

戦後日本の海外旅行発展史

はじめに

1945年8月14日、日本はポツダム宣言を受諾し、15日正午に終戦の詔勅が放送され、9月2日、米艦ミズーリ号上で降伏文書に調印した。第二次世界大戦は終結し、連合国軍の占領下に新しい日本の再建が始まった。ポツダム宣言は13条からなり、骨子は、①日本国民を世界征服戦争に駆り立てた誤った軍国主義を排除し、平和な民主主義社会が実現するまで連合国が日本領土を占領すること、②日本の領土は本州、北海道、九州、四国、および周辺の諸島に限定され、朝鮮の独立、台湾・満州の中国への返還、南樺太のソ連への返還、戦争中に日本軍が占領したすべての占領地の放棄、が定められていた。

島国日本では、外国旅行といえば船または航空機によるしかないが、戦争によって戦前の国際旅客交通の主力であった海運は壊滅的な打撃を受けていた。また、戦争中に発展を遂げてきた日本の航空機は敗戦によって全部廃棄させられ、航空産業そのものの発展を止められていたから、戦争直後の国際輸送は外国の海運会社や航空会社に依存してスタートせざるを得なかった。

占領下にあった時期、海外旅行は連合国軍最高司令官総司令部（GHQ）が許可あるいは要請する日本人以外は国外に出られなかったが、日本が戦災から立ち直って国際社会に復帰し、講和が成立して再独立を果たしてからは、経済成長とともに次第に海外への渡航者が増えていく。

1964年に観光渡航が自由化されると、日本人海外観光客は増加の一途をたどり、日本は欧米以外では初めて大量の外国旅行者を生み出す国になっていった。以下、その経緯を辿ってみよう。

第1章 海外渡航自由化以前（1945～64）

第二次世界大戦は世界中で戦われたから、交戦国にとって各地に散らばっていた自国の将兵らの復員が戦後処理に関わる最初で最重要の作業であった。戦争中は交戦国の客船のほとんどが軍務に駆り出され、灰色塗装されて大洋を駆け廻り、著名な客船も多数犠牲になっていたから、各国とも海運が平常に戻るまでに1～2年はかかった。

敗戦国日本の場合状況はもっときびしく、敗戦によって外国になってしまった南樺太、朝鮮半島、満州、台湾、および広範囲にわたる南洋諸島に残留している軍人、軍属、民間人合計約700万人と推定される日本人を母国に帰還させる引揚げ輸送が、戦争終結後の緊急課題であった。

最初にアウトバウンドの旅の前提である日本を巡る国際輸送の復興と戦後の展開を概観する。

1. 戦後の客船事業

引揚輸送

戦前の国際交通の主力は海運であったが、日本の海運事業は他産業に倍する戦争の被害を蒙った。所有艦船の8割を失い、戦争前の豪華客船は日本郵船の氷川丸1隻を残してすべて戦争中に喪失した。残存する民間輸送船のみの引揚輸送では完了までに多年を要する状況であったため、潜水艦をのぞく海軍艦船と陸軍舟艇を、解体もしくは賠償として引き渡されるまでの期間、引揚げ目的に使用することを許され、これらを含む合計45隻18万総トンをもって1945年（昭和20年）8月から引揚げ輸送を開始した。翌1946年からはGHQ（連合国軍最高司令官総司令部）の配慮により米国からリバティ型貨物船100隻、LSTなどの諸船100隻の合計200隻、約100万トンの貸与を受け、船舶運営会（戦争中に効率的な船舶運用のために作られた海運組織、1950年解散）が、これらに日本人船員を配乗させて帰還事業に従事した。引き揚げ港として舞鶴、呉、下関、鹿児島、佐世保、博多、浦賀、横浜、仙崎、門司の10港が指定された。かくして予想以上のスピードで引揚げ事業は進み、1946年中にほぼ終了し、残るはソ連および中国共産党支配地区の残留者を残すだけとなった。1947年からは日本船のみで帰還事業を継続し、集団帰還は1950年（昭和25年）をもって完了、あとは個別帰還となった。1950年末までの帰還輸送者総数はおよそ625万人であった。

北から南から 最初の引揚輸送は敗戦直後の1945年8月の南朝鮮（釜山）からで、使用された船は元関釜連絡船だった興安丸など3隻が使われた。同月、戦争前にシアトルへの定期船航路に就航していた氷川丸が太平洋諸島からの最初の引揚者を乗せて帰り、また、大阪商船の台湾航路船だった高砂丸が、悲劇の島メレヨン島からの復員軍人第一陣を乗せて帰港した。1946年4月以降は満州からの引き上げが本格化し、白龍丸、雲仙丸、北朝丸など使用可能な残存客船が使用された。わずか2年間で北は千島、カラフト、満州、中国から、南は東南アジア、大洋州に至る広大な地域から600万人を超える日本人が船舶によって引き揚げてきた。これほど短期間に、これほど多くの人間が移動した記録はかつてなかった。敗戦国の国民ゆえに着の身着のまま帰国した人々も多く、しかも、故国日本は敗戦直後の窮乏にあえいでいたから、厳しい生活が待ちうけていたのではあったが。

それでも死の危険と隣り合わせで引き上げてきた人たちから見れば、故国はすでに復興の活気がみなぎっていたのだろうか。半藤一利「昭和史が面白い」の『引き上げ修羅の記憶』の章に、満州から引揚げた藤原ていとなかにし礼の対談が掲載されており、ここでは辛酸をなめてきた引揚者の母国到着時の気持ちが次のように語られている。

藤原てい 昭和21年9月に虱だらけで裸同然の姿で引揚船から降りたとき、どこの国に落ちたのかと思いました。日本ではもう終戦から1年経っていて新しい生活が始まってたんです。内地の人は皆きれいな格好して元気で。自分があまりにみじめで腹が立ちました。

なかにし礼 僕も引揚船の中で《リンゴの唄》を聞いたときはムカッときましたね。こっちが絶望感に浸りながら暗い海の上を南京虫と DDT で真っ白になって着のみ着のまままで帰ってきたのに、日本はもうこんなに明るい歌うたって「第 2 幕ははじまった」みたいなことをやっているのかって……。

引揚輸送では、海外同胞の帰還輸送の他に、日本ならびに南洋各地に残留していた中国人、朝鮮人その他の外国人約 126 万人のそれぞれの国への帰国送還輸送も実施した。

諸外国も復員輸送から 諸外国も将兵の復員輸送が戦後最初の国際輸送の課題であった。1945 年 5 月にドイツが降伏し、8 月に日本がポツダム宣言を受諾してようやく戦火が収まると、まず、戦勝国アメリカの復員輸送がはじまった。ヨーロッパ戦線のアメリカ将兵の復員輸送は、数多く残っていたイギリスの客船が中心になって行われた。キューナード社のクイーン姉妹やアキタニア、ブリタニック、エンプレス級の大型客船が巨大な輸送力を活かして大西洋を折り返し航海した。戦争花嫁同伴で帰国した軍人も多数いた戦勝国アメリカの戦後帰国は、戦火からの解放感を享受しながらのハッピーな旅であった。野間恒「豪華客船の文化史」によれば、復員船には兵士らが前線で知り合った戦争花嫁とその子供らという新しい客層が登場し、クイーン・メリー号は彼らの輸送のために改装され、折り畳みの子供用ベッドや囲い付の遊び場まで設けられていた。

アジア航路に客船を配船していた英国の P&O 汽船は、ヨーロッパ戦線に派遣されていたオーストラリアやニュージーランドの将兵を母国に運んだ後に、極東戦線にいたイギリス将兵の本国への帰国輸送に従事した。

戦争直後の国際客船

日本人の復員は着の身着のままの辛い日々であったし、故国の主要大都市は焼け野原となっていたが、それでも戦火に追われる日々の終焉ゆえにどこか明るさがあり、復興への足取りが間もなく始まった。戦争直後は国内でさえ必要不可欠の旅しかできず、国民は日本列島に閉じ込められて一切の海外渡航を禁じられていた。外国人も軍関係者など公務以外の人が日本を訪れることはできなかった。

敗戦国日本の海外資産は連合国によって封鎖されていた。日本政府と日銀が保有していた貴金属も押収されて日本の外貨準備は消滅し、日本の政府・銀行・企業・個人は外貨を保有することを禁じられた。貿易も GHQ の管理下に行われ、占領下の日本に民間外国人の入国が許されたのも、日本人が一定の条件下に外国に渡航できることになったのも、1947 年からであった。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あった。

日本への外航客船サービスは、太平洋路線に米国のアメリカン・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) の客船が就航した。以来 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年代はじめに客船の定期航路は終焉を迎えることになる。

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 9260 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、インド、パキスタン、スエズ運河、地中海を經由し、大西洋を横断して出発港に戻るという行程であった。戦後最初に日本を訪れた客船はそのうちのプレジデント・モンロー号で、1947年12月28日に来航した。日本交通公社が戦後初の外国人観光客 72 人をバスを連ねて横浜、鎌倉方面に案内した。この姉妹船は世界一周航路を 10 余年つづけたあと 1965 年にサービスを停止した。

次いで 1948 年から、1947 年完成の新造船 2 隻、2 クラス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) を太平洋路線に投入した。行程はサンフランシスコ発ホノルル (5 日)、横浜 (14 日)、香港 (18 日)、マニラ (20 日) へと航海し、帰路も同じコースを辿る 42 日間の定期航路であった。この路線にはさらに 1957 年にプレジデント・フーパー号 (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だった。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る (後述)。

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) を進水させた。

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た。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あった。しかし、氷川丸の寿命はそう長くはなかった。フルブライト奨学生をはじめとする米国への留学生らが渡米に利用

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。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、以後貨物輸送に専念した。

大阪商船の南米移民船の復活 他方、戦前に南米に移民を送っていた大阪商船(当時)は、サンフランシスコ平和条約発効後に南米移民が再開されると、貨客船さんとす丸(二代目・1952年竣工)、ぶらじる丸(二代目・1953年竣工)、あるぜんちな丸(二代目・1958年竣工)を投入してブラジル・南米移民を再開した。一時は活発に移住事業が行われたが、1960年代に入ると移住希望者が減り、さらに1970年代には航空機の発展が著しく、船による移民輸送は終焉した。

戦前の海外移民が出稼ぎの要素(故郷に錦を飾る)が強かったのに対し、大戦後の南米移民は、沖縄をはじめ戦災が激しくて生活条件が悪化した地域の人々が新天地を求めて移住するケースが多かった。そうした状況から占領軍も移住を支持したし、日本政府も農業技術の供与などで支援した。1963年にはそれまでの支援組織を統合する形で特殊法人海外移住事業団を設立し、南米に新しい日系人社会を築いていくことになる。しかし、1960年代後半には日本経済が復興して移住のメリットもあまりなくなり、海外移住の希望者自体が減少していったのであった。

ちなみに、日本は1954年にアジア太平洋地域の途上国の開発援助のために設立された組織「コロンボプラン」に加盟し、政府による国際協力事業を開始した。1962年には特殊法人「海外技術協力事業団」が設立され、活動を活発化してきたが、1974年に上記の海外移住事業団と統合して特殊法人国際協力事業団(JICA)が設立された。

客船定期航路の終焉

平和が戻り、再び豪華客船が海洋に戻った時、人々はその後わずか20数年で定期旅客船が消えてしまうなどとは思ってもいなかった。太平洋はもちろん、大西洋でも当時のプロペラ航空機が横断するのに何日かかかったし、安全への信頼も薄かった。キュナード社のクイーン・メリー号が引揚げ輸送に従事していた1946年10月、姉妹船クイーン・エリザベス号はサウサンプトンで客船への改装を終わり、アメリカへの処女航海に出ようとしていた。本来なら6年前に華々しく客船デビューするはずだったクイーン・エリザベス号の遅れたデビューは、話題性もあって予約が殺到した。同号に乗務したフラー船長は「大西洋横断の航空路ができて、客船は何の痛痒も感じないだろう。(航空機の)狭い座席に縛り付けられる苦痛と、霧で空港に閉じ込められる不便は耐え難いものだから」と洩らしており、キュナード汽船会社幹部の誰一人として、終戦20年後に、6日かかる船旅に対して航空機の旅は6時間に短縮され、大西洋横断に客船を選ぶ人がいなくなるなどとは予想できなかったのである(「豪華客船の文化史」p265)。

早かった航空機への転換 大戦中に航空機は大きな進歩を遂げ、戦後の民間航空輸送力は

質量ともに飛躍的に増強されていく。戦争前の 1938 年にアメリカが所有していた航空機は全部で 300 機にも満たなかったのに、戦争末期には年間 5 万機を製造する能力を有していた (The Airline Handbook 1996)。

軍事目的で生産された大量の航空機や養成された軍のパイロット達は、戦争が終わると民間航空輸送に転用された。後述するように、冷戦という名の平和の中で航空輸送はジェット化と機体大型化などの技術革新が急速に進み、とくに 1960 年代に投入されたジェット旅客機は、遠距離交通手段としての客船定期航路を消滅させてしまった。

米欧の豪華客船は早くから観光クルーズに転換したが、客船を持たなかった日本のクルーズ事業への参加はずっと遅れ、日本郵船が 1989 年に観光クルーズ船「クリスタル・ハーモニー」を、翌 1990 年に「飛鳥」を投入して、ようやく本格的にクルーズ事業に参入することになる。

2. 大戦後の国際民間航空

日本は敗戦によって航空産業への関わりを全面的に禁止されていたから、急速に発展する世界の航空輸送産業から大きく立ち遅れた。日本が国際航空輸送に復帰する頃には、新しい空の秩序は戦勝国によってすでに固められており、日本はそれを良い意味でも悪い意味でも受け入れることから始めるほかなかった。使用する航空機も、社会主義圏を除いて世界的にアメリカ機が主力となっていた。

民間航空の新秩序の確立

ICAO と IATA 連合国側は、戦争末期の 1944 年 11 月、早くも 54 か国の代表をシカゴに集めて国際航空会議を開催し、大戦終了後の民間航空の原則を定めるシカゴ条約を締結していた。国際航空交通は他国の領空を飛行しなければ成り立たないから、相互に他国の領空を飛行し、かつ他国の領内との間で人と物の輸送のために離発着する自由ないし権利の内容を定め、国際民間航空の諸規則を定める必要があったからである。ただし、シカゴ会議では、他国の領空を無着陸で通過し (第 1 の自由)、あるいは燃料補給や事故など貨客輸送以外の目的で他国領土内に着陸すること (第 2 の自由) は多国間協定として成立したが、自国と他国の間の貨客の有償輸送に関するルール (第 3 ~ 第 5 の自由)¹については、国によって輸送力の差があり過ぎて多国間協定の成立に至らず、それぞれの国の貨客輸送の具体的内容は、二国間協定によって取り決めることとされた。

シカゴ条約では、民間航空の秩序を保証する政府間機関「国際民間航空機関 (ICAO)」の設立も決められた (実際の設立は 1947 年)。他方、シカゴ会議にオブザーバー参加し、会議の行方をうかがっていた各国の航空会社は、国際航空運賃決定について何の合意にも達し得ないことが明らかになると、1945 年 4 月キューバのハバナに 25 社が集まって実質

¹ 第 3 の自由は自国から有償で貨客を相手国へ輸送する権利、第 4 の自由は同じく相手国から自国へ輸送する権利、第 5 の自由は相手国から第 3 国へ輸送する権利 (以遠権)

的な運航のための協議機関「国際航空運送協会（IATA）」を結成した。かくして、戦争終結以前に、早くも戦後の国際民間航空の実施体制が固まりつつあった。戦争が終わると、シカゴ条約の「二国間モデル協定」に沿って、1946年に最初の二国間協定である米英航空協定（会議開催地の名をとってバーミューダ協定とも呼ばれる）が締結された。これをモデルとして網の目のような二国間航空協定が結ばれて戦後の国際民間航空輸送事業が発展していく。なお、民間航空の黎明期については「旅と観光の世界史」の後編第2部第3章に詳述したので、そちらを参照して頂きたい。

日本発着の国際航空路線 占領下の日本の航空輸送はアメリカの支配下にあり、羽田飛行場も航空保安施設も米軍に差し押さえられていた。米軍は1946年中に羽田飛行場の拡張を完了して諸準備を整え、1947年7月、まずノースウェスト航空がニューヨーク～アンカレッジ～東京（羽田）～マニラの北部太平洋路線に就航し、次いで同年9月、パン・アメリカン航空（中部太平洋路線）と英国海外航空（BOAC）が日本への航路を開設した。1950年には以上の3社に加え、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て計7社が日本への路線を運航した。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）が、1952年にはエールフランスがそれぞれ自国～東京線に就航した。

当初、日本往來の国際旅行をする人は事実上連合国人だけであったが、外国の航空会社が就航したことで、IATAの規定にしたがって日本発の切符の代売を行なう資格をもつ航空代理店業者が必要となった。1948年11月13日付けで日本交通公社が日本初のIATA代理店の認可を受け、ノースウェスト航空、パン・アメリカン航空等との代理店契約を結んで海外旅行業務を開始した。日本交通公社に続いて、京阪神急行、西日本鉄道、阪神電鉄、近畿日本鉄道の私鉄4社と日本通運、ジャーディン・マティソンの運輸2社がIATA公認代理店となり、合計7社となった。ただし、この時点では日本人の海外渡航はゼロに等しかったから、日本交通公社以外は貨物の代理店事業を併せての先行投資であった。

かくして戦前の汽船利用、あるいはシベリア鉄道経由の外国旅行が途絶えたあとをうけて、次第に航空機による国際旅行が一般化していく。

国際航空への復帰 日本が自ら国際航空輸送を開始するには、まず国際社会に復帰したうえでICAOに加盟し、シカゴ条約を批准することが前提であった。1952年4月28日にサンフランシスコ平和条約が発効すると、ただちにICAOへの加盟申請を行ない、1953年6月に加盟が認められた。並行して進められていた日米航空協定は1952年8月11日に調印された（発効は1953年9月15日）。1952年には国連への加盟申請も行ったが、冷戦中のこととしてソ連をはじめとする社会主義諸国が反対し、日本の国連加盟は1956年10月のソ連との国交回復まで待たなければならなかった。

不平等な日米航空協定 外国との航空協定交渉は、講和発効後とはいえまだ国連加盟が認められておらず、すでに日本に就航していた連合諸国の航空会社はそれまで占領軍の認可

ひとつで自由に日本に運航できたから、平和条約においてもそれを既得権として認めざるを得なかった。そうした状況ゆえに、日米間の航空交渉は平等とはなり得ず、結果として日米航空協定で日本が得た権益は、米支配下に残された沖縄線を別にすれば、中部太平洋～ハワイ～サンフランシスコとその以遠の外国、および北部太平洋～カナダ～シアトル線だけで、ニューヨークへの乗り入れは認められなかった。これに対し、アメリカは北部太平洋と中部太平洋経由で日本に乗り入れ、その以遠へも自由に就航できるという不平等な内容であり、以後こうした不平等解消のための交渉に日本は苦慮することになる。

1952年12月には日本とイギリスとの間に航空協定が結ばれ、以後1953年にオランダ、スウェーデン、ノルウェー、デンマーク、タイ、1955年にカナダ、インド、1956年にフランス、オーストラリア、スイス、ブラジルというように、逐次航空協定が結ばれていった。

日本航空の国際線進出

日本の国内航空が1951年に再開した経緯は「国内観光」の項で扱うが、国際線に進出するにあたって、政府は1社に限定して運航させることを決め、特別立法によって「日本航空株式会社」を設立することとした。国際線運航を希望する会社は複数あったが、国内航空の運行を始めていた日本航空（旧会社）を母体に、1953年10月1日に新会社「日本航空株式会社」が設立され、同社に国内線と合わせて国際線をも運航させることとなった。日本航空（新会社）は、日本航空（旧会社）の資産10億円と政府出資10億円をもって発足した。当時、国際民間航空事業は黎明期にあり、アメリカを除けばどの国も国威をかけて国際線航空会社を育成していた。例えば、英国では「英国海外航空」（BOAC）とヨーロッパ域内の国際線を運航する「英国ヨーロッパ航空」（BEA）はともに国営であったし、フランスのエールフランス、オーストラリアのカンタス航空も政府出資100%の航空会社であった。その他、各国とも資金面、運営面、機材などで自国の国際線運航会社への支援を惜しまなかった。

日本航空も発足後早くから、アメリカ方面への国際線の展開だけでなく、東南アジアへも中南米へも、欧州へも路線を展開する計画を持っていた。しかし、機材繰りや資金難からそうすぐには広げられず、サンフランシスコへ向かう太平洋線が最優先であった。

太平洋線への就航 日本航空は日米航空協定に基づいて、まず1953年9月に東京～サンフランシスコ線と、独立後もアメリカ支配下にあった沖縄への東京～那覇間の国際運航の免許を申請したのだが、米側の手続きの遅れなどのため、正式許可の伝達が1954年1月にずれ込んだ。かくして日本航空は、ようやく1954年2月2日、DC6B機を使用して東京～ホノルル～サンフランシスコ線で週2便の営業運航を開始したのだが、しばらく乗客はわずかしかいなかった。1954年の年初の時点ですでに外国の航空会社11社が乗り入れており、日本発着の年間乗客数は8万6000人にまで増えていたが、そのうち日本人は2万人ほどに過ぎなかった。サンフランシスコ線はパン・アメリカン航空のドル箱路線であり、敵国だった日本人に対する反感もあって、しばらくは日本航空にとって赤字続きの苦戦の月

日であった。

サンフランシスコ向け第1便は定員36人に対して乗客21人が乗っていたが、有料の乗客は5人だけで、あとは招待客であった。2月6日の第2便は、アメリカに帰国する夫人と同伴の子供1名の1.5人で、乗客ゼロというみじめなことにならないよう、販売担当者が懸命の努力の末に《やっと乗って頂いた》という次第だった。東京観光株式会社社長だった吉村光雄氏の「海外旅行発展の足跡」によると、この時の1.5人は吉村氏がソリシター(歩合契約で顧客を紹介する個人)時代に送客した客であったという。その後も乗客は少なく、2月中の各便の平均乗客数は6.6人という苦しい状況であった。しかし、日本経済は上向きつつあり、サンフランシスコ便は同年8月に週3便に増便され、翌1955年には需要が急増して座席利用率も向上した。1956年4月29日からは週4便、1957年以降は週5便へと順調に増えていった。

このように増便と利用率の改善が可能になった背景には、何よりも1955年から日本経済が好景気を迎え、日米間の経済的な相互依存関係の進展に伴って急テンポの経済成長が始まったことが大きい。当時はまだ外貨制限が厳しく、日本からの海外渡航者はほとんどが業務渡航者や留学生だったのだが、他方、アメリカ側では日系人、とくに太平洋岸に住む日系人が日系旅行社の母国観光団に大挙して参加したことが一般アメリカ人にも観光の「日本ブーム」を呼び起こすこととなった。日本航空のサービスの良さと宣伝力によることも大きかった。とくに日航スチュワーデスのサービスは、日系人ばかりでなく、アメリカ人をはじめとする外国人にも好評で、外国の航空会社が対抗して日本人スチュワーデスを採用し始めた結果、1956年現在の日本人スチュワーデス数は100人を超えていたという(「日本航空社史 1951-1971」 p 124・125)。

東南アジア線 サンフランシスコ線と合わせて申請していた東京～那覇線もサンフランシスコ線開設直後の1954年2月5日、週2往復で開設された。次いで同年8月12日には東京～那覇～香港線の運航許可が得られ、1955年2月4日から週2便で運航した。さらに同年4月24日から香港線が3往復に増便され、11月1日からそのうち1便が東京～香港の直行便となった。バンコク線は1956年4月から運航した。これは週3便飛んでいた香港線(沖縄経由2便、直航1便)のうち、沖縄経由を1便に減らしてあとの2便をバンコクまで延長したものであった。1958年5月にはバンコク線がシンガポールまで延長され、翌1959年7月には東京～台北線も開設し、以後次第に路線も便数も増えていった。

欧州線 欧州線は、すでに1949年にBOAC、1951年SASとKLM、1952年にエールフランスがそれぞれ南回りで東京路線を開設していた。また、SASは1952年から北極圏ルートの可能性の検討をはじめ、1954年にまずコペンハーゲン～ロスアンゼルス線の営業を開始し、1957年春にはアンカレジ経由東京便を開設した。当時南回りが50時間ほどかかっていたのを、SASのポーラールートは一挙に27時間に短縮して注目を集めていた。

大戦後の日本はアメリカとの関係が強く、太平洋線を最重要路線として優先的に充実さ

せてきたし、東南アジア諸国とは歴史的つながりが強く、路線開設に文化的な支障はなかった。しかし、ヨーロッパはアメリカが広大な単一国家であるのと違って国ごとに歴史と伝統が違い、複雑な政治経済情勢も絡んでいたから、十分な市場調査を行うまえに、日本航空が単独で進出するのはリスクが大きかった。とくに東南アジア線を南回りでヨーロッパにまで延長することは、途中の中東諸国などの実情もわからず、市場規模がまだ小さい時点では自主運航を避けて、ヨーロッパの航空会社との共同運航でスタートすることが望ましいと判断された。

他方、ヨーロッパ側では人口 1000 万人を擁する大都市東京への関心は高く、エールフランス、ルフトハンザ、スカンジナビア航空 (SAS)、KLM オランダ航空など既に日本路線を持つ航空会社が日本航空との提携に関心を示していた。日本航空は 1959 年にヨーロッパ各地に調査団を派遣し、欧州側の提携条件などを慎重に検討した結果、エールフランスとの提携を決め、南北両ルートで共同運航をスタートさせることとなった。エールフランスを選んだ理由は、政治的、経済的、文化的に過去、現在を通じて関係が深く、日欧間の旅客実態からも最適と判断されたからであった。

この結果、1960 年 2 月に日本航空とエールフランスの業務提携契約が調印され、同年 4 月 1 日からエールフランスの最新ジェット機 B707 による北回り路線（東京～アンカレジ～ハンブルグ～パリ）に週 2 便の共同運航を開始した。南回り路線は 1 年遅れて 1961 年 4 月 1 日から、やはりエールフランスの B707 機による週 4 便の共同運航を開始した。日本航空はヨーロッパ主要都市に支店・営業所を順次設置し、自主運航のノウハウも得て、1961 年 6 月 6 日、DC8 を使用して週 2 便の自主運航欧州線（東京～アンカレジ～コペンハーゲン～パリ）を開設した。南回り路線については、運航上の難題が多いうえに競争の激しい路線であったため、早期の自主運航開始は危ぶまれていたのだが、アジアの先進国である日本のフラッグキャリアーをこのルートに是非とも登場させたいとする日本政府の方針に従って、1962 年 10 月 4 日コンベア 880 機による南回り線開設に踏み切ったのであった。

戦後の航空機の発展

以上、日本航空の国際線への進出を見てきたが、この時期はジェット航空機の開発時期と重なっており、適当とされる機材の入手・充実の可能性と深く関わってきた。ここで航空旅行の発展の鍵であった戦後の航空機開発の歴史を概観しておこう。

第二次世界大戦は、戦前の揺籃期の民間航空輸送をほぼ途絶させた一方で、軍用航空機を大発展させた。戦前の航空先進国であったヨーロッパ諸国は戦乱で疲弊し、結果として、戦場から離れていた南北アメリカ、オセアニアなどが大戦直後の民間航空界をリードすることになる。戦時中フランスはドイツの占領下にあつて航空機の開発の道を閉ざされていたし、イギリスも戦闘機や爆撃機の生産に追われて旅客機の開発につながる新開発には手が回らなかった。ドイツは日本同様敗戦国として航空機の開発を禁止され、ソ連は東西対立の中で独自に航空産業を育成していた。

結局アメリカだけが戦中から戦後にかけて爆撃機や軍用輸送機の開発を主としながら、旅客機に転用しうる大型航空機の開発を進める余裕があり、3大航空機メーカーのボーイング社、ダグラス社、ロッキード社が揃って軍用機の生産と併行して旅客機の開発に取り組んできた。戦争中にボーイング社の B307、ダグラス社の DC 4、ロッキード社の L049 などの原型機が誕生し、これらが戦後民間に払い下げられて世界の民間航空を支配することとなった。

戦争直後の航空機 世界の航空産業の初期の発展については、「旅と観光の世界史」第2部第2章(3)『航空観光の時代へ』に詳述したので、ここでは記述の重複を避け、「世界史」で取り上げなかった第二次世界大戦の戦中・戦後の航空機の発展を、主として石川潤一「旅客機発達物語」の記述を案内役として概観しておく。

大戦が終わってみると、世界の旅客機の 85%がアメリカ製であった。戦前の DC 3 やボーイング 247 もまだ活躍していたし、戦争中に軍の輸送機として大量生産され、戦後米軍から民間に放出されて旅客機となったダグラスの DC 4 型機 (44 席) とロッキードの L049 型機 (54 席) が終戦直後の世界の民間航空機市場を 2 分していた。終戦後もダグラスは DC 6 B や DC 7 シリーズ、ロッキードは L649、L749、L1049、L1694 など、改良型・発展型のレシプロ・エンジン機を生産し、開発競争に励んでいた。日本航空が 1954 年にサンフランシスコ線に就航させた DC 6 B 機 (6A は貨物機) もその一つであった。

1950 年代に国際線に就航していた航空機は収容力 30~50 人程度のプロペラ機で、航続距離が短く、太平洋はもちろん大西洋もノンストップでは飛べなかった。路線も便数も少なく、運賃は高額なモノクラスであった。

レシプロ・エンジンからジェット・エンジンへ 第二次世界大戦の攻守が逆転して連合国側が攻勢に立つと、イギリスは戦争終結後に開発すべき民間航空機を検討させるため、ブラバゾン・タラ卿を委員長とし、航空関係省庁の官僚や航空会社、航空機メーカーなどの代表を集めた諮問委員会 (ブラバゾン委員会) を設置した。1943 年 2 月の初答申には戦後必要になるであろう大型長距離旅客機から大西洋横断可能な高速郵便機まで含まれていた。航空機製造でアメリカに後れをとったイギリスは、アメリカに対抗するにはレシプロ機をはるかに上回る性能のジェット・エンジン機の開発が必須と認識し、いち早くジェット旅客機開発への取り組みを開始したのであった。

航空機の新開発は、航空機メーカーが設計して試作機をつくり、航空会社が採用を決定し、事前発注が行なわれてはじめて生産が開始される。それらが完成して引き渡されてはじめて使用が始まるのだから、計画から実際に空を飛ぶまでに相当な時間がかかるし、コストもかかり、リスクの大きい事業である。

バイカウントとコメット ブラバゾン委員会の答申のひとつで最初に実現にこぎつけたのが世界初のターボプロップ民間機ビッカーズ社の中距離機バイカウント V630 (32 席) であった。1948 年 7 月に初飛行し、性能は満足すべき出来であったが、BEA (英国欧州航空)

が採用しなかったため実用化が遅れた。実際に路線に就航したのは改良型 V701 (53 席) で、初就航便は 1953 年 4 月にまでずれ込んだ。バイカウント機は 1950 年代後半にかけて胴体を延長した 800 シリーズを含めて合計 445 機が生産され、戦後の英国製航空機としては最も成功した機種であった。

世界初のジェット航空機は英デハビランド社のコメットであった。バイカウントの就航が遅れたため、32 席級のコメット機がロンドン～ヨハネスブルグ線に就航したのは、バイカウントより早い 1952 年 5 月であった。同年 7 月 8 日には、米軍から返還されて間もない羽田空港に BOAC のコメット機が航路試験飛行のために来航して話題を呼んだ。コメットは翌 1953 年 4 月からロンドン～東京の南回り路線に就航し、所要時間をプロペラ機の半分に短縮したが、周知のとおり、1954 年 1 月 10 日地中海エルバ島上空で空中爆発し、さらに同年 4 月 8 日に同じく地中海で消息を絶ち、これらの連続事故のために生産停止に追い込まれた。4 年後に大幅に改良したコメット 4 型機が登場したが、すでに同じ時期にアメリカの新型ジェット機のボーイング B707 が登場しており、ジェット旅客機の先駆コメット機はしりすぼみに終わってしまった。

ボーイング B707 とダグラス DC8 アメリカは高速を必要とする爆撃機等軍用機のジェット化を進めていたが、運航費という足かせのある民間航空機の場合、燃料を食うジェット・エンジンは不向きと信じていたから、民間ジェット旅客機の開発では一歩遅れていた。

ダグラス社とロッキード社がレシプロ・エンジン機開発で激しい競争を展開していた頃、レシプロ機で後れをとったボーイング社は軍用ジェット機の旅客機への転換という点では 2 社に先行していた。ところが、ボーイング社が軍の大型ジェット輸送機開発を優先して時間をとられているうちに、ジェット旅客機には無関心とみられていたダグラス社が、1955 年 6 月、突然ボーイングの軍用機転換機種 (ダッシュ 80) より大型で航続距離も長い DC 8 (180 席以上) の開発を発表した。驚いたボーイング側も対抗して、同年 7 月、DC8 並みの新機種 B707 の開発に踏み切った。かくして同じ 1955 年に後に傑作機と評されることになる両機の開発が始まったために、1955 年はアメリカのジェット旅客機元年と呼ばれる記念すべき年となった。1950 年代のレシプロ・エンジン機時代に民間航空界をリードしていたのはダグラスとロッキードだったが、ジェット旅客機の 1960 年代には、ボーイングがロッキードにかわって 2 大メーカーの位置を占めることになったのであった。

これ以後、大雑把にいつソ連・東欧とコメット 4 待ちの BOAC を除いて、世界の航空会社は B707 か DC8 かの選択を迫られていた。パン・アメリカン航空が 1958 年 10 月 26 日にニューヨーク～ロンドン線に B707 の一番機を飛ばし、ユナイテッドとデルタが 1959 年 9 月に DC8 の運航を開始してジェット機時代の幕が上がった。とはいえ、両機種の本格的な引き渡しが始まるのは 1960 年以降であり、1960 年代を通じて B707 と DC8 がそれぞれの発展型を含めて世界の航空会社を 2 分して使用された。ちなみに、DC8 は最終的に 556 機が生産され、B707 は 1010 機が生産された。

なお、もう一つの航空先進国であったフランスが戦後独自に開発した中距離ジェット旅

客機カラベルがある。カラベルはコメットとソ連のツボレフ TU104(1956年9月運用開始)に次ぎ、B707に先立つ世界で3番目に実用化されたジェット旅客機である。カラベル・シリーズは様々な改良・発展型を含め全部で279機が生産された。胴体は1通路5列配置が限度で、ストレッチ型で最大139席までであった。カラベル機は、ジェット化の波が押し寄せていたアメリカの国内短距離路線用にもレシプロ機やバイカウントなどのターボプロップ機の代替機として導入された。

アメリカも中距離ジェット機としてコンベア機を開発した。ボーイングやダグラスより大分遅れたが、大型化・長距離化を目指す両社の後を追わず、CV880と改良型のCV990を実用化したが、人気が続かず、1962年には生産を停止した。中距離国内線の分野にはボーイングB727とB737、ダグラスのDC9シリーズが登場し、これらが100席前後の中型機としてロングセラーとなった。

続いて1970年には、ジャンボの愛称で親しまれることになる巨人機B747が登場して国際旅客輸送に一大変革をもたらすのだが、これについては次章で取り上げる。

3. 日本人海外渡航の再開

講和条約締結前の占領下では、非占領国民の外国旅行は認められないのが原則であり、日本人も原則として海外に出ることを禁じられていた。最初の数年間はGHQが承認あるいは指定するごくわずかの特別の日本人が海外に出ただけであった。事実、終戦翌年の1946年(昭和21年)に8人の日本人が旅券の発行を受けて海外渡航しているが、それらは混血児の里帰りと戦犯軍事裁判関係の参考人や通訳等が現地へ赴くためといった例外的なケースで、GHQから外務省に特別の指示があった場合に限られていた。

1947年(昭和22年)4月14日付けの連合国最高司令官名による覚書で、一定の条件下に日本人が海外渡航できる道が開かれた。しかし、この時点で日本政府には外交特権がなく、パスポートを発給する権限もなかったから、日本政府はGHQの個別の命令によって特定の日本人に旅券の性質を有する《渡航文書》の発給を指示されるというかたちであった。発給の条件には、①渡航文書はGHQにより特に指定された個人に対してのみ発給される、②渡航文書には承認された旅行目的と旅行期間の説明を記載する、③渡航文書には直接的にも間接的にも日本政府が外国の当局に対する呼びかけの表現を付してはならない、などと定められていた。要するに、海外に渡航したい理由がある日本人はGHQに直接申請し、GHQが渡航を認めれば、日本外務省がその指示に従って渡航文書を作成するという制度だった(春田哲吉「パスポートとビザの知識」)。

かくして1947年以降、日本人も客船や貨物船、航空機を利用して、許可を得られた人から少しずつ海外に出かけていく。本項では、戦後最初期の日本人の海外渡航の状況を、1) 敗戦後の占領時代からサンフランシスコ平和条約(1952年発効)によって独立を回復するまで、2) 再独立後の経済の復興と発展によって1964年に海外観光渡航が自由化されるまで、の2期に分けてその展開を概観する。

1) 占領時代の例外的海外渡航

占領下に旅券（パスポート）の代わりに発給された渡航文書には、上述の通り日本政府が外国政府に自国民の保護を求める文言は記されなかった。この制度のもとで発行された渡航文書の発給件数は、1947年12名、1948年163名、1949年857名とごくわずかであった。1950年1月から海外渡航の許可申請書は日本外務省を経由して行うよう変更され、日本側にもある程度の審査権が認められたことで、同年の発給数は3,291名に跳ね上がっている。ちなみに「日本交通公社五十年史」によると、同社が1949年に扱った海外渡航はわずか15件だったが、翌1950年には675件に増え、将来に備えて東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸の案内所に海外旅行相談所を設けて航空会社と汽船会社の切符の代売を始めている。実際の客は、当初日本人ではなく連合国人であり、中でも帰国する米国の軍人や軍属の米国内交通の予約などが多かった。軍関係者の多くは軍の航空機や軍用船を利用したが、当時米国内の旅行が連続して行われる場合、米国内の通行税15%（順次緩和され、のちに廃止）が免除される特典があったためである。それらの扱いのため、米軍の要請で1951年に東京府中の米軍基地内にJTBの出張所が設けられたのがはじまりで、各地の基地内にJTBの出張所が誕生した。これらが最初期の海外旅行販売の大勢であっただけでなく、JTBスタッフの海外旅行実務の訓練となり、教育効果も大きかったという（「日本交通公社七十年史」P259）。なお、軍関係者の帰国などの扱いについては、1958年に近畿日本ツーリスト福岡営業所のIATA航空券担当として赴任したばかりの山田学（のち全日空ワールド副社長）が軍関係者にチケットを売りまくった話を「塾長山田学の物語：旅は人に生きる喜びを与えるものです」（2013年刊）で面白く書いている。これによると、数少ない日本人海外渡航者市場はJTBと阪急交通社が押えていて割り込めないから、両社が手を付けていないマーケットを探し、米兵の戦争花嫁やガールフレンド呼寄せ渡航をねらい、パスポートの取得から諸々の手続きを代行することを持ちかけてチケットの販売に成功した。おかげで赴任3か月後には日本航空の福岡支店の国際便売り上げナンバーワンになったと書いている。山田は戦争花嫁だけでなく、軍人帰国客をも客にすることに成功するのだが、それについて次のように語っている。

……MATS (Military Air Transport) というのは軍航空輸送部で、日本からアメリカに帰国する兵士を輸送する飛行機のことです。その飛行機は立川や調布の飛行場から出発していて、アメリカまでの切符は軍が用意するんだけど、そこまで行くための国内線の切符と、アメリカの空港に着いてから自宅の最寄り空港までの切符は兵士がそれぞれ自分で手配しなければならなかった。そこで You can fly only 39 dollars と書いた大きな紙を米軍基地内の売店のカウンターに貼っておいたんです。すると兵士たちが「本当か、それなら頼みたい」と言ってきて、切符がばんばん売れました。

1950年6月に朝鮮戦争が始まって駐留米軍の動きが活発化すると、GHQは6月2日付覚書によって日本人の海外渡航の管理を日本の外務省に移管し、この後日本政府が発給する旅券は平和条約発効後にも使用し得るもの、すなわち外務大臣から外国官憲に対して日

本国民の保護等を直接要請する文言の記載も認められた。これにより、無地だった旅券の表紙が戦前同様菊花の紋章をデザインした黒い皮革製（のちに模造皮革）のものとなった。1951年9月にサンフランシスコ平和条約が調印されると、平和条約の発効（1952年4月）を待たずに旅券発給権限も日本政府に戻され、1951年12月1日に新旅券法が施行されて、日本政府が自主的に旅券を発給できるようになった。

単独旅行者の記録より

終戦後の占領時代に独自に海外に渡航した個人で、記録が残されている事例を資料の中から拾ってみた。この時期の渡航はよほど特殊の事情があって実現したといえる。

犬養道子「お嬢さん放浪記」 戦後最初の単独旅行者は誰だったのかを残された記録の中から可能な範囲で探ってみたところ、占領中の1948年秋に伝手を頼ってボストンのさるカレッジの奨学制度スカラシップを手に入れてアメリカに渡った犬養道子（当時27歳）がその一人だったようである。彼女がこの時期にアメリカ留学に出かけることができた事情・目的・手段については、「お嬢さん放浪記」（1958年刊）にその概要が書かれている。幅広い縁故を有する家柄と彼女自身の戦前戦中の激しすぎるくらいの人生探求の結果、敗戦直後から海外遊学を志し、とりあえず行ける可能性のあるアメリカを目指したのだが、「…本当の目的地はヨーロッパであり、ギリシャ・ローマの古典の遺産や中世美術としての建築と絵画、それに現代ヨーロッパ思想の流れなどを自分の心に触れ、自分の目で眺めたかった」と書いている。彼女のアメリカ渡航実現は例外中の例外であった。1947年に日本人の渡航が認められたばかりで、同年の日本人に発給されたパスポート（GHQによる渡航証明書）はたった12件、犬養が渡航した1948年も163件しかなく、その一人が犬養であった。

「お嬢さん放浪記」の冒頭に羽田空港から飛びたつたと書いているから、航空機を利用したことはわかるが、どの航空機でどういうルートで飛んだかなど、旅行の実用的な情報は何も書かれていない。アメリカへの渡航費は知人の力添えで本人の知らないオーストラリア人とアメリカ人に出してもらい、ともかくボストンに到着した。行ってみて弱ったのは、スカラシップで生活は保証されていたが、学生の小遣は月10ドルと決まっていて、ボストン市の博物館や大学図書館に行くバス代だけで1回1.5ドルかかり、外食は無理で自由な行動は困難であった。

そこでアルバイトということになるわけだが、彼女は信じがたい創造力と行動力を発揮して大金を稼ぐ手段を見つけてしまう。最初はアメリカに戦後日本の新しい情報が少ないことを知って、最新日本情報を日本人女性が講演すると売り込んで、1回あたり40～50ドルをもらって懐を豊かにした。最高額は135ドル+欲しい本30冊のプレゼントというのまであったそうだ。だが、まもなく両肺を結核に侵され、カリフォルニアに戻って3年以上と覚悟する入院生活が始まる。療養生活で寝ていると、隣室の療養患者が見舞い客の海軍士官と訪ねてきて、話のついでに不要になったパラシュートの紐の山が倉庫を塞ぎ、棄てるに棄てられずに困っているという話を聞きこむ。この上質の紐を無料で大量に入手し、

いろいろなベルトに編んで人々に並べて見せると、「東洋人が作るとなんでも美しいと思ひ込むロマンチックな先入観があるから」、ワンダフルの連発で材料費ゼロのベルトが1本20ドルで飛ぶように売れて大儲けした……。それだけでなく、まだ入院中だというのに、カトリック教徒が使うロザリオの玉1万個と必要な鎖と針金を問屋から仕入れ、入院費に困っている他の入院患者らと一緒に大量に生産し、これでヨーロッパへの留学資金を稼ぎ出すといった行動力をみせる。しかし、3年間の療養で病気から回復し、そろそろ退院という時期に、警官が逮捕状をもって現れる。理由は二つ。①奨学制度の留学生は米国内で発病した場合速やかに帰国すべきこと、②奨学制度の留学生が米国内で商売することは禁じられている、であった。縁故をたよって逮捕は免れ、陸路寄り道しながら大陸を横断してボストンに戻り、これが処女航海という祝賀の満艦飾りのオランダ船マアスタム号に乗ってヨーロッパに渡っていった。

ヨーロッパに行ってから、容易には信じられない成功談や美談・珍談に溢れる常人からみれば破天荒な遊学生活を送っている。ヨーロッパで5年、アメリカで3年余の留遊学生生活を学びかつ楽しんで、1957年に帰国した。今読んでもわくわくするほど面白いので、興味ある方には「お嬢さん放浪記」を読んでいただこう。

荻須高德のフランス帰国 留学・遊学とは違うが、同じ時期に日本を脱出してフランスに行った（戻った）日本人に画家の荻須高德がいる。1940年7月にドイツ軍がパリを占領したため、荻須は帰国を決意し、マルセイユで日本郵船の白山丸に乗船した。同船にはほかに日本人のグループがナポリで乗船予定だったのに、イタリアが参戦して英国がスエズ運河を閉鎖したため通過できなくなり、やむなくジブラルタル海峡を抜けてアフリカ南端を回るルートに変更し、同年秋神戸に帰着した。日本が太平洋戦争を始める前のことであった。

戦時中を日本で過ごした荻須は、終戦になると懸命にフランスの友人に連絡を取り、友人たちに身分を保証してもらい、旅費一切も船会社に払い込んでもらって1948年（昭和23年）10月11日に英国の貨物船（貨物船も12名までの乗客を乗せることができる）ラングレースコット号（オランダの海運会社がチャーターして運航していた）に乗船した。フランスの船に乗りたかったが、まだMMが極東に就航する前だったから、ヨーロッパに直行する同船を選んだのであった。ラングレースコット号は1万トンの新造船で、客室は一等客室のみ12室であった。全室バス付き、大型のタオルが備えられていていつでもお湯が出るし、通風・暖房装置があつて快適、食事もたっぷりあり豊かであった。驚いたことに婦人の事務長ほか19歳から30歳くらいまでの金髪の若い女性たちが乗り組んでおり、とくに食堂のサービスは華やかであった。大戦後このように船客を大切にする貨客船に近い貨物船が流行したようだといふ荻須は書いている。荻須によれば、自分のほかに日本人2人（ピアニストの村上由喜、スイス留学に行く稲垣守働）が乗っており、ほかにはイギリスの婦人記者とオランダの将校がいて、全部で6名であったという。彼らのフランス行きは犬養道子と同時期の出国である。同乗の2人の日本人留学生については、船中で荻須が親しくしている様は

窺えるが、それ以上のことはわからない。

この時の航海について、荻須は読売新聞昭和 59 年 1 月 11 日夕刊「人」欄で、「香港に寄港したが旅券がなかったから上陸できず、サインで物が買える船内の売店で酒やたばこを買い、ジャンク船の男と物々交換で夏物の半そでシャツを手に入れた。マニラ、シンガポールでも上陸できず、ベンガル湾を横切ってセイロン（現スリランカ）のコロンボまで来てようやく見張りの警官が消えて上陸を許された」と書いている。上陸できなかった理由は、旅行券代わりの渡航文書では目的地以外の国には入国できなかったのか、終戦直後で日本人に対する近隣国の反感が強かったことなどから通過ビザ（寄港地上陸、1920 年の国際会議で保証されている）が得られなかったのであろう。春田「パスポートとビザの知識」は荻須の渡航を密航だったとしているが、彼は渡航文書は所有していたと書いている。

貨物船だったからあちこちに寄り道し、どんどん荷物を積む一方だったが、アデンからは降ろす方も始まっている。マルセイユ入港が 12 月 1 日だから、きっかり 2 カ月の船旅であった。客船なら 1 カ月ほどで行くから 2 倍に近い長旅である。彼の所有していた渡航証明書は有効期間 2 カ月で、地中海にさしかかる頃には期限が切れてしまって心配だったが、マルセイユの係官は「ああ、フランス語を話すのですか、よく戻っておいででした」といって気軽な調子で上陸スタンプを押してくれたという。翌朝汽車でパリに戻り、一目散にアトリエに戻って見たら、戦火にも会わず 8 年前の通りだった。なお、船旅の詳細は荻須高德「パリ画信」（毎日新聞社 1951 年刊）に詳細に書かれている。

古橋、橋爪ら全米水泳選手権に参加 戦後意気消沈していた日本人を熱狂させたのが、日大水泳部の古橋広之進と橋爪四郎の競泳での活躍であった。1947 年（昭和 22 年）8 月に戦後初の水泳日本選手権大会が神宮プールで開催され、古橋が 400 メートル自由形でいきなり世界記録を出した。その後も泳ぐたびに世界新を続出させ、オリンピックでの活躍が期待されたが、1948 年の戦後初のロンドン・オリンピック大会に日本とドイツは参加を認められなかった。出場していれば日本勢が金銀独占間違いなしという記録だったから、敢えてロンドン大会の同日同時刻に全日本水泳選手権大会を開催して記録で挑戦した。古橋と橋爪は、400 メートルと 1500 メートルの自由形で二人とも当時の世界記録とロンドン・オリンピック大会の優勝記録の両方を上回る記録で圧勝した。とくに 1500 メートル自由形の優勝者の記録は古橋より 40 秒も遅かった。しかし、日本が国際水泳連盟から除名されていたため記録は公認されなかった。それでも世界を驚かせた彼らの目覚ましい活躍のおかげで、1948 年に日本の国際水泳連盟への復帰が認められ、1949 年 8 月にロスアンゼルスで開催の全米水泳選手権大会に招待されて参加した。大会初日、古橋は 1500m 自由形で 18 分 19 秒 0 の世界新記録を出したほか、参加種目で 4 つの世界新を樹立した。

この時の渡米の様子を半藤一利「昭和史が面白い」（文芸春秋 1977 年刊）の当該項目の半藤・古橋・橋爪の鼎談から要約すると、概要以下の通りであった。

…時はまだ占領下でいわば敵味方であったから、外務省では「君たちの命は保証しない、向こうでどんな迫害を受けても抵抗してはいけない」と言われ、外務省には何の力もなかったから第一生命ビ

ル4階のマッカーサーのところに直接ビザをもらいに行った。こういう理由でアメリカに行きたいからビザをくれと言ったら、マッカーサーは新聞で見ていて「アメリカをやっつけて来い」って言われた（橋爪）。二人のほかに浜口喜博、丸山茂幸、村山修一、田中純夫の6人の許可をもらうことができた。渡航費用とか滞在費はロスアンゼルス日本商工会議所が募金活動をしてくれた結果、「日系人の協力でドルは集まった、いつでも来い」と言ってもらった。

ロスまでは37人乗りの飛行機で行った。（パンナム機で）羽田のカマボコ兵舎を発ち、途中ウェーキ島、ミッドウェー島、ホノルルなどで何度も給油しながらの旅だった。乗客は軍人を含む米国人がほとんどだったが、日本人も何人かいた。その中に当時大映社長だった永田雅一がいて、「頑張れよ、絶対負けるな」と励まし、プールでは応援団長になって「ヤアーッ、ニホンガンバレ」ってすごかった。世界記録を続出させたおかげでアメリカ人も兜を脱ぎ、日本人への目も〈ジャップ〉から尊敬の念に変わり、日本国内でも放送されて日本中が沸きに沸いた。

ロスアンゼルス大会には日系一世、二世のブラジル人がたくさん来ており、南米にもぜひ来てくれと乞われて、翌1950年の2月から3カ月にかけてブラジル、ウルグアイ、アルゼンチン、チリを回り各地の競泳会に参加してきたのであった。

田中絹代、日米親善使節として渡米 同じ1949年（昭和24年）10月21日、人気映画女優田中絹代が日米親善使節大使としてパンナム機でアメリカに出発している。田中は「夜の女たち」（溝口健二監督）、「風の中の牝雛」（小津安二郎監督）の2作品で昭和23年の第3回女優演技賞を獲得し、昭和24年の「真昼の円舞曲」（吉村公三郎監督）では老婆まで演じる役作りのために健康な歯を4本抜いて臨んだことで大きな話題となった。名声がアメリカにも伝わったことから初の日米親善大使に選ばれ、ハワイ、ハリウッドから東海岸にいたる3か月の興業と親善の旅に出たのであった。

古川薫「花も嵐も：女優田中絹代の生涯」によると、出発時は和服姿、訪米期間中和服で通すよう早川雪舟に勧められて旅立ち、行く先々で大歓迎を受け、1950年1月19日に帰国した。ところが、出発時とは一変して帰国時は茶と白のアフタヌーンドレスと毛皮のーフコート、緑のサングラスにハワイ土産のレイをまとって登場、報道陣にはハローと声をかけ、銀座のパレードでは投げキスを連発した。この姿と行為のため、メディアから「アメリカかぶれ」と叩かれ、「アメション女優」（アメリカで小便してきただけでかぶれた）などと嘲られた。「銃後を守る気丈な日本女性」のイメージを確立していた国民的女優の突然の変身に、敗戦に打ちひしがれ、貧困状態にあった国民は戸惑い、憤りを掻き立てられたのであった。田中絹代はこの批判にあって鎌倉の自宅にこもり、自殺を考えるほどに悩んだが、2年後溝口健二監督の「西鶴一代女」を体当たりで演じて見事に帰り咲いたのであった。この時のいきさつは「花も嵐も」の『渡米バッシング』の章に詳述されている。

海外留学生

敗戦後の個人の海外渡航は、特別の肩書や資格がなければ「留学」しかなかったと聞いていい。留学といっても外貨不足で自費では許されないから、海外の官民の留学制度の選

抜試験に合格して渡航費の支給を受けることが条件であった。田中絹代が渡米した同じ1949年、旅券がほしくて日系二世として米国行きの旅券を騙取しようとした者が逮捕され、軍事法廷で6か月の重労働の判決を言い渡されたという占領下らしい事件もあったが、その一方で、二度の世界大戦の反省から、世界の主要国は世界の平和維持のためには国際理解の増進が重要であることを認識し、相互に官民による留学制度を設けるようになっていたのであった。

まずアメリカが占領下の日本人の海外留学のために、1949年からガリオア資金（占領地救済政府予算）による奨学制度を創設し、次いでフランスが1950年、イギリスが1951年、ドイツが1952年に開始した。日本政府の国費留学は、1950年に大学教授などを海外に派遣する文部省の在外研究員制度によって再開されている。

ガリオア奨学制度からフルブライト奨学制度へ ガリオア奨学制度は初年度1949年に50人を受入れたあと、翌年から大幅に増員され、平和条約締結の1951年までに1000人の日本人がこの制度でアメリカに留学した。日本の独立回復を機にこの制度がフルブライト奨学制度へと衣替えすることになる。

ガリオア奨学金によるアメリカへの留学生でその体験を文字にしている人は多いはずであるが、とりあえずネットで吉見吉昭東工大名誉教授の「ガリオア留学記」を見つけることができた。これによると、ガリオア留学生は翌年の大学卒業予定者から36歳までの研究者を募集対象とし、期間は1年、旅費・学費・生活費をすべて保証するという好条件であった。吉見は1949年に受験し、1950年7月に渡米した。この時の試験は応募者6000人という狭き門であったが、定員が300人に増員されたおかげで辛うじて採用されたと書いている。朝鮮戦争が始まっていて軍用機に乗せられた人もいたが、吉見は民間航空機（ノースウェスト航空）の帰国便の空席に乗った。まだプロペラ機の時代で、アリューシャン列島のシェミア島とアラスカのアンカレッジに寄港し、シアトルで給油してサンフランシスコまで飛んだ。仲間には裏千家の御曹司がいたし、シアトルのワシントン大学に割り振られた6人の内4人は外務省のキャリア組だったとある。



1952年フルブライト第1回留学生氷川丸で出発

なお、日本再独立に際し、1952年にこの制度がフルブライト交流計画として引き継がれて発展を遂げるが、日米教育委員会のホームページに1952年の最後のガリオア奨学生と最初のフルブライト奨学生の横浜出発と羽田出発の集合写真が掲載されている。なお日米教

育委員会は、1979年にフルブライト交流計画に日本側が経費を折半して参画するために設置された委員会で、現在でも40～50名の両国の学生や研究生の交換留学事業を継続している。

戦後初のフランス留学生：遠藤周作 アメリカに次いで、フランスが1950年から日本人留学生の受け入れを始めた。国家主権が認められていない日本は、まだフランスに大使館も置けない時代であった。戦後初めての日本人フランス留学生の一人が作家の遠藤周作(1923～96)である。遠藤はカトリック文学研究のために1950～53年の3年間リヨン大学に留学した。前年1949年がフランシスコ・ザビエルの日本渡来400周年に当たり、天正少年使節の昭和版ということでフランスのカトリック教会が企画し、上智大学が窓口になって人選し、遠藤が選ばれた。日本でのキリスト教発展のためという名目があり、篤志家の協力を得て実現した。1950年6月4日、前年日本に就航したメサジェリー・マリタイム(MM・フランス郵船)のマルセイユーズ号で横浜を出発した。遠藤の船室は船底の最下等4等で、日本人同室者に、フランスのカルメル修道会に修行に行く若き日の井上洋治、のちに慶応大学の文学部長になる三雲夏生と物理学者になる三雲昂の三雲兄弟という3人の留学生がいた。4等船室には、ほかにベトナムから日本人捕虜を日本に護送してきた黒人アフリカ兵20人や中国人たちが雑魚寝している状態であった。船室の設備はひどいものだったので、遠藤は「もう4等なぞには絶対に乗らない。少なくとも2等でなくては快適な船旅はおろか、人間以下の扱いである。便所も洗面所も区別のあつたものではない。至る所に紙屑を捨て放尿する」などと書いている(「作家の日記」p13)。当時はまだ戦後処理が完全に終わっていない時代で、捕虜を護送してきた船底室に入れられたのであった。「作家の日記」をみると、同船にはほかに栗津氏という人、いろいろ世話になってマルセイユで別れる毛利嬢という日本人が上級の船室に乗っていたことがわかるが、どういう人なのか説明は見当たらない。

7月5日にマルセイユ着だったから、1カ月と1日の旅であった。マルセイユから汽車でパリに行き、数日をパリで過ごしてから夏休み中の滞在予定地ルーアンに行った。2か月間を同市のカトリック信徒の有力者宅にホームステイさせてもらったあと、新学期にリヨン大学に入学し、フランス文学研究に励んだ。留学中の1952年初夏に戦時中に患った結核が再発して国際学生療養所に入所したが、さらに悪化してパリの病院に入院した。結局リヨン大学での博士論文完成を断念し、1953年1月、日本船赤城丸で帰国した。遠藤はこのときの体験を日記につづっているほか(「作家の日記」)、1965年にこの時の見聞をもとにフィクション「留学」を刊行した。作品「留学」は、留学を統一テーマにした別個の作品の3部作である。第1章「ルーアンの夏」はこの時のホームステイの体験を基にしたもの、第2章「留学」は日本人初のヨーロッパ留学生とされる戦国末期のキリシタン、トマス荒木をモデルにした作品、第3章「爾も、また」は、自身のリヨン留学を題材にした日本人フランス文学研究者の苦悩する姿である。いずれも異文化の中に単身入り込み、訪れた国への愛情と違和感に身を裂かれる物語である。トマス荒木は日本のセミナリオで教育を受

けたあと単独でローマに渡って司祭の資格を得、1615年キリシタン禁制下の日本に帰国した。4年後に捕えられて棄教し、キリシタンを取り締まる側に廻ったことで知られる。遠藤の小説では、トマス荒木のイタリアでの生活、帰国後の宣教、そして棄教にいたる生涯が描かれており、後年の作品「沈黙」につながっている。遠藤にとってフランス留学が極めて重い経験であったことは、「沈黙」を含むカトリック教を主題とする後の作品に窺われる。

森有正「バビロンの流れのほとりにて」 同一年、フランス文学研究を目的に留学した文学者森有正（1911～76）がいる。森は最初のフランス政府留学生の一人で、1950年夏、遠藤が乗ったマルセイユ号が日本に折り返してきた便でフランスへ向かった。森は東京大学フランス文学科助教授になって間がなく、フランスに急いで行きたい気持ちはなかったが、「…留学問題は先生方や前田陽一君らのお骨折りで詮衡試験なしで決まったので、とにかくお引き受けするのが妥当かと思われた。それで私は1年間の留学の内容を自分で限定し、1年後にはすぐ帰国する予定を立てた」と書いている（森有正全集④「パリ随想Ⅱ『フランス留学』」）。ところが、「船がマルセイユに着いた時、私はどうしてもパリに行くのが厭で、この南フランスの港町で数日を過ごしてしまった。何かパリには恐ろしい、到底私の手に負えない何かがあるような気がした」（「旅の空の下で」p83）からだったが、やがて「パリについてしばらくたつと、そういう思いは殆どなくなり、そこに出逢ったもの、自分の仕事の範囲で触れるフランス生活の中に、自分の内面を深める何者かが私を把えるようになってきた」と書く。その森有正がフランスのとりこになって、大学側からの執拗な帰国要請に応じず、パリに26年間住みついて、ついに《パリに死す》（1976年）結果になってしまった。森にとってもフランス留学は想定外に重く、人生を根本的に変えるきっかけとなったのであった。フランス滞在初期のころの随筆集が「バビロンの流れのほとりにて」である。

2) 平和条約締結後の渡航者（→1964）

独立を回復して海外渡航許可の権限は日本政府に戻ったが、外貨不足という渡航の足かせはそのままであった。敗戦国日本に外貨は圧倒的に不足していたから、1949年制定の「外国為替及び外国貿易管理法」によって、輸出業者などが得た外貨をすべて政府が強制的に買い上げ、その中から必要と思われる部門に小出しに割当てるという方法をとっていた（外国為替の集中制度）。したがって、海外に旅行するには外貨（当時は米ドル）の手当が先で、外貨割当てが得られてはじめて旅券の発給を申請することができた。ごく少ない保有外貨から外国行きの旅費のための割当てをもらうのだから大変狭き門だった。外貨購入を認めるかどうかの案件審査は、外務省、大蔵省、通産省、科学技術庁、経済企画庁などの代表から成る渡航審査連絡会に諮られた。連絡会は貴重な外貨の番人であり、毎週火曜日に会合が開かれ、申請者は前の週の金曜日までに日本銀行三井別館内に設けられた窓口に必要な書類を提出しなければならなかった。

外貨割当ての獲得から旅券の申請、さらには訪問国のビザの取得や検疫ワクチンなど渡航のための手続きは極めて煩瑣で個人の手にはなかなか負えなかったから、通常航空券の購入を担当する旅行業者にそれらの手続きの代行を委託した。

外貨割当て

海外渡航手続きを代行していた日本交通公社（JTB）は、「七十年史」の初期の個人邦人海外旅行斡旋の章で、煩雑だった旅券申請の前提となる外貨割当てには、次の6種があったと記している。

- ① 一般外貨予算による渡航：通常の渡航者はこれを利用する
- ② 特別外貨資金制度による渡航：輸出業者が取得した外貨の3%以内で当該業者の使用を認めるもので、商社関係の渡航者はこれを利用した
- ③ 第三者による保証（ギャランティ）による渡航：海外在住者が招待などで渡航費や滞在経費を負担する場合
- ④ 役務契約による渡航：技術者などが外国との契約で渡航する場合
- ⑤ 海外支店・事務所駐在員の渡航
- ⑥ その他：戦争花嫁・永住移民・在外公館勤務・外国人の帰国

旅行業者が邦人渡航者の斡旋を始めた1950年（昭和25年）から1959年（昭和34年）まで、一般渡航は原則的に個人のみが対象で、スポーツ交流など特別に認可されるケースを除き団体旅行は認められていなかった。個人渡航は公用、外交、商用、業務渡航、学会参加などに限られていたから、全体として渡航者数はわずかであった。グループで渡航する場合も5人以上の団体は認められなかった。他方、渡航制限は外貨不足が主たる理由であったから、留学生をはじめ、渡航先の国の誰かに滞在経費を含む渡航費用を負担してもらおう上記③のギャランティのケースは、それを証明する書面を提出できれば旅券は発行された。その意味では、目的が事実上の観光であっても、招待されることで外貨を使用しなければ旅券は発行される建前になっていた。しかし、書類上は保証されていても裏でその分を決済する《仮装ギャランティ》も結構あったというから、やはりチェックは厳重であった。

冒険的海外旅行者の記録

占領時代の単独海外旅行者は、日本の大使館・領事館など国家という寄り添いのないまま外国に旅をし、戦争直後の危険や障害を乗り越えてでも出かけて行く理由・意欲・エネルギーを持っていたといえる。そう思って読むせいかもしれないが、彼らが書き残した記録や作品には緊張感がともない、占領下にある母国の運命を背負った重苦しい雰囲気漂っているようで、明るさやユーモアには乏しかった。

これに対し、1952年に講和条約が発効し、戦後7年を経過してかなりの復興を遂げ、経

済も明るさをとりもどしてからの渡航者たちの記録には、日本人としての自信を取り戻したと見られる闊達さがある。カルチャーショックによる戸惑いも失敗もあけっぴろげで、後に続くであろう若者たちへの旅の指針やアドバイスとなることを念頭に書かれている。この時期に海外を目指した若者はとりわけ旅を好み、未知なるものを求める気持ちが強かったのであろう。

ハワイへの密航青年 まずは伝手も金もない青年の密航物語から始めよう。講和条約締結翌年の1953年8月、22歳の若者二人がAPLのプレジデント・ウィルソン号にもぐりこんでハワイに密航した。ホノルル入港前夜に海に飛び込み、10マイル(16km)を約8時間かけて泳いでカウワイ島に上陸し、「泳ぐ密航青年」として話題を撒いた。結局米国の入国管理法違反で禁固6か月(執行猶予)の判決を受け、10月に同じプレジデント・ウィルソン号で日本に送還された。日本でも入国と同時に入管当局に連行されたのはいうまでもない。

1953年(昭和28年)10月30日付け朝日新聞が写真入りでこの密航事件を報じている。彼らは日大芸術科学生の有井祐三、黒川孝一の二人で、彼らの話ではハワイ在留邦人の同情が二人に集まり、裁判費用や帰国旅費を払ってもらえただけでなく、改めて留学に来る費用等1600ドルが教会の口座に保管され、留学先もネブラスカ州ミッドタウン大学に決まっているという。密航の目的は外国、とくにアメリカを見ることによって日本を完全に理解することだった、密航船内ではコココーラと南京豆でしのぐ日々を過ごし、身体も弱っていたのに、どうして海を泳ぎ切ったか不思議である、法を破った事実には深い自責を感じている、などと語っている。その無謀なる冒険行は、かの吉田松陰を思わせるが、外国に行くことを禁じられた時代に、密航という形で飛び出した彼らは、それだけ知的好奇心が旺盛であったと考えたい。

留学など正規の許可を得て海外に出かけて行った若者たちのうち、かなりの者が留学後に当該国内や外国を旅してその見聞を語り、同じように海外を夢見る若者たちを魅了した。旅行記が出版されるほどの若者たちは自信に満ち、ユーモアにあふれ、お金はなくても貧乏旅行を楽しみ、後に続く者たちへの指針・参考になることを意識している。残された旅行記などの実例を、時系列的に拾ってみよう。

竹村健一「千五百円世界一周記」 最初の例がフルブライト奨学生としてアメリカに留学した竹村健一(1930～)である。竹村は第1回フルブライト奨学金を得て1953年7月にアメリカに渡り、1年間シラキューズ大学、エール大学で学んだ。在学中はアメリカ政府から月額160ドルを支給された。3人のアメリカ人と同室で過ごし、夏休みのアルバイトはYMCAの子供キャンプでテント生活を体験した。アメリカ留学終了後の帰国にはヨーロッパ経由を選び、フランスの豪華客船リベルテ号の3等に乗って大西洋を横断、1日100円の貧乏旅行をしながら4か月かけてイギリス、ドイツ、ベルギー、フランス、スイス、イタリアを踏破し、ローマから航空機で帰国した。バックパッカー型の冒険的観光旅行をする日本人のはしりであり、その体験を「千五百円世界一周記」(関書院)に残したのであ

った。タイトルの「千五百円…」は 1500 円で世界一周したということではなく、日本出発前にパスポート発給の手数料その他に要した国内での経費が 1500 円で、出発後は留學生活の経費節約とアルバイトで溜めたお金を使って旅行したから、自分のポケットから出したのは出発前の 1500 円ぼっきりだったという意味であると冒頭で説明している。大西洋横断にフランスの客船リベルテ号を選んだ理由は、ジェーン・ラッセル主演の映画「フランス航路」(1954)のほとんど全部がこの船のロケだったし、オードリー・ヘップバーンの新作「麗しのサブリナ」(1954)で最後に主演のヘップバーンが欧州へ出かけて行くのもこの船だったから、同じ乗るなら話のタネになりそうな船がいいと思ったからだという。

1 週間の豪華客船の旅を大いに楽しみ、ヨーロッパに到着してからは、汽車は 3 等、宿泊はもっぱらユースホステル、見物は市電とバスを利用するという庶民の旅に終始した。こういう海外旅行を日本人はまだしたことがないだろうから、それがこの本出版の価値であると序文に書いている。竹村は留學前に英文毎日で働いていたからか、旅に関する交通手段や宿泊の状況、見物の対象などのほかに、同類とみられる外国人ヒッチハイカーたちの生態を詳細に記述していて、当時の欧米の若者たちの旅行の様子が窺える。とくにユースホステルがとにかく安く(200 円～400 円)かつ国際交流の機会そのものであることが巧みに描かれ、全体として若者の貧乏旅行向け案内書になっている。

北社夫「どくとるマンボウ航海記」 北社夫(1927～2011)は 1958 年 11 月から翌 1959 年 4 月にかけての約 4 か月間、水産庁の漁業調査船「照洋丸」の船医としてインド洋経由ヨーロッパを巡り、その時の見聞記を「どくとるマンボウ航海記」と題して発表した。同書によると、北社夫はドイツ留學を志したが試験で落とされて果たせず、1957 年から山梨県立精神病院に勤務したあと、船医になると世界を回れると知恵をつけられて乗り組んだのが照洋丸だった。水産庁の漁業調査船という特殊な環境で、しかも暇な時間も多し船医、生き物に格別の興味をもつ著者が、時に偽悪的、時に蘊蓄を傾けながらの旅は独特のユーモラスな語り口ゆえに抱腹絶倒の失敗談や誇張表現でひと息に読ませてしまう。それまでの渡航者の多くが米欧を目的地にしていたため、アジア諸国についての言及が少なかったが、北社夫の乗った漁業調査船はあちこちの港に、しかも数日にわたって滞在していくから余裕もあり、北自身の性格から庶民の間にまでもぐりこんでアジアの庶民生活にも触れている。

同航海記の記述によると、この時点ですでに日本人はたくさんお金を使うことが知られていて、妙な日本語で物を売りつけられる様子がすでにあちこちで見られたらしい。

小澤征爾「ボクの音楽武者修行」 次に「ボクの音楽武者修行」(1962 年刊)を残した小澤征爾がいる。小澤は 1958 年にフランス政府給付留學生の試験を受けたが不合格になり、それでも何とかしてフランスに行きたいと借金もし、支援を求めて駆けずり回り、移動用にスクーターを借りることに成功した。応じてくれたのは富士重工で、同社のラビット・ジュニア 125 cc を借りることができた。条件は、①日本国籍を明示すること、②音楽家で

あることを示すこと、③事故を起こさないこと、の3つであった。かくして小澤は、1959年2月1日貨物船淡路丸で神戸を出港した。貨物船のこととて船の積み降ろしに時間がかかり、3月23日にマルセイユに到着した。上陸後支援条件を守って日の丸の旗をスクーターに掲げ、ギターを背負ってヨーロッパのあちこちを旅して廻るが、宿泊はやはりユースホテル。1泊70円から100円位、食事は普通食で80円、ちょっと奢って150~200円ほどだったという。パリ滞在中の6月のある日、フランス政府給費留学生として来ていたピアニストの江戸京子に会ってブザンソンで国際指揮者コンクールがあることを聞き、参加費が安く、落ちてもともとと参加した。48人の応募者中日本人は小澤一人、第一次予選では、指示の言葉も充分通じなかったから、誰にでもわかる派手な身振り・手振り・表情を見せてメンデルスゾーンのルイ・ブラス序曲を振った。予選を通過した6人による本戦で見事に一等に輝く成果を得た。ここに至るお話は何度読んでも痛快である。その後ヨーロッパのいくつものオーケストラで客演してから、1960年にアメリカにわたり、1961年にはニューヨークフィルの副指揮者になった。その後の輝かしい経歴は知られる通りである。

小澤は貨物船でヨーロッパに行ったから、当時の貨物船による外国旅行の日常を語ってくれており、貨物船は貨物の積み下ろしに時間がかかり、停泊地をゆっくり見て回れるので、旅行するには貨物船がよいと勧めている。

小田実「何でも見てやろう」 竹村健一の6年後の1959年、25歳の小田実がやはりフルブライト奨学金でボストンのハーバード大学に留学した。日本人留学生を募集している先進国がいくつかある中で、フルブライトだけが学費と滞在費のほかに往復交通費も負担してくれたから文無しでも応募できたと書いている。仲間の奨学生と一緒に太平洋を氷川丸の三等で渡り、シアトルからシカゴまでは鉄道の一等で走り抜け…、ハーバード大学で古典文学を学んだ。フルブライト留学は原則1年であり、1年後帰国用の航空券と使い残しの200ドルだけもってヨーロッパとアジアを回り、帰国して間もない1961年に「何でも見てやろう」を出版した。

アメリカ留学中大学にはあまり出席せず、アメリカでできたニューヨークの友人宅に入りびたり、アメリカ国内あちこちに出かけていた。留学期間が終わってヨーロッパへ渡ってからにはもはや留学生ではなく、一介の放浪者として1日1ドルの乞食旅行の毎日を過ごした。

この本が大学生だった私を含む当時の若者たちに与えた影響は大きかった。私も在学中にあれこれ外国行きを試みはしたが成功せず、結局外国行きのチャンスのありそうな職場に就職するという方法を選び、オリンピック東京大会を2年後に控えた1962年、海外事務所要員であるという説明を聞いて、それまで聞いたこともなかった特殊法人日本観光協会（現JNTO：日本政府観光局）に入社したのであった。

安岡章太郎「アメリカ感情旅行」 続いて1960年に安岡章太郎（1920~2013）がロックフェラー財団のフェローシップにより、半年間アメリカで好きなように過ごしてよいとい

う条件で、夫人同伴でナッシュビルに滞在した。この時の体験をまとめたのが「アメリカ感情旅行」（岩波新書）である。

すでに芥川賞受賞作家として名のある40歳の分別ある男性の安岡が、文化や価値観の違いなどという以前に、見るもの聞くもの、日常の体験が驚きの連続である様が率直かつユーモラスに語られる。初めて単独で外国を訪れた日本人の多くが体験するであろう生活環境の違いに戸惑う様が巧みに表現されている。ちなみに、安岡はナッシュビルにいる日本人はフルブライト留学生が一人いるだけと聞かされてきたが、当の日本人留学生に聞いた話として、「彼の知っているだけで20人近くの日本人がこの街にある十幾つかの大学のどこかに籍をおいていて、大半がアルバイトしながら学費と生活費をまかなっている由。外国人の就職は禁じられているのだが、学生の副業は認められているので、わざわざ学校に残っている者もすくなくないそうだ」と書いている。読めばアメリカの原点を見る気持ちにさせるし、内容が古びないからであろう、2013年には33版が出され、今も読み継がれている。安岡は序文に小田の「何でも見てやろう」の逆を行って、当初「何でも見られてやろう」というタイトルにしようと考えたと書いている。珍しがられる日本人でもあったのである。

旅行で訪れるのと居住するのでは現地社会との接触度に雲泥の差があるのだが、安岡のナッシュビル滞在は「旅」と「居住」の中間として、現地との適度の触れあいがある快適だったようである。

その安岡が、アメリカ旅行の3年後、まだ観光渡航自由化前の1963年6月、ソ連作家同盟の招待によって小林秀雄、佐々木基一の3人でソ連に出かけて「ソビエト感情旅行」を残している。横浜からソ連船オルジョニキーゼ号でナホトカに行き、ナホトカからシベリア鉄道を利用して延々モスクワまで行っている。同書の冒頭には、彼ら3人のほかにこの船には「160人ほどの日本人が乗っており、新聞社の編集局長だの、ジャーナリストのソ連東欧視察団だの、モスクワで開かれる日本商品見本市に出品する商社の社員だの、映画祭に参加するプロデューサー、監督、評論家、毛皮のオークションに出かける商人、青少年代表グループ、さらにはこうした雑多な視察団の活動ぶりを報道するためにカメラや録音機を持ち込んでいるテレビ局の職員、等々、いったいこれはどこの国の船かと疑いたくなるほど、どちらを向いても日本人の顔ばかりだ」と書いている。

すでに外貨事情が好転し、制限も大きく緩和されている様が窺えるし、ソ連経由の訪欧コースが安価で人気があったことを教えてくれる。安岡は旅行を通じて各地の交通事情、宿泊事情、パスポートやビザの話も書いていて、当時の旅行事情を窺う材料を残してくれた。

堀江謙一「太平洋一人ぼっち」 同じころ、旅行ではないが、19フィートの小型ヨット「マーメイド号」で太平洋を一人で渡って世間をあっといわせた堀江謙一がいる（1962年）。水20リットル、米40kg、缶詰200個などを積み込んで無寄港の太平洋横断に成功し、体験記「太平洋一人ぼっち」（1963年）を発表したことはよく知られている。当時ヨットによる

出国は禁止されていたから、密出国として行方を捜索されたが、サンフランシスコ市長の「コロンブスもパスポートを持っていなかった」という名言によって歓迎され、勇気を称えられた。おかげで日本側の論調も「暴挙だ」という批判から 180 度転換し、著書「太平洋ひとりぼっち」も劇的に歓迎されたのであった。この物語は、ヨットの門外漢にとって、太平洋横断中の苦闘より、前半 3 分の 1 を占める出発に至る周到な準備話がめっぽう面白い。堀江は予算をぎりぎりに切り詰めてヨットを造り、持参するものを減らし、なんとか出国の許可を得ようと試みるがその可能性は見えず、無断出国を決意する。官憲に見つかり出くわす船に通報されるのを恐れてさまざまに擬装しながら外洋に出て行った。

堀江のサンフランシスコ到着の報が伝わると、マスコミは違法にして無謀な冒険だといっせいに批判したが、アメリカの賞賛が伝わると手のひらを返すように英雄扱いたした。そうしたマスコミや識者の態度を、本田勝一が 1965 年発表の「冒険と日本人」で痛烈に批判し、堀江の冒険は咸臨丸の勝海舟以来の快挙であり、リンドバーグ単独の大西洋横断初飛行に匹敵する冒険行であると賞賛している。

1964 年の自由旅行者

観光渡航が自由化されたその年に、個人で海外旅行に出かけて行った二人の若い女性についてもここで紹介しておこう。旅行の目的も仕方にも上に紹介してきた冒険的旅行者と同タイプの旅行者だからである。

長谷川照子「愛しの貴婦人ヴィエトナム号」 長谷川のケースは観光渡航が解禁される以前に渡航制限を乗り越えるべく準備をはじめ、準備が整った頃には渡航が自由化されていたという興味ある例である。この人は昭和 13 年生まれで、昭和 34 年、皇太子・美智子妃ご成婚記念第 1 回青少年海外派遣団²に愛知県代表として参加が内定していたのに、病気のため辞退する羽目になった。以来、海外に出ることを強く望んで機会を狙っていたところ、たまたま友人の一人（建築家志望）が西独（当時）の知人の招待（オールギャランティー）でドイツに行くことになった。彼女の海外への熱意を知っていたその友人が、ドイツの知人に頼んで彼女に対してオールギャランティーの招待状を出す了解をとってくれた。連絡を受けたのが 1964 年の冬季オリンピック大会（インスブルック、1 月 29 日～2 月 9 日）が開催された頃のこと、ここから両親の説得をはじめとする渡航実現のための障壁を超える努力が始まった。

往復の交通機関は日欧間の航路がある MM のヴィエトナム号の切符を郵送してもらうことになったから、交通公社の客にもなれず、外貨の手配も情報収集も全部自分でやった。オールギャランティーの書類などを提出し、面倒な手続きを経てやっとパスポートを入手した頃には、渡航自由化を迎えていたのであった。

興味深いのは、これがいわゆる仮装ギャランティで、ギャランティ（旅行費全額負担保証）の書類は作ってもらうが、その分を後で返済する《密約》をしていたという。その時

² 当時の岸信介首相の発議により派遣され、その後内閣府の青少年交流事業として継続されている

点では違法行為であるが、出発時期（1964年6月）には自由化されていたのだから、手続きが無駄になってしまった。まさに自由化をまたいでの旅行計画であった。彼女は西独でしばらくドイツ人家庭にホームステイしたあと、北はノルウェーから南はイタリアのソレントまで、封鎖中の西ベルリンやドーバー海峡の先のイギリスまでヨーロッパ中をヒッチハイクで見て回り、自分が「元祖日本人ヒッチハイカー」だと誇らしげに書いている。滞在は2年に及び、帰途は西ベルリンから列車でモスクワに行き、国内線の飛行機とシベリア鉄道を使ってハバロフスクへ、そこからまた鉄道でナホトカへ出、ナホトカからソ連船に乗って横浜に帰着した。

彼女は犬養道子「お嬢さん放浪記」や小田実「何でも見てやろう」を読んで胸をときめかせ、是非自分もと心に決めていたというから、同じ志をもつ若者の一人であった。長谷川の著書は、1960年代の半ばにはすでにヨーロッパではバックパッカー型の若者の放浪旅行やヒッチハイクがごく当たり前の現象として登場していたことを証言している。

「愛しの貴婦人ヴィエトナム号」は、ずっと後年の2003年に、当時の日記をもとにこの時の渡航体験を再現した本である。ヨーロッパをヒッチハイクで回った旅の部分は後日改めて書くということで、乗船したヴィエトナム号での出発からマルセイユ到着までの船中と寄港地での生活を活写している。船室は2段ベッドの4人部屋で、同室者は彼女を入れて日本人2人にアメリカ人とインド人各1人であった。同船に乗っていた日本人は全部で9人、マルセイユまで行く人が8人であった。若い女性の一人旅で、食事の話、言葉の話、インド夫人の着衣をはじめとする衣装の話、物の値段、寄港地での観光や食事など、とくに女性ならではの細やかさと不安な気持ちなどがよく表現されており、読んで面白かった。

森村桂「天国にいちばん近い島」 渡航自由化の1964年秋、当時は観光と無縁の鉱石採掘だけの島だったニューカレドニア島に徒手空拳で飛び出していった森村桂がいる。その体験記が「天国にいちばん近い島」である。森村のニューカレドニア行きは、動機といい、方法といい、行った先での滞在生活ぶりといい、破天荒である。幼いころ、父（作家豊田三郎）が話してくれた「丸木舟でいける天国にいちばん近い島」の話を聞き、心に残っていた。ところが、それがどこにあるのか教えてもらえぬまま突然父が亡くなり、是非ともいつかは行ってみたいと考えていた。1964年3月に大学を卒業して就職し、職場で偶然聞かされたのが東京鉱業の鉱石運搬船が通っているニューカレドニアという島だった。自分のイメージの中にある地球にいちばん近い島がこれだと思い込んで、東京鉱業の社長あてに鉱石運搬船に乗せてほしいと手紙で直訴した。何カ月もなしのつぶてのあと突然OKの返事がきて、うら若き女性が男たちだけの船に乗って一人で出かけていった。1964年10月21日に乗船し、翌年4月5日に帰国便に乗るまでの半年間の大冒険物語である。現地で世話してもらえるはずだった日本人駐在員には産業スパイと間違われてそっぽを向かれ、盲腸にかかって手術を受けて死ぬ思いをし、現地の日本人二世や現地人との交流の物語が展開する。要約してしまえば変哲がないが、彼女のニューカレドニアの経験は実に波乱に富んだ驚きの連続である。

森村の旅は渡航自由化がなければ行けなかった例であろう。《叩けよ、さらば開かれん》、
なのか《偶然と必然の戯れ》なのか、たまたま渡航自由化の時期に遭遇したため、500ドル
の持ち出し可能枠（18万円相当）を借金し、植民地ニューカレドニアを目的地とするビザ
がもらえなかったから、ニュージーランドを目的地として2か月だけの寄港ビザで出かけ
て行った。それゆえビザの期限切れを防ぐためにやむなくニュージーランドにも飛んでい
る。海外旅行というより若者らしい冒険行であった。

特別許可による渡航

以上、留学を出国の名目として、または別途手段を講じて海外に飛び出していった人々
をかれらの著書や報道によって紹介してきた。その多くは個人の努力と才覚で文無しに近い
状態で異国の旅を続け、読者を鼓舞する見聞を残してくれた人々であった。

これらとは別に、正規に渡航の目的を認められ、必要な外貨も支給され、日本を代表す
る活動をしてきた人たちもいた。

スポーツ競技会への参加 国際交流名目の《特別グループ》の海外渡航のはじまりはス
ポーツ競技参加のための団体であった。敗戦直後の日本は国際的イベントへの参加を許さ
れなかったが、1951年（昭和26年）3月開催予定だった第1回アジア競技大会（ニュー
デリー）の案内状が届き、日本は戦後初めて選手団を海外に派遣した。アジア競技大会は、
1948年に戦後初のオリンピック・ロンドン大会（日本とドイツは参加を認められなかった）が開
催された際、インドがアジアから参加した13カ国に開催を呼びかけて準備が始まった。翌
1949年にアジア競技連盟が結成され、オリンピック中間年の1950年に第1回大会をニュ
ーデリーで開催すると決めたが、準備が遅れて実際には1951年3月に開催された。

開催国インドから日本オリンピック委員会に招待状が届いたとき、日本はただちに参加
を決めてその旨回答したが、フィリピンが講和前の日本の参加に強く反対して揉めた。し
かし、競技別の国際連盟に加盟が認められていれば競技会への参加資格はあるとされてお
り、日本はすでに陸上競技、水泳、サッカーなどの国際連盟に加盟していたので参加を認
められた。日本の国際スポーツ競技会復帰第1号となったこの大会には、11の参加国・地
域から485人の選手が参加し、日本は5種目計80人の代表を送った。結果は日本が金メダ
ル24、銀メダル20、銅メダル15、合計59個のメダルを獲得して断トツ1位となった。

1952年にはオリンピックへの参加が認められ、同年2月開催の第6回冬期大会（オスロ）、
7月開催の第15回夏期大会（ヘルシンキ）に選手団を派遣した。1954年（昭和29年）に
は、第2回アジア大会（マニラ）、世界体操選手権大会（ローマ）、世界卓球選手権大会（ロ
ンドン）をはじめ、いくつかのスポーツの対外試合に選手団が派遣された。以後スポーツ
の国際大会は戦後の海外渡航者の最大のグループになっていった。

1952年の冬季オスロ・オリンピック大会に選手団を率いて出かけた竹田恒徳は、「雲の上、
下思い出話」（東京新聞・1987年刊）の中で、旅費の調達が大変だったこと、今なら12時
間で済む北欧への空の旅が当時のプロペラ機では3日がかかりだったと書いている。また、

競技大会中、日本人応援団は一人もいなくて寂しかったが、「驚いたことに、行きの航空機で乗り合わせたノルウェーの兵士たちが日の丸の小旗を振って応援してくれて選手全員が感激の涙を流し、以来彼らと選手たちの交流は長く続いた」と、初参加の思い出を書き記している。

調査旅行・学術探検隊 次に調査や学術探検などを目的とする旅行が活発化する。まず中根千枝が 1953 年 6 月から 3 年間インドに調査旅行に出かけ、そのあとヨーロッパに渡り、その調査結果をもとに「未開の顔・文明の顔」（中央公論・1959 年刊）を残した。専門の学術書や研究論文ではなく、一般向けの読み物として刊行されたが、文明とは何か、西洋と東洋の違いなどについて示唆の多い書として読みつがれてきている。長期にわたる困難な研究旅行のあいだ、数え切れぬ在留邦人の世話になったと謝意を述べているが、海外で自国人の差し伸べる手助けは、研究旅行者にとって大変有難いものだったのであろう。

次いでジャーナリストで評論家の大宅壮一が、1954 年 6 月から 61 年にかけて計 4 回、約 20 カ月にわたって世界各地を見て歩いた。その訪問国の数は百数十か国に及び、「世界の裏街道を歩く」というシリーズとして次々に刊行され、国民に世界に関する新しい知識を供給した。

1955 年（昭和 30 年）には京大カラコルム・ヒンズークシ探検隊がこの種の探検隊としては初めて派遣された。木原均を総隊長とし、今西錦司、藤田三郎、梅棹忠夫らが参加した。梅棹の「モゴール族探検記」はその時の記録である。次いで 1956/57 年には第一次南極地域観測隊が派遣され、以後各地に次々と学術研究班が派遣されるようになった。

また、少し毛色が変わった冒険であるが、新聞社のロンドン支局駐在を終わって帰国する際、ユーラシア大陸を自動車で走破する計画を立てて実行した例がある。1956 年（昭和 31 年）4 月 30 日、朝日新聞ロンドン駐在員だった辻豊が帰任するに当たり、朝日新聞の許可を得てカメラマン土崎一と一緒にトヨペットに乗ってロンドンを出発し、東欧からトルコ、中東を経て南アジアに入り、バンコックから船で山口県の富田に上陸した。東京の朝日新聞本社に帰着したのはロンドンを出てからちょうど 8 カ月目、走行距離は 43,333 キロであった。旅の見聞は進行中に朝日新聞に連載され、大学生になったばかりだった私も楽しみながら読ませてもらった。1957 年に辻豊・土崎一「ロンドン～東京 5 万キロ：国産車ドライブ」が朝日新聞社から出版された。

ほかに、朝日新聞記者だった本田勝一が、渡航自由化前夜の 1963 年、通常はアクセスできないカナダ・エスキモーのもとで 2 カ月を過ごし、その体験記が紙上に連載されて評判を呼んだ。これをまとめた「カナダ・エスキモー」は、その後の「ニューギニア高地人」、「アラビア遊牧民」とともに、「極限の民族」3 部作の第 1 作となった。

国際会議への参加 国際団体連合（UIA:Union of International Associations）は、約 900 の国際団体を紹介する戦後第 1 版の *Yearbook of International Organizations*（国際団体年鑑）を発刊し、1959 年にはこれら国際機関が開催する国際会議開催リスト *International*

Congress Calendar を初めて刊行した。あらゆる分野で国際水準に達していた日本は、多くの国際機関に加盟し、各地で開催される各分野の国際会議に代表を送るよう求められるようになった。国際会議参加は日本人が海外渡航するための主要な機会のひとつであったが、国際機関に所属する官公庁や企業、大学などから出張費が出ない限り、個人での参加は困難であった。それゆえすぐには増加しなかったし、国際会議への参加者の著作は見つけるのが難しい。

1例を挙げると、1956年12月に第1回アジア作家会議がニューデリーで開催され、15か国の作家が参加、日本からは堀田善衛一人が参加した。堀田は2か月間インドに滞在し、「インドで考えたこと」(岩波新書)を残した。同会議で第2回会議をウズベキスタンのタシュケントで開催することを決めたが、準備の過程でアフリカの作家にも参加を求めることになり、1958年10月に第1回アジア・アフリカ作家会議としてタシュケントで開催された。これには37カ国が参加、日本は伊藤整を団長に遠藤周作、野間宏らを送った。1962年にカイロで開催された第2回大会には木下順二を団長に数名が参加している。

歌舞伎の海外公演 戦後の海外渡航は、通常は出かける日本人が知識を求め見聞を広めて帰るのが目的であったが、戦後初の歌舞伎の海外公演団が1955年(昭和30年)に中国に派遣された。12月28日付け朝日新聞によれば、(二代目)市川猿之助一座が9月30日に北京に到着し、北京をはじめ天津、上海など各地で歌舞伎を上演した。演じられたのは「勸進帳」「ども又」「春色男女道成寺」などであった。いずれも好評で熱狂的な拍手に包まれたという。

次いで1960年には米国に出かけ、ニューヨーク、ロスアンゼルス、サンフランシスコで公演し、アメリカ人に日本の伝統文化を伝え、大成功を収めている。その時の裏話が「昭和史が面白い」の河竹登志夫・永山武臣・半藤一利の鼎談で紹介されている。最初アメリカ人に受けるのかどうか不安だったが、結果として大評判になり、戦後の日米親善に大なる効果をもたらした。当時ナンバーワン劇評家といわれたニューヨークタイムズのブルックス・アトキンソンによるブローウェイ初演翌日(6月5日)の劇評は素晴らしい賛辞であった。永山はこの時のことを、アトキンソンの「…われわれと日本との政治的関係が不快痛恨事さえあるこの時に(安保反対闘争の最中だった)、カブキ団はわれわれに、豊かな、非個人的な、時と所を超越した芸術をもたらした」という一文を引用し、グランドカブキが大うけに受けた話を紹介している。

このアメリカ公演で自信を得て、歌舞伎はこの後毎年のように海外公演に出るようになった。

4. アウトバウンド旅行業の誕生と発展

以上述べてきた人々の海外渡航は、いくつかの例外を除いて日本交通公社(JTB)をはじめとする旅行業者のサービスを受けている。外貨割当ての手続きやパスポートの取得、訪問国のビザの取得や検疫の予防接種、宿泊や現地交通の手配等々、慣れない者にはきわめ

て面倒で煩瑣だったからである。

戦前日本人の海外旅行の斡旋を行っていたのは、事実上日本交通公社（当時ジャパン・ツーリスト・ビューロー）だけであった。ジャパン・ツーリスト・ビューローは設立の経緯から汽船会社とも協力関係にあり、同社の代売あっせん事業は日本に寄港する内外の汽船会社と提携して切符などの代売を行っており、そのネットワークは、国内はもちろん海外にも設けられていたから、日本人の海外旅行の事実上の独占であった（大戦前には世界的ネットワークを有するトマス・クック社の日本支店が海外への観光団を扱っていたが、これについては戦前の国際観光の章で採り上げる）。

ジャパン・ツーリスト・ビューロー以外では、大日本旅行会（現株式会社日本旅行）が国内旅行の延長線上に、朝鮮、満州、台湾、南洋などのいわゆる「外地」に船による観光団を送っていたくらいであった。したがって、戦後しばらく海外渡航のあっせん事業は日本交通公社（JTB）のみが行っていたが、航空機が国際交通手段として発展してくると、航空券の代売を入り口として海外旅行に参画する企業が続々と誕生する。

当初は航空切符の代売だけであったが、業務渡航や団体渡航が増加してくると、現地の旅行手配などをも請負うアウトバウンド旅行業者が少しずつ増え、渡航者の増加につれて彼らの活動も活発化していく。以下その経緯を概観する。

チケット・エージェントの誕生

日本発着の航空路線が誕生すると、国内での国際航空券の発券作業が必要となるが、世界の航空業界の取り決めによって、航空券代売のためには航空会社の国際団体である IATA（国際航空運送協会）の公認代理店となることが必要であった。日本では 1948 年（昭和 23 年）に日本交通公社を含む 7 社が IATA 代理店の公認を得たことは先述した。高額商品である国際航空券を預かって代売する公認代理店になるには、資力、業務能力などの必要条件を満たす必要があったから、私鉄など安定した経営基盤を持つ企業が申請し、公認されたのであった（「日本交通公社七十年史」 p 294）。

当時まだ日本人海外渡航者は数えるほどであったが、1950 年に旅券申請が日本外務省に対して行なえるようになると、旅券発行件数が対前年 4 倍増の 3,291 件に増え、講和条約が発効した 1952 年（昭和 27 年）に 12,283 件、1955 年（昭和 30 年）には 21,893 件と順調に増えている。ちなみに、1955 年までは旅券発給件数しか数字がなかったが、翌 1956 年（昭和 31 年）年分から旅券発給件数（30,996 件）に加えて、出国日本人数（35,803 人）も公表されるようになった。当時の旅券は 1 往復限り有効が原則であったから、旅券の発券数と実際の海外旅行者数には近似性があった。

しかし、1960 年代の急激な申請増に対応して事務簡素化が必要となり、1970 年の旅券法改正によって数次旅券の発行要件が緩和されたため、これ以降日本人海外旅行者統計は渡航者数のみの発表となった。なお、一般旅券について数次旅券が原則となったのは、1989 年の旅券法改正によるものである。

IATA 旅客代理店協会の誕生 IATA の公認代理店の誕生は日本への航空路線開設とほとんど時を同じくしてはいたが、当初の利用客はほぼ米軍の軍人・軍属のみであり、彼らの国際往來を扱っていた JTB を除けば各社とも扱いはごくわずかで、貨物の代理店としての將來を期待しての参加だった。それでも、独立回復後、日本経済の順調な復興で外貨事情が少しずつ好転してくると、それに見合っただけで海外渡航者が増えていく。航空券の発券には高額の手数料収入を伴ったから、当然ながら各社とも力を入れるようになっていった。

海外渡航者が年を追って増えてきたことから、1954 年（昭和 29 年）、IATA 代理店指定を受けていた 6 社（ジャーディン・マディソン社は旅客扱いを停止）が情報交換等を目的に「IATA 代理店会」なる連絡会議（四金会と称した）を結成した。この連絡会議が 1961 年（昭和 36 年）に貨物を分離して旅客専門の「IATA 旅客代理店協会」へと発展する。

この頃には、単なるチケットの代理販売にとどまらず、目的地での旅行手配も行うようになっていて、単なる販売代理店からアウトバウンド旅行業者への脱皮が始まっていた。

旅行業者と代売手数料 戦前の旅行界では、世界でも鉄道やホテルが旅行業者に代売手数料を支払うことは一般的でなかった。両次世界大戦中にアメリカが巨大な国際旅行マーケットに成長したとき、まず販売拠点の少ない国際汽船会社が切符の代売に対して一定の手数料を支払う慣行ができた。1931 年に汽船会社のチケット代理店を中心にアメリカ旅行業者協会（ASTA）が結成されたが、アメリカでは当時汽船会社の手数料が旅行業者のほとんど唯一の収入源であった。ホテルは長年旅行業者への手数料支払いを拒否してきたが、1936 年にアメリカ・ホテル協会がようやくリゾート・ホテルへの送客に限って 10% の手数料を支払うことを制度化した。鉄道は、西部の鉄道 1 社を除き、1939 年の時点で、旅行業が鉄道切符の販売に占める比率は 1.6% に過ぎないという理由で手数料の支払いを拒否し、旅行業者は積極的に国内旅行を販売する意欲を見いだせなかった。

戦争が終わり、航空輸送への依存度が高まると旅行事情が大きく変わった。まず、1945 年に国内航空会社と旅行業者との関係が再構築され、米国民間航空委員会（CAB）の認可を得て、国内航空会社は指定エージェント（販売代理店）に対し、国内線の 2 地点間の切符販売に対して 5%、国際航空券の国内部分には 7.5%、インクルーシブ・ツアーに利用する航空券は 10% の手数料とすることが定められ、この手数料率は以後 25 年間維持されることが定められた。

国際航空については、1945 年に結成された IATA がそれまで 7.5% だった手数料を 1946 年のカイロ会議で 5% に引き下げる提案をしたため、これに抗議して ASTA が世界的な旅行業者連盟を結成する方向で動くことになる³。1947 年、IATA はそれまで世界を 9 地域に分けていた航空地域をタテ割の 3 地域（TC1~3）⁴ に統合し、地域ごとに運賃、コミッションの自主決定権を与え、各地域において 1946 年に提案した 5% コミッションへの賛否が問

³ 当時 1919 年に設立されたヨーロッパ諸国の旅行業者同盟（FIAV・本部パリ）があり、アメリカの ASTA と併立していた。両者が合併して旅行業者世界連盟（UFTAA）が結成されたのは 1966 年である。

⁴ TC は Traffic Conference の略。TC1 はヨーロッパとアフリカ、TC2 は南北アメリカ、TC3 はアジア・インド洋で、TC1/2 運賃は大西洋運賃、TC1/3 運賃は太平洋運賃などとなる。

われた。ASTA は今後両者の交渉で適当な水準が決定されるまで、従来通りの 7.5% を維持することを申し入れ、かくて戦後の国際航空切符の販売手数料は 7.5% でスタートした。

この国際取り決めにより、日本の旅行者も IATA 公認代理店の資格を認められれば、チケット販売に対して自動的に 7.5% の代売手数料を受け取ることができた。例えば、パン・アメリカン航空が羽田に就航した 1947 年以来、航空運賃はモノクラスで、サンフランシスコ、ロスアンゼルスなどアメリカ西海岸への航空券は片道 650 ドル、往復 1,170 ドルだったから、東京からの往復切符 1 枚の販売手数料収入は約 87 ドル、日本円で約 31,500 円に相当した。1953 年（昭和 28 年）の JTB の大卒初任月給が 8,750 円であったから、1 枚の往復切符の代売手数料で大卒従業員 1 人を 3 か月以上雇える計算であった。

IATA 旅客代理店協会から国際旅行者協会（JATA）へ 他方、1952 年（昭和 27 年）、国内旅行斡旋業務を行なう旅行者が急増して 50 社に達し、中には悪質な業者もいたため、取り締まりを目的とする「旅行斡旋業法」が制定され施行された。同法では、①邦人の旅行を扱う国内旅行者、②外国人の旅行をも扱うことができる一般旅行者、という二つの分類がなされていた。1950 年代に年を追ってインバウンド国際旅行（外国人の訪日旅行）を扱う一般旅行者の数が増えてきたことから、1959 年、一般旅行者 26 社が集まって国際旅行者協会 Japan Association of Travel Agents (JATA) が設立された。この時点で、法律は邦人の海外旅行を扱う業務を想定しておらず、海外旅行については航空券の発券を伴うため IATA 旅客代理店が適宜邦人海外旅行者に対してもサービスを提供していた。

1964 年に日本人の観光渡航（アウトバウンド観光）が解禁されたのを機に、旅行斡旋業法が改正され、分類①の「邦人の旅行を扱う業者」を「邦人の国内旅行を扱う業者」と限定し、邦人の海外旅行を扱う業者は一般旅行者の登録を必要とすることを明確にした。これによってアウトバウンド旅行者が法的にも明確な地位を定められたので、翌 1965 年、インとアウトの国際旅行を扱う旅行者の団体を一本化する方向に進んだ。すなわち、IATA 旅客代理店協会を解散し、1963 年に社団法人となっていた JATA がこれを吸収する形で、新しい「社団法人国際旅行者協会」（JATA）に衣替えしたのであった。1965 年現在の一般登録の旅行者数は 58 社であったが、アウトバウンド観光の発展とともに JATA のアウトバウンド会員数は急速に増えていった。

アウトバウンド観光発展の歴史は、事実上アウトバウンド旅行者の歴史と重なっている。以下、日本のアウトバウンド旅行業界の発展の歴史を中心に、日本の海外旅行発展の経緯を見て行くこととする。

旅行者の付帯サービスとノウハウ

観光渡航が許可されなかった時代の個人渡航者は、公用、外交、商用、業務渡航などに限られたから海外渡航者数はごくわずかだったが、団体での渡航が認められてからは、売り上げのほとんどが団体旅行になった。先述の通り、海外渡航のための手続きは煩瑣で面倒であったから、ほとんどの渡航者が旅行者にそれらの手続きの代行を依頼した。これ

まで見てきた留学生や学術調査、国際会議への参加者、あるいはスポーツ交流や業務視察団などの団体旅行者も、JTBをはじめとする旅行業者が諸手続きを代行した。旅行業者側も、当初さしたる知識も経験もないままに業務に取り組み、次第にノウハウを蓄積していった。

アウトバウンド旅行業者は高額の代売手数料収入を得られることから、海外渡航者が増えるにつれて競争が激しくなり、顧客の獲得のためにしのぎを削ることになる。海外渡航に必要な手続きが大変面倒であったうえ、訪問地の旅行事情や観光情報もまだ乏しかったから、渡航するとなれば旅行業者のサービスが不可欠であった。逆から見れば旅行業者は客の獲得のために様々なサービスを付随サービスとして無料で提供し、顧客獲得を競った。

外貨割当ての苦勞 個人旅行者が利用する前述①の「一般外貨による渡航」の外貨申請について、秋山和歩「戦後日本人海外旅行物語」は次のように書いている。

…申請書の「渡航目的」の項に記される文章は、多くの場合渡航者自身は書いておらず、旅行業者のサービスとして用意されていたのが実態だった。「私が今外国へ渡航することが、日本国家のために貴重な外貨を獲得するという目的にいかにも適合した時宜を得たものであるか」について、申請者本人の名においてあれこれ説得的に作文するのであった。そのように苦勞して書き記されている「渡航目的」の大部分は美辞麗句以外の何物でもない、ということ各審査委員はもとより、受付窓口係員も実は先刻承知していたのではあるまいか。

事実、外貨割当て審査の係員たちは申請書類をなめまわすようにチェックし、書類の不備を事こまかに指摘し、できるだけ海外渡航を阻止しようとしているかのように見えた。1958年（昭和33年）に名古屋商工会議所の欧州産業視察団総勢10名の世話をし、通訳兼添乗員として同行した当時の秋山は「最も重要とされた《渡航目的》の項は、申請を代行する旅行業者を、極悪人に加担あるいは犯罪を教唆する共犯者のごとく扱い、納得するまでは決して追究をやめない刑事か検事のごとき態度を守っていた」と外貨手当に苦しんだ様子を述懐している。この時の視察団の主目的は戦後初の万国博覧会となったブリュッセル万博の視察であったが、同行する秋山自身の渡航は外貨申請上あくまで個人としての旅行としなければならず、添乗員として視察団に同行し、通訳も兼ねるという本当の理由は表に出せなかった。この時の秋山自身の表向きの渡航目的は、当時彼が担当していたJTBの「外国旅行案内」の改訂編集のための資料集めと、欧州の代表的なホテルと日本交通公社との契約締結の可能性打診とされていた。のみならず、当時一般外貨予算による渡航は原則（特別の許可がなければ）5名を超える団体を認めておらず、秋山が扱った参加者10名は団体として認められたものではなかったから、お互い別団体の如く装い、羽田空港を出發するまで団員たちは知らない者同士として口もきかないようにしたという（秋山和歩「戦後日本人海外旅行物語」）。

同様の話は、当時の海外渡航を扱った旅行業の担当者に共通する苦勞話である。

旅行業者の営業努力 海外旅行自由化40周年に当たる2004年、月刊「トラベルビジョン」

が黎明期の旅行業界を振り返るシリーズを特集した。当時の《営業事情》なども描かれていて興味深い。大手企業に足しげく出入りしてコネをつくり、企業幹部の海外出張予定をいち早く入手する「ルートセールス」と呼ぶ活動も行われていた。

…実際の海外業務渡航の手続きは、企業に出向き、海外航空時間表『ABC』をもとに旅行日程を打ち合わせる。次に、渡航する本人の戸籍抄本、住民票、写真を揃え、お客様と同行して府庁か県庁に旅券申請に行く。種痘やコレラ、渡航する国によっては黄熱病の予防注射を受けてもらう。…ほかにも外貨割当てや訪問国のビザの取得など手続きは山のようにあり、必然的に時間がかかった。…次の行程は説明会であった。通関の方法、チップの出し方、現地事情、ホテルの利用法、ドルの使用方法などなど、お客様が現地で不安を抱かないよう徹底的に説明した。

これらの航空券代売に付随するサービスの良さと速さを各旅行業者が競い、空港における出国時の見送りと帰国時の出迎えは必須であった。帰国後お客様と会って、通関の要領、お土産の事情や物価など、帰国されたばかりのお客様から最新情報を仕入れるのも重要な仕事だった、と書いている。

ともあれ商用、留学、国際会議やスポーツイベントへの参加を問わず、当時の日本人は自前で海外旅行するノウハウも外国情報にも乏しかったから、ほとんどの場合旅行業者に依存した。いい加減な理由では渡航できない以上、それらしい理由をつけなければならない。そうとなれば、時には捏造も厭わなかったらしい。当時の旅行業者は、実態は観光旅行に等しい旅行を成立させるために、外国企業のレターヘッドを入手し、もっともらしい企業側の公式招待状を作文する一方、顧客が必要とする外国での滞在費のために、1ドル＝400円程度の闇レートで外貨を苦勞して調達していたという。それだけの苦勞をする価値があったからである（「日本海外ツアーオペレーター協会沿革史」より）。

当時は洋式ホテル自体が日本に少なく、あっても外国人観光客用であったから、ホテルでの宿泊を経験したことのある日本人は少なかった。洋食のマナーだの、洋式風呂の使い方、パジャマや下着姿でホテル内を歩かないことなど、初歩的なルールから教え込まなくてはならなかった。観光渡航が認められなかった時代、官僚や企業人、学者など多くの人たちが米欧の先進技術や、知識・制度を学ぶために渡航していった。こうして得られた情報が日本経済の高度成長に果たした役割は大きかった。「日本交通公社七十年史」は、この時代にどうすれば最も効率的に業務旅行や視察旅行ができるかというノウハウを旅行業者が提供したと誇り、「海外旅行業者は、あたかも《遣唐使船の水夫》の如く、たとえ小さくはあっても、わが国を世界の先進国に押し上げた原動力のひとつとして、もっと胸を張ってその存在を主張してしかるべきであろう」と述懐している。

海外旅行情報 JTБは早くも1952年に「外国旅行案内」を刊行している。まだ外国の観光事情などよく分かっていない時代で、航空時刻表 OAG:Official Airline Guide 1冊を入手するのも大変困難であり、新聞雑誌に掲載される紀行文や絵葉書ですら貴重な資料にした時代であった。JTБは1951年5月に業務用資料として「セールスブリテン」を発刊したが、

「外国旅行案内」（ページ数 413）はその副産物として出版部が刊行したものである。これに海外旅行部が大改定を加えて 1955 年に大型 786 ページの新版が刊行された。

この「外国旅行案内」は観光渡航自由化を先取りする海外旅行向け出版物のひとつとして、5 年後の 1960 年、抜本的改訂作業を経て地域別 4 分冊セットとして刊行された。まだ類書がまったくない時代であったから、貴重な情報であった。この改定作業を担当した秋山和歩は「戦後日本人海外旅行物語」の中で、総論編中の『渡航と外貨』の項に触れて、「商用や視察・研究などのため、外国へ渡航する必要性は年とともに増加し、羽田に横浜に、渡航客の往来はだんだんとはげしくなっている。…しかし、希望するときに、希望する場所へ思いのままに渡航することは、現在の外貨事情では許されていない。経済復興・文化の向上、そのほか日本に有益な結果をもたらす場合か、渡航費が外国から贈与される場合に限定されている」などの記述があったと書いている。たまたま私は 1965 年に当時 JNTO 副会長であった堀木鎌三氏の鞆持ちでヨーロッパ出張を命じられ、同書を懸命に読んで事前勉強したことを覚えている。

観光渡航が自由化されてからは、1966 年に実業の日本社の「ブルーガイド海外版」シリーズが刊行されはじめ、1970 年には JTB の「ワールドガイド」シリーズも始まり、70 年代には多種多様な海外旅行のガイドブックが発行されるようになった。テレビ・雑誌などにとりあげられる海外の情報と合わせて、海外旅行情報は急速に充実していった。

なお、海外旅行のためのガイドブックの発行状況については、岩田晋典「渡航自由化以降に出版された海外旅行ガイドブックに関する研究」（立教大学観光学部紀要 2010 年 3 月号）が網羅的にとりあげている。

海外団体旅行の隆盛

観光目的では海外旅行ができなかった時代、個人旅行は業務渡航、団体旅行は産業等の視察旅行が多かった。日本交通公社では、1952 年の独立回復後、スポーツ団体と併行して一般民間団体のあっせんを始めている。その第一陣が独立直後の 1952 年に行われた名古屋商工会議所による欧州および北米経済視察旅行（世界一周）であった。これ以後産業視察団等の名目による欧米先進国への大小の民間団体や国会議員団などの海外視察団が増え、1957 年には日本生産性本部による対米視察団も始まり、外貨事情が好転するにつれて、一般民間団体の渡航が急速に増えていった。

「日本交通公社七十年史」によれば、同社が扱ったこのような一般民間団体の件数は、1954 年と 55 年が 14 団体、56 年 13 団体、57 年と 58 年は 10 団体と横ばいであったが、1958 年末に西欧諸国の通貨交換性が回復してヨーロッパに行きやすくなると、翌 1959 年には一気に 29 団体へと増えている。ただし、この数字は航空座席の販売手数料を得てあっせんした団体海外旅行の数であり、「請負団体」という形態の団体あっせんは別扱いとしてこれには含まれていない。日本交通公社は 1959 年（昭和 34 年）に初めて請負旅行という形態の旅行斡旋を行なったことから、この 1959 年をもって航空代理店から真のアウトバ

ウンド旅行者に飛躍した記念すべき年であったと強調している。

あっせんから請負へ：旅行者への道 JTB は早くから単なるチケット・エージェンシーにとどまらず、トラベル・エージェント（旅行者）としての活動を志向してきた。このことは1951年（昭和26年）6月1日付社報に掲載の「海外旅行斡旋業務を顧みて」でこれを悲願として訴えていることから明らかである。交通機関の代売手数料を得るだけの旅行あっせんではなく、使用する関連旅行サービス機関からの販売手数料やあっせん手数料などの収入増はもとより、これを前提に自ら主体性をもって旅行を商品化する道を模索してきており、その結果が請負団体旅行 **Inclusive Tour** の開始だったのである。それまでの団体旅行あっせん収入は高額な客船や航空機のチケット代売手数料だけで、付随する海外渡航に伴う必要手続きの代行や海外事情の情報提供などをすべて無料で行ってきた。これに対し、請負団体 **Inclusive Tour** という方式は、旅行を丸ごと請負って、交通機関だけでなく外国の旅行者やホテル業者などからの手数料も加えて収入率を高め、ひいては主体性をもって海外旅行を商品化する道を開くことを意味したのであった。

この方式の最初は1959年度の総理府青年派遣団の欧州班と米国班第1班・第2班を皮切りに、官庁関係の団体から民間諸団体まで含めて、請負方式による同年の団体は17団体計291人、収入は19,634千円であった。翌1960年にはいっきに52団体計908人、89,208千円に増え、1961年にはさらに68団体1,069人、137,729千円へと急上昇していった。

団体旅行を丸ごと請負い、主体性をもって海外旅行を商品化するためには、海外の旅行関連企業との連携や契約による旅行手配を可能にし、外貨制限という手足を縛られている状況の中で、自由な取引を可能にしておく必要があった。JTB はここに至るまでに外貨建旅行小切手の発行許可の取得、日本に就航していない外国の運輸機関との契約締結、独自の外貨管理システムの構築、外国の旅行者との契約締結などによって、旅行業として活動できる土台を築いてきていたのであった。

かくして、チケット・エージェンシーから請負型旅行の主催者へと転身を始めたのだったが、当時は航空運賃、宿泊費、バス代、ガイド料、添乗員経費などの総経費の上に《マークアップ》をかけて旅行商品の販売収入（「あっせん収入」という言葉を使っていた）を上げるという考え方は、まだ社内的にかなり抵抗を受け、思想としてなかなか定着しなかったと書かれている。従来の代売手数料収入のみによっていた営業形態にくらべて《売りにくい》《説明しにくい》旅行商品とみられ、「あっせん収入」という言葉自体がなじまれなかったという（「七十年史」p371）。

しかし、日本が高度経済成長を実現し、欧州諸国の通貨の交換性が確立して欧州旅行がしやすくなり、かくして外的条件が整ってきたのを契機に、JTB をはじめとする旅行者の営業努力が実って、1960年以降急速に請負団体旅行が増加していった。ここまでくれば、自ら主体性をもって海外旅行を商品化するノウハウが蓄積され、観光渡航が自由化されれば、誰でも参加できる旅行者の企画主催旅行（パッケージツアー）の素地はすでに出来上がっていたといえる。パッケージ旅行では、参加する旅客は不特定多数の個人客の集まり

であるが、交通機関やホテルなどサービス機関に対しては割引対象の団体として扱われ、旅行業者の業務の内容は本質的に同じだからである。

海外ツアーオペレーターの役割 それでは、海外での宿泊、食事、観光行動など、目的地での旅行手配と現地での斡旋はどのように行われたのか。初めのうちは日本に就航する外国の航空会社とか海外支店を持つ日本航空など、航空券を購入する航空会社に訪問先の宿泊や行動の手配を委託していた。航空会社は訪問先の支店経由で現地の旅行業者に予約とあっせんを委託していたのであった。

業務渡航や視察団などの団体旅行が増えてくると、観光渡航自由化以前の1960年初頭に、すでに日本市場に関心をもつアメリカの旅行業者アルバートセンやオーバーシーズ・トラベルが日本支店を設置し、ヨーロッパ方面からは1961年にオランダのリソーネ・リンデマン、スイスのホテルプランなどが日本に支店を開設して、日本人海外旅行者のための現地手配を行うようになっていた。日本の送り出し（アウトバウンド）旅行業者は、そうした外国のツアー（ランド）オペレーター業者（海外旅行手配の専門業者）⁵に高い金を払って手配を委託していた。上述の秋山和歩によれば、1958年当時の日本交通公社はまだ外国の主要ホテルと契約を結んでおらず、彼が添乗した名古屋の視察団の宿泊ホテルは渡航に利用したスカンジナビア航空に手配を依頼したという。言い換えれば、日本交通公社でさえ、この時期まだホテルの代売手数料を収受するという旅行業の基本的な契約が出来ていなかったのである。

日本交通公社は1949年（昭和24年）にトマス・クック社と、1955年（昭和30年）にアメリカン・エクスプレス社との間に取引契約を結んではいたが、それらはいくまで送られてくる客を扱うインバウンド・エージェントとしてであって、日本人の海外旅行者（アウトバウンド）については、《できるだけ送客する》という概念的な条項が含まれていただけであった。

海外ツアーオペレーターとは、日本のアウトバウンド旅行業者のために海外の目的地での諸手配とツアーの実施を請負う地上手配業者であり、旅行商品の流通上日本のアウトバウンド旅行業者の欠かせないパートナーである。彼らはそれぞれの国や地域のインバウンド旅行業者であって、日本のインバウンド旅行業者が海外からの送客を受け入れ、手配や斡旋をするのと対の関係にある。ただし、一般消費者がモノの完成商品のメーカー名は知っていても、かげに隠れている部品メーカーを知らないのと同じで、旅行商品の消費者も実際の海外旅行の手配を行い、旅行の実施を請負っている海外ツアーオペレーターの存在は業界の外にはほとんど知られていない。

海外ツアーオペレーターについては、海外旅行自由化以後の項で改めて紹介する。

⁵ 外国では「ツアーオペレーター」は送り出し旅行業者を指し、ツアーオペレーターの委託で現地の手配あっせんを行う業者を「ランドオペレーター」と呼んでいる。日本ではランドオペレーターを海外ツアーオペレーターと呼ぶ。

5. 観光渡航自由化前夜 先進国の仲間入り

1958年末に欧州諸国の通貨交換性が回復し、世界的に貿易為替自由化の風潮が高まってきた。戦後15年を経た1960年（昭和35年）、日本経済は目覚ましい復興を遂げ、岩戸景気と呼ばれるほどの成長を示していた。同年末には所得倍増計画が発表され、先進工業国の仲間入りをしたといえる情勢になっていた。IMF（国際通貨基金）には独立回復直後の1952年に加盟したが、1963年（昭和38年）になると、先進工業国では日本だけが厳しい為替制限を維持していることから、IMFの承認なしに為替制限ができないIMF8条国に移行するよう勧告を受けた。また、同年に21番目の加盟国としてOECD（経済協力開発機構）への参加も認められた。本来ならOECDへの加盟は、加盟と同時に海外観光渡航を解禁するのが条件であったのだが、日本政府は一時的な外貨不足を理由に、1964年6月まで渡航自由化を延期する申請をおこなってOECD理事会の承認を得たのであった。延期はされたものの、遠からず観光渡航の自由化が実現することは織り込み済みであったし、すでに日本の外貨事情は大きく改善していたから、観光以外の業務渡航等への外貨割当ては大幅に緩和されていた。海外旅行者数は年々順調に増えてつづき、1960年には対前年36.4%増の53,710人に達し、第二次世界大戦前の最多記録であった1933年（昭和8年）の42,451人を戦後初めて上回ったのであった。

（株）日本旅行会の勇み足 戦前に旅行斡旋業者として活動していた大日本旅行会は、戦後1949年（昭和24年）に株式会社日本旅行会として再スタートした。同社は1953年（昭和28年）1月12日付けで一般旅行斡旋業の免許を取得すると、同年年初から日本人の海外旅行熱を当て込んでアメリカへの「観光旅行団」を募集した。「日本旅行百年史」によると、この企画は発表と同時に「大きな反響があり、続々申込みに接したが、為替管理上実行不可能となって、3月に募集を中止した」と記載している。

観光渡航自由化の10年も前の話である。戦前に一般募集で外地への観光旅行団を組織していた（株）日本旅行会（現株式会社日本旅行）ならではの勇み足だったのだが、この時点ですでにかなりの海外観光旅行に対する需要があったことを窺わせるエピソードである。

メディアの動向

政府は1960年（昭和35年）年6月「貿易、為替自由化大綱」を策定して貿易と為替の自由化を進める方向に舵を切り、マスコミを中心に観光渡航自由化近しとの期待が顕著に表れていた。長年抑えられてきた海外観光旅行への憧れが、夢レベルから実現可能な提案へと近づいてきて、自由化を前提とした海外旅行積立金も始まった。この時期のメディアの動きを見てみよう。

兼高かおる世界の旅 海外旅行への夢をかきたてた最初のテレビ番組は1959年末（12月13日）に始まったパン・アメリカン航空協賛の旅行番組シリーズ「兼高かおる世界の旅」であった。兼高かおるがディレクター、プロデューサー、レポーター、ナレーターを一人

で務め、世界各地の珍しい文化や風物を紹介した。開始当初のシリーズ名は「兼高かおる世界飛び歩き」で、放映時間は日曜日 10:30~11:00 であった。この形で 1960 年 6 月 19 日まで半年ほど続いたあといったん中断し、9 月から番組名を「兼高かおる世界の旅」と改め、火曜日の夜 22:30~23:00 に変更して再開した。その後この番組は曜日や時間帯に変更はあったが、1990 年まで 30 年間も続き、160 カ国を映像で紹介して数々の賞を受賞した。

トリスを飲んでハワイへ行こう 1960 年の「貿易・為替自由化大綱」の発表を受けて、翌 1961 年に寿屋（当時・1963 年にサントリーに名称変更）が作成した「トリスを飲んでハワイへ行こう！」というテレビ・コマーシャルが大いなる人気を呼んだ。ハワイは最も身近な西洋であり、楽園のイメージをかきたてる憧れの観光地であった。トリスの大瓶に 2 枚、小瓶に 1 枚の抽選券がついていて、6 枚たまと応募できた。その 1 等賞品（100 名分）がハワイ旅行（旅行積立預金証書）であった。これに当たれば、海外観光渡航が自由化され次第いつでもハワイ旅行が提供されるというものであった。もっとも、実際に 1964 年 4 月 1 日に観光渡航が自由化されたとき、100 人の当選者のうち実際にハワイ旅行に出かけたのは 30 人だけで、あとは相当額をお金で受け取る方を選んだという。

夢のハワイ 戦後間もない 1948 年、岡晴夫が歌う「憧れのハワイ航路」が大ヒットし、1950 年には岡晴夫と少女時代の美空ひばり共演で映画化もされ、ハワイは憧れの楽園というイメージが生まれていた。1961 年にはエルヴィス・プレスリー主演の映画「ブルーハワイ」が大ヒットし、1963 年には加山雄三の「ハワイの若大将」が登場して 300 万人もの観客を集める空前の大ヒットとなっていた。同じ 1963 年には「ハワイへご招待、10 問正解してハワイへ行こう」をキャッチフレーズとする「アップダウンクイズ」も始まった。

一方、1959 年に 50 番目の州に昇格したハワイは、州の基本方針を観光立国と定めて高級ホテルを続々建設しており、双方の関連業界が日本人の観光渡航の自由化を待ちわびていた。観光渡航の自由化を前にして、すでに日本人にとって、ハワイを先頭に海外旅行の夢の実現がすぐそこにまで来ていたのであった。

海外旅行の積立預金

こうした状況であったから、先にも触れたとおり、近い将来の観光渡航自由化を見越して渡航旅費を積み立てておく一般向けの「海外旅行積立て預金」が始まった。旅行目的の積立て預金という手段は、1959 年（昭和 34 年）に信用組合や信用金庫が国内旅行のために試みたものだが、海外渡航の自由化が眼前に迫り、最大手旅行業者の日本交通公社が大手銀行と組んで「海外旅行積立て」を開始したことから、大きな話題となった。日本交通公社系列の会員制旅行クラブ「日本旅行倶楽部」では、すでに国内の目ぼしい観光地は行きつくし、海外旅行への志向が大きく高まっていたことから、1963 年（昭和 38 年）に予定されていた渡航自由化を見込んで、三井信託銀行と共同で 1960 年（昭和 35 年）から 1961

年（昭和 36 年）にかけて、会員対象に 3 年間の海外旅行積立てへの参加を呼びかけたところ、647 人の応募があったという。

日本交通公社七十年史によると、積み立てのモデルコースとして以下が設定されていた。

コース名	日数	費用概算
世界一周	60 日	1,250,000 円
世界一周	47	1,060,000
欧州一周	22	824,000
ヨーロッパの旅	25	750,000
アメリカめぐり	29	837,000
アメリカ一周	20	730,000
ハワイの旅	8	353,000
東南アジアめぐり	15	320,000
香港・マニラめぐり	8	215,000
香港・マカオ	7	187,000

海外旅行の積立預金は大きく報道されて非常な人気を博し、大手銀行のほとんどが追随したから、1963 年（昭和 38 年）末の契約者総数は 2 万 5 千人を超えていた。日本交通公社以外の旅行業者も参戦したが、この時点で日本交通公社のシェアが 7 割超であった。

ただし、「日本交通公社七十年史」によれば、自由化直後に実際に積立預金が海外旅行に使われたのは、後述する 4 月 6 日出発の三井信託銀行扱いの欧州旅行団と、4 月 8 日出発の第一銀行扱いのハワイ旅行団の 2 本と、ほかに地方銀行扱いが数団体あった程度にとどまった。竜頭蛇尾に終わった理由は、自由化されたといっても海外旅行は大変高額で、そのつもりで積み立てはしたもののただちに実行するにはためらいがあったし、銀行側も積立預金を解約するのに積極的でなかったためとされる。日本交通公社は、この件を「幻の積立旅行」と総括する一方で、金融機関が積み立て募集をする際に日本交通公社の名前入りで大々的に広報し、新聞各紙も大きく報道してくれたこと自体が大なる公社の宣伝になったと広報効果のほうを評価している。p 466

