

## 2. 空運

2023年の空運事業における航空旅客輸送は、2020年から続いていた新型コロナウイルス感染症が収束、中国政府のゼロコロナ政策終了により一定の回復を見せた。一方、新型コロナ禍で強化された空港業務に対する各種規制は変わらず、地域、空港毎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引き続き大きな影響を与えている。

また、航空貨物輸送においては旺盛な輸送ニーズにより昨年同様堅調だが、空港業務に対する規制により、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。

ゼロコロナ政策終了後も各種規制が依然として残る中、航空需要の回復を見すえた旅客、貨物路線の復便、再構築のために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、2024年には両国の関係当局の連携による早急な対応を強く願いたい。

### 2023年の概況および2024年の予測

#### 航空旅客

2023年、中国の航空旅客輸送実績（国内線、国際線合計）は6億1,957万人、前年比146.1%増（約2.5倍）となった。そのうち国内線旅客は5億9,051万人、前年比136.3%増、国際線旅客は2,905万人、前年比1,461.6%増となっており、ゼロコロナ政策終了に伴う中国の水際対策の緩和や復便により航空旅客需要は前年から大幅に伸長した。2019年比でも93.9%まで回復している（出所：中国民用航空局、特に記載のない限り以下も同様）。

また、中国の水際規制緩和、日本国内地方路線の復便に加え、航空運賃高騰の沈静化等の影響により、中国からの訪日者数は、約242万5,000人まで回復した。しかし、2019年比では74.7%減とコロナ前の数には程遠い状況となっている（出所：日本政府観光局（JNTO））。

2024年の航空旅客の動向については、需要回復、復便に合わせて空港受け入れ態勢が再構築され、2024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、検疫基準や中国政府による日本人旅客へのビザ申請手順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

2023年の中国の航空貨物輸送実績は735万4,000トン

と前年比では21%増となった。2019年対比では97.6%まで回復している。内訳は国内線が456万3,000トンで前年比33%増、国内線のうち、香港・マカオ・台北路線が15万3,000トンで前年比3%増、国際線は279万トンで前年比6%増であった。

国際貨物輸送においては、上半期はゼロコロナ政策下である上海都市封鎖時とほぼ同じ輸送量で、前年並みもしくは前年をやや下回る実績で推移した。ゼロコロナ政策終了後に期待していた需要増の動きはなく、コロナ禍における世界的な物流混乱に対しての在庫積み増しなどもあり、在庫消化が優先されたことも要因の一つと推察される。

国際貨物は7月以降に入っても従来からの航空貨物の荷動きは大きく高まることはなかったが、EC需要が大きく伸長することになり下半期で挽回し、年間では2022年を超える輸送実績となった。また、未だ戻り切っていない中国=米国路線供給とECを中心とする需要がひっ迫することにより、2023年後半は一次的に航空貨物運賃が上昇した。

2024年の航空貨物の動向については、半導体の停滞、船舶回復による輸送量減、単価下落などのマイナス要素もあるが、堅調なEC需要が下支えし、従来ある航空貨物も在庫調整が進むことで次第に需要が高まってくると期待している。

### 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ており、航空各社は世界的に着実な復活を果たしつつある。一方、日中間の航空便に限っては、ゼロコロナ政策終了後も各種制限が残り、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、航空業界で生き残っていく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願っている。

今回の建議は、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おり、中国政府のスピード感をもった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の影響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、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、販売期間が十分に確保できない事象が常態化している。結果、日中間の人的流動の回復や旅客便の復便が遅くなり、中国への投資、経済活動などへの影響も生じている。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年度に項目が再編され、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、IATAスロット会議に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カ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いる。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

今後の国際線復便に備え、フローコントロールの影響を極小化すべく管制運用の改善が必要である。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、出張者が、着任後すぐに空港業務実務につけなければ運航便の維持継続に影響があるため、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。

### 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。合理的なガイドラインでなければ、世界各国の中国発着国際線の乗り入れが不可能となり、運航便の継続に対して悪影響を与えるため、事業実態を考慮した運用を要望する。

#### ⑪ 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を要望する。

#### ⑫ 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。

#### ⑬ 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。