



The Weekly Report of

Hakodate North R.C.

函館北ロータリークラブ会報

1998~99年度 国際ロータリーテーマ

ロータリーの夢を追い続けよう FOLLOW YOUR ROTARY DREAM

新 博夫会長テーマ『明るく、楽しいロータリー』

- 利用の予約
- (4) 低価格で豊かな運賃設定
- ① 他社ではなく他の移動手段との価格競争
自家用車やバス利用より安い運賃でビジネス客を獲得
 - ② 時間帯・曜日別の運賃設定
 - ア エグゼクティブ・クラス……高めの運賃
平日の19時迄の出発便……時間帯優先のビジネス需要
 - イ プレジャー・クラス……安めの運賃 (便数少な目)
平日の19時以降出発便、及び土曜・日曜
……価格優先のレジャー需要
- (5) 統一性のある高い社員の意識
会社が利益を出す事が社員の収入増加につながる
お客様に喜ばれて初めて会社は利益を出せる…サービス品質が高い
お互いの業務を協力しあう企業風土
経営者から社員への情報が豊富
＜ストック・オプション制度を実施＞
- (6) 競争を勝ち抜く
大手他社との価格競争や法定闘争に負けない
ダラス/ラブフィールド～ヒューストン間での価格競争、テキサス
州内航空からの脱却条件が良い路線は大胆に航空会社ごと買収(M&A)

◎ 出席報告

会員数	65名	出席率	函館北	4月7日	79.03%
出席	38名		函館東	4月6日	89.15%
欠席	27名		函館	4月1日	89.91%
他クラブ出席	11名		函館五稜郭	4月2日	100.00%
出席合計	49名		函館亀田	4月5日	75.91%
除外者	3名				

・テレフォンサービス (例会移動案内) 電話23-2377番

<p>次回・5月5日</p> <p>プログラム</p>	<p>祝日休会</p> <p>5月9日(日)「観桜家族会」 ホテルひろめ荘 (南茅部町大船 TEL01382-2-6111) 午前10時 函館国際ホテル出発</p>
-----------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------



4月21日卓話 長浜 久氏

《第1726回例会》 第40号 4月28日(水)

本日のプログラム

「開発よもやま話」

函館開発建設部 部長 杉岡 博史 氏

★会長 新 博夫 ★幹事 小笠原 孝

1998～1999

〈第1725回例会〉第 39 号

4月21日の記録

◎司 会 新 博夫 会長 ◎斉 唱 我らの生業

◎ビジター 函館R.C. 石塚元彦君・川端久雄君・吉川正彦君・佐原正三君・函館東R.C. 安村元一君・函館五稜郭R.C. 小田桐恭一君・能戸 彰君・山本欣志君・當摩浩平君・後平幸太君、函館亀田R.C. 小島悦郎君、上磯R.C. 月館久治君

◎会長報告 新 博夫 会長

○療養中の市川会員・椎谷会員へ先週お見舞いに行ってきました。

◎委員会報告

・交換学生委員会

スイス短期派遣募集と澤田さんからのマンスリー・レポート紹介をします。

◎幹事報告 小笠原 孝 幹事

○森R.C. から観桜会のご案内が参りました。日時は5月12日(水)午後6時 青葉ヶ丘公園 会費 3,500円 参加希望者は幹事までお願いします。

○台北東北R.C. より会報が届きましたので回覧致します。

○他クラブ例会変更 5月7日(金)函館五稜郭R.C. 早朝例会、5月11日(水)函館東R.C. 移動例会となっています。

◎親睦活動委員会 大和 明 委員

ニコニコBOX投入報告

森(秀) 会員……天気が良いので頑張れそうです。

藤谷 会員……選挙が忙しく申し訳ありません。

小笠原幹事・新 会長・木戸浦会員……BOXに協力。

中野 会員……早退致しますので。

増田 会員……ポール・ハリス・フェロー受賞で小笠原幹事にお世話になりました。

二葉 会員……全日空長浜支店長をお迎えして。

藤田 会員……仕事がたくさん入って来ています。

大村 会員……だいぶ暖かくなりましたね。

◎卓話 「航空業界・最近事情」 全日空函館支店長 長浜 久 氏

北海道ではAIR・DO, SKI・MARKが誕生し、運賃競争が始まっているが、アメリカでも20年前から規制緩和し、126社が新しく誕生したが、現在までに120社以上が倒産・吸収されたが、世界一周を創設し

たパンアメリカンが倒産、東海岸中心にチャトル便というニューヨークとワシントンの間を予約なしで、飛行機の中でキップを買うという方法で伸びていたイースタンも運賃競争に勝てず倒産しました。

☆米国の航空事業

1. 新規航空会社が多数発生する理由

パイロット・整備ともに空軍等の軍人、採用が容易、空軍の兵役が5年で民間へ、

2. 小型機中心の運航

生産機数 B3 = 4,000機 B4 (ジャンボ) = 1,000機

3. 日本の航空事情・日米比較

パイロット、整備士の自社養成・パイロットは1名養成するのに4,000万円の費用がかかる。日本を除くとほとんどの国で、元軍人がパイロット整備に。空港規模が小さい・運航時間が短い・空港使用料が高い。

4. サウスウエスト航空の戦略 (本社 テキサス・ダラス)

(1) 効率の良い機材

① 1機種のみ航空機

乗員・SW・整備の訓練費用の大幅な低減・慣熟により信頼性・安全性の向上、代替機の容易な確保による定時性の向上

② 高い機体稼働率

TATを20分以内に設定、1機が1日に11.5時間飛行 (米国平均8.6時間)

③ 土・日に重整備

ビジネス客の少ない土・日に多数の運休便を設定し重整備を実施 (特に土曜運休多い)

(2) 中小都市間のビジネス需要

① 中都市～中・小都市間に就航

他社は需要少ない路線は大都市からの乗り継ぎ便、ニッチ市場の獲得<米国内最大の航空市場であるニューヨークには就航していない>需要が大きくなれば30分間隔で増便

② アクセスの良い空港を使用

施設面は劣るがアクセスが短時間の空港を使用、ATCの時間短縮<ダラス/ラブフィールド空港、ヒューストン/ホビー空港>

(3) 徹底した低コスト

① 全社で協業体制

整備士が手荷物の手伝い、操縦士とSWが清掃手伝い、1名で2つ以上の仕事

② 路線設定は慎重にコストを優先

事業拡大が良いとは限らない、利益を上げられなければ拡張の意味がない

③ 搭乗バス、チケット、CRSのコスト削減

回収式のプラスチック搭乗バス、レシート式航空券、パソコン