

戦後の国際観光とアメリカの「脱領土性」

—占領期の日本観光ツアーを中心に—

阿 部 純一郎

1. 問題の所在——戦後の国際観光とアメリカの「脱領土性」

第二次世界大戦後、世界の国際観光の舞台において主役の座を独占したのはアメリカであった。戦前よりアメリカは世界有数の富裕国かつツーリスト送出国として、外客誘致に取り組む国々にとって無視できない市場だったが、戦後は被災したヨーロッパ諸国を尻目にその地位を急速に高め、国際観光マーケットにおける世界最大の消費国として君臨した。一方、戦災により主要な産業基盤が破壊されたヨーロッパ各国では、戦時中停滞していたアメリカ人旅行者を呼び戻し、その観光消費（外貨収入）によって国の経済を再建するインバウンド観光事業が国策化する。特に1947年2月に米国国務省が一般市民の東半球以外への海外旅行を解禁すると（全日本観光連盟編1948：40-43；横田1949：18-19）¹⁾、アメリカの旅行市場への関心はいやが上にも高まっていった。その結果、より多くのアメリカ人に快適・気軽に旅行してもらうにはどのような受け入れ態勢を整えるべきか、アメリカ人は旅行中にいかなる不便・不満を感じるか、といったアメリカ中心のマーケティング分析が盛んに行われ、それに基づいて数々の観光誘致策が計画・実行された。

戦後のアメリカ人旅行者に対する誘致策のなかでも最大規模の国家間プロジェクトは、通称「マールシャル・プラン」で知られる米国の欧州復興計画（European Recovery Program：以下ERP）の一環

として、1948年4月以降米国とERP参加国たる西欧16カ国の政府機関及び観光産業界が連携してすすめた「大西洋横断観光（transatlantic tourism）」の促進事業だろう（石井2009；Zuelow 2011：4-7；阿部2015）。この事業では、アメリカ人のヨーロッパ観光を促進すべく、ホテルやレストランその他の観光施設の米国式への改良、自動車旅行が普及しつつあるアメリカ人に合わせた道路やモータルの整備、大西洋横断航路（海運・航空）の輸送力向上や格安運賃の導入、さらには入管・免税手続きの改正など広範囲におよぶ改革が実行された（Endy 2004；McKenzie 2005：ch.3；Schipper 2005, 2007）。なかでも当時アメリカ人に与えられた特権を如実に示す一例として、ここでは入管手続きの問題を取り上げたい。

表1は、ヨーロッパ諸国共同の対米観光宣伝機関として1948年6月に結成されたヨーロッパ旅行委員会（European Travel Commission：以下ETC）の加盟国が、1954年1月時点で他のETC加盟国並びに米国に対して査証（ビザ）を免除しているか否かを示したものだ（記号Oは1948年1月1日時点で査証が廃止されていたもの、Rはその後1954年1月1日時点までに廃止されたもの、R'は1954年1月10日に廃止されたもの）。これを見ると、ERPが実施される前の1948年1月時点では、アメリカ人旅行者に対して査証を免除していた国はスウェーデン一国であり、ヨーロッパ諸国間にも事前の査証取得という入国時の壁が多く存在したことが分かる（査証廃止件数は73）。しかしその後、査証は次々と廃止されていき、1954

表1 ヨーロッパ各国の査証廃止対象国リスト（1954年1月現在）

入 出 国 名 出 国 名	ド イ ツ	オ ー ス ト リ ア	ベ ル ギ ー	デ ン マ ー ク	ス ペ イ ン	フ ィ ン ラ ン ド	フ ラ ン ス	ギ リ シ ャ	ア イ ル ラ ン ド	ア イ ス ラ ン ド	イ タ リ ー	ル ク セ ン ブ ル グ	モ ナ コ	ノ ー ル ウ ェ イ	オ ラ ン ダ	ポ ル ト ガ ル	英 国	ス エ ー デ ン	ス イス コ	ト ル コ	ユー ゴ ス ラ ビ ア
ド　イ　ツ																					
オーストリア	R		R					R		R	R				R					R	R
ベルギー	R	R		O		R	O	R	R		R	O	O	O	O	O	O	O	O	O	R
デンマーク	R		O			R	O	R	R	R	R	O	O	O	O	O	O	O	O	R	R
スペイン										R											
フィンランド			R	R										R	R				R	R	
フランス	R		O	O				R	R	R	O	O	O	R	O		O	O	R		
ギリシャ	R	R	R	R		R			R	R				R	R		R	R		R	
アイルランド	R		R	R		R			R	R	R			R	O		R	O	O		
アイスランド	R		R	R		R			R	R	R	R	R	R	R		R	O	O		
イタリア	R	R	R	R		R	R	R	R	R	R	R	R	R	R		R	R	R	R	
ルクセンブルグ	R	R	O	O		R	O		R	R	R			R	R	O	R	O	O		
モナコ			R	O		O			R	R	R			R			O	O	R		
ノールウェイ	R		O	O		R	R	R	R	R	R			R			O	O	R	R	
オランダ	R	R	O	O		R	O	R	O	R	R	O	R				R	O	R	R	
ポルトガル	R		R											R						R	
英　　国	R	R	O	O		O	R	R	R	R	O	O	O	R				O	O	R	
スエーデン	R		O	O		R	O	R	O	O	R	O	O	O	O		O		O	R	
スイス	R		O	R		R			O	R	R	O	R	R	R		R	O	O		
トルコ	R		R	R				R		R				R	R		R	R			
ユーゴスラビア																					
米　　国	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	O	R		

出典：「ヨーロッパ観光事業五カ年の歩み」『国際観光』第36号（昭和29年7月号）25頁。

年1月時点でアメリカ人旅行者に対して査証を免除した国は17カ国に達し、ヨーロッパ諸国間でも入国手続きの簡素化が進んでいる（査証廃止件数は239）²⁾。

ここで留意すべきは、ヨーロッパ諸国間の査証免除は、その多くが互恵的な取り決めであるのに対して、ヨーロッパからアメリカに入国する旅行者には旅券の携帯はもちろんのこと、事前の査証取得や膨大な保安関係の書類提出といった煩雑な手続きが求められていた点だ³⁾。当時世界では冷戦の勃発と植民地帝国崩壊後の国民国家の再編のなかで新たな政治的境界線が生まれる一方、1948年に採択された世界人権宣言（13条2項「すべて人は、自国その他いずれの国をも立ち去り、及び自国に帰る権利を有する」）に見られるように、

越境的な「移動の自由」を人間の基本的権利として擁護する国際世論も高まりつつあった。しかし、その自由を世界の国々のなかで特権的に与えられたのはアメリカであり、逆に、その自由を他国民に対して頑なに与えようとしなかったのもアメリカだった。この点について『ニューヨークタイムズ』（1952年10月26日付）は、米国の反共的な出入国管理体制（「マッカラン法」）を批判して次のように述べている。「国際旅行は一方交通の道ではなく、互に往復するものである。われわれは、海外に行こうという米人の取扱に限って関心をもつようなことはできない。米国に来る外客のことも同じように考えねばならない」と⁴⁾。

本稿の主題は、戦後アメリカ人が手に入れたこのグローバルな移動性について、占領期日本の国

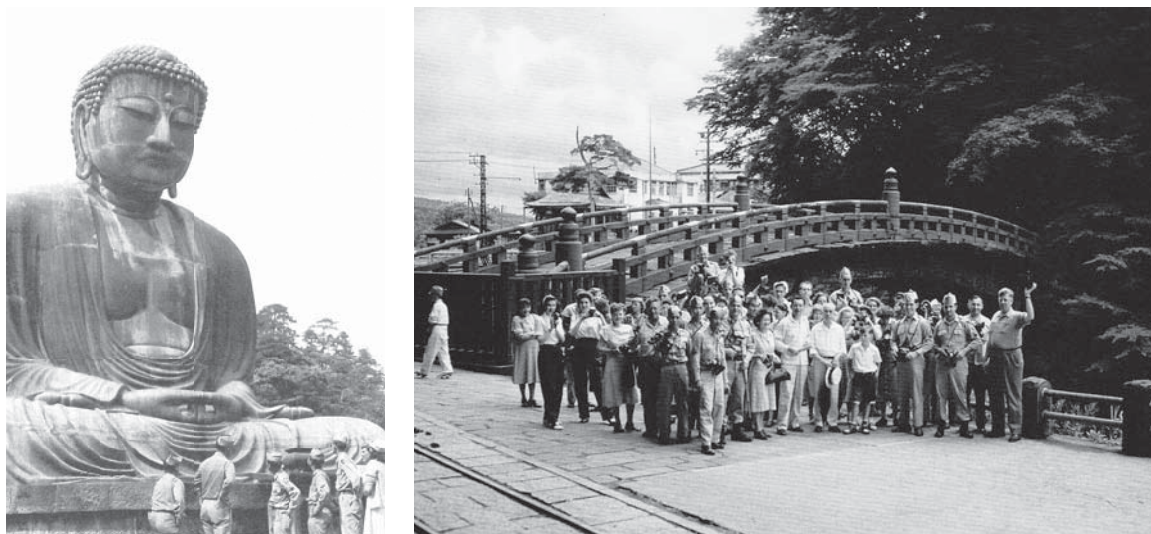


図1 (左) 鎌倉の大仏を見学する米兵 (1947年5月13日)
(右) 日光の神橋前にて記念撮影する軍関係者とその家族 (1949年以前)

出典：(左) 太平洋戦争研究会編 (2007: 107)

(右) 杉田編、ディミトリー撮影 (2007: 177)

際観光事業の文脈から接近することにある。なお、本稿で取り上げる「国際観光」事業は、今日一般に理解される意味での「観光客（ツーリスト）」を対象にした事業だけに限らない。その第1の理由は、拙稿（阿部2013）でも論じたように、占領期に「国際観光」振興に関わった日本の行政や事業者は、観光地の遊覧を主な目的とするツアー客だけでなく、より広い範囲の訪日外国人をみずからの事業対象者と捉えていたからだ。実際当時の文献や後の関係者の記述をみると、戦後日本の「国際観光」事業の源流を、1947年8月に許可された外国の貿易代表団やバイヤーの入国、あるいはそれ以前から始まる占領軍の受入・接遇まで遡るものが多い。ただし当時の感覚に寄り添うという理由だけで、占領期の「国際観光」事業の分析範囲を広げるのではない。第2の理由は、これら連合軍兵士やバイヤー自身、単に占領業務や貿易交渉のみを行っていたわけではなく、日本滞在の機会をとらえて各地の観光地を訪れ、行く先々

で建造物や風景の写真を撮り、母国への土産物を買ひ、茶の湯・生花などの日本文化を体験してもいたからだ（図1参照）。この意味では、彼らはまさしく「観光」する外国人だったのであり、その「観光」体験を積極的にサポートしたのは日本の観光行政そして観光事業者の面々だった。

このように視野を広げて「国際観光」事業を捉え返すとき、占領期の外国人「観光客」の規模を過小評価してきた従来の歴史記述は再考を迫られるだろう。この点で示唆的なのは、占領期日本の国境管理政策が、旧日本帝国たる日本・朝鮮・台湾・沖縄間の越境活動や相互交流に厳しい制限をかける一方、連合国軍たる米兵は日本・韓国・沖縄・小笠原諸島からグアム、フィリピンまで広がる空間を米軍基地のネットワークを通して自由に行き来していたとするテッサ・モーリス＝スズキの指摘である（Morris-Suzuki, 2010: 45-47, 134-142）。彼女によれば、日本に駐留した連合国軍（米軍及び1957年までは英連邦軍）の軍人・軍属や

その家族は、日本の出入国管理や外国人登録に関する法令の適用を免除されてきた——それゆえ日本政府の公式統計では「入国外国人」、「在留外国人（登録外国人）」としてカウントされない——巨大な外国人グループであり、この待遇は現在も続いている（日米地位協定第9条第2項）。つまり彼らは、日本の領土内に居ながら日本の法制度の外側に立つ、高度の「脱領土性／治外法権（extraterritoriality）」を保持してきたのである（Morris-Suzuki, 2010: 14-15, 123-128）。

では、彼らを当然のように「外国人」と見なしたらどうなるか。モーリス＝スズキの試算によると、たとえば1963年時点の「外国人登録者数」は64万9千人で、その大多数は朝鮮人（57万人）、2位は中国人（4万7千人）、3位はアメリカ人（1万5千人）となっているが、そこに米軍人・軍属とその家族を加えると、日本国内の外国人居住者数は80万人を超え、うち17万人以上がアメリカ人となる（Morris-Suzuki, 2010: 127）。一方、占領期の外国人「観光客」数は、統計上は1952年時点で5万人程度だが（全日本観光連盟編1952: 76）、以上の議論を踏まえれば、これが当時「観光」していた外国人の規模を正確に表しているとは言い難い⁵⁾。

以上の問題関心から、本稿は占領期日本の国境管理政策の変遷、特に外国人の日本入国に関するGHQ及び日本政府の政策動向を追跡し、当時どのような種類の外国人が、どのような条件のもとで日本での観光を許されたか、また日本の観光事業者がこれらの政策形成ならびに政策実施にいかなる仕方に関わり、アメリカ人の「脱領土性」の確立に寄与したかを明らかにする。

2. 占領期の国境管理政策と国際観光事業の交点

2-1. 日本を封鎖する

日本に進駐した連合国軍がいち早く取り組んだ

のは、日本と海外との交通・交信手段を軍の監視下に置き、ヒト、モノ、情報の自由な往来を制限することだった。その施策は、国際郵便の制限から在外公館の閉鎖まで多岐にわたるが、本稿では外国人の入国に特にかかわる民間航空機・船舶の国際運航禁止について見ていこう。

まず航空機については、米軍先遣隊の厚木進駐に先立つ1945年8月24日に早くも日本国籍の航空機の飛行が禁止されている。つづいてミズーリ号での降伏文書調印と同日に発せられた指令第1号（9月2日）は、日本の飛行場および航空保安施設の連合国軍への引き渡しを要求し、さらに民間航空機やその部品等の生産禁止（9月24日）などの指令が続く。そして同年11月18日にGHQは、以上の一連の措置を総括して、「商業及び民間航空（Commercial and Civil Aviation）」に関する覚書（SCAPIN-301）を発し、「1945年12月31日以降、一切の政府機関もしくは個人、商社、協会、日本人個人または団体に対して、あらゆる航空機、航空部品、発動機、実験用模型を含む航空機や航空科学に関する研究・実験・整備・生産用設備の購入、所有、運航を禁止する」と命じた（外務省特別資料課編1949→1989c: 260）。これにより日本の民間航空再開の目途は閉ざされ、その後日本と世界とをつなぐ国際航空路線は外国の航空会社が掌握することになる。日本の民間航空会社設立がGHQに許可されるのは、朝鮮戦争勃発後のことであった。

次に船舶についても、指令第1号（1945年9月2日）により、あらゆる日本船舶は連合国最高司令官の指示があるまで運航を一時停止された。さらに翌3日の指令第2号では、100t以上の船舶は米太平洋艦隊最高司令官が直接指揮・監督にあたる旨が明示され、これに基づいてGHQ内部に日本商船管理局（Shipping Control Authority for Japanese Merchant Marine: 以下SCAJAP）が設立された（10月10日）。一方、100t以下の船舶については特定区域を除く東京湾内の航行が認められ

(9月10日)、さらに「日本水域 (Japanese waters)」内であれば日本船舶はSCAJAPの個別的承認を得なくても航行することが許された(12月10日)(外務省特別資料課編 1949→1989:232-234)。ただし、ここで許可されたのは日本の領土管轄内にある各々の港をつなぐ運航だけであり、航空機と同様に、日本船舶の国外定期運航が許可されるのは朝鮮戦争勃発後のことであった。

最後に、個人の出入国に対する制限をみていこう。まず連合国軍進駐に伴い、戦前日本の出入国管理に関する国内法(外務省令第八号「外国旅券規則」、内務省令第六号「外国人ノ入国、滞在及退去ニ関スル件」)はその効力を停止した。以後、日本人および外国人の出入国は、占領軍要員(当初は米国・英連邦軍の軍人・軍属及びその家族)を除き⁶⁾、すべて連合国最高司令官の許可を得なければならず、連合国最高司令官の発する指令とそれに基づき日本政府が制定した国内法規によって規制された。なお実際に日本へ出入する個人を管理したのは第八軍司令官(船舶の出入は海軍司令官、航空機の出入は極東空軍司令官)であり、指定された各港には米国第八軍の税関、出入国、検疫管理部が設置された⁷⁾。

戦後約2年間は個人の出入国管理に関して国内法不在の時期が続いたが、ようやく1947年5月2日に「戦後初の外国人管理法」(大沼1993:46)である外国人登録令(勅令207号)が公布、同日施行された。同法令は、まず外国人の日本入国を原則禁止し(第3条第1項)、違反者には最高六カ月の懲役その他の刑罰(第12条)、退去命令(第13条)、退去強制(第14条)の処分を規定した。また外国人の登録については、入国後60日以内の登録申請(第4条)、登録証明証の常時携帯および警察官等への呈示義務(第10条)を定め、未申請者や登録証明書の偽造・変造、呈示拒否等に対しては最高六カ月の懲役その他の刑罰(第12条)、退去命令(第13条)、退去強制(第14条)の処分を定めた。特に争点となるのは、同法令が

適用される「外国人」の範囲だが、この点について大沼(1993:47)は、「個人の出入国が原則として禁じられている以上、外登令にかかわる事例は必然的に在留者あるいは不法出入国者のいずれかとならざるを得ない」とし、外登令の真の目的は「個人の日常的な出入国に関する手続の整備ではなく、むしろすでに日本に在留している『外国人』の管理と密航者取り締りの国内法的根拠規定の創設」にあったと指摘している。ここで大沼が括弧付で言及している「外国人」とは主に、旧日本帝国臣民として当時いまだ「日本国籍」を保持していた在日朝鮮人を指す。実際「朝鮮人」は同勅令の適用については「外国人」とみなされ(第11条)、勅令施行日から30日以内の登録申請が義務づけられた(附則第2項)。

外登令制定の目的が、在日朝鮮人及び朝鮮人密航者の取締り強化にあったことは明らかである。しかし本稿で注目したいのはむしろ、同勅令において外国人でありながら日本入国が許可される以下の2つのケースである。第1は、そもそも外登令の適用を免除されている外国人で、①連合国軍の軍人及び軍属とそれらの家族、②連合国最高司令官が任命・承認した使節団の構成員及び使用人とそれらの家族、③外国政府の公務のため日本に駐在する者及びその随従者とそれらの家族(第2条)がこれに該当する。第2は、外登令第3条第1項の入国禁止条項を免除された外国人で、連合国最高司令官から許可を受け、指定された港から日本に入国する者(第3条第2項)がこれに該当する。この第2の規定は重要である。なぜなら以下で詳述するように、連合国最高司令官の入国許可を受ける外国人の範囲は、外登令制定直後、急速に拡大していくからだ。しかもこれらの外国人の滞在期間は通常60日以内に設定されており、これは実質上、登録申請の義務自体が生じないことも意味した。

2-2. 誰に門戸を開いたか

初期の対日占領政策の課題は、敗戦の混乱の中にある日本国内の社会秩序を維持しつつ、日本の非軍事化と民主化を着実にすすめることにあった。しかし1947年以降の占領政策は日本の民主的な経済復興に力点を移し、日本と海外との交流にも門戸を開いていく。その表れの一つが、1947年8月15日以降に開始された各国の貿易代表団、外国人バイヤー（「商用入国者」）の入国許可であった（制限付民間貿易の再開⁸⁾）。また、これに関連して外国の航空・汽船会社の日本乗り入れも次々と許可されていく。

まず1947年8月には戦時中からアラスカ線で運航実績のあった米国のノース・ウエスト航空（以下NWA）が北太平洋航空路線（ニューヨーク～シカゴ～シアトル～アラスカ～東京～上海～マニラ）を開設（全日本観光連盟編1948：17；運輸省観光部編1949：119）。翌9月には同じく米国のパン・アメリカン航空（以下PAA）が中部太平洋航空路線（サンフランシスコ～ロサンゼルス～ホノルル～東京～上海～香港～バンコク～カルカット）を開設し、サンフランシスコ～東京間を週3便、所要時間44時間でつないだ（全日本観光連盟編1948：17；運輸省観光部編1949：124-125）。その後もNWAとPAAは、割引航空券の発売や便数の増加など⁹⁾、米国から日本・アジア方面に向かう乗客の便宜をはかった。さらに1949年にはPAAが「空飛ぶホテル」の愛称で知られる大型旅客機ボーイング377ストラトクルーザーを日米間の定期便に導入。ベッドやリクライニングシート、バーカウンターやラウンジまで備えたその豪華な機内は、長時間の空の旅に一大変革をもたらしていく（帆足2010：140-152）。

ただし、占領期に日本への乗り入れが許可されたのは、これらの米国の航空会社ばかりではない。たとえば英国海外航空会社（British Overseas Airways Corporation: 以下BOAC）は、戦後リバ

プールから香港（1946年8月）さらに上海（1947年）までの航空路線を開設していたが、1948年1月にはGHQから英連邦軍（BCOF）が駐留する岩国飛行場（山口県）への就航を認められている（全日本観光連盟編1948：19；「香港 - 岩国に新航空路」朝日新聞朝刊、1948年1月24日付¹⁰⁾）。また、中国政府とPAAによる外資合弁会社である中国航空公司（China National Aviation Corporation: 以下CNAC）も、1949年初頭に香港～東京間の定期便（週1便）を開設し、これは「中国側が戦後開いた初の中日民間航路」とされる（「きのう羽田へ 中国航空一番機」朝日新聞朝刊、1949年1月8日付¹¹⁾）。かくして1950年初頭にはPAA、NWA、BOAC、カナダ太平洋航空、フィリピン航空、カンタス航空（豪州）、シビルエア・トランスポート（中華民国）といった「7社におよぶ外国航空会社が東京と世界を結ぶ路線を張りめぐらして、月平均170便の民間機が羽田空港を発着し、月平均2000人の出入国旅客を運んでいた」（日本航空株式会社編1974：13）。

一方、外国の汽船会社の日本就航も1947年以降に開始された。1947年10月には米国の汽船会社アメリカン・プレジデント・ラインズ（以下APL）による太平洋航路定期運航が許可され、横浜港への乗り入れが始まった。またこれを機に、同年12月には横浜に寄港した外国人船客を対象に「一時上陸観光旅行」が認められ、これによって碇泊中の待ち時間を利用して東京・鎌倉・箱根等の限られたコースを観光することが可能となる。その第一陣は、同年12月末にAPLの世界一周豪華船プレジデント・モンロー号の乗客67名¹²⁾が参加した鎌倉日帰り旅行で、横浜港で米軍関係者の歓迎を受けた一行は、四台の観光バスに乗り込み、横浜の占領軍住宅地や外国人墓地、鎌倉の鶴岡八幡宮や高德院大仏を見学したという（運輸省観光部編1949：135-136）。

この時期「観光」目的の入国が許された背景には、日本の観光事業者からの強い働きかけがあっ

た。実際、1947年12月に運輸省と日本交通公社は、総司令部に対して以下の3点の請願を行っていた。すなわち、①日本滞在中のバイヤー、駐留米軍・軍属とその家族の希望者に対する週末の京都旅行、②横浜港または羽田空港に寄港した通過客に対する鎌倉・東京旅行、③通過客にも国営のバイヤーズホテルの利用を認めることである。一時上陸観光旅行はこのうち②の要求を部分的に認めたものと位置づけられよう。ただしGHQはその条件として、①船客の旅行案内はAPL及び日本交通公社が務めること、②船客は必ず入港時と同じ船で出港すること、③土産品や記念品は公定の為替レートにより第八軍を通じて交換した円で購入することを求めた（運輸省観光部編1949：142-143）。

上記の請願内容からも、当時日本の観光事業者が外客斡旋の対象と捉えていたのは、純粹に「観光」目的で日本を訪れる外国人だけでなく、占領軍関係者や外国人バイヤーも含まれていたことが分かる。以下ではこの点を、日本交通公社の敗戦直後から1947年頃までの事業内容を通して確認しておこう。

戦時中の東亜交通公社を改組して1945年9月に再出発した日本交通公社は、当面の事業目標を「進駐軍の斡旋」に定め、本社に「外国部」を新設して軍関係者の斡旋にあたった。また、全国主要都市ならびに連合国軍の進駐地域に「英語に堪能な社員」を派遣したほか、国内案内所の復旧・開設にも尽力した。その結果、1945年末時点で113カ所だった公社の案内所は1946年末には170カ所（1946年には全国12カ所に占領軍関係の案内所を設置）、1947年末には203カ所まで拡大していく（図2参照）。そして公社はこれら日本全国の案内所にくわえて、占領軍キャンプやPX、接収ホテルにも社員を派遣し、旅行情報の提供や請負旅行の斡旋、添乗業務にあたった¹³⁾。さらに民間貿易再開を機に各国から貿易代表をはじめバイヤーなどの民間人が続々来日すると、公社は当

時東京、名古屋、京都、大阪に置かれていた5つの国営（貿易庁直営）バイヤーズホテル（ホテル・テイト、ホテル・トウキョウ、ホテル・トキワ、ホテル・ラクヨウ、ホテル・ナニワ）にも案内所を設けて旅行情報の提供や斡旋にあたり、さらにGHQから事前通告による「パイロットツアー」の許可を取り付け、日光・箱根を巡る週末旅行も主催した。公社によれば、以上のような外客斡旋を取り扱う案内所、事務所、派出所は、1947年末時点で全国に31カ所存在し、うち21カ所は外国人専門だったという（日本交通公社編1962：269、271-272；日本交通公社社史編纂室編1982：154-155、158）¹⁴⁾。



図2 東京駅に新設された占領軍専用の旅行案内窓口（1947年5月23日）

出典：太平洋戦争研究会編（2007：195）

表2は、1946年12月から1年間で「社があつた軍人、軍属の数」を示したもののだが、その数は約18万人に達しており、統計上は「観光客」と記録されない占領軍関係者による「観光」行動の活発さがうかがわれる。GHQが一時上陸旅行を許可するに際して公社を責任者に任命したのも、それ以前から続くこうした公社の占領軍斡旋の実績に基づくものであったと考えられる。

表2 日本交通公社の外客斡旋数
(1946年12月～1947年11月)

内容	取扱人員
一般旅行案内斡旋	118,047
請負旅行	5,406
催物案内（茶の湯・生花など視察）	12,879
その他（写真・DP）	43,373
合計	179,705

出典：日本交通公社社史編纂室編（1982：155）

その後も日本交通公社は、GHQから外国人の入国許可を引きだす際に主導的な役割を演じた。1948年6月下旬には公社の企画提案に応じて、総司令部経済科学局から商工省貿易庁宛に「制限付観光旅行（Limited Tourist Travel）」に関する覚書が出され、同年7月1日以降、横浜港または羽田空港から入国する外国人を対象に、公社が主催する7日間のパッケージツアー（料金は宿泊・食事・交通費、ガイド料その他諸経費込みで1人175ドル、催行は週一回24名まで）への参加が認められた（運輸省観光部編1949：173-174；日本交通公社社史編纂室編1982：156）。表3は、同覚書に添付された公社作成の旅程表であるが、総司令部の解説によれば、このツアーの特色は以下の通りである。

「この日程より旅客は新旧日本の代表的風物に接することができるであろう。即ち京浜間の被爆地区は、戦前のままのしかも日本文化を代表する京都、奈良地区の神社、仏閣、手工芸に対し良い対象を呈するであろう。旅行中には日光の豪華な建造物、日本のリビエラたる熱海、鎌倉と大仏、江の島、箱根国立公園、神嶺富士の眺望など織り込まれている。」（日本交通公社社史編纂室編1982：156）

1948年7月14日には「制限付観光旅行」第一陣として、アメリカ人のウィリアム・グリフィス氏がNWAの航空便（上海経由）で羽田空港に來日した（運輸省観光部編1949：189）。

制限付観光旅行がそれ以前の一時上陸観光旅行と異なる点は、旅行期間もさることながら、①対象者が横浜港だけでなく羽田空港を利用する乗客にも拡大している点、②旅行先が関東方面にくわえて京都・奈良等の京阪神方面まで拡大している点、③宿泊施設に国営バイヤーズホテルが利用されている点である¹⁵⁾。これらは1947年12月時点で運輸省と公社がGHQに請願していた内容（前述）を大部分実現するものだった。なお同覚書に関する総司令部の発表（1948年6月24日付）によれば、現時点では旅行の出発点は横浜または羽田に限られているが、必要であれば呉や神戸等にも拡大するとの意向が述べられている（日本交通公社社史編纂室編1982：156）。

この寄港地の拡大は案外早く実現する。すなわち、1948年8月にはAPL世界一周船の神戸入港が許可され、これに伴い、①大阪・神戸地区の「一時上陸観光旅行」と、②公社が企画申請していた「通過観光旅行」（横浜または神戸から入港した船客が再び神戸または横浜から出港するまでの数日間、横浜～神戸間を陸上旅行する企画）も許可された（日本交通公社編1962：273；日本交通公社社史編纂室編1982：158）。なお通過観光旅行の第一陣は、同年8月8日に横浜に入港したAPL世界一周船プレジデント・モンロー号の乗客46名で、一行は3台の「豪華バス」で横浜・鎌倉・東京都内を見物した後、「一等寝台車」で京都に向かい、京都見物後は大阪を経由しつつ神戸から出港したという（運輸省観光部編1949：206）。

さらに翌49年に入ると、最長7日間に限られていた観光客の滞在期間が大幅に見直されるようになる。すなわち1949年1月にGHQは、制限付観光旅行の滞在期間を25日間に延長すると発表した¹⁶⁾。その背景にも公社側の働きかけがあったことを、松村信雄（日本交通公社外国部外人旅行課長）は次のように語っている。

「[従来の制限付旅行は]毎週1回（木曜日東京発）と指定された窮屈な団体旅行であることと、国

表3 制限付観光旅行（7日間）日程表

7日間旅行行程表（1948年6月25日総司令部許可）※請負料金175ドル			
1日目	横浜（海路）または羽田（空路）着（未明） 東京着（午前中） ホテル発（13：30） バス（国際自動車、以下同様）にて東京 都内見物 ホテル着（16：30）	午前：自由行動 午後：東京都内見物コース （ホテル～皇居前広場～議事堂～米国大使館～明治神宮外苑および神宮絵画館～赤坂離宮～英国大使館～神田書店街～ニコライ堂～聖橋～湯島聖堂～東京大学～上野公園～日本橋通および三越百貨店～銀座通～新橋駅～放送局～日比谷公園～第一生命館（連合軍最高司令部）～ホテル）	ホテル・トウキョウまたはホテル・テイト泊
2日目	ホテル発（8：30） 鎌倉着（10：15） 鎌倉発（10：45） 箱根ホテル着（12：15） 箱根ホテル発（15：00） 十国峠経由 熱海観光ホテル着（17：00） 熱海発（22：47） 汽車にて京都方面へ	鎌倉見物（大仏） 見物コース：江ノ島～湘南道路～小田原～宮ノ下	国際ホテルにて休憩 箱根ホテルにて昼食・休憩 熱海観光ホテルにて夕食
3日目	京都着（7：32） ホテル・ラクヨウ着（7：40） バスにて京都見物（午前・午後）	京都見物コース 午前：ホテル～御所～川島織物工場～金閣寺～二条城～ホテル 午後：ホテル～東本願寺～八坂神社～丸山公園～知恩院および大鐘～平安神宮～七宝店～名苑 夜：自由行動	ホテル・ラクヨウにて食事・宿泊
4日目	京都発（8：12） 奈良着（9：00） バスにて奈良見物 奈良発（13：00） 大阪（上本町）着（13：50） タクシーにて大阪見物 大阪（天満橋）発（16：00） 京都（四条大宮）着（17：00）	奈良見物コース （奈良公園～春日若宮～春日神社～大鐘～大仏～東大寺～国立博物館～五重塔） 大阪見物コース （上本町～御堂筋～中之島～府庁屋上～大阪駅～ホテル・ナニワ）	公会堂にて昼食（弁当） ホテル・ナニワにて休憩 ホテル・ラクヨウにて夕食・宿泊
5日目	京都滞在（終日） 京都発（19：32） 汽車にて東京方面へ	自由行動	ホテル・ラクヨウにて朝食・昼食・夕食
6日目	東京着（6：15） ホテル着 ホテル発（8：30） 上野発（9：00） 宇都宮着（11：00） 杉並木経由 日光着（12：20） バスにて日光見物	午後：日光見物（東照宮、二荒山神社）	ホテル・トウキョウまたはホテル・テイトにて朝食 日光パレス・ホテルにて食事・宿泊
7日目	日光滞在（午前中） バスおよびケーブルカーにて日光見物 ホテル発（14：00） 日光発（14：30） 上野着（18：05）	午前：日光見物（ホテル～馬返～華厳滝～中宮祠）	ホテル・トウキョウまたはホテル・テイトにて夕食・休憩

出典：日本交通公社社史編纂室編（1982：157）より筆者作成。

内の滞在が7日間に制限されていることから、本邦を通過する世界一周航空旅客又は東洋各地から短期休暇で来遊する外客に利用されるのみで、肝腎の日本を観光することを目的として入国しようとするには余りにも期間が短すぎる難点があった。又事実公社の横田〔巖〕理事が昨年全米観光会議に出席した際にも各地の旅行業者から隣国中華民国の内戦によって東洋唯一の観光国として残された日本の滞在期間を是非延長されたいとの要望を寄せられたのであった。そこで連合国総司令部に懇請の結果、さる1月22日遂に25日まで旅行することを許されたのである。」(『国際観光』第6号：6頁)

上記の横田巖が出席した会議とは、1948年10月に米国ジョージア州で開催された全米旅行業者協会（ASTA）の年次大会を指す。この国際会議出席は、戦後日本の旅行業者が海外渡航を許された最初の例であり、それ以降、横田はアメリカの旅行市場や観光業界の動向（マーシャル・プラン等）を日本に紹介していく役割を担う。また上記の引用では、東アジア情勢の変化を受けて「東洋唯一の観光国」となった日本での旅行期間延長を

求める声が高まったとも指摘されているが、これは必ずしも日本の観光事業者にとって好都合な状況と認識されていたわけではない¹⁷⁾。

表4は、GHQの期間延長許可を受けて、公社が作成した三種類の旅程（14日間、23日間、31日間）であり、それぞれ1949年4月¹⁸⁾、6月、7月に承認を得ている。

従来¹⁹⁾の7日間の旅程と比べると、滞在期間が長くなった分、それぞれの観光地での見学・買物時間もゆったりと取られている。特に31日間の旅程は自由行動も多く、「制限付」とは言いながら自由度が高い。また従来は出入国港が横浜・羽田に限られていたため、京阪神方面から引き返す手間がかかったが、神戸港が利用可能になったことで時間的余裕も生まれている。さらに従来ツアーに組まれてこなかった広島・宮島、鳥羽、名古屋、岐阜長良川も加わり、御木本真珠の養殖場見学や長良川の鵜飼見物など、より多様な観光体験が盛り込まれている。

以上みてきた一時上陸・通過上陸・制限付観光旅行はいずれも、日本交通公社の責任において特

表4 制限付観光旅行（14日間、23日間、31日間）日程表

14日間旅行行程表（1949年4月15日総司令部許可）※請負料金350ドル			
1日目	東京（空路）または横浜（海路）着		東京宿泊
2日目	東京滞在	午前：東京見物 午後：自由	同上
3日目	東京発（8：30）～横浜経由～鎌倉着（10：30） 鎌倉発（11：00）～箱根着（13：00） 箱根発（15：00）～十国峠経由～熱海着（17：00）	午前：鎌倉見物 午後：移動	熱海観光ホテル泊
4日目	熱海発（9：44）～京都着（18：10）	移動	ホテルラクヨウ泊
5日目	京都滞在	午前：見物 午後：買物	同上
6日目	京都滞在	午前：見物 午後：買物	同上
7日目	京都発（8：12）～奈良～大阪～神戸着（17：30）	奈良見物、大阪小休憩	ニューオリエンタルホテル泊
8日目	三ノ宮発（6：56）～広島着（14：30）～宮島	広島見物、宮島	岩荘〔惣〕旅館泊
9日目	宮島発（13：00）～広島（14：43）～京都着（23：23）	午前：宮島見物	ホテルラクヨウ泊
10日目	京都発（13：30）～二見（三重県）着	午前：自由 午後：移動	旭〔朝日〕館泊

11日目	宇治山田発（13：35）～名古屋着（17：25）	午前：鳥羽、御木本真珠養殖場見物 午後：移動	ホテルトキワ泊
12日目	名古屋発（13：37）～東京着（21：30）	午前：名古屋見物 午後：移動	東京泊
13日目	上野発（9：30）～宇都宮着（12：26）	午後：自動車にて日光見物	日光パレスホテル泊
14日目	日光発（11：30）～東京着（15：48）	中禅寺湖等見物	東京泊

23日間旅行行程表（1949年6月16日総司令部許可）※請負料金450ドル

1日目	神戸着		ニューオリエンタルホテル泊
2日目	神戸滞在	午前：六甲山ドライブ	同上
3日目	神戸発（9：38）～宮島着（18：29）		岩 ^{イソ} 荘〔惣〕ホテル泊
4日目	宮島滞在	宮島見物	同上
5日目	宮島発～広島発（12：05）～大阪着（21：08）		ホテルナニワ または日本旅館泊
6日目	大阪滞在	大阪見物	同上
7日目	大阪発～京都着	午前：ドライブにて京都へ 午後：京都市内見物	ホテルラクヨウ泊
8日目	京都滞在	見物、買物	同上
9日目	京都発～奈良～京都着	自動車にて	奈良見物
10日目	京都滞在	午前：比叡山ドライブ	同上
11日目	京都発（14：03）～鳥羽着（19：21）		待月樓旅館泊
12日目	鳥羽滞在	御木本真珠養殖場見物	同上
13日目	鳥羽発（7：06）～名古屋着（11：47） 名古屋発（14：40）～岐阜発（15：31）	ホテルトキワ（名古屋）で昼食 長良川にて鵜飼見物	日本旅館泊
14日目	岐阜発（11：30）～名古屋着（12：12）	午後：名古屋市内見物	ホテルトキワ泊
15日目	名古屋発（9：37）～熱海着（17：52）		熱海観光ホテル泊
16日目	熱海滞在	自由	同上
17日目	熱海発（9：00）～十国峠・元箱根経由～湯本温泉着		吉池旅館泊
18日目	湯本滞在	自由	同上
19日目	湯本発（9：00）～鎌倉経由～上野着 上野発（14：30）～日光着（18：50）		パレスホテル泊
20日目	日光滞在	午前：中禅寺湖見物 午後：東照宮その他見物	同上
21日目	日光発（10：00）～上野着（14：33） 上野発（14：40）～横浜着（16：00）		横浜泊
22日目	横浜発（9：00）～東京着 東京発（14：00）～横浜着	東京見物 ホテルトウキョウにて昼食	偕楽園ホテル泊
23日目	横浜乗船待機		

31日間旅行行程表（1949年7月6日総司令部許可）※請負料金540ドル

1日目	上海～神戸（海路）着		ニューオリエンタルホテル泊
2日目	神戸滞在	午前：六甲山ドライブ （一部ケーブルカー） 午後：自由	同上
3日目	神戸発（9：38）～宮島口着（18：29）		岩 ^{イソ} 荘〔惣〕ホテル泊

4日目	宮島滞在	午前：宮島見物 午後：自由	同上
5日目	宮島滞在	自由	同上
6日目	宮島発～広島着（連絡船・自動車） 広島発（12：05）～大阪着（21：08）		ホテルナニワ泊
7日目	大阪滞在	午前：見物 午後：自由	同上
8日目	大阪発～京都着	午前：ドライブにて京都へ 午後：京都見物	ホテルラクヨウ泊
9日目	京都滞在	午前：土産品買物 午後：自由	同上
10日目	京都発（8：30）～奈良～京都着	京都～奈良のドライブ	同上
11日目	京都滞在	午前：比叡山ドライブ （一部ケーブルカー） 午後：京都にて自由	同上
12日目	京都滞在	自由	同上
13日目	京都滞在	自由	同上
14日目	京都発（14：03）～鳥羽着（19：03）	午前：自由	待月樓旅館泊
15日目	鳥羽滞在	午前：御木本真珠養殖場見物 午後：鳥羽	同上
16日目	鳥羽発（7：06）～名古屋着（11：47） 名古屋発（14：42）～岐阜発（15：31）	ホテルトキワ（名古屋）で昼食 夜：長良川にて鵜飼見物	日本旅館泊
17日目	岐阜発（11：30）～名古屋着（12：13）	午前：自由 午後：名古屋見物	ホテルトキワ泊
18日目	名古屋発（9：37）～熱海着（17：52）		熱海観光ホテル泊
19日目	熱海滞在	自由	同上
20日目	熱海滞在	自由	同上
21日目	熱海発（9：00）～十国峠經由～箱根湯本・元箱根着	箱根ホテルにて昼食 昼食後、箱根湯本温泉へ	吉池旅館泊
22日目	湯本滞在	自由	同上
23日目	湯本滞在	自由	同上
24日目	湯本発（9：00）～鎌倉經由～上野着 上野発（14：30）～日光着（18：50）	国際ホテル（鎌倉）にて昼食	パレスホテル泊
25日目	日光滞在	午前：中禅寺湖等見物 午後：その他見物	同上
26日目	日光滞在	自由	同上
27日目	日光発（10：00）～上野着（14：33） 上野発（14：40）～横浜着（16：00）		偕楽園ホテル泊
28日目	横浜発（9：00）～東京着 東京発（14：00）～横浜着（15：30）	東京見物 ホテルトウキョウにて昼食	同上
29日目	横浜滞在	自由	同上
30日目	横浜滞在	自由	同上
31日目	乗船待機		

出典：『国際観光』第8号（昭和24年8月）、28-30頁より筆者作成。

定の旅程に従って実施される団体旅行であり、原則「個人の単独行動は許されない」点で共通していた。ただし入国手続きの面でみると、制限付観光旅行が連合国最高司令官の入国許可を必要とするのに対し、前二者はそれを必要とせず、「単に日本交通公社が観光客の申し込〔ママ〕に基き、それに代って入国許可を受けるのであって、観光客自らは、入国に際し、入国許可書類を携帯する必要はない」という違いがあった（最高裁判所事務総局渉外課編1950：199-200）¹⁹⁾。

ところで当時日本での滞在期間延長を求めている人々は、観光を目的とする外国人にとどまらない。その筆頭に挙げられるのが、日本に親族または友人を残して海外に暮らしている在外邦人や日系米人で、GHQはこれらの人々の日本入国も「同情的な理由（for compassionate reasons）」から許可していく。まず1949年2月11日に「縁故者訪問のための日本入国者（Entry of Personnel into Japan to Visit Relatives）」に関する覚書（SCAPIN-1971）が発せられ、日本人または1941年12月以前から日本に住んでいる外国人の近親者への訪問を希望する者の入国を許可した。ただし、①滞在日数は60日以内で延長は認めない、②日本の食糧・住宅が不足しているため滞在中の食糧は海外から持参するか日本の海外物資販売所（Overseas Supply Store）で購入すること、③宿泊場所は日本人の住宅事情を逼迫させない形で確保すること（軍専用の住宅その他の施設の利用は認めない）が条件だった（最高裁判所事務総局渉外課1950：95-112, 113-116）。日本交通公社は、この近親者訪問もまた公社が総司令部に申請したものとしているが（日本交通公社社史編纂室編1982：160）、もうひとつ別の背景として、神奈川県知事の内山岩太郎も日本貿易博覧会の横浜開催に合わせて「外国人並に在外邦人の日本訪問に対し特別措置」を講ずるようマッカーサーに直訴していたようだ（横浜市総務局市史編集室編1993：410）。

在外邦人の母国訪問第一号は、指令翌日の2月

12日に横浜に入港したAPL汽船ゼネラル・ゴードン号の一行とされ（日本交通公社社史編纂室編1982：160）、これを機に全米各地から母国訪問団が続々と来日するようになる（図3）。一方、これら団体客の便宜を図るため、公社は全国37カ所の案内所を指定して外貨両替業務を開始し、さらにはAPLからの要請を受けて同汽船に公社社員を乗船勤務させ在外邦人の斡旋にあたった（日本交通公社編1962：292；日本交通公社社史編纂室編1982：160-161）²⁰⁾。その後、近親者訪問はすぐさま対象範囲と滞在日数を拡大し、同年6月には日本人または1941年12月以前から日本に暮らす外国人の「友人」訪問も60日間以内で入国が許可された。さらに翌7月には近親者・友人訪問ともに滞在日数が（期間延長を申請すれば）最大120日間まで延長可能になった（運輸省観光部編1949：370；日本ホテル協会編1967：8）。

ここで一度、GHQから一時上陸・通過上陸・制限付観光旅行の斡旋を任されていた公社の営業実績から、当時の旅行者の特徴を見ておこう。参考資料は、日本交通公社外国部による1949年1月から12月までの外国人旅行斡旋数に関するデータである（「日本交通公社における1949年度外人



図3 ハワイ在住日系アメリカ人の母国訪問団(横浜港、1949年)

出典：横浜市史資料室所蔵（RG-306-NT-1157C-3、帳票番号10529）

請負旅行の実績」『国際観光情報』第34号：1-12)。まず1949年に公社が斡旋した外国人旅行者数は計8889名（前年は4367名）、公社の年間総収入は約25万ドル（前年は約2万8590ドル）で、当時の為替レート1ドル＝360円で換算すると約9000万円にのぼる。次に旅行形態別にみると、最も参加者が多いのは日帰りの一時上陸観光旅行（shore excursion）6921名で、旅行者全体の約78％を占める。第2位は通過上陸観光旅行（overland tour）752名、第3位は制限付観光旅行（パッケージ・ツアー）636名が続く²¹⁾。さらにこの順位を反映して、入国港別の旅行者数は横浜港（5790名）と神戸港（2046名）が全体の約88％を占め、訪日外国人の主要な交通手段が船であったことを示している。なかでも最も利用されたのはAPLで、日帰りの一時上陸観光旅行に限定すると、APL利用者は約96％（6659名）に及ぶ。ただし一時上陸観光旅行を除くと、入国港別の羽田空港の利用者割合は約51％になり、横浜・神戸港の利用者割合を上回る。特に7日間ツアーでは、中国政府とPAAの合弁会社CNACの利用客が最も多く（66.8％）²²⁾、次いでPAA（17.9％）、フィリピン航空（6.4％）、APL（3.4％）、NWA（3.1％）となっている²³⁾。

2-3. 望ましい外国人／望まれない外国人

以上見てきたように、1947年5月の外登令施行により旧植民地住民を含む「外国人」の入国は原則的に禁止されたが、その一方で同法のいう「外国人」にはいくつかの例外が設けられており、占領軍要員、連合国最高司令官の許可を得た外国使節団や公務旅行者、そして1949年までには商用入国者、観光客、親族・友人訪問者にも日本入国の道が開かれていた。と同時にこの頃からGHQは、従来第八軍が管理してきた入管に関わる諸業務を日本政府に委譲する姿勢を示す。すなわち、1949年6月22日にGHQは「出入国管理機関設置（Establishment of Immigration Service）」に関する

覚書（SCAPIN-2019）を発し、同年11月1日以降、日本政府は第八軍司令官の監督の下で、連合国最高司令官による入国許可および退去命令を受けたすべての個人の出入国管理（the immigration surveillance）と不法入国者の抑止に責任を負うよう命じた。また、この責任を全うすべく、回章第19号（1948年6月23日付）で指定された14の出入国港の税関支所に入国管理官（immigration officials）を置くこと²⁴⁾、連合国最高司令官が与えた通関許可証（clearances）を記録する機関（Central Locator Files）を開設し、24時間体制で英語に堪能な職員を配置することを求めた（最高裁判所事務局渉外課編1950：382-387）。これを受け、日本政府は1949年8月10日に「出入国の管理に関する政令」（政令第299号）を制定し、外務省管理局に入国管理部を新設するとともに、各税関に入国管理官を配置した（最高裁判所事務局渉外課編1950：469-473）。

先行研究においてSCAPIN-2019及び政令第299号は、不法入国者の抑止や退去命令・強制に関する日本政府の権限が拡大していく過程の一部として、あるいは従来複数の機関が分掌していた入国管理業務が次第に外務省に一元化されていく過程の一部として論じられることが多い²⁵⁾。しかし本稿で注目したいのは、第八軍から外務省入国管理部に入管業務が引き継がれる際、日本政府には単に不法入国者の取締り強化だけでなく、合法的入国者、なかでも観光客に対する入管手続きの迅速化も同時に求められていた点である。この点を示すのが、外務省管理局入国管理部第二課作成の『入国管理官執務提要』（1949年9月）という冊子である。これは、1949年9月19日から23日までの五日間、第八軍でCIQ主任を務めたフェリス大尉が第八軍神奈川民事部において新任の入国管理官と入国管理部第二課職員に向けて行なった出入国管理業務に関する講習内容を筆記したものだ²⁶⁾。その第一編「入国管理官心得」の冒頭は、新たに入国管理業務を担うことになった日本の職員に対

して、その業務目的を次のように説明している。

「目的は日本に出入する総ての人を管理し好ましからざる人物の入国を阻止するにある。又正当に出入する人には常に礼儀正しく敏速に処理し好感を与える様に努めなければならない。……『新しい日本』に来る外国人の大部分は、日本に初めての人であり日本に着いて初めて接する日本人は入国管理官である。この人達の態度は新しい日本を示すものとして批判的になる。卑屈であってはならないが従来のように彼等から見て傲慢と思われた態度は改められなければならない。殊に観光日本と称し外貨獲得に役立たせるためには観光客を一人でも多く日本に招致するよう努めなければならないことは云う迄もない。正当の入国者に接する入国管理官が好印象を与えるか否かが相当の効果を齎すことは当然であろう。従ってこの仕事に従事する人が初めて日本に来た彼等に好印象を与えるためには言語、動作は勿論服装の端々に至るまで注意を怠ってはならない。又出入国者に対しては常に公平に取扱い到着順に極めて事務的に処理しその間差別的待遇と思われる態度は避けなければならない。総て乗客は先を急いでおる関係から事務処理は敏速であり不必要な質問は避け極めて事務的に処理する。入国管理官はF・B・Iでないものである。」²⁷⁾

ここでフェリスは日本の入国管理官に対して、「好ましからざる」外国人の入国阻止に努める一方、観光客をはじめとする合法の入国者の入国手続きに際しては迅速かつ公平な、しかも好印象を与えるような態度でのぞむべきだと説いている。「入国管理官はF・B・Iでないのである」。たとえば大型客船で来日し、日本交通公社が斡旋する「観光団」の場合は、すでに総司令部の入国許可を受けているので、煩雑な入国審査(「クリヤランス」)は行わず、その代わりに船が到着したら入国管理官は舷門に机を並べて、事前に船会社から通知された身分証明書カードの番号と観光者氏名が書かれたカードの番号を照合するだけでよい、と教えられる。こうしてチェックを終えた観光客は、船

橋がかかると同時に下船してすぐさま待機中のバスにMPの誘導によって乗り込み、目的地に向かうことになる(図4)²⁸⁾。

当時の文脈でいう「好ましからざる」外国人が主として朝鮮人密航者を指していたことは言うまでもない。では一方で、迅速・公平・温和な態度で接すべき「観光客」とは具体的に誰を指したか。当時の訪日観光客の国籍から判断すれば、それは主としてアメリカ人観光客である。

本章の残りでは、日本政府がGHQから出入国管理権限を回復していく過程で、合法の入国者の地位にどのような変化があったかを追跡していきたい。まず1950年2月3日には「個人、貨物、航空機及び船舶の日本出入国管理」(総司令部回章第3号)が発せられ、従来の回章第19号(1948年6月23日付)が廃止された。同回章における個人の出入国に関して注目すべき変化は、合法の入国者を滞在目的(16種類)で分類する方式に代えて²⁹⁾、滞在期間(6種類)で分類する方式が採用されたことである。すなわち、①通過者



図4 MPに護送され東京・鎌倉観光に向かうアメリカ人観光団(横浜港、1948年)

出典：横浜市史資料室所蔵(RG-306-NT-1157C-1、帳票番号10526)

(Intransit:滞在期間15日以内)、②観光客(Tourist:滞在期間90日以内)、③一時訪問者(Temporary visitor:滞在期間180日以内)、④半永住者(Semipermanent resident:滞在期間は無期限)、⑥永住者(Permanent resident:永住許可)、⑥占領軍要員(occupation force personnel:特に定めない限り滞在時間は無期限)である³⁰⁾。なかでも②観光客(Tourist)の滞在期間——同回章では一時上陸許可(shore pass)や通過上陸(overland)許可は別に定められている³¹⁾——が90日以内と定められたことは大きな進展である。さらに同年6月には回章第11号「入国要件及び日本に於ける事業活動」が発せられ、同年7月1日以降、「観光客(Tourists)」の滞在期間は180日以内に延長された(最高裁判所事務総局渉外課編1950:161-194)。これを受けて、従来60日間の滞在期間(延長申請すれば最大120日間)が認められていた近親者・友人訪問旅行は「観光客」(滞在期間180日以内)の枠内で処理されることになり、「近親者・友人訪問」という滞在目的での入国申請は同年7月31日をもって打ち切られている(SCAPIN-2115)³²⁾。

このように外国人観光客の滞在期間延長が着々と進められる一方、GHQは国連軍(米軍)の仁川上陸作戦開始日にあたる1950年9月15日に「出入国(Immigration)」に関する覚書(SCAPIN-2122)を発し、不法入国者の取締りを一層強化すべく日本政府に一元的な入管機構を早急に設立するよう指示した。こうして同年9月30日の「出入国管理庁設置令」(政令第295号)、翌51年2月の「不法入国者等退去強制手続令」(政令第33号)、同年10月の「出入国管理令」(政令第319号)及び「入国管理庁設置令」(政令第320号)により、入管関連の国内法と管理機関の整備が着々と進められ、従来複数の機関で分掌していた個人の出入国管理、外国人登録、不法入国者の退去命令・収容・送還といった一連の業務を同一の組織(外務省外局の入国管理庁、後に法務省入国管理局)が

担う体制が形づくられていく(大沼1993:77-92;明石2010:66-68)。

出入国管理令は、外国人の入国について、同令が適用される「外国人」の範囲から連合国の軍人・軍属・公務旅行者とその家族を除外したうえで(第2条第2項)、外国人の入国要件として、①有効な「旅券」及び「査証」の所持(第3条、第6条)³³⁾、②日本滞在中の活動内容および在留期間——在留期間は3年を超えない範囲で外務省令で定める——により分類された16種類の「在留資格」のうち1つに該当すること(第4条)を求めている。前年採用されたばかりの滞在期間による入国者の分類(6種類)はここに廃止された。明石(2010:67)によれば、これが今日まで続く日本の「在留資格制度の原型」とされる。

大林(1951)の整理によれば、当時設けられた16種類の在留資格と在留期間は表5の通りである。

本稿の主題である外国人観光客の取扱いについてみると、出入国管理令でも、日本上陸が許可される在留資格の1つとして「観光客」のカテゴリーが設けられ、その在留期間は60日以内に設定された。先述した回章第11号の規定に比べると滞在期間の上限が短くなっているが、この点について出入国管理令では、同令の施行日(1951年11月1日)の時点ですでに連合国最高司令官から180日以内の入国許可を得て日本に在留している者は、その滞在期間満了まで在留して差支えない(つまり同令における在留資格・在留期間の規定は適用されない)との経過措置が設けられている(附則第6、7項)。さらに同令には「上陸の特例」として、寄港地上陸(従来の一時上陸観光旅行に相当)と通過上陸(従来通過上陸観光旅行に相当)に関する規定があり(第14、15条)、両者については事前に連合国最高司令官から「入国許可書」を得る必要はなく(附則第4項)、入国港の入国審査官から上陸許可書を受けとればよいとされている。つまり注33を踏まえると、これら2つの観光旅行は査証付の旅券を所持しなくても特別

表5 在留資格と在留期間

条文番号 (条-項-号)	在留資格	在留期間
4-1-1	外交官・領事官またはその随員	無期限
4-1-2	外国政府または国際機関の公務従事者	無期限
4-1-3	通過者	15日
4-1-4	観光客	60日
4-1-5	貿易業者・事業家・投資家	3年
4-1-6	研究・教育機関で勉強する者	1年
4-1-7	研究・教育機関で教授する者	3年
4-1-8	文化活動をする者	1年
4-1-9	芸能・スポーツその他の興行者	60日
4-1-10	宗教家	3年
4-1-11	報道機関の派遣員	3年
4-1-12	招聘された高度・特殊技能者	3年
4-1-13	熟練労働者	1年
4-1-14	永住者	—
4-1-15	前記5～13号該当者の配偶者及びその子	相当する期間
4-1-16	前各号以外の特に定めた者	別に外務省令で定める

出典：出入国管理令第4条および大林（1951：18）をもとに筆者作成。

に上陸が許されるケースとなる。

さらに坂中（2004：45）は上記の在留資格制度について、占領終了後に出入国管理権限が日本政府に戻された後でも「米国人が日本に進出するために必要な在留資格を作ったもの」と指摘し、その例証の一つとして「当時の国際社会情勢の下において米国人が主な対象であったと考えられる『貿易家・事業家・投資家』『宗教家』『高度技術提供者』等の在留資格が設けられ、これらの在留資格に対応する在留期間が最長の『三年』とされた」点を挙げている。

実際、占領終了後も日本の出入国管理政策におけるアメリカ人の特権的地位は揺らぐことはなかった。講和条約発効日にあたる1952年4月28日には日米行政協定が発効され、駐留米国軍人・軍属やその家族は、占領期に保持していた「脱領土性」を継承し、日本の外国人登録や出入国管理

に関する法令の適用を免除された（第9条第2項）。また先述したように、出入国管理令は外国人の入国要件の一つとして査証の取得を挙げたが、これも日本の観光事業者からの反対にあり、すぐさまアメリカ人に限って申請手続きが緩和されている。例えば1952年7月に開催された観光事業審議会の席上で、日本ホテル協会会長の犬丸徹三（帝国ホテル社長）は、出入国管理令が外国人入国者に査証取得を求めたことの問題点を次のように述べている。

「この法律が出来る時に、欧米二十数カ国ではアメリカよりの観光客を受け入れるためにビザを廃止しているのにこんな法律をつくるとビザについて色々難問題がおき、アメリカ人は日本に来なくなってとうとう注意したが、アメリカ人を目的としているのではないと云っていた。然し、いざ実施されて見ると矢張り日本の領事館に本

人が出頭しなければビザが貰えない事態が生じてこんな事では日本に行くものがなくなると云ってアメリカから苦情の手紙が何通も来ている。これは外務大臣限りの問題で、外務大臣から通牒を出して貰えば簡単に解決できる問題である。」（日本ホテル協会編1968：157）

この犬丸の提言を受け、観光事業審議会および運輸省観光部からも外務省に働きかけた結果、1952年10月2日付の外務大臣から在外公館長宛の通牒をもって、アメリカ人観光客は査証取得に際して必ずしも本人自身が日本領事館に出頭する必要はなく、在外公館長の裁量で郵送または代理出願を認めてよいと変更された。また、外務省は今回の特別措置の理由として、①アメリカ人観光客に対する本人出頭主義の厳守は日本の観光事業の発展を阻害すること、②戦後の国際的慣例として欧米各国はアメリカ人観光客に対して一方的に査証を免除していること、③出入国管理令における観光客の在留期間は60日以内に限定され、在留資格変更による長期滞在も認めていないため、不法滞在または公共の負担になる危険が少ないこと、④米国国務省は旅券発給時に厳重な審査をしており、「思想的に面白からぬ人物」にはそもそも旅券が発給されないことを挙げている（日本ホテル協会編1968：189-190）。以上の説明からも窺えるように、占領終了後も日本の出入国管理政策に継承されたアメリカ人旅行者への優遇措置は、単純に米国からの政治的圧力によるものではない。日本の観光事業者自身がアメリカ人の自由な移動を求めていたのであり、ERP諸国を筆頭に、アメリカ人観光客の誘致競争が過熱するなかで、入管手続き上のさらなる優遇措置を求める日本国内の圧力も次第に高まっていったのである。

3. 結語

本稿は占領期日本の国境管理政策の変遷、特に

外国人の日本入国に関するGHQ及び日本政府の政策動向を追いながら、当時どのような種類の外国人が、どのような条件のもとで日本での観光を許されたかを考察した。またGHQから観光客の斡旋を任されていた日本交通公社の旅程表や営業実績などを手がかりに、これらの外国人は主にどのような交通手段で日本に到着し、どれくらいの期間、どのような場所で観光を楽しんだかといった点にも分析を加えた。勿論、本稿で参照した資料は当時の観光実態を表す一部にすぎず、実際の訪日旅行者の感想記録や、外国人旅行者を受け入れた宿泊施設の回想録、さらに各市町村の公文書・地方史の類なども参照すれば、外国人旅行者が日本各地のどこに魅力あるいは不満を感じたか、地方の観光業者その他の日本人は外国人旅行者の受け入れにどのように対処したかといった、より詳細な分析も可能であろう。とはいえ本稿の分析にかぎっても、占領期に「観光」していた外国人は占領軍要員やパイヤーも含めてかなり広範囲に及んでいたこと、占領期日本の観光事業者の間でこれらの外国人（その大部分はアメリカ人）の入国要件・入国手続きの緩和を求めるニーズはきわめて強く、それは現実にGHQおよび日本政府の国境管理政策に「外国人（アメリカ人）観光客」への優遇措置を組み入れる力となり得たことは示せたであろう。

しかも本稿で扱った入管手続きの問題は、当時試みられたアメリカ人観光客に向けた数々の優遇策のほんの一部分にすぎない。その他にも、日本の観光事業者の間では、アメリカ人の日本旅行にかかる費用がヨーロッパ旅行に比べてきわめて高額であることが度々問題視されていた³⁴⁾。そしてその改善策として、日米間の航空・汽船運賃の割引（例えば二等席にあたる「ツーリストクラス」運賃の導入³⁵⁾）、外国人観光客限定の特別為替レート「観光円（ツーリスト円）」の設定³⁶⁾、宿泊料金の低減を意図した「遊興飲食税」の廃止、土産物等への免税措置などが提案され、その一部は実

行に移された³⁷⁾。また自動車を利用するアメリカ人旅行客の便宜を図るため早急な道路建設・補修を求める声や、英語に堪能な観光ガイドの養成を求める声も多く、これは「ガソリン税」導入や「通訳案内業法」制定の背景となるものだった³⁸⁾。占領期の観光業界の動向は、戦後日本の国際観光・国内観光の発展を支えていく観光関連法令の整備や交通インフラの開発等の面からもいま一度再評価されるべきであろう。

注

- 1) 東亜交通公社編(1944)によれば、米国は日独伊三国同盟の成立(1940年9月)を機に、1940年10月15日付で西半球以外への「不急旅行者」に対する旅券発給を停止した。
- 2) ちなみに、当時ETC加盟国の間では旅券を相互に廃止しているケースも18件存在した(『ヨーロッパ観光事業五ヵ年の歩み』『国際観光』第36号(昭和29年7月号)、24頁)。
- 3) アメリカの入国審査がヨーロッパ諸国に比べて厳しく、事前に膨大な書類提出を要する煩雑な手続きであった点は、「査証の廃止について」(『国際観光情報』第26号、29頁)、「ヨーロッパから米国への旅行者」(『国際観光情報』第49号、57-59頁)、「入国手続簡素化を勧告するASTA」(『国際観光情報』第57号、32-33頁)を参照。
- 4) 「入国手続簡素化を勧告するASTA」『国際観光情報』第57号(昭和27年11月)、32-33頁。
- 5) 青木(2013:59-60)の整理によれば、駐留米軍数は1945年12月の約45万人をピークとして、翌46年から帰国者が増加し、1946年には15～20万人程度、47年は12万人、48年は約10万人と総体的に減少した。しかし49年には12万6000人と再び増加し、朝鮮戦争を経て、講和条約が発効した1952年には在日米軍は約26万人まで増加していた。一方、Kane(2004)の試算によると、1950年の在日米軍数は約13万6000人、1952年は約17万3000人である。
- 6) 「占領軍要員」の範囲は、1950年2月3日付の回章第3号により、対日理事会及び外交使節団のメンバー、占領軍クラブやアメリカ赤十字社の使用人、それらの随伴者にまで拡張された(1950年2月3日付連合軍総司令部回章第3号「個人、貨物、航空機及び船舶の日本出入国管理に関する件」)。
- 7) 1948年6月23日付連合軍総司令部回章第19号「個人、航空機、船舶の日本への出入管理に関する回章」
- 8) 1947年8月9日付「外国個人及び商社の入国許可に関する総司令部渉外局発表」(外務省特別資料課編1949→1989b:102-106)。
- 9) 1947年10月にNWA、PAA両会社は東京～上海間の往復料金199ドルの遊覧切符を発売(週3回運航)。1948年7月にはPAAがサンフランシスコ～上海線を週2便から週3便に、サンフランシスコ～香港線を週3便から週5便に増加させた。またNWAも1948年11月、東京～米国間航路を週8便に増加させた(運輸省観光部編1949:133, 172, 260)。
- 10) 『続日本ホテル略史』には、同じく1948年1月にBOACの東京～京城線(週3便、所要時間7時間、運賃108ドル)がGHQに許可されたとの記載がある(運輸省観光部編1949:141)。
- 11) 日本観光連盟編(1948:18, 20)では、CNACが東京～上海間の運航を許可されたのは1948年3月と記載されている。
- 12) この旅行の参加人数に関して、日本交通公社編(1962:272)では「通過客71名」、日本交通公社史編纂室編(1982:158)では「参加者72人」と記述されているが、日本交通公社外国部調査による統計では、1947年の一時上陸客は67名と記載されている(『国際観光情報』第29号(昭和24年3月)、31頁)。
- 13) 例えば公社は1945年11月16日から東京自動車と協力して外国人専用のガイド付き東京遊覧バスを毎日運行した(旅の文化研究所編2011:315)。なお公社が旅行斡旋を手がけたのは、米軍だけでなく英連邦軍も含まれ、例えば1946年1月には豪州海軍ホバート軍乗組員90名、ニュージーランド海軍アキレス号乗組員60名の日光旅行を斡旋している(日本交通公社史編纂室編1982:155;旅の文化研究所編2011:317)。
- 14) その他にも、公社は1945年11月から外客対象の土産物販売に着手しており、同年12月1日には丸ビル内に土産物販売所を開設した(旅の文化研究所編2011:315)。その目的は、「良心的にしてかつ信用ある観光土産品を進駐軍将兵並びに関係外人に提供することによって戦後簇出した粗悪な土産品を市場から駆逐し、斯業の健全な発達と育成を図ること」とされ、1947年末には公社直営の売店は全国12カ所に及んだという(日本交通公社編1962:276-277)。
- 15) 同覚書では、貿易庁に対して国営ホテル内に外客用の土産物店を設置することも求めている(日本交通公社史編纂室編1982:156)。
- 16) 『続日本ホテル略史』によれば、この滞在期間延長は以下の条件で認められたという。①連合国軍施設を使用しないこと、②連合国軍当局が掃海完了を明示するまで瀬戸内海の航行を日程に入れないこと、③鉄道を利用する場合はその効用に十分留意すること、④各日程は連合国軍総司令部の承認を得ること、である(運輸省観光部編1949:283-284)。
- 17) たとえば高田寛は1949年7月の論説の中で、冷戦の激化により広域的なアジア観光が実施困難になることを危惧している。彼によれば、日米間の交通運賃は欧米間に比べて高く、それゆえアメリカ人旅行者は日本だけでなく中国・韓国も日程に組み入れたツアーを希望している。しかし現在、米国国務省は特に重要な理由をもたない旅行者には中国・韓国への渡航を制限しており、結果としてアジア観光よりもヨーロッパ観光の希望者が多くなっている。日本は他のアジア諸国とセットにして売り込むことで、初めてアメリカ旅行市場への訴求力をもつのである(高田寛「内外情勢と我国観光事業の動向」『国際観光』第7号:2頁)。
- 18) 14日間の制限付旅行が総司令部に許可された時期と

- して、運輸省観光部編（1949：303-304）は1949年の「3月24日」、運輸省観光部業務課編（1949：2）は「3月」としているが、ここでは表4の出典である『国際観光』の記載に依った。
- 19) これら以外にも、1949年6月20日に総司令部経済科学局は公社に対し、外国人を対象に6日間の日光観光旅行を組織することを許可している。費用は1人55ドル（鉄道運賃除く）、催行人数は10名～24名まで、鉄道は占領軍専用車輛を使用することが条件だが、日曜以外であれば毎日新しいツアーを催行することが許された（運輸省観光部編1949：357）。
 - 20) 母国訪問団の1949年4月～9月までの6ヶ月間の合計人数は1018人。帰省地別でみると、第1位は広島県（244人）、2位は山口県（221人）、3位は熊本県（120人）、4位は東京都（82人）、5位は福岡県（58人）であった（『国際観光』第10号（昭和24年12月）、34頁）。こうした母国訪問団の増加に対応して、1949年2月にAPLは極東航路の客船4隻を一航海ごとに2回横浜に寄港させると発表した（運輸省観光部編1949：286）。
 - 21) それ以外に参加者が比較的多い旅行形態として「タロア・ツアー」350名の記載がある。「タロア」とは米国カリフォルニア州オークランドに拠点を置く航空会社 Transocean Airlines の略称である。この点について運輸省観光部の報告書は、1949年9月以降、「グアム島駐在者の3日間休暇旅行が、トランス・オーシャン・エア・ラインの扱いによって実施」されたとしている（運輸省観光部業務課編1949：2）。
 - 22) CNAC 利用客の多さを反映していると思われるが、1949年の7日間ツアー参加者の国籍は中国が74.9%、米国が14.8%となっている。当時公社がツアーを請け負った「中国籍」の人々が具体的にどのような人物なのかは、今のところ十分な資料がなく詳細は不明である。なお部分的な手がかりとして、1949年2月の新聞記事には、中国からの「戦後初の観光客」として香港在住者24名が中国航空会社の飛行機で来日し、1週間滞在して東京・奈良・大阪・京都・日光を見学予定と報道されている（『中国からの観光客』朝日新聞1949年2月24日付）。この点は別稿に譲ることにしたい。
 - 23) 1949年中頃には14日間、23日間、31日間のパッケージツアーもGHQの承認を得ていたが、公社による14日間ツアーの幹旋人員は26名（全員米国籍）にすぎず、23日、31日間ツアーは数値自体が記録されていないため、この時点では参加者がいなかったと推察される。
 - 24) 回章第19号で指定された出入国港は、空港は羽田空軍飛行場と岩国飛行場の2港、海港は小樽、函館、横浜、横須賀、名古屋、清水、神戸、呉、佐世保、三池、長崎、門司の12港（ただし門司は魚雷掃海作業のため一時閉鎖）である（1948年6月23日付連合国軍総司令部回章第19号「個人、航空機、船舶の日本への出入管理に関する回章」）。
 - 25) 大沼は1949年時点における日本の入管行政の錯綜性を次のように描いている。「外務省管理局入管部が出入国の記録整備、入国管理官の任務の統轄、不法入国者の取り締り・送還に関する関係諸機関の連絡調整を担当し、海上保安庁〔運輸省外局〕、国家地方警察、自治体警察が密入国者の取り締りにあたる。外国人登録は法務府民事局の所管の下で、市町村長が機関委任事務としてこれを遂行する。退去強制に関しては、検事官の事実上の指揮の下に都道府県知事が退去強制令書の発布事務を担当し、国家地方警察がその執行にあたり、厚生省引揚援護庁所管の針尾収容所が送還される者を収容し、国家地方警察が現実の送還を担当するという体制である。そして以上の各々の機関が各々のレベルでGHQ、地方軍政民事務部と接触してその指示を仰いでいた。」（大沼1993：77-78）
 - 26) 芳賀四郎関係文書561「入国管理部関係資料」国立国会図書館憲政資料室所蔵。同年10月にはCIQが用意した講習用教材「Immigration standard operating procedure」も外務省管理局入国管理部第二課により『出入国管理事務執務要領』として訳出されている（芳賀四郎関係文書561「入国管理部関係資料」国立国会図書館憲政資料室所蔵）。
 - 27) 外務省管理局入国管理部第二課『入国管理官執務提要』（1949年9月）、1-2頁。
 - 28) 外務省管理局入国管理部第二課『入国管理官執務提要』（1949年9月）、19頁。
 - 29) 1949年6月22日付の「出入国管理機関設置」に関する覚書（SCAPIN-2019）では、連合国最高司令官が入国許可を与える個人として以下の16種類が列挙されている。すなわち、①同情的入国者（Compassionate entries）、②通信員、③商用入国者（Commercial entrants）、④文化関係入国者（Cultural entrants）、⑤使節団員の家族、⑥商用入国者の家族、⑦日本配属ではない外国の外交官（Foreign diplomatic officials not assigned to Japan）、⑧政府官吏または雇用者、⑨一時通過客（Intransit personnel）、⑩対日理事会職員、⑪連合国最高司令官に対して派遣された外国使節団員、⑫外国使節団付添いの武官、⑬宣教師、⑭来訪国会議員、⑮観光客（Tourists）、⑯その他である（最高裁判所事務総局渉外課編1950：382-387）。
 - 30) 芳賀四郎関係文書561「入国管理部関係資料」国立国会図書館憲政資料室所蔵。澤明は、入国者を滞在目的でなく滞在期間で分類する方式は「各国の査証方式と一致するもの」であり、「占領下日本の観光事業の特異性は、少くとも、入国管理に関する限り、著しく減少し、わが国の観光事業が、その数々の『制限』から解放される日の近いことを思わせたのである」と評価している（澤明「入国管理の方式について」『国際観光』第16号、9頁）。
 - 31) 回章第3号によれば、日本に出入する民間船舶の乗客が一時上陸許可を希望する場合は、その船舶の船長もしくはその船会社の日本における代理店の申請に基づき、入国港の入国管理官が一時上陸許可を発給する。一方、通過上陸の場合は、日本での営業を許可されている旅行会社の申請に基づき、入国管理官が通過上陸許可を発給する。そして両者はともに、連合国最高司令官による事前の入国許可を必要とされている（第9項c、d）。
 - 32) 1950年7月10日付「近親者又は友人訪問のために日本へ入国する人の許可に関する覚書の廃止に関する覚書」（東京都渉外部編1951：160-161）。
 - 33) 出入国管理令は査証に関して、「本邦に上陸しようとする外国人（乗員を除く。…）は、有効な旅券で日本国領事官等の査証を受けたものを所持しなければならない

い(第6条第1項)と定めたが、この査証規定の施行日は別の政令で定めるとの但し書きがあり(附則第1項)、当分の間は、従来と同じく連合国最高司令官からの「入国許可書」が代わりに要求された(附則第4項)。ただし査証規定の施行日を定める政令はその後とも発出されず、1952年4月28日の「ポツダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く外務省関係諸命令の措置に関する法律」(法律第126号)により附則第1項の但し書き自体が削られたため、同日をもって第6条第1項の施行があったものとして扱われている。なお法律第126号では、同法施行日の4月28日時点ですでに連合国最高司令官から「入国許可書」を得ている外国人でいまだ日本に上陸していない者は、許可を受けた日から6ヵ月の間、「入国許可書」を出入国管理令第6条第1項に定める「日本国領事官等の査証」とみなす、との経過規定が設けられている(第2条第3項)。

34) たとえば大林正二「日本の旅行は高い: 観光旅行経費の分析」『国際観光』第23号(昭和27年1月)、20-21頁を参照。

35) 横田巖は1949年の論説で、当時のサンフランシスコ/シアトル~東京間の航空運賃は650ドルで、欧米間の大西洋横断航路の航空運賃の約2倍にあたと指摘している。また汽船の運賃もほぼ同様で、しかも太平洋航路唯一の客船であるAPLには2等席にあたるツーリストクラスが存在しないとも指摘している(横田巖「対外観光宣伝の一考察」『国際観光』第9号(昭和24年11月)4頁)。

36) 「観光円」とは、当時の為替レート(1ドル=360円)を訪日外国人にかぎり特別に変更し、1ドル=370円または380円の円安の形で交換するという計画で、日本ホテル協会の請願書や観光事業審議会の議題として度々取り上げられていた。ただし、この計画の推進役の一人である犬丸徹三によれば、この構想は為替レートが二本立てになることが強硬な反対にあい、実現できなかったという(犬丸1964: 423-424)。

37) たとえば1952年6月には物品税施行規則が一部改正され、外客向けの土産品には免税措置が実施された(日本交通公社社史編纂室編1982: 163)。ただしこの措置は、「免税品目が余りに少なくかつ購入した品物がその場で手渡されずに帰国の際飛行場または港で規定の手続きを済ませた上引渡すという面倒さから不評を買っていた」為、1953年5月に「免税品目の大幅に直すと共に外国為替記録手帳に記入を受けるだけで現品を入手できるよう改正」されたという(日本交通公社編1962: 305)。また遊興飲食税についても、国税としての徴収は1947年3月で廃止され、47年4月以降は地方税として存続したものの、これも1953年1月以降、日本ホテル協会の登録ホテルでは外国人客の飲食・宿泊に対する遊興飲食税の徴収を禁止した(日本ホテル協会編1968: 262)。

38) 犬丸徹三は、観光事業審議会が建議し実現した施策として、特に道路建設・補修費の一部にあてるための「ガソリン税」導入をあげている(犬丸1964: 422-423)。また、通訳案内業法(1949年6月制定)の立案を担当した運輸省は、同法制定の背景に、アメリカ人旅行者を手厚くもてなすことが対日世論の改善につながるという思惑があったと語る(運輸省観光課編1948: 80)。

参考文献

- 阿部純一郎(2013)「占領期日本の国際旅行問題: 観光史の〈空白〉をめぐって」『椋山女学園大学研究論集』第44号: 57-71.
- (2015)「冷戦期米国の文化外交と国際観光政策(1): 欧州復興計画を中心に」『椋山女学園大学文化情報学部紀要』第15号: 1-11.
- 明石純一(2010)『入国管理政策: 「1990年体制」の成立と展開』ナカニシヤ出版.
- 青木深(2013)『めぐりあうものたちの群像: 戦後日本の米軍基地と音楽1945-1958』大月書店.
- Endy, Christopher. (2004) *The Cold War Holidays: American Tourism in France*, The University of North Carolina Press.
- 外務省特別資料課編(1949→1989a)『日本占領重要文書第2巻 政治・軍事・文化篇』日本図書センター.
- (1949→1989b)『日本占領重要文書第3巻 経済篇I』日本図書センター.
- (1949→1989c)『日本占領重要文書第4巻 経済篇II』日本図書センター.
- 帆足孝治(2010)『パン・アメリカン航空物語』イカロス出版.
- 犬丸徹三(1964)『ホテルと共に70年』展望社.
- 石井昭夫(2009)「『観光の世界史』のノートから(4): マーシャルプランと国際観光」『国際観光情報』(2009年4月号)、pp. 19-25.
- Kane, Tim. (2004) *Global U.S. Troop Deployments, 1950-2003*, Heritage Foundation. (<http://www.heritage.org/research/reports/2004/10/global-us-troop-deployment-1950-2003>)
- McKenzie, Brian Angus. (2005) *Ramaking France: Americanization, Public Diplomacy, and the Marshall Plan*, Berghahn Books.
- Morris-Suzuki, Tessa. (2010) *Borderline Japan: Foreigners and Frontier Controls in the Postwar Era*, Cambridge University Press.
- 日本ホテル協会編(1967)『日本ホテル略史 自昭和24年7月至昭和26年12月』日本ホテル協会.
- 日本ホテル協会編(1968)『日本ホテル略史 自昭和27年1月至昭和28年12月』日本ホテル協会.
- 日本航空株式会社編(1974)『日本航空20年史1951-1971』日本航空株式会社.
- 日本交通公社編(1962)『日本交通公社50年史1912-1962』日本交通公社.
- 日本交通公社社史編纂室編(1982)『日本交通公社七十年史』日本交通公社.
- 大林正二(1951)「外客の出入国手続について」『国際観光』第22号(昭和26年12月号)、pp. 18-21.
- 大沼保昭(1993)『単一民族社会の神話を超えて: 在日韓国・朝鮮人と出入国管理体制』東信堂.
- 最高裁判所事務総局渉外課(1950)『渉外資料第九号 出入国関係法令集』(昭和25年12月)最高裁判所事務総局渉外課.
- 坂中英徳(2004)『日本の外国人政策の構想』日本加除出版.
- Schipper, Frank. (2005) "You Too Can Be Like Us: Americanizing European (Road) Transport After World War II," <http://cms.tm.tue.nl/tie/files/pdf/wd.10>.

schippers.pdf (アクセス日: 2017/01/03)

- . (2007) "Changing the face of Europe: European road mobility during the Marshall Plan years," *Journal of Transport History*, Vol. 28(2), pp. 211-228.
- 杉田米行編、ディミトリー・ボリア (Dimitri Boria) 撮影 (2007) 『続・GHQ カメラマンが撮った戦後ニッポン』アーカイブス出版.
- 旅の文化研究所編 (2011) 『旅と観光の年表』河出書房新社.
- 太平洋戦争研究会編 (2007) 『GHQ の見たニッポン』世界文化社.
- 東亜交通公社編 (1944) 『最近に於ける海外宣伝の推移:「観光事業十年の回顧」 続篇』(昭和19年3月) 財団法人東亜交通公社.
- 東京都渉外部編 (1951) 『在留外国人関係法規集 続編』東京都渉外部
- 運輸省観光部編 (1949) 『続日本ホテル略史』運輸省観光部.
- 運輸省観光部業務課編 (1949) 『外客斡旋の現状』運輸省観光部業務課.
- 運輸省観光課編 (1948) 『観光事業年報 昭和21、22年度』運輸省観光課.
- 横浜市総務局市史編集室編 (1993) 『横浜市史Ⅱ資料編3: 占領期の地方行政』横浜市.
- 横田巖 (1949) 「アメリカの観光事業」『経営者』第3巻8号 (1949年8月).
- 全日本観光連盟編 (1948) 『戦後世界の交通事情と国際観光事業の概要』(昭和23年8月) 全日本観光連盟.
- 全日本観光連盟編 (1952) 『昭和27年度事業概要』全日本観光連盟.
- Zuelow, Eric G.E. (2011) "The Necessity of Touring Beyond the Nation: An Introduction," in Eric G.E. Zuelow (ed.) *Touring Beyond the Nation: A Transnational Approach to European Tourism History*, Ashgate Publishing, pp. 1-16.

あべ・じゅんいちろう / 文化情報学部准教授

E-mail: jabe@sugiyama-u.ac.jp