

2. 空運

中国経済そのものは高度成長から安定成長への転換期にあると言われているが、国民所得水準の上昇にあわせ、海外旅行を中心とした旅行需要や航空需要は、依然大幅な伸長を続けている。

今後もこの航空需要の伸びは続くと思われ、国際航空運送協会 (IATA) は2030年までに中国が米国を抜いて世界最大の航空市場に成長するとの見通しを示している。

一方で、この航空需要の伸びを支える重要なインフラである混雑空港の空港施設拡大については、いくつかの計画が発表されているものの解決されるべき課題も多く、今後の進捗が注目される。

2015年の概況および2016年の予測

航空旅客

2015年、中国の航空旅客輸送実績 (国内線、国際線合計) は4億3,565万人、前年比11.1%増で4,300万人増加した。そのうち国内線旅客は3億9,360万人で9.2%増、国際線旅客は4,205万人で33.3%増となっており、特に国際線における航空旅客需要は大幅な伸びを示している (出典: 中国民用航空局、特に記載ない限り以下も同様)。

2015年は、比較的安定していた日中関係や消費税免税制度の拡充、円安、中国経済の成長に伴う海外旅行者数の増加が訪日需要を喚起し、中国からの訪日者数は、499万人に達した。これは前年の241万人に比較して107%増であった (出典: 日本政府観光局)。一方で日本人の中国訪問者数は250万人にとどまり、前年比8.1%減と減少に歯止めがかからない状況が続いている (出典: 中国国家観光局)。

このように中国からの訪日需要は大きく伸長しているが、その主体となる訪日観光の内訳については、これまでの団体旅行中心から次第に個人旅行の比率が上昇してきており、旅行目的や行き先の多様化、および訪日観光のリピーター化の傾向が顕著となり始めている。このような状況から、今後も中国からの訪日観光需要は引き続き堅調な伸びを示していくと思われる。

一方で、2015年頃からクルーズ船が人気を集めクルーズ船を利用した訪日観光が急速に伸長しており、航空需要はこのクルーズ船需要とのシェア競争が激しくなっている。またLCC (ローコスト・キャリア) を中心とした中国系航空会社による地方路線の積極的な開設、増便、チャーター便運航により航空会社間の競争環境も激しくなっており、2016年においても他交通機関 (クルーズ船) との競争、ならびに航空会社間の競争にはますます拍車がかかっていると思われる。

航空貨物

2015年、中国の貨物輸送実績は、625万トンと前年比5.2%増であった。内訳は国内貨物 (香港、澳門、台北路線含む) が440万トンで前年比3.5%増、国際貨物は185万トン

で前年比9.7%増であった。

日本向け輸出は円安、個人消費の低迷が長引き減少傾向にある。2014年後半に港湾ストの影響を受けた米国向け輸出は、船便からの振替需要により一時的に増加し、2015年に入り反動減はあったものの、需要は引き続き底堅く推移した。欧州向け輸出は、ユーロ安の影響も受けて減少傾向であった。一方でイントラアジア向け輸出については、東南アジアでの生産工場拡大の流れを受け、重量物の輸出が増加した。イントラアジアへの輸出増加が全体の重量を押し上げた。

2016年についても、前年の傾向が継続する見通し。日中国間の航空輸送については、減少傾向が続く日本向けをベースとしつつも、緩やかな景気拡大が続く米国向け、工場移転が進むイントラアジア向けを中心とした「3国間物流」がますます増加するであろう。

一方供給については、東京羽田路線の開設、増便が2015年10月より実現。また、中国地方都市と日本を結ぶ路線の開設、増便が相次ぎ、日中間の航空貨物スペースが増加した。加えて中国と北米・欧州を結ぶ直行便も増加したため、中国発の航空貨物をめぐる獲得競争が激化した。2016年もこの傾向が継続する見込みである。

今後の展望・課題

過去の建議でも要望し、2012年以來の課題であった北京市、上海市 (浦東)、広州市各空港からの東京羽田路線の開設、増便が2015年に実現したことを高く評価したい。今後も中国経済の安定的な成長と訪日需要の拡大を背景にこのような施策の実現が功を奏し、日本向けの航空需要は活況が持続すると思われる。

今後も中国各地で積極的な空港拡張、建設が計画されている。現北京空港での滑走路増設案や北京首都第二空港の建設計画など、今後大都市部を中心としたさらなる需要拡大が見込まれる状況下においては必要な対応であると考えられる。一方でこれらの空港施設拡大を有効に活用するためには、空域の問題など航空路混雑改善が必須であり、今後空港施設拡大に併せてこの点に関する対応も期待したい。

併せて、混雑空港におけるスロット配分や運用基準の透明化、および利用者利便性向上につなげるための空港建設計画の情報開示については、乗り入れ航空会社にとって事業運営上極めて重要な問題であり、早急な改善を求めたい。

<建議>

①混雑空港におけるスロット配分、運用について

中国内の主要な空港は全て混雑している状況にあるが、その空港のスロット配分において、徐々に改善はされているものの、スロット前年使用実績の通知やスロットの交換、回答期限などに関するIATAルールの正確な適用を要望する。また、各主要空港のスロット規制値や時間帯別の混雑状況、およびローカルルールを含めた運用状況を公開し、公平で透明性ある運用を要望する。

②各種空港料金の見直し

2008年から導入された新空港料金体系について、国際標準を踏まえて見直しが必要だが、未だ実施されていない。以下の如き料金の是正を要望する。

- ・PSC (Passenger Service Charge) の航空会社負担から直接旅客負担への変更。
- ・TNC (Terminal Navigation Charge) を発着毎1回の請求にすること。
- ・着陸料に附加されるサーチャージ (着陸料の10%上限) の廃止。

③中国人社員の雇用形態変更

外国航空会社は現地法人化できず、「駐在員事務所」として登記しているために、中国人社員を直接雇用はできず、国家認定の人材派遣会社経由にしなければならない。この状況では実質的な雇用責任を企業が負う一方で、社員のロイヤリティ確保が難しく、人材力を最大限に活かした事業運営ができない。結果として中国人社員の育成やマネジメント登用等において障害となるため、中長期的に見て当該企業のみならず社員本人、そして中国社会としてもマイナス面が大きい。外国航空会社が直接社員を雇用できるよう変更を要望する。

④中国発着便の管制事由による出発遅れの改善

航空路混雑や天候事由が重なるケースが多いが、各空港の管制事由による航空便の遅れが増加し、常態化している空港も多い。2013年8月から8大空港の出発便についてフローコントロールの影響を受けない管制運用が発表され、一部その効果が表れている空港があるものの、現状では多客期間などを中心に出発、到着便が混雑する時間においては、抜本的な解決には至っていない。引き続き抜本的な航空路混雑解消に向けた取り組みを要望する。

⑤空港建設計画に関する情報提供

北京第二空港、厦門新空港など新規開港やターミナルビルの増改築、現北京空港の滑走路の増設などの情報に関して、現在まで外国航空会社に具体的な説明がなされておらず、建設計画、運用方法がわからない状況である。また利便性向上には利用者の意見聴取が有効であることを踏まえ、外国航空会社への早期の情報開示と要望ヒアリング等の実施を要望する。

⑥中国国内不定期便運航認可手続の改善について

就航便座席数の制約や用機者のニーズによって、不定期便運航の必要性が生じることが少なからずある。しかしながら、不定期便を申請しても運航直前まで認可をいただけない状況となっており、万が一認可が下りなかった場合には利用客に多大な迷惑がかかるリスクを抱えている。遅くとも運航月前月には認可可否を通知い

ただけるよう要望する。

⑦空港安全検査時間の短縮

空港や時期にもよるが、旅客安全検査に時間を要する状況が発生している。利用客のストレス・定時運航の観点から検査ブースを増設するなどの適切な対処を要望する。

⑧空港制限区域内立ち入り証交付手続の迅速化

北京など主要な一部空港においては、空港制限区域内立ち入り許可証を取得するために申請から発行まで約1カ月程度かかる場合がある。新入社員や転入者が、着任後すぐに空港業務実務につくことができるよう交付手続の迅速化を要望する。