

平成 23 年 1 月 17 日

TD 勉強会 情報 462

1. 航空会社流通ニュース 4 題

- (1) アメリカン航空、セーバー バイアス表示差止め成功
- (2) エアークナダ、トラベルポートと複数年契約 締結
- (3) ITA ソフトウェア アメリカン予約システムの一部に採用
- (4) アメリカン ITA 買収 伝統的旅行会社のためになる？

2. その他のニュース

3. 編集後記

「テーペーパーからティーピーピーへ」



1. 航空会社流通ニュース 4 題

CNB.com, 1/10/2011

(1) American wins court order against Sabre over fares

アメリカン航空、セーバー バイアス表示差止め成功

テキサスの裁判所は、1月10日、Sabre に対して AA 便のバイアス表示を中止させる一時的差止め命令を発出した。AA は、1月1日に、Sabre のバイアス表示行為が契約違反に相当すると訴えていた。AA は、この訴えの中で、Sabre が年間流通コストを倍以上に値上げしたために \$157m のコスト増を余儀なくされると訴えている。AA は、2009年にコミッション、ブッキングフィー、クレジットカードの流通コスト \$853m を計上している。そして Sabre 経由の年間予約は \$7bn に上り、全航空券販売額の半分に近い額となっていると言っている。□

Tnooz, 1/13/2011

(2) AA furor? Air Canada, Travelport declare world peace

エアーカナダ、トラベルポートと複数年契約 締結

AA が GDS との間で激戦を戦わしている最中に、AC が Travelport と複数年間のフルコンテンツ契約を締結した。

この新たな契約では、Travelport の Apollo GDS が AC のコンテンツに ac2u と呼ばれる新 AC API 経由でアクセスする。この新 API は、Farelogix からライセンスされたもので、最近発足した Open AXIS Group の XML 標準にも対応する。

Travelport は、カナダで、強化された Agencia 旅行会社用デスクトップを 2011 年の上半期に展開し、AC は旅行会社に この Agencia 経由で 運賃ファミリー、座席とアベイラビリティ、オプションサービス（座席指定や機内食やラウンジの前払いアラカルト運賃）を提供する。AC は、Travelport の契約は航空会社が希望するマーチャンダイジングを初めて可能にした Distribution 2.0 の幕開けだと言っている。

Farelogix の Fare Management System は、旅行者が出張規程に基づく法人旅行者なのか？マイレッジのエリート会員なのか？優先旅行会社の顧客なのか？を識別できる能力を

有している。従って、ACは、旅行会社の顧客に対して旅行会社に代わって対応できることになる。従来の、GDSが航空会社に代わって販売するのは訳が違うのだ。

では何故AAがGDSと戦火を交えている最中に、ACがTravelportと契約を更改できたのだろうか？AAがコストに重点を置いているのに対して、ACは収入サイドにより大きな力点を置いているためだろう。ACは、収入増加のためには全てのチャンネル(販路)を維持したいと言っている。それとACとTravelportのこの問題に対する取り組みは、数年前にACがTango運賃ファミリーを導入した時から始まっている。□

Tnooz, 1/13/2011

(3) ITA Software wins part of AA Jetstream res system contract

ITA ソフトウェア アメリカン予約システムの一部に採用

AAは、旅客サービスシステムをSabreからHP社のJetstreamに更新することを決定している。AAは、この更新システムの一部にITA Software社製の次世代インベントリー管理システム(新アベイラビリティエンジン)を採用することとなった。今後12ヶ月でロールアウトされるこのシステムは、法人アカウント、旅行会社、GDSプロバイダーの全てのチャンネル経由の航空券と付帯サービスのカスタマイズされた販売を可能にする。

このインベントリー管理モジュールは、ITA Softwareの旅客サービスシステム全般の一部を構成するものである。同社にとっては、AAの採用は数年前にACがITAのシステムの採用を中止して以来の最初の予約システム商談となる。

インベントリー管理システムは、Dynamic Availability Calculating SystemとInventory Controlサーバーとで構成され、航空会社のレガシーのホストシステムに対するクエリを大幅に減少し、より低コストでもって如何なるプロダクトとサービスの組合せの提供を可能にする。

GoogleのITA Softwareの買収計画とITAのQPX航空運賃ショッピングとプライシングソリューションの大きな話題が、ITAの航空会社予約システム事業を忘れがちにさせている。事実ITAは、数年前にGDS代替システム開発を断念して以来、旅客サービスシステムに焦点を当てている。Google買収後に、この航空会社予約システム事業がどのようになるのかは分からないが、そしてこのモジュールはITAの事業のごく僅

かな部分しか構成しないが、少なくともメジャーの1社がITAのこのモジュールを採用した意義は大きい。□

Travelweekly.com, 1/12/2011

(4) Analyst says Google-ITA deal may benefit traditional agencies

アメリカン ITA 買収 伝統的旅行会社のためになる？

Forrester Research の主席研究員の Henry Harteveldt は、Google の ITA 買収がより高品質のトラフィックを提供するので、B&M の旅行会社にとってはよりターゲット広告の機会が増加すると言っている。彼はこう言っている。

- この買収は、伝統的旅行会社にとってネガティブな影響が発生するどころか、寧ろ良い結果をもたらすだろう。
- 顧客の意思がよりハッキリ把握できるようになる。
- 例えば、旅行日を前広に知ることができる。Google が ITA の便検索を提供すれば、旅行者は旅行日を入力するようになるので、旅行会社は旅行日に従ったキーワードを入札できるようになる。
- 3 日後の旅行は、法人旅行かレジャー旅行の間際購入の何れかを示唆している。1 ヶ月先の旅行は、観光旅行を示唆している。旅行会社は、これ等のタイプの潜在的顧客に対して、キーワードに入札するか否か、或は幾らにするかを決められることになる。
- Google は、ユーザーに Web サイトに関する情報を探し出す最高のリソースであるが、旅行情報に関してはユーザーが欲しがっている情報を提供できていない。Google は、ITA を買収することにより、旅行分野に付いてもより多くの情報 — 航空会社、スケジュール、運賃航空券販売サイト — を提供できるようになる。

しかしながら、業界のプレイヤー達は、Google が巨大な消費者情報と ITA テクノロジーを利用した航空情報を結合し、市場を操作するのではないかと怖れている。確かにより高品質なターゲット トラフィックを提供してくれるだろうが、Google の広告費の値上げに繋がることを懸念している。そして高い広告費は、より高い運賃に転嫁されることになってしまうと指摘している。そして、彼らは Google+ITA 買収に反対する FairSearch.org を立ち上げた。

彼らの懸念は、それ以外にもある。世界最大の検索エンジンが ITA ライセンスを更新しないことを怖れている。ITA Software は、現在 AA, Bing, CO, Hotwire, Kayak, Orbitz,

Southwest, TripAdvisor, United, US, Virgin Atlantic を含む航空会社や OTA に対して航空便／運賃検索エンジンを提供している。

3 つ目の懸念は、Google が、自然検索結果よりも、より高い広告費を支払った広告主に優先的にトラフィックを流すのではないか？という懸念である。或は、自然検索に対しても、航空会社や OTA にリスティングの料金を請求するようになるかもしれない。Wal-Mart や Safeway は、P&G からスロットティングフィーを請求している。航空便の自然検索は、無料でバイアスが無いものでなければマストならない筈だ。

Google は、自身は決して旅行会社にはならないと言っている。航空検索の品質を向上させ、ユーザーに対してより使い勝手の良い検索ツールを提供し、そして旅行業界に対してはより購入の確度の高いリード（トラフィック）を提供すると言っている。

業界通は、Google+ITA で最も影響を受けるのはメタサーチだと言っている。最大手の Kayak は、Google が同じようなダイナミックなプライシングと各種の旅行プロダクトの提供を開始すれば、大きな影響を受けると言っている。

PhoCusWright のシニアアナリスト Jake Fuller は、Google の改善された航空検索によって、オーバガニックなトラフィックが OTA から Google に転移するだろうと予想している。

米司法省は、Google の ITA 買収を裁判にかける（詰まり不承認する）可能性を探っている。司法省の審査結果は今月末にも発表されるだろう。米 FTC は、Google のオンライン広告ディスプレイ会社 DoubleClick Inc.の買収（\$3.1b）と、モバイル広告会社 AdMob Inc.の買収（\$750m）を許可している。（wsj.com, 1/13/2011）

□■

2. その他のニュース

旅行流通・TD

（1）デルタ航空、更に OTA 4 社に於ける発券中止

DL は、先月 CheapOAir, BootIt.com, One Travel への航空便情報の提供を中止した。先週、CheapAir.com, Vegas.com, AirGorilla, Globester への情報提供も中止した。DL は、中小の OTA 経由の流通を整理して、Delta.com へのトラフィックを集中させようとして

いる。(Tnooz, 1/10/2011)

(2) クルーズ直販志向

Norwegian Cruise Lines は、10月に、過去3年間で直販が倍増して27%に達したことを明らかにした。Royal Caribbean International は、昨年初め、3ブランドの直販が10%台の半ばから20%に近いところまで達していると語った。先月、Carnival Cruise は、2009年の直販比率が17%に上昇したと発表した。しかし、クルーズ各社は、旅行会社経由の流通が大事だと言っている。(travelweekly.com, 1/10/2011)

(3) スターウッドがアップル社のビデオ電話機能を採用

Starwood Hotels & Resorts Worldwide が、Starwood Preferred Guest 会員に対してアップル社の FaceTime を利用して同社の顧客サービス係にコンタクトできるシステムを立ち上げた。SPG 会員は、iPhone 4、新 iPod タッチ、Mac から電話して顧客サービス係とテレビ電話通話が可能となる。予約係は、予約の変更、ホテル案内、ポイント報奨などについて対応する。(Starwood press release, 1/10/2011)

(4) 旅行業界団体 航空運賃透明化促進を訴える

ASTA と Business Travel Coalition が、運賃の透明化と航空旅客に対する比較ショッピングの維持を訴える、新たな業界陳情団体 Open Allies for Airfare Transparency を立ち上げた。この団体は、航空会社は完全な運賃と付帯サービス運賃情報を利用可能にするべきだと主張している。そして旅行管理会社やその他の企業に団体参加を呼びかけている。この団体は、航空会社の既存流通チャネルを阻害する専用ダイレクトコネクトシステムに反対している。(travelweekly.com, 1/11/2011)

(5) トリップアドバイザー、グーグルへのレビュー掲載禁止継続

TripAdvisor は、昨年12月初旬から始まった Google Places への同社のレビューの掲載を依然として禁止していると発表し、レビュー掲載再開の報道を打ち消した。TripAdvisor は、Google のページに掲載されたレビューは、ユーザーの求めているホテルの検索には不向きだと言っている。(Tnooz, 1/11/2011)

(6) トリップアドバイザー 航空会社レーティング開始

TripAdvisor が、米国と英国で航空会社のレーティングを開始した。ユーザーは、自身の TripAdvisor Account もしくは Facebook で以下の8つクライテリアで航空会社を採点することができる。バリュー、チェックイン経験、定時性、手荷物ハンドリング、座席居住性、機内サービス、機内エンターテイメント、手数料金の合理性。また、TripAdvisor は、検索結果に各種の手数料を表示する“fee estimator”と呼ばれる

(10) コンカー トリップイット買収

旅行とエクスペンス管理ソリューションの統合システムプロバイダーConcur が、旅行計画支援とシェアのサイト TripIt を \$82 (現金と株式) で買収した。この買収価格は、将来の業績達成如何では \$129m まで上昇する。Concur は TripIt を買収して、モバイルが全てを変えることなるであろう法人旅行の分野に於ける競争力の強化を目論む。(phocuswright.com, 1/13/2011)

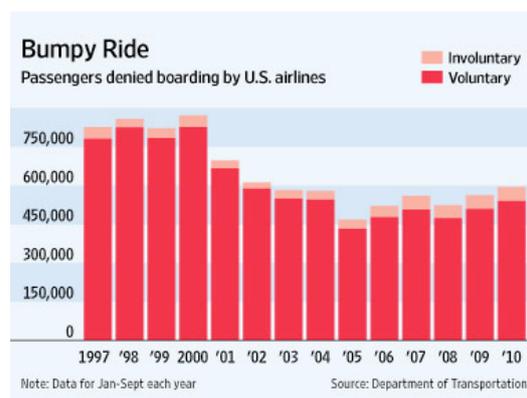
空 運

【米 州】

(1) デルタ航空、搭乗拒否に新手法

DL 航空が、搭乗拒否 (インボランタリー オフロード/降機) に、Priceline の name your own price を真似た新たなオンライン入札制を先月から導入した。オーバーセール便の対象旅客で、降機されても構わない旅客は、オンラインまたは空港の Kiosk で、降機の値段をビッドすることができる。DL は、最低価格で入札した旅客を降機することになる。過去 1 ヶ月間の実績では、落札価格は \$100~\$400 となっている。DL は、将来の DL 便に利用可能な落札価格のトラベルバウチャーを発行する。運輸省は、搭乗拒否の補償額を現行の \$800 から \$1,300 に値上げすることを検討している。

運輸省の統計によれば、2010 年 1 月~9 月の間に降機に合意した旅客数は、541,694 人で、前年同期の 510,878 より +6%増加した。一方、搭乗拒否された旅客数は同期間で 52,219 から 53,287 人に +2%増加した。この入札制の導入で、空港における旅客ハンドリングが効率化されるだろう。空港ゲートに於ける▲3分~▲4分の短縮は、大きいと DL は言っている。(wsj.com, 1/07/2011)



(2) ボーイング、B737 更新機 2017/8 年に就航か

ボ社は、B737 の完全な新モデルの更新機を 2017 年~2018 年に就航させるだろうと NYC の Buckingham Research 社が予想している。エアバスの A320neo の如くのエンジン喚装機の開発は実施しない見通しだ。(atw.com, 1/12/2011)

(3) ブラジル TAM と LAN 合併承認の方向

ブラジル当局は、TAM+LAN の合併を承認する見通しだ。 合併すれば、世界第 15 位の航空会社が誕生する。 チリ当局もこの合併を審査している最中。 TAM はブラジル最大の航空会社で、43%の市場シェアを有している。 第 2 位は、GOL の 38%。 ラテンアメリカ諸国、特にブラジルとアンデス地域の航空市場の成長が加速している。(wsj.com, 1/12.2011)

(4) アラスカ航空 米航空会社 2010 年品質ランキングでトップ

Alaska 航空が、2010 年の米運輸省品質統計のランキングで第 1 位になった。 このランキングは、定時性、欠航率、手荷物紛失、搭乗拒否、苦情件数による。(wsj.com, 1/13/2010)

航空会社	定時性	欠航
Alaska	1	1
AirTran	3	4
Southwest	6	2
jetBlue	9	8
US Airways	4	5
Continental	5	3
United	2	6
American	7	7
Delta	8	9

【欧州&アフリカ】

(1) バージンアトランティック、ヒースロー空港使用料一時支払停止

12 月 18 日の降雪で、LHR 空港の 2 本の滑走路の内 1 本が 3 日間閉鎖されてしまい、多くの便が欠航を余儀なくされ数千人がストランドした。 このため BA は £50m、VS は £10m の出費をそれぞれ強いられた。 VS は、LHR のオペレータである BAA に対して、チョットした降雪で何故こんなに大きな空港の混乱が発生したのか? の説明を求めている。 そしてこの説明があるまでは、空港使用料の支払いを停止すると発表した。(FT.com, 1/09/2011)

(2) EADS CEO ゴールデンシェアに懐疑的

EADS の大株主であるフランスとドイツに対して、戦略意思決定に対する拒否権を与える所謂“ゴールデンシェア”の導入が再び浮上している。 EADS CEO Louis Gallois は、「これは良い考えだが、競争法の観点から EU の同意を取得するのは困難だろう」

と語っている。現在の資本構成はドイツ自動車メーカーDaimlerが15%、ドイツの銀行団が7.5%、仏政府とコングロマリットのLargardereが22.5%、スペイン国営企業SEPIが5.5%を保有している。EADSは、2000年設立以来独仏の資本は同等で無ければならないと決められている。(nytimes.com, 1/12/2011)

【アジア&中東】

(1) カンタス A380 米国線再開

QFが、A380型機による豪州=LAX線を1月16日から再開することとなった。11月4日のA380 Trent 900 エンジン故障以来、A380型機の使用を中止していた。(wsj.com, 1/10/2011)

(2) インジゴ (印) A320 型機×180 機購入

インドのIndiGoが、A320neo×150機とスタンダードバージョンのA320×30機の購入に合意した。カタログ価格で\$16.4bnの商談となる。A320neoは、2016年に就航予定の燃費が15%改善されたエンジン喚装機。単一の民間商業機の発注では、これが史上最高の新造機発注となるとエアバスは言っている。

インドの国内線旅客数は、2010年1月～11月の11ヶ月間で前年同期比+19%増の4,680万人に達した。(2009年は▲10%減) IndiGoは2006年8月に設立されたLCCで、4月～11月のL/Fが82.7%。2005年にはA320×100機を発注、既に34機を受領し残る66機は2014年もしくは2015年初めまでにデリバリーされる予定である。(channelnewsasia.com, 1/12/2011)

(3) エティハッド、2010年 +29%増収

Etihad航空の収入が、2010年に+29%増収し\$2.95bnとなった。ASKは451億キロ(+13%)、旅客数は710万人であった。L/Fは74%(+0.5%p)、RPKは334億キロ(+20%)、貨物収入は+57%の増収であった。増機はA330-200F×2機を含む6機で、フリートは合計57機となった。2003年の設立以来、EBITDARで利益を計上した。(数値は発表されていない。) 2011年に損益分岐、2012年には利益を計上できる見通しだと言っている。(atw.com, 1/12/2011)

(4) 中国南方航空 2010年利益 \$758m

中国南方航空(CZ)の2010年利益が、前年の4倍の50億元となる見通しである。中国国内線需要の堅固な増加、中国経済の安定化、強い元の3つが好決算を産み出している。CZの輸送実績は、旅客が+15%増の7,650万人、貨物が+30%増の110万吨であった。今年は、新疆市場を更に開発する。そのために中国開発銀行リーシング社より

リースする Embraer E190×10 機を新疆発着リジョナル路線に投入する。(atw.com, 1/12/2011)

(5) マンダラ航空 (インドネシア) 運航停止

インドネシア Mandala 航空が、1 月 13 日運航を停止した。主要なリストラを実現するまで運航を停止すると言っている。A320×5 機はリース元に返還されつつある。新たな投資家を探している。Mandala は 1969 年に運航を開始した航空会社で、米投資会社の Indigo Partners が 2006 年 10 月に 49%を取得している。(wsj.com, 1/13/2011)

(6) スプリング航空 2010 年利益 3 倍

Spring 航空(上海)の 2010 年利益が、3 倍増の 4 億 7,000 万元になる見通しである。2009 年利益は 1 億 5,800 万元であった。Spring は、A320×20 機を保有し、今年に更に 7~8 機を受領する。2 番目の国内基地を瀋陽か石家荘に、国際線では、上海とマカオ、台湾、日本、その他の東南アジア都市を結ぶ路線を開設する予定だ。(atw.com, 1/13/2011)

(7) エアーインディア、フリート倍増

AI が、今後 5 年間でフリートを現在の倍の 272 機に増機する。インドの航空市場は 2015 年までに現在の 7,200 万人が 1 億 5,000 万人に倍増すると予想されている。AI は、この市場の拡大に合わせて 107 機をリースし、30 機をボーイングから購入する。インド最大の LCC IndiGo は、エアバス機×180 機を購入する。また Spice Jet は、ボーイング機×30 機と Bombardier のターボプロップ機×30 機の合計 60 機を最近発注した。(wsj.com, 1/14/2011)

水 運

(1) コンテナ取扱量で上海がシンガポールを追い抜く

2010 年のコンテナ取扱量で、初めて上海がシンガポールを追い抜いた。上海が 2,905 万 TEU を取扱い、シンガポールを 50 万個上回った。貨物重量では 6 億 5,000 万トンで、2009 年の 5 億 9,000 万トンを +10%上回り継続して世界一の座を維持している。(channelnewsasia.com, 1/08/2011)

(2) 冷蔵船線減少

果物や肉などの腐ってしまう食料品を運ぶ冷蔵船 (reefer) が減少している。現在 500 隻ある伝統的冷蔵船は 1/3 に減少することが確実視されている。保冷コンテナが増加しているからだ。Maersk の新コンテナ船は、1,700 個の保冷コンテナを積載できる能

力を有している。Drewry Shipping Consultant は、2010 年の世界貿易に占めるコンテナ輸送の割合 64.9%が、2015 年には 75.5%に増加すると予想している。(FT.com, 1/09/2011)

陸 運 & ロジスティックス

(1) FedEx と UPS が反競争法の捜査を受けている

世界最大の小口貨物輸送業者の UPS と FedEx が、米司法省の反競争法捜査を受けている。捜査は、第三者海運コンサルタントの取扱に焦点が当てられている。コンサルタントの AFMS 社は、UPS と FedEx が共謀して第三者海運コンサルタントとの取引を回避し、コンサルタントを使用している顧客を脅していると訴えている。(FT.com, 1/08/2011)

(2) エービスのダラー買収、依然として連邦取引委員会 審査継続

Avis の Dollar 買収に対する連邦取引委員会の審査が、依然として継続されている。FTC は、この買収が競争環境を阻害しないかどうかを審査している。買収承認の条件として、一部資産の放棄が求められるかもしれない。Avis は、FTC の承認が 3 月末か 4 月初めには降りると予想している。(travelweekly.com, 1/11/2011)

(3) ドイツバーン、ボンバルディア製列車購入

Deutsche Bahn が、1 月 12 日、Bombardier 社製の長距離用列車×27 列車を €360m で購入すると発表した。(wsj.com, 1/12/2011)

(4) TNT、郵便事業売却

オランダの郵便とエクスプレス会社 TNT が、1 月 13 日、ベルギーとイタリアの 2 つの郵便事業をプライベートエクイティ企業 NPM Capital NV に売却すると発表した。(wsj.com, 1/13/2011)

ホテル & リゾート

(1) 中国 7 つ星ホテル建設

北京当局は、サウジアラビアとの共同プロジェクト (\$1.3bn) で、ドバイの世界一高い Burj Khalifa を模した 7 つ星ホテルを北京中心部から 30km 離れた Mentougou に建設す

ることを計画している。プロジェクトの詳細は分からないが、サウジがコストを負担する模様である。このプロジェクトは、中国政府のハイエンド開発の抑制と住宅用地の確保と不動産価格の鎮静を要請している最中に発表されている。(AFP, 1/07/2011)

(2) シティーセンター 債券売却

MGM Resorts が、CityCenter の債券 (first and second lien notes) を \$1.1bn で売却することを計画している。債券の売却先は、米国以外の機関投資家を対象としている。CityCenter は、MGM と Dubai World により 50:50 の比率で保有され、\$8.7bn に上る財務のリストラの大きな問題を抱えている。2010 年の第 3 四半期までで▲\$1bn の欠損を計上している。(travelweekly.com, 1/10/2011)

(3) MGM がロイヤルティー プログラム開発

MGM Resorts が M Life と呼ばれるロイヤルティー プログラムを開発した。MGM や Caesars Entertainment (旧 Harrah's) では、カジノ報奨クラブを有していたが、大手ホテルチェーンが保有している如くのロイヤルティー プログラムを今まで保有していなかった。昨年 Cosmopolitan が Marriott の Autograph Collection に、Venetian と Palazzo が InterContinental Hotels Group システムに加盟して以来、LAS のカジノが、世界の大手ホテルチェーンのロイヤルティープログラムにも参加するようになり出した。(travelweekly.com, 1/10/2011)

(4) 抗アレルギー客室増加

Hyatt Hotels and Resorts と Fairmont Hotel and Resorts が、アレルギーフリーの客室を開発した。医療グレードの空気洗浄機と化学薬品や芳香フリーの洗剤をこの客室に用意している。アレルギーの顧客用の客室を用意しているホテルが増加している。ホテル調査会社の STR の調査によれば、過去 2 年間で +14%増加した。この客室の料金は \$20 ~ \$30 割増となる。(nytimes.com, 1/10/2011)

(5) IHG、手荷物料金 \$100 返還サービス開始

InterContinental Hotels Group は、週末に連続 2 泊する Visa カードを使用する米国の旅行者に対して、航空手荷物料金 \$100 分を払い戻す。この“Check it free”サービスは 4 月 30 日まで。IHG は、昨年 9 月 1 日からこのサービスを開始し \$50 を返還していたが、今回 \$100 に値上げする。(USA Today, 1/11/2011)

(6) ホテル取引再び増加

STR Analytics によれば、2010 年のホテル取引が \$8bn となった。これは 2009 年よりも▲\$2b 少ない。しかし 2010 年の第 4 四半期の取引は \$2.7bn に大幅に上昇している。

客室当り取引単価は、2009年の平均 \$103,000 から \$176,000 に増加した。2010年の差し押さえ物件や倒産などによる不良資産売却は全取引の13%を構成している。(HNN, 1/11/2011)

(7) アコー (仏) カジノ部門売却

Accor が、仏カジノグループの Lucien Barriere (パリの豪華ホテルと Fouquet のレストラン保有) の49%を仏金融会社の Fimalac に売却した。売却価格は不明。この売却は昨年9月の Lucien Barriere の上場計画断念の4ヶ月後となる。上場計画時は、Lucien のバリューを €575m~€700m としていたが、投資家の関心を引きつけられなかった。アナリストは、今回の売却は上場計画時の最低バリュー程度に基づいているものと推定している。Accor は、ホテルとサービス事業を分社化した後に、所有と運営の分離戦略によりホテルの資産を売却している。(FT.com, 1/11/2011)

(8) コロニー、ブティックホテル少数株買収

Colony Capital が、Sam Nazarian (35) の企業の少数株を買収した。Nazarian は、1979年にイランから米国に移住し、Hyde Lounge や Colony などのセレブのナイトクラブの運営で知られている。Colony Capital は、Nazarian が保有する SBE LLC (9 レストランと5ホテルを運営) の少数株式を \$35m で買収した。Colony Capital は、この買収を通じてブティックホテル市場におけるシェア拡大を狙う。そして Nazarian が、ブティックホテルの次のビッグネームになることに賭けている。(wsj.com, 1/11/2011)

その他

(1) 何故フェイスブックは日本で流行らない

Facebook の会員が、最近5億8,300万人に達した。それにも拘らず日本では200万人以下だ。日本のオンライン人口の2%にしか達していない。米国の60%とは桁違いだ。Goldman Sachs が FB に \$450m を投資したけれども、巨大なオンライン広告市場の日本が FB の世界展開から欠落しているのだ。日本では、SNS やゲームポータルのみクシー (会員2,160万人) やグリー (2,250万人) やモバゲータウン (2,170万人) が流行っている。FB が流行らない原因は、匿名性にありそうだ。FB の実名による会話に対して、日本の SNS サイトは匿名によっている。日本では、プライバシーの維持が何処よりも大切にされている。しかし何でも新らしもの好きの日本人の間で、FB が流行るかもしれない。みクシーも設立後7年を経ている。過去四半期の内3四半期は減益を強いられている。株価も公開価格から▲70%値を下げて46万円代を付け

ている。(nytimes.com, 1/07/2011)

(2) マイスペースで▲500人レイオフ

MySpaceが、全従業員1,100人のほぼ半数に当たる▲500人をレイオフすると発表した。News Corporationがこのサイトを丸ごと売却することを検討している。AOLの会員数は、11月末現在、前年比で900万人(▲15%)減少して5,440万人になった。この話は、AOLとTime Warnerの関係に似通っている。移り気な消費者にもてあそばれる、ソーシャルメディアの脆さを表しているようだ。(nytimes.com, 1/11/2011)

編集後記

「テーペーパーからティーピーピーへ」

エアバスが昨年12月に発表した「グローバル マーケット フォーカス 2010-2029」は、今後20年間の航空旅客需要が年率+4.8%で増加すると予測している。この長期需要予測は、航空旅客数が今後15年間で倍増すると言っているのだ。世界の航空旅客需要は、1970年代の後半から15年毎に倍増を繰り返している。これから急成長するアジアの大きな需要増を考えれば、2009年の9億2,000万人が15年後に20億人ほどに拡大するのも容易に想像できる話だ。(エアバス予測は、日本を除くアジア地域が年率+6.1%で増加すると予測している。)

これに反して、日本人海外旅行者数はチットも増加していない。それどころか、2000年の1,781.8万人から2009年の1,544.5万人に▲13%も減少した。なんと、過去10年間で、2000年が日本人出国者数のピークを記録した年なのだ。2010年の速報値では、1,664万人で前年比+7.7%増となったようだが、それでも10年前を▲7%下回る。過去15年間ではどうなのだろうか？ 1995年は1,529.8万人なので、そこから2009年までの間に+16%（年率+1.015%）しか増えていない。

世界の航空需要が、大幅に増加しているのに対して、日本人需要がチットも増えないどころか減少しているのは一体何が原因なのだろうか？ 業界では、少子化、若者の内向き志向、高い航空運賃などがその原因に取沙汰されている。

しかし、本当の原因は 過去長い間 “閉塞感” に押しつぶされている日本の国の現状そのものにあるのではないだろうか。 現状は、菅直人首相が「日本の危機」と言っているくらいなのだから非常事態だ・・・サッサと TPP に参加して、日本の構造改革に果敢に取り組んで、この閉塞感を打ち破ることが必要だ。

日本の真の開国が求められている。 チームジャパンを強化しない限り、つまり日本の国力を根本から強化しない限り、首都圏空港の発着枠を幾ら増やしても、また LCC を幾ら呼んで来ても、日本人海外旅行者数は決して増加しない。 小澤だ仙谷だ馬淵だと、それに最近では与謝野だと騒いでいる暇は何処にもない。

“テェーペェーペェー” から “ティーピーピー” (ti: pi: pi:) と発音するようにならないと・・・。(H.U.)

表紙： 無題 A4 ペーパー マジック、クレヨン 2001年5月作

TD 勉強会 情報 462 (以上)