



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	自然公園水域におけるプレジャーボート利用の影響と利用調整の課題について
Author(s)	愛甲, 哲也; 小池, 友里子; 松島, 肇
Citation	環境情報科学. 別冊, 環境情報科学論文集, 0(19), 25-30
Issue Date	2005-11-14
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/50071
Type	journal article
File Information	kan19aikoh4.pdf



自然公園水域におけるプレジャーボート利用の影響と利用調整の課題について

Impacts of Personal Water Crafts and their Adjustment at the Waters in National Parks

愛甲 哲也*・小池 友里子**・松島 肇

Tetsuya AIKOH, Yuriko KOIKE and Hajime MATSUSHIMA

要旨：自然公園において、水域におけるプレジャーボートの利用が増加し、その影響が問題視されるようになってきた。そこで本研究では、早くから問題が発生し、関係機関などにより対策が行われてきた中禅寺湖、琵琶湖、洞爺湖、屈斜路湖の事例調査から、乗入れ規制地区、条例、自粛ルール等の特徴を整理し、今後の水域における利用調整の課題を検討した。その結果、地域の関係機関や団体の連携が不可欠で、対策の検討時から地元や利用者の意見を収集する仕組みが必要なことが示された。

キーワード：自然公園,プレジャーボート,利用調整

Abstract： In some natural parks, the increase of personal water crafts seems to cause the impact on their natural resources and visitors' experience. Some parks administrators have realized such problems, and they have practiced several control methods through law enforcement, by-laws and self-imposed rule. We gathered information about the method and process of some use adjustment, and interviewed related officials and personel. Results suggests the necessity of close connection among stakeholders, and the importance of public participation.

Key Words： natural park, personal water craft, use adjustment

はじめに

近年、個人のレクリエーション利用を目的としたプレジャーボートなどの新たな利用形態がみられるようになり、自然公園内の水域およびその周辺陸域における利用形態は多様となっている。国土交通省の統計によると、動力付きのプレジャーボート利用については、2001年に免許保持者が約280万人に達し、利用者は国民の45人に1人の割合となった。水上バイクは、国内での生産、販売が1987年から開始されると同時に11,000台の保有隻数が確認され、1998年に100,000隻とほぼ10倍に増加し、急速に普及した。2003年の船舶職員及び小型船舶操縦者法改正により、水上バイク用の特殊の区分が設けられ、免許の取得がさらに容易になった。近年、保有隻数の増加率は停滞しているが、依然として自然公園区域内を含む多くの海域や湖水域で利用されている。

プレジャーボートとは、一般的に海洋レクリエーシ

ョンに使用される小型船舶の総称である。動力付プレジャーボートは、その手軽さや高速で航行できることから人気がある一方で、排気による水質や大気汚染、生態系への影響等の自然環境への影響や、無秩序な利用、一部利用者による沿岸・湖岸の占拠、ゴミの放置や騒音等の他の利用者への影響、利用者自身の転覆や利用者同士の衝突事故、漁業者や地域住民との軋轢等が問題視されている（アート潜水企画、2002；琵琶湖適正利用懇話会、2002；FLBびわ湖自然環境ネットワーク2003）。米国においても様々な問題が指摘され、国立公園、州立公園等でプレジャーボートの航行を規制する地区が増えている（Dudiak, 2003）。

本研究では、各地の自然公園内の水域において問題視されている水上バイクをはじめとした動力プレジャーボートの問題点とその対策について、自然公園における利用調整の方法を整理し、その事例を検証することによ

* 北海道大学大学院農学研究科園芸緑地学講座

** (財)公園緑地管理財団

って、今後の課題を明らかにすることを目的とした。

対策事例調査の対象としたのは、自然公園法による乗入れ規制地区として日光国立公園中禅寺湖、都道府県条例による規制地区として琵琶湖国定公園琵琶湖、市町村条例により地区を限定して乗り入れを認めている支笏洞爺国立公園洞爺湖、関係機関による自粛ルールを定めた阿寒国立公園屈斜路湖であった。

1. 自然公園における利用調整

自然公園においては、様々な利用による影響の指摘を受けて利用調整の必要性が論じられ、それを可能とする法改正も行われた。現状で考えられる自然公園における利用調整の対策例は以下のように整理できる。

立ち入り規制地区は、自然公園法第 13 条第 3 項第 13 号に基づき、人の立ち入りによる重要な自然環境への影響を防止するため、湿原その他これに類する地域のうち重要な野生生物の生息地域等に指定するもので、2002 年の法改正により定められた。コアシサシの生息地の保護を目的とした福島県磐城海岸県立自然公園の指定などがあるが、極めて生態的価値の高い場所に限定的に用いられる。

利用調整地区は、自然公園法第 15 条に基づき、2002 年法改正の一つの大きな柱となった制度である。原生的な自然環境を構成する風景地において公園利用による環境影響を抑えるために、特別保護地区か第 1 種特別地域内に指定するもので、利用者数や利用期間等の制限が可能となる。区域内に立入る場合には、環境大臣あるいは都道府県知事の認定が必要となり、その認定業務を指定認定機関に委任することも可能である。知床国立公園の知床半島先端部や小笠原国立公園などで地区の指定が検討中であるが、未だ指定された場所はない(環境省東北海道自然保護事務所, 2004)。

乗入れ規制地区は、自然公園法第 13 条第 3 項第 14 号に基づき、特別地域内に、車馬若しくは動力船等を使用し、又は航空機を着陸させることによる影響の恐れがある場所に、植生や野生生物の生息環境の悪化を防止するための地区を指定するものである。1990 年の法改正により定められた。特別保護地区はもともと全域で車馬若しくは動力船等を使用し、又は航空機を着陸させることが禁止されている。現在、国立公園 16 公園 31 地区、国定公園 9 公園 14 地区、都道府県立自然公園 11 公園 17 地区が指定されている(国立公園協会, 2004)。指定理由となっているのは、スノーモビルやオフロード車が多く、水域でのモーターボートを挙げているのは、釧路湿原、大雪山、日光、阿蘇くじゅう、霧島屋久、西表の 6 公園 7 地区であり、阿蘇くじゅうでは特に水上バイクもその

対象に挙げられている。

都道府県条例によって何らかの規制地区を設定する場合もある。山梨県では、1989 年に富士五湖の静穏の保全に関する条例を施行した。公共、緊急や祭礼等の目的、その他知事に許可を受けた場合以外には、航行時間が制限され、湖畔における騒音の大きさの許容限度として 70db の規制基準の遵守が義務付けられているが罰則はない。後述するが、滋賀県でも 2003 年に琵琶湖のレジャー利用の適正化に関する条例を施行し、その中で航行規制水域の指定、公共、緊急等の場合以外の規制水域におけるプレジャーボートの航行禁止、2 サイクルの原動機の使用禁止、改造を加えたプレジャーボートの航行禁止、水鳥の生息地への配慮などが盛り込まれた。北海道では、プレジャーボート等の事故防止等に関する条例が 2004 年に施行された。水難事故等を防止するための水域利用調整区域の指定、非正常状態での操縦禁止、危険操縦の禁止、救命胴衣の着用などが規定された。

関係機関や関係団体等による申し合わせやルールが定められている地区もある。知床国立公園の知床岬周辺では、1984 年に環境省、林野庁、斜里町、羅臼町をはじめとする関係行政機関による知床岬地区利用規制指導に関する申し合わせが行われた。一般観光客等の遊魚船による上陸利用は認めないこと、陸路からの入込み者にルートの危険性や魚船等への便乗禁止について説明し、極力立ち入りを控えるよう指導することなどを申し合わせ、合同パトロールや標識整備等を実施してきた(環境省東北海道自然保護事務所, 2004)。後述する阿寒国立公園屈斜路湖では、1996 年に、弟子屈町を中心とした関係行政機関、関係団体等からなる屈斜路湖適正利用連絡協議会が、湖面に利用自粛区域を設定し、ルールの周知や巡視、指導を行っている(屈斜路湖適正利用連絡協議会, 2003)。

以上のように、自然公園内の水域において、動力船利用を規制する目的で用いられる対策は様々であり、規制目的や対象とされる地域の設定や規制の方法などには一貫した指針が示されているわけではない。

2. 利用調整事例

2. 1. 中禅寺湖

日光国立公園中禅寺湖は、男体山の噴火により生じた周囲約 25km の湖で、1934 年に国立公園に指定され、湖上の利用としては、遊覧、漁業目的、免許講習等の動力船、手漕ぎボートの利用などが行われている。中禅寺湖全体は、車馬及び動力船等乗入れ規制地域に指定され、承認船以外の動力船利用が公園計画により規制されている。資源保護のため、西側半分は禁漁区となっており遊覧航行を除き乗り入れることはできない。2004 年 3 月に

環境省北関東自然保護事務所次長、同日光地区自然保護官、中禅寺湖漁業協同組合組合長に聞き取り調査を行った。

従来より中禅寺湖とその周辺陸域において、モーターボート、水上バイクなどの動力付プレジャーボートの急増により、無秩序な利用、騒音、野生動物の生息地への影響、湖畔植生の破壊、水質汚染、事故の危険性、放置ボートによる親水空間の喪失、湖畔景観の破壊などが懸念されてきた。1990年に環境省日光国立公園管理事務所と栃木県自然環境課により、動力船等乗入れ規制地域の指定のための実態調査が実施された。漁業協同組合、小型船舶安全対策協議会、旅館民宿組合や中宮祠在住の動力船所有者から、漁業や貸し遊漁船等の地元船については現状維持すべき、持ち込みによる動力付プレジャーボートの規制や動力船の減船、棧橋の統合が必要である等の意見が集められた。

1990年6月、自然公園法改正により、車馬及び動力船等の使用を規制する地域の指定が可能となった。1991年12月、学識経験者、土地所有者、漁業協同組合、遊覧船事業者、貸し船事業者、環境省、林野庁、栃木県、日光市、警察等の関係機関で構成される中禅寺湖周辺利用適正化推進連絡協議会が設置され、栃木県主導で動力船の減船が進められた。1992年、奥日光(13,865ha)が自然公園法の乗入れ規制地域に指定され、中禅寺湖への動力船の乗入れが禁止された。ただし、許可基準の特例により、漁協承認船、遊覧航行、免許講習船等は許可された。規制地域指定時に承認を受けていた漁協預かり承認船、地元業者預かり承認船、日帰り持ち込み船は、使用を認められたものの、新規の承認や預かりは行われず、船置き場の収容数以下に削減していくこととされた。

中禅寺湖で航行を許可された動力船は、船体に環境省の発行する動力船使用許可証または動力船使用規制適用除外の標章および中禅寺湖漁業協同組合指定の番号ステッカーを掲示することが義務づけられている。1999年度末の動力付プレジャーボートの全廃、棧橋の統合化、遊覧航行用動力船の協同組合化により、1991年度末に1,000隻を超えていた動力船は、2003年度には429隻になった。

中禅寺湖周辺地域利用適正化推進連絡協議会により、毎年度の取扱い方針の協議や、年2回のパトロールが行われており、無許可動力船の調査および指導等が行われている。さらに漁協により、遊魚期間中、毎朝毎夕、陸上と湖上から、遊魚料金支払いの確認、動力船の承認ステッカーの確認、指導が行われている。近年では承認されていない持ち込み船はほとんどみられなくなった。

2. 2. 琵琶湖

琵琶湖国定公園琵琶湖は、1950年に国定公園に指定され、周囲約235kmの日本最大の淡水湖風景が特徴である。湖周辺には水泳場や園地等の利用拠点が点在し、観光遊覧、釣り目的、プレジャーボート等の動力船、ウィンドサーフィン、遊泳等が行われている。2003年、プレジャーボートの航行規制水域の設定や2サイクルエンジンの使用禁止措置、外来魚（ブルーギルオオクチバス、コクチバス）の再放流の禁止を含む滋賀県琵琶湖のレジャー利用の適正化に関する条例が滋賀県により施行された。2004年3月に、条例を所管する滋賀県琵琶湖環境部自然保護課琵琶湖レジャー対策室室長と、条例制定のための市民運動を行った琵琶湖自然環境ネットワーク代表に聞き取りを行った。

動力付プレジャーボート等の増加により、無秩序な利用、騒音、悪臭、迷惑駐車、漁具の損傷、他の利用者や住民との軋轢、ゴミの放置などの迷惑行為、水鳥など野生生物への影響、湖畔植生の損壊、水質汚染などの自然環境への影響が問題視されてきた。1993年の水上安全条例の改正により水泳場付近の航行禁止が規定された。1995年には、滋賀県など関係機関で構成される水面利用連絡調整会議により、水面利用計画「水上オートバイ編マナーズブック」が作成された。沖合400mまでの徐行、取水塔、ヨシ帯、民家付近の走行禁止、港湾、漁港などの防波堤や航路付近での走行禁止、改造や空ふかしの禁止、車両の定位置駐車、ゴミの持ち帰り、燃料の混合比の遵守、1996年の水上安全条例の改正に基づく水上バイク利用者講習の義務の遵守が定められた。しかし、その後も住民からの苦情などは減らず、騒音や住民との軋轢により、自治会や住民から県に対する対策要請が出された。湖岸緑地を封鎖しても重機等を用いて水上バイクの搬入がみられた。市民団体の主催する現地調査への県の担当者の参加などを経て、庁内検討会議の設置、庁内関係課による琵琶湖適正利用対策検討チーム、琵琶湖適正利用懇話会がそれぞれ設置された。2000年から2002年にかけて、既往調査の整理による利用実態の調査や問題点の抽出、他の都道府県における事例の調査、新聞やインターネットによる情報収集、利用者に対するアンケート等の調査が行われている。また、4回の懇話会、各3回の企画部会、湖面对策部会、湖岸・沿岸集落域対策部会が開催されている。さらに、適正化施策と条例要綱案の公表および書面、FAX、電子メールによる県民政策コメントの実施とその意見・情報に対する県の考え方および条例要綱案の修正の公表、2回の公聴会、関係事業者への説明会、大阪における意見を聞く会、東京におけるシンポジウムの開催を通じ、意見の収集を行った。これらの情報については、インターネット上で公開された。以

上のようにして、利用の適正化に向けた検討・意見収集・条例案の作成が行われた。2002 年 10 月、条例が成立した後、公募委員を含む滋賀県琵琶湖レジャー利用適正化審議会が開催されている。2003 年 4 月、滋賀県琵琶湖のレジャー利用の適正化に関する条例が滋賀県により施行され、県自然保護課にレジャー対策室が設置された(滋賀県、2003)。同年 9 月には琵琶湖レジャー利用適正化基本計画が公表された。

同条例では、生活環境を保全する必要がある地域を航行規制水域に指定することができ、規定された公共、緊急等の場合以外の規制水域におけるプレジャーボートの航行を禁止している。知事は航行規制水域において航行させている操縦者に対して、停止を命ずることができ、違反したものは 30 万円以下の罰金が科せられる。規定で定める方式を除く 2 サイクルの原動機の使用禁止、改造を加えたプレジャーボートの航行禁止、迷惑行為や取水施設、漁業施設付近の航行禁止、適切な給油方法の実施、水鳥の生息地への配慮などの遵守事項には罰則はない。これらの規定に関する指導および啓発活動を行わせるための琵琶湖レジャー利用監視員を置くことが規定されている。

滋賀県には、すでに滋賀県琵琶湖等水上安全条例(1994 年改正)に基づき、水泳場保安水域や水上交通の安全を確保する目的で船舶の係留もしくは航行を規制する水域が規定されており、滋賀県琵琶湖のヨシ群落の保全に関する条例(1992 年施行)に基づき、ヨシ群落保全区域における動力船または車両の使用規制が規定されていた。そのため、レジャー利用の適正化に関する条例では、主に住居が集合している地域、病院、学校のある地域、その他福祉施設や教育施設のある地域にプレジャーボートの航行規制水域を指定することを目的とした。

航行規制水域には、湖岸標識や湖上浮標が設置され、市町村からの推薦を受けた一般市民、漁師、マリナー経営者等全 66 名の監視員が、夏期、日曜に監視を行い、滋賀県と市町村職員により、4 月から 9 月の毎週、土曜・日曜に監視、指導が行われている。2003 年施行後初の監視結果では、利用地域の移行、湖岸から沖合への移行、全体的な利用の減少が報告された。その一方で、監視員に対するアンケート調査結果(滋賀県琵琶湖レジャー利用適正化審議会、2003a)から、航行規制水域が「あまり守られていない」、「まったく守られていない」といった意見が 3 割から聞かれていた。市町村に対するアンケートの調査結果からも、航行水域外での利用の増加と苦情の増加が明らかになっており、航行規制水域の指定基準の変更、監視の徹底等が求められている。

2. 3. 洞爺湖

洞爺湖は、周囲 43km のほぼ円形のカルデラ湖である。支笏洞爺国立公園の一部として、1949 年に指定された。水上利用としては、湖上遊覧船、貸しボートなどが行われている。ヒメマス釣りについて、洞爺湖全体で関係機関の協力のもとルールが定められている。2005 年 1 月に、洞爺村商工観光課商工観光係長、虻田町観光振興課観光係長、壮瞥町経済観光課商工係長に聞き取りを行った。

洞爺村では、条例にもとづき協力金を徴収し水上バイクの乗り入れを認めている。1998 年以前から、水上バイクの騒音に対して、住民から苦情が多く寄せられた。湖岸では乗り入れが可能な場所は少ないが、プレジャーボートの乗り入れ箇所としては認めていない釣り船置き場で、鎖をつないでいた杭が抜かれたり、カヌーの進路を水上バイクが横切ることや、遊覧船に近寄るなどの危険航行も確認されている。湖の中央にある中島に不法に桟橋や小屋が建設されたこともあった。秋には海で利用した後に湖で船体を洗うためにやってくる利用者もいる。

これらの状況を受けて、役場が事務局となり、観光協会、商工会、自治会、レークスポーツ協会により、レジャー対策協議会が設立された。1999 年度以降、レジャー対策協議会で場所を定め、協力金を徴収して、プレジャーボートの乗り入れを認めている。湖岸から 300m を徐行区域とし、浮標を設置している。300m とするに当たっては、実際に水上バイクにより実験を行い、湖岸まで騒音が届かない範囲とした。その後は、苦情は減少したが、2000 年 1,802 艇から 2004 年 3,450 艇と利用は増加傾向にあり、規制を強めつつある支笏湖から利用場所を移したと考えられている。

洞爺村では、1 日に 100 艇以上が来ることもあり、トレーラーを乗り入れ湖岸に降ろすスペースや、航行時の危険防止から、現在の発着場所ではそれ以下が理想だと考えられている。2005 年度からは対岸の壮瞥町でも同様の対策が取られることになっているが、虻田町では特に対策の予定はない。支笏湖の規制強化の影響もあり、今後の利用増加も予想され、洞爺湖全体あるいは支笏洞爺国立公園全体での対策やルールが必要と考えられている。

2. 4. 屈斜路湖

阿寒国立公園の屈斜路湖は、屈斜路カルデラに横たわる楕円形のカルデラ湖で、周囲約 57km の湖面全体が第 1 種特別地域に指定されており、オオハクチョウの飛来地としても知られているが、近年水上バイクの無秩序な利用が問題視されている。2004 年 3 月に環境省阿寒国立公園川湯自然保護官、弟子屈町経済観光課商工観光係、水上バイクの利用拠点に近い民宿経営者に聞き取りを行った。

1990 年頃から水上バイク利用者が急増し、湖面の無秩

序な利用が問題視されるようになった。特に、騒音による苦情が屈斜路湖畔の宿泊施設経営者や利用者、観光客、キャンプ利用者から寄せられるようになり、また、安全面からも、暴走行為による遊覧船やボート等への進路妨害、走行妨害、さらには追突、接触、骨折、転覆といった船舶事故にまで発展し、死傷に至るケースも見られるようになったことから、対策の必要性が指摘されるようになった。環境への影響として、栈橋が湖岸に乱立したことに伴い、湖岸の至る所で車の乗り入れによる湖岸植生の破壊が確認され、水質の悪化やバイカモの減少といった影響も懸念されている。

1987 年に関係機関により、栈橋の乱立、無秩序なボートの係留及び陸揚げ等を防止し、景観の保護と適正な湖水の利用を図ることを目的とした、屈斜路湖適正利用連絡協議会が設立された。1994 年には、湖岸の温泉のホテル、民宿ペンション経営者の有志により森と湖の静けさを守る会が設立され、町の天然記念物マリゴケの自生地であることや鳥獣の特別保護地区に指定されていることなどを紹介し、騒音を伴う水上バイクの走行自粛の呼びかけをはじめた。1996 年には、先述の協議会により、湖面の一部に自粛区域を設定し、午前 8 時以前および午後 5 時以降の航行は自粛して欲しい事などを、利用者へ呼びかけている(屈斜路湖適正利用連絡協議会, 2003)。これらは自粛という形で利用者の自主性に任せており、法的な効力はない。ルール遵守を促すための活動として、注意を促す看板の設置やチラシの配布を行い、さらに警察と共にシーズン時の 6 月～9 月に月 1～2 回程度の定期的な巡視を行い、免許証の有無の確認等を行っている。

しかし、自粛という形で利用規制は法的効力がないため、実際に守られているかどうか、水上バイクの無秩序な利用が減少したかどうかは、明らかでない。警察による巡視も免許の有無の確認程度で、ルールに反した行動に対して、それを制止することはできない。また、水上バイクの利用者や事業者も町民であり、経済的観点から水上バイクも利用の一形態として容認すべきという考え方もある。

まとめ

自然公園の水域において、近年その利用形態が多様化し、特に 1990 年頃より動力付プレジャーボートによる自然環境やその他の利用者への影響、地域住民への影響などが指摘されることが増えた。本研究で調査した事例からは、水質や湖岸・湖底、海岸植生への影響、騒音と排気といった環境への影響、柵を破壊し車両を乗り入れるなどの無秩序な利用、ゴミの放置、事故の危険性、静穏な利用環境への干渉などが懸念されていた。しかし、実

際に詳細な実態の把握が行われていたのは琵琶湖の騒音に関する調査のみであり、プレジャーボート以外のレクリエーション利用者への影響など不明瞭なものもある。自然レクリエーション地において何らかの利用調整をはかるためには、特定の利用行為によって生じるインパクトとの因果関係を明確に示し、その関連について関係者の間で合意がはかられていることが前提となる(Shelby & Heberlein, 1986)。プレジャーボート利用とインパクトの因果関係の把握手法の確立と、その結果に基づく利用調整にいたる合意形成のプロセスが必要とされる。

対策としては、自然公園法の乗入れ規制地区、利用調整地区、都道府県条例、関係機関・関係団体等の申し合わせなどが考えられる。乗入れ規制地区は、車馬及び動力船を一律に規制対象とし、区域に乗り入れるには許可が必要となる。

自然公園における水域の利用調整には、自然公園法に基づくものとして、立ち入り規制地区や利用調整地区、乗入れ規制地区の指定がある。しかし、立ち入り規制地区と利用調整地区はその対象とする場所が極めて自然性の高い場所を対象としている。利用調整地区においては、現在までのところ指定された例もない。乗入れ規制地区については、いくつかの公園で水上利用の調整を目的に設置されているものがある。プレジャーボートの乗入れにより、植生や野生生物の生息環境の悪化が懸念される場合に指定される。

乗入れ規制地区の事例として、中禅寺湖では、湖全体が規制地区に指定され、承認船以外の動力船利用が規制されている。規制の際、承認されていた動力船、漁船をはじめ遊覧船や貸し船等の既得権を認めた上で、減船が徐々に図られた点、漁協の存在により、特例許可船の範囲設定が容易であった点、地元も含めた適正利用を検討する枠組みの中で、動力船規制について、将来の方向性も含めて議論されている点が特徴である。さらに、その規制の運用において、漁協の存在により特例許可船の範囲設定が容易であった点、既得権を認めた上で減船が徐々に図られた点、マイカー規制やシャトルバス運行との組み合わせや、プレジャーボートの全廃、栈橋の統合、遊覧航行用動力船の組合化が同時に行われた点も、中禅寺湖での規制が定着した理由であると考えられた。釣りにおいて遊魚料の支払いが義務づけられているため、漁協による積極的な PR および登録と、頻繁な巡視の実施が承認されていない動力船の持ち込みを防止していた。自然公園の特別地域に水面が指定されている場合に有効な利用調整の手法であるが、利用を認める承認船の範囲の設定と監視体制の確立が必要である。

都道府県が、独自に水上利用に関する条例を定める場

合もあり、既存の法律・条令と重複する趣旨以外の目的で新たに規定する内容が設定される。滋賀県では、琵琶湖を対象に、プレジャーボートの航行規制水域の設定や2サイクルエンジンの使用禁止措置などを含むレジャー利用の適正化に関する条例を施行した。市民からの要請により課題への積極的な検討が開始され、条例制定の過程において、利用実態、利用者意識等を調査し、懇話会委員の公募、県民政策コメント制度や公聴会等、様々な方法を用いて各段階で幅広く県民や事業者の意見を収集していた点が特徴的である。主に生活環境に配慮した規制水域の設定が行われていたが、自然環境、他の利用者、安全性などにも配慮した対応、地域特有の時期や場所に配慮した対応がなされていないという指摘もある。湖岸の土地所有が曖昧で、出入場所を限定するなどの規制も困難であり、業者が私有地化している箇所は監視が難しい。プレジャーボート利用者も大部分が県外からの利用であり、複数の規制水域において、規制とその内容が利用者に伝わりにくい。現時点では、規制水域内を航行する水上バイクの存在も確認されており、有効な監視体制と取締り方法の確立と、幅広い層への規制の周知が課題である。

条例により乗り入れが可能な場所を定めて、管理する方法をとっている場合もある。洞爺湖では、洞爺村が条例により水上バイクの乗り入れ場所を限定して開放している。しかし、年々利用が洞爺村に集中しており、現在の乗り入れ箇所のキャパシティが問題となりつつある。対岸の壮瞥町では乗り入れ数の減少をねらった同様の対策が今年度より始まり、洞爺湖全体での規制の強化により、他地域での無秩序な乗り入れが増加する懸念もある。また、同じ公園内の支笏湖では異なる対応がとられている。他のレクリエーション利用者や自然環境に対する影響は目だっていないが、洞爺湖全体あるいは公園全体でのルール作りが必要となるであろう。

関係機関により自粛ルールをつくって、利用調整を図ろうとする対策もある。屈斜路湖では、関係機関による自粛ルールを策定し啓発活動などが行われている。しかし、規制水域を守らない利用者なども依然として確認されており、地域関係者からは法的拘束力をもつ対策の検討も望まれている。たとえルールに違反しても、法律に基づく指導や取締りができないことが問題である。自粛ルールの策定やその後の管理運営に水上バイクの利用者等も含めて検討を進めることも考えるべきだが、その前提として関係者により、屈斜路湖の望ましい利用形態について合意が得られていることが必要であろう。

以上のことから、利用調整の方法としては、湖面が自然公園の特別地域に指定されており、かつ持込のプレジ

ャーボートによる自然環境への影響が明らかである場合は、自然公園法による乗入れ規制地区の指定が効果的であるといえる。しかし、琵琶湖や洞爺湖のように住民の騒音被害については、自然公園法による規制の対象とはならない。そのような場合には自治体による条例の制定や独自のルールの設定が考えられる。しかし、有効な監視やルールの周知、法的拘束力のなさが課題となっている。プレジャーボート利用者の組織化によりマナーの向上や自主ルールの遵守徹底を図ろうとする取り組みや、プレジャーボート販売店らの組織による啓発活動も行われている。自然公園の水域ではどのような利用がふさわしいのかという点について、関係機関が中心となり、利用者・関係者に対する幅広い意見収集を行い、計画の段階から実施にいたるまで地域の住民や利用者も含めた検討が行われる必要があるだろう。

引用文献

- アート潜水企画（2002）平成13年度支笏湖地区植生調査報告書，アート潜水企画，千歳市，62pp.
- 琵琶湖適正利用懇話会（2002）琵琶湖におけるレジャー利用のあり方（提言）．滋賀県，22pp.
- Dudiak, T.A.(2003) The Sound of Silence: Trends in the Regulation of Personal Watercraft, *Lake and Reservoir Management*, 19(1), pp.45-54.
- FLB びわ湖自然環境ネットワーク(2003)びわ湖を救え！～琵琶湖水上バイク問題・報告書～，FLB びわ湖自然環境ネットワーク，大津，265pp.
- 環境省東北北海道自然保護事務所（2004）知床半島先端部地区利用適正化基本計画，環境省，11pp.
- 国立公園協会(2004)2004 自然公園の手引き，国立公園協会，東京，216pp.
- 屈斜路湖適正利用連絡協議会(2003)屈斜路湖利用の安全マニュアル，屈斜路湖適正利用連絡協議会，弟子屈町，19pp.
- Shelby B. & Heberlein T. (1986) Carrying Capacity in Recreation Settings, Oregon State University Press, Corvallis, 164pp.
- 滋賀県(2003)琵琶湖レジャー利用適正化基本計画，滋賀県，大津，39pp.