

日本人の海外観光旅行の変容 —海外旅行自由化以降に注目して—

吉水淑雄, 瀬戸敦子

岐阜女子大学 文化創造学部

(2018年11月1日受稿)

Changes in How Japanese View Travelling Abroad Since 1964

Department of Cultural Development, Faculty of Cultural Development,
Gifu Women's University, 80 Taromaru, Gifu, Japan (〒501-2592)

Yoshio YOSHIMIZU, Atsuko SETO

(Received November 1, 2018)

要 旨

わが国の旅行業界では、日本人による海外渡航者数減少という課題に直面している。特に若者の海外旅行離れが叫ばれているが、これまでの我が国の海外旅行はどういった特徴があり、当時の日本人は何を目的に海外へ出かけて行ったのか。本稿では、これまでの日本人の海外旅行の経緯をまとめ、今後の日本人海外旅行市場がどうなっていくのかを考察した。

まずは、これまでの日本人の海外渡航者数を明らかにする。そして日本人の海外旅行の変遷をたどった。富裕層で、限られた人しか行くことの出来なかった海外旅行は、日本政府による海外渡航規制緩和、旅行会社による海外パッケージツアーの誕生で第一次海外旅行ブームを迎えた。その後、格安航空券や旅行代金の値下げも伴い1980年代には第二次ブームが起きた。現代は、海外旅行は日本庶民にとって特別なものではなく、簡単に安く海外に行き、買い物や食べ物を楽しむ旅行へと変化していったことがわかった。

キーワード：海外旅行自由化、テンミリオン計画、パッケージツアー、スケルトン・ツアー

1. はじめに

昨今、日本の若者は海外に行かなくなったという報道がテレビや新聞で繰り返されている。現在はだれもが気軽に安く、短期間で海

外に行ける時代になった。しかし一方では、余暇の過ごし方が多様化し、出費の重なる異国の地へ出かけること自体敬遠する若者も少なくない。本当に若者は海外旅行に魅力を見いだせずにいるのか。山口(2010)は、日本

人による海外旅行の変動を観光メディア論的に持論展開した。旅行に関する考え方の変化や我が国を取り巻く世界情勢の変動から若者の海外旅行離れの研究が多い中、山口の研究は新たな視点から海外旅行を捉えた興味深い研究である。

本稿では、これまでの日本人の海外旅行史に関する研究を整理すると共に、長年観光業に携わってきた筆者が視た海外旅行の変動をまとめ、今後の日本人による海外旅行市場の課題を明らかにすることを目的とする。

2. 日本人の渡航者数推移

海外旅行が自由化された1964年には128,000人であった海外旅行者は、2000年には1,780万人に達し、過去最大となった。その後12年が経過して、1,840万人を達成し、最高記録となっている。

海外旅行自由化以来、2000年までは毎年平均16%という高い率で伸びてきたことになるが、毎年右肩上がりが増加してきたわけではない。

前年を下回った年と、前年を大幅に上回った年が幾度かあったのである。これらの年に何があったかを調べると、前年を大幅に上回った年にはプラスの要因が、前年を下回った年にはマイナスの要因があったことがわかる。

◎主なプラス要因

- ①ジャンボジェット旅客機の就航(1970年)
- ②プラザ合意による急激な円高の進行(1986年)
- ③バブル経済テンミリオン(海外渡航者数1千万人)計画(1987年)

◎主なマイナス要因

- ①第2次オイルショック(1979年)
- ②バブル崩壊後の平成不況(1998年)

③米国の同時多発テロ(2001年)

④中国からSARS(重症急性呼吸器症候群)の拡散(2003年)

④東日本大震災による甚大な被害(2011年)

⑤ヨーロッパなどでイスラム国によるテロが多発(2014~2016年)

伸び率が最も大きかったのは海外旅行自由化後の10年間で、毎年平均36%も伸びていた。その後も2000年までは年平均6%の伸びを示した。この時代に旅行者数が急激に増加したのは、バブル経済崩壊へと続く著しい経済成長により、勤労者の可処分所得が大幅に増大したことが挙げられる。それとともに、航空機製造会社の新機種開発によりキャパシティの拡大とスピードアップが挙げられる。

また、航空会社による新ルートの開拓による飛行時間の短縮も旅行者の増加した要因と考えられる。

しかし、2001年以降はテロや急性肺炎、鳥インフルエンザなどの伝染病、災害などにより前年を大幅に下回ることが繰り返されてきている。

日本人の海外渡航者数が伸び悩んでいるのは、近年ではテロや災害が主な要因と考えられるが、最も大きな原因は多くの日本人が海外旅行に魅力をあまり感じなくなってきたからではないだろうか。

ではここから更に詳しく日本人の海外旅行の歴史を振り返り、今後の海外旅行市場の課題について考えてみることにする。

3. 日本人の渡航者数推移

戦前からあった旅行会社は交通公社と日本旅行の2社であった。1950年代になると近鉄、京阪、阪神、名鉄、日通が外国旅行あっせん業務に参入した。

その頃、日本人の海外渡航のほとんどが、

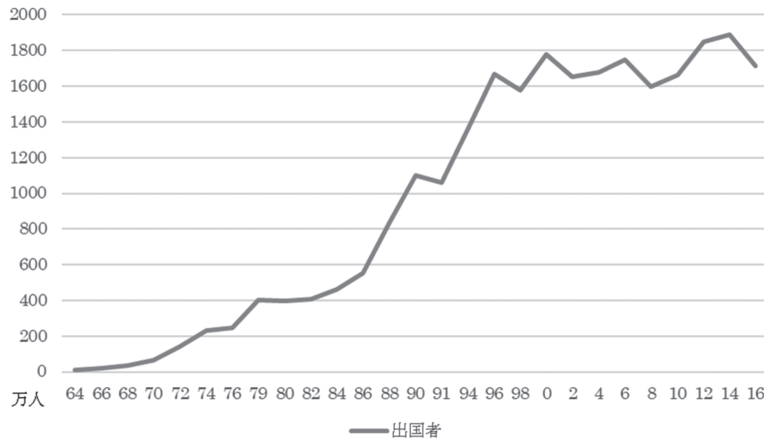


図1 日本人出国者数推移 (『観光白書』2004年版・2017年版の統計を基に筆者作成)

政府など公的機関の関係者、公費留学生、移民のみに限られており、50年代で年間4万人程度の渡航者数であった。60年代になると業務渡航の規制が緩和され、輸出の拡大に貢献する商社や海外進出企業の商談であれば、渡航できるようになった。それでも中小企業や私費留学は厳しく制限された。

海外旅行をするためには、海外でほとんど通用しない日本円ではなく、外貨と呼ばれる米ドルを持っていく必要があった。そのため、当時の旅行会社はいかにして大蔵省の外貨申請の許可を取るかが、腕の見せ所であった。

また、5人以上の同一行動、つまり団体旅行が禁止されていたが、旅行会社は4人ずつを別々に出発させ、現地で合流して同一行動をして、また別々に帰ってくるという旅行を実施していた。これが海外旅行での団体旅行の始まりであり、海外旅行自由化の前年には経済団体がこの手の視察旅行を企画し、旅行会社が添乗員をつけて団体旅行を実施した。

航空業界では、1953年に日本航空が設立され、国内線の自主運営を開始した。路線は国内幹線と呼ばれる東京発着の大阪・福岡・札幌の3都市であった。翌年国際線として沖縄とホノルルーサンフランシスコに乗り入

れ、本格的な国際航空時代に入った1957年には全日空が発足して、ローカル線を中心に拡大し、国内幹線で日本航空と対抗していった。

当時の使用機種はプロペラ機であったが、50年代後半になるとジェット機が就航し始めた。60年代に入ると、ダグラス DC-8やボーイング 707など120~150人を運べるジェット機が就航し、大型高速輸送時代の幕開けとなった。

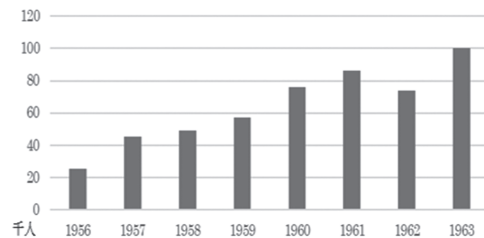


図2 海外旅行自由化前の旅行者数(1956~1963) (外務省「海外在留邦人数調査統計」を基に筆者作成)

4. 海外観光旅行の始まり

1964年4月から観光でも海外へ自由に行けるようになった。ただし、年1回に制限され、1人1回につき外貨である500米ドル(18万円¹⁾)と日本円2万円の計20万円相当を限度とする条件が付けられた。そのため、パス

ポート（旅券）の発給申請をする前に、外国為替銀行で外貨の許可申請をしなければならなかった。

渡航目的が観光の場合は、数次往復用旅券は認められず、その都度1回用旅券を申請するなど、観光旅行が自由化になっても渡航手続は以前とあまり変わらなかった。この頃の旅券は取得する人が少なかったため、表紙は鹿皮張りで氏名などの記載事項はすべて手書きという風格のあるものであった。

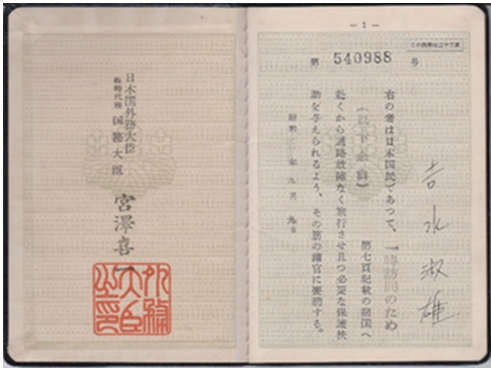


写真1 1963年発行の日本国旅券（筆者撮影）

観光旅行の第1陣は交通公社のヨーロッパ旅行、続いて東急、名鉄など5社が共同企画したハワイツアー7日間であった。旅行会社はそれまでの業務渡航を中心とする手配業務から観光を目的とする主催旅行の企画・販売へと大きく変化していった。

しかし、当初大蔵省は海外旅行について、完全に自由化したわけではなかった。海外旅行は貿易の輸入と同じで、外貨の蓄えの少ない当時では、渡航者が増えれば国際収支で赤字になる恐れがあった。そこで、自由化直前の1964年3月30日に旅行者に対し、「誇大宣伝を自粛するよう」呼びかけた。海外旅行の自由化とはいっても、不要不急の旅行をさせないようにした。

当時のツアー代金は、ヨーロッパ20日間で68万円、ハワイ7日間で35万円、香港・

台湾6日間で18万円程度であった。ちなみに当時の大学卒2年目の給料が2万円程度で、国産乗用車の中型車であるトヨタのコロナDXが72万円であった。ツアー代金には、航空運賃とホテル代・食事代・観光費用などの現地滞在費が含まれており、航空運賃は円で支払えるが、現地滞在費は1人500ドルの枠内で支払うことになっていた。例えば、ヨーロッパ旅行の場合は、往復航空運賃が463,500円で、現地滞在費は18万円（500米ドル）であった。外貨枠をすべて滞在費に充当しており、現地でお土産などを買う余裕は全くなかったことになる。

1966年になると、観光渡航の年1回の制限が撤廃された。持ち出し外貨枠はそのままであったが、海外旅行はより行きやすくなった。海外旅行者数の増加率は、1964年と1965年は対前年比20%台であったが、この年には33%に達した。しかし、旅行代金があまにも高額なため、参加者は商店主、会社の役員と年配の女性为中心で、金と時間に余裕のある富裕層に限定されていた。

5. 海外旅行ブームはじまる

前述のように、海外旅行が自由化されたとは言え、旅行代金が極めて高額であったため、観光旅行に参加できるのはほんの一部の富裕層に限られていた。

ただし、各地の経済団体が大企業や儲かっている企業を対象にして、経済産業視察団を募集することで、多くの会社の社長や役員が参加して実施された。これらの団体旅行の名目は業務渡航であり、旅費はすべて会社負担であった。

航空業界では、1967年に日本航空が世界一周路線に就航した。ルートは東京—香港—バンコク—デリー—テヘラン—カイロ—ロー



写真2 視察旅行出発前の記念撮影
(カナダ万国博視察団1966.4 撮影)

マーバリー—ロンドン—ニューヨーク—サンフランシスコ—ホノルル—東京で、一周するのに76時間を要した。

当初日本からヨーロッパへのルートは、アジア経由のいわゆる南回りであったがため、所要時間は26～30時間ほどかかった。その後スカンジナビア航空がアラスカ経由の北極ルートを開拓した。日本航空は1971年からジャンボ機によって、東京—コペンハーゲン—ロンドン線に就航した。所要時間は18時間で、南回りより8時間短縮することができた。さらにシベリアルルートが開発され、日本からモスクワ経由でヨーロッパ各都市へ14時間で行けるようになり、日本～欧州間の最短ルートとなった。現在日本発着のヨーロッパ路線はすべて、シベリアルルートをノンストップで飛んでおり、所要時間は12時間である。

1970年日本の国際収支の黒字拡大により、大蔵省は外貨持出し枠を1人1回1,000ドルに引き上げた。これにより、旅行会社は遠距離・長期間の旅行を商品化できるようになった。さらに、同年航空業界では、1機当たり450席のジャンボジェット機（ボーイング747）が就航した。この大量の航空座席を売る側の立場で、航空会社はそれまで適用されていた普通運賃の60%引きという、これまで想像できなかった格安の団体用特別運賃を設定し

た。

この特別運賃は、座席を40席買い取るという条件が付けられた。買取制という厳しい条件であったため、集客力のある大手旅行会社がこの座席を仕入れ、それまでにない低価格のツアーを設定した。以前は60万円であったヨーロッパ旅行が30万円に、ハワイ旅行は30万円が15万円になった。しかし、旅行会社は必ず40席を売り切るといいうリスクも背負うこととなった。



写真3 欧州路線に就航した日航ジャンボ機
(1971.10 アンカレジ空港にて筆者撮影)

6. オイルショックによる需要の減退

1971年米国のニクソン大統領が「金とドルの交換を停止する」という新経済政策を発表した。これに伴い日本政府は、それまでの1米ドル＝360円という固定相場制を変動相場制に変更した。その後円高傾向が続き、輸出不振をもたらした。日本経済に不況感が漂い始めたが、円高は海外旅行にはプラスに作用し、経済不況の影響は受けなかった。ジャンボジェット機の就航により、航空業界は大量輸送時代に入っていった。その年にSST²⁾と呼ばれる速度が音速の2倍以上の超高速ジェット機が誕生した。英国とフランスが共同開発した「コンコルド」と呼ばれる機種で、英国航空とエールフランスがいずれも大西洋路線に就航させた。ジャンボジェット機で7時間かかるロンドン～ニューヨーク間をわず

か3時間30分で飛行できた。



写真4 英国航空のコンコルド機
(1972.11 ヒースロー空港にて筆者撮影)

一般的にジェット機は時速900~1000kmで飛んでいるが、コンコルドの場合、大西洋上の高度2万メートルを時速2500kmで飛ぶ。ロンドンを14時に離陸したコンコルドはニューヨークに13時少し前に到着する。つまり出発時刻より早い時刻に着くということは、地球の自転速度よりも速いということになる。しかし、鉛筆のような細い機体のため、座席は通路を挟んで左右2席で、80人のキャパシティしかなかった。また、音速を超える際に強烈な衝撃波が発生するため、陸上では速度を上げることができなかった。そのため、大量輸送時代の主役にはなれなかった。

1973年に勃発した中東戦争が引き金となった石油危機により、それまで毎年下がっていた航空運賃は、原油価格の高騰で1年間に4回も値上げされることとなった。急激な景気後退により旅行需要は低迷し、旅行会社は運賃の値上げ分を旅行商品の販売価格に転嫁することが難しく、収益率の低下を招き、付加価値の高い新たな商品の開発に取り組み始めた。

そこに登場したのが「ヴァリユーツアー」で、スペシャル・インタレスト・ツアー (SIT)³⁾ と呼ばれる高額商品であった。例えば170万円もする「南極ツアー」や98万円の「アフリカ大サファリツアー」、108万円の「南米

の謎イースター島とナスカ」などが挙げられる。時間とお金に余裕のある富裕層の支持を得て人気は急上昇し、シルクロード、ブータン、ニューギニア、インド・ネパール（ヴァリユーツアーのパンフ1979）など次々と新しい行先のツアーを設定していった。



図3 スペシャルインタレストツアー

7. 第2次海外旅行ブーム

石油ショックから丸3年たった1976年以降は再び前年比2桁の成長率となり、それは第2次オイルショックまで続いた。円高傾向が続く中で日本経済は低迷したが、海外旅行は好調であった。その理由を「経済白書1978」では、次の4つが原因であると指摘した。

- ①渡航制限の緩和
- ②大型機導入による航空運賃の低下と所得増大に伴う旅行費用の相対的負担の減少
- ③パッケージツアー⁴⁾の普及による海外旅行の簡便化
- ④リピーター需要の増加

その他プラスの要因として、東京国際空港（成田）の開港とパッケージツアーでも利用できるチャーター（貸切）便の認可が挙げられる。国際線定期便数の少ない名古屋や福岡などの地方空港から出発するチャーター便を利用したパッケージツアーが売り出され、地

方都市に住む人々にも海外旅行がより身近なものとなった。チャーター便を利用する場合、座席を満席に近い状態にすれば、定期便の運賃よりかなり安くなるため、台湾、香港、グアム、シンガポールなど近距離チャーター商品は安いというイメージが定着していった。ちなみに販売価格は、「シンガポール5日間」が138,000円、「香港4日間」が88,000円で、定期便を利用したツアーよりも1~2割程度安かった。これらの都市への定期路線がない地方空港では、通常は東京か大阪の空港まで往復する必要があった。チャーター便を利用することで、国内の交通費だけでなく、時間も節約することが出来たのである。



図4 チャーター便利用のツアー(1979年筆者作成)

8. 低成長時代の到来

1979年に起きた2度目のオイルショックでは、はじめて海外渡航者数が前年を下回った。「観光白書1981」では、海外旅行者数減少の原因を次の3つであると指摘した。

- ①経済の先行きや暮らし向きの将来に対して不安感が広がった。
- ②勤労者の実質可処分所得の伸びがマイナスとなった。
- ③相次ぐ国際航空運賃の値上げにより海外旅行の割高感が広まった。

オイルショック以降は経済情勢の悪化により、企業や組織による団体旅行が減少していたが、その反面パッケージツアーを中心とする一般消費者の需要は増加していった。それまで旅行会社の営業の大部分は団体旅行に向けられており、個人客に対してはカウンターに並べられたパンフレットだけで集客していた。旅行会社は団体の不調により、従来のアウトセールス(外販)から募集型に移行しはじめ、新聞広告を手がけるようになった。特に外販部門の弱い中堅旅行会社が新聞広告を利用し、やがて新聞募集だけで集客する旅行会社が現れた。

1980年中国の開放政策により一般募集での中国旅行が認可され、指定旅行業者12社により中国へのパッケージツアーが一斉に商品化された。初めは北京、上海、西安など都市周遊型ツアーが設定されたが、やがて「シルクロード」を訪ねてみたいと願う人は、中国旅行が一般に解放されて以来、急激に増加していった。また、中国の水墨画に描かれている山水の風景そのままの「桂林」へのツアーが商品化されると爆発的に売れ、中国旅行ブームが始まった。



図5 中国ツアーのパンフレット(1980年筆者作成)

航空業界では、日本からアメリカへの直行便の就航や、新ルート開設により所要時間が大幅に短縮されるようになった。太平洋線では、サンフランシスコとロサンゼルスへ直行

便が、ニューヨークへはアンカレジ経由便が就航し、飛行時間はそれまでのホノルル経由よりも数時間短縮された。1976年になると、パンアメリカン航空のボーイング747-SP機が無着陸で東京～ニューヨーク間(11,000 km)を13時間で結び、従来の飛行時間を3時間も短縮させた。このノンストップ便が実現できたのは、ジャンボジェット機の燃料タンクを大きくし、座席を150席ほど減らし290席にしたためである。ヨーロッパ線に続きニューヨーク線のノンストップ便の開設は、収益性の高い個人客やビジネスマンを対象にしたものであり、団体用の安い運賃は設定されなかった。

9. 第3次海外旅行ブーム

1980年代に入ると、団体旅行の値下げ競争が激しくなり、一般消費者市場に「団体企画商品」が流入してきた。団体企画商品とは、ある特定の行先に短期的に大量集中送客を行うことで、販売価格を安くする方法である。当時航空会社はパッケージツアーに対して、最低販売価格⁹⁾を定めており、それを下回る価格設定をすることができなかった。

そこで団体企画書という文字を入れた別刷りのチラシを作成し、不特定多数を相手とするマーケットで販売合戦が繰り広げられた。ハワイの最低販売価格は20万円であったが、14万円台の団体企画商品が現れ、パッケージツアーのドル箱であったハワイが激しい過当競争に陥った。その後も安売り競争は続き、従来の販売価格を遵守したパッケージツアーを第一ブランドと呼び、最低販売価格を下回った商品は別のブランド名で売られたため、第二ブランドと呼ばれた。

1986年には海外渡航者数が550万人に達し、伸び率が再び2桁台になった。翌年運輸



図6 団体企画商品のパンフレット (1983年筆者作成)

省は、5年後に海外渡航者数を1千万人にするという「テンミリオン計画」を発表した。この背景には、貿易摩擦の解消と国際収支の黒字減らしがあった。また、生活水準の向上と共に海外旅行が生活の一部になりつつあった。折からの円高もプラス要因となり、海外旅行ブームに拍車がかかり、わずか4年で目標の1千万人を達成した。

航空業界では、1983年に日米路線には、従来の日本航空、パンアメリカン航空、ノースウエスト航空と東南アジア系航空会社に加えて、新たにユナイテッド航空がシアトル～東京に乗り入れてきた。ユナイテッド航空は、最初はこの1路線のみであったが、1986年にはパンアメリカン航空の日米路線を全部買い取り、日本とアジアへ本格的に参入した。なお、1983年には東京～グアム線に乗り入れていたコンチネンタル航空が、名古屋からもサイパン/グアム線に大型機種種のダグラスDC-10による毎日運行を開始した。

当時名古屋空港は近距離国際線しか発着していなかったが、コンチネンタル航空のサイパン/グアム線が好調な滑り出しを見せたため、他の航空会社も新規路線を次々と開設し始めた。1986年日本航空がホノルルへ、キャセイパシフィック航空が香港へ、1988年に

はタイ国際航空がバンコクへ、日本航空がシンガポールへ、エア・カナダがバンクーバーへ就航した。チャーター便が主力であった名古屋発着のパッケージツアーも東京や大阪と同じように定期便を利用した商品を揃えられるようになった。

便名 Flight Number	962	960	974	970	970	972	950	950	950
出発日 Departure Date	毎日 DAILY	毎日 DAILY	毎日 DAILY	日・月 SU MO	日・月 SU MO	日・月 SU MO	火・水 TU W	木・金 TH F	土・日 SA S
機種 Aircraft	D10	D10	72S	D30	72S	72M	72M	72M	72M
東京 TOKYO	発 13:30	発 21:40							
福岡 FUKUOKA	発 ↓	発 ↓	17:30						
名古屋 NAGOYA	発 ↓	発 ↓	↓	11:40	11:40	11:00			
サイパン SAIPAN	発 14:10	発 ↓	21:55	15:50	15:55				
グアム GUAM	発 14:50	発 ↓	22:25	16:35	16:25				
ヤップ YAP	発 15:25	発 01:05	23:00	17:10	17:00	15:25			
パラオ PALAU	発 ↓	発 ↓	↓				07:50	06:30	05:20
							09:15	08:45	06:45
							09:45	07:15	07:15
							09:35	08:25	07:05

図7 コンチネンタル航空時刻表(部分)
(1983.4発行)

1990年に勃発した湾岸戦争により、海外旅行者数は2度目のマイナス成長になったが、その後は10%台の安定した成長を続けた。しかし、バブル経済に陰りが見え始め、デラックスなツアーは影を潜め、安くて、近くて、短い日数のいわゆる「安・近・短」傾向が強まっていった。旅行形態も団体から個人・小グループ・家族旅行という個性を重視する方向へと変化していった。

海外旅行自由化初期の旅行者は、旅行商品が高額なため年配層が中心で、旅行形態は都市や名所・旧跡を巡る周遊型であった。80年代に入ると20代女性が徐々に勢力を伸ばし、マリニリゾートを目的地とする滞在型のツアーに人気が出始めた。行先はサイパン、グアム、セブ、バリ、ハワイなどであった。それらの影響を受けて航空会社はマリニリゾート路線を強化していった。名古屋発では日本航空のサイパン／グアム線、ガルーダ航

空のバリ線、マレーシア航空のパナン／クアラルンプール線、全日空のホノルル線など、特に人気の高いリゾートへの路線開設が相次いだ。

自由化後30年を経た90年代になると、往復航空券と宿泊費のみというスタイルで、ヨーロッパツアーの場合は、目的地が1都市で価格は20万円台が当たり前になった。海外旅行に対する消費者志向の大きな変化である。まずは、低価格志向である。海外旅行が一生に一度ではなく、日常的な旅行として定着し、安い費用で回数を増やす傾向になった。次になぜ1都市に限定かという点、旅行経験が豊かになった旅行者は、ある都市を拠点にし、自分の行きたい場所を選択するというスタイルを好むようになった。この種の旅行が新婚旅行にも定着していった。旅行会社はこの旅行者の志向に合わせて、旅行商品の多様化を図っていったのである。



図8 サイパンツアーのパンフレット
(1983年筆者作成)

10. おわりに

本稿では、海外旅行自由化以降の海外旅行の変容をこれまでの研究結果をもとに整理した。90年代から「スケルトン・ツアー⁶⁾」が日本の海外観光旅行の主流スタイルとなったことがわかった。出費を抑え、短期間で、ショッピングやグルメ中心の海外旅行は、若

者からすると当たり前前の旅行スタイルであろう。観光専修3年次開講の交流文化史の授業は、20代前半の学生が受講する。彼女らは、いかに安く、行きたいところへ行き、買いたいものを買ひ、そして食べたいものを食べるという目的で海外旅行へ出かける。

訪日外国人観光客の増加が注目されているが、今後の日本人による海外旅行はどうか。これからの授業を通して、学生と共に考察していきたい。

参考文献

- 1) 山口誠, ニッポンの海外旅行—若者と海外メディアの50年史, 筑摩書房, 2010
- 2) 澤渡貞男, 海外パッケージ旅行発展史 観光学再入門, 彩流社, 2009
- 3) トラベルジャーナル©, TRAVEL JOURNAL 臨時増刊号 The 海外旅行30年 1964-1994, トラベルジャーナル, 1994
- 4) 週間トラベルジャーナル (平林潤「20代女子

の海外旅行熱 書き方確認」) 2017年9月4日号

- 5) 旅の文化研究所編, 旅と観光の年表, 河出書房新社, 2011
- 6) 観光白書 平成29年版, 国土交通省官公庁, 2017

注

- 1) 外貨の換算レートは固定相場制で、1米ドル = 360円であった。
- 2) Supersonic Transport の略。超音速旅客機コンコルドは2005年まで運航した。
- 3) Special Interest Tour の略で、特別なテーマ、目的をもって企画されたツアーのこと。
- 4) 旅行会社があらかじめ交通機関、宿泊、観光などをセットして販売する旅行商品。
- 5) パッケージツアーの募集に当たって適用される運賃により最低価格が定められていたが、この制度は1992年に廃止となった。
- 6) 往復航空運賃、宿泊費と空港の送迎のみを含むツアーで、自由行動型ツアーとも呼ぶ。