

第1章 日中間の航空便の変遷と現状について

第1節 中国の民用航空業界の概要について

中国の民用航空は1949年の建国以来、すでに55年にわたる歴史を有しているが、近年中国の経済の飛躍的な成長に伴い、その発展はめざましいものがある。発展の特長については、以下の4点が挙げられる。

1. 運輸網の拡大化

2003年末時点で定期国際航空路線は115本に達し、総通航キロ数は237.万キロメートル。世界の32国家72都市に通航している。

2. 空港の建設・整備

2003年末時点で中国国内の民用航空定期航空便通航空港は126箇所。うち、ボーイング747型航空機が離着陸できる空港は25箇所である。

3. 関連インフラの整備

空港以外にも、航空管理、通信、航空便標識、気象保障システムにかかる技術改革は時に応じて行われている。併せて、北京・上海・広州の三地点に大がかりな区域管制センターを設置する計画（現時点では上海管制センターのみ運営）や、航路確保のために以前設置した一連の航空指揮制御タワー等の設備が年数を経て老朽化しているためこれを増改築する「航路二期プロジェクト」など航空管理にかかる施設の建設も行われており、これに伴いサービスの内容は著しく向上した。また経済効果も大きいものとなり、国際競争に対応できる実力を有するようになってきている。

4. 運輸能力の向上

中国民用航空の主要な航空会社は世界の航空業界の最先端の規格を維持できるようになってきた。技術は随時新しいものを採用し、航空機の使用年数も比較的短いものと言える。このため航空機の安全性、快適性および経済性が確保されている。

輸送量の変遷を見てみよう。

旅客数は中国の民用航空事業開始当時である1950年の年間1.04万人から2003年の8759万人にまで増加した。特に改革開放政策の始まった1978年頃からの発展は著しく、とりわけ近年の経済発展に伴う航空業界の発展はなお一層加速してきている。

中国の航空行政を担当する中国民航総局が進める5カ年計画を見ると、1991年～95年第8次5カ年計画期間中の成長率は年率23.5%（内訳：旅客輸送が年率25.3%、貨物輸送が同22.3%）という超高度なものとなった。第9次5カ年計画（1996年～2000年）以降は安定成長を続けているが、それでも旅客輸送が年率13.8%、貨物輸送が同26.6%、全体で見ると年平均18.2%という高い伸びを記録している。現在の第10次5カ年計画（01年～05年）では全体で年率10.0%の伸びを目標としている。

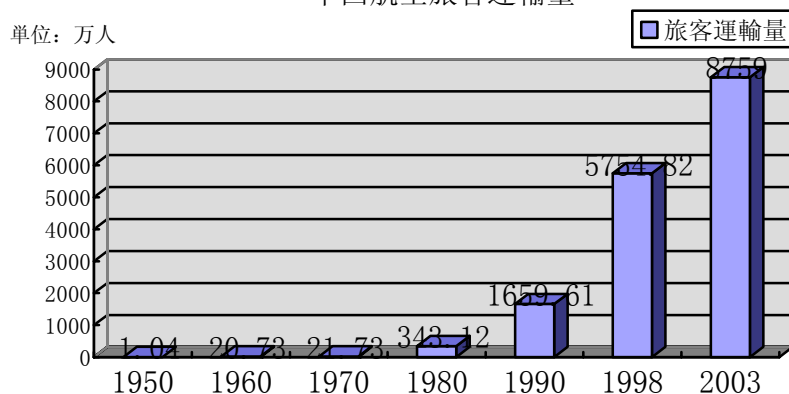
＜第7，8，9，10次5カ年計画平均伸び率の比較＞

年	総輸送量 (%)	旅客輸送量 (%)	貨物輸送量 (%)
86～90	14.5	17.2	14.3
91～95	23.4	25.3	22.3
96～00	18.2	13.8	26.6
01～05	10.0	8.0	13.0

※民航総局調べ

また、2001年での旅客輸送実績は7524万人を超え、貨物輸送量も175万トンにまで成長した。第10次5カ年計画が計画通りに推移すると2005年には旅客数1億人、貨物輸送量280万トンのマーケットに成長することとなる。

中国航空旅客運輸量



※民航総局調べ

＜中国民用航空の近年の運輸状況＞

(西暦年)	総就航距離 (万Km)	旅客運輸量 (万人)	貨物郵便運輸量 (トン)
1950	157	1.04	767
1960	4,045	20.73	31,788
1970	4,822	21.73	36,891
1980	42,935	343.12	88,866
1990	249,951	1,659.61	369,722
1998	929,736	5,754.82	1,400,566
2003	1,708,000	8,759.00	2,190,000

※ 民航総局調べ

上述のような中国の民間航空業界のめざましい発展は市場開放経済がもたらした内需拡大と国際化の進展を背景としていることは言うまでもないが、2001年12月に中国がWTO（世界貿易機関）に加盟したことで経済活動が活発化したことも大きな要因の一つである。

この動きに伴い、航空行政を担う中国民航総局では航空業界の大きな体制改革を推進してきた。2001年4月に「民航管理体制改革および直属企業の再編に関する案」が提出され、2002年2月に国務院による承認を受ける。この改革の内容は「市場化を進める観点から、行政と企業の分離、行政による独占の打破、過度の分散の是正、市場競争ルールの確立、市場に応じた経営資源の配置を行うことによって、社会主義市場経済に対応できる新しい民間航空事業体制を確立する」ことを指針とした画期的なものであった。従前は民航総局が航空会社を傘下において民間輸送業務を直接執り行い、路線の計画や国際航空協議にも臨んできたが、これを取りやめ、「行政」の部分である民航総局と「企業」の部分である各航空業界関係会社を分離するいわゆる「政企分離」が断行されたのである。

まずそれまで民航総局に属していた9つの航空会社が切り離され、これを3つの大型航空運輸グループに再編した。この9社以外の企業については自らの意思で三大グループに参加することも可能、単独で業務を行うことも可能とした。

また、改革の第二の重点としては空港の管理体制の改革が挙げられる。2004年7月に民航総局は、従前直接管理あるいは地方政府や軍と共同管理していた空港の管理運営権や資産を一括して地方政府に委譲した（北京首都空港とチベットの空港は対象外）。これに伴い、地方空港の運営状況が直接地方における経済活動に与える影響が相対的に増加し、管理にあたる地方政府が空港の設備拡大、エアポートセールスに積極的に取り組むようになってきている。

なお、改革の具体的な状況については後段で述べることにしたい。

第2節 日中間の航空便の状況について

1 日中航空路線および旅客運輸量の状況

日中の航空路線については、1974年4月に北京において「日中航空運輸協定」が締結され、同年9月に北京および上海から東京および大阪へ定期航空便が開通したのが始まりである。

以後30年来、特に近年の中国国内における経済の飛躍的な発展に伴い、その民用航空の往来はよりいっそう緊密になってきている。現在通航している日本側の発着地点は東京、大阪、福岡、札幌、仙台、福島、新潟、富山、名古屋、広島、岡山、長崎など21都市にも上り、一週間あたりの航空定期便数は515便に達している。旅客運輸量についても、2004年には400万人を突破するという見通しが立てられている。

このように日中航空路線は、いまや中国においては最大の航空運輸市場の一つとなった。航空便数、発着地点数、輸送量はいずれも他国との便に比較してトップを誇っている。

以下は日中路線の現在の通航の様子を表にまとめたものである。

出発地	到着地	航空会社（日系）	航空会社（中国系）
東京 (成田)	北京	J L (14) NH (14)	C A (17) MU (7)
	上海	J L (21) NH (21)	C A (6) MU (15)
	大連	J L (7) NH (7)	C A (3) C Z (4)
	青島	J L (5) NH (4)	MU (5)
	廈門	J L (3) NH (3)	
	広州	J L (7)	C Z (7)
	瀋陽	NH (3)	C Z (3)
	杭州	J L (5) NH (4)	C A (4)
	長春		C Z (1)
	西安	J L (2)	MU (7)
大阪 (関空)	北京	J L (7) NH (7)	C A (11) MU (4)
	上海	J L (14) NH (14)	C A (7) MU (18)
	大連	J L (3) NH (4)	C A (2) C Z (3)
	青島	J L (2) NH (4)	MU (2)
	廈門	NH (3)	
	瀋陽	NH (2)	C Z (3)
	昆明		MU (2)
	広州	J L (7)	C Z (10)
	杭州	J L (2) NH (3)	C A (1)
	南京		MU (2)
	福州		MU (2)
	煙台		MU (2)
海口		HU (1)	
名古屋 (中部)	北京	J L (5)	C A (5) MU (4)
	上海	J L (7)	C A (7) MU (16)
	天津	J L (3)	C A (3)
	重慶		C A (3)
	大連		C Z (4)
	広州	J L (3)	
	西安		MU (3)
福岡	北京		C A (5)
	上海	J L (7)	C A (4) MU (14)
	大連		C A (3) C Z (3)
	広州		C Z (4)

	瀋陽		C Z (3)
	青島		MU (3)
	桂林		C Z (4)
	西安		MU (3)
札幌	上海		MU (2)
	瀋陽		C Z (2)
仙台	北京		C A (2)
	上海		C A (2)
	大連		C A (2)
	長春		C Z (2)
福島	上海		MU (2)
新潟	上海		MU (3)
	ハルビン		C Z (4)
	西安		MU (2)
富山	大連		C Z (2)
広島	北京		C A (2)
	上海		MU (3)
	大連		C A (2)
	西安		MU (3)
岡山	上海		MU (7)
小松	上海		MU (2)
松山	上海		MU (2)
長崎	上海		MU (2)
大分	上海		MU (2)
鹿児島	上海		MU (2)
沖縄	上海		MU (7)

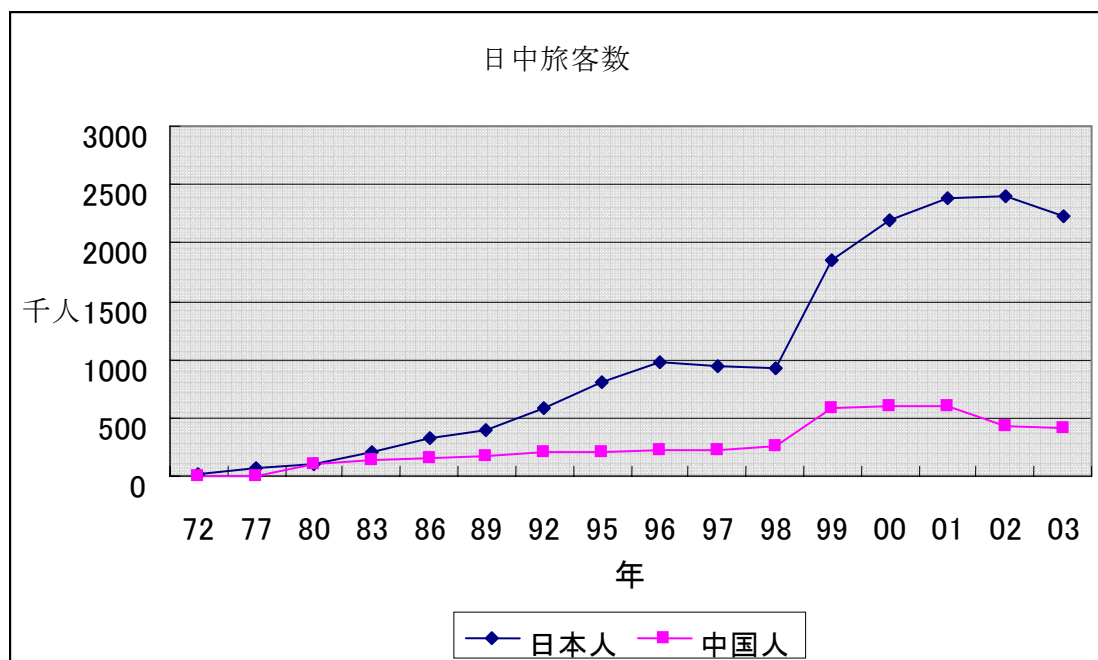
※ J L 日本航空 C A 中国国際航空
 NH 全日空 MU 中国東方航空
 C Z 中国南方航空

※ 2004年秋冬ダイヤ（名古屋（中部）については中部国際空港開港後）

※ （ ）内の数字は週間便数

日本と中国の二国間の旅客数も近年めざましく増加している。中国へ行く日本人旅客は1972年の9,000人から2003年の225万人にまで増加した。特に99年には、中国へ渡航する日本人旅客数は飛躍的に伸びている。これは97年の航空協議の結果により、日中路線の新規開設ラッシュが起こったこと、また99年に中国が建国50周年を機に様々なイベントや観光事業を催したことに加えて、ヒルトンやシャングリラといった外資系の大型豪

華ホテルの建設が進み、日本の特に若い女性層がこれまでのハワイなどから中国へその旅行先を変えてきたことも原因の一つと目される。



※ 中国旅遊局調べ

2 日中の航空便共同運行の現状について

(1) 中国国際航空と全日空

中国国際航空は 2004 年夏ダイヤから、全日空と航空計画および空港の休憩ラウンジの共用などの業務を含む航空便共同運行を実施している。現在両社により、北京－東京、北京－大阪、上海－東京、上海－大阪間の毎週 95 便が共同運行されている。

これは全日空側から見ると、成田空港、関西空港から北京及び上海に週 56 便を中国国際航空のマークを掲げて飛ばしていることとなる。逆に中国国際航空にとっては 39 便が全日空のマークを掲げて飛んでいることとなる。また両社は季節により、杭州－東京、杭州－大阪間の便も増加をさせており、その際には共同運行便の数は週 105 便にも達する。

中国国際航空と全日空との共同運行には客室乗務員の相互勤務も含まれており、これにより日本、中国双方の旅客のニーズにきめ細かく対応することが可能となった。

その他のサービスとしては、両社のマイレージにかかる積算や特典の受領などもどちららを利用した場合でも可能としている。

(2) 中国南方航空と日本航空

中国南方航空と日本航空の間では北京－東京間で共同運行が実施されている。これに加えて両社は広州－東京、広州－大阪、瀋陽－東京、瀋陽－大阪間でも共同運行が実施されている。

北京－東京便については、両社とも便を飛ばしている。広州－大阪便は、中国南方航

空が毎日1便、日本航空が週に5便を運航。

共同運行実施後、広州－東京間について中国南方航空の便は1日2便に増加した。

両社による瀋陽－東京便は火、木、土曜日にそれぞれ1便、瀋陽－大阪便は月、水、金曜日にそれぞれ1便運航されている。

3 チャーター機の運航状況について

中国から日本へのチャーター機運航については、旅行社により計画、運航されるものが比較的多い。目的は観光旅行、学术交流が多数を占める。同一航空便の安泰航空券の購入状況から分析すると、2004年に日中間のチャーター機はおよそ300便と推定される。

しかし、チャーター機運航については不利益要素も多く、現時点ではあまり多くないというのが実情である。旅行社サイドの観点から言うと、チャーター機での団体旅行などは次頁のような原因によりどちらかという敬遠されている。

① 観光ビザ

一般的にみて、チャーター機を利用して中国国外に旅行する場合、旅行者の人数を多数集める必要がある。すなわち、中国各地から旅行者を募って搭乗させる必要があるが、現在、中国人の日本への観光ビザの発給は北京市、上海市、広東省、天津市、江蘇省、浙江省、山東省、遼寧省に限られている。このビザの発給制限が多数の人数を募る際には障害となっている。

② チャーター機の運航にかかる費用

現在、中国と日本のチャーター機の運航方式は「相互チャーター」が主流である。つまり中国からのチャーター機はナイトステイすることなく、当日中に中国へ復路飛行することとなる。

経済効率を考えると、往路復路ともに乗客が乗っていることが望ましい。仮に中国からは旅客が搭乗して日本へ飛び、日本からは空のまま中国へ引き返すようなことになると、この空席にかかる費用や日本での停留費用など新たな経費が生じることとなる。この経費については最終的には旅行客が負担することとなり、このためチャーター機の費用は一般定期航空便よりも割高となっているのが現状である。

よってチャーター機を利用する旅行はごく限られた人にものみ可能な限定されたものになっている。

③ 認可申請にかかる期間

一般的にチャーター機を利用して日本への観光をする団体旅行については、少なくとも2～3ヶ月以前には管轄する公的機関へ関連事項にかかる審査認可を申請する必要がある。団体旅行客にとってはこの期間中承認を待った上で旅行するというのは難しいものがある。

④ 中国の旅行社の経営体制

現在の中国の体制の下では、中国人旅行客はそれぞれ自分自身が居住している地域の旅行社において出国手続き等を行う必要がある。チャーター機を利用する旅客は中国全

土の各地域からの場合が多く、それぞれ個別に手続きをとる必要があり、チャーター機の旅行を手配している旅行社が一括して手続きをすることは不可能である。

以上のような原因により、日中間のチャーター機での旅行数はどちらかというとな少ないままとっている。

ただし、特別な時期に便数が増加することを見ることができる。日韓ワールドカップの開催時の大幅な増便などの例がある。

第2章 中国の航空管理行政について

第1節 改革前の中国民用航空総局

中国において民間航空業界（民用航空）の指導・管理の任務を遂行している行政機関は「中国民用航空総局」である。民用航空総局では現在体制改革が施行され、行政部門と企業が分離されているところであるが、改革前は以下のような直属の企業を有しており、業界の運営をしてきた。

1. 政府管理機構

華北管理局	華東管理局	東北管理局
中南管理局	西南管理局	西北管理局
ウルムチ管理局		

2. 企業単位

中国国際航空公司	中国南方航空公司	中国東方航空公司
中国西南航空公司	中国西北航空公司	中国北方航空公司
雲南航空公司	新疆航空公司	中国航空集团公司
北京首都国際機場	広州白雲国際機場	中国航空油料総公司
中国航空器材公司	民航実業開発総公司	民航機場建設工程公司
民航物資設備公司	金飛民航経済発展中心	民航快梯有限公司
中国民航工程諮詢公司	中国航空結算中心	民航計算機信息中心

3. 事業単位

空中交通管理局	民航総局機関服務局	航空安全技術中心
中国民用航空学院	中国民用航空飛行学院	中国民航管理幹部学院
中国民用航空総医院	民航北京上海広州中専	民航総局培训中心
中国民航第二研究所	中国民航出版社	中国民航報社
国際合作服務中心	民航総局適航中心	民航会計師事務所
民航総局外航服務中心	民航総局档案件館	

第2節 改革後の中国民用航空総局

政企分離により現在の民航総局の主な業務は以下の通りとなった。

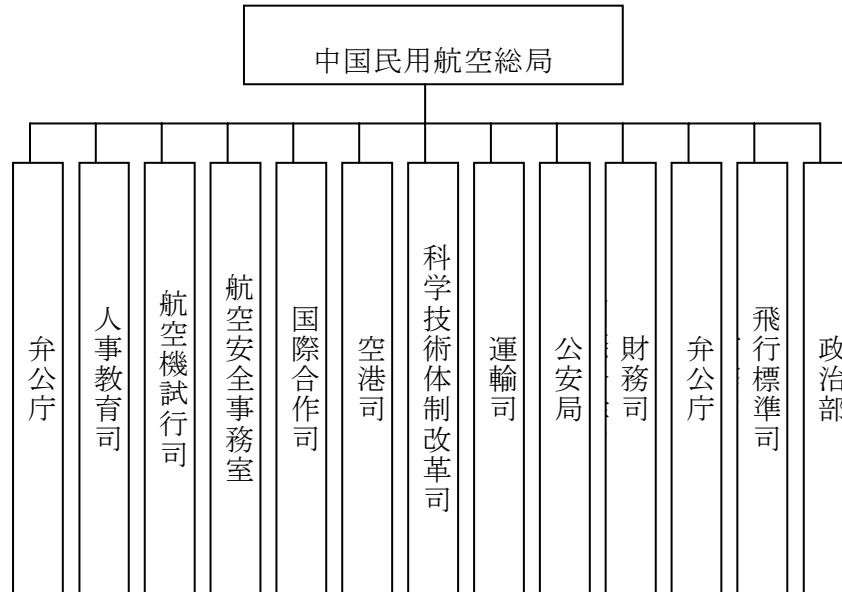
- ① 民用航空事業の発展方針、政策、戦略を研究し制定する。民用航空法律、法規草案を制定し、監督を経て執行する。民用航空業体制改革と企業改革作業を推進し指導する。
- ② 民用航空業の中長期発展計画を編成する。民用航空業にマクロ管理を実施し、業界の総合統計と情報化作業を担当する。
- ③ 民用航空安全保障の方針政策と定款制度を制定し、民用航空業の飛行の安全と地面

の安全を監督し管理する。航空機飛行事故と事故徴候の基準を制定し、規定に基づき航空機飛行事故を調査し処理する。

- ④ 民用航空飛行基準及び管理定款制度を制定する。民用航空機の運営者に対し、運行合格検査を実施し、監督検査を持続する。民用航空飛行人員と飛行派遣人員の許可書を管理する。空港飛行プロセスと運行最低基準を審査し批准する。民用航空衛生作業を管理する。
- ⑤ 民用航空機の試行管理標準と定款制度を制定する。民用航空機規格合格の審査、生産許可の査定、試航の審査、国籍の登録、メンテナンス許可査定、メンテナンス人員の資格管理を担当し、並びに監督検査を持続する。
- ⑥ 民用航空空中交通管理基準と定款制度を制定する。民用航空空域計画を編成し、民用航空航路の建設を担当し、民用航空機に空中交通管理を実施する。空中交通管制人員の資格管理を担当し、民用航空標識通信、航行情報、航空気象作業を管理する。
- ⑦ 民用空港建設と安全運行基準及び定款制度を制定する。空港建設と安全運行を監督、管理する。全体計画を審査認可し、民用空港に使用許可管理を実施し、かつ飛行区域の適用性、環境保護、土地使用の業界管理を実行する。
- ⑧ 民用航空安全防衛管理基準と定款を制定する。民用航空安全を管理し、防犯とハイジャック、爆発計画事への処置を監督し検査する。民用航空の安全を妨害する不法重大事件を指導し処理する。空港の安全検査、治安、消防救援を管理し指導する。
- ⑨ 航空運輸、通用航空政策と定款制度を制定し、航空運輸と通用航空市場を管理する。民用航空企業に経営許可管理を実行し、かつ重要運輸任務を組織し調節する。
- ⑩ 民用航空業の価額政策及び経済調節方法を研究し制定する。民用航空休業の経済効益を監視し、かつ関連予算資金を管理する。民用飛行機の企業の購入と賃貸申請を審査し批准する。民用航空業の労働賃金政策を研究し制定する。及び直属企業の労働賃金を管理指導する。
- ⑪ 民用航空地区、自治区、直轄市の管理局、民用航空の直属学校などの事業団体を指導する。規定に基づき区範囲で幹部を管理し、かつ研修教育を組織し指導する。
- ⑫ 国家を代表し涉外民用航空事務を処理し、対外航空談判、契約の締結を担当し、並びに監督を実施し、国家航空権益を維持保護する。国際民用航空組織活動及び涉外民用航空事務政府間の国際組織と多角的活動に参加する。香港特別行政地区及びマカオ、台湾地区の民用航空事務を処理する。
- ⑬ 民用航空の共産黨員と群集の、思想政治仕事を担当する。
- ⑭ 国務院より委託されたその他事項を請け負う。

第3節 民航総局の組織について

中国民用航空総局の内部組織は次頁の図のように1の庁、9の司、1の部、1の局、1の室を有している。



1 中国民用航空総局の各部門の分掌事務

(1) 弁公庁の分掌事務

- ① 総局トップと協力して日常政務を処理する。
- ② 全局性の作業会議、総局局務会議、局長事務会議などの会議事務作業を請け負い、会議と各種式典の管理作業を担当する。
- ③ 総局トップの秘書作業を請け負い、総局当番室の作業と総局トップの重要活動の手配を担当する。
- ④ 総局の公文書処理を作業を担当し、民用航空システム公文書作業に対し業務指導を実施する。総局と総局トップの印章を掌握管理し、かつ総局機関各部門と直属企業の印章の配布と取り消しを処理する。
- ⑤ 民用航空業の発展方針、政策、重大問題の調査研究を組織し、かつ重要文書の起草作業を担当する。
- ⑥ 全国人民代表大会、政治協商会議の民用航空に関連する提案と質問の処理を担当する。
- ⑦ 総局のニュース発表作業を組織し、かつ政務情報、総局展覧を統一管理する。
- ⑧ 民用航空法規体系を計画し、立法計画を制定し、民用航空法律法規、規則の審査と発表作業を組織し、国際法律文書の研究に参加する。
- ⑨ 総局法律事務を統一管理し、行政執法監督検査作業を展開する。行政再審議と訴訟案件を処理し、企業法律作業を指導する。
- ⑩ 総局機関の機密作業を担当し、民用航空システムの機密作業に業務指導を実施する。民用航空文書管理作業を担当し、かつ総局文書館を指導する。
- ⑪ 総局機関行政管理作業を担当し、機関事務を組織し、かつ検査を督促する。総局機関の愛国衛生、緑化などの作業を管理する。
- ⑫ 民衆の手紙、訪問の接待と処理を統一管理し、かつ民用航空システムの投書作業を

指導する。

- ⑬ 総局の対外連絡と接待作業を担当する。
- ⑭ 総局機関財務と国有資産管理作業を担当する。
- ⑮ 総局機関の基本建設、不動産管理、住宅制度改革作業を担当し、かつ民用航空在京企業の住宅改革を指導する。
- ⑯ 総局機関後方勤務サービスを管理し、機関サービスセンターと外国航空サービスセンターを指導する。
- ⑰ 総局トップより委託されたその他事項を請け負う。

(2) 人事教育司の分掌事務

- ① 人事、労働、教育作業の定款制度を制定し、直属企業の人事、労働、教育作業を監督し指導する。人事、労働、教育制度の改革を組織し推進する。
- ② 総局共産党委員会管理のトップの調整配備及び思想態度の建設作業を担当し、総局共産党委員会のトップの審査、任免、交流、研修などの作業を組織し、予備幹部の建設と選抜、養成を担当する。
- ③ 国家公務員制度を推進し、公務員の試験、採用、審査、任免、研修、交流、賃金、賞罰などの作業を担当する。
- ④ 民用航空行政機関、事業企業と社団組織の機構編成を管理し、かつその建設、取り消し、変更などの審査と批准を行う。総局の駐外機構人員の派遣、賃金基準制度、関連人事労働作業を担当する。
- ⑤ 直属企業の賃金制度の改革を指導し、その賃金合計の管理方法及び特殊作業手当基準を制定し、かつ監督を実施する。
- ⑥ 直属企業及び企業化管理を実施した企業の年度経営責任審査を組織し、かつ賞罰方案を制定する。
- ⑦ 民用航空職業技能の鑑定規則を制定し、かつその作業を指導し、作業に協力する。民用航空労働定額定員基準を組織し制定する。直属企業労働力のマクロ調整制御方法を制定し指導する。
- ⑧ 民用航空の特有専門技術許可書基準を制定し、民用航空主体シリーズの高級職務（許可書）の審議と特有専門技術許可書テスト作業を組織する。
- ⑨ 民用航空教育の発展計画を編成しかつ実施し、民用航空大学学生募集計画の認可を申告し、民用航空大学の教育と重点学科の建設、研究生の養成作業を指導する。
- ⑩ 直属企業の各種人員の研修を指導し、かつその人員出国研修の申請、公費留学人員の選択及び対外教育研修交流作業を統一管理する。
- ⑪ 大学高等学校卒業生の就業と軍隊転業幹部の配置、受け入れ作業を組織し調節する。その他各種人員の配置を請け負う。
- ⑫ 直属企業の人事、労働、賃金統計、産業教育統計作業を担当する。
- ⑬ 総局トップ管理と総局機関人員のファイルを管理し、直属企業の人事ファイル管理作業を指導する。

- ⑭ 総局トップが委託したその他事項を請け負う。

(3) 航空機試行司の分掌事務

- ① 民用航空機試行管理基準と規則制度を制定する。
- ② 民用航空機規格合格審査、生産許可審査、試行審査、国籍登録、メンテナンス許可審査とメンテナンス人員資格管理を担当し、かつ監督検査を持続する。
- ③ 航空業務運営者のメンテナンスシステムと民用航空機の試行と安全運行状態を審査認可し、試行指令を下达しかつ監督を実施する。

(4) 航空安全事務室の分掌事務

- ① 民用航空安全政策、法規及び規則制度を制定する。
- ② 全産業、飛行安全と航空地上安全を総合管理し、産業の“システム安全”を組織し管理する。
- ③ 民用航空企業が航空安全方針、政策、法規、安全、命令、指示を徹底的に執行するよう監督する。
- ④ 全産業の航空安全状況を全面的に把握し、安全形勢を定期的に分析し、安全提案を提出し、安全指令と安全通報を起草する。
- ⑤ 関連規定に基づき航空事故を調査し、事故予防の提案と措置を提出する。
- ⑥ 航空安全監査人員、事故調査人員の招聘、テスト、育成を担当する。
- ⑦ 安全奨励と安全責任奨罰の実現のための処理。
- ⑧ 民用航空安全管理と情報方面の対外交渉作業を担当する。
- ⑨ 民用航空総局航空安全委員会の日常作業を請け負う。
- ⑩ 総局トップより委託されたその他事項を請け負う。

(5) 国際合作司の分掌事務

- ① 国際民用航空に関する発展方針政策を制定する。
- ② 政府対外航空協定を請け負い、航空運輸協定及び関連協定事項を締結しかつ監督を実施する。
- ③ 国際民用航空組織とその他関連国際組織活動を組織し参加する。関連する国際組織の決議、基準、建議と対策の実施を調節し推進する。関連国際民用航空公約、条約及び協定など具体的事務を行う。
- ④ 駐国際民用航空組織代表処の作業を指導する。
- ⑤ 台湾、香港、マカオに係わる民用航空事務を統一管理し、かつその重大問題を研究、調節、処理する。
- ⑥ 台湾と大陸の“三通”の具体的実施方法を、民用航空が実施するよう、研究し制定し、かつその空中直行のために準備する。
- ⑦ 民用航空システムの外事作業を統一管理し、全局性の重大外事活動に協力する。
- ⑧ 民用航空人員の公用出国、かつその人員のパスポート、通行証明書、ビザ、その書

き込みなどの審査認可作業を請け負う。

- ⑨ 外国臨時来華人員と駐在人員ビザの申請認可作業、海外航空企業駐華機構の審査認可作業の請負。
- ⑩ 総局トップより委託されたその他事項を請け負う。

(6) 空港司の分掌事務

- ① 民用空港プロジェクト、空港の安全運行、空港経営管理の規則、技術基準、規範、定額、検査監督の執行を制定する。
- ② 新築民用空港場所の使用性質、地理名称を審査、批准し、民用空港使用許可書及び軍民共用空港の民用航空機への開放使用証明書を公布、取り上げを行う。
- ③ 民用空港（軍民共同使用空港の民用使用部分を含む。以下同様）の全体企画（総平面企画）を審査認可し、かつ検査監督を執行する。
- ④ 限定金額以上の民用航空基本建設と技術改造プロジェクトの初設計、工事開始報告と管理機構、指導監督プロジェクトの入札募集と入札と建設監視を審査する。空港專業建設プロジェクトに工物品質監督を実施し、竣工審査を組織する。
- ⑤ 民用航空建設プロジェクト資金を監視管理し、建設プロジェクト工事の決算を審査し、かつその財務を監督し管理する。
- ⑥ 民用空港の安全保障、大空浄化保護、応急救援、環境保護、土地使用などに産業管理を実施する。
- ⑦ 民用空港專業工事の設計、施工、監視企業と仲介組織に資質管理を実施する。
- ⑧ 民用空港の特殊車両、地面専用設備に生産許可管理を実行する。
- ⑨ 国際民用航空組織と関連がある民用空港の技術基準と建議措置の推進執行。
- ⑩ 空港及び関連企業の企業管理と会社化改造作業を請け負う。
- ⑪ 空港及び関連企業の運行管理作業を指導し、民用空港経営管理方式の改革を推進する。
- ⑫ 空港及び関連企業（中外合弁企業を含む）の経営許可書の審査と経営許可管理を担当し、かつ工商登録などの事務を指導する。
- ⑬ 総局トップより委託されたその他事項を請け負う。

(7) 科学技術体制改革司の分掌事務：

- ① 民用航空業の発展戦略を制定し、民用航空業中長期発展企画と通用航空年度生産計画を編成する。
- ② 民用航空便網、空港分布、基礎施設建設などの計画を制定し、かつ執行状況を把握する。
- ③ 民用航空固定資産投資年度計画を制定し、かつ検査、監督、執行する。基本建設、技術改造プロジェクトのプロジェクト提案書と実行性研究報告の審査批准、報告作業を行う。
- ④ 民用航空機チーム配置計画と年度車両、船舶、飛行機の購入貸し付け計画を制定し、

検査、監督、執行する。使用を取りやめる飛行機と発動機の購入と賃貸の審査批准を行う、飛行機購入関連事項を調節する。

- ⑤ 民用航空が外資と国外投資を利用して、中外合弁、合作プロジェクトを制定すること、ケーススタビリティと契約、定款の審査批准を行う。
- ⑥ 民用航空機電製品の輸入登録と管理を担当する。
- ⑦ 民用航空休業体制改革の全体方案、総合調節を組織し研究する。民用航空行政と企業単位体制の改革、各セット改革作業を指導する。
- ⑧ 企業の連合併合、体制改革の審査と証券発行、株券上場の審査批准作業を担当する。
- ⑨ 重大経済と技術発展傾向の研究を組織する。新技術モデルプロジェクトを調節し、科技基金と科技合作プロジェクトを管理し、科技研究の成果の鑑定と学术交流を組織する。
- ⑩ 民用航空標基準化と計量作業を管理する。
- ⑪ 民用航空業情報システムの長期計画を制定し、情報システム建設の基準、規範、定款制度を組織し調節する。コンピューター応用技術の普及及び情報ネットワーク安全の監督検査を担当する。
- ⑫ 民用航空の計画、企画、統計作業の定款制度と管理方法を制定し、民用航空業の総合統計を担当する。
- ⑬ 総局トップより委託されたその他事項を請け負う。

(8) 運輸司の分掌事務

- ① 国内、国際航空運輸、通用航空政策と定款制度を制定する。民用航空運輸サービス品質標準を組織し制定する。
- ② 民用航空運輸企業、通用航空企業及びその他企業の成立申請を審査する。
- ③ 民用航空運輸企業、航空貨客販売代理企業、通用航空企業及びその他企業（中外合弁企業を含む）の経営許可証の審査発行、配布、取り消しを行う。
- ④ 中外航空運輸企業航空便の経営許可の審査認可、配布、取り消しを行う。
- ⑤ 二国間の航空運輸協議に参加し、国際航空便の評価審査を組織し、かつその請負責任者の指定を行う。
- ⑥ 国際航空路線、発着地点、輸送力の手配など航空協議方案を制定し、中国と外国航空運輸企業間のビジネス協議の審査批准と監督を実施する。
- ⑦ 中外航空運輸企業定期便と不定期便飛行申請を審査批准する。
- ⑧ 香港特別行政区及びマカオ、台湾地区航空運輸と通用航空業務を行う。
- ⑨ 航空港対外の対外開放の申請を審査批准し、かつ産業意見を提出する。
- ⑩ 重大、緊急航空運輸と通用航空飛行任務を組織し調節する。
- ⑪ 非経営性単位が通用航空活動の登録手続きに従事することを担当する。
- ⑫ 中国通用航空の国外通用航空任務の執行申請を審査批准する。
- ⑬ 中外航空運輸企業、航空貨客販売代理企業、通用航空企業及びその他企業（中外合弁企業を含む）の経営範囲と経営許可の執行状況を監督し検査する。航空運輸と通用

航空市場を規範管理する。

- ⑭ 国防動員作業の管理を担当する。
- ⑮ 総局トップより委託されたその他事項を請け負う。

(9) 公安局の分掌事務

- ① 民用航空安全防衛管理基準と定款を制定し、検査、監督、執行する。
- ② 民用航空業の防空安全を管理し、航空運輸、空港企業の安全防衛方案を審査し、防犯を指導し、ハイジャック、爆弾などの航空安全を妨げる不法重大事件を調査し処理する。
- ③ 航空安全人員の業務建設作業を管理し、航空安全人員の勤務などの定款制度を制定し、航空機内安全防衛作業を担当する。
- ④ 民用航空安全検査を管理し、民用航空安全検査作業定款と技術規範を制定しかつ監督実施する。
- ⑤ 民用航空専用飛行機の安全警護作業に参加し、国家重大活動中の民警防衛作業を組織し指導する。
- ⑥ 民用航空刑事案件の調査作業を指導し、重大案件の検挙に参加協調する。
- ⑦ 民用空港航空機活動区道路交通を管理し、かつ空港公共活動区域の道路交通管理作業を指導する。
- ⑧ 民用空港、航空機内治安作業を管理し、民用航空各单位の社会治安総管理作業の展開を指導する。
- ⑨ 民用航空公安人員の建設を指導し、定款順序と範囲に基づき民用航空処級トップ就任前記録を担当し、かつ人民警察肩書評価授与を担当する。
- ⑩ 民用空港安全防衛施設建設の技術規範を制定し、安全防衛施設建設プロジェクトを審査する。
- ⑪ 民用航空消防人員の建設を指導し、民用空港消防保障ランクなど建設プロジェクトの防火設計を審査認可し、民用航空消防救援作業を監督する。
- ⑫ 公安、安全検査、消防と関連がある装備基準と管理規定を制定し、年度装備計画編成と督促実行を監督する。
- ⑬ 民用航空に法律執行作業を担当し、民用航空公安チーム刑務監督査察作業を実施する。
- ⑭ 民用航空勤務人員の政治審査規定を制定し、かつその人員などの政治審査を担当する。民用航空人員、航空安全人員など許可書管理規定を制定しかつ執行を監督する。
- ⑮ 民用航空公安、防衛、安全検査、消防統計作業を担当し、かつ民用航空公安業務の文書管理を指導する。
- ⑯ 総局機関内の防衛、防火、治安総管理を担当し、かつ直属単位内部の防衛作業を指導する。
- ⑰ 総局トップより委託されたその他事項を請け負う。

(10) 財務司の分掌事務

- ① 民用航空業の財務、会計制度を制定し、かつ実施を監督する。
- ② 民用航空経済調節政策及び弁法を制定し、かつ民用航空企業経済利益のバランスを取る。
- ③ 民用航空業の価格政策及び費用標準を制定し、民用航空国際、国内航空価格を審査しかつ実施を監督する。
- ④ 民用航空業の経済効益を監視し、かつ直属企業及び企業化管理を実施する企業の経営責任審査関連事項の完成に協力する。民用航空経済効益向上の意見と提案を研究し提出する。
- ⑤ 民用航空基礎施設建設基金と空港管理建設費用の徴収、予算資金と専項基金の管理を制定する。
- ⑥ 直属企業の債務状況を把握し、民用航空外債の監視管理及び調節を担当し、外国政府貸付金の使用及び関連プロジェクトの政府性保証事項を処理する。
- ⑦ 民用航空国有資産管理制度及び弁法を制定し、直属企業国有資産財産権の登録、変動、権限確認及び資産評価事項を審査処理し、国有資産を監督管理する。
- ⑧ 民用航空機の所有権、抵当権、占有権、優先権の登録及び変更、取り消し作業を行う。
- ⑨ 企業制度改革とその資産組替え方案を審査する。企業株権性質を限定し、株換算方案を審査し、国有資産權益を確保する。
- ⑩ 直属企業の財務予算決算とその他財務諸表を審査し編集する。産業主管部門の会計の計算を担当し、財政予算割当金の申請、配布と管理を担当する。
- ⑪ 航空運輸領収書、専用伝票の管理を担当する。
- ⑫ 民用航空休業所得税、回転税、輸入税などの財政税收事項に協調する。
- ⑬ 航空会社及び空港の統一対外航空保険投入事項を指導する。
- ⑭ 民用航空外事経費管理制度を制定し、外事経費を審査し批准し、民用航空外貨管理を調節する。
- ⑮ 民用航空財務電算化作業を計画し指導する。
- ⑯ 総局トップより委託されたその他事項を請け負う。

(11) 飛行標準司の分掌事務

- ① 民用航空経営者（全ての航空運輸、通用航空企業、中国で運行する外国航空経営者）の運行合格査定定款、標準、政策を制定訂正する。運行合格査定と持続監督検査の実施を組織する。航空運営者の運行合格証明書と運行規範の発行、改正と取り消しを担当する。
- ② 飛行人員訓練機構合格査定の規定、標準、政策を制定し、合格査定と持続監督検査を実施し、飛行人員訓練機構への合格証明書の発行、改正、取り消しを担当する。
- ③ 飛行人員訓練設備（飛行モデル機、飛行訓練機械などを含む）の鑑定標準を制定し、飛行人員訓練設備鑑定作業を指導する。

- ④ 民用航空飛行人員、飛行派遣人員許可書の発行標準と管理定款を制定し、かつ許可書の審査、発行、取り消しを担当する。
- ⑤ 飛行標準監察人員、総局から委任された代表の業務標準と管理定款を制定し、業務訓練とテストを組織し、かつ監督する。
- ⑥ 民用航空機規格の合格査定、試行査定中の飛行標準を担当する。
- ⑦ 航空管理部門と民用空港飛行順次と運行最低標準の技術規範と管理定款を制定し、空港飛行順次と運行最低標準を審査し批准する。
- ⑧ 民用航空衛生、防疫、空港応急医療救護と民用航空医学研究を管理する。
- ⑨ 民用航空人員（飛行人員、乗務員、空中交通管制人員を含む）の体験合格証明書の発行標準と管理定款を制定し改正する。かつ体験合格証明書の発行と取り消しを担当する。
- ⑩ 飛行安全動態情報を把握し、飛行事故、関連事故徴候の飛行技術と航空医学方面の調査に参加する。
- ⑪ 総局トップより委託されたその他事項を請け負う。

(12) 政治部（機関共産党委員会）の分掌事務

- ① 民用航空各企業共産党組織が総局共産党委員会の決定を貫徹し、部署と指示の実行する状況を監督し検査する。
- ② 幹部理論学習と育成計画を制定し、直属企業、総局機関を組織してマルクス、レーニン主義、毛澤東思想、鄧小平理論と共産党路線、方針、政策の学習を指導する。
- ③ 直属企業、総局機関トップの思想政治建設を担当し、トップへの審査、管理に参加する。
- ④ 民用航空思想政治仕事と精神文明建設を指導し、民用航空企業政治活動肩書きの評価と従業員思想政治研究会の仕事を担当する。
- ⑤ 基層共産党組織の建設を指導し、直属企業共産党代表大会、共産党委員会交替選挙の関連作業と共産党組織の建設、名称変更、取り消し及び党内統計、党費用管理、黨員組織関係轉換などの作業の処理を担当し、総局機関黨員発展など日常管理を担当する。
- ⑥ 民用航空ニュースの宣伝、黨員電化教育と出版仕事を管理し、音楽と影像、広告作業を検査指導し、中国民航新聞、中国民航出版社の業務指導を担当する。
- ⑦ 直属企業の団体代表大会、共青团委員会の交替選挙の審査及びその日常管理作業を担当し、民用航空共青团組織活動の展開と青年連合会仕事を指導し、青年を組織して内外交流を展開する。
- ⑧ 民用航空総局共産党委員会、共産党学校の作業を指導する。
- ⑨ 民用航空統一戦線活動を担当する。
- ⑩ 総局機関と部分北京駐在民用航空企業幹部の出国政治審査を担当する。
- ⑪ 総局共産党委員会秘書作業を担当し、総局共産党委員会の関連会議を請け負う。共産党の各種文書、電報、総局共産党委員会印鑑を管理し、所属共産党組織印鑑を製造

し発行する。

- ⑫ 総局共産党委員会、中央国家機関仕事委員会、共青团中央より委託されたその他事項を請け負う。

(13) 政策法規司の分掌事務

- ① 民用航空業重大政策問題を研究し調節する。
- ② 民用航空業体制改革全体方案を制定し、民用航空行政と所属企業の改革及び各セクタ改革作業を総合調節して指導する。
- ③ 企業の連合併合、制度の改革と再組み替方案と証券発行、株券上場の審査批准を担当する。
- ④ 民用航空立法の計画を制定し、民用航空法律法規、定款の審査と発表を組織し、国際法律文書を研究する。
- ⑤ 総局法律事務、行政再議、行政訴訟案件を処理し、企業法律仕事を指導する。
- ⑥ 総局トップより委託されたその他事項を請け負う。

2 民用航空総局管轄地区管理局の業務範囲

(1) 民用航空華北管理局の主要業務

- ① 民用航空方針、政策、放棄、条例と定款制度の執行を貫徹し、政府機構が計画、調節、監督とサービス方面の職能を履行する。
- ② 管轄区の民用航空企業に産業管理を実行し、その経営活動サービス品質に監督、監査を行い、権限に基づき企業の経営許可証明書の審査、発行、取り消しを行う。
- ③ 民用航空内モンゴル局、民用航空河北省局、民用航空天津市局、民用航空山西省局、民用華北航務管理中心、飛行校驗中心、生活服務中心、空港設計所などの企業へ指導と管理を行う。
- ④ 華北地区民用航空機の飛行活動を管理し、かつ航行サービスを提供する。管轄区の民用航空機の試行管理を担当し、民用航空総局に基づき民用航空規格合格証、生産許可書、試行証、メンテナンス許可書とその人員許可書の授権、審査、発行、取り消しを行う。
- ⑤ 華北地区の空中交通管制を貫徹し、航行調整、情報、通信航空便標識の職責を履行する。区内民用空港建設、航空便の建設と開設に建議し、管轄される区内民用航空飛行人員の飛行技術、身体と安全状況を監督検査する。
- ⑥ 管轄区内軍用民用航行管制、軍民共同使用空港及び民用航空各企業間の作業関係を調節し処理する。
- ⑦ 管轄区の民用航空公安防衛作業を指導する。

(2) 民用航空華東管理局の主要業務

- ① マクロから国家関連法規政策に基づき航空企業に監督、指導を行い、民用航空方針、政策、法規、条例、定款制度を貫徹執行する。

- ② 華東地区民用空港の基本建設に産業管理を実施し、かつ華東地区の空港（国家直属と地方に属する民用空港及び軍民共同使用空港の民用部分を含む）を管理する。管轄空港の統計、財務資料を一括して報告する。華東地区民用航空空港使用許可証審査、発行、取り消しを行う。
- ③ 華東地区民用航空機の飛行活動を管理し、かつ航行サービスを提供する。《中国民用航空飛行事故調査条例》に基づき民用航空機の飛行事故の調査と処理に参加する。華東地区区内航空便の民用航空運輸企業、区内通用航空飛行や業務に従事する企業や事業単位に経営許可証の審査、発行、取り消しを行う。
- ④ 華東地区の六つの民用航空省局（江蘇、浙江、山東、安徽、江西、福建）及び 20 以上の空港運営所を管理し、かつ中国航空燃料公司上海公司、中国航材公司上海公司などの企業に代理管理を行う。

(3) 民用航空西北管理局の主要業務

- ① 民用航空方針、政策、条例と定款制度を貫徹執行し、政府機構が計画、調節、監督とサービス方面での職能を履行する。
- ② 管轄民用航空企業に産業管理を実行し、かつその経営活動サービス品質に監督、検査を行う。権限に基づき企業の経営許可書を審査、発行、取り消す。
- ③ 甘肅、青海、寧夏などの省や、自治区民用航空局、西安咸陽空港、西北航務管理中心及び管轄される民用空港（軍民共同使用空港の民部分を含む）に統一管理する。
- ④ 管轄区内民用航空機の飛行活動を管理し、かつ航行サービスを提供する。
- ⑤ 管轄区内民用航空機の試行を管理し、民用航空総局に基づき民用航空機規格合格証、生産許可証、メンテナンス許可証とその人員許可書の審査、発行、取り消しを行う。
- ⑥ 管轄区内民用航空飛行人員の飛行技術、身体と安全状況を監督検査する。
- ⑦ 管理区内軍民航行管制、軍民共同使用空港及び民用航空各企業間の仕事関係を調節し処理する。
- ⑧ 管理区内民用航空公安防衛を指導する。

(4) 民用航空西南管理局の主要業務

- ① 民用航空方針、政策、法規、条例と定款制度を貫徹執行し、政府機構が計画、調節、監督とサービス方面の職能を履行する。
- ② 西南地区（雲南、貴州、四川、重慶、チベットの三省、一市、一区）航空運輸市場に調節管理を行う。
- ③ 管轄区内民用航空企業に産業管理を実行し、かつその経営活動サービス品質に監督、検査を行う。権限に基づき経営許可証の審査、発行、取り消しを行う。
- ④ 管轄区内民用航空機の試行管理を担当し、総局に基づき民用航空機規格合格証、生産許可証、試行証、メンテナンス許可書とその人員許可書の授権、審査、発行、取り消しを行う。
- ⑤ 管轄区内民用航空飛行人員の飛行技術、身体と安全状況の監督診察を行う。

- ⑥ 管轄区内民用航空飛行航空便を規範化し、かつ空中交通管制を実施する。
- ⑦ 管轄区内軍民航行管制、軍民共同使用空港及び民用航空各企業間の仕事関係を調節し処理する。
- ⑧ 管轄区内民用航空公安防衛を指導する。

(5) 民用航空中南管理局の主要業務

- ① 民用航空方針、政策、法規条例と定款制度を貫徹執行し、かつ建議する。政府機構が計画、調節、監督とサービス方面の職能を履行する。
- ② 中南地区空港を管理し、中南地区の通用航空空港使用許可証の審査、発行、取り消しを行う。管轄される空港の開放と閉鎖の実施標準を制定する。
- ③ 中南地区民用航空機の飛行活動を管理し、かつ航行サービスを提供する。中南管理局が発行された経営許可証或いは許可証の民用航空企業の航空機試行証、メンテナンス許可証、無線電許可書の審査、発行、取り消しを行う。かつそのメンテナンスに検査、監督を実施する。
- ④ 中南地区内航空便の民用航空運輸企業、区内通用航空飛行に従事と経営企業の経営許可証或いは許可証の審査、発行、取り消しを行う。
- ⑤ 中南地区の空中交通管制作業を貫徹し、現行航行調整、航行情報、通信航空便標識の職責を履行し、区内の民用空港建設、航空便建設と開設を提案する。
- ⑥ 中南地区軍民航空管制企業、民用航空管制企業、軍民共同使用空港企業、航空運輸企業、通用航空企業或いは民用空港間の
- ⑦ 作業関係を調節する。
- ⑧ 関連中南地区企業が制定した生活サービス費用項目と費用標準及び民用航空総局授權のある生産項目の費用標準を審査し批准する。
- ⑨ 中南地区民用航空公安、保安事項を指導する。
- ⑩ 民用航空総局、当地省（自治区）人民政府より渡されたその他事項を請け負う。

(6) 民用航空東北管理局の主要業務

- ① 民用航空方針、政策、法規、条例と定款制度を貫徹し執行し、政府機構が計画、調節、監督とサービス方面の職能を履行する。
- ② 管轄される区内民用航空企業に産業管理を実行し、かつその経営活動サービス品質に監督、検査を行う。権限に基づき企業の経営許可証の審査、発行、取り消しを行う。
- ③ 民用航空黒龍江省局、吉林省局、沈陽桃仙空港、大連空港など 12 ヶ所の航空所及び航空事務管理センターを管轄し、かつ国家重要航空会社の一つである北方航空公司と飛龍航空公司、牡丹江通用航空公司、農墾通用航空公司、沈陽輕型航空公司など地方航空公司に産業管理及び所属各航空港の増築、新築、設備の更新改造を実行し、計画、投資、設計、査定などの作業を行う。
- ④ 管轄民用航空機の試行管理を担当し、民用航空局に基づき民用航空機規格合格証、生産許可証、試行証、メンテナンス許可証、とその人員許可書の授權、審査、発行、

取り消しを行う。

- ⑤ 管轄区内民用航空飛行人員の飛行技術、身体と安全状況の監督監査を行う。
- ⑥ 管轄区内軍民航行管制、軍民共同使用空港及び民用航空企業間の作業関係を調節処理する。
- ⑦ 管轄区内民用公安防衛を指導する。

(7) 民用航空ウルムチ管理局の主要職責

- ① 民用航空方針、政策、法規条例と定款制度を貫徹執行し、政府機構が計画、調節、監督とサービス面の職能を履行する。
- ② 新疆航空運輸企業と民用空港に産業管理と統一指導を実行する。
- ③ 新疆民用航空機の飛行活動を管理し、かつ航行サービスと試行管理を提供する。
- ④ 新疆軍民航空管制企業、民用航空管制企業、軍民共同使用空港企業、航空運輸企業、通用航空企業と民用空港間の作業関係を調節する。
- ⑤ 新疆民用航空公安、保安事項に指導を実施する。
- ⑥ 民用航空総局、自治区人民政府より渡されたその他事項を請け負う。

3 民航総局中南管理局の例

中国民航総局は2003年に政企分離され、傘下に7つの管理局を設置する体制をとった。すなわち「華北」、「華東」、「中南」、「西南」、「西北」、「ウルムチ」、「東北」の各管理局である。

今回は中国の華南地区の6つの省・区（河南省、河北省、湖北省、広東省、海南省、広西壮族自治区）を管轄している中南管理局からのヒヤリング調査を実施した。管轄区域内の旅客運輸量は中国全土の約3分の1、貨物取扱量は約4分の1を占めている。この割合からもうかがえるように、この地区は非常に経済の発達した地域である。

<管轄区域内における旅客の動勢>

広東省内で目立つ動きとしては、最近観光業が盛んになってきているということである。また、日本の本田技研工業（株）が広州に工場を設置するなど、近年珠江デルタでの経済発展はめざましいものがある。

なお、個別に見ると、広州、深圳への便は比較的ビジネス客が多く、桂林へは観光客が多い。また深圳は貨物量も多くなっている。

現在のところ、日本航空がその運航で非常に良い営業実績を上げており、それを受けて中国の華東、華北地域を主軸にしている全日空も広州への路線を開設したいとの要望を提出している。2005年2月に開港した愛知県中部国際空港から広州へ定期便を飛ばしたいという要望も聞いている。

<管轄区域内におけるチャーター便の発着状況>

チャーター便の飛行については、管轄下においては、その大部分が南方航空によるものである。広州、深圳、海口、鄭州、武漢などの管轄内各地から飛行の実績があり、日本側

の着地点はやはり成田空港、関西空港に集中している。これは日中航空交渉により、発着地点が定められているため、また、チャーター機の運航が南方航空によるという点も、当該航空会社が国際便運航の運営許可を与えられているからである。なお、南方航空は本社を広州に置いているが、中南地区の各地（湖北省武漢市など）にその支店を有している。

なお、チャーター便の運航については毎回申請をし、認可を受ける必要があり、許認可権は民航総局に属する。民航総局ではその際、中南管理局にチャーター機の必要性や離発着時刻、輸送量などについて情報提供を求め、判断の材料とする。

チャーター機の運航についても基本的には航空交渉において許与される発着地点や航空会社指定に制限される。各会社は運航申請を民航総局に提出し、民航総局では中南管理局の意見を聞いた上で認可を行う。なお、その際、中国側では「国際線を国内線より優先させる」という原則があり、例えば、発着時刻が重なった場合は国内線の時間を変更させるなどしている。

<空港管理>

2004年8月に広州空港は現在の新しい空港へ移転した。従前の空港は開設当初は郊外にあったものの、近年の経済の向上にともない広州市内が発展したため、空港周囲が都心と変わらないような環境に変化した。このため、旧空港周辺は交通渋滞や騒音公害など多くの問題を発生させたことを受けて、市中心部から約30キロ離れた郊外へ新空港が建設された。

新空港の建設については民航総局および地方政府は早い段階から計画していたが、実際の移転までには約4年の歳月を要した。2005年1月末現在で第1期工事が終了し、現在は第2期工事に着工している。空港滑走路も現状の2本から完成後は4本を備えることとなっている。

ここ2、3年、広州の旅客運輸量は年間1,600万人にとどまっていたが、これは旧空港の能力ではそれが限界であり、空港が発展のネックになっていたといえる。新空港の開港により旅客数は2,000万人へと急増した。今後、広州の潜在的旅客量の需要は満たされることが見込まれ、新空港の能力が広州及び周辺地区に与える経済発展は、郊外にある新空港までのアクセスの不便さなども十分にカバーできるものと考えられる。

<日本の地方政府の役割について>

中国の各地方政府も日本への便を増加させたいと強く希望しているのが現実である。中南管理局としても対日路線は多ければ多いほど、管轄地区への経済発展に貢献するものと、強く希望している。

ここで障害になるのがやはり日中航空交渉での制限である。中国側は対外開放に積極的な態度をとっているが、日本側からは発着地点や航空会社指定、輸送力に対して厳しい制限枠が提示される。この制限枠がある以上増便は難しいと言わざるを得ず、規制緩和を希望する。

併せて、日本国内における空港施設の利用に関しても便宜を図ってほしい。現在、日本側では成田空港や関西空港など需要が高く混雑している空港での離発着時刻を日系の

航空会社に融通している点は否めない。同じ路線でも離発着時刻によって搭乗率は大きく異なってくるものなので、中国系航空会社としても利用率の高い時刻の配分を願っている。

日本の地方自治体におかれてはこのような実態を把握し、なお一層開放された環境となるような働きかけをしてもらえるとありがたい。

<日本の地方空港への定期直行便>

一番重要な要因は「市場性」であろう。利益が上がらない便を開設するのは現実的ではない。

また中国から見ると、日本と言えば東京や大阪といった大都市はよく知られているが、地方都市についてはあまり情報や知識がないと言うのが実情である。このため、双方がお互いについて理解し合うといったことも必要である。

他にはビザの問題も解決を要する。現在、日本への観光ビザの発給については非常に厳しい制限がある。これを廃止し、中国人がもっと気軽に日本へ行けるようにしてもらいたい。

これまで見られたような双方の首長がお互いを表敬訪問しあうといった交流の場合は、チャーター機の運航でその需要は満たすことができる。定期便の開設には「市場性」の見極めが何よりも大切になってこよう。

<日本の航空会社への要望>

中南管理局では日中両国の航空業界の発展を願っている。

現在、広州からは日本航空や中国南方航空による東京、大阪、福岡の各都市への便があり、また海口―大阪便も運航されている。また、最近全日空が広州―東京便の開設の要望を表している。

このように同じ路線を複数の航空会社が運航することは、消費者から見ると価格面、サービス面などにおいて向上が見られるので非常に好ましいことであり、中南管理局としても望ましい方向だと思っている。

日本の航空会社は競争力もあり、中国の航空会社への影響力も大きいいため、広州のみならず、中南管理局の管轄地区の各都市へどんどん通航して業界の発展に寄与してもらいたい。

(民航総局中南管理局 副局長 林 亜柏 氏より聴取)