

平成 21 年 10 月 19 日

TD 勉強会 情報 397

1. 旅費節約が ニューノーマルに
2. 旅行需要 若干回復
3. サウスウエスト航空 第3 四半期決算 欠損縮小
4. その他のニュース
5. 編集後記

<<<大西洋オープンスカイの成果は？>>>



1. Travel Cost Cutting Is The New Normal

旅費節約が ニューノーマルに

昨年 \$29.1bn の売上げを達成した世界最大の旅行会社である American Express Global Travel Service 部門の社長 Chares Petruccelli が、企業において出張旅費節約が ニューノーマルになると以下の通り語っている。

- 出張旅行の文化が新たなモデルに変化しつつある。旅行会社は、新たなニューノーマルに対しての準備が必要だ。
- 現在、出張を回避していた鬱積需要（ペントアップ需要）の破裂が期待されている。本格的な景気回復を反映したものとは未だならないが、この需要は、航空会社の供給カットと過去 18 ヶ月間の企業の出張予算削減に対応することとなる。（OAG によれば、10 月の米国内線の供給は 2000 年 10 月比▲21%低下している。）
- 企業は、厳しいコストカットを継続しながら、かつてないほど出張規程の遵守を社員に要求している。未曾有の景気後退が、伝統的な法人旅行のパラダイムを変えている。幾つかの企業では、出張旅費予算を▲70%も削減した。
- 今までは、景気が多少悪くても、規定を守らない出張も大目に見られていた。しかし、今回の景気悪化局面では一切そのような容赦は許されなくなっている。規定完全遵守は、これから景気が回復しても長期間継続されるだろう。
- 出張を代替する電話会議やその他のテクノロジーの使用が多くなるだろう。幾つかの定例的な出張は、これ等の代替テクノロジーにとって変わるだろう。American Express では、出張手配の段階で、出張者に対して実際の旅行を代替する多くのオプションを評価させる新たなサービスを開発中だ。
- 来年の四半期には、法人旅行需要は必ず回復し始めるだろう。途中寄港が多い所要時間が長くなる最低運賃の使用などの過酷な規制は廃止されるだろう。しかし、一方では、出張者は絶えず旅先に於いても人的生産性向上を要求されるだろう。機内インターネット接続はマストとなる。全世界の航空会社は、機内 Wi-Fi サービスの提供を準備している。
(LH 航空は、10 月 12 日、長距離便で機内 Wi-Fi と携帯電話サービスを提供すると発表した。)



2. A Recovery to “Less Bad”

旅行需要 若干回復

景気が若干戻り始めたようだ。旅行業界は、大きなものではないにしろ多少の需要回復を期待している。U.S. Travel Association は、今年の米国の旅行支出（国内＋海外＋訪米外国人）が前年比▲9%近くの減の \$705bn になると予想している。2010 年には +6%増と予想しているが、この位では2009年の大幅減少を埋め合わせる事は出来ない。

幾つかの旅行業界はこの不況を上手に乗り切っている。レンタカー業界は保有車両台数を削減し、クルーズ業界は航海スケジュールを調整している。問題は、法人旅行だ。National Business Travel Association によると、米国企業の法人旅行（国内＋海外）は、2008 年に \$261bn を支出した。1998 年比で +\$44bn の増加であるけれども、4 年後の 2013 年は 2008 年比 +\$4bn しか増加しないと予想されているので、この需要に依存している法人旅行管理会社にとっては大変だ。

しかし、向こう数年間の外国、特に中国発の法人旅行需要シェアは増加するだろう。ホテルチェーンなどの多国籍企業は、これらの需要増加で恩恵を受けるだろう。Carlson Wagonlit は、連邦政府の旅行支出には期待できるけれども、一般的には 2009 年後半から 2010 年にかけて、これ以上悪くなるのが止まって若干回復に向かうくらいだろうと予想している。ニューノーマルが、企業の出張規定遵守を強化させるだろう。出張申請の厳しい査定、事前購入運賃利用の励行、優先サプライヤーの利用促進、ビジネスクラス座席利用の縮小がほとんどの企業で始まるだろう。

レンタカー業界は、需要が前年比で▲15%～▲17%低下したのに対して、保有台数を 2000 年の 200 万台以上から約 150 万台に減少させた。供給過剰を回避できたので料金は、主要 10 空港市場平均で 1 年前の \$59.40 から 9 月中旬には \$98.40 に上昇した。料金の上昇、コスト削減、中古車市場の強化が奏功してレンタカー業界は第 2 四半期に利益を計上した。

ホテル業界も、不況に抵抗しているもう 1 つの例だ。Smith Travel の調査によると、ホテルは米国の 480 万室（1998 年比ほとんど +100 万室増）を埋めなければならない。全米のオキュパンスー率は、平均的な 63%から 56%に急落した。それでも多くのホテルが、利益を計上している。利益は多分▲40%から▲45%減益しているが、過去数年間の記録的な利益計上が支えているのだ。しかし全てのホテルが良い訳ではない。

多くは、レイオフ、経費削減、資本支出抑制を実施している。ADR は、2008 年ピークの \$107 から今年 \$98 に低下している。2009 年のオキュパンシーは +1%~+2%ポイント上昇するだろう。しかし、レートは直ぐには良くならないだろう。2010 年でも良い結果とはならないだろう。

クルーズは、需要が比較的良い場所に船を柔軟に移動させることができるので、周期的変動への耐性が優れている。Cruise Line International Association によれば、今年末には約 293,000 ベッドを埋めなければならない。この供給は、Royal Caribbean の Oasis of the Sea 丸（5,400 人乗り）の就航が影響している。クルーズ料金は大幅に低下しているので、乗船率は 107%（子供連れ船客のために 100%以上となる）が維持されている。

しかしながら航空業界は、継続して苦しんでいる。Air Transportation Association は、第 4 四半期の米国航空会社の国内線供給が 125 億座席マイル強に減少すると予想している。IATA は、今年の業界の損失が▲\$11bn に達すると予測している。

PhoCusWright のホテル業界のアナリスト（コーネル大学ホテル学科上席講師）は、この記事は楽観的過ぎると言っています。彼は以下のように言っています。

- ・ 現在建設中のホテルが存在するので客室供給は増加する。
- ・ オキュパンシーは、向こう 5 年間で、2002 年から 2007 年レベル以下となるだろう。
- ・ 中国とインドの需要増は、喪失した需要を相殺するまでには至らないので、向こう 3 年間 客室需要は減少するだろう。
- ・ ピーク時のホテルの借金のコベナントが向こう 3 年から 7 年に満期となる。
- ・ ホテル所有者たちが過去 6 年間で得た累積利益は、流出しつつある。そして継続して流れ出て行くだろう。



Southwest.com, 10/15/2009

3. サウスウエスト航空 第 3 四半期決算 欠損縮小

WN の第 3 四半期は▲\$16m の損失計上となり、前年同期の▲\$120m よりも \$104m 損失幅を減少させた。この決算には、早期退職者に対する特別退職金 \$27m と燃油ヘッジ損 \$12m が含まれている。これ等の特別費用を除いた場合は、\$23m の利益計上となり、前年同期の同様ベース決算比で▲\$46m の減益となる。概況は以下の通りである。

- ・ 収入は、▲7.8%減収の\$2.66bn となった。 供給が▲5.8%減、イールドが▲12.0%低下した。(平均運賃は\$124.38 から\$113.95 に低下した。)
- ・ 営業費用は \$2.64bn に▲5.7%減少した。 総費用の 37%を占めていた燃油費は▲21.4%低下して \$826m となり、労務費の \$909m (+6.2%) に次ぐ費用項目となった。
- ・ CASM は、前年同期と同じ 10.67 セントとなった。 燃油費と特別費用を除去した場合の単位当たりコストは、 +6.6%上昇して 7.11 セントとなる。
- ・ 期末の現金及び同等物 約 \$2.4bn を確保した。
- ・ 今年度のフリートは、基本的には前年度と同機数とするが、供給は約▲5%減少する。 Minneapolis/St. Paul, New York La Guardia, Boston Logan の 3 空港に乗入れた。 そして来月には Milwaukee に乗入れる。

【第 3 四半期決算】

(上段→下段： 3Q'09→2Q'09→1Q'09→4Q'08)

	REV million	OPP million	NP million	ASM billion	Yield cent	L/F %	CASM cent	Fuel ¢ガロン	現金 同等物
W N	2,666 (-7.8%)	22 (86)	-16 (-120)	24.7 (-5.8%)	12.94 (14.70)	79.6% (71.6%)	10.67 (10.67)	227t (273)	2.4bn (3.4)
	2,616 (-8.8%)	123 (205)	54 (321)	25.5 (-3.0%)	12.73 (13.86)	77.0 (75.2)	9.76 (10.12)	179t (232)	2.4bn (4.8)
	2,357 (-6.8%)	-50 (88)	-91 (34)	24.1 (-4.1%)	13.33 (13.72)	69.9 (69.8)	9.96 (9.69)	176t (210)	2.1bn (3.1)
	2,734 (-9.7%)	70 (126)	-56 (111)	25.4 (+0.8%)	15.19 (13.64)	67.8 (69.3)	10.47 (9.37)	249t (197)	1.7bn (2.7)

4. その他のニュース

旅行流通・TD

(1) セーバー、モバイル B2C プロダクト開発

B2B モデルの Sabre が、モバイル機器を使用した B2C ツール TripCase を開発した。 これは Sabre Travel Studios が開発したモバイル アプリケーションで、異なる仲介業者やサプライヤーの予約記録を旅行者のモバイル機器上に配信することができる。 つまり

旅行者は、Sabre を使用している旅行会社経由で予約した旅程を、レコードロケーターを入力することにより自分の iPhone や BlackBerrys や、そして間もなく Window Mobile のスマートホーンで呼び出すことができるようになる。 Sabre 以外を使用している旅行会社経由予約やサプライヤー ダイレクトの予約についても、マニュアル操作により引き出すことができる。 この種の予約後の管理機能は、新たなホットなテクノロジーとなりつつある。 TripCase は、類似のアプリケーションを提供している TripIt, Traxco, Kayak, Dopplr などと競合することになる。

携帯機器には GPS が装備されているので、旅客が飛行場の手荷物取扱所やレストランの前を通過した際に、それ等の店を知らせることも可能で、ここでは 旅行会社に広告料金を請求するモデルが成立する。 Sabre は、既に予約記録を e-mail により配信する VirtuallyThere を保有しているの、TripCase とのプロダクト間の調整が必要となるだろう。また Sabre は、競合プロダクトを提供している TripIt の少数株式を保有しているので、そこのコンフリクトも発生するかも知れない。

Sabre Travel Studios は、これ以外にも法人顧客用ソーシャル・ネットワーキング アプリケーション Cubeless を開発している。 Cubeless の最大のアプリケーションの 1 つには、旅行会社用オンラインコミュニティ AgentStream が存在する。 そこでは、旅行会社のエージェントが自分のプロフィールを作って、個人的な専門知識や業界知識に基づいた Q&A が実施されている。 American Express Business Travel も Cubeless を使用している。 Cubeless は、初期費用と登録者数に基づく月間使用料がかかる。(travelweekly.com, 10/12/2009)

(2) エクスペディア、 スイス市場に参入

Expedia が、今年中にスイス市場へ参入することを検討している。 Expedia は、過去 2 年半の間に欧州の 8 つの新市場に参入している。 1 年間に 2 市場のペースで新市場展開を考えている。 その他の進出先市場としては、ロシア、メキシコ、ブラジル、ラテンアメリカを考えている。(travelweekly.com, 10/13/2009)

(3) GDS 依存体質が旅行会社の発展を遅らせている — 旅行コンサルタント Tepper & associates のコンサルタント Robert Joselyn が、10 月 13 日の Travel Weekly 社主催の Virtual Leisure Summit で 次世代の旅行カウンセラーを引きつけるためには、旅行会社は経験とコンピタンスの定義を見直さなければいけないと言っている。 長年にわたる GDS への依存が、GDS に精通した人材の交代を難しくしている。 GDS の操作能力以外に基準でリクルートするべきだと説いている。 また彼は、旅行会社の売上げ構成が最近急速に変化していることを指摘して、以下の通り発言している。

- ・ エアー販売が 24%に低下し、クルーズ販売が 35%に増加している。
- ・ クルーズ販売の増加は、利幅が大きいと説明されているけれども、実際はクル

ーズ料金の大幅値下げやコミッション不可料金の存在などにより思った程ではない。

- ・ クルーズ販売の拡大は、クルーズ会社のマーケティング努力による所が大きい。
- ・ エアーは、シッカリ \$25～ \$28 のサービス手数料を徴収すれば 売上げ構成も上昇するだろう。

(travelweekly.com, 10/13/2009)

(4) 技術専門家が指摘する 旅行会社の良い Web サイト

10 月 13 日の Travel Weekly 社主催の Virtual Leisure Summit で、テクノロジーの専門家 Scott Klosoky が良い Web にするためのアドバイスを旅行会社に対して与えている。

- ・ 自身の専門性を打ち出して、SNS とリンクしろ。
- ・ クリーンなグラフィックとして、フォントと色の数を制限しろ。
- ・ コンテンツ管理システムによって、自身の Web コンテンツを更新しろ。
- ・ 連絡先情報を探すのが難しい、見苦しい URL、気を紛らわす Adobe Flash の使用がサイト設計で陥る大きな間違いだ。 サイト訪問者を引きつけて 彼らを他のサイトに逃がさないための時間は、サイトにアクセス後タッタ 20 秒～30 秒しかない。

(travelweekly.com, 10/14/2009)

(5) 旅行会社は、より多くのツアーやホテルを売るべきだ

10 月 14 日の Travel Weekly 社主催の Virtual Leisure Summit で、Travel Weekly 社が間もなく発表する Travel Industry Survey に触れて、コンサルタント Marc Mancini がこう言っている。

- ・ 旅行会社の売上げ構成は、クルーズ 35%、エアー24%、インクルーシブ・リゾート 14%、ツアー11%、ホテル 10%、レンタカーと鉄道が一桁のパーセンテージとなっている。
- ・ 旅行会社の商品知識がないために、幾つかのプロダクトの販売が拡大していない。 或はコミッション支払いが遅いのが、販売拡大を拒んでいるのかもしれない。
- ・ 旅行会社は、より多くのホテルやツアーの販売を拡大するべきだ。
- ・ 一方 国内旅行と海外旅行の売り上げ比率は、2003 年の国内旅行 60:海外旅行 40 が、急速に 50:50 に接近している。 これは、若い世代の傾向を表している。

(travelweekly.com, 10/14/2009)

(6) ARC 9 月実績

ARC の 9 月実績は、エアーのトランザクションが前年同月比▲2.3%減少して 1,140 万回となった。 運賃の値下げにより、精算額は▲14.2%減の \$5.6bn となった。 1 月～9 月の間では、トランザクションは▲8.7%減の 105.7 百万回、精算額は▲22.1%減の \$50.2bn となった。(travelweekly.com, 10/14/2009)

(7) アマデウス、上場計画進展

Amadeus が、上場のために米 3 銀行 Goldman Sachs Group, JP Morgan Chase, Morgan Stanley をグローバル・コントラクターに指名した。 3 年前に上場を取消した Amadeus は、30%の上場株販売で 幹事行に Rothschild を既に指名している。 この上場は、2 年前の世界金融危機以来最大の上場の 1 つとなる。 Amadeus は、1987 年にマドリッドで設立された旅行業界のテクノロジー プロバイダーで、世界最大の航空便予約システムを保有している。 関係筋は、Amadeus のバリューが \$8bn と見積もられていると語っている。 PE 企業の BC Partners と Cinven Group が率いた買収団に 2006 年に €4.34bn で買収されている。 BC と Cinven が Amadeus の 52.76%を保有している。 AF が 21.14%、IB と LH が 11.57%ずつを保有している。 Amadeus の 2008 年の収入は、前年度比▲2.2%減収の \$2.86bn であった。 予約量は▲2.1%減の 526.6 百万回であった。 世界的な経済不況を反映して、第 1 四半期の予約量は▲9.1%減少している。(wsj.com, 10/14/2009)

(8) 勤労感謝日付近の航空運賃がジワジワ上がっている

米国の勤労感謝日(11月第4木曜日)付近の航空運賃が、ジワジワ上昇している。 11月25日出発、11月29日帰りの運賃が1週間前から +10%アップしている。 適当な運賃を見つけたら、今直ぐ購入した方が良さそうだ。 航空会社が供給を絞っているのだから、基本的にはセラーズ・マーケットになっているのだ。(nytimes.com, 10/16/2009)

Predicting a Bump in Fares

In the last week, overall fares for Thanksgiving travel rose 6 percent, according to Bing Travel, part of Microsoft's search engine. Bing travel predicts that 2009 fares will trend closely to 2007 fares.



（９）航空会社の手数料（アラカルト運賃）

航空会社が、今まで無料だった手荷物などのサービスに手数料を課している。米メジャー5社は、勤労感謝日や元旦の付近や来年のイースターや春の休暇シーズンに +\$10 のサーチャージを導入した。夏には、オンライン以外の手荷物チェックインを +\$5 値上げした。UA は、2 個までの手荷物料金年間切符を \$249 で販売している。BA は、便出発 24 時間前までの座席指定を 最高 \$90 徴収している。幾つかの航空会社は、小児の付添い無し旅客に片道 \$100 を取っている。収入減に直面している航空会社は、周辺収入を稼ぐことに必死になっている。運輸省は、運賃の規制はできないが、消費者が誤解しないように航空会社に対して手数料を含む総額運賃の広告表示を指導していると言っている。米航空会社の営業収入は、上半期で前年同期比▲20%減少した。周辺収入は \$3.8bn であった。(nytimes.com, 10/16/2009)

空 運

（１）BAA 空港利用者数減少軟化

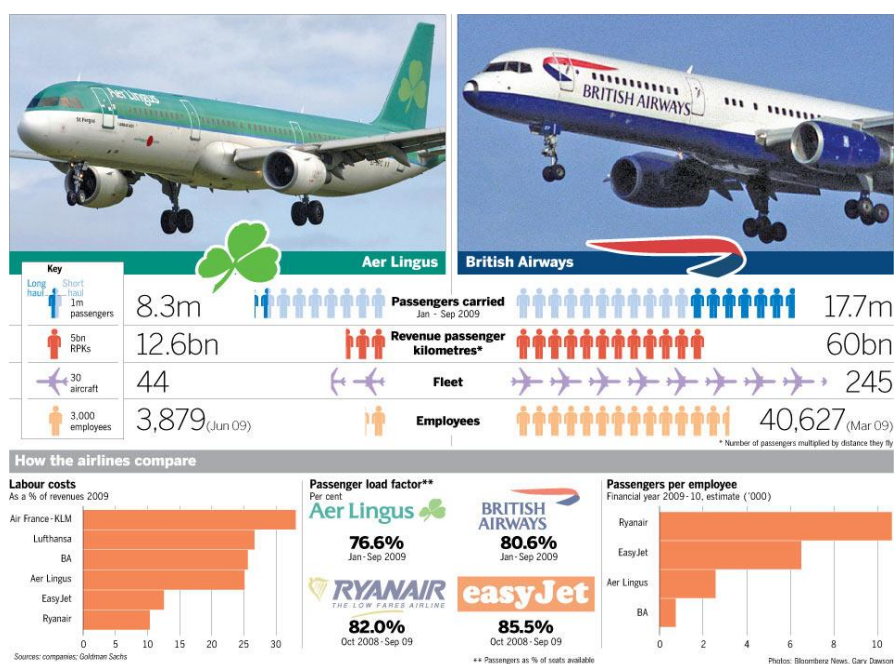
BAA が管理する 7 空港の 9 月利用者数が、7 月と 8 月と同じレベルの前年同月比▲2.6% の減少（合計 1,300 万人）に止まった。3 月の▲11%減よりは、減少幅が遥かに小さくなっている。需要好調なインドや中東への長距離便を抱えている LHR 空港では、▲0.3%減となった。同空港発着便の座席搭乗率は 74%から 78%に改善した。LGW は、▲0.5%の減少であった。北大西洋路線は、オープンスカイ協定締結の結果 LHR 空港への便の移転が発生したために▲26%減となったが、国内線と欧州域内定期路線がそれぞれ +5.8%と +8.7%増加した。STN は、▲11.6%減となった。Glasgow は▲8.9%減、Aberdeen は▲5.3%減、Southampton は▲4.6%減であった。(FT.com, 10/09/2009)

（２）航空会社 コスト削減強化

英国とアイルランドのフラッグ・キャリアが、相次いで人員削減を発表した。BA は、客室乗務員▲1,700 人（客室乗務員 14,000 人比 18%）、Aer Lingus は、676 人（全従業員比 17%）削減する。これらの人員削減案は、組合のストライキを誘発する恐れを秘めている。Aer Lingus は、昨年税前損失▲ €120m を計上した。現金バランスは、18 ヶ月間で €800m から €300m に減少した。BA は、昨年税前損失▲ £410m を計上した。そして、今年も損失を計上する見込みであると言っている。そうなれば、BA にとって民営化後初めての 2 年連続損失計上となる。損失を計上しているけれども、両社は人も羨む職場となっている。両社の乗務員給与は、下表の通り他社や LCC よりもズート良い。

	年収	他社比較
BA パイロット	£107,500	VS £89,500、EasyJet £71,400
BA 客室乗務員	£29,900	VS の略倍、EasyJet £20,200 長距離便編成数は、VS 比 +2 人
EL パイロット	€17,500 ~ €20,000	年金積み立て 9% : 会社 21%
EL 労務費	収入比 25%	含む BA フラッグ平均 27%、Ryanair 12%

BA は、LCC とはビジネスモデルが異なるので比較できないと言っている。 BA は、15 年前から同じことを言っている。 そして Ryanair や easyJet に短距離路線のシェアを奪われている。 BA や EL は、LCC からの攻撃を受けてコスト削減を迫られている。 そうしなければ、生残れないだろう。(FT.com, 10/09/2009)



(3) ガトウィック空港売却

BAA が LGW 空港売却を急いでいる。 英競争委員会は、英空港間の競争を促進させるために BAA が管理する 7 空港の内 LGW と STN とスコットランドの Glasgow 或は Edinburgh の何れかの合計 3 空港の売却を要求している。 BAA は、この決定に異議を唱えて競争控訴法廷に控訴した。 このヒアリングが 10 月 19 日より開始される。 BA は、このアピールの間に、LGW 空港売却を成功させて控訴審判決を有利に導こうとしている。 有利な判決がなされなくても、その他 2 空港売却を より景気が回復する時

点まで遅らせるための 時間的余裕を稼ぐ戦術に出ている。

BAA のオーナーであるスペインの建設とインフラ グループ Ferrovial は、当初は LGW 空港を £1.8bn で売却することを欲していたが、現在唯一買収入札に残っている Global Infrastructure Partners (Credit Suisse と General Electric が主幹事) は 約 £1.36bn の買収価格しかオファーしていない。 Ferrovial は、LGW の regulated asset base である £1.6bn 以下の売却を嫌がっている。 関係筋によると両者の懸隔は縮まっているという。 GIB 以外にも、2 者の買収希望者が存在すると言われている。 先に買収入札から降りた Manchester Airport Group と加インフラ グループ Borealis は、依然として買収に興味を示しているという情報も存在する。 BAA は、来年 3 月に £1bn の銀行からの負債の返済を迎える。(FT.com, 10/11/2009)

(4) 航空排ガス▲50%削減で合意

10 月 9 日、世界 200 カ国の航空問題を取り扱う ICAO が、初めて航空機の排ガス規制目標を決定した。 この目標は、2020 年までに年 2%の燃費効率を改善し、それ以降は更に追加 2%の効率化を実現する。 IATA は、2007 年に 2020 年までに年率 1.5%の効率化を実施し、それ以降はカーボン・ニュートラルを促進させ 2050 年には 2005 年の排ガス量の▲50%を削減する案を発表していた。 今回の ICAO の目標設定は、IATA の案と大差がない。 この目標は、12 月に開催される国連の CPH 会議の議論を促進させるだろう。 IATA 事務総長 Giovanni Bisignani は、各国の政府は航空管制システムの改善とバイオ燃料の開発に対して、国家レベルでの財務的法的支援を行なうべきだと語っている。(wsj.com, 10/10/2009)

(15) ニューオルリーズ空港民営化

NOE 市が、来年 Louis Armstrong International 空港の長期リースを検討している。 これが成功すれば、1997 年に FAA によって導入されたパイロットプログラムに基づく初の空港民営化となる。 今年初めにはシカゴの Midway 空港の \$2.5bn の民営化計画が失敗した。 しかしその後も、州や市政府は、財政赤字を埋めるために空港や道路や駐車場やコンベンションセンターなどのその他の公共インフラのリース先や売却先を模索している。 NOE 市のアドバイザーは、ニューオルリーズ空港のリースで \$1.25bn の調達が可能だと言っている。 同空港の 2008 年の年間利用者数は、約 790 万人で 2007 年比 +6%増加した。 ハリケーン Katrina 前の 950 万人以下のレベルに戻るとすれば、\$1.25bn によるリースも不可能ではないとアドバイザーは言っている。(wsj.com, 10/20/2009)

(16) アメリカン航空パイロット組合、アライアンス強化に反対

AA 航空のパイロット組合 (ALPA) は、10 月 9 日、ワンワールドの AA+BA+IB 提携に

対する競争法適用除外に反対する声明を発表した。同組合は、提携強化がアウトソース拡大を誘発し、ひいては職の喪失に繋がることを恐れている。ALPA International は、AA の組合の主張を支持しているが、アライアンスそのものには反対していない。ALPA International は、米国の航空従事労働者に対する機会均等の保証を要求している。DL が US の敵対的買収を回避した際に、DL のパイロットは会社に協力した。パイロット組合は力を持っている。AA+BA+IB 提携は既に議員の支持を得ているとはいえ、パイロット組合は政治を動かす力を持っているかも知れない。運輸省は、今月末に AA+BA+IB 提携に対する競争適用除外申請に対する結論を出す。欧州委員会は、既にこの提携に対して異議を唱えている。(wsj.com, 10/11/2009)

(17) ルフトハンザ航空が、機内無線接続サービス開始

LH が長距離線で、機内無線接続サービスを来春から先ず米国線で開始する。システムを提供するのは日本のパナソニックで、何処よりも早い通信速度と何処よりも多いアプリケーションの利用を可能にする。LH は、このサービス (FlyNet) で 1 分間当たりの使用料 \$3 を徴収する。1 時間では \$12、1 日では \$24 となる。この料金は、米国航空会社が導入している Wi-Fi 接続サービス (LH よりも能力が劣る) の倍近い料金となる。インターネット接続と機内携帯電話サービスのシステムの設置コストは、1 機当たり \$100,000 ~ \$250,000 もかかるので、果たして採算が合うのかが懸念されている。(wsj.com/ 10/12/2009)

Cloud Surfing			
Competition heats up among providers of onboard connections			
Services/Owners	Type	Major airlines	Service began
AeroMobile Telenor (Norway)	Cellphone Palmtop	Emirates, Qantas, Malaysia Airlines	March 2008
Gogo Aircell (U.S.)	Broadband Wi-Fi	American Airlines, Delta Air Lines, United Airlines	August 2008
OnAir SITA (International) EADS (France, Germany)	Cellphone Palmtop	British Airways, Ryanair, Qatar	December 2007
Row 44 Independent (U.S.)	Broadband Wi-Fi	Alaska Airlines, Southwest Airlines	February 2009*
Source: the companies		*Test	

(18) 居眠り操縦

米航空会社とその組合が、操縦席での 1 人のパイロットの数分間の居眠りを許可するよう FAA に対して要請している。過去数年間、BA や QF やアジアの幾つかの航空会社では、航行中の操縦室での数分間の居眠りを認めている。適切な管理の下での居眠り

は、却って安全性を増加するという科学的な調査データが存在する。しかし、搭乗旅客からは、彼らの心理的な恐怖感のために反対が起こるだろう。搭乗旅客は、居眠りを必要としないようなパイロットの適切管理を実施するべきだと言っている。実際は、米国のパイロットたちでも、操縦室での居眠りを行なっている。ボイスレコーダーに違法な居眠りを記録されないように「暫く瞑想する」などの隠語が使われている。パイロットの疲労は大きな問題となっている。コンピューター航空会社の多くのパイロットは、1日14時間乗務して5回～6回の着陸を行なうなど酷使されている。米国の事故調査官は10大安全問題の1つにパイロット疲労をリストしている。1990年以来、米国の260名の死亡事故の少なくとも10の事故が、この問題と関連している。FAAは、この問題を含めて幅広いパイロットの疲労問題の解決を試みている。(wsj.com, 10/12/2009)

(19) アリタリア €500m 資金調達

AZが、現金とクレジット・ラインでもって約€550mを確保する体制を整えた。AZは、昨年イタリアの投資集団に\$1.05bnで買収され、伊政府の支援の下でAir One SpAと合併した。そしてAF/KLMが、€323mでAZ株25%を買収した。2008年には▲€1bnの営業損失を計上している。8月の座席搭乗率は77%、9月は74%を達成している。(wsj.com, 10/12/2009)

(20) 欧州航空安全当局、ボンバルディア CL-600 型機に整備と改修命令

欧州の航空安全監視当局は、10月12日、Bombardier CL-600型機の運航者に対して、同機の翼前縁の氷結防止チェック強化を義務づけた。6ヶ月以内に、この命令に準拠した整備計画の作成を義務づけている。当局は、さらに13ヶ月以内に操縦室に氷結警報装置の装備を義務づけている。カナダの当局は既にこの措置を命令している。当局が運航者に対して短時間における対応を要求しているのは、この問題の深刻さを表している。氷結により運航速度が減少し、重大事故に繋がる恐れが存在するからだ。(wsj.com, 10/12/2009)

(21) 航空混雑解消に取り組むべきだ — ブルッキング報告

Brookings Institutionが先週発表した「Expect Delay: An Analysis of Air Travel Trends in the U.S.」が、深刻化する航空混雑の改善を提案している。この報告書は、混雑緩和料金の設定（ピーク時間帯の着陸料値上げ）、空港民営化による運営効率の改善、高速鉄道計画の促進、次世代管制システムNextGenの早期導入、空港混雑改善を監視させる独立委員会の設置を提案している。(travelweekly.com, 10/12/2009)

(22) 海外主要紙が伝える日本航空関連ニュース

10 月 12 日～18 日までの 1 週間の、海外主要経済紙が伝えた日本航空関連記事は、以下の通りである。

・ FT.com, 10/13/2009

Task force floats debt plan for JAL

タスクフォース 日本航空の負債軽減策 提案

前原国交相直属の 5 人のタスクフォースは、10 月 13 日、日本政策投資銀行など主力取引銀行に対して 2,500 億円超の債権放棄の要請を含む財務的支援計画を発表した。

・ wsj.com, 10/14/2009

Japan Airlines: Not True That Co Is In Negative Net Worth

日本航空：債務超過を否定

日本航空は、10 月 14 日、日経が「タスクフォースが“日本航空は少なくとも 2,500 億円負債が資産を上回っている”と言っている」と報道したのは誤りであると語った。6 月末の有利子負債は 8,404 億円に上っている。

・ wsj.com, 10/14/2009

Tokyo Seeks More Global Air Traffic

日本政府 羽田空港のグローバルハブ化検討

前原国交相は、羽田の国際線発着を増加すると語った。この方針は、航空会社間の競争を激しくするだろう。

・ wsj.com, 10/15/2009

Japan Transport Minister: Drawing JAL Reform Plan Smoothly

日本の運輸担当大臣：日本航空再建計画順調と語る

前原国交相は、10 月 16 日、日本航空の再建計画立案作業は順調な進展を見せており、10 月末までには草案を発表できると重ねて発表した。

(23) フィリークエント・パイヤー・クラブ

- ・ 航空会社が、需要減少で供給を削減しているのでロイヤルティー・クラブのアワード航空券用の座席も大幅にカットされてしまった。そして航空会社は、運賃を引き下げて減少した供給の座席搭乗率を高めている。
- ・ その結果、アワード用の座席の予約が取り辛くなり、予約が可能な格安運賃旅客の方が FFP に参加している常顧客よりも優遇されてしまう逆転の結果となっている。
- ・ それにも拘らず、航空会社のロイヤルティー・クラブへの参加者は、過去 3 年間で +25% も増加している。
- ・ しかし顧客は、アワード航空券の代わりにホテルやレンタカーや劇場チケットなどに貯めたマイルを使い始めている。航空会社の FFP (フリークエント・フライヤー・クラブ) が、フィリークエント・パイヤー・クラブに変質している。
- ・ 航空会社は、FFP の運営で周辺収入を稼いでいる。アワード航空券がヤット使え

たとしても、そこから発券手数料や受託手荷物料金などの数々の手数料収入を徴収している。 UA は、ここから 2008 年に約 \$700m の追加収入を得ている。

- 航空会社はクレジットカード会社と提携して、コブブランド・カードを発行し、カード会社に大量のマイレッジを前売りしている。 DL+NW は、SkyMiles と WorldPerks でもって \$2bn の資金をカード会社から調達した。 AA は、Citi から \$1bn の資金(現金)を調達した。
- 航空会社は、前売りしたマイレッジは貸借対照表上に負債として計上しなければならない。そして、この負債を減少させるために、アワード償還率を引き上げて(例えばダブル・マイレッジ)顧客のマイルレッジ償還を早めている。
- UA など、周辺収入拡大のために、常顧客へのサービスであった空港ラウンジ使用、迅速セキュリティ通過、受託手荷物無料化などの恩典をパッケージにしてノンエリート旅客に売り出している。これが、ロイヤルティサービスのバリューを毀損している。
- 供給カットによるアワード席数減と償還率の引き上げと、それにロイヤルティサービスの毀損で、FFP の人気は減少している。
- 今年初めて、クレジットカードの報奨プログラム会員数が航空会社の FFP 会員数を抜いた。(調査会社 Colloquy 調べ)
- 航空会社は、FFP の活性化をはかるために、プロモーションを実施しアワード奉還率を引き下げるなど制度の改定に取り組んでいる。

(travelweekly.com, 10/14/2009)

(24) カタール航空、天然ガス利用の航空機を運航

カタール航空が、天然ガスから精製したケロシンを混合した燃料で初の民間商業機を運航した。専門家は、この新たな燃料(GTL: gas-to-liquid)が、石油から精製したケロシンへの依存を減少させることには繋がらないと見ている。VS, CO, NZ などの幾つかの航空会社が、商業便にバイオ燃料の使用を試している。(wsj.com, 10/14/2009)

(25) インド政府、エアーインディアに 50 億ルピー資金注入

インド政府が、AI に 500 億ルピー(約 \$1bn)の資金を注入することとなった。アナリストは、政府の対応が遅過ぎるしこの額では少な過ぎるとコメントしている。AI は、何処の航空会社よりも多くの非効率な人員 31,000 人を抱え、昨年度に▲450 億ルピーの損失を計上した。累積損は \$3bn に達している。(FT.com, 10/14/2009)

(26) エアーパートナー業績急落

エリザベス女王やホワイトハウスのチャーターを手配しているチャーター幹旋業者の Air Partner の 7 月に終了した年度決算が、▲90%減益の £900,000 となった。しかし、

この決算には、2006 年に買収した £2.1bn のプライベートジェット部門の減損会計とリストラの一時的コストが含まれている。 収入は▲23%減の £194.3m であった。 法人顧客販売は▲30%低下した。 期末の流動性は、£16m のネットキャッシュを保有している。 英国のイラク派兵の中止で、貨物販売が▲19%減少した。 Air Partner CEO David Savile は、過去 12 ヶ月間で 35 社の航空会社 (殆どが欧州と北米) が倒産したが、今冬にはその数が増加するだろうと語っている。(FT.com, 10/14/2009)

(27) FAA、ユナイテッドと US に \$9.2m の罰金

FAA は、10 月 14 日、UA と US の 2 社に安全性違反で \$9.2m の罰金を課すことを提案した。 US に対しては、2008 年 10 月から 2009 年 1 月のまでの間に、安全規則に違反して 7 機 1,647 便を運航したとして \$5.4m の罰金を請求した。 UA に対しては、B737 型機×1 機のエンジンに、整備マニュアルで決められているキャップの代わりに工場のタオルを使用して 200 便以上を運航したとして \$3.8m の罰金を請求した。(nytimes.com, 10/15/2009)

(28) メサとリパブリックがハワイ線統合

Republic の Mokulele 航空と Mesa の Go 航空がハワイ路線を統合する。 合併事業の株式は Mesa 株主が 75%、Republic の株主は \$1.5m の資本増強に応じ、\$3.1n の負債を免除する。 統合された会社は、ハワイアンに次いで第 2 位の離島間航空会社となる。(wsj.com, 10/14/2009)

(29) 手荷物トラブル補償違反で罰金

米運輸省 (DOT) は、航空会社による手荷物紛失の際の旅客に対する補償が規則に違反しているとして、\$375,000 の罰金を Spirit 航空に対して請求している。 Spirit は、手荷物を紛失してしまった旅客に対して、紛失後 24 時間の間の必要経費 (洗面道具や衣服の購入経費) の支払いを拒否したのが DOT 規則違反に当たるとしている。 さらに、片道のみを補償の対象にしたのは、全区間を対象にしなければならない規則に違反しているとした。 米航空会社の多くは、手荷物紛失の際には Spirit 航空と同様の対応を取っている。 また国内線の補償限度額は、DOT 規則では日常費用を含めて 1 人当たり \$3,300 と決められているが、各社はこれを遵守していない。 CO は、24 時間後に 1 日当たりの補償上限額 \$50 で 4 日間までと決めている。 UA は、1 日あたりの限度を \$50 ~ \$100 と決めている。 US は、1 日当たり \$25 で 3 日までと決めている。 DOT は、各社の実態の調査に乗り出した。 米国国内線では、年間 300 万個の手荷物が紛失している。 190 人に 1 人の旅客が手荷物のトラブルに巻き込まれている。(wsj.com, 10/15/2009)

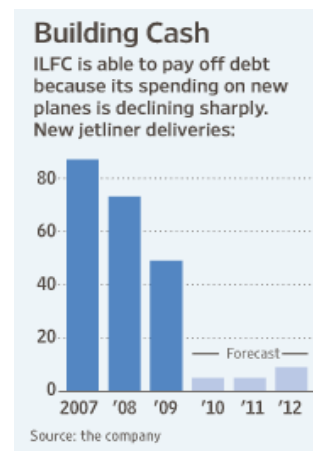
(30) EADS、業界の暗い景気見通しに反論

EADS CEO Louis Gallois が、業界の先行きの暗い見通しに反論している。 エアバスは、今月から A320 の生産ペースを月間 36 機から 34 機に削減した。 来年早々には 32 機に更に減産するとの噂が流れているが、Gallois はこれをキッパリ否定した。 エアバスとボーイングは、記録的な年間 970 機の航空機を順調に生産している。 スパージャンボの A380 は、今年の 13 機生産の 1 機が今月末に AF にデリバリーされる。 エアバスは先月までに 40 機の発注取り消しを受けている。 ボーイングは 64 機の取消し（その殆どが B787）を受けている。 多くのアナリストは、冬の需要閑散時期に多くの航空会社が破綻するだろうと言っている。 そして、航空機メーカーは減産を余儀なくされるだろうと予想している。(nytimes.com, 10/15/2009)

(31) ILFC 負債返済

AIG の子会社の ILFC（世界第 2 位の航空機リース会社）が、10 月 15 日満期の短期負債 \$2bn を返済する目処を付けた。 流動性不足を心配されていたが、これでひとまずこの懸念を払拭した。 この返済資金は、親会社の AIG が用意したファンドから調達した。 ILFC は 3 月にも AIG から \$1.7bn を調達している。

CEO Steven Udvar-Hazy は、年間リース収入は \$6bn に及び、潤沢なキャッシュフローを生み出していると言っている。 米政府が 80%を保有している AIG は、今年 7 月に ILFC（保有機 1,075 機と総額 \$30bn の負債を抱えている）を売却に出したが希望価格で売却ができず、代替案が現在検討されている。 代替案として、保有機の一部を投資家に売却して別のリース会社を設立する案が検討されている。 ILFC は、最近数年間は年間 100 機の航空機を購入し、年間リース料 \$6bn の収入を新機材の購入に充当して来たが、来年の新規購入機数はタッタの 5 機に絞られている。(wsj.com, 10/15/2009)



水 運

(1) ズィム・イスラエル再建計画遅延

世界で最も急速に成長したコンテナ海運の 1 社である Zim Israel の再建計画が遅れている。 Zim の 99%を保有している Israel Corporation の 53.7%を保有している Ofer 家と債

債券保有者の間で、リストラ策の条件で確執が生じている。債券保有者たちは、Israel Corporation に対して Zim 救済へより多くの支援を要請している。Zim は、上半期で収入 \$1.17bn に対して▲\$300m の損失を計上した。6 月 30 日現在の負債は \$1.69bn に達している。Zim は、コンテナ海運業界の最悪の不況の中で、財務的トラブルに見舞われている幾つかの海運の 1 社である。ドイツの Hapag-Lloyd は、先週 €1.2bn の政府保証債を獲得した。フランスの CMA CGN は、先月リストラを協議するための委員会の設置を債券保有者たちと合意した。Zim の問題は、過大なフリート倍増計画にも一因している。(FT.com, 10/13/2009)

(2) フレデリクセン、コンテナ LCC 設立へ

過去数 10 年間最も成功した海運企業家である John Fredriksen が、コンテナ海運業界が最悪の不況を迎えている時に、低コスト直行航海のコンテナ海運の設立を検討している。Fredriksen は、Frontline を含む石油やガスのタンカーの企業を設立してきたが、コンテナへの参入は初めてとなる。コンテナ船は現在総船舶数の 10.4% が係留されており、新会社は安い傭船価格で船をチャーターすることができるだろう。Fredriksen がこの新たな事業に幾ら投資するかは分かっていない。(FT.com, 10/14/2009)



(3) スタークルーズがゲンティン香港に社名変更

NCL の親会社である Star Cruise Ltd. が、社名を Genting Hong Kong に変更した。この変更は、陸上のカジノ、娯楽施設などの複合リゾートのより幅広い関連事業への拡大戦略と符合する。また、レジャーとホスピタリティーに投資しているマレーシアの Genting Group との提携も反映している。(travelweekly.com, 10/15/2009)

陸 運 & ロジスティックス

(1) 南カルフォルニアとラスベガス的高速鉄道計画

南カルフォルニアとラスベガスを結ぶ 2 つの高速鉄道計画が提案されている。DesertExpress は、時速 150 マイル (240km) で Victorville と Las Vegas を 84 分で結ぶ \$4bn の計画を提案している。行く行くはカルフォルニア高速鉄道との連結を予定している。もう 1 つの計画は American Magline Group が計画している時速 300 マイル (480km) のリニアモーター高速鉄道



A rendering of the DesertXpress train.

だ。 Anaheim と Las Vegas を 80 分で結ぶこの計画は \$12bn～\$40bn かかると言われている。(travelweekly.com, 10/09/2009)

(2) アムトラック (米) 乗客数▲10%減少

9 月に終了した 1 年間の Amtrak の乗客数が前年比▲10%減少して 2,720 万人となった。経済の低迷が原因。しかし、この記録は、過去最大の乗客数を達成した昨年仅次于 2 番目に大きな記録。チケット収入は、\$1.6bn で、前年度よりの \$1.73bn より低下した。Amtrak は、米大陸 48 州中 46 州で営業しているが、WAS=NYC=BOS の北東回廊が大部分を占めている。北東回廊の乗客数は 995 万人で前年度比▲8.7%低下した。Acela 特急のそれは▲11.2%低下した。北東回廊線に次ぐ重要な路線は San Diego と LAX を結ぶ Pacific Surfliner と San Diego と Sacramento を結ぶ Capitol 回廊であるが、それぞれの乗客数は▲10.6%と▲5.5%低下した。

Amtrak は、2007 年度に▲\$1.13bn の欠損を計上している。連邦政府の補助金を受けており、絶えずその非効率性が議会から批判されている。(FT.com, 10/13/2009)

(3) CSX 第 3 四半期 減益 23%

収入ベース全米第 3 位の鉄道会社 CSX の第 3 四半期決算は、▲23%減益の \$293m となった。収入は、▲23%減の \$2.3bn であった。貨物輸送量は、▲15%であった。このボリュームの減少は、全カテゴリーに亘っている。CSX の第 3 四半期は、アナリストの予想を上回った。物量の減少も第 2 四半期の▲21%減よりも小さくなっている。景気の底を脱しつつあるようだ。(wsj.com, 10/13/2009)

ホテル & リゾート

(1) ラスベガスの Fontainebleau の価値に疑問

ラスベガスの Fontainebleau (豪華ホテル&カジノ) は、建築半ばで 6 月に倒産した。現在このプロジェクト買収を交渉中である Penn National Gaming は、既に \$2bn を注入されているプロジェクトを完成するためには更に \$1.2bn が必要だが、注ぎ込む価値は無いのではないかと懸念している。Penn (本社 Wyomissing Pa.) は、ラスベガスを除く米国内とカナダで 12 のカジノを運営している。4 年前、4,000 室を所有する Fontainebleau のプロジェクト計画が立ち上げられた際は、賭博収入が増加しておりラスベガスを訪れる客の数に対してホテル宿泊室が不足していた。その結果、市は建設ブームとなったが、それ等が完成してオープンとなったと同時に、不況の下で賭博ビジネスは収縮してしまった。今日ラスベガスは豪華客室数が過剰になっている。8 月のオキュパン

シーは、2年前の 94.9%から 83.%となり、宿泊料金は激しく下がった。 Fontainebleau は、ラスベガス建設ブームの犠牲となったプロジェクトの 1 つだ。

Boyd Gaming は、昨年 Echelon resort （\$4bn プロジェクト）を無期限延期していたが、現在では 87 エーカーの地に低層の建築物を建設中だ。 Cosmopolitan （\$3bn プロジェクト）は、昨年 Deutsche Bank AG に差し押さえられていたが、建築スピードはゆっくりではあるが 2010 年後半オープンを予定している。 春にアナリストは、Fontainebleau の価値は 2010 年 5 月に完成しても \$1.76bn と見ており、実際の建設コスト \$3bn には到底及ばない。 債権者やボンド所有者たちは、\$1.6bn を Fontainebleau に注入している。 プロジェクトが債権者により中止させられたら、\$675m の建設未払金がプロジェクトのディベロパーから要求されることになる。 Penn は、\$25m～\$30m のつなぎ融資を申し出ている。 そのことが、競売で有利となることを望んでいる。 Fontainebleau のディベロパーは今週中にも Penn と合意して、競売が \$300m からスタートすることを希望している。(wsj.com, 10/12/2009)

（2） ハワイのホテル、訪問客の減少と負債の増加



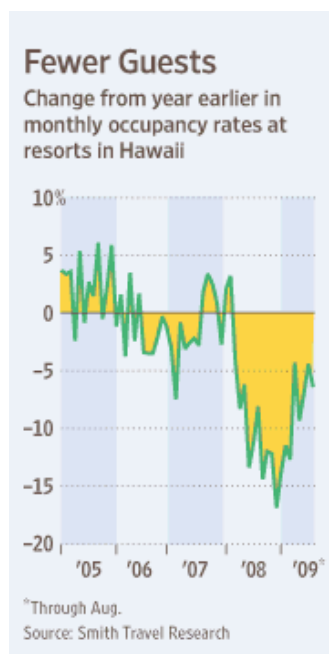
The Maui Prince Resort in Makena, Maui, went into receivership last month after its losses mounted and its plans to build luxury condos fizzled.

米国ホテル業界にとって、不況下の低迷ぶりが悪化を辿っている。中でもハワイのリゾート産業の痛手は厳しい。ホテルの需要は、豪華改装されたホテルが乱立した頃に比較すると著しく低下した。オキュパンシーは、今年初頭来 8 ヶ月で 66.9%にまで落ち込み、ここ 10 年間では 2005 年 80.7%をピークに 1993 年以来最低レベルとなった。一方 RevPAR も、過去 2 年で▲25%減少して現在 \$150.75 となっている。これはハワイのリゾートがもはやローンを返却するだけの収入を生み出せないことを意味している。ホテルの負債返済困難さは米国内全土で起きているが、1 部屋あたりの負債額はハワイが最大で、カリフォルニア \$5,083、フロリダ \$5,345 に対して \$23,526 という状態だ。ハワイでホテルに関連した負債総額は約 \$1.6bn だ。ハワイでは 2004 年から 2008 年にかけて、多くのリゾートが一室 \$800,000 という高額な料金を付けていた。又

新しいオーナーは、古いリゾートに多額を費やして拡張やグレードアップの改装とハイレベルのサービスを提供することを計画した。 ハワイでホテルの改修工事が一般的となった理由は、法外な地価と当局によるホテルの増設規制により 1980 年以来新しいリゾートの建設が制限されて来たからだ。 大部分のリゾートは、1980 年代に日本人オーナーによって建設されたが近年所有者は変わっている。 高額な豪華ホテル戦略は、今では景気後退、資本調達困難、ハワイ観光の衰退のために苦境に陥っている。

Morgan Stanley は、2007 年に現地のディベロパーと組んで Maui Prince Resort (310 室) と隣接地 1,300 エーカーを \$575m で買収した。 しかし今年リゾートの年間収入は 2007 年比 ▲50% 落ちこみ、月間運営ロスは \$1m 近くとなっている。 1,300 エーカーの土地に豪華リゾートを建設する計画も失敗

に終わった。 ハワイ島では、Westbrook Partners LLC , Farallon Capital Management LLC, Lodging Capital Partners LLC が、Fairmont Orchid Hawaii (540 室) を \$250m で買収して \$20m を費やしてこれを改修したが、今年 \$230m のローンの返済困難となったために 6 月には Barclay Capital に没収された。 地元の Anekona Real Estate Development は、昨年、Ilikai ホテルを含む 4 つのホテルを失っている。 マウイ島では、Ritz-Carton Kapalua Bay (548 室) が 2006 年に \$175m でディベロパーの GenCom Group, Goldman Sachs Group の Whitehall Street Global Real Estate LP のグループに買収された。 そして \$160m を費やして改修工事が行われたが、4 月に \$260m のローン返済不履行に陥った。 世界的に観光業は低迷しているが、ハワイでは遠隔地であるという地理的なマイナス面と豪華ホテルをターゲットに置いたために、痛手が大きい。 ハワイへの国内外からの訪問者数は 2007 年比 ▲12% 減少している。 航空燃料費のアップおよび 2008 年 3 月の Aloha Airlines と ATA の運航中止も影響している。 又長期にわたる日本人旅行者数の激減 (1997 年の 240 万人が今年の予想は 120 万人) が発生している。 新型インフルエンザの影響が、日本人訪問者数を益々減少させている。 観光客の減少はハワイ経済にも打撃を与えており、失業率は 2% から 7.5% に、ホテルの就業者数は 3 年前の 39,000 から 35,100 へ、商品売り上げは 2006 年比 ▲15% 減少した。 依然として投資家達の興味の的となっている多くのハワイのリゾートは、財務的に困窮している。 Dell 創設者 Michael Dell の MSD Capital は、Rockpoint Capital と組んで Four Seasons Hualalai (243 室) と 8,800 エーカーを 2006 年に \$502m で買収した。 しかし、年間のキャッシュフローは \$20.6m から \$7.9m に減少。 オキュパンシーも 87% から 54% となっている。 減少の一部は、\$40m を賭けた改修工事による一時的営業停止に起因している。 (wsj.com, 10/13/2009)



(3) ベネズエラ政府 Hilton 買収

Chavez ベネズエラ大統領が、マルガリータ島の Hilton ホテルを買収した。この買収は、社会主義の枠の中で観光産業を発展させるのに役立つと政府声明で述べている。Hilton 買収は、アフリカ-南アメリカ首脳会談が当ホテルで開催された後 1 ヶ月ほどで起きた。9 月には、大統領は Hilton ホテルを国有化することを公表していた。2007 年には Caracas Hilton を入手しており、Hotel Alba Caracas と名を変えている。(travelweekly.com, 10/14/2009)

(4) タークス・カイコス諸島のホテル税値上げに反発

Turks and Caicos 諸島のホテルオーナーは、総督 Gordon Wetherell と暫定英国政府に対して、ホテル税の 1%値上げを 1 ヶ月延期するように訴えた。10 月 13 日のホテル税の 10%から 11%への値上げの発表に不意打ちを食らったホテル業界は、事前の相談がなかったことに反発している。前首相 Michael Misick を含む政府高官の汚職疑惑で、Turks and Caicos 諸島は 8 月 14 日より 2 年間、英国直轄統治下に入ることとなった。(travelweekly.com, 10/14/2009)

(5) タークス・カイコス諸島の Dells Cay プロジェクト建設中止

Turks and Caicos の数百万ドルを投じた Dells Cay 開発プロジェクト（120 室の Mandarin Oriental ホテルを含む 560 エーカー開発）が、開発業者と投資家によるリストラの実施で中止されている。第一次工事は 2010 年半ばにオープン予定であったが、現在外国人労働者は国に返され現地の労働者も働けない状態だ。ディベロパーの代表は、政府の汚職と関係しているという疑惑のために、販売を妨害され建設を中止させられるなど迷惑を被っていると訴えている。現在ディベロパーは、新たな資金を求めている。(travelweekly.com,10/14/2009)



The Dells Cay development project in the Turks and Caicos is situated on a 560-acre private island.

(6) アコー、第 3 四半期 減益 8.4%

Accor (仏) の第 3 四半期決算が、前年同期比▲8.4%減益となった。収入は、▲8.5%減の €2.02bn であった。Accor は、今年の利益見通しが 前回の見通しである €400m ~€450m となると語った。(wsj.com, 10/15/2009)

(7) マカオ政府 賭博規制考慮

マカオ地方政府が、マカオの賭博事業の加熱を冷ますための 規制を検討している旨を

マカオの賭博業者 6 社に伝えた。 この規制の中には、賭博テーブル台数制限、住居地区におけるスロットマシン設置の禁止、カジノ入場者年齢の 18 歳から 21 歳以上への引き上げ が含まれている模様である。 マカオには、現在 4,390 台の賭博テーブルと、13,500 台のスロットマシンが存在している。(wsj.com, 10/13/2009)



A croupier waits for customers at a table in the Four Seasons Hotel casino in Macau. Macau's government is considering restricting the number of gambling tables as the territory looks at casino growth.

(8) 広東省、マカオ訪問査証制限復活

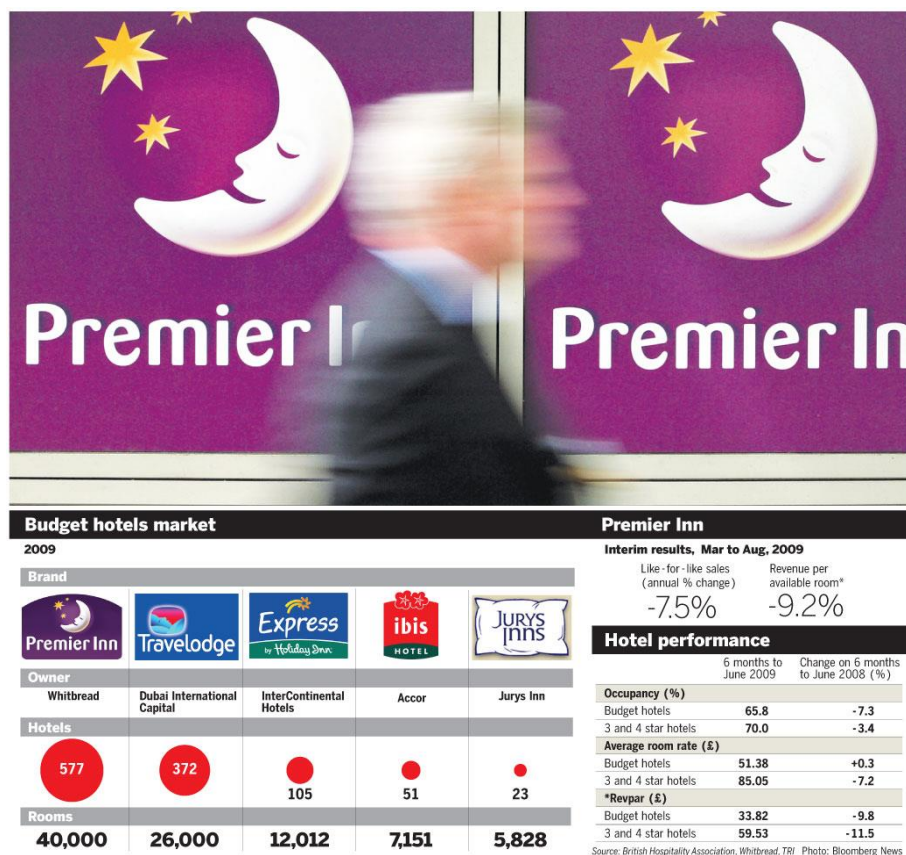
広東省が、マカオ訪問を再び規制する。 毎月 1 回のマカオ訪問査証を発行していたのを、10 月 1 日から 2 ヶ月に 1 回に制限する。 この発表を受けて、マカオ賭博企業の株価が急落した。 マカオの賭博収入は、広東省の査証発行規制（年 24 回が年 6 回に規制）と景気の悪化で低迷していたが、最近は 規制緩和により持ち直していた。 マカオの 8 月の賭博収入は 114 億パカタ（\$1.43bn）に増加し、月間収入の新記録を達成していたほどだ。 そして、10 月初めの中国休暇シーズンには賭博収入が +45%も上昇した。 マカオの賭博市場の不安定さを浮き彫りにしている。(wsj.com, 10/16/2009)



(9) バジェットホテルの価格戦争

英国で 41,000 室のバジェットホテルを運営している Whitbread の Premier Inn が、6 月から夏の激安バーゲンセールを開始した。今年初めに三ツ星と四ツ星ホテルが軒並み価格を引き下げたことへの対抗だ。25 万室を £29 で売り出した。この結果、上半期の RevPAR が、同一ホテル比較ベースで▲9.2%減少した。そして、秋と冬の販売キャンペーンでも、今度は 100 万室に拡大して激安販売を続ける。Premier Inn では、航空会社が使っているイールド管理システムを導入し、需要に即応した価格設定を可能にしている。

英国第 2 位のバジェットホテルの Travelodge (26,000 室) は、先月 1 泊 £19 を打ち出した。現在は、バジェットホテルのカテゴリーが無くなっている。フルサービスの大手のホテルが、価格を下げてバジェット市場まで浸食して来ているからだ。Hilton と InterContinental Hotels Group の Holiday Inn Express は、12 月 31 日まで▲20%の値引きを行なっている。英国の 2003 年からの新ホテル建設により増加した 85,000 室の半分以上がバジェットホテルとなっている。(FT.com, 10/13/2009)



その他のニュース

(1) ドバイ政府の巨額負債

ドバイの巨額負債（少なくとも \$80bn）の内 \$50bn（ドバイ GDP の 70%に相当する）の返済が 3 年以内にやって来る。この返済資金の工面が、どうなるのかが注目されている。ドバイ政府は、2 月にアブダビの UAE 中央銀行を引き受け手として \$10bn の債券を発行した。アナリストは、これは UAE 7 首長国連邦政府の援助と看做している。しかし、十分な資金確保をするためには、さらに \$10bn が必要だと言われている。ドバイ国営のディベロッパー Nakheel の \$3.5bn の負債返済が 12 月にやって来る。(nytimes.com, 10/12/2009)

編集後記

<<<大西洋オープンスカイの成果は？>>>

昨年 3 月末に長い間懸案となっていた欧州連合 27 カ国と米国間のオープンスカイ協定が締結された。これにより、27 カ国と米国の航空会社は、欧州連合と米国間のいかなる地点間でも自由に、便数や乗入れ会社数の制限も受けずに路線を張ることが可能となった。

しかし、オープンスカイが成立してから1年以上も経過したが、北大西洋路線の航空路の供給は増加しているどころか世界経済低迷の煽りを受けて減少している。自由化協定締結後の目立った効果がチットも見当たらないのだ。

英国航空の子会社のオープンスカイズが、この協定で初めて可能となった自国以外の欧州内地点であるパリ（ORY）とアムテルダム（SPL）からニューヨーク（JFK）線（B757型機、ビジネス+プレミアム Y=計 64 席）を開始したのが唯一と言って良い具体例だ。しかし、英国航空は、採算が合わないとして昨年6月に運航を開始したばかりのこの子会社の売却先を探している。

一方 ルフトハンザ航空は、先月、SAS が保有していた英国の BMI 航空の株式 20%を買収して、同社を 100%の完全子会社とした。BMI は、“金の卵”と言われている貴重なロンドン ヒースロー空港のスロットを 11%も保有している。（ヒースロー空港の 1 発着ペアのスロットは、セカンダリー・マーケットで最高で 3,000 万ポンド≒47 億円もすると言われている。）ルフトハンザは、オープンスカイ協定に従って、完全買収した BMI のスロットを使用したロンドン＝米国線を開設できることになるが、その気配を一向に見せていない。それどころか、株主たちに不採算の BMI の早期売却を促されている。

空港でも少し変化が発生している。ロンドンのヒースロー空港では、オープンスカイにより今までの米国と英国の間の二国間航空協定に基づく米国線 4 社*規制が撤廃された。（*註：アメリカン、ユナイテッド、英国航空、バージンアトランティックの 4 社）誰でも乗り入れることが可能となったのだが、略全てのヒースロー空港の発着枠が使われてしまっているため、アメリカンとユナイテッドを除く米メジャーは、他社から発着枠を闇で購入してヒースローに乗り入れなければならなかった。しかし、これ等のヒースロー乗り入れは、ロンドンのもう 1 つの空港であるガトウィック空港から転移であったため大西洋路線の全体の供給が増加した訳ではない。

以上の通り、オープンスカイによる目立った成果は見当たらないのだ。深刻な経済低迷により、航空旅客需要（特にプレミアム旅客）が減少しているためか、航空会社は新規の国際長距離路線の開設に消極的になっているのかも知れない。もう 1 つの要因は、自国以外から新路線開設を計画する欧州航空会社が、その路線の既存航空会社からの報復を恐れているためのようなのだ。パリとアムスに乗り入れた英国航空のオープンスカイズ航空は AF/KLM の反撃を受け、ルフトハンザはヒースロー発の路線で英国航空からの反発を恐れているのではないのだろうか。既存航空会社からの新規参入者に対する防衛的反撃は、需要が大幅に減少している現在、一層激しくなると容易に予想される。

オープンスカイ協定の目に見える成果が顕在化するには、景気が回復して航空需要が再び増加するまで待たなければならないのかも知れない。それとも、短距離路線で見られるような、新たなビジネスモデルに基づく格安長距離 LCC が出現して来なければ実現されないのかもしれない。

英国航空は、全席ビジネスクラスのロンドンシティ（LCY）とニューヨーク（JFK）を結ぶ新路線（A318 型機 32 席毎日 2 便）を先月末から開始した。LCY 空港の滑走路長が短いために、西行便は燃油搭載のためにシャノン（アイルランド）の技術着陸が必要となる。英国航空は、ロンドン金融街とニューヨークを直結するこの新路線は、必ずや成功する筈だと自身のほどを見せている。オープンスカイズ航空を売りに出す一方でロンドンシティ路線を開設するとは、英国航空の何だかチグハグな対応が気にかかる。（H.U.）

表紙： 蟹サボテン B6 カード 2000 年 1 月作

TD 勉強会 情報 397 号 （以上）