

平成 20 年 9 月 16 日

# TD 勉強会 情報 340

——<< 航空安全 特集 >>——

1. パイロットの過労対策が求められている
2. 機内酸素マスクは安全か
3. 空港に於ける衝突事故防止対策
4. 航空事故に刑事罰を科して良いのか
5. 米 FAA 新安全ガイドライン導入へ
6. その他のニュース



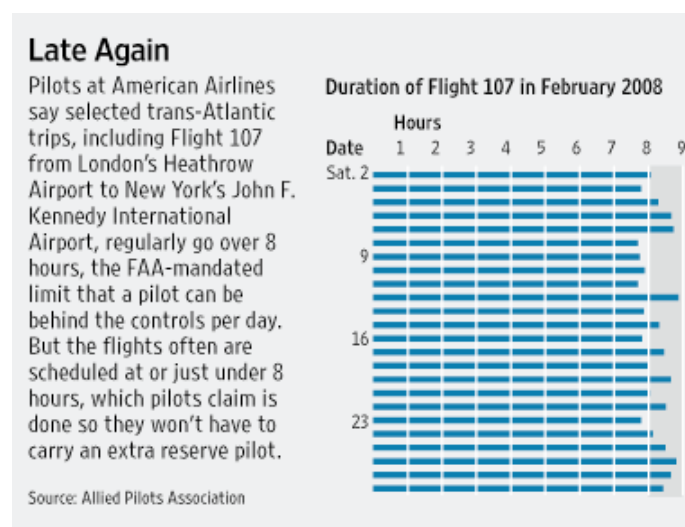
## 1. Pilot Fatigue Spurs Calls for New Safeguards

### パイロットの過労対策が求められている

パイロットの過労による安全への影響が注目を集めている。航空安全対策の専門家や、安全監視当局は、以前からパイロットの疲労、過労、深刻な眠気が運航の安全を阻害している恐れがあると警告している。

多くの大手航空会社は、破産法の保護の下で 月間 +10 時間〜+15 時間を追加して FAA 規則の上限である月間 100 時間（宿泊や地上勤務の時間は含まない）に近い水準迄パイロットの乗務時間を増加させている。FAA の規則は、1960 年代に制定されて以来基本的には改訂されていない。そして、この規則は、パイロットの乗務時間を日間 8 時間、週間 30 時間、月間 100 時間以内にしなければならないと定めている。連続する何れの 24 時間においても連続した 8 時間のレストをパイロットにとらせることを航空会社に義務づけている。1 日の着陸回数は、最高 6 回に制限されている。

乗務時間の算定には、しばしば乗務時間の延長を余儀なくされる天候や航空管制混雑などによる遅延を含まない。凡そ 1/4 の便が少なくとも 15 分以上遅れているにも拘わらず、乗員のスケジュールの設定には、それが反映されていない。AA 航空の場合は、JFK=LHR 間の大西洋横断便が頻繁に 8 時間以上の運航時間を要しているにもかかわらず、実際の乗務繰りにはその実績が反映されないままとなっている。つまり、AA は 8 時間以内の“スケジュール”であると言って、追加パイロットを乗務させずに通常の 2 人編成でもってこの便を運航させている。



最近では疲労に関する研究が進み、トラックや鉄道業界に於ける安全対策にその研究結果が活かされている。科学者は、目を開けているものの数秒間から1分間意識を無くしてしまう“micro sleep”と呼ばれる疲労症状を調査している。しかし、航空では、この分野の対策が遅れている。9-11の同時多発テロ以降の航空業界の財務的疲弊が、コスト増を伴うこの安全対策の採用を遅らせているのだ。米国家輸送安全委員会(NTSB)は、「10大安全対策リスト」の1つに“パイロットの疲労”を加えている。1990年以降少なくとも10の米国航空機事故(260名が死亡)が、パイロット疲労と関係しているとNTSBは指摘している。

パイロット疲労は、特に短距離の離着陸回数が多いリジョナル路線で多く発生している。リジョナル便は、ハブ空港と地方空港を結ぶメガ航空会社の支線を運航する性質上、どうしても早朝から深夜迄の着陸操作の多い運航を余儀なくされるので、それだけパイロットに対する疲労も大きくなる。深夜の最終便に乗務した後、タッタの4時間のレスト時間で翌日の早朝便乗務をこなさなければならないケースも多々存在している。しかも4時間のレストに対して、会社はホテルを手配してくれない。(パイロットの間では“camping trip”と呼ばれている。)2月には、ハワイのHiloからMauiへ向かったコミューターGo!のフライトが、パイロット2名の居眠り(18分間)で目的地を飛び越してしまったケースが発生している。このパイロットは、3日間連続の早朝便乗務を含む着陸回数の多い乗務繰りをアサインされていた。

リジョナル航空は、今では米国の航空旅客の4人に1人を輸送している。便数では定期便の半分を運航している。従って、パイロットの疲労対策もこのリジョナル便に焦点を当てられ無ければならないだろう。

FAAは、1990年代中頃に、少なくとも週間36時間の連続のレストをパイロットにとらせるための規則変更を試みた。この新たな規制の導入を容易にするために、航空会社におもねって1日当たりの最高乗務時間を8時間から10時間に増加させることを計画したが、議論彷彿としてまとまらずFAAはこの規則の作成を1996年に断念した。



しかしながらFAAは、遅まきながらこの6月に最初の疲労に関する総合的フォーラムを開催し、航空会社、疲労対策専門家、居眠り研究家を一堂に集めて対策の立案に再び乗り出している。

Emergency crews surround a Delta commuter plane after it slid off a runway in Cleveland in February 2007.

## Sleepy Aviators U.S. airliner accidents caused partly by pilot fatigue

October 2004

Corporate Airlines

Twin-propeller commuter plane, flying for American Airlines, crashes into trees approaching airport in Kirksville, Mo., killing 13 people. Pilots were on duty for more than 14 hours, and investigators concluded fatigue 'contributed to their degraded performance.'

February 2007

Delta Connection Regional jet

Delta Connection regional jet substantially damaged after running off end of snowy runway in Cleveland (above). Captain's insomnia before starting work led to on the job fatigue, which was determined to be contributing factor in non-fatal accident.

April 2007

Pinnacle Airlines regional jet

Careens off Traverse City, Mich. airport at the end of a 14-hour pilot workday, but results in no injuries. Crew talked about being fatigued prior to approach, a condition investigators blamed for 'poor decision-making' and failure to compute proper landing distance assessment.



Daily Travel Weekly (DTW), 9/10/2008

## 2. When emergency air fails

### 機内酸素マスクは安全か

8月26日のRyanairのBristolからBCN行きB737型機と、8月5日のAA航空のLAXからHNL行きB757型機で酸素マスクの一部が使用できなかった事故が立て続けに発生した。（Ryanair機の場合は、飛行中突然機内の気圧が低下しフランスのLimoges空港に緊急着陸した。16名の旅客が軽い酸欠症状で病院に運ばれた。AA航空機の場合は、機内に煙が充満したためにLAX空港に引き返した。LAX空港着陸後、乗客は脱出シュート使用して非難した。8名が軽傷を負った。）

機内の酸素マスクを使用したケースは、過去10年間に800件発生した。RyanairとAA航空で発生したような故障は、その約9.6%に発生した。FAAは、B-757と-737型機については2007年5月に、B777と-767-200, -300, -400ERについては今年に耐空性改善命令（air-worthiness directive = AD）を発出し、2012年迄に機内酸素マスクの問題の解消を同型機を運航している航空会社に求めている。そして、8月5日のAA航空機の事故以来、このADの再検討を開始した。この再検討は、Spanairの墜落事故、QF機の機体一部欠損、Southwestの整備期限超過機の飛行継続と続発している航空安全に対する評価の低下の最中に丁度行われることになる。

機内酸素マスクは、パイロットと客室乗務員用と旅客用とではシステムを異にしている。パイロットと客室乗務員用の酸素マスクは、ボンベに詰まった圧縮ガスを吸引するシステムが採用されている。これに対して旅客用のそれは、マスクの使用と同時に極少量

の爆薬を炸裂させて薬品の化学反応を引き起こし、そして 12 分～15 分間酸素を発生させるシステムが採用されている。

どちらのシステムも欠点が存在する。 圧縮ガスの吸引システムは、マスク使用時のパイロットの通話を著しく阻害する。 ガス吸引時の息の音がうるさ過ぎて、通話の聞き取りを不可能にしてしまうのだ。 また薬品を化学反応させて酸素を補給する方式は、この装置の温度を著しく高温（華氏 500 度≒237℃）にしてしまう欠陥を持っている。これに加えて、旅客用のシステムは、機内の空気と発生させた酸素を混合して吸引する方式のために、煙が発生している場合は使用できない。

業界は、機内マスクの故障の発生件数は膨大な飛行便数に比して 極めて少ないと言っている。 そして、件数に数えられた内の多くは、旅客の誤操作（マスクを手前に強く引っ張ってピンを外さないと化学反応を引き起こすための爆薬が炸裂しない）によると見られているので、システムの信頼性は揺らいでいないと主張している。

パイロットは、シミュレーター訓練でもっと酸素マスク使用の訓練を実施するべきだと言っている。 客室乗務員の酸素マスクの使用説明も一工夫がいるのかも知れない。

■

wsj.com, 9/9/2008

### 3. Airline Systems Aim to Prevent Runway Crashes

#### 空港における衝突事故防止対策

航空機メーカーとテクノロジー会社が、安全専門家達が言っているところの“米国と欧州に於ける航空安全の最大危険要因である地上（空港）に於ける衝突”を回避させるシステムの開発に取り組んでいる。 燃料を満載した離陸前の航空機が他機と地上（空港）で衝突した場合は大事故となってしまう。

事実、2007 年の 9 月 30 日に終了した 2007 会計年度では、米国の空港で 24 件の重大ニアミスが発生した。 今年 9 ヶ月間では既に 19 件の重大地上インシデントが発生している。 業界のエキスパートによれば、米国では軽度のインシデントを含めて 毎日平均 1 回の滑走路ニアミスが発生しているという。



Busy runways, complex airport layouts and a mix of small and large aircraft increase the hazards for ground collisions between planes.

1996 年から 2007 年の間で、全世界の滑走路の誤進入による事故で 269 人が死亡している。 2001 年の濃霧に包まれた Milan 空港の衝突事故では 122 人が死亡した。

### HAZARDS ON THE TARMAC

Examples of serious runway incidents and accidents:

**May 2008**—Grupo Taca Airbus A320 ran off end of short runway and slammed into busy street in Tegucigalpa, Honduras, killing five, injuring more than 60 and closing airport for five weeks of safety studies.

**August 2007**—Northwest A320 jet departing Los Angeles International Airport came within 37 feet of a WestJet Boeing 737 mistakenly crossing in front of it.

**July 2007**—Landing Delta Boeing 757 pulled up and barely avoided hitting United Airbus A320 jet mistakenly on the same runway in Fort Lauderdale, Fla.. Two planes came to within roughly 100 feet of each other.

**March 2007**—Pilots of a Garuda Indonesia Boeing 737 landed too fast and too far down a runway in bad weather in Yogyakarta, Indonesia, destroying the plane and killing or severely injuring more than 30 of 140 people aboard.

Source: Wall Street Journal and industry officials

しかし、着陸時に滑走路をはみ出してしまう（オーバーランしてしまう）事故はこれ以上発生している。世界の商業機の全墜落/衝突事故のおよそ 1/3 は、滑走路のはみ出し事故（“excursions” と呼ばれている）だ。過去 11 年間で、220 の事故（459 人が死亡）はこの“excursions”による。（年平均 15 件の事故が発生していることになる。）2007 年 7 月には、TAM Linhas Adereas の A320 型機が SAO 空港の濡れた滑走路の着陸に失敗して、滑走路をはみ出し 空港脇の道路を横切って燃料貯蔵庫に激突する事故（119 人全員死亡）が発生した。この excursions 事故を防ぐ一連のテクノロジーが開発されている。エアバスと Honeywell は、着陸直前の航空機の安全な安定した降下を支援する次世代のシステムを開発している。このシステムは、速度と軌道をモニターして、パイロットに対してフラップ設定や、滑走路のどの地点での着陸が最適かを知らせる能力を有している。また、滑走路が濡れている場合や凍結した危険な状況下での着陸回避の警告も発することができる。

Alaska 航空は、空港に於ける衝突防止装置を B737 型機×112 機のフリート全機に今月中に取り付ける。この装置は、Honeywell International の航空宇宙部門が開発した Runway Awareness and Advisory System で、機械音声により正しいタクシーウエーを通過して目的の滑走路に向かっているのかどうかをパイロットに逐次教える事が出来る。またこのシステムは、離陸に十分な滑走路距離が存在しているかについても知らせる事が出来る能力を有している。このシステムは、所謂 地上障害物警報システム（世界

の 10,000 空港のレイアウトを認識している) の機能向上版であるため、1 機の装着費も \$20,000 と安く装着時間も 1 時間しかかからない。しかしながら、地上に於ける自機の側に存在する他の航空機を認識することは未だできない。Honeywell は、他機の認識も可能にする進化した操縦室マップの開発に取り組んでいる。

ボーイングとエアバスの親会社 EADS は、着陸時の滑走路オーバーランを防止するシステムを開発している。また ボーイングは、Honeywell の滑走路警告システムの改修版をどのような形で何時採用するかを数ヶ月中に決定する。このシステムは、ボーイングが製造する新造機の標準装備となるだろう。



wsj.com, 9/9/2008

#### **4. When a Tragedy Becomes a Crime: Prosecutors Probe Air Disasters**

##### **航空事故に刑事罰を科して良いのか**

先月 MAD 空港で発生した Spanair SA 5022 便の墜落事故の原因が調査されている時に、この事故で死亡した 153 名の遺族達は、誰がこの自己の責任を取ってくれるのかを知りたがっている。難問は、これを決定するのは、民事法廷なのかそれとも刑事法廷なのかのどちらかなのかだ。

過去 60 年間、航空監視当局は航空機事故の原因とその責任を追求して来た。被災者の遺族達は、民事法廷で損害賠償を訴えて来た。しかしながら、最近では検察官が航空機事故を誘発した過誤に対して刑事責任を追求しつつある。そして、それは「人的ミスは、いったい何時から犯罪となるのだろうか？」という法的かつモラル上の厄介な問題を惹起させている。ハーバード大学法学部の David Rosenberg は、「民事による法の執行なのか刑事によるのかを調整する方法の解明ができれば、それはノーベル賞ものだ」と言っている。

Spanair の事故が、刑事罰を追求されるか否かは未だハッキリしていないが、過去 10 年に欧州で起きた数件の事故が既に刑事責任を問われている。2000 年に発生した AF のコンコルドの墜落事故(113 人全員が死亡)で、仏検察は 5 人の個人と CO 航空を故殺(voluntary manslaughter)の容疑で告訴した。被告人の中には、30 年前にコンコルドの設計に携わった 3 人のエンジニアが含まれている。CO 航空と 2 人の社員につい

ては、事故機のコンコルドの直前に離陸した CO 航空機から滑走路上に金属片を落下させた刑事責任を追求されている。（事故調査団は、この金属片がコンコルド墜落の直接的原因と見ている。） 被告全員は、容疑を否認している。

国の司法システムは、民事と刑事を区別して取り扱っている。 米国では、欧州の法的規範では見られない幅広い民事罰 — 例えば個人や企業に対する罰金や懲罰的損害賠償金 — を有していると、NYC の Benjamin N. Cardozo School of Law の Anthony Sebok 教授が語っている。 一般的に言って、各国の司法制度は、刑事責任の追求に高い壁を設けている。 米国では、夥しい不注意や重大な過失の証拠の提出が求められる。 2003 年に発生した Staten Island フェリー衝突事故（11 名死亡）では、鎮痛剤を服用して卒倒した船長と、法で求められているパイロット 2 人の操舵室配置を実施しなかった上司 1 人が収監された。

| Pointing the Finger                                                                           |                   |                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Some recent cases of criminal prosecutions in crashes and other aviation incidents            |                   |                                                                                    |
| COUNTRY: INCIDENT                                                                             | FATALITIES        | CHARGES                                                                            |
| <b>France:</b> Air Inter (now Air France) Airbus A320 crashed on landing approach, 1992       | 87                | Six French aviation officials acquitted on manslaughter charges, 2006              |
| <b>Indonesia:</b> Garuda Indonesia Boeing 737 crashed on landing, 2007                        | 21                | Prosecutors charged pilot with manslaughter                                        |
| <b>Japan:</b> Two Japan Airlines planes almost collided after controllers confused them, 2001 | None (57 injured) | Controllers were given suspended prison terms on charges of negligence, April 2008 |

「殆どの裁判所は、刑事罰認定をするためには 通常的不注意や不手際より以上のモノを要求している」、「製薬業界や航空業界等の複雑な分野では不手際の定義が問題となる」とボストン大学法学部の Kenneth Smith 教授が言っている。 米国の医者は、種々の理由から民事法廷で莫大な財務的責任を問われるが、刑事責任は滅多に追求されない。

パイロット、エンジニア、整備員などの個人単独による原因で発生する航空機事故は殆ど存在しない。 航空機事故の遺族と航空会社の両方を弁護する英国弁護士 Gerard Forlin は、「ヒューマンエラーは決して無くならないので、人間の可謬性を取り扱う事が出来るシステムが必要だ」と語っている。

航空業界の幾人かは、罰則追求の強化は問題の所在を分からなくしてしまうと警告を発している。 責任追求を恐れるあまり、当事者が真実を語らなくなってしまうというのだ。 航空事故調査員の事故を見る目と、検察の見る目は基本的に異なっている。 事故調査は、事故の再発防止を最優先にして実施されている。 重大な瑕疵と法律違反は

刑事事件に匹敵するが、行き過ぎた起訴は情報源の喪失と安全対策を疎かにしてしまう。しかし 検察官は、それは裁判所が決めることで責任の所在の特定は究極的には安全向上に役立つと主張している。

1990 年代中頃より先進諸国の航空業界は“誰も咎めない”方針を貫いている。秘密裏の匿名レポート システムが、パイロット、エンジニア、マネジャーやその他に 降機や降格の怖れを伴わずに自由な情報提供を促進させて来た。それが安全向上に役立って来た。北米に於ける 2007 年の航空機死亡事故率は、百万輸送旅客人当たり 0.03 に減少した。1997 年の 0.17 より大幅に減少している。



wsj.com, 9/11/2008; nytimes.com, 9/11/2008

## 5. FAA Moves to Improve Safety Oversight

### 米 FAA 新安全ガイドライン導入へ

米運輸長官 Mary Peter は、9 月 10 日 FAA に対して 米国の航空安全システムを再検討していた独立調査チームの 13 の提案を年内に導入するよう指示した。この 13 の航空安全に関する提案の一部は、昨年の Southwest 航空の整備期限超過機の飛行継続を許可した FAA 地方整備監視官の事件に関連した問題を含んでいる。

この提案の主要な点は以下の通りである。

- 耐空性改善命令やその実施期限について、FAA の担当官と航空会社による完全な理解の確保
- FAA 職員の自発的情報開示プログラム（内部告発）の、より強固な監視とシステムティックな運用
- 航空会社の自発的情報開示（告白）の代わりに懲罰を回避する方法は、安全性を維持する上で必要であるけれども、航空会社のこの制度の悪用を防ぐための十分な監視制度の導入が必要
- 地方整備監視官と航空会社との癒着を回避するために、地方事務所の定期的な監査の実施

この提案を行った独立調査チームは、運輸長官 Mary Peter が指名したチームで 元 ICAO 米代表の Edward Simpson が座長を務めた。

## 6. 其の他のニュース

### 旅行流通・Travel Distribution

#### (1) TRAMS ブランド名変更

旅行社のバックオフィス テクノロジー ベンダーの TRAMS が、販売名を TRAMS Marketing Alliance から ClientBase Marketing Services (CBMS) に変更する。 Sabre Travel Network の一部門である TRAMS は、プロダクト群へのより良いマッチングのためと説明している。 Products, ClientBase CRM と TRAMS のバックオフィス システムの名前は変更しない。(DTW, 9/5/2008)

#### (2) ジェットブルーが eBay で 300 便を競売

JetBlue Airways が、今週 20 路線 300 往復便以上と 6 つのバケーション パッケージを eBay で競売にかけている。 競売されているのは、全て出発日限定の旅程で、入札開始価格は 5 セント〜10 セント。(wsj.com, 9/8/2008)

#### (3) トーマスクック、欧州委員会に対する賠償請求却下される

欧州高等裁判所の 1 つである第一審裁判所 (FIC) は、9 月 9 日、国際ツアオペレーターの Thomas Cook が、1999 年の欧州委員会の Airtours と First Choice の合併不承認により蒙った £500m の損害賠償請求を却下した。(欧州委員会は、競争環境の悪化を理由にこの合併を承認としなかった。 この後 Airtours は MyTravel の一部門となり、その MyTravel が 2007 年に Thomas Cook に買収されている。) <損害買収請求の原告は、訴訟開始時点では Airtours/MyTravel であったのが、その後の買収により Thomas Cook に変更されているのだと思われる。> 2002 年には、FIC は欧州委員会の合併不承認は間違った競争環境の評価に基づき決定されたという欧州委員会敗訴の判決を下していた。 9 月 9 日の判決は、今後の欧州委員会の合併否認 (ここ数年間は殆ど発生していないが) を勇気づける事になるだろう。(FT.com, 9/9/2008)

<この記事では、何故 2002 年に欧州委員会が敗訴したにも拘わらず、同委員会に対して賠償を請求した裁判では、Thomas Cook が敗訴したのかが良く分からない……。 競争環境の判定と、賠償請求の判定とは異なった基準が採用されているのだろうか？>

#### (4) セーバー、エミレーツの旅行流通部門と契約

Sabre Holdings が、Emirates Airline の旅行流通部門である EmQuest と 10 年間の契約を締結することに成功した。 EmQuest と Sabre は、Sabre のソリューションとマーケティング

ングとサポートをアフリカの 5 市場（南ア、ケニア、タンザニア、ウガンダ、ザンビア）に提供する。 また、来年 1 月 1 日からはアラブ首長国連邦の旅行社にも Sabre プロダクトを展開する。 EmQuest の Galileo との現行協定は、12 月 31 日に失効する。(DTW, 9/19/2008)

#### （５）旅行社、GDS テクノロジー進歩と引替えに インセンティブ収入減少

数年後に予定される GDS 契約更改は、旅行社に対して テクノロジーの進歩の提供と同時にインセンティブ収入の減少を余儀なくさせるだろう。 Retail Travel Leadership Summit の一部として 9 月 8 日に開催された“The Future of GDS System - - Who Will Pay?”のディスカッションに於いて、航空会社（Air Canada と JetBlue）と GDS（Travelport と Sabre）は次の通り議論している。

##### Air Canada

問題は、GDS のテクノロジーがアラカルト運賃モデル（unbundling 運賃）を取り扱えないことだ。 これが、航空会社と GDS 間の関係を気まづくしている。 直販自社サイトで消費者が購入する商品を GDS は取り扱えない。

##### JetBlue

JetBlue は、GDS が取り扱っているコモディティー販売以上の機能を欲している。 自社サイトでは、多くの CRM を実行して 消費者のニーズに即したプロダクトを提供している。 GDS のコストよりも顧客に対して効率的に対応することが最も重要だ。 だからと言って、顧客に代わって GDS コストを負担するのはまっぴらだ。

##### Travelport

第 4 四半期にベータテストに入る新デスクトップは、G2 Switchworks のソフトウェアを使って複数の GDS と non-GDS アベイラビリティソースと、統合した PNR を提供することができる。 この他にも、何処でセグメントが予約されたのか、何のテクノロジー コンポーネントが使用されたかに従って、異なった経済モデルを引き出すことができる ルール・エンジン、ポリシー・エンジン、プロファイル・エンジンなどのような能力をこの新デスクトップは有している。(AC も、Travelport が GDS の中で最も先を進んでいることを認めている。)

Travelport は、サプライヤーが望む方法で販売できるようするためにシステム改修に大幅な投資を行い 旅行社により良い効率的なツールを提供することに努力している。

サプライヤーと旅行社の両方に新たなバリュー豊かなツールを提供する。 従って このバリューを評価してくれるならば、コストをサプライヤーと旅行社間でバランスとって応分に分担してもらわなければならない。

##### Sabre

如何なるコスト再配分も、バランスが取れた状況で実施されなければならない。 サプライヤーの商品の販売権を得るために、金を支払う旅行社は多く存在しない。

この会議のモデレーターの Travel Weekly のコラムニスト Mark Pestronk は、「最終的には、旅行社の GDS インセンティブ収入が更に減少することになるだろう」と結んだ。  
(DTW, 9/8/2008)

#### （６）セーバー新販売ツールは“ゲームチェンジャー”

Sabre Holdings は、９月８日、完全なアラカルト運賃販売オプションの機能を備えた航空会社向け予約ソフトウェア ソリューションを立ち上げた。この新 SabreSonic Customer Sales and Service ソリューションは、航空会社が全ての流通チャンネルに亘って彼等のニーズに従って販売できる業界初のオフリングだと Sabre は言っている。このサービスの１つのモジュールとして、Sabre は、先月 Midwest 航空の Y クラスをアップグレードした優先 Signature クラスの販売を可能にした。今回正式に発表されたソリューションは、個々の航空会社のニーズに沿ったアラカルト運賃モデルの販売を可能にする。ソフトウェア ソリューションの新たなモジュールは、今後数ヶ月間かけて開発される予定で、航空会社のニーズに従って、今後３年間をかけて逐次開発されて行く予定だ。この新 Sabre CSS の開発で、現行の予約システムは革新的な変化を遂げるだろう。(DTW, 9/8/2008)

#### （７）XL レジャー グループ（英）破綻、85,000 人がストランド

英国第３位のツアオペレーター XL Leisure Group（従業員 1,700 人）が破綻（collapsed into administration）した。この破綻により、海外で約 85,000 人がストランドした。そして将来の予約を持っている 20 万人の顧客の航空券が使えなくなってしまった。燃油費の高等、需要の翳りに加え、運転資金枯渇が破綻の原因。取引銀行の Barclays の XL への融資中止が、破綻の直接的な引き金になったと見られている。

XL グループは、Kosmar Holidays（ギリシャの島への旅行販売に特化）、Travel City Direct（フロリダとカリブの旅行販売に特化）の良く知られたツアオペレーターを運営する他、昨年 230 万人の旅客を輸送した 50 以上の路線を持つ定期とチャーター便運航会社 XL Airways を保有している。ツアオペレーター業界は、XL を旅行会社というよりもチャーター航空会社と見ている。

冷静に見れば、この XL の倒産は、供給過剰に陥っているパッケージ市場の正常化に役立つだろう。ツアオペレーターの歴史をひもとけば、1970 年代の Court Line の倒産、1980 年代の Freddie Laker の失敗、1990 年代の Harry Goodman の International Leisure Group の崩壊とプレイヤーの市場撤退が続いている。そして、昨年には Thomas Cook と MyTravel と、Tui と First Choice の２つの大型合併が誕生し 4 社の大手ツアオペレーターがアットという間に 2 社に減少してしまった。XL の破綻は、Thomas Cook と Tui のメガ・ツアオペレーターの供給調整を更に実施し易くさせるだろう。

英 CAA は、燃油費高騰で、多くの航空会社が生き残れなくなると予想している。業界のアナリストは、欧州のトップ 30 社のチャーター航空会社の 1/3 が来年夏迄生き残れないだろうと予想している。(FT.com, 9/12/2008) (nytimes.com, 9/13/2008)



Passengers whose flights were canceled after the collapse of a British package holiday operator, the XL Leisure Group, waited Friday at the airport in Tenerife in the Canary Islands of Spain.

#### (8) Bookit.com が出発地をベースに旅行商品をリスト

殆どのオンライン旅行検索サイトは、何時も旅行者が欲する目的地をベースにして旅行商品を検索する。Bookit.com は、旅行者の出発地点をベースに検索するシステムを開発した。何処に行ったら良いか考えあぐねている旅行者にとっては、まさに都合の良いサイトだ。Bookit.com は、サイト訪問者の IP アドレスを基に顧客の場所を特定し、自動的に旅行検索を実施する方式を考案した。そして、60 日間のカレンダーを検索結果に付けて、より料金の安くなる代替出発日についても案内する。(DTW, 9/10/2008)

#### (9) ARC 8 月精算トランザクション実績▲15%減少

ARC の 8 月精算トランザクション実績は 1,110 万回となり、前年同期比▲15%減少した。国内線のトランザクションは▲16%減の 830 万回、国際線は▲13%減の 280 万回であった。8 月の精算額合計は、▲6%減の \$6.2bn であった。リテール ロケーション数は 17,965、STP ロケーションは 1,239 であった。(DTW, 9/10/2008)

## 空 運

### （１）ライアン航空 旅客数大幅増加

Ryanair の 8 月の旅客輸送実績は、前年同月比 +19%増の 580 万人であった。搭乗率は 91%から 90%に微減したが、昨年平均 81%を上回った。昨年の旅客数は、5,510 万人。Ryanair は、市場の軟化に対応してここ数週間価格競争を仕掛けている。第 1 四半期の利益は大幅に減少しており、今年通期では赤字計上を余儀なくされるかも知れないと言っている。赤字となれば、11 年前の上場以来初の出来事となる。冬期の Stansted と Dublin の供給減少を計画しているが、総供給は増加させる。

BA では、供給を増加させたにも拘らず 8 月の旅客数が減少した。搭乗率は、昨年の 80%から 77.3%に減少した。第 1 四半期の税前利益は▲88%低下している。ドル高が、最近の石油価格の低下を相殺してしまっていると言っている。

easyJet の 8 月の旅客輸送実績は、+24%増の 460 万人であった。搭乗率は、87.4%から 91.3%に増加した。

アナリストは、この増加は長続きしないと予想している。彼等は、需要閑散期の冬場には、需要が減少すると見ている。(FT.com, 9/5/2008) (wsj.com, 9/8/2008)

### （２）アルゼンチン航空 再国営化

財務的苦境に陥っていた Aerolineas Argentinas が再国営化された。スペインの所有者 Marsans との間で、同社の価値を巡る法的闘争が戦わされている。(FT.com, 9/5/2008)

### （３）景気後退時の、エアーアジアの事業拡大の賭け

燃油費高騰と景気の後退で、多くの航空会社が路線縮小と人員の削減を実施している時に、アジア最大の LCC AirAsia が“逆張り”の路線拡張戦略を採用している。

先月、AirAsia は 100 万席を無料で提供し、積極的な販促活動キャンペーンを実施している。同社 CEO Tony Fernandes は、短期的利益の追求より長期的戦略を優先させると言っている。

4 月～6 月の四半期で、利益は 942 万リンギ（約 3 億円）に▲95%減益した。この決算には 7,700 万リンギの為替差損が計上されているので、実質的な収支はそんなに悪くはない。L/F は、昨年の 80%から 左程悪くない 76%に低下した。

しかし、現金保有高は 10 億リンギ（315 億円）で、債務残高は 54 億リンギ（1,700 億円）に上る。A320 型機×175 機を確定発注済みで、機材導入が進むにつれ債務も増加するだろう。タイとインドネシアの合弁企業も赤字が継続している。自国に於けるライバルの MH を含む、アジアの航空会社との競争も更に激化するだろう。株価は、6 月の底値 0.765 リンギよりは持ち直したが、1 年前の半値の約 1 リンギ（31.6 円）を付けている。(nytimes.com, 9/7/2008)

#### （４）AirAsia X 路線網拡大

長距離 LCC AirAsia X が、10 月と 12 月に A330-300 型機を各 1 機導入する。この増機により 現在週 4 便の KUL=Gold Coast と広東線に加え、週 6 便の KUL=PER（11 月 2 日）と Melbourne 線（11 月 12 日）を開設する。そして、来年には 2011 年導入予定だった A330-300 型機×3 機を繰り上げ導入する。既に PER 線は、半分の座席が予約で埋まっている。2007 年 11 月から開始した Gold Coast 線は、旅客数が倍増している。2009 年第 1 四半期には、英国への乗入れを計画する。CEO Azran Osman-Rani は、燃費効率の良い新鋭機を導入し、低運賃を利用する多くの需要を獲得すると楽観的な見通しを述べている。(channelnewsasia.com, 9/7/2008)

#### （５）フェロビアル ベルファスト空港売却へ

スペインの Ferrovial は、9 月 6 日、Belfast City Airport を ABN Amro の Global Infrastructure Fund に £132.5m で売却することに合意した。BAA の親会社である Ferrovial は、BAA 買収に要した £16bn（負債込み）のリファイナンスを銀行団とまとめたばかりであるが、不要な資産の売却を急ぎ手元の流動性の確保と負債の軽減に努めている。

Ferrovial は、昨年の初めより、Budapest 空港、Sydney の国際空港株式、BAA のプロパティのポートフォリオである免税店事業と Airport Property Partnership の一部を立て続けに売却している。

Ferrovial は、2003 年に Belfast City を £43m で購入したので、売却益 £85.6m を得る事になる。Belfast City は、北アイルランドの首都から主に英国とフランスを結ぶ航空路線網を有し、年間約 200 万人の旅客が利用している空港だ。英 Competition Commission は、先月、BAA が運営管理する LON の 3 空港 LHR, LGW, STN の内 2 空港と、スコットランドの Glasgow と Edinburgh の内 1 空港を、競争を活性化して公衆の利便を促進させるために売却するべきであると言う暫定報告書をまとめている。(FT.com, 9/7/2008)

#### （６）中国東方航空 上海航空と合併か

中国東方航空は、同社と上海航空の合併について中国政府が積極的に検討していることを明らかにした。このコメントは、2ヶ月前に合併のニュースが新聞報道されて以来初の当事会社によるコメントとなる。合併すれば、上海をハブ空港とする大きなシェアを有した航空会社が誕生する。東方航空社長 Cao Jianxiong は、先月に有効期限が失効した SQ に対する一部株式売却計画について、依然としてその可能性を追求したいと語った。先ず東方航空において増資が行われ、その後に上海航空との合併となるようだ。東方航空は、State-owned Assets Supervision and Administration Commission (SASAC) によって保有されている。一方上海航空は、SASAC の上海支部によって保有されている。東方航空は、上半期の決算で▲2 億 1,200 万元（約 33 億円）の損失

を計上した。(FT.com, 9/7/2008)

#### (7) アリタリア 5 組合、再建案に反対

AZ の 9 組合中 5 組合は、9 月 8 日、採算性リンク新労働協約への合意を拒否した。この新労働協約は、再建案を取りまとめた投資団 Compagnia Aerea Italiana が提案したもので、AZ の株式 49.9%を保有する伊政府は、組合に対して 9 月 11 日までの合意を求めている。政府は、新労働協約反対は即 AZ の倒産を意味すると言っている。(FT.com, 9/8/2007)

9 月 11 日夜半に組合、労働省、管財人、投資団 CAI の間の協議が行き詰まった。1 週間以上も交渉が行われたにも拘わらず、AZ の組合は再建案への合意を拒否した。中でもパイロット組合の反対が強硬。組合は、大幅な人員削減（▲5,000 人）と給与カット（▲40%）に反対している。Compagnia Aerea Italiana (CAI) は、新会社に対する投資を取り止めると言い始めた。そして、AZ の帳簿開示調査の作業を中止した。政府が指名した AZ 管財人の Augusto Fantozzi は、AZ の於かれている現状の危機を認識していないと組合を非難している。そして AZ 精算の作業を開始しなければならないと言っている。新協定への組合合意の取得失敗は、即 AZ 倒産を意味する事になると重ねて警告している。そのような事態となれば、AF/KLM による買収計画を破棄させて、伊経済界による AZ 再建のシナリオを書いて来た中道右派 Silvio Berlusconi 政権にとって大きな打撃となるだろう。(FT.com, 9/12/2008) (nytimes.com, 9/13/2008)



Alitalia workers rallied Friday at the Leonardo da Vinci Fiumicino Airport in the Rome area.

#### (8) フライビー (英) 増益 +14%

欧州リジョナル航空最大手の 1 社 Flybe (英) が、4 月～6 月の第 1 四半期で +14%増益の税前利益 £12.2m を計上した。世界の航空業界が、燃油費高騰と需要の低迷で軒並み赤字や減益を余儀なくされているのと際立った対比を見せている。2007 年 3 月の BA Connect を買収以来、積極的な機材更新とリストラ策の実行が奏功した。同社は、

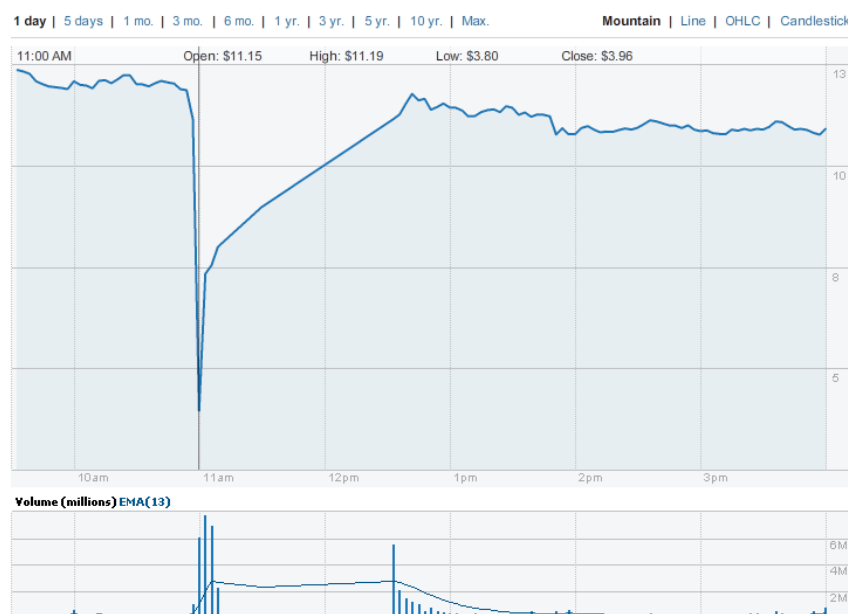
Bombardier Q400（78 席）×60 機と Embraer 195（118 席）×14 機（投資総額 \$2bn）を確定発注している。 BA は、BA Connect を譲渡すると共に £143m を Flybe に投資し、この会社の株式の 15%を保有している。 金融市場の改善を待って、懸案の上場実現を目論む。(FT.com, 9/8/2008)

### （９）欧州連合 マーチン航空買収を審査

欧州連合の反競争監視当局は、AF/KLM グループの Martinair 買収が、競争法に抵触していないかの審査を開始した。 当局は、AMS とオランダ領 Antilles 諸島の Curacao と Aruba 間の路線における大幅な競争低下を問題視している。 当局は、コンソリデーションが活発化されている時ではあるが、競争環境の維持も重要だとコメントしている。この他、AMS と YVR, YYZ, Havana, Punta Cana, Cancun, Dutch Antilles を結ぶ長距離路線における路線重複が存在する。 当局は、貨物事業における同様の問題も調査しているが、この分野での大きな問題は見当たらないと言っている。(FT.com, 9/8/2008)

### （10）ユナイテッド株価一時暴落 Web 新聞誤報が原因

6 年前の Chicago Tribune の報道“UA が Chapter-11 に復帰する”が誤って Florida Sun-Sentinel 新聞の Webs サイトに再掲載されたために、9 月 8 日の UA 株価が一時 \$13 近くから \$3.80 まで暴落した。 UA の否定により、株価は直ぐに \$10 台に復帰した。何故 6 年前の記事が誤って掲載されたのかが調査されている。(FT.com, 9/8/2008)



### (11) 米定時性改善 第2四半期

第2四半期の定時性が 昨年の 71%から 74%に若干改善した。 今秋以降の国内線の大幅供給削減が予定されているので、その頃にはもっと定時性が改善されるだろう。しかしながら、問題の NYC 3 空港の定時性は、55%から 58%に改善したものの依然として半分近い便が定時運航をできないでいる。 特に JFK 空港のピーク時間帯 19:00 から 21:00 の間の定時性は 23%と極端に低く、昨年の 40%よりも大幅に悪化している。ピーク時間帯の発着便数規制を導入したにも拘らず、一向に定時性の改善が見られない。2 件の空港ニアミスの発生で、7 月中旬から航空機の間隔を拡大したことが JFK の処理能力を▲5%～▲8%低下させているようだ。 また管制官不足に起因する“ground-delay”（出発空港待機）プログラムの 7 月と 8 月における導入も JFK 空港の定時性悪化の要因だ。 今年の異常な天候も定時性に大きな影響を与えている。なお、手荷物事故は前年同期比▲35%減少した。 航空各社の有料化が、この改善に大きな影響を与えている。(wsj.com, 9/9/2008)



### (12) コンチネンタル LGW 空港閉鎖

CO 航空が、LGW 空港をオフライン化して LHR 空港に集中する。EWR=LGW 毎日 2 便と HOU=LGW 毎日 1 便を運休し、EWR=LHR 毎日 2 便を 3 便に増便する。これに加えて HOU=LHR 毎日 2 便を運航する。CO は、昨年 LHR 空港の 4 スロットペアの取得に 空前の \$209m を支払った。(2 スロットペアを GB Airways から、1 スロットペアを AF と AZ から調達した。) CO は、更に 1 スロットペア（5 つ目のスロットで 10 月からの EWR=LHR 3 便目に使用）を UA からリースする。AA 航空も、今年 LGW を閉鎖して、DFW と Raleigh Durham 便を LHR 空港へ集中させている。(FT.com, 9/9/2008)

### (13) 2008 年上半期米航空旅客数▲0.4%減少

米国航空会社の国内と国際の定期便利用者数の上半期実績は、前年同期比▲0.4%減少して3億7,820万人となった。国内線は▲1.1%減、国際線は+5.1%増であった。搭乗率は、内際合計で▲0.4%p減の79.3%であった。Southwestが、5,230万人を輸送し全米第1となった。以下AA(47.3m)、DL(35.3m)、UA(32.2m)、US(27.9m)、NW(25.6m)、CO(24.3m)と続く。(DTW, 9/10/2008)

### (14) バージン £32m の燃油 S/C 談合引当金計上

Virgin Atlantic 航空が、米国の民事団体訴訟の和解金の支払いのために £32m の引当金を計上した。VS は、2004 年 8 月～2006 年 1 月の間、LON 発着の長距離便の燃油サーチャージに関する BA との談合で有罪となったが、司法当局への最初の通告とその後との協力で罰金刑を情状酌量された。(BA は、この燃油 S/C と貨物の S/C 談合で英 Office of Fare Trading から £121.5m、米司法省から \$300m の罰金刑を受けた。)

VS が今回引き当てた £32m は、米国で起こされた民事訴訟の和解金(米国の航空券購入者に対する \$59m と英国の航空券購入者への £73.5m の払戻)の VS 負担分。(FT.com, 9/11/2008)

### (15) SAS が LH と合併協議

スウェーデンのメディアが、LH が SAS を買収するための協議を開始したと報じている。SAS は、スウェーデン政府が 21.4%、ノルウェーとデンマーク政府が各 14.3%を保有している。SAS の株価は、この 12 ヶ月間で 2/3 も値を下げていたが、LH との合併報道を受けて Skr55 に +7.1%上昇した。(FT.com, 9/12/2008)

### (16) ルフトハンザ MIL に展開

LH が、MIL Malpensa 空港に A319 型機×6 機を駐機させることを計画している。来年 2 月から MIL から BCN, BRU, BUD, Bucharest, MAD, PAR の 6 路線を、夏期からは LON, LIS の 2 路線を開設する。これらの路線は、LH の伊子会社の Air Dolomiti が運航する。LH が自国以外に航空機を駐機させて、最三国間を結ぶ路線を運航するのはこれが初めてとなる。AZ の運営が縮小しているので、AF/KLM, easyJet, Ryanair の各社は揃ってイタリア路線を増強しつつある。easyJet は、2006 年 3 月に MIL Malpensa 空港に駐機させた A319 型機×11 機を 15 機に増機する。そして MIL=ROM 線毎日 4 便を 11 月から開始する。Ryanair は、10 月から Bologna から 7 路線を開設する。また 3 月からは Flori に航空機×1 機を駐機させる。(FT.com, 9/11/2008)

## 水 運

### （１）米クルーズ会社船員確保が難題に

米クルーズ会社は多くの船を欧州に展開している。米国人のクルーズ船客に取っては米ドルでクルーズ料金を支払う事が出来るために、為替の影響を回避できるメリットがある。しかしながら、クルーズ航海に必要となる数千人の船員の確保には、安い米ドルが問題となってしまう。彼等の給与は、米ドルで支給されているために為替の影響をもろに受けてしまうからだ。

為替の問題以前に、クルー不足が問題となり始めている。10年後には大量のクルーが退役するのでこの問題は深刻化するだろう。オフィサーやエンジニアから下級船員にいたるまで、全ての職種に亘って人材確保が難しくなりつつある。クルーズ会社は供給先を東南アジアに拡大したり、自国で養成施設を拡充したり四苦八苦している。(DTW, 9/10/2008)

### （２）セントピーターズブルグで世界最大のクルーズ港が建設

St. Petersburg で公的と民間資金 \$13bn をかけた、新クルーズ港の1つのターミナルがオープンした。Costa Cruise の Costa Mediterranea 号が9月10日にここを利用した第1号のクルーズ船となった。Vasuljevskiy 島に建設されているこの港は、2010年に完成すれば7つのバースと3つのターミナルと1つのフェリー・ターミナルを



A rendering of the cruise terminal in St. Petersburg, Russia, slated for completion in 2010.

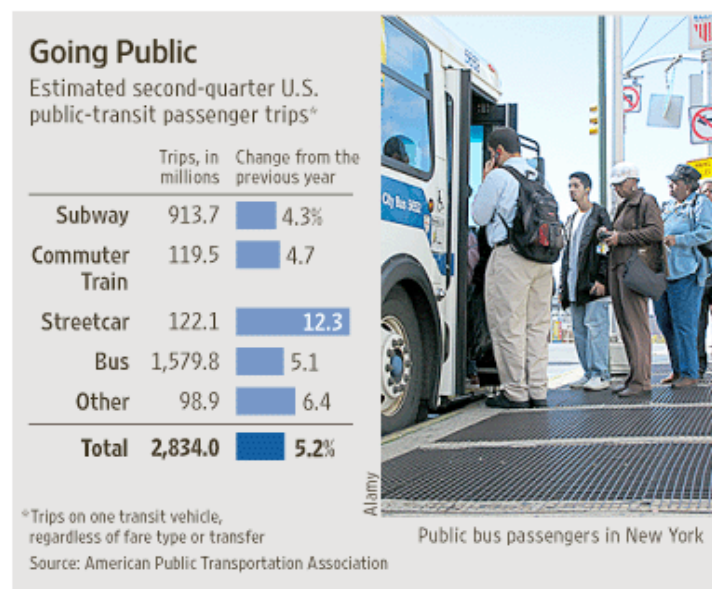
持つ、日間 12,000 旅客、年間 120 万旅客を取り扱える世界最大のクルーズ港になると期待されている。Costa は、St. Petersburg 利用クルーズ需要が2003年の163,000人から2008年には400,000人に増加していると言っている。ある調査は、ロシアの潜在クルーズ需要は450万人存在すると報告している。(DTW, 9/11/2008)

## 陸 運 & ロジスティックス

### （１）公的輸送機関に対する予算増大 — 米議会

ガソリンの高騰で、公的輸送機関の利用者が急増している。議会では、来年度予算で大量交通手段に対する公的補助やその他のファンディングを確保する努力が続けられ

ている。上院では、この為に \$2bn の予算獲得に向けた法案を準備している。American Public Transportation Associationによると、大量輸送システムの利用者数は2007年に +2.5%増加した後に、2008年の第1四半期では +3.4%、第2四半期には +5.2%と増加速度を早めている。(wsj.com, 9/9/2008)



## (2) DHL のアジアの国内市場拡大戦略

DHL が、アジアの国内エクスプレス事業への参入を狙っている。この市場は年率 +20%のペースで拡大しており、DHL は地元の宅配業者の買収あるいは合併企業の設立による市場参入を目論む。中国では、2004年に国営の Sinotrans と合併企業を設立し、インドでは Blue Dart Express を 2004 年に買収した。DHL は、この他にもベトナム、ニュージーランド、オーストラリアで合併企業を設立している。そして、9月8日には \$110m をかけて拡張した香港の貨物ハブ施設をオープンした。同社は、向こう 5 年から 7 年以内にアジアに於ける収入を全収入の 1/3 にまで高めることを計画している。(FT.com, 9/9/2008)

## (3) FedEx 四半期利益 予想を上回る

8月31日に終了した四半期で、FedEx が証券アナリスト達の予想を上回る 1 株当たり利益 \$1.23 を計上するだろうと発表した。アナリストの予想は、\$0.80~\$1.00 であった。同社は、年度の利益見通しである 1 株当たり利益 \$4.75~\$5.25 を維持すると語った。そして、最近の石油価格の下落が予想される一方で、米経済の停滞が世界経済へ影響しつつあるとコメントしている。(nytimes.com, 9/10/2008) (wsj.com, 9/9/2008)

#### (4) ユーロトンネルで火災が発生

9月9日 15:00 頃、Eurotunnel の北側トンネルのフランス側から 11km 地点でトラック シャトル列車(トラック 27 台積載)で火災が発生した。略 1 日かけて火は沈下したが、北側トンネルの復旧には数ヶ月間がかかるかも知れない。トラック運転者と列車乗務員合計 31 人は、2 つのメイントンネルの間に設けられているサービス・トンネルを使用して無事脱出した。現在全ての列車の運航が中止されている。Eurotunnel では、過去に 3 回の火災が発生している。1996 年 11 月のトラック シャトルの火災では、復旧に 6 ヶ月を要している。南側メイン トンネルを利用した通行再開が何時から始められるのかは未だ決定されていないが、トンネルの 1/3 の区間が単線走行となるため、輸送力の大幅な低下が発生するだろう。(FT.com, 9/11-12/2008)

#### (5) ドイツ銀行 ドイツポスト株購入へ

Deutsche Bank が、独最大のリテール銀行である Deutsche Postbank の 29.75%を €2.8bn で買収することとなった。買収資金は、Deutsche Bank の増資 €2bn により工面する。Deutsche Bank は、この買収計画の一環として 今後 3 年以内に Deutsch Post が保有する Postbank 株の 50% +1 株を購入するオプションを €1.4bn~€1.8bn で購入するオプションを保有する。Deutsche Post は、Deutsche Bank の 970 万人より多い 1,450 万人の顧客をドイツ国内で保有している。Deutsche Bank は、買収した Postbank の幅広い顧客層を使って、不安定な投資バンキング手数料への過度の依存から、ドイツ国内の不動産ファイナンスと投資サービスの販売を強化する。

ドイツでは、銀行の再編が活発化している。2 週間弱前には Commerzbank が Dresdner Bank を €9.8bn で買収、7 月には Credit Mutual が、Deutsche に競り勝って ドイツに於ける Citigroup の消費者バンキング部門を支配下におさめた。(FT.com, 9/12/2008) (nytimes.com, 9/13/2008)

### ホテル & リゾート

#### (1) ディズニー 業績盛返す

Walt Disney Co が、不況にも関わらず業績を盛り返している。CEO Igor によると、世界のテーマパークが活況を呈しているからだと言う。海外メディアが宣伝してくれている上に、米ドル安により海外からの訪問客が増えているからだ。Disney の事業と言えば、映画、テーマパーク、小売商品、放送網などであるが、アメリカ国外から得られた収入は昨事業年度収入 \$35.5bn の 1/4 を占めている。特にフロリダの Walt Disney World Resort は人気が高く、そこから得た収入が貢献して前四半期のテーマパーク収入

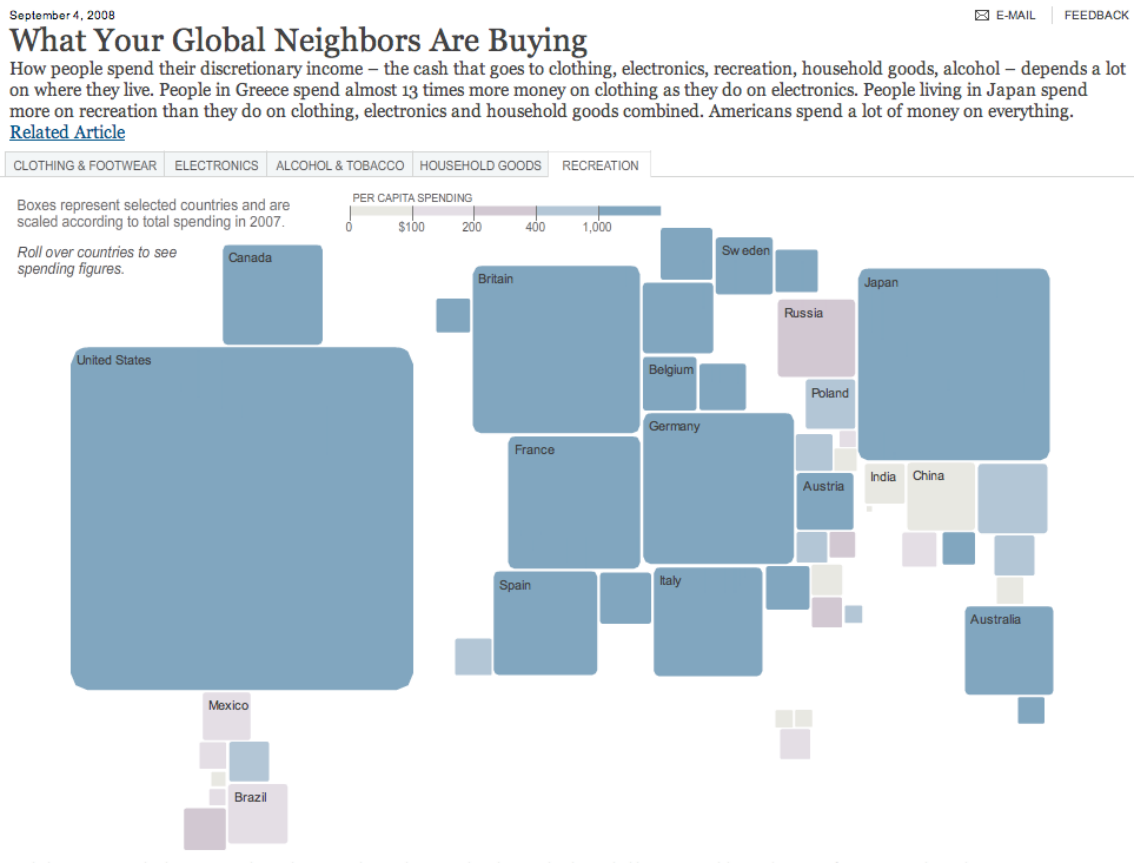
を +5%、運営利益では +3%それぞれ増加させた。 既存事業に関しては、ビデオゲームが Disney の最優先投資対象となっている。 その投資額は、九月末迄の会計年度で \$250m から\$300m となるだろう。 前四半期における自社制作のビデオゲーム販売及び利益は、昨年同時期の力強い売り上げに比べて落ち込んでいる。(nytimes.com,09/10/08)

その他

(1) リクリエーション支出、日本は米に次いで世界第2位

リクリエーションの支出では、日本は米国に次いで世界で2番目に大きい。  
(nytimes.com, 9/4/2008)

|      |           |
|------|-----------|
| 米 国  | \$881.0bn |
| 日 本  | \$275.8bn |
| 英 国  | \$210.0bn |
| ドイツ  | \$170.2bn |
| フランス | \$130.8bn |



## 編集後記

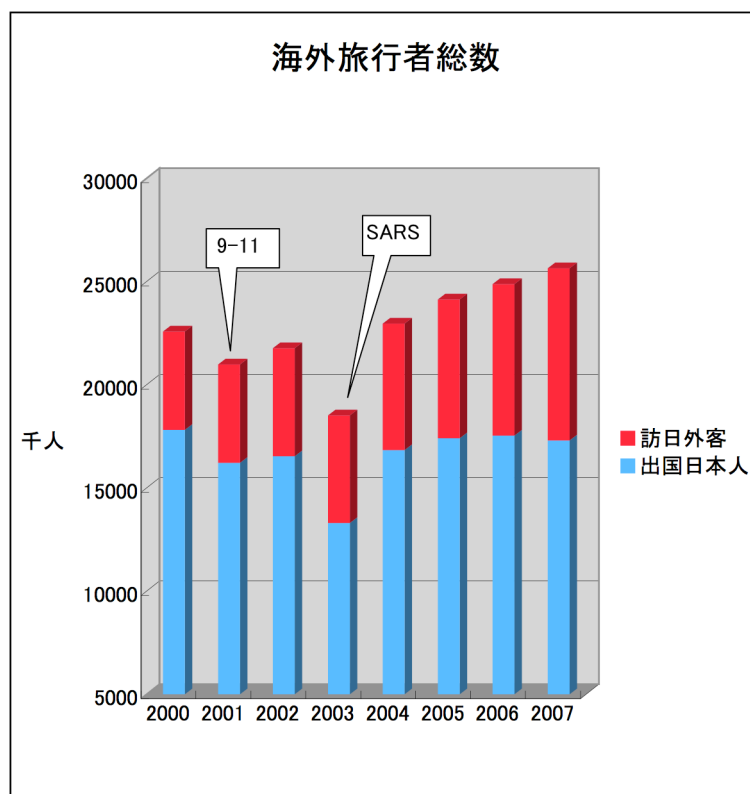
2000 年の 17,819 千人をピークに、日本人の海外旅行者数が一向に増加しない。増加しないどころか、最近では 2007 年の▲1.4%から 今年の 1 月～7 月の間の▲5.0% (JNTO 統計、含む推定値) と、需要の減少が進み出している。

特に若年層の需要の減少が大きいという。 少子化の影響で この年代の人口が減少しているので致し方ない面もあるようだが、人口に対する海外需要の発生率も減少している。 何故 若い人達が海外に旅行しないのか？ (株) 航空経営研究所 ([www.aviatn.com](http://www.aviatn.com)) の所長 赤井奉久は、「若者の価値観の多様化もあるけれども、この問題に最も大きく影響を及ぼしている理由の 1 つには、非正規社員の雇用増大による給与レベルの低下があるのではないか」と言っている。 つまり、何も海外旅行だけに限らず、若年層の購買力が全般的に低下しているというのだ。 そして、先ず この若年層の購買力向上に 国が取り組む必要があると言っている。  
小林多喜二の「蟹工船」が、若い人たちの間で読まれている・・・。

出国日本人需要の低迷に反して、訪日外客需要は頗る威勢が良い。 2000年から2倍近く（175%）も増加して2007年には800万人を超えた。 この勢いで行けば、2010年には1,000万人にキット達するだろう。 そして、2020年の2,000万人達成だって決して夢ではない。 中国などのアジアの諸国のニューリッチ達が、日本へ押し掛けて来ている。先月、ひょんな機会でマレーシアの長距離 LCC AirAsia XのCEO Azran Osman-Rani氏と日本で会った。 彼は、日本は 歴史や文化や景観に恵まれた魅力的な目的地であるので、AirAsia Xが日本に乗り入れたならば、既存の半分の運賃でもって 多くの訪日旅客需要を喚起することができるだろうと、熱っぽく且つ自信たっぷりに力説していたのが印象に残っている。 彼は、東京ディズニーランドに加えて、温泉、食事、漫画、秋葉原（“アキバ”と言った）などの人気アジアで頗る高いと言っていた。

ところで、出国日本人と訪日外客を加えた需要を日本発着の海外旅行者の総数と考えれば、—（こういう見方は、VWC キャンペーンでアウトバウンドの需要創造に苦勞されている方達には少々問題があるけれども）— この需要は9-11 や SARS の特殊要因が影響した時期を除いて 今まで 堅調に増加して来ている。

しかし、最近の世界的な経済の低迷を反映してか、今年に入ってから 総数でも減少が始まっている・・・。（H.U.）



表紙：  
箱根山腹  
B5 Sketch Book  
2007 年 7 月作

TD 勉強会 情報 340 （ 以 上 ）