

第6編 コロナ禍における空の旅様式



松永 浩

MATSUNAGA Hiroshi

東京電力ホールディングス㈱
福島本部除染推進室
浜通南地域担当



はじめに

新型コロナウイルスの感染拡大は全国に及んでいます。重症者や病床使用率は高止まりを続け、3回目の緊急事態宣言、まん延防止等重点措置や各自治体独自の宣言が発せられ、緊張感が高まっています。感染率や重症化率の高い異種株などの出現もあり、今後の国民それぞれがどういった行動をとるかにより、結果は予断を許しません。

他方、ついに医療従事者や高齢者へのワクチン接種も始まり、ほんの少しずつではありますが、抗体の産生による集団免疫の形成に向けた、明るい光も見えてきました。ただ、ワクチン接種にはごく少数の副反応があったり、抗体の持続性が未知であったり、ワクチンメーカーごとの効果の差異の有無など、少なからず課題もあるようです。

いずれにせよ、コロナとの戦いは長期戦になることは必至であり、このウイルスといかに付き合っていくか、改めてコロナ禍における生活様式の見直しが求められています。これは旅についても同じことかと思えます。

本稿は空の旅シリーズのフィナーレとして、これからのコロナ禍における空の旅様式について、思うままに筆を進めてみたいと思います。

空港ラウンジの変化

国内外の空港において、航空会社の上級会員や各種クレジットカードホルダーが利用できるラウンジ。本稿でも過去、何度かご紹介してまいりましたが、ここにもコロナ禍の影響が忍び寄っています。

まず、ANA（全日空）は同社ならびにスターアライアンス加盟航空会社の上級会員を対象に国内外にANA LOUNGEを提供しています。このラウンジは従前、これら上級会員がスターアライアンス便に搭乗する際の利用に加え、一部のラウンジでは有償でANA便搭乗者に開放しており、ANAのメインともいえるラウンジであったのですが、4月1日より羽田空港、成



ANA LOUNGE から見た駐機（大阪国際空港）



ANA LOUNGE（東京国際空港）

田空港の国際線の同ラウンジはプライオリティ・パスでも利用が可能になったとのアナウンスがありました。

ここで、プライオリティ・パスについて少々説明をいたします。プライオリティ・パス、略してPPは、一定の条件のもと、空港ラウンジに入室できる権利を有した会員制のパスです。個別に年会費を支払って会員となるほか、各種クレジットカードの特典として付帯するものもあります（こちらが大多数）。入室できるラウンジはいわゆるクレジットカードラウンジが大半であり、航空会社が上級会員のために用意するラウンジは例外を除き入室が認められていませんでした。

航空会社ラウンジへの入室を認めることになった変化は、コロナ禍のもとそもそも航空機の利用者が減少したため、混雑することで知られているANA LOUNGEにも多少の余裕が生じており、PP側から会員1人の入室に対していくらか、というような対価を得ることが目的であるのはほぼ間違いのないと思われます。

これにより、ANA LOUNGEはスターアライアンス加盟航空会社への搭乗がなくてもPP会員であれば入室可能となり、JALなどのワンワールド、デルタなどのスカイチーム搭乗者がANA LOUNGEラウンジでくつろぐ、といった利用方法もできることとなりました。

一方、PPから離脱するラウンジも出現し始めました。Plaza Premium ラウンジは7月より、PPでの利用ができなくなるとの公表を行いました。このPlaza Premiumは世界の有料ラウンジの先駆けといえる存在で、PPでの利用可能ラウンジ数も130程度を数える、世界最大の空港ラウンジ会社です。

おそらく、PPサイドの安価な入室レートでは経営上のうまみがないとの判断があったと推察されま

す。PPは入室可能な全ラウンジの約10%がPlaza Premium ラウンジであるため、これを補うラウンジの開拓に躍起になっているようで、前述のANA LOUNGEのPP会員への開放は、この流れに沿ったPP側の理由もあったものと思われます。

コロナ禍での航空機、空港利用に大きな変化が生じる中、これらを取り巻くビジネスモデルの再編も余儀なくされており、我々ユーザーへの影響も少なからず生じます。今後も注意深くウォッチしていく必要がありそうです。

優先搭乗の変化

私自身、コロナ禍のもと国際線に搭乗する機会はほぼ皆無となったため、この項目では国内線で、私が実際に経験したことについてお話をさせていただきます。

さて、上級会員に期待するメリットで、ラウンジ利用の次にあげられることも多い優先搭乗。この優先搭乗も、コロナ禍で変化が見られています。しかしながら、こちらは航空会社による感染拡大防止の考え方に幾ばくかの違いが現れています。

まず、JAL（日本航空）では、従前とほぼ同様の優先搭乗を行っています。とりわけ、上級会員が多い東京－大阪路線などでは、

カテゴリ1：JMBダイヤモンド会員、JGCプレミアム会員、ワンワールドエメラルド会員、国内線ファーストクラス搭乗者

カテゴリ2：JMBサファイア会員、JGC会員、ワンワールドサファイア会員

カテゴリ3：それ以外

と、このようにあくまで会員種別を優先するスタイルです。

ご参考までに、東京－大阪路線の搭乗者はカテゴリ1の比率が極めて高く、カテゴリ1の搭乗待ち行列が一番長くなることが常態化しているようです。首都圏と関西エリアを結ぶルートは日本のビジネスの大動脈であり、もともと多数の移動者がいることに加えて、新幹線乗車では得られない、多頻度顧客の優遇を目的にした航空機利用者が想像以上に多いことが、このような状況に現れていると思われます。

一方、ANA（全日空）では会員種別はいっさい考慮せず、機内の着席位置でグループを形成します。



大阪国際空港 JAL 搭乗待合室の長い搭乗待ち行列

- グループ1：後方窓側席
- グループ2：後方中央席
- グループ3：後方通路席
- グループ4：前方窓側席
- グループ5：前方中央席
- グループ6：前方通路席

したがって、AMCダイヤモンド会員などの最上級会員であっても、かなり後の搭乗になることもしばしば（というより、ダイヤモンド会員は前方通路席の指定がほとんど）ですが、さすがはフリークエント・フライヤー、機内での荷物室の確保など、搭乗してからの素早く機敏な行動は目を見張るものがあります…。

いずれの方法が感染拡大防止に効果的なのかはよく分かりません。しかしながら、経験的にANAは定期運航便をかなり減便・欠航し、実際に運航される便に旅客が集中することがよく見られる反面、JALは比較的削減数が少なく、空席が多いまま運行していることもしばしばあるようで、こういった機内の密の状態が影響しているのかも知れません。

そのほか、降機順（前方席から順番に）やブランケットの貸出中止などは、両者とも共通事項となっていますが、機内誌はANAでは客室乗務員へのオーダー制、JALでは座席前のラックに備えるなど、エアラインによって差異のある部分も見られます。

欠航時の扱い

コロナ禍では国内線も例外なく、搭乗者の大幅な減が発生しています。そのため、各エアラインは過去の実績や予約状況を鑑みて減便を行っており、とりわけ搭乗者の少ない地方路線などは路線そのものがクロー



大阪国際空港 ANA 搭乗口
向かって左がプレミアムメンバー用（係員の誘導なし）

ズされることもしばしば生じます。

ANAの例では、おおよそ1か月程度前から予約状況などをもとに欠航便候補を割り出し、ウェブなどの予約画面で「予約受付見合わせ中」の表示を掲出して、さらなる予約を絞ります。その便は、さらに1週間程度の後にかかなりの確率で正式な「欠航」となり、これによりすでに予約をしている搭乗予定者はキャンセルや別便への振り替えを行う必要が生じます。

別便への振り替えは、変更前後で同エアライン、同路線が原則となりますが、地方路線などのもともと便数の少ない路線では同路線間の振り替えが困難な場合も多く、他路線への振り替えが認められることも多いようです。

他路線への振り替えにあたっては、すでに予約した航空券を無償で払い戻し、その時点で販売している航空券を新たに購入する方法と、予約した航空券を払い戻さず、予約センターや搭乗カウンターの裁量で他路線の搭乗を代替として手当する方法などがあるようです。

私の経験では、すでに予約・支払いをしていた福島



欠航表示が目立つボード 東京国際空港（羽田空港）

ー大阪便が欠航となり、時間の制約から同路線の使用が困難となったため、航空券を払い戻して仙台ー大阪便を新規に購入しました（仙台ー大阪便の方が安価）。その後、さらにその仙台ー大阪便が欠航となったため、最終的に東京ー大阪に同料金のまま振り替えました（どちらも料金はほぼ変わらず）。このように、たび重なる欠航が生じる場合もあり、不安定なところはありますが、料金についてはユーザー側が不利益を被ることのないよう、配慮しているところもあります。

航空券は予約クラスごとに使用に制限があり、料金が高い航空券の方が変更、キャンセルなどがフレキシブルにでき、自由度が高いのが一般的です。しかしながら、コロナ禍では安価な航空券でも特例的に変更や無償キャンセルを認めることも多く、マイレージ修行などを考慮しなければ、予約クラスが上位である、いわゆる高価な航空券を購入するニーズは決して高くないといえます。

※航空券の変更やキャンセル等の詳細は各社のアナウンスをご確認ください。

マイレージ等の有効期間の延長

各エアラインのマイレージ制度を活用して貯めたマイルはさまざまな用途があるものの、特典航空券に交換して使用するケースが多いのではないのでしょうか。

しかしながら、コロナ禍では移動すること自体のハードルがかなり高くなっているため、特典航空券に交換することを選択しづらい場面も生じています。

国内のエアラインのマイレージでは、一般的にマイルの有効期限があるため、これを長期間放置していると失効し無価値となってしまいます。このため、各エアラインでは一時的にマイルの有効期限を延長する場合があります。ただし、各エアラインにとってマイルは負債、その有効期限の延長はかなりシビアかつ詳細に設定されます。

おおよその期間を区切り、設定した期間内に積算されたマイルを半年から1年程度延長するケースや、マイルからeJALポイントやスカイコインといった電子マネーに交換のうえ延長するパターンなど、いくつかの方法がすでに実施されています。また、事前に申込みが必要なもの、申し込みがなくても自動で延長されるものなど、手続きもさまざまです。



快適な空の旅を求めて（ANAとJAL機）

有効期限内にマイルを使用するのが困難で、延長を希望する場合は、ぜひとも内容をご確認のうえ不利益が生じないように、ご注意ください。

また、同様に株主優待券の使用機会も少なくなっているため、これらの期間延長もアナウンスされています。特例措置によって株主優待券の延長が認められているため、株主優待券の券面に記載された有効期限と実際の使用期限が異なるケースもあり、注意が必要です。

株主優待券は株主でなくても使用できるため、ネットオークションや金券ショップなどを経由して手配するルートもあります。しかしながら、このコロナ禍、航空機利用のニーズが減っていることもあり、株主優待券の相場は従前と比較すると相当値崩れしています。ネットオークションや金券ショップなどへ流通総量が増加していることも含め、株主優待券をめぐる状況にもご注意いただければと思います。

さいごに

さて、知って得するシリーズ「空の旅」として、長らくお付き合いいただき、どうもありがとうございました。連載当初はこのようなコロナ禍となることは想像もできず、海外への旅の紀行文を交えながら、各エアラインやマイレージについてご紹介していくつもりでした。状況の変化により意図していたとおりとならず、お読みづらいところも少なからずあったのではないかと危惧しております。

さいごに、第1編から第6編までの知って得するトピックを振り返りたいと思います。

【第1編】

マイレージサービスの概要（非開削技術 No.111 2020 Apr.）

マイレージサービスの概要，マイラーや上級会員資格，マイル修行，航空連合の解説

【第2編】

日系エアライン（その1）（非開削技術 No.112 2020 Jul.）

日本航空，全日空の概要とイメージ比較

【第3編】

日系エアライン（その2）（非開削技術 No.113 2020 Oct.）

日本航空，全日空のマイレージサービス，マイル修行と攻略方法，筆者の修行談

【第4編】

上級会員資格とともに（非開削技術 No.114 2020 Jan.）

上級会員資格の投資効果，ラウンジの紹介，上級会員資格の活用

【第5編】

空から陸へ ～現代の旅模様～（非開削技術 No.115 2021 Apr.）

鉄道旅の昨今，フリーきっぷの活用と体験談，船旅と弾丸フェリー

【第6編】

コロナ禍における空の旅様式（非開削技術 No.116 2021 Jul.）

ラウンジや優先搭乗の変化，欠航時の扱い，マイレージ等の有効期間の延長

もし，ご興味がおありでしたら，バックナンバーをお読みいただければ幸甚です。

このような機会を与えていただいたJSTTスタッフのみなさま，LSプランニングのスタッフのみなさまに改めて謝意をお伝えしつつ，筆を置きたいと思います。重ねて，ありがとうございました。

非開削技術 広告掲載のご案内

本誌「非開削技術」への広告掲載をご希望の方は非開削技術編集室またはJSTT事務局までお問い合わせください。

発行年4回：4月・7月・10月・1月の1日発行
広告サイズ： 1頁＝縦255mm×横175mm
1/2頁＝縦120mm×横175mm

広告のお申し込み・お問合せ

非開削技術 編集室
(株)LSプランニング Tel 03-5621-7850 Fax 03-5621-7851

■ 非開削技術 広告掲載料金

掲載場所	サイズ	刷色	掲載料金
表1	1頁	カラー	220,000円
表2			308,000円
表3			275,000円
表4			352,000円
後付	1/2頁	モノクロ	49,500円
	1頁		77,000円

※広告掲載料金は1掲載当たりの金額です。（消費税込）

発行
(一社)日本非開削技術協会 Tel 03-5639-9970 Fax 03-5639-9975