

# TD 勉強会 情報 227

1. ワルドスのオプトイン、UA の GDS 手数料
2. 欧州オンライン法人旅行市場 3 年後に 5 倍に成長
3. TDR 7 月 17 日号の要約
  - (1) オール インクルーシブ リゾート、アップスケール旅行者に最適
  - (2) シェラトン ホテルのコミュニティー コンテント
  - (3) TRX のインド展開計画
  - (4) サーバーの EAS、サプライヤーと旅行社のニーズをバランス
4. その他のニュース



The Airbus A380, a superjumbo jet, has been dogged by delays.

## 1. ワルドスのオプトイン、UA の GDS 手数料

Worldspan が、オプトイン プログラムの詳細を発表した。 この中味は、基本的には Sabre の Efficient Access Solution と同一のモノである様だ。

UA 航空が、AA 航空にマッチングして所謂 GDS 手数料を導入した。

下表に、Sabre EAS と Worldspan オプトイン、AA 航空と UA 航空の GDS 手数料についてマトメて見た。

<p><b>Sabre</b></p>	<p>Efficient Access Solution</p> <p>フルコンテンツにアクセス可能</p> <p>インセンティブ ▲80 ポイント/セグ 減少</p> <p>GDS 手数料回避を保証</p>	<p>オプトイン協定ではあるが、自動的に EAS に参加される。オプトアウトには手続きが必要。 9月1日から適用開始。</p> <p>CO, NW, UA, DL, US, Air Tran が参加。</p> <p>メジャーで参加していないのは AA のみ。</p> <p>大手旅行社 500 社が参加すると見られている。</p> <p>EAS 不参加旅行社には、現行インセンティブが継続。</p> <p>但し、フルコンテンツと GDS 手数料の回避は保証されない。</p>
<p><b>Worldspan</b></p>	<p>Super Access Product (Optional Product 1 と呼ばれていた)</p> <p>フルコンテンツにアクセス可能</p> <p>インセンティブを減少する</p> <p>GDS 手数料回避を保証</p>	<p>オプトイン及びオプトアウトには、夫々手続きが必要。</p> <p>他 GDS を上回るブッキング フィーの値下げを実施していると言われている。</p> <p>Super Access には、AA, CO, UA, NW, US が参加している (5年間契約) (DL 既存契約 12月31日まで有効)</p> <p>9月1日から適用開始。</p> <p>Super Access 以外に、Subscription Access Product と、既存の General Access Product が用意されている。 何れも、フルコンテンツへアクセスする為には、GDS 手数料を支払わなければならない。</p> <p><u>GAP の場合は、コンテンツが引き上げられる場合がある。</u></p>

Worldspan は、「今後 6 ヶ月～9 ヶ月で、航空会社が新しい方法で、プロダクトを分割して販売する方法を導入するだろう」、と言っている。 航空会社の、空港ラウンジへ 1 日間パス、アップグレード、プレミアム座席指定など分割プロダクトの全てに対して、Super Access Product はアクセス可能である、と Worldspan は言っている。

<p><b>AA</b></p>	<p>Sabre と Amadeus の全予約、及び Worldspan と Galileo/Apollo の一部プログラムに対して、9 月 1 日から、セグメント当たり Booking Source Premium 3.50<sup>ドル</sup> の徴収を開始する。 これは、米 50 州の旅行社が対象。</p> <p>Competitive Booking Source には、この手数料は徴収されず、且つ、フルコンテンツ アクセスが保証される。 この契約は 5 年間有効。</p> <p>Competitive Booking Source は、G2 SwitchWorks, Farelogix, Worldspan の Super Access Product, Galileo の Content Continuity Program を対象としている。</p> <p>AA の Sabre と Amadeus 間の現行フルコンテンツ契約が 7 月 31 日に失効する。 8 月 1 日からは、participating carrier agreements に移行する。 PCA 移行後は、Sabre と Amadeus 経由のブッキング フィーは +20%～+30%値上げされる。 AA の全予約量の約 1/3 が、Sabre と Amadeus 経由。</p>
<p><b>UA</b></p>	<p>Qualified Booking Channel 以外の Other Booking Source に対して、セグメント当たり 3.50<sup>ドル</sup> のコンテンツ手数料（所謂 GDS 手数料）を徴収する。</p> <p>Qualified Booking Channel には、Sabre EAS, Galileo Content Continuity Program, Worldspan Super Access Product, Amadeus と G2 SwitchWorks の全プロダクが含まれている。 これらは、手数料の対象とされない。</p> <p><u>Other Booking Source（即ち Qualified Booking Channel 以外）に対しては、コンテンツの引き上げが有り得る。</u></p> <p>米 50 州と US Virgin Island, Puerto Rico の旅行社が対象。</p>
<p><b>CO</b></p>	<p>CO 航空が、AA と UA のセグメント当たり 3.50<sup>ドル</sup> の GDS 手数料の導入にマッチングした。</p>

このレポートは、DTW の 7 月 14 日～19 日の記事をまとめたモノである。 ■

## 2. European Online Corporate Travel Market Expected to Quintuple by 2008

### 欧州オンライン法人旅行市場 3 年後に 5 倍に成長

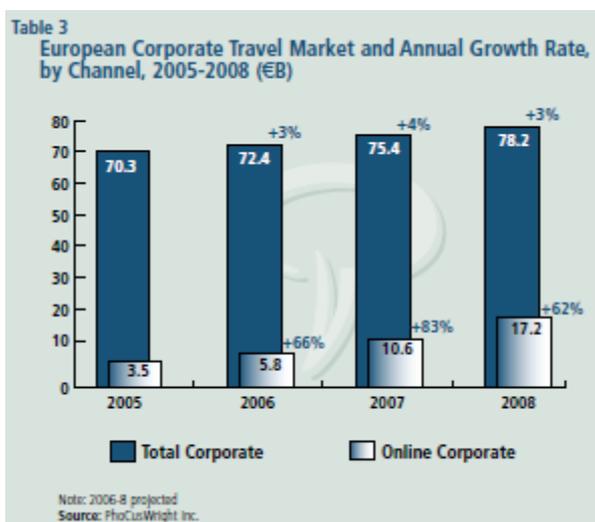
欧州オンライン法人旅行市場は、2005 年の 35 億ユーロ (4,900 億円) から、2008 年には 172 億ユーロ (2 兆 4,100 億円) に、5 倍近く増加するだろう。欧州の総法人旅行市場規模は、2005 年の 703 億ユーロ (9 兆 8,500 億円) に達しており、旅行市場全体の 1/3 を占めている。(Table 1 及び 2 参照)



法人旅行市場は、今後 3 年間で +11%増加して 782 億ユーロに達すると期待されている。一方、レジャー市場は、この期間で +1%の増加に止まると予測されている。



2005 年のオンライン法人旅行は、欧州に於ける全法人旅行市場の 5%を構成している。(Table 3 参照)



しかし、これには、セルフ オンライン予約ツールを積極的に使用している米国際企業と、多くの出張費を消費している、そしてトランザクションコストと総旅行コストの削減に努力している地元の大手企業の数値が適切に反映されていない。PhoCusWright は、これ等を含めて、本来のオンライン化率は、15%~25%になると想定する。

## 欧州の法人旅行市場の成長を支えているのは：

欧州の総法人旅行市場の成長は、以下の結果により達成されている：

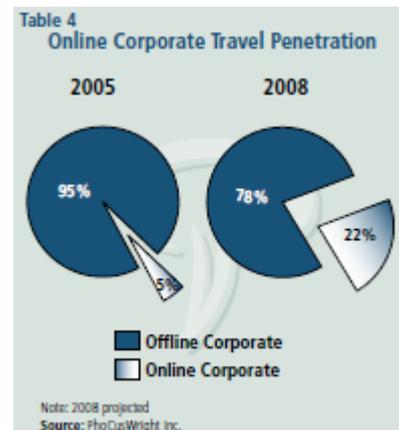
- ・ インベントリーへのインターネット接続性の改善。
- ・ 欧州域内と長距離ビジネス旅行の増加。
- ・ LCC の成長と、低運賃のビジネス旅行市場への浸透。
- ・ オンライン非管理ビジネスとレジャー市場の拡大。(2005 年 +49%成長)
- ・ フランス以外に於ける Eurostar オンライン鉄道予約機能の拡大。

この成長に対する課題は：

- ・ 景気の先行きと、企業の出張コスト削減策。
- ・ 海外や長距離出張の精査。
- ・ 予算管理の厳格化と、出張期間の短縮。
- ・ オンライン予約の普及による、運賃の一層の透明化。
- ・ LCC などの低運賃の使用奨励。
- ・ 原油の高騰と、燃油サーチャージの導入。

## 欧州のオンライン法人旅行市場の成長を支えているのは：

2008 年までのモデレートなオンライン法人旅行市場の成長は、主として、既存のオフライン トランザクションのオンラインへのシフトによるモノである。事実、オンライン チャンネルは 5 倍近く拡大するのに反して、オフライン チャンネルは、▲9%縮小すると予測されている。(Table 4 参照)



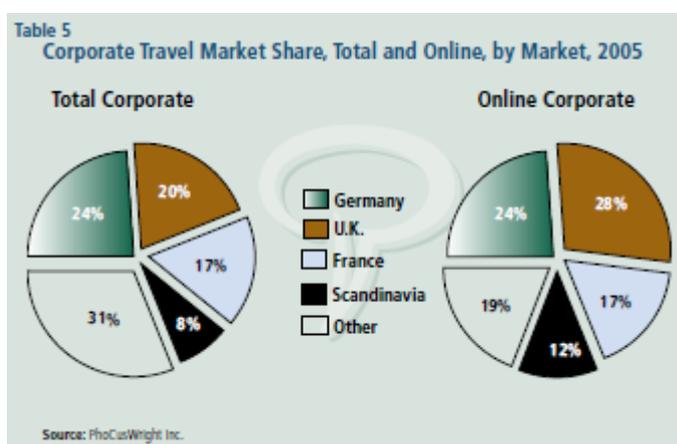
オンライン チャンネルに於けるブームは、以下により動かされるだろう。

- ・ LCC のオンライン直販拡大と、ナショナル キャリアーがオファーする低運賃のビジネス旅行への適用。
- ・ 鉄道のオンライン予約とセルフ オンライン法人予約の普及。
- ・ 2007 年を期限とする、IATA e-チケットング インターライニングの開始。
- ・ インターネット経由予約の、目に見えるコスト削減効果と ROI。

- ・ レジャーWeb サイトのユーザビリティをより反映した、オンライン予約ツールのレジャー化 (leisurization)。
- ・ 携帯電話の高度の普及。
- ・ オンライン予約ツール採用の積極的努力。
- ・ 市場に於けるインターネット旅行の拡大。(しかし、予測期間中の市場シェアは小規模に止まる。)
- ・ オンライン予約に対する会社の奨励と出張規程遵守。

## リジョナル ファクター

欧州は、国別に、経済／気風／文化／テクノロジー／旅行購入行為などが、異なる地域性を有している。しかし、欧州全体としては、法人旅行の形を根本的に永久に変えてしまう、オンライン旅行の劇的な拡大を遂げようとしている。最も大きなオンライン法人旅行の成長を遂げている国々は、英・ス三・独・仏である。(Table 5 参照)



欧州の北部地域と南部では、明らかな違いが見られる。英・独・ルクセンブルグ・スκανジナビア三国・オランダ・ベルギーの北部の地域は、オンライン法人旅行への取り組みに積極的で、高いアドプション率を示している。一方南部の地域のスペイン、イタリア、フランス等は、ハイタッチなビジネス リレーションを重視した、旅行社との人的なコンタクトを欲している。

以上は、PhoCusWright が間もなく発表する *Corporate Travel Distribution Report: Key Markets* (拡大 EU 前 15 ヶ国 + スイスを対象) の、ごく大まかなアウトラインである。



### 3. TDR 7 月 17 日号の要約

TDR 7 月 17 日号 (Vol. 14, No. 14) は、以下の 4 つ記事をレポートしている。

- (1) オール インクルーシブ リゾート、アップスケール旅行者に最適
- (2) シェラトン ホテルのコミュニティー コンテンツ
- (3) TRX のインド展開計画
- (4) サーバーの EAS、サプライヤーと旅行社のニーズをバランス

以下に各記事の概要を記す。

#### (1) オール インクルーシブ リゾート、アップスケール旅行者に最適 **All-Inclusive Resort Vacations Resonate With Today's Upscale Travelers**

オール インクルーシブ バケーション (AI) は、全旅行市場のタッタの 5%しか構成していない。しかし、小さな市場と謂えども、このプロダクトの需要は、旅行の会社にとって、かなり魅力が有る市場だ。彼等は：

- ・ AI 需要の 85%以上がオンライン愛好者だ。
- ・ 64%以上が、旅行をオンラインで購入している。(米国平均は 52%)
- ・ 平均 (median) 年齢は、49 歳で、熟年需要が中心。
- ・ 彼等は、バジェット コンシャスだ。だからこそ、コスト効率良い AI を好んでいる。

AI の、“全ての経費を一括前払いするシステム”が、これ等の旅行者達にウケている。しかし、AI 人気を支えているのは、この便利さだけではない。この他に、合理的な価格による高品質の旅行の提供が、消費者の心を捕えているのだ。AI 需要は、品質にウルサイ。この需要を捕まえる為に、リゾートは、高品質のサービスを提供し、目的地に於けるアクティビティーのメニューを取り揃えなければならない。 □

#### (2) シェラトン ホテルのコミュニティー コンテンツ **Community Content Injects Sheraton Hotels With New Life**

オンライン旅行者は、双方向性のユーザーの提案と評価 (user-generated recommendations and reviews) を欲している。

Sheraton Hotels & Resorts は、Web ショッパーズ達が欲しているソーシャル ネットワークとコミュニティー コンテントを取り込む為に、自社 Web サイトのエンハンスメントを実施している。 Sheraton.com は、2,000 以上のユーザーが作るストーリーを掲載し、旅行者の為に有用なサイトに変身している。 以下が、Sheraton がこのサイトでやっている、3つの意味ある戦略だ。

### ① 信用を得る為の、門戸開放（オープン ドア ポリシー）

ソーシャル ネットワーキング サイトの成功の鍵は、ユーザー達の信用（credibility）の獲得にある。 信頼性を確立する為には、ホテルに関係しているかいないかに拘らず、プロの執筆者の度を過ぎた使用をしてはいけない。 ホテルの広告を読んでいる様な感覚を、サイト ユーザーに与えてはいけないのだ。 Sheraton は、バーチャルな門戸を、Sheraton の顧客であろうがなかろうが、全てのユーザーに解放している。 ホテルに関するストーリーだけでなく、旅に関する写真も含めた全てのストーリーの、ユーザー間のシェアを奨励している。 ユーザー達は、「San Diego に於ける 5 つのお薦め活動」とか、「雨の日の NYC に於ける観光の詳細」などのストーリーを寄稿している。

### ② 口コミ マーケティングの最大限の利用

旅行業界ほど、口コミによる宣伝効果が大きい業界は無い、と Sheraton は考えている。 人々は、何時も、他人の意見やリコメンデーションを聞いたがっている。 Sheraton は、「何処へ行った」とか、「そこへ行ったら、何をしろ」とかの意見を交換している、フォーラムの一員になる事を欲している。 Sheraton のコミュニティー サイトは、旅行の体験談や写真をシェアするビジター達を招き入れ、そこで、他の旅行者達がブラウズし、場合によってはその旅行を再現させる、膨大なリソースを作る事を欲している。

### ③ 旅行ストーリーズの収集の為に、リッチ メディア コンテントの採用

Sheraton は、今秋に、更にサイトのアップグレードを実施して、口コミ マーケティング（viral marketing）の機能を強化する。 全てのビジターのニーズにサイトを適合させる為に、ビデオ ポスティングの実現や、より双方向性をもたらす為の、第三者との提携が予定されている。

ユーザー作成コンテントを掲載するサイトの立ち上げは、Web マーケティング戦争のごく一部を形成するにしか過ぎない。 本当の仕事は、ユーザー達が、そのコミュニティーを起用してから開始される。 築立ったばかりのコミュニティー サイトの活性化の為に、TDR は、以下の 4 つのステップの採用をリコメンデしている。

#### (イ) コミュニティーを定期的にモニターしろ

1 日中の監視は必要ないが、定期的にトップ 3~4 のコミュニティ サイトを訪れて、最近のポストをスキャンして、重要な情報（サービスの悪評判だとか、特定のアメニティーに対する顧客の希望）を見つけたら、それを関連部署に供覧しろ。

#### (ロ) フィードバックのアクションを取れ

自分のコミュニティを保有している殆どのベンダーやサプライヤーは、ユーザーのコメントへの積極的なレスポンスを怠っている。コミュニティ サイトをモニターして、ユーザー達のコメントに適切に対応しなければいけない。彼等が、ベッドのシーツの織り目が 1,000 カウントだとかフェザーの枕について書き込んでいるとすれば、ホテルは、それ等の情報が、自社 Web サイト上に、正確に掲載されているか確かめるべきである。タオルのサイズとか、ルーム サービス メニューについても、サイトに掲載するべきかも知れない。

#### (ハ) 流動的なユーザーを利用しろ

ソーシャル ネットワークをビジネスにもっと利用しろ。このネットワークを利用して、顧客から貴重なフィードバック情報を得るべきだ。オンライン オファリングに対する満足度、自社サイトに対する訪問頻度、或は、自分のプロダクトに関するその他のコメントを質問し、ユーザー達の意見をシェアするべきだ。

#### (ニ) しつこい販売攻勢を回避しろ

コミュニティ サイトでもって、宣伝やマーケティングを強化してはいけない。サイト ユーザーと友達になる必要があるのであって、決してセールスマンになってはいけない。ユーザーに、なにかを売りつけようとするならば、彼等の態度は豹変するだろう。 □

### (3) TRX のインド展開計画

#### **A Boost From Local Firms Gives TRX Strong Footholds In India**

インドの旅行業界は、2008 年迄に 320 億<sup>ドル</sup>（3 兆 6,000 億円）市場に成長するだろう。トランザクション プロセッシングとデータ インテグレーション サービス プロバイダーの TRX は、2 年前に Bangalore にオフィスを構え、多くの地元企業と提携している。そして、インド旅行業界に於けるトップのテクノロジー企業になる事を計画している。

- ✓ TRX は、特定プロダクトに限定せず、全ての旅行システムの開発を手掛けている。
- ✓ 米国企業のアジア展開と、インド地場企業のシステム開発の両方に対応する。
- ✓ 北米・欧州・アジアに自社のサポートセンターを保有している。
- ✓ ホステッド テクノロジー プロバイダーである TRX の殆どのツールは、インターネット接続だけを必要とするので、1 国の制約にシステムを適合させる必要が無い。
- ✓ であるから、インドのローカルのインフラに頼る事無く、独立した運営を行う事が出来る。
- ✓ しかし、だからと言って、インドの地場のビジネス パートナーとの提携を忘れない。
- ✓ 最近では、オンライン旅行社の Travelguru と提携して、TRX の RESX Online Booking 法人セルフ サービス予約ツールを、インド国内に展開している。
- ✓ 今年初めには、TATA Son の子会社 E2E SerWiz Solutions Ltd (アウトソース カスタマーケア サービス プロバイダー) と提携し、国際旅行市場に於ける旅行プロセスとカスタマーケア サービスを、共同で提供している。 □

#### (4) セーバーの EAS、サプライヤーと旅行社のニーズをバランス

##### **A Sabre From Local Firms Gives TRX Strong Footholds In India**

Sabre の Efficient Access Solution (EAS) に対して巻き上がった論争で、Sabre がシッポを撒いて退散すると考えるのは間違っている。 旅行社達から非難や懸念が轟々だけども、Sabre は、EAS が長期的には旅行社の為になり、彼等の収入増に貢献するプログラムである事が分かって貰える筈だと楽観的だ。

「EAS は、エアラインのニーズである彼等の流通コストを削減し、旅行社のニーズであるフルコンテンツを提供する、両者にとってバランスが取れたプログラムだ。」 「旅行社は、EAS に参加する事によって、複数のソースからのコンテンツ蒐集を回避出来て、ワンストップ ショッピングが可能になるメリットを有している。」、と Sabre は言っている。

Sabre は、EAS 参加旅行社のメリットとして、以下を上げている。

- ✓ GetThere プラットフォームが、既にオンライン法人予約ツールを提供しているけれども、Sabre は、更に法人アカウント用にフルフィルメント機能と、クオリティ コントロールを提供する。

- ✓ 具体的には、オープン システムのプライシングとショッピング ツール “Sabre Air” をロールアウトする。
- ✓ そこでは、PNR にプリセットされた情報に基づいて、旅行社手数料の自動算定サービスが導入される。
- ✓ Sabre のコンサルタントによる、自動化のためのフル サポート体制が提供される。
- ✓ このプログラムは、充実したレポーティング ツールを完備している。 企業のトラベル マネジャーは、リアルタイムで出張者の連絡先を常時把握出来ると同時に、アップデート化されている彼等の旅行実績を、予算管理や、サプライヤーと結んでいるクォーター管理の為に使用する事が出来る。
- ✓ レジャー旅行の為に、Sabre は、最近、この市場のノウハウとツールを保有しているテクノロジー企業 TRAMS を買収した。
- ✓ 2006 年第 4 四半期に、Sabre GDS、Travelocity、及び、その他の契約したサプライヤーのコンテンツを束ねる為に、ダイナミック パッケージング機能を提供する “Trip Tailor” を立ち上げる事を計画している。
- ✓ オンライン クルーズ旅客の、寄港地ツアーやその他のアクティビティの事前オンライン予約も可能にする。
- ✓ これ等は全て、Sabre 旅行社を、信頼置ける旅の相談者にならせる為の施策である。
- ✓ オンライン コミュニティーは旅行者だけのモノではない。 Sabre の子会社 IgoUgo のコミュニティ サイトは、旅行社にも旅行情報のアップロードと蓄積を許している。 旅行社は、IgoUgo の情報にアクセスして、そこに蓄積した情報を何時でも彼等の顧客に提供する事が出来る。

□ ■

#### 4. その他のニュース

##### 旅行流通 TD

##### (1) 運賃予測サイトが登場

航空会社は頻繁に運賃を変更している。 1 日の内に、3 回以上も運賃変更を実施している。 FareCompare.com, Kayak, Farechase などのサイトが、航空運賃のトレンドを予測し、消費者に、“買い時” のアドバイスを提供するサービスを始めている。 FareChase は、77,000 市場の過去の運賃データを保有し、洗練されたデータマイニング テクニックを使用して、次週の運賃変動が、上るのか下がるのかの予測を消費者に提供してい

る。 Kayak の Buzz と呼ばれる機能は、過去の 48 時間のベスト価格を表示する。 これ等のサイトでは、直接予約が出来ないので、ユーザーは、エアライン、若しくは、第 3 者サイトで予約する事になる。(wsj.com, 7/11/2006)

## (2) ヤフー トラベル、トリップ プランナー本格立ち上げへ

昨年から β テストを行っていた、Yahoo Travel の Trip Planner が本格的な運営を開始する。 Trip Planner では、ユーザーが、このサイトで、目的地情報を調査し、旅行の計画を練って、カスタムメイドの旅行ガイドを作る事が出来る。そして、彼等の旅行体験を、Flickr, Yahoo Answers, del.icio.us, MyWeb などの Yahoo のソーシャル ネットワーク サイトと共にシェアする事が出来る。「Trip Planner は、ソーシャル サーチやソーシャル メディアの分野に於ける、イノベーションに対する Yahoo のコミットメントの現れだ」と Yahoo は言っている。この本格的導入には、個人的な記事や写真を寄稿できる機能や、他ユーザーの紀行文をブラウズ出来る simple search、それに旅行のアイデアを視覚的に探求出来るインタラクティブ マップ機能が備わっている。(TDR, 7/17/2006)

## (3) ARC 6月実績 前年同期比 +11%の 81 億<sup>ドル</sup>達成

ARC の 6 月実績は、前年同期比 +11%の 81 億<sup>ドル</sup> (9,400 億円)であった。(DTW, 7/14/2006)

	6 月 実績		2006 年 1 月～6 月実績	
国 内	40 億 <sup>ドル</sup>	+12%	207 億 <sup>ドル</sup>	+13%
国 際	32 億 <sup>ドル</sup>	+9%	159 億 <sup>ドル</sup>	+12%
総 販 売 額	81 億 <sup>ドル</sup>	+11%	416 億 <sup>ドル</sup>	+13%
週間平均販売額/店	79,202 <sup>ドル</sup>	+22%	74,510 <sup>ドル</sup>	+20%
旅行社 <sup>クエ</sup> ーション数	21,486	▲5%	na	na

## (4) トリップ アドバイザー、旅行ガイドを編集

月間 2 千万人のビジターを抱える TripAdvisor が、夏場の世界旅行ガイド トップ 25 を編集した。このガイドは、無料でダウンロード出来るモノで、旅行に何を持って行ったら良いか? 何処を観光したら良いか? 最も景観の良い場所は何処か? などの旅行情報を満載する。このガイドのトップ人気は、Las Vegas、London、Orlando。(TDR, 7/17/2006)

(5) 旅行社の GDS ジェネシスが、2007 年にオンライン消費者サイトを立ち上げる  
旅行社が作った GDS Genesis が、2007 年 1 月に、オンライン消費者サイト Genesis.travel を立ち上げる。ドット トラベルの URL を管理している Tralliance Corp.が、ドット トラベルの配給に、地名に基づく URL を優先させているため、優先配給期間が終了する

来年1月までは、Genesis.travelの立ち上げが出来ない。(ナンビアにGenesisという地名が有る。)

Genesis.travelは、Worldspanの予約エンジンを使用する。従って、Genesis.travelで予約する、Sabre、Galileo/Apollo、Amadeus旅行社は、Worldspan予約を作らざるを得なくなる。Genesisは、既存の大手GDSを使用する旅行社達の、Genesis GDSへ乗り換えを奨励している。

サイトは、消費者と旅行社の両方の、カスタマイズを可能にしている。特に旅行社にとっては、特定のタブを使って、ニッチの特別プロダクト販売用のタブにしたり、コミッションなどの条件に関するタブにしたりする事が可能になっている。Genesis.travel画面は、旅行社の名前も掲載出来るコーブランドの仕組みを採用している。旅行社のURLからもアクセスさせる事が可能で、単に予約エンジンだけを自分のサイトに追加する事も可能。立ち上げ初期費用が500ドル、月間コストが200ドルで、それにトランザクション手数料と、オプションの追加手数料が加算される。(DTW, 7/17/2006)

Genesis.travel

Plan travel for yourself ...  
... not by yourself?

Bahamas Puerto Rico Mexico Dive Tours Florida Keys Wine Country California

Pleasant Memories TRAVEL AGENCY  
Customer Service: 1-212-555-4238

Car Cruise Packages  
Air Hotel Air+Hotel Rail

One Way Round Trip Multi-City

FROM New York-JFK  
TO Los Angeles-LAX

DEPARTING 22 November 2006  
RETURNING 03 December 2006

Adults 1 Children 0 Infants 0

Search

SPECIAL DEAL!

Toronto - Miami, \$99 OW  
Buffalo - Sarasota, \$79 OW  
New York - Los Angeles, \$126 OW

\$89 San Diego

Paradise Island

FIND THE PERFECT TRIP

Enter destination or special interest

GO

Athens for only \$670

Ibiza for only \$580

Rio de Janeiro for only \$650

Seychelles for only \$730

London for only \$289

\$1259 Austrian VIENNA 7 DAYS

Barbados	\$300.00	more >>
Cancun	\$295.00	more >>
Acapulco	\$339.00	more >>
New Orleans	\$189.00	more >>
Key West	\$244.00	more >>
San Francisco	\$354.00	more >>
Tampa	\$266.00	more >>
Allanta	\$147.00	more >>
Orlando	\$279.00	more >>
Las Vegas	\$177.00	more >>
Seattle	\$325.00	more >>
San Juan	\$268.00	more >>
Los Angeles	\$330.00	more >>
Montreal	\$169.00	more >>

## (6) ペガサスが、リッチ メディア コンテンツを掲載

テクノロジー サービス プロバイダーの Pegasus Solutions が、ICE Portal と提携して、ホテルにリッチ メディア コンテンツの使用を可能にする Online Distribution Database を立ち上げる。「イメージとホテル解説の 2 つが、オンライン ホテル販売の最も重要なポイントだ」と Pegasus は言っている。ICE との提携によって、Pegasus は、ホテルに、よりストラクチャー化したコンテンツ フォーマットと、データの正確化と、首尾一貫した品質を管理出来る機能をオファーする。

Pegasus は、ティータイムの予約と料金の前払いが出来る GolfSwitch サービスを立ち上げた。このサービスの導入で、ホテルは、ゴルフ好き顧客のブランド ロイヤルティーターを作る事が出来るだろう、と言っている。(TDR, 7/17/2006)

## 空 運

### (1) 米国土安全保障省、エアラインのセキュリティー情報伝達方法変更

米国土安全保障省 (DHS) は、国際線搭乗旅客情報を航空会社から集めて、それを政府の潜在的テロリスト容疑者リストや犯罪者リストと照合するシステム (early warning system) を導入している。

このシステム (Customs と DHS に属する Border Patrol によって管理されている) は、善良な搭乗者を潜在的テロリストと誤認 (所謂 no-fly リスト旅客と誤認) し、航空機を緊急着陸させるケースを複数回発生させている。航空会社と DHS 間の、お粗末な連絡体制に関して、航空会社からの批判が広がっている。

一方では、米欧の人権擁護保護団体から、個人情報保護の問題で、システムの不備を突かれている。欧州裁判所 (European Court of Justice) は、先月、米国と欧州委員会が合意した情報交換協定は、違法であると規定した。(米国と欧州委員会は、2004 年に、搭乗者の氏名・住所・クレジット カード情報の詳細を含む 34 種類の個人情報を、DHS へ報告する事に合意している。)

DHS は、このシステムの変更を計画している。DHS への情報提供時間を、現行の離陸 15 分以内から、航空機のゲート離脱 1 時間前に変更する。間際のチェックイン旅客については、15 分前の報告を義務づける。この変更により、誤認ケースが減少すると期待されている。

欧州裁判所の指摘に対しては、米欧の当局者間で、裁判所が要求している 9 月 30 日迄の期限内に、新規則への変更が検討されている。

米国内線のセキュリティー対策としては、米運輸保安局 (TSA) の Secure Flight Program

が有るが、導入遅れと予算超過で、2008 年までは運営開始に漕ぎ着けないと予想されている。(FT.com, 7/12/2006)

## (2) ファンボロー エアショー開幕、話題の中心はエアバス

Farnborough Air Show が開幕した。ショーのスポンサーによれば、世界 36 ヶ国から 1,400 の航空関連企業が参加して、210 億ドル (2 兆 3,300 億円) の商談が繰り広げられるという。今回のショーの特徴は、スパージャンボ A380 型機のデリバリー遅延で揺れるエアバスの A350 型機設計変更発表と、米軍需メーカーの積極的参加だ (2003 年の PAR Air Show は、仏のイラク戦争批判により、米軍需産業は参加を控えた。) 7月17日、エアバスは、中型機長距離機 A350 型機の設計変更の概要を発表した。この設計変更は、A380 型機遅延で引責辞任した Gustav Humbert (独) の後任 Christian Streiff (仏) 新 CEO によって発表された。設計変更された A350 型機は、当初 A370 型機、或は、A280 型機と命名される事が考えられていたが、結局 A350-XWB (Extra Wide Body) と呼ばれる事になった。ライバル機 B787 型機に水を掛けられた A350 型機は、この設計変更で失地の回復を図る。(B787 型機は累計 363 機受注に対して A350 型機の受注は 182 機に止まっている。) A350-XWB 型機の詳細性能は、まだ発表されていないが、現在までに報道された内容を拾って見ると、次表の如くとなる。

	A350-XWB	備 考
胴体口径	1 フィート拡大	B787 より 5 吋拡大、窓の大きさ世界最大
運航速度	Mach 0.85	当初計画 mach0.82、B787 は mach 0.85
客室内湿気	20%	既存機より ▲10%低下、B787 は 15%
タイプ	3 タイプ	270 席(\$186m) 314 席(\$215m) 350 席(\$242m)
導入時期	2012 年	当初計画比 2 年遅れ、B787 就航より 4 年遅れる
開発費	100 億ユーロ	当初の 40 億ユーロから倍増以上



new Airbus CEO Christian Streiff

ボーイングは、以下の理由により、A350-XWB は、B787 型機の脅威とはならないとコメントしている。

- ① 導入が、B787 より 4 年遅れの 2012 年である。
- ② B787 より胴体直径が大きいけれども、B777 より狭い。
- ③ 1 つの型式で、3 種類の派生型を開発するのは至難。(エアバスは XWB で B787 型機と B777 型機の両方に対抗しようとしている)
- ④ アルミ構造部位が多く、B787 型機のように、炭素繊維複合材をフندانに使用する新技術が多く使われていない。(日経新聞 7 月 18 日：<炭素繊維複合材が全体の 45%利用され、軽量化や低燃費を実現する。 同社幹部は「787 に比べて、乗客 1 人当たりの運航コストが最大▲10%程度減」という。>と書いている。)

エアバスは、設計変更で倍増した A350-XWB 型機開発費の調達のために、政府の優先ローンを申請するかも知れない。 その場合は、欧米間の貿易摩擦の大きな問題に発展すること必至と見られている。(エアバスは、政府ローンを使用するかどうかは、2007 年までに検討すると言っている。)

(その他関連記事)

- ✓ B787 型機は、今までに 363 機を受注しているが、現在、新たに 30 数社と交渉中であり、この交渉がまとまれば、1,000 機受注となる可能性が有る。
- ✓ B747-8 型機 (450 席、B747-400 型機ストレッチ型) に、25 の航空会社が興味を示している。(B747-8 型機は、貨物専用機のみで、未だ旅客機のオーダーはない。)
- ✓ 英政府は、BAE の EADS 株 20%売却後のセーフガード (エアバス英国従業員 13,000 人の職の維持) の具体策の検討に入った。 BAE に対して付与されている最低エアバス業務量の継続 (英政府移譲)、LON 証券取引所への EADS セカンダリー リスティング、英国人の EADS 取締役会メンバー選出、EADS の英国調査開発所建設、等の具体策が英仏独スペインの閣僚級レベルで話し合われている。
- ✓ A380 型機の 2 回目の遅延発生以降、発注取消は出ていない。 550 席巨人機の代替機が存在しない事が、取消が出ない理由と見られている。 発注元各社は、エアバスと、納入遅延の賠償金交渉を開始している。
- ✓ ツールズの A380 組み立てラインは、殆どが停止の状態にある。 A380 型機のワイヤリングは、全長 312 マイル (500km) に及ぶ。 ツールズのエンジニアリング部門と、HAM の作業部門間は、電子的な設計図でオンライン管理されているが、このアップデート化が全て手順通りに行われなかった事が、遅延発生の原因と見られている。
- ✓ エアバスは、機内エンタメのカスタム化に伴うワイヤリング作業量を過小評価した

模様。

- ✓ ボーイングも、エアバスも、昨年両社合計で、記録的な 2,000 機以上を受注した為に、向こう数年間の生産ラインがタイトになっている。(通常であれば、両社合計で年 800 機の受注となる。) 2年連続の大量受注となれば、それは、将来の航空機需要の先取りでしかない。異常な大量受注を回避して、控えめな、なだらかな、受注に収めたいというのが、どうやら両社の本音の様だ。

(wsj.com, 7/15-18/2006) (nytimes.com, 7/15-18/2006) (FT.com, 7/16-17/2006)  
(channelnewsasia.com, 7/23/2006)



An A380 on the assembly line in Toulouse, France, in the project's early days in 2004.

### (3) 欧州委員会運輸コッミッション、航空運賃表示方法を全額表示に統一

欧州運輸コッMISSIONナ―Jacques Barrot は、今までバラバラであった航空運賃の表示方法を、燃油サーチャージ・手荷物料金・予約手数料・その他の手数料・空港使用料・税金、全てを基本運賃に含めて表示する様に改正する。これは、BRU の新たな消費者保護政策の一環として導入された規則。(欧州委員会は、ともすれば加盟国市民の批判的な眼——EU は、何をして呉れるのか?——を意識して、消費者保護等の彼等の“為になる政策”に力を入れている。) このルールは、欧州議会で可決された後に発効する。 easyJet は、運賃の透明性を増す、委員会のこの動きを歓迎すると言うコメントを発表している。(FT.com, 7/16/2006)

### (4) 航空会社間競争、エコノミーからビジネス クラスへ戦場が移動

航空会社が、旅客争奪戦の戦場をエコノミー クラスからビジネス クラスへ移している。米航空会社は、小康状態となった低運賃市場に於ける競争から、よりラクジュ

リーさを競い合うビジネス クラス旅客獲得競争へと移りつつある様だ。各社は、レック ルームを広げ、より良い機内エンタメを工夫し、フルリクライニングの座席をビジネス クラスに導入している。(ATA によれば、国内線運賃は、2006 年 1 月～5 月の間に、前年同期比+11.1%上昇している。しかし、この水準は、2000 年比で見ると、まだ▲12.6%の低い水準に止まっている。)

7 月 17 日、AA は、ビジネス クラスのサービス向上計画の一環で、B767-300 と B777 に、lie flat 座席 (2 座席で 5 万ドルする) を導入した。2007 年末までに、このタイプの機種全機に lie flat 座席を装着する。UA も、大陸横断線に、競争力あるプレミアム サービスを導入している。そして、2007 年からは、国際線のビジネス クラスを強化する計画を有している。米メジャーは、国際線の供給を拡大している。2006 年上半期の米国内線供給は、前年比▲1.5%低下しているのに対して、国際線供給は +5% 拡大している。エコノミークラスでは、低運賃が L/F を上昇させるのに対して、ビジネス クラスは、ラクジュリーが L/F を上昇させる。(nytimes.com, 7/17/2006)

#### <関連記事>

Kanbay Research Institute の調査が、「旅行需要は、激しいオンライン値引き合戦により挑発されたバーゲン品漁りからシフトし始めている」、とレポートしている。「消費者は、合理的な価格レベルで、価格とアメニティーが程良くブレンドされたプロダクトを探し始めている」、とこの調査は言っている。Web が、航空会社の全ての運賃をガラス張りにしてしまった為に、単なる低運賃・ノーフリル プロダクトが勢いを無くしていると言うのだ。jetBlue と Marriott が、価格とアメニティーが程良くブレンドされたプロダクトの提供者として、航空とホテルの分野でトップにランクされている。(nytimes.com, 7/18/2006)

#### (5) インドネシア LCC ライオン エアー、B737-900ER 型機 30 機 追加購入

インドネシアの LCC、Lion Air が、7 月 17 日、B737-900ER を更に 30 機購入し、合計 60 機フリートとすると発表した。Lion は、昨年 7 月に 30 機購入した、B737-900ER のラウンディング キャリアー。初号機のデリバリーは 2007 年、追加 30 機は、2010 年～2012 にかけて導入される。(channelnewsasia.com, 7/17/2006)

#### (6) ユナイテッド株低迷

今年 2 月に Chapter-11 を離脱した UA 航空の株価が低迷している。3 月末の最高値 1 株 43 ドルから、7 月 19 日には 28.46 ドルに低下している。低迷の原因は、38 ヶ月間に及ぶ Chapter-11 保護期間中の間接費削減が十分でない為と言われている。また、他社がオペレーションの簡素化を実施している最中に、コストのかかるプレミアムからバジェットまでの幅広いサービスを展開している事も、一部から失敗だと言われている

る。その上、Southwest が、UA のハブである DEN で供給を拡大し、WAS の Dulles 空港乗り入れ（10 月）する事も、UA の将来の収入へネガティブな影響を与えるかも知れない。

UA 株だけではなくて、航空業界全般の次の様な不透明な問題が、株式市場に影響を与えているのかも知れない。

- ・ 運賃は、継続して値上げし続ける事が出来るのだろうか？
- ・ 統制のとれた供給削減は、継続するのだろうか？
- ・ 燃料コストは、どうなっていくのだろうか？
- ・ US と America West が合併した様に、その他の合併が起こるのだろうか？

今月末に発表される第 2 四半期決算次第では、UA は、投資家からソッポを向かれる嵌めになるだろう。Merrill Lynch は、先週、米航空業界の第 2 四半期の純益を 12 億ドル（1,350 億円）と予想している。これが実現すれば、2000 年 9 月以来、初の業界四半期利益計上が達成される事となる。(wsj.com, 7/17/2006)



### (7) ノースウエスト、客室乗務員組合が労務費削減案に合意

NW の客室乗務員組合 (9,000 人) は、7 月 17 日、年間▲\$195m (230 億円) の労務費削減案に暫定合意した。労使双方は、Chapter-11 に基づく NW の一方的協定破棄が実施される直前ギリギリに合意した。NW の客室乗務員組合は、11 日前に、上部団体である Association of Flight Attendants に参加を



決定したばかり。(今回の交渉では、AFA が組合を代表している。) この暫定合意は、今月末を投票期限とする組合員の批准投票に廻される。NW は、年間▲25 億ドル (2,800 億円) (内▲14 億ドルが労務費) のコスト削減を実現し、2007 年の第 1 四半期の Chapter-11 離脱を計画している。(wsj.com, 7/18/2006)

#### (8) 台湾航空会社、初の中国貨物チャーターを運航

China Airlines が、7 月 17 日、台湾から中国本土向けの初の直行航空貨物チャーター便 (TPE=SHA) を運航した。兩岸間の直行チャーター便は、今までは、春節や清明節等の年 4 回の節句時のみしか許可されていなかった。今回新たに規制が緩和される兩岸直行貨物チャーター便は、台湾の中国工場への資材の輸送に制限され、依然として香港 FIR を経由しなければならない。CI のチャーターは、Taiwan Semiconductor Manufacturing Co.の上海工場向け資材 70 屯を輸送する。兩岸直行貨物チャーター便の開始で、台湾の CI と EVA は大幅な増益を達成するだろう。両社は、合計貨物専用機を 35 機保有し、利益の 45%を貨物事業から生み出している。そして、世界のトップ貨物航空会社 10 社の中に選ばれている。中国の 4 大貨物航空会社は、合計 30 機の貨物機を保有している。この直行チャーター便は、兩岸の民間団体による取り極めを、政府がエンドースしたモノ。貨物の次は、旅客チャーター直行便の運航開始が期待されている。台湾観光業界は、中国人の台湾訪問者の増加を欲している。中国人ツーリストの訪台は、現在 1 日 1,000 人に制限され、且つ第 3 国 (地域) 経由でなければならない。(wsj.com, 7/18/2006)

#### (9) ドバイがアエロスペース企業の拡大を計画している

ドバイの投資会社、飛行場、不動産会社達 (全て首長国王族所有企業) が出資している Dubai Aerospace Enterprise が、150 億ドル (1 兆 7,000 億円) の投資拡大計画を練っている。インドやアジアの空港建設から、飛行場のチェックインやセキュリティーの完全自動化システムの開発 (元 Honeywell Aerospace CEO が研究開発している) などを含めた、航空分野に関する事業拡大を計画している。そして、英国 Midland の工業技術大学 Cranfield University と提携して研究開発部門を強化し、整備やエンジニアリング部門を設置する。(一部の顧客には、航空機のリースから整備サービスまでを提供する。) ドバイは、「脱原油経済」政策の一環として、この Dubai Aerospace Enterprise の事業拡大を計画している。航空の分野では、この他に、エアバス機の最大の購入者である Emirates Airlines の拡大戦略が有る。Dubai Aerospace Enterprise の事業拡大計画が軌道に乗れば、この会社は、世界最大の航空産業製造業者 (the largest aviation industry manufacturers) の 1 社にランクされる事になるだろう。Dubai Aerospace Enterprise の初仕事は、ドバイの Jebel Ali 空港を含む 87 平方マイル (140km 四方) の空域整備事業だ。2007 年に供用開始が予定されているこの空港は、年間 1 億 2 千万

人の旅客をハンドリング出来る様に設計されている。そして、Dubai Aerospace Enterprise は、アジアに於ける空港投資への参加を狙っている。Center for Asia Pacific Aviation (SYD) によれば、この地域の空港市場規模は、500 億ドル (5 兆 5 千億円) に上ると言う。安定したキャッシュフローを生み出し、そして、買収後にコストカットして利益を生み出すチャンスが大きい空港に、豪州の Macquarie Bank や米国の Goldman Sachs などの投資銀行を含む、60 社以上の企業や政府機関が、積極的な投資を行っている、CAPA は言っている。この過熱化している市場に、新たに Dubai Aerospace Enterprise が参入する。(nytimes.com, 7/18/2006)

#### (10) アメリカン、短距離国内線アワード マイルを 15,000 マイルに設定

AA が、路線長 750 マイル以下の路線のマイレージアワード(無料航空券)獲得レベルを、再び 15,000 マイルとすると発表した。この措置は、9 月 1 日から 2 月 28 日までの間に適用される。(nytimes.com, 7/18/2006)

#### (11) 新コックピット システム、計器飛行時でもバーチャル有視界飛行を実現

Honeywell International が、コックピットのディスプレイに、飛行経路下の山やその他の障害物のバーチャルイメージを、正確に再現して映し出す装置を開発した。このシステムは、雲や雨やその他の目視障害を取り除き、パイロットに対して有視界飛行と同様の状況を作り出す。General Dynamics Corp.の Gulfstream ビジネス ジェット部門は、同社の最新モデル機へ、人工視覚システム (synthetic vision systems) の搭載を開始する。カナダの Bombardier も、悪天候下の運航の安全性を飛躍的に向上させる事が出来る、このシステムの採用を検討している。民間機への装着が、急速に進むだろう。(wsj.com, 7/18/2006)

#### (12) サウスウエスト航空、シカゴ ミッドウエー航空拡大戦略

Southwest 航空が、シカゴの Midway 空港の凡そ 1/3 の旅客シェアを押さえている。(Midway では、2004 年に総額 8 億ドルの空港リノベーションが終了したばかり。) 2006 年末までには、Midway 空港は、Southwest の最大ハブ空港となるかも知れない。Southwest の Midway 展開は、10 年以上前から始まっている。1991 年に倒産した Midway Airlines に替わって Midway 空港施設を押さえ、そして Chapter-11 下にあった ATA から 10 ゲートと整備ハンガーを \$60m (67 億円) で買収し、現在、合計 29 ゲート (Southwest 寄港空港の中で最多ゲート数) を確保している。Midway 空港からは、現在、北米 46 都市に、毎日 208 便を運航している。Southwest の Midway 空港席卷は、他の LCC 達のシカゴ参入障壁を作り出している。シカゴ第 1 の混雑空港 O'Hare は元より、Midway 空港のゲート逼迫が、全米第 3 位の都市への新規航空会社参入を拒んでいる。Southwest は、ATA と、コードシェア協定を締結している。ATA には、一時、フ

ファイナンスとエクイティー投資を行ったが、現在は、投資した\$75m を ATA から償還している。ATA の CEO には、元 Southwest の幹部が就任している。ATA は、Southwest との路線重複を回避して、米西岸＝HNL 線などの Southwest が運航していない路線を運営している。ATA 旅客の 1/3 近くは、Southwest が送り込んでいる。(WSJ.COM, 7/18/2006)

### (13) ブラジル バリグ航空

Varig 航空の債権者団は、元 Varig の子会社の Variglog (現在、米エクイティー ファンド Matlin Patterson が所有) の\$485m (560 億円) 買収オファーに反対した。同航空の推定負債は、少なく見積もっても 36 億ドル (4,200 億円) 存在し、Variglog のオファーでは、Variglog が支払う買収金の極僅かしか債務の返済には回されず、殆どが運転資金に使用される計画となっている。Variglog の買収オファーが不成立の場合は、Varig に唯一残された道は、倒産しかない事になる。今日まで、Variglog は、Varig の運航維持の為に\$14m を注ぎ込んでいる。Varig は、現在、13 機により、ヤット運航を維持している。12 月時点は、58 機を運航させていた。(FT.com, 7/18/2006)

7 月 20 日の競売で、Variglog が、タッタの\$24m (28 億円) で Varig を落札した。Variglog は、元 Varig の貨物部門子会社であったが、6 ヶ月前に米投資ファンド Matlin Patterson とブラジルのパートナーが編成したコンソーシアム Volo do Brazil によって買収されている。Variglog は、Varig 再建計画の中で、\$485m (560 億円) の企業再建投資資金を提供しなければならない。管財人弁護士は、GE Capital が保有していた Varig の債権を購入した債券者団の売却反対を却下した。ブラジル新法が、破産企業の債権 (credits) 流通市場の存在を認めているのかどうかについて、大きな疑問が生じている。他の航空会社は、売却された新 Varig が、外資規制 20%に抵触しているとして、連邦航空当局に対して売却無効のペティションを提出した。NYC の裁判所は、差し押さえた航空機を新 Varig に返還させるべきか、差し押さえを継続させるべきかの検討を開始した。(FT.com, 7/20/2006)

### (14) 米年金法改正ヤット成立か、航空会社に対する特別救済策を盛り込む

推定▲\$450bn (5 兆 2,000 億円) の積立不足に喘いでいる、米国の 4,400 万人が加入している確定給付型年金を支え、▲\$228 (2 兆 6,500 億円) の赤字に悩む政府年金保険機構 PBGC を強化する年金法改正が、連邦議会で成立に向けてヤット本格的に動き出した。下院は 7 月 28 日から夏休みに入る (上院は 8 月 4 日から) ため、それまでの改正法案成立が期待されている。この改正法案には、積立不足で解散寸前に追い込まれている航空会社の年金基金特別救済法が含まれている。Chapter-11 下の DL (積立不足▲64 億ドル) と NW (同▲37 億ドル) の 2 社に対しては、積立不足解消期間を、現行

の7年間から20年間に、大幅に繰り延べる救済措置が取られる模様。COとAAに対しては、10年間の繰り延べ積立が認められる模様。どちらも、その条件として、給付レベルの凍結と、確定給付型年金基金への新規加入者取得を禁止している。DLもNWも、今月内に法案が可決されなければ、年金基金の解散をせざるを得ない状況だと言っている。DLは既にパイロット組合の年金の解散を、破産裁判所に申請している。NWは、いくつかの年金を既に凍結している。何故航空会社だけが、特別扱いされるのだと言う批判が他産業の人達から上がっている。(wsj.com, 7/19/2006)

#### (15) SIN チャンギ空港会社、ロシア SVO 空港新ターミナル運営で提携

Changi Airports International が、モスクワの SVO 空港新ターミナルの運営合弁会社設立で、Sheremetyevo International Airport Joint Stock Company と提携する事に合意した。52万平方フィートの広さを持つ、この新ターミナル(Terminal 1)は、来年初めに竣工予定で、年間500万人の旅客を取り扱う能力を有している。そして、年間\$110m(83億円)の収入が期待されている。この合弁会社は、将来、Terminal 2(現在改修中で、2008年工事終了)の運営も手がける予定だという。(channelnewsasia.com, 7/19/2006)

#### (16) SIN チャンギ空港の LCC ターミナル、2社目の利用航空会社獲得

Tiger Airways に次いで、Cebu Pacific が、3月に供用開始された Changi 空港の LCC ターミナルを使用する事となった。SIN の LCC 2社、Jetstar Asia と Valuair は、先月、このターミナルを、当面使用しない事を決定している。(channelnewsasia.com, 7/19/2006)

#### (17) シンガポール航空、中国東方航空株取得か

SQ は、昨日、中国東方航空株を取得する方向で、具体的な検討に入っている事を示唆した。中国東方航空(上海)は、少なくとも20%の株式を、SQ及びQFを含む国外航空会社数社へ譲渡する事を検討している、と言われている。アナリストの評価によれば、この売却は、およそ\$260m(300億円)になると見られている。SQは、過去の2度の外国航空会社投資を行っている。1990年代に米欧間路線へのアクセスを目的として、VSの49%株式を購入している。SQは、このVS株保有に不満を有していると言われている。2つ目の投資は、数年前の、当時は豪州の Ansett Airlines を支配下に置いていた Air New Zealand 株取得だ。しかし、Ansett の倒産により、SQは、NZ株全てを除却(write off)している。中国東方航空は、中国第3位の大手国营航空で、2005年に▲23億元(345億円)の欠損を計上している。(FT.com, 7/20/2006)中国東方航空の潜在的出資社には、日本航空とドバイの Emirates 航空が含まれていると、Shanghai Daily が報道している。日本航空のスポークスマン Hirokazu Inoue は、この報道を否定している。(channelnewsasia.com, 7/21/2006)

### (18) 米欧の航空当局者、エアートラフィックで共同歩調

大西洋ルートに於ける次世代の航空管制システムに関する特定テクノロジー開発で、米国と欧州連合の航空当局者間が、初めて共業する (collaborate) 事が合意された。これで、今までの散発的な両岸間の話し合いから、フォーマルな協調体制が敷かれる事となる。この合意の数週間後に、米 FAA は、衛星航空管制システムの初期計画をリリースする予定。両岸当局は、空港管制と安全性問題の他に、航空機の騒音と排ガス対策にも取り組む予定だという。(wsj.com, 7/19/2006)

### (19) ノースウエスト航空、13.8 億ドルの融資取得を申請

NW が、13.8 億ドル (1,600 億円) のローン取得の申請を NYC 破産裁判所に提出した。このローン (interim bankruptcy loan) は、Chapter-11 離脱後の、5 年間のエクジットファイナンス ファシリティーに転換される融資である。破産裁判所の申請の中で、NW は、この計画している DIP ファイナンス (Citigroup 主導) は、再建計画を確固たるモノにする大きな役割を担うだろうと言っている。調達した資金は、Chapter-11 申請前の負債の返済と、\$250m (290 億円) の低金利による新規流動性の確保を促進させるだろう。NW は、来年の第 1 四半期の Chapter-11 離脱の為に再建計画を成功させる 3 つの条件、① 新株発行 (equity infusion)、② 連邦議会に於ける年金改正法案の可決 (否決の場合は、積立不足の年金基金の解散)、③ 合理的な金融コストによるエクジットファイナンスの約束、をクリアしなければならない。エクジットローンに転換されれば、この DIP ファイナンス案は、第③の条件を満足させる事になる。しかし、このローンは、NW の幾つかの既存債務のリファイナンスをするだけに止まる為、Chapter-11 離脱時には、NW は、より多くの債務を抱える事になるだろう。(wsj.com, 7/20/2006)

### (20) ボーイングヘッド、欧州の民間航空機開発政府援助中止を重ねて要請

Boeing 会長兼 CEO の James McNerney は、7 月 22 日、Farnborough で、懸案の米欧民間商業機開発に対する政府援助の問題は、WTO の場ではなくて、当事者同士の直接的対話でもって解決すべき問題だと語った。彼は、時間はかかるだろうが、必ず当事者間で解決されるだろう、と楽観的な見通しを述べた。McNerney は、欧州政府は、エアバスの将来の航空機開発に対する援助を中止すべきだと、重ねて主張した。一方、エアバスの独側共同 CEO Tom Enders は、ボーイングが受けている間接的政府 (Pentagon) 支援を中止するならば、エアバスも政府ローンの借入れを中止すると、先週、発言している。欧州は、B787 型機の翼などを生産している日本とイタリアの開発援助も問題視している。この問題は、既に米欧の政府によって、WTO に提訴さ

れている。しかし、WTOの4つパネルでは、プロシージャの細部をどうするかで話し合いが長引いており、A350-XWB型機の開発遅れも手伝って、本格的な論戦開始には至っていない。(両政府は、長期戦に持ち込む戦術を採用している。) 2007年上半期までは、この問題の大きな進展は見られないだろう。(FT.com, 7/19/2006)

### (21) 米各社、第2四半期利益計上

AAとCOとSouthwest(WN)が、揃って第2四半期で利益を計上した。漸く、米メジャー各社のコスト削減策が実りだしている様だ。今年の最初の4ヶ月間で、米航空会社のL/Fは、75.2%から77.2%に上昇している。国内線運賃は、第1四半期に、+13%上昇している。(American Express Business Travel 調べ)

	収入	前年比	利益	前年	備 考
AA	5.98bn	+13%	291m	58m	燃油費\$1.71bn(+30%)、総コストの31% 燃油費を除くコストは+1.4%上昇 L/F 85.4(6月)、供給▲3.1%
CO	3.51bn	+23%	198m	100m	燃油費\$791m(+38%)、L/F 82.7%(79.6) 労務費+15%、着陸費+9%、整備費+32%
WN	2.45bn	+26%	333m	140m	1株当たり利益40¢、 内、燃料ヘッジ+7¢/株(前年同期と不変) 平均運賃92.94¢から107.38¢に上昇

2001年から▲400億ドル(4兆6,000億円)の赤字を計上している米航空業界が、燃料高騰が有る中で、ヤット上昇気流に乗り出した様だ。ATAは、今年は▲20億ドル(2,300億円)の赤字となるも、来年は黒字を計上するだろうと予想している。CO, US, AirTran, Alaskaの4社は、年間でも利益を計上するだろう。JetBlueとUAは、2QTは利益計上となるも、年度決算では依然として赤字となるだろう。Chaputer-11企業のDLとNWは、2QTも年間も、どちらも赤字計上となるだろう。(wsj.com, 7/20/2006) (nytimes.com, 7/20-21/2006) 次週号で、各社の第2四半期決算の詳細を報告する。

### (22) ファンボロー エアー ショーでの商業機発注状況

Farnborough International Air Showにおける、現在までのエアバスとボーイングの民間商業機の受注状況は、下表の通りである。注目すべきは、SQが、デリバリー遅延で大きな問題となっているスパージャンボA380型機を9機(2008末~2010導入)追加発注した事と、設計変更したA350-XWB型機を20機(2012~2014導入)発注した事である。(何れもLOIの締結) これは、まさにエアバスにとって、干天の慈雨となる出来事。エアバスは、A350-XWBのデリバリーが開始される2012年までの繋ぎの

供給維持の為に、A330-300 型機×19 機を SQ にリースする事に合意している。

Airbus			
Afriqiyah Airways	A320×9 A330×3	\$1.7b	Airbus、トリポリにパイロット訓練所と整備センター建設、2004 年国際制裁解除後初の航空機販売の 1 つ
Air Caibes	A330×1	0.164	Caribbean operator
AirAsia	A320×40	2.7	B737 を A320 に更新中、オプション権実行
ILFC	A320×6	0.4	航空機リース企業
Marsans(スペイン)	A330×12	2.0	Preliminary agreement
<b>SQ</b>	<b>A380×9</b> <b>A350×20</b>	<b>7.5</b>	<b>A380 の累計発注機数は 19 機となる</b> <b>B787×20 機 6 月発注直後の発注</b>

Boeing			
Emirates	B747-8×10	\$3.3b	A380 からの乗り換え
Aviation Capital Group	B737-800×14	1.0	航空機リース企業
Pegasus	B787×6	1.0	航空機リース企業
ILFC	B787×2 を含む 10 機	1.2	航空機リース企業
Lion	B737-900×30	2.2	インドネシア LCC
Flyington Freighters	B777 貨物機	0.9	考慮中

(wsj.com, 7/19-21/2006)

### (23) ロシア スーホイが、リジョナル ジェット機開発

ロシアの航空機メーカー Sukhoi が、リジョナル ジェット機 Sukhoi Superjet 100 (100 席) を開発している。2007 年 9 月に初の試験飛行を予定し、700 機の生産を目指している。Sukhoi は、価格の詳細を発表していないが、1 機当たり \$25m (29 億円) とされている。リジョナル ジェット市場は、余り芳しく無い。Boeing は、最近、向こう 20 年間で 840 機需要と想定し、2004 年に予測した 4,290 機から大幅にリジョナル ジェット市場規模の今後の見通しを縮小している。リジョナル ジェット市場のシェアは、2004 年の 17% から、2006 年には 13% に低下すると見積もられている。しかし、ロシアの市場は、少し話が違う様だ。Aeroflot やその他のリジョナル キャリアーは、およそ 130 機の広胴機更新を必要としている。そして、国内線路線網の発展で、リジョナル ジェット機需要が増加するだろう。エアバスやボーイングは、ロシアの広胴機需要 (200 億ドル ≒ 2 兆 3,000 億円) の獲得を狙っている。イタリアの Alenia Aeromantica (Finmeccanica の子会社) は、先月、Sukhoi 株を 25% 取得して、リジョナル ジェット開発のサブ コントラクトの獲得 (特に Alenia ターボプロップ エンジンの売り込み) を狙っている。ボーイングは、2002 年に、Sukhoi と、エンジニアリングからマーケティングに至までの幅広い提携を結んでいる。エアバスは、今年

初め、ロシアと 250 億<sup>ドル</sup>（2 兆 9,000 億円）に上る長期航空機開発と部品共同生産協定を締結した。 リジョナル ジェット機市場には、既にカナダの Bombardier とブラジルの Embraer の大手 2 社が市場を占拠しており、Sukhoi Superjet 100 型機が何処まで販売出来るのだろうか。 Sukhoi は、今年初め、ロシアの 6 つの航空機設計と生産企業をまとめた、国が大半を保有する単一持ち株会社 United Aircraft Corporation の一部に組み込まれている。(nytimes.com, 7/20/2006) (channelnewsasia.com, 7/21/2006)



A worker prepared a fuselage Friday for a Sukhoi aircraft at the Farnborough air show. For Airbus, which has faltered as a rival,

## 水 運

### (1) ドバイ ポート ワールドの米港湾資産の売却が始まった

- ① DP World が、3月に英国の P&O を買収した。
- ② この買収により、DP World は、P&O が保有していた、米国の 5 コンテナターミナルと、その他の港湾の貨客取扱オペレーション権を獲得する事になった。
- ③ ところが、テロリストの発生源の国の、国営企業による米港湾施設運営は、安全保障上に悪影響を与えると主張した、大きな反対運動が連邦議会で噴出した。
- ④ そのため、DP World は、取得した米港湾資産の売却を決定した。
- ⑤ このたび、この売却の入札が、開始される事となった。
- ⑥ DP World は、4 ヶ月～6 ヶ月以内の売却を希望しているけれども、適当な入札者が現れるのかどうか懸念されている。
- ⑦ 潜在的入札企業には、豪州の Macquarie、或は、米国の Carlyle や Goldman Sachs や、NYC の Maher Terminals、或は、SSA Marine などの名前が挙がっている。

(FT.com, 7/16/2006)

## 陸運&ロジスティックス

### (1) ハーツ レンタカー、再上場計画

2005年12月に、現金23億ドル(2,700億円)で、Ford Motor から Hertz を買収した未公開株投資企業の Clayton, Dubilier & Rice, the Carlyle Group, Merrill Lynch Global Private Equity は、買収後6ヶ月半で、再び Hertz を上場させる事を決定した。これ等の未公開株投資グループは、買収した Hertz に追加的負債を背負わせ、そこから10億ドルの特別配当金を既に取得している。彼等は、ごく短期間の間に、大きな上場益を獲得するだろう。(wsj.com, 7/14/2006)

## (2) 米鉄道会社、第2四半期利益 好調な米経済を反映して大幅増益達成

米鉄道企業の CSX と Union Pacific の両社は、第2四半期決算で、下表の通り、大幅な増益を達成した。(nytimes.com, 7/19-21/2006)

	収入	前年	利益	前年比	備考
CSX	\$2.4bn	+12%	\$390m	165	2:1 株式分割と 5 億ドル自社株購入予定
Union Pacific	3.92	+7%	390	233	輸送力増強のため機関車 200 台購入

## ホテル&リゾート

### (1) マリオット 全ホテル禁煙化

Marriott International が、米国とカナダの 2,300 強のホテルの全室を禁煙化する。Marriott は既に 90%の客室の禁煙化を実施済みであるが、残る 10%とレストランやバー等のパブリックスペースの禁煙化を、他社に先駆けて実施する。9月末には、Ritz-Carlton からよりエコノミークラスの Courtyard やエクステンデッドステイの Residence Inn の、全ての 10 ブランドの 40 万室近くが禁煙室化される。禁煙を破った顧客からは、部屋の清掃代として 200 ドル~300 ドルが徴収される外、その客室が清掃の為に非稼働となった場合は、その間の逸失収入が加算される。米国市民の 21%が喫煙者(2004年)で、44.5%がローカル或は州法によりタバコの煙から保護されている現在、Marriott の措置は当然の事と顧客から歓迎されている。(wsj.com, 7/19/2006)

### (2) 米下院、オンライン賭博の規制強化法を可決

オンライン賭博は、全世界で 120 億ドル(1兆4,000億円)の市場規模に達し、その半分はアメリカ人の顧客によって賭けられている。しかし、世界に 2,500 も有るオンライン賭博サイトは、アメリカでは1つも運営されていない。1961 Interstate Wire Act が、電話による賭場を禁止しているが、この法がサイバースペースにも適用されるのかどうかは、もう一つハッキリしていない。米司法省は、米国に於けるインターネット賭博は、この法律に基づいて禁止されていると判断している。7月18日、米下院は、この曖昧な解釈に終止符を打つため、Wire Act に“インターネット”の文字を挿入する事を、317:93 の圧倒的賛成多数で可決した。そして、殆どの賭博に対する、クレジットカード・wire transfer・debit・e-wallet などの全ての電子的支払を違法とする事を併せて決定した。上院も、同様の内容を持つ法案を、今秋に可決する予定である。しかし、この規制は、州政府が運営するロタリーと、競馬のオンライン

賭博には適用されない。 下院を通過した法案は、極めて政治的なご都合主義に基づいている。 曖昧さの除去と、支払手段の厳しい取締りにより、米国市民のオンライン賭博は、如何にユビキタスの特権を持っているインターネットであっても、効果的な規制の網が被される事になるだろう。 一部の議員は、「何でも有り」のインターネットの風潮が蔓延る事を良しとしない人達にとっては、都合の良い法となるだろうが、このインターネット規制は、恰も政治的思想を規制し宗教的狂信を煽る様な、将来に禍根を残す悪法となるだろう」と語っている。

7月16日、英国上場のオンラインスポーツ賭博 BetonSports の CEO David Carruthers が、米国に於ける違法な商業オンライン賭博運営の廉で、米当局に逮捕された。 米検察当局は、この他に 10 人の BetonSports 関係者（オンライン賭博の宣伝に携わったフロリダの広告企業役員を含む）を起訴したと発表した。 LON 証券取引所のオンライン賭博株が、軒並み大幅に値を下げている。(FT.com, 7/14-21/2006)



## その他

### (1) エアバス、軍用輸送機 A400M デリバリーでも遅延発生

エアバスの軍用輸送機 A400M (写真：右) でも、推定 18 ヶ月から 24 ヶ月、最悪のケースでは 3 年間の納期遅延が発生すると La Tribune 紙が報道している。当初計画では、2008 年初めに初飛行、2009 年 10 月から 192 機のデリバリーが開始される事になっている。最大の発注者はドイツ (60 機)、以下、フランス (50 機)、スペイン (27 機)、英国 (25 機) などが続く。(channelnewsasia.com, 7/19/2006)



Bell Helicopter と Boeing が共同開発した垂直離陸機 (ティルトローター機) V-22 Osprey (1機 \$70m≒81億円) の英国、日本、豪州への積極的な売り込みが、米海兵隊も参加して繰り広げられている。(nytimes.com, 7/15/2006)



The V-22 Osprey, part airplane, part helicopter, after its public debut Tuesday at the International Air Show in Farnborough, England.

## 編集後記

シンガポール航空が、A380 型機を 9 機と、A350 型機を 20 機を発注した。  
スーパージャンボの A380 型機 9 機は、既にオーダー済みの 10 機に追加する発注だ。

A380 型機は、ワイヤリングの敷設が原因で、約 1 年のデリバリー遅延が発生している。A350-XWB 型機は、ライバル機の B787 型機に性能面で対抗出来ず、設計の大幅変更を余儀なくされたモデルである。

どちらも、現在に限って言えば、問題が多いエアバスの新モデルだ。シンガポール航空は、敢えて、問題多いこれ等の機材を発注して、キット、大幅な好条件をエアバスから引き出したのだろう。

シンガポール航空は、B777-300ER 型機（19 機）と、ごく最近では、B787 型機（20 機）を発注している。今回のエアバス機 29 機の発注で、長距離 WBJ フリートを合計 78 機発注した事になる。（丁度、ボーイング 39 機 対 エアバス 39 機と、同機数を発注している事になる。）

そして、業界で有名な“機齢の若いシンガポール航空”の評判を、益々不動のモノにしている。

昨年の年次報告書には、2006 年 3 月時点の旅客機の機齢は 6.3 年と書いてある。（H.U.）

参考： SQ 2005-2006 Annual Report ページ 143 抜粋

As at 31 March 2006, SIA Group operating fleet consisted of 118 aircraft – 102 passenger aircraft and 16 freighters. 90 and 12 of the passenger aircraft were operated by SIA and SilkAir respectively.

Aircraft type	Owned	Finance lease	Operating lease	Total	Seats in standard configuration	Average age in years (y) and months (m)	Expiry of operating lease		On firm order	On option
							2006-07	2007-08		
<b>SIA:</b>										
B747-400	14		13	27	375	10 y 5 m	1	5		
B777-200	13		1	14	288	5 y 10 m				
B777-200A	17			17	323	4 y 11 m				
B777-200ER	13		2	15	285	3 y 10 m				
B777-300	10		2	12	332	4 y 5 m				
B777-300ER <sup>#1</sup>									19	13
A340-500	5			5	181	2 y 1 m				
A380-800 <sup>#1</sup>									10	15
Sub-total	72		18	90	N.A.	6 y 4 m	1	5	29	28
<b>SIA Cargo:</b>										
B747-400F <sup>#2</sup>	8	5	3	16	N.A.	5 y 8 m			3	
<b>SilkAir:</b>										
A319-312	3		2	5	118	4 y 7 m			1	2
A320-232	5		2	7	142	4 y 1 m			2	
Sub-total	8		4	12	N.A.	4 y 3 m			3	2
<b>Total</b>	<b>88</b>	<b>5</b>	<b>25</b>	<b>118</b>	<b>N.A.</b>	<b>6 y 0 m</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>35</b>	<b>30</b>

N.A. not applicable

<sup>#1</sup> The standard seat configuration for the B777-300ER and A380-800 aircraft fleet is to be finalised at a later date.

<sup>#2</sup> Orders for three B747-400 passenger-to-freighter conversion from SIA to SIA Cargo.

TD 勉強会 情報 227 号 ( 以 上 )