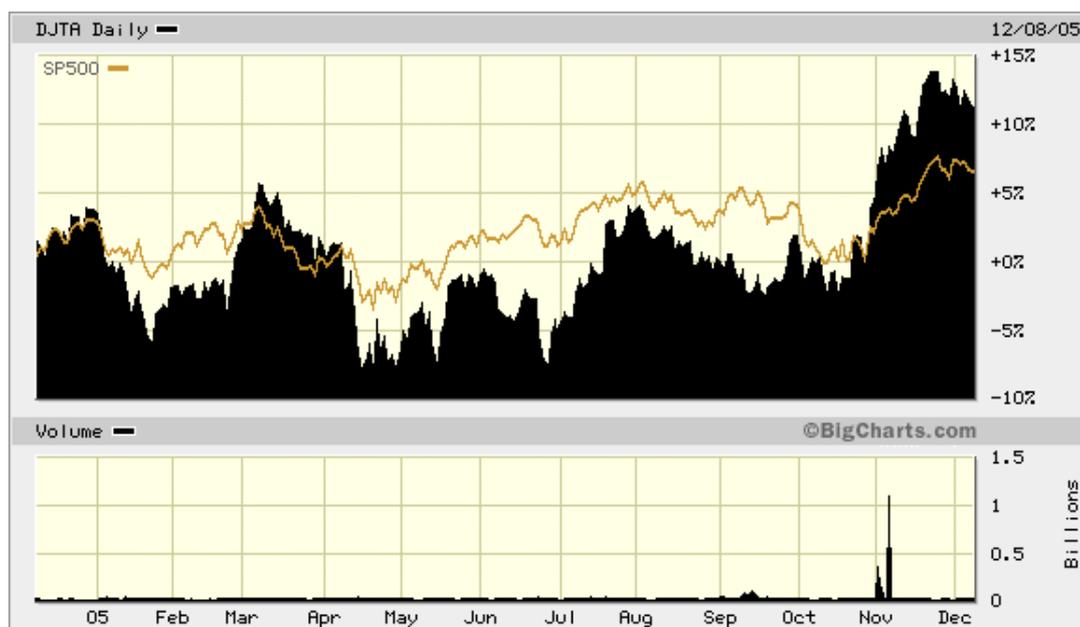


TD 勉強会 情報 195

1. アマデウス 2006 年度プライシング通告開始
2. オンライン旅行に“情熱”は失われてしまったのか？
3. 収入増、燃油費下落、米航空会社 収支好転の兆しか？
4. 米運輸省 GDS に対する規制権限保有 連邦判事見解
5. アラスカ航空 自社サイト 全運賃種別表示へ
6. その他のニュース



Dow Jones Transportation Average が、11 月中旬まで高値を更新していた。（関連記事 P-5 参照）

DTW, 11/29/2005

1. Amadeus Retools Airline Pricing for 2006

アマデウス 2006 年度プライシング通告開始

Amadeus が、2006 年のプライシングをエアラインに対して通告し始めた。具体的な料金のレベルは発表されていないが、“リジョナル”のカテゴリーが新設される一方、イールド管理サービスなどが、独立したプライシングのスキーム下に置かれる。

2005 年のプライシングでは、予約地点(point of sale)と短距離便/長距離便の区分に従った、スライディング スケールによって料金設定がなされていた。

2006 年のプライシングでは、例えば BA 航空の場合は、欧州域内便予約(新リジョナル カテゴリー)には、英国国内線予約よりも高い、長距離便よりは安い、ブッキング フィーが適用される。以前は、欧州域内便は、長距離便のカテゴリーに区分されていた。各カテゴリーの料金は、予約地点によって異なって設定されている。

Amadeus は、提供している各種サービスを、独立させた別建ての料金制度に移行させる。航空会社は、Married segment control, journey data, long-haul availability, availability management, pricing override, carrier preferred display management の中から、必要なものを選択する必要がある。

Amadeus は、基本的な予約機能だけを提供する GDS 代替 (GNE) とのバリューの差別化を明確にするために、各種サービスの料金を別建てにする。

PhoCusWright, Insider, 11/30/2005

2. Is The Passion Lost In Online Travel?

オンライン旅行に“情熱”は失われてしまったのか？

2002 年に、Expedia の創立者 Rich Barton が、PCW のエグゼクティブ会議で“情熱 (passion) に触れた、素晴らしいスピーチを行った。彼は、この会議の場で、「情熱が基本だ。情熱は、世界を変える事が出来る発明とチャンスの源泉だ。官僚主義は、偉大なアイデアと全てのレベルのリーダー達を排除してしまう」と言っている。

今月初め、Orland で開催された PCW のエキジュティブ会議では、多くの背広姿の参加者達を見て、人は、「情熱は失われたのか?」、「旅行業界のオンライン セクターは、銀行家達に乗っ取られたのか?」、「この事は、良い事なのか、或は、悪い事なのか?」、と思った人がいただろう。

確かに、Jay Walker (Priceline 創設者) や、Rich Barton (Expedia 創設者) や、Carl Icahn (辣腕投資家) や、Barry Diller (IAC 創設者) 等の様な人達が、居なくなっている。彼等の様なタイプの間人が、より現実的な会社人間に取って代わられている。ハッキリ言わせて貰えば、より大きなものばかりで、本当により良い製品を作り出そうとする人が居なくなっている。イノベーションが、事を動かす力を無くしてしまい、買収や力 (muscle) や参入障壁によって、隅の方に押しつけられてしまっている。少なくとも、外部から見ている限りは、その様に見える。

巨額な資金、大きな上場、巨大な親会社が、旅行流通市場に留まるための、当たり前の条件となっている。資金潤沢な企業は、株主から、投資活動を迫られている。業界には、周期的な動きが存在する。そして、振り子は、合併 (consolidation) と再編成 (reorganization) の方向に振れている。多くの企業は、その幾つかは、10 年前の最後のイノベーション時代に設立された企業であるが、エクジット戦略 (exit strategy 企業の売却によるキャッシュ化) を現実なモノとしている。M&A 戦略が、ここ数年、新聞紙上の見出しを占拠してしまっている。

だが表面下では、次のイノベーションの波を切り開く努力が存在する。そして、多くの新しいアイデアが新興企業を生み出している。彼等は、ベンチャー キャピタルとプライベート エクイティ ファンドを、今迄以上に吸い上げている。しかしながら、彼等のプレゼンスは、市場を席卷する流通ジャイアンツの前には、殆ど何ほどでもない。彼等の将来は、彼等のテクノロジーを、将来のプロダクトと機能に組み込んでしまうメガブランドに、結局は飲み込まれてしまうのだ。イノベーションに報いるこのサイクルは、成熟し切っている。ベンチャー キャピタルが投資した新興企業は、皆、実際問題、エクジットを必要としている。

インターネットは、100 年に一度の出来事で、これがもたらした影響は、多分、我々の生きている間には、二度と再現されるモノではないだろう。以前の、オフライン プロセスのデジタル化と自動化の初期のスリルと興奮は、終わってしまったのだ。だからと言って、旅行のオンライン販売の次の進化が、現在の機能やサービスの一寸した改善、或は、コンバージェンス・パーソナライゼーション・旅行コンテンツへの“何時でも、何処でも”アクセス、の様な数年間も議論されている、幾つかのアイデアの最終的な実現だけであ

るならば、こんな寂しい事はない。2万軒のホテルの追加・LCCへのダイレクトコネクト・エアラインサイト上でのレンタカー販売は、既に実行されている。しかし、これ等は、最早、イノバティブな事では全くあり得ない。その代わりに、この進化には、消費者が期待している、ビジネスの実践（business practice）が要求されている。我々は、消費者が直面している、新たな大きな問題を解決する必要がある。

次の大事な事とは、一体、何なのだろうか？ PCWのCEO Philip Wolfは、エクゼクティブ会議の冒頭で、「オンライン旅行市場なんて最早存在しない。時代は、我々（オンライン）対彼等（オフライン）のコンテストでは無くなっている。我々は、転換点にさしかかっている。オンラインとオフラインの境が無くなって、一つの旅行産業に合同してしまえば、唯一違いを作るものは、消費者の旅行の回数と質と言う事になる」と言っている。アメリカ人を、欧州の人達のように旅行好きにする事は、残念ながら出来ない相談だ。

しかし、旅行の会社は、

- (1) 家族・友人・潜在的顧客・仲間・景勝地への、より一層の訪問を消費者に訴えかけ、
- (2) 彼等が、以前には考えもしなかった、異なったオプション（パッケージ・クルーズ・タイムシェア/バケーション レンタル・ローカル ツアー/アドオン）を試させ、
- (3) より多くの回数の海外旅行に連れ出して、初めてのクルーズ、或は、バケーションパッケージを購入させる、

様に、しなければならない。

つまり、次の大事な事とは、以前は、コネクション・リンク・ブランド・流通代替・提携・組織・市場シェア・ポリウム作りに忙しく、無視しがちとなっていた、消費者に焦点を合わせる事、と言う事になる。これからのイノベーションは、サプライヤーフレンドリーではなくて、以前では考えられない方法で、消費者に次の旅行を、押しつけがましく無く、自然に考えさせる、よりカスタマーフレンドリーなモノとしなければいけない。それらの方法には、ソーシャルネットワーキングとか、複雑な旅行の計画とか、純粋なパーソナリゼーションなどのユーザーに話しかけるようなモノとか、次世代のロイヤルティプログラム、が含まれる。

消費者が、初めてのバケーションを購入する人であろうが、或は、Fortune 500企業の来年度出張予算を編成している人であろうが、将来の旅行流通は、旅行に対する、かつてないほどの広がり、飽く事を知らない欲求（と金）を持つ潜在的な需要を捉えなければいけない。この目的を叶える為には、インターネットが、旅行の購入の技術的なプロセスは過去のものとして、レビュー・ビデオ・写真・レーティング・コミュニティーグループ・ブログ・ありとあらゆるモノを経由したエクスペリエントと目的地の商品化計画（merchandising）に、最も相応しい優れた手段となるだろう。

情熱は、強力なマネジメント チームが率いるグローバルな組織と、堅固なテクノロジー プラットフォームを作り上げた。 今度は、そのチームと、それに従う創意工夫に富んだ人達が、飽く事の無い情熱を、旅行に吹き込む番だ。 オンライン旅行販売の世界は、まだまだ進化する。

wsj.com, 12/2/2005

3. Rising Revenue, Falling Fuel Costs Bode Well For Airlines

収入増、燃油費下落、米航空会社 収支好転の兆しか？

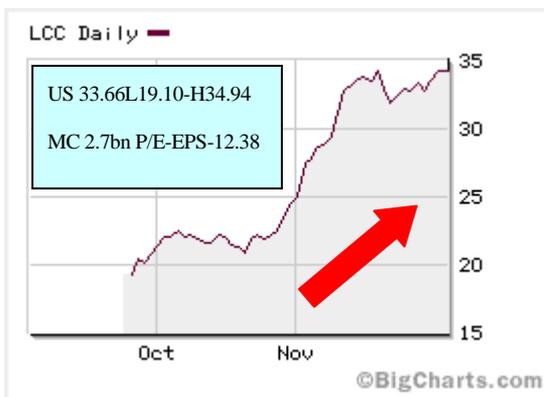
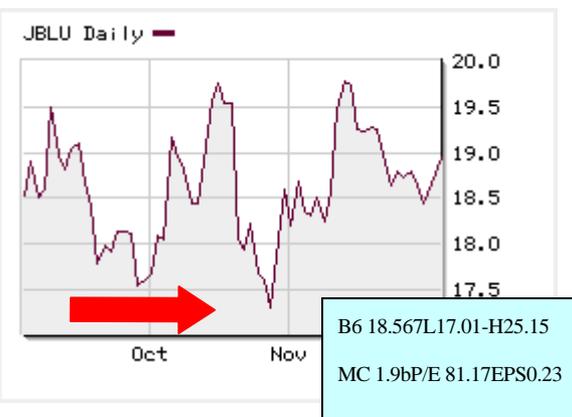
長い間、欠損計上を続けて来た米航空会社メジャーの収支が、燃油費の下落と、労務費の削減と、収入の増加とにより、どうやら底を打って、好転の兆しが見えて来た様だ。

米メジャーの収支が本格的に上昇軌道に乗るかどうかは、今冬の天候（暖冬になれば燃油が更に下落する可能性が強くなる）と、米国内線の供給削減が何処まで進むかによって、左右される事になるが、現時点での株式市場の評価は、米航空会社の収支が好転すると判断しているようだ。

AA, CO, US, WN(Southwest)の株価が、年初来の高値を更新している。 B6 (jetBlue) は、第3四半期まで、16四半期連続利益を計上しているが、燃油費の高騰により大幅な減益基調で、第4四半期、及び、2005通期の赤字転落の見通しを立てている。これが影響して、株価は一進一退を繰り返している。(尤もP/Eは80以上で、Southwestの20台を大幅に上回っている。) 9月にChapter-11を申請したDLとNWの両社の株価は、50セント近辺をウロツイテいる。 次ページ 各社チャート(過去3ヶ月)参照。

Dow Jones Transportation Average (DJTA) が、最高値を更新し続けている。(チャート 表紙参照) DJTA インデックスは、米国の交通輸送に関わる20社で構成されている。 航空会社は、4社(AA, CO, WN, B6)が含まれているが、ウエートは低く(4社合計で6.9%) DJTA を押し上げている主役では決して無い。 インデックスを押し上げているのは、鉄道会社4社(ウエート24.4%)だ。

鉄道は、アジアからの輸入貨物の輸送の増加により、大幅な増益(前期比+93%)を達成し、37億ドル(4,100億円)の利益を計上している。(wsj.com, 11/11/2005) (最終ページに、20社のリストと、各社の株価のインデックスに反映されるウエートを付けておいた。)



凡例 株価は、全て 12 月 8 日現在
(NW および DL は店頭販売市場落ち)

航空会社名	株価	52 週低/高
時価総額	株価収益率	1 株当たり利益

4. U.S. Court Says DOT Has Right To Regulate GDSs

米運輸省 GDS に対する規制権限保有 連邦判事見解

District of Columbia の連邦控訴審の判事 (three-judge panel) は、Sabre から異議が唱えられていた、米運輸省 (DOT) の GDS 事業への介入について、『如何に GDS 規則が撤廃されたと言っても、GDS は、連邦航空法に規定されている旅行社に該当するので、その意味では、DOT の行政権の介入が及ぶ』と言う、DOT をサポートする判断を示した。

2003 年末までに、DOT の GDS 規則が段階的に撤廃された。(GDS 規制緩和)

DOT は、規則の撤廃後でも、市場に対して不適切な GDS のプラクティス (特に航空会社のリスティング順位のバイアス表示) がある場合は、その是正に乗り出すと、繰り返し表明していた。

DOT は、その行政権実行の根拠を、GDS が、連邦航空法 (Federal Aviation Act) が規定する旅行社 “tickets agents” に該当する為であるとした。

Sabre は、DOT の GDS 規則制定の理論的な根拠であった、“航空会社所有の GDS” が殆ど無くなったのだから、規則撤廃後の DOT による行政権の介入は、無効であると主張した。

Sabre は、航空会社スケジュールのリスティング順位の販売 (ディスプレイ バイアスの販売) を計画したが、DOT のバイアス禁止の介入を恐れて、その実行を躊躇した。そして、2004 年 3 月に、DOT の権限について、司法の確認を求めた。

District of Columbia の連邦控訴審の判事は、DOT による GDS のバイアス販売禁止の可能性は大いにあり得るとした上で、DOT が主張している、『GDS は、連邦航空法が規定する旅行社 “tickets agents” に該当するので、DOT の行政権は、GDS に及ぶ』と言う判断を下した。

この判定を受けた Sabre には、残されているオプションは殆ど無い。“en banc” と呼ばれる判事全員 (three-judge panel ではなくて) の判断を求めるか、最高裁のレビューを求めるかの方法しか残っていない。しかもこれらのオプションは、裁定までに長い時間を必要とする。

Sabre は、現在、DOT の反対無しに、ホテルに対して、リスティング順位 (preferential listing) の販売 (Hotel Spotlight) を実施している。

5. Alaska Air Puts More Fares In Results Grids On Web Sites

アラスカ航空 自社サイト 全運賃種別表示へ

Alaska 航空は、自社のオンライン サイトに、全運賃種別（7 種類）を表示する。 全運賃を自社サイトに表示しているのは、Southwest と AirTran(何れも LCC)以外には稀で、Alaska は、フルサービス航空会社では、自分達が初めてと言っている。

一般的に、全運賃を表示すると、高い運賃の購入が控えられる傾向があるとされている。Alaska は、寧ろ“ 透明性 ”を増して、旅客の信頼を勝ち取る事が、ひいては増収に結びつくと主張している。 使用している、運賃検索エンジンは、ITA ソフトウェア社のエンジン。 Alaska の自社サイト直販は、全収入の 36%。 この全運賃表示は、運賃種別の単純化と片道運賃合算方式を導入したために、初めて可能になった。 今迄は、最低運賃のみの表示であった。 以下が、www.alaskaair.com の検索結果。

Available Flights
All fares are quoted in U.S. dollars and are per person, one way, and subject to change without notice until held or purchased. Taxes are applied to each segment individually and some taxes have maximum amounts that may be charged for an entire trip. The final price will be calculated once all flights in the itinerary have been selected.

[Learn about the new display](#) [Change Search](#)
[Clear All Selections](#)

1. Select Departing Flight (Wednesday, December 21) \$ [More flights and fares starting at \\$526.70](#)

From: **Anchorage (ANC)** To: **Los Angeles (LAX)**

Sort flights by: Number of Stops Departure Arrival Price Flights Displayed: 6am-9pm

Operated by	Flight	Departs	Arrives	Stops & Details	Hot Deals	Bargain	Value	Choice	Full Flex	First Class	Partner Fares
Alaska	AS808	6:05 am	10:34 am	Change planes in Seattle (SEA)			\$614.90	\$617.90	\$689.90		
Alaska	AS568	12:30 pm	3:06 pm	Total Duration: 8 hr 1 min							
Alaska	AS808	6:05 am	10:34 am	Change planes in Seattle (SEA)			\$654.90		\$689.90	\$658.90	
Alaska	AS524	1:11 pm	3:39 pm	Total Duration: 8 hr 34 min							
Alaska	AS2	8:00 am	12:27 pm	Change planes in Seattle (SEA)					\$689.90	\$658.90	
Alaska	AS524	1:11 pm	3:39 pm	Total Duration: 6 hr 39 min							
Alaska	AS884	10:16 am	2:45 pm	Change planes in Seattle (SEA)				\$617.90	\$689.90	\$658.90	
Alaska	AS190	3:55 pm	6:25 pm	Total Duration: 7 hr 9 min							
Alaska	AS884	10:16 am	2:45 pm	Change planes in Seattle (SEA)				\$617.90	\$689.90	\$658.90	
Alaska	AS468	5:35 pm	8:08 pm								

クリックすると運賃規則が表示される

6. その他のニュース

旅行流通 TD

(1) トライセプト クルーズ予約エンジンを VAX システムに導入

Trisept Solutions が、新クルーズ予約エンジンを、VAX VacationAccess システムに導入した。このエンジンは、5つのステップで、10社のクルーズのリアルタイム予約を可能にする。(DWT, 11/29/2005)

(2) メタサーチのモビッシモ 旅行検索方法を単純化

Mobissimo が、ワンボックスの検索窓口を使用した旅行検索インターフェイスを開発した。今までの複数のボックスやカレンダーやフォーマットを排除して、これは、1つの検索窓口に、例えば、自然言語と同じ“SFO to JFK Dec 1 to 14”と入力するだけで良いシステム。この柔軟な検索を可能にするテクノロジーは、第三者サイト、検索エンジン、ポータル、に対して、新たなバリューを提供する、と Mobissimo が言っている。(Travel Wire, 12/5/2005)

(3) ホテルサイトで、エアー・カー・その他のアクティビティのダイナミック販売

AirDepartment.com が、ホテル Web サイト上で、エアー・カー・その他のアクティビティを、ホテルの予約と一緒に、一つのクレジット トランザクションで販売出来る True Dynamic Packaging オンラインツールを立ち上げた。これにより、ホテルは、自社独自のダイナミックパッケージングソリューションを保有する必要がなくなり、コスト セーブがはかれると言う。(Travel Wire, 12/5/2005)

(4) トラベロシティー RSS テクノロジーを使用した特別販売告知サービス開始

Travelocity が RSS テクノロジーを使用した、Instant Flight Deal Notification プロダクトの試験を開始した。RSS (Really Simple Syndication) テクノロジーは、運賃の変更が発生した時点で、消費者に、それを自動的に知らせる事が出来るシステム。ユーザーは、<http://rss.travelocity.com> で、無料のサービスにサインアップする事が出来る。このサイトで、パッケージの種類(例えばハネムーン・ビーチ・独身女性パーティーなど)、出発地、目的地(5地点以内)を選択すると、Travelocity が、運賃が 20%以上低下した時に、自動的にディール情報を流してくれる。

消費者が、彼等が欲する運賃種別とパッケージのタイプを選んで呉れるので、Travelocity は、このプロダクトを通じて、詳細なターゲット マーケティング情報を獲得する事が可能になる。消費者は、Travelocity の RSS フィードを、MY Yahoo, MY MSN, Pluck やその他の RSS ニュース リーダー経由で得ることが可能。(DTW, 12/5/2005)

(5) アメリカン エクスプレスが TRX と契約拡大

American Express Business Travel は、トランザクション プロセッシングとデータ統合サービス企業の TRX と、5 年間のグローバル サービス契約を締結した。これにより、American Express は、TRX Resex オンライン セルフ予約ツールの使用を継続し、更に、これを海外でも使用する他、その他の TRX プロダクトの使用を増加させる。(DTW, 12/6/2005)

(6) デルタ航空 オービッツのダイレクト コネクション使用開始

DL 航空が、Orbitz のダイレクト コネクト テクノロジー Supplier Link の使用を開始する。Supplier Link は、Worldspan をバイパスして、DL の CRS と直結する。ブッキング フィーは 1 航空券当り 4 ドルで、GDS 経由の 12.50 ドル ~ 14 ドルよりも、70% も安くなる。現在、メジャー航空会社 8 社が、Orbitz の Supplier Link を使用している。彼等の予約量は、Orbitz のエア予約の半分を占めている。(DTW, 12/6/2005)

空 運

(1) スーパージャンボ A380 が作り出す乱気流で 後続機間隔延長が必要

スーパージャンボ A380 型機と後続機の間隔は、同機が作り出す気流の乱れにより、通常の間隔より延長しなければならないとそうだ。ICAO は、11 月初め、A380 型機の後続機は、着陸の場合(大型機)で、5 海里(ノティカル マイル=1.852km)のセパレーションを最低でも 10 海里に、クルージングの場合は、3 倍の 15 海里に拡大する、暫定的な決定を行った。ICAO は、詳細データを更に綿密に分析して、来年中頃に正式な間隔距離を決定する。セパレーション拡大は、混雑空港の航空機ハンドリング数を削減する事になり、エアバスにとっては、大きなボディー ブローとなりそうだ。2003 年の A380 型機のマーケティング プロモーションには、「A380 型機の出す気流の波動は、B747 型機のそれと同程度で、セパレーションの拡大は必要ない」と書かれている。(wsj.com, 11/22/2005)

(2) ロスアンゼルス空港 改修着手に目途つける

LAX 国際空港を管理する LAX 市は、空港拡張計画を提訴していた、周辺地方自治体など原告 5 団体と和解に達した。この合意で、空港は、拡張基本計画の最も問題となった部分を廃棄し、代替のプロジェクト案の早期再評価手順を設定する。拡張反対者達は、この手順により、新計画案に対する彼等の意見を反映させるチャンスが増す事になる。LAX 市は、\$180m(200 億円)ほどの騒音対策費を、空港周辺住民に支給する。そして、交通と環境に対する各種のファイナンスを準備する。これにより、空港は、緊急を要する改良工事(南側滑走路の移設、新タクシーウエー建設、A380 型機用のゲート新設など)

に、即、着手する事が可能となった。そして、2010年から、163のゲートの内最大10ゲート（狭胴機用）を削減し、年間の空港利用客数を7,890万人以下に押さえる措置をとる。（2005年のLAX空港利用推定旅客数は6,200万人。）(wsj.com, 12/1/2005)

Big Deal

Anticipating 2006 arrivals of the extra-large Airbus A380, airports world-wide have built or renovated terminals and runways and added machinery.

Airports are adding higher-reaching catering trucks for restocking the upper-deck galleys.



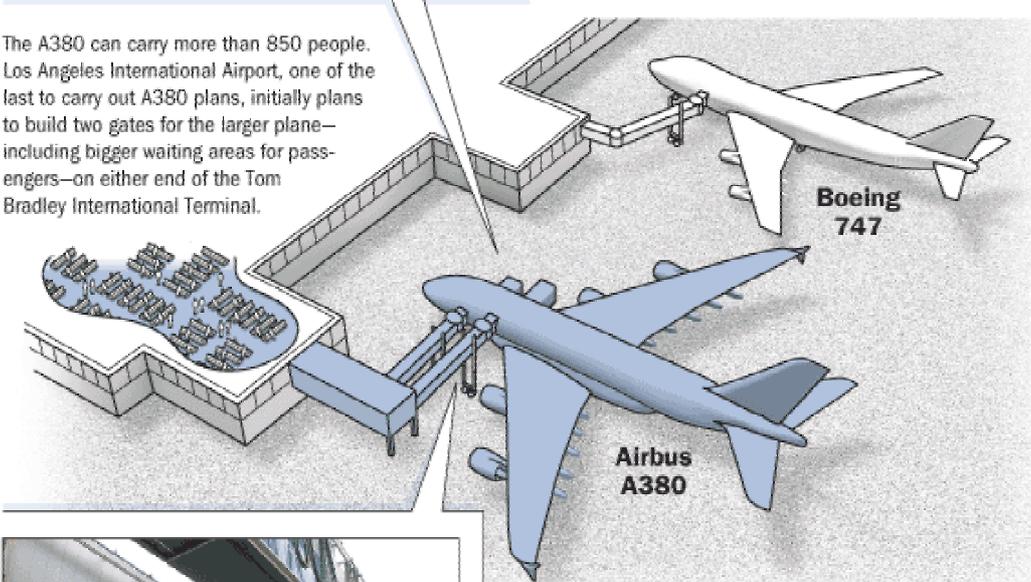
Coming Soon

Cities that Airbus expects will have the most A380 traffic by 2023:

1. London	9. Los Angeles
2. Tokyo, Narita	10. Shanghai
3. Hong Kong	11. Frankfurt*
4. Singapore*	12. Taipei
5. Bangkok	13. Tokyo, Haneda
6. Dubai	14. Paris
7. Beijing	15. Sydney*
8. Seoul	16. New York

*Airbus has tested landing and airport compatibility

The A380 can carry more than 850 people. Los Angeles International Airport, one of the last to carry out A380 plans, initially plans to build two gates for the larger plane—including bigger waiting areas for passengers—on either end of the Tom Bradley International Terminal.





Passengers can board through two bridges—connected to the main level, or to main and upper levels—simultaneously. Typical boarding of 555 passengers could take more than 45 minutes.

War of the Giants

	AIRBUS A380	BOEING 747-400
Overall length	239 ft. 3 in.	231 ft. 10 in.
Tail height	79 ft. 7 in.	63 ft. 8 in.
Wingspan	261 ft. 8 in.	211 ft. 5 in.
Fuel capacity	81,893 gal.	57,285 gal.
Max. takeoff weight	1,230,000 lbs.	875,000 lbs.
Max. seating	853	524
Year first in use	2006	1989

Sources: Airbus; Boeing; Industry sources

(3) 欧州連合 ガス取引市場に航空を編入させる事で合意

EU 各国の環境大臣は、EU の温暖化排ガス取引市場に、早ければ 2008 年から、航空を取り込む事で 12 月 2 日合意した。この措置は、欧州域内便の航空運賃の、凡そ 9 ユーロ (1,400 円) の値上げを余儀なくさせるだろう。欧州では、1990 年～2002 の間に、地球温暖化の原因となる排ガスが、全体で 3% 減少したのに対して、国際線航空便の排ガス (CO₂) は +70% 増加している。環境団体は、高高度で飛行する航空機の排ガスは、地上の車のよりも質が悪く、より有害だと言っている。それに、最近のバジェット キャリアの台頭が、状況を更に悪化させている、と言っている。

米国は、京都議定書に参加せず、EU のガス取引市場にも反対している。CO₂ 排ガスを浄化するテクノロジー開発に、より投資するべきであると主張している。そして、EU が、米国機をガス取引市場に含める場合には、国際協定違反で提訴すると言っている。1944 年に締結された国際民間航空条約 (シカゴ条約) は、外国籍機に対する課税相互免除を規定している。(wsj.com 12/2/2005)

(4) CO₂、30 年で倍増 議定書の規制対象外

国際線の航空機から 1 年間に排出される二酸化炭素 (CO₂) の量が、便数の増加でここ 30 年間でほぼ倍増し、2002 年には、世界で年間約 3 億 5,400 万トンに達したことが、国際エネルギー機関 (IEA) の集計で 6 日分かった。この量は、日本の総排出量の約 4 分の 1 に相当する

排出は今後も増加し、地球温暖化を一層加速することが懸念されるが、航路関係国間で削減義務を配分する難しさなどから、航空機は、京都議定書の規制の対象外となっている。今後の「ポスト京都」の温暖化交渉で大きな焦点になりそうだ。

IEA は、各国の航空機燃料の取引量などに基づいて排出量を推計している。2002 年の排出が最も多かった国は、約 5,100 万トンの米国で、全体の 14% を占めた。次いでロシアが 2,900 万トン、日本、英国、ドイツが、それぞれ約 2,100 万トンで並んだ。これら上位 5 カ国は、1970 年代以降、航空機の排ガスが 2 倍以上に増えている。(共同通信) - 12 月 7 日 6 時 6 分更新

(5) スピリット航空 カリブに重点供給配置

Spirit Airlines が、カリブ路線を拡大している。来年 2 月には、同社供給の略 24% が、カリブ路線便となる。Spirit は、ジャマイカ、ケイマン諸島、ドミニカ共和国、バハマ、ターク、カイコス、プエルトリコ、セントトーマス、カンクーンのカリブ諸国に、11 のゲートウエーを保有するカリブ路線を構築する。

Spirit は、MD80 全機を、A319/A320 でもって、2007 年迄に代替させる。www.spiritair.com の旅行社予約について、5% のコミッションを支払っている。(DTW, 12/2/2005)

(6) ダラス ラブフィールド空港からミズーリ州への直行便運航が許可される

DAL Love Field 空港から、Missouri 州への直行便の運航が許可される。 これを受けて、Love Field 空港をベースとしている Southwest 航空は、Love Field = Kansas City と St. Louis 線 各毎日 4 便を 12 月 13 日から開始する。 DAL Love Field からの直行便は、DFW 国際空港を保護する為に、7 州 (Texas 隣接 4 州と Alabama, Mississippi, Kansas) に制限されていたが、今回 Missouri 州が、8 番目の州として追加された。

Love Field の規制緩和に反対している DFW を基地とする AA 航空は、Love Field 空港からの路線開設を検討し始めた。(DTW, 12/2/2005)

(7) 米運輸保安局 セキュリティー スクリーニング規則変更

米運輸保安局 (TSA) は、12 月 22 日から、小さなハサミや、小型の工具の機内持込を認める、新しい規則を導入する。 今回の新規則は、リスクの無い小さな刃物よりも、爆発物のスクリーニングに、より焦点を当てる。 旅客は、今まで以上に、アトランダムな二次的なスクリーニングを要求される事になるだろう。

機内持込が許可されるのは、刃渡り 4 インチ以下のハサミ、7 インチ以下のネジマワシ、レンチ、プライヤー。 ボックス カッターと小型ナイフは、従来通り持込が禁止される。 TSA は、今年だけで、1,260 万個(内 300 万個が刃物類)を押収している。(wsj.com, 12/2/2005)

(8) ATA 航空、再建計画提出期限を 2006 年 1 月 30 日まで延長

ATA の Chapter-11 を審理している破産裁判所は、ATA から上がっていた、再建計画 (ATA 単独の排他的再建計画立案) の提出期限を、11 月 30 日から 2 ヶ月間遅らせて、来年 1 月 30 日まで延長する事を許可した。 期限の延長は、これで 4 回目となる。

ATA は、延長の理由を、複数の大手債権者、ATSB、シカゴ市、Southwest Airlines との一層の協議が必要である為と言っている。

ATA は、プライベート エクイティー ファンドの MatlinPatterson から、\$30m (35 億円) の繋ぎ融資を確保した、と言っている。 このローン融資契約には、\$70m (80 億円) のエクイティー投資が含まれている。(wsj.com, 12/2/2005)

(9) ビーエーエー (英) ブダペスト空港に出資を計画

英国の飛行場管理会社 BAA が、建築業 Hochtief (独) が率いるコンソーシアムと競って、ブダペスト空港の買収にビッドしている。 FRA 空港を保有する Fraport も Deutsche Bank とコンソーシアムを組んでビッド (3 番手) している。 Budapest Ferihegy International 空港の民営化計画は、75% マイナス 1 株の八政府保有株式を、民間に放出する。 地元紙によると、落札価格は、18.6 億^{ドル} (2,000 億円) に上り、今年度の世界の空港ディールで、最大のモノとなると予想されている。

ブダペスト空港は、昨年 650 万人（2003 年比+29%）が利用している。2005 年の利用客は、800 万人に増加すると推定されている。

BAA は、豪州、イタリア、米国の飛行場のリテール契約と株式を保有している。ナポリ空港では、65%の株式を保有している他、メルボルンとパースの両空港のマイノリティー株式を保有している。英国では、LHR, Gatwick, Stansted を含む 7 空港を管理している。Hochtief は、アテネ、デユッセルドルフ、ハンガリー、シドニー空港の株式を所有している。また、アルバニアの Tirana 空港を、コンセッション契約を通じて運営している。（FT.com, 12/2/2005）

BAA は、Hochtief を斥けて、Budapest 空港の 75%株式を、123 億ポンド（2,460 億円）で落札した。S&P は、BAA の長期負債の増加を予想して、現在の長期負債のレーティング A+を、一段階下げられるかも知れない、と言っている。（FT.com, 12/8/2005）

（10）コンチネンタル航空 オンライン旅行クラブ新設

CO 航空が、会員に特別販売やトラベル クレジットを提供する、新しいオンライン プログラム オファリング The Travel Club @continental.com を立ち上げた。このクラブの会員になるためには、入会金の 10 ドルが必要で、会員になると、The Travel Club @continental.com サイトで購入毎に、5 ドルのクレジットが貰える他、数々の特別販売へのアクセスが可能となる。クレジットは、CO 航空及びリジョナル姉妹会社の航空券購入に使用可能。FFP プログラム OnePass の無料会員は、この The Travel Club @continental.com の会員にならないといけない。（asiatraveltips.com, 12/2/2005）

（11）エアアジア（マ）が、新たにインドネシア 2 路線を開設

AirAsia（マ LCC）は、KUL からインドネシアの Solo（12 月 22 日から）と Balikpapan（12 月 20 日から）の 2 路線を、各毎日 1 便で開設する。（asiatraveltips.com, 12/2/2005）

（12）タイ航空 バンコック＝ロス直行便 開設

TG 航空が、週 3 便（火・金・日）の BKK=LAX ノンストップ便（14.5 時間）を開始した。使用機材は A340-500 型機で、Royal Silk ビジネス クラス 60 席、プレミアム エコノミー 42 席、エコノミー 113 席の 3 クラス。オンディマンズのオーディオ ビデオを装置し、映画 30 本と音楽 100 曲を搭載する。（asiatraveltips.com, 12/2/2005）

（13）カンタス航空 旅行社ベース コミッションの支払いを減少

QF 航空が、豪州販売の航空券に対する、旅行社のベース コミッションを変更する。豪州国内線、タスマン路線、ニュージーランド国内線については、現在の 1%のベース コミッションを廃止する。国際線販売に対しては、現行の 7%を 5%に減少する。QF は、流通経費の削減の為に、世界的な傾向である、ベース コミッションの減少に踏み

切る。(asiatraveltips.com, 12/2/2005)

(14) 航空機のトイレは、何個装備しなければいけないのか？

LAX SYD の UA 航空の直行便 (14 時間) の 15 個あるトイレが、原因が良く分からない故障により、13 個も故障してしまい、タッタの 2 個しか使用出来なかった。

航空機に、トイレの装着を義務付ける法律は、1986 年の Air Carrier Access Act しか存在しない。この法律は、1992 年以降に導入された新造機、若しくは、改修された機材で、2 本以上の通路が有る航空機の、トイレの装着を義務付けている。つまり、1 本通路の航空機や、経年機へは、ナント、トイレの装着は義務付けられていない事になる。

「一定の旅客数に準じたトイレの設置と、それが故障した場合の措置の、法制化が必要だ」と、UA 航空の SYD 便に運悪く搭乗した旅客がクレームしている。(nytimes.com, 12/6/2005)

(15) エアバス、中国に工場建設検討・中距離機を組み立て

フランスを訪問中の中国の温家宝首相が、5 日、仏首相官邸で記者会見し、中国が A320 型機 (150 機) を購入する事で合意したと発表した。この商談 (リスト価格ベース 90 億ドル 約 1 兆円) に合わせて、エアバスは、中国に航空機組立工場を建設する検討を進めると発表した。中国で大きな需要が見込める中距離タイプの主力機種「A320」シリーズを生産する構想。約 6 カ月間かけて具体的な計画を詰める事になる。エアバスは、中国から 2007 年に 6,000 万ドル (約 72 億円) 相当の部品や資材を調達し、2010 年には調達額を 1 億 2,000 万ドル (135 億円) に倍増させる計画だ。(中国は、先のブッシュ大統領の訪中時にも、B737 型機 70 機の購入を決定している。)

この他、中仏は、中国版新幹線の建設融資、ヘリコプターの共同開発、次世代通信/放送衛星の設計と製造などで協力する事でも合意した。A320 型機 (150 機) は、中国国際、中国東方、中国南方、四川、深川、海南の航空会社用機材。

Gustav Humbert, right, Airbus president, and Li Hai, president of China's aviation supply group, at a Paris ceremony with the prime ministers of China, Wen Jiabao, left rear, and France, Dominique de Villepin.



(日経新聞, nytimes.com, 12 月 6 日)

(中国の大量の航空機発注は、一方で、パイロット不足、航空インフラの未整備、北京/上海/広東の東回廊空路の混雑、などの不安要因を抱えていると言う指摘が、一部報道に散見される。)

(16) 航空会社に対する苦情が増加

米運輸省の調査(ATCR)によると、航空会社への苦情が、前年比で+29%も上昇している。DOTは、旅客需要の増加が、苦情増加の一つの原因だろうと言っている。

苦情の多くは、欠航を含むスケジュールの乱れと受託手荷物の事故に当てられている。

2005年の1月～10月の、最も苦情件数の少なかった航空会社は、Southwestであった。最も苦情が多かったのは、US Airwaysであった。(右表参照) (wsj.com, 12/6/2005)

ATCR = Air Travel Consumer Report については、TD 勉強会アーカイブの情報 164 (H17/4/21, P.-13) 及び、情報 165 (H17/4/28, P.-13) 参照。

Fault Finding

Complaints against U.S. airlines, ranked best to worst, for the first 10 months of 2005:

AIRLINE	TOTAL NUMBER OF COMPLAINTS	COMPLAINTS PER 100,000 PASSENGERS
Southwest	135	0.18
JetBlue	34	0.29
ExpressJet	45	0.34
Skywest	65	0.47
Atlantic Southeast	58	0.58
Hawaiian	29	0.60
American Eagle	96	0.66
Alaska	117	0.83
ATA	40	0.84
Continental	335	0.94
Northwest	480	1.00
America West	190	1.03
United	580	1.04
American	880	1.07
AirTran	147	1.07
Delta	828	1.13
Independence Air	79	1.68
Comair	189	1.70
US Airways	684	1.91

Source: U.S. Department of Transportation Air Travel Consumer Report

(17) 航空会社(4社)と組合 足並みそろえて 年金救済特別法 制定 陳情

12月5日、航空会社(4社=AA, CO, DL, NW)が、珍しく組合と足並みを揃えて、年金救済特別法の年内の立法化を議会に陳情した。

上院は、11月16日に、年金救済特別法を大差(97:2)で可決したが、下院案との調整と、ブッシュ政権の反対に会い、最終的な立法化の目途が立っていない。上院案の概要は；

積立不足の7年間の繰り延べ繰り入れを認める。

財務的苦境に有る航空は、20年間の繰り延べ繰り入れを認める。

年金給付計算に際しては、基金を実態以上に強力に見せるための粉飾を禁止する。

PBGCに支払う、年金保険の保険料を値上げする。

Chapter-11 企業が基金を解散する場合は、PBGCに対して一定の手数料を支払わせる。

年金債務の計算に当たっては、イールドカーブアプローチ(従業員の実年齢を加味した計算方法)を導入する。

基金の健全性の査定に、クレジットレーティング機関のレーティングを使用する。

年金資産が、年金債務合計の60%以下に低下した場合は、年金の一時金一括払いを禁

止する。(bank runの抑制。)

従業員に対して、基金健全性の、毎年の定期報告を義務付ける。

今年、政府の年金保険機構である PBGC は、US 航空と UA 航空の基金解散により、合計 96 億ドル (1 兆 600 億円) の年金負債を肩代わりしている。現在、PBGC は、233 億ドル (2 兆 6,000 億円) の欠損を抱えている。DL と NW が、仮に基金を解散した場合は、PBGC は、更に 122 億ドル (1 兆 3,500 億円) の負債の肩代わりを迫られる事になる。

ブッシュ政権は、現状の年金積立を弱める如何なる法案にも反対すると言っている。

(FT.com, 12/6/2005, nytimes.com, 11/17/2005)

(18) ガルーダ 負債のリスクで債権者と合意

GA 航空は、\$515m (570 億円) に上る、負債のリスクで、債権者の European Credit Agency と合意に達した、と発表した。GA は、9 月に、5 年間のリスクを希望していたが、今回の合意の詳細は明らかにされていない。ECA は、他の債権者である Bank Mandiri などと共に、2001 年に、15 億ドル (1,650 億円) に上る GA の負債の返済期間を、12 年から 16 年に延長するリスクに合意している。この他にも、GA は、\$150m (165 億円) の SIN の promissory note の内、\$50m のリスクを債権者に要求している。

GA は、昨年の 8,110 億ルピア (81 億円) の欠損を計上し、2005 年についても、欠損計上の継続が予想されている。GA の 2005 年収支は、昨年度の欠損よりは改善されている模様であるが、バリ島のテロなどがあり、以前として赤字基調に喘いでいる。インドネシアのトップ観光地であるバリは、10 月の海外からの訪問客が、前月の 9 月比 48.4% 低下している。(channelnewsasia.com, 12/7/2005)

(19) フィリピン航空 エアバス 18 機 発注

PAL が、A320 型機 (18 機) を発注した。9 機が確定発注、5 機がオプションで、残る 4 機 (2 機は A319) が GECAS からのリース。デリバリーは、2006 年~2008 年。PAL は、この新機材の導入で、B737-300/400 型機 7 機を退役させ、フリート全機をエアバスに統一して、オペレーションの効率化を目論む。(channelnewsasia.com, 12/7/2005)

(20) バージン アメリカ 米国内線航空会社設立計画発表

Virgin America は、12 月 8 日、来年に米国内線航空会社を設立する具体的な計画を発表した。A319/320 型機 12 機を 12 ヶ月以内に確保し、SFO をオペレーションの基地として、米国内長距離線を開設する計画で、設立資金 \$177.3m (200 億円) のファンディングを確保している。資金の内訳は、

Black Canyon Capital と Cyrus Capital Partners	\$88.9m
Virgin グループ企業達 株式投資	\$29.8m
Virgin グループ企業達 debt financing	\$58.6m

収支改善の兆しが見え始めた米国内線に、新たな競争を激化する要因が生まれそうだ。Virgin America は、『ユニークなバリュー有るサービスを提供し、IT の徹底的な使用によるコストダウンした運営を行う航空会社とする』と言っている。Virgin America は、米国籍航空会社に対する外資規制、空港ゲートの確保、多くの米 LCC との差別化の問題を、クリアにしなければならないだろう。Virgin グループは、Virgin Atlantic に加え、豪州とナイジェリアの国内線振興航空会社を設立している。(FT.com, 12/8/2005)

水 運

(1) テマセク(シ) ピーアンドオー(英) 株式取得

Temasek(シ政府投資機関)が、P&O(英)の株式を5%取得した模様。この株式購入は、先の DP World(ドバイ)の P&O 買収計画(33億ポンド、6,600億円、現金)に対する対抗ビッドでは無いようだ。Temasek の本当の狙いは、DP World の、P&O の100%買収を阻止する事にあるようだ。P&O のマイノリティー株保有の背景には、DP World に、資産の売却若しくは合併事業の設立の交渉余地を残したい、Temasek の思惑が働いている。(wsj.com, FT.com, 12/2/2005)

P&O の株式を買い増しているのは、Temasek ではなくて、同社が100%所有する世界第2位のシンガポール国営港湾オペレーターの PSA International であることが判明した。PSA は、P&O 株の10%の取得を目指している。PSA は、昨年、香港の CSX World Terminals の買収合戦で、DP World に負けている。以来、両社の関係は、緊張感溢れるモノとなっている。(FT.com, 12/6/2005)

(2) テマセク(シ) ネプチューン オリエンツから特別配当金を受け取る

Temasek が、姉妹企業の Neptune Orient Lines から、S\$900m(650億円)の特別配当(special shareholder payout)を受け取る。今年、NOL は世界的なコンテナ船不足により、大きな恩恵を受けた。今回の NOL の特別配当は、同社が有していた、欧州海運企業の買収計画の破棄を意味すると見られている。Temasek は、高成長するアジア経済(特に銀行と通信事業)への投資活動を、より活発化する。Temasek は、中国4大銀行のうちの2行(China Construction Bank と Bank of China)の株式購入に50億ドル(5,500億円)を投資する可能性が有る。

NOL は、特別配当の原資を、キャッシュ リザーブとクレジット ファシリティを利用して調達する。(FT.com, 12/7/2005)

陸運&ロジスティックス

(1) 欧州委員会 ドイツ ポストの貨物運送会社エクセル(英)買収を承認

欧州委員会は、ロジスティック企業 Deutsche Post (独) の、ロジスティックと貨物運送会社グループ Excel (英) の買収を承認した。欧州委員会は、DP は、UPS や TNT NV や Kuehne & Nagel International AG との熾烈な競争に直面しており、この買収が、競争環境の悪化(市場の支配権の濫用)をもたらさないと結論づけている。

DP は、Excel 買収に 68 億ユーロ(7,500 億円)を支払う。同社は、過去 4 年間で、Airborne Express と DHL Worldwide Express の買収に、凡そ 94 億ユーロ(1兆 2,250 億円)を注ぎ込んでいる。

“Yellow Giant”として知られている DP は、毎日 7,200 万通の手紙を運ぶ欧州大陸最大のメール デリバリー コングロマリットで、ドイツの郵便事業を運営する。そして、グローバル エクスプレスとロジスティック サービスを DHL ブランドで提供する他、ドイツ最大の銀行の一つ Postbank を運営する。DP は、2007 年に予定されている、ドイツ郵便事業の独占解消に備えて、ドイツ以外の地域での事業の多角化に精を出している。

Excel は、英国最大のロジスティック サービス プロバイダーで、世界第 2 位の航空貨物グループ。135 ヶ国に 111,000 人の社員を抱える。

昨年の売上は、DP は 432 億ユーロ(5兆 6,200 億円)、Excel は 93 億ユーロ(1兆 2,100 億円)、今月、米国のアンチ トラスト当局は、DP の買収を承認している。(wsj.com, 11/24/2005)

(2) ディーエッチエル 北アジアでハブ設営を検討

DHL が、来年初頭迄に、北アジアに、ハブを設営する事を検討している。現在、名古屋、仁川、中国長江河口デルタ地区が、その候補に上がっている。10 月に、DHL は、香港の航空貨物ハブ(DHL Central Asia SuperHub)を\$110m(125 億円)かけて、貨物取扱能力を倍増させる事を決定している。(DHL は、この他に BRU と Wilmington, Ohio に主要ハブを有している。) UPS は、7 月に、上海にハブ設ける事を決定している。同じく 7 月に、FedEx は、広東に、ハブを設ける事を決定している。(wsj.com, 11/26/2005)

(3) ティーエヌティー(蘭) ロジスティック部門売却へ

オランダのメール グループの TNT は、12 月 5 日、同社のロジスティック部門を売却すると発表した。TNT は、3 年間かけて、世界第 2 位のこの部門(contracts logistic business)の採算性の改善をはかって来たが、計画通りの改善が達成されないとして、売却に踏み切り、郵便と小包デリバリーに集中する決定を行った。アナリストは、この売却価格は、16 億ユーロ~18 億ユーロ(2,100 億円~2,350 億円)に達



するだろうと予想している。また、アナリストは、この売却が、UPS などからの、TNT の丸ごとの買収に繋がる可能性を指摘している。

TNT のロジスティック部門の収入は、34 億1千(4,500 億円)で、従業員 37,000 人を抱えている。(FT.com, 12/6/2005)

(4) フェデックス社長 日本郵政公社の国際物流進出で注文

FedEx の社長 David Cunningham は、郵政民営化法案が施行される来年4月の、日本郵政公社の国際エクスプレス市場への参入は、公平なレベル プレーイングなモノとならなければいけないと、日本政府に、郵政公社に対する各種の優遇策の撤廃を求めた。

現在、日本の市場は、世界4大国際プロバイダー FedEx(米), UPS(米), DHL(独), TNT(蘭) によって、推定70%~80%のシェアを押さえられている。

Cunningham は、一例として、民間エクスプレス サービス企業が、海外から日本に貨物を輸入する場合は、航空貨物情報処理システム(NACCS)にシステム利用料金を払わなければならないのに対して、郵政公社の場合は、税関との取極めにより、利用料の支払いは、税関が負担している不公平さを指摘している。そして、FedEx の如くのメール輸送の民間キャリアと、郵政公社の監督官庁が、異なっている現状を批判している。

郵政公社は、国際エクスプレス サービス展開の為に、二つの重要な決定を行った。

全日空と提携し、貨物航空新会社を設立、アジア、特に中国市場をフォーカスする。

TNT(蘭)とのコブランドの国際エクスプレス サービス販売を、日本で開始する。(FT.com, 12/5/2005)

ホテル&リゾート

(1) シンガポール 総合リゾート建設計画 最終入札予定社11社に減少

SIN の Marina Bay サイトに建設されるカジノを含む総合リゾート建設の入札からプロパティグループの GuocoLand が抜けて、現在残っている最終入札予定社は11社となった。入札期限は、来年の3月29日。

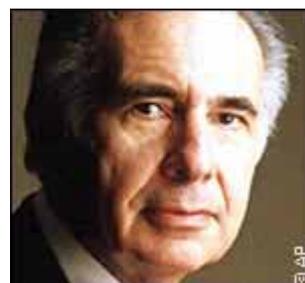
Las Vegas Sands は、この総合リゾートの落札を狙って、地元の有力企業との提携を模索している。既に、MGM Mirage は、Capital Land と、Harrah's International は Keppel Land と提携関係を樹立している。

カジノ オペレーターの Genting International は、SIN に上場する。同社は、主たる証券取引市場をルクセンブルグから、SIN 証券取引所へ移動させる。そして、ホテルの Ong Beng Seng 等の数社からの資本投資を獲得する。Genting は、SIN 総合リゾートの入札予定社の1社であり、これは、落札に向けての布石と見られている。Genting は、Sentosa プロ

プロジェクトで、Universal Studios と提携している。(SIN の総合リゾート建設は、Marina Bay と Sentosa の 2 箇所のプロジェクトが存在する。 現在、RFP が出されているのは、Marina プロジェクトの方。) (channelnewsasia.com, 12/2-7/2005)

(2) フェアモント ホテル 辣腕投資家アイカーンの買収申し入れに抵抗

カナダの豪華ホテル Fairmont Hotels & Resorts の取締役会は、辣腕投資家の Icahn (右写真) の、威圧的買収に、断固反対する事を決定した。 Fairmont の株価は、Icahn の買収意図 (51% 株式を 1 株 40 ドルで買収) の発表後、38.79 ドルから 41 ドルまで値を上げている。 Icahn は、先月、Fairmont 株を 9.3% まで買い増して、F 社の経営陣に、より積極的な戦略 (ホテル資産の売却など) の実行を要求している。(FT.com, 12/3/2005)



(3) 米、カナダで全客室禁煙 ウェスティン、1月から

米ホテル大手ウェスティン・ホテルズ・アンド・リゾーツは 5 日、来年 1 月から、米、カナダ、カリブ海諸国で運営する 77 全てのホテルで、客室やレストランなど公共スペースを禁煙にすると発表した。 同社は、禁煙措置をここまで拡大した米大手ホテルチェーンは初めてとしている。

AP 通信によると、チェックイン前に全面禁煙について説明し、違反者には 200 ドル (約 24,000 円) の罰金を宿泊料金に上乗せし、禁煙を徹底する。(200 ドルは、部屋の燻蒸清掃費) 喫煙者は、屋外か同ホテルが管理していないレストランならば喫煙できる。

Westin は、今までに、8 ホテルを全室禁煙とし、残るホテルでは 5% の客室を禁煙として来たが、顧客の 92% が禁煙を希望している事が判明したために、今回の措置を採用する。(共同通信 - 12 月 6 日、wsj.com, 12/6/2005)

(4) パリ豪華ホテル 6 社 価格談合で罰金を喰らう

パリの豪華ホテル 6 社が、価格談合でフランス当局から、83 万ドル (9,200 万円) の罰金刑を受けた。 6 社とは、the Hotel Crillon, Hotel Meurice, Hotel Le Bristol, Hotel Plaza Athenee, the Ritz Paris, Hotel George 。 富裕層を客層に持つ豪華ホテルに価格談合を咎めるのは、ナンセンス極まりないと言う、意見が上がっている。 消費者が、代替出来ない商品なら未だ知らず、嫌なら何処のホテルにも変更が出来る豪華ホテルを、談合の対象にするのは間違っている、と批判分子達が言っている。 彼等は、ミシェランの 3 つ星レストラン達が、同じ様な料金のメニューを出しているのを、全て取り締まったら良い、と息巻いている。(DTW, 12/6/2005, nytimes.com, 11/30/2005)

その他

(1) ブラックベリーのpatent訴訟 大詰めの段階に

全米のビジネスマンの間で超人気の BlackBerry 携帯端末が、1ヶ月以内に使用が禁止されるかも知れない。現在、米国を中心に、世界で400万人以上の人達が、このBlackBerryを使って、主に無線のeメールの送受信を行っている。使用禁止となれば、米国のビジネスマンにとっては、エライ事になる。順を追って説明する。

A large payment may be required to keep the BlackBerry in action.



BlackBerry を製造しているのが、カナダの Waterloo, Ontario に本社を置く Research in Motion (RIM)。同社は、2001年に、BlackBerryの中心的テクノロジーである無線eメールソフトが特許権侵害に当たるとして、patent保有の Arlington Va.の小さな会社NTPから訴えられた。

2003年に Virginia 州の連邦地裁は、NTPの訴えを認め、BlackBerryの製造と販売を差し止める命令を出した。

RIMは、即、反訴し差し止めの実行を遅らせる戦術に出る。

2005年3月、RIMはNTPに\$450m(500億円)を支払う事で、一端は、両者間で和解が成立したかに見えたが、最終的な条件が折り合わず、合意には至らなかった。

11月30日、Virginia州連邦地裁は、上記の和解案を、公式に否定する裁定を下した。この裁定の結果、上記の差し止め命令が、復活する事になるが、その具体的なスケジュールは決定されていない。大方の見るところでは、1ヶ月以内には、命令が下されるだろうと予想されている。

RIMは、米国特許および商標権事務所(United States Patent and Trademark Office)にNTPの特許の無効を求めている。今の所、幾つかのRIMの請求が認められ、NTP特許は無効と言うUSPTOの審査結果(暫定)が出ているが、その正式化にはまだ長い時間が必要と見られている。従って、差し止め命令の出される時までには間に合わない。

RIMには、最高裁に上訴するオプションも残されているが、patent問題を最高裁が受理するか疑問が大きい。仮に受理されたとしても、審理に長い時間が必要となる。

RIMにとって、最も現実的な解決は、和解金の支払いによるNTP提訴の取り下げと見られている。和解金は、7億ドル~15億ドル(770億円~1,650億円)の間と推定される。

RIMは、現在、凡そ18億ドル(2,000億円)のキャッシュリザーブを抱えている。

アナリスト達は、による決着を予想している。

(wsj.com, 12/1/2005, nytimes.com, 12/3/2005)

(2) バージン モバイル 英ケーブルテレビ最大手が買収計画

携帯電話会社 Virgin Mobile (英実業家の Richard Branson が 72% 保有する) が、45 億ポンド (9,000 億円) の株式と現金で、英ケーブル TV 最大手の NTL に買収される。(Virgin Mobile の取締役会での最終的承認が必要。)

NTL は、この買収後、330 万のケーブル TV ユーザーと、250 万のプロードバンド所帯と、430 万の固定電話顧客と、500 万以上の携帯電話ユーザーを一手に抱え込む事になる。所謂“四重サービス”(quadruple service) の新しいメディアとエンターテインメント ジャイアント企業を誕生させる。

この買収により、ライバル企業の BSkyB (Rupert Murdoch の News Corporation が 36.8% の株式を保有) と BT との競争の激化が予想される。Branson は、新会社 Virgin の名前が付けられる予定の株式 14% を保有する、筆頭株主となる。NTL は、英ケーブル TV 第 2 位の Telewest を、2 月に、60 億ドル (6,600 億円) で買収したばかり。



Branson said an announcement could be coming soon.

(FT.com, 12/4/2005)

12 月 7 日、Virgin Mobile Holdings の取締役会は、全会一致で NTL の買収申し入れを拒否する決定を行った。買収価格が低すぎるのが、その理由と言われている。(nytimes.com, 12/8/2005)

(3) 米石油備蓄上昇 米エネルギー庁

米エネルギー庁は、12 月 2 日に終了する 1 週間で、原油と自動車用ガソリンと石油製品の備蓄が、合計で 2.7 million バレル上昇したと発表した。原油の備蓄は 320.3 million で +11.1% 増、石油製品は 130.6 million で +5.9% 増、しかし、ガソリンは 202.6 million で 4.3% の減少。1 月の原油価格は、60.55 ドルを付けた後に、6 セント高のバレル 66 ドルで取引されている。無鉛ガソリンは 1.1% のガロン 1.5725 ドル、ヒーティング オイルは 1.1 セントのガロン 1.761 ドルとなっている。(MarketWatch.com, 12/7/2005)

(4) レギュラーガソリン、3 か月ぶりに 130 円台割れ

日本エネルギー経済研究所が 7 日発表した市況調査によると、レギュラーガソリンの全国平均店頭価格(5 日現在)は、前週(11 月 28 日)より 0.5 円値下がりし、1 リットル = 129.5 円だった。値下がりとは 6 週連続で、3 か月ぶりに 130 円台を割り込んだ。(2005 年 12 月 7 日 23 時 55 分 読売新聞)

編集後記

「オンライン旅行に“情熱”は失われてしまったのか？」(P.-2)で、PWRの社長が、「旅行業界の世界では、オンラインとオフラインの区別が無くなっている」と面白い事を言っている。

なるほど、確かに、オフライン旅行社は、オンライン販売機能を取り入れて、益々レジャー旅行市場に進出し、オンライン旅行社は、オフラインの牙城の法人旅行市場に進出する一方で、やはり人手に頼らなければならない部分を、オフラインのヘルプデスクを設けて対応している。つまり、オフラインがオンラインを、オンラインがオフラインの“良い所取り”をしていると言う訳だ。

(オンだとかオフだとか、“ン”と“フ”だけの違いなのだから、そもそも両者は同根と言う事なのだろう・・・??)

コンバージェンス (convergence) という言葉が、矢鱈滅多ら出て来て、その訳に困っている。輻輳、収斂、収束、相近などではピンと来ないので、コンバージェンスとしているが、どうして難解だ。

グーグル検索すると、「1つのデジタル危機が複数のタスクを処理する『コンバージェンス』という概念は、IT/家電業界で何年も前から存在する」と出てくる。

これだと分かり易い。

GDS が、新規参入企業の GNE (GDS 代替) から挑戦を受けている。あと数年もすれば、或いはもっと早く、GNE は、殆ど GDS と変わらないサービスを、それも大幅な割引料金で、市場に提供するだろう。

そして、GDS も、メインフレームから、GNE が採用している近代的なテクノロジーへのシフトに忙しい。

ここでも、オンラインとオフラインの区別が無くなる様に、間もなくすれば、GDS と GNE の区別も無くなってしまおうのだろう。

オンラインとオフラインの収斂、GDS と GNE の収斂は、みんな、コンバージェンスと言えないのだろうか？

そう考えて来ると、GDS の旅行リテールへの進出は、GDS と旅行社との区別を曖昧にしているだから、GDS と旅行社の間もコンバージェンスしていると言えないのだろうか？

そう考えて、情報 193 の編集後記に「GDS と旅行社の 2 階層がコンバージェンスして、1 階層の仲介業者層となるのではないだろうか？」と、勝手な事を書いた。(H.U.)

Dow Jones Transportation Average

	Company Name	Company Symbol	% of Index
1	FedEx	FDX	11.5%
2	United Parcel Service	UPS	10.4%
3	Union Pacific	UNP	8.1%
4	Expeditors Intl. of Washington	EXPD	7.0%
5	Ryder System	R	6.4%
6	C.H. Robinson Worldwide	CHRW	6.3%
7	Yellow Roadway	YELL	6.2%
8	CNF Inc.	CNF	5.9%
9	J.B. Hunt Transport Services	JBHT	5.3%
10	Burlington Northern Santa Fe	BNI	5.1%
11	USF Corp.	USFC	5.1%
12	Alexander & Baldwin	ALEX	4.6%
13	CSX Corp.	CSX	4.5%
14	Norfolk Southern	NSC	3.9%
15	GATX Corp.	GMT	3.6%
16	Southwest Airlines	LUV	2.0%
17	Continental Airlines	CAL	1.2%
18	Northwest Airlines	NWAC	1.1%
19	AMR Corp.	AMR	1.1%
20	Delta Air Lines	DAL	0.5%

ダウジョーンズのトランスポーテーション インデックスは、1884年に鉄道9社の株価でもって開始された。上表20社は、現在では、#18 NW と、#20 DL の2社が、Chapter-11 企業となった為に、jetBlue (LCC) と海上タンカー輸送の Overseas Shipholding Group に入れ替わっている。(海上輸送のウエート増を反映して、航空を1社減らして、海上輸送を1社増加させている。)

11月末に、最高値4,202.85を示したが、その後反落、12月8日には4,082.09を示している。

TD 勉強会 情報 195 (以 上)