

平成 22 年 7 月 20 日

TD 勉強会 情報 436

1. **グーグル ITA ソフトウェア買収**
 - (1) グーグルの航空運賃検索正常化に期待
 - (2) 航空会社 大喜び
 - (3) ホテル検索にも取り組む
 - (4) フェイスブックとグーグル 旅行分野で競争か
2. **航空標準 XML 開発で、オープン AXIS グループ立上げ**
3. **その他のニュース**
4. **極東航空株式会社 物語 (24)**



1. グーグルの ITA ソフトウェア買収

Toronto Star, 7/12/2010

(1) Google needs to fix airfare search market

グーグルの航空運賃検索正常化に期待

10 年前に航空運賃検索エンジンが登場した。そして Expedia, Travelocity, Orbitz などの OTA（オンライン旅行会社 = Online Travel Agencies）がオンライン旅行販売市場を席卷している。しかし、彼らは特定の航空会社の優先表示無しに、本当に公平なバイアスが掛かっていない検索結果を表示しているのだろうか。その次に、Kayak, SideStep, Farechase, FareCompare などのアグレッゲーター（aggregators）が登場した。しかし直ぐに彼らも、コミッションを得ている特定航空会社を優先させているという噂が広まっている。それから Momondo や DoHop などの外国のアグレッゲーターが登場した。彼らも、公平なリスティングを実施していると言っているけれども、特定航空会社の運賃を宣伝広告している。一体何時になったら、ノンバイアスな運賃表示が実現するのだろうか？ Google が、ITA Software を買収して航空運賃検索ビジネスに参入すれば、この公平なリスティングが実現されるかもしれない。 ■

Tnooz, 7/12/2010

(2) Google-ITA Software deal: Why the airlines could be very happy

航空会社 大喜び

司法省が Google の ITA Software 買収を許可すれば、サプライヤーは喜ぶだろう。Web サイトの運賃表示の透明化と、航空会社がより流通をコントロールできるようになるからだ。そして以下の3つの要素を考える必要がある。

- ・ 入り組んだ航空会社から消費者間のサプライ・チェーン（流通／ディストリビューション・チェーンと書くべきだろう）オプションと、それを支える多くの異なるチャネルの存在
- ・ これ等のチャネルの複雑さ。複雑になればなるほどコストが余計に掛かることになる。

- ・ 運賃を保証し、ほぼリアルタイムのアベイラビリティを表示するだけの 簡単な事実が求められている。

多くの航空会社の Web サイトは、ITA Software の QPX システムを利用している。

Google は、ITA 買収によって航空運賃検索をより単純化し合理化し効率化するだろう。ユーザは、「9月15日発17日帰りのNYC最低運賃2人」などのネイティブなクエリが可能になるだろう。 Troogle (Travel + Google = Troogle) は、最低運賃の検索結果の一覧を表示し、実際の予約については航空会社のサイトにユーザをリンクさせるだろう。

Google は CPA (Crick per Action) とオンライン広告収入を航空会社から受け取り、航空会社はメタサーチや OTA などの中抜き (つまり GDS 使用を回避する) を実現できることになる。そしてより品質の良いリフェラルを得ることができるようになる。ユーザは、より公平且つ正確なほぼリアルタイムのインベントリーを利用できるようになる。

航空会社は、これとは別に TMC (Travel Management Company = 法人旅行管理会社) との取引を継続させることができる。 Troogle だって法人旅行を取り扱うことが不可能ではないだろう。メタサーチ/OTA/GDS は困ったことになる。

米国外へは適合できないと言う問題もある。またこのセオリーは、ホテル・カー・パッケージなどのその他の商品カテゴリーには対応していない。これらのことを考えて、Google は買収価格を \$700m としたのだろう。当然のことながら現在の OTA からの ad ベースモデルの減収を考慮に入れてある筈だ。この買収が司法省の許可取得に失敗したならば、不要となる買収価格の \$700m を使って、自分自身でソリューションを開発することだって考えられる。 ■

Tnooz, 7/12/2010

(3) Google-ITA Software deal: ITA has been working on hotels

ホテル検索にも取り組む

ITA Software は、過去数年間ホテル検索ビジネスを研究している。この開発のための専属チームがアサインされて、今年中の検索ツールの立ち上げを予定している。Google は、Google Map 上でホテル検索を実施するツールを既に開発しているので、疑いなく ITA とのホテル検索ビジネスを共同して開発することになるだろう。

ITA を買収して、航空運賃検索に加えてホテル検索まで手を出すことになれば、オンライン旅行市場の既存プレイヤーであるメタサーチや OTA との緊張は更に増すだろう。オンライン旅行販売市場において、ホテル販売はメタサーチや OTA にとってスイートスポットなのだ。 ■

EverythingPR, 7/10/2010

(4) Facebook Versus Google Travel, the Upcoming Travel Wars

フェイスブックとグーグル旅行が旅行分野で競争か

Google が ITA Software を買収することに合意した。 Facebook が旅行提案サイトの NextStop を買収した。(NextStop 買収については情報 435 号参照) Microsoft は、2006 年 8 月に FB と提携合意し、FB に \$240m を出資している。そして、2010 年 2 月に検索及び広告に関する提携関係を拡大し、FB 内で OFFICE の機能の使用を可能にする。現在、米オンライン旅行市場は Expedia や Orbitz などの一握りの OTA に席卷されているが、これが何時まで続くかは分からない。 Google と FB がとって変わることで考えられなくはない。 ■

2. Tnooz, 7/02-13/2010

航空標準 XML 開発で、オープン AXIS グループ立上げ

航空会社 6 社 (AC, AA, CO, DL, UA, US) と ATPCO (Airline Tariff Publishing Company) が、7 月 13 日、航空業界の標準 XML 開発でノンプロフィット組織の Open AXIS Group を立ち上げた。(AXIS = Airline XML Integration Standard)

Open AXIS Group は、航空会社のマーチャндаイジングのための XML 標準を、少なくとも当初は、多分 伝統的 GDS チャンネルの外側に開発する。開発のベースは、Farelogix の FLX 代替流通プラットフォームのスキーマを使用する。

航空を含めた旅行業界共通の XML 標準開発グループである OpenTravel が、1999 年に設立されている。しかし、航空会社 6 社は、これとは別に、迅速な開発を目指すために Open AXIS Group を立ち上げたと言っている。付帯サービスとマーチャндаイジング コンテンツを取り込み、航空会社の特定の問題に必要な航空会社のコネクティビティー開発に専ら取り組むこととなる。

グループは、このシステムは航空会社の航空便予約、PNL 管理、複数旅客のより複雑予約、発券、交換発行、払戻、ボイド、オプションサービス（付帯サービス）や束ねた商品や EMD 管理などの各種のその他のトランザクション全てを取り扱うと言っている。

EDIFACT メッセージングと ATPCO の運賃流通とプロセッシングが、旅行流通における新規参入を阻み、GDS（含む ITA）の優位性を長らく維持させて来た。Open AXIS Group は、航空旅行流通の民主化を促進し航空会社のマーチャндаイジングに役立つことになるだろう。 ■

3. その他のニュース

旅行流通・TD

（1）航空会社、GDS 使用減少を計画

航空会社に対する IT テクノロジー プロバイダーの SITA の調査(2010 Airline IT Survey)によると、現在航空会社の航空券の 50.4%が GDS 経由で流通されている。直販 Web 販売は 26%になっている。航空会社は、2013 年には ほぼ半々となる GDS 経由を 41.3%に、直販 Web 販売を 37.9%にしたいと言っている。そして航空会社の 70%が、2013 年までにモバイル経由で販売（若しくは計画）しているだろう。(travelmarketreport, 7/08/2010)

（2）米法人（航空）需要急回復

米法人需要が二桁のプラスの勢いで急回復している。米主要航空会社の CEO は以下の通り発言している。旅行業界のヘッドは、以下の如く発言している。

AA CEO Gerald Arpey :

「昨年 は法人需要の未曾有の減少に直面したが、今年になって米国と世界の市場で需要

は持ち直している」

US President Scott Kirby :

「5月の法人需要が +50%増加した。劇的な回復だ。しかし2008年の需要レベルを未だ▲5%下回っている」

CO CEO Jeff Smisek :

「法人旅客数のみならず、イールドも改善している。回復は本物だ」

DL President Ed Bastian :

「ユニット収入は2007年レベルを上回った。法人需要の回復により年内には2008年レベルに達するだろう。5月の法人需要は +63%増加した。単価が大幅に上昇している」(BusinessTravelNews, 7/9/2010)

(3) キューバ渡航が解禁されても、直ぐにはクルーズは増加しない

米連邦議会で、Cuba 渡航解禁を支持する議員が増えている。オバマ政権は、昨年米在住キューバ人の Cuba 親戚訪問を許可した。最近、キューバは52人の政治犯を釈放すると発表した。キューバの人権問題が緩和されれば、米国の Cuba 渡航解禁が促進されるだろう。渡航解禁となっても、即クルーズが増加する訳ではないようだ。米国際クルーズ協会 (CLIA) は、キューバの港湾施設の改善に2~3年が必要だと言っている。(ParmBeachDailyNews.com, 7/09/2010)

(4) 法人旅行需要急回復

American Express Business Travel Monitor は、法人需要が回復し始めていると報告している。2011年或は2012年には2007/2008年レベルに復帰するだろうと予想している。需要回復と共に航空運賃が上昇し始めている。今年5ヶ月間(5月は推定)で国際線運賃は +3%、国内線は +6%上昇した。ビジネスクラス旅客は、全旅客の39%から41%に増加した。ホテルのレートは、▲0.5%低下している。好景気時に開発に着手したホテルが続々とオープンしているので、レート上昇には時間がかかるだろう。トラベルマネジャーは、航空会社の合併と付帯サービスに注意する必要がある。航空会社は、合併によりディール交渉力を強化し付帯収入増加に継続して努力するからだ。トラベルマネジャーは、ニューノーマルへの対応を迫られている。今回の不況で知り得たことは、過度な法人旅行の削減は企業の事業遂行に大きなマイナスとなるということだ。この過ちを繰り返してはいけない。(travelmarketreport, 7/12/2010)

(5) トーマスクック、独ライバル企業買収

Thomas Cook が、トルコのパッケージ ホリデーを販売している Oger Tours を30m ユーロで買収した。目的地トルコの人気が高まっている。Oger の昨年の決算は、収入256m ユーロ、営業利益 3.3m ユーロ、最終税前損失▲7.3m ユーロであった。この決

算には 8.8m ユーロの特別減損会計が含まれている。 Thomas Cook は、中東の投資家相手のイスラム航空機ファイナンス債 (sukuk) \$50m の起債に失敗した。 依然として中東の市場が回復していないようだ。(FT.com, 7/12/2010)

(6) クルーズ コミッション継続低下

クルーズがノーコミッション (NCF) 運賃を増加させている。 6 割以上の旅行会社が NCF の増加に苦情している。 クルーズ料金の減少と NCF の増加で旅行会社のコミッションは減少する一方だ。 COSTCO や BJs や Sams で売られている格安料金のマスクルーズ販売の存在も、コミッションを減少させているもう 1 つの原因だ。 旅行会社は、クルーズの代わりにコミッションが高いパッケージや河川クルーズ販売にシフトすると言っている。(travelmarketreport, 7/12/2010)

(7) エアーアジア アバカス採用

AirAsia が Abacus International システムを採用した。 AirAsia は、このエンドツーエンドのテクノロジープラットフォームのシステムにより、オプション サービス販売の効率化の達成と旅行会社経由の販売を拡大する。 オプション サービス収入 (付帯収入) は、航空会社の重要な副次的な収入ソースになりつつある。 CAPA は、世界の航空会社のオプション サービス収入が 今年総収入の 12% の \$58bn になると予測している。 旅行会社は、このオプションを販売支援の新たなサービスフィー収入のストリームにしている。(Abacus International press release, 7/14/2010)

(8) セーバー、エアートータルプライシング準備

Sabre が、今月から来月にかけて付帯収入を含めた総額運賃計算を可能にする Air Total Pricing システムを立ち上げる。 7 月には付帯サービスの運賃計算機能をカットオーバーし、8 月には付帯サービス運賃込みの最低運賃検索機能を追加する。 そして最終的には、付帯サービス運賃が掛からない常顧客クラブのエリートステータス会員を自動的に識別する機能を付け加える。 このシステムは XML インタフェースも可能にする。 但し、XML の使用は、使用する側の改修を必要とするので、直ぐにはこれを使う大量のユーザが出現するとは考えられない。

Sabre は、付帯サービス販売の問題はテクノロジーの問題であって、巷間囁かれているコンテンツの問題ではないと考えている。 Sabre の現行エアーコントラクトは付帯サービス販売を含んでいるので、テクノロジーさえ対応可能にすれば良いと考えている。 今年第 4 四半期には全ての GDSs で懸案の EMD のセトルメントが完成するので、付帯サービスの GDSs 経由の予約、支払い、精算、フィルメントの実行が可能になる。(BusinessTravelNews, 7/14/2010)

(9) カヤックがホテルの“プライベートセール”試験

Kayak が、幾つかの選ばれた市場で、ホテル検索結果に Private Sale のバナー広告を掲載し始めた。 Private Sale は、限定期間のみ大幅値引きホテルを提供するサービスで、オペークモデル同様にホテルブランド毀損を最小限とする販売手法である。(下図の通り、ホテル名は予約されるまで明かしていない。) このサービスを利用するためには、ユーザ登録が必要となる。 Private Sale の実際のトランザクションは Open Hospitality Inc が実施する。(Tnooz, 7/15/2010)

The image shows a screenshot of a travel search interface. At the top, there is a banner for a 'Private Sale' in New York, NY, offering up to 17% off. Below the banner are two hotel listings:

Price	Hotel Name	Distance	Rating	Reviews
\$289 ⁺	InterContinental New York Barclay	0.8 mi	4.2/5	1558 reviews
\$246	Radisson Martinique on Broadway	0.2 mi	3.5/5	52 reviews

(10) トラベルポスト、コミュニティー立ち上げ

TravelPost (会員 10 万人) が、Travel Discussion と呼ぶコミュニティー (β 版) を立ち上げた。 ユーザは、Facebook Connect 経由で Travel Discussion にサインインして、仲間内で旅行に関する情報交換とレビュー投稿が実施可能になる。

ホテルレビューサイト最大手 TripAdvisor は、これとは異なる方法でコミュニティーを立ち上げている。 Facebook のコミュニティーと TripAdvisor の Cities I've Visited アプリケーションを利用して Trip Friends を立ち上げている。(Tnooz, 7/15/2010)

(11) ビングトラベル より安い代替旅行提案

Bing Travel が Your Flight Summary 機能を立ち上げた。 ユーザに、経路便や旅行日の変更による、より安い旅行を提案する。 航空便検索をすると、Your Flight Summary のボックスが表れて、複数のオプションを提案する。 下図の例示では、San Diego-NYC のワンストップ便往復 \$418 が、旅行日を 1 日遅らせることにより \$44 節約できる (しかも直行便利用) ことを示している。(Tnooz, 7/15/2010)

The screenshot displays a flight search interface. The main search area shows a round trip from San Diego, CA (SAN) to New York, NY (NYC) for \$418. A sidebar titled "YOUR FLIGHT SUMMARY" provides alternative options:

Price	Details
\$418	San Diego (SAN) to New York (NYC), 8/3 - 8/9, Fly 1-stop
\$339 (Save \$79)	Fly non-stop, Return 1 day later
\$374 (Save \$44)	Fly non-stop, Leave 1 day later, Return 1 day later
\$409 (Save \$9)	Fly non-stop, Leave 1 day earlier, Return 1 day earlier

空 運

【共 通】

(1) 欧州の航空旅客保護規定の域外適用

欧州連合では、航空便の運休時の旅客保護規定が存在する。2005年に制定されたEC261がそれだ。この規定では、運休時には、旅客は運賃を払い戻すか次便予約のチョイスがある。次便搭乗のために宿泊が必要となる場合は、その運休が如何なる理由にも拘らず、航空会社ホテルと食事を提供しなければならない。運休が整備などの自社の都合による場合は、航空会社は600ユーロまでの補償金の支払いを義務づけられている。この規則は遅延の場合の補償金も規定している。EC261は、欧州連合の空港を出発する外国航空会社にも適用となるが、米国の航空会社の多くはこれを守っていないようだ。連合規定の域外適用という国際法上のヤヤコシイ問題が絡む。欧州連合は、加盟国以外の航空会社に対するエンフォースメント能力を欠いている。IATAおよび航空会社は、一貫してEC261に反対している。\$250の運賃しか支払っていない旅客に、何故\$400を補償する必要があるのかと言っている。航空会社は、今年4月、アイスランドの火山爆発で空港が閉鎖されたために、減収と補償金の支払いで20bnユーロの損害を蒙っている。(nytimes.com, 7/12/2010)

【米 州】

(1) FAA 操縦室窓に関する安全指令発出

窓の氷結防止機器が電氣的ショートして煙や火災を発生させる事故が1980年代以降11件発生している。FAAは、ボーイング機の操縦室窓の点検強化と一部航空機に対してはその交換を義務づける安全指令(Safety Mandate)を発出した。ボーイングの757,

767, 777 の米国航空会社の 1,200 機以上がこの安全指令の対象となる。(wsj.com, 7/19/2010)

(2) デルタ航空、名古屋＝ホノルル線開設

DL が、名古屋＝ホノルル線 毎日便 (B767-300 型機 C35 席+Y181 席) を 12 月 22 日から開設する。 現在 DL は、名古屋から DTT, MNL, SPN, GUM に路線を展開している。(travelweekly.com, 7/09/2010)

(3) ジェットブルー、6月旅客輸送実績 +11%増

jetBlue の 6 月の旅客輸送実績が、前年比 +11%増加した。 PRASM (有効座席マイル当り旅客収入) は、+19%増加した。 供給は +5.8%増であった。 L/F は、80.3%から 84.2%に上昇した。(wsj.com, 7/09/2010)

(4) GOL (ブラジル) \$300m 起債

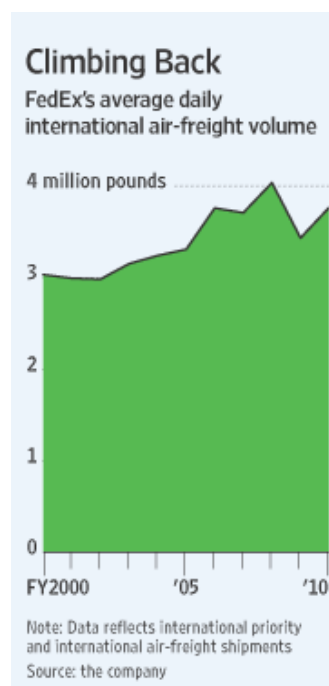
GOL Linhas Aereas Inteligentes SA が、期間 10 年、イールド 9.5%の総額 \$300m に上る社債を発行した。(wsj.com, 7/13/2010)

(5) 連邦控訴審、ピーク時間着陸料金認める

連邦控訴審は 7 月 13 日、航空会社の訴えを退けて、空港のピーク時間帯に対してより高い着陸料金を設定する運輸省規則は合法であると判決した。 控訴審は、空港混雑解消を目的とするこの創造的且つ合理的規則を支持するとしている。(wsj.com, 7/13/2010)

(6) フェデックス、B777 が増収に貢献

FedEx が、2009 年 9 月に B777 貨物専用機を 6 機導入し、今後 12 ヶ月間に更に +6 機を追加する。 B777 貨物専用機は、178,000 ポンド (約 80 屯) の搭載能力と 6,675 マイル (約 10,700km) の航続距離を有している。 主力の MD-11 よりも 14,000 ポンド多い搭載量と、2,100 マイル長い航続距離の能力を有している。 FedEx は、2011 年 3 月に終了する今年度に機材導入、集荷センター、そのたの施設改善に \$3.2bn を投資する。 この投資額は 2008 年の \$2.8bn を上回る。 3 月 31 日に終了した第 4 四半期で FedEx Express の収入が +23%増加した。 昨年は▲24%減少した。 FedEx は 4 月から、米アジア線の 9 便目と欧アジア線の 3 便目の毎日便をそれぞれ増便した。(wsj.com, 7/14/2010)



(7) 米航空会社 4月座席搭乗率 (L/F) 最高

米国の4月のL/Fが81.6%と過去最高となった。旅客数は、5,960万人であった。国内線が79.3%、国際線が82.5%であった。1月～4月の4ヶ月間の旅客数は2009年を上回ったが、2008年比では依然として▲9%低下している。(CNNMoney, 7/15/2010)

(8) 誘導路上遅延規則導入で遅延減少

3時間以上の誘導路上遅延を規制する新たな運輸省の規則(tarmac-delay rule)が4月末から施行された。5月の誘導路上遅延はタッタの5便であった。昨年同月の35便よりも大幅に減少した。しかし運休便数は1.2%と0.9%から増加した。定時性は80.5%から79.9%に悪化した。規則導入後1ヶ月なので、効果測定には期間が短すぎるようだ。(tracelweekly.com, 7/15/2010)

Airlines' on-time arrival percentages, May	
Carrier	On-time arrival %
1 Hawaiian	94.3%
2 Alaska	91.5%
3 US Airways	85.3%
4 United	84.8%
5 AirTran	84.7%
6 Mesa	83.9%
7 JetBlue	82.7%
8 Continental	82.5%
9 SkyWest	82.4%
10 Atlantic Southeast	80.4%
11 Southwest	80.4%
12 Frontier	80.2%
13 ExpressJet	77.3%
14 Pinnacle	77.2%
15 American	76.6%
16 Delta	75.6%
17 American Eagle	73.1%
18 Comair	67.1%
ALL AIRLINES	79.9%

Source: Bureau of Transportation Statistics

(9) 米下院委員会 航空会社付帯サービス運賃課税検討

米下院運輸とインフラ航空委員会(議長 James Oberstar)が、急速に増加している航空会社付帯サービス運賃に対する課税を検討している。現在航空運賃には7.5%の消費税が掛かっているが、手荷物や機内食の付帯サービス運賃には課税されていない。Oberstar委員長は、航空会社は3年前には運賃に含まれていた多くの無料サービスをバラバラに分解して付帯サービスとして有料化し増収をはかっていると言っている。これは隠れた運賃値上げに相当すると言っている。そして無税の付帯収入の増加は、空港の施設改善に回される税収を低下させていると非難している。消費税の付帯収入への適用を検討する必要があると言っている。昨年の付帯収入は、運輸省の統計によれ

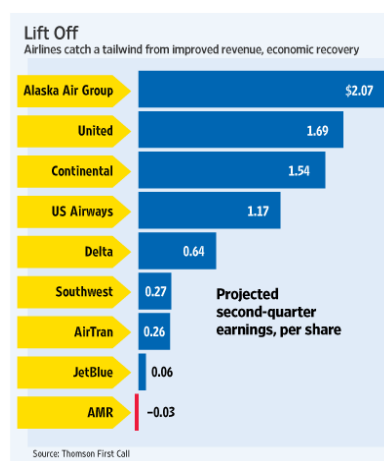
ば \$3bn になる。従って課税した場合は \$225m の税込増がはかれる筈だ。しかし、このデータには手荷物と予約変更や取消手数料しか含まれていないので、実際の付帯収入額はこれよりもズート大きな額となるだろう。運輸省 (DOT) は、最近付帯サービス運賃を透明化する規則を検討している。航空会社の Web サイトでの詳細表示に加え、基本運賃と付帯サービス運賃を合算した総額運賃表示を航空会社に求めている。またこの規則は、遅延時や誤配時の手荷物料金の払戻も含めている。また同委員会は、航空会社に対して、付帯サービス運賃データの GDS への提供も規則に含めることを検討している。GDS は、付帯サービス運賃表示のためのシステムの改修は間もなく終了するので、後は航空会社からのデータ提供だけが問題となると言っている。(wsj.com, 7/15/2010)

(10) ボンバルディア (加)、C シリーズ受注増

Bombardier が中型機 CSeries (最大 150 席) の受注獲得を増加させている。ファンロー (英) のエアショーで、具体的な受注内容が発表されるだろう。CSeries は、燃費性能が現在の航空機よりも▲20%改善され、航続距離 3,394 マイル (欧州域内と北米内の殆どの路線に就航可能) の中型航空機で、A320 や B737 の一部と競合する。既に LH, Republic Airways, Lease Corp. International (アイルランド航空機リース会社) から 90 機の確定発注 (プラス 90 機の発注可能性) を受け取っている。しかし \$3.5bn (内開発費 \$2.5bn) を改修するためには 500 機の受注が必要だ。Qatar Airways が 50 機を発注する模様。デリバリーは 2013 年からとなる。(wsj.com, 7/16/2010)

(11) 米大手航空会社 第 2 四半期決算アメリカンを除いて全社利益計上

来週から、米大手航空会社の第 2 四半期決算の発表が開始される。AA を除いて全社は、利益を計上するだろう。燃油費の安定と需要の回復が利益計上に貢献している。ATA (Air Transport Association) は、5 月までの 1 年間で米国の航空会社の単位収入が 10.9 セントに +10.9% 上昇したと言っている。しかし、2008 年の同時期の 11.5 セントには未だ達していない。DL の単位収入は、プレミアム需要が回復しているので +20% 上昇した。AA CEO Gerard Arpey は、oneworld の JV に対する ATI 取得は、年間 +\$500m の収支改善効果をもたらすだろうと言っている。(wsj.com, 7/16/2010)



(12) B787 デリバリー更に遅延か

今年末に全日空に初号機を納入する予定になっている B787 が、更に遅れる可能性が出

て来た。 来年にデリバリーがずれ込むとなると、当初スケジュールよりも 合計で 3 年近くも遅れることになる。 ボーイングは、航空機本体の問題（長距離飛行性能の問題）ではなくて試験飛行の問題で数週間遅れる可能性が発生していると言っている。(wsj.com, 7/16/2010)

(13) ILFC 創業者、新たな航空機リース会社設立

世界最大の航空機リース企業 ILFC (International Lease Finance Corp、AIG の一部門) の元 CEO Steven Udvar-Hazy (創業者の 1 人でもある) が、新たなリース企業 Airline Lease Corp を設立する。 \$3.3bn の資金を集め、来春までに航空機 100 機を保有する。(wsj.com, 7/16/2010)

【欧州・中東】

(1) ルフトハンザ 6 月旅客輸送実績 +36%上昇

LH グループの 6 月旅客輸送実績が、前年同月比で +36%増加した。 LH は、+12%増の 5,517 千人、L/F は +5.6%p 増の 83.3%であった。 グループ全体では +36%増の 8,403 千人、L/F は +4%p 増の 82.6%であった。(wsj.com, 7/0/2010)

(2) BAA 6 月実績 ▲1.7%減少

BAA の 6 月旅客数実績が前年同月比▲1.7%減の 950 万人となった。 累計 22 日間の BA の客室乗務員ストが影響した。 ストが無ければ +2.5%増となっていただろう。(wsj.com, 7/12/2010)

(3) エミレーツのエアバス購入と路線権

Emirates は、先月 A380 型機×32 機を発注した。 これで合計 90 機のスーパージャンボを購入したことになる。 Emirates は、世界の航空需要をドバイ経由で運ぶ戦略を打ち出している。 Emirates のこの戦略が、各国（特に欧州）との間で軋轢を引き起こしている。 Emirates は、乗入れ国からの供給拡大の権利取得に苦しむかもしれない。 昨年独政府は、Emirates に対して FRA=JNB と HAM=SIN の運賃を +20%値上げすることを要請した。 今年 2 月に欧州委員会は、独政府の運賃値上げ介入について調査を開始した。 欧州では、自由貿易の維持と加盟国の自国航空会社保護とのバランスに苦慮している。 欧州は、政府補助を受けて開発されたエアバスの A380 型機の販売促進もしなければならないというジレンマに陥っている。 過去 10 年間でヤット 144 機が販売した A380 型機の内 90 機は Emirates の発注だ。 AF/KLM, LH, BA は 39 機を発注している。 アナリストは、巨額の税金を使って開発した A380 型機でもって、欧州の航空会社を苦境に陥れていると言っている。(travelweekly.com, 7/09/2010)

(4) AF/KLM 貨物運賃談合で和解金

AF/KLM は、2000 年～2006 年の運賃談合に関する民事裁判で、\$87m を支払うことで和解する。世界の 30 社の航空会社が運賃談合容疑で取り調べられている。AF/KLM は、2008 年に米司法省 (DOJ) に対して \$350m の罰金 (示談金) を支払った。2009 年には Martinair の元貨物販売部長が \$20,000 の罰金と 8 ヶ月間の禁固刑を受けた。昨年までで DOJ は、\$1.6bn 以上の罰金を複数の航空会社に対して要求している。(FT.com, 7/12/2010)

(5) EU 競争委員会 BA+IB 合併とワンワールドの独禁適用除外承認

- EU 競争監視局は、7 月 14 日、BA+IB 合併と Oneworld の BA+IB+AA のジョイントベンチャーに対する独禁法適用除外を承認した。(米運輸省は 2 月に oneworld に対する ATI 適用除外を暫定承認している。)
- BA+IB 合併は、株主総会の議決を経て今年中には完了するだろう。
- 合併後は BA と IB の両ブランド保有する International Airlines Group (本社 MAD) が設立される。
- BA+IB は、LH と AF/KLM に次ぐ第 3 位の欧州メガキャリアとなる。
- Oneworld の 3 社 JV に対する独禁法適用除外の EU 承認は、LON の毎日 7 スロットペアー (LON=NYC3, BOS2*, MIA1*, DAL1*、*は LHR) の割譲 (一定期間のリース) を条件とした。
- Oneworld JV は、独禁法適用除外の承認をヤット取り付けて、大西洋で既に独禁適用除外の承認を受けている Star Alliance と SkyTeam と同じ土俵で競争することが可能となった。

BA は、IB との合併と oneworld の JV に対する独禁法適用除外の承認を取得して、残る経営重要課題である年金積立て不足 (37 億ポンド) と、客室乗務員組合 Unite との労働協定改定 (長距離便編成の▲1 人の減を含む年間▲160m ポンドの労務費減) の問題解決に取り組むこととなる。年金問題については、既に基金と基本的合意に達している。また Unite では、現在 BA の最終回答の受諾可否の組合員投票が実施されている。BA CEO Willie Walsh は、これ等の難題を解決し今年度収支を、増収 +7%と税前利益 B/E とする計画だ。VS の President である Richard Branson は、欧州当局の独禁法適用除外の承認を「馬鹿げている」と非難している。「LHR の 4 スロットペアー割譲は少な過ぎて話にならない」と強く抗議している。LHR スロットは、BA と AA 47%、LH (+BMI) 14.2%、VS3%のシェアとなっている。(FT.com, 7/14/2010) (wsj.com, 7/15/2010)

(6) AF と Flybe 提携

AF と Flybe が、10 月末よりコードシェア提携を開始する。この提携は Flybe の上

場計画（過去2回延期している）を後押しすることになるかもしれない。或は、Flybe は最終的に AF に買収されるかもしれない。Flybe は、英国最大の国内線航空会社に成長し、現在 11 の英地方空港に乗入れている他 英仏間で 45 路線を運営している。オーナーは故 Hack Walker（元 Blackburn Rovers Football Club オーナー）のファミリートラストが 69%を、BA が 15%を保有している。（BA は 2006 年に BA Connect を売却した際に株主となった。）(FT.com, 7/14/2010)

（7）アリタリア 2011 年に収支トントン目指す

新生 AZ が、2011 年に収支トントンを目指している。(wsj.com, 7/15/2010)

（8）独航空旅客税 13～26 ユーロ

独政府が、13～26 ユーロの航空旅客税を検討している。航空会社は税の導入に反対している。彼らは、新税導入により ▲3%～▲5%の旅客需要が減少すると予想している。(wsj.com, 7/15/2010)

（9）英国航空、モバイル チェックイン開始

英国航空が、段階的にモバイル チェックインを開始する。先ず LHR=Edinburgh 線に導入し、8 月中にその他の国内線に、そして年内に短距離国際線に導入する。(Tnooz, 7/15/2010)



（10）ライアン航空 CEO オレアリー名誉毀損で

Ryanair CEO Michael O’Leary が、ライバルの easyJet の定時性を誹謗し、ピノキオの鼻に擬した創立者の Stelios Haji-Ioannou の顔を 1 月と 2 月の Ryanair の広告にシリーズで掲載した。英高等法院は、7 月 15 日、Ryanair と O’Leary に対して、Stelios への謝罪と 50,100 ポンドの賠償金支払を命じた。Stelios は、この賠償金を慈善団体に寄付する。(FT.com, 7/15/2010)

【アジア】

（1）キャセー、6 月旅客輸送実績 +27.5%上昇

CX の 6 月旅客輸送実績が、前年同月比で +27.5%増加して 222 万人となった。同月の貨物は、+19.9%増の 148,520 屯であった。RPK は +19.6%増の 7.97bn RPK となった。ASK は +7.7%増の 9.34bn ASK であった。+F は +8.6%p 上昇して 85.4%となった。(wsj.com, 7/12/2010)

(2) カンタス、ボーイング発注機早期納入希望

QF は、既に発注した 50 機の B787 の内最初の 8 機 (B787-8) の納入を およそ 2 年は早めることとなった。子会社 Jetstar のアジアと南欧路線に投入する予定。これは 1 年前の B787-8 の 4 年間導入延期の修正となる。残る 42 機の内訳は B787-9×35 機、B787-8×7 機となる。B787-9 (-8 より大型 長距離) は、2014 年以降のデリバリーに遅れている。(wsj.com, 7/13/2010)

(3) エアーニュージーランド、バージンブルー株取得否定

NZ が、7 月 16 日、Virgin Blue 株取得を否定した。しかし、同社は将来に可能性については否定しなかった。NZ と Virgin Blue の両社は、trans-Tasman アライアンスの豪州とニュージーランド政府の当局承認を待っている最中。(channelnewsasia.com, 7/16/2010)

水 運

(1) コスタ、アジア クルーズ展開

Carnival Corp の欧州クルーズ ユニット Costa Crociere SpA が 2006 年にアジアに展開した。2011 年に B/E を、2012 年に利益計上を目指す。Costa Cruises CEO Pier Luigi Foschi が、アジアのクルーズについて以下の如く語っている。

- 昨年 中国は、国際ツーリズム支出でフランスを抜いた。アジア市場が大きな商機を有しているのは明らかだ。
- アジア展開の鍵は、①顧客に対するクルーズの理解 (と言うよりは日本・韓国を含めたアジア人の休暇取得の促進) と②カボタージュと③港湾施設の改良である。
- 中国は最近カボタージュ規則を緩和して中国複数港への寄港を許可した。
- Costa は、中国、香港、シンガポール政府に大型クルーズ船の施設建設を働きかけている。
- アジアの裕福なツーリストには、クルーズ船に豪華さや高品質を求めている。彼らに対しては、休暇プログラムの内容よりも使用する船が一番問題となる。
- アジアのクルーズ市場が \$50bn に達するという期待は大きすぎるようだ。現在世界のクルーズ市場は \$20bn 以下である。この地域が \$50bn に達するのは随分先となるだろう。

(wsj.com, 7/11/2010)

(2) 中国 COSCO 上半期に利益計上

世界第8位のコンテナ海運の China Shipping Container Lines が、国際貨物の荷動きの復活で 今年上半期に利益を計上する見通しだ。 COSCO の昨年上半期は▲343 億円の損失計上だった。(wsj.com, 7/12/2010)

(3) ギリシャがドイツのコンテナ船を買収している

ドイツは欧州連合のギリシャ支援の主要国である。 そのドイツのコンテナ船が、資金力のあるギリシャの船主に買収されている。 ギリシャは世界の船舶の 17%を保有しているけれども、コンテナ船は 5%しか持っていない。 一方ドイツでは、未曾有の不況で海運が軒並み財政破綻していることに加え、船舶購入の資金源であった KG ファンドに対する投資が大幅に減少している。 独海運は、コンテナ船の売却と新造船建設の取消を行なっている。 魅力的な安い船価にギリシャ船主が手を出している。

Paragon Shipping は、キールの Howaldtswerke 造船所から建造中の中型コンテナ船 2 隻を 1 隻 40m ユーロで購入した。

Diana Shipping は、ドイツ北部 Emden の Blohm and Voss 造船所からコンテナ船 2 隻を 1 隻 37.3m ユーロで購入した。

Goldenport Holdings は、4 隻のコンテナ船購入のために \$35m の増資を予定している。(FT.com, 7/12/2010)

(4) バルク船の係留が再開している

中国の石炭と鉄鉱石の輸入が減少している。 景気のピーク時に発注した新造バルク船のデリバリーが継続している。 2008 年末には 600~700 隻のケープサイズの大型バルク船が、現在では 1,000 隻以上になっている。 バルク船の需給が完全に逆転している。 4 大航路のケープサイズ 1 日当り傭船料は、平均 \$12,278 (バルチックインデックス 7 月 14 日) に 5 月末の \$60,000 から▲80%低下した。 バルク船のオーナーは、船の係留(非稼働)を再開している。 2008 年には、25%のバルク船が係留された。(FT.com, 7/15/2010)

(5) モザンビーク、港湾の民営化で成功

Mozambique の Maputo 港は、DP World がサハラ以南のアフリカで運営する港湾施設の 3 つの 1 つだ。 民営化後に、施設の近代化が実施され今では見違えるような効率の良い港に変身している。 40%を DP World、40%を南アの Grindrod、20%を Mozambique の国営鉄道が保有している。 効率が飛躍的に改善した Maputo は、南アの国営運輸機関である Transnet が独占的に運営する港から顧客を奪っている。 APM Terminals は 6 港、香港の Hutchison Ports は 1 港をこの地域で運営している。(FT.com, 7/16/2010)

陸 運 & ロジスティックス

(1) CSX 増益 +36%

CSX の第 2 四半期の利益 (net earnings) が +36%増加した。 収入は +22%増の \$2.26bn であった。 収入のおよそ 30%を構成する石炭の輸送が +30%増加した他全ての貨物の荷動きが活発化している。 アジアの需要が増加している。(wsj.com, 7/12/2010)

(2) エービスのダラーズリフティー買収計画

Hertz の Dollar Thrifty Automotive Group を \$1.2bn (1 株\$41) で買収する計画は、8 月 18 日に最終決定される予定だ。 Avis Budget Group は、それまでに Hertz を上回る条件で対抗入札を仕掛けると言っている。 Avis は、買収資金の準備のために銀行団とクレジット ファシリティー枠の増額を交渉している。 熾烈な買収競争が本格的に開始されるだろう。 Dollar の株価は \$45.76 (7 月 12 日) にまで上昇している。 Dollar の買収が決まれば、米レンタカー業界のコンソリ旋風は一段落となる。(wsj.com, 7/13/2010)

(3) ハーツ 値上げ

Hertz Global Holdings は、米国の空港におけるレンタカー料金を 1 日当り +\$5、1 週間当り +\$30 値上げする。 この値上げで、昨年夏期の料金水準に復帰する。(travelweekly.com, 7/14/2010)

(4) 中国、アルゼンチンの鉄道に \$10bn 投資

中国が、アルゼンチンの鉄道に\$10bn を投資する。 この投資は、アルゼンチンの 1 万 km に及ぶ荒廃した鉄道の近代化と、ブエノスアイレスの鉄道改修を対象としている。 中国はアルゼンチンの大豆油の 46%を輸入していたが、アルゼンチンの中国製品に対する関税設定の報復で現在は殆どゼロにまで低下している。 アルゼンチン首相 Cristina Fernandez が中国を訪問している。(wsj.com, 7/13/2010)

ホテル & リゾート

(1) マリオット 第 2 四半期利益 3 倍増加

Marriott の第 2 四半期の利益が前年同期比 3 倍に増加した。 Marriott は、現在 95,000 室の新たなホテルを開発中。 現在、世界で 3,489 のホテル (607,000 室) を運営している。 この内 40%が米国以外の国のホテルだ。 Marriott は、ホテルの国際展開戦略

を進めている。第2四半期では、46の新ホテル(6,568室)を追加した。脱退は14ホテル(2,311室)であった。

	2Q2010	2Q2009	差異
収入	\$2.7bn	\$2.5bn	+8%
利益	\$119m	\$35m	+240%
RevPAR	+7% (Ritz-Carlton +15%)		

(travelweekly.com, 7/15/2010)

(2) 米ホテル取引増加

2010年上半期の米ホテル取引が、\$2.2bnに前年同期比153%増加した。(Jones Lang LaSalle Hotels 調べ、\$10m以上の取引で note sales, recapitalization, foreclosures を含まない)
(HNN, 7/15/2010)

(3) キャメロット (英国営宝くじ運営業者) の新サービス禁止される

Camelot の請求書支払いや携帯電話のトップアップカード (プリペイド式の携帯電話などにお金を補充するためのカード) 使用を可能にする新サービスが禁止された。英国ロツテリー委員会は、この新サービスは EU 規則と競争法に違反する可能性があると言っている。Camelot は、オンタリオ教職員年金基金に 389m ポンドで買収されている。
(FT.com, 7/16/2010)

(4) ベットフェア (英) 秋に上場計画

世界最大のオンライン賭博エクステンジ運営業者である Betfair が、今秋に 1.5bn の上場を計画している。Betfair は、恰も株式取引所の如くオッズを賭けに参加する人達を引き合わせる方法によって決定している。(FT.com, 7/16/2010)

その他

(1) 原油価格がバレル \$75 を割り込んだ

原油価格が、7月12日、バレル \$75 を割り込んだ。NTC マーカントイル 8月渡りで ▲\$1.14 低下して \$74.95、北海ブレントで ▲1.05 セント低下して \$74.37 となった。
(channelnewsasia.com, 7/134/2010)

4. 極東航空株式会社物語（24）

熊野とアジアエアのジョージとの間で事務的な打ち合わせが始まった。

ジョージ・ヨーは、中国系のマレー人で流暢な日本語を話す。マレーシア政府の派遣留学生として日本に2年滞在した経験を持っている。日本はマレーシアにとって英国、エジプトに次ぐ第3番目の政府留学生の派遣先となっているが、最近是中国への留学を希望する学生が増加して日本人気が陰り始めている。

「熊野さん、僕は7年前の2年間早稲田大学に留学していました。日本は素晴らしい所です。何でもあるじゃないですか。秋葉なんてアジアの人の憧れの街になっている。食事も美味しいし、それに日本人は美人が多いし……。航空需要だってふんだんに存在すると思いますよ」

「確かに、アジアの訪日旅客数は増加している。銀座通りには大型バスが数珠つなぎになってアジアの観光客を運び込んでいる。今に銀座通りに居る日本人はタクシーの運転手さんと店の売り子だけになってしまう……。なんて言っていた人が居ましたよ」

「そうでしょ、熊野さん、極東航空の需要予測は少な過ぎる。貴方たちは、アジアの30億人以上の人口をもっと考えに入れないと。そして、この地域には経済繁栄と新中産階級の台頭があるじゃないですか。ライジングサンの日本と、ダイナミックなライジングドラゴンであるアジアとの交流がますます増加する……。南アジアの最貧国だって何時までも貧乏暮らしが続く訳じゃない。安い労賃を求めて中国に移転した世界の工場が、既に南アジアに移動し始めているって言うじゃないですか」

「ジョージさん、だけど現実の需要を見ると、現在の日本とKUL間の座席搭乗率は67%と余り高くない。我々は、アジアエアの新路線開設により低運賃が導入される結果、新規需要が+30%も増加すると計算しているんですよ。」

「そこが問題だと思いますよ。低運賃導入による新規需要は1.5倍位はあると思うけれども……。問題は計算ベースとなる基礎需要を日本とマレーシア間の現行の直行需要だけに置いていることだと思うな。どうでしょう、極東の需要予測をA案として、これとは別に日本とシンガポール間の需要を考慮したB案を作ってみませんか？」

「日本とシンガポール間のフルサービス航空会社の直行便は、毎日 10 便以上も飛んでいる。マレーシアとの間では 3 便程度だ。シンガポール需要を加えて計算すれば、それは大きくなるに決まっている」

「熊野さん、計算を“こうするあーする”の技術論を我々は議論している訳ではない。実際にどの位パシフィカプロジェクトの摘み取りが期待できるかを探し出そうとしているのです。日本とマレーシア間の航空路は、確かに NRT と KIX（新関西）からの 1 日当り 3 便の直行便しか存在しない。LCC の極東の便を入れても 4.5 便にしかならない。ご存知だと思いますが、これ等の直行便以外に香港と上海経由の接続便が毎日約 8 便も飛んでいる。シンガポールの場合は、毎日 10 便の直行便に加えて 15 便の毎日経由便が飛んでいる。日本とシンガポール間の経由便の 6 割以上は上海経由だ」

「なるほど、経由便利用の旅客も考慮に入れようって訳か。確かに、経由便を利用している旅客は、日本と KUL 間の需要には表れない隠れた需要だ」

「その通りです。中国の航空会社は、上海の経由便を格安で販売している。我々のお客様を奪っているのです。日本が、アジア・ゲートウエー構想や新成長戦略でもって、100 近くもある地方空港に海外から積極的に LCC 乗入れを誘致するとすると・・・、ますます経由便利用の東南アジア行き旅客が増加するだろうね。東アジアの最南端の上海、香港、広東などが、格好の経由ハブ空港となるのではなからうか。そうなる前に我々がネットワークを張らないと・・・。日本と KUL の直行便を基幹便として、KUL をハブ経由空港としたハブ&スポーク路線網を早く作らないと。KUL から先の東南アジアや南西アジアの目的地をアジアエアーのスポーク便で接続させるのですよ。茨城 KUL 線だけのチップケな話ではない」

「それって、ドバイのエミレーツ航空に似ている。エミレーツは、業界では“スーパーコネクター”と呼ばれていますね。シンガポール航空の戦略だってそうだ」

「その通り。エミレーツはドバイを経由地にして全世界の主要都市を結びつけることを考えてイールドバイは、5 本滑走路を備えた年間 1 億 5,000 万人（世界最大空港であるアトランタ国際空港の 2 倍）を取り扱えるドバイワールドセントラル空港を建設している。そしてエミレーツは、880 人乗りのスーパージャンボ A380 型機を 90 機も発注した」

ジョージ・ヨーは、そう言って B 案の詳細を説明した。それによると、A 案と同じ旅客単価を使用しても座席利用率（L/F）が 60%程度に上昇した。損益分岐搭乗率は、

コストの一部を見直した結果 64%に低下したのだが、B 案でもやはり利益の計上は実現できない。

「熊野さん、未だ 4%の乖離がある。 4%は 380 席×4%≒15 席に相当する。 後は営業努力ですね。 極東が言っているように、直販一辺倒では駄目で流通サイドの協力を仰ぐ必要があるようですね。 僕は、この乖離は誤差範囲だと思っている。 A330-300 型機の償却費（定率法）が、機材導入初年度で大きいことも影響しているようだ」

熊野とジョージは、明日の本会議用の B 案の資料を手際良くパワポにまとめた。

（次週に続く）

表紙： オダリスク 鉛筆 B6 メモカード 1999 年 3 月作

TD 勉強会 情報 436 （以上）