

# TD 勉強会 情報 141

1. サウスウエスト航空法人販売 旅行社経由販売開始
2. ブッシュ再選後の 米旅行業界陳情リスト
3. GDS 自己改革 おいそれとは中抜きされない
4. ツアオペ DIY 型旅行からの挑戦
5. イギリス航空 米国破産法チャプター 11 批判
6. ジェットブルー航空 失速か？
7. 其の他のニュース



Yeslam Bin Ladin in a Paris hotel, showing off his French-made perfume, which he decided to call by his first name instead of his last.

Yeslam は、オサマビンラディン  
の異母兄弟、 P-13 参照

## 1. Southwest Endorses BookingBuilder Desktop Tool

### サウスウエスト航空法人販売 旅行社経由販売開始

テクノロジー会社の LaunchMagic (Mahopac, NYC)は、GDS の作業環境の中で、Southwest 航空にアクセスし、旅行社の LCC キャリア予約を自動化するプロダクト、BookingBuilder を立ち上げた。 BookingBuilder がアクセスする Southwest サイトは、同社の法人向けサイト Swabiz.com で、Southwest が、第三者仲介業者に、自社サイトのアクセスを許すのは、これが初めてのケースとなる。

今までの、旅行社の Southwest 予約の主な方法は、①Sabre (但し Web 運賃表示は行われていない)、②Southwest Direct (TRX によって開発されたダイアルアップサービス)、③コンシューマーサイトの Southwest.com 経由、の三通りであった。

Southwest が、BookingBuilder Desktop にアクセスを許可したのは、以下の理由によると、同社の Interactive marketing ビジネスサポート課長の Jill Howard-Allen が言っている。

- (1) BookingBuilder Desktop は、“リンク”であり、
- (2) スリーンスクレーパーではなく、
- (3) 従って、Southwest は、自社の完全な運賃とスケジュール表示を維持出来、
- (4) このプロダクトは、Southwest の低コスト流通の哲学に適っている。

BookingBuilder Desktop は、Southwest 以外には、AirTran, America West, CanJet, jetBlue, Jetsgo, easyJet, Germanwings, Ryanair, Independence Air, Northwest の各社の予約を可能にしている。

デスクトップ・アプリケーションの実際の“やり式”は以下の、①～⑤の通りである。

- ① インストールされた BookingBuilder は、4GDS のアベイラビリティ・ディスプレイをモニターする。
- ② 旅行社が、GDS で、LCC が運航している区間のシティーペアを予約しようとする、BookingBuilder は、プロンプトを出す。(当然の事ながら、LCC 便は、GDS 画面には表示されていない。)
- ③ そして、アプリケーションは、旅行社のブラウザを立ち上げ、LCC の Web サイトにリンクし、自動的に LCC アベイラビリティを表示させる。
- ④ 旅行社のエージェントは、GDS プロファイル、或は ClientBase Plus から顧客情報を BookingBuilder に蒐集させ、予約をしようとしているサプライヤーWeb サイトに、その顧客情報を自動的に挿入する。

- ⑤ BookingBuilder は、サプライヤーWeb サイトの、コンファーマーション・ページを読み、そのページ情報、即ち予約番号・運賃計算・チケット番号・パッシブエアーセグメント（注）・プライシング記録を、旅行社のバックオフィスシステムに自動的に送り込む。

（注） non-GDS 予約の為のパッシブセグメントの作成は、法人顧客が要求しているレポーティングの為に重要。 GDS は、通常は、パッシブセグメントに課金していないが、セグメントフィーの徴収を検討している。

BookingBuilder の1ヶ月の使用料は、デスクトップ当たり、旅行社のサイズとボリュームに従って10ドルから30ドル。 LaunchMagic社は、GDSとWebサイトとの統合に焦点を当てており、BookingBuilderの他に、新しいPNRの作成の度に、TravelGuard保険をプロンプトさせるEzTips、Southwestの予約をApolloに統合する、Galileo Flight Integratorを開発している。



WN 創立者の一人 Herb Kelleher 現 Chairman of the Board

（Southwest 関連情報）

Southwest は、座席指定を開始するかも知れない。これは、大陸横断路線拡大への対応と言われている。座席指定開始後も、ターンアラウンドの駐機時間は変更しない、と同社は言っている。開始時期等の詳細は、一切公表されていない。■

DTW, 11/4/2004

## 2. What's on the travel -and tourism – lobbying docket, post-election?

### ブッシュ再選後の 米旅行業界陳情リスト

ブッシュ大統領再選を受けて、米旅行業界は、ホワイトハウスと議会に対する陳情リストを再整理している。

**Travel Industry Association** の政治担当部長 Richard Webster は、インバウンド需要にネガティブな影響を与えて来た、厳重な入国セキュリティー審査に対するブッシュ政権の緩和措置に、高い評価を与えている。全米 115 空港と 14 港湾に於いて、最近、国土安全保

障省 (Department of Homeland Security) が導入した、US-Visit システム (入国外国人のバイOMETリックデータの電子的取得) の円滑導入に対しても、大きな賞賛を与えている。しかしながら、インバウンド業界には、依然として“fortress America”のイメージが、米  
国訪問者に悪影響を与えている、と言う意見が強く残っている。業界は、このイメージ  
の改善に向けて取り組む必要が有る。また、1年の延長が認められた、バイOMETリック  
認証旅券の更なる導入延期を、要請して行く必要がある、と Webster は述べている。

ASTA は、航空会社破綻による運航停止時の、他社代替輸送確保を最優先に上げている。  
具体的には Aviation and Transportation Security Act 145 条の延長を、今月閉会する第 108 議  
会でなんとか成立出来る様、議会で働きかけたい、と言っている。145 条は、運航停  
止した航空会社の航空券保持者に、スタンバイを条件に、他社搭乗を認めると言うルール。

National Tour Association は、国立公園に対する資金の確保など、幅広いツーリズム問題  
に取り組んでいるブッシュ政権に、高い評価を与えている。しかし、キューバに対する  
厳しい渡航制限 (家族訪問まで規制している) については、極めて否定的な評価で、この  
政策の緩和を強く要請している。■

TDR, 11/8/2004

### 3. Reinventing The Model:

#### GDSs Spurred By Emerging Distribution Alternative

#### GDS 自己改革 おいそれとは中抜きされない

現在開発中のダイレクトコネクト・テクノロジーが、伝統的チャネル (GDS) を葬り去っ  
てしまうのだろうか? それは、まだ良く分からない。GDS 達は、この新しいダイレ  
クトコネクトの動きを、決して拱手傍観している訳ではない。彼等は、長年培って来た  
彼等のバリューを、市場の劇的な変化に適合させて一層強化し、サプライヤー達に提供し  
ようとしている。

特に航空会社の財務的疲弊が、GDS フィーの値下げと、代替プロダクトである、G2  
Switchworks や ITA Software の低コスト流通モデルの台頭を促している。しかし、これ  
らの代替プロダクトは、本当に GDS と同じ内容のサービスを、低廉なコストで提供出来  
ているのだろうか? GDS は、①幅広い機能群、②システムの安定性、③大量データの  
瞬時処理能力、④世界各地への大きなリーチ、等の面で優れたバリューを提供している。

「サプライヤー達は、GDS の優れたバリューを、それを提供出来ない GDS 代替システムと、同一の料金で提供しろ、とムチャを言っている」と、GDS の幹部はコボシテいる。「代替システム達の、向こう見ずとも言えるサーバーシステム化は、安いだけで、高度に複雑でハイボリュームを処理しなければならない旅行流通システムとして、完成された物になっているのだろうか？」と、GDS は疑問を呈している。そして、「30 年以上も培って来た流通の経験に加え、代替システムと同様に、オープンシステム、UNIX、LINUX、等の新しいテクノロジーを採用し、新旧システムの利点を併せ持った GDS こそが、真のバリューを提供出来るシステムだ」と、主張している。

“バリュー”とは、GDS が好んで使用する言葉だ。彼等は、単なるサプライヤーと旅行社間のスイッチに甘んじる事を、良しとしない。彼等は、今では、コアコンピタンスの GDS に加え、多くのサービスを提供している。Cendant の場合は、旅行社との関係と同様に、サプライヤーとの関係に於いても、より顧客サイドに立ったアプローチを展開している。例えば、CO 航空との関係では、Cendant は、①GDS (Galileo)、②Cheap Tickets、③Shepherd Systems (予約情報加工処理サービス) の、三つのポートフォリオ (即ちバリュー) を提供している。

Amadeus は、サプライヤーに対して、ベンダーと言うよりはパートナーとして、サプライヤーが欲しているニーズに、総合的に対応する事を考えている。つまり、伝統的流通サービスから、e-コマースや IT サービスまでの、全てのサービス (即ちバリュー) の提供者になる事を標榜している。

GDS 代替システムが、廃れてしまうのか、或は、流通の世界で新しいテクノロジーの潮流を築き上げて行く中心的存在となるのかは、GDS の、市場の変化への対応能力と、新興勢力に対する迎撃能力の、二つの能力にかかっている。「既に長年に亘って実証されて来た GDS システムに、より大きな勝機のチャンスが有る」と言う多くの業界人がいる。しかし、彼等は、「GDS は、素早い適合能力に欠けている」とも言っている。TDR がインタビューした人達は、以下をコメントしている。

☆ 「若し、GDS が彼等のビジネスを練り直し、その他の代替システムに対する競争力をつける事が、若し出来るならば、それは素晴らしい事だ。しかし、実際は、GDS の誰もが、未だにその成果を発揮していない。」コンサルタント会社 T21Impact マネジングパートナー Timothy O'Neil-Dunne

☆ 「我々は、よりオープンな柔軟性に富んだ流通プラットフォームに移行しつつある。4GDS の内、2~3 の GDS は成功するだろう。Worldspan は、生き残る事がヤットで、勝算がない。その他の 3GDS は、如何に迅速に効果的に対応出来るかに掛かっている

る。」 Travel Technology Consulting, Inc. 社長 Norman Rose

- ☆ 「確かに GDS は、自己改革している。 Sabre が一歩先んじている。 過去に蓄積して来たノウハウをベースに、将来を計画する者が生き残るだろう。」 Frontier Airlines 販売流通部長 Lowell Miller
- ☆ 「Sabre は、GDS 代替ソリューションを自分で開発している。 Cendant は、Orbitz を買収して、代替システム Super Link を獲得している。 何も、GDS 以外からしか、代替システムが調達出来ない訳ではない。 問題は、GDS が如何に迅速に行動出来るかだ。」 Forrester Research, 主席研究員 Henry Harteveldt ■

FT.com, 11/8/2004

## 4. Tour Operators Feel The Pinch From DIY

### ツアオペ DIY 型旅行からの挑戦

ロンドンで11月第1週に開催された、世界最大の旅行のトレード・エキジビションの一つ、World Travel Market で、ツアオペ販売と DIY 型旅行の関係に、ホットな議論が集中している。

英国の国立統計局の年次調査によると、1998 年の総旅行販売に占めるパッケージ旅行の割合は、53.9%であったものが、2003 年には、49%まで低下している。 また、昨年1月から6月までの半年間で、英国の8大総合パッケージオペレーターの委託販売量が、▲180万(人?)低下している一方で、Expedia による顧客のオンライン・カスタムメイドツアーは、147%増加している。 今まで増加傾向にあった、ツアオペのパッケージツアー販売が、最近、減少し始めていると言うのだ。

これだけの数値で、ツアオペ販売が減少傾向に有るとは俄に判断しかねるが、LCC のオンライン格安運賃と、マーチャント型ホテル販売の格安客室料金の組み合わせが、パッケージ料金よりも安いツアーを、消費者に提供し始めている。 しかも、簡便なオンライン運賃検索と予約ツールが市場に出回った結果、ツアオペの手を煩わせる事無く、1週間から2週間のパッケージ旅行を、顧客自身が、組み立ててしまうと言うのだ。 つまり DIY 型旅行が普及し始めていると言うのだ。

旅行の素材を、自分の好みに合わせて選び出し、旅客自身でパッケージ旅行を、オンラインで組み立てる事を可能にする、ダイナミックパッケージングテクノロジーが開発されている事も、DIY 型旅行を拡大させている一つの要因だ。

欧州連合のツアーオペ総販売額は、少なくとも 600 億ユーロ（7 兆 8 千億円）と見積もられ、その内の凡そ半分が英国とドイツで販売されている。これらの国に続くのが、オランダとスウェーデンだ。この市場の将来が、Ryanair とか easyJet 等の欧州 LCC に脅かされている。しかしながら、これらの LCC が、ウイークエンドブレイクの様な新しい需要を何れだけ開発し、そして、既存のパッケージツアー市場を、何れだけ浸食したかの実態調査は、残念ながら未だ実施されていない。TUI UK の社長の Peter Rothwell は、「7 年先には、伝統的パッケージが 1/3、LCC 利用等による低料金ツアーが 1/3、ダイナミックパッケージングによるカスタムメイドのツアーが 1/3、の構成となっているだろう」と、予測している。「ドイツは、多分、同じ様な状況になっているだろうが、インターネット旅行販売の拡大は、英国やスウェーデンに比べて、スローなテンポとなるだろう。この様な市場の多様化に対して、柔軟に対応出来るかが、ツアーオペ運営の鍵となるだろう」と、語っている。

ツアーオペの First Choice の CEO, Peter Long は、現在のパッケージツアーの、20%以下しか DIY に転換しないだろうと、予想している。彼は、DIY 市場を二つのセグメントに区分している。「第一のセグメントは、エアーとホテルを組み合わせた、短期のシティーブレイクの如くのセグメント。このセグメントは、いずれは長期旅行にも広がって行くと思われる。第二は、ダイナミックパッケージングを利用するセグメント。現在では、これ等のセグメントは、ツアーオペ販売に影響を及ぼしてはいないが、将来は、多分影響を与える事になるだろう」と、語っている。

TUI UK も First Choice も、複雑な、中・長距離ツアー市場では、ツアーオペの伝統的なパッケージ販売は、DIY 型ツアーに、おいそれとは浸食されないと見ているようだが、ツアーオペは、今から、以下の如くの対策を立てておいた方が良さそうだ。

- ダイナミックパッケージングテクノロジーの採用
- 消費者保護の積極的な対策（DIY 型ツアーでは、例えば LCC の運航停止時の代替輸送確保が保証されない等、消費者保護対策が取られていない。）
- エクスペートの知識やバックアップ無しには旅行が作れない、複雑なツアーの造成と販売への特化
- スポーツとか子供のアクティビティー等を組み込んだ SIT 市場への特化
- ホテルの所有若しくはリースによる、ツアーの品質管理の徹底 ■

nytimes.com, 11/9/2004

## 5. British Airways' Profit Up, But Difficulties Lie Ahead

### イギリス航空 米国破産法チャプター 11 批判

BA 航空の第 2 四半期決算（7 月- 9 月）は、前年同期を 2 倍強上回る£123m（246 億円）の純益を計上した。収入は、低運賃導入により、Ryanair や easyJet からの短距離路線シェア奪回が成功し、+2.2%増の£2.03b（4,060 億円）を達成した。

この好決算は、過去数年間に亘る、13,000 人のレイオフを含むコスト削減計画遂行の賜物と、BA のスポークスマンが言っている。BA は、①燃油の高騰、②LCC との熾烈な低運賃競争、③米国航空会社の、赤字の国内線から黒字の国際線へのシフトによる、大西洋線市場の競争激化により、第 3 四半期以降の見通しは、チャレンジングで厳しいものとなるだろうと言っている。燃油のヘッジについては、2005 年 3 月まで通年で、同社の燃油消費量の 75%をヘッジしているが、12 月まででは、消費量のおよそ半分しかヘッジしていない。労務費は、年金への拠出が増加した為、第 2 四半期に+7.7%上昇した。

CEO の Rod Eddington は、「破綻した米国航空会社が、Chapter 11 の保護により息を吹き返している。本来は、倒産してしかるべき会社が、事業を継続し、供給拡大と、運賃値下げによる競争を仕掛けている。年金基金を解散し、そのツケを政府にまわそうとしている。公平な競争を阻害している Chapter 11 は、間接的な国の補助金支給に当たる」と主張している。

BA は、増収増益決算にも拘らず、4 年連続で中間配当を見送る。 ■



British Airways is nearing the end of a cost-cutting program in which it eliminated jobs and pared spending with the goal of reversing losses.



## 6. Rougher Times Amid Higher Costs at JetBlue

### ジェットブルー航空 失速か？

何をしても失敗しないと考えられていた、jetBlue の成績が芳しくない。2000年に設立された、この若いLCCは、収入と旅客輸送量が、アット言う間に3倍に成長、真新しいA320の革張り全席に、DirecTVの個人用テレビモニターを設置し、JFKを基地にしてフロリダ線に重点的に配便する、業界の誰もが羨む超優良低コストキャリアに成り上がった。しかし、このjetBlueでさえも、燃油の高騰と、度を過ぎた低運賃競争には流石に苦戦の様子で、第3四半期の利益が前年比で▲71%低下、株価を、株式分割(3-for-2, 2003 Nov. 11)の直前の46.84ドルから22.66ドルへと半減させてしまっている。レーティング会社のS&Pは、jetBlueの負債見通しを“安定”から“ネガティブ”に変更し、同社のクレジットレーティングを低下させるかも知れない、と示唆している。



David G. Neeleman, JetBlue's chief, with passengers on an inaugural flight late this summer from LaGuardia Airport to Fort Lauderdale, Fla.

jetBlueのガロン当たりの燃油費は、81¢から、今日では略倍の1.50ドルに値上がりしている。今となつては後の祭りであるが、積極的な燃油のヘッジ購入を、もう少し実施するべきだった、とJetBlueは言っている。Southwest航空は、積極的なヘッジ(80%)が成功し、ガロン当たり80.3¢(3rd QT)の燃油費に止める事に成功している。

S&PのクレジットアナリストのBetsy Snyderは、「問題は、寧ろ収入サイドにある」と言っている。「大幅な供給過剰が継続し、座席を埋める為の安売り合戦が横行、今ではjetBlueよりも安い運賃が市場に出回っている」と言っている。(3rd QT 収入\$323.2m +8%, 純益\$8.4m -71%) 本格的な運賃競争に突入する場合は、路線を多く保有する、大手のネットワークキャリアの方が有利となる。今年始めに対抗上打ち出した、全線何処でも片道79ドルが、jetBlueを苦しめている。

今月発行される“Blue Streak”の著者Barbara Petersonは、この悲観的な見方に異論を唱えている。「減益したとは言え、jetBlueは依然として、SouthwestとAlaskaと肩を並べる数少ない黒字航空会社の1社だ。短期の問題を克服し、必ずや元の成長路線に戻る事が出来るだろう」と彼女は言っている。jetBlueは、次の11年間で、200機の新造機を導入し、2006年までに10路線を開設する。

今週、jetBlueは、エアバス15機のファイナンスの為に、5億ドル(550億円)の資金調達(through the sale of debt)を実施する予定である。■

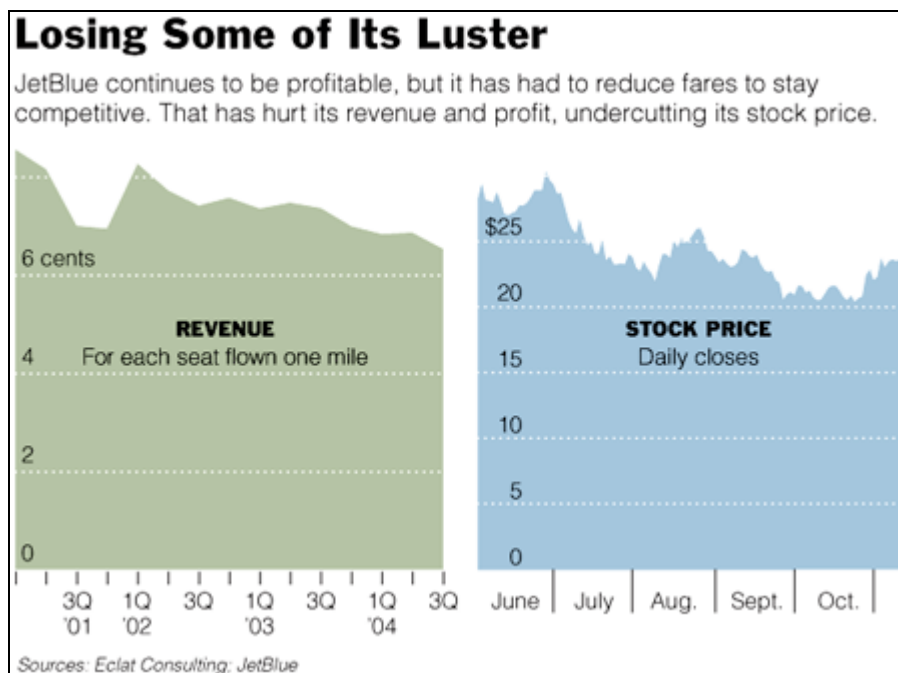
(関連ニュース)

### Independence Air warns on bankruptcy

今年6月に就航した新LCCのIndependence Airが、航空機賃貸契約の再交渉が成功しない場合は、Chapter 11申請が不可避となると、初めてのワーニングを出した。仮にC-11企業となる場合は、同社は、米国航空業界で、“営業開始後最短で破綻した企業”と言う不名誉な記録を貰う事になる。過去9ヶ月間で▲\$106.1m (116億円)の欠損を計上し、9月末現在で、手元流動性\$198m (217億円)を残すのみとなっている。Independenceは、来年1月に、リジョナルジェット機の半期毎リース料\$83mの支払い期限を迎える。これには、DL航空が管理している328機のリース料金\$16.6mは、含まれていない。現金を確保する為に、Independenceは、A319 (12機)のデリバリー前デポジット\$8.7mを支払っていない。エアバスは、デフォルトを通告し、早ければ11月10日には、契約の破棄若しくは、その他の何らかのアクションを取らざるを得ないと、言っている。(FT.com, 11/10/2004)

### Frontier ups fare cap in several markets

LCCのFrontier航空が、8市場で年間ベース、フロリダで季節的に、片道運賃最高額299ドルキャッピングを、11月9日から、+6.7%値上げする。Frontierは、他の数社と同様に、今年初めから、Southwest航空の、何処でも片道運賃299ドルキャッピングを、自社路線に採用していた。(DTW, 11/10/2004)



## 7. その他の情報

### ● Sabre Developing Value-Based Pricing

Sabre Travel Networks は、2005 年下半期から、既に Amadeus が導入している、バリューベースのプライシングオプションを、Sabre のグローバル・ディストリビューションシステムに参加しているサプライヤーに適用する。バリュープライシングは、以下の要素を勘案して、セグメントフィー（ブッキングフィー）を決定するプライシングだ。

- ① 個々の航空会社の GDS (Sabre) 予約の物量
- ② 短距離便予約か長距離便予約かの区別
- ③ インセンティブペイメントとの関係
- ④ Sabre プロダクトの使用実態

Sabre は、既に航空会社数社と、このバリュープライシング導入について、協議を重ねている。Sabre の CEO, Sam Gilliland は、GDS 代替システムの台頭が、このプライシングシステムの導入に、火をつけている事を認めている。(BTNonline.com, 10/28/2004)

### ● Amex to charge agencies for Platinum, Centurion card program

Amex は、同社の Platinum と Centurion カードの旅行プログラムを販売する旅行社から、年会費の徴収を、1 月 1 日から開始する。年会費は、1,000 ドルから 7,000 ドルまでの 3 段階に設定される模様。Amex は、カード会員専用旅行の、開発と販売経費の応分の分担を旅行会社に求める事になった、と言っている。会費の徴収は、Cruise Privileges and Destinations Vacations と Fine Hotels & Resorts の販売で、航空予約には適用されない。Amex のレプレゼンタティブには、会費が免除される。当然の事ながら、Amex は、旅行社より強い反発を食らっている。(DTW, 11/3/2004)

### ● Independence Air bookable on Galileo/Apollo



昨年の 11 月に設立されたばかりの LCC, Independence Air が、11 月 1 日から、Galileo と

米国ベースの Apollo システムで、予約発券を開始する。(実際の運航開始は、本年 6 月 16 日) 但し ARC は使用しない。 GDS が言っている、“instant pay carrier” 契約 (多くのカナダ LCC が参加) によるもので、旅行社は、直接 Independence の予約システムに、クレジットカード販売情報を送る事になる。 低ロードファクターで、Chapter 11 寸前と言われている Independence は、オンライン直販一辺倒の販売戦略を、大きく変更する。(DTW, 11/3/2004)

● **Avis to bring wireless access to airport locations by end of year**

Avis は、米国 88 カ所の同社の飛行場店で、ワイヤレスのインターネットサービスを、今年末から開始する。 これは、SBC Communications による FreedomLink Wi-Fi サービスで、全ての Avis 店のワイヤレス環境が整うのは、2005 年初め。 料金は、FreedomLink 会員で 1 ヶ月 19.95 ドル、その他は 1 日 7.95 ドル。 Hertz は、2005 年の第 1 四半期に、Wayport を使って、50 の飛行場店で Wi-Fi 環境を整備する。(DTW, 11/4/2004)

● **Research firm reveals U.S. foreign policies could keep overseas visitors away**

Microsoft, Amazon.com, Proctor & Gamble などを顧客に持つ、市場調査会社の Global Market Insite (GMI) は、“米国の外交政策とテロの恐怖が、海外からの米国訪問需要に悪影響を与えている” という調査結果をまとめた。 この調査は、G8 諸国の 8,000 人をインタビューした結果。(DTW, 11/5/2004)

米国訪問多分回避	日 55%	独 36%	仏 32%
米商品に対しネガティブ認知	← 55% →		
外交政策 独善/帝国主義的	← 67% →		
米国機搭乗回避 (C/S 含む)	日 57%	中 44%	英 38%
上記の理由 テロ攻撃	92%	88%	87%

● **Return Flights from Hong Kong to Taipei for just HK\$688**

新しい最低運賃検索ツール De\$tination Guru の販促の為に、“アジア地区版 Orbitz” Zuji は、HKG=SIN HK\$499 (6,800 円)、中華航空 (CAL) の HKG=TPE HK\$688 (9,300 円)、ドラゴン航空の HKG=TYO HK\$1,599 (21,700 円) ——何れも往復運賃—— の格安運賃を提供する。 [www.zuji.com.hk](http://www.zuji.com.hk) で VISA カードによる購入が条件。(asiatraveltips.com, 11/5/2004)

- **A Fragrance That by Any Other Name May Sell as Sweet**

オサマビンラディンの、スイス在住の異母兄弟 Yeslam Bin Ladin (54) が、パリで Yeslam (或は YB) というブランド香水を発売する。彼は数年前からブランド香水をサウジの由緒ある名家の名前 Bin Ladin を付けて販売する事を計画して来た。9-11 テロ後に、香水の名前を自分のファーストネームに変更し、1 オンスを約 30 ドルで年末に売り出す。彼は、23 人居る母親の一人から生まれ、54 人の兄弟を持ち、凡そ 40 億円超の遺産を持っている富豪で、オサマビンラディンとは全くの没交渉と言っている。(同家はオサマと絶縁している) (nytimes.com, 11/5/2004)

- **DOT proposes extending law to foreign carriers**

米運輸省 (DOT) は、現在米国航空会社に路線を問わず適用している、身体障害者の差別的搭乗規制を、外国籍の航空会社にも適用する事を検討している。この法案の利害関係者のコメントを 2 月 2 日まで求めている。(DTW, 11/5/2004)

- **UAL proposes To Terminate Pensions, Cut More Labor Costs**

UA 航空が、▲20 億ドル (2,200 億円) の追加コスト削減案を発表した。この中で UA は、組合に対して初めて正式に四つの確定給付型年金基金の解散を提案した。この追加削減が実施されると、UA は、既に実施している▲50 億ドル削減に加えて、合計で、年間平均▲75 億ドル (8,250 億円) のコストを削減したことになる。▲20 億ドルのコスト削減案は、1/3 がスタッフの給与減、1/3 がその他コストカット、1/3 が年金基金の削減による拠出金の節約となっている。CEO Glenn Tilton 及びその他の上級幹部達の報酬は、来年 1 月より▲15%カットされる。(BTNonline.com, 11/5/2004)

- **NUS ranked 18<sup>th</sup> among world's top 200 universities**

シンガポール国立大学 (NUS) が、英国の高度教育調査機関の調査で、世界の 18 番目の大学にランクされた。このランキングは、教育能力、調査能力、国際的評価などの 5 項目をベースに評価したもの。以下がランキングの抜粋である。

1 位 Harvard、2 位 Berkeley、3 位 MIT、5 位 Oxford、6 位 Cambridge、12 位 東京大学、16 位 Australian 国立大学、17 位 北京大学。(channelnewsasia.com, 11/6/2004)

- **OurVacationStore Puts Two Engines – And A GDS – On The Right Track**

クルーズ市場のテクノロジープロバイダー、OurVacationStore が、Jurni Network (Sabre 旅行社コンソーシアム) と Navigant Vacations に、クルーズ販売用のオンライン予約エンジンとツールを提供する。そして、Sabre Travel Network には、来年の第 1 四半期より、OVS のクルーズ予約ツールを提供する。Sabre は、これを Sabre ブランドで米国とカナダの旅行社に提供する。このツールは、旅行社の、クロスベンダー購入、デッ








キと船室のイメージ、グループ予約、インベントリー管理、予約とコミッションレポートイングを可能にする。(TDR, 11/8/2004)

● **Airline Workers See Little to Cheer as Crisis Widens and Cuts Deepen**

燃油費の高騰により、米国航空会社は、燃油単価 1.50 ドル/G (前年比+74%) の支払いを余儀なくされている。そして低運賃競争の熾烈化により、燃油費増加の運賃転嫁が出来ないでいる。この結果、2000 年から既に▲300 億ドル (3 兆 3 千億円) の赤字を出している米航空業界は、更に今年、▲55 億ドル (6,050 億円) の欠損を計上すると見られている。メジャー7 社のコストカットの奮闘ぶりは、下表の通りである。(nytimes.com, 11/6/2004)

### Cutbacks and Concessions

How the top seven airlines are faring.

-  **American** Plans to cut up to 1,100 pilot and mechanic jobs, says more job cuts are likely in early 2005.
-  **United** (in bankruptcy) Wants \$725 million in additional concessions from union members by mid-January, will seek to terminate four employee pension plans and cut other expenses for total savings of \$2 billion a year. Top officers taking 15 percent pay cuts.
-  **Delta** Pilots are voting on \$1 billion in wage and benefit cuts; company plans to eliminate up to 7,000 jobs through 2006, under program to slash costs by \$5 billion a year. Salaried workers have taken 10 percent pay cuts.
-  **Continental** Holding talks with its pilots' union; says concessions may be necessary but has not given specifics.
-  **Northwest** Pilots approved \$265 million in concessions yesterday, including a 15 percent pay cut, contingent on cuts by salaried workers and renegotiated lending agreement.
-  **Southwest** 1,100 employees took buyouts; filling flight attendant jobs from within existing ranks.
-  **US Airways** (in bankruptcy) Won 21 percent emergency pay cuts from judge; pilots have granted 18 percent pay cuts, other unions are in negotiations with the airline. Salaried workers have taken 5 percent to 10 percent pay cuts.

● **Frontier Seeks Teammates In The Direct-Connect Game**

米 LCC の Frontier 航空が、同社の新しい Web サイト予約用に、Sabre のエンジンを、1 月から採用する。このエンジンは、Orbitz の Supplier Link と同様の、ダイレクトコネ

クトの機能を有している。 Frontier は、「何かドラスチックに変化しない限り、航空会社と顧客との間の流通は、将来、ダイレクトモデルになるだろう。従って、航空会社にバリューを提供してくれなければ、この間に第三者の入り込む余地はないだろう」と言っている。 Frontier の新 Web サイトは、旅行社のポータルを取り込み、そこで、旅行社と、Frontier 予約システム間とのインタラクティブな環境が設定される。「しかし、旅行社とのダイレクトコネクトは、すぐにはあり得ない」と、Frontier は言っている。(TDR, 11/8/2004)



- **Cendant TDS forms Specialist Hotel Distribution Team**

Cendant Travel Distribution Services が、欧州・中東・アフリカ・アジア太平洋地区専任のホテル流通グループを設立する。この特別チームは、担当するこれらの地区のホテルコンテンツを充実させ、Cendant TDS のオンライン及び GDS を含む全てのチャンネルで、最低料金を伴う競争力ある商品を提供する。(asiatraveltips.com, 11/8/2004)

- **Cendant's TRUST International launches Enhanced Voyager CRS 5.0**

Cendant の子会社である、ホテル業界の予約と流通システムのグローバルプロバイダー TRUST International が、Voyager CRS 5.0 を立ち上げた。このバージョン 5.0 は、オンライン流通チャンネルとのインターフェイスの改善、RMS と PMS、データメンテナンスの改善、イールド管理の強化、ビジネスインテリジェンスのソフトウェアツールとモジュールを含んでいる。(asiatraveltips.com, 11/8/2004)

- **Pegasus to go weekly with commission-processing cycle**

Pegasus Solutions は、ホテルのコミッション支払いスケジュールを、今までの 1 ヶ月毎から、1 週間単位毎に変更する。Pegasus が処理しているホテル予約の 25% を占める Marriott は、週間支払いは、同社の競争力を増す事に繋がるとコメントしている。Pegasus は、3,500 参加ホテルの、月間平均 \$40m (44 億円) のコミッション精算を処理している。このサービスは、日本には展開されない。(DTW, 11/8/2004)



- **SIA management and union relations show marked improvement**

SQ 航空と同社のパイロット組合は、11月8日、利益分配制度の詳細を残して、賃金協定に合意した。この合意により、SQ（会社）は、外人パイロットの直接雇用が可能



SQ 労使協議会に出席した

Lee Kuan Yew 元シンガポール首相（左）

になった。SQ の労使協議の場で、Lee Kuan Yew シンガポール元首相（現 Minister Mentor）は、平均寿命の高齢化に対応して、定年(62 歳)延長を政府に検討させるよう働きかけたいと発言している。SQ の CEO, Chew Choon Seng は、「SQ スタッフの基本給は、SQ が競争している航空会社達の間値にあるが、ボーナスを入れた場合は、全世界の業界のベスト 20%に入る」と語っている。調停者に任命された、SIN 港のオペレーターPSA 社の会長 Stephen Lee は、「懸案事項が 6 ヶ月で解決出来たのは、労使双方の協調努力の賜」と言っている。(channelnewsasia.com, 11/8/2004)

- **Tiger Airways set to announce new chief**

Tiger Airways の新しい CEO に、現在英国 LCC の BMIbaby 社長 Tony Davis が選ばれた。Davis は、10 ヶ月で退任する Patrick Gan の後を引き継ぐ事になる。Tiger は、SQ 航空が 49%、Temasek が 11%、アイルランド Ryanair の創立者ファミリーが保有する投資団が 16%、米国アビエーション投資ファンド Indigo Partners が 24%、夫々出資しているシンガポールで第 2 番目に設立された LCC。9 月より A320（2 機）により営業を開始、毎年少なくとも 4 機を増機し、2 年以内には、SIN から 4 時間以内の 15 路線の展開を計画している。Tiger は、2006 年 1 月供用開始となる、チャンギ空港の LCC ターミナルを使用する最初の航空会社。LCC ターミナルには、平屋建てで、コスト削減の為に、ムービングウォークやボーディングブリッジは設置されない。(FT.com, 11/9/2004)

- **AIRBORNE STUN GUNS**

11月8日、米運輸保安局（TSA）は、大韓航空(KE)より申請のあった、米国における、航空機の機内でのスタンガンの使用を許可した。このスタンガンは、Taser International 社製で、6.4 メートルまでの距離で威力を発揮する。KE は、米韓の週 50 便のクルーにスタンガンを所持させる。(nytimes.com, 11/9/2004)



- **Amtrak to add new tier to loyalty program**

Amtrak が、Amtrak Guest Rewards ロイヤルティプログラムに、新しい会員グループ “Select Plus” を追加する。 この会員グループへの参加資格は、年間 1 万ポイント以上のマイル蓄積が必要とされる。 運賃1ドル分で2マイルの蓄積が行なわれる。 Select Plus 会員には、ラウンジの使用、アップグレード、同伴無料切符などの報奨が用意されている。(DTW, 11/10/2004)

- **Yahoo to downplay FareChase search product**

この夏、スクリーンスクレーパーの FareChase を買収した Yahoo は、同社の旅行検索プロダクトの準備に追われているが、FareChase が、既に保有している旅行関連各社との B2B 検索に対しては、消極的な姿勢を見せている。 現在 FareChase が保有している B2B 顧客には、Sabre, American Express, Worldspan, Outtask, e-Travel, Amadeus, TRX, I:Fao 等が居るが、これ等各社には、限定的なサポートのみの提供に止めると、Yahoo は言っている。

Worldspan は、今後は、FareChase を使用しないと言っている。 そうなると、jetBlue や Independence 等の多くの LCC が Worldspan の GDS から消える事になる。

Sabre は、FareChase 使用を継続すると言っている。 将来は、分からないと言っている。(DTW, 11/10/2004)

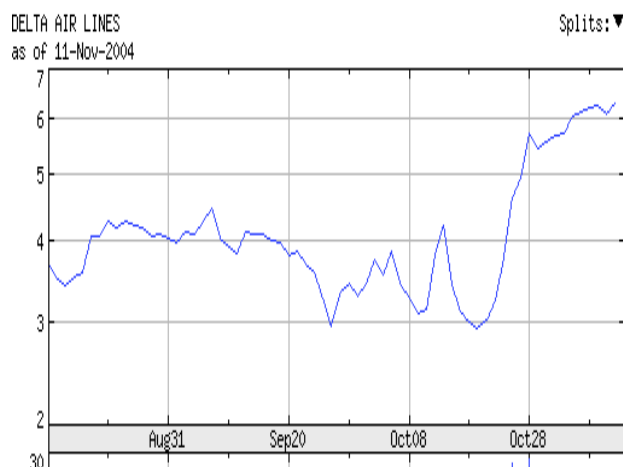
- **Jetstar Asia seeks to be different by flying longer routes**

Jetstar の A320 初号機が、11 月 10 日チャンギ空港に着陸した。 数週間後に更に 2 機の A320 が到着する。 Jetstar Asia は、QF 航空が 49.9%を出資する、シンガポール第 3 番目の LCC。 12 月に上海、ムンバイ、パース、ダーウィンなどへの路線就航を計画している。 既に運航を開始している Valuair や Tiger、さらにはアジア LCC のパイオニア、マレーシアの AirAsia との差別化をはかる為に、運航時間 5 時間の路線を展開する計画。(ライバル LCC は 4 時間路線) 特に中国路線の開設に熱心で、2008 年の北京オリンピック特需で、路線のバイアビリティの高揚を狙っている。(channelnewsasia.com, 11/10/2004)

- **Delta Air to Issue more Shares**

DL 航空の、7,500 万株までの特別新株発行権を、NYC 証取が、11 月 10 日に承認した。 内訳は、6,300 万株までが 5 万 7 千人の社員に対するストックオプション用。 残る 1,200 万株までが、債務支払い延期に合意した債権者と、航空機ファイナンス譲歩プログラムに参加した債権者用。 これにより、1 億 2,560 万株を所有する既存株主は、株価ダイリュート余儀なくされているが、会社が倒産してしまえば、無価値になってしま

うので、それよりは未だマシと言う事になる。S&Pの航空会社アナリスト Jim Corridore は、「DL は着実に、Chapter 11 回避に向けた施策を実行に移しつつ有る」とコメントしている。一時、3ドルを切った株価は、11月に入り倍増の6ドル台を付けている。(nytimes.com, 11/11/2004)



## 編集後記

今週号に、ブッシュ大統領再選後の、米旅行業界の陳情リストの記事を掲載した。さすがに情報開示が徹底されている国らしく、何事もオープンにされていて素晴らしい。どこかの国では、“業界”という言葉自体が、何やらオドロオドロしい雰囲気を持っている。ナイーブな、偏った見方かもしれない。

「GDS 自己改革 おいそれとは中抜きされない」の中で、業界識者達が、「GDS は能力大なるも、市場の変化に迅速に対応していない」と、コメントしている。全てが、「GDS は時代遅れ」と言う論調で固まっている。勉強会でも先週号巻末で、「GDS という言葉まで取られてしまっている」と書いた。

そう書いておいて、おこがましいが、本当に、そうなのであろうか？ GDS は、航空会社から、高いブッキングフィーを取れる間、シッカリ、絞り取れるだけ取り続けると言う、シタタカな戦略を取っていたのかもしれない。どんなに批判されようとも。

Sabre の第 3 四半期利益（増収増益決算）を見て、そう感じる。尤も現在の Sabre は、既に元の GDS に非ず、新しい旅行流通業者に生まれ変わってしまっているのかもしれない。これが本当だとすれば、GDS（Sabre）は、市場の変化に迅速に対応している事になる。一体どっちの見方が本当なのだろう？ Sabre の四半期決算だって、もう少し長い目で見てみないと何とも言えない。

どっちの見方が本当なのだろうか？の問は、最近の米 LCC にも向けられる。JetBlue が苦戦している。

全ての LCC が、飛行場コストの安い地方空港を選定したのに対し、“逆張り”の大空港（JFK）を選び、しかもフリルの“DirecTV”を着けて 3 年前に飛び出した LCC の優等生が、驚いた事に失速し始めていると言うのだ。一時的な苦戦なのか、それとも……。社長の David Neeleman (44)は、「jetBlue を Doomsday には決してしない。We are doing fantastic.」と言っている。

SQ 航空の労使協議の場に、シンガポールの建国の父と言われている（と言うよりは Look East の）元首相リーカンユーが出席している。今年、3 回目の出席らしい。極小な国土のシンガポールが、アジアのハブの死守に見せる底意地の凄さを感じる。なるほど、だからこの国の紙幣に SQ の航空機が描かれている、ということなのか。定年延長を実現すると言っているが、一方で、SQ 客室乗務員を、一定年齢以上は乗務させないと言う。一体、何処でこの矛盾が解けるのだろうか？ どうして、そんな事が組合相手に出来るのだろうか？ だから、リーカンユーが出席しているのだろうか。(H.U.)

TD 勉強会 情報 141 (以上)