

2020年11月6日
関西3空港の最大活用
について考えるセミナー

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

全日本空輸株式会社

執行役員 関西地区空港統括
大阪空港支店長 杉浦 賢



1. 関西3空港の活用

● Before コロナ時の関西3空港の活用【2020年サマーダイヤ】

	大阪国際空港				神戸空港		関西空港			
位置付け	市街地に位置する利便性の高い都市型空港であることから国内18都市とのネットワークを有し、羽田空港と並ぶ国内基幹空港。				市街地からのアクセスに優れ、兵庫西部方面の需要に対応。		24時間運用の強みを活かし、空港首都圏空港と並ぶ2大国際ハブ空港で、国際線22都市、国内線6都市とのネットワークを有する。			
路線および就航便数(往復/日)	新千歳	6	松山	9	新千歳	1	新千歳	4	北京	1
	函館	1	高知	6	羽田	2	羽田	6	大連	1
	青森	3	福岡	5			福岡	1	青島	1
	秋田	3	長崎	3			沖縄	4	上海	2
	仙台	5	大分	3			宮古	2	杭州	1
	福島	2	熊本	6			石垣	1	香港	1
	新潟	3	宮崎	6						
	成田	2	鹿児島	6						
	羽田	15	那覇	3						
季節運航	釧路:1、石見:1、石垣:1						女満別:1			
コードシェア便	仙台:2、福島:2、新潟:3、 福岡:1、大分:1				新千歳:2 沖縄:3		羽田:5 グアム、ミュンヘン、バンコク、ハノイ ホーチミンシティ、シンガポール、セブ ジャカルタ、デンパサール、マニラ、済 南、南京、マカオ、台北、高雄、ソウル			

特記

【神戸空港】

- 発着回数: 2019年8月1日より段階的に**60便/1日** → **80便/1日** (2020年3月29日)と増枠。
- 運用時間: 2020年3月29日より**22:00** → **23:00**
1時間の運用時間延長に伴い、NH-0415 は羽田発 20:15 – 神戸着21:30 を羽田発 20:35 – 神戸着21:50 へ変更することでお客様の利便性向上に繋がった。



2. ANAグループでの定時性向上の取り組み

公共交通機関として、安全を確保した上で定時性の向上が極めて重要

1 ダイヤ策定時の取り組み

遅延が連鎖しないよう、余裕を持ったダイヤ設定を行っています。

・時刻表での時間確保

- ✓ 全ての路線の運航データを分析し、環境の変化にあわせた時刻表の改訂を年に2回実施。
- ✓ 日本の上空には強い偏西風が吹いています。時期ごとに強弱のある偏西風にあわせて便別・月別のダイヤ設定を実施。

大阪		290	+	熊本	290	+	大阪
OSAKA		マイル		KUMAMOTO	マイル		OSAKA
伊丹発		熊本				伊丹着	
便名	機種	出発	到着	便名	機種	出発	到着
521	Q4A	07:20	08:35	522	738	07:35	08:40
523	738	09:15	10:25	524	Q4A	09:05	10:20
1625	Q4A	10:25	11:40	1626	Q4A	12:10	13:25
1627	Q4A	13:15	14:30	1628	Q4A	15:00	16:15
527	73H	16:45	17:50	526	738	17:30	18:35
529	738	19:25	20:35	528	73H	18:30	19:35

飛行時間+5分
飛行時間+5分
飛行時間+10分
発着5分前倒し
発着5分前倒し

・地上での作業時間確保

- ✓ 機種ごとの地上作業時間を見直すとともに、標準時間から余裕をもった機材繰りを設定しています。

2 運航時の取り組み

運航に関わる全ての部門が、出発の「5分前」に飛行機のドアを閉める取り組みを進めています。

- ✓ 飛行機は機内が準備できていなかったり、お客様が揃ってないと出発時間にドアを閉めることはできません。
- ✓ 出発時間前にドアを閉めることができても、旅客の着席状況や管制承認などにより、直ぐには出発できないこともあります。
- ✓ 5分前にドアを閉めることで、高い確率で飛行機が時刻表どおりの時間に動き始め、後ろに続く便への影響をなくすることができます。



旅客係員

搭乗方式の変更
乗継時間を拡大



運航乗務員

早めの準備作業



グランドハンドリング

清掃・手荷物搭載
作業を短縮



客室乗務員

手荷物の収納を
スムーズに



整備

始発便の遅れを
徹底的に回避



スタッフ

KAIZENで
仕組みを変える

3 お客様とともに

定時性の向上に向けてお客様にも協力をお願いしています。

- ・保安検査場の締切時刻の前倒し
全国の空港で、保安検査場の締切時刻を**20分前**に変更し お客様の乗り遅れを未然に防いでいます。

定時出発にご協力お願いいたします。

保安検査場は 20分前 までに通過して ください。	搭乗口へは 10分前 までにお越し ください。	出発時刻は 飛行機が 動き出す 時刻です。
-------------------------------------------	-----------------------------------------	--------------------------------

この時刻を過ぎますとお乗りいただけません場合がございます。

- ・定時運航への協力を呼びかけるPR

上部の物入れはスペースが限られます。
この不織布で荷物をカバーし、
足元への収納にご協力ください。

2-1. 大阪国際空港での定時性向上の取り組み

公共交通機関として、安全を確保した上で定時性の向上が極めて重要

1 ダイヤ策定時の取り組み

2 運航時の取り組み

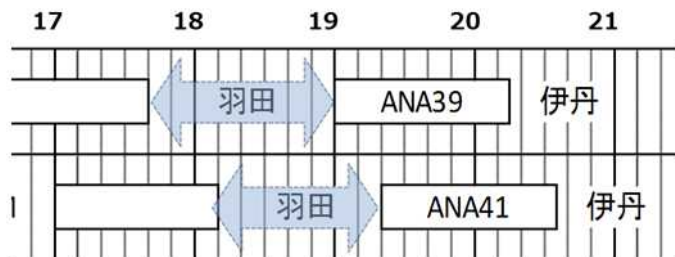
3 お客様とともに

これら全社での取り組みに加えて、大阪国際空港発着便ではさらに

1 平時からの取り組み

・前便の出発準備時間を通常より多く確保

- ✓ 最終便前には通常より多くの地上時間を確保しています。



通常より20分程度多く確保

・20時台の到着便数を少なく設定しています。

・予備機材の配置

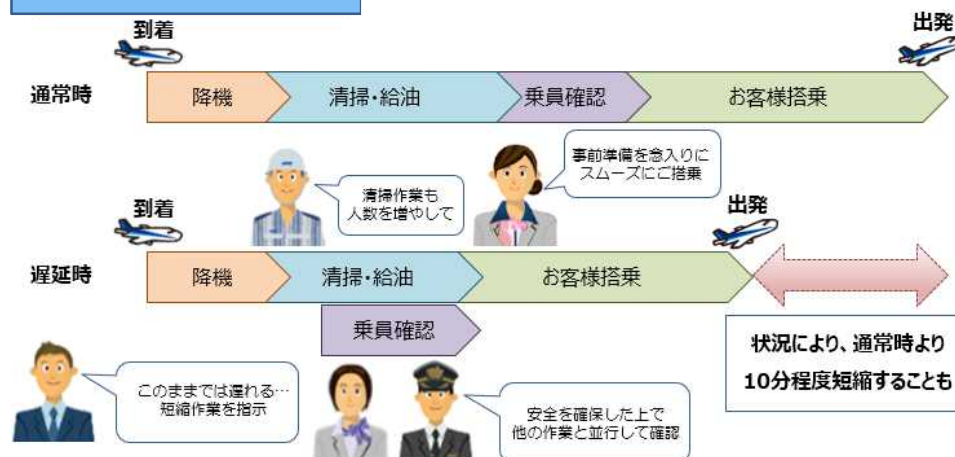
- ✓ 大阪国際空港で発着便数の多い小型機機材の予備機を常時1機配置し、遅延発生時に活用しています。



2 突発事象発生時の取り組み

・イレギュラー発生時には全部門を挙げて遅延回復・運用時間内離発着を目指しています。

遅延時の作業短縮事例

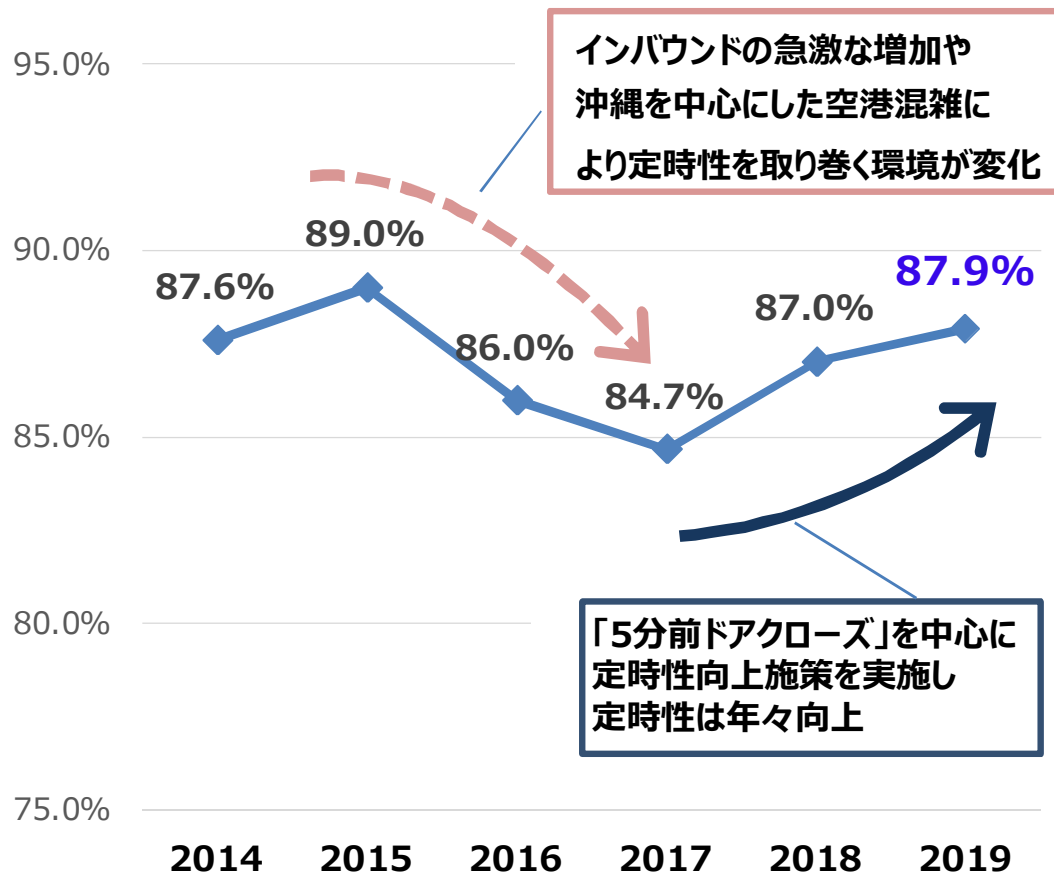


・伊丹空港を優先した機材繰り

2-2. 定時運航率の推移

【参考資料1】

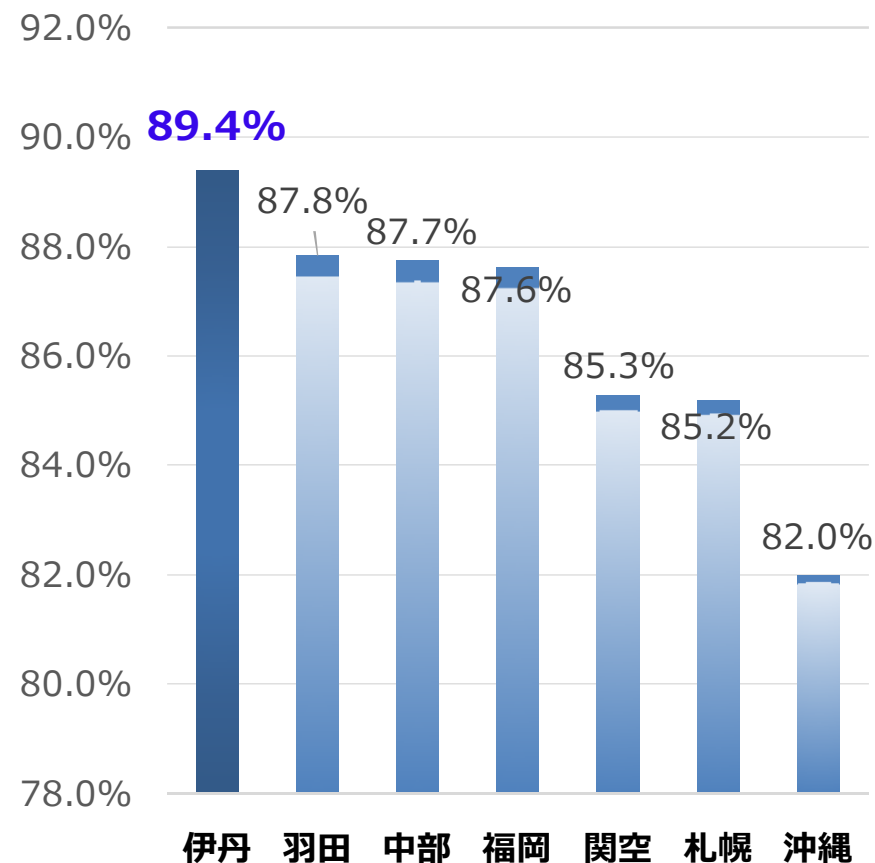
ANA国内線定時性実績 (定時到着率・15分未満)



当社の国内線定時性実績は向上しており、世界的な評価機関から世界第1位の認定を受けています。

【参考資料2】

主要空港定時性実績 (2018年度 定時到着率・15分未満)



大阪国際空港は他の主要空港の中で最も高い定時性実績にあります

3. 環境への配慮

ANA's Aircraft 空を演出するフリート

2020年3月31日現在

航空機の技術革新

- 燃費効率の良いボーイング787型機やエアバスA321neo型機等低騒音機材を導入。
- 2020年3月末時点でグループ運航機材の約75%が低騒音機材。
(大阪国際空港における使用機材は、低騒音機率80%)

- ★ B787-8:
2012年01月～羽田便投入。
- ★ B787-9:
すでに国内線へ投入。
- ★ B787-10:
国内線用機材として2022年度以降5機の受領予定。

整備面での工夫

- エンジンの定期的な洗浄で性能を回復させ 燃料を削減。
- 軽いシートの装着等 機内備品の軽量化を推進。

● エアバスA380-800 (2機)

全幅79.8m・全長72.7m・全高24.1m
航続距離13,330km
座席数520席



● ボーイング777-300 (35機)

全幅60.9m (-300ER 64.8m)・全長73.9m・全高18.5m
航続距離3,800km (-300ER 14,900km)
座席数514席 (-300ER 212席/250席/264席)



● ボーイング777-200 (20機)

全幅60.9m・全長63.7m・全高18.5m
航続距離3,300km/3,800km (-200ER 14,500km)
座席数405席 (-200ER 392席/405席)



● ボーイング787-10 (2機)

全幅60.1m・全長68.3m・全高17.0m
航続距離11,600km
座席数294席



● ボーイング787-9 (35機)

全幅60.1m・全長62.8m・全高17.0m
航続距離10,690km (14,960km/14,200km)
座席数395席 (215席/246席)



● ボーイング787-8 (36機)

全幅60.1m・全長56.7m・全高16.9m
航続距離4,890km (14,800km/14,740km/12,020km)
座席数335席 (169席/184席/240席)



● ボーイング767-300 (24機)

全幅47.6m (-300ERW 50.9m)・全長54.9m・全高15.9m
航続距離3,370km (-300ER 10,820km/10,030km)
座席数270席 (-300ERW 202席)



● エアバスA321ceo (4機)/neo (11機)

全幅35.8m・全長44.5m・全高11.8m
航続距離3,090km (neo 5,130km)
座席数194席 (neo 194席)



● エアバスA320-200 (3機)/neo (11機)

全幅34.1m (neo 35.8m)・全長37.6m・
全高11.8m (neo 12.1m)
航続距離3,180km (neo 5,790km)
座席数180席 (neo 146席)



● ボーイング737-800 (39機)

全幅35.8m・全長39.5m・全高12.5m
航続距離3,900km
座席数166席



● ボーイング737-700 (8機)

全幅35.8m・全長33.6m・全高12.5m
航続距離4,900km
座席数120席/144席



● ボーイング737-500 (3機) (退役)

全幅28.9m・全長31.0m・全高11.1m
航続距離2,780km
座席数126席



● ボンバルディアDHC8-400 (24機)

全幅28.4m・全長32.8m・全高8.3m
航続距離2,020km
座席数74席



● ボーイング777F (2機) (貨物専用機)

全幅64.8m・全長63.7m・全高18.6m
航続距離(最大積載時) 9,100km



● ボーイング767-300F/300BCF (10機) (貨物専用機)

全幅47.6m (-300F/BCF)/50.9m (-300FW)・
全長54.9m・全高15.9m
航続距離(最大積載時) 5,970km (-300F)/
5,750km (-300BCF)/6,180km (-300FW)



：大阪国際空港において、**JET機材**として運用。

：大阪国際空港において、**低騒音機材**として運用。

4. 新型コロナウイルスの影響と需要予測

新型コロナウイルスの影響

★ 新型コロナウイルスの感染者数が世界全体で4,000万人を超え、ヨーロッパでは再び感染が拡大するなど、国際線事業を成長の柱に据えてきたANAグループにとって厳しい事業環境が続いています。

★ かつてない深刻な航空旅客需要の減少に対して、運航便の大幅な減便を実施しています。

新型コロナウイルスの影響に伴う需要減退

ANAグループ
全体

国際線 (対前年 同月比)

5月度旅客数:2.9%. 5月度運航率:9%
8月度運航率:11%. 9月度運航率:12%
世界各国で新型コロナウイルスの感染拡大が続き、出入国規制の緩和に向けた2国間協議に進展がなく、国際線旅客数は通常期の約5%と低位に推移している状況が続いています。
足元では、出入国制限の緩和の動きが始まり、ワクチンの開発も進んでいます。加えて、来年の東京オリパラ開催への期待も高まっていますが、本格的な需要の回復にはまだまだ時間を要する見込みです。

国内線 (対前年 同月比)

5月度旅客数:4.5%. 5月度運航率:15%
8月度運航率:75%(お盆期間中:86%).
9月度運航率55%. 10月度運航率57%
7月22日から開始したGo Toトラベルキャンペーンは、感染が再拡大している中、東京を除外して実施したことなどが影響し、夏の観光需要を大きく底上げするには至りませんでした。
10月から東京発着が追加となったGo Toトラベルキャンペーンの効果に期待がかかります。

これからの航空需要予測



◆ コロナ収束後も、テレワークやテレビ会議の浸透により、航空を利用しないビジネス活動が常態化し、例えば、高単価のビジネス需要が減少し、低単価のプレミアム需要が回復するなど、需要の「質」も変容することが想定されます。



◆ 今後の航空需要は、感染拡大やワクチン開発の動向だけでなく、人々の行動様式の変化や衛生意識の高まり等、「新常態(ニューノーマル)」にも左右されることが予想されています。

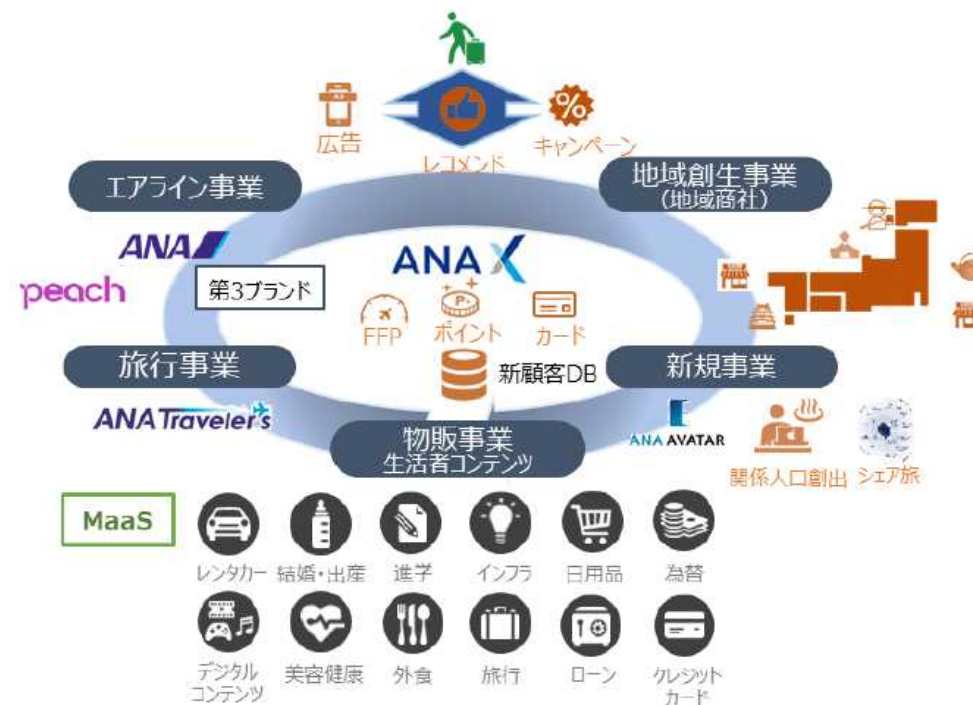
5. ANAグループの新しいビジネス・モデルへの変革

① エアラインビジネスの変革



- ANA、Peachに加え、エアーアジアを活用した第3ブランドにより、お客様の価格・サービスにおける幅広いニーズに対応できるエアライングループとして持続的な成長を追求します。
- 各エアラインがコロナ後の新常态に適合した新しいサービス・モデルを展開するとともに、マーケティングにおいて連携を図り、顧客回遊を促進することにより、お客様のライフタイム・バリューを最大化します。

② グループ事業におけるビジネス・モデルの変革



- 顧客との強力なタッチポイントであるエアライン事業、旅行事業、日常的な購買を中核に、プラットフォーム・ビジネスを具現化し、グループにおける非航空収益を拡大します。
- 10年以上にわたりノウハウを蓄積してきた首都圏を含む地域創生事業について、地域の窓口を明確化し、ANAグループが持つさまざまなリソースを活用することで、地域とANAグループ双方の利益創出を目指します。

5-1. ANAグループの新しいビジネス・モデルへの変革

③ エアライン事業の規模を一時的に小さくすることでコロナのトンネルを抜ける。

- コロナ危機を確実に乗り切るコスト構造に転換するため、需要に合わせてエアライン事業規模とグループ内の路線分担を最適化、機材数の削減など固定費を中心とした更なるコスト削減を実行します。

★ウィズコロナにおけるエアライン事業の規模、拠点・ネットワークの見直し

ANAブランド

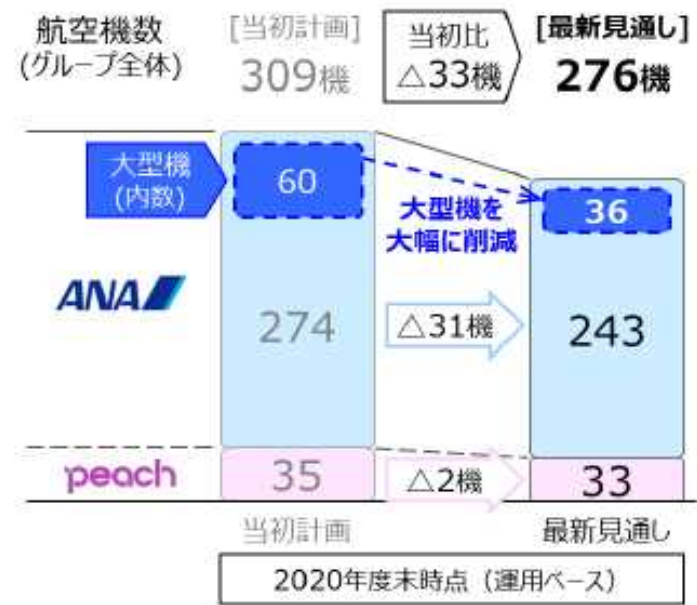
- 【国際線】各国における出入国規制や検疫体制、需要動向等を踏まえ、羽田から運航を回復
- 【国際線】成田も重要な結節点として段階的に運航を再開
- 【国内線】高需要路線(羽田/伊丹)を中心にネットワークを維持、機材の小型化により生産量を適正化

Peach

- 【国際線】需要動向に応じて機動的に運航を再開
- 【国内線】LCCの強みを活かしANAとの路線分担を進めながら、関西・成田を中心に就航路線を拡大。
- 【国内線】12月より中部空港へ進出

★保有機材の整理による固定費の見直し

	当初計画	今回修正	当初比
ANA	導入 +16	→ +13	
	退役 Δ7	→ Δ35	
	計 +9	→ Δ22	Δ31
peach	計 +2	→ ±0	Δ2



【大型機を中心とした機材数の削減】

- ボーイング777型機計22機を含む28機を追加退役。(合計35機退役)
- 2020年度末時点におけるグループ全体の機材数は、当初計画から33機を削減し、連動した整備コストを削減
- 発注済み機材のデリバリー、前払金支払いの先送りによる設備投資額の圧縮

6. 空にも、新しい日常を。

お客様により安心してご搭乗いただくために

ANAグループは、空港やラウンジ、機内等の清潔・衛生的な環境づくりや機内の換気の徹底をお約束します。その対策の一部をご紹介します。



ANAグループは大切なお客様とともに感染予防対策に取り組んでまいります。

機内での対策

■機内の空気を3分ごとに換気

航空機は従来より、上空のきれいな空気を取り込み、約3分で機内の全ての空気を入れ替えています。また、高性能フィルター（HEPAフィルター※3を全機種に搭載）により機内を循環する空気を浄化しています。このため、機内での感染の可能性は低いと言われています。

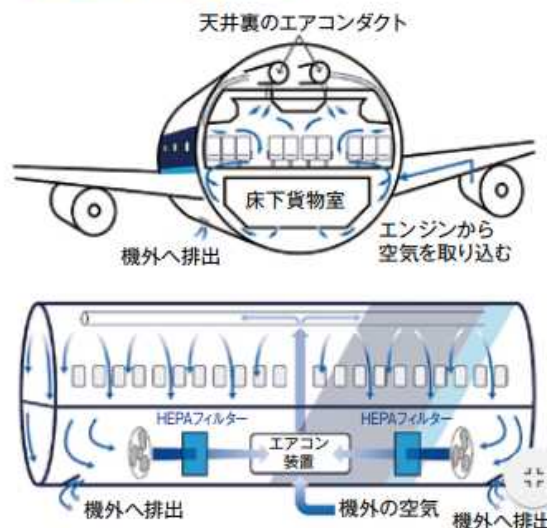
■機内の消毒の徹底※1

国際線は毎便、国内線は毎日の夜間機内清掃時に、テーブル、ひじ掛け、座席テレビ画面やコントローラー等の座席周り、トイレのドアノブ等、お客様の手が触れる部分をアルコール消毒しております。

■客室乗務員のマスク・手袋着用※1

客室乗務員はマスクを着用し、お食事・お飲み物のサービス時には手袋を着用しております。

機内全体の空気循環イメージ



空港での対策

■地上係員のマスク・フェイスシールドの着用等※1

地上係員はマスク、一部業務ではフェイスシールドを着用し、チェックインカウンターにはビニールカーテンを設置しております。

- 常に衛生的で清潔な環境をご提供
- 空港・機内でのマスクの着用
- 機内の定期的な消毒
- 機内の換気を徹底
- ソーシャルディスタンス対応



アルコールを使用して機内消毒を実施



マスクと手袋を着用して乗務



搭乗口での3密緩和

お願い

- ・お客様におかれましても、空港・機内でのマスクの着用をお願いいたします。
- ・インターネットでのご搭乗手続きや空港での自動チェックイン機、自動手荷物預け機等もご活用ください。

7. これからもANAがめざすもの。

With コロナの環境下、ANAがめざすもの

航空需要の「質」「量」の変化並びに新常态におけるお客様のニーズに対応すべく
全ての事業においてプロダクトやサービスを見直し、安全運航を最優先に

**安心と信頼を基礎に世界をつなぐ心の翼で
夢にあふれる未来に貢献します。**

皆様のご搭乗を心よりお待ちしております。