

### 第3章 インバウンド観光の始まりと発展（1899～1945）

明治の後半になると、外国人の内地旅行制限は次第に緩和されてきたとはいえ、不平等条約が足枷になって規則上は外国人の国内旅行は厳しく制限されたままでしたから、改正条約が発効する1899年（明治32年）までは依然として外国人は居留地外に旅行するのに「内地旅行免状（パスポート）」の取得が必要であり、日本政府に外国人の国内旅行を推奨する姿勢はありませんでした。

それでも、幕末から明治初期にかけて政府によって使節団や留学生を含む政府関係者が米欧に送られ、個人の海外渡航や留学が認められてからは日本人の渡航や留学生も急速に増えました。欧米の実情を肌で知って官民各分野で活躍する日本人の数が増えることによって、そうした人たちを中心に外国人観光客を歓迎し、彼らの国内旅行を支援する必要を感じ、外客受入の改善を提言する人たちも現れてきたのでした。事実、国際航路の発展によって定期航路や世界一周航路の船が日本に寄港する数が増え、欧米からの観光客が顕著に増えてきました。

そうした中で、彼らの日本観光は、言語の違いや食住文化の差異が国内旅行を難しくしているという特殊事情がありましたから、これらをいくらかでも緩和しようと有志によって設立されたのが「喜賓会」でした。

#### 1. 喜賓会の時代（1893～1912）：インバウンド観光振興事始め

1890年代に入っても、まだ規則上は外国人を居留地内に閉じ込め、居留地外への旅行を制限したままでした。世の中に外国人観光客を歓迎するムードは乏しく、不平等条約改正に応じない外国に対し、居留地制度と遊歩規則の厳密適用を叫ぶ国内派の勢力はむしろ強くなっていました。そうした中で国際派の政治経済分野の重鎮たちが中心となり、外客を歓迎する姿勢を明確にし、その受入れを改善することを目的とする公的色彩の強い非営利組織「喜賓会」（Welcome Society）が創立されました。喜賓会の設立は日本のインバウンド観光振興の第一歩であり、重要な転回点であったと考えます。

#### 喜賓会設立の経緯

日本のインバウンド観光振興の歴史に最初に登場するのが「喜賓会」です。「喜賓会」が設立されたのは、帝国議会での条約改正論議が大詰めを迎えていたさなかの1893年（明治26年）でした。鹿鳴館時代（1883～87年）を経て、1890（明治23）年11月に外国人貴賓のための帝国ホテルが日比谷に開業し、世界情勢からみても訪日外客の増加が予想される中で、外客をもてなす組織の必要性が議論され始めたのでした。

「喜賓会」は1892（明治25）年10月、渋沢栄一、益田孝、蜂須賀茂韶侯爵らが発起人となり、準備事務所を帝国ホテル内において設立準備をはじめ、翌1893（明治26）年3月の設立総会によって誕生しました。喜賓会設立の中心人物のひとりであった渋沢栄一は設

立に至ったいきさつを「雨夜譚会談話筆記」で次のように語っています。

…外客誘致という程でもないが、明治 20 年頃、多少それに類した事を企てたことがある。其頃農商務省の商工局長（実際は局次長）をしていた南貞助という人が、日本は風景はよし、新しい国として、外国から目を着けられているしするから、接待法をよくしさえすれば必ず欧米人を誘致することができるということを、頻りに外務関係の人へ申し出た…喜賓会はその時組織されたのであって、南氏が担当で私等がその世話をすることとなったのである。何でも仏蘭西や瑞西にそんな設備があったので、日本がこれを真似た。当時井上馨さんが外務大臣をやっておってこの企てに同意し、自らも主張されたので、私（渋沢）と益田孝氏とが申合せ、費用の方の心配は主として私等がやった。

**東京商工会での提案** 喜賓会が設立されるきっかけとなったのは、1887（明治 20）年に三井物産社長として 8 か月にわたって欧米を視察して帰国した益田孝が、帰国直後の 11 月 25 日に東京商工会（東京商工会議所の前身）で行なった「欧米商工業ノ実況ニ就キテ」と題する講演でした。益田はフランスの商工業の実情について述べ、フランスが観光客の扱いに長け、観光を一つの産業とみなして大事にしている点に言及し、「外客ヲ接遇スルニ至リテハ最も鄭重ニシテ苟モ旅客ヲシテ満足セシムルノ方法アレバ之ヲ施設スルニ決シテ財ヲ惜シマザルナリ」と述べています。

この時点で益田はインバウンド旅行業者やホテル、ガイド、観光施設などの観光産業を念頭に置いて発言していたと思われます。南貞助が説いて回ったというのも、今風にいえば外客の接遇や受入体制を改善する必要があるということではなかったかと思われる。この時点で欧米にはトマス・クックなどの旅行業者が国際観光旅行を活発に組織していましたが、まだ中央政府が観光に関心を示す段階には至ってはいなかったからです。

ところが、翌 1888 年（明治 21 年）5 月 21 日開催の東京商工会で、益田は非営利団体「外国人接待協会設立ノ件」を提案し、その趣旨説明において「此の協会ノ目的トスル所ハ、我国へ来訪する外国人ハ勿論、東京へ来ル内国人ニ可成便利ヲ与へ、愉快ヲ感ゼシムルノ手段ヲ為シ、随テ都下ヲ繁盛セシムルニ在リ」と説明しています。白幡洋三郎の研究（「異人と外客：外客誘致団体「喜賓会」の活動について」）によれば、この提案時にすでに後の「喜賓会」とほぼ同様の会則まで出来ており、設立趣意書において、この協会は東京商工会の会員を中心に東京在住の者たちで運営する会とし、京都府や日光のある栃木県など外人観光客が多く訪れる府県に同様の会が生まれることを期待するとしています。ただ、必要経費の負担については未定であり、新協会の業務は常時繁忙ということはないので、当分は東京商工会の職員が兼務してやれば、職員の給与などの支出も不要、経費負担は文具等の事務費と案内パンフレットなどの作成費だけ、収益のない団体であるから経費を節約すれば会員の負担はそれほど多くはない、という趣旨の説明をしています。益田、渋沢らが設立しようとしたのは外国人観光客の接遇改善のための非営利団体で、運営は東京商工会自身が担当してもいいし、別団体を設立してもいいという柔軟な発想でした。事実、増田自身「小生ノ希望スル所ハ一日モ早ク斯ノ如キ仕事ヲ実行スルノ一点ニ在リテ、別段ニ

協会ヲ組成シテ之ヲ行ハシムルモ将タ商工会ヲシテ直ニ此仕事に当タラシメルモ、其辺ニツイテハ何レニテモイギナシ」と述べています。益田の提案に対し、直接商工会が携わることについては反対意見が多数を占め、議論の結果、この協会は「東京商工会ノ附属トセズシテ、別ニ之ヲ設立スル」ことに決したと議事録に書かれています。

**条約改正と喜賓会** 1887（明治20）年から1888（明治21）年にかけて益田らが外国人観光客に注目し、待遇改善のための協会の設立を提案してから、1893年に「喜賓会」が設立されるまでに5年の歳月が過ぎています。ちょうどこの時期は不平等条約の改正が大揉めに揉めた時期だったことが理由と思われる。治外法権（領事裁判権）の廃止と外国人の居留地外旅行の制限はセットになっていて、1887（明治20）年に井上馨外務大臣の条約改正案が弱腰の批判浴びて（外国人判事の採用などの譲歩をした）国内反対派によって葬られ、井上は外務大臣辞任に追い込まれました。不平等条約改正の使命ともども外務大臣を引継いだ大隈重信らは、翌1888（明治21）年11月に大隈が作成した条約改正案を閣議決定して、1889年2月20日にアメリカとの条約調印にこぎつけ、次いで6月にドイツ、8月にはロシアとの間でも新条約に調印しました。この改正案は黒田清隆、大隈重信、伊藤博文の合意のもとに作成されたものでした。交渉にあたって大隈らは、先に井上外務大臣の改正案が外国人法官の採用提案が漏れて頓挫したことから、一切交渉内容を公表しませんでした。ところが、日米新条約の内容が5月31日の陸羯南の新聞「日本」で公表されると、外国人が被告となる裁判では大審院で外国人判事が過半数の法廷で審理されとするとする条項があることがわかり、大隈案もまた吹き飛びました。この騒ぎの中で大隈の馬車が右翼のテロリストに爆弾を仕掛けられ、大隈は右足を切断する重傷を負っています。調印済みの3国との新条約は無期延期ということで事が収められ、条約改正は振出しに戻ったのでした。

かくして、喜賓会設立に動こうとしていた頃は、まさに安政条約を厳密に適用し、外国人を居留地内に閉じ込めるべしといった強硬派による激しい主張が強まった時期でしたから、外国人の国内旅行を優遇するような方策は採りにくかったものと思われる。

その後外務大臣を引きついで青木周蔵（在職1889～1891年）と陸奥宗光（1892～96年）によって、1893年に最重要国イギリスの条約改正への同意を得ることに成功し、1894年に「日英通商航海条約」に調印するに至りました。改正条約の発効は5年後の1899年と定められ、それまでは雑居の禁止も内地旅行の免状取得義務もそのままでしたが、実質的に国内旅行は緩和され、旅行制限は名目的になっていました。

**喜賓会の組織** 「喜賓会」はこうした時代背景のもとに1892年10月に設立準備が始められ、翌1893年（明治26）年3月、事務所を東京商工会内に置いて発足しました。会の名称は詩経小雅篇の「我有嘉賓 中心喜之」（良き客があることを心から喜んで）からとって末松謙澄が命名したといわれています。英語名称は **Welcome Society** とされ、以後喜賓会は訪日外国人に親しまれる存在になって行きます。会長はイギリス遊学の経験があり、フランス公使や文部大臣も務めた国際派の蜂須賀茂韶（侯爵）、幹事長に洪沢栄一、常任幹

事に福沢諭吉の次男でアメリカ留学経験者の福沢捨次郎、幹事に益田孝、横山孫一郎（帝国ホテル常任理事）、神大鍋島家当主で外交官として欧米滞在経験の豊かな鍋島桂次郎、宮内省の要職にあった三宮義胤（のち男爵）、岩倉使節団に同行してアメリカに留学し木戸孝允の養子となった木戸孝正（宮内庁侍従）という錚々たる布陣でした。他に評議員として23名が喜賓会の事業運営に参画しており、この中には英字紙ジャパン・メール主筆のJ.H.ブリントリーや鹿鳴館など多くの西洋建築を手がけたJ.コンダー（コンドル）、外務省顧問だったH.W.デニソンのような日本通の外国人4名も含まれていました。喜賓会は東京商工会が主導し、東京のローカル組織のような形で発足しましたが、最初から日本全国を事業の対象とする組織だったのです。

なお、喜賓会の実務を担当したスタッフについては、「国際観光事業十年の回顧」（鉄道省刊・1940年）が「担当した人は数人」と記しており、名前と経歴がわかっている人に南貞助と弘岡幸作という人がいますが、彼らについては後述します。

## 喜賓会の目的と事業

喜賓会の目的は「我が国山河風光の秀、美術工芸の妙、夙に海外の賞賛する所となり、万里来遊の紳士淑女は日に月に多きを加ふるも之を待遇する道備わらず、旅客をして失望すること少なからざるを遺憾とし、同志深く之を慨し、遠来の子女を歓待し、行旅の快樂、観光の便利を享受せしめ、間接には彼我の交際を親密にし、貿易の発達を助成するを以て目的とす」とあり、1893（明治26）年の設立総会で、会の事業を以下のとおり明示する「綱領」を採択しています。（「喜賓会解散報告書」より）。

**喜賓会の事業概要** 「喜賓会解散報告書」は同会の事業の概要を以下の通り、5項目に分けて説明しています。

- (1) 旅館の営業者に向けて設備改善の方法を勧告すること
- (2) 善良なる案内業者を監督奨励すること
- (3) 勝地・旧跡・公私建造物・学校・庭園・製造工場等の観覧視察上の便宜を謀ること
- (4) 来遊者を歓待し、又我国貴顕紳士の紹介の労をとること
- (5) 完全なる案内書及案内地図を刊行すること

ここに示されている目的と事業を見れば、来訪外客を歓迎し、滞在中の便宜をはかり、そうすることによって外国人観光客の誘致につなげようという組織目的は明快であり、海外での観光宣伝まではまだ視野に入っていないものの、現代の政府観光局（NTO）の原型と違って間違いありません。(1)～(4)は可能の範囲でただちに手がけられる事業ですが、(5)の外国語による案内書や地図の刊行は、会の目的達成のために是非とも必要である一方、それなりの準備をし、知識と労力と予算を動員しなければ出来ないゆえに、喜賓会の最重要事業でした。以下簡単に事業について触れておきます。

- (1)は、洋式ホテルの不足への対策です。とはいえ喜賓会自身がホテル増設促進に動

くには力不足でしたから、既存の日本旅館を改造して部分的に外客を受け入れられるよう勸奨し、助言することを掲げています。既述のとおり、1890年頃までに開港地やリゾート地に少しずつ洋式ホテルや洋室を備える旅館などができ、アジア在住の西洋人の中には気候のよい日本に避暑目的でやってくる人々も増えています。「竜門雑誌」の弘岡幸作『外客誘致の今昔所感』によれば、喜賓会設立当時の外国人来訪客は毎年7～8千人位で、彼らが訪れる観光地は、だいたい北は仙台松島から南は瀬戸内海の厳島まででした。滞在期間は長くて1カ月、短い人は1週間ほど、客船の寄港地周辺だけを逍遥する人を含めて平均消費額は1人当たり1千3百円ほどでしたから、少なくとも観光による外貨収入は年間およそ1千万円と考えられていました。ちなみに、来訪外客統計が作られるのは1910年（明治43年）からで、この年には15,650人が訪日しています。何ととっても食住の格差が大きい日本に外客を迎えるには、洋式の食住の提供は緊急不可欠の課題だったのです。

(2) は、ガイド問題の改善を挙げています。ガイドの初期の状況は先述しましたが、不適格なガイドや悪質なガイドも出てくるようになり、これの改善が重要課題のひとつでした。ホテルや交通などのハード施設は一朝一夕に整備できませんから、既存の施設サービスを利用してもらうしかありませんが、それにはガイドのサービスが欠かせません。通訳兼説明役のみならず、食材の運搬、人力車や乗合馬車その他あらゆる交通手段の利用を含め、移動と見物全般に亘ってガイドの手助けが必要でした。それゆえ喜賓会が最初に取り組んだ重要課題の一つがガイドの質の向上だったことは当然のことでした。

(3) は観光地や観光対象の見物の便宜を図るとされています。これはオピニオンリーダーやメディアなどの貴賓（VIP）を、外国人が通常訪れにくいところにも案内して見てもらおうという発想です。「事業」の項に例示されている「見せたい場所」（略）がこの時代ならではと思わせませぬ。1860（万延元）年の日本初の訪米使節団から明治の岩倉使節団まで、日本人が欧米を見て回って感激したのは日本にない近代西洋の制度であり、技術であり、その成果でした。例えば、宮永孝「アメリカの岩倉使節団」がアメリカで視察して回った事例を「欧米回覧実記」から拾いあげています。それは「官庁街（市庁舎・造幣局・特許局・印刷局・鉱山省・郵政省・裁判所・農業省など）であり、砦、学校、病院、刑務所、電報局、新聞社、造船所、鉱山、公園、貯水池などのほか、多くの工場（馬車・毛織物・工具・酒・油・砂糖・靴・ボタン・針・衣服・ゴム・金銀器・銃器・時計・木材など）であり、それぞれに強烈な印象を受け、大いに学んだことが想像されます。喜賓会が外国人貴賓に見てもらおうとしたものとして「名所・旧跡」をトップに置いてはいるものの、公私建造物・学校・庭園・製造工場等を挙げているのは、明治も四半世紀を過ぎて、日本が西洋に追いつこうとして整備してきた状況を見てほしかったことが明確に見て取れます。今でいえば産業観光のようなものかもしれません。

「喜賓会」は「貴賓会」ではなく、「良き客を喜んで迎える」という中国の書からとった命名ではありましたが、欧米から日本まで往来するには汽船で数か月を要し、格別に裕福な人しかなし得ない旅でしたから、事実上全ての客が貴賓であり、ほとんどが知的エリー

トと呼ぶにふさわしい人たちでした。彼らは自分たちとは異質の文明国日本を見て驚くとともに、西欧化（近代化）に向かって走り出した日本が独自の文化を喪失していくことを憂える人たちも多かったのです。一方、富国強兵に向かって欧米に追い付け追い越せと脱亜入欧に走る日本の知識人にとって、古き良き日本を褒めてもらうのではなく、成長した日本をこそ見てほしいという思いがありました。これについては小論「外国人の見た日本：クール・ジャパンとその源流を求めて」第2章『幕末明治のクール・ジャパン』（亜細亜大学ホスピタリティ・マネジメント紀要2016年3月）にまとめましたのでここでは省略しますが、1件だけ逸話を紹介させていただきます。

「日本事物誌」の著者で日本の旅行ガイドブックも執筆した日本通のバージル・ホール・チェンバレン（1850～1935）は「新しい教育を受けた日本人のいるところで、諸君に心から感嘆の念を起ささせるような、古い奇妙な、美しい日本の事物について、詳しく説いてはいけない」と書き、その例として、英国の詩人エドウィン・アーノルド（1832～1904）が1889（明治22）年に来日した時の歓迎晩餐会で行ったスピーチが、日本の主要新聞でこっぴどく叩かれた話を紹介しています。アーノルドは日本を「地上で天国あるいは極楽<sup>パラダイス</sup>にもっとも近づいている国」と称賛し、「その景色は妖精のように優美で、その美術は絶妙であり、その神のようにやさしい性質はさらに美しく、その魅力的な態度、その礼儀正しさは、謙虚ではあるが卑屈に墮することはなく、精巧であるが飾ることもない。これこそ日本を、人生を生甲斐あらしめるほとんどあらゆることにおいて、あらゆる他国より一段と高い地位に置くものである」と述べたのですが、翌朝の各紙の論説は、アーノルドが産業、政治、軍備における進歩にいささかも触れず、もっぱら美術、風景、人々のやさしさと礼儀正しさなどを褒めあげたのは、日本に対する一種の軽視であり、侮蔑であると憤激したのでした。

喜賓会が立ち入りの容易でない施設への入場のあっせんを行った事例として合計74カ所が挙げられています（「喜賓会解散報告書」）、白幡洋三郎「異人と外客：外客誘致団体『喜賓会』の活動について」は「それらは庭園・城などの旧跡、学校・病院・裁判所・气象台などの公的施設、官営工場や会社などである。この見学所のうち、ふつうの外国人観光客が行きたがるような名所・旧跡は、わずかに後樂園、大阪城を除いて他にはない。むろん、一般の名勝地・旧跡は喜賓会の紹介がなくてもほとんど立ち入り可能だからあっせんの必要がないことはわかるとしても、当時一般に未公開であった名古屋城や二条城、京都御所など、日本人も外国人も見たがるようなところが挙げられていない。庭園については修学院離宮、桂離宮などの名はなく、すべて当時の富豪が別荘として所有しているところであり、それ以外は明治になって日本に現れた近代的な鉱工業施設や公共施設ばかりであった（中略）。…外国人は名所旧跡以外に日本の『学事・商工業』の現状を見たがるものだと説明されてはいるものの（中略）、…喜賓会があっせんして外国人を誘致しようとした意図が、日本の近代化された姿を印象付けようとするものであったと考えれば納得がいく」と書いています。たしかに挙げられている施設は幕末明治の遣欧、遣米使節ら欧米に出かけた人々

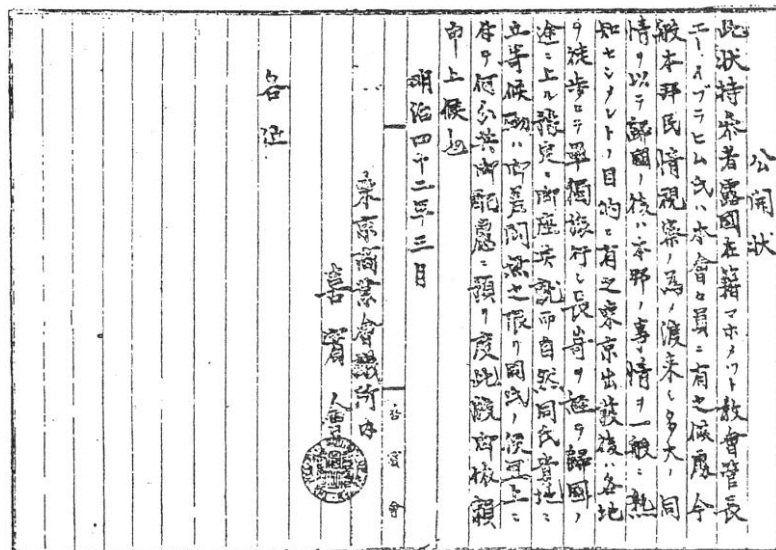
が驚いた施設等の日本版ばかりです。外国人の要望に応える選択というより、こちらが見せたいと思う場所が挙げられているといいでしょう。また、喜賓会がある程度自由に紹介できる施設等に限定されたでしょうから、見せたいと思っても、会の力量の限界を超えた文化施設等を含めるわけにはいかなかったとも考えられます。

(4) に挙げられている「来遊者を歓待し、我邦貴顕紳士の紹介の労を執ること」については、実際にあっせんしたVIPは30数名程度で、上野の精養軒や芝の紅葉館など当時の日本の代表的な接待・宴会場で歓迎会を開く程度でした。白幡は貴顕への面会や取材の要望に対しては紹介状を出す程度だったと否定的な評価をしていますが、実はこれが重要な仕事であったのかもしれませんが。喜賓会の活動については、喜賓会側が残した記録だけでなく、わずかながら利用者が書き残した事例もあります。そのひとつが日本に滞在したタタール系ロシア人アブデュルレシト・イブラヒムの「ジャポニヤ：イスラム系ロシア人の見た明治日本」で、この中に『喜賓会』という項目があります。イブラヒムは日露戦争から3年後の1909(明治42)年2月にウラジオストク経由敦賀に到着し(1902年にウラジオストク~敦賀の定期航路を開設)、敦賀から米原に出て横浜に向かい、横浜に1週間ほど滞在してから東京に入っています。6月まで滞在して日本国内をあちこち旅行してまわり、『喜賓会』の活動について次のように書き残してくれています。

…日本への旅行者は誰でも、東京では会の本部へ、またその他の都市では支部に申し込んで会員になることができる。協会では、まず旅行者に日本の詳しい地図を手渡す、大きな都市の市街図もその周りに載っている。この他に、仏語、英語で書かれた2冊の<sup>ハンドブック</sup>手帳がもらえる。この<sup>ハンドブック</sup>手帳には日本中の主な観光地の説明、それがどこにあり、どうやって行くのか、費用はどれだけか等すべてが書かれている。そして、必要とあれば会の方から人をつけてくれる。この人たちは完璧な案内役で、数か国語に通じている。誰かに会いたい場合には、協会が紹介してくれる。また、この他にも会員登録した旅行者のどんな要望にでもできる限り応えてくれる。

この協会は15年間続いているという。各旅行者は30円を払って会員登録すれば非常に多くの便宜を計ってもらえる。私も入会した。協会は、私のために特別の計らいをしてくれた。日本国中を歩き回るために1通の書類をくれたのである。この書類は、あたかも紹介状付きのパスポートのようであった。県の中心地で、あるいは町や村で、どこへ行っても私はこの書類を見せた。この書類をそのまま読者諸兄にお見せしよう。協会はこれ以外にも、私に特別の紹介状をくれた。このおかげで日本人から大変多くの手助けを得ることができたのである。(下に現物を掲載、P111~112)

イブラヒムは日本語による上の紹介状を持ち歩き、必要なときにこれを見せれば、(黄門様の印籠よろしく)何事でもたちどころに聞き届けてもらえた、とこのサービスを大いに評価しています。イブラヒムが来日した当時、世界にまだ政府観光局はなく(最初とされるフランス政府観光局は1910年に設置)、こうした外客向けの公的サービスは日本だけであり、イブラヒムはロシアやトルコに比較して、喜賓会の有効にして誠実な観光客への対応を絶賛しているのです。



日本国内を旅行するための紹介状

(5) の案内書および案内地図に関する事業について、「喜賓会解散報告書」は次のように記載しています。現代語風に直すと概要以下のとおりです。

本会は携帯に簡便にしてかつ正確なる英文日本案内地図の欠乏せるを遺憾とし、明治 30 年全国各地に紹介して材料を蒐集し、多大の労力と注意を払い一冊を編成し、これを刊行して内外各地に頒布せり。当時この種の地図皆無なりしを以って、本邦における英字新聞紙は、わが国旅行上の好伴侶なりとし、いずれも筆を揃えてこの挙を激賞せり。

この英文地図は宮内大臣を経由して両陛下にも献上され、絶えず増補改訂を行ない、解散までの 20 年間に 11 版を重ねています。大阪で開催された第 5 回内国産業博覧会（1903 年・明治 36 年）に際しては、英文の博覧会案内とともに、美しい風景画入りの装丁に意匠を凝らした英文の「全国勝地案内書」を編纂し、これを農商務省博覧会事務局が大量に買い上げて来遊貴賓に進呈しています。そして、博覧会が終了した翌 1904（明治 37）年に、懸案だった日本観光案内書を「ベデカー」などの外国のガイドブックに準拠して距離・時間から船車・宿泊の料金費用に至るまでことごとく網羅し、内地各方面わたる旅行の方法を列挙し、経費の多少を比較し、沿岸航路の便否を示し、美麗なる風景画を挿入してあまねくこれを頒布したところ、大いに内外の賞賛を博し、会務発展上多大の便宜を得たと解散報告書に記載しています。

**世界初の政府観光局「喜賓会」** 自国の観光宣伝を外国で行うことは、当時世界でもまだどこも取り組みを始めていませんでした。国全体の外客受け入れ体制を改善し、汽船会社や旅行業者経由印刷物等の海外配付を行なうなど、明確な意図をもって外客誘致活動を行ってきた「喜賓会」は、後年 National Tourist Office (NTO・政府観光局) と呼ばれるようになる公的観光組織の嚆矢でした。

そもそも欧米では、観光はまだ裕福な人たちの遊びに過ぎず、中央政府の関与する問題



ではなく、民間企業や地方行政に任せておけばいい分野だったのです。国レベルの政府観光局の誕生については別途扱いますが、簡単にいえば、非営利で公的な観光機関の誕生は、ヨーロッパで避寒地や避暑地、湯治場、山岳観光地などにおいて関連業者の組合が結成され、そこへ公益代表の市町村が加わって地域観光協会が誕生したのが始まりです。最初の観光協会は1885年に設立されたスイスのジュネーブ観光協会であり、次にジュネーブになって1889年にフランスのグルノーブル観光協会が設置され、以後観光地単位の観光協会が増えて行きました。それらが県とか州単位の広域観光協会連盟に結集し、最終的に国単位の全国観光連盟ともいべき組織が誕生するという経過を辿っています。こうした経緯を経て最初に全国観光連盟ができたのもスイスで、「喜賓会」設立の年と同じ1893年に結成され、以下フランス（1895年）、ドイツ（1902年）と続いています。

これらにはまだ中央政府は関わっておらず、世界初のフランス政府観光局の設立が1910年ですから、「喜賓会」はそれより18年以上早いことになります。もっとも、これは自慢すべきことでもなく、日本は外客接遇に際して言語や文化の差が障壁として存在し、他方、まだ民間に外客を歓迎し誘引しようとする意図も力もなかったからこそ、官や民の先駆者が真っ先に取り組む必要があったというべきでしょう。

**喜賓会の限界** 喜賓会が最重要視していた日本紹介のための「英文日本地図」と「英文日本旅行案内書」等の出版事業は、来訪外客が増加するにつれて内外での無料配布請求が増大し、無限に経費が増えていく傾向にありました。作成配付に巨額の経費がかかり、日露戦争（1904年2月8日～1905年9月5日）後の不況もあって、民間からの寄付金に依存してきた喜賓会は十分な活動が出来なくなってきました。資金集め担当であった渋沢栄一の回想によれば、喜賓会が資金的に追い込まれて行く状況は、第一に、増大する日本案内地図と日本旅行案内書等の需要への対応に巨費がかかり、これを賄うことが難しい状況となってきたこと、第二に、民間からの寄付金に依存してきた喜賓会は、日露戦争後の不況の中で渋沢や益田らの懸命の努力にもかかわらず、寄付金が得にくくなってきたこと、第三に、主要寄付者グループだった日本鉄道をはじめとする私鉄が「鉄道国有化」（1906）によって消滅してしまったこと、でした。このままでは十分な活動が出来ないという状況に追い込まれた渋沢らは、抜本的解決のために政府の支援を求めべく鉄道省に相談を持ちかけるわけですが、1907（明治40）年の時点で鉄道院（当時）は喜賓会の印刷物の大量買い上げなどで支援をしています。

喜賓会は明治の日本経済をリードした経済人や財閥の私的イニシアティブで設立され、宮内庁が資金的に応援した以外に政府による資金援助等はありませんでした。その目的も国際経済へのプラスというより、日本を理解してもらい、日本を欧米並みの国にしたいとする井上馨外務大臣らの国際理解を求める動機のほうが先行していました。民間の寄付だけでは成り立たなくなって政府の支援を求めた時、それに相応しい役所は外務省でも、農商務省でもなく、鉄道省（当時鉄道院）だったのです。

## 喜賓会からジャパン・ツーリスト・ビューローへ

喜賓会が会員制による小規模組織として資金調達に苦慮していたころ、より強力な外客誘致機関を設立しようとする動きが出てきました。日本は日清戦争（1895～96）、日露戦争（1904～05）に勝利して台湾、朝鮮、南満州を植民地支配するようになり、それぞれの鉄道を支配下に置いて富国強兵の一端を達成し、目が世界に向かっていたのでした。

目的も事業内容もほぼ喜賓会と同趣旨でしたが、今度は鉄道院（当時）をバックに積極的に政府が関わる半官半民組織の設立を目指すに至りました。そのきっかけは、鉄道院の前身の鉄道作業局の木下叔夫が休職して私費でアメリカに留学し（1904年8月）、日本が欧米諸国に肩を並べるまでに成長したにもかかわらず、相変わらず東洋の小国としか見られていないことから、日本を外国人に理解してもらうには外国人観光客誘致が早道であると考えようになり、同時に観光客の誘致は外貨の獲得に資するとして、そのための組織創設の建白書を時の逓信大臣大浦兼武あてに提出したことでした。民間の社会貢献的な発想ではなく、交通を所管する役所（鉄道担当省）からの問題提起でした。鉄道作業局は幹部職員の海外留学の必要を認め、1905年に木下を復職させたうえでさらに2年間海外で運輸研究に従事することを命じました。木下はその後もことあるごとに外客誘致機関設置の必要性を説き、1907（明治40）年3年余にわたる米欧留学から帰国すると、鉄道院の幹部はもとより、関係各方面の有力者に外国人観光客の誘致とそのため組織設置の必要性を熱心に説いて回りました（「日本交通公社50年史」、「日本鉄道史大正昭和篇」）。

1910年（明治43）年3月、鉄道院の平井晴二郎副総裁がスイスのベルンで開かれた「万国鉄道会議」に出席し、その途次スイスをはじめとする西欧諸国の観光事業を親しく視察して帰国すると、木下の所説に大いに共鳴し、「この事業は鉄道院が中心になって強力に推進すべきである」と主張し、木下はその実現に邁進することになります。平井副総裁をトップとして、鉄道院の木下叔夫、日本郵船の林民雄、帝国ホテルの林愛作らが世話役となって設立準備に当たり、これが今日のJTBの前身であるジャパン・ツーリスト・ビューローの誕生へと実るわけです。

この動きを知った喜賓会側は、まさに自分たち自身が事業継続のためにより強力な機関の設立を検討していた時期でしたから、会代表の渋沢栄一はさっそく木下叔夫と日本郵船の林民雄らに喜賓会の現状と希望を伝え、「もし鉄道院にそういう計画があるのなら大いに協力しよう」と申し出ています。

結果として喜賓会と新組織ジャパン・ツーリスト・ビューローは協力体制をとらず、ビューロー設立2年後の1914（大正3）年に喜賓会は解散します。解散に当たり、喜賓会側が人員や事業資産などを引き継いでもらうようビューローに申し入れたのに対し、ビューロー側はこれを謝絶しています。「日本交通公社50年史」は同じ目的の喜賓会に背を向けた理由を説明していませんが、設立に際し「…事業の中心をどこに置くべきかが議された。この問題はやさしいようでなかなか難しい面倒な問題であった。下手をしてスタートを誤ると縄張り争いから往々にして骨抜きにされるおそれがたぶんにあったので、慎重にも慎

重を期して議せられた。その結果、外客に関係を有する官・私方面、特に鉄道、汽船会社、ホテル業者が中心となって実行に当たるがよかろうということに一決した」と書いています。喜賓会の組織・事業を引き継ぐのは、喜賓会側に渋沢栄一、益田孝、そして彼らが代表する東京商工会という今でいえば経産省系列の組織が後ろにあり、場合によっては運輸省（鉄道省）系列とのなわ張り争いが生じる可能性があるかと判断したのではないかと思われます。政府観光局、というより「観光」という事業分野をどの省が所管するかは諸外国でも考え方がばらばらですが、この時代鉄道および交通全般を主管する省が、自省の事業に直接かかわる分野の政策の一環としてジャパン・ツーリスト・ビューローを創立しようとしたことは理にかなっていたと考えられます。

「喜賓会解散報告書」によれば、喜賓会はビューローに人的、知的、物的遺産を引き継いでもらうよう申し出て断られ、事務方の責任者弘岡幸作を含む5名の整理委員を指名します。整理委員会は審議を重ねた結果次の措置をとることを決議し、その通りに実行されました。

- 一． 本会創立以来の事跡、収支計算及び解散理由を記載し、本会々会員に報告すること
- 一． 寄付者その他創立以来本会の為に尽力せられたる人々に対し感謝状を贈呈すること
- 一． 海外における関係者に解散通知書を発すること
- 一． 本会発行の案内書及び地図類の現存せる部数を無償にて需要ある相当の向きに配布すること
- 一． 地図原銅版は東京基督教青年会に寄付すること
- 一． 本会備付の参考書類及びその他の什器雑品は東京商業会議所に寄付すること
- 一． 左記（省略）の会長及び役員及びその他従来とくに本会のために尽力せられたる各位に対して記念品を贈呈すること

記念品贈答の対象としてリストアップされている34人のうちには木下叔夫の名前もあります。木下は喜賓会が資金集めで苦しんでいた頃に鉄道院が地図やガイドブックなどの買い上げで支援した時代の担当者だったからでしょう。喜賓会の組織と事業を研究した白幡洋三郎は、JTBの歴史を語る中で喜賓会の事跡についてほとんど触れていないのが不自然であると述べていますが、上のような背景があつてのことかと思われます。今日喜賓会の組織と事業に関する事跡が辿れるのは、「渋沢栄一伝記資料」によるところがほとんどです。渋沢や益田らは小規模ながら日本国の為に外国人観光客の接遇改善や誘致活動を開始したことを誇りに思い、「解散報告書」という形で喜賓会の創立から解散までの歴史を書き残したのです。

最初期の観光研究書として著名な南ア・プレトリア大学ノーバル教授の「観光事業論」（1935年）が、当時の世界の観光事業の状況について記述する中で、「日本の国際観光宣伝事業は1893年の喜賓会誕生によって始まった」と書いており、喜賓会は政府観光局として扱われてしかるべき組織でした。そうならなかったのはジャパン・ツーリスト・ビ

ユーローが喜賓会の組織を継承せず、先駆者として扱われなかったために忘れ去られたのでした。

### 南貞助と日本初のインバウンド旅行者

私は JNTO に勤務していた関係で、所属する組織の歴史には格別の関心を持っていましたから、組織の祖先「喜賓会」創立の経緯については調べもし、何度か喜賓会に関する文章も書きました。しかし、喜賓会の初期の実務を担当した南貞助については、「国際観光振興会 20 年史」、「日本交通公社 50 年史・70 年史」、「帝国ホテル百年史」など関連文献にその名前は出ておらず、最初に南貞助の名前を知ったのは木村吾郎「日本のホテル産業史」（1994 年）第 5 章「I. 喜賓会の創設」（P163～）によってでした。渋沢栄一や益田孝といった超大物や理事など役職にある人々は常勤ではないので、「実務を担当した」人として唯一名前が出ている南貞助がどういう人か知りたいと思いながら探し出せずにいました。1998 年から立教大学で観光を講じるようになり、ふとしたことで小山騰「国際結婚第一号」（講談社、1994）という本を手にとって、まさしくこれが現代でも読める南貞助の伝記とあっていい本であることを発見しました。同書によって南貞助が喜賓会の設立に関わり、その後の運営の実務を担当していたことがわかります。また犬塚孝明「密航留学生たちの明治維新」によって、彼が高杉晋作の勧めでイギリスに密航留学した事情もわかり、手塚竜麿の「南貞助と妻ライザ」（「英学史研究⑦」1974）にはロンドン留学時代の南のことが書かれています。既述の白幡洋三郎「異人と外人」にも南貞助が登場していて、ばらばらの資料を寄せ集めると少しずつ彼の事跡がわかってきました。南のことは世にあまり知られていませんので、インバウンド観光の実務の先駆者南貞助について少し説明しておきましょう。

**南貞助の事績** 南貞助には「宏徳院御略歴」という自伝的著作があり、これに基づいて何人かの研究者が南の事績を紹介しています。これらの文献を見ると、やはり日本のインバウンド観光の草分け的個人を求めれば、間違いなく南貞助もその一人だったと納得できます。彼は実に多様な経歴の持ち主で、出自は長州藩高杉晋作の従兄弟（晋作の父春樹の妹の子）にして義弟（のち春樹の養子となる）です。1864（文久 3）年の下関戦争と薩英戦争の報を聞いてイギリスに密航留学中だった井上聞多（馨）と伊藤俊輔（博文）が藩の危機を救うべく帰国した後、南貞助は 1865 年に彼らに替わって同志山崎小三郎とともにロンドンに留学しました。高杉晋作から千両の資金をもらっただけで上海に渡っていますが、ロンドンまでの船賃に大半を使い果たし、極貧のロンドン生活で山崎は病死（結核）してしまいます。幕府が崩壊し、金も尽きて、南は志半ばで慶応 3 年に帰国しますが、得意の英語力を買われて明治元年に新政府の外国官権判事に任じられたのを皮切りに、翌明治 2 年に条約改正取調委員、同 3 年には函館府判事などの官職を歴任しています。それでも南は帰国後もずっとイギリス再留学の機会を求め続け、1871 年 1 月（明治 3 年 12 月）に東伏見宮（のちの小松宮）の英国留学の随従として渡英します。二度目のロンドンでは、友人になっていたロ

ーレンス・オリファント（当時国会議員・元在日英公使館書記官）やハリー・パークス元駐日公使らの支援により、日本人で初めてイギリスの法律学校（リンカーンズ・イン）に入学しました。南は日本の外交官や留学生たちと緊密な関係を維持しつつも、他の日本人留学生たちと違って現地社会に溶け込み、様々な事業活動に取り組んでいます。アメリカの銀行の取締役就任すると、東伏見宮の随従の職を英語に慣れてきた三宮随従（のちに喜賓会幹事）に引き継いでイギリスで事業を興しています。このときの活動ぶりは、当時イギリスにいた岩倉使節団の大久保利通副使や伊藤博文副使から「本邦人ノ亀鑑タルベシ」と称賛されています。もっとも、この時のアメリカの銀行の営業活動は詐欺的で、南は日本人の預金を集めて多大な迷惑をかけたことが分かっています。

また、岩倉視察団滞英中の1872（明治5）年9月20日、岩倉使節の許可を得てライザ・ピットマン（Eliza Pittman）なる英国女性と結婚し、日本人の正規国際結婚第1号となっています。のちに英学教師として日本政府に雇われて来日するジェームズ・サマーズの協力を得てロンドンで日本語の活字を作成し、「大西新聞」という日本語新聞を発刊しています。「大西新聞」は英国の新聞記事などからニュースを翻訳し、在欧米の日本人に配布するのが主目的でした。1873年2月20日付『タイムズ』紙がこの新聞の発刊を採り上げています。その記事によると、第1号の発行部数は1,000部、うち700部が欧米在住の日本人に配布され、残る300部は長崎、大坂、横浜、東京に送られると書かれています。南はサマーズを岩倉具視に引き合わせ、政府お雇いの英学教授として訪日させるきっかけも作りました。もっとも、問題の「大西新聞」は第1号しか発行されず、南は1873（明治6）年春妻ライザを連れて日本に帰りました。

帰国してからの南貞助は妻ライザとともに「南英学舎」を開いたほか、さらに「内外用達会社」なる国際サービスの英国式株式会社を設立します。「内外用達会社」は通信部・運輸部・貨幣部・依頼部に分かれ、書簡や電信の翻訳、訴訟や商売のための通訳、内外の荷物の送付と受取り、外国為替等の銀行業務、売買の代理業など、英語力と外国体験を活かして外国関連の《何でも屋》的な事業を営んでいました。各地に支店分店を設け、1875（明治8）年にはその数38店に達していますが、結局この会社の業績は上がらず、1881（明治14）年に南貞助は総裁を辞任しています（妻ライザはその2年後の明治16年に離婚して帰国）。

そのあと実業界から官界（東京府）に転じ、同年（明治14年）小笠原島東京府出張所長として小笠原住民の日本帰化を推進するなどの実績を残し、次いで1885（明治18）年には東京府から中央政府の外交・領事畑に転じ、清国の漢口領事、香港領事などを歴任します。1888（明治21）年に香港から帰国した南は、条約改正の失敗で外務大臣を辞任し、農商務大臣に転じていた井上馨のもとで農商務省商務局次長に任じられ、1889（明治22）年6月には各国取引所の実況調査のために海外に派遣されています（手塚竜麿「南貞助と妻ライザ」）。南はこの頃に後の「喜賓会」となる外客接遇改善のための組織の必要性を説いて回ったものと思われます。1891（明治24）年に役所を辞め、しばらく職に就いていませんが、喜賓会設立翌年の1894（明治27）年に旧知の蜂須賀茂韶侯の依頼で喜賓会の名誉書記に就

任したのです。

**弘岡幸作** 南貞助が喜賓会の事務を仕切っていたことを証拠立てるもう一つの文献に「渋沢栄一伝記資料」を読みこんでまとめた白幡洋三郎「異人と外人：外客誘致団体『喜賓会』の活動について」があります。喜賓会の最大の事業は英文の日本地図と日本案内書の作成だったのですが、これを担当することになる弘岡幸作が喜賓会に入社する経緯を説明している個所があります。弘岡には「大正甲子還暦回想録」という自伝があり、これによると弘岡は1864年長州藩士の家に生まれ、1884年(明治17)年に山口師範を卒業しています。1888年(明治21)年に上京し、仕事のかたわらジェームズ・サマーズが築地の自宅で開いていた英会話学校「欧文正鶴学校」に7年間通いました。その時期に喜賓会の事業に強い関心を持ち、是非入社して仕事をしたいと考えるようになりました。

私は大に此の会の主旨を賛同するのみならず、海外諸国の人士に觸接して新知識を得るの機会あるべきを信じ、其の事務者たらんことを希望し、幹事のひとりなる木戸孝正候を赤坂新坂町に訪問して事情を述べしに、同候は帝国ホテル重役にて同会幹事を兼ねたる横山孫一郎氏に紹介せられた。然し其の時直接事務の処理に当られるは南貞助氏なり。南氏は下関市長高州素介氏の実弟に当たる。同氏は私の希望を容れ渋沢子爵に紹介せられ、茲に私は同会に入ることとなった。

これが喜賓会設立2年後の1895(明治28)年のことで、南が実務の責任者であったことがわかります。以後弘岡は喜賓会の外文印刷物の作成に専心し、南はそのあとも1902(明治35)年まで喜賓会に勤務してから職を辞し、1903年(明治36)年に《内外旅客の便益を営業的に増進する》ことを目的として「漫遊用達所南商会」なる外国人の旅行のための営利会社(旅行業者)を設立します。

ただし、冒頭に引用した渋沢栄一の「雨夜譚会談話筆記」の後段に、「…ただ外客をお世話するといっても、ただ漫然と無責任な案内をするだけではいかぬ、それには鉄道の連絡、その他ホテルの設備等が是非必要となってきたのである。ところが、当の担当者たる南という人が、ごくやりっぱなしで、規律の役に立たない人だったので(中略)、弘岡幸作氏が引き受けた」などと語っています。南の事跡を辿ってみると、彼は確かに気が多くて物事に長続きしない性格だったようにも見受けられます。そういう南だったからでしょうか、南は非営利組織の喜賓会に飽き足らず、英国時代から知っていたトマス・クック社を真似てインバウンド旅行業者を始めたのです。

**日本初の旅行業者「南商会」** 前記のとおり、喜賓会で南は外国人観光客の扱いに習熟し、非営利のサービス提供だけでは来訪外客の旅行支援として不充分と考えたのでしょう、1903年に彼は旅行手配などを代行する日本初のインバウンド旅行業者「漫遊用達所南商会」を設立しました。英国でトマス・クックなど旅行業者の活動を知っていた南ならではの行動だったといえます。事実、南商会の英文名称はT. Minami & Sons Tourist AgencyでThomas Cook & Sonsにそっくりです。しかも、トマス・クックを真似て英文の隔月刊旅行案内誌Excursion Journal(和文名は「漫遊新誌」)を発刊しています。南はこの漫遊旅行案内誌

第2号で、「南商会」は日本で最初に設立された旅行代理店であり、主として外国人旅行者の利益と便宜を図ることを目的としていること、英文誌の発行も事業の一環であるという趣旨のことを書いています。同誌の創刊号は世界各地の主要な鉄道会社、船会社、旅行代理店、ホテル等に送付した、とも書いています。私はたまたま古書店で5周年記念号（1908年4月・第15号）を入手しましたが、タブロイド版30ページの及ぶ本格的な英文誌で、実用情報から日本全国に及ぶ国内観光の見どころを紹介しています（写真下）。また、1905年（明治38年）には、さらに英文の「漫遊羅針」という外国人旅行者用ガイドブックも発行するなど、インバウンド観光の分野で独自の活動を展開しています。トマス・クック社の横浜支店が設置されたのが喜賓会誕生の年（1893・明治26年）ですから、南商会はクック社のライバルとなったの、あるいは日本のパートナーとしてランドオペレーターを務めていたのかなどと思いをはせてしまいます。



小山によれば、南の旅行業は専業で、南貞助の息子たちだけでなく、再婚した妻のイサはもちろん、15歳だった娘まで動員して事業を運営していました。彼の旅行業は順調に推移し、1912（大正元）年に事業を長男の南春峰に譲って引退します。南貞助が世界的旅行者トマス・クック&サン社を見習おうとしていたことが随所にうかがわれ、前掲の英字誌では自身の外国旅行にも触れて、「1865年に英国に留学して以来、地球を三度廻り、ますます旅行は価値のある教育であり、無知と無理解は人にとっても国にとっても悲しい疾病であることを確信する」と述べています。思えば、これとそっくりの言葉をトマス・クックも述べています（註）。

残念ながら、南貞助の日本初のインバウンド旅行者のことは観光史の文献にはほとんど言及されていませんが、新井堯爾「観光の日本と将来」（昭和6年刊）第7章『外客の接遇問題』にジャパン・ツーリスト・ビューロー、トマス・クック、アメリカン・エクスプレスと並んで、以下の通り南商会が紹介されています（p 250）。

**南商会** 本部は東京市に在り、支部はない。資本金七萬円の匿名組合で、海外ツーリスト會社と特約して観光客請負旅行をしておる。外人取扱数は年約千五百人で、個人経営としては非常に多い方である。契約会社は十九に及んでいる。

ともあれ、「漫遊用達所南商会」は1899年（明治32年）に外国人の内地雑居や内地旅行が自由化されて4年後の1903（明治36）年に誕生し、非営利団体喜賓会と協力して外客の斡旋を行なっていたようですが、1912（大正元）年（同年に貞助は引退）に誕生したジャパン・ツーリスト・ビューロー（JTB）が無料で外客の斡旋事業を行うようになってからも、新井堯爾によれば、少なくとも1931（昭和6）年まではインバウンド旅行者として外国のエージェントなどからの送客を受けて経営を続けていたことがわかりますが、1940（昭和15）年刊行の田誠「国際観光事業論」の外客斡旋機関の項目にトマス・クックとアメリカン・エクスプレスはそのまま掲載されているのに南商会の名は消えています。1937（昭和12）年の日中戦争開始によって米欧の外客が急減し、南商会は存続できなかつたものと思われまふ。

南商会設立2年後の明治38年、国内客の寺社参詣の団体旅行を始めた同姓の滋賀の南新助の会社がある後もずっと存続し、現在の株式会社「日本旅行」へと発展していったために、その業績が記録として今日まで残されているのとは大きな違いです。

## 2. ジャパン・ツーリスト・ビューローの時代：1912年～1930年

既述のとおり、外客の誘致と接客改善を目指す新組織は、鉄道院がリードし、私鉄や汽船会社などの交通機関とホテルなどを全国的に組織化する体制を目指していました。この点は喜賓会が財閥や私鉄の寄付金に依存していて、観光関連産業を協力者として内部に取込む行き方をしていなかったのと比較すれば大きな前進でした。留学帰りの木下淑夫と副総裁平井晴二郎という2人の先駆者は、新組織を鉄道院中心に設立する予定で準備を始め、1912（明治45）年外客誘致機関「ジャパン・ツーリスト・ビューロー」を発足させました。

### ジャパン・ツーリスト・ビューローの誕生

「日本交通公社50年史」は、1912（明治45）年1月、新組織創立の見通しがついたところで平井副総裁が木下叔夫課長を帯同して、時の鉄道院総裁原敬に説明に行った時のことを詳しく書いています。外客誘致の必要性、外貨獲得の利益、国際親善の増進といった新組織設立の趣旨や、その後の事業計画について1時間余にわたって説明し、最後に資金について拠出を依頼しました。原敬総裁は話をじっと聞いた後で、次のように答えたと言われています。

それは良い仕事である。しかしこのような事業は第一に中心になる人物の選択如何が大切である。役人であるか、民間人であるかは問わないが、常に終始一貫責任をもって事業の永続と発展に尽くす覚悟と決心を持った者であることが必要である。第二に君らはそれぞれ本職を持つ多忙な身で、直接の衝に当たるわけにはいくまいから、この種の業務に相当な経験を持ち、外国語に堪能な、人柄のよい専任支配人を推薦する用意があるかどうかである。資金のごときはその次の第三に来る問題である。自分としてはできるだけのことをする考えである。



そう言って原総裁は提出された予算案を見ながら、年間5万円の予算のうち、半分の2万5千円を鉄道会計で引き受けることを即断し、事業の発展につれて増額することも約束しました。鉄道院が予算の半額を拠出することがきまると、朝鮮鉄道、南満州鉄道、台湾鉄道、私鉄、日本郵船、東洋汽船、帝国ホテルなど、関係機関の出資もスムーズに決まり、1912（明治45）年3月12日鉄道院の会議室において設立総会が開かれ、ジャパン・ツーリスト・ビューローが誕生しました。

設立に際して議論になったことの一つに、外国人経営の汽船会社や外国系の有力ホテルの扱いをどうするかがありました。結果として、事業に深いかかわりのある太平洋汽船、カナダ太平洋鉄道、フランス郵船、キュナード英国汽船、北ドイツ・ロイド汽船、ホテルでは横浜のグランド・ホテル、オリエンタル・ホテル、クラブホテルその他の外国人が所有経営するホテルには入会の勧誘は行われませんでした。次いで会の名称をどうするかが議論になりました。発起人側は「ジャパン・ツーリスト・ビューロー」「国際旅客奨励会」の2案のほかに、「観光局」「外客集致会」「日本ツーリスト・ビューロー」の3つの補助案を提示してその中から選んでもらう予定でしたが、これら以外にも候補がいろいろ出されて議論になった結果、和名を併記しない「ジャパン・ツーリスト・ビューロー（英語表記はJapan Tourist Bureau）」とすることに決まりました。日本の公的機関でカタカナ名称を付けた最初とされます。

**組織と体制** 会長には鉄道院副総裁の平井晴二郎が就任し、理事は11名で木下叔夫のほかに満州、朝鮮、台湾の鉄道代表を含む鉄道院関係者が5人、それ以外は日本郵船（林民雄）、東洋汽船（白石元治郎）、大阪商船（堀啓次郎）の汽船会社代表が3人、ほかに帝国ホテル（林愛作）、三越呉服店（日比翁助）でした。幹事には鉄道院出身の生野団六がつかまりました。

本部は鉄道院内に置かれ、同年内に支部が京城（朝鮮鉄道局内）、大連（南満州鉄道会社内）および台北（台湾鉄道部所属の台北ホテル内）に設置されました。本部は東京駅構内に置くことに内定していましたが、東京駅は建設中で当時は列車が工事中の駅舎を素通りしていた時代でしたから、その間は呉服橋にあった鉄道院の木造庁舎の1階に置かれていました（「日本交通公社」50年史に写真あり）。1914（大正3）年に東京駅が完成すると、ビューロー本部は降車口（丸の内北口）の一角に移転します。

創立時の方針として、本部と支部のほかに外客用の案内所ネットワークを国内および「外地」や欧米にも展開することを決めています。案内所の設置は支部の設立と併行して進められ、2年目の1913年中に本部直属の国内の案内所を横浜、神戸、長崎、下関に設置し、ほかに嘱託案内所として新潟、横浜、名古屋、京都、大阪、三ノ宮、敦賀、上野、日光、および、それ以外の鉄道院の9駅に開所しました。東京案内所は東京駅開業時の1914（大正3）年12月20日に開所しています。

海外では、ビューロー会員の汽船会社の海外支店、案内所、代理店等に嘱託案内所を委嘱しました。東洋汽船のサンフランシスコ、香港、ホノルル、マニラ、日本郵船のロンドン、アントワープ、パリ、ポートサイド、マルセイユ、グラスゴー、リバプール、マンチ

エスター、ハンブルグ、ロッテルダム、ミズルスブロウ、ルアーブル、マニラ、シドニー、メルボルン、上海、シンガポール、ペナン、コロンボ、カルカッタ、ボンベイ、シアトル、さらに大阪商船のウラジオストック、タコマ、香港の各支店・案内所等の快諾を得て委嘱しました。これらの嘱託案内所では、瑠璃色エナメル製の縦 10 インチ、横 18 インチに白文字で JAPAN TOURIST BUREAU INQUIRY OFFICE と書いた看板をかかげ、事務所内にはフォルダー・ケースを備え付け、ビューローの出版物の他、観光に関する各種印刷物を挿入して外客の質問に答える場合の参考に供するようにした、とあります。

さらには、ニューヨークとベルリンに「契約代理店」を開設しています。ニューヨークでは「ジャパン・ソサイエティ」（1907年に創立された日米文化交流のための団体）に委託し、ベルリンでは「ベルリン・インターナショナル・ツーリスト・ビューロー」と代理店契約を結びました。両者との業務委託契約の内容が「50年史」に掲載されています。委託料としてニューヨークには年額 5,000 ドル、ベルリンには同 1,000 マルクが支払われ、両事務所が実施する業務はそれぞれの地において概要次のような事業を行なうとなっていました。

- ①ビューローの送付する各種印刷物を来訪客および国内に適当に配布すること
- ②新聞雑誌にできるだけ日本に関する記事を掲載させること
- ③適宜新聞雑誌に広告を掲載すること
- ④講演会の利用、観光団の斡旋および奨励をなすこと

ニューヨークの代理店は 1913（大正 2）年 8 月より業務を開始し、ベルリンは翌 1914（大正 3）年 1 月にスタートしたのですが、ベルリンの方は 1914 年 8 月に欧州大戦が勃発したため、わずか半年で廃止されてしまいました。

ジャパン・ツーリスト・ビューローの事業の在り方は、創業（1912・明治 45 年）から第一次大戦終了（1918・大正 7 年）までと第一次大戦終了後ではっきりとした違いを見せています。端的に言えば、創業時には外客誘致と外客への便宜供与（無料斡旋事業）という政府観光局の通常の事業のうえに、国際観光に関わる唯一の公的機関であったために来訪外客に関わるあらゆる問題に対処を求められ、公的事業を拡大して行かざるを得ませんでした。しかし、第一次大戦後の不況期になると、財源確保のために自ら収益を得る事業を開始し、拡大し、旅行業へと脱皮していくこととなります。以下、創業時代を創立から 1918（大正 7）年頃までとし、それ以降と分けてビューローの事跡を概観してみます。

### 創業時代の事業（1912～1918）

ビューロー設立まもなく明治天皇が亡くなられて大正と改元（7 月 30 日）します。この時期の国内は政情不安が続き、2 年後の 1914（大正 3）年には欧州大戦（1914～18）が勃発するなど、激動の中でビューローは手探りで事業に取り組んでいました。欧州戦争勃発当初は日本のインバウンド観光をも窮地に追い込んだかに見えましたが、参戦していなかったアメリカやオーストラリアの市民をはじめ欧州の富裕層は欧州外への観光へと向かったため、日本は戦争景気で経済が好転したうえ、来訪外客も順調に増加していきました。

フランス政府観光局がジャパン・ツーリスト・ビューローより2年早い1910年に誕生していますが、まだ宣伝印刷物の作成配付とジャーナリストの招請によろしく手を付けた段階で欧州大戦が起り、欧州内の国際観光はほぼ途絶えましたから、手本になる公的外客誘致機関は存在しませんでした。日本には喜賓会がありましたが、民間の善意に依存する限定的な活動しかできていませんでしたし、観光を所管する役所がまだ存在しなかったため、ビューローが多様な問題を抱える日本の国際観光のあらゆる事柄に対応しつつ活動を進めていたのです。

「日本交通公社50年史」は創業時代のビューローの事業を、①調査資料の収集整備、②誘致宣伝事業、③斡旋事業、④販売事業、⑤指導啓発事業の順序で詳しく記述しています。まず調査事業ですが、喜賓会でも事業遂行に必要な調査は適宜行っていたものの、ビューローは、本部はもとより支部や各地の案内所、必要に応じて鉄道各駅の協力も得て組織的、全国的な観光関連の調査を行っています。例えば、ガイド、ホテル、入国外客の国籍別統計、旅館、自動車、観光対象などの現状と問題点を整理し、オフシーズンには従業員を視察旅行に出して実情を調べさせています。これらの調査が日本の観光関連各分野の総合的な観光データの基礎を作り、外客誘致活動や受入態勢改善のための資料として活用されることとなります。この中で特記すべきは「外客統計」を開始していることですが、これについては後述します。

第二の誘致事業では、何よりもまず宣伝資料の作成に力を入れています。宣伝用パンフレット類はもちろん、英文図書、ポスター、絵葉書、写真・スライドなどを一から整備しています。日本がまだよく知られていない時代に日本の魅力を知ってもらおうという意気込みに溢れていて、戦後のJNTOの印刷物以上に充実したものを作成しています。ただし、宣伝映画だけは当時の技術が未熟だったため、初期には海外からの映画取材を勧誘してこれを支援するにとどまっていた。これらの宣伝資料はビューローの本部、支部、国内外の案内所はもちろん、船会社や外国の旅行業者などに広範に配布されて外客誘致のために使われました。誘致活動としては、海外の有力な新聞・雑誌に記事掲載を働きかけ、海外の博覧会等の催物、講演会などの機会を利用して日本の紹介活動を行っています。

第三の斡旋事業（＝外客への便宜供与）は、初年度こそまだ案内所のネットワークも整っておらず（1912・大正元年12月に神戸と下関に初の案内所を開設）、斡旋人数もわずか228名にとどまっていますが、その中には世界日曜学校大会出席の途次に日本に立ち寄ったハインツ氏一行48名を斡旋し、一行の国内旅行のために鉄道院に要請して1等車を連結してもらい、訪問先でいろいろと便宜を計っています。それだけでなく、朝野の名士と図って晩餐会や午餐会などを開き、大隈重信伯爵の発言で第8回大会の東京開催が決まったというコンベンション誘致の最初の成功例のような話が記載されています。2年目以降は順調に外客斡旋事業が増加していますが、これらはすべて客側に負担を求めない無料の便宜供与でした。

第四の「販売事業」は、ビューローが旅行業に転換していくきっかけとなる事業です。

ビューローの事業は鉄道院の拠出金を中心に、会員である汽船、外地の鉄道、国内の私鉄、ホテル、旅館、商社などからの会費収入で賄われ、他に収入を求める必要はありませんでした。ゆえにビューローの事業は斡旋事業を含めてすべて無料で行われましたし、創業時の事業方針では、事業に関連する販売から収入を得ることを想定していませんでした。販売事業の開始については、1914（大正3）年に開催された理事会において、付帯事業として図書の販売と乗車船券の販売を実施する決議が行われていますが、あくまで外客への便宜供与を目的とするもので、利益を得るためではありませんでした。図書の販売は鉄道院が出版した英文の「東亜旅行案内」（既述）の代売からはじまり、ビューローの出版物の一部を販売するようになっていきます。乗車船券については、設立4年目の1915（大正4）年、東京駅に外国人のための案内所を設置して案内業務を始めてみると、言語の相違から、単なる案内（情報提供）だけでは接遇の実が上がり、外客のための旅行手配にまで踏み込まざるを得なくなり、結果として切符の代売を始めることになったのでした。といってもその切符は鉄道院が1914（大正3）年12月に観光外客用に特別に作らせたもので、大型ペーパーに英和両文で印刷され、通用期間3カ月、途中下車自由という有利なものでした。これを皮切りに鉄道院の寝台券、急行券、1、2等乗車券など、次第に扱う範囲が広がりました。販売手数料は5分でした。手数料収入はすべて事業の実施・拡大に充当されていますが、販売事業の始まりがのちに旅行業を営むきっかけになり、政府観光局でありながら、日本の特殊性から旅行業の仕事にまで踏み込んでいくことになったのでした。この形体はかつてのソ連のインツーリストをはじめとする社会主義国の政府観光局に類似し、また民業の遅れていた一部の発展途上国が一時期とってきた形体でもありました。

第五の「指導・啓発事業」は、会則第2章第3項に掲げる事業目的に「…関係業者ノ弊風ヲ矯正スルコト」とあるのに依っています。案内業者（ガイド）については、喜賓会でも資格審査などに踏み込んで質の維持向上のための事業を行っていましたが、当時観光のどの分野でも外客にサービスを提供する業者は放任状態でしたから、第1項で触れた実態調査によって問題を把握し、その改善のための事業に取り組みました。観光担当の行政機関がなかったため、鉄道院（鉄道省）に代わって観光業界の営業を適正に改善維持する活動も行っていたのでした。

「五十年史」には創業以来の各年度の実施事業が列挙され解説されていて、極めて活発な活動が行われていたことを窺わせます。繰り返しますが、この時代これらの活動はすべて無料で、関連業者からも依頼者からも手数料を受け取っていませんし、前記の販売事業による手数料収入は事業実施の財源に充てられていました。それが1923（大正12）年9月1日に起った関東大震災によって大打撃を受け、後述する通り、その後の昭和恐慌の時代（1929～）にジャパン・ツーリスト・ビューローの性格が変わって行きます。

**外客統計の始まり** 日本の国際観光統計は、出国日本人数については1875（明治8）年の4,637人から数字がありますが、来訪外客数は1910（明治43）年の数字（15,650人）から公表されています。前述したとおり、ジャパン・ツーリスト・ビューローは創業初年度か

ら調査活動を活発に行い、とくに来訪外客の国籍別、上陸港別の統計と外客の消費額調査を行っています。「日本交通公社五十年史」はこの事業について、「ビューローの将来の活動の基礎となる大切な仕事で、案内所設立やその要員数、職員の語学の問題から、宣伝事業をどの国に重点を置いて行うべきか、などの決定材料となるべきものである。わけでも観光客の消費額調査は、大蔵省関税局及び理財局の協力を得て行ったもので、貿易外収入としての外貨獲得に関連して、ビューロー事業の政策面に欠くことのできない計数的基礎をなすものであった」と簡潔に記述していますが、外客に関わる統計データを収集すること自体が世界でも先駆的であり、高く評価されるべきものです。

そもそも欧米で国際観光の経済的効果が認識されるようになるのが第一次世界大戦後の不況期、とくに大恐慌後の世界で貿易が激減し、観光収入がクローズアップされてからのことです。政府観光局が設置されるのも、フランス（1910年）を除けばどの国も第一次大戦後です。エジンバラ大学オギルヴィエ教授の「ツーリスト移動論」（1933年刊）によれば、国際統計学会が初めて観光往来に関心を示し、会員国32か国に対して観光統計の現状についての報告を求めました。その結果に基づき、1929年開催の大会で回答を寄せた24か国の統計内容について審議し、そのうち以下の13か国が内容に精粗の差はあるものの観光統計を有する国と認定されました。オーストラリア、オーストリア、カナダ、チェコスロヴァキア、ドイツ、ハンガリー、イタリア、日本、ノルウェー、ロシア、スウェーデン、スイス、米国です。イギリスとフランスは回答しておらず、上記の国のうち、日本以外に第一次世界大戦前から国際観光統計をとっている国はありません。最も早い国がイタリアで、イタリア政府観光局（ENIT）が設立された1919年から国際観光統計を始めています。

ジャパン・ツーリスト・ビューローは世界で最も早く観光統計の重要性に着目し、実際に詳細な統計を行なっている点高く評価されるべきです。もっとも、日本が島国で入出国手続きが厳密にとられていたために、その副産物利用が容易であったからといえるでしょう。しかし、同じ島国である強国イギリスは、国際旅行者に調査票（一種のEDカード）に記入させたデータをもちながら、少なくとも1930年代に入るまでインバウンド観光に関心がなく、統計利用がなされていなかったとオギルヴィエ教授は書いています（石井昭夫『観光統計の話：始まりと現状と今後の展望』「帝京経済研究」第44巻第1号2010年）。

## 外客誘致機関から旅行業者へ

第一次世界大戦終結の1918（大正7）年を境に、ビューローの事業の重点が外客誘致事業から代売幹旋事業へと移行していったと「日本交通公社五十年史」は記述し、その変化の経緯を説明しています。

変化には二つの特徴がありました。一つは乗車船券の代理販売の拡張です。内外の鉄道や汽船会社との代売契約の拡大、取り扱う切符の種類の多様化などが時系列的に表にまとめられています。代売にも二つの異なる変化が見られます。ひとつは鉄道省の乗車券をはじめ朝鮮、満州、中国などの鉄道周遊券や連絡乗車券、日本郵船、大阪商船、東洋汽船の

日本3社はもちろん、日本に就航する世界一流の汽船会社、すなわちアドミラル・ライン、支那汽船、パシフィックメール、P&O、カナダ太平洋、メサジェリー・マリタイム、キューナード、ダラー汽船（のちの APL）など、当時の国際交通を担う汽船会社の乗車船券の代売契約を次々に結んでいます。

もう一つの変化は、創業以来この時期まで対象としてこなかった日本人のための旅行業務を開始したことです。それまで日本人への販売は外人客の使用人に限り3等切符の販売を行っていましたが、外国人客向けに日支、日満連絡乗車券と回遊券の販売を始めると、日本人からのこの便利な切符の問い合わせが増え、1918（大正7）年11月から日支連絡、日満連絡、日鮮満巡遊旅券に限り、邦人希望者にも販売できるようにしました。さらに、1925（大正14）年から1926（大正15・昭和元）年にかけて、国内の鉄道乗車券や遊覧券の日本人客への販売が始まります。1918（大正7）年以来ビューローの案内所への日本人客の来訪が増え続け、とくにビューローが初の日本人向け旅行案内書「旅程と費用概算」（大正8年初版）を発売して以降、案内所への来訪客は日本人が外国人を上回るようになりました。ビューローの案内所は元来外客向けであったため、横浜、神戸、下関、長崎と外航船の寄港する場所にしか置かれていませんでしたから、省線鉄道切符の邦人への代売には不都合がありましたが、1924（大正14）年9月に東京日本橋三越百貨店内に案内所を設置したのを皮切りに、各地のデパートや鉄道駅の案内所内などにも日本人への切符代売を拡大して行きました。かくして外客誘致事業とは縁のない日本人旅客の扱いを本格的に開始し、さらに1927（昭和2）年には初の日本人海外旅行団の募集にまで踏み切ったのでした。

ジャパン・ツーリスト・ビューローは外国人旅行団を斡旋しうる日本唯一のインバウンド旅行業者であると同時に、邦人の海外旅行と国内旅行をも扱う総合旅行業者への道に踏み出し、後述の国際切符などの代買で大きく発展します。さらに、旅行傷害保険、旅行小切手、手荷物保険などなど、旅行業者として関連事業に広く進出して行きます。すでに政府観光局の業務の範囲を大きく逸脱し、旅行業への傾斜がはっきり見られますが、「五十年史」はそれをもって「新しいビューローへの脱皮」と評価しています。

**JTB 職員による乗船業務** 1930（昭和5）年に日本郵船（NYK）が「浅間丸」、「龍田丸」、「秩父丸」（のち「鎌倉丸」）と名付けた17,000トンの3隻の新造船を太平洋路線に就航させました。旅客定員840人、最高スピード20ノットで横浜～サンフランシスコ間を12日間で航海する豪華客船でした。NYKでは外国船と差別化するために、通常のラウンジ、読書室、ギャラリーなどに加え、トーキー映写室、水泳場、児童遊戯室、日本座敷などを設け、さらに郵便局、銀行、デパート売店なども備えたうえ、旅行案内所まで開設しました。デパートの売店は採算が合わず数年でやめましたが、旅行案内所についてはNYKがJTBに社員の派遣を要請し、JTB側は観光宣伝上でも、社員の実務経験としても望むところで、各航海にJTBのスタッフ1名が乗船勤務するようになりました。業務の内容はロサンゼルス及びサンフランシスコから乗船する来日客に横濱入港前に日本観光に関する情報や資料を提供することでしたが、1938（昭和13）年5月からは鉄道省乗車券とホテルクーポンの

船内販売も行うようになりました。来訪客へのサービスが主でしたが、往航でもホノルル見物や米本土旅行の情報の提供などを行い、内外の乗客から感謝されたと書かれています（「日本交通公社五十年史 P154」）。

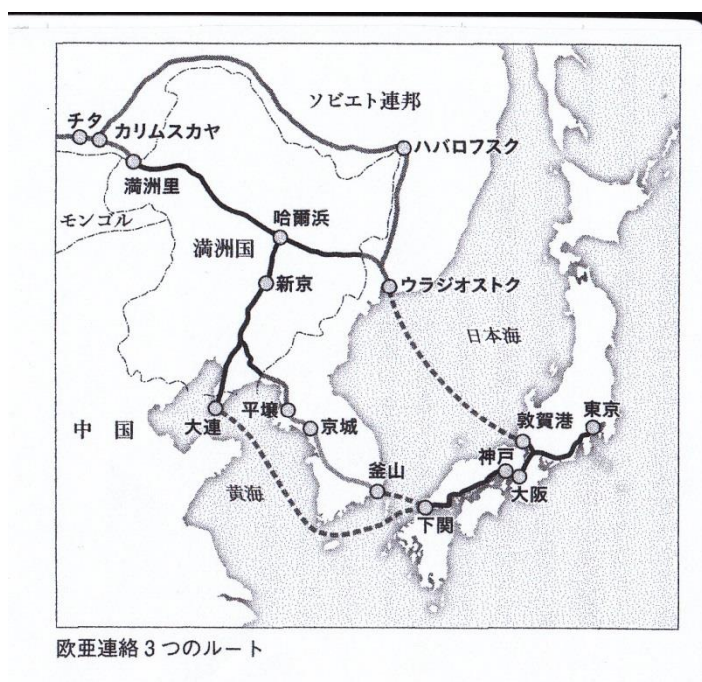
この乗船勤務は 1930（昭和 5）年から 1941（昭和 16）年までの 11 年間継続したあと、戦雲ただよう時代になって廃止されましたが、これとは別に、バルト三国やバルカン諸国、ポーランドなどからナチスを逃れてシベリア経由日本に渡り、日本からアメリカに亡命していったユダヤ難民の輸送のために、ウラジオストク～敦賀の航路に JTB のスタッフ大迫辰雄らが乗船勤務して支援しています。このことは、近年、杉浦千畝の命のビザの物語に関連して知られるようになりました。

乗船勤務については元 JTB 伊藤明による「乗船勤務に見る国際交流小史」（2003 年 7 月）という私的な資料があります。戦前と戦後の客船時代の JTB の事業活動について、伊藤が乗船勤務経験者らの回想録や日記等の記録と彼らへのインタビュー取材の結果を取りまとめた貴重な資料です。伊藤によれば、乗船勤務者の任務は横浜からの往航では邦人客と外客に対する観光案内と米本土内の列車や航空の手配、主要観光地の案内やグレイハウンドバス旅行の予約手配、さらには米本土以遠の各国訪問の旅程作成や費用見積もりなど広範なサービスを提供しています。港に近づくたびに当局に提出する書類の作成その他で徹夜の忙しさになりますが、旅客については JTB の乗船勤務者が対応してくれるので NYK にとって大助かりだった由です。同資料には各回の乗船者の個人名が記載されているほか、船中での待遇、当時外国行きのお機会が少なく船中や寄港地でエンジョイできる部分も多かったと乗船者たちの経験が具体的に書かれています。

**欧亜の鉄道連絡網** ここでシベリア鉄道経由の日露、日欧の連絡運輸についても触れておきます。日本はポーツマス条約で東清鉄道の長春（新京）～旅順の路線を獲得し、大連・旅順の租借権をロシアから譲渡されました。日本は 1906 年に南満州鉄道会社（満鉄）を設立して積極的に満州開拓に関わって行きます。初代総裁となった後藤新平は、日露了解のもとに満鉄を「欧亜の公道」として「世界運輸の一大幹線」の一環とするために、ロシアの東清鉄道、シベリア鉄道、欧露鉄道との連絡協調を図りました。日露戦争後のロシアの反感や日本の大陸進出への危惧等から難航はしましたが、1908（明治 41）年 11 月にモスクワで第 1 回日露連絡運輸会議が開かれ、日本内地を含む連絡運輸に関する協定が結ばれました。この協定により、旅客と手荷物については東清鉄道、満鉄、朝鮮鉄道を利用し、釜山またはウラジオストク経由で日本内地との直通連絡運輸が開始されました。

シベリア鉄道経由の日本と欧州各国との連絡運輸については、かねてロシアと欧州諸国が「シベリア経由国際運輸連絡会議」において協議を重ねていましたが、日本は 1910（明治 43）年にブリュッセルで開催された第 5 回会議に初めて参加しました。この会議で、①カナダおよびシベリア経由世界一周連絡、②欧州と日本・朝鮮・中国・ロシアとの連絡、③シベリアおよびスイス経由の周遊連絡の旅客・手荷物に関する連絡運輸が協定され、翌 1911 年 3 月から実行に移されました。さらに 1911 年 7 月にロンドンで開催された第 6 回

会議では、イギリスから大西洋をカナダに渡り、鉄道でバンクーバーに出たから太平洋を横断して日本及びシベリア経由でイギリスに帰る「世界周遊券」と、日本からインド洋とシベリア鉄道で欧州を結ぶ「東半球一周周遊券」が設定されました。鉄道院はこれらの切符を1913年から販売し、同年6月には「東京発、パリ行き」といった切符も販売されました。運賃は1等で417円（公務員の初任給をもとに算出すると現代の100万円程度）と高額でしたが、日数は16日ほどで、船旅よりはるかに短くて済みました（日本鉄道史：大正・昭和篇）。



### 国際観光局設置への動き

ビューローの対外観光宣伝事業は、創業から第一次世界大戦終結までは華麗にして積極的であったのに対し、戦争終結を境に地味で消極的になったとビューロー自身が振り返っています（「五十年史」 p 95～97）。来訪外客が増えても、収容できるホテルが不足して送客業者からクレームが来る状態だったことも一因ですが、第一次世界大戦中は好景気で来訪外客も結構あったのに、大戦後は一転して不況に見舞われ、対外宣伝事業への政府の支援が増えず、次第に手数料収入その他の旅行業の収入に依存するようになっていきました。

その一方で、第一次世界大戦後は世界でも国際観光の経済的効果を国家として認識するようになり、欧州諸国が次々に政府観光局（NTO）を設置し、とくにアメリカ人観光客の誘致を競うようになってきました。「50年史」はニューヨークにおける外客誘致競争を「米人客獲得運動の国際オリンピック競技場の感があった」と評しています。各国の観光宣伝事務所がニューヨーク五番街に軒を並べ、ここを拠点として全米に巨額の宣伝費をつぎ込んでしのぎを削る時代になっていたのです。



当時、鉄道省をはじめ、日本郵船、大阪商船、満鉄など、ビューローの主要会員はニューヨークに出先機関を有しており、こうした状況を見てこれでは日本が後れを取ってしまうと懸念するに至ります。そこで各社相談の上、ジャパン・ツーリスト・ビューローもニューヨークに宣伝事務所を設置して誘致活動を強化すべしとする意見をまとめ、建議書「ビューロー・ニューヨーク事務所設置に関する趣意書並びに予算案」を連名でしたためました。この建議書がニューヨークの日本総領事から外務省を經由して、1926（大正15）年10月、ビューロー本部に届けられました。受け取ったビューロー本部は、その必要性を認めながらも先立つ資金がなく、当時不況のどん底にあった経済界が高額の拠出金に応じてくれる見込みもありませんでした。せっかくの建議も宙に浮いたままだった折から、1927（昭和2）年3月14日の衆議院予算委員会で若槻内閣の片岡蔵相の失言（渡辺銀行の倒産を示唆）を引き金に生じた「昭和金融恐慌」後の経済混乱のさなかに、外客誘致策強化の早期実現の道は断たれたのでした。

替わった田中義一内閣は、同年4月、国家経済再建のための官民合同の「経済審議会」を設置し、折からの金解禁問題とも関連して国際収支の改善に関わる施策が討議されました。その結果、有効な対策の一つとして外客誘致振興策が採り上げられ、国家レベルでは二度目となる「…外人渡来の方策を講ずるは、本邦の国情を海外に紹介し、内外国民相互の諒解を助け、延いては国際収支の改善に寄与するところ少なからず…」という趣旨の外客誘致強化策の答申が出されました。この答申は外客誘致事業の重要性を世に広く認めさせる上で大きく役立ちましたが、深刻な不況下にあったため、すぐに具体化には向かいませんでした。

ちなみにすでに一度、1916（大正5）年、大隈内閣の「経済調査会」が外客誘致事業の重要性を認識し、5項目の具体策を提起したことがありました。この時は決議のみで何ら具体策が取られませんでした。今回は1929（昭和4）年3月の第56議会において貴、衆両院から「外客誘致に関する調査とその実施に当たる中央機関を設置すべし」という提案を含む具体策を盛り込んだ建議案が提出され、両院で可決されました。注目すべきは、この決議案に「政府部内に外客誘致に関する調査並びに実行をはかるべき行政上の中央機関を設け、海外宣伝費として毎年相当額を支出せられんことを望む」と付されていたことです。これまでいわば国有鉄道（鉄道省）の付属機関に過ぎなかった「政府観光局」を国家の機関として新設することを求めたものであり、決議案は政友会、民政党の共同提案として提出され、386名の賛成多数で可決されました。ここに至って政府は建議案の趣旨に沿って対処することを約束したのでした。

**対米共同広告委員会の設置** 観光に関わる中央行政機関の設置と外客誘致策強化の方針は決まりましたが、諸般の事情からその実行にはまだ相当の時間がかかると見て、鉄道省とジャパン・ツーリスト・ビューローの提唱により、1929（昭和4）年4月、暫定措置としてアメリカ人観光客誘致のための「対米広告委員会」が設置されました。そのための資金は鉄道省が半分の10万円、満鉄と日本郵船が各3万円、その他の鉄道、船会社、ホテルな

どが拠出して、合計 20 万円の資金を確保して事業をスタートさせました。

事務局はジャパン・ツーリスト・ビューロー内に置かれ、ビューローをはじめ鉄道省、日本郵船、大阪商船、ホテル協会、満鉄からそれぞれ委員を出して宣伝の基本計画を策定し、ニューヨークに設置した実行委員会を通じて実施するという方法が取られました。初年度の宣伝活動として、英文日本案内、ポスター等を配布するほか、米国の有力雑誌に広告を掲載し、米国の旅行業者 10 名を招請して日本各地を視察させています。翌 1930（昭和 5）年も同額の予算をもって引き続き印刷物の配布や雑誌広告を行ったほか、米国の一流雑誌記者夫妻 16 名を招致して日本国内および支那（中国）を視察させ、帰国後に日本見聞記を掲載させるなどにより成果を上げています（国際観光局「観光事業十年の回顧」）。

### 3. 鉄道省国際観光局と財団法人国際観光協会の時代：1930 年～1943 年

かくして対米広告委員会による対米観光宣伝活動が 2 年目を迎えた 1930（昭和 5）年、濱口内閣は外客誘致策強化の具体化として、4 月に鉄道省内に国際観光局を創設し、次いで 7 月、鉄道大臣の諮問に応じて外客誘致に関わる事項を調査審議する諮問機関「国際観光委員会」を設置しました。国際観光委員会は 1930（昭和 5）年から 1931（昭和 6）年にかけて、外客誘致策に関する答申を次々に出し、これらに基づいて 1931（昭和 6）年 4 月、宣伝活動の実施を担う組織（NTO）「財団法人国際観光協会」Japan Tourist Association が設立され、同協会が対米広告委員会の事業を継承しました。

#### 国際観光局の設立

懸案だった観光を所管する行政部局を設置するに当たり、最初に議論されたのは新組織をどの省に所属させるかであったと「観光事業十年の回顧」は振り返っています。各省に広がる関連行政の連絡調整を必要とするところから、理想的には内閣直属とすべきとの意見が多数あったとされますが、鉄道省が従来から英文の外国向け旅行案内を刊行し、ジャパン・ツーリスト・ビューローを傘下に置いて活動を支援してきていること、また鉄道の運営自体が外客誘致事業と密接な関係をもっていることなどから、鉄道省内に設置されることに決定し、1930（昭和 5）年 4 月、勅令第 83 号をもって鉄道省の外局として「国際観光局」が設置されました。

**国際観光局の名称と組織** 次いで新組織の名称が議論の対象になりました。この時点まで外客誘致に関わる官庁関係の文書で「観光」という言葉が使われたことは一切ありませんでした。世間で時に「観光」という言葉を使うことがあっても、それは低級な遊覧や娯楽程度を指す言葉という認識であったといえます。鉄道省に設置する行政部局の名称に「観光」を冠することになったのは、時の鉄道大臣江木翼の強い推薦があったからでした。江木鉄相はかの易経の「国の光を觀（せ）るは国に賓たるによるし」の語源を知ったうえで「国際観光局」と命名したといわれます。「観光事業十年の回顧」（昭和 15 年刊）は、「近年観光地、観光施設、観光資源、あるいは観光経済というように、新しい意味をもたらす

熟語が続出しているが、これらは国際観光局が『観光』という語を使用して以後のことである」と振り返っています。

発足時の定員は局長 1、書記官 2、事務官 2、属 15、技手 3 という陣容で、初代局長には鉄道省国際課長だった新井堯爾が就任し、新井局長は設置された二課（庶務課と事業課）の長にそれぞれ長崎惣之助、森本義夫を充て、事務官以下 20 名余の布陣でスタートしたのです。

**国際観光委員会** 観光産業は広範囲な分野に展開するものであるため、官僚だけで物事を決めることがないよう、同年 7 月に各方面の専門家や知識人を集めて国際観光委員会を設置し、この委員会において重要事項を審議し、建議・答申を求めることとされました。委員会の委員長には鉄道大臣が就任し、官民の専門家 60 名を集めた権威ある委員会で、結成されると次々に諮問を受け、外客誘致強化に関わる方策の建議・答申を出しています。

**(財) 国際観光協会の設立** 国際観光委員会の答申にもとづいて、1931（昭和 6）年財団法人国際観光協会が設置されました。国際観光局は設立と同時にただちに活動を開始したのですが、その運営や事業活動のためには民間からも活動資金の拠出を得る必要があるほか、事業において機動性と柔軟性を発揮するには官庁組織のままでは不都合な面がありました。そこで、すでに官民が協力して観光宣伝活動を行っていた対米広告委員会の事業とジャパン・ツーリスト・ビューローが行なってきた対外観光宣伝の業務を継承する形で（財）国際観光協会が創立されたのです。

国際観光局と国際観光協会は表裏一体の関係にあり、形の上では異なる組織でありながら実質は一体として運営されました。鉄道大臣が国際観光協会の会長であり、同様に次官が理事長、国際観光局長が常務理事、課長以下全員が辞令を用いることなく国際観光協会の業務に従事するという 2 足のわらじを履いていました。両者は前から見れば国際観光局、後ろから見れば国際観光協会という組織だったのです（「国際観光振興会 20 年のあゆみ」）。宣伝印刷物にしても、製作者は支障のない限り国際観光局 Board of Tourist Industry, Japanese Government of Railways の名前を使用しながらも、経費は国際観光協会が支出するという便法がとられました。

国際観光局（国際観光協会）の海外観光宣伝事務所は、北米が最重要市場でしたから、まず 1931 年にニューヨークに設置したのを皮切りに、1932 年にロスアンゼルス、1937 年にパリ、北京、香港、1939 年に上海、ロンドン、マニラに設置されました。ただし、1939 年に欧州大戦が勃発したためパリ事務所とロンドン事務所が閉所されましたが、戦争が及んでいない米州とアジアでは宣伝活動を継続し、1940 年にブエノスアイレス、1941 年にハノイに宣伝事務所を設置しています。しかし、1941 年 12 月の日米開戦によって国際観光は消滅し、在外事務所は次々に閉鎖され、1942 年に国際観光局、1943 年には（財）国際観光協会も廃止されて、人員と資材を東亜交通公社（ジャパン・ツーリスト・ビューローが改称）に移譲して戦前のヴィジット・ジャパンの努力は終焉したのです。

## 国際観光局の事業

対外観光宣伝事業は（財）国際観光協会の顔で実施し、国際観光局のほうは行政機関としては初めて外客受入体制改善の諸事業に取り組みます。その第一歩が遅れているホテルの整備事業でした。

**ホテルの実態調査と整備** 外客受け入れ体制については、日本では何よりも洋式ホテルの不足が問題でした。トマス・クック社などの送客エージェントから苦情が出ることも度々であったとジャパン・ツーリスト・ビューローの「五十年史」も記述しています。ゆえに、国際観光局は誕生（1930年）と同時に全国の洋式ホテルの実態調査を行ないました。この時の調査は、ホテルの定義がなかったため、「洋式設備を有すること」を基準にアンケート調査と若干の実地調査によって行いました。その結果、洋式設備を備えたホテルは全国に146軒あり、客室数は合計3,810室、収容総人員は6,418人でした。このうち年間の宿泊外客数が100人を超えるホテルが53軒、30室以上の客室を有するホテルが43軒でした。客室に給水・湯、暖房等の設備がある外国人向け施設として比較的完備したホテルに限ればわずか38軒で、その合計室数は2,250室しかありませんでした。

過去5年間（大正14～昭和5年）の邦人と外国人の利用比率は、実数では日本人61.5%に対して外国人が38.5%、延人数では日本人52.8%対外国人47.2%と日本人の利用の方が多くなっています。端的に言って外客はまだ量的に少なく、シーズンに偏りがある以上、ホテルといえども外国人客相手だけでは経営が難しく、民間投資だけでホテルが増設されることは期待しにくい状況でした。帝国ホテルでさえ決して経営が楽ではなかったのです。

**ホテル助成策と国際観光ホテルの誕生** 上記の全国ホテル調査の結果と国際観光委員会のホテル拡充策の答申にもとづき、国際観光局はホテル助成策の準備作業にかかりました。大蔵省と折衝を重ね、既存のホテルや旅館への影響と地域への外客来訪実績等を勘案し、ホテルの新築・改造について、市町村が建設して民間に営業委託するものに限り、大蔵省預金部資金局から低利融資を行うことが決まりました。この方法が取られるに至るには大阪市の経験がありました。昭和4年現在、主要都市のホテル数が東京の帝国・ステーション・丸の内の3ホテル計547室、京都の都・京都・ステーションの3ホテル計285室と比較して、大阪市には近代的ホテルが存在せず、今橋ホテルと堂ビルホテルの2ホテル計123室と少なかったことから、大阪の財界と大阪市（関市長）が近代ホテルの建設を推進し、国庫からの融資を得て「大阪国際ホテル（のち新大阪ホテル）」の建設が決定したという前例があったのです。市が所有しホテル会社が経営受託するという「所有」と「経営」を分離する新しいタイプのホテルが生まれたのでした。新大阪ホテルは1930（昭和5）年8月に融資が決定し、1931（昭和6）年10月に着工しています。

大阪市の例に倣って国際観光局は大蔵省と折衝し、下記の14ホテルに同様の融資を得て洋式ホテルの整備を進めることになりました。国際観光局の斡旋で大蔵省預金部の融資を受け、地方公共団体が建設するという特殊な形体のこれらのホテルを通常のホテルと区別

するために、新大阪ホテルを含む 15 ホテルの通称を「国際観光ホテル」と呼ぶようになったのです。列挙すると、ホテル・ニューグランド（横浜・改造資金のみ）、新大阪ホテル、蒲郡ホテル、琵琶湖ホテル、上高地帝国ホテル、唐津シーサイドホテル、雲仙観光ホテル、富士ビューホテル、川奈ホテル、名古屋観光ホテル、阿蘇観光ホテル、志賀高原温泉ホテル、赤倉観光ホテル、日光観光ホテル、ニューパーク・ホテル（宮城県・昭和 15 年焼失）の 15 軒で、昭和 8 年から 15 年にかけて次々に開業していきました。

**旅館の改造** かくして低利の大蔵省資金部の融資によってホテルを地方に新設する政策がとられはしましたが、外的条件を考慮すればこれ以上のホテルの存在を許すだけの需要の増大は見込めませんでした。田誠「国際観光事業論」（昭和 15 年刊）は、国際観光局の 10 年に亘る努力にもかかわらず既存のホテルだけではまだ足りず、ホテルと並んで日本旅館の改造が必要であると述べています。ホテルを新設するには巨額の資金を必要としますが、日本旅館に洋式設備を部分的に採り入れて改造すれば、欧米人の宿泊に供せられるだけでなく、日本人の利用にも便利であり、少額の改築費で済むので経営上のリスクも少ないから、旅館の洋式施設整備も並行して促進すべきであると提案しています。そして注目すべきことは、第三代の国際観光局長だった田誠はこの時点で次のように述べています。

我国在来の日本旅館が来訪外客にとって大きな魅力となっている事実も看過できない。日本旅館がすこぶる近代化された今日、遙々日本の風景、風俗に憧れて訪れる外客を洋式ホテルにのみ宿泊せしめておくのは決して当を得た策ではない。かえって彼らを日本旅館に宿泊させ、日本趣味を味はせる方が、日本の真の姿、日本人の人情、風俗を充分理解させることともなり、国際観光事業の発展の上にも、国情、文化の宣伝の上にも極めて望ましい結果が得られるであろう。

さらに田は、この時点でまだ宿泊産業が数十年前の 1887（明治 20）年につくられた「宿屋営業取締令」によって規制されているが、構造、様式、設備も経営方法も著しい違いのあるホテルと旅館を一律に取り締まるのは不相当であり、ホテルの発展を阻害していると苦言を呈しています。実際、洋室を 2 室か 3 室もつだけで「ホテル」の看板を掲げたり、全然洋室がないのにホテルを名乗っているものなどがあって紛らわしい状況でした。さらに、全体的に旅館もホテルと同様に客の生命財産の安全を保障すべき責務を有しているにもかかわらず、権利が極めて薄弱であり、旅館側の権利を守る面でも、客の所持品の紛失や毀損の責任の限度について現状はあいまいなままであるから、国際観光事業が発展してきた今日、法規を整備し充実させるべきであると主張しています。この問題は日本ホテル協会が結成された頃からの課題だったのですが、結局新たな法律ができるのは第二次世界大戦後のことになりました。

**「日本案内記」の刊行** 田誠「国際観光事業論」に国際観光局による作成印刷物の一覧表とその概要紹介が載っていますが、国際観光局および国際観光協会は、一般配付用のパンフレット類のほか、政府観光局としては例外的な販売用の観光案内図書の発行も行なっています。その一つが 1933（昭和 8）年に刊行された「英文日本案内記」An Official Guide

to JAPAN で、同書はベデカーのガイドブックと同サイズの 36 判 716 ページに及ぶ詳細な日本ガイドブックです。第 2 章の「ガイドブック」の項で紹介した鉄道院による「東アジア旅行案内」全 5 巻（1914・大正 3 年刊）のうち、日本内地を扱った第 2 巻と第 3 巻を 1 冊にまとめて「日本案内」として独立させたものです。前半 210 ページで日本旅行の概説、地理・政治・産業から風俗・教育・歴史・文化・宗教・美術など 20 項目にわたる概論部分があり、続く旅行案内編は東北日本と南西日本に分かれ、東北日本には千島列島と南樺太が含まれ、南西日本には台湾を含み、ごく簡単にですが南洋委託統治領の島々にも言及しています。

**ツーリスト・ライブラリー** 次いで注目すべきは英文の「ツーリスト・ライブラリー」シリーズ図書の刊行です。1934（昭和 9）年から刊行が始まり、1940（昭和 15）年現在 26 種 58 万部が作成され、最終的には 40 種が刊行されました。旅行情報というより、訪日外客に対して日本の風物、文化、制度その他を正しく理解してもらおうとする試みでした。全 40 巻のタイトルを発行順に挙げると、①「茶の湯」②「能」③「桜」④「日本庭園」⑤「広重と日本風景」⑥「日本の演劇」⑦「日本の建築」⑧「神道とは」⑨「日本の城」⑩「日本の温泉」⑪「生花」⑫「日本の子供行事」⑬「着物」⑭「日本料理」⑮「日本の音楽」⑯「柔道」⑰「日本の家庭生活」⑱「日本の風景」⑲「日本の教育」⑳「日本の花暦」㉑「日本仏教」㉒「日本舞踊」㉓「歌舞伎」㉔「木版画」㉕「日本の歴史」㉖「日本の郷土玩具」㉗「囲碁」㉘「日本人の髪容」㉙「日本の彫刻」㉚「日本の郵便切手」㉛「日本の甲冑」㉜「日本の釣」㉝「日本の諺」㉞「相撲」㉟「日本の鳥類」㊱「アイヌの生活と伝説」㊲「日本の紋章」㊳「日本の産業美術」㊴「和紙」㊵「日本の国民性」となっています。これらの図書は海外で大変好評で、再版、三版を繰り返しています。戦後は日本交通公社から新刊も出され、私たちの世代にとっても外国人に英語で説明する際の良き参考図書でした。

**東洋観光会議の開催** もうひとつ特筆すべきこの時期の事業に「東洋観光会議」の開催があります。前述の英文「東アジア旅行案内」の刊行意図からも理解できる通り、この会議はアジア諸国相互間の観光往来を促進するとともに、一国だけで欧米からの観光客誘致を図ってもあまり大きな効果が望めないことから、東洋諸国が提携してそれぞれの国の国際観光の発展を図るための会議でした。1935（昭和 10）年 5 月、日本の国際観光局がアジア諸国に開催を呼びかけたところ、予想以上の反響があり、同年 5 月 2～6 日東京で開催されました。参加国はインド、セイロン、オランダ領東インド、仏領インドシナ、シヤム、香港、フィリピン、中華民国、満州国、ソビエト連邦の 10 か国の観光機関と、英仏蘭などの船会社と旅行業者の代表など 80 名が参加しました。議題は 17 件もあり、参加諸国間の交通とサービスの改善、相互往来の奨励、対欧米共同宣伝の実施、参加諸国間の共通乗車船券と航空券の設定、相互の査証免除、入出国税の廃止、などが討議されました。

観光はモノやサービスとちがい、国レベルであれ地方レベルであれ、それぞれはライブ

ルであると同時に協力者でもあるという関係にあります。東洋観光会議は、世界的に見ても観光における国際協力の先駆的な試みであったと考えます。東洋観光会議は日本が事務局を務めて隔年に定例開催することが決まり、第2回を1937（昭和12）年に香港で開催することが決まっていたのですが、同年に日中戦争が勃発して延期になり、1939（昭和14）年に東亜観光会議と名前を変えて京都で開催されました。その後は第二次世界大戦勃発によって途切れ、戦後に「東アジア観光会議」として開催され、組織化（EATA: East Asia Tourist Association）されることとなります。

なお、国際観光局と国際観光協会時代の観光宣伝活動は、国際観光局編「観光事業十年の回顧」（昭和15年）と田誠「国際観光事業論」に詳しく紹介されています。

## 戦時下の国際観光

**戦前の入国者数** ここで第二次世界大戦前のインバウンド観光を数的に概観しておきます。先述したとおり、来訪外客数は1910（明治43）年の15,650人から記録があります。1913年に前年比29.0%と急増して21,886人と初めて2万人を超えましたが、翌1914年に欧州大戦が勃発して急減し、大戦後回復はしたものの1933（昭和8）年までの20年間は、3度（1920、29年、30年）3万人台前半を記録したのを除き、2万人台で増減を繰り返しています。「日本交通公社五十年史」は設立以来の外客数と自社のあっせん件数を対比し、1935（昭和10）年の前後3～4年が戦前の日本のインバウンド観光の最盛期だったと記述しています。この時期の国籍別外客数は下表のとおりで、1937（昭和12）年7月の盧溝橋事件に端を発する日中戦争（支那事変）の勃発が日本をめぐる国際観光往来に大きな影響をもたらしたことが窺われます。1935（昭和10）年に訪日外客数は42,629人と初めて4万人の大台を超え、1936（昭和11）年は42,568人、1937（昭和12）年は上半期に対前年15%増と順調に伸びたのに、日中戦争開始以降に急減して40,302人にとどまりました。翌1938（昭和13）年には、日本軍の強引な中国侵略が日本の対外イメージを悪化させ、同年の外客数は28,072人へと30.4%の激減となりました。欧米からの来訪客が最大だった1937年の国籍別入国者はアメリカ人が10,077人でもっとも多く、英・独・仏・露人合わせてほぼ同数の10,357人、中国人は8,275人に減少し、その他が11,592人でした。

	総数	米	英	独	仏	露	中国	その他
1933（昭和8）年	26,264	5,792	5,117	1,118	636	1,091	9,146	2,204
1934（昭和9）年	35,196	7,947	6,391	1,313	883	1,427	12,676	3,125
1935（昭和10）年	42,629	9,111	7,293	1,528	894	1,280	14,260	8,268
1936（昭和11）年	42,568	9,655	6,922	1,446	920	1,315	11,398	10,842
1937（昭和12）年	40,302	10,077	6,097	1,816	882	1,562	8,275	11,593
1938（昭和13）年	28,072	5,148	3,209	1,861	511	1,648	4,021	938
1939（昭和14）年	37,244	6,751	3,616	2,583	532	157	7,325	16,318
1940（昭和15）年	43,435	5,983	2,804	5,442	550	447	9,968	16,389

翌 1938 (昭和 13) 年には前年最多だったアメリカ人が 5,148 人へと半減し、以後横ばい状態が続きます。総数は 1939 年 37,244 人、1940 年 43,435 人とまだ増えていますが、これはこの両年に 16,000 人台を記録した「その他の国籍」が急増したためです。1939 年にドイツがポーランドに侵攻して欧州戦争が始まり、それまで国籍別では「その他」でしかなかったユダヤ人を含む東欧や北欧の人達がシベリアと日本を經由して中立国アメリカに避難していった人たちが大半であったと考えられます。しかし、これらの入国客は観光客とはいえない人々で、「五十年史」もインバウンド観光は事実上昭和 12 年で終わったと記述しています。

**戦時下の国際観光宣伝** このような状況下にあつて鉄道大臣は、1938 (昭和 13) 年 9 月、国際観光委員会に対して「時局に対応すべき対外観光宣伝拡充の方策」を諮問しました。答申の概要は、①観光宣伝をこれまで以上に拡大する、②米国に観光宣伝を集中する、③支那の民衆に対して観光宣伝を通じて親善融和の念を培養し、併せて支那の観光事業の振興に対して支援協力する、④対外観光宣伝を行う (財) 国際観光協会に対し政府の一般会計から補助金を増額支出する、などとなっていました。しかし日中戦争は泥沼化し、戦争進展の中で国際観光委員会は 1940 (昭和 15) 年 10 月に同種の委員会とともに廃止され、わが国の対外観光宣伝事業は事実上この年をもって中断しました。

受入体制面でも、1938 (昭和 13) 年に国家総動員法が制定され、日中戦争の拡大から第二次世界大戦へと展開する中で、鉄道は軍事優先で酷使され消耗して行きます。他方、ホテルも物資不足や交通輸送手段の削減等によって営業を続けることが出来なくなり、1943 (昭和 18) 年に入ると多くのホテルが軍や政府機関、軍需工場その他によって徴用、借り上げ、あるいは売却されるなどして軍事目的で使用されるようになってしまいました。

**国際観光局の廃止** 1940 (昭和 15) 年になると欧州での戦争が激しくなります。9 月に日独伊三国同盟が調印されると国際情勢がさらに厳しくなり、外客誘致どころではなくなって、1941 (昭和 16) 年 8 月から 9 月にかけて、敵性国にあるニューヨーク、香港、ロサンゼルス等の観光宣伝事務所が閉鎖されました。国際観光協会の寄付行為に定める「目的と事業」(第 2 条と第 3 条) も「わが国に外客を誘致することを目的とし、この目的を達成するために海外宣伝に関する事業を行なう」から「本会は外国にわが国情を紹介し並びに外客を誘致する目的をもって海外宣伝に関する事業を行う」と改められました。10 月にはバンコク、サイゴン、ベルリンに事務所が開設されますが、その活動は外客誘致というより国情紹介ないし宣揚などの思想宣伝の必要からでした。そして 12 月に真珠湾攻撃が行われて太平洋戦争に突入すると、翌 1942 (昭和 17) 年 11 月に鉄道省の国際観光局が廃止され、一心同体であった国際観光協会は別に事務局を設置して業務を継続しますが、翌 1943 (昭和 18) 年 11 月に行政機構全体が戦時体制に切り換えられ、国際観光協会も事業、財産、従業員を東亜交通公社 (前ジャパン・ツーリスト・ビューロー) に継承して解散したのでした。



ジャパン・ツーリスト・ビューローから東亜交通公社へ 1930（昭和5）年に国際観光局、1931（昭和6）年に（財）国際観光協会が設立されると、すでに収益事業で自主収入の道を拡大していたジャパン・ツーリスト・ビューローは、国の対外観光宣伝という責務から解放されて旅行業および関連事業拡大への道を突き進みます。1930年以降は日本唯一のインバウンド旅行業者であると同時に、日本人の海外旅行も国内旅行も扱う総合旅行業者となって成長して行きます。それだけでなく、鉄道省傘下の社団法人として朝鮮、満州、支那、台湾から南洋方面にまで支部や支店網を広げ、鉄道省の指示や要請のもとに国家的旅行業者として活動するようになっていきます。

1932（昭和7）年、ビューローの中に、ビューローを利用する邦人客の団体である「ツーリスト倶楽部」が誕生しました。同倶楽部の事業は1922（大正11）年に鉄道省の外郭団体として設置されていた利用者の組織「日本旅行文化協会」と活動が重複し、鉄道省としても傘下の団体がばらばらに活動するのでは不都合な面が出るとして、1934（昭和9）年に両者をジャパン・ツーリスト・ビューローの下に統合し、社名を日本人にもなじめるよう日本語名「日本旅行協会」を併記することになりました。ジャパン・ツーリスト・ビューローと日本旅行協会という英和二本立ての名称を使い分け、ビューローは積極的に邦人旅行斡旋事業と旅行文化向上の事業に乗り出していったのでした。

ビューローは、当局の要請によって大陸のネットワークを急速に拡大していった時期を「伸展後期」と呼んでいます。1937（昭和12）年の日中戦争勃発以来中国大陸の占領地区に支部や案内所のネットワークを構築して行ったのですが、軌道に乗るまでには相当巨大な赤字を覚悟しなければならなかったため、政府ないし鉄道省の資金的支援が不可欠でした。1939（昭和14）年8月には満州支部が支部組織を拡大強化する形で北京に華北出張所を設け、これに支部的権限を付与して済南、北京、天津、青島、漢口等に案内所を設置するなど在中国の案内所網を広げていったのですが、その際名称をどうするかが問題になりました。ジャパン・ツーリスト・ビューロー（日本旅行協会）という名称では現地の人にわかりにくく、曲折の結果1941（昭和16）年6月より「東亜旅行社」に名称を統一したのでした。

「日本交通公社50年史」は大東亜戦争下の東亜旅行社の状況を「躍進時代」と表現しています。事実、中国大陸から南方の島々に日本軍が展開すると、戦時下の人や物の移動は一段と激しくなり、これらの輸送を処理するノウハウを有し、実務を担うのは東亜旅行社しかありませんでした。同社は組織の拡大に次ぐ拡大によって占領地域全体に人を派遣し、軍や鉄道省の要請に応じて社として奮闘していた様子が「五十年史」から窺えます。

## 国際観光の中断

1943（昭和18）年11月末日をもってついに国際観光協会が解散し、その事業や人員を財団法人となっていた「東亜旅行社」が引き継ぎました。翌12月1日に（財）東亜旅行社は組織変更し、名称の「旅行」を「交通」に換えて「財団法人東亜交通公社」へと変更し

ています。東亜交通公社は戦時下にあって史上最高の売上げを達成し、1944（昭和 19）年 10 月現在の従業員総数は過去最高の 4,840 人を数え、黄金時代を築きました。しかし長続きせず、1945（昭和 20）年 8 月の敗戦とともに終焉を迎えたのでした。

改訂 2018 年 10 月 11 日