

## 第10話 快適な機内で疲れ知らず

今日の搭乗機A320はJetstar Asiaが就航した年の翌年、2005年に納入されたベテランだ。既に5年以上使用されている機体ではあるが、キャビンはとても綺麗に整備されているという印象をもった。

乗客は恐らく私を除いて全員が台湾人とマレー系の人たちのようだ。搭乗率は6割程度で私の横の2席も空席のままドアが閉められた。

7時11分、駐機場からプッシュバックで出発だ。機が動き出してすぐにエンジンが始動開始された。やや長い距離を移動した後、7時38分雨のSINから最初の目的地である台北に向けて離陸した。

8時丁度にベルトサインが消されると、早速CAがカートに飲み物と食事を載せて販売が始まった。一方で、早速居眠りに入る旅客も多い。AirAsia Xの時にも見た情景であるが、LCCに乗り慣れている人たちなのか、余計なことに出費をしないという極めて合理的な考えの人にとって、LCCは最適な移動手段なのだろう。

何でも経験する目的の私は座席ポケットのメニューで品定めだ。どこかの雑誌の体験記に「チキンカレーとターメリックライス」が美味しかったとの記述を思い出した。メニューを開くと確かに同じメニューがあった。CAがオーダーを聞きにきたので、「チキンカレーとターメリックライスが美味しいと聞いたけど？」とたずねると、日本人CAのMs.Hayashiが「私のお勧めは海南(Hainan)チキンライスです。カレーはレトルトですけど、これは調理した物を温めていますので、美味しくてお勧めです。」そう言われてはNoと言えない日本人にならざるを得ない。食事にS\$5(約330円)を追加すると、好きな飲み物とデザートメニューから1点を選んで購入できるとメニューにあった。どこかのファミリーレストランと同じようなセットでお得なメニューだ。ものはついでなので、私もメインの「海南チキンライス」にミネラルウォーター、それに「銀杏と大麦のデザート」をオーダーした。料金はS\$15(約980円)だった。



飲食のメニュー、タイトルは「JetCafe」



メニューの種類は多いが、  
食器には入ってサービスされない



CA さんお勧めの海南チキンライス  
美味しかったです



これが「银杏と大麦のデザート」  
タピオカ入り杏仁豆腐に似た味

メニューのバリエーションは多い。食事類はデザートを含めて 17 種類で、食事の価格は S\$8 前後だ。飲み物類もソフトドリンク(14 種類)、ビール、ワイン、ジン、ウオッカが S\$3~6 シンガポールドルで購入できる。日本人の私がメニューの中で目を留めてしまったのが、UCC のブルーマウンテンと Sumiyaki プレミアムコーヒーまで用意されていて、メニューの裏表紙に同商品の広告まで掲載されていた。後で調べたところ UCC は 1984 年にシンガポールに進出していて、馴染みのあるブランドなのだろう。続いて機内販売が始まったが、殆ど購入する人は見かけなかった。

機内サービスが終了したところで、客室の総括を執る CSM(Cabin Service Manager)の Aung 氏に話を聞いてみた。今日の便の操縦室には Heng 機長と Zoran 機長のいわゆるダブルキャプテン。客室は総勢 5 名(前方担当 2 名、後方担当 3 名)で日本人 CA は 3 名が乗務(通常は 2 名)しているとのこと。勤務は関西空港まで一緒だ。

最初に搭乗した時から気が付いていたのだが、機内中央部にある非常口座席(12 列と 13 列)の 12 席には誰も座っていなかった。機内が静かになったところで、前方座席の乗客がゆっくり寝ようとも思ったのか、その空席に移動してきた。… 誰でも空いている席でくつろごうとするだろう。しかし Jetstar Asia のこの席はちょっと特別なのだ。同社では機内の足元が通常の座席より広い席が設定されていて、それらの席を利用するには追加料金が必要なシステムになっている。具体的には機内最前列 1 列と非常口座席の計 18 席のシートピッチを通常 30 インチを 38 インチに広げて「Extra Leg Room Seat」と称して、この路線では追加料金 S\$30 で利用できる。また、シートピッチは 30 インチではあるが、前方 2~4 列の 18 席を「Up Front Seat」と称して、到着して最初に降りれるメリットを S\$10 の料金で販売している。

この便では追加料金を支払って非常口付近の席を予約していた旅客はいなかったため、空席になっていた訳だ。その空席に移動しようとした人には、CA の Aung 氏が懇切丁寧に説明をしたようで、元の席に戻っていった。



非常口付近の「Extra Leg Room Seat」

一目瞭然、足元が広い

## 地上滞在時間は本当に短い

さて、機は順調に飛行をして台北国際空港に着陸し、11時59分駐機場に入った。ここまでの飛行時間は4時間48分だった。持ち物は全て持って降機してターミナルビルに入ると男性のスタッフが「TRANSIT」と書いたカードを持って立っている。このまま関西空港まで乗るのは私だけのようで、このカードを受け取って教わったように一旦到着旅客と同じ通路を行くと、乗継客専用の保安検査場がある。ここで検査を受けて今降りたばかりの搭乗ゲートに戻ることになる。途中にある免税店で買い物でもしようかと思ったが念のため搭乗ゲートに直行した。時刻は12時20分、到着してから20分で既に搭乗が始まっているではないか。



この TRANSIT CARD をもらって保安検査を受け直す

そのまま列の後ろについて再搭乗した。座席は同じ14Dで変わらない。

12時43分、台北到着が定刻より9分遅れたが、出発は定刻の12時40分を3分遅れに短縮しての出発だ。

昔、北回りヨーロッパ便は全便が給油のため、アラスカのアンカレッジに寄港していた。当時は一旦降機して免税店で買い物や、うどんを食べたりして時間を過ごしたものだが、ここではとても許されないことであった。

台北から関西空港までは前の区間より乗客数は多く、ざっと見た所で搭乗率は75%程度になっている。旅客の大半は台湾人の若者たちで占められているようだ。

機内サービスは飲み物と食事の販売に次いで、機内販売という台北までの内容と同じである。唯一この区間になって変わったのは、機内アナウンスに日本語が追加されたことだ。英語、中国語、日本語の順番でやるようになった。

私は朝が早かったので、この区間では何もサービスを受けずに、しばしの間寝ることにした。

偏西風に乗った機は出発から 2 時間 20 分ほどで関西空港に着陸し、定刻より 10 分早い日本時間 16 時 9 分にターミナルビル北側の駐機場に到着した。飛行時間 2 時間 26 分、シンガポールを出てからの所要時間は 7 時間 58 分の旅だった。

この後は約 3 時間の待ち時間で羽田空港に戻り、出発時に預けてあったセーターとコートをピックアップして帰路についた。

(続く)