

中国における民間航空の発展と課題

経済学部 4 年 折 口 翔太郎

<目次>

- | | |
|------------------|------------------|
| I. はじめに | IV. 中国民間航空が抱える問題 |
| II. 現在の中国航空路線の概況 | V. おわりに |
| III. 中国民間航空の発展史 | 参考文献 |

I. はじめに

近年、北京オリンピック・上海万博といった国家プロジェクトを成功させるなど、急速に経済成長を遂げた中国ではあるが、実は世界に一目置かれる航空大国になろうとしている。実際に中国へ行ってみると、活力に満ちた民間航空の実態を、身をもって感じることができる。そのような経験から、筆者は、現代中国の民間航空に興味を持ち、中国の民間航空が抱える問題点について研究したいと思う。

960万km²という広大な面積を誇る中国、その経済活動を支えている重要な交通インフラは、鉄道や高速道路網だけではない。航空輸送もまたその力を大いに発揮している。戦争、革命と幾度となく国難に晒されながらも、一歩一歩着実に発展を遂げたおかげで現在の民間航空の姿があるに違いない。

本稿では現代中国において重要となった航空輸送産業をテーマとし、その概況（Ⅱ節）と発展の歴史（Ⅲ節）を整理し、そこから明らかとなる中国民間航空の抱える問題点（Ⅳ節）について考察したい。とくに末尾の参考文献に示すように、発展史の部分では邦文文献が乏しいため、中国語原著を取り寄せて直接読み解き、またデータについても日本の航空専門雑誌のみならず中国語Webサイト（人民網）なども活用している点に本稿の特徴がある。

II. 現在の中国航空路線の概況

本節では、現在の中国（中華人民共和国）における航空輸送について、路線・便数を中心に概況を整理する。

2012年の時点で、路線数は2457路線あり、そのうち国内線が2076路線（そのうち香港・台湾・マカオへの路線が99路線）、国際線が381路線となっている。

中国国内においては、国内線が178都市、180空港に就航している。また、新しい就航地としては、江蘇省揚洲、黒竜江省加格達奇、貴州省遵義に新たに定期便を開設した。雲南省昆明の巫家坝ウージャアバー空港は昆明郊外の長水国際空港へと移転した。一方、定期便運行を取りやめた空港として、四川省攀枝パンジーホア花空港、新疆ウイグル自治区且末チエモ空港がある。国内線利用客は29600万人（2012年）である。

表1. 2012年度で最も便数が多かった路線

| 区間 | 便数（便） | 旅客輸送量（人） |
|--------------|--------|-----------|
| 北京—上海（浦東・虹橋） | 35,390 | 6,840,325 |
| 上海—深セン | 26,985 | 3,847,136 |
| 広州—上海 | 23,351 | 3,618,033 |
| 成都—北京 | 23,233 | 3,720,195 |
| 上海—厦門 | 19,317 | 2,452,613 |
| 北京—深セン | 18,582 | 3,063,092 |
| 杭州—北京 | 18,229 | 2,374,924 |
| 広州—北京 | 17,608 | 3,520,252 |
| 成都—上海 | 17,585 | 2,393,310 |
| 広州—成都 | 16,741 | 2,246,879 |

（出所：2013从统计看民航 2012年国内主要航段运量）

表1は2012年度で最も便数が多かった路線を表している。それによると、大都市間を結ぶ路線、また、大都市と観光都市を結ぶ路線の便数が多く、旅客数も多いことが分かる。北京—上海間に至っては、航空便の他に、高鉄（中国高速鉄道）も運行しており、競争の激しい区間となっている。これは、日本の羽田—福岡線に相当するといってもいい。なお、最も便数の少ない路線は合肥（安徽省）—三亜（海南省）で年間413便である。

続いて、表2から国内に180ある空港の旅客総数上位10を占めている空港を見ると、北京・広州・上海といった、大都市の空港が上位を占めている。旅客数に最も影響を及ぼすのが滑走路の本数である。第10位の蕭山国際空港以外は、2本以上の滑走路を有している。北京と浦東では3本（2012年）の滑走路を有しており、発着枠制限も拡大し、多くの航空会社が乗り入れている。また、旅客数と離着陸回数の順位は必ずしも一致しないことも読み取れる。離着陸機数の中には旅客機だけでなく、貨物機も含まれているためである。また、例えば、旅客数では4位である虹橋国際空港は、離着陸機数で数えると6位である。つまり、どれだけ座席数の多い大型機を飛ばすかによって、旅客数は変化すると考えることができる。

表2. 2012年民間航空空港旅客総数並びに離着陸機数

| 空港 | 旅客数 (人) | 離着陸回数 (回) |
|--------------------|------------|-----------|
| 首都国際空港(北京) | 81,929,352 | 557,159 |
| 白雲国際空港(広州) | 48,309,410 | 373,314 |
| 浦東国際空港(上海) | 44,880,164 | 361,720 |
| 虹橋国際空港(上海) | 33,828,726 | 234,942 |
| 双流国際空港(成都) | 31,595,130 | 242,658 |
| 宝安国際空港(深セン) | 29,569,725 | 240,055 |
| 長水国際空港(昆明) | 23,979,259 | 201,338 |
| 咸陽(カンヨウ)国際空港(西安) | 23,420,654 | 204,427 |
| 江北国際空港(重慶) | 22,057,003 | 195,333 |
| 蕭山(シアオシャン)国際空港(杭州) | 19,115,320 | 166,340 |

(出所：2013从统计看民航 2012年民航机场吞吐量（排列）)

表2で挙げた空港から全体を通して言えることは、3200mを超える滑走路を有しているということだ。これにより、ほぼすべての空港でB747クラスの大型機が運行可能になっている。北京・広州・成都・昆明・西安・浦東では世界最大の旅客機であるA380の運行が可能である。最も長い滑走路は、昆明長水国際空港の滑走路番号4/22で、4500mである。

国際線においては、52カ国121の都市に路線を開設している。2012年度には国際線59路線が新たに開設または再開された。国際線利用客数は2336万人、貨物取扱量は156.5万トンである。

続いて表3で就航国についてみると、特に日本からのネットワークがない、中央アジア諸国、アフリカ諸国への路線が充実している。

中国国内空港から国際線路線を見ると、中央アジア地域への路線はウイグル族の多いウルムチ^{チカホウ}地窩堡国際空港、カシュガル空港（新疆ウイグル自治区）発着便が大部分を占めている。首都国際空港（北京）、虹橋／浦東国際空港（上海）流亭国際空港（青島）、観音空港（無錫）、桃仙国際空港（瀋陽）、周水子国際空港（大連）、太平国際空港（ハルビン）、^{ピンハイ}浜海国際空港（天津）といった、日系・韓国系企業が多く進出している都市からは、韓国・日本への路線が多い。東南アジア地域へは、上海、北京を除き、ベトナムと国境を接している広西チワン族自治区の^{ウーウェイ}吳圩国際空港（南寧）、タイ・ミャンマー・ベトナムと国境を接している雲南省の長水国際空港（昆明）発着の路線が充実している。ベトナムと雲南省の国境は山岳地帯であり、陸上交通での移動は不便であるため、山岳地帯を空から越えることができる航空輸送が発達し

表3. 就航国の内訳

| 就航国 | 都市数 | 就航国 | 都市数 |
|----------|-----|----------|-----|
| 日本 | 21 | ブラジル | 1 |
| アメリカ | 9 | フランス | 1 |
| ロシア | 6 | スイス | 1 |
| 韓国 | 7 | ハンガリー | 1 |
| オーストラリア | 5 | ギリシャ | 1 |
| インド | 5 | オランダ | 1 |
| タイ | 4 | チェコ | 1 |
| ドイツ | 4 | ベルギー | 1 |
| カザフスタン | 3 | オーストリア | 1 |
| マレーシア | 3 | ルクセンブルグ | 1 |
| ベトナム | 3 | スペイン | 1 |
| ミャンマー | 2 | スウェーデン | 1 |
| バングラディシュ | 2 | デンマーク | 1 |
| キルギスタン | 2 | シンガポール | 1 |
| イタリア | 2 | ニュージーランド | 1 |
| カナダ | 2 | イギリス | 1 |
| インドネシア | 2 | イラン | 1 |
| カンボジア | 2 | 北朝鮮 | 1 |
| ネパール | 1 | 北マリアナ諸島 | 1 |
| グルジア | 1 | ラオス | 1 |
| アンゴラ | 1 | モンゴル | 1 |
| タジキスタン | 1 | モルジブ | 1 |
| アゼルバイジャン | 1 | フィリピン | 1 |
| アラブ首長国連邦 | 1 | トルコ | 1 |
| ウズベキスタン | 1 | トルクメニスタン | 1 |
| スリランカ | 1 | | |

注：※貨物便のみの就航地も含む

(出所：2013从统计看民航 2012年国内城市通航国家及城市より筆者が整理)

ている。その他、中東、アフリカ、北南米、欧州、オセアニア方面は大都市である上海、北京、広州発着便が大部分を占めている。その地域の特色に合った航空路線が展開されていることが見て取れる。

Ⅲ. 中国民間航空の発展史

さて、ここまで見てきたのが2012年度の民間航空輸送の概況だが、ここに至るまでどのような道を歩んできたのかを本節で述べることにしよう。以下、おおまかに4つの年代に分け解説していきたい。

(1) 中国民航の早期発展段階（1903-1929年）

【外国人による中国国内でのデモフライト】

中国人による飛行機製造並びに初飛行¹⁾は、1909年9月21日に馮如^{フォンルー}が自ら飛行機を設計し、アメリカオークランド州の平坦な土地で成功した。飛行高度は4.6m、飛行距離は約805mであった。

中国国民が初めて飛行機を目にしたのは、1910年ロシアによる北京での飛行演技を通してであった。中国人が初めて飛行機を操縦し、中国領空を飛行したのが1911年4月、フランスへ飛行訓練を受けていた秦国鏞^{チンクオヨン}が中国に戻り、北京南苑空港でデモフライトを行い、清朝の官僚、外国人が多く見物に訪れた。

【北洋政府による民間航空の創設と民間航空路線の開設】

1919年1月、中華民国北京政府交通部門は民間航空の準備実行を始めた。当時の大統領である徐世昌は「海運と比べ、その驚くほどの速さは他に比べるものがない。」と申告書の中で表現した。

1920年に全国主要5路線の開設が打ち出される。内訳是北京—広州、北京—上海、北京—成都、北京—ハルピン、北京—庫倫^{クーロン}（現ウランバートル）である。5路線のうち、北京—上海線の北京—天津、北京—済南区間が営業を開始することになる。そのほかの路線は北洋政府期間中には就航しなかった。

中国最初の路線が北京—天津間であり、1920年4月24日にイギリス製飛行機を使用してのイギリス人パイロットによるテストフライトに成功した。5月7日には、旅客と郵便を搭載しての中国民間航空の初フライトを成し遂げた。飛行距離は短いものの、影響は大きく、中国メディアによって大きく取り上げられた。1920年5月10日に、「電報」によって報道された《京津間第一次载客航空記》²⁾（北京天津間初の旅客搭載航空記）に、初フライトの様子が詳細に報じられた。

(2) 南京国民政府期³⁾の民間航空（1929—1949年）

【抗日戦争期の民間航空】

日本軍の中国侵攻は中国航空⁴⁾、ヨーロッパ・アジア航空⁵⁾に航空路線の変更を余儀なくさせた。中国航空はそのほとんどのフライトを変更した。北平、天津、上海、南京、広州、武漢等が陥落すると、これらの都市を結ぶ中国航空は就航を取りやめるほかなかった。しかし、また新たな航空路を開設した。重慶—貴陽線、重慶—昆明線、重慶から瀘州、嘉定（現 歌山）を経由して成都へ至る航路等である。この他に、国際線も開設した。例えば、南雄—香港、重慶—昆明—腊戍^{ラシム}—ヤンゴン、重慶—昆明—ハノイ等である。

ヨーロッパ・アジア航空の営業航路は、日中戦争初期では受ける戦火の影響も小さかったが、戦火の広がりに伴い、上海—北京、鄭州—西安等のフライトの欠航を余儀なくされた。そのほかに、漢口—長沙—広州—香港、漢口—西安、西安—蘭州、蘭州—銀川、西安—成都—昆明線を新たに開設した。漢口と広州陥落前後に、関係するフライトを取りやめ、続々と重慶—桂林—香港、重慶—成都—蘭州—肅州（現 酒泉）—ハミ、蘭州—涼州（現 武威）線を開設。もともと保有していた13機の飛行機は空軍への戦時輸送を担当し、残った飛行機でフライトを行っていた。

一方、満州地域においては、日本によって1932年8月12日に関東軍が強い統制下に置く満州航空株式会社が設立され、満州国の航空輸送を独占的に運営することとなったのである⁶⁾（本稿は中国をメインとしているため、日本の中国における航空事情は割愛する）。

1940年3月30日南京で偽国民政府が成立すると、1941年7月1日にドイツはこの南京偽国民政府を承認、これにより、国民政府はドイツとの国交断絶を宣言した。8月1日には国民政府交通部はドイツと契約した「ヨーロッパ・アジア航空郵便輸送契約」を破棄した。それと同時にヨーロッパ・アジア航空の国営化を宣言する。1943年初頭、国民政府交通部はもはや正常な運輸業務は行えず、会社救済には改造が必要と判断した。2月21日重慶で開かれた最後のヨーロッパ・アジア航空取締役会で国民政府交通部の「ヨーロッパ・アジア航空を改造し、中央航空輸送社とするについての決定」が取締役会を通過し、1943年3月3日に中央航空が成立した。

1941年12月7日に日本軍による真珠湾奇襲攻撃をもって、太平洋戦争が勃発し、ファシズム国家の拡大が頂点に達するこの年、中国の航空事業も最も苦難に満ちた年に入った。ここでも民間航空は需要物資の輸送に大きな力を発揮する。日本軍によってビルマルルートが遮断されたことによって、物資の輸送が困難になっていたが、1942年3月アメリカで可決された租借法により、中国への援助が可能となった。中国航空が重慶—昆明—汀江—コルカタ線を開設した。重慶—コルカタ線の汀江—昆明間800kmはアメリカ空軍第10航空隊によって航空輸送が行われた。この区間はヒマラヤ山脈東側を通るルートで、中国の空の生命線と位置づけられた。多くの犠牲を払いながら、中国国内に多くの物資が輸送された。

そして、1945年8月15日の日本のポツダム宣言受諾により、中国側の勝利で抗日戦争が終結した。その後起きた国共内戦で、日に日に共産党軍が優勢になっていった。中国航空と中央航空は、抗日戦争勝利後の発展を、完全に国民政府の軍事輸送に頼りきっていた。

しかし、1949年上半年期、長江以北の広大な地区と東南沿海地区が相次いで共産党軍により解放されると、2社の就航地は次第に減少していった。上海解放の10日前には、上海発着の路線すべての運行を取りやめにした。

(3) 新しい中国民間航空の創立（1949-1979年）

【軍委民航局の成立】

1949年10月1日に中華人民共和国が建国され、その1カ月後の1949年11月2日、中共中央政治局主催の会議において、民用航空管理のため、人民革命軍委員会の下に民用航空局を置くことが決定された。12月9日には中央軍事委員会により民航局局长、副局长が任命され、ここから新しい中国民間航空の発展が始まった。その後、天津、上海、広州、西南地区等に民航事務所を置いた。これらの新しい中国民間航空の建設において、中央の指導者も関心と支持を寄せた。

1950年7月18日、就航前の準備を経て、民航局局长、副局长は軍事委員会副主席であった周恩来、その他参謀長、空軍司令員に対して、8月1日、3機の飛空機をもって、天津—重慶、天津—広州の直行便、重慶—成都・昆明・貴陽・漢口のフライトを復航させると起草し、指示を仰いだ。この草案は、1950年7月21日、周恩来総理によって同意された。

1950年8月1日、民航局は予定通り天津—北京—漢口—広州と天津—北京—漢口—重慶の2路線を開設した。新中国成立後の国民民間航路の初めての使用を開始し、歴史において、「8・1就航」と呼ばれた。この歴史的な8・1就航後も、南西各省の交通状況を変えるために、重慶から昆明、貴陽、成都への航路が相次いで開通した。新中国成立後、順調に歩みを進めたが、またしても政治の波に飲み込まれるのである。

【大躍進期】

中国民航の最初の5ヵ年計画の達成により、1958年より2度目の5ヵ年計画の施行が開始された。折しも毛沢東主席による大躍進政策の真っ只中であり、現実離れた高い目標設定、誤った命令、何事も大げさにされる雰囲気といった共産風が漂う時期であった。そのため民航も影響を受けざるを得なかった。現実離れしている、「航空輸送の四通八達、航空業の僻地発展」のスローガンを掲げ、新しい中国民航に大きな挫折を与えた。1961年以降、民航は中共中央が打ち出した調整（調整）、巩固（強固）、充实（充実）、提高（向

上)の八字方針を徹底的に実行した。ここから、調整期に移行していく。

共産主義思想の下、中共民航局委員会は1958年8月に2回目の民航5ヵ年計画草案の査定と報告が行われた。この計画草案はとてつもなく大きな計画を打ち出した。その計画は、飛行機を1957年より600機以上増加させること、航空輸送総回転量を1957年の14倍、2.3億トンkmにまで伸ばすことである。1957年末の飛行機の保有機数は118機、航空輸送総回転量は1534万トンkmであった。当時、中共民航局委員会で討論が行われた時には、高すぎる計画目標、実現の可能性と成功の可能性は大きくないと判断されたが、当時各地において大躍進政策で湧き上がっており、そのまま上層部へ報告が行われ、かつ計画通りに実行するとされた。しかし、1962年末になっても達成されることはなかった。

各省、自治区では進んで飛行機の購入、空港建設、合わせて地方路線の開設、農業航空の発展が行われていた。1957年には、既存の飛行機は26機だけであったが、1960年には249機にまで到達し、実に8.5倍の伸び率である。しかし、飛行機の平均利用率は大幅に減少、1957年の0.9時間が1960年には0.3時間となった。

1958年から1960年にかけて、各省、自治区で省都や省府を中心に主要な農村部を結ぶ47路線が開設された。乗客と荷物の輸送量不足、油の提供が困難ということもあり、多くの路線が相次いで運行停止となった。これにより、労働力、物資力、経済力の無駄を生み出したのだ。

この時期の航空貨物輸送は異常であり、航空輸送を必要としないものまで大量に運ばれ、3万トン以上の輸送力を無駄にした。しかし、3年後の国民経済調整期から、再び正常な発展の道を歩み出すことになる。

【文化大革命】

国民経済調整期初期の1961年から1962年にかけて、地方路線の縮小が行われた。65路線を26路線まで縮小し、1965年までに、国内線46路線が新たに開設された。この時期は、東南沿海地区と内陸から方針を変え、西南・西北地区に国内線開設の重点が置かれた。1966年5月から1976年10月にかけての文

化大革命により、中華人民共和国建国以来の最大の危機を迎えることになる。林彪、4人組の2つの反革命集団が民航に直接介入したことで、中国民航事業発展の障害となった。

1969年11月20日、国務院・中央軍委が批准し、民航総局党委に転送した《关于进一步改革民航体制和制度请示报告》（さらに進んだ民航体制と制度改革についての報告）によって、民航は中国人民解放軍に編成され、空軍の構成部分となった。

文革初期(1966-1967)は、全国の主要交通網が麻痺状態に陥ると、これらの地区を行き来する党政機関と中央機関の人々は、航空輸送に頼りきっていた。これによって、航空輸送量は増加した。しかし、1968年以降は航空旅客運搬量が年を追うにつれて減少傾向に有り、多くの便で搭載荷物の不足が深刻になった。

1971年9月13日に起きた、林彪の毛沢東暗殺未遂事件で国内情勢が大きく変化することとなった。事態の発展に適応するために、中国民航は1971年から1976年にかけて、周恩来総理のもと、長距離国際線を開設することに重点を置いた。

1965年3月に周恩来は、中国民航は「国際線を就航させなければならない」と提示した。1973年に再び明確に「国際線を就航させてこそ局面を打開することができる。歴史発展の観点から民航事業を建設していかなければならない。」と指示した。そして、1972年から1974年にかけて、中国政府は欧米、中東、アジア諸国の政府と会談し、通航協定を締結するに至った。

1974年、ようやく国際線進出の戦略目標を実現した。この年に、東、西の2方向からの世界一周とニューヨークへの試験飛行に成功し、その後続けて、北京—モスクワ、北京—上海—大阪—東京、北京—カラチ—パリ、北京—テヘラン—ブカレスト—チラナの4本の国際線を開設した。これにより、中国民航の国際線就航距離は37062kmまで達し、20数年来続いた国際線就航距離約4000kmの局面に終止符を打った。中国民航は国際航空活動の領域において、新たな段階に進んだのだ。

(4) 中国民航の新たな発展時期（1979-1999年）

国際線進出に伴い、機材の更新は中国民航にとっての急務となった。1958年にロールアウトされた4発大型旅客機のB707型機も、1973年より中国民航に導入されている。世界の民間航空の発展過程をみても、機材の更新は非常に重要なことである。

1980年にB747SP, 1983年にB747-200, B737, MD80を購入したことで、中国民航の使用する機材と、世界の民間航空が使用する機材の差は縮まった。1985年以降もB757, B767, A310, Tu-154, MD82, A320等の旅客機の購入を進めた。中国民航が使用する機材は、国際的水準まで達したのである。（※ A：エアバス B：ボーイング MD：マクドネルダグラス Tu：ツポレフ）

国内線においては、改革開放と現代化により日々発展を続けていく中、中国民航の航空路開設にも明らかな変化が生まれた。国内線はしばらくの間、首都である北京を中心とする単一的なネットワークであった。これを、北京・上海・広州・成都・西安・瀋陽の6大都市を中心とする放射状のネットワークへと変えたのである。これにより、国内の経済活動促進、縦と横での経済連携、旅行業の発展等に大きな効果をもたらした。

中国民航の発展のきっかけは、政府が打ち出した改革開放政策が大きな起爆剤となっている。それが、今現在の中国から世界へと伸びる膨大なネットワークとなっているのである。

その後、1987年に中国民航は、西南、華東、華北、西北、東北地区の5つの地区に分割民営化⁷⁾された。5つに分割された後も、航空業界の再編を経て、中国東方、南方、国際航空に統合されている。また、この3社以外の航空会社はすべて新興航空会社である。

IV. 中国民間航空が抱える問題

ここまで、Ⅱ～Ⅲ節を通して、中国民間航空の発展史、概要等を述べてきたが、本節では現在、中国民間航空が抱えている問題について述べたい。

現在の中国民間航空は、日本と同様にパイロット不足、地方空港の赤字経営などいくつもの問題があるが、最大の問題は「遅延問題」である。中国人民解放軍が大部分の中国空域を支配し、民間航空に割り当てられている空域はごく限られている。この構造は、日本・欧米諸国と全くの逆の構造になっているのだ。

さらに、遅延をもたらすのは空域の問題だけではない。近年話題になっている中国での大気汚染とくにPM2.5や長江デルタ地帯で発生する霧がもたらす視界不良により、上空旋回あるいは代替空港への目的地変更等により正常運航に大きな悪影響を与えている。最悪の場合はフライト自体がキャンセルとなる場合も生じる。

まず、中国国内航空会社の定時運行率を見ることにする。2013年5月に中国民用航空局より発表された「2012年民航行业发展统计公报」(2012年民航業発展統計)を見ると、2012年航空会社が計画したフライトは205.2万フライトである。その中で、定時運行できたフライトは187.2万フライト、遅延が生じたフライトが63.0万フライトであった。平均定時運行率は74.83%。同じく2012年、主要航空会社が運行したフライトは208.7万フライト、定時運行できたフライトは158.0万フライト、遅延が生じたフライトは50.6万フライト、平均定時運行率は75.69%であった。

以下の表4に遅延発生の原因がまとめられている。

表4. 2012年フライト遅延原因の分類統計

| 指標 | 比率 |
|--------------|--------|
| すべての航空会社遅延原因 | 100% |
| 航空会社の原因 | 38.50% |
| 航空路混雑の原因 | 25.00% |
| 天候の原因 | 21.60% |
| その他 | 14.90% |
| 主要航空会社遅延原因 | 100% |
| 航空会社の原因 | 37.50% |
| 航空路混雑の原因 | 25.00% |
| 天候の原因 | 21.90% |
| その他 | 15.60% |

(出所：2012年民航行业发展统计公报 2012年航班不正常原因分类统计)

続けて、2014年の最近の情報をもとに、FLIGHT STATS on-time performance ratingを参考にし、日本に就航している中国8社の定時運行率を表5にまとめてみた。

表5. 中国8社の定時運行率と日本の主要航空会社

| 航空会社 | 定時運行率 |
|--------|-------|
| 中国国際航空 | 55% |
| 中国南方航空 | 52% |
| 中国東方航空 | 50% |
| 深セン航空 | 49% |
| 春秋航空 | 42% |
| 吉祥航空 | 41% |
| 山東航空 | 39% |
| 上海航空 | 38% |

| 航空会社 | 定時運行率 |
|-------------|-------|
| 全日本空輸 | 79% |
| 日本航空 | 78% |
| ピーチ・アビエーション | 69% |

(出所：FLIGHT STATS on-time performance rating 2014.8.15-10.15)

中国主要8社と日本の主要航空会社を比較してみると一目瞭然である。中国の航空会社の圧倒的な定時運航率の低さを見ることができる。

先の中国主要8社の表より、とりわけ上海をベースとしている航空会社(中国東方航空、上海航空、吉祥航空、春秋航空)の定時運行率の低さが際立っている。そこで上海(浦東・虹橋)、北京の空港における定時運行率を調べてみたい。両空港とも2014年10月4日の値である。参考に日本の主要空港も列挙してみた。左側が中国、右側が日本の空港である。

表6. 各空港での定時運行率

| 空港 | 定時出発率 |
|-----|-------|
| PEK | 50% |
| PVG | 44% |
| SHA | 41% |

| 空港 | 定時出発率 |
|-----|-------|
| HND | 93% |
| KIX | 91% |
| NRT | 89% |

※PEK：北京首都国際空港
 PVG：上海浦東国際空港
 SHA：上海虹橋国際空港

HND：東京羽田国際空港
 NRT：東京成田国際空港
 KIX：大阪関西国際空港

(出所：FLIGHT STATS Airport scorecard 2014.10.4)

表6より、上海の両空港の定時運行率は半分にも達していないことが見て

取れる。

以前より定時運行率の低さは有名であったが、2013年度はなぜメディアに取り上げられるほどまでに話題になったのか。確かな資料は無いものの2013年初頭から中国国内で問題になったPM2.5の影響、また局所的に発生する霧の影響が一因と考えるに足る事実は存在する。PM2.5の問題は身体に影響が及ぶ以外にも、航空機の運行にも影響は及ぶ。PM2.5の視界不良に伴い、航空機の計器着陸に際して、進入限界高度と視程により分類されたカテゴリーであるCAT I/II/III⁸⁾と呼ばれる設備が整っていない空港では欠航を余儀なくされたのである。

現実には霧による視界不良で航空機に上空待機が発生した例もある。2014年10月25日付の人民網によると、モスクワから北京に飛行中であった、ロシアのアエロフロート航空200便が、北京空港の視界不良の影響を受け内モンゴル自治区上空を8周にも及ぶ上空待機を行ったと報じられている。この時の北京空港の視程は200mほどであった。結局、当該機は1時間10分遅れて北京空港に着陸した。このような度重なる天候不良等による遅延が、国民、メディアに関心を持たせるきっかけになったのだ。

中国のメインとなる国際空港での定時出発率の悪さは外国メディア等にも取り上げられている。2013年7月12日CNN TravelのChina airports world's worst for on-time performanceによると、6月に北京首都国際空港から定刻通りに出発できたフライトはわずか18.3%であり、北京空港から出発する42%のフライトが45分あるいは、それ以上の遅延を被ったとある。上海虹橋国際空港は6月のフライトの24%が定時出発であったが、6カ月前の38.9%から大きく数値が低下した。また、南華早報も同日の記事で中国の空域について報じている。中国の空域には先に述べた通り、人民解放軍による飛行制限空域が設けられている。その割合が他国に比べて大きく、中国空域の80%を占めている。残りの20%の空域のみ自由に飛行できるのである。

中国のような航空大国での遅延は、国内だけの問題にとどまらず、世界にも影響を及ぼす。とりわけ、空域が接している日本、韓国、といった周辺国

への影響も大きくなる。また、遅延が経済活動に影響を及ぼす可能性もある。

この遅延便をどのように減らすか、最善策は人民解放軍による飛行制限空域の自由化である。しかし、中華人民共和国建国より一貫して共産党の一党独裁、また人民解放軍が持つ権限も強いいため、実現への道のりは長くなりそうだ。残される解決策は混雑空港の上空通過便を調整するということである。この方法は既に開始されており、東北地区から中南、西南、西北に向かう7方向21の航空路を調節し、北京上空を飛行しないルートを新たに設定した。1日あたりの北京上空通過便を36便減らすことによって、北京空港出発便を円滑に離着陸させる。2013年8月28日より開始され、一年が経過したが、依然とし北京空港を定時に出発できるフライトは半数にとどまっている。まだまだ顕著に効果が現れている様子は見受けることができない。しかし、この混雑空港の上空通過便の調節や、新しい航空路の設定で遅延問題は徐々に解決の一途を辿って行くであろう。

V. おわりに

中国の民間航空の路線網は改革開放期に飛躍的に伸び、中国経済の発展を大きく後押しをすることとなった。しかし、あまりにも経済成長が急激過ぎたため、中国政府は経済を優先とする政策を次々と推し進めた。経済成長に伴い、中国国内にも多くの航空会社が設立された。現在、限られた航空路に対して、中国を発着する国内・国際線の便数の増加、また、環境を無視した経済政策によって生じた大気汚染、この2つを主な原因とする遅延問題は、中国はもとより、中国に乗り入れている各国の航空会社の悩みの種となっている。筆者は航空局だけでこの状況を打開するのは難しく、中国政府と一丸となり打開策を講じていくしか方法はないと考えている。

また、現在、中国大陸において航空機のライバルである高鉄（中国高速鉄道）は、着々とその運行距離を伸ばし、内陸へと路線網を拡大している。航

空機とは違い、目的地まで正確にたどり着くことができる。このまま遅延問題が解消されなければ、旅客はすべて高铁に流れていくことは容易に想像することができる。そして、これまで繁栄を続けてきた民間航空は高铁にその座を奪われ、衰退して行くことにもなりかねない。このような想像が杞憂に終わることを期待しつつ、稿を終えることにしたい。

注

- 1) 人類史上最初の飛行は、1903年12月17日にアメリカでライト兄弟により成功している。
- 2) 刘莉 王勇，《中国民航发展简史》，中国，中国民航出版社，2010年，12頁。
“九时四十五分，各客方始入座。至九时四十九分，飞机轮动而起程矣。此机为英国汉达利·佩季式，载乘客共15人，内有英国驻京公使艾斯敦君及交通部代表三人。飞机起飞时，极为镇静，遂升至二百四十二百尺，向东南行……”“十时三十八分，天津在目……十时四十一分，经北洋大学。十时四十三分，机之速度顿减，四十四分过各租界，及见马场，四十九分降在马场，计此一程由京至津，共一小时。”
日本語訳：「9時45分，各客室への着席が始まる。9時49分，飛行機が動き出し，離陸態勢に入る。この飛行機はイギリスのハンダリー・ペイジ式で15人の乗客を乗せている。乗客の中にはイギリス北京駐在公使と交通部代表3名の姿がある。飛行機が離陸するとき機内はとて静かで，高度242mまで上昇すると東南方向へ向かった。」「10時38分に天津市に入り，10時41分に北洋大学を通過。10時43分には徐々に減速し，44分に各租界地を通過，馬場が見える。そして，49分に馬場に着陸した。北京から天津までは1時間の道のりである。」
- 3) 1911年10月10日に湖北省武昌での武昌蜂起が成功に終わると，国民党軍の勢力は中国全土を席卷した。1912年に国民党軍は南京を首都とする中華民国臨時政府を成立させ，孫中山を臨時大統領とした。
- 4) アメリカとの契約で設立した航空会社である。一度目は1929年5月1日に成立を宣言したが，60%の株式を保有するアメリカ航空開拓社がアメリカ權益を用いて，中国領空内での主權を侵しかねない事態が発生するとされ，各界からの反発を受け，設立9カ月後に挫折した。二度目は1930年に再び設立される。この時は，中国側が55%の株式を保有しての成立となった。当時は郵便輸送を主力にしていた。

- 5) 1931年2月1日に成立したドイツと中国の合弁会社である。もともとはソ連を経て欧州各国へ向かう計画であった。その中でも上海—満州線（上海—南京—済南—北平—林西—満州里）、全長2240kmのこの路線は、就航後3カ月も経たないうちに発生した、関東軍による柳条湖での鉄道爆破事件（満州事変）の影響を受け、運行停止となった。
- 6) 前間孝則、『満州航空の全貌』、草思社、2013年、177～178頁。満州航空以外にも、中国大陸への戦線拡大に伴い、日本と日本陸軍により大日本航空、中華航空等の航空会社が設立された。
- 7) 西南：中国西南航空、華東：中国東方航空、華北：中国国際航空、西北：中国西方航空、東北：中国北方航空に分割された。
- 8) 数字が大きくなるに従って性能は高くなり、CATⅢではa、b、cの3つに分類される。最も高性能なのはCATⅢcであり、進入限界高度制限はなく、RVR（滑走路視認距離）が0mであっても着陸が可能である。

参考文献

- ・白井勝美、『新版 日中戦争』、中公新書、2000年。
- ・月刊エアライン編集部、『エアライン用語500』月刊エアライン2008年5月号特別付録、イカロス出版、2008年。
- ・前間孝則、『満州航空の全貌』、草思社、2013年。
- ・刘莉 王勇、『中国民航发展简史』、中国、中国民航出版社、2010年。
- ・王顺洪、『中国概况』、中国、北京大学出版社、2007年。
- ・中国民用航空局发展计划司、『2013年从统计看民航』、中国、中国民航出版社、2013年。

参考URL

中国民用航空局《2012年民航行业发展统计公报》

<http://www.caac.gov.cn/H1/H2/>（2014年11月26日確認）

人民网—21条航线今起避开北京上空繁忙区域—2013年8月28日

<http://fujian.people.com.cn/GB/n/2013/0828/c181466-19406841.html>（2014年11月7日確認）

人民网—俄罗斯航班遇北京雾霾 上空徘徊8圈等风来—2014年10月26日

<http://xj.people.com.cn/n/2014/1026/c188527-22720965.html>（2014年11月8日確認）

CNN Travel—China airports world's worst for on-time performance—2013年7月12日
<http://edition.cnn.com/2013/07/12/travel/china-airport-performance/> (2014年11月
7日確認)

南華早報—Chinese airport's the worst when it comes delays—2013年7月12日
[http://www.scmp.com/news/china/article/1280600/mainland-airports-worst-when-
it-comes-delays](http://www.scmp.com/news/china/article/1280600/mainland-airports-worst-when-it-comes-delays) (2014年11月7日確認)

波音中国—市场展望

<http://www.boeing.cn/boeinginchina/introduction/chinamarketoutlook.html> (2014
年6月3日確認)

空中客车在中国

<http://www.airbus.com.cn/corporate-information/airbus-in-china/> (2014年6月3日
確認)

FLIGHT STATS

<http://www.flightstats.com/go/Home/home.do> (2014年10月5日確認)