



日本から欧米へのNCA便の出発は夜8時から9時に集中している。乗客のない貨物機では、パイロットは寂しくないのだろうか。

航空貨物の世界を知っていますか？

エアカーゴ調査隊

第7回

貨物機に関する ささやかな疑問

文＝阿施光南 編集協力＝日本貨物航空 (NCA)

同じ自動車でもワゴンとバンでは税金が違う。それと同じで飛行機も旅客機と貨物機では税金が変わるのか。そういえば機体価格や着陸料はどうなんだろう。ささやかだけど、ちょっと気になる貨物機の疑問を聞いてみた。

運航前点検を行うNCAのパイロット。パイロットの資格は機種ごとに必要だが、同シリーズならば貨物機と旅客機で変わることはない。ただしNCAでは貨物機の運航に慣熟するための訓練は実施している。



**空っぽだから貨物機は安い？
残念ながらそうでもない**

貨物機というのは旅客機よりも安いというイメージがある。なにしろ中がガランドウだし、旅客機としては競争力を失った旧型機でも貨物機としては現役で活躍できたりする。ひどい言い方をすれば「安物でも十分」というイメージだ。

「新造機についてみれば貨物機の方が旅客機よりも高いくらいなのですが」と苦笑いするのは、以前もお世話になったNCA（日本貨物航空）の犬塚匠さん。確かに世界には中古旅客機を改造した貨物機が多いが、貨物機だって経済性の高い新型機を使った方が競争力が高いのは旅客機と同じ。NCAも6月に2機の747-400 F（もちろん新造機）を追加発注し、2008年度末までに747-400 Fを10機保有することになっている。

「機体価格は航空会社ごとに、また購入条件でもいろいろと変わってくるため単純な比較はむずかしいですが、ボーイングが公表しているデータによれば旅客型の747-400が約2億1600万ドルで、貨物型の747-400Fが2億1950万ドル。床や構造を強化し、ローディングシステムやカーゴドアを備えた貨物機は、旅客機よりも高くなってしまうのです」。もちろん旅客機はインテリアやエンターテインメントシステムなどによって大幅に価格が変わってくるから、トータルでは旅客機の方が高くつく可能性はある。が、決して「貨物機はガランドウだから安い」ということはないのである。

では運航経費はどうだろう。燃料やパイロットの人員費は同じとしても、税金や着陸料は違う可能性がある。たとえば自動車では、同シリーズのワゴン（乗用車）、5ナンバーや7ナンバーと、バン（貨物車）あるいは商



アンカレッジ空港で見かけたノーザンエアカーゴのDC-6。旅客機としてはとくに引退した飛行機でも貨物機としては長く活躍できる。だが747-400Fなど新型の貨物機は同シリーズの旅客機よりも基本価格が高く設定されていることが多く、決して安いわけではない。

カラッポなのに高いとは、というのは半分正しく半分は間違っている。床面は旅客機よりも丈夫に作られており、一面に貨物搬送システムが備えられている。これだけでも相当な金額になる。



慣熟させるための訓練は行っています。たとえば貨物機では、旅客機よりも大



アンカレッジ空港に着陸するNCAの747F。貨物機は欧米にノンストップで飛べる燃料を積みよれば、アンカレッジを経由してもより多くの貨物を積み込む方が収益が高くなる。ただし着陸重量は旅客機よりも重くなりがちだ。

パイロットの資格は共通だが貨物機ならではの訓練も実施
貨物機と旅客機の扱いの違いについての疑問はまだいろいろとある。たとえばパイロットの資格はどうだろう。大きな飛行機では、機種ごとに操縦資格が必要になる。つまり747を操縦するパイロットは747の資格を取らなければならない。しかも同じ747でもコクピットの異なる747クラシックと747-400とでは、やはり別々の資格が必要になる。では同じ747あるいは747-400でも、旅客機と貨物機とでは操縦資格が異なるのだろうか。「パイロットの機種限定については、旅客機にも貨物機にも違いはありません。ただ旅客機出身のパイロットを貨物機に業務させるときは、貨物機ならではの運用に慣熟させるための訓練は行っています。たとえば貨物機では、旅客機よりも大

用車。4ナンバーでは、自動車税がまるです。バンはワゴンよりもだいぶ安上がりで設定されているのだ。ならば飛行機でもこれと同じように、旅客機よりは貨物機の方が税金や着陸料で優遇されていないのか。「税金や着陸料について、旅客機だからとか貨物機だからという理由で違いはないようです。ただし同じ747でも最大離陸重量を軽く登録することで、税金や着陸料を安く抑えるということができるようすが」なるほど、少なくとも日本では飛行機には「4ナンバーと5ナンバー」のような明確な扱いの違いはないということか。



ノーズカーゴドアを開放作業中。悪天候が飛行機に影響するのは主に離陸時だが、貨物機では駐機中のカーゴドアの開閉にも風速制限がある。強風時に家のドアを開け閉めするには力が必要だが、その数十倍もある巨大なカーゴドアが風から受ける力は想像を絶する。しかし高速道路を走るのに匹敵する風速下でも開閉できる。



747-400Fノーズカーゴドアの操作盤。グリーンランプは固定用ラッチの確認用。全部で16個のラッチでがっちり固定する。

きな重量で離陸することが多い。というのも航空機には最大離陸重量が決められているが、貨物機は貨物をより多く積み込むに搭載できる燃料がその分少なくなってしまう。燃料は消費されるので一般的に航空機は着陸時は離陸時に比べ軽くなっているが、貨物が多いということは、着陸時にも機体はさほど軽くないということである。そうした貨物機特有の運航に慣れるために訓練を行ったりするわけだ。「また1985年のNCA就航当時から、パイロットや整備士の派遣など運航面で支援して頂いてきたANAには、国際線貨物便を運航するNCAの訓練にも力を入れて頂いておりました。なぜならNCAの就航当初はまだANAは国際線に進出していませんでしたから。NCAを通じて国際線の運航経験を積むことが、ANAの国際線進出の一助になったとも聞いております」

パイロットといえば、貨物機には原則として乗客はいない。それでナイトフライトなどしていると気味が悪いことではないですか、と聞いてみたこともある。われながらくだらない質問だとは思ったが、NCAの貨物機はナイトフライトを行うものが多いので、ちょうど気になつていたので。

もちろん気味が悪いなどと考えたことはない。旅客機も貨物機もコクピットの内側は同じだから、その外側に乗客がいるかいないかで寂しくなつたりはしない。実際にはナイトフライトではオーロラが見えたり、夏には積乱雲が稲妻で光ったりするのが見えてきれいな。もちろん積乱雲の内部には乱気流が渦巻いているから近くに寄るわけにはいかないし、空港付近では積乱雲がゆきすぎるまで着陸を控えなければならぬこともあ

る。またこうした悪天候はとりわけ離陸時に影響が大きい。貨物機の場合は無事に着陸してからも安心してきない。なにしろ巨大なカーゴドアは風の影響を受けやすいから、あまり強い風が吹いていると開けることができない。つまり、せつかく着いたのにドアを開けて貨物を降ろすことができなくなってしまうからだ。「747Fのノーズカーゴドアの場合、構造的には65ノットの風まではドアの開閉ができるように作られているが、当社規程では平均風速で46ノットを超える場合、あるいは最大瞬間風速が61ノットを超える場合は貨物の搭降載はできないことになっています」