

平成 22 年 10 月 11 日

TD 勉強会 情報 448

1. トーマスクック店舗統合 合併、オンライン予約に抵抗
2. 航空旅客保護法案 GDS 付帯収入運賃表示議論誘発
3. アメリカン航空、バリュー創造旅行会社に補償
4. トラベルポート ユニバーサル API 公式立上げ発表
5. その他のニュース
6. 極東航空株式会社 物語 (33)



1. Thomas Cook and Co-op aim to defy travel trend

トーマスクック店舗統合 合併、オンライン予約に抵抗

Thomas Cook と Co-operative Travel が、10 月 8 日、両社の小売店舗と外貨両替事業を合併させると発表した。この合併会社は、英国一の 1,200 店舗を保有し、430 万人の顧客を抱える旅行会社となり、Thomas Cook が 70%、Co-operative が 30%を保有する。合併後も Thomas Cook と Co-operative Travel の社名は維持される。合併によるコスト削減シナジーは▲£35m となる。統合された店舗シェアが 34%にとどまることと、店舗販売は全販売の一部であり決して大きく無いために、当局の合併承認は比較的早い時期に下されるだろう。

この店舗統合のための合併は、最近の旅行のオンライン予約の増加のトレンドに逆行していないのだろうか？ 事実、ロンドン住民の 10 人の内 6 人が旅行会社を使用しないと言っている。(Mintel 調査) 昨年、目抜き通りの最も小さな旅行会社である STA Travel や Flight Centre の、休暇旅行予約は極めて少なかったと思われる。

Thomas Cook は、Co-operative Group の苦勞している旅行部門との提携による 縮小しつつある市場に対するプレゼンスの拡大は、意味があると強調している。これは部分的には正しい。休暇旅行好きが多い M25 環状線の外側の人々は、目抜き通りの旅行会社の確実さとヒューマンコンタクトを欲している。

それ以上に重要なことは、店舗で取り扱う商品はマージンが高いパッケージツアーだと言うことだ。 Thomas Cook では、パッケージツアーの 70% が店舗販売だ。

Thomas Cook CEO Manny Fontenia-Novoa は、こう言っている；

- インターネットの成長は、ポイントツーポイントの予約に集中している。
- 4 人～5 人の家族の休暇旅行の顧客は、店舗の有益なアドバイスを欲している。
- 目抜き通りの店舗は役に立たなくなると長い間言われているが、それは言い過ぎだ。
- Thomas Cook の英国とアイルランドに於けるオンライン販売は、2009 年に前年比 +16% 増加した。 三分の一がオンライン販売となっている。 今年が目抜き通り販売のシェアを奪い返すだろう。

Mintel の上席アナリスト Tom Rees は；

- 旅行会社とインターネット関係は、インターネット利用者が旅行会社のエージェ

ントの助け（travel agents' characterization）を借りないという単純な話よりもズート複雑だ。

- 5人の内1人の英国人がインターネットで下調べしてから旅行会社で予約している。その逆で、全く同じ率の人たちが、旅行会社で下調べした後にオンライン予約している。

アナリストは、この店舗合併は成功すると予想している。 Thomas Cook の1株当たり利益を +10% 増加させると見ている。 しかし、幾人かのアナリストは、Co-op の Thomas Cook との合併は、要すれば悪戦苦闘中の2社が互いに助け合う“不幸な結婚”になると見ている。

Langton Capital の Mark Brumby は、ライバル企業の小売りトップ Tui Travel には、この合併は大きな影響を与えないだろうと言っている。 Tui は、現在英国に 900 店舗を保有している。 そして、この数は 全販路に対して適正なバランスになっていると言っている。 ■



2. Consumer-protection is fuel debate over GDS fee displays

航空旅客保護法案 GDS 付帯収入運賃表示議論誘発

米運輸省は、6 月に、消費者に対する航空運賃開示のより透明化から、搭乗拒否補償、空港ゲート離脱後遅延、予約 24 時間後の運賃支払い、州裁判所への航空会社提訴の問題まで、幅広い分野をカバーする航空旅客保護法案を提案した。この新たな規則で、運輸省は航空会社のサービス内容の約款への明示を要求している。

GDS を含め旅行会社は、付帯サービス運賃の GDS 経由販売の実現を願っている。そして、全米旅行業者協会（ASTA）は、他の業界団体と共に、運賃情報の GDS への提供を航空会社に対して義務づけることを運輸省に要求している。

これに対して、航空運輸協会（Air Transport Association）は、運賃情報の開示と透明性の増加については賛成するものの、その流通方法の選択については航空会社の自主的な判断に委ねるべきだと主張している。運賃情報の流通は、飽くまで市場原理に従って実施されてしかるべきであり、行政の介入は可能な限り回避するべきだと言っている。さもなければ、航空会社と GDS 間の契約交渉は成り立たなくなってしまうだろう。

AA 航空とダイレクトモデルを使用して付帯サービス運賃を市場に提供しようとしている Farelogix は、運輸省の介入は技術革新に悪影響を与えと言っている。同社は、将来のシステムにとって最も重要な要件は、旅行者の FFP のステータス、属している法人、提携旅行会社、或は その他の詳細を知るために、クエリの最初に旅行者の認証の詳細を獲得することにあると言っている。

しかしながら、現在のモデルでは GDS が消費者に提供される価格とプロダクトを支配しているので、航空会社は、自分のプロダクトにも拘わらず、一体誰にどのように販売されているのかを知らされていない。これは、知られざる旅客に対する販売（“anonymous traveler” sale）と言われている。

Farelogix は、GDS の価格支配が継続する限りは、旅行会社と GDS チャネル経由で提供されるオプションが大幅に制限されてしまうことになるので、運輸省の GDS への運賃情報提供の義務化は、予期せぬネガティブな結果をもたらすと警告している。

航空会社は、付帯サービス運賃の GDS 経由販売に加えて、特定のサービス慣行やサービススタンダードの約款への表示にも反対している。当局は、航空会社に対して約

款の設定方法まで規定する権限を有していないと航空会社は言っている。そして、そんなことをしたら、サービス変更の全てが約款上の契約違反に該当することになるので、航空会社は多くの旅客から州裁判所に訴訟されてしまうと言っている。この件で、IATA は、米国外から出発する外国航空会社へのこの規則適用は、国際法上の域外適用の問題を孕んでいると言っている。 ■

travelmarketreport, 10/04/2010

3. AA Will Compensate Agents Who Creative Value

アメリカン航空、バリュー創造旅行会社に補償

AA 航空が、同社のダイレクト コネクト マーチャンダイジング プログラムに参加してバリューを創造した旅行会社に対して補償すると言っている。

既にかかなりの数の旅行会社が AA のダイレクト コネクトに参加して、そこでオプション サービスの販売を開始している。そして、より多くの旅行会社が、このプログラムに参加しつつあると AA は言っている。AA は、参加した旅行会社が創造するバリューはどんなもので、それに支払われる具体的な補償は何なのかについては明かしていない。参加した旅行会社毎に、大きく異なる契約内容になっていると言っている。

AA は、こう言っている。

- このダイレクトのプログラムが、旅行会社の唯一の付帯サービス運賃販売のチャネルになる。
- GDS に対するマーチャンダイジング情報（即ち付帯サービス運賃情報）は、唯一 XML リンクによって提供する。
- そして、何時かの時点では GDS に提供している伝統的な EDIFACT リンクを遮断する。

必要なテクノロジーリソースを保有している大手法人管理旅行会社（TMC）は、AA との XML リンクを開発できる。リソースを持たない中小の旅行会社は、Farelogix の SPARK プラットフォームの如くの第三者プロバイダー経由で AA の付帯サービスを販売することになる。

多くの旅行会社は、GDS からの報復（インセンティブのカットなど）を怖れて、AA のダイレクトに参加したことを隠している。そして AA が、ダイレクト参加に対してどんな補償をしてくれるのかの詳細を聞いたがっている。

Business Travel Coalition は、全ての付帯サービス運賃を表示する最初の航空会社は、競争会社よりも 20%～40% も高いと言っている。航空会社は、義務付けられるまではこの運賃の自発的な GDS への提供を実施しないだろうと言っている。運輸省に義務化を要求するつもりはないが、航空会社は現在 GDS と取引をしているのであれば、付帯サービス運賃の GDS 経由の流通も実施させるのが筋であると言っている。 ■

Travelport Press Release, 10/04/2010

4. Travelport Unveils Universal API

トラベルポート ユニバーサル API 公式立上げ発表

Travelport が、Universal API の公式な立上げを発表した。Travelport Universal API は、複数ソースから旅行コンテンツと関連サービスを集積することができる GDS 業界初の API である。この新技術のお陰で、ディベロッパーは、広範囲なコンテンツに対してより迅速且つより効果的にアクセスすることができるだろう。

旅行コンテンツには、以下が含まれる。

- GDS コンテンツ
- LCC コンテンツ
- 高速鉄道コンテンツ（ダイレクトコネクト）
- オプションサービスを含むマーチャンダイジングコンテンツ

全世界の第三者ディベロッパー、OTA、旅行会社、コンソリデーターは、Web やデスクトップ ソリューションやモバイル アプリケーション上で展開するための旅行関連アプリケーションを開発する際には、以下のメリットを享受するだろう。

- 市場への迅速なアプローチ
- 旅行サプライチェーンのスムーズな流れ
- ソフトウェア開発コストの削減

Travelport Universal API を利用してアプリケーションを開発する顧客は、真の Super PNR

である Travelport Universal Record の利用によるシームレス予約体験を可能にするだろう。 Travelport Universal Record は、コンテンツ ソースに拘わらず、Travelport Universal API 経由の全ての予約セグメントのデータを格納するオフホスト構造データベース (off-host structured data base) となる。そしてミッドオフィスとバックオフィスの統合を維持するために GDS PNR と完全に同期する。 Travelport Universal API は、既存の API との併用が可能である。 ■

5. その他のニュース

旅行流通・TD

(1) 米政府、欧州旅行にテロ注意喚起

米国務省は、10月3日、全ての欧州旅行に対して テロに関する旅行注意 (travel alert) を発行した。 同省は、この注意の中で、アルカイダと関連組織のテロの脅威が増していると言っている。 国務省は、米市民に対して 米大使館の領事部に国務省の Web サイト経由で旅程を登録することを奨励している。 そして、持ち主不在の荷物に近づかないこと、多くのタグの半券を手荷物に付けたまましないこと (米国人と認識され易い) など 米旅行者に対して身の回りに注意することを呼びかけている。

(travelweekly.com, 10/03/2010)

ツアオペレーターは、これは注意喚起であり警報ではないので、予定通りツアーの催行を継続すると言っている。(travelweekly.com, 10/05/2010)

国務省の欧州旅行注意喚起の影響で、10月4日の航空会社とオンライン予約会社の株価が▲2%~▲4%低下した。 DL は、▲4%とライバルよりも値を下げた。 これ以外に Southwest の Air Tran 買収による ATL (DL 基地) への乗入れが影響したのだろう。

(nytimes.com, 10/14/2010)

(2) 米ツアオペレーター、コミッションモデルからシフト

米ツアーオペレーター (T/O) が、旅行会社に支払っているコミッションモデルを変更している。 今までの固定されたコミッションモデルを改め、出来高に基づくコミッション制に変更している。 しかし、旅行会社に対するコミッションを廃止する訳ではない。 旅行会社が唯一の販売チャネルであった時代は過ぎ去ったのだ。 T/O は、複数販売チャネルをバランスさせる戦略を打ち立てている。 そして、消費者への直販も増

加させるが、T/O は旅行会社チャネルを尊敬し大事にしている。旅行会社の顧客を奪うようなことは決して無いと言っている。(travelmarketreport, 10/07/2010)

(3) 米司法省、アメリカンエクスプレスを独禁違反で提訴

米司法省は、10月4日、小売店に対してマーチャントレートが安い他のカード（ポイントの報奨プログラムが付いていないプレーンバニラカード）の使用を禁止しているのは競争法違反に当たるとして、この規則を維持している American Express を提訴した。現在クレジットカード会社のマーチャントフィーの収入は \$35bn に達している。クレジットカード加盟店は、VISA, MasterCard, American Express の大手クレジットカード会社から安いマーチャントレートの他のカード使用奨励のための値引き販売やおまけ付き販売を禁止されている。司法省は、このカード会社が加盟店に課している規則が競争を不当に抑制していると判断した。Visa と MasterCard は、規則の破棄を約束し司法省との和解の道を選択したが、American Express は法に違反するようなことは実施していないとして裁判で争うこととなった。

American Express は、この司法省の新規則により Visa と MasterCard よりも高いマーチャントレートの自社のクレジットカードから安いカード使用に切り替える消費者が多数発生する恐れがあるので、競争上不利になると言っている。しかし、業界の一部は、ポイントプログラム付きのカードの使用を優先している消費者が多く存在するので、新たな規則はクレジットカード会社に大きな影響を与えないと予想している。

クレジットカード会社は、不況で支払いの遅延や不能が増加したために、クレジットラインやマーチャントレートの引き上げを実施している。その上、最近のデビットカード手数料の新たな禁止規則の発効で大幅な収入減少に直面するだろう。大手クレジットカード会社第4位の最小企業である Discover Financial Services は、今回の司法省の提訴には含まれていない。(wsj.com, 10/05/2010)



(4) 2010 年上半期 米インバウンド旅客 +11% 増

米商務省の発表によると、2010 年上半期の米インバウンド旅客数が 前年同期比 +11% 増加し 2,750 万人に達した。彼らは \$65.2m を消費した。最大の海外市場である西欧州からの訪問者数は +0.2% とフラットであった。英国は▲3.7%、ドイツは▲0.2%

減であった。 陸続きのカナダとメキシコからの訪問者数は、それぞれ 920 万人と 650 万人 (+10%～+12%) と総訪問者数の半分以上を構成する。(ytavelweekly.com, 10/07/2010)

(5) 第 5 回 SITA 世界航空旅客セルフサービス調査

以下は SITA の主要 7 空港における旅客 (2,490 人) の調査結果。

セキュリティチェックを含むセルフサービス	70%	(前年調査 58%)
自動ボーディングゲート	70%	(57%)
Kiosk のチェックイン以外の使用意思	66%	
航空会社 Web サイト ホテル予約	38%	(21%)
航空会社 Web サイト レンタカー予約	35%	(19%)
旅行保険、バスや列車切符、免税品購入	上記と同様の増率	
オンライン航空便予約	74%	
オンライン チェックイン	61%	
KIOSK チェックイン	71%	
調査当日モバイル チェックイン	3%	
過去モバイル チェックイン経験	23%	(14%)
モバイル チェックイン使用意思	58%	
セルフ手荷物タグging意思	70%	
空港外手荷物ドロップオフ	75%	
有料空港外手荷物ドロップオフ	33%	

(SITA, 10/06/2010)

空 運

【共 通】

(1) 航空会社 航空機輸銀融資に反対

金融危機の前は、航空機に対する輸銀融資の利率は、商業融資利率よりも高率であったが、危機後はこれが逆転し輸銀融資の方が低くなっている。

米航空会社と ATA (Air Transport Association) は、外国航空会社に対する輸銀融資の提供が、ライバル企業の金融コストを引き下げると同時に供給過剰を引き起こしているとして、この融資を抑制することを政府に訴えている。最近、ブラジル、カナダ、中国、日本、ロシアがジェット旅客機を作り出したので、1986 年に決められた OECD の輸銀融資に関する規則は実態に適合しなくなっている。OECD は、現在規則の改定作業を実施している。

ボーイングが販売している航空機の三分の一以上に輸銀融資が使われている。米輸銀は、ボーイング機の輸出に対して \$8bn を融資（政府保証）した。航空会社の輸銀融資反対に慌てた、ボーイングが反論を開始した。9月23日付け書簡を議員に送付し、輸銀融資が無くなれば米航空宇宙業界は大きなインパクト蒙ると訴えている。航空機メーカーは、通常は、顧客である航空会社のコメントに口を挟むことを避けているが、この輸銀融資については強力な反論を展開している。それだけ、この問題が、メーカーにとって放っておけない大きな問題であることを示している。

欧州では、1月に航空会社9社が連名で、彼らの政府に対して政府保証とボームベース規則（エアバスとボーイングの自国の航空会社の機材発注には、輸銀融資の使用が禁止されている）の見直しを要求している。(wsj.com, 10/04/2010)

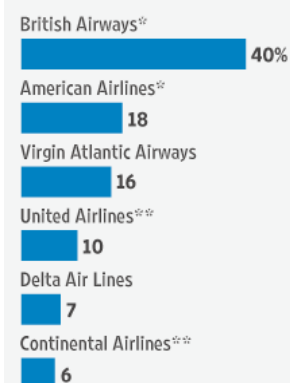


（２）ワンワールドの３社ジョイントベンチャー開始

10月6日、oneworldのAA+BA+IBの３社ジョイントベンチャーが開始された。AAとBAの提携模索開始から14年が掛かったことになる。105ヶ国にまたがる400以上のデスティネーションで毎日5,200便を運航し、米欧間トラフィックの20%シェアを確保することになる。このJVにより、新路線の開設やFFPの強化などが実現するだろう。Oneworld（11社）はStar Alliance（28社）とSkyTeam（13社）に対抗する。大西洋路線以外で、3アライアンスの加盟会社獲得競争が激化するだろう。現在、Star Allianceはロシアに、SkyTeamはラ米とインドに、oneworldは中国に加盟会社を持っていない。ラ米のほとんどのシェアを押さえることになる、LATAMの熾烈な争奪

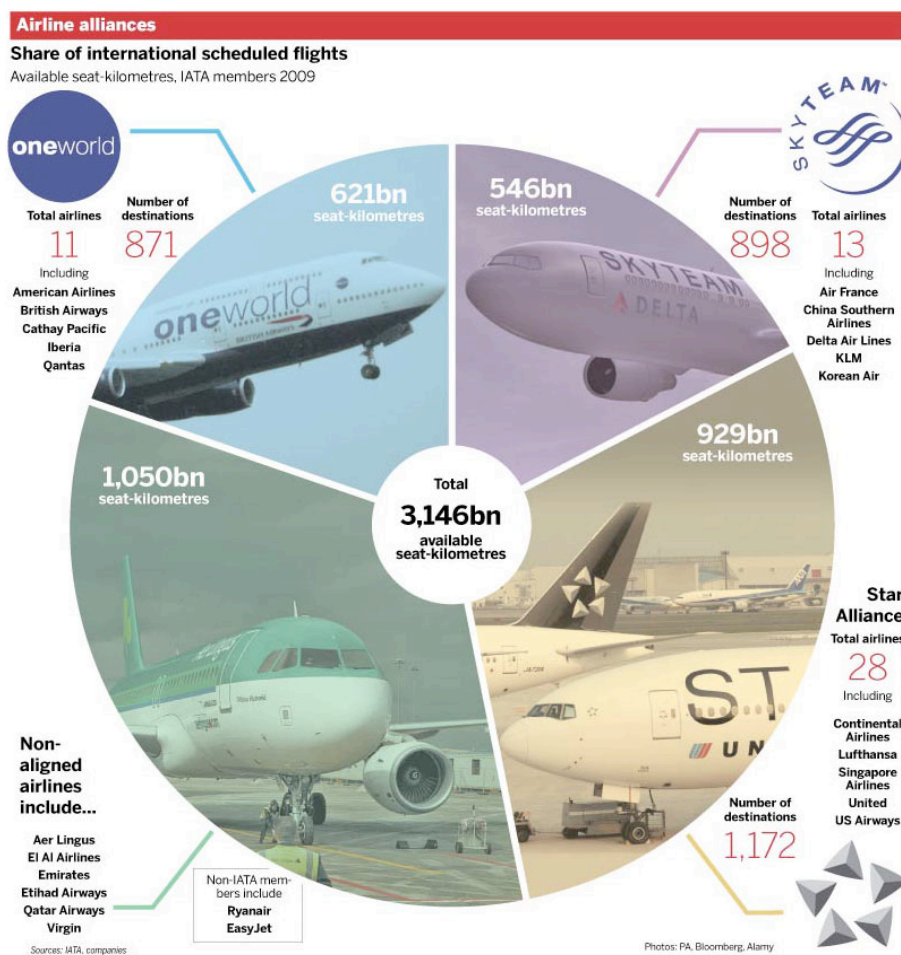
Competitive Skies

Market share for airlines flying between the U.S. and London's Heathrow Airport, October 2010



* Joint venture partners ** Merged Oct. 1
Source: OAG

戦が始まるだろう。(LAN は oneworld に加盟している、TAM は Star Alliance 加盟を決定している) (FT.com, 10/06/2010) (wsj.com, 10/07/2010)



【米 州】

(1) サウスウエスト航空 エアートラン買収

Southwest が Air Tran を \$1.4bn (現金+株式) で買収すると、B737×138 機と 51 のデリバリー ポジション、初めての国際線 (カリブ 6 路線)、ATL を含む 17 国内新地点を一挙に獲得し、米国内線で 22% のシェアを有する企業となる。ここで必要となるのが新たな予約システムだ。Southwest は、旧式の Braniff Cowboy システムを大幅にカスタマイズして使用している。Air Tran は、Navitaire のシステムを採用している。国際線展開となれば、新たなシステムが必要になる。現在候補に挙がっているのは、AA が採用した HP の Jetstream プラットフォームと SabreSonic だ。Amadeus Altea システムも候補に上がっている。

Air Tran が保有している B717 (元 MD-95) ×86 機は、小規模路線用に温存されるだろ

う。 Southwest は初めて 2 機種のフリートを保有することになる。 客室仕様は 2 クラス（117 席）を単一クラス（117 席）に変更する。 手荷物無料とオープンシーティングは継続する。(travelweekly.com, 10/04/2010)

Select Departing Flight:
Seattle/Tacoma, WA to Ft. Lauderdale, FL
Fares do not include government fees and taxes.

Modify Search

From: Seattle/Tacoma, WA - SEA To: Ft. Lauderdale, FL - FLL Return: Depart City/Round Trip

Additional Search Options

OCT 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27
SUN MON TUE WED THU FRI SAT SUN MON TUE WED

Try our Low Fare Calendar
Quickly find our lowest fares

Narrow Results

☐ Nonstop ☐ Direct (No Plane Change, With Stops)

Depart	Arrive	Flight # (% ontime)	Routing	Travel Time (h:mm)	Business Select \$444	Anytime \$419	Wanna Get Away \$179 - \$389
6:05 AM	4:25 PM	515 / 2641	1 stop Change Planes DEN	7:20	\$444	\$419	\$295
10:10 AM	9:40 PM	814 / 153	1 stop Change Planes BNA	8:30	\$444	\$419	\$199 Web Only!
11:15 AM	10:10 PM	412 / 1140	1 stop Change Planes MDW	7:55	\$444	\$419	\$295
11:45 AM	10:50 PM	3095 / 2019	1 stop Change Planes DEN	8:05	\$444	\$419	\$199 Web Only!
12:50 PM	12:05 AM	940 / 981	1 stop Change Planes LAS	8:15	\$444	\$419	\$179 Web Only!

（２）新ユナイテッド航空 役員報酬

UA+CO の役員報酬が、証券取引所へ提出された資料より明らかになった。

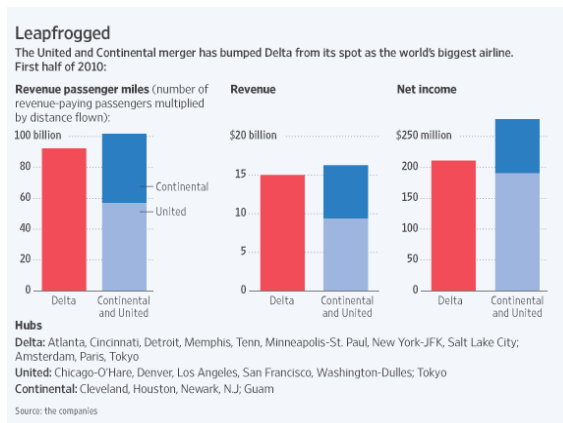
Jeff Smisek (56) CEO 年間給与 \$975,000 + 150%ボーナス
+ 長期インセンティブ

Glenn Tilton (62) 会長 年間給与 \$600,000 + \$150,000 拘束株式
2012 年退任時に退職金 \$4.6m 相当拘束株式

その他のトップ役員 5 人は、年間役員報酬 \$750,000 (3 人) ~ \$650,000 (2 人) + 135% ~ 125%ボーナスを受け取る。(wsj.com, 10/04/2010)

（３）デルタ航空サービス向上

DL 航空の世界一のポジションが、UA+CO に抜かれた。 UA+CO は RPM で DL を +8.7% 上回る。 UA+CO の第 2 四半期の純益は \$506m で DL の \$467m を上回る。 DL は、規模よりサービスが大事だと言っている。 そして \$2bn を投資して C クラスにフラットベッド、Y クラスにオンディマンドのビデオを導入し、JFK の施設を \$1.2bn かけて大改修している。(完成 2013 年) (wsj.com, 10/14/2010)



（４）航空機機内の空気はリスク少ない

8月のNational Research CouncilのTransportation Research Boardの報告書を含む最近の調査によると、航空機の機内の空気は、他の閉ざされた空間よりも余程クリーンであることが分かった。航空機の機内空気は、15分毎に循環されている上に、バクテリアやウイルスを運ぶ塵芥を99.97%除去する病院用のHEPAフィルターが使用されているためだ。航空機の機内は、他の閉鎖空間の場所よりも伝染性の病気にかかるリスクは少ないと言えるようだ。(nytimes.com, 10/04/2010)

（５）航空会社オンライン航空券購入詐欺増加

米国で、オンライン航空券の購入詐欺が増加している。Deloitte UKの2009年の調査によると、50社以上の航空会社の回答者の48%が昨年オンライン詐欺が増加したと言っている。電子支払いセキュリティー管理会社CyberSpaceの調査は、2008年の詐欺の総額が\$1.4bnに達したと推定している。7月には、ミズーリー州で35人の詐欺グループが摘発され、航空会社、銀行、カード保有者、その他に総額\$20mの損害を与えたことが判明した。大手の航空会社は、金融機関の詐欺防止の専門家を雇い、テクノロジーを更新して対策に乗り出している。これ等の航空会社では、詐欺行為は大幅に減少した。しかしセキュリティー対策が十分できない小規模の航空会社が狙われている。オンライン旅行会社でも、詐欺が増えている。彼らは、年間数百万ドルの損害を蒙っている。クレジットカード番号の盗用が詐欺行為の一般的な例であるが、最近盗んだFFP会員番号が悪用されている。航空会社は、セキュリティー他策上詐欺対策の詳細を明らかにしてくれない。(USA TODAY, 10/05/2010)

（６）米空港 連邦航空局再授權法案未成立に苦情

FAA再授權法案(reauthorization bill)が未だに可決されていない。2007年9月30日に期限切れとなった授權法は、合計16回も伸ばし伸ばしで延期されている。Airport Council International 北米支部は、法案不成立のために旅客施設チャージ(PFC)が2000年

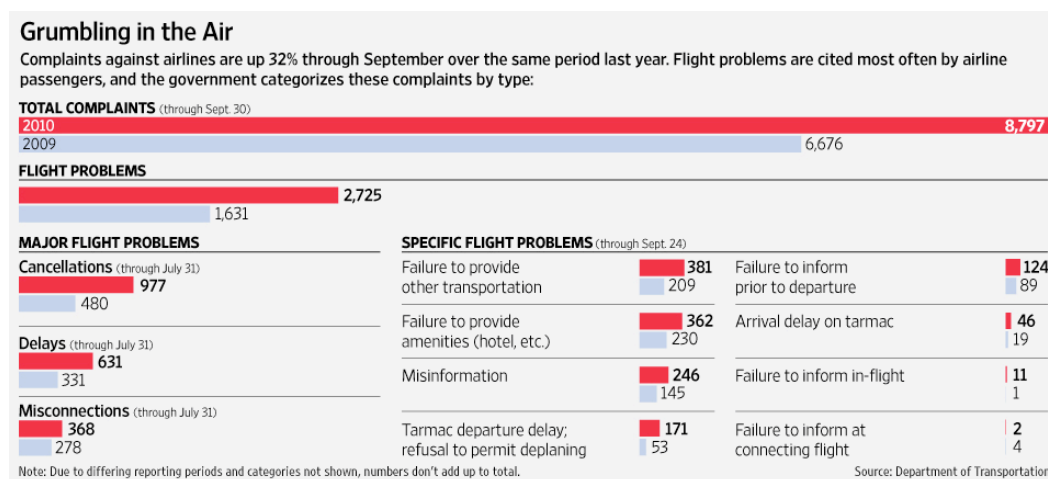
に決められた \$4.50 に据え置かれたままになっていると不満を述べている。インフレに連動させると現在は \$8.11 に値上げされたしかるべきだと言っている。PFC は、1990 年に導入されて以来 空港拡張プロジェクトに \$50bn もの投資を行なって来た。空港資本投資の 30%以上を構成している。(atwonline.com, 10/05/2010)

(7) 管制官 B787 に倍のセパレーションを要求

FAA は、着陸アプローチ時の B787 と B747-8 と 全ての型式の後続航空機との間隔を 10 マイルとすることを暫定的に決定した。この間隔は、既存のその倍で、メーカーや航空会社から規制の緩和の要求が上がっている。A380 についても当初は大きなセパレーションが要求されたが、その後規制値は緩和されている。(wsj.com, 10/05/2010)

(8) 航空会社に対する苦情増加

米航空会社に対する旅客の苦情が、今年 9 ヶ月間で大幅に増加 (+32%) したことが運輸省の統計で明らかになった。定時性が改善し、搭乗拒否や手荷物紛失ケースが減少しているにも拘らず、運輸省に対する苦情の申し立てが昨年同期の 6,676 から 8,797 に著増した。増加の理由は、オンラインで苦情をファイルできるようになったことと、4 月に発効したゲート離脱後の遅延 3 時間規制が、旅客の航空会社サービスに対する関心を高めたものと見られている。航空会社、今冬の悪天候によるスケジュールの乱れを理由に挙げている。(wsj.com, 10/07/2010)



(9) アメリカン航空 ロス＝上海線開設

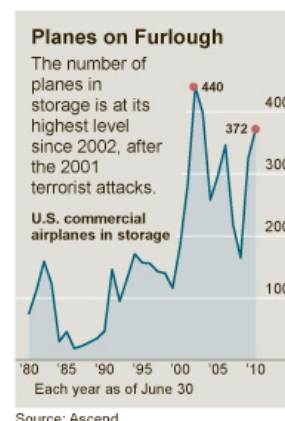
AA が、LAX=SHA 毎日便（使用機材 B777 247 席）を来年 4 月 5 日より開設する。これは AA にとっての ORD=上海/北京線に次ぐ 3 番目の中国路線となる。(travelweekly.com, 10/07/2010)

(10) ユナイテッドとエアーカナダがジョイントベンチャー計画

UA と AC（どちらも Star Alliance）が、米国とカナダ間の路線に於けるジョイントベンチャー計画を発表した。 当局の認可が下り次第来年早々にも開始する。
(channelnewsasia.com, 10/08/2010)

(11) 米航空市場の需給改善

1978 年の規制緩和以来はじめて、米航空市場の健全な需給関係が維持されている。 座席搭乗率は、通常期でも 80%を ピーク時には 90%を超えることに成功した。 燃油費高騰と景気悪化による需要減少で、航空会社は需給改善が焦眉だったのだ。 経年機を退役させたりフリートの一部を非稼働にして砂漠に駐機させたりして需給を改善できた航空会社は、運賃の値上げを出来るようにまでなって来た。 現在でも 372 機が非稼働機とされて格納されている。 過去 10 年間で▲\$50bn 以上の欠損を計上した米航空業界は、ヤット今年には通期で利益を計上できるだろう。(nytimes.com, 10/08/2010)

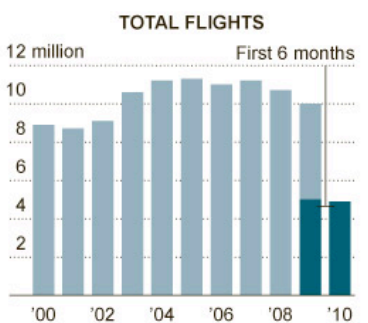


Fewer Planes, More Passengers

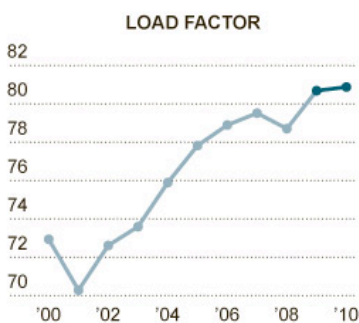
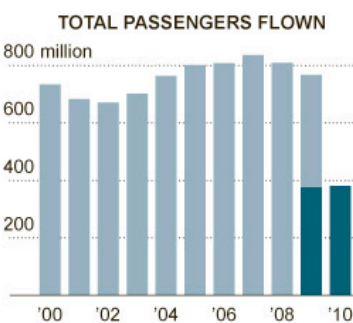
Since 2007, airlines have been flying fewer flights ...

... even as the number of passengers begins to rebound ...

... making for ever fuller flights.



Source: Bureau of Transportation Statistics



(12) ボーイング 先週 104 機受注

ボ社が、10 月 4 日前の 1 週間で 104 機の新造商業機を受注した。 Air Lease Corp（元 ILFC 創立者 Steven Udvar-Hazy が創立）が B737-800×54 機、中国アモイ航空が B737×10 機、その他が×40 機を発注した。 これを加えると、今年の受注機数は累計 392 機となった。 これは、前年の 142 機を上回るものの、依然として 2008 年の 662 機を大幅に下回る。 第 3 四半期のデリバリー機数は、124 機（24 機を除いて全て B737）で 前年同期比 +11 機増となった。 今年 9 ヶ月間のデリバリーは 346 機となり、エアバスの 380 機に肉薄する。(wsj.com, 10/07/2010)

【欧州&アフリカ】

（１）ライアン航空 A320 購入の可能性を示唆

Ryanair が、計画されている A320 エンジン換装機（▲15%燃費性能向上）を 2013 年以降に調達する機材（300 機）の候補に上げる必要があるだろうと言っている。エアバスとボーイングは、次世代の一本通路の狭胴機をエンジン換装機の開発を先にするか、2020 頃まで待って新設計による全く当たらし航空機を開発するか、の何れの選択をするべきかを年内に決定する模様である。アナリストは、Ryanair が 5 年前の機材購入決定時に袖にしたエアバスとの関係を修復できるのか懸念している。現在 B737 型機を 250 機保有している Ryanair が A320 を購入するとなれば、LCC のルールブックには無い 2 機種のカムフラージュ編成となるが、2012 年には B737 の機数が 300 機に達し既にスケールメリットを確保していることと、以前にも B737-200 と B737-800 の 2 機種編成を経験しているので問題は無いと Ryanair は言っている。(FT.com, 10/03/2010)

（２）イージージェット、年間利益見通し上方修正

easyJet が、9 月 30 日に終了した年度決算の利益見通しを £150m に上方修正した。修正は、英国人需要増と運賃値上げの効果によるもの。(wsj.com, 10/07/2010)

【アジア&中東】

（１）アモイ航空、B737×10 機発注

中国南方航空の子会社である Xiamen Airlines が、B737×10 機（全供給の 2.3%に相当）を発注した。デリバリーは 2015 年～2016 年となる。発注価格は、リスト価格で \$669m となる。(wsj.com, 10/03/2010)

（２）キャセー航空 ウエストジェット（加 LCC）とコードシェア

CX が WestJet Airlines とコードシェア協定を締結した。この協定は、WestJet と Southwest のコードシェア協定計画の破断の 6 週間後に締結された。(Southwest は 2008 年 7 月に WestJet とコードシェアに合意したが、今まで実現されなかった。WestJet は、DL との提携を優先させたので、これを嫌った Southwest が WestJet とのコードシェア計画を破棄した。) 10 月 20 日より、CX のカナダ内乗入れ空港である YYZ と YVR の 2 空港から WestJet の 6 路線に CX のコードが付けられる。WestJet は、CX の香港便は販売しない。WestJet は、AF/KLM とインターライニング協定を保有している。CX は、先週 Alaska 航空とコードシェア協定を締結した。(wsj.com, 10/04/2010)

(3) シンガポール航空、機内モバイル使用許可

SQ が、機内での携帯電話の使用を許可する。 エアバスと SITA の合弁企業 OnAir のシステムを採用して機内インターネット サービスを提供する。 2011 年の上半期から A380 型機での利用を開始し、順次 A340-500, B777-300ER へ装備する。 利用料などの詳細は未定。 機内で携帯電話利用を許している航空会社は、Emirates や MH などの極少数社に限られる。(travelweekly.com, 10/05/2010)

(3) セブ航空、上場で \$539m 調達する

Cebu Air が、上場で少なくとも \$539m を調達する勢いだ。 新株購入希望が多いためグリーンシュエ配分枠を使い切れば上場総額は 268 億ペソ(\$619m)となるだろう。 フィリピン証券取引上銘柄株は、新首相 Benigno Aquino III 就任以来値を +70%も上げている。 その上、9 月末に掲載された YouTube (下記 URL) の Cebu Air の機内デモのストリームが大人気となり(860 万回閲覧されている)が貢献している。(FT.com, 10/08/2010)
<http://www.youtube.com/watch?v=Lqh8e2KYIrU&feature=related>

水 運

(1) プリンセスとキュナード 12 月より新取消手数料

Princess Cruises と Cunard Line が 12 月より新取消手数料を適用することとなった。 予約は、最終支払期日に残金が振り込まれない場合、その予約は自動的に取消として取り扱われることになる。 支払い期限の猶予は一切認められない。 グループ予約にもこの新規則が適用になる。 来年 3 月 1 日以降に出航するクルーズより適用となる。(travelweekly.com, 10/06/2010)

陸 運 & ロジスティックス

(1) アムトラックの高速化計画

Amtrak が、早ければ 2015 年までに \$117bn を投資して、時速 220 マイル(時速 350km)の Next-Generation High Speed Rail 高速列車により 北東回廊路線の所要時間を半分にカットする野心的な構想計画(concept plan)を発表した。 同社は、この計画との関連で、2011 年度の連邦予算に \$2.5bn を要求している。(FASTCOMPANY.com, 9/28/2010)

（２）英国 高速鉄道計画

英運輸大臣 Philip Hammond が、ロンドンと北イングランドを結ぶ高速鉄道計画の概要を発表した。この計画は、£11bn を投資して Birmingham と Manchester 及び Birmingham と Leeds を、従来の S 字型連結から Y 字型で結ぶ路線に変更した高速鉄道計画案。Y 字型の方が S 字型よりも経済波及効果で勝ると言われている。(wsj.com, 10/04/2010)

（３）エービスとダラースリフティ、司法省合併承認取得で合意

Avis Budget は、Dollar Thrifty と司法省の合併承認取得で協調することに合意した。Avis Budget は、Dollar のエクスチェンジ オファー開始の延期要請に合意した。Dollar 買収競争に敗れた Hertz は、Avis の Dollar 買収が 司法省から合併承認の条件として一部資産の放棄を要求される場合は、その資産を買収したいと言っている。(travelweekly.com, 10/06/2010)

（４）ユーロスター、ジーメンス製高速電車購入へ

英仏海峡トンネル高速鉄道運営会社の Eurostar が、独 Siemens 製の高速電車 Velaro×10 編成を €600m で購入する。Velaro は、欧州各国の異なる電源や信号システムに対応しているので、Eurostar はこの列車を自由に複数国間にまたがって走らせることができることになる。ロンドンとアムステルダム 4 時間以内の走行も可能になるだろう。ロンドンとパリ及びブリュッセル間の所要時間も短縮され他、1 列車の輸送力が 750 人から 900 人に増加する。Eurostar は、今まで仏 Alstom 製の TGV を利用していたが、今回初めて独の Siemens 社製電車を購入する。仏政府と Alstom は、Eurostar のこの決定に不快感を示している。そして、Channel Tunnel Safety Authority に対してあからさまに圧力をかけ、海峡トンネルの規則を改定して Siemens 社製の列車の走行を出来なくすることを画策している。CTSA は、長い協議を経て最近 安全規則を変更し、今までの客車の前後に気動車を配置する方式に加えて新幹線方式である電車型の列車のトンネル走行を可能にしたばかりである。独国鉄 Deutsche Bahn は、今月にも Velaro-D の海峡トンネル試験走行を実施する。(FT.com, 10/07/2010)

ホテル & リゾート

（１）ラスベガス 1940 年代以降で最大の減収

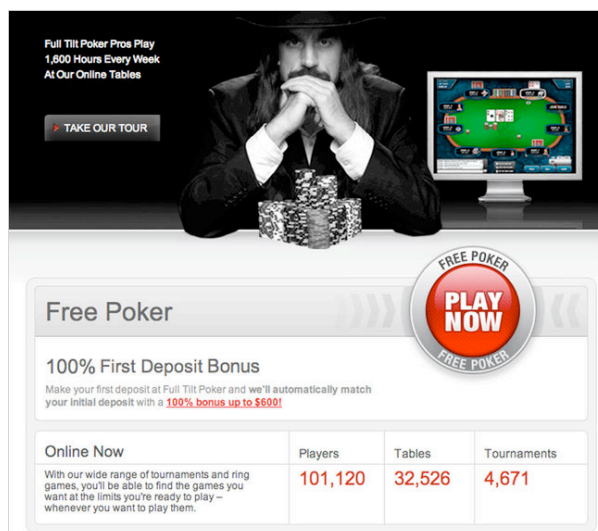
Las Vegas が、1940 年代以降最大の景気悪化に直面している。ネバダ州の失業率 14.4% は、全米平均を大きく上回っている。LAS 市のそれは 14.7% と更に悪い。8 月は、ネバダの住宅差し押さえ件数が、44 ヶ月連続で全米最多を記録した。Plaza

Hotel and Casino は、400 人の従業員をレイオフし、ホテルとカジノの一部を一時閉鎖して改修工事を開始した。悪いタイミングで 5,000 室のホテル客室を抱える \$8.5bn をかけた City Center が開業した。(nytimes.com, 10/02/2010)

(2) カジノが オンライン賭博を見直している

長い間オンライン賭博に反対して来た大手カジノが、最近になって態度を変え始めている。Harrah's Entertainment, MGM Resorts, Wynn Resorts が、議会にオンライン賭博の少なくとも一部のゲームの解禁を求めている。業界団体の American Gaming Association は、今春、課税を含めてオンライン賭博を適正に規制するのが好ましいという公式スタンスを初めて発表した。賭博専門家は、オンライン賭博の解禁は B&M カジノ業界に最も影響が少ないポーカーに限定するべきだと主張している。下院財務サービス委員会では、スポーツ賭博とは切り離して全てのオンライン賭博を認める法案を可決した。しかし、大手カジノが反対に回っている間は、この法案が議会を通過するチャンスはほとんど無いと見られている。カルフォルニア、ニュージャージー、フロリダ州議会でもオンライン賭博の合法化が試みられているが未だ成功していない。

一方、マン島のオンラインポーカーゲーム企業 Pokerstars の年商は \$1bn を超えた。B&M カジノ大手は、オンライン賭博の収益性に驚いている。そして、絶対反対の態度を和らげ始めている。州政府は、賭博税の税収に期待を寄せている。(nytimes.com, 10/03/2010)



The image shows a promotional banner for Full Tilt Poker. The top section features a man in a suit and hat, resting his chin on his hands, with a stack of poker chips in front of him. To his right is a computer monitor displaying a poker game. Text on the left of the banner reads: "Full Tilt Poker Pros Play 1,600 Hours Every Week At Our Online Tables" and "TAKE OUR TOUR". Below the banner is a promotional section for "Free Poker" with a "PLAY NOW" button. It offers a "100% First Deposit Bonus" and states: "Make your first deposit at Full Tilt Poker and we'll automatically match your initial deposit with a 100% bonus up to \$600!". At the bottom, there is a table showing online statistics.

Online Now	Players	Tables	Tournaments
With our wide range of tournaments and ring games, you'll be able to find the games you want at the limits you're ready to play - whenever you want to play them.	101,120	32,526	4,671

Any casino-backed legalization was expected to be limited to Internet poker, like Full Tilt Poker.

(3) ペガサス 8月実績報告

Global GDS (Mostly Corporate) - YOY Variances

Month	Net Reservation CHG	Net ADR CHG	Net AVG LOS CHG	Net Revenue CHG
AUG 10 vs 09	27.9%	7.4%	4.1%	42.9%
YTD AUG 10 vs 09	18.1%	5.1%	2.5%	25.3%
AUG 10 vs 08	19.5%	-5.4%	2.1%	15.2%
YTD AUG 10 vs 08	23.2%	-7.9%	0.3%	12.0%
AUG 10 vs 07	31.5%	-2.1%	-1.0%	27.2%
YTD AUG 10 vs 07	28.7%	-3.5%	-1.7%	21.3%

Global ADS (Mostly Leisure) - YOY Variances

Month	Net Reservation CHG	Net ADR CHG	Net AVG LOS CHG	Net Revenue CHG
AUG 10 vs 09	9.6%	3.0%	1.2%	13.7%
YTD AUG 10 vs 09	10.5%	-0.7%	-0.3%	7.6%
AUG 10 vs 08	23.5%	-18.2%	-3.0%	-2.4%
YTD AUG 10 vs 08	11.1%	-22.1%	-5.5%	-20.9%
AUG 10 vs 07	20.4%	-19.2%	-7.6%	-11.1%
YTD AUG 10 vs 07	27.8%	-19.1%	-8.2%	-6.5%

REGIONAL -- % CHG OVER PY

		GDS			ADS		
		Net Reservation CHG	Net ADR CHG	Net Revenue CHG	Net Reservation CHG	Net ADR CHG	Net Revenue CHG
NORTH AMERICA	AUG	25.4%	4.2%	33.9%	7.4%	0.4%	8.7%
	YTD AUG	20.4%	2.3%	24.3%	9.2%	-3.8%	4.0%
SOUTH AMERICA	AUG	51.4%	9.6%	62.6%	14.5%	6.5%	15.5%
	YTD AUG	43.4%	5.3%	51.3%	18.6%	4.4%	21.8%
EUROPE	AUG	31.3%	8.4%	52.3%	30.3%	6.0%	36.6%
	YTD AUG	18.6%	6.7%	33.0%	18.8%	2.1%	21.0%
AFRICA/ASIA/OCEANIA	AUG	43.5%	12.9%	67.1%	22.2%	2.5%	26.6%
	YTD AUG	38.8%	4.9%	51.2%	21.7%	-1.1%	20.3%
GLOBAL	AUG	27.9%	7.4%	42.9%	9.6%	3.0%	13.7%
	YTD AUG	18.1%	5.1%	25.3%	10.5%	-0.7%	7.6%

(reply-fe611574756503757317-201994_HTML-649443342-90645-0@email.pegs.com)

(4) マリオット 利益計上

9月10日に終了した第3四半期決算で、Marriottが1株当たり22セントの利益を計上した。前年同期は、タイムシェア事業の減損会計で▲\$466mの損失であった。

(wsj.com, 10/06/2010)

収入	利益	通期利益見通し
\$2.65bn	\$83m (¢22/株)	\$1.09~\$1.12
+7.2%増	▲\$466m (▲\$1.30/株)	前回 \$1.05~\$1.13

(5) マリオット AC ホテルズと合併設立

Marriottがスペインの最も良く知られた都市型ホテルチェーン AC Hotels と合併企業の設立で合意した。Marriottは、この合併企業に追加出資 (welcome equity injection) する。スペイン、ポルトガル、イタリアの AC の 90 のホテルが AC By Marriott になる。AC は、この合併設立で Marriott の世界規模の予約システムの利用が可能になる。一方 Marriott は、これで南欧へのプレゼンスを強化する。(FT.com, 10/07/2010)

(6) スポーティングベット、2010 年度増収 +27%

Sportingbet の 2010 年度収入が、サッカー世界大会などが影響して+27%の増収となった。In-Play の賭け金は+61%増加した。しかし、米国司法省との司法取引示談金 \$33mの支払いにより税前利益は £6.9mに▲69% 減益した。



Yr End 31-Jul		31-03-03	2004	2005	31-07-06	31-07-07	31-07-08	31-07-09	2010 (P)
Turnover	£m	970	1,064	1,526	2,064	119	144	164	208
Non-UK	£m								
EBITDA	£m	16.1	18.4	63.8	102	2.80	19.3	34.8	
EBIT	£m	14.6	16.7	60.8	96.5	-4.20	12.8	26.1	
Operating Profit	£m	3.60	5.24	45.1	74.2	-33.6	0.80	21.9	
Norm. Pre-tax	£m	12.4	15.3	56.2	93.3	-3.80	13.2	26.5	
Reported Pre-tax	£m	1.40	4.04	40.8	71.2	-32.6	1.20	22.3	6.90
Norm. EPS	p	4.14	5.18	14.0	22.2	-1.00	2.14	5.01	5.10
Norm. EPS Growth	%	-49.8	+25.0	+170	+59.2			+134	+1.68

(FT.com, 10/06/2010)

(6) ベットフェアの幅広い上場価格

Betfair が 10 月 5 日、ロンドン証取への上場価格を 1 株 £11~£14 に設定し £1.48bn の資金を調達することとなった。上場と初商いは 10 月 22 日が予定されている。Betfair の主たる株主である創業者の Andrew Black と Edward Wray 及び日本の SoftBank は、少なくとも 10%の持株を売却するだろう。この上場では、新株は発行されない。Betfair は 2000 年に設立されたオンライン賭博企業で、スポーツ賭博からオンライン ポーカーやその他のゲームを運営している。登録会員は 300 万人。4 月 30 日に終了した会計年度で前年度比 +13%増の £340.9m の収入を計上した。Betfair は、米 17 州でライ

センスを保有しているインターネット競馬サイトの TGV を昨年買収した。 株価変動に賭ける LMAX オンライン プラットフォームの 73.5%を保有している。 (wsj.com, 10/07/2010)

その他

(1) 仏保険会社アクサの双方向新聞広告

AXA が、双方向の新聞広告を掲載した。 新聞紙面の広告に iPhone で写真を撮ると、モバイルに動画広告が映し出される。 YouTube で見ると、この仕組みが良く分かる。

http://www.youtube.com/watch?v=9ohhf0p8CFM&feature=player_embedded

(Tnooz, 10/05/2010)

6. 極東航空株式会社 物語 (33)

茨城に到着し、機内でディブリーフィング（業務終了確認報告会議）を終えて 極東レストハウスにチェックインした時は、時計は 21 時半を回っていた。

昨年までは、機内販売の売上げ精算やログブック（機内サービス実施報告書）の作成で、ディブリーフィングには最低 1 時間も費やされていた。 しかし、キャッシュレス システムが導入されてからは、機内での現金の取扱が無くなり紙の売上げ精算書の作成が不要になった。 それに加えて、ログの作成も記入し易い定型フォーマットの電子的処理システムに変更されたので、旅客の降機後の 15 分ほどで 機内でもってディブリーフィングを素早く終わらせることが出来るようになった。

そのお陰で 乗務員は、CIQ を通過後 直ぐに帰宅できるようになった。 客室アテンダントの場合は、ポロシャツがユニフォームなので着替えのためにオペセンのロッカールームに立ち寄る必要も無くなった。 自家用車で通っている人たちは、着替えの必要も無いので駐車場に直行する。 これは KUL 基地の話だが、海外のステアの場合でも乗務後直ぐにレストハウスに直航できるようになった。 これにより、会社にとっては 1 便当り乗務員の人件費（乗務手当）が 5 マンアワー分（パイロット 2 人とアテンダント 3 人分）節約できることになる。 また、乗務員にとっても勤務時間の短縮に繋がるので、会社と社員の双方に win-win の好ましい関係が成立することになる。

この日の絵里子は、いつになくきつい疲労を感じていた。

（今日は減茶しんどい。 マカオと茨城間が満席で、その上大型インセンティブの団体のお客様がいたからかしら・・・。）

世間では、アテンダントの仕事が若い女性の間で“カッコイイ”仕事として 依然として人気が高いけれども、その実際の仕事の内容は 3K に分類されてもおかしくないほど厳しいものがある。 絵里子は、1 ヶ月に平均 150 時間乗務する。 茨城 KUL 間の飛行時間は、往復で 14 時間かかるので、1 ヶ月に 10 往復もこの間をひたすら飛んでいることになる。 特にシャトル乗務と呼ばれている連続勤務はキツイ。 通常は、KUL 茨城 1 往復乗務した後に 1 日の休みが貰える、離基地 3 日に対して 1 日の休みが付く“3-1 の乗務パターン”であるが、シャトル乗務となると 3 往復の連続乗務で 7-2 の乗務パターンとなり、7 日の連続勤務の後に たった 2 日の休日しか貰えない。

全開にしたシャワーからは、熱い湯が滝のようにほとばしって絵里子の体を激しく叩いて心地良い。

（疲れたのは、ヒョットして高橋さんの所為・・・。 やだわ、アタシって、チョット緊張してしまったみたい・・・。 あらッ、ウエストの当りにお肉が付いている。 これでは、この前買ったビリーのブーツキャンプのビデオが無駄になっちゃうじゃない。 疲れるのはこの所為かもしれないわ・・・。？）

長いシャワーから上がった絵里子は、体を拭くのもそこそこに 冷蔵庫から取り出したサイダーを一気に呑んだ。

（フー。 ヤレヤレ、やっとゆっくりできるわ・・・。）

レストハウスは、全てバス付きの シングル 30 室とダブル 30 室の 合計 60 室の乗務員中心の宿泊所だ。 客室の仕様や広さは、ほぼ 4 つ星ホテルと同等で、WOWOW のプログラムが見られる高画質フラット TV、Wi-Fi インターネット（PC も付いている）、冷蔵庫が各部屋の標準装備となっている。 飲み物は、各階に設置されているベンディンマシンから取って来て、部屋の冷蔵庫に置いておくことになる。 アルコールは置いていない。 また室内は勿論 屋内の喫煙も禁止されている。（一部の愛煙家や酒豪の社員たちからは、ここはソートレークシティと呼ばれる。） 食堂と図書館も設置されている。 食堂のケーターは、機内食を極東に納めている地元の百里食堂の担当だ。 百里食堂は、このレストハウスの食堂で 3 ヶ月毎に変更される機内食メニューを出して極東社員にテストングしてもらっている。 レストハウスの飲食費は、デューティーの乗務員に限っては全てが無料だ。

ローコストが最優先の極東であるが、レストハウスには金をかけている。乗務員の居住快適性を最優先させているからだ。それでも、ホテルよりは自前のレストハウスの方が、日常コストではズート安くなる。乗務員たちは、窮屈でサービスが良くなかったホテルから施設の良いレストハウスに移ることができて喜んでいる。空港から10分しか掛からない場所に在ることも、彼らが気に入っている点だ。乗務員たちは、フライトの乗務終了後は、直ぐに休みたいので、バスに揺られて30分以上も掛かるホテルを嫌っていた。

極東の社員であれば、乗務員に限らず誰でもこのレストハウスを使うことができる。しかしその場合は、朝夕の2食付きで1泊7,500円となる。霞ヶ浦、鹿島灘などのホテル近郊の観光の人气が高く、多くの社員の家族がここをまるで保養所のように利用している。

極東レストハウスのもう1つの特徴は、ホテル経営学科で世界的に有名なニューヨーク州のコーネル大学が運営しているスタットラーホテルとの提携だ。コーネルの卒業生である関根専務の取り計らいで、このレストハウスとスタットラーの奇妙な提携関係が実現した。アイビーリーグの1校でもあるコーネル大学のホテル経営学科では、学生のフィールドワークの履修コースにスタットラーホテルに於ける1ヶ月間の実習が組み込まれている。スタットラーとレストハウスの提携により、極東のレストハウスの実習もコーネルの学生の単位取得にカウントされるようになったので、それ以来毎年5名～10名のコーネルの学生が茨城にやって来る。この実習コースは、極東航空のKUL便のアテンダントの実務の体験もできるとあって、学生の間では頗る人气が高い。

(次週に続く)

表紙： ワインとグラス COPIX B6 メモカード 1998年12月作
--

TD勉強会 情報448 (以上)