台湾旅行：LCC Peach搭乗記

中家 美穂（ANA総合研究所客員研究員）

目　次

はじめに 73
1. 大阪国際空港への思い 73
2. Peach予約 75
3. Peachボーディングまで 75
4. Peachインフライトサービス 77
5. 台湾初上陸 77
6. Peach復路便 80
おわりに 81

はじめに

今春（2017年）より大学1年生の講義を担当することになり、講義の流れの中でクラスの8割以上の学生が「高校の卒業旅行にディズニーランドに行った」という現実を知り驚いた。ディズニーマジックにかかっている長女も同様に卒業旅行でディズニーリゾートに出かけたが、「ここは地元関西のUSJ?」と錯覚するくらい、同窓生にディズニーランド・シーのあちらこちらで遭遇したようだ。ここまで聞くとディズニーリゾートのリピーター率の高さに脱帽である。

パスポートの価格は高額なので夜行バスで移動し交通費を抑えたり、パッケージツアーの場合は徹底的に安いツアーを探すのだそうだ。実際、長女もランド・シーの2Day passがつく、ANA便利用のパートナーホテル2泊3日で3万円代という春休みの割にはリーズナブルなツアーを友人4人で見つけてきた。4人部屋ということが価格を抑えられる利点なのだと思うが、「海外旅行!」の話題も出ていただけに、親としてはホッと胸を撫で下ろしたことを学生の話を聞きながら思い出した。

大学進学のための入学金や授業料の支払い、新居の準備など何かと出費の多い春に卒業旅行ともなれば、「なるべく安く、でも春にはそれぞれ旅立つ仲良し組で存分に楽しみ、かけがえのない思い出を作って欲しい」と願う親心は私も同じである。前期も後半に差し掛かった頃、「アルバイトで貯めたお金で夏休みは友人と旅行をする!」という学生が多数おり、旅行形態を尋ねてみたところ……

学生A：「ANA便に乗り（講義で紹介した）エピソードに触れてみたいけど、高いからANA便を利用する時は両親と一緒の時で、友人との旅行はLCCから探す」との返答。

学生B：「LCCは今までよく利用しているし、これからもまずはLCCから検索すると思う」とのことであった。

私：「LCCは関西空港からしか飛んでないしなあ～」と独り呟いた。

1. 大阪国際空港への思い

伊丹空港が自宅から近くて利便性が格段によいので、国際線を利用する時も関西空港からの発

着便の利用はどちらかというと避けてきた傾向がある。弁護士の橋下徹氏が大阪府知事だった頃、伊丹空港廃港論を積極的に唱えており、「近い将来、本当に廃港になってしまうかもしれない」と一抹の不安がよぎった。国際線が就航していた大阪国際空港時代に、ゼミ旅行やホームステイから帰着後降り立ったのも、ANA の CA として最初に配属されベースとなったのも大阪国際空港だった。

新入の時、訓練でしんどかった時や、OJT 中に初めてお茶こぼしをして心が折れそうになった時など、32 エンドの滑走路間近の千里川土手に、よく同期と集合したものだ。21 時門限の着陸ラッシュの時間帯に、両手を目いっぱい伸ばすと機体の胴体に触れるのではないかと錯覚するくらいの距離まで近づくので、同期皆でキャーキャー大騒ぎしていた。当時としては大柄な女子の集団が万歳の恰好をして騒いでいるわけで、デートスポットにもなっていたことを思えばカップルにははなはだ迷惑な話だ。

女子独特のいわゆる黄色い声が機体の轟音にかき消され、ランディング後はゆらゆら揺れて見える滑走路の幻想的な光景に私たち同期一同は魅せられ静かにスポットインを見守る。特に新入訓練機材であった B747 と L-1011 トライスターの 2 機種へは格別な思いがあり、見届けるとなぜか心洗われ、「明日からまた皆で頑張ろう!」と決意を新たにするのである。

そういう意味でもやはり私にとっては人一倍思い入れの強い空港が大阪国際空港であった。

写真1　千里川土手から見た旅客機

2. Peach 予約

前述の学生とのやり取りをきっかけに、関西空港からの路線を拡大しているPeach（ピーチ）航空のホームページを検索してみることにした。価格帯が様々で制約もあるが、うまく組み合わせれば自分のニーズに合わせたアレンジができる仕組みになっている。日帰りだと受託手荷物もなく、「空飛ぶ電車」と言われる価格に納得でき、泉南在住の友人はソウルも日帰り圏内だと話していた。

関空近郊在住だと公共交通機関との接続を気にすることなく早朝便や夜間便のフライトに合わせてマイカーで往復でき、年会費無料のKIXカードを持っていれば駐車場代が25%OFFになり、フライトポイントも貯まる利点がある。ポイントに応じてターミナル内のラウンジが利用できたり、駐車料金が24時間無料、ラピートやリムジンバスの割引、関空施設優待やANA、JALのマイルへの交換もできる。KIXだけでなくKIX-ITMカードにリニュアルしてからは伊丹空港でも使えるというので私も昨年（2016年）作成した。

次女が語学研修で不在だった期間の中で長女と私の夏休みを調整し、ピーチ便を利用して台湾3泊4日の旅を計画することになった。長女は小学生の頃に、『千と千尋の神隠し』のビデオを擦り切れるくらいに観た。モデルとなった「道後温泉本館」は帰省先で熟知しているので、一度「台湾の九份」を訪れてみたかったようである。

九份には千と千尋の神隠しに登場する「湯婆婆の部屋」をイメージするために宮崎駿監督が通いつめ、何時間も構想を練っていた「阿妹茶樓」という茶房がある。

LCCも台湾も2人ともデビューなので、ステイタイムの長い初便と最終便の予約を取ることにした。10kgまでの受託手荷物が1個無料、プレジャーシートやスタンダードシートが無料、フライト変更手数料が無料という特典が私たちのニーズに合致したので、ハッピーピーチプラスという運賃タイプを選択した。私の予約直後に名称変更があったようで、現在はシンプルピーチ（旧ハッピーピーチ）、バリューピーチ（旧ハッピーピーチプラス）、プライムピーチ（新設定）という3種類の運賃タイプの設定になっている。運賃設定は「関空⇔台北ZONE4」で受託手荷物が1個無料、往路便は7BCプレジャーシートが無料、施設使用料等を合算して1人あたり21,880円。復路便は同じくZONE4で受託手荷物が1個無料、30BCスタンダードシート無料、施設使用料等を合算して13,850円。往復で35,730円。

30BCはスタンダードシートだが、「最後列で気遣いなくリクライニングができる」という口コミを読み、急いで降機する必要もないのと後方CAの動きを観察したかったので迷わず選択。

ハッピーピーチプラス運賃を選択しているので最安値とはいかないが、お盆休み前半に帰着する日程でステイタイムの長さなどトータルで考えると無難な選択ではないかと自負している。一人旅ならもっと安くアレンジできる。

3. Peach ボーディングまで

北摂から公共交通機関を利用してのアクセスは第2ターミナルへの移動もあり、ややタイトになるのでマイカーで向かった。リムジンバスだと伊丹空港から関空まで約70分のところ、早朝で高速も空いており、マイカーでは60分で到着した。予約専用ゾーンの駐車場は第1ターミナルにあるため、そこからPeach、春秋航空専用の第2ターミナルへは無料シャトルバスで移動した。（所要時間7～9分）

第2ターミナルに到着すると、台北便と香港便が重なっていたのでレーンにはたくさんの人が並んでいた。外枠が段ボール素材の端末でチェックインを済ませ、受託手荷物を2人で1個預けた。半年前に開港した国際線専用のLCCターミナルはショップが少なくガランとしており、なぜか壁際にはGACHA（いわゆるガチャガチャ）の自動

販売機が不自然なくらいたくさん並んでいた。出国審査場の入口は1ヵ所だったが空いており、あっという間にゲートエリアに到着。待合の椅子付近には、ここにもGACHAの自動販売機が列を成して鎮座していた。

軽く朝食をすませ、いよいよボーディング開始。通常の優先搭乗に続き、窓側旅客とそのお連れ様、最後に全ての旅客という順に口頭でご案内していた。

持ち込み手荷物は2個まで、重さは計10ｋｇまで、3辺の合計が115cm以内なので、3個以上持ち込もうとした旅客には2個を厳守するよう係員が声掛けをしており、ゲートエリアで最後の買い物をし個数が増えた外国人旅客はお連れ様同士でバタバタと手荷物をゲート付近で取りまとめていた。やや勾配のある倉庫のような建物の中をどんどん歩き進む途中、ロッカーのような物入れがあり、不釣り合いな大きな南京錠のようなものでしっかり施錠されていた。金塊を身体に巻き付け入国しようとして逮捕された主婦のニュースをふと思い出し、簡易な建物ではあるがここはれっきとした制限エリアなのだということを再認識した。車椅子や自力歩行が可能であっても、高齢者などにはシップサイドにたどり着くまでやや距離があるように感じた。

関西エアポートサービスのダイバーシティ事業部が、ピーチのハンドリングを担っていると学生の企業見学アテンドの際には聞いていたが、チェックインカウンターにいたスタッフがゲートエリアに走り、シップサイド直前でも最後のパスポートチェックを行っており、マルチな働き方の現場を一連の流れとして初めて間近で見ることができた。足先に鉄板が入った安全靴を履き、ポロシャツにチノパンと動きやすい制服で皆が走り回っている様子は、FSCの旅客ハンドリングスタッフとは雰囲気が全く違い新鮮であった。

夏休み期間ということもあり、ランプから徒歩でシップに乗り込むまでに写真撮影をしている旅客が多数。タラップを上り通路を挟んで3席－3席のA320-200のシップに乗り込んだ。

写真2　オープンスポットのPeach

4. Peach インフライトサービス

シートピッチはさほど狭いとは感じなかったが、前の旅客が動くと前の座席が揺れテーブルもガタガタするのが少し気になった。非常用設備案内のデモンストレーションは固い表情のまま実施され、安全性チェックも個々に時間をかけてしっかり声掛けをしていたのが印象的であった。

インフライトサービスとしては書類、免税品、ドリンク類のアナウンスが前半と後半の計 2 回入り、担当 CA がキャビンを回る。タンクトップ、素足にサンダルといういでたちの搭乗旅客の年齢層は若く、離陸後しばらくするとエアコンが効き OHC を開けて衣類を取り出したり寒そうにしている旅客が目立ったが、毛布のサービスはもちろんない。旅行の際は薄手の物で調節する習慣が身についているので、私たちはカーディガンを羽織ったり、ストールをひざ掛けに使ったりしながら凌いだ。動いている CA は暑くても、じっと座っている旅客にとっては寒いので、機内温度調整の難しさは現役の時によく理解しているつもりだ。大学の講義でもジャケットを羽織り熱弁していると暑く感じるが、薄着の学生（特に女子大で）は寒そうにしているので、頻繁に教室環境の声掛けをしなければならないことを改めて痛感した。

オーディオ設備もないため、スマホやタブレットにあらかじめ取り込んである動画を観たり音楽を聴いて寛いでいる旅客が機内には多かった。

往路便は出国エリアで朝食をすませている旅客が多く、上空では免税品もドリンクもほとんど旅客からのリクエストはないようであった。私たちも到着後の小龍包を楽しみにしていたので、後ろ髪ひかれながらもメニューを眺めるだけにとどめた。

9 月から仙台～札幌線と台北線が就航する記念に、仙台牛の牛タン 100% のハンバーグ 1,000 円、仙台風マーボー焼きそば 900 円、ずんだあんぱん 300 円など仙台に由来したメニューが並んでおり、事前予約も可能とのこと。空飛ぶ電車とはいえ、仙台～札幌が 4,290 円、仙台～台北が7,580円という価格にも驚きだ。定番メニューとして、たこ昌のたこ焼き 750 円、千房の豚玉 800 円、リゾットやにゅうめん 500 円、スープパスタやどん兵衛 400 円、エッグサラダロールと HC またはルピシア紅茶のピーチメルバがセットになったクイックコンボ 500 円。単品でオーダーするより 100 円お得な軽食セットである。ソフトドリンク 200 円、みかんジュースやゼリー飲料 300 円、アルコール飲料 400 ～ 700 円（おつまみ付）、スナック菓子 150 ～ 200 円。焼き肉たむらの肉入りカレーパン 450 円やピーチシャーベット 400 円も人気メニューのようだ。

サービス終了後、着陸 30 分位前に「インターバル中の機内清掃をスムーズにするため」の協力依頼のアナウンスを入れながら、ゴミ回収用のカートを前方から 1 往復していたのが印象的であった。その後、着陸前の安全性チェックのタイミングで、R1 CA が隣席窓側の旅客に無言で葉書サイズの何かを渡したので興味津々でちらっと見てみると、「Happy Birth Day」という文字が見えた。シールの裏にお誕生日のメッセージを書いたサプライズだったのだろうが、何とも味気ない渡し方でこれには少し興ざめしてしまった。無言で突然差し出されたので、年配のビジネスマンは驚いた表情で受け取った後、まじまじと見つめて黙って手帳に挟みこんだ。せっかくのサプライズカードなのに…。当該旅客へのホスピタリティは感じられず、残念ながら周囲へホスピタリティが連鎖することもなかった。いてもたってもいられず、思わず「おめでとうございます！」と私から声をかけてしまったほどだ。

5. 台湾初上陸

台北桃園国際空港に到着し、入国審査をすませた後は、開通したばかりの桃園機場 MRT 乗り場に向かった。桃園国際空港と台北車站を最速

写真3　思慕昔のかき氷

写真4　小籠包

写真5　台北101

写真6　龍山寺

35 分（快速）で結ぶので、従来のようなバス渋滞がなく快適で、今後は台北車站での飛行機のチェックインや荷物の預け入れも可能になるようである。

台北車站から徒歩ですぐのホテルでチェックインの手続きをすませ、MRT で東門駅へ向かった。小龍包で有名な「鼎泰豊」でランチを堪能した後は、「永康街」を散策しながら外気温 38 度の暑さを「思慕昔」のマンゴ―アイスでクールダウン。日暮れ近くにはオープントップバスに乗車して市の中心部を巡り、夜景にひときわ映える街のシンボルである「台北 101」に向かいショッピングを楽しんだ。

2 日目は台湾屈指のパワースポットである「龍山寺」を参拝した後、台北の原宿と言われる西門町に向かった。日本統治時代は市場として、戦後は劇場として利用され、現在は三級古跡市場建築物に指定された「西門紅樓」を探索し、午後からは待望の九份に向けて出発。九份では多くの観光客が狭い階段を行き交い、途中立ち止まりつつ思い思いにノスタルジックな気分を味わっていた。

「湯婆婆の部屋」のモデルとなった「阿妹茶樓」で汗だくになりながらも熱々のお茶とお茶菓子をいただきながら日暮れを待つことにした。赤い提灯にぽつぽつと明かりが灯り、昼間とはまた違う幻想的な光景は郷愁を誘うものがあった。

後ろ髪引かれつつ九份をあとにして、帰りは夜市で有名な士林市場へ向かった。

士林市場ではB級グルメや雑貨の屋台がずらりと並び、ローカルの熱気を肌で感じることができた。現地の方の温かさに触れ、最敬礼に近いていねいな日本式のお辞儀や日本語を話せる人の多さに長女は驚いた様子で、自分自身の語学力のなさを痛感していた。

写真7　阿妹茶樓

写真8　九份

写真9　夜市　士林市場

写真10　魯肉飯

写真11　豆乳スープの朝食

写真12　台北MRT

3日目は、50年以上の老舗で、建物の外まで列ができる豆乳スープの人気店で朝食をいただいた後は、MRTとバスを乗り継ぎ国立故宮博物院へ向かった。台北市内を網の目のように縦横に走るMRTは20～65元で散策には欠かせない。大きく5路線に分けられ赤、青、緑、オレンジ、茶褐色の色別表示なので観光客にもわかりやすく、地下街でも乗り場まで迷うことはない。それと比べると大阪の地下街での表記は地元に住んでいてもわかりづらい。インバウンド効果により地下街でたくさんの外国人観光客が道を尋ねている光景をよく見かけるが、駅員の様子を見ていてもホスピタリティどころか英語、中国語、韓国語など語学力の課題が残る。2025年の大阪万博誘致に向けて、大阪府知事が「ホスピタリティ溢れた大阪人の良さを伝えたい」とPRしていたので、大阪市営地下鉄の民営化が実現し対応が改善されることを期待したい。

台北のMRT車内ではFree Wi-Fiが使用できる。日本だと、リュックを背負った人がドアサイドの通路に立つと奥に詰めるのも困難であるが、台北MRTの車幅はかなりワイドだと感じた。滞在中、日本のような寿司詰め状態になることは通勤ラッシュの時間帯もなかった。路線数が100以上あり、安くて市民の足になっているバスやバイクを通勤に使う人が多いことも一因なのかもしれない。

地下鉄車内の座席はペパーミントグリーンに統一されており、博愛席（優先席）はネイビーの座席なので一目でわかるようになっている。地元の人は乗車前もホームで整然と整列し、車内ではたとえ満員でも博愛席にどっかり座るというようなことはなく、マナーの良さに感心した。ガヤガヤと乗り込んで一目散に博愛席に座るのは残念ながら異国の観光客であった。

故宮博物院行きのバス乗り場に並んでいた際は、はじき飛ばす勢いでどこからともなく一行が現れ、あっという間に満車になってしまい乗るはずだったバスを見送った。次便を待ってやっとの思いで乗り込んだ車内で博愛席を占領しているのも、故宮博物院を代表する至宝である「翠玉白菜」の最前列でショーケースを触りながら何やら大声で話しているのも残念ながら……。

「翠玉白菜」は想像していたよりはるかに小さく少し拍子抜けしたが、歴代皇帝が受け継いできた無数のコレクションは圧巻で世界四大博物館のひとつに挙げられるほどである。

午後は中山駅近くの「金品茶樓」で遅めの小龍包ランチを楽しんだ後、良質な茶葉選びをしながら台湾茶の世界に浸った。

最終日は東区と呼ばれる最先端のエリアを散策し、日本にも進出している「アイスモンスター」では、日本よりはるかに割安のマンゴーアイスを完食。長女も台北最後のグルメやショッピングを堪能したようである。

6. Peach復路便

復路のPeach便は18時30分発と余裕があったので、出発までの半日を有意義に過ごせ、桃園国際空港へのMRTも快速でスムーズに到着した。カウンターでは30分早い沖縄行きのチェックインを先に行っており、早く到着した関西行きの旅客が間違って沖縄行きのレーンに並んでいたのか、途中ぼやきながら関西行きの列にぞろぞろと移動してきた。夏休み期間中の乗り慣れない旅客の多い時期は、表示や案内をわかりやすくした方がよいのかもしれない。

Peachはスルーチェックインやスルーバゲージサービスは行っていないので、乗り継ぎがある場合は時間的な余裕がさらに必要であり、旅客自身の能力もある程度必要になってくる。

搭乗口付近に向かう途中の自動販売機ではペットボトルタイプのミネラルウォーターが全て完売で、飲み口の蓋が閉められない缶の飲み物ばかりが残っていた。出国エリア内の自動販売機数台を見たが、どこも同じ状況であった。機内に持ち込みやすいペットボトルタイプのドリンク

写真13　国立故宮博物院

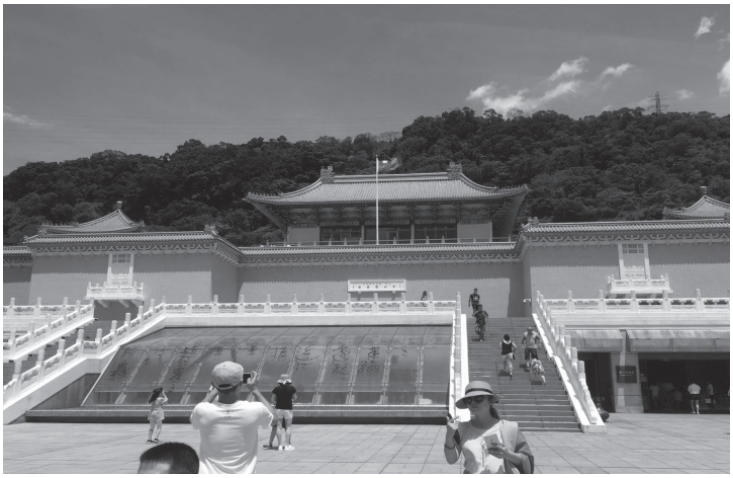

写真14　翠玉白菜

写真15　茶藝館でひとやすみ

のニーズが高いのでこまめに補充したり、種類を少なくして売り切れにならないよう調整する等といった日本では当たり前のマーケティングは、どうやらされていないように感じた。

復路便は最後列の通路側で、躊躇なくリクライニングができ、化粧室も空いてる時間帯にサッと使用することができた。後方 CA の動きに注目したが、男性 CA が 1 名乗務しており物腰が柔らかくていねいな応対で新鮮であった。焼肉たむらの肉入りカレーパン、ずんだあんぱん、ピーチシャーベットをオーダーしたところ、ピーチシャーベットは完売とのこと。復路便は夕食時間帯ということもあり、カップヌードルやスナック菓子などカートがなかなか進まないくらい、リクエストが盛況であった。「今日はほんまおおきに!」という着陸後のアナウンスとともに関空の第 2 ターミナルに到着。手荷物もすぐにピックでき、入国審査も混み合うことなく万事スムーズであった。予約専用ゾーンのある第 1 ターミナルにシャトルバスで戻った際には、23 時をすぎていたにも関わらず、駐車スペースはどのゾーンも満車表示。公共交通手段を心配することなくマイカーで自宅に無事到着し長女と 2 人の女子旅が終わった。

おわりに

CA の仕事にようやく慣れた頃に同期 4 人、アメリカ経由でメキシコに向かう際、シャトル便のような B727 に搭乗したことを思い出した。EF で 4 人一緒であることを告げ、最後の最後まで

ゲートで待ったが満席になりクローズ。次便もほぼ満席になりかけたタイミングでようやく「Go」と指示があり、機体後方のエアステアから駆け足で乗り込んだ。「ボーディングチケットは?」と尋ねても「とにかく早く乗れ!」ということで座席番号もわからず最後の空席にバラバラで着席。離陸後すぐに後方からクッキーなど数種類のリフレッシャー入りのバスケットが回ってきて、旅客自ら順次前に回していく。見ず知らずの旅客と会話が弾み、何だか遠足のバスのようでキャビンが賑やかになったことを覚えている。座席指定もなく、ゲートに到着した順にまるで乗り合いバスに乗るような感じで満席になるとクローズするイメージのシャトル便だったように記憶している。

当時まだ堅苦しい雰囲気で乗務していた私たち同期にとって、ハンドリングも機内サービスも目にする光景全てが斬新で刺激的であった。離陸待ちの窓からは、日本ではありえない頻度で離着陸を繰り返す滑走路の様子に釘づけになり、「飛行機＝特別な乗り物ではない」そんな雰囲気をその旅で感じた。

あれから30年近く経って、今回初めてLCCのPeachを利用したが、「空飛ぶ電車」というコンセプトに納得である。日本初のLCCを関空から運航を開始した時には想像できないほど、この5年で着実に成長し、今や「Peach」というブランドも日本中で認知されるまでになった。関空だけでなく、今後は海外初の拠点空港の設置を検討しているようで、沖縄～台湾の高雄便も拡充する模様だ。アジア戦略においては夜間駐機できる海外の拠点空港が必要になり、台湾も候補としている旨、Peachの井上慎一CEOが日本経済新聞の取材に応じていた記事を目にした。

世界でのLCCの成長は著しく、航空市場全体での座席シェアは欧米では3割を超え、東南アジアではすでに5割を超えている。その中で、日本・中国・韓国などの北東アジアでは現在2割程度であり、今後もさらに大きな成長が期待できる。

学生の大半が旅行や帰省などの移動手段として「まずはLCCを考える!」というこの時代に、FSCを利用するビジネス旅客やリピーターが頭打ちである以上、今後FSCが生き残っていくためには、LCCとのすみ分けをしっかりと行っていかなくてはならない。今は学生だが、数年先にはビジネス旅客になるわけで、全てをシンプルにすませたい層にどのようにしてFSCの魅力を伝えていくか……。AIやIoTの発達で人がやらなくても正確な仕事に繋がるケースがあるかもしれない。その中で、日本独特の察する文化というものを引き継ぎつつ、「人」でなくてはならない空気感を素早く読み取り、加減をしながらホスピタリティを発揮できる、そんな学生を1人でも多く社会に送り出すサポートをしていきたい。

参考文献

『日本経済新聞』4月19日、9月7日朝刊。
『ANA VISION 2017』9頁、10頁。