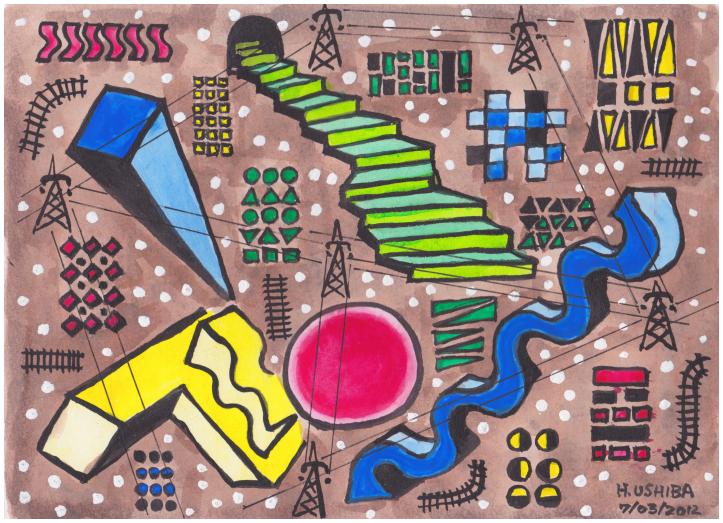
TD 勉強会　情報 541

1. ソーシャルメディアはツーリズムを殺さないのか
2. 人々は、何故レビューに投稿するのか
3. グーグル ITA 買収、航空検索その後の軌跡
4. 2020 年に、日本の国内線 LCC シェア 50%の可能性
5. 其の他のニュース
6. 編集後記　「異常に高い日本の国内線運賃」



tnooz.com, 6/28/2012

1. Hang on a minute – Is social media destroying tourism?

ソーシャルメディアはツーリズムを殺さないのか？

ソーシャルメディアが、ローカルのエクスペリエンスをバイラルで世界に広めている。ソーシャルの威力が、珍しいその土地固有のローカル情報をローカルでなくしてしまっている。　それって、許されるのだろうか？　心ある旅行者は、ローカルの特色を維持するために道義的責任を負っている筈だ。　ツイートや Facebook にポストする時は気をつける必要がある。

確かに、旅行計画を支援するソーシャルメディアは、現在、必ずしも成功しているとは言えない。　ローカルの特色を維持したがっている人たちは、それを何よりも喜んでいる。　しかし、進化のテンポは早い。　テクノロジーが進歩しているのでソーシャルの旅行計画支援ツールの使い勝手も改善されるだろう。　ソーシャルの会員数が、劇的に増加している。　TripAdvisor の小さなホテルや、Groupon のパン屋が多くの顧客を掻き集めている。　Facebook の会員は、10 億人を超える勢いだ。　ガイドブックの Frommer's や写真掲載サイトの Pintrest も、どんどんユーザを増やしている。　BRICs の新たに誕生した中間所得層の旅行者達が、団体旅行から自分たちのパーソナルな旅行に旅行の形態を変化させつつある。　そうなれば、彼らはソーシャルのツールを使い始めるだろう。

企業は、ファンページへのアクセス増加と、メッセージの広範囲な伝達に狂乱している。しかし、少しのファンや Likes の獲得のために、貴重なローカルの観光資源を犠牲にして良いのかを冷静に考える必要があるようだ。　■

tnooz.com, 7/03/2012

2. Psychology behind why people leave travel and what you can do about it

人々は何故レビューに投稿するのか

どんなプロダクトやサービスを販売するにしても、オンライン顧客レビューは、コンバージョンを増やし、リターンレートを低下させ、SEO の努力を増加させるために 極めて有効である。　一体、何が顧客にレビューを投稿させる動機付けとなっているのだろ

うか？　それを理解することによって、投稿者たちにレビュー投稿を継続させることができるだろう。

第 1　利他主義（Altruism）

投稿者達は、利他主義に基づいて行動している。　つまり、他人に自身の旅行体験を知らして、他人の旅行計画支援に役立ちたいと思っている。　そして、コミュニティーの中で 自分が頼れるメンバーであると思われたがっているのだ。　企業はコンテンツ（レビュー）の増加に喜び、レビュー投稿者は気分が良くなり、それを読む人たちは信頼置ける友達のバイアスのない情報に感謝する「三方よし」の関係となる。

企業は、自分たちが顧客の支援を必要としていることを素直に顧客に伝えろ。　顧客のフィードバックがどれだけ役立つかを説明しろ。　そして、それが企業とその他の顧客にとってどれだけ重要かを分からせろ。

第 2　報　償（Rewards）

今日、企業は、顧客にいろいろなことをお願いしている。　企業は、Facebook page の like ボタンを押してもらい、Twitter をフォローしてもらい、ニュースレターを購読してもらい、友人達にもそれを伝えてもらい、そしてレビューを投稿してもらいたがっている。　これの目的は、たった１つ、企業の販売を増加させるためだ。　企業は、ソーシャルのメンバーである個人のバイラルの力を認識している。　そして彼らを自分たちの“ブランド大使”にさせたがっている。　多くの企業が、同様のことをソーシャルのメンバーたちに頼んでいるので、彼らは見返りを期待し始めている。

企業は、レビュー投稿者に割引コードを提供して、特別販売の早期アクセスを報償としてあげたら良い。　あるいは、試供品やサンプルを提供したら良い。　報償の提供で忘れてはいけないことは、心からの感謝の気持ちを伝えることだ。

第 3　影　響（Influencing）

レビュー投稿者の一部は、ブランドの改善に興味を覚えている。　例えば、衣料店に対してもっと異なる色の衣服を揃えろとか、運輸業者に対して新路線開設を提案したがっている。　これらの意見は、貴重な消費者ニーズの把握の一助となるので企業にとって極めて重要だ。

企業は、“フィードバックをしっかり受け止めて、改善のための参考にさせてもらう”ことを顧客に伝えると同時に、それを実践しなければならない。　顧客が自分たちのフ

ィードバックが活かされると知ったならば、彼らは企業にとって強力な「助っ人」となるだろう。

第 4　苦　情（Complaint）

企業のサイトにレビュー機能を追加したならば、良いコメントばかりでなくて苦情も受け取ることになる。　良いコメントばかりは危険信号だ。　魅力が乏しい何の変哲もないプロダクトであることの証明だからだ。　或るレビューが低い評価を与えたとしても、他のレビューが高い評価をする場合もあることを覚えておく必要がある。　理不尽な不公平な苦情は、オーディエンスに直ぐに見破られてしまうので心配する必要はない。
この場合は、企業側を支持するレビュー投稿も期待できるだろう。

企業は、苦情処理のプロセスを明確にするべきだ。　専用電話、e-メール、Twitter アカウントを用意して、不満足な顧客の投稿を促せ。　理不尽な苦情は削除して構わない。しかし、その投稿者に何故そのような投稿をするのかを問い合わせろ。

第 5　ロイヤルティー（Loyalty）

今日のような競争市場では、ブランドロイヤルティーは、築くのは難しいが その反対に何かあればあっという間に消滅してしまう。　しかし、品質のよいプロダクトとサービスをコンスタントに市場に提供さえすれば、自ずとブランドロイヤルティーは醸成するものだ。　そしてファンも増加して、彼らがバイラルしてくれて良いレビューも投稿してくれることになる。　何よりも、コンテンツが重要となる。

企業は、ブランドに対する良いコメントを集めろ。　毎月、レビューのコンテストを実施するのも一案だ。　そして入賞者を、企業のサイトやソーシャルサイトに掲載しろ。ここでも感謝の気持ちとレビューが役立っていることを、しっかり投稿者に伝えなければならない。

第 6　世評（Fame）

顧客のレビューは、辛辣であれコメディー的であれ何であれ、人々の心に共振するとなれば ソーシャルのネットで一瀉千里を翔ることになる。　ソーシャルネットワーキングのおもしろい一面は、人々の耳目を集めるコンテンツの共有にある。　cult items の奇想天外なレビューで有名になった Amazon や、David Hasslehoff（米俳優）の音楽的努力がその最たる例だ。
並外れたレビューは、即営業には響かないかもしれないが、娯楽の要素がバイラルマーケティングには必要だ。　娯楽の要素が多くの人たちを集めてくれるからだ。　そうすれば、最後にはブランドのリーチも拡大すると言う訳だ。

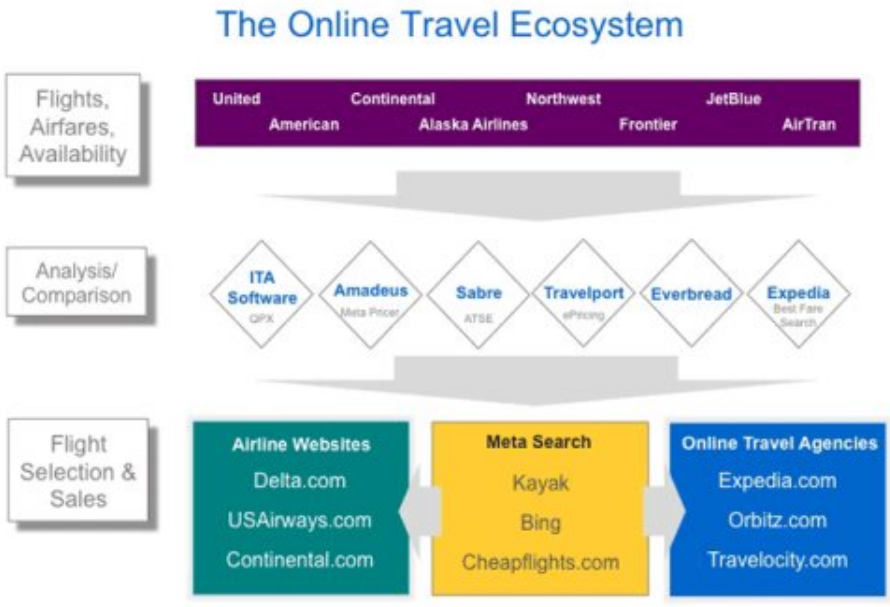
企業は、おもしろいレビューを奨励するために、投稿者に自由な意見やコメントを提供させる環境づくりに腐心しろ。　最優秀レビューを決めるコンペの開催も必要だろう。しかし節度あるレビューの選択や、汚い言葉のフィルターのための、レビュー ソリューションが必要だ。　■

tnooz.com, 7/01/2012

3. What happened two years ago today

グーグル ITA 買収、航空検索のその後の軌跡

Google が、2010 年第 2 四半期に ITA Software を買収すると発表した。　GDS や OTA など、それに MSN の Bing Travel までが、「メガ検索エンジンポータルの航空検索への進出は、競争環境を台無しにする」と言ってこの買収に大反対した。　そして、ロビーグループの反対同盟 FairSearch を立ち上げた。　この同盟には Expedia, Kayak, Sabre Holdings, Farelogix, Microsoft 等が参加した。　Google は、ITA Software を買収して、ユーザの航空検索を改善させると反論した。　いつもの通り、ユーザのためになると主張した訳だ。　そして、旅行のエコシステム（下図）には多くのプレイヤーが存在しているので、Google は、その中の 1 つになるだけで競争環境を阻害する訳では決してない、寧ろ競争を促進すると説明した。



2011 年 8 月に司法省は、反対者が がっかりしたほどの少しの制限を付けて Google の ITA 買収を承認した。(司法省の承認を待っている間に Google は、ホテル検索ツールの Google Hotel Finder を開発し 2011 年 7 月に正式にリリースした)　そして同年 9 月に、Google Fare Search（GFS）をリリースした。　多くは、その検索スピードの速さに驚かされた。　もう 1 つ驚かされたことは、GFS には OTA とのリンクが張られていないことだ。　Google は、航空会社の「価格データと流通の支配権」を尊重したためだと説明したが、明らかに航空会社の“OTA 外し”の圧力に屈したのだと判断されている。今年 3 月になって、その他の米国都市の追加と機能の改善に加えて、幾つかの OTA の広告の画面表示を開始した。

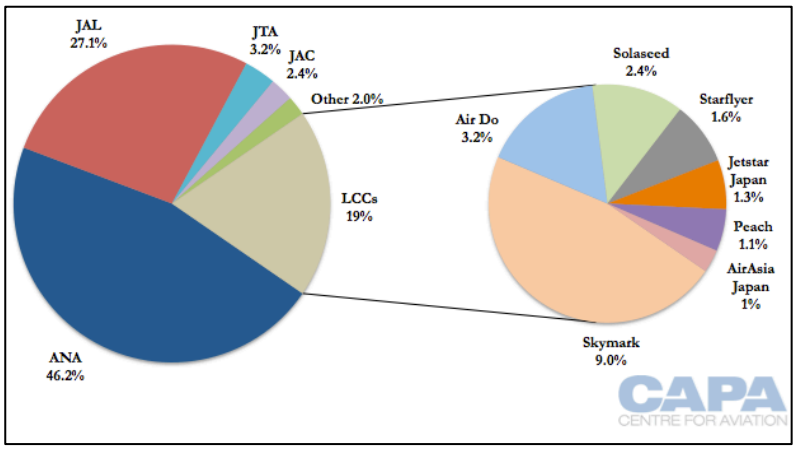
誰も、現在の GFS が完成したプロダクトであると考えていない。　国際展開がどうなるのかは、はっきりしていない。(\$700m の ITA 買収を米国展開だけで終わらせる筈がない)
FairSearch は、一般検索の問題で Google の略奪的市場席巻を最近欧州委員会に訴えた。この運動には European Travel and Technology Service Association が参加している。ETTSA の会員でもある Amadeus は、Kayak との連携を強化している。　Kayak は、現在、ITA の QPX 航空運賃検索システムを使用しているが、これに加えて Amadeus との提携範囲を拡大し､密かにトランザクション量を ITA から Amadeus に移動しつつある。Hipmunk も、自社の国際のメタサーチについて、ITA のスケールアップを待つのではなく Amadeus との契約を優先させている。
Google が、ITA 買収を決定し航空のバーティカル検索の強化に手をつけてから 2 年間、GFS の進化は明らかに遅い。　業界の一部は、何か固有の問題が存在するのかも知れないと訝っている。　しかし、Google のことだから、タイミングを見計らって業界があっと驚くプロダクトを世に出すかもしれない。　■

4. LCCs to hold one-fifth domestic market share in Japan by Oct-2012 and possibly by end of decade

2020 年に、日本の国内線 LCC シェア 50%の可能性

CAPA（SYD）は、今年 10 月の日本の国内線の LCC 供給シェアが下図パイチャートのごとく 19%になると予測している。(この図には FDA が LCC の中には記載されていない)
このレポートの概要を以下に箇条書きする。

（注）CAPA (Centre for Aviation) は、アジア最大の独立した 航空市場情報、分析、データサービス提供会社で、（株）航空経営研究所が日本の総代理店になっている。　CAPA 情報の購読希望される方は、航空経営研究所までお申し込みください。



【2012 年 10 月に LCC シェアは 19%になる】

- 2012 年 10 月には、日本の国内線市場の LCC 供給シェアは 19%になるだろう。
- 最大手の LCC であるスカイマークのシェアは 9%となる。
- 新に誕生した LCC×3 社のシェアは合計で約 3%となるだろう。　その内訳は Jetstar 1.3%、Peach 1%、AirAsia Japan 0.6%だ。
- 19%のシェアは、世界の LCC シェア 25%、マレーシア国内線の 58%、英国国内線 31%、インド国内の 67%に比べると遥かに小さい。

【2020 年までには、国内線シェアが 50%に達するかも知れない】

- 2020 年の日本の LCC の国内線供給シェアは、50%に達する可能性が存在する。
- 効率的運営と高い座席搭乗率を誇る LCC のシェアが、既存大手 FSA の JAL と ANA のシェアを大きく浸食する可能性が存在する。
- その頃には、Jetstar Japan とスカイマークが、2 大 LCC となっているだろう。
- Jetstar は、2020 年末までに航空機×(最大)100 機の機材調達を検討しているようだ。
- スカイマークは、A330（プレミアム Y89 席＋Y242 席）×6 機を 2014 年から順次 東京（羽田）路線に投入する計画だ。

【2020 年までには、国際線シェアが 25%に達するかもしれない】

- 日韓 LCC 路線の拡大、2011 年 11 月の AirAsia X の関空乗入れ、2012 年 10 月の Scoot の東京乗り入れなどにより、LCC の国際線シェアは 2012 年 10 月には現在の 2.6%

の倍近くのシェアに拡大するだろう。　Peach は、2012 年 10 月には国際線 往復 5 便の毎日便を運航する計画だ。

- そして 2020 年には、LCC の国際線シェアは 25%に達するだろう。　国内線運営への集中により、日本の LCC の国際線展開テンポは そんなに急ピッチとはならないだろう。
- 日本の国際線 LCC シェア 25%は、インドのシェア 15%、マレーシアの 46%、英国の 37%と比較することができる。

【日本の LCC たち　スカイマーク】

- スカイマークは、2014 年から A330×6 機（PE89+Y242=331 席）と A380×6 機（C114+Y280=394 席）を導入する計画だ。
- ビジネスモデルを LCC と FSA の中間のハイブリッド型に変更することにより、増加する営業コストを乗り切る戦略を立てている。　JAL と ANA の CASK（Cost per ASK = 有効座席キロ当りコスト）よりも低いコストを実現して、割安なプレミアム座席の販売を考えている。（国内線 PE 運賃は、片道 +2,000 円程度）
- A380 の国際線長距離路線就航は、LON, PAR, NYC 線となるだろう。　それらの長距離路線では、JAL と ANA が加盟するグローバルアライアンスとの競争に直面することになる。
- スカイマークは、SkyTeam の DL 航空との提携を模索するかもしれない。　あるいは SkyTeam への参加も考えられなくもない。　DL の FFP 会員のマイレッジの償還の対象には、現在、スカイマーク便が含まれている。

【日本の LCC たち　エアドゥーたち、】

- 日本のより小さな LCC であるエアドゥー、ソラシド、スターフライヤーの 3 社は、東京と大阪以外に基地を置いているので、他との直接的な競争から短期的には逃れることができるだろう。　しかし、新規 LCC 3 社の路線展開が拡大されれば状況はあっという間に急変するだろう。　これらの 3 社は、ANA とのコードシェアー便協定を締結、およそ 20%～30%の座席を ANA の販売に依存している。
- ソラシドは、現在の B737-800×4 機＋737-400×7 機を B737-800 に統一して、2014 年 6 月までに B737-800×10 機のフリートを完成させる計画だ。　2011 年度の営業利益は 655 百万円を計上した。
- エアドゥーは、B737 と B767 の混在したフリート編成だ。
- スターフライヤーは、2012 年末の A320（144 席、座席背面 TV 付き）×9 機編成を 2015 年には×12 機に増機する。　今年 7 月からは北九州釜山線を開設する。　スタ

ーフライヤーは、他の LCC とは異なり合理的な（高）コストによる高品質なプロダクトを提供している。　2015 年までには、国際線を往復 11 便 運航する予定だ。

・ より小さな LCC の将来はどうなるのだろうか？　ANA は、少数株を保有しているこれらの 3 社に加えて Peach と AirAsia Japan の新規 LCC×2 社の合計 5 社の LCC を保有することになる。(Ibex を入れれば 6 社となる)
・ 小規模 LCC 間の合併は、各社の経営方針や経営母体の実態を勘案すると現時点では現実的でない。　羽田の発着枠の拡大も予定されている。

【コメント】

CAPA は、2020 年に国内線の LCC のシェアが 50%になる可能性があると言っている。現在 15%程度のシェアの LCC が、今後 8 年間そこそこで 3 倍以上に拡大するとは俄に想像できない。　新興 6 社に新規 3 社の LCC を加えた合計 9 社の内で、JAL と ANA と提携していない LCC は、スカイマーク 1 社しかないからだ。　つまり、JAL と ANA が、身内とも呼べる提携先の一方的なシェア拡大を許す訳ないじゃないかと考える。

それに加えて、羽田の発着枠の追加配分が気にかかる。　国交省は、2013 年度に羽田の国内線発着枠を年間 2 万回（1 日約 25 往復）増加させて 34 万回にする方針だ。（WSJ.com 日本版 6/22/2012）　何しろ羽田を発着する需要は、日本の国内線総需要の 3/2 以上を占めるドル箱路線なのだから、この枠配分如何によっては今後の LCC のシェアが大きく影響を受けることになる。　従来の例だと、新規参入航空会社への配分が優先されているので、この方針が今回の配分にも適用されるとすると、富士ドリーム、Peach, AirAsia Japan, Jetstar Japan の 4 社に対して優先配分されることになる。　しかし、新規と言っても富士ドリームを除く 3 社は、JAL と ANA の資本が入っている（特に ANA は、AirAsia Japan の支配株を保有している）ので、果たして新規と言えるのだろうか？

興味深いのは、LCC と呼ばれている 9 社が、低運賃を武器にしてどれだけ新規需要を作り出すかだ。　欧州最大の国際線旅客を輸送している Ryanair は、2007 年に新規需要を+40% も作り出したと言っている。　日本でも同じようなことがきっと起こるだろう。（H.U.）

（情報 540 号「日本の LCC は、新規需要を必ず創造するだろう」を参照ください）

5. 其の他のニュース

旅行流通・TD

【法人旅行ニュース】

（１）バケーション、法人サービス企業と提携

Vacation.com が、Travel Agency Support Service（YYZ）と提携した。 TASS は、24/7 の緊急サービスを旅行者に提供するほか、米国とカナダの Vacation.com の法人旅客販売を支援する。(travelweekly.com, 7/05/2012)

【GDS 関連ニュース】

（１）中国、外資 GDS 規制緩和

中国 CAAC が、外資の GDS の国内発券を間もなく認めるだろう。 Amadeus China は、同社が、中国で航空券を発券する初めての外資 GDS になるだろうと言っている。 現在、中国の国内及び国際線の全航空券は、中国国営 GDS である TravelSky 経由で発券されている。 コンソリデーターの力が強い中国では、直ぐには外資 GDS 規制緩和の効果は生まれないだろうと業界通は言っている。(ttgasia.com, 7/02/2012)

（２）シンガポール航空、アマデウスにシステム移行

SQ とその子会社 Silk Air 航空が、7 月 7 日、共に Amadeus Altea システムに移行する。(bisinesstravelmews.com, 7/03/2012)

（３）GDS ニュース（7 月 2 日～7 月 6 日）

7 月 2 日 Sabre が、ホテルメタサーチ RoomKey と接続した。 RoomKey は、Sabre のホテルシステム SynXis のレートとアベイラビリティーにアクセスする。 Sabre の SynXis は、2012 年 1 月に立ち上がった米大手ホテルチェーンが共同所有する RoomKey とリンクする初めての CRS となった。

7 月 6 日 Aerolinas Argentinas が、Sabre の Revenue Manager のアップグレード版を使用することとなった。

(tnooz.com, 7/06/2012)

【その他の旅行流通ニュース】

（１）トラベロシティー、インド OTA 売却

Travelocity Global が、2009 年 8 月に買収したインドのホテル販売 OTA Travelguru を、

インドの大手 OTA Yatra に売却した。 売却の詳細は不明である。 Yatra（インド市場 20%シェア）は、Travelguru を買収してインド最大 OTA MakeMyTrip（シェア 30%）を追い上げる。 Yatra は、2010 年 10 月に TSI、2011 年 6 月に MagicRooms、2012 年 1 月に Buzzintown を買収した。 同社には、有名なベンチャー キャピタルの Northwest Venture Partners, Reliance Capital, Network 18, Intel Capital, Capital Partners が付いている。(tnooz.com, 6/29/2012)

Yatra は、この買収の為にシリーズ D 優先転換社債 $14.5m を発行する。 Yatra は上場するかもしれない。 同社は、インド 336 都市の 3,800 と世界の 90,000 のホテル予約を仲介し、2011 年度（4 月～3 月）に 13 億 2,770 万ルピー（前年度比 +20.9%）の収入と、税引後損失▲3 億 8,950 万ルピー（前年▲8,180 万ルピー）を計上した。(tnooz.com, 7/05/2012)

（２）中国 新中間所得層 旅行開始

中国の新週中間所得層は、現在 3 億人存在する。 今後 15 年で 8 億人に激増すると予想されている。 富裕層は、今後 5 年間で 400 万人から 2,000 万人に増加すると推定されている。 これは、グローバルの旅行とツーリズムに大きな影響を与えるだろう。 中国人の国際旅行需要は、今後 10 年間に年率 +15%で増加するだろう。 各年 2,500 万人（毎日 70,000 人）の新規国際旅行者が生まれるだろう。 中国人の旅行形態は、リピーターの増加と共に団体旅行から個人旅行に変化するだろう。 大手ホテルチェーンは、中国人宿泊者用の特別なサービス（中華料理の食事や中国語コンセルジュ）を用意している。 以下が中国人旅行者の特徴だ。

- 中国のインターネット人口は 5 億人だ。 彼らは旅行計画をインターネットで検索している。
- 富裕層は西側諸国と異なり、45 歳以下に多い。 それ以上の人たちは文化大革命の影響を受けている。 急成長している裕福な人たちは、第 3～第 5 の都市（大連、成都、西安、昆明、南寧など）に集中している。 50%の人たちは 4 年前には裕福でなかった。
- 若い旅行者達は、団体旅行よりも個人旅行を好んでいる。

旅行のマーケター達は、依然として慣れていない中国人市場に対するマーケティングに戸惑っている。 中国市場への参入は、思ったよりも難しい。 2006 年に中国進出を果たした米ホームセンターHome Depot は、10 店舗を閉鎖した。 世界最大の電化製品販売店 Best Buy は、今年、中国の全店舗を閉鎖した。(tnooz.com, 7/01/2012)

（３）世界業界団体、IATA の新流通標準開発に参加希望

ASTA（米）や ACTA（加）などの世界の旅行会社団体を含む World Travel Agents Associations Alliances が、IATA が計画している航空の新しい代替流通システム開発へ自

分たちも参加したいと言っている。 IATA は、この新代替システムに Open AXIS が“業界標準”と主張しているメッセジング スキーマを採用する方針だ。 WTAAA は、開発への参加の要請に加えて、IATA はこの標準設定イニシャティブについて競争環境を歪めないかどうかの当局による審査を仰ぐべきだとも言っている。 通常は、標準を開発する場合は、当局のレビューを申請するならわしになっている。(travelmarketreport.com, 7/02/2012)

（４）ホテルの流通システムは進化しているのか

HITEC の年次会議では、新しいホテルの流通システムの話が余り聞けなかった。
ホテル流通に詳しい重鎮達のパネル討議では、彼らの企業のポジションが繰り返された。

- ホテルは、マージン向上の為に 直販をより多くしたいと願っている。
- OTA は、ホテルにとって価値ある販売チャネルを提供していると考えている。
- グーグルは、消費者に“選択”（choice）を提供することを欲しているだけだ。 そして全てのプレイヤーから広告収入を得ることを考えている。

Pegasus CEO David Milili は、こう言っている。

- ホテルは一貫した流通政策を保有していない。景気が良くなると OTA との取引を嫌い、景気が悪くなると OTA に在庫処理を依頼している。
- ホテルの最も成功しているチャネル戦略は、良い時にも悪い時も一貫した販売方針でもって OTA にアプローチしているホテルだ。
- ホテルは、OTA の流通経費が高すぎると文句を言っているが、そうであれば契約しなければ良いだけの話だ。 或は契約条件を再交渉すれば良い。
- 過去 5 年間、ホテルの流通は 大きく変わっていない。

他の人たちは、こう言っている。

- ソーシャルとモバイルが、新たな流通媒体となりつつある。 業界にイノベーションを巻き起こすだろう。（Google）
- OTA のスケールに対抗できる流通は、今のところは誰も出現していない。 ホテルチェーンが OTA に対抗して立ち上げた RoomKey やその他の成功については懐疑的だ。(District Hotel Partners)
- HotelTonight や Hipmunk はすばらしいが、パテントを取得しない限り即 OTA たちにコピーされてしまう。 従って将来は OTA に分がある。(District Hotel Partners)
- Global Hotel Exchange や Treovi の新規参入者が、ホテルの悩みである所謂“OTA Tax”の解決に取り組んでいるが、Treovi のビジネスモデルや GHX のユーザから料金を徴収する方法には疑問を感じる。（Pegasus）
- RoomKey は、Kayak が表示する複数の OTA サイトが同じホテルの同一料金を重複して表示するのに対して、1 回の検索で済む使い易さが存在する。（Pegasus）
  RoomKey は立ち上げ直後から多くのトラフィックを引きつけている。 流通のラ

ンドスケープを変更するだろう。（InterContinental Hotels Group）

- RoomKey が成功するかどうかの判断は時期尚早だ。（全員）
- Hotels.com は、85 カ国でモバイルアプリを開発した。　より多くの言語と通貨に対応している。　小規模な独立ホテルにとっては頼りになるツールだ。（Expedia）
- かなり多くのモバイル予約が、モバイルアプリもしくはモバイル Web サイトに掲載されているコールセンタ電話番号ボタンのクリックから発生している。　モバイルが電話予約を増加させている。（Wyndham）（Pegasus）

(tnooz.com, 7/02/2012)

（５）クイーンエリザベス 2 世丸、ドバイでホテルに改修

コングロマリット Dubai World の子会社 Istithmar が £50m で Cunard から買収した QE 2 丸（2008 年に退役）を、18 ヶ月間かけて 300 室のホテルに改修することとなった。　ドバイのエンタメ村 Port Rashid の中心的存在となるだろう。(FT.com, 7/02/2012)

（６）SITA 航空会社販売ポータル改修

SITA が、Datalex（アイルランド）と提携して、同社の航空会社向け販売ポータル Horizon E-Commerce プラットフォームをアップツーデートすることとなった。　SIAT の Horizon E-Commerce は、現在 30 社の航空会社に使用されている。(tnooz.com, 7/03/2012)

（７）スカイスキャナー（英）成長

航空オンライン バーティカル検索サイト Skyscanner（英）が、現在、月間 2,000 万人の UV 数と年商 £2bn を誇るまでに成長した。　2005 年に立ち上げ、2007 年に従業員 15 人を採用し、2009 年に最初の利益を計上し、同年に SIN に支店を出した。　間もなく北京の事務所がオープンする。　来年には米国に進出する。　昨年、モバイルアプリを開発した。　現在、モバイルが全トラフィックの 1/3 に達している。(FT.com, 7/03/2012)

（８）アフィリエート・マーケティングは死んだのか

アフィリエートになるのを止めろ。　その代わりに、何か内容のある価値あるものを作り上げろ。　Google の検索アルゴリズムもアフィリエート Web サイトを嫌っている。他人のコンテンツへリンクを張るだけの安易な CPA モデルを許していないのだ。　信頼置けるオンライン Web サイト立ち上げて、トラフィックのコンバージョン率を上昇させるのは簡単でない。　金もかかる。　そこで登場するのがホワイトレーベルのソリューションだ。　今では、旅行のプロバイダーの多くが無料のホワイトレーベル ソリューションを提供しているので、これを利用しない手はない。　それに加えてブランディングが重要だ。　英国の Moneysavingexpert.com は、財務商品プロダクトと同義語になっている。（これは Expedia Affiliate Network 幹部寄稿文）(tnooz.com, 7/04/2012)

（９）ソーシャルメディアのインパクト

これ（左図）は、Four Pillars Hotels（英）のソーシャルメディアに関する INFOGRAPHIC だ。 「XXX 都市のホテル」という検索のトラフィック量が、過去 6 年間で▲70%も低下したのは驚きだ。(tnooz.com, 7/02.2012)

（10）WAYN 登録者 2,000 万人到達

WAYN（Where Are You Now）の登録者が 2,000 万人を突破した。 過去 5 年間で 1,000 万人を追加した。
7 年前に設立されたソーシャルネットワークは、月間 700 万人～800 万人の UV 数と 2 億ページビューを集めている。(tnooz.com, 7/04/2012)

（11）シートリップの $500m マーケティング支出

中国 OTA Ctrip（NASDAQ）が、マーケティングとバーゲンプロモーションのための資金 $500m を用意している。 Ctrip は、前年の倍以上の軍資金を用意して e-コマースの価格競争激化に備える。 Ctrip やそのライバル企業の eLong は、共に Baidu の Qunar、MangoCity、17u.cn から追い上げられている。 この他にもモバイルアプリ系の新規企業 Hotel Finder や VeryZhun が存在する。 Ctrip が、VeryZhun のメーカーを買収するという噂がある。 Ctrip のシェアは、▲10.5%低下して 2011 年末には 41%となっている。(techinasia.com, 7/04/2012)

（12）スクート航空エクスペディアの EAN と提携

SQ 航空の LCC 子会社 Scoot が、Expedia Affiliate Network に加盟して、Scoot のサイトでホテルを含む旅行商品予約を開始する。 EAN のホワイトレーベル エンジンは、Tiger Airways, じゃらん、WebJet で採用されている。(tnooz.com, 7/04/2012)

（13）ベネレーがサイト更新に AB 試験

Expedia のホテルオンライン予約 子会社 Venere が、ホームページの更新に際して AB 試験を採用している。

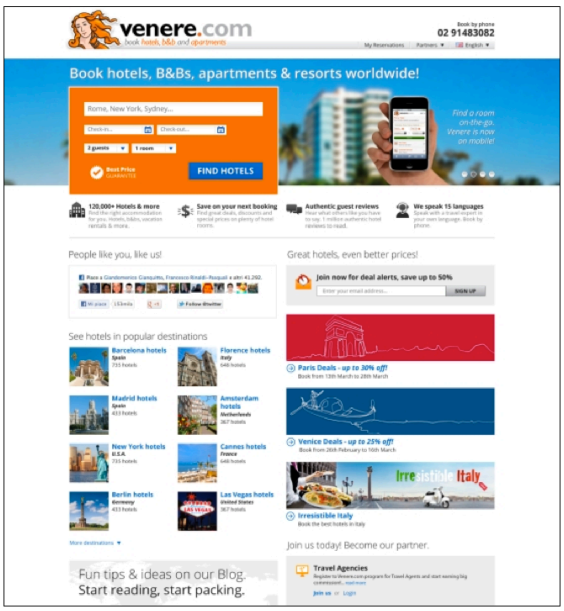
AB テストとは、例えば画像や説明文など複数パターンの素材を用意し、それらを入れ変えた Web サイトやバナー広告などを並列で公開・配信すること で、利用者の反応を探る方法。実際のクリック数やコンバージョン率などを基に、対象とする素材などの優劣を決定できる。http://itpro.nikkeibp.co.jp/article/Keyword/20090309/326220/

左側：改修前 Google 広告からのランディン HP、

右側：改修前自社 HP

←現在の改修後 HP

↓今後 AB 試験する HP



(tnooz.com, 7/04/2012)

（14）スペイン観光産業ピンチ

スペインの観光産業がピンチだ。　スペイン経済低迷と失業率の大幅増加で、スペイン人による国内宿泊需要が前年比▲30%減少している。　東欧やロシアからのインバウンドが増加しているけれども、国内需要の減少を埋めきれていない。　スペインの観光産業は、同国 GDP の 11%に相当するので深刻だ。　業界は、政府が VAT を 18%に増加させれば、更に需要が減少すると予想している。(online.wsj.com, 7/.05/2012)

（15）オンライン旅行エコシステム

これは eDreams 社のオンライン旅行エコシステムの INFOGRAPHIC だ。(blog.edreams.com, 6/21/2012)

（16）英国航空、グーグルで旅客の写真検索

BA が、搭乗旅客の写真を Google で検索して、その旅客の空港ターミナル到着時にフェイスツーフェイスでお出迎えすることを考えている。　今年末までに 4,500 人の旅客を認識する予定だ。　やり過ぎとの批判も挙っている。(techland.time.com, 7/06/2012)

空　運

【共 通】

（１）IATA　５月国際線実績

５月の世界の国際線旅客数が前年同月比 +4.5%増となった。　４月の +6.1%よりは増率が鈍化した。(iata.com, 02/2012)

Date: 2 July 2012

Demand Growth Slows

May 2012 vs. May 2011	RPK Growth	ASK Growth	PLF	FTK Growth	AFTK Growth
Asia/Pacific	5.5%	3.1%	75.4	-4.9%	-2.2%
Europe	4.1%	2.9%	78.5	-5.9%	0.9%
Latin America	7.4%	5.5%	77.1	0.6%	-1.4%
Middle East	15.8%	11.9%	74.0	12.5%	11.7%
North America	1.5%	1.1%	82.1	-1.9%	-0.2%
Industry	5.6%	4.1%	77.0	-2.2%	1.2%

YTD 2012 vs. YTD 2011	RPK Growth	ASK Growth	PLF	FTK Growth	AFTK Growth
Asia/Pacific	7.3%	4.9%	76.8	-4.4%	-1.6%
Europe	6.1%	3.4%	77.7	-4.9%	0.8%
Latin America	9.8%	7.8%	78.4	0.0%	5.4%
Middle East	17.6%	12.5%	77.2	14.0%	13.7%
North America	2.7%	0.9%	78.7	-2.6%	0.7%
Industry	7.5%	4.9%	77.1	-1.9%	2.0%

【米 州】

（１）フェデックス、フリート編成変更

FedEx が B767-300×19 機を追加購入する。　デリバリーは 2015 年～2019 年となる。MD-10 と A310-200 の更新機となる。　この追加購入は、発注済みの長距離 B777×4 機との入れ替えとなるため資金需要はさほど変化しない。　2013 年の資本投資は $3.9bn となり、当初の予想と変わらない。　FedEx は、現在 B777×19 機を運航中である。　24

機を発注している。(wsj.com, 6/29/2012)

（２）デルタ航空パイロット組合新協定に合意

DL 航空パイロット組合 ALPA（11,000 人）が、2013 年から適用となる新協定に合意した。　これにより、パイロットの給与は、今週 +4%上昇し、来年 1 月に +8.5%増、その後 2 回の +3%増が加わり、2014 年末には現在の給与の +20%の賃上げとなる。 B737 機長の時間当り給与は、2008 年の $153 から 2015 年 1 月には $217 となる。　賃上げと会社の年金基金繰り入れ増に加えて、パイロット組合は B717 型機×70 機の自分たちによる操縦の権利を獲得した。　その見返りに、70 席の小型機のリジョナル航空会社への運航の外注を承認した。　DL は、これにより 50 席機を退役させる。

DL のパイロット組合の協定交渉妥結は、他のメジャーの交渉に大きな影響を与えるだろう。　UA は、過去 2 年間 UA+CO の合併による統一された協定の労使交渉が行われている。　AMR では、5 年間新協定の労使交渉が継続している。(wsj.com, 6/29/2012)

（３）AMR 単独再建計画立案期限を 3 ヶ月間延期要請

AMR と債権者委員会は、6 月 29 日、破産法廷判事に対して AMR 単独による会社再建計画立案期限を 12 月 27 日まで 3 ヶ月間延期することを要請した。(wsj.com, 7/01/2012)

（４）ジェットブルーとエミレーツが FFP 相互承認

jetBlue と Emirates が、FFP プログラム相互償還で合意した。　JetBlue の TrueBlue 会員は、Emirates 便搭乗で TrueBlue ポイントを獲得できるようになる。 Emirates の Skyward 会員は、JetBlue 便搭乗で Skyward ポイントを集めることができる。(usatoday.com, 7/02/2012)

（５）バージンアメリカ 第 1 四半期決算▲$76m 損失計上

Virgin America の第 1 四半期決算が、▲$76m の損失計上となった。 2007 年創立以来、この会社は未だ一度も通期の利益を計上できていない。　しかし、2012 年通期では第 1 四半期が欠損計上であったにも拘らず、当初の利益計上見通しを維持している。(wsj.com, 7/03/2012)

（６）ボーイング 航空機 20 年予測

ボーイングは、来週開催される Farnborough 国際エアーショーで新造機の発注を発表するだろう。　ボーイングは、今後 20 年間の航空機需要を昨年の予測から +13%（+500 機）増加させた。　この新たな予測は、20 年間で 4.5 兆ドルの新造機需要が発生すると予測している。　最大は、一本通路の小型機で、合計 23,240 機（2.08 兆ドル）となるだろう。　エアバスは、アラバマ州で A320 の組立工場を建設する。（初号機ラインア

ウト 2016 年）　前回予測比 +13%増分の大部分は、B767、B777、B787 などの大型機の増加によるものだ。　大型機の総機数は、前回予測よりも +620 機多い 7,950 機だ。　ボーイングは、2013 年初頭に月産機数を B777×8.3 機、B787×10 機に増産する。
航空機需要予測の前提となる旅客需要は、年率 +4%増を見込んでいる。　航空管制能力の向上は年率 +5%だ。　旅客需要は、20 年後には現在の倍となるだろう。　新規デリバリーの 40%は機材更新用だ。　航空貨物需要は、年率 +5.2%（前回予測は +5.6%）で増加する。　貨物専用機は 1,740 機から 3,200 機に増加する。
リジョナルジェット機は、Bombardier（加）、Embraer（ブラジル）、Sukhoi（露）、COMAC（中）の航空機×2,020 機となるだろう。(wsj.com, 7/03/2012)

（７）ボーイング、新ジェット試験

ボーイングは、来週にも燃費性能のより良い、環境により優しいジェット機の新テクノロジー開発計画を発表する。　以下がその概要である。

新テクノロジー	効　果
Advanced engine-vibration control	騒音削減と整備費の削減
Adjusted back edges of wings	軽騒音急速下降　（翼端の形状が変えられる）
Engine exhaust nozzle 口径拡大	離着陸時のエンジン出力向上
Ceramic materials	高温耐熱セラミック部品によるエンジン効率化

(wsj.com, 7/05/2012)

（８）スピリッツ航空、サウスウエストにレーガン空港発着枠売却

Southwest 航空は、ワシントンの Reagan National（DCA）の発着枠を Sprit 航空から購入し、DCA=STL 新路線を 9 月 6 日から開設する。　Spirit は、DCA=Fort Lauderdale 線を近くの Baltimore 空港発着に移動する。(travelweekly.com, 7/05/2012)

【欧州＆アフリカ】

（１）ヒースロー航空入国審査待ち 90 分

LHR 空港の入国審査待ち時間が、先週 90 分に達した。　これは、最大待ち時間目標値の倍に当たる。　当局は、LON オリンピック開催中は審査官の増員により対処できると言っている。(FT.com, 7/02/2012)

（２）エアバス、米国組立工場建設

エアバスが､7 月 2 日､$600m をかけたアラバマ州航空機組立工場建設計画を発表した。2015 年から A320 型機×月産 4 機を製造する。　初号機のラインアウトは 2016 年。　約

1,000 人を雇用する計画だ。(wsj.com, 7/02/2012)

（３）イージージェット会長の」辞任要求

easyJet 会長 Sir Michael Rake が、Libor のスキャンダルで辞任するバークレー銀行頭取 Marcus Agius の後任に指名される可能性がある。 easyJet 創立者で同社の 36%を保有している Sir Stelios Haji-Ioannou が、会長辞任を求めて臨時株主総会の開催を要求した。 Stelios は、以前から会長の辞任を要求している他、easy ブランドの使用権、給与、機材投資、配当などの問題で easyJet 経営陣に揺さぶりをかけている。 今回の会長辞任要求も、株主の賛成を得られないだろう。(FT.com, 7/03/2012)

【アジア＆中東】

（１）キャセー、LCC 設立に目もくれず

CX 航空 CEO John Slosar は、LCC 設立提案を却下した。 ASK ベースでアジア最大の CX はどの路線でもシェアを奪われていないので、LCC に対して脅威を感じていないと彼は語っている。 そして UA や AC の子会社 LCC の失敗例を挙げて、LCC との対抗上、単に LCC を作れば良いという訳ではないと言っている。 CAPA のアナリストは、CX は LCC のシェアが少ない香港と中国の路線を多く保有しているために、LCC との競争を回避できていると言っている。 そして、将来これらの路線の LCC 参入が増加すれば、状況は一変するだろうとアナリストは予想している。

SQ は、今月 Scoot を立ち上げた。 Tiger Airways に対しては 33%出資している。 中国東方航空は、QF と香港でバジェット航空会社の設立を計画している。 上海の春秋航空は、今年にも上場する計画だ。 全日空は、香港の Far Eastern Investment Group と合弁企業の Peach を日本で設立した。 CX は、168 機のフリートを保有し、98 機を発注中である。(FT.com, 7/01/2012)

（２）インドネシア LCC ブーム

インドネシアの人口は世界第 4 位だ。 GDP は現在世界第 16 位だ。 2030 年までに世界第 6 位となるだろう。 中間所得層（世銀定義は 1 日当り$2～$20 の所得層）は、1 億 3,100 万人から 2 億 4,400 万人になるだろう。 海外旅行者は、昨年 800 万人以上を記録した。 これは 2010 年比 +23%増となる。 国内航空需要は 6,000 万人（前年比 +16%）であった。 2016 年までに、海外旅行 1,500 万人、国内需要 1 億 2,000 万人になると予測されている。 AirAsia は、KUL から JKT に本社の戦略本部を移転させる。 そして Indonesia AirAsia のフリートを 17 機に増機して、来年第 1 四半期に上場させる計画だ。

Lion Air（国内線市場シェア 40%）は、ボーイング機×230 機（$22bn）を発注した。 そ

して、最近 B787×10 機による新たな FSA Batik Air の設立を検討している。　リストラを成功させた国営航空 GA は、ローコスト航空会社 Citilink を分社した。（GA の市場シェアは 20%）　インドとインドネシアの合弁 Pacific Royale と呼ばれる国内線 FSA が今月運航を開始した。　負債まみれの Mandala Airlines は、シンガポールの Tiger Airways と現地 PE 企業の Saratoga Capital から新たな資本を獲得して再出発した。　インドネシアの航空会社の急成長と、老朽化している航空インフラのミスマッチが発生している。パイロットの不十分な訓練と、品質の悪い管制官が問題となっている。　業界の一部は安全性の悪化を危惧している。(FT.com, 7/01/2012)

（３）インド航空は民営化しなければならない

AI 航空のパイロット ストがやっと終了した。　AI は、$10bn の総負債と▲$1.5bn の累積損失を抱えている。　政府は、AI に対して 昨年の 11 月、負債リストラパッケジで $3.2bn の資金を注入した。 それに引き続いて今年 4 月には $5.3bn を援助した。 2005 年の 111 機の新造機発注が負債拡大の原因だ。　犬猿の中であった AI と Indian Airlines の拙い合併も、AI の経営の足を引っ張っている。　アナリストは唯一の解決策は AI の民営化だと言っている。　インド航空会社に対する外資は、現在 49%以下に制限されている。　外国航空会社の出資は認められていない。　政府は、外国航空会社の投資規制を緩和することを考えているが、その具体的スケジュールは未だ決まっていない。(FT.com, 77/04/2012)

（４）エティハド航空、エールリンガス株キープ

Etihad 航空 CEO James Hogan は、7 月 4 日、保有している 2.99%の Aer Lingus 株を売却する意思はないと語った。　そして、アイルランド政府の持ち株 25%を購入する意思が依然としてあることを確認した。　3 回目の買収を試みている Ryanair に撮っては痛手となる。(FT.com, 7/04/2012)。

（５）豪州バージン、B737 デリバリー延期

Virgin Australia が、幾つかの発注した B737-800 のデリバリーを 2016 年以降に延期した。同社は、この延期を除いて 2013 年～2016 年の間に B737-800×31 機を導入する。 2019 年～2021 年の間には B737 MAX×8 機を導入する。(wsj.com, 7/04/2012)

（６）キングフィッシャー、負債$72m 売却

インド金融企業の SREI Infrastructure Finance が、7 月 2 日、Kingfisher 航空の負債 $72m を買収したと発表した。　Kingfisher は、1 月～3 月の四半期で前期比 3 倍の▲115.2 億ルピーの損失を計上した。　負債は、少なくとも $1.4bn に増加している。(channelnewsasia.com, 7/03/2012)

Kingfisher は、Mumbai の空き事務室などを含む幾つかの手持ち不動産を売却する。(wsj.com, 7/05/2012)

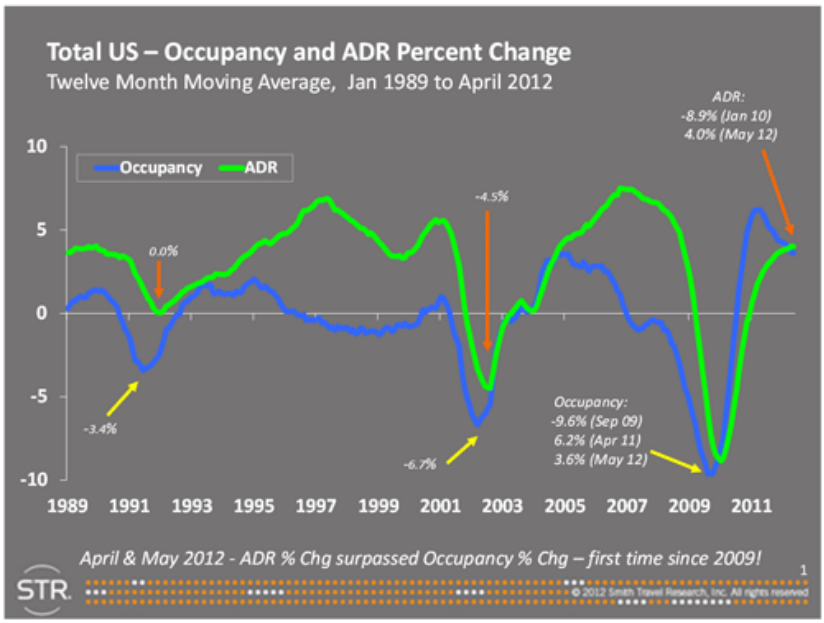
ホテル & リゾート

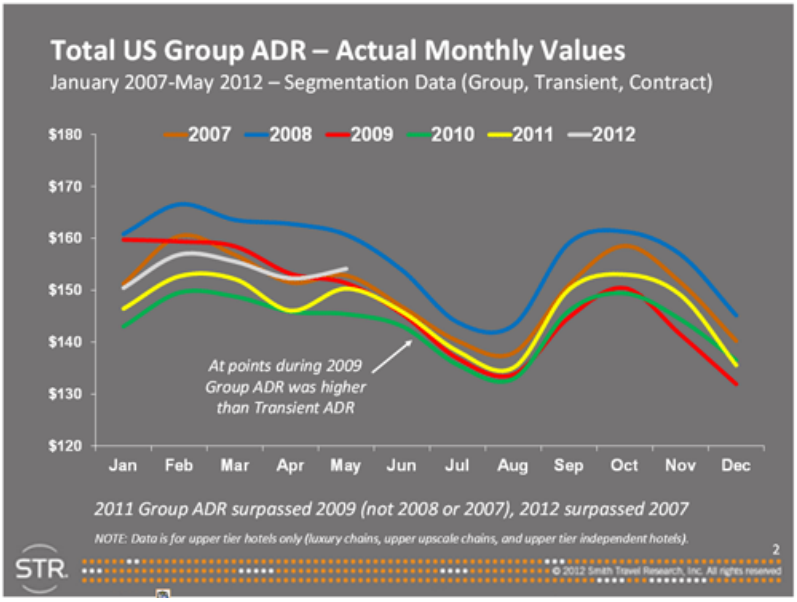
（１）マカオ賭博市場　6 月成長鈍化

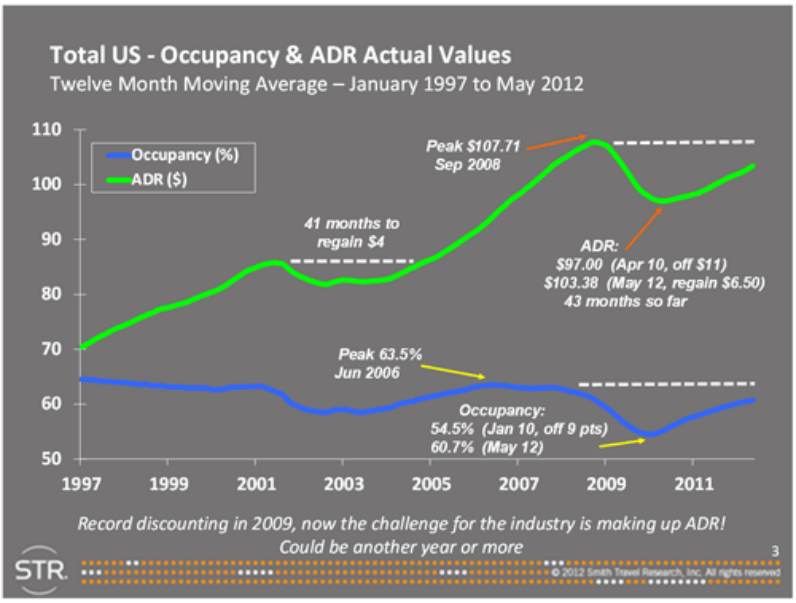
世界最大の賭博市場マカオの 6 月賭博収入実績が、前年同月比+12.2%増となった。　今年初めの増率 +22%～+35%と比較すると成長率が鈍化している。　しかし、一桁の成長率となった 5 月の +7%よりは持ち直している。　アナリストは、経済低迷が賭博収入増加率の低下とリンクしていると言っている。 Wynn Macau は、最近、Macau の Cotai ストリップに於ける $4bn のカジノプロジェクトを発表した。　Sands China は、Sands Cotai Central（$4.4bn プロジェクト）を完成させつつある。　両プロジェクトが完成すれば、マカオのホテル客室は +25%増加することになる。　マカオの 2011 年の賭博収入は $34bn（前年比 +42%）で、LAS Strip の 5 倍以上の収入規模を誇る。(FT.com, 7/02/2012)

（２）米ホテル業績好調

以下の 3 枚のスライドは、Smith Travel Research が調査したものです。　米国のホテルの業績が好調です。(HNN, 6/29/2012)







（３）ベットフェアー（英）の世界展開

Betfair Group が、欧州域内への展開を拡大する。　スペインとイタリアでフルラインセンスを取得後、今後 12 ヶ月以内に キプロス、ギリシャ、スエーデンへ進出する計画だ。主要市場のスペインとイタリアについては、規制緩和後に展開を積極化する方針だ。Betfair は、William Hill や Ladbrokes の固定オッズの賭けと異なり、賭博に参加した人たち同士の賭けを仲介して そこから手数料を取得するモデルを採用している。(FT.com, 6/29/2012)

Betfair が、British Racing に対して £40m を支払う契約を結んだ。　これは、顧客減少が進んでいる競馬業界に対して、Betfair が競馬の賭けから生じる利益の 10.75%を 5 年間

に亘って支払う契約だ。　最低支払額は £40m となっている。(FT.com, 7/04/2012)

（４）サウンズ会長、マカオのカジノの売春否定

不当に解雇されたとして Las Vegas Sands とその幹部を訴えた元 Sands Macao CEO Steve Jacobs が、裁判所に提出した資料の中で、Sands のマカオのカジノで幹部の承認の下で高利貸しと売春が実施されていたと言っている。　Sands は、根も葉もないことだとこれを否定している。(FT.com, 6/30/2012)

（５）ウインリゾーツの 2 つ目のマカオプロジェクト

Wynn Resorts が、マカオ当局から Cotai 地区の土地使用許可を取得した。　Wynn Resorts は、この土地を利用してマカオで 2 軒目となる $4bn のカジノリゾートを建設する。　このプロジェクト開発のために、Steve Wynn は小さなほとんど知られていないマカオの会社に $50m を支払った。　そしてマカオ大学に $135m の寄付を約束した。　米証券取引委員会は、この寄付金の調査を開始している。　一方、Las Vegas Sands は、証券取引委員会と司法省から Foreign Corrupt Practice Act 違反容疑で捜査されている最中だ。5 月には、元マカオ自治政府高官が、香港の不動産大立て者への土地斡旋に関する $2.5m の収賄でマカオ高裁から有罪判決を受けている。(wsj.com, 7/01/2012)

（６）スターウッド、中国 100 ホテル展開達成

Starwood Hotels & Resorts Worldwide の中国ホテル展開数が 103 軒に達した。　Sheraton ブランドは 2016 年までに 90 軒に増加する。　Sheraton Macao と Cotai Central は、3,863 室を備えるこの地区最大のホテルとなる。(cpexecutive.com, 7/02/2012)

（７）世界ポーカー大会優勝者 $17m を獲得

Caesars Entertainment が主催している World Series of Poker で、Antonio Esfandiari（33）が優勝し、史上最高の 1 等賞金 $18m（含 Buy-in $1m）を獲得した。　過去の最高賞金額は、2006 年の $12m。(wsj.com, 7/04/2012)

（８）カーライル、中国マンダリンチェーンに出資

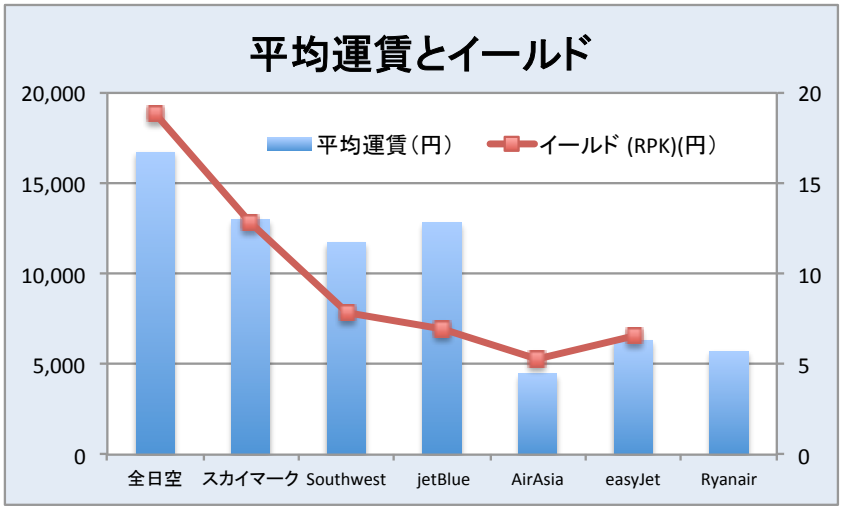
世界第 2 位のプライベート・エクイティ企業 Carlyle Group が、中国の Mandarin Hotel Holdings Ltd.の 49%を買収した。　Mandarin Hotel は、中国 6 都市に Crystal Orange Hotel や Orange Hotel ブランドの 25 ホテルを運営している。　Carlyle は、Mandarin に出資して中国の中級ホテル市場に投資する。　同社は、既に 60 のホテルに $4bn を投資している。　2007 年には、中国第 2 位のホテルグループである New Century に投資した。(businessweek.com, 7/05/2012)

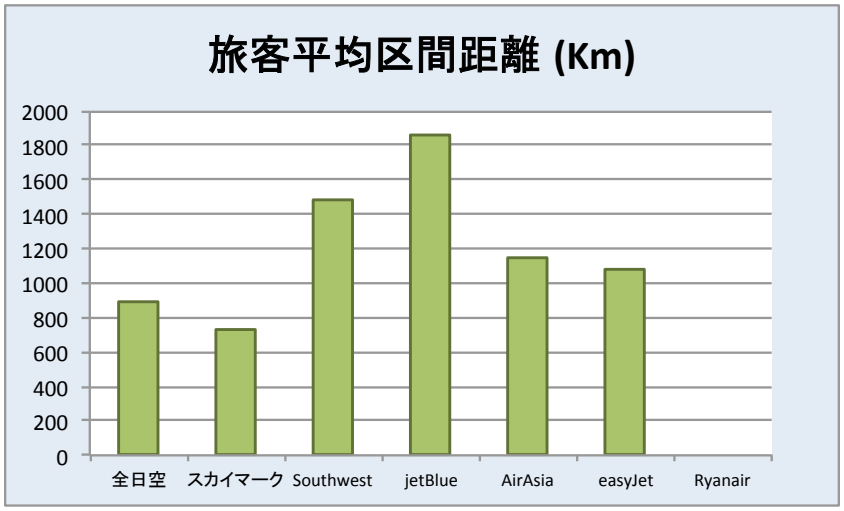
編集後記

「異常に高い日本の国内線運賃」

既存のレガシー航空会社よりも▲30%以上も安いスカイマークの運賃でさえ、海外の航空運賃と比べれば極めて高い。　日本の国内線航空旅客は、海外の航空運賃に比してべらぼうに高い運賃の負担を強いられている。

下図は、全日空とスカイマークの運賃を外国の LCC と比較した表だ。　これによると全日空が収受した平均運賃は 16,698 円で、スカイマークの 12,855 円を約 +30%上回る。海外の大手 LCC と比較すると、全日空の運賃は 3.5 倍（AirAsia）～1.5 倍（Southwest）も高い。
スカイマークの場合は、2.4 倍（AirAsia）～1.02 倍（Southwest）となる。　スカイマークの運賃は、単純比較した場合は Southwest 及び jetBlue と略同レベルとなるが、注意を要するのは 米大手 LCC の旅客当りの平均飛行距離がスカイマークに比して 2～2.5 倍長いことである。　つまり、スカイマークの運賃でさえ、飛行距離を加味した実質的運賃では、下表のイールド（有償座席当り旅客収入=PRRPK）の値に現れている通り、米大手 LCC の 2 倍近くも高いことになる。





	全日空	スカイマーク	Southwest	jetBlue	AirAsia	easyJet	Ryanair
平均運賃(円)	16,698	12,959	11,715	12,794	4,451	6,309	5,700
イールド (PRRPK)(円)	18.837	12.855	7.856	6.891	5.299	6.577	n.a.
平均区間距離 (Km)	886.5	733.6	1,490.00	1,856.70	1,150.30	1,084.4	n.a.

全日空およびスカイマークは、平成 24 年 3 月期；Southwest, jetBlue, AirAsia は、2012 年第 1 四半期(1 月～3 月)；easyJet は、上半期(2011 年 10 月～2012 年 3 月；Ryanair は、2011 年 4 月～2012 年 3 月

為替 £=¥125, €=¥100, $=¥80, M$=¥25.15

Southwest の平均旅客飛行距離 1.490km 或は jetBlue の 1,856km は、羽田沖縄の区間距離 1,687km に相当する。 easyJet の 1,084.4km は、羽田福岡 1,041km に相当する。

この高い運賃の原因は、高い着陸料、高い航行援助施設利用料、高い航空機燃料税、高い空港ビル使用料などによる所が大きい。 スカイマークの平成 23 年 3 月期の有価証券報告書からは、営業費用に含まれるこれらのコストの割合が下表の通り 20.4%になると推定される。

仮にこれらのコストが▲50%値下げできれば、そしてそれが旅客の運賃に還元されるとすると、スカイマークの運賃は 11,663 円 {12,959 円×(1-0.1)} に更に▲10%以上の値下げが可能になる筈だ。

	費 用 (単位：百万円)	営業費用に 占める割合
燃 油 税	3,400	5.2%
空港使用料	7,631	11.7%
空港管理費（賃貸料）	2,242	3.5%
営業費用合計	64,971	100%

LCC が格安運賃を導入すれば、対抗上 既存の大手航空会社の運賃もそれに連れられて値下げされるだろう。　航空と競合する新幹線の路線では、きっと特急料金の値下げを誘発するだろう。　そうなれば日本の移動コスト、つまり「交通の取引費用」が低下する。

経済を活性化させて成長軌道に日本を再び乗せるには、経済取引を行う時に発生する「交通の取引費用」を低下させる必要もあると考える。　航空のインフラコストを低下させて航空運賃を値下げできれば、新幹線の運賃低下にまで波及し日本の「交通の取引費用」が低下するじゃないか。

観光庁が 5 月 11 日に発表した「平成 22 年分の旅行消費額」によると、日帰り旅行を含めた国内旅行消費額は 22.4 兆円となる。　この内、交通費は 7.6 兆円となり、国内旅行の旅行中支出の 41%を占めることになる。　この割合を低下させる必要があるのではないだろうか。

以下は、平成 23 年 12 月 5 日の情報 510 号にも掲載した一文である。

福沢諭吉の「文明論之概略」（明治 8 年=1875 年初版）の中に、交通の重要性について書かれている箇所がある。　福沢先生は、こう書かれている。
「西洋諸国の文明開化は徳教にも在らず、文学にも在らず、又理論にも在らざるなり。然らば則ち之を何処に求めて可ならん。　余を以て之を見れば其の人民交通の便に在りと云はざるを得ず。　千八百年代に至って蒸気船、蒸気車、電信、郵便、印刷の発明工夫を以て此交通の路に長足の進歩を為したるは、恰も人間社会を転覆するの一挙動と云ふ可し。」

■　（H.U.）

表紙：
電線のある風景
筆ペン、水彩絵の具
画用紙 F2 DRAWING BOOK
2012 年 7 月作

TD 勉強会 情報 541　（以上）