

講演会

漁業と海洋レジャー産業の調和をめざした 海面利用計画について —— 漁港開放と漁業資源 ——

八木 宏 樹
(小樽商科大学商学部生物学研究室)

1. はじめに

釣りを中心とした海洋レジャーに対する意識の高まりや、プレジャーボートの隻数増加、あるいは漁港の開放に伴い、一般市民の海との関わりが以前に増して大きくなってきた(写真1)。しかし、このような海洋レジャー人口の増加により、釣獲による漁業資源への漁獲圧やマリナー付近における漁民とのトラブルの発生増加なども目立つようになってきた。海洋レジャーが漁業と海面を共有し、ともに発展するにあたっては、漁民と海洋レジャーの競合の実態や意識の違いを明らかにし、共存共栄に向けた新たな海面利用のルールづくりを行わなければならない。本論ではライセンス制導入の兆しをみせる船釣りに対する新しい取り組みと、北海道漁港管理条例の改正が契機となった漁港開

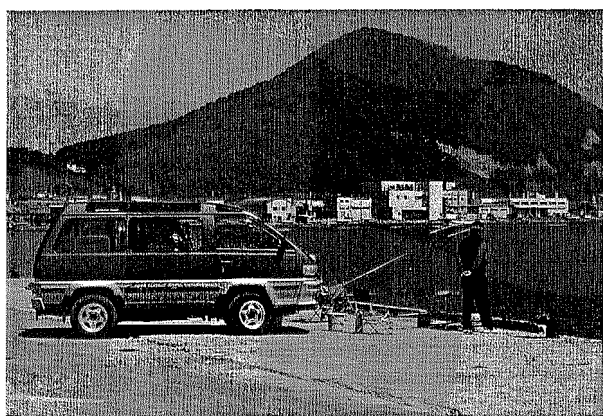


写真1 海洋レジャーはますます多様化して発展すると予想される

放の二側面から、現在抱えている漁業と海洋レジャー産業との問題点を考察した。

2. 海洋レジャー産業の形態

海洋レジャーには海の利用形態別に、釣りなどの海産物を収穫するレジャー、海産物を購入したり食したりするレジャー、ダイビングやヨット、プレジャーボートなどのマリンスポーツ、およびホエールウォッチング等の見るレジャーなどが存在する。これら海洋レジャーが発展する要素のうち、石井(2000)は①公共的性格のある要素として施設、船、生物の整備という3つを挙げ、また、②経験的に必要な要素として、海の知識、天候、海象、船使用などを挙げている。施設の整備だけではなく、海の知識の普及や漁業との共存を図る方策の構築があつて、初めてこれらのレジャーが今後ますます発展していく下地が整い、その結果として、漁業とともに活力ある漁村の創造が形作られていくことが予想される(図1)。

3. 海釣りと漁業資源

平成13年4月に示された北海道遊漁指針(写真2)(2001)によると、北海道の遊漁人口は昭和50年代後半から著しい伸びをみせ、第10次漁業センサス(平成11年度)では、海面の遊漁

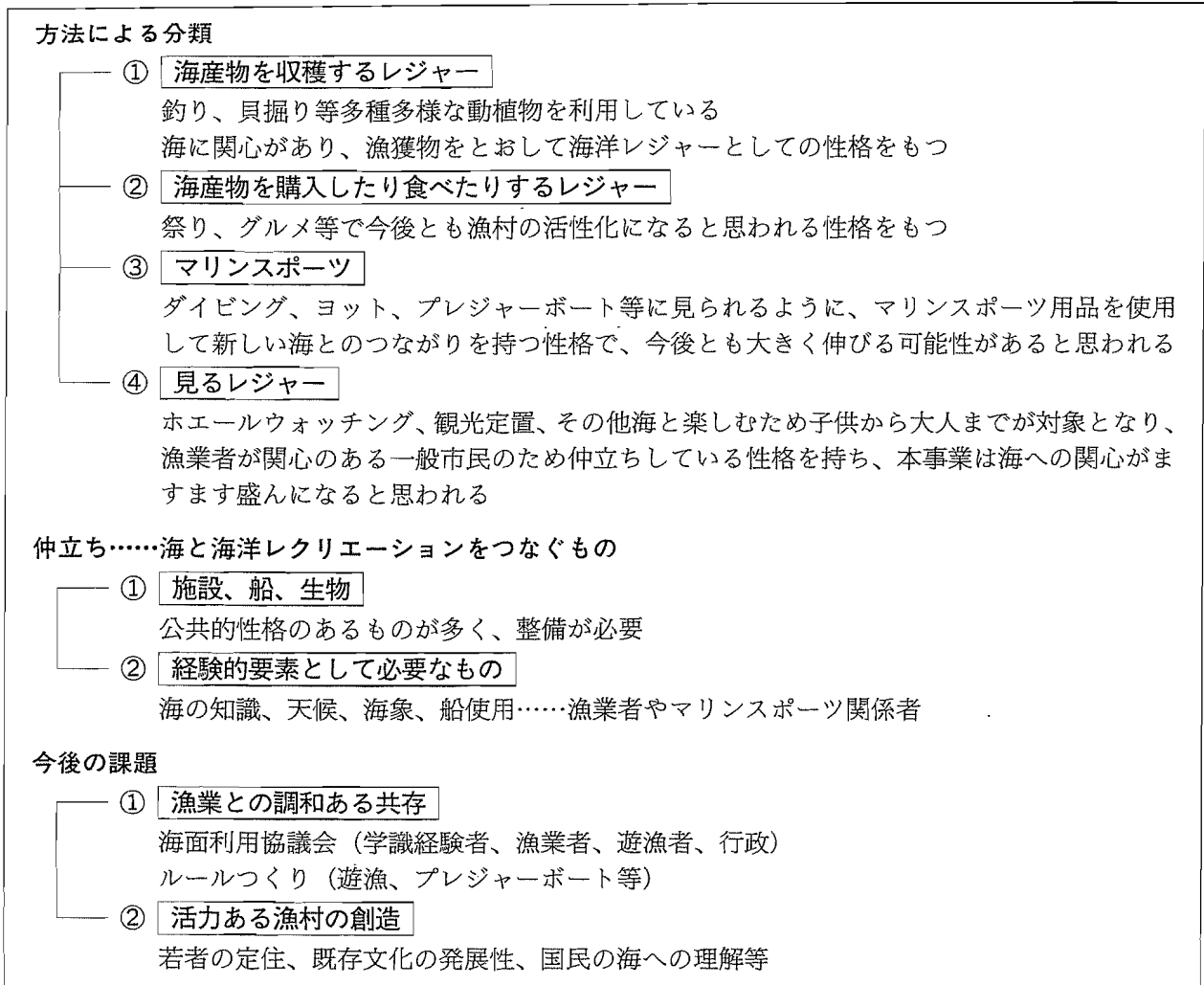


図1 海洋レクリエーションの形態：石井（2000）を参考に作成

者数はのべ約216万人、内水面の遊漁者数はのべ約46万人に達したとされている。全国と北海道の海面遊漁者数の推移を図2に示す。海面では、遊漁のために個人で所有するプレジャーボートの普及や漁業者等による船釣り案内業（遊漁船業）の増加により、年間のべ約59万人

が船釣りをを行うようになってきている。北海道における遊漁船に関する届け出数（隻数）の推移を図3に示す。船釣りの対象は様々であるが、田中（1993）によれば北海道ではカレイ類、スルメイカ類が多く、そのほかにクロソイ、ヒラメ、ホッケ、メバル、その他魚種となっている。これに加えて最近では秋サケやサクラマスも釣りの対象となっており、昨今の釣りブームとい

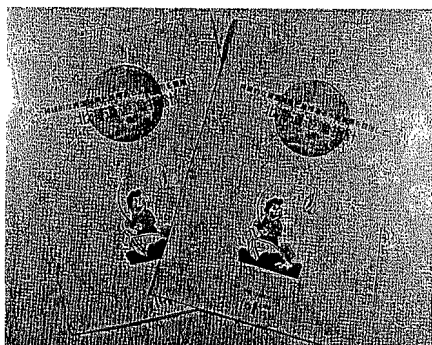


写真2 北海道遊漁指針

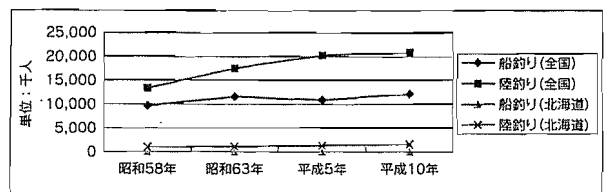


図2 海面遊漁者人口の推移（全国および北海道）

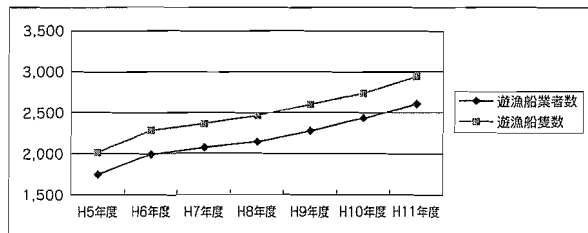


図3 北海道における遊漁船に関する届け出数の推移

われているとおり、釣り人口や年齢構成、対象魚種も広がる一方である。

船釣りによってどの程度の資源が獲られているか、つまり釣獲の資料は余り多くない。前述田中（1993）によれば北海道では当時の釣り人口年間のべ36万人がカレイ類を2,731トン、スルメイカ1,056トンを釣獲したとされる。魚種別に平均単価を算出して魚種別の量に積算するとおよそ22億5千万円余りに見積られる。これには磯釣りやプレジャーボートの分は計算外となっている。単純に計算すると、船釣りでは1回1人あたり平均13,768gの釣獲量に相当する。

北海道だけでなく、東京湾千葉県沿岸では遊漁船によるスズキの釣獲量が内湾で100トンあまり、内房で2.7トンと推定されている（尾崎ほか、2001）。傍島ら（1991）は京都府におけるマダイ遊漁の実態を調査し、昭和63年の遊漁による推定釣獲量は60.6トンと推測した。この量は同年の市場調査による推定漁獲量69.8トンにほぼ匹敵する量であった。神奈川県における同様な調査（今井ほか、1994）では1989年の東京湾地域のマダイ推定総釣獲量は82.5トンで、それ以前の12年間で釣獲量が21.6倍に増加したばかりでなく、遊漁によるマダイ釣獲量が漁獲量を上回っていることが明らかとなった。

最近の北海道のデータでは木古内湾水域にお

けるマコガレイの調査結果がある（石野、1999）。同水域における4～6月のマコガレイ釣獲重量は遊漁団体全体（15団体）では21.461トン、遊漁案内船（母数60隻分）では8.523トンと推定された。

その他の資料も含めて、海釣り、陸釣り、プレジャーボートによる釣獲量の推定について表1にまとめた。これによると、昨今の釣りブームが広がるにつれて北海道のみならず、釣りの盛んな主立った道府県では釣獲量は意外に大きい漁獲圧になっていることが分かる。その一方で、近年、北海道周辺海域の資源水準は低下の傾向であり、また、市場の国際化による輸入物の増加などによる産地価格の低迷など漁業は厳しい状況にある。海の資源は限られたものであり、海面における水産資源の適切な利用や管理は、海を生産活動の場としている漁業者はもちろんのこと、余暇を利用して遊漁などを楽しむ人々にとっても取り組むべき大きな課題となっている。釣り人口が増加するに従って海を生業としている漁業者と、余暇を利用して海を楽しむ市民の間にも軋轢が生じるようになってきた。平成10年には北海道水産林務部が漁業者、遊漁船業者、プレジャーボート所有者を対象にアンケートを行った（北海道水産林務部、1999）が、漁業者側からみると釣り人の7割以上がマナーが「悪い」、「極めて悪い」とし、その理由は「ゴミの投棄」、「漁港近辺での違法駐車」、「密漁行為」が挙げられている。釣り人、遊漁船業者、ボート所有者からの回答でも半数以上がマナーの悪さを自覚している。「ルールは必要であるか」の問いには漁業者の約9割が「ルールは必要」としている。ルールの内容は「規制区域の設定」、「釣獲規制サイズの設定」、「規制区間の設定」、「魚種による数量規制」などとなっている。このような背景の中で日本各地で検討され始めたのがいわゆる海釣りに対するライセンス

表1 各地における釣獲の実態

海 域	対象魚種	釣 獲 量	コ メ ン ト	出 典
北海道	カレイ類 スルメイカ類	2,731 トン 1,056 トン	金額にして 22 億 5 千万円	田中 (1993)
木古内 (北海道)	マコガレイ	遊漁団体全体 21.461 トン 遊漁案内船 8.523 トン	刺網 500 円/kg 活魚 1,000 円/kg とすると 3,000 万円程度	石野 (1999)
京都府	マダイ	60.6 トン このうち 5.4 トンが放流魚	活魚平均単価 3,600 円で 1,944 万円程度	傍島ら (1991)
神奈川県	マダイ (遊漁船)	65.7~89.6 トン	遊漁>漁業	今井ら (1994)
神奈川県	マダイ (PB)	12.2 トン	漁獲量の 3 割	今井 (1994)
静岡県	マダイ (遊漁船)	182.5 トン 2~3 割が放流魚	遊漁>漁業	柳瀬・阿井 (1998)
静岡県	マダイ (PB)	50.4 トン	漁業の約半分	柳瀬・渥美 (1998)
静岡県	マダイ稚魚 (陸釣り)	8,194 尾 (H 5 年)	放流尾数の 4.2%	柳瀬・渥美 (1995)
千葉県	スズキ	内湾で 100 トンあ まり 内房で 2.7 トン		尾崎ら (2001)

※ PB はプレジャーボートを指す

ス制の導入である。アンケートの中でも、釣り人、遊漁船業者、ボート所有者などの半数以上がライセンス制に理解を示すものであり、その意識変化が背景にあった。

北海道遊漁指針は、漁業と遊漁が協調し適切な水産資源や水面を利用して、北海道にふさわしい遊漁の枠組みづくりを行うことを目的としている。また、海面では「船釣りライセンス制」の導入による水面利用の秩序づくりや、栽培漁業対象種の放流効果を高めるための幼魚や未成魚の保護区域の設定など具体策を盛り込んだ。今、釣り人を始め海洋レジャーを楽しむ人々においては一層のモラルの向上が望まれているが、モラルの向上を待ってられないほど漁業が困難に直面しているために先だってまとめられたのが北海道遊漁指針であり、胆振海域におけるサクラマス船釣りのライセンス制試行はこ

れらの意識の具体的な現れであった。サクラマス船釣りライセンス制は、資源の保護を目的としていることはもちろんであるが、漁業者と遊漁者間の海面利用のルールを作ることも大きな目的となっている。

4. 胆振海域のサクラマス船釣り ライセンス制導入の事例

サクラマスは主に日本海を中心に漁獲され、日本海における重要な資源として位置付けられている。このため毎年1千万尾を超える種苗の放流が行われている。胆振海域を含むりも以西地域では北海道全体の13%が放流されている。放流にあたっては従来は春稚魚放流が多くを占めていたが、近年は幼魚時における河川内での減耗を減らすことを目的に秋幼魚放流やスモルト幼魚放流が増加傾向にある。放流された

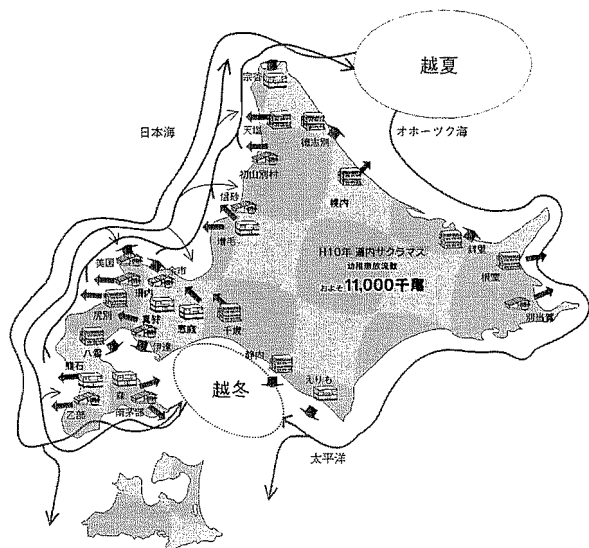


図4 サクラマスの回遊経路
(「サクラマス豆知識」より)

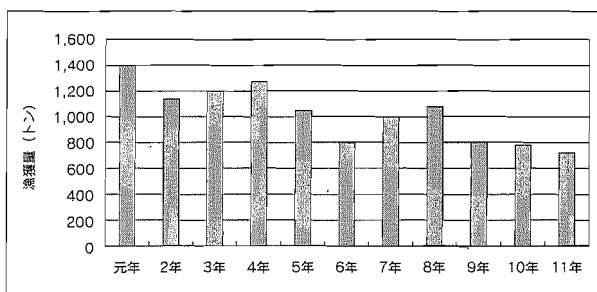


図5 北海道におけるサクラマス漁獲量の推移

幼魚は1年半を河川で過ごす。1.5歳魚になると降海して一路北上しオホーツク海で越夏する。その後2歳魚になると秋には太平洋及び日本海の2つの海域に分かれて南下回遊を行い、えりも以西太平洋海域つまり胆振海域で越冬する(一部は日本海南部で越冬するのもある)。越冬後の2.5~3歳魚は成魚となって再び日本海に入り北上する(図4)(北海道水産林務部、1999)。

胆振海域の遊漁船によるサクラマスの釣獲は、主に越冬のため高密度に魚群を形成する12月下旬から2月下旬にかけて行われる。道内のサクラマス漁獲量は平成元年以降年々減少しており(図5)、漁業者サイドからはサクラマス資

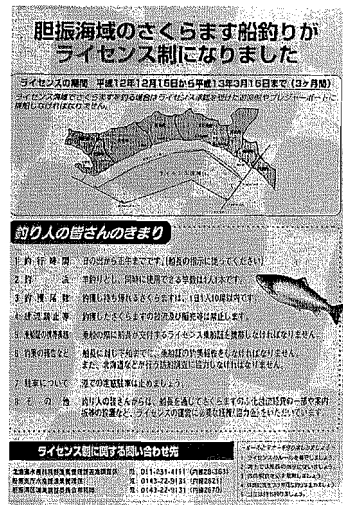


写真3 サクラマス船釣りライセンス制のパンフレット

源とりわけ幼魚の資源保護が望まれており、これが胆振海域のサクラマス船釣りライセンス制導入へとつながった。

ライセンス制導入当たっては平成11年冬(ライセンス制導入の1年前)に事前調査としてポイントチェックを行った。サクラマス幼魚の所在はおおかた分かっているので、サクラマスを釣っている遊漁船、プレジャーボートが、いつ、どこで釣りをしているかを調査した。この結果、ほとんどのサクラマスを目的とした釣り船が沖合5マイルラインより沖側、また、その沖合にある共同漁業権のラインの内側で釣りをしていることがわかり、これによりこれらのラインで囲まれる範囲をライセンス制導入の範囲とすることを想定した(主に釣り人を対象に釣具店や遊漁船業者を通じて配布されたパフレット参照:写真3)。沖合5マイルラインより沖側であるので、3~5級免許で操縦できる小型船舶については対象外となった。時期については、サクラマスが越冬すると思われる時期、つまり平成12年度は平成12年12月15日から平成13年3月15日と限定された。

ライセンスの根拠は胆振海区漁業調整委員会

指示である。導入にあたってはすでに行われていた道東の秋サケを参考にした。実行するにあたっては「試行」の扱いとなった。ライセンス制の制度化にあたっては解決すべき事項がまだ多く残されており、それまでは「試行」としてしか行えないのである。ライセンス制を実施するにあたっては胆振管内の関係各機関（行政、漁業協同組合、遊漁団体、プレジャーボート団体など）が「胆振管内さくらます船釣りライセンス制実行協議会」を組織し実務を担当することになった。実行協議会はライセンス制の実施および運営、また、実施に伴う協力金や承認に伴う保険加入の指導も行う。さらにライセンス取得船講習会も開催し、実際、平成12年度は胆振管内において計5回が開催された。

条件に該当し、かつライセンスを取得しようとする者（遊漁船の船長やプレジャーボートでサクラマス釣ろうという者）は胆振海区漁業調整委員会に申請する。ライセンスを取得した者は遊漁者（遊漁船では釣り客、プレジャーボートでは実際に釣りをを行う者）に対してライセンス乗船証を交付するほか、いくつかの事項を遵守させる義務がある。前述のパフレットには次のような項目が記載されている。

- (1) 釣行時間：日の出から正午まで
- (2) 釣法：竿釣りとし、同時に使用できる竿数は1人1本
- (3) 釣獲尾数：釣獲し持ち帰ることができるサクラマスは1日1人10尾以内
- (4) 放流禁止等：釣獲したサクラマスの放流及び販売の禁止
- (5) 乗船証の携帯義務：乗船の際に船長が交付するライセンス乗船証の携帯
- (6) 釣果の報告：船長に対して下船までの釣果報告と、訪船調査への協力
- (7) 駐車について：迷惑駐車防止
- (8) その他：放流経費の一部負担やライセン

ス運営に必要な協力金の協力依頼

罰則はある。本来、海区調整委員会指示を根拠に船ごとにライセンスを取得した遊漁船業者やプレジャーボート船長は1回目の指示違反に対しては知事からの勧告、2回目違反からは知事からの改善命令を受けることがあるが、ライセンス証は釣り人各人が乗船の際に船長から交付されるため、それらの個人に対しては「指示に従わない場合はライセンス証の取消し、または次回のライセンス証を取得させない等の措置をとることがある」となる。

サクラマス船釣りライセンス制の導入にあたっての特色は協力金の創設である。しかし、協力金は海区調整委員会指示ではなく、「さくらます船釣りライセンス制実行協議会」が設置規約に独自に定めているものであり、このため実行協議会の維持管理経費と、サクラマス放流にあたっての民間（漁業協同組合など）の経費分を補うという二側面を含んでいる。また、管理、清掃などの運営経費も含んでいる点などから、本来意味の「栽培漁業負担金」とは異なっている。本来は釣り人1人ずつから徴収するのが本筋である負担金ではあるが、冬場の毎回徴収は困難であり、したがって実行協議会は船ごとに前金で釣り人1人あたり300円程度を目安に徴収することになった。

5. 遊漁ライセンス制導入あたっての問題点

胆振海域におけるサクラマスライセンス制試行の結果についてはまだ判明していないが、胆振海域以外のサクラマス釣りや他の魚種についてもライセンス制が導入される可能性があることから、ライセンス制導入にあたっての問題点を考察した。

先のアンケート結果からもみられるように、釣り人、遊漁船業者、ボート所有者などの半数以上がライセンス制に理解を示すに至った時代背景もあることや、サクラマス越冬個体というようにわかりやすい資源という理由で、胆振海域では道東秋サケに続いてサクラマス釣りに対してライセンス制試行に踏み切った。しかし、サクラマスに限って言うと、サクラマス釣りは日本海でも行われており、釣られるサクラマスには他の海域での放流個体も含まれるはずである。しかし、現実には協力金を徴収されるのは冬場3カ月に限っての胆振海域だけである。サクラマス資源保護の趣旨においては全道のサクラマス釣りに対して協力金を徴収しても良いのであろうが、胆振海域以外のサクラマス釣獲については漁期や釣獲も安定せず、十分な調査が行われていない現状では導入は慎重にならざるを得ない。実際にはライセンス制導入を視野に入れて、後志や檜山海域でも調査が行われつつあるが、渡島や留萌海域では検討されていない。これからは平等性を保つことが肝要である。また、サクラマス資源の減少と遊漁による釣獲の因果関係の科学的根拠はというと、これもまた完全には証明されておらず、今後の課題として残されたままの状態である。

胆振海域のライセンス制は試行であるが、それでは全道に展開される場合の条例化の可能性はあるのだろうか。胆振海域の現状は5マイルライン以内で行われる3～5級の船が対象となっていないことや、国、道、市町村が行っている栽培漁業に対する負担金が想定されていないなど改良すべき点はあるが、全道展開に向けては、平等性を確保しつつ、科学的データを積み重ねたのちの条例化の方向で行くことが公平性の面から必要であろう。また、胆振海域のライセンス制は海区漁業調整委員会指示、協力金はライセンス制実行協議会設置規約（胆振海域

の場合）であるなどいわゆる「二本立て」であるが、条例化されることにより「二本立て」も解決され、また、罰則も明確になり、本来意味の資源保護につながっていくものと思われる。

遊漁のライセンス制導入にあたっては、おそらくサクラマスを対象とするだけではやはり公平性は欠くであろう。とくに協力金の負担を求めるのであれば、対象は栽培漁業を行っているすべての魚種に対して行うことが本筋である。たとえば北海道における栽培漁業対象種はヒラメ、サケ、クロソイ、マツカワ、ニシンなどが挙げられる。いずれも釣り人にとっては人気魚種であるが、漁業との調整や資源の保護等の観点から将来的にはなんらかのルールを策定する必要があると思われる。しかし、ヒラメ釣りとカレイ釣りの区別はつくのか、陸からの釣りはどうするのか、つまり混獲の問題、また、サクラマスと異なり長期にわたる遊漁期間の問題、さらにはそれぞれの魚種に対して、サクラマスの場合と同様に資源の減少と遊漁による釣獲の因果関係の科学的根拠や、資源に対する遊漁の漁獲圧など、明らかにしなければならない課題は多く残されている。また、協力金に国、道、市町村が行っている栽培漁業経費の一部を盛り込むとすると、釣り人一人あたりの負担が増加することが予想され、この扱いについても慎重に論議を行わなければならない。さらに、ライセンス制導入が広く実現された場合においても、「金を払ったのだから何をしても良い」との風潮にはなるのではないかと、釣り人口の増加に伴う漁村の負担増など、モラル的な懸念は残される。

6. プレジャーボートを取りまく最近の情勢

近年の余暇時間の増大に伴い、都市住民のライフスタイルや生活の価値観の変化から、海や漁村は豊かな自然と触れあう場として注目を集めており、中でも釣りは海洋性レクリエーションの大部分を占めている。北海道内では季節的に海域を変えながら釣りを楽しむ傾向があり、このためプレジャーボートの果たす役割は大きく、平成10年度末のプレジャーボート数(遊漁專業船を含む)は1万3千隻弱に達した。北海道におけるプレジャーボート・遊漁船隻数の推移を図6に示す。釣り場に近い漁港では、比較的上下架ししやすい漁港内船揚場があることなどから、漁港を利用するプレジャーボートも増加傾向にある。その一方で、海洋法の定着や資源の減少などによる減船など、漁業を取り巻く環境は厳しく、漁業者の高齢化や後継者不足で道内の漁船数は減少傾向を示している。このような背景の中で、全道で285ある漁港のうちいくつかは、数次にわたる漁港整備の結果、時期によっては漁船の収容能力に余裕が生まれている(写真4)。

一方ではプレジャーボート数が増加し、一方では漁港に余裕が生まれている現状で、北海道漁港管理条例の一部が改正され、プレジャーボート等の漁港利用が可能になってきた。これまで漁港は漁船の利用を基本としていたため、

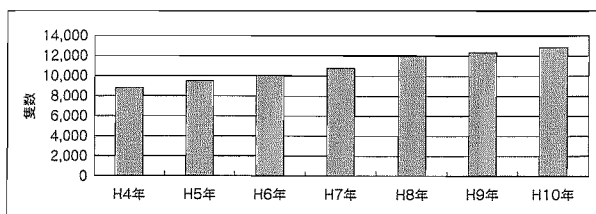


図6 北海道におけるプレジャーボート・遊漁船隻数の推移



写真4 漁港に係留中のプレジャーボート

プレジャーボート等の漁港施設利用を制限してきたが、漁港施設に余裕がある場合には、漁業活動に支障のない範囲において、プレジャーボート等の利用する場所を指定して適正に使用させることが「北海道漁港管理条例」の一部改正の趣旨である。主な改正点としては、

- ① 漁船以外の船舟(プレジャーボート等)については、プレジャーボート等の利用する場所を指定し、その受け入れについては許可制として実施する
- ② 管理の委託については、これまでの管理委託先である市町村のほかに漁業協同組合等の公共的団体を追加する
- ③ 罰則については、漁船への罰則をプレジャーボート等にも適用し、あわせて地上自治法の改正に伴う過料の下限値を設定する
- ④ 利用料については、漁船は従来の漁港利用料とするが、プレジャーボート等については道内のマリーナ料金を参考に新たな単価を設定する

などである。

すでに一部の漁港では漁港の開放が行われている。反面、漁港の無届け利用、漁港の防波堤や岸壁にプレジャーボートに係留することによって生じる漁船の航行や荷揚げに障害が生じ



写真5 釣りシーズンの休日はマイカーで満杯

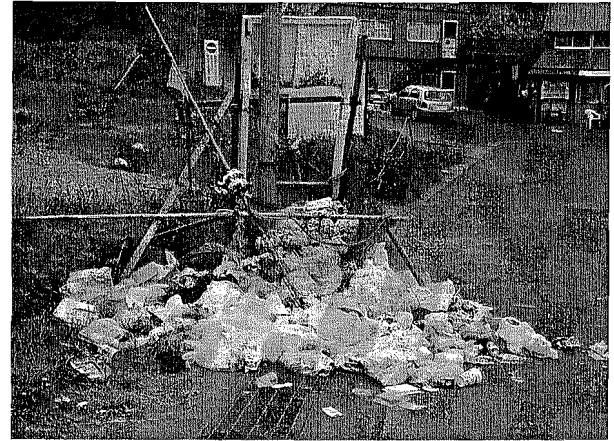


写真6 漁港のゴミ投棄も顕在化

たり、プレジャーボート所有者のマナー不足や海に親しむ開放感などから迷惑駐車（写真5）や騒音発生などに加え、ゴミ投棄（写真6）なども顕在化し、景観も損ねている。後志管内では駐車場を整備しても周知されていないことから利用されない例もある（写真7）。海上においても漁具被害が目立つようになってきている。とくに漁港内の放置艇は係留場所の私物化・利権化、公共施設の破損などが目立ち、早急な対策が必要となっている。

漁港管理条例の改正はプレジャーボートが漁業活動に支障なく漁港の利用を可能としていくため、漁港内におけるプレジャーボート等専用施設を特定した上で、プレジャーボート等専用施設の明示や施設へのスムーズな誘導を図ることを目指している。漁港開放にあたっては、プレジャーボート等の利用の明文化を図り、漁船とプレジャーボートの棲み分けを行うだけではなく、プレジャーボート所有者と直結した各種の啓発活動を行うこととなった。北海道漁港管理条例の改正と合わせるように、健全なプレジャーボートの発展のために、平成12年6月には水産庁から「プレジャーボートの所有者特定制度と保管場所確保の義務化に関する提言（中間報告）」が出され、その後、「プレジャーボート係留・保管対策に関する提言（最終報告）」と

なるに至った。これまでプレジャーボートの購入に際しては、保管登録制度や正規の停けい港の確認が義務付けられていなかったが、今後はプレジャーボートが漁業に支障なく漁港に係留するに当たって、プレジャーボート所有者の自己責任が問われるばかりではなく、製造・販売事業者等による取り組みが重要となることは言うまでもない。

7. 漁港開放にあたっての問題点

「北海道漁港管理条例」の一部改正によりプレジャーボートも漁港に利用が可能になり、その一方でプレジャーボートの係留や保管に対して自己責任が求められるようになったが、それでは制度を整えるだけで漁港における健全なプレ



写真7 日曜日でもほとんど車がみられない漁港



写真8 小樽マリーナの風景

ジャーボートの使用ができるようになったのであろうか。実際、中小の漁港においてはマリーナほどプレジャーボートの基地としての整備は進んでいない。その中のひとつにプレジャーボートの航行上の安全に関する設備の問題が挙げられる。プレジャーボートは海象、気象情報、漁具位置などの情報をどのように入手するのだろうか。たとえば小樽マリーナ(写真8)をみると、出港するプレジャーボート船長は掲示板から情報を入手できるようになっている(写真9)。

漁港を利用するプレジャーボートに対してこれらの情報を最新情報として逐次提供するには限度がある。漁業無線を利用する方法もあるが、現状では漁船に向けての業務で手一杯の状態である。また、無線自体を所持していないプレジャーボートも多くある。次にプレジャーボートに対する漁港の設備の問題もある。燃料の入手や斜路の使用、あるいは時化の場合の処置などについて早急なルールを確立することが必要であろう。さらに今後、希望者が増加した場合の対応はどうなるのか。現在道内には1万3千隻のプレジャーボートが存在し、これに将来的に年間500~900隻程度の増加が見込まれている。マリーナは室蘭市、函館市、小樽市、江差町、瀬棚町、増毛町を中心に整備がされているが、水面、陸上を合わせた総体の収容能力は

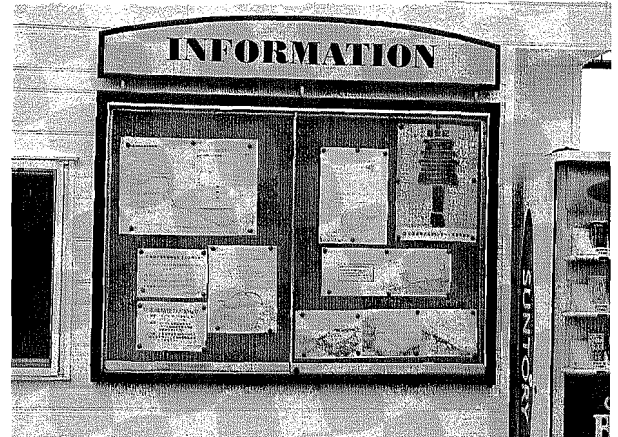


写真9 小樽マリーナにおける掲示板

1,193隻であり、今後増加する分は漁港に係留されることが予想される。漁港におけるプレジャーボートの受け入れについては始まったばかりであるが、すでに明確な将来ビジョンが求められているのである。漁港利用に関する諸手続がわからないまま、結果として漁港を無届けで利用している実態がすでにあるのに加えて、プレジャーボートの漁港を利用する時間帯は早朝が多く、この時間帯は利用届けの受理を委託する市町村職員や漁業協同組合職員が勤務時間外であることも周辺課題として残る。

物理的な問題に対しては地元市町村や漁業協同組合とプレジャーボート所有者らとの協議によって解決できる場合もある。しかし、プレジャーボートの団体は全道に76団体が組織されているとはいえ、全道統一した組織がないばかりでなく、プレジャーボート団体に未加入の所有者も多く、プレジャーボート側においても早急な組織化が望まれるところである。

インフラストラクチャーの整備や団体組織によりいくつかの問題が解決した場合でも、マナーの問題は依然として残る。前述のゴミ問題、不法駐車などいずれも漁業協同組合や漁民の負担となっている。一部の「無法者」や漁業の「セミプロ」の出現なども心配されている。

8. 今後の漁村のあり方

これからの漁村のあり方として、これまでの資源依存型の漁業から脱却し、大都市近郊、交通機関の窓口（空港、フェリーターミナル、高速道路）などの地理的条件を活用して、海の多面的な利用による漁業経営の体質強化が望まれる。現状の魚価の低迷による漁業収入の減少、販売や購買事業の取扱高の減少による漁協の収支構造の悪化、さらにはプレジャーボート等海洋性レクリエーションの発展による海面や資源利用のトラブルを乗り越えて、新しい取り組みが必要となっている。とくに海洋性レクリエーションの発展に際しては、漁業協同組合が窓口となって漁場や施設の管理を行うことによる海面利用秩序の維持が必要になってくる。とくにプレジャーボートに関しては漁港は開放されたものの、利用に際してのインフラは未だ整備が十分ではなく、解決すべき問題は多いと考える。

この点に関しては渡島管内木古内町漁業協同組合の例が参考になると思われる。

同漁業協同組合では10年ほど前から木古内湾のマコガレイを目当てにした釣り客や釣り目的のプレジャーボートが増加してきた。プレジャーボートの増加に伴い漁具被害や漁獲量の減少が目立ち始めた。遊漁に対する法律がないことから同漁業協同組合は、平成12年3月にプレジャーボートの所有者団体や主としてこの海域を釣り場とする遊漁団体と漁場利用協定を締結した。主な内容は同漁業協同組合が共同漁業権を有する木古内湾の海面のうち、底建網やホタテ養殖施設などが入る約45%に遊漁禁止区域を設定するとともに、体調20cm未満のマコガレイの採捕禁止などを盛り込んだ。有効期限はとりあえず1年であったが、どちらかの異議申し立てがない限り、効力は自動的に延長される。

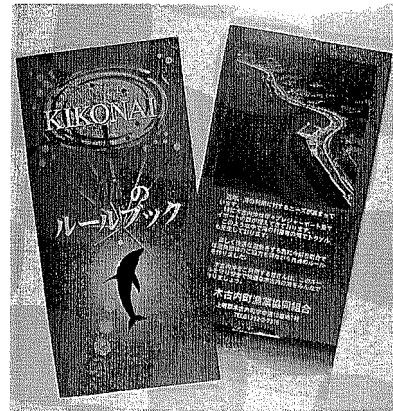


写真10 木古内町漁業協同組合が配布したパンフレット

協定締結後の追跡調査によると、禁止区域が明確となり地元遊漁団体は協定を遵守していることが判明した。また、組合で作成した漁場マップの配布（写真10）や北海道新聞の記事などで協定が知られることとなり、函館にある遊漁団体等も協定内容を遵守していることが分かった。漁民にとっては協定締結により漁具被害がなくなり、満足しているとの声があがり始めている。とくに協定を結んだことによって、底建網、タコ箱、養殖施設にプレジャーボートがアンカー代わりにつかまったり、ロープを切ったりというトラブルは皆無になった。さらに重要なことは、漁業者の意識も変化したことが挙げられる。たとえば以前はプレジャーボートに対して喧嘩腰であった漁民が、プレジャーボートに対してソフトになったとの報告もある。協定締結に先立つ資源調査の影響を受けて、漁業者の資源管理意識も向上した。協定締結に際しては紆余曲折があり、様々な問題点もすべて解決したとはいえないが、木古内町漁業協同組合の例は、今後の北海道のモデルケースとなりうる可能性は大きいと思われる。

9. おわりに

実際に中小の漁港に立ってみると「釣り」と「プレジャーボート」は決して独立した問題ではなく、漁港を利用しているプレジャーボートの

大部分が釣りを目的としていることが分かる。つまり、行政サイドからみると「釣り問題」への新たな取り組みと「プレジャーボート」に対する新しい仕組みは偶然に同時期に重なったにすぎないかもしれないが、漁業者や釣り客あるいはプレジャーボート所有者サイドにとっては大きな時代の変わり目と映ろう。しかし、プレジャーボートが増えるということは、プレジャーボートによる釣獲が増加し、これが漁業資源への新たな漁獲圧となることは明白である。「釣り」や「プレジャーボート」と協調して新しい形で漁村が発展することは望ましいし、また可能だと思われるが、本来の資源保護はどうなるのかという問題は忘れてはならない。要は漁民と海洋レジャーとの協調だけでなく、その背後には食料資源基地としての漁村のあり方と、都市における市民とがいかにして共存していくのかという大きな問題を含んでいるのである。

10. 参考文献

- 傍島直樹・桑原昭彦 (1991)：京都府におけるマダイ遊漁の実態について。栽培技研、19(2)、127-133
- 田中富重 (1993)：北海道の遊漁の現状と問題点、今後の方向について。「育てる漁業」、247、2-9
- 今井利為・高間浩・柴田勇夫 (1994)：神奈川県における遊漁船のマダイ釣獲量の推定。栽培技研、23(1)、77-83
- 今井利為 (1994)：プレジャーボートによるマダイ遊漁の実態。栽培技研、23(1)、85-93
- 柳瀬良介・渥美敏 (1995)：陸釣によるマダイ放流稚魚の釣獲について。栽培技研、23(2)、131-134
- 柳瀬良介・阿井敬雄 (1998)：静岡県における遊漁船によるマダイ釣獲量の推定。栽培技研、26(2)、67-73
- 柳瀬良介・渥美敏 (1998)：静岡県におけるプレジャーボートの釣獲実態。栽培技研、26(2)、75-83
- 北海道水産林務部 (1999a)：Fishing Rule.「今、私たちができること」
- 北海道水産林務部 (1999b)：サクラマス豆知識。1-13
- 石野健吾 (1999)：マコガレイ (沿岸特定資源)、平成9年度北海道立函館水産試験場事業報告書、231-235
- 石井功 (2000)：土佐湾における海洋性レクリエーションについて。平成12年度日本水産工学会秋季シンポジウム要旨集、23-24
- 北海道 (2001)：北海道遊漁指針
- 尾崎真澄・庄司紀彦 (2001)：東京湾における遊漁船によるスズキ釣獲量の推定。千葉水試研報、57、173-179

平成13年5月31日 第15回講演会