

平成 22 年 11 月 22 日

TD 勉強会 情報 454

1. メタサーチ カヤック 上場計画発表
2. オンライン予約の翳り、消費者 旅行会社に復帰
3. サウスウエスト航空 新旅行会社インタフェース
4. ITA 買収反対に関するグーグルの反論
5. その他のニュース
6. 編集後記 「大交流時代到来か」



PhoCusWright, 11/18/2010)

1. KAYAK Files Registration Statement with US SEC

メタサーチ カヤック 上場計画発表

メタサーチ大手 Kayak が、11 月 17 日、上場計画を発表した。そして、証券取引委員会へ登録申請書 (Form S-1) ファイルした。

この申請書によると、Kayak の収支は下表の如くとなる。

	収入	EBITD	備考
2010 年 9 ヶ月間	\$128m	\$25m	増収+48%, 収入ソース内訳 : Expe 25%, Oww 19%, Goog 8%
2009 年	\$113m	\$16m	

この上場の問題点は、Google の ITA Software 買収の影響だ。Google は ITA を買収して航空メタサーチを立ち上げることを計画している。そうなれば Kayak の強力なライバルが出現する。その上 Kayak の合計クエリの 42% は ITA が取り扱っている。Kayak と ITA の契約は 2013 年 12 月に失効する。果たして契約更改がスムーズに運ぶだろうか。仮に契約更改に失敗するようなことがあれば、Kayak は ITA の代替エンジンを探せるのだろうか？

(Kayak の ITA との現在の契約では、2010 年 1 月 1 日～2012 年の 12 月 31 日までの間に最低 \$21m ≙ 年平均 \$7m のシステム <QPX 航空運賃ショッピング&プライシングソリューション> 利用料の支払いが発生する。)

Kayak は、今年 9 ヶ月間の収入の 8% を Google から稼いでいる。広告収入では Google は 15% となる。Google との契約は、今年 12 月 31 日に失効する。Kayak は、検索のリスティング順位を高めるために Google から検索キーワードを購入している。Kayak は、Google にも大きく依存している。だから Kayak は、Google の ITA 買収に反対しているのだ。そして反対コンソーシアムの FairSearch.org に深く関与している。

証券取引委員会の資料から上場規模は \$50m となっているが、これは明らかに手数料を計算するための暫定的な数値だ。上場規模は、より大きな額となるだろう。Google-ITA の不確定な要素が存在するので、上場規模にもよるが投資家を動かすためには大きなバリュエーションが必要となるだろう。

■

USA TODAY, 11/15/2010

2. Weary of online booking, clients return to travel agents

オンライン予約の翳り、消費者 旅行会社に復帰

消費者が、旅行の計画と購入で旅行会社に復帰している。 Forrester の調査によれば、2010 年の第 1 四半期では、オンラインで旅行を購入した米国のレジャー旅行者の 28% が優良な旅行会社に戻ることを考えている。 この数値は、2006 年の 23%より +5%P 上昇した。 もう 1 つの Forrester の調査では、旅行の計画と購入で Web サイトを利用したレジャー旅客が、2007 年の 53%から 2009 年の 46%に減少したことを明らかにしている。 この調査では、DIY 型の旅行手配が減少しているようだ。

原因は、以下に分析されている。

- 消費者がベストバリューを今まで以上に求めている、
- 厄介な Web サイトの操作を嫌っている、
- 消費者は、自身の旅行に 以前にも増して“パーソナルなニーズ”を追求している、
- 旅先のイレギュラー時のプロフェッショナルの支援を求めている、
- 人的なフェースツーフェースのヒューマンコンタクトを求めている。

米国の旅行のオンライン購入額は、今年の \$80bn から 2011 年には \$86.6bn に、そして 2014 年には \$110.7bn に成長すると Forrester は予測している。 Interactive Travel Service Association のスポークスマンは、「オンラインとオフラインの境界線がぼやけ始めている」と言っている。 オンとオフが融合しているのだ。 オンラインが、オフラインのコールセンターを保有し、オフラインがオンラインサイトを立ち上げている。

オンラインで 1 つ注意しなければならないのは、誤操作のリスクが存在することだ。 取消不可の航空券を 旅行日を間違っ購入すれば、その航空券は只の紙屑になってしまうからだ。

旅行会社は、2001 年の 27,719 店舗 (ARC 公認) から 15,087 店舗 (10 月末時点) に激減した。 これは 2002 年の航空会社のコミッションカットによる影響が大きい。 生残っている旅行会社は、特定目的地の専門家となったり、マージンの高率なクルーズやパッケージ販売にシフトしたりしている。 そしてコミッションの代わりに手数料を顧客から取っている。 旅行会社は、フィービジネスへの移行で最も大きな苦労を経験し

た。 フィーに見合うプロフェッショナルなサービスの提供、つまりバリューフォーマーの製品とサービスの提供が旅行会社に求められている。



TravelmarketReport, 11/15/2010

3. Southwest Enhances Agency Access via New Interface

サウスウエスト航空 新旅行会社インタフェース

Southwest 航空 (WN) が、Travelport と新たなコンテンツ契約を締結して、Travelport の Universal Application Programming Interface 経由によるオフライン旅行会社流通チャンネルを設定した最初の航空会社の 1 社となった。

この uAPI により、旅行会社は、WN のライブのアベイラビリティと “Wanna Get Away” Web オンリー運賃を除く全ての公示運賃にアクセスすることが可能なる。同時に旅行会社は顧客の Rapid Reward (FFP) 番号を予約に含めることができるようになる。

法人予約ツールの Travelport Traversa、第三者法人予約ツール、現在 Flight Centre でβテスト中の Travelport Universal Desktop 経由でも、WN コンテンツへのアクセスが可能になる。

WN は、2007 年に Travelport と最初の契約を結んだ。 それ以前から、Sabre の最低機能レベルの Basic Booking Request に参加している。

WN では、他の航空会社と違って 付帯サービス運賃については大きな問題とはなっていない。 手荷物料金や 予約変更ないし同日スタンバイ料金を徴収していないからだ。優先搭乗も、Business Select Fare に組み込まれている。

近々、新たな旅客サービスシステムを選定するだろう。 現在のところ Amadeus の Altea と Sabre の SabreSonic が候補に挙がっているとされている。



Tnooz, 11/17/2010

4. Google-ITA Software deal:

Google fires major broadside at FairSearch

ITA 買収反対に関するグーグルの反論

Google の上席プロダクト マネジャーが、同社の ITA Software 買収反対者たちに対して以下の通り反論している。

Google の ITA 買収は、航空検索のクオリティを高めるためである。航空検索の現状は、決してベストなものではない。Google は ITA を買収して、新たな航空検索のシステムを開発して、消費者にとっての価値を増大し 航空会社や旅行会社には質の高いリフェラルトラフィックを送り込むことが出来るようになるだろう。全般的な旅行エコシステムに貢献するこの買収に反対する人たちが居る。彼らは、FairSearch.org を立ち上げてワシントンの議員に対するロビー活動を含めた反対運動を展開している。

Google のこの買収計画に反対しているのは、全てが航空検索分野に於ける競争者達だ。消費者団体は誰も反対していない。消費者は、この買収でサービス向上の恩恵を受けるから反対しないのだ。

競争者である反対者達は；

- Google の航空運賃とスケジュール検索機能の改善を許すべきではないと信じ込んでいるようだ。そんなことをしたら、イノベーションなどが起きる筈が無い。
- Google の非ナビゲーションのトラフィック (“Expedia” の如くの検索クエリを入力しない検索) は 8%しか存在しない。従って、Google が旅行サイトのゲートウエーになることは無い。そして ITA の QPX プロダクトが必要不可欠であるとするならば、それを使用していない Expedia, Priceline, Travelocity はどうして活気ある営業を継続できているのだろうか。
- 買収により運賃が上昇すると言っている人たちが居るが、運賃レベルは航空会社が決定するものであり Google ではない。競争激化は、運賃の値下げに働くものである。
- 最後に ITA を買収する代わりにライセンス契約すれば良いではないかとの指摘もあるが、真の航空検索イノベーションは、買収でなくては発揮できないと考える。

【関連記事】

Tnooz, 11/18/2010

Google gets into metasearch after a fashion with Boutiques.com

グーグル ファッション サイト立ち上げ

Google が、豊富なコンテンツと より双方向性機能を備えたファッションのサイト Boutiques.com を立ち上げた。 このサイト立ち上げで、Google は、今まで以上に品質良いトラフィックをレターラーに送り込むだろう。 この話は Google の ITA Software 買収と似通っている。 ファッションと旅行は異なるプロダクトだけれども、消費者により優れた検索体験を提供し、そこでオンライン広告を稼ぎ出そうとするビジネスモデルは全く同質だ。 しかし Boutiques.com の場合は、どこからも反対の声は上がっていない。



5. その他のニュース

旅行流通・TD

(1) オービッツ株価低下

AA 航空が Orbitz に於ける発券を 12 月から中止すると発表して以来、Orbitz の株価が低迷している。 Orbitz は、差別化できない停滞した平凡さしか露出できない駄目オンライン旅行会社になってしまっている。 2007 年 7 月の上場時点の株価 \$15 が、11 月 19 日にはおよそ 1/3 の \$5.18 にまで下がっている。(Algopilla.com, 11/14/2010)



(2) オフライン成長 オンラインを初めて上回る

PhoCusWright の“US Online Travel Overview Tenth Edition”によると、米国のオフライン旅行購入の増加率が オンライン販売が開始されてから初めてオンライン購入のそれを上回った。この大きな原因は、2009年に未曾有の減少を経験した法人旅行の劇的な回復だ。レジャーと非管理法人旅行が2010年に+8%増加したのに対して、伝統的旅行会社と法人管理旅行会社(TMC)は+15%(何れも推定実績)も大幅に増加した。2010年の総旅行販売額は、前年比+10%増の\$255bnとなるだろう。これで過去の減少分の半分を取り戻したことになる。

2011年には、旅行販売はセグメントやチャンネル毎に異なるけれども、控え目な成長を遂げるだろう。そして、オフラインからオンラインへのシフトが再び始まるだろう。2006年のレベルに復帰するのは2012年となるだろう。

PhoCusWright の“US Online Travel Overview Tenth Edition”をご購入ご希望のかたは、フォーカスライト Japan (hushiba@phocuswright.com) まで。(Travel Technology, 11/17/2010)

(3) 欧州のモバイルとダイナミックパッケージング — プライスライン

Priceline の Jeffery Boyd が、「モバイル(特にスマートフォン)と旅行の親和性は、インターネットが始まって以来の最もエキサイティングなことだ」と言っている。ライバルの Expedia は、モバイルのアプリケーションとプラットフォーム開発業者 Mobiate (Ann Arbor, Mich.) を買収する計画だ。Boyd は、テクノロジー開発業者の買収は今の所は考えていないと言っている。

Boyd は、ダイナミックパッケージングが2000年中頃にOTAの主流となると予想された様には欧州では流行らないと予想している。LCCが旅行会社との協業を嫌っているので、人々が予想しているようにはダイナミックは発展しないと述べている。40%程度の需要がLCCを利用しているので、これが旅行会社のパッケージ造成を困難にしている。Boyd の意見は、“会社倒産時に保護されない”という消費者の怖れがダイナミックパッケージング成長の障害としている意見とは異なっている。(Tnooz, 11.19/2010)

(4) アメリカン航空、トラベルポート予約でサーチャージ

AA航空が、米国を除く一部の地域でTravelportのGDS経由予約に対して来年2月からサーチャージを徴収する。

ドイツの旅行会社は、予約セグメント当り Booking Source Premium \$5 (Worldspan) ~ \$9.50 (Galileo) を支払うことになる。1旅行当りの平均セグメント数は多分2.5なので、このサーチャージの合計は航空券1冊当り \$12.50~\$23.75になる。インドネシアでは、セグメント当り \$14.75となる。サーチャージは、AAのダイレクトコネクト、Amadeus, Abacus, Axess, Kotis, Travelsky, Inline には適用されない。(TravelmarketReport, 11/17/2010)

空 運

【米 州】

(1) B787 試験飛行再開スケジュール立たず

先週、B787 の試験飛行機 (ZA002) が飛行中に客室後部で火災発生 of 事故を引き起こした。11月15日現在、試験飛行機全機の飛行再開スケジュールが決定されていない。また、この事故によるデリバリースケジュール (2011年2月 ANA) への影響も明らかにされていない。B787 の度重なるデリバリー遅延は、ライバル社のエアバス A330 を有利にしている。(atwonline.com, 11/16/2010) (wsj.com, 11/18/2010)

(2) ジェットブルー、アメリカンと FFP 相互交換協定締結

jetBlue と AA が FFP 相互交換協定を締結した。jetBlue の TrueBlue と AA の AAdvantage が、一部の路線 (jetBlue26 路線、AA15 路線) で相互に融通できることになった。(TravelAgentCentral, 11/17/2010)

(3) ラン (チリ)、貨物機×5 機導入

LAN 航空 (チリ) が、B767F×3 機 (リース) と B777F×2 機 (購入) の合計 5 機の貨物機を導入する。LAN は、南米最大の航空会社の 1 社でチリ、アルゼンチン、エクアドル、ペルーの国内線を運航している。現在ブラジルの TAM 航空と合併手続きを進めている。この合併会社 Latam Airlines Group は、世界で第 15 番目に大きな航空会社となる。貨物機の導入スケジュールは、B767F は今年 11 月から来年 1 月にかけて、B777F は 2012 年第 4 四半期となる。2012 年末には LAN の貨物部門と子会社の Mas Air (メキシコ) と Absa (ブラジル) は、B767-300F×12 機 (内 2 機リース) と B777F×4 機を保有することになる。(wsj.com, 11/18/2010)

(4) ブラジル空港インフラの改善急務

ブラジルは、2014 年に世界サッカー大会、2016 年にはオリンピックが開催される。ブラジルの航空旅客数は 2000 年の 680 万人から 2008 年には 1 億 1,300 万人に急増した。そして 20 年後には 3 倍になると予測されている。そこで問題となるのが貧弱な空港インフラだ。ブラジルの主要 67 空港を管理する国営 Infraero の強化が叫ばれている他、空港の民営化も手が付けられ始めている。(FT.com, 11/18/2010)

(5) 強化空港ボディーチェックに批判轟々

全米の空港で、11 月 1 日から空港ボディーチェック (pat-downs) が強化されている。

金属探知機の作動、フルボディースキャナーによる異物の発見、無作為に抽出した旅客が、強化されたボディチェックの対象となる。今までのおざなりのチェックではなくて、全身を手で隈無くタッチされる。強化ボディチェックについて、プライバシー保護団体や乗務員が行き過ぎだと批判している。

運輸保安局のヘッドが議会に呼ばれて議員達から状況を説明させられている。乗務員の一部は The Fourth Amendment 権利（合衆国憲法修正第 4 条◆不法な搜索や押収 [差し押さえ] の禁止）に違反しているとして運輸保安局を訴えた。感謝祭の休暇シーズンには 2,200 万人が航空機を利用する。航空会社は、セキュリティー強化が定時性悪化に繋がりがねないと戦々恐々している。

(wsj.com, 11/18/2010) (nytimes.com, 11/18/2010)



Complaints about more intensive pat-downs by airport security agents are soaring as the holiday travel season approaches.

【欧州&アフリカ】

(1) AF/KLM 上半期 +€1.03bn 利益計上

AF/KLM が、上半期決算で +€1.03bn の利益を計上した。この利益には Amadeus 株売却益 €1.03bn が含まれる。これ等の特別勘定を除去した場合の利益は €104m となる。年度の利益見通しを、前回のポジティブから €300m 超に変更した。

収入	営業利益	利益	L/F
12.37bn	444m	1.03bn	83.3%
+14.8%	▲543m	▲573m	81.8%

(atwonline.com, 11/17/2010)

(2) S7 がワンワールドに加盟

ロシアの S7 航空が oneworld に正式に加盟した。ロシアの航空会社がアライアンスに加盟するのは Aeroflot (2006 年 SkyTeam に加盟) 以来 2 社目となる。S7 は、28 ヶ国 90 空港へ路線網を展開し、A320×28 機、A310×1 機、B767×2 機、B737-400×4 機、B737-800×4 機を保有している。2009 年の旅客数は 560 万人。モスクワの Domodedovo 空港がメインハブ。(atwonline.com, 11/15/2010)

(3) イージージェット利益 3 倍増加

easyJet が、2009-2010 決算 (10 月～9 月) で £121.3m の純益を計上した。これは前年度比 +70.4%の増益となる。同社は、2012 年から毎年 年度利益の 20%を配当する方針だ。1 座席当り旅客収入は +5.3%増の £42.87 となった。付帯収入は +4.4%増加

して £10.20 となった。9月30日現在のフリートは196機で前年同期比 +15機増機した。2013年までに220機に増機する。路線数は509路線。

筆頭株主兼同社創立者の Stelios Haji-Ioannou は、配当性向を50%に上げることと、フリートの増機を採算路線にだけに限定することを要求している。

収入	税前損益	席当り費用	備考
2.97bn	154m*	49.71	過去最高税前利益 旅客数+8% 4,880万人
+11.5%	54.7m	+5.2% (+2.2%*)	*除運航混乱対策費£97.9m

(FT.com, 11/16/2010)

(4) A380 エンジン火災事故 オイル漏れが原因

11月4日に発生した QF 航空 A380 型機 No.2 エンジン Trent 900 の火災爆発で、エンジンメーカーの Rolls-Royce は事故の原因が、エンジン内部のパイプの燃料漏れによるものであることを突き止めた。Trent 900 を搭載している A380 のオペレーターは QF, SQ, LH の3社で、エンジンの総数は20機×4エンジン=80台(スペア除く)。

およそ半分の40台がエンジン交換されることになるだろう。同型のエンジンは払底しており、ツールの生産ラインで装着されている新エンジンが引き下ろされて交換用に使用されることになる。A380 の生産ラインは、ツールズとハンブルグの2箇所に分かれており、組み立てを終了しエンジンを装備した半完成機がハンブルグにフェリーされて、そこで客室の艙装を施すシステムが採用されている。エアバスは、ハンブルグに到着した機材からエンジンを取り外し、次の機材のフェリーのためにツールズに陸送して送り返すことを強いられる。Rolls-Royce は、QF を含む航空会社3社とエアバスに対して補償金の支払いを余儀なくされることになる。(wsj.com, 11/18/2010)

【アジア&中東】

(1) タイ航空 9ヶ月間 減益▲44%

TG の1月~9月の利益が \$169m となった。これは、前年同期の \$304m より▲44.4%の減益となる。収入は +38.3%増の \$538m、L/F は +3.4%p 増の 74.2%であった。旅客数は +18%増の 2,200 万人。貨物と郵便は +41%増の 228 千屯であった。(atwonline.com, 11/12/2010)

(2) エミレーツとジェットブルーがインターライン提携

JetBlue が、11月15日、Emirates とのインターライン提携計画を発表した。Emirates は、JetBlue の第7番目のインターライン パートナーとなる。これは、jetBlue の部分的保有者の LH が批判している Emirates との提携となる。JetBlue は、LH が所属する

Star Alliance のライバルである oneworld の AA ともインターライニング協定を締結している。CO は、長年継続して来た Emirates との協定を来年 3 月 27 日に密かに終結する。(wsj.com, 11/152010)

(3) キャセー航空 記録的利益計上見通し

CX が、今年度の利益見通しが HK\$12.5bn (1.345 億円) 以上になると発表した。これには中国国際航空の配当 HK\$1.7bn と香港貨物ターミナル株売却益 HK\$2.16bn が含まれる。今年度上半期では、前年同期の HK\$812 を 8 倍以上も上回る HK\$6.84bn の利益を計上した。CX は、2008 年に最悪の欠損を計上した後、2009 年も 2 年連続の欠損であった。(atwonline.com, 11/16/2010)

(4) 中国商用飛機有限公司 C919 型機×100 機受注

中国商用飛機有限公司 (COMAC) が、11 月 15 日、珠海 (Zhuhai) で開催中の中国国際航空宇宙エキジビションで C919 (150 席~170 席) を 100 機受注したと発表した。発注者は、国際航空、南方航空、東方航空、海南航空、GECAS、中国開発銀行リースの 6 社。C919 は、2014 年初飛行 2016 年営業飛行開始が予定されている。エンジンは CFM International の LEAP-X1C。(atwonline.com, 11/16/2010)

水 運

(1) ホーランドアメリカ 2011 年に大西洋クルーズに復帰

Holland America が 2011 年 7 月に RTM→NYC と NYC→RTM の 2 回の大西洋クルーズ 9 日間を実施する。同クルーズの大西洋は 1941 年以来となる。(travelweekly.com, 11/18/2010)

陸 運 & ロジスティックス

(1) 鉄道列車メーカー、中国高速鉄道の技術盗用に批判

中国の高速鉄道網が 2020 年までに 9,700 マイル敷設される。China South Locomotive & Rolling Stock Industry (Group) Corp. (CSR) が製造した新型 CRH380A は、時速 236 マイル (約時速 380km) を出すことができ 2012 年開通予定の北京=上海線に使用される。中国は、国内市場に加えて高速鉄道の海外輸出を開始している。鉄道省は、ブラジル、

ロシア、サウジアラビア、ポーランドへ中国製の高速鉄道列車を売り込んでいる。China Railway Group はベネゼラで、China Railway Construction Group はトルコで それぞれ高速鉄道の開発を支援している。そして米オバマ政権の高速鉄道計画入札にも積極的だ。

問題は、中国の高速鉄道列車に使用されている技術だ。川崎重工、Siemens (独)、Alstom (仏)、Bombardier (加) の列車メーカーの中国との技術移転契約が遵守されていない。各社は、巨大な国内市場への進出のために、中国国内での使用に限定して技術を移転した。中国は、それらの企業から技術を導入したことを認めているが、中国独自の新技術を加えたので (re-innovated なので)、今では中国独自の技術であると主張している。川崎重工を除いて各メーカー、今後の関係に配慮してあからさまな中国批判を抑えている。しかし川崎重工は、ほとんど全てが技術盗用であると中国メーカーを批判している。速度の向上は、駆動力の強化をただけだと言っている。

中国に進出する企業は、中国にはびこっている“shanzhai” (bandit culture) に直面することを覚悟しなければならない。2004年に輸出を開始した川崎をはじめとする各鉄道メーカーは、中国がこんなに早く自分たちの競争相手になるとは創造だにしていなかったようだ。

(「山寨(Shanzhai、さんさい)」製品とは、主に中国で流通している、正規品ではない廉価版の製品。「山寨手机(携帯電話)」や「山寨小筆電(ノート PC)」などが人気。)



(wsj.com, 11/17/2010)



CRH380A

ホテル & リゾート

(1) アコー (仏) がトリップアドバイザーのレビュー採用

Accor (仏) が、大手チェーンでは初めて TripAdvisor のレビューを自社ホテルサイトに採用した。(travelweekly.com, 11/17/2010)

(2) ソブリンファンド、ホテル業界に影響

Deloitte は、インドと中国、それにそれ等とは匹敵しないもののロシアで、今後 10 年～20 年の間に、新たなツーリストが 1 億 5,000 万人発生すると予想している。そしてそれ等のツーリストは、バジェットホテルを求めるだろう。今後 10 年間に、初の世界的なバジェットホテル ブランドが誕生するだろう。そして、ソブリンファンドを含む投資家がそれに対して熱いまなざしを注ぐだろう。(HNN, 11/17/2010)

(3) ハラーズが上場延期

世界最大のカジノ企業 Harrah's (現在 Caesars Entertainment に社名変更中) が、11 月 18 日夜、弱い市場の反応に嫌気して \$532m の上場の延期を決定した。

2008 年にプライベートエクイティ企業 TPG と Apollo Management が、カジノ資産価格の絶頂期に \$27.8bn で Harrah's を買収した。Harrah's の大きな負債とカジノ市場の回復遅れを投資家が嫌っている。(wsj.com, 11/18/2010) (nytimes.com, 11/19/2010)

その他

(1) ドル安で原油価格高騰

11月18日、ドル安とアイルランドの経済不安再発で原油価格が反発した。NYCの主要取引である軽質油の12月渡し価格が\$1.41値上がりして\$81.85になった。ブレント北海原油の1月渡しは、\$1.77値上がりして\$85.05となった。米国の原油備蓄が11月12日までの1週間で▲730万バレル減少したことも影響している。この備蓄減少は、過去15ヶ月間で最大の減少となる。



(channelnewsasai.com, 11/19/2010)

編集後記

大交流時代到来か

経済成長著しい BRICs から大きな海外渡航需要が発生しつつある。日本でも訪日中国人の増加が期待されている。

ところで、この巨大な BRICs のアウトバウンド需要を受け入れる世界の目的地の観光インフラは整備されているのだろうか？

ピーク時の世界の主要目的地の観光インフラは、今でも既に飽和状態だ。夏のベニスなどは航空便やホテルが満杯で予約が取れないほどだ。新規需要に対応してバジェット航空会社の LCC やバジェットホテルの LCH (Low Cost Hotel) の供給が拡大するだろうが、狭い観光地の受け入れには限度がありそうだ。それとも未だ多くの人を訪れ

ていない、ニッチな目的地が新たに開発されて行くのだろうか。

ハードウェアの問題と共にソフトウェアも対応を迫られることになる。言語の問題や文化や習慣の違いへの対応も必要となるだろう。伝染性の疾病のパンデミックな発生や環境破壊の問題へも対応もマストだ。

世界のツーリズムの諸問題に対応するために、国連の世界観光機関（UNWTO）や NPO の世界旅行ツーリズム協議会（WTTC）の大きな役割が期待されている。世界貿易機関（WTO）よりもこの UNWTO の方が、何れはより大きな役割と使命を担うことになるだろう。だって観光が貿易を抜いて世界最大の産業だからだ。その WTTC が毎年開催する“グローバルトラベル&ツーリズムサミット”（観光分野のダボス会議と称されている）の 2012 年 4 月の会議開催地が 東京に決定した。

話は変わるが、日本版 LCC のスカイマークのスーパージャンボ A380 型機発注も、きっと世界的なパンデミックなツーリストの発生を見込んでのことだろう。“潮の流れ”を読み取っているスカイマークが痛快だ。

(H.U.)

<p>表紙： リズ（一部） 鉛筆、筆ペン F6 スケッチブック 2003 年 5 月作</p>

TD 勉強会 情報 454 （以上）