

JAL San Diego-成田直行便 スペシャルレポート

by H. Hoshina, Jan/15/2013

FLIGHT DATES:	Dec/26/2012	San Diego – Narita	#JL65(B-787)	Business Class
	Dec/27/2012	Narita – Singapore	#JL711(B-787)	“
	Jan/04/2013	Singapore – Narita	#JL712(B-787)	“
	Jan/04/2013	Narita – San Diego	#JL66(B-787)	“

PRE-FLIGHT

- ビジネスクラスラウンジは American Airlines の Admiral Club と共同使用のため、狭くて混雑していた。Snack area は足の踏み場も無いくらい。
- Duty-Free shop はあるが、酒、タバコ、香水以外のものは期待しないほうがよい。

ON BOARD

- Boeing-787 は、機体が従来の金属より強い炭素繊維強化プラスチック(CFRP)で出来ているので、1万メートルで飛行中の機内の気圧(与圧)を高度 1000~1400 メートル程に抑えることが出来た為、他の航空機の高度 2000 メートル級の気圧に比べ、より低地の環境になっている。実際に感じたことは、よく眠れたこと、食べ物の消化が良く、便秘にもならなかった事など。
- 与圧を低く出来たのと、金属の代わりに CFRP を使っているので、機内の湿度を上げることが出来、肌がかさかさになったり、のどが渇くなどのことが無かった。因みに、B-787 の機内湿度は 20~30%、従来機の湿度は、0~15%である。
- Business Class のシートは残念ながら最新のものでなく、180度フラットにならない1世代前のもの。この点は、ANA のほうが Better。客室乗務員の話によれば、これは JAL が破綻再建時にシートの発注をしたので、贅沢は出来なかったとのこと。Economy Class は、ANA の B-787 と同様、2-4-2 の横 8 席で、United Airlines の B-787 の横 9 席(3-3-3)よりは快適。もちろん全シートに個人モニターあり。
- Business Class のトイレには、TOTO 製のウォッシュレットがついている。Economy Class には無し。これは、ANA も同様。Business Class には洗面鏡の反対側に全面鏡もついている。
- B-787 の窓は、従来機と比べると主に縦の方へ 1.3~1.5 倍に拡大されている。その為か、搭乗時の第一印象は、機内が明るいということ。また Sun Shade が無く、下のスイッチで窓の色の濃さを変える仕組み。しかし一番暗くしても、太陽などは白く丸い物として目に入る。皆既日食用のシートで太陽を見ているようである。
- B-787 の巡航速度は約 560M/hr で、同じ中型機である B-767 の巡航速度 515M/hr と比べるとずっと速く、B-747 や B-777 と大体同じくらいである。私が搭乗した日の Flight Time は、行きが 10 時間 55 分と、帰りが 9 時間 40 分で、L.A. – 成田間と大して変わらない。
- Business Class の機内食は、行きは、この San Diego 便の広告でロブスターテルミドールと、フィレービーフを盛んに宣伝してあったのでお願いして両方いただいたが、どちらも期待はずれ。ロブスターは、身がちょっぴりでマッシュルームがたくさん、そして、

フィレービーフは、他社のものとあまり変わらなかった。隣の客の日本食を見たら、これがごっくんもの。日本人なら JAL ではやはり日本食を選ぶべきである。帰りはもちろん日本食を選び、とでも満足でした。Economy Class では、エアージャパンを出していたようだが、これも Business Class の 2 食目のオプションの中にある。

- 2 食目”以降”の食事は、もう何でもあり。好きな時に好きなだけ食べられるので、食べるが勝ち。詳細は実際のメニューをご覧ください。
- 飲み物も多種多様で、United や Delta の Business Class よりもずっと豊富でより良いものを用意している。

GENERAL COMMENTS

- San Diegoー成田直行便という利便性に加え、B-787 という快適さを提供するこのフライトは、San Diego に住む我々にとって、また JAL にとっても大勝利である。もちろん JAL のサービスは申し分ないし、かえって気配り過ぎるくらいである。出来れば Business Class に乗ってみることをお勧めする。行きは約 80%、帰りは満席の搭乗率でした。
- JAL への販売促進案としては、まず Tijuana や周辺の潜在マーケットを開拓すべきである。Mexico 北西部には日系人、日系企業だけでなく、アジアと関連した企業が多くあるのでそれらの需要を吸収すべきである。また San Diego には軍人や、軍事産業に携わる人たちが多く存在し、彼らの日本の駐留施設への往復にはぜひこの直行便を勧めるべきである。

番外編

- San Diego 空港の Immigration 及び Customs は小規模で、特に Immigration は 6 窓口だけしかなく、それも全てが開いているとは限らない。悪いことには、JAL 便が到着する少し前に Volaris の Mexico City 便が着くため、Immigration にはメキシコ人でいっぱいになっている。彼らは U.S. citizen であっても長めの審査を受けていた。私は到着の日、家内の出迎えが送れた為、1 時間半ほど空港で待つ羽目になったが、それでもまだ出てこない日本人たちがたくさんいた。日本から家族や友人を JAL 便で呼び寄せする場合は、最低 1 時間くらいは待つ覚悟をしたほうが良い。
- この問題を解決するには、Global Entry Program に加入する方法がある。このプログラムは U.S. citizen か、グリーンカード保持者のみが申請できる。Global Entry Program の加入者には専用の窓口があり、パスポートと指紋の照合のみで簡単に入国できる。また U.S. citizen か、グリーンカード保持者で SENTRI card を持っている人は、Otay Mesa の SENTRI サービスセンターで、1 日で Global Entry を取得できる。詳細は下の Web Site を参照。

<https://goes-app.cbp.dhs.gov/>