

平成17年12月2日

# TD 勉強会 情報 194

1. 電子化個人情報保有身分証明 プライバシー保護して呉れる？
2. TDR 11月21日号の要約
  - (1) パッシブセグメントで誰が得するのか？
  - (2) ヤフー・グーグル 旅行分野に侵入
  - (3) スーパーPNR が益々必要
  - (4) ゲットゼアー 南米企業に熱い視線
3. その他のニュース



Dr. Laurence Wiener, a frequent guest at the Mandarin Oriental in Manhattan, using the remote controller for all his suite's electronics. (関連記事： P.-18 参照)

## 1. The Transparent Traveler: No Clear Consensus

### 電子化個人情報保有身分証明 プライバシー保護して呉れる？

#### トランスペアレントな旅行者

何時かは、又、米国に対するテロ攻撃が実行されるのではないか、と言う恐れが止まらない。怪しい旅行者を、善良な旅行者達に余計な負荷を与えずに、即座に割り出す事が出来る、身分を証明するテクノロジーに対する関心が高まっている。

旅行経済に関わる旅行業者達、— 予約・ガイド・輸送の会社に加えて、クルーズの港・鉄道の駅・飛行場・ホテル・カジノ・ツアーリスト アトラクション — は、既に上昇しているセキュリティーコストをエスカレートさせないで済むソリューションを、強く欲している。これ等の全てのセクターは、“トランスペアレントな旅行者” (transparent traveler) というコンセプトに、焦点を集中させ始めている。

トランスペアレントな旅行者とは、テロとは全く関係しない善良な人物で、生体情報 (biometric information) を含む個人情報を提供する事に合意した旅行者を指す。

#### 電子化個人情報を保有する身分証明の発行

5月に、「Real ID Act」法が制定され、これが施行されると、全ての個人情報をカードのICチップに仕舞い込む事が出来る Real ID、即ち、最初の国家身分証明書発行の準備が整備され始めるだろう。プライバシーの保護団体の一つ、American Civil Liberties Union (ACLU)は、Real ID によるプライバシーの侵害を懸念している。2008年5月の完全施行時には、Real ID は、選挙や全ての市民権の実行に利用出来るカードとなり、誰が市民で、誰が市民でないかの識別を、容易に瞬時に行うだろう、とACLUは予想している。そして、カードに埋め込まれたチップが、指紋や網膜のスキャンや、電子署名、ホログラフ写真、出生記録、その他の個人情報を格納する。これは、誰もが所持しなければならない、本質的な国内用のパスポートそのものである。「Real ID Act」法は、州政府が発行する免許証の標準化を実施する。法が定める2008年中頃以降は、連邦政府が要求する身分証明には、標準化免許証以外は使えない事になる。

#### プライバシー保護の問題

市民自由論者達は、この動きは、政府が強要する“国家身分証明書” (national ID) の考えに繋がり、国によるプライバシーの効果的な侵害に当たると警告している。しかし、テロに対する有効な手段であり、いたしかたないという考え (諦め) と、個人情報の提供との見返りに、厳格なセキュリティーチェックから解放されたいという願望が、この警告を掻き消してしまっているようだ。

## 身分証明カードを発行する民間会社が誕生

Verified Identity Pass (VIP) という会社が、米運輸保安局 (Transportation Security Administration) の Registered Traveler パイロット プログラム (注) に参加して、生体情報と個人情報を埋め込んだチップを内蔵する “Clear Pass” と呼ばれる身分証明カードを作成した。そして、飛行場に於ける、セキュリティー チェックの迅速化に役立てる。既に Orland 空港で、1 万人以上のカード所有者によるテストを成功裏に終了させ、同種の ID を発行する民間会社数社と共に本格的な導入に備えている。

(注) Registered Program とは、旅行者の個人情報を、政府の潜在的テロ警戒者リストと事前照合させるシステム。このプログラムに参加した旅客は、空港やその他のセキュリティーポイントの “迅速レーン” を使用する事が出来る。本格導入は、2006 年 6 月 20 日が予定されている。)

**The Verified Identity Pass (V-IP) is a private, voluntary, biometrically-secure identification system.**

**V-IP members go through one application process -- one background check -- to obtain one card.**

The same card can then be used for “fast access” to multiple venues/checkpoints -- office buildings, airport gates, shopping malls, universities, sports arenas and other facilities.



VIP は、センシティブな個人情報を政府に提出するよりは、良く管理された民間のユニバーサルな旅行者 ID “Clear Pass” の保有の方が、好ましいと主張している。政府が強要する国家身分証明を代替するこのカードは、民間企業の約束は法により監視されるという点で、プライバシーの問題にも (完全ではないが) 対応出来ると、彼等は主張している。カード使用記録と、個人情報の第 3 者への転売も、一切禁止する事を、約束している。

VIP は、個人情報管理のセンシティブティへの対応に配慮する一方で、このカードのその他の商業的な利用、たとえばホテルのチェックインとか金融機関での利用を検討している。クレジットカード会社も、個人情報の単一カードへの格納と、そのマルチな使用に付いて検討を開始している。

## 旅行コングロマリット Cendant の参加

セキュリティー ハンドリングの効率化を最も求めている旅行業界では、Cendant が、VIP と提携して、Clear Pass カードの法人顧客に対する独占販売権を、\$50m (55 億円) 以上で取得した。Cendant は、カード 1 枚を 80 ドルで販売し、実際の生体情報やその他の個人

情報の電子化と、それらの電子化情報のカード IC チップへの格納作業を支援する。Cendant は、カードの販売の際には、プライバシーの問題に関する苦情や意見は、全く上がって来ていないと言っている。

### プライバシー保護団体の心配

ACLU は、

- ① 個人情報のデータベース管理が、政府により行われようが、民間によるかは、大きな違いはない。
- ② 潜伏アルカイダ組織 (sleeping cell) は、外部には、全く善良なアメリカ市民でしかあり得ない。 どんなセキュリティー監視網にも引っ掛からない。
- ③ それと、賢明なテロ集団は、必ずデータベースに侵入して、個人情報を盗み、善良な市民に成り済まして、米国内を自由に徘徊するだろう。  
・・・と語っている。

### 生体情報の使用は既に開始されている

プライバシーやセキュリティーの問題と、セキュリティー器機やシステムの信頼性の問題が有るにもかかわらず、テロリストの脅威に対抗する新テクノロジーの採用は、実は、既に開始されている。

米国家安全保障省 (Department Homeland Security) は、2004 年から、米国訪問外国人に対して生体情報の使用を開始している。 キオスクに於けるインクレスの指紋押印システムが、出入国管理に利用されている。 先月、米務省は、2006 年 10 月以降発給する米国旅券に、電子化された生体情報と、その他の個人情報を格納出来る RFID チップを内蔵することを決定した。(ここにも、無線ハイジャックによる個人情報窃盗の危険が潜んでいる。) 或るテクノロジー エクスペートは、行く行くは、究極の身分証明となる DNA 情報が、チップに埋め込まれる事になるだろう、と予想している。

### TIA の懸念

全米旅行業界 (Travel Industry Association) は、セキュリティー強化を求めている団体ではあるが、米国のビザ発給姿勢に強い懸念を有している。 査証免除協定国以外の諸国に於けるビザの発給遅延と、入国空港に於ける入管職員の、訪問者 (入国者) に対する取扱態度の改善は、一向にはかどっていない、と TIA は苦情している。 インドでは、ビザの審査開始までに 100 日間がかかっている。 ブラジル・メキシコ・韓国では、個人面接を受けるまでに 40 日～50 日間も待たされる。 これらの米国訪問者へ対するヒドイ仕打ちが、米国の外国人訪問者需要を減退させ、ひいては、米国旅行業経済に大きなインパクト (▲数 10 億ドル ≒ 数千億円レベル) を与えている、と彼等は主張している。 ■

## 2. TDR 11月21日の要約

TDR11月21日号には、以下の4つのレポートが掲載されている。

- (1) パッシブセグメントで誰が得するのか？
- (2) ヤフー・グーグル 旅行分野に侵入
- (3) ゲットゼアー 南米企業に熱い視線
- (4) スーパーPNR が益々必要

以下に、各レポートの要約を記す。

### (1) Who Benefits From Passive Segment Policing?

#### パッシブセグメントで誰が得するのか？

Sabre が導入した、パッシブ セグメント (YK) の有料化 (→情報 192, P. -23) は、却って、業界が長らく望んでいるダイナミックな PNR 管理システムの導入を早める効果 (GDS にとっては逆効果) をもたらさざらう。

サプライヤーは、消費者の真の姿を知って、マーケティングを強化する為に、旅行者の全旅程 (total content) の把握を欲している。旅行社は、マルチ予約ソースで予約した複数の予約記録の一本化を欲している。パッシブ セグメントは、そのような目的の為に作られていない。GDS に存在しないインベントリーの予約の為に開発されたのが、パッシブだ。にも拘わらず、ダイナミックな PNR 管理システムが未だ開発されていない為に、その代替としてパッシブ セグメントが使用されているのが現状だ。

サプライヤーは、予約ソースとは独立した記録管理システム (record management system) を熱望している。このシステムは、サプライヤーと予約システムと、スーパーPNR 間の両方向の通話を必要とするが、残念ながら、未だその段階に達しているテクノロジーは存在しない。しかし、スーパーPNR については、それを取り扱う事が出来る、幾つかのツールが開発されつつある。その一つは、カレンダー機能だ。幾つかのプロダクトが、PNR を統合するために、Outlook や Lotus Note を使用している企業に出現しつつある。スーパーPNR では、例えば、こんな事を可能にする。Hertz のサイトでレンタカー予約し、AA のサイトでフライト予約を行った旅客がいたとする。この予約後、AA 便が 2 時間遅発となった場合、GDS は、AA 便に繋がる Hertz の予約を 2 時間遅らせるために、旅行社のカレンダーを自動的にアップデートするだろう。

このような洗練された、記録管理システムが出来れば（必ず間もなくそうなる）、GDS のパッシブ セグメントの有用性は無くなってしまふ。 それまでの命のパッシブ有料化は、折角の GDS のバリューを低め、新テクノロジーの開発を却って早めてしまい、後で GDS (Sabre) を、「シマッタ」と後悔させる事にならないのだろうか。 GNE は、多くの旅行社を GNE 使いに走らせると予想し、パッシブ有料化を歓迎している。 GDS は、トランザクションの中心的な記録保有者であり続ける為には、サプライヤーが彼等の常顧客に対してより効果的なマーケティングが出来る様に、より柔軟なアーキテクチャーを取り入れなければならないだろう。 しかし、その努力は、遅きに失しているかも知れない。 幾つかの懸命な旅行社は、新テクノロジーに対する投資を既に行っている。 □

## (2) 3 Companies Think Outside The Online Travel Toolbox

### ヤフー・グーグル 旅行分野に侵入 サイト 59 の抵抗

インターネット ジャイアンツの Google と Yahoo が、旅行市場を狙っている。

Google の“Flight Search”は、得意の広告と検索機能を利用して、オンライン旅行の世界に侵入する足掛かりを築こうとしている。

Yahoo は、更に積極的で、DIY 型の旅行計画ツール“Trip Planner”を立ち上げて、目的地や旅行の詳細を決めていない人達を、サイトに惹き付ける事を計画している。そして、メタサーチの FareChase を、旅行検索の中心に据えている。

Forrester Research の Online 2005 Travel Survey によると、旅行検索者の 14%が、Yahoo! Travel の様なポータルを使用している。 それに対して、オンライン旅行社の使用は、44%となっている。

Forrester の主席研究員の Henry Harteveltdt は、以下のように言っている。

- ✓ Trip Planner は、旅行社が行っていた仕事を代行してくれる。
- ✓ このツールは、旅行社の代わりとはならず、寧ろ、旅行社にも使われるだろう。
- ✓ Trip Planner は、Yahoo を、より旅行予約サイトの方向へ進める一つの出来事になるのかも知れない。
- ✓ Yahoo は Travelocity との契約を有しているが、その代わりに、予約ソリューションの Revelex や、バックエンドのフルフィルメントの TRX を使用しないとも限らない。
- ✓ だって、Trip Planner を立ち上げたじゃないか。
- ✓ Yahoo は、Expedia、Travelocity、Orbitz 等のシェアを、直ぐに侵食する事にはならないだろうが、必ずやオンライン旅行市場に自分の位置をシッカリ築くだろう。
- ✓ 必ずしも、既存のオンライン旅行社の需要を取るのではなくて、自分の市場を開発するのではないだろうか。

既存オンライン旅行社も黙っていない。

Sabre の Site59 オンライン間際パッケージ旅行社は、出発地が異なる 4 人までのグループの間際パッケージ旅行（エア・ホテル・カー）の予約を可能にする“Meet Me In ...”というプロダクトを開発している。（目的地は同一で、出発地は 2 地点以内が条件）消費者のニーズに合致した、この手のユーザーフレンドリーなプロダクトの開発が、GDS の競争力を高めるだろう。Harteveldt は、「Sabre は、“Meet Me In ...”を、その他の Sabre ブランドにも移植して、そして他社にもライセンス販売させるべきだ」、と言っている。 □

### **(3) Why The “Super PNR” Is More Crucial Than Ever**

#### **スーパーPNR が益々必要**

仕入れと流通（procurement and distribution）の両方のコネクションがマルチ化され、夫々のコネクションにコマーシャルな取極めが付随する、その様な複雑化されたマルチソース旅行予約に対応するテクノロジーは、未だ市場に現れていない。

伝統的な PNR は、発券・プライシング・支払い・変更に必要なモノである。しかし、今や、GDS が唯一のプレイヤーではなくなっている。そして、業界は、多種類のソースからの予約をナビゲートする為の、優れた旅程を欲しがっている。

“スーパーPNR”は、仕入れ側と流通側の両方の、全てのトランザクションのプロセッシングデータを、それに関連するルールと共に保有する。

重要な違いは、スーパーPNR が、マルチのソースからの複数の旅客の予約データを取り扱える事である。例えば、同じ客室を 1 人は GDS で、1 人は LCC の Web サイトで予約した、異なったフライトを利用する 2 人の旅客の予約を、同時にペアで取り扱えるのだ。

現在、取消しや、再予約が可能なスーパーPNR は存在する。しかし、旅程の変更を可能にするモノは存在しない。“変更”と言う言葉を聞いただけで、多くのテクノロジープロバイダー達は、真っ青になって逃げ出してしまおう。段階を追って説明する。

#### **ステージ 1**

PNR 開発の第 1 ステップは、旅客の全てのコンポーネントを、単純にクロスリファレンス（相互参照）させる段階である。ここでは、全体を律するルールは存在しない。従って、人間がこの旅程のセットを理解する必要がある。

#### **ステージ 2**

この段階では、全ての予約ルールの自動化が完成する。ここでは、一つのプライシング（パッケージ価格？）の下に、全てのコンポーネント（旅行素材？）が束ねられる。しかし、変更が出た場合は、全てを取り消して、再予約をせざるを得ない事になる。Web

サイトは、“取消し” ボタンを持つが、“変更” ボタンは、フリー ダイアル 800 番と言う事になる。

### ステージ 3

ステージ 3 は、全ての情報が、独立した一つのファイル (unique file) にまとめられて、誰からも再読可能にさせる段階を指す。ここでは、コマーシャルな制限 (航空券の名義変更とかの) とテクノロジーの制限 (取消しの機能が備わっていない LCC 予約用の API とかの) の両方が存在する。

スーパーPNR 自身は、単純なコンセプトであるが、完全な自動化を実施しようとする、取消しや変更機能を伴う、ブッキング ファイル以上のある種のインテリジェンスな働きが必要となる。現状のスーパーPNR は、仕入れと流通の両方と、そして全ての予約に関連するルール情報を保有するが、それらの適用が出来ない。ここが、現状のスーパーPNR に欠落している部分である。ここが、正に我々が追い求めている部分である。

特定航空会社の W クラスの航空券が、他のパッケージのコンポーネントと一緒に、スーパーPNR に格納されたとしよう。しかし、人手の介在無しには、一部予約変更後の (パッケージ) 価格変更は出来ない。又、インターネットの単一ソース予約では、復路便の日が、往路便よりも先になった場合は、Web 予約エンジンが容易にこの間違いに気が付くが、異なったサイトで別々に予約された場合は、誰もこの間違いを指摘してくれない。

数年後には、現在、人間の頭脳に頼っている“変更”が、スーパーPNR に連結する洗練されたルール エンジンによって、完全に自動化されるだろう。そして、全体のルールセットを理解させる、新しいシミュレーション ツールが、往路復路日が逆転している様な単純エラーを、自動的に指摘して呉れるだろう。流通業界で革新的な開発が進んでいる。我々が望んでいた、スーパーPNR 上のインテリジェンスのマルチレイヤーが、現実のものとなりつつある。予約に、追加や取消し等による変更はつき物なので、PNR は生き物だ。流通業界を更に進歩させるためには、我々は、スーパーPNR をサポートする、テクノロジー インフラを必要としている。 □

#### (4) GetThere Rides South On Corp Travel's Global Expansion

##### ゲットゼアー 南米企業に熱い視線

- ✓ GetThere が、南米の法人旅行マーケットで、販売を加速している。
- ✓ ラ米で、45 の法人顧客 (殆どブラジルとメキシコ) を現在獲得している。
- ✓ これらの法人では、約 67% の高いアドプションレートを達成している。これは、こ



の地域の GetThere プロダクトに対する大きな潜在需要が有る事を示唆している。

- ✓ GetThere は、多国籍企業顧客に加えて、ラ米諸国企業の獲得を目指している。
- ✓ この地区の幾つかの主要航空会社は、法人顧客直販サイトを開発している。 GetThere は、航空会社戦略と矛盾しない、GetThere プロダクトが組み込まれた、代替手段の提供を計画している。そして、
- ✓ AgentWare と提携して、域内の LCC のインベントリーへのアクセスを計画している。

以下に、ラ米諸国の航空企業の現状を、1 表にまとめて見る。

(出典： FT.com, 10/13/2005 Low-cost carriers take off in Latin America)

ラ米企業総評	<p>広大な土地に、都市がリモート展開する地理的条件は、LCC にとって理想的な市場である。しかし、①高い燃料（欧米比+25%）、②多くの政府規制、③フラッグキャリア優先政策、④規模の経済の欠落、⑤航空インフラの欠如、⑥各国間の標準化欠落などが、LCC の台頭の障壁となっている。しかし、最近になって、レガシー企業の相次ぐ破綻と、航空需要の顕著な増加（'05FH+13%）が、振興企業の台頭を促進し始めている。</p>
ブラジル	<p>VASP と Transbrasil の 2 社の運航停止、Varig の会社更生法適用（国際線に集中、売却が計画されている）、TAM がブラジル最大のキャリアにのし上がる。4 年前に設立された Gol が成功。Gol は国際線にも就航し、メキシコに合弁姉妹会社の設立を計画。対抗企業 WebJet、今年 7 月設立。2001-2005 年、ブラジル航空需要 550 万人から 750 万人に増加。</p>
メキシコ	<p>1994 年国家財政破綻。全メキシコ企業はプライベートホールディングカンパニー Cintra 経由で政府管理下に置かれる。市場の 80%シェアを保有している Aeromexico と Mexicana 今年末までに売却予定。IB が買収断念。振興 5 社（Vuela, Gol, Volar, InterJet, Aerolineas Mesoamericanas）が、来年市場参入する。競争激化が予想される。</p>
チリ	<p>LAN Chile がチリのドミナント企業。ラ米域内に姉妹企業設立を計画。Sky Airline、3 年間で国内線市場 18%シェア獲得。</p>
アルゼンチン	<p>国家財政破綻、航空需要▲48%下落。通過切り下げにより、企業は大きなドル建て負債を抱える。LAN Chile が、合弁姉妹企業の設立を計画。</p>
ペルー	<p>2004 年 6 月、ペルー最大企業 AeroContinente 麻薬輸送容疑で運航停止。LAN Chile、市場の 70%シェアを獲得。サルバドルのオペレーター Taca が、Star Peru と Aero Condor の小規模企業を経営。国営 Trans 8 月墜落事故で旅客 39 人が死亡し運航停止。スペイン Marsans/Aerolineas Argentinas グループの子会社 Aerolineas del Peru が 11 月就航予定。ブラジルの OceanAir がコントロールする Wayra Peru が国内線を計画。</p>

□ ■

### 3. 其の他のニュース

#### 旅行流通 TD

##### (1) オンライン旅行社のコンソリ化が進むと予想 フォーカスライト会議で・・・

PhoCusWright のエクゼクティブ会議（11月14日～15日於 Orland Fla.）での場で、演壇に立ったスピーカー達は、IAC や Cendant の旅行業の分社化がある中で、オンライン旅行業界のコンソリ化は継続するだろうと予想している。彼等の注目すべき発言は、以下の通りである。

##### **CSFB アナリスト Scott Barry**

サプライヤーに対してシェアシフトを見せつけるためには、オンライン旅行社達は、大きな販売力を有する事が必要である。ビッグはビューティフルなのだ。規模のゲームが継続している。

##### **Priceline.com CEO Jeffery Boyd**

事業の拡大と収支の健全性に関して、GDS がオンライン旅行社を保有する（Sabre が Travelocity を、Cendant/Galileo が Orbitz を）事は、意味が有る事だ。しかし、旅行社が GDS を所有する意味はあるのか？ GDS は、キャッシュフローを生み出して、投資資金を得ているが、GDS 所有旅行社のテクノロジーとコストの優位性の確かなエビデンスは見られない。メタサーチ エンジンは、“クリックだけの企業”（click farms）で、コンテンツやテクノロジーに貢献せずに、広告収入で稼いでいる。Google は、Priceline に多くの顧客を送り込んでくれている。Google の“flight search サービス”へ参加したが、Google は、比較検索エンジン（comparison-shopping engine）ではない。

##### **Google “travel head” Jane Bulter**

Google は、メタサーチの世界への参入は考えていない。ユーザーの検索エクスペリエンスを高めるだけの為に、“flight search サービス”を試験的に始めた。

##### **Travelocity CEO Michelle Peluso**

価格表示一辺倒で、コンテンツが無いメタサーチのビジネス モデルは、旅行のコモディティー化を促進する。Orbitz が、Yahoo の FareChase に参加したのは間違いだ。

##### **Kayak CEO Stephen Hafner**

メタサーチは、オンライン旅行社が、旅行検索エンジンへ参して呉れるのを欲している。ひとたび比較検索ショッピングが勢いを得れば、オンライン旅行社も、メタサーチを無視できなくなるだろう。（オンライン旅行社の多くは、メタサーチによるサイトのスパイダリング<検索>を拒否している。）

## AOL 会長兼 CEO Jonathan Miller

AOL は Kayak に投資し、それを、Pinpoint Travel 比較ショッピング ツールのベースとしている。メタサーチは、パズルの貴重な仕掛けである。モザイクに良くフィットする。オンライン旅行の次の進化は、トランザクションを促進させるものではなくて、新しい需要を創り出すものとなるだろう。ビデオは、需要創造に打ってつけだ。NBC の旅行エディター Peter Greenberg と提携したのは、AOL Travel のホームページで、ストーリーミング ビデオを流す、次の AOL Travel 戦略の一環だ。(DTW, 11/28/2005)

## (2) センダン 旅行流通事業部門長 オービッツのスピノフ否定せず

Cendant の旅行流通事業部門長 Sam Katz は、何時かは、グローバル リテール ブランドとして、Orbitz をスピノフする事は有り得ると、PCW の Orland 会議の場で語っている。Cendant は、Travelport, Cheap Tickets, Lodging.com を、Orbitz のテクノロジー プラットフォームに移動させている。そして、次に、海外企業の Gullivers Travel Associates と ebookers を移動させる。Galileo は、世界的な流通事業の基盤を築き、そこから、Cendant が再投資する為のキャッシュフローを生み出している。GDS 代替などからの挑戦に対しては、Cendant の幅広いコンシューマー ビジネスで Galileo をヘッジするだろう、と Katz は語っている。(Travel Weekly's Technological E-Letter, 11/30/2005)

## 空 運

### (1) 米運輸省 シカゴ オヘア空港拡張に\$337m 連邦ファンド支給を約束

米運輸省は、シカゴ O'Hare 空港の拡張計画（総額 150 億ドル≒1 兆 6,500 億円）に対して、\$337m (375 億円) の連邦ファンドの支給を約束した。この拡張計画は、新ターミナルと滑走路 (2 本) を建設するもの。FAA によれば、拡張が終了する 2013 年には、現在の O'Hare の遅延が、▲68%無くなると予想している。(YAHOO NEWS, 11/21/2005)



U.S. Secretary of Transportation Norman Y. Mineta, right, and Chicago Mayor Richard M. Daley walk to a news conference at O'Hare airport, Monday, Nov. 21, 2005, in Chicago.

### (2) 米航空業界収支 底を打つ 回復基調に乗り始めた

5 年間の大きな赤字の後で、米航空業界は、①燃油費がピークを超えた、②労務費が低下した、③供給過剰が縮小し始めた、の三つにより、ヤット収支の回復基調に乗り始めたよ

うだ。 現在、米航空業界では、7社が Chapter-11 企業となっているが、9月には US 航空が、America West と合併して C-11 を離脱、そして、来年の2月には、UA 航空が C-11 を離脱する予定。 US 航空の場合は、9月末の合併後の新 US 航空株価 19.10 ドルが、今では 32.85 ドルを付けている。(wsj.com, 11/21/2005)



US 航空は、以前にコミットした、中型長距離機材 A350 型機 (20 機) の発注契約を締結した。 エンジン選定及び座席コンフィギュレーションは、未だ決まっていない。 US は、この新機材により、米国の東海岸と西海岸からの国際線を増強する。 導入は、2011年～2014年にかけて。 A350 型機は、現在 11 社から 155 機の発注とコミットメントを得ている。 初号機のデリバリーは 2010 年。(asiatraveltips.com, 11/30/2005)

### (3) ユナイテッド航空の低運賃事業部門 Ted、米国内線で機内販売開始

UA 航空の低運賃事業部門 Ted は、米キャリアでは初めて、米国内線で機内販売を実施する。 機内販売路線は、880 マイル以上の路線、若しくは、2 時間半以上の飛行時間の路線で、客室乗務員は、売上の 2% のコミッションを得ることが出来る。 販売商品は、5 ドル～40 ドルの商品、マジック セット、トランプ、ブレスレット、イヤリング、歯磨き、グリーティング カード、カラリング セット、BlackBerry ペイジャーの充電器など。(nytimes.com, 11/24/2005)



### (4) イージージェット (英 LCC)、フランスの航空税導入に反対

easyJet は、フランス政府が、来年 7 月から導入を計画している、低開発国の貧困を救済

する資金捻出のための航空税（旅客1人当たり1ユーロ≒130円～40ユーロ≒520円）に反対している。IATA及びAF/KLも、需要の減衰を招く恐れが有るとして、税の導入に反対している。この税は、以前、欧州連合で、加盟国の反対により導入が見送られている。(FT.com, 11/26,2005)

#### (5) エアアジア (マ LCC) シンガポール乗入れ断念

東南アジア最大の LCC (マ) は、シンガポールの乗入れを断念して、中国 (南部)、カンボジア、ベトナム、ミャンマー、ラオス、インドネシア、ブルネイの他路線への拡張に努力する。これは、シ政府が、AirAsia の乗入れを認めない為。AirAsia は、シ政府は、表向きはオープンスカイを唱えながら、実際は、その反対の自国機 (Tiger 及び Jetstar Asia) の保護政策をとっていると非難している。

AirAsia は、2001 年 12 月に営業を開始した東南アジア最大の LCC で、6 月に終了する会計年度で、+\$29.6m (33 億円) の利益を計上している。現在、マレーシア、タイ、インドネシア、シンガポール (Johor)、マカオ、ベトナム、カンボジア、アモイ、マニラに乗入れている他、タイとインドネシアに、姉妹会社を現地資本と合弁で設立している。現有の B737-300 型機 (148 席) 20 機は、A320 型機 (180 席) にリプレースされる。AirAsia は、A320 型機 (100 機) を確定発注している。導入は、来年 1 月から 2011 年にかけて。(channelnewsasia.com, 11/27/2005)

#### (6) 中国民間航空会社 2 社が、A320 (10 機) を発注

中国の民間航空会社 East Star Airlines (武漢、湖北省) は、A320 (10 機) を購入する。これに加えて、更に 10 機を GE のファイナンス部門 GE Commercial Aviation Services からリースする。初号機のデリバリーは、East Star Airlines が営業開始を予定している 2006 年 5 月。中国では、大手 3 国営航空会社に対抗することを夢見て、United Eagle Airlines や Spring Airlines 等の民間航空会社が誕生している。(channelnewsasia.com, 11/28/2005)

#### (7) 欧州連合が、炭酸ガス取引市場に航空と自動車を加える事を検討している

航空が撒き散らす二酸化炭素ガス公害が、急増している。欧州連合は、京都議定書では対象とされていない、航空と乗用車の、欧州炭酸ガス取引市場 (carbon market) への取り込みを検討している。

来年 1 月から開始される欧州炭酸ガス市場では、発電と重工業 (power and heavy-industry) を対象に、決められた目標値以下のガス排出諸国は、目標値を超過する諸国に排ガス権を売却する事が出来る。欧州連合は、このシステムを、航空と乗用車にも適用する事を検討している。交通が排出する二酸化炭素は、全排出量の 25% に及び、そして power and heat generation に次いで 2 番目に急増しているガス源。

欧州連合域内では、航空が出す二酸化炭素は、1990 年～2002 年の間に+60.0%増加してい

る。英国では、2030年には、航空の排ガスは、全体の25%に達してしまうと予想されている。2008年迄には、航空のガス取引市場への取り込みが必要と言われ始めている。航空が、ガス取引システムに取り込まれた場合は、CO2は、2012年には、▲1,900万トン少なくなり（殆どが他のセクターからの排ガス権購入）、2,700万トンに減少すると予想されている。(channelnewsasia.com, 11/28/2005)

#### (8) パイロット奪い合い、バジェット航空会社に大影響

アジアと中東地区に於けるパイロット需要の増加が、バジェット航空会社に大きな影響を与えている。世界最大の航空人材供給会社の1つ Wynnwith によると、英国の B737 型機熟練パイロットの時給が、過去8ヶ月間で、+20%上昇していると言う。同社によると、英国に於けるパイロットの募集広告の半分以上は、中国・インド・中東の諸国の航空会社からの広告。一方、整備員募集は、現在、16%が中東、7%がアジアからとなっている。今後、これらの地域からの整備員の募集が急増すると予想されている。バジェット航空会社は、燃料高騰に加えて、パイロットや整備員の確保で、大きな挑戦を受けている。(FT.com, 11/28/2005)

#### (9) 米EU新航空協定 画期的なオープンスカイ協定を作り上げる

米国と欧州連合間で暫定合意された新航空協定は、最終的に合意されれば、米国と欧州連合加盟各国間の既存の2国間航空協定にとって代わる、オープンスカイの空の自由化を伴った画期的な協定となる。そして、これが、今後の世界の航空協定の雛型となるだろう。正式に協定が発効するには、欧州連合25カ国の、暫定合意に対する全会一致の最終承認が必要とされる。(米国側は、DOTが協定締結の完全なマンデートを有しており、連邦議会の承認は必要とされない。)

新協定は、欧州連合25カ国の航空会社の、米国内のいずれの地点への乗入れと、第3国への以遠権を、便数や席数の制限無しに認めている。反対に同様の自由な権利が、米国側にもレシプロケートされる。

米国にとっては、欧州連合25カ国の内で、オープンスカイ協定を有していない、10カ国(英国、スペイン、ギリシャ、ハンガリーを含む)に対しては、特に大きな権益獲得のメリットが存在する。しかし、この協定は、空港のスロットについては、何も触れていない。従って、ロンドン LHR 空港への乗入れは、スロット獲得が保証されている訳ではないと言う問題があるようだ。

また、アイルランドへの米企業の乗入れについては、2008年までは、Dublin 乗入れは、一定の割合で、Shannon への着陸を要求される。(米国は、この対抗にアイルランド機の米国内乗入れ地点を制限する。)

欧州連合は、米国航空企業への外資規制の緩和を強く望んでいる。現在、DOTは、外資支配に関する規制緩和ルール作りを始めている。欧州連合は、このDOT案の具体的

内容の帰趨と、協定の最終承認を関連付けようとしている。

米国の外資規制緩和のルール作りが3月～4月に終了すると予想すると、そして、そのルールに欧州連合が満足すると仮定すれば、欧州連合の新協定の最終承認は6月となる。そして、その発効は、早くて10月となるだろう。(DTW, 11.29/2005)

#### (10) マイレッジ ランのシーズンがやって来た 2日間で21,000マイルを稼ぐ

12月9日にグアムにいて、空港の近くの Days Inn に69ドルで泊まって、そこから東京に行って、またグアム経由で HOU に12日に戻る。運賃は703ドルする。この様な、ヘトヘトになる旅行(所謂マイレッジ ラン)が、米国の方々に盛んになる季節がやって来た。来年のファーストクラスへの無料アップグレード(米国内線)を保証してくれる、最も高いエリートクラブ(プラチナ クラブ)の権利獲得の為には、あと僅かしか残っていない2005年中に、10万マイルの獲得が必要なのだ。UA 航空は、10セグメントのマイレッジ ランに、各セグメント+2,000マイルのボーナス マイルを提供している。最近では、このマイレッジ ランを支援するサイトが作られている。そして、そこでは、マイレッジ獲得の方法を指南し、マイレッジ ランの最も効果的な旅程の作成アドバイスに34ドルを取っている。(nytimes.com, 11/29/2005)

#### (11) パナマのコパ航空 ニューヨーク証取に上場

パナマのフラッグ キャリア Copa Airlines が、今月中に NYC 証取に上場すると、11月28日発表した。この上場により、Copa の49%の株式を保有している CO 航空は、1億ドル(110億円)のキャッシュを得るかも知れない。この上場により、CO は49%から32%に、パナマの投資会社 Ciasa は51%から33.9%に、夫々持ち分を減少させる。

親会社の Copa Holdings は、12月12日に、NYC 証取に、1,400万株を、一株15ドルから17ドルで売り出し、\$273.7m(300億円)の資金の調達を希望している。

CO は、第4四半期と年度決算で大幅な欠損を出す予定。10月単月だけで、▲\$200m(220億円)を計上している。需要閑散期の Copa 株売却による1億ドルの収入は、CO の資金ショートを救ってくれるだろう。CO は、10月に、株式売り出し(equity offering)により、\$200m(220億円)の資金を調達している。CO は、1998年にCopa との提携を開始した、AA に次ぐ2番目に大きな中南米路線を保有する米企業。米国＝メキシコ路線では最大米企業。Copa の昨年度決算は、収入\$399.8m(440億円)、利益\$68.6m(76億円)。B737型機を22機保有する。(FT.com, 11/29/2005)

#### (12) 英国航空 2008年3月までに管理職ポスト▲35%削減

BA 航空が、管理職ポストを、2008年3月迄に、▲35%削減する。これによる、コスト削減額は、年間▲50m(100億円)が予定されている。CEO の Willie Walsh は、「これが営業利益率10%目標達成の、新しいスタートだ」と言っている。BA は、2004年の4



月に▲\_300m (600 億円) の 3 カ年間労務費削減計画をまとめたが、計画の進捗がはかばかしく無く、2007 年 3 月までに、目標達成期限を 1 年間遅らせている。新 CEO の Walsh は、この達成に全力をあげている。

BA の社員数は、2002 年の収支改善策 (2004 年までの 2 年間で▲\_650m ≒ 1,300 億円目標) で 56,700 人から▲23% (本社と間接は▲1/3) 削減されている。(FT.com, 11/30/2005)

	現在ポスト	ポスト減少後	差異	同 %
シニア管理職	414	207	207	▲50%
ミドル 管理職	1,301	911	390	▲30%
管理職 合計	1,715	1,118	597	▲35%

### (13) 中国、今度はエアバスから A320 型機を 70 機購入

中国は、エアバスから A320 型機を 70 機購入する。この契約は、12 月 4 日～7 日にかけての、中国温家宝首相の訪欧時に、Toulouse で締結される。この購入は、先月の B737 型機 70 機の確定発注に続く、中国の狭胴機大量購入。(channelnewsasia.com, 11/30/2005)

### (14) ジェットスター (豪 LCC) 初めての国際線 豪=ニュージーランド線に参入

QF の子会社の Jetstar 航空が、同社にとって初めての国際線 SYD, MEL, Brisbane, Gold Coast=Christchurch に、各路線毎日 1 便で乗入れる。(channelnewsasia.com, 12/1/2005)

A Jetstar plane taxis



### (15) キャセー航空 ボーイングとエアバスに航空機大量発注



CX 航空は、B767-300ER 型機 36 機 (内 20 機オプション) と、A330-300 型機 3 機の新造機を発注した。B777 のデリバリーは、2007 年 9 月～2010 年 7 月、A330 は 2008 年が予定されている。B777 の 12 機は、ボーイングからの直接購入、残る 4 機と A330 の 3 機は、International Lease Finance Corp (ILFC) からのオペレーティング リースによるもの。この機材発注の発表は、Swire Group 会長兼 CX 会長の David Turnbull の突

然の辞任直後に行われている。

11 月 30 日、香港の Air Transport Licensing Authority (ATLA) は、CX が反対していた、Oasis Hong Kong Airlines に対してライセンスを付与した。Oasis は、香港から Gatwick, CGN, BER Schonefeld, MIL Malpensa, Oakland への運航が可能。(channelnewsasia.com, 12/1/2005)

### (16) アエロメヒコ 売却出来ず上場を検討

メキシコ最大の航空会社 Aeromexico の売却が思うように進まないため、ホールディング



会社 Cintra は売却の代わりに、来年初頭の上場による民営化を検討している。

Cintra が所有するもう 1 社の Mexicana は、メキシコ最大のホテル オペレーターの Grupo Posadas に、\$165m (185 億円) で売却された。(FT.com, 12/1/2005)

### (17) シンガポールと中国 両国間の航空輸送を自由化

中国民用航空総局の楊元元局長とシンガポールのヨー・チャウトン運輸相 (右) は北京で 11 月 30 日、両国間の空輸事業の拡大に関する合意書に署名した。

これにより両国は、空輸市場を相互開放し、両国の航空会社は、自国の任意地点と相手国の任意地点との間で貨客便を運航できるようになり、フライト数も制限を受けない。楊局長によると、このほかに航空会社のコードシェア協力、チャーター便などについても、規制緩和の方向で調整が行われた。



現在、週間 170 便以上の定期旅客便と貨物便が、SIN と中国 18 都市間で運航されている。

今年 1 月～9 月の間の旅客数は+18%、貨物輸送量は+16%、前年に比して増加している。

これとは別に、シンガポールのヨー・チャウトン運輸相は、天津の Mil-Com Aviation training Centre の開所式に出席した。この訓練所は、シンガポールの Mil-Com Aerospace と Civil Aviation University of China 間のジョイントベンチャーで、航空機の整備を教える。(朝日新聞、人民日報、channelnewsasia.com, 12/1/2005)

## 水 運

### (1) ディーピー ワールド (ドバイ) 33 億ポンドで英国ピアアンドオー買収へ

Dubai の港湾企業の DP World が、P&O を、現金 33 億ポンド (6,600 億円) で買収する模様。DP World は、P&O 買収後、Hutchison Whampoa (香港) と Temasek Holdings (シンガポール) に次ぐ世界第 3 位の港湾オペレーターとなる。Dubai Ports Internationals (DP World の前身) は、今年初め、米国のコンテナ会社 CSX World Terminal を 11.4 億ドル (1,255 億円) で買収したばかり。DP World は、買収意思公表前の 10 月 27 日の P&O 株価に対して+46%のプレミアムを載せた、1 株 443p をオファーしている。この好条件を上回る価格をビット出来る競争入札者は、表れないと予想されている。ドバイは、P&O 買収により、交易と輸送の中継基地としてのドバイの位置を益々強化する。

買収資金 93 億ドル (1 兆 230 億円) の調達は、65 億ドル (7,150 億円) のローンと、28 億ドル (3,080 億円) のイスラム ボンドの発行により調達される。(この金額には、CSX 買収資金の調達も含まれている。) イスラム圏では金利の支払が認められていないため、イス

ラム ボンドは、満期日には、70%は現金、残りの 30%は株式に転換して、返済される仕組み。 DP World は、上場を計画しており、中東地域の上場株の取得は、投資家にとって大きな魅力となっている。(FT.com, 11/29/2005)

## 陸運&ロジスティックス

### (1) ドイツ国鉄、来年にも一部民営化により 12.5 億ユーロの国庫収入増に貢献

独新政権は、来年早々にも、Deutsche Bahn の政府保有株 25%を売却し、12.5 億ユーロ (1,630 億円)の国庫収入増を計画している、と 11 月 27 日付けの Handelsblatt 紙が伝えている。前 Gerhard Schroeder 政権は、民営化に消極的であった。(YAHOO NEWS, 11/28/2005)

## ホテル&リゾート

### (1) 豪華ホテル ゲスト プリファレンスの全てを把握

NYC のマンハッタンの Mandarin Oriental では、コンピュータ システムが、客室とネットワーク サーバーを接続し、顧客のプリファレンスを全て追跡している。そして、部屋の温度、照明の明るさ、良くかける外線電話番号、バックグラウンド ミュージック、見たい TV 番組の選局、ミニバーの良く飲むソーダのメードに対する補給指示、などなど、全てを自動化している。豪華ホテルでは、最近、リモート コントローラーが客室の全ての器機に無線接続して、そのセッティングを、ゲストが遠隔操作で実施出来る様になっている。そして、その操作記録が、次回のゲストの再訪問時に活かされる仕組みになっている。10 年後のネットワーキング ホームズの実体験を、ゲストに提供して呉れるのだ。(nytimes.com, 11/16/2005)

### (2) インターコンチ 中東のホリデーインにホテルソフトウェア社の PMS 採用

InterContinental Hotels Group のバジェット ブランド Express by Holiday Inn ホテルは、今後 5 年間にアラブ湾岸諸国に建設する同社の 35 のホテルに、Brilliant Hotelsoftware 社の PMS と POS システムを採用することを決定した。現在、Brilliant Hotelsoftware 社のプロダクトは、英・独・伊の Holiday Inn と Express by Holiday Inn で使用されている。Express by Holiday Inn ホテルは、来年に Dubai, Jeddah, Riyadh にオープンした後、今後 5 年間で、合計 35 のホテルが、この地域に建設される。(asiatraveltips.com, 11/25/2005)

### (3) ハラー スペインとスロベニアにカジノ建設

世界最大のカジノオペレーター（収入規模）の Harrah's Entertainment が、スペインとスロベニアで、総額 13.7 億ドル（1,510 億円）のカジノを建設する。この計画は、英国が今年初頭に LAS スタイルの巨大カジノ建設を 8 から 1 に制限したために、英国進出の代替と見られがちであるが、Harrah's は、この考えを全面的に否定している。

スペインでは、Caesars ブランドの 850 室の豪華ホテルを、Ciudad Real（MAD 南 118 マイル）に \$670m（740 億円）かけて建設する。

スロバニアでは、Nova Gorica（ベニスの北 150km）に \$700m（770 億円）のカジノリゾートを建設する。イタリアの隣に位置するため、Caesar のブランド名は使用されない。これらの計画は、Harrah's にとって初の欧州進出。Harrah's は、Starwood Hotels & Resorts と Baha Mar Resorts と共同で、Bahamas に 16 億ドル（1,760 億円）のカジノリゾートの建設計画を発表したばかり。(FT.com, 11/30/2005)

## その他

### (1) 米大手小売業 オンライン販売増加させる

感謝祭翌日の金曜日（11 月 23 日）の、米大手小売業のオンラインサイトの訪問者数が、昨年比で倍以上増加している。B&M 大手小売業の、オンライン販売サイトに対する巻き返しが、鮮明に表れている。大手小売業者は、オンラインサイト販売のデータを公表しないが、Visa USA によると、11 月 23 日（金）と 24 日（土）の 2 日間のオンライン販売は、前年比+32%の 54.4 億ドル（6 千億円）に達している。

アナリストは、オンライン販売の 58%（去年は 59%）は、会社の就業中に行われている。11 月と 12 月のホリデーシーズンに、オンライン販売の合計は、前年を+24%上回り、190 億ドル（2 兆 1,000 億円）（全小売販売の 5%）に達すると予測されている。(FT.com, 11/28/2005)

順位	米主要リテーラー	Nov23 unique visitors	前年同期比
1	EBay	9.4m	▲8%
2	Amazon	4.6m	+11%
3	Wal-Mart	3.3m	+120%
4	Target	2.9m	+143%
5	Best-Buy	2.1m	+75%
6	Circuit City	1.7m	倍増

(Nielsen-NetRatings 調べ)

## 編集後記

欧州連合と米国間の初めての航空協定が、略まとまりかけている。

大西洋路線に、オープンスカイ政策が導入されて、空の自由化が始まる、正にエポックメイキングな出来事である。

外国資本の自国航空企業に対する所有制限と、一部飛行場のスロット制約とにより、完全な自由化とはならない様ではあるが、それでも、今までの国益と称する自国機の保護主義的な規制に満ち満ちた二国間協定よりは、(少なくとも、新聞報道で知る限りでは)ズーッと自由化されている。

そして、この新協定が、世界の航空協定の一つの雛型になるだろう、と言われている。

このニュースに接して、感じたことを羅列する。

- ① 自由化がもたらす市場の競争激化は、航空会社間のアライアンスとコンソリを促進させるだろう。
- ② 行く行くは、LCC の大西洋路線参入を誘発させるのかも知れない。 ダツテ、① 誰でも、② 何処にでも、③ 何便でも何席でも、定期便を自由に飛ばせて、そして、④ どんな運賃でも、販売出来るのだから。
- ③ そうなれば、一層、競争 (本当のレベル プレーイング フィールドの競争) を、促

進させるだろう。

- ④ そうなれば、コスト競争力の弱い企業は、最早、二国間協定の国の手厚い保護が無いのだから、淘汰されること必定となるのだろう。その救済の一手段として、外国資本規制だって、最終的には緩和せざるを得なくなるのではないだろうか。（空だけが、外国資本を遠ざけ続ける筈がない。）
- ⑤ この空の自由化は、他地域にも伝播して、アジアの空でも例外なく、自由化が段階的に進展するだろう……。

殆どの業界人は、保守的な国政や宗教や文化の違う諸国が割拠しているアジアの空の自由化は、(近い将来は、)あり得ないと言っている。(Orient Aviation Vol.13 No.2 November 2005 「OPEN SKIES? Dream on」 「オープンスカイだって? あり得ないよ」)

本当に、皆が言っている通りなのだろうか? (H.U.)

(今年初め、インドと英国は、オープンスカイに準じた二国間協定を締結した。この新協定による輸送力拡大により、従来は、他の路線に迂回<トランジット>していた英印間航空需要が、直行路線に戻って来ている。この結果、英印直行需要は、今年の75万人から、来年は100万人に増加すると予測されている。)

(これは、面白い事実を指摘している。つまり、世界的な航空路線網の発達で、一部の保守的な規制は、代替路線<特に中東経由>を潤す事になるだけの話のようだ。) (米国とインドも、オープンスカイ協定を締結している。)

(11月30日、中国とシンガポールは、両国間の航空輸送を自由化する協定を締結した。<→P-17>)

先週号「情報 193」訂正

P.-24 誤 下から 10 行目、97,000 ドル (10,700 万円) → 正 (1,100 万円)

P.-25 「(10) バージンブルー (豪) ▲33%減益なるも初配当実施」の 6 行目から、以下の通りに修正して下さい。

Patrick は、Toll Holdings (Patrick の豪ライバル社) から A\$4.6bn (3,950 億円) の敵対的買収を仕掛けられている。Toll は、配当収入によりキャッシュフローを強化したい、Patrick の保守的な誤った姿勢を批判している。Virgin Blue の 25%を保有している Richard Branson は、取締役 3 人の反対を押し切って強行された事を強く非難し、Toll の Patrick 買収を支援する発言を行っている。Virgin Blue の 9 月 30 日に終了する年間利益は、▲33%低下して、\$105.2m を計上している。(FT.com, 11/16/2005)

P.-27 1 行目、誤 平均年収 175.00 ドル ≒ 1,930 万円) → 正 175,000 ドル

TD 勉強会 「情報 194」 ( 以 上 )