

霞ヶ浦地域におけるプレジャーボート活動の展開と行動水域

佐 藤 大 祐*

Development and Fishing Areas of Pleasure Boats in the Kasumigaura Region

Daisuke SATO *

Abstract

Boating activities in Lake Kasumigaura include not only those for yacht sailing and motor boating, but also for black bass fishing that has rapidly increased since the 1990s. This paper attempts to examine the developing process of pleasure boat storage facilities and boating activities around Lake Kasumigaura.

Motorboats were mainly used for crucian fishing, duck hunting and cherry blossom viewing in the Suigou area (lower swampy area on the southern lakeside) in the 1910s. When the creeks, which were used as moorings for most of the motorboats, were reclaimed in the process of the farmland development in the 1960s, boat storage facilities were promoted to be opened in this area. On the other hand, sailboats were introduced as an extension of row boats by the graduates of Tsuchiura Junior High School in 1927, and Kasumigaura Yacht Harbor (Keisei Marina) was subsequently built by a railway company in 1966 at Tsuchiura city. The users of these storage facilities consisted mainly of office workers as well as students from Tokyo.

However, eutrophication occurred owing to the development of agriculture, livestock industry, carp aquiculture and urbanization since the 1960s. Therefore, bathing places of Lake Kasumigaura were closed in 1975. In addition to eutrophication, the development of marinas around Tokyo Bay since the 1980s caused consequently the distribution area of storage facility users (including the Keisei Marina) shrink. Furthermore, catches of fish decreased due to over fishing, desalination and decrease of aquatic plants necessary for spawning grounds. Fishermen, therefore, had no other choice than giving up fishing.

With the expansion of black bass fishing, storage facilities for black bass fishing boats were opened in late the 1980s and were expanded due to the influx of users from Tokyo. These boat storage facilities consist of only boatyards, maintenance shops and boat ramps. The boat ramps were converted from former naval or industrial facilities. The formation of such simple storage facilities is the main reason that the storage fees are kept to a cheap level, thus the users were mainly consisted of company employees aged 20-30. Owing to the expansion of the social stratum of boat owners, storage facilities like car parking lots were opened inland. The users of the inland facilities transport their boats to ports with their cars. For boating activities concerned, boat fishing areas for black bass were formed in the nearshore area of the lake as fisheries declined.

* 筑波大学地球科学研究科・院生

* Graduate Student, Doctoral Program of Geoscience, University of Tsukuba

Key words : recreational activities, pleasure boat storage facilities, inland water fisheries, environmental change, Lake Kasumigaura

キーワード : 余暇活動, プレジャーボート保管施設, 内水面漁業, 環境変化, 霞ヶ浦

1. はじめに

わが国の湖における伝統的な余暇活動には、水遊びや釣り、舟遊びなど岸辺の住民が行うものに加え、江戸をはじめとする都市住民が参詣にあわせて行った遊覧などがある。これらをもとに、余暇活動は高度差やそこに生息する生物などの自然的特性、大都市からの距離、観光客の社会階層などに応じて多様な発達形態をみせてきた。

高原の湖のいくつかには、幕末の開国をきっかけに、欧米人によって湖水浴やボート遊び、ヨットセーリングなどが避暑慣習とともに持ち込まれた。たとえば、横浜外国人居留地に近い芦ノ湖では湖畔の箱根宿が外国人用の避暑宿泊施設となり(斎藤, 1994), 中禅寺湖では1890年の東京からの鉄道延伸によって欧米諸国の駐日公使を中心とした高原避暑地が形成された(斎藤, 1991; ダヌタン, 1992)。また、野尻湖では軽井沢の喧騒を逃れた外国人宣教師によって、湖水プールとボートハウスを中核とした別荘地が1921年に開発された(安島・十代田, 1991)。そのなかで諏訪湖のように、1905年の中央本線開通によって結氷期のスケートと湖畔の温泉宿とが結びつき、冬季の観光地が形成された例もある(田中, 1918)。

このように高原の湖では外国人によって高原避暑地が発達した所もあるのに対して、霞ヶ浦をはじめとする平地の湖では大衆的な余暇活動が発展した点に特徴がある。まず、明治中期にボートや水泳などのスポーツを導入したのは旧制高等・中等学校であった。このうち水泳は大正期から昭和初期にかけて大衆にも普及し、湖水浴場が開設された。琵琶湖では京阪から(滋賀県体育協会, 1989), 浜名湖では浜松と豊橋から(日本地誌研究所, 1976), 鉄道の延伸とともに都市住民が訪れたのである。このことは、明治末期から大正期にかけて内房地域などに家族向けの海水浴場が発

達したことに符合している(尾崎, 1938a, b)。また、琵琶湖や霞ヶ浦などでは、鉄道開通後に旅客・貨物を奪われた汽船が観光客の増大に対応して遊覧船となった(倉田, 1975)。湖水浴や遊覧船は第二次大戦後にも復活し、1960年代の高度経済成長期にピークを迎えた。

ところが、霞ヶ浦や琵琶湖などでは、1960年代後半から流域人口の増加と産業化によって富栄養化が進行し始め、1970年代以降湖岸の人工化もあって水質汚濁や生態系の変化などの環境問題が発生した。嘉田・遊磨(2000)は、琵琶湖地域における住民三世代のアンケート調査から、魚つかみや水浴びなど伝統的な子どもの水辺遊びが衰退したことを明らかにした。その原因として、水質汚濁と護岸・水底のコンクリート化、それらを起因とするフナやコイなどを中心とした生物相から外来魚を中心とした生物相への変容をあげた。

1970年頃からルアーフィッシングブームとともに全国の湖沼に急速に拡散した外来魚・ブラックバス(金子・若林, 1998)は、漁業資源の減少や地域固有の生態系の変化の一因と見なされ、駆除されてきた。しかし、近年の釣り客の増大によって、河口湖や山中湖などにみられるようにブラックバスを漁業権魚種に認定し、釣り客から遊漁料を徴収する漁業組合も現れた。霞ヶ浦や琵琶湖などでは、これまでのヨットやモーターボートに加えてブラックバスフィッシングボートが急増し、漁網の切断といった問題が多発するなど漁業活動と競合するようになった。そこで本稿は、霞ヶ浦地域に焦点を当てて、プレジャーボート¹⁾保管施設の展開とその利用者の行動水域を明らかにすることを目的とする。

海外の湖においてプレジャーボートが最も普及しているのは五大湖地域であろう。Wolfe (1952)は、1890年頃から開発されてきたオンタリオ湖南岸の別荘地において、別荘所有者層が1940年代

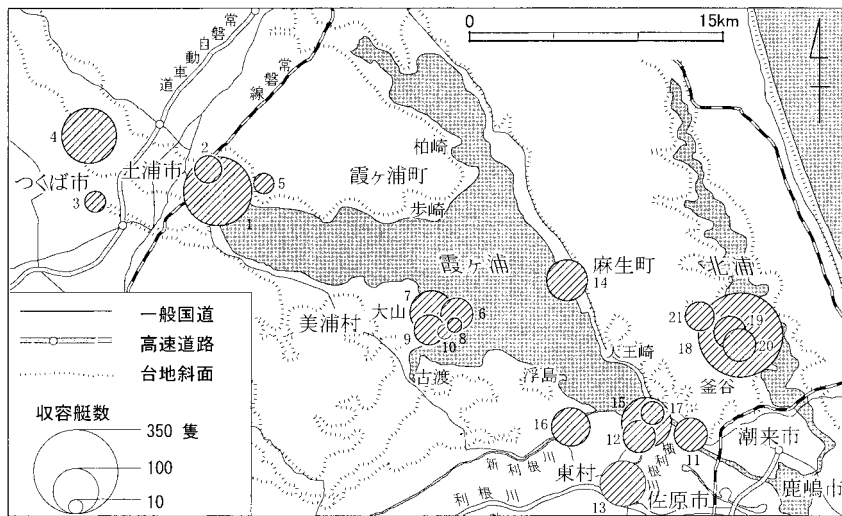


図 1 研究対象地域とプレジャーボート保管施設の規模別分布 (2000).
現地調査による。番号は表 2 と図 2 に対応する。

Fig. 1 Distribution of pleasure boat storage facilities in the study area (2000).

末には中産階級に広がっていたことを明らかにした。また、トロントの余暇圏を検討した Greer and Wall (1976) によると、Wolfe が対象とした地域を含む氷河湖岸の別荘地は週末観光圏の一部を構成していた。このような社会階層と週末の活動が基盤となって、五大湖地域ではプレジャーボートが急速に普及した。エリー湖畔には 383 ヶ所にのぼるマリーナが立地しているが、Lichtkoppler and Hushak (1989) は、施設・サービス構成や雇用者数など経営基盤の分析を通して、さまざまな規模・形態を持つマリーナが売上規模ごとに異なるサービスを提供することで共存している実態を明らかにした。さらに現在、プレジャーボートは大衆化の様相を呈し、その多くが自宅の庭先に保管されるようになっている。このことについては、ミシガン州において登録ボート数が 98 万隻に達するのに (U. S. Coast Guard, 1998)、公営マリーナは 72 ヶ所しかなく、その一方でボート上下架用の斜路 (boat ramp) が 1,302 ヶ所に設置されていることが証左である (田村, 1995)。このように、プレジャーボート所有者の社会階層は拡大し続けてきた。その結果として、社会階層

の拡大に対応して施設・サービス構成の異なるマリーナやボートランプが展開してきたといえる。そこで本稿でも、プレジャーボート保管施設の展開を明らかにするために、施設構成と利用者の属性を分析する。また、ボートの行動水域と漁場を重ね合わせることで、両者の湖上での競合関係を検討する。

霞ヶ浦のプレジャーボート保管施設のほとんどは、海岸において防波堤に囲まれた係留保管施設やクラブハウス、レストランなど多機能が配置されたマリーナとは大きく異なり、陸上保管施設と簡単な修理・整備工場のみで構成されている。本稿で取り上げたプレジャーボート保管施設は合計 21 ヶ所であり、霞ヶ浦と北浦で活動するボートを 10 隻以上保管しているものである。これらの所在とデータは現地調査に基づいたものである。

霞ヶ浦と北浦は、あわせて 220 km² と琵琶湖に次ぐ面積を有するが (図 1)、利根川からの土砂の堆積によって閉塞した海跡湖なので、水深は最深部でも 7 m にすぎない。水田や茅場として利用されてきた沖積低地が湖を取り囲み、水面標高は 1 m 未満となっているため、土浦や潮来などの市街

地にも水路が張り巡らされて水郷景観が形成されていた。こうした景観は、とくに利根川との合流地帯である水郷地域において顕著であった。しかし、水路のほとんどは耕地整理やモータリゼーションの発達によって1960年代に埋め立てられた。一方、霞ヶ浦の西部では東京のベッドタウン化と筑波研究学園都市建設が、北浦の南部では鹿島開発が進められて、急速に都市化が進行している。また、湖水は茨城県南部、千葉県および東京都の水源となっており、水源確保のために霞ヶ浦開発事業が2,864億円を費やして1996年に完工し、総延長246 kmに及ぶ湖岸堤と水門が湖を囲んでいる。

II. 伝統的な余暇活動とレジャーボートの発展

1) 伝統的な余暇活動とヨット・モーターボート

汽水湖だった霞ヶ浦には多様な魚介類が生息し、漁法は多岐にわたっていた。漁船は1935年には2,252隻にのぼり²⁾、ほかにも農舟などが農業を含めた日常生活の交通手段として普及していた（淡野・井田，1983）。さらに、湖岸の集落間には荷船が行き交い、土浦や潮来などを拠点に物資が集散され、そこからは高瀬船で利根川を経て東京まで運搬されていた（佐賀，1995）。明治中期以降、高瀬舟の航路に汽船が導入されると、舟運はより活発化した。

住民たちの余暇活動は湖や沼、水路において水浴びや舟遊び、釣り、貝採り、鴨獲りなどであった（高橋・伊藤，1983）。一方、江戸住民の間には、農舟を用いた水郷遊覧が江戸中期から流行したが、これは鹿島神宮や香取神宮などへの参詣と、筑波山を背景とした水郷景観を観光資源としたものであった（潮来町史編さん委員会，1996）。そして1896年の常磐線開通以降、東京方面からの観光客が増大すると、鉄道に貨物を奪われた汽船の中には遊覧船に改造されるものも現れた。さらに大正期以降、湖水浴場が浮島や天王崎、歩崎など8ヶ所に設けられ、湖水浴客が土浦と潮来から汽船で運ばれた（松浦ほか，1992）。

保健思想のもと1901年に課外活動として漕艇を導入した旧制土浦中学校（現土浦第一高等学校）

でも、毎年恒例のクラス対抗ボートレースのほか、夏休みには浮島など湖水浴場への遠漕が行われていた。霞ヶ浦で最初のヨットは土浦中学校の漕艇活動の延長線上にあり、同校卒業生の榊原勝たちが海軍霞ヶ浦航空隊で帆走訓練に用いられていたカッターを1927年頃に払い下げてもらったことに始まる。このカッターで土浦から浮島まで帆走したとのことである（榊原，1997）。

土浦市で歯科医院を開業した榊原は、ディンギーヨット³⁾数隻で霞ヶ浦ヨットクラブを1954年に結成し、土浦港に艇庫を建設した（茨城県体育協会，1991）。このヨットクラブは、1960年代に誕生した土浦市内の別の高校や自衛隊武器学校などのヨット部の活動拠点ともなった。さらに、茨城県は1967年の埼玉国体ヨット競技会場を誘致しようと京成電鉄に話を持ちかけ、霞ヶ浦ヨットハーバー（現京成マリーナ）が1966年に建設された⁴⁾。このマリーナの開設にあたって霞ヶ浦ヨットクラブの主要メンバーがマリーナ管理者（ハーバースタッフ）や利用者となるなど、同クラブが人的貢献をした。

一方、モーターボートは横浜で電気機械会社を経営していたドイツ人・ヒレスによって、明治末期に持ち込まれた。彼は歩崎の台地末端に別荘を、その下の湖岸にボートハウスを建築して、家族とともにモーターボートで遊覧していた（佐賀，1995）。また、水郷地域に含まれる佐原市扇島の医師・高安宗悦は、隅田川にあった10馬力エンジン付きモーターボートを1912年頃に買い取り、自宅の門前の水路に係留して、余暇を含めた日常生活に使っていた⁵⁾。この例からわかるように、水路の発達していた水郷地域は、モーターボートを受け入れる素地があったといえる。

大正期から昭和初期にかけてのモーターボート所有者は、土浦市を流れる桜川などで当時盛況だった花見と花火大会に、屋形船と農漁船に混じって参観するなどしていた⁶⁾（土浦市文化財愛護の会古写真調査研究部，1990）。1950年頃には、水戸市に進駐した米軍将校らが潮来の料亭に軍用モーターボートを係留保管し、鴨撃ちを行っていた例もある⁷⁾。こうした冬季の鴨撃ちや伝統的なタ



写真 1 横利根川のヘラブナ釣り（2000 年 6 月 21 日）。横利根川は霞ヶ浦と利根川を結ぶ運河であった。1921 年には横利根閘門（右下）が建設された。ここでは現在もヘラブナ釣りが盛んで、川岸を掘り込んで作られた貸し船屋（船宿）もある（左上）。

Photo 1 Crucian fishing along the Yokotone River.

ナゴ・フナ・コイ釣り、さらに 1950 年代後半から水郷地域を中心に流行したヘラブナ釣り（写真 1）に使われたモーターボートのほとんどは、船外機を付けた木造和船であり、水路際にあった別荘や釣り宿の棧橋に係留されていた。

1970 年を前後して、木造と比べて購入・維持費の安い FRP（繊維強化プラスチック）製のヨットとモーターボートが次第に増加し始めた。ところが、モーターボートの保管場所だった水路の多くは 1960 年代の耕地整理に伴い埋め立てられてしまった。そのため、モーターボートの保管施設が水郷地域で開設され始めた。これらは岸辺の葦原を浚渫して作った数隻分の係留施設と、堤防や護岸を隔てた陸地側に造成された陸上保管施設に特徴がある。このような特徴は江戸川など河川のマリーナと共通している。

2) 湖の環境変化

霞ヶ浦の富栄養化が進行し始めたのは、1960 年代末のことであった。1973 年にはアオコが大量発生し、1975 年にはついに湖水浴が全面禁止に追い込まれた。霞ヶ浦湖心の COD 値は 1979 年には最高値 11.25 mg/L を記録し（図 2）、その後も 8.0

mg/L 前後の高い水準で推移している。

富栄養化の原因となったのは、一つには霞ヶ浦流域で 1960 年代に急速に進んだ養豚の多頭育化があり（内山・上野，1980）、また家畜の排泄物を有機肥料に用いて 1970 年以降に湖畔で展開したレンコン栽培もある（山本ほか，1980）。こうした農畜産業の商業化に加え、1964 年に開始されたコイの小割式養殖が急拡大して、生産量が 1980 年代には 6,000 トン台で推移し、給餌量や排泄物の過多が問題となった（山本ほか，1979）。さらに、東京大都市圏の拡大による都市化で流域人口が急増して 95.7 万人となり、富栄養化に拍車をかけている。

この間、漁獲量も大きく変化した。まず、ワカサギやシラウオなどのトロール漁が 1966 年に導入され（田上・市南，1982）、富栄養化による一時的な生物量の増大とあいまって、漁獲量は 1960 年頃から増加し、1978 年には 17,487 トンに達した（図 2）。この年の漁業経営組織数は 1,576 経営体、漁船数は 2,443 隻でピークを迎えた。しかし、イサザ・ゴロ引き網漁を含め動力船を用いた船びき網漁は乱獲を招き、さらに水質汚濁の進行が漁業資源の減少をもたらした。このため、漁獲量は 1970 年代末から急減することとなった。ただし、水質汚濁に強いエビ類やハゼ類は増加し、1970 年代半ばからは漁獲量の過半数を占めている。

また、湖の淡水化が生物相を大きく変え、漁獲量を減少させた。常陸川水門が利根川への流入部に 1963 年に設置されたのである。この水門は洪水・塩害防止のため建設されたものだが、その後、鹿島臨海工業地帯や筑波研究学園都市、東京をも含めた膨大な水需要をまかなうため、1974 年に全面閉鎖された。そのため湖水と海水の交流がなくなり、もともと海域に生息するシラウオはワカサギより早く減少し、汽水域にしか生息できないヤマトシジミは 1975 年に漁業権が買い上げられた。また、水門が障害となって海から遡上できないウナギの場合は、稚魚を放流することで対応している。

さらに、水門設置と連動した湖岸堤の建設に伴い、湖水の浄化機能と魚介の生息・繁殖場所を提

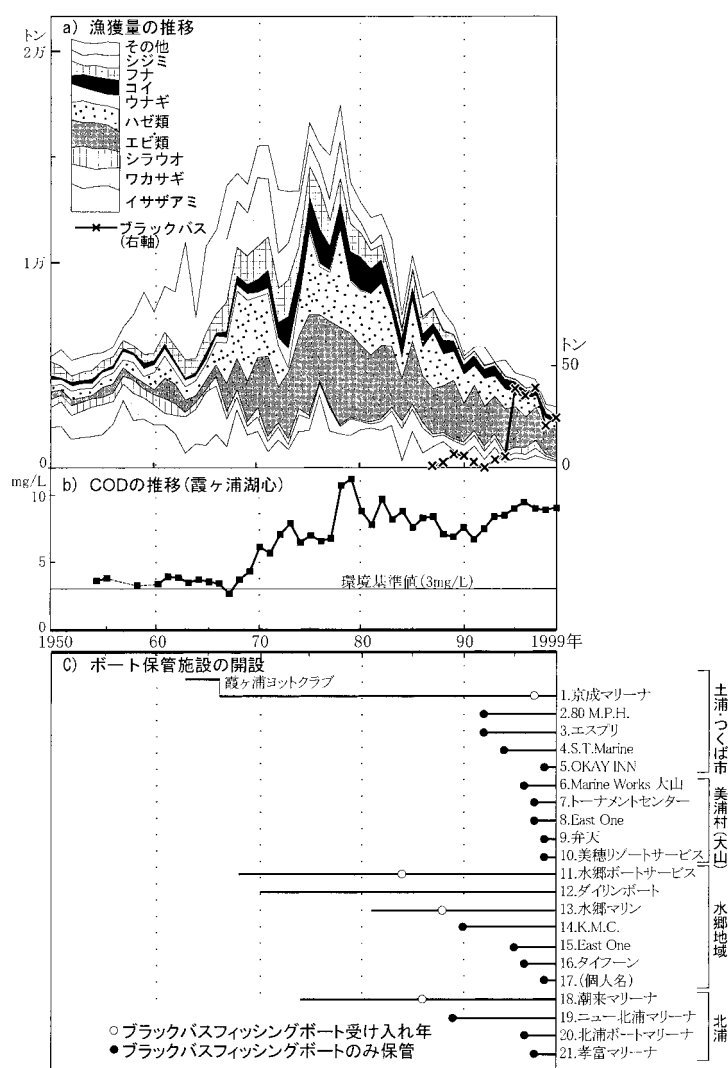


図2 霞ヶ浦・北浦における漁獲量とCOD値の推移およびプレジャーボート保管施設の開設。
漁獲量は茨城県統計書と茨城農林水産統計年報による。COD値は1971年までは建設省霞ヶ浦工事事務所データ、それ以降は茨城県『公共用水域の水質測定結果』による。ボート保管施設の番号は図1と表2に対応する。

Fig. 2 Catch quantity, COD and the chronology of pleasure boat storage facilities at Lake Kasumigaura and Kitaura.

供していた葦原などの水生植物が失われたことも、富栄養化と漁業資源の減少につながった。そのため、1998年の漁獲量はピーク時の1/6の2,969トンにまで落ち込み(図2)、都市化に伴う就業機会の増加もあって、漁業経営組織数と漁船数はそれ

ぞれ537経営体、733隻と1/3にまで減少している。

さらに特筆すべきは、図2(右軸)に示したようなブラックバスの急増である。ブラックバスが霞ヶ浦で初めて発見されたのは1975年のことであり(アザディ, 1995)、釣りクラブや釣具店、釣

表 1 湖岸における保管隻数の推移（1998）。

Table 1 Changes in the number of boats around Lake Kasumigaura and Kitaura (1998).

保管場所	艇種	1991 年	%	1998 年	%
漁港	ヨット	14	5.3	25	10.6
	モーターボート	247	94.3	199	84.3
	ブラックバスフィッシングボート	1	0.4	11	4.7
	水上バイク		0.0	1	0.4
	小計	262	100.0	236	100.0
マリーナ	ヨット	342	44.6	383	31.6
	モーターボート	193	25.2	152	12.5
	ブラックバスフィッシングボート	178	23.2	624	51.5
	水上バイク	54	7.0	53	4.4
	小計	767	100.0	1,212	100.0
その他	ヨット	103	51.8	117	54.2
	モーターボート	96	48.2	97	44.9
	ブラックバスフィッシングボート			1	0.5
	水上バイク			1	0.5
	小計	199	100.0	216	100.0
プレジャーボート計		1,228		1,664	
漁船		1,121		1,048	

茨城県霞ヶ浦北浦水産事務所資料，漁船は『茨城農林水産統計年報』による。

り愛好家などによって密放流されてきたといわれる。ブラックバスは近年急増しているブルーギル（久保田，1997）やアメリカナマズ、ペヘレイを含めて，その強い魚食性から従来の漁業資源への食害が懸念されている。しかも，フナやコイなど外来魚の多くが水生植物の減少により産卵・生育場所を失って減少したのに対して，ブラックバスやブルーギルは湖底に産卵床を作るため，また親魚が稚魚を守る習性を持つため繁殖した（霞ヶ浦情報センター研究委員会，1994；浜田，2000）。そのため，漁業者はこれらを駆除してきた⁸⁾が，1994年からは捕獲したブラックバスの生魚を山梨県の河口湖に販売するなど活用するようになって⁹⁾いる。

3) ブラックバスフィッシングボートの増大

ブラックバスフィッシングがアメリカ文化の一つとして若者の間に流行するようになったのは，1980年代後半からである。ブラックバスフィッ

シングボート（以下フィッシングボート）は霞ヶ浦に1982年に初めて登場し，1980年代後半から急速に増え始めた。1991年の179隻から1998年には636隻と3.5倍にも増大したのである（表1）。これによって，1991年に1,228隻だったプレジャーボートは1998年には1,664隻に達し，漁船の1,048隻を大きく上回るまでになった。

しかし，モーターボートは535隻から448隻へと16.4%減少した。このことは，従来モーターボートで行われてきた遊覧やヘラブナ釣りなどの全体に占める割合が低くなったことを意味している。たとえば，後述の水郷ボートサービスでヘラブナ釣り客が途絶えたこともその一例である。

また，ボート保管施設に収容されている1,212隻のうち，フィッシングボートが624隻と半数を占めており（表1），ボート保管施設の発展に大きく寄与していることがわかる。一方，漁港においてもレンタル用を含むモーターボートを中心に



写真 2 ブラックバスフィッシングボートの上下架
(2000 年 6 月 11 日)。

土浦新港の荷揚げ用斜路を使ったボートの上下架風景。
このようにトレーラーに載せたボートを自動車で牽引
して、港と保管施設の間を往復する。

Photo 2 Black bass fishing boat loading at boat
ramp.

236 隻のプレジャーボートが保管され、漁業の衰退によって漁港が観光的に利用されるようになったことがうかがえる。なお、全国的に増加の著しい水上バイクは自宅でも保管できるので、実際に湖上で活動しているものは表 1 中の隻数を大きく上回る¹⁰⁾。

フィッシングボートは海洋のモーターボートに比べて小型で、標準的な 16 フィート (4.9 m)・115 馬力エンジン付きボートが 200 万円台と自動車同然の手ごろな価格で購入できることも、愛好者にとって魅力となっている。また、このボートは専用トレーラーに載せて自動車で牽引され、その状態のまま、水際線の斜路を使って上下架することができる¹¹⁾ (写真 2)。そのため、当初は自宅などに保管され、自家用車で漁港内の斜路から上下架されていた。しかし、漁港利用に漁業者が反発したため、1980 年代半ばから既存のマリーナに保管されるようになった (図 2)。さらに、フィッシングボートの急増にあわせて、その保管に特化したフィッシングボート保管施設が 1989 年以降盛んに開設されるようになった。

表 2 は、保管艇の種類と従前の利用形態を示したものである。フィッシングボート保管施設は二つの特色を有する。第 1 の特色は、施設構成が簡素な点であり、陸上保管施設と修理・整備工場、

上下架施設の三つが基本セットとなっている。簡素なゆえに湖岸の農地を敷地として容易に転換でき、1990 年代のフィッシングボート急増に対応したものが多かった。第 2 は、上下架施設として既存の軍用施設や産業施設を活用したことが多いことである。なぜなら、1990 年代には湖岸堤がすでに湖を取り囲んでいたため、ボートは水辺にアプローチできなかった。そこで、旧軍用施設や産業施設が活用されたのである。これらの既存施設には河川敷占用許可がすでに認められていることも利点となっている。

III. ボート保管施設の施設構成と利用者属性

1) ヨット・モーターボート保管施設

これまでみてきたように、湖の環境変化が進行した 1970 年代以前に開設されたマリーナは、いずれもヨットとモーターボートを保管するものであった。土浦港に位置する京成マリーナでは、1966 年の建設にあたって茨城県が漁業補償を支払い、京成電鉄が地先水面 12,000 m² を埋め立て、陸上保管施設と上下架用の幅 8 m の斜路を舗装し、50 人収容の食堂やシャワー室などの入った 2 階建て事務所棟を整備した。京成電鉄は 1960 年代初頭から土浦市を拠点に水郷遊覧船を買収し、湖岸にはホテルを、筑波山にはロープウェーを建設するなど観光事業を展開していた。1960 年代は三浦半島でホテルやリゾートマンションを付随したマリーナが鉄道資本などにより集中的に建設された時代であり、京成電鉄によるマリーナ開発もこの流行に乗ったものといえる。

さらに、京成マリーナは 1974 年の茨城国体会場にも指定されたことから、再び茨城県の補助で 80 隻分の係留桟橋と修理・整備工場、8 トンまでのヨットに対応した走行式クレーン、給油施設が増設されるという恩恵を受けた。また、湖の最奥部に位置するため防波堤が不要なこともあって、ヨットを係留保管する場合、ボート保管料は全長 6 m が年間 26.8 万円、9 m が 38.8 万円である。これは、三浦半島のシーボニアマリーナの保管料がそれぞれ 79.8 万円、132 万円であることに比べて 1/3 と安価である (佐藤, 2001)。後者には外洋

表 2 霞ヶ浦地域におけるプレジャーボート保管施設の保管艇数と従前の利用形態（2000）。

Table 2 Pleasure boat storage facilities and their previous use around Lake Kasumigaura and Kitaura (2000).

保管施設	立地場所	開設年	保管艇数（隻）					従来の利用形態			
			モーターボート	ディンギーヨット	クルーザーヨット	ブラックバスフィッシングボート	合計	陸上保管施設（ヶ所） 水田・畑・林地	産業施設*	その他	上下架施設 合計
ヨモト・トタ・	1 京成マリーナ	1966	19	45	83	16	163			1	1
	11 水郷ボートサービス	1968	32				32	1		1	2
	12 ダイリンボート	1970	50				50	2			2
ブラックバスフィッシングボート	18 潮来マリーナ	1974	5	30	6	290	341	7			7 飛行艇滑走路
	13 水郷マリン	1981	40			60	100	3		1	4
	19 ニュー北浦マリーナ	1989				50	50	3			3 飛行艇滑走路
	14 KMC	1990	10			70	80		1		1 造船所
	2 80M.P.H	1992				35	35			1	1 荷揚げ斜路
	15 East One	1995				120	120	2			2
	16 タイフーン	1996				71	71	1	1		2 真珠養殖場
	6 Marine Works 大山	1996				49	49	2			2 飛行艇滑走路
	20 北浦ボートマリーナ	1996				40	40	1			1 飛行艇滑走路
	7 トーナメントセンター	1997				90	90	1			1 飛行艇滑走路
	21 孝富マリーナ	1997				40	40	1			1
	8 East One	1997				10	10	1			1 飛行艇滑走路
	9 弁天	1998				30	30	1			1 飛行艇滑走路
	17（個人名）	1998				11	11		1		1 荷揚げ斜路
内陸部	10 三浦リゾートサービス	1998				10	10	1			1 飛行艇滑走路
	3 エスブリ	1992				21	21	1			1 荷揚げ斜路
	4 S.T.Marine	1994				124	124	1		2	3 荷揚げ斜路
	5 OKAY INN	1998				20	20	1			1 荷揚げ斜路

現地調査による。番号は図1と図7に対応する。

*産業施設は、金魚養殖池、真珠養殖入核場、造船所、セメント瓦工場である。

で活動する大型のボートが保管され、プールなどの付加施設も充実しているので当然の差異であろう。

それでは京成マリーナ開設当初の状況をみてみよう。1971年の保管隻数は154隻であり、国体ヨット競技の開催を反映して全長5mまでのディンギーヨットが140隻（90.9%）を占めていた。これに対してクルーザーヨットは10隻、モーターボートはヨット競技の救助・伴走用の1隻のみだった。

1971年の利用者の居住地は、154件中80件が東京都に集中している（図3-a）。そのうち都区部が71件を占めるが、なかでも葛飾区（8件）と荒川区（7件）および足立区（5件）など、都区部の

北東部に多い。これは、一つには利用者の主たる交通手段が鉄道だったためである。京成マリーナは常磐線土浦駅から700mと近接しており、現在の150台分の駐車場もこの当時は陸上保管施設だった。また、居住地は茨城県内にも38件と多い。これは土浦市（12件）やその南隣の阿見町（6件）といったマリーナ周辺市町村に加え、水戸市（5件）や東海村（3件）などである。

この利用者の職業構成は、会社員が50件（32.5%）、次いで企業ヨット部が25件（16.2%）、学生ヨット部が23件（14.9%）を占める。一方、会社経営者・役員と自営業はそれぞれ10件、13件にすぎない。このことは、購入・保管費用の安価なディンギーヨットが多いことに対応している。

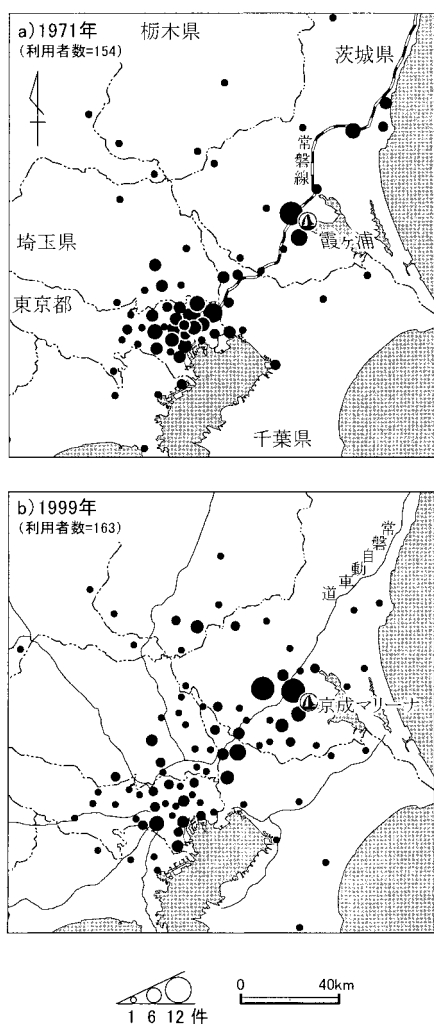


図 3 京成マリーナ利用者の居住地分布の変化。
マリーナの利用者名簿による。

Fig. 3 Change in distribution of residents Keisei Marina users.

この職業構成を地域別にみると、茨城県内には企業ヨット部が12件を占める。これに対して東京都では、学生ヨット部が東京薬科大学や開成高校など13件を占める。これは東京都内の企業ヨット部の多くが三浦半島のマリーナにヨットを保管していたためである。なお、東京都区部には会社経営者・役員と自営業が6件、8件ずつある。

保管艇は1992年にそれまでの好景気に支えら

れて364隻にのぼった。ところが、1999年には163隻と半数以下となった。なかでもディンギーヨットが173隻から45隻にまで減少した。依然としてヨットが主流であることには変わらないが、1970年代半ばから増加したクルーザーヨットが83隻にのぼり、その地位が全国的動向にあわせて上昇している。というのは、全国のディンギーヨット保有隻数は1986年の46,815隻から1997年には22,000隻に半減¹²⁾して人気低下が著しいのに対して、クルーザーヨットは同期間で9,274隻から13,000隻に増加しているからである。ほかにモーターボートが19隻あるが、空いたスペースにブラックバスフィッシングボートが16隻保管されている。

変化したのは保管艇ばかりではない。利用者の居住地は、前述した1971年と比べて、1999年には大きな変化がみられる(図3-b)。東京都が42件に減少し、なかでも都区部は34件に半減しているのである。これに代わって、マリーナの位置する土浦市(14件)や隣接するつくば市(13件)などに比重が移り、茨城県全体では64件を占めるようになっていいる。また、その南西側の千葉県柏市(6件)や松戸市(4件)、流山市(3件)など常磐自動車道沿いにも多い。これは、交通手段が鉄道から自動車に変化したことがあげられるが、筑波研究学園都市が形成されて、個人のセーリング愛好家が増えたためでもある。しかし、東京都居住者が減少したのは、霞ヶ浦で水質汚濁が進行したことに加え、東京湾にディンギーヨットを570隻保管できる稲毛ヨットハーバーや300隻の八景島マリーナなどの競合するマリーナが開設されたこともあげられる。

このように顧客圏の重心が東京から保管施設の周辺市町村に移動する現象は、水郷地域のモーターボート保管施設においても認められる。潮来町の常陸利根川左岸の水郷ポートサービスでは、1968年の開設当初、利用者の8割が東京都に居住し、10馬力程度の船外機を付けた木造和船でヘラブナ釣りをしていた。このタイプの利用者のピークは1974年で、30隻であった。

ところが、その後のヘラブナ生息数の減少と流

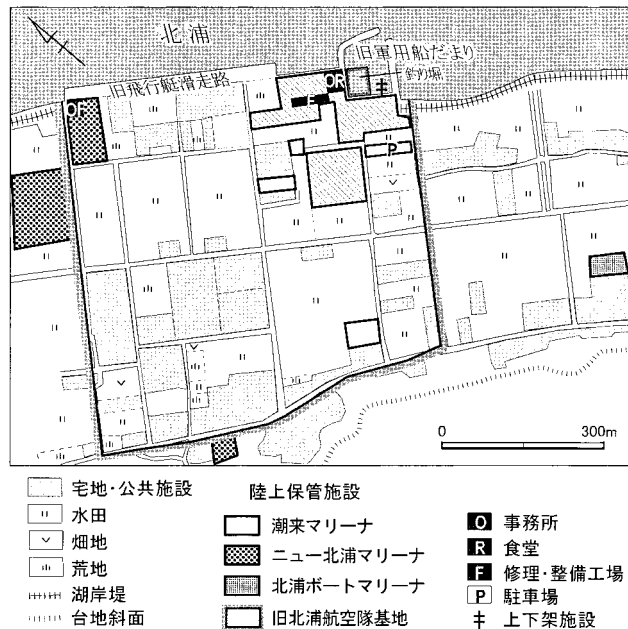


図 4 旧海軍北浦航空隊の跡地利用とプレジャーボート保管施設の土地利用状況(2000).
現地調査による。

Fig. 4 Land use for pleasure boat storage facilities at the former naval base (2000).

行の下火にあわせて、ヘラブナ釣りを目的とした東京居住者も減少し、現在ではヘラブナ釣り客は皆無となった。これと入れ替わるように、1980年代後半からは水上スキーに類似したウェイクボードや水上バイクに乗る者が増えた。2000年には東京都居住者が区部の7件のみとなったのに対して、茨城県居住者が51件中21件を占めるようになり、そのなかでも鹿島開発を背景に鹿嶋市(7件)や潮来町(4件)などに多い。

2) フィッシングボート保管施設

a. 軍用施設の跡地利用

北浦西岸の潮来町釜谷には、海軍北浦航空隊の基地があった(図4)。かつてこの基地では、予科練習生たちが水上練習機で飛行訓練を行っていた。この飛行艇用の滑走路は幅400m、長さ20mで水面下に向かって傾斜しており、現在もその形を留めている。終戦後、基地には茨城大学臨湖実験所や町営住宅などの国立・町立施設が建てられ、地元の農家に払い下げられた所は水田となった。

滑走路は大蔵省の管理下に置かれたため例外的に湖岸堤が建設されず、漁家によって網干し場として利用されたり、放置されていた。図4にみられるフィッシングボート保管施設の利用者は、この滑走路と自家用車でボートを上下架している。

もう一ヶ所、霞ヶ浦西岸の美浦村大山にも海軍霞ヶ浦航空隊の基地があった(図1)。大山地区でのフィッシングボート保管施設の開設は1996年からと比較的遅いが、これは高速道路からのアクセスが悪いためである。

ここで、潮来マリーナを事例に、軍用施設の跡地利用とフィッシングボート保管施設の利用者属性をみてみよう。潮来マリーナ経営者は、船くぎ・農具の鍛冶と自給的農業を行っていた住民で、漁業組合員でもある。第二次大戦前、北浦航空隊に工具を納入していたことから戦後に野菜納入農家とともに航空隊跡地を払い下げられ、1950年代半ばから跡地での養豚業と台地上でのタバコ栽培を開始した。こうした農畜産業の商業化は前述のよ

うに湖の富栄養化の一因となったが、この事例では豚舎と近隣のサツマイモデンプン加工場の共同排水口にヘラブナが集まるようになったことを活用して、釣り客向けに自宅を民宿と食堂に1970年に改築した（常陽新聞社，1997）。

さらに、4～6月のヘラブナ釣りシーズン以外にも民宿客を増やす目的で、旧滑走路の隣接地にヨット保管施設が1973年に開設された。東京の旅行会社と提携し、東海大学や法政大学などのヨット部の夏季合宿を誘致した結果、1982年にはディンギーヨットが140隻に増加した。ディンギーヨットは立体的に保管できるため、敷地を拡張せずに民宿を軸とした観光業経営を軌道に乗せることができた。

また、1985年には旧軍用船の船だまり内にボート係留棧橋とヘラブナ釣り堀を設置したが、船だまり内では2名の漁業者がオダ漁を行っていたため、7万円ずつ迷惑料を支払った。これが、潮来マリーナが支払った唯一の漁業補償といえる。というのは、もともと漁業補償は海軍基地建設時に行われていたためである。

ところが、京成マリーナと同様、ディンギーヨットは全国的な愛好者の減少によって1982年をピークに徐々に姿を消し、現在保管されている30隻もほとんど利用されなくなった。空きスペースにフィッシングボートを受け入れ、フィッシングボート保管施設への転換を指向したのは1986年のことであった。以降、このボートは1990年までは30隻前後で推移していたが、1991年から急増し始め、1999年には290隻に達した。その間1992～2000年にかけて、7ヶ所の所有地と借地が陸上保管施設と駐車場に拡張された（図4）。これらは、もとは水田（3ヶ所）と畑（2ヶ所）および荒地（2ヶ所）だった所だが、砂利が敷かれて周囲に柵と電灯がめぐらされ、給電用コンセントと水道が20隻に1ヶ所ずつ整備された。ほかにも、給油スタンドが1台あり、ボートの修理・整備機能は敷地内に工場を設置した5件の専門業者に委託されている。このように必要最小限の施設構成であるため、ボート保管料は標準的な16フィート（4.9 m）のフィッシングボートが年間16万円と

なっている。

1995年の利用者の居住地をフィッシングボート所有者252件に絞ってしてみると、東京都が140件を占め、とくに大田区（18件）や世田谷区（12件）、江戸川区（10件）、中央区（9件）など区部に集中している。つまり、このボート保管施設の顧客圏は東京と強く結びついたものであり、近年の京成マリーナの顧客圏と対照的である。

また潮来マリーナは、1989年から開催してきたブラックバスフィッシングトーナメントがテレビや雑誌などのメディアに取り上げられ、ブラックバスブームを盛り上げてきた。そのため、利用者の中にはブームを牽引してきたタレントたちも含まれる。しかし、職業構成は会社員が8割以上を占め、年齢構成は30歳代が主流だとい¹³⁾。

b. 産業施設の活用

産業施設を活用したものとして、新利根川の河口にタイフーンがある¹⁴⁾。タイフーンは、水質汚濁による貝の成長鈍化と輸入真珠の増加ゆえに廃業した、淡水真珠養殖場の荷揚げ用棧橋・斜路および河川敷占用許可をボート上下架に活用している（写真3）。また、貝への核挿入などが行われていた作業小屋を事務所・談話室に使っている。

また、霞ヶ浦南東岸の麻生町に、湖岸堤建設の補償として堤を横断するように造成された斜路を持つ造船所があった。この造船所は漁船や農舟などの建造需要の減少によって、斜路をボート上下架施設に、兼業していた金魚養殖池を埋め立てて陸上保管施設に転用し、KMCとして1990年にボート保管業に移行した。

また、横利根川は霞ヶ浦と利根川を結ぶ閘門式運河で、東京までの舟運の通路であった（写真1）。水位を調節できるため堤防がなく、港としても利用されてきた。そのため、霞ヶ浦で浚渫された砂利の荷揚げ場と、それを原料としたセメント瓦工場の跡地がボート保管施設に転用された例がある。以上のようにこのフィッシングボート保管施設のグループは、水質汚濁や輸入品の流入、漁業の衰退、流行の変化などによって成立できなくなった従来の湖の産業施設を活用して、ブラックバスフィッシングという新しい産業に参入した。



写真 3 淡水真珠養殖場の跡地(2000年6月21日). 手前の真珠養殖作業用の栈橋と荷揚げ斜路は現在、ブラックバスフィッシングボートの上下架に利用されている. 奥の水面に見える真珠養殖棚はブラックバスの釣り場となっている.

Photo 3 Boat ramp and fishing area freshwater pearl farm used to be.



写真 4 内陸部にあるボート保管施設(2000年7月11日).

洪積台地上に位置するボート保管施設・エスブリ. 長屋門前の畑地は保管施設に, 長屋門の一室は仮眠施設に利用されている. 門奥には母屋があり, その背後に屋敷林が配置された関東平野の典型的な農家である.

Photo 4 Storage facilities for black bass fishing boats inland.

c. 保管施設の内陸化

ここで新たな種類の保管施設が出現する。富栄養化に伴い堆積したヘドロの回収船の基地として、土浦新港が1989年に完成した。しかし、この港は土浦市街地に接しているため、港から5～8km離れた内陸部に、港の荷揚げ斜路を上下架に利用した保管施設が出現した(写真4)。フィッシングボート保管施設の内陸化である。これに該当するのは、1992年以降につくば市に履物工場経営者によって開設されたS.T.Marineと農家によるエスブリ、ブラックバス釣りインストラクターによる土浦市のOKAY INNの3ヶ所である。保管施設が内陸化した一因として、施設構成の簡素化と利用者層の拡大が適合したことがあるように思われる。

内陸部にある三つのボート保管施設のうち最も規模の大きいS.T.Marineは、土浦新港から8km離れた所に位置している(図5)。そのため利用者は、自家用車でボートを牽引しながら、土浦市街地を通して保管施設と港の間を往復しなければならない。さらに、保管施設には給油設備などもないため、利用者はこの行程の途中、ボートを付けたままトイレや昼食の購入のためコンビニエンス

ストアに立ち寄り、ガソリンスタンドでボートに給油している。

この経営者は1980年代後半からブラックバスフィッシングを趣味として始め、友人のボートを所有地に受け入れたことが保管業を営むきっかけとなった。保管施設は集落内の宅地とその周辺部の耕作放棄地に徐々に拡張され、あたかも駐車場のようにボートが置かれているのが印象的である。これらの保管施設には、潮来マリーナと同様きめの粗い舗装をして、柵と電灯、給電コンセントおよび水道が設置されている。ボートの修理・整備には経営者の自宅の車庫などが使われてきたが、ボートの増加に伴い自宅向かいの宅地に整備工場が1997年に設置された。また、自宅内にボート販売事務所などがあり、従業員が販売と整備に1名ずつ雇用されている。このように、自宅を事務所などに使い、上下架や給油などの施設も備えていないため、ボート保管料は大きさに関わりなく年間9.6万円と、湖岸のフィッシングボート保管施設と比べてもきわめて安価である。

また、1999年の利用者は122件であり、その居住地は練馬区(6件)や葛飾区(5件)、板橋区(4件)などの東京都区部の北部にとくに多く、埼玉

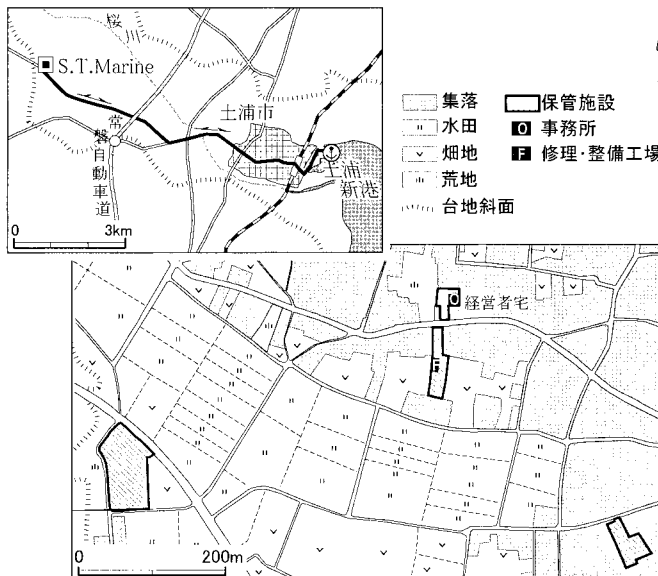


図 5 S.T.Marine の土地利用状況 (2000).
現地調査による.

Fig. 5 Land use for S. T. Marine (2000).

県の川口市 (4 件) や千葉県松戸市 (2 件) や市川市 (2 件) などにも多い。このように、東京都を中心に埼玉県と千葉県との境界付近に集中しているのが特徴的である (図 6)。これは、京成マリーナが東京との結びつきを弱めて地元顧客に比重を移したことと対照的である。また、関越自動車道路や中央自動車道路などの高速道路沿いにもみられる。ブラックバスは早朝によく釣れるため、利用者は夜明けとともに出港できるよう深夜に自宅を出発し、その日のうちに帰宅するので、保管施設までのアクセスの良さを反映しているといえよう。また、前日の終業後すぐに訪れる利用者向けに、写真 4 のように仮眠室を設けるところもある。

この利用者の職業構成は、122 件のうち会社員が 73 件 (59.8%) と過半数を占めている (表 3)。しかも、会社員の内訳に注目すると、事務職より工場や建設・土木などの生産職に従事している者が多いという。一方、会社経営者と自営業者、医師はそれぞれ 18 件 (14.8%)、7 件 (5.7%)、1 件

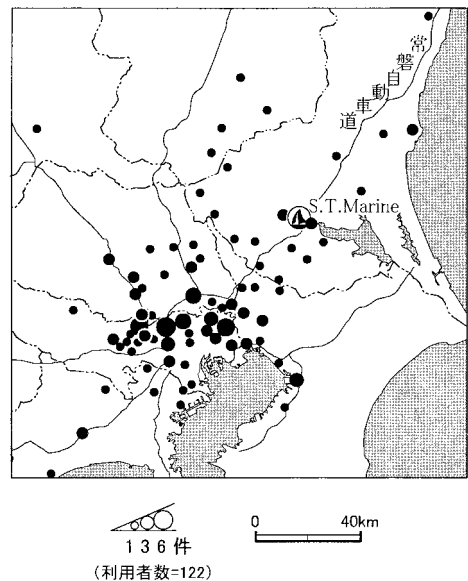


図 6 S.T. Marine 利用者の居住地の分布 (1999).
保管施設の利用者名簿による.

Fig. 6 Distribution of residential area of S. T. Marine users (1999).

表 3 S.T. Marine 利用者の職業と年齢構成 (1999)。

Table 3 Occupation and age distribution of S. T. Marine users (1999)。

	会社員	公務員	会社経営者	自営業	医師	その他	合計	%
24 歳以下	2		1				3	2.5
25 ～ 29	12		5			1	18	14.8
30 ～ 34	40	1	7	1			49	40.2
35 ～ 39	15	1	3	5	1		25	20.5
40 ～ 44	2			1		1	4	3.3
45 ～ 49	2						2	1.6
50 歳以上			2				2	1.6
不明						19	19	15.6
合計	73	2	18	7	1	21	122	100.0
%	59.8	1.6	14.8	5.7	0.8	17.2	100.0	

保管施設の利用者名簿および聞き取りによる。

にすぎない。年齢構成は、30 歳代前半が 49 件 (40.2%) を占めて最も多く、さらに 20 ～ 30 歳代をあわせると 95 件 (77.9%) に達する。このように、大半が会社員を中心とした若い年齢層によって占められていることが利用者属性の特色である。

IV. プレジャーボートの行動水域

ここでプレジャーボートの行動水域について考えてみよう。まずヨットについて検討するため、京成マリーナの 1999 年の出港届を集計した。個人の出港回数を合計すると、冬季は月 10 回前後と少ないが、3 月から増え始め、5 月には 45 回、7 月には 60 回とピークを示す。しかし、夏休み中に関わらず 8 月に 40 回と停滞するのは、この季節に水温が上昇し、アオコも一時期ほどではないものの、夏季の南風で土浦港に吹き寄せられたものが腐敗臭を発してきたためであろう。また、彼らの一日の行動は、ほぼ休日の 10 時ごろに出港して夕方までには帰港する、日帰りのパターンである。日帰りだと、ヨットの行動水域は土浦入りと、クルーザーヨットの場合は風によっては湖心部や浮島沖までの範囲に行くことができる。しかしヨットは、船底から伸びたセンターボードやキールにより喫水が 2 m を超えるものもある。したがって、行動先は沖合水域に限られる (図 7-a)。

ところが、沖合水域はトロール漁とイサザ・ゴロ引き網漁といった船引き網漁の漁場でもある。この二つの漁業は、ほぼ第二種共同漁業権漁場の沖合で操業されているためである (図 7-a)。漁獲量はそれぞれ 1,072 トン、986 トンで、あわせて総漁獲量の 68.7% (1998 年) を占め、霞ヶ浦で最も重要な地位にある。漁期はそれぞれ 7 月 21 日～12 月 10 日までと 3 月 1 日～1 月 20 日であり、ヨットの行動期間と重なっている。しかし、操業時間はおよそ午前 5 時から 9 時までなので、ヨットと漁業とは時間的にすみわけることが可能である。ただし、イサザ・ゴロ引き網漁は日の入りまで操業されることがあるため、ヨットは操業中の漁船とブイとの間の漁具が沈んでいる水域を航行しないようにしている。海洋においても、プレジャーボートは定置網や操業中の漁船を避けて航行するのが一般的である (佐藤, 2001)。

一方、3 月から 11 月までがシーズンのブラックバスフィッシングは、前述のように夜明けとともに出港している。中には時速 80 km にも達するスピードで釣り場に向かって沖合水域を航行するボートがあるため、その引き波によって船引き網漁を操業中の漁船が大きく揺れ、問題となっている¹⁵⁾。ほかにも、漁具にルアーを絡ませるなどの行為が漁業者とブラックバスフィッシングとの関係をこじらせている。

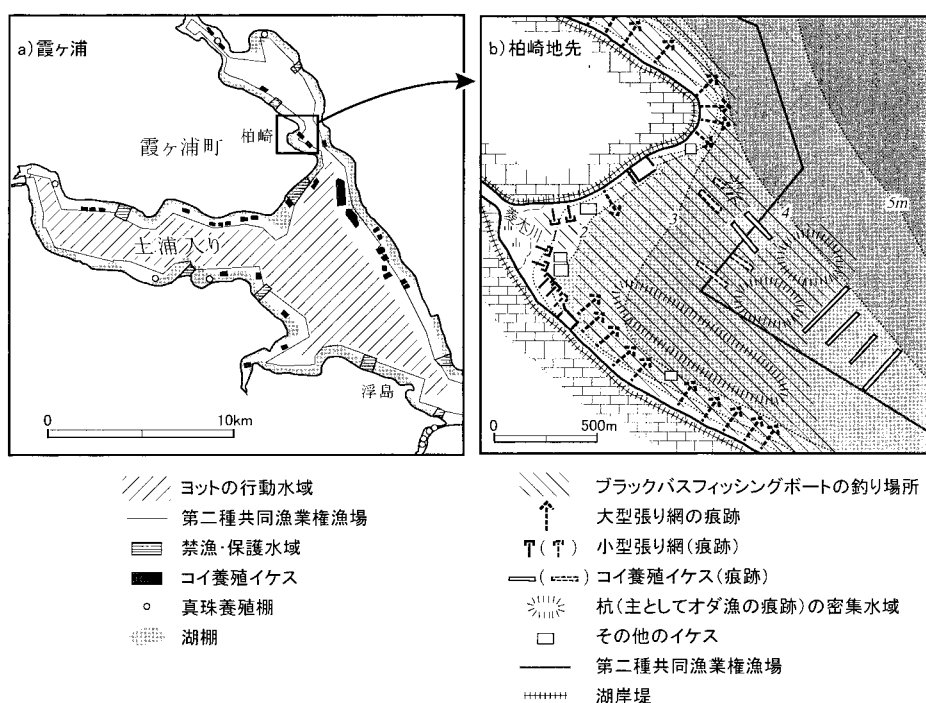


図 7 霞ヶ浦における漁場とレジャーボートの行動水域 (2000).
霞ヶ浦町漁業協同組合資料および現地調査による。

Fig. 7 Fishing grounds and recreational boating areas at Lake Kasumigaura (2000).

しかし、ブラックバスは草原や消波ブロックなどの周りに好んで生息しているため、その釣り場は沿岸水域に限られている。沿岸水域には、湖棚と呼ばれる水深約 3 m 以浅の湖底地形があり (図 7-a)、水生植物が繁茂して魚類の育成・産卵場所となっている (平井, 1995)。そのため、ブラックバスフィッシングと漁業活動とは、沿岸水域において競合することになるのである。

そこで、沿岸水域の利用状況を詳しくみるため、ブラックバスの釣り場として人気のある霞ヶ浦町柏崎の地先水面に焦点を絞ってみよう。図 7-b によると、湖岸に沿って、幅 200 m 前後の湖棚が带状に広がっているのがわかる。この湖棚には、かつては岸辺に葦が茂り、水面にはアサザやクロモなどが繁茂していた。しかし、草原は埋め立てられて湖岸堤が建設され、菱木川の河口に若干残っているにすぎない。さらに、アサザなどの浮葉植

物もほとんど見られなくなった。

湖棚には、そこで生育するエビやフナ、コイ、初春に産卵のため接岸してくるワカサギなどを対象とした張り網 (定置網) がいくつも設置されている (図 7-b)。しかし、その漁獲量は、霞ヶ浦町では 600 トンから 200 トンの間で推移していたものの、1990 年以降数 10 トン台に減少し、1998 年には 37 トンにすぎなくなってしまった。しかも、2001 年に柏崎地先で張り網漁を操業している漁業者は 1 名のみとなった¹⁶⁾。このため、ブラックバスが 4～5 月にかけて産卵のため接岸することもあるが、張り網の周囲がブラックバスの良い釣り場となっている¹⁷⁾ (写真 5)。

また、柏崎沖の湾入部は菱木川の堆積作用によってなだらかに傾斜しているが、ここにはたくさんの杭が水面から密集して出ている水域がある (図 7-b)。これらの杭は、オダ漁などの漁具の支



写真 5 ブラックバスフィッシングと漁具の残骸
(2001 年 9 月 1 日)。

湖水と背後に見える筑波山が江戸中期から流行した水郷遊覧を偲ばせる。水面から出た杭は張り網（定置網）の支柱だったもの。漁網はすでに流失し、張り網の原形は失われている。

Photo 5 Black bass fishing and ruins of fixed net fishery.

柱として、また、「川割り」と呼ばれた個人の漁場範囲の境界を示すため、湖底に突き立てられたものであった。

オダ漁は、木の枝を直径 5 m ほどの幅で、水深 3 ~ 4 m の湖底から水面の高さまで沈めてオダを作り、コイやエビなどが潜入したところを見はからって外側を網で取り囲み漁獲するものである（坂本，1980）。この漁獲量は最盛期の 1976 年には霞ヶ浦町で 303 トンであったが、コイ養殖に比べて漁獲効率が悪いと、1989 年以降まったく操業されなくなった。そのため、杭の水面下には、使われなくなったオダが放置されている。ブラックバスは、表層の水温が下がる冬季になると深場にあるオダの中に入る性質を持つため、オダの周囲が絶好の釣り場となっている。さらに、杭が目印となって、オダの場所がわかりやすいことから、杭のそばにボートを寄せて釣りをしている光景を頻繁に観察することができる。餌となるエビや小魚が豊富に生息しているオダは、ルアーや釣り糸が絡まるものの、そうした困難を掻い潜って釣り上げるのがブラックバスフィッシングの妙味であろう。

以上のように、漁業活動の衰退とブラックバスフィッシングの隆盛とは、時間的にも空間的にも

符合している。したがって、漁業活動の衰退はボートを用いたブラックバスフィッシング発達の条件の一つとなったといえよう。

V. む す び

霞ヶ浦地域では、湖とその周囲の沼や水路において、住民によって水浴びや舟遊び、釣りなど、都市住民によって水郷遊覧などの余暇活動が伝統的に行われてきた。明治中期に東京から鉄道が開通すると貨物を奪われた汽船が遊覧船に転向し、大正期には清らかな湖水を基盤に湖水浴場が 8 ヶ所に開設された。ヨットとモーターボートはこのような余暇活動に組み入れられた。ヨットは旧制土浦中学校の課外活動で盛んだった漕艇の延長として昭和初期に始められ、湖水浴場などへのセーリングが行われた。一方、明治末期に導入されたモーターボートは、水路の発達した水郷地域を中心に、フナ釣りや鴨撃ち、花見などに用いられた。

1960 年代のプレジャーボート人口の増加を背景に、国体ヨット競技開催を契機として京成マリーナが茨城県と電鉄資本によって土浦市に 1966 年に開設された。京成マリーナは 1970 年前後の二度の国体ヨット競技を通じた知名度の上昇によって、東京に居住する会社員と学生を中心とした利用者が集まり、霞ヶ浦におけるディンギーヨットの基地となった。これに対して、水郷地域では 1950 年代後半からのヘラブナ釣りの流行でモーターボートが増える一方、その保管先だった水路が耕地整理により 1960 年代に埋め立てられたため、モーターボート保管施設が開設された。

しかし 1960 年代は、湖の環境変化が徐々に進行し始めた時代でもあった。流域における農畜産業の商業化と都市化およびコイ養殖の進展が 1960 年代後半から水質を悪化させたのである。その結果としてアオコが大発生し、湖水浴は 1975 年に全面禁止に追い込まれた。水質汚濁に加え 1980 年代以降東京湾での競合マリーナの立地が、京成マリーナをはじめとするヨット・モーターボート保管施設の顧客圏を、東京を中心としたものから霞ヶ浦の周辺市町村に縮小させた。さらに、茨城県南部から東京都にかけての水源地化に伴う水門

と湖岸堤の建設によって、1970年代半ばから湖水は淡水化され、魚介類の産卵・生育場所である水生植物は減少していった。そのうえ水質汚濁の進行や乱獲、都市化に伴う漁業離れもあって、漁獲量は1970年代後半から急減した。

密放流されたとされるブラックバスは、水生植物にとらわれず湖底に産卵できるため、漁業者による駆除にも関わらず1980年代後半から増殖した。そして、フナ・コイ釣りが魚の減少と人気の低迷によって衰退したのと対照的に、ブラックバスフィッシングは若年層を中心に急速に普及した。ブラックバスとその釣り客の増加に対応して開設され始めたブラックバスフィッシングボート保管施設は、東京東部とその隣接地区の日帰り利用者を取り込んで大きな発展を遂げた。その時期は1989年から現在までのほぼ10年間であった。これらフィッシングボート保管施設は、利用者が若年層であったがゆえに安価な保管料で、施設構成はきわめて簡素であった。すなわち、陸上保管施設と修理・整備工場、および既存の軍用施設や産業施設を活用したボート上下架施設の三つが基本セットであった。しかも、30歳代の会社員への利用者層の拡大が、駐車場のよう保管機能のみに絞った保管施設を内陸部に発生させてもいた。以上のようなフィッシングボートの発展によって、従来ならば沿岸水域で競合関係にあった張り網漁やオダ漁などの定置漁業の衰退によってブラックバス釣り場が形成されたことが、基礎的条件となっていた。

謝 辞

本稿の作成にあたり、調査に応じていただいた多くの方々に感謝申し上げます。また、筑波大学地球科学系の斎藤 功教授に終始ご指導を賜りました。有益なご助言をいただいた呉羽正昭講師をはじめ、筑波大学人文地理学・地誌学研究室の皆様にも厚くお礼申し上げます。

注

- 1) プレジャーボートに含まれるのは、ヨットとモーターボート、水上オートバイである。
- 2) 茨城県編(1936):茨城県統計書 昭和10年。による。
- 3) ディンギーヨットとは、船室を有するクルーザー

ヨットとは異なり、概ね6m未満と小型で帆のみを動力としている。

- 4) 京成マリーナでの聞き取りによる。
- 5) 雑誌「舵」1932年6月創刊号の記事と、水郷ボートサービス社長・久保博文雄氏への聞き取りによる。
- 6) 横利根川沿いにあるモーターボート保管施設・ダイリンボートの大平充重氏は、1968年から1970年代初頭までは、モーターボートで浮島に行き湖水浴やバーベキューを楽しんでいた。さらに、浪逆浦などではモーターボート上で釣ったハゼを天ぷらにして、大正琴や尺八を弾きながら湖上宴会を開いていたという。このことは、霞ヶ浦のモーターボートが土浦の桜川で盛んだった屋形船(佐賀, 1995)と同じように利用されていたことを示すだけでなく、江戸期から隅田川で繰り広げられた伝統的な舟遊びの影響を受けていることを物語っている。
- 7) 水郷ボートサービス社長・久保博文雄氏への聞き取りによる。
- 8) ブラックバスを駆除したのは漁業者に限らない。土浦市港町のレンタルボート店・マルトボートも、ブラックバス釣り客が初めて訪れた1982年頃から、ヘラブナ・コイ釣りが廃れてしまうとの危機感から漁業者とともにブラックバス駆除を3年間実行した。しかし、ヘラブナ・コイ釣り客は1985年頃に途絶えたため、ボートを改造してブラックバス釣り客の増加に対応した。
- 9) 河口湖では、ワカサギが1985年に獲れなくなり、ワカサギ釣り客がもたらす入漁料収入の代替として、1989年にブラックバスを漁業権魚種に指定した。このためブラックバスを増殖・放流する義務が河口湖漁業協同組合に生じたのである。霞ヶ浦漁業協同組合連合会が集荷したブラックバスは、河口湖漁業協同組合に1kgあたり700円で販売されている(2000年)。
- 10) 日本小型船舶検査機構によれば、わが国の水上バイクの保有隻数は、1985年の1,505隻から1997年には105,505隻に急増した。また、茨城県に在籍している水上バイクは3,008隻にのぼる。ちなみに琵琶湖のある滋賀県では4,483隻である。
- 11) このような運搬形態はトレーラーボートイング(trailer boating)と呼ばれる。なお、約14フィート(4.3m)までのボートはアルミ製で、自動車の屋根に固定して自宅まで運搬される。
- 12) (財)日本海洋レジャー安全・振興協会による。
- 13) 潮来マリーナ経営者・村山進一氏への聞き取りによる。
- 14) タイフーン経営者は、1960年に新利根川河口でヘラブナ・コイ釣り客向けのレンタルボート業と冬季の鴨撃ち案内業を始めた。しかし、ブラックバス釣り客がヘラブナ釣り客を1989年に追い抜くまでに急増したため、ボートを改造して対応した。また、鴨猟適地である葦原の減少などにより現在では鴨撃ち案内業は行われなくなった。
- 15) ブラックバスフィッシングボートには、釣りポイントまで素早く移動するために50~200馬力を超える船外機が取り付けられている。これに対して漁船の動力は、「茨城県霞ヶ浦北浦海区漁業調整規則」によって原則として25馬力に制限されている。

- 16) 霞ヶ浦町漁業協同組合長・樽見軍司氏への聞き取りによる。
17) ブラックバスフィッシングボートは岸边でも航行できるよう、喫水が1 m 未満と浅く造られている。

文 献

- アザディ, レイモン (1995): 霞ヶ浦の系譜 有史以前～現代. 筑波書林.
ダヌタン, E.M. 著, 長岡祥三訳 (1992): ベルギー公使夫人の明治日記. 中央公論社.
Greer, T. and Wall, G. (1976): Recreational hinterlands: A theoretical and empirical analysis. In Wall, G. ed.: *Recreational Land Use in Southern Ontario*. Geography Publication Series, 14, University of Waterloo.
浜田篤信 (2000): 外来魚類による生態影響—霞ヶ浦はなぜ外来魚に占拠されたか. 生物科学, **52**, 7-16.
平井幸弘 (1995): 湖の環境学. 古今書院.
茨城県体育協会編 (1991): 茨城県体育協会史. 茨城県体育協会.
潮来町史編さん委員会編 (1996): 潮来町史. 潮来町.
常陽新聞社 (1997): 湖に生きる—一村山進—半生記—. 常陽新聞社.
嘉田由紀子・遊磨正秀 (2000): 水辺遊びの生態学—琵琶湖地域の三世代の語りから—. 農山漁村文化協会.
金子陽春・若林 務 (1998): ブラックバス移殖史. つり人社.
霞ヶ浦情報センター研究委員会編 (1994): 霞ヶ浦の魚たち. 霞ヶ浦情報センター.
久保田次郎 (1997): 霞ヶ浦北浦におけるオオクチバス・ブルーギルの最近の漁獲状況について. 茨城県内水面水産試験場調査研究報告書, **33**, 17-32.
倉田 亨 (1975): 琵琶湖開発の歴史と現況. 藤永太郎編: 琵琶湖の開発と汚染. 時事通信社.
Lichtkoppler, F.R. and Hushak, L.J. (1989): Characteristics of Ohio's Lake Erie recreational marinas. *J. Great Lakes Research*, **15**, 418-426.
松浦茂樹・石崎正和・矢倉弘史 (1992): 湖辺の風土と人間—霞ヶ浦—. そしえて.
日本地誌研究所編 (1976): 日本地誌 第13巻. 二宮書店.
尾崎庸一郎 (1938a): 房総の避暑地並に海水浴場地帯 (1). 地理学評論, **14**, 668-692.
尾崎庸一郎 (1938b): 房総の避暑地並に海水浴場地帯 (2). 地理学評論, **14**, 745-760.
佐賀純一 (1995): 霞ヶ浦風土記—風, 波, 男と女, 湖の記憶—. 常陽新聞社.
斎藤 功 (1991): 外国人によるブナ帯風土の発見—軽井沢以前の避暑地の一コマ—. 市川健夫編: 日本の風土と文化. 古今書院, 164-179.
斎藤 功 (1994): わが国最初の高原避暑地宮ノ下と箱根. 人文地理学研究, **18**, 133-161.
榊原 勝 (1997): 霞ヶ浦のヨット・ボートは如何にして発達したか物語. 茨城県立土浦第一高等学校創立百周年記念誌編集委員会: 進修百年—土浦中学土浦一高百年の歩み—創立百周年記念誌—. 茨城県立土浦第一高等学校創立百周年記念事業実行委員会, 631-636.
坂本 清 (1980): 霞ヶ浦の漁撈習俗. 筑波書林.
佐藤大祐 (2001): 相模湾・東京湾におけるマリナーの立地と海域利用. 地理学評論, **74A**, 452-469.
滋賀県体育協会編 (1989): 滋賀県体育協会史. 滋賀県体育協会.
高橋伸夫・伊藤 悟 (1983): 東村における生活組織と生活行動. 霞ヶ浦地域研究報告, **5**, 37-52.
田村義正 (1995): プレジャーボート・イン・USA. 舵社.
田中阿歌麿 (1918): 湖沼學上より見たる諏訪湖の研究. 岩波書店.
淡野明彦・井田仁康 (1983): 水郷地域における交通システムの形成. 霞ヶ浦地域研究報告, **5**, 29-36.
田上 顕・市南文一 (1982): 出島村における漁業・水産加工業. 霞ヶ浦地域研究報告, **2**, 121-133.
土浦市文化財愛護の会古写真調査研究部編 (1990): むかしの写真土浦. 土浦市教育委員会.
内山幸久・上野健一 (1980): 出島村における養豚業の展開. 霞ヶ浦地域研究報告, **2**, 69-83.
U. S. Coast Guard (1998): *Boating Statistics- 1998*.
Wolfe, R.I. (1952): Wasaga beach- the divorce from the geographic environment. *Can. Geogr.*, **2**, 57-66.
山本正三・田林 明・市南文一 (1979): 霞ヶ浦における養殖漁業の発展—玉造町手賀新田の例—. 霞ヶ浦地域研究報告, **1**, 55-92.
山本正三・田林 明・菊池俊夫 (1980): 霞ヶ浦沿岸地域における蓮根栽培. 霞ヶ浦地域研究報告, **2**, 1-15.
安島博幸・十代田朗 (1991): 日本別荘史ノート—リゾートの原型—. 住まいの図書館出版局.
(2001年9月5日受付, 2002年10月21日受理)