



NCAは日本で開催される世界的自動車レース「インディ・ジャパン・300」の出場車を空輸するためのチャーター便を運航している。
写真提供＝モビリティランド

航空貨物の世界を知っていますか？

エアカーゴ調査隊

第12回

繁忙期の大型連休が暇という航空会社もある

文＝阿施光南 編集協力＝日本貨物航空(NCA)

正月休みに盆休み、ゴールデンウィークといえば、航空会社にとっては超繁忙期のかきいれどきである。だが同じ航空会社でも貨物専門の航空会社は別だ。貨物の出荷が全くなくなり、便を欠航させてしまうことも検討される。

定期便といってもスケジュールが固定されているわけではない。NCAでは各部署のスタッフが集まり、毎月見直しが行われている。Photo:Konan Ase



連休など旅客機の繁忙期は貨物機にとっては閑散期

飛行機をどんな路線に、どんな時間に飛ばすかという路便計画は航空会社にとっては非常に重要だ。とりわけ機内サービスで他社との差別化ができない貨物機の場合、こうしたネットワーク・スケジュールのよしあしが競争力に直結する。NCA(日本貨物航空)では路便計画を事業戦略部で作成しているが、そのことから「路便計画は会社の将来を左右する重要な事業戦略」という認識がうかがえる、というのが前号の概略。

だがこうしてシーズンごとのスケジュールを決めたあとでも、細かな見直しは続けられ、毎月のように変更が加えられる。定期便とはいっても、顧客ニーズ・需要の動向に応じて時間やルートを変更したり、臨時便を運航したり、あるいは連休させたりすることもある。貨物便のスケジュールは旅客便のように固定されたものではないのだ。

需要の動向を見るというのは、たとえば旅客機ならば正月休みやゴールデンウィーク、あるいは夏の盆休みの頃にはお客さんが増えるだろうから、臨時便をだそう、とかいうことだ。こうした連休時期は、旅客航空会社にとってはかきいれどきだから、その間にいかに多くの利益をあげられるかを工夫するのは当然のことである。

ところが同じ航空会社といっても、貨物専門の航空会社ではこうした需要動向が旅客とはまったく異なる。たとえば連休時期には、日本発の主力貨物である精密機械製品を生産する工場や、生鮮品を扱う市場などが休みになってしまうことが多い。旅客機では空席待ちの行列ができるほどの繁忙期は、貨物機にとっては閑



旅客航空会社と貨物航空会社とは繁忙期と閑散期が異なり、旅客の増える大型連休には貨物は激減することが多い。
Photo: Luke H. Ozawa



インディカーは特殊なパレットに搭載されて運ばれる。こうしたノウハウにより、チャーター便を依頼されることも多い。写真提供=モビリティランド



普段は就航していない路線にはチャーター便、就航している路線の便数を増やすときには臨時便で対応する。Photo: Konan Ase

海外でも休日は貨物が少ない
しかし休日には国ごとに違う

定期航空会社として認可されている企業が、飛ばすべき便を欠航したり、ルートを変更したりするためには、法令や規則に基づき、事前に手続きをする必要がある。あらかじめ、顧客情報等を集めて貨物動向を予測した上で、グランドハンドリングなど関係各所と調整を済ませ、国土交通省の認可を得るのだ。ぎりぎりになつて「予約が少ないから欠航にします」ということはできず、数か月前からの準備が必要となる。つまり欠航するためには数か月前の需要を見きわめる必要がある。

「航空貨物というのは緊急性のあるものが多いので、旅客のように数か月前から実際の予約が入るといふことはほとんどありません。そこで予約状況だけでなく、カレンダーや主要企業の休暇動向、あるいは去年までの実績などをもとに予測をたてる

「航空貨物は、順調な成長が見込まれ、10年後には世界の航空貨物量は今の約2倍の量にまで増加するとも言われています。そのため、輸送力の強化は不可欠です。確かにいまはスロットにも余裕がありませんが、いざ成田空港のB滑走路が延長されれば、私たちの貨物機も利用できるようになる。また羽田空港には4本目の滑走路が完成し、国際旅客便だけでなく国際貨物便も受け入れる余地ができるはず。ならば私たちが、それを有効活用していきたい。そのときになって飛行機を発注しても、もう遅い。将来のビジネスチャンスに備えて、新しい路便計画の検討はすでに始まっています」

航空ビジネスを成功させるには、こうした先読みが重要なのである。

散期なのである。もちろん巨大な747フレイターはがらがるになるから、飛ばしても赤字になつてしまう可能性が高い。ならば、思い切つて欠航にしまつた方がいいのでは。

「ただ貨物が少ないからといって、簡単に『欠航しよう』というわけにはいきません。私たち航空会社は公共的な使命も担っているわけですから、たとえ採算が厳しそうだとっても、多くのお客様に深刻なご迷惑をかけるまで欠航するわけにはいきません」と話してくれたのは、前号でも「登場いただいたNCA(日本貨物航空)事業戦略部の渡辺均シニアマネジャー。それでも明らかに貨物の動きがないと思われる場合は、事前に顧客の理解を得たうえで欠航させることも、当然の企業努力のひとつといえるだろう。

「海外でも、休日には貨物が少ないという傾向は日本と同じです。ところが休日は国ごとに違いますが、これもよく調べなければなりません。中国では国慶節や旧正月、欧米ではクリスマスやイースターが代表的なホリデーですが、同じクリスマスといつても休暇のとりかたが国によって違うことがあります。さらにヨーロッパでは夏のバカンスシーズンにも貨物の流れが影響されます。それらをどう読むか。貨物機をカラで飛ばすリスクは回避したいですが、見通しを誤れば大きなビジネスチャンスを見逃してしまう危険もあります」

「海外でも、休日には貨物が少ないという傾向は日本と同じです。ところが休日は国ごとに違いますが、これもよく調べなければなりません。中国では国慶節や旧正月、欧米ではクリスマスやイースターが代表的なホリデーですが、同じクリスマスといつても休暇のとりかたが国によって違うことがあります。さらにヨーロッパでは夏のバカンスシーズンにも貨物の流れが影響されます。それらをどう読むか。貨物機をカラで飛ばすリスクは回避したいですが、見通しを誤れば大きなビジネスチャンスを見逃してしまう危険もあります」

「普段は飛んでいない空港にチャーター便を飛ばすというのは、運航許可の取得や地上での支援態勢なども含めて、かなり大がかりな準備が必要となる。NCAでは、毎月各部署のスタッフが集まつてこうした路便計画を検討しているのである。

もちろん「このようにした方がいい」と決めても、なかなかその通りにはできない現実もある。社内での調整に加えて、国際線では政府間協定によつて便数が決められてしまう場合もあるし、混雑空港では時間帯ごとに発着できる航空機の数(スロット)が決まっている。とりわけ成田のスロットは慢性的に満杯で、いい時間帯の発着枠を確保するのは至難である。

一方でNCAは747-400Fや747-8Fなどといった新型機を多数発注してフリートを増強しつつある。スロットがないのに飛行機を増やしてどうするのだろうかというのは、やはり未来を見ないということになる。