

オーバーツーリズム一考

高橋 義人

1

2023 年 11 月 22 日、本学（平安女学院大学）の京都観光コースの学生たちとオーバーツーリズムの視察に出かけた。参加者は 3 班に分かれ、嵐山、清水寺、金閣寺のいずれかを訪れた。参加は任意にした。筆者は中川昌幸先生、広報担当の村上将士さんとともに嵐山を訪れた。以下、そこで感じたこと、考えたことを書き記しておきたい。

出発前に学生たちに、今日はもちろん嵐山観光も楽しんでほしいが、主目的はオーバーツーリズムの視察にある、どれほど人が多いか、観光客がどれほどマナーを守っているか、日本人と外国人のどちらが行儀が悪いのか、地域住民がどれほど迷惑を受けているか、よく観察するように、と告げた。

学生たちとともに烏丸丸太町で市バス 93 番に乗った。車内はすでにかなり混んでいたが、バスが嵐山に近づくとともに車内は満員になり、途中のバス停でも、運転手が路上でバス待ちの人々に対し「満員なので通過いたします」とマイクで告げるほどになった。バスは 45 分で着くところだったが、予定よりも 15 分も遅れて嵐山の渡月橋前に到着した。

渡月橋前には 37 台の大型観光バス用の市営嵐山駐車場があるが、すでに満車だった。居並ぶ観光バスの数だけを見ても、どれほど多くの観光客が殺到しているか、明白だった。



渡月橋 2023.11.22（撮影：村上将士）



大堰川沿い 2023.11.22（撮影：村上将士）

渡月橋の下手と渡月橋の中程で学生たちと写真を撮った後、大堰川の東岸を川に沿って歩き、天龍寺に向った。祝日前とはいえ、11 月 22 日は平日だった。にもかかわらず、京都一の繁華街・四条河原町近辺よりも人出が多く、肩と肩を触れずに歩くのも難しかった。大堰川と嵐山は見えるが、それ以外は人の姿しか見えない。ディズニーランドよりもひどい雑踏だった。ディズニーランドのなかに信号機はない。だが、嵐山には信号機がある。赤信号を無視して通りを渡る人も、人家の玄関前の石畳（私有地）に腰かけて、みたりし

団子を食べている人もいる。団子を食べ終われば串が残るが、あの串を彼らはいったいどこに捨てるのだろうか。わが家でも門前によく煙草の吸殻が捨てられていることがある。バス停を降りてすぐ煙草に火をつけると、わが家の前あたりでちょうど煙草を吸い終え、それをポイとわが家の門前に捨てるらしい。家内は、今日も煙草の吸殻が捨ててあった、と一再ならずこぼしている。嵐山界限の住民もさぞかし困っているにちがいない。



天龍寺前 2023.11.22 (撮影：村上将士)



竹林の小径へ 2023.11.22 (撮影：村上将士)



竹林の小径 2023.11.22 (撮影：村上将士)



天龍寺前バス通り 2023.11.22 (撮影：村上将士)

嵐山は風光明媚なところで、春は花見、秋は紅葉狩りの名所である。花見や紅葉狩りの醍醐味は、花や紅葉で彩られた風景に包まれることにある。風景に包まれているとき、心はおのずと静まりかえり、動いているのは、はらはらと散っていく桜の花びらや楓の葉だけで、まるで花びらや楓の葉のほうが静かな心（しづごころ）を失っていると感じられる。至福の時である。紀友則はそれを「ひさかたの 光のどけき 春の日に しづごころなく 花の散るらむ」と歌った。この名歌が『百人一首』にも収められ、愛されてきたのは、散る花に「しづごころ」がないと感じられるほど、心が静まりかえり、至福に達するという花見の奥義が明らかにされているからであろう。だが、11月22日の嵐山では、錦の紅葉に包まれることも、「しづごころ」を味わうこともできなかった。紅葉をゆっくり眺めようとしても、人の波に押され、立ち止まっていることができなかった。かつてレオナル

ド・ダヴィンチの「モナリザ」やフェルメールの「真珠の首飾りの少女」の展覧会が日本で行われたときには、館内係員が、「立ち止まらずに、前へお進みください」とアナウンスしていたが、11月22日の嵐山はまるでそれに近い雑踏だった。

日本人は、朝夕の満員電車、ディズニーランドで雑踏には慣れている。嵐山の紅葉を愛で、「しづごころ」を深めたいと思っていた人も、この雑踏を前にすれば、「しづごころ」を楽しむことは早々に諦め、テーマパーク・モードに心を切り替える。テーマパークでアトラクションからアトラクションへと次々に移動していくように、嵐山でも、渡月橋から天龍寺へ、天龍寺からの野宮神社へ、野宮神社から竹林の小径へ、竹林の小径から二尊院へと次から次にただひたすら進む。「ひさかたの 光のどけき・・・」などと歌を詠むような心の余裕はつとにない。これがオーバーツーリズムである。まだ十分に認識されていないが、オーバーツーリズムでは人は「観光」することも、心を静かに深め、感動にひたることもできない。

観光とは遊びだと思っている人が多い。たしかに遊びの要素は大きい。だが18世紀の英国のグランド・ツアー、近代日本の修学旅行に見られるように、観光とは、遊びながら学ぶことである。体験型学習のひとつである。しかも遊びながら学んだほうが、教室で机に向って勉強しているときよりも知識が身につくことが多い。ところが、観光地の必見ポイントを見てまわり、写真を撮るだけで感動することがなければ「学ぶ」ことにはならない。「学ぶ」には、どこかで立ち止まり、心のなかに思いをひそめ、感動する必要がある。感動すれば、そこから創造的な何かが生まれる。ところがオーバーツーリズムでは、立ち止まり、心のなかに思いをひそめることがない。テーマパークでの遊興活動、消費活動に近いことを経験するだけでは、観光の主目的である「感動」や「学び」に近づくことができない。これが、観光客側から見たときのオーバーツーリズムの弊害である。

11月22日のオーバーツーリズムでは、参加した学生にはレポートの宿題を課した。レポートに換えて、詩を書いたり、絵を描いたりしてもらってもよかったかもしれない。そのほうがより創造的な観光、学びとしての観光になったかもしれない。

2

しかし観光客は、自分自身がオーバーツーリズムをつくり出している張本人のひとりである以上、不平をこぼすわけにいかない。しかも観光客がかりに不満をもったとしても、それはその日だけのことである。ところがオーバーツーリズムによって住環境の平安を荒らされている住民の被害はより深刻で持続的である。

観光地で暮らす住民がオーバーツーリズムによって受ける被害を、学生たちに列挙してもらった。軽度なものから挙げていくことにする。

- ① 嵐山が静かな景勝地であることが気に入る、長年ここに住んできたが、観光客が多く

て、昔のように静かに散策できない。

② 行きつけの食堂や喫茶店が満員で、すぐに入れないことがしばしばある。

③ かつては市バスに乗っても座れることが多かったが、近年では座れないどころか、満員でバスに乗れないことさえある。

④ 電車のなかの通路を観光客がもってきた大きなトランクがふさいでしまい、通路を通れないことがある。

⑤ 歩道が人でいっぱいなため、車道を歩く人が多い。

⑥ 自分の敷地内に空き缶やペットボトルが投げ込まれる。煙草の吸殻を放り込まれることもある。

⑦ 家の前を観光客が大声で話しながら歩くため、平穏が妨げられる。

⑧ こうした生活環境の悪化を嫌い、市外に転出してしまった人もいる。跡地はホテルや民泊になった。長年住みなれてきた「まち」が破壊されつつある。

交通システムについては、それなりの対応が考えられよう。

③について。市バスは増便すればいいと多くの人は言う。しかしそう簡単なことではない。京都市は増便で対処しようとしているが、あらかじめ計画を立てておかないと、運転手が確保できない。観光客用の専用バスを走らせるという案も浮上している。一案である。

④について。急行や特急は混雑しているので、大きな荷物のある人は普通車に乗ってもらうか、急行や特急では割増料金が必要なプレミアムカーに乗ってもらうことが考えられる。普通車しかない地下鉄などの鉄道では、一両目にトランク専用の荷物スペースを設けたらどうか。閑空のウィングシャトルのような座席数の少ない車両を設け、大きな荷物をもった人はその車両に乗ってもらうかどうか。

しかし③④以外の諸点については対策を講じるのが難しい。すでに実施されている対策、あるいは検討されている対策を挙げてみよう。

a) 観光税。観光税を導入している国は多い。ホテルの宿泊代金や航空機運賃に 1,000 円程度を上乗せするというシステムである。だが、これだけでは十分な効果をあげられない。

b) 観光地予約制。すでに美術館の大規模美術展で導入されている予約制を観光施設にも適用する。天龍寺の拝観を予約制にすれば、嵐山の観光客数はかなり抑えられるだろう。

c) 観光バスの運行を禁じることはできないが、京都市営の観光バス駐車場を閉鎖し、民間のバス駐車場の新設を禁じることはできる。それによって観光バスで訪れる観光客数を大幅に減らすことができる。むろん旅行会社、バス会社は大反撥するにちがいない。

d) 京都への他府県からの車の乗り入れを制限する。これは 40 年ほど前に京都市が計画したものの、反対意見が多くて実現しなかった案である。京都市はすでに長いことオーバーツーリズムに苦しめられ、対策に苦慮してきたのである。他府県ナンバーの車の流入を止めることなど、その手間を考えただけでも実現できないことは明らかで、そうなると、取りうる手段は次の 2 つしかない。

e) ひとつは、車両一般の通行を全面的に禁止することである。ヨーロッパでは中央市街地への車の侵入を禁じている都市が少なくない。京都市も、東大路・烏丸通・四条通・御池通に囲まれた中心市街地への車両の侵入禁止をすでに 15 年以上前から検討している。

f) もうひとつは、車両の侵入を禁じるのではなく減らすことである。参考になるのは、ドイツ・フライブルク市がすでに 1973 年に導入した自動車抑制策である。駐車場の新設を禁じ、駐車場の料金を高額に設定するよう行政指導することによって、フライブルク市は事実上の自動車の締め出しを実現できた。同様の措置を嵐山や清水寺でも導入すれば、タクシーで訪れる人はいても、マイカーや観光バスでここを訪問する人はいなくなるだろう。

3

京都市は京都のまちづくりに真剣に取り組んでいる。2001 年にすでに「歩くまち・京都」を基本計画に掲げた京都市は、2010 年には「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定した(<https://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/page/0000094578.html>)。

自動車利用の制限を含めた様々な抑制策等を通じて、クルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換する。

京都議定書誕生の地であり、環境モデル都市でもある京都が日本を代表する「国際文化観光都市」であると同時に、まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指す。

戦後の日本ではしばらくのあいだ、子どもたちは道路上で遊んでいた。ところが 1964 年の東京オリンピック以降、高度経済成長が進むとともに、道路はいつしか車のためにあるものと見られるようになった。車のためのものになってしまった道路をふたたび人のためのものに、歩行者専用の空間に戻そうというのが、京都市の基本計画である。手本になっているのはヨーロッパの中都市である。

歩行者専用空間をモールといい、路線バス、路面電車を除く自動車の通行を制限したものをランジットモールという。ランジットモールの先行例で有名なのは、前述したフライブルク（人口 23 万人）である。この町の近郊には、保養地としても観光地としても名高いシュヴァルツヴァルトという大きな森がある。1970 年代、この森の樹々が酸性雨によって次々と枯死しはじめたため、1980 年代、フライブルク市はこの森を守るために本格的に大気汚染対策を進めた。脱モータリゼーション社会を目指して路面電車乗り放題のレギオカルテ（定期券）を導入し、中心市街地への自動車の乗り入れをほぼ全面禁止にし、大気汚染を大幅に改善した。以後、フライブルク市は環境先進都市と呼ばれるようになった。

フライブルク市の大胆な試みが成功した後、ヨーロッパでは町の中心市街地のモール化、ランジットモール化の動きが盛んになった。たとえば下図を見ていただきたい。1990 年

代半ばにモール化されたドイツ第三の都市ミュンヘン（人口 147 万人）の中心市街地である。モール化されて来訪者の数は倍増し、商店の売れ行きは大幅に伸びたという。



ミュンヘン中心部のマリエン広場

左： <http://blog.livedoor.jp/zono421128/archives/1073893784.html>

右： <https://ambauto.pl/img/39ba41ab8c78cc0d69bd5e4518cf1e6b.jpg>

日本でもモール化、トランジットモール化に積極に取り組んでいる町は多い。なかでも駅前的大幅なトランジットモール化を実現した姫路市（下左図）は、日本の中都市すべてのよき手本となっている。

姫路市を見本として、大阪市も先ごろ（2023 年 11 月 23 日）、なんば駅前広場をモール化した（下右図）。大阪市は、大阪の顔であり幹線道路である御堂筋すらをも 2037 年にモール化し、車の走れない歩行者専用空間にしようと、着々と計画を進めている。



左：姫路駅前 <http://blog.livedoor.jp/zono421128/archives/1073893784.html>

右：なんば駅前 https://asset.watch.impress.co.jp/img/ipw/docs/1539/535/osaka_01_s.jpg

京都市もすでに 20 年前から「歩くまち・京都」戦略に取り組んでいる。その計画遂行のさきがけとして、2015 年には四条通（烏丸通～川端通）の歩道の拡幅になった。いずれは、

東大路・烏丸通・四条通・御池通に囲まれた中心市街地をランジットモール化しようという計画の第一歩である。この計画には賛成意見も多いが、反対意見も根強い。車での移動を制限されると、仕事にならないという人たちがいるからである。しかし観光地からの車の締め出しを真剣に検討しなければ、抜本的なオーバーツーリズム対策を講じることはできない。オーバーツーリズムを機に、われわれは脱モータリゼーションの在り方、まちづくりの在り方を根底から問い直す必要があるだろう。私たちの京都が、観光客と住民とが平和に共存できる新しい街になることを願ってやまない。

(たかはし よしと 平安女学院大学国際観光学部)

