

「装置」としての日本の海外旅行

——海外渡航自由化から半世紀の軌跡と経験——

東 出 修 一

1. はじめに

日本の観光は、いままさに大きな転換期を迎えている。象徴的な出来事の一つとして、2006年12月にわが国の観光のあり方を示した観光基本法⁽¹⁾が全面改正され、2007年1月1日観光立国推進基本法⁽²⁾が施行されたことが挙げられる。「基本法」⁽³⁾と名のつくものは教育基本法、環境基本法などごくわずかの法律に限られている。「基本法」が改正されることは、国の政策や方針を大きく変えることを意味するからである。

そもそも観光とはどのような現象であろうか。観光のあり方を定めた観光基本法の条文には、観光そのものについての定義が見当たらない。一般的な観光の定義として、足羽⁽⁴⁾は観光政策審議会の答申⁽⁵⁾から「観光とは、自己の自由時間（＝余暇⁽⁶⁾）の中で、鑑賞、知識、体験、活動、休業、参加、精神の鼓舞、生活の変化を求める人間の基本的欲求を充足するための行為（＝レクリエーション）のうち、日常生活圏を離れて、異なった自然、文化等の環境のもとで行なおうとする一連の行動をいう」と紹介している。

この定義に基づくと、観光とは、日常の生活圏から一時的に離れる行動であるといえよう。

観光が日常の生活圏から一時的に離れる行動ならば、その行動形態の中心は旅行である。旅行形態の分類には様々な切り口が考えられる。例えば目的地別では、国内で完結する国内旅行、国外へ出かける海外旅行がある。

観光基本法が施行された1963年当時は、きわめて限られた特定の旅行者しか海外渡航が許されず、庶民が観光目的で海外渡航をすることはできなかった。海外渡航制限が解除され、観光目的での海外旅行が可能になったのは、翌1964年4月である。

本稿では、1963年の観光基本法施行から全面改正される2006年までを中心にして、同法の下での日本の海外旅行の展開に着目し、日本人の観光目的による海外旅行の特性の検証を試みる。その分析枠組みとして、1964年4月の海外渡航自由化以降、急激な拡大をみせた日本人の海外旅行を一種の「装置」として想定することから始める。この「装置」を成り立たせている第1は「制度」である。「制度」とは、海外旅行に関わる国の方針、観光関連法規、観光行政（通達・指導）等を指す。第2がこの「制度」のもとで実際に観光事業を行う業者、すなわち供給サイドである観光サービスの生産者の組織や業務、動向を「仕組」として扱い、島国の日本から海を渡ることが絶対条件となる海外旅行の特性を検証する。第3にこの「装置」を利用して海外旅行に出かける旅行者の動向、行動特性が観光業者の仕組みにどう対応してきたか、その相互の関係を

「実践」として考察する。観光消費者でもある旅行者には日本人独自の旅行文化が染み付いており、単純なマス・ツーリズム vs もうひとつのツーリズム (alternative tourism) / 新しいツーリズムといった単純な二項対立で説明できるものではない。

筆者は長年、民間旅行会社で国際航空券に関わる業務を担当してきた。1980年代前半までの航空会社・旅行社が主導し、航空機という交通インフラの革新によって大きな躍進を遂げた発地型の日本人の海外旅行から、観光地サイドのホテルや観光地・自治体からの売り込み、さらには最近のインターネットによる個と個が結びつく着地型へと、海外旅行の形態が大きく変容する様子を現場で見てきた。発地型の日本における海外旅行は、「制度」、「仕組」、「実践」の三位一体がうまくかみ合っはじめて「装置」がうまく機能する。

本稿では次章で「制度」、3章で「仕組」を扱い、4章では「実践」を扱う。また、法令、統計をはじめ、新聞記事などから抽出した特徴的なイベントや社会世相などの分析によって、「装置」としての日本の航空機利用による海外旅行を多面的に考察する。その背景には、日本が高度経済成長を成し遂げ、国際経済会議、IMF 8 条国への移行、および OECD 加盟をめざして、政府が海外渡航自由化を強力に推進した軌跡がある。その動きに旅行社、旅行者がいかに対応したか、半世紀の動きと絡めて論じてみたい。現在、日本は海外渡航自由化から 46 年が経過した。日本の海外旅行は成熟期にさしかかり、海外渡航者数でみる限り停滞傾向にあるといえる。その日本人の海外旅行の行く末をいかに資するかということも目論んでいる。

これらの考察の前提として、日本人の海外旅行を運輸観光統計によって、行き先別、時期別に示すべきだが、紙幅の関係もありその詳細な考察は稿を改めて論じたい。本稿では、日本人の出国者数の推移、換言すれば、「装置」が残してきた実績を出発点とする。表 1 によると、1965 年の渡航者を 1 として 50 倍を超えたのは、1988 年の政府による「海外旅行倍増計画」策定以後である。100 倍となったのは 1996 年であり、数字から見る限り「失われた 10 年」(平成不況期)といわれる IT バブルを経て 2002 年に終結した長期の不況期も、日本人の海外旅行人気は衰えなかった。近年、その増加には明らかにかけりが見られるが、1965 年⁽⁷⁾の約 16 万人から 40 年後の 2005 年⁽⁸⁾には約 1,740 万人と、40 年で約 109 倍⁽⁹⁾の急激な拡大がみられたこと注目すべき事象である。

上記のような海外出国者の急激な増加は、海外旅行の一般大衆化として説明できる。大衆社会の構造局面⁽¹⁰⁾を経済の領域でみると、大量生産-大量流通-大量消費という構造の成立が指摘できる。海外旅行においても同様の構造が成立したと考えるべきであろう。この観光現象を象徴することばに、マス・ツーリズムがある。

観光現象は様々の要因・要素が重なりあって成立する。本稿では、個々の現象を取り上げる前に、玉村⁽¹¹⁾が述べている「日本人の海外旅行の急激な拡大をもたらした原因を、成長を支えた強い要因があったに違いない」の「強い要因」に注目する。日本人の海外旅行現象を一つの要因・要素にまとめ、その中から、注目すべき現象の要素と考えられるものを取り出し検証していく。そして、経済領域でいわれる大衆化の過程をの中で、日本人旅行者がどのように関わったのかを重ね合わせて日本の海外旅行の軌跡を検証する。

表1 日本人の出国者数の推移（1960年～2009年）

年次／西暦・和暦	出国者数（人）	前年比%	1965年比	備考	
1960	昭和 35	76,214	33.3	－	貿易・為替自由計画大綱策定 6/24 観光基本法公布・施行 6/20 海外渡航自由化 4/1
1961	36	86,328	13.3	－	
1962	37	74,822	－13.3	－	
1963	38	100,074	33.7	－	
1964	39	127,749	27.7	－	
1965	40	158,828	24.3	1	
1966	41	212,409	33.7	1	日本万国博覧会開催 3/15 B-747 羽田に就航
1967	42	267,538	26.0	2	
1968	43	343,542	28.4	2	
1969	44	492,880	43.5	3	
1970	45	663,467	34.6	4	
1971	46	961,135	44.9	6	第一次石油危機
1972	47	1,392,045	44.8	9	
1973	48	2,288,966	64.4	14	
1974	49	2,335,530	2.0	15	
1975	50	2,466,326	5.6	16	
1976	51	2,852,584	15.7	18	新東京国際空港（成田）開港 5/20 第二次石油危機
1977	52	3,151,431	10.5	20	
1978	53	3,525,110	11.9	22	
1979	54	4,038,298	14.6	25	
1980	55	3,909,333	－3.2	25	
1981	56	4,006,388	2.5	25	日本航空が IATA 国際定期輸送実績で 1 位 同上（2年連続）
1982	57	4,086,138	2.0	26	
1983	58	4,232,246	3.6	27	
1984	59	4,658,833	10.1	29	
1985	60	4,948,366	6.2	31	
1986	61	5,516,193	11.5	35	海外旅行倍増計画策定（テン・ミリオン計画） 海外旅行倍増計画達成
1987	62	6,829,338	23.8	43	
1988	63	8,426,867	23.4	53	
1989	平成元	9,662,752	14.7	61	
1990	2	10,997,431	13.8	69	
1991	3	10,633,777	－3.3	67	湾岸戦争
1992	4	11,790,699	10.9	74	関西国際空港開港 9/4
1993	5	11,933,620	1.2	75	
1994	6	13,578,934	13.8	85	
1995	7	15,298,125	12.7	96	
1996	8	16,694,769	9.1	105	
1997	9	16,802,750	0.6	106	長野オリンピック開催／円安基調と景気の低迷
1998	10	15,806,218	－5.9	100	
1999	11	16,357,572	3.5	103	
2000	12	17,818,590	8.9	112	
2001	13	16,215,657	－9.0	102	
2002	14	16,522,804	1.9	104	米国同時多発テロ 9/11 イラク戦争／SARS 中部国際空港開港 2/17
2003	15	13,296,330	－19.5	84	
2004	16	16,831,112	26.6	106	
2005	17	17,403,565	3.4	110	
2006	18	17,534,565	0.8	110	
2007	19	17,294,935	－1.4	109	観光立国推進基本法施行 1/1 国際金融危機、観光庁発足 新型インフルエンザ
2008	20	15,987,250	－7.6	101	
2009	21	15,445,684	－3.4	97	

資料：法務省『出入国管理統計年報』昭和36年～平成21年版に筆者加筆

海外渡航自由化を契機として、人の移動に著しい変化がみられることとなった。そこで本稿では、1964年の海外渡航自由化の前後、1970年の大阪万博開催の前後、そして1987年の「海外旅行倍増計画」（テン・ミリオン計画）策定前後の3つの時期に区分して検証・考察をする。

2. 日本人の海外旅行—その制度

(1) 「海外渡航不自由化」時代（1945～64年）

戦後の海外旅行 第二次世界大戦後の1945年から、海外渡航自由化が実施された1964年までの日本人の海外渡航の状況をまとめると以下のようになる。

海外渡航の必需品である旅券(以下パスポートという)の発行権限は、日本政府にはなく、GHQ占領軍が握っていた。民間人の海外渡航も原則として禁止であった。1951年に講和条約⁽¹²⁾が調印されて、ようやく日本政府がパスポートを発行することができるようになった。しかし、日本人による航空輸送は禁止されており、日本航空が第二次世界大戦後、初の国際便をサンフランシスコに就航させたのは1954年2月である。

この時代に海外渡航が許されていたのは、官公庁関係の公用渡航、国際学会への出席、スポーツ大会参加、留学などを目的とする極めて限られた人たちである。しかも、海外渡航の際は、外国為替及び外国貿易法⁽¹³⁾に基づく外貨枠の承認を得て、関係官庁の委員によって構成される渡航審査連絡会の審査を通過する必要がある。その手続きの煩雑さが海外渡航者にとって大きな負担となっており、これを代行するのが当時の民間旅行社の仕事であった。

1950年代後半に入り、日本経済が高度経済成長期に入ると、産業視察を名目とした海外視察旅行団の海外旅行が実施されるようになった。(株)日本旅行『百年史』⁽¹⁴⁾には、1960年7月に実施した「1960年度観光事業視察団欧米視察旅行日程表」が掲載されている。その内容は、訪問国7カ国（イタリア・フランス・スイス・西ドイツ・オランダ・イギリス・アメリカ合州国）、旅行日数47日、旅行費用108万円となっている。このような高額な産業視察旅行に参加できる人は一部のごく限られた人達だけであった。自分で旅費の全額を負担する人はおそらくいなかったと考えられる。視察旅行を大義として、観光旅行の要素を織り込んだ高額な産業視察旅行は、ホンネとタテマエをうまく使い分けていた団体旅行であった。

なお、高度経済成長期の影響から、業務渡航は、海外渡航自由化の1年前、1963年4月1日より大幅な緩和⁽¹⁵⁾がなされた。

助走期間 国の制度として海外渡航が自由化されたのは、1964年4月1日のことである。しかし、実質的な自由化の始期は様々の考え方があるが、筆者は1960年6月24日と考えたい。その根拠は、貿易・為替自由化計画大綱が閣議決定され、国の方針が貿易及び為替の自由化に向けて、大きく舵を切ることが決定された日だからである。その日から自由化実施までの期間をここでは便宜的に助走期間と称する。また、この年には、国民所得倍増計画も12月27日に閣議決定された。

海外旅行積立預金 政府によって為替自由化への道が示されたことにより、海外旅行の自由化

も実現される見通しが立ち、銀行が海外旅行資金としての積立預金の商品を誕生させた。この時期、都市銀行各社は、高度経済成長を経て少しは豊かさを実感できるようになった一般大衆向けの業務を開始した。積立預金もそのひとつである⁽¹⁶⁾。

「朝日新聞」1960年11月3日付けの掲載広告にある「新しい預金・住友⁽¹⁷⁾の目的預金⁽¹⁸⁾」では、住宅・自動車・旅行・結婚・育英が用途として想定され、ここでは、旅行の目的が国内旅行か海外旅行かの区別はされていない。また、「朝日新聞」同年12月11日付けの掲載広告では「勧銀⁽¹⁹⁾の海外旅行預金で楽しい夢を・・・」と記載されている。日本勧業銀行（当時）の広告は明らかに海外旅行を目的としており、広告掲載当時、海外旅行は庶民の夢であったことが文言からもうかがえる。海外旅行積立預金の登場は、都市銀行が外国為替業務の強みを活かして、本来の銀行業務である預金の獲得を目指したものである。そして、自由化のあかつきには、外貨の両替でも手数料が稼げるとの銀行側の思惑も見える。これらの預金者が海外渡航自由化直後の海外旅行団体として、まず海外旅行に出かけることとなった。

トリスを飲んで HAWAII へ行こう⁽²⁰⁾ 積立預金を利用した宣伝広告に、1961年9月11日付の「朝日新聞」の夕刊に全面広告として掲載された「トリスを飲んで HAWAII へ行こう」というものがある。このキャッチフレーズはテレビのコマーシャルにも流され、人々の耳目をあつめた広告コピー⁽²¹⁾であった。この広告がうたれたのは、海外渡航自由化以前である。当選すれば直ちにハワイ旅行に出かけられるものではなく、ハワイ旅行の積立預金に当たるという内容であった。そして、実施は為替自由化後という留保条項がついていた。当時小学校低学年であった筆者もテレビ広告の「トリスでハワイ」の音声だけが記憶に残っており、長い間、当選すればただちにハワイ旅行ができるものと思こんでいた。

トリス以外にも懸賞の賞品が海外旅行というものがあった。1960年11月8日付の「朝日新聞」には福助足袋が「ユメの国 ハワイへ」の見出しで広告を掲載、同年12月9日付の同紙には東芝が「東南アジア空の旅へご招待」との広告を掲載している。海外旅行が懸賞賞品としてラインアップされ、海外旅行という庶民の夢の実現を側方から支援した。

輸送手段の新旧交代 島国という地理的条件に置かれている日本から海外旅行に出かけるためには、輸送手段として船舶か航空機を使用せざるを得ない。1960年は空の輸送手段に大きな変化があった。8月12日に日本航空最初のジェット旅客機⁽²²⁾が太平洋線に就航したのである。その一方で、8月27日に日本郵船所有の客船氷川丸⁽²³⁾がシアトルへ向けて、定期航路の客船とし

表2 日本勧業銀行の海外旅行預金コース一覧

積立コース	内容	元金合計
A コース	毎月 31,000 円で世界一周	1,116,000 円
B コース	毎月 23,000 円で欧州一周	828,000 円
C コース	毎月 21,000 円でアメリカ一周	756,000 円
D コース	毎月 11,000 円でハワイ一周	396,000 円
E コース	毎月 9,000 円で東南アジアめぐり	324,000 円

資料：「朝日新聞」1960年12月11日付け掲載広告から筆者作成。

で最後の航海に出発した。航空ではジェット機の就航により、プロペラ機に比べて格段のスピードアップがはかれることになった。日本航空『社史』⁽²⁴⁾によると、1959年5月28日のプロペラ機 DC-7 による、東京－ホノルル－ロサンゼルス線の初便の所要時間は、東京－ロサンゼルス間約 10,500 キロを約 20 時間 30 分（ホノルル寄港時間を除く）であった。上記のジェット一番機は、東京－サンフランシスコ間がホノルル経由で、所要時間約 14 時間 30 分での航行が可能となった。ジェット機就航で東京からアメリカ西海岸まで所要時間が約 6 時間短縮されたのである。その意義は、ジェット機就航によって海外渡航の定期輸送手段として、船舶輸送から航空機輸送への転換が完全に終了したことにある。

テレビの影響 1960年9月、テレビ番組「兼高かおる世界の旅」⁽²⁵⁾の放映が始まった。延べ26年間にわたる長寿番組として放送されたこの番組が海外旅行の市場拡大に貢献した先駆的な功績は大きい。以後、様々な旅の番組が放送され、海外を日本人の中に紹介していくことになる。なお、テレビの普及率⁽²⁶⁾（都市世帯）は、1958年の16%から1961年には72%へと上昇している。

以上のことから、「海外渡航不自由化時代」の助走期間は、夢であった海外旅行の実現に向けて歩みだした時期でもある。視察旅行に参加できるのはきわめて限られた人であり、積立預金ができる人も限られていたから、海外旅行は庶民にはまだまだ高嶺の花でしかなかった。その夢をかなえる積立預金による海外旅行の象徴は、1964年4月8日に出発した、海外旅行積立預金を企画した第一銀行によるハワイ観光団⁽²⁷⁾であるといえる。この助走期間は銀行が海外旅行を主導していたともいえる。

その一方で、旅行会社は大手企業の視察旅行を取り扱うことで、海外旅行のノウハウを吸収していった時期でもある。「海外渡航不自由化時代」にあった1960年は、日本の海外旅行にとって1つの転換期であり、海外渡航自由化の実質的スタートであった。

(2) 海外渡航自由化（1964年）前後の動き

第二次世界大戦後、外国為替及び外国貿易法のもと、政府は対外取引の統制を実施してきた。その後ほどなく高度経済成長期に入った日本は、経済開放体制を迎えることになる。具体的には、IMF（国際通貨基金）8 条国⁽²⁸⁾への移行や OECD（経済協力開発機構）の国際経済会議への加盟である。この移行や加盟に際しては、従来の国際収支を理由とした為替・輸入制限の撤廃が義務付けられた。為替の自由化であるから、観光渡航で使用する外貨の購入も自由にできることになり、結果として海外渡航の自由化が実現した。

しかしながら、日本の OECD 加盟申請時には、日本の国際収支の入超という状況があったため、観光渡航の自由化については留保事項に含まれていた。OECD への加盟には、IMF 8 条国への移行が前提とされており、為替の自由化は避けることが出来なくなっていた。IMF 8 条国への移行に伴う法律の改正で、OECD の自由化義務留保期限である 1964 年 6 月に先立って海外旅行の自由化が実施された。なお、IMF 8 条国への移行を受け、OECD へ正式加盟したのは 1964 年 4 月 28 日である。

海外渡航の自由化⁽²⁹⁾により、外国為替公認銀行の承認があれば、海外渡航者に対して、円払い運賃を除き1人1年1回US\$500の範囲で、外貨の購入が認められることになった。ここで注意しておかなければならないのは、外貨持出制限額\$500にはIMF特別認可事項という特例がついていたことである。すなわち、海外渡航のための外貨の持出額は自由化されていないことである。また、渡航回数は年1回と制限されており、完全な自由化とはいえなかった。

海外渡航自由化の前日、1964年3月31日付の「毎日新聞」には、「費用の出所究明 渡航規制」という見出しで、国会での答弁から、政府は不要不急の海外旅行による外貨流出を防ぐ方針を明らかにしているという記事が掲載された。政府は、観光渡航に関しては、自由化に消極的であったと言わざるを得ない。

また、渡航自由化から4年後の1968年2月23日付の「朝日新聞」にも、運輸大臣方針として、不要不急の海外旅行に制限を加える方針であるとの記事が掲載されている。政府は、観光渡航に対しては敏感に反応し、国際収支が悪化の方向に向かうとすぐに規制・制限を加える動きを示した。外貨の持出額が無制限になるのは、海外渡航自由化から14年を経過した、1978年4月1日⁽³⁰⁾のことである。

海外渡航の自由化直後、外貨に関連した海外渡航関係の広告でも同じような動きが示された。日本交通公社（現JTB）の海外渡航自由化の当日4月1日の「朝日新聞」の広告で、「・・・大切な外貨を効率的に使って実りある海外旅行・・・」と「大切な外貨」という文言が入り、日本航空の4月22日の「朝日新聞」の広告では「日航機でお出かけになれば、貴重な外貨も節約できる」と「貴重な外貨」という文言が見える。いずれも、政府の外貨政策に一定の配慮を示しているといえる。

日本航空は貴重な外貨の節約のため日本航空でお出かけ下さいと宣伝しているが、4月4日付の「朝日新聞」に掲載された、「低い日航機利用率」との見出しの記事は、「航空関係国際収支の面でも外貨の流出が心配されている」と結ばれている。前年の1963年8月に政府が日航機利用を呼びかけたが、さしたる成果がでなかったこともあわせて紹介されている。海外渡航自由化により、海外旅行者が増えても日本航空以外の航空機を利用すれば外貨は出て行く。政府としては日本航空機利用により外貨の流出を防ぎたいというのがホンネであったといえる。

以上のことから、国の経済・産業政策に沿って為替・貿易体制の自由化を推進せざるをえず、海外渡航の自由化についても、国の制度としての自由化が実施された。しかし、実態は、IMFをはじめとする国際経済会議における約束事項の遵守から、外貨の持出制限や渡航回数の制限を伴う自由化であった。海外渡航自由化以後も、国際収支の動きに連動して外貨の持ち出し額は規制され続ける。

海外渡航を制度の面だけをみれば、規制が解かれ誰でも海外旅行ができる状況にはなった。制度を制御する政府にとって、タテマエとしては、海外渡航自由化を実施しなければならなかったが、ホンネとしては、観光目的の海外渡航自由化はもっと先延ばしにしたかったのではないかと思われる。

3. 日本人の海外旅行－その仕組

(1) 海外旅行の大衆化への動き－1970年前後

観光の大衆化は、マス・ツーリズムの確立と言い換えることもできる。江口⁽³¹⁾は「日本で観光現象がきわめて著しくなり始めるのは、1970年であるといっても過言でない」と述べている。その根拠として、同年に開催された大阪の万国博覧会⁽³²⁾、万国博会終了後の「ディスカバー・ジャパンキャンペーン」⁽³³⁾や、新しいスタイルの女性雑誌が創刊されたこと等を挙げている。そして、著しい観光現象を可能にしたのは、高度経済成長が一段落して、余暇の時間と可処分所得が増大したことが大きな要因であると結んでいる。この年はボーイング社製のB-747型機が就航した年でもある。そこで、1970年に焦点をあてて海外旅行の大衆化に向けた動きを検証する。

万国博覧会 大阪の万国博覧会は日本で行われた最初の国際博覧会であった。期間中の入場者総数は6,421万人に達し、当時の人口の60%に相当する人が大阪の万国博覧会を見学したことになる。ここで起きた現象を小松⁽³⁴⁾は、「日本人の知的好奇心が爆発した結果」と総括している。また、人の移動の視点からみると、日本全国から6,421万人の入場者を大阪へ送客できる大量輸送体制が、当時すでに出来上がっていたと考えられる。日帰り圏内の人ばかりが訪れたわけではなく、宿泊を伴う入場者も多数おり、宿泊者を受け入れる体制も整っていたと考えられる。また、高度経済成長を経て、観光旅行として日本全国から大阪へ向かうだけの豊かな家計状況も背景にあった。これらのことから、大阪の万国博覧会は、マス・ツーリズムが国内旅行において確立されていたことを明らかにしたといえる。

大阪の万国博覧会には、日本を含めて世界77カ国と4つの国際機関が参加した。参加国のパビリオンの展示物やパフォーマンスは、日本人にとって海外を身近にし、一般大衆が海外旅行に目を向ける重要な契機となった。

同年に発行された雑誌『旅』⁽³⁵⁾の11月号で初めて海外旅行特集が組みこまれている。同書の編集後記には、「万国博が終わって、これを見た方、見ない方、何れにも、外国というものが、急に身近に感じられるようになったようです。こうした時期にふさわしく、本誌としては、はじめての海外旅行特集号を企画しました」と書かれている。海外渡航自由化から6年半を経て、雑誌『旅』に初めて海外旅行実用特集が組まれたことから推察できるように、1970年時点でもまだまだ海外旅行は一般的でなかった。しかし、大阪万国博覧会終了直後、雑誌『旅』に海外旅行特集が組みこまれた当時の状況は、一般庶民へ海外旅行が身近に迫ってきたというメッセージであった。

女性雑誌の創刊 新しいスタイルの女性雑誌『an・an』（平凡社）が創刊されたのが1970年3月である。翌年には『non・no』⁽³⁶⁾が創刊された。これらの雑誌に掲載された旅行情報は、その後の女性観光客の増加に影響を与えたといわれている。例えば、ファッションを紹介する記事の中にイラスト入りのパリの地図が出てくることなどは、ファッションとパリを結びつけ、海外を

より身近にしたものであるといえる。また、外国雑誌のような大判オールグラビアの雑誌は日本最初⁽³⁷⁾であった。『an・an』効果は若い女性読者の夢を行動に移し、「旅」という商品を巨大マーケットに成長させた。この女性雑誌に掲載された旅の情報がその後の女性海外旅行者の伸びに大きく寄与したことはいうまでもない。

以上のことから、1970年は日本の旅行現象が、行動面でも、情報面でも一つのピークに達した年であるといえる。このような状況下で、海外に向けて旅行者を大量送客できるボーイング社製のB-747型ジェット旅客機（以下B-747という）が羽田空港に飛来してきたのである。海外旅行にあって1970年は大きな転換期であったといえる。

(2) 大量高速輸送機と航空運賃

大量高速輸送時代をもたらしたB-747就航以前の主力旅客機は、1機あたり座席数で150席から200席程度の供給数しかなかった。新型機B-747は300席から400席の座席供給を可能にし、貨物の積載量も30トンに増加した。旅客手荷物のほかに20トン程度の貨物を積むことが可能となり、それまでの常識を大幅に変える航空機である。

以後、日本の航空会社はB-747を積極的に導入し、世界でもまれに見るB-747の保有国となったのである。B-747以降、DC10⁽³⁸⁾、L1011⁽³⁹⁾、A300⁽⁴⁰⁾の広胴機⁽⁴¹⁾が就航し、世界の航空輸送は本格的な大量高速時代へ突入していくことになる。

B-747の導入の背景 日本航空の『社史』⁽⁴²⁾によると、日本航空がB-747の導入を検討し始めたのは、1965年の秋とされている。1970年4～6月を引き渡しの条件として、1966年6月に購入の仮契約がなされた。パンアメリカン航空（以下PAという）、ルフトハンザ・ドイツ航空に次ぎ、日本航空は世界で3番目に導入を決定した。この決定には過去の苦い経験が活かされている。日本航空はジェット旅客機の導入が遅れたため、1959年9月から翌年の8月にかけて約1年間、稼ぎ頭の太平洋線で、プロペラ機でジェット機（PA機）と競争するはめとなった。スピード競争に負けて、大きな打撃を被ったこともB-747早期導入の大きな要因である。

もし、この時点で日本航空がB-747の導入を決定しなかったならば、今度は供給数（座席数）の競争で他社の後塵を拝することが予想された。この決断の結果、PAのB-747の日本への就航から4ヶ月後に日本航空も太平洋線にB-747を就航させた。就航の結果は、1971年のアメリカ方面向け出国者数の拡大現象として現れている。

また、この時期には超音速旅客機の導入の動きもあったが、日本航空の選択はスピードより供給数を優先させた選択であった。

国際航空旅客運賃 海外渡航の自由化当時、日本発の国際航空旅客運賃は普通運賃⁽⁴³⁾しか設定されていなかった。当時の東京発の運賃を日本航空の新聞広告から抜粋したのが表3である。この表3で注目しておきたいのは、往復運賃は片道運賃の2倍より安く設定されていることである。もうひとつは、アメリカ方面とヨーロッパ方面では運賃の提示が異なっていることである。アメリカ方面の運賃は都市別に示してあるが、ヨーロッパ方面はヨーロッパ中部という括りで、幾つかの都市が同一運賃となっている。この違いは、運賃設定の構造の違いによるものである。

表3 東京発 国際線エコノミークラス運賃（1964年）

目的地	片道運賃	往復運賃
ホノルル	¥124,200	¥223,600
サンフランシスコ	¥156,600	¥281,900
シカゴ	¥187,200	¥343,100
ニューヨーク	¥199,450	¥367,600
ヨーロッパ中部（インド又は北極経由）*	¥243,950	¥463,550
シンガポール	¥89,750	¥170,550
バンコック	¥81,650	¥155,150
香港	¥55,950	¥106,350
沖縄	¥30,250	¥54,450

*ジュネーブ、チューリッヒ、フランクフルト、デュッセルドルフ、ハンブルク、ベルリン、ブラスセル、アムステルダム、ロンドン、コペンハーゲン、ストックホルム、オスロ、パリ
資料：「朝日新聞」1964年4月6日付（朝刊）24頁より抜粋して記載、地名表記は新聞掲載のとおり。

簡単にいえば、ヨーロッパは日本から地域別に運賃が設定されたのに対し、アメリカ方面は日本からアメリカ西海岸までの運賃にアメリカ国内の運賃を結合する設定であった。

団体航空運賃 そもそも国際航空運賃における団体運賃とは、観光客の増加を目的に、目的地での最低滞在日数や観光と宿泊の地上手配を行うこと等を条件とする包括旅行運賃をさす。これらの諸条件を付けて、普通運賃より安い運賃が設定される。そのためシーズンにより運賃は異なる。

海外渡航自由化の翌日、4月2日付けの毎日新聞の社会面に、「近いうちに団体旅行の各コースの値下げ合戦が始まりますよ」との記事が掲載されている。これは、団体運賃の導入を見通しての記事であろうと推察される。海外渡航自由化の翌年1965年4月、ヨーロッパ方面向けの観光客増加を目的に、10名以上の集客と目的地での観光と宿泊等の地上手配を行うことを条件とする団体包括旅行運賃（以後GIT⁽⁴⁴⁾という）が設定・導入された。海外渡航自由化がスタートする時点で、観光客増加目的用の割引運賃導入の動きが出ていたのである。GIT運賃は、普通運賃に対して特別運賃⁽⁴⁵⁾といわれる。

普通運賃だけの時代の運賃割引について少し触れる。団体扱いに対する運賃割引はIATAの定める運賃規則（IATA RESOLUTION 204 c）⁽⁴⁶⁾に、15名で1名無料（ツアーコンダクター（添乗員）に限る）という定めがある。ただし、IATAで定められた運賃規則を適用することが前提である。このシステム特徴は、普通運賃支払う旅客を16名以上まとめて団体（IT）扱いにして、添乗員の航空運賃を割引く時のもので、団体運賃そのものではない。したがって、旅行費用のなかに占める添乗員の航空運賃負担分が安くなるだけで、旅行者自身の運賃が安くなるものではない。

表4は、海外渡航自由化以降設定・導入されたGIT運賃の推移である。1969年11月のヨーロッパ向けバルク運賃⁽⁴⁷⁾の割引率62.8%は注目される割引率である。海外旅行の大衆化に向けてはGIT運賃の導入による運賃の割引率の拡大は避けてはとれない課題であった⁽⁴⁸⁾。

表4 主要低運賃の導入（東京発）

年月	目的地	運賃（往復）	割引率*（％）
1965年4月	ロンドン	GIT 運賃（10名）324,500円	30.0
1968年1月	ホノルル	GIT 運賃（15名）158,400円	20.1
1968年1月	米国西海岸	GIT 運賃（15名）190,800円	26.6
1969年11月	ロンドン	バルク運賃（40名）181,450円	62.8
1970年1月	ホノルル	バルク運賃（40名）90,000円	46.5
1970年1月	米国西海岸	バルク運賃（40名）144,000円	41.5
1971年4月	香港	GIT 運賃（35名）63,100円	46.4

*割引率：普通エコノミークラス往復運賃に対する割引率

資料：日本航空。坂本昭雄著『現代空運論』成山堂書店，1988年，133頁より転載。

B-747の就航を念頭に、革命的運賃とさえいわれたバルク運賃が導入されることとなり、さらに低価格の団体運賃が設定された。このバルク運賃を適用すると、従来60万円であったヨーロッパ旅行が30万円に、ハワイ旅行は30万円が15万円での販売が可能になった。ただし、シーズンによりすべてがこのようになるわけではない。

バルク運賃は条件が厳しかったため、その後GIT運賃が整備されバルク運賃は廃止されていく。しかし、バルク運賃がもたらした団体航空運賃の割引率拡大はその後の旅行費用に大きな影響をおよぼしていく。団体のサイズが大きくなれば、航空運賃は下がることを一般に知らしめたからである。

その後バルク運賃が廃止され、GIT運賃に統一されていくことは、旅行会社が航空会社代理店の形態を残したまま、パッケージ旅行商品の企画・造成（旅行業界では商品をつくることを商品造成という）を行うメーカーであるという二面性を持たざるを得なかったことを意味する。GIT運賃は買い取りではなく、団体（IT）席を代理販売するという形式になるからである。その結果、旅行会社は完全なメーカーになれなかった。

以上のことから、次のように結論づけられる。B-747就航以前から、旅行商品の値下げの大きな要素なる団体旅客運賃の設定・導入はされていた。B-747の就航を見通しのもと、供給座席の増加を念頭において、バルク運賃が設定・導入され、団体航空運賃の割引率が拡大された。

(3) パッケージ旅行商品と航空券

B-747の導入により座席数の増加が実現し、航空会社と旅行会社の関係が大きく変わった。その結果、旅行会社は増加した座席を事前に仕入れをして、旅行商品を企画・造成するメーカーになった。すなわち、旅行会社がそれまでの斡旋業から、メーカーの機能をもった旅行業へと変身する引き金となった。そして、旅行会社は旅行商品を生み出すメーカーと旅行商品販売という小売を行う2つの機能もつ旅行者になっていった。一方、法律も改正され、「旅行業法⁽⁴⁹⁾」という名称になる。

航空会社と旅行会社の取引は、航空会社が航空座席を旅行会社に対して座席を卸売りする形態に移行した。その取引は、「団体」という形態で行われることになる。パッケージ旅行商品を企

画・造成・販売することは、パッケージ旅行商品用の座席を半年間で何席仕入れるかを決めてから航空会社と契約することを意味する。契約しなければ席の裏付けのない商品となる。したがって、パッケージ旅行商品は利用者には個人単位であるが、航空会社と旅行会社の間では半年間にわたるひとつの団体となるのである。もう一つ重要な点は、この契約の対象便は定期旅客便であり、旅行会社は定期便を使用してパッケージ旅行商品を企画販売する契約を行うことが大きな特徴である。イギリスではチャーター便がパッケージ旅行商品に主として使用される⁽⁵⁰⁾。この方式はその後日本の海外旅行でチャーター便利用が例外的な風土を作りだす出発点となる。

パッケージ旅行商品 旅行会社のメーカーとしての機能の最たるものは、パッケージ旅行商品の企画・造成である。1960年代からB-747導入までの間、航空機の座席数が200席以下のとき、パッケージ旅行に割り当てられる座席はきわめて限られていた。海外渡航自由化後、航空会社主導で、日本航空のジャルパックはじめ多くのパッケージ旅行商品が企画・造成・販売されていった。

B-747の導入決定により供給座席の状況が大きく変化すると、座席の問題は一挙に解決する見通しがたった。旅行業界最大手の日本交通公社と貨物業界最大手の日本通運が共同でパッケージ旅行商品「LOOK（ルック）」⁽⁵¹⁾を1969年に販売開始する。この動きはその後加速し、1972年に現在の大手旅行社といわれる民間旅行会社のパッケージ旅行商品のブランドが出揃う。1月には阪急交通社が「グリーンングツアー」と近畿日本ツーリストが「ホリデー」、2月には日本旅行が「マッハ」の発売を開始する。航空会社に代わって旅行会社がパッケージ旅行商品を企画・造成・販売することになる。

各社は意匠をこらしたパンフレットを通して一般大衆に海外旅行をアピールするが、旅行会社間の競争も厳しさを増していく。

ここでパッケージ商品用の座席が定期便であったことをチャーター便との関係から整理してみる。一般的にチャーター便は料金や定期便の飛ばない都市に送客できるなどの長所がある。ここでは料金等に関する優位性を含めないで、座席のみで考える。川口⁽⁵²⁾は「チャーター機の主力は定員200～230名程度が多い。B-747の座席数は400席程度あるとすれば、定期便の中に十分収容できる。旅行会社の立場から200名を一度に集客することの労力とリスクを考慮しても定期便で対応したほうが効率がよい」と述べている。B-747の座席数はチャーター便1機分の需要をまかなったうえで、その他の乗客を輸送できる効率のよい機材でもあった。

航空券 B-747の就航に伴うパッケージ旅行商品の繚乱と定期便利用の形態が、航空券の流通と絡み、その後の海外旅行商品の流通に影響がでてくる。パッケージ旅行商品用の座席とパッケージ旅行商品で使用する国際航空券を切り離すことは難しい。業界ではパッケージ旅行商品と航空券は双子のようなものであるといわれる。パッケージ旅行商品で使用する座席の航空券は、商品を企画・造成・販売した旅行会社により航空券として発行されるのが一般的である。

国際航空運賃の仕組み及び日本政府の航空施策は小林⁽⁵³⁾の著書に詳しく説明されている。ここでは、B-747と同時期に導入された国際航空券の流通システムについて検証する。このシステムが後の日本の海外旅行に少なからず影響をおよぼすことになった。玉村⁽⁵⁴⁾はIATA⁽⁵⁵⁾統一のチ

ケットの採用、銀行集中決済方式（BSP）が航空輸送の形成に大きく貢献してきたことを紹介している。

BSPとはBilling and Settlement Planの略で、日本語では「銀行集中決済方式」と呼ばれている。日本では世界に先駆けて、1971年3月1日に導入された。受託銀行は当時の日本勧業銀行である。当然ながら、BSP導入以前には統一航空券は存在せず、航空会社ごとの航空券が代理店に配布されていた。現在、紙のBSP統一国際航空券は存在せず、電子航空券に切り替わった。BSP導入当時は、統一航空券は機械化されておらず、すべて手書きの航空券であった。

IATA統一の航空券が発行できるのはIATA公認代理店（以下IATA代理店という）で、すなわち、大手旅行会社といわれる会社である。このことは、商品を造成する座席とその座席に対する航空券の流通を大手旅行会社が握ることを意味し、国際航空券の流通に大きな力を発揮したのがBSPのシステムであった。

普通運賃であれ特別運賃であれ、国際航空旅客運賃を具現化するものは航空券である。日本で国際航空券を発行が出来るのは、航空会社と代理店である。IATA統一の航空券を発行するには、IATA代理店にならなければならない。IATA代理店になると、ほとんどの国際航空券が発行できる。しかし、IATA代理店になるには、厳しい資格審査が課せられていた。一方、IATA代理店になることは旅行会社にとってはある種のステイタスシンボルでもあった。

IATA代理店に登録されれば、IATAの定めた規則に従ってIATA統一の航空券を発券することができる。IATA代理店が国際航空券を発券すれば、当該航空会社に対して航空運賃を支払うことになる。世界中に数ある航空会社とそれぞれ精算をすることは不可能に近い。IATA代理店と航空会社の間に入って決済するシステムが構築されている。それがIATA-BSPとか単にBSPと呼ばれるシステムである。

BSP導入のメリットとしては、IATA代理店は発券額を個別航空会社ごとに直接精算しなくてすむことである。発券総額を銀行に期日までに入金すれば、あとは、銀行が航空会社に送金してくれる。航空会社はIATA代理店ごとに請求書を発行することなく、期日には銀行から代金が自動的に入金され、航空運賃の精算の効率化が図られる。

航空券は統一様式であるがゆえ、当然IATAの運賃規則に従った発券をすることになる。発券条件が同一なら、IATA代理店間において金額の違いはありえないし、同じ行程で同じ条件なら、航空会社間においても額面金額は同じである。

ここで指摘しておきたいのは、日本航空でも外国の航空会社でも代金を銀行から受領するが、運行費用は同じであるはずがない。外国の航空会社には為替差額も発生する。したがって、利益は航空会社により違ってくる。この違いを是正するため、旅行会社（IATA代理店）と航空会社の間で精算がなされることになる。この是正があるからこそ、流通する商品に価格差が出てくるわけである。この精算行為のことを航空・旅行業界では「KB・キックバック」⁽⁵⁶⁾と呼んでいる。

IATA公示運賃で発行され、BSPで決済されるためこのような問題が発生する。現在は運賃の自由化が進み、各航空会社が定めたキャリア（航空会社）運賃規則にしたがって発券するためこのようなことはなくなりつつある。このBSPシステムが、後に格安航空券の問題や日本への新

規乗り入れ航空会社にとって大きな影響を及ぼすことになる。

海外旅行商品の流通 B-747 就航により、座席（エコミー席）は航空会社から旅行会社にまとめて卸され、旅行会社がそれをもとに、パッケージ旅行商品や団体旅行商品を造成して消費者に販売される仕組みができた。航空券は IATA 代理店が発行するので、航空座席の仕入れ、販売、航空券の発券までの一連の行程を旅行会社が行うことになり、航空会社と旅行会社の関係も変わってくることになる。大量に増加した座席をパッケージ旅行商品や団体旅行商品に造成して消費者に販売する体制は、海外旅行における大量生産－大量流通の成立を意味する。その機能を旅行会社が担うことになったのである。以来、今日までその枠組みは大きく変わっていない。

流通の面からみれば、団体旅行であれ、パッケージ旅行であれ航空会社より卸された座席は団体として流通している。パッケージ旅行商品は個人での参加申し込みが出来るので、旅行者からみれば個人単位であるが、航空会社と旅行会社からみれば団体として座席を流通させている。

B-747 の導入により海外旅行の仕組のなかに持ち込まれたのは、航空会社と旅行会社の役割を変えたことである。海外旅行商品の造成と販売に関する役割は変わったが、後述のように航空会社と旅行会社の力関係⁽⁵⁷⁾は変化しなかった。両者の力関係に少し変化がはじまるのは、供給座席が過剰になり、格安航空券が表に出てくる時期以降である。

格安航空券 旅行会社が仕入れた航空座席は常に完売するとは限らない。その売れ残った座席だけを売りに出したのが格安航空券である。パッケージ旅行商品用に仕入れた座席を、座席だけでバラ売りしたものである。

格安航空券とは日本の海外旅行の仕組において、タテマエとホンネをよく示した商品である。関係者（政府・航空会社・旅行会社）側からタテマエをみると、IATA 代理店は政府認可運賃で IATA 統一航空券を、IATA の規則により発行し、銀行に発券報告と額面どおりの航空運賃を支払う。したがって、取り立てて安い航空券を発行しているわけでない。政府側は政府認可運賃で発行された航空券であるため、別に異議を唱えることはない。航空会社は、定期便の搭乗率が上がり、BSP を介して政府認可運賃にもとづく代金が入金される。一方、旅行会社は売れ残った座席を販売することにより、仕入席を消化できる。航空機の座席は在庫が効かないし、定期便は空席で出発すれば 1 円の収入も得られない。航空会社のホンネは、目的を逸脱しても、座席を埋めてくれる格安航空券は、収入面からみれば会社に利益をもたらすありがたい商品となる。

格安航空券において、小林は 2 つの点について航空法に抵触する可能性があるとして述べている⁽⁵⁸⁾。ただし、筆者は本来の適用規則を逸脱している当該航空券の事後処理の方が問題であると考えている。なぜなら、当該航空券の適用外の使用が証明されれば、航空会社は発行元の IATA 代理店に対して、差額（普通航空運賃と特別航空運賃の差額）を請求できるシステムが IATA-BSP においては存在するからである。しかし、航空会社がこのシステムを行使したことを筆者は耳にしたことはない⁽⁵⁹⁾。

格安航空券が市中に出回るようになり、海外旅行者にとっては安く航空券が手に入り歓迎すべきことではある。現在、国際航空運賃が規制緩和にともない自由化になり、様々な航空運賃が設定され、価格に対する衝撃は以前よりは小さい。しかしながら、旅行会社がパッケージ旅行商品

の企画・造成、座席の仕入れ、航空券の発行を行う限り、この格安航空券の発生する仕組みは今後
も残る。

格安航空券は旅行会社が流通させているものである。運賃の自由化が進行するに従い、航空会
社が自ら低価格の運賃⁽⁶⁰⁾を導入し、直接消費者に販売する体制を取り始めるようになった。現
在では、ネット上で旅行者自ら航空券の予約と購入ができるようになっていく。

以上をまとめると次のようになる。B-747の導入で発生した大量の座席は、旅行商品の大量生
産を可能にした。その代表が団体旅行商品やパッケージ旅行商品である。その一方で、航空会社
と旅行会社との座席の取引形態の変更により、旅行商品の企画・造成・販売における役割がかわ
った。航空会社は座席の供給業者となり、旅行会社は仕入れた座席を様々な形の商品に企画・造
成して流通させる製造業者と流通業者となった。また、国際航空運賃の規制の間隙を縫って、格
安航空券が公然と流通するような仕組みは、海外旅行の拡大に大きく貢献したといえる。

4. 日本人の海外旅行——その実践（1987–2000年）

「海外旅行倍増計画」（通称：テン・ミリオン計画、以下テン・ミリオン計画という）は、1987
年9月に当時の運輸省によって策定された政策である。この政策は文字通り、日本人の海外旅行
者を1,000万人にすることである。策定の前年1986年の日本人出国者数は約552万人であ
った。それを今後5年間で1,000万人にするという計画である。

この計画は、当初の目標より1年早く、1990年に年間の日本人出国者数が1,099万人とな
って達成された。その10年後の2000年に日本人出国者数は1,781万人となり、海外渡航自由化以
降、最高数値を記録することになる。1986年ベースと比較すると、3倍強の伸びを示したこと
になる。また、1992年から1997年までの6年間は、毎年、最高数値を更新し続けた。しかしな
がら、2000年以降、この数値を超えた年はない。2007年から2009年の3年間は、対前年比率を連
続して下回っている（前掲の表1参照）。

この政策は、1964年の海外渡航自由化時と比べれば全く逆の事態である。玉村⁽⁶¹⁾は「どの国
といえども、日本がしたように国外旅行を推進する政策を導入したところはない。政府の政
策として自国の国民に国外旅行を推進することは、例外中の例外であった」と述べている。付け
加えるならば、自国民の海外旅行者の目標人数を宣言することは、外貨の国外流出額をいくらで
あることを国外に公表し、政府として国民に外貨を使用させるために国外に行ってくださいと言
っているのと同然である。

この政策の背景には、1985年9月、ニューヨークのプラザ・ホテルで開かれた、先進5カ国
蔵相会議で合意された、ドル高是正を目的とした、「プラザ合意」があることは周知のとおりで
ある。円高のため、日本の国際収支の不均衡が拡大し、他国との貿易摩擦を回避するための対策
として採用されたものである。貿易摩擦の解消策として海外旅行が利用されたのである。この例
外中の例外の政策が強力に推進され、4年で「テン・ミリオン計画」が達成された。

この政策の実現のために導入された旅行者のための主な施策を列挙してみる。

まずは、税金の面から海外職場旅行の非課税扱い⁽⁶²⁾が実施される。1987年1月に2泊3日の旅行からはじまり、1989年4月に3泊4日に拡大され、さらに、1993年6月に4泊5日に拡大された。

海外旅行土産品に関しては、1987年7月より、免税の限度額が10万円であったものが20万円に引き上げられた。

団体旅行による海外旅行人員拡大をめざして、1988年1月に当時の文部省が中学・高校の修学旅行に関し、航空機利用と海外旅行を認める見解⁽⁶³⁾をだしている。

渡航手続き面では、1987年4月より、旅行者によるパスポートの代理申請制度が導入される。1988年12月にはアメリカ合衆国本土、アラスカ州、ハワイ州などへの日本人旅行者に対する、入国査証(B-1, B-2)の事前申請が免除されるようになった。

以上のように海外旅行者の拡大を図るための施策が積極的に導入された。これらの施策を通して、国民の海外旅行に対する意識、すなわち、海外旅行が贅沢なものではないという、お墨付きを与えた。海外旅行においても、大量生産-大量流通-大量消費の構造の大量消費が、名実とも成立することになった。海外旅行のマス・ツーリズムの確立である。言い換えれば、政府が海外旅行を奨励したことにより、タテマエとしての海外旅行を確立させたともいえる。

海外職場旅行の日数の拡大は行き先方面の拡大をも意味する。海外団体旅行で使用するGIT運賃では、運賃規則において目的地における最少滞在日数が設定されており、規則上1泊2日となるものはありえない。したがって、2泊3日⁽⁶⁴⁾が最少となっている。

目的地で2泊の滞在で出かけられる範囲はソウル、香港、台北等の都市である。これが、3泊になると、バンコク、シンガポール、デンパサール等の都市が加わる。さらに4泊5日になると、目的地が拡大されて、ホノルル、アメリカ合衆国本土の諸都市が加わり、機中泊をうまく組み合わせれば、欧州さえも可能となる。したがって、4泊5日まで拡大すれば職場旅行でも、世界の主な観光目的地は行くことができることから、行き先においても制限がはずされ、どこに出かけてもよいとお墨付きを与えることになる。

職場旅行の4泊5日の意義は、職場旅行でもヨーロッパで旅行が可能ということで、行き先の範囲が拡大されたことである。政府として貿易摩擦の対処から出てきた施策であるから、タテマエの上では主要な国が含まれていることを鮮明にしておきたかったお家の事情もある。

航空輸送については、500万人が1,000万人に倍増するわけであるから、座席数も倍増させる必要がある。すなわち、就航便数の拡大である。政府が海外旅行拡大策を打ち出すことによって、その拡大される海外旅行市場に、参入してくる航空会社がでてくるのは当然のことである。1985年から1990年の間に日本に新規に就航した航空会社は、初めの国際定期便を就航させた全日空をはじめ13社⁽⁶⁵⁾にのぼる。年間供給座席数は、1981年に約987万席であったものが1990年には約2,108万席に増大している⁽⁶⁶⁾。

さらに、航空券の流通の面からは、前章で検証したBSP制度を利用すれば容易に参入できた。外国の航空会社が新規に日本へ乗り入れ、営業活動、航空券の発券・精算のシステムを一から構築することは多大な労力を要する。BSPのシステムに乗れば発券から精算までのことは解

決できる。その意味で BSP の制度が果たした役割は決して小さくないといえる。

テン・ミリオン計画を経て日本人の海外旅行の大衆化が確立したと考えるなら、海外旅行の実践面において「装置」もそれなりの働きをしてきたはずである。そこで、半世紀に及ぶ「装置」の軌跡をごく簡単に辿ってみたい。

観光現象が著しくなるには経済的余裕がなければならない。高度経済成長時にこの「装置」の試作品が作られ、試作品を検証するために、特別に選ばれた人により産業視察旅行等が実施された。所得に余裕のある人は、この「装置」よって生み出される「新商品」を購入しようとせよと預金に励んだ。1964年に「海外渡航自由化」という免許証が交付され、「装置」が正式稼働し、海外旅行商品が生産された。預金に励んだ人がこの「装置」より生み出された「新商品」を購入して、海外観光旅行に出かけた。

しばらくは航空会社が主たる操縦者となり「装置」を安定稼働させていたが、B-747という新素材が「装置」に取り込まれ、「装置」の主たる操縦者が航空会社から旅行会社に移行する。新素材と操縦者の交代により、「装置」の稼働率を上げるための様々な仕組みが「装置」の中に組み込まれ、仕様の変更が加えられた。変更の主な点は、日本人の旅行形態が団体旅行であることを前提とし、海外旅行での「言葉の壁」に対応するよう添乗員も取り込んで「装置」の仕様を改良したことである。改良された海外旅行商品を「農協」に代表される団体や、ハネムーンが購入し、海外観光旅行にでかけた。

その後、2度の石油危機の時は、エネルギー切れにより、この「装置」の稼働率が落ちたが、それ以外は順調に稼働した。順調な稼働により、日本航空がIATA国際定期輸送実績で1983年、1984年と2年続けて1位となったのである。

ところがある日突然（1987年9月）、5年で2倍の稼働ができるよう「装置」を整備せよと、免許の交付者である政府より通達が発せられた。この「装置」はすぐに反応し、為替の円高とバブル経済の追い風を受けて稼働率を上げ、5年計画を4年でその性能を上げることに成功した。以後10年間、関西新空港開設という新素材をも取り込み、順調に稼働し、2000年には1,781万人分の送客ができる実績をあげるまでになった。

ところが、昨今この「装置」がうまく稼働していない。推進力となる日本の経済も不況下にあり、為替の追い風も弱く、旅行形態も団体旅行から個人旅行に移りつつある。その結果が現在の海外旅行者の停滞現象となって現れている。この「装置」をメンテナンスするのか、違った「装置」を構築するのか、それがこの「装置」がおかれている実情である。

以上が半世紀に及ぶ「装置」の軌跡である。

5. おわりに

政府の政策転換の結果、海外旅行者が増加し、最高出国者数1,781万人を記録した。テン・ミリオン計画策定の前年の数値に比べると15年で3倍強の出国者数となっている。この推移をみれば海外旅行でも大量消費が顕著になったといえよう。ここでは、この1,781万人を他の指標と

比較するようになるかを検証してみる。

まず、出国率の考え方からである。まずは、日本の人口1億2,000万人として、日本人の出国者総数1,781万人の人口に対する出国者率を計算すると14.8%という数値になる。隣国の韓国の出国者率⁽⁶⁷⁾は27.1%（2007年）となっており、同じデータで日本は13.7%（2007年）となっている。韓国と比較すると約半分でしかない。

次に、観光目的の海外旅行者に範囲を絞ってみる。JTBの報告書⁽⁶⁸⁾から、2006年における海外旅行者の目的のなかで、観光目的等の割合が69.9%となっている。この数値を使うと、2006年の出国者数1,753万人の内1,225万人が観光目的で出国したとなる。旅行回数は海外旅行者のうち68%が年1回、1年間の平均海外旅行回数は1.6回となっている。そこで、年1回に見直すと、1,225万人の32%を1.6で除すると245万人の数値が求まる。245万人と833万人の合算、1,078人が観光目的で、1年1回海外に観光旅行をしたことになる。さらに、1,078万人を人口1億2,000万人で除して、出国率を求めると、日本人の観光目的による海外旅行者の1人年1回の出国者率は8.98%となる。

以上の数値からみて、はたして日本人の海外旅行者は多いのか少ないのか。海外旅行の実践において、はたして日本では大衆化が確立したといえるのかとの疑問がでてくる。比較指標としての韓国の出国率が日本の2倍を示していることからすれば、日本人の出国率はまだまだ低いといわざるをえない。韓国も日本も地理上の位置は隣国で同じようなところにある。また、日本は島国であるが、韓国も北朝鮮との間が遮断されており、実質は島国と同じである。出国率の違いは何に起因するのであろうか。表5は、日本と韓国の観光データを示したものである。隣国の韓国の出国率が日本のほぼ2倍あることは注目に値する数値である。韓国の数値の検証は今後の課題としたい。

1964年の海外渡航自由化以後、順調に推移してきた日本人の海外旅行であるが、2000年を頂点に停滞現象に陥っている。出国者総数でみると急激な拡大現象といえるが、出国率でみると2007年では、隣国の韓国と比較してみると半分でしかない。また、観光旅行を目的とする海外旅行者は、1人年1回に置き換えると約1,100万人となる。したがって、日本の海外旅行現象を出国者率からみると大衆化はいまだ途上中ではないかと考える。

観光庁⁽⁶⁹⁾が掲げる観光立国推進の基本目標である、日本人の海外旅行者2,000万人を出国者総

表5 日本・韓国海外旅行関連データ 2007年

	日本	韓国
人口(千人)①	127,685	49,092
出国者数(千人)②	17,295	13,325
出国者率(%)②÷①	13.7	27.1
外国人訪問者数(千人)	8,347	6,448
国際観光収入(百万米ドル)	9,334	5,797
国際観光支出(百万米ドル)	26,500	20,900
実質経済成長率(%)	2.1	4.3

資料：『JNTO 国際観光白書』2008年版より筆者作成。

数でみるのか、1人年1回の出国者数でみるのかにより、目標への取り組みも違ってくる。今後、日本人の海外旅行現象を出国者総数でみるとともに、1人年1回の出国者としてみることも重要と考える。その理由として、観光立国推進の基本目標で訪日外国人旅行者1,000万人を掲げた以上、異文化を体験した日本人が増加しなければ、訪日旅行者に対する対応に少なからず影響がある。「Welcome to Japan」に「いらっしゃいませ・おこしやす・おいでやす」の気持ちを込めて訪日旅行者と接するには、日本人みずからの異文化体験が役に立つ。

また、海外旅行を自らが望まなければ異文化との接触はありえないが、訪日旅行者が増加すれば、自らが望まなくても異文化と接触せざるを得ない。文化の違いを少しでも体験していれば無用のトラブルも避けられる。観光立国推進は、訪日旅行者を増加させることに目が向きやすいが、日本人自身の海外旅行への増加にも目を向けることも必要である。理想は双方向の旅行者の増加であることは言うまでもない。

1964年の海外渡航自由化以来、制度・仕組の進化により海外旅行が発展してきたことは間違いない。実践を通して、海外旅行のノウハウも蓄積されてきた。しかしながら、2000年を境に停滞現象が続いている。その停滞からの脱却を図る一つの方法として、JTBの報告書は「人を海外旅行に誘うものとは何か」⁽⁷⁰⁾ということを原点に立ち返り、深く考えることではないだろうかと述べている。つまり、観光現象は、人の日常生活圏からの一時的に離れる行動であるから、その行動を起こさせる動機、すなわち、旅行者自ら動機（ホンネとタテマエ）をどう見いだすかであると思われる。また、観光に携わる人が、それを見いだすヒントをどれだけ提供できるかである。海外旅行への新たな動機を見いださない限り、この海外旅行の停滞現象は解消されない。海外旅行もポストモダン時代に突入したことを意識して、新たな戦略が必要となる。

キーワード：海外渡航自由化，観光基本法，出国者数，日本人の海外旅行，B-747型旅客機

【付記】

本稿は2008年12月の関西大学史学・地理学会で報告したものに、加筆修正したものである。作成にあたり終始ご指導いただきました関西大学文学部の野間晴雄先生に御礼申し上げます。筆者は社会人として大学院に入学し、右往左往しながらも充実した2年間を送ることができました。地理・地域環境学専修の先生方、ゼミでの討議に加わっていただいた学生・院生の皆様にもお礼を申し上げます。とりわけ大学院生の松井幸一氏には、データ処理で多くの教示や助言をいただきました。感謝を申し上げます。

注

- (1) 1963年6月20日 法律第107号 わが国の観光政策に関する基本方針を定めた法律。
- (2) 2006年12月20日 法律第117号 観光基本法を改題して、全面改正されたもの。
- (3) 金子 宏・新堂幸司・平井宣雄編集代表『法律学小事典〔第3版〕』有斐閣、1999年、176頁。特定の行政分野における基本政策あるいは基本方針を宣明するために制定される法律をさすことがある。教育基本法、環境基本法、原子力基本法、土地基本法などがその例。

- (4) 小池洋一・足羽洋保編著『観光学概論』ミネルヴァ書房, 1988年, 3頁。
- (5) 内閣総理大臣官房審議室編『観光の現代的意義とその方向』大蔵省印刷局, 1970年, 13頁。
- (6) 前掲(4) 3頁。1日24時間のなかから、睡眠、飲食、排泄の生理的要求にもとづく時間と勉強、家事、勤務などに要する業務時間(通勤通学時間を含む)を差し引いたもの。
- (7) 法務大臣官房司法法制調査部調査統計課『出入国管理統計年報 昭和40年』法務省, 1966年。
本統計によれば、1965年の日本人出国者数は265,683人である。このなかに沖縄に出域した日本人が106,856人含まれているとなっている。本稿では、106,856人を引いた、158,682人を1965年の出国者数とする。
- (8) 法務省大臣官房司法法制部編『第45出入国管理統計年報 平成18年版』国立印刷局, 2006年。
本統計によれば、2005年の出国日本人数は17,403,565人と記載されている。
- (9) 1964年の統計数値を使用することあるが、自由化は同年4月である。本稿では1年を通じた数値として、1965年の統計数値を使用して比較した。
- (10) 見田宗介・栗原 彬・田中義久編『社会学辞典』弘文堂, 1988年, 577頁。
- (11) 玉村和彦著『パッケージ観光論—その英国と日本の比較研究—』同文館出版, 2003年, 218頁。
- (12) 1951年9月8日調印。
- (13) 1949年12月1日 法律第228号。
- (14) 日本旅行百年史編纂室『日本旅行百年史』日本旅行, 2006年, 278頁。期間:7月9日~8月24日, 総計費\$3,000.00 (1,080,000円) \$1=¥360 IT-AF/NTA-3512と記載されている。
- (15) 年間500ドル以内の両替は外国為替公認銀行の承認だけになる。外貨を両替できる外国為替取引を行う銀行は、政府が認めた外国為替公認銀行だけである。
- (16) 株式会社住友銀行行史編纂委員会『住友銀行八十年史』住友銀行, 1979年, 483頁。
- (17) 現在の三井住友銀行。
- (18) 前掲(16) 資料編, 97頁。目的預金は1960年10月10日の創設と記載されている。
- (19) 当時の日本勧業銀行, 現在のみずほ銀行。
- (20) 坂根 進編『トリス広告25年史』サン・アド, 1975年, 118~119・145頁。
- (21) 小玉 武著『「洋酒天国」とその時代』筑摩書房, 2007年, 348頁。
- (22) 日本航空株式会社調査室編『日本航空20年史』日本航空, 1974年, 226頁。
- (23) 前掲(14) 1278頁。
- (24) 前掲(22) 199頁・226頁。
- (25) TRAVEL JOURNAL 臨時増刊号『The 海外旅行30年』第31巻第36号通巻1608号, (株)トラベルジャーナル1994年, 106頁。放映期間:1960年9月20日~1990年9月30日。TBS系。協力航空会社, パンアメリカン航空, 後にスカンジナビア航空に変更。
- (26) 前掲(16) 471頁。
- (27) 前掲(25) 51頁。旅行費用7泊9日でハワイ4島を巡り36万4000円。当時の大学卒の初任給は2万円程度であった。
- (28) IMF協定8条で定めた、經常取引における支払いに対する制限の回避, 差別的通貨措置の回避, 他国保有の自国通貨残高交換性維持の規定を受託した国。
- (29) 『外為年鑑 1965年版』外国為替情報社, 1965年, 26頁。
- (30) 前掲(29) 1978年版 1978年, 4頁。
- (31) 江口清信編著『総合現象としての観光』晃洋書房, 2005年, はじめにi頁。
- (32) 正式名称:「日本万国博覧会」(英:Japan World Exposition), 会場:大阪府吹田市千里丘陵, 開催期間:1970年3月14日~9月13日。
- (33) 日本国有鉄道が1970年10月に始めたキャンペーン。個人旅行や女性旅行者の増加をめざすものであった。
- (34) 朝日新聞「小松左京の証言」2009年4月11日(夕刊)。

- (35) 『旅』日本交通公社, 第44巻第11号, 1970年11月号, 302頁。
- (36) 『non・no』集英社, 1971年5月創刊。
- (37) 赤木洋一著『「アンアン」1970』平凡社, 2007年, 8頁。
- (38) ダクラス社製のDC10型航空機。代表的な座席数268席。
- (39) ロッキード社製のL1011型航空機。代表的な座席数256席。
- (40) エアバス・インダストリー社製のA300型航空機。代表的な座席数298席。
- (41) 乗客200名以上, 機内に2本の通路が存在する大型旅客機のこと。
- (42) 前掲22 400頁。
- (43) 社団法人日本旅行業協会編『海外旅行実務 運賃・料金』2009年, 5頁。現在ではIATA普通運賃とキャリア普通運賃がある。12歳以上に適用, 有効期間旅行開始後1年。
- (44) Group Inclusive Tour Fareの略。一般的には団体包括旅行運賃といわれる。現在ではIIT(個人包括旅行運賃)にかわっている。
- (45) 前掲43 6頁。普通運賃に対して, 有効日数, 最少滞在日数等の制限を付けて運賃を安くしている。日本では往復運賃で設定されている。
- (46) International Air Transport Association (2009), *IATA 2009 Travel Agent's Handbook*, p.16.
- (47) Contract Bulk Inclusive Tour Fareの略。一般的にバルク運賃といわれる。旅行会社が代理販売するのではなく, 一括して買い取る方式をさす。最少販売座席数40席。払い戻し不可のため買い取りとなる。販売手数料0%。最少販売座席数40席は中小の旅行社には厳しい条件であった。
- (48) GIT運賃の計算例: 表3のヨーロッパ中部行き普通旅客往復運賃に, ロンドン行きGIT運賃の割引率が30%となっているので, 0.7を掛けると324,485円が算出され, 端数を整理すると, 324,500円になる。日本発の運賃は100円単位に切り上げる。
- (49) 1952年7月18日 法律第239号の「旅行あつ旋業法」が1971年5月10日 法律第59号で「旅行業法」に改題・改正されたことをさす。
- (50) 前掲11 102頁。「大量生産されたパッケージ・ツアーを購入し, チャーター便で大挙して地中海へ・」と述べている。
- (51) 1968年11月の発売開始時はJTBの単独販売。翌年の1969年1月より共同販売となる。そして, 1988年1月に提携を解消し, 「ルックJTB」と「ルックワールド」となる。
- (52) 川口 満著『現代航空政策論』成山堂書店 2000年, 198頁~199頁。
- (53) 小林弘二著『旅行ビジネスの本質-観光・旅行・航空の日英比較-』晃洋書房, 2007年, 117頁~141頁。
- (54) 前掲11 123頁。
- (55) International Air Transport Association (国際航空運送協会)の略。1945年, 各国定期国際航空会社を会員として結成された団体のこと。
- (56) 前掲52 201頁~203頁。
- (57) 旅行会社は, 需要の多い年末年始, 大型連休, 旧盆の時期の座席を確保するためには, 航空会社の意向になかなか異議を唱えられないような点をさす。
- (58) 前掲53 121頁。正規運賃を大幅に割り引いている点と, 「エアー・オンリー」という販売方法。
- (59) 前掲52 201頁。川口は, 実際には政府の統制力乏しく, 実態を補足することは技術的に困難と述べ, 公然と流通していると結んでいる。
- (60) 航空会社は正規割引運賃と称して流通させている。
- (61) 前掲11 100頁。
- (62) 非課税扱いにするには条件に当てはまることが必須である。
- (63) 前掲25 82頁。
- (64) 2泊の泊とは, 目的地においてホテル等の宿泊施設を利用する日数である。航空機内の機中泊はその泊数には数えない。

- (65) TRAVEL JOURNAL 臨時増刊号『日本の海外旅行 35 年』第 36 巻第 46 号通巻 2012 号, (株)トラベルジャーナル 1999 年, 49 頁。
- (66) 前掲(65) 38 頁。
- (67) 日本政府観光局編著『2008 年版 JNTO 国際観光白書－世界と日本の国際観光交流の動向－』(財)国際観光サービスセンター, 2008 年。
- (68) 株式会社ジェイティービー監修『JTB REPORT 2007』(株)ツーリズム・マーケティング研究所 (JTM), 2007 年, 11 頁, 19 頁。
- (69) 2008 年 10 月 1 日発足, 国土交通省の外局, 観光立国の推進に向け 5 つの基本目標を示している: ① 訪日外国人旅行者 1,000 万人 ②日本人の海外旅行者 2,000 万人 ③国内における観光消費額 30 兆円 ④日本人の国内旅行 1 人当たりの宿泊数を年間 4 泊 ⑤わが国での国際会議の開催件数 5 割増。
- (70) 前掲(68) 72 頁。

(平成 21 年度関西大学大学院文学研究科修了生)

Japanese Overseas Traveling as a “Mechanism” Half a Century’s Experience after the Liberalization of Overseas Traveling

HIGASHIDE Shuichi

This study finds a mechanism in the development of Japanese overseas traveling in half a century from the enforcement of the Tourism Basic Act in 1963 to its complete revision in 2006, and studies three main actors moving that mechanism; the institution, the structure of travel and aviation industries, and Japanese travelers who are consumers.

The Japanese began traveling abroad since it was liberated in April 1964. At the beginning, overseas traveling was beyond the reach of ordinary people. It became rapidly popular among ordinary Japanese people as the Boeing 747 passenger airplanes were introduced in the 1970s. The structure of overseas traveling and commercialization of overseas traveling were developed in order to fill large airplanes. The number of Japanese overseas travelers reached its peak in 2000. However, it decreased as the B-747 became outdated.

This is the time to reconsider how the motivation of Japanese travelers, who are responsible for overseas traveling, have been changing.

Key words: liberalization of overseas traveling, Tourism Basic Act, the number of embarkations, Japanese overseas travelers, B-747 passenger airplanes