

琵琶湖のレジャー利用の適正化の推進に向けた
今後の措置のあり方について（答申）

平成22年3月30日

滋賀県琵琶湖レジャー利用適正化審議会

琵琶湖のレジャー利用の適正化の推進に向けた 今後の措置のあり方について（答申）

1 検討の背景

滋賀県では、琵琶湖の環境をできる限り健全な姿で次の世代に引き継いでいくため、平成14年10月に「滋賀県琵琶湖のレジャー利用の適正化に関する条例」（以下、レジャー条例）を制定しました。この条例の制定に際しては、多方面から賛否両論様々な意見がありましたが、琵琶湖にふさわしい環境に配慮した新しいレジャースタイルを推進するとともに、自然と共生する滋賀らしさの象徴とも言うべき極めて重要な取組として、全国的にも広く注目を集めたところです。

平成18年3月に、それまでの条例の施行状況を踏まえ条例改正が行われており、この条例の改正時の県議会における附帯決議で、平成22年度までを目途として、この条例の施行の状況および水上オートバイによる迷惑行為の状況を踏まえ、必要な見直し等の措置を講ずることが求められています。

このことから、平成22年2月2日に知事から本審議会に対し「琵琶湖のレジャー利用の適正化の推進に向けた今後の措置のあり方」について諮問がなされ、これを受けて本審議会では、レジャー利用の適正化の推進に関する現行施策の評価と課題、今後の取組方向等について、幅広い観点から審議を行ったものです。

2 琵琶湖のレジャー利用の適正化推進に向けた基本的な考え方

琵琶湖の固有の価値は、過去から引き継ぎ、守り続けて次代に渡すべきものです。琵琶湖が健全に保全されてはじめてレジャー利用が成り立つものであり、利用者はかけがえない琵琶湖から恩恵を受けているということを考えなければなりません。

平成19年3月に改定された琵琶湖レジャー利用適正化基本計画において、計画の目標として「琵琶湖と共生するレジャースタイルの確立」を掲げています。これは琵琶湖への負荷をできるだけ少なくし、自然との共生を目指す滋賀ならではの志を琵琶湖のレジャー利用と言う面においても示しているものと言えます。

このため、レジャー活動に伴う課題を一つひとつ検証し、それを是正することにより環境負荷の低減が着実に図られるよう、現実的な観点からの対応が重要です。

3 プレジャーボートの航行規制

1 これまでの取組

レジャー条例制定の発端の一つに、湖岸において水上オートバイ等のプレジャーボートの航行により発生する騒音が問題となっていました。その対策として、騒音が問題となる地域において、湖岸から350mの範囲で航行規制水域を定め、この水域内ではプレジャーボートの航行を原則として禁止することとしました。

航行規制水域の指定の基準については、条例の制定において生活環境への騒音を低減するために住居集合地域や病院、学校等に隣接、近接する地域とし、平成18年3月の条例改正により、これに保養施設を加えるとともに、新たに水鳥の生息環境への騒音を低減するために水鳥の営巣地その他の地域を指定基準に加えしました。

県では、航行規制水域を23水域（総延長62.8km）指定し、航行規制標識としてブイや看板を設置しました。また、利用が集中する夏季の週末を中心に監視船による巡回を行うとともに、特に利用が多い水域では、警察と合同の取り締まりを実施しました。さらに、航行規制水域の遵守を呼びかけるため、県内ではマナーアップキャンペーンを実施するとともに、県外ではボートショーに出展し啓発を行ってきました。

2 現行施策の評価と課題

水上オートバイについて、平成21年度の7～8月の日曜日に琵琶湖の主な利用箇所ですべて確認した隻数は、平成17年度の同時期と比較して半分以下に減少しています（図3-1）。これは、航行規制およびエンジン規制の本格化による利用者の減少や、柳が崎の閉鎖による県内の他地域または他府県への移動のほか、景気の低迷も考えられます。

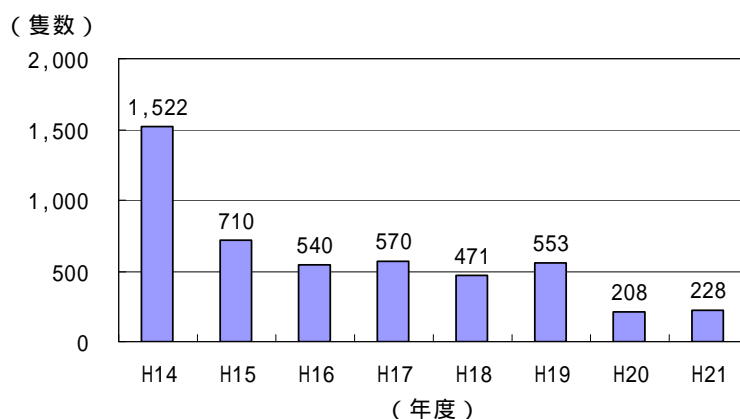
なお、プレジャーボートの航行に係る苦情件数についても条例施行当初に比べ大きく減少していますが、解消するには至っていません。利用者の県内他地域への移動による新たな苦情の発生が課題であります（表3-1）。

県が平成21年度の夏に9地点で実施したプレジャーボート騒音調査の結果によれば、2地点で保全すべき騒音レベルである65dB（等価騒音レベル）を超えていましたが、その他の地点では65dB以下を満たしていました（表3-2）。65dBを超えた2地点は、湖岸での車両の走行や従来型2サイクルエンジンの航行が多く見られた箇所です。

県の取締における航行規制水域の違反者への警告件数についても減少傾向にあります。依然として大津市近江舞子沖や野洲市マイアミ浜、高島市南新保などの一部の航行規制水域では、主として水上オートバイによる違反行為が見られます（表3-3）。近江舞子やマイアミ浜においては厳格な取締が必要です。高島市南新保においては、湖岸近辺に病院が存在しており、発着そのものへの対策が必要と考えます。

また、ウェイクボードを曳航するモーターボートの引き波による真珠養殖への影響など、騒音とは別の観点からの苦情も発生し、現在の航行規制水域の指定基準では規制できないことも課題であります。

(図3-1) 夏季における主な利用箇所を確認した水上オートバイの隻数



(表3-1) プレジャーボートの航行に関する苦情件数

項目	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
県受付分	51件	37件	49件	29件	16件	15件	16件
市町受付分	66件	22件	11件	6件	17件	4件	8件
合計	117件	59件	60件	35件	33件	19件	24件

(表3-2) 平成21年度プレジャーボート騒音調査の測定結果

調査地域	調査手法	航行規制水域の有無	等価騒音レベル(dB)	主音源
大津市近江舞子	近傍集落までの騒音		57	プレジャーボート
大津市北小松	湖岸近辺の騒音		58	プレジャーボート
高島市今津町南新保	近傍集落までの騒音		58	波、車両
高島市今津浜	近傍集落までの騒音	×	50	セミ、車両
長浜市西浅井町二本松	湖岸近辺の騒音		64	セミ、波
東近江市栗見新田町	湖岸近辺の騒音		76	三輪バギー、プレジャーボート
近江八幡市牧町	湖岸近辺の騒音	×	65	プレジャーボート
野洲市菖蒲	湖岸近辺の騒音		67	プレジャーボート
野洲市吉川	湖岸近辺の騒音	×	65	プレジャーボート

(表3-3) 航行規制水域の違反行為に対する指導・警告

平成21年度	柳が崎	蓬萊	松の浦	近江舞子 ・北小松	横江浜	彦根	その他	合計
4,5月	0	1	4	9	0	0	2	16
6月	1	0	1	3	0	0	0	5
7月	0	0	0	7	0	0	2	9
8月	0	1	0	9	0	1	11	22
9月	0	4	1	6	0	1	3	15
合計	1	6	6	34	0	2	18	67
平成20年度	0	0	4	23	0	4	8	39
平成19年度	8	1	8	109	1	5	43	175
平成18年度	26	11	7	87	9	11	13	164

3 今後の取組方向

(1) 航行規制水域の考え方の見直し

現行の航行規制水域については、原則航行禁止ではあるものの、最短となる経路をできる限り騒音を減じて航行する場合は規制の対象にはなりません。しかしながら、特に静穏が必要とされるなど、レジャー利用に対して公共の福祉を図るための制約が必要と認められる場合は、自由使用の原則を一部制約することで、水鳥の生息環境の保全地域と同様に、航行そのものを禁止するなど見直しを検討する必要があります。

また、ウェイクボードを曳航するプレジャーボートの引き波による真珠養殖等の水産動物の増殖場および養殖場への影響など、騒音の観点からでは規制できない問題もあり、航行規制水域の指定基準の見直しを検討する必要があります。

なお、現在の航行規制水域の範囲については湖岸から350mまでとしていますが、この範囲は条例制定当初に使用されていた艇の騒音レベルを根拠として設定していることから、今後は環境対策型エンジンへの転換が進捗した場合の対応として、科学的な根拠により規制水域の範囲の見直しが必要ではないかとの意見が出されたことを併せて付記します。

(2) 航行規制遵守の徹底

航行規制水域が明確でないため、琵琶湖を一律で350mを原則として規制すること、ないしは起点終点が湖上でも分かる工夫が必要であるとの意見が出されました。しかしながら、マリーナ等の指定する揚降施設以外からの乗り入れを制限することは、河川法における河川の自由使用の原則により難しいとこれまで県は考えてきました。これについては、琵琶湖における公共の利益のためには自由も制限されうることを踏まえて、今後の検討課題として、関係部署が連携してその可能性を探っていく必要があるとの意見が出されました。また、プレジャーボートの利用形態に応じて利用者の棲み分けを行い、遊んでよい場所と遊んではいけない場所を明確にし、これを利用者に対して広く周知することも重要であると考えます。

また、航行規制水域において違反行為をした者への取締体制についても、違反を厳正に取り締まれるようにすべきであり適用事例のない罰則ではいけないとの意見が出され、罰則規定の見直しを含めた取締体制の見直しの必要があります。

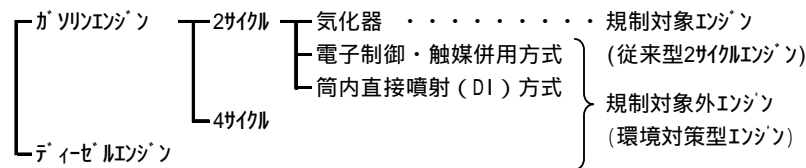
さらに、違反行為をした者を追跡調査し、出艇させた業者に対して指導しなければならないとの意見も出されたことも併せて付記します。

4 2サイクルの原動機の使用禁止

1 これまでの取組

(1) 2サイクルの原動機の使用禁止の経過

レジャー条例制定の発端は水上オートバイのマナーと騒音問題でした。この中で、当時水上オートバイや船外機の多くに使用されていたエンジンの種類が従来型2サイクルエンジンでした。従来型2サイクルエンジンは、構造上排気ガスに未燃焼の燃料が多く混入するため、環境対策型エンジンと比較して、排気ガス中の炭化水素等の量が5～10倍となり、琵琶湖の水質に与える負荷がより大きいものでありました(表4-1)(図4-1)。また、従来型2サイクルエンジンの排気系統に触媒装置等を後付けし、排気物質を抑制することは技術的にも困難な状況にありました。このため、平成14年10月の条例制定において、レジャー利用に伴う環境負荷低減の観点から、より環境負荷の少ないエンジンへの転換を図るため、琵琶湖を利用するプレジャーボートの従来型2サイクルエンジンについて使用禁止することとし、平成20年4月から原則としてこれを施行することとしました。



(2) 特例措置を設けた経過

制定当初の条例において、従来型2サイクルエンジンの使用禁止については平成20年4月から原則として施行することとしていました。しかし、条例制定後2年を経過した時点で、滋賀県で登録されているプレジャーボートのうち、約8割が依然として従来型2サイクルエンジンを使用している状況にありました。このことから、平成18年3月の条例改正において、新規取得艇については当初のスケジュール通り使用禁止としましたが、既存の艇については県と協定を締結した保管施設(以下、協定施設)に保管され、県に環境対策型エンジンへの転換を約束することで、県の認定を受けた艇(以下、特例艇)については、平成23年3月まで適用を猶予し、より一層の転換促進を図ることとなりました。

この間に、協定施設においては特例艇所有者に対してエンジン転換を指導し、併せて、施設利用者に対して啓発ポスターの掲示やパンフレットの配布等、琵琶湖ルールの普及啓発が行われてきました。一方、従来型2サイクルエンジンの「持ち込み艇」については県により湖上および陸上から指導が行われてきました。

(表4-1) エンジンの種類別の排気ガス量

H16.3 第8回滋賀県琵琶湖レジャー利用適正化審議会 資料3より

方式	排気量	排ガスFEL値(HC+NOX)	排ガス低減手段
2ストローク	701 cc	175.0 gr/Kwh	n/a: 従来技術2ST
2ストローク	1131cc	153.0 gr/Kwh	n/a: 従来技術2ST
2ストローク	1297 cc	36.5 gr/Kwh	触媒+電子燃料噴射
2ストローク	951cc	36.7 gr/Kwh	DI
2ストローク	1071 cc	46.0 gr/Kwh	DI
2ストローク	1165 cc	46.0 gr/Kwh	DI
4ストローク	998 cc	30.0 gr/Kwh	4ストローク
4ストローク	1235 cc	36.5 gr/Kwh	4ストローク

FEL: 単位時間・単位馬力当たりの排ガスに含まれる炭化水素および窒素酸化物の合算値

EFI: Electronic Fuel Injection (電子制御式燃料噴射装置)

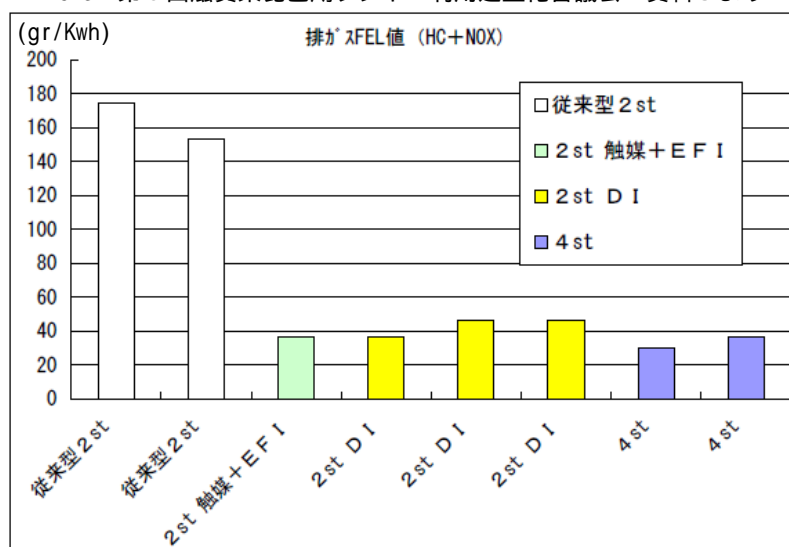
DI: Direct Injection (筒内直接噴射)

n/a: 適用外

(日本舟艇工業会)

(図4-1) エンジンの種類別の排気ガス量

H16.3 第8回滋賀県琵琶湖レジャー利用適正化審議会 資料3より



(日本舟艇工業会)

2 現行施策の評価と課題

県では、環境対策型エンジンへの転換促進を円滑に進めるため、平成16年度から平成19年度まで環境対策型エンジン転換促進助成金が交付されました(表4-2)。

さらに、琵琶湖での従来型2サイクルエンジンの使用禁止の理解を求めるため、県内ではマナーアップキャンペーンを実施するとともに、県外でのポートショーに出展し啓発が行われてきました。

琵琶湖を実際に利用している全てのプレジャーボートについてエンジン種別の割合を把握することは困難ですが、県内で登録されているプレジャーボートについては、環境対策

型エンジンへの転換比率が条例制定直後の2割未満であったのに対し、平成22年1月1日時点で50%まで進んでおり、一定、条例の効果があつたと言えます(図4-2)。プレジャーボートの種類別の環境対策型エンジンの比率は、水上オートバイで37%、モーターボートで55%となっています。このペースでエンジンの転換が進んでいくと平成23年4月には環境対策型エンジンの比率はプレジャーボート全体で6割強まで到達することが予想されます。

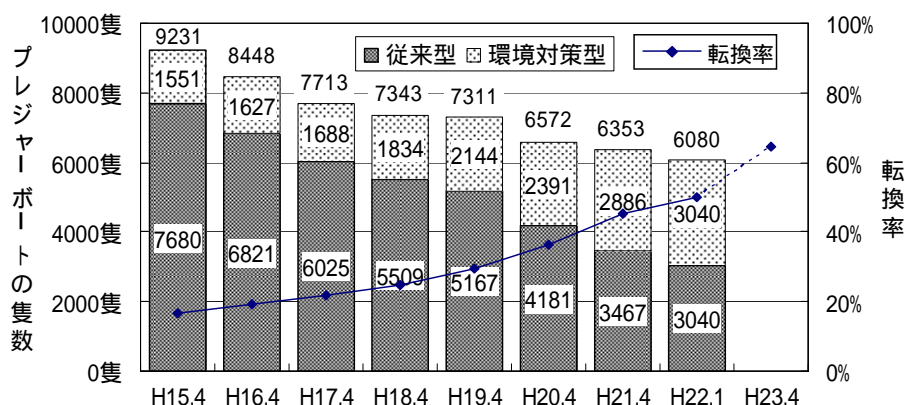
さらに特例艇については、平成22年1月末現在で2,136隻あり、このうち県内登録の特例艇は1,448隻となっています。県内登録の全従来型2サイクルエンジン艇のうち、特例艇の割合は48%を占めており、これら特例艇については平成22年度末までに転換する旨約束されています。これらのエンジン転換が全て進むことにより、前述で予想した環境対策型エンジン比率がさらに高くなることが期待されます(表4-3)(表4-4)。

なお、全国的水上オートバイおよび船外機の新規販売エンジンの種別出荷台数の経年変化を見ると、環境対策型エンジンの出荷比率は年々増加しており、平成20年における水上オートバイおよび船外機の環境対策型エンジンの出荷比率は水上オートバイで90%以上、船外機で80%以上となっています(図4-3)。メーカーでは環境負荷の低減に向けた自主的な取組が行われており、新規販売エンジンについては全国的に環境対策型エンジンが主流になっています。今後、環境対策型エンジンへの転換は一層進捗することが予想されます。

(表4-2) 滋賀県環境対策型エンジン転換促進助成金制度による助成金交付状況

年度	受付件数	助成金額
平成16年度	3件	26,800円
平成17年度	2件	16,000円
平成18年度	60件	3,000,000円
平成19年度	50件	2,500,000円

(図4-2) 滋賀県登録艇の環境対策型エンジンへの転換状況



いずれも当該月の1日現在の値
 プレジャーボート = 水上オートバイ + モーターボート

(表4-3) 協定施設における保管状況

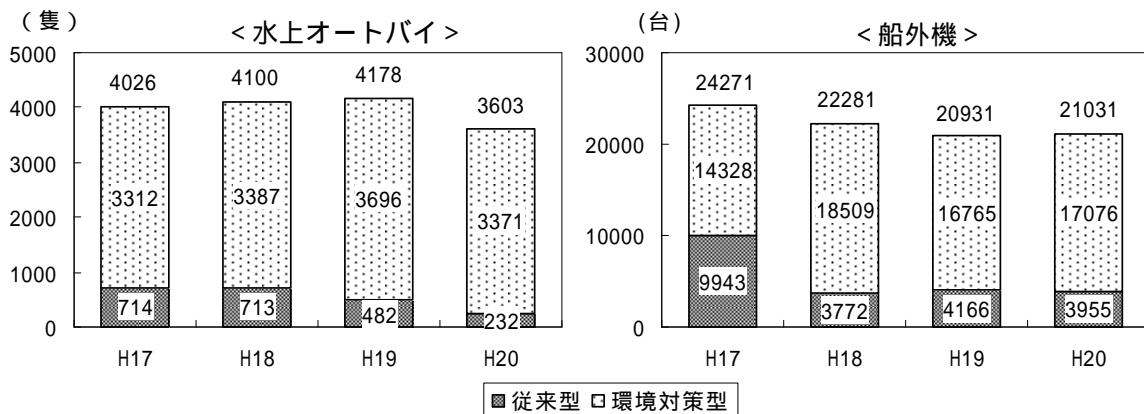
	認定隻数	返却隻数	現認定隻数	返却率
県内登録艇	1,923隻	475隻	1,448隻	24.7%
県外登録艇	964隻	276隻	688隻	28.6%
合計	2,887隻	751隻	2,136隻	26.0%

(平成22年1月末現在)

(表4-4) 県内登録の従来型2サイクルエンジン艇における特例艇とそれ以外の割合

	H20.4 (構成比)	H22.1 (構成比)	増減 (寄与率)
県内登録の2サイクル艇の総数	4,181隻 (100%)	3,040隻 (100%)	1,141隻 (100%)
特例艇	1,923隻 (46%)	1,448隻 (48%)	475隻 (42%)
特例艇以外	2,258隻 (54%)	1,592隻 (52%)	666隻 (58%)

(図4-3) 水上オートバイおよび船外機のエンジン種別出荷台数の経年変化



当該年の1月から12月を集計

(日本舟艇工業会)

3 今後の取組方向

(1) 2サイクルの原動機の使用禁止の実施

現在、琵琶湖では平成20年4月から原則として従来型2サイクルエンジンを使用禁止としており、特例措置については平成23年3月をもって適用の猶予を終了することとなっています。

審議会においては、再延長を要望する強い意見があり全会一致とはなりませんでした。特例措置は平成23年3月をもって終了することが妥当と考えます。これに至った意見は次の通りです。

- ・ 県民の強い思いにより本条例が制定されたこと
- ・ 条例を遵守して転換した者に対する公平性を保つ必要があること
- ・ 環境対策型エンジンの割合が県内登録艇で6割強を上回る転換の進捗が期待されること

- ・ 特例を受けた者は知事に対して転換期限を約束していること

なお、長引く不況や多額の転換資金負担により利用者の転換が進まないことや、保管契約が減少しマリーナの経営が危ぶまれることから、一部の委員からは環境協力金を負担することで再延長を要望する意見が出されました。しかし、これに対しては、景気の低迷により利用者の転換が進まないことが理由で規制を緩和することは妥当でないという意見が出されました。また、従来型2サイクルエンジン艇が使用できなくなることで保管契約が減少しマリーナの経営が苦しくなることと、条例の本旨が守られないことは相容れないとの意見が出されました。

一方で、条例改正による規制強化を行うには、利用者にも一定の準備期間が必要と考えられますので、県としても早い段階から周知を行い、転換の促進を進める必要があります。

さらに、漁船や競艇の船舶、公用船等のプレジャーボート以外の船舶についても環境負荷の観点から何らかの措置を講じる必要があるとの意見が出されたことも併せて付記します。

また、琵琶湖で利用するプレジャーボートについては、エンジンの規制だけでは水上オートバイ等の迷惑行為の解決には至らないと考えられることから、登録制度の導入について検討が必要です。

(2) 2サイクルの原動機の使用禁止遵守の徹底

県の指導による違反者への警告件数については平成20年度で32件、平成21年度で74件あり、従来型2サイクルエンジンの使用禁止の特例措置が終了するにあたり、その実効性を担保するためには取締体制を強化する必要があります。

しかしながら、レジャー条例では従来型2サイクルエンジン使用禁止の違反者に対して、勧告の規定はあるものの罰則の規定はありません。これに対して審議会では、罰則規定を設定し法令を遵守する人だけ利用できるようにすべきとの意見や、厳しく取締を行わないと違反行為は是正されないとの意見が出されました。また取締の方法として、船舶番号から所有者を追跡調査し、所有者を割り出して指導しないといけないとの意見が出されました。

今後、規制を実施する場合は、罰則規定の設定を行い、取締体制の一層の強化を行う必要があります。

5 プレジャーボート保管業者との協定締結制度

1 これまでの取組

本審議会では、平成17年12月の条例見直しに係る答申において、陸域から湖岸に直接乗り入れる「持ち込み艇」による航行規制違反や湖岸の植生被害等への対策として、マリーナ等と連携・協働して、個々の利用者に対しての働きかけを強化する必要があることとしました。

このことから県では、平成18年3月の条例改正において、持ち込み艇のマナーの向上を図るとともに、プレジャーボートの航行に伴う環境の負荷の低減を図るため、マリーナ等保管を業とする施設との協定を締結することで、湖岸等からの乗り入れをできる限り抑制し、協定施設を通して環境対策型エンジンへの転換促進やマナー指導の徹底など、利用者への働きかけを強化していくこととしました。

県では、関係法令に違反していないことを条件として、当初は20余の施設と協定を締結しており、最終的には最大75の施設との協定を締結しました。なお、協定の内容に違反があった一部の施設については協定が廃止されました。

2 現行施策の評価と課題

協定制度が導入され、協定施設への保管艇が多くなり、エンジン規制と相まって、湖岸を我が物顔に航行するプレジャーボートは相当数の減少が見られ、環境負荷の低減に関しては評価ができるものです。

一方、環境対策型エンジンへの転換を期待するあまり、低価格で保管をするだけの協定施設が増え、質の低い施設については除外もしくはレベルアップすべきだという意見も出されました。

3 今後の取組方向

協定制度は、従来型2サイクルエンジンの転換を図るため平成23年3月まで使用禁止の期限延長の特例が付与されたものですが、琵琶湖でのマナーを向上し、健全なマリナーを進めるためにエンジン規制の問題とは関係なく、引き続き存続させるべき制度と考えます。

また、琵琶湖への揚降を特定の施設に限定することは、ボート等により湖岸を誰もが自由に使える状態を阻害している場合以外、制約することは難しいと県は考えてきました。しかし、琵琶湖の環境保全や公共の利益のためには、特定の施設への限定の可能性を検討するとともに、当面は利用者を法令やマナーを守る優良な施設から揚降するように誘導し

ていくことが必要と考えます。

法令遵守やマナー指導に努める優良な施設をさらに増やしていくよう努力しなければなりません。例えば施設の優劣によりランクを設けて、それに応じた支援の仕組みを考える必要があります。支援について、具体的には税財政や経済面での優遇措置が必要だという意見が出されました。一方、法令を遵守していない施設については、県の関係部局が連携して監督し、各法令において遵守するよう厳正に対処することが必要であるとの意見も出されました。

6 プレジャーボートに係るその他の課題

(1) 地域協定の推進によるマナーの向上

プレジャーボート利用者のマナーについては、ウェイクボードを曳航するモーターボートの引き波による水泳客への妨害、バスボート利用者によるヨシ帯からの乗り入れや取水口付近での航行、水上オートバイ利用者による公園やスロープの占拠などが問題となっています。このような利用者の中には持ち込み艇も多く、これらに対しての働きかけが重要です。

長期的な視野に立って考えると、地元や利用者も含めて関係業界等の幅広い関係者の連携・協働のもと、地道にマナーアップを呼びかけることが必要です。また地域の協定施設が施設を利用する優良なユーザーと協働して、地元の浜のルールを設け啓発し、ルールを守らないユーザーが来にくくなるような雰囲気作りをする地域協定に参画を促していくことも必要と考えます。

(2) 利用環境の整備

琵琶湖での健全なプレジャーボートの利用を進めるためには、湖岸を閉鎖するだけでは根本的な解決にはなりません。他の水域に利用者を拡散させるだけでなく、マナーの良い利用者を排除することになりかねないからです。

プレジャーボートのうち特に水上オートバイの問題を考えると、琵琶湖での利用が減っているものの、湖岸近くでの利用が多いレジャーであることを考えると、今後とも苦情が発生する可能性は否定できません。

このためにも、様々な条件をクリアした複数の地域に発着場所を設け、適正な管理者のもと、条例を遵守するものだけが安心して利用できるよう誘導することも必要です。

このような事例は、淀川の一津屋地区で既に行われており、利用者の団体と販売店等が連携することで、マナーの向上に効果があることが示されています。なお、このような発着場所を設けることで、豊かな琵琶湖の自然を傷つけるべきではないとの意見も出されており、このことにも十分配慮した検討が必要です。

(3) 水上オートバイのマナー問題

審議会では、マナーの問題について、エンジン規制だけでは根本的な解決にはならず、より強い対策が望まれるとともに、県の関係部局や警察が様々な法令により取り締まりを行うべきであるとの意見が出されました。

特に水上オートバイについては、4サイクルエンジンに転換が進んだ場合でもマナーの問題が改善されない恐れがあり、利用者に強く働きかける仕組みが必要であるとの意見が出されました。

(4) 不法占有や飲酒運転

不法占有や飲酒運転については、県の関係部局や警察と連携を図ることで、各法令において遵守徹底していくことが必要であり、環境面のみならず、マナーアップや安全対策などの観点を含めた総合的な対策が講じられる必要があります。

(5) 受益者負担制度と登録制度

海外では、湖や沼を利用する際には料金を徴収する事例もあり、琵琶湖においてもプレジャーボートをはじめとして琵琶湖でレジャーを楽しまれる方から料金を負担してもらう受益者負担の仕組みが大切であると考えます。

以前、プレジャーボートについては琵琶湖レジャー利用税が検討されましたが、琵琶湖からの発着はどこからでもでき、課税客体の把握が困難で公平性の問題等から、現状では技術的に導入は難しいと県は考えてきました。しかし、審議会では、県において何らかの形で料金徴収制度を検討すべきとの意見が出されました。またこの場合、マリーナ等の揚陸施設だけでなく、船溜まりや漁港からも協力を得るなど、管理体制をしっかりとした上で料金を徴収すべきとの意見が出されました。今後ともプレジャーボートの利用者だけでなく、琵琶湖において広くレジャー利用する方々を含めて幅広い議論を展開していく必要があります。

なお、プレジャーボートの登録制度と合わせて、利用者負担制度を導入することにより、一層の適正利用を図ることを検討する必要があります。

7 外来魚の再放流禁止

1 これまでの取組

(1) 外来魚の再放流禁止の経過

世界でも有数の古代湖である琵琶湖は、数多くの固有種を含む豊かで貴重な生態系を育んできました。しかし、この数十年間でその様相は大きく変貌し、従来多様で豊かであった琵琶湖の生態系は危機的な状況に陥っています。その背景には、湖岸の護岸化や内湖の干拓といった人為的な改変や水草の繁茂やカワウの増加といった生態系の変化が要因として挙げられますが、それらに加えてブルーギルやブラックバスといった外来魚が在来魚を捕食することによる影響も大きいと考えられています。

そこで、琵琶湖の豊かな生態系を次の世代に引き継いでいくため、釣り人の協力のもと、琵琶湖の生態系の攪乱要因の1つである外来魚を、釣りというレジャーの側面からも減らしていくことを目的に外来魚の再放流（リリース）が禁止されています。なお、平成18年10月からは、琵琶湖や周辺の内湖だけでなく河川も対象に加え県内全域でリリースが禁止されています。

(2) 外来魚の再放流禁止の取り組み

県では、外来魚回収ボックスや回収いけすを琵琶湖一円に設置し、釣り人からリリース禁止の協力を得やすい環境を整備しています。また、平成15年度から平成19年度にかけては、外来魚のリリース禁止を普及啓発していくため、釣り上げた外来魚を買い物などに使える地域通貨に交換できるという「ひろめよう券事業」が実施されました。さらに、平成20年度からは子どもを対象にした外来魚の釣り上げ駆除イベント「びわこルールキッズ事業」（表7-1）や定期的な駆除釣り大会の実施（表7-2）、外来魚駆除に協力してもらえる個人、団体、企業の募集等、釣り人による外来魚の駆除を推進するとともに、外来魚のリリース禁止の普及啓発が行われています。

（表7-1）びわこルールキッズ事業の結果

	対象	参加者数	期間中の外来魚回収量
H20	県内の小学生	683名	3.1t
H21	全国の小中学生	879名	3.5t

期間中の外来魚回収量とは、事業実施期間である7月～8月のボックス、いけすからの回収量

（表7-2）釣り大会の開催結果

	開催回数	参加者数	外来魚回収量
H19	1回	39名	133.4kg
H20	3回	866名	230.9kg
H21	4回	1,075名	134.5kg

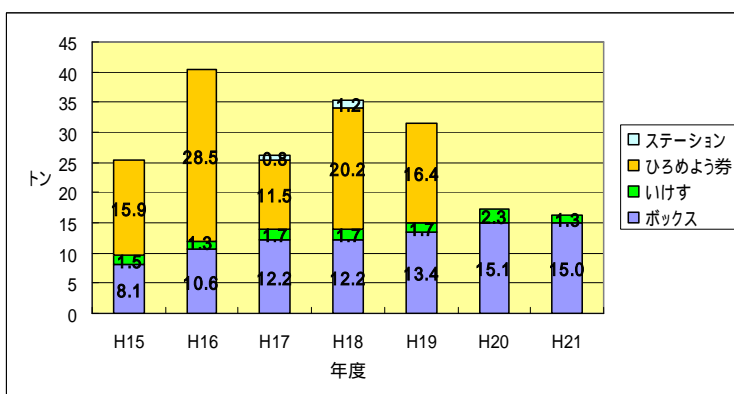
2 現行施策の評価と課題

釣り上げた外来魚の再放流を禁止する規定を盛り込んだ条例を制定するに当たり、リリースが一般的であった当時は釣り人の自由を奪うものとして大きな議論を巻き起こしましたが、琵琶湖の生態系保全のためにリリースをしない釣りもあることを認識させ、実現させたことについては大きな意味があったと考えられます。

施策の面では、外来魚のリリース禁止の普及啓発を目的としながら、外来魚駆除量でも一定の成果があった「ひろめよう券事業」については、平成19年度に事業終了となりました。ひろめよう券を配付した期間中の全回収量と事業終了後の回収量を比較すると大幅に減少していますが、外来魚回収ボックス、いけすからの回収量は漸増しており、琵琶湖をはじめとする県内の全水域で外来魚のリリースが禁止されていることの認知度が高まり、その取組の輪は着実に広がりつつあると考えられます（図7-1）。しかし、依然として強い信念をもって船上や湖岸でリリースする違反者がいることも事実であり、そのような人々をいかにして取り込んでいくかが今後の大きな課題だと考えられます。レジャー利用の観点での外来魚駆除というのは、水産課（県漁連等）で実施している駆除量と比べるとほんのわずかな部分にすぎません。しかし、レジャー利用の中で社会的には大きな注目を集めている一番わかりやすい部分でもあります。外来魚の問題をあらゆる関係者が共有しリリース禁止を啓発していくことが必要だと考えられます。

また、県では普及啓発活動を行っています。しかし、卵を捕食するブルーギルが外来魚の推定生息量の約8割を占めているにもかかわらず、外来魚というと全てブラックバスであるかのように表現されていることがあります。また、在来魚の減少の背景には湖岸の護岸化等の人為的な改変や水草の繁茂等の生態系の変化など様々な要因もある中で、外来魚だけが原因と受け止められかねない表現がされていることもあります。このため誤った認識を与えないように適切な広報を行っていくべきであるとの意見も出されました。

（図7-1）外来魚回収量の推移



ひろめよう券事業については平成19年度をもって事業を終了
平成21年度については平成22年2月末現在の数値

3 今後の取組方向

(1) 外来魚の再放流禁止の徹底

数多くの固有種があふれる豊かで貴重な琵琶湖の生態系を取り戻すための取り組みとして、外来魚のリリース禁止については、引き続き周知徹底させていく必要があります。そのためには、リリース禁止の施策が効果的に実施されてきたのかどうか、リリースをしている違反者に対する的確な働きかけが行われてきたのか、その人々がリリース禁止に協力しやすい環境を作ってきたのかという点については再度確認を行い、施策に反映させていく必要があります。

外来魚のリリースに対して、罰則を導入すべきという意見もありましたが、実際に効果があるかどうかは疑わしいこと、リリース禁止が琵琶湖の生態系保全のためにレジャーという側面からも外来魚を減らしていくことを目的として定められたことを考え併せると、罰則の導入よりも、釣り人に外来魚に対する正しい認識を持ってもらい、リリース禁止の原則を徹底する方策を進めていくことが重要だと考えられます。また、レジャー利用者からの協力金という自発的な形で、琵琶湖の生態系保全に協力してもらえそうな仕組み作りについても検討してはどうかという意見も出されました。

(2) 外来魚の再放流禁止の普及啓発

外来魚のリリース禁止や外来魚の問題については、今後も積極的に普及啓発を行っていく必要があると考えられます。その際には、琵琶湖は世界でも有数の古代湖であることや、数多くの固有種を含む豊かで貴重な生態系であることを知った上で、琵琶湖の現状や在来魚の減少要因、外来魚の実態等をふまえ、大人だけではなく、これからの将来を担う子どもたちに対しても適切な普及啓発を行い、外来魚のリリースが禁止されていることについて、正しい認識をしてもらえるよう努力していく必要があります。また、釣り関係者や関係団体を巻き込み、リリース禁止の輪をさらに広げていくとともに、依然としてリリースしている違反者に対しても、リリースするということがどういうことなのかを知ってもらうとともに、釣り上げた外来魚のリリース禁止に協力してもらえるように積極的に働きかけを行っていく必要があると考えられます。