

# 旅行業の生成と発展

## —新しいビジネス機会の発生と事業化—

日 夏 嘉寿雄

- 1、はじめに
- 2、旅行と旅行業
- 3、旅行業の生成
- 4、結びにかえて

### 1、はじめに

現代人の重要な欲求の一つがレジャーであり、その中心には旅行がある。レジャーは余暇活動全般を指し、日常生活圏で日常的に行われるものを含み、最も広範な人間の精神的・肉体的リフレッシュ活動である。レジャーは空間的・行為的に分類され、レクリエーションや観光<sup>1)</sup>に別れる。

旅という行為は、人間が生きるための必要性から始まったが、定住するようになってからもその欲求は変わらずに続いた。日常生活圏から離れて学習し、自分を発見したいという旅の行為は、自己啓発機能を備えている。また、市場の拡大からビジネス関係の旅行が拡大した。一方、人間の精神的・肉体的リフレッシュ欲求から、レジャーを目的とした旅行も拡大していった。日本では、生活レベルの低い時代から、農村においても温泉湯治というリフレッシュ旅行が行われた。人の移動が制限されていた江戸時代でも、宗教に関連した各種の講が組織され、レジャー的旅行が続けられた。それを引き出し、容易に実現できるようにしたのが旅行業者であった。

同時に、貨幣制度や治安・安全性などの基盤整備は勿論、交通施設や交通手段の発達、宿泊設備・飲食施設の確立が旅行という社会的行為を民衆に普及させ、旅行の普及が旅行案内や手引書の発行、様々な慰安・娯楽を開発し、ガイドの発生など多くの関連事業を生み出す創発的效果を生んだ。既存の産業も土産物販売や旅行者の取り込みによって業容を拡大し、経済的にも大きな波及効果をもたらした。

多くの産業は、需要を効率的に満たすために発生・発展してきた。またユーザーは、提供される機能が充実するにしたがって、さらに高度な機能を求めるものである。そのプロセスを、旅行業の生成と発展に例をとり、顕在化および潜在化している欲求をどのようにビジネスに結び付け、新しい産業を形成したかを考えるのが本論文の目的である。この分析結果は多くの産業にも当てはまるものと考えられ、ニュービ

ビジネスの開拓のために有効なヒントを提供するものであると確信している。

## 2、旅行と旅行業

旅行には、日常性から離れて何か新しい発見が期待され、開放感や感動を得ることができ、リラックスして心のゆとりを取り戻すことができる。しかし、そのような感動や爽快感を得るには、その土地への交通機関を選択し、宿泊施設を確保するなどの繁雑な準備が必要になる。この手続きを代行するサービス業が旅行業（旅行代理業・旅行ビジネスなどの呼称もあるが、本稿では法令で定められている「旅行業」を使用）である。旅行という無形の商品を創造し、販売するのが旅行業である。つまり、旅行業は旅行者に旅行の満足をどのように与えるかを考案する「感動創造産業」といえる。

### （1）旅行の始まりと発達

旅または旅行は、「自宅を離れて、徒歩または交通機関によって、一時的に他の土地に行くこと」と定義される<sup>2)</sup>。旅に関しては「かわいい子には旅をさせよ」「旅は憂いもの辛いもの」「旅は道連れ、世は情」など人生訓につながる諺も多く、人間の成長やそのための修業に関する重要なイベントとなる。百聞は一見に如かずであり、実体験としての旅行から学ぶことは大きく深い。西行も芭蕉も山頭火も皆旅に出て大きくなった。旅は人間形成のために不可欠な基礎的欲求の一つである。

旅の始まりは、食料採取のために歩き回った人類の発生以来となるが、歴史的には陸運よりも海運・水運が先行した。日本においては、実質的に、律令制による駅整備や国司の派遣が歴史的な旅の始まりといえる<sup>3)</sup>。課役として防人、都造宮の職人、調・庸などの運脚<sup>うんきやく</sup>などは国家によって旅を強要された。荘園時代も年貢物の輸送の旅が続いた。江戸時代には参勤交代という制度化された旅が行われた。その一方で、行商人や歩き職人、旅芸人などは職業として旅が不可欠であった。

旅は強制されたものから始まったが、人々の自由意志によって行われる旅も生まれた。しかし、旅行は時間や費用など非常に大きな犠牲を伴うだけでなく、危険性も高く、かつては水盃を交わして出発するものとされた。このような困難を排除できるのは、一部の特権階層に限られ、旅行者の多くも、当初は貴族階層などによって担われてきた。また、人々にそのような困難を克服する強い動機を持たせるものとして、信仰心が重要であったし、信仰姿の旅人は比較的安全であった<sup>4)</sup>。公家などでは平安時代から大和金峰山、紀伊熊野・高野山などへの参詣の旅を始め出し、鎌倉時代に入ると武士が加わった。室町時代に入り、さらに庶民が加わり出すと参詣先も多様化し、参詣者数も増大した。

江戸時代になると、旅行環境は格段に向上した。道路、茶屋、馬や籠などの交通手段や旅籠などの宿泊施設の整備が進み、案内人が生まれ、治安が維持され、貨幣制度の整備や為替の発達で旅行がしやすくなった。旅は楽しいものとなり、観光旅行・遊楽旅行が生まれ、庶民の最大のレクリエーションとなった。俚謡に「伊勢へ7度、熊野へ3度、愛宕さんへは月参り」などと謡われ、参詣旅行は一般化した。

明治維新以降の旅行環境の整備・改善はさらに著しく、現代の国民総旅行時代につながった。旅行を容易なものにし、一般大衆が安全で手軽に旅行できるようになり、国民が等しく旅の効能を享受できるようにすることは近代社会形成の証しとなった。レジャー旅行は平和のシンボルであり、同時に、旅行の大衆化、日常化はビジネス・チャンスの発生源であった。

## (2) 旅行関連ビジネスの発生

旅行は日常圏から離れる行為であり、生活的旅行（生活上必要なものとしての帰省旅行など）、業務的旅行（ビジネスの必要から行われる出張旅行など）、レジャー的旅行（一般的な観光旅行など）に区分できる。生活的旅行は目的が単純で、交通機関の選択だけが重要となる。業務的旅行も目的が明確で、旅行手続は交通機関や宿泊施設の選択など限られたものとなる。業務的旅行は繰り返し行われることから知識の蓄積も多く、関連分野の広がりも狭く、旅行業の介在は、初めての場合や海外旅行など、限られたものとなる。レジャー的旅行が最も多様なものと関連し、旅行関連ビジネスのチャンスとしても多くの機会を提供することになる。レジャー的旅行が発展するとともに、旅行ビジネスも大きく発展・成長し、旅行業も発生した。

旅行を安全で安易なものにするには交通手段、宿泊設備、飲食施設などの整備が不可欠となる。交通機関の発達には旅行における時間距離・経済距離を短縮する。交通手段は陸路と水路の開拓があり、物流など経済的目的から政策的に整備される場合が先行した。五畿七道はその典型であり、その後も全国的に道路網は整備された。馬や輿・駕籠などの乗り物、船が発達したが、日本では道路事情が悪かったので、牛車・馬車などの発展は、諸外国に比べ、遅れた<sup>5)</sup>。明治期からは急速に汽船便、鉄道が発達し、1889（明治22）年に東海道線が全通した。1910（明治43）年に初飛行した航空機も、1929（昭和4）年には航空輸送が開始されたが、飛行機や自家用車利用の旅行が一般化したのは高度成長期以降のことであった。

初期の宿泊施設は、貴族などの旅では地方の権力者が提供し、駅泊宿舎の制は官吏用施設を整備したが、庶民では野宿が中心であった。庶民用宿舎は巡礼を宿泊させる宗教的な施設（布施屋）から始まった。社寺の参詣者には宿坊などの合宿所が準備された。生業としての宿泊業は商業の発達とともに生まれた商人宿であった。一般庶民に対しては、主要街道筋に宿場が形成され、旅籠が集積しだした。その宿泊設備も、最初は、提供するのには農家で、食事は自炊であった<sup>6)</sup>。江戸時代に入るとレジャーを目的とした湯治場や宗教的・観光的宿が多く作られた。宿泊施設の提供する機能も拡大していき、賄いや入浴などのサービスが付くようになったのは江戸時代半ば頃であった<sup>7)</sup>。参勤交代に対応して本陣や脇本陣が幕府の手によって整備された。ホテルは西欧からの訪問者が増えた明治維新前後から導入された。

初期の旅行中食料は、自己調達する以外になく、魚介類や草木・果実を採取して満たしたと考えられる。その後、干飯・干物・味噌などの保存食が開発されると携帯するようになったが、火を使って調理することは危険が伴った<sup>8)</sup>。旅人の窮状を救うために、悲田所、布施屋が設けられ、江戸時代には、一般の旅

行者が増えたため、茶屋式の救急稲を備えた<sup>9)</sup>。宿屋に泊まっても自炊状態が続き、炊事道具持参の旅は江戸中期まで続いた。旅行者が恒常的に通行する主要街道では、旅人が休憩しそうな要所に茶店が設けられ、お茶や軽食の提供が行われた。その内、旅行中の食事は旅籠が提供するようになり、市中の飲食店が補完する形になった。旅行者専用の飲食店は明治期以降に本格的に発展してきた。

旅行は無形のサービスに価値を求めるものであるから、需要が拡大すると、それに対応した情報提供が不可欠になってきた。江戸初期に出現したのは「道中記」「名所図会」「絵地図」などの旅行手引書、観光案内書、ガイドブックなどであった<sup>10)</sup>。これらは知識の乏しい旅行者にとっては頼りになるものであった。ガイドブックは明治以降も旅行案内、絵地図、鉄道の時刻表などに発展していった。観光地サイドでも3社寺や3景・8景、33カ所・88カ所などセットで宣伝する情報発信が行われた。

一方で、各個別の旅行者の欲求にきめ細かく対応するものとして旅行業が発生した。

### (3) 旅行業の機能

交通機関や宿泊施設が整備されても、それだけで旅行が円滑に実施できるとは限らない。旅行は多様な要素が複合して実現するものであり、それらの諸要素を調整・複合して、より便利で価値の高い旅行を生み出すために、旅行者と旅行関連産業との間に介在して、各種のサービスを提供するのが「旅行業」である。旅行業は、自社のもつ情報や知識をフル活用して、旅行独自の商品を生み出すのである。旅行業法では旅行代理業務の定義を行い、「旅行者と交通、宿泊業などの間に立ち、営利活動としてそれぞれのサービスの代理契約、媒介、取り次ぎ、利用を行い、あるいは旅行者に対し渡航手続きの代行、相談、案内を行い、また自ら旅行を企画・販売し、さらに他人の企画した旅行も販売する業種」と規定されている<sup>11)</sup>。法的に認められる行為は「代理」「媒介」「取り次ぎ」「利用運送」の4項目となる。

旅行業は、交通、宿泊など旅行要素の代理業務だけでなく、旅行要素を組み合わせることで新たに価値の高い旅行商品を作り出すことが重要な機能となっている。このような新旅行商品の開発には、旅行業の保有する独自の能力が生かされ、素材の価値を大きく上回る旅行商品を創造するのである。言い換えるならば、知識集約的システム産業が旅行業である。さらに、利用者側から旅行業に対する期待には、極めて不確実性の強い旅行商品に関する保証と旅行コストの低廉化が上げられる。交通機関や協定旅館との交渉で価格を引き下げ、品質を保証し、添乗員の配置などを通じて利用者のリスクと不安感を取り除く役割を果たすのが旅行業である。

旅行業が対応する市場は国内旅行、海外旅行、外国人旅行（外国人旅行者が日本国内でする旅行）の3つを上げることができる。旅行業法では、外国人の訪日旅行や日本人の海外・国内旅行など全てを取り扱う一般旅行業、日本人・外国人の国内旅行を取り扱う国内旅行業、一般旅行業者や国内旅行業者を代理して旅行業務を取り扱う旅行業代理店業の3種に区分され、行政の管理下で業務内容の適正化に努めており、旅行業務取扱主任者の専任を義務づけている。

旅行業においても、ホールセラー（卸売）とリテラー（小売）との機能分化が進んでいるため、大手旅行業の企画したパッケージ商品を代理店を通じて大量に販売するようになった。その結果、ホールセラー・パッケージ商品の開発とその商品を販売する旅行業代理店業の増大を招いた。旅行業代理店業は、設備投資などのイニシャル・コストが少ないために参入は容易であるが、人件費比率が高く、競争が熾烈で、倒産・廃業が非常に多い<sup>12)</sup>。そのような業界体質から発生する問題点も多くなっている。

#### （４）旅行業の機能変遷

近代旅行業が始まった明治期以来、旅行業の主要業務は各種施設の斡旋であった。特に、団体旅行に力を入れて受注し、旅行者の意向にしたがった旅程を組み、交通機関・宿泊施設を手配した。しかし、高度成長期に一般大衆の旅行需要が急激に拡大したため、個別対応が困難となりだした。一方で、需要の増大は旅行業企画の商品開発を可能にし、パッケージ・ツアー全盛時代へと移行していった。それに伴って各交通機関が積極的に旅行業に参入しだした。パッケージ・ツアーは旅行業者がノウハウや知識をもって、最も主体性と能力を発揮できる分野であり、旅行需要の積極的な開拓に寄与した<sup>13)</sup>。同時に、価格の低減を促進した。特に、海外旅行での商品開発が著しくなった。

旅行が一般化すると、旅行者の旅行知識が高まり、確実性の保証は進んだが、逆に、旅行の感動性が薄れるという矛盾を生じた。旅行需要の多様化は、従来からのお仕着せ型のパッケージ旅行に抵抗を示す方向も生まれ、現地集合・現地解散型や自由行動の多い企画旅行への志向も強まり、二極分化が進んだ。このために、各専門分野に特化した専門旅行会社の設立につながった<sup>14)</sup>。

こうした状況に対応するには、情報力が大きく影響し、コンピュータ網の整備が不可欠となり、大手企業による系列化が進んだ。インターネットの発展により、旅行者が直接旅行関連産業とアクセスできるようになり、旅行業の役割も大きく変化している。ニューメディアが発達しても、本当に重要な情報は希少で高密度のものとなる。それに対応して、情報を発信し、商品を企画できる旅行業だけが生き残っていきけるのであろう。

### 3、旅行業の生成

近代旅行業は、1841年にトーマス・クックが、禁酒運動大会の参加者用団体旅行を企画したことから始まったとされている。この成功から、彼はパッケージ旅行の販売を進めた。アメリカでは南北戦争後の安定期であった1890年代には、ヨーロッパ観光旅行ブームが発生し、旅行業が大いに活躍した。

日本の旅行業は宗教に関連した参詣旅行の企画・引率から始まったが、明治期の後半に設置された近代的旅行業は、国内旅行を対象とした日本旅行会（現在の日本旅行）と外国人を主な取引相手としたジャパン・ツーリスト・ビューロー（現在の日本交通公社）の2つの方向に別れて発展した。しかし、第2次世界大戦で日本旅行業界は壊滅状態に陥った。日本旅行業の真の発展は第2次大戦後のことであった。

### (1) トーマス・クックと旅行業の生成

レジャーとしての旅行が一般化したのは、都市化が進み、都市生活でのストレスが増大し、所得と余暇が増加するにつれて始まった。しかも、リゾート地への交通の整備や宿泊施設の設置が伴うことによって、レジャーの中でも旅行の地位を不動のものとし、旅行業の発生と確立につながった。つまり、旅行という不確実性の高い商品を、煩雑な手続きなしに、確実に提供し、旅行の感動を旅行者に与える手助けをし、楽しさと快適さを満喫させるのが旅行業である。

旅行業を事業として経営し、様々なシステムを考案した最初の人物は、イギリスのトーマス・クックというのが定説である<sup>15)</sup>。彼はパッケージ・ツアーを企画・普及させ、添乗員を生み、旅行の大衆化を推進した真の近代旅行業の創始者であった。しかし、冒険的性格が強かった旅行という体験を希薄化させ、画一化させてしまったという批判もある<sup>16)</sup>。

トーマス・クックは1841年に禁酒運動ラフバラ大会への参加パッケージ・ツアーを企画した。団体割引運賃の適用を交渉し、団体列車を運行し、日帰り行楽旅行は成功した。その後、彼はこの手法を拡大し、鉄道と飲食・宿泊施設を結ぶ『リバプール団体旅行』を労働者のレクリエーション向けに開発した。また、印刷業も同時に経営していたため、『リバプールへの旅行ハンドブック』を出版し、相乗効果を発揮した。それ以降、スコットランド観光、ロンドン大博覧会旅行、パリ世界万国博覧会への海外旅行などを企画し、成功した。1865年にはロンドンに事務所を開設した。

トーマス・クックと息子（ジョン・クック）のコンビネーションは理想的で、トーマスがインスピレーションを発揮し、ジョンがそれにダイナミズムを与えるという具合であった<sup>17)</sup>。しかし、2人は1856年に袂を分けたが、1871年に、親子が共同経営者となることで協力し、トーマス・クック・アンド・サン社を設立した<sup>18)</sup>。旅行先は、イギリス国内からヨーロッパ、アメリカ、極東にまで広がり、世界で最も有名な旅行社ができあがった。

1872年に世界一周旅行を行い、E.M.ジェンキンスをパートナーとしてアメリカに新会社を設立し、73年にヨーロッパ大陸の列車時刻表を発行した。1875年には、エクスカージョニスト誌を拡張し、75年には銀行・通貨交換部門を開設し、飼育牛の輸送からカトリック巡礼旅行の手配まで、何でも新しいビジネスに手をつけた。1880年代にはクーポンを開発し、国際旅行の容易化を進めた。また各地に新しい観光地を開発していった。

しかし、経営を巡ってクック親子の仲が悪くなり、ジェンキンスの背信などから、アメリカの会社を解散し、トーマス・クック・アンド・サン社の経営権を息子のジョンが握った<sup>19)</sup>。トーマス・クック社は主要駅に制服の通訳を配し、訓練された専門のガイドや洗練された添乗員をおいて、パーソナル・サービスを導入して競争した。トーマス・クックは、自らの幅広い体験に基づいた旅行や旅行者の欲求を満たす条件整備を進めることで、旅行の容易さを実現し、自己のビジネスを成功させていった。その結果、旅行の手配はトーマス・クック社といわれる信用を築いた。

その後、トーマス・クック社はヨーロッパ最大の鉄道会社ワゴン・リー社に買収され、クッカー族は巨額の富を得てリタイヤした。第2次大戦後は、イギリス政府に同社の所有権が移ったが、民営化の波によってミドランド銀行に売却され、さらにドイツの銀行へと主要出資者が変わったが、現在も世界有数の旅行社の地位を維持している<sup>20)</sup>。パッケージ・ツアー、ガイドブック、ホテル・クーポン、トラベラーズ・チェック、斡旋手数料など、今日の旅行業に固有の商習慣となっている諸システムや商品の多くは、トーマス・クック社が開発したものであった。

## (2) 日本の旅行業の生成前史

日本人は相対的に旅行好きの民族である。旅行が困難な時代から、信仰心に根差した旅行を行った。また、日本の海外旅行の記録は古く、魏志倭人伝以降、遣隋使・遣唐使、ローマ少年使節団、岩倉使節団の世界一周などを経て、明治期からは近代国家形成のために政治家、医者、科学者、芸術家、軍人などが続々と海を渡った。

このような旅を可能にしたのは、貨幣の流通、道路の整備、宿屋・宿坊の発達、旅行情報誌の発行、御師・先達などの案内制度の発達があったからであった。先達などは、「案内料」を取って旅行者が無事に旅を続けられるようにサービスを提供した。そこでは近代旅行業の機能の多くを既に果たしていた。

### ①御師

御師おしは、「源氏物語」の「おいのり師」、「吾妻鏡」の「御祈祷師」と記述されている職業で、特定の社寺に所属して、その社寺へ参詣者を導き、お札や暦を頒布し、祈祷・宿泊などを取り計らう人をいう。元々、寺院についていたのが、徐々に神社を主とするようになり、中世には熊野三山、伊勢神宮、岩清水八幡宮、賀茂神社、日吉神社、松尾神社などで成立していた。特に、熊野三山の場合は、朝廷や貴族を初めとして、熊野詣が盛んになるに伴って、これらの膨大な道者群（庶民の参拝者群）を応接するために御師の活躍が盛んになった。御師を師とし参詣者を檀那とする恒常の師弟関係を結ぶようになった<sup>21)</sup>。そこでは旅行業者として、旅行の企画と引率、宿泊施設の斡旋などの役割も重要であった。

熊野に遅れて、伊勢神宮でも御師おんしの制度が発達した。伊勢では、御師自身が檀家に行くか、代官に檀家回りをさせる方法を取り、地方に行くときには、祈祷大麻、扇、帯、茶、白粉などを檀家にもたらし、喜ばれた。これが進むと行商人的性格を帯びるようになり、巨大組織による商業資本化していった。檀那株の所有は財産と考えられて、御師の間で、株の売買が行われたほどであった<sup>22)</sup>。

熊野・伊勢の御師制度にならって各地の社寺で御師が発達した。いずれも「講」集団の発展と提携して繁栄したが、しだいに宿泊サービスを提供する形態に推移していった。

## ②先 達

蟻の熊野詣といわれるほどに、庶民にまで熊野参詣の熱が高まり、行列が続いた。このような道者群を応接したのが御師であったが、その下部組織として、同族単位または地域単位に組織して、参詣・祈祷の斡旋をする仲介者としての先達が発生した。今日においても全国の山岳信仰に見られる御師・先達の制度は、熊野三山から生まれ、熊野信仰の流布とともに全国に広がったものであった。

先達は、諸山参詣者の宗教的指導者、道案内人の意味であり、諸国に散在する山伏で、各地の交通や地理事情に明るく、「案内料」として謝礼を受け、宿泊所の斡旋も行っていた。熊野参詣者の安全を確保し、引率する際の儀式を行う先達には、熊野で修行を積んだ修験者があつた。先達をすると檀那から謝礼が出たから、修験者は檀那を収入源と見なし、先達権が一種の株となつた<sup>23)</sup>。

先達制は、現代の旅行業に規定される行為の多くを既に実施しており、収入を得て庶民の旅行のサポートを行ったことは、まさに近代旅行業の原型を見るものであった。先達は、世界的に見ても、最も早期に発達した旅行業の一つといえよう。

## ③御宿割川場兼と御旅籠払

参勤交代は、諸大名が江戸に一定期間を限って伺候し、また封地に帰る行動の総称であり、大集団の旅が中心になっていた。参勤交代は、各大名には時間的繁忙と多大の消費を強いたが、幕藩体制維持の根幹的施策として中央集権を強化し、諸大名の牽制に大きな役割を果たした。一方では、交通の整備、国内市場の形成、宿場町の繁栄、文化の伝播と一体化などの効果を高めた。

その参勤交代の行列に先行して予約を担当する者が「御宿割川場兼」であり、支払い担当者が「御旅籠払」であった。両者ともに大名旅行の担当者であった。御宿割川場兼は、大きな行列になると、宿割・馬割・川割の3人分担になっており、一般的には道中割と称した<sup>24)</sup>。大名行列が重複する場合もあったから、本陣・脇本陣などの予約は重大で、道中割の外交手段は大きな意味があった。

御宿割川場兼や御旅籠払は、サービスを提供して報酬を得る旅行業ではないが、旅行に関わる各種手続きをするサービス担当者であり、旅行業の機能とノウハウを開発したことから、近代旅行業の原型の一つであったことは事実である。

## (3) 日本近代旅行業の生成と第2次大戦までの旅行業

明治維新による文明開化は西欧文化を積極的に導入した。日本近代旅行業も同様であった。その発生には諸説があるが、1893(明治26)年に渋沢栄一・益田孝らによってつくられた外国人旅行者向け『貴賓会』説、1905(明治38)年に滋賀県の草津で食堂を経営していた南新助が高野山や伊勢神宮などの参詣団体旅行を企画し、宗教団体ツアーを開拓した『日本旅行会』説、1912(明治45)年に木下淑夫、林民雄らが外国人旅行者を対象として国策的に設立した『ジャパン・ツーリスト・ビューロー』説の3つがある<sup>25)</sup>。こ



れら以外に、朝日新聞社が1908(明治41)年に世界一周旅行を実施した。

鉄道の発達、庶民の旅行を容易にし、修学旅行や慰安旅行などの団体旅行が誕生し、海水浴、新婚旅行なども始まった。日本旅行会は国鉄の貸し切り列車を利用して参拝団を組み、大成功を収めて、会社の基盤を形成した。ジャパン・ツーリスト・ビューローは、海外旅行以外に、「月掛け旅行」という講の延長線上にある国内旅行を開発し、団体旅行と密接に関わりながら発展した。しかし戦前では、近代旅行業を独立して営む企業は少なく、小規模な個人的企業が殆どであった。1941年に旅行斡旋業が休業に入った時点で、旅行業は関西約100店、関東約60店程度であった<sup>26)</sup>。

日本旅行会およびジャパン・ツーリスト・ビューローの2社以外の日本の旅行社は歴史が浅く、実質的には、戦後から本格的旅行業務を開始した<sup>27)</sup>。

#### ①日本旅行会（日本旅行）

一般的に日本最初の近代旅行社として認められているのは、南新助が興した日本旅行会とされる。日本旅行会は、1905年、東海道線草津駅（滋賀県）で売店を営んでいた南が、「お客様を親切に取り扱い、お客様の御満足を得ることをモットー」にして個人事業の旅行業を主催し、伊勢神宮参拝や高野山参詣の団体旅行を企画して、成功したのに始まる。1908（明治41）年には、日本最初の国鉄の貸切列車による善光寺参詣旅行を実施した。その後は一般観光にも手を広げ、江ノ島、鎌倉、東京、日光などの観光地遊覧を参詣旅行に加えるだけでなく、松島、宮島、九州などの観光地への団体旅行も企画した。募集も関西中心から全国的に広がり、募集には新聞社の協力に負うところが大きかった<sup>28)</sup>。

大正期に、同社は宗教団体旅行は独占的地位を確保し、大商店の招待旅行分野を開拓し、お座敷列車も創始した。この列車は実用新案に登録され、10列車分を自社保有していた。列車関係では、簡易寝台設備や車内拡声器の設置などの開発も行った。国内旅行は北海道に広がり、13日間に及ぶ周遊旅行を実施した。

昭和の初期には、草津本部以外に京都、大阪、東京に営業所を開設し、国内では北は樺太、北海道から南は沖縄、台湾にまで旅行範囲を広げ、1927年からは海外旅行にも進出し、満州、中国、南洋などへの視察団を送った。実力、信用共に高まり、団体旅行に関しては日本第1の旅行社に発展した。

しかし、日中戦争の深刻化により国鉄から旅行斡旋業の一時中止が要請され、太平洋戦争が勃発する直前の1941年に、率先して廃業を宣言した。創業後約40年で、日本旅行会は、一旦幕を閉じ、1949年に株式会社日本旅行会を設立するまで旅行事業は中断した<sup>29)</sup>。

#### ②ジャパン・ツーリスト・ビューロー（日本交通公社）

ジャパン・ツーリスト・ビューローは、渋沢栄一らによって創設された『貴賓会（ウエルカム・ソサエティー）』の事業内容を継承して、1912年に設立された。鉄道院営業課長木下淑夫、日本郵船取締役営業部長林民雄らが、鉄道院副総裁平井晴二郎を通じて総裁原敬を動かし、外国人旅行者の便に供するために

設立した<sup>30)</sup>。外貨獲得と国際親善の観点から、鉄道との結び付きを強化しながら、外国人旅行者の日本への誘致・斡旋を主要目的とした。

初代会長は平井で、鉄道院内に本部を置き、東京・横浜・神戸・長崎など8カ所の案内所で出発した。外国人相手のため鉄道院内の語学堪能な社員が集められ、組織と人材が整い出した。創立翌年の1913（大正2）年には、外国人視察団や観光客が来日するようになり、外国人客ブームが起こった。しかし、第1次世界大戦による欧米との往来途絶から外国人旅行者が激減したため、早くも翌14（大正3）年からは日本人向け鉄道・船のチケット販売を行った。第1次大戦後の不況、関東大震災による打撃など幾多の困難が続いたが、植民地や主要百貨店内に案内所を設けるなどの販売網の拡充が図られ、順調に成長していった。一方、第1次大戦後のインフレは、会費運営を困難とし、販売収入による経営へと方向転換を余儀なくし、国内需要への対応、新規事業の拡大を促進した<sup>31)</sup>。1927年には社団法人格を取得した。

日本の観光もしいに高まり、政府は1930年に（外国人客対象の）国際観光局を設置、翌31年には（邦人対象の）国際観光協会を発足させた。同社は、この両者と提携して斡旋機能を発揮した。その結果、観光収入による外貨獲得は綿糸・綿織物、生糸に続く第3位を占めるまでになった。日本人団体客の取り扱いも1935年には100万人を突破し、朝鮮半島、中国、欧米への斡旋も盛況であった。その間、1934年に日本旅行協会の事業を継承した。

しかし、日中戦争に突入すると国際観光は激減し、第2次大戦で壊滅的になった。旅客の移動は増加したが、輸送力は低下傾向が強く、旅客の乗車制限が強化された。団体旅行は制限され、軍関係者の輸送が中心となった。1940年の紀元2600年祝典の団体旅行が最後のイベント旅行の取り扱いとなった。翌41年には社名を東亜旅行社に変更し、さらに、国際観光協会を合併し、旅行という名称が時局に相応しくないという理由から東亜交通公社に改称した。事業内容は、南方進出と旅館経営に重点を置き、文化事業局の管理の下に、占領地での文化宣伝活動を行った<sup>32)</sup>。もはや、旅行業本来の業務からは離れた存在となり、終戦を迎えるまで、軍政策の実行機関に変身していた。

1945年9月に財団法人日本交通公社と改称し、旅行業への復興を始めた。その最初の仕事は復員・引揚者への斡旋であった。

### ③近畿日本交通社（近畿日本ツーリスト）

近畿日本ツーリストは3つの源流を持つ旅行社である<sup>33)</sup>。第1は、大阪電気軌道と参宮急行電鉄の乗客増加策として、鉄道沿線の有力旅館・料理店に組合結成を呼びかけ、1936年、その出資によって道頓堀に設置された大軌参急沿線案内所が母体となり、発展した『近畿日本交通社』であった。同組合は今日の協定旅館連盟の先鞭をなすものであり、大阪電気軌道と参宮急行が合併したことに伴い関西観光協会に名称変更し、1941年に法人化して関西急行全額出資の関西旅行社になった。私鉄が旅行業に参入した最初であった<sup>34)</sup>。関西急行と南海鉄道が合併したのにしたがって、近畿日本交通社と改称して、近畿一円の旅行斡旋

に進出した。第2の母体は、終戦後の1948年に近畿日本鉄道内に設けられた観光部（後の国際運輸部）であり、第3が1948年に設立された日本ツーリストであった。

第2次大戦突入により旅行業は窮地に陥った。しかし、戦時中の同社は、国家主義的風潮に乗り、伊勢神宮への参拝、紀元2600年式典の橿原神宮など恵まれた環境下であり、予想以上の成績を上げた。それも戦局の深刻化に伴い困難になってき、1944年からは学生および工員の定期乗車券の取り扱いで一時しのぎをして、生き延びた。1945年には営業所などが空襲で消失し、一時営業を中断せざるを得なくなった<sup>35)</sup>。

1947年に親会社の分離により、株式会社近畿交通社が分割され、それを母体に55年に近畿日本ツーリスト株式会社が登場した。

#### 4、結びにかえて

観光や旅行は平和な状況下でこそ実施されるものである。現在でも治安問題が懸念される地域に対しては、旅行制限が行われる。また、観光や旅行の関連産業は、経済的波及効果が高い産業であり、発展途上国などの外貨獲得源の重要な位置を占めている。日本も戦後復興を果たし、高度成長期に入ると共に旅行や観光のブームが再来した。この時期から、日本の本格的な旅行関連産業の発展が始まった。

したがって、日本の旅行社の多くは、戦後に、本格的に事業化したものであった。ジャパン・ツーリスト・ビューローは1945年に財団法人日本交通公社として再発足し、戦時中に廃業していた日本旅行会は1949年に株式会社日本旅行会で再出発し、近畿日本交通社と近畿日本鉄道国際運用部、日本ツーリストが合併して1955年に誕生したのが近畿日本ツーリストであった。阪急は1947年に外国航空会社の代理店として阪急交通社を創設し、東急は1956年に東急電鉄から分離独立して東急観光を設立、名鉄観光は名古屋鉄道共済会の売店、広告事業で出発し、1951年から観光遊覧施設・旅行斡旋業を加えたものであった。現在急成長しているH. I. Sに至っては、1978年に設立された非常に歴史の新しい旅行社である<sup>36)</sup>。

したがって、旅行業の経営を考える場合は、戦後についての分析が不可欠である。本論文は、戦後の本格的な日本旅行業の発展に先立つ前史の分析から、旅行業が成立する条件の発見とビジネス化の方向を抽出することに主眼を置いた。旅行は極めて多方面に波及するシステム産業であることから、交通、宿泊、飲食、土産、出版やガイドなどの事業が開発された。また、観光やレジャーの進展は、新しい体験と感動を求めて、予想外の需要も喚起してきたのであった。

次の課題として、戦後の旅行業の発展と観光・レジャー産業との経営に関しての分析を続けていきたいと考えている。そこからは、サービスという無形物に関する事業経営の神髄を認識できるものと確信している。

## 《注》

- 1) 観光とは、自己の自由時間の中で、鑑賞、知識、体験、活動、休養、参加、精神の鼓舞等、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おうとする一連の行動と定義される（昭和44年4月の観光政策審議会答申『国民生活における観光の本質と将来像』による）。
- 2) 新村出編『広辞苑』岩波書店、1994年による。
- 3) 講座日本風俗史『観光日本・昔から今 旅風俗Ⅰ総合編』雄山閣、1989年、35～36頁。
- 4) 宮本常一編著『旅の発見 日本文化を考える（旅の民族と歴史3）』八坂書房、1987年、36頁。
- 5) 宮本常一編著『旅の民族 はきものとのりもの（旅の民族と歴史6）』八坂書房、1987年、146～151頁。
- 6) 講座日本風俗史『旅の宿浮世のサービス物語 旅風俗Ⅲ宿場編』雄山閣、1989年、19頁。
- 7) 同上書、30～34頁。
- 8) 講座日本風俗史『街道で起きる事件の泣き笑い 旅風俗Ⅱ道中編』雄山閣、1989年、162頁。
- 9) 同上書、163～164頁。
- 10) 宮本常一編著『庶民の旅（旅の民族と歴史4）』八坂書房、1987年、210～218頁。
- 11) 徳久球雄『キーワードで読む観光』学文社、1999年、132頁。旅行業は、1952年に「旅行斡旋業法」が制定され、62年に「旅行業法」となって今日に至っている。旅行業の業務内容は第2条1～7項で規定されている。
- 12) 中山裕登『レジャー産業界』教育社、1985年、114頁。
- 13) 稲垣勉『観光産業の知識』日本経済新聞社、1981年、143頁。
- 14) 足羽洋保編著『新・観光学概論』ミネルヴァ書房、1994年、259～268頁。
- 15) Piers Brendon “Thomas Cook;150Years of Popular Tourism” Secker & Warburg, 1991,p.8.（石井昭夫訳『トマス・クック物語』中央公論社、1995年、23～24頁）。
- 16) 荒井政治『レジャーの社会経済史』東洋経済新報社、1989年、103～104頁。
- 17) Piers Brendon、op.cit.,p.103,(石井昭夫訳『前掲訳書（注15）』180頁)。
- 18) ibid.,p.119,(同上訳書、205頁)。
- 19) ibid.,pp.175～176,(同上訳書、296～299頁)。
- 20) 佐藤喜子光『旅行ビジネスの未来』東洋経済新報社、1997年、168頁。
- 21) 平凡社編『日本史大事典（第1巻）』平凡社、1994年、1200頁。
- 22) 同上書、1200頁。
- 23) 平凡社編『日本史大事典（第4巻）』平凡社、1994年、312頁。
- 24) 講座日本風俗史『前掲書（注3）』181～184頁。
- 25) 同上書、172頁。『貴賓会』が基礎となってジャパン・ツーリスト・ビューロが生まれたため、ジャパ

ン・ツーリスト・ビューロが日本旅行業の最初であるという説も有力である。

- 26) 加藤道雄編『日旅六十年史』株式会社日本旅行、1970年、52頁。
- 27) 日本旅行業界は、戦時中に中断し、戦後再出発した。戦前と戦後では、業界全体が不連続となっている。
- 28) 加藤道雄編『前掲書（注26）』、4～7頁。
- 29) 同上書、52頁。
- 30) 財団法人日本交通公社社史編纂室『日本交通公社七十年史』株式会社日本交通公社、1982年、8～13頁。
- 31) 同上書、31～35頁。
- 32) 同上書、85～86頁。
- 33) 近畿日本ツーリスト編『近畿日本ツーリストの10年史』近畿日本ツーリスト株式会社、1965年、1頁。
- 34) 同上書、5頁。
- 35) 同上書、9頁。
- 36) 阪急交通社30年社史編纂委員会編『株式会社阪急交通社創立30年史』株式会社阪急交通社、1991年。  
東急観光社史編纂委員会事務局編『旅路30年—東急観光30年史—』1986年。社史編纂委員会事務局編『名鉄観光30年史』名鉄観光サービス株式会社、1992年。