

平成17年2月10日

TD 勉強会 情報 154

1. パッケージツアー オンライン販売急増
2. 米航空会社 苦境最中のオンライン販売増
3. GDS 代替 “カヤック” 本格始動
4. その他のニュース



リオのカーニバルが始まった。(関連ニュース P10 参照)

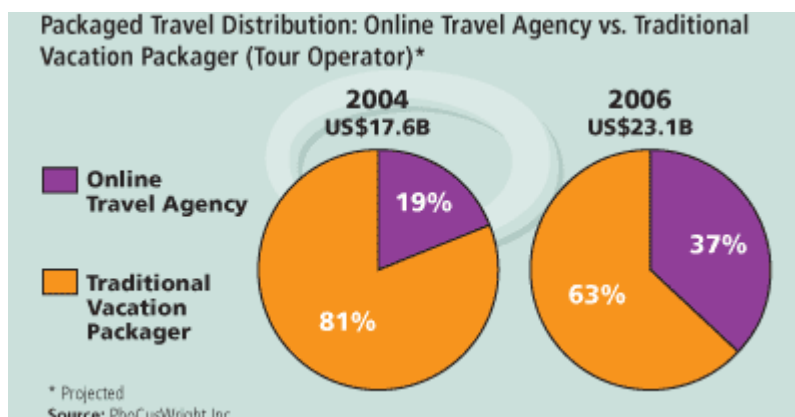
1. Book Together and Save!

パッケージツアー オンライン販売急増

パッケージ販売は複雑なので、オンライン化はし難いと言われて来た。確かに、航空券やホテルや客室などのコモディティー商品の単品販売とは違って、パッケージは、複雑そのものである。事実、急成長を遂げているオンライン旅行市場に於ける、伝統的バケーションパッケージとツアオペの Web 販売は、\$685m (750 億円) と、航空券販売の 250 億^{ドル} (2 兆 7,500 億円) や、ホテルの 160 億^{ドル} (1 兆 7,600 億円) のオンライン販売に比して、極僅かに止まっている。

しかし、オンライン旅行社のパッケージ販売を、勘定に入れ忘れてはいけない。IAC Travel は、2004 年に、前年を+30%上回る、\$400m (440 億円) 近くのパッケージ販売を記録している。Travelocity は、昨年の第 3 四半期に、パッケージ販売が、トランザクション収入の 24%を占める迄に成長している。そして、これ等のオンライン旅行社によるパッケージ販売の略全ては、伝統的ツアオペによるツアーではなくて、ダイナミックパッケージングによるものである。

オンライン旅行社のダイナミックパッケージング (エアー、ホテル、カーのコンビネーション) 販売は、2004 年に、前年倍増の 30 億^{ドル} (3,300 億円) に達したと推定されている。そして、2005 年には、+65%増加するだろうと予測されている。2004 年の伝統的ツアオペ収入は、凡そ 140 億^{ドル} (1 兆 5,400 億円) と 2000 年レベルから増加していない (或は若干低下している) ので、ダイナミックパッケージングの販売増は、伝統的ツアオペの販売を浸食して、達成している事になる。その結果、全パッケージツアー販売に対するオンライン旅行社販売比率は、2004 年の 19%から、2005 年には、37%に拡大すると見られている。



ダイナミックパッケージング販売の増加の背景には、「まとめ予約で割安購入 (Book together and save)」という消費者への訴求によるころが大きい。“便利さ” (book together) と “価格” (save) でもって、消費者の心を捕えているのだ。 Orbitz, Expedia, Travelocity, lastminute.com のホームページのトップには、Book together and save の、或は、それに似た単純な四語のフレーズが必ず見つけられる。そして、この単純明快な訴えかけにより、オンライン旅行社は、消費者の購入習慣を変える事に成功し、彼等をオンラインパッケージ販売に呼び込む事に成功している。(しかし、現在のダイナミックパッケージングのテクノロジーは、決して完璧なものではない。)

消費者は、パッケージ旅行を、かつての “let’s all get on a bus together” のイメージから、個人の嗜好に合わせてカスタマイズ出来るものだと理解し始めている。オンラインパッケージング予約は、①柔軟性を損なわずに予約プロセスを簡便化し、②旅程を個人の好みに合わせてカスタマイズし、③しかも割安にバケーションを購入する事が出来るものだ、と理解し始めているのだ。

人気のデスティネーションであるフロリダ、ラスベガス、カリブ、メキシコ等の単純なツアー (第二ブランドやそれ以下のツアー) を薄利多売しているツアオペが、このオンライン旅行社にシェアを食われている。これ等のツアオペは、如何にテクノロジー投資を行おうとも、巨大なスケールの Expedia や Travelocity や Cendant の前には歯が立たないようだ。二重販売の価格中心で商売して来た伝統的バケーションパッケージャーは、これからは、新たなバリューを見つけ出し、それを市場に効果的に伝達していない限りは、生きて行けない事になるだろう。価格以外で、例えば、添乗員付きのツアーだとか豪華ツアーや、アクティビティーやカルチャーツアーのニッチを売っているツアオペは、それ程オンライン販売の影響を受けないで済むだろう。

伝統的バケーションパッケージャーは、パッケージ販売を、100%ではないが、大きくオフライン旅行社に依存している。そして、このオフライン旅行社の機嫌を損ねる事無く、如何にしてオンライン旅行社と成長著しいダイナミックパッケージングのトレンドに参加して行くかに悩んでいる。IAC が買収した Classic Custom Vacations の場合は、強固な Web サイトを立ち上げる為の技術的能力を有しているものの、消費社直販は実施していない。Mark Travel Corporation の場合は、同社の強力な旅行社ネットワークを温存しつつ、一方で消費者直販を開始している。Mark は、リーディングブランドである Funjet や、幾つかの航空会社のバケーションブランドのオペレーターであると同時に、オンラインパッケージ販売に、強力な B2B や B2B2C のテクノロジー戦略を採用している。

しかし、いずれにせよ、消費者のパッケージ購入のオフライン旅行社離れは止まらない。PCWは、パッケージ販売のオフライン旅行社販売依存率が、2003年の70%から、2006年には50%を下回ると予測する。■

PhoCusWright TRAVstats, 1/31/2005

2. Despite Overall Industry Woes, Online Sales for Airlines Surge in 2004

米航空会社 苦境最中のオンライン販売増

燃油の高騰、ハリケーンの連続襲来、低運賃競争の激化がある中、米航空会社のオンライン販売が、PCWの2004年間予測+25%を上回る勢いで増加している。下表Table 1に示した通り、米航空会社の2004年上半期のオンライン販売は、+32%増加している。オンライン販売化率は、前年上半期の24%から28%に、4%P上昇している。しかしながら、このオンライン化率は、2003年度の下半期からは、増加が見られない。（次ページ Table 4参照）これは、オンライン化率が既に高くなっているLCCなどの増率の減少によるものと見られる。

	Jan.-June 2004	Jan.-June 2003
Airline Branded Web Sites	7,514	5,633
Percent Change	33%	-
Online Travel Agencies	4,400	3,419
Percent Change	29%	-
Total	11,914	9,052
Percent Change	32%	-
Airline Branded Web Site Share	63%	62%
Online Travel Agency Share	37%	38%
All Airline Revenue	42,011	37,151
Percent Change	13%	-
Percent of All Air Booked Online	28%	24%

* Reported by airlines as flown (passenger) revenues
Source: PhoCusWright Inc.

航空会社別には、jetBlue (76%)、Southwest (57%)、のLCC2社が、昨年度と同様、オンライン化率のトップを走っている。最もオンライン化率が遅れている航空会社は、American, United, Northwestの3社で、何れも22%のオンライン化率に止まっている。メジャーは、過去からの流通体系（オフライン旅行社依存）との関係からか、オンライン化率が低いレ

ベルに止まっている。(次ページ Table 2 参照)

Table 2
Airline Internet Sales* and Penetration (US\$M)
(Ranked by 2004 Internet Sales)

	Internet Sales, Jan.-June			Internet Penetration of Total Sales, Jan.-June	
	2004	2003	Change	2004	2003
American	1,884	1,414	33%	22%	18%
Southwest (1)	1,757	1,441	22%	57%	52%
Delta	1,726	1,287	34%	25%	20%
United (1)	1,358	983	38%	22%	19%
Continental	1,154	809	43%	26%	21%
Northwest (1)	1,019	750	36%	22%	19%
US Airways	833	635	31%	25%	22%
Alaska	471	359	31%	40%	35%
America West	464	416	12%	42%	40%
JetBlue	448	322	39%	76%	72%
Total (10 airlines)	11,114	8,416	32%	28%	24%
Other U.S. Airlines	800	636	26%	37%	33%
Total U.S. Airlines	11,914	9,052	32%	28%	24%

* Reported by airlines as flown (passenger) revenues

(1) Internet figures are PhoCusWright estimates

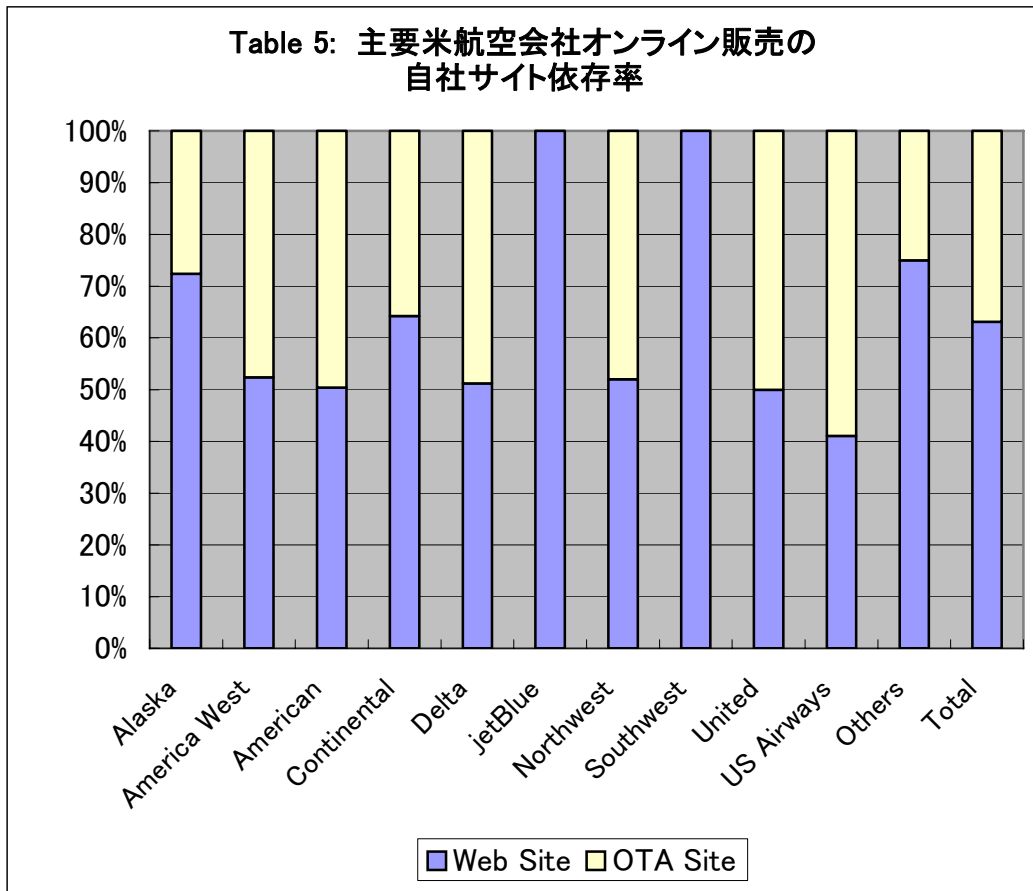
Source: PhoCusWright Inc.

Table 4
Airline Internet Penetration

	Jan.-June 2003	July-Dec. 2003	Jan.-June 2004
Percent of all Air Booked Online	24%	28%	28%

Source: PhoCusWright Inc.

なお、航空会社自社 Web サイトとオンライン旅行社サイトとの関係では、自社 Web サイト依存率が 63%と、前年の 62%より微増している。LCC の Southwest と jetBlue 社の 2 社は、オンライン旅行社販売チャネルを使用していないので、自社 Web が 100%を占める。その他の主要キャリアでは、US Airways の 41%を除いて、全てが、オンライン販売の 50%以上を自社 Web に依存している。(次ページ Table 5 参照) ■



DTW, 2/7/2005

3. Kayak.com Debuts On The Web

GDS 代替 “カヤック” 本格始動

GDS 代替の Kayak.com が、βテストを終了し、旅行検索エンジンを本格的に立ち上げた。Orbitz にエンジンを提供すると同時に、Travelot 経由で CNN.com に進出する。

Kayak のシステムは、消費者のエアとホテル予約を、サプライヤーやオンライン旅行社に直結させる。 レンタカー予約機能については現在開発中で、Kayak のレンタカーのサイトは、当面の間、レンタカー会社とその旅行社の広告を掲載する。

Kayak.com は、主として Google と Yahoo の Overture で、e-マーケティングキャンペーンを計画している。 バナー広告などは実施せず、検索広告のために、2月に5,000キーワードを

購入し、3月には20,000キーワード購入に拡大する計画だ。

Orbitz は、数ヶ月前には、比較検索サイト（GDS 代替）には参加しないと表明していたが、Cendant に買収された後に、この方針を変更している。Kayak は、「オーナーが変われば、方針も変更されるものだ」とコメントしている。

Kayak は、幾つかのレベニューストリームを持っているが、cost-per-click モデルが最も主流の収入源だ。消費者が検索結果をクリックして、予約サイトにリンクした際に、クリック当りの収入を得る事になる。PC のみに対応するようにデザインされているが、アップルのマックには対応しない。

Kayak は、Orbitz に加えて、Cendant の Lodging.com や Octopustravel.com のインベントリを確保する他、Cendant の幅広い旅行サイトとリンクする予定。但し、Cendant の Cheap Tickets とは繋がらない。サプライヤーでは、AA, CO, Alaska Airlines, Frontier, jetBlue, Midwest, NW, UA, US, Hyatt, Fairmont, Marriott, InterContinental, Kimpton, Sol Melia, Wyndham, JetAway.com, OneTravel.com, LastminuteTravel.com, ReserveTravel.com が参加している。

CNN.com には、同サイトに旅行サービスを提供している Travelot とのレベニューシェア協定を通じて進出する。Travelot は、CNN.com のホームページに、2006 年まで、2つの広告を掲載する契約を有している。このうちの一つを利用して、Kayak は、エアーとホテルの予約を提供すると同時に、もう片方の広告“Deal of the Day”を通じて、一流ホテルの間際商品を提供する。

Kayak は、Orbitz、Travelocity、Expedia の元幹部が集まって設立した旅行の流通会社で、ベンチャーの Sequoia Capital, General Catalyst Partners と AOL が出資者。AOL は、現在、Kayak のエンジンを使用した旅行検索サイトを立ち上げ中。 ■

4. その他のニュース

● Bill would boost pilot retirement age

共和党のシニア議員 2 人 (James Inhofe, Jim Gibbons) が、民間航空のパイロットの法定定年 60 歳を、65 歳まで延長する案を議会に再度提出する。両議員は、先の議会でも定年延長の議員立法の成立を試みたが、失敗に終わっている。FAA は、60 歳からは、全般的な認識力の低下が発生するので、確かな安全性を確認できるデータの提出がない限り、定年延長に消極的な態度を取っている。ある評論家は、「航空会社も、現行の定年制を利用して、給与の高いシニア乗員を、若い乗員に交代させる経済的な効果を重視している節がある」と言っている。(CNN.com, 1/25/2005)

● U.S. Running Pension Plans of US Airways

政府の年金保証機構である PBGC は、US 航空の 3 年金基金 (整備、客室、地上) の肩代わりを行ったと発表した。先月、破産裁判所は、この 3 基金の解散を承認している。なおパイロットの基金については、先の第 1 回目の Chapter 11 離脱時に既に解散されている。この US の基金肩代わりは 30 億ドルに上り、PBGC の 31 年間の、史上第 2 番目の高額ケースとなる。最大の基金破綻ケースは、Bethlehem Steel Corporation の 37 億ドル。(nytimes.com, 2/3/2005)



● NWA links up with AirPlus to offer biz clients one-stop pay tool

NW 航空と AirPlus は、航空券の支払手段、個人用法人クレジットカード、Web ベースエクスペンスレポート、エレクトロニックインボイスの機能を備える、Northwest Airlines AirPlus Company Account を導入する。(DTW, 2/3/2005)

● Budget carrier JetStar Asia to fly to new Asian destinations

JetStar Asia が、シンガポールの LCC としては初めてインド路線 Kolkatta に就航する。

一方、Tiger Airways は、ベトナムのホーチミンとハノイの路線権を取得した。そして、同社は、2 月 18 日より、BKK, Phuket, Hat Yai に加えて、チェンマイ便を開設する。シンガポールの LCC 間で、路線権益の争奪戦が開始されている。インドや中国路線への熱い眼差しが注がれている。(channelnewsasia.com,



2/3/2005)

- **Qantas and British Airways open new \$11.25m lounge at Changi Airport**

QF 航空と BA 航空は、シンガポールのチャンギ空港に、S \$ 11.25m (7 億 3,100 万円) かけた、以前のものより 3 倍も広い、新しいビジネスラウンジ (400 席) を開設する。このラウンジは、完全 IT 装備に加え、20 のスパ形式のシャワースイートが作られている。(channelnewsasia.com, 2/3/2005)

- **JetBlue puts expanded “focus in Boston”**

JetBlue が Boston 空港発着を増強する。BOS から、Las Vegas と San Jose の 2 路線を新たに開設する。そして、Boston Logan 空港の Terminal C を、900 万ドル (9.9 億円) かけて改修する。JetBlue は、この 5 月には、Logan 空港 Terminal C の 5 ゲートを所有し、向こう 3 年間で、半年毎に 1 ゲートを増加する。なお、JFK=Santo Domingo (ドミニカ共和国) 路線を 3 月 3 日から運休する。余裕となる機材は、プエルトリコとバハマの増便に充当する。同じドミニカ路線の Santiago 線は継続される。(DTW, 2/3/2005)

- **Airline forced to drop Singapore route**

AirAsia (マ) の姉妹会社であるインドネシアの LCC, AWAir は、JKT=SIN 線の開設を、棚上げする。これは、シンガポール Changi 空港乗り入れが、現在になっても、シ当局から許可が下りないため。(AWAir は、12 月 15 日に申請している。) シ政府は、申請書の不備を理由に許可を出していない。シンガポールの LCC、Valuair の去年のインドネシア乗り入れも、インドネシア当局より却下されている。(CNN.com, 2/4/2004)

- **Sabre's Gilliland not afraid of a little competition**

Sabre の会長兼 CEO の Sam Gilliland は、「所謂 “GDS 代替” については脅威を感じていない」と言っている。「法人顧客、旅行社、消費者誰もが彼等を必要としていない」、「販売先を探すのに苦勞するだろう」、「Sabre の Direct Connect Availability 契約でさえ、GDS 代替よりも勝っている」と、彼は語っている。DCA プログラムの殆どは、2006 年に契約失効する。ITA Software, G2 SwitchWorks, Farelogix などの GDS 代替の将来見通しについて、Gilliland は、彼等の価格や機能等の情報の詳細が不明なので、評価するのが難しいと言っている。(DTW, 2/4/2005)

- **The Airlines that Refused to Die**

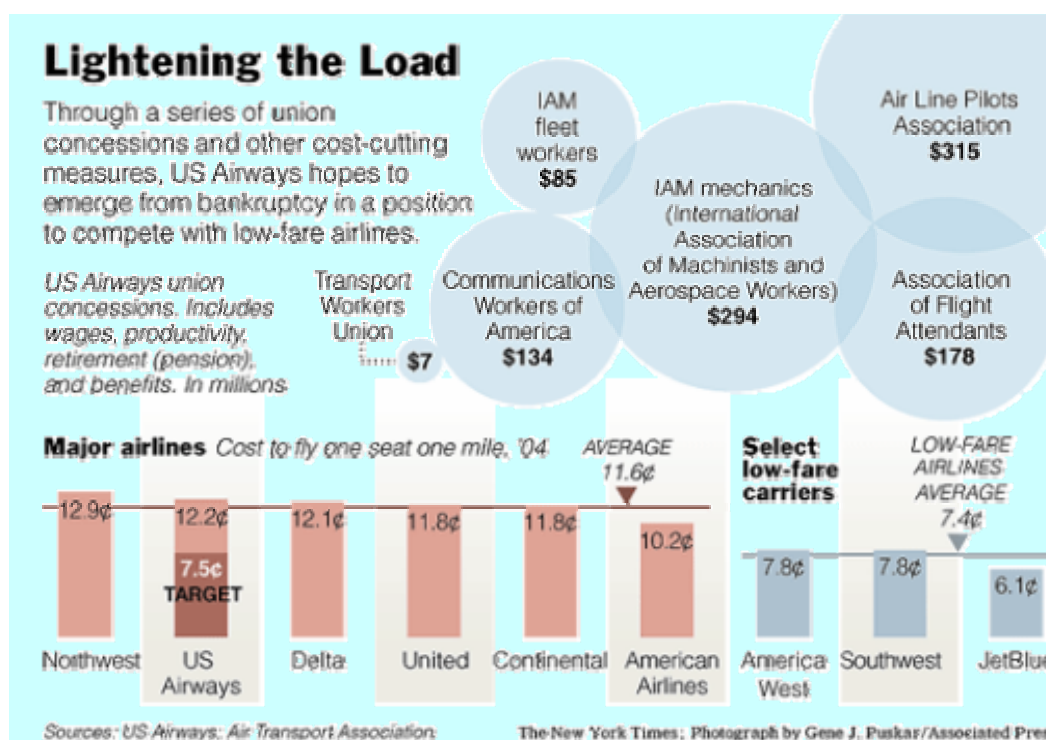
運航停止寸前とまで言われていた US 航空が、ナント、盛り返している。昨年末の大量欠勤の発生や、スケジュールと手荷物遅配の大混乱で、最早これまで、と言われた US

が、最近では、整備員組合から譲歩の引出しに成功し、年金基金の解散を完了し、ナントか1番キツイ冬場を乗り切る見通しを、立てられるまで盛り返している。組合からの譲歩は、合計で▲10億ドルを突破し、今では、ある職種では、Wal-Martのキャasherよりも低い時給となってしまっている。大幅なレイオフのために人手不足が顕著で、新規採用と残業でナントか乗り切っている状況が続いている。Philadelphiaなどでは、時給7ドルでは人が集まらず、9ドルに値上げをせざるを得ない有様だ。それでも、USは、雇用契約の中に、「給与のカットがあり得る」という文言を挿入している。

この様変わりには、以下の二つによる、運転資金の確保によるところが大である。

- (1) 政府融資保証ローンのデフォルトで、restricted cash となった(抵当金として差し出した)資金\$717mの流用が、向こう6ヶ月間、ATSBより認められたこと。
- (2) GE Capital Aviation Services が、機材のリースのリファイナンスに応じた事。

GE とのリースのリファイナンスの合意には、2月15日までの破産裁判所への再建計画の提出と、6月30日までのChapter 11 離脱の、厳しい条件がつけられている。USは、Fort Lauderdale で14路線を新規に開設し、LCC と真っ向勝負する。(nytimes.com, 2/5/2005)



● **Exposing carnival's illegal roots**

リオのカーニバルが2月4日から始まった。このカーニバルのパレードが、違法賭博の胴元から資金を得ている事は、ブラジルでは、公然の秘密となっている。この違法

賭博は、ナンバー籤で、リオでは“jogo do bicho”として知られている。今年のカーニバルでは、サンバチームのトップの一つ Salguerio が、昨年死亡した違法賭博の胴元の遺影を、山車の上の巨大 TV スクリーンで映し出すなど、その関係が、大っぴらにオープンにされている。 Imperatriz Leopoldinense サンバグループに 189,000 ドルを寄付した、デンマーク王室が慌てている。寄付の取消は出来なかったものの、公式のスポンサーから降り、Fredrik 皇太子ご夫妻の、カーニバル出席を取り止める。(CNN.com, 2/5/2005)

- **PSA acquires stake in HK ports business**

シンガポール政府保有の港湾オペレーターPSA が、香港のローカルコングロマリットである NWS Holdings が所有する世界で最も賑わっている香港の港の一部資産を買収し、ヤットの事で香港へ進出する。NWS が売却するのは、Asia Container Terminal (ACT) の 54%の株式と、Container Terminal Three (CT3) の 33%の株式。この売却により、NWS (New World Development の子会社)は、HK\$1.8bn (240 億円)の利益を得る事になる。この買収で、PSA は、世界最大の港湾オペレーターの Hutchison Whampoa



に、効果的な競争を仕掛ける事が可能になる。PSA を所有している Temasek Holdings は、今年後半に、PSA の、シンガポール証券取引所上場を計画している。(FT.com, 2/7/2005)

- **Bush budget proposal would force Amtrak into bankruptcy**

ブッシュ政権の 2006 年度の連邦予算案が、2月7日発表された。予算案の中で、ブッシュ政権は、Amtrak に対する補助金支給中止を提案している。“Amtrak の再建は、倒産させて Chapter 11 による会社更生以外の方法しか考えられない”と言うのが政府の考えだ。需要が実在する路線へ集中し、殆どの Amtrak のインフラが集中している Northeast Corridor (WAS=NYC=BOS) 沿線の、地方政府からの支援を仰ぎ、より効率化した会社に生まれ変わる必要があると説いている。運輸省の会計監査によると、2004 年度の Amtrak の収支は、▲10 億ドルに上っている。政府は、2002 年と 2003 年の各年に 5.21 億ドル、2004 年と 2005 年の各年に 9 億ドルの補助金支給を提案していた。然しながら、議会は、それ以上の補助金 12 億ドルを、2004 年度に Amtrak に支払っている。Amtrak は、18 億ドル以上の補助金が支給されなければ、効率的な運営が出来ないと言っている。(DTW, 2/7/2005)

- **Continental adds cruise bookings to its site**

CO航空が、自社サイト www.continental.com に、クルーズ予約ツールを追加した。これは、NLGのクルーズ予約を利用したもの。既にSouthwest (Travelocity)、UA (Revelex) が、自社サイトでクルーズ予約を開始している。(DTW, 2/7/2005)

- **Tiger Airways applies for landing rights in Manila**

シンガポールの LCC, Tiger Airways が、2月7日、Clarke Field (MNL 北方 77km、以前の米軍基地) の乗入れを申請した。 BKK、Hat Yai、Phuket に次ぐ 4 番目の路線。 Tiger は、既にベトナムのホーチミンとハノイの乗り入れ権を有している。 一方、ライバル会社の JetStar Asia も、MNL 乗入れを計画している。 シンガポールの LCC 間の路線権益獲得競争が激しくなっている。(channelnewsasia.com, 2/7/2005)

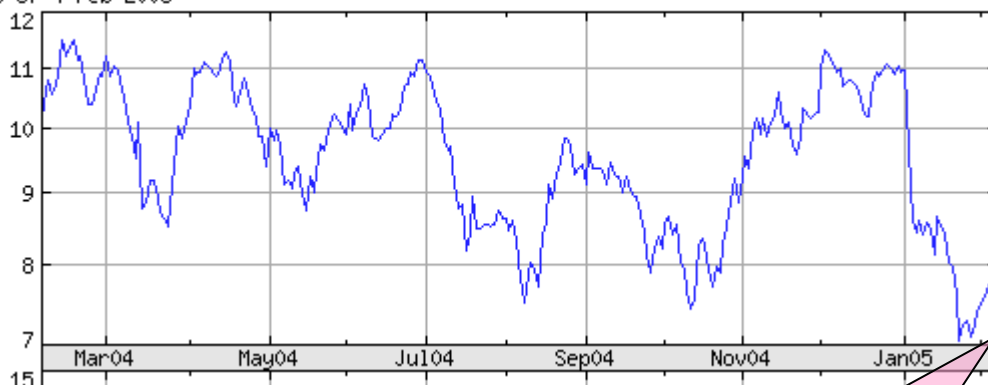
- **Northwest director offloads 1.4m shares**

NW 航空の個人最大株主であり、NW の役員でもある Alfred Checchi が、1月21日から31日の10日間の間に、同氏が保有する 474 万株の 29%、137 万株を売却した。 この売却は、NW の第 4 四半期損失▲\$420m (462 億円) 発表 2 日後から開始されている。 また NW の CEO, Doug Steeland も、彼が保有する株式の 7%を売却している。 Checchi は、1998 年のカリフォルニア州知事選に民主党から立候補し敗れている。 その際に、彼は、\$40m (44 億円) までの資金を選挙運動に投下している。



NW は、中小路線にフォーカスし、LCC との直接的な競争を回避して来たが、DL の SimpliFares の影響を、US に次いで大きく受けるキャリアと言われている。 NW は、▲\$950m (1,045 億円) の年間労務費の削減を求められているが、一方で、26 億ドル (2,860 億円) の比較的潤沢なキャッシュバランスを有している。(FT.com, 2/6/2005)

NORTHWEST AIRLINES CORP
as of 4-Feb-2005



2月8日 NW 株価 7.30 ドル

- **G7 idea for jet fuel tax angers airline**

G7 の席上で、欧州連合代表のルクセンブルグ首相の Jean-Claude Juncker は、航空燃油税を徴収し、アフリカの貧困の救済資金にするアイデアを披瀝し、航空業界を驚かせている。 米国からは反対されたが、殆どの欧州各国の大蔵大臣は、このケロシン税の導入に賛成している印象を得ている、と同首相は語っている。 欧州航空会社協会 (AEA)

の理事長は、「航空会社が財務的に疲弊している最中の、税の導入は考えられない」、「ディスカレッジさせるような案ではなくて、低開発国向けインバウンド振興策などの前向きな案を、もっと検討するべきである」と言っている。現在、国際航空には1944年のシカゴ条約により、租税免除協定が存在する。そして、各国間には、国際ジェットケロシン税の導入に対するコンセンサスは存在していない。昨年9月のICAO総会では、少なくとも今後3年間は、この様な動きを取らない事を決議している。それでも、欧州連合は、環境問題へも配慮して、欧州域内便への税の導入を検討している。(FT.com, 2/7/2005)

● A New Direction at Google

Google が、ドメイン名の販売権を獲得し、登録業者資格を取得したと発表した。検索広告で、最近の四半期に10億ドル以上を売り上げている会社が、Network Solutions, Yahoo, GoDaddy やその他が実施している、比較的ローマージンのビジネスに、何故進出したのだろうか？ どうか、検索の品質を上げる為のようである。つまり、

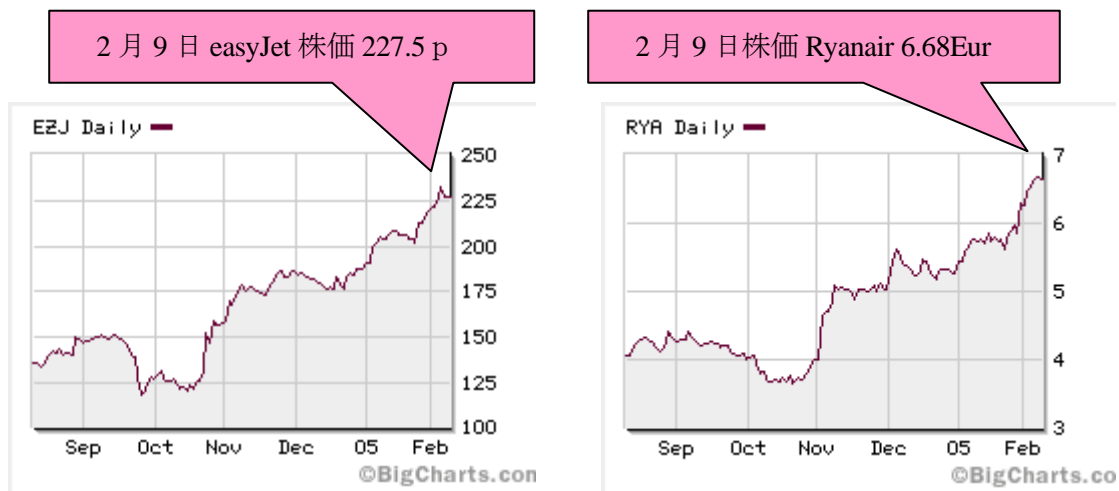
- (1) 誰も使っていないドメイン、或いは、使用者が変更しているドメインを探し出し、
(ドメイン名のリストは、登録業者のみがアクセスできる)
- (2) 使用されていないドメインを、広告掲載サイトの対象から除外し、使用者が変更したドメインは、新しいコンテンツに沿った索引をつけることによって、
- (3) 検索広告の正確性と効率性を向上させ、Google 検索を追い上げつつある、MSN や Yahoo やその他の検索サイトとの競争力強化をはかる。(インターネット調査会社の comScore Networks によると、Google は、最も人気のある検索サイトで、検索市場の35%のシェアを有している。) (nytimes.com, 2/7/2005)

● easyJet still sees a bumpy road

大幅悪化(▲10%~▲20%)の予測に反して、欧州のリーディング LCC2 社のイーールドが比較的安定している。EasyJet の10月~12月期の平均運賃は39.04ポンドと、昨年同期を▲2%低下した。1月~3月期も、イースター休暇が、今年は3月に、昨年の4月から繰上がる事もあり、ポジティブなイーールド予想を立てている。



EasyJet は、「周辺収入(ancillary revenue)が+21%も増加している」、「旅客当たり総収入は、41.87ポンドと、前年比▲0.8%に留める事が出来た」と言っている。周辺収入とは、レンタカーやホテル予約および旅行保険販売からのコミッション収入で、easyJet は、これは、LCC にとっては重要な収入と言っている。



Ryanair の場合は、10月～12月期は+1%、1月～3月期は+5%と予想している。2004年の輸送旅客数は、easyJet 26.1 百万人に対して、Ryanair 26.9 百万人。easyJet は、昨年9月の92機編成から、今年の9月には108機に増機し、2007年9月には149機にフリートを拡大する。そのため、昨年10月から2007年12月までに、+99機のA319を受領する。(FT.com, 2/7/2005)

- **Agency takes issue with Mark Travel's no-rebate policy**

Mark Travel Corp がリベート禁止ポリシーを打ち出し、旅行社の反発を買っている。Mark は、アフィリエイトの Vacation Together Network (VTN) の旅行社に、VTN インベントリーに対する、如何なるディスカウント、リベート、ボーナス、クレジット、及び、同様の一切の割引を禁止する。VTN のオンライン予約システムは、Mark の関連会社の Trisept Solutions が開発したものであるため、このポリシーの有効な監視が可能となっている。ポリシーを遵守しない旅行社には、Mark は、インベントリーの提供を打ち切ると言っている。Funjet's 500 Club のトップ販売店である Foremost Travel & Tours は、「Mark のポリシーは再販売価格維持に相当し、競争法に抵触する」、「稼いだコミッションの一部を顧客に返還するのは自由」と主張している。然しながら、一方で、多くの商売の継続を希望しており、Mark との争いは避けたいと言うのが本音のようだ。(DTW, 2/7/2005)

- **Cutting out the GDSs: Car firms, AmWest go direct on Web**

Cendant のレンタカー会社2社 Avis と Budget が、America West のサイトとダイレクトコネクトする。サプライヤーが開発したプライベート予約エンジンを、他のサプライヤーのサイトに提供するのは、これが初めてのケースと Cendant は言っている。これにより、America West は、Avis と Budget の2社のレンタカーを専属的に販売する事になる。AVIS と Budget は、America West のレンタカー販売の全てを獲得する事が出来、America

West は、ミドルマン（第三者流通業者、即ち、GDS あるいは NLG、Expedia の WWTE）が除去される結果、条件の良いコミッションが得られる事になる。(DTW, 2/7/2005)

- **TRAVEL CONFIDENTIAL**

TG 航空が、来る 5 月から NYC=BKK 直航便を開設する。(DTW, 2/7/2005)
(これで、HKG、SIN、BKK の全てが、NYC と直航便で繋がる事になる。)

- **PAY NOW, FLY LATER**

UA 航空は、前払い制の、1 年間有効のロイヤルステータスカードを発行する。
20,000 ドルの前払いで、最高のステータス「1K」
10,000 ドルの前払いで、「Premium Executive」
5,000 ドルの前払いで、「Premier」ステータスが貰える。このステータスを購入した旅客は、来年 2 月 28 日までの間、この前払いの範囲内で、キャッシュレスで、UA 便に搭乗する事が可能となる。(nytimes.com, 2/8/2004)

- **Budget proposal to raise 9/11 security fee on air tax**

米政府は、2006 年度予算案の中で、航空券上で徴収する、セキュリティーフィーの+3 ドル値上げを計画している。現行片道 2.5 ドル、マルチ区間 5 ドルが、夫々 5.5 ドルと 8 ドルに値上げされる案。政府は、この値上げにより、空港の手荷物検査の総コスト年間 45 億ドル (4,950 億円) が賄えると言っている。これに対して、ATA (Air Transportation Association) と BTC (Business Travel Coalition) と NBTA (National Business Travel Association) の業界 3 団体が、値上げ反対を訴えている。(DTW, 2/8/2005)

- **BA and Qantas joint venture to continue**

豪州当局は、BA と QF の、豪州=欧州路線（所謂カンガルー路線）の収入利益分配協定の 5 年間延長を承認した。この協定 (Joint Service Agreement = JSA) は、1995 年から開始されたもので、運賃、スケジュール、便数、販売、マーケティング、貨物、カスタマーサービスの幅広い分野にわたって、2 社間の協議を許可している。JSA の年間収入は 10 億ポンド (2,000 億円) で、その 2/3 が QF、1/3 が BA からの収入だ。豪州=英国間の旅客流動は、この JSA により 60% が占有されている。豪州当局 (Australian Competition and Consumer Commission=ACCC) は、

- ① 確かに JSA により競争は阻害されるが、
- ② LHR 空港スロット規制の存在により、この市場への新規参入が困難になっている、
- ③ コスト削減、低運賃の利用促進、接続時間の改善、など消費者に対するメリットの方が断然多く存在する、
- ④ 他の欧州=東南アジア路線は、十分な競争環境が保証されており、JSA による競争

阻害の影響は見あたらない、
として、Virgin からの強い反対を退けた。(FT.com, 2/8/2005)

- **Las Vegas welcomes the new year**

2月9日より中国の正月「春節」が開始した。ラスベガスには、北米在住の中国人を始め、シンガポール、香港、台湾、それに最近では中国大陸からの、観光客数万人がワンサと訪れている。ベガスのホテルは、中国料理を提供するための中国人料理人や、ショーに出演させる為の広東や香港のスター達を呼んで、中国ムードを盛り上げている。通常では、ゲストの5%程度が中国人であるが、この時期は凡そ半分が中国人の訪問者となる。Venetian ホテルは、4000室の半分以上を、中国人ゲスト用に割り当てている。World Tourism Organizationによると、中国の海外渡航需要は、中間所得層の拡大と渡航制限の緩和などで、2020年までには一億人を超える、世界で第4番目のアウトバウンド供給地となるだろうと言っている。ラスベガスにとっては、今年の春節は、非常に重要な意味を持っている。中国のマカオやシンガポールに、米カジノ資本が進出中だからだ。Las Vegas Sands グループは、昨年春に2.4億ドルをかけて Sands Macao を建設し、2006年には MGM Mirage や Wynn Resorts が進出する。そして Harrah's は、シンガポール政府にプロポーザルを提出している最中だ。なにしろマカオの2003年の賭博収入は36億ドル(3,960億円)にのぼり、Las Vegas の収入規模の半分以上に達している。(FT.com, 2/8/2005)



- **Wal-Mart still wants to help Daiei**



世界最大の小売業の Wal-Mart が依然として、ダイエー救済参加を希望している。既に産業再生機構は、救済先を、イーオンを始めとする三つの日本グループ(外国資本は排除されている)に絞っているが、Wal-Mart は、未だ望みを捨てていない。

Wal-Mart は、38%所有する西友の資本比率の、50.1%までの拡大オプション権を行使するかどうかを、年内に決定するだろう。西友の2004年度決算は、▲123億円の欠損(前年度比3倍の欠損)が見込まれている。Wal-Mart は、過去2年間に亘って、西友の400店舗のITシステムを、彼等の“Smart System”に変更している。(FT.com, 2/9/2005)

- **Independence Air adding West Coast service**

Independence Air が、4月14日から WAS (Dulles) = San Diego、5月1日から WAS = LAX/SFO/SJC/SEA 路線を開設し、大陸横断線市場に参入する。使用機材は A319 (132

席)。 America West が最近撤退したばかりの大陸横断線で、果たして Independence が何処まで実績を残す事が出来るのか、疑問視されている。 Independence の 12 月の L/F は 45.7% と、依然として 50% を切る低 L/F 運営が継続している。(DTW, 2/8/2005)

● **UPS outlines plans to expand in China**



UPS の中国進出が加速している。 中国大陸に、新たに 3 箇所の配送センターを開設し（これで 40 箇所の中国配送センターを保有することになる）、向こう 2 年間で更に 20 箇所のオープンを予定している。 国内販売の低迷を、中国進出で補完する、と言う戦略だ。（UPS の米国内販売は、収入の 70% と極めて高くなっている。）

最近、UPS は、中国路線を週間 12 便に増便し、更に+6 便の増便を予定している。 そして昨年 12 月には、Sinotrans（中国エクスプレスデリバリー）を 1 億ドルで完全買収している。 エアバスのスパージャンボ A380 貨物機を 10 機、ボーイングの MD-11 を 11 機、発注している。（FT.com, 2/9/2005）

編集後記

2006 年度政府予算案から Amtrak 補助金が、全額削除されてしまっている。 ブッシュ政権は、一向に収支改善が進まない、この鉄道会社を倒産させて、新たな会社として再出発させる事を考えている。 これから半年間に亘る予算編成過程の中で、議会の巻き返しが当然予想されるので、勿論、この補助金支給が、最終的にどうなるかは、今の段階でははっきりしない。

アメリカの鉄道（長距離旅客鉄道）は、今や北東回廊のアセラ特急のみとなってしまった、と言ってよいほどの衰退振りである。 そして、最後に残った、この Amtrak までも潰れてしまおうと言うのだ。（アセラの名前は acceleration と excellence から取ったと言われているが、そうだとしたら、将にアイロニーそのものである。）

米国の主要都市では、最近、頓に悪化している道路渋滞解消や大気汚染対策の為に、高速

鉄道の建設計画がかなり存在する。 目ぼしいものでも：

San Diego = SFO = LAX (加州知事シュワルツネッガーがサポートしていない)

LAX = LAS (加州とネバダ州の調整が上手く行っていない)

HOU = DAL = San Antonio (テキサス州議会が否決)

MIA = Orlando = Tampa (フロリダ州知事ブッシュが反対している他、Southwest が反対に回っている)

CHI = Milwaukee = Madison = Minneapolis = St. Paul

(軌道を保有している貨物会社との調整難航)

などが在るが、いずれも店晒しの廃案同然の状態になっているようだ。

米国で、何故、欧州の TGV や日本の新幹線のような、高速鉄道路線網が出来ないのだろうか？ 多分に航空業界（LCC を含めて）や自動車産業界からの強い反対と、そこを票田にしている“族議員”先生達の圧力により、鉄道は、国の総合交通政策から外されてしまっているのだ。

9-11 の同時多発テロ攻撃以来、陸上輸送が見直され、Amtrak のアセラ特急は、2004 年に過去最高の旅客輸実績を達成したばかりだ。 レンタカー需要も、空港の店ではなくて、都市近郊の店の需要が大幅に伸びているらしい。 そして、鉄道は、何よりも旅行とツーリズムに大きな貢献をする。(鉄道の車窓風景は、他のどの輸送モダも勝てない。)

300～500 マイルの都市間交通は、鉄軌道へのモダシフトが考えられてしかるべき、ではないのだろうか。

待てよ、若し本当にそうなると、平均運航区間距離が 576 マイルの southwest 航空は、エライ事になってしまうじゃないか？ (H.U.)

TD 勉強会 情報 154 (以上)