

# 観光人材教育の研究

## —観光事業の契機と業容の変化をいかに日本の観光産業は担ったか—

七 枝 敏 洋\*<sup>1</sup>

### 序論

2007年に「観光立国基本推進法」が議員立法で成立し、「観光振興に寄与する人材の育成のため、観光地及び観光産業の国際競争力に資する高等教育の充実、観光事業従事者の知識と能力の向上、地域固有の文化、歴史などに関する知識普及の促進施策を講じる」と第16条で規定した。同法は観光立国として国民経済の発展、生活の安定、国際相互理解の増進を目的にしたもので、観光人材の育成を日本で初めて法律に規定したものである<sup>(1)</sup>。

本論は日本での事業が出現した契機、事業内容に影響を与えた事象を抽出し、出現した観光事業を観光関連産業と観光人材がどのように担ったかを整理しようとするものである。研究方法は、まず観光事業の歴史を振り返り、事業の出現に関する言説や事象を抽出する。それらを時系列に、時代背景を対照しながら振り返る。言説や事象と観光事業の出現との関係、出現した観光事業を観光人材がどのように担ったかを考察し、事業の伸長と観光人材の役割と関係性を探る。

調査の結果、19世紀以降の日本の観光事業と観光産業は、19世紀は交通輸送技術の発達と20世紀は貿易収支の変化が導いた経済政策が、観光事業の出現、業容の変化と伸長に影響してきたことが明らかになった。なお本論文での観光事業とは、観光と移動に関する出版物、交通（航路、鉄道、航空、宿泊）、旅行とその関連サービスを指し、観光事業の契機や出現に影響した政策と観光教育に言及する。

### 第1章 中世の観光関連事業

#### 1. 中世日本の寺社参詣の定着

日本の18世紀以前の観光関連事業を振り返る。

12世紀から16世紀に亘り、鎌倉・室町時代に熊野詣

が盛んになる。社寺は「宿坊」となり、「先達」と呼ばれる案内制度があった。山伏が先達となり熊野を詣でる人たちの案内や宿坊の世話をしていた<sup>(2)</sup>。室町時代になると信仰の中心は伊勢神宮へと移り、江戸時代になると、五街道や宿場が整備され、庶民の旅が定着する<sup>(3)</sup>。伊勢を詣でた江戸からの参拝者は、帰路に奈良、高野山、道後、宮島、大阪、京都、善光寺、伊香保を巡ることも多くなり、往路にかける時間以上に帰路に次第に時間をかけるなど参詣後の観光を楽しむようになる<sup>(4)</sup>。「講」を構成するメンバー同士が「檀那」となり、旅費を出し合い、参拝者の代表が参拝する「代参」が行われていた。また「御師」（おし）は代参の世話をを行った。宍戸学（2013）は「先達」「御師」が日本の旅行業の始まりという<sup>(5)</sup>。

江戸幕府は1604年、全国の大名に国絵図村名村高の作成を命じた<sup>(6)</sup>。国絵には本道と脇道の区別、船渡、歩渡の別、国境から他国への道程、湊間の道程、海岸線の様子が記されている。1687年には、全国の主要街道を修めた道中記「諸国案内旅雀」が刊行された<sup>(7)</sup>。

1751年「伊勢道中行程記」が刊行され、旅に携帯可能で、実用的な巡礼地図の嚆矢となる<sup>(8)</sup>。「伊勢路のしるべ」<sup>(9)</sup>と、翌年、道中絵図「東海道分間絵図」（扶桑編）が刊行され、当時の江戸の伊勢詣の巡拝人気を裏付ける。また、1754年「日本山海名物図絵」（平瀬徹著、長谷川光信画）<sup>(10)</sup>や「木曾道中勝景行定記」が刊行された。

1810年「旅行用心集」（八隅蘆京庵著）の刊行は観光活動を誘発した<sup>(11)</sup>。1841年に刊行された「浪花講定宿附」は旅籠屋組織である、浪花講の指定宿を宿駅とした道中図となっている<sup>(12)</sup>。

幕府は国の管理、統合のために地図と地理の情報をまとめさせたものであるが、図絵の作成が旅行者の情報書となり、庶民の行動範囲を広げ、観光活動の定着

\*1 総合生活デザイン学科

を進めたのである。

## 2. 19世紀—鉄道と商船航路の交通技術発達の時代

1841年、英国のバプティスト派の伝道師トマス・クックがキリスト教の信徒を禁酒運動大会に参加させるために団体列車の手配を行った。参加者が割安な料金で参加できるように予約・交渉したのが包括旅行（パッケージ旅行）のはじまりとされる<sup>(13)</sup>。この禁酒運動大会の参加旅行の実施で信用を集めたトマス・クックは、1855年には英国から欧州諸国への団体旅行を取り扱うようになる。

1853年、米国海軍東インド艦隊代将マシュー・ペリーの黒船が日本の浦賀に来航する<sup>(14)</sup>。英清間のアヘン戦争の情報を得ていた日本は警戒したが、江戸を平和に守るため、翌年、日本は米国と日米和親条約を、1858年までにオランダ、ロシア、イギリス、フランスの5カ国と通商条約を締結する。通商目的の訪日外国人が増えた1859年、幕府は横浜に外国人居留区を建設し、1863年（明治元年）、「横浜クラブ」に、英国人が宿泊した記録が残っている<sup>(15)</sup>。

1864年、英国のP&O社（Peninsular and Oriental Steam Navigation Company）が上海・横浜間に航路を開設する<sup>(16)</sup>。1867年に同社は、サンフランシスコ・横浜・香港間に、1869年に太平洋郵船会社が神戸・長崎・上海航路を開設する<sup>(17)</sup>。訪日者数が増加し、1868年には東京・築地に日本初のホテルとなる、客室数103室の4階建て洋風建築「築地ホテル」が建築された<sup>(18)</sup>。航路の拡大と共に訪日者への宿泊対応業務が出現している。

## 3. 19世紀末—世界一周ブームと増加する訪日外国人への対応

トマス・クックは1871年に「Thomas Cook & Son」社を設立し、世界一周の団体旅行を企画・募集している。行程はリバプール→ニューヨーク→サンフランシスコ→日本→中国→シンガポール→インド→（スエズ運河）→イギリスの間を船で巡るものであった<sup>(19)</sup>。クックは1873年、ヨーロッパ鉄道時刻表を発刊し、翌年トラベラーズチェックの取扱いを開始している<sup>(20)</sup>。

航路の発達により欧米人の訪日者が増加すると、日本政府は仏像や仏教関係の古文化財の廃棄や、寺社宝物が古物商等の手に渡る危機を前に、「古器旧物保存法」（1871年）を制定した<sup>(21)</sup>。

1872年、鉄道が新橋・横浜間に開通する<sup>(22)</sup>。翌年、政府は新橋駅から銀座を、近代国家を象徴とする

街路にするため、ガス燈、アーケードなどがある煉瓦街にした。1874年に「古墳発見の節届出法」が制定され、発見の届出を制定する<sup>(23)</sup>。1875年に栃木県矢板の小学校が学校遠足で寺山観音に日帰り初詣を行った。1878年「箱根富士屋ホテル」が創業する<sup>(24)</sup>。

1880年代になると世界一周ブームが興り、日本でも外国人観光客が増え、インバウンド客への対応が必要となる。1885年に神奈川県・大磯海岸に海水浴場が開かれ、日本初の海浜リゾートとなり海浜セラピーが行われる<sup>(25)</sup>。

1885年日本郵船会社が設立され、翌年日本初の遠洋定期航路となる神戸・ボンベイ航路が開設される<sup>(26)</sup>。1886年に東京師範学校が千葉銚子へ11泊12日の長途遠足を行った<sup>(27)</sup>。日本最古の修学旅行の記録である。1888年にカナダ人宣教師A・Cショウが軽井沢に別荘を建築し、中山道沿が日本の山岳リゾート地になる。1892年に英国人聖公会宣教師W・ウェストンが北アルプスに登山し、著書「日本アルプスの登山と冒険」で赤石、木曾、飛騨山脈を日本アルプスと名付ける。1893年、地理学者志賀重昂（しげたか）の「日本風景論」がベストセラーになる。

1892年に築地にあった立教学校へ金谷真一氏<sup>(28)</sup>が入学する。翌年、父の金谷善一郎氏が栃木県・日光に「金谷カッテイジ・イン」（現：日光金谷ホテル）を開業した<sup>(29)</sup>。1893年、インバウンド客対応のため渋沢栄一（東京商業会議所会頭）らが「貴賓会（ウェルカム・ソサイエティ）」を設立する<sup>(30)</sup>。

1894年、日清戦争が勃発する（1894～1895）。月刊「汽車汽船旅行案内」が発刊され、交通機関を使う旅行が広まる。同年、英国の旅行会社トマス・クック社が横浜支店を設置する。翌年、日本郵船会社が欧州定期航路を開設し、ロンドン支店を設置する<sup>(31)</sup>。1897年「古社寺保存法」が制定される<sup>(32)</sup>。

## 4. 第二次世界大戦前後の交通網の発達と観光人材教育

第一次世界大戦終了後（1918年）、ヨーロッパ諸国はアメリカ人観光客を誘致するために統計的観光研究を行うようになった<sup>(33)</sup>。日本では「史跡名勝天然記念物保存法」（1919年）が制定される。

同年、石川県出身の犬丸徹三が長春、上海、ロンドン、ニューヨークでのホテル勤務を経験したのち、帝国ホテルの副支配人となる。道路交通法が公布され、伊勢神宮、主要港を軍事目的で結ぶ64の国道が定められる。国際連盟がパリに設立され日本が加盟する。

1920年ジャパン・ツーリスト・ビューロー<sup>(34)</sup>がトマス・クック社と、相互代理店契約を締結する。

1922年同社が大連汽船の委託乗車券の販売を開始する。翌年同社の外国人客数に匹敵するほどに日本人利用客数が増加する。この年、アメリカのコネル大学にホテル経営学部が設立される<sup>(35)</sup>。

1924年ジャパン・ツーリスト・ビューローなどが、雑誌「旅」を発刊する。また、同社がアメリカンエクスプレス社の海外旅行小切手の取扱いをはじめ<sup>(36)</sup>。1929年に国宝を古社寺の所有に関わらず指定する「国宝保存法」が制定される。

1930年、鉄道省内に国際観光局が設立され、翌年施策機関として財団法人国際観光協会（日本政府観光局JNTOの前身）が設置される。国際観光局が欧米の観光政策、統計、理論に関する観光研究・著作等の翻訳を行い、日本では、ドイツ、オーストリアでの経済学研究に加え、社会学的観光研究が行われる（折戸晴雄ら、2004）。国際ホテル専門学校（現東京YMCA国際ホテル専門学校）が開校する。日本で最初のホテル学校で観光人材教育が始まる。

1934年、日本初の国立公園として、瀬戸内海、雲仙、霧島の3国立公園が指定される。第二次世界大戦開戦（1942年）にともない、鉄道省国際観光局が廃止され、国際観光局の施策業務は鉄道総局業務局国際課が、資産と事務を財団法人国際観光協会が継承する。1945年、海軍の借上げにより日光観光ホテルが休業する。鉄道省が近郊・近県への行楽旅行を抑制するために乗車券発売を制限する。関門鉄道トンネルが開通する。1943年、ジャパン・ツーリスト・ビューロー<sup>(37)</sup>が財団法人東亜交通公社へ社名を改称する。

## 第2章 日本の戦後復興期の観光関連事業

### 1. 戦後訪日する外国人対応のための観光事業の整備

1945年日本は敗戦を受け入れる。第二次世界大戦（1939～1945）による日本人の死亡者数は約310万人にも及んだ<sup>(38)</sup>。9月1日、財団法人東亜交通公社が財団法人日本交通公社と社名を改称し、同社は進駐軍の案内と旅行斡旋を始める。日本交通公社の「時刻表」が復刊し、同社は運輸省から鉄道博物館の運営を受託する。東京自動車（現在国際自動車グループ）が、外国人専用ガイドが案内する、東京遊覧バスの運行を始める。GHQ（General Headquarters, 以下GHQ）が国立公園を含む、文化・歴史・宗教的に重要な地域等の保護・管理を発令し、国立公園は厚生省が所管する<sup>(39)</sup>。

1946年日本交通公社と東京・京都の両観光協会が発起人となり、全日本観光連盟が結成される<sup>(40)</sup>。同年、東京YMCA内のYMCA国際ホテル学校（就業期

間1年間、定員80名）が再開する。卒業生は進駐軍関係者の対応目的や進駐軍の職員として採用された<sup>(41)</sup>。この年アメリカでは、ボールスミス大学カレッジにホスピタリティ経営学部が設置され、ホテル経営の実学研究が進む<sup>(42)</sup>。

1947年ノースウェスト航空がシアトル・東京便を開設する。日本では日本交通公社、京阪神急行電鉄、西日本鉄道、阪神電鉄、近畿日本鉄道、日本通運、ジャーディン・マセソン商会在、国際航空運送協会（IATA）の代理店として認可され、国際航空券の販売を始める<sup>(43)</sup>。外国人観光客に、東京・鎌倉・箱根の国内旅行が許可される<sup>(44)</sup>。観光審議会が外貨獲得などを目的に観光事業基本方針を決定し、国際観光事業の実施に関する法律が公布される。1947年に社団法人全日本観光連盟が設立される。中国・国民政府が首都を成都から台北に移し、蒋介石が総統に復帰する。

国内でスキー列車が復活する。12月に世界一周船、プレジデント・モンロー号が横浜に入港する<sup>(45)</sup>。

1948年に感染症の経路調査や温泉保護を目的に「旅館業法」、「温泉法」が制定される<sup>(46)</sup>。1949年に「国際観光ホテル整備法」、「通訳案内業法」、「国際観光事業の助成に関する法律」などの訪日外国人客対応の法律が制定される。同年運輸省鉄道総局に観光課が設置される。日本国有鉄道が発足し、東京～大阪間に国鉄が特急「へいわ」が走る。

1950年、日本交通公社が海外宣伝部を設置し、翌々年にニューヨーク事務所を開所する。毎日新聞社主催で「新日本観光地百選」が選出され、海岸、湖沼、山岳などの10のカテゴリーに7750万票が投票された<sup>(47)</sup>。4月に「臨時建築制限規則」<sup>(48)</sup>により旅館建築の緩和がなされる。5月に「国土総合開発法」、「文化財保護法」が制定される。文化財保護法は法隆寺金堂の火災（1949年）がきっかけで法制化された。

1951年、サンフランシスコ講和会議が開かれ日本の国家主権が国際的に復権される。順次、ホテル接収が解除される。8月、日本航空株式会社（以下、日本航空）が創立される<sup>(49)</sup>。入国、帰国、外国人の在留許可手続き等について「出入国保護法」、「旅券法」、「検疫法」の法令が制定される<sup>(50)</sup>。

1952年に「旅行あつ旋業法」が制定される。翌年9月に中小企業金融公庫が発足され、旅館業を国庫資金の融資対象とする。GHQが日本郵船の欧州定期航路の再開を許可する。日本ヘリコプター輸送株式会社（日ペリ）が設立される。日ペリは1957年12月に全日本空輸と社名変更し、1年後極東航空と合併し、全日本空輸株式会社と改称する。

## 2. 東京オリンピック前の開発と観光関連の法整備

朝鮮戦争が勃発する（1950～1953）。国内では、朝鮮戦争による特需が興る。1953年、日本は国際航空運送協会（IATA）への加盟が承認される。1955年、財団法人国際観光協会が再度設立される。ソーシャル・ツーリズム研究会が設立される。国民宿舎、国立青年の家、公営ユースホステル整備計画が策定され国民の旅行のマスツーリズム化（大衆化）が図られる。近畿日本航空観光と日本ツーリストが合併し、近畿日本ツーリスト株式会社が発足する。日ソ共同宣言によりソ連に抑留されていた1000名余が帰国する。

1956年、日本道路公団が発足する。国民宿舎整備が始まる。「経済白書」が「もはや戦後ではない」と発表する<sup>(51)</sup>。1957年「自然公園法」が制定され、自然環境の保護と国民の利用が推進される。日本では文化財保護制度が自然保護の法制度より先行した。

1959年に財団法人国際観光協会と社団法人全日本観光連盟が統合され、特殊法人日本観光協会が設立される。7月に豪州カンタス航空が太平洋線のジェット旅客機化を行う。国立西洋美術館が上野口に開館する。

同年、日本交通公社、日本旅行会、近畿日本ツーリスト、東急観光、全日本観光、日本交通観光社らが国際旅行業協会（1963年に日本旅行業者協会となる）を設立する。

1960年、日本交通公社が外国人旅行のガイドの専属化を実施する。この頃、東京オリンピックを控え第1次ホテルブームが興る。ホテルニュージャパン、銀座東急ホテル、パレスホテル、ホテルオークラ、東京ヒルトンホテル、東京プリンスホテル、ホテルニューオータニなどが建設される。総理府が第1回全国旅行動態調査を実施し、全世帯の34.3%、男性の64.1%、女性の71.8%が年間に1度も旅行をしていないと公表する<sup>(52)</sup>。

1961年、自然公園法の公園計画に基づき国民休暇村の整備が始まる。9月に日本航空が中型のコンペア型ジェット機を投入する。

1962年、全国総合開発計画が策定され、太平洋ベルト地帯の工業開発が始まる。1963年、海外旅行の自由化とオリンピック開催を前に財団法人日本交通公社から営業部門が分離し、株式会社日本交通公社が設立される。石川県・山代温泉百万石が建設される。観光基本法が制定される<sup>(53)</sup>。同法は国内の国際観光地整備と観光振興、観光資源の保護育成と国土開発を目指しており、経済成長期の内需振興・開発型法令であったといえる。東京ヒルトンホテルが開業し、アメリカ式チェーンホテル経営が導入される。国連が主催する、「国際旅行および観光に関する会議」（ローマ）に日本代表が参

加する。国際観光ホテル整備法の一部改正法の公布により、宿泊約款の届出・公示義務が規定される。

## 3. 日本人の海外旅行の自由化と国内旅行ブーム

1964年、海外への観光旅行が自由化される。外貨持ち出し限度額は一人あたり年間1回500ドルであった。スイス航空がパッケージ旅行「プッシュホン」を発売する。特殊法人日本観光協会が特殊法人国際観光振興会（JNTO、現在の独立行政法人国際観光機構）へ組織変更を行う。東京オリンピックが開催される。

1965年、任意団体日本コンベンション・ビューローが設立される。観光政策審議会が、国際観光地および国際観光ルートの整備方針を内閣総理大臣に答申する<sup>(54)</sup>。

1966年、海外渡航の外貨持ち出し枠がひとり年間500ドルから1回500ドルへ変更され、年間の回数制限が撤廃される。1968年に文化庁が設置される。日本のGDPが英国を抜き世界第2位になる。1969年に日本航空が、旅行会社を設立し、同社はパッケージ旅行「ジャルパック」を発売するホールセラー（卸売り業者）になる。旅行会社が出資する「ジェットツアー」が設立され、日本に乗り入れる海外の航空会社で旅行を組成するホールセラーとなる<sup>(55)</sup>。

1969年、高速道路や高速幹線鉄道計画の策定と大都市機能の抑制と地方振興を目的に第3次全国総合開発計画が策定される。

1970年、旅券法が一部改正され、観光目的での5年間有効の数次往復旅券の発給が可能となる。文化財保護全国協議会が結成される。国際旅行業者協会の外国人旅行委員会と日本観光通訳協会がガイドのグレード査定を行う。また、日本人の海外旅行者数が訪日外国人数を上回る100万人に近づく。外務省などが小冊子「あなたも今日から国際人—海外旅行マナー・ミニガイド」を作成し旅行マナーが課題となる。

日本万国博覧会（大阪万博）が開催され6400万人が来場する。海外旅行者の免税枠が拡大する。日本国有鉄道（後のJR）が、ディスカバー・ジャパン・キャンペーンを展開し国内旅行ブームが起こる。同年、国内経済の均衡と発展の促進、リゾート産業の振興を目的に、総合保養地域整備法（リゾート法）が制定される。

## 4. 日本人の海外・国内旅行者数増加による観光産業の変化

1971年に「旅行あつ旋業法」が全面改正され、「旅行業法」が施行される。海外旅行を取扱う一般旅行者の営業保証金額が、消費者の安全と利便性の向上のために引き上げられる。同年、女性誌「non-no」が

発売され、女性旅行ブームが起こる<sup>(56)</sup>。スミソニアン協定により1米ドルが308円に切り上げられ、後に変動相場制に移行する。経済成長期が続き、円高が日本人の海外旅行を後押しする。

1972年に環境庁が設置され「自然環境保全法」が制定され、高度経済成長期の国土開発に対する自然保護の基本理念を国が明確にした。翌年に尾瀬で自動車道路の建設中止が決定され、国内の自然保護運動の先駆けとなる。第1次石油危機が起こる。

1973年「わが国の余暇の現状と余暇時代への願望」を通産省が発表し、日本観光開発財団は「ヤング（若者）の旅行相談コーナー」を開設する。日本人の海外渡航者が200万人を超える。大都市生活者を対象に大規模観光レクリエーション地区の整備が始まる。1975年「文化財保護法」が改正される。歴史的建物・景観の残る周辺地域を開発から守り保存するため「重要伝統建造物群保存地区」が指定される。

1977年、日本人の旅行形態が「安・近・短」（安価で近く短い期間）の旅行へ、そして、旅行スタイルが団体旅行から個人旅行化へと進む。1978年、新東京国際空港・成田が開港する。中国への旅行が自由化される。同年、世界観光機関が世界観光会議をマニラで開催する。

1980年、内外の人権活動家から日本人の買春ツアーの改善が要求される。日本はオーストラリアとワーキングホリデー協定を締結する。第3次全国総合開発計画により高等教育機関の地方分散が促進され、80年代の18歳人口の増加に対応し、都市圏外で大学の新学部設立が認可される。運輸省観光部が日本旅行業協会に日本人海外旅行の健全化について通達を行う。高校生の海外留学希望者が増加する<sup>(57)</sup>。

1981年、運輸省観光部が自家用車を使った貸切りバス経営類似行為の防止通達を行う。神戸市が神戸ポートアイランド博覧会を開催する。千葉県佐倉市に国立歴史民俗博物館が開設される。日本交通公社がサイパンのビーチホテル、インターコンチネンタル・インの経営権を取得し、近畿日本ツーリストはサイパンのハファダイビーチホテルの新館を建設する。旅行業がホテルの経営にのり出しことに加え、鳥取県・皆生温泉で第一回皆生トライアスロン大会を開催するなど、地域マラソンの主催を行う。

1982年第2次ホテルブームが興り、サンルート東京、品川プリンスホテル、新高輪プリンスホテル、新宿ワシントンホテルなどが建設される。特殊法人国際観光振興会（JNTO）が訪日外国人旅行者の対応に無料電話案内トラベルフォンを開設する<sup>(58)</sup>。オリエント・エクスプレス・ホテルズが欧州内でオリエント

急行を運行する。近畿日本ツーリストが海外マラソン参加ツアー、小田急トラベルが富士山麓ツアーを企画主体となり実施する。

1983年、公正取引委員会がプレゼント付きの旅行募集広告に排除命令を出す。歌舞伎役者の市川猿之助がヨーロッパで歌舞伎教室を開催する。TBS放送（東京放送）が「スチュワーデス物語」を放送し客室乗務員が憧れの職業となる。東京ディズニーランド（TDL）が開業し、初年度入場者1600万人を超える。長崎オランダ村が開業し、全年齢を対象としたテーマパークブームが起こる。

1984年、観光政策審議会が内閣総理大臣に「国際観光の新たな発展に関する意見」を提出する。日本航空が国際航空運送協会の国際定期輸送実績（1983年）で世界第一位となる。

1985年、日本旅行業協会が第一回ニューメディア対策特別委員会を開催する。同協会は「旅は世界の潤滑油」をキャッチ・フレーズに海外旅行推進キャンペーンを開始する。日本コンベンション推進協議会が設立され、国際コンベンション振興事業を開始する。

日本交通公社のヨーロッパ総括支店（ロンドン）が日本ツアーのホールセールを開始する。日本とニュージーランドの間でワーキングホリデー制度が発効される。「航空憲法」の廃止により全日本空輸、東亜国内航空の国内幹線・国際線への進出が可能となる。筑波で「科学技術博覧会」が開催され2033万人が来場する。秘湯ブームが興る。国外ではプラザ合意により円高が進み、1ドルが220円台をつける。

1986年、円高により、日本旅行業協会が訪日外国人客の宿泊料金の見直しの要望書を日本ホテル協会に提出する。NTTツアーメディアが旅行業VAN会社を設立し、ツアーのネット販売に着手する。第一回日本観光研究者連合全国大会が東京で開催される。国鉄分割・民営化関連法案が成立する。海外への修学旅行を実施する高校が急増する<sup>(59)</sup>。国は、テン・ミリオン計画を策定し、日本人の海外出国者数1000万人を1991年までに目指す、アウトバウンド政策を採る。出国者数の数値目標の設定は世界的にも珍しい。

1987年、国民の資産総額がアメリカを抜き世界一位となる。対米貿易収支が年間568億ドルの黒字となり、日米経済摩擦が深刻になる。日本人の海外旅行者が869万人になる。日本人の海外旅行者のみやげ品等の、免税限度10万円枠が20万円に引き上げられ、国民の海外旅行を後押しする。JR6社が旅行業に進出する。ハワイの日本人観光客が100万人を超える。海外在住の子女数が4万人、日本への留学生が約2.2万人となる。年末にアメリカの株式が暴落し、東京外国為替

市場の円相場が1ドル123円50銭の高値をつける。  
諸外国との観光交流促進は、1987年までの日本製品

の輸出増による貿易黒字増加の時期と重なり、黒字の  
解消に役立った(図1)。



図1 日本の貿易収支の推移 (兆円)  
出所：財務省「貿易統計」を基に筆者が作成

## 5 経済バブルの崩壊—アウトバウンド政策から持続可能なインバウンド政策へ

1988年、瀬戸大橋が完成し、青函トンネルが開通する。運輸省が第4次全国総合開発計画(交流、リゾート法)を公布する。全国に3,000ha.の重点整備地区が設けられ、6省庁は資金面と税制面の優遇措置を行い、ゴルフ場、スキー場、マリナーなどを全国に整備するとする。

国際交流が推進される<sup>(60)</sup>。定年者等を海外に長期滞在させる、シルバーコロンビア計画が策定される。アメリカが日本に査証免除プログラムを制定し、観光・商用の査証が免除される。

国鉄の分割・民営化が行われ6旅客鉄道と1貨物鉄道会社が誕生する。日本交通公社がCI戦略で、社名やマークを「JTB」に統一する。

1989年に大阪で「花と緑の博覧会」が開催され、来場者数が2313万人に上る。1989年、ふじ丸、クリスタル・ハーモニー、飛鳥就航などによる国内外クルーズブームが始まる<sup>(61)</sup>。

1990年に福岡県八幡市に、スペースワールドが開業する。海外への日本旅行者数が、テン・ミリオン計画目標であった1000万人に3年間で到達する。このころ、大学では大学全入時代が到来し、国はインターシップ等による産学連携強化を奨め、翌年に大学設置基準の規制緩和を行う。

1991年、湾岸戦争が勃発し海外旅行ブームが停滞する。1992年、リオデジャネイロで地球サミットが開催さ

れ、世界的な環境保全が議論され「持続可能な開発」が合意される。「世界遺産条約」に日本が締結する。

1993年に「今後のリゾート整備のあり方について」が公表される。目的は①家族が揃って1週間程度滞在できるリゾート、②自然環境との調和、生活環境の質の高度化、地域の歴史・文化の保全・創造、地盤産業の振興、③自然環境の保全と豊かな国土形成を目指すこととし、「持続可能な開発」と経済的には内需振興型への方針転換である。

1994年、「国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律」が制定される。1995年、1米ドル79円85銭の高値をつける。1996年に「ウェルカムプラン21」(訪日観光交流倍増計画)が発表される。1997年に「外国人観光旅客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律」が制定され、訪日外国人振興政策が採用される。

1998年に北海道占冠村のトマムリゾートが、2001年に宮崎県のシーガイアが破たんする。「総合保養地域整備法」が環境負荷の増加、地方財政の破綻などを理由に批判される。2005年に「外国人観光旅客の来訪地域の整備等の促進による国際観光の振興に関する法律」が制定され、日本は3度目のインバウンド重視政策へ舵をとる。

## 第3章 交通技術の発達と貿易収支が方向づけた観光事業

18世紀から19世紀に亘る、蒸気機関の発明、産業革

命による、鉄道、船舶、自動車の交通技術の発達は観光産業の事業創出の契機となった。例を挙げると、19世紀に誕生した旅行会社トーマス・クック社は鉄道を利用した団体旅行ビジネスを始めた。19世紀末、航路による世界一周ブームが起こると、東アジアに位置する日本は、船舶の寄港地及び着岸港となり訪日外国人旅行者が増える。国内の旅行会社は船舶会社の相互乗入れによる内外商船会社の船舶券の販売、訪日外国人旅行者の宿泊、乗車券等の手配が誕生した。

日清戦争が終戦し、中国本土に日本の鉄道網が広がる。第一次世界大戦終結により欧州では経済が停滞し、米国の経済力が台頭する。第一次世界大戦後、航空機の開発と利用により航空網が発展する。第二次世界大戦で勝利した米国は世界にネットワークを広げ、太平洋にも交通網を広げた。20世紀前半のジェットエンジン開発による航空機の技術革新は交通運輸量を拡大し世界の版図を縮めた。

旅行業は船舶網の発展とともに船舶券を、航空機の発展とともに航空券の販売を、交通技術の発達とネットワークの拡大とともに、代理販売業務が誕生した。また、日本人の海外渡航自由化に伴う渡航者数の増加に、渡航や外貨交換の手続きの代行・簡略化を旅行会社が担うようになった。旅行会社は海外旅行者数の急激な拡大を支えてきたのである。

1980年代になり、テーマパークや博覧会の入場券の代理販売をはじめ、入場券と移動をセットしたバック旅行（包括旅行）の販売が広がった。鉄道・船舶の利用の大衆化が進み、観光活動が浸透、成熟すると、オリエントエクスプレスなどの高級トレイン・クルーズ、船舶クルーズなどを豪華に楽しむ企画が商品化されることにより移動を観光の目的に加えた。

宿泊業では1970年代のソーシャル・ツーリズムによって、宿泊行動が国民の身近なものになった。そこでホテル・宿泊施設は高級化や、温泉地の回遊性を高めるなど、宿泊施設と周辺環境の魅力を高めることで、宿泊地・施設間の差別化を図った。

19世紀末の外国人流入期には商工会議所や貴賓会などの民間経済組織が訪日者を受入れ、国は、鉄道院内に国際観光局を配置し、訪日外国人を誘致した。また、鉄道院はホテル専門学校の設置を働きかけ、人材教育を促した。鉄道院の国際観光局からは財団法人日本交通公社が誕生する。鉄道院は、伊・英・独の観光に関する海外研究を訳し、1930年代以降、観光教育の研究者用のテキストになった。鉄道院による観光施策と観光教育の役割は大きい。

観光教育について日本初の観光学科設立である、立教大学社会学部観光学部は「ホテル講座」が前身であり、観光人材教育を目指すものであった。日本最初のホテル学校である国際ホテル専門学校と大学の観光系学科の設立・設置の背景に、時々の訪日者の増加による要請があったことが分かる。

第二次世界大戦後、訪日者が増加すると、文化・自然等の観光資源の保存・保護、旅行者の保護のために、旅行業、運輸業、宿泊業の観光関連産業の規制、法制化がなされてきた。

日本は他国に見られない、アウトバウンド重視の時代が存在したというユニークな歴史がある。世界中で観光客の誘致促進がなされる中、1960年代から80年代に行われた、日本のテン・ミリオン計画、免税枠の拡大、査証の相互免除化、シルバーコロンビア計画など、日本人の海外旅行を優遇する政策（図2）が採られたことは、同時にインバウンドに向けた国内の観光

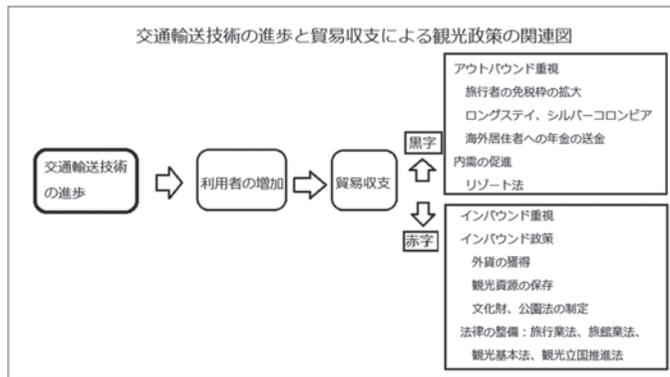


図2 輸送技術の進歩と貿易収支が影響したと考えられる観光関連政策  
出所：筆者が本文中の、交通輸送技術、貿易収支の変化を起因とする観光関連政策を図表化した。

政策が遅れた原因にもなったのである。

#### 第4章 終わりに代えて

幕末から19世紀末の日本の観光事業はインバウンドで訪日する外国人の受け入れに始まった。日清戦争後から第一次世界大戦後の時期は、鉄道路線網、航路、航空路の拡大、日本の観光関連企業による世界的誘致拠点の展開と共にアウトバウンド志向の政策が、第二次世界大戦後は経済復旧を目的としたインバウンド志向の政策が採られた。

1960年代から80年代の戦後日本の経済成長期は、日本人の海外渡航を奨めるアウトバウンド政策、1980年代末の日本の経済バブルの破綻後は、再度インバウンド政策が執られた。20世紀以降の日本の観光政策は、インバウンドへの対応にはじまり、経済の好況の変化によりアウトバウンド、インバウンド政策が採られたのである。

2000年代のインバウンドの増加は、主に東アジアの諸国の経済力の高まりと日本の入国査証の緩和、LCC（格安航空会社）のサービス網拡大と交通技術の向上が要因と言える。このことは1960年代から70年代の、日本の経済力成長とジェット機の導入時期を彷彿とさせる。バブル経済の崩壊、少子化の進行、観光活動の浸透と共に、大学の観光系学部・学科も増加している<sup>(62)</sup>。今後はインバウンドとアウトバウンドの均衡のとれたツーウェイリズムに基づく交流の拡大が求められよう。日本のインバウンドとアウトバウンドの交流を支える観光政策、観光関連産業を担う観光人材育成が重要となって来ている。

- (1) 観光基本法（1963）には観光人材育成の規定はない。
- (2) 恵津森義行「中世東国における熊野先達の存在形態」兵庫教育大学大学院学校教育研究科修士論文、11ページ。
- (3) NHK for School「五街道や宿場が整備」、2020年10月10日、[https://www2.nhk.or.jp/school/movie/clip.cgi?das\\_id=D0005310087\\_00000](https://www2.nhk.or.jp/school/movie/clip.cgi?das_id=D0005310087_00000)
- (4) 橋本俊哉「観光回遊論」風間書房、1997年。
- (5) 宍戸学他「観光概論」、改訂第11版、2013年、25ページ。
- (6) 旅の文化研究所【編】「旅と観光の年表」河出書房新社、2011年、20ページ。
- (7) 松木哲「航路細見記の系譜」神戸商船大学海事資料館、1982年、10ページ。

- (8) 「伊勢詣順路志」古地図コレクション、2020年10月11日、旅の文化研究所【編】、前掲書（注6）、60ページ。<https://kochizu.gsi.go.jp/items/117>
- (9) 三ツ木芳夫「江戸中後期の庶民・商人の旅に関する一考察—旅環境の変化から見た旅の容易性に着目して—」札幌大学学術レポジトリ、2009年、64-65ページ。
- (10) 旅の文化研究所【編】、前掲書（注6）、61ページ。
- (11) 「江戸時代に、旅行のガイドブックはあったか。」江戸東京博物館、2003年、2020年10月11日、<https://www.edo-tokyo-museum.or.jp/purpose/library/reference/alphabet/3>
- (12) 三ツ木芳夫「江戸中後期の庶民・商人の旅に関する一考察—旅環境の変化から見た旅の容易性に着目して—」札幌大学学術レポジトリ、2009年、74-75ページ。
- (13) 旅の文化研究所【編】、前掲書（注6）、93ページ。
- (14) 旅の文化研究所【編】、前掲書（注6）、94ページ。
- (15) 旅の文化研究所【編】、前掲書（注6）、143ページ。
- (16) 旅の文化研究所【編】、前掲書（注6）、149ページ。
- (17) 旅の文化研究所【編】、前掲書（注6）、149ページ。
- (18) 旅の文化研究所【編】、前掲書（注6）、110ページ。
- (19) 旅の文化研究所【編】、前掲書（注6）、125ページ。
- (20) トーマス・クック・グループ、Wikipedia、<https://ja.wikipedia.org/wiki/トーマス・クック・グループ>
- (21) 旅の文化研究所【編】、前掲書（注6）、120ページ。
- (22) 旅の文化研究所【編】、前掲書（注6）、123ページ。
- (23) 埋蔵文化財と文化財保護法、文化庁、2020年10月12日 <https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkazai/shokai/maizo.html>
- (24) 金谷カティジ・イン（ママ）の金谷善一郎氏の次男で、金谷真一氏の弟である金谷正造氏が富士屋ホテルの山口仙之助氏の婿養子・山口正造となり経営を担う。旅の文化研究所【編】、前掲書（注6）、149ページ。
- (25) 「磯旅ドットコム」、『神奈川県大磯町観光推進室ホームページ』2020年3月22日、<http://www.town.oiso.kanagawa.jp/isotabi/miryoku/hassyou/kaisuiyoku.html>。
- (26) 旅の文化研究所【編】、前掲書（注6）、149-150ページ。
- (27) 旅の文化研究所【編】、前掲書（注6）、150-151ページ。
- (28) 金谷善一郎の長男・金谷真一（かなやしんいち）氏は、1927年に日光金谷ホテルを金谷善一郎から

- 継ぎ社長になり、日本最古といわれるホテルの経営を引き継いだ。
- (29) 「観光研究所半世紀の歩みとこれからの観光人材育成の課題」立教大学観光研究所だより, Vol.14 No.2, Spring 2018, 立教大学観光研究所
- (30) 宍戸学他, 前掲書(注5), 28ページ。
- (31) 旅の文化研究所【編】, 前掲書(注6), 168ページ。
- (32) 「文化財保護」『文部科学省ホームページ』2020年1月1日, 旅の文化研究所【編】, 前掲書(注6), 170-171ページ。https://www.mext.go.jp/b\_menu/hakusho/html/others/detail/1317734.htm。
- (33) 工藤泰子「戦前の我が国における観光学についての史的研究」『島根県立松江キャンパス研究紀要』第53巻, 2015年, 65ページ。
- (34) 戦前に財団法人東亜旅行社, 財団法人東亜交通旅行社, 戦後に日本交通公社となるJTBの前身
- (35) 工藤泰子, 前掲書(注33), 67ページ。
- (36) 旅の文化研究所【編】, 前掲書(注6), 239ページ。
- (37) 旅の文化研究所【編】, 前掲書(注6), 213ページ。
- (38) 当時満州在住の日本人は約155万人。敗戦の混乱による死亡者は約17.6万人, 開拓団関係者27万名のうち約8万人が死亡した。「戦争による国別犠牲者数」『人間自然科学研究所ホームページ』2020年3月23日, https://www.hns.gr.jp/sacred\_place/material/reference/03.pdf。
- (39) 旅の文化研究所【編】, 前掲書(注6), 315ページ。
- (40) 旅の文化研究所【編】, 前掲書(注6), 319ページ。
- (41) 工藤泰子「我が国の観光教育についての史的研究—2つのオリンピックと教育機関設立を中心に」日本国際観光学会論文集(第22号), 2015年3月, 15ページ。
- (42) Why Paul Smith, Paul Smith's College, January 01, 2020, https://www.paulsmiths.edu/about/why-paul-smiths/。
- (43) 旅の文化研究所【編】, 前掲書(注6), 329ページ。
- (44) 旅の文化研究所【編】, 前掲書(注6), 325ページ。
- (45) 旅の文化研究所【編】, 前掲書(注6), 325ページ。
- (46) 旅の文化研究所【編】, 前掲書(注6), 327ページ。
- (47) 1950年, 毎日新聞社主催「新日本観光地百選」で, 蔵王, 日本平, 箱根温泉, 赤目四十八滝, 和歌浦・友ヶ島, 宇治川, 長崎, 菅沼・丸沼, 昇仙峡, 錦帯橋などが各カテゴリーによる各1位に選定された。旅の文化研究所【編】, 前掲書(注6), 333ページ。
- (48) 臨時建築制限規則, 2020年11月14日, https://hourei.ndl.go.jp/simple/detail?lawId=0000038669&current=1
- (49) 1953年10月日本航空株式会社法に基づき日本航空は政府出資10億円と旧会社の営業価額10億円を合わせた20億円の資本金で半官半民の株式会社であった。JALの沿革, Japan Airlines, 2020年12月24日, https://www.jal.com/ja/outline/history.html。
- (50) 宍戸学他, 前掲書(注5), 294ページ。
- (51) 「もはや戦後ではない」と言う言葉が登場する部分は次のようになっている。「戦後日本経済の回復の速やかさには誠に万人の意表外にでるものがあった。それは日本国民の勤勉な努力によって培われ, 世界情勢の好都合な発展によって生まれた。しかし敗戦によって落ち込んだ谷が深かったという事実そのものが, その谷からは上がるスピードを速やかにしめたという事情も忘れることはできない。経済の浮揚力には事欠かなかった。(中略)消費者は常にもっと多く物を買おうと心掛け, 企業者は常にもっと多くを投資しようと待ち構えていた。いまや経済の回復による浮揚力はほぼ使い尽くされた。(中略)もはや『戦後』ではない。我々はいまや異なった事態に当面しようとしている。回復を通じての成長は終わった。今後の成長は近代化によって支えられる。そして近代化の進歩も速やかにしてかつ安定的な経済の成長によって初めて可能となるのである。」
- 小峰隆夫「もはや戦後ではない—経済白書70年(2)」公益社団法人日本経営研究センター, 2020年4月4日, https://www.jcer.or.jp/j-column/column-komine/20160517.html。
- (52) 旅の文化研究所【編】, 前掲書(注6), 377ページ。
- (53) 観光庁「観光立国推進法」2007年, 2020年1月1日, https://www.mlit.go.jp/kankocho/kankorikkoku/kihonhou.html。
- (54) 旅の文化研究所【編】, 前掲書(注6), 398ページ。
- (55) 旅の文化研究所【編】, 前掲書(注6), 397ページ。
- (56) 山本志乃「新婚旅行とアンノン族—戦後における若い女性の旅をめぐって(戦後日本における旅の大衆化に関する研究)」旅の文化研究所研究報告／「研究報告」編集委員会編(20), 2011年3月, 61-73ページ。
- (57) 留学先はアメリカが半数以上を占めイギリス, フランスと続いた。旅の文化研究所【編】, 前掲書(注6), 465ページ。
- (58) 1984年に特殊法人国際観光振興会が訪日外国人旅行者向けの催し物電話案内「テレツーリスト」

を京都で開始する。旅の文化研究所【編】、前掲書(注6)、477ページ。

(59) 人気の行先は韓国・中国・台湾・アメリカ・カナダなどであった。

旅の文化研究所【編】、前掲書(注6)、489ページ。

(60) 国際交流が推進される。この時期は円高を背景とした、貿易黒字の低減、輸入・内需型の経済政

策の時期と重なる。

(61) 宍戸学他、前掲書(注5)、218ページ。

(62) 日本の観光系学部・学科は、2019年3月末には49大学49学部52学科の入学定員5,562人になっている。筆者調べ。

(受理 2021年1月6日)

## 観光人材教育の研究

—観光事業の契機と業容の変化をいかに日本の観光産業は担ったか—

七 枝 敏 洋

### 要 旨

2007年に「観光立国基本推進法」が成立し、第16条で観光人材の育成が法律に規定された。本論文の目的は、観光事業の伸長の前にどのような契機があり、どのように観光人材が事業を担ったか述べることである。研究方法は、19世紀以降の世界と日本の観光事業の出現に関する言説や事象、そしてそれらの時代背景と対照し、時系列に振り返る。挙げられた観光事業の事象の関係、出現した観光事業を観光人材がどのように担ったかを検討し、観光事業の出現から伸長の要因を探る。

調査の結果、日本の観光事業と観光産業は、第一に交通輸送技術の発達により、第二に貿易収支の変化によって採られた経済政策の影響を受けて事業内容を決定し拡大してきたことが明らかになった。

### Abstract

Why and how the Japanese tourism industry has grown historically

NANAEDA Toshihiro

Tourism industry and human resource: Why and how the Japanese tourism industry has grown since 19<sup>th</sup> century. The tourism-motivated Country Promotion Basic Act was established in 2007 to regulate competitive tourism enterprises and human resource development in the tourism sector. In this study, we investigate why and how the tourism industry and human resource has evolved throughout Japanese history as well as the roles played by key businesspersons in shaping the industry. Looking back at historic events in the tourism sector, we demonstrate that new transportation technologies and economic policy changes by the government have led to the creation of new tourism businesses that meet changing demands. Tourism businesses should understand how innovations in transportation and political changes can bring about new business opportunities.

(Received January 6, 2021)