

釧路湿原国立公園の観光利用について

－ 標茶町を事例にして －

枚田 邦宏

1 はじめに

国立公園における各種施設の整備および維持管理を考えていく上で、利用者の動向を把握することは重要である。一般に一地域の利用者数の推定は、宿泊施設や駐車場などの利用数をもとに算出されてきた。そのため、無人の観光施設の利用状況については無視されることが多かった。本報告では、釧路湿原の各種観光施設のうち、無人の施設であるコッタロ湿原展望地とサルボ展望台を対象にして、利用者数と利用者の動向調査を行ったので、その結果を報告する。

2 釧路湿原国立公園の設定と現況¹⁾

釧路湿原国立公園は、釧路湿原および湿原東側のシラルトロ沼、塘路湖、達古武沼などを含む26,861haの区域である(図-1)。関係市町村は釧路市、釧路町、標茶町、鶴居村の1市2町1村であり、表-1のように標茶町が全面積の44.7%を占めている。釧路湿原は、日本最大の湿原地帯である。多くの湿原とは異なり平野部に水平的に広がるサバンナのような風景が特徴となっている。

釧路湿原の保護は、タンチョウ保護の一環として初まる。1935年に2,700haが「釧路丹頂鶴繁殖地」として天然記念物に指定され、1952年に名称及び面積が変更された。さらに、1967年にタンチョウが特別天然記念物に指定されたため、地域は5,012haに拡大し、名称も「釧路湿原」となった。その後、鳥獣保護区等の指定を受けた後、1980年にはラムサール条約の登録湿地に指定された。そして、1987年に国内28番目の国立公園として周辺地域を含めて指定された。

国立公園の指定を契機に釧路湿原には多くの観光施設が作られた。以下、その各施設について簡単に内容をみる。釧路湿原野生生物保護センターは、国立公園管理事務所と展示施設を要する建物である。湿原の東端にあり、野生動物や湿原の生態系のしくみをパネルで解説するほか、標本の展示や季節の情報を得られるようになっている。直接湿原を一望することは困難なため利用者は少ないが、他の施設に比べ釧路湿原の自然環境に関する解説が豊富である。釧路市湿原展望

Kunihiro HIRATA

The sight-seeing utilization in Kushiro Shitugen National Park

- A case study on Shibeche-cho -

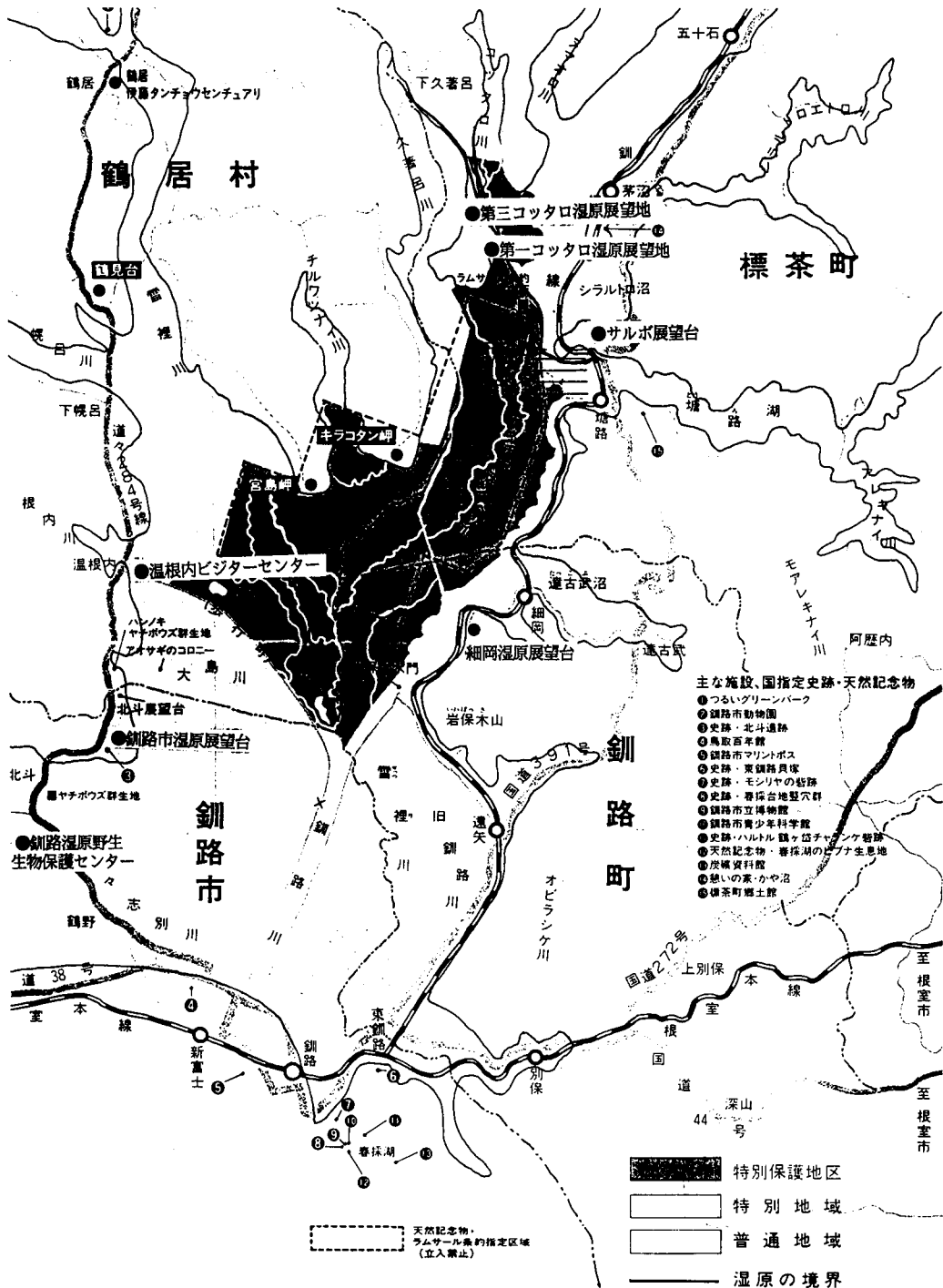


図1 釧路湿原全図

表-1 釧路湿原国立公園の市町村別面積

市町村名	特別地		普通地		合計	
	面積	面積	面積	面積	面積	比率
釧路市	1,745	839	2,584			9.6
釧路町	2,361	1,438	3,799			14.1
標茶町	8,262	3,731	11,993			44.6
鶴居村	6,015	2,470	8,485			31.6
計	18,383	8,478	26,861			100.0

資料：釧路湿原国立公園ボランティア協議会発行の
パンフレット

注：比率は総面積26,861haに対する比。

台は、展示施設と室内展望台を有する建物である。湿原の南東にあり、釧路湿原の観光施設の中で利用者がもっとも多い。湿原の動植物、遺跡、地形などの展示があり、展望バルコニーから釧路湿原を一望できる。また、展望台から木道が設置されており、1時間程度で散策できる。温根内ビジターセンターは、展示施設と自然観察施設を有する建物である。鶴居村の中にあり、釧路市湿原展望台から北へ3km程度いった場所にある。釧路湿原特別地域の中にあるため、身近に湿原の生態を観察できる場所となっている。周辺には木道が整備されている。細岡湿原展望台は釧路町内にあり、釧路湿原駅から約20分の位置にある。湿原の中を蛇行しながら流れる釧路川を見わたせる他に、湿原をバックに阿寒の山々を見ることができる。鉄道によるアクセスがあることから、利用者が多く、ビジターセンターや展望台が整備されている。

最後に、今回調査を行った標茶町に設置されている湿原関連施設を見る。サルボ展望台（以下、サルボと略す）は、展望台への歩道および展望用の建物を有する施設である。標茶町の塘路湖の北端にあり、JR塘路駅から国道391号線沿いに徒歩で15分の場所にある。展望台入口には小さな駐車場があり、自家用車なら10台程度駐車できる。展望台へは駐車場より歩道が開設されており、登りで5-10分で展望台に到達できる。歩道の途中からはシラルトロ沼に沿って歩道が別れており、タンチョウなどの野生生物の繁殖地を観察できる。

また、コッタロ湿原展望地は、コッタロ湿原を見渡せる3カ所に展望場所の看板や高台への歩道などを設置した施設であり、建物としてはトイレが1カ所にあるだけである。JR塘路駅から車で約10分程の位置にある。塘路からコッタロ湿原を経由し鶴居村へぬける道々クッチョロ原野塘路線が開設されている。この道路は釧路湿原を横断する唯一の車道であり、湿原通過部分は路面が舗装されていない。コッタロ湿原の展望地は3つに別れており、それぞれ第一、第二、第三となっている。第一コッタロ湿原展望地（以下、コッタロ第一と略す）には、駐車場とトイレと展望台とそこまで上がる階段が設置されており、3つの中で一番大きい。第二コッタロ湿原展望地（以下、コッタロ第二と略す）は路肩が少し広がったところに看板が立っている程度である。第三コッタロ湿原展望地（以下、コッタロ第三と略す）は路肩の広がったところに駐車スペースがあり、そこ看板があるほか、展望台とそこに上がる階段がある。いままで述べてきた施設のほかに、達古武オートキャンプ場、塘路湖キャンプ場、宿泊施設「憩いの家かや沼」があり、宿泊施設として利用されている。

表－2 釧路湿原の観光客入り込み者数

単位：人，％					
	標茶町	釧路市	釧路町	鶴居村	計
人 数	258,208	290,935	158,468	64,730	772,341
比 率	33.4	37.7	20.5	8.4	100.0

注：標茶町の提供した資料（1993年度）を用いて作成
比率は、計に対する各市町村の比。

表－2は1993年度の釧路湿原に入り込みした観光客数である。釧路湿原全体で1年間に約77万人の利用があった。市町村別にみると釧路市が約29万人で全体の37.7%の利用者があり、次いで標茶町が約26万人で33.4%となっている。しかし、このデータには、今回調査を行った地点の入り込み者数はゼロで計上されており、標茶町の数値はさらに大きくなる可能性が高い。

3 利用者調査の内容と結果

観光客の多い8月にサルボとコッタロ第一・コッタロ第三で利用者数の調査を行った。8月4日（平日）と8月7日（日曜）は上記3カ所、8月6日（土曜）はサルボとコッタロ第一で朝8時より夕方18時まで調査を行った。各調査地を利用する人数と地域（車のナンバーで判定、ただし、レンタカーについては道外に区分）、年齢層、滞在時間、展望台利用の有無について調べた。また、コッタロ第一とコッタロ第三では、その場所を通過する車両数についても調査した。なお、以下断りのない限り、サルボとコッタロ第一は3日間合算のデータ、コッタロ第三は2日間合算のデータである。

はじめに各展望台をどのくらいの人が利用したか見よう。表－3は各展望台に立ち寄った人数と利用者の内、展望台に登った人数である。サルボの利用者は3日間で1,040人で、その内70%の人が展望台に登っている。コッタロ第一では、1,905人、その内87%の人が展望台に登っている。さらに、コッタロ第三では、2日間で617人、展望台に登った人は19%であった。コッタロ第三でこのように展望台に登った人が少ないのは、展望台があることが明確に表示されていないことが主な原因であると考えられる。

次に、交通手段別に利用者の動向をみると（表－4）、各地点の間に若干のばらつきがあるが、レンタカーを含む自家用車の利用がもっとも多く、77～82%の人がこれを利用している。1日当たりの延べ台数はサルボとコッタロ第三で100台強、コッタロ第一で185台である。コッタロ第一ではバスの人数比が高くなっているが、これは定期観光バスが1日2回、午前と午後に乗入れられているためである。徒歩あるいは自転車による利用は、駅から近いこともあってサルボでは見られるが、コッタロ第一・第三では、駅からの距離が遠いことや道が舗装されていないことから利用がほとんど見られない。

このように自家用車による利用が多いことから、車のナンバーによって各地の利用者の地域を特定できる。表－5、6、7で各地の調査日毎の利用をみると、平日であった8月4日と土日であった8月6・7日の利用の差があまりないことがわかる。コッタロ第一では平日の方が土曜より利用が多くなっている。一般に観光地の利用は休日に集中するが、釧路湿原の場合には、観光客の多い夏に限れば、平日と休日との利用の格差は少ないという特徴をもっている。このような傾向を示すのは、北海道内の利用者が3－4割であり、道外の利用が多いためである。道外利用

では、関東地域の利用がもっとも多く、次いで関西、中部・北陸となっている。

調査者が観察して判断できるものについて年齢階層別の利用者数を示したのが表-8である。なお、判断できたのは半分以下であるが、傾向は読み取れる。それによると、20歳台以下の青少年層が圧倒的に多く、全体の約70%を占めている。次いで30歳台から50歳台までの中年層が22~27%となっており、60歳台以上の老年層の利用は少ない。老年層の国内観光旅行への参加率は他の階層に比べて高いという傾向が見られるが²⁾、釧路湿原の利用では異なった傾向があらわれている。

利用時間帯を表-9で見ると、各地とも午前中は10時から12時に利用者が多く、サルボでは朝8時から9時の利用者も多い。午後はサルボでは12時から13時と15時から16時、コッタロ第一では14時から16時、コッタロ第三では13時から14時と15時から16時に利用者が多くなっている。利用時間帯では午前中の10時から12時はもっとも利用が集中する時間であり、この時間帯には、各展望地の駐車スペースがほとんどなくなることもあった。

また、利用滞在時間をみると(表-10)、サルボ展望台では9分以内が31.3%、20-29分が29.7%と2つの山が見られる。これは、短時間の利用者は展望台には登らず、駐車場内にある地図を利用するものが多いためである。コッタロ第一では、20-29分が41.1%と最も多く、展望台を登って降りてくるとこの程度の時間になるためである。コッタロ第三では、展望台の利用が少ないことから、9分以内の短時間の利用が77.6%と非常に多くなっている。車から降りずに利用する者が多い。

最後に、コッタロ第一、コッタロ第三へのアクセス道路である道々クッチョロ原野塘路線の通行量をみよう。この道路は砂利道であり、観光道路としては整備が遅れている。国道391号線と分離する塘路からコッタロ第一との間の利用が最も多く、1日に240-250台の車の利用がみられる。これらの中で観光利用の車は185台程度であるから、残り55-65台は地元の生活・農用道路として利用している車である。コッタロ第一から鶴居方面は少し減って173-201台程度の利用である。先にもみたように自家用車だけでなく、二輪車や農用のトラックの利用もみられることから、これらのアクセス道路では安全対策が必要になっているといえよう。

表-3 各調査地の利用者数

区 分	単位：人、%					
	サルボ		コッタロ第一		コッタロ第三	
	男	女	男	女	男	女
総 数	690	450	1,086	819	381	236
内展望台	483	318	932	722	79	44
比 率	70.0	70.7	85.8	88.2	20.7	18.6

資料：1994年8月4,6,7日の調査結果により作成。

注：比率は展望台利用者をその場所の利用者総数で割った値

表-4 交通手段別の利用者の比率と車両台数

単位：台，%

	サルボ		コッタロ第一		コッタロ第三	
	台数	人数比	台数	人数比	台数	人数比
徒歩	—	2.9	—	0.1	—	0.0
自転車	54	4.8	10	1.0	4	0.6
バイク	137	12.3	132	7.3	57	10.4
自家用車	325	76.6	554	78.0	216	82.2
バス	1	2.9	11	13.1	3	6.5
タクシー	1	0.5	3	0.4	1	0.3
計	518	100.0	710	100.0	281	100.0

資料：1994年8月4,6,7日の調査結果により作成。

注：1)人数比は、総利用人数を各交通手段を利用した人数で割ったもの。
 2)自家用車にはレンタカーを含む。

表-5 サルボ展望台の地域別利用者数

単位：人

月日	8/4			8/6			8/7		
	男	女	計	男	女	計	男	女	計
東北	10	5	15	16	10	26	13	2	15
関東	45	20	65	62	31	93	56	28	84
甲信越	1	0	1	11	4	15	4	0	4
中部・北陸	23	9	32	20	8	28	16	13	29
関西	7	1	8	27	8	35	22	10	32
中国・四国	9	2	11	6	4	10	7	6	13
九州	3	0	3	1	1	2	2	3	5
道外不明	25	35	60	29	33	62	45	32	77
道内	49	42	91	75	61	136	47	48	95
不明	16	10	26	25	9	34	18	15	33
計	188	124	312	272	169	441	230	157	387

資料：1994年8月4,6,7日の調査結果により作成。

注：道外不明は、レンタカーによる利用者数である。

表-6 コッタロ第一展望地の地域別利用者数

単位：人

月 地	日 域	8/4			8/6			8/7		
		男	女	計	男	女	計	男	女	計
東	北	16	11	27	11	5	16	22	17	39
関	東	82	42	124	88	54	142	78	41	119
甲	信越	5	4	9	7	3	10	2	3	5
中部	・北陸	25	14	39	19	6	25	17	11	28
関	西	38	21	59	24	5	29	26	13	39
中国	・四国	1	0	1	7	1	8	11	4	15
九	州	3	3	6	1	1	2	4	2	6
道外	不明	73	60	133	70	60	130	62	59	121
道	内	139	115	254	90	91	181	153	163	316
不	明	4	1	5	1	0	1	7	9	16
計		386	271	657	318	226	544	382	322	704

資料：1994年8月4,6,7日の調査結果により作成。

注：道外不明は、レンタカーによる利用者数である。

表-7 コッタロ第三展望地の地域別利用者数

単位：人

月 地	日 域	8/4			8/7		
		男	女	計	男	女	計
東	北	5	5	10	6	2	8
関	東	46	22	68	33	24	57
甲	信越	8	3	11	10	8	18
中部	・北陸	16	6	22	9	6	15
関	西	20	11	31	21	12	33
中国	・四国	1	0	1	4	3	7
九	州	3	0	3	0	0	0
道外	不明	13	11	24	34	23	57
道	内	65	42	107	79	55	134
不	明	2	0	2	6	3	9
計		179	100	279	202	136	338

資料：1994年8月4,7日の調査結果により作成。

注：道外不明は、レンタカーによる利用者数である。

表-8 年齢層別利用者数

単位：人，%

区 分	サ ル ボ		コッタロ第一		コッタロ第三	
	人数	比率	人数	比率	人数	比率
青少年	285	69.5	573	69.0	171	72.8
中 年	90	22.0	222	26.7	59	25.1
老 年	35	8.5	35	4.2	5	2.1
小 計	410	100.0	830	100.0	235	100.0
不 明	730	—	1,075	—	382	—
総 計	1,140	—	1,905	—	617	—

資料：1994年8月4,6,7日の調査結果により作成。

注：比率は小計に対する比。

表-9 時間帯別利用者数

単位：人，%

時間帯	サ ル ボ		コッタロ第一		コッタロ第三	
	人数	比率	人数	比率	人数	比率
8-9	122	11.1	82	4.3	9	1.5
9-10	101	9.1	147	7.8	49	7.9
10-11	138	12.5	340	18.0	113	18.3
11-12	143	13.0	292	15.5	101	16.4
12-13	129	11.7	159	8.4	59	9.6
13-14	95	8.6	140	7.4	97	15.7
14-15	94	8.5	209	11.1	49	7.9
15-16	142	12.9	297	15.7	70	11.3
16-17	97	8.8	138	7.3	48	7.8
17-18	43	3.9	84	4.4	22	3.6
計	1,104	100.0	1,888	100.0	617	100.0

資料：1994年8月4,6,7日の調査結果により作成。

注：比率は、各時間帯の計に対する比。

表-10 滞在時間別利用者数

単位：人，%

滞在時間 (分)	サルボ		コッタロ第一		コッタロ第三	
	人数	比率	人数	比率	人数	比率
0-9	342	31.3	232	12.5	475	77.6
10-19	185	16.9	617	33.1	86	14.1
20-29	325	29.7	766	41.1	41	6.7
30-39	120	11.0	173	9.3	8	1.3
40-49	35	3.2	27	1.5	0	0.0
50-59	24	2.2	15	0.8	0	0.0
60-69	18	1.6	27	1.5	0	0.0
70-79	37	3.4	3	0.2	0	0.0
80-89	3	0.3	0	0.0	2	0.3
90-99	0	0.0	0	0.0	0	0.0
100-	4	0.4	2	0.1	0	0.0
計	1,093	100.0	1,862	100.0	612	100.0

資料：1994年8月4,6,7日の調査結果により作成。

注：比率は、各時間区分の人数を計の値で割ったもの

表-11 道々クチョロ原野塘路線の通行量

単位：台

区 間		台 数
塘 路	→ コッタロ第一	245
コッタロ第一	→ 塘 路	253
コッタロ第一	→ コッタロ第三	173
コッタロ第三	→ コッタロ第一	190
コッタロ第三	→ 鶴 居	182
鶴 居	→ コッタロ第三	201

資料：1994年8月4,6,7日の調査結果により作成。

注：台数は調査日の日数で割って一日当たりの数値に換算した。

4 まとめ 施設利用上の問題点

3日間の現地調査を通して、利用者の把握を数値的にしてきた。ここではまとめとして、数字に表せない現地で観察できた利用上の問題点を指摘することによりまとめとする。

サルボ展望台は、国道391号線沿いにあることから、想定していた以上に利用者が多かった。この展望台は今回調査した3つの場所の中でもっとも、案内板や駐車場への入口がわかりやすい。しかし、利用者数に比較して駐車場のスペースの狭いことが問題である。また、歩道および展望

台が整備されてから年月がたっているとみられ、とりわけ駐車場から展望台への歩道が急坂になっているので階段状に横木を入れて昇り易いようにしてある。しかし、それが次第に壊れてしまっていて登りにくくなっているところが問題である。

コッタロ第一は、道路条件が悪いにもかかわらず、3つの中でもっとも利用者が多い。そのためいろいろと問題を抱えている。箇条書きにすると、①コッタロ第一展望地を示す表示が道路にされていないため、多くの車が通過してしまいそうになる。特に、コッタロ第一のある場所は道路のカーブしている場所であり、交通事故の原因になる可能性が高い。②コッタロ湿原の案内板がないため、コッタロ第一から第三の展望地の区別がしにくい。③設置されている建物がトイレであるかどうかわかりにくい。④展望台までの案内標識やコッタロ湿原の見所などを書いた案内板が不十分である。⑤車の駐車方向がはっきりしておらず、混雑時には車と人とが交錯する。

コッタロ第三は、鶴居方面からきた場合、初めての展望地となっている。そのため、コッタロ湿原の案内および先の道路の状況について案内したものが必要である。また、展望台があるにもかかわらず、表示が不十分なため利用者が少ないし、また展望台への歩道はあまり整備されていないため、多数が利用できない状況になっている。

道々クチャロ原野塘路線は、先に見たように相当数の観光用の車が利用している。しかし、道路の凹凸がひどく、砂利道の通行に不慣れな観光客が数多くいることを考えると整備が必要である。さらに入り口付近にしか標識がないため、利用者に不案内な状態になっている。国立公園の特別保護地域に接しているため各種標識の設置は困難な点があるであろうが、安全に利用できる条件は作るべきであろう。

以上、今回の調査によって得られた利用者の動向を示した。今後の釧路湿原を観光目的に利用していくには様々な問題点があることは指摘した通りである。今回のデータがそれに役立てば幸いである。なお、今回の調査には京都大学北海道演習林酒井徹朗助教授、同技官柳直文氏ならびに鳥取大学農学部学生に協力していただいた。最後にお礼申し上げる。

参 考 文 献

- 1) 釧路市史編さん事務局編 (1987) 釧路湿原. 釧路新書16. 255PP.
- 2) 余暇開発センター (1992) レジャー白書'82 一分散型余暇社会に向けて-. 118PP. 余暇開発センター.