

J-1

## クルーズ船がもたらすオーバーツーリズムの影響と対策に関する研究

### —寄港実績のある自治体に対してのアンケート調査—

A Study on the Impacts of Overtourism Caused by Cruise Ships and Countermeasures Sub Title Times New Roman

—A questionnaire survey for municipalities with a history of cruise ship port calls—

○鈴木陽斗<sup>1</sup>, 寺口敬秀<sup>2</sup>, 桜井慎一<sup>2</sup>

\*Haruto Suzuki<sup>1</sup>, Takahide Terakuchi<sup>2</sup>, Shin-ichi Sakurai<sup>2</sup>

This study focuses on overtourism at cruise ship ports of call. The reason lies in the unique characteristic of cruise ships: thousands of passengers disembark simultaneously in a specific area for an extremely limited period of just a few hours. This extreme concentration of demand in both time and space makes it extremely difficult to predict the damage in advance, regardless of the port municipality's environment or scale, due to the sudden impact on local governments.

Therefore, this study aims to clarify the complex factors contributing to overtourism caused by cruise ship tourists and assess the current situation through a questionnaire survey.

### 1. 研究背景および目的

現在、日本では国内外の観光需要が急速に回復し、多くの観光客が各地を訪れている。それに伴い、一部の地域に観光客が集中し、オーバーツーリズムが問題となっている。クルーズ船寄港地では通常の観光地とは違って特定の地域に数千人規模の乗客が数時間という極めて限定された時間内に集中上陸するという特徴がある。この時間的・空間的な需要の極端な集中は、寄港地の自治体への影響が突発的であることから自治体の環境、規模関係なくオーバーツーリズムが生じるため対策を講じることが難しい。

そこで本研究では、クルーズ船寄港によってオーバーツーリズムが生じている自治体、どのような対策を講じているのかを明らかにすることを目的とする。

### 2. 研究方法

2015年から2023年までの間にクルーズ船の寄港実績のある自治体183か所のうち調査協力が得られた162か所にE-mailを用いたアンケート調査を実施し、149か所から回答を得ることができた(表1)。

### 3. アンケート調査結果および考察

アンケート結果を表2, 3に示す。

#### 3.1 オーバーツーリズムの有無

問1のクルーズ船観光客(日本人, 外国人問わず)によってオーバーツーリズムが今までに生じたことがあるかでは、「1-1. 生じたことがある」が14.8%, 「1-2. 生じたことがない」が77.9%という結果になった。生じたことのある自治体22か所(図1)は西日本に多いことがわかった。さらに中小都市, 離島の自治体もあり様々な場所で生じている。

表1 調査概要

調査方法	E-mailを用いたアンケート調査
調査対象	2015年から2023年までの間に寄港実績のある自治体162か所
調査期間	2025年6月23日~2025年7月21日
調査内容	・クルーズ船旅客によるオーバーツーリズムの有無 ・オーバーツーリズムの被害内容 ・オーバーツーリズムの対策内容等 (計8項目)
有効回答率	91.9% (149/162)

表2 調査結果1

質問内容	回答率%(回答数)
問1.クルーズ船観光客(日本人, 外国人問わず)によってオーバーツーリズムが今までに生じたことありますか。	
1-1. 生じたことがある	14.8% ( 22/149)
1-2. 生じたことがない	77.9% (116/149)
1-3. 不明	7.4% ( 11/149)
問2~6は問1で「1-1.生じたことがある」を選択した22か所が回答	
問2.オーバーツーリズムの被害としてあてはまるものはありますか(複数回答可)	
2-1. マナー違反	40.9% ( 9/22)
2-2. 観光地の混雑	36.4% ( 8/22)
2-3. 路線バスの混雑	31.8% ( 7/22)
2-4. 飲食施設の混雑	18.2% ( 4/22)
2-5. 電車の混雑	9.1% ( 2/22)
2-6. 交通渋滞	27.3% ( 6/22)
2-7. 地元住民が利用するタクシーの不足	31.8% ( 7/22)
2-8. 観光バスの不足	31.8% ( 7/22)
2-9. 駐車場の不足	13.6% ( 3/22)
2-10. 住民への迷惑行為	18.2% ( 4/22)
問3.クルーズ船観光客によるオーバーツーリズムの被害で問い合わせがありましたか。(複数回答可)	
3-1. 地元住民からの問い合わせ	50.0% ( 11/22)
3-2. 観光地からの問い合わせ	22.7% ( 5/22)
3-3. 公共交通機関からの問い合わせ	13.6% ( 3/22)
3-4. 観光バス会社からの問い合わせ	13.6% ( 3/22)
3-5. タクシー会社からの問い合わせ	4.5% ( 1/22)
3-6. 周辺自治体からの問い合わせ	4.5% ( 1/22)
3-7. 混雑する飲食店からの苦情の問い合わせ	4.5% ( 1/22)
3-8. 地域の商業施設からの問い合わせ	4.5% ( 1/22)
3-9. 問い合わせはなかった	18.2% ( 4/22)

1: 日大理工・院(前)・海建 2: 日大理工・教員・海建

### 3.2 オーバーツーリズム被害内容

問1で「1-1.生じたことがある」を選択した自治体22か所のうち、オーバーツーリズムの被害では(問2)「2-1. マナー違反」(40.9%)が最も多く次いで「2-2. 観光地の混雑」(36.4%)という結果になった。クルーズ船の利用者は外国人も多いことから言語や文化の違いによりマナー違反が多く挙げられていることが考えられる。また、奄美市ではタクシー・バスが足りない状況にあることから、徒歩で行ける近隣店舗に観光客が集中する傾向がある。そこからさらに最終的に行き場のないクルーズ船旅客が道端に座り込むことにより、住民に被害が及んでいることが明らかになった。

### 3.3 オーバーツーリズムの被害での問い合わせ

問1で「1-1. 生じたことがある」を選択した自治体22か所のうち、問3のクルーズ船観光客によるオーバーツーリズムの被害で問い合わせがありましたかという質問では、「3-1. 地元住民からの問い合わせ」が50.0%と最も多く、半数の自治体が回答した。次に多かったのが「3-2. 観光地からの問い合わせ」(22.7%)であった。また、「3-7. 混雑する飲食店からの苦情の問い合わせ」「3-8. 地域の商業施設からの問い合わせ」(4.5%)という回答もあり、観光地以外の施設からもオーバーツーリズム被害が生じていることがわかった。

### 3.4 オーバーツーリズム防止で連携している団体

問1で「1-1. 生じたことがある」を回答した自治体22か所のみで集計した結果(問4)「4-1. 国や県との連携」「4-3. タクシー会社の連携」(59.1%)が最も多く、次いで「4-7. 船社・ランドオペレーターとの連携」(40.9%)が多い結果であった。「4-10. 学生との連携」(4.5%)と回答した新潟市では、学生に語学ボランティアとして参加してもらい、観光客を案内していきことがわかった。

### 3.5 オーバーツーリズムの防止対策

問1で「1-1. 生じたことがある」を選択した自治体22か所のうち、問5のクルーズ船観光客によるオーバーツーリズムの対策を行っていますかでは、「5-1. 警備員や誘導係の配置」(63.6%)が最も多く、次いで「5-2. 多言語化に対応した誘導看板」(40.9%)が多い結果になった。オーバーツーリズムの対策として自治体独自で行っているところもあり、例えば静岡市においてはタクシー不足の対策として日本版ライドシェアを活用した一般ドライバーによる有償運行の実施している。それに伴い、境港市で日本版ライドシェアを2025年6月に実証実験が行われた<sup>[1]</sup>。

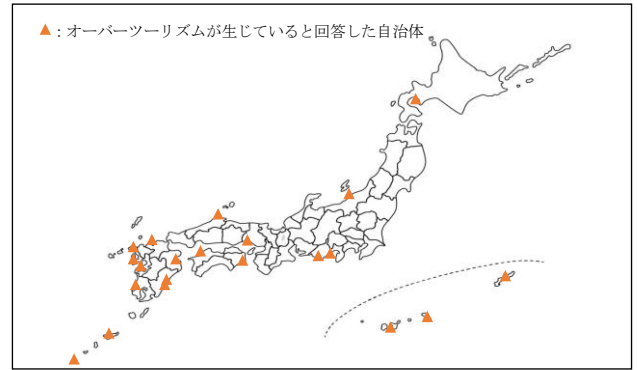


図1 オーバーツーリズムが生じている22か所

表3 調査結果2

質問内容	回答率% (回答数)
問 4.クルーズ船観光客によるオーバーツーリズム防止のために連携している団体はありますか。(複数回答可)	
4-1. 国や県との連携	59.1% ( 13/ 22)
4-2. 他の自治体との連携	13.6% ( 3/ 22)
4-3. タクシー会社との連携	59.1% ( 13/ 22)
4-4. 観光バス会社との連携	27.3% ( 6/ 22)
4-5. 公共交通機関との連携	27.3% ( 6/ 22)
4-6. 観光地との連携	22.7% ( 5/ 22)
4-7. 船社・ランドオペレーターとの連携	40.9% ( 9/ 22)
4-8. 観光会社との連携	9.1% ( 2/ 22)
4-9. 住民との連携	22.7% ( 5/ 22)
4-10. 学生との連携	4.5% ( 1/ 22)
4-11. 連携している団体はない	18.2% ( 4/ 22)
問 5.クルーズ船観光客によるオーバーツーリズムの防止対策として行っているものはありますか。(複数回答可)	
5-1. 警備員や誘導係の配置	63.6% ( 14/ 22)
5-2. 多言語化に対応した誘導看板	40.9% ( 9/ 22)
5-3. 多言語化に対応したマナー看板	40.9% ( 9/ 22)
5-4. 多言語に対応したマナー啓発チラシ・動画の制作	4.5% ( 1/ 22)
5-5. 観光コンテンツの増加・強化	22.7% ( 5/ 22)
5-6. 観光場所が混雑しない回避ルートの調整	18.2% ( 4/ 22)
5-7. 市内全域への周遊促進を通じた分散化	4.5% ( 1/ 22)
5-8. 観光地の予約制	18.2% ( 4/ 22)
5-9. 駐車場の予約制	18.2% ( 4/ 22)
5-10. クルーズナビ	4.5% ( 1/ 22)
5-11. 路線バスの臨時便運航	13.6% ( 3/ 22)
5-12. 周辺自治体からのタクシー増車	13.6% ( 3/ 22)
5-13. 観光バスの増車・増便	9.1% ( 2/ 22)
5-14. 日本版ライドシェアを活用した一般ドライバーによる有償運行の実施	4.5% ( 1/ 22)
5-15. タクシー協会との連携	4.5% ( 1/ 22)
5-16. レンタサイクルの導入・利用促進	13.6% ( 3/ 22)
5-17. 小型船舶を2次交通で利用する	9.1% ( 2/ 22)
5-18. フェリーを二次交通	4.5% ( 1/ 22)
5-19. 寄港回数や時期の制限	4.5% ( 1/ 22)
5-20. アプリ等による観光地の混雑可視化	4.5% ( 1/ 22)
5-21. 観光地へのライブカメラの設置	4.5% ( 1/ 22)
5-22. 対策をしていない	4.5% ( 1/ 22)
問 6.クルーズ船観光客数を今後増やしていきたいですか。	
6-1. 増やしていきたい	54.5% ( 12/ 22)
6-2. 現状を維持したい	36.4% ( 8/ 22)
6-3. 無回答	9.1% ( 2/ 22)

### 3.6 クルーズ船観光客数の受入れ意向

問6のクルーズ船観光客数を今後増やしていきたいですかという質問に対して「6-1. 増やしていきたい」が54.5%、「6-2. 現状を維持したい」が36.4%、「6-3. 無回答」が9.1%であった。今回のアンケート調査では、クルーズ船旅客を減らしたいと回答した自治体は1か所もなかった。

#### 【参考文献】

- [1] NHK おは Biz : クルーズ船をねええ!"日本版ライドシェア", [https://www3.nhk.or.jp/news/contents/ohabiz/articles/2025\\_0716.html](https://www3.nhk.or.jp/news/contents/ohabiz/articles/2025_0716.html), 2025.7.16