

TD 勉強会 情報 217

1. 「連載」米オンライン旅行者の消費行動調査（最終回）
2. ボーイング B787 型機に社運を賭ける
3. セイバー、エアカナダ表示格下げ、タンゴ削除へ仕返し
4. TV の有料化、しかし誰が払うのか？ どうやって？
5. TDR 5 月 8 日号の要約
 - (1) クルーズ オンライン販売急増
 - (2) インターネットが複雑な集中化した流通のカギを握る
 - (3) 世代別オンライン販売の勧め
 - (4) SideStep の新しい試み
 - (5) パッケージ オーナーシップの隆盛
6. その他のニュース



Boeing 737's are made in Renton, Wash. The company has overhauled the production line for the 737 to cut final assembly time to 11 days from 28. (関連記事 P-6 参照)

1. PhoCusWright Consumer Travel Trend Survey

「連載」米オンライン旅行者の消費行動調査（第4回／最終回）

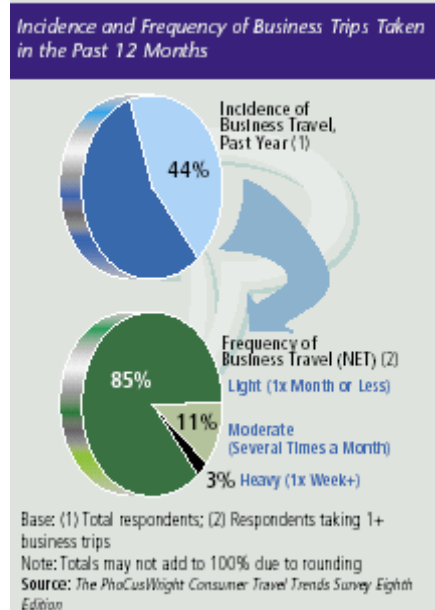
法人旅行 Business Travel

法人旅行者のオンライン消費行動は、レジャー旅客のそれとは極めてハッキリ異なっている。以下は、それらの相違点のハイライトである。

10人のオンライン旅行者の内4人以上が、過去1年間に、少なくとも1回のビジネス旅行を実施している。

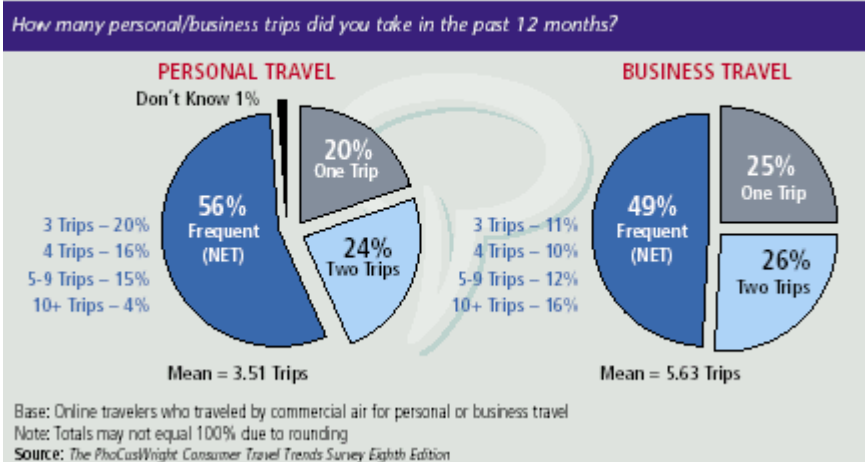
(Table 36 参照) 7人中1人が、月に数回のビジネス旅行を実施しているが、マジョリティーは、頻繁には旅行していない。10人の旅行者の内8人以上が、旅行回数が余り多くない旅行者であるので、旅行購入や準備やプロセスのストレスを軽減するための、アップデートされた旅行前の情報と、エンルートのサポートサービスの提供によって、これらの旅客のロイヤルティーを動かす事が出来るだろう。

Table 36 – Incidence and Frequency of Business Travel

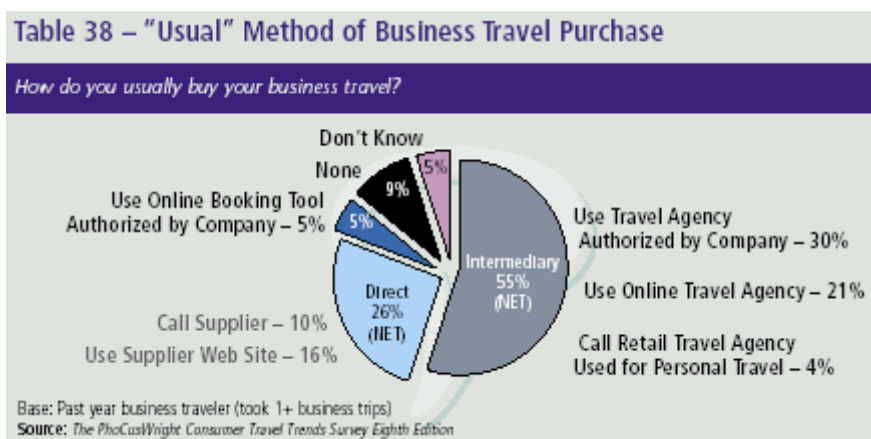


個人旅行のエア購入頻度は、法人旅行のそれと略同じであるが、ビジネス旅行者のより多くの割合が、10回以上旅行している。(10回以上の旅行は、16% vs. 4%、Table 37 参照) その結果、フリークエント旅行者（過去1年間で3回以上旅行した人）と分類されるオンライン旅行者の数は同じ様な数であるが、これらの旅行者が実施した旅行回数の中間平均値は、法人旅行の方が、際立って個人旅行のよりも多い。(5.63回旅行 vs. 3.51回旅行)

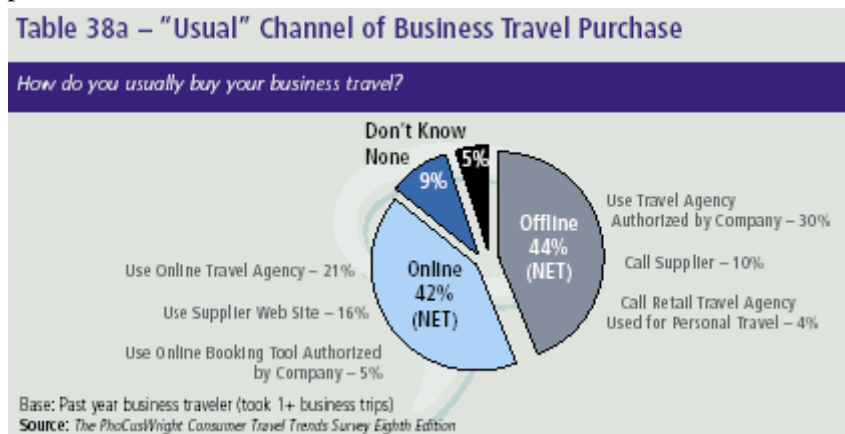
Table 37 – Commercial Air Disposition, Past Year



法人旅行は、依然として、殆どの場合、仲介業者経由で購入されている。全ビジネス旅行者の半分以上（55%）が、オンライン或いはオフラインの旅行者経由で旅行を購入している。（Table 38 参照） 4人に1人（26%）以上が、サプライヤーから直接購入しているのと対照的だ。

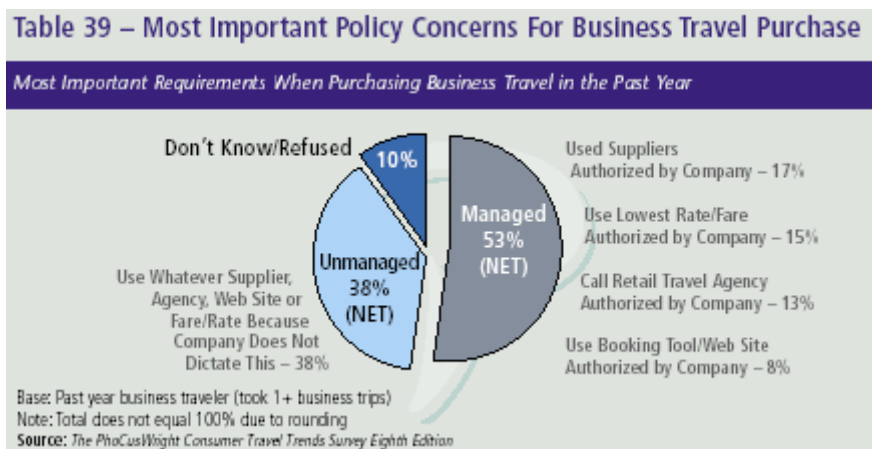


オフラインが、最も利用されているチャンネルであるが、オンライン購入が、殆ど同じ割合（44% vs. 42%）までに成長して来ている。（Table 38a 参照） これは、積極的なオンライン予約ツールの使用や、ダイレクト コネクションや、サプライヤー直販サイト購入の増加、による結果であり、法人旅行購入をシフトさせているインターネットとダイレクト チャンネルの影響（pull）を浮き立たせている。



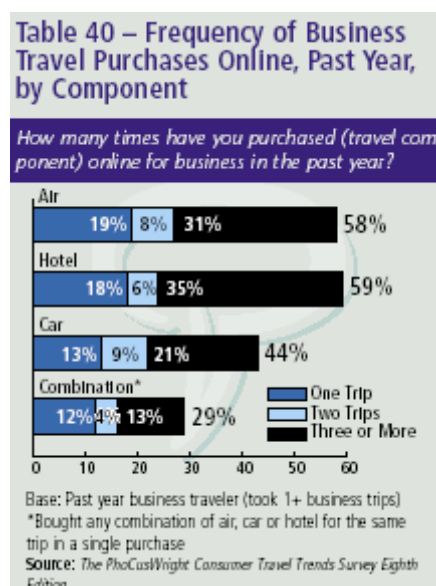
過去1年間の半分強（53%）のビジネス旅行者が、出張規程に管理されている、と言っている。（Table 39 参照） 優先サプライヤー使用（17%）、最低運賃使用（15%）が、依然として、このセグメントの最も重要なポリシーとなっている。しかしながら、商談が世界的規模で行われる様になり、旅行が販売との直接的な関係で評価されるようになって来ているので、企業は、特定の運賃使用と言うよりは、法人旅行全体の管理にウエイトを置いている。これは、企業が、出張予算使用を最適化するために、戦略的調達、コスト削減、

優先サプライヤー使用戦略を、総合的に駆使している事を意味する。



10人のビジネス旅行者中、殆ど4人（38%）が出張規程に束縛されていないので、これらの人達は、何処のキャリアでも、どんな運賃でも、何処の旅行社でも、どんなオンライン予約ツールでも使用する事が出来る。この需要層（unmanaged segment）に対応するために、オンライン旅行社、法人旅行取扱旅行社、そして今やサプライヤーまでが、彼等向けのプログラムを作り始めている。

エアーがオンライン購入を席卷しているレジャー旅行とは違って、ビジネス旅行者は、エアーやホテルを同じ割合（58% vs. 59%）でオンライン購入している。実際、10人のビジネス旅行者の内6人近くが、それ等の旅行素材の1つか両方を、過去1年間の少なくとも1回の出張で、オンライン購入している。（Table 40 参照）この事は、これらの旅行者がインターネットに精通している事ばかりか、出張にはホテル滞在が、そして割合は低い（44%）けれどもレンタカーが含まれている事を示している。しかしながら、これらの旅行素材は、別々に購入されており、ビジネス旅客のタッタの29%しかコンビネーションでオンライン購入していない。コンビネーション購入は、同一の旅行で、2つ或いはそれ以上の素材（エアー・カー・ホテル）を一時に購入する事を指す。

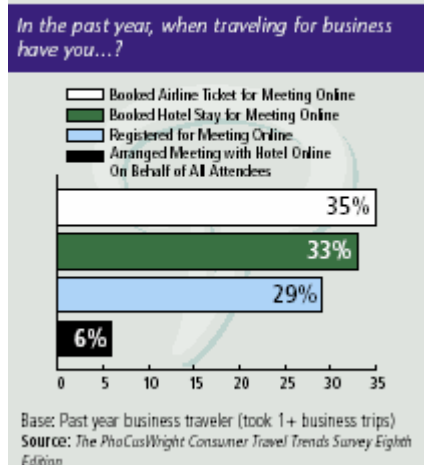


ビジネス旅行者の中で、ミーティングのためのエアーとホテルをオンライン購入する人が1/3存在している。これは、ツールプロバイダーが、法人セルフ予約ツールにミーティングの登録機能を統合しているためだ。（Table 41 参照）これは、企業の中に於ける短期

宿泊予約ツールの採用増により、ミーティング旅行のオンライン購入が増加する事を示している。

10人のビジネス旅行者の内3人が、ミーティングのeメール勧誘に埋め込まれているリンク経由で、オンラインツールを使用して参加登録している。使用方法が簡単な割には発生回数が少ないが、ツールが、企業内のミーティングや旅行や調達部門が中央管理するのではない、小規模なアドホックなミーティングまで取り扱うように拡張されるので、この利用は増加すると期待されている。

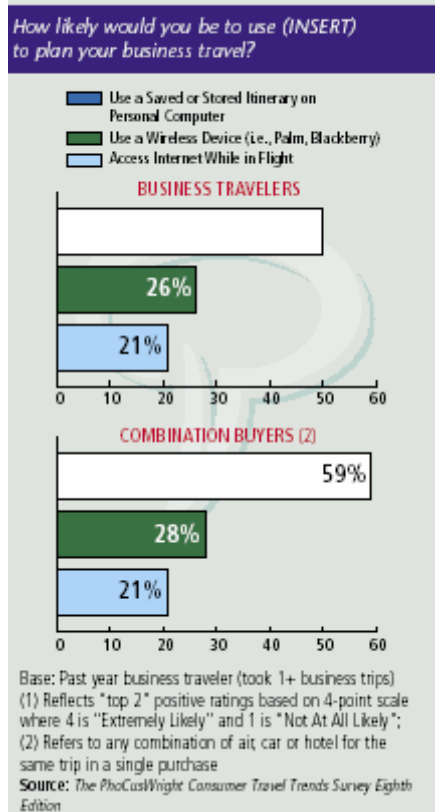
Table 41 – Incidence of Performing Meeting Tasks Online



タッタの6%が、ホテルでのミーティング手配に責任を持っていると言っている。グループロジスティクスは、一般的に、企業内の部門によってオーガナイズされている。そして、ミーティング旅行は参加者本人達によって購入されている。

法人旅行計画のための携帯インターネットアクセスよりも、時間節約型のプロセスの方が重要だ。実際、全ビジネス旅客の半分が、旅行計画に、温存してある既成の旅程を利用している。(Table 42 参照) この傾向は、時間に追われているコンビネーション旅行者や、フリークエント旅行者で、顕著に現われる。彼等は、旅行の購入の便利さを追求しているのだ。この事は、この様なサービス機能、或いは、ツールが、実際、旅行者のロイヤルティーを増すキッカケとなる事を示唆している。

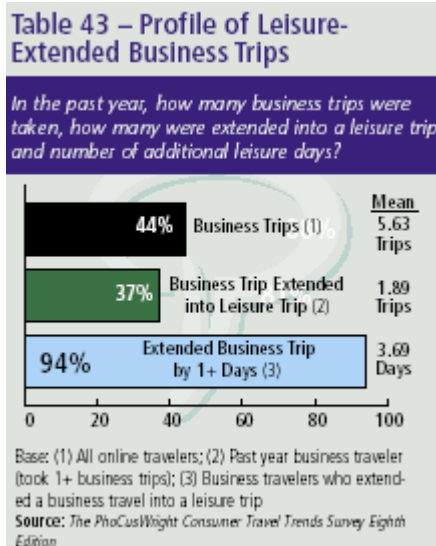
Table 42 – Likelihood of Web-Based Tools Used To Plan Business Travel (1)



出張費の一番大きな航空券代金は企業が支払っているので、ビジネス旅行者は、彼等の出張の直前か直後に休暇を付け加えている。昨年の全出張旅行回数 (mean 5.63) の1/3、或いは1.89回は、レジャーの部分が付け加えられている。(Table 43 参照) この為に、平均4日間が、出張旅行に追加されている。

レジャータイムを付け加えているビジネス旅客のマジョリティーは、出張で宿泊する同一ホテルに滞在す

る傾向を有している。(Table 43a 参照) ホテルにとっては、追加的客室収入が有るばかりか、食事やホテル サービスや観光ツアーの旅行販売収入が期待出来る事を意味している。



「連載」米オンライン旅行者の消費行動調査 — 終わり —

nytimes.com, 5/7/2006

2. Boeing Bets The House On Its 787 Dreamliner

ボーイング B787 型機に社運を賭ける

Boeing は、最近数年間、数十年間維持して来た商業機生産の世界一の座をエアバスに明け渡し、ペンタゴンの軍用機契約の連続スキャンダルで泥まみれとなり、そして、2001年の同時テロ攻撃による航空機需要の減少の影響をモロに受け、散々な目に遭って来た。2001年から2002の間の1年間だけで、利益は▲80%も吹っ飛んだ。最高経営者の1人(Philip M. Condit)は、ペンタゴン スキャンダルで2003年12月に、もう1人(Harry C. Stonecipher)は、オフィス ラブが原因で2005年3月に、連続して2人が辞任に追い込まれている。しかし、シアトルの商業機部門の本社は、元気を取り戻している。記録的な商業機の受注で、収入は2年連続で増加、2005年には548億ドル(6兆4,100億円)を売り上げた。株価は、2003年の底値一株25ドルから80ドル以上に、3倍以上値を上げている。昨年のBoeingの受注機数は1,002機で、エアバスの1,055機には及ばなかったものの、広胴機販売では、エアバスを100億ドル〜150億ドル上回っているとアナリストは分析している。



Boeing のハイスピリットを、そして株価を、動かしているのは、未だ飛行していない B787 型機だ。ここ 10 年間に於ける Boeing が世に送り出す、最初の新型モデルの登場だ。2008 年の就航が予定されているこの機材は、既に最初の 3 年間のプロダクションが全機完売されている。現在までの受注機数は 345 機で、その内の 20% を中国が発注している。その他の大量発注者には、QF, NH, JL, NW が並んでいる。

B787 型機の開発費には、80 億ドル (9,350 億円) が費やされて、①燃費性能、②新素材使用、③客室居住性、④外注化の 4 つの点で、以下の通り、大幅な性能の向上と、生産方式の改善が実施されている。

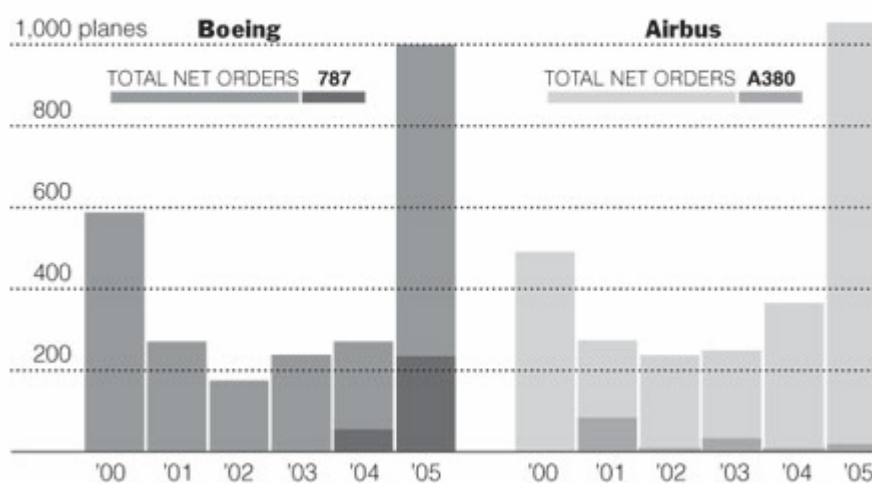
- ① 燃費性能 新型エンジンの開発により、燃費性能を+20%向上させた。
- ② 新素材使用 炭素繊維による複合部材をフندانに使用、機体重量を軽量化した。炭素繊維複合部材による一体型の胴体設計により、アルミ板を▲12,000 枚、リベッティングを▲4,000 本削減し、機体重量を▲15%軽減する事に成功している。
- ③ 客室居住性 与圧を高度 6,000ft 圧に、現行 8,000ft 圧より高め、湿度を上昇させ、天井高を上げ、窓を大型化（商業機では世界最大）した、
- ④ 外注化 三菱が翼、Messier-Dowty (仏) がランディング ギア、Latecoere (仏) が扉、Alenia Aeronautica (伊) が胴体と尾翼部分などと、6ヶ国の数百に上るサプライヤーに、生産をアウトソースした、(アウトソース先のメーカーには、コンポーネントの設計段階から自由に参画させ、▲数十億ドルの開発費削減に貢献させている。)

そして、Boeing は、B787 型機の開発から初飛行までの期間を、その他のモデルよりも▲16ヶ月〜▲18ヶ月短い、4年と半年とする事を計画している。

Arlington (Va.) のリサーチとロービング グループ Lexington Institute の航空専門家 Loren B. Thompson は、「Boeing は、全社を上げて、B787型機 Dreamliner 号の翼に賭けている」、「Boeing がこのモデルで開発し様としている全ての新機軸が、上手く行かなければ、永遠にエアバスの後塵を拝す落伍者となってしまうだろう」、「しかし、成功すれば、航空機メーカーのトップの座を、再び揺るぎないモノとするだろう」、と語っている。 ■

Ready for Takeoff

Boeing and Airbus both reported record orders in 2005, but Boeing's newest aircraft, the 787, is building momentum, while Airbus's bigger A380 is not.



Source: Jet Information Services

DTW, 5/3/2006

3. Sabre Retaliates Against Air Canada By Biasing Flight Displays

セイバー、エアカナダ表示格下げ、タンゴ削除へ仕返し

Sabre は、5月2日から、Air Canada のスケジュール表示を、バイアスをかけて格下げする。これは、AC が、同社の Tango 運賃（ノーフリル運賃）を、Sabre, Galileo, Amadeus, Worldspan, 及び第三者サイトから削除した事に対する対抗措置。 AC は、5月2日に、AC の単純運賃構造をサポートするテクノロジーを保有していない事を理由に、Tango 運賃を4 GDS 及び第三者サイトから削除した。 AC の運賃には、Latitude, Latitude Plus, Executive, Fun, Tango, Tango Plus が存在する。 Tango は、カナダの AC 切符販売の約20%を構成している。

4月26日から販売開始したACのGO Discountプログラムが、この出来事の発端となっている。ACは、GO Discountにより、旅客がスケジュール変更せず受託手荷物を所有しないと言う条件で、最低で片道8ドルの超格安運賃（Tango割引運賃）を提供する。ACは、GDSや第三者サイトのテクノロジーは、この販売条件を取り扱う事が出来ないと言っている。Tango運賃は、ACの旅行社専用サイトwww.aircanada.com/splash/agents/からも削除される。これは、GDSとの契約上、旅行社専用サイトに表示されるACコンテンツは、GDSにも提供しなければならないと言う最恵国待遇条項が存在する為によるものと見られる。従って、Tangoは、唯一www.AirCanada.com で販売される事になる。

Sabre は、AC の運賃削除と同時に、バイアスをかけて、AC 便の画面表示を、同一運賃レベルの場合、フル コンテント提供航空会社の次となる様に格下げし、インベントリー クラス R/K/N/P/G/E/T のアベイラビリティ表示を削除した。そして、5月4日には、Executive と Latitude Plus 運賃のアベイラビリティ表示 C/J/Y についても削除した。Sabre は、AC の販売条件に対応する為に、システムを変更する予定であったが、AC 側の改修のコスト負担を要求された為に、システム変更を断念せざるを得なかった、と言っている。Sabre の AC バイアス表示は、GDS 規則（mandatory participation rule）が存在するカナダと欧州連合の端末では実施されない。

AC は、GDS からの削除した運賃は、カナダとフロリダ間の運賃だけであり、AC 最低運賃 Tango Plus 運賃は、GDS に提供されていると言っている。Sabre の対抗措置に対しては、コメントしていない。Amadeus は、具体的な対抗措置を取っていないが、AC と更に協議して問題を解決したいとコメントしている。ASTA は、突然の運賃削除が、市場に混乱を発生させている、と AC を非難している。そして、本来最低運賃である筈の Tango Plus が、何故米国では Tango よりも高くなるのか、AC はハッキリ説明できない、と苦情している。

Sabre と Galileo には、2004年にNWが導入したGDS料金分担手数料（shared GDS fee）に抗議して、NW便のバイアス表示を実施した経緯がある。（GDSの対抗措置と旅行社の強い抗議により、NWは導入数日後に、この手数料の適用を中止した。）この問題は、NWによって訴訟ケースに持ち込まれたが、SabreとNWの間では、その後、和解が合意されている。Galileoは、5月11日から、カナダと欧州連合を除く全Galileo端末から、AC便を特定して検索しない限り、ACのインベントリークラスR/K/N/P/G/E/Tのアベイラビリティ表示を削除し、そして、最低運賃リクエストの回答からAC運賃を除外した。 ■

4. Someone Has To Pay For TV. But Who? And How?

TVの有料化、しかし誰が払うのか？ どうやって？

デジタル ビデオ レコーダー (DVR) が、ユックリであるが確実に TV 業界の基盤を揺るがし始めている。 2005 年には、1,000 万台の DVR が使用されている。(Forrester) そして、今年末までには 1,500 万台に、来年には 3,000 万台、2010 年には 4,200 万台に増加すると予測されている。 DVR の使用者が早送りボタンを押して、コマーシャルをスキップしているのだ。 大手ケーブル企業の全てにセットトップ ボックスを供給している Scientific-Atlanta は、今日出荷されている半分のボックスに DVR 機能を付け加えている、と報告している。 440 万人の会員を有する Tivo は、コマーシャル部分を機械的に察知して、それをスキップする事が出来る機能を有している。 そして、70%の会員が、コマーシャルをスキップしていると言う。 Forrester のアナリスト Josh Bernoff は、視聴者のコマーシャル スキップにより、来年の TV 広告支出は大幅に低下すると予想している。

Royal Philip Electrics は、TV 業界が将来導入し様としている業界新技術標準 M.H.P. (multimedia home standard) の中で、TV コマーシャル放映中のリモコン操作によるチャンネルの変更を不可能にするシステムを検討している。 これは、TV に、特別な仕掛け (特殊信号を発信させる) をして、コマーシャル放映中のリモコン操作を不作動にしてしまうシステムだ。 同様に、DVR の早送りボタンも不作動にする。 そして、どうしてもコマーシャルをスキップしたい人達には、料金を徴収してスキップを可能にする (pay-to-surf proposal) 事が考えられている。



一体全体、誰が消費者に取っては最悪なシステムを装備した TV や DVR を購入すると言うのだろうか？ 現在無料の TV の視聴に誰が金を支払うと言うのだろうか？ 誰が、どの

様な方法で料金を徴収し様と言うのだろうか？ そして、このシステムを稼働させるためには、家電メーカー、TV 局の協力が不可欠だ。

TV 局は、コマーシャル収入の代わりとなる収入源を見つけ出そうと努力している。 CBS OnDemand は、コマーシャルが存在しないエピソードを、1 挿話 99¢ で販売している。 PC にダウンロードして視聴するシステムだが、購入後 24 時間以内しか見られない様になっている。(これ等の CBS ダウンロードは、コマーシャルが存在しないため、60 分番組が 41 分で済んでしまう事を暴露している。) また、多くのネットワーク プログラムが、iTunes で、1.99 ドルで時間の制約をつけずに販売されている。 しかし、DVR で無料で TV 番組を録画出来、そして早送りボタンでコマーシャルをスキップすれば良いのだから、TV 番組のコマ切れを購入する人は、沢山は居ない。

そもそも、DVR には、TV 番組を、家庭で無料で録画する権利があるのだろうか？ 1970 年代の中頃に、家庭で TV 番組を録画できるビデオ カセット レコーダーが登場した時は、「fair use」(公正使用)の免除により、家庭に於ける非商業的な TV 録画は、何の咎めも受けなかった。 事実、1984 年には、Sony Corporation 対 Universal Studio Inc の訴訟では、米最高裁は、この「fair use」の考えに基づいて、Sony 勝訴の判決を下している。

「fair use」= 無許可で著作権のある著作物を使用しても、批判・報道・教育・研究等の為である時は、著作権侵害とならないとする法理論。

しかし、この判決から四半世紀の年月が経過している間に、四囲の状況は大幅に変化している。 テクノロジーの進歩が大幅に進み、当時のコマーシャル スキッピングは 25%と低くかったが、現在は 70% (前出 Tivo) に激増している。 つまり、コマーシャル スキッピング行為は、番組提供者に、重大な経済的損害を与えるということが証明されるかも知れない。 また Sony 対 Universal の判決が 5-to-4 の僅差であった事などを勘案すると、「fair use」の考えが、何処まで維持できるか、甚だ疑問となって来る。 スタンフォード大学の法学教授 Randal Goldstein は、この裁判を白紙に戻して今やり直したら、結果は変わったモノになるかも知れない、と言っている。

シカゴ大学の法学教授 Randal C. Picker は、ネットワーク番組の iTunes 等への商業的提供も、その他の大幅な事情変更に当たると言っている。 無料の TV にどうやって金を払わせるのかは、極めて大きな問題であるが、その解は見つかっていない。 Picker 教授は、視聴者の 1 人としては、替わりに、誰か他の人にコマーシャルを見てもらいたいが、全く見ないと言う訳にはいかないのだろう、と言っている。 ■

5. TDR 5 月 8 日号の要約

TDR 5 月 8 日号は、次のニュースを掲載している。 夫々の要約を以下に記す。

- (1) クルーズ オンライン化への対応
- (2) インターネットが複雑な集中化した流通のカギを握る
- (3) 世代別オンライン販売の勧め
- (4) SideStep の新しい試み
- (5) バケーション オーナーシップの隆盛

(1) クルーズ オンライン化への対応

Cruise Industry Hits Demographic Pay Dirt, Still Straddles Channel

TNS Travel & Transport Group が調査した、Cruise Lines International Association (CLIA) 2006 Market Profile Study によると、5,100 万人以上のバケーションナーズが、過去にクルーズを経験している。 これは全米の人口の 17% に匹敵する。 この需要の中心は、25 歳以上の年収が 4 万ドルの所帯で、将来のクルーズ人口は、1 億 2,700 万人に拡大すると、この調査は予測している。 そして、若い世代へクルーズを浸透させる為にも、クルーズ業界は、インターネットへの取り組みを積極的に進めるべきだと提案している。 具体的には；

- ✓ クルーズ業界は、オンライン販売促進に努力するべきだ、
＜クルーズは、複雑な旅行プロダクトでオンラインに馴染まないと言われているが、即、自社直販サイトに於けるオンライン予約を追及するよりは、先ずは、ブランドイメージ宣伝や、関連する情報提供に腐心するべきだ。＞
- ✓ オフライン旅行社と同様に、オンライン旅行社との連携を強化しろ、
＜比較ショッピングの領域では、オンライン旅行社に敵うものは居ない。＞
- ✓ クルーズのあらゆる情報を網羅した、オンライン リッチ コンテントを編集しろ、
＜クルーズ需要は、高学歴のリッチな需要層。 彼等は、クルーズの如くの高額商品の購入に際しては、事前の綿密な下調べを行う他、その調査と購入プロセスを、自分でコントロールする事を誰よりも欲している。＞
- ✓ ユーザー レビューを活用し、彼等のコメントを利用しろ、
＜人は、自分の旅行計画に、他人の意見を、益々良く聞く様になって来ている。＞
- ✓ 若い世代の開拓と同時に、シニア需要へのオンライン アプローチも忘れるな、
＜シニア需要のインターネットへの慣熟化が進んでいる。＞
- ✓ オフライン旅行社にも目を配れ、
＜Amadeus は、オフライン旅行社とサプライヤーの為に、新たに e-Cruise プラットフォームを立ち上げている。 そこでは、他の旅行素材との組み合わせ販売を可能にし

ている。 エアークルーズやレンタカー＋クルーズの、バンドルな商品販売が考えられる。 このチャンスを利用して、航空会社は、マイレッジのアワード対象にクルーズを加えたら良い。 Amadeus は、クルーズ販売でも、顧客が強く望んでいるワンストップ ショッピングの場を提供し様としている。 >

□

(2) インターネットが複雑な集中化した流通のカギを握る

Internet Holds The Key To Complex, Centralized Distribution

- ✓ IDS = Internet Distribution Network とは、旅行者のオンライン予約を可能にするテクノロジー企業を指す。
- ✓ IDS は、各種のシステム（バック オフィス、会計、収入審査、品質管理）を分散させずに、GDS や GNE と共生する。 これは、サプライヤーが、IDS を使って、自分達のプロダクトに最も相応しい流通チャンネルを作れる事を意味している。
- ✓ IDS は、サプライヤーにコスト効果が高い流通ソリューションを提供する。
- ✓ サプライヤーは、GDS チャンネルのベネフィット — アグREGーションと中央集中コントロール (centralized control) と記録の統合 (record integration) — を、そのチャンネルに料金を支払わずに利用する事が出来ると、信じ始めている。
- ✓ IDS は、相反するシステムへソリューションを提供する。 例えば、GNE は最も安いコストを提供するが、GDS 集中化システムとは調和できないかも知れない。 多くのダイレクト コネクトが出現しているが、バックオフィス アプリケーションとは統合できない。 IDS は、これ等の別個のシステム間の会話を保ち、流動的なフロントとバック オフィスのエクスペリエンスを作り上げる事が出来る。
- ✓ 航空会社は、全ての GDS 参加を中止するだろう。 そうなれば IDS のバリューは、更に高まるだろう。

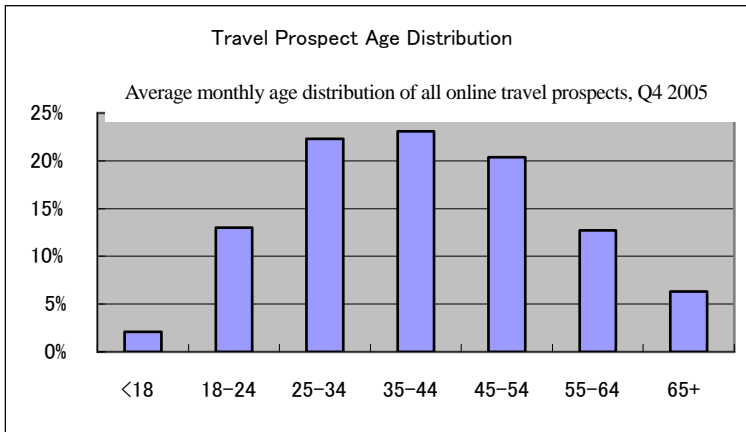
□

(3) 世代別オンライン販売の勧め

Attract Multi-General Consumers With A Few Key Features

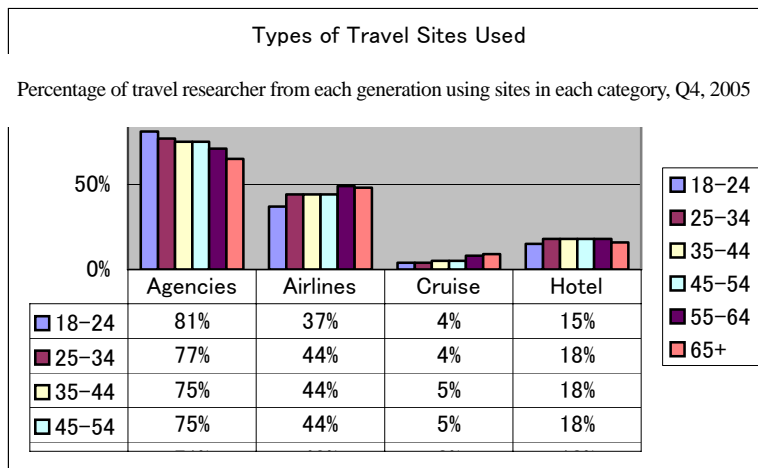
消費者に、単にインターネットをサーフィンして貰えば良い時代は終わった。 オンライン市場に於ける競争激化は、消費者の興味を如何にしたら自分のサイトに集められるかについて、旅行会社に鎬を削らせている。 毎月 5 千万人が、インターネットにアクセスして、彼等の旅行計画の為の情報収集や目的地を調査しているのだから。

これからは、旅行の会社は、需要を世代別に分類して、夫々の年代に合ったマーケティングを、オンラインでも実施する必要があるようだ。 以下に、世代別のオンライン特性に関する図を掲載する。

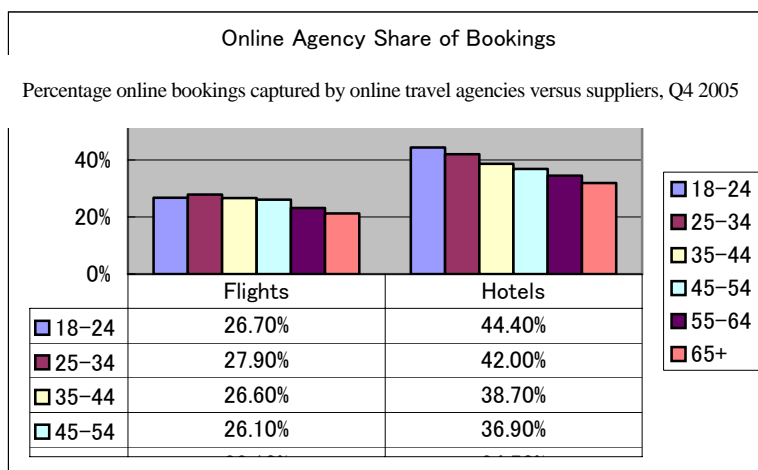


Compete, Inc.'s "Online Travel Comes Of Age," a study of traveler behavior by demographic group, found that more than 50 million consumers research travel online each month.

Best news: Key generational segments are researching and booking online in large volumes.



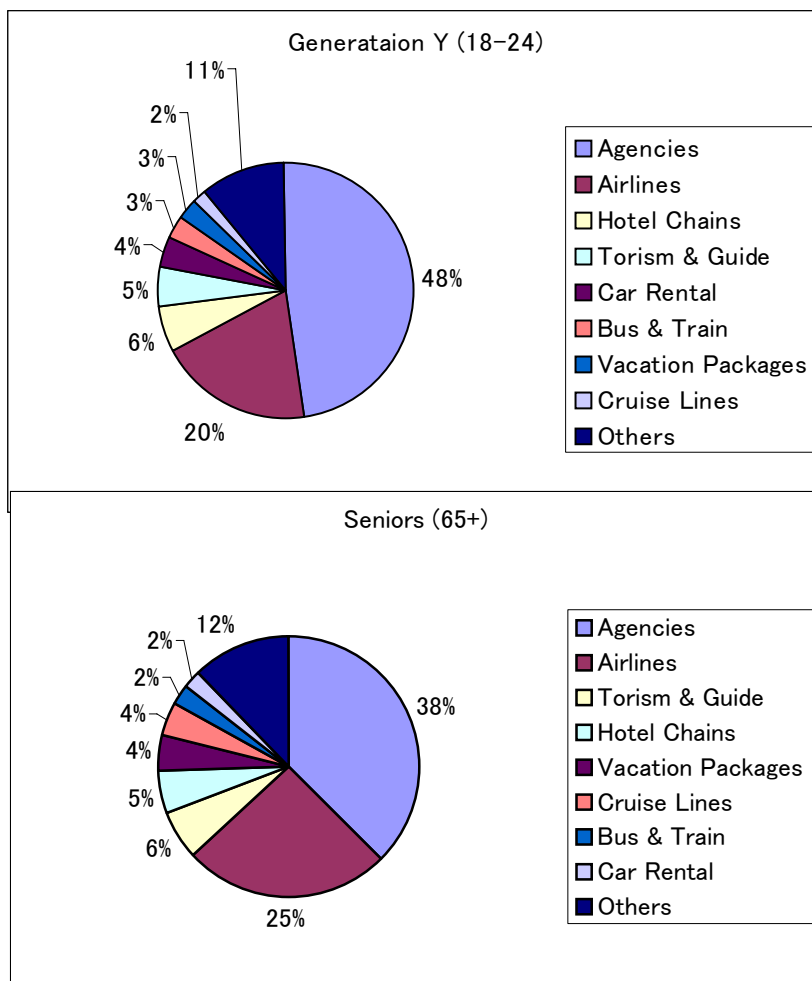
Compete found that consumers over age 55 are less dependent on agencies, preferring to book directly with suppliers.



More consumers turned to OTAs to book their hotel stays. This trend reflects airlines' success in driving distribution direct to their Web sites, Compete says.

Distribution of Travel Research Sources

(Distribution of all pages of travel content viewed. Q4, 2005)



Travelers age 65 and older value tourism, vacation specialty, cruise and other information while young consumers place a higher priority on products and the ability to comparison shop.

□

(4) SideStep の新しい試み

どうやら、業界のメタサーチ叩き（バッシング）は、終わりを告げた様だ。消費者の、購入前の検索熱は、益々活発化している。旅行検索の世界では、既に古手となった SideStep も、自身のサイトの検索機能を強化している。SideStep は、エア・カー・ホテルの3部作のオンライン予約機能に、地上手配予約機能を追加した。SideStep のホームページに“Activities”のタブを新設し、消費者に、レストラン・劇場・スポーツ イベント・ツアーの、地上プロダクトのオンライン価格比較を可能にした。このために、SideStep は、TicketsNow.com や Disney を含む数社のサプライヤー、並びに、目的地アクティビティのプロバイダーの Viator と提携した。

SideStep は、地上手配予約機能に加えて他のコンテンツ、例えばクルーズ・バケーション レンタル ハウス・タイムシェア・コンド等に、更に手を広げる事を検討している。 □

(5) バケーション オーナーシップの隆盛

Sunterra Corp. Wants To Give Vacation Ownership A Facelift

レジャー旅行業界で、タイムシェアが急成長を遂げている。タイムシェアは、110億ドル（1兆2,800億円）の市場規模を持ち、米国で400万のオーナー家族と1,800箇所、世界で700万のオーナー家族と5,500箇所のリゾートを保有する。その中で、Sunterra Corp.が、オンライン販売を積極的に展開している。 □（Sunterraの宣伝記事？） ■

6. その他のニュース

旅行流通 TD

(1) 旅行業界 米入国時の旅券所持義務化の更に1年延期を要請

米旅行業界は、カナダ・メキシコ・カリブ諸島からの米国入国時の旅券ないしそれに代わる書類の所持の義務化（Western Hemisphere Travel Initiative）を、2008年1月1日まで、更に1年間延期する事を、米務省（DOS）と安全保障局（HSD）に要請した。

WHTIは、9/11 Commissionのセキュリティ強化の勧告に基づいて制定された Reform and Terrorism Prevention Act of 2004により編成された規則で、2008年1月1日までに、全ての米国入国者に旅券（ないしそれに代わる政府発行の書類）の保持を義務付けている。HSDは、この規則の段階的な導入を計画し、第1段階として、カナダ・メキシコ・カリブ諸島からの入国旅客に適用する計画を立てている。米旅行業界と、近隣諸国は、約100ドルもする旅券所持の義務化は、旅行頻度の少ない人々の旅行熱を冷ますマイナス効果を生じさせ、米経済に悪影響を及ぼし、近隣諸国との関係を悪化させるとして、十分なリードタイムを設けるため、更に1年間の規則施行延期を要請している。(DTW, 5/4/2006)

(2) プライス ライン 第1四半期決算でグロス収入倍増

Pricelineの第1四半期決算のグロス収入は、前年同期比で+47%増の\$746.8m（870億円）となった。増収の大きな部分は、約\$12mのオンラインマーケティング費用（宣伝）をかけたホテル客室販売によるものである、とPricelineは言っている。(Travel Wire, 5/8/2006) (欧州オンラインホテル販売のActive HotelsとBooking B.V.買収が、この増収に貢献している。)

(3) トラベロシティが、バイドットコムと提携

Travelocity が Buy.com と提携して、新しい Travel Store を立ち上げ、Buy.com 顧客に、旅行の特別販売を実施する。 Travelocity は、この提携を通じて、パッケージ旅行計画の新しい e-コマース セグメントを取り込む。(Travel Wire, 5/8/2006)

(4) 欧州最大のティユイ (独)、今夏の堅調な旅行需要増を予測

旅行社・ホテル・航空会社・クルーズ・コンテナ船を保有する、欧州最大のツーリズムグループ Tui (独) は、今夏の旅行需要が、+1.6%増加 (収入+0.9%) すると予測している。年間では、ツーリズム市場は +3%~+5%、最大で +6%拡大するとし、この部門の収入が 141 億ユーロ (1 兆 9,700 億円) から 150 億ユーロ (2 兆 1,000 億円) に増加する予測している。第 1 四半期決算では、ツーリズム部門は、法人旅行取扱旅行社 TQ3 Travel Solution の売却により、▲83m ユーロ (116 億円) の損失と、前年同期の▲178m ユーロ (249 億円) よりも大幅に収支を改善している。売上げは、イースター休暇の時期ズレの影響もあり、25.1 億ユーロ (前年同期は、25.2 億ユーロ) に止まった。グループ全体収支は、売上げが+25%の 45 億ユーロ (6,300 億円)、EBITA 損失は▲45m ユーロ (51 億円) であった。(FT.com, 5/9/2006)

(5) サンアンアントニオ市が、ホテル宿泊税未納で 大手オンライン旅行社を訴える

テキサス州 San Antonio 市は、5 月 8 日、ホテル宿泊税 (9%) の一部を脱税しているとして、大手オンライン旅行社を、Western District of Texas 米地方裁判所に訴えた。この裁判は、テキサス州の他の市も代表する、団体訴訟 (class action lawsuit) 的性格を有している。San Antonio 市は、オンライン旅行社は、ネットレートにホテル宿泊税を適用し、小売価格に適用しないのは、小売価格とネットレート間の差分のホテル税を脱税していると主張している。既に、この種の手オンライン旅行社を訴える裁判は、LAX, San Diego, CHI, PHL, ATL で起こされている。被告席には、Expedia, Travelocity, Cendant, Priceline, Maupintour Holdings と彼等の子会社が座っている。(DTW, 5/9/2006)

(6) グローバル エクスチェンジ、移民問題調査ツアーを編成

1989 年から Reality Tours (TV で定着している Reality Show よりも、ズート早くこの言葉を使用している) を販売している、NPO 人権組織の Global Exchange が、今、全米で大きな問題となっている移民問題の調査旅行を計画している。メキシコの 4 日間ツアーは、移民の米国境への殺到をもたらしている、社会的経済問題 (NAFTA がメキシコ経済に与える影響と移民問題との因果関係) を明らかにする為に、maquiladora (外国人所有のメキシコ工場)、移民シェルター、婦人の権利擁護団体、労働団体代表、国境警備隊とのミーティングが組まれている。パッケージ価格は、オール インクルーシブで 1 人 750 ドル。代理店手数料は 10%。(DTW, 5/9/2006)

空 運

(1) ユナイテッド航空、マイレッジプログラムを変更、活性化を図る

UA が、J.P.Morgan Chase & Co.により提供されている UA ブランドの Visa カード所有者に、マイルに加えて、10 月からアワード交換に使える、新たな“Choice”システムを創設した。クレジットカード購入で、マイルを積み立てる代わりに、Mileage Plus 会員 (4,800 万人) は、通貨としての“Choice”を貯える事ができる。そして、“Choice”を使用して、UA の公示運賃を、そのままの値段で購入する事が出来る。つまり、仮に 250 ドル以下の格安運賃を見つけた場合、Save アワードの 25,000 マイルを使用せずに、“Choice”でもって 250 ドルを支払って、その運賃を購入することが出来る仕組み。“Choice”は、伝統的なアワード座席とアップグレードや、ホテルやレンタカーにも使用できるが、この場合は、1 対 1 のアワード交換率は適用されない。“Choice”は、1 月に訴求して貯える事が可能で、貯えた“Choice”の使用期限は存在しない。Chase Card Services の部長 Joe Venuti は、Mileage Plus Visa カードの保有者数を明らかにしなかったが、Chase は、約 1 億枚のカードを、CO, Southwest, BA などの顧客を含む、数百のパートナーシッププログラムに対して発行している。

UA は、2 週間前に、使用制限の少ない国内線無料標準アワード券の必要マイル数を、40,000 マイルから 50,000 マイルに変更した。そして、旅行開始前 2 週間以内のアワード券手配に、新たに予約手数料を徴収する。(wsj.com, 5/1/2006)

(2) タイ航空が、新たに国内航空会社を設立する

TG は、ハイ イールドのプレミアム旅客層と、LCC の低運賃嗜好の旅客層の中間需要の摘み取りを行う、新国内線航空会社を年内にも設立する。新会社は、Euamg Luang (タイ語で Royal Orchid と言う意) と名づけられ、TG 子会社の LCC Nok Air とは異なったマーケティング展開を行う。(channelnewsasia.com, 5/2/2006)

(3) BAA、総額 95 億ポンドに上る LON 3 空港整備計画を発表

BAA は、今後 10 年間で、LHR、Gatwick、Stansted の LON 3 空港の整備のために、95 億ポンド (1 兆 8,000 億円) の投資を行うと発表した。空港別の投資額は、以下の通りである。

・LHR (62 億ポンド)

第 5 ターミナル完成と、新 East ターミナル建設 (T1 と T2 の代替) を含む。BA は、2016 年の LHR 利用旅客数を現在の 6,960 万人から 8,500 万人と予測している。

・STN (24.5 億ポンド)

収容能力を、現在の LHR と同規模の 7,600 万利用客まで引き上げる。(Stansted Generation 2

プロジェクト) その第1段階として、2015年/2016年までに、第2滑走路と新ターミナル建設する。

・GTW (8.5億ポンド)

10年後の利用旅客を、現在の3,410万人から4,000万人に増加すると予測している。

BAAは、世界的な航空需要の増加が、空港キャパシティの向上を継続的に上回る結果、2015年には、約1,900万人の旅客が、LON以外の空港に迂回を迫られる事になるだろう、と言っている。

BAAは、5月3日に、株主に書簡を送付し、買収金額が低すぎるとして、Ferrovial Group (1株810ペンス) 及びGoldman Sachs Infrastructure Group (1株870ペンス) の買収提案拒否を訴えている。(FT.com, 5/3/2006)

(4) イージージェット、燃油費高騰で、上半期欠損拡大

easyJetは、3月31日に終了した上半期決算で、燃油費の高騰により、▲28.9mポンド(58億円)の欠損を計上した。収入は、+14%の629.5mポンド(1,260億円)であった。通期では、前期比+10%~+15%増益の利益+91mポンド~+95mポンドを予定している。同社は、下半期の燃料の45%をヘッジしていると言っている。easyJetは、パイロット1,200人に、+6%の賃上げ(2007年は+4%)をオファーしている。このオファーがパイロットに受け入れられるかどうかは、今の所は良く判らない。

一方、EasyJetの客室乗務員1,500人が参加するTransport & General Workers' Unionは、賃上げを不服として(特にパイロットの賃上げと比較して)、夏場の多客期に於けるスト権確立の組合員投票を、6週間以内に実施する事を計画している。easyJetは、2%のボーナスを伴ったインフレ率の倍の+3.5%の9月昇給と、来年、更に+3%の昇給を不服としているTGWの気が知れないと、不満をこぼしている。「こんなに燃油が高騰している時に、賃上げを実施する航空会社が、他に何処に居るのだ!」と言っている。(wsj.com, 5/4 FT.com, 5/3/5/2006)

(5) ノースウエスト航空パイロット組合 会社の労務費削減提案に合意

NW航空のパイロット組合(ALPA、組合員5,000人)が、会社の労務費削減案に合意した。この合意は、組合員の95%が参加した賛否投票で、63%の賛成に基づいている。この合意は、昨年11月の暫定合意に追加した▲24%の労務費削減(年間コスト削減▲\$358M≒415億円)の内容を持つ、少なくとも今後5.5年間有効の協定となる。この他に、ALPAの組合員は、NWのChapter-11離脱時に、\$888mのunsecured claimを受け取る権利と、プロフィール シェアリングとボーナス協定に参加出来る権利を保有する。NWのパイロットは、2004年の12月に、Chapter-11申請回避の為に、▲15%(▲\$265m)の労務費カットに譲歩している。(最終的に2005年9月にChapter-11に追い込まれた。) 10年勤務の広胴

機パイロットの年収は、現行の 166,000 ドルから 126,000 ドル (1,450 万円) に削減される。狭胴機パイロットの場合は、111,000 ドルから 84,000 ドル (980 万円) に削減される。ALPA NW 支部長の機長 Mark McClain は、この合意により、ALPA は、メインラインパイロット職のリジョナル コミュニティー アフィリエートへのアウトソースから、NW パイロットを保護する事に良く成功した、とコメントしている。(DTW, 5/3/2006; wsj.com, 5/4/2006)

(6) 米欧オープンスカイ協定 またもや棚上げか？

米運輸省は、米航空会社に対する外資の導入緩和策について、先週、当初案を修正し、そして 60 日間に及ぶ利害関係人コメントの聴取を開始した。この修正は、規制緩和に懸念している連邦議会を説得させる為に、行われたモノである。修正された箇所は、米国市民による実質的な企業支配の確保の部分で、その詳細は下表の通りである。

昨年 11 月に起案された当初案	今回修正案
外国資本は、議決権株式の 25%、普通株式の 49% に制限される。そして社長と、役員とオフィサーの 2/3 は、米国市民でなければならない、彼等は、企業を実質的に支配しなければならない。(現行法通り)	同左
安全性・セキュリティ・CRAF に対して、米国市民による実質的な支配を要求。 CRAF = Civil Reserve Air Fleet	安全性とセキュリティと、政府のレギュレーションに関わらず、(単に CRAF に限定せず) 全ての国家防衛の為に航空機徴用に対して、米国市民の実質的な支配を要求。
外国資本は、マーケティング・顧客サービス・機材計画・スケジューリング・プライシングの如くの純経済問題を支配出来る。	外国資本は、マーケティング・顧客サービス・機材計画・スケジューリング・プライシングの如くの純経済問題を支配出来る。外国資本は、米国とオープンスカイ協定締結国に限定する。
<div data-bbox="240 1563 687 1727" style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p>つまり、米国市民の気に入らない決定を外資が行う場合は、全てそれを覆す事が出来る。</p> </div>	航空会社のマジョリティーの所有者である米国市民は、外国資本に対して決定した如何なる職権の自由化 (any deregulation of authority) を取り消す事が出来る権利を留保しなければならない。

DOT は、当該修正案の 60 日間に亘るパブリック コメント聴取し、今夏に最終案をとりまとめ、連邦議会の承認を得る事を予定している。

昨年、米欧間で暫定合意に達した大西洋オープンスカイ協定は、米側の米航空会社に対す

る外資導入の規制緩和が条件にされている。

従って、今回の DOT 修正案が、米議会の承認と、欧州連合の納得を取り付ける事が出来るのか？ が、このオープンスカイ協定にとって、極めて重要になって来る。

DOT は、この 2 つの承認を獲得して、2007 年夏までに、米欧間のオープンスカイ協定発効を目論んでいる。しかし、5 月 3 日に発表された修正案に対しては、既に多くの懸念が表明されている。

DP World の米港湾 5 港の買収を、国家安全保障上の問題で中止に追い込んだ米議会は、益々保守的になっている。

オープンスカイ協定成立は自社にとって不利と考えている CO と、この協定により外国人に職を奪われると感じている ALPA（全米パイロット組合）は、DOT 修正案に、強く反対している。（CO は、オープンスカイとなっても、LHR 空港は、実質的にはオープンされないと見ている。）

外資の規制緩和に反対している人達は、DOT 修正案は、修正ではなくて、当初案をいじくり回したモノでしかなく、この案を考え出した人達は、会社経営の実態を余りにも知らな過ぎる、と批判している。

DOT は、5 月 9 日の上院委員会でこの案を説明後、欧州連合を DOS と共に訪れて、彼等の協議相手をアップデートする。米欧間のオープンスカイの雲行きが、またしても可笑しくなり始めている様だ。（FT.com, 5/4-5/2006; DTW, 5/5/2006）

米欧のオープンスカイ交渉者は 5 月 11 日に BRU で会い、新協定締結の新しいデッドラインを、来年の 3 月とする事で合意した。欧州委員会のオフィシャル Daniel Calleja は、「協定の発効は、欧州連合加盟国 25 ヶ国の大臣達が、米国の外資導入規制緩和修正案に、満足するかどうかにかかっている」、と語っている。（米国と異なり、欧州連合はメンバー国の批准行為が必要）そして、彼は、「米企業に於ける商業的的局面へ影響を及ぼす事ができる、十分な機会と支配が保証されない限り、欧州連合加盟国の大臣達は、多分この協定を拒絶するだろう」、と語っている。（FT.com, 5/11/2006）

（7）大韓航空、第 1 四半期利益倍増

KE の第 1 四半期決算は、利益 127.3bn ウオン（153 億円）と、前年同期比倍（+115%）の増益を達成した。収入は、+7.8%の 1.83 兆ウオン（2,200 億円）であった。貨客の増加とウオン高による為替差益（+181bn ウオン≒217 億円）が、この増益に貢献している。（KE は、\$4.9bn のドル建て債務を保有している。）（wsj.com, 5/5/2006）

（8）米国人パイロットが、海外航空会社に出稼ぎに行っている

2001 年 9 月 11 日の同時多発テロ攻撃後に、米航空業界は未曾有の不況に陥り、▲1 万人以上のパイロットがレイオフされた。そして、多くが、早期退職の途を選んでいる。Southwest 等の数少ない健全な航空会社の採用はあるものの、数千人のパイロット達が、彼

等の元の給与水準での再就職の機会を見つけ出せないでいる。

一方で、中国・インド・東南アジア・中東の地域では、急速な経済発展と航空規制緩和政策の展開で、航空旅客需要が鰻上りに増加している。そして、そこでは、新興企業が次々に設立され、数百機のジェット新造機が発注されている。

世界的にパイロット不足が蔓延している。航空機メーカー最大手の Boeing は、2004 年の 17,000 機以下のフリートが、2024 年迄に、35,000 機に拡大すると予測している。そして、この間に、毎年+18,000 人の新人パイロットの養成が必要になるだろう、と言っている。今後 20 年間に、中国だけでも+35,000 人、インドでは 2010 年迄に+2,500 人、その他アジアの地域では +56,500 人のパイロット需要が新たに発生すると見られている。多くの諸国は、自国で十分なパイロットを養成出来ないでいる。

その結果；

- ・ Qatar 航空のパイロットの 5 人に 4 人は外国人パイロットが占めている。
- ・ PR の 70 人以上のパイロットが、海外のより良い待遇を求めて国を離れている。
- ・ アブダビの新航空会社 Etihad 航空は、パイロットソースの No.1 の国は、マレーシアだと言っている。
- ・ インドでは、振興航空会社間で、パイロットの引き抜き合戦が開始されている。これを見かねたインド政府は、パイロットの 1 会社在籍期間を最低 6 ヶ月とする規則を定めている。
- ・ インド最大の民間航空会社 Jet 航空のパイロット 685 人中 111 人は、外国人だ。
- ・ インドの Air Deccan の場合は、250 人中 75 人が外国人パイロットだ。同社は、バンガロールに乗員養成学校を開設しつつある。



パイロット不足問題は、安全性を低下させていると指摘している人達が存在する。パイロットと航空管制官の英語能力が心配されているのだ。事実、1996 年に発生した Kazhakh 航空とサウジアラビア航空機の空中衝突事故は、管制官の誘導を誤認した事が原因とされている。また、1995 年の AA のコロンビアの Cali の墜落事故も管制官とパイロット間の、不確な意思疎通が起因していると言われている。ICAO は、2008 年から、パイロットに対する英語能力の試験を開始する事を検討している。

パイロットの英語能力の問題に加えて、パイロットが育った国の文化の違いが、安全性を

損ねる場合があると指摘している人達も居る。アジアの国の中には、シニオリティの上位（キャプテン）に、下位（副操縦士）が物申せない雰囲気が存在していると言われていた。それに加えて、アジアの航空会社の中には、安全制の管理が弱い航空会社が存在していると言う。匿名を条件に情報を提供してくれた、アジアの国営航空会社に勤務する或る米国人パイロットは、「安全性情報のアップデート化が、頻繁に遅れるか、全く配布されない」と打ち明けている。彼は、パイロットのトレーニング品質は、米国のそれとは、全く比較出来ないほど低い、と語っている。

パイロット不足を補う為に、民間航空のパイロットの法定退役年齢を引き上げている国（日本やエチオピア）が存在する。ICAOは、採用するのかもしれないのは各国の自由であるが、現行の60歳から65歳に退役年齢を引き上げる事をリコメンドしている。

パイロットの待遇は、国や企業によって異なっている。しかし、海外のパイロットの待遇は、しばしば、米国の給与水準を上回っている。18年間US航空で勤務経験を持つ、或るベテランパイロット（46歳）は、レイオフの嵐が吹き荒れた最中に、キャプテンから副操縦士に降格されて、年収72,000ドルまで給与を引き下げられたが、アジアの航空会社に再就職して、数年後にキャプテン資格を取り、現在の年収の倍を稼ぐ事を計画している。Air Deccanは、外国人パイロットに、月収8,000ドルから15,000ドルをオファーしている。NWの狭胴機のキャプテンは、月収9,000ドルを稼ぐが、UA航空の広胴機のキャプテンは、15,000ドルを稼いでいる。（Air Inc.調査）

1994年に米国を離れた或るキャプテン（54歳）は、台北のEVA航空から2000年に大韓航空に異動し、そこで747キャプテンとして年収152,000ドルを稼いでいる。

NWを退職した或るパイロットは、クルーリーシング契約を通じて、現在HNLを基地として、JAL Waysで時給100ドル（昨年の年収は105,000ドル）を貰っている。彼は、キャプテン養成コース（2.5年必要）に来月から入る事を期待している。キャプテンに昇格出来れば、時給150ドル（最初の50飛行時間、それ以上は時給180ドル）に昇給する。彼は、NWには、復職チャンスが有ろうとも復帰しない、と言っている。（wsj.com, 5/5/2006）

（9）シンガポール航空 2005年度決算 減益▲8.3%

米Southwest航空に次いで、時価総額世界第2位のSQは、今年度の利益見通しが、燃料高騰の煽りを受けて、収入がS\$13.34bn（9,340億円）と過去最高となるにもかかわらず、前期比▲8.3%減益のS\$1.24bn（870億円）となる見込みであると発表した。SQは、2005年度の利益について、3月に、S\$1.39bnからS\$1.35bn（945億円）に修正している。SQは、燃料を、上半期分を米\$80/バレルで50%ヘッジし、年間では、33%を米\$81~82/バレルでヘッジしている。（wsj.com, 5/10/2006）

(10) 航空会社が、プリペイド パス導入

バス、電車、有料道路が実施しているのと同様に、航空会社が、顧客ロイヤルティーを確保するために、旅行者にプリペイド パスを販売し始めている。そして、最低運賃よりは高く、最高運賃よりは安くして、主にビジネス旅客を対象に、このプリペイド パスを販売している。フロリダやハワイ行きのバケーションーズや、採掘地へ定期的に通っている石油業界のビジネスマン等が、これを購入している。ある大手企業は、3ヶ月ごとに、社員の出張用に、300人分のパスを購入している。

航空会社	プリペイド パスの実態
Air Canada	10片道 2,500 ^{ドル} ～2,700 ^{ドル}
WestJet Airlines (加 LCC)	10片道 YYZ=YUL/Ottawa 1,100 ^{ドル}
AA	年間25,000哩 10,000 ^{ドル} 1990年に終身カードを25万 ^{ドル} で500枚販売したが、割が合わないことが判明したために、即中止
UA	年間 25,000 哩 11,750 ^{ドル} FFPのエリート会員と同一待遇
Cape Air Inc.	Cape Cod、カリブ、Florida Keys を飛行している航空会社 Cope Air の場合、10片道パスが、航空券収入の1/3を占める。
CX	アジア 18 都市に有効な 21 日間パス 1,299 ^{ドル}

プリペイド パスには、旅客と航空会社双方にとって、以下の大きなメリットが存在する。

・パス購入者は：

- ✓ 間際旅行を合理的な運賃レベルで購入することが可能。
- ✓ 取消し手数料が適用されない。
- ✓ アップグレード等、FFP 会員のエリート ステータスと同様の待遇を得られる。

・航空会社は：

- ✓ 旅客から常に批判されている、Price Predictability を顧客に提供する事が出来る。
- ✓ バリューが下がっている FFP に替わって、顧客ロイヤルティーを増す事ができる。
- ✓ 前払い運賃なので、即キャッシュを確保できる。
- ✓ 顧客を他の航空会社に逃さないで済む。
- ✓ 顧客が全て使用しなくても、収入は、プリペイド パスを販売した分確保できる。
- ✓ コストを削減できる。 宣伝費とクレジット カード手数料の減少ができる。

(wsj.com, 5/9/2006)

(11) バリグ ブラジル航空債権団 救済パッケージに合意 運航停止を逃れる

80億ブラジルリアル(4,200億円)の債権を保有するブラジル フラッグ キャリア RG の債権者団は、2ヶ月以内に同社を売却する条件で、救済パッケージに合意した。この合意は、過去数ヶ月間懸念されていた、RG の運航停止リスクを払拭する。RG の120機のフリート中、約半分が整備不良で繋留中であるが、貸し手のリース会社は、機材返還を要求して

いる。合意された救済パッケージでは、次の2案が考えられている。① 内陸両路線を運航する会社を設立し、そこに最低でも\$860m (1,000 億円) で RG を売却する。この会社とは別に空港ハンドリングや機内食を運営する会社を設立して、そこに負債を背負わせ、継続して債権者団管理とする。

② もう1つのオプションは、RG を内陸別の2つの会社に分割して、国内線を最低\$700m で売却し、国際線会社に負債を背負わせて、継続して債権者団管理とする案。

ブラジル国営銀行 BNDES が、RG に、\$100m (115 億円) のローンを提供し、競売までの間の面倒を見る。(FT.com, 5/10/2006)

(12) バージン ブルー中間決算で▲8.4%減益 新オーナーのトールに期待

QF に次いで豪航空業界2位の LCC Virgin Blue Holdings は、中間決算で、前期比▲8.4%減益の 68.2m 豪ドル (58 億円) を計上した。収入は、+6.1%の 935.9m 豪ドル (800 億円) であった。大株主の Patrick (Virgin Blue 株 62.4%保有) が、Toll に買収されたので、Virgin Blue の役員構成は、間もなく Toll によって大幅に変更されるだろう。25.6%を保有する Virgin Group は、Virgin Blue の持ち株比率を増加させたがっている。(FT.com, 5/11/2006)



(13) スター アライアンス、上海航空加盟を勧誘 次に中国国際航空の参加を狙う

スター アライアンスは、1年以内に上海航空がスターに加盟するだろうと語った。そして、数週間以内に、中国のフラッグ キャリアの中国国際航空 (Air China) にも、スター加盟を働きかける。中国3大手航空会社の1社 中国南方航空 (China Southern Airlines) は、AF が率いる SkyTeam への加盟を準備中。AMR, BA, CX を含む Oneworld は、未だ何処の中国キャリアもメンバーに加えていない。中国国際航空の10%株式を保有している CX も、中国国際航空の Oneworld 加盟を勧誘している。仮に、中国国際航空がスターに加盟する事態となれば、中国3大手の中で、何処のアライアンスにも参加していない航空会社は、東方航空 (China Eastern) だけとなる。しかし、東方航空は、3社の中では、最も弱い航空会社と言われている。(wsj.com, 5/11/2206)




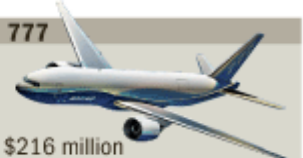
(14) バージン アメリカ、コンチネンタル航空を攻撃

昨年12月に、オペレーティング パーミットを申請した Virgin America の CEO Fred Reid が、「CO の理不尽な攻撃を執拗に受けている」と苦情している。CO は、Virgin America の米国市民による実質的な支配が担保されていない、と継続して非難している。しかし、全ての点で、Virgin America は、米国法に適法に従っている、と Reid は主張している。米運輸省は、CO や AA 等の業界の意見を聞いて、Virgin America の適法性を徹底的に精査し

ている最中で、未だにパーミットを発給していない。 Reid は、Virgin America と、Virgin Group 会長 Richard Branson と、Virgin Group 関連企業間の、e-メールのコピーを除いて、要求された全ての追加資料を DOT に提出した、と語っている。 全 e-メールのコピーの提出は、膨大な労力を必要とするばかりか、極めて理不尽な要求だ、と Reid は非難している。(FT.com, 5/11/2006)

(15) エアバス、A350 型機的设计コンセプト変更に着手か

エアバスが、ユーザーの高まりつつある不満を聞き入れて、どうやら、新型長距離機 A350 型機 (250 席~300 席) の設計コンセプトを変更する様だ。 EADS の取締役会は、現行案を修正して、胴体径を拡大し、新しく設計した翼を装着する決定を、5 月中に下す様だと、エアバス内部の事情通が、AFP に語っている。 この設計変更で、2010 年就航予定が 1 年~2 年遅れ、開発費が倍増して 100 億ドルとなる模様。 SQ と米航空機リース企業の ILFC が、A330 型機の派生型の A350 型機では、ライバル機の B787 型機 (2008 年就航予定) に全く競争できないと苦情していた。 現在まで、A350 型機が、100 機の確定発注を取得したのに対して、B787 型機は、その 3 倍以上の 345 機を受注している。 Boeing は、B787 型機の生産ラインを 2 本に倍増し、A350 型機の就航前に、長距離旅客機市場を席卷してしまう事を検討している。(FT.com, 5/11/2006 wsj.com, 5/12/2006)

Fly-off		
How current and proposed two-aisle models from Airbus and Boeing compare		
	Airbus	Boeing
PROPOSED MODELS	A350	787
2-engine widebodies 200-300 seat range		
Catalog price*	\$170 million	\$150 million
Design	Based on older model	Totally new
Service launch date	2010	2008
Orders/commitments	182 from 14 customers	393 from 29 customers
Issues	Airbus considering expensive redesign to compete with 787	Boeing promising larger version to compete with larger A350
EXISTING MODELS	A340	777
300-400 seat range		
Catalog price*	\$200 million	\$216 million
Engines	4	2
Issues	Airbus trying to fix lagging sales due to the cost of four engines	Selling well, but redesigned A350 could pose a threat
*Catalog prices vary, figures show are mid range		Sources: the companies; WSJ research

(16) エアーベルリン (独) 上場、最大で 5.1 億ユーロ調達か

欧州 LCC 第 3 位 Air Berlin (独) が、FRA 証券取引所に上場して、最大で、5.1 億ユーロ (710 億円) の資金調達を期待している。5 月 11 日の上場初値は、売却希望価格の最低価格である 1 株 12 ユーロで取引が開始されている。Air Berlin は、上場で得た資金を、Ryanair や easyJet との競争が激化している東欧の路線展開費用に充当する予定。(channelnewsasia.com, 5/11/2006)

(17) ライアン航空、フランス基地を開設

欧州 LCC 最大手 Ryanair (アイルランド) が、Marseille-Marignane 空港で、フランスに於ける最初の基地を開設すると発表した。同社は、この基地から、モロッコの Fez と Marakesh, LON, FRA, ROM, Oslo を含む、北部アフリカと欧州の 13 路線を開設する。Ryanair は、現在、欧州域内に 16 の基地を所有しているが、更に 10 の基地の開設を検討している。(channelnewsasia.com, 5/11/2006)

(18) ルフトハンザ航空、トーマスクック株売却を否定

LH の CFO Wolfgang Mayrhober は、LH が所有する Thomas Cook 株 50%を、小売業の KarstadtQuelle (残りの 50%を保有) に売却するという憶測を、完全に否定した。

LH は、昨年に予測した 577mユーロ (808 億円) の 2006 年度営業利益見通しは、原油が 70 ドル/バレルに上昇しているにも拘わらず達成できる、と彼は語っている。

一方、LH の第 1 四半期実績は、利益が前年同期比+15.5%の 98m ユーロ (137 億円)、収入は +13.9%の 4.45bn ユーロ (6,230 億円) の増収増益決算となった。欧州域内何処でも往復 99 ユーロ (13,900 円) 運賃が人気を博している。また Swiss との統合も上手く行っている。2004 年に計画した▲1.2bn ユーロ (1,680 億円) のコスト削減策は、2006 年 3 月までに▲985m ユーロ (1,400 億円) のカットに成功している、と CFO は述べている。しかし、競争激化で、LH は、新興 LCC に独国内線シェアを食われ、2001 年以来、シェアの 12%を無くしている。(FT.com, 5/11/2006)

水 運

(1) 台湾エバグリーン、上海で、中国本社ビル建設

台湾輸送グループの最大手エバグリーン (世界第 3 位のコンテナ海運) が、間もなく中台間の直接往來が自由化されると睨んで、上海の 浦東 (Putong) に、中国オペレーションを統括する中国本社の新社屋を建設する。そして 2009 年に、この本社 (19 階建て) に、中国に於けるエバグリーンの全ての事業 — Evergreen Marine, Italia Marittima, Hatsu

Marine, EVA Air 及びアフィリエート — を収容する。エバグループ会長 張榮發 (Chang Yung-fa) は、2008 年に、陳水扁 (Chen Shui-bian) から、より親中のな国民党へ政権交代があると予想している様だ。海運と航空の幹部達は、国民党が、中台間の船舶と航空機の直行便を解禁すると踏んでいる。(エバは、3 月に、中国本社社屋のビルを購入し、内外に同グループの国民党支持を間接的に意思表示している。)

先月、100 人以上の台湾経済界の代表が、台湾国民党と中国共産党が合同で開催した経済フォーラム (北京に於いて開催) に参加し、胡錦濤主席と面会している。

エバは、今までは、中国進出に緩慢な動きを示して来た。中国関連の殆どの海運輸送を、数年前に買収した Italia Marittima (伊)、Hatsu Marine (英) の子会社 2 社に委ねて来た。しかし、現在では、中国は、Evergreen Marine の収入は、全収入の 60% を構成する。同社の連結収益は、1,400 億台湾ドル (4,900 億円) を数える。(FT.com, 5/5/2006)

中台間の直接往来は、2001 年 1 月 1 日、台湾側が統治する中国大陸沿岸の金門島、馬祖島の両島に限って中国大陸・福建省間の直接の通信、通商、通航 (三通) を認める「小三通」が解禁されている。三通規制緩和を求める台湾産業界の意見は強く、2005 年から、春節 (旧正月) に限定した中台間直航チャーター便を解禁するなど、台湾当局は緩やかなペースながら、規制緩和を続けている状況にある。(交流協会情報誌「交流」等より)

陸運&ロジスティックス

(1) 台湾新幹線 開業まで半年 “日台協力” 正念場 運営会社の資金難、技術混在… 台北除く部分営業も

【台北＝長谷川周人】日本の新幹線技術が海外で初めて採用された「台湾高速鉄道」(台湾新幹線) が、当初計画から一年延期となった今年 10 月 31 日の開業予定まで、いよいよ半年を切った。工事の平均進捗率は、4 月下旬段階で 94% と完成まであと一歩。だが、資金調達の見通しの甘さなどから作業が遅れ、部分開業になる可能性も指摘されている。それでも、台湾側は、メンツにかけて計画完遂の方針をガンとして曲げていない。日台協力の象徴として期待される台湾新幹線は、正念場を迎えている。

<所要時間半分>

台北－高雄間 (約 345 キロ) という南北の大動脈を、最速 80 分で結ぶ高速鉄道は、1997 年、欧州勢のシステムが採用された。しかし 1999 年の台湾大地震などを経て、2001 年に決定が覆され、三井物産、三菱商事、三菱重工業、川崎重工業など 7 社による日本企業グループが逆転受注に成功。正式に新幹線技術の導入が決まった。開業後は、同区間の所要時間は在来線の半分以下となり、ビジネスマンや観光客の活動範囲を大幅に広げ、台

湾南部も日帰り旅行圏になる。新たな観光需要の創出や駅周辺の不動産開発などを合算すると、地域経済にもたらす波及効果は計り知れず、関係業界の期待は膨らむ。

ところが、運営母体となる民間会社の「台湾高速鉄道」は、昨年9月、日本企業が受注した機械電気システムで工事の遅れが生じたと主張。当初の昨年10月31日から、開業予定を1年延期した。欧州勢の技術と新幹線技術の混在した事が主な原因とされるが、日本側に賠償請求を検討する動きを台湾メディアが報じるなど、水面下の日台不協和音が表面化し始めた。台湾新幹線は、欧州方式で建設が始まり、途中から新幹線方式に切り替わるという異例のプロジェクト。それだけに当初から難しい局面が予想されたが、準備作業はソフト面でも問題が発生している。台湾人運転士の養成が開通までに間に合わず、当面、仏高速鉄道TGVの退職者再雇用などでしのぐという。

<再延期も懸念>

公的資金ではなく民間が建設資金を集めるという方式でスタートしたため、運営会社の台湾高鉄の資金調達難も深刻。同社は、年内にさらに350億台湾元（約1,250億円）の資金調達が必要だが、台湾銀行団のなかには問題山積の事業計画を疑問視する声も出ており、台湾当局の対応次第では「資金供給が一時止まる恐れもある」（台湾金融関係筋）という。資金回収が滞れば、日本側は新たな技術や製品の提供を絞らざるを得ず、後手に回った事業計画は、問題の機械電気システム工事の遅れを直撃する。

郭瑤●・交通相は、最終行程となっている台北駅と板橋間の工事について「ボトルネック」と表現しており、10月開業時にも台北駅への乗り入れは難しく、隣接する板橋市の板橋駅と終点の高雄間およそ320キロの部分開通となる可能性が濃厚だ。台湾側は、あくまで10月の全線開通を目指す構えだが、「開業ありきで強引に工事を進めても、現状では間引き運転となるのは必至。借入金を運賃収入で返済する当初計画の見直しは避けられず、加えて野党による与党の責任追及の動きもあり、開業再延期も覚悟する必要がある」（同金融筋）との厳しい指摘も出始めている。（フジサンケイ ビジネスアイ） - 5月3日8時30分更新

【用語解説】台湾新幹線

台湾の2大都市、台北—高雄間（約345キロ）を最速1時間20分で結ぶ高速鉄道。日本の新幹線システムを導入し、車両は、東海道山陽新幹線の「のぞみ700系」をベースとした12両編成。定員989人を乗せ、最高時速300キロで走る。民間会社の台湾高速鉄道が運営し、35年間で建設費用を回収して当局に引き渡すBOT（建設・運営・譲渡）方式。総事業費は、4,800億台湾元（約1兆6,000億円）。今年10月末開業予定。（●=王へんに其）

ホテル&リゾート

(1) ガラ コーラル上場計画 55億ポンド賭博企業誕生か

欧州の最大の賭博 (betting and gaming) 企業 Gara Coral が、18ヶ月以内に、欧州で上場すると発表した。 Gara Coral (Permira, Cinven, Candover バイアウト グループが所有) は、上場すれば、時価総額 55 億ポンド (1 兆 1,000 億円) 企業となる潜在力を有している。 Gara は、昨年 10 月、Coral を 20 億ポンド (4,000 億円) で買収している。 キャッシュを生み出す力は極めて強いので、株式市場は評価して呉れるだろう、と Gara Coral CEO Neil Goulden が語っている。 彼は、株式上場以外に、プライベート エクイティ バイアウトと、Harrah's や Tabcorp や PBL への売却も選択肢の中に入る、と言っている。(FT.com, 5/5/2006)

(2) ディズニー 第2四半期決算で +12%増益 メディアとテーマパーク好調

Disney は、第2四半期決算で、前年同期比+12%増益の\$733m (835 億円) の利益を計上した。 ABC ネットワークと米国内の 2 つのテーマ パークの営業実績が好調で。 Pixar Animation Studios (創業者アップル Apple CEO Steve Jobs) 買収 (\$8.1bn) により、不振のスタジオ エンタメ部門の挽回が期待されている。(FT.com, 5/9/2006)

	2QT (\$ x million)	Vs. 2QT'05
Revenue	8,027	+3%
Segment Operating Income	1,434	+7%
Net Income	733	+12%
Free Cash Flow	1,343	>+100%

セグメント別の収支概要 (単位 100 万ドル)

	Rev.	Vs.'05	Op. Rev	Vs.'05	Remarks
Media network	3,551	+18%	969	+20%	ABC 放送好調、TV コマーシャル増、Lost and Desperate Housewives ショー大人気
Parks & Resorts	2,251	+7%	214	+17%	HKG パーク不振なるも、米国内 2 パーク好調。
Studio Entertainment	1,774	-22%	147	-39%	昨年ヒット作 The Incredibles の後のヒット作に恵まれず、Chicken Little 不振
Consumer Products	451	-3%	104	-8%	中国でのグッズ販売展開
Total	8,027	+3%	1,434	+7%	

(3) マンダリン ホテル、ダラス近郊の巨大都市開発プロジェクトに参加

ダラスのダウンタウン近郊の 30 億ドル複合都市開発プロジェクト Victory Park (75 エーカー≒13,400 坪) に、Mandarin Oriental Hotel が入居する事となった。このプロジェクトは、Ross Perot Jr. (元大統領候補のペローの息子) の Hillwood が手掛ける米国有数の、ゼロからスタートする巨大開発プロジェクトで、ホテルは、Mandarin の他に、W ホテルと住宅 (6 月 15 日にオープン) が存在する。(Victory プロジェクト以外の巨大プロジェクトには、ATL の Atlantic Station -Victory プロジェクトの倍の広さを持つ- が存在する。) Mandarin Oriental Hotel は、43 階建ての Victory Tower の 1 階~11 階を占有する 120 室のホテルで、2009 年開業を予定している。ホテルの他に 23 階~43 階で、85 万ドル~600 万ドルのレジデンスが作られる。Mandarin Oriental Hotel は、Mandarin Oriental International Ltd. (本社バミューダ) の一部門で、その一部は、Jardin Matheson Group によって保有されている。(wsj.com, 5/10/2006)

(4) アズター買収競争 白熱 コロンビアが買収価格引き上げる

LAS と ATL で営業している Tropicana Hotel & Casino を運営している Aztar の買収競争が白熱化している。Columbia Sussex (Fort Mitchell, Ky.) のカジノ姉妹企業 Columbia Entertainment が 5 月 10 日、Aztar の買収価格を、1 株 53 セント (総額 19 億ドル≒2,100 億円) に引き上げた。この価格変更は、5 月 5 日の Pinnacle Entertainment Inc. の 1 株 51 セントの再オファーを上回る。(wsj.com, 5/11/2006)

(5) LAS ハードロック ホテル、モーガン ホテル グループに売却

LAS の Hard Rock Hotel & Casino が、Morgans Hotel Group Co. に \$770m (850 億円) で売却される事になった。Hard Rock Hotel & Casino (647 室、Peter Morton 所有) は、1995 年に開業したロックンロールをテーマにしたホテルで、Las Vegas Strip の東に位置している。この売却は、Hard Rock Café チェーンには何らの影響も及ぼさない。Hard Rock Café は、Peter Morton が共同設立者の 1 人であるが、既に Rank Group Plc. に売却されている。Morgans Hotel Group (1983 年創立) は、LAS の Echelon Place の 40 億プロジェクトに参加して、Boyd Gaming Corp との合弁で、1,600 室を保有する 2 つのホテルを建設する。Morgans は、MIA, Hollywood, SFO, NYC でホテルを保有している。(wsj.com, 5/12/2006)

その他

(1) ヤフー会長、マイクロソフトのヤフー株購入を否定

5 月 10 日、Yahoo 会長兼 CEO Terry Semel は、Microsoft の Yahoo 検索エンジン事業の株式購入オファーを拒絶したと語り、Bill Gates との協議も開催されなかった事を明らかにした。

Microsoft は、Google の広告連動型検索エンジンサービスに対抗する為に、Yahoo 株購入を打診していた。 Microsoft のオンライン部門 MSN は、広告連動型検索に Yahoo を使用しているが、この提携を打ち切り、独自のシステムを立ち上げる。(FT.com, 5/11/2006)

編集後記

録画機の普及と、TV コマーシャルをスキップする技術が進歩して、TV 放送のビジネスモデルが大きな影響を受けるだろうと言われている。そこで、TV 業界は、コマーシャル放映時間のリモコン操作を禁止する事を検討していると言う。(P-10)

とんでもない事だ！ それでなくても、下らない番組ばかりを並べて、芸が出来ない芸人を並べて、低俗なお笑い番組と食べ歩き番組ばかりを並べて、企画力の無さを丸見えにしている TV が、その上、リモコン操作まで制限しようとするとは、本当に、とんでもない話だ。

旅行業界のオンライン サイトだって、ユーザーの旅行計画の為になるコンテンツ作りに必死になっていると言うのに……。この業界では、コンテンツ、コンテンツ、コンテンツと言われ始めている。

2008年に就航する、新型長距離機 B787 型機の客室居住性が飛躍的に向上される様だ。天井を高くし、窓が大きくなって、与圧と湿気がより快適に調整される様だ。(P-6)

先々週の情報 215 号 (P-31) では、この逆の話があった。エアバスは、“立ち席”座席を密かに検討していると言う記事がそれだ。これは、とんでもない事だ。山手線だって、申し訳なさそうに、ラッシュ時間帯だけしか座席を上げていないじゃないか。

エコノミークラスの航空旅客の誰しものが、もう少し増しな快適な座席を欲している。“立ち席”などとは、如何にそれが短距離路線であっても、本当にとんでもない話だ。その上、機内の携帯電話の使用が解禁となったら・・・考えても恐ろしい光景が目に見える様だ。座席を詰めて搭乗旅客数を増加させても、非常口の数の制約もあるし・・・一体全体どういう事になってしまうのだろう。

いっその事、エコノミークラスに、簡易ベッドを付けられないのだろうか。昔の国鉄には、3等寝台車なるものがあって、蚕棚式の簡易ベッドが座席の上に2段も設置されていた。勿論、航空機の場合は、鉄軌道の車両とは訳が違う。“G”の問題だとか、横向き着席が出来ない(離着陸時)とか、サービスはどうするのか、などなどの数多の安全上の制約が存在するだろう。しかし、何とか工夫して、エコノミー寝台を開発出来ないものか。TYO=LON 13 時間を、ビジネス クラス運賃の 1/4 の往復 20 万円程度で販売したら・・・キット売れると思う。(特許が取れる。) (H.U.)

TD 勉強会 情報 217 (以 上)

来週号 218 号は、5 月 17 日 (水曜日) 発行に変更します。

都合により、この号では、其の他のニュースをお休みします。(TD 勉強会 編集人)