



成田空港で出発準備を進めるNCAの747F。ほとんどの貨物便は夜8時以降に出発するスケジュールが組まれている。
Photo: Konan Ase

航空貨物の世界を知っていますか？

エアカーゴ調査隊

第11回

貨物機はなぜ夜に飛ぶのか

文=阿施光南 編集協力=日本貨物航空(NCA)

たとえば日本貨物航空の時刻表を見ると、成田発の貨物機のほとんどが夜9時前後に出発していることがわかる。昼間は旅客機の離発着が多いからこんな時間に追いやられたのだろうか。いやいや、そうではない。これにはちゃんとした理由があったのだ。



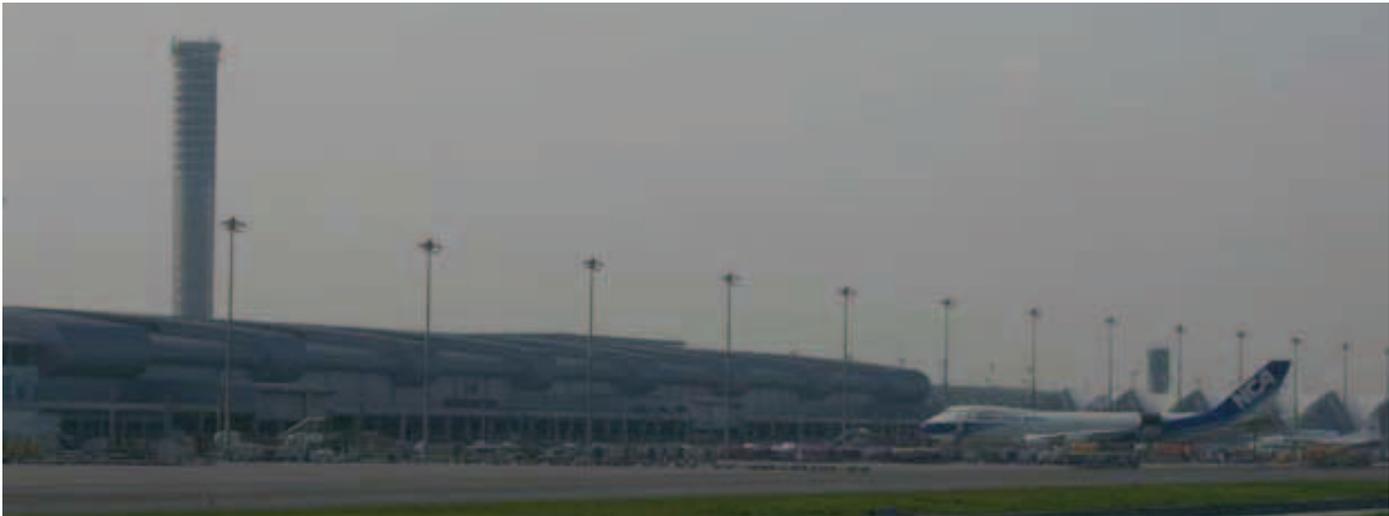
写真提供: NCA

旅客は往復で乗ってもらえるが貨物は片道しか乗らない

定期航空便のスケジュールを決めるというのは、なかなか大変なことだ。まず利用者に「便利だ」と思ってもらわなければならない。それから自社の飛行機やクルーを無理なく無駄なく活用できればならない。飛行機はほとんど飛ばさなければ利益を生まないから、地上に留め置く時間はなるべく少ない方がいい。もちろん空港に深夜早期などの運用制限がある場合は、それもちゃんとクリアしなくてはならない。こうした条件を満たせるようにスケジュールを組んでいくには、パズルを解くようなむずかしさがある。しかも机上ではうまく収まったスケジュールも、二国間の権益や法令を遵守し、関係する国や機関から認められなければならない。描いた餅で終わってしまう。だが、それだけの苦勞をするだけの価値ある仕事でもある。

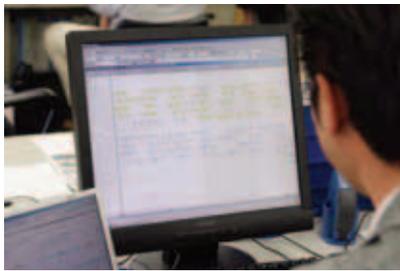
「旅客機の場合、シートや機内食などのサービスを充実させることでお客様にアピールすることもできるでしょう。しかし貨物機の場合、そうした機内サービスで競争することはできません。貨物は出発地でお預かりしたままの姿で、到着地でお渡しすることが、ベストのサービス。やはり路線やスケジュールの設定(路便計画という)の良し悪しが、旅客機以上に重要になります」と語ってくれたのは、NCA(日本貨物航空)事業戦略部の渡辺均さん。「事業戦略」という部署が担当していることから、路便計画の良し悪しが会社の将来を左右する重要な戦略と考えられていることがわかる。

「貨物機の路便計画を立てるうえで考慮する条件は、旅客機とはいささか異なります。旅客機ならば行き便を利用したお客様のほとんどは帰る



バンコクのスワンナプーム空港に駐機中のNCA機。成田→シンガポール→バンコク→成田というような三角運航は、貨物便ではしばしば見られるスケジュールだ。Photo: Charlie FURUSHO

限られた機材やクルーをいかに効率よく活用したスケジュールを組むかはパズルを解くの如く似ている。専用ソフトもあるが、この段階ではまだ机上の案にすぎない。
Photo: Konan Ase



NCAが導入を進めている747-400F。ヨーロッパへのノンストップ運航が可能になったため、競争力のあるスケジュールを組むことができるようになった。Photo: Konan Ase

約100トン以上のペイロードを誇る747フレイターを毎日いっぱいにする就航地は、そう多くはない。そこで貨物便には、1回のフライトで複数の目的地に寄航する経由便や三角ルートの便なども多い。「たとえばA空港へは輸出貨物は多いけれども輸入貨物が見込めない。一方でB空港からはかなりの輸入貨物が見込めるとしたら、行きはA空港に飛んで、そこからB空港を経由し

便も利用してくださるでしょう。ところが貨物の場合は往復で利用されるということとはほとんどありません。ですから行きと帰りの、それぞれに必要なの見込める就航地を選びスケジュールを調整することが大切です」

たとえばアジア諸国は「世界の工場」として欧米諸国への輸出を急増させている。しかし国民の経済力はまだ十分ではないから、欧米諸国の航空貨物で運んでもペイするような品物の購買力は低い。つまり輸出便は満載できても、その帰り便はカラッポということになりかねず、全体としてはあまり収益をあげることができない。これに対して、日本は世界でもまれにみる「航空貨物の優等生」なのだそうだ。優秀な工業製品などを盛んに輸出する。一方で、海外の品物を大量に輸入して国内で消費している。つまり日本発着の貨物機は、行きも帰りも貨物を満載することができる。

とはいえ日本発着でも、約100トン以上のペイロードを誇る747フレイターを毎日いっぱいにする就航地は、そう多くはない。そこで貨物便には、1回のフライトで複数の目的地に寄航する経由便や三角ルートの便なども多い。「たとえばA空港へは輸出貨物は多いけれども輸入貨物が見込めない。一方でB空港からはかなりの輸入貨物が見込めるとしたら、行きはA空港に飛んで、そこからB空港を経由し

て戻るという三角路線を組むこともあります」

これには限られた航空機を効率よく使えるだけでなく、数少ない成田空港の発着枠(スロット)を有効に活用できるというメリットもある。

出発は遅い方がいい 到着は早い方がいい

路便計画では、どこへ飛ぶかというだけでなく、どんな時間に飛ぶかということも重要だ。たとえばNCAの時刻表を見ると、成田空港を出発する貨物便のほとんどが夜8時以降の出発となっているが、これにもちゃんと理由がある。

「航空貨物というのは、スピードの勝負です。その日にできたもの、その日に収穫したものはその日のうちに送り出したい。そのためには出発時には便利でしょう。逆に到着時刻は、できるだけ早い方がいい。早い時間に着けば、それだけ当日中に配送できる範囲が広がります。これを時差とプロクタイムを加味しながら決めていきます」

あたりまえのようだが、現実にはそれほど簡単ではない。たとえばNCAには成田からアンカレッジを経由してシカゴ、そしてニューヨークまで行き、また、アンカレッジを経由して成田に戻るというフライトがある。この便でシカゴは到着地であると同時に出発地でもある。到着地としては早く着いた方がいいが、出発地としては遅く出た方が有利ということだ。もちろんシカゴでの地上滞在時間を延ばすこともできるが、それだけ飛行機を地上に寝かせておく時間が増えて非効率だし、日本からニューヨークへの貨物到着にも時間がかかるようになる。しかもアンカレッジからの運航クルーはシカゴを経由してニューヨークまで乗務する。も



NCA事業戦略部事業企画チームの渡辺均シニアマネジャー。事業戦略の一環として路便計画を作成している。Photo: Konan Ase

シカゴでの滞在時間を延ばすとクルーの乗務時間が長くなりすぎてしまう。かといって交代クルーを用意するととなると、人件費もはね上がるだろう。そうした様々な条件を考慮しながら、どんな時間に発着させるかを決めなければならないのである。

一方で、機材の性能向上により従来よりもはるかにスマートなスケジュールにできた路線もある。NCAでは在来型の747-200Fから航続距離の長い747-400Fへの更新を進めているが、それによって従来はアンカレッジ経由で運航していたヨーロッパ線をノンストップ化できるようになった。

「夜9時前後に出発した便は、深夜1時前後にはヨーロッパに着きます。旅客の場合はこんな時間に着いても困るでしょうから、ヨーロッパ便の旅客機はたいてい昼間に日本を出発して夕方ヨーロッパに到着します。しかし貨物は深夜に着けば、朝にはトラックでお客様のもとに送り届けることができます。非常にも都合がいい。時差があるとはいえ、日本を夜に出発した貨物が翌朝にはヨーロッパのお客様の手に届くのです」

人間には、ゆっくり休んでもらえるスケジュールも大きなサービスとなるが、貨物ではいかに休ませないで移動させられるか。それが最大のサービスとなるのである。