

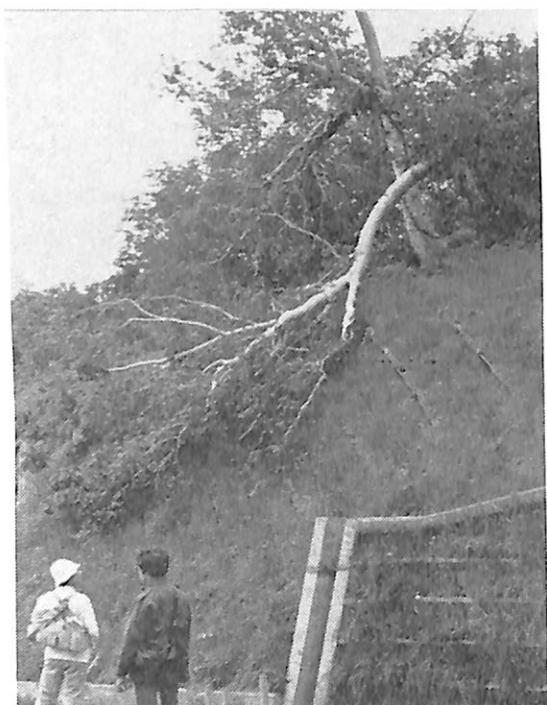


知床横断道路事後調査

報告書

1981年12月

青い海と緑を守る会
北海道自然保護団体連合



風のためか、ポッキリと折れた
ダケカンバ

見返り峠付近に集中
してあった風倒木



高山植物盗採の跡

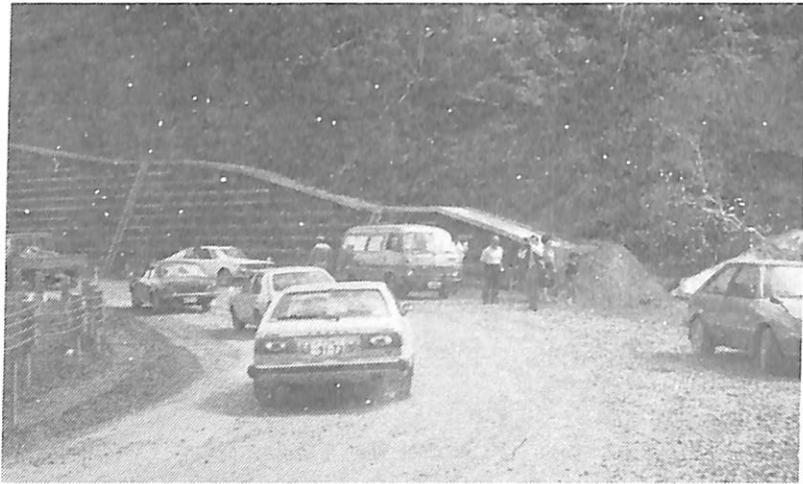




横断道をゆく
マイカーの列



知床峠の記念碑前
にあふれる人々



沿線には駐車禁止を
無視して駐車する車
も多い

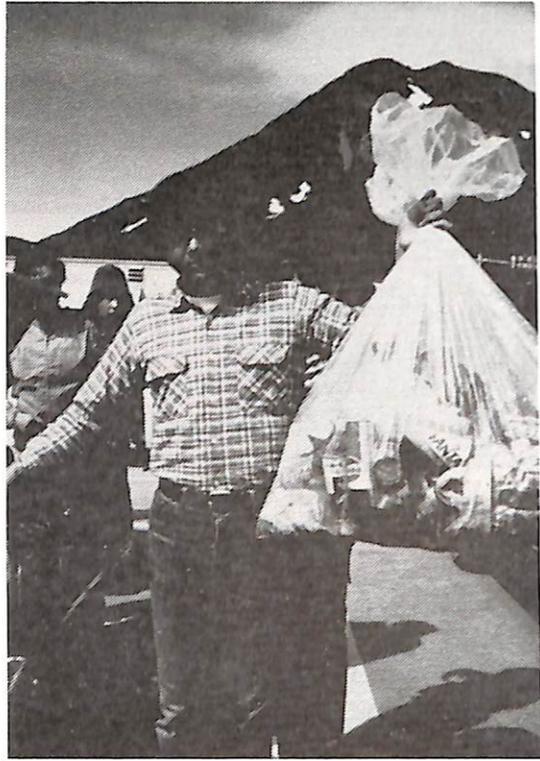
知床峠駐車帯に
ギッシリと駐車
したマイカーと、
土手に上って休
む人々。後方は
問題の仮設トイレ



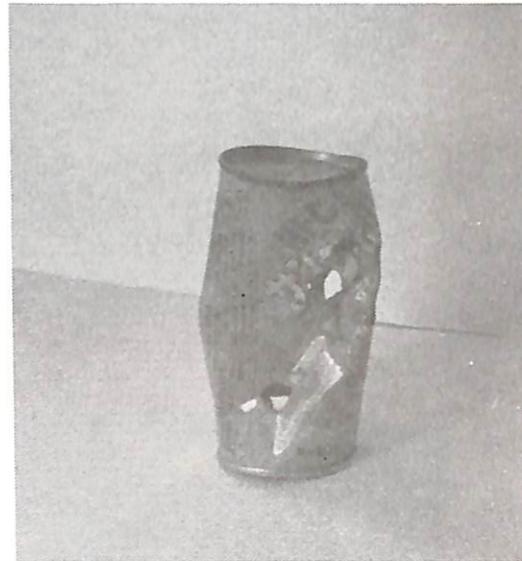
原生林を切り裂いて
進む横断道路。砂ぼ
こりで道路の位置が
わかる。



駐車帯に陣どる
移動販売車



道路沿線には投げ捨てられた空缶も多い



ヒグマが咬んだジュースの空缶
(本文6 P参照)



道路法面の植生を調査中の調査員

目 次

はじめに	2
調査実施概要	3
羅臼湖及び周辺湖沼群と見返り峠 ～第1班～	5
知床峠駐車帯 ～第2班～	9
横断道路沿線 ～第3班～	19
調査結果の考察	23
おわりに	26

はじめに

国道334号線、通称知床横断道路が18年の工事期間と88億の巨費の投入を経て開通したのは昨年(1980年)9月25日である。

この横断道路は、我が国でも唯一といえる原生自然の保存されている知床半島を真二つに分断したことから、道路工事が自然環境に与えた影響ははかりしれないものがある。

一方、開通後一年を経てその利用状況を見ると、道路の目的とされていた「産業道路」としての機能は全く果されておらず、マイカーの列に埋めつくされている道路は「観光目的」以外の利用がどれだけあるのか全く疑問である。

地元自然保護団体の青い海と緑を守る会、根室自然教育研究会では早くから道路沿線の調査を続けて来ており、そのつど問題点を指摘して来た。特に最近になって一般利用が周辺自然環境に与える影響が、工事自体による自然破壊と共に増大して来ている。

今回の調査は知床横断道路がもたらした自然破壊の状況をあきらかにするとともに、沿線自然の現況と、一般利用の状況を把握することにより、これ以上の破壊や汚染の拡大を阻止することを目的として実施されたものである。

調査実施概要

〔主管団体〕	青い海と緑を守る会 北海道自然保護団体連合
〔調査参加団体〕	帯広畜産大学自然保護研究会 札幌周辺の自然を考える会 根室自然保護協会 根室自然教育研究会 青い海と緑を守る会 北海道自然保護団体連合
〔調査範囲〕	① 羅臼湖及び周辺湖沼群 ② 知床峠駐車帯 ③ 知床横断道路沿線
〔実施期日〕	1981年7月12日
〔日程〕	7月11日 19:00 ウトロ農業会館集合 19:00～21:00 調査打合せ 7月12日 7:00 ウトロ農業会館出発 8:00 調査開始 14:00 調査終了 15:00 ウトロ農業会館着 15:00～17:00 調査総括、討論 17:00 解散

[調査内容]

班	調査区域	調査項目と内容	調査員名
1班	羅臼湖及び周辺湖沼群、見返り峠	①高山植物盗採状況 … 種類、掘り跡数、新旧等 ②風倒木の状況 … 樹種、本数等(見返り峠付近) ③動物調査 … 特に鳥類とヒグマの生態調査 ④登山道の植生調査 … 横断道からの入口付近を調査 ⑤人の入り込み状況 … 人数、目的、手段等聞き取り	長田 英己 三浦 二郎 松井 洋 中川 元 三浦 スエ 湊谷 隆司
2班	知床峠駐車帯	①車輛入り込み状況 … 斜里側、羅臼側出口の出入数 ②一般客滞留状況 … 平均滞留時間、時間ごとの峠人口、車輛台数 ③トイレ利用状況 … トイレ利用人数等 ④記念碑 利用状況 … 写真撮影者数等 ⑤一般利用状況 … 柵外乗越え、植物採取、ゴミ等 ⑥一般客聞き取り調査 … 観光ルート、施設の必要性ほか ⑦移動販売車の状況 ⑧大気汚染調査(NO ₂ 測定) … 駐車帯及び沿線	山崎 猛 中西せつ子 大瀬 昇 清水 基滋 鈴木 篤志 深沢 敬 室瀬 秋宏 桜井 康雄 歳田 真一 田中 明子
3班	横断道路沿線	①道路沿線法面植生調査 … 沿線4調査区で植物リストと植物分布図作成 ②沿線立枯れ、風倒木の状況 … 知床峠～見返り峠間 ③沿線空カン数 … 知床峠～見返り峠間 ④一般客の状況 … 車の駐車、植生入り込み、ゴミ等	三浦 昭 小林 聡 田口 尚 金盛 典夫 午来 昌

羅臼湖及び周辺湖沼群と見返り峠
= 第1班 =

① 高山植物盗採状況

羅臼湖・横断道路間の登山道と湖沼群周辺の植物盗採を掘り跡によって調べた。土壌を切り取った跡から、あきらかに今年と考えられるものを区別して記録した。盗採植物はまわりの植生から判断した。昨年(1980.10.19)調査時に盗採の集中していた二の沼東斜面(チングルマ68ヶ所、エゾツガザクラ16ヶ所)は雪渓の下であり、調査できなかった。

植物盗採状況

場所	盗採植物	盗採跡数	内今年のもの
二の沼周辺	エゾツガザクラ	4ヶ所	2ヶ所
	チングルマ	11	
三の沼周辺	ヒメシャクナゲ	17	7
四の沼周辺	チングルマ	2	
五の沼周辺	クロミノウグイスカグラ	1	
ラウス湖周辺	チングルマ又は ハクサンチドリ	1	
計	4~5種	36	9

② 風倒木の状況

見返り峠西側に集中している風倒木の本数を調べた。風倒木の中には青く葉の茂っているものもあり、これは倒れて時間のあまり経過していないものと思われた。昨年の調査結果と合わせて表に示す。

見返り峠西側風倒木本数

樹種	今回調査	前回(1980.10.19)調査	比較
トドマツ	18本	12本	+6本
ダケカンバ	2	1	+1
計	20	13	+7

③ 動物調査

1班の調査コース沿いに出現した鳥類を姿と声によって記録した。又、途中ヒグマの足跡1ヶ所、掘り跡1ヶ所、かみ跡と思われるもの1ヶ所があったので記録した。

イ. 鳥 類

〔知床峠から羅臼湖登山道入口までの国道沿〕

アマツバメ、アカハラ、ツツドリ、ウグイス、ビンズイ、ルリビタキ、シジュウカラ、クロジ、ハシブトガラス、マヒワ（計10種）

〔登山道入口から羅臼湖まで〕

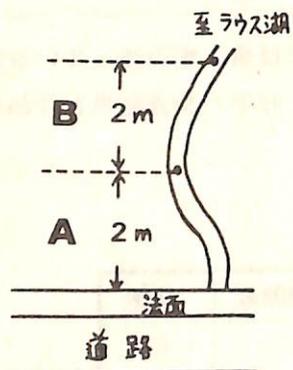
ウグイス、アオジ、カワラヒワ、オオジシギ、ハシボソガラス、ツツドリ、ノゴマ、スズガモ（羅臼湖々面）、（計8種）

ロ. ヒ グ マ

三の沼・四の沼間の登山道にヒグマの足跡（後足、巾12cm）1ヶ所あり。四の沼岸边にヒグマがミズゴケをやや広い範囲に掘り返した跡があった。これはミズゴケ中のアリを採食した跡と考えられた。四の沼岸边に捨てられていたジュースの空缶（ハイシー・サンフィル）に大小の穴がいくつかあり、缶もへこんでいた。この缶を後日知床博物館所蔵のヒグマ頭骨と照合した結果、犬歯が缶の穴に一致したため、ヒグマが咬んだものと考えられた。中に残った甘い香りによるものだろうか。（写真参照）

④ 登山道の植生調査

横断道からの入口付近について植物のリストを作成した。これは、オオバコなどの侵入状況から人の入り込みを推定するためのものであるが、今回調査ではオオバコ、セイヨウタンポポなどは見られず在来種で占められていた。今後、この区間の植生の変化を調べることによって、人の入り込みの影響を知ることができるだろう。



※ 4mの区間を登山道に沿って線上に調査

植 物 リ ス ト	
A 区 間	B 区 間
ササ	ササ
マイヅルソウ	マイヅルソウ
ミミコウモリ	ミミコウモリ
アキノキリンソウ	アキノキリンソウ
シダ類	シダ類
スゲ類	スゲ類
ヒメタケシマラン	ナナカマド(幼木)
オガラバナ	
トドマツ	

⑤ 人の入り込み状況

羅臼湖への登山道で会ったのは1グループ(4名)であった。羅臼町内の学校教員3名と案内の営林署職員で、遠足の下見とのことであった。

第1班調査結果の考察と提言

長 田 英 己

1. 植物盗採状況

今回の調査では全部で36ヶ所の盗採跡が発見された。昨年秋の調査での確認数より少ないが、これは二の沼の盗採が目立った地域が雪渓に覆われていたためと思われる。しかし明らかに今年の盗採跡と確認されたものはすでに9ヶ所あり、中には営利を目的にしたプロが行なったと思われる盗採跡も数ヶ所認められた。雪渓が消え観光シーズンに入るこれからの時期に盗採が増えるのではないかと懸念される。監視員の常駐など思い切った管理強化をすべきである。

2. 見返り峠付近風倒木調査

峠付近の風倒木はダケカンバ・トドマツ合わせて20本だったが登山道から見える範囲で確認したので実際数はもっと増えると思われる。なお昨年秋の調査の際よりもダケカンバ1本、トドマツ6本の計7本風倒木が増えている。

3. コース沿い自然環境

登山道周辺ではオオバコ、セイヨウタンポポなどの侵入は見られなかったことから植生は比較的保たれているように思えた。しかし、横断道開通後今までより入山者が増し、帰化植物の侵入、跡み跡の拡大による裸地化など自然植生の破壊が予想される。ラウス湖湖沼群及び周辺の湿原を保護して行くためには入山者数を厳しく制限すべきである。ラウス湖登山道の入口から4mの間で植生を調べた。これは今後の植生変化を知る資料になると思われる。鳥類調査では調査時間が日中のため記録率は悪くなっているが高山性の鳥であるギンザンマシコ、ホシガラスは確認できなかった。ギンザンマシコは道路工事が見返り峠にとどく前は同峠付近で確認されていたが、それ以後は見られなくなっている。ギンザンマシコについては道路による影響が現われたと考えられる。なおホシガラスは昨年秋の調査時に確認されている。四の沼でヒグマの歯あとがついていたジュースの空缶を発見したが、このことは空缶などのゴミにヒグマが付くことも考えられ大変危険である。また同じ四の沼の岸边にヒグマの採食跡があったが登山者の入山時間によってはヒグマと遭遇する危険もある。

4. 一般客入り込み状況

ラウス湖登山道では好天にもかかわらず入山者は地元の人を除いては見られなかった。これは夏休みの観光シーズンの前でもあり学生のハイカーなどが少ないためと思われる。しかしこれから本格的な夏の観光シーズンを向えるにあたって、横断道路開通によって手軽に入山できることから登山者はもとより一般観光客の入山も十分に考えられる。

5. 総括

心配されていたように各所で道路による影響が現われてきている。特にトドマツの倒木は見返り峠付近のみならず横断道沿線で見られた。今後道路沿線の自然環境の保全は森林の崩壊を防ぐことができるかにかかっていると言える。またこのことは工事工法に細心の注意を払ったにしても絶対に避けられない自然破壊であるとも言える。知床横断道路を日本最後の山岳道路にしなければならない。ラウス湖湖沼群は自然環境が良く保たれている。これ以上の植物盗採を防ぎこの環境を維持するためにはラウス湖湖沼群一体を全面立入禁止するのが一番望ましいと考えられる。あるいはある程度の登山者を認めるならば、その入山者数を季節、時間、一回の入山者数等の制限を設けるべきで、なおかつ湿原の植生を保護するため簡単な木道の設置も必要である。昨年秋の調査報告書にも提言されているが、横断道の夜間通行規制もぜひ実現すべきである。

知床峠駐車帯

= 第 2 班 =

① 車輛入り込み状況

- 調査項目 1. 車種別車輛通過台数
2. ナンバーによる地域別内訳数

通過台数は、知床峠の両出入口（ウトロ側、羅臼側）で行い、進行方向別に1時間単位で集計した。車輛分類は表のとうりである。ただし、横断道路の工事用車輛は除いた。

車輛通過台数-1 (羅臼側出入口)

時 間	出入別	乗用車	バン ワゴン ジープ	バ ス (うち 路 線 バス)	マイク ロ ス バ	小 型 ト ラ ク ク	バイク	自転車	小 計	合 計
8:00~	入	32	7	0	1	1	2	0	43	96
9:00	出	35	15	2 (1)	1	0	0	0	53	
9:00~	入	47	8	3 (1)	4	3	1	0	66	139
10:00	出	47	17	5	1	2	0	1	73	
10:00~	入	52	17	2	1	6	2	1	81	157
11:00	出	53	20	2	1	0	0	0	76	
11:00~	入	76	20	1	5	3	1	0	106	217
12:00	出	80	22	2 (1)	3	3	1	0	111	
12:00~	入	73	13	1 (1)	0	1	3	1	92	220
13:00	出	94	25	4	1	3	1	0	128	
13:00~	入	84	15	0	1	1	0	0	101	264
14:00	出	121	24	4 (1)	1	4	8	1	163	
小 計	入	364	80	7	12	15	9	2	439	1093
	出	430	123	19	8	12	10	2	604	
合 計		1794	203	26	20	27	19	4	1093	
%		91.2		2.4	1.8	2.5	1.7	0.4		

車輛通過台数-2 (ウトロ側出入口)

時 間	出入別	乗用車	バン ワゴン ジープ	バ ス	マイク ロ ス バ	小 型 ト ラ ク ク	バイク	自転車	小 計	合 計
8:00~	入	35	8	3	2	0	0	1	49	73
9:00	出	20	1	2	0	0	1	0	24	

9:00~	入	43	12	5	0	2	0	1	63	116
10:00	出	38	5	2	3	4	1	0	53	
10:00~	入	55	10	9	0	0	0	0	74	147
11:00	出	57	3	6	2	3	2	0	73	
11:00~	入	96	7	8	0	4	2	0	117	213
12:00	出	79	8	5	0	3	1	0	96	
12:00~	入	100	16	3	0	1	3	0	123	211
13:00	出	78	6	2	0	0	2	0	88	
13:00~	入	141	11	6	0	2	9	0	169	274
14:00	出	96	4	0	0	1	2	2	105	
小計	入	470	64	34	2	9	14	2	595	1034
	出	368	27	17	5	11	9	2	439	
合計		838	91	51	7	20	23	4	1034	
%		89.8	4.9	0.7	1.9	2.2	0.4			

ナンバー別分類 (ウトロ側出入口通過の992台について)

地域	近 郊		道 内					東 北			関		
	北見	釧路	旭川	帯広	札幌	室蘭	函館	青森	秋田	宮城	千葉	品川	練馬
台 数	359	373	38	51	94	8	4	8	3	2	3	2	2
割 合	73.8%		19.7%					1.3%					

東								中 部						
足立	多摩	大宮	習志野	水戸	群馬	横浜	相模	沼津	静岡	山梨	尾張小牧	新潟	滋賀	
1	4	1	3	1	1	8	2	3	1	1	1	2	1	
2.8%								0.8%						

近 畿				中 国			九 州	
京都	大阪	泉	神戸	奈良	姫路	山口	福岡	鹿児島
1	2	1	4	2	2	1	1	1
1.1%				0.3%			0.2%	

車輛入り込み状況考察

室 瀬 秋 宏

8:00~14:00までの車輛数は合計1,093台(羅臼側)と1,043台(ウトロ側)で、調査時間内の時間当りの最大数(274及び273台)を記録したのは13:00~14:00である。(両出口の数値の差は峠駐車帯でUターンする車があるため)今回の調査では、乗用車とバン・ワゴン車・ジ

ープを別個に数えたのだが、実際にはバン・ワゴン車・ジープは単なる型の違う乗用車と考えられ、特に乗用車と区別する必要はないと思われた。車種別で最も多かったのは乗用車(ワゴン他含む)で91.2%(羅臼側出入口)であった。以下小型トラック2.5%、バス2.4%であった(同上)。大型トラックについては、横断道路の工事用車のみで他には一台もなかった(調査では工事用の車を除いて集計)。バスについては、羅臼側出入口26台(2.4%)、ウトロ側出入口51台(4.9%)と差が見られた。これはウトロ側から峠へ入ったバスがUターンしてウトロ側へおりるものが多いためである。また、ウトロから上ってくるバスの数は34台、羅臼からのものは7台で、ウトロUターンコース、及びウトロ→羅臼コースが多いことが推測される。

ナンバー別に見てみると、釧路、北見ナンバーが圧倒的に多く73.8%、続いて札幌、帯広の順になるが道内ナンバーで93.4%を占めた。本州方面は6.6%であった。レンタカーがどの程度含まれているかは不明だが、単純にこの数値のみを見ると、今のところ道東の近郊からの観光客が主と考えられる。しかしこれから夏の観光ピークになってくると本州からの観光客の増加も考えられる。

② 一般客滞留状況

調査項目と方法 [平均滞留時間] 車輛が駐車帯に停車してから出発するまでの時間を、無作為に抽出した車について調べ、平均を出した。平均滞留時間は1時間区切りで出し、抽出した台数は1時間に4~6台、合計29台である。

[30分おきの峠人口] 30分おきに知床峠駐車帯にいたすべての人数(我々調査員を除く)と駐車中の車輛台数をカウントした。

一般客滞留状況

時間帯	平均滞留時間	内 訳	時 刻	峠人口	車輛台数	時間内峠利用推定人数
8:00	11分	釧・乗 7分	8:00	49人	-	785人
8:30		北・ワゴン 7	8:30	144	-	
9:00	11分	旭・乗 8	9:00	99	24台	774
9:30		釧・マイクロ 14	9:30	142	36	
10:00	13分	北・バス 17	10:00	183	43	1,029
10:30		釧・乗 12	10:30	223	38	
11:00	12分	札・バス 13	11:00	152	43	895
11:30		帯・マイ 9	11:30	179	65	
12:00		札・マイ 11				
		北・バス 15				
		旭・乗 8				
		北・乗 13				
		旭・バス 16				
		札・バン 16				
		大阪・乗 6				
		帯・バス 15				
		旭・マイクロ 11				
		帯・乗 3				
		釧・バン 17				

12:00	18分	札・バス	10	12:00	203	53	647
13:00		旭・バン	5	12:30	194	41	
13:00	23分	釧・バス	15	13:00	133	52	717
14:00		北・バス	40	13:30	275	68	
		釧・乗	12	14:00	158	58	
		青・乗	4				
		札・乗	36				
		旭・乗	52				
		旭・バス	15				
		旭・乗	17				
平均	14.7分				164人	47台	合計4,847人

※時間内峠利用推定人数 = $\frac{60 \text{ (分)}}{\text{時間帯平均滞留時間(分)}} \times \text{峠人口 (○時30分の数)}$ として計算

一般客滞留状況 — 考察

大瀬 昇

わたしの受持調査は、第2班（知床峠利用状況）で、そのうち①一般客滞留時間と②時間ごとの峠人口、駐車台数について調査した。①については1時間につき4台～6台の車輛を適当に選び駐車帯に入ってから出るまでの時間を計った。結果は平均14.7分と出たが、この数字は調査中に聴き取りした観光バス数台の滞在予定時間＝15分とほぼ同時間で、これは停車後トイレに行って、それから記念碑の前で団体で記念写真をとって、あと各自適当に景色をながめて、あきなく不足もしない時間という事で、各バス会社で設定しているようである。調査中トラックは2台駐車帯に入ったが、いずれも反転の為であり、滞在時間はゼロであった。一般乗用車、バン、マイクロバス等は各々まちまちなものの、平均はやはり15分程度である。

次に②の時間毎の駐車帯人口は、平均164人で車輛数は47台であった。1台あたり3.5人乗車していたことになるが、これは大型バスやマイクロバスも含めた数なので、一般の乗用車については1～2名乗車が多いということになる。調査は8:00から14:00までであったが、17:00までの9時間を1日として利用状況を推定すると、9時間×60分×47台÷14.7分＝1,726台となる。この日別に斜里町が行った8:00から17:00までの入込み調査では1,601台となっているので、私たちの調査で出た平均滞留時間＝14.7分、平均駐車台数＝47台は1日にならしても同様になるものと思われた。

最後に感想ですが「知床横断道路や知床峠は、通過型の利用を！」という（町）の方針と聞くが記念碑やトイレが滞留時間を長くし混雑をまねく要素のひとつになっていると思われた。知床峠を守るように包みこむ“ガス”が唯一、通過型利用の方針に協力してくれているようである。

③ トイレ利用状況

調査内容 設置については多くの批判があったにもかかわらず、3年間の期限付きの仮設という形で設置が強行された知床峠の公衆便所について、その利用の実際を調べた。方法は利用者数を男女別にカウントし、1時間単位で集計した。

トイレ利用人数

時間帯	利用者数		推定峠利用 人数に占める割合
8:00	男	41	78人 9.9%
9:00	女	37	
9:00	男	116	205 26.5
10:00	女	89	
10:00	男	129	267 25.9
11:00	女	138	
11:00	男	103	178 19.9
12:00	女	75	
12:00	男	73	145 22.4
13:00	女	72	
13:00	男	88	147 20.5
14:00	女	59	
合計	1,020人		平均 21.0%

記念碑利用者数

時間帯	碑の前で被写体と なった人数		推定峠利用 人数に占める割合
8:00～8:30	31人	157人 20.0%	
8:30～9:00	126		
9:00～9:30	111	198 25.6	
9:30～10:00	87		
10:00～10:30	154	276 26.8	
10:30～11:00	122		
11:00～11:30	153	258 28.8	
11:30～12:00	105		
12:00～12:30	209	386 59.7	
12:30～13:00	177		
13:00～13:30	89	217 30.3	
13:30～14:00	128		
合計	1,492人		30.8%

④ 記念碑利用状況

駐車帯北側に建てられた「知床峠」の記念碑の前で記念写真を撮る人の数を調べ、1時間単位で集計した。（写真をとられている人の数で、シャッターを押している人は含まない）

トイレ利用状況調査後の感想

清水 基 滋

知床峠は通過型の峠にしたいという地元の声も強かったにもかかわらず、今年の7月峠に仮設トイレが設けられた。今回の調査は、このトイレを何人が1日に利用するのかを調べたものであるが、その結果は表のとおりである。この日は午前中ガスがかかり、かなりはだ寒く午後からは晴れ気温も上昇した。そのためか、利用人数のピークは10時～11時の1時間で、以後は150人前後だった。なお、8時～9時の利用人数が他に比べて少ないのは、時間的に早いこと、そのため観光バスが来なかったなどの理由によると思われる。今回のトイレ利用人数1020人という数字は当初予想していた数よりもはるかに多かった。トイレに列こそできなかったが、かなりひんぱんに人が出入りし、この調査が7月12日ということを見ると7月下旬から8月上旬の観光シーズンには、トイレ前に列ができてもおかしくはない。

峠にはゴミ箱がないが、トイレ内部には開設2日目にしてすでにゴミが捨てられており、特にタバコの吸いながら目立っており、今後利用数が増したら毎日でも清掃が必要になってくると思われる。またトイレ自体の建て方が悪いため、入口特に女性の方がわかりにくい。このため入口を探そうとしてトイレのまわりの植物が踏みつけられ、この調子ではトイレのまわりの植物は踏み荒され、裸地化する可能性が大きい。全体的に見て地元の「トイレはふもとで」というPRに

もかわらず、峠に着いてトイレへかけ込む人が目立った。通過型の峠にするためにはトイレなどなくした方が良いが、一方トイレはふもとですますという事が徹底していないと峠で用を足すために柵の外に入り込む事は十分に考えられ、早急にふもとのトイレ設置とPRの徹底が望まれる。

最後にトイレとは直接関係はないが、トイレの後方と構の柵外に踏み跡があり、これに写真などをとろうとして入ろうとする人が多少あった。特にトイレの横のものはトイレから出て来るとかなり目につき、踏み跡も明瞭なので早めに柵をするなり草を植えるなりして、人の通り道とならぬよう対策をたてる必要がある。

記念碑利用状況調査後の感想

鈴木 篤志

峠を訪れる人はほとんどの人が記念写真を撮ってゆくようで、その時記念碑を利用する人も多い。例えまわりがガスにかこまれて何も見えなくとも「知床峠」と書かれた記念碑の前で写真を撮ればここへ来たという印になるということで、写真を撮りたくなるのは人情であろうとも言える。特にそういう傾向は若い人より年をとった人に多かったようにも思う。問題は、そういう記念写真を撮るのに列ができるような状況になっている現状だと思う。記念写真を撮るために峠での滞在時間がそれだけ延びるわけで、延びればそれだけゴミが増すといった様々な問題や混乱が増すと言えるだろう。記念碑前で写真を撮る人たちをながめての卒直な感想は、「記念碑は取り払うべきだ」ということであった。

⑤ 一般利用状況

知床峠の一般客の利用状況で先の項目以外について気のついた点を記録した。

イ. 9:00~10:00 1時間について

駐車帯を囲む土手へよじ上った者 95名
うち柵をこえて植生内へ入った者 19名
柵をベンチ代わりにすわっていた者 76名

ロ. 羅臼町の民宿の客引きが来ていた。

ハ. ピーク時には駐車帯に入りきれぬ車が出た。

⑥ 移動販売車の状況

調査時間中、駐車帯には2台の小型トラックによる移動販売車が営業していた。販売していたのは焼いか、トウモロコシ、じゃがいも、いか足などで、14時ころには販売車の元締めと思われる男3人が現われ、2台を回って激励と2台が仲良くやるよう注意を与えていた。営業行為は禁止されているはずであるが、調査日において開発、環境庁、警察等が取締る場面は見られず、その後も継続して営業を続けたようだ。

⑦ 利用客聞き取り調査

- 質問事項
- a どこから来たか
 - b 観光コース(地元の人以外)
 - c 峠のトイレの必要性
 - d 峠の売店の必要性
 - e ゴミ箱の必要性(一部の人)
 - f その他 感想

被調査人数 42人

A	8:02 60代♀2、 40代♀1 20代♂2、 10代♀1♂1 0代♂1	a. b. 根室→ウトロ c 必要 d いらぬ	G	♀7、♂2 レンタカー	a. b. 本別→羅臼(1泊) →ウトロ→本別 c d あった方がいい
B	8:10 50~60代♂2 40代♀2	a 旭川 b 網走→ウトロ→阿寒→美幌→旭川 c (つくっても)しかたない f 自然破壊ある程度仕方ない	H	8:50 自転車	a 東京 c 仕方ない f 道路の他は昔のまま
C	10~20代♂ イカ焼きの 移動販売車 の人	c あった方がいい e あった方がいい、あと処理は町がやるべき f (移動販売は)人が来るからやる。(人が入って来るから知床も)だめになるだろう。	I	北大生、 林業試験場 の人	c 駐車場つくったからには、仕方ない。 あった方がいい。
D	8:20 40代♂ 30代♀2 10代♀	f とてもいいです。	J	20代 アベック	a 帯広 b 北見→網走 c いる d いらぬ f 開通の時1度来た。カーブなど運転するのが楽しい。
E	8:30 10~20代♂	a 根室 c いる d いらぬ f 産業道であること知っていた。(沿道の牧草どう思うか)きれい	K	9:00 50代♂	a 羅臼 c. d. ない方がいい f 売店、いけないんでしょう。
F	8:35 40代♂ 本州からの お客を案内 「何をやって いるの?」と 向うから尋 ねてきた。	a. b. 釧路→ウトロ(1泊)→羅臼 c 通したからにはきちんとすべき。 d いらぬ。移動販売車も不愉快。	L	9:10 50代、20代♀ たぶん親子	a 四国から(バスツアー) b 札幌→温根湯→知床→根室→釧路 c. d. いらぬ f ハイマツ、珍しい(ゴミを持ち帰ることどう思うか)自然保護というより、エチケット
			M	9:20 50代♂	a 北見 c 駐車帯つくった以上必要

♀(40代?) 営林署職員	d いない f 道路自体いない		c 必要 d いない
N 9:30 10~20代 ♂ 自転車	a 大阪 c 必要 f 開発はやむを得ない。しかし、手つかずの所を残すべきだ。	X 10:35 50代 ♂	a 札幌 b ウトロ→羅臼 c いる d いる
O 9:45 20代 ♂2	a 東京 b 札幌→旭川→網走→羅臼 c あった方がいい d いない f 景色がいい	Y 10:45 50~60代 ♂♀	a 地元 c 必要 d いない
P 9:50 10~20代 ♂♀ バス、会社の慰安旅行	a 帯広 c あった方がいい d なくていい f 道巾広くていい	Z 10:50 20代 ♀2	a 羅臼 c いる d いない
Q 9:55 60代 ♂♀ 道路工事の仕事の会社の人	a 釧路 c. d. あった方がいい (もっと広くした方がいい) e あった方がいい f 破壊もったいない	A' 11:00 50代 ♀	a 埼玉 c 必要 d なければならない
R 10:00 日本交通交社員	道路がまだ整備されていないため、コースに組まれることは、あまりない。	B' 11:05 20代 ♂2	a 厚岸 c 必要 d いない e 袋配っても、どこかへそれを捨てていくだろう。
S 10:10	a 長野 b 釧路→羅臼→ウトロ→斜里 c あればいい d 販売車があれば、いない	C' 11:15 20代 ♀3	a 京都、滋賀 c なくてもいい d 雪があるから、それだけで、なくていい
T 10:20 50代 ♀ バスツアー	a 小田原 b 網走から	D' 11:20 50~60代 ♀	a 北見 b 羅臼折り返えし d あればいい f ゴミ持ち帰る
U 10:20 50代 ♀ バスツアー	c. d. いない	E'	a 中標津 c あった方がいい
V 10:25 50代 ♂ バスツアー	a 東京 b 道東一周 c. d. 必要 f 設備しなくちゃもう、北海道へ来ねえよ。	F' 12:50 30~40代 ♀3	a 網走 c 必要、水もあつたらいい d いない。移動販売車も気になる。
W 20代 ♂♀	a 静岡 b ウトロから	G' 12:52 20代 ♂♀	a 北見 c なくてもいい(どっちでもいいという答え方) d いない e 持って帰ればいいんでない?

H' 12:57	a 北見 c あった方がいい d " e ない方がいい f 沿道よくできている	の家へ	f 道路ができること前から知っていた。できなければいいと思っていた。沢が死んでいる。
I' 13:10 60代 ♂♀	a 羅臼(山が見えそうなので見に来た) c あった方がいい d 必要 e あった方がいい	P' 14:00 20代 ♂♀	a 美幌 c 必要 d いない e " ゴミは持ち帰ればよい。
J' 13:15 30代 ♀1	a 根室 c. d. いない e それ位あっていい f 産業道路であること。知らなかった。開通前から、できることは知っていた。	(♂・男性、♀・女性)	
K' 13:20 30代 ♂ " ♀ 子ども3人	a 網走 c これだけの車が止まるならいる。 d 今のままでいい。売店などいない。 e ゴミ箱置いたらきりない。持ち帰るのが当然。		
L' 13:25 20~30代 ♀ 30代 ♂2 子ども1	c 必要。子どももいるし、林の中へ入らないためにも d いない e 持って来たゴミ持ち帰るべき。人件費を持てるなら、ゴミ箱置いてもいいが、別に必要ないのではないか。		
M' 13:35 20代 ♂	a 大阪 b 小樽→札幌→層雲峡→稚内→礼文 c いる d いない e あった方がいい		
N' 13:45 10~20代 ♀♂	a 釧路 c. e. あった方がいい d いない f 道幅が狭い		
O' 13:50 10~20代 ♂ 自転車 羅臼の親戚	a 北見 c きれいにするならいるけど、きたなくするならいない。		

⑧ 大気汚染調査 (NO₂測定)

通産省工業技術院の天谷和夫研究官が開発した「天谷式簡易二酸化窒素測定法」により、調査日の7月12日に知床峠駐車帯、横断道沿線の10ヶ所に小型捕集管をセット、翌13日にこれを回収し、1981年度「空の健康診断運動」の実施主体である北海道の大気汚染を調べる実行委員会(旭川市)に分析をお願いした。

測定方法 道路標識等に地上1.5 mの高さにフィルター有り、無し各1本、計2本を1地点1セットで下向きにつける。

捕集器 小型捕集管(外径1.7 cm、内径1.45 cm、高さ4.1 cmプラスチック製)、ろ紙(N_o50ペーパークロマト用一幅2 cm長さ4.4 cm厚さ0.35 mm)、吸収液(20%トリエタノール水溶液)、フィルター(ナイロン網二重)

実施日時 設置 7月12日 午前9~11時

回収 7月13日 午前10~12時

分析 9月19日、北海道旭川工業高等学校・電気計測室

No	測定地点 場所	NO ₂ 量 [μg]	
		フィルター無	フィルター有
1	横断道沿線(ウトロ側-1)	0.8	0.7
2	" (ウトロ側-2)	-	0.8
3	知床峠駐車帯入口(ウトロ側)	1.8	0.7
4	" (ラウス側)	1.3	0.9
5	知床峠駐車帯トイレ	0.5	0.5
6	" 記念碑	1.1	0.8
7	"	0.7	-
8	横断道沿線(ラウス側-1)	0.9	0.5
9	" (ラウス側-2)	0.8	0.5
10	羅臼湖登山道入口	0.5	0.1

横断道路沿線
= 第3班 =

① 道路沿線法面植生調査

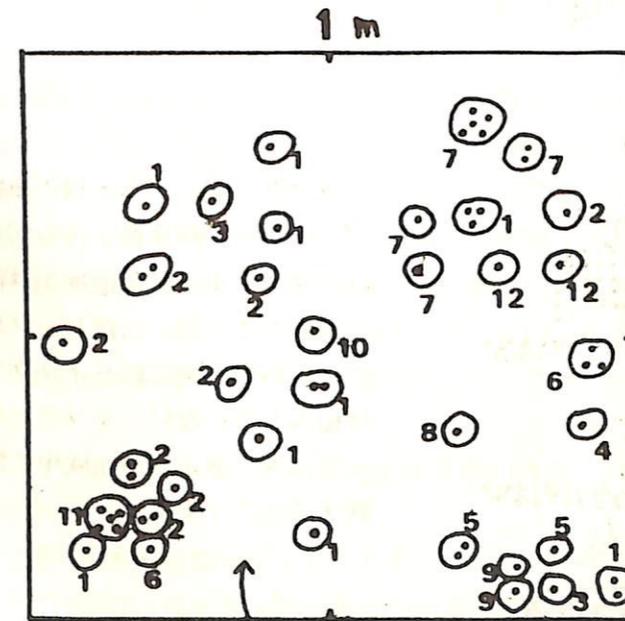
横断道沿線に4ヶ所の調査区を設置し、植生の状態を記録した。



調査地位置図

A地点

1 m × 1 m の方形区内の植物



〔方形区内植物リスト〕

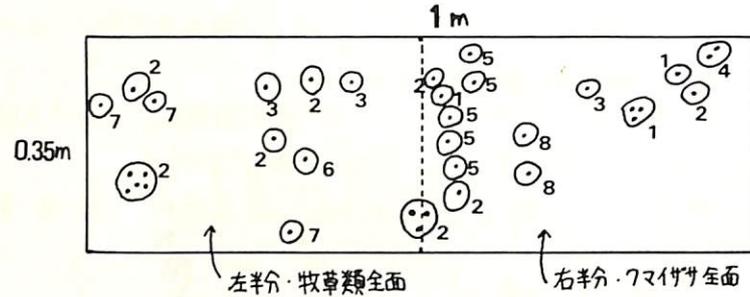
1. カラマツソウ
2. エゾヨモギ
3. オオアマドコロ
4. スズラン
5. ヒメスイバ
6. サラシナショウマ
7. ミヤマカンスゲ
8. キンミズヒキ
9. エゾフウロ
10. セリ科SP
11. アヤメ類SP
12. イネ科SP
13. クマイザサ

計13種

一面にクマイザサ幼生

B地点

コンクリート法枠1区画(0.35×1m)内の植物

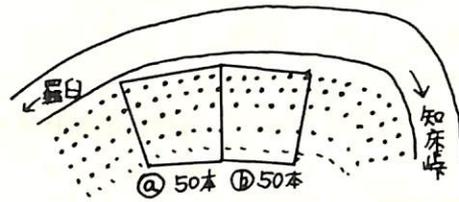


〔枠内植物リスト〕

1. エゾヨモギ
 2. オーチャードグラス or チモシー
 3. セイヨウタンポポ
 4. ミミナグサ
 5. ヨブスマソウ
 6. ツリガネニンジン
 7. ツルキンバイ
 8. ダイコンソウ類
 9. クマイザサ
- 計9種

C地点

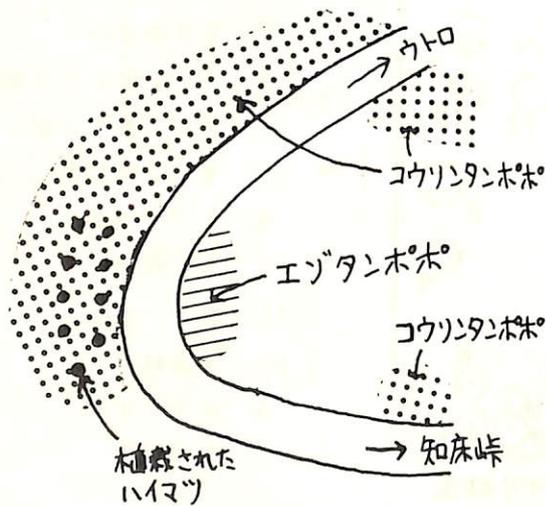
ダケカンバ植栽地において50本を1区画とし、2区画(100本)を調べ、枯死している本数を記録。



- 結果 ㊶ 50本中15本(30%)枯死
 ㊷ 50本中17本(34%)枯死

D地点

道路沿線のタンポポ類の分布



コウリントンポポ(帰化植物)とエゾタンポポ(在来種)のみ図示。セイヨウタンポポ(帰化植物)は沿線に広く分布していた。ただし、コウリントンポポの分布域にはセイヨウタンポポは侵入していない。エゾタンポポはセイヨウタンポポの分布域中に数ヶ所散在するのみである。

② 沿線の立枯れ、風倒木

知床峠～見返峠入口間(3.5km)について道路沿線樹木のうち立枯れているもの及び風倒木の本数を数えた。結果は立ち枯れ14本、風倒木11本で樹種はダケカンバとトドマツであった。

③ 沿線の空カン数

法面調査時にA点から峠を経てD点までの道路沿約6kmの間で空カンを持った。うち峠から羅臼側の2.3kmの谷側についてのみ個数と種類を記録した。個数は67個で、内訳はコココーラが27個(40%)と最も多く次いで明治(7個)、ダイコク(6個)、サッポロ、雪印、ペプシコーラ(いずれも4個)などとなっていた。

④ その他沿線で気づいた点

- イ. 家族づれが路外でベントウを広げる光景が見られた。
- ロ. 道路の真中で記念撮影をする者があった。
- ハ. 知床峠の仮設トイレ内にゴミやタバコの吸いガラが目立った。
- ニ. 峠付近では路上に停車して景色を見る車があり、混雑を紹いていた。

調査を終えて

歳田真一

私が参加したのは、2班での「記念碑利用調査」と3班での「空カンの数」の調査でした。午前中、見返峠入口から道路に沿って脇に落ちている空カンを拾ってきました。実際に拾った数は思っていたほど多くはありませんでしたが、峠に向かって右側のガケ下の方へ落ちている数と、これからシーズンに入ってから事を考えると、安心もしてられないようです。それと、峠に近づくほど空カンの数が増えており、販売車の影響がかなり強いと思います。「記念碑利用調査」は、利用者の多さにただ驚くばかりで、あの記念碑を取り去るだけで、駐車帯が拡張されたり、峠が観光地化されることはないのではないかと思います。

私は知床へ行ったのは初めてでしたが、あの自然のすばらしさは他ではめったに見られるものではないと思います。それだけに、観光地化されて、人工的な見せかけの大自然にしてしまうことは絶対に避けなければならないと思いますし、そのためなら、私もまた自然保護に関しては素人で何もできませんができるかぎりの協力をしたいと思います。

知床横断道路事後調査に参加して

鈴木篤志

本多勝一氏の「北海道探険記」という本の中に、20年前に知床を訪れた時の話が出てくる。その中に、羅臼湖は「まだ人が行ったことのない湖」とか「クマの巣」とか言われていたと書かれている。知床半島の地図を見て、知床横断道がその羅臼湖のすぐ近くを通っているのを知った

のは、本多氏の本を読んだすぐ後であった。そして今回の事後調査に参加して言葉では表せない、このように文字にすることはできないようなさびしさを感じた。記念碑の前で写真を撮る人たちの群れを見ながら、続々と訪れる乗用車、バスを見ながら、また道路脇を歩いている間、私の頭の中には本多さんがエピローグの中で述べている「まことに、秘境が減びるのに20年という歳月は十分であった」という一文しか浮いてこなかった。道路脇のちょっとした沼地も、20年前にはどんなであったか、と思うと実に感慨深い。知床半島に広がるブッシュをこぎながら羅臼岳を見たら、もっと違っていただろう。

「誰にでも、知床を容易に訪れることができるようになった」といったらよく聞こえるが、記念碑の前で写真をとる人たちを見ていると「別にここじゃなくても」という思いが湧いてくるのを押さえることができない。

とにかく、「この道路はつくる必要がなかった」と言い切れる。ラウス、ウトロ側の住民の悲願と言われるが、「悲願」という言葉から感ぜられる“悲壮さ”は道路を実際に見て全く感じられない。ウトロもかつては現在よりずっと静かな漁港街であったのではないだろうか。観光でひともうけしようとするなんて……と思うのは、私がまだ自分で生計をたてていない学生であるからなのだろうか……。本多さんの「探険記」のエピローグの最後は、「今、日高山脈が横断道路によってその後を追う」と結んである。その日高のふもとに住む一住民として、私はこれから何をしなければならないのか。日高山脈を知床の二の舞いにしないために。

調査結果の考察

わずか1日の調査であったが、これまで報告してきたとおり、この知床横断道路の開通後の利用実態、自然破壊の現況がかなり明らかとなった。以下に項目別に調査結果の考察と問題点の指摘、今後への提言などを述べたい。

1. 高山植物の盗採

今年は雪溶けが遅く、前年調査時盗採の集中していた場所をはじめ、調査コースの各所がまだ雪溪の下であった。しかしながら盗採ヶ所数は36ヶ所と多く五の沼、ラウス湖などの奥地にまで見られたことが特徴である。特に明らかに今年と判断された盗採跡は9ヶ所見つかかり、今年道路のオープンは6月25日であったことから、わずか半月の間にすでに盗採者が少なからず入っていたことになる。羅臼湖への登山道の入口は特に標示も無く車の駐車もできない場所であり、盗採者は現地の事情に詳しい者あるいはプロとも考えられる。しかし、一般人へもクチコミなどで情報が伝わり入り込みが増えると、出来心の盗採の増加も心配される。植物パトロールなど監視の強化が第一に必要であることはもちろん、この地域一帯への一般の立入りを厳しく制限すべきである。

2. 風倒木、立枯れ

風倒木が見返り峠西側に集中していることは前回の調査でわかったが、今回はさらにその数が増していた。この場所は横断道路のヘアピンカーブで完全に囲まれており、周囲が森林の伐採と切り土で大きく開けていることから風その他の影響をもろに受けていると思われた。これは道路の設計上に問題があったとも考えられるが、むしろ山岳道路建設がもたらす当然の結果と言える。このほかにも道路沿いにはみじめな姿をさらす立枯れた大木や風倒木が続くが、これらも深い原生林が切り裂かれ、通風や光条件が大きく変化して林床が乾燥し水分のバランスが崩れたことなどが原因であろう。加えて開通後の車ラッシュによる大気汚染が周辺森林に与える影響も無視できない。富士スバルラインをはじめ本州の山岳道路でひきおこされたと同様の植生破壊が拡大してゆくおそれがあり、今後も継続して調査、監視をする必要がある。

3. 沿線の鳥獣(特にヒグマ)について

道路建設が周辺動物に与えた影響も少ない。ハイマツ帯の鳥であるギンザンマシコは以前に見返り峠周辺に生息していたが、最近観察例が無く、今回の調査でも確認できなかった。また、道路建設により天然記念物のクマガラが1973年9月以降見られなくなっており(1978年の報告)、最近も観察例が無い。道路建設が鳥類の生息に大きな影響を与えたと考えられる。今回の調査

でヒグマの痕跡が各所で見られた。もともとヒグマの生息地であった所にできた道路であり、当然とも言えるが、建設中から工事現場にもしばしば現われたと聞く。特に心配されるのは、一般客が不用にヒグマと接触する機会を増すことで、当会は以前より観光客の捨てるゴミや残飯にヒグマがつく危険性を指摘して来た。今回、ヒグマの咬んだジュースの空缶が見つかったことはその心配が現実になりつつあることを示している。しかし、これらの痕跡が見つかった場所は横断道路から登山道を奥に入った地点であり、不用に道路をはずれなければ直接出合うことは無いと思われ、この点からも羅臼湖と周辺湖沼群への立入りは制限すべきである。またシーズンオフや夜間には道路周辺に出没していることも考えられ、アメリカの国立公園ではゴミ箱にクマがついて離れなくなった例もあり、知床峠のゴミ箱撤去は当然のことであるだけでなく、峠での飲食物の販売は厳禁すべきである。

ヒグマの対策として安易にうち出されるのが有害鳥獣駆除であり、“予防的”に付近のクマを殺してしまおうという考えである。しかし、知床半島にわずか100頭前後しか生息していないヒグマであり、横断道路じたいが彼らの生息地を分断し弱い立場に追い込んでしまっている現在の保護が重要である。加えて手追いグマにする危険、ハンターに追われることによる人間に対する敵意が心を持たせることの危険を考え合わせれば、人間側がヒグマと接触しない方策を考えることが最善の策となるだろう。

4. 車輛の入り込み状況と排気ガス

オープンして半月であり、観光シーズンのピークにはまだ間があったにもかかわらず、8時から14時までの間だけで千台を越す車が峠の両サイドでそれぞれ数えられた。知床横断道路は「産業道路」として建設が進められたものであるが、車種別には大型トラックは全く無く、小型トラックが2%前後であり、マイカーとバスが大部分を占めた。これはこの道路が「観光道路」以外の何ものでもないことを示している。ナンバープレートによる分類では地元近郊の北見、釧路陸運局管内の車が70%以上を占め、道外からの車は6.5%であった。道内車の中にはレンタカーによる道外客も含まれているだろうが、知床横断道路が近郊地域の手近かな観光地という側面を持つことを示している。

多くの車が殺到しているだけに横断道沿線の大気汚染は充分予測されたが、二酸化窒素の測定値は知床峠や道路沿線が市街地並みに汚染されていることを示している。特に峠の駐車帯付近は都市の中心部にも匹敵する濃度となっている。8月初旬のピーク時にはさらに多くの車が通過しており、横断道沿線の大気汚染は予想以上に進んでいるようだ。特に道路の渋滞と峠駐車帯の混雑が大気汚染を高めていると考えられ、横断道の通過台数の制限、峠駐車帯の一般利用の制限（もともと道路管理上必要な駐車帯として作られたものであり、駐車場ではない）、さらには縮小、廃止することが必要であり、知床横断道路の「通過利用」を徹底させることが必要である。

5. 知床峠のトイレ、記念碑と一般客の滞留

知床峠における一般客の平均滞留時間は約15分であり、この滞留時間の長さが峠の混雑と混乱を招き種々の問題を引き起こす元凶となっている。滞留時間の増大を招く主因となっているのは、トイレ、記念碑、移動販売車である。移動販売車は不法に営業しているもので論外であるが、峠や道路沿線のゴミの供給源ともなっており、不快きわまりない存在である。

トイレはどうしても必要という一部の強い声に押されて3年の期限付きで設置されたものであるが、今回の調査でその必要性がほとんど無いことがあきらかになった。峠に来た人のうちトイレを利用した人は20%前後にしかすぎない。この数字は「トイレがあるから使う」というものでしかない。わずか30分で道路入口のトイレへ行くことができることを知っていれば使わないし、がまんできる数字である。しかし、滞留時間の増大には大きな役割をはたしている。グループの中の1人でもトイレに行っていれば他の人はそれを待っていなければならないからである。

『知床峠』の記念碑は、その前で写真を撮る人のために不用な混雑をひき起こしている。この前で写真を撮る人は峠に来た人の約30%であったが、積極的にこの前に集まったものだけとは考えられない。峠付近の各種の標識類は風景を壊し、車と人の混雑が自然にこの碑の前に人を集めてしまう。碑の前に来た人のうち少なからぬ人が「この大きな石碑が羅臼岳をかくしてしまっている」と感じただろう。そして石碑の前の混雑は、駐車帯の入口ということもあって滞留時間を増大させている。一方、この巨大な石碑は秘境知床には全くそぐわないだけでなく、個人名が連記されているなど知床を私物化しているとも言えるものでもある。トイレ、記念碑とも早急に撤去すべきである。

6. 道路沿線の法面植生

道路工事に自然植生を少しでも取り入れようという工法が取られていたことから、法面の植生に在来種が多く見られる部分が多いことは評価できる。しかし、帰化植物が広範囲に入り込んでいる部分もあり、今後植性がどのように変化してゆくか長期的に観察する必要がある。また、ミヤマハンノキやダケカンバが法面に生えてきていることは評価できるが、道路管理の理由でこれが伐られることも考えられ、できるかぎり残すことが望まれる。

7. 道路沿線のゴミ

限られた区間の調査だけで多数の空カンが数えられた。その後地元の人達の手で何度かゴミ拾いがなされているが、利用客のモラルの徹底とPRがさらに必要である。加えてゴミの供給原である移動販売車の取り締りも当然なされなければならない。

おわりに

知床横断道路は、貴重な知床の大自然を切り裂き、大きな犠牲のもとに建設された道路である。以前からその必要性や性格に疑問が投げかけられていたにもかかわらず建設サイドは一貫して「産業道路」としての性格づけで押し通し、完成に至ったものである。しかし今回の調査で、完成後の知床横断道路の実態は「産業道路」とはとうてい言えないものであることが明らかとなった。観光目的で殺到する車や人は、新たな自然破壊、環境汚染をひきおこし、建設工事自体による自然破壊はさらに拡大しつつあることが明らかとなった。加えて、知床峠に作られた駐車帯やトイレ、石碑などは不用な混乱をまねく元凶となっているだけでなく、全体的に無節度な雰囲気を作り出しており、モラル低下と日常的感覚のもとに周辺環境の汚染が拡大してきている。

これ以上の知床横断道路沿線の自然破壊を食い止めるためには、我々が主張して来たように、知床横断道路を完全に通過利用とすること、そのために知床峠をはじめ沿線が無施設地区とすることが重要であり、現在すでに設置された施設はすみやかに撤去すべきである。

今回の調査は、地元自然保護団体と道内の各自然保護団体の合同で行なわれたものであるが、北海道でも最も原始性の高い貴重な高山帯を分断した道路として、今後どのような影響を周辺自然に与えてゆくか、継続して調査と監視を続ける必要がある。

あとがき

7月12日。初夏とはいえ肌寒さすら感じられる朝、調査は始まった。全道から集まった調査員の中には初めて知床の自然に接する者もあり、一時はその自然を味わいかけたのもつかの間、次から次と峠へ向かって上って来る車の列に驚かされた。知床峠と道路沿線の調査に当たった班は、車のたてる砂ぼこりと排気ガスをかぶりながらの1日であった。「知床の大自然の中にいながらどうして?」というのがすなおな感想である。道内だけでなく、全国の人々にとっても知床は日本に残された最後の秘峡として大事にしたい、知床だけは手つかずのまま守りたいというのが心境であろう。そのあらわれの一つとして手弁当の調査でありながら多くの人達が今調査に参加してくれたのである。

本報告書は、調査記録の整理と各項目の考察を主として帯広畜産大学自然保護研究会が行い、2班と3班の一部を青い海と緑を守る会と札幌周辺の自然を考える会が行なった。全体的な考察と編集は青い海と緑を守る会が担当した。最後に全道から今調査に参加いただいた各自然保護団体の皆さんとNO₂の分析をしていただいた北海道の大気汚染を調べる実行委員会の方々、本報告書のタイプ、印刷を引き受けていただいた藤重千秋氏、そして調査時に快適な宿舎を提供していただいたウトロ地区の住民の方々に心から感謝申し上げるものである。

(1981年12月)

知床横断道路事後調査報告書

発行	1981年12月10日
発行責任者	青い海と緑を守る会 北海道斜里郡斜里町 会長 午来 昌
タイプ・印刷	岡野敬子・藤重千秋 斜里郡斜里町豊倉4番地