

過去から学ぶ—海旅業界関西シニア会に聞く！

40年前の海外旅行業界とは

今月から来年3月まで、合計9回に渡り海旅業界関西シニア会にご協力を頂き、会員の方々のリレー方式で、40年前の海外旅行の実態を振り返っていく。現在の海外旅行市場は当時と比べれば、大きく変わっている。しかし、付加価値の創造を急務である現在、業務にも役立つヒントが過去の経験にもあると考えることから今回の企画に至ったことを付記したい。

第1回、第2回は会長の恒松一郎氏に海外旅行自由化の夜明け前後について、思い出などを含めながら振り返っていただいた。(編集部)

新入社員時代の早朝、深夜外出のワケ

夜8時ごろ家を出て、真夜中の1時過ぎにこっそり帰宅することたびたび。近所の人には、「どこへ行くのか?」、「何の職業か?」と訝ったに違いない。週に2、3日はこういう勤務が日中の業務に加えてあった。東京、中野区の親戚宅に居候していた私は、親戚にとって大層迷惑だったことと思う。

今から44年前の1960年、当時の京阪神急行電鉄株式会社(今の阪急電鉄)に私は大阪にて受験、入社した。そして4月1日付けで航空船舶代理店部に配属され、人手が薄い東京主管営業所海外旅行課の一員として上京。冒頭の深夜の外出と帰宅は、航空会社の深夜発の便に合わせ、新入社員の私が羽田国際空港から出発する顧客センディング業務だったのだ。

空港へセンディング業務に行く、ということは、近年の方々にとっては馴染みが無いことだろう。特に、専門業者がいる今では想像しにくい。しかし、海外への観光旅行が禁じられていた業務渡航の全盛時代、顧客サービスの一環として渡航手続き担当者が空港に出向き、見送りサービスを行うことは当然のこと。各社のサービス競争が盛んであった。しかも、深夜、早朝の出勤は当時の香港啓徳空港の飛行機が高層ビルをかすめて旋回着陸することから着陸が難しい。こうした理

由から航空会社が羽田発23時59分、香港早朝着のスケジュールを組んでいた。

道路は整備されておらず、モノレールなども無い羽田空港へのアクセスは、電車とバスを乗り継ぎが必要な、時間のかかる仕事であった。

羽田空港では、現在とかけ離れた見送り光景が繰り広げられた。大勢の見送りが押し寄せ、空港ロビーは込み合う。大きなのぼりを立て、盛大な激励スピーチを披露するグループ。出発する方もこれに応え、決意を語る。拍手で送る人。あちこちで「万歳、万歳」の唱和だ。賑やかな歓声の中、でウォーンというエンジン音が渦巻いていた。

極め付けは、有名なある貿易会社のワンマン社長のアメリカ出張だ。私は出発の前日、秘書課長から羽田に呼び出された。なんと、出発のリハーサルをしようというのだ。「何時何分に社長到着」、「お出迎は、誰と誰」、「何時何分に恒松さん社長に搭乗券、旅券を渡す」、「何時何分に社長がVIPルームより出発ゲートへ」ときめ細かくチェック。当日はその甲斐あって、予定通りに進み、社員一同と共に見送りデッキから、遠く空港の彼方の空に機体の赤いランプが消えるまで、最敬礼で見送ったのだ。

困難な書類審査の手続きでお客様の心をキャッチ

この時代、輸出入に関係の無い一般人の海外旅行は渡航審査が厳しく、観光旅行は難しかった。しかし、皆無ではない。これは毎週開催される渡航審査会で承認を得ることで、外貨が割り当てられ、旅券を取得できるのだ。例えば留学生、芸術家、海外技術研修、親族訪問などが、主だった海外渡航を希望した人たちだ。

繰り返すが、この審議会の審査は厳しい。このお手伝いも、業務の一環としてかなりの件数を担当した。訪問先の招待状、留学先からのレターの取り付け方法のアドバイスに

始まる。その後は申請書、理由書、訪問先リストの作成の手伝いと、まるで代書屋の作業であった。日本銀行の窓口書類を提出し、審議会の開催まで大蔵省、通産省、外務省、科学技術庁等の審議官にお客様をご案内する。2度、3度と挑戦される方もあるほど、難関であった。

しかし、難しい案件であればあるほど、承認されたときは仕事を忘れて一緒に喜んだ。ニューヨークのモダン・ダンススクールに留学する夢を果たした若い女性。特殊ガラスの研究分野において、自分の技術を海外で披

当時は、パスポートに職業・身長・肉体的特長(例えば顔面左にほくろとか)そして署名は、英文・和文両方が必要であった。



当時は、今回の渡航先のすべての国が記載され、記載がないと査証は発給されず、目的国へ入国ができなかった。



露し、挑戦しようと自信満々の中小企業の中堅男性…。そのときの苦勞、思い出す顔は多々ある。

また、当時の物価を鑑みると航空運賃は高額。庶民にとって、海外旅行は手の出ない高嶺の花の存在であった。さらに、1ドル360円という超超円安の時代であったのだ。

今は古ぼけて少し黄ばんできた入社当

こうした環境の中、ついに1964年を迎えることとなる。東京オリンピック開催を控え、世界から多くの人を迎え入れるため、高速道路、新幹線など、多くのインフラが整備された。また、この年は日本がIMF8条国に移行した年でもある。だが、政府は外貨の消費を奨励せず、外貨の持ち出し枠は一人500米ドルという制限の中での海外旅行であった。

その後、1回目のブームを迎えるには、1970年の大阪万国博覧会の年を待たなければならない。1970年代にはボーイング747型機のジャンボ機が登場、バルク運賃(編集部注:大量販売のための60%割引の条件付き個人運賃)の投入と旅行業界にとっては画期的な出来事であった。大人数の送客と大量販売を展開する仕組みは高度経済成長時代という上向きの基調が先導役となり、初めて海外旅行が庶民化する時代へ突入することとなる。

従って、1964年は、海外旅行は生活、生涯においても、まだまだ縁遠い存在であった。1964年に旅行した人々は、多少の金銭的余裕はあるものの、海外へ行く方法が無かった中小企業の経営者、医者、弁護士など。いわゆるプロフェッショナルで、海外旅行の解禁を待っていた一部のリッチな人々が

時の『社員必携』(会社が社員の任免・昇給・罰則等を列記し、社員に渡す小冊子)を紐解くと、昭和36年1月1日付けで基本給1万4700円とある。当時ヨーロッパの運賃が仮に50万円として、販売代理店の手数料が7%であれば3万5000円の会社の儲け。当時は、人件費は現在に比べて安く、お客様は一人一人が神様であった時代だった。

ハネムーンなどに出かけたのだ。

ちなみに、上述の『社員必携』によれば、昭和39年4月1日付けの私の基本給は3万970円だ。この時期のハワイ旅行は解禁と言えど、一人20万円は下らなかつた。時期は前後するが、有名なサントリーのキャンペーン「トリスを飲んでハワイへ行こう」の登場(1961年、昭和36年)は、外貨保有の維持に懸命な政府が外貨の消費を勧めるコマースはご遠慮願いたいと伝えたのかどうか、真相は分からないが、いつの間にかブラウン管から消え去った。

こうして、1964年、1970年と海外旅行の増加を促す年、施策を経て、日本の高度成長時代、先進国へ移りゆく中で国力の充実、また政策転換で外貨を海外旅行、お土産等で消費することの奨励など、海外渡航者数の右肩上がりの時代を迎えたのだ。現在は読者諸氏が知るところの不況時代の海外旅行を迎えることとなるのだ。(海旅業界関西シニア会第5代会長 恒松一郎)

なお、次回は再度、恒松氏にご登場いただき、60年代の旅行業務、ご自身の海外渡航について振り返って頂きます。



恒松一郎氏 (つねまつ・いちろう)

生年月日：1933年10月29日

現在：海旅業界関西シニア会会長

略歴：1960年 京阪神急行株式会社(現阪急電鉄株式会社)入社、航空船舶代理店部東京支店勤務／1961年 株式会社阪急交通社が分離独立移籍／1972年 同社海外旅行ホールセール商品の製作販売 グリーニングツアー部長を経て／1992年 同社取締役グリーニングツアー一部営業本部長／1996年 同社経営政策担当常務取締役／1997年～1999年 株式会社阪急トラベルサポート代表取締役社長／1999年～2001年 同社取締役相談役／2001年～海旅業界関西シニア会第5代会長

海旅業界関西シニア会とは?

関西地区で海外旅行関連業界(旅行会社、航空会社、ホテルなど)に20年以上勤務した50歳以上の現役、OBで構成する任意の親睦団体で1990年の発足。現在約180名の会員が登録されており、業界の現役とOBの比率は4対6となっている。共通の趣味やテーマを通じて活発な活動を続けている。URL：<http://www.class-e-jp.com/senior/kai/>