



海旅需要の回復はいつ？

中韓方面のマイナスに最終的なストップがかからないまま2014年は終わろうとしています。2015年への展望が見えにくい中ではありますが、落ち着いて環境を分析すれば実は良い芽も出てきています。

海外旅行市場の停滞が続いています。今年1月から9月までの累計では前年比マイナス2・9%、年間では1700万人ぎりぎりのラインです。ここへ来てエボラ出血熱の感染拡大リスクという伏兵まで飛び出しました。さすがにエボラまで計算に入れるのは難しいですが、本稿では最近の状況を整理しながら、15年に向けた小職の予測を紹介させていただきます。

本題に入る前に中韓方面の影響について改めて取り上げたいと思います。図表1は海旅総数に対し両方面への旅行者数減がどの程度の影響度(寄与度)を持つか示したのですが、この図を見る限り、中韓方面のマイナスが依然として需要全体の足を引っ張り続けているように見えます。中韓方面の「底なし沼」的な減り方に不安を感じ、15年についても悲観している方がおいでもしれ

ませんが、こうした pessimism には合理性も将来もないと申し上げておきましょう。両方面への旅行者数が減り続けていることは事実です。しかし、それは本当に市場全体を冷やしているのでしょうか？マイナスのファクターとしては他にも加速する円安、昨年度下期来のツアー価格上昇(図表2を参照)、サーチャージの高止まり、インバウンド需要急増による航空座席供給量の実質的減少、腰折れ状態の景況、等々、枚挙にいとまがありません。

韓国のような超近場に関しては、一旦行けないとなると、他方面に代替しにくい需要が相当存在すると推測されます。しかしこうした需要が減ったことによる海旅市場全体への影響は概ね13年度中に出きったのではないかと、というのが小職の分析です。14年度に入ってから

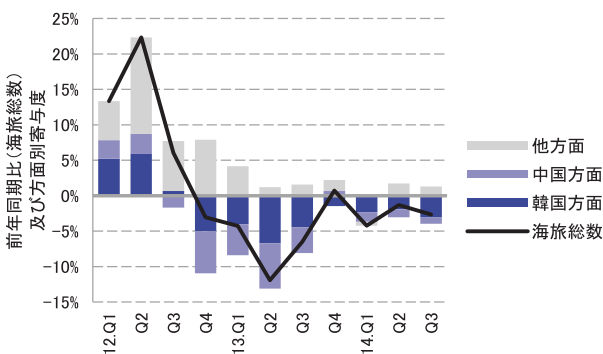
のマイナスは概ね他方面に代替需要として吸収されており、需要全体がマイナス基調なのは円安やインバウンド需要に押されて座席供給量が実質的にマイナスであるためだと見ています。こうした視点に立つと15年に向けて良い材料も出てきています。最大のファ

クターは足元で燃油価格の下落が進んでいることです。仮に15年末に円安が120円まで進んでもサーチャージが1万円前半半まで下がれば観光性需要は動き出すだろうと予測しています。もうひとつの重要なファクターは供給座席数とインバウンド需要のバランスです。14年のインバウンド需要は約2割増。これに対する座席供給量の伸びは5%程度しかありませんでした。15年という、供給量は引き続き5%~6%程度で伸びる一方、インバウンド需要は14年に比べると落ち着いてくるのではないかと予想しています。こうした環境変化が揃えば海旅需要は15年に回復すると予測しています。

プラスの材料を列挙しましたが、一方で、F I T 化の加速やシニア層でもひとり旅が増える、といったように、海旅のマーケットが急速に変化していることも忘れてはなりません。総需要が戻れば自社の顧客も戻るとは限らない時代であることは改めていうまでもないでしょう。エボラの影も視野の隅に置きつつ、戦略を総チェックしてダッシュに備えるタイミングではないでしょうか。

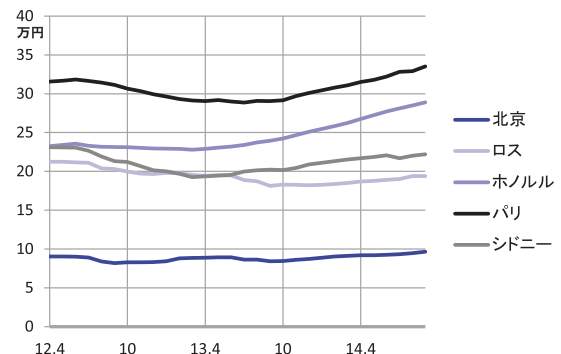
黒須宏志
旅行市場動向のリーサーチャーとして講演・寄稿などで活躍中。(株)JTB総研 主席研究員
1964年生まれ。

図表1 中韓方面の海旅需要全体に対する寄与度



データ: 法務省、各国観光局等

図表2 海外旅行パッケージツアー価格の推移



データ: 総務省「小売物価統計」