

京都市のオーバーツーリズムとその対策が 市民の生活に与えた影響

戸部 瞳 中原 沙羽 佐久間 あさみ
市川 諒汰郎 豊田 暁彦 北原 果歩

1. はじめに

近年、新型コロナウイルスの流行が収まり、観光が再び活発になっている。その負の側面として、「特定の観光地において、訪問客の著しい増加等が、市民生活や自然環境、景観等に対する負の環境を受任できない程度にもたらしたり、旅行者にとっても満足度を大幅に低下させたりするような観光の状況」、すなわち、オーバーツーリズムが深刻化し、社会の関心を集めている。本研究では、京都市におけるオーバーツーリズムによって京都市民の生活満足度はどのように変化したのかについて検討する。以下、本研究は次のように構成されている。続く第2節ではオーバーツーリズムの概要を示す。第3節では海外の事例を紹介する。次に第4節では京都市の現状と主な対策事例について詳述する。第5節では、京都市における観光客数と観光消費額に関する時系列分析を行い、構造変化について考察する。そのうえで京都市民を対象とした質問紙調査の結果を分析し、オーバーツーリズムが京都市民の生活に与えた影響について考察する。

2. オーバーツーリズム問題

2-1 オーバーツーリズム問題について

オーバーツーリズムとは、特定の観光地において、訪問客の増加等が、地域住民の生活や自然環境、景観等に対して受忍限度を超える負の影響をもたらしたり、観光客の満足度を著しく低下させたりするような状況のことを指す。日本では「観光公害」と呼ばれることもある。

* この論文は、社会科学総合学術院赤尾健一教授の指導の下に作成された。

オーバーツーリズムによって引き起こされる問題は3つに大別できる。一つ目は、住民の暮らしへの被害、二つ目は、観光客自身が観光資源を十分に享受できないこと、三つ目は観光資源そのものが劣化することである。具体的な問題としては、交通機関の混雑・遅延、ごみ投棄、騒音、自然破壊や景観の悪化、住宅地や農地への侵入による農作物被害などの観光客の行動による現地住民の生活被害等が挙げられる（ELEMENIST）。

オーバーツーリズム問題が社会問題として認識されるようになったのはごく最近のことである。たとえば朝日新聞、日本経済新聞、読売新聞、毎日新聞の4社の新聞記事にオーバーツーリズムが取り上げられ始めたのはわずか5年前のことである。年度ごとに記事数を挙げると、2018年は6件、2019年は57件、2020年は47件、31件、2021年は31件、2022年は47件である。しかし、2023年ではその関心は急速に急に高まり、過去最高件数の124件取り上げられており、その新聞記事件数は2018年の約30倍にのぼる¹⁾。

2-2 オーバーツーリズムの原因について

観光客が増加する原因として、① 格安航空会社（LCC）の航路拡大、② 経済的に余裕のある中間層がアジアの新興国を中心とした世界中で増加し、観光頻度が増えていること、③ Airbnbのような民泊サービスが登場したことで宿泊先の選択肢が増え、低価格で旅行に気軽に行けるようになったこと、④ 近年においては、SNSの普及によって個人の発信力が高まり、魅力的な写真や口コミの投稿により、受け入れ体制が整っていないような地方までもが突如として注目を浴びていることが挙げられる（観光庁）。

3. 世界のオーバーツーリズムの状況

本節ではオーバーツーリズム問題の具体的な事例として、以下の3つの都市の状況と対策を紹介する。すなわち、歴史的・文化的観光資源によって観光客を惹きつけている観光都市としてバルセロナ市とヴェネツィア市、自然的観光資源によって観光客を惹きつけている観光都市として南サルデーニャである。

オーバーツーリズムは、観光客自身の満足度の低下とともに、観光地で生活している住民の住環境の悪化と観光地の魅力を作り出している観光資源の劣化を伴う。バルセロナ市とヴェネツィア市は、前者の住環境悪化が深刻な問題となっている事例である。それを都市崩壊系オーバーツーリズムと呼ぶことにする。一方、南サルデーニャは自然資源の劣化が問題となっている事例であり、それを自然崩壊系オーバーツーリズムと呼ぶことにする。次節で紹介する京都市は、古き良き街並みをはじめとする歴史的、文化的資源を観光資源としており、バルセロナ市、ヴェネツィア市と並ぶ都市崩壊系オーバーツーリズムに分類される。

3-1 バルセロナ市

バルセロナ市には年間約 3200 万人の観光客が訪れている。この観光客数は、約 160 万人の住民に対して、その 20 倍にも及ぶ。そうした大量の観光客による夜間の騒音、法的認可を受けていない違法な宿泊施設の乱立、観光施設付近での交通渋滞や公共交通における混雑、海岸付近での環境汚染等が深刻な問題になっている (Goodwin, 2019)。

これらの問題の対策として、バルセロナ市は主に税を徴収することによって調整を図っている。この都市税はバルセロナ市に年間約 5,200 万ユーロの税収をもたらし、市はそれを観光都市としての公共設備への投資や環境保護に使っている。またバルセロナ市では違法な宿泊施設を摘発し、観光用アパートホテルの戸数を 9,600 戸に制限している。バルセロナ市では一般自動車の渋滞も恒常的に起きているため、徒歩や自転車、路面電車や Uber タクシーを推進している。これらの推進は、渋滞の緩和や二つ目は緑化の促進を目標としている。(中森, 2020)。以上の手段によってバルセロナ市は観光客の一極集中を避けようとしている²⁾。

3-2 ヴェネツィア市

約 25 万人の市民に対してその 50 倍近くに相当する約 1,200 万人の観光客を、ヴェネツィア市は毎年受け入れている。大量の観光客は、水上都市であるヴェネツィア市にとって重要な交通手段かつ観光資源でもある運河の汚染や住民の流出を引き起こしている。住民流出の具体的な原因として、公共交通機関の混雑、家賃の高騰などが挙げられている。特に公共交通機関の要である運河の汚染による日常生活の質の悪化が深刻な問題となっている。季節によって夏は悪臭が発生したり、春と秋には高潮が発生することにより、汚れた運河の水で建物の地上階部分が水浸しになったりすることもある。実際、ヴェネツィア市の人口はここ数十年で 3 分の 1 にまで減少している。(WEELS, 2021)。

これらの問題の対策としてヴェネツィア市は、バルセロナ市同様に入域料や観光税を徴収し、税収を住環境の改善に充てている。観光客の集中を緩和することを目的に、日帰り客を対象に 5 ユーロの入域料を試験的に徴収することが決まった (WEELS, 2021)。また、ヴェネツィア市の環境、風景、芸術美、そして住民のアイデンティティと尊厳を守り、持続可能である責任ある観光を促進するためのプロジェクトを発足し、観光が都市に与える影響を最小限に抑えるために、観光客に 12 のガイドラインに従うことを推奨し、違反した場合必要に応じて 25 ユーロから 500 ユーロの罰金を科すこととしている。さらに、観光客が出すゴミがヴェネツィア市全体の 28 ~ 40% を占めていることから、観光客に対し、市内の広場や路地に点在する水汲み場で水をボトルに詰め、飲用するよう呼び掛けている (CNN, 2023; AFPBB News, 2022)。これらの取り組みにより、ゴミが減り、汚染が削減される期待が見込める。以上のことからヴェネツィア市では、税を徴収し、ゴミの排出量を抑

えることによって運河の汚染を改善させようとしているが、交通手段が運河を利用したものが徒歩しかないことが問題の解決を難しくしている³⁾。

3-3 南サルデーニャ

南サルデーニャには、約17万人の人口に対して年間約53万人の観光客が訪れている。サルデーニャ島の海岸はピンク色の砂浜で有名だが、その貴重な自然観光資源に対して敬意を払わない観光客や過剰な混雑により汚染されている。対策としては自然保護区域の指定、下水・ゴミ問題などへの環境保全活動、持続可能な観光の認証制度等の活用といった啓発活動と、宿泊税や砂を持ち帰ると最大3,500ユーロの罰金を科す等といった課徴金制度の二つのアプローチによって自然破壊を免れようとしている（国土交通省、2018）。

4. 京都市のオーバーツーリズム問題とその対策

4-1 京都市のオーバーツーリズムの実態

本節では京都市が取り組んできたオーバーツーリズム対策について述べる。その前に、現在の京都市の観光の実態について述べておく。

京都市は、日本有数の観光地であり、国内外から多くの観光客を受け入れている。しかし、その一方で、観光客による多くの問題が起こっている。特に問題視されているのは、観光客過多による道路や観光地、公共交通機関の混雑である。また、宿泊施設が不足し、それにより違法民泊が運営されてしまうといった問題も起きている。さらに、第5節で詳しく述べるが、外国人観光客の増加により、マナーに関するトラブルも目立つようになってきている。これらの問題に対する対策について以下、順に言及したい。

4-2 交通対策⁴⁾

京都市はオーバーツーリズムが社会問題となって以来、オーバーツーリズムによって引き起こされる交通問題の対策を行ってきた。その取り組みとして、2020年度にはバスの乗降時間短縮及びスムーズな移動を目的とした「前乗り後ろ降り方式」の拡大、ICカードによる乗継割引を中心とした割引制度の再構築や、バスの乗降時間短縮及びスムーズな移動を目的とした「前乗り後ろ降り方式」を行なっている。特に、京都市基本計画である『はばたけ未来へ！ 京プラン（2012年度から2015年度）』には長期的に観光動向に影響を与える施策が多く計画されている。また、『『歩く街京都』公共交通ネットワークの連携強化は、交通渋滞の深刻化を受け、車ではなく公共交通機関の利用を推進するために計画された。

「電車・バスでまわる『歩くまち・京都』京都フリーパス（2010年度～）」の販促や、「バ

ス路線の新設及び増便（2014年度）、「四条通歩道拡幅事業の完成に伴う交通事業者と連携した公共交通利用促進キャンペーンの実施（2015年度）」といった施策の実績値として、2011年度には5億4,000万人であった京都市内の鉄道・バスの利用者数は2014年度には5億9,000万人と5,000万人増加しており、自家用車から公共交通機関に転換する効果があったといえる。

以上、『はばたけ未来へ！ 京プラン』で実施・構想された施策のうち、オーバーツーリズムの改善に寄与する施策を紹介した。特に交通インフラに関する施策が多く、京都市がインフラ整備の遅れを問題視していることが分かる。

4-3 観光地対策

京都市は、観光地への観光客の集中を防ぐために、観光客の時期・時間・場所の分散化の取り組みを行っている。具体的には、閑散期の誘客キャンペーンの実施や、2014年から開始された民間事業者と連携したサイトによる朝・夜観光の情報発信がある。また、2018年から、京都の街の隠れた魅力の発掘や発信や観光快適度の見える化による分散化事業の拡大に重点的に取り組んでいる（京都市 HP 京都市情報館 [11]）。

4-4 宿泊対策⁵⁾

京都市は、違法・不適正民泊を根絶し、市民の安心・安全、地域文化の継承を重要視した質の高い宿泊観光地を目指している。そのため、2020年から宿泊施設の設備等に先立ち、安心・安全や周辺住環境への配慮を促す手続き等の充実や宿泊施設の適正な運営の確保に向け、管理体制等を整備している。

また、京都市は、2018年より宿泊税の導入を開始した。これは、宿泊者1人1泊につき、その宿泊料金に応じて課税するものである。一時的な交通規制やキャンペーンと異なり、消費者の観光活動に対して恒久的に影響を及ぼす政策である。京都市は宿泊税導入の目的について「国際文化観光都市としての魅力を高め、及び観光の振興を図る施策に要する費用に充てることを目的」としているため、直接オーバーツーリズムの改善を目指す政策ではない。宿泊税の税収は令和元年度決算によれば約42億円にのぼり、総税収の1.4%ではあるものの、観光政策に用いることのできる貴重な財源となっている。

4-5 観光客のマナー対策

京都市は、観光客にマナー情報が十分に伝わりきっていないことや地域によって抱える観光問題が異なっており、地域の実情に応じたマナー対策が必要であることを踏まえ、効果的なマナー情報の発信を行なっている。また、ごみのポイ捨て防止をはじめ地域で取り組むマナー対策等に対する補助金の拡充やローカルルール策定・発信支援など地域や事

業者と連携した対策を行なっている。さらに、食べ歩きを呼びかける貼り紙を、日本語のほか英語、中国語、韓国語の4か国語で掲示し、さらに日本語、英語、中国語でアナウンスもしている（京都市 HP 京都市情報館 [6]）。

4-6 京都市オーバーツーリズム対策の特徴

以上、本章では京都市のオーバーツーリズム問題に関する施策を述べた。京都市がオーバーツーリズムを問題視していることは確かで、京都市基本計画にもその姿勢は伺える。しかし、構想はあるものの実行されていない施策も多く、根本的に解決を目指す施策を行っていない。

京都市のオーバーツーリズム対策の一つの特徴は、観光客数を減らすための対策は取っていないことである。取り上げた対策の目的は、観光客を減らすことではなく、京都の街を観光客にとって観光しやすく、市民にとって暮らしやすい街にすることである。京都市と同様に、オーバーツーリズムの問題を抱え、観光客数を減らすための対策を取っているヴェネツィアとは、その点において大きな違いがある。

5. 計量分析

5-1 京都市への入込観光客数等の時系列分析

本項では、京都市における観光客数と観光消費額に関する時系列分析を行い、構造変化について考察する。京都市が公表している『京都観光総合調査』に示された1993年から2019年までの24年間における日本人観光客数、外国人観光客数、総観光客数、観光消費額を分析の対象とした。ただし、2011年と2012年は日本人観光客数、総観光客数、観光消費額のデータは欠損値である。次の図はデータ期間の各変数の動向を示している。

これらのグラフからわかることは、日本人観光客、外国人観光客ともに全体的には微増傾向を示しながら、2014年から2016年に減少と急激な増加といった特異な変動がみられることである。観光客全体では、明らかな微増傾向となっている。観光消費額を見ると、2003年頃から微増傾向が見られ、2015年頃から増加傾向が著しくなっている。このように、全体に増加傾向を示しながらも、2014年から2016年頃に観光客数や観光消費額に影響する何らかの変化があったものと推察される。

以上の観察を計量分析を通じて確認する。具体的には、観光客数及び観光消費額の推移について、いずれかの年に構造変化が生じた可能性を検討するために、独立変数として年及び定数項と係数にダミー変数を投入した回帰分析を行った。なお、回帰分析に先立って時系列データの定常性に関してADF検定を行い、日本人観光客数と観光消費額については有意水準1%、外国人観光客数については10%、全体については約5%でデータの定常

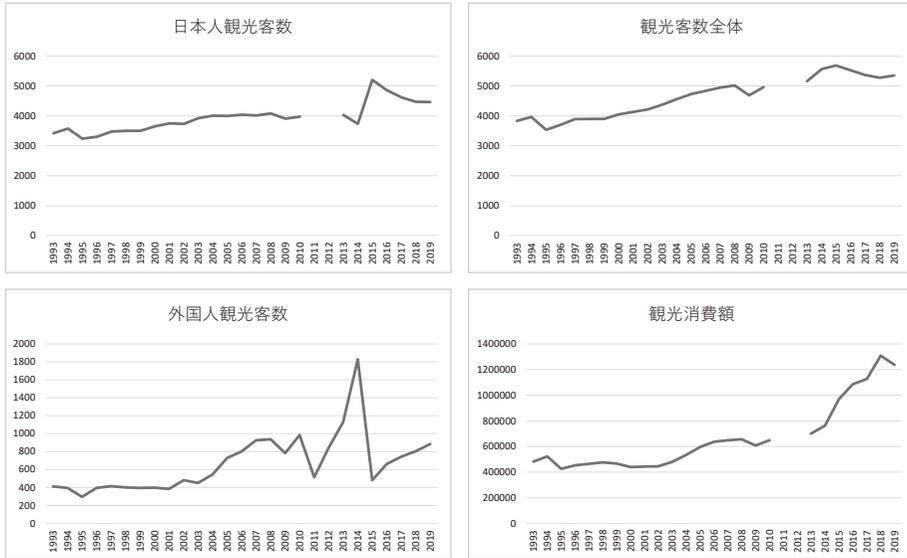


図1 日本人観光客数、外国人観光客数、総観光客数、観光消費額の動向

資料：京都観光総合調査

性は棄却された。このため STATA の Prais-Winsten AR regression を用いて回帰分析を行った。

表1は、投入したダミー変数の区分を、「ダミー2014」（2013年まで「0」、2014年以降「1」。以下同様）、「ダミー2015」、「ダミー2016」（2015年まで「0」、2016年以降「1」と、順次変えた回帰分析の結果である。2014年と2015年の間で区分した際のダミー変数（ダミー2015）のt値が高く、前後の時系列データの差を最も説明していることから、2015年に何らかの構造変化が生じたものと考えられる。

表2は、ダミー2015を用いた回帰分析の結果である。表2より、2015年を境に日本人観光客数は増加傾向から減少傾向に転じており、一方で外国人観光客数は増加傾向に転じている。観光消費額は増加傾向がより強まっており、外国人観光客数と同じ傾向である。増加傾向にある外国人観光客による家電やブランド品の「爆買い」が、日本人観光客の減少にも関わらず、観光消費額の増加傾向を後押ししていると推測できる。

外国人観光客が増えた原因の一つとして考えられるのは、観光の分散化に関する政策である。『京都観光振興計画2020』（京都市HP京都市情報館）によると、特に2014年以降、魅力の発信やリアルタイムの情報発信により、朝夜や地域ごとの観光客の分散に力を入れていることがわかる。また、2013年に発表された東京オリンピック・パラリンピックに合わせた魅力の発信が成果をあげた可能性が考えられる⁶⁾。一方、日本人観光客の減少の原因として、オーバーツーリズムによる京都市観光資源の魅力低下が疑われる。

表 1 Prais-Winsten AR regression による回帰分析 (ダミー変数の t 値と危険率 p)

従属変数	ダミー変数	t 値	p
日本人観光客数	ダミー 2014	2.19	0.040
日本人観光客数	ダミー 2015	4.09	0.001
日本人観光客数	ダミー 2016	2.19	0.040
外国人観光客数	ダミー 2014	-0.69	0.498
外国人観光客数	ダミー 2015	2.8	0.011
外国人観光客数	ダミー 2016	-0.69	0.498
全体	ダミー 2014	1.64	0.116
全体	ダミー 2015	2.8	0.011
全体	ダミー 2016	1.64	0.116
観光消費額	ダミー 2014	-1.9	0.072
観光消費額	ダミー 2015	-3.26	0.004
観光消費額	ダミー 2016	-1.9	0.072

ダミー 2014: 2013 まで「0」、2014 以降が「1」

ダミー 2015: 2014 まで「0」、2015 以降が「1」

ダミー 2016: 2015 まで「0」、2016 以降が「1」

表 2 ダミー 2015 の回帰分析の結果

従属変数	独立変数	係数	標準誤差	p 値
日本人観光客数	年	24.8	11.5	0.040
	Dmy15	501576.4	122616.9	0.001
	年 × Dmy15	-248.3	60.8	0.001
	定数	-45890.5	22994.4	0.059
外国人観光客数	年	51.6	12.8	0.001
	Dmy15	-251100.4	160937.3	0.132
	年 × Dmy15	124.1	79.8	0.134
	定数	-102688.9	25680.8	0.001
観光客数全体	年	84.7	7.5	0.000
	Dmy15	318385.1	113562.0	0.011
	年 × Dmy15	-157.9	56.3	0.011
	定数	-165235.2	14948.9	0.000
観光消費額	年	14439.8	2778.5	0.000
	Dmy15	-1.26E+08	3.86E+07	0.004
	年 × Dmy15	62532.2	19137.4	0.004
	定数	-2.84E+07	5566551.0	0.000

Dmy15: 年が、2014 までを「0」、2015 以降を「1」としたダミー変数

5-2 京都市民を対象とした質問紙調査の分析

本項では、京都市民を対象とした質問紙調査の結果を分析し、観光と京都市民の生活の関連性について考察する。また、その結果と前項の時系列分析を照らし合わせ、外国人観光客数や観光消費額の増加が京都市民に与えた影響について考察する。本項では、京都市が実施している「市民生活実感調査」から、2011年から2019年までの9年間の調査結果を分析の対象とした。質問の中から、観光や観光政策、観光による市民への影響と関係があると考えられる項目を抽出し、「そう思う」「どちらかというと思う」「どちらともいえない」「どちらかというと思わない」「そう思わない」の5件法の実答率データを分析した。

市民生活実感調査にはA調査とB調査があるが、質問項目の内容や回答者数などに大きな違いはない。観光に関係すると考えられる項目として、A調査49項目の中から8項目、B調査50項目の中から7項目を選び分析に用いた。方法として、各項目の各回答への9年間の回答率を従属変数に、年および年の2乗を独立変数にした重回帰分析を用いて、変化のトレンドを求め、各回答の変化を数値化した。さらに、回帰分析で得られた定数項と係数をもとにクラスター分析を行った。

以下に質問項目とそのグラフを掲載する。表3は各質問項目を、「歩くまち」の政策に関するもの、交通に関するもの、京都市の魅力に関するものの3つに分類し、その分類に沿って並べている。以下の質問項目の順番は、分類のうち、図2に示したクラスター分析で近いクラスターと見なされた順に並べている。なお、今回はデータ数が9年分と少ないため、有意水準を20%水準、10%水準、5%水準に設定して分析した。さらに、グラフを作成する際に、有意水準20%で棄却されなかった項目の係数は0に置き換えた。

観光の市民生活への影響等に関する京都市民の意識は、形式的に次の4パターンに分類できる。1. 一貫して悪くなっている、2. よくなっていたが途中から悪くなった、3. 悪くなっていたが途中からよくなった、4. 一貫してよくなっている。図3に示されたグラフのうち、1に該当するのはBQ22、AQ22の二つ、2に該当するのはAQ47、BQ50、BQ48、AQ21、AQ28、BQ23、BQ52、BQ21の八つ、3に該当するのはAQ48、AQ52の二つ、4に該当するのはBQ47、AQ23、AQ49の三つである。これらのグラフの分類は、質問文の定性的な分類に対しても、ある程度対応している。したがって、交通に関しては2014年から2016年を境に悪化傾向、歩くまちに関しては2015年付近を境に悪化傾向、京都の魅力に関してはやや悪化傾向の項目が多いと言える。

途中から悪くなった／よくなったというパターンにおいて、その転換となった年は2014/15年である。これは時系列分析の結果とも符合する。日本人観光客の減少と外国人観光客の一層の増加、観光消費額の一層の増加は、京都市民に対して生活がやや不便になったと感じさせたり、京都の観光地としての魅力がやや低下しつつあると感じさせたりするような

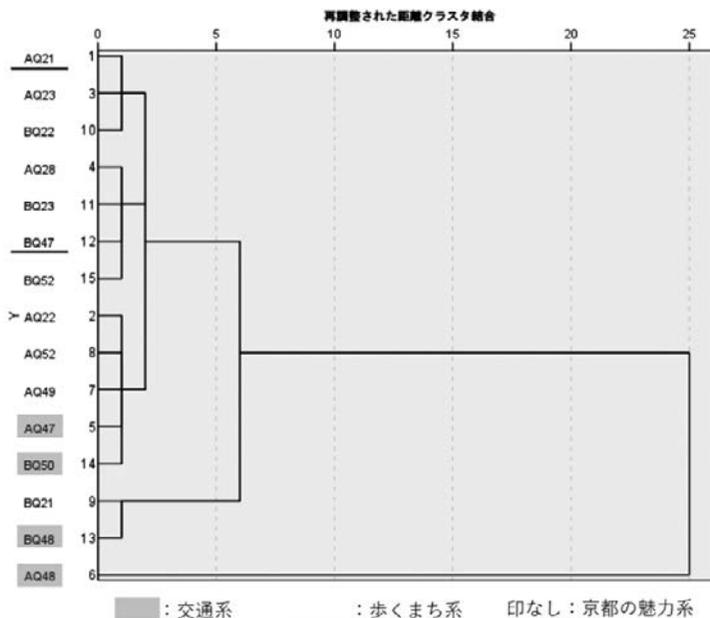


図2 クラスタ分析の結果

表3 質問項目

分類	番号	質問項目
交通	AQ47	京都での移動には公共交通が便利である。
	BQ50	買物などの日常生活には、徒歩や自転車、公共交通が便利である。
	BQ48	地下鉄、市バスは、市民生活に役立っている。
	AQ48	まちなかや観光地において、自動車による渋滞が減っている。
歩くまち	AQ21	じっくり滞在し、ほんものとふれあい、歩いて楽しむ観光客が増えている。
	BQ50	買物などの日常生活には、徒歩や自転車、公共交通が便利である。
	BQ47	歩いてこそ魅力を満喫できるまちとなっている。
京都の魅力	AQ23	子ども連れの家族や若者、ビジネス客など、新たな京都ファンが増えている。
	BQ22	京都は、市民にとって暮らしやすい観光都市である。
	AQ28	京都には、世界から観光、留学、ビジネス等を目的として訪れるひとびとを引き寄せる魅力と、受け入れ環境がある。
	BQ23	京都市民は、観光客を温かく迎えるなど、京都観光の振興に協力的である。
	BQ52	京都の個性的な町並み景観が守られている。
	AQ22	京都市民は、四季折々の京都観光を楽しんでいる。
	AQ52	身近に誇りや愛着を持てる街並みや風景がある。
	AQ49	田の地域や京都駅の周辺は、にぎわいのある魅力的な地域である。
	BQ21	京都は、観光客にとって質の高い観光都市である。

出典：京都市 HP 京都市情報館「市民生活実感調査」^[5] を元に作成。

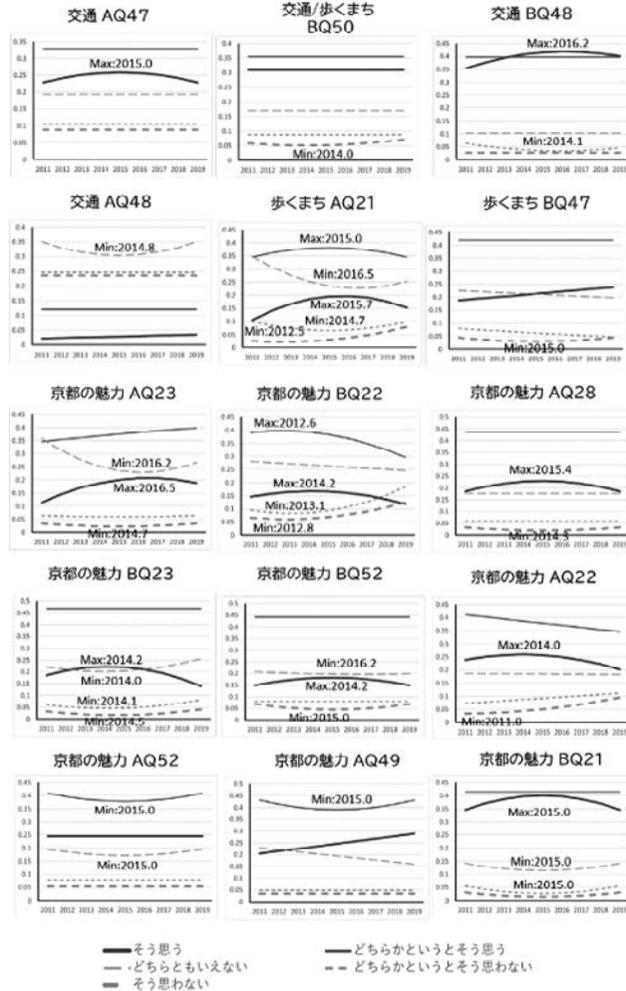


図3 観光の市民生活への影響等に関する京都市民の意識の動向

資料：市民生活実感調査

影響を与えていると推察できる。

なお、全体を通して、AQ48「まちなかや観光地において、自動車による渋滞が減っている。」という項目以外は、肯定回答が否定解答を上回っており、多くの京都市民は決して現状に悲観的ではないことがうかがえる。

以上のように、各質問への回答傾向は質問項目の定性的な分類（交通、歩くまち、京都の魅力）と概ね一致しているが、一方で図2のクラスター分析の結果とは乖離したものもある。それらの項目について考察する。

AQ48は、唯一否定回答が肯定回答を上回った解答項目のためクラスター分析では最も離れた場所に置かれたと考えられる。ただしクラスター分析でAQ48の近くに分類された

AQ47、BQ50、BQ48はいずれも交通系であり、クラスターを形成している。これらAQ48とそれ以外の3つの質問項目は、自動車に関するもの（前者）と公共交通機関または徒歩移動に関するもの（後者）という違いがある。その含意については次項で考察する。

次に定性的分類とクラスター分析の結果の乖離が目立つものとしてBQ21がある。交通系の項目とクラスターを形成しているが、このことは、京都市民の認識として、交通条件と観光都市の質のあいだに相関があると考えていることを示唆している。このことは、京都市がオーバーツーリズム問題の重点課題として交通問題の改善に取り組んでいること（京都市HP京都市情報館 [5]）と符合する。

5-3 京都市民の質問紙調査と京都市の政策との関係

本項の最後に、観光の市民生活への影響等に関する京都市民の意識と京都市の政策との関係について論じる。

まず、交通に関する結果について。AQ48では、肯定的な回答（「そう思う」と「どちらか」というとそう思う）を合わせても15%ほどにとどまる。一方で、否定的な回答（「どちらか」というとそう思わない」と「そう思わない」）はどちらもおよそ25%であり、合計するとおよそ50%である。すなわち、設問への回答傾向は、およそ半数は否定的であり、京都市民は自動車による渋滞が減っているという印象はあまり抱いていないことがわかる。問題視されてきた交通量に関して、京都市の政策はいまだ十分ではなく、問題は解決されていないと考えられる。

ただしAQ48は、交通系4項目の中で唯一、問題が改善に転じていると京都市民が意識しているものである。このことは、時系列分析でみた日本人観光客の減少という構造変化と関係しているかもしれない。すなわち、京都市内を含む近隣の日本人観光客の減少が、マイカー利用観光客によるオーバーツーリズムを緩和している可能性がある。

「交通系」に分類した他の3つの質問AQ47、BQ50、BQ48は、特に公共交通に着目したものであり、その点においてAQ48との定性的な違いがある。これらの項目では、肯定回答が否定回答を上回っているものの、2015年の前後で肯定的回答がやや減り始めたり、否定回答が増え始めたりする傾向がある。これに関しては、京都市は公共交通機関の利用を促進してきた一方で、増加していく利用者に対して供給が間に合っていないと推察される。特に、時系列分析で示唆された2015年以降の加速する外国人観光客増加に対しては京都市の公共交通機関の混雑緩和対策が追い付いていないことが推測される。

次に「歩くまち・京都」は、京都市の目標の一つであり、オーバーツーリズムの対策の一つでもある。歩くまちに関する質問項目は、クラスター分析ではある程度近いクラスターとなっているが、やや違いは見られる。AQ21、BQ47、BQ50の3つの質問について、AQ21が特に観光客主体の質問であることに留意して観察する。⁷⁾

AQ21 は、2015 年を境に肯定回答は減少傾向にある。一方、否定回答は 2015 年以前から上昇傾向にあり、特に 2015 年以降は否定的な傾向が増しているといえる。一方で、BQ47 は、肯定回答が増加傾向にある。また、BQ50 は否定回答が増えてきているが肯定回答の割合が高く、全体としては肯定的である。AQ21 がやや否定傾向にあることから、「歩くまち・京都」に関する政策があまり観光客には十分に広まっていないと推測される。京都市が観光客に向けて「歩くまち」に関する政策を強化することは、京都市民に対する効果的なオーバーツーリズム対策となる可能性がある。

最後に、京都の魅力に関する質問は、全体を通して、2015 年付近から肯定回答は減少傾向にある。また、特に BQ22、BQ21 といった質問では否定回答も減少していることから、京都市民にとって、居住地としても観光地としても京都の評価は下がりつつあることが推察される。

原因の一つとして考えられるのは、先ほど言及した公共交通である。公共交通に関する質問項目も 2015 年付近を境にして否定傾向にあるが、公共交通機関の利用を推進する政策により公共交通が不便になったことが魅力の低下に繋がった可能性は考えられる。

もう一つ考えられる原因は、観光客の割合の変化である。2015 年を境に、外国人観光客の割合が上昇したことが、京都市民にとって京都の魅力が低下したことと関係がある可能性は考えられる。その場合に特に必要となるのは、マナー啓発や言語への対応といった、外国人観光客をターゲットとした対策となるだろう。現状、京都市はこのような問題に対して決定的な対策を取れていないため、文化的な摩擦に対する政策が必要となる。

6. 終わりに

オーバーツーリズムは、起きる地域ごとに特色があり、その対策は決してパターン化できるものではない。そのため、京都市は、第 1 章で例示されたバルセロナやヴェネツィアと同様の戦略がとれるわけではない。特に日本の場合は訪日客数の増加を狙っているため、観光客数を抑えるような政策は採用しづらい。この点に留意すると、京都市のオーバーツーリズム解消のための戦略は、観光客の行動変容を促す対策と観光客受け入れのキャパシティを拡大する政策が求められると考えられる。

注

- 1) 件数は、早稲田大学図書館の各新聞 DB について、2023 年 12 月 1 日に「オーバーツーリズム」で検索しヒットした件数である。
- 2) 本項の記述については、中森 (2020)^[14]、CARNEVALE DI VENEZIA (2017)^[20]、Goodwin (2019)^[21]を参考にした。
- 3) 本項は本文中の引用文献のほか、Città di Venezia (2022)、CARNEVALE DI VENEZIA (2017) を参考にした。

- 4) 本項の記述については、京都市、京都市 HP 京都市情報館 [6] [11]、京都新聞を参考にした。
- 5) 本項の記述については、京都市 HP 京都市情報館 [7] [8] [9] [10] を参考にした。
- 6) 京都市 HP 京都市情報館 [3] [4] を参考にした。
- 7) 質問項目 BQ50 は、交通系であるとともに「歩くまち」の回答としても解釈している。

参考文献

- [1] 観光庁持続可能な観光推進本部『持続可能な観光先進国に向けて（持続可能な観光の実現に向けた先進事例集）』001293012.pdf (mlit.go.jp)（アクセス 2023/12/13）
- [2] 京都市『新しい公共交通システム調査報告書』<https://www2.city.kyoto.lg.jp/tokei/trafficpolicy/lrt/lrtpdf/lrt-all.pdf>, p.44(アクセス 2023/12/13)
- [3] 京都市 HP 京都市情報館『京都観光振興計画2020』<https://www.city.kyoto.lg.jp/sankan/page/0000186495.html>（アクセス 2023/12/13）
- [4] 京都市 HP 京都市情報館『京都観光総合調査』https://www.kyokanko.or.jp/survey_list/（アクセス 2023/12/13）
- [5] 京都市 HP 京都市情報館『市民生活実感調査』<https://www.city.kyoto.lg.jp/menu5/category/69-17-2-3-0-0-0-0-0-0.html>、（アクセス 2023/12/13）
- [6] 京都市 HP 京都市情報館『「市民生活との調和を最重要視した持続可能な観光都市」の実現に向けた基本指針と具体的方策について（中間取りまとめ）』<https://www.city.kyoto.lg.jp/sankan/cmsfiles/contents/0000260/260038/besshi1.pdf>（アクセス 2023/12/13）
- [7] 京都市 HP 京都市情報館『宿泊税条例執行後の状況に関する調査結果（概要版）』<https://www2.city.kyoto.lg.jp/shikai/img/iinkai/soumushoubou/R02/data/020622gyouzai2-2.pdf>, p.10(アクセス 2023/12/13)
- [8] 京都市 HP 京都市情報館『宿泊税について』<https://www.city.kyoto.lg.jp/gyozai/page/0000236942.html>（アクセス 2023/12/13）
- [9] 京都市 HP 京都市情報館『宿泊税の用途について』<https://www.city.kyoto.lg.jp/gyozai/page/0000275019.html>（アクセス 2023/12/13）
- [10] 京都市 HP 京都市情報館『税収から見る本市の在税構造』https://www.city.kyoto.lg.jp/templates/shingikai_kekka/cmsfiles/contents/0000279/279827/05_siry05.pdf（アクセス 2023/12/13）
- [11] 京都市 HP 京都市情報館『「はばたけ未来へ！ 京プラン」実施計画（平成 24（2012）～ 27（2015）年度）』<https://www.city.kyoto.lg.jp/menu5/category/62-6-1-0-0-0-0-0-0-0.html>（アクセス 2023/12/13）
- [12] 京都新聞『京都市内で渋滞引き起こす「マイカー観光」増加 流入防止で市が対策実施へ』https://www.kyoto-np.co.jp/articles/-/1071484#goog_rewarded（アクセス 2023/12/13）
- [13] 国土交通省国土交通政策研究所『持続可能な観光政策のあり方に関する調査研究』https://www.jnto.go.jp/projects/regional-support/images/2018/05/180525_fullreport_PRIOLITT.pdf（アクセス 2023/12/13）
- [14] 中森有紀『バルセロナでも自動車禁止の動き、世界の都市で広がる「car-freeムーブメント」』<https://ampmedia.jp/2020/01/27/car-free-movement/>（アクセス 2023/12/13）
- [15] AFPBB News『今週の SDGs Picks 伊 ベネチア、観光客に水くみ場の利用呼びかけ プラ削減の取り組み』<https://www.afpbb.com/articles/-/3417040>（アクセス 2023/12/13）
- [16] Città di Venezia『責任あるビジターに向けた最良慣行』、<https://www.comune.venezia.it/ja/node/7875>（アクセス 2023/12/13）
- [17] CNN『伊ベネチア、来年4月から入場料徴収実施日と料金決まる』<https://www.cnn.co.jp/travel/35211968.html>（アクセス 2023/12/13）
- [18] ELEMENIST『観光客急増で発生する「オーバーツーリズム」地域住民の暮らしに与える影響とその対策とは』<https://elemenist.com/article/1070>（アクセス 2023/12/13）
- [19] WEELS『イタリア・ヴェネツィアの観光公害に住民が疲弊。現状とオーバーツーリズム解消への取り組み』<https://weels-media.net/2021/04/19/venice-overtourism/>（アクセス 2023/12/13）
- [20] CARNEVALE DI VENEZI『EnjoyRespectVenezia』<https://carnevale.venezia.it/en/blog/enjoyrespectvenezia/#:~:text=To%20this%20end%2C%20as%20of%202017-%20the%20International>,

- and%20the%20identity%20of%20Venice%20and%20its%20inhabitants. (アクセス 2023/12/13)
- [21] Goodwin, Harold (2019) "Managing Tourism in Barcelona (3rd ed.)" Responsible Tourism Partnership Working Paper 1, 39pp.

