KANSAI GAIDAI UNIVERSITY

ヴェネツィアにおけるオーバーツーリズムとその概念に関する一考察（1）：日本・京都への示唆

メタデータ	言語: jpn 出版者: 関西外国語大学・関西外国語大学短期大学部 公開日: 2020-09-16 キーワード (Ja): オーバーツーリズム, 観光公害, ヴェネツィア, デイ・トリッパー, クルーズ船 キーワード (En): 作成者: 谷本, 由紀子, 谷本, 義高 メールアドレス: 所属: 関西外国語大学, 関西外国語大学
URL	https://doi.org/10.18956/00007938

関西外国語大学 研究論集 第112号（2020年９月）
Journal of Inquiry and Research, No.112 (September 2020)

ヴェネツィアにおけるオーバーツーリズムとその概念に関する一考察（１）

── 日本・京都への示唆 ──

谷　本　由紀子

谷　本　義　高

要　旨

本稿は、2019年３月に行ったヴェネツィアにおける現地調査と取材をもとに、オーバーツーリズムの現状と対応、政策について考察を加え、訪日外国人旅行者の急増により同問題が顕在化しつつある日本と京都における示唆を得ることを目的とする。

112号における本稿の主要なテーマは次の２点である。まず、オーバーツーリズムとは、近年になって用いられはじめた呼称であり論者により理解が錯綜していることから、先行研究の検討にもとづき当該呼称の由来と概念について私見の展開を試みることである。

次に、京都市とヴェネツィア本島･歴史的地区それぞれの観光に関する現状を俯瞰した上で、ヴェネツィア本島における年間観光客数と日帰り観光客数について統計資料を用いて分析を行い、オーバーツーリズム問題の実態とヴェネツィア市の具体的対応を考察する。特に、日帰り観光客とクルーズ船乗降客に関わるヴェネツィア特有の問題を詳述する。

キーワード：オーバーツーリズム、観光公害、ヴェネツィア、デイ・トリッパー、クルーズ船

１　はじめに

近年、訪日外国人旅行者が急増している。これに呼応するかのように、いわゆる「オーバーツーリズム」（以下、オーバーツーリズムと省略）という呼称が日本国内のメディアや学術論文においても頻繁に使われるようになった。

海外に目を向けると同問題は既に顕在化しており、イタリア・ヴェネツィアやスペイン・バルセロナ、オランダ・アムステルダムなどの世界的観光都市では都市機能の麻痺等が、フィリピン・ボラカイ島やペルー・マチュピチュなどの自然豊かな土地では環境破壊等が懸念されている。日本においても、古都京都や自然豊かな富士山などでは既に同問題が指摘されはじめている。

千年の都である京都では、2018年に観光客数が６年連続5,000万人を超え、このうち外国人

観光客数は805万人にも上る［京都市産業観光局 2018］。訪日外国人旅行者を対象とした2018年都道府県別訪問率ランキングによれば、京都府は、東京都（45.6%）、大阪府（36.6%）、千葉県（35.6%）に続いて第４位（25.8%）に位置するが［日本政府観光局（JNTO）online 1］、上位３都府県は日本のゲートウェイである大規模空港を有している。関西国際空港（KIX）、大阪国際空港（伊丹空港）（ITM）、神戸空港（UKB）、中部国際空港（NGO）に囲まれているという地理的好条件はあるものの、空港を持たない府県としては依然高い訪問率を維持しており[1)]、イタリアのヴェネツィア同様、日本の観光名所として他都市の追随を許さない。

ヴェネツィア本島・歴史的地区では、１日あたり住民の数を遙かに超える観光客が押し寄せている現状にある。オーバーツーリズムへの対応について、四方を海に囲まれたヴェネツィアの経験は、史上最多数を更新する訪日外国人旅行者を抱えるこれからの日本と、四方を山に囲まれている京都への大きな示唆になると考える。

本稿は、この問題に大いに悩むヴェネツィアにおける現地調査と取材をもとに（以下、本調査という）、オーバーツーリズムに関わる現状と対応、政策について考察を加えた上で、日本や京都における同問題への示唆を得ることを目的とする（112号は１章～５章、113号は６章～10章を分割掲載する。）[2)]。まず、論者による現地調査をもとに京都市とヴェネツィア本島・歴史的地区における観光事情を概観する。次に、先行研究にもとづきオーバーツーリズムと観光公害という呼称の由来と概念について考察を行い、当該概念に関する私見を提示する[3)]。その上で、ヴェネツィア市とヴェネツィア空港における現状と対応、政策に関して具体的検討を行った上で、今後の日本と京都市におけるオーバーツーリズム問題に関する示唆を得る。特に、2019年２月に導入が決定された「入島税」についても詳述する（当初2020年７月の実施予定であったが2021年４月１日に延期された。）。

なお、本調査は2019年３月に行ったものであることと、本稿は2019年までのヴェネツィア本島、京都市等における現地調査と得られた資料をもとに執筆したものであることから、2020年１月以降発生したいわゆる新型コロナウイルスによる影響に関しては論旨に含めていない。

２　京都とヴェネツィアにおける観光事情

2.1　古（いにしえ）の都、京都

古都京都、それは雅な世界であり、静寂と静謐、伝統と文化、歴史と政（まつりごと）、宗教と日本建築がたたずむ憧れの地でもあろう。その京都では、外国人観光客の増加を背景に過去に例を見ない変化が起こりつつある。現地にて取材した事例を挙げてみたい。

以前は大挙して押し寄せる修学旅行生の姿が街のあちこちに見られ、京都ならではの微笑ましい風景の一つでもあった。宮藤官九郎脚本の日本映画「舞妓 Haaaan!!!」［同製作委員会2007］

が思い出される。迷子になり舞妓さんに道案内をしてもらった修学旅行生がその虜になってしまい、舞妓さんとお茶屋さんにて野球拳をするという夢を追い続けるコメディー映画である。素人にも、写真撮影やお茶屋さんに関する伝統的なルールや慣行を大変簡単かつ簡略的に教えてくれる。しかしながら近年、このようなルールや慣行を横目に、まるでマスコットやキャラクターのように、舞妓や芸子さん達に接触や写真撮影をせがむ外国人観光客の姿が散見される。

祇園の八坂神社付近のバス停には外国人観光客が大きな荷物を持って大行列をなし、なかなかすんなりとバスに乗車することはできない。清水寺周辺での駐車は困難極まる。二寧坂や産寧坂にも人混みで身動きがとれないほど外国人観光客があふれ、地元土産店もこうした観光客のニーズに対応した商品を提供するようになり、古来の商店から変貌を遂げている。祇園花見小路や先斗町、錦市場ではまるで外国にいるような錯覚に陥る。嵐山・渡月橋から嵐電嵐山駅へのアクセスは、許容できる橋の歩道の人数を観光客数がかなり上回るうえ、交通事情から横断歩道に設置せざるを得ない歩行者用信号が拍車をかけ、まるで押し競饅頭のような状態となっている。

混雑やバスに乗れない、宿泊ができないだけではない。先斗町では外国人観光客の増加に呼応して、色彩が派手な英語表記メニューを店頭に目立つように掲げる店舗や、路地に面してテイクアウト型フードカウンターを設置した店舗、オープン・バーも出現するなど街の様相に変化が生じている。

このような観光客の急増による様々な変化の経験は、オーバーツーリズム問題のリーディングケースであるヴェネツィアに豊富に存在する。

2.2　水の都、ヴェネツィア

水の都ヴェネツィアは、中世にはヴェネツィア共和国の首都として栄え、「アドリア海の女王」の別名を持つ都市である。その名のとおり、かつては世界におけるビジネスの中心地であったが、海上にそびえ立つ中世の街並みをそのままに、最近では芸術家達や恋人達をはじめ世界の人々の憧れの街となっている。

憧れの街も今や人混みや雑踏の街と化した。現地にて取材できた事例を挙げてみると、殆どの観光客は、まずサンマルコ広場とサンマルコ大聖堂、ドゥカーレ宮殿、そしてリアルト橋を目指す。ハイシーズン期には、広場や大聖堂は人、また人で埋め尽くされている。さらに、大聖堂や宮殿には長蛇の列ができ、拝観等にはそれなりの覚悟と時間が必要である。

観光で疲れた客達は、目指したリアルト橋の階段部分に集団で座って休憩し、パニーニやアイスクリーム等を飲食する。これにより通行できる階段部分は狭くなり、もとから多い人の往来が更に困難極まりない状態となる。リアルト橋につながる幾つもの狭い路地では、団体ツアー客が2、3列の隊列をなして道幅を占領し、対面歩行も困難である。街に散在する階段状

の小さな橋では、大型キャリーケースで歩行を遮る観光客が目立つ。水上バスであるヴァポレット（vaporetto）乗船場にも観光客があふれ、乗船にはかなりの本数を待たなければならない。

郷土料理を提供するレストランも数多く存在するものの、街の中心であるサンマルコ広場付近には地元客相手ではなく、観光客を相手にイタリア各都市の名物料理を提供するインターナショナルなレストランがひしめいている。さらには、テイクアウトできるトルコ料理やギリシャ料理を提供するファーストフード店も増えている。

アフリカおよび中央アジア、東アジアからの出稼ぎ不法就労者による闇路上露天商も多い。彼等は偽の高級ブランドバッグを道端に広げ、人々の往来を妨げる。蛍光するスライム状の球体を夜空に高く投げ上げ、客の目を引く不法露天商も多数出現している。夜のサンマルコ広場は、数十個にも及ぶ蛍光スライムが上空で光を放ち、まるで小さな花火を見ているかのような錯覚に陥り、異様な光景を醸し出している。

さらに、ヴェネツィアでは特有な付随的変化も多数生じている。住民の日常生活の変化や混雑、ごみ処理の問題にとどまらず、街の様相の変化、住民のヴェネツィア本島外への流出、不法宿泊施設や民泊の増加、空き建造物等への投機的な資本の投下による不動産価格の上昇、観光産業への特化と一般産業の衰退、住民の就業機会の減少等である。これらも後述する住民人口の低下に拍車をかけている。

3　いわゆる「オーバーツーリズム」の概念

3.1 「オーバーツーリズム」という呼称の由来

「オーバーツーリズム（overtourism）」は、日本においても最近用いられ始めた新しい呼称である。そのため当該問題を論じるにあたっては、あらかじめ由来や概念、内実を検討しておかなければ、議論が錯綜するばかりである。

オーバーツーリズムという呼称は、2017年に「観光客嫌悪症（tourismphobia）」とともに使われ始めたバズワード（buzzword）であり、新たに創造された新語、あるいは造語である。しかし、当該呼称において指摘される概念や現象としては、決して新しいものではなく、それ以前から既に議論や指摘がなされてきた問題である［Milano, C., et. al. 2019：1］。

メディアにおける当該呼称の初出は、Skift 社による2016年の記事であるといわれている。それによると、「観光の大衆化に伴う観光客の急激な増加は、観光地において適切な対策が講じられない限り、時に様々な弊害を招来する危険性がある。このような危険発生の蓋然性を特にオーバーツーリズムと称する。当該弊害が発生すれば、経済的側面や自然環境的側面、社会文化的側面に関わる持続可能性の枠組みが機能しなくなることから、該当国や地域における観光

そのものの衰退につながる結果となる。」と述べ、この種の問題に警鐘を鳴らしている［Ali, R., 2016］。

しかし、当該記事が指摘する観光に関わる現象については、既に複数の機関や専門家から指摘されている内容が殆どであり、オーバーツーリズムの概念とその内実については記事中において明確に論じられていない。このような呼称がメディアによって使われ始めたのは、絶え間なく押し寄せてくる大量の観光客と、住民の生活や幸福が優先されなければならないという市民抗議活動との対立関係において、オーバーツーリズムという呼称が憤りや扇情性、病的な興奮性、報道価値を象徴する言葉であったからである［Milano, C., et. al. 2019：4］。その後、ツーリズムに関する学問的な議論とは裏腹に、当該呼称の象徴性のみが独り歩きし、メディア等における扇動的な使用によりさらに一般化する道をたどることになる。

2018年になって、国連世界観光機関（United Nations World Tourism Organization, 以下UNWTOと省略）が『「オーバーツーリズム（観光過剰）」？都市観光の予測を超える成長に対する認識と対応』という報告書においてこの呼称を公式に用いたことも［UNWTO 2018］、その後押しとなる。

3.2　オーバーツーリズムの概念

オーバーツーリズムは、観光客数や訪問の時期と方法、観光地におけるキャパシティー、自然環境、社会文化、経済活動等に関して、住民や観光客、観光産業等における利害関係が複雑に絡み合った現象について、その問題の解消のために様々な学問分野からのアプローチが混在するため、一義的に定義することは非常に困難である。しかしながら、その主要な要因に着目して、一つの現象として広く言葉にくくることは可能である。近年、オーバーツーリズムという呼称に着目した先行研究が多々なされていることから、主要な研究成果について言及する。

まず、UNWTO［2018］報告書の作成にあたった大学有識者の見解によれば、オーバーツーリズムとは「デスティネーション全体又はその一部に対し、明らかに市民の生活の質又は訪問客の体験の質に悪い形で過度に及ぼされる観光の影響」と定義づけられている。

次に、欧州議会における運輸観光委員会（The Committee on Transport and Tourism（TRAN））のPeeters, P., et al.［2018：22］報告書は、「特定の時期や地域において、観光に起因する影響が、物理、環境、社会、経済、精神、政治的側面の一部または全部に関して、それぞれが有する許容域を超える事態をいう。観光客の急激な増加によって生じるあらゆる負荷やひずみ（stress）を伴うものであって、その形式や現象を問わない。」と述べている。ここでは、オーバーツーリズムに関わる多くの側面と検討方法が具体的に挙げられており、この呼称が示す事象の複雑さが分かる。

精神的な許容域とは、混雑から派生する現象に向き合う住民および観光客の感情的な許容性

とする。政治的許容域とは、観光産業が急激かつ過度に成長した結果、地方自治体がこれを把握、マネジメント、コントロールすることができなくなることによって、住民の生活環境が悪化することに対する許容性をいう。さらには、社会的側面には、地元関係者や観光客とそれを受け入れる地元関係者に加えて、これに関わらない住民も含まれること、物理的側面はインフラや空間に関わる許容性、経済的側面は観光に関わる商業地域における許容性、環境的側面は騒音や大気汚染、水の利用方法や水質、ごみ問題等に関わる許容性をいうとしている。

その許容性の測定にあたっては、環境、社会、経済的側面について個別では無くそれらを密接に絡み合わせながら発生する負荷の許容量を捉えること、住民の声と理解を考慮に入れること、経営的アプローチと社会文化的アプローチに横串をさしてより実態に即した負荷の測定を可能にすること、観光に関わる客や産業等と観光地の間における相互作用により許容域は一定ではなく常に変化し続けること等を考慮しなければならないとしている［Peeters, P., et al. 2018：22］。

なお、オーバーツーリズムではなく、「オーバークラウディング（overcrowding）」という呼称を用いたWorld Travel & Tourism Council［2017］による報告書もある。観光客増による各観光地での混雑、弊害等について述べられている点では、オーバーツーリズムに関する議論や内容と相似している。しかし、オーバークラウディングという呼称を用いつつも、当該報告書は主として観光産業の成長という視点を中心に諸問題を論じていることから、本報告書は、両呼称を明確に区別している［Peeters, P., et al. 2018：15］。それによると、オーバーツーリズムはオーバークラウディングよりも複雑で多面性のある概念であり、観光地が危機にさらされている現実をも包含する呼称であるとしている。

さらに、Milano, C., et. al.［2019：1］によると、オーバーツーリズムとは、当該地域の居住性や住民の幸福な生活、観光客の観光体験、利害関係者における観光への関わりの程度等様々な要素が複雑に絡み合ったものであるとする。さらに、当該呼称は一義的なものではなく、様々な概念や定義があるとした上で、「特定の地域において、単なる混雑を遙かに上回る事態を招来する観光客の急激な増加によって、観光の一時的または季節的なピーク時に、住民が生活圏内の施設等が使用できず、健康や幸福を害され、自らの生活習慣を不可逆的に変化させざるを得ない結果を被ることをいう。」と概念づけている。

日本国内においても、阿部［2019：8］が「市民生活の質および（あるいは）訪問客の体験の質に過度に負の影響を与えてしまう観光のありよう」と述べており、いずれも観光の行き過ぎた現象が招く様々な方面での状況の悪化について触れると共に、そこから起こる「住民の生活」と「観光客の観光体験」に与える悪影響に言及している。

3.3　サスティナブルツーリズムからの視点

オーバーツーリズムの概念を考える時、避けては通れない概念として「サスティナブルツーリズム（持続可能な観光）」がある。観光産業の発展と共に2000年代に入って急速にスポットが当たり始めた概念であり、UNWTO 駐日事務所［online］は「訪問客、業界、環境および訪問客を受け入れるコミュニティーのニーズに対応しつつ、現在および将来の経済、社会、環境への影響を十分に考慮する観光」と定義づけている。

藤稿［2018：ii］は、「すべての観光形態において、地球および地域の持続可能性に配慮するのがサステナブルツーリズムであ」ると述べ、その概念が指すものが非常に広範囲で複雑だとしている。そのため、包括的かつ明確に定義することは難しいとしながらも、その基本要素を経済的側面、社会文化的側面、環境的側面の３つとして、「環境保全をしながら、観光地の社会や文化に影響を及ぼさずに、経済的利益をもたらす、ということを同時にやっていく必要がある」とも述べている［藤稿 2018：26］。

さらに藤稿［2018：iv ,44-46］は、「サスティナブルツーリズムには大きく２つの意味合いがある」とし、「持続可能な経済システムを目指し、環境負荷を最小限にする観光」と「地域的な貧困や諸課題を解決し、持続可能な経済発展に寄与する観光」だとしている。前者は一般的に先進国や新興国に求められる「持続可能な経済活動への転換」や「持続可能な地域づくり」を、後者は最貧困国等に求められる「持続可能な経済発展」を意味し、「この２つは同時進行で進められるべきものである」としつつも、「地域別、国別の状況によって優先状況は異なる」とも述べている。

このように、サスティナブルツーリズムはすべてのツーリズムにおいて基調となる考え方である。オーバーツーリズム問題は、互いに絡み合う環境、社会文化、経済各側面のバランスが失われた現象であり、許容できる環境負荷を超えた現象ともいえよう。

観光がここまで劇的に発展を遂げたのは、観光消費額の増加に代表されるようにその高い経済効果に世界中が注目し、力を注いできたからに他ならない。現実に、2018年京都市における観光消費額は最高となっている［京都市産業観光局 2018］。しかし、サスティナブルツーリズムを充分に理解することなく、ただ闇雲にその観光資源を宣伝し、観光客の誘致ばかりに傾倒してしまっては、結果的にオーバーツーリズム現象を招き、その対処に苦慮することになる。

観光地化を推進するためには、その土地の特性や観光に関わる様々な許容域を充分に把握した上で、十分なマネジメントを行うことが重要である。これを実践して、サスティナブルツーリズムを実践している観光地もあろう。オーバーツーリズムは、自然環境、社会文化、経済等様々な側面や要因と、観光客や住民、地域、産業等の関係者の利害が複雑に絡み合った現象であることから、サスティナブルツーリズムからのアプローチを基調として論じることが有益であると考える。

3.4 オーバーツーリズムといわゆる「観光公害」

日本国内の動きについて見てみると、政府は2003年に観光立国宣言をし、2008年には観光庁を設置している。政府が明確に訪日外国人旅行者増を目標に掲げ、積極的に観光国としての日本を海外に向けてアピールする方針を打ち出したことで、日本国内の観光地に関する海外からの関心は確実に高まった。それまでは日本人が海外の観光地へ出向く動きが主流だったものが、海外からの観光客を迎える側になり、京都市を代表例とするように観光客を取り巻く急激な変化への対応を迫られる都市が現れはじめた。これにあわせて、国内外のオーバーツーリズムに関する文献や記事を目にする機会も増えてきた。その中で、オーバーツーリズムを「観光公害」と訳している文献や、最初から観光公害という呼称を題目に事例紹介をしている文献が多数出ていることに気付いた。入門書として書店に並ぶ書籍類に、特にその傾向が強いように感じる。主要な先行研究を検討してみる。

観光公害という呼称は、以前からメディア等において使用されてきた経緯があるが、民族学者の梅棹［2005］が京都の観光客増を憂い、『京都の精神』において使用したことは注目に値する。梅棹［2005］は、マナーを心得ない観光客の増加に伴う観光資源の保守保全への不安を述べつつ、バスや自家用車増による排気ガス害（空気汚染や樹木の枯死等）を、特に観光公害と表現している。

アレックス・カー・清野由美［2019］は、著書の冒頭から「観光公害」という呼称を用い、日本国内での観光客急増に伴う混雑を「観光公害ともいうべき現象」と説明している。その後も随所で観光公害という呼称を使用しているが、名所に人が押し寄せることで、その名所本来の魅力が薄れてしまうことを「観光公害の典型」と述べている。観光客過多、看板過多等で元の美しい景観が損なわれたと感じる事象全てが公害であるとし、読者にとっては、常に観光には公害のイメージがつきまとう展開となっている。

佐滝［2019:5］は、自身の取材をもとに京都をはじめとする各観光地の混雑の実態を報告しているが、「「公害」という言葉を安易に使うのは、本来の公害の被害に遭われた方々のことを考えると個人的にはあまり好きではないが、その問題のインパクトの強さを示すのに一定の役割を果たしている」として、著書のタイトルを「観光公害」としている。そして、様々な事例が紹介されている中で、爆買いや寺の参詣マナーを知らない外国人の行動をも公害に含めて論じている。生活習慣や文化、宗教観の相違等について、たとえそれが過度で耐えがたいものであるとしても、そのような外国人の行動をひとくくりにして「公害」と称することに違和感を感じる。

中井［2019］は、著書の中で公害という文言の積極的な使用は殆ど無いながらも、出版社の意向なのか表紙裏の文中と著書を包む帯には「観光公害《オーバーツーリズム》」と明記されており、外国人観光客が引き起こすトラブルを観光公害と説明している。

またツーリズム論に関わる研究論文にも観光公害という呼称の使用が見られる。高坂［2018］は、論文題目において「観光公害（オーバーツーリズム）」という表現を用い、要約において「観光客の集中による弊害」を観光公害と呼称する。さらに、「観光地の生活環境や日常的な社会・経済活動にダメージが及ぶ現状を重く見て「観光公害」という用語を使用する。」［高坂 2018:.5］、「本稿が「観光公害」を採用したのは、もっぱら言葉の成り立ちに起因する語感に配慮したため」［高坂 2018:6］と述べている。観光客の激増が何らかの弊害を伴うことは理解できるが、現状認識という主観的な解釈だけを根拠として「観光公害」という呼称を用いることは、意訳が過ぎるとの感が拭えない上に、オーバーツーリズムの概念についてあらぬ誤解を生じさせる蓋然性を有しており、適切ではない。

オーバーツーリズムという呼称について、大衆メディアがその内容を煽動し一般社会に定着したともいえるが、扇動的表現や誇張表現はそれが及ぼす影響力故に社会不安を併発する場合もある［Milano, C., et. al. 2019:2］。広辞苑第7版［岩波書店 2018］によれば、公害とは「企業活動によって地域住民のこうむる環境災害」と説明されている。確かにオーバーツーリズム現象には、航空機利用の増加による地球環境への影響が指摘される等の公害としての一面も含まれていよう。しかし、「公害」という用語の拡大解釈は、「オーバーツーリズム」という呼称を誇張する効果を有するものであり、用途によっては極めてネガティヴなイメージを伴うが故に、確固たる論拠がある場合等限定的に用いるべきである。

オーバーツーリズム問題においては、たとえ注意喚起のための使用であるとしても、観光客の増加を誇張して「公害」と断じることには異議を唱えたい。この考え方は、観光客の増加によるネガティヴな効果という一面のみにスポットをあて、その他の様々な要因を見えにくくし、結果として正しい実態の理解を妨げているのではないだろうか。

3.5　オーバーツーリズムの概念に関する私見

ツーリズム論は学際的な分野であり、様々な学問分野からのアプローチを包摂する広い概念である。エコツーリズムやアグリツーリズム、アーバンツーリズム、ソーシャルツーリズム、マスツーリズム、オルタナティブツーリズム等切り口によって多岐多方面で議論がなされてきているが、近年では観光の持続性や維持継続に焦点を当てた立論が基調となっている。

持続可能な観光（サスティナブルツーリズム）という観点に立てば、各ツーリズム論を論じるための主たる要因として、環境的側面と社会文化的側面、経済的側面という3つがあると指摘されている［藤稿 2018］。これらの要因は、相互に複雑に絡み合って成り立っており、持続可能性の検討にはそれぞれが単独に議論されるのではなく、様々な側面からのアプローチが不可欠である。オーバーツーリズムも、サスティナブルツーリズムにもとづくアプローチは有益であることは既に述べた。

そうすると、オーバーツーリズムは、観光が発展する中で特定の観光地において、自然環境、社会文化、経済、政治、市民生活、観光資源、観光客の満足等様々な要因と、観光客や住民、地域、産業等の関係者の利害が複雑に絡み合って生じた現象であり、各要因と利害関係者（ステイクホルダー）が許容できる範囲を超えたもの、と定義できる[4)]。これを「広義のオーバーツーリズム」といい、特に観光客の急激な増加や過剰な増加等を契機として、クローズアップされる観光の持続可能性に関わる全ての現象と問題が包含されることになる。

各要因が複雑に絡み合った具体例を見てみる。自然環境要因については富士山の登山客急増によるごみ問題、社会文化については景観の変化や伝統文化の保持、経済については観光産業への特化による産業構造の変化、政治については地方自治体における事態の把握とその対応政策、市民生活については住民の騒音や生活環境の変化や公共交通機関等のインフラ利用の制限、観光資源については質の維持や向上と歴史文化遺産の保持、観光客については充実した観光体験や観光の質の向上等の要因が挙げられる。

そして、いずれの要因も他の要因の問題も包摂している。例えば、産業構造の変化（経済）で考えれば、伝統工芸産業の保持（社会文化）の要因が絡み、投機的産業増による不動産価格の上昇や所有権構造の変化（経済、政治、市民生活）、街並みや景観の変化や自然環境への影響（社会文化、市民生活、自然環境）等の現象も生じることになるであろう。

近年では、上記各要因に関して、特にステイクホルダーである住民と観光客について、住民の生活環境の維持と、観光の質や観光客の満足度の低下に関わるネガティヴな現象等に焦点をあてた議論が頻繁になされており、これを「狭義のオーバーツーリズム」と称することができる。そして、現在いわゆる「オーバーツーリズム」問題と呼ばれている議論の内実を示すものとなっていると考える。

例えば、観光庁によると、「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影響を受忍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」がオーバーツーリズムと呼ばれているとする［国土交通省 2018:111］。また、UNWTO［2018:4］も前述のように定義している。

そして、最近では更に「社会文化的側面におけるネガティヴな現象」に焦点を絞った議論と立論が目立ってきている。具体的には、伝統や文化の保全、人権や地域コミュニティに関わる問題等に特化された、観光客増による住民の生活環境への不満や、観光客の観光・文化体験の質の低下に焦点が当てられているケースである。そこには、住民におけるネガティヴな現象と、観光客におけるネガティヴな現象の対立構造が存在すると分析できる。「最狭義のオーバーツーリズム」とでも称すべきであるが、あまりに焦点を絞りすぎることは、オーバーツーリズム問題に内在する多要因に関わる現象が忘れ去られ、「住民 vs. 観光客」問題として論点がすり替わった議論に陥りかねない危険に配慮しなければならないと論者は考える。

当該諸要因と利害関係者の許容性に関わる議論をよそに、オーバーツーリズムと思われる現象の一部だけを捉えて、特に「憤り」を伴う「センセーショナル」な現象や問題等に「過剰に反応し」たり「的を絞る」論調は、オーバーツーリズムの本質を捉えているとはいえない。現に、近年の論説やメディア等の記事において、観光客の急増がもたらす弊害のみに注目してこれを「オーバーツーリズム」や「観光公害」と表現し、当該呼称が「害悪の象徴」であるかのように理解されるきらいがあり、誠に残念である。

4　ヴェネツィア市における観光客数の推移とオーバーツーリズム問題

4.1　本稿における調査対象と分析方法

本稿は、上述の私見に立脚して、オーバーツーリズムへの対応が喫緊の課題とされているイタリア・ヴェネツィアにおいて行った調査研究をもとに、現状と課題を分析し、得られる示唆を提示する。調査対象は、オーバーツーリズム問題の渦中にあるヴェネツィア市とヴェネツィアへの空の玄関口である２つの空港である。

本稿における分析の手法としては、オーバーツーリズムへの対応に関して、観光客自らの気づきや自律性を促すことにより観光政策目的の実現をめざす方法を「ポジティヴな政策」、観光客に対する抑制や規制、禁止による観光政策目的の実現をめざす方法を「ネガティヴな政策」であると位置づけて、これらを基調にさらに得られた日本への示唆について比較検討を行う。

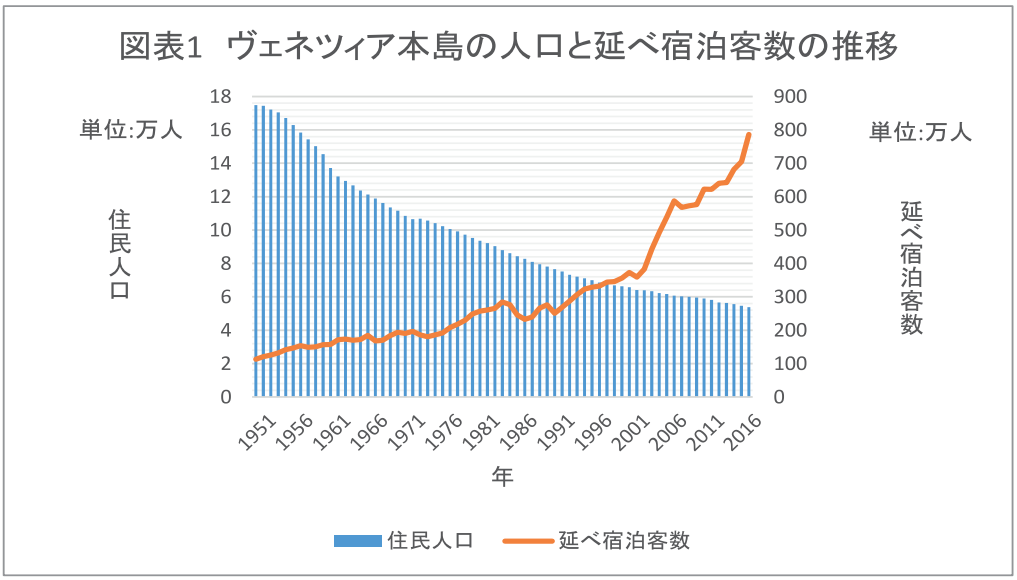
4.2 ヴェネツィア本島における人口減少

まず、ヴェネツィア市の地理を確認したい[5)]。ヴェネト州（Regione del Veneto）は、北からベルーノ（Belluno）、トレヴィーゾ（Treviso）、中部は西から東へヴィンチェンツァ（Vicenza）、パドヴァ（Padova）、ヴェネツィア（Venezia、Città Metropolitana di Venezia）、南部は西からヴェローナ（Verona）、ロヴィゴ（Rovigo）の６つの県（provincia）からなる。ヴェネツィア市（Città di Venezia）は、ヴェネツィア県内にある44の自治都市（地方自治体 Comune）の１つであり、ヴェネツィア本島・歴史的地区（伊 Centro Storico、英 Historic Centre）（以下、ヴェネッツィア本島と省略）とリド島などの諸島（以下、島しょ部という）（伊 Estuario, 英 Estuary）、およびメストレ地区を中心とするイタリア本土（伊 Terraferma, 英 Mainland）からなる。

2019年におけるヴェネツィア市全体の人口は約25.9万人であり、その内訳はヴェネツィア本島5.2万人、島しょ部は2.7万人、本土は17.9万人となっている［Città di Venezia online 1］[6)]。ヴェネツィア本島における人口の推移を見てみると、1951年の17.4万人をピークに減少の一途をたどっており、2019年対比では約70％減、平均して年間約1,800人のペースで減少し続けている

ことになる（図表１参照）。

要因としては、出生率の低下と死亡者数の増加による人口の自然減に加えて、街の変化、建物の老朽化や不便性、衛生面の問題、アクア・アルタ（Acqua alta、高潮）、交通手段が徒歩と水上の移動手段に限定されるなど現代的な市民生活とはかけ離れていることなどが挙げられる。また、住宅および不動産価格の高騰等も大きく影響している［Città di Venezia 2017b：22］。



出所：Città di Venezia［online 1］をもとに作成。

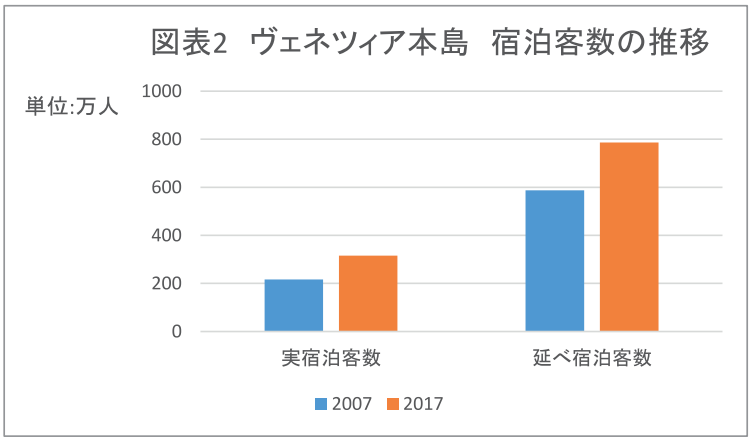
4.3　宿泊観光客数の増加と年間観光客数

ヴェネツィア本島では人口が激減している一方で、1987年に「ヴェネツィアとその潟（Venice and its Lagoon）」がユネスコ世界文化遺産へ登録されたことを契機として観光客は増加し続けている。

ヴェネツィア本島における年間観光客数については、論者により用いる統計資料が異なることから、実態把握に関して混乱を来しているのが実情である。論者が入手確認できた統計資料は、ホテル等への年間宿泊客数である。当該資料は、住民を除いた１宿泊日を伴うヴェネツィア市や県への訪問者数（以下、実宿泊客数という）と、そこに延べ宿泊日数を加算した延べ訪問者数（以下、延べ宿泊客数という）の年間統計である［Città di Venezia 2011-17a］。

ヴェネツィア本島では、統計が確認できた2007年の実宿泊客数は217万人、延べ宿泊客数は588万人であったが、2017年には前者が316万人、後者が786万人と増加している（図表２参照）［Città di Venezia 2011-2017a］。10年間で前者が100万人、後者が200万人増加している。

これに対してリド島に代表される島しょ部では、2007年の実宿泊客数は19万人、延べ宿泊客数は57万人であったが、2017年には実宿泊客数18万人、延べ宿泊客数56万人であり、推移に多少の増減はあるもののほぼ横ばい状態である［Città di Venezia 2011-2017a］。



出所：Città di Venezia［2011-2017a］をもとに作成。

参考として、本土を含めたヴェネツィア市全体では、統計が確認できた2002年には実宿泊客数が約272万人、延べ宿泊客数が約603万人であったが、2017年には前者が503万人、後者が1,169万人と大幅に増加している［Città di Venezia 2014-2017a］。また、2017年におけるヴェネツィア県全体の実宿泊客数は950万人、延べ宿泊客数は3,704万人となっている［Regione del Veneto online］[7)]。

ヴェネツィア本島への年間観光客数を2,500万人から3,000万人台とする記事や論説、あるいは年間1,000万人台とするものがあれば、おそらくヴェネツィア「県」や「市」の年間延べ宿泊客数を用いている場合が多いと思われる[8)]。ヴェネツィア本島と市および県を混同しているのであろう。

年間観光客数の把握に関しては、ヴェネツィア本島への全訪問者数の推計資料しか見当たらなかった。全訪問者数とは、ホテル等への宿泊者、宿泊を伴わない訪問者、親類縁者や友人等への訪問者、ビジネス利用者、通勤者、通学者、市外から帰宅した住民等、ヴェネツィア本島へアクセスした延べ人数である。入込客数と同じであると考えられる。

それによると、2007年におけるヴェネツィア市・県調査研究センター（Consorzio per la Ricerca e la Formazione 以下 COSES と省略）による推計では、航空機や鉄道、水上バス等の主要交通機関を利用してヴェネツィア本島へアクセスした年間訪問者数は2,160万人であり［COSES 2009：19-25］、ヴェネツィア市がヴェネツィア・カ・フォスカーリ大学（Università

Ca' Foscari Venezia）に依頼した2016年の推計によれば年間訪問者数は2,400万人である［Città di Venezia 2017b:14］。ヴェネツィア本島における年間観光客数としては、おそらくこの推計に頼らざるを得ない。

上記２つの年間訪問者数を１日あたりの数に平均すると、前者が5.9万人、後者が6.6万人となる。ヴェネツィア本島には、１日あたり住民の数を遙かに超える観光客が押し寄せているといっても過言ではない。

4.4　１日あたりの日帰り観光客数

１日あたりの日帰り観光客数について、本調査においては、ヴェネツィア市から具体的な数値は不明である、との回答しか得られなかった。

日帰り観光客数の実態把握に関しては、前述の２つの推計を用いれば１日あたりの平均訪問者数の推計が得られる。

COSES の2007年推計にもとづけば、年間2,160万人から延べ宿泊客数639万人を除いた1,521万人が、一般にいわれている年間日帰り観光客数であると考える。1 日あたりでは4.2万人となる。

ヴェネツィア市の2016年推計にもとづけば、年間2,400万人の延べ訪問者数から延べ宿泊客数705万人を除すと、1,695万人となる。１日あたりの平均は4.6万人であり、「本島にて」宿泊を伴わない日帰り観光客数である。ヴェネツィア本島の宿泊者ではない1,695万人には、国内外観光客を含めヴェネツィア市と県および県外を含むイタリア本土内のホテル等に宿泊する者もいれば、観光バスや電車等により日帰りで島内を観光し次の観光地に向かう者も含まれていることに注意しなければならない。

また、COSES による利用者属性別の滞在者数[9] に関する2007年推計によると、延べ宿泊客数が年間539万人であり１日の平均は1.5万人、宿泊を伴わない観光客数は年間1,175万人であり１日の平均は3.2万人となる［COSES 2009:25-27］。この3.2万人という数値も日帰り観光客数である。１日あたりの合計観光客数は4.7万人となる[10]。

これらとは別に、COSES では、訪問者や観光客か否かの有無を問わず、公共交通機関を利用してヴェネツィア本島内に移動した１日あたりの延べ乗降客数の2007年推計がある。これによれば１日あたりの延べ乗降客数は８万人である［COSES 2009:77-95］。この数値には、住民や勤労者、学生等の延べ移動者数が含まれている。

また、ヴェネツィア市による推計の内数となるが、ヴェネツィア本島におけるクルーズ船の乗降客数にも言及する必要がある。2013年の年間寄港数548隻182万人をピークに2015年には521隻158万人、2017年には466隻143万人と減少傾向にあるものの［Città di Venezia 2011-17a］、日帰り観光客数増の一因となっている。本調査によると、ヴェネツィア・ターミナル・パッセジェーリ社（Venezia Terminal Passeggeri S.p.A）が運営する埠頭があるヴェネツィ

ア港は、主に3月中旬頃から12月末までの約9ヶ月間稼働することから、1日あたり5,000人を超える日帰り観光客を運んでくることになる。

以上から、本島にアクセスする1日あたりの人数については、延べ乗降客数が8万人、延べ訪問者数は5.9万人、延べ観光客数は4.7万人、宿泊を伴わないいわゆる日帰り観光客数は延べ3.2万人から4.2万人ないし4.6万人という規模であると推測できる。2019年における本島の住民人口5.2万人に迫る観光客数であることがわかった。

ヴェネツィア本島における日帰り観光客数については、あくまでも2007年と2016年における推計である。論者が調べた範囲ではあるが、年ごとの推移は把握されていないと考える。後述する日帰り観光客問題に関しては、実態を把握しないまま、ネガティヴな主観的イメージに基づいて議論や対策を講じることは大変危険である。とはいえ、5世紀頃から中世かけて建設された小さな街が、1951年には最大住民人口17.5万人を許容できたとはいえ、居住しない観光客が大挙して押し寄せることにより被る有形無形のダメージは大きいであろう。本調査においても、1日あたりかなりの観光客数が本島内に滞在し大混雑していることや、これに伴う問題や弊害が生じていることは一見して理解できた。

4.5　いわゆる「日帰り観光客」問題の顕在化

ヴェネツィアでは、近年いわゆる「日帰り観光客」（デイ・トリッパー、day tripper）がオーバーツーリズム問題へ拍車をかけている（以下、単に日帰り観光客という）。本調査では、ヴェネツィア市は日帰り観光客を、「ヴェネツィア本島および島しょ部内のホテル等への宿泊を伴なわず、一時的あるいは短時間にてヴェネツィア本島を訪れる国内外の観光客」としている[11)]。日帰り観光客には個人観光客も含まれるが、明らかにツアー等に代表される団体観光客を強く意識して当該用語を用いていると感じられた。

ヴェネツィアにおけるオーバーツーリズム問題の原因は日帰り観光客だけではないが、様々な要因から特に批判の的となっている。例を挙げれば枚挙にいとまがないが、その一部を指摘してみる。

まず、物理的要因として、大勢多数が団体となって移動や一時滞在をすることから広場や路地等における街の大混雑を引き起こすこと、サンマルコ広場等さほど広くない面積地に対して許容人数を遙かに超えた観光客が一気に流入すること（いわゆる押し競饅頭に近い状態）、名所旧跡に長蛇の列ができ時間的要因も重なって拝観等が困難になること、名所旧跡や街のインフラにダメージを与えること等がある。論者はこれを特に「旅行ガイドブック確認型集団的観光方法」と呼んでいる。すなわち、市内外に散在する美術館や博物館、伝統的な名所旧跡等には目もくれず、ガイドブックやSNSのすすめに従って代表的観光名所だけの訪問を目的とする観光方法である。同じ箇所に複数の団体客が殺到することから混雑がさらに悪化する「観光

客の集中」という弊害が生じる。

経済・社会的要因としては、宿泊を伴わない限られた時間での観光により金銭の消費額が極めて少なく経済的効果は期待できないこと、反対にごみ処理費用等の増加、ダメージを被った名所旧跡や街のインフラの修復費用の増加、セキュリティー費用等行政支出の増加、粗悪な輸入物雑貨や外国食を提供するテイクアウト型のファーストフード店の乱立、伝統芸術品の製造販売や地元飲食サービス業等の営業形態の変化等がある。

市民生活レベルでは、水上バス等の公共交通機関の利用困難、観光客がもたらすインフレに伴う食品等の日常生活支出費用の上昇、地価等の不動産価格の上昇、投機的産業や観光産業への特化や増加に伴う伝統産業や一般産業の減少、日常生活用品店等の減少に伴う不便性、中世の街並みを誇る大運河にまるで高層マンションのような現代的クルーズ船が多数航行することによる景観の悪化等がある。

特に最近では、クルーズ船の寄港に関わる問題が多発している。ヴェネツィア市や住民は、これらの乗船客を日帰り観光客に分類し、大型バスツアー客とともに非難対象の象徴とする傾向にある。つまり、乗船客達は島内を観光するだけであって宿泊は船内であることから経済的効果はほとんどないこと、クルーズ船が起こす海水流の変化が干潟の生態系に影響を及ぼすこと、中世以来の街並みという景観を損なうこと、小さな船舶との接触等事故の危険性増大等の短所を指摘する。寄港に付随する収入の増加、産業や雇用の機会の増加、これらに関わる経済的効果の増加という長所も本調査により明らかになったが、弊害を指摘する声の方が明らかに大きい。クルーズ船の寄港に反対してその運行を阻害するデモが行われた状況において、2019年6月2日大運河にて操舵不能になったクルーズ船が岸壁に接触し、さらに観光船に衝突した事故が起きた。当該事故は、クルーズ船の航行に対する反対運動にさらに拍車をかける結果となった。

日帰り観光客の増加に関しては、いわゆる「ヴェネツィア価格」とも呼ばれるヴェネツィア特有の事情や物価水準も考慮しなければならない。海上都市であるがため本土から上水道を引かなければならないことや、水路と人力に頼る物資の輸送費、古い建造物の維持費、アクア・アルタに付随する清掃や対策諸費用等、何かとコストがかかることが主たる要因となり、水の価格や飲食費、宿泊費等の物価が本土よりもかなり高い。1.5倍や2倍以上の店舗もある。ヴェネツィア市においては鉄道やバス等の公共交通機関が発達しており本土からのアクセスもよいことから、飲食や宿泊は本土内で済ませヴェネツィア本島内は観光に限定する、という観光客が多いことも理解できる。

5　小括

本稿は、まずオーバーツーリズムの概念について検討を行った。当該概念は一義的ではなく、論者ごとに内容や使用目的が異なることから、先行研究にもとづいて私論の提示を試みた。私論では、オーバーツーリズムは「広義」「狭義」「最狭義」の3つのモデルに分けて議論する必要性を明示した上で、日本において安易に観光公害という呼称を用いることへ警鐘を鳴らした。次に、ヴェネツィアにおけるオーバーツーリズム問題を検討するために基礎となる住民人口、年間観光客数等に言及し、日帰り観光客問題が顕在化していることを指摘した。年間観光客数等に関して、ここでも論者によって数値等の混同があることを明示した。次号においては、ヴェネツィアにおける同問題の具体的な内容に言及し、検討を加えた上で、日本と京都に関する示唆を得ることにする。（113号へ続く）

注

1）京都市観光協会［2019］の分析によれば、入洛外国人客の関西国際空港利用は50％あまり、成田空港と羽田空港利用は40％あまりと、首都圏方面からの出入りが多くなっている。

2）論者は2019年3月、株式会社ANA総合研究所の協力を得て地方自治体（Comune）であるヴェネツィア市（Città di Venezia）と、ヴェネッツィア市とトレヴィーゾ市（Città di Treviso）において2つの空港を運営するSAVEグループ社（GRUPPO SAVE S.p.A.）を取材し、ヴェネツィアの観光事情とオーバーツーリズムについて共同調査と取材を行う機会を得ることができた。株式会社ANA総合研究所の取締役および「ていくおふ」編集長である松井収氏には、資料の提供をはじめ多大なご指導を賜ることができた。感謝の意を表したい。また、本稿は2018年8月ヴェネツィア本島における論者による現地調査の成果も含む。

3）オーバーツーリズムは一義的な概念ではないため、各論者が依拠する学問領域ごとに概念構成が散在している現状にある。Milano, C., et. al.［2019］とPeeters, P., et. al.［2018］は、歴史と背景を学際的に分析し、包括的概念構成を新たに試みた意義がある。これにもとづき本稿は、同概念に包含される諸要因に着目した研究手法により、同概念の3モデルの細分化を試みた。

4）同趣旨としてPeeters, P., et al.［2018］とMilano, C., et. al.［2019］がある。

5）4章は谷本［2020］を大幅に加筆したものである。ヴェネツィア本島の地図は谷本［2020］参照。

6）以後引用する数値は千以下を四捨五入したものである。

7）2018年におけるヴェネツィア県の実宿泊客数は約968万人、延べ宿泊客数は約3,663万人である。2015年における前者は865万人、後者は約3,418万人である。

8）例えば、The Gurdian［2017］; The Art Newspaper［2017］; Zampano, G.［2019］などがある。

9）ヴェネツィア本島を利用する者の属性による1日あたりの昼間平均滞在人口である。例えば、住民は

365日ではなく350日間本島に滞在すると試算し、通学学生は年間210日間、通勤勤労者は年間250日間本島を利用する等の試算に基づいた推計である。

10）参考として、同推計によれば、ヴェネツィア市における観光客数は年間延べ宿泊客数825万人であり１日あたり2.3万人、宿泊を伴わない観光客数については本島と同じ値を用いて年間1,175万人、１日あたりは3.2万人である。市における合計観光客数は5.5万人となる。

11）リアルト橋に近接する市庁舎にて、シモーネ・ヴェントゥリーニ社会福祉経済担当副市長（Simone Venturini, Deputy Mayor for Social Welfare and Economic Development）およびパオラ・マール観光担当評議員（Paola Mar, Councillor for Tourism）をはじめとするヴェネツィア市のスタッフを取材し、質疑応答を行った。

参考文献

阿部大輔「オーバーツーリズムに苦悩する国際観光都市」『観光文化』第240号、pp.8-14、日本交通公社、2019年。

アレックス･カー・清野由美『観光亡国論』中央公論新社、2019年。

梅棹忠夫『京都の精神』KADOKAWA、2005年（1987年初版刊行）。

京都市観光協会［online］「訪日市場を牽引する京都のインバウンド動向　～京都のライバルはどこ？～」、2019年10月24日。 https://www.kyokanko.or.jp/report/20191025/（閲覧日2020年４月20日）

京都市産業観光局『京都市観光総合調査　平成30年（2018年）』、2018年（online）。
https://www.kyokanko.or.jp/kaiin/report/survey_list/（閲覧日2020年４月20日）

高坂晶子「求められる観光公害（オーバーツーリズム）への対応－持続可能な観光立国に向けて－」『JRIレビュー』、2018年、Vol.6, No.67、pp.97-123、日本総研（online）。
https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/jrireview/pdf/10798.pdf（閲覧日2019年９月24日）。

国土交通省『平成30年度版　観光白書』。
http://www.mlit.go.jp/statistics/file000008.html（閲覧日2020年４月９日）

国連世界観光機関（UNWTO）駐日事務所［online］「持続可能な観光の定義」。
https://unwto-ap.org/why/tourism-definition/（閲覧日2020年３月18日）

佐滝剛弘『観光公害－インバウンド4000万人時代の副作用』祥伝社、2019年。

谷本義高「ヴェネツィア vs. デイ・トリッパー」『ていくおふ』No.159、pp.12-19、ANA総合研究所、2020年。

藤稿亜矢子『サステナブルツーリズム』晃洋書房、2018年。

中井治郎『パンクする京都－オーバーツーリズムと戦う観光都市』星海社、2019年。

新村出編『広辞苑第７版』岩波書店、2018年。

日本政府観光局（JNTO）［online 1］「2018年都道府県別訪問率ランキング」。
https://statistics.jnto.go.jp/graph/#graph--inbound--prefecture--ranking（閲覧日2020年４月20日）

Ali, R., (2016), “Exploring the Coming Perils of Overtourism”, *Skift*, 23-08-2016 (online). https://skift.com/2016/08/23/exploring-the-coming-perils-of-overtourism/（accessed 20-04-2020)

Città di Venezia [2011-2017a], *Annuario del Turismo 2011-2017*. https://www.comune.venezia.it/it/content/studi（accessed 20-04-2020)

Città di Venezia [2017b], *Progetto di Governance Terriroriale del Turismo a Venezia*. https://www.comune.venezia.it/it/content/progetti（accessed 01-24-2020)

Città di Venezia [online 1], “Popolazione: dati e studi”. https://www.comune.venezia.it/it/content/statistica-statistiche-popolazione-0（accessed 15-03-2020)

Consorzio per la Ricerca e la Formazione (COSES) [2009], Rapporto 141.0, *Turismo Sostenibile a Venezia Studio per il Coordinamento delle Strategie Turistiche del Comune di Venezia*, (online). http://archive.comune.venezia.it/flex/cm/pages/ServeAttachment.php/L/IT/D/D.fe155294363b8b944ed1/P/BLOB:ID=28868（accessed 01-24-2020)

Milano, C., et. al. [2019], *OVERTOURISM:Excesses, Discontents and Measures in Travel and Tourism*, (CAB International).

Peeters, P., et. al. [2018], *Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses*, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels. https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL_STU(2018)629184（accessed 01-24-2020)

Regione del Veneto [online], Sistema Statistico Regionale, “Turismo e cultura”. http://statistica.regione.veneto.it/banche_dati_economia_turismo.jsp（accessed 16-03-2020)

The Art Newspaper [2017], “Venice can’t manage its tourists?yet it’s encouraging more to come from China”, (29-08-2017) (online). https://www.theartnewspaper.com/feature/venice-cant-manage-its-touristsyet-its-encouraging-more-to-come-from-china（accessed 16-03-2020)

The Gurdian [2017], “Venice world heritage status under threat”, (26-05-2017) (online). https://www.theguardian.com/travel/2017/may/26/venice-tourists-cruise-ships-pollution-italy-biennale（accessed 16-03-2020)

United Nations World Tourism Organization (UNWTO) [2018], *Overtourism’?-Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perception’s*, 09-2018. https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284419999（accessed 20-04-2020)

World Travel & Tourism Council [2017], *Coping with Success Managing Overcrowding in Tourism Destinations*, Mckinsey & Company, London. https://www.mckinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/our-insights/coping-with-success-managing-overcrowding-in-tourism-destinations（accessed 01-24-2020)

Zampano, G. [2019], “Mayor of Venice asks Unesco to place city on world heritage blacklist”, *The*

Telegrafh (20-06-2019) (online).
https://www.telegraph.co.uk/news/2019/06/20/mayor-venice-asks-unesco-place-city-world-heritage-blacklist/（accessed 16-03-2020)

（たにもと・ゆきこ　英語キャリア学部教授）
（たにもと・よしたか　英語キャリア学部教授）