

平成 23 年 9 月 26 日

TD 勉強会 情報 499

1. グーグル航空便検索に対する専門家の評価
2. その他のニュース
3. 編集後記「日本のオンライン市場はどのくらい? (2)」



1. Google Needs To Send Flight Search Back To The Hanger

グーグル航空便検索に対する専門家の評価

元 Forrester Research の主席アナリストで、最近自身の旅行コンサルタント会社を立ち上げた Henry Hartevelt はこう言っている。

- Google は、Flight Search の立ち上げを急ぎ過ぎたようだ。第一印象には、二番目のチャンスが存在しないので、Google はこのプロダクトの展開に成功したとは言えないのかもしれない。
- Kayak, Fly.com, Hipmunk やその他のメタサーチと同様、Google の新しい Flight Search は、ユーザーが航空便を検索し、スケジュールと運賃の比較を可能にする。
- Google は最も利用されている検索エンジンなので、航空検索は、ユーザーにサイトのユティリティーの向上をもたらすことになる。そして、より多くのユーザーがより多くのページを閲覧すれば Google の広告収入が増加することになる。

- 評価すべき点は、以下の通りだ。検索スピードが極めて速い。ほとんど瞬時に回答する。Kayak の場合は、ページの右側のカレンダーで旅行日を設定し、検索にかけると 6 秒～8 秒もかかる。
- Google の Flight Search は、運賃と飛行時間の両方でフィルターにかけられる。3 年前に Travelmuse が、一度に両方の条件付けによる検索システムを開発しているが、ほとんどのサイトでは、運賃を検索した後に飛行時間を検索する二度手間がかかるシステムを採用している。
- 往復便を選定すると“Book”ボタンがポップアップされて、それをクリックすると航空会社の予約サイトへリンクする。しかし、航空会社のリンクには、時間が 8 秒ほどかかる。

- Google は、このプロダクトの立ち上げを少し早まったようだ。その理由は以下の通りである。
 - (1) 当日の航空便検索が実施できない。
 - (2) 地図の出発地と目的地の操作の説明がはっきりしない。
 - (3) 全ての航空便がリストされる訳ではない。
 - (4) “アライアンス”による仕分け (sort) ができるようになっている点は評価できるが、その他の仕分けの方法は、Kayak や Hipmunk のそれと変わらない。
 - (5) Y クラスの最低運賃検索にとどまっている。Flight Search は、航空会社の新し

いマーチャダイジングへの対応ができていないのだ。 Kayak は、プレミアム Y クラスの検索も可能にしている。 Hipmunk は、Wi-Fi が利用できるフライトをリストする。

- (6) そして、既に業界の多くから既に指摘があるように、航空会社の Web サイトにしかリンクしていない。 航空会社が直販を増加させたいことは分かるが、何れは、Flight Search は OTA と接続しなければならなくなるだろう。 何故ならば、広告収入を増加させるためには、広告出稿量の多い OTA を取り込まなければならぬからだ。 Kayak も一時航空会社のみリンクしたが、その後 OTA との接続を開始している。

9 月 19 日付けの Tnooz は、Flight Search が航空会社しかリンクしていないのは、Google の ITA 買収に反対し、最終的に今後 5 年間の Flight Search の活動状況を司法省に監視させることに成功した FairSearch (OTA と GDS の団体) に対する腹いせなのかもしれないと言っている。 そして、それ以外にもっと考えられる理由は、買収した ITA の航空会社との関係がそうさせざるを得なかったからだと述べている。 つまり、ITA の QPX システムの主たる顧客である航空会社との関係を、優先させなければならなかった“御家の事情”が存在すると言うのだ。



【関連記事】 TripAdvisor says Google threatened search lock-out (Tnooz, 9/22/2011)

グーグルが検索対象から外すと脅かした — トリップアドバイザー

9 月 22 日の米上院反競争パネルで、TripAdvisor と Yelp の幹部が「コンテンツを Google Place に提供しないのであれば、検索エンジンから閉め出す」と Google に脅されたと言った。 Google は、Federal Trade Commission の競争法調査が開始された後に、オーガニックの検索を除いて TripAdvisor と Yelp のコンテンツの掲載を中止した。

Yelp CEO Jeremy Stoppelman は、こう言っている。

- Google は、最早 Web 上のベストな情報ソースをユーザーに届ける事業から逸脱している。
- ニュース、ショッピング、旅行のバーティカル市場のコンテンツを次々に無料で提供して、ポータルからデスティネーションサイトになることを欲している。

上院委員会の議員達は、Google の Simple Answers による検索が自然検索 (organic search) を顕著に勝っていることを指摘している。 検索結果が Google に有利になることを懸念しているのだ。

Expedia の法廷弁護人の Tom Barnett はこう言っている。

- Google の ITA Software 買収に際して、Google は司法省の競争法審査に対して、消費者と旅行エコシステムの利便の向上にこの買収を貢献させると約束した。
- しかし、実際はその通りとなっていない。 航空会社とだけしかリンクしていないのだ。 比較ショッピングに欠かすことができない OTA とリンクをしていない。
- Flight Search 用に開発した ITA Software のテクノロジーは、Google 以外には提供されていない。 これは、消費者の選択を弱めることとなる。

2. その他のニュース

旅行流通・TD

(1) トリップアドバイザー 統計

2011 年 7 月に月間 5,000 万のユニークビジターを獲得した、2000 年に立ち上がった TripAdvisor のその他の統計。 旅行 Web ブランドで 5,000 万の UQ を獲得したのは、TripAdvisor が初めてと同社は言っている。

- ホテル、レストラン、アトラクションの 5,000 万以上のレビュー。(大変古いものもある)
- 30 ヶ国 21 言語で提供。 最近、エジプトでローカルサイトを立ち上げた。
- 過去 6 四半期で TripAdvisor Media Group の四半期収入が +30%以上増加した。
- TripAdvisor Media Group の収入は、2011 年第 2 四半期で\$169m に達し親会社の Expedia の総収入の 16.5%を構成する。
- TripAdvisor のコンテンツは、250 以上の優良ブランドに提供されている。
- 40,000 以上のユニークドメインが、TripAdvisor のウィジェットやバッジを掲載している。
- メディア事業のマージンは約 50%。 Expedia は、TripAdvisor の価値が \$1bn 以上すると考える。

TripAdvisor は、現在英国広告標準委員会から、レビューの真贋に付いての調査を受けている。(Tnooz, 9/19/2011)

(2) トラベルポートが負債の返済期限を延長

Travelport が、2012 年 3 月末に返済期限が来る PIK ローン (約\$750m) を、2016 年まで

延長することに債権者と合意した。この期限延長のために、Travelport は \$85m のプロラタ現金支払いなどの条件を付した。先週、格付け機関の Moody や S&P が、このローン返済期限に着目して Travelport の格付けを低下させている。(Tnooz, 9/19/2011)

(3) 法人各社、出張規程遵守厳格化

Travel Leaders の法人取扱旅行会社を調査したところ、68%が法人顧客が社員に対して出張規定を遵守させていると回答した。18%が、厳しく遵守させていると言っている。ほとんど 100%の企業が、出張で稼いだマイルを私用に使う事を容認している。(travelagentcentral.com, 9/20/2011)

(4) アメリカン航空とセーバー、現行協定 2012 年中頃まで延長

AA 航空が Sabre を独禁違反で訴えた裁判が、2012 年の 6 月 13 日に開廷することとなった。先に AA と Sabre は、裁判が決着するまでの間は現行契約を継続することに合意している。従って、2012 年中頃までは Sabre を利用している旅行会社は、AA のフルコンテンツにアクセスすることができることになった。(Tnooz, 9/20/2011)

(5) リアーデン、\$133m 資金調達

トラベルテクノロジーの Rearden Commerce が、American Express と JP Morgan & Chase に加え Citi から \$133m の資金を調達した。Amex と JP Morgan の両社は、2008 年にも \$100m を Rearden に投資している。Rearden の資金調達額は、これで合計 \$353m に達したことになる。過去 12 ヶ月間で顧客を 3 倍の 6,000 万以上に、マーチャントを 4 倍の 120 万にそれぞれ増加させたと Rearden は言っている。Rearden システムの中心は、企業が出張、調達、支出のビジネス機能を管理するプラットフォーム Dream プロダクトである。Rearden は、OfficeEngine プラットフォームで知られているソーシャルバイイングサービスの HomeRun を最近買収した。(Tnooz, 9/21/2011)

(6) バケーションドットコムで会員増加

最近の航空券販売コミッションプログラム開始が、Vacation.com の会員増加に貢献している。2011 年の今日までで、271 の新会員が V.com に加盟した。その他のコンソーシアムでも会員が増加している。Ensemble でも、航空券プログラムの開始が奏功して 67 の新会員が誕生した。Signature では、同コンソーシアムのテクノロジーとマーケティングツールの利用の目的で、新たに 18 会員が加盟し合計 202 会員となった。(travelweekly.com, 9/22/2011)

(7) カヤック、7 回目の上場申請書の変更

Kayak が、2010 年 11 月の上場申請書 (S-1) の 7 回目の変更を行なった。

このアップトゥデートの中で、Kayak は Google が立ち上げた Flight Search について述べている。そして、将来 Flight Search に開発される ITA Software のテクノロジーを Kayak は使えないかもしれないと言っている。Kayak は、総収入の 6.5% を Google の検索エンジンから獲得している。Kayak は、今年 4 月に上場の可能性が 50% に減少したと言っている。そして売却と現状維持の確率をそれぞれ 20% と 30% であるとした。(allthingsd.com, 9/21/2011)

(8) エアリングスがエクスペディアのアフィリエイトに

Aer Lingus が、Expedia Affiliate Network (10,000 プライベートレーベル提携者が参加) に加入した。Aer Lingus は、Expedia 経由で 約 14,000 のホテル、カーハイヤー、イベントチケット、目的地アクティビティとダイナミックパッケージング ツールにアクセスすることができるようになる。Ryanair は、2008 年に、ホテル予約のための Expedia のホワイトレーベル エンジンの使用契約を破棄している。Ryanair は、それ以降 Booking.com (Priceline) を使用している。(Travelzoo, 9/22/2011)

(9) ライアンエアーのクレジットカード手数料

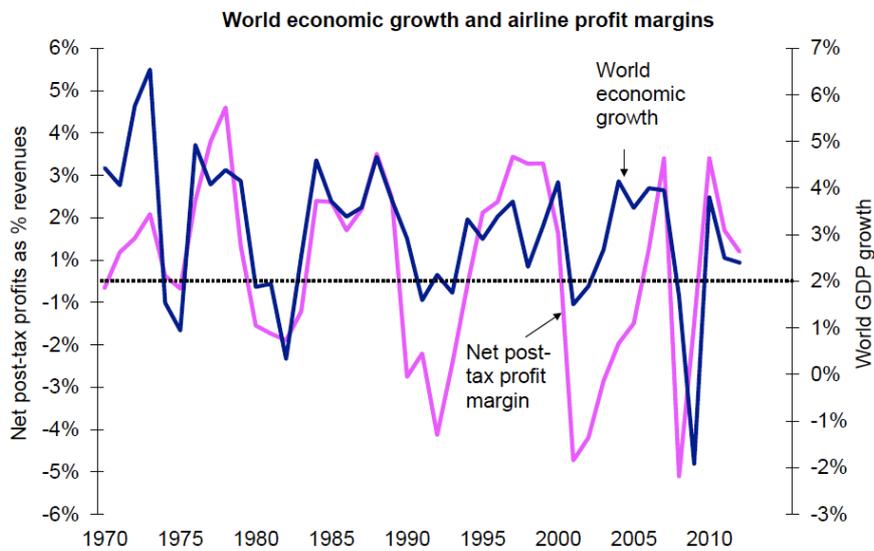
Ryanair が、新たなプリペイド クレジットカード Ryanair Cash Passport カードを導入した。このカードには、航空券購入時に £6 のアドミニステレーションチャージが徴収されるが、これ等の手数料の合計は 今後の Ryanair 航空券購入に使用できるバウチャーにより払戻しされる。しかし、このカードには、他に幾つかの手数料 (ATM 現金引き出しに £2、Ryanair 以外の購入に 50 ペンス、6 ヶ月間カード未使用時に £2.50) を支払わなければならないとなっている。航空券購入者は、昨年に推定 £300m の予約手数料を支払った。easyJet や LH 航空の BMI などの航空会社が、デビットとクレジットカードに課しているサーチャージについて Office of Fair Trading の調査を受けている。OFT の調査の開始以来、Monarch がカード手数料の徴収を中止した。しかし、調査が実施されている最中にも拘わらず、easyJet は 4 月に デビットカードの手数を £5.50 から £8 に、クレジットカードの手数を £8 から £12.5 にそれぞれ値上げした。Ryanair は、1 旅客 1 便に対して £6 を継続して徴収している。Ryanair は、Electron カードの手数を免除した。そしてそれをプリペイドの MasterCard にそれを変更した。そして今度は、Ryanair Cash Passport カードに再度変更している。消費者団体などから、カード手数料が実際のコストを大幅に上回って請求されているというクレームが上がっている。通常は、デビットカードで 50 ペンス、クレジットとカードで £2 ~ £3 しかかからない筈だと言っている。(FT.com, 9/22/2011)

空 運

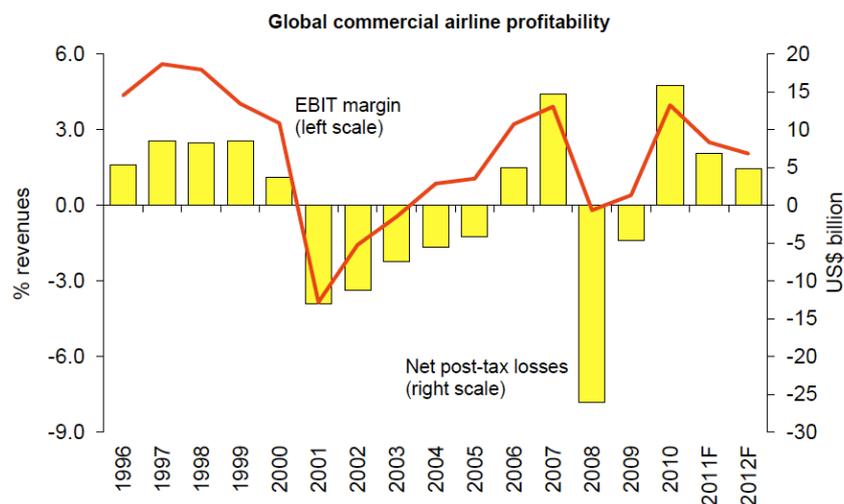
【共通】

(1) IATA、今年業界利益見通し上昇

IATA が 2011 年の業界利益見通しを、旅客需要の増加で 6 月に予想した \$4bn から \$6.9bn に上昇させた。(6 月時点では \$8.6bn から \$4bn に低下させている) この予測は、世界の GNP を 2011 年 +2.5%、2012 年 +2.4%、2011 年の原油単価をバレル \$100 (2010 年比 +39%) としている。(IATA August Press Release)



In this environment we expect profits to be positive but not strong



System-wide global commercial airlines	2010	2011F	2012F	2010	2011F	2012F
Global	EBIT margin, % revenues			Net profits, \$ billion		
	4.0%	2.5%	2.0%	15.8	6.9	4.9
Regions						
North America	4.7%	3.0%	2.4%	4.1	1.5	1.2
Europe	1.9%	1.5%	0.8%	1.9	1.4	0.3
Asia-Pacific	6.0%	2.9%	2.8%	8.0	2.5	2.3
Middle East	3.6%	3.0%	2.9%	0.9	0.8	0.7
Latin America	5.0%	3.4%	3.1%	0.9	0.6	0.5
Africa	1.6%	0.7%	0.2%	0.1	0.0	-0.1

Source: ICAO data 2009-10. IATA estimates for regions in 2010 and forecast for 2011-12.

Note: ICAO have substantially revised 2008 and 2009 data. Their recently released 2010 global data replaces IATA's estimate.

System-wide global commercial airlines	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011F	2012F
REVENUES, \$ billion	306	322	379	413	465	510	570	476	547	594	632
% change	-0.5	5.2	17.7	9.1	12.5	9.6	11.7	-16.5	14.9	8.7	6.4
Passenger	238	249	294	323	365	399	444	374	425	464	493
Cargo	38	40	47	48	53	59	63	48	66	67	70
Traffic volumes											
Passenger growth, tkp, %	1.0	2.3	14.9	7.0	5.0	6.4	1.5	-2.1	7.3	5.9	4.6
Sched passenger numbers, millions	1,792	1,849	2,064	2,211	2,325	2,518	2,507	2,479	2,681	2,833	2,957
Cargo growth, tkp, %	8.7	3.9	7.9	0.4	4.8	4.8	-1.0	-9.8	18.7	1.4	4.2
Freight tonnes, millions	35.2	37.5	41.1	42.1	44.8	47.0	45.4	40.8	45.8	46.4	48.2
World economic growth, %	2.7	2.8	4.2	3.4	4.0	3.8	1.7	-2.3	3.9	2.5	2.4
Passenger yield, %	-1.7	2.4	2.6	2.7	7.8	2.7	9.5	-14.0	6.1	3.0	1.7
Cargo yield %	-9.5	2.0	7.4	2.4	5.9	5.5	7.4	-14.2	15.0	0.0	0.0
EXPENSES, \$ billion	311	323	376	409	450	490	571	474	525	579	620
% change	-2.7	4.0	16.2	8.9	10.1	8.8	16.5	-16.9	10.7	10.4	6.9
Fuel	40	44	65	91	117	135	189	125	139	176	201
% of expenses	13	14	17	22	26	28	33	26	26	30	32
Crude oil price, Brent, \$/b	25.1	28.8	38.3	54.5	65.1	73.0	99.0	62.0	79.4	110.0	100.0
Jet kerosene price, \$/b	29.1	34.7	49.7	71.0	81.9	90.0	126.7	71.1	91.4	126.5	115.0
Non-Fuel	270	279	311	318	333	355	382	349	386	403	419
cents per atk (non-fuel unit cost)	38.8	38.9	39.5	38.6	38.9	39.3	41.8	39.6	41.6	41.1	40.8
% change	-2.3	0.3	1.4	-2.1	0.8	0.8	6.4	-5.2	5.1	-1.2	-0.8
Break-even weight load factor, %	61.9	61.1	61.9	62.0	61.2	60.9	63.2	62.3	63.1	63.3	63.5
Weight load factor achieved, %	60.9	60.8	62.5	62.6	63.3	63.4	63.1	62.6	65.7	65.0	64.9
Passenger load factor achieved, %	71.3	71.5	73.4	74.9	76.1	77.7	76.0	76.0	78.4	78.2	77.9
OPERATING PROFIT, \$ billion	-4.8	-1.4	3.3	4.4	15.0	19.9	-1.1	1.9	21.7	14.8	13.0
% margin	-1.6	-0.4	0.9	1.1	3.2	3.9	-0.2	0.4	4.0	2.5	2.0
NET PROFIT, \$ billion	-11.3	-7.5	-5.6	-4.1	5.0	14.7	-26.1	-4.6	15.8	6.9	4.9
% margin	-3.7	-2.3	-1.5	-1.0	1.1	2.9	-4.6	-1.0	2.9	1.2	0.8

【米州】

(1) バージンアメリカ損失拡大

Virgin America の第 2 四半期の損失が、▲\$21.7m に前年同期の▲\$15.5m より拡大した。燃油費の高騰と急速な事業規模の拡大が原因である。収入は +46%増の \$269m であった。平均運賃は \$192.79 に +11%増加した。少なくとも 1 年以上営業している路線は、総供給の 70%を構成し全て営業利益を計上している。保有機数は A320×38 機で前年同期の 28 機より +10 機増機した。2011 年末のフリートは 46 機となる。(wsj.com, 9/19/2011)

(2) 航空会社付帯サービス運賃収入 \$450m (USA TODAY TRAVEL, 9/19/2011)

Airline fees in the airport								
	Check bag at curbside ¹	First checked bag Domestic/ International	Second checked bag Domestic/ International	Third checked bag Domestic/ International	Checked bag weighing 51-70 pounds/71-100 pounds	Checked bag 63-80 total inches	Carry-on bag	Airport club lounge: annual membership fee/daily fee
AirTran	0	\$20/NA	\$25/NA	\$50/NA	\$49/\$79	\$49 or \$79 ³	0	NA
Alaska	\$2	\$20	\$20	\$20	\$50/\$50	\$50	0	\$450 new member; \$350 renewal/\$45
Allegiant	NA	\$14.99-\$29.99 advance payment; \$35 at airport/NA	\$14.99-\$29.99 advance payment; \$35 at airport/NA	\$50/NA	\$50/\$75	0	0	NA/NA
American	0	\$25/0; \$25 for Canada flight	\$35/\$30-\$60 (0 on Brazil or Venezuela flight)	\$150/\$150	\$100 for domestic flight; \$60 or \$100 for international flight; \$200 for domestic flight; \$200 or \$450 for international flight	\$200 for domestic flight; \$150 or \$200 for international flight	0	\$500 new member; \$459 renewal/\$50
Continental	0	\$25/0; \$25 for Caribbean flight	\$35/\$40 or \$70 (0 on Brazil or Venezuela flight)	\$100/\$100	\$200/\$400	\$100 or \$200	0	\$525 new member; \$475 renewal/\$50
Delta	0	\$25/0	\$35/\$30-\$75	\$125/\$100-\$200	\$90 for domestic flight; \$75 for international flight (0 for Brazil flight)/\$175 for domestic flight; \$200 for international flight (\$100 for Brazil flight)	\$175 for domestic flight; \$100-\$175 for international flight	0	\$500 new member; \$450 renewal/\$50
Frontier	0	\$20/0	\$20/\$20	\$50/\$50	\$75/\$75	\$75	0	\$300 new member; \$250 renewal/\$35
Hawaiian	0	\$23 online; \$25 at airport; \$17 for flight within Hawaii/0	\$32 online; \$35 at airport; \$17 for flight within Hawaii/0	\$125; \$25 for flight within Hawaii/\$105 or \$150	\$50; \$25 for flight within Hawaii/Not accepted cq	Not accepted	0	\$249/NA
JetBlue	\$2	0/0	\$35/\$35	\$75/\$75	\$50/\$100 ²	\$75	0	NA
Southwest	0	0/NA	0/NA	\$50/NA	\$50/\$50	\$50	0	NA
Spirit	0	\$28 online; \$38 at airport/ \$33 online; \$43 at airport	\$35 online; \$45 at airport; \$40 online; \$50 at airport	\$85 online; \$95 at airport/ \$90 online; \$100 at airport	\$50 (\$25 for bag 41-50 pounds)/\$100	\$100 ⁴	\$30 online; \$35 on telephone; \$40 at airport	NA
United	\$2	\$25/\$25	\$35/\$50	\$100	\$100 for domestic flight; \$200 for international flight; \$200 for domestic flight; \$400 for a North America flight to another continent	\$100 for domestic flight; \$200 for international flight	0	\$475 new member or renewal/\$39 online; \$50 at airport
US Airways	\$2	\$25/0 or \$25	\$35/0-\$70	\$125/\$85-\$200	\$90 for domestic flight; \$85; \$90 or \$150 for international flight)/\$175; \$175 or \$85 for Brazil flight	\$175; \$85 for Brazil flight	0	\$450/\$29 online; \$50 at airport

1 = Curbside fee is in addition to other bag fees; 2 = For bag weighing 71-99 pounds; 3 = \$49 for bag 62-70 inches; \$79 for bag 71-80 inches; 4 = For bag 62-79 inches; 5 = For bag 62-80 inches

(3) サウスウエスト等の、運輸省新消費者保護規定執行停止要求 不承認

ワシントンの米控訴裁判所は、Southwest, Allegiant, Spirit の 3 社が米運輸省の新消費者保護規則の一部の執行停止を求めた裁判を却下した。控訴裁判所は、執行停止を求めするために必要となる原告の甚大な被害や回復困難な損害が立証されていないとして、この裁判を棄却した。運輸省が、執行停止を求められた規則の施行を来年の 1 月 24 日に延期したので、原告達の被害や損害の計測事態が困難となってしまっている。

原告の航空会社 3 社が求めていた執行停止規則は、税やフィーを含めた運賃総額の表示、予約後 24 時間の支払い猶予（手数料無し取消可）、e-チケットのコンファーム時点の無料手荷物アローアンスと手荷物手数料の開示、航空券購入後の適用運賃値上げの禁止。

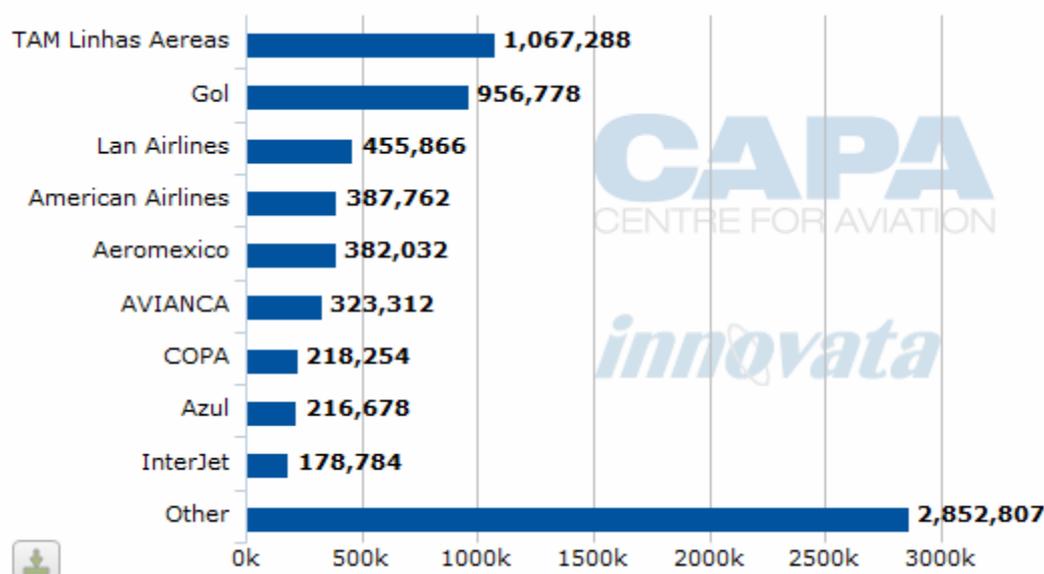
(travelweekly.com, 9/2-/2-110)

(4) LAN チリと TAM ブラジルの合併が承認された

南米チリの自由競争保護裁判所（Tribunal for the Defense of Free Competition）は、9 月 22 日チリの LAN とブラジルの TAM の合併を、幾つかの条件付きで承認した。ブラジルの経済擁護行政委員会（CADE）の承認が得られれば、2012 年の第 1 四半期にも合併が実現する。合併会社 LATAM は、南米第 1 位、世界第 11 位の航空会社となる。アナリストは、合併会社の時価総額が \$12.14bn に達すると言っている。

(livetradingnews.com, 9/24/2011)

Capacity to/from and within Latin America by airline (seats per week, 12-Sep-2011 to 18-Sep-2011)



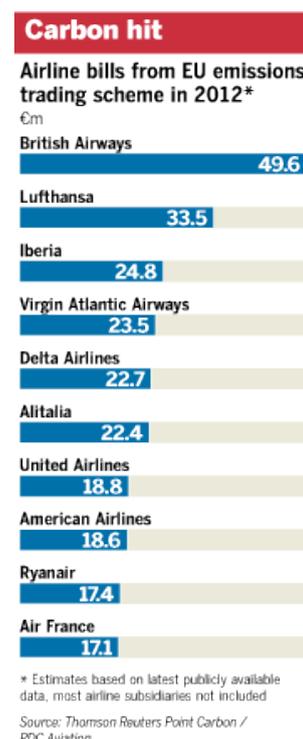
【欧州&アフリカ】

(1) カーゴラックスが B747-8F のデリバリーを土壇場で延期

ルクセンブルグの貨物航空会社 Cargolux が、9月19日に予定された B747-8F の引き渡しを土壇場で延期した。契約条件が問題となっている模様である。デリバリー遅延に対する違約金が原因の火種と言われている。B747-8 は、開発が2年間遅れた。Cargolux は、B747F×15機を保有する世界第9位の航空貨物輸送を誇る会社で、B747-8F×13機を発注している。(wsj.com, 9/17/2011)

(2) 英国航空の CO2 排ガス費用は €50m

欧州連合は、2012年1月1日から CO2 排ガス取引制度 (ETS) に航空を取り込む。米国、中国、ロシアなどの欧州以外の諸国は、EU の一方的なローカル制度の域外適用が国際法に違反すると強硬に反発している。Thomson Reuters Point Carbon のレポートによると、BA の年間 ETS 支払額は €50m に及ぶと試算されている。ETS では、アローアンス以下の企業は排ガス権を売る事ができるが、反対にアローアンスを上回る企業は排ガス権を購入しなければならない。アローアンスは、航空機の燃費性能や旅客の搭乗率などを根拠に決定される。航空会社別の公的なアローアンスは、今月には発表されるだろう。Point Carbon の試算によると、BA のアローアンスは既存の排ガス排出量の 81%となっている。米国企業の平均は 64%、中国企業の平均は 63%と試算されている。(FT.com, 9/18/2011)



(3) KLM のツイート “ライブリプライ”

<http://www.youtube.com/user/KLMRoyalDutchAirline>

(4) 欧州で再びコンソリ旋風

欧州で、再びコンソリデーションが始まりそうだ。Finnair の CEO は、欧州ではフラッグキャリアが多過ぎるので、コンソリが不可欠になると言っている。Finnair は、英国のリジョナルキャリア Flybe と合弁航空会社 Flybe Nordic を立ち上げている。そして先月フィンランドの国内線 Finncomm Airlines を買収した。Finnair の IAG (BA+IB) による買収だって考えられなくもない。欧州では、2004 年の AF+KLM、2005 年の LH+Swiss、2009 年の LH+OS+BMI とコンソリが続いた。IAG CEO Willie Walsh は、潜在的買収先に BMI, Tap Portugal, Aer Lingus 3 社を挙げている。LH が TAP を買収して LATAM と提携するラ米路線強化策を実行すれば、IAG にとってはこの上ない脅威と

なるだろう。(FT.com, 9/19/2011)



(5) エアバス長期航空機需要予測

Airbus が、長期 (20 年) 航空機 (100 席以上) 需要予測を 9 ヶ月前の 26,000 機から 27,800 機 (3.5 兆ドル) に拡大した。アジアの旺盛な需要を反映した結果である。新規需要の 1/3 以上がアジアからの需要で構成している。世界の航空旅客需要は、過去 30 年間の需要増率 +5%を下回る年率 +4.8%で増加すると予測している。インドと中国の航空旅客需要は、それぞれ年率 +9.8%と +7.2%と他を引き離す。エアバスの中国市場のシェアは今年末で 47%となるだろう。2013 年には 50%を超えるだろう。今後 20 年間で 4,200 機を中国で販売する計画だ。

エアバスとボーイングの長期需要予測は、所々で食い違いを見せている。エアバスの向こう 20 年間の大型機の需要は、スーパージャンボ A380 を含めて 1,781 機とボーイングの予測を 2 倍上回る。20 年後の世界の 100 席以上の旅客機の機数では、エアバスが 31,500 機と予測しているのに対してボーイングは 36,030 機だ。ボーイングは、旅客需要の増率を +5.1%と予測している。(nytimes.com, 9/19/2011) (wsj.com, 9/19/2011)

(6) ルフトハンザ、プロフィットワーニング発出

LH の 8 月の旅客収入が予算を下回った。LH が、9 月 20 日、今年度の営業利益が昨年度の €876m を下回ることになるというプロフィットワーニングを発表した。2011 年の供給拡大計画 +12%を 7 月に +6%に縮小したが、これを更に見直す予定だと言っている。AF/KLM も、7 月の上半期決算発表時に、今年の長距離路線の供給を +5.1%増から +2.7%増に減少させた。IAG (BA+IB) は、今の所は当初計画の +7%~+8%の供給拡大を維持しているが、世界経済の低迷に対応して 早晩これを見直すことになるだろう。(FT.com, 9/20/2011)

(7) エアーベルリンの大幅コスト削減計画

Air Berlin が、2012 年に▲数千万ユーロのコスト削減を通じて、営業利益 +€200m を達成する計画だ。フリートは 170 機から 152 機に▲18 機減少させる。(wsj.com, 9/21/2011)

(8) 空港拡張をしないと、英国は▲14bn の遺失利益を発生させてしまう

コンサルタント Frontier Economist は、LHR 空港のスロット不足が既に英国経済に毎年 ▲£1.2bn の損害をもたらしているとレポートしている。貿易が、フランスやドイツの接続が良い地点に奪われていると警告している。そして政府に対して中国等の新興諸

国との貿易を拡大するための信頼置ける航空政策の立案を求めている。連立新政権は、LHR の 3 本目の滑走路建設計画を破棄した。BAA は、短期的な空港容量の拡大のために 2 本の滑走路を同時に着陸と離陸に使用する、所謂ミックスモードの採用を当局に求めているが、近隣住民の反対に遭い実現されていない。このままでは欧州最大の LHR は、2021 年には旅客数で FRA や PAR に抜かれてしまうと Frontier は言っている。事実 LHR は広東との路線を有していない。2021 年には、空港容量不足による英国の経済的損失は年間▲£1.6bn に拡大するだろう。今後 10 年間の損失の合計は £14bn に達するだろう。Frontier のこのレポートは、BAA が調査を依頼している。(FT.com, 9/22/2011)

	LHR	FRA	PAR
北京／上海／広東 年間便数	698/621/0	1,032/1,110/211	964/1,323/290
新興諸国 日間便数	22	27	25
主要新興諸国 年間席数	6.0m	8.0m	6.4m

(9) BMI ヒースロー6 スロット売却

BMI が、LHR スロット 6 発着／日を IAG (BA+IB) に売却した。BMI の親会社 LH は、今月 BMI を売却すると発表した。IAG や VS や Etihad (ア首連) がこの売却に興味を示していると言われている。LH は、スロット売却は BMI の売却とは関係しないと述べている。(wsj.com, 9/23/2011)

(10) イージージェット創業者、臨時株主総会の要求を取り下げ

EasyJet の初配当実施発表後に、同社の創業者で大株主の Stelios Haji-Ioannou が、臨時株主総会の開催要求を取り下げた。EasyJet は、9 月 30 日までの 12 ヶ月間の配当 9 ペンス／株を支払うと 9 月 22 日に発表した。そして 35 ペンス／株の特別配当の実施を提案した。EasyJet の 38%を保有している Stelios は、この配当で £70m を得ることになる。EasyJet が配当を実施するのは、これが初めて。Stelios は、臨時株主総会で、プロフィットワーニングの原因となった過大な供給拡大計画 (A320×35 機の発注) を承認したとして、取締役の Rigas Doganis の退陣を要求していた。(wsj.com, 9/23/2011)

【アジア&中東】

(1) カンタスでスト

QF でグランドスタッフの 9 月 20 日のストにより、豪発便 55 便が欠航ないし遅延して数千人の旅客がストランドした。ストを起こしたグランドスタッフは、手荷物取扱、機内食ケータラー、貨物部門の社員 4,000 人で労働協約の更改条件と▲1,000 名のレイ

オフに反対している。(channelnewsasia.com, 9/20/2011)

(2) 中国が低空域を 2015 年に完全解放

中国が、より多くのプライベートジェット機の運航を可能にするために、低空域を 2015 年までに完全開放すると期待されている。 Honeywell は、中国のビジネスジェット機の機数が 今度 5 年～6 年の間に 150 機から 700 機に増加すると予測している。

中国は、国産航空機を開発している。 ARJ-21 (70 席～110 席) と C919 (150 席) だ。 Honeywell は、2016 年就航予定の C919 (150 席) の主要部品の提供者だ。

ARJ-21 の 2011 年末のデリバリーが、技術上の問題のために困難となった。 安全に関する認証取得が間に合わないためと説明されている。 ARJ-21 の当初のデリバリーは、2009 年 9 月頃とされていた。 今回の遅延で、2 年以上も遅れることになる。(channelnewsasia.com, 9/22/2011)

(3) タイガー航空、インドネシアのマンドラ航空買収

Tiger Airways Holdings (シンガポール) が、インドネシアの PT Mandala Airlines の 33% を買収することに合意した。 Mandala は、現在 財務リストラの最中で、資本の 51.0% を Saratoga Group が保有し、16.0%を以前からの株主と債権者たちが保有している。 Mandala は、Tiger の LCC ビジネスモデルを採用して A320 による飛行時間 5 時間以内のインドネシア国内線を運航する。(wsj.com, 9/23/2011)

ホテル & リゾート

(1) ブラックストーン、ミントホテル買収

世界最大の米バイアウト企業の Blackstone が、英国の Mint Hotels ブランドを保有する City Inn Ltd.を、City Inn の創立者と Lloyd のプロパティ投資部門である Uberior Ventures から、およそ£600m で買収することとなった。 Blackstone は、この買収で TPG に競り勝った。 Mint Hotel チェーンは、英国で 7 ホテルとアムステルダムで 5 月にオープンした 1 つのホテル (何れも 4 つ星) を保有している。

City Inn は、3 月末時点で £417m のネット負債を保有し、3 月までの 1 年間で▲£245m の欠損を計上した。 2010 年 7 月には、Lloyd に対する負債返済の条件遵守に失敗した。 Blackstone は、Mint を Hilton ブランドに変更する予定だ。 2007 年に Hilton を \$26bn で買収した。 同社のホテル ポートフォリオには、Hilton の他に La Quinta, Equity Office Properties, the Waldorf Astoria, Boca Raton Resort & Club, Trianon Palace Versailles が存在する。(wsj.com, 9/16/2011)

(2) インキーパーズ、新たな買収者と交渉

Cerberus Capital Management から買収契約を破棄された Innkeepers USA Trust が、米プライベートエクイティ企業 Five Mile Capital Partner LLC と \$1bn による 64 ホテルの売却交渉を行なっている。この交渉が成立すれば、Innkeepers は 2010 年 7 月に申請したチャプター 11 から離脱することが可能になる。(wsj.com, 9/17/2011)

(3) REIT のコスト優位性失墜

ホテルの売買が息を吹き返してからは、REIT が取引の中心となっていた。2011 年の多くの取引は、REIT による安い資本コストの調達でプライベートエクイティ企業を追い出して資産を買収した。ところが、資本市場の不安定化により REIT の優位性が崩れ始めている。株価が \$5.50 に低下した Sunstone Hotel Investors は、現在買収物件を探す事を中止した。Chesapeake Lodging Trust は、今年に 6 件の取引 \$466.55m を成功させた。しかし株価は 8 月 1 日以来 ▲25.8% 低下して \$15.84 を付けている。Baird/STR Hotel Stock Index は、8 月に ▲14.9% 低下して 9 月 16 日に 1804.04 を付けた。(HotelNewsNow.com, 9/19/2011)

(4) ウィリアムヒルがモバイルの賭博オペレーター買収交渉開始

William Hill (英) が、モバイルのゲームオペレーター Probability (Aim 上場企業) の買収交渉を開始している。Probability は、ジブラルタルでライセンスを取得した低コストの運が左右するハイボリューム賭博(カジノやスロットゲーム)を主に扱っている。主要ブランドは Lady Luck's。Probability の 3 月に終了した年度のネットゲーミング収入は、前年度比 +14% 増の £5.4m であった。しかしジブラルタルへの移転費用などの特別費用の計上で、税前損失 ▲£1.1m を計上した。時価総額は £13m。賭博エクステンジグループの Betfair のモバイル機器による至近四半期の賭博回数が、倍近く増加している。1/3 以上の顧客がモバイル機器を使用していると言っている。モバイルによる賭博の人气が急速に高まっている。Global Betting and Gaming Consultants は、モバイル賭博が今後 2 年間で 11% を構成する予測している。(FT.com, 9/19/2011)

(5) ハイアットが、新ブランド“ハイアットハウス”を立ち上げる

Hyatt が、Summerfield Suites × 38 と新たに買収した Hotel Sierra × 16 をエクステンデッドステイの新ブランドの Hyatt House にリブランドする。ブランドの変更は 2012 年初頭までに完了する。また今後 12 ヶ月間に 54 ホテルの改修とアップグレードを予定する。Smith Travel Research によれば、米国のエクステンデッドステイは好調で、そのオキュパンシーは昨年を +2.9%p 上回って 73.5% に上昇している。RevPAR は +8% 増加して \$57.11 となっている。(travelweekly.com, 9/20/2011) (wsj.com, 9/20/2011)

(6) フルチルト役員、ねずみ講容疑で捜査

世界ポーカー大会のチャンピオン Howard Lederer と Christopher Ferguson とその他の Full Tilt Poker 役員が、ねずみ講容疑で取り調べを受けている。 Full Tilt は、既にオンライン違法賭博と銀行詐欺でマンハッタンの堅持当局によって摘発されている。 Lederer と Full Tilt 役員は、ねずみ講により \$440m 以上を搾取したと見られている。(FT.com, 9/20/2011)

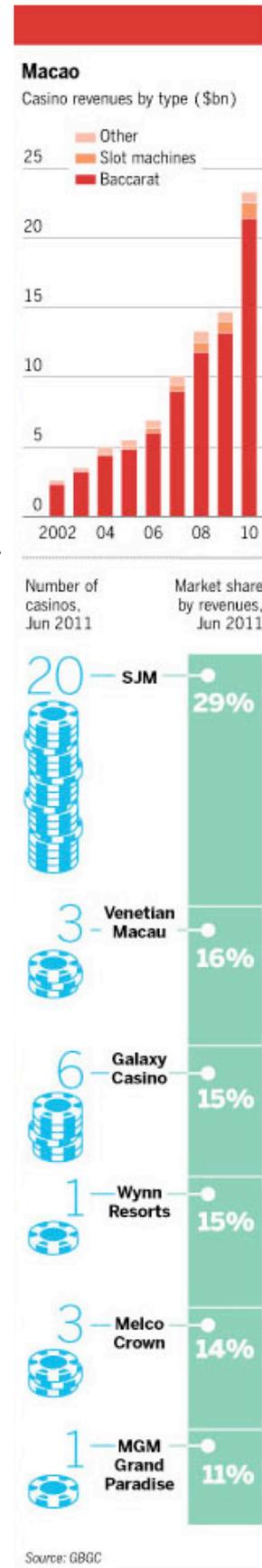
(7) EU、デンマークのオンライン賭博規制承認

欧州委員会がデンマークのオンライン賭博市場の規制緩和を承認した。 ランドベース賭博企業も低い税率（グロス賭博収入の 20%）をオンライン賭博企業に課すデンマークの計画が、政府補助に相当するとランドベースの賭博企業から指摘されていた。 欧州委員会は、“市場の自由化のポジティブな効果が、税率の不一致の問題を相殺する”として、デンマークのこのオンライン賭博市場規制緩和を承認した。 このデンマークのオンライン賭博市場が、他の EU 域内諸国のオンライン賭博市場の規制緩和の雛形となるだろう。(FT.com, 9/20/2011)

(8) マカオ カジノの多角化への挑戦

マカオのカジノ収入が今年 \$34bn に達するだろう。 これは、ラスベガスの 5 倍の規模だ。 今日では、毎月 250 万人がマカオにやって来る。 しかしその 55%が賭博をしにやって来る日帰り客だ。 マカオ訪問者の平均ホテル滞在日数は 1.4 日とラスベガスの 3.6 日を大きく下回る。 マカオ政府の収入の 80% は賭博税収からだ。 政府は、賭博以外に会議やエキジビションを増加させたがっている。

カジノは、賭博以外の施設（会議場やエキジビションホールやテーマパーク）の建設にも努力しているが、ROIC（return of investment capital）を重視する余り儲かるカジノの建設に集中している。 The Venetian の初年度の ROIC は 5.8%なのに対して、2004 年にオープンしたカジノ中心の Sands Macau のそれは 31.8%である。 2015 年まで多角化リゾートをオープンしない Wynn Macau の ROIC は、昨年 89.1%を記録した。 それに非



賭博事業拡大となれば香港や広東の会議やエキジビション施設と競争することになる。
マカオの脱賭博（多角化）の道程は遠いようだ。(FT.com, 9/21/2011)

編集後記

日本のオンライン市場はどのくらい？（2）

- 航空・宿泊・鉄道・カー・バス・クルーズの 2010 年の総販売額は 約 7.8 兆円と推定される。（日本法人の販売額の集計）
- オンライン市場は 2.2 兆円、オンライン化率は 28%と推定される。
- 日本のオンライン化率は、数年先には欧米並みの 40%～60%に達すると想定される。

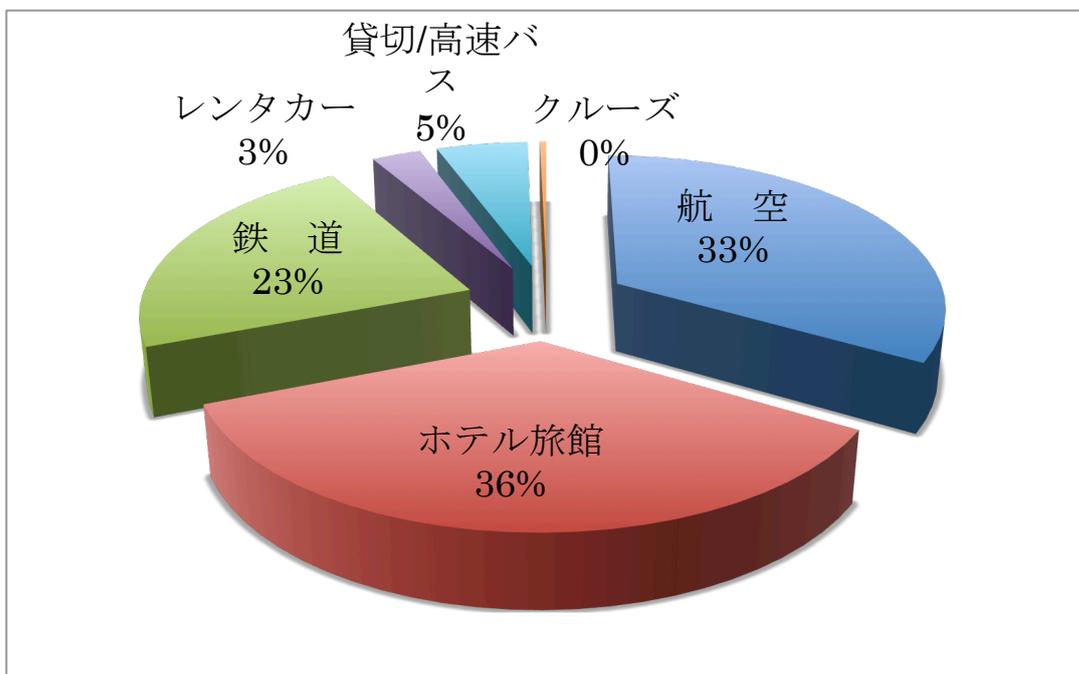
以上は、フォーカスライト Japan の 2010 年 10 月～11 月にかけてのサプライヤー各社の聞き取り調査などに基づく推定である。フォーカスライト Japan では、「日本のオンライン旅行市場の概況」を来春に発行する予定です。

(単位：百万円)

	2010年		
	総販売額	オンライン	率
航空	2,620	981	37%
ホテル旅館	2,793	840	30%
鉄道	1,770	399	22%
レンタカー	220	27	13%
貸切/高速バス	410	?	?
クルーズ	28	?	?
合計	7,841	2,247	28%

(このレポートは、平成 23 年 1 月 24 日付きの「情報 463 号」の編集後記の続きである)

日本の旅行市場の 総販売額 (2010年推定)



(今週号では、編集人の都合により **水運**、**陸運&ロジスティック**、**その他** のニュースを、お休みとさせて頂きました。)

表紙：

神無月の菊と八つ手
(部分)

木版画 一版一色

H 230mm × W 230mm

1996年10月作

TD 勉強会 情報 499 (以上)