

## 第2部 戦後日本のインバウンド観光

第1部では、幕末の開国から明治維新を経て西洋化・近代化の道を邁進し、第二次世界大戦に突入するまでの日本のインバウンド観光の歴史を概観しました。西洋文明に圧倒されて富国強兵、殖産興業に邁進し、西洋列強に伍することを目指した結果、日清戦争、日露戦争、第一次世界大戦を戦い、ついには植民地獲得に後れを取ってきた独伊とともに、第二次世界大戦では太平洋戦争の主役として戦ったのでした。

1945年8月15日、日本はポツダム宣言を受諾して無条件降伏し、ポツダム宣言第8項に従って台湾と満州は中国に、南樺太はソ連に返還し、戦争中に日本軍が獲得したすべての占領地を放棄しました。日本の領土は本州、北海道、九州、四国、および周辺の島々に限られ、連合国軍の占領下に戦後の再建が始まります。ポツダム宣言第9項は「日本軍は武装解除されたあと、各自家庭に戻り、平和的かつ生産的な生活を営む機会を与えられる」と定めており、連合国の指導下に民主主義国家を目指す改革が積極的に進められました。

敗戦直後は日本人が海外に出ることはもちろん、外国人も軍関係者など公務以外では日本を訪れることはできませんでした。日本も空襲で生産施設や都市生活のインフラが破壊され、衣食住にも事欠く状況でしたから、外国人観光客を受け入れる余裕はありませんでした。そうした中でも平和を迎え、観光関係者は官民協調して来たるべきインバウンド観光再興の日に備えて準備を始めたのでした。

しかし、世界的に見れば、戦争で断絶していた国際観光は戦後の社会でそれ以前とは次元の違う発展期を迎えます。第二次世界大戦は総力戦で戦われ、結果として労働者を含む国民大衆の発言権を高める一方で、20世紀前半に交通、通信、製造業など多くの分野で誕生した近代技術の発明が、戦中戦後を通じて大きく発展し、1950年代以降にそれらがイノベーションとして産業のなかで商品化され、人々の生活を豊かにし、戦後社会は未曾有の繁栄を遂げることになります。

国際観光も客船の時代から航空機の時代に移行し、とくにジェット航空機の発展が遠距離国際旅行に革命的な変化をもたらしました。時間的に余裕のある富裕層の特権だった国際観光もマス・ツーリズム時代へと移行していきます。ヨーロッパ諸国では戦前に達成されていた労働者の連続有給休暇の法制化が平和到来とともに効果を発揮し、1950年代から「万人のためのバカンス」をスローガンとする「ソーシャル・ツーリズム運動」が盛り上がり、国境を超える若者たちの往来が活発化しました。1950年代半ばから航空旅客機のジェット化がはじまり、1970年のジャンボジェット機に代表される大型機の導入によって、航空機を利用する安価なパッケージツアー商品が大量販売される時代となりました。世界の国際観光事業は未曾有の発展を謳歌することになったのです。

敗戦国日本では、連合国軍総司令部（GHQ）の支配下に戦後の復興が始まります。インバウンド観光も占領下でありながら戦前の経験をもとに再開への準備と助走をはじめ、占

領時代最後の年であった 1951 年には早くも戦前の来訪外客の最高記録を超え、いっきに新時代を迎えます。第 2 部では、戦後の日本のインバウンド観光の発展を、占領下における準備期間を序章（1945～52）とし、第 1 章を「再独立から東京オリンピック大会と大阪万国博覧会の開催の開催まで（1952～70）、第 2 章をインバウンド観光の転換期（1970～2010）、第 3 章を再び脚光を浴びる 21 世紀のインバウンド観光（2010～）と 4 期に分けて考察します。

## 第 1 章 終戦から平和条約発効まで（1945～52）

国破れて山河あり、インバウンド観光は平和な社会への祈念とともに、官民の関係者はただちに国際観光再興のための努力を始めます。戦時中の「財団法人東亜交通公社」は敗戦直後の 9 月 1 日に組織改正を行って「財団法人日本交通公社」（英語名は **Japan Travel Bureau**）と改称し、当面の事業目的を「進駐軍の斡旋」と「復員業務」の 2 点として素早く体制を整えました。人の国際移動を扱う組織は日本交通公社（JTB）しかなかったので、JTB は途切れることなく戦後直ちに旅行業者として大いなる力を発揮したのです。

他方、1945（昭和 20）年 11 月には運輸省鉄道総局内に観光係が設置され、翌 1946（昭和 21）年 6 月に観光係が観光課に昇格し、観光行政も再開されます。

### 1. 占領下のインバウンド：日本交通公社（JTB）の活動

戦争中国際観光は途絶しましたが、国際交通需要は増すばかりで、「東亜交通公社」は大東亜共栄圏各国に支社を設け、社員を派遣し、人と物の輸送の面で終戦まで活発に活動しました。1945（昭和 20）年 8 月 15 日終戦、8 月 28 日には連合軍先遣隊 146 名が厚木飛行場に到着し、続いて 8 月 30 日には占領軍のダグラス・マッカーサー最高司令官一行が厚木飛行場に到着したとき、外務省の要請で東亜交通公社、横浜正金銀行、三井物産など在外勤務経験者を有するいくつかの組織の社員が出迎えました。その中心は 10 名を派遣した東亜交通公社の社員でした（「日本交通公社五十年史」）。

9 月 1 日に早くも衣替えした「財団法人日本交通公社」（**Japan Travel Bureau**）は、同日中に進駐軍の案内・斡旋のために横須賀、横濱、桜木町、安房北条の各駅に社員を派遣しています。戦前戦中に蓄積されてきた人とモノの移動を扱うノウハウは他の追随を許さず、戦後にもただちに生かされ、後述するように、人材育成を兼ねて米軍関係の施設のほか、ホテルや交通機関などにも社員を派遣して、平和回復後のインバウンド再興に備えたのでした。

### 駐留軍兵士の観光

占領時代の初期、日本への足は連合軍の軍艦・軍用機と軍用船だけで、民間人の入国は禁止されていたから、固有の意味のインバウンド観光はゼロでした。そのかわりに、

日本の事情にうとく、日本語のわからない占領軍の将兵や軍属の国内旅行に関わる情報提供やあっせんという大きな需要がありました。

1945（昭和 20）年 9 月 20 日には、東京に 8,000 人の連合軍軍人が進駐してきたのですが、これに先立ち警視庁は英語のできる通訳 200 人を急募して備えたといいます。連合軍派遣の軍関係者は、米軍を主体として全国合わせて最大時 43 万人を数えたのですから、彼らの国内移動、旅行のための情報提供やあっせんが JTB に求められたのは当然の成り行きでした。

**駐留軍へのサービス提供** 駐留軍将兵とその家族のための週末旅行やエクスカージョン等のあっせん依頼が駐留直後から多かったのに、外国語に堪能だった JTB の社員の大半はまだ南方地域に分散したままでしたから、一般から英語の出来る人員 53 人を急募して旅行あっせんの要領を教え、各支社に配属して急場をしのいだと「日本交通公社五十年史」は書いています。それだけでなく、進駐軍のキャンプ、司令部、PX（米軍内の販売店）、赤十字社、接収ホテルなどにも社員を派遣し、進駐軍将兵や家族のために旅行情報の提供や観光のあっせん、週末旅行の添乗などに当たらせました。

終戦翌年の 1946（昭和 21）年には、後述する RTO（Railways Transportation Office）の仙台、新潟、京都にも社員を派遣してサービスを提供し、同年の進駐軍の観光旅行のあっせんが数千件に上っています。例えば東京地区では米軍だけでなく、豪州海軍ホバート号乗組員 90 人、ニュージーランド海軍アキレス号乗組員 60 人などの日光旅行をあっせんしていますし、名古屋地区では PX のエクスカージョン、広島では英軍教育部の旅行あっせんなどの事例が挙げられています。1947（昭和 22）年に JTB があっせんした軍人、軍属だけで 17 万人余にもなったといいますから、駐留軍将兵も余暇には日本国内を JTB のあっせんで観光していたことが窺われます。もともと、当時鉄道は日本人であふれかえる状況であり、駐留軍に割り当てられた専用車両を利用しての旅行でしたから、宿泊施設不足と相まって手配の苦勞が付きまとったと書かれています。

終戦満 2 年となる 1947（昭和 22）年 8 月、GHQ（連合軍最高司令部）の指導下に民間貿易が再開され、同年これに合わせて日本との間の国際客船航路と大戦中に大発展した航空機による国際航空路も開かれました。これ以降、制限された形ではありますが、人の国際往来が少しずつ増えて行きます。国際旅行に関わる GHQ の政策も制限緩和に向かい、日本の復興に歩調を合わせて来訪外客数も回復して行きました。

**駐留軍から商用客へ** <sup>バイヤー</sup> 1947（昭和 22）年 8 月に日本往来の海空の国際交通が回復して民間貿易が許可されると、駐留軍関係者の観光に加えて、各国の貿易関係者やバイヤーを対象とする旅行あっせんが始まります。

1947（昭和 22）年 7 月、ノースウェスト航空による北太平洋経由の日米間の定期航空路がまず開設され、同年 10 月にアメリカン・プレジデント・ライン（APL）による海路の太平洋航路が開かれると、以後次々に連合軍による国際空路、国際海路が開かれて国際交通

が確保されました。JTB はバイヤー向けに設置された国営の5 ホテル(東京2、名古屋、京都、大阪各1、後述) に案内所を開設し、旅行情報の提供や「パイロットツアー」による日光、箱根などへの週末団体旅行を主催して喜ばれました。パイロットツアーというのは、当時占領下の日本の港に入港する客船の乗客は観光目的の上陸が認められていなかったのですが、GHQ から事前に特別許可をもらうことで実施し得たツアーを指します。かくして戦後初の観光目的の入国客は、1947年12月28日に横浜に入港した APL のプレジデント・モンロー号による世界一周旅客72人で、彼らのために JTB が横浜、鎌倉への日帰りバス・ツアーを催行したのです。戦争による観光往来の断絶以来、これが7年ぶりの観光団の訪日となりました。この頃は万事モノ不足で外客に提供できる物資が足りなかったため、GHQ による特別配慮によって旅をあっせんし得たというのが実情でした。

**外人観光客の来訪再開** 次いで1948(昭和23)年6月、GHQ 経済科学局が週1回24名を限度に観光目的の入国を認め(寄港地上陸)、7日間の国内旅行を JTB あっ旋することを許可され、東京と横浜を起点にして日光、熱海、箱根、京都、奈良までの観光旅行が認められました。この時のツアーについて「日本交通公社七十年史」が許可条件と指示された日程を掲載しています。日程の概要を紹介すると、第1日が東京観光(宿泊はホテル・テイトまたはホテル・トウキョウ)、第2日が鎌倉・箱根観光のあと熱海で夕食をとって夜行列車で京都へ、第3日と第4日は京都・奈良・大阪の観光(宿泊は両日とも京都のホテル・ラクヨウ)、第5日は京都で終日自由行動のあと夜行列車で東京へ、第6日は早朝東京着、朝食後日光観光(日光パレス・ホテル泊)、第7日は中禅寺湖方面への観光のあと東京帰着(ホテル・トウキョウ又はホテル・テイト泊)となっていました。これらは JTB を指定業者として許可されたツアーで、1948(昭和23)年1年間のツアー取扱客は4,367人だったと記録されています。

さらに同1948年8月、瀬戸内海の機雷除去が終わって世界一周船に限り神戸への寄港が認められ、神戸での一時上陸も可能になりました。これにより APL やフランス郵船(MM)ほかの客船が横浜だけでなく神戸にも寄港するようになり、横浜～神戸間を陸路で観光するオーバーランド・ツアー(通過観光:一方の港で降り、陸路観光して他方の港で再乗船する)も認められるなど次第に制限が緩和され、占領下ながら外人観光(インバウンド)が復活しました。徐々に訪日客が増え、占領最後の1951年の訪日客数は全体で20,072人、そのうちアメリカ人が6,600人と最も多く、2番目が中国人の3,230人でした。

**在米邦人の母国観光** 次いで1949(昭和24)年2月から、GHQ は海外居住の日本人や日系米人の母国訪問と近親者訪問を認め、同年4月にハワイ在住邦人の母国訪問の旅が始まります。入出国管理を含めてあらゆる行政が GHQ の管理下にあった時代ですが、GHQ も戦後の日本経済の復興のために国際観光客の来訪制限を緩和する方針を取っており、同年7月からパッケージツアーの期間を31日にまで延長し、とくに近親者訪問の滞在許可期間は120日にまで延長するなど、日本の国際観光振興努力の後押しをしました。来訪する海

在外留邦人や日系米人たちは、1924年の米移民法（移民を制限するための法）以前に渡米した人たちで教育も充分受けていない人が多く、複雑な入出国手続きの書類を作成するのに難渋したのですが、アメリカ人パーサーでは彼らへの対応ができなかったので、後述するように、APLの客船にJTB職員が乗船勤務して在外邦人の手助けをし、頼りにされ感謝されたのでした。

母国訪問第一団は1949（昭和24）年2月12日、軍用船改造のAPL船「ジェネラル・ゴードン号」で横浜に到着しました。この時の団長はワイキキのホテル経営者シゲナガ・シゲオ氏で、同氏は昭和天皇に単独会見を許され、また、安井東京都知事は新宿御苑に一行を招待して歓待しました（伊藤明P26）。また、同年1949年4月に1ドル=360円という公定レートが決定すると、待ちかねていた在米一世、二世の母国訪問団がセキを切ったように来日します。ホノルルからばかりでなく、サンフランシスコ、ロスアンゼルス、シアトルなど全米各地から多数の母国訪問団が来日しました。大戦中敵性国人として苦勞した日系米人たちは、戦争に負けた祖国への様々な思いを込めて来日したのでしょう。この流れは朝鮮戦争の勃発で一時激減しますが、日本再独立後ますます増加し、ピークだった1954（昭和29）年3月に入港したプレジデント・ウィルソン号の場合、下船客580人のうち日系人の母国訪問団が9グループ計376人を数えました。これら団体の募集主体は日系旅行社だけでなく、日系のホテル（移民宿）や保険代理店等も募集し、それら団体の多くが県人会などをまとめたグループでした。伊藤は母国訪問ツアーのオーガナイザーと送り出し旅行業者のリストを上掲の資料に掲載しています。

これら母国訪問団のツアーを扱ったのも日本交通公社（JTB）で、JTBは占領下の駐留軍、バイヤーたち、そして日系人の母国訪問団などでインバウンドあつ旋のノウハウと実務を独占的に獲得して行ったのでした。

## 2. 国際交通の再開

この時期、人や物の国際輸送を担ったのは外国の船舶と航空機でした。日本への外航客船サービスは、まず太平洋路線にアメリカン・プレジデント・ライン（APL）が就航し、ヨーロッパ路線にはフランス郵船メサジェリー・マリタイム（MM）の客船が就航しました。以後1960年代半ばまで外航客船航路が賑わいを取り戻したかに見えましたが、まもなく航空機のジェット化による高速化と航続距離の延伸に太刀打ちできなくなり、1970年代初めに客船の定期航路は終焉を迎えます。

### 客船航路の再開

**アメリカン・プレジデント・ライン（APL）** 米国のアメリカン・プレジデント・ライン（APL）は、1940年建造のプレジデント・モンロー号とプレジデント・ポーク号の姉妹船（いずれも9,260総トン）を、1947年から日本寄港を含む西廻り世界一周航路に投入しました。ニューヨークまたはサンフランシスコを出発港とし、パナマ運河、ハワイ、極東、

東南アジアを経てインド洋に抜け、スエズ運河から地中海を経て大西洋を横断し、出発港に戻るという行程でした。戦後最初に日本を訪れた客船がそのうちのプレジデント・モンロー号で、1947（昭和22）年12月28日に来航し、日本交通公社が戦後初の外国人観光客72人をバスで横浜、鎌倉方面に案内したことは先述しました。この姉妹船は世界一周航路を20年弱続けたあと1965年にサービスを停止することになります。1948年からは、世界一周航路に加えて1947年完成の新造船2隻が太平洋路線に投入されます。2クラスの豪華客船プレジデント・クリーブランド号とプレジデント・ウィルソン号（いずれも1万539トン・船客定員579人）で、行程はサンフランシスコ発ホノルル（出発港からの所要日数5日）、横浜（同14日）、香港（同18日）、マニラ（同20日）へと航海し、帰路も同じコースを辿る42日間の定期航路でした。この路線にはさらに1957年にプレジデント・フーバー号（1939年建造）、1962年にプレジデント・ルーズベルト号（1944年建造）が投入され強化されましたが、10年後には航空輸送の発展の前に敗退し、すべての客船が1973年までに退役しました。

**メサジェリー・マリタイム（MM）** メサジェリー・マリタイム社（フランス郵船とも呼ばれる）は、大西洋海運会社（CGT）とともにフランスを代表する船会社で、マルセイユを母港とし、第二次世界大戦後いち早くインド洋から極東・太平洋方面に客船を就航させました。極東に向かった最初の豪華客船は、戦争中にマレシャル・ペタン（ペタン元帥）号として着工し、1944年6月10日に完成した艦船を整備し直して、名前もマルセイユーズ号と改めた客船でした。1949年6月に地中海クルーズの初航海を行なったあと、同年8月極東航路に就航しました。ちなみに、翌1950年夏に日本からマルセイユに向かった同号には、戦後初の日本人フランス留学生となった遠藤周作、三雲夏生兄弟らが乗船しています。

MM はとりあえずマルセイユーズ号を投入する一方で、新たに極東航路向け豪華貨客船を3隻建造する計画を発表し、順次ヴィエトナム号（1951年10月）、ラオス号（1952年10月）、カンボジア号（1954年7月）を就航させました。

**日本郵船の「氷川丸」** そうした中で独立回復後の1953年、日本郵船が1隻だけ残った豪華客船「氷川丸」をシアトル航路に復帰させています。氷川丸は戦時中海軍病院船として軍務に服し、終戦後しばらく北海道～本州間の定期航路に使用されたあと、民営還元後主に貨物船として各方面に配船されていました。独立達成後に貨客船として復活させるべく客室設備に大改造を加え、キャビンクラス35室80名、三等Aが23室69名、三等Bが24室127名、合計82室276名の定員をもつ客船として投入されたのでした。しかし、氷川丸の寿命はそう長くはありませんでした。フルブライト奨学生をはじめとする米国への渡航者が渡米に利用しましたが、1930年初就航の同船は、1960年に船齢30年に達して引退したからです。これを機に、日本郵船は貨物船による12名までの旅客輸送を含めて客船事業から完全撤退し、以後長らく貨物輸送に専念しました。

**JTB 職員の乗船勤務** 第1部第3章で戦前のJTB職員による乗船勤務について紹介しましたが、戦後のインバウンド観光復活に際してもJTBスタッフの乗船勤務者が活躍していま

す。JT B は戦後の「観光立国」最前線に立つための人材育成のために、パン・アメリカン航空に亀田廣と横山信夫を、ノースウェスト航空に太田義夫を派遣して将来の国際航空業務の習得に務めさせたほか、同じ理由で APL には加瀬守を派遣して出向勤務をさせていました。そして、戦前日本郵船 (NYK) の客船に乗船勤務させたように、戦後は 1949 (昭和 24) 年に松村信雄を軍船転用の復員船ジェネラル・ゴードン号 (中国内戦からの避難者輸送) に乗船させたのを皮切りに、APL の新造姉妹船プレジデント・ウィルソン号とプレジデント・クリーブランド号に職員を乗船勤務させました。どちらも 1 等 304 名、ツーリストクラス (3 等) 380 名の定員で、サンフランシスコを母港とし、ホノルル、日本、マニラ、香港を周遊し、時にはロスアンゼルスにも足を延ばすという航海でした。このうちサンフランシスコ、ホノルル、横濱間のみに乗船勤務をしたのですが、この時の乗船勤務は、JT B 社員の乗組みをアメリカの海員組合が問題にしたため、1952 (昭和 27) 年 3 月で打ち切れ、そのあと 1953 年に復帰した日本郵船「氷川丸」の乗船勤務に切り換えています。氷川丸が 1960 (昭和 35) 年に退役すると、同年 4 月から再び APL 客船への乗船勤務を再開しています。(元 JT B の伊藤明氏による私的資料「乗船勤務に見る国際交流小史」2003 年 7 月刊による)

### 日本発着の航空路線

占領下日本の航空輸送はアメリカの支配下に置かれ、羽田飛行場も航空保安施設も米軍に差し押さえられました。米軍は 1946 (昭和 21) 年中に羽田飛行場の拡張を完了して諸準備を整え、1947 (昭和 22) 年 7 月、まずノースウェスト航空がニューヨーク～アンカレジ～東京 (羽田) ～マニラの北部太平洋線に DC 4 を就航させ、次いで同年 9 月パン・アメリカン航空が中部太平洋路線 (サンフランシスコ～ホノルル～東京) に、英国海外航空 (BOAC) が南回りで日本への路線を開設しました。1950 年にはこれら 3 社に加えて、カナダ太平洋航空、フィリピン航空、カンタス航空、中国民航が日本路線を開設し、1951 年にはさらにスカンジナビア航空 (SAS) とオランダ航空 (KLM)、1952 年にはフランス航空がそれぞれ自国と東京間の路線を開設しました。

戦後初期の航空機はまだ航続距離の短い戦前に製造された機種でしたから、広大な太平洋横断のためには途中で給油しなければなりませんでした。ノースウェスト航空の場合はアンカレジのあとアリューシャン列島のシェミア島で給油し、パン・アメリカン航空の場合は給油のためウェーキ島に寄り道をしていました。

日本が自ら国際航空輸送を開始するには、再独立して国際社会に復帰し、ICAO (国際民間航空機構) に加盟してシカゴ条約を批准 (1953 年 10 月) してからのこととなります。

## 3. インバウンド観光政策の再開

敗戦国日本は観光は平和な社会への道として、ただちにインバウンド観光再興のため

の努力を始めます。終戦直前の 1945 年 5 月、運輸通信省が運輸省と通信院（内閣に直属）に分かれましたが、敗戦直後の 1945（昭和 20）11 月に運輸省の鉄道総局業務局旅客課に「観光係」が設置されました。翌 1946（昭和 21）年 6 月にこの観光係が鉄道総局観光課に昇格し、戦後のインバウンド観光振興を見据えた活動を開始します。

1946 年 8 月に高瀬伝ら衆議院議員 7 名による「観光国策確立に関する建議」、海外経験が長かった布利秋衆議院議員が 33 名の賛同を得て「国際客誘致準備に関する建議」を提出するなど、戦中の「米英敵視」政策から一転して、戦後経済の復興並びに国際親善を通じての平和社会建設のためには国際観光の振興が必要であるとの認識が有識者の間で広がってきていました。この時点ではまだ観光客の入国は禁止されていましたが、少なくとも将来を見越して準備だけは開始すべきとする世論が生まれつつあったのです。1948（昭和 23）年 7 月には内閣総理大臣の指揮下に「観光事業審議会」が設置され、同審議会によって国際観光振興のための建議が次々と出されます。その中には「観光関係の政府及び民間の機構を整備すること」や「外客誘致・接遇の事業及び観光関係の産業を助長振興すること」などが含まれていました。

## 観光行政の再開

国家行政全般にわたって GHQ の管理下に非軍事化や民主化の方針に沿って改革が行われてきましたが、1949（昭和 24）年 6 月 1 日の「国家行政組織法」をもって一段落します。運輸省は国有鉄道という現業部分を抱えていたため、その扱いが問題となりましたが、日本国有鉄道を公社組織として本省から独立させることになり、同年 6 月 1 日に新しい運輸省が発足しました。これと同時に運輸省鉄道総局業務局内にあった「観光課」が運輸大臣官房観光部に昇格し、同部内に計画課、業務課、整備課の 3 課が設けられました。これによって観光関連の行政を展開する体制が整い、新しい観光関係の法律が作られていきます。

**通訳案内業法の制定（1949 年 6 月）** 戦前の「案内業者取締規則」は内務省の解体と同時に廃止され、ガイドの業務は無統制、無秩序になっていましたから、外客を応接するガイドの質の向上と悪質ガイドの取締りを強化するためにガイドに関わる法規制は真っ先に取り組み、1949（昭和 24）年 6 月 1 日、「通訳案内業法」が戦後初の観光関連の法律として公布施行されました。新法と戦前法との主な違いは、試験と免許を分離して免許は都道府県の長が付与することにしたことと、免許更新の手続きを定めたことでした。施行わずか 3 カ月後に第 1 回試験が東京、京都、福岡で行われ、合格者は 3 都市合計 129 名、うち 14 人が女性でした。また、ガイドの業務は異文化接触を伴い、多様かつ複雑ですから、試験に合格したからといって直ちに従事できるものではないので、1948 年に再出発した日本観光通訳協会と運輸省の共催で合格者対象のガイド研修を行いました。1960 年代前半までこのガイド試験合格者に対する業務研修を行っていましたが、東京オリンピック大会以降はガイド協会による研修だけになっています。 **ガイド必携**

**国際観光の助成に関する法律（1949 年 12 月）** 1949（昭和 24）年 12 月 12 日付で公布施



行された「国際観光の助成に関する法律」は戦後のインバウンド観光の復興と振興のための号砲でした。同法第1条は「政府は、国際観光事業（外国人の観光に関する事業をいう）を振興するため特に必要があると認めるときは、観光宣伝を実施し、その他観光に関する事業を行なう法人であって営利を目的としないもののうち政令で定めるものに対し、予算の範囲内で、その事業の遂行に要する経費の一部を補助することができる」と定めました。

同年12月26日、同法の定める海外観光宣伝事業を行なう法人として「財団法人日本交通公社」が、同じく外客受入体制整備事業実施のための法人として都道府県観光協会を統合する形で1946（昭和21）年に設立されていた「社団法人全日本観光連盟」が指定されました。具体的には、翌1950年度に（財）日本交通公社に対して2,000万円の補助金（翌年度2,300万円）を拠出して対外観光宣伝を委託し、（社）全日本観光連盟に対しては外客受け入れ体制改善のための事業に限定して1,200万円の補助金を拠出したのでした。

**国際観光ホテル整備法（1949年12月）** 続いて同年12月24日、外客受入上の最大課題である外国人向け宿泊施設不足への対策を盛り込んだ「国際観光ホテル整備法」が公布施行されました。懸案だったホテルの定義については、1948（昭和23）年制定の「旅館業法」において宿泊施設4分類の一つ「ホテル営業の施設」とされ、《洋式の構造及び設備を主とする施設》されました。「旅館業法」は厚生省の所管ですので、観光を所管する運輸省が国際観光事業振興の方策として、とくに外国人が快適に過ごせるホテル・旅館を整備することを目的に、別途「国際観光ホテル整備法」を制定したのでした。主旨は、旅館業法によって営業許可を受けたホテルおよび旅館のうち、同整備法で定められた施設基準を満たすホテル・旅館が登録をすれば「政府登録ホテル」および「政府登録旅館」として認められ、いくつかの特典が得られる仕組みになっていました。施設は高級施設が想定されていて、「登録ホテル」の場合は同法別表1に掲げる10項目以上の基準を満たすものとされました。例えば、客室数は大都市で30室以上、地方都市では10室以上あること、1室の床面積が13平方メートル以上で温水の出る洗面施設を有し、電話または呼び出しベルがあること、洋式の浴室またはシャワー設備が洋式客室の3分の1以上に付属していること、などとなっています。これらの基準を満たして登録を受けたホテル・旅館は、税の減免や長期低利の融資の斡旋が受けられ、また物資不足の折から、外客用消費物資輸入の外貨枠割り当てにおいて特典が与えられました。

**旅行あっせん業法の制定（1952）** 1952（昭和27）年7月に制定され10月に施行された「旅行斡旋業法」は旅行業に関わる初の法律です。この時期、朝鮮戦争特需による国内経済の急速な回復を経て国内旅行の需要が急増し、彼らの旅行斡旋を行なう業者もまた雨後のタケノコのように増え、法制定当時500社にもなっていました。規制なしの野放しでしたから悪質な業者も多く、旅行者が被害にあうケースが多々ありました。これら悪質業者を取り締まるとともに、国内客だけでなく外客をも扱う旅行業者は別に登録させて外客受入れの障害にならないよう、フランスとイタリアの旅行業を参考にして（英米独に旅行業法は

なかった) 制定されたのでした。この方針により、同法では外国人の国内旅行をも扱うことができる「一般旅行あっせん業」と国内客だけを扱う「邦人旅行あっせん業」の2種に分かれ、日本交通公社が一般旅行業者第1号に登録されました。

## 占領下の外客受入体制の概況

以上のように、観光行政がインバウンド観光の促進を目的とする法律を制定して受け入れ態勢の改善や対外観光宣伝の実施に取り組みを開始しましたが、ここで駐留軍の管理下にあった時期の外客受入体制の状況を概観しておきます。観光にとって重要な要件である鉄道もホテルも、大戦中の軍事優先による接収や過度の使用によって消耗していたうえ、戦争末期の空襲による被害が甚大で、終戦直後は大いに疲弊していました。そして、敗戦後は占領軍の接収と優先利用が重なってどちらのサービスも質量ともに不足していました。

**鉄道の状況** 終戦当時の鉄道は空襲で大打撃を蒙ったのはもちろん、戦争中の酷使によって施設や車両が劣化しており、さらに石炭の生産減と質の低下等の制約により、輸送能力が大きく低下していました。

同じ敗戦国のドイツとイタリアでは、占領軍が鉄道を接収して直接運営する体制を採りましたが、日本では占領軍は指導監督のみで運営は日本側に行わせるという間接統治の方法によりました。鉄道を統括する占領軍(第三鉄道輸送司令部)の本部は横浜の日本郵船ビルに置かれ、札幌、仙台、東京、京都、九州に地区司令部を設け、さらに占領軍の将兵、貨物、手荷物および郵便物を取り扱う駅や鉄道施設、軍事施設には占領軍の「鉄道輸送オフィス」Railway Transportation Office (RTO) が置かれました。RTOは輸送現場において直接輸送を監督・管理する機関で、国鉄、私鉄を問わず、占領軍の輸送に関する駅などに設置されました。その数は国鉄211カ所、私鉄18カ所におよび、さらに補助的RTOが国鉄253カ所、私鉄20カ所に置かれて管理されていました。

占領軍の輸送は占領軍部隊を日本各地に配置する輸送から始まります。配属が完了すると、次は軍人およびその関係者の旅行や物資補給のための輸送が鉄道に課されました。そのための列車は当初軍用臨時列車として運行されましたが、1946年1月31日から東京～九州間、同年2月11日から上野～青森間に定期の専用列車が走るようになりました。御料車をはじめとする優等客車が専用指定を受けて接収され、専用列車には脇腹の白線の上にUS Armyと書かれていました。こうして専用指定を受けた客車は当時の国鉄保有車両のおよそ10%に当たる900両に及びました。戦後初期の外国人の国内旅行は、かくして専用の鉄道列車を使い、接収したホテルを使い、東亜交通公社から衣替えした日本交通公社のあっせんを受けて行われていたのでした。

**ホテルの状況** 戦前の洋式ホテルの数は全国に112軒、客室数合計9,042室ありましたが、終戦直後には73軒、客室数6,737に減少していました。しかもそのほとんどを進駐軍用として接収されたため、自由になるホテル客室がほとんどありませんでした。よって占領下

の外人旅行（インバウンド）の最大の問題は外客向け宿泊施設の絶対的不足で、外客の入国制限も宿泊ホテル不足が主たる理由だったのです。

運輸省は1946年12月に早くも「ホテル整備10か年計画案」を策定しています（「運輸省三十年史」p186）。内容は10か年に6次に亘って全国に135ホテル（合計収容人員16,200人）を整備しようとするもので、その具体化のため、翌1947（昭和22）年7月に日本ホテル協会、全日本観光連盟、日本交通公社を参加させて、鉄道総局内に「ホテル協議会」を設置してホテル整備の検討を始めています。そしてその結果、1949年に上述の「国際観光ホテル整備法」が制定されたのです。

村岡實「日本のホテル小史」（中公新書）が戦争中と戦後の占領下における洋式ホテルの状況を整理しています。戦争中に日本軍等に徴用されたことが記録として残されている28軒のホテルが列挙されていますが、1944（昭和19）年に入ると全国各地が空襲を受けるようになり、めばしい都市ホテルが破壊や焼失によって失われました。そして敗戦後、戦火を免れて焼け残った数少ない洋式ホテルのほぼ全てが米軍に接收されます。全国に展開した駐留軍の兵士や軍属のために洋式の宿舎が必要だったからです。

昭和20年8月30日、厚木に到着した米軍の手で即日横浜のニューグランドホテルとバンドホテル、逗子なぎさホテル、鎌倉海浜ホテルの4軒が接收され、9月に入ると東京では帝国ホテル、第一ホテル、丸ノ内ホテルが接收され、京阪神では京都の都ホテル、京都ホテル、大阪の新大阪ホテル、神戸のオリエンタル・ホテルなど一流ホテルはもちろん、全国で合計70軒ものホテルが接收されました。これ以降は日本が平和条約を結んで再独立する1952年までホテルは駐留軍の支配下にあつて、駐留軍の将校や米国人バイヤーの宿泊に使用され、一般人は利用できませんでした。

外国人バイヤーの数が増えてくるとホテル不足は深刻で、政府は民間によるホテル建設を奨励して低利資金を融資し、建築資材を優先的に割り当てるなどの優遇措置をとる一方で、政府自ら直営ホテルの建設を考えるに至りました。1947（昭和22）年8月15日の民間貿易再開に当たり、貿易庁直営のホテルとして東京に「ホテル・テイト」（パレスホテルの前身、旧帝国林野庁庁舎をホテルに改造した）と「ホテル・トウキョウ」の2ホテル、京都の「ホテル・ラクヨウ」（京都駅前、71室149人）を開業し、少し遅れて名古屋に「ホテル・トキワ」、大阪に「ホテル・ナニワ」の計5ホテルをバイヤー専用ホテルとして直営開業しました。1948（昭和23）年5月1日に接收を解除された日本橋にあった「ホテル・ヤシマ」も解除即日に貿易庁の直営となり、合計6軒のホテルがバイヤー専用の官営ホテルとして使用されました。とはいえ6軒の収容力は合計418室の690ベッドしかなく、増加する需要に対応するには程遠い状況でした。

1951年に平和条約が調印されてから、1952年4月に条約が発効して日本が再独立を果たすまでに連合軍によるホテル接收がほぼ全面的に解除され、戦前からあったホテルが外国人旅行者のために解放されます。これで外国人旅行者の需要になんとか対応できるようになって、独立後は外国人旅行者の来訪が急増していきます。この頃になると、政府の奨励

策もあって外国人用のホテルを作ればもうかると考える民間企業も出てきて、旧皇族や旧華族の邸宅を買収して資産価値を見込むとともに、これを外国人用ホテルに改造して営業する動きが出てきました。こうしたいきさつで誕生したのが西武鉄道系の「高輪プリンホテル」(旧竹田宮邸、1953年開業)と「赤坂プリンスホテル」(旧李王家邸、1955年開業)です。これらもすべて外国人専用とされ、日本人が利用することはできませんでした。

ホテルの建設については、1960年のIOC総会で1964年開催予定の第18回オリンピック大会の東京開催が決定すると、ホテルの収容力不足が予想され、外客目当ての第一次ホテルブームが起ることになります。かくして洋式ホテルは外国人と一部の日本人エリート層だけの宿泊施設のように考えられ、言語の相違と相まって、インバウンド観光と国内観光の二重構造が戦後長きにわたって続くことになります

**通訳案内業の状況** 既述のとおり、1907年に内務省令第21号「案内業務取締規則」の施行によって通訳案内業(ガイド)に就くには資格試験にパスすることが条件になりましたが、ガイドの協会のその後についてははっきりしたことが分かっていません。田誠「国際観光事業論」(1938年刊)は、1938(昭和13)年の時点で日本通訳協会(会員数29名)、神奈川県外賓案内業組合(同31名)、神戸国際観光通訳協会(同43名)の3グループが並立していて、全国を統括するガイドの組合は存在しないと書いています。この年までに試験に合格して資格を取った者の数は1,000名を超えていますが、他に職業を持つ者がほとんどで、ジャパン・ツーリスト・ビューローによれば、実際に稼働できる者は119名に過ぎないと報告されています。戦雲が立ち込める中で、スパイ対策が官憲の重要課題となり、外国人と接する通訳案内業に携わる人々をより効果的に管理するために、官憲主導によって1939(昭和14)年8月「社団法人日本観光通訳協会」が設立されています。しかし、2年後の1941年に太平洋戦争が勃発すると国際観光は消滅し、通訳の仕事はなくなり、日本観光通訳協会も開店休業となって戦後を迎えたのでした。

連合軍が進駐してくると、一転して敵性語として使用を禁じられていた英語の使える人が引っ張りだこになります。斉藤俊彦「くるまたちの社会史」に『新聞広告にみる敗戦の年五カ月』とう1項がありますが、これによると、早くも8月25日の新聞に、憲兵隊が進駐軍と民衆の接点として通訳と運転手を募集し、ご奉公のために協力を求めているという記事が出たり、日本観光通訳協会が疎開や戦災で転居している会員に現住所を至急知らせようとの広告を出しています。また、「帝国ホテル百年史」によると、連合軍の進駐が始まって1ヶ月後あたりから英文タイピストや英語通訳、米国留学経験者や米国生まれの人々を求める広告が各新聞紙上に目立つようになります。通訳や観光ガイドも強く求められ、外務省も通訳ガイドの養成に乗り出し、昭和22年9月には通訳養成所の生徒60人に1か月間、毎週5時間ずつ観光、地理、旅行英語、外客接遇心理学などを学ばせた、とあります。

この時期から1970年代まで、ガイドは超多忙で高収入が得られる状況が続きます。無免許ガイドも多数いたにもかかわらず、それを問題にする気にならないほど多忙だったので

す。裕福なアメリカ人家族を数週間ガイドしたチップに 1,000 ドルをもらい、これを頭金にして家を買ったという話も実際に聞いたことがあります。ともあれ大阪の万博（1970年）まではガイドが不足する状況でしたが、万博以降はガイド側の売り手市場状況は消え、日当も上がらず、ガイド協会が無免許ガイドの取り締まりを求めるようになっていきます。

**観光バス** バスの車体の発展については、鈴木文彦「新版・日本のバス年代記」が詳しく解説しています。1950年代に入ると戦後の混乱も一段落し、朝鮮戦争特需によって人々の生活にゆとりが出てくると、団体で観光に出かける風潮も次第に現れてきて、観光バスへの需要が高まってきます。とはいえ、まだ観光バス用のシャーシが作られるまでには至っておらず、性能で競うことはできなかったから、ボディーの作りとか外装の美化、そして社内装備で競うことになりました。1964年の東京オリンピック大会のころには、名神高速道路も開通し、本格的なデラックスな観光バスが登場し、欧米にも引けを取らない快適で豪華なバスが使われるようになっていきます。