

## 「JTBグループ100年史」刊行に思う

石井 昭夫

観光研究家

元帝京大学観光経営学科教授

2012年はJTB創立100周年に当たり、同社グループの100年史が刊行された。記述中心だった50年史、70年史と異なり、写真やグラフを多用して、時代の流れの中でJTBがどのように変わっていったかが一瞥してわかるように配慮されている。前の2冊と併せると重厚な社史であり、日本の近代以降の観光史の潮流が凝縮されている。

ジャパン・ツーリスト・ビューロー（以下ビューロー）は、1912年（明治45年）3月、外客誘致を目的とする日本政府観光局として設立された。世界初のフランス政府観光局（1910年設立）に次いで2番目に早い。前身の喜賓会（1894年設立、同年トマス・クック社の横浜支店が設置されている）を含めれば、日本は中央政府レベルで外客誘致事業を発想した世界で最初の国であった。日本が西洋諸国に先駆けて政府観光局を設置したのには理由がある。欧米ではすでにトマス・クックをはじめとする旅行業者が国際旅客を扱っていたのに対し、明治の先駆者たちが欧米との文化交流を促進し、欠乏する外貨を獲得するためには欧米観光客の誘致が有効であると理解したとき、国内に外客を受け入れる施設やサービスは皆無に近かった。日本人向けの施設やサービスは相応に整っていても、それらは外国人の利用を想定していなかったから、西洋文明の象徴である鉄道や自動車はともかく、衣・食・住すべてにわたる両者の文化・習慣の違いと言葉の壁によって利用が困難であった。それゆえ外国人客を誘致しようとするれば、その落差を埋める必要があり、当時その作業は政府によって意図的に進められなければならなかった。

ビューローは、鉄道院（大正9年より鉄道省）の補助金（経費の半額）と会員および有志の会費・賛助金をもって事業を行う政府観光局として創設された。しかし、設立翌年の1913年（大正2年）1月には、早くも神戸に寄港したクリーブランド号の世界一周客330人の10日間の日本旅行を斡旋し、3月には米国日曜学校協会代表一行48名に対し、特別車両の手配から添乗まで至れり尽くせりのサービスを提供している。しかも、これらによる斡旋手数料は収受していない。政府観光局は個別の斡旋サービスは行わないのが普通だが、日本では関係事業者の外客対応能力が乏しく、ビューローが外客への便宜供与を行わざるをえなかった。来訪外客の増加とともにコストは増え続け、事業を支えるために自前の収入も必要となった。やがて資金不足への対応と外客へのより良い便宜供与のために、外客用の鉄道切符の代売を開始し、トマス・クック社やアメリカン・エクスプレス社と代理店契約を結んでトラベラーズチェックの代売や旅行斡旋を行うなど、外客対象の旅行斡旋を収益事業として行うようになっていく。ビューローが事実上の旅行業者として収益を上げ、さらに国内客の斡旋にも手を染める一方で、巨額の資金を要する海外観光宣伝事業は独立採算制の国有鉄道だけでは支えきれなくなる。国が国家事業として取り組むよう、ビューロー

一自体が新しい政府観光局を設置することを働きかけ、1930年（昭和5年）、鉄道省内に国際観光局、翌年実施機関として（財）国際観光協会（JNTOの前身）が設置された。かくてジャパン・ツーリスト・ビューローは政府観光局（JNTO）と旅行業者JTBの両方の生みの親となったのである。

国破れて山河あり。第二次世界大戦による国際観光の中断のあと、インバウンド国際観光は日本再建のための重要分野として再び日の目をみる。戦争中すべての観光機関は廃止されたが、JTBは東亜交通公社と名称を変えて存続し、戦後しばらく海外観光宣伝事業を国から受託したあと、戦前と同名の（財）国際観光協会（1955年設立）の設立によって、財団法人のまま旅行業者としての道を進む。政府観光局のほうは（財）国際観光協会から（特）日本観光協会（1959年設立）の時代を経て、1964年（特）国際観光振興会（JNTO）へと組織変更が行われた（現在は独立行政法人）。

JTBの設立50周年（1962年）は、オリンピック東京大会と海外渡航自由化を目前に株式会社日本交通公社の設立準備中（1963年に設立）に迎え、この年が財団法人としての最後の年となった。言い換えれば、JTB百年の歴史のうち、前半分は政府観光局ないし公益法人として外客誘致業務とかかわってきたが、後半は急速に巨大旅行業者へと邁進する。私事ながら、私は50周年に当たる1962年にJTBの入社試験を受けてJNTOに入社した。当時JNTOはJTBの大卒採用者の中から希望者数名を採用する方法をとっていたからであった。入社した年に「日本交通公社50年史」が刊行され、諸先輩に質問しながら折に触れて目を通した。しばらくの間JNTO本部の部課長の約半分と事業担当理事、それに海外事務所勤務者の多くがJTB海外宣伝部の出身者で、戦前、戦中、戦後の事業活動や苦労話などを聞きながら業務の指導を受けた。まだ知識も経験もなく、社史の半分も理解できなかったが、日本の近代観光史そのものであることを実感し、自分がその流れに加わることができたことを喜んだ。

「50年史」のあとがきによると、社史の編纂は30周年に当たる1942年に「社史編纂委員会」が設置され、資料の収集を始めていたという。不幸にして戦争末期の空襲で社屋とともに収集した資料も焼失してしまったから、「50年史」の編集のために改めて自社の報告書等のもとより関係団体の文献等も参照し、創設時代を知る諸先輩や古参社員の思い出話なども加えて記録に残された。外国の企業史は特定の著者によるノンフィクション・タイプのものが多い。ピアーズ・ブレンドン著「トマス・クック物語」やP. Z. グロスマン著「アメリカン・エクスプレス」など、市販されている企業史は一般人が読んでも大変面白い。それに比べれば、JTBの社史は関係者や研究者以外の人にまで面白いとはいえないが、重要事項に洩れがなく、当時の社会情勢が透けて見え、行間から担当者たちの喜怒哀楽も窺われる。日本の観光史にとってこれほど貴重な文献はほかにない。

戦後の日本観光の発展に尽くした第一、第二世代の多くが引退し、その知識経験や関連資料も失われる危険が大である。幸い公益財団法人日本交通公社の「旅の図書館」が研究用文献も集めて観光研究者の用に供しておられる。業界発展のためにも将来の観光研究のためにも、関係諸機関の協力による文献や記録の収集保存の必要性を強く訴えたい。