

平成 17 年 8 月 12 日

TD 勉強会 情報 180

1. 米国オンライン旅行市場の現状と 2007 年までの予測
2. オンライン購入をしないオンライン旅行者の実像
3. 米航空会社 定時性悪化 過去 10 年間で最悪の遅発便数
4. サーバー 第 2 四半期決算 増収なるも減益
5. デルタ 終に破綻? カドプ ロセッサ デポ上積み要求
6. その他のニュース



中国 Baidu.com 創立者 Robin Li (37) 北京大学卒、米国でコンピューターサイエンスの修士号を取得後、ウォールストリート ジャーナルのオンライン情報提供システム開発に携わる。その後、インフォシークの検索エンジン開発に関わり、2000 年に Baidu 社を立ち上げる。Baidu 社は 8 月 5 日 (金) Nasdaq 上場、公募価格を 4 倍上回る初値一株 122.5 ドルを記録。 関連記事 P.27 参

PhoCusWright, 7/27/2005

1. Evolution Of The Online Leisure Travel Market

米国オンライン旅行市場の現状と 2007 年までの予測

このPhoCusWright(PCW)のレポートは、来月発表される“ Online Travel Overview 2005-2007 ”のプリィリミナリーなプレゼンテーションである。

PCW は、米国のレジャーと unmanaged travel のオンライン販売（法人旅行販売---総需要の約 40%強を構成---を含まない）の現状と 2007 年までの予測を、以下の 8 枚のスライド プレゼンテーションにしている。

- (1) 米国オンライン旅行のサイズと、2007 年までの予測
- (2) オンライン旅行販売のシェア（オンライン化率）
- (3) チャンネル別販売 サプライヤーサイト：オンライン旅行社
- (4) エアー オンライン旅行販売のサイズと 2007 年までの予測
- (5) ホテル 同上
- (6) レンタカー 同上
- (7) オンライン旅行社 同上
- (8) パッケージ旅行の 同上

(「情報 180」では、レジャーと unmanaged travel のオンライン販売を、全て、“オンライン旅行販売”として記述する。)



Total U.S. Online Travel Market (Leisure/Unmanaged Business) as a Percent of All Travel, 2003-2007

(2) オンライン旅行販売のシェア（オンライン化率）



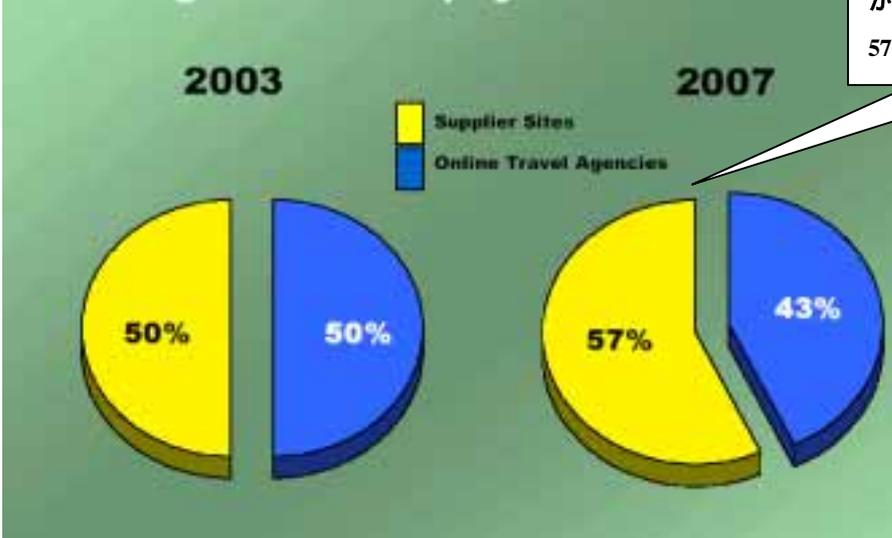
オンライン化率は、2005年の31%が、2007年には、40%に拡大すると予測されている。

2005年のレジャーとunmanagedの総旅行グロス販売に対するオンライン化率は、初めて50%を超える。

(注) ここでのオンライン化率は、総旅行グロス販売に対する比率を表している。レジャーとunmanaged travel グロス販売に対する比率は、2005年で初めて50%を超え、2007年には60%程度になると、PCWは予測している。

(3) チャンネル別販売 サプライヤーサイト：オンライン旅行社

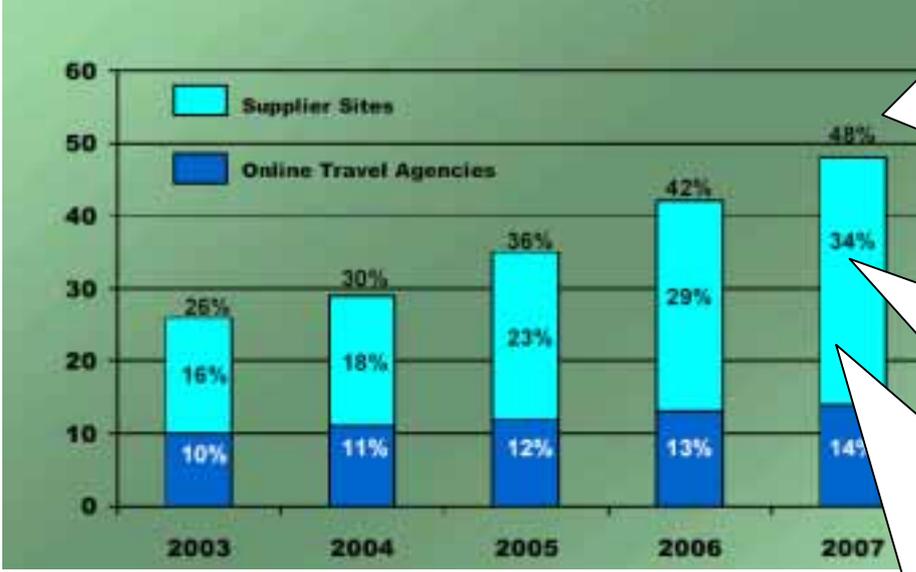
U.S. Online Travel Market (Leisure/Unmanaged Business) by Channel



サプライヤー直販サイトの比率が2003年の50%から2007年には57%にまで拡大する。

(4) エアー オンライン旅行販売のサイズと 2007 年までの予測

U.S. Online Air (Leisure/Unmanaged Business) as a Percent of All Air Travel, 2003-2007



エア어의オンライン化率は、2005年の36%が2007年には48%に(略半分)にまで拡大する。

チャンネル別では、エアライン直販サイトは、2007年には70%に拡大すると予測されている。

2007年まで、エアラインサイトは、年率+20%を上回る成長が予測されている。オンラインパッケージングとクロスセリングが、エアラインサイトとオンライン旅行社の、ブッキングプロセスの標準エレメントとなっている。

U.S. Online Hotel (Leisure/Unmanaged Business) as a Percent of All Hotel Travel, 2003-2007

(5) ホテル オンライン旅行販売のサイズと 2007 年までの予測

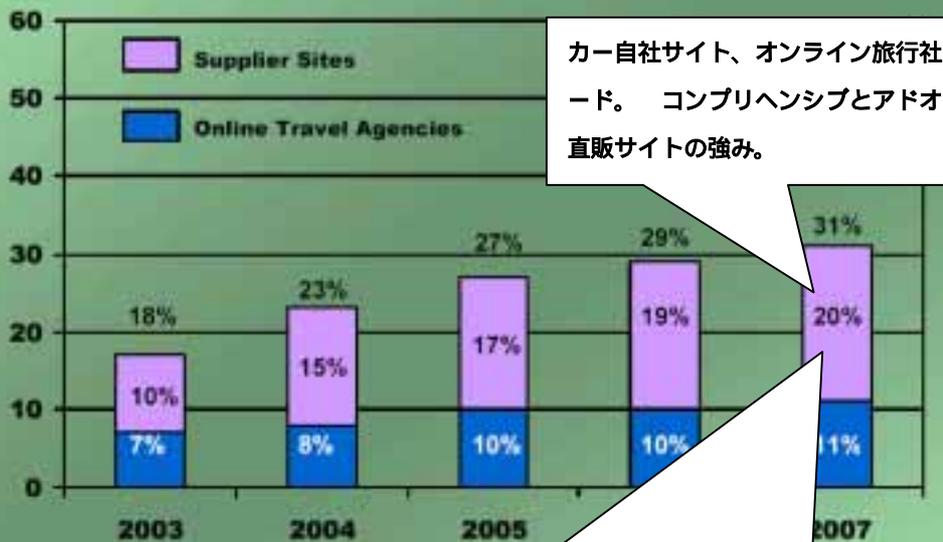


オンライン化率は、23% (2005年)から29% (2007年)に拡大する。大手チェーンが、自社サイト直販を積極的に拡大する。

オンライン旅行社は、チェーンの直販サイトに対抗して、独立ホテル、パッケージング、法人予約増に努力。

U.S. Online Car Rental (Leisure/Unmanaged Business) as a Percent of All Car Rental, 2003-2007

(6) レンタカー オンライン旅行販売のサイズと 2007 年までの予測

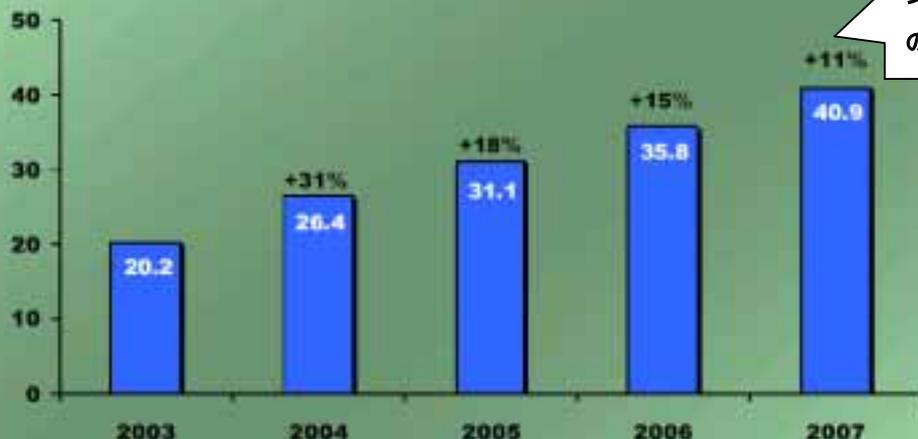


カー自社サイト、オンライン旅行社の倍の成長スピード。 コンプリヘンシブとアドオンの提供がカー直販サイトの強み。

カーの XML 予約エンジンが、法人ポータルやメタサーチ サイトに加え、アフィリエイト・アフィニティー・リフェラル サイト経由の新流通チャネル販売の可能性を提供する。

U.S. Online Travel Agency Gross Bookings, 2003-2007 (US\$B)

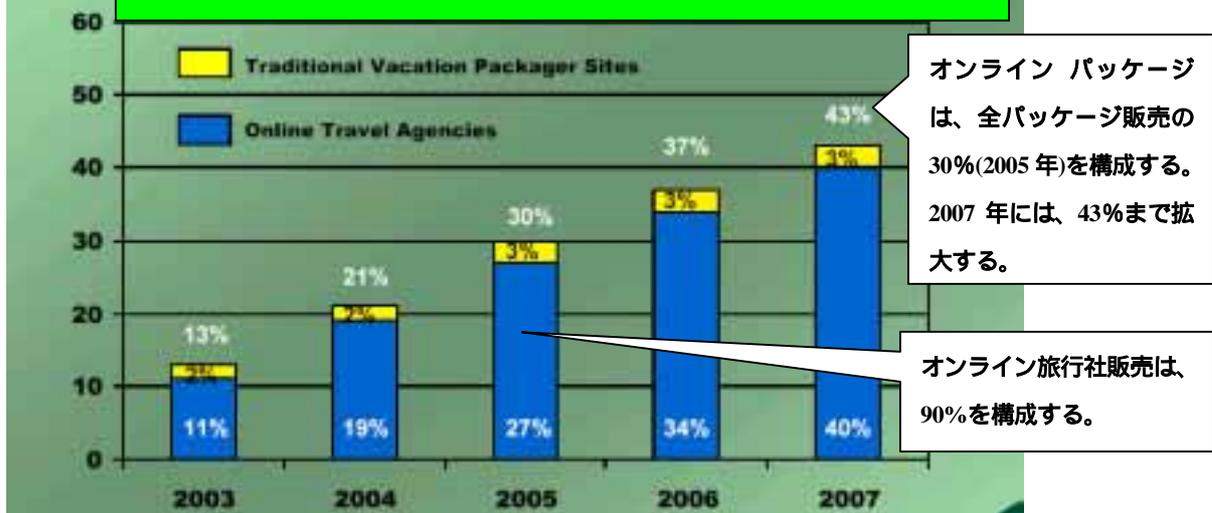
(7) オンライン旅行社 オンライン旅行販売のサイズと 2007 年までの予測



サプライヤーサイトに食われてしまう結果、オンライン旅行社サイトの成長は、鈍化する。

U.S. Online Package Travel as a Percent of all Package Travel, 2003-2007

(7) パッケージ旅行 オンライン旅行販売のサイズと2007年までの予測



米オンライン旅行市場の現状 (以上)

Forrester Research, 8/8/2005

2. Who Isn't Buying Online

オンライン購入をしないオンライン旅行者の実像

オンライン旅行者(注)の47%が、オンラインで旅行の下調べ(調査)はするけれども、オンライン購入はしない。(オフラインで購入する。)

Forrester は、この non-Bookers の実像を明らかにし、彼等に対するセールス アプローチへの4つの提言を纏めている。

オンライン購入しないオンライン旅行者をここでは non-Bookers と呼ぶ。(オンライン購入するオンライン旅行者を Bookers と呼ぶ。)

(注) オンライン旅行者 = インターネットを自由に操り、過去1年間に旅行経験を有する米国市民。 Forrester は、2005 North American Benchmark Study で、32,680人の米国オンライン旅行者のアンケート調査を実施している。

non-Bookersの実像

- **non-Bookersは、テクノロジーに対して淡泊である。**

テクノロジーに対して淡泊で、仕事にも余りコンピューターを使用しない。 non-Bookersは、Bookersに比べて 50%も低いcollege graduates。しかし、彼等は、5年以上もオンライン経験を有しているオンライン旅行者である事を忘れてはいけない。

- **女性比率が多い。**

女性比率は、Bookersも、non-Bookersも、半々であるが、non-Bookersの場合は、53%とやや男性を上回る。彼女達は、テクノロジーに対してのめりこまず、クレジットカードのオンライン使用についても信頼していない。

- **忙しい生活を余り好まない。**

non-Bookersの3人に1人は、“何時も時間に追われている”と感じている。Bookersの場合は39%の人達が、そのように感じている。non-Bookersは、フルタイムの仕事についている人が少なく、定年退職者が多く、19%の人が全く働いていない。

Figure 1 Non-Bookers Are Less Well Educated, Earn Less, And Travel Less Than Bookers

	Bookers	Non-Bookers
Age	45.1	45.8
Older than 55	26%	28%
Women	50%	53%
Household income (US\$)	\$81,731	\$53,887
College graduates	52%	26%
Technology optimists	66%	52%
Use a computer at work	77%	55%
Made online purchase in past 3 months	71%	41%
Employed full-time	68%	54%
Employed part-time	12%	13%
Retired	8%	14%
Average number of leisure trips	4.3	2.6

Base: US online leisure travelers

Source: Forrester's Consumer Technographics® 2005 North American Benchmark Study

Source: Forrester Research, Inc.

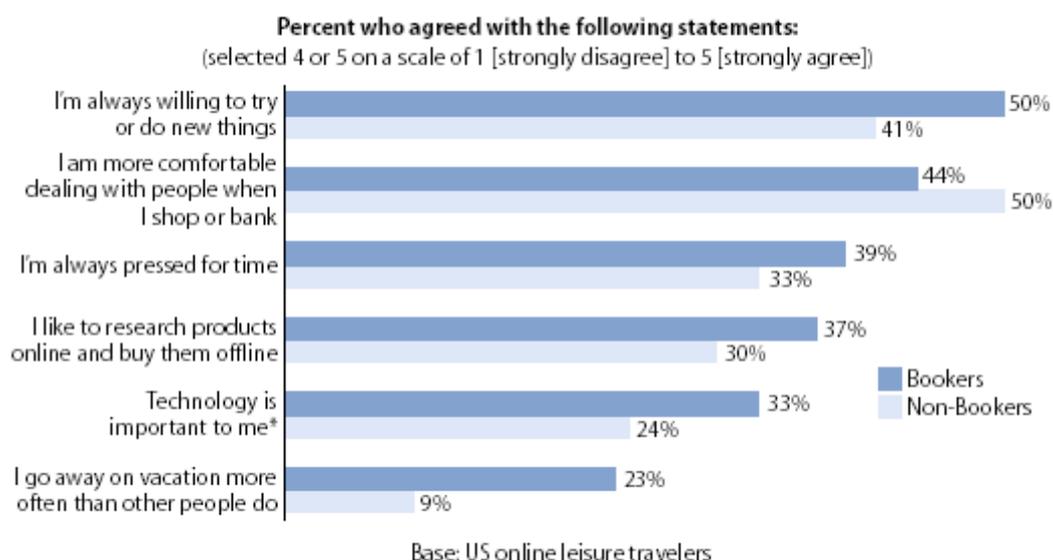
- **他の商品の購入も、オフラインで購入する。**

non-Bookersは、オンラインで購入しない。彼等は、Bookersに比べて +16%も人手を介して、物やサービスを購入する事を好む。しかし、彼等の10人に3人は、オンラインで調査している。

- **旅行の回数は、余り多くない。**

Bookersの年4.3回に対して、non-Bookersの旅行頻度は、年2.6回と少ない。旅行頻度は、オンライン購入頻度と相関するものであるが、non-Bookersの場合は、オンライン購入そのもののメリットを感じていない。

Figure 2 Non-Bookers Prefer To Interact With People



Source: Forrester's Consumer Technographics® 2005 North American Benchmark Study
*Selected 3, 4, or 5 on a scale of 1 (strongly disagree) to 5 (strongly agree).

Source: Forrester Research, Inc.

non-Bookersに対するセールス アプローチへの4つの提言

non-Bookersのオンライン購入を増加させる魔法や特効薬は存在しない。旅行の会社は、以下の4つのnon-Bookersに対するセールス アプローチを考慮すべきである。

(1) non-Bookersがオンラインで購入する商品をサイトに陳列する。

まず、non-Bookersが、購入している商品を精査する必要がある。彼等が購入しているもので、サイトでオンライン販売していないものを見つけたら、その商品の、オンラインに

よる販売方法を検討する。それがオンラインで売れない場合は、ヘルプ機能の充実（例えば、商品知識に詳しいスタッフからの連絡）などの、販売支援アプリケーションを設定して見る。

（２）オンライン カスタマー サービスを確立する。

オンライン カスタマー サービスの充実を図る必要がある。例えば、オンライン チェックイン、Click-to-chat (Starwood Hotels and Resorts) スタッフからの連絡のためのアポイントメント (Classic Custom Vacations) などを考えて見る。BA航空は、オンラインチェックインを使用する4人に1人は、non-Bookersだと言っている。

（３）常顧客クラブ会員以外の顧客にも照準を当てたサイト作りをする。

オンラインサイトのメッセージについて、再検討してみる必要がある。常顧客クラブ会員以外の顧客にも照準を当てて、メッセージが作られなければいけない。年取った旅客でも、オンライン予約が出来るように、容易な予約手順となっているか？をチェックする必要がある。

（４）全てのオンライン旅行者は、Bookersにはならない。

旅行に限らず、金融やその他の商業サービス全てで、non-Bookersは存在する。どのように試みても、ボーナスマイルの大盤振る舞いをして、サイトデザインをいじくっても、或る一定のオンライン旅行者は、決してBookersにはならない。この事を良く認識して、事を進めなければいけない。

nytimes.com, 8/8/2005

3. Will The Flight Be On Time? It's Anybody's Guess

米航空会社 定時性悪化 過去10年間で最悪の遅発便数

AirTran576便 ATL発 16:54、EWR着 19:07 は、一体何時にNewark(EWR)空港に着くか、誰も良く分からない。DOTが発表した、米航空会社20社の定時性レポートによると、この576便は、過去1年間で、最悪の定時性(72.1%の便が15分以上遅れている)の便なのだ。

米国航空会社の定時性が、悪化している。UA,DL, Independence Air, AirTran 4社の6便は、今年の丸々1ヶ月間、全ての便が15分以上遅れている。DOTデータによれば、今年に入って、17%の便が遅発し、22%の便が遅着しているのだ。昨年比で、遅発便数は+36,000

便、運休便数は + 10,000便増加しており、過去10年間で、最悪の定時性となっている。

Bring a Good Book

This year is shaping up to be the worst year for departure delays in the last decade.



Mike Simons/Getty Images

Flights with the worst on-time rates, June '04-June '05

AIRLINE	ORIGIN	DESTINATION	PERCENTAGE OF FLIGHTS NOT ON TIME
AirTran	Atlanta	Newark-Liberty	72.1%
ExpressJet*	Rochester, N.Y.	Newark-Liberty	71.5
US Airways	Pittsburgh	Newark-Liberty	70.4
Comair†	Newark-Liberty	Cincinnati	70.3
American Airlines	Fort Lauderdale, Fla.	New York LaGuardia	68.6
ExpressJet*	Washington Dulles	Newark-Liberty	67.3
ExpressJet*	Burlington, Vt.	Newark-Liberty	67.1
Comair†	Washington Dulles	Cincinnati	66.8
AirTran	Atlanta	Philadelphia	65.2
Independence Air	Washington Dulles	Newark-Liberty	64.8

Flights delayed 100 percent of the time during an entire month this year

Flights leaving or arriving at destinations at least 15 minutes late.

AIRLINE	MONTH	ORIGIN	DESTINATION	DEPARTURE TIME	AVERAGE NUMBER OF MINUTES LATE
Alaska	June	Anchorage	Seattle	4:30 p.m.	38
AirTran	May	Atlanta	Los Angeles	9:05 p.m.	50
Independence Air	April	Fort Myers, Fla.	Washington Dulles	6:16 p.m.	62
Independence Air	April	Washington Dulles	Fort Myers, Fla.	3:15 p.m.	62
Comair†	April	J.F.K., New York	Charlotte, N.C.	6:00 p.m.	41
SkyWest§	Jan.	Indianapolis	Chicago	6:35 p.m.	56

*Operated for Continental. †Operated for Delta. §Operated for United.

Sources: Bureau of Transportation Statistics; Department of Transportation

定時性の悪化は、特定の空港と時間帯に集中する傾向があるようだ。例えば Atlanta Hartsfield, Newark Liberty International, Chicago O'Hare の3空港の午後から夕刻にかけての時間帯の便は、恒常的に遅延している。

定時性が悪化しているにも拘わらず、航空会社は、時刻表を直そうとしない。彼等は、2000年から累計で300億ドル(3.3兆円)、今年は50億ドル(5,500億円)の赤字を出しており、航空機稼働を目一杯上げて、最大の供給体制を敷き、1セントでも多くを稼ぎ、何とか利益を捻出する事を考えている。便数が多すぎて、遅延が発生しているのだ。

航空会社は、こう言っている。

伸び切った ATC・天候・他社との便数競争が遅延の最大の理由。

既に ORD で実施した様な、政府の介入による混雑解消の為の、便の間引きが無い限り、定時性改善は難しい。(ORDでは、AAとUAが政府の定時性改善の要請により、一部時間帯の減便を実施している。)

航空会社は、遅延解消のために、燃油費が高騰しているにも拘わらず、飛行速度を上げたり、混雑空路を避けたり、途中寄港地を見直したりして、出来る限り改善に努め

ている。しかし、短距離便に、この効果は余り発生しない。

DL では、最大ハブ空港の ATL で、Operation Clockwork 運動を展開して、de-peak を実施するなどして、空港運営の効率化と、定時性改善に努めている。

AA では MIA と ORD で、同様の試みを行っている。UA では空港運営の改善(retool) に着手している。

定時性の改善は、航空機の稼働を緩め、便間隔に余裕がある十分な時間を与えれば、直ぐにでも解消する。

しかし、事はそんな簡単ことではない。ダイヤは、多くのパーツで出来上がっているのだ。5分いじると、次の便が回らなくなり、追加機材を投入すれば、採算性の悪化が発生する。空港の諸要因、特定時間帯のスロットの死守、ゲートの占有時間の確保、ナイトカーフェューの回避、乗務員繰りへの配慮、整備員の手配、旅客/貨物のハンドリング、・・・切りが無いほどのダイヤ編成パーツが存在する。

下手にいじれば、逆効果となってしまうのだ。

しかし、コロンビア大学のビジネススクール(大学院)の教授 Christopher J. Mayer は、「航空会社は、定時性改善に努力が足りない」と厳しいコメントをしている。彼は、「低運賃が、定時性悪化の究極的な原因」と言っている。「旅客が、より良い定時性のために、より高い運賃を支払って、航空会社に定時性改善を迫る必要がある」と言っている。「航空会社は、いくらアポイントメントの時間が遅れようとも、患者は去って行かない、と知っている高名な医者の様だ」と語っている。

DOT の定時性レポートは、同省が毎月発表する Air Travel Consumer Report (ATCR) の一部に組み入れられている。ATCR については、「情報 164」(平成 17 年 4 月 21 日)と「情報 165」(平成 17 年 4 月 28 日)の 2 回にわたって詳報している。

Travel Wire, 8/8/2005

4. Sabre Reports Steady Q2 --- And DCA-3 Extension

セーバー 第 2 四半期決算 増収なるも減益

Sabre の第 2 四半期決算は、増収+12.4%なるも減益 25.5%であった。

第 2 四半期のハイライトは次の通りである。

- ・ 総収入は、前年同期比 +12.4%の\$619.3m (681 億円)。
- ・ Travelocity の収入は+37.1%、パッケージ販売は+81%の増加であった。
- ・ US 航空との DCA-3 契約を更新。

- ・ Lastminute.com 買収により、欧州展開を強化した。
- ・ トランザクション数は、9千万回で前年比+6%の増加。

単位：million USD

		2005 2QT	2004 2QT	差異
収入	S.Travel Network	428.9	407.4	+5.3%
	Travelocity	172.1	125.5	+37.1%
	Airline Solutions	66.8	60.5	+10.5%
	Intersegment 除去	-48.6	-42.5	+14.2%
	収入合計	619.3	550.9	+12.4%
営業利益		83.1	88.4	-6.0%
同マージン		13.4%	16.1%	-2.7%P
純利益		43.9	58.9	-25.5%

単位：million

	Transaction 数			チャネル別			Air / Non-Air		
	U.S.	海外	合計	伝統的	オンライン	合計	エアー	nonAir	合計
2005	56.1	34.1	90.2	78.7	11.6	90.2	77.3	13.0	90.2
2004	54.3	30.8	85.1	75.0	10.1	85.1	73.0	12.1	85.1
差異	+3.3%	+10%	+6.0%	+4.9%	+14%	+6.0%	+5.8%	+7.2%	+6.0%

Sabre は、「US 航空と DCA-3 契約を更新した」と言っているが、その内実には、以下の情報がある。 8月9日付けの Daily Travel Weekly から抜粋する。

契約更改と言っているが、若しかすると、1年の自動延長かも知れない。

今秋、US と合併する America West Airlines は、自社オンラインサイト直販が主流で、GDS への運賃提供を嫌っている。

US 航空は、現在 Chapter 11 キャリアであり、Chapter 11 保護下では、何時でも DCA-3 契約を、一方的に破棄出来る特権を有している。

US との契約は、大きなものではない。

Sabre にとっての大きな問題は、2006年に3年間の契約が失効する、UA(4月) AA, CO, DL, NW(7月)メジャー5社とのGDS契約が好条件で更新出来るのか否かである。

GDS 規制緩和後の話なので、勿論、Sabre でなくて、今度はサプライヤー側が、強力な交渉ポジションを握っている。

(US などではなくて、彼等との GDS 契約如何が、Sabre にとっては、大変重要な事となる。)

nytimes.com, 8/7/2005

5. Delta Air Lines Discloses Additional Financial Problems

デルタ 終に破綻？ カード プロセッサー デポ上積み要求

デルタ航空に忍び寄るChapter 11申請危機

DL航空のChapter 11申請の可能性が、ここ数日間で劇的に増加している。株価は、8月5日、過去40年間で最低のレベルにまで値を下げている。8月5日の株価を基にしたcredit default swaps (CDS) プライスによると、向こう12ヶ月間のDL Chapter 11の可能性は、70%~80%に上昇している。(8月11日の株価は、2ドルを割り込んで、1株1.77ドルをつけている。)



CDS プライス = credit default swaps price

貸付債権の信用リスクを保証してもらうオプション取引。

債権のデフォルト リスクに対して、投資家がいくらまで保険をかけるかの範囲。

しかし、或る航空アナリストは「追加流動性の獲得、労務費削減の組合譲歩の取得が、即実施されれば、破綻は回避されるかも知れない」と言っている。

DL は、増資、資産売却、DES (債務の株式交換) の3通りの流動性追加策を有しているが、その実行には、何れも難しい問題が存在する。

例えばリジョナル航空の売却は、それだけ担保物権を少なくし、新たな借入金の途を閉ざしてしまうことになる。DL は、第2四半期末に、17億ドル(1.870億円)の用途自由の現金を保有しているが、向こう6ヶ月で、約10億ドル(1,100億円)の返済などのキャッシュアウトを余儀なくされる。今年3月、DL は、キャッシュフローには問題が無いと言っていたが、その時点の平均燃油コスト1.22ドル/ガロンが、第2四半期には1.60ドル/ガロンまで値を上げている。多くのアナリストは、「ここ数週間が、DL航空のChapter 11申請の山場になるだろう」と言っている。

現行のVisaカードとMasterCardのプロセッサーとの契約が8月29日に終了する。新たなプロセッサー(企業名は明かされていない)は、DLに、未収入金対象の航空券に対する大幅なキャッシュリザーブの追加を要求している。DLは、「キャッシュリザーブの

代替手段を検討中」と言っている。しかしながら、その具体策は提示されていない。プロセッサとの契約がまとまらなると、DL は、これ等のクレジットカードを使用した航空券販売が出来なくなってしまう。これが原因で、DL は、証券取引委員会に提出しなければならない、第2四半期決算資料(10Q)を、8月15日迄、5日間遅らせてもらっている。

DLの幹部が会社を辞めている。

国際業務担当の上席部長 D. Scott Yohe (52) が、8月1日付けでリタイアする。

財務上席部長 Todd Helvie が退職した。

CFO の Michael J. Palimbo が、先月、退職した。

general counsel Gregory L. Riggs が、先月、退職した。

assistant general counsel Walter A. Brill が、先月、退職した。

Merrill Lynch のアナリストは、8月9日、DL株のリコメンデーションを、“ニュートラル”から“売り”に変えている。

6. その他のニュース

旅行流通 TD

(1) トラベロシティがヤフーとの契約1年更新

Travelocityは、エアー・カー・ホテル予約エンジンのYahoo Travelへの排他的供給契約を、1年更新すると発表した。Yahooのメタ検索FareChase買収以来、TravelocityとYahooの関係は行き詰まりを見せている。Travelocityは、同社のバリューが損なわれない様に、契約の中に強力なdownside protectionの条項を盛り込んでいると言っている。そして、Travelocityは、今回契約を更新するYahoo Travelブランドを含めて、YahooとFareChaseのメタサーチには一切関わらず、それとは距離を置いたYahooとの提携関係を維持する。一方、Travelocityの宿敵Expedia Incは、MSNとの契約を拡張して、Hotels.com, Hotwire, TripAdvisorや、その他のサイトを、MSNに組み込む。(DTW, 8/5/2005)

(3) ブッキングビルダー 予約ツールのアップグレード

Booking Builder Technologiesは、SouthwestとjetBlueを含む25以上の航空会社の運賃検索と予約が可能なツール、BookingBuilder Desktopをアップグレードした。このアップグレード

により、旅行社は、優先ベンダー（GDS参加・非参加に拘わらず）をハイライトする等のカスタマイズが可能になる。BookingBuilderは、4GDSに統合可能な他、TramのClientBase Plusやバックオフィスの会計システムにも統合が可能な様に作られている。Booking Builder TechnologyのInstant Fare Quote プロダクトは、jetBlue運賃を3～5秒で抽出する。この速度の達成は、中央サーバーを介在させる事無く、アプリケーションを走らせている全てのコンピューターにわたって、フライトと運賃のプロセスと集合を実行しているため、とBooking Builder Technologyは言っている。Apolloユーザーが、他の旅行社と一緒に、このツールを使用している。(DTW, 8/5/2005)

（４）エクスペディア 8月9日スピンオフ完了 同日 Nasdaq 上場

Expedia が IAC からスピンオフして、独立会社として Nasdaq に上場された。IAC 株主は、one-for-two reverse stock split で Expedia 株式を取得する。このスピンオフにより、Expedia は、IAC の他部門（ショッピングネットワークの HSN、オンラインデートの Match.com、チケット販売の Ticketmaster など）の影響を受ける事なく、旅行事業運営に専念出来る体制が整った。



IAC の利益の 60%は、旅行部門から捻出されている。Expedia は、Hotels.com, Hotwire, TripAdvisor, 中国旅行サイト Elong（マジョリティー株式を所有）を統括する。Expedia は、米国オンライン旅行市場で 44%のシェア（第 1 四半期シェア、Travelocity 20%, Orbitz 16%）を誇り、米州に続いて今度は、欧州展開を強化する。欧州のオンライン旅行市場では、ライバル会社の Cendant が、英国の ebookers や Gullivers Travel を数十億ドル（数千億円）で、Travelocity が英国の Lastminute.com を£577m（1,154 億円）で、夫々買収し、シェア競争に凌ぎを削っている。Expedia CEO Dara Khosrowshahi は、「中国に於ける好物件以外の企業買収は、当面控える方針」と語っている。「中国は、Expedia に取ってトップ アジェンダである」と彼は言っている。Expedia がマジョリティーを保有している Elong は、Ctrip に次いで、中国の最大のオンライン旅行サイトである。(FT.com, 8/7/2005)

（５）セイバー エクスペディアとの契約有効と主張

Sabreは、「Expediaと2004年5月に締結したGDSサービス提供契約は、現在も有効であり、間もなくExpedia経由のSabreブッキングが開始されるだろう」と、語っている。これは、先月の、Expediaのコメントとは、全く正反対のコメント。(DTW, 8/8/2005)

情報177（平成17年7月22日） エクスペディア セイバー契約消滅か P-10参照

空 運

(1) シンガポール アジアの航空ハブが脅かされる

「シンガポールのアジアの主要航空ハブ ステータスが、超長距離機の開発と、KUL/BKK/DXBのライバル空港の出現で、脅かされ始めている」と情報通信大臣Balaji Sadasvianが警鐘を鳴らしている。彼は、「シンガポールの航空産業(\$45bn 3,000億円、100企業、13,000人雇用)は、チャンギ空港をアジアの第4番目のハブ空港に維持しているからこそ繁栄している」、「従って、現状に甘んじる事無く、チャンギのステータスを維持する事に全力を傾注しなければならない」と、8月9日の第40回目のシンガポール独立記念日に、国民に訴えている。(channelnewsasia.com, 8/5/2005)

(2) イギリス航空 過去8年間で最高四半期利益を達成

BAは、4月～6月の第1四半期決算で、過去8年間で最高の税引き前利益 £124m (248億円)を達成した。前年同期は、£75m (150億円)であった。航空需要の増加(特にビジネスクラス)が、燃料費の高騰を相殺している。四半期イールド(燃料サーチャージ除き)は、9-11以降初めて+1.5%上昇した。この9月に退任するSir Rod Eddingtonは、第1四半期の好決算を以ってしても、目標のマージン率10%の達成が出来なかったとコメントしている。(FT.com, 8/5/2005)

(3) 北アジア諸国は、LCCを支援するべきである 北九州LCCシンポジウム

北九州で開催されたLow Cost Airline Symposiumで、Centre for Asia Pacific AviationのManaging Director Peter Harbisonは、以下趣旨のオープニング リマークスを述べている。

LCCの小規模地点を含む新路線の展開により、リジョナル センターの経済開発が急速に促進されるだろう。

リジョナル政府は、LCCの発展を積極的に支援するべきである。

市場へのアクセス規制を緩和し、LCC発展の為に指導的役割を發揮するべきである。多くのリジョナル センターが航空路で結ばれておらず、異常なほどハブ都市間に航空路が集中し、そして、ハこの地域の高い人当たりGDPの全てが、LCCの将来の発展を保証している。

先ず、LCCの発展を阻害しているバリアーの除去に、政府間の歩調を合わせた努力が傾注されるべきである。

市場アクセスの問題に加えて、高コスト運営体制(特に日本と韓国)の是正に取り組む必要がある。

他のアジア地域あるいは中東地域は、LCCの発展により、既に大きな経済的恩恵を得ている。この地域で発注されている1,000機の航空機の26%は、LCC用の機材である。

(asiatraveltips.com, 8/5/2005)

(4) シンガポール航空 A380導入遅延8ヶ月でエアバス訴訟を検討



A380型機とA320型機

スーパージャンボA380型機のSQへの導入が、来年の11月まで8ヶ月間遅延する。SQは、乗員計画をはじめ、全ての事業計画の大幅な修正を余儀なくされている。SQは、エアバスを訴訟する事を検討している。SQは、A380型機を10機確定発注(15機オプション)し、SIN=LON、SIN=SYD線へ投入する予定。A380型機の導入遅延により、B777-300ER 19機の導入が、A380型機導入よりも早まることになる。

(channelnewsasia.com, 8/6/2005)

(5) 運輸省 コードシェアールール変更

米運輸省(DOT)は、コードシェア便の印刷媒体とインターネット上の広告方法の規則を緩和する。今までは、コードシェア便の広告は、関連するコードシェア便の全てについて、シティーペアー・運航会社名を明らかにする脚注を必ず表示する事が義務付けられていたが、9月6日からは、「幾つかの便は、他社(注)により運航される場合があります」という表示のみで良い事となった。(注)(代航する可能性の有る全航空会社名は、必ず併記しなければならない。)

この変更は、航空会社から出していた、煩わしい脚注作成の苦情への対応と、旅客に対する混乱回避(注)のためと、DOTは言っている。(注)(情報が多すぎて旅客を惑わす原因となっている。)

該当便を予約する旅客に対しては、全ての販売ポイントで、今まで通り、“コードシェア便”であり、“XX航空会社”により運航される旨の詳細情報の提供が必要。(DTW, 8/8/2005)

(6) ユナイテッド “メンバーオンリー” 座席予約開発

UA航空は、Economy Plus セクションに、“メンバーオンリー”の座席を設けると発表した。これは、年間299ドルを支払った旅客(“メンバーオンリー”旅客)に、所持航空券の種別に関係なく、Economy Plus セクションの予約を可能にする、と言う新サービス。(今までは、Premier ステータス会員で普通運賃を持っているか、追加料金を支払った旅客のみに、搭乗時点で空席が有る場合に限り、アップグレードを認めていた。)

“メンバーオンリー”旅客のEconomy Plus セクションの座席予約は、このクラスの運賃を

支払っている旅客と分け隔てなく、ファーストカム ファーストサーブ ベースで提供される。年間 699 ドルを支払う“メンバーオンリー”旅客には、Economy Plus セクションへのアクセスに加えて、UA の Red Carpet ラウンジの使用が可能になる。(ラウンジ使用のみは、年間 500 ドル) 年間 749 ドルを支払う旅客には、Economy Plus + ラウンジに加えて、FFP の Premium Rewarding レベルが 10,000 マイル減少される。(25,000 マイル 15,000 マイル) (DTW, 8/8/2005)

(7) 中国 4 航空会社 B787 型機 42 機購入

中国航空会社 4 社が、B787 型機(合計 42 機)の確定発注契約を締結した。この契約は、今年 1 月に中国が発表していた、B787 型機 60 機購入(推定購入価格、リストプライスで 72 億ドル 8,000 億円)の最終化。4 社 42 機の内訳は、Air China(15 機)、China Eastern(15 機)と、小規模リジョナル航空会社 Shanghai Airlines(9 機)、Xiamen Airlines(3 機)。この他に Hainan Airlines(米国の著名投資家 George Soros が 14.9%の株式を保有)と、China Southern の 2 社が、同型機の購入を検討していると、中国ボーイングの代表者が述べている。中国の航空需要は、昨年 1 億 2,100 万人に達し、世界航空需要増率の倍の年率+16%増の成長が予測されている。そして、この激増する需要へ対応するための、航空機の購入が必要となっている。(channelnewsasia.com, 8/8/2005)

(8) エアートラン 自社直販サイトリニューアル

AirTran は、ユーザーフレンドリーに焦点を当てて、自社サイトをリニューアルする。新サイトは、新 HTML 言語で書き換えられ、全く新しいスッキリした装いを持つサイトに変身させる。現在、同社の自社サイト販売比率は 55%となっている。(Travel Wire, 8/8/2005)

(9) ユナイテッド航空機リース契約条件合意

UA 航空は、8 月 9 日、Chapter 11 離脱の為の最後の問題となっていた、105 機の航空機リース債権者団と、リース条件の合意に達した。この合意により、UA は、年間およそ \$300m(330 億円)のコストセービングが可能になる。Chapter 11 申請以来の UA のフリート関連コスト削減額は、年 \$850m(940 億円)に上る。(FT.com, 8/10/2005)

(10) サウスウエスト航空 マイレッジ規則変更

Southwest 航空は、同社の FFP プログラム Rapid Reward を、来年の 2 月 10 日から;

マイル蓄積期間を、現行の 1 年間から、2 年間へ、

システムワイドのアワード適用除外日(blackout dates)をなくし、その代わりにアワード旅客用の提供座席を制限する。

Southwest は、旅客から希望の強かった、マイルの蓄積期間の延長に対応する。同社の Rapid Reward は、2003 年と 2004 年で、500 万以上のアワードが使用されており、業界でト

ップのアワード償還率を誇っている。(Southwest press release, 8/11/2005)

(11) イギリス航空 ロンドン ヒースロー空港で、8月11日、出発便全便運休

BA は、約 1,100 人による地上サービスワーカーの、所属組合の承認を得ない非公式な抗議行動 (unofficial industrial action) により、8月11日の、LHR 空港発全便の運休を余儀なくされている。8月11日の乗客およそ4万人がストランドし、8月12日の7万人の乗客が、この運休の影響を受けるものと想定されている。8月11日夜、BA は、12日 (金曜日) の 18:00 までの 500 便全便の LHR 発着便を、運休しなければならなくなるだろうと言っている。

LHR 空港に於ける、BA 社員による非公式な抗議行動は、2003 年と 2004 年の夏場にも発生している。2003 年の LHR 空港のセールスとチェックイン スタッフの山猫ストライキにより、BA は、およそ £40m (80 億円) の減収を余儀なくされている。

今回のストは、米企業の Gate Gourmet (機内食ケータリング会社) の 600 人 (TGWU 組合所属) 以上のレイオフに対する、Transport and Grand Workers Union の組合員 (主に手荷物ハンドラー) の同情スト。(FT.com, 8/11/2005)

(12) 大韓航空 燃油の高騰で、第 2 四半期決算損失計上

KE は、第 2 四半期決算で、425 億ウオン (47 億円) の純損を計上した。燃油費の高騰と貨物収入の低下、国内線の低迷が原因。(KE は世界第 2 位の航空貨物会社) 去年同期では +211 億ウオン (23 億円) の利益を計上していた。

収入は、1兆 7,800 億ウオン (1,960 億円) で、前年同期比 +4.8% であった。営業利益は、772 億ウオン (85 億円) で、前年比 17.3% の低下であった。(FT.com, 8/11/2005)

(13) タイ航空社長、損失計上で引責停職

6 月に終了する四半期決算で、TG が、大幅な欠損を計上する。(決算発表は 8 月 15 日に予定されているが、情報によると 60 億バーツ 160 億円の欠損を計上すると見られている。) タイ首相 Thaksin Shinawatra は、社長の Kanok Abhiradee (写真: 右) を停職させ、大蔵省次官経験者の Somchainuk Engrakul を代わりに指名し、社長を代行させる。この人事に合わせて、財務部長も更迭されている。TG では、2001 年に、F クラスの航空券を



75%引きで、タイの著名人に販売していた事が、証券取引コミッションで調査されている。この件で、8人のTG幹部が25%の減給処分(6ヶ月)を受けている。燃油費高騰、人件費コスト増、為替損失、に加え、昨年12月の津波被害による需要減が、大幅欠損の計上に繋がっている。(channelnewsasia.com, 8/11/2005)

水 運

(1) ディズニーワンダー 2006年カリブクルーズ2本追加

The Disney Wonderは、2006年に計画されている、旅行日数3日から4日のカリブ海ショートステイに、10日間と11日間の、長いクルーズ2本を追加する。どちらも来年9月のクルーズで、Barbados, St. Kitts, St. Thomas, St. Lucia, Antiguaと、勿論、ディズニーのプライベートアイランド Castaway Cayに寄航する。「これは、リピーター向けのクルーズ」とディズニーは言っている。(DTW, 8/5/2005)

(2) マラッカ海峡 波高し

マラッカ海峡沿岸の政府と、同地域の船舶所有者が、ロンドン保険業者達の、同海峡の“ハイリスク地域”指定に怒っている。ハイリスク地域の指定で、海峡を航行する、年間5,000隻に上る船舶の保険料金が、およそ\$50m(55億円)も上がってしまう上、保険会社に提出する書類作成のペーパーワークの為に、余計なスタッフ雇用を余儀なくされてしまうのだ。船舶所有者達は、英国のセキュリティーコンサルタントAegis Defense Servicesによって、LloydのMarket AssociationのJoint Water Committee (JWC) に提出されたリスク評価に、異議を唱えている。小説家のフレデリック フォーサイスを含むAegisの株主達が、マラッカ海峡の大型タンカーをアルカイダがハイジャックして、爆発させると警告している事を、唯一のリスク評価のソースにしている事に、疑問を挟んでいる。シンガポール・マレーシア・インドネシア海峡沿岸3カ国は、JWCのハイリスク地域指定の再考を要請している。Singapore Shipping Association(SSP)は、マラッカ海峡の海賊とテロの脅威に対する、AegisやJWCの基本的な理解が、誤っていると指摘している。この地域の海賊は、小型船舶をターゲットにしており、大型タンカー等のトランスオーシャン船は狙わないと言っている。そして今年に入ってから、海賊の襲来は減少していると語っている。また、アルカイダの情報も聞いていないと言っている。(FT.com, 8/7/2005)

(3) 海運上場の見通し暗し

最近の、海運セクターの市況感の急速な冷え込みが、海運業者の世界の証券取引所に対する上場価格を低下させ、或は、上場そのものを延期ないし中止させている。上場が、(その殆どが米国の証券取引所ないしはアジアの証券取引所で予定されている) 海運市況の下落、船舶の過剰供給、上場を希望している数社の会社としてのクオリティーに対する疑問等により、大きな影響を受けている。

殆どの上場は、昨年(2004年)の海運3部門(ドライバルク・タンカー・コンテナ)の記録的な利益計上の中で計画されたものであるが、今年に入ってから、海運の景況感が様変わり

示している。例えば、タンカーのチャーターレートは、急速に大幅な下落を見せている。超大型タンカーの1日当りチャーターレートは、昨秋の225,000ドルから、現在50,000ドル迄値を下げている。ドライバルク船のチャーターレートを代表する Baltic Index は、昨年のレートの1/3まで値を下げている。唯一コンテナ船が、今の所は、米国と欧州製造業のアジアへのアウトソーシングの為に堅調な動きを見せている。しかし、これとて、2006年のコンテナ新造船による供給増が、需要の増加を遥かに上回っており、近い将来、コンテナ貨物レートの下落が予想されている。

最近の Genco Shipping and Trading(小麦などのドライバルク輸送船会社)の上場(Nasdaq, 7月22日上場)の場合は、会社の公募希望価格22ドル~23ドルを下回り、一株21ドルの公募価格の設定に止まっている。

中国の Cosco(6月30日香港証取上場)の場合は、indicative range HK\$4.25~HK\$5.75の公募価格下限値HK\$4.25が、取引開始後、大きく値を下げている。

ギリシャの Capital Maritime は、同社の古いフリートに対する投資家達の指摘を受けた後に、NYC 証取6月上場をキャンセルしている。

ギリシャの Quintana Maritime は、当初の希望公募価格20ドルプラスを、11.50ドル迄下げて、Nasdaq 7月15日上場を果たしている。NYC 証取は、Capital Maritime の社長兼 CEO Stamatis Molaris を、彼が CFO の時に、タンカーオペレーターの Stelmar Shipping から受けたローンについて調査を開始している。

この外、今年に予定されていた多くの上場が、キャンセルされている。一方、World-Wide タンカーグループ(香港)の、Oslo の液化石油ガスと液化天然ガス輸送船会社 Bergesen は、今年中の上場を敢行すると言っている。液化ガス輸送は、他の海運業者とは違って、サイクル的な景気波動を受け難いと言っている。

(4) クイーンメリー2丸 2007年に始めての世界一周航路に出帆

QM2(151,000ト)が2007年に、初めて世界一周航海(80日間)に船出する。航路は、Fort Lauderdale(フロリダ) Rio de Janeiro (Cape Horn) San Francisco Honolulu Sydney Dubai Alexandria Athens Rome Southampton。QE2は、25回目の世界一周を予定している。(DTW, 8/8/2005)

世界一周の料金は、Double occupancy early booking fares で1人当たり21,195ドル(234万円)から。Individual segment fares は、1人当たり4,199ドル(462,000円)から。

(5) イージークルーズ 営業1ヶ月目で乗船率59%を達成。

easyCruise の“クルーズでない”クルーズが、最初の営業月で、乗船率59%を達成した。8月の予約率は83%に達していると、同社は言っている。easyCruise のビジネスモデルは、通常のクルーズとは違って、寄



港地での乗船・下船が自由で、寄港地で何泊でも自由に滞在出来るのが特色。この方法では、乗船率の最高は、精々80%の中間値が限界と、easyCruise は言っている。冬場に予定している、カリブクルーズは、夏場の地中海クルーズとは違って、航空機（easyJet）を使用するため、料金が割高とならざるを得ない。そこで、EasyCruise は、カリブ クルーズ販売促進のために、ここではGDSを使用する。(DTW, 8/8/2005)

陸 運

（１）カーレンタルドットコム 携帯電話からの予約受付開始

CarRental.comが、インターネット ブラウザー機能を有している携帯電話・スマートフォン・PDAなどのモバイル機器から、レンタカー予約の受付を開始した。CarRental.comは、モバイルからの予約を受け付けるのは、同社が業界で初めての1社と言っている。(DTW, 8/3/2005)

（２）バジェット 年齢制限を25歳から21歳に緩和

BudgetとAvis（Cendant子会社）は、レンタカーの貸し出し年齢制限を、25歳から21歳に緩和する。但し、25歳以下の顧客は、1日当たり25ドルの追加料金を徴収される。これとは別に、BudgetとAvisは、レンタル料金を、1日当たり+5ドル、1週間当たり+20ドル値上げする。(DTW, 8/4/2005)

（３）台湾高鉄の銀行団、融資中止を決議

台湾高速鉄道（台湾新幹線）の建設工事を主導している台湾高鉄会社が、7月末までに55億元（190億円）を募集し、増資する計画が達成できなかったことを受け、同社に融資を行っている銀行団は8日に会議を開き、台湾高鉄への融資を中止することで合意した。融資再開は、台湾高鉄の募集資金が予定額に達するまで行われない。

銀行団関係者によると、台湾高鉄はこれまで数多くの違約（資金募集失敗）を重ねており、銀行団の同社に対する融資中止はすでに慣例になっている。今回の会議では、台湾高鉄が55億元の資金を募集した後、融資銀行全体の3分の2以上の同意が得られた場合に、融資が再開されることが決定された。

台湾高鉄は7月に銀行団から約70億元（240億円）の融資を受けており、8月には大口の資金需要がないことから、今回の融資中止を受けても、同社の運営に大きな影響はないと考えられる。銀行団の消息筋は、台湾高鉄は9月中旬に資金需要のピークが訪れる予定で、それまでに55億元の資金が募集できない場合、同社は資金不足に直面することになると話している。（日刊台湾通信、8/9/2005）

ホテル&リゾート

(1) ラスベガス サンズ マカオ20億ドルプロジェクト推進

Las VegasのVenetian カジノ リゾートを所有している Las Vegas Sands(昨年12月上場)が、2007年中頃にオープンする3,000室のVenetian Macaoの建設 (20億ドル 2,200億円) を押し進める。 Las Vegas Sandsは、MacaoのCotai Stripに土地/建物を物色しており、この通りを、アジアのLas Vegas Stripにする希望を有している。

昨年のマカオ来訪者は、+40%も増加したが、今年最初の3ヶ月間は、+19%に伸び率が鈍化している。 長期的な見通しでは、マカオのギャンブル収入は、2010年までに、130億ドルから160億ドル (1兆4,300億円 ~ 1兆7,600億円) に上ると予測されている。 Las Vegasのギャンブル収入は、Las Vegas Convention and Visitors Authorityによると、昨年、68億ドル (7,480億円) を達成している。

Las Vegas Sandsは、Cotai StripでFour Seasons ブランドの400室のホテルを建設する他、Venetian Macaoの他に、3,000室の2つのホテルを建設し、第三者に運営させる計画を有している。 また、来月には、Sands Macao (写真右) の増築 (+65%増室) を開始する。 Las Vegas Sandsの第2四半期決算は、昨年5月にオープンしたSands Macaoの貢献により、ネット収入\$398.8m (439億円、+49.5%) 純益 (adjusted) は、\$95.5m (105億円、前年\$39.5m) (FT.com, 8/4/2005)



(2) 米ホテルの売却 新記録を達成

米国のホテル プロパティの売却が、今年、堅調な投資環境の中で、記録的なレベルに達すると予想されている。 投資サービス グループの Jones Lang LaSalle Hotels は、売却規模が 150 億ドル (1 兆 6,500 億円) に達すると予想している。 これは、昨年の 129 億ドル (1,420 億円) の +16% 増しの規模である。

デベロッパーが客室をコンドに改装している事と、新しいホテル建設が、鉄や木材の資材の値上げで、建設され難くなっている事が影響して、ホテルが、供給不足気味になってい

る。特にアップスケールの豪華ホテルの供給が不足している。旅行需要の回復で、オキュパンスーと revPAR (平均客室単価) が継続して上昇し、主要都市のホテルでは、これらの指標が、2000 年の記録的なレベルにまで回復している。ホテル経営者は、このような景気回復の追い風を受けて、戦略的に価値が低いホテルを売りに出している。Hilton で 8 億ドル、Starwood で 5 億ドル相当のホテル物件を売却する計画が進行している。両社は、プロパティー売却後も、ホテル運営と管理を継続する方針。売却により得る資金を、ホテルは、株主への配当、自社株の買い戻し、或は、ブランド強化の資金に充当する。Starwood などは、スリークなライフスタイル ブランドで成功した“W”ホテルの次のブランド、スタイリッシュで且つアフォーダブルな新ブランド (working name XYZ) を開発する。(FT.com, 8/8/2005)

(3) ホテル最高経営責任者の高い給与水準

ホテルのトップの給与は、他のホスピタリティー産業よりも、ヨッポド高額な様だ。ファイナンシャルタイムズ株価指標銘柄 (FTSE) のホテルのトップの昨年平均 (median) 給与 (年収) は、£572,918 (1 億 1,500 万円) で、ギャンブリング産業の£437,250 (8,750 万円) や、レジャー産業全般の£367,500 (7,350 万円) を遥かに上回っている。(数値は何れもボーナスの支給額を含まない。)

経営幹部の報酬のスペシャリスト Halliwell Consultant は、「2 年前は、パブとレストランの経営者の報酬が最も高いレベルだった」と言っている。「ホテル経営者の報酬が高くなったのは、2001 年～2004 年の、彼等のオプションと株式アワードの価値喪失の補填的意味合いが有る」と言っている。7 月 7 日とそれに続いて発生したロンドン爆破テロ事件の後で、仮にホテルの株価が下がったら、ホテル経営者の報酬は、今度はどう影響されるのだろうか？ 株価の値上がりと共に実施された、報酬の増加と、ボーナスの支給の後で、ホテル経営幹部の高額報酬に、株主のチェックが入りそうだ。

ホテルのトップのボーナスは、平均 (median) で、給与の 77% が支給されている。(パブ & レストラン 50%、ギャンブリング 32%) 給与とボーナスの支給をどうバランスさせるか等の報酬パッケージの決め方が問われ始めている。(FT.com, 8/8/2005)

(4) ディズニー元社長の退職金 (150 億円) 返還要求 株主代表訴訟敗訴



Disney の元社長 Michael S. Ovitz (写真: 左) の \$140m (150 億円) に上る退職金の支払は、余りにも高額且つ合理性を欠いて不当に決定されたものであり、会社に損害を与えたとして、Disney CEO Michael D. Eisner と取締役会に対して \$200m (220 億円) の返還を要求した株主代表訴訟は、8 月 9 日、原告の敗訴に終わった。「Disney の取締役会は、

Michael Ovitz の雇用及び解雇に際して、「株主に対する義務違反は存在しない」と言うのが判決の理由。

この裁判は、企業の経営者に対する高額な報酬の支払の合理性と妥当性についてと、会社のガバナビリティーが、投資家から法廷の場で問われた、画期的な訴訟であった。 Enron や WorldCom のスキャンダル発生以来、取締役の役割が大きな変化を遂げている。 今後は、友人達で固めた取締役会のイイ加減な決定は、株主（特に機関投資家）から厳しく指弾される事になるだろう。

Disney のケース以外に、最近で、厳しいチェックの対象となっている高額退職金は、元共同社長（在任僅か 3 ヶ月）の Stephen S. Crawford の先月に支給された \$32m（35 億円）が存在する。（Disney の Ovitz 氏の場合は、1995 年～1996 年にかけて社長在任 14 ヶ月間に対して、\$140m が支給されている。）

Getting Paid (a Lot) to Walk Away

Michael Ovitz's severance package is not the only one that has drawn scrutiny or angered shareholders in recent years. Here are some others.

EXECUTIVE	COMPANY	YEAR LEFT*	EST. SEVERANCE, IN MILLIONS*
■ Bruce L. Hammonds	MBNA	2005	\$155
Michael Ovitz	Disney	1996	140
Richard A. Grasso	N.Y.S.E.	2003	140
M. Douglas Ivester	Coca-Cola	2000	116
Philip J. Purcell	Morgan Stanley	2005	114
■ James M. Kilts	Gillette	2005	95
■ Wallace D. Malone Jr.	SouthTrust	2004	59
Stephen C. Hilbert	Conseco	2000	53
■ Leonard D. Schaeffer	WellPoint	2004	47
Carlton S. Fiorina	Hewlett-Packard	2005	42
Stephen S. Crawford	Morgan Stanley	2005	32
■ Wallace R. Barr	Caesars Entertainment	2004	20

*Where executives were at companies involved in mergers (■), the executives may have stayed on after the mergers. In those cases, the severance amounts reflect what the executives were due under "change of ownership" provisions in their employment contracts.

The New York Times

(nytimes.com, 8/10/2005)

その他

(1) ウォールマート ユタ州に金融業設立

Wal-Martが、Utah州にindustrial loan company (ILS) を設立する申請を行った。 Wal-Mart

は、リテールのバンキング オペレーションには手を出さず、貸し出しも、支店も設立せず、このILSを使って、同社の、月間 1億4千万に上るクレジット・デビットカード・電子チェック支払いのトランザクション経費の削減を目論む。

Wal-Martは、過去2回金融業の買収を試みたが、何れも中小の銀行の反対に会い、金融業への進出に失敗している。(1999年、Oklahomaの小さなsavings and loan bankと、2002年のカリフォルニアのindustrial bank買収の失敗。)

Utah州のindustrial bankは、連邦準備委員会の監視下に入らないためか、1999年よりILSの設立が増加し、今では29社で、合計1,200億ドル(13兆2,000億円)の資産を保有している。

(Utah州では、Bank Holding Actによる規制を受けずに銀行設立免許を取得できる。)

Utah州の最大のILSはMerrill Lynchで、600億ドル(6兆6,000億円)の資産を有している。その他としては、American ExpressがCenturion Bankで米国のクレジットカード オペレーションを、Volkswagen Bank USAのオンラインUtah銀行が、車のローンを代行している。(FT.com, 8/4/2005)

(2) ウォールマート 女性差別訴訟停止を要請

8月8日、Wal-Martの弁護団は、米国史上最大となるWal-Martの雇用差別訴訟の、審理

(proceeding) から訴訟(trial)への移行の停止を要請した。連邦判事Martin Jenkinsは、昨年、この裁判を、集団訴訟ステータスから、女性社員に対するシステムチックな性差別を告発する動議(motion)への移行を認めたが、世界最大のリテラーであり、米国最大の雇用者であるWal-Martは、この決定を覆す事を模索している。6名の原告により起こされたこの裁判は、1998年からWal-Martに勤務経験を有する推定160万人の女性社員をカバーする集団訴訟に発展し、米国に於ける(女)性差別訴訟の、史上最大のケースとなっている。判事Jenkinsの決定は、性差別により昇給や昇格が停止したと主張している原告達に、給与の追加支給と雇用方針の変更を模索する機会を与える。

Wal-Martの弁護団は、カルフォルニア州の第9巡回裁判区の3判事パネルに対し、Wal-Martが店毎に対応している雇用条件の裁判を、1つにまとめた代表訴訟として認めるのはおかしいと、異議申し立てを行っている。雇用者グループの米国商工会議所ロビーグループのStephen Bokartは、このWal-Martの主張をサポートしている。彼は、「代表訴訟のサイズが大き過ぎて、これではWal-Martは対応出来ない」と語っている。彼は、このケースが、今後の米国大企業のケースの先例となるので、慎重な判断が要求されると主張している。1997年のHome Depotの、25,000人の女性社員に対する差別訴訟の判決直前の、\$104m(115億円)の示談成立ケースから類推すると、Wal-Martのケースは、数十億ドル(数千億円)の給与追加支給に及ぶ可能性があると想定されている。

しかし、「キャッシュの支払よりも、Wal-Martの雇用方針の変更が、株価を左右する1つの大きなリスク要因を除去してくれる事に繋がる」とアナリストはコメントしている。昨年、Wal-Martは、給与体系を、内部的には公平に、外部に対しては競争力有る、両方を維

持したストラクチャーに変更している。また、昇格資格を有している社員に対する、管理職ポストの“空き”情報の通知とそれに対する申請の、公平な機会の提供を行うシステムを確立している。(FT.com, 8/7/2005)

(3) 中国検索エンジン 商い初日、株価4倍に跳ね上がる

中国の大手インターネット検索エンジンメーカー及び検索ポータルBaidu.com(百度)は、8月5日、上場後の初商いで、公募価格27ドルを4倍(354%)も上回る122.54ドルをつけた。

(右チャートの通り8月8日以降では、90ドル台に値を下げている。)



1日の株価上昇率では、2000年3月のSelectica Incの371%に次ぐ2番目の上昇率。Baidu.comは、5年半前に、中国人青年Robin Li(37)が興した、最近ヤット採算が取れるようになったインターネット企業。今年上半期の収入は\$13.6m(15億円)で、利益\$1.8m(2億円)を計上している。Baiduのビジネスモデルは、Googleと同様、検索結果に関連するテキスト広告からの収入と、コマーシャルリンクがクリックされる度に発生するコミッションから成り立っている。

この株価の高騰には、多分にGoogleの影響が有ると言われている。Googleは、昨年このBaiduに\$5m(5.5億円)を投資している。(8月5日には\$92mに価値が増している)

投資家は、「Googleが投資している企業には、将来性が有るに決まっている」と考え、Baiduの買入に入っている、と言うのだ。勿論、中国の人口と、これからのインターネット社会の広がり考えた時、Baiduの将来性は、非常に大きなものがある。Googleを初め、YahooやMSNが中国インターネットの検索市場を狙っている。



(FT.com, 8/5/2005)

(4) ヤフー 中国 eコマース企業アリババの40%株式を10億ドルで購入

Yahooは、中国最大手のeコマース企業Alibaba.comの40%株式を10億ドル(現金)で購入する。この投資は、過去最大の中国情報産業企業投資。Alibaba(杭州で1999年創立)は、非上場企業で、子会社に、中国で人気の高いオンラインオークションサイトTaobao.comを所有している。この買収により、Yahoo ChinaとAlibabaのオペレーションが組み合わせられる。中国は、既に1億人のインターネットユーザーを抱えている。そして、2010年までには、米国を抜いて世界1のインターネット人口国になると予想されている。(nytimes.com, 8/10/2005)

(5) 米国最大の労働2組合、Wal-Mart不買運動開始

全米最大の教職員組合の、The National Education Association (組合員270万人) と、the American Federation of Teachers (130万人) は、Wal-Martの労務政策に抗議して、United Food and Commercial Workersが始めたback-to-schoolショッピング シーズンを利用した、Wal-Martのボイコット運動に参加する。(nytimes.com, 8/11/2005)

編集後記

米国のレジャーと unmanaged travel のオンライン化率が、今年、初めて 50%を超えると言う。そして、2006 年～2007 年にかけて、法人旅行を含めた総旅行需要のオンライン化率が、50%を超えると PCW は予測している。

どうやら、米国のオンライン旅行市場は、倍々ゲームで拡大した市場開拓期を過ぎて、現在のモデレートな需要増加期を経て、2010 年頃には需要成熟期に向かって行くのだろう。この先は、パッケージのオンライン化と、やや足踏み状態の法人旅行のオンライン化(アダプションレートの改善)そして、我が方が最も関心が有る、海外旅行のオンライン化の課題に挑戦して行く事になるのだろう。

米国旅行のオンライン化の成長速度が鈍化して行くのに伴って、Expedia (IAC)・Orbitz (Cendant), Travelocity (Sabre)の米オンライン旅行社最大手 3 社が、現地のオンライン旅行社を買収して、雪崩を切って欧州のオンライン旅行市場に参入している。

そして、欧州の次は、アジア、否、中国への進出を狙っている。

米州と欧州と中国（アジア）で、市場を席卷してしまうオンライン旅行社は、これから促進されるであろう海外旅行のオンライン化に、大きな威力を発揮出来る事になるのではな
かろうか？

だって、世界のオンライン旅行市場を押さえてしまうのだから。 オンライン旅行者が訪
れる複数の海外市場に、サイトを夫々立ち上げるメリットは、大きなものが有るのではな
かろうか？

日本のオンライン化率は、小さすぎて、米国とは比較にならない。

経済産業省の調査、「2004年度 電子商取引に関する実態・市場規模調査」(2005年6月28
日)によると、日本の旅行のオンライン化率は、未だ5%程度の段階にある。

単位：億円

	2004年度実績	オンライン化率	2003年比
B2C	6,610	4.7%	139.5%
Eメール	630	9.5%	114.5%
B2B(狭義)	10,650	4.1%	138.9%

米国でも定時制の問題が騒がれている。「航空会社は、恰も、高名の医者が、平気で患
者のアポの時間を守らないのに良く似ている」、「患者(旅客)はジーンツ我慢して、時間
が来るのを待っているのだ」と言うコメントは、航空会社の一隅に席を置いている者にと
っては、ツライものがある。

米運輸省の Aviation Consumer Protection Division のホームページを訪れて、8月の Air Travel Consumer Report (ATCR) を覗いて見ると、2004年7月から2005年6月の1年間の、米航空会社の定時性実績は、下表の通りであった。

Top 5			Worst 5		
順位	航空会社	定時到着率	順位	航空会社	定時到着率
1	Hawaiian	94.7%	19	Alaska	71.1%
2	Skywest	82.8%	18	Atlantic S.east	72.7%
3	ATA	81.0%	17	AirTran	75.1%
4	Southwest	80.3%	16	jetBlue	75.2%
5	Continental	79.6%	15	US Airways	75.7%
	全社合計	78.2%		全社合計	78.2%

LCCは、小型機で、飛行場のターンラウンドをミニマム タイムで回している会社である。ノーフリルサービスが基本であるので、飛行場の機内食搭載などの手間も省いている。そして、客室乗務員に、機内清掃までやらせている航空会社である。さぞかし、定時性も良い筈である。

ところが、8月発行の ATCR によると、LCC の定時性は、必ずしも良い訳ではない。

確かに Southwest 航空は、過去1年間で、上位の4位に食い込んでいる。ところが、jetBlue 航空は、下から4番目で定時性が良くない。

やはり、天候の不安定な(特に冬)の JFK をハブにしているので、定時性が良くならないのだろう。それに、航空機の日間平均稼働時間が、13.5時間(今年第2四半期実績)と、驚異的に高い事も影響しているのかも知れない。

(航空機稼働時間は、分母のフリート機数に何を使っているかによって、大きく違って来る。ライン稼働機数の合計なのか、スタンバイ機を加えた機数なのか、はたまた整備引当機までを含めた総機数なのか、によって違って来る。 JetBlue の稼働時間は、どの計算によるものなのかは、よく分からない。)

定時性は、簡単には紐解けない。だからと言って、「自分では解決できない問題が多すぎて難しい」と情緒的に考え過ぎて、改善努力を怠ってしまうのいけない。

20年前の今日、8月12日に、JA8119の事故が起きた。

印象に残った、本日の毎日新聞朝刊社説の最後の部分を引用する。

『航空輸送をはじめ人命を預かる職業に従事する者は、職務への一般的な責任感を備え、漫然と注意義務を果たすだけでは不十分だ。加えて孤高を持するプライドが不可欠ではないか。ダイヤの過密化が進み、一方で合理化への要請が強まる中で、空の安全を確かなものとするためには、命を負託された者だけが抱き得るプライドに頼らざるを得ないからである。

20年の節目に、航空輸送に携わる人々には、プライドを胸にした自戒と細心の注意力を求めたい。』

合掌 (H.U.)

TD 勉強会 情報 180 (以 上)