

二人三脚で走り出した「観光」と「航空」

＝WTO・IATA合同会議からのレポート＝

メキシコ会議を契機に協調路線とる

世界観光機関(WTO)と国際航空運送協会(IATA)との観光・航空輸送に関する合同会議が、さる4月17日から5日間、メキシコシティで開かれた。この会議には、観光・航空両業界の代表約300人が出席、熱のこもった論議が交わされた。日本からは国際観光振興会(INTO)情報管理部・調査役の石井昭夫氏が出席した。以下はこの会議の持つ意義・背景から会議場での雰囲気、さらに徐々に固まりつつある観光と航空の両業界の協調関係などについての同氏からのレポート。

WTO・IATA会議開催まで

WTOとIATAの共催によるこの観光と航空輸送に関する国際会議(International Conference on Tourism and Air Transport)は、1975年2月にマニラで開かれたのが最初で、今回のメキシコ会議はその第2回目にあたる。したがって、主催者が公式に第2回と呼ぶのは当然なのであるが、他方、講演者やフロアの発言の中には、今回の会議を第3回会議と呼んだり、マドリッド、マニラに続く今回の会議……といった表現をして、あえて1972年のマドリッドにおける会議(The First Congress on Air Transportation and Tourismと呼ばれた)を、この会議と同一視しようとする発言がかなりあった。

マドリッド会議というのは、1972年4月、チャーター航空会社の団体であるIACA(International Air Carriers Association)の呼びかけで、スペインの情報観光省が主催し、各国のチャーター航空会社、旅行業者、観光関連施設、消費者団体、ジャーナリズムなどの各界代表ら約600人が参加して開かれたもの。会議の目的は、増加の一途にあった航空観光旅行の、より一層の低廉化、大衆化を求めて、各国政府やIATAに現行規制の緩和を働きかけようとするものであった。しかし、当初参加を予定していたIATA加盟キャリアが一斉にこれをボイコットしたため、会議全体がIATAに対する激しい非難攻撃の場となってしまった。

当時、私はJNTOパリ事務所に在勤中で、ITCの隆盛を目の当たりにし、違反アフィニティ・チャーターが必要悪視されているのを見ていたため、マドリッド会議の開催とその成り行きは当然のことと映ったし、わが国の国際観光振興の立場からも、これがきっかけとなってチャーター規制が緩和に向かうことを期待したものだ。

開催目的は新秩序の確立化

欧米では、チャーター航空は観光需要を刺激しつつ観光需要とともに発展してきており、チャーター航空イコール国際観光という図式が成り立っ

ていた。このため、この時点での「観光」対「航空」の関係は、観光プラス、チャーター航空対IATAキャリアという対立関係が成り立っていた。したがって、観光サイドから見たマドリッド会議の意義は、行政的には弱者の集団でしかない「観光」が、大きく成長したチャーター航空の応援を得て、国策を背景とする強者「航空」に戦いを挑み、力をもって観光側の要請を航空側に認めさせようと試みた初めての示威行為であったといえる。こうした背景から、少なくともこのマドリッド会議は、観光と航空輸送が緊密な関係にありながら、そのよって立つ基盤が異なることをクローズアップし、異なるがゆえに対話と協調が不可欠であることを認識させると同時に、それ以来、消費者パワーその他のIATAに対する風当たりを一段と強めるきっかけとなった。

航空観光史のひとつの画期をなしたこのマドリッド会議から3年を経て1975年2月、政府間機関へと機構改革したばかりのWTOとIATAの共催で、第1回の観光と航空輸送に関する国際会議がマニラで開かれた。

マニラ会議では、オイル・ショック後の現状分析をふまえて、観光と航空輸送に関わる広範な問題が検討され、世界観光セミナー的な色彩のものとしてスタートした。マニラ会議決議は、新しい時代に向けての観光と航空の協調の基礎は固まったと評価し、次のように総括している。

「この会議において主催者が意図したのは、今日われわれが当面している国際観光の発展をめぐる幾多の複雑な諸問題を解決することではなく、各国政府観光責任者と、世界の観光に対し主要な役割を果たす各部門の責任者との間に必要な対話を可能とする諸条件を整えたいということだけである。われわれは、この実験が大成功であり、ここに観光全体のサービス面において、相互に実り多い理解が育まれる諸条件が整ったことを確認する……」

このマニラ会議からさらに3年を経て今回の第2回会議が開催されたわけだが、この3年間は、それまで空の自由化という点ではヨーロッパにはるかに遅れをとっていた米国が、あつという間に

JNTO 情報管理部
調査役

石井昭夫氏



迫いつき迫い越し、世界の航空界を揺るがすほどの自由化政策を打ち出してくる歴史的な転換期であった。そしてメキシコ会議の真の眼目が、米政策の大転換がもたらした混乱をどう收拾し、将来に向かってどのような新秩序を構築すべきかという点にあったことは明らかである。

米国の航空政策の大転換

1972年のマドリッド会議当時、米国はヨーロッパの国際観光を育てた欧州型ITC(OTC)さえ認めていないチャーター後進国であった。各方面でIATA批判が高まるなかで、米CABの保守ぶりは、1973年大西洋運賃の値上げを承認したこと、ラルフ・ネーダーを指導者とする消費者グループに定期航空会社べったりの態度を攻撃され、連邦裁判所に告訴されて敗訴するという失態を演じたほどだった。この時、裁判所はCABの反消費者的行政を非難したのみならず、IATAの運賃システムそのものを反トラスト法の精神に反すると断じたのであがる。意気上がる消費者グループは「いずれ航空会社が自由に運賃を決められるような状況を勝ちとる」と景気のよいラッパを吹いたが、今や、当時の消費者の敵CABが一転して消費者第一主義を標榜する自由化のチャンピオンと変じ、「ネーダーの気炎」は空論どころか実現しそうな情勢になってきたのである。これが他国ならいざ知らず、世界第一の航空王国・米国の政策であり、また、国際政策にも同一論理をもって通そうとしているだけに、その巨大な力を背景とする政策展開の及ぼす影響は甚大である。

「航空輸送を取りまく経済的環境」と題する講演を行なったブリティッシュ・カレドニアン航空のアドム・トムソン会長は、次のように述べている。

「米国の打ち出したゲイトウェイ拡大政策と低運賃優先主義のおかげで、北大西洋は街のスーパー・マーケット並みの安売り競争の場と化し、各社とも同路線ではうまくいっても収支トントンがやっとなという異常な状態になってしまった。とくに新政策に沿って次々と進出してきたノースウエスト、デルタ、ブラニフ等、米国内航空の雄は北大西洋路線に経済的利益よりも prestige を求

めている。これらは正当な競争といえず、各国航空会社の経営基盤に大きな脅威を与えている」

同氏は、この中で、米国の追求する行きすぎた航空規制撤廃(デレグ)の下では、航空企業は純粋酸素の中で燃えるローソクの如く、たちまち燃えつきてしまうであろうと警告している。

一方、本紙5月29日号にその講演要旨が紹介されているエア・カナダのクロード・テイラー社長の場合には、定期航空会社としてエア・カナダは最後の最後まで活路を見出そうと努力したが、ついに継続の見通しが立たず、いくつかのヨーロッパ路線を運航停止にせざるを得なかったと、BCALのトムソン会長の言葉を裏付けている。

しかし、現在の危機的状況を誰もがたらしたかという点については具体的に触れていない。むしろ、直接言及するのを注意深く避けながら、しかも米国だけを責められないということを暗黙のうちに表現しているように思われる。

もう一人、今後の新しい航空秩序をどう整えるかの俯瞰図を提示したスイスの航空局長は、米国の新航空政策は、性急にすぎ極端すぎるとはいえ、その進もうとする方向自体は不可避的であり、また望ましいとさえ評価している。

これらメキシコ会議のスピーカー達に限らず、米国の政策転換をどう見るかは、見る人の立場によって微妙に、あるいは決定的に違っているものの、~~連年の~~米国の攻撃目標が戦後の空の秩序を支配してきたIATAの運賃体制そのものにあり、IATAがこれにどう対処するかが問題の焦点であるという点では、ほぼ一致している。

ここでも問われるIATAの姿勢

1972年のマドリッド会議の時点では、観光と航空の対立関係はチャーター航空対IATAという図式で表面化したことは先に述べたが、チャーター便の定期的運航、スカイトレイン型定期便の“発車”と、これに伴う定期航空各社の多様なプロモーション運賃の導入によって、定期、不定期の

差が不明瞭になり、この図式は過去のものとなった。そして今、米航空当局が観光すなわち消費者の利益の代弁者をもって任ずるに及んで、観光対航空は米CAB対IATAの対立へと予想外の展開をみせてきたのである。

振り返れば、IATAが60年代から70年代へかけての航空観光旅行の急激な大衆化のなかで、ギア・チェンジに失敗してオーバー・ヒートしたのがマドリッド会議であった。マドリッド会議で、人々はIATAを「傲慢な富者のカルテル」どか「醜い肥った豚の集まり」などとロクたなくのりしたし、半年後ロンドンで開かれたIATA年次総会では、来賓のヒース英首相が、「IATAはその果たすべき任務を果たしていない」と公然と批判し、「もし定期航空会社が簡単に安価なサービスを提供しないならば、人々は別の方法を探すであろう。そして誰も彼らを非難することはできない……」と、その後の展開を暗示するような発言をしている。

このような成り行きに対してIATAは、マニラ会議でともかく観光側との対話を始めたものの、その硬直した体質のために、終始その場しのぎの微調整しかしてこなかった。

米国は1975年頃を境に、はっきりと航空規制を緩和する方向に転じ、その過程のなかでIATAの運賃規制は反消費者的であるとする批判を強めてきた。そして米国は、ついにIATAは反トラスト法違反の疑いありとする“伝家の宝刀”を抜くまでに至った。これにはさすがのIATAも飛び上がった形で、仮に米国のこの痛棒がなければ、なお、ぐずぐずと解決を先に延ばす可能性が強かったことを思えば、観光側に立つ人間なら、あるいはIATA内の改革派をも含め、米国の行きすぎを云々する前に、IATAに腰を上げさせたことに対して拍手を送りたくなるのは当然であろう。

その意味からは米国の新航空政策が、メキシコ会議を開かせ、会議の方向をリードしていたかもしれない。が、政策そのものについての論議はそ

れほどなかったようで、メキシコ会議の決議では、「極端な自由競争、極端な保護主義に陥らない政策をめざすこと、が望ましい」と、改革をはばむ保守派と抱き合わせの反対決議となっている。

受け入れ側に歓迎すべき米政策

以上、観光と航空の関係を、「観光」イコール「消費者の利益」という図式、いわば送り出し市場国側の問題としてみてきたが、これと反対に、外客誘致、すなわち受け入れ国の立場から現体制を攻撃したのが発展途上諸国であった。

IATAの運賃体形は形骸化しているとはいっても、それは北大西洋上だけであって、その他の地域ではそう揺らいではいない。「観光の発展を妨げる障害」というテーマ・プレゼンテーションを行なったベネズエラ代表は「ラテン・アメリカにおいては、事態はマドリッド会議から一步も前進していない」と怒りをこめて証言し、北大西洋と南北交通との間の差別的ともいえる運賃格差を是正するよう要求した。

この運賃格差問題も観光と航空との昔ながらの争点であり、観光サイドからの度重なる要請にIATA側が門前払いをくわせてきた問題である。しかし、北大西洋が「スーパーの安売り合戦にも似た」廉売市場と化して、本来なら自分達の方に来てくれるはずの客まで、ごっそりさらってしまう情勢となり、あまつさえ「北大西洋の損は他路線で取り返すしかない」(BCAL・トムソン会長)などと言われるに及んで、一体、自分達のことはどうしてくれるんだと、発展途上諸国が一步も引かない構えで立ち上がったのは、けだし当然といえよう。

メキシコ会議では、米CABの政策のもたらした不安の旋律を底に響かせながら、表ではこれら発展途上諸国のIATA運賃体制非難の声が終始議場内を支配していた。

発展途上諸国のキャリアは、先進国のそれとまともに競争しては到底太刀打ちできない。だから

Now to Bahrain

エジプト航空は、7月から現在の水曜便、土曜便に加え、月曜便のフライトが増便となり、カイロへ週3便。経由地はバーレンが加わり、中東への旅が、より一層便利になりました。

カイロの空へ。
バーレン経由の
エジプト航空。
月・水・土。
週3便になりました。

BOEING 707 週3便 月・水・土曜 15:00



アジア・中東・アフリカ・ヨーロッパを結ぶ
エジプト航空
東京都千代田区丸の内1-1-1 ナレスビル 〒100 TEL(211)4521
大阪府北区梅田町8 西阪神ビル 〒530 TEL(341)1575

世界の空の自由化という米国の政策は彼らにとって迷惑であり、現体制の良否はともかく、便数制限や路線制限を行なって、フラッグ・キャリアを保護しようとするのが一見、論理的のようである。しかし、例えば、広大な国土に定期航空会社30余社、サブリンメンタル8社を擁する大米国と対等、平等と言ってみたところで、それは幻想にすぎない。自国キャリアの能力を超える部分については、国籍の如何を問わず、また、チャーター便であれ定期便であれ、観光客を腹一杯に積み込んで飛んでくれるのは多ければ多いほどよいはずである。

だとすれば、米政策は今北大西洋ばかりを利用して（外客誘致の観点から）いるけれども、その基本の思想は、目的地はどこであれ、より多くの観光客を、より安く運ばせようというところにある以上、歓迎すべきことであっても反対する理由はないのである。

これは発展途上国に限ったことではなく、米国自身を含め外客誘致に熱心な先進諸国にとっても同じことである。というより、国籍を問わず、定期、不定期を問わず、外国人観光客を満載して航空機が飛来するのは、いくら多くても結構であるというのが「観光」の側の基本的論理なのである。もちろん、だからといって無規制でよいというのではなく、一定の秩序を維持し、公正な競争が行なわれるべく規制されることは、観光の立場からも望ましいことであるの言うまでもない。

しかし、今日のように航空サービスの料金は減茶苦茶であるといわれ、規制が実態に合っていないことがほぼ明らかであるのに、いつまでもその抜本的改正に手をつけなければ、運賃設定機構としてのIATAは、不当なカルテルと排斥されても仕方がないであろう。今となっては、IATAが多少の譲歩をする程度では事は収まらないのではないだろうか。スイスの航空局長が提案しているように、新しい空の秩序は、観光というシステムの中の一つのサブ・システムとして、定期、不定期を問わず、世界の航空サービス全体を包含す

るものとして発想されねばならないだろう。

IATAは生まれ変わるか

IATAはそのような新しい空の秩序の担い手として、生まれ変わることができるだろうか。今回のメキシコ会議は、その開催自体がこの問いに対するIATAとWTOの合意の回答であり、「IATAは変わる」という共同宣言であると考えている。

トムソンBCAL会長は、米政策の行き過ぎを公けに批判した一人だが、それでもなお、その自由化政策がIATAとか、航空権益とか、旧来の狭い思考の枠から人を解放する効果を果たしたと評価し、IATAが過去の誤りを反省し直すべきであると言っている。また、テイラー・エア・カナダ社長は自らIATAの機構見直し委員会(タスク・フォース)の長として、IATAの側に発想の転換が必要であるとの勧告を出し、IATAの現状からの脱皮が可能であることを確信している。

観光と航空の対話と協調の第一歩

マドリッドからメキシコへの道は、観光と航空の対立の表面化と、そのエスカレートの世界史であった。しかし、このメキシコ会議を境にようやく真の対話と協調が生まれようとしていると見るのは楽観にすぎないであろうか。

対話と協調の第一歩は、このメキシコ会議でWTOとIATAが運賃問題見直しのための共同作業部会の設置を決議したことであり、すでに、その早期発足を目ざして人選に入っているという。

われわれにとってこれ以上嬉しいニュースはない。いったい諸々の交通機関の中で、その運賃体系の検討に「観光」がパートナーとして参画するという例があったであろうか。この小文では、あえて観光と航空の相反する部分を拡大してみたのだが、今発足しようとしているWTOとIATAの合同運賃会議こそ、観光と航空運輸の関係がいかに密接なものであるかを示すものである。

開催国メキシコのロセル・デラ・ラマ観光大臣は、その基調演説の中で、観光政策と航空政策が一体であるべきことを強調し、観光と航空運送との対立は競争に対する間違った観念から生ずるものであると断言している。

マニラにおいて合意された対話と協調の「総論」は、ようやく「各論」の段階に入ろうとしている。メキシコ会議は観光大臣の祈願どおり、対立から協調への転回点となるかもしれない。

立ち遅れ甚しいわが国の現状

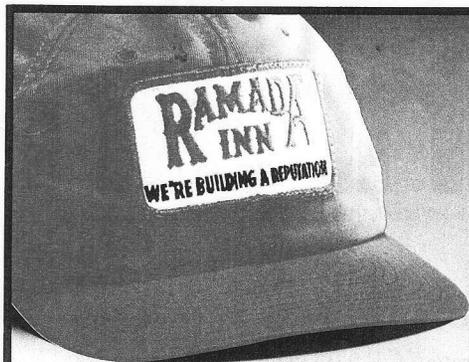
ひるがえって、わが国における状況はどうだろうか。残念ながら、観光と航空が軋轢を起こすところまでもいっていない、いわばマドリッド以前の段階といえないだろうか。

日米航空協定の改訂や待たなしの新チャーター政策など、わが国の航空と観光も今、大きな変革期を迎えているが、「観光」は未だ「航空」に物申すまともを欠いているし、これをバックアップする消費者パワーも弱い。応援のチャーター航空というものも存在しない。

しかし、航空政策は同時に観光政策でもあること、とくにチャーター政策やプロモーション運賃の問題は航空政策である以上に観光政策であるという認識を、観光の側に立つ人も航空の側に立つ人もひとしく持っていたいものである。一国の国際航空政策は、国際観光政策と無縁のものであってはならないからである。

当面の問題であるチャーター規制の緩和については、ITCの追加だけという意見もあるようだが、世界的情勢からみて、いかに何でも、これだけでは寂しい限りである。日本の消費大衆のためにも、インバウンドの促進のためにも、ABC型チャーターを含む大幅のチャーター緩和を期待したい。

わが国においても、観光という分野における各パートナーの間の対話は、もっともっと必要ではないだろうか。



家でくつろぐ時の、
あの落ち着きと暖かさを旅するあなたに。
世界に700のラマダ・イン。

At Home.

旅先で泊まる宿に、家でくつろぐ時の暖かい雰囲気を感じたら、最高ですね。旅なれた人が選んで泊まるラマダ・イン。リピーターが多いのも、同じ気持ちからでしょう。ラマダ・インは、今、アメリカ、カナダ、オーストラリア、ヨーロッパ、中近東、アジアなど、世界に700カ所。手軽で気さくなホテル・システムです。次の旅にぜひ一度。

◎お問合わせ、ご予約は、東京(03)272-3888~9、大阪(06)201-3785 日本航空開発へ。