

観光・交通問題に関わる論点の整理

1. 持続可能な観光

まず、観光客とは地域にとって諸刃の剣の存在です。

特に日本の場合、日本人旅行者のみの時期は多くの交通事業者や観光事業者が赤字やトントンの経営状態で、残念ながら一般的に「オーバーツーリズム」と言われる状況まで混雑して初めて黒字や、投資ができるまでの資金的体力を得られた事業者が多いのが事実です。

観光客が地域や住民生活に与える正の効果と負の効果の両面を理解したうえで、観光客がもたらす負の効果の軽減・是正を図り、経済・環境・文化社会の3つの観点から「持続可能な観光」を構築することが重要な視点となっています。

2. 観光客の移動

今回の「脱炭素効果のある移動」の話題に戻ると、基本的には住民と観光客で違いはありません。住民も観光客も同じ地球の一員であり、ひとしく脱炭素に資するモビリティ手段を選択するように行動すべき存在です。観光客という意味では、鎌倉を訪問する観光客も、鎌倉市民が他地域を観光客として訪問するときも、同様に脱炭素に資する移動手段を選択するマインドを持つことが必要になります。

日本では1990年代から「観光公害」という言葉がありましたが、これは主に観光客のマイカーや観光大型バスがもたらす渋滞問題を指していました。今も昔も、観光客がもたらす最大の負の効果の一つは交通に起因するものです。このため、いくつかの観光客の自動車に向けた対策事例が日本の国内にもあります。

1. 例えば、観光客のマイカー進入禁止などの対策事例は、日本国内でも乗鞍岳山頂や石見銀山などの観光地で確認できます。これは、駐車場を手前側に設けて、自動車はそこに駐車して、そこから中には徒歩等が入るといいうゆる「パークアンドライド」と言われる手法です。
2. 一方、規制をせずに自動車を公共交通への転換を促進した事例もあります。京都市では1990年代に4割いたマイカー訪問客を、公共交通の利用促進の呼びかけを行った結果、マイカー訪問客を1割未満まで削減しました。
3. 最近では、駐車場の事前予約システムを導入して、観光客のマイカー流入量をコントロールする実証実験が増加しています。
4. ヨーロッパでは、そもそも自動車を使わない休暇・観光を楽しむことをブランドとする「カーフリーホリデー」というコンセプトで観光地づくりを進める取組もあります。

観光客の移動について脱炭素の視点のみで話をすると、マイカー観光客も電気自動車で訪問すれば、論理上は改善が進んだことになります。が、一個人が利用する移動手段が算出する炭素量の削減のみを対象とするのではなく、地域全体としての炭素量を減らす、また炭素量に限らない騒音や大気汚

染、アメニティなどの幅広い「環境」に資する地域を構築するためには、前回お話しした通り自動車の量を削減する取組も検討に値するでしょう。

自動車量を削減する手法については、例えば環境性能の悪い車両など個別の自動車の進入を規制する“直接規制”と、渋滞税や混雑税など価格で自動車の流入量に影響を与えようとする“間接規制”の2つが大きな考え方があります。ただ、世界中の都市で行われているこれら自動車量削減に向けた対策の多くは、住民と観光客という属性に分けておらず、自動車に対して一律で規制をかけています。観光の世界で言うと、海外の観光施設などで住民と観光客に分けて料金を設定する二重価格という考え方はありますが、現時点では日本で二重価格が実施されている例はありません。

3. (参考)観光の観点から

移動や脱炭素と関係ありませんが、純粋な観光の観点から、個人的な意見を参考までに申し上げますと、持続可能な観光のために観光客をコントロールする手法として、離島や美術館等で観光客数を物理的に制限する直接規制に加えて、ヴェネツィア市が行っている入域料を徴収する方策があります。

日本でも富士山や国立公園など自然地域の入域料(通行料)を取る事例があります。また、いわゆる観光地では、広島県の宮島で訪問税が徴収されています。

個人的には宿泊税は宿泊客を対象としていますが、日帰り客が地域に与える影響も大きいので、日帰り客も含めて必要な負担を求める考え方は正しいと思っています。ですから、ロードプライシングのような道路のみに限定する手法ではなく、鎌倉訪問税のような形で、自動車のみならず公共交通で鎌倉市を訪問する人も含めて徴収を行う方が、国内で実施されている前例があるという点から、徴収方法以外の法的論点等が少なくなつて良いのではと思います。

公共交通も含めて徴収すれば、税収が格段に増えるので、住民と観光客の区別ができる高度な徴収システムの導入も容易になると思います。また、自動車と公共交通など移動手段の形態によって税率を変えたり、訪問する時間帯や季節、曜日によって税率を変えるなどの制度設計もでき、住民の方が納得するような観光客のマネジメントが可能になるのではと考えます。

*三重野真代

東京大学公共政策大学院交通・観光政策研究ユニット特任准教授／一般財団法人運輸総合研究所客員研究員

大分県出身。京都大学経済学部卒、ロンドンスクールオブエコノミクス都市政策修士号取得。2003年国土交通省入省。観光庁観光資源課専門官、京都市役所産業観光局観光 MICE 推進室観光戦略部長、復興庁企画官(東北観光復興担当)を経て 2021 年より現職。『グリーンスローモビリティ～小さな電動車が地域と公共交通を変える～』(学芸出版社)を編著出版。専門は、観光政策、地域交通政策、モビリティまちづくり。