

占領期日本の国際旅行問題

—観光史の〈空白〉をめぐって—

阿部 純一郎*

International Travel in the Occupied Japan
—A Blank in the History of Japanese Tourism—

Jun'ichiro ABE

1. はじめに

戦後日本の観光史において1964(昭和39)年は、日本が国際社会への復帰を果たした象徴的な年と見なされてきた。その理由の1つは、同年4月以降、外貨持出枠の制限付ではあるが、観光を目的とする日本人の海外旅行が認められた点にある。また同年10月の東京オリンピック開催は、日本の戦後復興を国際的にアピールするとともに、国内外の観光客への受入態勢(東海道新幹線開通など)が整えられる大きなきっかけとなった。

1964年に海外観光旅行が自由化された背景としてよく指摘されてきたのは、同年4月の日本の経済協力開発機構(OECD)加盟と国際通貨基金(IMF)8条国への移行という国際社会における地位の変化であった(たとえば白幡 1996: 231-32)。この点について、当時の『運輸白書 昭和39年度』は次のように説明している。

従来、海外渡航は業務渡航など一部のものが認められていたにすぎないが、昭和39年4月から観光渡航も1人年1回500ドル(外国における滞在費等)の範囲内で自由化された。観光渡航の自由化は、直接的にはIMF8条国移行に関する問題であるが、その背景には、OECDを中心とする世界的なツー・ウェイ・トラベル(観光客の相互交流)の動きがあったのである。すなわち、従来観光客の受け入れだけに終始し、自国民の海外旅行を制限している国に対して、ツー・ウェイ・トラベルを要請する気運がアメリカをはじめヨーロッパのOECD諸国の間で強まりつつあり、1963年夏ローマで開かれた国連主催国際旅行・観光会議においてもこの気運が強くみられたのである。(『運輸白書 昭和39年度』)

ただし、こうした国際的圧力に対して、日本政府は当初、海外旅行の自由化にとまなう

* 文化情報学部 文化情報学科

外貨の流出に強い危機感を抱いており、外貨持出枠の制限は、日本が国際的な自由競争に巻き込まれていくことへの危機感の表れでもあった。実際、先の『運輸白書』は、海外旅行の自由化が「国際間の人的交流の促進」に果たす意義は認めつつも、「しかしながらこのことは、他方において貴重な外貨の支払増を惹起する懸念がなくはない。観光渡航自由化によって予想される外貨の支払増を十分につぐない、さらに貿易外収支の好転に寄与するに足るだけの国際観光収入の増大を図るには、なみなみならぬ努力が必要である」と注意を促している。より具体的には、外貨支払いの増大に対処すべく、外国人観光客をこれまで以上に積極的に誘致し、国際収支のバランスをとる必要性を説いている。

以上の見解にも窺えるように、敗戦後の日本政府は経済復興の一手段として、観光振興による外貨獲得を国策に掲げ、主に米国人の訪日旅行を推進してきた。実際、「観光」目的の旅行に関する日本の出入国管理制度の歴史を見ていくと、アウトバウンド観光が1964年ようやく許可されたのに対して、インバウンド観光は占領下の1947年に早くも制限付で許可されている。では、この十数年にわたるタイムラグは一体何を意味するのか？

この問題を考える際に注意したいのは、GHQは外国人の訪日旅行だけではなく、日本人の海外旅行に対しても、必ずしもそれを一般的に禁止する立場をとっていなかった点である。戦後日本の観光史に関する記述の多くは、占領期には日本人の海外渡航は商用・公用等の一部の業務旅行や文化交流・留学だけに「制限」されていたことを強調する（たとえば旅の文化研究所編 2011：389）。また戦後日本の移民史の領域でも、GHQは「出移民」（海外移住）を求める日本国内の動きを「制限」する立場をとっていたと了解されている（若槻・鈴木 1975；今野・藤崎 1994；管2010）。しかし、こうした表現は一方で、GHQが特定の領域において、日本と他国間の人々の交流を積極的に「開放」しようとしていた点を見えにくくする。特に海外旅行について言えば、以下で論じるように、GHQは日本人の文化交流・商用旅行に反対する勢力を押しきって、それを早急に進めようとしていた。その勢力とは、対日占領・管理に関する連合国の最高政策決定機関として1946年に設置された極東委員会（Far Eastern Commission: FEC）である¹⁾。しかも日本人の海外渡航（出国管理）問題は、入管問題とは異なり、米国とその他のFEC構成国との立場が鋭く対立した議題であり²⁾、それがひいてはこの問題に対するFECの政策決定の遅れにもつながっていく。したがって、少なくとも占領期の海外旅行「制限」は、外貨流出への危惧という日本国内の経済的理由だけではなく、日本人の海外旅行をめぐる米国その他の連合国の対立も視野にいれた、国際政治の力学のなかで読み解いていく必要がある。

本稿は、占領期に部分的であれ「開放」された一連の出入国管理政策について、GHQ・FEC・日本政府の立場を整理し、これらの政策を取り巻いていた政治的磁場を明らかにする。この作業を通じて、戦後日本の観光史において大きな〈空白〉となってきた占領期の国際旅行の実態について接近を試みる。

2. 占領期の入国管理：外国人の訪日旅行について

1912年に現JTBの前身であるジャパン・ツーリスト・ビューローが設立されて以来、日本帝国の膨張とともに国内外に拡大した日本の観光組織のネットワークは、第二次大戦

の勃発と敗戦による営業所の閉鎖・接収によってその地盤を失う。しかし日本の観光事業は、終戦直後から、米国人を主なターゲットとしていち早く復活を遂げた。1945年9月には、運輸省（旧鉄道省）の外郭団体でビューローの後身でもある財団法人・東亜交通公社が日本交通公社と改称、「外客誘致」を事業目的に掲げ、その手始めとして進駐軍兵士の斡旋業務に乗りだした（日本交通公社編 1962：267-69）。また翌1946年6月には、戦前の外客誘致政策において中心的役割を担った旧鉄道省外局・国際観光局（1930年設置）の陣営を一部復元する形で、運輸省内に観光課（後に観光部）が設置され、進駐軍兵士やその家族への接遇斡旋の充実が図られた。より具体的には、日本交通公社と連携をとりつつ³⁾、進駐軍兵士を対象とする宣伝印刷物の作成・配布、写真コンテスト・スポーツ交歓会・音楽会・舞踏会といった各種の催物の開催、日本各地への視察旅行の斡旋、英語ガイドの整備などが進められた（運輸省観光課編 1948：3-7；日本交通公社編 1962：272）。

まず押さえておきたいのは、このような米国人をターゲットとした外客誘致事業の再開は、日本の関係者にとって、単なる外貨獲得手段ではなく、日米間の国際親善を強化することで日本の国際社会復帰を早めるという一種の外交手段と捉えられていたことである。戦前期の国際観光、特に日本の中国侵略に伴い対日イメージが悪化する1930-40年代の国際観光事業は、それ以前の「外貨獲得」という経済的目的にくわえて、次第に「国情文化宣伝」、すなわち、国際的な対日世論を改善する「宣伝＝プロパガンダ」装置の役割を背負わされていった（阿部2009,2011）。戦後はそうした政治目的をフォーマルに主張することは避けられたけれども、実際にはそれ以降も、国際観光は経済問題であると同時に、政治問題であり続けた。たとえば戦前の東亜交通公社が日本交通公社に改組される際、寄付行為第2条の「国情文化の宣揚を図る」という目的は、「国情文化の紹介、外客の誘致を為す」という文面に修正されている。しかし、公社自身の回想によれば、戦後最初に取り組んだ進駐軍斡旋の狙いは、「進駐軍と接触を保つことによって今後の国際進出への糸口を見つけ出そうという含みに外ならず、収入面からする期待はまったくかけられなかった」という（日本交通公社編 1962：269）⁴⁾。

外客誘致事業再開の背景としてもう一点指摘したいのは、米国側の動向である。外客誘致のターゲットを米国人に置く傾向は、特に第一次大戦後に顕著となる米国の経済的優位性のなかで、日本だけではなくヨーロッパ各国にも見られた国際的トレンドだった（阿部2011）。しかもその傾向は、米国が戦後ヨーロッパ経済の復興援助計画（マーシャル・プラン）の一環として自国民の海外旅行を推進した結果、一層強められた。この点について、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）の会合に出席した横田巖（日本交通公社理事）は帰国後、マーシャル・プランの実施機関である経済協力局（ECA）の初代長官ポール・ホフマンの発言を紹介している。

アメリカはマーシャル・プランによってヨーロッパの経済復興を援けねばならぬ。ヨーロッパ経済を援けるために必要なことは、ドル資金をそれらの国に持たせることにある。その一つの有効な方法はアメリカから観光客をヨーロッパに送って旅をさせ、ドルを落とさせることだ。つまり慈善的に金を与えるのでなしに、ビジネスを通して金を落させる。その落ちたドル資金がアメリカの商品を買う金にもなるのである。（横田巖（1949）「アメリカの観光事業」『経営者』3巻8号：18-19頁）⁵⁾

こうした国際情勢の中で、日本の観光関係者にとっても、「世界第一の一大観光客輸出国」(運輸省観光部編 1949: 31)たる米国の人々をいかに誘致するかが最重要の課題となる⁶⁾。

1947年以降は、日米間の海運・航空ネットワークが整備され、それとともに進駐軍以外の外国人に対する入国制限も解かれてゆく。1947年8月には米国のノースウェスト航空(NWA)が北太平洋航空路(ニューヨーク—シカゴ—ミネアポリス—シアトル—アラスカ—東京—京城(ソウル)—上海—マニラ)を開設、同年9月にはパン・アメリカン航空(PAA)が中部太平洋航空路(サンフランシスコ—ホノルル—ウェーク—東京—上海—バンコク—カルカッタ)を開設し、これら米国の民間航空会社による日本への定期就航が許可された(全日本観光連盟編 1948: 17)⁷⁾。さらに同年10月にはアメリカン・プレジデント・ラインズ汽船会社(APL)による横浜への定期就航が開始され、翌1948年7月には神戸への就航も開始された。

こうした交通インフラの回復と並行して、1947年6月10日にGHQは、戦争で一時中断していた民間貿易を同年8月15日から制限付で再開すると発表した。それ以前は商工省・外局として設置された貿易庁(1945年設置)がGHQの指示の下、「日本のすべての対外貿易の政府の専管代行機関」として輸出入を管理し、貿易庁以外は輸出入をできないと定められていた。しかし8月15日以降、各国の民間貿易の代表者400人(「商用入国者 commercial entrants」⁸⁾)の日本入国が許可され、日本の業者と直接交渉し、商品の買い付けができるようになった(鈴木 1973: 414-15)⁹⁾。しかもこの出来事は、日本の観光関係者にとって、単に民間貿易の再開にとどまらず、「観光事業再建上記憶さるべき一エポック」(運輸省観光課編 1948: 11)とも考えられていた。というのも、貿易業者は確かに、「厳密な意味」では「ツーリストではない」が、観光消費の面でみれば、「貿易業者も、日本において、その入国の目的を達成するために、鉄道を利用し、ホテルに宿泊し、土産物を購入し、慰楽を試みる」という点では「ツーリストのそれと異なるところがない」からである(運輸省観光部編 1949b: 1)。

その後GHQは、日本交通公社の要請を受け¹⁰⁾、外国人の「観光」旅行も許可していく。1947年12月には、APLの横浜就航開始(同年10月)に伴い、横浜に寄港した外国船の乗客が碇泊時間を利用して東京・鎌倉・箱根という限られたコースを観光することが可能となった(「一時上陸観光旅行」)。戦後初の外国人「観光団」は、同年末に横浜に入港したAPL大型客船プレジデント・モンロー号の乗客による鎌倉日帰り旅行とされる(日本交通公社編 1962: 272)。また翌1948年7月には、APLの神戸就航開始(同年7月)を機に、公社がGHQに申請していた「通過観光旅行」が許可された。これは横浜/神戸に入港した乗客が再び神戸/横浜で同一船に乗り継ぐまでの間、東京-神戸間の観光地を巡覧するものである。さらに同年6月には、公社の要請に応じて、1週間・24名を限度とする「制限付観光旅行」が許可される(1948年6月25日付・商工省貿易庁宛書)。これは公社の斡旋によるいわゆる「パッケージ・ツアー」で(料金は1人あたり175\$で、食事・宿泊・交通費等、個人費用以外は一切のものが含まれる)、GHQが認めた食事・宿泊・交通機関を利用して、指定された観光コースを巡ることが許された。なお、この制限付観光旅行には、当初1週間コースしか認められていなかったが、公社の要請に応じて、1949年には14日間(1人あたり350\$)、23日間(450\$)、31日間(540\$)のコースも追加された。以

上3種類の観光旅行（一時上陸・通過・制限付）はいずれも、その斡旋業務を会社が独占的に引き受けている点が特徴的である（運輸省観光部編1949b：2, 18）¹¹⁾。

さらに1949年2月には、会社が申請していた在外邦人・在米日系人の母国訪問についても入国許可が下りる（1949年2月11日付・日本政府宛覚書「親族訪問者の日本入国（Entry of Personnel into Japan to Visit Relatives）」（SCAPIN-1971））。これは、1941年12月以前から日本に定住している近親者（日本人・外国人）を訪問する個人に対して、「人道上、親愛の理由」から入国を許可したもので、その対象範囲は同年6月には友人訪問にまで拡大された。なお、これらの訪問入国者の滞在期間は当初60日間と定められていたが、同年7月以降、延長手続きをすれば、120日間の滞在が可能となる（運輸省観光部編1949b：1-3）。その結果、当時在外邦人の輸送業務を主に引き受けていたAPL汽船に乗って、大量の在米（ハワイ含む）日系人観光団が日本を訪れた。また大型客船で訪れる米国人や日系人の姿を見るなかで、日本国内の旅行雑誌では、米国社会の豊かさや海外旅行への憧れが声高に語られるようになる¹²⁾。

以上のように、GHQ占領期には、商用、観光、家族・友人訪問といった様々なカテゴリーで外国人の日本入国が許可されている¹³⁾。特に観光について言えば、その後も、一時上陸・通過観光旅行には事前の入国許可が免除されたり（1950年2月、総司令部回章第3号）、査証が免除されたり（1951年10月、出入国管理令）と¹⁴⁾、講和条約発効までに入国制限が大幅に解除されている。また、こうしたGHQの一連の「開放」政策に伴い、訪日外国人数は1951年時点で戦前のピーク——1935-37年（42,629人、42,568人、40,301人）あるいは皇紀2600年にあたる1940年（43,435人）（阿部 2010：163）——を上回るまで回復している（表1）。占領期は日本の観光史において決して“閉ざされた時代”ではなかった。

表1 訪日外国人統計（1947～52年度）

	観光客		商用客	その他	計
	滞在客	一時上陸			
1947-48	158	4,679	1,749	73	6,659
1949	3,195	6,957	2,716	2,414	15,282
1950	5,757	10,525	4,666	391	21,339
1951	11,985	30,166	7,729	358	50,238
1952	14,555	37,687	8,099	4,112	64,453

出典：全日本観光連盟『昭和27年度事業概要』76頁より。

以上を確認したうえで、次節では、占領期の日本人の海外渡航をめぐる政策動向を見ていく。

3. 占領期の出国管理：極東委員会における日本人の海外渡航論争

日本人の海外渡航に関しても、GHQの政策方針は必ずしも制限的なものではなかった。実際、早くも1946年4月30日には、YMCA会長の植村環が戦後民間人としては初の海外

渡航（渡航先は米国）を許可されている。これは米国の宗教団体の会合への出席の為だが、これ以降、GHQは日本人の国際会議への出席も許可していく。その嚆矢は、1947年5月からインドで開催された国際連合食糧農業機関（FAO）の米穀会議で、この会議に総司令部代表がオブザーバー（投票権なし）として出席した際、農学者の盛永俊太郎（1895-1980）を専門家として同伴させている（鈴木 1973：185）。さらに同年には、世界電気通信会議、万国郵便会議、国際連合アジア極東経済委員会（ECAFE）会議への出席も許可され（Blakeslee 1953→1994: 88）、その後もGHQは主にFAO、ITU、ILO、WHO、UNESCO、ECAFE主催の国際会議への日本人の出席を進めていった（鈴木 1973：187-89）。また海外渡航者の増加に伴い、1947年4月14日には「海外渡航日本人に対する渡航証明書に関する総司令部覚書」（SCAPIN-1609）が出され、日本人の渡航申請はGHQが受理・審査を行ない、日本政府はGHQが許可した者に対してその旨を通知し、渡航証明書（Travel Documents）を発給するよう定められた¹⁵⁾。

日本人の海外渡航問題がFECで最初に議論されたのは、1946年8月である。その背景には、この問題に対するFECの政策決定がなされる前に、すでにGHQが「日本における連合国の唯一の執行機関（executive authority）」として、一部の日本人の海外渡航を許可している現状があった。ただし米国政府が近々「日本人の対外関係」に関する政策文書を用意すると知らされたFECは、それが利用可能になるまで議論を一時保留した¹⁶⁾。

一旦中断されたFECの議論が再び活気づくのは、1947年以降である。すなわち、同年6月13日にはニュージーランド代表が「国際会議における日本の代表（Representation of Japan at International Conferences）」（FEC-236）と題する政策文書（後に修正され、「政府間会議への出席（Attendance at Inter-Governmental Conferences）」と改称）を提出し、GHQがFECの事前承諾なく日本の代表を国際会議に出席させることを禁止するよう求めた。すると、その直後の6月26日、今度は米国代表が「日本と他国間の人的交流（Interchange of Persons Between Japan and Other Countries）」（FEC-240）と題する政策文書を提出し、日本人が広い意味での文化交流——たとえば教育・宗教・科学・情報の分野で——を目的に海外渡航を行なうこと（国際会議・国際条約への参加も含む）を許可するよう提案した。また米国はこの提案を正当化する際、日本人が国際的な孤立状況を脱し、民主主義諸国の市民とパーソナルな関係を築くことは、日本国内の反動派や旧軍人の社会的影響力を削ぎ、日本の民主化を推し進めるための有効な手段だと強調した¹⁷⁾。このように時を同じくして日本人の国際交流や文化交流に関わる2つの提案が出された結果、日本人の海外渡航問題はFECの重要な争点として急速に浮上することになる。

日本と他国間の人的交流が日本の民主化・非軍事化につながるという米国の主張に強く反発したのは、オーストラリア、ニュージーランド、フィリピンといったアジア太平洋諸国であった。オーストラリア及びニュージーランド代表は、日本人の海外旅行が日本の民主化に直接の効果をもつとか、逆に、渡航制限が日本の民主化を妨害するという主張に留保を付し、それよりも大きな問題は、海外に進出した日本人が講和条約を有利な方向に導くために「プロパガンダ」活動を展開する危険の方だと警告した。また国際交流が重要というのなら、日本人の海外旅行ではなく、外国人の訪日旅行の方を優先すべきだとも主張された。さらにいずれの代表も、先の戦争によって日本から甚大な被害を受けた国として、国内に根強く残る反日感情を挙げ、日本の再軍備化の脅威が消えていない段階

で、日本人の海外進出を許可するのは時期尚早だと主張した¹⁸⁾。なおこれらの国々は、翌1948年1月27日に米国が日本の経済的自立化を促進すべく提案した「日本実業家代表の海外旅行 (Travel Outside Japan of Japanese Commercial Representatives)」(FEC-293)にも、同様の立場から反対している¹⁹⁾。文化交流であれ商用旅行であれ、アジア太平洋地域の安全保障や賠償問題に一応の決着がつくまでは、日本人の海外進出はこれらの国々にとって、戦争の記憶と結びつきたきわめてデリケートな「政治」問題だったのである²⁰⁾。

当時、こうした安全保障や賠償問題に対するアジア太平洋諸国の怖れは、1948年1月の米国の対日占領方針の変化によって一層現実味を帯びつつあった。例えば同年1月にロイヤル米陸軍長官は、日本の非軍事化・民主化および賠償支払問題を優先してきた初期の方針を改め、日本を「極東における全体主義戦争の脅威に対する防壁」にすべく経済的自立化を推進すべきと主張した（「日本は援助がなければ、侵略的非民主主義的イデオロギーの喰いものになってしまうであろう」）。また日本の新聞でも大きく報道されたマッカーサによる陸軍長官宛の書簡²¹⁾は、現在日本が「経済封鎖」状態に置かれ、「自立経済の発展」が妨げられていること、日本人の海外渡航を制限するかぎり、米国は国際法上、この「捕虜」に保護を与える義務と責任があることを確認し、「われわれが強制的に日本国民を国内に閉じ込めて他国との通商、貿易の自由を束縛する限り、このような義務と責任は米国の対日関係に今後ともつきまとうであろう」と、従来の出国管理政策を転換する必要を説いていた。

さらに同書簡では、対日講和以前に海外渡航を許可すべきでないというFECの反対意見を牽制するような形で、次のような見解も述べられている。すなわち、「外交方面の紛争」が「予測できる近い将来に連合全の合意の下に講和条約の実現を期待できるというかつての希望を暗くしている」以上、米国政府は「単独ないしは同じ意向をもった他の連合全政府とともに現在の通商上の諸制限をできるだけ緩和するとともに外交特権の通常の限度まで日本市民の権利を回復させて海外旅行および外国との交際を許し、戦争勃発以来の文化的科学的進歩を研究吸収させ、また一般的には国内の安寧を保つため国内問題の解決に行動の自由をふたたび与えるべきである」（強調引用者）と。こうして米国の対日占領政策は、講和を待たずに連合全と日本との関係を「事実上の講和」状態に置こうとする、いわゆる「条約なき講和」政策へと展開していく（鈴木 1973：166-68, 200-208, 223-225, 448-49）。

では、以上みてきた3つの政策提案（FEC-236, FEC-240, FEC-293）は、その後いかなる展開をたどったか。このうちFECで可決²²⁾されたのは、商用目的の海外旅行（FEC-293）のみである（1948年10月21日付で政策決定）。これによって、日本と他国間の貿易交渉の「大部分」は日本在住の外国人を通して行なうべきとしながらも、日本人が海外に赴いて民間レベルで直接交渉をすることが許された²³⁾。と同時に、ここで注目したいのは、最終的な政策決定の内容に、①日本人の海外渡航は受入国が同意している場合に限る、②日本人が受入国で貿易のみに従事し、政治活動やプロパガンダ活動を実施しない場合に限る、という付帯条件が付け加えられた点である²⁴⁾。

特に重要なのは、条件①がもつ2つの意味合いである。すなわち、日本人の海外渡航は受入国が同意している場合に限るという条件は、第1に、国内の反日感情を理由に日本人の海外渡航に反対するアジア太平洋諸国への譲歩を意味した。この点については条件②も

同様に、例えば1948年11月8日付「海外渡航を許可される日本人の言動指導方に関する総司令部覚書」(SCAPIN6163-A)では、講和条約発効までは、日本人は海外で「プロパガンダ」と誤解されるような——つまり講和条約の結果に影響を与えるような——発言は控えるよう注意が促されている(外務省特別資料部編 1949a→1989: 59-60)。しかし、①は第2に、講和条約を待たずとも、受入国(例えば米国)さえ同意していれば、GHQは日本人の海外渡航を許可できることも意味した。言いかえれば、この付帯条件は、アジア太平洋諸国の反対理由を掘り崩し、たとえ受入れ反対の意見があっても、米国が単独に、または同じ意向をもった国々とともに、日本人の海外渡航を許可することを正当化したのである。

日本と他国間の文化交流に関しても、米国は1948年3月にFEC-240に代わる修正案「日本と他国間の文化目的での人的交流(Interchange of Persons Between Japan and Other Countries for Cultural Purposes)」を提出し、日本人の入国に同意する二国間で文化交流を進めていく意向を示した。同年10月28日に行われたFECの投票結果は、この付帯条件が、FEC構成国の反発を抑え込むうえで有効に機能したことを物語っている。例えばフィリピン代表は、日本人が自国に入国することは拒んだものの、この提案自体には同意した(Blakeslee 1953→1994: 82)。ただしこの提案は結局、ソビエト代表の拒否権行使により否決されてしまう。その理由は、以下で見るように、FEC(連合国)の承諾を得ることなく、GHQ(米国)が対日占領方針の主導権を握ることへの危惧であった。

日本人の海外渡航に関する審査・決定権がFECとGHQのどちらにあるのかという問題は、FECの事前承諾を求めるニュージーランドの提案(FEC-236)以来、特に日本人の国際会議出席問題における最大の争点となった。例えばソビエト代表は、1948年1月のITU国際無線通信会議に総司令部職員がオブザーバーとして出席した際、長谷慎一(郵政省)を技術顧問として同伴させた点について、FECの承諾なくGHQが単独で行動したことを強く非難した²⁵⁾。一方、米国代表は、現在さまざまな団体からGHQや米国政府に送られてくる日本人の国際会議出席を求める多数の申請について、FECがすべて判定を下すのは不可能と指摘し、それならばFECの政策決定がなされるまでの間、GHQが「日本における連合国の唯一の執行機関」として、あるいは米国政府がGHQに「中間指令(interim directive)」を発動して、個々の申請を暫定的に処理していく方が望ましいと主張した²⁶⁾。

その後の経過を追うと、FEC-236は結局1948年2月26日のFEC会議で否決(賛成4: オーストラリア・ニュージーランド・フィリピン・ソビエト、反対3: 米国・英国・カナダ、棄権4: 中国・フランス・インド・オランダ)、その後、米国代表から総司令部職員のオブザーバーとしての国際会議参加と日本人専門家の同伴を求める新たな政策案が提示された(FEC-300)。このFEC-300にソビエト代表は、「FECの事前承認がなされた場合」という条件を差し込もうとしたが²⁷⁾、同年6月9日のFEC会議でソビエト案は否決され(賛成1: ソビエト、反対7: オーストラリア、カナダ、インド、オランダ、ニュージーランド、英国、米国、棄権3: 中国、フランス、フィリピン)、受入国の同意を得ている場合という条件付で、米国案が可決された(賛成10、棄権1: ソビエト)²⁸⁾。

以上のように、GHQが日本人の国際会議出席に関する主導権を握ることに対して、最後まで抵抗したのはソビエトだった。しかしそれはソビエトが、日本人の国際会議への出席自体を否定していたからではない。問題はより複雑である。むしろソビエト代表が

GHQの渡航審査権を頑なに認めなかったのは、GHQが実際には日本人の国際会議出席をすべて許可したわけではなく、特定の会議への出席を妨害していたからだった。

このソビエト側の不満は、1949年12月8日のFEC会議の場で一気に表面化する。ソビエト代表の説明によると、マッカーサは、日本の「民主的な」労働組合（全労連）の代表者が世界労連（WFTU）主催の国際会議——1947年及び1949年6月のWFTU会議、1949年4月の第10回労働組合会議、1949年10月のアジア太平洋州労働組合会議——に出席することは却下する一方、WFTU内部の共産主義勢力の高まりに抗議して脱退したTUC（英国）、CIO（米国）、さらに強い反共主義から元々WFTUに未加盟だったAFL（米国）を中心に結成された国際自由労連（ICFTU）関係の国際会議——1949年4月および1949年7月のILO会議、1949年のICFTU会議——に日本の労働組合が代表者を送ることは許可したという。そのうえでソビエト代表は、GHQの狙いがWFTU系の労働組合の攻撃にあることは明白であり、日本の労働組合代表の国際会議出席を差別的に扱うGHQの行動は、FECで政策決定された「降伏後の対日基本政策」（1947年6月19日）——特に「人種、国籍、信条又は政治的意見を理由として差別を設ける法律、命令及び規則は、廃止されなければならない」（第三部第三節「個人の自由及び民主主義的過程に対する欲求の奨励」）²⁹——の侵害にあたりと批判した（FEC-344）³⁰。

一方、米国代表はWFTUの性格を問題にしつつ次のように応酬した。すなわち、CIOがWFTUを脱退したのは、WFTUが労働組合の性格を失い、共産主義者に牛耳られ、ソビエト政府の手先として「煽動的な政治闘争（political strife activities of an inflammatory character）」に没頭していた為だった。実際、アジア太平洋州労働組合会議（於：北京）でのWFTU指導者の発言は、ビルマ、インドネシア、インド、マレーシア、フィリピン、インドネシア、タイ政府によるアジア民衆への「冷酷な搾取」を告発し、武力蜂起・暴力革命を煽動するものだった。そのうえで米国代表は、アジアの既成政府——そこにはFEC構成国も含まれる——を「帝国主義」と非難したり、その転覆を煽るような国際会議は、「他国の権利の尊重」や「一切の国との永久に平和的な関係」を重んじる「降伏後の対日基本政策」に反しており、むしろWFTU会議への出席を拒否する方がFECの対日占領方針に適っていると主張した³¹。しかしこの点についてソビエト代表は、WFTU指導者の発言は「暴動の煽動」ではなくアジア人労働者の「民主的権利」を守るものと反論し、逆に、ICFTU第1回世界大会（於：ロンドン）でAFL駐欧代表が「東ヨーロッパの既成政府の転覆を助けること」を同組合の目標に掲げた点について、こうした会議自体が「煽動的」と批判した³²。

以上の論争からも分かるように、日本人の国際会議出席問題は、日本を含むアジア地域の主導権をめぐる米ソ間のイデオロギー闘争にとって、きわめて重要な争点だった。言いかえれば、日本人の海外渡航問題は、先のアジア太平洋諸国とは別の観点ではあるが、ソビエト政府にとってもまた、政治的な「プロパガンダ」に関わる問題だったのである。

4. 「プロパガンダ」としての国際旅行：戦前／戦後の連続性をめぐって

戦後日本の観光史のなかで占領期の国際旅行、特に日本人の海外旅行の問題は研究上の大きな〈空白〉となってきた。確かにこの時代の海外旅行は、文化交流・国際貿易・国際

会議出席を主な目的としており、「楽しみ」を求める「観光」ではなかった。また海外渡航者数も、日本交通公社の取扱件数でみると、1949年度はわずか15件で、1950年度は商用旅行者の渡航許可（FEC-293）を受け675件と増加したものの、本格的な拡大は講和条約発効もしくは1964年の観光旅行解禁を待たねばならなかった（日本交通公社編 1962：338-47）。

しかし、戦前／戦後の国際観光事業の連続性を捉えるうえで、占領期の国際旅行の実態解明はきわめて重要である。まず、占領期の国際観光事業は、東亜交通公社や国際観光局（鉄道省外局）の後継組織である日本交通公社や運輸省観光課（観光部）が引き続き中心的な役割を演じており、その事業主体において戦前との組織的連続性が確認される。また、外貨獲得を主要目標に掲げ、しかも米国人を主要なターゲットに据えている点で、第二次大戦後に大きな断絶は存在しない。むしろこの点で転換点を挙げるとすれば、それは第一次大「戦後」の方である。さらに本稿で強調してきたように、占領期の国際旅行は、1930-40年代の「国情文化宣伝」という旗印は失ったものの、その後も日本の国際的地位を改善・向上させるための対外宣伝・外交手段であり続けたし、その他の国々からも政治的な「プロパガンダ」の問題と捉えられていた。

GHQ及び米国政府は、日本人の海外渡航を早急に許可することが、戦後日本の民主化や非軍事化、さらには経済的自立化を進めるための鍵であると主張した。一方、オーストラリア・ニュージーランド・フィリピンにとって、日本人の海外渡航は、過去の戦争の記憶を呼び起こすものであった。これらの国々にとって喫緊の課題は、日本の民主化や経済復興よりも、日本の軍事的脅威にさらされた／さらされているアジア太平洋地域の安全保障や賠償問題の解決にあり、それ以前に日本の海外進出を認めることは、日本がこうした戦後処理の問題を抜きにして国際社会に復帰する危険を予感させるものであった。他方、ソビエト政府が問題にしたのは、日本人の海外渡航それ自体ではなく、むしろその渡航先が、日本と西側陣営との連携——たとえば日本の労働組合とICFTUとの連携——を強化する形で、GHQによって取捨選別されている点だった。米ソ両国にとって、日本人の海外渡航問題は、日本を東西陣営のどちらに引き込むかという重要なプロパガンダ闘争の一部だったのである。

敗戦は、戦前期の国際旅行に内包された対外宣伝・外交戦略上の意味を断ち切ったのではない。むしろ国際旅行は、日本帝国の海外進出がアジア太平洋諸国にもたらした負の遺産を抱え込みながら、冷戦という新たな宣伝戦・思想戦の渦中へと巻き込まれていったのである。では、その後日本が講和条約締結を経て海外観光旅行の解禁へと向かう中で、日本人の海外旅行を取り巻いていた占領期の政治的磁場は、どのように変化していったのか。この問題は稿を改めて論じることにはしたい。

付記

本稿は、第60回関東社会学会大会（2012年6月9日、於：帝京大学）での報告「占領期日本のインバウンド観光と日米関係：1930年代との連続性に注目して」（報告者：阿部純一郎）を加筆修正したものである。なお本稿は、文部科学省科学研究費補助金（研究活動スタート支援）「1930-50年代日本の外客誘致事業と対米・東アジアの観光ネットワークの分析」（課題番号：23830094、研究代表者：阿部純一郎）及び平成23年度嵯山女学園大学文化情報学部研究助成金

(学園研 B)「戦後復興期における日本の観光振興事業と GHQ の対日政策に関する分析」の研究
成果の一部である。

注

- 1) FEC は、降伏文書に署名した 9ヶ国（米国、英国、ソビエト、中華民国、オーストラリア、カナダ、フランス、オランダ、ニュージーランド）にフィリピン、インドを加えた 11ヶ国代表から構成され（1949年 11月にはビルマとパキスタンが加えられ 13ヶ国）、その主な任務は、①日本の占領・管理に関する政策を決定すること、②米国政府の GHQ に対する指令または GHQ のとった行動を審査することにあつた（鈴木 1973：129-131）。
- 2) FEC には在日外国人問題を扱う第 6 委員会が設けられたが、大沼によれば、FEC は「在日外国人の問題に関する限り、占領期における連合国国民の利益保護をもっぱらその任務としており、入管の法制改革についてはほとんど関心を払わなかった。……在日外国人問題に関して米国政府、GHQ の方針が極東委〔FEC〕で重大な争点となり、明確に否認された例は、非日本人に対する特別税の課税問題のみであり（米国政府が一般的にこれを認めたのに対し、極東委はこれを不当とし、結局、連合国国民を特別税の課税対象から免除する政策決定を下した）、それ以外の諸問題はほとんど GHQ の裁量の枠内で決せられた」（大沼 1978：270n.21）。
- 3) 運輸省は公社に対して 1946年度に 170万円、翌 48年度に 300万円の助成金を交付している（運輸省観光課編 1948：107）。
- 4) 当時運輸省内では、旧来の「案内業者取締規則」（内務省令第 27号）に代わる通訳案内業法の法案作成が進められていたが、その背景には、米国人を手厚くもてなすことで対日世論を改善しようとする狙いがあった。「現下の、日本の最もよき理解者であり、且つ、将来における、日本の最も有力な紹介者たるべき、進駐軍将兵及びその家族並びに海外よりの訪日貿易業者団、更には、最近相ついで本邦に寄港するに至った、アメリカ観光船の先客等の本邦旅行に際し、接遇に遺憾なきを期することは、現下最上の観光宣伝である」（運輸省観光課編 1948：80）。
- 5) 同様の指摘は、全日本観光連盟編（1948：39）、運輸省観光部編（1949a：31-32）を参照。
- 6) 戦前と戦後の国際観光事業を比較した河西静夫は、戦後の大きな変化として「海外宣伝の対象が殆んどアメリカに集中されるに至ったこと」を挙げている。「もとより戦前にあってもアメリカ第一主義がとられたことはいままでもないが、戦後においてはこれに更に一歩が進められ、アメリカ・オンリーの観を呈するに至ったのである。のみならず、英、仏、スイス、ベルギー、イタリー等においてもほぼ同様であることも、戦後の観光宣伝の著しい特徴と見うであらう。」（河西静夫、1951年、「対日講和の成立と国際観光事業」『Hotel review』Japan Hotel Association, vol.15: 2-5）
- 7) これに伴い、日本交通公社は国際交通運送協会（IATA）から日本側の旅行代理店の 1つに認定され（1948年 11月）、1948年 11月には NWA、翌 1949年 2月には PAA と代理店契約を交わし、国際航空券の代売業務を開始した。当時日本人の海外渡航者は限られていたが、この出来事は、航空路を主とする「戦後の海外旅行業務の端緒を開いた」（日本交通公社編 1962：338）と評価されている。
- 8) 沢明によれば、「商用入国者」とは、以下の条件で日本入国する個人をさす。①輸出用の商品を購入したり、購入準備のために商取引をなす者、または対外貿易促進のため日本が輸入する必要のある原材料や商品を日本に販売・供給する者。②日本の国際貿易や経済発展に寄与する者。③戦前——1941年 12月 7日以前に（運輸省観光部編 1949b：1）——日本で所有していた財産の返還を求め、しかもその返還が日本経済の再建に役立つ者。④日本経済の再建に役立つ

- つ商取引または投資の適否を調査する者。⑤総司令部の規則および日本の法律に従い、商取引または投資をなす者（沢明「観光事業と入国制限の緩和」中央書院編『運輸界』（1950年6月、3巻6号：7-10頁））。
- 9) ただし、「民間交渉によって成立した取引は、日本政府の許可と総司令部の承認を得た上で、貿易庁を通じて行なう」とも定められており、貿易庁による管理を完全に離れたわけではなかった。
 - 10) 日本交通公社からGHQへの働きかけについては、栗田正四郎（日本交通公社外国部長）「外客氾濫時代は来るか：貿易外収入増加策と国際観光事業の将来」『世界経済通信』（1949年5月10日）2巻3号：32-36頁を参照。
 - 11) 「商用入国者」と「訪問入国者」（後述）の場合も公社が斡旋にあたることはあったが、その選択はあくまで本人の希望にゆだねられていた。
 - 12) APL汽船による訪日観光団の報道は、「懐しの母国へ／ハワイから桑港から第一陣」『西日本新聞（福岡版）』（1949年4月16日）2面。「今浦島が38名／祖国観光にハワイから」『熊本日日新聞』（1949年4月30日）2面。「米国から観光船」『高知日報』（1949年5月15日）2面。「ハワイから母国観光団」『報知新聞』（1949年9月7日）2面などを参照。
 - 13) 1949年6月22日付「出入国管理機関設置に関する総司令部覚書」（SCAPIN-2019）によると、現在GHQが日本入国を認めている個人は、以下の16カテゴリーとされる。すなわち、(1)呼寄家族（Compassionate entries）；(2)通信員（Correspondents）；(3)商用入国者（Commercial entrants）；(4)文化的入国者（Cultural entrants）；(5)使節団員家族（Dependents of mission members）；(6)商用入国者家族（Dependents of commercial entrants）；(7)日本に駐在しない外国外交官（Foreign diplomatic official not assigned to Japan）；(8)政府官吏及び使用人（Government officials or employees）；(9)通過旅客（In transit personnel）；(10)対日理事会職員（Members of staff, Allied Council for Japan）；(11)連合軍最高司令官に派遣された外交使節団員（Members of foreign missions accredited to the Supreme Commander for the Allied Powers）；(12)駐日外交団付武官（Military attaches of foreign missions in Japan）；(13)宣教師（Missionaries）；(14)近親・友人訪問者（House guests）；(15)遊覧旅行者（Tourists）；(16)その他（Miscellaneous）である（外務省特別資料部編1951→1989：36-38）。上記の訳は（運輸省観光部編1949b：4-5）を参照。
 - 14) 総司令部回章第3号については、沢明「観光事業と入国制限の緩和」中央書院編『運輸界』（1950年6月）3巻6号：7-10頁を参照。また、出入国管理令の第3章第4節「上陸の特例」には、「入国審査官は、船舶等に乗っている外国人が、その船舶等が同一の出入国港にある間72時間の範囲内で当該出入国港の近傍に上陸することを希望するときは、その船舶等の長の申請に基づき、当該外国人に対し寄港地上陸を許可することができる」（第14条「寄港地上陸の許可」）、「入国審査官は、船舶に乗っている外国人（乗員を除く）が、船舶が本邦にある間、臨時観光のため、その船舶が寄港する本邦の他の出入国港でその船舶に帰船するように通過することを希望するときは、その船舶の船長又はその船舶を運航する運送業者の申請に基づき、当該外国人に対し観光のための通過上陸を許可することができる」（第15条「観光のための通過上陸の許可」）とある。ただし上記の許可を与える場合には、入国審査官は当該外国人に対して、それぞれ「寄港地上陸許可書」・「通過上陸許可書」を交付しなければならないとされた。
 - 15) 「海外渡航日本人に対する渡航証明書に関する総司令部覚書（Travel Documents for Japanese Nationals Traveling Abroad）」（外務省特別資料部編1949a→1989：58-59）。なお同覚書には「直接的であれ間接的であれ、帝国日本政府から外国政府への声明となるような文章を証明書内で使ってはならない」と但し書きがある。
 - 16) 以上はFEC (B)-1594, June 18, 1947, “Proposed Procedure for New Zealand Proposal on Representation of Japan at International Conferences.” FEC (B)-1593, Mar. 17, 1949, “Far Eastern Commission

- Consideration of Subject of Travel of Japanese Abroad.”及び Blakeslee (1953→1994: 78) を参照。
- 17) FEC (B)-1593, Dec. 19, 1949, “Visit of Japanese Foreign Office Officials to the United States.”及び Blakeslee (1953→1994: 78, 80-81) を参照。
 - 18) FEC minutes 69th, Aug. 7, 1947, “Interchange of Persons between Japan and Other Countries.”
 - 19) FEC (B)-1592, undated, “Australian Amendment to FEC-346”及び “U.S. Substitute Amendment for Paragraph 2, SC-339/20.”
 - 20) 1950年に外務省から発行された『どうすれば海外へ渡航できるか』には、当時のアジア諸国の反日感情について次のような例が紹介されている。「シンガポールあたりでは、住民の日本軍隊に対する反感、いまなお旺んなるものがある、日本人旅行者の上陸さえ困難だといわれ、昨年〔1949年〕9月、同地に於て国際食料農業機構アジア地域会議開催に際し、総司令部の技術顧問としてこれに赴いた日本の一高官並にその通訳は、マレイに日本人が来れば、日本占領時代に投獄され、拷問され、また愛する家族を失った住民の個人的敵愾心を呼起す危念があるとの理由で、シンガポール政庁から上陸を拒否されている」（外務省管理局総務課編 1950：7）。また、米国民民主党下院議員ウォルター・ヒューバーによる以下のような発言も紹介されている。「アジアの多くの地域では、日本人がその開発を指導することが出来る。日本人は技術的智識をもっている。だからアジアの多くの地域では、日本人に対する反感さえ忘れることができれば、すぐ隣りから多くの技術的援助を求めることが出来るのだ。私は極東諸国の政府当局者の多くに対して、日本人の技術能力を利用したらどうだと述べたが、彼等の答はいつもきまり切っている。即ちわが国民は、日本兵の加えた残酷な待遇を忘れることが出来ない。だから国民は日本人とは協力しないだろう。」（外務省管理局総務課編 1950：25）
 - 21) 「日本人に海外旅行／国内自由解決許せ／元帥陸軍長官に要請」『時事新報』（1948年4月1日）20065号。
 - 22) FECの政策決定には全会一致は必要なく、過半数の同意で足りたが、その過半数には米・英・中・ソを含むものとされ、これら4カ国は拒否権を有していた。
 - 23) 民間貿易が許可されたことを受け、国内では海外旅行相談所が各地に設置された（日本交通公社編 1962：292, 339-54）。
 - 24) Nelson (1946-50→1994) 所有の Rseport (2), p. 10および Appendix 7, pp. 36-37. また、外務省特別資料課編 (1949b→1989：補遺 p. 3) も参照。さらに FEC (B)-1593, Oct. 14, 1947, “Power of the Supreme Commander to Permit Travel Outside Japan of Japanese Commercial Representatives” も参照。
 - 25) FEC Minutes 98th, Mar. 18, 1948, “Item 2: Soviet Proposal Relative to SCAP’s Decision to Send a Member of his Staff to the Provisional Board Meeting at Geneva.” この問題は、FEC Minutes 95th, Feb. 26, 1948, Item 3でソビエト代表がジュネーブ会議に派遣される SCAP 職員に関する決定を FEC が「Review」するという政策提案 (FEC-290) を行なったことに始まる。他に、FEC (B)-1593, Mar. 9, 1948, “Notes on Japanese Representation at Inter-governmental conferences”及び FEC (B)-1592, undated, “Proposal by the Soviet delegation relating to FEC-290”を参照。また鈴木 (1973：185-86) も参照。
 - 26) FEC (B)-1594, July. 7, 1947, “Travel abroad of Japanese nationals.” FEC minutes 69th, Aug. 14, 1947, “Interchange of Persons between Japan and Other Countries.” FEC Minutes 94th, Feb. 19, 1948, Item 3を参照。なお、当時日本人が国際会議に出席する手続には、以下の3つがあった。すなわち、①GHQに直接招待状が送られる場合、②米国政府を通してGHQに招待状が送られる場合、③米国政府またはGHQのイニシアティブで実行される場合である (FEC (B)-1593, Mar. 9, 1948, “Notes on Japanese Representation at Inter-governmental conferences,” p. 1-6. FEC (B)-1593, Jan. 6, 1948, “SCAP’s Decision to Send a Member of His Staff to the Provisional Frequency Board to Meet at Geneva”).

- 27) FEC (B)-1592, undated, “The Amendments of the USSR Delegation to the Document FEC-300/8.” 及び FEC Minutes 110th, “Attendance at Inter-Governmental Conferences.” を参照。
- 28) FEC Minutes 110th, June 9, 1948, “Attendance at Inter-Governmental Conferences.” 政策決定の内容は Nelson (1946-50→1994) 所収の Report (2), p. 4 及び Appendix 2, pp. 22-23. また FEC Minutes 94th, “Attendance at Inter-Governmental Conferences.” 及び FEC Minutes 95th, “Attendance at Inter-Governmental Conferences.” も参照。
- 29) FEC Minutes 177th, Dec. 22, 1949, “Participation of Japanese Trade Unions in International Trade Union Conferences.”
- 30) FEC Minutes 175th, Dec. 8, 1949, “Soviet Statement on Participation of Japanese Trade Unions in International Trade Union Conferences.”
- 31) FEC Minutes 176th, Dec. 15, 1949, “Participation of Japanese Trade Unions in International Trade Union Conferences.” この米国代表の発言は、1949年12月14日に John M. Allison から米国代表に送られた覚書を下敷きにしている (FEC (B)-1593, Dec. 14, 1949, “Memorandum for United States Representative, Far Eastern Commission.”)。さらに FEC Minutes 177th, Dec. 22, 1949, “Participation of Japanese Trade Unions in International Trade Union Conferences.” を参照。
- 32) FEC Minutes 175th, Dec. 8, 1949, “Soviet Statement on Participation of Japanese Trade Unions in International Trade Union Conferences.”

参考文献

- 阿部純一郎 (2009) 「フィールドワークとしての観光、メディアとしての民族：小山栄三の民族接触論と1930-40年代における帝国日本の移民・観光政策」『年報社会学論集』関東社会学会、第22号、pp. 80-91.
- (2010) 『帝国期日本のネーション形成と人種・民族研究の学知形成に関する移動論的研究：日本と台湾の博覧会事業および観光政策に注目して』名古屋大学大学院環境学研究科博士論文.
- (2011) 「ファシズム期日本とドイツの観光事業体制の比較研究」『東海社会学会年報』東海社会学会、第4号、pp. 109-122.
- Blakeslee, G. H. (1953) *A Study in International Cooperation: 1945 to 1952*. (=1994年, G. H. Blakeslee 著・山極晃解説『現代史研究叢書1: The Far Eastern Commission』東出版.)
- . (1953) *A Study in International Cooperation: 1945 to 1952*. (=1959年, G. H. ブレイクスリー著『極東委員会(抄)』憲法調査会事務局.)
- 外務省管理局総務課編 (1950) 『どうすれば海外へ渡航できるか：海外渡航問題の現況解説』外務省管理局総務課.
- 外務省特別資料部編 (1949a) 『日本占領及び管理重要文書集第二巻：政治、軍事、文化篇』(→1989年, 『日本占領重要文書第二巻：政治・軍事・文化篇』日本図書センター.)
- 外務省特別資料部編 (1949b) 『日本占領及び管理重要文書集第三巻：経済篇 I』(→1989年, 『日本占領重要文書第三巻：経済篇 I』日本図書センター.)
- (1951) 『日本占領及び管理重要文書集第二巻増補：政治、軍事、文化篇』(→1989年, 『日本占領重要文書第二巻：政治・軍事・文化篇』日本図書センター.)
- Johnson, Nelson T. (1946-50) *Report by the Secretary General: February 26, 1946-June 30, 1950*. (=1994年, N. T. Johnson 著・山極晃解説『現代史研究叢書2: The Far Eastern Commission』東出版.)
- 管(七戸)美弥 (2010) 「米国1952年移民・帰化法と日本における『移民問題』観の変容」『東

占領期日本の国際旅行問題

- 京学芸大学紀要 人文社会科学系Ⅱ』61, pp. 127-141.
- 今野敏彦・藤崎康夫（1994）『増補移民史Ⅰ南米編』新泉社.
- 日本交通公社編（1962）『日本交通公社50年史』日本交通公社.
- 小笠原浩一（2002）『労働外交：戦後冷戦期における国際労働連携』ミネルヴァ書房.
- 大沼保昭（1978）「出入国管理法制の成立過程：1952年体制の前史」寺沢一・山本草二・波多野里望・筒井若水・大沼保昭編『国際法学の再構築(下)』東京大学出版会.
- 白幡洋三郎（1996）『旅行ノススメ：昭和が生んだ庶民の「新文化」』中公新書.
- 鈴木九萬監修（1973）『日本外交史 第26巻：終戦から講和まで』鹿島平和研究所.
- 旅の文化研究所編（2011）『旅と観光の年表』河出書房新社.
- 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.
- 運輸省観光部編（1949a）「諸外国に於ける観光事業」『国際観光』第5号：27-32頁.
- （1949b）『外客斡旋の現状』運輸省観光課.
- 運輸省編『運輸白書 昭和39年度』（<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa39/index.html> :
アクセス日2012/09/15）
- 若槻泰雄・鈴木讓二（1975）『海外移住政策史論』福村出版.
- 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』全日本観光連盟.