

## 2. 空運

2020年の空運事業における航空旅客輸送は新型コロナウイルス感染症の感染拡大と、それに伴う各國政府の出入国管理や検疫強化により業務渡航・観光ともに需要が激減した。一方、航空貨物輸送においては一時的な落ち込みはあったものの、マスク・防護服などの緊急輸送に始まり、電子機器等の工業製品の旺盛な輸送ニーズもあり、急速な回復が見られている。

2021年においても新型コロナウイルス感染症の世界的感染の影響により航空旅客需要は減少したままである。今後の見通しはまだ不透明であるが、感染防止対策とワクチン接種の効果による早期の感染収束と日中間の空運の早急な復活を通じた人的往来の回復による経済発展を強く願っている。

日中両国の強固な友好関係と経済発展における空運事業の役割は極めて重要であると認識している。その社会的使命に早期に貢献するためにも、既存課題とともに新型コロナウイルス感染症の影響により顕在化した課題を建議事項とし、関係当局における早急な対応をお願い致したい。

### 2020年の概況および2021年の予測

#### 航空旅客

2020年、中国の航空旅客輸送実績（国内線、国際線合計）は4億1,776万人、前年比36.7%減となった。そのうち国内線旅客は4億820万人、前年比30.3%減、国際線旅客は956万人、前年比87.1%減となっており、国際線の航空旅客需要は2019年より大幅な減少となっている（出所：中国民用航空局、特に記載のない限り以下も同様）。

2020年は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が世界中で進み、多くの国で海外渡航制限等の措置および航空便の運航に関する制限が行われた。その結果、中国からの訪日者数は、約106万人まで落ち込み、前年比で88.9%減となった（出所：日本政府観光局（JNTO））。

2021年の航空旅客の動向については、ひとえに新型コロナウイルス感染症の世界的感染の収束にかかっている。各国でワクチンの供給が開始されており、感染収束に伴い、各國政府の入国管理や検疫基準が徐々に緩和されれば、航空旅客需要も回復に向かうと期待している。

空運事業は日中両国の経済発展のために不可欠かつ最優先すべき基幹インフラであるとともに、両国の友好関係のさらなる進展に向けた文化交流の上でも極めて重要である。建議事項の各種課題について早急な検討と対策をお願い致したい。

#### 航空貨物

2020年、中国の貨物輸送実績は676万トンと前年比10.2%減であった。内訳は国内貨物（香港、マカオ、台北路線含む）が453万トンで前年比11.3%減、国際貨物は223万トンで前年比7.8%減であった。

2020年の国際貨物輸送は、新型コロナウイルス感染症の影響で大きな打撃を受け、年初は大幅に落ち込んだものの、中国における感染がいち早く収束したこと、3月以降はマスク・防護服を

はじめとする個人用防護具（PPE）の海外への緊急輸送、巣ごもり消費に伴う電子機器類の輸出増が加わり、急速な回復がみられた。さらに、旅客便の減便・運休による供給量の大幅な減少、海運のコンテナ不足によるスペース不足も加わり、秋以降、航空貨物はこれまで経験したことのない程の活況を呈した。

航空貨物供給スペースが大きく不足したことから、貨物機による輸送に加え、「客改貨」と呼ばれる貨物のみを搭載した旅客機も投入され、貨物の臨時便やチャーター便も大幅に増便された。中国におけるコロナウイルス感染収束後の3月以降6月まで、上海、広州、深セン、鄭州などの空港を中心に運航された貨物機による臨時便・チャーター便は、前年同期比490%の7,623便となった。また、旅客機による貨物便（「客改貨」）も1万1,771便が運航され、貨物スペース不足の解消に貢献し、輸出貨物は大きく増加した。

2021年においては、世界各地での新型コロナウイルス感染症の感染収束が見えないことから、貨物スペース不足は継続的に続くと見られ、コロナワクチンを始めとする医療物資関係の緊急輸送による需要の伸びも予想される。新型コロナウイルスの影響が収束に向かう世界経済が成長軌道に戻るにつれて航空便も復便され、航空貨物の需給バランスの崩れも解消に向かうと思われるが、今後の動向が注視される。

#### 今後の展望・課題

新型コロナウイルス感染症からの来るべき回復期に向けて、航空各社は着実な準備を行う方針であり、関係当局においても本建議事項についての早急な検討と対応をお願いしたい。具体的には、日中関係の重要性に鑑み、日系航空会社による速やかな東京-北京（両国首都間）直行便の再開を要望する。この外、中国内で未だ日系航空会社の直行便の再開に至っていないその他の都市についても、直行便の速やかな運航再開を要望するとともに、在留日本人が最も多いにもかかわらず週1便で供給量が不足している上海をはじめ、既に日系航空会社の直行便が再開されている地点についても、早期のさらなる増便を要望する。

今後の再開や増便に向けた調整を円滑に行うために前広な情報開示を求めたい。

加えて、今回の新型コロナウイルス感染症による影響で顕在化した課題についても整理した。具体的には、通達発行時の日系航空会社へも含めた迅速かつ十分な情報開示と現場運用における責任の明確化等である。極めて混乱をきたした時期の対応であり、やむを得ない状況であったことは十分認識しているものの、今後、緊急事態における政府指示に対して航空各社が的確かつ迅速に指示内容を実行するためには上述の課題に関する改善は必須と考えている。官民双方が協力し、最大の政策効果を發揮するという意味において新規課題に対する早急な検討と対応をお願い致したい。

現下の未曾有の危機的な状況を官民一体となって乗り越え、日中間のヒト・モノの往来の回復と、両国の友好関係や経済のさらなる発展に向けて、全力で取り組む所存である。

## <建議>

### <日中往来に関する要望事項>

#### ①日本との直行便の早期再開および再開済み路線の増便

2020年9月から一部の国と北京の間の直行便が再開されているものの、日本との間ではまだ再開されていない。日中関係や北京との円滑な往来の重要性に鑑み、日系航空会社による速やかな直行便の再開を要望する。この外、中国内でまだ日系航空会社の直行便の再開に至っていない他の都市（瀋陽、天津、武漢、成都、廈門等）についても、直行便の速やかな運航再開を要望する。また、特に在留日本人が最も多い上海については、既に日系航空会社の直行便が再開されているものの、供給量が不足している。上海を始め、既に直行便が再開した路線についても、早期の増便を要望する。

#### ②ビザ取得に必要な招聘状の迅速な発給

日本人が中国をビジネス目的で訪問するためのビザ取得には、各省市政府が発行する招聘状が必要であるが、この招聘状の発給が停止、滞っている事例が多くある。一部駐在員の招聘状については、省市政府の各部局が申請を受け付けない問題も生じている。また、駐在員の家族に対する招聘状の発給は11月以降、停滞している。駐在員の家族を含め、必要な人員のビザ手続に必要な招聘状の迅速かつ円滑な発給を強く要望する。さらに、日中間のビジネス人材を育成する観点から、留学ビザの速やかな発給を要望する。

#### ③集中隔離環境の改善と集中隔離期間の短縮

中国に入国後の隔離は、防疫上やむを得ない措置であると理解し、一部受入れ地の地元政府や隔離ホテル関係者の献身的なご対応に感謝する。しかしながら、全ての受入れ地において、良好な隔離環境が整っているとは限らず、中でも中国に来るのが初めての人や中国語が分からず、小さな子供連れの人などが隔離生活中に不安を感じることが予想される。そうならないように、日本語ができる係員の配備、日本語のテレビ放送、日本食や子供向けの食事、窓があり室内温度の調整が可能な部屋、タオルやシーツを頻繁な交換サービスを要望する。さらに、集中隔離中でもテレワークができるよう、Wi-Fi環境の整備を要望する。日本からの入国者は、入国前に行った検査の陰性証明を前提に、上海で実施されているように「7日間の集中隔離+7日間の自宅隔離」「小さな子供連れの場合は自宅隔離」の全国的な適用を要望する。

#### ④集中隔離終了後の各都市における追加隔離措置の廃止

都市によっては、入国後の14日間の集中隔離の後、独自のルールに基づき追加の隔離措置を求められている例がある。実際に、14日間の集中管理に加えてさらに14日間の隔離を求められている例もあり、ビジネス活動に大きな支障を来している。このため、一部の地方都市による追加の隔離措置を廃止し、多くの都市で実施されているような健

康観察にとどめるよう要望する。

#### ⑤ファストトラックの運用手続の早期明確化・合理化

2020年11月30日から日中間の往来においてファストトラック（ビジネストラック）の運用が開始されたが、中国側からその内容や利用手続が明らかにされていない。中国に居住する駐在員が日本へ出張し、中国に戻った際、仮に2週間の集中隔離措置が求められることが企業にとって大きな負担となっている。このため、ファストトラック（ビジネストラック）に関する運用手続を可能な限り速やかに明らかにするとともに、企業が利用できるような合理的な内容（例：帰国後14日間自宅と勤務先の間の移動を認める）とし、企業に過大な負担を負わせることがないよう要望する。

#### <新型コロナウイルス感染症関連>

#### ⑥空港検疫所要時間の短縮、および処理力の向上

新型コロナウイルス感染拡大防止のため、航空会社は中国民用航空局によるガイドライン順守等、必要な防疫措置を継続している。感染の抑制後、日中間の旅客流動も徐々に回復した際には、空港での検疫所要時間の短縮、および検疫処理力の向上が大きな課題である。例として一部国際線出発空港においては、現地税関が航空会社に対して、安全検査の開始時刻の制限や検査場の旅客誘導要員の配置を求める事例が見られる。現地税関が適切な人数配備を行うとともに、公共サービスとして行うべき業務を明確にするよう要望する。

#### ⑦宿泊する乗務員に対するPCR検査の免除

旅客便・貨物便問わず宿泊する乗務員に対し、日本出発前におけるPCR検査の陰性証明所持と宿泊施設における外出制限を前提に、諸外国での取り扱いと同様に中国到着時のPCR検査免除を要望する。

#### ⑧新規通達発行時の確実な情報開示と現場運用における責任の明確化

新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止については、政官民が協力し徹底阻止に向けあらゆる策を講じるために、民間企業として各種通達を順守する責務は十分に理解しているところである。しかしながら、現場当局からの通達については殆どSNSでのチャット機能が用いられ正式書面の開示や標準的なガイドラインが明示されない、情報が中国の航空会社に限定されていることもあった。通達発行後、対応までの時間的な猶予が設定されないケースは現時点でも継続している。また、現場責任者の判断により指示が異なる場合や、明らかに企業の役割を越えた指示を強いられる場合もあり、企業と現場で働く従業員の負担となり、特に新型コロナウイルス感染症対応では安全面が脅かされる場面もあった。通達について、十分に時間的余裕を持って発行すること、発行にあたっては全航空会社に対して平等に情報開示すること、書面での正式通知、加えて現場当局の運用責任の明確化を要望する。

#### ⑨既存スロットの有効活用、制限の緩和

国際線の運航便数が大幅に制限されている中で、本

邦航空会社の国際旅客便スロットが十分活用されていない状況にある。コロナ禍で国際物流の需給がひっ迫している環境のなかで、サプライチェーンの維持やワクチン輸送など緊急輸送案件等のニーズに応えるべく、旅客機や貨物機による貨物専用便への転用に関し昼間時間帯も含め柔軟な承認を要望する。

#### ＜運航関連＞

##### ⑩中国発着便の管制事由による出発遅れの改善

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、一部その効果が現れている空港があるものの、新型コロナウイルスの感染拡大の影響が出る前ににおいては管制事由による航空便の遅れが常態化していた空港も多く、利用者の利便性を損ねていた。今後の国際線復便に備え、空域の有効活用や新規航空路の設定により、遅延幅そのものを少なくする取り組みに加え、遅延が発生した場合においては、ATM（航空交通管理/Air Traffic Management）やA-CDM（空港における協調的意思決定/Airport-Collaborative Decision-Making）等のさらなる活用とその精度向上による抜本的な対策を可及的速やかに実行するよう要望する。例えば、悪天時には、管制より同一方面行きの便は一律で出発を制限されるところ、A-CDMの観点から、遅延の理由を明確にし、運航可能と判断した運航者（航空会社）には出発許可を出す運用を行う、あるいは標準航空路以外の使用リクエストを柔軟に受け付けるなど、各社の方針も反映できる仕組みを設けることで、遅延便数や混雑の緩和に繋がると思料する。

##### ⑪空港制限区域内立ち入り証交付手続の迅速化

空港制限区域立ち入り許可証を取得するために申請から交付までの期間が約2週間～12カ月と時間を要する場合があり、地域毎に交付期間のばらつきが見られる。新入社員や転入者、中国他空港からの応援者が、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。

##### ⑫外国商業航空運送事業者業務に関する承認期間の短縮

CCAR-129 (CHINA OPESPEC) の申請承認手続については、FSOP (Flight Standards Oversight Program) システム(Web申請)の導入により、以前より効率化が進んでいる一方、承認期間として20営業日が定められている。諸外国では3～10日程度の承認期間が一般的であり、手続のさらなる簡素化、承認期間の短縮を要望する。特に急を要する場合が多い非定期運航便の申請承認手続については、優先的に簡素化することを要望する。

##### ⑬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つた場合には利用客に多大な迷惑をおかけす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。

#### ＜整備関連＞

##### ⑭外国航空会社が中国空港に配置する整備工具の保税扱いについて

外国航空会社が所有する中国各空港配置の航空機工具には、全て関税を支払い内貨品としての保管が義務付けられている。航空機工具は、非常に高価なものが多く、航空会社のコストが大きな負担となっている。空港エリア内で、外国籍航空機への部品装着の利用に限られており、保税扱いにもできるよう要望する。部品・ツールについては、全て保税扱いとすることを要望する。

##### ⑮整備不具合で地上に駐機中の航空機に対する緊急通関の実施について

航空機の不具合を修復するため、緊急的に本国より送付される部品・工具の通関は、現状として数日を要しており、例え短時間で修復可能な不具合についても、作業完了までに相当な時間が掛かっている。諸外国と同様、航空機の不具合による部品等の送付については、短時間での緊急通関を可能とするとともに、中国各空港にて統一的な運用を行うよう要望する。

#### ＜その他＞

##### ⑯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、スロット前年使用実績の通知やスロットの交換、回答期限の設定など、引き続きIATAルールの正確な適用を要望する。また、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分かりやすく公平に公開し、透明性ある運用を要望する。

##### ⑰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。以下の如き料金のは正を要望する。

- ・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。

##### ⑱中國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、中國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るない。結果として中國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。