

\*\*\*\*\*

## プロジェクト NUDGE

—京都のオーバーツーリズムに挑む—

\*\*\*\*\*

### 第1章 プロジェクトの概要など

#### 1. プロジェクトの名称、目的など

##### (1) 名称

プロジェクト NUDGE

—京都のオーバーツーリズムに挑む—

##### (2) 目的

本学が所在する京都市では、近年、オーバーツーリズムという問題が深刻化している。日本語に訳せば、観光公害と呼ばれているこの課題は、観光地である京都を圧迫しかねない状況となっている。

2020年初頭から猛威をふるった新型コロナウイルス感染症の流行は落ち着きを見せ、国内外から多くの観光客が京都を訪れている。特に、清水寺や祇園、伏見稲荷大社、金閣寺、銀閣寺などの有名な観光地は連日賑わっており、観光都市である京都市にとってみれば、喜ばしい状況にあることは違いないだろう。

しかし、増加する観光客の対応に迫われ、私たちの市民サービスは、深刻な問題となっている。例えば、京都市内の観光に便利な京都市バスでは、市民がバスに乗車できないという状況が相次いでいる。そのため、本来の市民サービスが市民に還元できていないという状況となっている。

本プロジェクトでは、人文科学を専攻するメンバー全員で、地域の課題解決を目指していく。研究代表者である小森は、地理学を研究対象としており、地理学からの視点を、研究分担者である黒川、平岡は、歴史学を研究対象としており、歴史学からの視点を軸に研究を進めていく。特に、ナッジ理論を応用し、市民と観光客がともに困らない策は何かを迫

究していく。そのために、先進的な事例で注目を浴びる中国地方に訪問し、フィールドワークから得た理論と実践を、京都市における課題に対応させ、京都市の課題解決を目指していく。

#### (3) SDGs との関連

観光客の急増により、地元住民の生活環境が悪化し、公共交通機関やインフラの過剰使用、歴史的建造物や自然環境の劣化といった課題が深刻化している。このような状況は、ユニセフのSDGsターゲット11「住み続けられるまちづくりを」に直接関係すると考え本プロジェクトを立案するに至った。

ターゲット11の中でも特に関連するのは以下の目標である

11.3: 2030年までに、だれも取り残さない持続可能なまちづくりをすすめる。すべての国で、だれもが参加できる形で持続可能なまちづくりを計画し実行できるような能力を高める。

11.4: 世界の文化遺産や自然遺産を保護し、保っていくための努力を強化する。

これらを達成するために、京都市では観光客の行動を変える施策が求められている。ここでナッジ理論が有効な手法として注目される。ナッジ理論の具体的な説明は、後述するが、本調査では、ターゲット11を達成するために、ナッジによるアプローチを思考し研究することとした。

#### 2. 代表者および構成員

##### ・代表者

小森洋志 公共・文化プログラム 1回生

##### ・構成員

黒川侑馬 公共・文化プログラム 1回生

平岡慎也 公共・文化プログラム 1回生

#### 3. 助言教員

小栗優貴先生 (社会科学科)

## 第2章 内容や実施経過など

### 1. 内容

本プロジェクトは、オーバーツーリズム問題の実態調査と解決策の模索を目的として、計画的に進められた。

#### (1) 本プロジェクトの実実施経過

【5月】プロジェクト発足

【6月～7月】京都市で起きているオーバーツーリズム問題の課題を文献や調査等で探る

【6月～7月】フィールドワーク都市の選定と視点の整理

【7月～9月】京都市における実態把握調査の実施

【7月～9月】中国地方における先進的な事例を学ぶ

【9月～10月】NUDGE理論を応用したオーバーツーリズム対策の方策を考察する。

【10月～12月】調査研究のまとめ

8月のフィールドワークでは、二回に分けて行うことを計画していたが、急遽一度にまとめることもあった。しかしながら事前に作成した計画通りにフィールドワークを実施し、以下の内容を重点的に調査した。

まず、現地観察では観光客の流れや混雑状況を記録し実際に赴くことでわかったことなどをまとめた。石見銀山では、世界遺産登録後の環境変化や地域住民への影響と現在の姿を比較した。またグリーンスローモビリティの先行事例についても学んだ。広島では宮島における観光税の導入とその課題を分析した。京都では、京都駅や嵐山地区を中心に、観光客集中による住民生活への影響を調査しつつフィールドワークで得た視点が活用できるかについて分析した。

#### (2) 研究モデル都市の選定について

今回、調査を行うモデル都市を選定するにあたり、都市の規模を小規模観光地、中規模観光地、大規模観光地の3つに分けた。

### 1. 石見銀山—小規模観光地におけるオーバーツーリズム問題

石見銀山は島根県大田市大森町に位置する。観光地としての規模は小さいものの、2007年に世界遺産に登録されると観光客の数が激増し、2007年には年間で71万3700人も観光客が訪れた。急激に観光客が増加したため、大森町とその住民たちが受け止められる数を超えていたこともあり、オーバーツーリズム問題が生じた。登録された当時、駐車場のある世界遺産センターや町並み周辺は大渋滞状態になることも多く、路線バスが銀山地区を通り観光客を運搬する中で振動・騒音が住民の困りとなっていた。このような観点から、比較的小規模なエリアにおけるNUDGE適用の効果を検証するために理想的である。

### 2. 宮島—中規模観光地におけるオーバーツーリズム問題

宮島は広島県廿日市市にある瀬戸内海に浮かぶ島である。厳島神社を中心とした観光地で、1年を通して大量の観光客が集中する場所である。1996年に世界遺産に登録されて以降、観光客は増加し続け、2019年には過去最高の465万7343人の観光客が訪れている。観光地としては石見銀山より大きく、中規模程度であるといえる。宮島は島全体が観光スポットとなっており、自治体が整備しなければならない施設が多く負担が過度にかかっているためにオーバーツーリズム問題が叫ばれるようになった。

そうした負担がかかっている宮島は、NUDGEを用いていかにオーバーツーリズム問題を乗り越えようとしているのかを調査できるためモデル都市として選定した。

### 3. 京都市—大規模観光地におけるオーバーツーリズム問題

京都市は世界遺産に登録されるような歴史的建造物や伝統的な料理など豊かな文化体験が魅力な都市である。2023年度には5028万1000人を記録しており、日本でもトップクラスに観光客が多い大規模観光地であるといえる。

京都市には多様な観光スポットが点在しており、観光客の動きが広範囲にわたるため、公共交通機関の活用が必須である。このよう

な広範囲に観光客が分布する場所での行動変容を図るためには、NUDGE手法を活用したアプローチが適している。特定の時間帯や場所での訪問行動をコントロールし、混雑を避けることで、全体的な観光体験の質を向上させることが可能となる。京都市のように多様な観光資源があり、観光行動が複雑である都市では、NUDGEの有効性を広範囲にわたって検証することができる。

## 2. 本研究における理論的枠組み

### (1) NUDGEの基本原則

ナッジ理論とは、行動経済学において、人々の選択や行動を自然に促す手法である。「ナッジ(nudge)」とは英語で「軽くつつく」という意味であり、強制や命令ではなく、さりげない誘導によって望ましい行動を引き出すことを目指す。またキャス・サンステイーンは、ナッジそのものは意図する、しないに関わらずなくなるものではないとして、生活に溶け込んでいると指摘する。この概念は、2008年にリチャード・セイラーとキャス・サンステイーンの著書『**NUDGE: THE FINAL EDITION**』で広く紹介され、注目を集めた。ナッジ理論には「選択アーキテクチャ」という選択するための背景となる概念が密接に関わる。選択アーキテクチャとは、人々が意思決定を行う際の材料になるもので、例えば家具店における配置であったり、健康食品のパッケージであったりする。ナッジは、この選択アーキテクチャを土台にしつつ、個人がより望ましいとされる方へ選択できるように導く手法である。一方、操作や強制とは、人々を意図的に誘導する行為であり、ナッジとは異なる。例えば銃を持って脅しながら金銭を要求することは、渡す、渡さないの選択は自由ではなくなってしまうからナッジではないということである。ナッジは個人の自由な選択を尊重する点で、操作とは一線を画している。ナッジというのは驚くほど生活に溶け込んでおり、また私たちは受け入れている。その上で公共、民間双方の部門に関係するナッジをまとめた William Hagman 「Public views on policies involving nudges」(2015)を本稿のナッジ活用の枠組みとした。

ここでは大きく二つに大別している。1つ

は Pro-self Nudges (自己利益重視ナッジ)、もう1つは Pro-social Nudges (社会的利益重視ナッジ) である。本調査では、社会全体の利益を重視し、個人が社会的利益に貢献できるように促す Pro-social Nudges に限定して論じる。

Pro-social Nudge の具体例 (キャス・サンステイーン『ナッジで人を動かす』訳田総恵子 NTT出版2020年を参考にオーバーツーリズム問題に合致するよう一部改変)

### I. 環境保護

観光地で階段とエスカレーターの使用に関して、「階段を使用することで環境保護に貢献し、観光地の自然や文化的景観の維持を助けます」といったメッセージを掲示する。これにより、訪問者に環境負荷を軽減する行動(階段利用)を促進する。

### II. 情報開示

観光地内で販売される商品において、環境に配慮した地元産製品には「青いラベル」を、環境負荷が高い輸入品には「赤いラベル」を貼る。この視覚的な表示により、訪問者が環境にやさしい商品を選びやすくする。

### III. デフォルトルール

観光地の入場料に環境保護活動への寄付金をデフォルトで含める仕組みを採用する。訪問者が寄付を拒否する場合は、明示的に選択する必要がある。

### IV. 社会的証明の活用

観光地内でリサイクルや環境に配慮した行動を取った訪問者の割合を公表する。たとえば、「80%の訪問者が地元産の製品を選んでいます」と表示することで、他者の行動が社会的基準として作用し、同じ行動を促す。

### V. 行動インセンティブ

観光地の駐車場において、公共交通機関を利用して来た訪問者には特典(例:割引や無料のガイドツアー)を提供する。これにより、訪問者が環境負荷の少ない移動手段を選びやすくする。

## (2) オーバーツーリズム問題とは何か

オーバーツーリズム問題とは、観光地に訪れる観光客が過剰に増加することで、地域社会や環境に深刻な影響を及ぼす現象を指している。この問題は、観光が地域経済に利益をもたらす一方で、その持続可能性が脅かされる状況をもたらしている。

オーバーツーリズムが引き起こす具体的な問題点には、観光客の急増があげられる。地元住民の生活にさまざまな形で負の影響を与えている。例えば、観光地周辺では交通渋滞や駐車場不足が常態化し、移動の不便さが増大していることなどがある。また、観光客による騒音やゴミの増加、歴史的建造物や自然環境への過度な負荷が問題視されている。特に、文化遺産が多く集まるエリアでは、人の流入による物理的な劣化や破損が進み、文化的価値の喪失が懸念されている。

また、観光地の経済にも影響が及んでいる。観光業が活発化することで、地元の生活コストが上昇し、家賃や物価が高騰するケースが多く見受けられる。この結果、地元住民が経済的に圧迫され、観光地からの移住を余儀なくされる場合がある。また、観光客向けの店舗や施設が増加する一方で、地元住民の日常生活に必要なインフラが不足する状況も問題視されている。オーバーツーリズムの主な原因には、複数の要因が絡み合っている。まず、SNS やインターネットの普及が観光地の知名度を急速に高め、観光客を引き寄せる一因となっている。特定の場所が「映えスポット」として拡散されることで、短期間に大量の観光客が集中する現象が起きている。また、格安航空会社の台頭やオンライン予約サービスの普及により、旅行のコストが低下し、誰もが気軽に観光地を訪れることが容易となった。これにより、一部の観光地に訪問者が集中しやすくなり、オーバーツーリズムを助長することにつながっている。

さらに、観光政策やインフラの未整備も問題の一因に挙げられる。多くの観光地では、訪問者数を効果的に管理する仕組みが整っておらず、地域の収容能力を超える観光客を受け入れてしまうことがある。また、地元住民や観光事業者との協力不足により、観光と地域社会のバランスが崩れるケースも見受けら

れる。

これらの問題に対する解決策としては、訪問者数を制限する政策が挙げられる。一部の観光地では、入場制限や事前予約制を導入し、過剰な混雑を防ぐ取り組みが行われている。また、観光地の維持管理費を賄うために観光税を導入し、その収益を環境保護やインフラ整備に活用する例もある。

また、観光地の分散化を図ることも重要である。有名な観光地に集中する観光客を分散させるために、新たな観光地の開発や、地域特有の文化や自然を活かした観光プログラムの提供が効果的だろう。これにより、観光地の負担を軽減し、地域全体の観光収益を向上させることが期待される。

さらに、地域社会との連携を強化することも必要だと考えられる。地元住民や観光事業者が協力して持続可能な観光モデルを構築し、地域の文化や自然を守りながら観光を推進することが求められる。たとえば、エコツーリズムやコミュニティベースドツーリズムといった取り組みは、地域資源の保護と観光振興を両立させる方法として注目されている。

加えて、観光客自身の意識改革も重要である。観光地を訪れる際には、その地域の文化や環境に配慮し、責任ある行動を取ることが求められる。観光地の持続可能性を守るためには、観光客と地域社会、観光事業者が一体となって取り組む必要がある。

以上のように、オーバーツーリズム問題は複雑で多面的な課題であるが、適切な政策と地域社会の協力を通じて解決の道筋を見出すことが容易となる。持続可能な観光の実現に向けて、観光地と訪問者の双方が協力し、調和の取れた関係を築いていくことが求められる。

## (3) オーバーツーリズムと NUDGE の活用

ナッジ理論は、日常生活のさまざまな場面で活用されている。例えば、公共施設のトイレで「いつも綺麗に使っていただきありがとうございます」と呼びかけるステッカーを貼ることで、丁寧に使用する割合が向上する効果が確認されている。さらにオーバーツーリズム解消に向けても、期待されている。

京都市では、ナッジ理論を活用した取り組みが多数見られる。例えば、四条河原町交差点付近では、タクシーの違法駐停車を減少させるための看板が設置されている。この看板は、直接的な禁止や罰則を示すのではなく、視覚的な工夫やメッセージによってドライバーの行動を変容させることを狙っている。実際に、この看板の設置により、違法駐停車時間が約90%減少する効果が確認された。このほかにも、バスの待ち列に線を引くことで、自然と整列することを促し、道に広がらないようにしていることも街中でよく目にするようになった。これも、ナッジの一つの例である。

### 第3章 調査方法及び結果

#### 1. 調査方法

本研究では、調査方法としてフィールドワークを取り入れた。

フィールドワークとは、地域調査において現地に直接赴き、観察やインタビューなどの方法を用いて情報を収集する調査手法である。この方法は、対象地域の実態を深く理解し、理論やデータだけでは捉えきれない現地特有の状況や課題を把握するために用いられている。

フィールドワークの最大の特徴は、調査者が現地に直接足を運び、現地の住民や環境との対話を通じてデータを収集する点にある。これにより、デスクワークだけでは得られない生きた情報や、地域特有の文化や価値観、生活習慣に関する理解が深まる。また、調査者自身が現地の雰囲気を感じることによって、文献や統計データだけでは捉えられない現場感覚を得ることができる。

フィールドワークの具体的な手法としては、観察、インタビュー、アンケート調査、ワークショップなどがある。観察は、現地の環境や人々の行動を直接記録する方法で、目に見える現象を詳しく把握するのに適している。インタビューは、地元住民や関係者から直接話を聞くことで、個々の意見や価値観を深掘りしていくことができる。一方で、アンケート調査は、多くの人々から広範なデータを収集するのに有効である。ワークショップでは、住民と協力して地域の課題を議論し、

新たな解決策を模索することが可能となる。現地の生な情報を直接取得できるため、調査の精度が向上することが期待される。また、住民や関係者との対話を通じて信頼関係を構築できるため、調査者と地域社会の間に持続的な関係を築くことも可能となる。これにより、調査の結果を地域の発展や問題解決に還元することが期待される。

さらに、現地の課題を多面的に捉えることで、より包括的で実践的な解決策を提案することができる。

以上のように、フィールドワークは地域調査において重要な手法であり、現地の実態を深く理解するための強力な手段となる。適切に活用することで、地域社会の持続可能な発展や問題解決に寄与する調査を行うことが可能となる。

#### 2. 調査結果

##### (1) 石見銀山における環境保護ナッジの活用

石見銀山は島根県大田市大森町に位置する。世界遺産である石見銀山には、世界から多くの観光客が訪れている。石見銀山に向かう観光客のなかには、石見交通とイワミツアールが運行している高速バス石見銀山号（JR広島駅～大田バスセンター間）の利用が一定数見受けられた。本研究における調査でも石見銀山号を利用した。その他、JR線や自家用車で訪れる観光客も一定数いた。

石見銀山は、観光地としての規模は小さいものの、2007年に世界遺産に登録されると観光客の数が激増し、2007年には年間で71万3700人もの観光客が訪れた。石見銀山で観光ガイドをされていた地元住民によれば、当時の状況は、まさにオーバーツーリズムであり、地元住民だけでは、対応しきれなかったという。また、道幅が狭い道路に自家用車や大型路線バスが行き交うようになり、道路の傷みや騒音など、地元住民を悩ましていたという。石見銀山周辺は、お世辞にも道幅が広いとはいえない。のどかな田園風景が広がる一町に、大勢の観光客の訪問、自家用車や路線バスの大量運行は、地元住民が行政に改善策を訴えかける契機となった。当時、石見銀山周辺で路線バスを運行していた事業者は、石見銀山

周辺の路線を増便し、いわゆるドル箱路線となっていた。その後、オーバーツーリズムに悩む地元住民らが、自主規制看板を掲げ、さらに道路幅が狭隘となる箇所などは進入禁止表示を掲示し、離合困難箇所への車両進入を防止した。また、観光車両以外で、進入が必要な住民は大森町民であることを示す紙を車両に掲示することや住民生活に関わる業務車両などは関係者であることを示すなどの表示を車のフロントガラスに表示し区別し、歩く観光来訪者に理解を得ることとしていた。現在の石見銀山へ訪れる観光客は歩くことが常態化している。

オーバーツーリズムによって、地元住民からは路線バス廃止要請が出され、路線バスは廃止された。2017年からは移動制約者向けの交通手段の社会実験、2019年からは、環境省事業による長期実証運行としてぎんざんカートが運行されてきた。そして、2021年より有償運行ではあるものの観光客と地元住民の移動手段の確保を目的としたぎんざんカートが運行されている。このぎんざんカートは、グリーンスローモビリティとして注目を浴びている。

グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称である。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されている。グリーンスローモビリティの先進地域である石川県輪島市では、地元住民や観光客の足として電動カートが好評であり、自動運転の試みなども行われている。(現在は、地震の影響により運行停止中)

ナッジ理論の観点から見れば、石見銀山のオーバーツーリズム対策としてのグリーンスローモビリティの導入は、ナッジ理論における「環境保護」を用いたアプローチであるといえる。ぎんざんカートは、電動カートで在り、二酸化炭素などを排出しない。また、静音性にも優れ、路線バスや自家用車のような騒音被害は少ない。さらに、持続可能な観光をねらいとし、いたるところにぎんざんカートの停留所を設けることによって、歩いて観光している観光客にも優しい取り組みとなっている。訪問者に環境負荷を軽減する行動を促進している石見銀山の取り組みは、京

都市におけるオーバーツーリズム問題をはじめとして、全国的に持続可能な観光に悩みを抱えている自治体にとっては、応用できる取り組みではないかと考える。

## (2) 宮島における情報開示ナッジとデフォルトルールナッジの活用

宮島では、観光客の増加に伴う環境負荷や地域社会への影響を軽減し、持続可能な観光地づくりを推進するため、2023年10月1日から「宮島訪問税」を導入した。この訪問税は、宮島への訪問者一人当たり100円を徴収するもので、フェリー料金に上乗せする形で支払われる。なお神奈川大学の青木宗明氏は、「原因者課税」とも称されるこの税金は日本全国でも特殊であるが、外部からの訪問者、特に日帰り訪問客が多い自治体に最適な課税であり、漏れなく行うことができる「ゲートウェイ」さえあれば、宮島以外でも法定外税を導入することができると説明している。

訪問税の導入後、宮島の来島者数は増加傾向を示し、記録のある1964年以降で、2024年には過去最多を記録した。これは、訪問税が観光客の来島意欲に大きな影響を与えなかったことを示している。徴収された税収は、普通税として用途が決まっていなかったために、訪問者の受け入れ環境の整備や文化財の保存、自然環境に配慮した観光推進など幅広く活用されている。現地調査にいった8月2日の様子も非常に観光客で賑わっていたが、特にインバウンドからの観光客が目立った。

ナッジ理論の観点から見ると、宮島訪問税は観光客に対する「デフォルトルール」の設定と捉えられる。フェリー料金に自動的に上乗せされる形で徴収されるため、訪問者は特別な手続きや意識的な選択をせずとも、自然に税を支払うことになる。運賃と税金により、往復の料金が500円になる。宮島に訪れる観光客は、無意識のうちに観光地の維持や保全に協力するよう促されている。

また、訪問税の導入に際しては、観光客に対する情報提供や啓発活動が行われている。例えば、訪問税の目的や用途を明確にWebサイトなどで伝えることで、観光客の理解と協力を得る工夫がなされている。これは、ナッジ理論における「情報開示」の手法に該当し、訪問者の行動を望ましい方向へ導く効果が期

待できる。

さらに、訪問税の収益を活用したトイレの整備や文化財の保全など具体的な成果を目にすることで、訪問者は自らの訪問が地域社会や環境に与える影響を意識し、より責任ある行動を取る動機付けとなる。

一方で、訪問税の導入が観光客の行動や意識に与える影響については、まだ導入されてから日もたっており、継続的なモニタリングと評価が必要である。例えば、訪問税の存在が観光客の滞在時間や消費行動にどのような変化をもたらすのかについてはまだ不明な点が多い。

総じて、宮島訪問税の導入は、ナッジ理論の手法を活用した観光地管理の一例といえる。観光客の自然な行動変容を促し、地域社会や環境への負荷を軽減する取り組みとして、他の観光地におけるオーバーツーリズム問題への対応策としても参考になるだろう。

### (3) 京都市における情報開示ナッジと行動インセンティブナッジの活用

京都市におけるナッジ理論を軸にしたフィールドワークの調査結果では、公共交通機関の活用を中心に「歩くまち・京都」という戦略を踏まえた都市づくりが進められている。特に、京都市は世界的にも有名な観光地であり、環境モデル都市としての側面も強いいため、持続可能な都市づくりにおいて公共交通の利用促進が重要な課題となっている。

京都市の基本理念である「歩くまち・京都」戦略は、クルマ中心の社会から脱却し、徒歩や公共交通を中心とした生活を促進することを目指している。この戦略における重要な目標の一つが、世界規模の大都市の中で非自動車（徒歩・公共交通・自転車）分担率を80%超にすることである。京都市はそのために、公共交通機関の活用を促進するためにナッジ理論における様々なアプローチを導入していた。

公共交通機関におけるナッジ理論を用いたアプローチは、利用者の行動を促進するために「軽い介入」を行うことにあった。例えば、バスや電車の利用者に向けて、より使いやすい交通案内の提供や、移動中に歩行を促

す標識や表示を設置することなどが挙げられ、ナッジ理論における「情報開示」を用いたアプローチが行われている。また、公共交通の利用促進に向けて公共交通機関を利用したスタンプラリーを実施し、抽選で豪華賞品をプレゼントするといった取り組みも行っている。これはナッジ理論における「行動インセンティブ」を用いたアプローチであるといえる。京都市では、観光地や交通ハブの周辺において、公共交通を利用すると割引や特典が付与されるシステムを導入することで、観光客を含む市民の交通機関利用を促進している。

## 第4章 まとめと反省、今後の展望

### 1. SDGsの検証と予想からの変容

調査を進める中で、オーバーツーリズム問題に対するナッジの活用は、当初想定していた通りのSDGsターゲット11「住み続けられるまちづくりを」に大きく関連していた。

11.4：世界の文化遺産や自然遺産を保護し、保っていくための努力を強化する。

特にこのターゲットは、石見銀山や宮島でも対策が取られていたように、観光都市が対策を施して目指していた。京都においても混雑が進む有名観光地（例：清水寺や嵐山）から、周辺地域の文化的・自然的価値のある場所に観光客を分散させるため、観光案内を工夫させたり、自動車や観光バスによる影響がでないように歩くことを推進させたりと数多く京都に存在する世界遺産の保護を行っていた。それ以外にも「静かに参拝しましょう」「写真撮影時に建物に触れないようにしましょう」といった具体的な行動メッセージを掲示し、観光客が文化遺産を尊重する行動を取るよう誘導するといった視覚的なアイコンや事例紹介を活用することも関連する。

しかしそれ以外のターゲットに寄与する可能性が示された。

ターゲット12：つくる責任つかう責任

12-b 地域に仕事を生み出したり、地方の文化や特産品を広めるような持続可能な観光業に対して、持続可能な開発がもたらす影響をはかるための方法を考え、実行する。

ナッジ理論にある情報開示は、観光客の消費行動を持続可能なものに変えることが可能である。たとえば、地元で生産された製品を「ローカルラベル」として可視化することで、持続可能な消費を促進できるということである。

ターゲット7：エネルギーをみんなに。そしてクリーンに

7-a 2030年までに、国際的な協力を進めて、再生可能エネルギー、エネルギー効率、石炭や石油を使う場合のより環境にやさしい技術などについての研究を進め、その技術をみんなが使えるようにし、そのために必要な投資をすすめる。

観光に伴う二酸化炭素排出量の増加は、気候変動への悪影響をもたらしていることが石見銀山を研究する中でわかった。ナッジによる公共交通機関の利用促進や、グリーンスローモビリティの選択を促す施策は、ターゲット7の達成に貢献すると考えられる。

ターゲット8：働きがいも経済成長も

8-9 2030年までに、地方の文化や産品を広め、働く場所をつくりだす持続可能な観光業を、政策をつくり、実施していく。

持続可能な観光業は、地域経済に貢献するだけでなく、地元住民に安定した雇用機会を提供する。石見銀山においても地元住民が、乗り手になることや街道の店を開くことによって雇用を創出し、地域全体の観光業を持続可能なものにしていく。これにより地元経済の多様性と持続可能性を促進できる。

## 2. 調査を通じて得られた示唆

調査を進めた結果、ナッジを活用した政策設計は、単に都市の持続可能性を向上させるだけでなく、観光業を中心とした幅広い社会課題を解決する鍵となることが分かった。たとえば、京都の観光地で地元製品の購入を促すキャンペーンは、地域経済の活性化（ターゲット8）と持続可能な消費（ターゲット12）を同時に達成する可能性を持つ。

さらに、ナッジの特性である「小さな変化で大きな効果をもたらす」アプローチは、京都のような観光都市が直面する複雑な問題に

対して有効であることが示された。このことから、観光業がSDGsの目標達成に寄与する可能性が広がると言える。

## 3. 課題点

本プロジェクトは、オーバーツーリズム問題に対する解決策を模索し、ナッジ理論を活用することを目的として進めてきたが、その過程において課題や反省点が浮かび上がった。

まず、フィールドワークの実施に関して、予定していた二回に分けて行う予定が急遽一度にまとめることとなった点は反省すべき点である。急な変更があったため、計画的な余裕がなく、現地調査が予定よりも慌ただしくなり、十分なデータを収集できなかった可能性がある。特に、石見銀山と宮島での調査では、観光地の混雑状況や地域住民への影響をより詳細に観察するために、現場での観察時間をもっと確保すべきだったと感じている。

また、複数のモデル都市を選定し、石見銀山、宮島、京都市と異なる規模の観光地におけるオーバーツーリズム問題を検討したが、都市ごとの特性を考慮した調査が不十分だった。例えば、石見銀山は小規模な観光地であり、限られたリソースの中でどのように行動変容を促すかという側面が重要だったが、実際のフィールドワークではその課題に特化した深い分析が不足していた。一方で、京都市のような大規模観光地では、観光客の動きが分散するため、情報提供や交通手段の利便性向上が有効な手段として期待されたが、他の二都市における具体的な解決策をどのように組み合わせるべきか、という点をもっと考慮する必要があった。

さらに、ナッジ理論の適用に関しては、期待していた効果が現地でどの程度発揮されたのかをより体系的に評価することが求められる。例えば、石見銀山の「環境保護」や宮島の訪問税導入における「デフォルトルール」、京都市の公共交通機関における「行動インセンティブ」の導入といった試みが、どの程度観光客の行動に変化をもたらしたのか、定期的にモニタリングし、その影響を定量的に評価する必要があった。予算の都合上難しい点もあるが、これによりナッジ手法の有効性をより明確に示すことができ、今後の施策に対するフィードバックを得ることができたので



はないだろうか。

各都市での調査結果を統合的に考察し、共通の解決策を見出す点でのアプローチが不足していたと感じている。オーバーツーリズム問題は各地で共通する課題でありながら、その規模や特徴に応じた柔軟な対策が求められる。モデル都市ごとの詳細な分析を通じて得た知見を、他の都市にどのように応用できるかを更に深掘りする必要があったと考えている。

### 3. オーバーツーリズム解消に向けた次のステップ（今後の展望）

今後の展望としては、まずフィールドワークの計画や実施における柔軟性を高めることが重要であるといえる。特に、現地での調査を行う際には、予期せぬ変更や障害が生じる可能性があるため、より柔軟なスケジュールを組むとともに、時間に余裕を持たせることが必要である。また、調査対象地における住民や観光業者とのコミュニケーションを強化し、現場で得られる情報の質を向上させることも重要な要素となるだろう。

さらに、各都市におけるオーバーツーリズム問題の解決策を比較検討し、都市ごとの特性を最大限に活かしたナッジ手法を導入することが求められる。例えば、石見銀山のような小規模観光地では、観光客数の制限や行動の分散を促進するための具体的なインセンティブが必要である。宮島における訪問税導入の効果については、今後も継続的にモニタリングし、その結果を他の観光地に活かす方法を検討するべきだと考える。

また、NUDGE手法の効果をより科学的に評価するために、定量的なデータを収集し、どの施策が最も効果的であるかを明確に示す必要がある。特に、観光客の行動変容を促すためには、観光地ごとに異なるパターンが存在するため、その差異を把握し、最適なアプローチを導出することが求められる。ナッジ理論を活用した政策の効果を具体的な数値や傾向として示すことで、政策決定者や観光業者に対して説得力のあるデータを提供し、さらに広範囲な適用を促すことができるのではないだろうか。

今後は、オーバーツーリズム問題の解決に

向けて、地域住民や観光業者、自治体と連携し、より実践的かつ持続可能な観光地運営の手法を追求していきたい。

### 4. 謝辞

本研究を進めるにあたり、多くの方々にご指導ご鞭撻を賜りました。助言教員の小栗優貴先生（社会科学科）からは社会科教育学における研究方法の理論や調査実施時の心得など多大なご指導を賜りました。心から感謝申し上げます。そして、本研究の趣旨を理解し快く本調査にご協力していただいた石見銀山・宮島・京都の各地域に訪問された観光客、住民の皆様にも心から感謝申し上げます。本当にありがとうございました。

#### ・付記

本研究の研究成果については2025年1月22日（水）に京都教育大学において開催された2024年度「e-Project@kyokyo」研究発表会にて口頭発表を行った。

### <参考・引用文献>

- ・以下文献について、最終閲覧日はすべて2025年1月6日である。

William Hagman (2015) 「Public Views on Policies Involving Nudges」

[https://www.researchgate.net/publication/276248714\\_Public\\_Views\\_on\\_Policies\\_Involving\\_Nudges](https://www.researchgate.net/publication/276248714_Public_Views_on_Policies_Involving_Nudges)

株式会社石見銀山生活観光研究所 (2022) 「石見銀山エリアにおける観光資源を活用した地域一体型軽々の仕組みを利用した事業計画の策定報告書」

広島県廿日市市 (2024) 「宮島来島者数一覧表」

[https://www.meti.go.jp/meti\\_lib/report/2021\\_FY/000143.pdf](https://www.meti.go.jp/meti_lib/report/2021_FY/000143.pdf)<https://www.city.hatsukaichi.hiroshima.jp/uploaded/attachment/79375.pdf>

京都市 (2024) 「令和5年 京都観光総合調査結果【概要】」

<https://www.city.kyoto.lg.jp/sankan/cmsfiles/contents/0000313/313644/gaiyou.pdf>

・付録（フィールドワークの記録）



写真1

ぎんざんカートの車両  
2024年8月1日 小森撮影



写真4

観光客でにぎわう宮島①  
2024年8月2日 小森撮影



写真2

ぎんざんカートの案内  
2024年8月1日 小森撮影



写真5

観光客でにぎわう宮島②  
2024年8月2日 小森撮影



写真3

ぎんざんカートの停留所  
2024年8月1日 小森撮影



写真6

2024年6月に新設された観光特急バス  
2024年9月14日 小森撮影