

平成 19 年 9 月 9 日

TD 勉強会 情報 286

1. 連載 2007 年の旅行消費者動向 (2)
旅行、テクノロジー開発に対するセクシーな側面
2. 米国内線、殆どの便が遅延、そして更に悪化するだろう
3. ボーイング、B787 型機試験飛行 4 ヶ月延期
4. その他のニュース



1. 2007 Consumer Trends

Travel, the sexy side to tech development

連載 2007年の旅行消費者動向（2）

旅行、テクノロジー開発に対するセクシーな側面

“21世紀の万博”と題して、1962年にシアトルで開催された世界博覧会は、2001年に、我々は、ドームで覆われた気温を調節出来る都市に住み、個人所有のヘリポートからジャイロコプターで短期の旅行に出かける事が出来る世の中を予想した。長距離の旅行には、空気クッションが付いた高速鉄道が、更に長距離の旅行はスーパーソニック ジェット機が利用されると予想した。科学者が、より栄養価の高い食事を開発し、近代的利器が、我々の余暇時間を増すと考えた。

今日では、野球のスタジアムは覆われたが、都市を覆うドームは実現されていない。誰も気温の調節が出来ないでいる。そして、タッタの5マイルしか離れていないスーパーに、コーン シロップの果糖漬けの加工食品を買いに、ガソリンを垂れ流すSUVで買物に出かけ、それから、高い金を払ってジムに通っている。

リニアモーターカーは存在するが、ほんの少しの都市しか、これに投資していない。スーパーソニックによる空の旅行は、利用するにしても運航するにしても金がかかり過ぎる、余りにも束の間の出来事だった。そして、近代的利器が、四六時中仕事する環境を作り上げている。

“21世紀の万博”が想像した将来は、予想した通りにはなっていない。

1つ光り輝いているのは、世界博が、各家庭がコンピューターを所有し、それをもって家計を付け、小切手を支払うと想定した事である。

1962年の世界博の予言者達が想定しなかったのが、10年後にはスクリーンとインタラクトする事を広める事になるであろう、単純な自動卓球 Pong である。彼等は、コードレスの電話は考えたが、スマート・フォンについては思いつかなかった。小切手の発行を時代遅れなモノとしてしまった、コミュニケーション革命であるインターネットについては、彼等の考えにも及ばなかった。

インターネットは、旅行を確実に減少させる、－ 幾つかの理由により、そうはなっていないが－ 筈だった。電子文書が、アット言う間に世界を駆け巡り、異なる国々の数百の人々がビジュアルなオンライン会議に出席する事が出来る様になった。しかし、人々は、狭い窮屈な飛行機の座席に辛抱して、世界の、ビジネスの相手先や、家族や、友人を尋ねる為に、依然として旅を続けている。この傾向は、2030年までは、止まる事を知らないだろう。

幾人かの人々は、－ 夢想家とか空想家とか、或は、余りにも時間を持て余している人達と言われている－ 将来を確実なモノとしなければならないと言っている。我々は、テクノロジーが、如何に将来の旅行のエクスペリエンスを改善する事が出来るかを、今考えなければならないと言っている。

数ヶ月前、アマデウスは、正にそれを試みた調査結果を発表した。この調査の序文で、Airline Business Groupの部長 Frederic Spagnou は、「戦争、疫病、過大な負債、高騰する燃料どれもが、旅行熱を冷ます事に失敗している」、「そして、テクノロジーが、必ず、旅行者と旅行のプロバイダーがより直感的にインタラクト出来る様にすると信じている」と語っている。

“Future Traveller Tribes 2020”と題したこの調査は、“より旅行者中心の旅行エクスペリエンス”を促進させるであろう技術的開発の、3つの鍵となる領域を明らかにしている。それ等は、即ち：

- 容易にアクセス可能なデジタルな個人証明、個人向けのサービスを可能にするであろうアップツーデートな顧客情報。
- 消費者が欲する時と場所で、モバイル機器とインターネット経由で、リアルタイムの情報を提供する能力。
- ソーシャル コンピューティングの利用の増加と、旅行のエクスペリエンスを改善させる為に仕組む事が出来るビジュアル テクノロジーの洗練化の進展。

実際問題として、これは何を意味するのだろうか？

予約プロセスから始まって、「基本的なその答えは、過ぎたるは及ばざるがごとし、という事だ」と、グローバルな旅行のe-コマース会社 T2Impact Ltd.の共同社長の Timothy O’Neil-Dunne が言っている。「余りにも多くのチョイスと、情報洪水の中で溺れそうになっている」、「過去に行っていた様に、電話を取って、誰か他の人に自分が欲している事を伝える事が、どうして出来ないのだろうか」と、彼は語っている。これは、復古調と聞こえるかも知れないが、彼は、「明日シカゴに行きたい、手配してくれ」と、予約システムに話せば済むようなシステムを切望している。

O'Neil-Dunne は、単純な旅行の為に単純なリクエストをする為に、旅行者は、あまりにも多くの事を実施させられている、と指摘している。この意見の一部は、旅行者を支配して、“セルフサービスが全ての我々の問題を解決してくれる”という発想から出ている。彼は、「多くの作業を余儀なくされた上に支配されるなんて、ごめん蒙る」と言っている。

例えば、シカゴの顧客の名前をクリックして、**Outlook** のカレンダーにドラッグし、そのアプリケーションを使用して、顧客に根掘り葉掘り聞く必要無しに、予算とニーズに合った旅程を、インスタントに提案してくれる様なシステムを、彼は欲している。**Portaga** や **Rearden Commerce** の如く会社は、この実現に向かって進んでいる、と彼は言っている。

O'Neil-Dunne が、ダイレクト予約について考えている一方、業界の他の幹部は、将来の旅行社について思案し、そして、2017 年には、伝統的な意味での旅行社は、その多くは消滅していると言う結論を得ている。この予想自体は、決して目新しいモノではない。多くの評論家が、ここ数十年、旅行社の終焉を予想している。しかし、今回は、あり得そうにも無いソースからも、この意見が表明されている。米国 **Galileo International** の社長 **David Falter** は、「旅行のソーシングは、2015 年には、殆どがリアルタイムに行われるだろう」、「それは、全て、ユーザー主導型か、或は、コンピューター主導型となるだろう」、「貴方のコンピューターは、貴方のニーズに対応したカレンダーリング機能を保有する」と語っている。

企業のサイドでは、「最大の事は、企業に於ける旅行カウンセラーの維持は（つまり法人旅行取扱旅行社の継続的使用は）、その他の人によってサービスされたいという、ユニークな選好にある」、「しかし、文化的な制約にも拘らず、企業の出張者は、自分自身で旅行手配を実施する事が、益々求められる」、と彼は言っている。

Falter は、企業ポリシーの自動化や、予約とその変更や、スケジュールの変更や遅延に関する情報の伝達に於けるコンピューテーションの進歩は、進歩する事は有っても退化する事は決して無い、と言っている。

レジャーのサイドでは、伝統的旅行社にとっては、両刃の刃が存在する。**Falter** は、「ファミトリップは、殆ど無くなるだろう」と言っている。「旅行カウンセラー人口が年を取りつつあるので、今後数年間で退職しつつあるエージェンシー コミュニティーを、如何にして入れ替えるかを見つけ出さなくてはならない」、と言っている。

1970 年代から 1990 年代生まれのジェネレーション Y は、全ての価値ある情報はインターネット上に存在すると信じている。しかし、**Falter** は、「“ショッキング” な程の大量の情報 - 例えば **National Archives and Liberty of Congress** データ - が、オフラインに

残されている」、「博物館のジオラマは、電子バージョン化されていない」、と言っている。一方、旅行社のエージェントにとって、世界各地の個人的なエクスペリエンス（Googling では得る事が出来ない）を得る機会が、益々少なくなって来ている。仲間と仲間間の情報交換が増加しているので、オンライン旅行社でさえ、消滅の脅威を感じている。GDS が時代遅れになりたくなければ、新たな役割に適合させる為に、エージェントを助ける方法を見つけ出さなければならない。エージェントは、ライブであろうがバーチャルであろうが、旅行だけで無く、エクスペリエンスを作り出す為に消費者を助けなければならなくなるだろう。「安いホテルを見つける手助けをするのと同時に、偉大なるエクスペリエンスを保証する為に、少しは協力しなければならない」と、彼は言っている。

将来の消費者はどんなだろう？ WHO ARE THE CONSUMERS OF THE FUTURE

ロンドンのコンサルタントと調査会社 Henley Centre HeadlightVision は、Amadeus から委嘱されて、世代に亘るトレンドを分析し、2020 年に於ける、夫々が異なったテクノロジーのニーズと挑戦を持つ、4 つ重要な“旅行種族”を発見した。

■ ベイビー ブーマーは、世界に7億人存在する強力な“アクティブ シニア”として、巨大な種族に変身するだろう。（成人になる事を積極的に嫌った最初の世代である彼等は、“シニア”と言うレッテルに憤慨するだろう。） 彼等の数字には、疑いなく少しはポテト カウチを含むが、彼等は、地球の最果てまで旅行をする事を心から欲している。元ブーマー達は、冒険を切望するけれども、素晴らしい人的な快適さとバランスさせる事を忘れない。彼等は、彼等の決まった収入に適合するカスタムが可能な旅行を探し求めている。例えば、長距離便ではレグルームの広い座席を求め、短距離便では標準的なエコノミー座席で我慢している。

2020 年までには、消費者は、快適性の再確認の為に、彼等が使用する航空座席や、アコモデーションや、その他の旅行のエレメントを、ダイナミックなビジュアル化された映像で、確認する事が出来る様になるだろう。彼等は、手荷物のトラブルには完全にウンザリさせられているので、RFID（radio-frequency identification）テクノロジーにより彼等が到着する前に、確実に荷物がホテルに届く事を要求するだろう。彼等は、自分の孫は大好きだが、飛行機の機内では他人の子供の側には座りたがらない。

年を取った、動き回るこの一団は、業界の幾つかのセクターに対して、彼等のプロダクトを再考させる切っ掛けを与えるだろう。デジタル個人証明は、空港のセキュリティ

イー ポイントの通過を早めるだろうか？ “Chip and Go” パスポート（マイクロチップを表紙に埋めた旅券）は、医療記録も含むのだろうか？ 年を取った旅行者の飛行機の乗り降りがより容易になるのだろうか？

■ 海外移住者が、過去 25 年間で倍増している。日本以外の最大の日本人コミュニティは、ブラジルに存在する。国連は、2050 年までに、2 億 5,000 万人の海外移住者が存在するだろうと予測している。

近代の海外移住者は、Web ベースのグループ フォーラムや、多分、Site59 の “Meet Me in...” 機能（グループのメンバーが、異なる地点から同一目的地で一緒になる事が出来る、Sabre の安い料金の旅行手配プロダクト）の国際版の助けを借りて、生まれた国の家族との強い絆を維持するだろう。その他のテクノロジーには、他の地域に住んでいる家族メンバーの予約を可能にする複数国に跨がる予約能力、クレジットカードが普及していない地域に於ける代替支払い手段の確保が含まれるだろう。勿論、これ等の全ての機能は、複数言語でもって利用可能にしなければならない。

■ 通勤事情が悪いと考えているのか？ 2020 年には、国際結婚、高収入の地域と異なる生活費の安い地域の存在、幅広い地域から採用を欲する企業経営などの要因により、国際間を通勤する人達の数が増加すると期待されている。通勤者は、ピーク時間に旅行をするだろうから、AC 航空の回数航空券の如くバルク購入の機会を求めよう。また、彼等は、ラウンジ使用とか割引便の購入を含んだパッケージ化した恩典を探すだろう。

このグループに取っては、時間が最も貴重な財（コモディティ）となる。彼等は、毎回のチェックイン毎にレコード ロケーターや航空券番号をインプットする事を嫌う。彼等のデジタルの個人証明とその他の情報をインスタントに読み取ってくれる、チェックイン kiosk を求めるだろう。或は、携帯電話を搭乗券代わりに使用するだろう。機内販売は、首筋揉み機やハンモックや犬のほえ声コントロール機よりも、家庭（或は、家庭から離れた家）の食料品雑貨のストックが適切であるかを確認する事にフォーカスするだろう。盛りだくさんの機内エンターテイメントを用意する代りに、国際間通勤者の足となる LCC は、ビルトイン型のラップトップ コンピューターを提供するだろう。

■ 所謂 BRIC 諸国（Brazil, Russia, India, China）の経済ブームが、プレミアム クラスとプライベート・ジェット機あるいはエア・タクシーで世界を飛び回る、シニア エクゼクティブの新たな一団を生み出すだろう。彼等は、料金に敏感で、旅行手配は自

分で行う。彼等は、間際の予約・変更・取消の機能を有した、複数のチャンネルに於ける最高の柔軟性を要求するだろう。彼等の Web ベースのデジタル履歴は、特定の航空会社に何マイルを積算したかではなくて、彼等が誰であるかに基づいた一貫したサービス レベルを要求する事を可能にする。彼等は、例えば、ビジネス・クラスで Mumbai から Paris に飛んで、Paris と London 間はプライベート・ジェット機をチャーターする様な、彼等のスタイルに従った旅行パッケージを欲する。

(「2020年の旅行種族」の詳細については、情報 259-262 を参照下さい。)

北米 Amadeus のエアライン戦略部長 Robert Buckman は、この“種族”の研究のゴールは、1962 年世界博の様に、娯楽的な予言をするのではなくて、航空会社に対して、万人向けアプローチ (one-size fits all approach) から脱却し、テクノロジー開発の中心に顧客を置く事を要求していると言っている。彼は、「我々は、次に何が起こるかの岐路に居る」と言っている。この研究が示唆している多くのテクノロジーは、絵空事なんかではなくて既に存在している。例えば、全日空や AC は、既に、スマート・フォンの利点や、携帯電話に旅行情報を格納し搭乗券とする事が出来る 2D のバーコードテクノロジーを採用している。より多くのサプライヤーがモバイルテクノロジーの利点を採用しつつある。Amtrak は、既にモバイル用サイトを立ち上げた。そして、Outlook とインタラクトするアプリケーションを開発した革新的な企業 Portaga は、エア・ホテル・カーのモバイルの予約と再予約を可能にしている。NYC の航空ブランド戦略企業 Aerobrand 社の CEO David Hedley-Noble は、機内コンピューターは、確実に実用可能になると言っている。「アプリケーションが進化して行く方向を考えて見れば、全てのアプリケーションが 1 つのメモリー・スティックに入ってしまう事は容易に想像出来る」と彼は言っている。セキュリティの問題は、オペレーティング システムと全てのオフィス アプリケーションを格納した、座席にプラグイン出来る、このスティックを持つ事により解決するだろう。誰も他の人は、このオペレーティング システムにアクセスする事は出来ない。「Microsoft は、“Portable Window”を開発するだろう」と Hedley-Noble は言っている。

旅客は、予約エンジンにアクセスする為に、航空会社のサーバーと連結する事が出来る様になるので、旅行者は、搭乗時に、自分に宛てたウエルカム スクリーンを見るだろう。

Hedley-Noble は、これ等のアイデアが実現するまでに、10 年-20 年も掛かるとは考えていない。「2 年も有れば、これ等の事が実現されるだろう」と、彼は言っている。同様の事がホテルにも言える。

「現在、最良のビジネスとなるのは、スクリーン/モニター ビジネスだ」と言っている。「モニターの中にマザーボードを備えた、インテリジェントなモニターを開発す

る」、「ラップトップを持ち歩く様な馬鹿な事は無くなるだろう」と、Hedley-Noble は言っている。

エア・タクシーにより、希望の時間に行きたい場所へ到着する事が出来れば、多くの旅行の衣類を持ち歩く事は必要無くなるだろう。スーツケースは要らなくなる。

■ — 来週号に続く —

nytimes.com, 9/3/2007: wsj.com, 9/1/2007

2. Most Flights Are Late, and It Could Get Worse

米国内線、殆どの便が遅延、そして更に悪化するだろう

米運輸省の過去 1 年間の航空会社品質統計によれば、100 便以上の国内線の便の 70% 或はそれ以上が、少なくとも 15 分以上の遅れを記録している。そして、それ等の殆どの便の到着は、平均 1 時間以上も遅れている。(この遅延統計には、夏の雷雨や冬の雪害によるスケジュール混乱は除外されている。)

AA1659 便 EWR 発 17:55→ORD 着 19:35 は、過去 12 ヶ月間で、84%の便が少なくとも 15 分以上遅延した。この慢性的遅延便の平均遅延時間は、フライト タイムと略同じの 87 分を記録している。

多分、少なくとも更新が 10 年遅れている航空管制システムの酷使と、一握りのハブ空港の処理能力を上回る供給拡大が、米国内線の定時性悪化の原因と言われている。航空会社が、収支改善の為に、近年過密なスケジュールを組んで、しばしば、飛行場に於ける折返し時間を 30 分、若しくはそれ以下にしている事も、定時性悪化に拍車をかけている。EWR 空港には、慢性的遅延便の半分が集中している。東部の不安定な天候も、スケジュール維持に大きな影響を与えている。

CO 航空のリジョナル運航会社 ExpressJet は、EWR 空港の殆どの便を構成し、運輸省の慢性的遅延便リストの 1/3 を占めている。ビジネス旅行者は、過去 4 ヶ月間の定時性を発表している FlightStats.com のデータを参考にして、慢性的遅延便の予約を回避し始めている。(AA1659 便は、このサイトから “very poor” のレーティングを貰っている。)

US 航空は、メジャーなハブ空港である Charlotte=EWR 間のローテーションに対して、便のスケジュールを決めない航空機を 1 機余計に追加し、幾つかの便の空港折返し時間を倍に変更した。これは大きな投資であるが、定時性悪化により顧客を逃すよりは増しだと CO 航空は言っている。

航空会社が、ピーク時間帯に便を輻輳させる事を止めれば、遅延は、かなり解消されるだろう。しかし、どの航空会社も、敵に塩を送る様な減便はしたがない。

米運輸省は、非現実的なスケジュールを設定している航空会社の調査に乗り出し、8 社に対して罰金を科す事を検討している。また、各種の消費者保護も検討されている。航空販売時に、慢性的遅延が存在する場合は、それを顧客に対して案内する義務を課す事が検討されている。TheTravelInsider.com の編集者 David Rowell は、1 時間以上も遅れて仕舞う便を、平然と時刻表に掲載して販売するなど、許さる筈がないと、航空会社の低いサービス品質を批判している。

AA 航空は、4 月に、EWR→ORD の午後便を▲1 便間引き、グランド タイムを延長したが、その効果は期待した通りには上がっていない。過度な便数と、航空管制システムの問題で、この慢性的な遅延の問題は一朝一夕には解決が困難だと、AA 航空は言っている。



Planes backed up at Newark Airport, a prime trouble spot.

航空旅客同様、トリプル A のマイナー リーグの 720 名の選手が、定時性の悪化で大きな被害を受けている。 メジャー リーグの直ぐ下のトリプル A の選手達は、週に 6 試合〜7 試合を消化しなければならない。 そして、その内の半分は、アウエーの試合となるハード スケジュールに追われている。 アウエーの試合は、選手 25 名と、監督コーチ、トレーナー、ラジオ放送アナウンサーと、それに選手のユニフォームから野球道具が詰まった 55 個の重い荷物の輸送のロジスティックスの手配が必要となる。 遠征予算が少ないトリプル A のチームの殆どの移動は、国内線の定期便に頼っている。

この移動が、定時性の悪化で上手く行かない。 試合の数時間の遅延は未だしも、試合の中止とか、翌日の移動に使用する便の欠航で、急遽当日の最終便に乗る為に、6 回半ばで試合を中止しなければならなくなったケースさえ発生している。 自衛手段を迫られた球団は、飛行機の代わりにバス利用を開始した。 移動距離が長くなる場合は、10 時間〜14 時間のバス旅行を強いられるので、選手にとっては至って評判が悪いが、航空便の遅延に対処するには、これしか代替策は無い様だ。



When Travel Throws a Curve Ball

April 12: An Albuquerque Isotopes (above) game against the Iowa Cubs is called off during the 6th inning (the 'Topes were up 5-4 at the time) so the Isotopes can run to the airport to catch a flight (their flight the next morning was canceled).

May 29: A game between the Las Vegas 51s and the Nashville Sounds is delayed by 60 minutes when the 51s' flight on Frontier Airlines is delayed.

June 5: In Ottawa, some fans show up to an empty ballpark when a game between the Ottawa Lynx and the Durham Bulls is postponed after the Bulls' early morning flight is canceled and some players don't arrive until around midnight.

June 28: A major league game in Detroit against the Texas Rangers is delayed by about 15 minutes after the umpires' Northwest Airlines flight is canceled coming from Atlanta (the teams fly charter planes).

August 14: In Fresno, a Grizzlies game against the Tacoma Rainiers has to be postponed when the Rainiers' luggage, which includes their uniforms, deats and gloves, doesn't make it onto their United Airlines flight out of Colorado.

Anthony Gargano Jr./Him Saw Sports Photo (6/24/16)

7月の定時性は、前年の73.7%から69.8%に低下した。上半期の定時性は、1995年に運輸省が統計を取り始めてから、最悪を記録している。 ■

nytimes.com, 9/5/2007; wsj.com, 9/6/2007; FT.com, 9/5/2007

3. Boeing to Delay 787 Test Flight

ボーイング、B787型機試験飛行4ヶ月延期

ボーイングが13年振りに市場に出す、新モデルB787型機の試験飛行が、4ヶ月間延期された。当初の8月から、9月に変更され、今回、11月中旬から12月中旬に更に延期される事となった。

ボ社は、試験飛行の遅れにも拘らず、来年5月に予定されている初号機の全日空へのデリバリーは、スケジュール通りを維持すると強気の発言を行っている。

この遅延により、試験飛行開始からデリバリーまで約9ヶ月間の期間が存在していたのが、今や僅か6ヶ月間となってしまった。そもそも、B787型機の試験飛行計画は、1995年に就航したB777型機の11ヶ月を、▲2ヶ月間も短縮した野心的な計画となっている。アルミの代りにプラスチックの新複合素材をフندانに使用し、海外のサプライヤーに生産をアウトソースする画期的な製造プロセスを採用しているにも拘らず、こんなに短い期間で、×6機の試験飛行用の航空機のテストと耐空証明の取得が本当に出来るのだろうか？ 試験飛行の間に、何か大きな問題が見つかる場合には、そのトラブルシューティングに与えられる期間は、極僅かしか余裕がない事になる。

遅延の原因は、大きく言って、①：最終組立工場となるSEA近郊のEverett工場への、海外下請け企業からの、不完全な書類を伴った未完成の構造体の搬入の増加（構造体を結びつけるチタン製のファスナーの生産が遅れている）と、②：ボ社最大のシステムサプライヤーHoneywellにおけるフライトコントロールコンピューターのソフトウェアの完成遅れ、の2つによる。

試験飛行期間の短縮を余儀なくされているボ社は、試験飛行時間を 1 機当たり月間 80 時間から 120 時間に拡大し、昼夜兼行の 24/7 体制でテストする。

B787 型機は、燃費性能が +20% 向上し、整備コストを▲30% 削減させる次世代航空機だ。現在までに、48 のカスタマーから 706 機を受注している。新規の発注は、2013 年のデリバリーポジションまで待たされる事になる。

ボ社は、来年 5 月のデリバリースケジュールを守り、2009 年末までに 112 機を納入する為に、待った無しの、エラーの 1 つも許されない背水の陣を敷いている。



Boeing (rendering)

Flight Plan

Investors will watch whether Boeing will be able to meet its schedule for the 787

- **Mid-November to mid-December 2007**
First flight test
- **Early 2008**
Six aircraft in flight testing
- **May 2008**
Scheduled first delivery
- **End of 2009**
112 aircraft delivered



Despite a three-month setback, Boeing said it will still hand over the first 787 Dreamliner to All Nippon Airways in May. ■

4. 其の他のニュース

旅行流通 TD

(1) ワールドスパン、オンライン チェックイン機能追加

Worldspan が、オンライン チェックイン機能を、同社の My Trip と More Web サイト経由で提供開始する。 先ず、Midwest Airlines の予約でもってこれを開始する。 このエンハンスメントは、Worldspan の GDS 若しくは Web サイトを使用しているサブスクライバーの顧客が予約した便の 24 時間前に、その顧客に e-メールを送付して、インターネット チェックインを出来る様にするシステム。 顧客は、e-メール上のリンクのボタンをクリックして、チェックインを実行出来る。 或は、顧客は、My Trip 若しくは More Web のサイトから、個人の旅程を表示させて、そこからチェックインを行う事が出来る。(DTW, 9/3/2007)

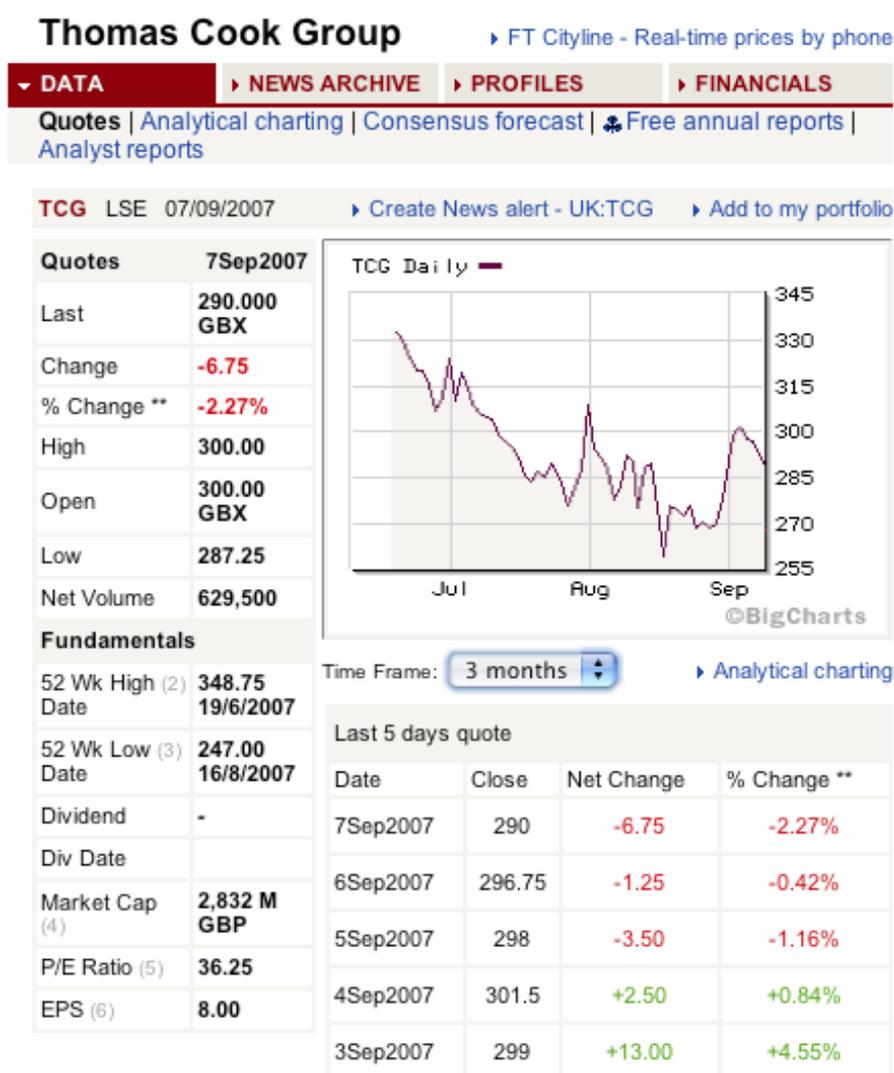
(2) トーマスクック、ロシア・中国・インドへ 販路拡大を狙う

Thomas Cook が、燃料高騰と航空旅客税 (APD) 倍増による英国オペレーションのマージン低下に対処する為に、ロシア・中国・インドや東南アジアへの販路拡大を検討している。(英旅行業界は、政府の 2 月の急な APD の値上げにより、£50m≒120 億円の出費を余儀なくされたと言っている。)

このグループは、旧 Thomas Cook と MyTravel の合併により 6 月に設立された。 この合併は、Tui と First Choice の合併を誘発し、英国のツアー オペレーター市場を、アット言う間に 4 社から 2 社に縮小してしまった。 この 2 社は、伝統的パッケージ ツアーからテイラーメイドのオンライン ホリデーに益々シフトしている顧客を、取り合っている。 Thomas Cook は、競争が熾烈化し、コンソリ化した英国市場から、ロシア・中国・インドの海外市場展開を試みる。 2007 年の業績見通しは、英国市場ではリカバリーしているものの、APD の倍増 (顧客は E60≒9,600 円を支払わなければならない、これがパッケージ販売単価を圧迫する) 等により期待した以上の実績が上がっていない。販売価格は +1%上昇、冬期の供給は、不採算ツアーの催行中止により減少する。 スカンジナビア地域は、夏の予約が前年比 +2%増、供給は前年レベルに止まるものの販売単価が +2%増と好調。 Airlines Germany は、L/F が、短距離路線で +1%、長距離路線で +4%、それぞれ増加している。 中央欧州では、夏の予約が前年比▲6%減少したが、販売単価は +2%上昇した。 北米では、供給削減と同規模の▲32%の夏場の予約

減少が発生した。

Thomas Cook は、MyTravel との合併で計画したシナジーE140m（224 億円）以上を達成する事に、益々自信を深めていると言っている。 株価は、7.5p 上昇して、286p を付けている。(FT.com, 8/31/2007)



(3) セーバー、別売り運賃販売システム開発

Sabre が、Midwest 航空と協力して、同社のデスクトップ用 Distribution Merchandising ツールでもって、Midwest のコーチ クラスに用意されているプレミアム座席 (the Signature seating) を、数ドル増しなら支払っても良いと考える旅客に対して販売する事が出来る、追加的機能を開発した。 航空会社などの旅行のサプライヤーは、旅客のパーソナルな

嗜好の多様化に合わせる為に、商品の価格をバラバラにして別売りする傾向が、最近、ますます強くなって来ている。

Sabre は、この様なマーチャндаイジング オプションを標準的なデスクトップに統合した、初めての GDS となる。 Sabre などのテクノロジー企業は、この様な別売り運賃オプション (unbundled fare option) の自動化に取り組んでいる。 先月、Galileo が、GDS 経由による AC のアラカルト運賃 (AC のブランド運賃=キャリア運賃) 販売を可能にすると発表した。 しかしこのプロダクトは、新たなブラウザ ベースのデスクトップとなるだろう。(詳細: AC/Galileo については、情報 283 P.17 参照)

Sabre は、Midwest 以外の航空会社と、同様のサービスを提供する為に協議を開始していると言う。(DTW, 9/3/2007)

(4) ティーユイとファーストチョイスの合併が完了

First Choice Holidays PLC と TUI AG のツーリズム部門の合併の手続きが完了して、正式に TUI Travel PLC が設立された。 この合併新会社は、200 以上のブランド、20 以上の市場に於ける 3,000 万人以上の強力な顧客ベース、欧州で 155 機の航空機を保有し、英国・アイルランド・欧州大陸で 3,600 以上のリテール ロケーションで 48,000 人を雇用する、本社を英国に置いたメガ ツアー・オペレーターとなる。(DTW, 9/5/2007)

(5) ARC、年間管理費大幅値上げを計画

ARC が、来年から、公認旅行社に対して、年間管理費を大幅に値上げする事を計画している。 この計画によれば、現行の年間管理費 \$125-\$145 が、来年 1 月から、独立ないしホームベースの旅行社 (ロケーション) に対して \$395 に値上げされる。 ARC は、支店や STP に対しても、年間\$150 を課す事を計画している。

また、四半期毎のトランザクション手数料も値上げが計画されている。 現行の支店及び STP のトランザクション当たり 0.017 が、0.020 に値上げされる。 このトランザクションの値上げは、大手旅行社には大きな影響が出るだろう。 80%の ARC 旅行社は、1,000,000 トランザクションを超過しないため、トランザクション手数料を支払っていない。 ARC は、Interactive Agent Reporting (電子的販売レポートシステム)、Document Retrieval System、ARC Memo Manager などのサービスが開発されている事、及び、Universal Settlement System の如くの新たなプロダクトの開発が必要な事から、管理費や手数料の値上げが必要になったと言っている。

ASTA は批判的で、この値上げは正当化されないと言っている。 そして、法的手段に訴えてでも値上げを阻止する事を考えたいと言っている。 この値上げ計画は、10 月の、ARC の Joint Advisory Board-Agent Reporting Agreement で正式に最終化される。(DTW, 9/5/2007)

(6) アメリカン航空、SFO 線でキャッシュレスをテスト

AA 航空は、9月10日から3週間、SFO 発の便で、クレジットカードとデビット・カードのみを受け付ける、ヘッドセット、スナック、軽食、アルコール飲料の機内販売方式をテストする。(DTW, 9/6/2007)

(7) 中国ユニシス、トラベルスカイのテクノロジーをアップグレード

Unisys China Ltd.が、9月4日、中国の航空旅行とツーリズム業界唯一の国内 IT プロバイダーである TravelSky Technology のコンピューターの、アップグレードを担当する事になったと語った。 TravelSky は、2008年の夏のオリンピックまでに、処理能力の強化を迫られており、Unisys の最新クラスタリング テクノロジーを使用して1秒間当たりのトランザクションのプロセスの迅速化を実現する。 この能力向上は、需要が急増している中国の航空会社に対しても、大いに役立つ事になるだろう。(DTW, 9/6/2007)

空 運

(1) ベトナム航空、A380 型機 購入か

エアバスの上級幹部は、9月2日、Vietnam 航空が A380 型機を 2012 年から 2013 年の間に導入するかも知れないと語った。 Vietnam 航空は、現在 45 機のフリートを有しているが、2020 年までには、需要の増加に対応する為に、70 機から 80 機へフリートを拡大する必要がある。 ベトナムを訪問する海外からの旅行者は、今年上半期で +15%増加している。 A380 型機は、現在まで、14 の顧客から×173 機を受注している。 初号機は、SQ に、10月に引き渡される。 SQ は、10月15日に、SIN=SYD 線に、この A380 型機を就航させる。(channelnewsasia.com, 9/3/2007)

(2) ドバイ、オークランド空港買収 断念か

Dubai Aerospace Enterprise は、Auckland International Airport を買収する事を計画しているが、この取引から撤退するかも知れない。 Canada Pension Plan Investment Board (CPPIB) が、対抗ビッドをする事を検討している。 DAE は、Auckland 空港が、同社の買収に積極的で無い事、株主の反対（買収を成立させる為には 75%の株主の賛成が必要）や、ニュージーランド政府のドバイ買収に対する感情的なしこり、それに空港使用料値上げ

にたいする反対を勘案して、この買収から撤退するかも知れないと言っている。
カナダ年金基金 CPPIB (C\$120bn≒13兆6,000億円以上の資産を保有)は、9月3日、同空港の50%未満の株式を NZ\$2.6bn (2,150億円) で買収する意向を有していると語った。この買収案では、2つのシティー カウンシルである Auckland と Manukau が保有する23%株式を維持する計画となっている。

現在、Auckland 空港の潜在的買収ビッドは、Melbourne 空港を所有している Australia Pacific Airport と、Macquarie Airport を含む、8社が存在すると言われている。(FT.com, 9/3/2007)

DAE は、9月6日、Auckland International 空港の買収ビッドから撤退すると発表した。DAE は、この空港のバリュ-を NZ\$5.6bn (4,385億円) と算定し、NZ\$2.6bn で株式の51%~60%を買収する事を試みていた。Auckland 空港の取締役会は、この買収ビッドを受け入れる決定を行ったが、株主の間で外国(ドバイ)資本への売却反対の動きが広がっていた。アエロスペース業界で、世界的プレゼンスを構築する事を狙っている、設立されたばかりの DAE にとって、この買収断念は大きな躓きとなってしまった。(FT.com, 9/6/2007)

(3) ライアン航空、エールリングスに株主総会 正式要求

アイルランドの航空会社、Ryanair と Aer Lingus 間の戦争が激しくなっている。Ryanair は、9月4日、Aer Lingus に対して、臨時株主総会の開催を正式に要求(requisition)した。Ryanair は、Aer Lingus の Shannon=LHR 線運休(Dublin=LHR 線に転換)計画に反対しており、臨時株主総会を開催して、この計画の中止の決議を要求している。

Aer Lingus の収支は、最近、▲58%減益しているので、黒字路線の Shannon=LHR 線を維持し、Shannon 空港による▲E4m (6.4億円)のコスト削減を追求するべきだと、Ryanair は主張している。Ryanair は、Aer Lingus 株を29.4%まで買い増している。

Aer Lingus は、Ryanair の要求は、欧州連合とアイルランドの競争法に違反しているので、株主総会の開催要求は無効であると主張している。Ryanair は、10%以上の株式を保有している株主の総会開催要求は適法であり、同社が Shannon=LHR 線を運航しているため、競争法適用の根拠は存在しないと言っている。あくまで Aer Lingus が総会開催に応じない場合は、法的手段に訴えると言っている。(FT.com, 9/4/2007)

(4) エアバス、アジア LCC の爆発的成長を予測

「アジアの LCC は、爆発的な成長を示すだろう」と、エアバスの CCO John Leahy が予想している。現在の LCC のシェアは、北米で31%、欧州で26%、アジアで9%となっている。20年後には、これ等の地区の LCC シェアは、全て40%に達すると予想している。

シンガポールの Tiger Airways と、マレーシアの AirAsia は、積極的な拡大計画を持って

いる。 Tiger は、年内に豪州の国内線に参入する。そして、インドと中国市場への参入を計画し、現在の×9機のフリートを、72機にまで拡大する。

エアバスの Leahy は、アジアの LCC は、空港等の航空インフラ整備が遅れているため、一本通路機の狭胴機よりも、ワイドボディー ジェット機のオーダーが中心となるだろうと予想している。そして、中国の航空会社は、今の所、南方航空のみが発注している A380 型機を×113機導入する潜在力を有していると言っている。

ボーイングの上席部長 Larry Dickenson は、中国のより大型機に対する需要の存在を認めているものの、エアバスの予想は楽観的過ぎるとコメントしている。アジアの LCC は、世界で最も効率的な航空会社との競争を強いられる事になり、この競争に打ち勝つ事は容易な事では無いと、彼は語っている。

多くのアジアの LCC は、ワイドボディー ジェット機の導入に止まらず、既存航空会社からビジネス旅客を獲得する為に、2クラス モデルを追求している。香港の Oasis 航空の CEO Stephen Miller は、「伝統的航空会社の最も攻撃され易い弱い所は、“航空機の前方”だ」と言っている。Oasis は、LON と YVR に就航し、来年には SYD とドイツの都市に乗り入れる。(FT.com, 9/4/2007)

(5) 四川航空、上場を検討

資産価値で中国最大の非公開航空会社 Shenzhen 航空が、9月3日、フリート拡張計画に必要な資金を集める為に、上場を検討すると語った。Shenzhen 航空の 25%は、Air China が保有している。Shenzhen 航空は、現在、×55機のフリートを保有しているが、それを今年末までに×70機、2008年までに×100機に拡大する計画を有している。今年の収入は、100億人民元(1,550億円)(前年は65億人民元)を、超えると期待されている。

Shenzhen は、米国の Mesa Air Group との間で、中国に於ける合弁企業 Kun Peng Airlines Co. (資本金5億人民元)を立ち上げた。この企業は、間もなく営業を開始する。

Shenzhen は、これとは別に、2004年に、LH及びドイツの DEG Investment との間で、Jade Cargo International Co.と呼ばれる合弁企業を設立している。(wsj.com, 9/4/2007)

(6) ブリティッシュ ミッドランド、中東線など17新路線開発

BMI が、10月28日から、中東、中央アジア、アフリカへの17の新路線を開始する。新路線には、Cairo, Amman, Beirut などが含まれる。

この新中距離路線の開発は、今年初めの B-Med (元 British Mediterranean=BA のフランチャイズ航空会社) 買収により実現した。

BA に次ぐ LHR の発着スロットを保有している BMI は、当初は、英国内線と欧州域内短距離線を運航する航空会社であったが、数年前より Manchester=米国/カリブ線や、Riyadh, Jeddah, Moscow など長中距離線の運航を開始している。

BMI は、路線拡大の為に、B-Med が発注していた A321 型機×5 機を継承する他、長距離線用の A330-200 型機×5 機を追加する。 BMI は、来春から予定していた LHR=米 国線の就航を延期させ、それよりも中距離路線展開の拡大を優先させる。(FT.com, 9/4/2007)

(7) スーパージャンボ A380 型機は、そんなには、大空港の混雑緩和に貢献しない
A380 型機は、3 クラスの場合で 555 席が標準的な座席数（モノクラスの場合で最大 853 席）である筈だ。 しかし、この超大型機を使用する航空会社は、そんなには座席数を増やさない様だ。 最初に A380 型機を導入する SQ や QF は、プレミアム クラスのスペースを拡張して、快適性を優先させ、座席数をエアバスの標準席数よりもズーッと少なくしている。

B747 型機よりも +35%〜+40% も多い旅客を輸送する事が出来ると期待した、LHR や JFK などのハブ空港は、肩すかしを食ったのかも知れない。 A380 型機が、1 機当たり大量の旅客を輸送してくれるので、空港混雑の解消がはかれると期待して、彼等は空港の改修に多額の投資を行っている。 2 本の滑走路が、処理能力の 98.5% までに達している LHR 空港は、A380 型機のハンドリングの為に £450m (1,010 億円) を投資した。 JFK は、\$179m (215 億円) を投資した。

最近、エアバスは、現実的な席数とする為に、A380 型機の 3 クラス仕様の標準的席数を 555 席から 525 席に変更した。(wsj.com, 9/5/2007)

(8) キングフィッシャー、機内携帯電話サービス導入

インドの LCC Kingfisher 航空が、機内携帯電話サービスを導入する。 来年から Web チャットと Web メールを可能にし、2009 年からは、音声携帯電話サービスを開始する計画。 航空会社の機内携帯電話サービスの導入が、どうやら本格化して来た様だ。 欧州 LCC 最大手の Ryanair は、今週、携帯電話サービスの装置を装備した 1 番機をリリースする。 中国の Shenzhen 航空は、ビジネス旅客の獲得拡大の為に、このケーパビリティを導入する計画が有ると発表している。

機内携帯電話サービスのシステムは、OnAir（エアバスが一部を保有）と Aero-Mobile（米 Arinc が所有、日本の松下と提携）の 2 社が供給している。 OnAir のテクノロジーは、今年 6 月、European Aviation Safety Agency の安全性証明をクリアーした。 しかし、米国の当局は、機内携帯電話テクノロジーを認可していない。

Aero-Mobile は、間もなく、更に数社の航空会社と契約を結ぶと言っている。 これ等の内 3 社がアジアの航空会社達だ。 同社は、アジアでは、欧米とは違って、音声による機内携帯電話を受け入れる余地が大きい様だと言っている。(FT.com, 9/5/2007)

(9) 米NTSB、ボーイング機のウインド シールド改修の迅速化を強く要求

米NTSB（国家運輸安全委員会）は、FAAとボーイング社に対して、ウインド シールドの改修に関する指令書（service bulletin）の発行を急ぐよう強い調子で指示した。2004年以來、ボ社が製造した旅客機で、少なくとも9件の、操縦室のウインド シールドの欠陥で電氣的発火が原因の火災が発生している。2006年6月には、AA航空の古いモデルのB757型機が、ウインド シールドに装置された部品の電氣的ショートで発煙し、JFK空港に緊急着陸している。NTSBは、9月5日、FAAに対して、ボ社のB767型機のサービス ブリテンの承認と、2004年以降製造されたB747/757/767/777型機×数百機に対するウインド シールドの、より安全な改修部品への強制的交換を急ぐよう督促した。FAAとボ社は、今まで、ウインド シールドに関するNTSBのオリジナルのリコメンデーションを実行していない。(wsj.com, 9/5/2007)

(10) ガルーダ、A320型機×20機発注を検討

GA航空が、A320型機×20機（リスト価格総額 \$1.3bn≒1,550億円）の発注を検討している。GAは、昨年末に、デリバリーが2009年5月～2012年2月に予定されるB737-800型機×25機を発注した。この他にも、A330型機×9機を発注中。GAは、リジョナルのLCCとの熾烈な競争に直面し、負債の返済で苦しんでいる。2006年には、▲197bnルピー（25億円）の欠損を計上したが、（2005年 ▲688.47bnルピー）今年上半期には148bnルピー（19億円）の利益を計上した。GAは、今年3月に、中部インドネシアのジョグジャカルタで、着陸に失敗し炎上21名が死亡する事故を発生させている。米政府は、米国市民にGAの利用を控えるリコメンデーションを出している。欧州連合は、安全性に問題が有るとして、GAを含むインドネシアの航空機の連邦内への乗入れを禁止している。(channelnewsasia.com, 9/6/2007)

水 運

(1) 米セカンダリー港のクルーズ船客減少

欧州クルーズ人気で、各クルーズ会社は、クルーズ船の欧州展開を増加させている。CLIAのデータによると、最新且つ最大のクルーズ船が依然として配船されている米最大10港を除く、二次的クルーズ港の乗船客数は、2004年には+71.9%、2005年には+28.9%増と大幅な増加後、2006年には▲12%の減少となった。

(全米 の全ての港の乗船客数は、2004年 +13.9%、2005年 +6.3%、2006年 +4.5%。)
2001年9月11日以降、空の旅行や海外旅行を嫌った米国旅行者が、二次的な港発のクルーズに殺到した。クルーズ会社は、地方の港発のクルーズを増加し、港はクルーズ船寄港の増加に対応して大きな投資を行った。

しかし、9/11のショックが薄れ、人々は空の旅に戻り、欧州やその他の幅広い海外の目的地の人气が復活すると、二次的港発のクルーズは減少し始めてしまった。それに加えて、クルーズ会社は、高いユーロを持っている欧州クルーズ客の獲得にフォーカスして収入の増加を目論んでいる。Carnival Cruise Lines や Disney は、初めて欧州にクルーズ船を展開した。Royal Caribbean International は、昨年、Voyager of the Sea 丸の如く、の巨大クルーズ船の幾船かを地中海に廻した。

米国の港の間で、クルーズ船の獲得競争が、今まで以上に熾烈化している。(DTW, 9/4/2007)

(2) カーニバル、Tui との合弁白紙、スペインで新ブランド立ち上げへ

Carnival Corp. は、Tui AG との合弁クルーズ会社設立計画を白紙に戻し、その代わりに、スペインの Orizonia Corporation と共同して、スペイン市場で新クルーズ ブランドを立ち上げる事を決定した。Celebration 丸 (1,486 人乗り) を含む Carnival Cruise Lines のクルーズ船×3隻と、Orizonia の Iberojet の Grand Mistral 丸 (1,244 人乗り) と Grand Voyager 丸 (834 人乗り) の×2隻が、この新ブランド Iberocruceros (MAD) 用に配船される。新会社は、Carnival が 75%、Orizonia が 25%の資本構成となる。Iberocruceros は、来年春より営業を開始する。Carnival は、ドイツの合弁企業の設定は、余りにも厳しいドイツの会計規則により、多額の税金の支払などが発生するため、断念せざるを得なかったと言っている。その代わりに、AIDA や Costa ブランドの新造船の建造と、Cunard の Queen Mary 2 丸による大西洋クルーズで、ドイツ市場の展開を継続する。(FT.com, 9/5/2007)

(3) パナマ運河、拡張工事起工式が行われた

Panama Canal (全長 51 マイル) の拡張工事の起工式が、9月3日に行われた。総工費は、\$5bn (6,000 億円) に上り、工事が完成する 2014 年には、現行のキャパシティが倍増される。工事は、現在の運河に沿って、もう 1 本の新たなレーンと水門を作り、より大型なより船幅が広い船の航行を可能にする。

昨年行われた運河拡張の可否を問う国民投票では、80%のパナマ国民が賛成票を投じた。(DTW, 9/6/2007)

陸運 & ロジスティックス

(1) カナディアン パシフィック、ダコタミネソタ買収

Canada Pacific Railways Ltd.が、未公開会社 Dakota, Minnesota & Eastern Railroad Corp.を、\$1.48bn (1,770 億円) で買収する事に合意した。 DM&E の長期的な計画である Powder River Basin からの石炭輸送プロジェクトが完成した場合は、買収価格は、更に +\$1.0bn (1,200 億円) 追加される。 Canada Pacific は、この買収により、米中西部へのアクセスを確保する。 総線路延長距離は、+2,500 マイル延長する。(wsj.com, 9/6/2007)



<http://ja.wikipedia.org/wiki/> カナダ太平洋鉄道路線図

(2) ユーロスター、ロンドン=パリ間 最速記録更新

Eurostar が、9月4日、ロンドンの新 Saint Pancras 駅とパリの Gare du Nord 駅間 492km を、最高速度 324km で走破し、駅と駅間の所要時間を▲32分短縮して2時間3分39秒の最速記録を樹立した。重量の重い食堂車 (food service trolleys) を切り離し、乗客 (招待客) を定員の半分にして、2時間を切る事を狙ったが、Calais 付近の速度制限区間の為に、惜しくもこの記録を達成する事が出来なかった。



A Eurostar train emerges from the Eurotunnel

この新記録は、Kent の Ebbsfleet と新 Saint Pancras 駅間を結ぶ 38.5km の新高速鉄道専用線路を使用して達成された。これで、英国はヤット、欧州の高速鉄道クラブに参加する事が出来た。最高速度時速 298km の営業運転で、ロンドン＝パリ間の所要時間は、現行より ▲20 分短縮された 2 時間 15 分に設定される。運賃は、現行の片道 £59 (14,150 円) が維持される。新高速鉄道専用線路と新駅の建設に 58 億ポンド (1 兆 3,900 億円) が費やされた。

ロンドンとパリ間の Eurostar リンクは、1994 年に英仏海峡横断トンネル Eurotunnel の開通と同時に開始された。しかし、フランス側では高速走行が可能であったが、英国側は、財政難の為に高速走行用の線路の敷設が遅れた為に、通常速度による走行を余儀なくされていた。今年 1 月～6 月の間で、Eurostar の販売は +13.6% 増加している。所要時間の短縮のより、Eurostar は、ますます空の客を奪うだろう。

(channelnewsasia.com, 9/4/2007) (FT.com, 9/4/2007)

ホテル & リゾート

(1) ウィンダム、インドでスーパー8 とダイズインを展開

Wyndham Hotel Group は、インド Mumbai の建設大手 Gammon India Ltd. と、少なくとも 38 の Super 8 と Days Inn ブランドを、インドで展開する事で合意した。この 7 年間に亘る排他的契約で、Gammon は、2009 年に少なくとも 12 を、2010 年には 13 を、2011 年には 13 のホテルを建設する。Gammon が、ホテルを所有して経営し、Wyndham が、オペレーショナル、販売、マーケティング、トレーニング、品質保証、設計とデザインサポートを担当する。この 3 日前に、Wyndham は、Aetos Capital が、中国に於ける Super 8 ブランドのマスター フランチャイザーである Tian Rui Hotel Investment Corp. に対して、\$50m (60 億円) を投資すると発表した。現在、Super 8 は、中国で 49 ホテルが営業中で、更に 67 ホテルが建設中の、中国最大のエコノミー ホテル チェーンの 1 つとなっている。(DTW, 8/31/2007)

(2) スターウッド新 CEO に元クアーズ CEO

St Regis, Westin, Sheraton の親会社 Starwood Hotels & Resorts Worldwide は、8 月 31 日、新 CEO に Coors Brewing Company の元 CEO Frits van Paasschen (46) を指名した。4 月より暫定 CEO となっていた Bruce Duccan は、会長に就任する。このトップ人事は 9 月 24 日から発効する。(FT.com, 8/31/2007)

その他

(1) スターバックス、ロシアで1号店オープン

商標の問題で3年間も遅れた Starbucks の1号店が、MOW の近くの都市にヤット オープンした。 Starbucks の商標は、1997年にロシアで正式に登録されたが、2002年になって Sergei A Zuykov により、使用されていない商標登録は無効であるとして、同じ名前の Starbucks 商標を、彼の MOW の会社に使用されてしまった。 そして、彼は、Starbucks に対して、\$600,000 (7,200 万円) で商標の買い戻しを求めている。 Starbucks は、この要求に応じず、訴訟に持ち込み、2005年11月にこれに勝訴して、晴れて (商標の買い戻しに金を支払わずに) 1号店をオープンした。

Starbucks は、年内に MOW 中心街の Old Arbat Street にロシア基幹店をオープンする。市場調査会社の Euromonitor International によれば、NYC が住人 365 人に1軒、PAR では 126 人に1軒のコーヒーショップが在るのに対して、MOW では 365 人に1軒しか存在していない。(nytimes.com, 9/7/2007)



The first Starbucks in Russia opened Thursday in a mall near Moscow. The company was slow to enter this market, initially because of the economy and later because of a trademark squatter.

編集後記

ドリームライナー B787 型機のラウンチング キャリアだからなのかも知れないが、最近 ANA の名前が、欧米の各紙や業界誌に多く出て来る機会が多い様だ。

昔だったら、「世界の翼、日本の翼」と謳われた JAL の文字ばかりが外国紙の紙面を独占していたのだが・・・、まさに様変わりの感が有る。

先週号から連載している Travel Weekly 社の「2007 年の消費者動向」にも、テクノロジー開発の話 (P.9) に、ANA の名前が登場する。

8 月の Flyertalk.com のコメント数も、JAL の×20 通に対して、ANA は×29 通が投書されている。尤も、コメントの内容をチェックしないで、投書数だけを単純に比較する事は、誠に馬鹿げた事では有るが・・・。

閲覧数を比較して見ると、JAL が×10,279 views に対して、ANA は×32,396 views と 3 倍も多い。これ等のコメントが、「お叱り」のコメントでないとするならば、ANA の注目度が、米国では高いと言う事なのだろうか？

45/47 体制が崩壊した（こんな事を言うとアナクロと言われてしまう）のだから、ANA のパブリシティーが海外紙に出るのは当たり前じゃないか！・・・だが、なにか寂しい・・・。（H.U.）

表紙：

天王洲界限（4）

品川埠頭 起重機

2 色 2 版

H 214mm×W 136mm

1997 年 4 月作

TD 勉強会 情報 286 （ 以 上 ）