

# 関西3空港の最大活用について考えるセミナー ～ポストコロナ時代を見据えた新たな展開～

日時 令和2年11月6日

場所 都ホテル尼崎 鳳凰の間

参加者 110名



## 講演 1 ポストコロナ時代の観光マーケットと戦略

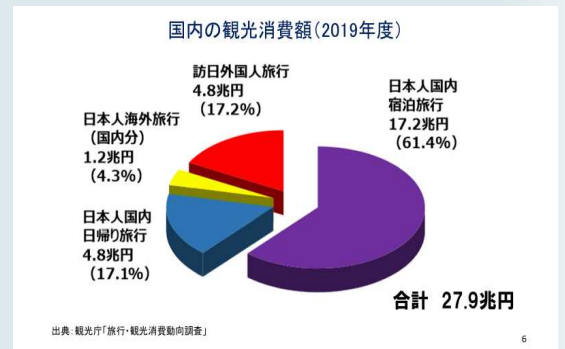
point

新型コロナウイルスが収束すれば、観光は早くV字回復する。インバウンドが増えたことによって、日本人による日本の観光資源の見直しが生きており、いかに日本人需要を取り込むかが重要。観光、食事、買物を行う従来型の旅行はなくなりますが、今後、ワーケーション、交流型、目的型の旅行が増えてくる。これらの新しく芽生えた旅行をどう取り込むか考える必要がある。

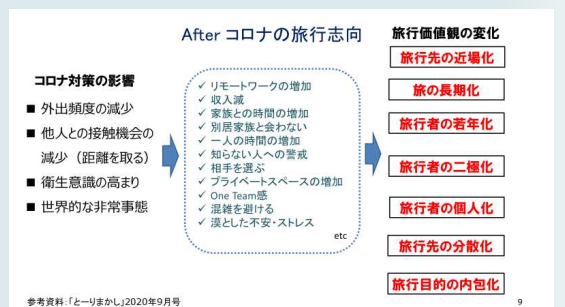


講師 東洋大学  
国際観光学部教授  
森下 晶美

- 国内旅行の延べ旅行者数は、人口減少の影響で減少傾向。一方、1回当たりの国内宿泊旅行単価は、約5万円と上昇傾向。国内の観光消費額は、日本人の宿泊と日帰りで、全体の約8割を占めている。
- 国内旅行のマーケットでは、2000年代以降のデジタル化、インバウンドの増加が大きな影響を与えている。デジタル化で若年層が旅行しやすくなり、個人化が進んだ。東日本大震災を契機に、個人同士の絆を求め合うようになり、「コト消費」に目が向いている。インバウンドの増加で、国内の観光資源の再評価が生きている。



- 新型コロナウイルスの発生で、旅の分散化、長期化が進み、仕事とレジャーを組み合わせる「ワーケーション」、目的型の「メリハリ消費」傾向が生きている。これらの傾向はコロナ発生前から現れており、個人化やコト消費の進展がベースにある。



- 世界の観光旅行者は、自分を変えるための旅行、インスタ映えのような見せるための旅行、ひとり旅、複数世代旅が傾向として表れている。

講師スライド(一部加工)より抜粋

point

国内線のネットワーク拡充に取り組んでいる。例えば、仙台ー出雲路線について、仙台は東北各地、出雲は周辺県からも集客している。ローカルtoローカルの需要は高く、飛躍的に時間の節約が可能になる。

- ▶ 非航空系収入を増やし、その原資を元に航空会社の負担軽減、顧客満足度を向上させるという空港事業のサイクルが、交流人口の拡大、地域全体に経済効果をもたらす。
- ▶ 仙台空港の航空ネットワーク拡大の基本方針は、小型機が飛べる4時間圏内の国際線拡充、LCCの増便、東北各地からの輸出貨物の支援。特に、航空会社や地域と共同で旅客貨物の需要を作っていくことを重視している。
- ▶ 仙台空港には羽田路線がないため、大阪国際空港は最大の国内線乗り継ぎ拠点として、東北一円からの団体旅行のゲートウェイになっている。神戸空港は、阪神間、岡山、四国方面の需要の取り込みが期待できる。関西空港は、LCC路線でありながらビジネス利用も多く、国際線への乗り継ぎなど更なる利用者増が期待できる。
- ▶ 仙台ー関西3空港間の2018年旅客数は、2010年比で50%増となっている。関西地区は最大のマーケットであり需要を喚起する余地がある。新幹線に乗り継ぐと東京から北海道まで容易に移動できることから、仙台空港は新幹線を活用することで東北のゲートウェイになれる。マルチモーダルハブの考え方のもと、仙台空港からのアクセス改善のみならず、新幹線との接続性を強化し、広域的な移動がより快適になるよう取り組んでいる。



**講師** 東急(株)交通インフラ事業部インフラ開発グループ統括部長 兼 グローバルインフラマネジメント(株)代表取締役社長  
**土田 博志**



講師スライドより抜粋

### 講演 3

## 定時運航・環境・感染症対策について ～安心してご利用いただくために～

#### point

2019年度冬ダイヤから3つの対策を講じている。①到着後次の出発までの折り返し時間の余裕を確保したダイヤに見直し、②予備機材の確保、③保安検査場の通過時刻を出発時刻の20→15分前に締切時間を変更。

これらの対策により、2019年度の遅延便は10月までは55便、11月以降は1便と劇的に減少している。



講師

日本航空(株)大阪空港支店長 兼 (株)JALスカイ大阪代表取締役社長  
**柳川 麻里**

- ▶ 大阪国際空港の運用時間21時を超過する遅延便増加の要因は、①空域の混雑、②集中豪雨などの異常気象の増加、③利用者の増加による空港混雑の3点。
- ▶ 低騒音機の導入について、ボーイング777は2022年度末までに退役させ、低騒音のエアバス350を投入予定。今後も安全を大前提に環境に優しい機材を計画的に導入する。
- ▶ 新型コロナウイルス感染症対策として「MORE CLEAN & LESS TOUCH」をスローガンにスタッフのマスク、手袋の着用、パーティションや体温測定カメラの設置などを実施している。
- ▶ 機内の感染症対策のポイントは、①大量の新鮮な空気、②空気は上から下へ、③高性能フィルタの3点。客室内の空気は高性能フィルタ(HEPAフィルタ)で濾過された後、外から取り入れた大量の新鮮な空気と混ざり、再度客室内に循環することで機内の空気が2～3分で入れ替わる仕組みになっている。

### 1. 定時運航率向上の取り組み

#### 遅延便増加の主な要因

- ① 空域の混雑 (訪日外国人の増加による運航便数増加)
- ② 集中豪雨などの異常気象の増加
- ③ ご利用者の増加による空港の混雑



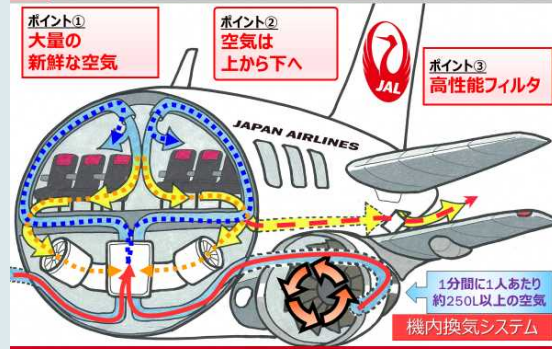
#### 2019冬ダイヤでの主な対策

- ① ダイヤの見直し  
・ 運航時間(ブロックタイム)の適正化  
・ 折り返し時間の余裕確保
- ② 予備機材の確保
- ③ 保安検査場の締め切り時刻変更 (出発15分前→20分前)



遅延を発生させない対策に加え、ひとたび遅延が発生した場合に、後続便に連鎖しないよう、早期に遅延を解消(回復)するための対策を実施。

### 3. 感染症対策



講師スライドより抜粋



講演 4

# 関西3空港の活用と新型コロナウイルス感染症への対応について

point

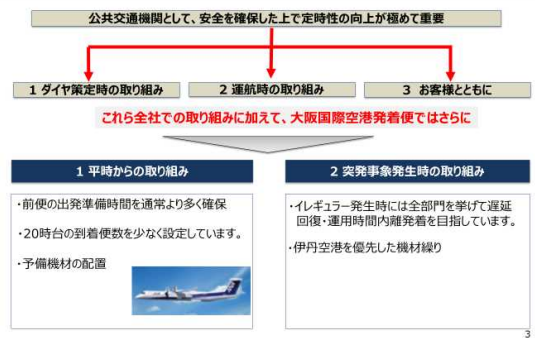
これまでのANAブランドに加え、国内線と短距離国際線はピーチを活用、中距離の国際線は新しく第3ブランドのローコストキャリアを展開し、利用者のニーズに合った料金体系、利用方法に応じたビジネスモデルを展開していく。



**講師** 全日本空輸(株)執行役員  
関西地区空港統括、大阪空港支店長 兼 ANA  
大阪空港(株)代表取締役社長  
**杉浦 賢**

- ▶ 定時性の向上について、①ダイヤ設定に当たり、運航状況や実績を細かく分析、機材繰りや飛行計画の見直しも進め、適切な運航時間を設定、出発5分前に飛行機のドアを閉められるよう目標値を設定、②利用客が保安検査場を通過する時間を出発の15→20分前に変更、③搭乗の順番をグループ分けし、機内後方窓際の利用者から順に搭乗させ、時間短縮を図っている。
- ▶ さらに、大阪国際空港では①羽田空港からの最終便と1本前の便が確実に運用時間内に着陸できるよう、羽田空港での出発準備時間を長めにとる、②天候上の理由、空路混雑などの突発的事象で飛行機が定刻に到着できそうにない場合は、全スタッフが通常とは異なるモードで対応している。
- ▶ こうした取組みの結果、本年度の遅延便は着陸1件、離陸では昨年9月以降発生していない。
- ▶ 低騒音機ボーイング787型機、エアバス321型機等を積極的に導入している。ANAグループ全保有機の75%が低騒音機。大阪国際空港に就航する航空機はこれを上回る80%。
- ▶ 今後のビジネス需要について、テレワークの推進、新しいビジネススタイルを踏まえると、以前のようにには戻らない。レジャー需要は形を変えて徐々に戻ってくると予想している。

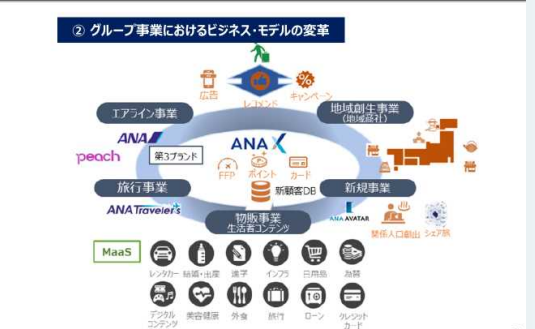
2-1. 大阪国際空港での定時性向上の取り組み



5. ANAグループの新しいビジネス・モデルへの変革



5. ANAグループの新しいビジネス・モデルへの変革



講師スライド(一部加工)より抜粋