見据えた実証試験の検討.....	102
(1)実証実験の目的.....	102

(2)対象範囲.....	102
(3)実施体制.....	103
(4)実証実験の事業内容.....	103
(5)実証実験の概要.....	104
(6)有識者ヒアリング.....	105
5. 普及啓発資材の作成.....	107
5-1.普及啓発資料の目的.....	107
5-2.誌面構成・デザイン方針.....	107
5-3.構成内容・イメージ案.....	108
(1)仕様と構成.....	108
(2)広報資料.....	109
6. 受益者負担金による湖面適正利用のための課題・留意点.....	112

1.業務概要

1-1.業務の目的

支笏洞爺国立公園にある支笏湖は、公共用水域水質測定において平成 29 年まで 11 年連続で C O D（化学的酸素要求量）が最も低い湖沼であるなど全国でも 1、2 位を競う水質を誇り、また札幌圏をはじめとする千歳川石狩川流域の生活用水の水瓶でもある。支笏湖では過去にアウトドアブームによる特にレジャーボートや水上バイクの利用が増加し、オーバーユースによる騒音や水中植生への影響に加え、ゴミの不法投棄等による汚染が問題となっていたが、平成 18 年 2 月の自然公園法による動力船乗り入れ規制開始以降も、カヤックやダイビング、観光船による探勝等を目的として多くの利用者が訪れており、その透明さと静謐さは当公園の核心部を担っている。

近年、自然体験活動の流行により動力船利用の代わりにカヌー、カヤック、SUP（スタンドアップパドルボード）など非動力船の利用が活発化しており、水面利用者の集中によるマナー悪化、ゴミや船舶の放置、水難事故の増加などのオーバーユースによる利用の軋轢が生じている。

支笏湖温泉地区においては、非動力船の湖面へのアクセスが千歳川の源流部にあたる第 5 駐車場付近に限られており、当該エリアの再整備を契機に湖面利用の適正な管理を含めた施設管理における受益者負担の新たな仕組みが求められている。

令和 3 年度、支笏湖の事業者および環境省を含む関係機関の協議のもと、支笏湖全域の利用についての包括的なローカルルール「支笏湖ルール」が策定され、令和 4 年度に地域の事業者により組織されている一般社団法人国立公園支笏湖運営協議会より発出されたが、本ルールを継続的に周知し、運用するための体制は確立されていない。

本業務は第 5 駐車場エリアをモデルとして受益者負担による施設管理及び湖面利用の適正管理のための具体的な管理要領を策定するとともに、受益者負担の導入についての普及啓発を実施したものである。

1-2.業務の概要

(1)第 5 駐車場エリアの受益者負担による管理要領等の作成

第 5 駐車場エリアの民間への無償管理委託を行うことを想定し、管理運営について、利用形態が類似する国営公園の管理運営（指定管理者制度）や、環境省直轄のキャンプ場等のレクリエーション施設の管理委託業務の仕様内容を参考にしながら、意見交換会で出された地域の意見を反映し、管理要領策定にあたって業務内容に含めるべき項目や湖面適正利用のために必要な業務を選定・内容を検討した。

(2)第 5 駐車場エリアの管理要領の策定に向けた意見交換の実施

①第 1 回意見交換会

(2022 年 12 月 5 日 13:00～15:00 支笏湖ビジターセンター内レクチャールーム)

地域の観光関係者・アクティビティ事業者・関連団体・自治体を対象に令和 6 年度の第 5 駐車場の施設管理運営選定までの流れを説明し、管理運営要領に盛り込むべき支笏湖適正利用に係る業務内容や優先順位など、意見交換を行った。

②第2回意見交換会

(2023年2月2日13:00～15:00 支笏湖ビジターセンター内レクチャールーム)

第1回意見交換会の振り返りと令和5年に実施する予定の受益者負担金導入の実証実験についての説明を行い、実証実験を実施についての地域の意見を聴取した。

(3)協力金等の検討のための利用状況調査

①千歳川源流部周辺の利用者数カウント調査

千歳川源流部における非動力船の利用者数及び利用実態を定量的に把握するため、令和4年8月～10月に計10日間カウント調査を実施した。

②非動力船利用者へのヤード利用に関する意向調査

第5駐車場に設置される河畔ヤードでの非動力船の保管について、事業者及び一般利用者を対象にアンケートによる意向調査を実施した。

③デジタル技術活用によるデータ取得の検討・試行

千歳川源流部にカメラを仮設置し、撮影した動画を定量的に利用者数を把握する可能性や、利用者の利便性の向上への活用の検討を行った。

④協力金徴収を見据えた実証試験の検討

令和5年度に実施を予定している受益者負担金の導入の実証実験について、開催概要や体制などを検討した。

(4)受益者負担導入についての普及啓発資料の作成

第5駐車場で導入される受益者負担について、地域内外に広く知ってもらうための普及啓発パンフレット(A4両面カラー)とポスター(A1片面カラー)を地域の意見を取り入れ作成した。

1-3.履行期間

令和3年7月26日～令和5年3月31日

1-4.業務請負業者

株式会社ライヴ環境計画

管理技術者：川口 里絵

1-5.報告書の公開有無

公開

2.第5 駐車場エリアの受益者負担による管理要領等の作成

第5 駐車場エリアは、令和6年度以降、民間事業者への無償管理委託による施設管理を想定している。また、当該エリアは、管理協力金を基盤とした支笏湖ルール運用や支笏湖の適正利用の拠点とするため、管理要領の検討においては、施設の維持管理に加えて、この協力金の運用にかかる業務の可能性や委託範囲についても含める必要がある。協力金の運用の主な内容は支笏湖の適正利用のための事業となることから、地域関係者との意見交換をしながら管理要領案を検討した。

2-1.管理要領案の検討の流れ

管理要領の検討にあたっては、

- 管理要領に含める項目の検討
- 第5 駐車場の管理対象となる施設と管理内容の整理と検討
- 第5 駐車場エリアの全体のマネジメント・利用に関わる内容の検討

の3つの視点で、内容を検討し管理要領案を作成した。

(1)管理要領に含める項目の検討

国内の公共施設の施設の管理運営を民間委託された国営公園・都市公園の管理運営（指定管理者制度）やキャンプ場等の公営のレクリエーション施設などの類似事例の管理委託業務の仕様内容を参考にした。

例1)国営公園

国営公園（H31-35 国営滝野すずらん丘陵公園運営維持管理業務民間競争入札実施要項）の大項目を抜粋したものが表2-1である。

国営公園の入札実施要項には、実際の公園の管理業務の具体的な内容の他に、質の設定として利用者数や満足度調査の実施と満足の回答割合、プログラムの開催数や参加人数、情報発信におけるアクセスなどの数値目標が定められている。また、入札・契約の条件を含んだものになっている。

表 2-1 H31-35 国営滝野すずらん丘陵公園運営維持管理業務民間競争入札実施要項(項目の抜粋)

1. 対象公共サービスの詳細な内容及びその実施に当たり確保されるべき対象公共サービスの質に関する事項
1.1. 対象施設及び対象業務の概要
1.2. 業務内容
1.3. サービスの質の設定
2. 実施期間に関する事項
3. 入札参加資格に関する事項
3.1. 入札参加資格について
3.2. 企業の業務実績に関する要件
3.3. 配置予定者の業務実績に関する要件
3.4. 共同体での入札について
4. 入札に参加する者の募集に関する事項
4.1. 入札の実施手続及びスケジュール(予定)
4.2. 入札実施手続
5. 対象公共サービスを実施する者を決定するための評価の基準その他の対象公共サービスを実施する者の決定に関する事項
5.1. 事業者決定にあたっての質の評価項目の設定
5.2. 事業者決定にあたっての評価方法
5.3. 初回の入札で事業者が決定しなかった場合の取り扱いについて
6. 対象公共サービスに関する従来の実施状況に関する情報の開示に関する事項
7. 事業者が使用させることができる国有財産に関する事項
7.1. 施設
7.2. 設備
8. 事業者が、対象公共サービスを実施するに当たり、国の行政機関等の長等に対して報告すべき事項、秘密を適正に取り扱うために必要な措置その他の対象公共サービスの適正かつ確実な実施の確保のために契約により事業者が講ずべき措置に関する事項
8.1. 報告について
8.2. 調査への協力
8.3. 指示について
8.4. 秘密の保持
8.5. 個人情報の取り扱い
8.6. 契約に基づき落札業者が講ずべき措置
9. 事業者が対象公共サービスを実施するに当たり第三者に損害を与えた場合において、その損害の賠償に関し契約により事業者が負うべき責任(国家賠償法の規定により国の行政機関等が当該損害の賠償の責めに任ずる場合における求償に応ずる責任を含む。)に関する事項
10. 対象公共サービスに係る法第 7 条第 8 項に規定する評価に関する事項
10.1. 調査方法
10.2. 実施状況に関する調査の時期
10.3. 調査方法及び項目
10.4. 北海道開発局札幌開発建設部総合評価審査委員会への報告
11. その他対象公共サービスの実施に関し必要な事項
11.1. 対象公共サービスの実施状況等の監理委員会への報告及び公表
11.2. 北海道開発局札幌開発建設部の監督体制
11.3. 事業者が負う可能性のある主な責務等

例 2) 国立公園野営場

阿寒摩周国立公園和琴野営場管理運営業務要求水準書に含まれる内容は、野営場の管理業務内容を中心に管理事業・収益事業の区別と条件、責任分担となっている。国営公園の例にあるような、入場者数の目標数の設定など業務内容の質の達成度に関する数的な定めはない。

表 2-2 阿寒摩周国立公園和琴野営場管理運営業務要求水準書(項目の抜粋)

1. 基本方針
2. 施設の概要
(1) 名称
(2) 所在地
(3) 敷地面積
(4) 施設
(5) 主な備品
3. 事業期間
4. 法令遵守
5. 業務内容
(1) 施設の供用期間
(2) 利用者への対応
(3) 施設等の維持管理
(4) 周辺野営場との連携
6. 費用負担及び料金設定等
(1) 基本的な考え方
(2) 管理事業と収益事業
(3) 収益の取り扱い
(4) 事業者による施設整備、備品購入の扱い
7. 責任分担
8. 実施体制
9. 事故・災害時対応
10. 事業報告

(2)管理要領に含める項目の整理

国営公園、国立公園内野営場の管理要領を元に、第5駐車場エリアの管理委託のための管理要領に含めるべき項目を整理した。

①施設の維持管理に関わる項目

第5駐車場エリア実施設計を元に、維持管理の対象となる施設と管理委託内容（管理水準）を整理、検討する費用概算の算出や具体的な管理内容を整理した。

- 管理対象となる施設の整理
- 維持修繕等、保守管理の対象施設とその内容
- 植物(芝)管理
- 清掃・適正な状態の維持にかかる作業(芝刈りなど) など

②利用者へのサービスに関わる項目

第5駐車場エリアの利用を円滑かつ適正に行われるための業務の内容として、

- 利用者への利用指導・サービス・巡視など
- 管理業務に円滑に進めるための諸業務
- 冬期(12月から3月)に実施されている氷濤まつりへの配慮
- 管理事業・自主事業の区別と条件

③支笏湖ルール of 運用拠点と機能に関わる項目

検討にあたっては、支笏湖ルール of 運用拠点としてのあり方や今後の運用と発展的な展開を見すえながら、協力金項目 of 検討や徴取の方法など by することから、地域関係者を対象とした意見交換会 by により地域の意見を取り入れながら検討を進めた。

- 協力金の金額 of 目安
- 支笏湖ルール、および支笏湖適正利用に関わる業務 of 内容 など

2-2.第5 駐車場エリア管理要領案

第5 駐車場の管理要領案として、国立公園内での施設の管理事業を民間に委託し運営している阿寒摩周国立公園和琴野営場管理運営業務要求水準書を元に第5 駐車場エリアに沿った要求水準書案を検討した。

また、前項に示した通り第5 駐車場エリアは、受益者負担金による管理運営と支笏湖適正利用や支笏湖ルールへの運用拠点としての機能も有することからそれらに係る内容については、地域との意見交換会を実施し地域の意見を取り入れた。(意見交換会については第3 章を参照)

表 2-3 管理水準書の内容と項目の検討事項整理 ※太字は今後の検討項目

管理水準書案		第5 駐車場エリアでの 検討事項や備考																				
1. 基本方針																						
2. 施設の概要																						
(1)名称	支笏湖園地(第5 駐車場エリア)	整備後の施設名称による。																				
(2)所在地	北海道千歳市支笏湖温泉																					
(3)敷地面積	約 23,000 m ² ※別図1 参照																					
(4)施設	※別図参照 <table border="1"> <thead> <tr> <th>設置施設</th> <th>施設概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>駐車場</td> <td>36 区画(障害者用駐車場 2 台含む)</td> </tr> <tr> <td>木道</td> <td>幅2m 総延長 13.6m</td> </tr> <tr> <td>浮棧橋</td> <td>パイルガイド方式浮棧橋</td> </tr> <tr> <td>サイン類</td> <td>エリア内の案内板/水辺利用のルールを示す説明板、駅銘標など</td> </tr> <tr> <td>管理施設</td> <td>車止め/ロープ柵/ガードパイプなど</td> </tr> <tr> <td>親水エリア</td> <td>アプローチ、河畔</td> </tr> <tr> <td>排水設備</td> <td>集水柵・排水管、開水路</td> </tr> <tr> <td>河畔ヤード</td> <td>非動力船の仮置き場</td> </tr> <tr> <td>芝生広場</td> <td>5,850m²</td> </tr> </tbody> </table>	設置施設	施設概要	駐車場	36 区画(障害者用駐車場 2 台含む)	木道	幅2m 総延長 13.6m	浮棧橋	パイルガイド方式浮棧橋	サイン類	エリア内の案内板/水辺利用のルールを示す説明板、駅銘標など	管理施設	車止め/ロープ柵/ガードパイプなど	親水エリア	アプローチ、河畔	排水設備	集水柵・排水管、開水路	河畔ヤード	非動力船の仮置き場	芝生広場	5,850m ²	別添として 施設位置図を添付
設置施設	施設概要																					
駐車場	36 区画(障害者用駐車場 2 台含む)																					
木道	幅2m 総延長 13.6m																					
浮棧橋	パイルガイド方式浮棧橋																					
サイン類	エリア内の案内板/水辺利用のルールを示す説明板、駅銘標など																					
管理施設	車止め/ロープ柵/ガードパイプなど																					
親水エリア	アプローチ、河畔																					
排水設備	集水柵・排水管、開水路																					
河畔ヤード	非動力船の仮置き場																					
芝生広場	5,850m ²																					
(5)主な備品	別表参照	供用開始時に再整理																				
3. 事業期間																						
	<p>事業開始は令和6年4月以降とし、期間は委託契約を締結してから5年間とする(令和11年3月末まで)。条件等に違反した等の特段の事情が無ければ、契約期間終了の3か月前までに事業者の申し出によって、上限を5年として、管理事業について契約期間の更新を行うことができるものとする。</p> <p>なお、契約期間中に不可抗力(台風、地震、噴火等の災害による被害など)により管理事業の継続が困難となる場合については、環境省と事業者の協議により対応を検討する。</p>	期間の定めについては再検討。																				

4. 法令遵守		
	<p>本施設は自然公園法に基づく公園事業として整備された施設であり、施設の管理運営等に当たっては、自然公園法を遵守しなければならない。また、地域の実情に応じて自然環境の保全や適正な公園利用の推進を図るために作成された「支笏洞爺国立公園管理計画書」に基づいて管理運営を行う。</p> <p>その他の法令については事業者の責任において確認し、遵守した上で業務を行う。→該当法令・管理計画書の抜粋</p> <p><支笏湖・定山溪管理計画区></p> <p>・公園事業施設</p> <p>① 園地・野営場等利用</p> <p>今後の公園事業施設の整備に当たっては、自然とのふれあいや自然への理解を深めるために、情報の提示やガイド等の育成、体系的な周遊プランの作成、といったソフト的対応と平行して、関係機関とともに解説施設等の充実に重点を置き、地域一体となって当該地区の魅力を紹介し、その自然環境等について楽しみながら学習できるように努める。</p> <p>特に園地や野営場、歩道においては目的等に応じて周辺の自然環境の雰囲気考慮した規模・外観により標識類の整備を進める。また、施設の更新の際には、ソーラーパネルやヒートポンプ等温暖化対策等の環境配慮について積極的に対応する。</p>	
5. 業務内容		
(1)施設の供用期間	<p>施設の供用期間は通年とする。ただし、芝生広場及び駐車場については、冬期に氷濤まつり会場として利用されているため、12月から3月まではまつり準備及び開催場所として提供すること。また、供用期間中やむを得ない事情があり休場する場合には、事前に環境省と協議した上で、看板等により告知すること。</p>	<p>非動力船・動力船の河畔ヤード及び棧橋係留あり。通年とした。</p>
(2)利用者への対応	<p>事業者は、利用者に対して以下の項目について対応する。対応にあたっては、「支笏湖ルール」に基づく利用の促進と、親切丁寧な対応を心がけ、常にサービスの向上に努めること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用料金の徴収 ・施設の利用方法の説明 ・利用予約の受付及び調整 ・不適切な施設利用者への指導 ・支笏洞爺国立公園及び周辺観光施設の利用案内 ・年少者、高齢者、障害者等のサポート ・窓口対応、各種問い合わせへの対応 ・夜間の施設利用者への対応 ・要望、苦情、トラブル、緊急時等への対応 	<p>支笏湖ルールの運用・支笏湖の適正利用の拠点としての機能と業務内容を明記した。</p>

<p>(3)施設等の維持管理</p>	<p>施設の供用時間中、以下の維持管理業務を行い、施設の機能と清潔の保持に努めること。必要に応じて専門業者に再委託することは差し支えない。</p> <p>①施設管理 駐車場、芝生広場、河畔ヤード、親水エリア、木道、浮棧橋等の各施設について、施設を一般供用又は事業者へ提供するにあたり必要な日常的管理及び清掃を行う。特に一般利用者が使う供用区域と事業者のみが利用する管理区域を明確化して、利用者の安全に留意して管理を行うこと。</p> <p>②点検及び修繕 各施設について、随時点検を行い、必要に応じて施設の機能を維持するための簡易な修繕を行う。施設の機能を向上又は変更するような大規模な改修等については環境省の負担とする。簡易な修繕と大規模な改修の区分が難しい場合には、環境省と事業者で協議の上、負担元を決定する。</p> <p>③刈り払い 芝生広場や駐車場脇の植生帯においては、常に芝生として利用できるように定期的に刈払機により刈り払いを行う。実施にあたっては芝の生育状況を考慮することとし、施設利用者の安全確保や周辺の樹木の損傷防止等に留意すること。</p> <p>④樹木点検 利用者の安全確保や施設の保護等のため撤去を要する枯れ枝や倒木等を確認した場合、環境省担当官に報告する。その際、機械や特殊な技術を要さない軽微な作業については、環境省担当官の指示のものと事業者がその処理を行うこと。機械や特殊な技術を要する作業については、環境省の負担により処理を行う。なお、台風や暴風雪等の悪天候発生後は、職員の安全を確保しつつ速やかに倒木、落枝等の有無を確認し、必要に応じて環境省担当官に報告する。</p> <p>⑤廃棄物の回収及び廃棄 敷地内を巡視し、ゴミが落ちていた場合には回収し事業者の負担により、適切に廃棄する。</p> <p>⑥備品の管理 別表に掲げた備品については適切にメンテナンスし、通常の使用に支障のない状態を維持すること。備品の使用及びメンテナンスにかかる費用(消耗品の購入含む)については事業者の負担とする。</p> <p>⑦電気料金の支払い 当該施設に電気設備はないが、対象施設の管理運営にあたり、別途設備を導入する場合に必要な電気料は事業者の負担とする。</p>	<p>刈り払いに関しては、自動芝刈り機を導入するなどにより、回数の規定は変わる可能性がある。</p>
--------------------	---	--

(4)地域組織との連携	<p>当該エリアでは、地域の冬の活性化の一旦を担う氷濤まつりが実施されている。氷濤まつりは、地域住民・事業者・関連組織・千歳市からなる実行委員会によって運営されており、12月から3月までの期間、芝生広場及び駐車場は千歳市が氷濤まつり会場として使用許可を受ける見込みである。氷濤まつりの会場となるエリアの使用・管理については、実行委員会や地域関係者と調整の上、連携・協力すること。</p>	<p>氷濤まつりの継続に配慮し、地域との連携の項目を追加。</p>										
(5)支笏湖適正利用に係る業務	<p>支笏湖適正利用に係る事業として以下の項目を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 支笏湖ルール普及啓発活動 ・ エリアパトロール(安全・ルールの啓発) ・ 支笏湖周辺の清掃 ・ 利用者・環境モニタリング調査 	<p>第1回意見交換会での地域の意見を反映した。</p>										
6. 費用負担及び料金設定等												
(1)基本的な考え方	<p>上記5. で定める業務にかかる一切の費用負担は、特に定めがない限り事業者が行うものとし、利用者から徴収する受益者負担金をもって充てるものとする。金額の設定にあたっては、利用者に対するサービスの向上、支笏洞爺国立公園支笏湖エリアの自然環境保全への貢献、利用者負担による国費の削減等、国民に対する適切な説明理由が必要であるため、過度な利益を上げない範囲で、事業者が環境省と協議して設定するものとする。なお、想定する受益者負担金は以下のとおりである。</p> <p style="text-align: center;">＜受益者負担金＞</p> <table border="1" data-bbox="448 1043 1126 1317"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">費目</th> <th style="text-align: center;">単価</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>駐車場利用料</td> <td>1,000円</td> </tr> <tr> <td>非動力船水辺利用料</td> <td>1,000円/艇(一般利用者) 500円/人(事業者)</td> </tr> <tr> <td>河畔ヤード使用料</td> <td>1500円/区画 夏季は1ヵ月単位・冬季は期間貸し</td> </tr> <tr> <td>浮棧橋係留料</td> <td>15,000円</td> </tr> </tbody> </table>	費目	単価	駐車場利用料	1,000円	非動力船水辺利用料	1,000円/艇(一般利用者) 500円/人(事業者)	河畔ヤード使用料	1500円/区画 夏季は1ヵ月単位・冬季は期間貸し	浮棧橋係留料	15,000円	<p>第5駐車場エリアは、受益者負担金として利用者から協力金を徴収し管理費用に充てるものとする。</p> <p>非動力船の利用料については、本業務第2回意見交換会の意見をふまえ、船を持ち込む一般利用者は1000円/艇、ガイド等の事業者は500円/人と設定した。</p>
費目	単価											
駐車場利用料	1,000円											
非動力船水辺利用料	1,000円/艇(一般利用者) 500円/人(事業者)											
河畔ヤード使用料	1500円/区画 夏季は1ヵ月単位・冬季は期間貸し											
浮棧橋係留料	15,000円											
(2)管理事業と収益事業	<p>上記5. で定める業務は、環境省として施設を供用し支笏湖を適正に利用するために通常必要な管理の範囲の事業(以下、「管理事業」とする。)であり、基本的に国有財産使用許可手続きは不要である。なお、物販や器具のレンタルなど、上記の業務の範囲を超える事業(以下、「収益事業」とする。)、利用料金を徴収する駐車場については、別途国有財産使用許可手続きが発生する。その場合、当該事業のため占有する場所の投影面積に応じて国有財産使用料の支払いが必要となる。また、既設駐車場ゲート(設置者:自然公園財団支笏湖支部)について、設置を継続する場合は、別途国有財産使用許可手続き及び使用料が発生するとともに、電気料金の支払いが必要となる。なお、収益事業を行おうとする場合は、施設運営と一体的に提供することで利用者へのサービス向上につながるものに限るものとする。</p> <p>なお、1㎡あたりの土地の年額使用料の見込み額は、83円であるが、経済情勢の変動、国有財産関係法令の改廃その他の事情により変更する場合がある。</p>	<p>管理受託者と収益事業の違い、収益事業の実施の可能性について明記</p>										

<p>(3)収益の取り扱</p>	<p>管理事業と収益事業は別々に経理を行い、毎年1回、環境省への報告を行うものとする。収益事業の利益を管理事業に回すことは可能だが、管理事業の収益を収益事業の赤字補填等に充てることはできないものとする。</p> <p>管理事業は、国が自らの業務である施設の管理運営を事業者は無償で委託しているものであり、事業者の資金確保に必要な一定の営業行為は認めつつ、過度な利益を上げることは抑制する必要がある。このため、管理事業の収益から、事業のためにかかった費用合計を引いた額が、費用合計の20%よりも大きくなった場合、超えた額は余剰金として次年度に繰り越すか、第5駐車場のサービス向上又はその他の支笏洞爺国立公園の施設の維持管理等に還元するものとする。</p> <p>収益事業の利益については、上限はないが、可能な範囲で支笏洞爺国立公園の自然環境保全等に還元することが望ましい。</p>	<p>余剰金・繰越金を認める割合については要検討</p>
<p>(4)事業者による施設整備、備品購入の扱</p>	<p>施設の管理運営に必要な施設又は備品については、原則として環境省の負担において整備又は購入するが、利用者へのサービス向上のために収益事業として事業者が自ら施設整備又は備品の購入を行うことは差し支えない。ただし、事業者が整備した施設については事業期間中に撤去し、原状回復を行うことを原則とする。事業者が購入した備品については事業者の所有物となるため、事業期間終了後の取り扱いについては事業者にて判断するものとする。</p>	

7. 責任分担

本業務を実施するにあたり、環境省と事業者の責任分担を下表「環境省と事業者の責任分担一覧」のとおりとする。ただし、「環境省と事業者の責任分担一覧」に定める事項に疑義が生じた場合、又は定めのない事項については、環境省と事業者の間で十分に協議の上、決定する。

環境省と事業者の責任分担一覧

項目	内 容	環境省	事業者
施設の運営及び維持管理	本要求水準書等に記載された事業の対象となる施設の運営及び維持管理		○
	上記以外の施設の維持管理	○	
苦情・要望対応	管理運営業務の内容に対する住民及び施設利用者からの苦情、訴訟、要望への対応		○
	上記以外の場合	○	
事故災害時対応	本要求水準書等に記載された業務内容による対応		○
	上記以外の場合	○	
物品の管理	環境省より提供のあった備品及び備品の使用にあたって必要になる消耗品等の管理		○
	事業者による不適切な管理等、事業者の責めに帰すべき事由による備品の損傷、故障への対応		◎
	上記以外の場合	○	
施設の修繕	施設の継続的な使用による消耗や劣化等に対し、利用上支障がない程度に行う修繕等		○
	事業者による不適切な管理等、事業者の責めに帰すべき事由による場合の施設の修繕		◎
	施設の機能を整備時の状態まで回復させるもしくは施設の機能を向上又は変更するために行う改修工事等	○	
	大規模な自然災害等の不可抗力により施設に著しい損害を受けた場合に、一時閉鎖するなどして行わなければならない施設、設備等の復旧等	○	
	上記以外の場合	○	
施設利用者への損害	事業者の責めに帰すべき事由により、施設利用者に損害を与えた場合(事業者の不適切な運営、樹木・施設管理、指導による利用者の怪我等)の対応		◎
	上記以外の場合	○	
利用者数の変動等	利用者数の変動による収入の変動		○
	不可抗力(暴風、豪雨、洪水、地震、火災、騒乱、暴動など双方の責任でない自然的、人為的な現象)による施設閉鎖時の収入減		○
	施設の管理運営に支障をきたすほどの需要変動など社会的状況の変化への対応	要協議	

8. 実施体制		
	<p>事業者は、現場での業務全体を統括する現場責任者及び野営場施設の安全管理、衛生管理の知識及び実務経験を有するなど業務を実施するために必要な能力を有する職員を配置し、施設の管理運営に支障がないようにするとともに、利用者の要望に応じた対応をとること。配置する職員は原則として千歳市支笏湖温泉内に在住させ、環境省担当官や地域関係者との密なコミュニケーションが取れるようにすること。</p> <p>事業者は、当該業務内容を精査した上で、事業開始までに、必要な職員を確保し、適切な人員配置を行うものとする。また、職員の資質を高め、施設の管理運営に必要な知識と技術を習得させるため、研修等の実施に努めること。</p> <p>職員の労務管理、安全衛生管理等については、関係法令を遵守し、適切に行うこと。</p>	
9. 事故・災害時対応		
	<p>自然災害、事故等の緊急事態が発生した場合は、速やかに適切な応急措置を講じるとともに、環境省及び関係機関に報告すること。</p> <p>台風・地震・大雨等の各種警報が発令され、利用者の安全に問題が生じることが予想される場合には、速やかに環境省と協議の上、施設利用の中止、又は、一時閉鎖の措置をとること。</p>	
10. 事業報告		
	<p>事業者は、毎年1回、施設の供用期間終了後、年度末までに事業報告書を作成し、環境省に提出するものとする。報告書には管理事業と収益事業を区別した決算報告も含める。また、報告書の提出とあわせて翌年度の事業計画書及び予算書を提出するものとする。</p> <p>施設の利用者数については、可能な限り利用者の属性(年齢、性別、居住地、国籍等)を把握した上で、四半期毎のデータをとりまとめに北海道地方環境事務所支笏洞爺国立公園管理事務所に報告するものとする。</p> <p>その他、環境省から委託業務に関する調査又は報告を求められたときは、速やかに調査し、又は報告するものとする。</p>	

2-3.第 5 駐車場エリアにおける受益者負担金による管理での収支概算

駐車場や非動力船の出艇に係る施設管理協力金（以下、協力金）などの収入項目、管理にかかる人件費や費用などの支出項目の積算を概算として実施した。またこの収支概算については、受益者負担金の算出においては、非動力船の利用調査結果をもとに、意見交換会にて地域に考え方を説明し、意見を取り入れながら進めた。

また、第 5 駐車場エリアは受益者負担金を徴収しての利用実績がないため、収入の算出の根拠となる定量的なデータは未取得であるため、算出の考え方を整理し概算を求めた。

(1)収入概算

【収入概算の考え方】

- 協力金を徴収する項目に関しては、駐車場協力金・非動力船水辺利用協力金・河畔ヤード使用協力金、棧橋係留協力金の 4 つとした。
- 各項目の協力金の金額設定は、今後の実証実験などの結果から調整可能とし、本業務では受益者負担金による第 5 駐車場の管理運営と支笏湖適正利用に係る事業の取組が可能な金額を仮に設定した。

①駐車場協力金

駐車場については、整備される 35 区画を利用者が増加する 5～10 月の 6 か月間、1 ヶ月 20 日稼働とし、120 日とした。1 日 35 台のスペース 0.5 回転として、6 か月で 2,100 台の利用。1 台につき駐車場協力金を 1,000 円と設定し算出した。駐車場は水辺に近接し非動力船の上げ下ろしなどの利便性も高いことから料金を 1,000 円と設定した。

②非動力船水辺利用協力金

非動力船の水辺利用協力金の対象と金額については、第 2 回意見交換会にて、協力金の徴収の対象について意見を徴収した。利用形態としては、一般利用者は家族や友人など複数人で非動力船を共有して使用するケースが多く、事業者は一人単位で参加費を徴取している。徴収のしやすさや明確さから、一般利用者は 1 艇につき 1,000 円、事業者は非動力船を使用する一人につき 500 円とすることが提案した。

見込み数に関しては、本業務で実施した利用数調査結果で得られた、一般利用者 1 日平均約 16 艇、事業者の利用 1 日平均 121 人の結果を採用し、駐車場の稼働日数と同じ考えで、120 日の合計を計上した。

③河畔ヤードの使用協力金

河畔ヤードについては、カヤックやカヌー、SUPの仮置き場所を1区画の大きさは駐車場と同じく2.5m×5.0mとした。河畔ヤードの利用協力金の対象は、月単位で区画を占有する費用として、夏季(5～10月)は月単位1区画1,500円。冬季(11月～翌3月)は河畔ヤードからの出し入れが積雪や氷濤祭りによりできなくなることから、期間単位で設定した。

貸出区画については、夏は地元事業者2社と現在、日常的に非動力船のアクティビティを実施している地域外の事業者を基準に、冬季は地元事業者3社、うち1社はスワンボート置き場としての要望があり、3社を基準として設定した。

④棧橋係留協力金

棧橋係留協力金は、動力船の係留を対象とした。現在、支笏湖の動力船の乗り入れは許可された船にとどまっており、現在、対象となる動力船は4事業者4隻となっている。

表 2-4 第5駐車場の管理運営に係る収入の概算

費目	単価	数量	合計	備考
①駐車場協力金	1,000	2,100台	2,100,000	35台 1日0.5回転
②非動力船水辺利用協力金(一般)	1,000	1,920艇	1,920,000	16艇/日×120日
③非動力船水辺利用協力金(事業者)	500	14,520人	7,260,000	121人/日×120日
③河畔ヤード使用協力金	1,500	62区画(延べ)	93,000	1区画5.0m×2.5m 夏季1,500円/月 冬季1,500円/期間 夏季(6ヵ月)2事業者(2区画)→24区画 4事業者(1区画)→24区画 ※夏季最大8区画貸出 冬季(6ヵ月)利用3事業者14区画
④棧橋係留協力金	15,000	4事業者	60,000	15,000円/年 4事業者
合計			11,433,000	

(2)支出概算

【支出概算の考え方】

- 支出の項目は施設の維持管理に係る直接経費と人件費。支笏湖適正利用に係る事業のための人件費を挙げた。
- 支出については、収入の概算に用いた稼働日数ではなく稼働日数を多くとることで、支出見込みを多めに概算した。

①駐車場ゲート維持費

現在第5駐車場の入り口に自動開閉するゲートが設置されている。このゲートは現在自然公園管理財団が管理しているが、令和6年度以降は第5駐車場エリアの管理対象に含まれることとなる。年間の維持費には自然公園財団へのヒアリングにより約142,000円/年となる。

②芝の管理

芝の管理は、人力での芝刈りにかかる経費を計上した。金額については現在第5駐車場を管理している国立公園管理財団より見積もりを依頼したものである。

$$\begin{aligned} \text{面積} \times \text{単価} \times \text{経費} \times \text{税} &= \text{約 } 6000 \text{ m}^2 \times 15.5 \text{ 円} \times 1.80 \times 1.10 \approx 18 \text{ 万円/回年間} \\ 18 \text{ 万円/回} \times 5 \text{ 回/年} &= 90 \text{ 万円} \end{aligned}$$

③受益者負担金の徴取および施設維持管理人件費

主に夏季の受益者負担金の徴取や施設維持管理に係る人件費として、4～11月の8か月間の稼働日数240日分の人件費を計上した。収入では5～6月の利用人数の多い稼働日数で概算を算出したが、支出では、利用人数の多少にかかわらず人員の設置が必要となるため4～11月の日数を対象とした。1.5万/日の単価については第1回意見交換会で出された意見を採用した。

④第5駐車場エリア管理経費及び適正利用運営人件費

第5駐車場の管理運営や支笏湖適正利用に係る事業に1年を通じて従事する職員の人件費として1人16万円/年を計上した。

⑤支笏湖適正利用事業費

収入から支出項目の①～④の支出を差し引いた金額を、支笏湖適正利用に係る直接経費・繰り越し金等として計上した。

表 2-5 第 5 駐車場の管理運営に係る支出の概算

費 目	単価	数量	金 額	備 考
①駐車場ゲート維持費	142,000	1 式	142,000	現在のゲートシステムの年間維持費
②芝の管理費	900,000	1 式	900,000	面積×単価×経費×税 =約 6000 m ² ×15.5 円×1.80×1.10 ≒18 万円/回年間:18 万円/回×5 回 /年=90 万円
③受益者負担金の徴取 及び施設維持管理人件費	3,600,000	2 人	7,200,000	4~11 月(稼働日数 240 日) @1.5 万円/日(交通費込み) 業務…1.5 人管理…0.5 人計 2 人
④第 5 駐車場エリア管理経費 及び適正利用運営人件費	160,000	12 ヶ月	1,920,000	1 人 12 ヶ月 16 万円/月
⑤支笏湖適正利用事業費	1,271,000	1 式	1,271,000	適正利用に係る直接経費・繰り越し金等
合 計			11,433,000	

3.第 5 駐車場エリアの管理要領の策定に向けた意見交換の実施

第 5 駐車場エリアは令和 6 年度から受益者負担金による管理運営を目指している。管理運営の内容を定める管理要領の策定や令和 5 年度に実施を検討している実証実験について、地域との意見交換会を2 回開催し、地域の意見を取り入れながら検討を進めた。

3-1.意見交換会開催概要

第 1 回意見交換会	
開催日	2022 年 12 月 5 日 13:00～15:00
開催場所	支笏湖ビジターセンターレクチャールーム
議題	<ol style="list-style-type: none">1. 昨年度課題の振り返り2. 今年度の意見交換会について<ul style="list-style-type: none">● 第 5 駐車場の整備と今後の流れ● 令和 4 年度意見交換会の目的3. 第 5 駐車場エリアの利用状況調査の報告4. 第 5 駐車場エリアにおける受益者負担金導入について<ul style="list-style-type: none">● 管理主体選定の流れや管理範囲と内容について説明● 受益者負担金の収支の試算 <p><意見交換の議題></p> <ul style="list-style-type: none">● 管理主体選定について● 管理範囲と内容について

第 2 回意見交換会	
開催日	2023 年 2 月 2 日 13:00～15:00
開催場所	支笏湖ビジターセンターレクチャールーム
議題	<ol style="list-style-type: none">1. 第 1 回意見交換会の振り返り<ul style="list-style-type: none">● 支笏湖適正利用のための業務内容の整理● 管理収支の再整理結果2. 令和 5 年度実施実証実験について3. 話題提供 愛甲哲也准教授: 受益者負担金導入事例・利用者の認識4. 令和 5 年度実証実験の目的・方法案の説明 <p><意見交換の議題></p> <ul style="list-style-type: none">● 実証実験の実施体制について● 実証実験の支笏湖全域での取組みについて

●意見交換会呼びかけ先

【19 団体/個人】

アクティビティ観光事業者	株式会社オーシャンデイズ
	支笏ガイドハウスかのあ
	株式会社ポロピナイカンパニー
	有限会社アラマチ
	支笏湖ポートハウス株式会社
	支笏湖観光運輸株式会社
湖畔観光事業者	休暇村支笏湖
	丸駒温泉
	美笛キャンプ場指定管理者(一般社団法人千歳観光連盟)
地域関係団体	支笏湖自治振興会
	一般社団法人国立公園支笏湖運営協議会
	支笏湖漁業協同組合
	一般社団法人千歳観光連盟
	一般財団法人自然公園財団 支笏湖支部
行政	北海道森林管理局 石狩森林管理署
	千歳市市民環境部支笏支所
	千歳市観光スポーツ部 観光課
大学	北海道大学大学院水産科学研究院国際教育室 東条 斉興 助教
	北海道大学大学院農学研究院 愛甲 哲也 准教授

3-3.意見交換会開催結果

(1)第1回意見交換会

第1回意見交換会では、まず、第5駐車場の管理運営者の選定から決定までのプロセスを説明し、受益者負担金の導入の流れと管理要領の位置づけ理解できるように進めた。

意見交換の主な議題としては第5駐車場の管理要領案の内容や受益者負担金による管理運営の収支概算において協力金の金額等に関する地域関係者の意見を聞いた。

①開催概要

[開催日] 2022年12月5日 13:00～15:00

[場 所] 支笏湖ビジターセンターレクチャールーム

[出席者] 16団体16名の参加があった。

アクティビティ 観光 事業者	株式会社オーシャンデイズ	板谷氏
	支笏ガイドハウスかのあ	松澤氏
	株式会社ポロピナイカンパニー	小林氏
	支笏湖ボートハウス株式会社	飛山氏
	支笏湖観光運輸株式会社	今野氏
湖畔 観光事業者	丸駒温泉	日生下氏
	美笛キャンプ場指定管理者	堤氏・川口氏 (千歳観光連盟観光部と兼務)
地域関係団体	支笏湖自治振興会	佐々木氏
	一般社団法人国立公園支笏湖運営協議会	佐藤氏 (支笏湖漁業組合と兼務)
	支笏湖漁業協同組合	佐藤氏
	一般社団法人千歳観光連盟観光部 地域連携課	堤氏・川口氏
	一般財団法人自然公園財団 支笏湖支部	木林氏
行政	北海道森林管理局 石狩森林管理署	成澤氏
	千歳市市民環境部支笏支所	荒川氏
	千歳市観光スポーツ部 観光課	中津川氏・高橋氏
大学	北海道大学大学院水産科学研究院国際教育室	東条助教 (リモート参加)

[勉強会次第]

1. 開 会

2. 昨年度課題の振り返り

3. 今年度の意見交換会について

- 第 5 駐車場の整備と今後の流れ
- 令和 4 年度意見交換会の目的

4. 第 5 駐車場エリアの利用状況調査の報告

5. 第 5 駐車場エリアにおける受益者負担金導入について

- 管理主体選定の流れや管理範囲と内容について説明
- 受益者負担金の収支の試算

<意見交換の議題>

- 管理主体選定について
- 管理範囲と内容について

6.閉 会



第 1 回意見交換会開催状況

②開催結果

[会議資料]

第1回意見交換会で使用したパワーポイント資料は以下である。

第5駐車場エリア受益者負担金導入による支笏湖適正利用

第1回意見交換会

2022年12月5日13:00～15:00
支笏湖ビジターセンターレクチャールーム

1. 昨年度の振り返り

課題共有の会の開催（10月7日）

- ▶ 支笏湖の課題の共有
- ▶ ローカルルール議論スタート

第2回勉強会（12月3日）

- ▶ 支笏湖ローカルルールの内容検討

第1回勉強会（11月4日）

- ▶ ローカルルールについての勉強会
- ▶ 支笏湖ローカルルール検討開始の告知

第3回勉強会（1月14日）

- ▶ 支笏湖ローカルルール策定
- ▶ 第5駐車場の管理運営についての意見交換



【昨年度の課題】

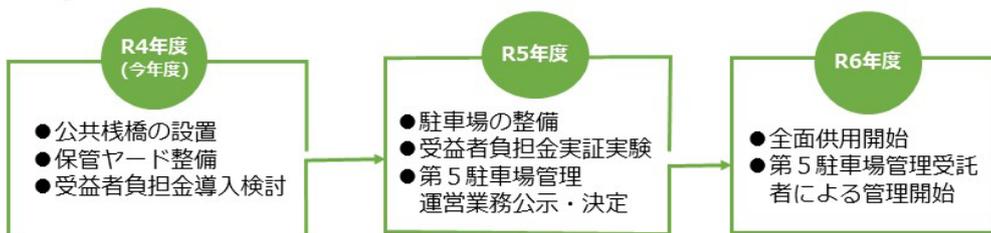
1. 第5駐車場エリアの利用状況・非動力船の利用形態や人数等のデータ収集
2. 地域の関係者との第5駐車場エリアの受益者負担による管理運営の検討と意見交換の継続
3. 支笏湖全域を視野に入れた受益者負担導入の検討
4. 地域内外の一般利用者・事業者との支笏湖ルールおよび、受益者負担導入の合意形成

2. 第5駐車場の整備と今後の流れ

1 第5駐車場の整備後のイメージ図



2 整備スケジュール



3. 令和4年度の意見交換会の目的

【第1回意見交換会】

1. 第5駐車場エリアの利用状況・非動力船の利用形態や人数等の報告
(2022年度調査の結果の報告)
地域から：支笏湖ルール運用初年度の所感
2. 管理運営主体の選定についての制度の理解
・選定の流れと管理範囲や業務内容について
3. 管理運営内容と受益者負担金徴収についての意見交換
意見交換議題① 支笏湖適正利用に係る業務の内容について
意見交換議題② 受益者負担金徴収項目と金額の目安について

【第2回意見交換会】

1. 管理運営内容と受益者負担金徴収についての意見交換（続き）
2. 次年度の実証実験・支笏湖ルール運用についての意見交換
(愛甲先生からのアドバイス・支笏湖全域を視野に入れた取り組みへの意見)
3. その他

～第5駐車場の管理運営の担い手について、地域での検討もお願いいたします。～

4. 第5駐車場エリアの利用状況

目視により調査時間内に発着する非動力船の数と非動力船を利用している利用者数をカウント
出艇時間と、離岸時間を記録、その他、危険行為や利用について補足記録した。



実施概要	内容
調査場所	山線鉄橋上より
調査方法	目視による全数記録
調査実施日	8月25日～10月2日 の10日間 各日 9:00～15:00
	【平日】 ①8月25日(木) ②9月2日(金) ③9月8日(木) ④9月14日(水) ⑤9月16日(金)
	【休日】 ①8月28日(日) ②9月4日(日) ③9月11日(日) ④9月18日(日) ⑤10月2日(日)

5

● 艇数



調査日	事業者				事業者 集計	一般				一般 集計	総計
	SUP	カヌー	カヤック			SUP	カヌー	カヤック	ゴムボート		
平日 平均	31	10	34	75	5	0	2	0	7	81	
休日 平均	34	9	32	75	12	1	3	0	16	90	
合計	343	88	319	750	123	6	34	1	164	914	

6

地域の成果・課題共有

支笏湖ルール リリース初年度の所感

「業務内容」の業務例

	設置施設	管理内容	費目	
業務内容に係る費用	駐車場	ゲートの開閉管理（入退場の確認） 清掃・破損確認 受益者負担金の徴収	人件費 駐車場ゲートのリース費	
	水辺利用	受益者負担金の徴収	人件費	
	木道	清掃・破損確認		
	浮棧橋	清掃・破損確認 受益者負担金の徴収		
	サイン看板類	清掃・破損確認		
	管理施設 車止め/ロープ柵 ガードパイプなど	清掃・破損確認		
	山線・湖畔驛の再現・駅銘標	清掃・破損確認		
	排水設備/集水桝	集水桝、排水溝の確保		
	管理ヤード	清掃・破損や異常確認 受益者負担金の徴収		
	植栽・芝生	生育状況の確認 植栽の安全管理・芝生管理		芝刈り外注費 人件費
	支笏湖適正利用に係る業務			人件費など

施設管理等にかかる費用概算

費目	金額	備考
駐車場ゲートリース料	1,400,000	現在のゲートシステム
芝刈り外注費 芝の管理費	900,000	面積×単価×経費×税 = 約6000㎡×15.5円×1.80×1.10 = 18万円/回 年間：18万円/回×5回/年 = 90万円
受益者負担の徴取 および施設維持管理 人件費	4,800,000	〈オープン期間〉 4～11月（稼働日数240日） 〈人件費〉 @1万円/日（交通費込み） 〈1日人員配置〉 業務...1.5人 管理...0.5人 合計2人/日
第5駐車場エリア管理経費 及び適正利用運営費	2,400,000	1人12カ月 16万円/月 （第5駐車場管理経費込み） 清掃・パトロールなど（※内容については検討）
合計	9,500,000	

15

受益者負担金徴収の試算

○5～10月（稼働20日/月・年120日）として

費目	単価	数量	計	備考
駐車場	1,000	2,100	2,100,000	35台1日0.5回転
非動力船水辺利用料	500	16,800	8,400,000	平均140人/日×120日
管理ヤード使用	—	—	—	例) 1区画2.5m×5mなど 全体：約600㎡ 冬季の使用も含めた期間
浮棧橋係留料	15,000	4	60,000	15,000円/年（4事業者）
合計			10,560,000	

16

①地域から:支笏湖ルール¹の運用初年度の所感

支笏湖ルール¹の周知活動について

- 支笏湖ローカルルール¹のパンフレットをポロピナイ・モラップ中心に配布し、そのほかにポスターを作製した。ポスターにはローカルルール¹の詳細がみられるように QR コードを付けた。

支笏湖の利用者の増減・利用マナー¹について

- 漁業協同組合で行った巡視活動では、今年はコロナ禍¹が落ち着いて観光客の分散化¹がみられ、オーバーユース¹が顕著に感じられる日は減った。
- SUP やカヌー利用者¹が支笏湖ルール¹が出てきたことにより、仲間内でルールを守ろうという意識が強くなっているようだ。
- モラップ地域の事業者や SUP に多いリピーター¹はキャンプ場を含めてマナー¹は守られて使われていると思う。
- ルールを守ることが支笏湖のブランド化¹になっているのではないか。環境を守ることがきちんとした乗り方¹という意識につながってほしい。

支笏湖ルール¹の内容について

- オーバーユース¹ではない状況での支笏湖ルール¹の位置づけや見直しを行う必要があると感じた。

支笏湖ルール¹の運用について

- ルール¹ができたが、それを周知したり、守ってもらうことが難しいと感じた。
- 腕章のようなものがあると利用者が耳を傾けてくれる。

②意見交換議題1「支笏湖適正利用に係る業務の内容について」

第5 駐車場管理運営に含む支笏湖適正利用に係る業務内容への意見・要望

管理要領に取り入れて欲しい支笏湖適正利用に関する事業は、優先度が高い順に

- ・ 支笏湖ルール普及啓発活動
- ・ エリアパトロール(安全・ルールの啓発)
- ・ 支笏湖周辺の清掃
- ・ 利用者・環境モニタリング調査

このほかに、ゼロカーボンへの取組や利用者が支笏湖の環境や適正利用に参画できる取組があるとよい。

普及啓発の取組についてのその他の意見

- ローカルルールというよりは、アウトドアの中で遊ぶために対価として払うべきものだと認識を持ってもらえるような啓発方法を考えていいと思う。
- 締め出し、締め付けではなく支笏湖の良さをつたえ、地域でのベストプラクティスを作っていくとよいのでは。
- ひとりひとりの支笏湖のかかわり方や活動が地域の豊かさにつながっていることが見えると活動の良いところも見えてくると思う。(養殖事業など地域の自然や産業の先が見えるように)
- メディアなどを使って支笏湖の美しい風景が常にBGMのように目に入ってくるような発信がいいのではないかな。
- 支笏湖ルールの運用については①策定 ②告知 ③啓蒙 ④認知の拡大とフェーズを分けて整理して考えていく必要がある。

③ 意見交換議題2 「受益者負担金徴収項目と金額の目安について」

受益者負担金による第5 駐車場運営の収支についての意見

～支出について～

- 人件費 1 日 1,0000 円は 15,000 円を見込むのが妥当だと思う。

～収益の見込み・利用者の人数について～

- 今年は全国割と道民割りなどがあって売り上げが上がっている。7～9 月はそれほど変わらないと思うが、それ以外の期間はもっと落ち込むと思う
- オーバーユースの定義は数字の問題ではなく、快適利用と変えて考えていくのが得策ではないか。
- 他の地域に分散するなら本来のオーバーユース解消の目的は達成していることになる。その上できれいな施設が整備され、運営していけばよいのでは。

～収益について～

- 域外からの事業者が入ってくるのは不安要素となりうる。最初の支出を考えてものちの収益事業を考えると、管理運営に参加するのも一つだと考えることもできる。
- 駐車場料金、出艇料金の他に、緑地帯を受託業者が自ら企画して事業をすることはできるのか。事業者が集まってコンサートのようなイベントなど。

(環境省)

事業内容の事前相談は必要であるが、可能である。収益事業としてイベントとして、すでに氷濤祭りが国有財産の使用許可を取って開催している。管理者が一貫して行うことが可能。

(2)第2回意見交換会

第2回意見交換会では、第1回意見交換会での意見の振り返りや追加での質疑を行った。意見交換会の主題としては、令和6年度の受益者負担の導入の準備として行う令和5年度の実証実験の内容についての説明と地域との共同での実施に向けた意見交換の他、第5駐車場以外での受益者負担の導入についても意見交換がなされた。

①開催概要

[開催日] 2022年2月3日 13:00～15:00

[場 所] 支笏湖ビジターセンターレクチャールーム

[出席者] 14団体14名の出席があった。

アクティビティ 観光 事業者	株式会社オーシャンデイズ	板谷氏
	支笏ガイドハウスかのあ	松澤氏
	株式会社ポロピナイカンパニー	小林氏
	支笏湖ボートハウス株式会社	飛山氏
	支笏湖観光運輸株式会社	今野氏
湖畔 観光事業者	美笛キャンプ場指定管理者	堤氏・川口氏 (千歳観光連盟観光部と兼務)
地域関係団体	支笏湖自治振興会	佐々木氏
	一般社団法人国立公園支笏湖運営協議会	佐藤氏(支笏湖漁業組合と兼務)
	支笏湖漁業協同組合	佐藤氏
	一般社団法人千歳観光連盟観光部 地域連携課	堤氏
行政	北海道森林管理局 石狩森林管理署	成澤氏
	千歳市市民環境部支笏支所	荒川氏
	千歳市観光スポーツ部 観光課	中津川氏・高橋氏
大学	北海道大学大学院農学研究院	愛甲 哲也 准教授

[勉強会次第]

1.開 会

2. 第 1 回意見交換会の振り返り

- 支笏湖適正利用のための業務内容の整理
- 管理収支の再整理結果

3. 令和 5 年度実施実証実験について

話題提供 北海道大学大学院農学研究院 愛甲哲也 准教授
受益者負担金導入事例・利用者の認識

- 令和 5 年度実証実験の目的・方法案の説明

<意見交換会の議題>

- 実証実験の実施体制について
- 実証実験の支笏湖全域での取組みについて

4.閉 会



第 2 回意見交換会の状況

②開催結果

[会議資料]

第2回意見交換会で使用したパワーポイント資料を以下に掲載する。

第5 駐車場エリア受益者負担金導入による支笏湖適正利用

第2回意見交換会

2023年2月2日13:00～15:00
支笏湖ビジターセンターレクチャールーム

1

1. 第1回意見交換会の意見を受けて

【第1回意見交換会】

意見交換議題① 支笏湖適正利用に係る業務の内容について
意見交換議題② 受益者負担金徴収項目と金額の目安について

【支笏湖適正利用に係る業務の内容】

- ・ 支笏湖ルール普及啓発活動
- ・ エリアパトロール（安全・ルールの啓発）
- ・ 支笏湖周辺の清掃
- ・ 利用者・環境モニタリング調査
- ・ その他、ゼロカーボンへの取組みや利用者が支笏湖の環境や適正利用に参画できる取組み

2

1. 第1回意見交換会の意見を受けて

【第5駐車場の収支の概算について】

	収入				
	費目	単価	数量	合計	備考
	駐車場	1,000	2100台	2,100,000	35台 1日0.5回転
	非動力船水辺利用料	500	16800艇	8,400,000	140人/日×120日
	管理ヤード使用	1,500	62区画 (延べ)	93,000	1区画5.0m×2.5m 夏季1500円/月 冬季1500円/期間 夏季(6ヵ月)2事業者(2区画)→24区画 4事業者(1区画)→24区画 ※夏季最大8区画貸出 冬季(6ヵ月)利用3事業者14区画
	浮棧橋係留料	15,000	4事業者	60,000	15,000円/年 4事業者
	合計			10,653,000	
	支出				
	費目	単価	数量	金額	備考
	駐車場ゲートリース料	142,000	1式	142,000	現在のゲートシステム(リース後)
	芝の管理費	900,000	1式	900,000	面積×単価×経費×税 =約6000㎡×15.5円×1.80×1.10≒18万円/回年間:18万円/回×5回/年=90万円
	受益者負担金の徴取 および施設維持管理人件費	3,600,000	2人	7,200,000	4~11月(稼働日数240日) @1.5万円/日(交通費込み) 業務…1.5人管理…0.5人計2人
	第5駐車場エリア管理経費 及び適正利用運営人件費	160,000	12ヵ月	1,920,000	1人12ヵ月16万円/月
	支笏湖適正利用事業費	467,000	1式	491,000	適正利用に係る直接経費・繰り越し金等
	合計			10,653,000	

3

話題共有

全国での受益者負担金導入事例

北海道大学大学院農学研究院 愛甲 哲也 准教授

4

2. 実証実験の実施について

実証実験の目的

利用者への影響

- 令和6年度開始する第5駐車場エリアにおける受益者負担金の導入の周知
- 受益者負担金の導入に対する理解や賛同の検証
- 理解・賛同を得るための条件の抽出
- 受益者負担金の導入による利用形態・意識の変化

管理・オペレーション

- 効果的/効率的な徴取方法の検討

5

2. 実証実験の実施について

実証実験 実施概要

【実験の対象地域】 第5駐車場エリア

【対象者】 非動力船の利用者

【協力金の金額】 500円/人（対面・非対面での徴取を検討）

【実験の実施期間】 2023年9月（1か月間）※アンケート調査・利用者数調査は別途設定

【協力金の使途】 支笏湖の適正利用のための取組み



6

第5駐車場での実証実験実施における協力のお願い

- ① 実証実験実施についての地域での周知等への協力依頼
- ② 利用者アンケートの調査実施協力依頼
- ③ 連携のための会議の開催と参加の依頼
 - …実証実験実施に係る地域との調整
 - …調査結果や協力金の活用についてなどの検討や共有

「全国の受益者負担金の事例について」

北海道大学大学院農学研究院花卉・緑地計画学研究室 愛甲 哲也准教授

来年度の実証実験に向けて参考になる事例を紹介する。

P1

- 有料化の制度は我が国では対応が遅れている。
- 有料化のメリットは、サービスの質の向上、利用数のコントロールもなどがあるが国立公園での公平性の観点からは国立公園としては慎重になるべきという意見がある。

P4

- 世論調査では、施設整備、自然保護のために国立公園を利用した個人がその費用を負担すべきと考えへの賛同の割合が多い。
- 登山道やトイレの有料化している事例が多いが、そこでのアンケートでの施設管理や維持などに誰が費用を負担するべきかを聞くと、国や地方公共団体が一部を負担したうえで利用者も施設利用料という形で負担するということへの回答が最も多い。
- 一方で、どういう場合には払う・払わないというのが異なることがあり、各地、制度設計に工夫をしている。

P6全国事例

- 導入事例は増えている。
- 尾瀬は前後の経緯の説明が十分にされないうちに先に公表されてしまい、地域の合意形成が間に合わずうまく導入が進まなかったということが過去にあった。
- 2007年からは利用調整地区の制度ができた。協力金とは違うが、手数料として徴取している。
- 富士山では登山者に登山協力金をとっているが、当初は協力率が20%程度だったが現在は60～70%まで上がってきている。ユネスコから指摘もあった登山者数を減らすという目的を視野に金額を決めようとしたが、研究では7,000円取らないと登山者の数は減らないという試算となり、その金額は受け入れられないということになった。国立公園内では、払えない人は来るなということになってしまうためである。現在では1,000円に設定しできるだけ協力率を上げて金額を確保しようとしている。
- 国立国定公園だけで100件以上の事例があり、様々な実施主体で取られている。徴収する主体は、自治体、協議会などの会議体、観光協会など様々で、特定の施設を管理する場合は施設の管理者が徴収している。場合によってはガイドがサービスの費用に付加して協力金を徴収。集めた分まとめて現地の管理に活用するというところもある。
- 徴収方法は様々。募金箱を設置しているところも多いが、有人で人を配置しているところもある。人を配置する場合は徴収するためだけの人を配置している場合は、コストが問題になることがある。
- 駐車場料金、ガイド料、交通料金などに上乗せするタイプもある。事業者側からは見た目の金額が高くなるので心配が多く、異論も出やすい。
- 北アルプスではクレジットカード決済も試したことがある。電子決済は、電波利用できる場合は使えるが電波がない環境で難しい。東川町など、ふるさと納税を利用しているところもある。

- 現在の 115 件の事例の中で、有人で徴収しているのは 34 件、比較的無人が多い。
- 会計報告は、度の取組でもまとめているが、公開しているところは意外に少ない。
- 使い道は清掃、登山道の補修、施設管理では特にトイレが多い。パトロール、渋滞対策、情報発信、イベントなどにも活用している地域もある。

P7

- 屋久島では、徴収場所を複数設けて、人の配置ができないところでも払いやすくしている。シャトルバスの利用者にはシャトルバスの料金に上乗せしてできるだけ取り逃しのないようなやり方を取り入れている。
- 港に着いたところで観光協会前で前払いにして、記録を登山口で見せることで支払った証明になるという仕組みになっている。

p8

- 屋久島では毎月収支を公開している。かなりの金額が集まっているが人件費にかかっていることが分かる。役所からの助成金も入っていて全体の管理が行われている。

P9～11

- 妙高では協議会で部会をつくり管理を行っている。自然資産地域計画を策定して、ある一定の地域の出入りや協力金を義務付ける法律を適応している。
- 協力率が高い。係員が配置している場合は 80%の協力率。係員がいても「協力金」だからと、協力しない方も一定する。
- 募金箱だけの設置した場所でも協力率は高く 50%。
- 協力率が高い理由を東京農工大の土田先生に聞いたところ、行政が丁寧に周知を事前に行っているということ、さらに協力金の使途が登山道の補修とライチョウの保全のためとしてライチョウなどシンボリックなものがあったことが効いているのでは、とのことだった。

P13

- 妙高で特徴的なことは、YAMAP と妙高市が連携協定を結んで情報発信した。YAMAP のホームページから「妙高山」を検索してルート地図のダウンロードができるのだが、そのページに妙高山の協力金の紹介をしてそのまま支払いサイトにリンクするようになっている。Syncable という支払いサイトを利用して事前決済ができるという仕組みを利用している。
- アンケートでも多様な支払方法があること、シンボリックな物、返礼品が欲しいから払うという人もいる。返礼品はコストがかかるので注意が必要。

P14

- 北アルプストレイルプログラムは、期間を区切って実証実験を行った。
- 500 円が一番多く、1,000 円など、きりの良い金額が設定されていることが多い。

P15

- 全国的にもニュースなどで報道されたが、実証実験では 7 割が「初めて知った」という認知度が低い結果だった。
- 支払いにも影響して、キャンペーンの時だけ人が立っているが後は無人。登山口が多くすべてに人を配置することができず、登山口に看板を立てたり、山小屋でカードを配る、シャトルバスの中にチラシを置く、登山者が立ち寄りそうな場所にポスターを貼るなどの取組を行ったが認知度

が低かった。

- ホームページでは、アンケートの回答を紹介し、さらに支払いのサイトにアクセスしてクレジット決済にリンクするような段階を踏んでいて、利用者にとって支払いしにくいのでは、と考えている。

P17

- 大雪山の協力金の認知度は、約 50%と他地域と比較して比較的高かった。
- 事前に認知しておらず現地で知った人からの賛同も多く、8 割程度は支払っている。

P18

- 山と湖で少し変わるかもしれないが、必要なもの負担すべきと考えている利用者は多く、賛同を得られる割合は高いのではないかと考えられる。
- 電子マネーやクレジット決済についての要望はそれほど高くなく、コストがかからず現地で徴収できる仕組みがあればそれが一番良いと考えている。
- 会計報告については、半分以上の回答者が何らかの形で求めている。
- 集めた協力金が何に使われたかの方が求められている。

P20

- 取組方針の内容としては、組織体制、受け入れ先などの主体の情報を公開する。実施計画や根拠、何のために必要なのかを説明する。
- 試行段階の結果に基づいて関係者間の合意形成を行っていることを明らかなにする。
- 金額設定は必要な金額から算定する場合と、登山者に調査を行ったうえで、払える金額から設定しその予算に応じた事業計画を作るという場合もある。どちらにしても納得できる、どうしてこの金額になったかを説明できるようにしていくことが必要。

P22

- 支払う方は、不公平感がサービスや地域への不信感が高まることがあるので注意が必要である。
- 屋久島などは人員を配置して、半強制的な形で取り漏れのないようにしている。場合によっては公平感の観点から協力金としていても、とり漏らしの内容にした方が満足度や公平感が高まると考えている。。
- 利用者や地域関係者へ丁寧に説明をすることが重要。。
- 徴収方法は環境によって適切なものを選べばよいと思うが払う側の目線が大切である。
- 金額の設定は二つの考え方があり、必要な費用を負担するものと、負担できる額で設定し集まった金額を利用する。
- 大雪の例にはなるが、人が多く集まる登山道とそうでない登山道があり、人が少ない登山道がボロボロでよいのかということではなく、人が集まらない場所では集めた協力金を公園内にどう分配するかが課題である。
- 収支、成果の報告や、利用者の声を公表していくことが、受益者負担の仕組みのポイントになると考えている。



自然公園における協力金の取り組みと利用者の意識

北海道大学大学院農学研究院 愛甲哲也

2 公的資金のみでは限界が...

国立公園の適正な保護管理を図る責務は国が有していることおよび自然環境の恩恵は国民が広く享受していることに鑑みると、国立公園の保護管理は公的資金を用いて行うことが基本である。しかし、二次的自然の維持管理や外来種対策、気候変動による影響等、近年の多様化する課題に対して公的資金のみの対策には限界があり、また、利用に伴う自然環境の荒廃等に対する受益者負担という視点を考慮すると、利用者の負担による取り組みを適切に実施することで、国立公園の適正な保護管理がより一層促進されることが期待できる。

環境省国立公園課課長補佐 (2019) 国立公園772



国立公園における利用者負担

- 利用者負担は長年の懸案事項
- 田村剛 (1956) 「国立公園の施設整備のため入園料徴収ののこを検討して見たら」という私案 (中略) その徴収の方法について幾多の問題がある」



3 有料化のメリット

Harris & Driver, 1987; 伊藤, 2005など

- サービスの質・量の向上
- 混雑抑制
- 予算削減への対応
- 負担の平等化
- 意識向上
- 地域雇用の創出
- 民間との調整
- 利用実態の把握
- 利用者とのコミュニケーション
- 犯罪減少



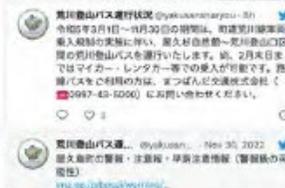
屋久島では月ごとに収支を公開

屋久島森林環境整備推進協力金の決算(2021年度)

- 協力金：2,517万円
- 人件費：3,470万円
- 雇用関係助成金：1,117万円
- 環境に関わる事業費
 - し尿搬出：303万円、観察道補修・点検：49万円

寛久登山バス運行状況 (公式Twitterより)

Tweets from @yakusanasharyou



新着情報

- 2023年01月30日
協力金の収支状況について (令和5年度12月分)
- 2023年01月17日
協力金の収支状況について (令和5年度11月分)
- 2022年11月30日
協力金の収支状況について (令和5年度10月分)
- 2022年11月07日
協力金の収支状況について (令和5年度9月分)
- 2022年09月29日
協力金の収支状況について (令和5年度8月分)

北海道大学

社会実験と結果

10

自然環境保全協力金の結果概要 (速報値)

1. 調査概要

- 実施期間：10月1日(月)～21日(日)
- 調査方法：係員による収受・協力金額による収受
- 調査場所：笠ヶ峰、高湯泉、新赤倉 各登山口
- 対象者：妙高山・火打山への登山者

2. 協力金の収受の総額

- 収受金額額：1,460,277円 (笠ヶ峰904,946円、高湯泉281,851円、新赤倉273,480円)
- 協力者数：2,963人 (笠ヶ峰1,833人、高湯泉562人、新赤倉568人)
- 平均支払い額：493円

3. 協力率

- 協力率：75.1%
- 協力率：75.1%
- 協力率：75.1%



妙高山・火打山の例

- 「妙高連峰登山道 保全管理運営計画」の策定
 - 妙高山・火打山・焼山、雨節山の現状把握と今後の整備保全計画の策定 (簡易ROS (推奨登山者レベルによる3段階))
 - 登山道管理に関する課題の抽出とその解決への取り組み
 - 計画の進行管理と合わせて、毎年開催の「連絡会」で共有。
- 民間、市町村、県、国 (環境省、林野庁) の協働が最もうまく行っている。→ 問題、方向性の共有
- 「妙高山・火打山」入域料の収受
 - 妙高市の取り組み → 環境省の支援
 - 「生命地域 妙高環境会議」入域料部会による管理。
 - 地域自然資産法による「自然資産地域計画」策定
 - 2018年、19年 社会実験。2020年から「自然環境保全協力金」の収受。
- 携帯トイレ普及の取り組み
 - 長野県側 (戸隠山、飯縄山)、新潟県側
- 近自然工法による登山道整備講習会



北海道大学

アンケート調査結果概要 (速報値)

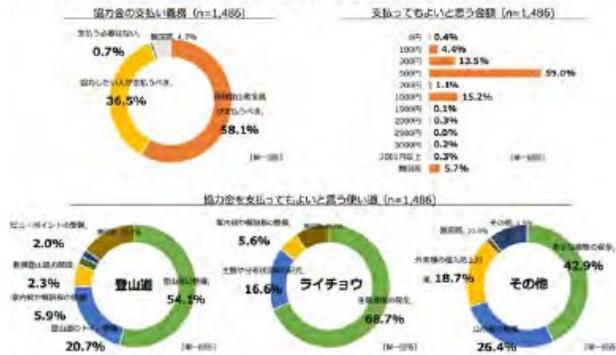
1. 調査概要

- 実施期間：10月1日(月)～21日(日)
- 調査場所：笠ヶ峰、高湯泉、新赤倉 各登山口
- 対象者：妙高山・火打山への登山者
- 調査方法：下山時に調査票を配布
- 対象者数：2,837人
- 回収数：1,486人
- 回収率：52.4%

2. 今回の社会実験について



3. 今後の妙高山・火打山における協力金制度の導入について

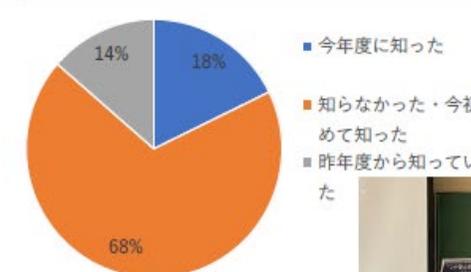


4. 回答者属性

- 性別 : 男性62.2%, 女性32.4%, 無回答5.5%
- 居住地 : 県外70.7%, 県内22.9%, 無回答6.4% 市内2.8%
- 登山頻度 : 年に1回未満3.0%, 年に1回程度4.7%, 年に2~5回26.6%, 年に6回以上59.4%, 無回答6.3%
- 妙高山・火打山経験 : 初めて52.2%, 2~5回34.9%, 6回以上7.7%, 無回答6.1%



北アルプストレイルプログラムの認知度 (n = 433)



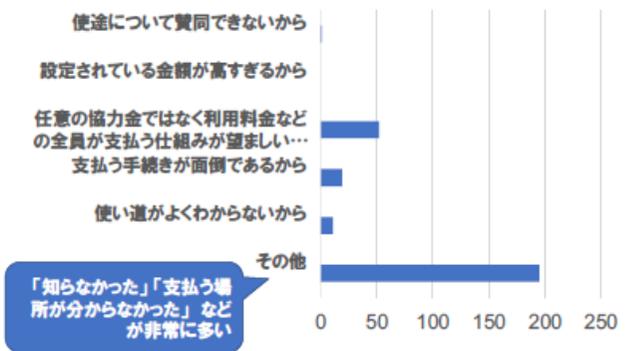
北アルプストレイルプログラム

北アルプス登山道等維持管理協議会では、中野山岳国立公園の山岳部を訪れる登山者が安全で快適な登山ができるよう登山道等の維持管理や周辺環境の保全に取り組んでいます。

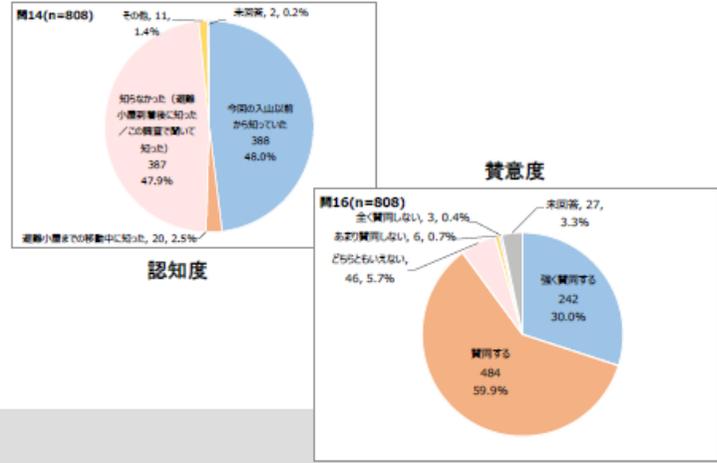
【北アルプストレイルプログラム - 利用者参加制度】は、中野山岳国立公園南部地域山岳部における利用者参加制度のあり方検討において、持続可能な登山道維持の実現を目指し検討を進めているものです。

あなたのワンコインが北アルプスの登山道を守る

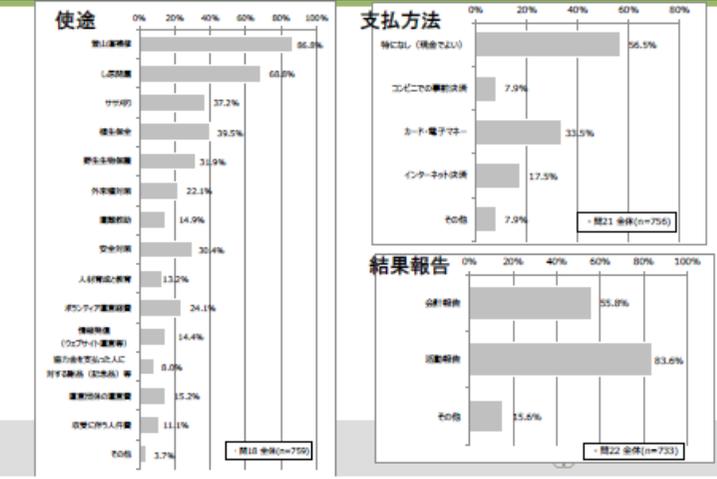
支払ってない・支払わない理由 (該当者 n = 278)



大雪山の意識調査結果 (2021年) 17



大雪山の意識調査結果 18



大雪山国立公園における協力金取組方針 19

- 「大雪山国立公園の管理運営に参加・協力したい人がお金や労力を提供できる仕組みが整った状態を目指します。」(大雪山ビジョン)
- 2020-2021年 大雪山国立公園協力金等検討作業部会を設置し、「大雪山国立公園における協力金取組方針」を策定
- 「大雪山国立公園連絡協議会において、協力金に関する取組方針を検討し、個別の地域での具体的な協力金収受を開始するなど、協力金を通じた利用者の国立公園管理運営への参加機会を設けることが重要です。」(管理運営計画(案))

大雪山国立公園ビジョン
まもり、活かし、つなげよう
みんなでつくる、
世界を魅了する大雪山国立公園

北海道大学

20

協力金や登山道修繕に関する情報

「大雪山国立公園における協力金取組方針」
大雪山国立公園の新たな保全の仕組みを目指して

2021年の夏、大雪山国立公園の自然景観で、新たな協力金取組を開始しました。

対策が追いつかない山岳地域の荒廃に対して、皆で守るモデル的な仕組みを目指します。

大雪山の貴重な自然環境を将来世代につなぐため、あなたにもぜひ関わってほしい取組です。

大雪山国立公園連絡協議会

2022年3月

21

協力金の取組は何のために？

荒廃している山岳地域の課題解決のためです。特に登山道と周辺の景観をよめるための取組を行います。

何を目指すの？

登山道の管理者と利用者が協働し、山岳地域を保全する新たなモデルを目指していきます。

今後どのように進めるの？

白岳岳での先行地域を元に、大雪山国立公園全体に展開させよう、地域連携を進めていきます。

試行的取組から本格的取組へ向けて

大雪山国立公園の価値を守り、将来世代に引き継ぎます。

22

大雪山の協力金取組方針のポイント

- 組織体制、協力金の受け入れ先、管理運営主体の情報を整理して公開
- 実施計画、要領、根拠を明文化
- 試行的段階の結果を検証し、関係者間の合意形成
- 金額の設定は、取組に必要な金額、登山者数などから行い、利用者が納得できるように説明
- 成果をわかりやすく整理して発信し、利用者の理解を求め、利用者の声を聴き、改善に役立てる
- 収支は会計年度ごとにとりまとめ、監査を適切に行い、いつでもアクセスできる状態で公表し、利用者の信頼を確保

北海道大学

23

裾合平におけるクラウドファンディング

大雪山の貴重なお花畑を守りたい。

【募集終了】クラウドファンディング～大雪山の貴重なお花畑を守りたい～

大雪山地域の裾合平（すそあいだいら）では、登山道の整備、その周辺を行う高山植物の保護が急務です。

そこで、土壌の回復だけでなく植物も育てる登山道ができるよう、みんなが参加できる登山道整備イベントをクラウドファンディングを活用して実施いたします。

4月27日からクラウドファンディングサイト「ふるさとチョイス」で募集を開始し、全国の方々から大雪山への思いとご支援いただき、目標金額2,000,000円（目標額2,000,000円）を達成しました。

ご支援いただき、ありがとうございます。

クラウドファンディングを行った登山道整備イベントの開催につきましては、上記の連絡先で皆様からご質問（電話：0166-45-2572）までお問い合わせください。

募集期間：4月27日～5月31日
目標金額：2,000,000円
参加費：500円

北海道大学 環境学系 環境学 大雪山研究センター

利用者負担の留意点

24

- 徴収の目的・使途，公的資金との分担を明確に
- 支払者の公平感（任意，義務，半強制）
- 利用者・地域関係者への丁寧な説明
- 徴収方法（立地，利用形態，利便性）
- 金額の設定（必要な額，支払える額）
- 目的・使途の明確化
- 公園・地域内の配分
- 利用者および地域関係者との合意形成
- モニタリング
- 収支，成果，モニタリング結果の共有・公表

第1回意見交換会の振り返り

- 質問: 駐車料金の1,000円という設定は、第5駐車場以外の駐車料金は500円となっているが、その差についての支障はないか。

(環境省)

今後は第1～4駐車場は自然公園財団が管理、第5駐車場は新たな主体が管理することとなり、別になる。金額が違ふことに関しては問題ないと考えている。

- 質問: 収支の根拠が調査の1日140人となっているが、去年は、道民割りがあって利用者が多かった。そこまで見込めるかはコロナ前の状況を見て算出したほうがいいのではないか。

(環境省)

積算している稼働日数は120日、4ヶ月分とし、今回の調査による実態よりも少なく見積もって試算している。一方、支出では、夏季は8ヵ月(240日)の供用を見込んだ支出としている。

- 質問: 受益者負担金の徴取および施設維持管理人件費や第5駐車場エリア管理経費及び適正利用運営人件費は、実際に配置しなければいけない人数なのか業務を外部に委託しても構わないのか。

(環境省)

業務内容を遂行するための費用としてどのくらいの費用が掛かるかという支出の概算であるので、必ずしもその人数を配置しなくてはいけないということではない。条件となっている業務を遂行できれば問題はない。

- 質問: 受益者負担金は、1年間を通して徴収するという考えか。

(環境省)

そのように考えてよいが、実際は氷濤まつりがあるので冬期は入れない時期があるかもしれない。水辺を利用できる場合は徴収してもよいが、12月～3月の期間は、管理の効率を優先して水辺利用からは徴取しないことも可能。河畔ヤード使用料は、冬期も保管場所として利用されるので通年で徴取することになると考えている。

- 質問: 供用期間と氷濤まつりとの準備・撤収時期が重なる時期についてはどのように考えるか。

(環境省)

施設全体の供用期間も管理を委託する期間も通年だが、駐車場は冬期は氷濤まつり会場となるため、4月～11月までの供用を想定している。12月から3月までは氷濤まつり会場として国有財産の使用許可を行っていることから、その時期はまつりに協力すること、という条件を入れることと考えている。

- 質問: 管理の詳細や具体的な方法などに関しては、公募の際に環境省から提示されることになるのか。それとも、選定にあたって公募する際に、応募する側が提案することになるのか。

(環境省)

4月～11月の間は駐車場を供用し、かつ棧橋、河畔ヤードや水辺の利用含めて通年で管理することを条件のもとに、公募の際の提案を受けて提案の良いところを採用していく形になると想定している。

- 質問: 水辺利用の協力金とされているが「水面」は管理の対象として入っているのか。

(環境省)

環境省の管理する施設の範囲外の水面は管理対象とならない。あくまで水辺の出入口のみが範囲であるが、棧橋は河川の占用許可を受けているので管理対象に含まれる。

意見交換 実証実験の実施体制について/実証実験の支笏湖全域での取組みについて

第5駐車場以外の地域での協力金徴収の実証実験について

- 市の施設については条例で定められた施設でしか「利用料金」として取ることができないため実施は難しいと考える。
- 募金箱を置く形で、今年度の実証実験で協力を仰ぐということではよいのではないか。
- まずは第5駐車場とモラップで協力金の徴収を行いながら、アンケートは支笏湖全体で実施。協力金の影響や利用者の意向などを検証して令和6年度から広げていくなど一つの形にしてければよいと思う。協力金の内容を検討とするためのアンケートではなく、協力金の趣旨を伝えるようなアンケートになるとよい。

環境省まとめ

- 実証実験ではまずは第5駐車場で協力金を導入してみて、他の地域で協力金を徴収する試みをしなくても、どのような影響があるか計測するアンケートを実施して確認したいと考えている。
- 環境省の第5駐車場における実証実験のスケジュールについては今回示した内容で考えている。第5駐車場以外での取組みについて、各拠点で議論や調整をいただき、連携できる部分があれば、来月中をめどにご連絡いただけたら情報発信など足並みをそろえてやっていける。
- 拠点での取組に関わらず、実証実験の実施にあたっては、周知やアンケート調査実施や調査結果や協力金の活用などについて共有したいと考えており、協力をいただきたい。

(地域)

問題ない

実証実験の協力金の設定について

- 質問:協力金の設定については、今後第5駐車場の管理運営の受託者が設定を変えていくのは可能なのか。協力金の金額の見直しについては、地域との協議対象とはならないのか。例えば駐車場料金の500円で420円を80円に上げた時に地域に座談会の中で合意形成を行った。受託者と環境省の間だけで設定する形にせず、事業者がいることなので地域と協議するという内容を入れて欲しい。

(環境省)

環境省と管理者で協議の上、金額設定の変更は可能である。ただし、かなりの利益を生むような金額設定はできない。料金設定の地域との合意形成に関しては、湖全体の適正利用を考えていく協議会を立ち上げて、協議会の中で収支を公にしたり、取り組みの評価や振り返りの場があることが理想である。また、協議会の中で、協力金の金額設定の合意ができることが望ましい。

- 一般利用者は、何人かが一艇の非動力船を持ってきて皆で使うという利用が多いと思うので一般は一艇単位で協力金を求める方がカウントしやすく支払いやすくなるのでは。ただ見込める収入が減る懸念もある。
- 利用者の利用頻度などによる意見の違いなど、協力金に対する意見や適正な金額などを実証実験中にアンケートを実施し、令和6年の導入を目指すのが妥当だと思う。
- 一般利用者への協力金は一艇単位で1,000円くらいでよいと思う。
- 一般利用者と事業者の協力金の設定は別に設定するのはよいのではないかと。
- 事業者は、実証実験期間中は、これまでの料金に上乗せや、協力金を入れた金額のプランを作成し、利用者を選択してもらいやり方もある。
- アクティビティに参加する利用者の協力金の徴取をまったくの任意にしてしまい、それが地域外の事業者も同じになると協力金による収入は見込めなくなってきてしまうのが心配。アクティビティ事業者が先頭になって啓蒙していく立場なのではないか。

環境省まとめ

- 実証実験では、一般利用者一艇1,000円、事業者は別としてプランを作っていきたいと思う。この実証実験は、受け取った協力金の適正利用への活用を含めて運営協議会と共同で行いたいと考えているが、その点に関してはどうか

(地域)

問題ない

その他の意見や質問

～受益者負担金の考え方や懸念点～

- 地元の住民で毎日のように利用している人に毎回協力金を求めるのは難しい。
- 平等性を考えると地域の人と、観光客と同じ料金を取るのも問題ないのでは。また、状況に応じて、今後、料金設定を見直すことは考えられる。ただし「徴収しない」というのは受益者負担の

考え方や平等性を考えた時にはそぐわないと考える。

- 利用料なのか、協力金なのかポイントになってくる。強制するものではなく、利用者の賛同によるものなので、毎日払うかどうかは利用者によることになる。
- 山での協力金の場合も国有林の管理となっている場合も多く、支笏湖と状況は同じであるが、有償、無償の議論にはなっていない。山では協力金を明確に登山道保全など使途が明確だからではないか。湖でも保全に回すのだが、実態としても山も同じ状況だが山は登山する人しかいないが、湖は泳ぐ人もいれば、SUP の人もいれば散策人もいてある意味、人それぞれで平等ではない。支笏湖の場合は、協力金を徴収する場所と使う場所がリンクしないところに難しさがあるのではないか。

～協力金の徴収率を上げるために必要なこと～

- 協力金の使途を明確にすれば理解を得られると考えている。地域が全体として取り組んでいる形になるのが理想である。
- 沖縄の例では、サンゴの保全のための協力金として明確に説明されており賛同を得ている。
- 徴収率を上げるための努力をしていかなければならない。将来的には、地域の取組み状況の映像など活用して具体的に取組みの様子を発信していくのもよいのではないか。

～協力金の徴収時の呼び方について～

- 支笏湖で取り組む受益者負担は「協力金」となるのか「水辺利用料」となるのか。
- キャンプ場のように「使用料」と表現しているところもある。協力金である場合には、「利用料」という言い方は、使ってはいけないものなのか。
- 氷濤まつりの経験から、「協力金」として賛同を求めて徴収するのは、「入場料」として徴収するよりも難しく、トラブルが多かった。不平等感が生まれるからと感じる。100 円の協力金よりも 1,000 円の入場料の方が気持ちよく払っていただける。

(環境省)

実際には契約上では「協力金」となっているところも、対外的には利用料として徴収し、施設管理に支出している例もある。

(愛甲先生)

協力金と使用料では、大分意味合いは変わってくる。「協力金」というからには協力金である理由がある。制度上、利用料としては取れないこともある。

協力金でも利用料として取っている場合、その使途がその払った場所の管理や保全に使われるのであればよいと思うが、使途がそこから広がった場合にどう考えるか、どう捉えられるかだと思う。

～今後の進め方について～

- 今は第 5 駐車場やモラップ、ポロピナイ、美笛など特定のポイントで考えているが、現状ではそれ以外の場所から出ている非動力船もある。対象地域や業種、受益者負担の考え方は支笏湖を全域となるものなので、全域を考えていく場が必要だと思う。

質問：実証実験のあとに要求水準書がつくられると思うが、今後の流れはどのようになるか。

(環境省)

実証実験終了後の秋以降に公示になると考えている。令和 6 年 4 月の供用開始に間に合うように進めていく予定である。

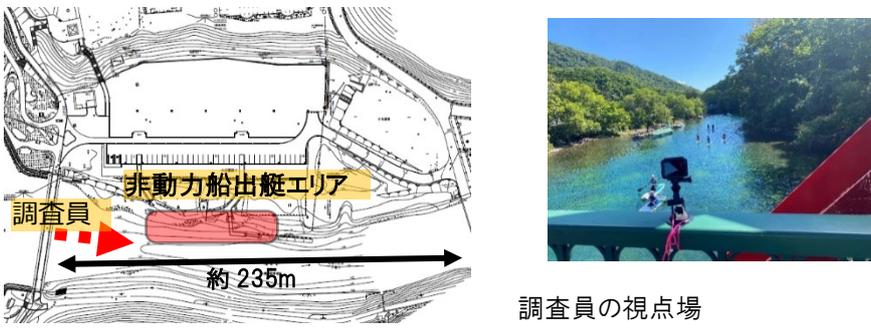
4.協力金の検討のための利用状況調査

4-1.利用者数カウント調査

協力金の金額や第5駐車場の管理運営の収支概算の根拠となる量的データを取得するため、第5駐車場エリアから出艇する非動力船（SUP・カヤック・カヌー）の艇数と利用者人数をカウントする調査を実施した。

(1)実施方法

非動力船の数と非動力船を利用者の人数を山線鉄橋より調査員が目視により全数をカウントした。また、出艇と非動力船の利用を終える時間を記録した。

調査実施場所	千歳川源流部を眺望できる山線鉄橋上に調査員2名を配置												
調査方法	目視による全数記録												
調査対象	第5駐車場の水辺に発着する非動力船												
調査項目	①非動力船の種別 ②非動力船の数 ③非動力船を利用している人数 ④非動力船の第5駐車場エリアの出艇場所から出艇時刻と帰着時刻 ⑤危険行動やその他利用状況についての記録												
利用状況調査実施位置図													
実施日時	8月25日～10月2日の10日間 各日 9:00～15:00 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>【平日】</th> <th>【休日】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①8月25日(木)</td> <td>①8月28日(日)</td> </tr> <tr> <td>②9月2日(金)</td> <td>②9月4日(日)</td> </tr> <tr> <td>③9月8日(木)</td> <td>③9月11日(日)</td> </tr> <tr> <td>④9月14日(水)</td> <td>④9月18日(日)</td> </tr> <tr> <td>⑤9月16日(金)</td> <td>⑤10月2日(日)</td> </tr> </tbody> </table>	【平日】	【休日】	①8月25日(木)	①8月28日(日)	②9月2日(金)	②9月4日(日)	③9月8日(木)	③9月11日(日)	④9月14日(水)	④9月18日(日)	⑤9月16日(金)	⑤10月2日(日)
【平日】	【休日】												
①8月25日(木)	①8月28日(日)												
②9月2日(金)	②9月4日(日)												
③9月8日(木)	③9月11日(日)												
④9月14日(水)	④9月18日(日)												
⑤9月16日(金)	⑤10月2日(日)												

(2)結果

①調査日概況

[気象条件]

調査を実施した 10 日の気象条件（天候・雨量・風速風向）の情報をアメダスより取得した。また、調査員の現地での体感も記録した。

表 4-1.調査日の気象条件

観測所名:支笏湖畔 所在地: 千歳市支笏湖温泉番外地

調査日	アメダスデータ								調査員体感による記録			
	日照時間	降水量	最高気温	最低気温	平均風速	最大風速	最大風速風向	最多風向	午前		午後	
									天気	風	天気	風
8/25 (木)	10.9h	0 mm	23.2℃	14.4℃	0.6m/s	1.3m/s	東北東	南南東	快晴	弱い	快晴	やや強い
8/28 (日)	3.3h	0 mm	21.8℃	15℃	0.8m/s	6.4m/s	北北西	西南西	曇り時々晴	西風強い	曇り時々晴	強い
9/2 (金)	10.3h	0 mm	21.8℃	13.7℃	0.8m/s	6.1m/s	北東	北北東	晴	風強い	晴	弱い
9/4 (日)	7.4h	0 mm	22.8℃	14.8℃	0.5m/s	3.7m/s	東南東	北北東	晴	風強い	曇り	弱い
9/8 (木)	10.9h	0 mm	23.8℃	13.5℃	0.7m/s	1.7m/s	北西	北	快晴	弱い	快晴	弱い
9/11 (日)	11.5h	0 mm	21.8℃	15℃	0.6m/s	4.7m/s	南東	南南東	快晴	弱い	快晴	弱い
9/14 (水)	7.1h	0 mm	19℃	12.1℃	1.5m/s	11.6m/s	北東	西北西	曇り	強い	晴	弱い
9/16 (金)	0h	0 mm	19.9℃	14.6℃	0.4m/s	4.7m/s	南	南南東	曇り	弱い	曇り	弱い
9/18 (日)	0h	9.5 mm	21.1℃	19.2℃	0m/s	3.4m/s	東	東	曇り時々雨	弱い	雨	弱い
10/2 (日)	7.9h	0 mm	21.9℃	17℃	1.7m/s	11.7m/s	北西	北	快晴	なし	曇り	やや強い

[その他の周辺の水辺利用に影響する状況]

調査期間中、9月11日(日)は支笏湖美笛キャンプ場でブルーキャンプ(イベント)が開催された。

②利用状況結果

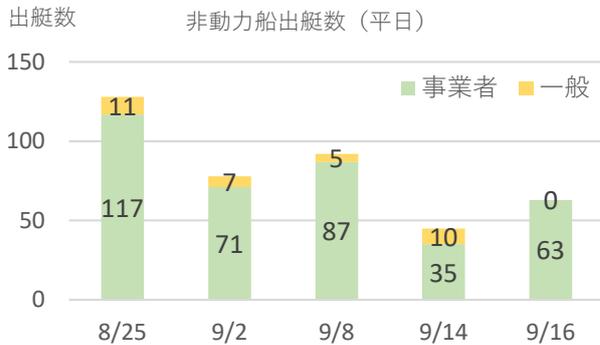
[非動力船の数]

調査日合計 10 日での出艇数は合計 913 艇、そのうち、事業者 750 艇、一般利用 164 艇だった。1 日平均して約 91 艇の利用があった。事業者では SUP の数が 343 艇、カヤック 319 艇、カヌーが 88 艇。一般利用者は SUP が 123 艇、カヤック 34 艇、カヌー 6 艇だった。非動力船の種別では事業者、一般共に SUP の利用が多かった。

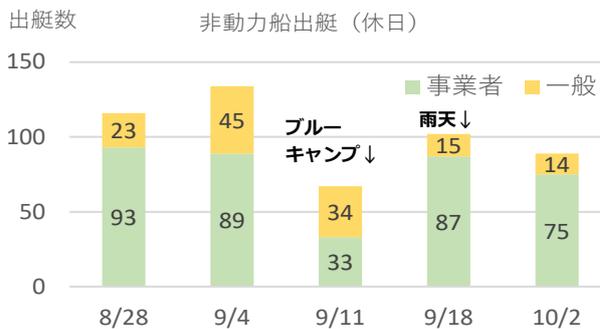
表 4-2 非動力船の利用艇数結果

調査日	事業者			事業者 集計	一般				一般 集計	総計	
	SUP	カヌー	カヤック		SUP	カヌー	カヤック	ゴムボート			
平日	8/25	57	15	45	117	10	0	1	0	11	128
	9/2	40	8	23	71	5	1	1	0	7	78
	9/8	27	12	48	87	3	0	2	0	5	92
	9/14	6	4	25	35	6	0	4	0	10	45
	9/16	27	9	27	63	0	0	0	0	0	63
	平均	31	10	34	75	5	0	2	0	7	81
休日	8/28	43	12	38	93	12	1	9	1	23	116
	9/4	47	0	42	89	38	2	5	0	45	134
	9/11	25	8	0	33	27	1	6	0	34	67
	9/18	46	12	29	87	12	1	2	0	15	102
	10/2	25	8	42	75	10	0	4	0	14	89
	平均	34	9	32	75	12	1	3	0	16	90
総計	343	88	319	750	123	6	34	1	164	914	

①非動力船の数



調査実施日の平日で最も非動力船の数が多かったのは、8/25(木)128 艇だった。
9/14(水)は 45 艇で、調査実施日の中で最も少なかった。



調査期間中、平日、土日に関わらず、9/4(日)の 134 艇が最も多かった。
休日で最も出艇数が少なかったのは、9/11(日)の 67 艇だった。

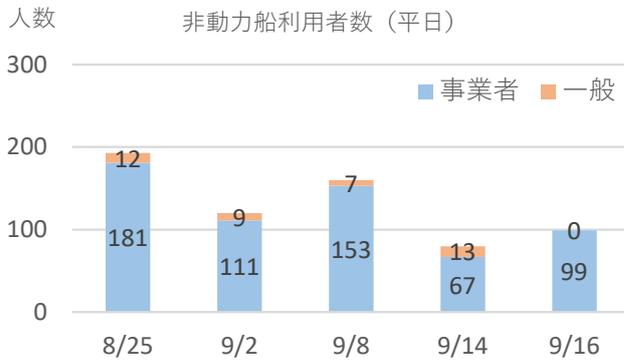
[非動力船利用者数]

利用者数は、調査日合計で1,443名1日平均144人だった。艇数のカウントでは、SUPが最も多かったが、利用者数でみると事業者のカヤックの利用者人数が最も多く562人だった。事業者のカヌーも艇数では88艇と数は少なかったが、利用人数では309人だった。一般ではSUPが156人、カヤックは56人、カヌーは11人だった。

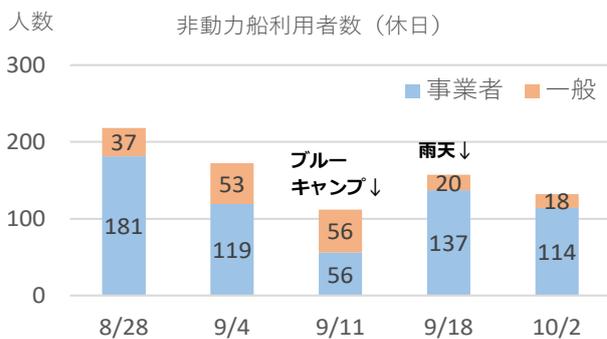
表 4-3 非動力船の利用者数

調査日	事業者			事業者 集計	一般				一般 集計	総計	
	SUP	カヌー	カヤック		SUP	カヌー	カヤック	ゴムボート			
平日	8/25	57	45	79	181	10	0	2	0	12	193
	9/2	40	32	39	111	6	1	2	0	9	120
	9/8	27	41	85	153	3	0	4	0	7	160
	9/14	6	17	44	67	9	0	4	0	13	80
	9/16	27	27	45	99	0	0	0	0	0	99
	平均	31	32	58	122	6	0	2	0	8	130
休日	8/28	43	58	80	181	16	2	17	2	37	218
	9/4	48	0	71	119	45	2	6	0	53	172
	9/11	26	30	0	56	43	2	11	0	56	112
	9/18	48	39	50	137	13	4	3	0	20	157
	10/2	25	20	69	114	11	0	7	0	18	132
	平均	38	29	54	121	26	2	9	0	37	158
総計	347	309	562	1,218	156	11	56	2	225	1,443	

②非動力船利用者数



平日の利用者数は、8/25が最も多く193艇、9月14日の79艇が最も少なかった。9月16日は一般利用客の非動力船の利用はなかった。



8月28日は平日・休日に関係なく、最も利用者が多かった。9月11日は利用者数が休日では最も少なく112人で事業者と一般利用者が同じ人数だった。9月11日の一般利用者の人数は、調査実施日中、最も多かった。

(3)結果分析

①利用者数増減に影響する要因

利用者数の日による変化に及ぼす要因として、曜日や気象条件などを利用者数が影響していると考え、気象条件としては、最高気温と降雨の有無、風の強さの指標として観光船の運行状況を指標とした。その他、調査実施中、地域のイベント（美笛キャンプ場でのブルーキャンプ）開催のため利用状況がその他の調査日の傾向と大きく異なっていた。

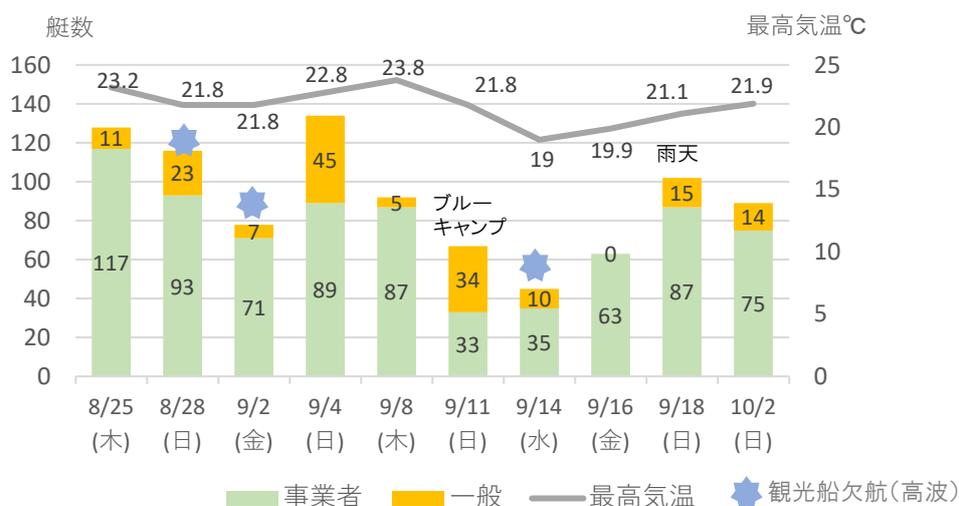


図 4-1 非動力船数と最高気温、波の高さ

<利用者数増減に影響する要因のまとめ>

- 利用者の増減に影響する要因は、一般利用者の休日と平日の利用だった。事業者の利用人数は、平日休日、天候での変化は少なかった。
- 9/14(水)は気温が調査日中最も低く、非動力船の利用数も最も少なくなっており、気温との連動が感じられる日もあった一方、9/18(日)は雨天で気温も低く、園地を散策する利用者もまばらな状態だったが、非動力船の利用数には大きな減少はなかった。
- 休日で最も出艇数が少なかったのは、9/11(日)の 67 艇だった。9/11(日)は気温も高く快晴で、一般利用者の非動力船の利用数は 9/4(日)の 45 艇に次いで、34 艇と多かったが、事業者の利用が少なかった。この日は美笛キャンプ場でブルーキャンプが開催され地元事業者の利用が少なかったことが影響していると考えられ、第 5 駐車場の非動力船の利用については一般利用者よりも事業者の利用の割合が高く影響することが分かった。

②混雑状況

利用状況調査は、第5駐車場から入出艇する非動力船を千歳川の水面に出た時点でカウントした。利用者の混雑状況を、出艇時刻・帰着時刻の記録から15分で区切り、調査員が目視できる山線鉄橋から湖畔橋の約235mの区間での混雑状況を分析した。

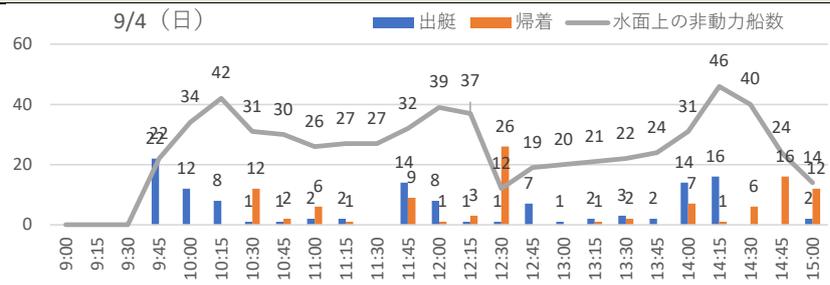
[時間別の非動力船の利用の変化]

出艇と帰着の非動力船の数を時間別に記録したものと、千歳川および支笏湖水面を利用する非動力船の数を示したものが表4-4である。

表 4-4 時間別 出艇・帰着数と水面非動力船数

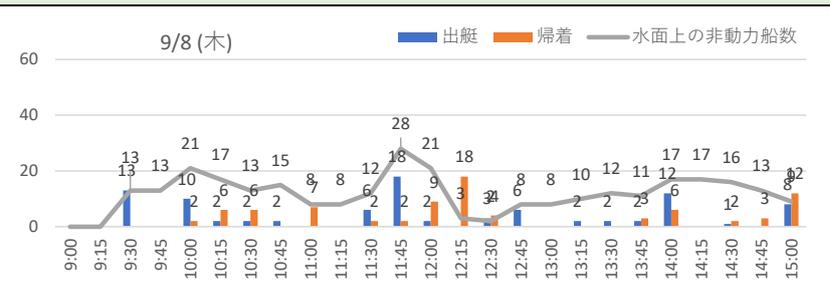
①8月25日(木)																																																																																																									
<p>8/25(木)</p> <table border="1"> <caption>8/25(木) 出艇・帰着数と水面非動力船数</caption> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>出艇</th> <th>帰着</th> <th>水面上の非動力船数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>9:00</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>9:15</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>9:30</td><td>8</td><td>0</td><td>8</td></tr> <tr><td>9:45</td><td>17</td><td>0</td><td>17</td></tr> <tr><td>10:00</td><td>20</td><td>0</td><td>37</td></tr> <tr><td>10:15</td><td>4</td><td>0</td><td>35</td></tr> <tr><td>10:30</td><td>7</td><td>0</td><td>33</td></tr> <tr><td>10:45</td><td>1</td><td>0</td><td>34</td></tr> <tr><td>11:00</td><td>16</td><td>0</td><td>19</td></tr> <tr><td>11:15</td><td>3</td><td>0</td><td>16</td></tr> <tr><td>11:30</td><td>5</td><td>0</td><td>19</td></tr> <tr><td>11:45</td><td>6</td><td>0</td><td>25</td></tr> <tr><td>12:00</td><td>5</td><td>0</td><td>28</td></tr> <tr><td>12:15</td><td>10</td><td>0</td><td>18</td></tr> <tr><td>12:30</td><td>6</td><td>0</td><td>12</td></tr> <tr><td>12:45</td><td>18</td><td>0</td><td>30</td></tr> <tr><td>13:00</td><td>2</td><td>0</td><td>30</td></tr> <tr><td>13:15</td><td>3</td><td>0</td><td>30</td></tr> <tr><td>13:30</td><td>0</td><td>0</td><td>30</td></tr> <tr><td>13:45</td><td>2</td><td>0</td><td>32</td></tr> <tr><td>14:00</td><td>19</td><td>0</td><td>48</td></tr> <tr><td>14:15</td><td>8</td><td>0</td><td>38</td></tr> <tr><td>14:30</td><td>2</td><td>0</td><td>36</td></tr> <tr><td>14:45</td><td>12</td><td>0</td><td>24</td></tr> <tr><td>15:00</td><td>10</td><td>0</td><td>21</td></tr> </tbody> </table>	時刻	出艇	帰着	水面上の非動力船数	9:00	0	0	0	9:15	0	0	0	9:30	8	0	8	9:45	17	0	17	10:00	20	0	37	10:15	4	0	35	10:30	7	0	33	10:45	1	0	34	11:00	16	0	19	11:15	3	0	16	11:30	5	0	19	11:45	6	0	25	12:00	5	0	28	12:15	10	0	18	12:30	6	0	12	12:45	18	0	30	13:00	2	0	30	13:15	3	0	30	13:30	0	0	30	13:45	2	0	32	14:00	19	0	48	14:15	8	0	38	14:30	2	0	36	14:45	12	0	24	15:00	10	0	21	<p>午前9時半ごろから出艇する非動力船が増え、出艇数は、1,000が最も多く、12:45と14:00も20艇ほど出艇。帰着は午前11時が多い。水面の非動力船の数は午後2時がピークで48艇となっていた。</p>
時刻	出艇	帰着	水面上の非動力船数																																																																																																						
9:00	0	0	0																																																																																																						
9:15	0	0	0																																																																																																						
9:30	8	0	8																																																																																																						
9:45	17	0	17																																																																																																						
10:00	20	0	37																																																																																																						
10:15	4	0	35																																																																																																						
10:30	7	0	33																																																																																																						
10:45	1	0	34																																																																																																						
11:00	16	0	19																																																																																																						
11:15	3	0	16																																																																																																						
11:30	5	0	19																																																																																																						
11:45	6	0	25																																																																																																						
12:00	5	0	28																																																																																																						
12:15	10	0	18																																																																																																						
12:30	6	0	12																																																																																																						
12:45	18	0	30																																																																																																						
13:00	2	0	30																																																																																																						
13:15	3	0	30																																																																																																						
13:30	0	0	30																																																																																																						
13:45	2	0	32																																																																																																						
14:00	19	0	48																																																																																																						
14:15	8	0	38																																																																																																						
14:30	2	0	36																																																																																																						
14:45	12	0	24																																																																																																						
15:00	10	0	21																																																																																																						
②8月28日(日)																																																																																																									
<p>8/28(日)</p> <table border="1"> <caption>8/28(日) 出艇・着岸数と水面非動力船数</caption> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>出艇</th> <th>着岸</th> <th>水面上の非動力船数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>9:00</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>9:15</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>9:30</td><td>6</td><td>0</td><td>6</td></tr> <tr><td>9:45</td><td>11</td><td>0</td><td>11</td></tr> <tr><td>10:00</td><td>9</td><td>0</td><td>20</td></tr> <tr><td>10:15</td><td>2</td><td>0</td><td>16</td></tr> <tr><td>10:30</td><td>3</td><td>0</td><td>14</td></tr> <tr><td>10:45</td><td>14</td><td>0</td><td>14</td></tr> <tr><td>11:00</td><td>21</td><td>0</td><td>30</td></tr> <tr><td>11:15</td><td>4</td><td>0</td><td>34</td></tr> <tr><td>11:30</td><td>15</td><td>0</td><td>44</td></tr> <tr><td>11:45</td><td>6</td><td>0</td><td>50</td></tr> <tr><td>12:00</td><td>0</td><td>0</td><td>35</td></tr> <tr><td>12:15</td><td>0</td><td>0</td><td>30</td></tr> <tr><td>12:30</td><td>8</td><td>0</td><td>8</td></tr> <tr><td>12:45</td><td>7</td><td>0</td><td>7</td></tr> <tr><td>13:00</td><td>14</td><td>0</td><td>14</td></tr> <tr><td>13:15</td><td>14</td><td>0</td><td>14</td></tr> <tr><td>13:30</td><td>7</td><td>0</td><td>18</td></tr> <tr><td>13:45</td><td>18</td><td>0</td><td>18</td></tr> <tr><td>14:00</td><td>9</td><td>0</td><td>16</td></tr> <tr><td>14:15</td><td>14</td><td>0</td><td>30</td></tr> <tr><td>14:30</td><td>2</td><td>0</td><td>27</td></tr> <tr><td>14:45</td><td>0</td><td>0</td><td>20</td></tr> <tr><td>15:00</td><td>4</td><td>0</td><td>15</td></tr> </tbody> </table>	時刻	出艇	着岸	水面上の非動力船数	9:00	0	0	0	9:15	0	0	0	9:30	6	0	6	9:45	11	0	11	10:00	9	0	20	10:15	2	0	16	10:30	3	0	14	10:45	14	0	14	11:00	21	0	30	11:15	4	0	34	11:30	15	0	44	11:45	6	0	50	12:00	0	0	35	12:15	0	0	30	12:30	8	0	8	12:45	7	0	7	13:00	14	0	14	13:15	14	0	14	13:30	7	0	18	13:45	18	0	18	14:00	9	0	16	14:15	14	0	30	14:30	2	0	27	14:45	0	0	20	15:00	4	0	15	<p>出艇が最も多かったのは11:00で21艇、帰着は12:30だった。水面の非動力船数は11:30がピークで50艇で最も多かった。</p>
時刻	出艇	着岸	水面上の非動力船数																																																																																																						
9:00	0	0	0																																																																																																						
9:15	0	0	0																																																																																																						
9:30	6	0	6																																																																																																						
9:45	11	0	11																																																																																																						
10:00	9	0	20																																																																																																						
10:15	2	0	16																																																																																																						
10:30	3	0	14																																																																																																						
10:45	14	0	14																																																																																																						
11:00	21	0	30																																																																																																						
11:15	4	0	34																																																																																																						
11:30	15	0	44																																																																																																						
11:45	6	0	50																																																																																																						
12:00	0	0	35																																																																																																						
12:15	0	0	30																																																																																																						
12:30	8	0	8																																																																																																						
12:45	7	0	7																																																																																																						
13:00	14	0	14																																																																																																						
13:15	14	0	14																																																																																																						
13:30	7	0	18																																																																																																						
13:45	18	0	18																																																																																																						
14:00	9	0	16																																																																																																						
14:15	14	0	30																																																																																																						
14:30	2	0	27																																																																																																						
14:45	0	0	20																																																																																																						
15:00	4	0	15																																																																																																						
③9月2日(金)																																																																																																									
<p>9/2(金)</p> <table border="1"> <caption>9/2(金) 出艇・帰着数と水面非動力船数</caption> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>出艇</th> <th>帰着</th> <th>水面上の非動力船数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>9:00</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>9:15</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>9:30</td><td>10</td><td>0</td><td>10</td></tr> <tr><td>9:45</td><td>10</td><td>0</td><td>10</td></tr> <tr><td>10:00</td><td>6</td><td>0</td><td>16</td></tr> <tr><td>10:15</td><td>7</td><td>0</td><td>23</td></tr> <tr><td>10:30</td><td>7</td><td>0</td><td>23</td></tr> <tr><td>10:45</td><td>4</td><td>0</td><td>19</td></tr> <tr><td>11:00</td><td>2</td><td>0</td><td>15</td></tr> <tr><td>11:15</td><td>6</td><td>0</td><td>18</td></tr> <tr><td>11:30</td><td>4</td><td>0</td><td>24</td></tr> <tr><td>11:45</td><td>6</td><td>0</td><td>24</td></tr> <tr><td>12:00</td><td>4</td><td>0</td><td>28</td></tr> <tr><td>12:15</td><td>7</td><td>0</td><td>22</td></tr> <tr><td>12:30</td><td>7</td><td>0</td><td>19</td></tr> <tr><td>12:45</td><td>6</td><td>0</td><td>17</td></tr> <tr><td>13:00</td><td>2</td><td>0</td><td>17</td></tr> <tr><td>13:15</td><td>4</td><td>0</td><td>21</td></tr> <tr><td>13:30</td><td>4</td><td>0</td><td>21</td></tr> <tr><td>13:45</td><td>13</td><td>0</td><td>13</td></tr> <tr><td>14:00</td><td>9</td><td>0</td><td>17</td></tr> <tr><td>14:15</td><td>2</td><td>0</td><td>19</td></tr> <tr><td>14:30</td><td>2</td><td>0</td><td>11</td></tr> <tr><td>14:45</td><td>8</td><td>0</td><td>8</td></tr> <tr><td>15:00</td><td>1</td><td>0</td><td>1</td></tr> </tbody> </table>	時刻	出艇	帰着	水面上の非動力船数	9:00	0	0	0	9:15	0	0	0	9:30	10	0	10	9:45	10	0	10	10:00	6	0	16	10:15	7	0	23	10:30	7	0	23	10:45	4	0	19	11:00	2	0	15	11:15	6	0	18	11:30	4	0	24	11:45	6	0	24	12:00	4	0	28	12:15	7	0	22	12:30	7	0	19	12:45	6	0	17	13:00	2	0	17	13:15	4	0	21	13:30	4	0	21	13:45	13	0	13	14:00	9	0	17	14:15	2	0	19	14:30	2	0	11	14:45	8	0	8	15:00	1	0	1	<p>出艇はどの時間帯も10艇以下で大きなピークはなかった。水面上の非動力船数もどの時間帯も20艇ほどと大きな増減はなかった。</p>
時刻	出艇	帰着	水面上の非動力船数																																																																																																						
9:00	0	0	0																																																																																																						
9:15	0	0	0																																																																																																						
9:30	10	0	10																																																																																																						
9:45	10	0	10																																																																																																						
10:00	6	0	16																																																																																																						
10:15	7	0	23																																																																																																						
10:30	7	0	23																																																																																																						
10:45	4	0	19																																																																																																						
11:00	2	0	15																																																																																																						
11:15	6	0	18																																																																																																						
11:30	4	0	24																																																																																																						
11:45	6	0	24																																																																																																						
12:00	4	0	28																																																																																																						
12:15	7	0	22																																																																																																						
12:30	7	0	19																																																																																																						
12:45	6	0	17																																																																																																						
13:00	2	0	17																																																																																																						
13:15	4	0	21																																																																																																						
13:30	4	0	21																																																																																																						
13:45	13	0	13																																																																																																						
14:00	9	0	17																																																																																																						
14:15	2	0	19																																																																																																						
14:30	2	0	11																																																																																																						
14:45	8	0	8																																																																																																						
15:00	1	0	1																																																																																																						

④9月4日(日)※調査中、非動力船の利用数最多



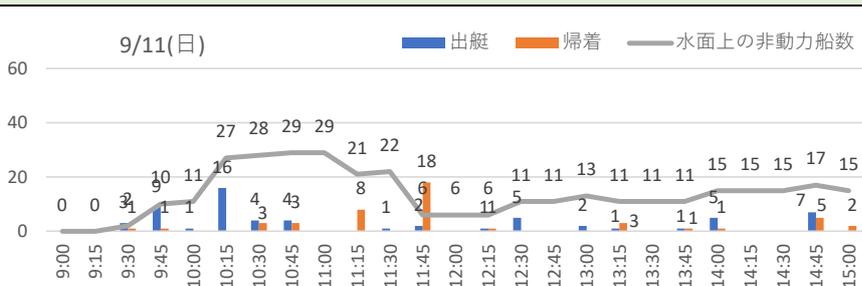
9:45 が出艇のピークとなった。水面上の非動力船数は12:30に減ったが、14時以降出艇が増え、水面上の非動力船数が46艇とピークとなった。

⑤9月8日(木)



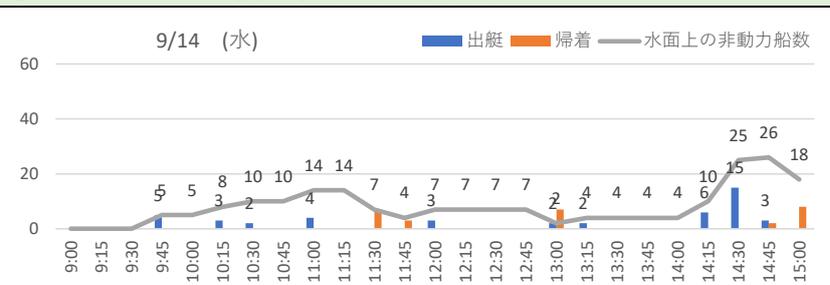
9:30 から非動力船の利用が開始され、出艇のピークは11:45 だった。帰着は12:15 に多くなっていた。

⑥9月11日(日)※ブルーキャンプ開催・地元事業者の出艇少。地域外事業者&一般利用



10:15 までが出艇のピークとなった。帰着は11:45 が多く午前中は水面上の非動力船数が多い状態だった。

⑦9月14日(水)※調査中 非動力船数最少



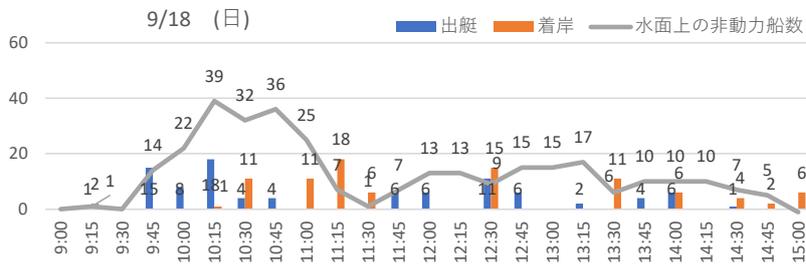
出艇のピークが14:30の15艇だった。15時以降に帰着する非動力船が多く、水面上の非動力船数は14:30以降に多くなっていた。

⑧9月16日(日)



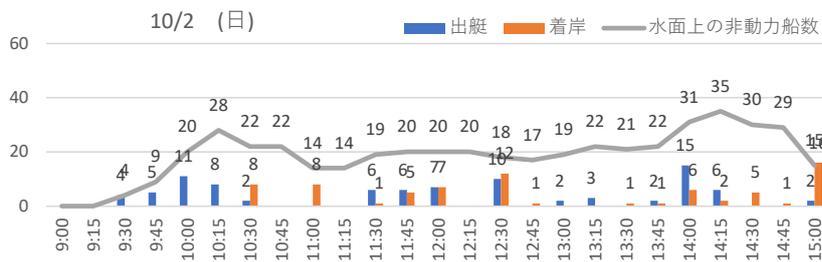
1日を通して、出艇・帰着ともに大きなピークはなく、水面上の非動力船数も10~20艇で推移していた。

⑨9月18日(日)※雨天 事業者多・一般利用客少ない



午前中に出艇が多く、水面上の非動力船数は10:15の39艇がピークだった。11:00～11:30に帰着する数が多かった。

⑩10月2日(日)



出艇は9:30～10:30が多かった。帰着は12:30と15:00が多かった。水面上の非動力船数は午後13時以降が30艇を超え多くになっていた。

<時間別の非動力船の利用の変化のまとめ>

- 出艇のピークについては、日によって異なり、曜日などによる傾向は見られなかった。
- 水面に出ている非動力船の数は12時以降に一度減少して、午後にやや多くなる傾向がみられた。
- 午後14時以降、日没にかけて出艇し、水面を利用する非動力船の数が多い日もみられた。

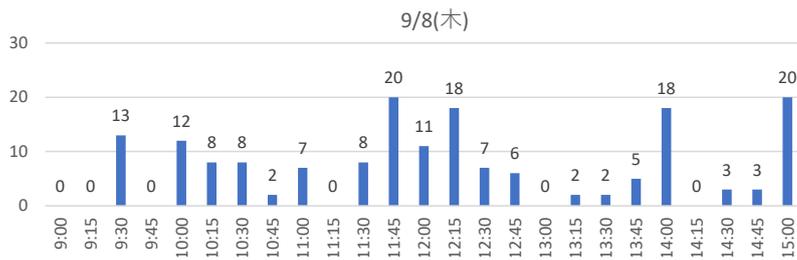
[時間別の非動力船の混雑状況]

調査中、湖畔橋から第5駐車場からの非動力船の出艇と着岸を分けずに時間別に非動力船数の混雑度を示したものが表4-5である。

表 4-5 時間別第5駐車場付近の非動力船数(出艇・帰着合計値)

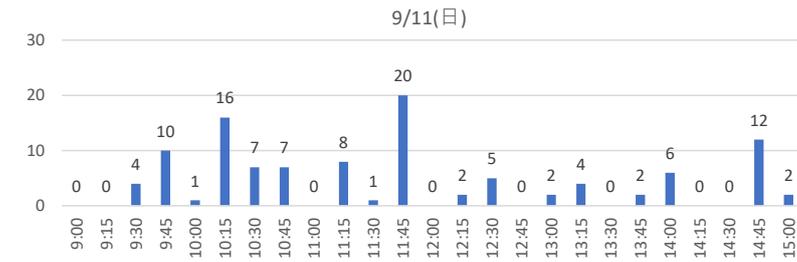
①8月25日(木)																																																					
<p>8/25(木)</p> <table border="1"> <tr><th>時間</th><td>9:00</td><td>9:15</td><td>9:30</td><td>9:45</td><td>10:00</td><td>10:15</td><td>10:30</td><td>10:45</td><td>11:00</td><td>11:15</td><td>11:30</td><td>11:45</td><td>12:00</td><td>12:15</td><td>12:30</td><td>12:45</td><td>13:00</td><td>13:15</td><td>13:30</td><td>13:45</td><td>14:00</td><td>14:15</td><td>14:30</td><td>14:45</td><td>15:00</td></tr> <tr><th>船数</th><td>0</td><td>0</td><td>8</td><td>9</td><td>20</td><td>10</td><td>16</td><td>1</td><td>17</td><td>3</td><td>7</td><td>6</td><td>7</td><td>10</td><td>6</td><td>18</td><td>4</td><td>6</td><td>0</td><td>2</td><td>22</td><td>26</td><td>2</td><td>12</td><td>23</td></tr> </table>	時間	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	船数	0	0	8	9	20	10	16	1	17	3	7	6	7	10	6	18	4	6	0	2	22	26	2	12	23	<p>利用が多かったのは、14:15が最も多く、26艇だった。10:00、14:00、15:00に20艇以上が確認された。</p>
時間	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00																												
船数	0	0	8	9	20	10	16	1	17	3	7	6	7	10	6	18	4	6	0	2	22	26	2	12	23																												
②8月28日(日)																																																					
<p>8/28(日)</p> <table border="1"> <tr><th>時間</th><td>9:00</td><td>9:15</td><td>9:30</td><td>9:45</td><td>10:00</td><td>10:15</td><td>10:30</td><td>10:45</td><td>11:00</td><td>11:15</td><td>11:30</td><td>11:45</td><td>12:00</td><td>12:15</td><td>12:30</td><td>12:45</td><td>13:00</td><td>13:15</td><td>13:30</td><td>13:45</td><td>14:00</td><td>14:15</td><td>14:30</td><td>14:45</td><td>15:00</td></tr> <tr><th>船数</th><td>0</td><td>0</td><td>6</td><td>5</td><td>9</td><td>8</td><td>8</td><td>0</td><td>26</td><td>4</td><td>20</td><td>6</td><td>15</td><td>5</td><td>22</td><td>1</td><td>7</td><td>0</td><td>10</td><td>0</td><td>20</td><td>14</td><td>7</td><td>7</td><td>13</td></tr> </table>	時間	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	船数	0	0	6	5	9	8	8	0	26	4	20	6	15	5	22	1	7	0	10	0	20	14	7	7	13	<p>利用が集中したのが11:00の26艇、12:30以降減少したが14:00に再び増加した。</p>
時間	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00																												
船数	0	0	6	5	9	8	8	0	26	4	20	6	15	5	22	1	7	0	10	0	20	14	7	7	13																												
③9月2日(金)																																																					
<p>9/2(金)</p> <table border="1"> <tr><th>時間</th><td>9:00</td><td>9:15</td><td>9:30</td><td>9:45</td><td>10:00</td><td>10:15</td><td>10:30</td><td>10:45</td><td>11:00</td><td>11:15</td><td>11:30</td><td>11:45</td><td>12:00</td><td>12:15</td><td>12:30</td><td>12:45</td><td>13:00</td><td>13:15</td><td>13:30</td><td>13:45</td><td>14:00</td><td>14:15</td><td>14:30</td><td>14:45</td><td>15:00</td></tr> <tr><th>船数</th><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>10</td><td>0</td><td>6</td><td>7</td><td>0</td><td>4</td><td>8</td><td>11</td><td>6</td><td>0</td><td>4</td><td>29</td><td>6</td><td>2</td><td>0</td><td>4</td><td>0</td><td>13</td><td>9</td><td>2</td><td>8</td><td>19</td></tr> </table>	時間	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	船数	0	0	0	10	0	6	7	0	4	8	11	6	0	4	29	6	2	0	4	0	13	9	2	8	19	<p>12:30に29艇の利用が集中した。午前午後ともに利用は10以下の時間が多かったが14:00以降利用が増え15:00に2回目のピークがあった。</p>
時間	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00																												
船数	0	0	0	10	0	6	7	0	4	8	11	6	0	4	29	6	2	0	4	0	13	9	2	8	19																												
④9月4日(日)※調査期間中、非動力船の利用数最大																																																					
<p>9/4(日)</p> <table border="1"> <tr><th>時間</th><td>9:00</td><td>9:15</td><td>9:30</td><td>9:45</td><td>10:00</td><td>10:15</td><td>10:30</td><td>10:45</td><td>11:00</td><td>11:15</td><td>11:30</td><td>11:45</td><td>12:00</td><td>12:15</td><td>12:30</td><td>12:45</td><td>13:00</td><td>13:15</td><td>13:30</td><td>13:45</td><td>14:00</td><td>14:15</td><td>14:30</td><td>14:45</td><td>15:00</td></tr> <tr><th>船数</th><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>22</td><td>12</td><td>8</td><td>13</td><td>3</td><td>8</td><td>3</td><td>0</td><td>23</td><td>9</td><td>4</td><td>27</td><td>7</td><td>1</td><td>3</td><td>5</td><td>2</td><td>21</td><td>17</td><td>6</td><td>16</td><td>14</td></tr> </table>	時間	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00	船数	0	0	0	22	12	8	13	3	8	3	0	23	9	4	27	7	1	3	5	2	21	17	6	16	14	<p>9:45の出艇が始まってすぐに利用が多くなっており、正午前後の11:45と12:40も20艇以上が利用した。14時以降15時前は常に10艇以上が確認された。</p>
時間	9:00	9:15	9:30	9:45	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15	13:30	13:45	14:00	14:15	14:30	14:45	15:00																												
船数	0	0	0	22	12	8	13	3	8	3	0	23	9	4	27	7	1	3	5	2	21	17	6	16	14																												

⑤ 9月8日(木)



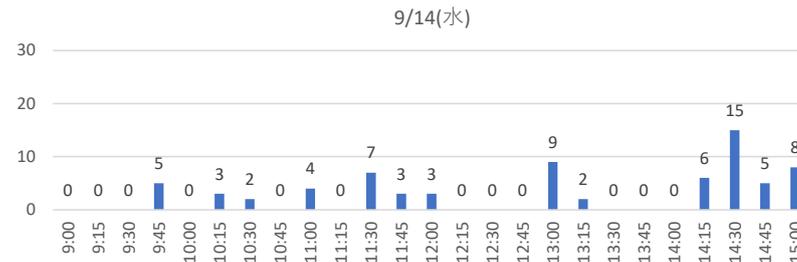
出艇場所付近の利用が多かったのが 11:45~12:15 だった。
12:15~14:00 は 10 艇以下と少なかったが 14:00 に再び増加した。

⑥ 9月11日(日) ※ブルーキャンプ開催・地元事業者の出艇少。地域外事業者&一般利用



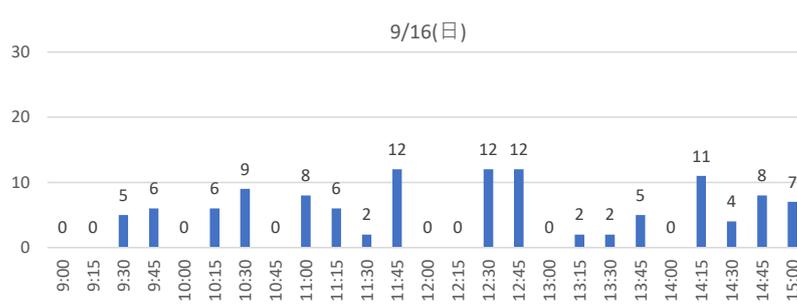
出艇場所付近の利用が多くなるのが 10:00 以降、11:45 は 20 艇が確認された。午後は 14:45 が 12 艇とやや多かったがそれ以外は 10 艇以下と少なかった。

⑦ 9月14日(水)※調査中 非動力船数最少



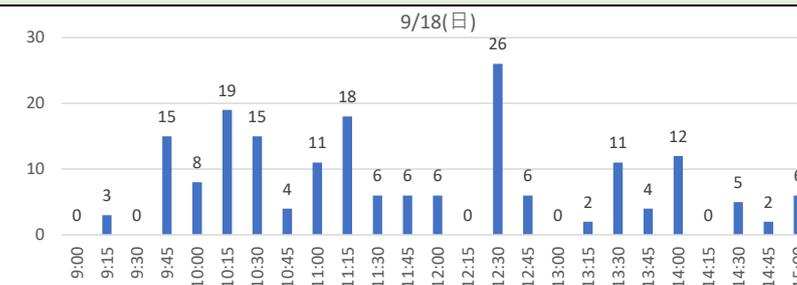
一日を通して、出艇場所付近の利用は 10 艇以下の時間が多く、14:30 の 15 艇が利用のピークだった。

⑧ 9月16日(日)



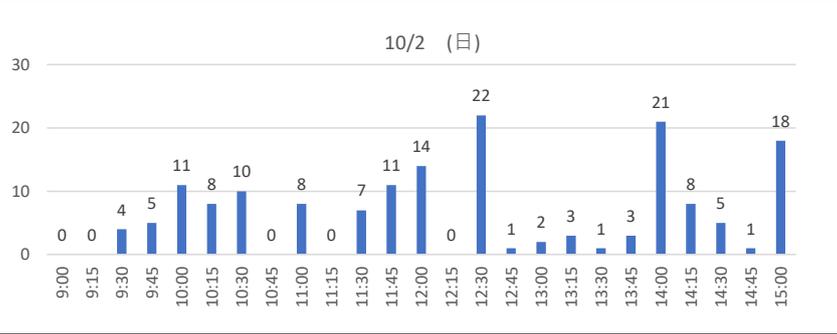
大きなピークはなかったが、11:45~12:45 の 1 時間に出艇場所付近の利用が多くなっていた。

⑨ 9月18日(日)※雨天 事業者多・一般利用客少ない



午前中の利用が多く、12:30 に 26 艇の利用が確認された。午後は特に利用が集中する時間はなかった。

⑩10月2日(日)



午前中はどの時間帯も利用が多かったが、午後は12:30と14:00の間の利用が5艇以下と少なかった。

●混雑の様子



9/4(日)14:00

SUP4艇カヤック13艇の計17艇が確認された。



9/4(日)14:20

水辺利用での混雑状況

<時間別の非動力船の混雑状況まとめ>

- 非動力船は1日を通して平均的に利用されているわけではなく出艇と着岸時間が重なることによる混雑があることが確認された。
- 9/2は1日の非動力船の数が78艇だったがその約4割にあたる29艇が12:30を中心とした15分に集中していた。
- 出艇と着岸が重なりやすいのは11:30~12:30の昼食の時間帯だった。
- 時間によっては非動力船の利用が少なく全く確認されない時間が続くこともあった。

③滞在時間

非動力船の利用時間を千歳川に出艇した時間から着岸(何度か上陸して休憩した場合は最終的に非動力船の利用を止めて着岸した時間)までを「滞在時間」として計測し平均時間を、休日・平日別、事業者と一般利用者の非動力船の種別によって示したものが下図である。

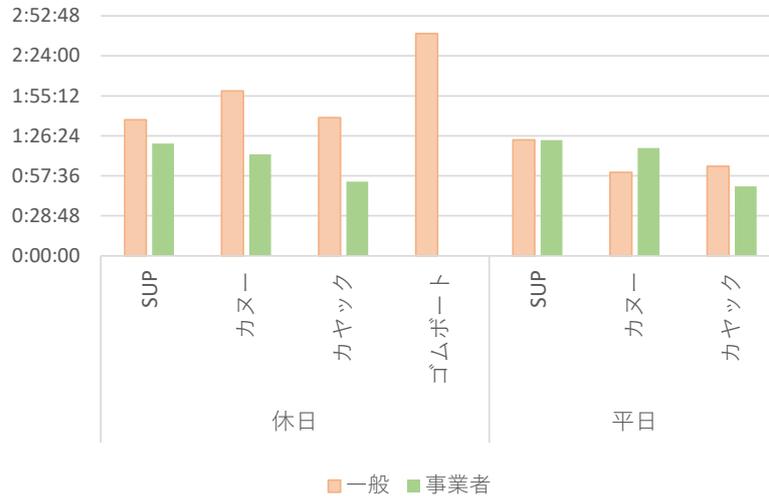


図 4-2 平均滞在時間

<滞在時間まとめ>

- 休日平日の違いは、一般利用者は休日での滞在時間が平日よりも顕著に長く 1 時間半を超えていたが平日は 1 時間半以下だった。
- 事業者の滞在時間は平日休日に差はなかった。
- 事業者と一般利用者では一般利用者の方が休日の滞在時間が長かった。

④その他 安全面やマナー面での問題が懸念される利用

- 波が高い、強風がある場合(遊覧船の欠航)、地元事業者は山線鉄橋を超えて支笏湖へ出ることはない中、地域外事業者、一般利用者(特に SUP)が出ていく場面がよく見られた。その際、揺れるため SUP 同士をリーシュコードでつないだため、SUP と利用者がつないでいない状態もあった。
- 一般利用の SUP で SUP になかなか上がれず流されている場面があった。
- モラップ方面から SUP、カヤックで千歳川源流域に来て戻っていく利用もみられた。波が高い日に SUP での往復は疲労もみられ危険が感じられた。(モラップからの出艇条件も必要ではないか)
- SUP による遊覧船航路をまたいでの利用もあった。
- スワンボートは遊覧船の航路上の航行、山線鉄橋を超えて千歳川源流に入っていくことがあった。
- 第 5 駐車場の河岸でのライフジャケットなしでの遊泳(腰以上の深さ)、幼児の裸での利用、投石が見られた。

4-2.河津ヤード利用意向調査

カヌーやSUP等を河岸に一時停留しておくことは、快適な水辺利用の妨げになることから望ましくないため、カヌーやSUP等の非動力船の一時仮置きと長期保管を行う河津ヤードを設ける予定である。この河津ヤードの利用方法を検討するために、一般利用者や事業者の意向を聞くための調査を実施した。

(1)実施方法

「千歳川源流部周辺の利用者数カウント調査」と同日に実施した。

調査員一人を配置し、一般利用者・事業者への河津ヤードの利用意向をアンケートにより徴取する。アンケートの回収方法は、一般利用者と事業者で分け、一般利用者は第5駐車場エリアで調査員による調査依頼と調査票の配布・回収し、事業者は協力依頼とWEBアンケートのURLをEメールで送付。回答はWebアンケートより回収した。

表 4-5 実施方法の概要

	一般利用者	事業者
実施方法	利用者数調査の実施日に 対面によるアンケート票の配布	メールによるアンケート依頼とWEBアンケートによる回答回収
対象者	第5駐車場から非動力船を発着する 非動力船の利用者 (1グループにつき1回答)	支笏湖周辺での非動力船を用いた活動の実績がある、もしくはツアー商品を扱っている事業者 [地域外9社] ①k-labo ②LLCなまら北海道 ③大滝アウトドアアドベンチャーズ ④Sup & Wind 波笑風 ⑤Ezo Nature ACT ⑥パドルクラブ ⑦北海道グレートアドベンチャー ⑧ディスカバリーズ ⑨ SUP Guide S.U.H [地元者3社ヒアリング] ①支笏湖ガイドハウスかのあ ②オーシャンデイズ ③有限会社アラマチ
アンケート項目 (共通)	1.利用している非動力船の種別 2.非動力船の利用頻度 3.よく使うフィールド 4.千歳川源流部の利用頻度 5.非動力船のヤード仮置きについての利用意向 ①利用当日仮置き場の利用意向・許容金額 ②期間貸しの利用意向・許容金額	
アンケート項目	●回答者属性 ①年代 ②性別 ③同行者の人数 ④同行者との関係	●回答者属性 ①事業者名②所在地 ●利用意向がある場合は希望する期間 ●保管を希望する非動力船の数

第5駐車場 非動力船保管ヤードについての意向調査

現在環境省では第5駐車場および水辺の整備が進めていますが、より快適に水辺を利用していただくためのご意見を伺っています。

①あなたについて教えてください。

性別	<input type="checkbox"/> 男性 <input type="checkbox"/> 女性	居住地	
年代	<input type="checkbox"/> 10代以下 <input type="checkbox"/> 20代 <input type="checkbox"/> 30代 <input type="checkbox"/> 40代 <input type="checkbox"/> 50代 <input type="checkbox"/> 60代以上		
同行者人数	人	同行者との関係	<input type="checkbox"/> 家族 <input type="checkbox"/> 友人 <input type="checkbox"/> その他 ()
利用する非動力船	<input type="checkbox"/> カヌー <input type="checkbox"/> カヤック <input type="checkbox"/> SUP <input type="checkbox"/> その他 ()		
非動力船の利用頻度	(支笏湖以外の場所を含めて) 非動力船を利用する頻度	<input type="checkbox"/> 毎日 <input type="checkbox"/> 週1回程度 <input type="checkbox"/> 週2~5回 <input type="checkbox"/> 月1~3回 <input type="checkbox"/> 数カ月に1回	
	現在の場所の利用頻度 (千歳川源流部山線鉄橋付近)	<input type="checkbox"/> 毎日 <input type="checkbox"/> 週1回程度 <input type="checkbox"/> 週2~5回 <input type="checkbox"/> 月1~3回 <input type="checkbox"/> 数カ月に1回	

②カヌーやSUP等を河岸に一時停留しておくことは、多くの方に水辺をご利用いただく妨げになることから、ご遠慮いただいております。カヌーやSUP等の一時仮置きと長期保管についてのご意見をお聞かせください。

千歳川を利用する当日、一時仮置き場としての場所があれば利用しますか。

- 利用したい
利用しない→理由：

一時仮置き場が有料の場合の利用について

- 有料なら利用したくない
金額によっては使用する→許容できる金額：_____円

カヌー・カヤック・SUPの長期の保管場所(有料)があったら、利用したいですか

- 利用したい →許容できる金額：1か月につき_____円
利用しない →理由：_____

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

一般利用者用アンケート用紙<A5>



第5駐車場 非動力船保管ヤードについての意向調査

現在環境省では第5駐車場および水辺の整備を進めていますが、より快適に水辺を利用していただくためのご意見を伺っています。ご協力お願い申し上げます。(所要時間5分程度)

メールアドレス*

有効なメールアドレス

このフォームではメールアドレスが収集されます。 [設定を変更](#)

事業者用 WEB アンケート画面

(2)結果

①地域外事業者

●回答数

アンケート送付 9 社中、5 社の回答があった。回答があった 5 社は以下のとおりである。回答があった 5 社のうち 2 社が今年度第 5 駐車場で平日・休日ともにアクティビティの実施の頻度が高い事業者だった。

事業者名	所在地
北海道グレートアドベンチャー	札幌市
Sup & Wind 波笑風	江別市
K-LABO	千歳市
DISCOVERIES	札幌市
大滝アウトドアアドベンチャーズ	伊達市

●回答結果

設問	回答
1. ツアーなどで利用している非動力船の種類を全てご記入ください。	<ul style="list-style-type: none"> ● SUP…3 社 ● カヌーカヤック…1 社
2-1.第5駐車場(千歳川源流部山線鉄橋付近)でグリーンシーズンに非動力船を利用する頻度	<ul style="list-style-type: none"> ● ほぼ毎日…2 社 ● 数カ月に 1 回…1 社 ● 利用していない…1 社
2-2. 第5駐車場(千歳川源流部山線鉄橋付近)以外でグリーンシーズンに非動力船を利用する頻度をご記入ください。	<ul style="list-style-type: none"> ● 週 2～5 回…1 社 ● ほぼ毎日…1 社 ● 月 1～3回…1 社 ● 利用していない…2 社
2-3. 第5駐車場(千歳川源流部山線鉄橋付近)以外で、非動力船の利用頻度の高い場所をご記入ください	<ul style="list-style-type: none"> ● モラップ、ポロピナイ…1 社 ● 支笏湖西岸船着場跡付近…1 社 ● 支笏湖、千歳川中流域、余市(海)…1 社 ● 未回答…2 社
3-1. 第5駐車場・千歳川を利用当日の一時仮置き場としての場所があれば利用しますか。	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用したい…3 社 ● 利用しない…2 社
3-2.(利用したいと答えた方)保管ヤードに置く場合の非動力船のおおよその数をご記入ください。	<ul style="list-style-type: none"> ● 10 艇前後…1 社 ● 8 艇…1 社 ● 1～3 艇…1 社
3-3.(利用したいと答えた方) 保管ヤードに置く時間帯(「●時～●時」とお答えください)	<ul style="list-style-type: none"> ● 16 時～9 時(夜間)…1 社 ● 9 時～14 時…1 社 ● 9 時～11 時、14～16 時のうち 30 分程度(水辺に駐車できるなら利用しない)

3-4. 利用当日のみの一時仮置き場が有料の場合の利用について	<ul style="list-style-type: none"> ● 金額によっては使用する…3社 ● 未回答…2社
3-5.(金額によって利用すると答えた方)許容できる金額をご記入ください。	<ul style="list-style-type: none"> ● 1本につき100円前後、(駐車が500円であることから)…1社 ● 500円…社 ● 数百円程度…1社
3-6.(利用しないと答えた方)利用しない理由をご記入ください。	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用しない ● 場所が遠いため
3-7. 非動力船の長期(月単位)の保管場所(有料)があったら、利用したいですか。	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用したい…2社 ● 利用しない…3社 ● 未回答…1社
3-8. (長期保管を利用したいと答えた方)許容できる金額(月額)をご記入ください。	<ul style="list-style-type: none"> ● 1本 1,000円～1,500円 ● 5000円
3-9.(長期保管を利用しないと答えた方)利用しない理由をご記入ください。	<ul style="list-style-type: none"> ● 必要ない ● 利用頻度が低い
4-1 .第5駐車場エリアの再整備工事、受益者負担金導入についてご意見などございましたらご記入下さい。	<p>受益者負担金が正当に使用されているか、利用者が確認できる関係が出来ていれば問題ないと思います。今までより利用しやすい環境が整うのであれば多少の負担は問題ないと思います。</p> <p>負担金があるのであれば国民のために安全を表現できる管理者がいて当然かと思われます。そうした状況が検討されることも希望します。</p>

＜事業者への河畔ヤード利用意向調査の結果まとめ＞

- 非動力船を利用したアクティビティではSUPの利用が多かった。
- 第5駐車場以外でのアクティビティの催行場所として、支笏湖の他地域(モラップ・ポロピナイ・支笏湖西岸船着場跡付近、千歳川中流域)が多く挙げられた。
- 日常的に利用している事業者の河畔ヤードの利用意向は高かった。
- 河畔ヤードの利用にあたっては、当日、長期どちらも有料でも利用意向があった。
- 受益者負担金についても用途を明確にしたり、利用のしやすさ、安全を目的としたものとする要望があった。

②地元事業者

地元事業者3社へ電話によるヒアリングで利用意向を確認した。地元事業者の河畔ヤードの利用意向はあるが、別の場所での保管を検討している事業者もいた。冬季のスワンボートの保管は駐車場区画約10区画分のまとまった広さが必要とのことだったが、SUP、カヤック、カヌーはラックなどを用いて上下方向に保管できるため、占有する区画は、1事業者につき駐車場1～2区画分程度だった。

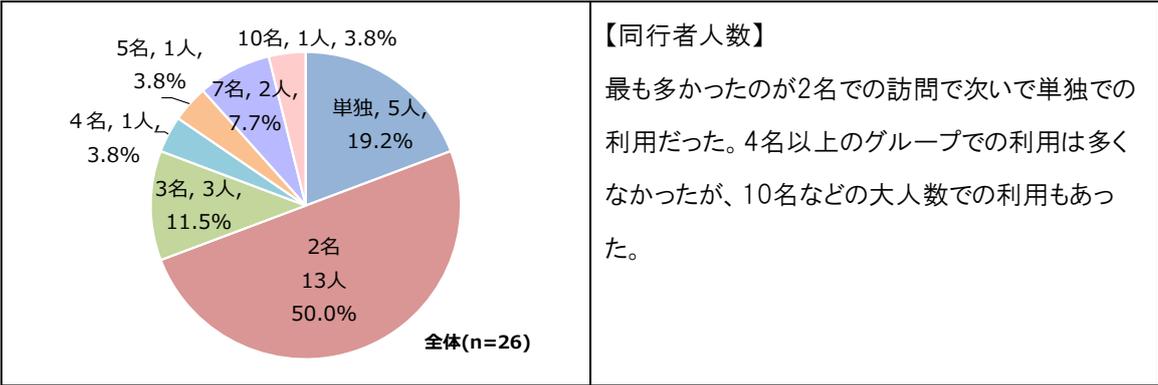
●ヒアリング結果

支笏湖ガイドハウスかのあ	
利用意向	夏季・冬季ともにある
利用する非動力船の種別	カヌー約10艇(2連結の大型含む)
利用する場合の期間	通年
利用を希望する広さ	カヌーは縦に積むラックがあるため、駐車場1～2区画あれば十分
有料に関しての意向	継続できる金額設定を算出いただき決まった金額で対応する
株式会社オーシャンデイズ	
利用意向	夏季・冬季共にあるが、別の場所に保管場所を確保も検討しているため現段階では確定ではない。
利用する非動力船の種別	カヤック・SUP
利用する場合の期間	通年
利用を希望する広さ	トレーラーでの保管を検討している。 駐車場1～2区画あれば十分
有料に関しての意向	やむを得ないと考えるが大きな負担となるのが懸念される。
有限会社アラマチ	
利用意向	夏季は湖面に停留しているため、利用の必要はない 冬季は、現在はスワンボートの一部を洞爺に移動させているため、支笏湖畔で保管できるのは助かる。冬の保管にぜひ利用したい。
利用する非動力船の種別	スワンボート 10艇
利用する場合の期間	通年
利用を希望する広さ	スワンボートの大きさ約2.5～3mが10艇分 駐車場の区画では10区画程度必要
有料に関しての意向	やむを得ないと考えている。

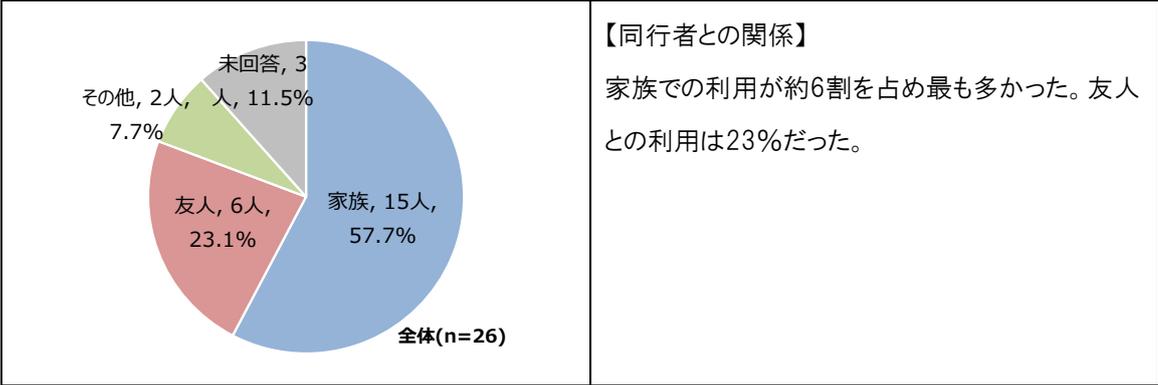
③一般利用者

第5駐車場を利用した一般利用者へ河畔ヤードの利用意向アンケートの結果は以下である。

●回答数・回答者属性															
<p>女性 10人 38.5%</p> <p>男性, 16人, 61.5%</p> <p>全体(n=26)</p>	<p>【性別】</p> <p>回答者の性別は男性の方がやや多かった。 アンケートは1グループにつき1回答を求めた。</p>														
<p>札幌市, 11人, 42.3%</p> <p>小樽市, 3人, 11.5%</p> <p>石狩市, 3人, 11.5%</p> <p>苫小牧 3人 11.5%</p> <p>その他, 6人, 23.1%</p> <p>全体(n=26)</p> <table border="1" data-bbox="406 1077 750 1312"> <thead> <tr> <th colspan="2">その他 内訳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>札幌市内と江別市内</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>札幌市と千歳市</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>新ひだか町</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>滝川市</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>千歳市</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>千葉県</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	その他 内訳		札幌市内と江別市内	1	札幌市と千歳市	1	新ひだか町	1	滝川市	1	千歳市	1	千葉県	1	<p>【居住地】</p> <p>回答者の居住地は最も多いのが札幌市だった。 次いで苫小牧市・石狩市、小樽となった。 その他の回答としては江別市千歳市の有人と合流するパターンもあった。新ひだか町、滝川市、千葉県など近隣以外の回答もあった。</p>
その他 内訳															
札幌市内と江別市内	1														
札幌市と千歳市	1														
新ひだか町	1														
滝川市	1														
千歳市	1														
千葉県	1														
<p>60代以上 4人 15.4%</p> <p>30代 6人 23.1%</p> <p>40代 9人 34.6%</p> <p>50代, 7人, 26.9%</p> <p>全体(n=26)</p>	<p>【年代】</p> <p>年代は幅広く、30代～60代以上からの回答を得た。40代の割合がやや多かったが、年代による大きな偏りはなかった。</p>														

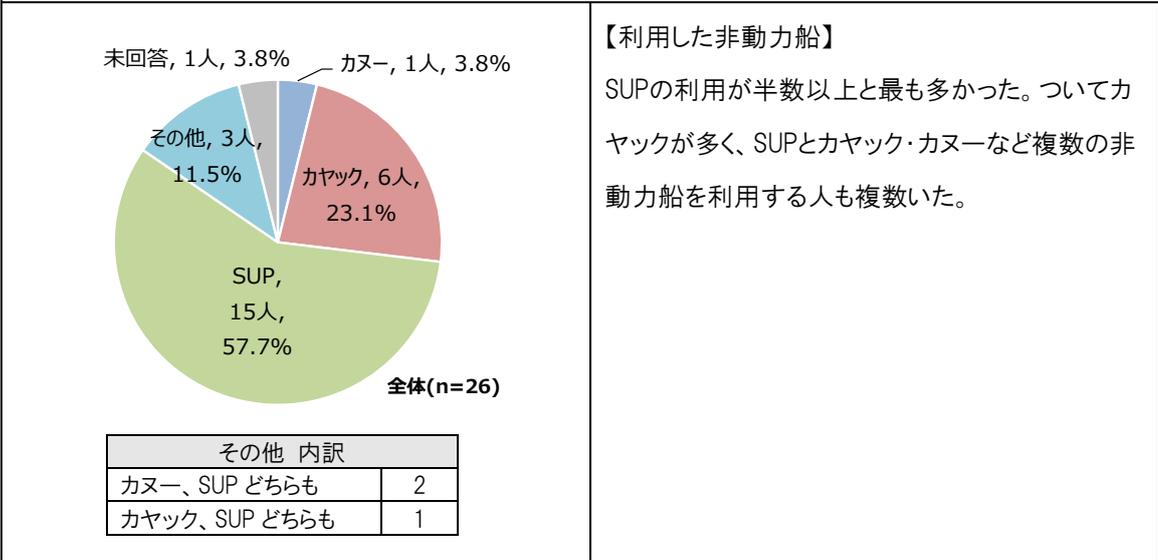


【同行者人数】
最も多かったのが2名での訪問で次いで単独での利用だった。4名以上のグループでの利用は多くなかったが、10名などの大人数での利用もあった。



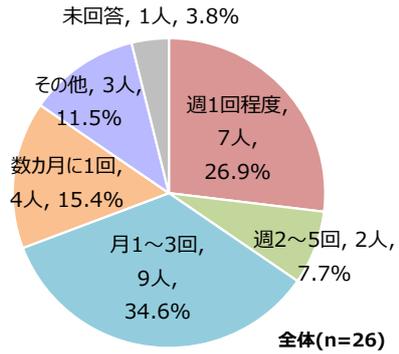
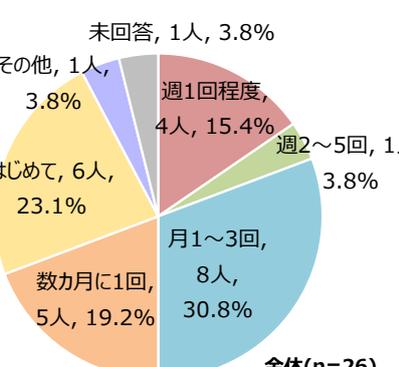
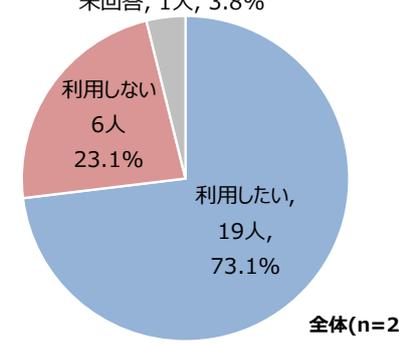
【同行者との関係】
家族での利用が約6割を占め最も多かった。友人との利用は23%だった。

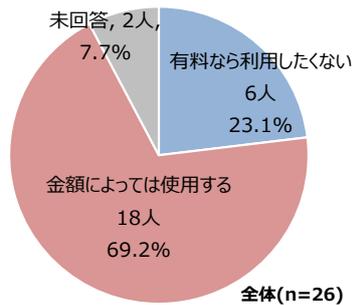
●非動力船の利用について



【利用した非動力船】
SUPの利用が半数以上と最も多かった。ついでカヤックが多く、SUPとカヤック・カヌーなど複数の非動力船を利用する人も複数いた。

その他 内訳	
カヌー、SUP どちらも	2
カヤック、SUP どちらも	1

 <table border="1" data-bbox="300 573 849 676"> <thead> <tr> <th colspan="2">その他 内訳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年に数回</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>はじめて(ツアーでは何回かあるが)</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	その他 内訳		年に数回	2	はじめて(ツアーでは何回かあるが)	1	<p>【非動力船の利用頻度(支笏湖以外含め)】</p> <p>支笏湖以外を含めてた動力船の利用頻度は、月1~3回が最も多く、次いで週1回が多かった。1週間複数回利用する回答もあった。</p> <p>年に数回や初めての回答もあり、非動力船の利用者の経験やレベルは個人差が大きいと考えられる。</p>								
その他 内訳															
年に数回	2														
はじめて(ツアーでは何回かあるが)	1														
 <table border="1" data-bbox="300 1128 849 1209"> <thead> <tr> <th colspan="2">その他 内訳</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>数年に一度</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	その他 内訳		数年に一度	1	<p>【第5駐車場での非動力船の利用頻度】</p> <p>第5駐車場の利用頻度では、月1~3回が最も多く30%、次いで初めての利用が23%となっていた。</p> <p>「はじめて」という回答を除くリピーターの割合は約70%あった。</p>										
その他 内訳															
数年に一度	1														
<p>●河畔ヤードの利用意向について</p>															
 <table border="1" data-bbox="300 1666 849 1948"> <thead> <tr> <th colspan="2">利用しない理由</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>インフレーターカヤックだから</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>すぐ乗りすぐ帰るため</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>組み立て式なので、その都度来るので</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>置きに行くのが面倒、そんなに置きゃなしにしない</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>必要とは思わない</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>未記入</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	利用しない理由		インフレーターカヤックだから	1	すぐ乗りすぐ帰るため	1	組み立て式なので、その都度来るので	1	置きに行くのが面倒、そんなに置きゃなしにしない	1	必要とは思わない	1	未記入	1	<p>【河畔ヤードの利用意向】</p> <p>河畔ヤードの利用については7割以上が利用したいとの回答だった。「利用しない」と回答した6名理由は、折り畳める、すぐに移動するなど河畔に長く置かないという理由があった。</p> <p>利用者数カウント調査では1グループの滞在時間は平均で2時間弱であることから、この間に休憩をとらない場合も想定される。</p>
利用しない理由															
インフレーターカヤックだから	1														
すぐ乗りすぐ帰るため	1														
組み立て式なので、その都度来るので	1														
置きに行くのが面倒、そんなに置きゃなしにしない	1														
必要とは思わない	1														
未記入	1														



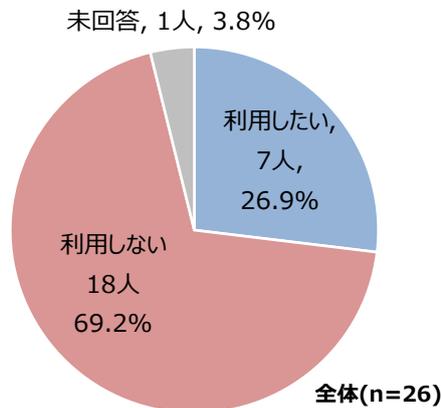
許容できる金額	
200 円	3
300 円	3
500 円	7
600 円	1
700 円	1
1,000 円	2
1,000 円～3000 円	1

【有料の場合の河畔ヤードの利用意向】

河畔ヤードが有料だった場合でも、金額によっては利用するという意見が約70%だった。全設問の「利用したい」と回答した中で有料を理由で「利用しない」と意向が変わったのは1名のみだった。

許容できる金額は3名が1,000円以上と記入していた。最も多い金額は500円だった。

現在の駐車場料金の500円を上回る金額でも許容できるとした回答者は12人と多かった。



【利用したい】1カ月につき許容できる金額	
500 円	2
800 円	1
2,000 円	2
3,000 円	1
5,000 円～7,000 円	1

【長期の河畔ヤードの利用意向】

長期の河畔ヤードの利用意向に関しては、「利用しない」の割合が大きく約70%だった。

理由は、SUP、折り畳み式のカヤックなど持ち運びやすい非動力船の利用が多く、保管場所も自宅で可能であることとしたことが多かった。

有料でも利用したいと回答した人の許容できる金額は、500円が2名、800円が1名。2000円以上が4名だった。

河畔ヤードでの管理についての心配の声もあった。

利用しない理由	
自宅保管できるから	4
いろいろ行きたいところがあるので持って帰る	3
たためるので大丈夫	2
持ち運びに不便を感じていない	2
管理責任問題心配	1
未記入	6

＜河畔ヤードの一般利用者の利用意向まとめ＞

- 幅広い年代に利用され、単独、もしくは家族単位の少人数の利用が多かった。
- 利用されている非動力船は、SUP が多く次いでカヤックが多かった。
- 利用当日の河畔ヤードの利用意向は多く 70%以上が利用したいとの回答で、有料でも利用意向は大きく減らなかった。
- 有料の場合、許容できる金額は幅があったが、現在の駐車場料金よりも高い 500 円以上が許容できると回答した回答者は、12 名(約 6 割)で 1,000 円以上を挙げる回答者もいた。
- 長期の河畔ヤードの利用意向は少なく約 70%が「利用しない」の回答だった。理由は SUP、カヤックなどの持ち運びが容易で保管スペースをとらないため、必要ないという理由や別の場所を利用したいという理由が多かった。このほかに管理責任への心配の声も聞かれた。

4-3.デジタル技術活用の検討試行

今後の当該エリアの管理に資するライブカメラ等のデジタル技術を協力金算出の根拠となる量的データの収集や利用状況の把握、利用者の利便性の向上のための活用を検討、試行した。

本業務では、画像の即時発信の必要はないためアクションカメラを調査時間(6時間程度)に設置し、動画を記録して内容を分析した。分析は以下の2つの視点から行った。

- ①設置場所の検討
- ②定量的なデータの取得に活用の可能性の検証
- ③混雑感や天候・波の状態などの情報

(1)実施方法

使用カメラ機材	アクションカメラ (Go Pro)
設置方法	設置は、利用者数カウント調査の実施時間内とし日ごとに設置・撤収を行うため、取り外し可能な紐などで固定した。
設置期間	利用状況調査を実施した10日間 約6時間の動画記録 (調査員による管理を行った)

(2)調査結果

①カメラの設置場所の選定

カメラは、利用者数を把握すること利用者の状況や水面や周辺環境の状況を発信するため、設置場所の基準は

- 第5駐車場付近の出艇と帰着するポイントが見えること
- 千歳川源流部の利用状況ができるだけ広い範囲を眺望できること

の2つが満たされる場所を選定した。

【千歳川源流部の右岸側】

千歳川源流部右岸側樹木が生い茂り、河岸が切り立っており千歳川源流部を広く視野を確保できる場所がなくライブカメラ設置場所として適切な場所はなかった。



写真 4-1 千歳川源流部の右岸側の状況

【千歳川源流部の左岸側】

千歳川源流部の左岸側は、河川敷にスペースがあるがヤナギなどの河畔林や水辺利用者も多く、また視点が低くなるため、水辺利用の状況を把握するためのカメラ設置は、高い支柱を設けるなどの構造物が必要と考えられた。仮栈橋からは河畔林に視界を遮られることなく、千歳川源流部の水面を確認できた。



写真 4-2 千歳川源流部の右岸側の状況

右岸側の仮栈橋の視点場からは、河畔林による視線の遮りがなく利用状況の確認は可能だった。ただし、設置位置が低いと利用者が重なり人数や利用状況の確認がしにくい（写真 4-3）こと、千歳川下流部の中でも視認できる区間が短い支笏湖方向と千歳川下流方向どちらかしか確認できず、風の状況によっては支笏湖方面と千歳川下流方面へ利用が偏るため、利用状況が把握しにくい日があることが示唆された。

またライブカメラでの即時配信を前提とした場合、利用者のプライバシーに配慮して、カメラ位置は利用者の視線よりも上にすることが求められるため、高い支柱等の設置が必要となる。第5駐車場整備で新たに設置される栈橋の高い位置への設置が適していると考えられる。



写真 4-3 仮栈橋設置カメラ 2 艇のカヤックが重なり人数の把握が難しい。(9 月 8 日 12:20)

【山線鉄橋上】

山線鉄橋から千歳川下流方向の眺望は、高さがおおよそ4m程度あり、第5駐車場からの出艇・帰着する非動力船や河岸での水辺利用の状況を含め、千歳川源流部から湖畔橋付近までの約235mを見通すことができた。ただし、支笏湖が背後になり支笏湖の湖面の状況を把握することが難しくなる。第5駐車場の出艇・帰着の非動力船の量的把握や千歳川源流部の利用状況を確認するために適した場所と考えられる。



写真 4-4 山線鉄橋からの千歳川下流方向の眺望

【湖畔橋】

湖畔橋から支笏湖方向の眺望は第5駐車場からの出艇・帰着の非動力船を確認する時、支笏湖方向に向かう非動力船の確認や千歳川左岸の河岸の把握が難しかった。第5駐車場から千歳川下流に向かう非動力船の確認には適しているため、山線鉄橋のカメラの補助としての設置場所と利用できると考えられた。



写真 4-5 湖畔橋からの支笏湖方向の眺望

＜ライブカメラ等の設置場所のまとめ＞

千歳川源流部の利用状況や、利用数の定量的なデータを取得するための設置場所の条件は、

- ①千歳川源流部～湖畔橋の区間を見渡すことができる場所。
 - ②複数の非動力船が同じタイミングで出艇・帰着するため、やや上から見渡せる高さが必要。
- の二つが必要である。

現況では、山線鉄橋付近に水面から4m程度の高さへの設置が適していると考えられる。

②定量的なデータの取得の検証

【検証方法】

第5駐車場から出艇・帰着する非動力船を全て確認できる山線鉄橋から記録した動画と、調査員による全数カウントを比較し、動画による定量的なデータの取得の可能性を確認した。

比較に利用した記録は、平日の非動力船の利用数が最多だった8月25日、休日の非動力船の利用数が最多だった9月4日、調査期間中非動力船の利用数が最少だった9月14日の3日間をサンプルとして、15分おきに画像をキャプチャ（静止画）し、その画像に映る非動力船の艇数と利用者数合計を数えて、調査員による全数カウントと比較した。

【検証結果】

15分おきに機械的に画像をキャプチャした画像と各画像で確認できる非動力船の数をカウントした結果をジーページより示す。

カウントの際は画像を目視で確認できる程度まで拡大して非動力船の種別や数を判別したが、拡大画像でも非動力船の種別が判断できない、もしくは、水上にあるものを非動力船と見間違えて数えることあり拡大や画像の鮮明さはカメラ等の性能によることが大きいことが示唆された。

【動画 15 分ごとのキャプチャ画像】

8 月 25 日 ● 平日最多									
9:00		なし			9:15				
人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
9:30					9:45				
人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
1	0	0	1	0	13	0	7	2	0

8月25日 ●平日最多

10:00



10:15



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
2	0	2	0	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
18	7	5	2	0

10:30



10:47



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
1	1	0	0	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0

8月25日 ●平日最多

11:00



11:15



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
1	0	0	1	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
2	0	0	2	0

11:30



11:45



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
8	0	5	0	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
4	0	2	2	0

8月25日 ●平日最多

12:00



12:15



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
14	2	6	0	2

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0

12:30



12:45



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
6	6	0	0	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
2	0	0	0	2

8月25日 ●平日最多

13:00



13:15



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
19	9	0	0	0	6	4	0	0	1

13:30



13:45



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0	1	0	0	1	0

8月25日 ●平日最多

14:00



14:15



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
9	0	0	5	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
9	0	5	2	0

14:30



14:45



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
2	0	0	0	2

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
3	2	0	1	0

9月4日 ●休日最多									
9:00					9:15				
なし					なし				
人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:33					9:45				
									
人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

9月4日 ●休日最多

10:00



10:15



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
5	0	4	0	0

10:30



10:45



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0

9月4日 ●休日最多

11:00



11:15



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
3	3	0	0	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
1	0	1	0	0

11:30



11:45



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
8	0	0	2	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
6	3	2	0	0

9月4日 ●休日最多

12:00



12:15



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
4	0	0	0	4

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
2	2	0	0	0

12:30



12:45



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
3	3	0	0	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0

9月4日 ●休日最多

12:59



13:15



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
1	1	0	0	0

13:30



13:45



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
?	0	0	2	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
1	1	0	0	0

9月4日 ●休日最多

14:00



14:15



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
7	0	5	0	0

14:30



14:45



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
6	3	2	0	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0

9月14日 ●最小									
9:00 なし					9:30 なし				
人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:34					9:45				
									
人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

9月14日 ●最小

10:00



10:15



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0	3	3	0	0	0

10:30



10:45



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

9月14日 ●最小

11:00



11:15



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0	8	2	0	2	0

11:30



11:45



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0	4	0	4	0	0

9月14日 ●最小

12:00



12:15



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
2	0	2	0	0	0	0	0	0	0

12:30



12:45



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

9月14日 ●最小

13:00



13:15



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
3	3	0	0	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0

13:30



13:45



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0

人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0

9月14日 ●最小

14:00



14:15



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
0	0	0	0	0	5	1	1	0	0

14:30



14:45



人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他	人数合計	SUP	カヤック	カヌー	その他
13	0	9	0	0	0	0	0	0	0

動画のキャプチャ画像によるカウント結果は調査員によるカウントよりもかなり少ないカウント数となり、誤差の割合は艇数合計で13%~65%と幅が広がった。これは非動力船が山線鉄橋~湖畔橋までのカメラの視野の範囲に滞在する時間が数分と短く、利用が集中する時間に偏りがある(利用者カウント調査結果分析「時間別混雑状況」)ためだと考えられる。

今後、ライブカメラ等のデジタル技術を活用した定量的なデータとして利用するためには、調査員によるカウントとキャプチャ画像によるカウントの誤差の係数を求めてキャプチャ画像から実際の利用数の予測値を得られると考えられる。このキャプチャ画像によるカウントの精度を上げるためには調査員のカウント調査を繰り返し、誤差の係数の見直しをしていくことが重要となる。

また、今回画像のキャプチャは機械的に時間で区切って行ったが、前後数分で確認できる非動力船の数が多いたイミングもあったため、恣意的にキャプチャのタイミングを前後させることでカウント漏れが減少しより実数に近くなると考えられる。

表 4-6 15 分おきに動画をキャプチャした画像に記録された利用者数及び非動力船の数のカウント結果

8月25日 (平日の最多)	艇数 合計	艇数			
		SUP	カヤック	カヌー	その他
キャプチャ画像によるカウント結果	111	31	32	19	7
調査員によるカウント結果	128	55	47	13	1
誤差	17 (13%)	24 (44%)	15 (32%)	-6 (-46%)	-6 (-600%)
9月4日 (休日の最多)	艇数 合計	艇数			
		SUP	カヤック	カヌー	その他
キャプチャによるカウント結果	47	16	14	4	4
調査員によるカウント結果	134	85	47	2	0
誤差	87 (65%)	69 (81%)	33 (70%)	-2 (-100%)	-4 (-400%)
9月14日 (調査期間中最少)	艇数 合計	艇数			
		SUP	カヤック	カヌー	その他
キャプチャによるカウント結果	38	12	16	2	0
調査員によるカウント結果	45	12	29	4	0
誤差	7 (16%)	0 (20%)	13 (45%)	2 (50%)	0 (0%)

<定量的なデータ取得の検証の結果まとめ>

- 定量的なデータ取得の活用については、15分おきの静止画からのカウントでは実際の数との誤差が16%~65%と幅があった。
- 今後、デジタル技術による効率化を図るためには、調査員による全数カウントを定期的に行い、全数カウントとの誤差係数を求めていくことにより、ある程度の予測値が求められると考えられる。

③混雑感や天候・波の状態・利用状況などの情報

デジタル技術を活用による管理の効率化や利用者の利便性の向上の可能性について調査した。管理者が遠隔地でも状況を確認したり、利用者が出かける前に混雑状況や水辺の起床や環境の状況などを判断し来訪の意思決定に必要な情報を提供することができるか、それにより、混雑緩和や危険を予防につながる方法を検討した。

●混雑感

第5駐車場の出艇場所に利用が集中している時の画像と数分後の画像を比較したものが写真4-6である。非動力船は出艇後、短時間で千歳川下流や支笏湖に移動するため、動画の視界から非動力船が移動してしまうため、動画の視聴のタイミングによっては、実際の混雑状況の判断は難しいことが考えられる。より実態に合った混雑状況を知らせるためには、例えば、

- ①第5駐車場の駐車台数
- ②水面上を利用している非動力船数

などの情報を補うことが効果的と考えられる。

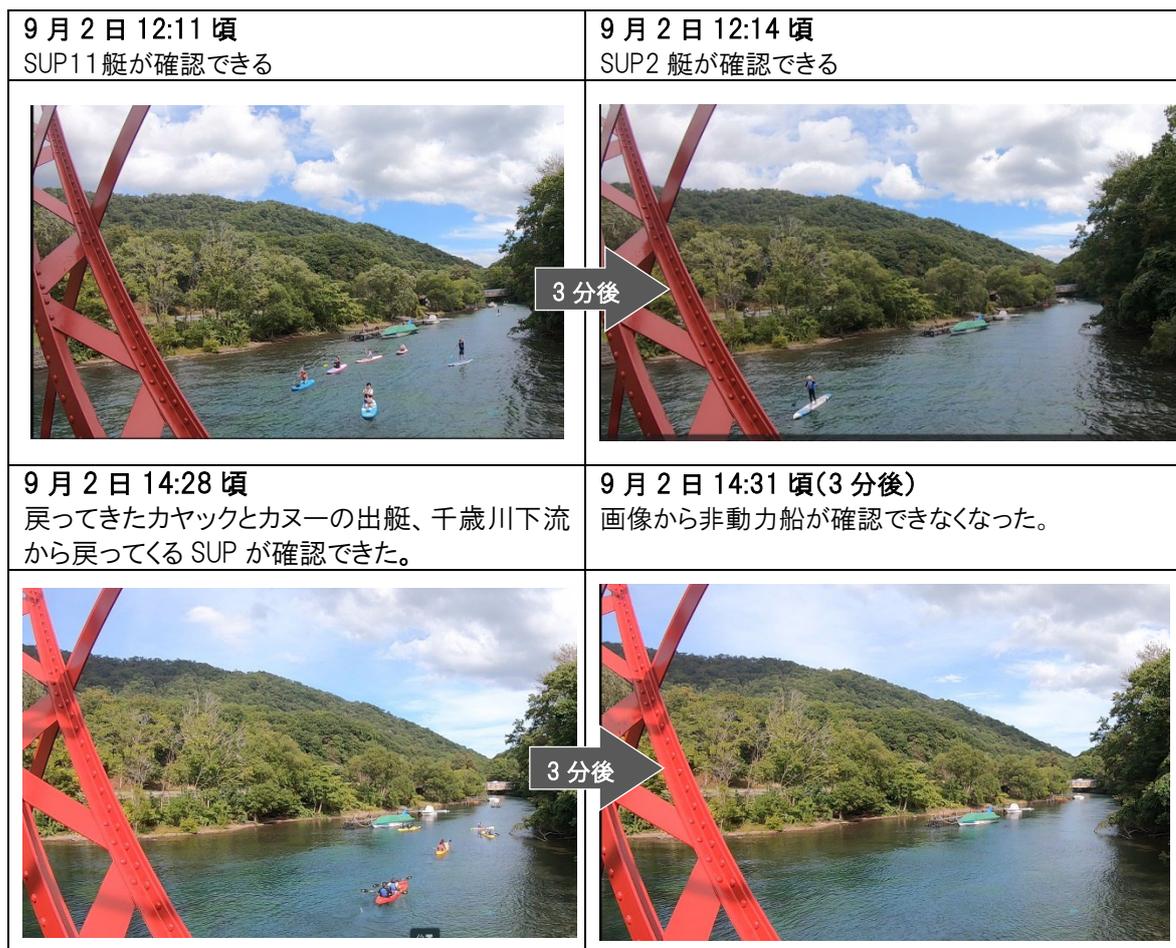


写真 4-6 混雑時から 3 分後の画像

【天候・波の状態などの情報】

非動力船を利用するか否かの判断において、利用者が確認する気象条件は、降雨の状況・波の高さ/風の強さ・気温と考えられるが、このうち現地のライブ映像などから、視覚的に状況を把握できるのは、降雨や風の強さである。この気象条件について、どの程度画像で情報を得られるか、現地の状況と画像を比較した。

降雨や、強風・波の高さは、動画のキャプチャ画像では雨粒や水面の変化がないため分かりにくい動画で確認する方がより分かりやすかった。気象条件や波の高さは、より水面に近い高さからの画像の方が、現地の状況が分かりやすかった。

●降雨

気象データ	動画画像の見え方
<p>9月18日 降水量 9.5 mm 最高気温 21.1 最低気温 19.2℃ 平均風速 0m/s 最大風速 3.4m/s</p>	 <p>14:28 頃の様子</p>

●強風高波

データや目線の状況	動画画像の見え方
<p>8月28日 調査員による目視で調査期間 中最も強風高波 最高風速 6.1m/s 平均風速 0.8m/s 遊覧船欠航</p>	 <p>14:40 頃の様子山線鉄橋からの動画のキャプチャ</p>  <p>同時刻の第5 駐車場付近からの千歳川の様子</p>

【水面上のトラブル（溺れなど）】

9月4日 SUPの利用者がSUPに上がるまで時間がかかったという状況があった。溺れや助けを要する状況ではなかったが、非動力船から転落後上がるまでの状況と類似したためその時の状況を山線鉄橋からのカメラの画像と、仮棧橋に設置したカメラの画像を比較した。

山線鉄橋の調査員の目視で状況を確認できたが、画像からは状況判断は難しかった。仮棧橋に設置した水面に近い画像では、転落後上がるまでの状況が鮮明に把握でき状況判断できた。

8月28日 9:32頃 山線鉄橋からSUPからの落水や水しぶきを確認した時の映像



8月28日 9:32頃 仮棧橋に設置したカメラの画像

利用者の状況が確認でき、無事にSUPに上がったことを確認できた。



＜混雑感や天候・波の状態などの情報のデジタル技術の活用についてのまとめ＞

利用者数の量的データ取得を目的とした設置場所からの動画配信では、混雑状況や波の状況、利用者の状況を視聴者に発信するのは限定的であったが、より正確に現地の情報を遠隔にいる管理者や利用者に伝えるためには動画の映像を補足する情報提供が必要と考えられる。

混雑度に関しては、

- 第5駐車場の駐車台数(占有率)
- 水面上を利用している非動力船数

の情報を合わせて提供することが望ましい。

また、利用者の利便性や危険の判断については、

- 気象状況(気温・風の強さ・波の高さ)
- 利用者数(水面を利用する非動力船の数や混雑度レベル)

などの文字での情報を併記することで利用者与管理者双方の利便性が高まると考えられる。

また、波の状況や溺れや利用者の状況などが分かりやすいのは、カメラの設置場所はやや高度を下げての設置が望ましい。

4-4 協力金徴取を見据えた実証試験の検討

令和6年度の第5駐車場での協力金徴取を見据え、令和5年度中に実証実験として協力金の徴取と行うことを予定している。実証実験の内容や実施体制については、第2回意見交換会で地域からの意見や北海道大学大学院農学研究院愛甲哲也准教授のアドバイス（4-4(5)有識者ヒアリングを参照）を参考に検討した。

(1)実証実験の目的

実証実験では、カヌー、カヤック、SUPなど非動力船を使用する湖面利用者から協力金の徴取を行うとともに湖面利用者へのアンケートや利用数カウント調査を実施する。これにより、協力の徴取方法などの効率的な管理・運用方法を検討するとともに、受益者負担金の導入による利用者の意識や行動変容を検証しながら、認知度や協力率の向上のための条件を抽出する。

【実証実験の実施目的】

利用者への影響測定や受益者負担の仕組みに対する認知度や賛同の向上

- ・ 令和6年度開始する第5駐車場エリアにおける受益者負担金の導入の周知
- ・ 受益者負担金の導入に対する理解や賛同の検証
- ・ 理解・賛同を得るための条件の抽出
- ・ 受益者負担金の導入による利用形態・意識の変化

協力金の徴取や事業の進め方等方法の検討

- ・ 効果的/効率的な徴取方法の検討

(2)対象範囲

支笏湖温泉の第5駐車場エリアにおいて非動力船の湖面利用者からの協力金徴取の実証試験を実施。さらに、環境省の管轄となっているモラップキャンプ場でも同時期に同様の実証試験を検討する。支笏湖温泉以外のポロピナイや美笛キャンプ場での協力金の徴取の実施については、第2回意見交換会での地域の意見により、地域で検討し協力金の徴取を実施する場合には情報発信など連携して実施する方針で合意を得た。なお、利用者アンケートや利用数カウント調査は、支笏湖温泉やモラップキャンプ場だけではなく、実証試験により影響を受ける可能性のあるポロピナイや美笛キャンプ場においても実施する。

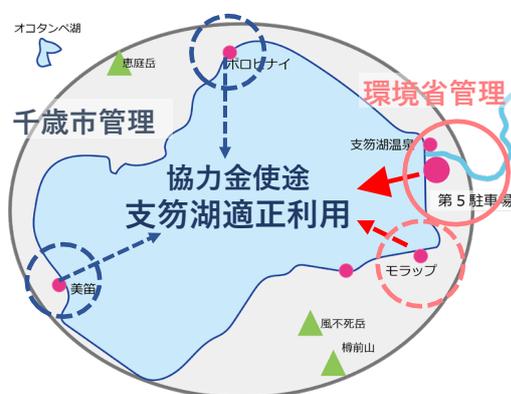


図 4-3 実証実験の対象範囲の整理

(3)実施体制

実証実験では、一定期間を設け、支笏湖の適正利用のための協力金を徴収する。第2回意見交換会で、その期間内で徴収した協力金については一般社団法人国立公園支笏湖運営協議会が適正利用に係る事業を実施し支笏湖の保全に還元することとすることや、受益者負担の新たな取組みの実施に際しては地域内外との合意形成や認知度の向上も重要となるため、同協議会と共同し推進することが合意された。

また、北海道大学大学院農学研究院愛甲哲也准教授は全国の自然公園における受益者負担金の導入について研究を実施しており、実証実験においては調査設計や効果測定などに助言を仰ぎながら進めていく予定である。

[実施体制]	
実証実験の実施	環境省
支笏湖適正利用に係る事業の実施	一般社団法人国立公園支笏湖運営協議会
調査設計・結果分析へのアドバイス	北海道大学大学院農学研究院(予定)

(4)実証実験の事業内容

実証実験の実施から結果分析までの事業項目と内容を以下に整理した。

①受益者負担金導入(実証実験)の周知・広報活動	<ul style="list-style-type: none"> ● 広報資材の作成 ● 効果的な情報発信方法の検討と実施 ● 実証実験の結果の情報発信
②協力金徴収方法の検討・実施	<ul style="list-style-type: none"> ● 徴収率の向上と効果的な徴収のための協力金の支払い方法の検討と協力金の徴収
③実証実験の効果測定調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者アンケートの設計・実施・結果分析 ● 非動力船の利用数調査 ● 徴収率と広報・協力金支払方法の影響分析
④地域内外の関連組織・事業者・住民との連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内外の事業者への合意形成・説明 ● 地域関係者との意見交換・連携 ● 支笏湖適正利用の促進

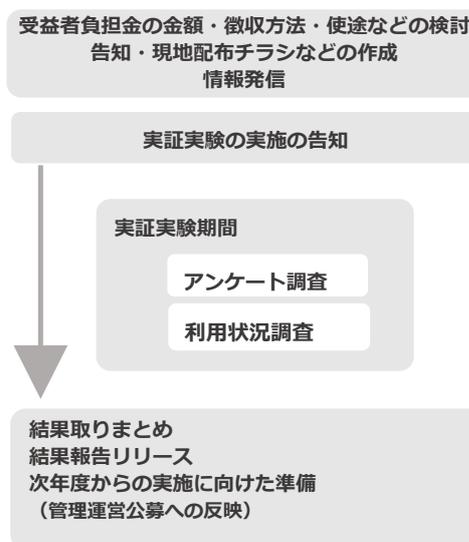


図 4-4 実証実験の事業内容と流れ

(5)実証実験の概要

実証実験の実施概要について表 5-1 で示す。協力金の徴取する時期と期間については、事業者の負担に配慮し、繁忙期のピークとなる8月前半を避け9月の1か月間に設定することとした。また、協力金の徴取に合わせて、利用者アンケートと利用数カウント調査を実施する。

表 5-1 実証実験の概要

実験の対象地域	第5駐車場エリア(モラップキャンプ場)
対象者	非動力船の利用者
協力金の金額	一般利用者 1,000 円/艇 事業者 500 円/人 (対面・非対面での徴取を検討)
実験の実施期間	令和5年9月(1 か月間)
利用者アンケートの実施	支笏湖温泉第5駐車場・モラップキャンプ場 ポロピナイ・美笛キャンプ場 4 か所程度
利用数カウント調査	第5駐車場・ポロピナイなど
協力金の使途	支笏湖の適正利用のための取組み
実証実験のスケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ①実証実験の準備 <ul style="list-style-type: none"> ・協力金の徴取方法の検討 ・地域や事業者との調整 ・周知用広報ツールの作成と情報発信、説明会等の開催 ・調査設計 ②実証実験の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・協力金の徴取 ・調査の実施 ・問合せ対応 ③実証実験結果の取りまとめ ④実証実験の結果検証と報告 ⑤令和6年度受益者負担金の導入に向けての検討



図 4-5 実証実験の流れ

(6)有識者ヒアリング

本業務では、有識者として北海道大学大学院農学研究院愛甲哲也准教授に2回のヒアリングを行い、第5駐車場における協力金の徴取における留意点や、来年度実施予定の実証実験についてアドバイスを仰ぎ参考にした。

[ヒアリング要旨]

●1回目ヒアリング

実施日	2022年12月26日
ヒアリング内容	<ul style="list-style-type: none">● 第5駐車場非動力船利用者数カウント調査結果の報告● 全国の受益者負担金の導入の全国の事例と支笏湖での導入について● 受益者負担金の導入の実証実験について
愛甲先生 アドバイスの要旨	<p>【非動力船利用者数カウントについて】</p> <ul style="list-style-type: none">・千歳川・支笏湖に出艇している非動力船の累計数を求めて混雑度や時間ごとの利用者数を把握するとよい。 <p>【支笏湖での協力金徴取について】</p> <p>～「使用料」「協力金」の違い</p> <ul style="list-style-type: none">・支払う側は自分の支払った協力金の使途(使われる範囲)を重視する。「使用料」の場合は、使途は使用した施設などの範囲の中となる。使途を支笏湖全域の適正利用とする場合は「協力金」となる。・「使用料」となるとサービスの質や安全など利用者への期待値が上がるので使途も変わってくる。 <p>～協力金の実施体制について</p> <ul style="list-style-type: none">・上高地などでは連絡協議会が実証実験の実施主体となっている。支笏湖においては、協力金に関わる新たな組織の立ち上げがないとしたら、地域関係者が関わる運営協議会が協力金の受け皿となり適正利用に係る事業に活用していただくのが、利用者からも受け入れやすいのではないかと。・協力金の金額や徴取方法は、支笏湖の地域それぞれで異なってもよいものである。 <p>【実証実験について】</p> <p>～実施期間について</p> <ul style="list-style-type: none">・知床などでは事業者からの要望で利用者への案内などにかかる手間や混乱が予測され繁忙期を避けて実施した。・実施期間は、徴収する人員を配置して短期間で行った事例、募金箱やインターネットからの入金を含めて長期間実施した事例もある。

	<p>～利用者調査について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・非動力船の利用者が支笏湖の第5駐車場以外の拠点を利用しているか、固定されているか。また受益者負担金の導入を理由に、ポロピナイなどに活動場所をうつしたかなど把握できるとよい。
--	---

●2回目ヒアリング

実施日	2023年3月13日
ヒアリング内容	実証実験の調査内容について
愛甲先生アドバイスの要旨	<p>●実証実験の調査内容について</p> <p>～利用者調査について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の意識調査について、対面アンケートは繁忙期の数日、それ以外は Web アンケートを活用するとよいのでは。 ・利用者の意識調査と非動力船の利用数のカウント調査は第5駐車場とポロピナイで行う必要があると感じる。その他の地域は補足的に意識調査を実施する形が良いと思う。 ・非動力船や利用者数のカウントについては、全数カウントの結果とその他定期的に把握される、例えば駐車場利用やビジターセンターの利用者数など相関がある要素を見つけるとより効率的に混雑や利用者数が予測できる。 <p>～協力金の収受について、全国の事例について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・協力金の徴収率を見ると、事前にインターネットなどを通して支払う人は少なく、現地でのオンライン決済により手軽に払えるのが良いようだ。第5駐車場は、電波が利用できるため決済方法についても条件を整理し、効果的な方法を検討するとよい。 <p>～協力金の導入のスタートにあたって</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国でも徴収率を上げるため、徴収方法や広報活動など様々な工夫をしている。 ・地域内外、アウトドア事業者(ガイド)の協力の姿勢も重要である。特に支笏湖は事業者の割合も多く、利用している事業者が特定できているため、地域外の事業者へはシーズンに入る前に協力金の導入や実証実験の説明をしておくとうい。今年のツアーの企画などは既に進んでいるはずである。 <p>～北海道大学大学院農学研究院の協力について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国の協力金の導入についての研究を進めており、来年度の実証実験でのアンケート設計や結果分析など協力を検討している。

5. 普及啓発資料の作成

5-1. 普及啓発資料の目的

第5駐車場エリアでの受益者負担金の導入について一般利用者等への周知のための普及啓発資料の作成を行った。普及啓発資料の内容としては、以下の3つのコンセプトに主眼をおいた。

- 支笏湖の環境や実施されている環境保全の取組みを紹介する。
- 支笏湖の適正利用の推進のために受益者負担金の必要性を伝える。
- 支笏湖（第5駐車場）で導入する受益者負担金についての周知と理解を深める。

なお、この普及啓発資料は、支笏湖での適正利用の取組の大切さと受益者負担金の導入の重要性を伝えるものとし、その前提となる実証実験の具体的な内容と実施告知の内容は含めない。

5-2. 誌面構成・デザイン方針

第1回意見交換会で支笏湖の適正利用に係る事業に必要なことや優先度について地域と意見交換したところ、支笏湖ルール等の普及啓発に関する取り組みについての意見やアイデアが出された。その意見としては、

- 支笏湖の良さ・美しさを常にイメージできるようなデザイン
- 支笏湖の地域での過ごし方のベストプラクティスとして紹介、良い行動を引き出すことが望ましい。
- 利用者の協力の「その先」地域の取組や波及を具体的に示す。

などが挙げられた。これらの意見を取り入れ、特に地域ですでに実施されている支笏湖の保全のための取組と支笏湖の自然やアクティビティを対比させ視覚的に受益者負担金の必要性を感じられる構成とした。

また、今年度、発出された支笏湖ルールは支笏湖の適正利用の中心的な取組みの一つであることから、普及啓発資料に取り入れた。

5-3.構成内容・イメージ案

普及啓発資料のデザイン方針に基づき、実際に配布の状況を想定し、野外での持ち運びしやすいコンパクトで、施設でパンフレットラックに入れた場合の見やすさなどから仕様を決定した。

ポスターは端的に興味を持っていただくことを目的としパンフレットのデザインを踏襲しながら作成した。パンフレット・ポスターの仕様と構成内容は以下である。

(1)仕様と構成

【パンフレット】

仕様	A4 サイズ 2 ページ 両面フルカラー 巻き3つ折り
言語	日本語（日本語原稿を要約した英語併記）
印刷部数	10,000 部（版下 PDF・Ai データ含む）
表紙	タイトル・発行者・呼びかけ
裏表紙	受益者負担金の導入の説明テキスト、動画QRコード
P1	キャッチコピー／地域の取組み・支笏湖自然利用イメージ写真
P2～4	支笏湖ルール

【ポスター】

仕様	A1 サイズ 1 面フルカラー
言語	日本語（日本語原稿を要約した英語併記）
印刷部数	100 部（版下 PDF・Ai データ含む）
誌面	タイトル・呼びかけ・発行者／キャッチコピー／地域の取組み・支笏湖自然利用イメージ写真

パンフレット表面

P1	裏表紙	表紙
地域の適正利用の 取組状況写真	受益者負担金 の説明	タイトル
キャッチコピー		
支笏湖の自然・利用イメージ		

パンフレット中面

P2	P3	P4
支笏湖ルール		

ポスター

タイトル
受益者負担金 の説明
地域の適正利用の 取組状況写真
支笏湖の自然・利用イメージ

(2) 広報資料

パンフレット表面



支笏湖を きれいなままで

Keep Lake Shikotsu clean and beautiful

支笏湖第5駐車場における受益者負担金の導入にご理解とご協力ください

We appreciate your understanding and cooperation in introducing beneficiary fees.

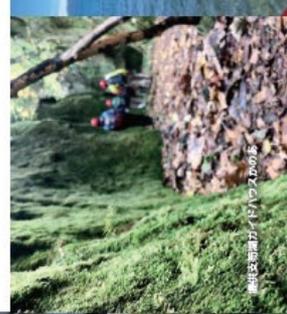


ゴミ拾い活動

●受益者負担金とは

支笏湖では、豊かな自然環境や景観を守りつつ、安全に心地よく自然を満喫していただくため、ローカルルール（支笏湖ルール）を策定し、住民連携による清掃活動、ハトルール、湖面利用に関するマナー啓発など多くの活動が行われています。

地域や管理者だけではなく、支笏湖の自然の恵みを受用する皆様方との連携によって、「支笏湖をきれいなまま」で維持しながら、国立公園を利用していただくための仕組みとして、現在、受益者負担金の導入を検討しています。



利用状況調査



地域による支笏湖ルールの検討



地域での取り組みについてはこちらの動画をご覧ください



「受益者負担金の取組みは北海道内でも進んでいます。」
『白雲山麓小戸山遊歩道管理協力金』
(大雪山国立公園 大雪山国立公園上川地区登山遊歩道等維持管理連絡協議会)



カヌーでのごみ拾い
支笏湖がイロハワスかのあ

これからも、多くの方々に支笏湖の美しく豊かな自然を見て感じて楽しんでいただけるように。





深瀬清掃
湖底（底）オーシャンデバイス





環境省北海道地方環境事務所
支笏湖国立公園管理事務所

支笏湖ルール Lake Shikotsu Rules

支笏湖を楽しく安全にご利用いただくために。
For your enjoyable and safe use of the Lake Shikotsu

自然公園法で定められたきまりがあります。
There are rules set forth in the Natural Parks Act.
支笏湖は支笏湖国立公園内にあります。国立公園内は自然公園法によって以下のことが定められています。
Lake Shikotsu is located within the Shikotsu-Foya National Park. The National Parks Act stipulates the following rules regarding the use of a National Park.

-  **動力船の走行は許可が必要です。**
Permit is required to operate powered vessels.
-  **工作物の設置は禁止されています。**
The erection of structures is prohibited.

01 非動力船[※]の出航は以下の場所から行ってください。
Non-powered vessels should be launched from the following locations.

- <出航可能場所>
ポロピナイ 美語キャンプ場 (有料)
モラップキャンプ場 (無料) (2022年現在)
※出航の条件については各施設の管理者にお問合せください。
- <Places where you can take your boat out on the lake>
Poropinaï, Lake Site (for sightseeing boats)
Morappu Campsite (fee required)
It is dangerous to park on the shoulder or the parking lot.
When parking, please use the parking lot.
- ※非動力船 (カヌー・SUP・カヤック)、ゴムボート、ヨット、ウィンドサーフィンなど
Non-powered vessels: Paddling sports (canoes, SUPs, kayaks), rubber boats, sailboats, windsurfers, etc.

02 非動力船を利用する場合は、必ずライフジャケットを着用してください。
※安全体制の取れているスワンボートを除く
Always wear a life jacket when using a non-powered vessel.
※Except for swan boats which have a safety management in place.

03 遊覧船の航路に入ったり近づいたりしないでください。
※遊覧船航路は右の図でご確認ください。
Do not enter or approach routes used by sightseeing boats.
※Please check the map on the right for routes of sightseeing boat.

04 人が集まる場所でのフライフィッシングは控えてください。
Avoid fly-fishing in areas where people gather.

05 火気を使う場合は必ずコンロなどのガス器具を使用してください。
When using fire, be sure to use a gas appliance such as a stove.
※焚火・炭火の使用は、野火の危険があるため美語キャンプ場 (有料) モラップキャンプ場 (無料) で行ってください。
Bonfire and charcoal fires should be used at Blue Campsite (fee required) or Morappu Campsite (fee required) due to the danger of wildfires.

06 日よけを目的としたパラソル・ポップアップテントは周囲の方へ配慮しながら使用してください。
When using parasols or pop-up tents for shade, be considerate of those around you.
※ベグを使用するタープ・テントは、美語キャンプ場 (有料) ・モラップキャンプ場 (有料) でご利用ください。
For tents and tents that require the use of pegs, please use at the Blue Campsite (fee required) or Morappu Campsite (fee required).

07 水辺利用・水遊びの際は、ライフジャケットの着用を推奨しています。
We recommend wearing life jackets whenever using the waterside and playing in the water.

08 ドローンを使用する場合は、事前に施設管理者にご相談ください。
If you wish to use a drone, please inquire with the facility manager in advance.

09 利用中に発生したゴミは、各自の責任をもって持ち帰ってください。
Please be sure to take home any garbage you make.

10 ペットのリードは常に着けて過ごしてください。
Always keep your pet on a leash.

11 施設管理者の指示に従ってください。
Please follow the instructions of the facility manager.

12 湖岸の駐車は危険です。駐車帯・駐車場をご利用ください。
It is dangerous to park on the shoulder of the road. When parking, please use the parking or the parking lot.

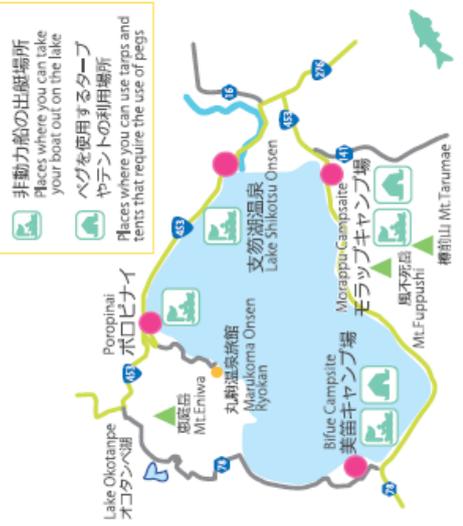
13 その他の湖の利用者や地域住民の迷惑となる行為をせざるやみで快通に過ごしましょう。
Do not do anything that may cause inconvenience to other lake users and local people and use the lake appropriately so that everyone can have a pleasant time.

遊覧船航路 Route of sightseeing boat

遊覧船の航路に入ったり近づいたりしないでください。
Do not enter or approach routes used by sightseeing boats.



支笏湖周辺マップ Map of Lake Shikotsu



We appreciate your understanding and cooperation in introducing beneficiary fees.

支笏湖第5駐車場における受益者負担金の導入にご理解とご協力ください



支笏湖を

Keep Lake Shikotsu clean and beautiful

きれいなままで

これからも、多くの方々に支笏湖の美しく豊かな自然を見て感じて楽しんでいただけるように。



●受益者負担金とは

支笏湖では、豊かな自然環境や景観を守りつつ、安全に心地よく自然を満喫していただくため、ローカルルール（支笏湖ルール）を策定し、官民連携による清掃活動、パトロール、湖面利用に関するマナー啓発など多くの活動が行われています。

地域や管理者だけではなく、支笏湖の自然の恵みを受取る皆様方との連携によって、「支笏湖をきれいなまま」で維持しながら、国立公園を利用していただくための仕組みとして、現在、受益者負担金の導入を検討しています。

●受益者負担金の取組みは北海道内でも進んでいます。

『白雲岳避難小屋周辺登山道維持管理協力会』
(大雪山国立公園 大雪山国立公園上川地区登山道等維持管理連絡協議会)

In order to protect the rich natural environment and scenery of Lake Shikotsu and to allow visitors to enjoy nature safely and comfortably, the local rules (Lake Shikotsu Rules) have been established and many activities have been carried out in cooperation between the public and private sectors, such as clean-up activities, patrols, and awareness-raising on manners for lake use.

The introduction of beneficiary fees is currently under consideration as a mechanism to maintain Lake Shikotsu with local communities and administrators but also with the people who enjoy the natural blessings of Lake Shikotsu.



地域での取り組みについては
こちらの動画をご覧ください→

北海道北海道地方環境事務所 支笏湖国立公園管理事務所



6. 受益者負担金による湖面適正利用のための課題・留意点

1. 地域内外の受益者負担金の必要性の共通認識の醸成

支笏湖では利用者の増加や利用形態の多様化により、利用者のマナーの悪さや、混雑、安全、ゴミの散乱や自然環境への影響への懸念が高まっていることを受け、昨年度は適正利用のための支笏湖ルールが策定された。

現在、地域関係者が自主的に実施している清掃活動や、グリーンワーカー事業によるパトロールや清掃活動も行われているが、利用者へこの取組みの周知が十分にされておらず、取組みの継続やさらなる適正利用を推進するためには、こうした取組みの必要性と費用的な負担について周知する機会が必要とされる。

2. 協力金の使途の明確化と情報発信

地域事業者（意見交換会）、地域外の事業者（河畔ヤード利用意向アンケート）、愛甲准教授から利用者の賛同や協力率の向上には、受益者負担金の使途と収支の公表が最も重要だという意見が出された。

第5駐車場の管理要求書においては支笏湖適正利用に係る事業項目が挙げられているが、具体的な事業の内容提示にはなっていない。協力金がいかに支笏湖の適正利用に還元されているか、新たな取組みを含め、具体的な事業の検討が求められている。

利用者が直感的に保全の重要性や協力金の使途がイメージしやすい例として、「北アルプストレイルプログラム」のライチョウ、沖縄でのサンゴ保全が挙げられたが、支笏湖でも例えば「支笏湖ブルー」をテーマに利用者に伝わりやすい活動や目指す状態、守るべきシンボルなどを設定するなど「伝え方」も重要である。

3. 地域内外との意見交換の継続

現段階では、協力金の徴収は第5駐車場を利用する非動力船の利用者に対象者が絞られているが、この協力金は、第5駐車場の管理運営だけではなく支笏湖全域の適正利用に活用するものである。本来、支笏湖から恩恵を受けているのは、第5駐車場から出艇する非動力船の利用者だけではなく、第5駐車場以外の地域の非動力船の利用者、非動力船利用以外の水辺利用、他業にも広がっていることから、受益者負担の仕組みを支笏湖全域で導入することを視野に、地域内外での意見交換を継続していくことが重要である。

4. 第5駐車場の管理オペレーションの検討

第5駐車場の再整備では新たな施設が整備され、公募による管理者を選定しての管理運営となる。利用者の利便性を損なわず、賛同を得ながら円滑に供用を開始するために、受益者負担金の仕組みや協力金の金額設定・支払い方法など、第5駐車場運用のオペレーションにおける課題や検討項目の整理が必要と考えられる。

令和4年度
支笏洞爺国立公園 支笏湖第5駐車場エリアにおける受益者負担による
支笏湖適正利用検討調査業務
報告書

令和5年3月
環境省北海道地方環境事務所
株式会社ライヴ環境計画
〒060-0002
札幌市中央区北2条西13丁目1-10札幌第一会計ビル3階
TEL:011-213-1955

受託者