

### 第3章 WTO加盟後の中国航空業界の発展について

#### 第1節 WTO加盟後の航空管理行政の変化

2001年12月のWTO加盟後、中国の経済活動はより活発化し、航空需要は一層増大することとなった。こうした急速な需要の増に対応するため、業界は航空機材の調達、乗務員の要請などは勿論、空港の建設や拡張、運航施設の拡充や情報システムの強化など航空インフラ整備が順次進められている。また、航空行政担当部局である中国民用航空総局は業界の体制改革を推進している。これまでは民航総局がみずから主体となって各航空会社の経営や航空協議に臨んできていたものであるが、今後は徐々に業界の管理や指導を主な業務としていく。改革の大きなポイントとしては、空港の管理体制と航空管理一体化改革、六大航空グループの再編成の改革等が挙げられる。

##### 1 空港管理体制

2001年から始まった第10次五カ年計画では1,300億人民元が空港の整備に投入されることが決定した。これは第9次五カ年計画における投資額の約5倍にも上る額となっている。計画の主眼は、需要が集中する北京、上海、広州の3大ハブ空港の整備で、さらにはこれを補完する成都や西安などの地域的中型ハブ空港、大連や天津などの幹線空港の施設を完備するとしている。また、地方空港の増設も計画されている。

<中国の空港の種別>

種別	空港
全国規模のハブ空港	北京、上海、広州
地域的中型ハブ空港	瀋陽、武漢、成都、昆明、西安、ウラムチ
幹線空港	天津、大連、寧波、済南、青島、重慶、西寧、ラサ、蘭州、南京、杭州、等
ローカル空港	敦煌、黒河、達川、ガルム、万州、九寨溝、チャムス、興義、等

2004年7月以降、中国国内の空港は北京首都国際空港とチベット自治区内の空港以外の管理はすべて地方政府に委譲された。改革以前の空港はそれぞれ「民航総局の出資による空港」「地方政府の出資による空港」「民航総局と地方政府の共同出資による空港」「軍と地方政府の共同出資による空港」の4つに区分されていた。管理も「民用総局—地区管理局—省（区、市）管理局」の3階層による管理体制から「民用総局—地区管理局」の2階層によるものと変更になった。具体的には民用航空各省（区、市）管理局を廃止して、民用航空安全監督管理事務室を設置した。この民用航空安全監督管理事務室は民航空地区管理局の派遣機構として管轄区内の安全監督、市場監督管理を担当する。

地方政府が管理会社を設立し、企業方式の管理運営をとる体制に移行したのに伴い、各

地方政府が空港の設備拡充に乗り出す例も多く見られるようになってきた。空港の有効活用が地方の経済に与える影響がますます大きいものになってきたためである。

重慶空港は 2003 年 12 月空港機能を大幅に拡大した。16 億人民元を投資して新しいターミナルを建設した。また滑走路も 2,800 メートルから 3,200 メートルに延長して欧米への渡航が可能な大型機の乗り入れが実現することとなった。年間旅客数も 2004 年の 430 万人から 6 割増の 600 万人、路線数も現在の 60 近くから 70 近くへの拡大を見込む。さらに 2010 年までに 200 億人民元を投じて、滑走路を現行の 1 本から 3 本へ増加させ、旅客も年間 4,500 万人の利用を可能にする計画である。

成都空港はすでに重慶空港よりも長い 3,600 メートルの滑走路を有しており、ヨーロッパとの直行便も就航している。2004 年の旅客は年間 800 万人。路線数は 80 強である。現在 2 本目となる滑走路と第 2 ターミナルの建設が検討されている。

昆明空港は、2004 年は年間旅客 800 万人、路線数は 90 強である。これを 2015 年までに年間旅客数 2,000 万人となる第 2 空港を完成させる予定である。

観光客も多く利用する西安空港は市内中心地に近い現在の空港とは別に、新しく 3 本の滑走路を持つ新空港の建設を計画。2004 年の年間利用客数は約 500 万人であるがこれを 10 倍の 5,000 万人に増加させたい見込みである。

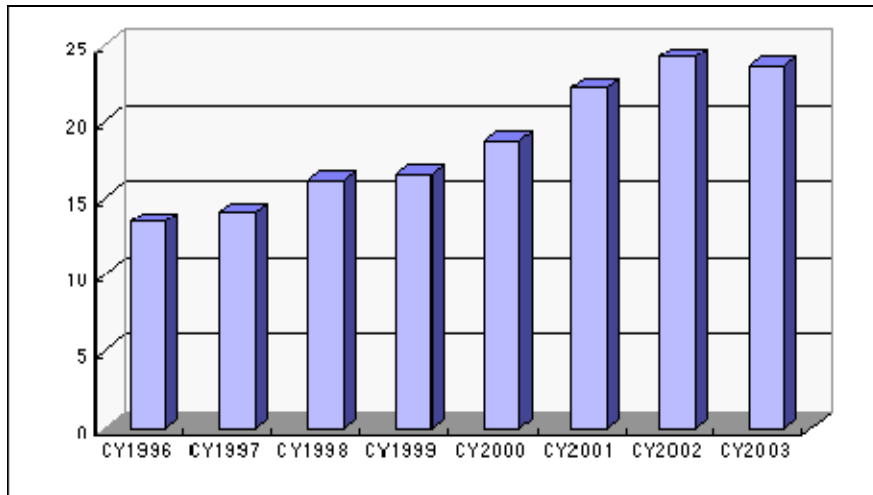
このようにこれまでは空港の建設も沿岸部に集中していたが、今後は内陸部においてもその建設・発展はますます増えてくることが見込まれる。

一方、混雑空港に関わる課題も山積している。北京首都国際空港や上海浦東国際空港などは、発着枠がすでに過密になっており、航空各社が必要とする時間の発着枠を適切に確保することが非常に困難となっている。

対応策として、例えば北京首都空港は小型飛行機（乗客 100 名以下）の乗り入れの禁止などがとられているが、根本的な解決とはなっていない。しかし、北京首都国際機場有限公司は北京首都国際空港第 3 期拡張工事全体計画作成等の予備調査を開始しており、第 3 滑走路を 2007 年 6 月には完成させることを予定している。併せて首都第二国際空港を北京市南東部に建設することも計画されている。

上海浦東空港の過密も問題である。2002 年 10 月から上海発の国際線はすべて従前の虹橋空港から、現在の浦東空港へ移転した。2005 年を目標にアジア太平洋地区のハブ空港としての地位を確立すべく整備が進められている。05 年春には建設中の第二滑走路が利用可能となり、また北京オリンピック開催の 08 年までには第三滑走路および第二ターミナルビルの建設予定があり、今後の整備の進捗に期待が寄せられる。

<北京首都空港の発着回数推移>



(単位万回) ※中国民航報

<2003 中国主要空港取扱実績>

空港名	旅客 (万人)	前年比 (%)	貨物 (万ト)	前年比 (%)	発着回数 (万回)	前年比 (%)
北京	2,436	△10.3	66.2	5.3	23.60	△2.48
上海	2,473	0.06	161.4	22.6	24.40	8.18
深セン	1,000	6.9				
成都	820	8.7	22.3	9.3	8.30	6.93
海口	600	7.1				
杭州	435	12.8	11.2	6.6	5.10	12.8
廈門	430	1.0	15.0	36.4	5.50	6.0
大連	342	2.6	9.5	2.2	3.50	△6.7
青島	348	8.0	7.5	15.0		
南京	332	4.1	9.7	18.4		
瀋陽	300	13.5	8.9	19.9	3.14	3.9

※中国民航報

○地方空港の例 (済南空港)

中国華北地方に位置する、山東省の首都「済南市」では 2004 年 6 月に済南空港の新ターミナルの建設が着工され、2005 年 3 月 28 日の開業が予定されている。総工費は 20 億人民元。現在は済南空港からはシンガポール、ソウル、モスクワ、バンコクへの 4 つの国際便が飛んでいるが、完成後は中国の省都の中では最大規模の国際空港となる。

済南空港は飛行場基準コードによると 4E 級。

総面積 4893.03 ムー (1 ムー=667 平方メートル)、滑走路は全長 3,600 メートル、幅 60 メートル、厚さ 41 センチメートルである。

PCN（舗装等級の値）は 83R/B/W/T である。

平行誘導路 1 本、取付誘導路 11 本、高速脱出誘導路 4 本を備えている。

エプロンは 34 万平方メートル、中型旅客機 40 機の駐機が可能。

カテゴリー I 精密進入用進入等（CAT I）を双方向に備えており、防災レベルは 8 級を達成している。

管制塔は高さ 66 メートル、アメリカの Raytheon 社のレーダーシステムを備え、オートマティックオペレーションシステム、インターコミュニケーションシステム、VHF アンテナシステムが導入されている。

また地下には給油管が埋設されているため、エプロンでの給油が可能である。

新しい空港ターミナルは面積 8 万平方メートル、年間旅客数 800 万人、ピーク時の旅客数は 1 時間あたり 3,200 人を想定して設計され、パッセンジャーボーディングブリッジ 13 本を有している。

空港の設計はイギリスの設計会社によるもので、最新の航空技術を導入し、鳥が大きく翼を広げている形に似せられている。4 万平方メートルのシルバークレイの屋根はアルミニウム、マグネシウム、マンガンを使用し強度も充分なものとなっている。

また、障害者用のエレベーターなども備え、空港ターミナル内の標識も「中国語」「英語」「韓国語」「日本語」の 4 つの言語で表記されていて、空港利用者への便宜を図っている。

なお、済南空港では 2010 年までに済南空港は旅客数 710 万人、貨物取扱量 11 万キログラム、運航便総数 130、就航都市 60 箇所、週あたり離陸数 1,000 回、週あたり座席数 130,000 を達成することを見込んでいる。

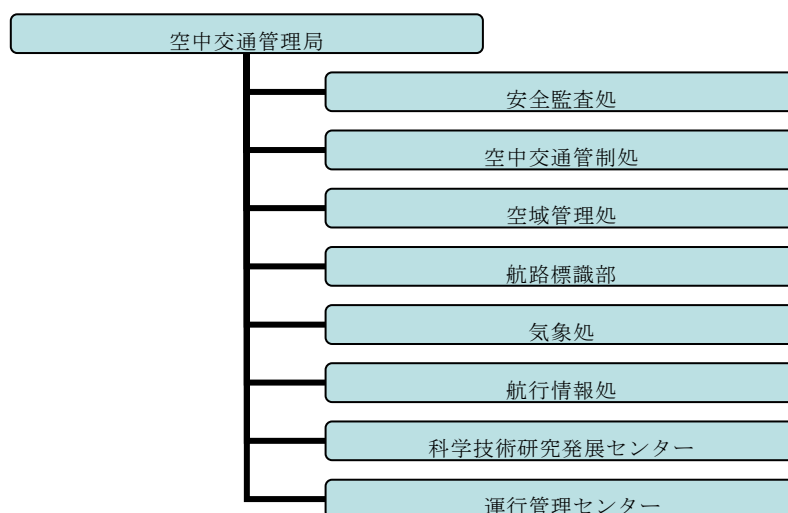
#### < 建設中の済南空港 >



## 2 航空交通管理体制

中国民用航空総局空中航空管理一体化の改革後、「民航総局航空管理局－地区航空管理局－空中航空管理センター（所）」の3つの級による管理運営体制が形成された。航空保安作業の強化のため、航空警察チームが形成され、航空運輸やサービスの向上、空港の経営自主権の拡大に貢献している。政府により航空業界の管理監督が強化されたのに伴い、その管理方式も規範化している。地方政府の管理監督体制強化への関心や重視の程度も強いものとなってきている。

<空中交通管理局内部組織図>



## 3 民用航空企業管理体制

改革以前は中国の航空各社はすべて民用航空総局に直属する体制をとっていたが、改革後は民航総局と航空各社が「政企分離」され、行政機構と民間企業の分離が実現した。これにより、中国民航総局は国務院主管の全国民用航空事務の直属機構として各企業の国有資産所有者としての業務を行うといった従前の体制から、業界の指導管理に専従する立場となる。その管理の内容は航空保安、航空交通管理、産業マクロ調節コントロール、また民用航空の国際関係である。

## 4 管理業務の執行方法

改革に伴い、民航総局の管理執行の方法にも質的な変化が生じている。現在は主に行政指導的な方法をとっているが、今後は航空業界に関連する法律を完全なものとするよう整備をすすめ、法律による管理を主なものとし、行政的な面や経済的な側面からの管理はあくまでも補助手段とすることを目的とする。その管理の内容は「航空保安管理」「市場管理」「航空交通管理」「マクロ調節コントロール」および「対外関係」の5つが主なものである。

## 第2節 WTO加盟後の中国の航空会社の再編について

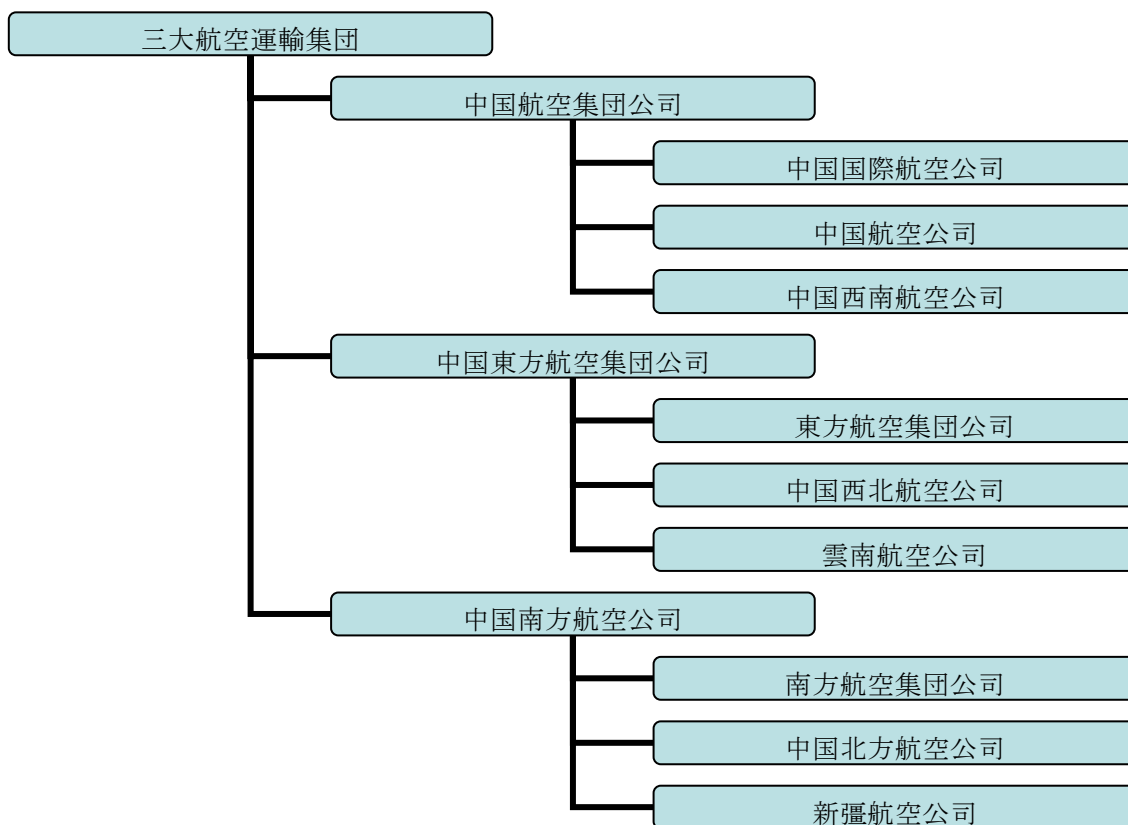
### 1 航空会社の合併、統合、廃止について

改革以前に中国民用総局に直屬していた9つの航空会社は、改革により3つの大型航空運輸グループに再編されることとなった。また、航空サービスを提供していた各社も再編が行われ3つのグループが誕生し、併せて六大航空グループが形成された。

改革後、六大航空グループのトップ管理者は中央政府から派遣され、その資産や財政は財政部により管理されている。また国務院が六大航空グループに監事会を派遣して、民航総局はその業界の管理を実施している。

#### (1) 三大航空運輸グループの再編

＜三大航空運輸グループの合併＞



#### ア 中国航空集团公司

「中国航空集团公司」は「中国国际航空公司」を主体として「中国航空総公司」と「中国西南航空公司」を合併してさらに大きな企業を形成した。総資産金額は573億人民元、従業員2.3万人、航空機保有台数は119機、経営路線は307本である。

この吸収合併については、「中国国际航空公司」の会社名が保留されることとなった。各社は航空運輸主要業務および関連資産を中国国际航空公司に編入、中国国际航空公司のマークを使用して、航空運輸主要業務の一体化を図った。また、航空運輸にかかる各

種の補助業務については中国航空集団会社が別に再編成をし、統一管理をすることとなっている。

傘下企業（独資）

「中国国際航空公司」

「中国航空総公司」

「中国西南航空公司」

#### イ 中国東方航空集団公司

「中国東方航空集団公司」は「東方航空集団公司」を主体として「中国西方航空公司」と「雲南航空公司」を合併してさらに大きな企業を形成した。総資産金額は 473 億人民元、従業員 2.5 万人、航空機保有台数は 142 機、経営路線は 386 本である。

この吸収合併については、「中国東方航空集団公司」の会社名が保留されることとなった。各社は航空運輸主要業務および関連資産を東方航空集団公司に編入、東方航空股分有限公司のマークを使用して、航空運輸主要業務の一体化を図った。また、航空運輸にかかる各種の補助業務については東方航空集団会社が別に再編成をし、統一管理をすることとなっている。

傘下企業（独資）

「中国東方航空公司」

「中国西北航空公司」

「雲南航空公司」

#### ウ 中国南方航空集団公司

「中国南方航空集団公司」は「中国南方航空（集団）公司」を主体として「中国北方航空公司」と「新疆航空公司」を合併して形成されたグループである。総資産金額は 501 億人民元、従業員 3.4 万人、航空機保有台数は 180 機、経営路線は 666 本である。

この吸収合併については、「中国南方航空股分有限公司」の会社名が保留されることとなった。各社は航空運輸主要業務および関連資産を南方航空集団公司に編入、南方航空集団公司のマークを使用して、航空運輸主要業務の一体化を図った。また、航空運輸にかかる各種の補助業務については、南方航空集団会社が別に再編成をし、統一管理をすることとなっている。

傘下企業（独資）

「中国南方航空進出口貿易公司」

「広州航空大酒店」

「南龍旅運（香港）有限公司」

「広東省南方国際航空旅遊公司」

「深圳白雲航空服務公司」

「南方航空広告公司」

「広州碧花園房地產開發有限公司」

「広州南航航信物業管理有限公司」

傘下企業（持ち株：カッコ内は持ち株比率）

「中国南方航空股分有限公司」（65.2%）

「マカオ金怡海外旅遊有限公司」（60%）

「広東南安房地產有限公司」（50%）

「南方航空集団財務有限公司」（40%）

## （2）航空サービス保障グループの再編

### ア 中国民航信息集团公司

「中国民航信息集团公司」は「民航計算機信息中心」を中心とし、「中国航空結算中心」を編入して組成された企業である。その総資産金額は 47 民元である。

なお、この集团公司の傘下に属する独資企業は以下の通りである。

傘下企業（独資）

「中国民航信息网络股分有限公司」

「中国航空結算中心」

「北京亜卡精誠物業管理中心」

「北京民航凱亜培訓中心」

「民航貿易發展有限責任公司」

### イ 中国航空油料集团公司

「中国航空油料集团公司」は中国航空油料総公司を基礎として設立された大型航空運輸サービス保障企業である。総資産金額は 152 人民元。設立後、主要業務と補助業務の分離が行われ、国内航空運輸企業と石油化学企業を吸収し、株式制度改革が行われた。補助業務については集团公司が再編成を行い別に管理をする。

なお、この集团公司の傘下に属する独資企業、持ち株企業は以下の通りである。

傘下企業（独資）

「中国航空油料総公司」

「中航油津京管道運輸中心」

「北京中航油建築工程設計研究院」

「北京航油工程諮詢公司」

「中航油大厦管理中心」

傘下企業（持ち株：カッコ内は持ち株比率）

「中国航油（シンガポール）股分有限公司」（75%）

### ウ 中国航空器材進出口集团公司

「中国航空器材進出口集团公司」は中国航空器材進出口総公司を基礎として設立された大型企業である。総資産金額は 19 億人民元。設立後、国内航空運輸企業を吸収合併し主要経営業を再編した。

なお、この集团公司の傘下に属する独資企業、持ち株企業は以下の通りである。



傘下企業（独資）

「北京航工経済発展公司」

「北京華材航空客貨服務公司」

「中国民航物資設備公司」

「中国航空器材（シンガポール）有限公司」

「中国南方航空器材ケニア有限公司」

「中国航空器材公司北京国際泰利康曼維修站」

傘下企業（持ち株：かっこ内は持ち株比率）

「北京三元飛機刹車技術聯合開發公司」（70%）

「港航経編網眼布有限公司」（95%）

「北京航嘉飛機設備有限責任公司」（50%）

「深セン中航材貿易發展有限公司」（90%）

「賽特克航空技術開發公司」（50%）

「海南中航材実業有限公司」（60%）

「北京国際航空俱樂部有限責任公司」（60%）

「中国航空能源（シンガポール）有限公司」（50%）

## 2 関連航空企業の国有化から民営化への変遷

1980年、中国民用航空業界は軍から切り離され、企業経営化の道を歩むこととなる。1987年から1992年にかけて中国民用航空業界は管理局と航空会社、空港に対する管理体制の改革を行い、業界の内部に市場原理を導入した。その後、地方政府による投資を主なものとする航空会社が相次いで設立され、また一部企業は株式化に成功し、上場している。

また2002年からは大幅な体制改革が実行された。2002年10月、従前の中国民用航空総局直属の9社の航空運輸企業がそれぞれ合併等により再編成され、上述のように「中国航空集团公司」、「中国東方航空集团公司」、「中国南方航空集团公司」が結成された。さらにこれらの大型航空運輸グループに属さない地方政府の管理になる「海南航空集团公司」、「上海航空公司」、「山東航空公司」、「深圳航空公司」などの航空各社が設立され、民間資本も民用航空業界に進出しているといえる。

## 3 南方航空会社の例

今回ヒヤリング調査を実施した南方航空は広東省広州市に本社を構える中国三大航空運輸グループの一つで、2005年1月現在、保有旅客機数230台、従業員総数4万人で、中国国内の旅客総数の34%のシェアを誇っている。2004年の中国の航空旅客総数1億4000万人のうち、南方航空は4000万人以上を輸送した。

中国国内に北京、広州など17の拠点を有し、営業所は20箇所。国外には30箇所の事務所を進出させている。

以下は南方航空会社本社におけるヒヤリング調査の内容である。

① 日本便の就航状況および今後の展開について

2005年1月現在、南方航空では中国国内6都市から日本の9都市へ通航させている。計19路線のうち18路線が旅客機、貨物路線が1つ（上海－大阪）である。

＜南方航空会社の運航による日中便＞

中国側	日本側	週間便数
広州	東京	7
	大阪	7
桂林（広州経由）	福岡	4
大連	東京	4
	大阪	3
	福岡	3
	名古屋	4
	広島	2
	富山	3
瀋陽	東京	3
	大阪	3
	札幌	2
	福岡	3
長春	東京	1
	仙台	2
ハルピン	新潟	4

東京、大阪便が搭乗率も高く有力な便で、毎日1便が通航している。現在南方航空では日中航空交渉により許与されている東京、大阪、名古屋便の輸送力の枠は使い切っており、航空交渉の進捗により新たな便の開設や増便が認められることを希望している。具体的な要望は以下の通りである。

ア 新規路線開設

瀋陽－名古屋、長春－大阪、ハルピン－東京、大連－仙台、  
 杭州－東京、杭州－大阪、広州－名古屋、桂林－広州－福岡、  
 北京－東京、北京－大阪、上海－東京、上海－大阪、西安－大阪

イ 増便

長春－東京、大連－東京、大連－名古屋、大連－大阪、  
 大連－広島、瀋陽－東京、瀋陽－大阪、瀋陽－札幌

また上記に加えて、空港の離発着時刻枠の増加を要望している。

成田空港を106、関西空港を72、中部国際空港を38に増加させたい。現在、日本側が許与している発着時刻枠は中国側の需要、要望を満たしていない。むしろ日本の航空

会社や第三国の航空会社が時刻を余剰に持っている、それを利用することもなくただ保有しているのみである。成田空港を例にとると、日本航空がまだ 40 以上の時刻枠を未使用であり、全日空も 30 以上、アメリカのノースウエスト社も 40 以上を余分に持っている。

南方航空としては日本への路線は市場性もあり、収入も上がっているため、今後とも積極的に取り組んでいく。新規路線開設、既存便の増便は地域の経済発展にもつながると期待している。

## ② チャーター機の運航について

現在チャーター機を通航する主な要因の一つに、現状の定期便だけでは市場のニーズに対応できないということが挙げられる。

南方航空ではこれまで多くのチャーター機を主に日本に向けて運航させた。佐賀、大分を始めとする九州地方の空港、また、北海道や沖縄にも運航させたことがある。多くは日本から中国に飛ぶ便で、旅客の目的はほとんどが観光であった。

チャーター機を通航は、南方航空が民航総局に対して、そのチャーター機の飛行の都度に認可申請を提出する。チャーター機の運航は定期便がない場合のみに限られている。なお、チャーター便から定期便に発展させる際の規制というものは特に定まっておらず、定期便についてはあくまでも航空交渉の結果により許与される航空権に負うところが大きい。

チャーター機の採算性はまずまずといったところで、特別な収益をあげたり、また損失を生じたりしていると言ったことはない。往復のどちらかが空席で飛ぶ場合、どうしてもコスト高になってしまうので旅行会社が複数のパッキングツアーを組み合わせるべく往路復路両方に乗客を乗せるようにしている。

## ③ ニーズ調査について

定期便の運航にせよチャーター機にせよ、航空会社としては当然ながらニーズの把握というものが非常に重要になってくる。南方航空では、日本からの乗客のニーズ調査は、日本にある 9 つの事務所（大阪、東京、福岡、札幌、新潟、名古屋、仙台、広島、富山）においてそれぞれ実施し、それが本社に報告されてくる。

## ④ 日本の地方自治体との連携について

日本の地方自治体との連携は、南方航空としても会社の発展のために、非常に有力な戦略であると考えているが、具体的にどのように連携をとればいいのか、その入り口の部分がよく分からないというのが現状である。

一般的に言って日本の地方自治体の態度はどちらかといえば消極的であるように感じている。例えば、現在「西安—広州—シンガポール」路線があるが、この路線の開設の際には西安市の市長が観光局と連携し大がかりなプロモーションを行ったし、シンガポールの政府も旅行社やマスコミを動員して熱心に取り組み、結果的には非常に良い効果を上げた。日本の地方自治体もこのような点を取り入れるようにしてはどうだろうか。

日本の地方自治体には、まず地方にもニーズがあるということを広く PR してもらい

たい。大連一名古屋、大連一仙台、瀋陽一札幌などは今でも増便の要望が強く、それだけニーズが多いということである。

日本と中国の航空会社、地方政府もすべて新規路線の開設や増便を希望しているが、その目標とするところが一致していない点が多い。このため、日中航空交渉の場においてもお互いの主張する内容が決裂してうまく合意ができず、結果的に日中航空業界の発展の障害となっている。

このようなお互いの齟齬を埋めるためにも、日本に駐在している南方航空の事務所と地方自治体との間で協議の場のようなものが持てれば良いのかもしれない。

また、2005年1月現在、中国から日本へ観光旅行をするためのビザの発給はまだ厳しく制限されているという問題がある。日本の地方自治体からもこの規制緩和を求めるような動きがあれば、業界のより一層の発展につながると思う。

(南方航空股分有限公司 客運部総経理 劉 徳俊 氏より聴取)

## 第4章 日中直行便開設への展望

### 第1節 民航総局の中国から日本への航空路線の開設計画について

中国民用航空総局によると、日本へ対しての路線開設にかかる全体的な長期計画というものは特に有していないのが現状である。つまり、民航総局が主体となって路線を指定し開設するというのではなく、あくまでも中国と日本の間の経済発展に利益があるかどうかということが路線開設の判断基準となっている。

市場性があるということは非常に重要な要件であり、民航総局では業界の指導管理をする立場から、この市場性を第一にして、その他両国の経済等の関係から総合的に判断し、新路線の開設に当たっている。なおこの市場需要調査については、改革後の現在は各航空会社が独自に実施している。年間何万人の観光客が訪れたなどのデータの提示により、その需要の多さを提示するといった具合である。

民航総局では国内外の情勢を鑑み、中国の航空業界の発展を最終的な目的としている。このため、例えば中央政府による西部大開発計画に即したような西部への直行便開設の要望があれば、優先的に対応するということはあり得る。

また、中国地方政府の当該航空路線開設に対する取り組み方もこれまで以上に重要になってきている。すでに空港の管理は地方政府に委譲されており、地方政府が投資をしている航空会社もあることから、地方政府が積極的に関わっている地点への路線開設は実現の見込は大きい。地方政府が直接航空会社への赤字を補填するというようなやり方は無理でも、空港使用料の減免などの支援の方法はいろいろと考えられる。中には、市長や観光局長、商務局長ほか関係者が団を組んで民航総局に路線開設の要望を提出しに訪問している地方政府もある。

現在、民航総局ではハブ空港の発展にも力を入れている。中国国内において例えば上海などをハブ空港としてさらに発展させていく計画である。米国でのテロ以降、航空各社の運営はますます厳しいものとなってきている。テロ対策でコストが上がっているのに加えて、空港での離発着時刻の時間も非常に厳しく制限されている。このような状況下で航空会社に小都市への直行便を開設するよう要求するのは実現化が困難であるため、ハブ空港を経由する便を増加させる方向をとっているのである。このようにハブ空港の経由便についても、路線開設の可能性は高いものといえよう。

### 第2節 中国の航空会社の日本への路線開設にかかる考え

これまでのところ、日本は中国が路線開設した便数の最も多い国家である。これは中国と日本間の経済貿易の発展に負うところが大きい。しかし、各社とも対日路線開設に対して包括的な戦略・計画は特になく、関連調査も現時点では行われていない。

航空各社は日本への路線については、運航により会社に利潤が生じればこれを開設するというのが基本的な姿勢である。現在の日本への旅客は観光とビジネスが主となっている。このため、日中の経済交流が発展し、観光ビザ、商用ビザの関連政策の緩和が各航空会社の要望するところである。

### 第3節 最近の動向

#### 1 「済南空港－関西空港」を結ぶ路線についての取り組み

日中航空路線については、中国の地方政府や航空会社も熱心に取り組んでいるところである。以下にその例として、山東省の人民政府と山東航空の取り組みの例について、ヒヤリングを行った内容を紹介する。

##### (1) 山東省人民政府

###### <省概要>

山東省は中国の東海岸に面しており、黄河の下流に位置する。渤海、黄海に面しており、海を隔てて朝鮮半島・日本列島と相對している。

面積は 15.67 万平方キロメートル。中国の国土の 1.6%に相当する。東西は最長 700 キロメートル、南北の最長は 420 キロメートルである。

人口は 9,125 万人（2004 年）で全国第二位である。人口密度は 1 平方キロメートルあたり 582 人。

省都は「済南市」で、全部で 17 の市・地区、139 の県を有する。

省内の運輸の状況については以下の通り。

中国の二大幹線鉄道である京滬鉄道、京九鉄道が省内を縦断している。幹線支線をあわせると 26 本あり、開通総距離数は 3,004 キロメートルである。

自動車道は非常に充実しており、開通総距離数が高く、路面の規格がよいことで全国でも有名である。高速道路の開通距離は 3,018 キロメートルで全国第一位である。

港湾は省内 26 箇所あり、占有密度は全国のトップである。年間貨物取扱量は 2.6 億トン。省内最大の青島港は中国沿海の五大港の一つで、コンテナの年間取扱量は 424 万スタンダードコンテナを上回り、全国第三位である。

###### <省内空港について>

山東省は東西にのびた形をしており、省内 4 つの国際空港のうち、「青島」「煙台」「威海」の 3 つの空港が東側の沿岸地域に集中していて、内陸部は済南市に一箇所を構えている。2004 年末の時点で省都である済南市から日本への直行便がないため、済南から日本へいくためには直行便のある青島空港まで約 4 時間の移動時間を必要としている。

###### <省内国際路線について>

山東省全体の国際路線をみると圧倒的に韓国への路線が多い。青島－ソウル便などは毎日通航されている。2003 年には済南－ソウル便も開設され、週に 3 便飛んでいる。

###### <日中路線について>

山東省としても日中路線は省の経済発展の重要な鍵を握っていると認めるところであり、「済南空港－関西空港」便の開設に積極的に取り組んでいる。これまでも担当部局である口岸弁公室のトップが中国民航総局を訪問し、路線開設の認可がおりるよう要求しているし、また党の指導者たちも日本を実際に訪問し、日本政府に対して路線開設

についての希望を表明するといった活動を展開している。また関西空港に近く、空港の出資団体の一つである和歌山県とも密接に連携をとって便開設に取り組んでおり、省をあげて最大限の努力を続けている。

現在路線開設の障害となっているのは発着地点指定、航空会社指定が受けられないということで、日中航空交渉の場においてこれが解決することを望んでいる。

#### <今後の展望について>

難航している日中航空交渉の場において、問題を解決する糸口の一つに双方の地方自治体間による努力が挙げられる。航空交渉において中日の構造上の問題があるということをも日本の国土交通省に表明していくなどの手も有効かもしれない。

日本の航空会社と連携を密にしていくというのも良い方法の一つである。実際に、アジアナ航空が韓国の航空管理行政担当部門に熱心に要請し、その結果、路線開設にこぎつけた例がある。

(山東省外事弁公室 崔副主任および同口岸弁公室 徐副主任より聴取)

## (2) 山東航空

### <グループ概要>

山東航空は1994年に山東省経済開発投資会社を筆頭とし、10の会社が投資をして設立された「山東航空有限責任会社」が始まりである。

1999年には「山東航空有限会社」が「山東航空株式会社」を創設、2000年には深圳市の証券取引所で上場した。

2002年に「山東航空有限責任会社」を親会社として現在の山東航空グループが成立している。現在のグループの筆頭株主は「中国航空グループ」である。

現在、B737を始めとする30機の旅客機を保有しており、その中にはビジネス専用機も含まれている。

済南、青島、煙台を中心として、北京、上海、深圳などにも拠点を設け、通航路線は中国国内各地をカバーしている。国際線もすでに青島—シンガポール、青島—マカオを有している。会社の創立10周年を迎えた2004年には、週に1,000便の通航の実績をあげた。

グループ内の会社は以下の通りである。

#### 1. 山東航空彩虹公務機有限公司

ビジネスジェット「チャレンジャー604」を2機保有し、世界のビジネス需要に対応している。これまでにアメリカのクリントン前大統領を乗せたこともあり、クライアントには日本人も多い。

定期便のように日中航空交渉の制限を受けないので、地点の設定も容易にでき、また、滑走路が1,000メートルあれば離着陸できるので、クライアントの細かい要望に応じることできる。

#### 2. 山東国際航空研修有限公司

CRJ-200、B737-300の模擬機を有しており、操縦士、客室乗

務員、メンテナンス要員が十分な研修を受けることができる。

3. 青島国際航空物流中心有限公司  
青島国際空港を拠点として世界各地から中国国内各地への貨物の輸送を担当している。
4. 山東太古長機工程有限公司
5. 臨沂空港
6. 山東航空大廈管理有限公司
7. 濟南丹頂鶴大酒店
8. 青島丹頂鶴大酒店
9. 煙台丹頂鶴大酒店
10. 山東航空公司長行員度假村
11. 山東彩虹航空廣告有限公司
12. 山東翔宇航空技術服務有限公司
13. 山東金平航空食品有限公司

#### <日本への路線開設の展望>

本社のある済南市は省都としては、経済的発展に少し遅れている感は否めない。しかしながら省内の青島、煙台、威海などには多くの日本企業が進出しており、曲阜や泰山といった観光地には多くの日本人が訪れている。

このため、国際路線の開設に当たって山東航空ではまずは中国の周辺地域、具体的には日本や韓国への便の開設に重点をおいている。

日本路線は山東省の地域経済の発展の引き金となり、貿易の促進、観光業も発展していけると見込んでいる。

#### <「済南空港－関西空港」便開設への動き>

山東省と和歌山県とは1984年に友好都市提携を締結し、以来20年にわたって、おたがいに経済、貿易、文化、教育、スポーツなどの分野で交流を深めてきている。

和歌山県は関西国際空港の出資団体の一つであり、和歌山市内から空港までは電車で30分、バスで40分という至近の距離である。

現在、済南市は中国の省政府所在地としては日本への直行便がなく、これが両省県の様々な交流の障害の一つであった。

両省県にとっては、地域経済の発展のため、今後とも観光やビジネスを発展させたいと願っており、「済南－関西」便の開設が急務の課題となってきた。

#### ■申請の経緯

##### ○2003年6月

山東航空が中国民航総局に対して、山東航空の日中路線航空会社の指定および「済南空港－関西空港」便の就航を申請。

##### ○2003年7月

日中航空交渉が開催。中国側は発着点3地点の増加と航空会社指定3社を追加し



たが、このなかでは済南市の中国－日本間発着地点指定および山東航空の航空会社指定は実現されなかった。

○2003年11月

和歌山県副知事、県議会議員、県の交通管理部門、観光部門の職員、および関西国際空港株式会社副社長ら17名が中国の民航総局および済南市を訪問。

山東省は自身の航空企業である山東航空により「済南空港－関西空港」直行便を開設し、両省県の人や物の交流をさらに促進するという事で、両省県の見解に相違はないことを確認する。

山東省人民政府は11月25日の議会で山東航空に対し速やかに路線開設申請の準備を行い「済南空港－関西空港」間の便開設に向けて努力するよう要求することを決定した。

○2003年12月

山東航空が中国民航総局に対して、山東航空の航空会社指定および「済南空港－関西空港」便の申請を再度実施した。

○2004年3月

山東省政府から民航総局に代表を派遣。済南市を日中航空路線の発着点とする申請に関する報告を行い、山東航空の「済南空港－大阪空港」便就航許可申請を提出した。この申請には山東航空の職員も同行した。

3月26日には民航総局から上述の件について正式回答がある。その内容は以下の通り。

「山東人民政府が先般提出した済南市ひいては山東省の外向型の経済発展を促進するという目標を支持し、我が国の航空運送事業を積極的に展開させるという原則に基づき、適当な時期に日本側と協議を行い、できるだけ早く済南市の発着点指定や山東航空の航空会社指定などの問題について解決したい。」

○2004年10月

2005年1月に昆明で日中の非公式航空交渉が開催されることが決定。地点指定、航空会社指定獲得を目指して交渉することとなる。

○2005年1月

日中航空交渉が開催されたものの、お互いの主張について折り合いがつかず、交渉は物別れに終わった。

## <「済南空港－関西空港」便にかかる市場潜在力>

### ① 旅客数

中国旅遊局の実施した調査によると、近年山東省に訪れる観光客は増加の一途をたどっている。増加のスピードは北京や上海よりも速く、特に日本からの観光客は年に30%程度の割合で増えてきている。

旅遊局の調査によると、2003年に中国から日本を経由して北米地区まで往復した旅客数は約5万人に上る。オーストラリアまでは1万人程度である。

《中国への観光客数の動向》

	年	2000	2001	2002	増加率 (%)
山東省	外国人	480,090	592,413	741,400	24.3
	日本人	132,619	111,928	225,779	30.5
北京市	外国人	2,379,637	2,398,790	2,664,535	5.8
	日本人	543,319	468,904	564,546	1.9
上海市	外国人	1,438,992	1,516,478	2,159,417	22.5
	日本人	537,565	548,633	822,625	23.7

《山東省への観光客数の動向》

	日本人			外国人	日本人観光 客の増加率 (%)
年	2000	2001	2002	2002	
青島	67,216	88,821	130,816	356,156	39.5
済南	12,679	13,236	16,431	57,948	13.8
煙台	12,821	13,685	20,461	95,082	26.3
威海	5,004	7,304	8,087	88,311	27.1

山東省内4つの都市中、青島を訪れる観光客がもっとも多くなっている。山東航空としても今後、青島拠点をますます充実させていき観光業の発展に寄与したい。

<山東省内発着の国際路線>

現在山東省での国際路線は「青島－韓国」の便が最も多い。青島－日本便は週に17便。煙台－日本便は週に2便、済南－日本はいまだ直行便がなく、双方の経済発展の障害となっている。

《山東省内発着国際路線》

山東省内地点	目的地	航空会社	週あたり便数
済南	シンガポール	S C	2
	ソウル	K E	2
	香港	MU	3
青島	シンガポール	S C	2
	ソウル	C A	14
		K E	14
	釜山	C A	2
		K E	3
	大邱	C A	2
	東京	J L	5
		NH	4
	大阪	NH	3
		MU	2
福岡	MU	3	
煙台	香港	MU	2
	ソウル	O Z	7
		MU	7
	大阪	MU	2

S C : 山東航空      C A : 中国国際航空  
 M U : 東方航空  
 J L : 日本航空      N H : 全日空  
 O Z : アシアナ航空      K E : 大韓航空

② 緊密な対外交流友好ネットワーク

山東省内の 16 都市が日本の地方自治体と友好都市提携を締結しており、友好病院、友好港、友好団体などによる多様な形の協力関係は 58 にも登っている。

《友好都市提携の状況》

日本の地方自治体		山東省地方政府	
北海道	室蘭市	山東省	日照市
岩手	宮古市	山東省	烟台市
宮城	南郷町	山東省	長清県
栃木	足利市	山東省	済寧市
新潟	加茂市	山東省	淄博市
山梨	一宮町	山東省	肥城市
和歌山	和歌山県	山東省	山東省

和歌山	和歌山市	山東省	済南市
和歌山	橋本市	山東省	泰安市
島根	浜田市	山東省	栄成市
山口	山口県	山東省	山東省
山口	下関市	山東省	青島市
山口	山口市	山東省	済南市
山口	宇部市	山東省	威海市
山口	美祢市	山東省	棗庄市
香川	三豊地区広城市町 村圏振興事務組合	山東省	青島・即墨市
愛媛	新居浜市	山東省	徳州市
佐賀	多久市	山東省	曲阜市
熊本	泗水町	山東省	泗水県
大分	別府市	山東省	烟台市
宮崎	日向市	山東省	淄坊市
山口	柳井市	山東省	章丘市

### ③ 密接な貿易交流

2004年、山東省から日本への輸出入貿易総額は約60.5億米ドル、省内の貿易額の24%を占めている。

対日輸出額は約51.9億米ドルで山東省全体の対外輸出額の28.6%。対日輸入額は17.5億米ドルで対外輸入総額の9.5%。このように現在日本が山東省にとっての最大の貿易相手国となっている。

### ④ 日系企業の進出

2003年までに山東省では日本が投資したプロジェクトが2,143あり、投資契約総額は26.6億米ドル、実際に投資された金額も21.8億米ドルにも上る。国際的にも有名な三菱、三井、松下なども進出をしている。

### ⑤ 学術、技術交流

山東省から多くの学術、技術研修生が日本に派遣されており、2003年の時点で在日研修生は8,087人となっている。その専門分野は機械、化学工学、金融、農林水産、環境保護など多岐にわたっている。

また、山東省と日本の大学や小中学校の間の交流もさかんで教師や留学生の交換も積極的に行われている。

### <日中路線開設の問題点>

現在、路線開設の大きな障害として日中航空交渉において双方が納得する合意を得られないということがある。例えば2005年1月の交渉においても、中国側は山東航空や廈門航空の航空会社指定を望んでいるのに対し、日本側は上海への便の増便を要求するなどし

ており、双方が合意に達することは非常に難しくなっている。航空会社を経営する上で、利益をあげることは重要なことだが、それにばかりこだわってはいは解決の糸口はつかめない。

日本側は「ニーズがない」ということを理由に地方路線には積極的ではなく、大型機を北京や上海に飛ばしたがるが、ニーズがないとは言えない。山東航空では小型機を地方に通航させれば、開通当初は搭乗率が低いかもしれないが、十分に採算性は上がるものと見込んでいる。またそういう地道な運航が地域経済の発展につながるとしている。

現状からみると、やはり日中航空交渉の場でお互い発展していけるような良い結果が出ないと路線開設にはつながらない。航空会社指定、発着地点指定、輸送力に一層の規制緩和を願っている。

また、中国側から見ると、日本へ行く際の観光ビザも大きな障害である。現在、日本への観光ビザの発給が非常に厳しく制限されていることは、中国人観光客が気軽に日本に旅行することを不可能にしている。この点については、日本はアメリカやヨーロッパの諸国に比べると遅れをとっていると見ざるを得ない。

## 2 「上海—小松」の例

2004年に、中国東方航空の運航により開設された路線を例に挙げる。エアバスA320型機（158人乗り）を使用、毎週木曜日と日曜日に1便飛行している。

同定期便開設に関しては、まず2004年3月から上海—小松間で合計35便のチャーター機が飛行している。2004年6月、中国東方航空側ではこれまでのチャーター機の搭乗率の高さを評価して、日中航空交渉による新規路線枠の確保を前提に11月からの就航を表明していた。その後、当初は8月の開催が見込まれていた日中航空交渉が中国側の事情もあり開催の目処が立たなくなり、11月の就航が遅れることが懸念された。この障害に対し、東方航空では中国と日本とを結ぶ自社路線の機材繰りを調整、路線枠を従来の路線の枠内で確保することとし、2004年9月8日、国土交通省に路線開設の申請を行った。日本側では国土交通省と小松空港を管理する防衛庁との協議を経て、定期便の承認がなされた。

中国東方航空は同県内に支店を設置、11月からの就航に対してサービスの向上を図っている。

## 第4節 日本への直行便開設にかかる問題

これまで日中路線の開設の例を挙げたが、ここではその問題となっている部分についてふれてみたい。特に本文中にすでに述べた航空交渉にかかる部分は課題となっている。

### 1 日中航空交渉

#### (1) 航空交渉について

複数の国の間で航空輸送をする際、その円滑な輸送には関係国政府間の協定が不可欠である。協定には「多数国間航空協定」と「二国間航空協定」があり、前者はいわば国際航空輸送の市場秩序を定めるもので、後者は任意の二国間においてより具体的な協定を取り決めるものである。

1944年にアメリカのシカゴで国際民間航空会議が開催された際には、各国がその領域上の空間において「完全かつ排他的な主権」を有することが確認された。これはすなわち、国際航空の通航には国際間の航空協定が前提とされることが確認されたということに他ならない。そして、このシカゴ会議で民間商業航空に必要とされる権益の確保は、多国間条約の成立という形では成功しなかった。

その後、1946年にアメリカとイギリスとの間で権益交換の合意がなされ、これが「バミューダ協定」という二国間航空協定の形をとった。これ以降、各国の権益確保については「バミューダ協定」を手本としたそれぞれ二国間の航空協定により行われるようになる。この協定締結に係る交渉を航空交渉という。

日本は、航空協定締結の初期においては協定路線について、比較的自由的な路線権を相手国に与えていた。しかし、1953年に日本航空株式会社法により日本航空株式会社が設立されるのに伴い、政府は従前の協定を改善していく方針を打ち出した。2003年10月1日現在では54カ国1地域との航空協定を結んでいる。なお、アメリカに対しては、特に航空協定上の不平等が大きかったことから数次にわたり交渉を重ねてはいるものの、未だ基本的に不平等が是正されたといえる結果は得られていない。

#### <航空交渉での決定事項>

##### ① 航空企業の指定と運営許可

これはA国がある路線についてB国の1または2以上の航空会社を指定し、これに基づいてB国が自国の法令に従って、当該指定航空会社に対し適当な運営許可を与えるもの。この指定および許可がない航空会社は国際通航ができないこととなる。

##### ② 輸送力

当該航空会社を指定した国の領域からの、または領域への旅客、貨物および郵便物の運送量を指し、この運営に関しては二国間が等しく公平かつ均等な機会を有するものとされている。A国の航空会社はB国の航空会社の業務に不当な影響を及ぼさないよう、相手の利益を考慮しなければならない。また、当該時期における要求および合理的に予測される要求に適合する輸送量を合理的な利用率において供給することを第一の目的とするものとされている。

##### ③ 発着地点

これは通常協定の「附表」に明記されるもので、日本は路線の特定方式として地点をハイフンで連結する方式をとっている。路線に明記されている地点は特に反対の規定がない限り指定航空会社の選択により省略することができるが、運航の起点は指定航空会社の属する国の領域内の地点としなければならないとされている。

##### ④ 運賃

運賃は関係指定航空会社が国際航空運送協会の運賃決定機関を通じて行うものとし、それが不可能な場合は関係指定航空会社の間で合意をしなければならない。また合意された運賃は両国の航空当局の認可を受けることが必要である。

⑤ その他

空港使用料、航行必需品の免税、統計の提供、紛争解決、等。

(2) 日中航空交渉の経緯

日中間の第1回航空協定は1974年4月20日に北京において署名され、同5月24日に発効した。その後何度か交渉が持たれているが、ここでは近年の動きについて述べる。

なお、日本側は国土交通省が、中国は民航総局が協議を行い、航空会社の担当者も同席する。近年はおよそ年に1度程度の間隔で開催され、開催地は持ち回りである。輸送力は旅客機の便数単位（ジャンボ機1台片道を2単位、ボーイング707型機1台片道を1単位としている）と貨物トン数という形で決定され、協議の結果に基づき、国土交通省および民航総局が各航空会社に割り当てを行っていく。

○1997年8月

2年半ぶりに航空協議が開催される。相手国への乗り入れ地点が日中双方に6地点追加され、計13地点となる。指定航空会社も双方6社と増加し、これに伴い新規路線の開設ラッシュが起き、日中間の航空輸送は一気に拡大していくこととなる。旅客の輸送力も70%近く拡大、焦点となっていた上海線（週に7便増）は日本航空に週3便、全日空に週3便、全日空系の日本貨物航空に週1便が配分された。なお、運輸省は国際線で先行する日本航空と全日空の格差を是正するため全日空に重点配分をしている。

○2000年6月

「沖縄－上海」線の定期便開設が決定。就航は中国西北航空。

○2001年8月

航空協議により双方の発着地点に新たに2点が追加。合計15地点となる。

○2002年4月

中国北方航空、中国西南航空、中国西北航空が成田空港への乗り入れを開始。中国南方航空もそれまでのコードシェアから自社便による乗り入れを果たす。日系の航空会社も前年の米国での同時多発テロによる航空需要の減をうけて、特に中国路線を充実させる姿勢を打ち出す。日本航空は座席数を前年比1.5倍に増加させた。

○2002年9月

航空協議により、発着地点が18地点となり、旅客輸送量も日中双方とも週222単位（B747型相当機材で双方週12便の増便が可能）とされた。

○2003年2月

日本航空が「福岡－上海便」を開通。中国南方航空が「瀋陽－福岡」「大連－福岡」「大連－大阪」「ハルビン－大連－広島」「長春－仙台」便の開通を発表。

○2003年4月

2003年度最初のエアポートセールスとして関西国際空港の社長らが中国民航総局、中国国際航空、中国東方航空を訪問。関西空港の空港使用料割引制度、日中間の交流の増加を示す資料を提示の上、中国側から関西空港への就航便数の増加を要請。

○2003年4月から

重症急性呼吸器症候群（SARS）の流行により航空便の大幅な減便、運休。

○2003年7月

東京にて日中航空協議開催。合意内容は以下の通り。

#### 輸送力

日中双方とも旅客機便数を週290単位とする（ボーイング747型機材で週35便の増便を可能とする）。

貨物は週1,740トンとする（ボーイング747型機材で週4便の増便を可能とする）。

#### 発着地点

日本：東京、大阪、仙台、名古屋、長崎、福岡、広島、新潟、岡山、福島、富山、札幌、沖縄、大分、鹿児島および中国側が選ぶ6箇所の計21地点。

中国：北京、上海、大連、西安、広州、青島、杭州、天津、瀋陽、武漢、成都、昆明、廈門および日本側が選ぶ8箇所の計21地点。

#### 指定航空会社

日本：「日本航空」「全日空」の2社。

中国：「中国国際航空」「中国東方航空」「中国南方航空」「中国海南航空」の4社。

「上海航空」「廈門航空」などの参入を求めているが解決していない。

○2003年9月

日本人の中国への短期渡航には査証（ビザ）が不要となった。日本航空および全日空は7月の航空交渉を受けて双方の輸送力を約3割増大させることが決まったのを受けて、10月以降中国路線を順次大幅増便することを表明。

○2003年10月

冬ダイヤから成田空港、関西空港発着の中国路線が順次増便。10月26日から週あたり計9往復、12月1日から週あたり計13往復増便し、週あたり計102往復となった。また、「成田ー上海」のトリプルデイリー化（従前の1日2往復から3往復へ）を始め、成田空港発着の大連、青島線、関西空港発着の大連、青島、廈門線が増便の対象となった。

○2004年9月

北京において、非公式協議が開催。しかし、合意には至らず、輸送力、発着地点、指定航空会社に変化なし。

○2005年1月：

雲南省麗江市にて航空交渉を開催。双方の主張に隔たりがあり、この回においても合意は得られなかった。

### （3）問題点

現在、日中の主張が食い違い、合意を得るのが困難な状況となっているのが航空路線の開設の問題となっているのは事実である。

例えば、地点について、現状の21地点というのは決して少ないものではないが、航空



業界の発展のためにはさらなる増加も期待されている。なお中国民航総局では利用率の少ない路線についてはその地点を中国国内の他の地点に振替をするなどして有効活用を図るべく工夫をしている。

中国が2004年1月にタイとの航空交渉に臨んだ際には「指定航空会社数」「発着地点」「輸送力」のすべてに制限を設けないという非常にオープンな合意が取り付けられている。また航空行政にかかる国際会議においても「輸送の自由化」がテーマにされるなど、制限枠の緩和については世界的な動静とも言えよう。

しかし、2005年1月18日から20日にかけて中国雲南省麗江市で行われた日中航空交渉の場においては、双方の主張点が異なり合意が取り付けられず、継続協議として終了した。

日本側は国土交通省大臣官房審議官が、中国側は民航総局国際合作司副司長がそれぞれ代表として出席。上海浦東空港の第2滑走路オープン(2005年3月17日予定)後の増便、成田空港の混雑状況、輸送力の拡大等について話し合われた。席上、中国側からは成田空港への乗り入れの増が要求されたが、成田空港の滑走路使用限界のためこれに応じることができなかった。これを受けて、日本側からの要望である日本の航空機の発着地点の増加および上海便の増便も受け入れられなかった。

## 2 観光ビザの発給制限

他の問題としては、中国人が日本へ旅行する際の観光ビザの発給条件が厳しいことも挙げられる。

2005年1月現在、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。ただし、中国からの訪日修学旅行生については地域の限定なくビザの免除が実施されている。

## 第5節 路線開設への展望

これまで述べてきたように、日中路線についてはその双方が増便を希望しているものの様々な障害があることは否めない。

そこで日本の地方自治体として路線開設に向けて、以下のような方法は可能性があるのではないだろうか。

### 1 路線開設を希望する自治体間による協議の場の設置

これまで各自治体は、それぞれ航空会社と連携をとり、中国民航総局等への要請をしてきているが、活動が個別的なものであったため、業界全体の主流にはなっていない。

ただしお互いが抱える問題点には共通する部分が多く、この問題解決のための意見を集約することは非常に有益である。

このため、次のような点について地方自治体が連携して協議の場を持つ必要があろう。

#### (1) 航空交渉やビザ発給

航空交渉の結果やビザの発給制限はこれまで述べてきたように、日中航空路線においては非常に大きな障害となっている。このため、この解決に向けて各地方自治体が連携し、

日中航空交渉での問題に対して共通の認識を持ち、改善に向けて意見を集約し、行動していくのは一つの有効な手段と言えよう。

### (2) 観光ルートに関する連携

観光の形態についても連携を図る。例えば、A県とB県が連携して、両県をまわる観光ツアーなどを設定し中国人観光客を誘致する。観光客はまずA県に入国し、その後B県を観光した後B県から出国をする。こうすることにより、中国人観光客にとっては一つの県だけではなく複数の地方を訪れることができ、ツアーコースの魅力が増す。また、地方自治体による観光プロモーションも複数の自治体によるものであれば、より多彩な見所を引き出すことができる。

このような観光ツアーコースの設置は現在も行われていることでもあるが、自治体が連携を図っていくことにより、中国人観光客の増につながるだろう。

### (3) 地方空港の利点のPR

現在日本国内で最も国際線が多く発着している成田空港は、国内線発着空港までの乗り継ぎが非常に不便である。この点に着目し地方の空港の利点をPRしていく。上に述べたことにも重なるが、例えば東京や大阪といった主要都市を観光した後にC県を観光するというルート。帰国の際、従前であればC県からいったん羽田空港へ飛び、その後成田空港までの移動をした上で帰っていたものを、C県の空港から直行便にのって帰国をする。このように地方空港を利用することにより、時間や労力を大幅な削減が可能となることをPRする。

このような地方空港の利点のPR活動についても、各自治体が連携することにより、さらに強調されていくのではないだろうか。

## 2 業界企業との連携

WTO加盟を機とする「政企分離」（行政と企業を分離する改革）以降、民間企業と直接連携を図ることは従前以上に重要になっている。業界に関連する航空会社や旅行会社との連携を密にしていくことも有効な手段の一つと言えよう。

### (1) 航空会社との連携

中国系航空会社は現在、日本の各地に支店を構え、ニーズ調査などの業務を行っている。この支店と連携を図ることを通じて、本社との関係を密接にし、双方から路線開設に向けた活動をしていく。

#### <中国系航空会社の日本国内支店>

会社名	支店所在地
中国国際航空	東京、福岡、仙台、名古屋、広島
中国東方航空	東京、大阪、札幌、福岡、福島、新潟、金沢、岡山、広島、松山、長崎、大分、鹿児島、沖縄
中国南方航空	東京、大阪、札幌、福岡、仙台、新潟、富山、名古屋、広島

## (2) 旅行会社との連携

先に述べたようにチャーター機の運航には市場性が非常に重要なポイントである。これまでは片道が空席のまま飛ぶ例が多く、その分コスト高となり運航の障害となっていた。

これを、往復乗客を乗せるために旅行会社と連携を図り、日本、中国の双方から観光客を集めたツアーを組み合わせることで往路復路の搭乗率の増加を図る。

## <参考資料一覧>

### 1. 書籍類

書籍名	著者	発行元	発行年
中国経済・産業の回顧と展望	在中国日本商工会議所調	同左	2004
現代航空法	坂本 昭雄	有信堂高文社	1984
空港概論	高橋 誠	航空ニュース社	1997
中国交通年鑑 2004	中国交通年鑑社	同左	2004

### 2. パンフレット他

パンフレット名	発行者
中国人の訪日旅行促進について	日本国際観光振興機構（J N T O）上海宣伝事務所
済南国際機場	済南国際機場股分有限公司
中国山東	山東省外事弁公室
済南一大阪航線準備状況	山東航空股分有限公司
広東省人民対外友好協会	同左

### 3. インターネット類

ホームページ名	URL
国土交通省航空局	<a href="http://www.mlit.go.jp/koku/koku.html">http://www.mlit.go.jp/koku/koku.html</a>
中国民航総局	<a href="http://www.caac.gov.cn/">http://www.caac.gov.cn/</a>
愛媛県庁	<a href="http://www.pref.ehime.jp">http://www.pref.ehime.jp</a>
成田国際空港	<a href="http://www.narita-airport.jp/jp/">http://www.narita-airport.jp/jp/</a>
関西国際空港	<a href="http://www.kansai-airport.or.jp/">http://www.kansai-airport.or.jp/</a>
日本航空	<a href="http://www.jal.co.jp/">http://www.jal.co.jp/</a>
全日空空輸	<a href="http://www.ana.co.jp/asw/index.jsp">http://www.ana.co.jp/asw/index.jsp</a>
中国国際航空公司	<a href="http://www.airchina.com.cn">http://www.airchina.com.cn</a>
中国東方航空公司	<a href="http://www.chinaeastern-air.co.jp">http://www.chinaeastern-air.co.jp</a>
中国南方航空公司	<a href="http://www.cs-air.com/cn/index.asp">http://www.cs-air.com/cn/index.asp</a>
山東航空集団	<a href="http://www.shandongair.com.cn/">http://www.shandongair.com.cn/</a>
（社）日本航空機操縦士協会	<a href="http://www.japa.or.jp/">http://www.japa.or.jp/</a>
航空実用辞典	<a href="http://www.jal.co.jp/jiten/contents/index.html">http://www.jal.co.jp/jiten/contents/index.html</a>
JWING.com	<a href="http://www.jwing.com/index.html">http://www.jwing.com/index.html</a>
INTERNETKNB	<a href="http://www2.knb.ne.jp">http://www2.knb.ne.jp</a>
アサヒ・コム	<a href="http://www.asahi.com/">http://www.asahi.com/</a>
YOMIURI ON LINE	<a href="http://www.yomiuri.co.jp">http://www.yomiuri.co.jp</a>
SOHU.com	<a href="http://stock.sohu.com">http://stock.sohu.com</a>

### 4. 新聞

「朝日新聞」「日本経済新聞」「北陸中日新聞」「北國新聞」「北京晨报」「中国民航報」

<執筆者> 北京事務所 所長補佐 宮崎美恵子