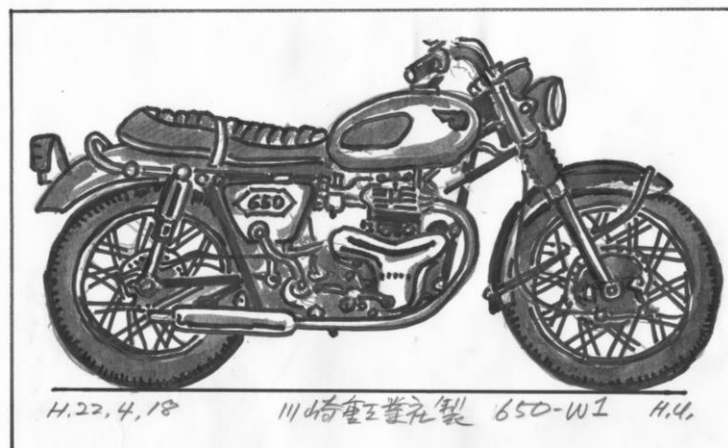


平成 22 年 4 月 19 日

# TD 勉強会 情報 423

1. ツイッター、遂に有料広告掲載
2. 航空会社の付帯収入 批判に晒される
  - (1) スピリット機内持ち込み手荷物有料化に非難轟々
  - (2) 米旅行業界、航空会社の付帯収入に注文
3. トラベルウイークリー社会議のホット ニュース
4. その他のニュース
5. 短編小説 極東航空株式会社 物語 (16)



## 1. Twitter unveils Plans to Draw Money From Ads

### ツイッター、遂に有料広告掲載

4月13日、Twitterが広告事業に進出すると発表した。検索キーワードを競争入札した広告主のツイート広告を関連した画面のトップに掲載する仕組みだ。この広告プログラムはPromoted Twitterと呼ばれる。Twitterの利用者は、1年前の1ヶ月間のユニーク・ビジター数524,000人から今年3月には2,230万人に膨れ上がっているのも、マスのユーザーを対象にした広告の価値は高い。Best Buy, Virgin Atlantic, Starbucksなどが広告主になるだろう。或は企業でない個人も、容易に広告を掲載できるようになる。Twitterは、巨大なユーザーを抱えながら、その利点を活かした商業化に今まで漕ぎ着けられなかった。既にGoogle, Yahoo, MSNなどにライセンスを供与する契約を結んでいるが、今回の広告開始が本格的商業化の始まりとなる。このプログラムは、これから大きな収入を生むだろう。

広告主が購入したキーワードをユーザーが検索すると、広告がそれが以前にポストされた広告であっても、検索結果の画面のトップに掲載される。つまり、今までは直ぐに膨大なポストの中に埋没されてしまうツイート（広告）を、Promoted Twitterが救ってくれるのだ。またネガティブなツイートにもこのプログラムは対応することになる。ネガティブなコメントに反論したツイートも、画面に掲載し続けてくれるからだ。

Twitterは、レゾナンス（resonance）と呼ばれる測定方法を採用する。この測定では、ポストを何人が閲覧したか、それに何人がコメントしたか、或は何人が彼らのフォロワーに転送したか、何人がリンクをクリックしたかを含めた9つの要素が勘案される。仮にある一定のレゾナンスのレベルに到達しない広告は、掲載が取消される。ユーザーが好まない広告は抹殺されるという訳だ。勿論この場合は、広告主は料金を支払う必要は無い。料金は、当初は1,000人の閲覧単位で課金される。インタラクトした場合は、異なる料金体系が適用になる。

今後は、キーワードの検索を経なくても或は広告主をフォローしなくても、ユーザーのツイートの流れの中に広告を掲載することが検討されている。たとえば、旅行について書いた人をフォローした幾人かの画面にVirgin Americaの休暇特別割引運賃が掲載されるというような方式が検討されている。問題は、ユーザーの反感だ。彼らはパーソナルなコミュニケーションを標的にした広告掲載に反発するかもしれない。Twitterは、このリスクを承知している。そして、ユーザーの反感を買わないような、最も彼らに相応しい広告の提供方法を考えている。■

## 2. 航空会社の付帯収入 批判に晒される

ravelweekly.com, 4/12/2010

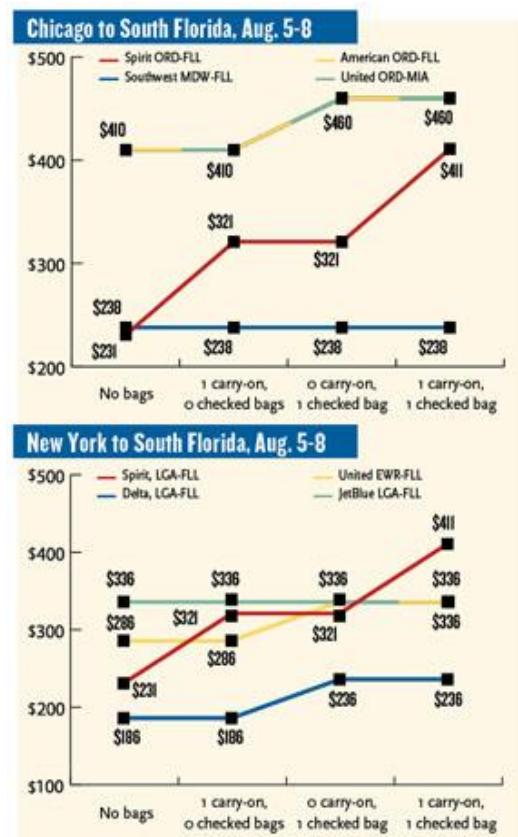
### (1) Spirit has takes unbundling to an unacceptable level, say agents

#### スピリット機内持ち込み手荷物有料化に非難轟々

米国の国内サンスポットやカリブやラ米の観光路線に強い LCC Spirit 航空が、8 月から機内持ち込み手荷物を \$30 の有料化にすることを決定したと 4 月 14 日に発表した。機内持ち込み手荷物を有料化したのは Spirit が初めてとなる。座席下部に収納できる大きさの手荷物は無料。ゲートでは \$45 となる。



旅行会社はこの動きに猛反発している。そして、この有料化により Spirit 離れが進むだろうと予想している。また、連邦議員の一部が航空会社に対して機内持ち込み手荷物の有料化を禁止する法案の準備を開始した。彼らは、機内持ち込み手荷物は航空旅行にとって必須のアイテムであり、既に運賃に含まれていると考えるのが常識だと言っている。そして、航空会社に対して付帯収入（アラカルト運賃）の全ての開示と、導入前の前広な告知期間の設定を義務づけることを検討している。彼らは、有料化した場合にはその収入に対して課税することも検討している。現在、米財務省は運賃に対しては 7.5% を課税しているが、nonessential service には課税していない。米政府は、付帯収入にも課税することを検討している。



Spirit の新たな料金 \$30 を運賃に加えると、合計金額が 前ページの右図の如く競争会社の運賃よりも高くなる場合が多くなる。 航空会社は、2008 年頃から運賃収入の減少を補填する為に機内食、事前座席指定、チェックイン手荷物、機内の枕や毛布などを次々に有料化した。 米航空業界の付帯収入の合計は、年間 \$10bn に迫る勢いで増加している。 低廉な航空運賃でもって 旅客を引きつけて、そして最後に多くのアラカルト運賃（“隠れた運賃”）を付け加える（詐欺まがいの）マーケティング戦術が、詐欺まがいと批判され始めている。

## The State of the American Airline Industry

BILLSHRINK

**Fee Comparison:**

	CHECKED BAGS		INFLIGHT WIFI	UNACCOMPANIED MINOR	TELEPHONE BOOKING	PETS		FLIGHT CHANGE	
	FIRST	SECOND	LAPTOP MOBILE			CARGO	CABIN	PER LEG	STANDBY
	\$15	\$25	\$9.95 LAPTOP \$7.95 MOBILE	\$39	\$15	N/A	\$25	\$15	\$0
	\$15	\$25	\$9.95 LAPTOP \$7.95 MOBILE	\$100	\$20	\$150	\$100		\$50
	\$15	\$25	\$0 FIRST CLASS \$6 ECONOMY (SELECTED FLIGHTS)	\$75 NON-STOP \$100 CONNECTING	\$15	STARTING AT: \$149 CARGO \$125 CABIN			\$150
	\$15	\$25	\$9.95 LAPTOP \$7.95 MOBILE	\$100	\$20	\$275	\$150		\$150
	\$25	\$0	NONE	\$50	\$25	\$100	N/A	DEPENDS ON TICKET TYPE	
	\$0	\$30	LIMITED TRIAL ACCESS	\$75	\$15	N/A	\$100		\$100
	\$15	\$25	NONE	\$50 NON-STOP \$75 CONNECTING	\$25	\$150	\$125		\$50
	\$0		LIMITED TRIAL ACCESS	\$25	\$0	N/A	\$75		\$0
	\$19/\$25 1ST ONLINE/AIRPORT \$25 SECOND		NONE	\$100	\$4.90 ALSO ONLINE	N/A	\$100		\$100
	\$15/\$20 1ST ONLINE/AIRPORT \$25/\$30 2ND ONLINE/AIRPORT		NONE	\$99	\$25	\$250	\$125		\$150
	\$15/\$20 1ST ONLINE/AIRPORT \$25/\$30 2ND ONLINE/AIRPORT		NONE	\$100	\$25	N/A	\$100		\$150

**Skytrax Ratings:**

★★★★	★★★
Frontier	AirTran
JetBlue	American
Midwest	Continental
	Delta
	Southwest
	Spirit
	United
	US Airways

**Four Star:**  
Signifies airlines providing a good standard of Product across all travel categories, and a good standard of Staff Service delivery in Onboard and Airport environment.

**Three Star:**  
Signifies a "satisfactory" standard of core Product across most travel categories, but reflects poor or less consistent standards of Staff Service & Product quality in selected Onboard or Airport features.

**Sources:**  
airlinequality.com  
cnn.com

**Airline Hub Network:**

PhoCusWright Connect, 4/15/2010

## **(2) Airlines Cornered Over Lack of Standards for Unbundled Fees**

### **米旅行業界、航空会社の付帯収入に注文**

ASTA (全米旅行業者協会) を始めとする米国の旅行会社業界団体が、付帯収入 (Ancillary Revenue) の標準化を求めた書簡を 4 月 13 日に航空会社宛に提出した。

この書簡は、航空会社が付帯収入を拡大している努力は理解できるものの、その導入に当たっては、仲介旅行業者との密なる双方向の連絡と協業が必要であると訴えている。そして これらの付帯収入を、運賃と同様に GDS 経由で流通させることを航空会社に求めている。

現在 IATA, GDS, ARC, ATPCO と航空会社が集まって、付帯収入の標準化作業が行われている。多分 9 月には、ARC から Electric Miscellaneous Document (EMD) によるこの標準化開発が発表されるだろう。EMD が開発されれば、e-チケットと同様に現在の紙の MCO がペーパーレス化されるので、データの透明化とリアルタイムの迅速な把握が可能となる。しかし、標準化が完成しても航空会社が付帯収入のコンテンツを ATPCO 経由で GDS に開示しない限り問題は解決しない。GDS を完全スキップする“ダイレクトコネクト”を開発中の AA 航空が、付帯収入のコンテンツの有料化を検討しているという噂が市場を駆け巡っている。

旅行会社は、拡大する付帯収入を探し出すのに苦労しており、航空旅行の合計金額の算定が難しくなっていると訴えている。法人旅行を取扱う TMC (Travel Management Company) や企業のトラベル・マネジャーは、航空旅行に支払った経費合計の把握が困難になっていると苦情している。

■

### 3. トラベルウィークリー社会議のホット ニュース

4月14日～17日まで、フロリダ州 Ft Lauderdale で開催された Travel Weekly 社の CruiseWorld 2010 と Home Based Agent Show and Conference に於けるホットなニュースを5件レポートする。

#### (1) 在宅旅行会社にはアイデンティティーが必要

グロス販売額が \$2m～\$3m の在宅旅行会社が、在宅旅行会社の成功の秘訣はスペシャリストになること、SNS のネットワークを重視して顧客作りに励むこと、ニッチに成り切ること、信頼されるエージェントに成ることの4つを挙げている。

#### (2) クルーズ販売 若手の養成急務

旅行会社に勤めることを希望する若者が減少している。45歳よりも若いエージェントは、業界の20%以下しか存在しない。問題は、平均年収 \$28,000 の低い給与レベルに存在する。若手が存在しなければ、若い顧客の感性やニーズを旅行プロダクトに反映できない。業界として、若手の採用努力とプロの養成(教育)も強化する必要がある。問題の存在を嘆いているばかりでなく、これをテイクチャンスにして改善するべきだ。解決しないと、顧客の旅行会社離れがますます進んでしまう。

#### (3) フィー ビジネスが必要、されど・・・

今後3年～5年以内に、旅行会社はコンサルタントの仕事にフィー徴収して有料化しないとやって行けなくなってしまう。コミッション販売が可能な旅行プロダクトに対してサービス・フィーの徴収を躊躇しがちであるが、提供したプロのサービスに対しては“徴収する”という覚悟が必要だ。将来はフィー ビジネスが当たり前となるかもしれないが、実際の徴収は骨が折れる仕事だ。或る在宅旅行会社は、予約をしないコンサルタント業務だけの場合は、plan-to-go フィーを徴収することになっていると言っている。このサービス・フィーのセッションに参加した殆どはフィーを徴収できていない。

#### (4) IATA がミーティング プランナー資格公認制度検討

IATA が、ミーティング プランナーの為に資格公認制度を検討している。この制度の適格者は、3年～5年の業界経験を有し、年間10～20の会議開催を手がけていることが求められるだろう。5月のIATAN アドバイザリー会議にかけて6月までには最終的に漕ぎ着けたいとIATAは言っている。この制度ができれば、プランナーは公認旅行会社のエージェントと同様の8桁のIATAカードを保有することになる。資格取得社

は、独立プランナーと企業を加えて 1000,000 人以下となるだろう。米国で開始した後この制度を世界に広げる。

#### (5) ソーシャルメディアの使用

Facebook で 5,000 人 MySpace で 18,000 人のフレンドを作り、Facebook で作成した Groove Cruise のページで 5,000 人のフォロワーを作成した旅行会社の話が披露された。成功の秘訣は以下の通り：

- 正直にありのままを掲載することが肝心だ。
- 金がかからないけれども、成功する為には時間を掛けて そしてコミットメントすることが必要だ。
- 自信が持てる旅行情報を掲載すれば、必ずコンタクトを得ることができる。



## 4. その他のニュース

### 旅行流通・TD

#### (1) アメリカン航空、旅行会社の架空合併に警告

AA 航空が、350 社の優先契約旅行会社宛に警告を発した。旅行会社間で ARC ナンバーを公然と売り買いして架空の合併を装い、AA からボリューム・インセンティブをせしめようとする魂胆に警告を発したのだ。AA は、支店の店舗リストの確認を旅行会社に求めている。支店となれる旅行会社は、その本社である旅行会社が少なくとも 51% を所有していなければならないと AA は言っている。(travelweekly.com, 4/11/2010)

#### (2) ARC、ボリューム・インセンティブ スキームで調査

ARC は、旅行会社の M&A が正当に実施されているのかどうかの調査を開始した。そして 4 月 2 日からは、旅行会社が他の旅行会社を買収した場合は、その旅行会社に対して詳細な M&A に関連する資料の提出を求める場合があるとした。最近では、合併を装って航空会社からボリューム・インセンティブを獲得するケースが発生している。ARC は、これらの架空の M&A を取り締まる。(travelweekly.com, 4/11/2010)

#### (3) リアードン社、モバイルの“個人秘書”サービス開始

Rearden Commerce 社が、4 月 12 日、Mobile Personal Assistant サービスを いくつかの企業向けにも提供開始すると発表した。今までは、このモバイルサービスは、Rearden

Personal Assistant と American Express Intelligent Online Marketplace (aXiom) のプレミア機能としてのみ利用されていた。このモバイル サービスは、企業は出張先の社員とのシームレスなコネクティビティの維持が可能となる。出張先に於ける旅程変更も、この MPA により出張規程に則した優先契約サプライヤーの予約が可能となる他、コストデータのリアルタイムの把握にも効果を発揮する。MPA は、Blackberry をはじめ iPhone を含めた全てのスマートフォンで利用可能。(reardencommerce.com, 4/12/2010)

#### (4) アマデウスの上場計画

2005年にプライベート・エクイティ企業 of Cinven と BC Partners に 4.4bn ユーロで LBO された Amadeus は、最近、前年比 +2.3%増益の 894m ユーロの EBITA 利益を計上した。収入は▲4%減の 2.46bn ユーロであった。世界の航空旅客の減少による GDS の減収を IT 販売増がうまく補填した。David Jones 社長兼 CEO は、航空会社のチェックインやインベントリーのソフトウェアへの事業拡大が好決算へ貢献したと言っている。今日では、Amadeus は航空会社の IT ソリューションの 28%の市場シェアを獲得している。GDS シェアでは 29%から 39%に拡大した。欧州航空会社 4 社で設立された Amadeus は、現在でもその 47%を IB, LH, AF/KLM が保有している。そして、少なくとも 25%を新株上場する計画を発表した。しかし、過去 5 年間の堅調な成長にも拘わらず、Amadeus を売るのは難しいかもしれない。インターネットが航空会社のレガシーな流通システムが時代遅れになっている。所有者のプライベート・エクイティ企業は、Amadeus は信用市場ブームの際には常に実際よりも過小評価され、その結果スペイン最大の LBO に対して激しい入札競争が繰り広げられたほどだと言っている。今では数千の旅行と航空会社の Web サイトが Amadeus のプラットフォームに接続されている。それに加えて、IT プロダクトの領域と顧客ベースの拡大はもとより、ホテルと鉄道旅行の管理システムへのカバレッジの拡張により、今後の約束された成長が期待できると同社の幹部は述べている。財務のリストラにより、過去に積み上がった負債も返済済みで、この IPO では対 EBITDA 負債比率が 3.25 と 2007 年 5 月のリファイナンス後の 5.4 よりも縮小している。(FT.com, 4/13/2010)

#### (5) YTB 2009 年決算▲\$9.9m 計上

YTB International が、2009 年決算で▲\$9.9m の損失を計上した。しかし監査法人は、このマルチレベル企業の事業継続性に関する財務諸表上の注書きを削除した。本社は社屋や暖簾などの評価損の \$7.9m が、決算を押し下げている。Web サイト所有者は 2008 年の 92,383 人から 41,174 人に大幅に減少した。収入は、▲58%減の \$67.3m であった。旅行コミッションとサービスは収入の 18.1%を占めている。2008 年決算では、この構成比は 15.8%であった。(travelweekly.com, 4/15/2010)



## 空 運

### 【米 州】

#### (1) ARC 3月精算実績 +29%増加

ARC の 3 月実績は、\$7.6bn となり前年同期比 +29%増となった。第 1 四半期では \$19.8bn となる。しかし、2008 年および 2007 年の \$21bn のレベルを依然として下回っている。

(単位：US\$B)

	合計精算額	内 国内線	内 国際線	内 Taxes/Fees
3 月精算額	7.6 (+29%)	3.3 (+26%)	3.1 (+36%)	1.1
3 月 Transaction	14.3m (+14.2%)	10.1m	4.2m	n.m.
1Q 精算額	19.8 (+19.2%)	8.6 (+16.5%)	7.9 (+24%)	2.9

(travelweekly.com, 4/08/2010)

#### (2) ウェストジェット (加) とジェットブルーが予約システム更新

カナダ第 2 位の航空会社 WestJet (LCC 88 機運航) と jetBlue (米 LCC 151 機運航) の 2 社が、予約システムを Sabre に更新した。今まで使っていた振興航空会社用のシンプルなシステムでは、新たなニーズに間に合わなくなったからだ。jetBlue はこの更新に \$40m を投資した。(資本投資 \$25m + 一時的費用 \$15m) WestJet は、昨年 10 月に新システムを稼働させた。ところがシステムが停止するトラブルが多発し、コールセンターに電話が殺到するなどの混乱が発生した。そして現在までその余波が続いている。WestJet の混乱を目の当たりにした jetBlue は、予約量を意図的に引き下げコールセンターのパートタイムを 2 ヶ月間 +500 人増員してシステム移行に対処した。その甲斐があって、初期のシステムトラブルは発生したものの、旅客の混乱は起こらなかった。予約システムは航空会社にとって最も顧客管理の中心システムである。この取り扱いに失敗するとブランドを毀損させ顧客を失ってしまう。システム展開に当たっては、開発と同様に その展開が難しい。(wsj.com, 4/12/2010)

#### (3) ユナイテッドと US の合併協議再開

UA (米第 3 位) と US (第 6 位) の両社が数ヶ月前から合併協議を再開していたことが先週明るみにされたばかりなのに、今度は これと併行して UA と CO (第 4 位) が合併協議を持っていることが関係筋の話で分かった。アナリストの一部は、UA は CO との合併をまとめる為に US を“だし”に (当て馬に) 使っていると言っている。CO が、DL, AA (第 2 位)、UA+US よりもズート小さな第 4 位にとどまるよりも、UA との合併を選択することは十分に考えられる。それに加えて、CO にとっては、主力路線

でもある大西洋路線の欧州側ライバルが、LH, AF/KLM, BA+IB のメガキャリア 3 社に収斂していることも見逃せない。

なお、上記のニュースが 4 月 15 日に流れる前の 12 日に wsj.com は、UA と CO の合併協議が煮詰まっているとする以下の内容の記事を報道している。

合併の形式は株式交換による。 US 株主に対するプレミアムの算定が決まっていない。合併会社 CEO が決まっていない。 合併するとなれば、2～3 週間で合意されるだろう。

UA と US と CO の関係を表にまとめてみた。

	UA+CO	UA+US
路線整合性	SFO/DEN 西部中心+太平洋の UA、HOU/EWR 東部中心+大西洋+ラ米の CO の路線網相互補完が US より数段 勝る	△
労務問題	未だに合併した America West と旧 US の単一シニオリティーの合意ができていない US に比較して UA+CO がより勝る	△
対競争法	重複路線の少ない UA+CO の方が、収入規模はより大きいけれども、当局の競争法審査が容易となるだろう	△
時価総額	UA\$3.9bn+CO\$3.3bn = \$7.2bn (トラフィックで DL を抜いて全米第 1 位航空会社となる)	US = \$1.2bn
シナジー	△	UA+CO は既に提携を開始しており、合併シナジーの 2/3 が消化されてしまっている UA+US の方がシナジーの還元先である株主ベースが少ない (それだけリターンが大きい)
アライアンス	どちらも Star Alliance 加盟	どちらも Star Alliance 加盟
共 通	合併コスト捻出、組合交渉	

(このレポートは、wsj.com 4/15/2010 と nytimes.com, 4/15/2010 をまとめて編集した)

#### (4) ミッドウエスト ブランド消滅、機内クッキーは残る

Republic が Frontier と Midwest を買収した。そして両社を Frontier 名で統合する。Midwest の名前は消え去るけれども、機内で配っていたチップ クッキーは継続される。2 つのハブ Denver (+10 新路線) と Milwaukee (+5 新路線) から定期便を増強する。今年の ASM は +9% 増となる。昨年 Frontier と Midwest を買収する以前は、Republic は、メジャーのフィーダー便を専門的に運航するリジョナル航空会社であった。(travewlweekly.com, 4/13/2010)

#### (5) 2009 年 米航空品質向上

米 18 航空会社の 2009 年品質が向上した。Hawaiian がトップとなった。Hawaiian は、過去 4 年間で 3 回トップ。2 位には AirTran がランクされた。AirTran は 2008

年 2 位、2007 年はトップであった。最下位はリジョナルの American Eagle (AA 子会社) と Comair と Atlantic Southeast (何れも DL 子会社)。

米航空旅客数は、2007 年の 7.7 億人から 2008 年 7.5 億人、2009 年 7.4 億人へと減少している。旅約数の減少が品質向上に繋がっているのかもしれない。品質項目別では以下の通り。(wsj.com, 4/12/2010)

	ランキング	備考
搭乗拒否	jetBlue が 10 万旅客中ほぼゼロ人でトップ American Eagle が 3.76 人で最下位	
手荷物紛失	AirTran 1,000 個中 1,67 でトップ 最下位は Atlantic Southeast の 7.87	2007 年から半減 (平均 4 個未満)
定時性	18 社中 14 社が改善 最下位は Comair の 69%, Atlantic Southeast 71.2%	79%に改善 (+3.9%改善)
苦情レター	Southwest トップ 10 万人中 0.21 最下位は Atlantic Southeast の 1.96	

#### (6) AIG マッコーリー (豪) に航空機 53 機売却

AIG の航空機リース子会社 ILFC が、4 月 14 日、保有している航空機 53 機を Macquarie Group (豪) に \$1.99bn で売却したと発表した。ILFC は、今年に返済しなければならない \$6.8bn の負債を保有している。資産売却で \$3.5bn の資金調達を計画している。先月には \$750m の社債を発行した。Macquarie は、53 機の帳簿価格が \$2.32bn なので良い買い物をしたと言われている。(wsj.com, 4/14/2010)

#### (7) アメリカン航空、国際線でオンライン チェックイン開始

AA 航空が、国際線でオンライン チェックインを開始した。米出発の 24 時間前までのオンライン チェックインを受け付ける。(国内線では便出発の 1 時間前まで) (travelweekly.com, 4/14/2010)

#### (8) シカゴ ORD 空港、\$1.2bn の債券発行

ORD 空港が課税と非課税の市債 \$1.2bn を発行した。航空路の難所と言われている ORD 空港を 8 本滑走路に拡張し、30 万便の追加運航を可能にするために \$8.6bn を投資する。第一期工事には \$3.28bn が必要だ。UA と AA に新ターミナル建設の協力を求めたが、この話が進んでいない。この話の代替として、着陸料金が値上げされるかもしれない。格付け機関は、旅客数が減少している ORD 空港の負債増加に懸念を示している。昨年の ORD 利用旅客数は▲8.8%減少した。(wsj.com, 4/15/2010)

## 【欧州】

### (1) ステリオス、イージージェットを訴える

創立者の Sir Stelios Haji-Ioannou が、easyJet に対して easy の商標とオレンジ色のカラーリング (livery) の使用を中止させるよう英高等法院に訴えた。

easy ブランドを所有する easyGroup は、2000 年に easyJet に対して easy ブランドの使用をライセンスしたブランド契約を締結した。その契約には、easyJet の付帯収入 (Ancillary Revenue) が総収入の 25%以下とすることが唱われている。現在 easyJet は、この契約に基づき Stelios に年間 1 ポンドのロイヤルティーを支払っている。しかし、最近では付帯収入が 25%を上回っている。Stelios は、ブランド契約違反であるとして easyJet を訴えた。彼は、25%のキャッピングを増加させる契約改定により、ロイヤルティー収入増を目論んでいる。(FT.com, 4/09/2010)

### (2) BA + IB

- BA と IB が 2 年の協議を経て合併することに合意した。合併会社の名前は、何と在り来りな International Airlines Group となる。
- 社名決定の前には、CEO、株式交換比率、経営分担、ヤヤコシイ BA 年金積立不足の問題などの優先討議事項が存在したのだろう。
- しかし、この業界は Dreamliner (B787) やコンコードやモスキートを導入した業界だ。それにしても IAG とは陳腐な名前だ。
- Spain と British の組合せで Spanish Airlines とするのは考えられない・・・。
- BA と IB のブランドを温存するのは、賢い考えだ。IAG は、株主だけに意味する名前にとどまる。
- IAG は It's A Goner (間抜け) とならず、It's Ahead of the Game となることを望む。
- 合併には台頭合併などあり得ない。必ず隠れた買収者が存在する。
- 本社 LON、CEO Willie Walsh (BA CEO)、取締役会はスペイン開催となるが言語は英語だ。つまり BA が株式でもって、密かに IB を買収したってことだ。
- この合併は、旅客にとってメリットが有るのだろうか？ 確かに北大西洋路線に強い BA とラ米とカリブに強い IB の合併は、旅客にとってメリットがある。
- しかし、BA はコスト削減のために LGW 発着短距離路線のビジネスクラスを全廃する。LHR 発着の F クラスも無くなるだろう。5 年もすれば欧州域内の 2 次的目的地のビジネスクラスも無くなるだろう。主要金融都市の FRA や MIL だけしかビジネスクラス路線は残らないだろう。旅客は家畜クラスの利用を強いられる。
- 問題は運賃だ。BA と IB は、合併によりコスト下げて運賃値下に還元すると言

っている。しかし、コスト削減は、組合の反対に遭い直ぐには実現できないかもしれない。

- バージンの Richard Branson は、この合併に強く反対している。そして BRU の競争監視当局が、LHR の発着枠を 47% も占有する この合併を認めれば法的手段にも訴えると言っている。
- Branson は、合併により旅客のチョイスは少なくなり、運賃値上げが容易に想像されると言っている。そしてスペインの悪名高いビジネス慣行がこの合併会社にももたらされると警告している。

### (3) 英国航空ストにも拘わらず BAA の 3 月旅客数増加

BA の 2 波 7 日間のストにより、LHR 旅客が▲18 万人減少した。しかし 3 月のトラフィック合計は前年同月比で +0.4% 増の 520 万人となった。第 1 四半期では +1.6% 増となった。明らかに旅客需要が回復し始めている。(FT.com, 4/12/2010)

## 【アジア】

### (1) 中国南方航空、利益計上に復帰

China Southern の 12 月 31 日に終了した 2009 年決算が、コストの減少と国内線需要の急増に後押しされて 3.3 億元 (45 億元) の利益計上となった。前年は▲48.2 億元の欠損計上だった。収入は、▲0.9% 減の 548 億元であった。輸送旅客数は 6,628 万人で前年比 +14% であった。L/F は +2% ポイント上昇して 75.3% となった。中国航空会社は、2008 年の大きな欠損と発注した大量の航空機の大きな負債と金利に苦しんでいる。所有航空機の数で中国第 1 位の航空会社である China Southern は、今年 107.5 億元の私募割当増資を計画している。Air China は、65 億元の増資を計画している。中国元高が +1% 上昇すれば China Southern の収支は +5 億元改善するだろう。ドル建て負債が大きいからだ。同社の会長 Si Xianmin は、以下の如く発言している。

- Air China の Shenzhen Airlines 買収は、Air China にとって脅威とはならない。
- China Southern は、現在、深圳の中国南部市場で 30% のシェアを確保しているが、3 年間で 40% に拡大する。
- China Eastern が SkyTeam に加盟すれば、両社間の協調関係が拡大できるだろう。(wsj.com, 4/13/2010)

### (2) エアアジア マカオで合併企業設立検討

マカオ CAB が 3 月 28 日、Viva Macau の運航証明 (AOC) を取消した。Viva は、新たな投資家による資本増強を伴った再建計画を検討している。そして AOC の復活を求めてマカオ特別行政政府と協議している。一方、AirAsia が、マカオでの合併企業設

立許可を行政府に求めている。他の航空会社もマカオ乗入れを検討している。(FT.com, 4/12/2010)

### (3) エアアジア X がパースとメルボルン便数倍増

AirAsia X が、KUL から Melbourne と Perth 線の便数を、7月1日から毎日1便から2便に倍増する。又6月1日から、Bali=Melbourne 線を毎日2便から3便に増便する。(channelnewsasia.com, 4/12/2010)

### (4) 中国東方航空 スカイチーム加盟

消息筋によれば、China Eastern (上海) が、SkyTeam へ加盟する。この加盟で、China Eastern は、既に SkyTeam に参加している China Southern (広州) と提携強化をするだろう。China Eastern の SkyTeam 参加は、未だ中国航空会社を1社もメンバーに持っていない日本航空が参加している oneworld にとって大きな打撃となるだろう。Air China は、全日空が参加している Star Alliance に加盟している。2008年から、China Eastern と China Southern は、空港の地上機器の共同使用などの提携関係に入っている。China Eastern の会長 Liu Shaoyong は、元 China Southern の会長。しかし、最終的には中国大手3社は国が支配している。アナリストは、この提携を、大きな国際線路線網を持っている Air China (北京) に対する2/3位連合だと位置づけている。Star に加盟している Air China は、oneworld の CX 株を29.9%保有している。Eastern の子会社の上海航空は Star に参加している。(wsj.com, 4/13/2010)

### (5) インド航空需要 再び浮揚

インドの航空旅客需要が戻り始めている。過去4ヶ月間で国内線需要が+25%増加した。需要増を牽引しているのは、IndiGo や Spice Jet の国内市場の60%を席卷している振興LCCだ。IndiGoは、今年末までにフリートを24機から34機に増機する。Spice Jet は、国際線進出を狙っている。インドは、大きな国土と人口を有しているので航空インフラの整備が急務だ。現在はたったの90空港しか存在しない。少なくとも400空港が必要だ。10%のサービス税と燃油の値上げが予算化されている。(channelnewsasia.com, 4/13/2010)

### (6) オーストラリア競争監視局、マレーシア航空談合容疑で法的手続き開始

Australian Competition and Consumer Commission が、4月13日、航空貨物運賃の談合容疑でMH航空とその子会社MH Cargo に対する法的手続きを開始したと発表した。MH航空は、ACCCが摘発した13番目の貨物運賃談合容疑航空会社となる。2001年~2006年に掛けてインドネシアと香港に於いてMH航空とその他の国際線航空会社間で燃油S/Cの談合が実施されたとACCCは言っている。ACCCは、既に数社を談合容疑で摘

発済みで、この内 QF 航空には A\$20m、BA 航空には A\$5m の罰金をそれぞれ科している。また AF/KLM, Martin, Cargolux に対しては、A\$21m の罰金を請求している。SQ Cargo, CX, Emirates, PT Garuda Indonesia, TG, KE に対しても法的手続き開始した。(channelnewsasia.com, 4/14/2010)

### (7) 大韓航空 最高第 1 四半期利益計上

KE の 3 月 31 日に終了した四半期決算が、+2,202 億ウォン (176 億円) となった。前年同期は+66 億ウォンであった。収入は、+15%増の 2 兆 5,990 億ウォンであった。2010 年の見通しは、営業利益が +8,000 億ウォン、収入が 10 兆 6,000 億ウォン。2009 年の営業利益は 1,300 億ウォン、収入は 9 兆 3,940 億ウォンであった。ウォン高 (第 1 四半期で 1\$=1.41522 が 1.14408) と景気の回復が好決算の原動力。KE は、現有フリート 132 機を 2019 年までに 180 機 (内貨物専用機 40 機) にする。(wsj.com, 4/14/2010)



### (8) キャセーA330-300 両エンジン不調で緊急着陸

Surabaya (インドネシア) 発 香港行きの CX870 便 (A330-300 型機 乗客 322+乗務員) の双発エンジンの両方が不調になり、香港国際空港に緊急着陸した。片方のエンジンがアイドリング状態で、もう片方のエンジンが最高出力の 70% で固定されスラストレバーが効かなくなった。この故障のため着陸スピードが通常の数倍となり、主翼の着陸装置が発火した。乗客は脱出スライダーで緊急避難した。乗客 8 人が軽い怪我で病院に搬送された。エンジン故障の原因調査中。(wsj.com, 4/15/2010)

CX は、品質調査が終了するまでの当面の間 Surabaya での燃料補給を中止すると発表した。Surabaya 香港間で、一度 JKT に技術着陸して燃料補給する。(wsj.com, 4/15/2010)

## 水 運

### (1) 折りたたみ式コンテナ開発

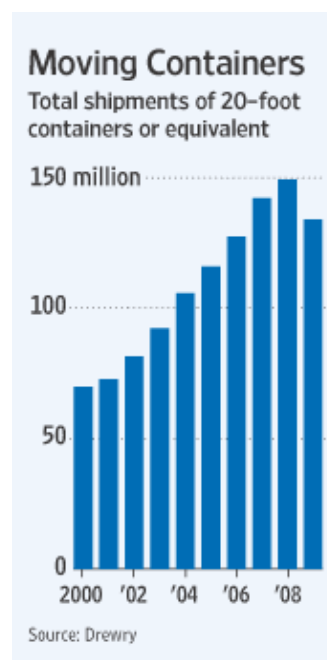
オランダとインドの投資家が折りたたみ式コンテナを開発している。これが開発されれば、コンテナのインベントリー管理と空コンテナの移動にかかる費用の節約が可能になるだろう。折りたたみ式であれば、現在の 4 倍の空コンテナの輸送が可能になり、コストの▲75%が節約できるだろう。しかし折りたたみ式コンテナは、通常のコンテナ



ナの倍の \$4,000 する。年間 1 億個以上のコンテナが世界を動いている。そしてその 20% が空のコンテナだ。輸出と輸入の不均衡でどうしても片荷現象が発生するためだ。この空コンテナを上手く管理できれば利幅は増加する。折りたたみ式コンテナが、その回答となるだろう。現在幾つかの振興会社がこの開発に鎬を削っている。(wsj.com, 4/12/2010)



A folding shipping container design by Dutch company Cargoshell



## (2) 欧州造船業界クルーズ船受注激減

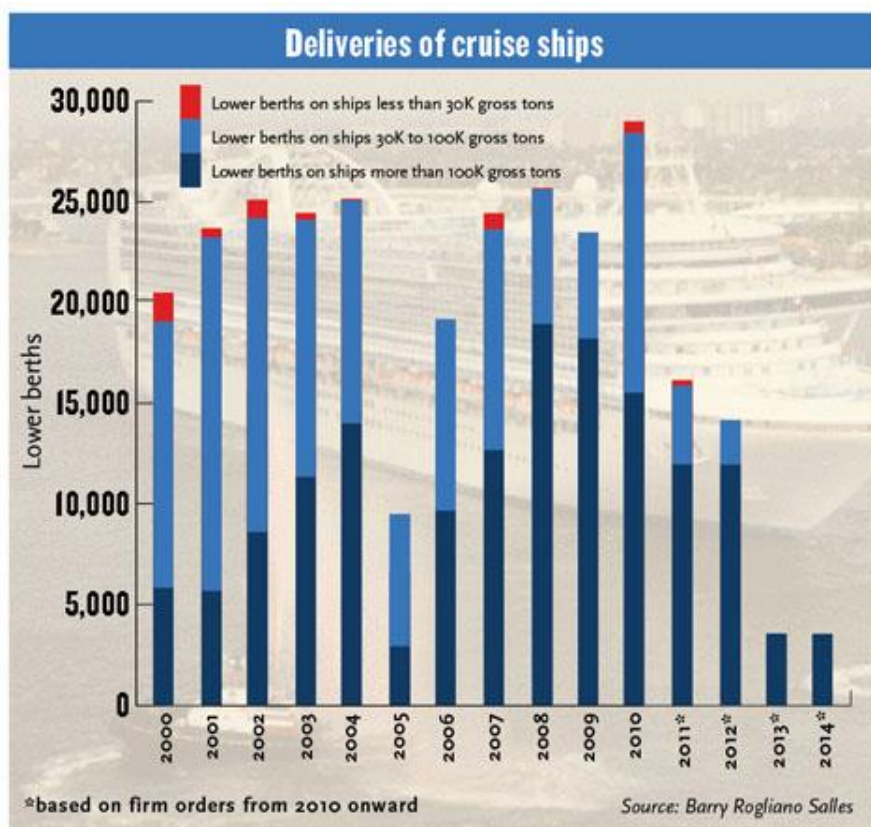
STX Finland で今年初め、▲400 人のレイオフに抗議したストが発生した。人口 176,000 人の Turuku で 2,300 人の労働者がこのクルーズ造船所で働いている。大部分の労働者は、過去 3 年間、世界最大のクルーズ船 Oasis of the Seas の造船に携わった。姉妹船 Allure of the Seas がこの秋に進水すれば、更にレイオフが多くなると恐れられている。2004 年～2007 年の間では、造船所の空気が無くなるまでの大量のクルーズ船が発注された。ピークの 2006 年には 21 艘の発注が欧州の造船所に舞い込んだ。しかし昨年、タッタの 1 艘しか発注されなかった。以下が欧州 3 大クルーズ造船所の現状だ。

<b>Fincantieri (伊)</b>	2008 年と 2009 年の 2 年間で 1 隻を受注 2014 年までに発注された 1 万トン以上のクルーズ船 23 隻の内 12 隻受注している (Carnival は、Fincantieri に殆どの船を発注)
<b>Meyer Werft (独)</b>	2012 年までに 7 隻を納入する (Celebrity Cruises の Sostice クラス 5 隻 + Disney Cruise の 2 隻)
<b>STX France (仏)</b>	今夏 Norwegian Epic 1 隻 納入後に MSC Cruise の 133,500 トン Fantasia クラス 1 隻受注 (STX Europe 子会社)

Carnival は、最近 13 万トンの Dream クラスの船を \$738m で 1 隻発注した。船価が安くなったからだ。下部船室で、現在の Dream よりも ▲\$24,000、Magic よりも ▲\$35,000 も安くなっている。この発注は、2006 年以来北米クルーズ企業の初の発注だ。ク



クルーズ業界では20ヶ月振りの発注となる。Carnivalは、今年中にもあと2隻をPrincesブランド用に発注する計画だ。そして、当面は年に2隻～3隻の発注にスローダウンすると言っている。欧州のクルーズ造船業界の最大の脅威は韓国のクルーズへの進出なのかもしれない。STXは、2008年にAker Yards（フィンランド）を買収してSTX Europeに社名を変更した。この買収は、クルーズ造船のノウハウと技術を獲得する狙いだ。一方、クルーズ業界は、発注減少を歓迎している。供給過剰でクルーズ料金が▲10%～▲20%低下しているので、供給の抑制が必要なのだ。(travelweekly.com, 4/13/2010)



### (3) アラスカ クルーズ協会、人頭税減税を条件に訴訟取り下げを約束

Alaska Cruise Associationは、クルーズ船客税の減税を条件に訴訟を取り下げることのアラスカ法務長官に約束した。そして拘束力ある契約を締結した。アラスカ州議会は、\$46の人頭税を\$34.50に減税する法案を審議している。またこの法案にはJuneauとKetchikanへの寄港の場合は、そこで課税される地方税分を更に減税(相殺)することが盛り込まれている。この法案が可決すればACAは訴訟を取り下げる。ACAは、昨年9月、アラスカ州のクルーズ船客税が、地方の支出財源のための海上旅客に対する州政府による課税を禁止した連邦法に違反しているとしてアラスカ州政府を訴えた。(travelweekly.com, 4/13/2010)

#### (4) エバーグリーン コンテナ船 100 隻発注

アジア第2位のコンテナ海運 Evergreen Marine (台湾) が、業界が未曾有の景気悪化に見舞われている最中に、2012年デリバリーのコンテナ船を12隻発注した。Evergreen 会長 Chang Yung-Fa は、日本の新聞社とのインタビューで100隻(内32隻は20TEU×8,000個運送船)を発注する計画を有していることを明らかにした。Evergreen は、2002年に世界第2位のコンテナ海運であったが、新造船の発注を控えていたために現在は第5位(アジアではシンガポールのNOLに次いで第2位)にランクを落とした。Evergreen は、この大量発注でシェア挽回を目論む。(FT.com, 4/14/2010)

### 陸 運 & ロジスティックス

#### (1) ロシア民鉄グローバルトラン収支改善

ロンドンに上場しているロシア民間鉄道運営業者 Globaltrans の2009年貨物ボリュームが+3%増加した。ロシア全体では、▲12%の減少であった。税前利益は▲13%減益の\$151m、収入は▲19%減の\$1.16bnであった。為替の影響でルーブル建てだと収入は+12%の増収となる。Globaltrans は、鉄道の自由化後のロシア最大の民間短距離貨物鉄道で国鉄 RZD と競争する。第1四半期の貨物ボリュームは+15%増加した。鉄の輸送が多くなっている。経済の上昇の兆しと見られている。(FT.com, 4/13/2010)

#### (2) CSX 第1四半期増益

米大手鉄道会社 CSX の第1四半期利益が+24%増益の+\$306mとなった。収入は+11%増の\$2.5bnであった。鉄、肥料、自動車、自動車部品の荷動きが増加している。しかし主力輸送品目である石炭は、過剰在庫のためか▲13%減少した。Association of American Railroads によれば米国の鉄道貨物は、第1四半期で+2.2%増加した。しかし、依然として2008年レベルを下回っている。景気回復の緩慢な動きを反映しているようだ。(wsj.com, 4/14/2010)



Railroad operator CSX posted double-digit increases in sales and income on gains in productivity and volumes. Above, a CSX locomotive at the Barr Rail Yard in Riverdale, Ill., in January.

### (3) UPS 第1四半期 +33%増益

UPS の第1四半期が、+33%増益の1株当たり利益53セントとなった。連結ベースの収入は+7%増収となった。国際貨物のデイリーボリュームは+18%増加した。米国のデイリー貨物の増加は+1%未満であった。BB & T Capital Market の運輸アナリストは、全体では国際貨物のボリュームが1年前に比べて+35%アップしていると言っている。2008年比では+6%~+8%増加している。(wsj.com, 4/15/2010)



UPS said international sales jumped and the U.S. had its first year-over-year gain in two years. Above, workers load packages in Louisville, Ky.

## ホテル & リゾート

### (1) ヒルトン 財務リストラ

Hilton Worldwide がおよそ \$4bn の負債削減と返済期限を2015年まで延長させる財務リストラに成功した。その内訳は \$1,8bn の purchase and retirement と、メザニン債 \$2.1bn の優先株交換である。Hilton は2007年7月に Blackstone により \$26bn (内 \$6bn が負債) で買収された。世界81ヶ国に3,500のホテルを運営する世界最大のホテルチェーンで、ブランドには Waldorf Astoria, Conrad, Hilton, Doubletree, Embassy Suites, Hilton Garden Inn, Hampton, Homewood Suites, Home2, Hilton Grand Vacations を保有する。(travelweekly.com, 4/9/2010)

### (2) ラッフルズ、カタールが買収

シンガポールの有名な Raffles Hotel では、7年間で3回所有者が変更した。所有者であるトロントの Fairmont Raffles Hotel International の今回の買収者は Qatari Diar (Qatar Investment Authority の不動産部門) の模様である。今週初め、ケイマン諸島に本社

を置くプライベートファンド Qatari Diar and Voyager Partners が、Raffles の 40% を \$847m で買収した。この買収によりサウジアラビアの Prince al-Waleed が保有する Fairmont Raffles 株は 58% から 35% に低下する。米プライベート・エクイティグループの Colony Capital も Raffles の株主。Qatari Diar は、パリの Le Royal Monceau とセイシェルズやキューバのリゾートに投資している。Fairmont Raffles は、Fairmont, Raffles, Swissotel ブランドで世界 95 ヶ国でホテルの運営を行なっている。(FT.com, 4/09/2010)

### (3) アベニューキャピタル、トランプカジノでアイカーンに勝利

アトランティックシティのトランプの名前を付けた 3 つのホテルの支配権を巡った争いで、ニュージャージー破産裁判所は債権者団の \$1.2bn の負債の保有を認め、Avenue Capital Management と Donald Trump のこのホテル支配を認める判定を下した。これにより、Avenue Capital Management が、Trump Entertainment Resort Inc. のチャプター 11 離脱の為の会社再建計画を主導することとなった。\$480m の割引されたモーゲッジを買収した投資家の Carl Icahn は、このホテルの単なる債権者にとどまることとなった。Trump は、カジノが冠した“Trump” の名前の価値が少なく見積もっても \$500m にのぼり、総合的な彼のブランドネームは \$3bn 以上の価値になると主張していた。(wsj.com, 4/12/2010)

### (4) RevPAR 低下緩和 — 2 月

2 月の全米のホテルの RevPAR が前年同月比で▲15.4% 低下した。1 月は▲16.3%、12 月は▲16.8% であった。低下幅が少なくなりつつある。(wsj.com, 4/13/2010)

### (5) スターウッド、ニューヨークの 2 つの W 売却

Starwood Hotels & Resorts Worldwide が、マンハッタンの 2 つ W をロンドンの St. Giles Hotels に \$78m で売却する。売却されるのは W The Court (198 室 130E, 39St) と W The Tuscany (122 室 120E, 39St)。Starwood は、これらのホテルの運営を継続する。W のブランドは解消される。Starwood は、973 ホテルの 6.5% を所有している。NYC の都市圏ではあと 4 つ W を持っている。そして今夏に 5 つ目をオープンする。(wsj.com, 4/14/2010)

### (6) ジェットブルーがヒルトンとロイヤルティプログラムで提携

jetBlue が Hilton と FFP プログラムで提携する。Hilton HHonors と TrueBlue の両方の会員は、Hilton に宿泊すると HHonors のポイントに加えて \$2 の支払い毎に TrueBlue の 1 ポイントを得る事が出来る。jetBlue がロイヤルティプログラムでホテルと提携するのはこれが初めて。(travelweekly.com, 4/14/2010)

### (7) ホテル子供プログラムが盛ん

ホテルの子供プログラムが盛んになっている。法人需要が減少しているのだから、ホテルはレジャー旅客の獲得に必死になっているからだ。豪華ホテルが積極的にこのプログラムを販売している。レジャー旅客のおよそ70%はジェネレーション X (1965年～1978年生まれ)の人達だ。彼らは子連れの休暇旅行を楽しむ。そして休暇中でも、子供の躾や教育に熱心だ。ホテルにとっても子供を捕まえれば、リピーターが増える。子供が休暇先の決定権を持っているからだ。そして子供が成長すれば、またホテルを使ってくれると言う訳だ。各社の子供プログラムの概要は下表の通りである。(wsj.com, 4/14/2010)

HOTEL / COMPANY	OFFERINGS	PRICE
<b>Atlantis, Paradise Island</b> atlantis.com	AKA program includes cooking lessons, a stage and dressing rooms for performances and a Lego construction area.	\$25 to \$60 per session.
<b>Hyatt</b> camphyatt.com	Program is a partnership with National Geographic Kids. Many activities center around the environment and nature.	Varies by property.
<b>Mandarin Oriental</b> mandarinoriental.com	Mini MO programs are customized for each location. The program in Chiang Mai, Thailand, for example, shows kids how to farm a rice paddy.	Varies by property; complimentary at some resorts.
<b>Ritz-Carlton</b> ritzcarlton.com	Programs vary by location. Nature's Wonders and Eye Wonders programs at the Naples, Fla., properties focus on the sea and outer space.	In Naples, \$60 for a morning or afternoon session and \$110 for all day, including lunch.
<b>Rosewood Hotels &amp; Resorts</b> rosewoodhotels.com	Children's Grove program at British Virgin Islands location, Rosewood Little Dix Bay, has marine-life studies.	Little Dix Bay program is free.

Source: WSJ reporting

### (8) MGM 第1四半期▲255mの営業損失計上(暫定決算)

MGM Mirage の第1四半期決算が営業損失▲\$225mになる模様である。\$8.5bnのCityCenterの12月開業の直後なので、営業損失の計上は驚くには当たらないかもしれない。MGMは、この四半期決算で▲171mのCityCenterの住居施設の減損を行なった。損失は1株当たり▲22セントとなる見通しだ。前年同期は+38セントの利益計上であ



った。収入は \$1.46bn で、LAS のカジノ収入は▲5%低下した。オキュパンシーは 85%であった。(wsj.com, 4/15/2010)

#### (9) スポーティングベット (英) 一部上場へ

Sportingbet が、ロンドン AIM 市場から Official List へ上場替えする。同社の時価総額は 381m ポンドにまで成長し FTSE 250 銘柄に参加する資格を備えている。その他のオンライン賭博企業と同様 Sportingbet は、米国の域外賭博企業の米国内営業禁止により大きな打撃を蒙った。この影響で Sportingbet は、収入の▲65%を無くした。その後 3 年かけて他地域での収入増に励んだ結果、今では欧州からの収入が全収入の 90% を占めている。1 月 31 日までの 6 ヶ月間で税前利益が +17%増益して 16.3m ポンドとなった。収入は+19%増の 101m ポンドとなった。南アの世界サッカー大会による増収が期待されている。上場替えは、5 月 14 日頃が予定されている。(FT.com, 4/15/2010)

### その他

#### (1) アイスランド火山爆発 欧州航空路大混乱

アイスランドの火山爆発で、4 月 15 日、欧州の航空便 28,000 毎日便の内 5,000~6,000 便が欠航となっている。(wsj.com, 4/16/2010)



Smoke and steam rose from the volcano under the Eyjafjallajokull glacier in Iceland

### Ash cloud chaos\*

Wed 14 2010

**10.25am** Volcanic eruption in Iceland, the second in four weeks

**11.15pm** The UK National Air Traffic Service (Nats) says the ash cloud will spread across Northern Europe overnight

Thu 15

**2am** Scottish airspace closes

**5am** Nats restricts aircraft flying into the UK

**8.15am** Flight restrictions across Norway Sweden and Finland

**9.30am** Nats closes British airspace from midday to at least 7am today

**10.35am** Denmark and Finland both plan to shut down airspace from 6pm local time

**12.30pm** Sweden closes its airspace from 10pm local time

**2pm** Amsterdam Schiphol Airport says that no flights will be allowed in after 7pm local time

**2.30pm** Belgian airspace closed

**4pm** France will close Charles de Gaulle airport and 23 others by 11pm local time

**5pm** Disruption to flights across Europe may continue for a further 48 hours says Eurocontrol, the regional flight authority

Sources: Met Office; ACI Europe

### Daily passengers

Average traffic in largest affected airports\*\*, Feb 2010

London Heathrow	165,000
Paris Charles De Gaulle	136,000
London Gatwick	73,000
Paris Orly	60,000
Copenhagen	51,000
Oslo	47,000
London Stansted	44,000
Dublin	44,000
Stockholm	41,000
Brussels	38,000
Manchester	37,000
Edinburgh	21,000
Birmingham	20,000
Lyon	19,000
Glasgow	14,000

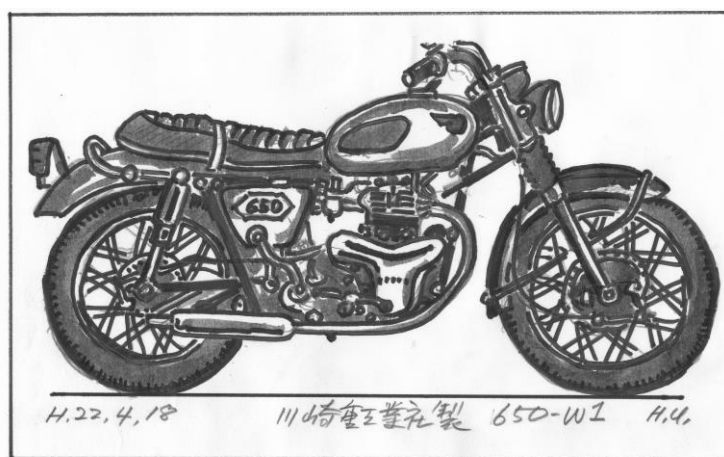
\*\* Airports closed or announced closure on Apr 15

## 5. 短編小説 極東航空株式会社 物語 (16)

帰路は、元箱根温泉から湖畔沿いに南に出て恩賜公園（この名は嫌いだ）と箱根の関所跡を右に見る（人権なんていう言葉すらなかった時代に、多くの可哀想な出女が理不尽な取り調べを受けたのだろう）。反対側の左側は杉並木の旧東海道だ。箱根関所南を左折、大観山（標高 1,011m）のドライブインを通過してターンパイクに入り山を下る。ターンパイクの道は、その昔、豊臣秀吉が小田原攻めに向かう際に通過したとされている。そのため、この道の付近の尾根は“関白道”とも呼ばれている。現在の道は、カーブもきつくない見通しの良い舗装道路だ。この有料道路は、豪州のインフラファンド マッコリーが所有している。このファンドは、世界の至る所の有料道路や

飛行場までを買い漁っていると聞いたことがある。

下り始めると、右手には航空路監視レーダー局のアンテナが見える。これはHAKONE ASSRのレーダーで、サイトから半径200海里（約370km）～250海里(約450km)の範囲の空域にある航空機の位置を探知できる長距離レーダーだ。今度は、そこまで行ってみることにしよう。道路は、一車線だが幅が広く良く整備されている。下り坂がズート小田原まで続くので、ブレーキの頻繁な使用は禁物だ。ドラムブレーキが焼き付いてしまうからだ。そう言えば、ブレーキシューのライニングには石綿が使われていた。分解時にはドラムに溜まった糟を吸わないように注意することにしよう。ギアをシフトダウンさせてエンジンブレーキを使う。シフトダウンする度にタコメーターの回転数を指す赤い針が大急ぎで振れて、キャブトンのエキパイからドドドドという高回転のエンジン音が辺りに響く。キャブトンとは、とっくの昔に潰れてしまった単車メーカーの「Come And Buy To Osaka Nakagawa」のアクロニム「CABTON」から取った商品名だ。何とも痛快な命名じゃないか。W1の独特のエンジン音は、周囲の鳥や狸や狐やそして虫たちには少々迷惑な音だろうが、ここをひっきりなしに通過するバイクや自動車が出す音には、もうすっかり慣れっこになってしまっているのだろう。



虫と言えばユーブケッチャを思い出す。メタファーの大家 安部公房が書いた自分が排便した糞をだけ喰って時計周りに回る半永久的に生きる奇妙な虫だ。自分だけの世界で生きることができる夢の虫で、作者の理想の象徴として描かれているらしい。「方舟さくら丸」ではないのだから、ここには存在しないに決まっている。でも、この虫はどんな体形をしているのだろうか？ 気にかかる。ゴキブリみたいな、まるでポマードを塗りたくったようなテカテカした扁平体なのか？ それとも芋虫のように丸っこい胴長の体形をしているのだろうか？ 安部公房のことだから、キット想像を絶するようなシュールな、気持ちの悪い虫なのだろう。そうに決まっている。



往路に通って来た1号線の上りとは違って、ここは偶に相模湾が見えたりして、ゆったりとした快適なツーリングを楽しませてくれる。坂が急な下りのカーブには、ブレーキが焼き付いて効かなくなった車のための、柔らかそうな泥を敷き詰めた登りの逆勾配をつけた避難路が必ずと言って良いほど用意されている。これを使った車なんてあるのだろうか？使わざるを得ない嵌めになっても、こんなものでは決して助からないのではなかろうか。有料道路の最後の部分の小田原の板橋や入生田の人家や別荘群が眼下に見えるかなり急勾配の長い一直線の下り坂が、藪野は特に好きだ。小さく見える家々では、朝食の準備で忙しいのかもしれない。それとも週末なので寝坊を決め込んでいるのだろうか。どんな人達が、一体どんなことを考えながら生きているのだろうか・・・。

山をすっかり下って海岸沿いの西湘バイパスを通る頃には、東京方面から朝一番でせつせと駆けつけて来るバイクの一団とすれ違う。ライダーたちは、すれ違いながら片手で軽く挙手をする。勿論、同じように答礼する。江ノ島の水族館辺りでは、金魚のウンコみたいな長い隊列を組んだハーレー・ダビッドソンの一団とすれ違う。中には側車を付けている車が数台いる。皆、短いツバをつけた同じ黒っぽい色のメットを被っている。これから自分が通ったルートを通って芦ノ湖まで行くのだろうか。メットを被っている所為もあるのだろうか、彼らは皆似たような顔をしている。ハーレーは、昔、米国大陸でロングツーリングする際に、多発する故障に備えて複数の車で走らなければならなかった。お互いに壊れた部品を補給し合って最寄りの修理工場まで走るためだ。今では、日本製部品が多く使われているので故障が激減したそうだ。ある人なんかは「ハーレーは、あれは日本製ですよ」と、アメリカの人が聞いたら激怒するようなことを平気で言っている。だから、群れて走る必要なんて無くなってしまったのに・・・。どうして彼等は隊列を組みたがるのだろうか？集団で行動して、ハーレーをこれ見よがしに見せびらかしている？ひがみに聞こえてしまうかもしれない・・・。彼らには、ユープケッチャの生き方などキット理解できないだろう。待て待て、そう言う自分だって「純粋理性批判」を知らないじゃないか。

稲村ヶ崎の公園前には、新田義貞が投げ入れた剣でも探しているのだろうか、登山帽や野球帽を被った未だ未だ元気一杯の前期高齢者と見られる10数人の一団が、スニーカーを履いて皆同じような装いをして戯れている。まるで「ほうき隊」そのものじゃないか。彼らの名誉のために断っておかなければならないが、彼らは決して女子中学生など追いかけないし不良少年グループの「ルート猪鍋」などとは悶着を引き起こさない。

稲村を左に折れて、自宅には思った通りの7時ちょっと前に帰ることができた。これから朝食にしよう。藪野は、早起きして箱根までツーリングして何だか凄く得した気分になっていた……。愛車 W1 は、オイルが少し焦げた匂いを出している。そういえば最近オイルの汚れがひどいようだ。オーバーホールが必要なタイミングなのかしら……。

20年前のタイムスリップから、そろそろ現在に戻ることにしよう……。

(次週に続く) (H.U.)

表紙：  
極東航空物語 挿絵  
マジックペンと筆ペン  
B5 ケント紙  
2010年4月作

TD 勉強会 情報 423 (以上)