

2. 空運

2022年の空運事業における航空旅客輸送は、2020年から続く新型コロナウイルス感染症に対する中国政府のゼロコロナ政策による出入国管理と検疫の強化、旅客便に対するサーキットブレーカー措置や復便制限により業務渡航・観光ともに日中間の航空旅客需要の低迷が続き極めて厳しく、空運事業者にとって危機的な経営状態が継続した。加えて、空港業務に対する各種規制が強化され、各種対応に対する突然の変更指示や地域、空港ごとの裁量により異なる運用が設定される中、航空便の定時性や顧客サービス、防疫関連費用増等に多大な影響を与えてきた。

一方、航空貨物輸送においては2021年と同様に、旺盛な輸送ニーズにより好調であるが、空港業務に対する規制強化により需要に見合った貨物便の増便が迅速に実施できない状況が継続している。

2022年12月以降は、中国政府によるゼロコロナ政策の変更により各種制限が次々に撤廃され、中国民用航空局からは2023年サマーダイヤ以降の大幅な増枠対応方針が示されているものの、3年間のコロナ禍により低迷した航空需要からの復活に向けては航空関係事業を支えるための各種人材を確保する必要もある。日中間の空運の早急な復活を通じて、人的往来の回復による日中双方の経済回復を強く願っている。

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り、その社会的使命に早期に貢献するためにも、2023年には両国の関係当局の連携による早急な対応を強くお願いしたい。

2022年の概況および2023年の予測

航空旅客

2022年、中国の航空旅客輸送実績（国内線、国際線合計）は2億5,171万人、前年比42.9%減となった。そのうち国内線旅客は2億4,984万人、前年比43.1%減、国際線旅客は186万人、前年比26.0%増となっており、国際線の航空旅客需要は中国の水際対策の緩和や復便に伴い増加した。しかし、2019年比では97.0%減といまだ低位である（出所：中国民用航空局、特に記載のない限り以下も同様）。

2022年は、7月のビザ申請時の特別招聘状提出を不要とする運用改善、および、隔離期間の短縮などの段階的な制限緩和により出張者・赴任者を中心に渡航者が増加した。その結果、中国からの訪日者数は、約18万9,000人まで回復した。しかし、2019年比では98.0%減の状況にとどまっている（出所：日本政府観光局（JNTO））。

2023年の航空旅客の動向については、ポストコロナに向けた中国政府の水際対策の早期の完全撤廃と空港受け入れ態勢の再構築、日本向け団体旅行商品造成が早期に承認されることにかかっている。中国国内で2022年12月に発生した新型コロナウイルスの感染急拡大も鎮静化し、2023年3月現在の各国政府による中国人旅客に対する入国管理

や検疫基準や日本人旅客に対するビザがさらに緩和されれば、航空旅客需要も急速に回復に向かうと期待している。

航空貨物

2022年、中国の航空貨物輸送実績は607万6,000トンであり前年比17%減となった。内訳は国内線が343万8,000トンで前年比26.1%減、国内線のうち、香港・マカオ・台北路線が14万7,000トンで前年比22.4%減、国際線は263万トンで前年比1.1%減であった。

2022年の国際貨物輸送は、1Qは前年並みの物量を維持したが、4月～5月の上海市での大規模な都市封鎖により華東地区を中心に生産活動の停止を招き物流にも混乱がみられた。封鎖解除後は一旦急速に回復したが、8月以降は前年を下回る水準に転じ、9月以降は大幅な減少となった。例年であれば秋から年末にかけて荷動きが増える時期であるが、感染防止を目的とする中国のゼロコロナ政策の継続により各地で散発的な都市封鎖が続き、グローバルな規模でのサプライチェーンの寸断やロジスティクスの混乱が発生した。一方で、製造業や小売業を中心に世界で在庫の積み上げ等の動きがみられ、ピークシーズンにもかかわらず北米向けを中心に荷動きが低下する異例の事態となった。

2022年においては、コロナ禍でのサプライチェーンの組み換えと再構築が大きな課題となっている。また、中国から東南アジア・南アジアへの生産シフトも進行する中で、ゼロコロナ政策の緩和により旅客便の復便も期待できるが、海運の安定化と荷動きの減退とともに航空貨物の需要は弱まりつつあり、航空貨物運賃は下落傾向が続いている。加えてウクライナ情勢や、米中の半導体を巡る対立など航空貨物への影響が大きい要素もあるものの、自動車・ECなどの需要は引き続き堅調に続くものと思われる。

今後の展望・課題

世界各国においては既に新型コロナウイルス感染症からの回復を遂げつつあり、航空各社は世界的に着実な復活を果たしつつある。一方で、日中間の航空便に限って見ると、2022年12月まで継続されたゼロコロナ政策による各種制限により、他の諸外国に比べて国際旅客便の復活が大幅に遅れている。これらの状況を日中の航空会社が早期に挽回し、世界の中で生き残るためにも関係当局が本建議事項について早急に対応を行うよう強くお願いする。

今回の建議では、新型コロナウイルス感染症による影響を早期に乗り越えるために不可欠かつ早急な対応が必要な課題に絞って整理した。これらの建議は、新型コロナウイルス感染症と戦い続けた中国政府のダイナミックな改革の力に期待して提案するものである。

建議事項の改善実現により、新型コロナウイルス感染症からの完全復活を果たすべく、官民一体となって困難を乗り越え、日中間のヒト・モノの往来の早急な回復を通じて、両国の友好関係や経済の復活に向けて、全力で取り組む所存である。

<建議>

① 定期便、不定期便に対する運航認可手続の迅速化

定期便、不定期便の申請に対し、運航直前まで認可を得られないケース、および、民航局と地方管理局の連携不足により、手続が円滑に進まないケースや、手戻りが発生するケースが多く、他諸国に比較して集客期間や販売期間が十分に確保できない事象が多発している。合理的、迅速、かつ、予測可能な承認の仕組みの構築を求める。その結果、中国発着の旅客便の復便が加速し、供給量増加による人的流動の増加が中国への投資、経済活動のさらなる活性化へ大きく貢献する。今後は、各種申請に対して、速やかな運航・販売計画が設定できるよう、スロット申請手続の国際標準化と共に各種申請の最終認可可否の早期通知を要望する。

② 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) システムの導入によってWeb上での対応が可能となり、また2017年度は項目が再編され、以前より簡素化・効率化が進んできている一方、承認に必要な期間として20営業日が定められているが、実態はその限りではない。中国の航空行政に対する世界からの信頼と競争力を向上させるためにもIATA、ICAO加盟先進国と同水準による申請承認手続の簡素化を通じ、承認期間の短縮を要望する。

③ IATAスロット会議における各国航空会社要望に対する回答の早期化

中国は国内線に対するスロット承認を優先しており、IATAスロット会議において各社の国際線スロット要望に関する十分な回答を行っていない。IATA会議後の2-3か月後に中国国内スロット会議開催後に実質的な調整や回答を実施しており、早期化を要望する。また、IATA会議前後の各種スロットの問い合わせがメールで簡潔に実施されないことで調整に時間を要しており、地方管理局毎の手続の違いもあるが、仕組みが共通化していない。ポストコロナにおいて、煩雑で時間を要する手続は他国に比較して今後の中国発着国際線の復便を遅らせることとなり、ひいては中国経済の復活に悪影響を及ぼしかねない。運用の改善を要望する。

④ 混雑空港におけるスロット配分および運用についての、IATAルールの正確な適用と透明性のある運用

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。

⑤ 外国航空会社への適宜適切な情報提供

中国においては、民航局による各種通達や空港関係の新規情報に関して、中国航空会社に中国語で通知する仕組みがある。外国航空会社に対して中国航空会社と同様の仕組みを共有するか、英語での各種通達や空港関係情報の通知頻度の向上を要望する。また、IATAやICAOで定められた新規情報の公開についても定められたリードタイムが守られないことが多い。外国航空会社に対しても適宜適切なタイミングで通知を行う公平な体制構築を要望する。

⑥ 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際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。

⑦ 空港制限区域内立ち入り許可証交付手続の迅速化

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時間を要する場合がある。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、民航局の指導のもと、全国で統一した交付手続の構築と手続期間の迅速化、標準化を要望する。また、空港制限区域内立ち入り許可証の仮発行から本発行まで1年を要する空港もある。空港業務実務を行う際、行動制限があるため、円滑な業務に支障がある。速やかに本発行ができるよう民航局による指導を要望する。加えて、一部の空港では出張社員のランプパスの発行に時間を要する、あるいは発行されない状況にある。運航便の維持に影響があるため速やかに発行できるよう民航局による指導を要望する。

⑧ 外国航空会社が中国空港に配置する航空機整備工具の保税扱い化

外国航空会社が所有している中国各空港配置の航空機整備工具については、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。航空機整備工具は空港エリア限定で、外国籍航空機への部品装着の利用に限られていること、また非常に高価なものも多いため、他の先進国と同様に保税扱いにもできるよう要望する。

⑨ 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

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・工具の通関については、現状として数日を要しており、例えば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。

⑩ 中国サイバーセキュリティ法、個人情報保護法に対するガイドラインの迅速な提示

航空業界の世界的なビジネスモデルにおいては、事業の根幹となる予約、発券について世界で数社が運営するシステムを利用している。また、国際航空輸送においては、搭乗者情報を発地、着地の両方で同時に共有することは避けられない。この現状において、今後示されるガイドラインの内容次第では、世界各国の中国発着国際線の乗り入れが不可能となる。合理的なガイドラインの設定および提示を行わなければ、中国発着の国際線の継続に対して悪影響を与えることとなるため、事業実態を考慮し早期設定を要望する。

⑪ 新型コロナウイルスに対する各種防疫措置の早期撤廃

新型コロナウイルスに対する防疫措置については大幅な緩和が行われたが、日中間の人的交流、投資の誘導、中国経済復活へ貢献しようとする人的往来を停滞させないためにも、世界の主要国と連携し、これからもポストコロナに対応した防疫措置を国際的相互主義に基づいて、科学的、合理的に実施するよう要望する。

⑫ 日中間の人的交流の復活に向けた各種渡航制限の緩和、撤廃

2019年当時の状況への復元に向けた緩和措置として、日本人に対するビザなし渡航の復活、各種ビザ発給手続の迅速化および中国人に対する早期の各種渡航制限の緩和・撤廃（個人旅行、団体旅行の解禁の早期実現等）を要望する。

⑬ 貨物チャーター便設定上の制約の撤廃

貨物チャーター便を設定する場合、単一の用機者による販売のみが認められるルールとなっているため設定機会が限定されている。中国各地

において貨物チャーター便の設定の機会を増加させ、中国発着の物流のさらなる活性化を期待するため、一便に対して複数社による販売を認めるよう要望する。

⑭ 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。(現状は着陸、離陸各々に請求されている)
- 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。