

IV-397

戦前の国際観光旅客誘致のための交通政策

高知工科大学 正員 轟 朝幸
高知工科大学 正員 砂本文彦

1. はじめに

わが国政府の国際観光旅客（外客）の誘致政策は、外貨獲得を主目的として昭和初期に本格化されている。このとき鉄道大臣の諮問機関として設けられた国際観光委員会において外客誘致の様々な方策が検討・議論され、答申されている。ここでの検討内容は、現代の外客誘致およびそのための施設整備計画において参考になるものが多い。そこで、本稿では国際観光委員会での検討・議論を中心に、焦点を戦前の観光交通政策に絞って整理することを試みた。

2. 戦前の国際観光

安政元年（1854）の日米和親条約の後、横浜、神戸、長崎などの港が開かれ、外国船が行き来するようになり、明治3年（1870）にはサンフランシスコ～横浜～神戸～上海間、明治9年（1876）には欧州～上海～横浜間の航路が開設されている。このころは西欧で世界一周旅行が流行しはじめた時代であり、契機となったのはスエズ運河の開通（1869）である。増えてきた外客の案内などの受け入れ体勢と更なる増加を図ることを目的としたいわゆる旅行業のさきがけの団体が、明治26年（1893）に東京商工会のなかに設けられた「喜賓会」である。外客の中には多くの賓客も含まれていたが、明治政府は外交儀礼を熟知しておらず、宿舎などの受け入れ施設も整っていなかった。喜賓会は、既に旅行を商品として産業化していたフランスの旅行業者などにならない、わが国へ外客を誘引することと、外交のための旅行者の接待との2つを目的として設立されているが、主目的は後者にあった。明治45年（1912）には鉄道院運輸部にいた木下淑夫（東京帝国大学工科大学土木工学部卒業）の発案で鉄道院が中心となり、ジャパン・ツーリスト・ビューロー（現在の日本交通公社（ジャパン・トラベル・ビューロー）の前身）が設立された。設立の趣旨は日本の外国における知名度と評価を上げるために外国人旅客を誘致し、国益につなげようというものである。この趣旨はほぼ

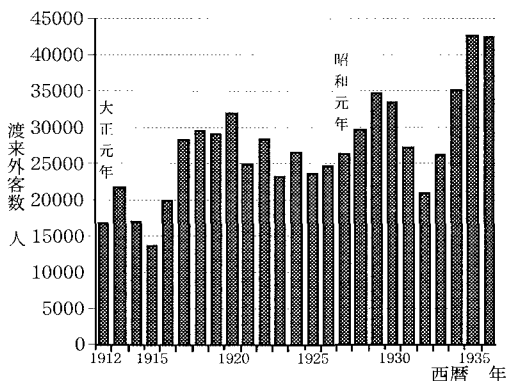


図-1 大正・昭和初期の渡来外客数

(データソース：日本交通公社50年史, 70年史)

喜賓会と同じであり、その中心はやはり外交と接待であった。昭和になると政府は経済危機打開のために貿易外収入を増加させることをもくろんで、はじめて政府主導による国際観光事業（外客誘致）に取り組んでいる。経済審議会の答申を受け、昭和5年（1930）に鉄道省の外局として国際観光局を設置し、鉄道大臣の諮問機関として国際観光委員会も設置した。この委員会は鉄道省のほか、内務省、通信省、文部省などからの委員と民間からの委員で構成され、省庁横断的で官民一体的なものであった。諮問内容は外客受け入れ態勢の不備事項の検討と、これらの中から実効性のある重点項目の抽出を求めたものであった。

大正時代初期の外客は年間16,000人程度であり、その後、第一次世界大戦や関東大震災、世界恐慌、満州事変などの影響を受けて多少の減少はあったが、全体的には徐々に伸び、昭和10年（1935）には42,000人を越えるに至っている（図-1参照）

3. 国際観光委員会での議論

(1) 観光地と観光経路の設定

国際観光委員会（1930年）での主な検討課題は、海外宣伝、宿泊施設整備、観光地・交通機関整備、接遇であった。そのうち、観光地・交通機関整備を検討した第三部特別委員会では、外客の往来状況、観光上の

価値、地理上の位置等を考慮して観光地および観光経路の選定が必要とし、国際観光施設の充実が必要な観光地とそれらをつなぐ観光経路について検討している。観光地の選定にあたっては詳細な観光地点を列挙したものの、総花的となり重点的施設計画にそぐわないことから、大まかな地方を示すにとどまった。しかし、示された観光地方はほぼ全国に散らばり、重点整備の方針とは必ずしも一致するものではなかった。また、最終的には参考資料としての扱いとなった観光経路も同じく全国を網羅するものとなっており、横浜、神戸、長崎などの港町や大都市を起終点として地方ブロック別と湘南地域や阪神地域といった域内での経路が考案されている。施設整備の観点からは観光地と観光経路の選定は不可欠であるが、観光資源の魅力や旅行者の周遊経路はそれぞれの価値観や時間的・金銭的制約によって決められるものであり、一般的なものの選択は困難であるとの意見が多数出され、詳細な設定は更なる調査・研究を待つこととした。

（２）観光交通機関の充実

交通機関に関しては、主に１）鉄道、船舶など公共交通のサービスと運行形態、２）道路整備についてが検討されている。前者では、旅行者の利便性向上が主課題であり、車輛や船舶の改善、移動時間の短縮、乗り継ぎの改善を求めている。横浜～東京や神戸～京都、東京～敦賀などでは船の出帆日に併せて列車を運行させる海陸連絡や、満州、ソビエトなどの外国鉄道との国際連絡（スケジュール調整、割引運賃）は既に実施されていると報告されており、観光旅客をターゲットにした交通総合体系が機能していたことが窺える。一方、後者の道路整備に関しては、当時の道路は極めて劣悪であり、自動車が徐々に普及し、さらに外客の２～３割を占めていたアメリカ人がドライブを好んでいるといったことから、早急に道路整備が必要との認識が示されている。特に、産業開発の観点からは整備が遅れがちな観光地間を結ぶ道路整備も不可欠であると指摘している。観光地内での道路整備方針についてもいくつかの議論がみられる。新たな観光地として脚光を浴びはじめた上高地へのアクセス道路のあり方に関して、開発促進派と自然保護派の間で自動車の進入をどこまでとするかが議論となっている。自然保護派は、自動車の走行は塵を飛ばし、歩行者の邪魔になる点を挙げ、上高地温泉や河童橋付近に国際観光ホ

テルを建設しても、そのホテルまで自動車を横付けし、たいようなお客は上高地へ来なくて良いとまで言っている。この議論は、結局地元のホテル建設などの要望に押されてホテル建設と併せて道路を改良し、河童橋付近まで自動車の進入を認めることとなり、昭和８年（1933）には松本～上高地間にバスが運行しはじめている。この頃には遊覧バスが盛んであった。昭和８年（1933）には「自動車交通事業法」され、「専用自動車道」と「一般自動車道」の２種のドライブウェイが定められている。前者はバス事業のために開設されるものであって、鉄道敷と同じような位置づけであり、後者はバス事業者のほか、料金を納めることによって一般の自動車も通行可能な道路である。一般自動車道は、昭和10年（1935）時点において、小樽～定山渓、日光、大船～片瀬、熱海～箱根、生駒登山道など全国で10箇所以上の観光地で開設されている。しかし、観光道路整備は時局の不況対策のための公共投資に期待する意見が国際観光委員会でも見られるように、不況対策に後押しされて実現したものがほとんどであろうと推察される。

４．おわりに

戦前の外客誘致政策策定時の観光交通政策を振り返った結果、現代につながる課題として以下のような点を挙げることができる。

- １）省庁横断的、官民一体の総合的観光政策の必要性
- ２）多様な旅行者の多様な価値観を踏まえた観光地選択、観光経路選択の調査・研究の必要性
- ３）外客の利便性を考慮した総合交通体系の確立（港湾・空港アクセス改善、国際連絡）
- ４）自然環境・文化資源の保全と開発の共生問題
- ５）観光目的を主とした道路などのインフラ整備の財源問題

戦前の外客誘致政策と運輸省が現在推進している外客誘致策の「ウエルカムプラン21（1996年策定）」とを比較すると、後者は観光交通に関する事項が不十分であると思われる。しかし、詳細を明らかにするには現状分析・比較分析などの更なる研究が必要である。

参考文献

- 国際観光委員会：第三部特別委員会議事録，1930。
新井堯爾：観光の日本と将来，観光事業研究会，1931。
砂本文彦：「国際観光委員会」の組織と都市施設整備課題，日本建築学会計画系論文集503，1998。