

《研究ノート》

ITC に消極的であったアメリカと日本

—ITC (チャーター機による包括旅行)
の歴史的分析 (下)—

玉 村 和 彦

- I 定期航空会社とチャーター航空会社
 - II ヨーロッパのパカンスを推進した ITC (以上前号)
 - III ITC を容易に認めなかったアメリカ
 - IV 成田開港時に認可された日本の ITC
- 結 論

III ITC を容易に認めなかったアメリカ

(1) サブルメンタル航空会社とチャーター便

アメリカでは、チャーター便を IATA の規則通りアフィニティ・チャーターとオウン・ユース・チャーターとに限定して認めた。すなわちサブメンタル航空会社の場合、いわば観光目的の運航が認められず、アフィニティとオウン・ユースに限定された不定期航空としての存在を強いられてきたわけである。このようにチャーター便を、定期航空会社および不定期航空会社を問わずアフィニティとオウン・ユースに限定したのは、当然のことながら安く借り切られた座席が、メンバー以外の不特定多数の人々に売られて、定期航空の市場が荒らされることを恐れたからである。

サブメンタル航空は、第 2 次大戦後遊休輸送機を使用して約 150 社が設立され¹、不定期航空の営業をしてきたが、サブメンタル航空会社間の過当競争と定期航空会社との競争で自然淘汰され、1962年には、ワールド航空 (World Airways)、キャピトル航空 (Capitol Airlines)、トランス・インターナショナル・エアラインズ (Trans

1 「チャーター航空輸送の現状 (その II)」『Travel Journal』1968年 9月30日号、32ページ。

第1表 サブルメンタル航空の民需度 %

	民需	軍需	計
1963	21	79	100
1964	28	72	100
1965	39	61	100
1966	38	62	100
1967	42	58	100
1968	50	50	100
1969	53	47	100
1970	57	43	100

田村勝美「軍需すくないサブメンタル・キャリア」
『Travel Journal 1972年12月11日号, 52ページ。

International Airlines) など13社に減少していた。²

さて当時サブメンタル航空は、《第1表 サブルメンタル航空の民需度》のように、軍需に頼っていたが、次第に民需の度合を高め、その割合は1968年には半々となった。このように民需の度合を高めたのは、連邦政府の航空政策の変更によるところが大きかった。

連邦政府の CAB (民間航空局: Civil Aeronautics Board) はサブメンタル航空による不定期航空輸送が、定期航空の運賃より常に割安であることに着目して、定期航空の強硬な反対を押し切ってサブメンタル航空に、1966年5月国内航空における ITC の権利を、同9月には国際航空における ITC の権利を与えた。その際の ITC の条件にはストップオーバー・ポイント (寄港地) 3地点などが含まれていた。

「その最大の理由は IT チャーターの低運賃は低物価政策に合致し、公共の利益となるからである。米政府当局の説明によれば、定期航空企業には郵便輸送の権利を与えており、すでに企業の基盤が確立している。これに見合うものとしてチャーター企業には ITC の権利を与えて助成するとのことである。」³

2 その他のサブメンタル航空は、American Flyers Airlines, Johnson Flying Service, Modern Air Transport, Overseas National Airways, Purdue Aeronautics, Saturn Airways, Southern Air Transport, Standard Airways, Trans International Airlines, Universal Airlines, Vance International Airways である。

3 前掲資料「チャーター航路輸送の現状(そのⅡ)」。連邦政府は航空機による郵便輸送を条件に、航空会社に補助金を与えて来た経緯がある。

しかしながらこの決定は、1968年1月 CAB の権限を越えるものとして違憲判決がでたため、議会は連邦航空法を改定し、改めて ITC 制度を認める立法措置を行った。

連邦政府によるサプルメンタル航空への思い入れにもかかわらず、ITC の売上は微々たるものであった。それはサプルメンタル航空による ITC の直接販売、または航空会社の支配下にあるツアー・オペレーターの手を通しての ITC の販売は、チャーター旅行者と個人旅行者との区別を維持するために必要と考えられたため、禁止されていたからである。⁴チャーターのほとんどは、アフィニティであり、オウン・ユースであったのである。そしてそれらチャーターに対する需要は、根強いものがあつた。

世界の覇者であつたアメリカは、ベトナム戦争の泥沼にはまり、国際収支は毎年記録的な赤字を続けていた。それはジョンソン大統領が1968年の一般教書で、旅行収支の赤字を5億ドル減らすように議会に要請したほどであつた。すなわちアメリカ人の観光旅行の需要は、景気動向に関係無く旺盛であつた。そしてヨーロッパでも、バケイション旅行は、年々人々の間に浸透して行つた。1960年代の世界の定期航空の輸送量の伸び率は、停滞気味であつたが、チャーター便の輸送量の伸び率は飛躍的であつた。とりわけアメリカとヨーロッパ諸国を結ぶ北大西洋路線の成長は著しく、チャーター利用者の割合は、1963年の11.9%から、1967年には17.0%に増えていた。⁵これはアメリカのサプルメンタル航空によるヨーロッパへのアフィニティ・チャーターとヨーロッパの定期航空によるアメリカへのアフィニティ・チャーターによるところが大きかつた。

チャーターの大半であるアフィニティ・チャーターの増加は、しかしながら問題が多かつた。本来旅行を目的としない組織体の旅行でなければならないのに、単にディスカウント・チケットを販売するための組織体が多くできたのである。顧客の側からすれば、ディスカウント・チケットを入手するために、たとえば『ブック・オブ・ザ・マンズ・クラブ』⁶といった組織体に便宜的に加入するといった方法が一般化しつゝあつた。

4 「米国の ITC はなぜ不人気だつたのか」『Travel Journal』1973年10月15日号、46ページ。

5 「米国における昨年度の ITC 実績」『Travel Journal』1968年4月1日号、15ページ。

6 CAB はこのような組織体を Umbrella Organization とよんでいた。「告発された不法チャーター」『Travel Journal』1971年4月19日号、38ページ。

CAB は不法チャーターの問題に対処するのに、取締りの強化ではなく、チャーター規制を緩和することによって応えた。安い航空運賃を要求する一般消費者の声がそれだけ強かったともいえよう。

(2) 定期航空会社への ITC の認可

アメリカへのヨーロッパからの観光客の増加は、アメリカの積極的な外人客誘致策とも密接に関連する。政府観光客の派手な宣伝、北米大陸以外を対象としたディスカウント 50 (Discount 50) と呼ばれる 50%引き運賃、あるいは長期間の旅行者を対象としたビジット USA (Visit USA) とよばれる 25%引き運賃など様々のプロモーション⁷ ナル運賃、アメリカのサブメンタル航空が外国のツア・オペレーターと組んでの訪米 ITC の認可⁸ といったように、それまで観光客の送り出し一辺倒であったアメリカは、態度を豹変させて外国人観光客の呼び込みに一生懸命となったのである。

しかしながら各国政府が米国への ITC に課している条件は厳しかった。北大西洋路線の ITC を条件付きでも認めていた国は、ドイツ、ベルギー、オランダ、英国など数カ国であり、ほとんどの国が認可していなかった。1970年 10,450 の国際線チャーター便のうちで、訪米 ITC はせいぜい 32 便であったといわれる。『第 2 表 北大西洋の定期・不定期別旅客数』は、当時のチャーター便のシェアの大きさを示しているが、それだけに ITC がいかにマイナーなものであったかがよくわかる。

北大西洋路線の IATA 料金も値崩れしはじめていたことも、注目しなければならぬ。1971年 6 月、サベナ航空はニューヨーク/ブリュッセル往復 220 ドル (オフ・シーズン 200 ドル) のユース・フェアを導入した。この運賃が発端となってその後 1 カ月の間に、BOAC、エール・フランス、KLM、SAS、ルフトハンザ、スイス航空、アリタリア航空が大幅な値下げを断行して、それまでのエコノミー料金往復 596 ドル

7 観光客誘致のための割り引き運賃制度は、1965年に導入され次第に充実してきた。1970年のディスカウント50の概要は、アメリカ国内を13~45日間旅行する西半球以外の地域からの旅行者に対しては、米国到着以前または到着後30日以内に国内航空券を購入した場合、その運賃を50%ディスカウント、またビジット USA は、米国州境から100マイル以遠居住者が、アメリカ国内を3カ月以上旅行する際、25%の運賃を割り引こうとするものである。

8 たとえば1967年のアメリカからヨーロッパへの ITC は20件であった。

9 訪米 ITC は、7日間以上、IATA 最低運賃の110%以上、ストップオーバー・ポイント3地点以上といった条件が厳しく、不振であった。『Travel Journal』1973年10月15日号、44ページ。

第2表 北大西洋における航空旅客数 (1970~1974) 単位: 1,000人

	定期旅客数	チャーター旅客数				合計
		IATA	NON・IATA	小計	NON・IATA の%	
1970	7,448.3	816.6	2,076.0	2,892.6	28.0	10,340.9
1971	7,794.2	1,059.0	2,403.9	3,462.9	30.8	11,257.1
1972	9,782.9	1,329.2	2,328.9	3,658.1	27.2	13,441.0
1973	10,305.4	1,671.3	2,600.5	4,271.8	29.3	14,577.2
1974	9,606.9	1,142.6	2,298.8	3,441.4	26.4	13,048.3

「チャーター専門会社の動向」『Travel Journal』1977年2月21日号, 60ページ。

が一挙に200~220ドルという半値以下の安さとなったのである。泥沼戦争に入っていた原因は、ベトナム戦争の縮小で米国のサプルメンタル航空が北大西洋に乗り出して来たことへの対抗策との見方が強かった。なお北大西洋運賃は、その年の12月になってやっと IATA 運送会議での合意が見られたが、一番低い料金は冬季の198ドルとなり、低料金がいわば合法化された形となった。

1971年 CAB が導入した新しい規則は、サプルメンタル航空からチャーターする際のこれまでであった条件を大幅に緩和した。その概要は次の通りである。¹¹

- ① これまで3団体が限度であったスプリット・チャーターの規則がほとんど取り除かれた。
- ② いかなるスプリットの形態でもスプリットの契約者は運航開始日から少なくとも30日前にチャーター料金の全額を支払わなければならない。
- ③ 片道便だけ乗る乗客および特定の往路便の乗客を別の帰り便に乗せる制限は1曆年に4往復以上のチャーター契約している場合のみに運用される。
- ④ 乗客は不可抗力の緊急事情ならば、他のチャーター契約者の帰り便かフェリー便に乗ることができる。この場合、航空会社は CAB に30日以内に報告しなければならない。
- ⑤ チャーター契約者は旅行パンフレットなど、すべての資料をメンバーと同時に

10 「焦点は北大西洋路線ユース・フェア乱立で IATA に暗雲」『Travel Journal』1992年5月8日号, 30ページ。

11 「米、チャーター規則大幅緩和」『Travel Journal』1971年4月12日号, 1ページ。

航空会社に提出しなければならない。

この中で注目すべきは、①の条件である。これによればチャーター契約者が40人以上の座席契約をして料金を払うことに変わりはないが、その団体が40人に達していなくてもよく、また1機に3団体以上が乗ってもよく、アフィニティ、オウン・ユースなど幾つかの種類のチャーターとの混載ができ、複数の ITC オペレーターが1機をスプリット・チャーターすることもできた。

1972年からは、CAB は定期航空会社にトラベル・グループ・チャーター (Travel Group Charter, TGC と略称) とよばれるチャーター方式を発表し、有名無実化しているアフィニティのグループでなければならないという枠をとりはらった。すなわち TGC は観光目的の不特定多数マーケットをも対象としたもので、航空輸送のみのチャーターでもランドを付加した IT でも可能としたが、適用条件が厳しく (60日前までに全額支払い、最小旅行日数北米7日・その他10日など)、手続きが複雑であった。(なお1973年4月からは、英国とカナダにおいても ABC (Advance Booking Charter) が導入されている。これはアメリカの TGC にきわめて似たシステムであった。)

1973年8月からは、ITC を定期航空 (アメリカ発の外国定期航空を含む) にも認めることとなったのである。ただし ITC の条件としては、

- ① 全体の旅行費用はその地点を含む IATA 最低料金の少なくとも110%の料金であること。
- ② 旅行期間は少なくとも7日間以上、ストップオーバー・ポイントとして最低50マイル以上離れた3地点での宿泊を含んでいること。
- ③ グループのメンバーは同一地点に滞在し、移動は商業業者によること¹²となっている。

要は定期航空とサブメンタル航空との差別を撤廃することが、狙いであった。この決定を契機に、早速 TWA は翌年のシーズンに向けて欧州向け ITC を、アメリカン航空は、メキシコ方面の ITC 商品の販売に動き出した。

しかしながら、TGC もまた ITC もどちらも、不人気に終わった。それには幾つかの理由が考えられる。TGC の場合は、2カ月前までの全額払い込み、ITC の場合は1

12 「米国の ITC はなぜ不人気であったのか」『Travel Journal』1973年10月15日号、44ページ。

地点ないしは2地点ですごすバカンスに不向きなストップオーバー・ポイント¹³3地点とCABへの事前の申請の条件が不人気の要因となった。更に定期航空が新たな低運賃の制度を次々と導入したことも大きな影響を与えたものと思われる。

TWAは1973年10月1日から、大陸横断コースに旅客の予約注文に応じて低運賃の臨時便を運航するデマンド・スケジューリング・サービス (Demand Scheduling Service) をはじめた。これに対抗して、アメリカン航空も大同小異のルック・アヘッド・サービス (Look Ahead Service) を、ユナイテッド航空もミッドウィーク・エクスカージョン・フェア (Mid-Week Excursion Fare)¹⁴ を発表した。TWA やアメリカン航空の場合は特別便を、ユナイテッド航空の場合は、定期便の高いロード・ファクターを狙ったものであったが、これらはいずれもかなりの割り引きをアピールしたため大きな反響を呼び、かなりの集客に成功したのであった。ただここで注意すべきことは、これらのいずれもがノン・アフィニティ・チャーター (Non Affinity Charter) と軌を一にするものであったことである。すなわち3地点を寄航しなければならないITCよりも、航空会社の自主性を保ちつつ、消費者の歓迎する安い費用の旅を実現する旅行として、¹⁵ アメリカ人の気質に合致していたといえる。それだけに不定期航空会社に大きな打撃を与えるものとなった。

ベトナム戦争の縮小そして停戦、オイル・ショック、アメリカ経済の不況といった情勢のなかで、サブメンタル航空は、定期航空からも挑戦をうけて、厳しい競争にたたされていた。加えて人件費の高騰、ワイド・ボディ機の購入といった先行投資の必要性などから、倒産するサブメンタル航空が続出した中で、規制緩和 (Deregulation) の1978年を迎えていくのであった。

13 ストップオーバー・ポイント3地点の条件に対しては、自分達にも同様の条件を強いられているサブメンタル航空の協会 NACA (National Air Carriers Association) 側が修正を要求したが、定期航空の協会 ATA (Air Traffic Conference of America) は定期航空の死活問題として猛烈な反対運動を展開した。松村信雄「続出する新規チャーター構想」『Travel Journal』1973年10月8日号、14ページ。

14 以上の運賃に対しては、7%の手数料の対象となった。

15 松村信雄「続出する新規チャーター構想」『Travel Journal』1973年10月8日号、14ページ。ただしこのITCは、運賃規制、ストップオーバー・ポイント地点などがネックとなり、不振であった。

IV 成田開港時に認可された日本の ITC

(1) 1970年代当初のチャーター論争

1964年に観光渡航が自由化されて、出国者数は順調に増加したが、その数が100万人を突破したのは、1972年になってからのことである。すなわち出国者数は1972年に対前年比45%増の1,392,045人となり、1973年には同64%増の2,288,966人と驚異的に伸びていた。

日本における ITC 導入の盛り上がりを見せたのは、その1972年である。ITC 論争が日本における海外旅行熱と決して無関係だったとは思えないが、ヨーロッパにおける安いパッケージ旅行がチャーター便によってなされているという認識が国民にどれだけ浸透していたかは疑問である。むしろアメリカにおいてこの年 TGC（カナダと英国では1973年より ABC）が認められ、観光目的のチャーター便がげに認められたこと、そしてその結果としてのアメリカ最大のチャーター航空ワールド・エアウェイズ（World Airways）の副社長が来日してチャーター自由化を政府に働きかけたことが、ITC 論争の直接のきっかけになったと考えられる。

チャーター便は、日本では IATA の規定通りアフィニティとオウン・ユースしか認められていなかった。日本の航空会社によるチャーター便の実績が当時倍々で増加していたが、それらは当然アフィニティないしはオウン・ユースのチャーター便として認可されていた訳である。しかしそれらのチャーター便は、不特定多数を対象とした観光目的の『いんちぎチャーター』ではないかと疑われていたことも事実である。すなわちチャーター便は、足りない定期便の席を補うものとして航空会社も積極的に加担したのではないかという疑念があったのである。当時の運輸省航空局国際課の戸矢専門官は「あの（1972年…玉村注）チャーター論争は、定期便のキャパシティの絶対的不足から端を発したものでした」と回顧しているのは興味深い。¹⁶

さてチャーター便に対しての日本航空と全日空との見解の相違についても触れておく必要がある。それは、チャーター論争が、日本航空と全日空との攻防でもあったからである。

16 「チャーターの経緯と“自由化論”と」『Travel Journal』1975年4月11日号、32ページ。

1970年11月の閣議了解事項『航空企業の運営体制について』を具体化した1972年7月の『運輸大臣示達』(両者をあわせて『航空憲法とよばれる)は、全日空にも近距離国際チャーター便の運航を認めている。同社はその時すでに国際チャーター便を運航していたが、この『航空憲法』によって、国際輸送への足掛かりをつかんだことになった。全日空がチャーターにたいして積極的であったのは、《第3表 全日空チャーター便運航実績》に明白である。運航しはじめた当初は、90%以上が香港であったが、次第にマニラ、バンコックなどの東アジアの諸都市にひろがっていった。

当時の全日空林陽一取締役は、国益とは主権者たる国民の利益であるとまず論じて、航空政策の第一の目標は旅客の利便向上であり、旅客の好むところのものを最も低廉な価格で迅速に輸送できる体制の確立することにあるから、チャーター航空の発展は

第3表 全日空チャーター便運航実績

	香港	マニラ	バン コク	シンガ ポール	中国	セブ	ジャカ ルタ	デンバ サール	ホーチ ミン	その 他	合計
1970	12										12
1971	122	2	7								131
1972	417		24	3	12		2			3	461
1973	553	54	45	5	16					4	677
1974	472	276	33	3	4						788
1975	347	272		1							620
1976	615	137	6								758
1977	506	211						4	6		727
1978	786	234	10					2	10		1,042
1979	805	228	19		46	12					1,110
1980	480	193			72	17					762
1981	220	68	4	17	56	17				2	384
1982	129	45	19	17	51	25				10	296
合計	5,464	1,720	167	46	257	71	2	6	16	19	7,768

運航回数 は1片道を1回とし、回航数を含む。

その他：1972年はクアラルンプール、1973年はハバロスク、1981年はペナン、1982年はグアム。

『限りなく大空へ全日空の30年』(資料編)全日本空輸株式会社、1983年、115ページより作成。

抑制することのできない世界的傾向と格調高くチャーターの規制緩和を訴えている。¹⁷

ITC を望んでいたのは、全日空だけではなかった。1969年に発足した日本最初のホールセラーである世界旅行（後のジェットツアー）自体も、その発端は中堅の旅行会社が集まって日本で ITC を実現し、¹⁸ 西欧にみられるようなツアー・オペレーターを目指そうとしたところにあった。

旅行業界は、当時「チャーターは時代の趨勢」であるといった認識をもっていたものと思われる。チャーター時代の布石として、日本交通公社は JTB パスポート・クラブを、近畿日本ツーリストはハローパスポート・クラブとサンフラワー・クラブを、日本旅行は日旅クラブを設立して、顧客の組織化を開始した。旅行業の業界団体である日本旅行業協会（JATA）は、来るべき新チャーターについての要望を、海外旅行常任委員会委員長である吉村光雄の私案の形で発表しているが、これにはランドを含むことが条件となっており、JATA の希望がまさに ITC そのものであったことがわかる。その ITC にはその他ミニウム・レートの設定、席のバラ売りの禁止、裸値の非公表などが盛り込まれていた。旅行期間はアメリカの TGC が10日間（北米内7日間）以上であったが、¹⁹ 吉村案は3日間以上ときわめて日本的に短期間となっていた。

日本航空の ITC に対する態度はきわめて明瞭であった。日本航空常勤顧問松村信雄は、ITC に反対する理由を次の3つにまとめている。²⁰

- 1) 日本とヨーロッパでは、需要が異なる。ヨーロッパでは、バカンスが目的であり、滞在型となる。したがって目的地は1カ所（Mono Destination）であり、チャーター輸送が適している。一方日本では観光が目的であり、周遊型となる。したがって多くの観光地を巡るから、チャーターは適さず定期便の団体割引が適している。
- 2) 日本の有給休暇は、細切れであり、しかも年末年始、ゴールデン・ウィーク、

17 林陽一「チャーター規制は国益にマイナス」『Travel Journal』1972年7月21日号。

18 玉村和彦「旅行商品におけるホールセリングの確立」『同志社商学』第42巻第4・5号、1991年参照。

19 『Travel Journal』1973年9月24日号、50～51ページ。このうち裸値については、1969年バルク運賃が設定された際、料金体系も公表され、航空会社と旅行会社とのあいだに気まずい雰囲気が漂っていたからである。玉村和彦「バルク運賃の導入とその影響」『同志社商学』第42巻第6号、1991年参照。

20 松村信雄「企業の立場からチャーター」『Travel Journal』1973年9月10日号、52ページ。

旧盆前後に集中しているの、チャーター輸送の年間予約計画は不可能である。

- 3) 定期便でさえ削減を余儀なくされている過密航空の現状では、チャーター便などお話しにならない。

運輸省も『国際航空政策研究班』を設置して、アフィニティ・チャーターの再検討と需要構造の多様化の検討に入っていたが、ITCをめぐる論争は、日本航空対旅行業協会+全日空の様相を帯びていった。しかしながらこの論争は決着がつかないうちに、第4次中東戦争が起り、原油価格が大幅に引き上げられて、しばし棚上げとなった。

(2) 成田開港時に認可された ITC

オイル・ショックは、石油依存度の高い我が国の経済に大きな打撃を与えた。そして1972年まで破竹の勢いで伸びて来た海外旅行も、伸びが止まった。加えて、それ以前に航空会社が発注していたワイド・ボディ機は、次から次へと運航し、オーバー・キャパシティがあらわれ、需要停滞の中で、エアーの投げ売りが始まり出した。マルブラとよばれる値引き、キック・バック（リベート）などが横行し、IATAの運賃体系が崩壊し始めていた。

バルク運賃はたしかに魅力的な低運賃を提供し、海外旅行の推進で大きな役割を果たしたが、需要停滞の中では、そのバルク運賃の保証金の支払い、一定の滞在日数、払い戻しをしないとといったきびしい諸条件が、旅行会社にとってネックとなっていた。むしろアフィニティで一機チャーターしたほうが、旅行会社にとってはリスクが少なくまた5%のコミッションも期待でき、うま味のあるものとなった。1974年にチャーター客数は急増する。それらのチャーター便に、パンフレットを見て参加した不特定多数の観光客がいる噂はたえずあったが、実態はわからない。

不況にもかかわらず、大型のチャーターが見られたのも、1974年75年であった。1974年明治乳業優良販売店会のデイズニーランド・ツアーは5,000人²¹、1975年にはコカ・コーラ優良販売店連合会のパリへのツアーは8,000人、ロッテ・アイスクリーム優良チェーン店会のハワイ・ツアーは5,000人の参加者を募集した。これらは、いずれもアフィニティであったが、明治乳業のようにアメリカのサプリメント航空であ

21 脚注：翌年の1975年の明治トラベルが誕生する。ハウス・エイジェントの典型である。

第4表 バルク運賃とGIT運賃

	普通エコノミ ー片道運賃 (バルク運賃 導入時)	バルク 運賃 (40名)	割引率 %	普通エコノミ ー片道運賃 (GIT 運賃導 入時)	GIT 運賃	割引率 %
ロンドン	244,000	181,450	62.8	294,727	207,000	65.9
ホノルル	102,841	90,000	46.5	124,100	116,700	53.0
米国西海岸	132,165	144,000	41.5	154,540	143,400	53.6

バルク運賃の導入時はロンドン1969年11月、ホノルルと米国西海岸1970年1月。

GIT 運賃の導入時はロンドン、ホノルル、米国西海岸いずれも1975年10月。

GIT 運賃のサイズは、ロンドン35名、ホノルル40名、米国西海岸30名。

『日本人の海外旅行20年 1964～1983』トラベル・ジャーナル社、1984年、23-231ページより作成。

るワールド・エアウェイズの飛行機をチャーターしたのも見られた。

1975年すでに形骸化していたバルク運賃の制度は廃止され、代わってGIT (Group Inclusive Tour 団体包括旅行運賃) ならびに3シーズン制 (ベイシック、ショルダ、ピーク) が発効する。GIT 運賃は、《第4表 バルク運賃とGIT 運賃》に見られるように、バルク運賃に劣らぬほどの割引率であり、また条件もバルク運賃ほどきびしくはなく、しかもコミッションが保証されていたので、旅行会社にとって魅力のある運賃体系となった。高度成長から安定成長に移行する時期とも重なり、この年以降GITを用いたパッケージ商品がでまわることとなった。

成田空港の建設が急ピッチで進められた1977年、成田空港の国際線の発着枠 (スロット) の有効的運用を図るために、運輸省航空局内にプロジェクト・チームが結成された。プロジェクト・チームの検討テーマは、①チャーター、②運賃、③新規乗入れ航空会社、④カーゴ流通の4点であった。再びITCの問題が俎上にのせられたわけである。プロジェクト・チームは、日航、全日空やJATAより、ITCについての意見を聴取しはじめた。

翌年の1978年、運輸省航空局は『旅客チャーター制度の改正について』として新チャーター試案の骨子を、キャリアならびにJATAに示した。以下はその主な内容である。

- ① 地上施設 (宿泊施設、運送施設) の手配を含み、宿泊施設については全日程の

手配を含んでいること。

- ② 用機者は自己の名において包括旅行を販売すること。
- ③ 貸切契約は40席またはそれ以上。
- ④ 旅客は同一の航空企業が運航する往復とも同じ便で出発した国に戻ることに。
- ⑤ 乗客名簿提出後、20%までの入れ替えを認めること。
- ⑥ ITC 運賃は別途定める標準運賃に比較して不適當でないもの。
- ⑦ 販売価格は別途定める料金に泊数を乗じたものに1席あたりの料金を加えたものを下まわらないこと。
- ⑧ 用機者は一般旅行者者であること。

1978年10月1日から導入が明示された最終案では、当該国キャリアが当該2国間以外の第3国を含めたルートを運航する、いわゆる第5の自由をはっきりと否定した。²³ すなわちこれはたとえばフィリッピン国籍のキャリアによる東京—マニラ—バリ島といった運航が認められないこととなり、ITCは当該2国間に限定されることになった。また、別途定める宿泊料金は、最初の3泊までが1泊につき6,000円、4日目以降3,000円となっている。

用機者の40席でのスプリット契約は認められているが、再販売契約は認められておらず、更にキャリアは全機チャーターないしは100席以上の貸し切り契約を望んでいたといわれるので、²⁴ 販売店数の少ない中小の旅行者者にとっては、厳しい案である。

最終案がまとまったことで、大手旅行会社は一斉にITC商品を発表した。日本交通公社・日本通運は『チャーター・ウェイ』、近畿日本ツーリストは『チャーター・ホリディ』、日本旅行は『チャーターで飛ぶマッハ・スペシャル』といったブランドで、大手旅行会社は東南アジア向けと南太平洋向けを主力とするITC商品を、1978年の下期だけで27,000人に及ぶ力のいれようであった。

ITCの10月1日導入を明らかにした運輸省は、しかしながら9月7日になって成田空港での燃料不足が表面化したのに伴い、ITCの成田空港発着を禁止した。成田だ

23 1944年のシカゴ会議で分類定義された商業航空に基づく運送権 Traffic Rights. 第1の自由：上空通過の自由、第2の自由：技術着陸の自由、第3の自由：自国の相手国へ向けた輸送の自由、第4の自由：相手国から自国へ向けた輸送の自由、第5の自由：第3国間輸送の自由。

24 脚注「10月1日からITC導入を明示」『Travel Journal』1978年7月10日号、1ページ。

けではなく、羽田、大阪、名古屋、福岡でもスロット不足や発着規制を理由に、ITC は事実上不可能であると発表した。大手旅行会社の ITC 商品の60%が東京、残りも大阪、名古屋、福岡からの発着を予定していた²⁵だけに、ITC は事実上頓挫したのであった。いわば地方空港よりのみ許可されることになった ITC は、日本では旅行商品の主力となりえず今日にいたっているのである。

結 論

ヨーロッパ：ヨーロッパ諸国は欧州民間航空会議（1956）において、チャーター航空の運送にあたっては乗入れ先国から事前に許可を得る要件を相互に放棄する協定を締結した。ここに注目して旅行会社がチャーター・キャリアを使ってきわめて安い旅行商品を売だし、北から南へのバカンス旅行は花開いたのであった。その際チャーター・キャリアは、それぞれのナショナル・フラッグ・キャリアである定期航空会社の子会社として育成されたことに注目すべきである。このように考えると、ヨーロッパのパッケージ旅行は、一見ツアー・オペレーターによって推進されたように思われるが、不定期部門を子会社で運営する定期航空会社の巧妙な経営戦略と読み取ることできる。

アメリカ合衆国：アメリカにおいては、ITC は厳しく制限され、ITC を認めたのはサブメンタル・キャリアに対して1966年、定期航空に対しては1973年になってからである。それらも条件が厳しく、利用者がのびなかった。1970年ころより、アメリカからの外国旅行の主力市場である北大西洋路線の航空運賃は値崩れをしており、ITC 商品購入の必要性はなかったといえる。しかし皮相な見方をするならば、アメリカは西欧諸国や日本において開花したようなパッケージ旅行を一般化するのに失敗したとみることもできる。すなわち ITC に対する強い規制あるいは1978年までレジッドであった航空運賃制度が、アメリカ国民より国内外の観光旅行を更に多くする機会を奪っていたともいえるのである。

日本：日本の海外旅行は、実は初めから IT（チャーターでこそなかったが）商品として発達していたのであった。その後もきわめてインセンティブなバルク運賃、GIT

25 脚注「ITC, “離陸”にあと1カ月」『Travel Journal』1978年8月28日号, 1ページ。

