

〈研究ノート〉

オーバーツーリズム この10年の変容と今後の課題 —古都京都を中心に—

佐 滝 剛 弘

【要旨】

日本で最もオーバーツーリズムが顕著に表れているといわれる京都では、この10年、その対策に追われてきた。また、国内外でも新たな形のオーバーツーリズムが顕在化し、どの地域でも大きな社会問題になっている。「観光」の発展の陰の部分ともいえるこの課題を克服しなければ、特にインバウンドがオーバーツーリズムの主因となっているところでは、対外感情が悪化するという大きな副作用が生じる。国内外のオーバーツーリズムの状況とも照らし合わせながら、京都が健全な観光地として、住民にも日本国民にも、そしてもちろん訪日客にも愛され続けていくためにどんなことが必要か、10年近く京都を間近にウォッチしてきた知見をもとに考察する。

キーワード：オーバーツーリズム、公共交通機関、宿泊施設、二重価格

1. はじめに

日本でオーバーツーリズムが社会問題化して間もなく10年になろうとしている。オーバーツーリズムは、観光客が多く来訪し過ぎたりマナーやルールを守らないことで地域住民や自然環境に一定の負担や迷惑をかけたことで、インバウンドの増加が目立ち始めた2015～16年ごろから顕在化してきた。この概念はすでに2000年代初めから欧州などで語られるようになり、日本に先行して様々な課題が表出するようになっていた。筆者は2017年にイギリス・フランスで、2018年にスペインでオーバーツーリズムや世界遺産構成資産の観光による変化の調査を行っている。そうした成果をまとめて2019年に「観光公害—インバウンド4000万人時代の副作用—」（祥伝社新書）を刊行、これを機にマスメディアから取材の依頼が相当数押し寄せ、この著作が観光関係の論文に多数引用された。上梓以降毎年、高校・大学の入試の問題文に採用される（例：2020年度滋賀大学経済学部社会人入試小論文問題）など大きな反響を得た。

それからすでに6年が経ち、新型コロナウイルス感染症拡大による急激な落ち込みを経て、観光は世界的に「大復活」を遂げ、再び「オーバーツーリズム」は時の人ならぬ「時の言葉」

となった。しかし、その広がりや中身は少しずつ姿を変えつつあり、新たな課題が生み出されるようにもなった。本稿では、日本におけるオーバーツーリズムの発信地ともいべき京都に軸足を置きながら、この10年、国内外で取材を積み重ねて気づいたオーバーツーリズムの変容を論じることとする。

2. オーバーツーリズムの様々な態様

2.1 水の都ヴェネツィアで起きた観光客の殺到

中世、地中海貿易の覇者として、小さな島にすぎないながらもヨーロッパからビザンチン世界に君臨した都市国家ヴェネツィアは、かつての繁栄こそ失われたものの、水に浮かぶというその特異な景観と交易で蓄えた豊かな富を背景にした歴史的建造物の集積で世界中から観光客を集める、欧州を代表する観光都市となった。狭小な本島には10万人を超える住民が暮らし、観光業などに従事していたが、観光客の増加につれて地価が高騰、住民は次第に本島で暮らすことが難しくなり、イタリア本土側に住まいを移し、近年開通したトラムなどで通勤するようになった。現在、島の人口は5万人を切っており、ヴェネツィアはまさに観光客向けのテーマパークとなりつつある。

この水上都市で起きているオーバーツーリズムは、混雑や住民への影響が目に見えるという点で、もっとも典型的なタイプである。すなわち、キャパシティをオーバーする観光客が訪れ、その混雑で市民生活に多大な影響を与えている状況である。

市民が島内を移動する際は、水上バスを利用する。ヴェネツィアには、自動車やバイクなどの陸上交通は一切ない。自転車すら禁止されている。人々の移動はヴァポレットと呼ばれる水上バスに限られている。問題は押し寄せる観光客もまた、島内の移動には100%水上バスを利用するため、バスは常に混雑し、積み残しや遅延が多く発生していることである。公共交通機関や観光地そのものの混雑と住民向けの住宅の減少と価格の高騰、そして住民の市街地からの逃避は、最も典型的な、そしてグローバルなオーバーツーリズムの態様である。

ヴェネツィアは、この問題に対し、3つの解決策を講じた。

- 1) 大型クルーズ船の入港禁止
- 2) 市民と観光客の水上バス乗り場の分離
- 3) 2024年度からの入島料の徴収

1) の大型クルーズ船は、地中海の寄港地に共通の課題であった。というのも、大型クルーズ船は一度に数千人の乗客が下船し、観光地に押し寄せるため、瞬間的な混雑は著しいものとなる。しかもこの乗客たちは上陸先には宿泊しないため、見た目の賑わいに比して地元への経済的還元はわずかである。ヴェネツィアでは、2018年から大運河（カナル・グランデ）へのクルーズ船の入港を原則として禁止した。

2) の水上バスの混雑対策としては、各乗り場を市民用と観光客用に分離、バスが到着する

と同時にまず市民側の乗り場のゲートが開き、次に市民以外のゲートを開けるようにした。これにより、市民優先の乗船が徹底された。



写真1 観光の中心サンマルコ広場を俯瞰する



写真2 大運河を運航する水上バス

さらに、3)にあるように、2024年から夏のオンシーズンの休日を中心に、日帰りの観光客に対し、島の入口で入島料の徴収を始めた。1人5ユーロ（当時のレートで約800円）である。料金の徴収は、観光対策の費用の捻出と流入客の抑制という二つの効果が見込まれるが、2024年は金額が安かったため、流入抑制効果はなかったと言われている。2025年シーズンは、価格を倍の10ユーロに値上げした。これでも抑制効果は薄いと思われるが、大切なのは「ヴェネツィアはオーバーツーリズムに苦しんでいる」というメッセージを国内外に届けることだと筆者は考えている。来訪者にヴェネツィアにも地元市民の生活があるという意識を持ってもらうこと、それがオーバーツーリズム抑制の第一歩だと捉えれば、抑制数の多寡以上の役割があると考えてよいだろう。

2.2 リゾート地で起きるオーバーツーリズム

京都やヴェネツィア、あるいはスペイン・バルセロナで起きているような都市型のオーバーツーリズムの対極にあるのが、リゾート地で起きている事象である。日本でもニセコ、白馬のようなスキーリゾートや宮古島などのマリニリゾートで、オーバーツーリズムが深刻化している。同様に、スペインのバレアレス諸島やカナリア諸島などで起きているオーバーツーリズムは、まさに「リゾート地」型の典型である。バレアレス諸島の一つ、イビサ島には2018年にオーバーツーリズムの実態調査で訪れたが、その後コロナ禍を経て再び観光客が激増、そのために引き起こされた家賃の高騰で島に住めない地元住民が続出しているというニュースが、2025年夏にロイター発で流れたほどである¹。

ニセコや白馬で起きている現象で一番の問題だと思われるのは、単に観光客が多いということではなく、訪問者の多くが外国人で、彼らの滞在を見越した滞在型の宿泊施設やそこで働く人たちをターゲットにした住宅や飲食施設が激増し、地域全体が「外国化」するという特異な現象である。日本ではスキー人口がピーク時から大幅に縮小し、スキー場自体が成り立たなく

なりつつある中、日本の雪質（ジャパウ＝Japan Powder Snow）に惚れこみ、わざわざ国際線に乗って日本の山奥まで来てくれるスキー客はとても貴重であり、地元住民からすれば救世主ともいえる存在である。しかし、いつの間にか空き地が外国資本によって買収され、そこには外国人向けに特化した宿泊施設や飲食店が開業し、看板も外国語だらけになる。さらに、北海道倶知安町ではシンガポール資本の不動産会社によってリゾート施設で働く外国人専用の集合住宅30棟の建設計画が持ち上がり、2025年8月には町の行政委員会が建設に反対する住民の要望を踏まえて全会一致で計画を否決するという事態も起きた（産経ニュース2025年8月14日 <https://www.sankei.com/article/20250814-5DUMTS6OBJG7RKFUIITEYH4JIYE/>）。

筆者は2025年6月にニセコ町の東山スキー場や倶知安町のヒラフスキー場を調査したが、十数年前に目にした、どちらかといえば静かなたたずまいが一変していた。これがスキー場だけであれば、まだ住民との摩擦は少ないと思われるが、倶知安町の市街地でも住民が気軽に入れないようなレストランがいくつも軒を連ね、郵便局などの生活インフラでも外国人利用者の姿が目立つなど、街の空気感そのものが別物になっていた。



写真3 建設ラッシュが続くニセコひらふ地区



写真4 ニセコヒルトンホテルの威容

2.3 聖地巡礼がもたらす突然の観光地化

コロナ禍以降のオーバーツーリズム現象で特に目立つようになったのは、映画やアニメ、ドラマの舞台となった非観光地に突然大勢の観光客が押し寄せるようになったことである。

2024年夏、筆者はオーストリアのザルツ・カンマーグート地方を訪れた。観光の中心となるのは、アルプスの山容を湖面に映す湖のほとりに立つハルシュタットという小さな村である。8月の平日の午後に訪れた村では、何か所もある観光客用の駐車場がすべて満車で、公道上で待つこともできず、ぐるぐると村の周囲を回るという無駄な時間を過ごす羽目になった。ようやく駐車スペースを確保して集落に入ると、狭いメインストリートはスーツケースやキャリーバッグを引きずる観光客や、観光客を乗せたタクシーが行き交って、まっすぐ歩けないほどの混雑であった。蔦の絡まった美しい民家には、「大声を出さないで」という張り紙がしてある。村とその周囲のホテルはどこも満室で事前に予約は取れず、この日はやむなく5km程離れた別の集落にある小さなホテルに投宿した。



写真5 ハルシュタットへと続く道路



写真6 ハルシュタットの集落内の混雑

ハルシュタットは、ディズニー映画『アナと雪の女王』の舞台アレンデール王国のモデルと目されているほか、韓国（『春のワルツ』2006年）やインドのテレビドラマの舞台にもなった。中国ではハルシュタットの家並みを模したテーマパーク²ができるほど世界に名を知られるようになったこともあって、訪問時もアジア系の観光客の姿が目立った。

この村が観光界隈で有名になったのにはもう一つ理由がある。2023年、村に続く幹線道路で美しい集落の写真を撮るために路上駐車をする車が絶えず、村の住民の通行の妨げになるという事態が続いていた。そのため、村ではその地点に木製の衝立を立てて写真が撮れないようにするという抗議行動に出た。このニュースは海外でも報道（例えば、朝日新聞2023年8月23日 <https://www.asahi.com/articles/ASR8Y4Q01R8YUHBIO12.html>）され、オーストリアにもオーバーツーリズムの波が押し寄せていることが知れ渡った。

ここでもキャパシティを超える観光客が映像コンテンツの吸引力で引き寄せられ、村人の日常生活が脅かされている。平地がほとんどない土地柄のため、駐車場の拡張もできず、住民の困惑は2024年の夏も続いていた。宿泊したホテルのオーナーにヒアリングをしたところ、衝立で写真を撮らせないようにする策はデモンストレーションとして一定の効果はあったが、根本的な解決には至っていないということであった。

日本で同様の事例は、何とんでも神奈川県鎌倉市の江ノ島電鉄の踏切に大勢の外国人観光客が集まった例だろう。2022年暮れに封切された映画版「スラムダンク」(The First Slam Dunk)の冒頭のシーンに、江ノ電の鎌倉高校前駅踏切の景観が選ばれた。まもなく、この踏切に特に中国からの観光客が殺到するようになった。踏切付近は目の前の相模湾と右手に江の島が遠望できる風光明媚なところではあるが、観光地ではない。踏切の山側には閑静な住宅街が広がっている。ここに観光客が集まるようになり、車道にはみ出て写真を撮ったり、それに邪魔された車がクラクションを鳴らしたりして、喧騒が日常風景になってしまった。近所に住む人によると、玄関前まで入り込んで座り込んだり、飲み終えたペットボトルを放置したりする迷惑行為が後を絶たず、文教都市鎌倉の平穏な暮らしが脅かされたという。市では警備員を配置して観光客が車道に出ないように注意を促しているが、日本語で注意しても外国人にはほとんど通じず、手を焼いている状況だ。2025年5月の大型連休に調査に行った時もその状況は

変わっていなかった。同年9月13～16日の4日間、市では職員による秩序維持の実証実験を行ったが、4日間の踏切付近への観光客は延べ9,490人にも上っている（鎌倉市ホームページ <https://www.city.kamakura.kanagawa.jp/kankou/kamakou2025.html>）。

ここでの最大の問題は、踏切周辺はこれまで観光地になったこともなく、突然住宅地に見知らぬ観光客が殺到したという良くない意味での「サプライズ」だったことである。もちろん受け入れの準備もできていないし、そもそも住民に受け入れる気持ちもないはずである。

「聖地巡礼」ではあらかじめコンテンツの制作側が地元の自治体などと情報をすり合わせ、意図的に聖地を作り上げる例もあり、この場合は地元の自治体や住民も観光客の一定の受け入れについては理解しているケースが多い。しかし、そうした予定調和がいつも準備されるとは限らない。しかも殺到するのが外国人の場合、どうしても一部に日本のルールやマナーに疎い人が出てくる。こうした例はコロナ禍以降、各地で見られるようになった。コンテンツの放送・上映後に、その内容が好感をもたれ、視聴者が関連の場所に足を運ぶこと自体は喜ばしいことではあるが、こうしたファンはどうしてもより良い写真を撮ることに夢中になりがちで、住民の存在に注意を払わないケースも出てくる。SNSの普及により情報が一瞬で世界を駆け巡る時代にあって、観光客を受け入れる側の柔軟な体制や、場合によっては厳しい措置が必要になる時代になってしまっている。



写真7 江ノ電・鎌倉高校前駅踏切の喧騒



写真8 禁止事項を書いた標識が掲げられている

3. 京都のオーバーツーリズムの変容

3.1 2025年現在のオーバーツーリズムの実態

コロナ禍前からオーバーツーリズムが問題視され、一時客足が途絶えた2020～21年の「ステイホーム」の時期を経て、京都はコロナ禍前にも増して観光客、特に外国人観光客の殺到が際立っている。京都市観光協会のデータでも、市内の宿泊客のおよそ6割がインバウンドで占められており、多い月は78%にも及ぶ（2025年4月で78.1%、京都観光MICE Newsletter Vol.385より引用）。

そして、こうした状況がことさらに各メディアに取り上げられたことによって、あたかも京

都全体がオーバーツーリズムに悩まされているような錯覚を起こさせる報道も目に付くようになった。例えばバスの混雑は、1) 実際に観光客で一年中混雑がひどい路線、2) 紅葉の季節など季節限定で混み合う路線、3) 観光客の影響をほとんど受けない路線のうち、オーバーツーリズムが問題となっているのは、1) と 2) のケースであり、実際には 3)、つまり観光客がほとんど乗車しない生活路線が大半である。2) に該当するのは、例えば紅葉シーズンの三尾（高雄、梅尾、槇尾）方面のJRバスや大原方面の京阪バスなどだが、その路線数は多くない。



写真9 混雑する清水寺前（2023年5月）



写真10 大行列の京都駅前市バス乗り場

実態以上のオーバーツーリズムの集中報道により、日本人の観光客がかなり減少している（2024年秋の調査で外国人観光客は前年比30%増なのに対し、日本人は15%減である）のは、風評被害とまでは言えないものの、かなり大きな問題であろう。もちろん、その現象の原因は他にもある。例えば京都市内のホテル価格の高騰である。シングル部屋を中心としたビジネスホテルでも値上げが続き、京都市観光協会の調べ（京都市観光協会データ月報〈2025年10月〉<https://www.kyokanko.or.jp/report/hotel202510>）によれば、同月の市内の主要ホテル112軒の平均客室単価は24,850円で、前年同月比で15.2%の増加、コロナ禍前の2019年同月比では48.5%もの価格上昇となっている。また全体的な物価の高騰で国内旅行を控える世帯も一定数いることが考えられる。とはいえ、ホテル代の高騰にもインバウンドの増加が影響している部分もあり、完全に原因を分けて考えることはできないことも事実である。いずれにしても、同じ京都の中でも大混雑している地区や交通機関がある一方で、インバウンドの姿がほとんどないところも一定数ある。オーバーツーリズムの一般的な解決法として観光客の地域的な分散がよく挙げられるが、ではこうした静かな観光地にインバウンドを招き入れて「分散・平準化」することが解決につながるのかと言えばそう簡単ではない。今、静寂が保たれているところに外国人観光客が来るようになれば、「穴場」はなくなってしまい、文字通り「どこを見渡しても外国人だらけ」ということになりかねず、更に日本人が京都を敬遠する新たな理由になるかもしれないからである。

3.2 路線バスの対応策

京都市の公共交通の主役を担う京都市交通局では、2024年6月に画期的な観光客向けバスを導入した。最も混雑の激しいバス路線の一つ、京都駅～祇園～銀閣寺前を結ぶ路線に、観光特急バスを走らせるようにしたのである（図1）。途中停車は、観光地の最寄り停留所のみ。ただし、運賃は通常230円のところ、500円と倍以上に設定した。この運賃を払えば、市民が乗車することも可能だが、定期券では乗車できない。代わりに地下鉄・バス一日乗車券での乗車は可能だ。運行開始から一年を経たが、市交通局では並行する一般路線の混雑が若干緩和されたとして一定の成果があるとみている。しかし、運行は土日のみで路線も限定的であり、京都全体に効果が及んでいるとは言い難い。バスの増便には、運転士、車両、車両を夜間留め置く車庫のスペースが必要だが、実際にはどれも不足している。市交通局によると以前は運転士の一部を民間のバス会社に委託していた時期もあったが、今も必要人員を満たしていない状況だという。とはいえ、市民が日常的に使うバスの便を減らして観光客用のバスを充実させることは市民感情から認められないだろう。



写真11 新設の観光特急バスの専用乗り場



図1 観光特急バスのお知らせチラシ（京都市交通局発行）

もう一つ、現在京都市が検討しているバスの施策は、市民とそれ以外の乗客の運賃に差をつける、いわゆる「二重価格」である。これは直接のオーバーツーリズム対策というよりは、観光客の増加による経済的効果を市民に還元し、その果実を実感してもらうことで、オーバーツーリズムの心理的な負担を少しでも軽くするという狙いがあるとしている（2025年8月7日、BSフジ「プライムニュース」での松井孝司京都市長の発言）。この実現には、どのような運賃設定にするのか、どうやって市民とそれ以外の乗客を見分けるのかといった課題があるが、市長の決意はかなり固いように感じられた。

3.3 「手ぶら」策への挑戦

京都市営バスに乗ると目につくステッカーがいくつも貼られているが、最も目立つのは、「手ぶら観光」を推進するものである。バスの混雑の原因はもちろん過剰な乗客だが、さらに混雑に拍車をかけているのは、観光客が車内に持ち込む大型のスーツケースやキャリーバッグなどの荷物である。乗降時にバス内を移動するときにもこれらの荷物が行く手を阻む。京都市では、京都駅などでスーツケースを預かって宿泊先のホテルなどに届けるサービスに力を入れているが、有料であることもあって浸透しているとは言い難い。

2023年末からは、大きな荷物を持ってタクシーに乗り、観光地などに移動した乗客の荷物を寺社の拝観中などの空き時間を利用してそのまま宿泊施設まで運ぶ新たなサービスが始まった。その名も、「先に運んどくわ お荷物チェックインTAXI」(<https://checkintaxi.com/>)である。日本の都市部でタクシーが荷物だけを貨物として運ぶ試みは国内初である。これは、2023年6月に国土交通省が乗客と荷物を一緒に運ぶ「貨客混載」の規制を緩和したことにより実現した。運営をするのは地元の運送会社・キャビック。通常の乗車運賃のほか、荷物の運送料金として基本料金1,500円（1kmまで、それ以降は1kmごとに700円）が加わる。京都市が進める「手ぶら観光」をビジネスとして具現化した試みである。

国が観光立国を宣言し、インバウンドの誘致に力を注ぎ始めた時、実は国も自治体も「人の数」には注意を払っていたが、スーツケースなどの荷物が激増したらどうなるかということほとんど考えていなかったと思われる。例えば、東京～京都～大阪のゴールデンルートを移動する際に不可欠な東海道新幹線には、これまで大型の荷物専用の収納スペースがなく、ようやく2018年から最後列の後ろの空きスペースを席とセットで予約することにより、大型荷物置場とした。基本的にはセットとなる最後列の席を予約しなければ荷物を置く場所がないということになる。しかも周知不足でそこに別の座席の乗客が荷物を置いてしまう事態が頻発し、新幹線の客同士で最も多いトラブルとなっていた。まして、観光専用ではないJRの在来線や京都の路線バスに荷物専用の置場はないため、人が乗る空間を荷物が占拠し混雑に拍車をかけていた。大型荷物を持ち込むのが当たり前の航空業界では、「荷物」の扱いは人と同じくらい重要なオペレーションとなっているが、鉄道ではそこまでの想定がなかったところへ大型の荷物を持ったインバウンドが押し寄せた。こうした見通しの甘さが、手荷物問題が後手に回った要因である。人が観光に来るということは、大きな荷物も来るということだ、という単純な事実を受け入れ側はもっと真剣に考える必要があるだろう。やはりインバウンドが多い世界遺産「熊野古道」では、徒歩で古道を巡る観光客のために、荷物を次の宿に運ぶシステムをDMOが発案、その搬送ビジネスが地元の人たちの収入源の一助になっている（田辺熊野ツーリストビューロー <https://www.tb-kumano.jp/resources/luggage-shuttle-storage/>）。「観光客を呼ぶということ、荷物もあわせて呼ぶことである」という、考えてみれば当たり前のことに気づいて迅速な手当てができるかどうかはオーバーツーリズム対策の重要な処方箋であると考えてよいだろう。

3.4 宿泊施設はどこまで増やすべきか？

京都の観光を考える場合、観光客が多いことも問題だが、その需要に合わせて、積極的にホテルを誘致してきたことに、市民からは疑問の声が上がっている。京都市では前市長の時代に、宿泊施設の立地が制限されている住居専用区域などにおいても、地域特性を最大限に活用してそこでしか味わえない奥深い京都の魅力が体験でき、地域活性化及び京都経済の発展に貢献する宿泊施設を積極的に誘致する「京都市上質宿泊施設誘致制度」を創設した。2017年のことである。

星野リゾート、三井ホテル、ホテルオークラ、帝国ホテルといった日本を代表するホテルが洛中洛外に進出しただけでなく、外資系ホテルの新設も進み、2023年にデュシタニ京都（タイ資本）、2024年にシックスセンス京都（イギリス資本）、2026年春にはカペラ京都（予定 シンガポール資本）といったように、今もこの勢いは止まっていない。この結果、京都市の地価は高騰し、マンション価格もそれに伴って上昇した。海外の投資家などの購入が増加し、本当に京都に住みたい勤労者には手が出なくなった。京都市は2020年から3年連続で全国の自治体で最も人口の減少数が多い自治体となった³し、2023年の自治体別合計特殊出生率のデータを見ると、ワースト上位5自治体のうち京都市の中心部の区が3つもランクインする⁴など、インバウンドが闊歩するにぎやかな光景とはうらはらに、人口減少と少子化が進む都市になってしまっている。

さらに、世界遺産仁和寺の道路を挟んだ向かい側にもホテルの建設が進み、近隣住民から古都の風致に悪影響を与えるとして提訴される事態になっている⁵。

自由競争に任せれば、高級でも泊まりたい需要があるならホテルが建つのは道理ではある。そしてそれは一見京都の経済に貢献するように見える。しかし、外資系ホテルであれば収益は地元には還元されにくいし、なによりお金では買えない「古都の景観」を毀損する恐れがある。しかもこうした高級ホテルは住宅地のど真ん中に立つものも多く、さらに摩擦を助長する可能性も否定できない。

投資目的で買われ誰も住まない高級マンションが建つよりも、地域に客を呼ぶホテルの方がまだましという考え方もあるが、住民が本土に逃げたヴェネツィアの轍を踏みかねないという危惧が住民の間には広まっている。

3.5 「分散」の成果は？

オーバーツーリズムの解決策の話になると必ず登場するのが「分散」という考え方である。これには時間の分散と場所の分散があり、最近では、京都でも早朝や夜間に観光客を呼ぶ「時間の分散」の仕掛けが多く登場するようになった。ただしこれも効果は限定的で、全体の混雑が緩和されたとまでは認められていない。

もう一つが観光地の分散である。京都府は、京都市に集中する観光客を分散させるために、「竹の京都（竹の里・乙訓）」（長岡京市、向日市など京都の西郊）、「お茶の京都」（宇治市、宇



図2 京都府の地域区分(京都府HPより)

治田原町などの京都府南部)、「森の京都」(福知山市などの京都府中部)、「海の京都」(宮津市、舞鶴市などの丹後地方)と府内を特色あるゾーンに分け(図2)、府内各地の観光スポットに光を当て、京都市に来た観光客の府下への誘致を進めている。しかし、一定の分散が図られる一方で、分散先で新たにオーバーツーリズムが起きるといふ副作用も起きている。舟屋の集落で知られる伊根町では、狭いエリアに観光客が集中し、私道を勝手に歩いたり、危険な場所で写真を撮るなどの行為が目立つようになっている。伊根町の実情は、2025年9月18日「羽鳥慎一モーニングショー」など、多くのニュース・ワイドショーで紹介され、広く知られるようになった。

「分散」は、結局、オーバーツーリズムまでも分散させたと言われかねない事態にもなっている。

京都と並ぶ古都奈良は、長年京都に比して観光客が少ないこと、特に交通機関が便利ながかえって災いして、京都や大阪からの日帰り客が中心で宿泊客が少ないことが課題となってきた。そこで奈良市でも高級宿泊施設の誘致策が始まり、2020年「ホテルマリオット奈良」、2024年「奈良の舎」、同年「ノホテル奈良」、2026年予定「星のや奈良監獄」(旧奈良監獄を改装)などがオープンしたりその準備に入ったりしている。また、奈良へのアクセスも格段に進化した。近鉄奈良線は阪神電鉄との相互乗り入れを開始し、神戸の中心部と奈良市の中心部が乗り換えなしで結ばれた。また、JR西日本は貨物線からの転用で旅客化が完成したJRおおさか東線を使用して、新幹線のターミナルである新大阪駅から奈良までの特急を運行するようになった(特急「まほろば」2025年3月から土休日に定期運行)。さらに近鉄も難波～奈良間、京都～奈良間に観光特急「あをによし」を2022年4月より投入した。このように京都まで来た観光客を奈良につなげる施策に力を入れている。



写真12 奈良・東大寺南大門前



写真13 2026年にホテルとなる旧奈良監獄

京都に隣接する滋賀県でも「分散」の実質的な果実を得ようとしている。滋賀県はマザーレイク琵琶湖を抱え、また国宝の建造物が全国の都道府県で第3位など観光資源も豊富で、しかも京都駅から県庁のある大津市の玄関、JR大津駅まではわずか10分と観光客誘致には絶好の位置にあるが、特にインバウンドの来訪が少なく課題となっていた。2024年には県知事自らパリに出張し、観光プロモーションを行っている。しかし、その連携がうまく進んでいるとはいえない。京都府側には残念ながら滋賀県と組もうという機運はあまりないように見受けられる。琵琶湖疏水で結ばれ、比叡山は両府県にまたがり、両府県を結ぶ公共交通機関が充実しているにもかかわらず、である。行政の縦割りの弊害も影響していそうである。

3.6 京都駅一極集中の弊害と対策

京都市の混雑、特に公共交通の混雑の最大の原因について、筆者は「交通機関の京都駅一極集中」だと考えている。国内外の観光客が京都を訪れる際に最も多く利用する東海道新幹線はもちろんJR京都駅に発着する。京都府内の新幹線の駅はここだけである。また、京都駅からは、訪日客がよく利用する「ジャパンレールパス」で乗れるJRの路線で、人気の伏見稲荷や嵯峨嵐山地区へ簡単にアクセスできるし、JR奈良線は平等院のある宇治や奈良へとつながっている。また、奈良へのアクセスのライバル、近鉄も京都駅に乗り入れている。さらに、関西空港に到着したインバウンドを運ぶ関空特急「はるか」も終着駅は京都駅である。国内線の拠点・伊丹空港からの空港連絡バスも京都駅に着く。そのために、京都市内のバス路線も京都駅前が最大のターミナルになっている。金閣・銀閣・清水寺・嵐山などへも京都駅からバスが頻繁に出ている。この都市構造が京都駅発着の鉄道・バスの混雑を引き起こしており、ひいてはその印象が「京都＝オーバーツーリズムが深刻」というイメージを増幅している。



写真14 JR京都駅ターミナルビル



写真15 近鉄京都駅から出発する橿原神宮前行き特急

京都市の繁華街は、四条烏丸から四条河原町にかけてで、ここには大阪方面から阪急と京阪（四条河原町から鴨川をはさんだ祇園四条に駅を設置）の各私鉄が乗り入れており、このエリアも京都市のバスの主要な発着地の一つになっているが、こちらはどちらかというと市民や京

阪神からの観光客が利用する交通機関の拠点で、遠方から来訪する国内外の観光客の拠点とは言えない。

東京やパリは京都市よりもはるかに観光客が多いが、オーバーツーリズムが顕著だという話は京都ほどは聞かない。その理由はいくつもあるだろうが、東京もパリも圧倒的な特定のターミナルだけが交通の中心というわけではなく、拠点が分散している。東京では、東京駅だけでなく、新宿駅も品川駅も上野駅もターミナル機能を有している。パリも同様に、駅は方面別に機能を分散させている。巨大空港も二つある。

2025年春、JR西日本は閑空特急「はるか」の京都側の発着駅を京都から東へ延長し、琵琶湖線の山科へと移す計画を発表した。現在「はるか」が使用しているホームは、混雑しているJR嵯峨野線と共用のため、そのスペースを嵯峨野線に振り向け、別の駅に始終着の拠点を設けることにしたためである。山科はJR琵琶湖線、湖西線のほか、地下鉄東西線や京阪も乗り入れており、サブターミナルの役目を果たす機能がある程度整っている。市バスの市北部のバスの拠点となっている北大路駅なども含め、京都駅だけに観光客が集まらない施策を取ること、公共交通の混雑はある程度緩和される可能性がある。

3.7 終わらないオーバーツーリズム

様々な対策が試みられている京都のオーバーツーリズムだが、現在も市民をがっかりさせるニュースが続いている。2024年9月、豊臣秀吉の正妻・ねねゆかりの人気寺院「高台寺」（東山区）の塔頭、^{こうりん}岡林院の石橋の欄干が壊されるという出来事があった。特定の観光客ということではなく、頭上の樹々を撮るために何人もの観光客が橋の親柱にもたれ、それが倒れてしまったと報道されている（「オーバーツーリズム」の京都・東山、敷地に無断侵入・欄干破壊…住人たちは何を思う？ <https://www.yomiuri.co.jp/national/20250214-OYT1T50187/>）。被害に遭った住職がテレビ等でインタビューに応えたこともあり、広く知られる事件となった。翌2025年4月には奥嵯峨の^{おたぎ}愛宕念仏寺で拝観休止日に中国人観光客が塀を乗り越えて境内の写真を撮っていたことが発覚、こちらも日本人では考えにくい事件であったがゆえか広く報道され、あらためて日本人の誰もが知る有名寺院ではないところにまで訪日観光客が押し寄せマナー違反を犯していることが全国に知れ渡った。

こうした報道が後押ししていることもあって、2025年春に京都市が発表した京都市内のホテルなどの宿泊税の大幅引き上げもあまり大きな反対もなく受け入れられようとしている。2026年3月から最高で1万円（宿泊費10万円以上の場合）と、これまでとは2桁も違う高額の宿泊料も、宿泊客の抑制というよりは、得られた税金でオーバーツーリズム対策など市民に還元できる形での使用が検討されている。

オーバーツーリズムの課題は多様であり、何か一つの対策だけで解決できるわけではない。また、先述したようにSNSで突然人気が沸騰し、いきなり観光客が押し寄せることも十分考えられる。もちろん、いつまでも順調に観光客が来訪し続けるとは限らないが、あらためて観

光客を受け入れるということはどういうことなのか、私たち一人ひとりに突きつけられていると言えよう。

2025年に京都で何度か京洛の観光のありようについて講演をする機会があり、そこで市民の方の話聞く機会があった。観光客にも人気の散歩道、「哲学の道」周辺の住民でつくる「哲学の道保勝会」の澤井孝泰会長は、「哲学の道は観光地と市民の生活の場が隣り合うという京都市の特徴が凝縮されたところ。静かな環境が保たれているとは言い難い現状に憂慮している」と話された（2025年7月2日 京都市商工会議所でヒアリング）。もはや、西田幾多郎ら哲学者が思索に耽りながら歩いた静謐な環境は遠い過去のものになったようだ。

京都屈指の観光地である「嵐山商店街」の石川恵介会長は、嵐電嵐山駅近くで竹細工の製品を商う老舗の経営者で、新型コロナウイルスの蔓延で京都の観光客がほぼゼロになった時に、その「空いている」ことを逆手に取って話題になったユニークな観光ポスターの仕掛人でもあるが、「もはや我慢の限界。これまで客商売のため、マナー違反の客にも強く言えない面があったが、これからは自分たちで積極的にマナー違反に対応していく」と少し怒りをにじませながらお話しいただいた（2025年同日 京都商工会議所でヒアリング）。こうした受け入れ側の声を大切にしない「観光振興」はありえない。オーバーツーリズムに直面する京都の地域のリーダーの苦悩を地方自治体だけではなく国も深刻に受け止める必要がある。

4. おわりに

冒頭で問題提起した「京都が健全な観光地として住民にも日本国民にも、そしてもちろん訪日客にも愛され続けていくためにどんなことが必要か？」という問いに対して、京都駅一極集中の構造の改造、現在進めているバスの混雑緩和の様々な施策の推進など、個別の対応については解決への萌芽が見られるようになった。ただし、その成果が実感できるようになるまではまだ時間が必要であろう。

そしてもっと根本的な問題は、国が「2030年までにインバウンド6,000万人」という数値目標に固執して誘致優先の姿勢を変えなかったり、インバウンドの「財布」をあてにして富裕層にターゲットを絞り、高級な宿泊施設を誘致して結果的に全体的な宿泊費や地価を押し上げたりするといった「机上の論理」で推進する施策の危うさである。どんな施策にもメリットとデメリット、つまり光と影がある。メリットだけを追求する施策で強まっていく負の側面を十分意識しなかったり、意識したとしても迅速に対応しきれていなかったりすることが今日の結果を招いている。あらためて住民の犠牲の上に成り立つ観光推進のリスクを、行政はもちろん、観光に携わるすべてのステークホルダーが共有する必要がある。

2025年8月7日、BSフジの報道番組「プライムニュース」（19：00～21：00）は、京都市のオーバーツーリズムについて、松井孝治京都市長の出演で2時間にわたって特集した（<https://www.youtube.com/watch?v=zdxyiX9fboo>）。松井市長は、門川前市長の政策を受け継いで就任し

ているため、現状の責任がすべて現市長の施策にあるわけではなく、むしろ歪みが生じた観光客受け入れの状況を正しい方向に方針変更する役目を担っている。松井市長は番組の最後に、「観光と市民生活の両立」というキーワードを幾度となく強調し、観光客が住民を、また住民が観光客をリスペクトする関係を構築する重要性を訴えた。筆者も同感である。

オーバーツーリズムは、一部の観光地で起きる特別な事象ではなく、少しバランスが崩れればどこでも起こりうるものがすでに知られるようになり、誰もが直面するかもしれない「身の回りの出来事」になってしまった。それがインバウンドの増加と軌を一にして、日本で、そして世界各地で起きている。オーバーツーリズムとは無縁だと思われていたパリでも、2024年の夏季五輪の開催以降観光客がさらに増加し、モンマルトル周辺では観光客による喧噪や観光客向けの店舗の増加と日用品を売る店の減少が目立ち、住民の不安が広がっている（ニューズウィーク日本版 <https://www.newsweekjapan.jp/worldvoice/rikamama/2025/08/post-92.php>）。

さらに2025年になってオーバーツーリズムはこれまでに顕在化しなかった新たな様相を見せ始めている。増加するインバウンドが日本の食糧の需給バランスを崩しつつあるからだ。2024年秋から広まった「令和のコメ騒動」は、当初は流通の目詰まりが原因とされたが、2025年8月、農水省は2024年の米不足と価格の高騰は流通の問題ではなく生産量が需要量に対して不足していたためであり、その一因がインバウンドの急増にあるとの見解を正式に発表した（『今般の米の価格高騰の要因や対応の検証』令和7年8月 農林水産省 <https://www.maff.go.jp/j/syouan/keikaku/soukatu/attach/pdf/index-494.pdf>）。また、インバウンドに人気の抹茶が旅行者によって大量に購入されたり、抹茶人気が海外にも飛び火して輸出が増加したりして、価格の高騰や品不足を招き、抹茶の流通に大きな打撃を与えている状況が報告されている（2025年9月7日 TBS NEWS DIG <https://newsdig.tbs.co.jp/articles/-/2155617>）。とうとう、オーバーツーリズムは観光地に住む住まないにかかわらず、広く国民の生活そのものにダメージを与え始めているのである。

観光は世界レベルで見ても重要な産業であるし、文化の相互理解や住民同士の交流につながる観光は、不安定な世界の情勢に安寧をもたらす一つの契機になる可能性を秘めている。そうした意味からもオーバーツーリズムが排外的な考えにつながりかねない現在の状況は放置すべきではない。京都発の観光に関するニュースが、オーバーツーリズムではなく、観光客と市民が共存する内容で満ちることを願いたい。

【注】

- 1 「世界的リゾート地・イビザ島 輝きの陰にインバウンドの代償 高騰する家賃、住まいを失う地元住民ら」（ロイターニュース 2025年8月16日）
- 2 広東省惠州市博羅県に建設された「ハ斯塔特小鎮」。純粋なテーマパークというよりは開発中の住宅地のアピールのために、ハルシュタットをそっくり模倣して造られた。

- 3 2020年8,870人の減少、2021年11,919人の減少など1万人規模で年々減少している。市の人口は、2025年10月現在、143万3,026人で、2020年の国勢調査時より3万人以上減少している。
- 4 京都市東山区が0.76でワースト、第3位が上京区（0.80）、第4位が下京区（0.82）となっている。
- 5 「京都・世界遺産の仁和寺門前ホテル、建設許可取り消し認めず 地裁判決」（日経新聞記事2025年5月23日）

なお、本文中に使用した写真はすべて筆者の撮影である。

【参考文献】

佐滝剛弘「観光公害 インバウンド4000万人時代の副作用」（祥伝社新書 2019年）

佐滝剛弘「観光消滅—観光立国の実像と虚像—」（中公新書ラクレ 2024年）

Overtourism Changes over the past decade and future challenges: Focusing on the ancient capital of Kyoto

Yoshihiro Sataki

Abstract

Kyoto City, said to be the city where overtourism is most evident in Japan, has been busy over the past decade with measures to combat it. Furthermore, new forms of overtourism have emerged both domestically and internationally, becoming major social issues in every region. Unless this issue, which could be considered the dark side of tourism development, is overcome, it will have the major side effect of worsening foreign sentiment, especially in areas where inbound tourism is the primary cause of overtourism. Drawing on the knowledge gained from observing Kyoto closely for nearly a decade, this article examines what is needed to ensure Kyoto remains a healthy tourist destination beloved by local residents, the Japanese public, and foreign tourists while also examining the current state of overtourism both at home and abroad.

Keywords: Overtourism, public transport, accommodation, dual pricing