



民営化から1年が経過した仙台空港。ゲートウェイ機能の強化へチャーター便の活用も重要な施策です



極東ロシアへのプログラムチャーターも就航している新潟空港



東北エリアの交流人口拡大を担う仙台空港



台湾や済州島などへのチャーター便で賑わう松山空港

JATAが国土交通省に要望してきたチャーター規制緩和は、個札販売や卸売り販売の段階的自由化という形で実を結んでいます。二層のチャーター活性化に向けて、さらなる規制緩和への期待も高まっています。

チャーター活性化の環境整備を

JATAはこれまで、海外旅行市場

さらなる規制緩和を大いに歓迎 高付加価値ビジネスの可能性に期待の声

の活性化に向けて、包括旅行チャーター

(ITC)における利用航空会社の多様化の拡大や、チャーター販売をより容易にする環境整備、買取りリスクを軽減する要件緩和などを、国土交通省観光庁と航空局に要望し、その実現に向けて働きかけを行ってきました。

近年では、ITC座席の卸販売に関わる規制緩和や第三国航空会社のチャーター便における地方空港での個札販売の規制緩和などが実現されており、JATA海外旅行推進部の吉田利直副部長によると「さらなるチャーター規制緩和の進展」も織り込まれていると語ります。

JATA海外旅行推進委員会の航空空港問題検討部会で副部長を務めるKNITCホールディングスの河野淳海外旅行部長は、「もともとチャーターの制度や安心安全などをめぐりJATAとして議論を始め、近年は旅行会社や旅行者が利用しやすい形を当局にお願いしている中で、段階的に要望が実現されてきていることを感謝している」と語り、「地方マーケットも含めたチャーターの促進と層の活性化につながる環境整備を進めていただきたい」と期待を示しています。

チャーター形態については、現在、オウン

ユース、アフィニティー、ITCが認められていますが、こうしたチャーター形態の規定が撤廃されて、チャーターを実施するための柔軟性が高まっていけば、より広範な旅行形態へのチャーターの活用もできるようになります。

JTBワールドバケーションズ販売企画部ルック航空任人チームの川原政彦チームマネージャーは、「チャーター形態が撤廃されると、入口が二つになってシンプルで分かりやすくなり、社内やお客様にも明快に説明できて、チャータービジネスの取扱拡大も見込める」と説明。「旅行業界全体としてチャーターに関わる度合いが高まっていくことも予想され、事業的な広がりをもたらす可能性もある」と指摘しています。

要件緩和の進展で派生的展開も

チャーター形態の撤廃によって、ITCの主な要件である「全旅程の半分以上の日程を含む宿泊手配要件」などもなくなることで、より広範な旅行形態に対応してチャーターを実施することができるようになります。KNITCホールディングスの河野海外旅行部長は、「現行の標準旅行業約款に

は包括旅行という規定がなく、旅行の形態は基本的に、募集型企画旅行と受注型企画旅行、手配旅行という3種類なので、その要件を満たすことでチャーターが実施できるようになれば、旅行会社としても整理しやすい」と語っています。

エイチ・アイ・エス 関東業務事業部 関東航空管理戦略グループの福島慶輔サブグループリーダーは、「これまでも徐々にチャーター規制緩和が実現される中で、チャーターに取り組みやすくなったことは確かであり、今までは出来なかつたけれども、この条件なら取り組んでみようと思われ、この条件になってきている。さらに要件緩和が進めば、新たに派生的な展開も出て来るはず」と語り、チャーター規制緩和の意義を強調しています。

チャーター規制緩和の進展をめぐり、注目されているのが個札販売要件の緩和とチャーター座席の卸売りに関わる規制緩和です。

昨年4月に実施された個札販売の規制緩和では、当事国チャーター会社は原則的に無制限、第三国チャーター会社は供給座席の50%まで、それぞれ地方空港のみを対象に認められました。羽田・成田・関西の3

空港では認められなかった個札販売の規制緩和の対象に閑空が加わることも期待されています。

エイチ・アイ・エスの福島サブグループリーダーは、「羽田・成田という首都圏空港が個札販売の規制緩和対象となることは難しいかもしれないが、閑空における個札販売要件の緩和が実現すれば、将来へのステップになるのではないかと語り、大きな意義を持つという見方を示しています。

地方における市場開発に期待

また、チャーター座席の卸売り規制緩和については、用機者が第3種旅行会社に対して座席の卸すことが認められていますが、卸売りの対象を全座席に広げられれば、旅行会社の買取りリスクはさらに軽減されることとなります。

JTBワールドパケーションズの川原チームマネージャーは、同社が用機者となった場



KNT-CT ホールディングスの河野淳海外旅行部長

合、「JTBグループ各社が募集型や受注型でチャーター座席を利用する時に、航空仕入本部が当該チャーター機の全座席をグループ各社に販売する可能性もある」と説明。「プログラムチャーターの場合なども、1社が代表して契約し、出発日によって別々の旅行会社に全席を卸すこともできるようになり、契約上もやりやすくなると同時に、実際の販売面でもリスクを回避できる」とメリットを強調しています。

チャーター規制緩和の進展で、個札販売や卸売り販売の自由度が増すことにより、特に、地方空港での需要創出や市場開発も期待されることです。

KNT-CTホールディングスの河野海外旅行部長も、「かつて地方空港が相次いで開港し、国際線も花盛りだったころには、空港がある県からの出国者に占める地元空港の利用率は半数近くに及んだ時期もあったが、撤退や、路線の偏りが進んだことで、地



JTB ワールドパケーションズの川原政彦チームマネージャー

元から出る割合は2割前後というところもある」と地方空港の現状を指摘。「地方空港の市場は規模が小さく、例えばヨーロッパ向けにダイレクトに飛べる250席くらいの大規模だと、1社でフルパッケージ商品だけではどうしても売切れない場合がある。卸売による複数社での商品展開や、1泊だけホテルが付いた自由度の高い商品の設定、航空会社の個札を旅行会社が受託販売するなど、多様に取り組めれば、席を埋め切る可能性も高まる」と説明しています。

高付加価値のチャーター実現へ

河野海外旅行部長は、「特に新たな需要を掘り起こすためのチャーターは、旅行が上手くいった、満足していただけたということに加え、旅行会社にも利益が残らないと、次の機会が生まれない」と語り、「チャーターだから実現できる」高付加価値商品への取り組みが最重要。その指標



エイチ・アイ・エスの福島慶輔サブグループリーダー

として、オフラインダイレクトピークという3つのポイントがあり、通常は行けないデスティネーションへ、一番良い時期に、地元から直接行けるツアー、つまり、世の中に存在しない価値を提供し、バリエーションマネーを納得していただくことがチャーターに取り組み意義」と強調。「過去の反省も踏まえ、旅行業として収益性を確保し、継続的に取り組める体制を整えていけるよう、高付加価値の商品への取り組みと座席を売りきる色々な取り組みのバランスが大切だ」と話しています。

エイチ・アイ・エスの福島サブグループリーダーは、「フルパッケージの高付加価値の商品を造成すると同時に、航空券プラスホテルというお客様が求めているトレンドの商品も提供しなければならぬが、従来のITCの考え方だけでなく、個札としての購入を希望するお客様のニーズに合わせる必要もある」と指摘。「航空券プラスホテルや個札販売については、OTAがやる部分という見方もあるだろうが、そういうお客様でも現地でのアクティビティや食事、部屋の眺望などにこだわり、高度にカスタマイズされたサービスを伴う需要もある。OTAでは対応できない旅行会社ならではの高い付加価値となりうる」と語り、「そうしたニーズに応えるものとしてチャーターを捉え、フルパッケージだけでなく、航空券プラスホテルや個札販売でも、高付加価値のチャータービジネスを目指したい」と意欲を示しています。

志村 JATA 理事長に聞く 需要拡大へチャーター規制緩和に期待

2013年から段階的に進められてきてきているチャーター規制緩和の更なる実施が8月上旬に予定されています。旅行業界にとつての意義やチャーター便の活用による海外旅行需要拡大への展望などについて、JATAの志村格理事長にお話を伺いました。

チャーターの特性活かし需要促進

——近年におけるチャーター規制緩和の背景をどのようにご覧になっていますか。

志村 まず、規制緩和の進展については、旅行業界として大いに歓迎するものです。チャーターをめぐる状況の変化を説明させていただくと、定期便の小型化などによってI-T(包括旅行)用の座席が減少する一方で、急増する訪日インバウンド需要に対応するため、アウトバウンド需要の団体向け



志村格理事長「チャーター規制緩和は旅行会社にとって大きなチャンス」

座席が不足してきており、旅行業界にとつては、チャーター便やLCCの利用促進の必要性が高まっています。また、地方空港における定期路線が減少してきていることから、各地の海外旅行市場を活性化させるために、チャーター便の特性を活かしてアウトバウンド需要の促進を図ることが求められるようになってきていると思います。

——これまでのチャーター規制緩和の経緯について、お聞かせください。

志村 従来における規制緩和は、定期便を優先するという考えの下で、航空会社がチャーター便を運航しやすくするための施策でした。一方、旅行業界としても、チャーター便を企画して販売するという立場から、これまでもチャーター規制緩和について関係当局に要請してきています。その結果、2013年5月にI-TC(包括旅行チャーター)の卸し販売について規制緩和が実施され、2016年4月には地方空港における個札販売の規制緩和も実現されています。

形態撤廃で活用の柔軟性を高める

——過去2回のチャーター規制緩和を受けて、次の段階では、どのようなことが期待されるでしょうか。

志村 現在、チャーターの形態として認められているのは、オンユースとアフィニティー、I-TCだけですが、そのチャーター形態が撤廃されれば、旅行会社がチャーター便を活用するための柔軟性がより高まると思います。認められている3つのチャーター形態については、それぞれに様々な要件が設けられているわけですが、それを原則的に撤廃して必要な制限だけを規定する形にすれば、旅行会社がチャーター便を活用する際に頭を悩ませていた形態についての問題からは解放されることになります。例えば、I-TCの主要要件となっている宿泊手配要件(つまり、全旅程の半分以上の日程で宿泊手配を行うという要件がなくなれば、より様々な旅行形態でチャーター便を活用することができるといえます。

——チャーター便における個札販売について、さらなる緩和への期待も高まっています。

志村 昨年4月に実施された当事国チャーター会社による個札販売や第三国チャーター会社による個札販売の要件緩和が認められたのは地方空港だけで、羽田・成田・関空については認められていません。例えば、関空を地方空港と位置付けて、個札販売が認め

られるようになれば、チャーター規制緩和の対象空港として関空におけるチャーターの活性化が期待できると思います。関空の後背市場における海外旅行の潜在需要は小さくありませんから、旅行業界にとつての意味合いは大きいものになるのではないのでしょうか。

卸売り販売の対象を全座席へ拡大

——卸売り販売については、いかがでしょうか。

志村 現在、用機者は第二種旅行会社に対して座席の一部を卸すことが認められていますが、全座席の卸しが認められるようになれば、買取りリスクが減って旅行会社にとつての自由度が高まりますから、旅行会社はより積極的にチャーター便を利用した旅行商品の造成や販売に注力することができて、海外旅行需要の拡大が期待されると思います。特に、定期路線が少ない地方空港では、定期便の就航していないデスティネーションに直接行けるようになるので、地方での海外旅行商品の造成や販売には大きな追い風となるものと見込まれます。また、地方の場合、大都市圏と異なり、チャーター便の座席を埋めるのに苦労するという状況があるわけですが、全座席の卸しが認められれば、空席を減らすことにもつながっていくはずです。チャーター規制緩和がさらに進めば、色々なデスティネーションで様々な旅行商品を開発できるようになり、旅行会社にとつては大きなチャンスになるだろうと期待しています。