

【中国】

2020年の航空旅客数、約4割減少へ

蔣 垂東 文教大学文学部教授

新型コロナウイルスが猛威を振るった2020年の中国の航空市場について分析をします。

果たす航空の役割の大きさを物語っている。

1. 2020年の航空市場動向

1.1 新型コロナウイルスの影響

2020年は、新型コロナウイルスのパンデミックが世界の民間航空事業にかつてないほどの大きなダメージを与えた。新型コロナウイルスの蔓延拡大を防ぐため、多くの国で人の移動制限や航空便運航停止などの措置が取られた。3月下旬以降多くの国で都市封鎖が実施されたことにより、4月の航空便はほぼ全面的にストップの状態に陥り、人・モノの流れに甚大な影響が出た。世界空港協会(ACI)の資料によれば、このパンデミックで2020年の全世界の航空利用者数はパンデミック発生前の予測より64.2%も減少した。地域別の落ち込み幅は、欧州-70.8%、中近東-70.6%、アフリカ-69.5%、北米-63.6%、南米-61.8%、アジア・オセアニア-59.2%だった。内、欧州と中近東の落ち込みが最も大きくて-70%を超え、マイナス幅が一番低かったのは感染拡大が比較的よく抑制されたアジア・オセアニアだった。アジア・オセアニアでは、中国を中心として国内線の需要が急速に回復へ向かっている。

表1は中国民用航空局(CAAC)が発表した2020年(1~12月)の中国の民間航空輸送統計である。表1が示すように、2020年の中国の民間航空事業は、輸送トンキロベースの総輸送量、旅客輸送人数、貨物輸送量、旅客輸送人キロ、貨物輸送トンキロ、定期便の旅客・貨物搭載率の全項目で前年を大きく下回った。輸送量規模を示す輸送トンキロは-38.3%と過去最大の落ち込み幅を記録した。需要規模を示す旅客・貨物輸送量別では、旅客は-36.7%でマイナス幅が3割を超えたが、貨物は-10.2%で低い。国内・国際線別では、国内線旅客のマイナス幅が-30%台に止まったのに対し、国際線旅客は-80%に達し、旅客需要を支えていたのは国内線だったということがわかる。貨物輸送量は-10.2%で、内、国際線貨物のマイナス幅は1桁台で、対外貿易、国際サプライチェーンの維持に

表1 2020年中国民間航空輸送統計

			項目	実績	前年同期対比
全体	内訳	総輸送量(億トンキロ)		798.5	▲38.3%
		国内線	全体	587.7	▲29.2%
			地域路線	3.2	▲81.1%
		国際線	210.8	▲54.5%	
旅客	内訳	輸送量(万人)		41,776.8	▲36.7%
		国内線	全体	40,802.3	▲30.3%
			地域路線	96.1	▲91.3%
		国際線	956.6	▲87.1%	
	客	輸送人 ^{キロ} (億人 ^{キロ})		6,311.2	▲46.1%
		内訳	国内線	全体	5,868.8
地域路線	12.8			▲92.0%	
国際線	442.4	▲86.1%			
貨物	内訳	輸送量(万トン)		676.6	▲10.2%
		国内線	全体	453.5	▲11.3%
			地域路線	17.6	▲20.9%
		国際線	54.0	▲7.8%	
	物	輸送 ^{トン} キロ(億トンキロ)		240.2	▲8.7%
内訳		国内線	全体	67.9	▲13.6%
	地域路線		2.1	▲26.4%	
国際線	172.3	▲6.7%			
搭載率	定期便旅客搭載率		72.9%	▲10.2p	
	定期便貨物搭載率		66.5%	▲5.1p	

*地域路線=香港・マカオ・台湾線

**貨物は郵便物を含む、以下同じ

1.2 総輸送規模、15年連続で世界二位を維持

表2は、2020年1~12月中国民間航空の旅客と貨物を合わせた有償の輸送トンキロの推移を示している。年間の輸送

トンキロは798.5億トンキロで、-38.3%のマイナス幅を記録したが、15年連続で世界第二位の規模を維持している。国内・国際線別では、国際線のマイナス幅が5割を超えたのに対し、国内線のマイナス幅が2割台に止まり、主要国の中で国内線の需要が最も早く回復に向かった。全体の月別では、マイナスのピークが2月は-73.9%、3月は-63.4%で、以後、その幅は月を追って縮小し、9~12月は-20%台に落ち着いた。国内線は、9月よりマイナス幅が1桁台に縮小し、中でも10月は-2.4%でほぼ前年同期並みの水準までに回復した。

表2 2020年1-12月輸送トンキロの推移(億トンキロ)

月	項目	全体	内 訳		
			国内線		国際線
			合計	地域路線	
1	実績	101.0	63.1	1.0	37.9
	対比	▲4.9%	▲7.6%	▲35.5%	▲0.2%
2	実績	25.2	12.2	0.2	13.0
	対比	▲73.9%	▲81.3%	▲84.3%	▲58.6%
3	実績	39.0	23.8	0.2	15.2
	対比	▲63.4%	▲65.0%	▲86.6%	▲60.4%
4	実績	39.5	26.4	0.2	13.0
	対比	▲62.4%	▲60.4%	▲88.8%	▲66.0%
5	実績	53.9	37.7	0.2	16.2
	対比	▲50.0%	▲45.0%	▲89.1%	▲58.8%
6	実績	60.5	44.2	0.2	16.4
	対比	▲42.7%	▲34.1%	▲88.8%	▲57.8%
7	実績	68.8	53.5	0.2	15.3
	対比	▲39.3%	▲26.4%	▲88.3%	▲62.4%
8	実績	76.1	61.5	0.2	14.6
	対比	▲34.0%	▲17.0%	▲87.4%	▲64.5%
9	実績	83.6	68.2	0.2	15.4
	対比	▲23.6%	▲3.1%	▲81.8%	▲60.6%
10	実績	86.7	70.5	0.2	16.2
	対比	▲22.5%	▲2.4%	▲83.9%	▲59.2%
11	実績	82.8	64.1	0.2	18.7
	対比	▲22.7%	▲6.5%	▲80.3%	▲51.6%
12	実績	80.1	62.3	0.2	17.8
	対比	▲25.9%	▲8.1%	▲76.9%	▲56.0%
計	実績	798.5	587.7	3.2	210.8
	対比	▲38.3%	▲29.2%	▲81.1%	▲54.5%

*比率は前年同期対比、以下同じ

1.3 旅客数、約四割減少

新型コロナウイルスの蔓延拡大は年間最大のかき入れ時である春節(1月25日)を中心とする前後各1週間からなる旧正月大型連休を直撃し、1月23日から2カ月間湖北省の省都人口1千万人の武漢市のロックダウンが実施され、その間市内の公共交通のみならず、航空を含む外部との交通手段も全面的に遮断された。湖北省以外でも全国範囲で都市間の移動が厳しく制限されていたため、制限が解除されるまでの2カ月間航空旅客需要が激減し、旅客搭載率が10ポイント以上低下して効率も悪化した。

表3は2020年1-12月中国民間航空旅客数の月別推移を示している。表3が示すように、航空旅客数が最大のマイナス幅を記録したのは2月で、蔓延の鎮静化後に月を追って需要が回復し、マイナス幅が縮小していった。中でも国内線の回復が目覚ましく、9月と10月は前年同期の98%のレベルまでに回復した。国内線には、香港・マカオ・台湾路線が含まれており、これらの路線は2月からほぼ全面的に運休していたため、90%以上の減少が続いた。これを除けば、9月と10月の国内線は前年並みの水準に戻ったと見てよい。

国際線は、アメリカ、イタリア、オーストラリアなど70以上の国が入国制限措置を採り、デルタ航空、ブリティッシュエアウエイズなど64社の海外航空会社が中国への路線を全便運休または部分運休にし、中国も感染防止の水際対策として国際線の運航を厳しく制限したため、国際線の旅客数は3月以降9割減が続き、通年で-87.1%だった。

表3 2020年1-12月航空旅客数の推移(万人)

月	項目	全体	内 訳		
			国内線		国際線
			合計	地域路線	
1	実績	5,060.2	4,401.1	67.6	659.2
	対比	▲5.3%	▲7.0%	▲32.2%	8.4%
2	実績	834.0	728.8	7.4	105.2
	対比	▲84.5%	▲84.8%	▲92.4%	▲82.4%
3	実績	1,514.6	1,459.4	2.9	55.2
	対比	▲71.7%	▲69.2%	▲97.2%	▲90.9%
4	実績	1,671.5	1,663.8	0.6	7.7
	対比	▲68.5%	▲64.6%	▲99.5%	▲98.7%
5	実績	2,583.1	2,572.6	0.9	10.5
	対比	▲52.6%	▲46.9%	▲99.2%	▲98.3%
6	実績	3,074.0	3,059.9	1.4	14.1
	対比	▲42.4%	▲35.3%	▲98.7%	▲97.7%

7	実績	3,910.0	3,894.1	2.0	15.9
	対比	▲34.1%	▲26.1%	▲98.2%	▲97.6%
8	実績	4,616.5	4,597.6	2.0	18.9
	対比	▲24.6%	▲15.2%	▲97.8%	▲97.3%
9	実績	4,794.0	4,775.1	2.4	18.9
	対比	▲12.5%	▲2.0%	▲96.7%	▲96.9%
10	実績	5,032.3	5,013.5	3.1	18.8
	対比	▲11.7%	▲1.6%	▲95.8%	▲96.9%
11	実績	4,441.2	4,424.8	2.6	16.3
	対比	▲16.3%	▲6.2%	▲96.3%	▲97.2%
12	実績	4,232.3	4,216.0	3.2	16.3
	対比	▲19.8%	▲9.2%	▲95.3%	▲97.4%
計	実績	41,776.8	40,820.3	96.1	956.6
	対比	▲36.7%	▲30.3%	▲91.3%	▲87.1%

1.4 国内線旅客規模、世界一に

国際航空運送協会(IATA)の発表では、2020年の世界航空旅客需要は新型コロナウイルス蔓延による影響で輸送規模を示す人キロ(RPKs)ベースで前年対比65.9%減少し、史上最大の落ち込みを記録した。国際線は、RPKsが-75.6%、ASKs(供給を示す有効座席キロ)が-68.1%減少し、旅客搭載率が62.8%で19.2ポイント下がった。国内線は、航空需要全体に占める割合が54.3%で、RPKsが-48.8%、ASKsが-35.7%でマイナス幅が国際線より20ポイント以上低く、L/F(有償座席利用率)は66.6%で14.7ポイント低下したものの、国際線より高い水準を維持していた。表4は2020年主要国の世界国内線市場に占めるシェアおよびRPKs、ASKs、L/Fの増減率を示している。

表4 2020年主要国の国内線の規模(IATA発表)

国	シェア	RPKs	ASKs	L/F	対比
全体		▲48.8%	▲35.7%	66.6%	▲14.7p
中国	19.9%	▲30.8%	▲19.7%	72.9%	▲11.7p
米国	16.6%	▲59.6%	▲41.4%	58.8%	▲26.4p
ロシア	3.4%	▲23.5%	▲12.6%	72.9%	▲10.3p
インド	2.1%	▲55.6%	▲48.0%	74.6%	▲12.8p
ブラジル	1.6%	▲49.0%	▲47.4%	80.3%	▲2.4p
日本	1.4%	▲53.6%	▲32.7%	50.9%	▲22.9p
豪州	0.7%	▲69.5%	▲62.8%	66.15	▲14.7p

表4が示すように、新型コロナウイルスの蔓延に歯止めがかかっていない米国の国内線市場が大きく縮小したのに対し、

いち早く新型コロナウイルスの抑制に成功した中国の被ったダメージが比較的軽かった。その結果、世界の国内線旅客市場(RPKsベース)に占める比率で中国が19.9%で米国の16.6%を抜いて世界一となった。

1.5 航空貨物需要、急速に回復

新型コロナウイルスの蔓延に伴う旅客便の大量運休により、旅客便の貨物室に頼っていた航空貨物輸送は国内線でも国際線でも輸送力不足が発生した。こうした状況の中CAACは早い段階から旅客機を使つての貨物輸送を推奨し、空港での通関等諸手続きの迅速化、補助金の提供など、制度面と資金面で支援した。その結果、貨物輸送量は急速に回復し、前年並みの水準に戻りつつあった。表5は2020年1-12月中国の航空貨物輸送量の月別推移を示している。

政府の支援に加え、対外貿易の拡大に伴う需要の急増により、航空貨物輸送量は、表5が示すように、前年同期対比のマイナス幅は4月～8月は10%台、9月～12月は1桁台で推移し、通年では前年の約90%の水準までに回復した。国内・国際線別では、国際線は第4四半期の輸出需要の急拡大で、11月と12月は2カ月連続でプラス成長に転じた。

表5 2020年1-12月航空貨物輸送量の推移(万トン)

月	項目	全体	内訳		
			国内線		国際線
			合計	地域路線	
1	実績	60.6	42.2	1.5	18.4
	対比	▲9.8%	▲11.1%	▲28.1%	▲6.7%
2	実績	29.7	18.5	1.1	11.2
	対比	▲21.0%	▲24.8%	▲9.4%	▲13.9%
3	実績	48.4	30.8	1.5	17.6
	対比	▲23.3%	▲26.4%	▲25.2%	▲17.3%
4	実績	48.4	31.8	1.5	16.6
	対比	▲19.5%	▲20.6%	▲20.5%	▲17.2%
5	実績	54.9	35.5	1.5	19.4
	対比	▲12.0%	▲14.9%	▲25.8%	▲6.3%
6	実績	57.8	38.3	1.4	19.5
	対比	▲5.7%	▲7.9%	▲27.6%	▲1.0%
7	実績	55.2	36.7	1.5	18.5
	対比	▲10.4%	▲10.5%	▲26.9%	▲10.1%
8	実績	54.9	37.4	1.4	17.5
	対比	▲12.7%	▲13.0%	▲29.5%	▲12.1%
9	実績	66.5	47.4	1.6	19.1

	対比	▲3.6%	▲1.7%	▲11.1%	▲8.1%
10	実績	62.1	42.8	1.3	19.3
	対比	▲6.8%	▲4.8%	▲23.3%	▲11.0%
11	実績	67.5	44.8	1.6	22.7
	対比	▲3.5%	▲6.0%	▲12.9%	1.9%
12	実績	69.5	47.3	1.8	22.2
	対比	▲2.5%	▲3.8%	▲3.6%	0.3%
計	実績	676.6	453.5	17.6	223.1
	対比	▲10.2%	▲11.3%	▲20.9%	▲7.8%

2. 空港の状況

2.1 空港取扱量、大きく減少

2020 年末現在、中国には 241 カ所の定期便運航空港があり、表 6 は CAAC が発表した 2020 年 1-12 月中国民間空港の旅客・貨物の取扱量および航空機発着回数の統計である。

表 6 が示すように、新型コロナウイルスの影響で、空港の旅客取扱実量は 2 月と 3 月に-70%を超える大きな落ち込みを記録したが、4~8 月は漸次縮小し、9~12 月は-10%台で推移した。通年での取扱実績は-36.6%で 10 億人の大台を割った。一方、貨物取扱量のマイナス幅は 5 月以降 1 桁台の低い水準で推移し、9 月と 12 月はプラス成長で、通年では、-6%という小幅なものだった。発着回数も 2 月と 3 月はマイナス幅が-50%を超えたが、9 月以降は 1 桁台に縮小した。

表 6 2020 年 1-12 月民間空港取扱実績と発着回数の推移

月	旅客 取扱量 (万人)	対比 (%)	貨物 取扱量 (万ト)	対比 (%)	発着 回数 (万回)	対比 (%)
1	10,326.2	▲5.6	134.7	▲10.1	87.9	▲6.8
2	1,704.6	▲84.5	67.6	▲20.4	24.6	▲70.6
3	3,090.1	▲71.8	114.1	▲20.0	41.0	▲57.9
4	3,448.7	▲68.3	120.7	▲12.2	48.4	▲49.5
5	5,294.6	▲52.6	136.4	▲4.2	67.5	▲31.7
6	6,314.3	▲42.3	135.8	▲2.6	76.0	▲21.3
7	8,021.6	▲34.1	132.2	▲5.4	85.2	▲17.6
8	9,452.1	▲24.7	132.6	▲7.2	91.8	▲10.5
9	9,857.7	▲12.2	155.9	0.3	94.3	▲4.2
10	10,338.0	▲11.5	150.3	▲0.9	97.9	▲1.7
11	9,131.8	▲15.9	161.2	▲0.3	93.3	▲3.4
12	8,719.3	▲19.0	166.5	2.8	92.7	▲6.3
計	85,702.3	▲36.6	1,607.9	▲6.0	904.8	▲22.4

2.2 広州白雲空港の旅客数、世界一に

表 7 は 2020 年中国の旅客取扱規模上位 10 空港の旅客と貨物の取扱実績および発着回数を示している。表 7 から、北京首都、上海浦東、広州白雲の三大空港は国際線の大幅な縮小により、旅客の取扱人数が激減した。北京首都空港と上海浦東空港のマイナス幅は-60%に達し、順位を大きく下げたのに対し、広州白雲空港のマイナス幅は両空港に比べ 20 ポイントも低かったため、前の年の 3 から 1 位に上がった。

これまで 20 年間旅客取扱量世界一の座に君臨してきた米ハーツフィールドジャクソンアトランタ空港の 2020 年の取扱量は-61.2%の 4,291.8 万人に落ち込んだため、広州白雲空港は 2020 年旅客取扱量が世界一位になることが確実となった。2020 年の世界旅客取扱量上位 10 空港の内、中国の複数の空港がランクインする見通しである。

貨物取扱実績では、国際線の運航を政策的に制限していた北京首都空港を除き、上位空港のマイナス幅が総じて小さく、深圳、重慶、上海浦東、杭州の 4 空港に至ってはプラス成長を維持し、伸び率が最も高かったのは杭州空港の 16%と深圳空港の 9%だった。深圳空港の伸び率が 2 桁近くに達したのは、2020 年の一年間で同空港においてシカゴ、ルクセンブルク、アジスアベバ、ホーチミン、フランクフルト、ロサンゼルス、アムステルダム、ジャカルタなど 8 つの貨物路線が新規に開設され、国際線貨物取扱量が 46 万トンを記録し、30.8%伸びたためである。

表 7 2020 年中国旅客取扱規模上位 10 空港の取扱実績

順位	空 港	旅客 (万人)	対比 (%)	貨物 (万ト)	対比 (%)	発着 回数 (万回)	対比 (%)
1(3)	広州	4,376.8	▲40.4	176.0	▲8.4	37.3	▲24.0
2(4)	成都	4,074.2	▲27.1	61.9	▲7.9	31.2	▲15.0
3(5)	深圳	3,791.6	▲28.4	139.9	9.0	32.0	▲13.5
4(9)	重慶	3,493.8	▲22.0	41.4	0.1	27.5	▲13.7
5(1)	首都	3,451.3	▲65.5	121.1	▲38.1	29.2	▲51.0
6(6)	昆明	3,298.9	▲31.4	32.5	▲21.8	27.4	▲23.1
7(8)	虹橋	3,116.6	▲31.7	33.9	▲20.1	21.9	▲19.6
8(7)	西安	3,107.4	▲34.2	37.6	▲1.5	25.6	▲26.1
9(2)	浦東	3,047.7	▲60.0	368.7	1.4	32.6	▲36.4
10(10)	杭州	2,822.4	▲29.6	80.2	16.2	23.7	▲18.4

*括弧内は 2019 年の順位

2.3 主要空港、収益が悪化

利用者の大幅な減少が空港の収益を大きく悪化させた。北京首都空港、上海空港、深圳空港、厦門(アモイ)空港、白雲空港の上場5空港は、1~9月期では、厦門空港は0.97億元(1元=約17円、以下同じ)の黒字を維持し、他の4空港は赤字に陥り、赤字幅が合計で約11億元だった。厦門空港が唯一黒字を維持できたのは、同空港の国内線利用者が全体の88%(2019年)を占め、国際線利用者の免税品収入が全体の約2%(2019年)しかなく、国際線利用者の減少による影響が小さかったためと考えられている。一方、国際線利用者の多い北京首都空港と上海の空港は大幅な減収減益となった。表8が示すように、通年で、首都空港集団は20.35億元、浦東空港と虹橋空港を運営する上海空港集団は12.67億元の赤字を計上した。

表8 2020年1-12月首都空港・上海空港の収益状況

	収入 (万元)	対比	純利益 (万元)	対比
首都空港	358,713.6	▲66.8%	203,465.1	▲184.1%
上海空港	430,113.3	▲60.7%	126,663.5	▲125.2%

北京首都空港の赤字幅がより大きかったのは、新型コロナウイルスの蔓延による需要減の他に、大興新国際空港への移転および新型コロナウイルスの蔓延抑制策として国際線の運航制限措置などにより国際線利用者が約9割減少したことが大きく響いたためである。これらの要因で、同空港の航空性業務収入と非航空性業務収入がそれぞれ-68.3%と-65.9%で大きく落ち込んだ。

暗い話題が多い中、北京首都空港は世界空港協会(ACI)によって、2020アジア太平洋地区旅客利用者数4千万人以上クラスでベスト空港(Best Airport by Size and Region, over 40 million passengers per year in Asia-Pacific)に選ばれたことは同空港にとって数少ない明るい材料の一つだった。

3. 航空会社の状況

3.1 主要3社、大幅な減収減益

新型コロナウイルスの影響による需要の激減は、航空会社の経営にも深刻なダメージを与えた。中国の中国国際航空(CA)、東方航空(MU)、南方航空(CZ)の3大航空グループも大幅な減収減益に見舞われ、3グループを合わせた赤字が6,000億円の規模を超えた。表9は2020年CA, MU, CZ社の収益状況を示している。

ビッグスリーの内、南方航空の赤字幅が最も小さかったの

は、子会社厦門航空(MF)は第3四半期で5.51億元、第4四半期で7.42億元の純利益を計上したこととCZ自社貨物部門の収入が大きく伸びたためである。なお、厦門航空は2020年通年で6,800万元の純利益を確保し、年間輸送量2千万人以上クラスの世界のキャリアの中で唯一34年間連続して黒字を計上している航空会社となっている。

表9 2020年1-12月CA/MU/CZの収益状況

会社	売上 (億元)	対比	純利益 (億元)	対比
CA	695.04	48.96%	▲144.09	▲324.85%
MU	586.39	51.48%	▲118.35	▲470.12%
CZ	925.61	40.02%	▲108.42	▲508.98%

大幅な減収減益の中、注目すべき点は、3社とも貨物部門の収益が大きく伸びた点である。2020年、3社の貨物部門の収入は、南方航空が71.53%増の164.93億元、東方航空が27.94%増の48.95億元、中国国際航空は28.21億元増の85.53億元だった。また、需要回復に伴って、3社とも10月より国内線の供給力を2割増やし、第4四半期の収益を急速に改善させた。

3.2 南方航空の旅客輸送規模、世界一に

表10は2020年の中国国際航空(CA)、東方航空(MU)、南方航空(CZ)3社の旅客輸送実績、供給力と輸送規模の増減率およびL/Fを示している。表11は2020年12月末現在の各社の機材保有数を示している。

表10 2020年1-12月CA/MU/CZ旅客輸送実績

会社	人数 (万人)	対比 (%)	ASK (±)	RPK (±)	L/F (%)	対比 (pts)
CA	6,869.15	▲40.30	▲45.8	▲52.9	70.40	▲10.6
MU	7,748.78	▲42.83	▲43.73	▲51.62	70.56	▲11.5
CZ	9,685.53	▲36.12	▲37.59	▲46.15	71.46	▲11.35

表11 2020年12月末現在CA/MU/CZの機材保有数(機)

		CA	MU	CZ
保有数		708	725	867
内訳	自社保有	293	285	284
	リース	415	440	583

表10から分かるように、新型コロナウイルスの蔓延拡大に

<http://news.carnoc.com/list/552/552251.html>

http://www.caac.gov.cn/XWZX/MHYW/202101/t20210112_206043.html