

平成 20 年 4 月 28 日

TD 勉強会 情報 320

1. バーチャルツアー本格化近い
2. デルタ+ノース (続き)
3. 米メジャー 第1 四半期決算 軒並み欠損計上
4. その他のニュース



1. Virtual tours appear to be more than an internet fad

バーチャルツアー本格化近い

バーチャルツアーの重要性とその影響が増大していると言う証拠が、あちこちで見つけられるようになって来た。非常に多くのホテル、リゾート、クルーズが、潜在的顧客に対して詳細なオンライン プレビューを提供する為に、360° 展開する写真、ビデオ、双方向マップとマルチメディア ツアーに資源を投入している。

昨年秋の PhoCusWright の調査 (*Travel 2.0 Technology Survey*) は、「リッチメディアが、旅行者のレビューを抜いて、旅行予約に影響を与えるトップに躍り出た」と報告している。この調査は、写真が最も影響力を有し、その次に直ぐオンライン地図とビデオが続いていると言っている。消費者は、彼等の旅行計画の段階で、旅行者が作り出すレビューやブログよりもビジュアルで“リッチメディア”の Web 機能をより重要視していると言うのだ。

オンライン イメージとメディア プロバイダーの VFM Interactive と Omni Hotels の調査は、「リッチメディア (バーチャルツアーとビデオ) を見る消費者は、見ない人達より 67% も多く予約する可能性が高い」と報告している。この約 13 万人のユニーク・ビジターの行動を調査したレポートは、1 種類以上のメディアを見る人達は、予約率が最も高い人達であると報告している。消費者は、リアルで実際に目でもって確かめる事ができるタンジブルな情報を求めているので、バーチャルツアーはこれからも成長するメディアとなるだろう。従って、バーチャルツアーは、効率的なマーケティング ツールであるばかりでなく、ホテルやリゾートやクルーズの彼等の市場へのリーチの方法と、そして彼等のマーケティング予算と組織の構造さえも革新させる事になるだろう。

ホテル客室やプールやロビーの少しの 360° 写真や、写真とリンクしたホテルマップがバーチャルツアーとされて来た。しかし今では、クルーズラインがクルーズ船の断面図に代えて、ユーザーが自由に船内を“歩き回れる”ガイド付きのより進歩したビデオツアーを開発している。そしてホテルがクルーズラインをフォローしている。

バーチャルツアーの定義は、『潜在的顧客に対して、提供するプロダクトと実際の旅行で期待するエクスペリエンスに関して、より良いアイディアを与える事ができるビジュアルのメディアの 1 種』となる。Royal Caribbean International のマーケティング部長 Bill Hayden は、バーチャルツアーを「実体験のように感じる事ができるエクスペリエン

ス」であると言っている。 バーチャルツアー作成に当たっては、“実体験のように感じさせる” (immersive experience) 事が重要となる。

Marriott と Renaissance Caribbean & Mexico Resorts は、最近、彼等が Virtual Trip Kit と呼んでいるバーチャルツアーを 10 ヶ所の目的地で開発した。 このキットは、リゾートと目的地情報を組み合わせて作られている。 そして、客室の様子から、ローカルのホットスポットのビデオから、フライトや旅行書類の作成までを含んだ構成となっている。

誰もが、新聞や伝統的なチャンネルや、そして Google に関してさえもマーケティング戦略に付いて熟知している。 しかしバーチャルツアーの管理については依然として疑問符が付く様な状況だ。 幾つかのオンライン旅行社は、バーチャルツアーによって顧客の旅行社離れが促進してしまうと危惧している。 しかし、ASTA の CEO 兼会長 Cheryl Hudak は、寧ろこのツールを駆使して販売促進を図るべきだと言っている。 サプライヤーは、オンライン販売とマーケティングを強化する過程で、リッチメディアを使用したコンテンツを自社 Web サイトにおける使用に限定せず、それをオンライン旅行社やメディア パートナーへも解放するべきだ。 数千のバーチャルビデオのコンテンツを流通させる TVtrip が立ち上がっている。 TVtrip は、顧客がホテルの実際の姿を見ていると言っている。 ■



Royal Caribbean INTERNATIONAL

Welcome LOGIN

My Cruises Site Search

PLAN A CRUISE DEALS & GIFTS BEFORE YOU BOARD ALL ABOUT CRUISING CUSTOMER SUPPORT CROWN & ANCHOR SOCIETY

Plan a Cruise > Ships > Freedom Class

Virtual Tour: Freedom Class of Ships

Start your virtual tour by clicking on an area of the ship. Then select any flashing icon (Ⓢ) to zoom in and take a look around.



Return to Ship

Our Freedom class of ships includes the most innovative ships at sea today, each one packed with one-of-a-kind features, experiences and adventure. There's our amazing FlowRider® onboard surf simulator, our H2O ZoneSM interactive waterpark, and the world's biggest and most challenging onboard rock-climbing wall - just for starters. And you can check it all out on a virtual tour. Just click on the ship to get started.

Learn more about the Freedom Class of Ships

Get out there.®

Any Date Range

Any Destination

Any Departure Port

Any Ship

Sailings Cruisetours

FIND CRUISES

2. デルタ＋ノース（続き）

【下院司法委員会における DL と NW の CEO 発言】

DL と NW の CEO が、4 月 24 日下院の司法委員会で証言した。 彼等は、この委員会で次のように述べている。

- ✓ 別々の企業として運営するよりも、合併した方が大手海外企業との競争力を強化出来る。そして高騰し続ける燃油費への対応もより容易となるだろう。オイルはゲームチェンジャーだ。（ジェット燃料は 1 年前より 2 倍値上がりしてガロン \$4 近くまで上昇している。）
- ✓ ハブの閉鎖は予定しない。大幅なレイオフも実施しない。ただし管理部門のスタッフのレイオフは発生するだろう。
- ✓ この合併は、およそ▲\$1bn（1,000 億円）のコスト削減を発生させるだろう。
- ✓ 重複する国内 12 路線においては、熾烈な競争が維持されている為に、司法省は我々にこれ等の路線の一部割譲を要求しないだろう。
- ✓ 国際路線については、既に競争法適用免除の承認を受けているので、既に審査は終了している。

司法委員会議長 John Conyers Jr.（民主、Mich.）は、次のように語っている。

- ✓ DL+NW 合併には偏見を有していない。しかしブッシュ政権が合併シンパだと言うのは頂けない。
- ✓ 反競争法監視当局が、適切に合併可否を判断するだろう。DL+NW の合併が認められて、それが後続する UA+CO や AA+US のコンソリデーションの前例とされてしまう事を怖れている。

【その他のコンソリの動き】

UA と CO の合併協議のペースが加速されている。一部は、5 月初めには合意が成立すると予想している。漏れ伝える所によると、合併会社は UA の社名を維持し、本社は UA の本社が在る CHI に置き、CEO には現 CO CEO Larry Kellner が就任すると言われている。先週の UA 株価暴落が両社の時価総額の差を狭めた結果、より合意され易くなったと言われている。（UA 時価総額 \$1.81bn、CO 時価総額 \$1.69bn）

CO は、UA との合併の代替策として、AA+BA+CO の 3 社による競争法適用免除を申請するアライアンス案も検討しているようだ。 UA は、US との合併についても検討している。

【US は、ミソッカス？】

US 航空は、米メジャーから合併の誘いを受けない唯一の航空会社なのかも知れない。何故なのだろうか？ US に近い金融筋は、US が“持参金”を何一つも持っていないからだと言っている。 US の問題点を列挙すると：

- ✓ 国際路線が少ない。 PHL=Shannon (アイルランド) は誰も欲しがらない。
- ✓ 国内ハブの PHX と Charlotte (N.C.) は、2 次的なハブ空港に留まる。
- ✓ 2005 年の America West と (旧) US の合併が労使関係を複雑化している。
- ✓ 合併後、株式銘柄 (ティッカー) を LCC とするなど、自身をローコスト航空会社にリブランドした。
- ✓ 会社の内情を反映して、株価が DL 買収に失敗した昨年初頭以来▲80%以上も低下している。
- ✓ 燃油ヘッジ量が少なく、高騰する燃油費への対応力が十分でない。
- ✓ 米国内線へのアクセスを欲しがる外国航空会社にとっては魅力ある縁組み先となるかもしれないが、これは現行の米国外資規制が継続される限り非現実的だ。 来月より、外資規制の撤廃を含む第 2 次オープンスカイ協定協議が、米国と欧州連合の間で開催される。 US は、この協議の合意成立を願う数少ない (唯一の) 米企業となっても可笑しく無い。

このレポートは、以下の記事をベースに編集した。

nytimes.com, 4/24/2008

Why US Airways May Fly Solo

wsj.com, 4/25/2008

Delta, Northwest Chief Face Skeptical Lawmakers Over Deal

FT.com, 4/26/2008

Continental-United in advanced talks



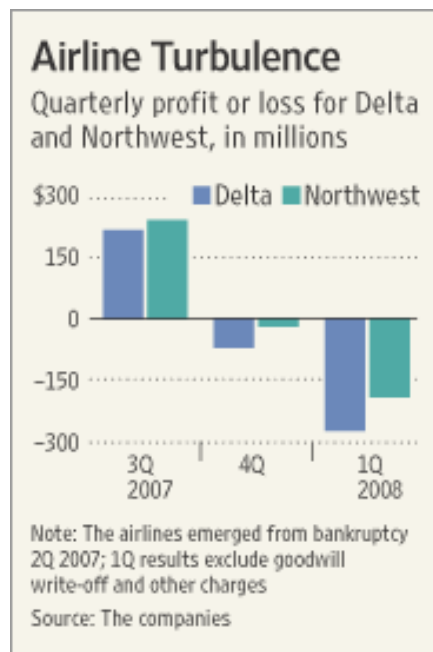
3. 米メジャー 第1四半期決算 軒並み欠損計上

米主要航空会社10社の第1四半期決算が出揃った。jetBlueを除いて全社が大幅減益となり、Southwest (WN)を除いて全社が欠損を計上した。10社合計の損失は▲\$1.69bn* (1,690億円)と前年同期比▲\$1.85bnの減益となった。この減益の大部分は、+50%以上も上昇している記録的な燃油費の上昇が原因。

(*=DL及びNWは暖簾代の減損を除去した数値を使用した。)

各社は、国内線の供給削減、レイオフ再開、経年機の退役促進を一層迫られている。また、DL+NWの合併合意が、その他のメジャー間のコンソリデーションに拍車をかける事になるだろう。米航空業界に、再編の嵐が吹き荒れ始める様だ。

合併を予定しているDLとNWは、両社合わせて▲\$10bn (1兆円)に上る現金を伴わない暖簾の減損会計 (non-cash goodwill impairment charge) を実施した。これは、株価の低迷により時価総額が大幅に減少した事と、継続した記録的な燃油費高騰を勘案した結果である。DLの場合は、2007年4月末のChapter-11離脱時点で暖簾代\$12bnを計上したが、(その時点でバレル\$70と想定)、その後株価は▲72%低下した。(NWの株価は▲73%) JP Morganのアナリストは、DLの2008年のジェット燃料単価想定ガロン\$3.02 (ヘッジ効果含む)が、スポット価格\$3.50を大幅に下回っていると指摘している。



先週号のAA, CO, WNに引き続き、各社の決算を以下に記す。最終ページに、全社第1四半期決算結果の一覧表をAMEX航空銘柄1年チャートと併せて掲載した。航空銘柄指標は、過去1年間で▲60%低下した。4月に入ってから▲10%低下し、最安値を更新している。

(1) UAL Corporation

- ・ ▲\$537m の欠損を計上した。これは、前年同期の▲\$152m から欠損幅が▲\$385m 拡大した。総燃油費の +\$618m (+51%) 増の影響が大きい。
- ・ 収入は、+7.7%増の\$4.77bn であった。これには国際線の収入増が貢献している。イールドは +11.8%増加して 13.13 セントになった。
- ・ 供給は前年同期と略同一であるが、内訳は国内線の供給減少と国際線の供給拡大による。
- ・ L/F は、78.0%に▲2.3%ポイント減少した。

UA	1Q2008 旅客収入	1Q2007 比較	ASM 増率
北米	\$2,066m	4.0%	-6.4%
太平洋	773	12.1%	5.6%
大西洋	549	20.9%	18.3%
ラ米	157	15.7%	3.2%
メインライン計	3,545	8.6%	0.0%
リジョナル	715	5.9%	-1.2%
システムワイド	4,260	8.1%	-0.1%

- ・ CASM は +15.9%増加して 12.67 セントとなった。燃油費と特別項目を除いた場合は、+2.4%増の 8.10 セントとなった。(4 月～12 月の消費ジェット燃料消費量の 25% をヘッジしてある。)
- ・ コスト削減目標を▲\$200m から▲\$400m に倍増させる。投資額を▲\$200m 削減する。
- ・ 2007 年第 4 四半期の▲5%カットに加えて、2008 年の国内線供給を更に▲9%削減する。退役機数を 10 機～15 機増加して 30 機退役とする。年末までに▲1,100 人のレイオフを計画する。
- ・ 社員に 2007 年業績に基づくプロフィット シェアー \$110m を支給した。プロフィット シェアーの合計額は \$170m となる。
- ・ 1 月 23 日に、普通株 1 株に対して \$2.15 の特別配当を実施した。特配合計額は 約 \$250m (内社員 \$20m) となる。
- ・ 2 個目の受託手荷物に対して \$25 の徴収を開始した。

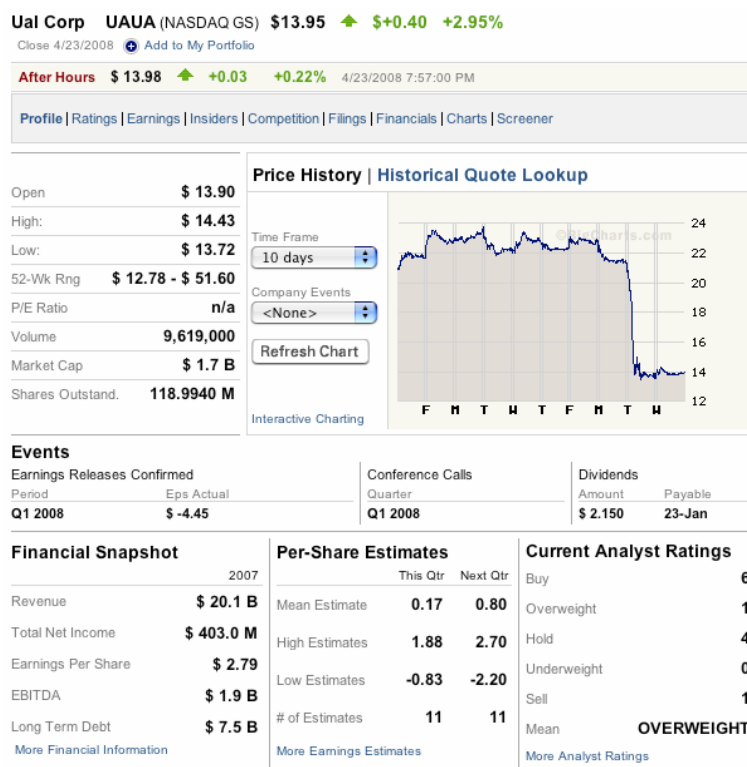
【第1四半期決算】

(上段→下段：1Q'08→4Q'07→3Q'07→2Q'07)

	REV million	OPP. million	Net P. million	ASM billion	Yield cent	L/F %	CASM cent	Fuel ¢ガロン	現金 + 同等物*
U A	4,711 (+7.7%)	-441 (-92)	-537 (-152)	34.5 (-0%)	13.13 (11.74)	78.0 (80.3)	12.67 (10.93)	283.3 (188.9)	3.6bn (4.2)
	5,030 (+9.7%)	-64 (+23)	-53 (-61)	34.9 (-1.0%)	13.57 (11.96)	79.8 (79.9)	12.39 (10.94)	253.0 (201.0)	4.4bn
	5,527 (+6.8%)	656 (335)	334 (190)	36.5 (-1.5%)	13.73 (12.58)	84.7 (83.6)	11.28 (11.13)	222.1 (229.7)	1.2bn (4.0bn)
	5,213 (+2.0%)	537 (260)	274 (119)	35.8 (-0.9%)	12.83 (12.34)	85.9 (84.9)	10.99 (11.43)	208.3 (215.8)	5.1bn

* = 含む restricted cash

4月22日、UA株が▲37%急落した。大幅減益決算と継続した燃油費の高騰が手元現金を減少させて、これから先UAがローン契約の条件を守れるのかを市場は懸念している。S&Pは、UAの\$3bnの航空機と予備部品の資産が、負債の担保に使われる可能性があると彼等のレポートで述べている。(FT.com, 4/23/2008)



(2) Delta Air Lines

- 第1四半期で▲\$6,390mの欠損を計上した。これには非現金の暖簾代の減損(non-cash goodwill impairment charge) ▲\$6.1bnが含まれる。これとその他の一時的特別項目を除くと、欠損は▲\$274mとなり、前年同期比▲284の減益となる。燃油費は+\$585m増加して総額\$1.422bn(+50%)となった。
- 収入は+12%増の\$4.7bnで、この内旅客収入は+10%増。単価アップ+6%と物量アップ+4%に分解される。供給は、メインライン+2.4%、システムワイドで+2.3%。L/Fは、+1%ポイント上昇した。
- 下半期にシステムワイドの供給を0%～▲2%削減する。国内線供給は▲9%～▲11%削減される。これによりメインラインから▲15機～▲20機、リジョナル路線から▲60機～▲70機をラインから引き上げる。
- 国内線供給を削減し、国際線供給を拡大する。2005年夏ダイヤ以来、新たな90の国際路線を開設した。総供給に占める国際線の割合は、2008年の第1四半期で33%に拡大した。DLは、今年末までにこれを40%に拡大する。

DL	1Q2008	2008 予測
国内線	-1.5%	-6%~-8%
ラ米	-0.2%	+14%~+16%
大西洋	+15.8%	
太平洋	+42.8%	
メインライン	+2.4%	0%~+2%
システム	+2.3%	フラット

- コスト削減と投資の抑制で、▲\$150mのコストベネフィット(年間ベースでは▲\$350mに相当)を得る。これは、既に計画している▲\$400mに追加した額。
- 貨物収入は+20%増、その他のネット収入(各種手数料、マイルレッジ、MRO)は+33%増加して\$133mとなった。
- メインラインのCASMは、+16%増加して11.64セントとなった。燃油費を除いた場合は+4%増となる。
- 第1四半期のジェット燃料の27%が\$2.85/ガロンでヘッジされた。第2四半期以降、各四半期を49%/\$2.79, 44%/\$2.84, 25%/\$2.92でヘッジしてある。
- LHR=LAX/ATL/JFK及びATL=SHA(直航)を開設した。
- 2007年業績に基づくプロフィットシェアー\$158mを社員に支給した。\$25mを

年金基金に繰り入れた。 定時性目標達成により、\$6m の Shared Rewards を支給した。

【第 1 四半期決算】

(上段→下段：1Q'08→4Q'07→3Q'07→2Q'07)

	REV million	OPP. million	Net P. million	ASM billion	Yield* cent	L/F* %	CASM cent	Fuel* ¢ガロン	現金 同等物
D L	4,766 (+12%)	-6,261 (155)	-6,390 (-130)	30.27 (+2.4%)	14.54 (13.71)	78.1 (77.1)	31.84 (10.01)	285 (193)	3.6bn** (4.0)
	4,683 (+10%)	-2 (+6)	-7 (-1,981)	31,3 (+3.6%)	13.91 (13.28)	78.1 (77.5)	10.79 (10.42)	261 (207)	3.3bn
	5,227 (+10%)	453 (168)	220 (52)	34.7 (+3.1%)	13.63 (13.29)	83.1 (80.2)	10.13 (10.16)	221 (225)	3.0bn 含 0.6bn r.cash**
	5,003 (+6.5%)	4,90 (369)	1,768 (-2,205)	32.1 (+0.1%)	14.23 (14.01)	82.8 (79.7)	10.41 (10.23)	209 (214)	3.7bn 含 0.3bn r.cash

* = リジョナル運営を含む。 ** = この他に \$1bn undrawn revolving credit facility 有り。
DL は、2007 年 4 月 30 日に Chapter 11 を離脱した。 従って 2007 年と 2006 年収支には、Chapter 11 の特殊要因が影響している。



Like other airlines, Northwest has been hurt by soaring fuel prices. The company it is merging with, Delta Air Lines, raised ticket prices 6 percent and flew its planes with fewer empty seats.

(3) Northwest Airlines Corporation

- ・ 純損▲ \$4,139m を計上した。 燃油費の継続した上昇 (+\$445m, +57.3%) と、暖簾代の減損 \$3.9bn により前年同期の▲\$292m から大幅に減益した。
- ・ 一時的な特別項目を除去した場合は、▲191m の欠損となり、前年同期の \$73m から▲\$264m の減益となる。
- ・ 収入は +8.8%増加して \$3.1bn となった。 メインライン供給は前年と略同じレベルで、イールドは +2%、L/F は +1%ポイント上昇した。
- ・ 旅客サービス営業費用 (PASM) は、+19%増加した。 燃油費と一時的費用を除去した場合の単位コスト (CASM) は、前年比 +4.5%の上昇に止々まる。 燃油費は \$1.14bn (+58%) であった。
- ・ 燃油消費量の 45%をヘッジし、第1四半期に \$19m の価値を得る事に成功した。 NW は、Q2 に 24%、Q3 に 21%、Q4 に 46%をヘッジしている。
- ・ この四半期に、国際線で、度重なる燃油サーチャージの導入と運賃値上を実施した。 国内線の数回に亘る値上の試みは、他社のマッチング不成立のためにその多くは不成功に終わった。 また普通運賃の割引運賃転移を防ぐ為の最低滞在日数の延長は、これも他社の追従が発生しなかったために取り下げの嵌めになった。
- ・ 2 個目の受託手荷物を \$25 の有料とした。(3 個目からは \$50。) 50 ポンド以上の重量手荷物を\$25 から \$50 に値上げした。 座席指定料金 \$25 (アジア域内路線) と \$50 (太平洋および大西洋路線) を導入した。
- ・ 9 月以降、国内線供給を▲5%削減する。 これにより▲15 機ー▲20 機をラインから引き上げる。

NW	2Q2008	2008
国内線	-7%~-8%	-7.5%~-8.5%
国際線	9%~10%	8%~9%
メインライン	0%~-1%	-1%~-2%
リジョナル	45%~50%	50%~55%
システム	3%~4%	2%~3%

- ・ BKK、SIN、広東、台北の貨物専用便を 7 月 1 日から(台北は 8 月 1 日から)運休する。 新たな貨物専用便路線網は、ANC=NRT/KIX/SHA に SEL が加えられる。 ▲3 機の貨物専用機の退役を促進させ、フリート 10 機編成を維持する。
- ・ ▲\$100m のコスト削減と、▲\$100m の投資削減を実施する。
- ・ CRJ-900 型機×6 機と Embraer-175 型機×8 機を予定通り導入する。 この四半期末

で CRJ-900 型機×19 機と Embraer-175 型機×17 機のフリート編成となった。(2008 年末には、各 36 機編成となる。)

- ・ 追加▲15 機～▲20 機の退役を促進させる。この内▲10 機は DC-9 型機となる。年末の DC-9 型機のフリートは合計 61 機となる。

【第 1 四半期決算】

(上段→下段：1Q'08→4Q'07→3Q'07→2Q'07)

	REV million	OPP. million	Net P. million	ASM billion	Yield cent	L/F %	PASM* cent	Fuel ¢ガロン	現金 同等物
N W	3,127 (+8.8%)	-4,053 (201)	-4,139 (-292)	21.14 (-0.5%)	12.85 (12.59)	83.3 (82.3)	12.24 (10.32)	276.54e (184.70)	3.68bn 含 R. Cash
	3,096 (+3.9%)	87 (94)	-8 (-267)	20.96 (-2.5%)	12.77 (12.42)	83.0 (82.5)	11.47** (10.66)	230.29e (193.92)	3.75bn 含 R. Cash
	3,378 (-0.9%)	459 (366)	244 (-1,179)	22.0 (-0.9%)	13.41 (13.33)	87.2 (86.2)	10.76 (10.98)	208.1e (217.7)	3.8bn 含 r. cash 739m
	3,181 (-3.3%)	357 (295)	2,149 (-285)	21.9 (+1.6%)	12.90 (12.92)	85.9 (87.1)	10.47 (10.99)	205.89e (209.52)	3.3bn 含 r. cash 706m

(4) US Airways Group Inc.

- ・ 欠損▲\$236m を計上した。これは前年同期比▲\$302m の減益。燃油費は、\$1,072m へ \$369m (+52%) 増加した。(含 Express)
- ・ 収入は +3.9% 増の \$2.8bn、供給は▲1.2%、L/F は +1.3% ポイント上昇して 79.0% となった。イールドは +2.0% の 13.48 セント。
- ・ CASM は、+16.7% 増加して 12.56 セントとなった。燃油費と一時的特別項目を除くすると、+8.8% の 8.57 セントとなる。
- ・ 下半期の供給を▲2%～▲4% 削減する。B737-300 型機×3 機のリース機を、契約が切れる今年後半に返還する。
- ・ アラカルト運賃を導入した。2 個目の受託手荷物や座席指定を有料とした。これ等で年間凡そ \$100m の追加収入を得るだろう。
- ・ 36,000 人の社員に \$5.3m の bonus payouts を支給した。
- ・ IAM 組合と整備と整備関連社員の単一労働協定を締結した。IAM とランプと手荷

物系の単一労働協定に暫定合意した。 IAM と整備訓練教官の単一労働協定に暫定合意した。

- ・ PHL=LHR 路線を開設した。

【第 1 四半期決算】

(上段→下段：1Q'08→4Q'07→3Q'07→2Q'07)

	REV million	OPP. million	Net P. million	ASM billion	Yield cent	L/F %	CASM cent	Fuel ¢ガロン	現金 + 同等物
U S	2,840 (+3.9%)	-196 (116)	-236 (66)	18.3 (-1.2%)	13.48 (13.22)	79.0 (77.7)	12.56 (10.76)	288t (188)	2.8bn (3.3)
	2,776 (-0.4%)	-74 (75)	-79 (12)	18.09 (-4.6%)	13.44 (13.11)	78.2 (77.2)	12.04 (10.98)	230t (200t)	3.0bn 含 0.5 R. Cash
	3,036 (+2.3%)	202 (16)	177 (-78)	19.66 (-2.4%)	13,01 (12.86)	83.4 (79.1)	11.11 (11.40)	222t (226)	3.1 含 0.6 R. Cash
	3,155 (-0.5%)	289 (342)	263 (305)	19.52 (-0.6%)	13.47 (13.53)	83.5 (82.3)	11.34 (11.05)	215t (217t)	3.5bn 含 0.5 R. Cash

(5) jetBlue Airways Corporation

- ・ 収入 \$816m を達成した。 欠損を前年同期の▲\$22m から▲\$8m に縮小した。
- ・ イールドは +12.8% 上昇して 11.40 セントとなった。 L/F は▲2.4% ポイント低下して 78.2% となった。
- ・ CASM は +12.8% 上昇した。 この上昇は、燃油費 +62% による影響が大きい。 燃油費を除いた場合は、▲0.2% 減の 5.84 セントとなる。
- ・ 夏のピーク後に、供給を更に減少して、2008 年供給拡大を +3% ~ +5% に抑制する。
- ・ Aer Lingus との提携を開始した。 これによりアイルランドと米大陸内 25 都市が、安い運賃による単一予約が可能となった。
- ・ A320 型機の一部の座席で、ピッチ 38 吋の Even More Legroom プロダクトを導入した。
- ・ 6 月 1 日より、2 個目の受託手荷物に \$20 を徴収する。

【第1四半期決算】

(上段→下段：1Q'08→4Q'07→3Q'07→2Q'07)

	REV million	OPP. million	Net P. million	ASM billion	Yield cent	L/F %	CASM cent	Fuel ¢ガロン	現金 + 同等物
6 B	816 (+34.2%)	17 (-13)	-8 (-22)	8.39 (+13.9%)	11.40 (9.49)	78.2 (80.6)	9.51 (8.43)	265 (188)	0.713b* (0.699)
	739 (+16.6%)	30 (64)	-4 (17)	8.11 (+11.5%)	10.89 (10.21)	76.6 (79.7)	8.73 (7.82)	234 (192)	0.834bn
	765 (+21.9%)	79 (41)	23 (0.5)	8.3 (+10.9%)	10.40 (9.72)	82.0 (80.4)	8.22 (7.79)	213 (212)	844 (699)
	730 (+19.4%)	73 (47)	21 (14)	8.06 (+12.0%)	10.13 (9.77)	83.5 (82.2)	8.14 (7.83)	200 (206)	772 (699)

*2008Q1 現金+同等物\$713m の他に\$313m の investment securities が存在する。

■ このレポートは、各社のプレスリリースと各紙の関連記事から編集した。

4. その他のニュース

旅行流通・TD

(1) G2 スイッチワーク最終資産 GDS 売却

今月初め、G2 SwitchWorks が Travelport GDS にテクノロジー資産を売却したが、この会社が消滅する訳では無い。 Travelport に売却したのは Krestel テクノロジー プラットホームであるが、G2 が開発した GDS は依然として同社の資産として残っている。 G2 は、この GDS の売却先を募集中で、既に大手企業を含めた数社が買収に興味を示しているという。 この GDS は、過去 20 年～30 年の間に開発された唯一の GDS と言える物で、同時に 200 万冊の航空券を取扱うことが可能である。 そして既存の GDS に比較して大幅なコスト削減が可能。

Travelport は、Krestel と G2 の中核である GUI テクノロジーを買収した。そして保有している 3 つの GDS (Worldspan, Galileo, Apollo) の共通エージェント デスクトップ アプリケーションを通じたサービスの統合に役立てる。この新たなエージェント デスクトップは、来年頃には開発されるだろう。(DTW, 4/17/2008)

(2) V オーストラリア、セーバーと契約

Richard Branson の新航空会社である V Australia が、Sabre と複数年の流通契約を締結した。接続は 4 月 16 日から。V Australia は、12 月に SYD=LAX に就航する。(DTW, 4/17/2008)

(3) 韓国、米査証免除協定 (MOU) 締結

韓国が、米国の Visa Waiver Program に参加するための MOU に署名した。今年末頃に協定が最終化される予定だという。(DTW, 4/18/2008)

(4) ページブック、ツーリズムが悲観的レポートに明るさ灯す

連邦準備制度理事会の Beige Book (地域経済状況レポート) 最新版が、極めて悲観的な米経済動向に、ツーリズムが一抹の明るさをもたらしていると報告している。小売や自動車販売が低下している中で、ツーリズムが力強さを示している。一部の地域では、海外からのビジターが特に増加していると報告している。(DTW, 4/18/2008)

(5) エアプラスが新たなマスターカード発行者となる

ビジネス旅行支払ソリューションの AirPlus International が、新たな MasterCard 発行者に Wright Express Financial Services Corp. を指名した。Wright Express は、American Express に買収された GE の法人カード部門である GE Money に取って代わる。AirPlus は、企業に対して UATP (Universal Air Travel Plan) カードに基づいたプロダクト AirPlus Company Account を提供している。(DTW, 4/21/2008)

(6) セーバー、トラムのツールをエージェント デスクトップに統合

Sabre は、ClientBase Online の新しいリリースを、MySabre エージェント デスクトップとオンライン レジャー ポータルの VacationStudio に統合する。ClientBase Online は、TRAMS が設計した旅行社用の CRM ツール ClientBase の Web 版。これにより旅行社は ClientBase 利用の必要がなくなり、如何なるインターネット接続コンピューターからも、月間ライセンスフィーに対する追加料金無しでアクセスする事ができるようになる。(DTW, 4/21/2008)

(7) ディズニー自然に関するドキュメンタリー映画作成

Walt Disney Company が、自然をテーマにしたドキュメンタリー映画の製作に本格的に乗り出した。2006年に映画製作部門の再編を実施し、年間制作本数を20本から約12本に削減しているが、この内の2本を自然をテーマにした映画製作に割り当てる。2009年には“Earth”、2010年には“Ocean”、2012年には“Chimpanzee”をリリースする予定。Disneyは、2005年に\$3mで制作した“March of Penguins”で、世界で\$127.4mの収入を得ている。そして、映画製作後にDisneyの消費者向け商品として、写真集にして売り出す事やテーマパークでの3-D自然フィルムと関連したアトラクションの開発を検討している。同社は、Discovery ChannelとBBCの最近のミニシリーズ“Planet Earth”の人気に刺激を受けている。(nytimes.com, 4/22/2008)



A scene from Disneynature's forthcoming film “Earth.” The Disney company was impressed by the runaway success of “March of the Penguins,” a film from Warner Independent.



Another Disneynature film, “Oceans,” is scheduled for release in 2010. The company plans to release two nature films a year. There may also eventually be book and DVD releases.

(8) 米国家安全保障省、出国旅客から指紋採取開始

U.S. Department of Homeland Security は、来年 1 月より航空会社とクルーズラインに対して空港や港から出国する外国人旅客の指紋採取を義務づける。既に米国に入国する外国人旅客に対しては、US-VISIT プログラムの一環として、指紋と顔写真の電子的取得が開始されている。DHS は、昨年から、米国の幾つかの空港と港でバイオメトリックの出国プロシージャのテストを開始していた。なおこの制度は、幾つかの特定出国ポイントや、小規模航空会社／小規模船舶の運航会社や、ジェネラル アビエーションには適用されない。(DHS, 4/22/2008)

この制度の導入は、航空会社に向こう 10 年間で \$2.7bn (2,700 億円) のコスト負担を強いるだろう。航空会社は、US-VISIT (U.S. Visitor and Immigrant Status Indicator Technology) は、政府により運営されるべきだと主張している。指紋採取の為の空港社員の人件費増に加え、出発後 24 時間以内の DHS へのデータ転送はコンピューター システムの変更を余儀なくさせられると彼は言っている。(wsj.com, 4/23/2008)

(9) カールソン、出張規程違反追跡ツール開発

Carlson Wagonlit は、法人顧客がより容易に出張規程違反社員を割り出す事ができるレポート プロダクト CWT Agency + Card Reporting を開発した。システムを開発したのは、旅行テクノロジー企業の TRX。CWT の調査によれば、航空で 20%、レンタカーで 20%～30%、ホテルで 40%～60%が規定違反で購入されているという。また、この新レポート ツールは、サプライヤーの企業ディールに基づかない価格の請求も見破る事ができる。これを使用すれば、企業は、規定遵守促進により平均▲20%のコスト削減が可能になると CWT は言っている。(DTW, 4/23/2008)

(10) アマデウス、ホテル コミッション ツールをロールアウト

Amadeus が、フランスの旅行社用にホテル コミッションの追跡ツール Amadeus Worldwide Commission Manager (WCM) を立ち上げた。Sol Melia と Accor の全ブランドを含むホテルがこのプログラムに参加する。Amadeus は、参加ホテル数の拡大に合わせてこのツールを順次世界に展開する。ツールの使用は無料。(DTW, 4/23/2008)

(11) バチカン、信仰ツアー拡大

バチカンが信仰ツアーと巡礼ビジネスの拡大に力を入れている。ローマ法王庁の旅行部門である Opera Romana Pellegrinaggi は、4 月 13 日、米国の Christian World Tours を北米の流通業者として指名した。米国とカナダの信仰ツアーの拡販に努める。

70 年前に設立された ORP は、2005 年にはローマ市内の聖地を巡回する法王庁の白と黄色のカラーの 2 階建てバスを走らせ、そして昨年 8 月には伊貨物航空会社 Mistral Air と ORP が催行するパッケージツアー旅客の輸送の為の 5 年間のチャーター契約を締結し

た。 ツアーのブランドは、Journey of the Spirit と名付けられている。 信仰を理由にしたクリスチャンの旅行者は、1 億 5 千万人居ると言われているが、バチカンのシェアは極めて小さい。 また米国では、クリスチャンの数が減少している。 ROP は、自身が作るツアーパッケージにより、信徒の数とツアー ビジネスの拡大を計画している。 Globus が Menlo Consulting に委嘱した調査によれば、全米の海外旅行者の 1/3 が将来信仰ツアーに参加したいと言っている。(DTW, 423/2008)

(12) アメックス、第 1 四半期減益決算

American Express の第 1 四半期決算が、▲6%減益し\$991m の利益となった。 クレジットカード決済不履行の増加が減益の原因。 Amex は、他のレンダーと同様、焦げ付き債権を除却している。 しかし、カード所有者の支出の増加と海外の強力なビジネスが、米国の低迷をオフセットしている。 クレジット損失の合計引当金は \$1.27bn と前年同期比 +48%増加している。

旅行コミッションと手数料収入は、+13%増加して \$494m となった。 これは全世界の旅行販売収入の +16%増による。 カード事業の中で T&E 購入が +8%増加した。 約 12%を構成する航空は +11%増加した。 この内訳は、トランザクション増が +4%と航空会社チャージ増 +7%に分解される。(nytimes.com, 4/25/2008) (DTW, 4/24/2008)

空 運

(1) 英競争委員会、BAA 分割を答申か？

来週、英 Competition Commission が BAA の分割を答申するかも知れない。 競争監視委員会は、過去 1 年間、BAA が管理する英国の 7 空港の利便の向上が着実に実行され、対外空港との競争力が遺憾なく発揮され維持されているかを審査して来たが、その結果が 4 月 29 日に発表される。

BAA は、英国の南東部と東部 Anglia の航空旅客の 90%が利用するロンドンの 3 空港 LHR, LGW, Stansted の他、Aberdeen, Glasgow, Edinburgh, Southampton の合計 7 空港を運営している。 利用者である旅客と航空会社は、BAA が管理する空港のサービス品質の大幅な低下が指摘され、その原因である独占を排除して競争導入が必要だと要請していた。 スペインの建設グループ Ferrovial が多額の負債を積み上げて £10.3bn で BAA を買収した以降、LHR では手荷物ハンドリング障害や、つい最近ではオープンしたてのターミナル 5 (建築費£4.3m) への移転トラブルなどが連続して発生している。 そのため、トランジット旅客の一部が LHR 空港から近隣の AMS や CDG 接続に転移している。 Competition Commission は、空港混雑の問題にも関心を寄せており、BAA の市場席巻が

空港施設の拡大や改善のための投資意欲を損ねていないかについても調査している。他方、BAA と航空会社の両者は、LHR と LGW 空港の使用料金を規制している Civil Aviation Authority の経済規則についての見直しを要求している。この要求は、それぞれ異なる理由(BAA=値上キャッピング撤廃、航空会社=値上抑制)に基づいている。(FT.com, 4/19, 21, 22, 23/2008)

(2) カーゴルクス、価格談合罰金のための引当金を計上

Cargolux が、貨物レート of 国際的価格談合にかかる罰金の為の引当金 \$154.9m を昨年度決算に計上した。同社は、この引当金計上で、1993 年以来初の欠損計上に追いやられた。米司法省は、貨物レート of 国際的談合で、既に BA, KE, QF, JL に多額の罰金を科している。Cargolux は、Luxair が 34.9%、SAir Logistics が 33.7%、ルクセンブルグ金融業界が 31.1%を保有する非上場の企業。(FT.com, 4/21/2008)

(3) ユナイテッド、チケット交換発行料金 +50%値上

UA が、航空券の交換発行料金を \$100 から \$150 に値上げした。また、同社は土曜日ステータス規則を略 65%の路線の運賃に導入し、ビジネス旅客の割引運賃使用を抑制する。土曜日ステータスを適用しない路線は、往復 +\$4~\$30 値上する。(wsj.com, 4/21/2008) (DTW, 4/21/2008)

Alaska 航空は、5月21日から各種の料金を値上げする。
コールセンター予約と空港発券を \$10 から \$15 に、
重量手荷物を \$25 から \$50 に、
客室内へのペット持ち込みを \$75 から \$100 に、
保護者のいない子供の旅行を 直行便 \$30 から \$75、接続便 \$60 から \$75 にする。(DTW, 4/24/2008)

(4) 中国東方航空、負債増加

中国大手航空会社 3 社の中で最も弱く最も大きな負債を抱えている東方航空が、新たなドル建て負債 \$337m を追加した。今年 1 月には、ライバル企業の中国国際航空の親会社が東方航空の敵対的買収に乗り出すなど、東方航空を巡る動きが活発化している。東方航空は、これより前に SQ との戦略提携に合意し、SQ と Temasek のコンソーシアムから 25%の出資を仰ぐ予定であったが、中国政府の承認を取得していたにも拘らず、国際航空の親会社の横槍(対抗入札)によりこの計画の一時中断を余儀なくさせられている。中国内に単一スーパー キャリアーを作り上げるのか(つまり国際航空の東方買収を許すのか)、大手 3 社をこのまま独立させるのか(つまり SQ の 25%東方出資を容認する)のか、中国政府は態度を鮮明にしていない。情報筋は、北京オリンピック後にはハッキリすると言っている。今回のドル建て融資獲得は、単に元高メリットの

獲得を狙ったモノなのか、はたまた資金繰り難の救済なのかは分からない。しかし東方航空は、2月末に支払うべき中国内で発生した空港使用料 37 億 4,000 万元 (535 億円) の支払を滞らせている。(他にも数社の中国航空会社が料金を滞納している。)

CAAC (Civil Aviation Administration of China) は、先週、東方航空に対して 150 万元の罰金を科すと共に、Kunming 発 2 路線のライセンスを没収し、これを他の航空会社に譲渡した。これは、3 月 31 日に発生した Kunming 発 21 便の東方航空パイロットの山猫ストに対する制裁。待遇に不満を有しているパイロット達が、航空機を飛行途次で折返し出発空港に着陸させる (或る便は、目的地空港着陸後旅客を降機させずにそのまま出発空港に帰還した) 事件が発生した。中国では、承認されないストは禁止されている。(wsj.com, 4/21, 24/2008)

(5) 台湾、桃園空港の大改修計画

台湾が、台北近郊の桃園空港の大改修に乗り出す。新たな滑走路と旅客ターミナルを追加し、空港周辺には衛星都市を設けてホテルや商業モールを建設する。総投資額 NT\$12 trillion (3 兆 9,600 億円) を投入して、面積 7,200 ヘクタールの広さの超近代的空港に生まれ変わる。28 年前に建設された桃園空港は、老朽化してその運営が非効率になってしまったと批判されていた。(wsj.com, 4/23/2008)

(6) エールフランス、アリタリア買収札から撤退

4 月 21 日、AF/KLM が AZ 買収から撤退した。AF/KLM は、3 月 14 日に、次期伊政府と AZ の組合の承認、ミラノ Malpensa 空港を運営する SEA 社の E1.2bn (1,800 億円) に上る訴訟の取り下げを含む買収条件を提示していたが、どれも受け入れられなかった。

Alitalia planes at Milan's Malpensa Airport to keep flying with a loan.



4 月 22 日、現中道左派政権が次期首相の Silvio Berlusconi (3 度目の首相就任) の要請を受けて、欧州連合政府の国家補助禁止にも拘らず、AZ への緊急融資 E300m (480 億円) を承認した。

AZ では、現在 1 日当たり E3m の現金流出が続いており、この融資は AZ を 100 日間延命させるに過ぎないと言われている。欧州連合規則によると、AZ は既に 2001 年に E1.4bn (2,240 億円) の補助金支給を受けている為に、2011 年まで国家補助を受ける事ができない。伊政府は、この緊急融資は市場金利に基づく融資で、国家補助には当たらないと主張している。

Berlusconi は、繋ぎ融資を AZ に提供し、その間に伊経済界による買収コンソーシアム結成を目論む他、ロシアのプーチン大統領に OAO Aeroflot の再度の AZ 買収参加を要請している。(SU は、AZ 買収の可能性は極めて低い<自殺行為>と語っている。)現時点で AZ 買収に興味を示している伊投資家は、持ち株会社 Premafin (保険会社 Fondiaria-SAI の大株主) の名誉会長 Salvatore Ligresti のみしか現れていない。一方、伊第 2 位の航空会社 Air One の入札に参加していた Bank Intesa Sanpaolo は、買収を再考しても良いと語っている。



4月22日、伊航空当局 ENAC は、少なくとも1年以上財務的な保証が無い航空会社(AZ)のライセンスを維持する訳にはいかないと語った。彼は、シッカリした財務的な裏付けが無い航空会社は安全性を維持出来ないと語っている。

Berlusconi は、選挙で反対した AF/KLM の買収について、AZ が AF/KLM と同等のポジションを獲得する事が保証されるのであれば、敢えて反対しないと態度に変化を見せ始めている。運輸組合のリーダー Marco Veneziani は、唯一 Berlusconi の反対が AF/KLM 買収を崩壊させた原因だと語っている。そして、Berlusconi の率いる政府が、再度 AF/KLM を交渉に引き出す事を期待している。

4月23日、Berlusconi は5週間以内に伊投資家による買収コンソーシアムが大幅なレイオフを伴う AZ 買収入札を行うだろうと語った。組合は、この発言に反発し、AF/KLM 買収を崩壊させた責任は誰にあるのかを問い詰め始めている。

選挙で AZ 救済を掲げた Berlusconi は、財務的裏付けのある実行可能な具体的救済案の提示に失敗している。選挙での人気取りの公約が、彼を苦しい立場に立たせている。仮に AZ が倒産するとなれば、国家的威信の失墜と数千人の職の喪失が、着任早々の Berlusconi の大きな政治問題となるだろう。(FT.com, 4/21, 22, 24/2008) (wsj.com, 4/22, 24, 2008)

(7) エミレーツ航空、米国路線増強

Emirates 航空が、DBX=NYC/HOU に加えて DXB=LAX (9月)、=SFO (10月) を開設する。中東の航空会社 Emirates, Qatar, Etihad が、燃油費の高騰が継続している最中に、機材を購入し、新路線を開設し、彼等のハブ空港を拡張している。IATA は、2011年までに、中東の国際航空旅客数が +30%増加して1億500万人になると予測している。

英国の航空アドバイザーJLS ConsultingのJohn Strickland部長は、Emiratesは欧州とアジア及び豪州間のトラフィックを、ワンストップ便により摘み取っていると指摘している。同社は、現在247機の新造機を発注中。(wsj.com, 4/23/2008)

(8) ボーイング、第1四半期増益+38%達成

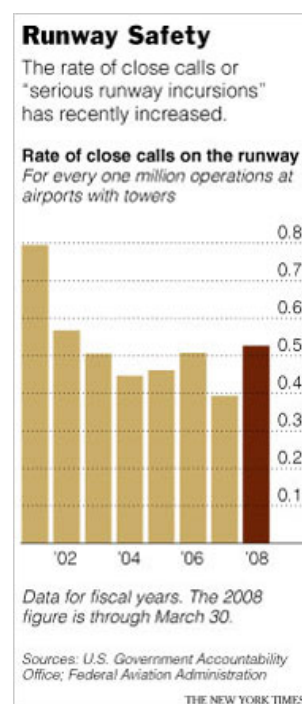
ボーイングが、第1四半期決算で、+38%増益の利益+\$1.2bnを達成した。商業機販売収入は+8%増加して\$8.2bnとなった。今年の製造機数は480機が予定されている。そして2009年には500機〜505機が製造されるだろう。Lockheed Martinに次いで2番目に大きなペンタゴンのサプライヤーである軍用機部門の収入は、▲2%低下して\$7.6bnとなった。この結果、総収入は+4%増加して\$16bnとなった。受注残は\$346bn(34兆6,000億円)に上る。この内、60顧客から892機を受注した中型長距離機B787型機(250席〜300席)は、リスト価格で\$145bn(14兆5,000億円)を受注した最高傑作機となっている。しかし2週間前に3回目のデリバリー遅延が発表され、初号機のデリバリーが少なくとも14ヶ月遅延する事となった。2009年にデリバリー予定の25機は、遅延違約金の支払などで利益創出に失敗している。(FT.com, 4/23/2008)

(9) 航行中よりも、空港(地上での)での航空機衝突事故が心配

整備期限の見過ごしや、へまな配線修理が問題にされているけれども、航空関係者の間では、それよりも何よりも滑走路での衝突事故の発生が危惧されている。3月30日以前の6ヶ月間で、滑走路内への重大誤進入ケースが15件も発生している。この発生件数は、前年同期の8件に比べて倍近くも増加している。

4月6日には、DFW空港で、トーイング中のAAのB777型機と着陸して来たMD-80型機とが25フィート(7.6m)のニアミスをする重大インシデントが発生した。トーイングトラクターの運転手には管制塔より滑走路手前で待機が命じられていたが、運転手のトラクター操作が上手くいかず(スピード出し過ぎで、中央ラインから大幅にずれて後輪を脱輪させている)一触即発の大惨事を招くところであった。2006年8月には、パイロットが短過ぎた誤った滑走路を使用して離陸に失敗し墜落炎上(49名が死亡)している。

滑走路上の衝突事故は、殆ど全てが人的ミスにより発生している。そして、殆どがタクシーウエー上へのペインティングや既存のテクノロジーでもって防止可能である。現在では、GPSによる滑走路上の位置を画面上に示す精巧な電子システムが開発されているけれどもFAAはこの装置の装着を航空会社に要請していない。FAAは、航空会



社のコスト増の回避に配慮しているようだ。誤新入の防止よりも空港や空路の混雑解消を優先させている。米国家運輸安全委員会 (NTSB) は、1990 年から作られている“most wanted list”の創刊以来滑走路誤進入対策をリストに加えているにも拘らず、FAA の反応が鈍いと批判している。(nytimes.com, 4/25/2008)

(10) 英航空事故調、極寒温度下で飛行する長距離便の燃料温度管理で警告

英国の Air Accidents Investigation Branch (AAIB) は、極寒温度下のポーラールートを飛行する長距離便パイロットに対して、燃料温度管理により注意を払う要請 (警告) を発出する。AAIB は、燃料温度が低位に留まっている場合は、降下して温度を上げるか、若しくはスピードを上げて空気抵抗による摩擦熱で機体表面の温度を上昇させるかの措置を採る事を要請する。この警告は、今年 1 月 17 日に、BA の中国発長距離便の B777 型機が LHR 空港滑走路手前 300 ヤードでロールスロイス社製の 2 つのエンジンが同時にストールして墜落着陸した事故 (乗員乗客 152 名は全員無事) の調査に基づいている。AAIB の調査によると、燃料パイプの氷結により燃料がエンジンに送られなかったのがこの事故の原因のようだ。米国の事故調査のエキスパートは、オイルクーラーの設計変更を要求したが、英米間の事故調査委員の間でこの意見の一致に失敗した。設計変更となれば、ボ社とロールスロイス社に対するネガティブな PR となる事が避けられない。事故調査の段階で、このような詳細情報が開示されるのは極めて異例な出来事である。(wsj.com, 4/25/2008)

(11) FAA、ニアミス管制隠蔽

米運輸省の検査官は、DFW 空港で管制ミスの連続した隠蔽が発生している事を明らかにした。隠蔽されたケースは、飛行中の航空機のニアミスと、間隔が不足するその他のセパレーションロスの管制ミス。これ等の管制ミスは、ケース発生直後の報告とデータベースへのインプットが義務づけられているにも拘らず、DFW ではパイロットエラーとされて、意図的に管制ミスとして記録されていないケースが散発している。検査官は、FAA 内部の長期に亘る隠蔽体質を批判している。DFW では、2005 年 11 月～2007 年 7 月にかけて 62 件の管制イベントを“パイロット逸脱” (pilot deviation) 或は“ノーイベント”として分類されていた。正確には 52 件が管制ミス、10 件がパイロットのミスであった。管制官には管制ミスがゼロの場合はボーナスが支給される。この制度が隠蔽の温床となっているようだ。FAA は、この制度を見直すと言っている。Southwest の整備期限見過ごしや、緊急整備が必要無かったにも拘らず AA の数千便の欠航させるなどが問題にされている時に、新たな FAA 批判的となる問題がまたまた明るみに出されている。(wsj.com, 4/25/2008)

(12) ルフトハンザ、BMI 買収を計画

LH CFO Stephan Gemkow は、4月25日、BMI British Midland の支配株を獲得する為に BMI との間で保有するコール・オプション（買付選択権）を行使すると発言した。しかし BMI の創立者で会長の Sir Michael (M. Bishop 66) は、BMI の将来は何も決まっていなと強調し、他の航空会社からとやかく言われる事ではないと語っている。

BMI の資本構成は、30%-1 株を LH、20%を SAS、残りの支配株を Sir Michael が保有している。LH は、2008 年 12 月～2009 年 6 月 19 日に有効なコール・オプションを保有している一方、Sir Michael が 2008 年 12 月～2009 年 6 月の間に有効なプット・オプション（売りつけ選択権）を保有している。BMI は、LHR のスロットの 11%を保有している。(CO は、最近 LHR のスロット×4 ペアーに \$209m を支払っている。) BA や VS も BMI 買収を希望している。(FT.com, 4/25/2008)

(13) ベルリン 3 空港の閉鎖／存続で住民投票

4月27日に、BER で小さな市内 3 空港を 10 月に閉鎖するべきか存続させるべきかの住民投票が行われる。航空にどの様な影響が生じるのか？ 経済合理性の如何はどうか？ についての議論などは吹っ飛んでしまって、感情的な問題が選挙結果を左右しそうだ。空港存続反対派は、空港騒音を減少させると同時に 2011 年に BER 郊外に開港する Berlin Brandenburg International 空港の活性化にもつながると主張している。賛成派は、ドイツ最古の空港はドイツの重要な資産であり、市中心に位置する便利の良い空港を閉鎖するべきではないと主張している。

この住民投票は、Tempelhof 存続派を推す保守のドイツ首相 Angela Merkel と、空港閉鎖を推す宿敵である SPD の市長 Klaus Wowereit の戦いでもある。旧西ドイツの住民にとっては、ベルリン封鎖に果たした Tempelhof の役割は決して忘れる事ができず、歴史的モニュメントにさえなっている。旧東ドイツの住人にとっては、ナチ時代の空港への執着は全く存在しない。しかし、多分ドイツで最もプロレタリアートの都市である BER の多くの住民にとっては、富裕層のプライベートジェットの発着が中心となる市内の VIP 空港存続を良く思っていない。Wowereit は、投票結果はともかく最終的には、経済合理性に基づく決定を行う事になるだろうと言っている。(FT.com, 4/25/2008)

(14) 航空旅客税の見直しに、英航空輸送協会が反対

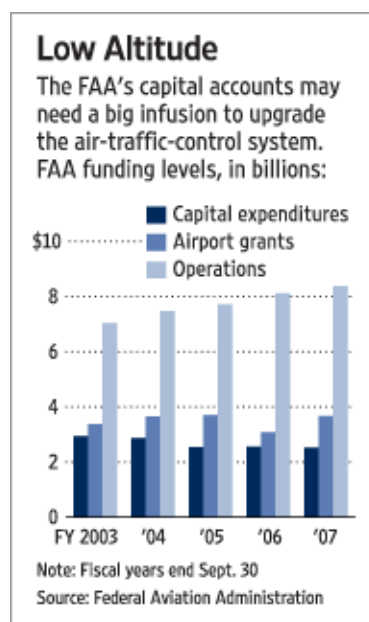
英政府が、航空旅客税 (air passenger duty = APD、2009 年 11 月導入予定) を改訂することを検討中である。旅客当たり課されている税を、今度は航空機当たりの課税に改められる。そして、環境対策についても配慮された税体系となる。英航空輸送協会 (British Air Transport Association = BATA) は、現行の APD が既に値上げされたにも拘らず (2006-2007 年の税収 £971m が 2007-2008 年には倍の £2bn に値上げされる)、更に見直されて又もや値上げされる (2011-2012 年の税収は £3.6bn となる) のは、英国の

航空会社と空港を差別していると反発している。英政府は環境問題に配慮したと税と言っているけれども、単に税収の増加を企図しただけで、APD と関連する具体的な環境対策計画は何も示されていないと BATA と IATA は指摘している。

2011 年には、欧州以外へ旅行する英国家族は、現在の £160 から £250 へ +56% も値上げされる。欧州域内の旅行には 1 人当たり £10 の APD の支払で済むため、多くの旅客が英国以外の欧州域内の空港（例えば ORY）から長距離便を選ぶ事になるだろう。この結果、炭酸ガスの排出が増加すると同時に、外国の航空会社を利する事になってしまうと BATA は言っている。(FT.com, 4/25/2008)

(15) FAA の見直し法案急速展開

上院は、4月25日、安全監視体制の問題で揺れている FAA をオーバーホールする法案を、至急作成する事で基本的な合意に達した。この法案は、衛星利用次世代航空管制システム導入の資金手当を含んだ FAA 予算編成を最終化させると同時に、FAA の安全監視体制の抜本的強化策と航空旅客権利規定の新設を含む総合的法案となるだろう。1年近くも懸案となっている管制費用の分担については、FAA と定期航空会社が提案していたユーザーフィーの導入は認められずに、ジェネラルアビエーションに対する燃料税の値上げ（ガロン 21.8 セントから 36 セント）により対処される事になりそうだ。この法案は、来週中にも上院で可決され下院案との摺り合わせが行われる事となる。(wsj.com, 4/28/2008)



Problems are mounting with the FAA's oversight of the crowded skies.

(16) 全席ビジネスクラス航空会社イーオス破産法申請

大西洋線全席ビジネスクラス Eos Airlines が、破産法による保護を申請し 4 月 28 日に運航を停止すると発表した。 Eos は、2005 年に B757 (フラットベッド座席×48 席) により JFK=STN に就航した新興航空会社。(WSJ.COM, 4/27/2008) (nytimes.com, 4/27/2008)

水 運

(1) 北米クルーズ供給拡大減速

クルーズライン各社は、合計 6 隻のクルーズ船 (現北米総供給の 4.8%に相当) を北米市場から引き抜く。 この結果、北米のクルーズ供給は、2008 年 +1.9%増、2009 年 +2.1%増となり、平均的増率である各年 +7%~+8%よりも減少する。(DTW, 4/24/2008)

(2) ロイヤルカリビアン、第 1 四半期決算で純益 \$75.6m 計上

Royal Caribbean Cruises Ltd.の第 1 四半期決算は、純益 \$75.6m となった。 前年同期は \$8.8m。 収入は、+16.8%増の \$1.43bn、営業費用は +14.4%増、燃油費は、+34.9%増であった。 好決算にも拘らず、先行きの燃油費増加と景気後退を懸念して株価は▲7%低下した。(DTW, 4/24/2008)

(3) NCL、曲線重視のステートルーム開発

Norwegian Cruise Line が建造してる F3 クラスのクルーズ船に、曲線を主体として新設計のステートルームが導入される。 F3 クラスのクルーズ船 (4,200 人乗り) は、現在フランスの St Nazaire の Aker Yard 造船所で建造中で、2010 年の就航が予定されている。

NCL の 50%は、シンガポールの Star Cruises が所有している。(DTW, 4/24/2008)



A rendering of NCL's "New Wave" staterooms, set to debut on the F3 ships.

陸 運 & ロジスティックス

(1) カナディアンパシフィック 減益▲29%

Canadian Pacific Railway が、第 1 四半期で純益 C\$90.8m を計上した。 これは前年同期比▲29%の減益となる。 収入は +2.8%増の C\$1.15bn であった。 穀物、石炭、硫黄、

肥料の輸送が好調。自動車、木材は不振。同社は、2008年の利益見通しを、1株利益 C\$4.65～C\$4.80 から C\$4.40～C\$4.60 に減少させた。(wsj.com, 4/22/2008)

(2) ユニオンパシフィック、増益+15%

米国最大の鉄道会社 Union Pacific Corp の第1四半期決算は、増益 +15%の利益 \$443m であった。収入は +11%増の \$4.27bn であった。農産物の輸送が好調で、自動車はフラット。(wsj.com, 4/24/2008)

(3) UPS、今年の利益見通し下方修正

世界最大のパッケージデリバリー企業である UPS が、第1四半期決算で \$906m の利益を計上した。これは前年同期比 +7.4%の増益となる。収入は +6.7%の \$12.7bn であった。UPS は、米国内のパッケージ輸送量の減少(1Qで▲0.3%)を反映して、年間利益見通し1株利益 \$4.30～\$4.50 を、\$3.90～\$4.20 に減少させた。(FT.com, 4/23/2008)

ホテル & リゾート

(1) マカオ、カジノ成長を抑制

マカオ行政長官 Edmund Ho は、4月22日、過熱気味のカジノの成長を抑制すると発表した。第1四半期のカジノ収入は、前年同期比+62%増加し \$3.72bn (3,720億円)となり、Las Vegas Strip と Atlantic City の合計収入を上回った。2002年に40年間続いた Stanley Ho の独占に終止符を打ってカジノを自由化して以来、マカオのカジノ市場には Sheldon Anderson の Las Vegas Sands, Steve Wynn の Wynn Resorts, MGM Mirage の米国カジノ資本の投資が殺到している。マカオは、この過熱するカジノの成長を抑制するため、現行6つ以上の新たなライセンス発行を凍結する他、新規カジノプロジェクトに対する土地の配分を中止する。マカオの人口は50万人で、急成長を続けるカジノの人手不足が深刻化している。昨年8月にオープンした世界最大のカジノ Venetian Macao の15,000人の従業員は、マカオの全就労人口の5%を構成する。マカオの住人の間では、カジノの利益が地元還元されていないという不満が根強い。この

Measures announced by Edmund Ho

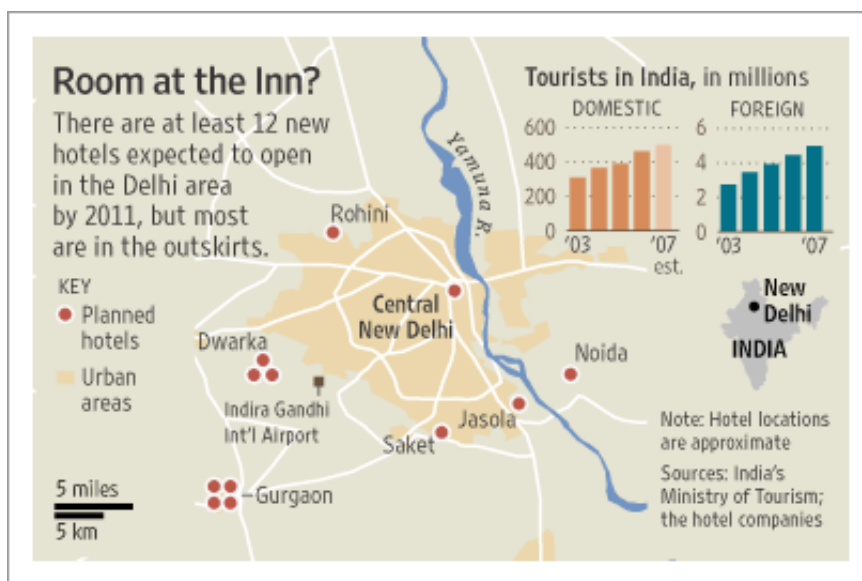
- Total number of licences and sub-concessions to be frozen at six "for the foreseeable future"
- No more land allocations for new casino development, although "we will continue to work with those who have begun construction or negotiations"
- Increases in the number of gaming tables and slot machines at existing casinos to be "tightly restricted" pending government review of casino industry policy.
- Junket commissions to be "regulated in accordance with law"
- Possible introduction of government licensing requirement for "all high-ranking casino executives"
- Ban on casino company involvement in other sectors, especially "public services" such as transport

ため、マカオ行政政府は歳入余剰から、住人 1 人当たり 5,000 パタカ (62,500 円) を支給する。(FT.com, 4/24/2008)

(2) インド、ホテル不足深刻

人口 11 億人のインドでは、86,000 のホテル客室しか存在しない。 米国では 430 万、NYC 市だけでも 74,000 の客室が存在する。 New Delhi や Mumbai の大都市では、5 つ星ホテルが 1 泊 \$500 以上もする。 Marriott International Inc.は、2011 年までに 24 のホテルをオープンする。 Hilton Hotels Corp.はインドの土地開発業者 DLF Ltd.と提携して、向こう 7 年間に 75 のホテルを建設する。 Starwood Hotels & Resorts Worldwide Inc.は、今後 3 年以内に 12 の Sheraton と Westin ブランドのホテルを計画している。

しかし、これ等のホテルは殆ど全てが都心から離れた郊外に建設される。 都心は土地代がベラボウに高い上、容積率制限が厳しくて、採算がなかなか取り難いのがその原因だ。 New Delhi の floor-area ratios は、2.25 (100 m²の土地毎に、合計 225 m²の床面積の建物を建てる事ができる) に規制されているので、高い土地を相殺する高層ビルの建築が困難となっている。(NYC マンハッタンの floor-area ratios は 15。) (wsj.com, 4/24/2008)



(3) スターウッド、第 1 四半期決算▲74%減益

Starwood Hotels & Resorts の純益が▲74%減益して \$32m となった。 米景気の後退を色濃く反映してる。 収入は +2.5%の \$1.47bn であった。 全世界 RevPAR は、+8.4%上昇して \$121.79 となった。 RevPAR 北米平均は、+2.9%の \$116.30。(DTW, 4/24/2008)

(4) ラスベガスのゲーム収入 2ヶ月連続低下

LAS のゲーム収入が、1月▲3.99%、2月▲4.05%と2ヶ月連続で低下した。2ヶ月連続低下は、2003年の春以来最初の出来事。ホテル オキュパンシーは▲0.5%、▲0.9%と殆ど不変で、依然として85%以上の高い率を達成している。ADRは▲2.5%(\$130.96)、▲5%(\$128.8)。もう少し様子を見る必要があるが、先週 MGM Mirage が▲400人のレイオフを発表したように、ホテルは景気後退の備えを早手回しに開始している。(DTW, 4/24/2008)

その他

(1) アップル 第1四半期決算 増収増益

Apple の第1四半期決算は、収入 +43% (\$7.51bn) 純益 +36% (\$1.05bn) の増収増益決算となった。230万台出荷した Mac コンピューターの販売 (+54%) が好決算の原動力。(nytimes.com, 4/24/2008)



Steven P. Jobs, Apple's chief executive, said increased traffic at the company's retail stores led to stronger sales. Above, the reflection in an Apple Store window in San Francisco on Wednesday.

(2) 中国インターネット人口 米国を抜く

中国のオンライン人口が2億2,100万(新華社)に達し、米国のインターネットユーザー数を初めて追い抜いた。今年末には2億8,000万人に拡大すると予想されている。しかし人口比では世界平均(19.1%)を下回り2007年末で16%となっている。携帯電話使用者数は5億4,000万人(昨年11月)で世界一。(channelnewsasia.com, 4/24/2008)

編集後記

米メジャー10社の第1四半期決算は、**Southwest**を除いて全社が欠損を計上した。その総額は▲\$1.7bnにも上る。68四半期連続利益計上へと記録更新した**Southwest**だって、燃油ヘッジによるゲインを除けば、とっくの前から欠損計上体質となっている。

米航空業界が大幅に減益し軒並み欠損を計上しているのに対して、欧州やそれにアジアのメジャーは、燃油費が記録的な高騰を継続している最中にもかかわらず、好決算を維持している。

BAは**LHR**空港T5移転で躓いたが、それでも営業利益率10%の確保が出来るかできないかが注目されている。米国のメジャーの収支とは、話の次元が違っている。

AF/KLMは、潤沢な保有資金をバックに**AZ**買収を試みた。同様に**LH**は**jetBlue**株19%を取得した。そして**LHR**空港のスロット11%を保有する**BMI**の買収を計画している。兎に角 欧州メジャーの勢いが良い。

では何故、米国のメジャーが駄目で、欧州やアジアのメジャーが好調なのだろうか？

米国のメジャーは、国内線市場で成長著しい LCC に追い上げられたのが収支悪化の大きな原因の一つであると分析されている。欧州メジャーだって、Ryanair や easyJet に、そして Air Berlin に欧州域内の短距離路線を奪われているじゃないか。従って LCC 云々は、理由にはならない。

彼我の差は、市場に提供しているプロダクトの品質の差にあるようだ。

米メジャーは、(1) 使用する航空機（燃費性能が悪い老朽機が多い）、(2) プレミアムクラスの座席（フラットベッドを装着したビジネスクラスが未だ極僅かしか存在しない）、(3) サービス品質（客室や空港のフロントラインを始めとする従業員の顧客サービス品質が、度重なるレイオフと待遇改善で劣化している）、(4) 国際線路線網展開（国内供給を減少させて国際線供給を拡大しつつあるが、そのテンポが経済のグローバル化の歩調に遅れている）・・・と何れをとっても欧州メジャーに差をつけられている。

何故遅れをとったのだろうか？

いささか後知恵的の誹りはあるが、短期的な収支改善に囚われて、長期的な航空機投資と顧客サービス投資を後回しにしたからなのだろうか。つまり、米メジャーは、サイクリックに変動する市場の動きに則したタイムリーな経営を実施出来なかった事になる。周期的に訪れる不可避的な経済後退局面への事前の備えを、サイクルのピークの時に用意出来なかったのではないだろうか。これは、なにやらイソップの寓話を連想させる。

ついこの前までは、バレル \$100 の原油の時代がやって来ると大騒ぎしていたが、今では \$200 の時代がやって来ると言われ始めている。一度サイクルの変動に乗り遅れると、エライ事になってしまうようだ・・・。(H.U.)

米主要航空会社 10 社の 2008 年第 1 四半期決算

	REV million	OPP. million	Net P. million	ASM billion	Yield cent	L/F %	CASM cent	Fuel ¢ガロン	現金 + 同等物
A	5,697	-107	-328	41.0	13.48	79.1	12.63	273.2	4.9bn
A	(+5.0%)	(248)	(81)	(-1.5%)	(12.82)	(78.1)	(10.91)	(184.2)	(5.9)
U	4,711	-441	-537	34.5	13.13	78.0	12.67	283.3	3.6bn
A	(+7.7%)	(-92)	(-152)	(-0%)	(11.74)	(80.3)	(10.93)	(188.9)	(4.2)
D	4,766	-6,261	-6,390	30.27	14.54*	78.1*	31.84	285*	3.6bn
L	(+12%)	(155)	(-130)	(+2.4%)	(13.71)	(77.1)	(10.01)	(193)	(4.0)
C	3,570	-66	-80	25.2	13.45	78.8	11.79	279.65t	約 2.5bn
O	(+12.3%)	(64)	(22)	(+4.8%)	(12.55)	(79.1)	(10.56)	(189.48)	(2.64)
N	3,127	-4,053	-4,139	21.14	12.85	83.3	12.24**	276.54e	3.68bn
W	(+8.8%)	(201)	(-292)	(-0.5%)	(12.59)	(82.3)	(10.32)	(184.70)	含 R. Cash
U	2,840	-196	-236	18.3	13.48	79.0	12.56	288t	2.8bn
S	(+3.9%)	(116)	(66)	(-1.2%)	(13.22)	(77.7)	(10.76)	(188)	(3.3)
W	2,530	88	34	25.1	13.72	69.8	9.69	1.98e	3.1bn
N	(+15.1%)	(84)	(93)	(+6.4)	(13.11)	(68.0)	(8.93)	(1.64)	(1.93)
A	839.5	-6.4	-35.9	6.08	13.42	74.4	11.38	272	0.9bn
S	(+10.5%)	(+0.3)	(-10.3)	(+6.8%)	(13.43)	(71.4)	(10.57)	(195)	
6	816	17	-8	8.39	11.40	78.2	9.51	265	0.713b
B	(+34.2%)	(-13)	(-22)	(+13.9%)	(9.49)	(80.6)	(8.43)	(188)	(0.699)
F	596	-35.2	-34.8	5.77	13.03	75.3	10.94	300	n.a.
L	(+18.3%)	(12.9)	(2.1)	(+10.8%)	(13.12)	(70.1)	(9.43)	(201)	

*=regional を含む、**=PCASM=passenger service operating expense per total ASM

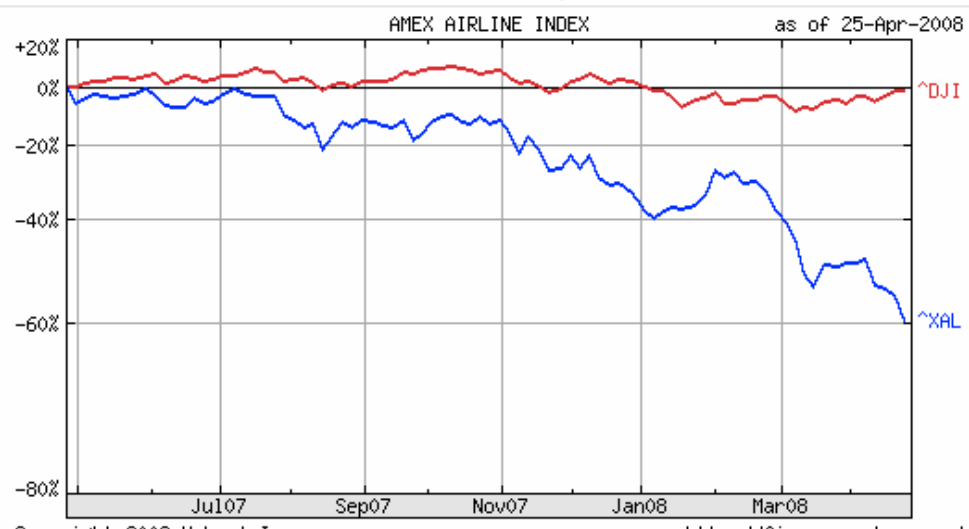
t=燃料税を含む、e=燃料税を除く

AMEX AIRLINE INDEX (AMEX) [Edit](#)

Range: [1d](#) [5d](#) [3m](#) [6m](#) [1y](#) [2y](#) [5y](#) [max](#) Type: [Bar](#) | [Line](#) | [Cdl](#) Scale: [Linear](#) | [Log](#) Size: [M](#) | [L](#)

Compare: ^XAL vs S&P Nasdaq Dow [Compare](#)

Want more control over the chart? [Try our Interactive Chart.](#)



Index Value:	21.30
Trade Time:	4:48PM ET
Change:	↑ 0.08 (0.38%)
Prev Close:	21.22
Open:	21.22
Day's Range:	20.47 - 21.45
52wk Range:	19.92 - 52.97

表紙：

平成 10 年 年賀状（手彩色）

5 色 4 版

H 146mm×W 100mm

1997 年 11 月作

TD 勉強会 情報 320 （ 以 上 ）