

観光立国ニッポンの再設計

—— 京都に見る「共存型観光」の未来図 ——

株式会社ジェイアール東海ツアーズ

山下 奈緒美

1 はじめに

日本は 2000 年代以降、観光を国家の成長戦略の柱の一つとして位置づけ、「観光立国」を国家目標として掲げてきた。2003 年の観光立国宣言を契機に、ビザ要件の緩和、国際航空路線の拡充、訪日プロモーションの強化などが段階的に実施され、訪日外国人観光客数は飛躍的に増加した。観光庁や日本政府観光局 (JNTO) の統計によれば、訪日客数は 2003 年の約 500 万人から 2019 年には 3,188 万人に達し、その後 COVID-19 パンデミックによる落ち込みを経たものの、2024 年には約 3,687 万人と 2019 年の記録を上回る過去最高水準まで回復した。この結果、訪日外国人による旅行消費額も 8 兆円台に達し、従来の観光消費額の記録を大きく更新している。

この結果、観光産業は宿泊業や飲食業のみならず、交通、流通、文化産業、小売業など幅広い分野に経済効果を波及させ、「輸出に次ぐ第二の収入源」とも表現されるまでに成長した。特に地方都市や過疎地域においては、観光収入が雇用創出や地域経済の下支えとなり、人口流出の抑制に一定の役割を果たしてきたと評価されている。

しかしながら、観光立国政策の成功は、必ずしも地域社会の豊かさと比例してこなかった。観光客の急増は、生活空間の混雑、公共交通の逼迫、騒音やゴミ問題、治安への不安、さらには地価や家賃の上昇といった負の外部性を顕在化させている。観光が地域経済を支える存在である一方で、地域の生活基盤に過度な負荷を与える存在へと転化する現象は、国内外の多くの観光都市で共通して確認されている。

こうした問題が特に顕著に表れているのが京都である。京都は世界有数の文化観光都市として高い評価を受けてきたが、近年ではオーバーツーリズムの象徴的事例として国際的にも注目されている。観光の成功が、逆説的に市民生活や文化の持続性を脅かすという構造的ジレンマは、日本の観光政策全体を問い直す重要な示唆を含んでいる。

本論文では、京都をケーススタディとして、観光が本当に市民生活に「迷惑」をもたらしているのかを客観的データに基づいて検証し、その原因を分析する。その上で、観光を「地域を消費する活動」から「地域と共に育つ活動」へと転換する共存型観光の可能性について検討することを目的とする。

2 京都における観光集中と市民生活への影響

京都市には清水寺、祇園、嵐山、伏見稲荷大社など、国際的知名度の高い観光地が集中している。これらの地域では年間を通じて観光客の集中が見られ、特に春の桜期や秋の紅葉期には、歩行空間や公共交通が著しく混雑する。京都市が実施した調査によれば、市営バスの一部路線では観光ピーク時間帯に混雑率が 200%を超える区間も確認されており、通勤・通学や高齢者の移動といった日常生活への影響

が報告されている。これは観光客数そのものよりも、特定時間帯・特定空間への集中が問題を生じさせていることを示唆している。

その背景には、ガイドブックや SNS を通じて形成される「定番観光地」の固定化や、短期滞在型観光の増加がある。限られた滞在時間の中で効率的に名所を巡ろうとする行動様式が、特定地域への集中を助長している。

一方で、伏見、宇治、亀岡など、歴史や自然といった魅力的な観光資源を有する地域は十分に活用されているとは言い難い。これらの地域は、中心市街地と比較してアクセス情報や発信力が弱く、観光動線に組み込まれにくい傾向がある。また、「有名でない場所は価値が低い」という観光客側の心理的要因も、分散観光の進展を妨げる一因となっている。

さらに、観光消費が拡大しているにもかかわらず、その経済的恩恵は一部の事業者や中心地に集中している。民泊の増加による住宅不足や家賃の高騰は、市民の居住環境を圧迫し、「観光が盛んであるにもかかわらず暮らしにくい」という逆説的状况を生み出している。この構造は、「観光消費は存在するが、生活の豊かさには結びつかない」という京都の抱える本質的問題を象徴している。

加えて、観光客集中を継続的に強化している要因として、旅行会社や大規模な観光プロモーションの影響も指摘できる。多くの旅行会社は集客効率を重視し、知名度の高い社寺や景勝地に焦点を当てた旅行商品を造成する傾向にある。その結果、すでに混雑が常態化しているエリアに対して、さらに多くの観光客が送客され、観光集中が再生産される構造が生じている。

このような状況は、個々の事業者の経営判断としては合理的である一方、地域全体の混雑緩和や市民生活の維持という観点からは構造的な課題を生じさせている。したがって、観光協会や市町村、都道府県といった公的主体が、分散観光を意図した旅行商品や観光ルートの造成に対して補助金や支援制度を設けるなど、民間の送客行動を誘導する公的な支援の枠組みが求められる。

また、日本を代表する観光キャンペーンである「そうだ 京都、行こう。」は開始から 30 周年を迎え、長期にわたり京都観光のイメージ形成に大きな影響を与えてきた。同キャンペーンは主に京都市内の著名な社寺を紹介してきたが、その高い発信力ゆえに、特集された寺社へ観光客が一時的に集中する現象も見られる。一方で、30 年にわたって蓄積されたブランド力と発信の歴史は、混雑回避や分散観光に活用し得る潜在的可能性も有している。今後は、市街地周辺や生活文化、季節や時間帯といった多様な切り口を取り入れることで、観光需要の分散を意図的に設計することが可能である。

このように、京都における観光集中は、観光客一人ひとりの行動や関心のみならず、情報発信の在り方や商品設計といった構造的要因によって形成されてきたといえる。結果として、混雑や価格高騰を理由に、地元住民だけでなく国内観光客までもが京都を敬遠する、いわゆる「日本人の京都離れ」が指摘されている。これは観光都市としての持続可能性そのものを脅かす兆候であり、観光のあり方を根本から見直す必要性を示している。

3 海外事例：観光の「制限」から「共存」へ

(1) オーバーツーリズムはなぜ発生するのか

オーバーツーリズムは京都固有の問題ではなく、世界の主要観光都市が共通して直面している構造的課題である。バルセロナ、ベネチア、アムステルダムなどでは、観光客の急増により市民生活が圧迫され、「住めない都市」へと変質することへの危機感が共有されてきた。

これらの都市に共通する特徴は、①歴史的・文化的価値が高く、②都市空間が限定的で、③観光需要が短期間に急増した点にある。観光客数そのものよりも、観光行動が特定エリア・特定時間帯に集中したことが、住宅不足、交通混雑、生活環境悪化といった問題を引き起こした。特に問題視されたのは、観光による経済効果が都市全体や市民に十分に還元されない一方で、生活コストや不便だけが住民に集中した点である。この「負担と利益の不均衡」こそが、海外都市におけるオーバーツーリズム問題の核心である。

(2) バルセロナ: 市民生活を優先した観光抑制と住宅政策

バルセロナでは、2010年代後半に年間観光客数が市民人口の約7倍に達した。特に旧市街地では、短期民泊の急増により住宅が観光用に転用され、家賃高騰と住民流出が深刻化した。これにより、観光に対する市民の反発が顕在化し、大規模な抗議行動へと発展した。この状況を受け、バルセロナ市は観光を「制御すべき都市機能」と位置づけ、以下のような施策を導入した。

- ・短期民泊の新規許可停止、無許可物件の摘発
- ・観光税の導入と税収の市民還元
- ・観光施設の新設制限
- ・観光プロモーションの抑制と分散化

重要なのは、これらの政策が観光客の排除を目的としたものではなく、市民の居住権と生活環境を優先するという価値判断に基づいている点である。観光は都市経済に必要なだが、市民生活を犠牲にしてまで拡大すべきではないという明確な方針が示された。

(3) ベネチア: 物理的制約と入域管理

ベネチアでは、都市構造そのものがオーバーツーリズムに極めて脆弱である。水に囲まれた都市であるため空間的余裕がなく、観光客の集中は直接的に生活環境や歴史的建造物に影響を及ぼす。

特に問題となったのが、大型クルーズ船による一時的な大量来訪である。短時間で数千人規模の観光客が流入することで、公共空間や交通、環境負荷が限界を超えた。これに対し、ベネチア市は以下のような対応を講じた。

- ・大型クルーズ船の入港制限
- ・観光客数のモニタリング
- ・日帰り観光客への入域管理(予約制・課金)

これらの施策は、都市の物理的制約を前提とした管理型観光政策の導入を意味するものである。ここでは「誰でもいつでも入れる都市」という考え方から、「都市の許容量を超えない範囲で観光を受け入れる」という発想への転換が見られる。

(4) アムステルダム: 観光イメージの再設計

アムステルダムでは、観光客増加そのものよりも、特定行動(騒音、迷惑行為、違法ドラッグ等)による生活環境悪化が問題視された。そこで市は、単なる規制にとどまらず、観光イメージそのものの転換に取り組んだ。具体的には、市民生活との調和を重視する観点から、以下のような対応が講じられた。

- ・パーティー目的観光の抑制
- ・市民生活を尊重する行動規範の提示
- ・観光プロモーションの内容見直し

これらの取り組みは、観光客の「質」を消費額ではなく行動様式として捉える政策であり、個人旅行者が主流となる現代の観光都市におけるオーバーツーリズム対策に重要な示唆を与える。

(5) 北欧諸国：共存型観光と地域還元

北欧諸国では、オーバーツーリズムへの対応として、観光を文化交流と環境保全の手段として再定義する動きが進んでいる。スウェーデンやフィンランドでは、観光収益の一部を自然保護や文化継承に還元する制度が整備されている。例えばフィンランド・ラップランド地方では、宿泊費や体験料金の一部が、先住民サーミ文化の保護や自然環境整備に充てられている。観光客は「消費者」ではなく、「一時的な地域の一員」として位置づけられ、地域への配慮が明示的に求められる。

このモデルの特徴は、規制よりも共感と理解を重視している点にある。観光客自身が地域保全に関与しているという意識を持つことで、行動の質が自然と向上する仕組みが形成されている。

(6) 海外事例から京都への示唆

海外事例から導かれる最も重要な示唆は、オーバーツーリズム対策は「観光客数を減らすかどうか」ではなく、誰のための観光かを明確にする価値判断であるという点である。

バルセロナは住宅と市民生活を優先する都市運営へと舵を切り、ベネチアは都市の物理的許容量に基づく観光客数管理を導入した。さらにアムステルダムでは、観光イメージの転換を通じて観光客の行動の質を是正する取り組みが進められ、北欧諸国では共感型の地域循環モデルが構築されている。

京都においても同様に、観光を経済成長の手段としてのみ扱うのではなく、市民生活と文化継承を中心に据えた共存型観光への転換が求められる。海外事例は、その実現が理念ではなく、具体的政策として可能であることを示している。

4 構造転換の鍵：FIT 時代における観光制御の限界と問題構造

(1) FIT 時代の到来と観光制御不能構造

オーバーツーリズムへの対応策として「量から質への転換」がしばしば提唱されてきた。しかし、京都における観光の実態を踏まえると、この言葉は構造的限界を内包している。

現在、京都を訪れる観光客の大多数は、旅行会社のパッケージツアーではなく、航空券や宿泊施設、観光ルートを自ら選択する個人旅行、いわゆる FIT (Foreign Independent Tour) である。団体旅行が主流であった時代には、旅行会社の商品設計を通じて観光動線や滞在時間帯を一定程度制御することが可能であったが、FIT が主流となった現在、観光行動は市場と個人の判断に委ねられている。その結果、行政や観光事業者が観光客数や行動を直接制御することは困難となり、「観光を管理する」という発想自体が構造的制約を受ける時代に入っている。

(2) 「量から質へ」が機能しない構造的理由

「質への転換」は、しばしば高付加価値化や富裕層誘致と同義で語られる。しかし、たとえ観光消費額が増加しても、観光客の訪問時間帯・訪問場所・移動ルートといった行動構造が変化しない限り、混雑や市民生活への負荷は解消されない。実際、清水寺や伏見稲荷大社では、観光客の大半が午前 10 時から午後 3 時の間に集中して来訪する。この集中構造は、観光客数が増減してもほぼ不変であり、「人数を減らす」「単価を上げる」といった施策だけでは、混雑問題の根本的解決には至らない。すなわち、オーバーツーリズムの本質は「人数」ではなく、「行動の集中構造」にある。

(3) 混雑は行動構造の問題である

京都の混雑は、観光需要が自然に分散しないという特徴を持つ。早朝や夕方以降には一定の余裕が存在するにもかかわらず、多くの観光客が似たような時間帯・場所・ルートを選択する。これは、観光情報の提示方法、交通網の構造、観光施設の営業時間設定などが、結果として同一行動を誘発する設計になっているためである。観光客は自由に行動しているように見えて、実際には制度設計によって同一の行動へと誘導されている。したがって、混雑は偶発的な現象ではなく、「設計された集中」である。

(4) 市民生活圏と観光行動の衝突構造

観光行動が集中することで、最も大きな影響を受けるのが市民の生活圏である。京都市営バスでは、観光客と通勤・通学客が同一時間帯・同一車両を利用することにより、市民生活に深刻な支障が生じている。また、住宅地や私道、学校周辺など、本来は生活のための空間にまで観光客が流入することで、騒音やプライバシー侵害といった問題が発生している。これは「マナーの問題」ではなく、観光圏が生活圏を侵食する構造的な問題である。このように、京都のオーバーツーリズム問題の本質は、観光客の人数そのものではなく、観光行動の設計が市民の生活圏と衝突しているという構造にある。

5 京都型・共存観光モデルの構築

(1) 共存型観光モデルの理論的位置づけ

「共存型観光モデル」とは、観光客数の増減や消費額といった量的指標を中心とする従来型観光政策とは異なり、観光行動の設計を通じて、市民生活と観光の摩擦を構造的に解消する制度モデルである。FIT が主流となった現在、観光は「制御できない現象」ではなく、制度設計によって「行動の方向性を設計できる対象」へと転換されるべき段階にある。共存型観光とは、そのための「都市運営モデル」である。

(2) 第一の柱：時間設計による分散化

京都の混雑問題の本質は、観光客数の絶対量ではなく、時間帯集中という行動構造にある。これに対する第一の柱は、時間分散を目的としたインセンティブ設計である。具体的には、以下のような施策が考えられる。

- ・観光施設への時間帯指定予約制
- ・早朝、夕方拝観への価格優遇、特典付与
- ・混雑時間帯への価格調整(ダイナミックプライシング)
- ・早朝、夜間時間帯を活用した体験型観光プログラムやイベントの造成

これらの施策は、観光客の自由を過度に制限するものではなく、選択肢を提示することで行動を誘導する点に特徴がある。特に FIT は価格や体験価値に敏感であり、適切なインセンティブが与えられれば、自発的に混雑を避ける行動を取る可能性が高い。これらは規制ではなく、「選択肢の設計」によって行動を分散させるソフト誘導政策である。

(3) 第二の柱：観光交通と生活交通の分離

観光と市民生活の摩擦が最も顕在化する場面の一つが公共交通である。京都市営バスでは、観光客と市民が同一の路線・時間帯を利用することで、通勤・通学時間帯の混雑が深刻化している。この問題に対しては、観光客が主に利用する交通網と、市民の生活交通を可能な限り分離する発想が重要である。具体的には、以下のような施策が想定される。

- ・観光地直行型シャトルバスや周遊バスの拡充
- ・観光拠点を結ぶ環状型ルート of 整備
- ・観光客向け IC カードやデジタルチケットの活用

これらを組み合わせて導入することにより、市民の生活動線への負荷を軽減しつつ、観光客にとっても分かりやすく効率的な移動手段を提供することが可能となる。

(4) 第三の柱：住民生活圏への立ち入り制限と空間的ゾーニング

観光客の無秩序な立ち入りが、住宅地や私道、学校周辺などにまで及ぶことは、市民の生活満足度を大きく低下させる要因となる。すべての空間を観光資源として開放するのではなく、生活圏と観光圏を明確に区分する空間的ゾーニングが必要である。具体的には、以下のような対応が考えられる。

- ・生活道路への観光客立ち入り制限
- ・撮影、立ち入り禁止エリアの明確化
- ・観光可能エリアを示す多言語表示

これらを通じて、観光客に「立ち入ってよい場所」「配慮が必要な場所」を明確に伝えることが重要である。これは排除ではなく、相互理解に基づく共存のためのルール設定である。

(5) 第四の柱：マナー教育と行動規範の制度化

共存型観光は、観光客の行動を規制によって抑え込む「管理モデル」ではない。その本質は、観光客の意識と行動の変容を促す「教育モデル」にある。FIT 時代における「質への転換」とは、観光客の消費額の大小ではなく、地域社会と調和した行動の質に着目することであり、その実現にはマナー教育の制度化が不可欠である。

具体的には、入国時、航空券予約時、宿泊予約時といった複数の接点において、多言語による行動ガイドを提示し、京都が単なる観光地ではなく「人々の生活の場」であることを明確に伝える必要がある。また、「Respect Kyoto」「Respect Local Life」といった共通理念を可視化し、なぜ配慮が求められるのかをストーリー性をもって伝えることで、観光客の理解と共感を促すことが可能となる。

このような教育的アプローチは、規制や罰則に依存する方法よりも持続的な効果を持ち、観光客を「管

理対象」ではなく「一時的な地域構成員」として位置づける思想転換を実現するものである。これは、共存型観光モデルの中核を成す重要な基盤と位置づけられる。

(6) 第五の柱：観光財源の地域循環モデル

観光は、地域に経済的利益をもたらす一方で、公共交通の混雑、景観維持、文化財保全、清掃や治安対策など、多くの社会的コストを同時に発生させる。したがって、観光によって生じる財源は、地域外へ流出するのではなく、地域社会の維持と文化継承のために循環的に還元される構造を持つことが不可欠である。この柱では、観光消費を単なる「支出」ではなく、「地域への参加行為」として再定義する財政設計を行う。具体的には、以下のような制度設計が想定される。

- ・宿泊税、協力金、寄付金の使途の可視化
- ・公共交通、景観整備、文化財保全への明確な目的別還元
- ・「支払うことが地域を守る」という関係性を伝えるストーリー設計

これらを組み合わせることで、観光客は自らの消費行動が地域の未来を支えていることを認識しやすくなり、金銭的負担に対する納得感と協力意識が高まる。これは単なる財源確保策ではなく、観光客を「利用者」から「共に地域を支える構成員」へと位置づけ直す制度的仕組みである。

観光財源の地域循環モデルは、マナー教育や空間的ゾーニングと連動することで、共存型観光を経済面から下支えする重要な基盤となり、持続可能な都市運営モデルとしての実効性を大きく高める役割を担う。

(7) 京都型・共存観光モデルの意義

本モデルは、観光客数を単に減らすことを目的とした対症療法ではない。観光を「経済成長の手段」から、「都市運営の一部」へと位置づけ直し、市民生活と観光を同時に成立させるための新しい都市設計思想である。京都は、歴史都市でありながら世界的観光都市でもあるという点で、オーバーツーリズムの最前線に立つ都市である。その京都がこのモデルを制度化することは、「観光は制御できる」「観光は設計できる」という新しい常識を、世界に示すことを意味する。本モデルは、日本における観光政策を「観光客数の拡大」から「観光のあり方の設計」へと転換させる先行モデルとなり、同時に、世界の歴史都市が直面する共通課題に対する一つの解答となる。京都型・共存観光モデルは、「観光を管理する都市」ではなく、「観光と共に暮らす都市」という新しい都市像を提示するものである。

6 おわりに —文化を守り、人をつなぐ経済としての観光へ—

本論文は、京都を事例として、オーバーツーリズムが単なる「観光客数の問題」ではなく、観光行動の集中構造と制度設計の不十分さによって生じる“都市運営の歪み”であることを明らかにした。従来の観光政策は、訪日客数や消費額といった量的指標を成功の基準としてきたが、その結果として、市民生活の質の低下や文化の持続性の危機が顕在化している。

この問題に対し、本論文は、観光を経済活動としてのみ捉える枠組みから脱却し、観光を「都市運営の一部」として制度的に設計する共存型観光モデルを提示した。観光を制御不能な現象ではなく、「設計可能な都市機能」として捉え直すことが、本論文の基本的な考え方である。

本論文の結論は、京都の観光政策に対し、以下の三つの構造転換を求めるものである。

第一に、「観光客数の最大化」から「行動構造の設計」への転換である。京都の混雑問題の本質は、人数の多さそのものではなく、時間帯・動線・行動様式の集中構造にある。時間帯別予約制、価格インセンティブ、観光交通と生活交通の分離などの制度設計により、観光客数を減らさずとも、市民生活圏への負荷を大幅に軽減することは十分に可能である。

第二に、「規制による管理」から「教育による共存」への転換である。観光客を管理対象として締め出すのではなく、“地域で一時的に暮らす構成員”として迎え入れる思想への転換が必要である。入国・予約・宿泊といった複数の接点において行動ガイドと価値観を共有する教育モデルは、罰則依存型の規制よりも持続的かつ国際的理解を得やすい解決策となる。

第三に、「観光収益の外部流出」から「地域内循環」への転換である。宿泊税や協力金の使途を文化保全・景観維持・公共交通改善に明確に還元し、観光消費を単なる「支払い」ではなく「地域への参加」として設計することで、観光は地域を支える公共的経済活動へと転換される。

さらに重要なのは、「量から質への転換」が抽象的なスローガンにとどまらないという点である。本論文で示したように、質への転換とは観光客数を減らすことではなく、観光行動そのものを設計し、地域と調和する方向へ誘導する制度的転換を意味する。旅行会社に関与しない FIT が多数を占める京都においても、情報提供、価格設定、交通設計、予約制度、マナー教育といった複数の政策手段を組み合わせることで、観光客の行動様式は十分に転換可能である。これは「規制による抑制」ではなく、「選択肢の設計」によって行動を導く、実装可能な構造転換である。

これらの転換は、京都を単なる観光地から、「観光と共に暮らす都市」へと進化させるための制度的条件である。観光は本来、文化を学び、人と出会い、地域を理解する行為である。その原点に立ち返るならば、観光と市民生活は対立する存在ではなく、相互に支え合う関係を築くことができる。本論文が提示した共存型観光モデルは、観光を「地域を消費する経済」から「文化を守り、人をつなぐ経済」へと再定義する試みである。

京都は、歴史・文化・生活が高度に重なり合う世界でも稀有な都市であり、その京都が共存型観光モデルを制度化することは、世界の歴史都市に対して「観光は制御でき、設計できる」という新しい標準を示すことを意味する。観光は、消費される対象ではない。それは、文化を守り、人をつなぎ、都市を未来へとつなぐ公共的な経済活動である。本論文が提示した共存型観光モデルは、そのための実践的設計図である。

【参考文献】

- ・観光庁(2024年)『明日の日本を支える観光ビジョン』国土交通省観光庁
https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/suishintaisei/vision_koso.html
- ・観光庁(2019年)『持続可能な観光地域づくりガイドライン』国土交通省観光庁
https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku/jizoku_kankochi/jizokukano_taisei/torikumi/jsts-d.html
- ・観光庁(2023年)『観光立国推進基本計画(第4次)』国土交通省観光庁
https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku.html
- ・観光庁(2025年)『訪日外国人消費動向調査 年報』国土交通省観光庁
https://www.mlit.go.jp/kankocho/tokei_hakusyo/gaikokujinshohidoko.html
- ・観光庁(2025年)『オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた取組』
https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku/jizoku_kankochi/jizokukano_taisei/overtourism.html

urism.html

- ・京都市(2024年)『京都市観光協会データ年鑑』京都市産業観光局
<https://www.kyokanko.or.jp/report/hotel2024/>
- ・京都市(2020年)『京都市宿泊税の概要と活用状況』京都市行財政局
<https://www.city.kyoto.lg.jp/gyozai/page/0000275019.html>
- ・京都市(2022年)『京都市観光振興計画 2025』京都市産業観光局
<https://www.city.kyoto.lg.jp/sankan/page/0000283682.html>
- ・京都市(2025年)『観光と市民生活の調和に関する調査報告書』京都市総合企画局
<https://www.city.kyoto.lg.jp/sankan/page/0000348566.html>
- ・東洋大学 国際地域学研究(2024年)スペインのバルセロナ市政にみる挑戦—市民参加とエネルギー主権から—
- ・谷本由紀子(2020年)ヴェネツィアにおけるオーバーツーリズムとその概念に関する一考察
- ・公益財団法人 日本交通公社(2022年)『オーバーツーリズム政策の流れと最新の動向』
<https://www.jtb.or.jp/tourism-culture/bunka264/264-14/>
- ・是澤櫻子(訳)(2024年)『責任ある・倫理的に持続可能なサーミ・ツーリズムの原則』
- ・佐々木一成(2018年)『観光振興と魅力あるまちづくり～地域ツーリズムの展望～』
- ・山下晋司(2019年)『観光人類学の挑戦 「新しい地球」の生き方』
- ・鈴木文彦(2021年)「オーバーツーリズムと都市政策」