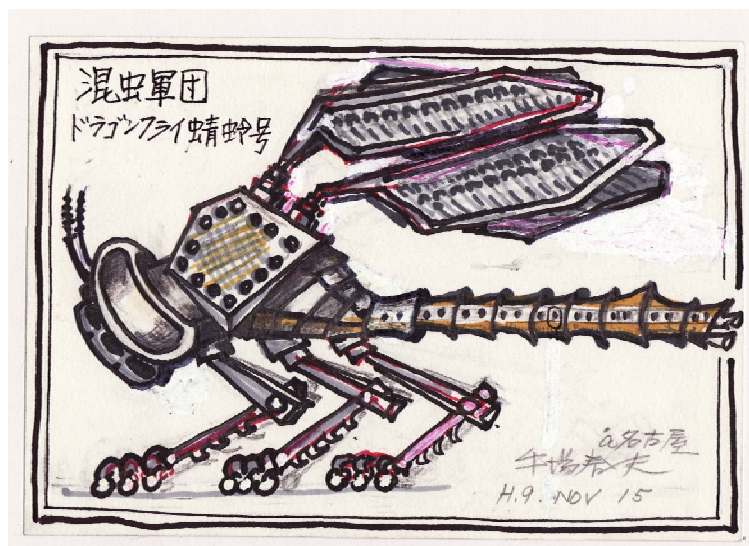


平成 20 年 12 月 1 日

TD 勉強会 情報 351

1. 官僚制が 米航空セキュリティーを行詰ませる
2. 米航空会社、需要減少最中に業績向上させられるのか
3. その他のニュース



1. Bureaucracy bogging down air security programs, says GAO

官僚制が 米航空セキュリティーを行詰まらせる

米会計検査院 (GAO) の報告書 “Department Homeland Security – Billions Invested in Major Program Lack Appropriate Oversight” が、余りにも多くの当局と重複する規則が、航空セキュリティーの確保のために費やされていると、米国土安全保障省の管理体制を批判している。この報告書は、以下を指摘している。

- ✓ Transport Security Administration (TSA) と Customs and Border Protection (CBP) の レポーティング業務が重複している。 両者間の調和がとられていない。
- ✓ 注目されているプログラムである Secure Flight と Registered Travel は、エンフォースメント レベルにおける重複が多く旅行者の遅延に繋がっている。
- ✓ Registered Travel =事前に身分確認を済ませ、個人情報と共に電子生体情報を格納したカードを\$100 で購入した旅行者を、空港のセキュリティー レーンを迅速通過させるプログラム。 民間会社に、このプログラムの運営がライセンスされているが、航空会社や空港が、迅速通過レーンのスペース確保に苦しんでいる。 また航空会社の特別接遇サービスともバッティングしてしまう。
- ✓ Secure Flight = 航空便搭乗者を政府のテロリスト要注意人物リスト — no-fly list — と照合するプログラム。 当局と航空会社間で、照合作業の実施方法で摩擦が絶えない。 TSA は、航空会社に代わって照合作業の実施を行うことを検討している。
- ✓ Secure Flight は、TSA から DHS に承認申請が提出されているが、DHS では何のアクションも取られていない。 GAO は、2つのプログラムの相互間の調整が必要だと言っている。

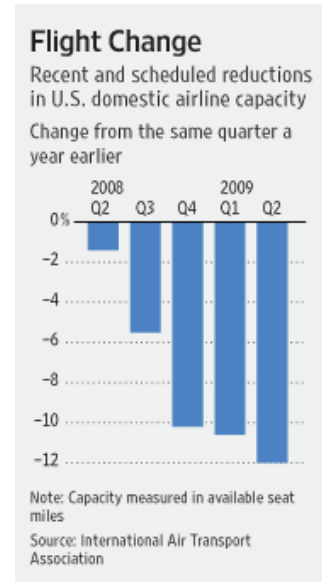
旅行や航空業界は、早くから GAO が指摘している事項について批判しているけれども、官僚制が重複の改善や調整の促進の足枷になっていると非難している。 彼等は 9-11 事件直後のセキュリティー強化に対する熱狂的且つ妄信的な対応を改める時に来ていると言っている。 行き過ぎたセキュリティー対策を見直すべきだと主張し、次期オバマ政権におけるレビューを求めている。 ■

wsj.com, 11/28/2008

2. Airlines Weather Turmoil as Slump Cuts Demand

米航空会社、需要減少最中に業績向上させられるのか

- ✓ 景気低迷に伴い航空旅客需要が減少している。
- ✓ 米航空会社は、燃油費高騰に対応して既に国内線の供給を大幅に削減している。既に需要減少に対応した供給削減を実施済みだと言っている。
- ✓ 燃油費の大幅な値下げが発生している。
- ✓ Merrill Lynch のアナリストは、供給削減と燃油費低下の相乗効果により、米航空業界は、来年 +\$2bn の利益を計上すると予想している。前は▲\$4bn の欠損を予想していた。
- ✓ 米国空会社は、他産業に比して金融危機のインパクトが小さい業界だと言われている。財務的に困窮していた航空会社は、以前から厳しい債務条件を飲まされて来ており、ほとんどが長期債務に依存している。
- ✓ また、信用市場の収縮は、新規参入企業の市場参入に必要なファイナンスを困難にする副次効果も存在する。
- ✓ 流動性強化のために、各社はこぞってアラカルト運賃収入を増加させている。
- ✓ しかし、より大きな需要減少が発生する場合には、業績向上とは行かないのかも知れない。



3. その他のニュース

旅行流通・TD

(1) トラベロシティー ビジネス、レディアスに参加

Travelocity Business が、法人旅行社のネットワークである Radius に参加した。 Radius は、Travelocity の北米と欧州の法人顧客に対する地域的なサービスを補完する。

Travelocity Business は、\$800m 以上の年間法人旅行支出を取り扱っている。 Radius は、80 カ国に年間旅行販売額 \$20bn を誇る 90 旅行社会員を有している。(travelweekly.com, 11/20/2008)

(2) GDS が、バラバラ航空運賃（アラカルト運賃）取扱開始

11 月 17 日から LAX のハリウッドで行われた PhoCusWright の年次総会で、Sabre がアラカルト運賃販売ツールのデモを行った。 この新ツールは、Attribute Based Shopping と呼ばれるもので、来年の或る次期にロールアウトが予定されている。

このツールを使えば、旅行社は、今まで GDS では取り扱うことができなかった 座席指定や受託手荷物料金などのアラカルト運賃の料金検索は勿論 予約を行う事が出来る。例えば DAL=SLC の往復直行運賃を検索すると、画面の右側上部に各種のバラバラ化されたサービスを照合する箱が表示される。 座席指定と 2 つの受託手荷物をチェックすると、基本運賃 \$281 に加えて、座席指定 \$15、1 個目の手荷物 \$15、2 個目の手荷物 \$25 の合計運賃 \$336 が表れる。

Travelport は、同社の GDS で AC のアラカルト運賃の販売を既に可能にしている。

Amadeus は、柔軟性に富んだ GUI を伴うアラカルト運賃販売の Airline Retailing Platform を 4 月に発表している。 このシステムは、来年のカットオーバーが予定されている。(travelweekly.com, 11/24/2008)

(3) ミーティング計画者用ソーシャルサイト

StarCite の創業者 John Pino が、ミーティングとイベントの計画立案者用のコミュニティサイト i-Meet を立ち上げた。 電子 RFIs (request for information) は、計画立案者とサプライヤーを結びつける。 i-Meet への参加費は無料。 メディア オファリングとリード ジェネレーションから収入を上げるビジネスモデルが採用されている。

(travelweekly.com, 11/24/2008)

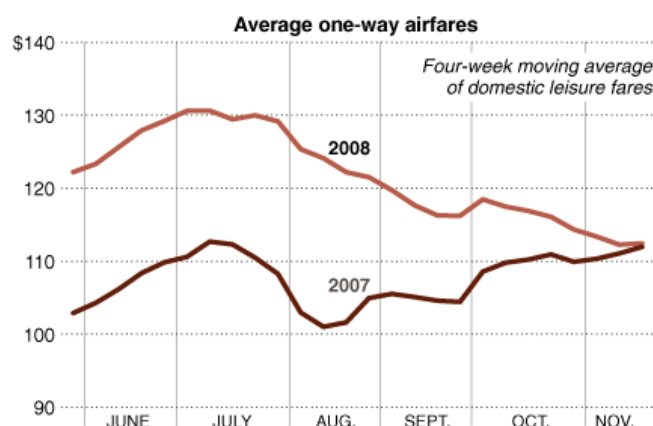
(4) 休暇シーズン需要低迷

勤労感謝とクリスマスの休暇シーズンの旅行需要が低迷している。航空会社やホテルは、座席や客室を埋めるのに四苦八苦している。サプライヤーが大弱りになっているのに反して、バーゲンを期待している旅客にとっては、またとない機会が訪れている。全米自動車協会 AAA は、勤労感謝休暇需要が前年比▲1.4%減少して 4,100 万になると予想している。ホテルのオキュパンシーは、2001 年と 1970 年代初頭と比肩するほどの大幅な下落に直面するだろう。昨年の 58%から 53%に下落するだろう。全米航空協会 (ATA) は、過去 7 年間で初めて勤労感謝休暇シーズンの需要が▲10%減少すると予想している。そして、事前購入運賃の平均が 7 月の \$135 から \$117 へ▲13%低下している。下表は、割引の実態である。

Ski.com	Steamboat Springs 宿泊施設	▲50% クリスマス及び年末年始
AA 航空	WAS=MIA RT	\$310→\$212 クリスマス週
AA 航空	DTT=ORD RT	\$185→\$119 クリスマス週
Expedia.com	MIA=Bahama5 日間クルーズ	\$99 1泊\$25の超格安クルーズ
jetBlue	NYC=Richmond 週央 OW	\$49
jetBlue	NYC= SFO Burbank OW	\$125 12月15日まで
BA 航空	NYC=LON RT	\$396 税 fee 抜き 先週 3 日間限定販売
Eurofly	NYC=ROM RT	\$559 税 fee 抜き、燃油 S/C 込み
AA 航空	NTC=LON RT C クラス	\$10,000→\$1,784 税 fee 抜き

Better Fares for Those Who Waited

This year, as opposed to last year, posted airfares have fallen since summer. So a flier who waited longer to buy a ticket for the holidays or a winter getaway could have gotten a better deal.



Source: Harrell Associates

THE NEW YORK TIMES

(nytimes.com, 11/25/2008)

(5) アメックスの銀行持株会社ステータス資格取得、旅行業界無反応

American Express が銀行持株会社資格を取得した。つまり、世界最大の旅行社が銀行保有となったことになる。AmEx は資格取得後、政府に\$3.5bn の公的資金援助を請求した。公的資金を取得してその内の幾らかを旅行業に充当することにでもなれば、他の旅行社に対して不公平となる。旅行業界は、1960年代から1990年代にかけて、不公平な競争を誘発するとして、州と連邦銀行の旅行業への進出に反対した。しかし、今日では、この問題は他の問題の陰に隠れてしまって大きな問題とはなっていない。旅行業界は、AmEx の銀行資格取得に対して無反応な姿勢を見せている。(travelweekly.com, 11/26/2008)

(6) オンライン販売伸びず、景気低迷がサイバースペースにも影響

市場調査企業 comScore によると、11月23日までにオンライン小売り販売が▲4%低下して \$8.2bn となった。今まで二桁の成長を誇って来た、景気低迷とは関係ないと見なされていたオンライン販売でも、その影響が出始めている。comScore は、11月と12月のオンライン小売り販売は前年並みとなるだろうと予測している。景気低迷が始まる前の1月から9月の9ヶ月間のオンライン販売は、前年比 +9%増の \$102.1bn となっている。(wsj.com, 11/26/2008)

(7) チューイ、ホリデーパッケージ催行数削減

Tui Travel (英) が、来年夏期のホリデーパッケージを▲16%削減する。昨年 Tui (独) と First Choice (英) と合併して設立された Tui Travel は、当初▲6%の供給削減を予定していたが、現在の予約が前年の同時期の予約に比して▲17%低下しているために一層の供給削減に踏み切る。供給削減に伴い、平均販売価格は +10%上昇している。取消は、6.6%から7.7%に若干増加している。Tui Travel は、9月に終了した会計年度で、前期比▲£490m 減益の▲£18.4m の税前欠損を計上した。これには First Choice との合併費用が計上されているため、これ等の一時的特別費用を除去すると £319.7m の税前利益計上(増益£96.9m)となる。収入は、+9%増の £13.9bn。同社は、年末に1株当たり 6.9p の配当を実施する。(通期配当合計は 9.7p となる。)

Thomas Cook は、予約量▲4%低下に対応して、9月に来年夏期の供給を▲6%削減すると発表している。

Holidaybreak (specialist travel company) は、先行きの市場の不安定化に対応して、最終配当を大幅にカットすると11月27日発表した。(FT.com, 11/27/2008)

空 運

(1) 米混雑空港で3本の滑走路がオープン

WAS Dulles、CHI O'Hare、SEA Tacoma の3空港で、新たな滑走路がオープンした。運輸長官 Mary Peters は、新滑走路の開業で年間33万回の発着枠が増加すると言っている。連邦政府は、これ等の滑走路の新設に federal airport improvement program の資金から \$643m を支払った。(travelweekly.com, 11/21/2208)

(2) 英国、航空税導入中止、航空旅客税を値上げ

英財務省は、航空旅客税 (APD) を抜本的に見直して、より環境問題への対応を促進させる税体系の導入を1年かけて検討して来たが、11月24日、この検討を諦めて現行の APD を値上げすることを決定した。

APD は、航空便の運航距離により比例して課される人頭税。豪州、NZ、アルゼンチン、チリ行きの便が最も高いケースで、現行の Y クラス £40 が2009年11月から £55 に、そして2010年10月からは £85 に値上げされる。プレミアムクラスは、現行 £80 が £110 になり、そして £170 に値上げされる。欧州域内は、£11 から £12 になり、2010年の11月には £13 になる。APD による税収は、2008/2009年の £1.97bn が、2011/2012年には £3.06bn になると予想されている。

航空会社は、この値上げに反発している。

米国の Airline Transport Association は、英国領空以外の航空便に対して課税するのは違法であると主張している。そして、これは、環境問題を口実にした増税にしか過ぎないと言っている。

Ryanair は、政府は1990年代半ばから環境問題への対応のために APD を導入しておきながら、1ペニーも航空の環境問題へこの税収を使用していないと非難している。

BA は、一便ごとに課税する航空税の導入が回避されたことを評価しているけれども、2段階に亘る値上げと、課税範囲に2つの遠距離帯が設けられたことに反対している。そして、航空が、理屈無しに税収の標的にされていると非難している。

easyJet (航空税の導入に賛成していた) は、このシステムでは環境問題に対応して来た航空会社とそうでない航空会社の課税面での差別化が全く反映されていないと批判している。Association of British Travel Agents は、高額課税による需要減少を恐れている。(FT.com, 11/25/2008) (travelweekly.com, 11/25/2008))

(3) エアアジア X、来春 KUL=STN 線開設

- AirAsia X は、今年 約 362m リンギ (95 億円) を売り上げる。 来年は 1.0bn リンギ (264 億円) の収入を得るだろう。 そして 2010 年には \$1bn 企業となるだろう。
- 2013 年までに A330-300 型機×25 機を受領する。 そして、少なくとも 30 の路線を開設するだろう。
- 豪州 5 都市、中国 5 都市、インド 4 から 5 都市、韓国 2 都市、日本と中東 2 から 3 都市に飛行したい。
- 1970 年代の Freddie Laker の Skytrain、1980 年代の米国 Peoplexpress、そして最近の新興企業 香港 Oasis (2006 年 10 月 HKG=LGW 開設)、Zoom Airlines (2007 年 6 月 NYC=LGW 開設) と長距離 LCC の失敗が後を絶たない。 AirAsia X は、低運賃、低コスト、長距離航空会社の成功に挑戦する。
- 2 クラス編制の客室コンフィギュレーションとし、インターライニングは実施しない。 無料の空港ラウンジも作らない。 機内食は有料とし、航空機の日間稼働時間を何と 18.5 時間まで高める。 今までの最も効率の良い航空会社でヤット達成した 17 時間を上回る極めて野心的な目標を掲げている。
- 来年 3 月に KUL=STN 週 5 便を開設する。 運賃は、現行比で▲40%から▲50%引きとする。 開設記念運賃として片道 £99 を設定する。 平均運賃は、約片道 £150 となる。 総座席のおよそ 20%が最低運賃販売用席となるだろう。
- KUL=STN 線は、アジアと欧州の LCC の 2 つの拠点を結ぶ。 STN から先は、Ryanair, easyJet, Air Berlin などの欧州の LCC の路線網と繋げて欧州域内の目的地との連結が可能となる。 また、LON=豪州市場の競争を促進させるだろう。
- AirAsia X (Richard Branson が 16%出資) は、現在 Gold Coast、杭州、パース、メルボルンの 4 路線を展開。 中核路線は、KUL から 7 時間の飛行圏内となる。 2009 年の新路線は、STN 以外に Amristar (インド)、天津が計画されている。
- 2001 年に創立された AirAsia は、現在 87 機の一本通路機により、東南アジア、豪州、中国、インドに 50 路線を展開している。 創立者の Tony Fernandes は、最終的には KUL=STN に毎日 5 便のシャトル便を飛ばしたいと言っている。

(channelnewsasia.com, 11/24,26/2008) (FT.com, 11/25/2008)



(4) 小軽量ジェット機メーカー エクリプス破産法 11 条申請

超軽量小型機 (VLJ) メーカー Eclipse Aviation Corp が、11 月 25 日 破産法保護を申請した。 現下の経済危機が、特にビジネスジェット機とプライベート プロペラ機のメーカーを直撃している。

長引く製造問題、世界信用市場の収縮、VLJ の技術的トラブルのネガティブな報道に見

舞われていた Eclipse が、今月初め従業員 1,100 人に対する一次的な給与の遅配を起こしていた。65%の株主である欧州の ETIRIC Aviation は、Eclipse の資産獲得に動きつつあり製造を継続する計画を有していることを示唆している。

Eclipse 創立者 Vern Raburn の野心溢れる革新的な VLJ 機（当初価格 \$1.5m）を大量生産するという計画は、どうやら計画通りには行かなかったようだ。Raburn は、7 月に CEO の座を Roel Pieper に譲っている。Eclipse 社は、資産 \$100m から \$500m を保有しているが、負債は \$1bn に上っている。(wsj.com, 11/26/2008)



Eclipse Aviation is a pioneer maker of small, low-cost personal jets, like the one above.

（５）ルフトハンザ航空がイタリアで航空会社設立

LH が、11 月 27 日、Lufthansa Italia を設立し、フリート 6 機（A319 型機 139 席）により ミラノ Malpensa 空港から欧州 8 都市を結ぶ路線網を展開すると発表した。来年 2 月 2 日からは、BCN と CDG 毎日 3 便が予定されている。LH は、一方で新 AZ 株 20% 取得を諦めていないが、それよりも自社による独立新航空会社の設立を優先させる模様。アナリストは、新 AZ と AF/KLM との提携が実現するだろうと予想している。BCN, CDG 路線開設の 4 週間後に、BRU, Bucharest, BUD, MAD が開始される。その後 LHR, LIS が追加される。(FT.com, 11/26/2008)

（６）エアーベルリン第 3 四半期 増益 43%

LH に次ぐ独第 2 位の航空会社 Air Berlin の第 3 四半期決算は、+43%増益して 46m となった。収入は、+9%増の 1.06bn であった。不採算路線のカットにより、旅客数は 880 万人から 860 万人に減少した。先行きの見通しについて、現在の不安定な経済動向のために予測不可能であるけれども警戒が必要であると言っている。(nytimes.com, 11/27/2008)

（７）中国、航空会社に補助金支給開始

中国南方航空が、政府から 30 億元（420 億円）の補助金を支給された。中国 3 大航空会社で最も収支の悪い東方航空の株式が、11 月 27 日、上海と香港の証券取引所で売買が停止された。（東方航空は、10 月末時点で▲18.3 億元のヘッジ損を抱えている。）（国際航空は、▲\$454m のヘッジ損を抱えている。）アナリストは、東方航空が、多分 南方航空と同額の補助金を受け取るだろうと言っている。3 社の中で最良の成績を誇る国際航空が、補助金を受け取るか否かはハッキリしていない。南方航空が受け取った 30 億元は、“大海の一滴”にしか相当しない。この額から見て

も、中国政府が、補助金支給に消極的な政策を採っていることは明らかだ。他の業界も、補助金を欲しがっている。アナリストは、業界再編の動きが加速されると見ている。(wsj.com, 11/27/2008)

(8) 10月航空トラフィック 2ヶ月連続でマイナス成長、IATA

IATAの発表によると、10月の世界の航空トラフィックが2ヶ月連続（旅客）で低下した。IATAは、世界経済低迷による影響がますます色濃くなっていると警告している。

	10月実績	備考
旅客	▲1.3% (9月▲2.9%)	搭乗率▲2%p 75%
貨物	▲7.9%	5ヶ月連続マイナス
アジア太平洋	▲6.1% (▲6.8%)	搭乗率 72.2%に低下 貨物▲11% (国際貨物の45%)
欧州	+1.8%	大西洋需要前年並みを維持
北米	▲0.8% (▲0.9%)	貨物▲11.4%
ラ米	+4.5%	過去の二桁成長終焉
中東	+3.5%	過去の二桁成長終焉
アフリカ	▲13%	

(channelnewsasia.com, 11/27/2008) (wsj.com, 11/27/2008)

(9) BKK 空港 ロジスティックハブとしての機能喪失か

空港が封鎖された BKK の Suvarnabhumi 空港の混乱が長引けば長引くほど、東南アジアの主要ハブ空港としての BKK の評価が弱まるだろう。KUL, HKG, SIN のハブとの競争に置いて行かれることになる。代わりに脚光を浴びるのが、ベトナムのホーチミン Tan Son Nhat の空港だ。ラオス、ミャンマー、カンボジアへの潜在的ハブとして機能する安定した運営が保障されているこの空港の価値が高まりつつある。(channelnewsasia.com, 11/27/2008)

(10) アエロフロート嘗ての栄光無くす

ロシアのナショナルフラッグ Aeroflot が、ソビエト時代の栄光を無くしている。ロシア首相プーチンと近い Sergei V. Chemezov が率いる国営コングロマリットの Russian Technology の下に 11 社の航空会社が合併して設立された Russian Airlines が、Aeroflot の強敵に躍り出ている。保有機では、Aeroflot の 149 機に対して Russian Airlines は 300 機以上を保有している。

(*1992 年の Soviet Aeroflot の再編で、多くの国営航空会社が “babyfloat” に分割されたが、現在でも依然として 100 社以上の航空会社がロシアには存在する。)

Aerofloat は、エリツイン元大統領の甥 Valery Okulov が CEO で、現政権に批判的な大物 Aleksandr Y. Lebedev が Aerofloat 株の 30%を保有している。一方、Russian Airlines 株の 50%はモスクワ市が保有し、残りの 50%を Russian Technology が持っている。両社の株主の間には、互いに受け入れる事が出来ない政治的と個人的な溝が存在する。モスクワ市長 Yuri M. Luzkov (Lebedev が Luzkov 市政を批判している) と Chemezov は、政府に対して競争条件の均一化のために Aerofloat に支払われているモスクワ上空通過料 \$300m の撤廃を要請している。(nytimes.com, 11/28/2008)



Sergei V. Chemezov, a former K.G.B. colleague of Vladimir V. Putin and now a business titan.



Aleksandr Y. Lebedev, a major Aeroflot investor, has a prickly relationship with the Kremlin.

(11) キャセー航空、機材導入遅らす

CX がボーイング機約 35 機 (リスト価格\$9.5bn) の導入と香港の貨物ターミナル建設を延期する。35 機のデリバリー延期は、2009 年から 2011 年までの 3 年間の各年およそ 10 機が対象となる。ボ社は 3,734 機の発注残を抱えており、彼等にとっては CX の導入延期が大きなインパクトとはならないだろう。新機材の導入延期が、他のアジアの航空会社にも波及するかも知れない。(nytimes.com, 11/29/2008)

水 運

(1) シリウス スター 身代金支払い期限迫る

2週間前にソマリア沖で海賊にハイジャックされた大型タンカーSirius Star号の身代金\$25mの支払い期限30日が迫っている。ソマリア内の過激イスラム派(複数)は、船の解放を要求してSirius Starを攻撃すると言い出している。海賊は、攻撃に備えてSirius(200万バレルの原油を搭載中)を移動させている模様。船のオーナー企業と保険会社は、船舶保険金の支払いよりも少ない身代金の支払いに応じる可能性があるという。(FT.com, 11/24/2008)



(2) 中国、ピラエウス ターミナル建設

中国がギリシャとの間で、Piraeus港にトランスshipment用のコンテナターミナルを建設することで合意した。プロジェクト(€4.3bnに上る)の完成は、2014年が予定されている。中国国営コンテナ海運Cosco Pacificが・629mを投資してPiraeus港の既存ターミナルをアップグレードし、35年間のターミナル運営権を獲得する。中国は、Piraeus港に東地中海にハブの拠点を設置して、黒海沿岸市場への海路を確保する。しかし、Piraeus港の労働力の確保が問題になるようだ。今年にはドックの従業員の残業と週末シフトの禁止で荷動きが停止する事態が発生している。その影響で、コンテナ輸送量は、▲60%以上も低下している。(FT.com, 11/26/2008)

(3) バルク海運市況がメルトダウン

バルチックドライ インデックス(BDI)が、1987年1月以来最低の762ポイントに下落した。5月の11,793より▲93.5%の減少となる。ケープサイズの1日当たり備船料は、\$234,000から\$2,800に落ち込んでいる。ドライバルクが輸送する鉄鉱石、石炭、穀物の荷動きが大幅に減少しているからだ。特に鉄鉱石の最大の輸入国の中国の輸入量が低下している。過去10年間、世界のコモディティー需要の成長を牽引して来た中国の景気低迷が、今後の市況回復の見通しを暗くしている。(FT.com, 11/27/2008)

(4) 海運同盟が供給削減

世界最大の2つのコンテナ海運同盟が供給削減に乗り出す。

需要減少で、供給過多となっている上に、13,000個の20ftコンテナ(TEU)を輸送する新造コンテナ船の登場が、ますます需給関係を悪化させている。(FT.com, 11/25, 27/2008)

アライアンス	同盟企業	供給削減
Grand Alliance アジア＝米国航路	Hapag-Lloyd (独)、OOCL (香港)、NOL (シ)、Hyundai Merchant Marine (韓)、三井OSK (日)	16隻を9隻にカット
CYKH アジア＝欧州航路	Cosco (中)、Yang Ming (台)、川崎汽船会社 (日)、Hanjin (韓)	▲30% (既に24%削減済み) 香港欧州 20ft コンテナ \$2,000→\$200に下落
Maersk Line (デ) CMA CGM (仏)	世界最大のMaerskと世界第3位のCMA CGMが、来年5月から両社間で供給を調整する	

陸 運 & ロジスティックス

(1) 米加州高速鉄道計画

米カリフォルニア州で11月4日、高速鉄道事業を開始するための州債発行が52%の住民投票の賛成で採択された。 カフォルニア州高速鉄道当局は、今後 日本や欧州の技術協力を得て事業計画を進めて行くとみられる。 国内最多の人口約3,700万人を抱えるカリフォルニア州には、これまでフランスやスペインで見られるような高速鉄道が走行していなかった。 時速約350キロでSFO=LAX間を結ぶこの高速鉄道の完成後は、州内の主要都市が結ばれ、2030年までに年間1億1,700万人を運ぶ交通手段になる見通しだ。 建設事業には、約450億ドル(約4兆4000億円)が投じられる予定。 住民投票の結果、同州ではこの事業のため99.5億ドル(約9700億円)の債券を発行することが決定された。 現在米国では、アムトラックの高速列車「アセラ」が、運用されている唯一の高速鉄道となる。(www.afpbb.com/article/economy/2536090/3502776)



ホテル & リゾート

(1) 第3四半期のタイムシェヤー金融証券、債務不履行と支払い遅延増加

Standard & Poor's Rating Service によると、全米タイムシェヤー金融証券の債務不履行及び支払い遅延が第3四半期に増加している。タイムシェヤーの業績は、初めの内は景気後退に抵抗する力を見せていたが、金融危機が続くに連れて顕著に減少している。格付け会社によると、全体の支払い遅延は9月に最高4.2%まで増加し、第3四半期で平均3.9%増加した。個々のトラストで見ると、第1及び第2四半期では横ばい或は減少傾向であったのが、全体の80%が支払い遅延増加を引き起こしている。月毎の債務不履行は増加し、事前支払いは続落している。債務不履行率は、9月に0.7ポイント増加したために、[第3四半期では]前年比+0.2%ポイント増加した。9月の、合計貸付残高発行額は\$2.85bnで、タイムシェヤーの貸付金\$3.69bnに裏打ちされている。第3四半期の間、S&Pは、タイムシェヤー貸付金に裏打ちされている取引の格付けを下げず、要注意レーティングにもしなかった。先月Fitch Ratingsの発表によると、米国タイムシェヤーアセットバック証券に於ける債務不履行は、9月には史上最高を示し、支払い遅延は同様に増加を示した。Marriott International Inc., Wyndham Worldwide corp., Starwood Hotels & Resort Worldwide Inc.等は、強力な需要に支えられたタイムシェヤー買収のためのファイナンスにより常に利益を生み出している。信用市場の封鎖と消費者の証券投資回避により、幾つかの開発業者が、新プロジェクトの計画縮小に追い込まれている。サブプライムローンの崩壊によって、アセットバック証券が思った以上にリスクを伴う商品であると判明したために、タイムシェヤー開発業者は、タイムシェヤーリゾート開発の決め手となる投資適格融資に対して、連邦政府による援助が差し伸べられるか否かに注目している。(Dowjones.com, 11/19/08)

(2) 海外からの Vegas カジノ客の支出、本国客を下回る

調査会社によると、海外からの Vegas 訪問客は、米国内からの訪問客より賭博に費やす支出額が少ない。これは、1,000人の訪問客から金融危機後の出費傾向を調査した結果である。この調査会社は、今後1ヶ月毎のペースで賭博及びエンターテインメント関係者に訪問客の行動パターン情報を提供する予定。(travelweekly.com, 11/25/08)

その他

(1) グーグル チャート



Stock Snapshot

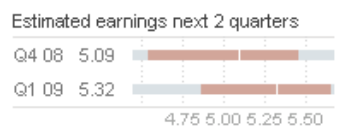
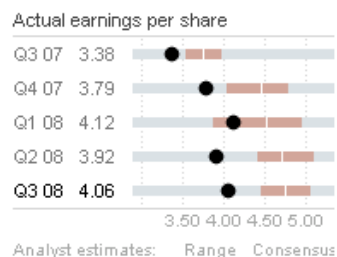
Friday's open	\$290.58
Wednesday's close	\$292.09
52-week range	
52-week high	\$724.80
52-week low	\$247.30
Market capitalization	92.2B
Avg. volume (10-day)	9.4M
Shares outstanding	314.8M
Dividend (yield)	n.a.
Ex-dividend date	n.a.

Key Fundamentals

P/E ratio	18.4x
Earnings per share	\$15.89
Revenue	\$20.9B
Profit margin	24.14%
Return on equity	20.82%

Fundamentals are for the trailing 12 months
[View financials »](#)

Quarterly Earnings



Analyst Ratings

Buy	20	
Outperform	12	
Hold	3	
Underperform	0	
Sell	1	
Consensus	Outperform	

(As of 11/22/2008)

編集後記

【ビジネス旅行管理プログラム】

米国では、早くから“ビジネス旅行管理プログラム”が普及している。世界最大の旅行社であるアメリカンエクスプレスや全米第2位のカールソンワゴンリーや同4位のHRGは、皆法人旅行を主として取り扱う旅行管理会社（Travel Management Company = TMC = 日本の Business Travel Management = BTM）なのである。

（全米旅行社上位5社は、第3位のExpediaを除いて全てがTMCにより占められる。）

彼等は、企業（多国籍企業が多い）の出張費（T&E エクスペンス）の包括的管理を請負、優先サプライヤー契約締結や出張規程作成などの法人旅行業務を取り扱う。企業のビジネス管理プログラムの維持管理を支援し、そしてそのサービス提供の対価として手数料を受け取るフィービジネスのビジネスモデルを採用しているのだ。

最近では、インターネットの普及によりオンラインセルフ予約ツールが企業に導入され、社員自らが出張手配を実施するなど益々合理化が進められている。そして、調達（プロキュアメント）部門が、T&E コストを企業全体のコストの一部として最適管理する体制がとられるなど、一層のコスト削減努力が継続されている。

日本では、ビジネス旅行管理プログラムは、一部の国際的企業を除いて未だ余り普及していない。その理由には、以下の2つの理由が挙げられる。

<商習慣>

“相見積もり”制度の商習慣が根強く残っている。企業は、複数のサプライヤーや旅行社と契約し、相見積もり（所謂二社購買ないし三社購買）を提出させて、彼等をお互いに競わせている。

<日本的文化>

企業は、何でも何時でも一つ返事で言う事を聞いてくれる、日本的な木目の細かなサービスを欲している。（サービスは無料であると言う観念がはびこっている。）

ここに、ドライで効率一辺倒の米国流のビジネス旅行管理プログラムが、受け入れられ無い日本的土壌が存在するようだ。しかしながら、今後は、国際競争力を高めるために一層のコスト削減を必要とされるのだから、日本でもビジネス旅行管理プログラムを採用する企業が増加して行くだろう。但し、その普及速度は、日本的な商習慣や文化の為に、緩やかなものとなるのかも知れない。

ゼロ コミッションが、米系の航空会社を中心として導入されつつある。そうなれば、法人旅行市場に対しても大きな影響を与えるだろう。旅行社は、航空券の予約発券などのトランザクション型から、ビジネス管理プログラムの請負など バリューを伴ったサービスを提供する、フィービジネス中心のビジネスモデルへの変更を迫られることになりそうだ。（H.U.）

表紙：

昆虫軍団

ドラゴンフライ蜻蛉号

紙、マジッペン、COPIC

W183mm×H125mm

1997年11月作

TD 勉強会 情報 351 （ 以 上 ）