

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（2）：日本・京都への示唆

メタデータ	言語: Japanese 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: 2021-03-31 キーワード: オーバーツーリズム, ヴェネツィア, 日帰り観光客, 入島税, ヴェネツィア空港 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/10.18956/00007979

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(2)

— 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月に行ったイタリア・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。本稿(2)は、本研究論集112号に掲載した本稿(1)の後編である。

まず、ヴェネツィア市のオーバーツーリズム問題への具体的対応を考察するとともに、近年新たに導入が決定された入島税等について検討を行う。また、SAVEグループ社によるヴェネツィア2空港の一体運営と、近接する2空港をさらに加えた4空港の機能別一体運営に言及した上で、更なる乗降客数増を目指す同社の新構想について検討する。

次に、本調査の結果得られたオーバーツーリズム問題への示唆を明らかにした上で、訪日外国人旅行者のさらなる増加を目指す日本と、外国人観光客が急増し続けている京都において既に顕在化している同問題について考察を行う。

キーワード：オーバーツーリズム、ヴェネツィア、日帰り観光客、入島税、ヴェネツィア空港

6 ヴェネツィア市におけるオーバーツーリズムへの具体的な対応と政策の展開¹²⁾

6.1 ヴェネツィア市によるオーバーツーリズム対策プロジェクト

本稿(1)谷本由紀子他[2020]4章にて論じた状況下において近年、「ヴェネツィアとその潟」がユネスコの「危機にさらされている世界遺産リスト(危機遺産リスト)」に登録される恐れが生じた¹³⁾。これを受けてヴェネツィア市は、2017年に「ヴェネツィア市観光ガバナンスプロジェクト(Progetto di governance territoriale del turismo a Venezia)」という計画を策定した(以下、報告書という)[Città di Venezia 2017b]。

報告書は、持続可能性のあるツーリズムを実現することによって、世界文化遺産との共存を図りながら、水の都としての歴史や文化、伝統など唯一無二の都市資産や機能を最大限に生かし、これまでとは違う新生ヴェネツィアをめざすことを基調とし、様々な提言を行っている。

その内容としては、観光客を含むヴェネツィア訪問者の全体数を把握すること、暦と地理の両側面から観光客の分散を検討すること、本島内における人の流れを把握分析して新たな対策を講じること、観光資源を適切に管理運営すること、訪問側と受入側双方においてホスピタリティーを向上させること、財政を健全化させること等があり、各項目において具体的な計画と実行方法等について詳細に言及している。本報告書においても、全般にわたって日帰り観光客に対する対策が急務であることが強調されており、当該問題に対する市の強い姿勢をうかがうことができる。

具体的には、住民や勤労者および宿泊観光客等の滞在人口と日帰り観光客の通行を分離するカード等の導入、日帰り観光客への課税、ファーストフード店やテイクアウトフード店の出店および販売に関する制限、観光客が一極に集中することを避けるためのデツーリズム（detourism）政策の策定、携帯電話等 SIM カードの流動データを宿泊客と日帰り観光客に分けて収集分析することによる人の流れの規制、観光客に対する行為規範の策定等がうたわれている。以下、既に施された代表的な政策または対策を検討してみる。

6.2 #エンジョイ・リスペクト・ヴェネツィアの策定

住民の日常生活と調和し、芸術的環境や自然環境に悪影響を与えず、社会・経済活動の発展を妨げない持続可能な観光事業を目的として、#エンジョイ・リスペクト・ヴェネツィア（#EnjoyRespectVenezia）というキャンペーンが実施された [Città di Venezia online 2]。具体的には、観光客の行為規範の提示、本島における環境と景観の保全、芸術性の享受、住民のアイデンティティーの尊重等が主な内容となっている。

デツーリズムの提唱も、観光客の分散を促進するために講じられた施策である。「気配りと共存、そして持続可能な観光」を促進するために、通常の観光ルートとは違った「あまり知られていない建物、庭園、教会や美術館はもちろん、ラグーンの島々の歴史的な村々や古い要塞、自然あふれるエリア」等への観光を呼びかけ、文化やガストロノミー、自然、宗教、スポーツ等に焦点を当てたツーリズムなど、いつもとは違った観光へのシフトを提案する政策である [Città di Venezia online 4]。

当該キャンペーンの一環として、観光客に対する禁止行為条例とも評価すべき行動規制が罰金付きで導入された。当初6項目であった禁止行為は現在10項目に拡張されており、路上や橋に座っての飲食、ごみのポイ捨て、運河での水泳、水着等での歩行、鳩への餌やり等につき25ユーロから500ユーロの罰金が科せられる [Città di Venezia online 3]。

当該施策は、住民との調和や観光訪問地の分散を目的としている点でポジティブな対応と評価できる反面、観光客の一定の行為を「罰則付き」で制限するというネガティブな対応を含んでいる。罰則という公権力の発動を伴うことに着目すれば、ネガティブな対応面が強調された施策であると評価できる。

6.3 ヴェネツィア・ウーニカ・カードの導入

ヴェネツィア・ウーニカ・カード (Venezia Unica) とは、路線バスや水上バス等の運賃、美術館や博物館の入場料、駐車料金、その他各種イベント等の料金を選択して含めることができるオール・イン・パスである。個別に運賃や入場料を支払うよりもさらに安くなるよう設定されていることが特徴であり、観光客の分散を狙うには効果的な政策である。

また、観光客の増加を背景に、繁忙期では一隻の水上バスに乗船待ちをしている客全員が乗り切れず、さらに次の水上バスを待たなければならないケースが多発している。当該カード導入とともに、乗船客の多い主要な乗り場には、ヴェネツィア・ウーニカ・カード優先乗船専用レーンが設けられた。カード保持者は混雑時でも優先乗船を享受できることから、さらなるカード普及のために一役買う施策となっている。

さらに、2018年5月には週末とメーデーが重なったことによる観光客の急増が見込まれたことから、住民や通勤者等と観光客の通行を分離する措置が一時的に試みられた。鉄道駅や水上バス乗り場からヴェネツィア本島内への主要通行ルートにはゲートが設置され、住民等許可された者のみの通行が許された。観光客はゲート内への通行が許可されていないことから、島内中心部へアクセスするためには、迂回ルートをたどらなければならなかった。当該カード保持者は、住民等と同じ取り扱いがなされ、ゲート内への通行が許可された。通行規制というネガティブな政策ではあるが、当該カードの優先性を示すことにより、観光客の分散を図る意義も合わせもった措置であると評価できる。

6.4 入島税の導入

諸外国の観光地では見られない画期的な政策としては、いわゆる「入島税」の導入がある。入島税は、ヴェネツィア本島および島しょ部へ入島する一定の観光客に対して課税する制度である。2019年2月26日、ヴェネツィア市議会において制度の導入が可決された [Città di Venezia online 5]。

ヴェネツィア市の web サイトでは、イタリア語で Contributo di Accesso との名称が用いられている。Contributo は分担金や税金という意味であり、Accesso は立ち入りを意味することから「入島税」あるいは「出入島分担金」という性質のものである。同サイトにて英語では Entrance Fee と表現されていることから、まさに「入場料」を課す課税制度である [Città di Venezia online 5]。日本のメディア等の記事では、「訪問税」という呼称が使用されている。

実施時期について本調査では、市は2019年6月7日から実施すると明言したが、その後7月3日の市議会にて、当該税徴収の実施が12月31日まで延期されることになった。さらに10月24日の市議会にて、課税実施日が2020年7月1日に再度延期された。これらの延期については、後述の課税方法が困難であることも一つの要因であると考えられる。

課税額は、入島者1人あたり原則6ユーロであり、時節によって旅行者数の増減があるため、繁忙の有無によって変動する。2019年10月の市議会では、経過措置として2020年における課税額は通常期3ユーロ、繁忙期6ユーロ（bollino rosso）、超繁忙期8ユーロ（bollino nero）とされた。2021年からは通常期6ユーロ、閑散期3ユーロ（bollino verde）、繁忙期8ユーロ、超繁忙期10ユーロとなる[Città di Venezia online 6a]。違反者に対しては、行政罰として50ユーロから300ユーロの罰金が科せられる。（本稿執筆後の2020年4月2日、市議会は経過措置を廃止するとともに、課税実施日を2021年4月1日に再々延期した[Città di Venezia online 5 & 6b]。この延期は、いわゆる新型コロナウイルス等の影響に起因するものである。）

住民や勤労者、学生、親類への訪問者等はその対象から除外されている。また、19種類の例外も設けられており、宿泊税を支払うホテル等への宿泊者、ヴェネツィア市において出生した者、ヴェネツィア県およびヴェネト州の住民、ヴェネツィア・ウーニカ・カードの保持者、6歳未満の年少者、障がい者等が例外措置の対象となっている。

市によれば当該税収は、ごみ処理を含めた清掃費、街の景観維持費、歴史的建造物の維持保全の費用、街の安全等を含めたセキュリティ向上の費用等に充てられるという。本調査により、当該課税の真意は観光客数の抑制や減少にあるのではなく、急増する観光客に対する上述の措置費用を税収の増加によってまかなうことが目的であることが明らかとなった。

入島税は、主として観光消費額が極めて少ない日帰り観光客をターゲットに定められたものである。当然個人の日帰り観光客もその対象とされているが、その矛先はクルーズ船乗客を含めた団体の日帰り観光客に向けられている。本調査において市もこの点を強調しており、ヴェネツィア本島や島しょ部に宿泊する観光客は、入島税の対象から除外されていることも頷ける。

しかし、その課税方法には課題が山積している。本調査によると市は、観光バスやクルーズ船を利用する観光客に対しては、旅行会社や代理店等を通じた徴収方法を予定しているようである。しかし、鉄道や車を用いた客への課税方法が困難であるという。切符購入時における課税を鉄道会社と協議したというが、観光客と住民や勤労者、親戚訪問者等の区別が非常に難しく、当該方法はさらに検討する必要があるという。本調査時点では、具体的な方法は未だ定まっていない、と説明を受けた。論者の予測ではあるが、上記徴収方法の他に、券売機等を設置した上で、抜き打ち検査方式にて、支払証明書等の保持の有無を観光客に確認するのであろう。

入島税は、観光客に金銭的な負担を強いることから、規制と抑制を伴うネガティブな政策であると評価できる。観光客向けの店ばかりが軒を並べ、外国人観光客で埋め尽くされているサンマルコ広場を見て、「ヴェネツィアはディズニースタイルではない」と憂える声もある。しかし、入島税はまさに入場料を徴収することと同義であり、海という外壁に囲まれた環境を考えれば、訪れる観光客の意識としてはヴェネツィアをますますテーマパーク化することに拍車をかけるのではないだろうか。

7 ヴェネツィアにおける空港会社の新構想とオーバーツーリズム

7.1 両輪である2つの空港の一体運営

ヴェネツィア本島へのアクセスは、主に航空機や鉄道、船舶、自動車を用いられる。鉄道や自動車を利用する場合、本土からヴェネツィア本島まで海上にかけられた橋を渡り、本島入り口のサンタルチア駅やローマ広場までアクセスできるが、その後の移動手段は歩行もしくは水上バス、水上タクシーとなる。また、この付近にはクルーズ船が停泊する埠頭も隣接している。

航空機を利用する場合は、ヴェネツィア空港 (Aeroporto di Venezia, VCE) とトレヴィーゾ空港 (Aeroporto di Treviso, TSF) という2つの空港がある (図表3参照)¹⁴⁾。

ヴェネツィア空港は通称マルコ・ポーロ空港とも呼ばれ、本土のヴェネツィア市街地であるメストレから北東に約10km強に位置し、大手航空会社がバランスよく発着する空の玄関口の役割を担う。乗降客の主な利用目的は旅行・レジャーが66%、ビジネスが23%である¹⁵⁾。本島へのアクセスは、バスや自動車等による陸路を利用するか、水上バスや水上タクシーにより海を越えてダイレクトに上陸する方法がある。

トレヴィーゾ空港は本土ヴェネツィア市街地から北へ約30km、隣接するトレヴィーゾ県内のトレヴィーゾ市街地から約3kmに位置し、ライアンエアーを中心とするLCCとチャーター便の発着口として機能している。乗降客の主な利用目的は旅行・レジャーが70%、ビジネスが13%である。空港周辺には一般住宅や生活店舗が密集しており、大阪の伊丹空港を彷彿させる。

図表3 ヴェネツィアにおける4空港の位置関係



出所：SAVE グループ社提供資料 (2019年3月)

両空港とも民間会社である SAVE グループ社 (GRUPPO SAVE S.p.A. 以下、SAVE という) が管理運営し、空港の機能をうまく使い分けている (本調査)。ヴェネツィア空港とトレヴィーゾ空港はまさに車の両輪であると評価できる。

両空港の乗降客数は増加の一途をたどり、イタリア旅客空港協会 (Associazione Italiana Gestori Aeroporti (ASSAEROPORTI)) の統計によれば2017年にはそれぞれ年間1,037万人と302万人、2018年には1,118万人と331万人となっている。2018年の統計によればヴェネツィア空港は、ローマ・フィウミチーノ空港4,300万人、ミラノ・マルペンサ空港2,473万人、ベルガモ空港1,294万人に次ぐイタリア第4位の規模に成長している [ASSAEROPORTI online]。両空港を合わせれば1,449万人となり、ベルガモ空港を超えることになる。

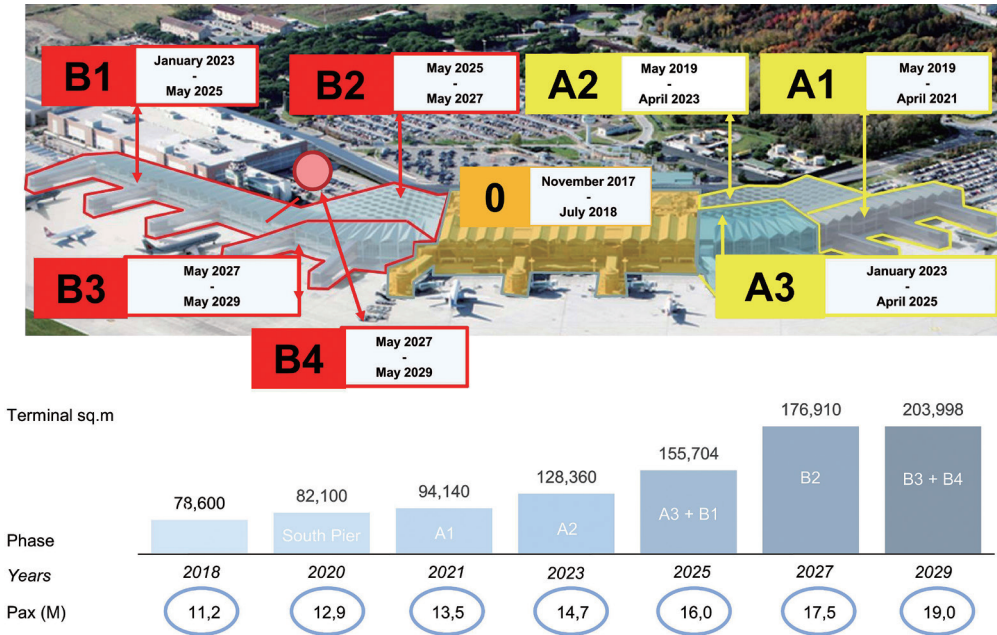
7.2 4つ空港の機能別一体運営への着手と新構想

関西国際空港と大阪国際空港を運営する関西エアポート株式会社が、2018年4月に神戸空港の運営権を取得したことは耳に新しい [日本経済新聞2018 online]。3つの空港を一体運営し「世界に類を見ない3空港一体のシステムを完成させ」る予定である。神戸空港に関しては、神戸市が所有権を残したまま、運営権のみを売却するコンセッション方式がとられている [AviationWire 2018 online]。3空港の一体運営は始まったばかりで、今後の成果が期待される。

一方で、SAVE は2014年に、ビジネスと観光利用を中心とするヴェローナ空港 (Aeroporto di Verona, VRN) と貨物利用を中心とするブレーシア空港 (Aeroporto di Brescia, VBS) の運営権を取得したことから、4空港の機能別一体運営に着手したことは注目に値する (図表3参照)。こちらもコンセッション方式がとられており、関西エアポートに先行する事例である。

そして空港の機能別一体運営の一環として、SAVE はヴェネツィア空港施設のさらなる拡張を予定している。空港ターミナルを右翼 A ブロック (仮称) と左翼 B ブロックに分けて拡張し、工期については A ブロック 3 工期、B ブロック 4 工期として、2029年完成を目指している。2023年には350万人増の年間1,470万人、2029年には780万人増の年間1,900万人の乗降客数が見込まれる (図表4参照)¹⁶⁾。

図表4 SAVE グループ社によるヴェネツィア空港拡張の新構想計画



出所：SAVE グループ社提供資料（2019年3月）

年間1,900万人の乗降客という規模は、2007年ヴェネツィア本島の年間推計延べ訪問者数2,160万人に匹敵する。これだけの観光客が一気にヴェネツィア本島に訪れたとしたら、ただでさえ混雑するオーバーツーリズム問題にさらに拍車をかけることになりそうだが、SAVEはこれとは抜本的に異なる発想とアプローチを考えている。

本調査においてSAVEにインタビューしたところ、次のような構想が明らかになった¹⁷⁾。すなわち、ヴェネツィア空港とトレヴィエーゾ空港は他の2空港の複合利用とともに、ヴェネツィア本島以外への観光とビジネスの新たな拠点とするという。その理由はSAVEが運営する4空港の立地にある（図表5参照）。4空港を結ぶライン上には、幹線高速道路が東西南北十字路に走っており、西にはミラノ、東にはトリエステ、南にはボローニャからフィレンツェへの交通インフラが確保されている。これらのインフラを活用した経済回廊により、4空港を、ヴェネツィア空港を中核としたヴェネツィア本島以外への観光の拠点と位置づけることが可能である。フィウミチーノ空港、マルペンサ空港に次ぐイタリア観光とビジネスの玄関口をめざす構想である。

また、ミラノとトリエステ間の東西を走る幹線高速鉄道の途中から、新たに新線路をダイレクトにヴェネツィア空港内まで引き込む壮大な経済回廊計画もなされている。これが実現すれば、ヴェネツィア空港駅（仮称）からミラノ中央駅間、トリエステ駅間までのダイレクトな鉄

道インフラが整備されることから、観光やビジネスの新たな拠点やハブとなろう¹⁸⁾。

図表5 ヴェネツィア空港を中心とする主要幹線道路



出所：SAVE グループ社提供資料（2019年3月）

本調査により明らかにされた構想は、ヴェネツィア空港を観光やビジネスの新たな拠点やハブとして新活用することにより、空港利用客を東西南北に分散させるものである。地方空港の創設と活性化により、観光やビジネスの流れを集中させ地域の活性化を図ろうとする集中型モデルもあるが、SAVEの構想はこれとは一線を画す分散型モデルといえる。分散型モデルは、オーバーツーリズムへの対応としても有効な手法であると評価できる。

8 本調査および研究により得られた示唆

これまで本調査をもとに、ヴェネツィア市と空港を運営するSAVEにおけるオーバーツーリズムへの具体的な対応について、検討と分析を試みた。

ヴェネツィア本島においては、観光消費額が少なく混雑とインフラへの毀損を助長されるとされる日帰り観光客問題が、最もクローズアップされている。さらに、クルーズ船が大量の日帰り観光客をもたらすことから、景観と海流環境への毀損と相まって、特に敵視されているのが現状である。ヴェネツィア市は、ヴェネツィア本島および島しょ部内のホテル等の宿泊を伴う観光客の増加は大いに歓迎するが、問題は観光消費額が極端に少なく歴史的遺産への毀損と混雑を助長するだけの日帰り観光客だという（本調査）。本稿(1)谷本由紀子他[2020]3章で論じた最狭義のオーバーツーリズムという土俵にて、「住民 vs. 観光客」ならぬ「ヴェネツィ

ア市 & 住民 vs. 日帰り観光客 & クルーズ船」の戦いに終始しているようにも思われる。

報告書も全体にわたって日帰り観光客の抑制を指摘しているが、観光集中型から観光分散型へ、散在する観光資源の知名度と質の向上へ、観光客の数（量）から質の向上へ、というポジティブな政策を提言している面もある。

ヴェネツィア市の考える質の高い観光客とは、宿泊を伴いつつ、一定の礼節やマナーをわきままえ、本島内の美術館や博物館、教会、コンサート、ガラス芸術工芸などの名所旧跡や芸能、芸術等ヴェネツィア特有の資産を享受することにより、自己を高め、自己実現に寄与することができる資質をもった観光客を意味しており、そういった観光客をより多く招きたいという。

論者も、狭義のオーバーツーリズム概念に立てば、多角的な解決アプローチを前提として、規制と抑制を伴うネガティブな政策の実現から、観光の分散と質の向上により問題の解決を図るポジティブな政策への転換と充実が、重要な解決要素となると考える。

観光資源の魅力や質、利便性などの向上や、それら資源の再構築により観光客が訪問する流れを変えるポジティブな政策の実現こそが、持続可能なツーリズムのための有効な手段であろう。抑制と規制、禁止というネガティブな政策からの転換が、ヴェネツィアが黙示した日本への重要な示唆となると考える。

他方、SAVEは4空港の機能別一体運用に基づくさらなるヴェネツィア空港の拡充を考えている。乗降客数のさらなる増加を狙うが、空港機能の再編成という考えのもとで観光客の集中ではなく分散を狙う新たなビジネスモデルの確立を試みる。新たな政策目的の創造と実現を目的としているポジティブな政策は、オーバーツーリズム問題の解消にも繋がる効果的なモデルであり、重要な示唆となると考える。

9 日本への示唆

9.1 急増する訪日外国人旅行者一過去最高の3,000万人台へ

訪日外国人旅行者数は、統計を取り始めた1964年の35万人から徐々に増え続けている。その推移を見てみると、1977年には約100万人程度、7年後の1984年には210万人、6年後の1990年には320万人、7年後の1997年には420万人、5年および6年後の2002年と2003年には520万人となっており、5年から7年のサイクルで100万人ずつ増えてきている。

ところが、2004年には610万人、2005年には670万人へ急激に増加し、1年間で90万人、2年間で150万人もの伸びを示している。さらに2年後の2007年にも160万人の増加ペースが保たれ830万人となった。2008年のリーマンショック、2011年の東日本大震災の影響から一時600万人台まで微減したものの、2013年には1,040万人、2016年には2,400万人となり、1年間で300万人から400万人の増加数を維持し続け、激増の一途をたどっている。2015年には出国日本人数と

の逆転が生じ、2018年には出国日本人数1,900万人を大幅に上回り、3,120万人と最高記録を更新し続けている〔日本政府観光局（JNTO）online 2〕。

9.2 政府が策定した新たな観光ビジョンへの示唆

政府は、観光先進国への新たな国づくりに向けて、2016年3月30日、明日の日本を支える観光ビジョン構想会議（議長：内閣総理大臣）において、新たな観光ビジョンを策定した〔観光庁2016 online 1〕。それによれば、訪日外国人旅行者数を2020年には4,000万人に、2030年には6,000万人へと増加させ、訪日外国人旅行消費額をそれぞれ8兆円、15兆円と見込む〔明日の日本を支えるビジョン構想会議2018〕。観光を地方再生の切り札と位置づけ、GDP600兆円達成への成長戦略の柱とするものである。その実現に向けて「観光資源の魅力を極め、地方創生の礎に」「観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業に」「すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に」という3つの視点を掲げ、10の改革を提言している。本稿では、以下の5項目に着目して検討を行った。

第1に、「新たな目標への挑戦」として「地方部での外国人延べ宿泊者数」の増加を掲げ「地方部（三大都市圏以外）の外国人延べ宿泊者数の地方部比率の増加傾向を今後も維持し、2020年には50%まで高めるとともに、2030年には三大都市圏との比率を逆転させ、地方部を60%とすることを目指す」という。「このため、地方部での外国人延べ宿泊者数については、2020年には2015年の3倍近い増加となる7,000万人泊、2030年には5倍を超える1億3,000万人泊を目指す」としている。

ヴェネツィア本島では、日帰り観光客が問題を複雑化させている。都市部への過度な観光客の流入を防ぐ意味においても、その許容量の見極めは重要な課題である。加えて、地方部へ観光客を分散させてこれによる観光消費額の増加を図る等の政策展開によって、さらに地方部を活性化させるためにも、延べ宿泊者数の増加につながる積極的な政策の実現が不可欠である。

第2に、「地方の商店街等における観光需要の獲得・伝統工芸品等の消費拡大」と「広域観光周遊ルートの世界水準への改善」を掲げる。

訪日外国人旅行者が増加すれば、そのニーズに合わせた商品販売や店舗、飲食店が増え、地元住民や国内観光客のニーズとはかけ離れた街並みが出現する恐れがある。既に、ヴェネツィア本島ではトルコ料理やギリシャ料理を販売するファーストフード店が出現し、また京都先斗町では外国人観光客をターゲットにした店舗が出現して、街の様相に変化が生じている。観光消費額等の増加も重要であるが、地域の伝統文化と環境を維持することも重要である。地方部の魅力を維持しながら両者のバランスを取る政策の立案も最重要課題の1つである。

第3に、「自宅等を活用した民泊サービスについて、懸念される課題（治安、衛生、近隣トラブル等）に適切に対応しつつ、多様な民泊サービスの健全な普及を図られるよう」なルール

づくりや法整備の必要性とともに、「宿泊施設不足の早急な解消及び多様なニーズに合わせた宿泊施設の提供」をうたう。

宿泊施設の増加は、地価や不動産価格の高騰を招くだけでなく、静寂を求める住民が自宅や土地を売却して市外へ転出したり、自宅や土地を賃貸して高騰した賃料を享受する、という付随的な事態や効果が生じることも懸念される。都市部においても、宿泊施設等は特定地域へ集中させずに、分散を促進する政策立案が望まれる。これは、観光客の動線の制御にも寄与すると思われる。

第4に、「新幹線、高速道路などの高速交通網を活用した「地方創生回廊」の完備」や「地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進」「公共交通利用環境の革新」というインフラ整備も指摘する。

この点は、ヴェネツィアのSAVEにおける「2空港による両輪体制」と「4空港の機能別一体運営」が大きな示唆となる。都市間を結ぶ道路交通網とその運用手段というインフラの統合的な整備と、各空港の機能別一体運営との相乗効果による生産性や利便性の向上は計り知れない。各インフラを単体で整備活用するのではなく、関西エアポートによる一体運営の事例も含めて、各空港の機能別運営とそれを取り巻く各インフラとの統合的整備運用が実現できれば、利便性の向上と観光客の流動性を刺激し、観光消費額の増加につながる等さらなる経済的效果が見込めると考える。

第5に、「クルーズ船受入の更なる拡充」により「北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に（訪日クルーズ旅客を2020年に500万人、日本の各地をカジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応したクルーズデスティネーションに）」をうたう。クルーズ船の寄港と観光の関係については、次で詳しく検討する。

9.3 クルーズ船の寄港と日帰り観光客問題

クルーズ船は一度に大勢の観光客を運んでくることから、観光消費額増加等の経済的効果は高いとされる。しかし、クルーズ船を利用する観光客は、主に短時間の滞在にとどまる日帰り観光客であることも想定しなければならない。ヴェネツィア本島は、宿泊や飲食を伴わず混雑と建物の老朽化を促進するだけの日帰り観光客に悩まされていることは既に指摘した。

論者が2018年と2019年の6月頃に沖縄県におけるツーリズムについて現地調査を行ったところ、同県においてもオーバーツーリズム問題が発生している兆しが見られた。ヴェネツィア本島同様に、1日の平均観光客数が住民人口を既に超えている島があることに加え、大きなスーツケースを持った多数の観光客が公共交通機関を利用することから、通勤や通学時間帯、大規模イベント開催時等に乗車が困難になるケースも散見されている。

同県においても、クルーズ船の寄港が急増しておりその対策が課題となっている。2018年に

は過去最高の243隻の客船が訪れた〔那覇港湾管理組合 online〕。さらに2019年には、那覇港へのクルーズ船寄港回数が前年の約1.07倍の260回と過去最多を更新し、博多港を抜いて初めて全国トップとなった〔内閣府沖縄総合事務局2020 online〕。特に、クルーズ船がもたらす日帰り観光客は、寄港する地域内において観光消費が発生しにくく、首里城や水族館等のツアーが主体となれば公共施設のフリーライダーが発生するという指摘もある。さらに、外国資本が経営するスポット狙いのいわゆる爆買いツアーが主体となれば、さらに地域内の観光消費額の増加は見込めない〔兪炳強 2019〕。

各都道府県によっては、クルーズ船がもたらす多数の日帰り観光客は、必ずしも地域内における観光消費額の増加にはつながらず、オーバーツーリズムの温床となり得ることに留意しなければならない。特に都市部に近い港では、宿泊客数増加による観光消費額の増加は見込めないかもしれないが、飲食やお土産等による観光消費額は増加する可能性はある。しかし本調査においてヴェネツィア市は、日帰り観光客の観光消費額は極めて低く、水1本やピッツァ、パスタぐらいの食事では十分な消費とはいえない、と回答している。反面、日帰り観光客増による混雑等の増加と、それに付随する人の流れや景観、環境の変化等が生じるリスクがある。地方でも、観光客増加による観光消費額の増加や新たなビジネスの展開という活性化要素も期待できるが、観光資源の質の向上とそれを結ぶ交通インフラの整備も必要となろう。

前述第5の項目に関しては、特にヴェネツィア本島の経験から得られた示唆にもとづく政策立案の必要性が高いと考える。

9.4 京都市における国内外の観光客数

京都市では、2015年に過去最高の観光客数5,684万人をマークし、その後3年連続して微減しているが、2018年では5,275万人と依然5,000万人を超える水準を保っている。2015年から2018年までの観光客の推移をしてみる（図表6参照）〔京都市産業観光局2015-2018〕。

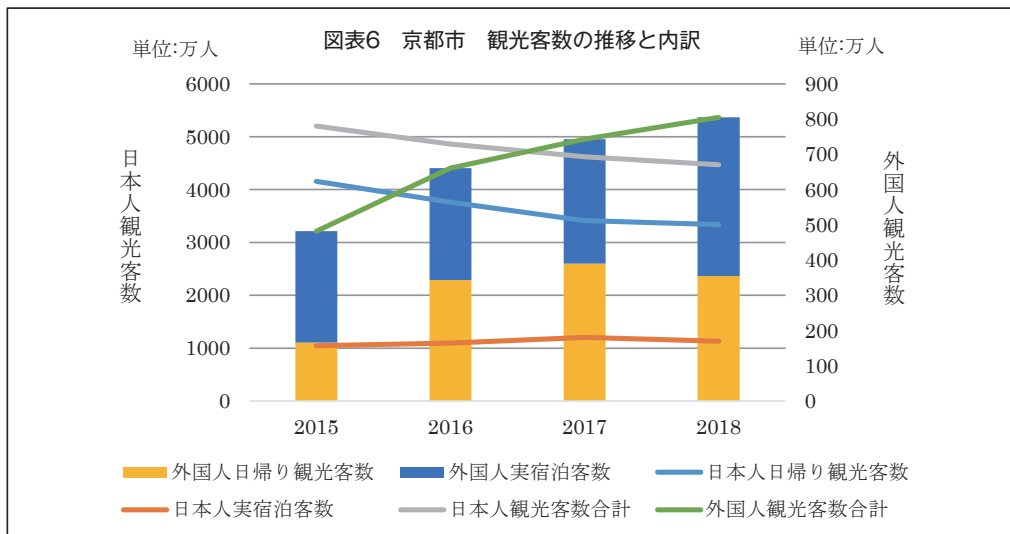
2015年の日本人観光客数は合計5,202万人であり、このうち日帰り観光客数は、4,156万人、実宿泊客数は1,046万人、延べ宿泊客数1,420万人である。外国人観光客数の合計は482万人であり、日帰り観光客数は166万人、実宿泊客数は316万人、延べ宿泊客数616万人である。

2016年の日本人観光客数は合計4,861万人（前年比6.6%減）であり、このうち日帰り客数は3,764万人（9.4%減）、実宿泊客数は1,097万人（4.9%増）、延べ宿泊客数1,518万人（6.9%増）である。外国人観光客数の合計は661万人（37.1%増）であり、日帰り観光客数は343万人（106.6%増）、実宿泊客数は318万人（0.6%増）、延べ宿泊客数632万人（2.6%増）である。外国人観光客数が37%の179万人増加し、このうち日帰り観光客数が107%と急増していることが注目される。

2017年の日本人観光客数は合計4,619万人（前年比5.0%減）であり、このうち日帰り客数は

3,415万人（9.3%減）、実宿泊客数は1,204万人（9.8%増）、延べ宿泊客数1,723万人（13.5%増）である。外国人観光客数の合計は743万人（12.4%増）であり、日帰り客数は390万人（13.7%増）、実宿泊客数は353万人（11.0%増）、延べ宿泊客数721万人（14.1%増）である。外国人観光客数は82万人の増加である。

2018年の日本人観光客数は合計4,470万人（前年比3.2%減）であり¹⁹⁾、このうち日帰り客数は3,338万人（2.3%減）、実宿泊客数は1,132万人（6.0%減）、延べ宿泊客数1,582万人（8.1%減）である。外国人観光客数の合計は805万人（8.3%増）であり、日帰り客は355万人（9.0%減）、実宿泊客は450万人（27.5%増）、延べ宿泊客数962万人（33.4%増）である。外国人観光客数の増加は62万人であるが、過去最高の人数である800万人台に入り、延べ宿泊者数も1,000万人に迫る勢いである。



出所：京都市産業観光局 [2015-2018] にもとづき作成。

9.5 ヴェネツィア本島における国内外の観光客数

ヴェネツィア本島におけるイタリア人観光客数と外国人観光客数について、統計が確認できた2007年からの変化をしてみる [Città di Venezia 2011-2017a]。

2007年の合計実宿泊客数は217万人、延べ宿泊客数は588万人である。このうち、イタリア人観光客の実宿泊客数は27万人、延べ宿泊客数は75万人である。外国人観光客の実宿泊客数は189万人、延べ宿泊客数は513万人である。

2016年のヴェネツィア本島における延べ訪問客数は2,400万人である（本稿(1)谷本由紀子他 [2020]図表2参照）。イタリア人と外国人の内訳数は不明である。このうち日帰り観光客数は

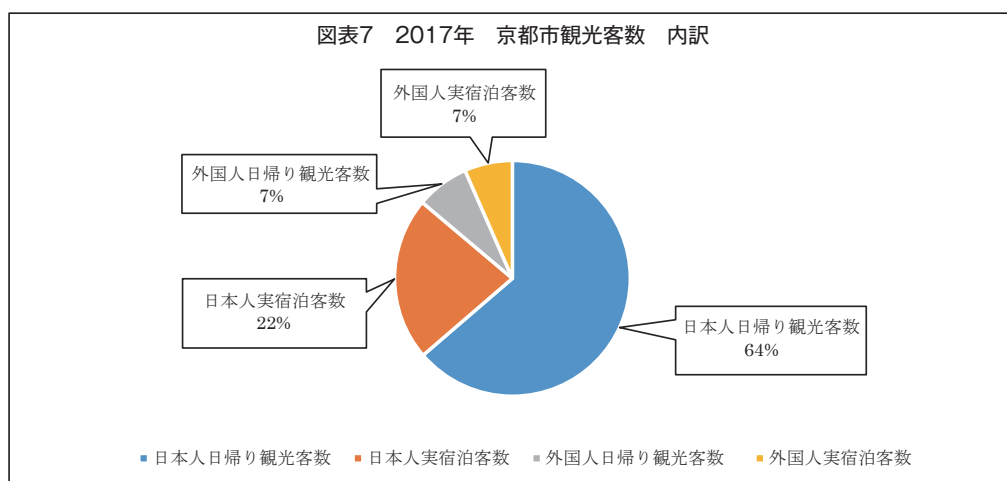
1,614万人であり、実宿泊客数は290万人（前年比4.3%増）、延べ宿泊客数は705万人（3.5%増）である。この内訳を見ると、イタリア人観光客の実宿泊客数は35万人（12.9%増）、延べ宿泊客数は82万人（12.3%増）である。外国人観光客の実宿泊客数は255万人（3.7%増）、延べ宿泊客数は623万人（2.5%増）である。

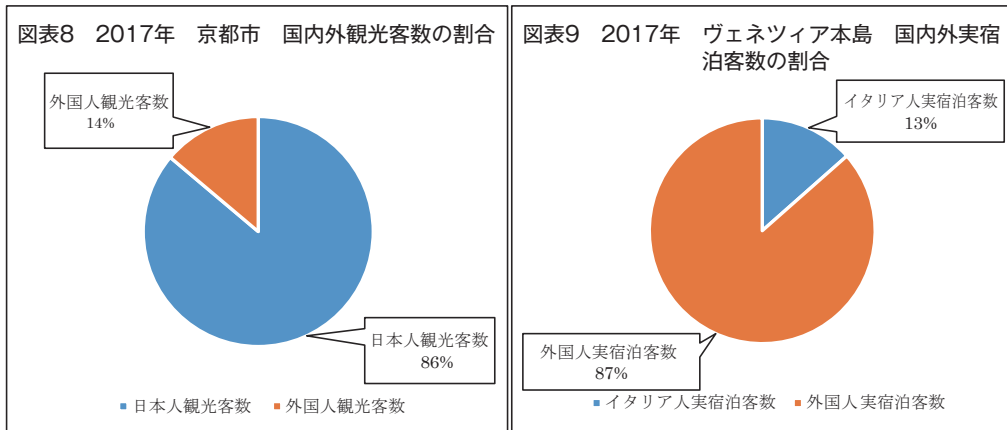
2017年の実宿泊客数合計は316万人（前年比9.0%増）、延べ宿泊客数786万人（11.5%増）であり、イタリア人観光客の実宿泊客数は37万人（5.7%増）、延べ宿泊客数は90万人（9.8%増）である。外国人観光客の実宿泊客数は279万人（9.4%増）、延べ宿泊客数は697万人（11.9%増）である。

9.6 京都市における外国人観光客の急増と国内マーケットの減少

2016年から2017年にかけてのヴェネツィア本島における観光客数の推移は、実宿泊客数および延べ宿泊客数ともに約10%の伸びを示している。その内訳を見てみると、イタリア人観光客も外国人観光客も共に堅調な増加率を示しているのが分かる。ただその構成割合は外国人宿泊客数がイタリア人宿泊客数を大幅に上回っており、実宿泊客数では7.5倍、延べ宿泊客数では7.7倍にもなっている。ヴェネツィア本島では、マーケットは既に国外に移行しているといえる。

次に京都市の同じ時期の推移を見てみると、観光客数、実宿泊客数および延べ宿泊客数いずれを取ってもまだまだ日本人観光客数が多いことがわかる（図表7参照）。確認できる統計項目に少々違いはあるが、2017年の京都を訪れた国内外の観光客数と同年のヴェネツィア本島を訪れた国内外実宿泊客数の割合を見た場合に、国内からの観光客と国外からの観光客の数値がちょうど逆転しているのは非常に興味深い（図表8と9参照）。





出所：図表7と8は京都市産業観光局 [2017]、図表9は Città di Venezia [2011-2017a] にもとづき作成。

しかし、ヴェネツィア本島の場合と違い日本人観光客数は緩やかに減少に転じており、国内マーケットは縮小傾向にある。その一方で、外国人観光客数が急増している実態は前述の通りで、2015年からの3年間で323万人増、年平均100万人ずつ増加していることになる。日本人観光客数と比べるとまだ1/5にも満たないが、年々微減を続ける日本人観光客とは対照的にかなりのペースで増加しており、2018年は過去最高の人数となっている。

外国人実宿泊客数は、2013年の京都観光振興計画2020策定時の113万人から5年間で約4倍、337万人も増加しており、破竹の勢いで外国人マーケットは増加している。特に、一時増加傾向にあった日帰り客数が減少に転じる一方で、実宿泊客数が急増していることは注目に値する。2018年の京都市の観光消費額は1兆3082億円であり（前年比16.1%増）、3年連続で1兆円を超えている。これは、外国人観光客の増加によるところが大きいといえる。

9.7 いち早くオーバーツーリズム問題に取り組む京都市

行政区別におけるヴェネツィア本島の陸地面積は7.9km²である [Città di Venezia online 7]。これは京都市で一番小さい下京区の6.78km²とほぼ近似する面積である [京都市情報館 online]。下京区内にヴェネツィア本島と同じ数の観光客が存在すると考えれば、ヴェネツィア本島におけるオーバーツーリズム問題がいかに深刻であるかがわかる。

観光客は、イタリア本土のヴェネツィア市内には目もくれず、ヴェネツィア本島をめざして訪れる。そして、一目散にサンマルコ大聖堂と広場、ドゥカーレ宮殿そしてリアルト橋をめざす。しかし、夜になると何処も閑散として何とも静かな時間が訪れる。京都市における一部の観光地にも、ほぼこれと同じ実態がみられる。

メディア等の報道によると、京都市においては既にオーバーツーリズム問題が顕在化してい

るといふ。論者による京都市の現地調査においても、嵐山や清水寺、錦市場等特定の地域に外国人観光客が集中している現象が確認できた。また、伝統工芸品や商品の販売に関しても観光産業への特化が垣間見られ、これに不動産を含む街の産業構造自体の変化が始まっている。

2018年において、日本人観光客が集中した訪問地（周辺を含む）は、京都駅（50.4%）、清水・祇園（47.7%）、河原町三条・四条（32.4%）、嵯峨嵐山（22.7%）である。名所旧跡である京都御所（7.9%）松尾・桂（3.5%）、鞍馬・貴船（2.5%）、大原・八瀬（2.3%）にはほとんど訪れない〔京都市産業観光局2018〕。

他方、外国人観光客も清水寺（62.7%）、二条城（56.4%）、伏見稲荷大社（50.8%）、金閣寺（48.1%）、祇園（40.4%）、ギオンコーナー（32.5%）、嵐山・嵯峨野（32.1%）に集中し、これに20%台の錦市場、銀閣寺、京都御所、京都駅、八坂神社が追従する。東福寺、嵐山モンキーパーク、下鴨神社は10%を切っており訪問率は低い〔京都市産業観光局2018〕。

既に京都市は、特定の場所や時間に集中する観光客の分散にも取り組み始めている〔京都市観光協会 online〕。「とっておき京都プロジェクト」による伏見や大原などの名所への訪問促進、祇園における観光客のマナー周知と啓発活動、嵐山地域における観光快適度の見える化による分散化実証事業などである。また、京都市は2014年に策定した振興計画をアップデートして、2018年に「京都観光振興計画2020+1」を策定した。市民生活と観光との調和、国内観光客の維持と外国人観光客誘致の充実、観光業やサービス業を支える担い手の確保と育成の3つを柱に16の施策を打ち出し、現計画191事業へ新たに27事業を追加し計218事業を推進している〔京都市2018 online〕。

集中する観光客をどのようにして分散させるか、まずはここに対応の鍵がある。ヴェネツィア市は、日帰り観光客および外国人観光客をターゲットに、抑制と規制、禁止そして課税というネガティブな政策の実施に踏み切った。また、文化や生活習慣の違いから生じるマナー等に関しても、ヴェネツィア市は罰則付き条例による規制を選択した。しかし、これらはいくまで対症療法であり、根本的な問題の解決になるかどうかは極めて疑問である。ヴェネツィアから得られる経験と示唆は、京都市の今後の対応を考える上で有益であると考えられる。

10 おわりに

観光客の急増はオーバーツーリズム問題を併発する機会が多い。オーバーツーリズムの概念に関する広義または狭義の解釈のもとで、多方面にわたる有効な政策立案が急務となる。

オーバーツーリズム問題を最狭義に捉え「住民 vs. 外国人観光客」や「行政当局 vs. 日帰り観光客」という対立構造を描いてしまうと、争いの解決等に焦点が置かれ、抑制や規制、禁止を軸とするネガティブな政策の策定に陥りかねないし、ツーリズムを持続させることは困難と

なろう。

ネガティブな政策は対症療法にすぎない。観光客の分散と観光資源の質の向上、観光客の資質の向上等をめざしたポジティブな政策展開の先に、ワンランク上の持続されたツーリズムの姿が見えると考ええる。キーワードは、「調和」と「ポジティブな政策」の展開ではなかろうか。

まずは、「旅行ガイドブック確認型集団的観光方法」からの脱却を提言したい。自己を高め、豊かなものにする観光クオリティーの向上（観光客と観光資源の双方）や自身の自己実現追求型の観光への転換が望まれる。

（追記）本稿は、2019年3月に行った本調査と、2019年までのヴェネツィア本島、京都市、那覇市等における現地調査と得られた資料をもとに、調査後から2020年3月にかけて執筆したため、2020年1月下旬頃から発生したいわゆる新型コロナウイルス等による影響は、論旨に含めていない。これにより、世界各地におけるツーリズムの現状は一変し、オーバーツーリズム問題は表面上治まったかのように見える。しかし、近い将来、世界が息を吹き返せば、必ずや同問題は再来することになろう。本稿が、日本における観光客数増加等の再来について、ポスト・コロナにおける議論の一助となれば幸いである。

注

- 12) 本稿(2)は、本研究論集112号掲載の本稿(1)谷本由紀子他 [2020]（1章から5章）の後編であり、6章から10章を論じる。本稿(1)では、オーバーツーリズムの概念について検討を行い、私論の提示を試みた。次に、ヴェネツィアにおける同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。本稿(2)では、ヴェネツィア市における同問題への具体的な対応と政策の展開と、ヴェネツィアにおける空港会社の新構想と同問題について検討を加え、本調査研究から得られた結論を提示した上で、日本と京都に関するオーバーツーリズムへの示唆とすることを目的とする。
- 13) 6章は谷本義高 [2020] にもとづき大幅に加筆したものである。
- 14) 7章は先行研究として共同調査を行った加藤 [2019] に負うところが大きい。
- 15) 現地調査におけるSAVEグループ社へのインタビューと提供された資料にもとづく。
- 16) 同上。
- 17) 同上。
- 18) ただし、イタリアの政治経済事情はかなり複雑であることから、その実現は茨の道になるかもしれない。
- 19) 年間観光客数から外国人観光客数を減じた数値を便宜上日本人観光客数とした。

参考文献

- AviationWire [online] 「関西エアポート、3 空港一体運営開始で式典山谷社長「民間の知恵結集」」。2018 年 4 月 8 日。 <https://www.aviationwire.jp/archives/145263> (閲覧日2020年 4 月12日)
- 明日の日本を支えるビジョン構想会議『明日の日本を支える観光ビジョン 平成28年 3 月30日』、2016 年 3 月30日 (online)。 <https://www.mlit.go.jp/common/001126598.pdf> (閲覧日2019年 9 月24日)
- 沖縄タイムス+プラス [online] 「初の全国トップ 2019年、那覇港のクルーズ船寄港260回」、2020年 1 月 10日。 <https://www.okinawatimes.co.jp/articles/-/519629> (閲覧日2020年 4 月20日)
- 加藤一誠 [2019] 「イタリアの空港システムと空港経営」 ていくおふ No.157、pp.16-25、ANA総合研究所、2019年。
- 観光庁 [2016 online 1] 「明日の日本を支える観光ビジョンを策定しました！」、2016年 3 月30日。 https://www.mlit.go.jp/kankocho/topics01_000205.html (閲覧日2019年 9 月24日)
- 京都市 [2018 online] 『京都観光振興計画2020+1』、2018年 5 月16日。 <https://www.city.kyoto.lg.jp/sankan/cmsfiles/contents/0000252/252318/02honsatsu.pdf> (閲覧日2019 年 9 月24日)
- 京都市観光協会 [online] 「オーバーツーリズム対策事業」。 <https://www.kyokanko.or.jp/kaiin/project/sustainable/> (閲覧日2019年 9 月24日)
- 京都市産業観光局 [2015-2018] 『京都市観光総合調査 平成27年 (2015年) -平成30年』、2018年 (online)。 https://www.kyokanko.or.jp/survey_list/ (閲覧日2020年 4 月20日)
- 京都市情報館 [online] 「京都市のあらまし (京都市の地理)」。 <https://www.city.kyoto.lg.jp/sogo/page/0000015581.html> (閲覧日2020年 4 月16日)
- 谷本由紀子・谷本義高 [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)」 関西外国語大学研究論集No.112、pp.233-252、2020年。
- 谷本義高 [2020] 「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。
- 内閣府沖縄総合事務局 [online] 「記者発表資料」、2020年 2 月23日。 http://www.ogb.go.jp/kaiken/kaiken_baner_kisya (閲覧日2020年 4 月20日)
- 那覇港湾管理組合 [online] 「那覇クルーズターミナルの供用開始」。 https://nahaport.jp/introduction/cruise_promotion/ (閲覧日2020年 4 月20日)
- 日本経済新聞 [online] 「神戸空港が民営化 関空・伊丹と一体運営」、2018年 4 月 1 日 (オンライン)。 <https://www.nikkei.com/article/DGXMZO28855770R00C18A4000000/> (閲覧日2020年 4 月12日)
- 日本政府観光局 (JNTO) [online 2] 「年別 訪日外客数、出国日本人数の推移」、(オンライン)。 <https://statistics.jnto.go.jp/> (閲覧日2020年 4 月19日)
- 飯炳強他 7 名 [2019] 「沖縄観光の国際化 - 新しい観光資源の戦略と比較研究 -」 産業総合研究、Vol.27、pp. 177-212、産業総合研究所、2019年。

- Associazione Italiana Gestori Aeroporti Statistiche (ASSAEROPORTI) [online].
<https://assaeroporti.com/statistiche/> (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 Territoriale del Turismo a Venezia*.
<https://www.comune.venezia.it/it/content/progetti> (accessed 24-01-2020)
- Città di Venezia [online 2], “#EnjoyRespectVenezia”.
<https://www.comune.venezia.it/ja/content/enjoyrespectvenezia> (accessed 30-03-2020)
- Città di Venezia, [online 3] #EnjoyRespectVenezia, “Comportamenti non consentiti”.
<https://www.comune.venezia.it/it/content/sanzioni-comportamenti> (accessed 30-03-2020)
- Città di Venezia [online 4], #EnjoyRespectVenezia, “Detourism”.
<https://www.comune.venezia.it/ja/content/detourism-itinerari-sostenibili> (accessed 20-04-2020)
- Città di Venezia [online 5], Live cosa di succede in Città, “Contributo di accesso a Venezia: tutte le informazioni utili”.
<https://live.comune.venezia.it/it/contributo-accesso-venezia-informazioni-utili> (accessed 01-12-2020)
- Città di Venezia [online 6a], Tributi, “Contributo di Accesso”.
<https://www.comune.venezia.it/it/content/contributo-accesso> (accessed 11-04-2020)
- Città di Venezia [online 6b], Tributi, “Contributo di Accesso”.
<https://www.comune.venezia.it/it/content/contributo-accesso> (accessed 01-12-2020)
- Città di Venezia [online 7], Servizio Statistica e Ricerca, “Piano topografico”.
<https://www.comune.venezia.it/it/content/piano-topografico> (accessed 16-04-2020)

(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)