

2. 空運

2024年の空運事業における航空旅客輸送は、前年に中国政府のゼロコロナ政策が正式に終了して以降、段階的ではあるが着実な回復を続け、さらには中国政府によるビザ免除措置対象国の拡大政策も後押しとなり、中国国内線および国際線を合わせればコロナ禍前を上回り、史上最高値を記録した。一方、新型コロナウイルス感染症の拡大により強化された空港業務に対する各種規制は今もなお一部残っており、地域、空港毎の裁量により異なる運用が設定されるなか、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も国際線を中心とした旺盛な輸送ニーズにより顕著な成長を続け過去最高規模に達する一方で、一部の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。

ゼロコロナ政策が終了し、航空旅客および航空貨物の両方が着実な回復を見せる一方で、依然、各種規制が今もなお一部残っているが、今後、本格的な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、2025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。

2024年の概況および2025年の予測

航空旅客

2024年、中国の航空旅客輸送実績（国内線、国際線合計）は7億3,017万人、前年比17.9%増となった。そのうち国内線旅客は6億6,459万人、前年比12.6%増、国際線旅客は655万人、前年比125.3%増（約2.3倍）となっており、国際線では大幅な査証の緩和対策や各航空会社の復便により航空旅客需要は前年から継続して大幅に伸長した。国内・国際合計では2019年実績を超え、2019年比10.7%増まで回復している（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、日本国内地方路線の復便に加え、航空運賃の低廉化等の影響により、中国からの訪日者数は約698万人まで回復し、前年比187.9%増（約2.9倍）となる。しかし、2019年比では27.2%減と回復傾向であるものの他国と比較してコロナ前の数には至っていない状況となっている（出所：日本政府観光局（JNTO））。

2025年の航空旅客の動向については、日本人旅客のビザ免除措置が解禁され、今春ごろからの中国人旅客のビザ申請手順の緩和、国内景気回復、さらなる復便が進めば親

族訪問だけでなく、ビジネスやレジャー等での二国間の人的な交流もさらに高まり、航空旅客需要も徐々に回復に向かうと期待している。

航空貨物

2024年の中国の航空貨物輸送実績は898万3,000トンと前年比では22%増となった。2019年対比では19.2%増加している。内訳は国内線が537万5,000トンで前年比18%増、国内線のうち、香港・マカオ・台北路線が16万4,000トンで前年比7%増、国際線は360万8,000トンで前年比29%増であった。

国際貨物輸送において2024年は、自動車や家電、電子部品といった商材の荷動きが中国経済動向や中米関係の影響を背景に年間を通じて低調に推移した。一方、中国発欧米向け越境ECは堅調な出荷が見られたことで、国際貨物輸送の需要を牽引し、2024年の中国発着国際貨物量は2023年を大きく上回る輸送実績となった。旺盛なEC需要は航空貨物単価水準を支えし、年間通じて2023年よりやや高いレベルの単価を維持した。2025年の航空貨物の動向については、トランプ米国大統領によるデミニスルール（少額の申告価格の商品に対して認められる貿易通関制度）の厳格化や中国製品への追加関税施策の政策次第では、中国発輸出物量減少や生産拠点の東南アジアシフト加速などのマイナス要素もあるが、ECの需要は堅調に推移していく見方が強く、引き続き国際航空貨物輸送の需要を牽引していく見通しである。

今後の展望・課題

世界各国において新型コロナウイルス感染症が終息して以降、航空各社は世界的に着実な復活を果たしており、2024年は中国においても段階的ではあるものの着実な回復を見せた一年となった。

2025年においても中国における航空輸送事業は堅調な伸張が想定されるが、さらなる航空便の利便性向上、輸送力拡大を目指すためには依然続く各種制限や規制の早急な対応が必要である。

今回の建議は必要不可欠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、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。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

2024年のスロット制度改革以降、中国国内線と比べた国際線スロット調整の優先順位は上がったとされているものの、世界的な水準と比較すると劣後しており依然として不透明な状況である。IATAスロット会議でも個別要望に関して有効な回答を得ることはできず、形骸化してしまっている。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すべ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。2024年1月より運用開始されたSlot Management Systemについても独自性が強く、操作性、判り易さの点で課題があり、IATA形式 (SSIM Chapter 6) の早期導入を要望する。

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

今後の安定した中国路線の運航に備え、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。加えて、一部の空港では、仮の空港制限区域立ち入り許可証が1年程度続くため、空港ハンドリングに支障がある。正式版発行までの期間短縮を強く要望する。

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、すべ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 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。

⑪ 外国航空会社に対する運行評価プログラム見直し

中国民用航空局（Civil Aviation Administration of China）は、外国航空会社に対し、運行評価プログラムを適用し安全に関する輸入リスク管理を行っている。2024年の運行評価プログラム改定により、減点措置の考え方が厳しくなり、一部内容については安全運航に影響を与えかねない内容となった。例えば、低速のReject Takeoffは安全上問題のない適切な行為であって減点対象とすべきではなく、適切にとるべき対応が行えない心理的な影響も懸念される。CAACより、「減点は総合的に判断する」との外国航空会社の意向を一定程度理解した見解が示されている中で、真の安全運航に資する運行評価プログラムの改定を要望する。

⑫ 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、いま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