

平成 22 年 3 月 15 日

TD 勉強会 情報 418

1. 2010 年以降の旅行革新とテクノロジーの傾向 (1)
2. 中国航空市場 飛躍的拡大
3. その他のニュース
4. 短編小説 極東航空物語 (11)



PhoCusWright, 3/12/2010

1. Travel Innovation and technology Trends, 2010 and Beyond: Preview

2010 年以降の旅行革新とテクロジーの傾向

このレポートは PhoCusWright のレポートのプレビューである。今週と来週の 2 号に分けて報告する。

PhoCusWright は、2010 年とそれ以降の“10 の旅行革新とテクノロジーの傾向”を明らかにした。これ等のトレンドは、将来の旅行流通の方向を決定する各要素を結び付けるだろう。

(1) 新たな流通： GDS 攻撃の新たな展開

非効率且つ硬直的な GDS に我慢ができなくなった航空会社が、GDS を全く経由しない代替流通方式を模索している。AA 航空は、現在この GDS 代替システムを検討している。そして、若しこの開発が成功するならば、その他の航空会社もこれを採用するだろう。航空会社のプロダクトは、座席販売だけではなくなっている。彼らは、機内食、飲み物、エクストラピッチの座席、空港ラウンジパスの如くの付属サービスを別々に或はパッケージに束ねて販売し始めている。そして、これ等のサービスのオプションを自社 Web サイトで提供している。この航空会社のオンライン直販が、GDS、OTA (online travel agency)、法人旅行取扱会社、旅行会社（その多くは旧式な基盤で制約を受けている）に対して挑戦を挑んでいる。航空会社は、これ等の仲介業者と同じことを実施することを試みている。それ以上に、仲介業者の“中抜き”を目論んでいる。

ホテル業界も、旧式な流通システム(とチェーン加盟)の価値に疑問を持ち始めている。そして、ホテル毎で直接流通することを考慮している。

旅行業界の企業は、新たなそして革新的なプロダクトとサービスの流通パターンに於けるこれらの変化をいかに上手く利用するか検討するべきだ。eBay で航空会社の機内食や幅広座席の販売が始まるかもしれない。

(2) モバイル：存在しなかったプラットフォームの出現

モバイル戦略は、旅行プロバイダーにとってマスト保有しなければならない戦略だ。

予約手数料に依存している企業は、検索だけでモバイルでは予約しないので、大きな難問にぶつかるだろう。 広告中心のサイトでは、モバイル機器での広告展開が進行中だ。

最も革新的な企業は、モバイルをラップトップやデスクトップの延長線上で考えるのではなくて、ポータブル、位置認識、通信（データと音声）、そしてビデオキャプチャーのような付加的機能を伴ったディスプレイとして捉えている。

■ オーグメンテッド・リアリティー（Augmented Reality = 拡張現実）と ロケーションベースド・サービス（Location-Based Services）：

モバイルの世界の大ヒットは、現実の世界とコンピューターが作り出すイメージとを結合した オーグメンテッド・リアリティー（AR）である。 ビデオ、オーディオ、ロケーション、電子情報の組合せは、信じられないほどの AR にとっての好機を作り出している。 例えば、位置認識ツールに対するインターネットからの関連情報による補強が考えられる。 AR により、ワシントン市の訪問者は Lincoln Memorial のビデオを見て、そしてリンカーン大統領の説明と そして おそらくゲティスバーグ演説を聞かろう。

■ オペレーティング・システム：

モバイル環境では、スクリーンのサイズ、スクリーンの外観（aspect）、機器のオペレーティング・システム（OS）、そして利用可能な回線容量（bandwidth）の多くが、全てのプラットフォームと全ての OS 上でスムーズに動かせるアプリケーションの提供を難しくしている。 統一された OS の提供の試みは余り成功していないが、Google が Android を開発して標準化を試みつつある。 これがモバイルの Windows となるかどうかは、2010 年には分かるだろう。

（3）何処でも通信：ツイッター効果

2010 年には、企業は Twitter と Twitter に取って代わるマイクロブログを利用する新たな方法を考えるだろう。 今日までの殆どの旅行関連の Twitter 利用は、遅延便通知のようなほんの僅かな実質的な情報の伝達を伴った 販売とマーケティング サイドのものであった。 しかし、本当の意味でのチャンスは、旅行計画、エクスペリエンス、旅行情報共有、そして粘着性の強いパッケージの中に於けるそれらのイベントのオーガナイズに存在する。 例えば、或る都市に到着した旅客は、そこのローカルのイベントとレストラン情報を Twitter 経由で得るだろう。 帰路の早朝便では、到着空港の悪天候によ

る便の遅延通知を得て、そして商品に関する情報と 彼の旅程に影響を及ぼすニュース（例えば空港スト）の知らせを入手するだろう。 ConnectMe 360 (connecme360.com) は、このような方法で Twitter を利用している 1 つのブランドだ。

目的地に関するツイートを提供するサービスにより、旅行者は近くのイベント、ローカル アクティビティ、レストランや 見たり行なったりすることを知る。 このようなツールによって Twitter は、宣伝やマーケティング予算を持っていない小規模の企業のコンテンツや特別販売の広範囲の告知を可能にする。 その他の Twitter を重視した旅行サイトとしては、Trazzler Buzz (@Trazzler)、TwtTRIP (@twtTRIP)、ArrivedOK (@arrivedok) が存在する。

良いアイデアを持った新規市場参入者が、同様な機能を提供するかもしれない。 リードしているのは、Twitter のようなシステム開発のためのツールを提供する PubSubHubbub テクノロジーの Google だ。

(4) オファー・オプティマイザー技術で商品化計画の簡素化

複雑な航空会社の付属サービス（アラカルト運賃）がオンラインのショッパーズをイライラさせて、彼らを旅行会社の Web サイトやコールセンターから遠ざけてしまう可能性が出て来ている。 新たなオファー・オプティマイザー (offer-optimizer) テクノロジーがこの複雑さを解消し、より良いショッピング エクスペリエンスとオンライン コンバーションの改善をもたらしている。

幾種類ものテクノロジーが、マーチャンダイジングの最適化を支援している：最適化を提供するこのクラスで最高の企業は、導かれる洞察 (insight) を得るために中央集中化顧客データベース、マーケティング ダッシュボード、インハウスの統計、分析リソースを利用する。 これ等のツールで企業は、以前のキャンペーン結果を調べ、特定地域に向けたそれぞれの可能性のあるオファーとメディアタイプを配信することができる。 このトラッキング クッキー (ショッパーズの行動をモニターするための) に追加して、デモグラフィック情報、ロケーション情報とその他の機能を提供するデータベースを伴った接続が効果的な予測モデルを提供する。

オプティマイザーとは：

メディア・プランニングのための、ソフトウェアの総称。(Optimizer)

一般に、最適なメディア・プランニングを支援するコンピュータ・システムのことで、

オプティマイザーを使うと、広告予算、広告のターゲットなどの条件を入力するだけで、最大の媒体到達をもたらすメディア・プランができる。

データとして、テレビの視聴率や、新聞・雑誌の閲読率などが用いられている。

http://www.shinki-kaitaku.com/s07_word/a/o18.html

7 Billion People (www.7bpeople.com) は、顧客のショッピングと購入行動を理解するために行動心理を利用するテクノロジーを開発し、そして個別のオファーのベースを提供している。

X+1 (www.xplusone.com) は、エンドユーザーをプロフィールし、彼らの行動を追跡する。そしてビジターの行動パターンを特定し、ディスプレイするための最良のコンテンツとオファー或は広告を決定するための Predictive Optimization Engine を開発している。X+1 は、DL 航空の Web サイトに採用されて大成功している。

(5) 新テクノロジーが Web プレゼンスを改善

Web エクスペリエンスの品質価値を、過小評価してはいけない。2010 年にリリースされる HTML5 は、より大きな改善を約束してくれる。既に HTML5 の主要のコンポーネントは幾つかのブラウザに導入されている。HTML5 は、Adobe の Flash や Microsoft の Silverlight の如くのツールのためのニーズに対応し、一貫性、プログラミングの容易性、カスタマー エクスペリエンス品質を確保するだろう。HTML5 は、基本的なブラウザ機能の改善をもたらし、アドオンとプラグインのニーズへの対応とプログラミングと利用を大幅により容易化する

HTML5 による改善は：

■ Scalable vector graphics (SVG) :

SVG は高解像度グラフィックス、良質プリンティング、リローディング無しのズームやパン撮り、埋め込んだダイナミック情報 (embed dynamic information)、コンテンツへのグラフィックのリンクを提供する。

■ Video:

旅行 Web サイトにマストとなりつつあるビデオは、Web ページと忠実にインタラクティブとなるだろう。デザインとレンダリングは容易となり、品質良いリッチなインタラクティブのグラフィック エクスペリエンスを提供するだろう。

■ Geolocation:

モバイル機器がジオロケーションを持つまでは、コンピューターはロケーションベースのサービスを提供できなかった。HTML5 は、IP アドレスを用いてまさに相応しい場所（即ち、シカゴに住んでいる人には ORD 空港をデフォルトの出発空港とする）で多くの旅行アプリケーションを利用するために使うことができる機能を有している。

(次週に続く) ■

Centre for Asia Pacific Aviation 3/09/2010

2. China to purchase 218 aircraft on 2010; passenger levels to invest abroad?

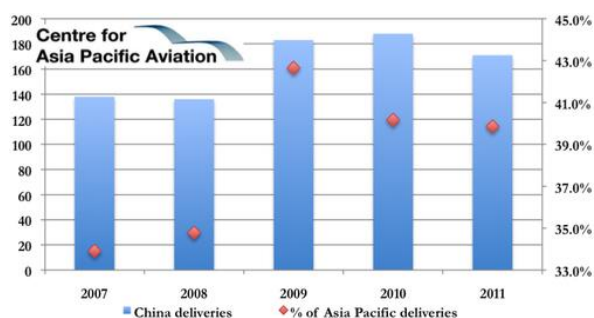
中国航空市場 飛躍的拡大

中国の GDP が、2010 年には二桁成長に復帰すると IMF が予想している。事実 昨年 第 4 四半期には年間ベース +10.7%を達成した。IMF の 1 月 26 日に経済見通しによれば、中国 GDP は 2009 年 +8.7%、2010 年 +10.0%、2011 年 +9.7%と予測されている。

中国の航空会社の 2009 年決算は、2008 年の大幅な損失▲318 億元(4,780 億円)から +74 億元(100 億円)の利益計上となった。営業利益は +2,120 億元であった。好決算を支えたのは、燃油費の削減と航空需要の増加だ。旅客需要は、2009 年に +20% 増加して 2 億 3,000 万人となった。CAAC は、2010 年の旅客需要を +13%増の 2 億 6,000 万人と予測している。2020 年には 7 億人、2030 年には 15 億人となると予測している。2009 年の航空貨物需要は +13%増の 450 万トンとなった。2010 年には +12%増の 500 万トンが予測されている。



航空機需要も旺盛だ。中国の航空会社は、2009年の導入機数180機を上回る188機を2010年に導入するだろう。（注：機数は退役機を減じた純増分）そして、アジアの全導入機数のほぼ2機の内1機は中国が導入するということになる。



3. その他のニュース

旅行流通・TD

(1) オバマ大統領、運輸保安局長指名

オバマ大統領が、3月8日、長らく空席だった運輸保安局（TSA）局長に元陸軍将官の Robert Harding を指名した。当初 Erroll Southers が指名されたが、共和党の反対に遭い指名を変更したもの。(travelweekly.com, 3/08/2010)

(2) ギリシャが米国査証免除国に

ギリシャが米国の第36番目の査証免除国となった。これで、ギリシャ市民は最大30日間 査証無しで米国滞在が許されることとなった。(travelweekly.com, 3/0/2010)

(3) Travelport、コミッション回収プログラム ツール開発

Travelport が、GDS 利用者に対してコミッション回収サービスを開始した。この Net Trans ツールは、完全に外注化されたサービスで、Galileo と Worldspan 経由のホテル予約からデータを集積する。(travelweekly.com, 3/10/2010)

(4) トーマスクック欧州最大オンライン旅行会社を狙う

Expedia の元欧州中近東アジア地区の幹部 Simon Breakwell が、現在 欧州の最大オンライン旅行会社（OTA）にするためのアドバイスを Thomas Cook に行なっている。2011 年末までに立ち上げる Thomas Cook の欧州 OTA は、付加的な 30 億～35 億ポンドのグ

ロス収入と4億ポンドの収入をもたらすだろう。このサイトは、Thomas Cook のサイトに設定されて、“インハウスのプロダクトを販売するリテール”と“第三者のためのエージェント”として機能する。最初に Thomas Cook のシティーホテルのインベントリーの販売に焦点が当てられる。Breakwell は、Microsoft による Expedia 立ち上げ当初からこのプロジェクトに参画した人物。(travolution.uk, 3/12/2010)

空 運

【全 般】

(1) IATA 2010 年業界損失予測半減

IATA は、3月11日、2010年の業界損失の見通しを先の▲\$5.6bn から▲\$2.8bn に半減させた。欧州と北米は依然として停滞しているけれども、IATA は アジアとラ米の力強い回復を予想している。2009年の推定損失に付いても▲\$11bn から▲\$9.4bn に低下させた。2009年は、1945年以来の最大の需要低下が発生し、業界で今までの最悪の年となった。2010年の見通しの概要は以下の通り。()内数値は前回予測値。

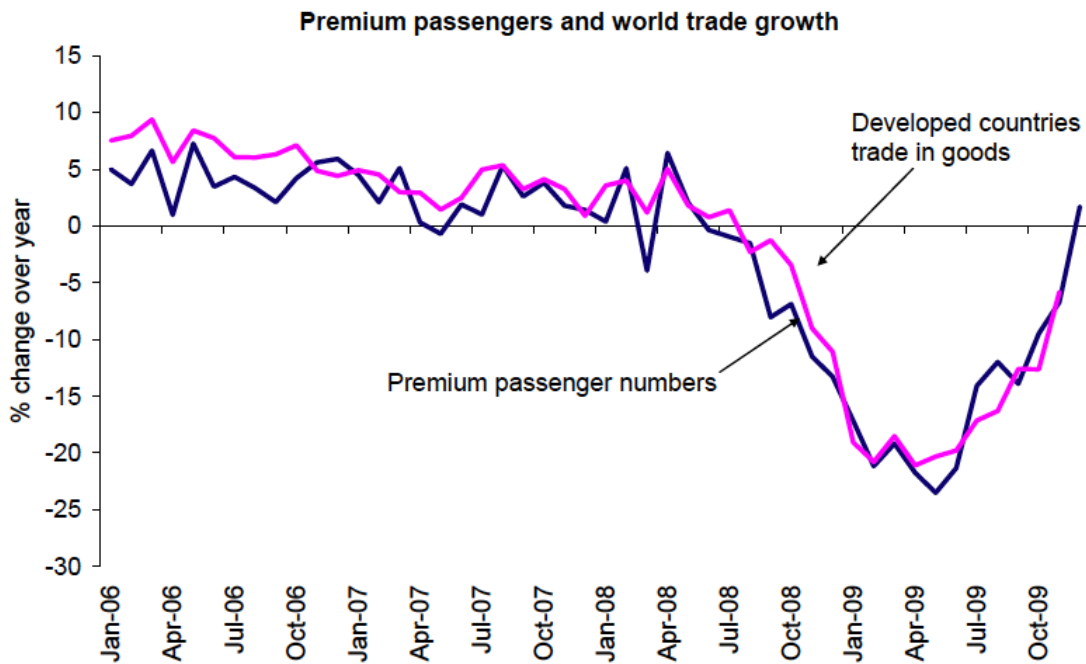
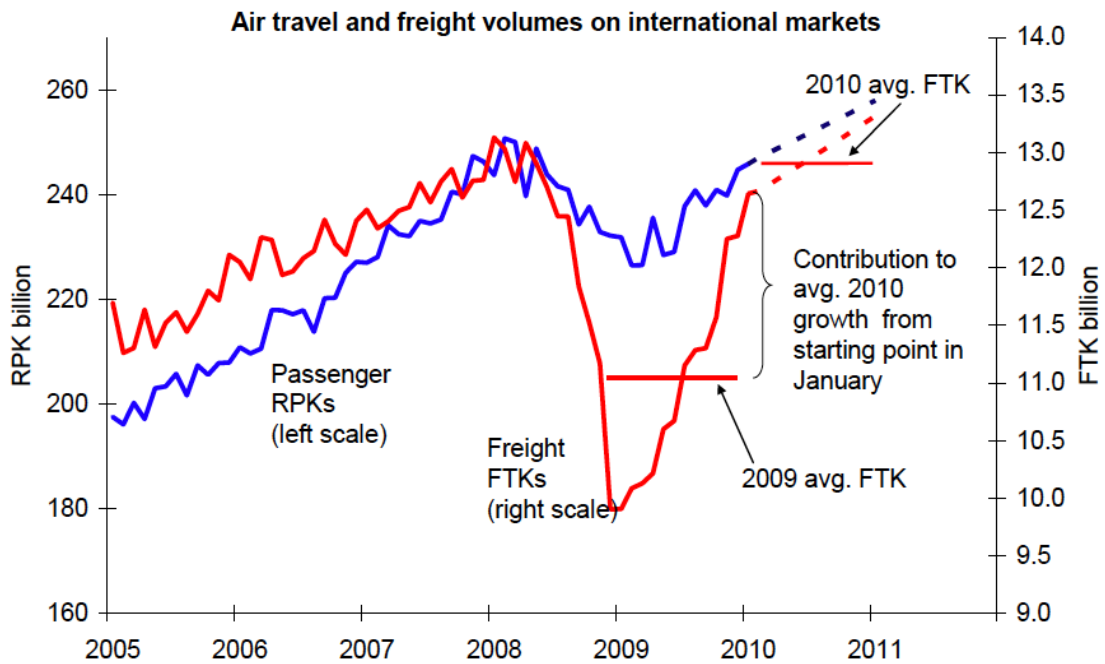
- 旅客需要増率 +5.6% (+4.5%) (2009 ▲3.5%) イールド +2%
- 貨物需要 +12% (+7%) (2009 ▲10.1%) イールド +3.1%
- 収 入 +\$44bn → \$522bn
- 燃 油 \$79/バレル (\$62/バレル) 燃油費 +\$19bn → \$132bn
- 欧州航空会社 ▲\$2.2bn 損失
- 北米航空会社 ▲\$1.9bn 損失 旅客需要 +6.2%
- ラ米航空会社 +\$800m 利益
- アジア航空会社 +\$900m 利益 (2009▲\$2.7bn)

(iata.com, 3/11/2010)

| System-wide global commercial airlines | 2007 | 2008 | 2009E | 2010F | 2007 | 2008 | 2009E | 2010F |
|--|--------------------------------|-------|-------|-------|--------------------------------|-------|-------|-------|
| | EBIT margin, % revenues | | | | Net profits, \$ billion | | | |
| Global | 3.9% | -1.6% | -0.1% | 1.6% | 12.9 | -15.9 | -9.4 | -2.8 |
| including exceptional items | | | | | 14.7 | -36.0 | -9.4 | -2.8 |
| Regions | | | | | | | | |
| North America | 5.5% | -1.8% | 1.3% | 1.9% | 3.7 | -9.5 | -3.1 | -1.8 |
| including exceptional items | | | | | 5.5 | -24.3 | -3.1 | -1.8 |
| Europe | 4.0% | 0.1% | -1.9% | -0.6% | 6.4 | 0.1 | -3.8 | -2.2 |
| including exceptional items | | | | | 6.4 | -0.9 | -3.8 | -2.2 |
| Asia-Pacific | 2.9% | -4.7% | 0.0% | 3.7% | 3.0 | -5.0 | -2.7 | 0.9 |
| including exceptional items | | | | | 3.0 | -9.0 | -2.7 | 0.9 |
| Middle East | 0.0% | 1.0% | -0.9% | 0.2% | -0.1 | -0.3 | -0.5 | -0.4 |
| Latin America | 2.0% | 2.3% | 3.9% | 4.1% | 0.1 | -1.2 | 0.8 | 0.8 |
| including exceptional items | | | | | 0.1 | -1.5 | 0.8 | 0.8 |
| Africa | 1.0% | -0.9% | -1.7% | -0.6% | -0.2 | -0.1 | -0.2 | -0.1 |

Source: ICAO data to 2007-8. IATA estimates for 2009 and forecasts for 2010.

Exceptional items include revaluations of goodwill associated with restructuring and of 'mark to market' fuel hedging.



| System-wide global commercial airlines | 2007 | 2008 | 2009E | 2010F | 2007 | 2008 | 2009E | 2010F |
|--|-----------------------------------|------|-------|-------|------------------------------------|------|-------|-------|
| Global | Traffic (TKP), % change over year | | | | Capacity (ATK), % change over year | | | |
| | 5.2 | -0.1 | -5.2 | 7.3 | 5.2 | 0.7 | -4.9 | 4.0 |
| Regions | | | | | | | | |
| North America | 3.5 | -4.3 | -6.1 | 6.2 | 3.2 | -3.4 | -7.4 | 3.3 |
| Europe | 2.1 | 0.9 | -8.7 | 4.2 | 3.5 | 2.9 | -5.6 | -1.0 |
| Asia-Pacific | 7.8 | -0.2 | -3.2 | 12.0 | 6.9 | 0.6 | -7.4 | 7.3 |
| Middle East | 16.4 | 3.6 | 8.5 | 15.2 | 14.5 | 4.7 | 11.1 | 14.5 |
| Latin America | 9.9 | 3.3 | 0.0 | 12.2 | 6.9 | 3.2 | 1.3 | 8.1 |
| Africa | 4.5 | 5.1 | -5.4 | 7.4 | 5.8 | 7.2 | 1.6 | 7.8 |

Source: ICAO data to 2008. IATA 2009 estimates, 2010 forecasts. Dom. and int. traffic. Includes pax and cargo by weight.

【米州】

(1) 米9空港 ボディー・スキャナー配備

TSA は、3月5日、ボディー・スキャナーを新たに9空港に配備したことを明らかにした。これは、昨年オバマ大統領が署名した連邦経済活性化策の一環で配備が認められた150台の内の一部。既に全米の19空港で40台のボディー・スキャナーが稼働している。American Civil Liberties Union は、バーチャルな裸体検査のこの方法に反対している。ナイジェリアとオランダが、ボディー・スキャナーの導入に署名している。旅客は、このスキャナー検査を拒否する事が出来る。その場合は金属探知機による検査とボディーチェックを受けなければならない。(wsj.com, 3/05/2010)

(2) ジェットブルーとデルタ、ゲート離脱後遅延規則の適用除外要請

jetBlue と DL は、4月29日から施行されるゲート離脱後遅延規制の新規則 (tarmac delay rule) の JFK 空港への適用を、同空港の一本の滑走路が工事により閉鎖される間 (3月1日から約4ヶ月の間) は見合わせるよう運輸省に要請した。この新規則は、ゲート離脱後離陸までに3時間以上となる遅延便を、一度ゲートに復帰させることを要請している。これに違反した場合は、航空会社は、1搭乗旅客当たり \$27,500 の罰金 (B737 の場合、平均 \$3.5m となる) の支払いを命じられる。(nytimes.com, 3/08/2010)

(3) ノースロップ、空中給油機商談から撤退

Northrop Grumman と EADS 連合が、3月8日、ペンタゴンの次世代空中給油機入札 (\$40b 商談) から撤退すると発表した。Northrop は、入札条件が A330 の大型機をベースにした案に不利になるように作られているとして、この条件の変更をペンタゴンに要求していた。Northrop が離脱するとなると、より小型の B767 をベースにした Boeing 1 社のみの入札となり、政府とペンタゴンはこの大型商談を競争無しで Boeing に指名する困難な決断を迫られることになる。この商談は、2001年に一度 Boeing が落札したがペンタゴン職員との関係が取沙汰されたスキャンダルが発生したために白紙還元された。2008年には今度は Northrop 組が落札に成功したが、入札方式が不公平であったという Boeing の苦情が聞き入れられ再度入札やり直しとなった曰く付きのプロジェクト。(wsj.com, 3/09/2010)

(4) FAA ファンディング法案立ち往生

米上院は、FAA のファンディングのガイドラインを決定する FAA 再授權法案 (reauthorization bill) の審議を遅らせた。上院は、下院の空港旅客施設料金 (PSFC) の \$4.50 から \$7.0 への値上げに反対した。このため、議会は FAA に対する資金の供

給を、現状のままで更に 6 ヶ月間延期せざるを得なくなった。(travelweekly.com, 3/09/2010)

(5) 米運輸省 遅延情報の Web サイト表示期限を 45 日間延期

米運輸省は、4 月 29 日から予定していた、航空会社の遅延便実績の Web サイト掲載開始時期を、45 日間延期して 6 月 14 日からとする提案を今週行った。航空会社団体は、レポーティング システムの変更のためには、更に 90 日間の準備期間が必要だと訴えていた。(travelweekly.com, 3/10/2010)

(6) ILFC デットオフアリングで \$1.3bn 調達

AIG の航空機リース部門 ILFC のデットオフアリング (debt offering) が、投資家の人気を集めている。このローンは期間 5 年～6 年もので金利 6.75%～7%、額面 \$1 に対して 98 セントで発行される。これは、AIG が 2008 年秋に破綻して以来初の信用市場に於ける ILFC の資金調達となる。資金コストを上昇させるけれども、ILFC は少なくとも直近の資金返済の目処を付いけたことになる。AIG は、昨年 ILFC に対して \$3.9bn の資金を貸付せざるを得なかった。

ILFC の年次報告書は、同社が \$4.7bn の抵当融資を得る能力があり、航空機販売で \$3.5bn の資金を調達出来ると書いている。S&P によれば、今年に \$6.2bn、2011 年には \$7.7bn の返済期限が来る。(wsj.com, 3/10/2010)

(7) ゲート離脱後の地上の遅延規制は欠航便を増加させる

米運輸省は、4 月 29 日より空港ゲート離脱後の便の、搭乗旅客に降機の機会を提供せずに離陸前 3 時間以上待機 (遅延) することを禁止する。そしてこれに違反した場合は、1 旅客当たり \$27,500 の罰金を徴収する。この罰金は、B737 や A320 の満席便の場合で \$4m 以上となってしまふ。この様な巨額の罰金を支払えないので、欠航便が増加するだろう。悪天候の気象予報に基づいた事前の欠航や、悪天候中の欠航が増加して、旅客の利便性が大幅に低下するだろうと航空会社は言っている。これに対して旅客の権利を主張している団体は、航空会社の“脅し”を非難している。

事実、航空会社は欠航便を増加している。今年 2 月の雪の悪天候の際には合計 34,588 便が欠航した。これは、2009 年 2 月の 3 倍である。2009 年のゲート離脱後 3 時間以上の遅延便数は 900 便程度となっている。運輸省は、航空会社は欠航を大幅に増加させず済む方法を模索するべきだと言っている。空港運営者は、何とかヤリクリして欠航を最小にできる筈だと言っている。(wsj.com, 3/11/2010)

(8) 米航空旅客数▲5.3%減少

2009 年の米航空旅客数が、前年比▲5.3%減少して 7 億 390 万人となった。供給減少

があるため、座席搭乗率はシステムワイドで 80.4%、国内線で 81.1%となりどちらも最高記録の達成となった。(wsj.com, 3/11/2010)

(9) FAA、2010 年米国内線供給減を予測

2009 年の米国内線メジャーの供給は▲9.5%減少した。 リジヨナルは▲5.1%減少した。そして 2011 年 +2.5%増、2012 年以降の大半が +3.4%増となると予測している。 旅客需要は、2010 年 +0.3% (メジャー±0%、リジヨナル+4%)、2011 年 +2.6%、それ以降 +3.5%と予測している。 2030 年までの全予測期間では、旅客需要は年率 +3.1%増となるとしている。 そして、この間で管制施設能力の増加は +1.9%にとどまると予測している。(travelweekly.com, 3/11/2010)

(10) FAA アメリカン航空の整備不良に罰金 \$787,500

FAA が、AA 航空の一連の整備不良に対して \$787,500 の罰金を提案した。 この罰金は、2008 年～2009 年に発生した MD-82 のフライト コンピューター システムの不作動と B757 のラダーの不適切な整備点検を対象としている。 これとは別に、FAA は、今年初めに AA の整備違反に対して \$5.4m の罰金を提案している。 また、幾つかの MD-82 の不適切なワイアリングを調査している。(wsj.com, 3/12/2010)

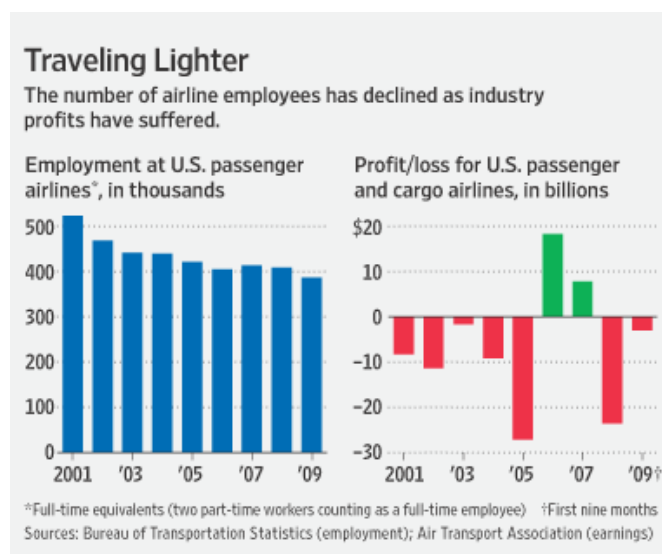
(11) 米国と欧州連合 航空当局 新オープンスカイで 3 月末に協議

米国と EU が、3 月 23 日から 2 日間、大西洋路線のオープンスカイ第 2 段階目の協議を開催する。 この協議で EU 側は、米国の外資規制の緩和 (米議会は反対している) を求めるだろう。 現在、米国は米航空会社に対する外資を議決権株の 25%以下、普通株の 49%以下に制限している。 この第 2 段階の自由化協議が合意に失敗する場合は、2008 年 3 月のオープンスカイ協定の一部の合意が取り消されることになる。(wsj.com, 3/13/2010)

(12) 労使関係緊張が航空会社業績回復改善に暗雲

米国のメジャーで労使関係が緊張している。 AA 航空の Transport Workers Union of America (28,000 人) は、全米仲裁委員会 (National Mediation Board) に対して労使交渉行き詰まりによる 30 日間のクーリングオフ期間の開始の承認を求めている。 NMB がこの組合要請を認めれば、クーリングオフ期間後には組合はストを打つ事ができることになる。 AA のもう 1 つの組合 Association of Professional Flight Attendants (18,000 人近く) は、来週にも NMB に対して仲裁を要請する予定だ。 AA の組合は、2003 年に会社がチャプター11 申請に追い込まれそうになった際に、▲\$1.8bn の労務費改善に協力して▲25%の給与とベネフィットの削減に譲歩した。 組合は、この譲歩を取り戻そうとしている。 一方欧州でも BA, LH, Aer Lingus で労使関係が緊張している。

米国は、航空の公共輸送としての使命を重視しており、ストの実施をできるだけ制限している。NMB がクーリングオフに入ることを認めても、大統領がストを中止させることができるのだ。ブッシュ政権では8年間で、2回の旅客航空会社のストしか認めなかった。オバマ大統領就任後、NMBの3人のメンバーの内2人が労働組合委員長経験者となっている。そして、今まで組合編成投票で無投票は反対票と数えられていた制度を変更して、投票総数の50%以上の賛成票で組合編成を可能にした。つまり組合の編成がより容易になったのだ。組合寄りと看做されているオバマ政権の出方が注目されている。(wsj.com, 3/11/2010)



【欧州】

(1) エールリングス 欠損拡大

Aer Lingus が 3 月 9 日に予定していた 2009 年決算発表を延期した。延期の理由は▲97m ユーロのコスト削減リストラ策(▲676 人の人員整理と▲10%の給与カットを含む)に対して客室乗務員組合の合意が得られなかったため。Aer Lingus の 2009 年の業績は、▲81m ユーロ(前年は▲20m ユーロ)の営業損失となった。収入は▲11%減の 1.21bn ユーロであった。(wsj.com, 3/09/2010)

(2) EADS 2009 年決算 赤字転落

EADS の 2009 年決算が、▲763m ユーロの欠損となった。前年の +1.57bn ユーロの利益から赤字に転落した。この決算には、A380 と A400M の開発損失引当金のそれぞれ 240m ユーロと 1.8bn ユーロの影響が色濃く影響している。EADS は、2010 年の配当を取り止める方針だ。期末の流動性は 9.86bn ユーロとなり +900m ユーロ改善している。エアバスの収入は▲3.2%減の 28.07bn ユーロで、受注残 339.7bn ユーロ(前年

357.8bn ユーロ) を抱えている。

エアバスは、12月から A320 の月産機数を 34 機から 36 機に引き上げて 周囲を驚かせている。そして 2010 年のデリバリー機数を 2009 年と同レベルに維持する。

EADS の大株主には、仏政府 15%と仏メディア企業 Lagardere7.5% (仏合計 22.5%) と、独自自動車メーカーDaimler 15%と独銀行団 7.5% (独合計 22.5%) の仏独の 2 グループが存在する。仏独の大株主達の経営への干渉を排除するべきだという声が上がっている。

| | 収入 | 損益 | 受注額 | デリバリー |
|------|---------------|-------|----------------|-------------|
| 2009 | 42.82bn (-1%) | -763m | 45.8bn (8.6bn) | 498 機 (483) |

(wsj.com, 3/09/2010) (FT.com, 3/09/2010)

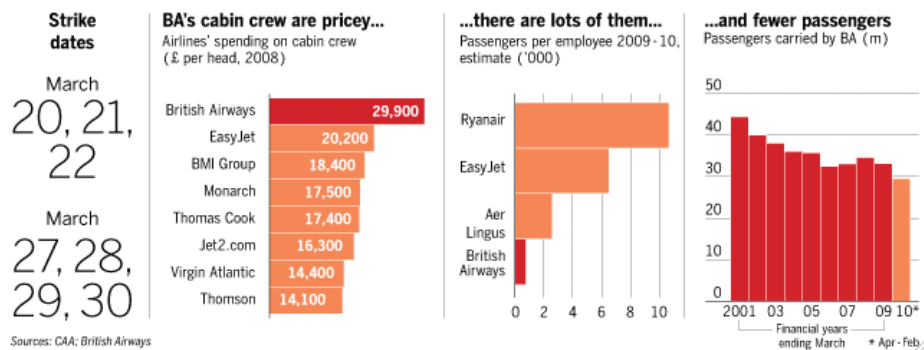
(3) 欧州委員会 競争監視当局 ワンワールドに独占禁止の救済

欧州委員会の競争監視当局は、3月10日、ワンワールドの AA と BA と IB の 3 社から、大西洋路線のスロットを他社に差し出す用意がある旨の提案を受け取ったことを明らかにした。そして、当該譲歩案に対するコメントの 4月10日までの提出を利害関係人に要請した。3社が差し出すスロットは、LHR もしくは LGW 発着の BOS, DFW, MIA 線の各 1 スロットペアと、NYC 線の 2 スロットペアの日間合計 5 スロットペア。これに MAD=MIA 線のスロットが追加される。これらのスロットは、特定路線のスロットから捻出される訳ではない。そして、放棄ではなくてリースとなる。しかも NYC 線の 2 スロットは、競合航空会社が自社のスロットを利用して同じ便数 (2 便) の増便を実施する場合は、3社はスロットを維持することができる。CO 航空は、自社が工面したスロットを利用して EWR=LHR 線 +2 便の増便を計画しているので、3社の 2 スロットの差し出しは必要なくなるだろう。

ワンワールドは、米国と欧州 27 ヶ国間の路線に加えて、カナダ、メキシコ、プエルトリコ、ノールウエー、スイス発着路線を提携対象に加える。競争環境を維持するために 3 社は、これ等の路線の他社の旅客に対して、ワンワールドのマイレッジプログラムを解放する。3月10日の欧州委員会の利害関係人に対するコメント提出依頼は、同委員会が米運輸省と共にワンワールドに対する独占禁止問題をクリアにする準備ができたことを示唆している。VS の Richard Branson は、LHR 空港スロットの 47%を占有してしまうことになるこの提携を認めるべきではないと強く主張している。(FT.com, 3/10/2010) (wsj.com, 3/10/2010) (nytimes.com, 3/10/2010)

(4) 英国航空 客室乗務員組合スト

BA の客室乗務員組合 Unite の 12,000 人が、イースター直前の 3月20日から 3日間と、3月27日から 4日間のストを予定している。組合は、長距離便の乗務員編成の 16 人から 15 人への削減を含む▲62.5m ポンドのコスト削減策に反対している。スト突入となれば、1日当たり▲20m ポンドの損失が発生するだろう。(FT.com, 3/12/2010)



(5) ヒースロー空港 2月旅客数 +5.3%増加

LHR 空港の先月の旅客数が、2007 年 8 月以来の過去 2 年半で 最大の+5.6%増加 (460 万人)となった。 LGW 空港は、+3.2% (205 万人)であった。 BAA 6 空港合計では、2 月の旅客数は +2.4%増であった。 内訳は、国内線 +1.1%、欧州域内 +2.6%、北米線 +2.7%。(FT.com, 3/11/2010)

(6) ルフトハンザ 2010 年利益計上見通し

LHは、昨年買収した3社がもたらすシナジーが 合計 年間 €180mになると語っている。そして、2011 年に LH グループの利益に大きな貢献をすると語っている。その内訳は下表の通りである。

| | | |
|-------------------------|-------|--------------------------|
| Austrian Airlines | €100m | 2012 年までに€100m |
| bmi (3 年間 T/R 計画) | € 20m | 不採算路線削減、航空機▲7 機 人員▲800 人 |
| Brussels Airlines (45%) | € 60m | |

(wsj.com, 3/11/2010)

【アジア】

(1) マレーシア航空 リストラ進展

MH は 2005 年 9 ヶ月間で、過去最大の欠損 13 億 M リンギ (\$386m) を計上した。しかし、その後の厳しいリストラ策の実施で 2007 年には利益計上に復帰した。そして今回の世界的経済低迷時を乗り切り、2009 年には 4 億 9,000 万 M リンギの利益を計上した。同社は、B737-800×35 機 (デリバリーは 2010 年から開始される)、A380×6 機、A330-300×15 機を発注している。MH は、アジア内で最も機齢の若いフリートを保有することになる。(channelnewsasia.com, 3/07/2010)

(2) 深圳航空 (中) 社長更迭

中国第5位の航空会社 深圳航空の社長 Li Kun が 経済犯罪の容疑で更迭された。後任に同社共産党員の Fan Cheng (Air China の副社長を兼務) が指名された。当局は Li Cheng と深圳航空の大株主である Li Zeyuan を経済犯罪の容疑で捜査している。この社長交代は、Air China の深圳航空買収チャンスを大きなものとするだろう。Air China は、既に深圳航空株を 25% 保有している。昨年末に Air China は East Star Airlines を買収した。East Star のオーナー Lan Shili は、Air China が政府筋への働きかけやその他のあらゆる権謀術数を駆使して乗っ取りを行なっていると非難している。Lan Shili は、昨年 Air China の買収に反対した後に当局に不特定の犯罪容疑で収監された。深圳航空は、12年に国営航空として設立され、現在 LH との航空貨物のジョイントベンチャーを保有している。(FT.com, 3/07/2010)

(3) 中国東方航空 アライアンス参加の意向

China Eastern Airlines 会長 Liu Shayong が、2010年の同社の輸送旅客数が +20% 増となるだろうと言っている。2009年の旅客数は、+18.3% 増の 4,400 万人であった。Eastern は、アライアンス加盟について検討している。Air China はスターに、China Southern はスカイチームに既に参加している。同氏は、国務院が民間航空の発展の為に機能するべきだと語っている。そして高速鉄道と航空間の両立した発展に貢献するべきだと言っている。高速鉄道網が完成すると 500km 以下の航空路線の旅客のほとんどは鉄道に転移すると予測されている。500km~800km の路線は 30%~40% が転移するだろう。そして全体では航空旅客需要の 60% がこの影響を受けるだろう。彼は、中国の航空管制について、遅延回避と路線計画の自由度を増加させる為に、民間による管理を拡大するべきだと言っている。現在中国の空域は 20% しか民間管制が実施されていない。米国では 80% が民間管制となっている。(wsj.com, 3/07/2010)

(4) キャセー2009年決算で黒字転換

CX が 2009 年決算で +HK\$4.7bn の利益を計上した。2008 年の▲HK\$8.7bn の損失から黒字に転換した。この決算には燃油ヘッジ益 (未実現を含む) HK\$2.76bn と整備子会社 HKG Engineering Co. の売却益 HK\$1.3bn が含まれている。(前年度の燃油ヘッジ損は▲HK\$7.97bn) 旅客イールドは、プレミアム需要の大幅減少で▲20% 低下した。同社は 1 株当たり 10 香港セントの復配を実施する。

単位: HK\$

| 2009 | | | 2009 2 nd HLF | |
|--------|-----------|----------|--------------------------|----------|
| 収入 | 営業利益 | 利益 | 収入 | 利益 |
| 67bn | 285m | 4.7bn | 36bn | 3.9bn |
| (▲23%) | (▲1.44bn) | (▲8.7bn) | (▲18%) | (▲7.9bn) |

(businessweek.com, 3/10/2010)

(5) 中国南方航空 107.5 億元私募割当増資計画

フリート規模で中国最大の航空会社 China Southern Airlines が、上海と香港の両方の証券で 107.5 億元（約 1,400 億円）の私募割当増資を計画している。これにより調達する資金は、銀行ローンの返済に充当される予定。(wsj.com, 3/08/2010)

(6) 中国国際航空 65 億元私募割当増資

Air China が、3 月 12 日、65 億元（85 億円）の私募割当増資計画を発表した。この増資は、China Southern の 3 月 9 日の 107.5 億元の私募割当増資に次ぐものである。相互株式保有提携を実施している CX 航空は、今回の割当増資により持株が 18.10% から 17.07% にダイリュートする。中国の航空会社は、営業費用増、金利支払い増、航空機購入費用増、燃油費再高騰で著しく流動性が弱まっている。これらの増資は、この流動性の強化が目的。2008 年の記録的な欠損を計上した中国大手航空会社は、航空旅客需要の強力な回復に拘わらず、依然として財務的に苦しい立場に立たされている。幾つかの航空会社は、政府からの資金援助を受けたが、事業を維持する為には資本増強が必要だと繰り返し述べていた。先月は Hainan Airlines が 30 億元の割当増資を行なった。China Eastern は、3 月 10 日、政府の資本投下もしくは戦略的投資家との提携が必要になると語っている。(wsj.com, 3/12/2010)

水 運

(1) 荷主が、海運レートを引き下げている

コンテナ海運第 2 位の Mediterranean Shipping Company の CEO Gianluigi Aponte は、コンテナ海運の供給過剰につけ込んで、荷主が少しでも安い海運レートを探しまわって、コンテナレートの不安定な状況を作り出していると語っている。そして彼等の要求が認められて、海運同盟のコンファレンスが 2008 年 10 月 17 日以降消滅したので、ますます市況の不安定が増していると言っている。アジアから欧州への TEU コンテナのレートは、2009 年 1 月の \$350 から今日の \$1,500 に値上げされている。コンファレンスが消滅して仕舞ったので、このレートは将来倍増するかもしれない。レートの不安定化は、顧客にとってもマイナスとなる。MSC は、400 隻のコンテナ船を保有し 155 万 TEU の供給力を有している。世界一の Maersk は、546 隻を保有し 206 万 TEU の供給力を有している。(FT.com, 3/07/2010)

(2) 貿易不振 マースクライン創業初の赤字に追い込む

世界最大の海運 A.P. Moller Maersk AS が 1904 年の会社創立以来初の年間損失を計上した。 Maersk の 2009 年決算は、▲21%減収の収入 \$48.5bn で、損失▲\$1.31bn を計上した。 2010 年には、小額の利益を計上する見込みであると語っているが、アナリストたちの一部はこれに疑問を呈している。 非海運事業（石油、ガス、オフショア）は、依然として利益を計上している。 例えば石油とガスの事業は、2009 年に +\$1.2bn (2008 年 +\$2.3bn) の利益を計上した。

しかし、Maersk の将来はコンテナ海運事業（2009 年▲\$2.1bn 損失、2008 年 +583m 利益）の業績にかかっている。 海運ブームの 2000 年代に発注した新造船の連続した就航で、第二次世界大戦後の最悪の貿易スランプ下の供給過剰がさらに長引くだろう。 世界のコンテナ海運の供給は、+7%~+10%増加すると Maersk は予測している。 現在およそ 10%のコンテナ船が非稼働で繋留されている。 Maersk の将来の業績は、供給増の多寡の如何によって左右されるだろう。(wsj.com, 3/05/2010)



陸 運 & ロジスティックス

(1) エービス 優先無担保債権発行

Avis Budget Group の子会社の Avis Budget Car Rental が、2018 年満期の \$450m の優先無担保債権を発行する。(travelweekly.com, 3/08/2010)

(2) ドイツポスト、2010 年増益見通し発表

Deutsch Post が、第 4 四半期の欠損▲€283m を計上した後に、2010 年 (+€664m)、2011 年 (+€1.69bn) の調整 EBIT 利益を計上出来る見込みであると語った。 Deutsche Post

の2009年通期では €644mの利益計上であった。1株当たり €0.60の配当を実施する。2008年は▲€1.69bnの欠損であった。(wsj.com, 3/09/2010)

(3) ユーロトンネル トンネル火災と冬の悪天候で大幅減益

Groupe Eurotunnel SA の2009年決算が、経済低迷による影響に加えて、トンネル火災(2008年9月)の影響と2009年末の冬の悪天候によるスケジュールの混乱で +€34mから €1.4mに利益が大幅減益した。収入は▲19%減収の €571mとなった。この収入には、火災の保険金 €69mは含まれていない。トンネル火災の発生で、貨物シェアが29%に低下したが、最近は32%~33%に上昇している。2010年末までには、以前の38%のレベルにまで回復するとEurotunnelは言っている。(wsj.com, 3/09/2010)

ホテル & リゾート

(1) 投資家アイカーン、トロピカーナの経営権獲得

Carl Icahn と他の投資家が、破産した Atlantic City (ニュージャージー州) の Tropicana Casino & Resort を含む9つのカジノの経営権を獲得した。その結果 Icahn は Tropicana 全体のカジノの47%を統括する事になる。Tropicana Casino は Atlantic City では最大の部類だが、近隣に増加したカジノとの熾烈な競争や客の賭け金の低下により苦闘している。Tropicana の経営チームは、Atlantic City 及びその他にも投資すると発表した。Icahn は、Trump Entertainment Resorts が所有する Atlantic City の Trump ブランドのカジノを3つも買収する積もりだ。それに関して今週ニュージャージーの破産裁判所は、Icahn と Donald Trump の債券保持者双方から競合計画を聴き続ける。債券保持者達は、Icahn が Trump カジノを獲得したら Tropicana と併合されて Icahn が得る Atlantic City の市場シェアが巨大なることを恐れている。そしてそれは当局の怒りを買うのではないかと論議している。(wsj.com, 3/8/2010)

(2) エクステンデッドステー、チャプター11 離脱申請

Extended Stay の優先融資者達 (\$4bn 以上の貸し付け) は、ホテルチェーンの破産回避の為に Paulson & Co. と Centerbridge Partners の \$450m の融資計画に加わることになるだろう。3月7日に公表された6月チャプター11 離脱のための Extended Stay の再建案は、Paulson と Centerbridge にホテルの株式22.5%との引き換えに \$225m の投資を要請する。Extended Stay の \$4.1bn の抵当権付き債券保有者達は、新たに総計 \$2.5bn の手形に加えて会社の資産55%に相当する株式を受け取る事になる。又 Extended Stay は、更なる \$225m を株主割当増資から調達する計画だ。モーゲッジ融資者達は、この割

当増資の新株 22.5%とワラントの全ての購入権を受け取ることになるだろう。この再建計画の詳細は、Extended Stay が Paulson と Centerbridge の投資合意の取得に成功した 2 週間後に浮上した。Starwood Capital Group に率いられた投資グループも競合案を申し出ていた。Extended Stay (本社 Spartanburg, South Carolina) は、景気後退によるオキュパンシー低下に苦しんだ結果、昨年 6 月に破産保護法チャプター11 を申請した。Extended Stay は、ビジネス客や長期滞在客を対象に 600 以上のホテルを所有している。Extended Stay が破産保護法を申請する 2 年前に、David Lichtenstein の Lightstone Group が Blackstone Group から \$8bn で Extended Stay を買収した。Lichtenstein は、Extended Stay のホテルを運営している事業体を所有している。計画では、事業体は \$30m と引き換えにホテル運営を止める事になるだろう。Extended Stay は、664 のホテルからの \$4.1bn の抵当付き負債に加えて、\$3.3bn のメザニン負債も所有している。メザニン負債に関してはチャプター11 離脱申請書では取り扱われていない。無担保債権者は、新株引き受け権あるいは \$500,000 の現金を受け取る事になるだろう。(wsj.com, 3/8/2010)

(3) ハラーズ 負債 \$5.5b を CMBS (商業不動産担保証券) に変更

Harrah's Entertainment の債権者達は、返済満期日を 2015 年迄に延期する事を含めて約 \$5.5bn の融資条件を修正する事に同意した。CEO によると修正された条件(合意までに 2 年かかった)では、\$4bn 以上の負債を減らし会社の流動資金と満期プロフィールを改善する事になる。Harrah's のようなカジノ運営業者は、ここ数年で不動産市場及び景気の低迷から負債が急上昇した。Harrah's は、債権者である銀行との交渉とディスカウントされた価格で債券を買い戻すなどして、辛うじて債務不履行を免れてきた。一方、10 日前には、MGM Mirage は、殆どの融資者が \$4bn 以上の負債の満期日を 2014 年 2 月迄延期する事を同意したと発表した。又 Harrah's は、額面価格が \$124m の抵当権付き銀行貸し付け(CMBS)を \$37m で購入する事に同意した。Harrah's は値引きされた CMBS を第 4 四半期に購入し始めて、今のところ合計で \$950m 分を \$237m で購入した。修正条件では、CMBS のローンの借り手は、既に売却したローン分に対して更に \$48m をその売り主である融資者に支払う事に同意した。進まない景気回復を怯える消費者が賭博旅行を控えたり、会社が Vegas などでビジネスミーティングを開催しなかったりしているため相変わらず収入は低いが、Harrah's は先月ヤット利益を計上することができた。Apollo Management LP と TPG Capital (private-equity 会社)が、2008 年に Harrah's を \$31bn で買収した。(wsj.com,3/8/2010)

(4) Marriot, ヨーロッパで倍に拡張

Marriot International は、数年中にヨーロッパでホテルを倍以上に増やす積もりだ。成功すれば、40,000 室以上がヨーロッパで Marriott ブランドとなる。現在ヨーロッパ 24 カ国で 174 のホテルを所有しており、Marriott, Ritz Carlton, Renaissance のブランドで展

開している。Marriott は、35 年前に Amsterdam にヨーロッパ初のホテルを開設した。3 月 9 日ベルリンで開催中の会議／Hotel Investment Forum に於いて発表される新目標は野心的で成功すれば大きな飛躍を遂げるだろう。現在は、この目標のタッタの 15% の新しい客室と 25 のホテルが建設中である。すなわち Marriott にとって、ヨーロッパでは最もホテル開発が少なく収益全体の 6% にしか満たない事を意味している。宿泊料金の低下や融資者の減少により、米国内における成長の鈍化を見越した結果、米国以外に焦点を向ける事になった。例えば、Hilton Worldwide は、現在 37% が米国以外で建設中だ（2 年前は 15%）。2009 年には 2 年前より 17% 増えて、ホテル客室の建設の 50% が米国外で始まった。全体では米国内での新たなホテル建設は、昨年 1 月比で ▲36% 減少した。一方米国に本社を置く巨大ホテル会社は、中国やインドというアジアの新興国に将来性を見込んでいるが、そこでの急激な成長は興らないだろう。一方ヨーロッパでは、既存独立ホテルの変換の為に僅かに早い成長が期待できると NYU の Hanson 教授が言っている。その理由は、ヨーロッパでは 30% だが、米国のホテルは 70% が既にブランドを所持しているからだ。Marriott の新ブランド Autograph Collection は、ヨーロッパの独立ホテルがコストをかける事無く Marriott の予約システムと顧客データベースにアクセスすることができ、またホテル名も変更する必要がないため、ヨーロッパの独立ホテルにとって魅力となりこの新ブランドへの変換をするホテルが増加するだろう。2009 年には、ヨーロッパでは新たなホテル客室の 20% が変換によって生まれた。米国で 9% に対して、ヨーロッパのホテルの約 1% が現在 Marriott ブランドの傘下だ。Starwood Hotels & Resorts Worldwide のグローバル開発の代表もヨーロッパで独立ホテルの自社傘下への変換のチャンスをうかがっている。そして歴史的なホテルを含む Starwood の Luxury Collection が、その恩恵を受けることができると期待している。又 Starwood は、W Hotel より安価な新ブランド Aloft の名前のもとで工業用の倉庫を改装して新たなホテルとして創りだそうとしている。Marriott も Starwood も共に、アジアが長期的には最も大きく成長する市場だと期待している。現に Starwood は中国内で 75 のホテルを建設中である。(wsj.com, 3/9/2010)

その他

(1) グーグル、翻訳ツール改善

Google の検索以外のビジネスは、成功したり成功しなかったりしている。電子書籍プロジェクトは訴訟されている。ソーシャル・ネットワークスの Buzz は、プライバシー侵害の問題が提起されている。しかし Google Translate サービス（無料）は、52 カ国語を取扱う事ができ、1 週間で数億人が利用している成功事例だ。そして、最近

では画像イメージを翻訳するまでに機能が向上している。携帯電話のデジカメで撮ったイメージを翻訳する事ができるのだ。例えば、ドイツ語の看板やメニューを写すと、即座に英語に翻訳する事ができる。(nytimes.com, 3/08/2010)

4. 短編小説 極東航空株式会社 物語 (11)

山田絵里子は、乗務のないオフの日に KUL の中心街まで出てショッピングを楽しむことが多い。何時もは、同僚のキャサリンたちを誘って繰り出すのだが、今日は何故か一人でブラッと街に出てみた。空港に車を置いて、そこから KLIA エクスプレスに乗れば 30 分ほどで KUL 中央駅に到着できる。料金は往復 70 リンギ (1,900 円) と手頃で、ダイヤも 30 分毎と大変便利が良い。山田は、街に出る時は何時もこの方法を利用している。寒い東京から帰ったばかりなので、ここの熱帯雨林の気候の 30℃を超える暑さがきつい。“今まで、そんなに暑いなんて感じたことなんか無かったのに・・・” “最近はとても暑く感じるわ・・・”

特急列車は混んでいた。中東からの便が到着したのだろう。サウジやクエートに出稼ぎに出ているメイド達の、ラマダンの里帰り（日本の蕪入り）の団体と鉢合わせてしまったのだ。中東では、教職などの一部を除いて女性の就労が禁止されているので、アジアのイスラム諸国からの女性の出稼ぎ労働者が多い。列車にドヤドヤ乗り込んで来た彼女達のグループは、一様に皆がトランクの荷物に加えて 3 リットルの水の入ったポリタンクを持っている。ザムザムと呼ばれているメッカの水を土産に持ち帰っているのだ。狭い列車の室内は、それらの荷物ですすまごゴッタ返した。

運良く窓際座席を確保した山田は、混雑した車内の喧騒から一人離れて 車窓から後ろに流れ飛んで行く外の景色を眺めていた。そして、マレーシアの異国の地に住んで仕事している今の自分の、捉えどころの無い孤独を感じていた。“何故マレーシアなんかに来てしまったのかしら・・・” 別に回答など見つける必要も無いのだけれども ボンヤリと自問自答している彼女を、スピードに乗った列車の心地の良い振動がますます堂々巡りさせているようだ。“これって、ホームシックなのかしら・・・” “それとも 3 年間の海外女一人暮らしの所為なのかしら・・・” 来月の 4 月で丁度 30 になる山田は、オフの日の一人で居る時間に 最近良くこんな風に感傷的になる。

ショッピングセンターやオープンカフェが並ぶクアラルンプール随一の繁華街ブキッピンタニアは、マレーシアの流行の発信地でもある。一流ブランド店と地元っ子で賑わうローカルブランドの店がひしめき合っている。周辺にはレストランも多く、ショッピングには最適な場所で老若男女の様々な人たちの人気スポットだ。山田は、ここでお手頃な値段のカジュアルな洋服や化粧品やアクセサリーを買うことが多い。

ブキッピンタンを一巡りしてもめばしい買い物にありつけなかった山田は、ペトロナスツインタワーの伊勢丹へ行ってみた。週央のウィークデーだということにとっても混雑している。日本人の買い物客も多く見かける。彼らの多くは、ここに長期滞在している団塊の世代の年金生活者たちだ。60を過ぎているというのに、彼ら夫婦はそんな歳を微塵も感じさせない。元気がすこぶる良い。マレーシアは、日本人が希望する長期滞在国のNo.1にリストされている。安い物価（ゴルフのプレー代は高くても5,000円以下だ）、良好な治安、英語が通じる、KULの高い医療水準（メディカル・ツーリズムの目的地としても有名だ）、豊富な日本食材、日本から近いことなどがNo.1の理由なのだろう。ここは、スッカリ山田のホームシックを癒してくれる。

すると、山田の背後から 何処かで聞き覚えのある男の声がした。

「山田さん、山田さんじゃないですか。高橋です。ほら、昨日のフライトでお世話になった・・・」

振り向いて見ると、001便の乗客だった高橋太郎の笑顔がそこにあった。機内で見たよりも遥かに大きな体躯の持ち主だ。気が付かなかったけれども、マレーシアの日照りで顔は真っ黒に陽焼けして、身長は1メートル80以上は優にありそうだ。ひと目見る限りは、すっかり現地に溶け込んで、まるっ切りマレー人そのものになっている。

「ヤッパリ、山田さんだ。こんな所でまたお会いできるなんて光栄です。嬉しいな」高橋は、素直に山田との再会を喜んだ。山田にはそれがシッカリ伝わった。

「あら！高橋さま。驚きましたわ、私こそ驚きましたわ 本当に。この前は、ご搭乗ありがとうございました」

何を喋って良いのか直ぐに思い浮かばず、山田の口からは、不本意ながらも咄嗟にアテンダントの職業意識丸出しの言葉が出た。“私、この人に好意を覚えている見たいだわ” “普段着みたいなのこんな格好じゃなくて、着るものを替えて来れば良かった” “あたし 下着は何を付けて来たっけ・・・ ッタク、絵里子ったら”

「嫌だなあー、山田さんここは飛行機の機内でないのですよ・・・“ご搭乗ありがとうございます”は無いじゃないの。ところで今日は、お休みですか？」

「はい、今日から2日連続のオフなのです。高橋さまは？」

「貧乏暇無しで、東京出張帰りの翌日も、ほらこの通りお得意様回りに精を出しているって訳です。今から5時まで、ここのツインタワーの20階で、もう1社とのアポが入っている」

「お忙しくていらっしゃるのね」

「そうそう、山田さん、このアポが終わったら良かったら食事に付き合ってくださいませんか？僕は6時頃には自由になる。それまでショッピングで時間を潰せませんか？美味しいニュニャ料理（中華とマレーがミックスされたマラッカ本場の料理）の店を見つけたのでご馳走しますよ」

山田は、どうせ、この辺りの日本食材屋で出来合いをテイクアウトして、自宅で一人寂しく夕食と思っていたのでこの突然の誘いが嬉しかった。

「私、ニュニャ大好き。喜んで一緒にさせていただきますわ」

(次週に続く) (H.U.)

表紙：

LON

A4 ケント紙

鉛筆

2001年3月作

TD 勉強会 情報 418 (以上)