

口頭発表

【分科会 3】

嵐山まゆまろエコバッグキャンペーン

京都産業大学法学部焦ゼミ C 班

○河野 文哉 (Kono Fumiya) • 下中 涼平 (Shitanaka Ryohei) • 岡本 龍弥
(Okamoto Tatsuya) • 三輪 怜生 (Miwa Reo) • 安倍伊央 (Abe Io) • 西村咲花
(Nishimura Sakura)

(京都産業大学法学部法政策学科)

キーワード：ポイ捨て、観光客、嵐山

1. はじめに

京都・嵐山は、日本有数の観光地として国内外から高く評価されている観光地である。2024年の京都府観光統計によると、京都市を除く府域では2,819万人が訪れ、京都市全体では約5,606万人の観光客が訪れ、そのうち外国人観光客は1,088万人（前年比53.5%増）と過去最高を記録している。

しかしその一方、観光客の急増に伴い、ごみ問題が深刻化している。食べ物の容器や包装紙などが道路や桂川河川敷に散乱し、景観を著しく損なっているのが現状である。

2. 原因分析

京都・嵐山におけるポイ捨て問題の原因是、国土交通省観光庁の調査が示すように、訪日外国人観光客の30.1%が旅行中に「ごみ箱の少なさ」を最も困ったこととして挙げている。この数字は単なる不満ではなく、1995年の地下鉄サリン事件以降、京都市がテロ対策を理由に段階的に街頭ごみ箱を撤去してきた経緯と、京都市内は回収車両が入れない狭い路地が多く、ごみ箱が溢れても即座に回収できないという物理的制約が重なった結果、観光客にとってごみを捨てる場所が事実上消失してしまったことにつながる。

さらに、京都府の統計が示すように京都市全体で5,606万人もの観光客が訪れ、その約半数が東山・嵐山エリアに集中するという需要に対して、供給側のインフラが完全に追いついていないというミスマッチが存在している。京都市観光総合調査で観光客の土産購買意欲が極めて高いことが証明されている中で、食べ歩き用の容器や包装ごみを捨てる場所がない「ごみ箱難民」となった観光客によるポイ捨てという非生産的な行動選択に至らしめているのである。ごみ問題の根底には、観光客の心理と行動を適切に誘導できていない「仕組み」の問題がある。第一に、観光客は「ごみは無料で捨てられる」ことを前提に行動するが、捨て場所がないため空容器を持て余す。第二に、観光客の行動を深く分析する必要がある。京都市産業観光局が出した観光客の動向等に係る調査では、お土産未購入率が10%のためほとんどの観光客がお土産を購入していることが分かる。

お土産未購入率が10%のためほとんどの観光客がお土産を購入していることが分かる。このデータは、観光客が「記念になるもの」を旅先から持ち帰ることに非常に意欲的であることを示している。問題の核心は、現在の仕組みでは、食べ終わった容器は「価値のないごみ」としてポイ捨ての対象となり、一方で「お土産」だけが持ち帰りの対象となっている点である。

最後に交通結節点へのごみ集中として、観光を終えた人々が、嵐電嵐山駅、JR嵯峨嵐山駅、阪急嵐山駅といった交通の結節点にごみを集中させる傾向があり、観光の玄関口としての機能や景観を損なう一因となっている。

3. 政策提言

名称：「嵐山おもいやりエコバッグ」3ヶ月間試験導入計画

提案先 京都市

【概要】

京都市に対して提案する「嵐山まゆまろエコバッグ」は、国土交通省観光庁調査で明らかになった訪日外国人の30.1%が「ごみ箱の少なさ」に不満という現実を受け、その現状を改善する政策案は、嵐山の風景と「まゆまろ」をデザインし、さらに嵐山エリア内のごみ箱設置場所を示す「ごみスポットマップ」へ誘導するQRコードを記載したオリジナルエコバッグを配布することである。コスト80円×100万枚規模で政策を開始し、効果を検証する。京都を訪れる観光客は、お土産の購入意欲が非常に高いことがデータで示されている。京都市産業観光局が出した観光客の動向等に係る調査では、お土産未購入率が10%のためほとんどの観光客がお土産を購入していることが分かる。この「記念品を持ち帰りたい」という強い心理は、本政策で配布するデザイン性の高いエコバッグを

「無料のお土産」として受け入れる重要な要素である。一方で、道中で発生したごみはすぐに処分したいという心理も働くため、その受け皿を提供することがポイ捨ての抑制に繋がる。さらに環境省事例集が示す「適切なゴミ箱配置でポイ捨て最大45%減少」というエビデンスと、「京都府外観光

客の約半数が東山・嵐山に集中」という巨大な需要を結びつけ、観光満足度向上と景観保護を同時に実現することができる。

【運用形式（3ヶ月間）】

1ヶ月目（導入・集中啓発）：主要駅にブースを設け、スタッフがエコバッグを直接手渡しながら、趣旨やQRコードの使い方を説明し、初期利用率を最大化する。

2ヶ月目（移行・定着）：手渡しとセルフ方式を併用し、観光客の自発的な利用への移行を促す。

3ヶ月目（効果測定・分析）：セルフ方式を主軸とし、ごみの定量調査やアンケートを実施して効果を総合的に評価する。

【費用】

3ヶ月間の試験導入にかかる費用は、エコバッグ制作費や人件費を含め、約8,000万円と試算される。

試算費用（3ヶ月間合計）

3ヶ月間の観光客需要（約250万人分）を想定して試算する。

エコバッグ制作費： $30\text{円} \times 250\text{万枚} = 7,500\text{万円}$

マップシステム開発・維持費：約100万円

人件費（3ヶ月間）

1ヶ月目（集中配布）：約120万円

2~3ヶ月目（移行・測定）：約120万円

人件費合計：約240万円

その他雑費（ブース設置、アンケート謝礼など）：約160万円

試験導入 合計費用：約8,000万円

4. 政策のメリット・デメリット

【メリット】

ポイ捨ての大幅な抑制：「お土産」として価値のあるエコバッグを提供することで、ごみを大切に持ち歩く意識を醸成し、ポイ捨てを削減する。

観光満足度の向上：「ごみ箱が見つからない」という観光客のストレスを解消し、より快適な観光体験を提供する。

行動変容の促進：導入初期の人的なコミュニケーションにより、観光客の環境美化への参加意識を高めることができる。

データに基づく政策決定：3ヶ月間の試験導入で得られたデータ（利用率、ごみ削減量など）に基づき、本格導入の是非や改善点を客観的に判断できる。

【デメリット】

コスト：試験導入であっても約8,000万円の費用が発生する。財源として、京都市の補助金や鉄道事業者・地域団体との連携が不可欠である。

エコバッグ自体のポイ捨てリスク：配布したエコバッグそのものがごみになる可能性がある。記念品としてのデザイン性を高め、持ち帰りを促す

工夫が必要である。

効果の不確実性：試験導入であるため、想定したほどの行動変容が見られず、費用対効果が低い結果となる可能性もある。

5. まとめ

本提案は、嵐山が直面する深刻なごみ問題に対し、ごみ箱の増設といったアプローチに留まらず、観光客の行動心理、特に「お土産を持ち帰りたい」というポジティブな動機に着目し、それをごみ問題の解決に結びつけようとする政策である。8,000万円という費用は決して小さな額ではない。しかし、これは単なる清掃コストではなく、嵐山の、ひいては京都全体のブランドイメージと未来の観光価値を守るために「戦略的投資」と捉えるべきである。

本提案の試験導入が成功すれば、ごみのポイ捨てが抑制されるだけでなく、収集されたデータが将来の最適なインフラ配置の礎となる。さらに、この嵐山での成功モデルは、同様の問題を抱える祇園、東山、清水寺周辺など、京都市内の他の主要観光地へと横展開可能な、非常に価値の高い「京都モデル」となる可能性を秘めている。嵐山の美しい景観を次世代に継承し、持続可能な観光都市であり続けるために、この革新的な行動変容アプローチの導入を強く推奨するものである。

参考文献

- (1) 京都市『令和6年 京都観光総合調査』
(2024)
- (2) 京都市観光協会『京都観光総合調査』
(2022)
- (3) 環境省『観光地におけるごみのポイ捨て・発生抑制対策事例集』(2023)
- (4) 京都府『令和6年京都府の観光入込客数及び観光消費額について』(2024年)
<https://www.pref.kyoto.jp/kanko/research/6report.html>
- (5) 京都市『令和6年(2024年)京都観光総合調査の結果』(2024年)
<https://www.city.kyoto.lg.jp/sankan/page/0000341863.html>
- (6) 環境省『観光地におけるごみのポイ捨て・発生抑制対策実績と改善の事例集』(2023年)
<https://www.env.go.jp/content/000303370.pdf>
- (7) 京都新聞「京阪電鉄がついに半数の駅でごみ箱撤去へ」(2023年) <https://www.kyoto-np.co.jp/articles/thekyoto/472178>

手ぶら観光がもたらす新しい観光のかたち - 混雑緩和と地域住民との共生に向けた取り組み -

ひろしそミ

○船崎 真実子 (Mamiko FUNASAKI)・秋田 秀真 (Shuma AKITA)・藤田 遥香 (Haruka FUJITA)・宮川誠基 (Seiki MIYAGAWA)・山形 能愛 (Noa YAMAGATA)

(立命館大学経済学部経済学科)

キーワード：手ぶら観光、混雑緩和、共生

1. はじめに

京都観光に関する市民意識調査(令和5年)によると、一部の観光地・文化観光施設及びその周辺地域等が混雑して迷惑する人がいるかという設問に対して、9割以上の人人が「そう思う」と回答している。(京都市産業観光局, 2023) また、国土交通省によれば、「京都市においてオーバーツーリズムの再燃が懸念される」としている。(国土交通省, 2022) この現状に対する具体策として、京都市では市民生活と調和した持続可能な観光を目指し、手荷物なしで京都観光を楽しんでもらう「手ぶら観光」を推進している。

そこで本研究では、より快適な観光のための手ぶら観光セットを提案する。具体的には、荷物預かりと観光に必要な物品を貸し出すサービスを通じて、観光客の観光価値の向上と混雑緩和による観光客と地域住民の共生を試みる。

2. 現状分析

コロナ禍で京都の観光客数が一時的に減少したが、現在はコロナ以前と同じ値まで回復している。これにより、オーバーツーリズムの再発が懸念され、地域住民に悪影響を及ぼしている。この現状が継続すると地域住民と観光客の共生を図るのが困難となる。

この現状に対して京都市が推進している施策の1つとして手ぶら観光が挙げられる。

国土交通省によると、手ぶら観光とは訪日外国人旅行者が大きな荷物を持ち運ぶ不便を解消するため、空港・駅・商業施設等で荷物の一時預かり、空港・駅・ホテル・海外の自宅等へ荷物を配送することとされており、推進している。(国土交通省, 2014)

しかし図1より、「知らないし、利用したことない」人が42%であり、外国人観光客の日本の手ぶら観光サービスに対する認知度が低くなっている。また、認知度に関わらず利用したことない人が82%であり、利用経験も少ないとわかる。

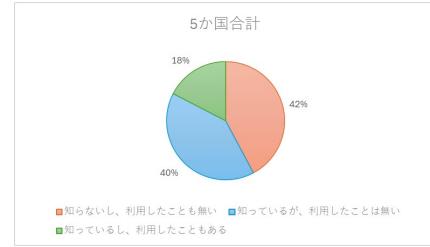


図1：韓国、中国、香港、タイ、シンガポールの5カ国に対する「日本の手ぶら観光サービスについての認知度と利用経験」についての調査結果
(京都市産業観光局, 2023)

また、手荷物を持ち歩くことの影響として、表1より、「移動の負荷が増える」という項目に対して5カ国合計で70%を上回っているため、観光客の負担となっていることが分かる。このことは公共交通機関の混雑にも影響すると考えられる。また、公共交通機関の混雑により、地域住民への迷惑や不満につながるため、共生できているとはいえない。

表1：旅行最終日のチェックアウト後に大型荷物を持ち歩くことによる観光への影響の種類（対象国は図1と同様）(京都市産業観光局, 2023)

分類	項目	5か国合計	韓国	中国	香港	タイ	シンガポール
移動・時間	訪れた観光地の選択に制限がある	48.3 %	53.2%	45%	54.1%	52.3%	36.7%
	移動の負荷が増える	70.5 %	74.3%	67%	72.5%	71.6%	67%
	観光地を巡る時間と遅れる観光地の減少	46.4 %	53.2%	51.4%	51.4%	39.4%	36.7%
買い物・食事	買い物がしづらくなる	52.5 %	46.8%	52.3%	61.5%	46.8%	55%
	食事やグルメを楽しむ時間が取れなくなる	33.0 %	37.6%	27.5%	32.1%	33%	34.9%
荷物リスク	荷物の盗難・紛失のリスクが増える	26.1 %	19.3%	16.5%	31.2%	33%	30.3%
その他	その他【 】	0.2 %	0.9%	0%	0%	0%	0%
無し	特になし	4.8 %	4.6%	2.8%	1.8%	8.3%	6.4%

そして表2より、手ぶら観光サービスが普及していない要因として、「荷物配送時の紛失や破損」、「荷物の到着遅れ」、「トラブル発生後の補償範囲」が挙げられる。

表2：日本の手ぶら観光サービスについての懸念点（対象国は図1と同様の5カ国）
(京都市産業観光局, 2023)

項目	5か国合計	韓国	中国	香港	タイ	シンガポール
荷物の紛失や破損	58.4 %	63.3%	48.6%	61.5%	56.9%	61.5%
荷物配送の到着遅れ	56.7 %	52.3%	55%	70.6%	45%	60.6%
荷物トラブル発生後の補償範囲	49.9 %	61.5%	54.1%	49.5%	40.4%	44%
多言語対応リポート不足	35.4 %	29.4%	42.2%	33%	32.1%	40.4%
手続きが複雑	41.8 %	33.9%	45%	42.2%	44%	44%
早朝や深夜時間帯のサービス提供	33.9 %	39.4%	23.9%	39.4%	25.7%	41.3%
利用者の口コミ・評価に関する情報が分からず	17.1 %	19.3%	14.7%	13.8%	20.2%	17.4%
その他【】	0.4 %	0%	0%	0.9%	0%	0.9%
特になし	5.7 %	0%	4.6%	3.7%	13.8%	6.4%

3. 政策提案

3.1 概要

上記の現状を踏まえて、荷物預かりと観光に必要なものをレンタルするサービスを組み合わせた「手ぶら観光セット」を提案する。実際の利用例として、まず京都に到着後観光地に出向き、現地のコンビニに併設する荷物預かり所にて荷物を預ける。次に、観光に必要な物資を併設しているレンタルステーションにてレンタルする。物資の例としては、日傘、雨傘、カメラ、三脚などの観光するにあたり必要であるが、外国や遠方から持参することが困難な物資だ。レンタルステーションは主要な観光地、交通機関の各駅に設置されており、どのレンタルステーションにも返却することができる。また、観光途中にあるレンタルステーションにて、お土産を一時的に預けることも可能だ。預けた荷物は、指定した手荷物預かり所にて受け取ることができる。荷物は、AIを活用した追跡サービスにより、どこに荷物があるのかを確認することができる。本レンタルステーションは、完全に無人で行うことを予定している。

具体的な利用例としては、京都駅で荷物を預け、金閣寺で観光、ホテルのある河原町で荷物を受け取るパターンである。京都駅に到着後、荷物を預け、目的地である金閣寺に手ぶらで向かう。金閣寺周辺のレンタルステーションにて、観光に必要な日傘、カメラを借りる。観光を終え、日傘のみ金閣寺周辺のレンタルステーションに返却し、ホテルのある河原町駅へと向かう。河原町駅到着後、レンタルステーションでカメラを返却し、預けていた荷物を受け取る。

3.2 期待される効果

この政策によって、京都市が推進している手ぶら観光を普及させていくことが可能になる。そして、手ぶら観光の普及が公共交通機関の混雑の原因の一つであった観光客の大型荷物の持ち歩きを抑制することにつながる。そのため、地域住民が公共交通機関を今までより快適に利用でき、地域住民と観光客の共生が可能となる。

さらに、日本の手ぶら観光サービスの懸念点として挙げられていた「荷物の紛失や破損」「トラブル発生後の補償範囲」に関して、AIを用いた追跡サービスを利用し常に荷物の位置を把握すること最終閲覧日2025年10月15日で、懸念点を解消できる。また、京都市内の主要観光地、各駅をつ

なぐため、荷物の移動距離が比較的少なくなり、「荷物の到着遅れ」という懸念点を解消することができる。

3.3 ビジネスモデル

先述の「手ぶら観光セット」のビジネスモデルに関して、まず顧客は、外国人観光客を想定している。顧客へは、「手ぶら観光セット」という手荷物預かり、運送サービスと、観光に必要な物資の貸し出しサービスを提供する。民間のすでに手荷物配送サービスを提供している企業が、コンビニと連携して事業を進めることにより、利益の創出と新規観光モデルの普及を可能にする。

具体的には、企業がコンビニに対し、レンタルステーションの設置料を払うことで場所の確保をすることができる。(図2) また、無人で施行することにより、人件費の削減となり、企業側もリスクを少なく始めることができる新サービスである。

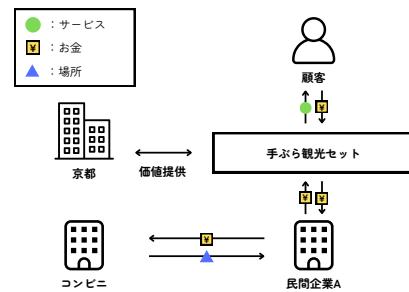


図2：ビジネスモデルの図（筆者作成）

4. 今後の展望

私たちの提案する政策により、「手ぶら観光」が普及すると、公共交通機関の混雑を解消できる。その結果、地域住民と観光客の共生の実現が期待できる。また、国土交通省の推奨する「手ぶら観光」を取り入れた政策として国内の観光地のモデルとなることも期待でき、京都という街の価値を向上させることにもつながるであろう。しかし本研究では、この政策の実現可能性について検証することができなかった。そのため今後の展望として、京都の街で実現できる手ぶら観光モデルとはどのようなものであるか検討していきたい。

参考文献

- (1) 「令和4年 京都観光に関する市民意識調査」, 京都市産業観光局 観光MICE推進室, 2022年
<https://www.city.kyoto.lg.jp/sankan/cmsfiles/contents/0000309/309845/chosa.pdf>
(最終閲覧日 2025年10月15日)
- (2) 「手ぶら観光の推進」, 国土交通省
https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000069.html
(最終閲覧日 2025年10月15日)
- (3) 『「手ぶら観光」とは』, 国土交通省, 2014年,
https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000069.html
(最終閲覧日 2025年10月15日)

美しい京都を守る

—心理学的アプローチによるポイ捨て防止策の可能性—

ポイ捨て班

○秦広野(Hata Koya)・猿楽侑也(Sarugaku Yuya)・川西丈翔(Kawanishi Takeru)・川田翔貴(Kawata Shoki)
(京都産業大学経済学部経済学科)

キーワード：ポイ捨て問題、心理的要因

1. はじめに

観光業は京都市の市内総生産の約10%を占めていることから地域経済へ与える波及効果は大きい。しかし、京都市が観光客に対して令和元年度に行った「京都市訪問意向調査 調査概要」では、外国人観光客の約6割が「京都への訪問頻度が減った」と回答し、回答者の多くが、観光地の汚さやごみ箱の少なさを主な要因として挙げていた。また、京都市が訪日外国人を対象に行った「日本に来て困ったこと」に関するアンケートでは、「ゴミ箱が少ない」という項目が30.1%と最も多かった。こうしたこの現状を踏まえ、本研究では、観光地のごみ問題について解決策を考え京都市訪問のリピート率の改善を目指す。

2. 京都市のごみの現状

京都市の清掃局によれば、観光客が集中する週末や大型連休には、1日あたり1万袋以上の可燃ごみが回収されることもあり、従来の収集体制では処理が追いつかない実態がある。

さらに、京都市では景観保全を目的として路上へのごみ箱設置を制限している地域も多く、祇園や嵐山、清水寺などでは公共のごみ箱が少ない。その一方で、限られたごみ箱が「捨て場所の目印」となり、満杯になった際にその周辺にごみが積み重ねられるケースが多く報告されている（図1）。つまり、ごみ箱の設置自体が新たな「集積ポイント」を生み出し、結果的に景観を損なう要因となっている。



図1 祇園周辺のごみ（令和7年10月19日撮影）

3. 京都市のこれまでのポイ捨て対策と限界

これまで京都市はポイ捨て対策として多様な施策が講じてきた。代表的なものがスマートごみ箱「SmaGo」の設置である。SmaGoはIoT技術やセンサーによって内部のごみ量を自動で把握し、圧縮機能によりごみを約5分の1に減容できる仕組みである。嵐山や祇園などで食べ歩きごみの散乱防止に一定の効果を上げている。しかし、1基あたり約200万円と高コストであり、導入地域が限られている点が課題である。

次に「嵐山ごみ課題サミット」である。これは商店街・地域住民・行政が協働し、ポイ捨て防止や清掃活動について意見交換を行う取り組みである。「ごみは買った店で捨てる」という地域ルールを作り、多言語ポスターで周知している。

3つ目は、1997年に制定された「京都市美化推進条例」である。この条例では、ポイ捨てや落書きなどの迷惑行為に対して3万円以下の罰金を科すことが定められている。しかし、施行から20年以上が経過しても摘発件数はゼロであり、実効性に欠けるのが現状である。

4. ポイ捨て行動の心理的要因

京都市はごみ対策に取り組んでいるが、依然として問題の解決には至っていない。清掃回数を増加させても中心部ではごみの散乱が続いている、物理的・制度的対応のみでは限界がある。人々の内面的動機づけへの働きかけが不十分であることが課題である。

ポイ捨ては、環境的要因だけでなく個人的心理的要因が深く関わっている。人は自分の行動に一貫性を保とうとし、不適切な行為も「仕方がなかった」と正当化する傾向がある。伊藤（2013）は、こうした合理化が心理的負担を軽くすると述べている。ポイ捨てでは「ごみ箱がない」などの理由で自分の行動を許容している。また、山岸（1998）は、人は他者の行動を模倣しやすく、ごみが落ちていると「自分も捨ててよい」と錯覚し、結果的にごみが増えると指摘する。また、公共空間では「自分の責任ではない」と感じやすく、唐沢（2003）の「傍観者効果」により、誰も注意せずポイ捨てが繰り返される。

5. 考察

これまでの分析から、京都市のポイ捨て対策は物理的・制度的側面に偏り、内面的な行動変容を十分に促していないことが明らかとなつた。そこで本章では、心理的要因に基づく対策の有効性を踏まえ、「見られている感覚」「大切にされている空間」「不快感を利用した啓発」「ごみ箱配置の最適化」の4つの観点から具体策を検討する。

清水・小松（2015）の研究では、「目の画像」を掲示するだけで無断駐輪やごみ放置が減少したとされる。京都でも「目」をモチーフにした案内板やごみ箱を設置することで、監視意識を喚起でき、カメラよりも低コストかつ景観に配慮した手法として有効である。

また、手入れの行き届いた空間では人は自然と秩序を守る傾向があり、環境省（2019）も美化や緑化が行動変容を促すと指摘している。京都の街並

みに合わせて竹製装飾や木製プランターを設ければ、景観と美化意識の両立が可能だろう。さらに、美しい景観と汚れた景観を対比した掲示は、「自分の行動が景観を損なう」という意識を生じさせる。東京都（2020）の事例でも効果が確認されており、「美」が価値とされる京都では特に高い効果が期待できる。

加えて、京都市環境政策局（2022）は、観光地のバス停や裏通りなどでポイ捨てが多いと指摘している。心理的リスクの高い地点に絞ったごみ箱の配置が重要であり、横浜市（2023）や大阪市（2022）の事例に見られるスマートごみ箱の導入は、効率的な回収と抑止効果を両立させる。

これらの取り組みにより、人々の内面に働きかける環境を整えることが、ポイ捨て行動の抑制において重要である。

6. まとめ

本研究では、京都市の観光地におけるポイ捨て問題を取り上げ、従来の対策の限界を明らかにした上で、心理的アプローチを導入した環境整備の必要性を提案した。これにより、観光地の美観維持と来訪者の再訪率向上の両立が期待される。

参考文献

- 伊藤美奈子（2013）『認知的不協和と合理化行動』ナカニシヤ出版.
- 環境省（2019）『ナッジによる環境行動促進ガイドブック』環境省政策統括官（環境保健・化学物質担当）.
- 京都市環境政策局（2022）『京都市ごみ減量・リサイクル行動計画』京都市.
- 清水裕士・小松孝徳（2015）「目のイラストによる監視感覚が公共マナー行動に与える影響」『社会心理学研究』第31巻、第2号.
- 唐沢穣（2003）『社会心理学入門—他者と関わる心の科学』有斐閣.
- 東京都環境局（2020）『ポイ捨て防止に関する啓発事例集』東京都.
- 山岸俊男（1998）『社会的ジレンマの処方箋—信頼とルールと社会的知性』東京大学出版会.

京都市内中心部における交通渋滞の解消

- シナリオ分析に基づいた

ロードプライシングとパークアンドライドの効果測定を通して -

同志社大学 安達研究室 A

○田中 慶一朗 (TANAKA Keiichiro)・石山 晴登 (ISHIYAMA Haruto)・中村 知紗子 (NAKAMURA Chisako)・三輪 乙乎 (MIWA Otoka)・牛尾 信貴 (USHIO Nobuki)・谷村 聰士 (TANIMURA Satoshi)・三藤 陽斗 (MITO Haruto)・石田 有梨沙 (ISHIDA Arisa)・齊藤 桃花 (SAITO Momoka)・戸塚 峻介 (TOTSUKA Shunsuke)・廣瀬 欧将 (HIROSE Ousuke)・木村 侑平 (KIMURA Yuhei)

(同志社大学政策学部政策学科)

キーワード：ロードプライシング、パークアンドライド

1. 研究目的

本研究は、京都市中心部における交通渋滞の解消を目的として、ロードプライシング（以下、RP）およびパークアンドライド（P&R）の導入可能性を検討するとともに、既存システムの改善策についても考察するものである。

近年、観光需要の拡大に伴う交通渋滞は京都市の喫緊の課題となっており、公共交通機関の利用促進が呼びかけられているものの、根本的な解決には至っていない。

このような現状を踏まえて、本研究では、RPとP&Rの先行事例を研究し、京都市中心部に適したモデルを提案する。またシナリオ分析を用いて提案の効果を評価する。

2. 研究背景

初めに、京都市内の道路渋滞の現状について、国土交通省の実施した「令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査」および「一般交通量調査」を参考しながら考察していく。

車線数は大半が4～5車線となっており、一般国道9号の西大路五条以東の区間をはじめとするごくわずかの路線のみが8車線以上となっている。その一方で、交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比を表す「混雑度」では、調査区間のほぼ全域が1.0を超える結果となっており、特に東西の路線では、一般国道9号の上桂三ノ宮町から一般国道1号の五条大橋までの区間が、南北では京都環状線（西大路通）の北野から西大路駅付近までの区間が、混雑度が連続して高い区間として挙げられる。特に前者は、8車線以上であるが混雑度が高い区間となっている。なお同区間の24時間交通量は4万台を超える結果となっている。

このように、車線数の少ない道路が多いことや、車線数整備がされていてもなお混雑の激しい交通量が存在することが分かる。そしてその背景には、京都市特有の碁盤の目状の道路網による信号の多

さがあることや、車線拡張工事のために文化財の発掘調査を要し、工事までのハードルが高いといった実態などが考えられる。

3. 先行事例研究

3.1 ロードプライシング (RP)

ロンドンでは2003年2月に平日の7:00～18:30の間に課金エリア内を通行する車両に対して一日5ポンドの通行料を課すというロードプライシングを導入した。結果、交通渋滞が約30%緩和されるなどの効果が見られた。

ニューヨークでは2025年1月5日より公共財の過剰需要と交通渋滞を緩和するために通行料を導入した。時間帯により価格は異なるが、ピーク時には9ドルの徴収料が設けられ、大きな変化が見られた。4月には交通量が12%削減され、それに伴い交通事故も中心部では14%減少し、一方で公共交通機関の利用が増えるなど一定の効果が見られた。

3.2 パークアンドライド (P&R)

和歌山県では、平成19年12月13日と20日の2日間にわたり、岩出駅と粉河駅周辺でパークアンドライドの社会実験が行われた。総利用台数は49台で、通勤利用が大半を占めた。利用者は40～50代男性が中心で、目的地は和歌山市が多く、精神的・肉体的負担の軽減が利点とされた。一方で「駐車場が駅から遠い」「通勤時間が増える」といった不満も多く、今後は駅付近への設置や利便性の高い運行体制、低料金での提供が求められている。

4. 提案：京都市中心部における交通モデル

以上の現状分析と先行事例をもとに京都市中心部、とりわけ交通渋滞の深刻な嵐山エリアにおけるRPとP&Rの交通モデルを提案する。

4.1 ロードプライシングの導入

RP の導入路線として府道 29 号のうち鞍原堤の区間とし、京都市中心部や南西部から嵐山エリアへの自家用車の乗り入れを減少させる効果を期待する。また課金する価格については 500 円から 3500 円の間で 500 円おきに設定し、海外事例を元に算出した価格弾力性 $\varepsilon = -0.5$ を元に最適な課金価格を算出する。また、導入については土曜日と日曜日の昼間ピーク時（10：00～15：00）に限って導入する。

4.2 パークアンドライドの導入

P&R の駐車場を設置する候補地として次の 4か所を挙げる。

- イオンモール久御山駐車場（京都府久世郡久御山町）

第二京阪道路と京滋バイパスが交わる久御山 JCT 付近にあり、大阪・滋賀方面からのアクセスに優れる。約 2,500 台を収容でき、自家用車利用者の集積地として潜在力が高い。阪急桂駅までシャトルバスを運行し、嵐山方面へのアクセスを想定。

- 浜大津公共駐車場（滋賀県大津市）

名神大津 IC から約 10 分、嵐山まで約 1 時間の立地で、滋賀・名古屋方面からの利用が見込まれる。247 台と小規模だが、既に P&R 実績があり導入コストを抑えられる。京阪・地下鉄・嵐電を乗り継ぎ嵐山へアクセス可能。

- イオンモール京都桂川駐車場（京都市）

嵐山まで約 25 分、阪急洛西口・桂駅や JR 桂川駅が近接し、大阪・京都市内双方からの利便性が高い。約 3,100 台を収容でき、P&R 提携実績もあり、今後の発展可能性が大きい。

- ライフ太秦店・東映太秦映画村（京都市）

嵐山から約 15 分と最も近く、嵐電・JR・市バスの利用が可能。約 700 台を収容し、交通結節点としての利便性と嵐山アクセス拠点としての潜在力を有する。

また P&R の利用促進のための取り組みとして駐車料金と鉄道・バスを割安で利用できる 1DAY パスや嵯峨野観光鉄道・保津川下りなど嵐山エリアならではの体験とセットで配布する取り組みをあげる。

5. 効果測定

図 1 はそれぞれの課金額に対する想定交通量と減少台数を比較したものである。図 1 からもわかるように課金による収入は 3000 円を課金するときが最も高く、それより課金額が増加すると収入は減少するので 3000 円が初期設定金額として適切であると言える。

さらに 3000 円課金段階での交通量は 50% 減少と予測され、地元住民にとっての利便性が大幅に

向上するとともに、公共交通機関の利便性向上にもつながると言える。

図1：課金額とそれに応じた収益・交通量の比較

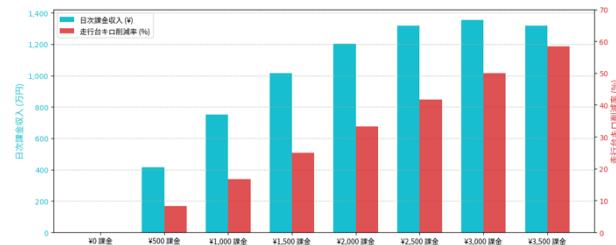


図 1：課金額とそれに応じた収益・交通量の比較

6. さいごに

本稿では京都市中心部、特に嵐山エリアにおける交通渋滞の緩和を目的に、海外を中心に導入が進む RP と P&R を導入することを提案した。結果的にこれらの導入による交通量の減少は公共交通の利便性向上や目的地までの移動時間の削減など京都市が目指すより快適な観光の充実、そして地元住民の生活価値の向上につながると言える。また、これらのシステムを用いた新しい観光の形はこれまで注目されてこなかった観光地のプロモーションなど観光客の分散にも寄与できるものだと見える。

参考文献

- (1) 国土交通省（2022）「令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 集計表」（2025 年 10 月 16 日最終閲覧 <https://www.mlit.go.jp/road/census/r3/>）
- (2) 東映太秦映画村「東映太秦映画村について」東映太秦映画村公式サイト（2025 年 10 月 17 日閲覧、<https://www.toei-eigamura.com/information/about/>）
- (3) ライフ太秦店「ライフ太秦店」ライフコーポレーション公式サイト（2025 年 10 月 17 日閲覧、<https://store.lifecorp.jp/detail/west149/>）
- (4) イオンモール京都桂川「アクセス（電車のアクセス）」イオンモール京都桂川公式サイト（2025 年 10 月 17 日閲覧、<https://kyotokatsuragawa-aeonmall.com/static/detail/access>）
- (5) イオンモール久御山「アクセス・施設案内」イオンモール久御山公式サイト（2025 年 10 月 17 日閲覧、<https://www.aeon.jp/sc/kumiyama/>）
- (6) ワシントン国際問題研究所（2025 年 3 月）「ニューヨーク市における混雑料金制度の導入及びその後の動向」『JTTRI レポート』2025 年 3 月号 JTTRI ホームページ（2025 年 10 月 19 日閲覧、https://www.jttri.or.jp/jitti_20250318_sato.pdf）
- (7) 国土交通省（2014）『平成 25 年版 国土交通白書 第 2 章 第 11 節-2 交通結節点・連携の推進』国土交通省ホームページ（2025 年 10 月 19 日閲覧、<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h25/hakusho/h26/htm/l/n1211c00.html>）
- (8) 国土交通省（2022 年）「令和 3 年度 一般交通量調査結果（可視化ツール）」国土交通省道路局ホームページ（2025 年 10 月 19 日閲覧、https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/census_visualizationR3/webmap.html）

伏見稻荷大社周辺における観光と市民生活の調和

- 混雑対策と観光マナー対策を通じた市民協働の観光まちづくり -

龍谷大学政策学部高畠ゼミ

○西田 知輝 (Tomoki NISHIDA)・佐藤 愛珠 (Manami SATO)・森田 梨生 (Rio MORITA)・
中川 優菜 (Yuna NAKAGAWA)・北村 実夏 (Mina KITAMURA)・渡邊 結 (Yui WATANABE)・

鍋島 孝輔 (Kosuke NABESHIMA)・三條場 晴紀 (Haruki SANJOBA)・

柳澤 咲良 (Sakura YANAGISAWA)・城下 琴美 (Kotomi SHIROSHITA)・

若宮 有沙 (Arisa WAKAMIYA)・石原 颯大 (Sota ISHIHARA)・

田中 泰地 (Taichi TANAKA)・仲村 芹奈 (Serina NAKAMURA)・

大塚 翔太 (Shota OTSUKA)

(龍谷大学政策学部政策学科)

キーワード：オーバーツーリズム、市民協働、ボトルネック踏切

1. はじめに

近年、伏見稻荷大社周辺では外国人観光客の急増に伴うオーバーツーリズムが問題となっている。京都観光総合調査によると、2024年に同市を訪れた外国人観光客（約1800万人）の半数が伏見稻荷大社を訪問している。

本研究では、伏見区深草支所と伏見稻荷周辺の住みよいまちづくり推進協議会（以下、協議会）と協力し、依然として課題が山積している伏見稻荷大社周辺地域におけるオーバーツーリズムの実態と課題を調査・分析し、外国人観光客と地域住民の共生を目指した、混雑対策と観光マナー対策を通じた市民協働の観光まちづくりについてアンケート調査と交通調査を基に提案する。

2. アンケート調査の結果と分析

住民意識と外国人観光客によるマナー問題の実態を把握するためにアンケート調査を行った。

2-1. 地域住民対象のアンケート調査

協議会の協力を得て、伏見稻荷大社周辺地域の住民へ外国人観光客に関するアンケートを配布した。その結果、50名から回答を得た。

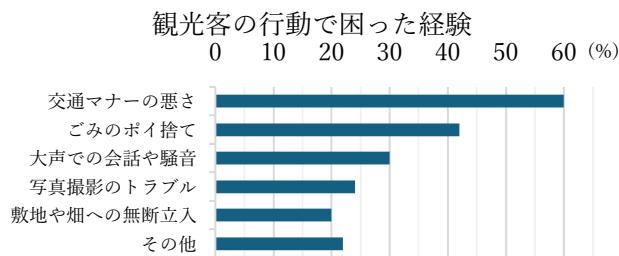


図 1 地域住民対象のアンケート調査結果

回答内容の一つを分析すると（図1）、外国人観光客の行動で困ったものの上位に、「交通マナーの悪さ」「ごみのポイ捨て」などが上がった。これらの課題解決に向けた調査をさらに進めた。

2-2. 外国人観光客対象のアンケート調査

外国人観光客を対象に、伏見稻荷大社へ向かう観光客で混雑する祓川踏切周辺で、アンケート調査を行った。その結果、307人から回答を得た。質問項目は、「マナーの事前認知、学習機会、意識、行動等」を問うものとした。その結果、マナー遵守意識度は98.7%、マナー意識度の割合は85.2%と高かった。「マナーをどこで学びましたか」では、SNSが最も高く40.7%、「人から直接」25.3%「観光地での掲示やピクトグラム」23.3%という結果となった。

一方で、マナーを理解しやすい・学びやすい方法については、「絵やイラストでの掲示」が、「多言語での掲示」と並ぶ上位となっており（表1）、ピクトグラム等の掲示が有効であるにもかかわらず、マナー学習機会の一つとして、マナー遵守を促す掲示が十分でないことが伺われるものとなった。

マナーを理解しやすい・学びやすい方法はどれだと思いますか？	
多言語での掲示	36.4%
絵やイラストでの掲示（ピクトグラム等）	35.5%
SNS	14.9%
観光地での口頭での説明	8.8%
配布物（パンフレット・リーフレット）	4.4%

表 1 外国人観光客対象のアンケート調査結果

2-3. 調査分析

調査結果より、外国人観光客は日本における観光マナーに対する理解や賛同度が高いことが明らかとなつたが、一方で依然としてポイ捨てなどのマナー違反が見受けられる。これは観光客側の意識不足だけでなく、ごみ箱の設置不足やその場でのマナーやルールの明示が不足していることなど、観光地側の環境整備が十分でないことにより、適切な行動に結びつかない場合があることも一因であると考えられる。

3. 踏切道調査の結果と分析

前章のアンケート結果に見られる通り、交通マナーについて、多くの住民が懸念を示している。また、協議会へのヒアリングにおいても、地域の課題として稲荷新道と交差する祓川踏切交通混雑問題が深刻であることが明らかとなった。

国土交通省では、全国の危険な踏切をリスト化しているが、近年になって観光客が急増した祓川踏切については、このリストにも上がっていない。そこで、本踏切の危険度を判断するため、高畠ゼミでは、祓川踏切の踏切横断者数、通行車両数、並びに踏切遮断時間について、国土交通省が示す調査実施要領に則して、3日間（8月26日（火）、29日（金）、31日（日））にわたり12時間（午前7時から午後7時まで）の実測を行った。

踏切歩行者遮断数（人）	24,029	23,928	21,123
踏切自動車遮断数（台）	2,230	2,107	1,900
ピーク時遮断時間	16分43秒	17分17秒	17分06秒
踏切歩行者交通遮断量	61,989.41	70,960.53	60,581.54
踏切自動車交通遮断量	5,326.95	5,694.81	4,604.43
踏切歩行者交通遮断量と踏切自動車交通遮断量の合算	67,316.36	76,655.34	65,185.97
踏切遮断時間	240分45秒	270分32秒	253分39秒
ピーク時における群衆密度（人/m ² ）	5.379	5.959	5.252

表2 秋川踏切における交通調査の結果

これらの本踏切における計測値から、国土交通省の基準に照らし、安全対策が必要な「歩行者ボトルネック踏切」に本踏切が該当するものと判明した。また、踏切横断時の雑踏状況は、観光閑散期においても5人/m²を超えることがあり、危険な踏切であることが確認できた。加えて、全国に存在する527の歩行者ボトルネック踏切において150m圏内に言語や文化が異なる多数の外国人観光客が来訪する観光地が存在する踏切はなく、全

国の踏切の中でも本踏切は特異な環境にあるものと考えられる。

また、対面通行車両と歩行者が輻輳する本踏切は、車両と歩行者との接触事故の危険度も高く、踏切遮断の警報に不慣れな外国人観光客が踏切内に取り残される「とりこ」事案の発生や、踏切内に滞留して写真撮影するなどの危険行為も頻発している。閑散期の8月においても上記の状況であることから、閑散期の約1.3倍の観光客数となる4月、11月などの繁忙期においては、同踏切についても一層の混雑状況となるものと考えられ、早急な安全対策が必要である。

4. 結論と今後の展望

以上から、外国人観光客急増によって地域の受入態勢が不十分であることわかった。

マナー問題については、観光庁が推進している観光ピクトグラムを対象地域周辺に導入し、マナー改善を促すとともに、ごみ箱の増設などを進めることが必要であり、また、踏切の安全など交通問題については、車道の一方通行化や、歩行者の片側通行誘導対策、踏切内でのピクトグラムによる安全啓発の徹底、踏切安全員の常設化などの取組が求められる。

こうした取組を進めると共に地域にとっての理想的な観光地像を描き、その理想にいかに到達するかが求められる。観光地の将来像を考える上で重要なことは観光客との共生を目指す体制作りを「地域住民が主体」となって行うことである。

参考文献・URL（いずれも2025年10月21日最終閲覧）

○京都市産業観光局（2025）「京都観光総合調査」

○国土交通省（2021）「令和3年度一般交通量調査について」

<https://www.mlit.go.jp/road/census/r3/data/pdf/kasyorep.pdf>

○岡田光正（2011）『群集安全工学』 鹿島出版会
pp124-125

公共ライドシェアの運営における 官民支援のスキーム構築の提案

- 京丹後市「ささえ合い交通」の事例から -

大谷大学野村実ゼミライドシェアチーム

○木田 真ノ介(Shinnosuke KIDA)・田中 大翔 (Hirotomo TANAKA)・図司 涼太 (Ryota ZUSHI)・田中 成人(Naruto TANAKA)・大塚 瑠菜 (Runa OTSUKA)
(大谷大学社会学部コミュニティデザイン学科)

キーワード：公共ライドシェア、官民支援スキーム、持続可能性

1. はじめに

全国的にバスやタクシーの運転手不足が深刻化している中で、公共交通サービスの維持が困難になっている地域も少なくない。既存の公共交通が廃止や減便となる場合に、自治体主導によるコミュニティバスやデマンド交通が代替手段として位置付けられてきたが、こうした地域交通サービスも担い手不足に陥っている（国土交通省、2025a）。

2024年には国土交通省に「交通空白」解消本部が設置され、「地域の足」の確保に向けて取り組みが強化される中で、たとえば本研究で中心的に扱う公共ライドシェアのような交通空白解消ツールが着実に浸透してきている（同上）。

現在の日本におけるライドシェアは、「公共」と「日本版」に分けられ、前者は2006年の道路運送法改正で制度化された自家用有償旅客運送、後者は2024年から始まった自家用車活用事業を指している。特に地方部では、公共ライドシェアの導入が顕著であり、その実施主体数は2013年度の514から、2024年度には788と増加傾向にある（国土交通省、2025b）。

一方で、私たちが実施してきた京都府京丹後市でのフィールドワークでのドライバーへの聞き取りや、運営団体へのインタビュー調査からは、公共ライドシェアに取り組む団体には運賃収入の少なさや保険料負担の視点から、持続可能な運営に向けて一定の課題を有していることがわかった。

そこで本研究では、「公共ライドシェアを持続可能にしていくために、いかなる支援策が求められるか」を問い合わせとして、官（自治体）と民（地元企業等）の連携スキームの提案を通じて、公共ライドシェアの直面する課題解決の方策を提示する。

2. 先行研究

国土交通省（2025c）によれば、前年の交通空白解消本部設置以後に、公共・日本版ライドシェア等の取り組みに未着手である空白等の市町村数が

622であったことに対し、2024年末までに24まで減少したことを指摘している。つまり、ライドシェアをはじめとする交通空白を解消しようとする取り組みが全国的に進んでいることがわかる。

喜多（2024）は、過疎地域における今後の交通社会の在り方について整理しており、ドライバー不足の課題は、バスやタクシーといった公共交通だけでなく、ライドシェアにも同様の課題が存在することを指摘している。こうした背景には、ドライバーへの収入の少なさも原因の一つにあるものと考えられるが、実際に私たちの行ったインタビュー調査からも、ドライバー確保には資金面の課題も存在することがわかっている。

こうした課題に対して宿利ら（2024）は、デマンド交通「チョイソコ」の事例をもとに、地域の民間企業から協賛金を募る「エリヤスポンサー制度」に言及している。協賛企業は自社前に停留所を設置でき、企業ロゴを掲載することで広告やPRの機会を得られる。このような取り組みは、自治体の負担軽減や持続可能な交通の実現を支える仕掛けづくりにもなるという（同上）。

これらをふまえて、公共ライドシェアは過疎地域等で積極的に取り組みが進められる一方で、その運営上の課題が存在すること、またこうした課題の解決策の一つに、自治体の負担軽減を目的とした地域企業の協賛・協力があることがわかる。

3. ケーススタディ：京都府京丹後市の事例から

京都府北部に位置する京丹後市は、人口約5万人、高齢化率は40%程度であり、人口減少と高齢化の進む自治体である。市の最北部に位置する丹後町は、鉄道駅がなく2008年には町内の民間タクシー会社の営業所が廃止となった。

上記の状況に対して、2016年から自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）「ささえ合い交通」の運行が開始され、年間で1,600回程度運行されている。2025年8月時点で13名の運転手が登録されており（平均年齢は67歳）、配車アプリのUber

(ウーバー) を活用し、ドライバーの自由な時間で対応する形態が特徴となっている。

私たちは実際にささえ合い交通を利用し、ドライバーにヒアリングを行ったが、報酬は十分ではないが、ボランティアとして「地域のために」ドライバーを担っている様子がうかがえた。

3.1. インタビュー調査から得られた知見

私たちは 2025 年 9 月に、ささえ合い交通の運行主体である NPO の東専務理事を対象にインタビュー調査を行った。この目的は、先述の通り「公共交通の担い手である NPO の東専務理事を対象に、公共交通の運行を実現するためには、どのような支援策が求められるか」を明らかにするためであり、調査前には実際にささえ合い交通に試乗し、ドライバーからも運行の現状をうかがった。

この調査から得られた知見は、次の 2 点である。

第 1 に、運送区域の拡大によって利用者増加がみられるという点である。運行開始当初は、京丹後市丹後町のみを発地とし、着地は京丹後市内であったが、2023 年以降は隣接する同市弥栄町の病院を発地とする運行や、バス路線廃止後の代替として伊根町との往復運行、弥栄町商業施設との往復運行といった区域拡大が図られてきた。

地元交通事業者との利害調整の観点から運行区域が制限されてきた背景があるものの、利用者からの声をもとに病院や商業施設への往復運行を実現した。実際、2023 年度には 1,400 回であった運行回数も 2024 年度には 1,600 回、2025 年度についても年度途中ではあるが例年より「増えては来ている」とのことであった。

第 2 に、保険料の負担の課題である。ささえ合い交通の運営にあたって、NPO は 2 種類の団体保険に加入しており、運行中だけでなく乗車前後の傷害等も包括的に補償できる体制を構築している。保険料は 1 日 1 台あたり 400 円であるが、運営で得られた収益のみでは補えないため、実施主体の NPO 自体の運営費で保険料を補っているという。

のことから、NPO の視点からすればドライバーに負担をかけない形で運営したいという一方で、1 日の運行台数が増えるほど保険料負担が増加するというジレンマが生じていることがわかった。

4. 公共ライドシェアの運営における「官民支援スキーム」の提案

以上を踏まえて、公共交通の持続可能性を高めていくにあたって官民が連携し、運営主体への補助を継続的に行っていくための「官民支援スキーム」を提案する。具体的には図 1 の通りであり、以下の 2 点である。

第 1 に、運営面での課題に対して官が行える資金支援として補助金の活用ができる。

たとえば、京丹後市では今年から市西部の久美浜町でも公共交通の運営が開始され、運営

主体の NPO 法人に行政の補助が入る一方で「ささえ合い交通」は行政からの補助は受けていない。ヒアリング調査では久美浜町のライドシェアと「ささえ合い交通」とを一体化し、運営補助も同様のものを受けられないか検討したいという声もあった。

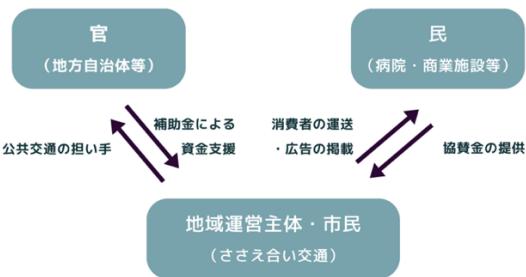


図 1 官民支援スキームの概念図

民が行える支援には、先行事例として紹介した「チョイソコ」で導入されている運営スキーム、「エリアスポンサー」の活用が期待できる。運行区域の拡大によって、路線型よりも広範囲に広告を掲示できるという区域運行型ライドシェア特有の利点はスポンサーを募るに際しての強みとして機能するのではないかだろうか。また、「エリアスポンサー」は地域内経済循環の仕組みにも合致する。企業や施設の利益が協賛金としてライドシェア事業者に分配され、分配された協賛金はライドシェアの運営費に充てられ、施設にはライドシェア事業者によって運ばれた消費者が集まり、支出することで企業・施設へ利益を還流する。

第 2 に、運営主体は運営補助や協賛金を活かし、現在登録されているドライバーへのインセンティブも設計する。運行の回数に応じて報酬を設け、新規参入したドライバーに対して特別手当を支給する取り組みも導入するなどして、現在はボランティア的に担っている仕事に対して働きがいをより強化してもらい、継続意向を保ってもらう。

官民連携の支援スキームを構築し、官・民・市民（地域運営主体）の三者が連携することで、多様かつ有用な資源を見出す効果が期待できるのではないかと考える。

参考文献

- (1) 国土交通省(2025a) : 「「交通空白」解消に向けた取り組み方針 2025」
- (2) 国土交通省(2025b) : 「日本版ライドシェア、公共交通の取組状況等」
- (3) 国土交通省(2025c) : 「「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの取組状況」
- (4) 喜多秀行(2024) : 「過疎地域における公共交通確保のためのタクシーとライドシェアによる共同輸送」、国際交通安全学会誌、Vol. 49、No. 2
- (5) 宿利正史・軸丸真二(2024) : 「地域公共交通政策論第 2 版」、東京大学出版会

観光による恩恵の均一化を目的とした分配税の提案 - 京都・東京・ヴェネツィアの事例分析から -

龍谷大学政策学部石原ゼミナール9期生交通プロジェクト

○原 祐一郎 (HARA Yuichiro)・喜多 宙太 (KITA Hiroto)・杉本 俊輔 (SUGIMOTO Shunsuke)

(龍谷大学政策学部政策学科)

キーワード：オーバーツーリズム、観光税

1. 研究の背景

近年、京都市では様々なオーバーツーリズムによる問題が発生している。それらは住民の日常生活へも影響を及ぼしており、例えば、朝日新聞(2023)によると、人気観光地に向かう市バスの混雑により地元住民がバスを利用できない状態が報じられている。

この他にも、オーバーツーリズムによる問題は様々あるが、対応を行うのは行政であり、財源は税収であることが一般的となっている。その一方で、課税による負担は地元市民に及び、観光客がもたらしたオーバーツーリズムに対して、その解決策や、観光地の環境改善の取り組みの負担は住民が担う形となっている。このような、課税による負担と享受の対象が異なる状況は、「フリーライド問題」として捉えられる。

阿部ら(2020)は、観光客への課税に対して、「オーバーツーリズムは、観光客による地域資源へのフリーライド問題でもある。観光は交通網や上下水道等のインフラを利用して成立しているので、税金の設定により観光客から徴収することで維持コストを充当する方策は妥当であり、すでに一般的である。」と述べており、利害関係からも、観光に関するコストを観光客への課税によって賄う構造が適当であると言える。

京都市では宿泊税が導入されているが、税収は財政需要約130億円に対して5割にも満たない52億円であり、「観光課題対策の着実な実施」に充てられるのは僅か20億円である。山積するオーバーツーリズムの課題に対して、現状の政策によって十分に解決されているとは言い難く、新たな政策の実施には、更なる税収が必要だと言える。

以上のような点から、観光客に対する課税の在り方について、その対象や税制度等について検討する必要があると言える。

2. 研究の目的

本研究は、観光税の現状や課題について事例分析より明らかにし、それを踏まえた考察から、新たな税制度を提案することを目的とする。

3. 事例分析

3.1 京都市：宿泊税

京都市では2018年10月より宿泊税が導入され、

2026年3月からは、従来の最大1,000円の基準を改め、宿泊料金に応じて最大10,000円が課される。

宿泊税の目的は、オーバーツーリズムの課題に対応する行政サービスの一層の充実及び、課題の解決とされ、税収は、「住む人にも訪れる人にも京都の品格や魅力を実感できる取組の推進」、「入浴客の増加など、観光を取り巻く情勢の変化に対する受入環境の整備」などに用いられる。

宿泊税による税収は、令和5年度で52億円ある一方で、宿泊税を用いる施策の財政需要は、約130億円に上るとされている。2026年3月の税制度改革に関しては、このような財政需要の需要過多を踏まえたものであるとされている。

3.2 東京都：宿泊税

東京都は日本で初めての宿泊税を2002年に導入している。課税対象は、宿泊料金が1万円以上の場合であり、100円もしくは200円が課される。

税収の使途は「あらゆる旅行者が快適に滞在できる受入環境の整備」、「地域・住民に寄り添った観光地域経営の推進」などが挙げられている。

税収は令和5年度のデータで16.7億円に上るが、税収の使途である観光産業振興費は263.6億円に上り、宿泊税による税収は1割にも満たない。

3.3 ヴェネツィア：入島税・宿泊税・上陸税

ヴェネツィアでは、主に三種類の観光に関する税制度が設けられている。

一つ目が、入島税である。ヴェネツィアの旧市街以外の島々を訪れる日帰り観光客に対し、3ユーロを課すものであり、税収は、建造物の修復やゴミ処理、環境再生のための拠出金に充てられる。

二つ目が、宿泊税である。市内ホテルに宿泊する観光客に対して1~5ユーロ、民泊宿泊者に対して2~5ユーロが課され、税収は年間約3300ユーロであるとされている。

三つ目は、上陸税である。ヴェネツィアの旧市街を訪れた日帰り観光客に対し、観光の集中度合いに応じて3~10ユーロを課すもので、より混雑している場所を訪れた際により多くの税が課される。これによる税収は年間4,000~5,000ユーロであり、先に述べた宿泊税と合わせて、清掃や旧市街の歴史的建造物の修復に充てられる。

表1 観光税の事例一覧

都市	名称	課税対象	課税額	税収の使途
京都	宿泊税	宿泊客	200～10000円	<ul style="list-style-type: none"> ・住む人にも訪れる人にも京都の品格や魅力を実感できる取組の推進 ・入浴客の増加など、観光を取り巻く情勢の変化に対する受入環境の整備 ・京都の魅力の国内外への情報発信の強化 ・京町家の保存・継承 ・道路の渋滞や公共交通機関の混雑対策 ・違法民泊の適正化
東京	宿泊税	宿泊客(料金1万円以上)	100～200円	<ul style="list-style-type: none"> ・観光関連事業者の経営力向上への支援 ・国内観光の活性化と国内外へのプロモーション ・あらゆる旅行者が快適に滞在できる受入環境の整備 ・デジタル技術を活用した観光の推進 ・東京ならではの観光資源の磨き上げと新たな観光スタイルの浸透 ・地域・住民に寄り添った観光地域経営の推進 ・観光産業の持続的な成長に向けた基盤の強化 ・東京の「食」をコンテンツとした魅力の発信や観光関連団体等の連携強化 ・MICE誘致の推進
ヴェネツィア	入島税	日帰り観光客(旧市街以外)	3ユーロ	<ul style="list-style-type: none"> ・建造物の修復 ・ゴミ処理 ・環境再生
	宿泊税	宿泊客	1～5ユーロ	<ul style="list-style-type: none"> ・清掃 ・旧市街の歴史的建造物の修復
	上陸税	日帰り観光客(旧市街)	3～10ユーロ	<ul style="list-style-type: none"> ・清掃 ・旧市街の歴史的建造物の修復

以上のような事例から、観光税の問題点として、いずれの都市も観光地の整備等に関する使途が多く、オーバーツーリズムにおける問題の本丸とも言える混雑問題に関する使途は僅かである。ヴェネツィアの上陸税は、混雑度に応じて税率が変化するが、その使途は直接的に混雑問題の解消には繋がらないものである。

税収の少なさも課題であり、京都市は従来の税制度では財政需要の5割にも満たないほか、東京都では1割にも満たない。そのため、現行の税制度のみで十分な財源を得ることは困難である。オーバーツーリズムに対して、既存の政策のみで十分に対応できていない点からも、新たな政策の施行のために更なる税収が必要であると言える。

以上のような観光税の現状を踏まえ、オーバーツーリズムに関する問題の中でも、混雑問題への視点が欠如していると考えられるため、混雑問題に対する政策の財源確保及び、混雑問題の解決そのものにも寄与する税制度が必要であると考える。

4. 政策提案

以上のような分析を踏まえ、私たちは分配税の導入を提案する。オーバーツーリズムにおける人気観光地への観光客の集中による混雑問題に着目し、混雑地域の観光施設や小売店、飲食店に間接税を課すことにより財源を確保し、これを観光客の少ない地域へと分配することを目的とする。

課税対象は各観光地の訪問者数や訪問者数の増減等から分析し、訪問者数が多く、かつ観光客の増加が見られる地域において、観光需要が多い観光施設や小売店、飲食店とする。商品の価格や入場料等に課税することで、観光客を中心とした利用者から徴税する。税率は、令和6年度の観光消

費額(買物代、飲食費、入場料・押観料に限定)約1兆1487億円を基に、既存の財政需要130億円を満たすことのできる1.5%とする。これによる税収の概算は約172億円となり、課税対象を混雑エリアに限定することから税収はこれに満たないと考えられるが、2026年3月からの宿泊税新基準による税収126億円と合わせることで、十分な税収が得られると考えられる。

税収の使途は、観光客数が比較的少ない地域を対象とし、当該地域の地域課題に基づいた、観光客誘致、地域の環境整備等の地域住民へも効果を還元できる用途に用いる。観光客の人気観光地への集中から、観光による収益等の恩恵も当該エリアに集中すると考えられる。その一方で、オーバーツーリズムによる影響は全市民に及ぶため、観光による恩恵を市域において均一化するためにも対象を観光客の少ないエリアとすることに意義がある。また、混雑エリアでは課税が行われるが、税負担は観光客であり、税率の低さを踏まえ極端な観光客数減や収入源は予想されないと見える。

これにより、観光客が訪問したくなるような新たな観光地の整備へとつながり、結果的に現在、様々な問題を引き起こす観光客の集中の問題の改善へも効果があると考える。

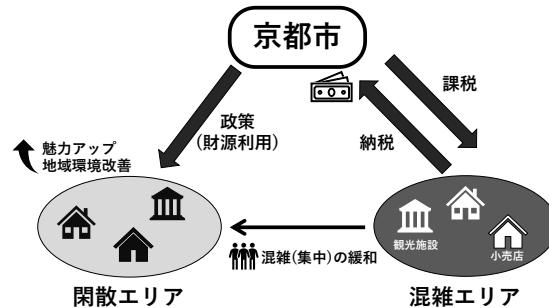


図1 分配税の概念図

参考文献

- (1) 阿部大輔、石本東生、江口久美、岡村祐、西川亮、沼田壮人、後藤健太郎 (2020) : ポストオーバーツーリズム 界隈を再生する観光戦略、学芸出版社、p. 219.
- (2) 朝日新聞東京本社版：混み合う秋の京都、官民共闘 人流を誘導、「手ぶら」も推奨 (2023年11月21日) 夕刊 p. 9.
- (3) 京都市 (2021) : よくある質問：宿泊される方向け (使途について)
<<https://www.city.kyoto.lg.jp/gyoza/page/0000249300.html>> (最終閲覧日: 2025年10月20日)
- (4) 京都市行財政局 (2025) : 宿泊税の見直し (案)について 市長記者会見資料
- (5) 東京都主税局 (2023) : 宿泊税 20年間の実績と今後のあり方
- (6) 東京都主税局：宿泊税（一般の方へ）<https://www.tax.metro.tokyo.lg.jp/shitsumon/lei_sure/general_01> (最終閲覧日: 2025年10月20日)
- (7) 京都市産業観光局 (2024) : 令和6年京都観光総合調査

「歩いて楽しむ京都」政策による 市バス混雑緩和の提案

- 観光と生活が共存できるまちを目指して -

グループ名 八つ橋

○高橋 和撫(Kanade TAKAHASHI)・山本 紘理(Eri YAMAMOTO)・南里 樹香

(Konoka NANRI)・フ ジャクギ(Ruoxi Fu)

(京都産業大学生命科学部産業生命科学科)

キーワード：オーバーツーリズム・市バス・観光

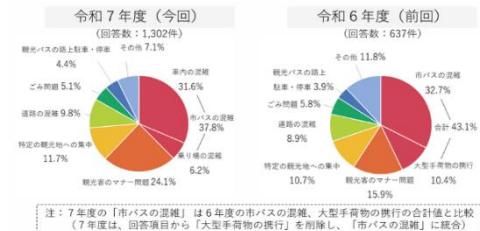
1. はじめに

近年、観光地におけるオーバーツーリズムが深刻化し、地域住民の生活環境への影響が問題となっている。特に京都市では、観光客の急増による、市バスの混雑・遅延が顕著である。これらは地域住民の生活圏へも浸食しており、地域住民の心身の健康被害へも繋がりかねない。しかし、オーバーツーリズムが住民の健康に及ぼす影響については、十分な検討が行われていない。本論文では、オーバーツーリズムへの現状の対策と市民の声を分析し、観光と地域住民の生活のバランスがとれる政策を提案する。

2. 既存の取り組みの分析

京都市では、市バスの混雑対策として、地下鉄の無料振替制度が導入され、一部利用者が地下鉄に移行し、観光シーズンの混雑緩和に一定の効果を上げている。また、手ぶら観光の推進により大型手荷物の持ち込みも減少し、公共交通の快適性が向上した。さらに、人気観光地では生活系統と観光系統の乗り場を分け、市民生活への影響を抑える工夫も進め得られている。また、観光客の分散化に向けた取り組みとしては、混雑の少ない期や時間帯、地域の魅力

を発信するPR活動が行われている。特にWEBやSNSのアクセス数が増加し、一部の周遊観光ツアーでは当初の集客目標を上回る成果をあげた事例も報告されている。これらの取り組みは、観光需要を空間的・時間的に分散されるうえで有効な手段となっている。市民意見募集の結果(図1)からも、前年度と比べて市バスや乗り場の混雑に対する意見は減っていた。これは、地下鉄への誘導や観光客の分散策が市民の実感としても一定の効果をもたらしていることを示している。一方で、他の意見と比べると圧倒的にバスに関する意見が多く、依然として市バスの混雑や観光地周辺の交通集中に課題が残っており、今後はより長期的な視点から、観光と市民生活の両立を図る交通政策が求められる。



(図1) 市民生活と観光の調和推進プロジェクトチームによる市民意見募集の結果のグラフ

3. 政策提言

ルート上のカフェや飲食店で割引できるアプリ「きょうさんぽ」を作り、バス依存を低減させ、徒歩による移動を促進する。

3.1 先行事例

我々がこの政策を提言する上で注目した取り組みが2つある。1つ目は、ヤフージャパンの路線検索アプリである。これは、出発駅と到着駅を入力すると、時間、回数、料金を優先した乗り換えルートを検索できる。また、遅延や運休などの運行状況、ホーム番線、停車駅などの詳細情報も確認できる。

2つ目は、ポケモンGOのアプリである。これは、現実世界の地図上に出現するキャラクターを探索・収集するというゲーム性を通じて、利用者に自然な徒歩移動を促した。リリース当初、国内外で多くの人々が屋外を歩き回り、結果として地域の回遊性向上や商業施設への来訪増加といった経済波及効果が報告されている。

3.2 政策内容

提案した「きょうさんぽ」というアプリは、観光客が市バスの路線経路を行った際に「この区間を徒歩で移動するとクーポンがもらえる」といったメッセージを画面上に表示し、主に観光客に徒歩移動を促す仕組みである。従来、観光客は目的にまでの最短経路として市バスを選択する傾向が強かったが、本アプリの導入により、「徒歩で移動することによる特典」というインセンティブを提示することで、移動手段の多様化を図ることができる。

徒歩移動を選択した利用者は、ルート上に存在する提携店舗の近くに到達した際に、スマートフォンの位置情報をもとにQRコードを読み取ることが可能になる。読み取り後には、その店舗で当日のみ使用できる割引クーポンが即時に発行され、観光客は特典を活用して飲食を吝惜しむことができる。このような仕組みにより観光客が自発的かつ自然な形で徒歩移動を選択し、市バスの利用を一部抑制することで、混雑緩和の実現が期待される。

また、クーポンを提供する協力店舗として、バスや車両の通行が困難な京都特有の小道や細い通り沿いに位置する店舗を中心に選定する。これらの店舗は、観光地の主要ルートからやや外れた場所に位置しており、これまで観光客の訪問が限定的であった。しかし、本アプリを通じて徒歩移動を促すことで、観光客がこれらの小規模店舗へ立ち寄る機会が増加し、地域経済の底上げにつながると考えられる。

さらに、観光客にとっても「隠れた名店」や「路地裏の景観」といった、京都らしい体験を楽しむきっかけとなる。また、小道や細い道の店舗にすることで徒歩移動者のみが公平にクーポンを受け取れるよう、不公平な取得を防ぐ設計とした。

4. 本政策の意義

本政策を行うことによって、市バス・乗り場の混雑、遅延が緩和され地域住民の快適なバス移動が実現できる。さらに、観光客は待ち時間が無くなることでより効率的に、割引を使うことでよりお得な観光ができる。また、バスの増便や渋滞が減り、排気ガス・二酸化炭素排出量を抑えることができる。本政策により京都市は、「観光と生活の共存できるまち」として評価が上がり、持続可能な観光として発信していくことができる。協力してくださるカフェ、飲食店は、広告費の削減が可能になり、お店の宣伝になるため利用者が増えるのではないかと考える。

以上のように、市民、観光客、京都市のすべてにとって利点のあるものになると見える。京都市にとって欠かせない観光と地域住民のどちらも守ることが本政策の意義である。

参考文献

- ・ 京都市情報館 「市バスの混雑」
<https://www.city.kyoto.lg.jp/sogo/page/0000339164.html> (最終閲覧日: 2025年10月10日)
- ・ 京都市情報館 「市バスの混雑について」
<https://www.city.kyoto.lg.jp/sogo/page/0000335111.html> (最終閲覧日: 2025年10月10日)
- ・ 市民生活と観光の調和推進プロジェクトチーム（京都市産業観光局観光MICe推進室）「令和7年秋の観光シーズンにおける観光課題対策について」[PowerPoint プрезентーション](#)(最終閲覧日: 2025年10月19日)
- ・ ポケモンGO 「基本の遊び方」
<https://www.pokemongo.jp/play/> (最終閲覧日: 2025年10月19日)
- ・ Yahoo! JAPAN 『走行位置や遅延がわかる「列車のリアルタイム情報」を公開』 https://blog-transit.yahoo.co.jp/info/20230221_realtime.html (最終閲覧日: 2025年10月19日)