

不利益 不快 不安

住民の3つの「不」から考える

オーバー ツーリズムとの 向き合い方

コロナ禍を経て、旅行者を迎えるありがたさを実感した今、「旅行者が訪れすぎること」をどの程度警戒すべきなのか？東京観光財団、台東区との研究から「オーバーツーリズム」の本質を探る。

イラスト/武曾宏幸

「数」のみを警戒するのではなく合理的な対策を行うために
コロナ禍中のさまざまな制限が解除され、訪日旅行もほぼ回復。各地に再び多くの旅行者が戻りつつある中、政府からは「オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」が発表されるなど、コロナ禍前に一部で起こっていたような問題を警戒する動きが出ている。
もちろん、旅行者が集中して生活環境が悪化するの望ましくない。とはいえ、対症的な施策では根本的解決にならない。さらには、必要以上の警戒でせっかく戻りつつある客足に歯止めをかけてしまうのは、地域としても本意ではないはずだ。

適正な対処のためにはまず、オーバーツーリズムの問題の本質がどこにあるのかを理解する必要がある。
国内外の地域を見渡すと、旅行者が集中していても問題が顕在化していない地域も存在する。つまり、オーバーツーリズムは単純な「数」の問題ではないのではないかと？こうした着眼点からじゃらんリサーチセンター(JRC)では、日本有数の観光地、浅草を擁する台東区を対象とした研究を実施。本記事では、研究を通じて見えてきた「オーバーツーリズムの本質」について紹介し、望ましい対策の方向性を示したい。

心を動かす、日本を元気にする観光・レジャーのプロデューサー応援情報誌

とーりまかし

vol. 75

2024年3月号

目次

- 2 じゃらんリサーチセンター × 東京観光財団 × 台東区共同研究
住民の3つの「不」から考える
2 オーバーツーリズムとの向き合い方
- 14 じゃらんリサーチセンター × ブログウォッチャー共同研究
市場によって周遊ルートはどう違う？
14 地図で読み解くインバウンド地方分散研究
- 22 じゃらんリサーチセンター × 王道からおすすめ穴場温泉地まで
22 選ばれる温泉地
- 28 先進事例に成功のヒントあり
持続可能な「DMO経営」学
「DMO経営」に求められること
28 求められること
- 32 価値と感動を生み出す人にインタビュー
建築家
32 マエストロの肖像
隈研吾
- 34 Nostalgic but Innovative
ちょっと気になるおみやげ手帖
34 椿油(鹿児島)

連載

とーりまかし (torimacashi)

インドネシア語で「ありがとう」の意。

日頃からお世話になっているクライアントのみならず、読者のみなさまにありがとう、そして私たちに知恵を提供してくれるすべてのみなさまにありがとう、という感謝の気持ちを込めて、この名前をつけました。ちなみに、じゃらん「Jan」もインドネシア語で、「道」「プロセス」の意味です。「Jan Jan」で、「散歩する」「フラフラ出かける」「旅行する」などの意味になります。



オーバーツーリズム

何が起ころ？

混雑による影響の種類は地域の特性によっても異なる

「オーバーツーリズム」という語自体はよく知られているが、「何が起ころとオーバーツーリズムなのか」は意外と説明されていない。ここではまず問題の種類を、地域特性ごとに分類、整理してみた。

問題の中身は異なるが大半が住民感情の問題

「オーバーツーリズム」という語は2016年頃から使用され始め、2018年にUN Tourism(国連世界観光機関)が使用したことにより広く使われるようになった。一般的には左のように定義されていて、広義には人が全く暮らしていない地域の問題(自然環境破壊など)も含むが、現在は主に住民や観光客への悪影響を示すと捉えられている。

しかし「何が起こればオーバーツーリズムなのか」という点は明確ではない。参考までに、オーバーツーリズム問題を抱えると思われる世界の観光地を表1にまとめてみたが、民泊問題などが課題になっているバルセロナ、クルーズ客や日帰り客に頭を悩ませるドゥブロブニクやヴェネツィア、自然への影響が懸念されるハワイなど、問題はそれぞれ異なる。ここでまず、オーバーツーリズムの問題を地域別に整理してみた(図1)。1つ目は人口が多くインフラも発達している「都市型」。こうした地域では、住民と旅行者の距離が近いがゆえの問題が多く発生する。2つ目は行楽目的に発展した「リゾート型」。大都市のような問題は少ないが、観光資源でもある景観の悪化などが住民から問題視されがちだ。「アイランド型」は「リゾート型」と似ているが、閉じられた環境だけにゴミ処理などの問題が起きやすい。「自然型」の問題は、本来人が居住しない地域に人が入り込むことで起

広義のオーバーツーリズム
観光客の急激な増加や過剰な増加等を契機としてクローズアップされる、観光の持続可能性に関わる全ての現象と問題

狭義のオーバーツーリズム
住民の生活環境の維持と、観光の質や観光客の満足度の低下に関わるネガティブな現象等に焦点をあてたもの

現在はこちらのより一般的

図1 オーバーツーリズム観光地の分類

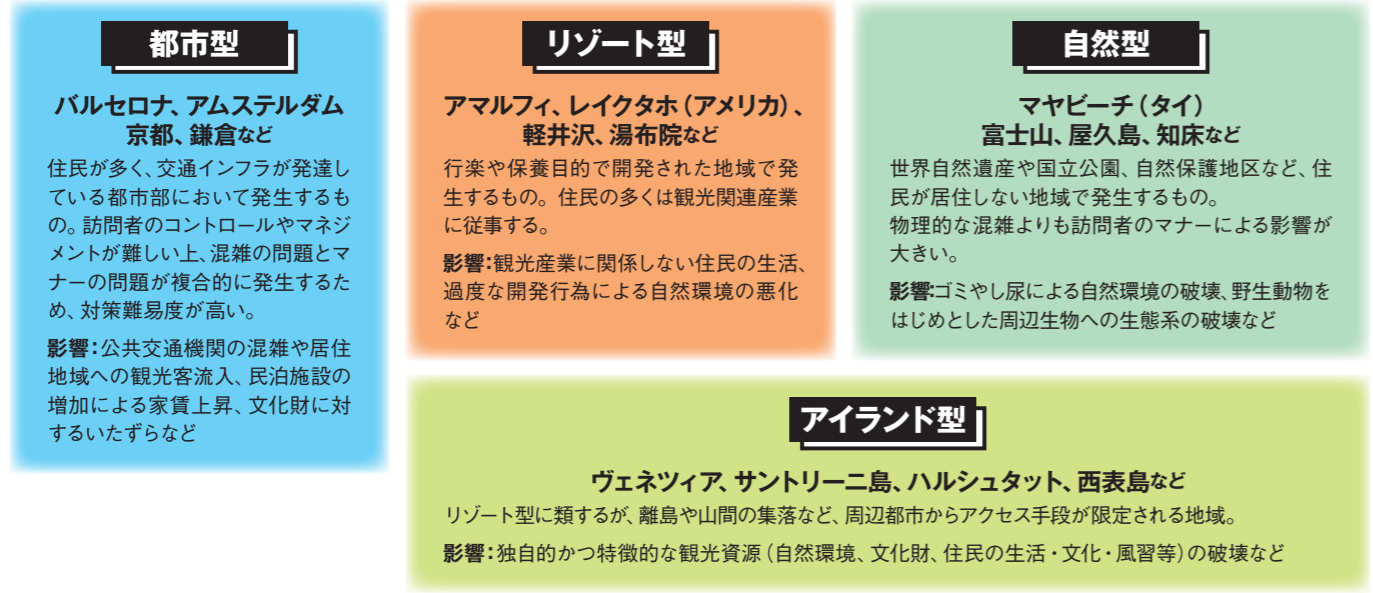
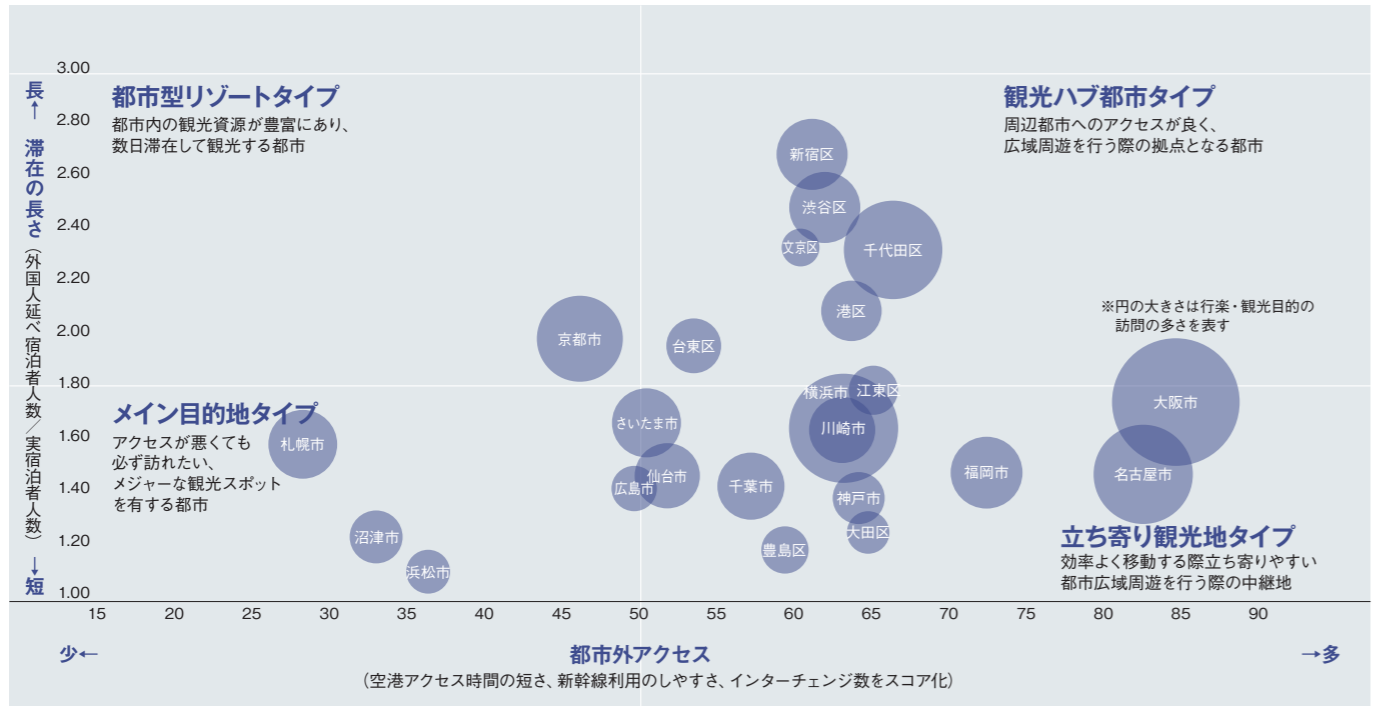


図2 「都市型」地域のタイプ分類



森記念財団「日本の都市特性評価DATABOOK 2023」及び観光庁「宿泊旅行統計調査」より作成

環境破壊が中心だ。このうち「自然型」の問題は、観光というよりは環境行政の対象と言うこともできる。狭義のオーバーツーリズムの問題は、他3タイプのいずれかに集約されるだろう。

「都市型」については、アクセス性と宿泊日数によっても違いがある(図2)。アクセスがよい都市のうち「観光ハブ都市」では宿泊関連のトラブルが、「立ち寄り観光地」は観光地域にもたらす経済的なメリットの小さいことが問題となる。アクセス性に関係なく人が滞在する「都市型リゾート」では人の滞留による問題が、宿泊しない来訪者の多い「メイン目的地」では、住民の生活と重なる時間帯にとくに問題が起こりやすい。

こうして見ると、オーバーツーリズムの中身は地域によって違っても同時に、主に住民の側の問題であるのも分かる。次はこの点について掘り下げてみたい。

「オーバーツーリズム」とは、「住民の生活」「観光客の満足度」へのネガティブな現象のことである。

□ 地域の機能や居住人口で問題が異なる。

「オーバーツーリズム」という語自体はよく知られているが、「何が起ころとオーバーツーリズムなのか」は意外と説明されていない。ここではまず問題の種類を、地域特性ごとに分類、整理してみた。

表1 オーバーツーリズムの起こっている地域の例

都市(国)	人口・面積・人口密度	観光客数(増減率)	経緯・背景	近年の主な対策内容
バルセロナ(スペイン) ※2023年	人口:1,655,956人* 面積:101.4km ² 人口密度:16,330.9人/km ²	宿泊回数 2012:16,215,628回 2022:19,695,931回 ➡+21.5%	1992年のオリンピックを機に観光開発が進み、LCCやクルーズ船の発達によって観光客が急増。旧市街やサグラダ・ファミリアなどの観光地と住宅地が近く、民泊の急増により住民の生活圏に観光客が流れ込み、混雑や騒音問題が発生している。	観光客向け宿泊施設の新規認可の取りやめ、違法民泊の取り締まり、宿泊目的のマンション建設の不許可、固定資産税の引き上げ、人気観光スポットの事前予約制・人数制限等の導入、クルーズ船及び宿泊施設の形態に応じた観光税の徴収と段階的引き上げ ほか
アムステルダム(オランダ) ※2022年	人口:918,117人* 面積:219.4km ² 人口密度:4,183.7人/km ²	宿泊回数 2012:5,738,000回 2019:9,209,000回 ➡+60.5%	2000年代初期より観光業の振興に注力、経済への貢献から好意的に受け入れられていたが、ドラッグ使用のために訪れる人も多いため、観光客の迷惑行為が問題視されるようになった。	特定地区でホテル増設不許可、貸出日数制限、宿泊料に対する観光税引き上げ、公共駐車場料金の値上げ、B&Bに許可制導入、ガイドツアー参加者への人数制限及び煩雑税徴収、民泊の一部禁止・許可制の導入、クルーズ客からの観光税徴収、市中心部へのクルーズ船寄港禁止 ほか
ドゥブロブニク(クロアチア) ※2021年	人口:26,922人* 面積:12.1km ² 人口密度:2,225.0人/km ²	宿泊者数 2012:1,122,420人 2019:2,237,036人 ➡+99.3%	2011年に城壁内が米ケーブルテレビ局HBOの人気ドラマシリーズ「ゲーム・オブ・ Thrones」の撮影場所となったことからクルーズ船客をはじめとする、観光客が急増。	2019年クルーズ船の来航を1日2隻まで、乗客は1隻につき4000人までに制限、2023年からキャスターを転がして歩く行為を禁止
ヴェネツィア(イタリア) ※2022年	人口:253,174人* 面積:414.6km ² 人口密度:610.6人/km ²	来訪者数(arrivals) 2009:3,405,115人 2019:5,523,283人 ➡+62.2%	2019年、クルーズ客船が埠頭に衝突した事故を受け、中心地へのクルーズ船の出入りを禁止。その際、ヴェネツィア市長はユネスコのブラックリストに同市を加えるよう提言。	2024年より日帰り観光客に対して€5の入場料を徴収
ハワイ(アメリカ) ※2020年 ※オアフ島	人口:1,016,508人* 面積:1,545km ² 人口密度:657.9人/km ²	宿泊者数 2010:6,916,894人 2019:10,243,165人 ➡+48.1%	コロナ禍で閉鎖していた観光地の海水透明度やサンゴ礁の生態系が回復したことから、観光客が増えること再び環境が悪化するのではないかと懸念が住民間で広がっている。	国立公園の予約制導入、自然環境保護のためのルール導入。自然保護重視の政策を進めるため、州観光局の解体・再編を議論中
京都府(日本) ※2023年	人口:1,447,051人* 面積:827.8km ² 人口密度:1,748.1人/km ²	宿泊者数(うち外国人) 2009:3,925,727人(333,202人) 2019:6,088,306人(1,815,246人) ➡+55.1%(+444.8%)	周囲が山に囲まれたコンパクトな土地に、古くからの歴史が積み重なっていることで、観光地や市街の中心地に観光客が殺到。幅の狭い道路が多く地下鉄・鉄道も充実しているとは言えないため、一部の交通機関で地元住民が利用できない状況となっている。	宿泊税の導入、民泊営業の大幅な制限、朝夜時間帯の観光推奨による訪問時間帯の分散、穴場スポットの紹介による訪問先の分散、バスの一日乗車券廃止(地下鉄+バスのセットの一日乗車券は継続)、観光快適度の可視化、マナー啓発ツールの作成・配布(リフレット、ステッカー)
鎌倉市(日本) ※2023年	人口:172,107人* 面積:39.7km ² 人口密度:4,339.6人/km ²	宿泊者数(日帰り客) 2009:327,892人(18,508,944人) 2019:318,647人(18,703,148人) ➡-2.8%(+1.0%)	主要道路が限られている上道幅も狭く、生活利用と観光利用が一体となっているために慢性的に渋滞が発生。江ノ島電鉄が居住地域と隣接して走っている光景自体が観光スポット化していることや、有名コミックの聖地として観光客が押し寄せることで居住エリアに影響が出ている。	パークアンドライドの推進、公共交通機関の利用促進(鎌倉フリー環境手形)、混雑期における江ノ島電鉄への沿線住民の優先入場(社会実験として実施)、公共の場所におけるマナー向上に関する条例の施行

各都市公表の観光レポートをもとに編集部にて作成

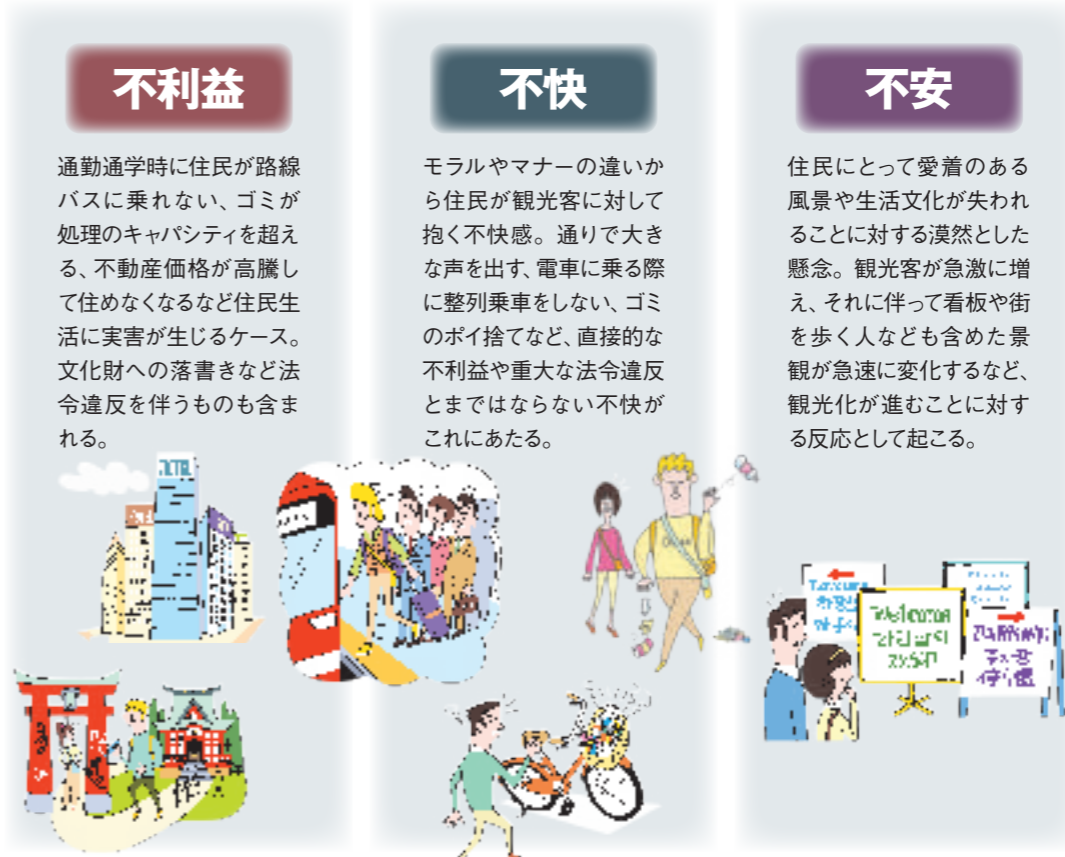
オーバーツーリズム

何が問題？

地域のオーバーツーリズムの問題は 住民の3つの「不」で切り分ける

観光関係者が考えるべき「狭義のオーバーツーリズム」は、主に住民の問題であると述べた。それぞれの影響が住民にとってどのように問題なのかを整理すると、取るべき対策の方向性も見えてくる。

図3 オーバーツーリズムにおける住民の3つの「不」



住民の「不」がどこにあるか 捉えて初めて対策ができる

表1(P4)で示した世界の観光地をはじめ、オーバーツーリズムが顕在化している地域でよく聞かれる問題について、それらが住民にとってどうネガティブなのかを分類してみると、概ね、「不安」、「不快」、「不利益」のいずれかが問題になっていくことが分かる(図3)。

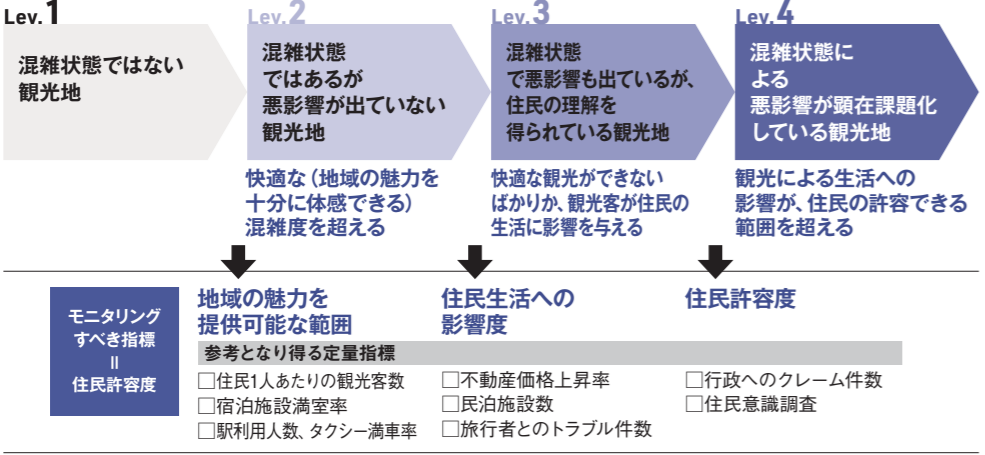
住民の「不」がどれにあたるのかが分かれば、どう対応すればよいかも見えてくる。比較的答えが出しやすいのは、住民が明確に生活に支障を感じる「不利益」。たとえば、交通やゴミ処理など生活インフラ面でのキャパシティ不足が慢性化しているなら、解決に向けた直接的な対策や投資を行う必要がある。法令違反については、旅行者であるか否かに拘らず厳正な対応を行うまでだ。実害というほどではないが感じる「不快」については、旅行者へのマナー啓発

混雑していても問題がない という状態を作る発想もある

ところで、オーバーツーリズムが住民の問題であるとすれば、住民が「不」を感じていなければオーバーツーリズムではないと言うこともできる。実際に、多くの旅行者が訪れて混雑していても、問題が発生していない地域は存在する。

図4は、オーバーツーリズム問題を抱える地域で問題が顕在化するまでの変化を分析し、4段階に分けて

図4 オーバーツーリズム顕在化までの4レベル



示したものだ。実は、多くの地域では、問題が顕在化するより前にまず混雑状態に陥っている。図4では、レベル2の段階ですでに混雑は発生しているのだが、レベル2、レベル3の間は問題は顕在化していない。つまり、混雑そのものが問題ではないというわけだ。よく、オーバーツーリズム度合いを示す指標として「住民1人あたり観光客数(旅行者数÷住民人口)」という数値が使用されるが、これはあくまで混雑度合いを示すもの。値の大きさ＝オーバーツーリズムの度合いとは言えないのはこのためだ。

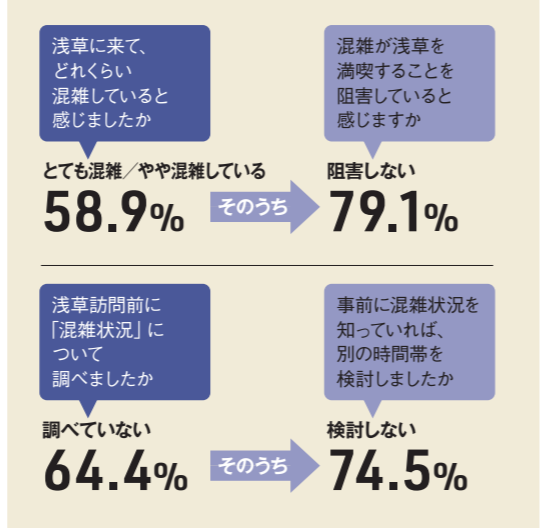
このことは、混雑は発生していても、レベル2、レベル3の段階でうまく地域をマネジメントできれば、オーバーツーリズムの問題は顕在化せずに済む可能性を示している。たとえば、レベル3の「悪影響も出ているが、住民の理解を得られている」状態を保つためには、生活への影響度を示す指標とともに観光客による経済効果を公表し、メリットについても伝えるといった方法も考えられる。

もちろん、こうした状態が保てるかどうかは、住民の気質や地域特性にも左右される。たとえば、図1(P5)の「リゾート型」にあたる地域など、住民の多くが観光関連産業に従事する地域は、他の地域タイプと比べると理解を得やすい可能性はあるだろう。

「旅行者の体験の質」を どこまで気にするべきか？

ここまで、オーバーツーリズムを住民の問題として見てきたが、一般にオーバーツーリズムの悪影響の中には「旅行者の満足度の低下」も含める場合が多い。混雑により体験価値が下がり、旅先として選ばれなくなるのを懸念していることだ。

表2 訪日外国人の混雑への印象と行動



「混雑しすぎて入場できなかった」というレベルの混雑でもない限り、来訪が阻害されることはなさそうだが、国内旅行者については事情が異なる可能性はあるが、もし国内旅行者が訪日外国人に置き換わることを懸念する声があるのであれば、それは住民の「不安」の問題とも考えられる。やはりオーバーツーリズムの問題は、まずは住民の問題として捉えるべきと言ってよいだろう。

「不」のまとめ

- 「不安」「不快」「不利益」のどれに分類されるのかを考えると対応策が見える。
- 問題が顕在化しないようコントロールするのも重要。

不利益 不快 不安

問題点がざっくり分かる!

オーバーツーリズム 曼荼羅

見たことある、聞いたことあるあのシーンを、地域タイプと住民の「不」で捉えると?
オーバーツーリズム問題の世界をまとめてみました。

都市型リゾート

都市型



リゾート型

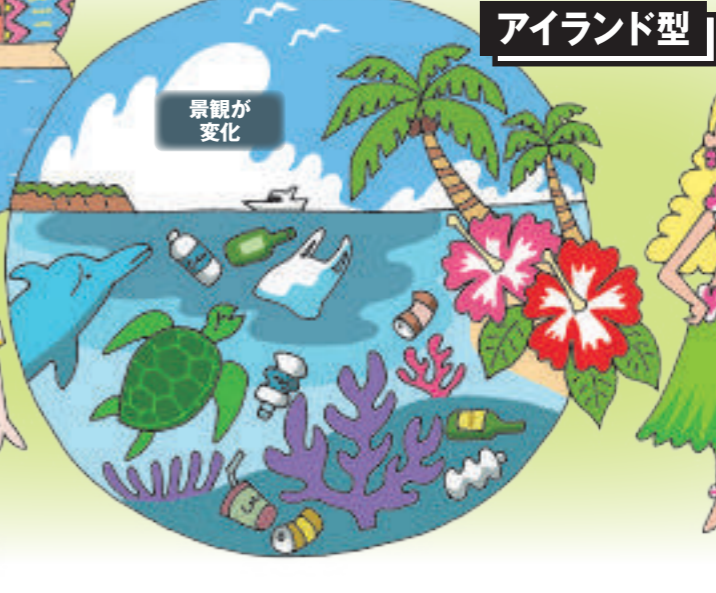
自然型



メイン目的地



アイランド型



こんなときどうする!? オーバーツーリズムのケーススタディ

地域特性×住民の「不」を実際のケースに当てはめるとどうなるか？
3つの例をもとに、起こりがちな問題とその対処法を考えてみた。

Case 1

都市型(メイン目的地)

不快

「アニメの聖地として突然話題に。生活の場が観光客で溢れ返り、通りから家の中を撮られた住民も…」



局所的な問題には個別の対話が効果的

「メイン目的地」タイプの地域では、観光スポットに過度な観光客が流入し、溢れ返ることによって周辺の居住エリアへの侵入も発生しがち。一方で、問題発生区域は特定のスポット周辺に限られるので局所的である場合が多く、当該地区住民との直接的なコミュニケーションが可能。まず対話によって住民の希望を聞くことが解決につながる。

Case 2

リゾート型

不安

「山あいの温泉が有名ガイドブックに載った！冬季は人口の10倍の外国人が訪れるようになり、昔ながらの雰囲気が失われるのが心配…」



まずは住民の「ありたい姿」を知ることから

「不安」は漠然としていることが多いため、まずは住民が何を「失いたくない」と感じているかを知るための対話が欠かせない。対話を通じ、「地域として残したいアイデンティティは何なのか」が明確になれば、それに応じた規制を設けるなど対応も可能になる。その際自治体では、環境、土木など観光以外の部門の協力が必要になる場合もある。

Case 3

都市型(都市型リゾート)

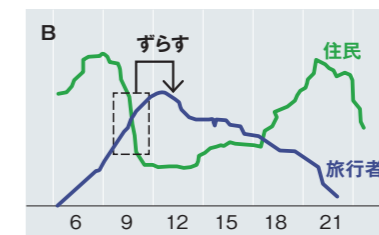
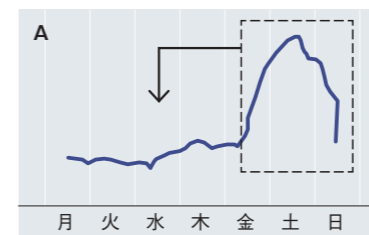
不利益

「朝の通勤時間帯に大きな荷物を持った旅行者が増えたせいで、乗ろうとしていたバスに乗れない」



「時間帯」の分散ができれば解決する問題も

都市型リゾート観光地では、旅行者の行動パターンが一定の場合が多く、特定の時期(週末、紅葉の季節など)や時間帯、場所に観光客が集中しやすい。旅行者の訪れたい時期は決まっているため、特定の曜日や季節の旅行者をそれ以外の日に分散しようとしても難しいのが実情だ(左図A)。しかし、1日の中で旅行者が動く時間帯をずらすことは比較的しやすい。観光施設の営業時間や旅行者向けの交通バスの適用時間を工夫して、住民の通勤通学時間帯に旅行者が集中しないよう促すだけでも効果はありそうだ。



オーバーツーリズム

実践編

東京都台東区

長期居住比率の高いエリアで観光許容度が低い可能性

全体として旅行者受け入れに前向きな中、一部住民がネガティブな理由を探る

オーバーツーリズムを住民の側から考えるとはどういうことか？
東京観光財団・台東区とJRCの共同研究から、さまざまなデータをもとに原因を探るプロセスをご紹介します。

東京都台東区は、訪日外国人も含め多くの観光客が訪れる浅草エリアや区内有数のターミナルである上野駅を擁する観光ハブ都市タイプの都市。区民の意見や要望を把握するための「台東区民の意識調査(隔年)」では、観光に関する質問も3問設定しているが、現状では3つの設問の全てにおいて8割強以上の住民が観光を好意的に受け止めていると解釈でき、区はオーバーツーリズムに達していないと推測している(図5)。

とはいえ、観光に否定的な意見を持った住民が一定数存在するのも事実。そこで本研究では、これらの住民がなぜ観光を否定的に捉えているのかを細かく分析することとした。

意識調査の回答は図6の①～⑥のエリアに分けて集計され、同時に台東区への居住年数についても、短期(5年未満)、中期(5年以上20年未

図5 観光振興に対する台東区住民の受け止め

観光客の増加についての考え	好ましい 40.5%	どちらかといえば好ましい 43.8%	どちらかといえば好ましくない 13.1% 好ましくない 2% 無回答 0.7%
観光基盤の整備と区民生活のつながり	非常につながると思う 56.3%	ややつながると思う 34.5%	あまりつながると思わない 7.3% 全くつながると思わない 1.1% 無回答 0.8%
台東区を魅力ある観光地として紹介できるか	進んで紹介できる(している) 25.5%	紹介できる(している) 59.9%	あまり紹介できない 12.4% 全く紹介できない 1.1% 無回答 1.0%

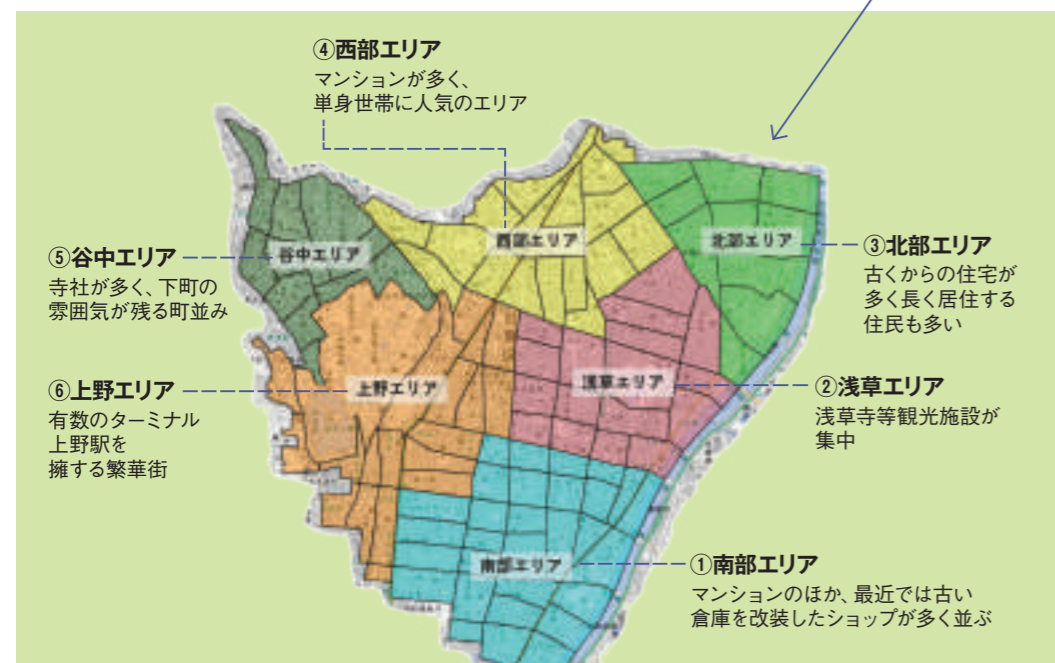
※四捨五入した値を示しているため、合計が100にならない場合がある

表3 区内エリア別観光客増加についての考え

居住地域	「好ましい」、「どちらかという好ましい」	「好ましくない」、「どちらかという好ましくない」
①南部エリア	85.8%	13.9%
②浅草エリア	82.1%	17.4%
③北部エリア	74.8%	24.4%
④西部エリア	86.7%	12.9%
⑤谷中エリア	94.1%	5.9%
⑥上野エリア	86.0%	13.2%



図6 台東区の6エリア



担当 研究員より

オーバーツーリズムは「原因」ではなく「状態」 まずは地域が変わってみよう

昨年夏以降、テレビや新聞などのメディアでオーバーツーリズムという言葉を目にする機会が増えた。まるでコロナ禍から回復した世界全体がオーバーツーリズムにより混乱の渦に巻き込まれているように見えた。

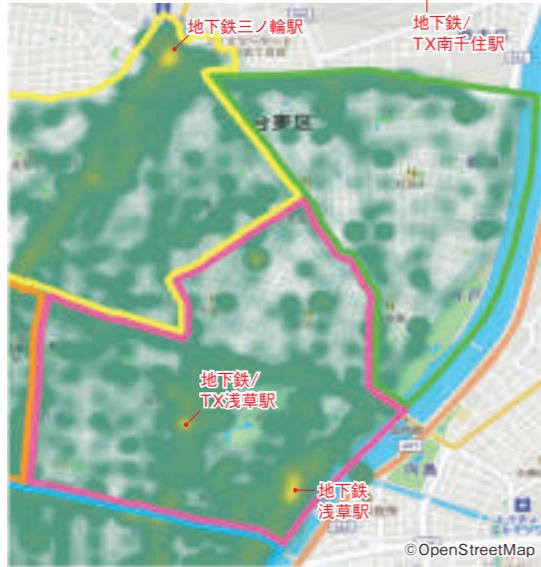
しかし、研究を進める中で明らかになったのは、オーバーツーリズムはあくまで「状態」を表す言葉であり、比喩的かつ主観的なものだということだ。例えば、「頭が割れそう」は頭痛い症状を表すが、その原因は重大な脳疾患かもしれないし、ただの二日酔いかもしれない。また、痛さを強調するために「割れそう」と例えているが、その痛みを客観的に数値化することは難しい。オーバーツーリズムとは、いわば「頭が割れそう」と同じような状態を示す言葉であり、その原因を定量的に定義できない、実体のないものだと言うことができる。我々は、観光客の増加によって発生する諸課題を「オーバーツーリズム」という言葉でひとまとめにして、よくわからないパンドラの箱に詰め込んでいるだけなのかもしれない。

とはいえ産業の成長に課題はつきものであり、複雑に絡み合う問題を一つ一つ紐解いて乗り越えていく必要がある。そういう意味で我々は、健全に、課題に向き合っている状態とも言える。

観光客のコントロールによって現状を変えるのは非常に難しい。来るなどと言っても来るし、マナーを守れと言っても破るだろう。しかし、地域や私たちは変わることができる。観光客の増加による変化や脅威をチャンスととらえることができるか否かが、観光産業の成長のカギになるだろう。

じゃらんリサーチセンター
研究員
長野瑞樹
ながの みずき
2023年に研究員として着任。本研究およびまち歩きや体験アクティビティに関する研究を担当。

図9 台東区北部周辺の平日通勤時間帯のヒートマップ



2022年10月～の1年間について、平日通勤時間帯の人流（区外居住者）を表示。北部エリア（緑枠内）の住民が利用する三ノ輪駅や地下鉄/TX浅草駅で混雑が発生している（南千住駅については区外であるため表示されていない）

を利用することになる。こうした状況を踏まえ、平日通勤時間帯のヒートマップを見たところ、北部エリア在住者が利用する三ノ輪駅、浅草駅で、区外在住者による混雑が発生していることが明らかにされた。このことは、来街者と通勤通

中の住民が駅でバッティングしていることを示している。北部エリアの住民にとっては、来街者が生活動線の中に入り込むことで混雑が生まれていることになり、それが観光許容度の低下につながっている可能性が見えてきたと言える。

今回の台東区に関する分析からは、全体として問題はないと推察できる。とはいえ、北部エリアを中心にネガティブな考えを持つ住民がいること、また北部エリアの住民については、**①居住歴が長く、②公共交通機関の選択肢が少なく、③来街者と住民の生活動線が重なっている**ことが明らかになった。想像できるのは、北部エリアに長年暮らしてきた住民が、来街者の増加によって生活上の不便を感じるようになり、そのことが観光許容度を下げている様子。住民の「不」の種類で言えば「不利益」にあたる。観光の影響については、ネガティブな側面を実感する機会が大幅に上回るとクレームにつながる可

台東区北部エリアの課題は

都市型（観光ハブ都市）

不利益

- ①「住民の居住歴が長い」「公共交通機関の選択肢が少ない」「旅行者と住民の生活動線が重なる」地域で住民感情の悪化する可能性
- ②観光客のマネジメントだけでなく、住民の暮らしやすさへの観点から土木・交通との連携も必要

性が高いため、注意が必要だ。こうした状況を知るには、住民の意識調査、人流、交通に関する現況など、さまざまなデータが必要だった。また、問題の解決には、旅行者の分散やマナー啓発など観光観点でのマネジメントだけでなく、交通面での施策も求められる。「オーバーツーリズムは住民の問題である」ことが分かる好例と言えるだろう。

表4 区内エリア別観光客増加についての考え

居住地域	観光客増加についての考え	居住期間
	「好ましくない」、「どちらかという好ましくない」	長期居住比率
①南部エリア	13.9%	39.2%
②浅草エリア	17.4%	47.2%
③北部エリア	24.4%	57.0%
④西部エリア	12.9%	57.5%
⑤谷中エリア	5.9%	52.9%
⑥上野エリア	13.2%	33.3%

図7 台東区の人流ヒートマップ



2022年10月～の1年間について、区外居住者のデータを表示。上野駅周辺は人流が非常に多く、ここを含めると一極集中した分布になるため、除外して作成した

表5 区内エリア別民泊施設数

居住地域	観光客の増加「好ましくない」比率	民泊施設数
①南部エリア	13.9%	183
②浅草エリア	17.4%	115
③北部エリア	24.4%	33
④西部エリア	12.9%	105
⑤谷中エリア	5.9%	7
⑥上野エリア	13.2%	67

図8 台東区の深夜時間帯の人流ヒートマップ



2022年10月～の1年間の22時～26時の人流（区外居住者）を表示。民泊の多いエリアに混雑はないが、苦情については保健所等異なる部署に届いている可能性もあるので注意が必要だ

満）、長期（20年以上）に分けて調査集計されている。これをもとに、まずは地域別に観光客増加に対する考えを見たところ、観光許容度の低い（「好ましくない」「どちらかという」と好ましくないと回答した）住民の比率が最も高いのは北部エリアで、次いで浅草エリアという結果となった（表3）。あわせて各エリアにおける長期居住比率（20年以上居住している人の割合）を見たところ、北部エリアは区内で最も長期居住比率が高いエリアの一つでもあると分かった（表4）。

混雑だけでは説明できず 民泊による感情悪化もない

区内の混雑状況を知るためには、主に国内居住者を対象に人流データをプロットしたヒートマップを分析した。これにより、台東区内の人の流れをデータ化し、区外から訪れた人だけを抜き出して見ることでできる（※）。台東区全体で見ると、日暮里駅周辺、鶯谷駅周辺、東武/東京メトロ浅草駅周辺、浅草六区周辺、浅草橋駅周辺で人流が多くなっているが、駅や観光スポットの立地条件もあり、比較的人流は分散していると言える。ただし、浅草エリアでは広範囲に渡って混雑が広がっていて、このエリアの住民の観光許容度が全エリア中2番目に低いのはこうした混雑に起因する可能性がある。一方で、観光許容度が最も低い北部エリアではそ

れほど人流は多くないため、単に人流の多さだけが観光許容度を下げているとは考えにくい。次に民泊施設についてもデータを確認してみた。施設数が多いのは南部エリア、浅草エリア、西部エリアで、北部エリアではむしろ少ない（表5）。南部エリア、西部エリアでは観光許容度が低いことを考えても、「民泊施設が多い」と住民感情を悪化させる」という仮説は成立しないと言えそうだ。騒音問題になりやすい深夜時間帯の人流を見ても、集中しているのは上野駅周辺に代表される繁華街が中心であり、民泊が点在するような居住エリアには混雑は発生していなかつた。

観光許容度を低下させる可能性のあるテーマとして、公共交通機関の状況についても確認した。台東区内には、JR線、東武線、つくばエクスプレス（TX）、地下鉄2種類の鉄道路線と、2種類23路線のバス網がある。しかし、観光許容度の低い北部エリアに限って見ると、他地域と比較してバス停や路線が少ないのに加え、エリア内には鉄道駅が存在しないのが分かる。このため、北部エリアの住民が通勤、通学するためには、エリア外にある南千住駅（区外）、三ノ輪駅（西部エリア）、各線浅草駅（浅草エリア）のいずれか

※ヒートマップは株式会社プログウォッチャーにて作成。同社が提携するアプリ（140種類以上）をダウンロードし、位置情報の取得を許可した3,000万MAU（月間アクティブユーザー数）のスマートデバイスから取得された位置情報等のデータを、特定の個人が識別されない形式に加工して活用している。（数字は2024年2月時点）