

第3編 日系エアライン(その2)



松永 浩

MATSUNAGA Hiroshi

東京電力ホールディングス(株)
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勢いが盛り返しており、第二波ともいえる新たな感染者拡大の状況が顕著になってまいりました。今回は感染者が多いものの重症者は比較的少ないこと、また、検査実施件数が格段に増加していることなど、周囲の状況も変化しており、「正しく恐れる」ことがこれまでも増して重要となりそうです。

経営体力のないエアラインなどは連鎖倒産の危険性もささやかれており、今後は感染拡大防止と経済活動のバランスに難しい判断が求められそうです。

さて、今回は日系エアラインのマイレージとその攻



写真-1 コロナ禍で閑散とした空港ロビー

略について、お話をさせていただければと思います。最後までお付き合いいただければ幸甚に存じます。

日本航空



写真-2 JAL ボーイング787-8型機

JALのマイレージサービスはJMB (JAL Mileage Bank) と称します。会員数は約3,000万人を有し、国内では最も歴史の長いサービスです。運営は(株)ジャルカードから分離した(株)JALマイレージバンクが行っています。積算対象はJALグループ各社に加え、ワンワールド加盟各社等となります。

上級会員プログラムはJMB FLY ONプログラムといい、1月～12月の間の搭乗実績で上級会員の判断

を行います。マイルとは別にフライトで積算される FLY ON ポイント（以下、FOP）のポイント数、または搭乗回数でステータスが付与される仕組みです。ANA（AMC）では搭乗回数がステータス付与の判断とはならないため、ここが攻略方法に差が出るポイントです。FOPは次の式で計算されます。

$$\text{FOP} = \text{フライトマイル} \times \text{FOP換算率} \\ + \text{搭乗ボーナスFOP}$$

FOP換算率は路線により設定されており、日本国内線は2倍、JAL便の日本発着アジア・オセアニア線、ウラジオストク線は1.5倍、その他の国際線は1倍となります。搭乗ボーナスFOPは航空運賃により、0～400ポイントの加算がされるものです。

全日本空輸



写真-3 ANA ボーイング767-300型機

ANAはAMC（ANA Mileage Club）というマイレージサービスを展開しています。会員数はJMBを上回る約3,400万人であり、国内最大の会員数を有します。こちらはANAの直営であり、積算対象はANAグループを含む、スターアライアンス加盟各社等となります。

こちらにも上級会員プログラムを有しており、JMBと同様、判断期間は1月～12月までの搭乗実績となります。マイルとは別にフライトで積算されるプレミアムポイント（以下、PP）のポイント数でステータスが付与されます。先述のとおり、JMBと異なり搭乗回数は要件とはなりません。PPは次の式で計算されます。

$$\text{PP} = \text{区間マイル} \times \text{運賃倍率} \times \text{路線倍率} \\ + \text{搭乗ポイント}$$

区間マイルと運賃倍率の積をフライトマイルとみる

と、JMBにおけるFOPとAMCにおけるPPはほぼ同様の計算式で求められることが分かります。

修行の目的

ここで、聞きなれない「修行」ということばについて説明します。

修行とは、その入会資格を得るために繰り返し飛行機を利用することをいいます。辛く苦しい「修行」をしてまで入会資格を得ることから、そのような呼ばれ方をしております。



写真-4 JGC（上）とSFC（下）のクレジットカード

先にお話したとおり、上級会員の判断はその前年1年間の搭乗実績が元になります。したがって、上級会員の資格を継続するためには、毎年、かなりの搭乗実績を重ねる必要があります。

しかしながら、JMB / AMCともに、一定以上の上級会員になった場合にのみ発行可能となる、特殊なクレジットカードがあります。このクレジットカード会員は、JMB / JALグローバルクラブ会員（JGC）、AMC / スーパーフライヤーズカード会員（SFC）と称します。これらのクレジットカードを発行すれば、そのカードを保有する限り、上級会員として扱われます。加えて、家族会員カードを発行すれば、修行をしない家族も同様に上級会員として扱われます。この家族特典や、一度資格を得るとその後、フライト実績がなくても上級会員が半永久的に保障される例は日系エ

JMB

表-1 JMB / AMCにおけるステータス基準

ステータス	ポイント数(FOP/PP)	搭乗回数	特記
JMBクリスタル (ワンワールドルビー)	30,000ポイント以上 (うちJALグループ便15,000ポイント以上)	30回以上 (うちJALグループ便15回以上、10,000ポイント以上)	
JMBサファイア (ワンワールドサファイア)	50,000ポイント以上 (うちJALグループ便25,000ポイント以上)	50回以上 (うちJALグループ便25回以上、15,000ポイント以上)	
JGCプレミア (ワンワールドエメラルド)	80,000ポイント以上 (うちJALグループ便40,000ポイント以上)	80回以上 (うちJALグループ便40回以上、25,000ポイント以上)	JGC会員である 必要あり
JMBダイヤモンド (ワンワールドエメラルド)	100,000ポイント以上 (うちJALグループ便50,000ポイント以上)	120回以上 (うちJALグループ便60回以上、35,000ポイント以上)	

AMC

ステータス	ポイント数(FOP/PP)
ブロンズサービス (スターアライアンスシルバー)	30,000ポイント以上 (うちANAグループ便15,000ポイント以上)
プラチナサービス (スターアライアンスゴールド)	50,000ポイント以上 (うちANAグループ便25,000ポイント以上)
ダイヤモンドサービス (スターアライアンスゴールド)	100,000ポイント以上 (うちANAグループ便50,000ポイント以上)

アラインのみのようです。このため、多くはこの特殊なクレジットカードを発行できる資格、JMB / サファイア、AMC / プラチナに到達するべく、生涯一度きりの修行をする方が多いように思います。もちろん、毎年のように最上位の資格を得るために修行をしている方も数多くいらっしゃいますが…。

JMB / AMCにおけるステータス基準を表-1に示します。

修行・攻略方法

先述のとおり、JMBには搭乗回数でステータスを得る方法=回数修行と、ポイント(FOP)を貯めてステータスを得る方法=FOP修行の2とおりの攻略方法があります。他方、AMCにはポイント(PP)を貯めてステータスを得る方法しかないため、JMBにおけるFOP修行とAMCの修行はほぼ同様の攻略方法となります。

回数修行は単純であり、ひたすら安価な航空券を探し、とにかく回数をこなすものです(最低限のポイント縛りはあります)。そのため、安価かつフライト数の多い国内線がそのステージとなります。先人の教えでは、那覇から宮古、石垣などを結ぶ沖縄離島線、福岡～宮崎、伊丹～松山、伊丹～但馬、羽田～伊丹、羽田～中部などの短距離路線を繰り返して搭乗しているものが多いようです。長期にわたる休暇などは必要なく、週末や退社後にふらっと修行するようなプランも

可能です。また、個人手配ではなくツアーとなりますが、鹿児島、沖縄方面の離島便を繰り返して搭乗するJALの国内ツアー「アイランドホッピングツアー」も人気です。このツアーは、公式には飛行機、特にプロペラ機が好きな方を対象としているようですが、修行僧向きに企画されたものといっても過言ではないようです。万が一の旅程キャンセルの際は、個人手配による安価な航空券ではキャンセル料が高額になりがちですが、ツアーはある程度リーズナブルでもあり、そういった面での有利さもあるようです。

他方、FOP / PPなどのポイント修行では、効率的にFOP / PPを稼ぐため、国内線の長距離路線や国際線を狙う傾向にあります。国内線では羽田～那覇など、国際線ではFOP / PP換算率が1.5倍となるアジア路線、中でも比較的長距離の東京～シンガポール線が人気ようです。シンガポールでは、空港ラウンジなどに滞在し入国しない、あるいは極めて短時間の入国のみで日本に折り返す、いわゆる「SINタッチ」と呼ばれる修行方法が有名です。今では従前より効率が悪くなっていますが、沖縄発東京経由シンガポール行きの往復航空券を購入し、これに前後の東京～沖縄までの通常の航空券をプラスすることで、1旅程で大量のFOP / PPを獲得するものです。かつては、国際線航空券の国内線部分(この場合では沖縄～東京)は片道5千円程度で購入できたため、コスト効率が抜群だったと記憶しています。

また、当然ながらビジネスクラスなどの搭乗クラスの上のものの方が、多くのポイントを得られるため、ビジネスクラスなどの航空券などをいかに安く手に入れることができるかもテクニックのひとつです。ビジネスクラスでの修行は、もはや修行という苦行のレベルではなく、贅沢を楽しみながら、楽に行うことがで

きそうです。日本発券の航空券は高価なので、ソウルなど、安価な海外を発着地とした航空券を利用する「海外発券」という方法もあり、専門に扱う旅行会社も存在します。海外発券では航空券の有効期限や途中降機などについても制限が緩く、日本発券よりも有利になることが多いようで、長期計画に向いています。為替レートでも差が出ますが、最近では過去のような驚くほどのメリットはないようです。

● 筆者の修行談

その私も10年ほど前にAMCで、6年ほど前にJMBで上級会員を狙って、「修行」をしました。キャンペーンを張っていた時期でしたので、どちらのプログラムもFOP / PPのポイント修行によりステータスを獲得しました。前述のとおり僧侶の修行にたとえ、この修行者のことを「修行僧」と呼びます。さらにステータスを達成すると「解脱」とも呼ばれます。

まず、AMCでは、羽田～那覇路線を軸に、当時あった「超割」や株主優待割引を駆使して修行をしました。株主優待割引はもとより、当時は超割などの事前購入割引券でも各種の変更が可能だったので、使い勝手がよかったです。沖縄路線はもともと長距離路線であるうえに、当日アップグレードしてプレミアムクラスに搭乗することができれば、かなりのPPが追加で加算され、普通席よりもさらに効率的にポイントを獲得できます。

当日アップグレードは、特に沖縄便では競争がすさまじく、搭乗日の先着順・ステータス順であるため、早起きして羽田空港のカウンターのオープン時刻に並ぶなどして、チャレンジしました。



写真-5 那覇空港

ただ、国内線での修行は、沖縄路線が他路線と比較にならないほど効率よく修行できるため、どうしても沖縄に行く回数が増えてしまいます。当初は効率を重視して1日2往復するなどしてポイントを稼ぎました(まさに修行)が、中盤以降は観光も兼ねて、レンタカーを借り、宿泊もして沖縄や離島の景色や食を堪能することを心がけました。修行僧＝沖縄ツウ、というのは、意外に的を射ているかも知れません。

JMBでは、過去のAMC国内線修行がいささか食傷気味だったため、国際線での修行も採り入れました。当時は国際線修行といえは「SINタッチ」、などといわれていたため、これも経験、とばかりに、トライしてみました。

まずは那覇～成田～シンガポール～羽田～石垣の航空券を作りました。そして、往路の羽田～那覇と復路の石垣～羽田をさらにプラスします。

シンガポールでは24時間程度の滞在となるため、ホテル代の高いことで有名な同地での宿泊はあきらめ、空港のラウンジをベースに滞在することとしました。このため、ラウンジが無料で利用できるプライオリティパスをクレジットカード付帯で発券するなど、準備を進めました。

まずは那覇への往復です。那覇空港でA&Wや沖縄そばなどを食べましたが、なんだか海外に行く気がまったくしません…。そしてとんぼ返りで成田に戻り、そこからシンガポールへのフライトが始まります。約7時間程度の空の旅を終え、シンガポールには深夜1時頃の到着でした。チャンギ国際空港は、ウワサどおりだっ広く、ラウンジもたくさんあります。そのうちの1つのラウンジで仮眠をとり、地下鉄の始発とともに街中に繰り出しました。

マーライオン(大小)前で写真を撮り、マリーナ・ベイ・サンズでお土産を買って、ランチは名物チリクラブ。ツアーではなく個人手配だったにも関わらず、ランチの座席の両隣はともに日本人観光客でした。その後、街をブラブラしたりしていましたが、早めに空港に戻り、空港ではまたまたラウンジで時間をつぶしながら、深夜発の便で羽田に戻りました。羽田には早朝着でしたが、そこで終わらず、今度は石垣へ…。このあたりから疲労感がふつふつと湧き上がってきましたが、石垣空港で島らっきょうや石垣島ラー油などをチャージして、ふらふらになりながら帰路につきました。

この「SINタッチ」、費用効率を優先した私のようなプランにするか、それともちゃんとしたホテルに滞在してシンガポールの観光を満喫するかで、印象が随分と異なってきます。それぞれに得失があることを理解し、計画することが重要のようです。



写真-6 シンガポールのマーライオン (大小)

AMCで解脱をしたのは、職場の仲間と旅行で行った沖縄でした。旅行中にも関わらず、PPを何度も何度も確認し、美ら海水族館に向かう車中で50,000PPを超えたのを発見しました。もう、うれしくてうれしくて、沿道のコンビニに駆け込み、早速AMC事務局に電話をかけ、SFCカードの申請書の郵送を依頼したのを覚えています。

また、JMBでも同様に、沖縄路線が最終ゴールでした。こちらは当日、座席をアップグレードできれば解脱でき、もしダメならばギリギリ50,000FOPに達せず、改めて搭乗する必要があるという瀬戸際でした。結果は、日頃の行い?もあり、運よくアップグレードがかなって解脱。機上でひとり静かに、スパークリングワインで祝杯を上げたことが思い出されます。

さいごに

今回は日系エアラインのマイレージについてお話をさせていただきましたが、当然ながら海外のエアラインにもマイレージプログラムがあります。そのルールや基準はそれぞれ異なっており、中には日系エアラインよりも簡単に上級会員になれるプログラムも存在します。

航空連合ごとに上級会員の扱いも共通化しているので、例えば、プリティッシュエアウエイズで上級会員になった場合は、同じワンワールドのJALでも上級会員として扱っていただけます。このように、海外のエアラインを狙って修行をするのも興味深いかも知れません。

ただ、いずれの場合もかなりの金額と時間を使います。観光やグルメなどと上手くシナジーしながら、趣味を無理なく楽しんでいただければ幸いです。



非開削工法の普及を目指し設計をお手伝いする画期的サイト

バナー広告掲載のご案内

『工法ナビ』へのバナー広告掲載をご希望の方はNo-Dig Today編集室またはJSTT事務局までお問い合わせください。

■ 工法ナビ バナー広告掲載料金

掲載場所	掲載期間	掲載料金
TOPスペース	6ヶ月	60,000円
技術区分内スペース	上半期 (4月1日~9月30日)	18,000円
	下半期 (10月1日~3月31日)	

※広告掲載料金は1掲載当たりの金額です。(消費税別)

広告のお申し込み・お問合せ

No-Dig Today 編集室

(株)LSプランニング Tel 03-5621-7850 Fax 03-5621-7851 (一社)日本非開削技術協会事務局 Tel 03-5639-9970 Fax 03-5639-9975