

平成 17 年 10 月 7 日

TD 勉強会 情報 188

1. 米国旅行消費者動向 (第 5 回)
 - (1) 法人旅行需要回復 企業 価格コンシャス強化
 - (2) プレミアム ブレンド: 法人旅行とレジャー旅行の結合
2. 個人情報窃盗 被害者に降りかかる大きな苦痛
3. 機内インターネット アクセス 何故 米国企業は採用しない?
4. 機内携帯電話使用 解禁の動き
5. 英国航空 新最高経営責任者ウォルシュ着任
6. その他のニュース



An audience in Los Angeles watched scenes last week from the forthcoming movie "Chicken Little" at a demonstration of 3-D technology held by Disney. (関連記事 P.-24)

1. Focus On Consumers Trends: What They Want, And Why

米国旅行消費者動向 (第5回)

(1) Corporate Travel Recovers - - But With A Sharper Eye On Price

法人旅行需要回復 企業 価格コンシャス強化

ビジネス需要回復

ビジネス旅行需要が回復している。2003年から回復の兆しが見え始め、2004年に、そのテンポに弾みがつき、そして、2005年には、その増勢が強まって来ている。Business Travel Monitorの調査では、企業の回答者の34%が、出張回数は昨年と同程度と言っているのに対して、42%は、今年は出張回数が増加すると言っている。業界の多くの人達が、需要レベルは9-11前のレベルに近づいているけれども、企業は、出張費のより厳しい管理を開始している、と言っている。

企業は価格コンシャス

或る法人取扱旅行社は、「企業は、今迄以上に価格コンシャスで、旅行データを利用して、より良い法人契約を結ぼうと努力している」と言っている。

この旅行社は、「企業のトラベル マネジャーは、厳格なコスト管理を要求されている」、「出張予算司掌の調達部移管が増えている事が、コスト管理の厳格化に繋がっている」と言っている。

企業は、出張費の厳しい管理の為に、テクノロジーを駆使して、旅行データを分析し、サプライヤーとの法人契約を有利に導こうとしている。契約サプライヤーの数を少なくしたり、最近、富みに値段を上げているホテルを変更したりしている。

景気の回復が、トラベル ポリシーの見直しに繋がっている。しかし、全面的な見直しとはなっていない様だ。9-11直後にビジネスクラス使用を禁止した或る企業は、長距離のアジアへの出張の際には、その使用を認めている。

出張代替テクノロジーの出現

多くの企業が出張費削減の為に、テレコンファレンスや Web キャスティングの様なテクノロジーを使い始めている。しかし、これ等のテクノロジーが、ビジネス旅行を消滅させてしまう、と言う話は誇張され過ぎている。重要な会議(特に顧客との会議)は、出張による直接の面談が不可欠だ。

テレコンファレンスは、確実にビジネス旅行を減少させるだろう。出張に行きたい

人達が、不平不満をタラタラ述べているが、この代替テクノロジーは、今日では、当たり前前のビジネス様式となりつつあり、確実に出張予算を減少させるだろう。

オンライン セルフ法人旅行予約を使用する企業が増加している。しかし、そのアダプション率を向上させる事が、驚くべきほど難しいと言っている企業が少なく無い。

「レジャー旅行のオンライン予約に馴染んでいる人達が、何故ビジネス旅行の予約になるとオンライン予約をしたがらないのか？」と、企業は訝っている。

LCC が、出張に利用されている

ビジネス旅客に、嘗ては無視されていた LCC が、今では出張者の標準的な“足”となっている。

Southwest の法人ビジネスは、同社の成長部門の一つとなっている。ビジネス旅行者用の SWABIZ プログラムには、Fortune 500 社の 40% が参加している。

Business Travel Monitor の調査によると、ビジネス旅客のキャリア選好順位は、1 位 DL、2 位 AA、3 位 Southwest となっている。

(2) Premium Blend: Combining Leisure And Business Trip

プレミアム ブレンド： 法人旅行と観光旅行の結合

法人旅行と観光旅行の結合

全米ビジネス旅行協会 (National Business Travel Association = NBTA) の調査によると、出張に、プライベートの時間を設けているビジネス旅行者は、1990 年代後半の 21% から、2004 年の 62% に大幅に増加している。

サプライヤーも旅行社も、ビジネス旅行と観光旅行の結合 (ブレンド トラベル = blended travel) を、成長市場と見ている。最新の Business Travel Monitor では、約 40% のビジネス旅行者が、出張時には出来る限り観光を付け加える事を考えている、と言っている。2/3 が、実際に、昨年 1 回かそれ以上の出張で、観光も実施している。ビジネスと観光をドッキングしている人達の 60% が、少なくとも 1 回以上、出張に配偶者を帯同している、と言っている。

ベイビーブーマーから、家族により価値を置き、生活をエンジョイするジェネレーション X に、需要の代替わりが進んでいる。つまり、これは、ブレンド トラベルがより売れる時代が到来している事を意味している。

ブレンド トラベル マーケティング

土曜日ステイ規則を撤廃した航空会社は、このゲームには参加していない。彼等は、ビジネス需要のビジネス ニーズにしか目を向けていない。

ホテルは、ビジネス旅行者に、もっと延泊を働きかけるべきだ。しかし、殆どのホテルは、それを実施していない。法人レートは、週末レートやインターネット特別料金よりも割高に設定される場合がある。それではブレンド トラベル需要は付いて来ない。法人旅行と観光旅行の結合に、より注意を払うならば、ホテルは、収入を増加させる事が出来るだろう。

LON の Lowndes Hotel は、ビジネス旅客をターゲットにして、木曜日から日曜日にかけての週末滞在を、毎日 50 ドル割引とし、それに 2 人分の無料朝食券を付けている。アジアに展開している Shangri-La Hotels は、ビジネス旅客の前泊に便宜をはかっている。「長距離便で日曜日に到着して、月曜日の会議に出席したいビジネスマンは誰もいない」と、このホテルは、言っている。

会議参加者がブレンド トラベル販売の格好のターゲット

コンファレンスとコンベンションの参加者は、ブレンド トラベル販売の格好のターゲットだ。彼等は、スケジュールに柔軟で、観光地にも良く訪問する。会議の登録名簿リストが、旅行社の会議前や会議後の観光旅行の効率的販売に機能している。SFO では、会議参加需要は、全 SFO 訪問者の 1/3 を占めるが、消費額では 60% を構成する。SFO 観光局の調査によると、彼等は、会議スケジュールに対して、平均 +1.7 泊の延泊を行っている。

旅行社は、ビジネスと観光のドッキング市場に対して有効な販売を行っている。一般的に言って、旅行社は、顧客データをシッカリ掴んでいるので、顧客アプローチが容易に行えるのだ。

WorldWide Escapes (Orinda, Calif.) は、売り上げの 1/3 を、ビジネス旅客に対する観光旅行販売で上げている。週末の延泊は個人旅行の場合で、長期滞在延長は、家族帯同の場合と、この旅行社は言っている。

Montrose Travel (南カルフォルニア) は、同社のアカウント 500 社に対して“ Employees on Vacation ”を販売している。ペイロール チェックに 4 色刷りチラシを挿入したり、企業の e-メールの中で、観光旅行のオプションを宣伝したりしている。

法人取扱旅行社の BTI World Travel は、ビジネスと観光のドッキング市場に着目し、法人顧客用に World Travel Vacations を立ち上げた。そして、同社販売の 10% の \$ 25m (28 億円) の売り上げを見ている。

2. For Victims, Repairing ID Theft Can Be Grueling

個人情報盗難 被害者に降りかかる大きな苦痛

Fare Trade Commission の調査によると、毎年、およそ 1 千万人の米国人が個人情報の盗難 (identity theft) の被害に会っている。単にクレジットカード番号を盗み取られて、知りもしない高額な代金を請求されるだけに止まらず、新規アカウントの開設やローンを組まれ、大金を騙し取られるケースが増加している。

この犯罪は、被害額が大きく、被害に遭遇した人達に多大な精神的苦痛を与え、被害者の財務的信頼回復に並大抵でない努力と長期の時間を要求し、そして、誠に残念な事に、犯罪者が捕まり難い、と言う特徴を持っている。

個人情報の盗難は、想像に反して、ローテクによるケースが殆どらしい。財布やチェックブックの紛失から、クレジットカード番号や、ソーシャル・セキュリティー番号が読み取られてしまうケースが多い様だ。または、窃盗犯が、クレジットカードの代金請求会社や病院にクラーク (rouge staff) として潜入し、個人情報を盗み取るケースが増えていると言う。ハイテクを駆使したハッカーのデータベースへの侵入よりも、ローテクによるケースが余程多く発生している、と言うのだ。

Web デベロパーの Paul Fairchild (34) の場合は、ソーシャル・セキュリティー番号と免許証データを盗まれて、50 万ドル (5,500 万円) 以上の身に覚えのない負債を背負い込む事になってしまった。

彼に成りすました犯罪者が、ブルックリンの下町に、315,000 ドル (3,465 万円) もする小さなアパートのビルをローンで購入し、いかがわしいエスコートクラブを営業した。(ローン名義も、エスコートクラブのオーナー名義も Fairchild となっている。ローン申請書に添付された免許書のコピーには、別の人物の写真が貼られていた。) この犯罪者は、その上、法人クレジットカードを作り、総額 50 万ドル以上を踏み倒したのだ。



Fairchild は、自分の American Express のクレジットカードが使えなくなってから、初めてこの被害に気が付いた。その時点では、個人情報悪用が開始されてから既に 1 年が経っており、問題のエスコートクラブは跡形も無く消えうせて、犯人も未だに捕まっていない。

50万ドルの被害を解消するために、Fairchildの費やした努力と時間は並大抵ではない。最初の4ヶ月間は、書類作りと債権者や警察への連絡に、彼は、週40時間以上を費やさざるを得なかった。この手の犯罪では、犠牲者が、自らの潔癖性を(しばしば信用してくれない)債権者達に証明しなければならない。ビルのローンは、モトゲージ証券売買を専門にしている金融機関に売却されていて、彼は、そこから債務不履行で訴えられる嵌めになってしまっていた。弁護士を雇って、略全てのケースを処理出来たのは、自分の個人情報が悪用されている事に気が付いてから、ナント2年の歳月がかかってしまっていた。

しかし、これで全ては終わっていなかった。先週、Fairchildの所にWisconsin州の2本の電話料金滞納通知が舞い込んだ。個人情報の盗難被害は、エンドレスの特徴を持っている。

Kenneth Wasserman (Drexel 大学皮膚科臨床助教授)は、財布を落とした際(1年半前)にソーシャル・セキュリティー番号を盗まれて、今年4月に、税還付7,000ドル(77万円)を騙し取られそうになった。過去15年、夫婦で申請して来るWassermanの還付申請が、夫の名前だけで請求されて来たのを不審に思った国税局が不正を見破り、この詐欺は成功しなかった。

しかし、これで一件落着とはならなかった。今度は、6月初めに、HSBC銀行のTaxpayer Financial Servicesから、6407.98ドル(70万円)の還付申請ローン(refund application loan=税還付を見越した高利の短期融資)の返済督促状がWasserman宛に舞い込んだ。Wassermanの偽還付申請を行った犯人が、ローンを借りていたのだ。ローン申請者や税務申告代行者は、厳格な銀行や国税庁のバックグラウンドチェックが実施されている筈であるが、このケースでは、どちらのチェックも機能していない。

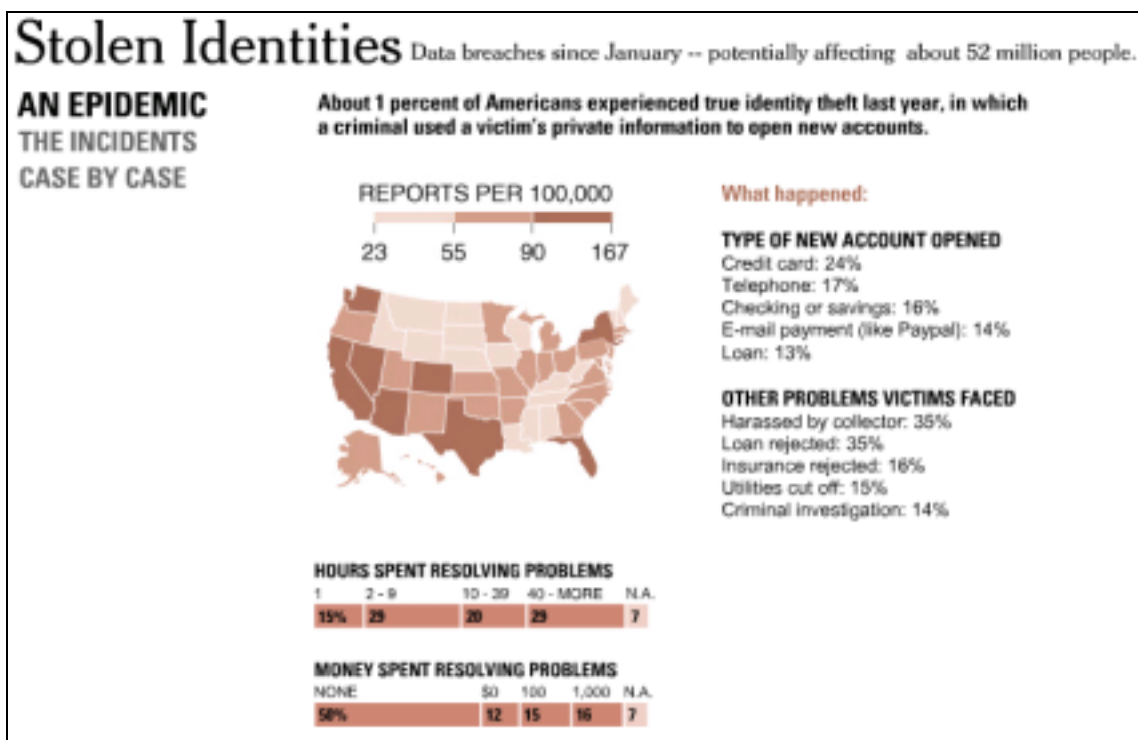
Wassermanのケースは決して新しいものではない。司法省は、4月に、2人の人物が、13件の不正税還付申請と個人情報窃盗の容疑で逮捕されたと発表した。この2人は、眼科ケアセンターに勤務して、患者のソーシャル・セキュリティー番号を盗み出し、それを第三の共謀者に横流し、不正の税還付申請と還付申請ローンを組んでいた。彼等は、2004年8月に、有罪判決(30ヶ月の禁固刑)を受けている。

国税庁によれば、この種の詐欺は、今年既に8,000件を超えていると言う。国税庁は、税務申告代行者の監督を強化しつつある、と言っている。

Toshka Cargill (47) の場合は、知りもしない自動車の購入に、自分の個人情報を悪用されたケースだ。

彼女は、1月に、全く覚えのない自動車購入代金 23,000 ドル (250 万円) が滞納している事を知る。この犯人 (個人情報窃盗 前科 3 犯) は、自動車販売会社の元セールスマンから Cargill の個人情報を貰い、自分の新車の購入代金を彼女にツケたのだ。車が追跡されて、あえなく逮捕された犯人は、4 年の禁固刑を受けている。

犯人検挙に奮闘したシカゴ警察の個人情報盗難捜査のベテラン刑事 Cindy Serafini のデスクには、年間 800 件の盗難被害届が廻されている。



3. To Surf Web While Aloft, Fly Foreign (for Now)

機内インターネット アクセス 何故 米国企業は採用しない？

航空機の機内をホット スポット化(無線 LAN 化)し、旅客にインターネット アクセス サービスを提供する航空会社が増えている。しかし、今のところは、インターネット アクセスを販売する Connexion by Boeing の 5 年にわたる必死の販売努力にも拘わらず、米国航空会社は、1 社もこのサービスを採用していない。

現在、このサービスを導入している米国以外の航空会社は、9 社の 84 機(間もなく 100 機になる)で、更に 4 社が購入契約に締結している。

何故、米国の航空会社、このサービスを 1 社も採用しないのだろうか？

赤字に苦しむ米航空会社は、1 機 50 万ドル~60 万ドル(5,500 万円~6,600 万円)する、このテクノロジーを買う余裕がないのだ。それに加えて、燃油コストがガロン 2.4 ドルを超えてしまった現在、このサービスの提供のために必要となる重い器機(1 セット 270kg~370kg)の航空機装着を躊躇っている。

(米企業は、燃料高騰以来、機体重量の低減に血眼になっている。水の補給を少なくし、トイレの鏡をガラスからプラスチックに変更している。)

Surfing in the Sky

While American carriers have been hesitant, Boeing's in-flight, high-speed Internet service, Connexion, is available on many foreign airlines.

Airlines offering Connexion on some routes

EUROPE	ASIA
Austrian Airlines*	All Nippon Airways
Lufthansa	Asiana Airlines
SAS	China Airlines
MIDDLE EAST	Japan Airlines
Etihad Airways*	Korean Air
Ei Al	Singapore Airlines

Source: Boeing

*Service coming soon.

The New York Times

2001 年 6 月には、UA, DL, AA の米メジャー 3 社は、Connexion by Boeing と契約して、夫々 500 機の航空機(合計 1,500 機)を、インターネット アクセス出来る様にする筈であった。(この時点で、エアバスが、機内インターネット システムのメーカー Tenzing (SEA) の 30%の株式を購入している。)

しかし、9-11 のテロの影響を受けた直後の 2001 年 11 月に、3 社は、この契約を破棄した。高額の導入費と、重量増による燃料消費の増加が、契約破棄の原因だ。

そして、UA は、Connexion by Boeing の代りに、重量の軽くて済む Verizon Wireless のシステムを採用して、2007 年にインターネット アクセスのサービスを開始する計画だ。Verizon のシステムは、接続スピードが遅く、地上から 200 マイルの距離しか利用出来ない

が、既に座席の背面に設置されている電話のコンポーネントを利用出来るため、重量増は僅か 45kg に収まる。 AA や DL や CO は、未だ何も決めていない。

思惑が狂ってしまった Connexion by Boeing は、最近、 15% の社員をレイオフする事を決定している。そして、航空会社に加えて、タンカーへの売り込みを始めている。6 月には、世界の海上原油輸送の 10% を輸送している Teekay Shipping が、Connexion のサービスを使い始めている。Connexion by Boeing は、世界タンカー業界の 4 万隻の 1/3 に、このサービスを売り込む事を目論んでいる。

Scandinavian Airlines uses an in-flight, high-speed Internet service called Connexion, which was developed by Boeing.



米国企業の出遅れは、今後のビジネス旅客争奪戦に陰を落とすかも知れない。Innovation Analysis Group (San Diego) の調査によると、旅客の 50% 以上が、会社が払って呉れなくても、機内インターネット サービスを使用すると言っている。このサービスを既に開始している航空会社は、30 分 9.95 ドル、フライト中の使い放題に 29.95 ドルを徴収している。或るコンサルタントは、この機内インターネット接続サービスは、他のどんな機内サービスよりも早くペイするだろうと、言っている。

nytimes.com, 10/4/2005

4. Silence Aloft Is Under Threat

機内携帯電話使用 解禁の動き

米連邦政府が、機内携帯電話の使用禁止を再評価し始めている。

航空会社にワイヤレス器機やソフトを販売している Connexion by Boeing と、ワイヤレス ソフトウェア会社の Qualcomm は、8 月に、北米で、B737 を使って空地間通信の混信レベルのテストを開始している。

TAP ポルトガル航空と英国の BMI の欧州 2 社は、来年、欧州域内便で、3 ヶ月間、機内携帯電話使用のテストを実施する。

FAA (Federal Aviation Administration) と FCC (Federal Communication Commission) は、携帯電話の航空機の安全性に対する影響と、電波混信レベルの調査を開始している。この調査の結果は、数ヵ月後には発表されるだろう。

米国以外の数社は、既に特定便で機内インターネット アクセス サービスを開始している。

UA 航空は、6 月に、米国企業では初めて、このサービス実施の許可を FAA より得ている。そして、同社は、2007 年から、このサービスを開始するだろう。しかし、機内携帯電話の使用については、エチケットに対する旅客の関心が高く、今の所は考えていないと言っている。

以上に示した通り、機内に於ける携帯電話の使用解禁が、目前に迫って来ているようだ。しかし、旅客の反応は、「隣席のウルサイ携帯電話の会話に悩まされるのは真っ平だ」と、いたって冷ややかだ。ビジネスマン達は、「折角自由の身になれた機内まで、途切れない仕事の連絡に追いかけられるのは勘弁」と、言っている。

FAA や FCC の所には、数千通の携帯電話機内使用反対の手紙が届いている。反対しているのは、旅客だけではない。Professional Flight Attendants Association は、客室乗務員の仕事に際限ないストレスを与えるだろう機内携帯電話の使用解禁に、大反対している。

しかし、少しでも収入を上げたい航空会社は、このサービスを導入したがる。「せめてインターネット アクセスに限定して、携帯電話の会話だけは禁止して欲しい」と言う声が勝っているようだ。



Larry Hillman, a sales director for Siemens, made a call before boarding in Chicago. He likes the no-call rule on planes.

5. The Airline Industry's Problems Are On Walsh's Shoulder

英国航空 新最高経営責任者ウォルシュ着任

10月1日、BAの新CEO Willie Walsh (43、元 Aer Lingus CEO) が着任した。彼は、以下の、業界共通の問題と、BA固有の問題に取り組む事になる。

業界共通の問題：

燃油の高騰
軋み始めている航空インフラ
環境への対応
不安定な労使関係
増加する年金負債
供給過剰とイーロドの低下
LCC と新興勢力との競争
業界再編と規制緩和



Willie Walsh

固有の問題：

営業利益マージン 10%の達成 (昨年度実績 6.9%)
長距離機材の更新 (A380 を購入するのか?)
ビジネスクラスの刷新 (次世代新フルフラット座席導入)
2008年3月のLHR 空港ターミナル5 (T5) 移転

T5 移転は、BAにとって、今まで複数ターミナルでの運営を強いられて来たオペレーションを、T5 に、一箇所にまとめることが出来る、飛行場運営効率化の千載一遇のチャンス。Walsh は、この二度と巡ってこないチャンスを生かして、LHR に蔓延っている旧来の非効率な労働慣行を捨てさせ、そこでの労使関係を正常化させなければならない。BA は、この移転で、LHR 空港の地上社員を 15% (750 人) 削減する。この T5 移転のために、BA は、3 億ポンド (600 億円) 以上を投資する。

8月に、BAのLHR 専属機内食供給会社 Gate Gourmet の700人解雇に同情したBAのグラウンドスタッフ1,000人の山猫ストライキが発生している。この影響により、2日間に亘ってLHR 発着の略全BA便が欠航し、10万人以上の旅客がストランドしている。LHR 空港は、7万人の強力な組合員が働く英国最大の労働組合単一拠点。

T5 総工費 42 億ポンド (8,400 億円)、年間収容旅客数 3,000~3,500 万人、LHR 空港は、T5 の完成で、年間9,000 万人の処理能力を持つ空港となる。

BA は、1 億ポンド（200 億円）を投資して、次世代の完全フルフラット座席を導入する。新座席は、12 月に発表、1 月から実機への装着が開始される。

BA は、2007 年 3 月までに、年間 3 億ポンド（600 億円）の人件費カットを予定する。現在の BA 従業員数は 46,000 人。過去 5 年間で、BA の従業員数は 25% の 14,000 人がレイオフされている。

6. その他のニュース

旅行流通 TD

（1）セーバー トラベル ネットワーク 北米部長語る

Sabre Travel Network の北米 senior vice president Chris Kroeger が、Eyefortravel.com のインタビューに応じて、以下を発言している。

- Sabre は、北米の旅行社の中で揺るぎない強力なポジションを得ている。過去 2 年間に、**Jurni Network** を、北米最大のレジャー旅行社コンソーシアムの 1 社に成長させた。**Nexion** は、北米の最大のフルサービス ホスト旅行社である。
- 過去 1 年程度の間新しいトレンドは、**ダイナミック パッケージング**である。Travelocity の間際販売のダイナミック パッケージングを、**Agent 59** を経由して、Sabre の顧客である旅行社にも開放している。Agent 59 を販売する旅行社は、成長する 1,000 億ドル（11 兆円）の間際販売市場（last-minute market）への参入と、効果的なコミッション（up to 18%）を稼ぐ事が出来るだろう。
- **法人オンライン予約**が極めて重要になって来ている。アダプション率は記録的な増加を見せている。Sabre は、GetThere 法人予約ソリューションを、旅行社で再販できるようにしている。今年初頭に開始した **GetThere Reseller プログラム**には、60 社の旅行社が既に参加している。
- 自分は、STN の欧州中東も経験しているが、北米も欧州中東も、両地区とも同じで、サプライヤーは、彼等の流通投資に対する良いレベニュー リターンを追求しているし、旅行社は、自身のコストを減少させるツールを探し、収入源を拡大する事を考えている。北米では、特にクルーズが重要。カナダや欧州では、パッケージが重要だ。ダイナミックパッケージングの重要性の増加は、どの地区でも変わらない。
- サプライヤー顧客に対しては、グローバルな、マルチ チャネル流通ネットワークを提供する。旅行社顧客には、幅広いコンテンツを提供する。

- Agresso と提携して、旅行社のバックオフィス システム **Central Command** を立ち上げた。既に 40 社の顧客がこれを使用している。

Sabre は、他との差別化をはかる為には、継続的な、新しいテクノロジーの開発とオープンシステムへの移行が重要と考えている。全ての北米のショッピングとプライシング機能はオープンシステムで動いている。全てのホテルシステムは、オープンシステムに移行されている。月 30 億以上の Sabre トランザクションは、新しいオープンシステム環境で動いている。

(eyefortravel.com, 10/3/2005)



空 運

(1) E U、欧州線の航空機に温暖化ガス規制・2008 年にも実施へ

欧州委員会は、27 日、E U 域内の空港から離陸する航空機を対象に、温暖化ガスの排出抑制を義務付ける方針を明らかにした。欧州路線を持つすべての航空会社を、E U が運営する温暖化ガスの排出権取引制度に参加させる。欧州委は、加盟国や欧州議会と調整を進め、2008 年に、この制度を実施する事を計画している。欧州では、国際線の航空機から排出される二酸化炭素 (CO₂) などの温暖化ガスが、2012 年に、1990 年比で約 1.5 倍に膨らむ見通し。京都議定書では、国際線の航空機は排出削減の対象にならないため、E U 独自の排出規制を構築する。(9 月 28 日 日経新聞)

(2) ファーストクラス サービス

航空会社は、トップ VIP 旅客の名前を明かす事は勿論のこと、彼等に対するサービスの内容も、事の性質上、決して教えては呉れない。しかし、ラウンジ施設や、旅客からの話を総合すると、メジャー各社は次のような特別サービスを提供しているようだ。

BA	<p>コンセルジェ サービス 昨年の 12 月から実施し、旅客の反応を評価している最中。 ファーストクラスと極小人数のブラック カード所持者が対象。彼等に特別な注意を払い、完全なプライバシーの提供を約束している。サービスには、例えば、結婚式場手配。ウインブルドン決勝戦チケット手配などの特別サービスが含まれる。実際の手配は、全て、ロンドンのコンセルジェ会社が代行する。</p>
LH	<p>昨年冬に、FRA に、新ファーストクラス ラウンジがオープン。 ファーストクラスと極一部の常顧客には、パーソナルなアシスタント係りが、飛行場到着時点から便出発までサービスする。プライベート オフィス、又は、風呂とシャワーがついた豪華な個室が用意されている。便の搭乗の際には、機側まで、ベンツかポルシェにより案内される。 来年、MUC に 2 番目の同様のファーストクラス ラウンジが作られる。 トップ VIP には、ヘリコプターの手配まで行う、と LH は言っている。(費用旅客持)</p>
AA	<p>Premium Services 部により、トップ VIP 旅客の接遇を行っている。 接遇の部署の社員は、VIP の名前と顔を熟知して、きめの細かいサービスを行っている。VIP も、接遇の社員の名前を覚えて呉れている。</p>
VS	<p>Upper Class の旅客に公平なサービスを提供している。重要な会議資料を忘れた旅客に、自宅まで資料を取りに行き、次便で出張先に届けたり、コンサートやその他のイベントのチケットを手配したりする事がある。名前やステータスに関係なく、全ての Upper Class の旅客に均一なサービスを提供する事をモットーにしている。</p>

これらのサービスが、トップ VIP 旅客の心をくすぐって、彼等の、その航空会社に対するロイヤルティを増すかどうかは、良く分からない。

中小企業のオーナー経営者ならまだしも、大企業の場合は、航空会社選定は、企業と航空会社間の法人契約の枠内で処理されている。従って、トップ VIP サービスが、航空会社の収入増に結びつくかどうかは、大いに疑問が有るところである。(FT.com, 9/29/2005)

(3) ルフトハンザ航空 独ロイヤルティカード ペイバック売却

LH 航空は、ドイツのロイヤルティ カード会社 Payback のマジョリティー株を、プライベート エクイティ グループの Palamon Capital に、225m 1-0 (295 億円) で売却した。Payback は、2,800 万枚のカードを発行し、2,000 万の顧客アカウントと、200 億 1-0 (260

億円)を販売(内100億円がロイヤルティードカード経由販売)するパートナーズを保有している、ドイツで最も人気の有るカード。(FT.com, 9/29/2005)

(4) インド エアサハラ 路線拡張のための資金調達計画

インド第3位の民間航空会社 Air Sahara が、プライベートエクイティープレースメントによる資金調達を計画している。Air Sahara は、26都市に毎日123便を運航し、最近、カトマンズ、コロンボ、シンガポールの国際線に進出している。同社の国内線シェアは、バジェット航空の格安運賃攻勢により、17%から13%に低下している。

今まで、インドの国際線は、Air India の独占体制が維持されて来たが、規制緩和により、国内線企業の国際線進出が可能になっている。Air Deccan や SpiceJet が、国際線市場で、競争を仕掛けている。

Ernst & Young (資金調達幹事会社)によると、Air Sahara の企業価値は、\$750m ~ \$1bn (825億円 ~ 1,100億円)。調達資金は、路線拡張に必要となる新機材の購入に引き当てられる。Air Sahara は、先週の新聞報道「SpiceJet が、Air Sahara 株76%を購入する事を検討している」について、真っ向から、これを否定している。(FT.com, 9/30/2005)

(5) アメリカン航空 燃油高騰対策で減便

AA 航空は、ジェット燃料が殆どバレル125ドルになってしまったので、シカゴとダラス発の米国内線15路線と、シカゴ=名古屋線を、当面の間運休する。

AAによると、原油がバレル当たり66.35ドル、燃油精製料金がバレル58.64ドルに値上がりしたため、ジェット燃料は、合計バレル125ドルに跳ね上がってしまっている。(9月28日)(1年前は原油45.94ドル+製油11.31ドルの合計57.25ドル。)

AAは、「原油よりも、ジェット燃油の値上がりの方が急上昇している」、「先月1ヶ月間だけで、ジェット燃油は+39%上昇している」、「これが、今回の運休を決定させた要因」と言っている。AAの決定は、他社の減便の先駆けとなるかも知れない。米国内線の慢性疾患である“供給過剰”が緩和するかも知れない。・・・と業界通は言っている。

Air Transportation Association (ATA) は、ガロン当たり燃油税4.3¢の1年間の特別免除を、議会に陳情している。(FT.com, 9/30/2005)

(6) エミレーツ航空 アジア16都市で客室乗務員採用

Emirates 航空が、アジアの16都市で、10月から12月の間、客室乗務員の採用を開始する。

Emirates は、2012年までに、フリート機数を倍増させる計画を有している。客室乗務員の採用は、この機材倍増計画に沿ったもので、採用される乗務員には、他社に引けを取らない無税のサラリーと、魅力的な社員優待搭乗制度、最新式の教育施設などが提供される、と宣伝している。ドバイでの居住は、多くのライフスタイルのベネフィットをエンジョイできるだろうと、Emirates は言っている。(asiatraveltips.com, 9/30/2005)

(7) マッサージ シャワー その次は？ 空港ラウンジのサービス

Emirates のドバイの空港ラウンジは、ファーストとビジネス旅客の間で、世界で最も人気の高いラウンジだ。通常のサービス(良い食事、十分な飲み物や読み物)に加えて、ここでは、フライト前の仮眠を取れる個室が用意されている。

Emirates は、現在 Gatwick 空港に新ラウンジを建設中で、そこには革張りのアームチェア、フラット TV、シャワー施設、幅広いホットとコールド ミールのメニューに加えて、ビジネスセンターが用意される。ビジネス センターには、14 台のコンピューター ワークステーションと 6 台のラップトップが配備され、ブロードバンドのワイヤレス アクセスが可能となっている。Gatwick ラウンジ建設は、Emirates の \$ 13m (14 億円) に上る世界ラウンジ投資計画の一部。

BA のラウンジでは、ミシエランの有名なシェフが調理するメニューを出している。また、JFK では、ロンドン行きのビジネス旅客に、ビストロ スタイルのレストランで夕食を出している。この夕食サービスは、EWR, BOS, PHL, HOU, CHI, WAS, YYZ, 中東諸都市でも提供されている。

Virgin Atlantic のラウンジでは、マッサージやスポーツやゲームが楽しめる。

LH では、旅客が空港に到着すると、個人的な世話をするアシスタント係りが出迎えて、手荷物からセキュリティーや税関への対応、シャワーの利用、ビジネスセンターの案内など、全て身の回りのお世話をしてくれている。(ファーストクラス?) (FT.com, 10/3/2005)

(8) フェデックス テロ対策で 社員優待搭乗制度一時中止

FedEx が、テロ対策強化のために、社員優待搭乗制度を中止した。優待制度の一時中止は、9-11 以降、これで 3 回目。FedEx は、航空機 674 機を所有し、世界の 375 都市を結ぶ路線網を誇る、世界 1 の航空会社の 1 社。そのジャンプ シートに無料で搭乗できる優待制度は、FedEx 社員にとって、大きな魅力の一つであった。FedEx は、公式には、セキュリティー強化のために制度を一時中止する、と言っている。今回の措置は、今年夏に、3 人の拳動不審なジャンプ シート利用社員の搭乗が報告されている事とは、無関係と言っている。1994 年には、オフデューティーパイロットがハイジャックを試みた事件が発生している。(FT.com, 10/3/2005)

(9) ユーエス航空 国内線アワード チケット 25,000 マイルに“値上げ”

US 航空が、America West 航空と合併した。US の FFP 会員は America West に、America West の FFP 会員は US にそれぞれアワード券を使用できるようになった。しかし US の会員は、喜んでばかりいられない。国内線の無料搭乗アワード券は、20,000 マイルから 25,000 マイルに“値上げ”されてしまったのだから。また US の最高ステータス Chairman's Preferred 資格は、年間最低 100 回搭乗から 120 回搭乗に、これも“値上げ”されている。

(nytimes.com, 10/4/2005)

(10) ユーエス航空 連邦政府保有のアメリカウエスト航空株買収

US 航空は、連邦政府が保有している株式証券 (stock warrant) を、\$ 115.8m (130 億円) で買収する。US 航空は、この3年間で2回目の Chapter 11 から離脱して、America West と合併したばかり。両社は、2002 年に、航空輸送業安定化局 (Air transportation Stabilization Board = ATSB) から \$ 840.3m (925 億円) の政府保証ローンを受けている。今回の株式証券は、America West の \$ 426m (470 億円) ローン パッケージの一部。

ATSB は、この他に、Frontier、World Airways、その他の2社のワラントを保有している。

(nytimes.com, 10/4/2005)

(11) デルタ航空 収支減便 燃料対策で

DL 航空が、高騰する燃料の節減対策で、五月雨的な収支減便を開始している。予約状況を見て、便出発の2日から3日前に運休便が決定されている。出発間に運休の連絡を受けた旅客から、不満の声が上がっている。(DTW, 10/4/2005)

(12) サウスウエスト航空 61 番目の都市に乗り入れ開始

Southwest 航空が、10月3日、同社にとって61番目の都市であるフロリダの Fort Myers に乗り入れを開始した。Fort Mayer からは、毎日3便の Orlando 線と、毎日2便の Baltimore/Washington と Chicago (Midway) それに毎日1便の Islip (Macarthur) (N.Y.) が運航される。(DTW, 10/4/2005)

(13) エスエーエス航空が、携帯電話チェックインを開始した

SAS は、www.sasmobile.se 経由で、携帯電話からの、チェックイン、フライトタイムのチェック、EuroBonus ポイントのチェック、レンタカー予約、最新ニュース、花の注文を可能にする。このサービスは、スウェーデンで10月3日から、その他の欧州諸国では、この秋から開始される。(asiatraveltips.com, 10/4/2005)

(14) 今年の世界国際航空旅客需要は6%増 昨年より下回る

2005 年の世界国際航空旅客需要は、前年比 +6% 増になる見込みであると、IATA のアジア太平洋地区支配人が語っている。上半期の増率は +9% であったが、燃油サーチャージ等の導入による運賃値上げで、下期に増率が鈍ると予想されている結果、通期では +6% になると予測されている。2004 年の前年比増率は、+14% であった。(channelnewsasia.com, 10/4/2005)

(15) イーオス航空 10月18日ロンドン線に就航

全席ビジネス クラスの Eos 航空が、10月18日に、JFK=LON (Stansted) 毎日便を開始する。使用機材は、International Lease Finance Corporation からリースした B757 (3機、48フルフラット座席)。来年1月18日からは、毎日2便運航に増便される。Eos は、元 BA の幹部 David Spurlock 以下、航空企業家達のチームが、プライベート エクイティグループやベンチャー キャピタルの Golden Capital Group, Sutter Hill Ventures, Maveron 等から \$85m (94 億円) の資金を集めて立ち上げた航空会社。NYC=LON 間の運賃は、既存の公示運賃の 20~30%引きの、往復 3,500 ポンド (70 万円)。Eos 以外にも、米欧間の大西洋路線に参入を希望している、新ビジネスモデルの航空会社が多く存在する。彼等は、資金を提供してくれる投資家を探している。11月1日からは、同じ JFK=LON (Stansted) 線に、もう1社の振興航空会社 Maxjet が参入する。(FT.com, 10/4/2005)

(16) コンチネンタル航空 ハリケーン被害で \$25m 収支悪化

CO 航空は、ハリケーン被害で、第3四半期利益が \$25m (28 億円)悪化したと発表した。しかし、それでも、モデレートな利益計上が出来るだろうと、CO は語っている。HOU に基地を持つ CO は、今回のカトリーナとリタのハリケーン被害を最も大きく受けた航空会社の1社。この2発のハリケーンは、米国ジェット燃料の半分を供給するガルフ湾岸の製油所を直撃し、燃料価格をバレル 120 ドル以上に急上昇させている。CO は、第2四半期決算で、+ \$53m (58 億円)の利益(除く特別項目)を計上し、9月末時点で、19.3 億ドル (2,125 億円)の現金と短期投資を所有している。(FT.com, 10/4/2005)

(17) B747-400 型旅客機の貨物機改修 初号機 テスト飛行成功

CX 航空の B747-400 型旅客機が貨物機に改修された。アモイで改修工事が行われ、10月5日、香港に回航され、ここで200時間のテストが実施される。CX へのデリバリーは、12月が予定されている。(asiatraveltips.com, 10/5/2005)

(18) 香港エクスプレスが香港=杭州線を開始

エクゼクティブ エアラインの香港エクスプレスが、香港=広東毎日4便に加えて、同社2番目の路線、香港=杭州線 毎日2便(今月末には3便)を、10月5日、開設した。使用機材は、Embraer 170 (76 席)。今年末から来年初めにかけて、南京、重慶、寧波の路線が開設される予定。(asiatraveltips.com, 10/5/2005)

(19) ライアン航空 次世代 B737 型機 9機オプション行使

アイルランドの Ryanair が、B737-800 型機のオプション機 9機 (リスト価格 5 億ドル)を確定発注に切り替える。デリバリーは、2007年9月より。9機のうち5機は、現有のクラシック B737 の更新機、4機が路線拡大用機材。Ryanair は、現在 92 機の B737 を保

有し、239機の確定ポジションを押さえている。オプション機数は179機保有している。
(asiatraveltips.com, 10/5/2005)

(20) タイガー航空 A320 (4機) 購入資金調達

Tiger Airways (シ LCC) は、A320 (4機) の購入資金を Royal Bank of Scotland のアビエーション キャピタル部門より調達する。調達の方法は、セル&リースバック方式が採用される。この新機材導入は、最近の同社の A320 (8機) の発注 (リスト価格 5 億ドル) の 4機。導入は、2007 年末までに完了する。その時点での Tiger のフリートは 6 機となる。
(channelnewsasia.com, 10/6/2005)

(21) エアバス ボーイングの政府補助金を闘争

10月6日、欧州4カ国(英・仏・独・西)は、エアバスの長距離中型機 A350(B787 対抗機)の開発に対するの政府支援策の決定を、当面の間延期する決定を行った。これは、現在、米国と欧州連合間で争われている“民間商業機に対する政府補助金の撤廃”の問題に配慮したもの。両政府は、エアバスとボーイングに対する政府援助の撤廃を求めて WTO に提訴している。今回の欧州側の具体的支援策延期決定は、ナントカ当事者間(WTO 訴訟ではなくて)の解決を促進させたい欧州側の思惑を秘めたものであるが、米側は、欧州側の和解提案を拒否している。
(FT.com, 10/5/2005)



(22) 欧州連合 米欧オープンスカイ協定締結に前向き

2004年6月から中断されている、米欧間オープンスカイ協定の協議が、今月末に再開される運びとなった。先の協議では、米側航空会社に有利過ぎるとして欧州の一部の国(特に英国)に土壇場で反対され、協定成立に漕ぎ着けられなかった経緯がある。今回協議のキーイシューに、米航空貨物に対する欧州連合国から以遠第三国に対する第5の運輸権付与の問題があるが、欧州側は、米航空企業に対する資本参入と支配権の拡大との取引で、解決できると楽観的な見通しを述べている。

欧州裁判所は、2002年に、

「現在の欧州連合8カ国と米国のオープンスカイ協定の部分は、欧州連合の他の国に対して差別的である」と言う裁定を下している。(FT.com, 10/6/2005)

(23) デルタ航空 年金問題で労使間緊張

DL 航空は、10月15日に予定されている年金繰り入れを中止することを検討している。DL は、数百人に上るパイロットが、Chapter 11 申請の前日9月14日に退職して年金の満額獲得を狙ったのは“不穏当”(unseemly)であると発言したのに対して、パイロット組合

(ALPA)は、数百万ドルで雇われている法人弁護士 Marshall Huebner に対して、“当然の行為と”激しい非難を浴びせている。 Huebner は、「パイロット達の C-11 直前の早期退職により、次の四半期繰り入れが \$31m(34 億円)から \$158m(174 億円)に上昇している」、「これらのパイロットの一括支払金は平均で 80 万ドル(8,800 万円)に上る」と言っている。 年金問題が、今後の労使間交渉の大きな部分を占める事になるだろう。



UA 航空は、10 月 6 日、JP Morgan と Citigroup2 行との間で、30 億ドル(3,300 億円)の、6 年間の負債パッケージ (debt package) に合意した、と発表した。 この負債パッケージは、UA の 2 月に予定されている Chapter 11 からの離脱に必要となるもので、UA のキャッシュポジションを強化する。 UA は、3 年間に亘る Chapter 11 で、労務費を中心とするコスト削減と確定給付年金基金を解散し、年金負債については、政府の年金保険機構 PBGC に債務を肩代わりさせている。

Huebner は、「DL が年金基金を解散するか、しないかは、未だ分からない」と言っている。(FT.com, 10/6/2005)

水 運

(1) 米緊急事態管理局とカーニバルの傭船契約 議会で問題視

ハリケーン罹災者と災害支援者の緊急居住用として、ガルフ湾沖に配備されたクルーズ船 3 隻の 6 ヶ月間のチャーター料金 (\$192m + 実費 \$44m 212 億円 + 48 億円)が高すぎると、米議会で問題にされている。 この契約は、カトリーナ襲来後 36 時間で、FEMA (米緊急事態管理局) と Carnival Cruise Lines の間で締結されたもの。 チャーター料金は、傭船されたクルーズ船 3 隻の遺失利益に基づき決められているが、船室 1 室 1 日当たり 192 ドルは、いかにも高すぎるとの批判が上がっている。 残念な事に、このチャーター船の利用状況は、余り芳しくない。(DTW, 10/4/2005)

(2) クルーズ 法人旅客需要の獲得を狙う

Cruise Lines International Association (CLIA) によると、昨年、クルーズ船客は 10.5 百万人を記録した。 2000 年の 690 万人、1975 年の 69 万人に比較すると、大幅なクルーズ需要の増加を見ているものの、未だに 84%の米国人が、クルーズ旅行を経験していない。 クルーズ船会社は、共同して、若い世代のクルーズ需要の開拓に努力しているが、最近では、法人需要の開拓にも努めている。 小規模なト



レードショー、コンベンション、ミーティング、セミナー、商品発表会、インセンティブ旅行などに、クルーズ船の利用を勧めている。

世界最大のクルーズ Carnival Corporation の子会社の Seabourn Cruise Lines (200人乗りの小型船3隻保有)の収入の15%は、企業のチャーターによる収入だ。

最近、ホテルの値段が高騰しているので、クルーズ料金(平均的なパッケージで食事つき1人1日500ドル)は、十分競争力を持っている、とCLIAは言っている。

飛行機旅行の大嫌いなハイエンドのビジネスマンが、QM (151,000トン2,600人乗り、写真下)の如くの豪華船で、6日間の大西洋横断を優雅に旅行することも考えられない事ではない。ただし、お値段は、\$24,449(270万円、最高料金)もする。(nytimes.com, 10/4/2005)



陸運&ロジスティックス

(1) 中正空港MRT機電工事、3業者が入札参加

予算総額が262億元に上る中正国際空港(桃園県)と台北市を結ぶ空港MRTシステムの機電工事の入札が、9月30日に締め切られた。入札に参加したのは、日本の丸紅(日立車両、川崎重工と提携)、ドイツのシーメンス、フランスのアルストム(台湾中鼎工程と提携)の3大コンソーシアム。今回の入札作業を管理する交通部高速鉄路工程局によると、3大コンソーシアムは、既に資格審査を通過しており、近く規格審査が行われる。10月末までに開札作業が終わり、最低価格を提示した業者が落札する。(10/1/2005, 日刊台湾通信)

(2) 台湾高鉄へ政府支援

資金難に喘いでいる台湾新幹線(総工費4,800億元 1兆6,800億円)に、台湾政府が75億元(263億円)の資金拠出の支援を決定した。台湾新幹線の運営母体である台湾高鉄会社に、政府の意向を受けた中華航空事業発展基金会(China Aviation Development Foundation)が45

億元、中国技術服務社 (China Technical Consultants) が30億元を、それぞれ拠出する。これにより、台湾高鉄の資本金は、970億元 (3,400億元) から1,045億元 (3,660億元) に引き上げられた。 国営事業、政府傘下の財団法人による持ち株比率は、合わせて35.6%に達した事になる。(10/1/2005, 日刊台湾通信)

10月5日、台湾高鉄は、時速230km走行テストを実施する。 10月中には、時速300kmテストが開始される。(10/5/2005, 日刊台湾通信)

(3) ユーロトンネル 負債の株式転換オプション行使せず

91億ポンド (1兆8,200億円) の負債に喘ぐユーロトンネルは、それでも、今週予定されていた、負債784mユーロ (1,020億円) の株式転換 (1株1.7ユーロ) を行わなかった。 9%の負債を額面比1/6に出来るチャンスを、会長の Jacques Gounon は見送った。 このため、来年には、この負債の金利35.8mユーロ (47億円) の支払いが発生する事になる。 2005年末には、37.3mユーロ (48億円) のキャッシュ リザーブが辛うじて確保される見通しであるので、キャッシュ クランチが目前に迫っている。 Gounon は、これ以上の株式のダイリュージョンをさせないと、フランスの少数株保有株主に約束している。(FT.com, 9/30/2005)

(4) フェデックス 来年のエクスプレス シッピング レートを+5.5%値上げする

FedEx は、燃料の高騰に伴い、来年の、米国のエクスプレス シッピング レートを+5.5%値上げする、と発表した。 現在、FedEx は、+2%の燃油サーチャージを甲しているが、+5.5%の値上げに伴い、このサーチャージは、廃止される。 つまり、実質的な値上げは+3.5%となる。 運賃値上げに使用された、ベース フュエル価格はバレル31ドルで、これを上回る価格にサーチャージが適用される。

アナリストは、UPS も、これにマッチングすると見ている。 FedEx は、地上レート (ground rates) やしくは、国際料金に付いては、何も言っていない。(FT.com, 10/5/2005)

(5) DHL が香港基地拡大に \$110mを投資する

DHL は、中国航空貨物の摘み取り体制を強化するため、現有計画を6年早めて、同社の香港貨物基地の能力を倍増させる。 DHL は、このために \$110m (121億円) を投資する。 2007年の基地拡大完成時には、時間当たり75,000個の小口貨物の処理が出来る様になる。 DHLの海外基地は、香港以外に Wilmington (Delaware) と Brussels (Leipzig 独に移転する) の2ヶ所がある。 中国発航空貨物は、鰻上りに増加しており、昨年の中国に於ける DHL 収入は、+50% ~ +60%増加している。(それまでの数年間は、平均+35% ~ +45%。) DHL は、今後10年間、中国のGDP成長率は+7% ~ +8%を維持すると予測している。 DHLのライバル社のFedExは、7月に、フィリピンのSubic Bayから広東に、アジアの基地を移動させている。 UPSは、同月に、上海で基地を建設すると発表している。 DHLは、Air Hong Kong (CX 合弁貨物航空会社) との合弁企業を保有している。(FT.com,

10/6/2005)

ホテル&リゾート

(1) ミシシッピ州 カジノの地上建設許可 但し海岸から 2.4km 以内が条件

Mississippi 州議会は、カトリーナの襲来で大被害に遭ったカジノを、海岸から 800 フィート以内の地上に建設しても良いことにした。今まで、カジノの建設は、社会的な影響を勘案して、地上での建設は許可されなかった。しかし、今回露呈したように、海上のカジノは、ハリケーンに対して脆弱で、今後は、より安全性の高い地上建設が許可される事になった。地上への移動が許可されるカジノは、メキシコ湾の Harrison County のカジノで、ミシシッピ川のフローティング カジノには適用されない。来年度予算で、同州のカジノ収益税は \$ 189m (210 億円) が予定されていた。

Mississippi 州では、1990 年にカジノに関する法制度が制定されてから、沖合の船上での少数のカジノから、海岸に舫ったバージ船上のカジノが許可され、昨年には、海底に基礎を打ち込んだ建造物へと次々と規カジノの制緩和が進展している。カジノに反対している団体は、カジノ撲滅のリファレンダムを起こすと息巻いている。

州議会(上院)の票決は 29:21 であった。(nytimes.com, 10/4/2005)



Mississippi lawmakers are pondering the future of the crippled casino-boat industry.

(2) 公園では無料でアクセスできるのに 何故ホテルは 9.95 ドルも取るのだ!

無料でインターネットに無線接続できる公園が増えている。それにもかかわらず、高級ホテルは、高いホテルほど、インターネット アクセス料金 (9.95 ドル) を徴収しているところが多い。ビジネスクラスのホテルは、競争が激しいためか、無料にしているホテルが多い。高級ホテルの宿泊客は、小額の追加料金にはウルサイ事を言わないのだ。ビジ

ネスマンも、会社に付けられるからか、結構鷹揚だ。料金よりも、安定的なハイスピードのアクセスが欲しいと言う人達が多く存在する。今度、インターネット アクセスが有料のホテルに宿泊したならば、ラップトップを抱えて、公園に行けば良い。(nytimes.com, 9/27/2005)

Google が、SFO 市が募集している市内全域でのインターネット無料接続の事業主体に入札した。いよいよ Google が、インターネット サービス プロバイダー事業に進出する様だ。Google は、一つの考えとして、ワイヤレス電波を、プレミアムなサービス販売を考えている第 3 者に卸売りする事を検討している。(nytimes.com, 10/1/2005)

(3) ディズニー 3次元映画作成

Walt Disney Studio が、11月4日から、“Chicken Little”の3次元(3D)アニメ映画を、全米の85の3D映画館で封切りする。

● デジタル フィルムの登場

映画製作スタジオにとっては、フィルムのプリントと、映画館への配送が、大きな負担となっていた。映画館は、フィルムの映写操作はまだしも、映写回数に従って増えるキズ等のフィルム劣化が悩みの種だった。3D映画は、つまり、フィルムのデジタル化は、この両者の長年の問題を解決してくれる。スタジオにとっては、デジタル化により、年間、10億ドル(1,100億円)のプリントと配送代金の、大幅なコスト削減が可能になる。

● 3Dの技術

Chicken Littleの3Dアニメに使用されている技術は、今迄のとは違って、一台のプロジェクターしか使用しない。右眼用の画面と、左眼用の画面を統合して、人間の目が識別できない、1秒間に24フレーム以上の高速(Chicken littleは144フレーム/秒)で映写する。右眼は右眼用のイメージを、左眼は左眼用のイメージを交互に写し出すのが最も難しい。最近開発されたプロジェクターに装置するアダプターが、この難問を解決した。このアダプターのお陰で、観客も、使い捨ての安い眼鏡をかけるだけで良い。

しかし、問題も少しは残っている。映画館は、3D用の特別なシルバー スクリーンが必要となる。このスクリーンは、通常の映画の上映には向いていない。また、高速フレーム映写は、イメージの解像度を2,048ピクセルから1,700ピクセルまで低下させてしまう。そして、スクリーン サイズの制約から、300席以上の映画館には3D上映は向いていない。

● 高いコスト

問題はコストだ。1軒の映画館のデジタル化には、およそ85,000ドル(935万円)が必要になる。最近、スタジオ、映画館主、3D器機ベンダーの3者間で、基本的な費用按分フォーミュラが合意されている。映画館主が約1万ドルを支払い、残りを10年以上の割賦で、スタジオが支払う。スタジオは、リアルなフィルムのプリントと配送費が、フィルムのバーチャル化によって節約できるので、そこから資金を捻出できる訳だ。

● 3Dこそが、ホームシアターに対抗できる

或る映画館主は、「無声映画がトーキーに、白黒フィルムがカラーに変わった様に、3D デジタル映画は、エポック メーキングな出来事だ！」「まさに3D が、ホームシアターで DVD を見る人達を、再び映画館に引き戻してくれる！」と語っている。

高いコストが必要になるにも拘わらず、85 軒もが、デジタル映画館になったのも、この辺に理由がありそうだ。ディズニーは、今後作るアニメ映画は、全て 3D にする予定と言っている。(nytimes.com, 9/26/2005)

(4) シャングリラ ホテル 米国に上陸

アジア、中近東、英国、カナダで 48 軒(21,000 室)の豪華ホテルを運営している Shangri-La Hotels and Resorts が、北米最初のホテル、Shangri-La Hotel Chicago (200 室)を 2009 年初頭に、Shangri-La Hotel Miami (140 室)を 2008 年に、それぞれオープンすると発表した。Shangri-La Hotel, Chicago は、Waterview LLC が建設する 90 階建ての Waterview Tower の 12 階から 27 階で営業される。Waterview LLC は、このタワーに、233 のコンドミニアムを併設する。Shangri-La Hotel Miami は、Flagstone Property Group が開発する Biscayne Bay を見下ろす Island Gardens 複合開発地区内に建設される。(DTW, 10/5/2005)

(5) ヒルトン インターナショナル ダイレクトコネクに保証金を要求せず

北米以外に 400 以上のホテルと暖簾(properties and rights)を展開している Hilton International (英)は、Expedia と Priceline Europe の子会社 Active Hotels のダイレクト コネクト予約に、インベントリー リスクのための保証金の支払を免除する。Hilton International は、「ダイレクト コネクトは、Hilton の社内予約システムに直接リンクして来るので、インベントリー アロケーションを実施する必要がなく、従って、保証金の支払を要求する根拠も存在しない」と言っている。(Travel, Weekly Newsletter, 10/5/2005)

(6) マリオット 第3 四半期決算増収増益達成 カトリーナ影響軽微

Marriott は、第3 四半期決算で、+ \$ 148m (163 億円)の利益を計上した。収入は、前年同期比 +18%の 27 億ドル(2,970 億円)。ルームレート +8.7% も、この収支向上に貢献している。Marriott は、New Orleans で最大のホテル オペレーター(16 ホテル)であるが、「カトリーナとリタの被害の収支に及ぼした影響は、軽微で済んでいる」と言っている。今週、14 ホテルが再開される予定。Marriott は、特に、NYC, WAS, Florida, Hawaii に加えて、米州以外のホテルが好調であると言っている。中国と中東のホテルで、堅調な需要増が見られている、と言っている。(FT.com, 10/6/2005)

(7) アコー ホテル(仏) トップ選びで経営陣紛糾

フランスのホテル グループの Accor の経営陣が、次期 CEO 選びで紛糾している。Accor 共同創立者の Gerald Pelisson と Paul Dubrulle の 2 人が、ヘッドハンティング会社の候補を

斥けて、自分(Pelisson)の甥を CEO に任命し様としているのが、この紛糾の原因。(FT.com, 10/6/2005)

その他

(1) 金門、馬祖で人民元両替を試行 = 来月 3 日から 2 万元を上限に - 台湾

台湾の謝長廷行政院長（首相）は 28 日、離島の金門、馬祖両島で、来月 3 日から、中国の人民元と台湾ドルの両替業務を試験的に始めると発表した。 1 回につき上限は 2 万元とする。 2001 年 1 月に、両島と対岸の中国福建省の直接往来を限定的に認める「小三通」（通商、通航、通信）が解禁。 以来、中台を往来する台湾ビジネスマンや福建省からの観光客など、両島を訪問する人数は増加傾向にある。 しかし、台湾では、人民元と台湾ドルの交換が認められていないため、両島で非合法の両替が問題になっていた。 謝行政院長は台湾全島で両替業務の実施についても前向きな姿勢を見せた。 （時事通信、9 月 28 日）



小三通について （財）交流協会 月刊誌 「交流」からの抜粋

2001 年 1 月 1 日に、台湾の金門・馬祖の 2 島で「小三通」が、試験的に実施されてから、水上輸送、人的、物的、金融の往来が次第に行われるようになった。台湾当局は、実施状況や金門・馬祖住民の声に応じて政策の検討と調整を 4 度実施し、徐々に解禁範囲を拡大した。また両岸関係条例改正の発表及び金門・馬祖の港湾・空港のハード・ソフト改善に合わせ、2004 年 3 月にさらなる関連措置の調整を行った。この中には、大陸の台湾ビジネスマン（幹部および家族を含む）、福建の退役軍人などによる金門・馬祖経由の兩岸往復許可申請の解禁が含まれる。2005 年 2 月にはさらに、台湾在住の金門・馬祖出身者がツアー形式で「小三通」路線を経由して兩岸を往復する事が認められ、金門・馬祖の仲介機能が適度に向上した。台湾当局は、政策全体にあわせて人的交流、申請手続、各実施作業について見当を行い、「小三通」は一層円滑に行われるようになった。（「交流」2005.5.31 No.731）

2004 年にこの「小三通」を使って往来した人は、10 月現在で 37 万人に達し、年間では 40 万人になる見通しである。ただし、この「小三通」を利用できるのは、台湾のビジネスマン（台商）とその家族および宗教団体に限られており、台湾の観光客や外国人には開

放されていない。(「交流」2005.8.31 No.736)

2002年2月13日に台湾当局が兩岸の貿易商による直接取引を解禁した。(「交流」2005.4.15 No.728)

編集後記

米国で、ブレンド トラベル (blended travel) なるモノが増えていると言う。(P-3)

出張に、プライベートな時間をくっ付けて、奥さん連れて、観光旅行まで楽しんでしまおうと言う魂胆だ。日本であったならば、公私混同で必ず非難されるだろう。

週末の休みを利用して、1日程度の現地滞在を増やすのであれば、「時差ボケが解消出来て、健康増進にも繋がり、ひいては生産性向上にも・・・」などの言い訳を押し通して、ナントか許してもらえるのが、日本の(現在の)状況のようである。

しかし、良く考えてみると、ブレンド トラベルの方がズート合理的なのかもしれない。

海外を含めて、何処からでも、リアルタイムで簡単に通話出来る時代である。

航空会社は、飛行機の中からも携帯電話が使える様にしようとしているじゃないか。
(こんな事は、絶対に、許されてはいけない事だとは思いますが・・・)

出張から、何も息せき切って戻って来て、上司に、逐一結果報告をする必要は無くなって来ている。(これは、勿論、“怠け者の節句働き”は除いて、の話だけれども・・・) 自分の費用で、仕事に影響を及ぼさない範囲であれば、ビジネスとレジャーの結合のブレンド トラベルも、許されてしかるべきなのかも知れない。

だって、社員にとっては、レジャー支出の旅費の削減と、時間の有効活用が可能になり、会社にとっては、社員の自由度を増加させる事により、彼等の勤労意欲を高める事が期待出来るのだから。

ジェネレーション X 以降の世代は、働き易い職場を求めている。彼等をリクルートするためにも、ブレンド トラベルが必要になっているのかも知れない。

しかし、ベビー ブーマー世代の前の世代の者にとっては、それでも、この動きには承服できない、何か抵抗感見たいなものを感じる。

保守的な労働慣行を、新しいものに変えるのはなかなか難しい。日本の企業が、ブレンド トラベルを、直ぐに容認するとは思えない。(H.U.)

TD 勉強会 情報 188 (以 上)