

## 2020 年第一四半期の航空旅客需要激減へ

蔣 垂東 文教大学文学部教授

### 1. 2020 年第一四半期の民間航空業の概況

#### 1.1 航空旅客輸送量、5 割減へ

2020 年 1～3 月第一四半期の中国民間航空の連続無事故飛行記録は延べ 115 カ月、8,244 万飛行時間に伸びたものの、新型コロナウイルスの蔓延により、航空業全体で大きなダメージを受けた。武漢市などの都市封鎖、全国規模の人員の移動制限、生産活動の停止などにより、航空便の数が大きく削減され、四半期の運航便数は 85 万便に止まり、一日の平均運航便数は 9,341 便で前年同期(以下同じ)より 42.09%と大幅に減少した。その結果、輸送規模を示すトンキロベースの総輸送量は 46.6%と大きく落ち込み、航空旅客輸送量に至っては減少幅は 5 割を超え、53.9%に達した。貨物輸送量は旅客便の大量運休により輸送力が大きく減ったが、医療物資などの貨物需要が旺盛に推移したため、17.4%と比較的小さい減少幅に止まっている。表 1 は第一半期の民間航空月別輸送統計を示している。

表 1 2020 年 1-3 月中国航空輸送統計

月	総輸送量		旅客輸送量		貨物輸送量	
	実績 億トキロ	対比 %	実績 万人	対比 %	実績 万トン	対比 %
1	101.0	▲4.9	5,060.2	▲5.3	60.6	▲9.8
2	25.2	▲73.9	834.0	▲84.5	29.7	▲21.0
3	39.0	▲63.4	1,513	▲71.7	48.4	▲23.4
計	165.2	▲46.6	7,407.8	▲53.9	138.7	▲17.4

\*比率は前年同期対比の増減率

表 1 が示すように、今年に入ってから、中国の民間航空業は 1 月下旬より新型コロナウイルスの感染による影響が本格的に出、武漢を中心とした湖北省の都市封鎖で国内約 50 都市との航空便が全て運休となるなど大きな影響を受けたが、春節の大型連休や学校の冬休みによる季節的需要増がカバー

し、ダメージは比較的軽微な程度に止まった。2 月は新型コロナウイルスの感染拡大に伴う全国規模の人員の移動制限の厳格化などにより、輸送規模を示す輸送トンキロは 70%台、旅客輸送量は 80%台というかつてない程の落ち込みを記録した。3 月に入ってから、中旬以降新型コロナウイルスの蔓延が沈静化し、下旬に人員の移動制限は一部解除されたものの、輸送トンキロと旅客輸送量の激減が続いた。旅客需要が激減したのに対し、医療物資輸送需要の急増により貨物便の輸送量が拡大し、3 月だけで 28.4%増の 25.3 万トンを記録した。なお、航空便の大量減便により、空路と空港の混雑が大幅に解消されたため、第一四半期の定時運航率は 90.28%の高い水準に達し、7.23 ポイント上昇した。

出典：中国民用航空局(CAAC)HP

(1)[http://www.caac.gov.cn/XWZX/MHYW/202004/t20200415\\_202053.html](http://www.caac.gov.cn/XWZX/MHYW/202004/t20200415_202053.html)

(2)<http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/202004/P020200420522649148513.pdf>

(3)<http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/202003/P020200324389133477825.pdf>

#### 1.2 主要キャリアの輸送力&旅客輸送量、大きく減少へ

新型コロナウイルスの感染拡大に伴う都市封鎖により、主要空港の一つである武漢空港をはじめとする湖北省内の空港の閉鎖、全国規模の人員の移動制限、生産活動の停止などが実施されたため、航空各社は旅客便の大幅な削減など生産調整を余儀なくされた。その結果、供給力が激減し、人キロ・トンキロベースの輸送規模と人ベース、トンベースの輸送量とともに大きく落ち込んだ。旅客・貨物の需要別では、医療物資輸送需要の拡大により貨物の減少幅が 50%未満となっているのに対し、旅客の落ち込みは 50%を超えた。路線別では、地域路線である香港・マカオ・台湾線の落ち込み幅が突出して大きかった。中国国際航空(CA)、中国南方航空(CZ)、中国

東方航空(MU)、主要3社の第1四半期の供給力は表2、人キロ・トンキロベースの輸送規模は表3、人ベース、トンベースの輸送実績は表4、運航効率を示すロードファクターは表5の通りで、ロードファクターでは、旅客座席稼働率の落ち込み幅が二桁を超えたのに対し、貨物の積載率は逆風をものともせず、多くで上昇している。なお、表6は2020年3月末現在の3社の旅客・貨物輸送用機材の保有数を示している。

表2 2020年第1四半期航空主要3社の供給力

旅客(ASK、百万人キロ)			貨物(AFTK、百万トンキ)						
路線別	規模	対比%	路線別	規模	対比%				
C A 内 訳	全体	40,668.8	▲42.2	全体	1,600.3	▲44.1			
	内訳	国内	25,060.4	▲39.4	内訳	国内	634.6	▲45.9	
		地域	1,099.4	▲59.8		地域	26.5	▲63.6	
		国際	14,509.0	▲44.7		国際	39.2	▲41.9	
	C Z 内 訳	全体	47,722.9	▲42.9	全体	2,743.5	▲26.3		
		内訳	国内	33,489.4	▲41.5	内訳	国内	765.2	▲44.8
			地域	317.3	▲72.2		地域	9.1	▲69.4
			国際	13,916.1	▲44.8		国際	1,969.2	▲14.7
		M U 内 訳	全体	36,647.3	▲44.4	全体	1,329.1	▲40.0	
内訳			国内	22,902.7	▲45.7	内訳	国内	432.4	▲47.9
	地域		591.7	▲64.2	地域		20.7	▲62.0	
	国際		13,152.9	▲40.4	国際		875.8	▲34.1	

\*地域路線=香港・マカオ・台湾路線、以下同じ。

\*\*対比は前年の同じ時期に対する増減率、以下同じ

表3 2020年第1四半期航空主要3社の輸送規模

旅客(RPK、百万人キロ)			貨物(RFTK、百万トンキ)						
路線別	規模	対比%	路線別	規模	対比%				
C A 内 訳	全体	27,592.8	▲51.8	全体	656.2	▲40.2			
	内訳	国内	17,136.0	▲49.7	内訳	国内	236.6	▲34.5	
		地域	671.5	▲70.0		地域	6.3	▲68.4	
		国際	9,785.3	▲53.3		国際	413.3	▲42.3	
	C Z 内 訳	全体	32,420.3	▲53.2	全体	1,461.6	▲13.3		
		内訳	国内	22,647.7	▲52.0	内訳	国内	275.4	▲28.4
			地域	175.3	▲79.9		地域	2.5	▲60.4
			国際	9,597.4	▲54.6		国際	1,183.7	▲8.6
		M U 内 訳	全体	24,837.1	▲54.3	全体	438.5	▲28.8	
内訳			国内	15,416.9	▲56.1	内訳	国内	38.0	▲37.0
	地域		361.8	▲73.3	地域		3.4	▲51.4	
	国際		9,058.4	▲49.7	国際		297.1	▲23.7	

表4 2020年第1四半期航空主要3社の輸送実績

旅客数(千人)			貨物(千トン)						
路線別	規模	対比%	路線別	規模	対比%				
C A 内 訳	全体	13,713.6	▲51.8	全体	213.4	▲35.9			
	内訳	国内	11,355.0	▲50.1	内訳	国内	149.0	▲32.8	
		地域	431.4	▲69.6		地域	4.4	▲63.9	
		国際	1,927.2	▲55.1		国際	60.0	▲39.6	
	C Z 内 訳	全体	16,846.0	▲53.7	全体	303.7	▲22.8		
		内訳	国内	14,512.0	▲52.9	内訳	国内	167.0	▲29.8
			地域	153.0	▲77.2		地域	2.3	▲58.9
			国際	2,181.0	▲55.7		国際	134.4	▲10.4
		M U 内 訳	全体	13,702.8	▲57.1	全体	140.1	▲35.1	
内訳			国内	11,421.1	▲56.9	内訳	国内	96.8	▲37.1
	地域		275.1	▲72.7	地域		3.0	▲49.0	
	国際		2,006.7	▲54.5	国際		40.3	▲28.3	

表5 2020年第1四半期航空主要3社のL/F(下段は増減率)

総合		座席稼働率		貨物積載率									
C A 内 訳	全体	58.3	▲8.3p	全体	67.8	▲13.6p	全体	41.0	2.7p				
	内訳	国内	60.1	▲8.4p	内訳	国内	68.4	▲14.1p	内訳	国内	37.3	6.5p	
		地域	53.0	▲15.7p		地域	61.1	▲20.8p		地域	23.7	▲3.6p	
		国際	56.2	▲7.9p		国際	67.4	▲12.4p		国際	44.0	▲0.3p	
	C Z 内 訳	全体	60.8	▲8.0p	全体	67.9	▲14.9p	全体	53.3	8.0p			
		内訳	国内	59.4	▲9.7p	内訳	国内	68.0	▲14.9p	内訳	国内	36.0	8.2p
			地域	47.1	▲15.0p		地域	55.2	▲21.0p		地域	27.1	6.13p
			国際	62.5	▲6.1p		国際	69.0	▲14.9p		国際	60.1	4.0p
		M U 内 訳	全体	66.3	▲9.9p	全体	67.8	▲14.9%	全体	33.0	5.2p		
内訳			国内	59.61	▲11.8p	内訳	国内	67.3	▲15.9	内訳	国内	31.9	5.5p
	地域		47.4	▲14.5p	地域		61.2	▲21.0%	地域		16.3	3.6p	
	国際		52.7	▲6.6p	国際		68.9	▲12.7%	国際		33.9	4.6p	

表6 2020年3月末現在航空主要3社の機材保有数(機)

	総数	内訳		
		自社保有	オペレーティング リース	フィナン リース
CA	699	286	206	207
CZ	859	286	316	257
MU	723	262	199	262

\*ビジネスジェットを除く

出典：2020年4月17日/民航資源網 CARNOC.COM

(1) <http://news.carnoc.com/list/530/530737.html>

(2) <http://news.carnoc.com/list/530/530735.html>

(3) <http://news.carnoc.com/list/530/530739.html>

### 1.3 航空業を巡る話題

#### 1.3.1 武漢市等、封鎖解除に伴う航空サービス再開

新型コロナウイルス感染の沈静化に伴い、感染地の中心である湖北省では、省都武漢空港に敷かれていた定期旅客便の運休命令が解かれた。4月8日より、19社のキャリアが武漢空港で国内45都市との航空便の運航を再開し、4月14日までの1週間で延べ799便を運航し、4.06万人を輸送した。なお、これより先に、湖北省内の宜昌、恩施、襄陽、十堰各空港は3月29日より運用が再開され、4月14日まで延べ1,454便運航され、利用者数は9.17万人だった。

出典：2020年4月15日/中国民用航空局(CAAC)HP

[http://www.caac.gov.cn/XWZX/MHYW/202004/t20200415\\_202053.html](http://www.caac.gov.cn/XWZX/MHYW/202004/t20200415_202053.html)

#### 1.3.2 旅客機を使つての貨物輸送の拡大

新型コロナウイルスの世界規模の感染拡大により、中国の国際貨物輸送において、国際郵便の滞り、重要な生産物資、医療物資、消費財の輸送困難などの状況が発生している。中国政府は国際貨物輸送能力の拡大による国際物流サプライチェーンの安定確保を重要課題と位置付けている。

国際貨物輸送能力拡大を目指すべく、4月18日交通運輸省が関連省庁と合同で下記四つの対策を発表した。

(1) 空路の貨物輸送力の拡大策として、航空会社が旅客機を使つての国際線貨物直行輸送を奨励する。

(2) 陸路の貨物輸送力の拡大策として、中国・欧州国際貨物列車運行ダイヤの密度をアップさせ、運行本数を増やす。

(3) 海上の貨物輸送力の拡大策として、国際海運エクスプレス便を運航する。寄港する回数を減らし、運航速度の引き上げることによって輸送時間を短縮させ、郵便物の滞りを解消

するための新しい手段とする。

(4) 輸送力調整を強化する。ゲートウェイとスムーズな接続輸送を通して国際輸送ルートの安定的運用を確保する。

出典：2020年4月18日/民航資源網 CARNOC.COM

<http://news.carnoc.com/list/530/530799.html>

#### 1.3.3 中国が世界最大の航空市場に

オーストラリアに拠点を置く航空関連シンクタンクであるCAPA(アジア太平洋航空航空研究所)は4月16日、中国が供給力ベースで世界最大の航空市場になったと発表した。それによると、アメリカの過去一週間の供給座席数が30%減少し、中国を下回ったためだという。新型コロナウイルスの感染拡大の影響が全世界に広まり、航空業が深刻なダメージを被っている中、中国市場は国内の沈静化によりいち早く落ち込みから抜け出し、回復へ向かいつつある。

IATAは、中国がアメリカを抜いて世界最大の航空市場になるのは2024年だと予測していたが、新型コロナウイルスの感染拡大により、一時的ではあるが、その日が思わぬ形で早く到来した。なお、中国民航供給力の95%が国内市場に集中していることも要因の一つとされている。

出典：2020年4月17日/民航資源網 CARNOC.COM

<http://news.carnoc.com/list/530/530663.html>

## 2. 2019年の民間航空統計

### 2.1 輸送統計

2019年の中国の民間航空業は堅調に伸びている。規模を示すトンキロベースの総輸送量と旅客需要の伸び率は若干低下したものの、二桁に近い伸び幅を維持した。貨物は中米貿易摩擦の影響により、国際線は前年割れとなり、国内線の伸びに支えられてマイナス成長を免れた。

路線別では、香港・マカオ・台湾の地域路線は全項目にわたって前年を下回った。主な要因として以下の二つがある。香港線については、昨年5月からの騒乱の長期化で香港を訪れる大陸住民が大幅に減少したためである。台湾線については、民進党政権の大陸観光客に対する差別行為がエスカレートしたことへの対抗措置として、大陸側が訪台する大陸住民の大宗を占める個人旅行を中止にしたことが考えられる。

なお、運航効率を示す機材稼働率、座席稼働率、貨物積載率は前年と大きな変化が見られなかった。

表7はCAACが発表した2019年1~12月の民間航空業速報ベースの輸送統計で、表8は2019年の機材稼働率とL/Fを示している。

表7 2019年中国民間航空輸送統計

項目	国内・国際線	実績	前年対比%	
総輸送量 (億トンキロ)	全体	1,293.2	7.2	
	内訳	国内線	829.5	7.5
		内、地域路線	16.9	▲3.5
		国際線	463.7	6.6
旅客輸送量 (万人)	全体	65,993.0	7.9	
	内訳	国内線	58,567.9	6.9
		内、地域路線	1,107.6	▲1.7
		国際線	7,425.1	16.6
貨物輸送量 (万トン)	全体	753.2	2.0	
	内訳	国内線	511.2	3.1
		内、地域路線	22.2	▲5.4
		国際線	242.0	▲0.3
旅客輸送規模 (億人キロ)	全体	11,795.1	9.3	
	内訳	国内線	8,520.2	8.0
		内、地域路線	160.5	▲2.8
		国際線	3,185.0	12.8
貨物輸送規模 (億トンキロ)	全体	263.2	0.3	
	内訳	国内線	78.6	4.1
		内、地域路線	2.8	▲6.9
		国際線	184.6	▲1.3

表8 2019年中国民間航空の機材稼働率&L/F

項目	2019年実績	前年対比
機材稼働率	9.3時間/日	▲0.1時間/日
座席利用率	83.2%	0.0p
貨物積載率	71.6%	▲1.6p

## 2.2 航空需要の分布

表9と表10は空港の取扱実績から見た航空需要の分布である。全国を東部、中部、西部、東北の四大ブロックに分けて見た場合、旅客・貨物の需要は上海を中心とする長江デルタが所在する東部に圧倒的に集中していることが見て取れる。一方、黒龍江、吉林、遼寧の3省が所在する東北部の存在感が薄い。表10は日本の都道府県に相当する31の中央直轄市・省・少数民族自治区の地域別需要規模を示している。1都市としての旅客需要が1億人を超えたのは上海と北京の2都市である。

表9 2019年全国四大地域ブロック別航空需要統計

地区	旅客(万人)		貨物(万トン)		発着回数(万回)	
	実績	対比%	実績	対比%	実績	対比%
全体	135,164.9	6.9	1,709.6	2.1	1,165.4	5.1
東部	70,953.9	5.4	1,245.4	0.0	528.3	3.7
中部	15,551.0	10.8	124.7	9.9	173.8	7.7
西部	40,301.2	8.3	279.2	7.5	388.8	6.0
東北	8,358.9	6.2	60.3	9.5	74.6	4.7

表10 2019年直轄市・省・少数民族自治区別航空需要統計

旅客(万人)				貨物(万トン)			
NO	地区	実績	対比%	NO	地区	実績	対比%
	全国	135,162.9	6.9		全国	1,710.0	2.1
1	広東	15,303.4	7.9	1	上海	405.8	▲2.8
2	上海	12,179.1	3.5	2	広東	329.8	3.3
3	北京	10,820.9	0.7	3	北京	197.8	▲5.8
4	雲南	7,051.8	4.3	4	浙江	90.0	6.6
5	浙江	7,015.1	7.3	5	四川	69.9	2.0
6	四川	6,713.6	9.6	6	江蘇	64.2	7.5
7	山東	6,269.6	8.8	7	福建	53.8	▲1.1
8	江蘇	5,843.8	13.2	8	河南	52.4	1.3
9	福建	5,173.5	4.6	9	山東	48.7	12.5
10	陝西	5,109.0	7.3	10	雲南	46.3	▲2.6
11	重慶	4,645.0	8.3	11	重慶	41.3	7.4
12	海南	4,501.0	0.5	12	陝西	39.3	22.9
13	遼寧	4,201.9	8.0	13	遼寧	36.8	10.8
14	新疆	3,758.5	11.6	14	海南	27.6	4.5
15	湖北	3,530.9	13.5	15	湖北	25.3	9.7
16	湖南	3,361.1	11.2	16	天津	22.6	▲12.6
17	河南	3,275.3	9.9	17	新疆	21.7	13.0
18	貴州	3,030.9	8.3	18	湖南	17.9	13.4
19	広西	2,903.8	5.0	19	広西	16.8	7.0
20	内モンゴ	2,754.0	8.9	20	黒龍江	14.1	8.3
21	黒龍江	2,508.7	2.6	21	江西	13.0	42.1
22	天津	2,381.3	0.9	22	貴州	12.7	8.0
23	山西	2,027.1	10.5	23	吉林	9.5	6.9
24	江西	1,845.7	6.5	24	安徽	9.3	23.9
25	甘肅	1,825.2	11.3	25	内モンゴ	8.2	10.8
26	吉林	1,648.5	7.1	26	甘肅	7.6	18.3
27	安徽	1,519.2	11.7	27	山西	6.7	9.6
28	河北	1,463.4	5.2	28	寧夏	6.2	21.2

29	寧夏	1,122.0	19.2	29	河北	5.6	13.8
30	青海	812.5	13.7	30	青海	4.7	27.1
31	ハバット	575.0	8.1	31	ハバット	4.4	9.2

## 2.3 空港統計

### 2.3.1 空港数&取扱実績

2019年の全国の民間空港の数(香港・マカオ・台湾を除く)は238か所で、内、定期便が運航されているのは237か所、定期便が就航している都市は234だった。年度内に新規開港した空港は北京の大興国際、巴中の恩陽、重慶の巫山、四川の甘孜薩爾の4空港で、廃止となったのは北京の南苑空港の1空港だった。2019年全国空港の旅客・貨物取扱実績と航空機発着回数は表11の通りである。

表11 2019年空港旅客・貨物取扱実績&発着回数

旅客(万人)		貨物(万トン)		発着回数		
全体	13,516.9 6.9%	全体	1,710.0 2.1%	全体	1,166.0 5.2%	
内 訳	国 内	121,227.3 6.5%	国 内	1,064.3 3.3%	国 内	1,066.4 5.0%
	地 域	2,784.8 ▲3.1%	地 域	94.5 ▲4.9%	地 域	19.6 ▲0.3%
	国 際	13,935.5 10.4%	国 際	645.7 0.4%	国 際	99.6 6.8%

\*地域路線は国内線に含まれている。 \*\*下段は前年対比増減率

### 2.3.2 空港の取扱規模別構成

空港の取扱規模別構成と総取扱量に占めるシェアは表12と表13である。北京・上海・広州三大都市のシェアは旅客・貨物ともに低下している。

表12 2019年民間空港旅客取扱規模別構成とシェア

区分	空港数	対比	シェア	対比
1,000万人以上	39	2	83.3%	▲0.3p
200~1,000万人	35	6	9.8%	0.2p
200万人以下	165	▲4	6.8%	▲0.1p
北京・上海・広州			22.4%	▲0.9p

\*南苑空港を含む

表13 2019年民間空港貨物取扱規模別構成とシェア

区分	空港数	対比	シェア	対比
1万トン以上	59	6	98.4%	±0p
1万トン以下	180	▲2	1.6%	±0p
北京・上海・広州			46.5%	▲2.3p

\*南苑空港を含む

### 2.3.3 地域的需要分布

北京・天津・河北、長江デルタ、珠江デルタ9都市、成都・重慶の4大都市群の旅客・貨物需要は表14の通りで、上海が所在する長江デルタの需要は旅客、貨物ともに突出している。

表14 四大都市群の航空需要

都市群	旅客		貨物	
	需要(万人)	対比(%)	需要(万ト)	対比(%)
北京・天津	14,665.6	1.1	226.0	▲6.1
長江デルタ	26,557.2	7.0	569.3	±0
珠江デルタ	14,202.5	7.4	326.4	3.2
成都・重慶	11,040.1	8.2	110.7	3.9

全国七大地域の地域別需要を示しているのは表15である。ここでも上海が所在する華東地区は旅客、貨物ともにダントツのシェアを誇っている。

表15 2019年全国七大地域別航空需要分布

地域	旅客	貨物	発着回数
華北	14.4%	14.1%	—
東北	6.2%	3.5%	—
華東	29.5%	40.0%	—
中南	24.3%	27.5%	—
西南	16.3%	10.2%	—
西北	6.6%	3.4%	—
新疆	2.8%	1.3%	—

### 2.3.4 取扱実績上位30空港

表16は、2019年旅客、貨物取扱実績上位30空港の一覧表である。旅客では北京首都空港、貨物では上海浦東空港がダントツの1位に君臨している。

旅客では、北京首都空港を除き全てプラス成長となっている。同空港旅客数の減少は大興国際空港の開港による需要分散の結果である。大興空港の分を足すと、北京市全体の航空旅客数が約0.6%の増加だった。なお、大興国際空港開港3カ

月間の旅客取扱量は313.5万人で53位、貨物取扱量は7,362トンで70位、発着回数は21,048回で88位だった。

貨物では、浦東空港をはじめ、前年割れをした空港が目立ったのは、中米貿易摩擦がもたらす経済成長の低迷の反映と考えられる。

出典：中国民用航空局(CAAC)HP

(1)<http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/202002/P020200220582534315485.pdf>

(2)<http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/202003/t20200309201358.html#>

表 16 2019 年旅客・貨物取扱実績上位 30 空港

旅客(万人)				貨物(万トン)			
NO.	空港	実績	対比%	NO.	空港	実績	対比%
	全国	135,162.9	6.9		全国	1,710.0	2.1
1	首都	10,013.6	▲1.0	1	浦東	363.4	▲3.6
2	浦東	7,615.3	2.9	2	北京	195.5	▲5.7
3	広州	7,337.9	5.2	3	広州	192.0	1.6
4	成都	5,585.9	5.5	4	深圳	128.3	5.3
5	深圳	5,293.2	7.3	5	杭州	69.0	7.7
6	昆明	4,807.6	2.1	6	成都	67.2	1.0
7	西安	4,722.1	5.7	7	鄭州	52.2	1.4
8	虹橋	4,563.8	4.6	8	虹橋	42.4	4.0
9	重慶	4,478.7	7.7	9	昆明	41.6	▲2.9
10	杭州	4,010.8	4.9	10	重慶	41.1	7.5
11	南京	3,058.2	7.0	11	西安	38.2	22.1
12	鄭州	2,912.9	6.6	12	南京	37.5	2.6
13	厦門	2,741.3	3.2	13	厦門	33.1	▲4.3
14	武漢	2,715.0	10.8	14	青島	25.6	14.1
15	長沙	2,691.1	6.5	15	武漢	24.3	9.8
16	青島	2,555.6	4.2	16	天津	22.6	▲12.6
17	海口	2,421.7	0.4	17	瀋陽	19.3	14.2
18	ウルムチ	2,396.3	4.1	18	長沙	17.6	13.0
19	天津	2,381.3	0.9	19	海口	17.6	4.1
20	貴陽	2,191.1	9.0	20	大連	17.4	7.2
21	ハルビン	2,078.0	1.7	21	ウルムチ	17.3	9.6
22	瀋陽	2,054.4	8.0	22	無錫	14.5	17.2
23	三亜	2,016.4	0.6	23	ハルビン	13.6	8.7
24	大連	2,008.0	7.0	24	済南	13.5	19.0
25	済南	1,756.1	5.7	25	福州	13.1	▲1.6
26	南寧	1,576.2	4.4	26	南昌	12.3	48.3
27	蘭州	1,530.3	10.4	27	南寧	12.2	3.6
28	福州	1,476.2	2.5	28	貴陽	12.0	6.9
29	太原	1,400.3	3.0	29	寧波	10.6	0.4
30	長春	1,393.7	7.4	30	三亜	10.0	4.9

\*首都は既存の北京首都国際空港