

# 中国の航空輸送動向

山野邊 義方

## はじめに

中国の民間航空事業は、「中国民用航空総局」によって一元的に運営されていたが、1987年に六つの航空会社に分割された。この分割は、競争原理の導入による効率化とサービスの向上を図ったもので、各社が本拠地空港をベースとして、自主的に国内・国際路線を運営する体制になった。省レベルの航空会社も各地で設立されている。

中国経済は1978年に改革開放政策を採用し、計画経済から市場経済化の方向に転換した。その後、高度経済成長が続くなかで、航空旅客・貨物の需要が増大し、輸送力を逼迫させている。将来の需要増も予測されることから、それに対処する空港の建設、整備・拡張、空港へのアクセス道路建設などが急がれている。

このような動きのなかで本稿は、中国の航空行政と航空事業、航空企業、路線網、空港などの実態と諸問題について考察するものである。

## 1. 航空行政と航空事業

1949年に中華人民共和国が発足した当時、商業航空は、ほとんど行われていなかった。内戦によって多くの地上施設と航空機が破壊され、僅か17機の民間機、貧弱な整備施設と燃料ストックが残っただけであった。

1950年に中国は、ソ連の援助によって民用航空局（Civil aviation Bureau, CAB）を設置した。同局は、形式的には交通部（Ministry of Communications）の管轄下にあったが、実際上はハイレベルの軍事委員会のコントロールを受けていた。

CABは中国民用航空公司（China Civil Aviation Corp.）を設立するとともに、1939年以来運営されていた中ソ航空公司（Sino-Soviet Aviation Corp.）の拡充を図った。中国民用航空公司は中国政府が全部を所有し、米国製の航空機25機で運航を始めたが、そ

の半分は修理が必要であった。その当初の活動は、主として軍の援助をうけていた。中ソ航空会社は中ソ両国の折半所有であったが、大部分の航空機、燃料、パイロットや整備施設をソ連側が負担し、中国側は補助パイロット、無線オペレーターおよび地上職員を提供した。そして、この合弁企業は、中ソの国際ルートと中国北部の幹線輸送を行った。

朝鮮戦争中は軍需輸送の仕事が多かったが、この両社とも1954年までに、主要な数路線を回復した。1954年にCABは廃止された。さらに中国民用航空会社は、中ソ航空会社とともに解散になり、中ソ航空会社の機材は中国側に帰属した。新たに中国民用航空局(Civil Aviation Administration of China, CAAC)が発足し、これらの組織を運営するようになった。つまり、1954年から一切の航空サービスがCAACの手で一元的に運営されるようになり、中国の自主航空が始まったわけである。

CAACは1962年に「中国民用航空総局」(General Administration for Civil Aviation of China)に昇格したが、「CAAC」という略語は、そのまま公式のものとして残った。CAACは、民間航空の許認可、規制など、あらゆる民間航空活動に対する権限を賦与されており、しかも同じくCAACの名称で知られている中国唯一の航空会社を運営するのである。

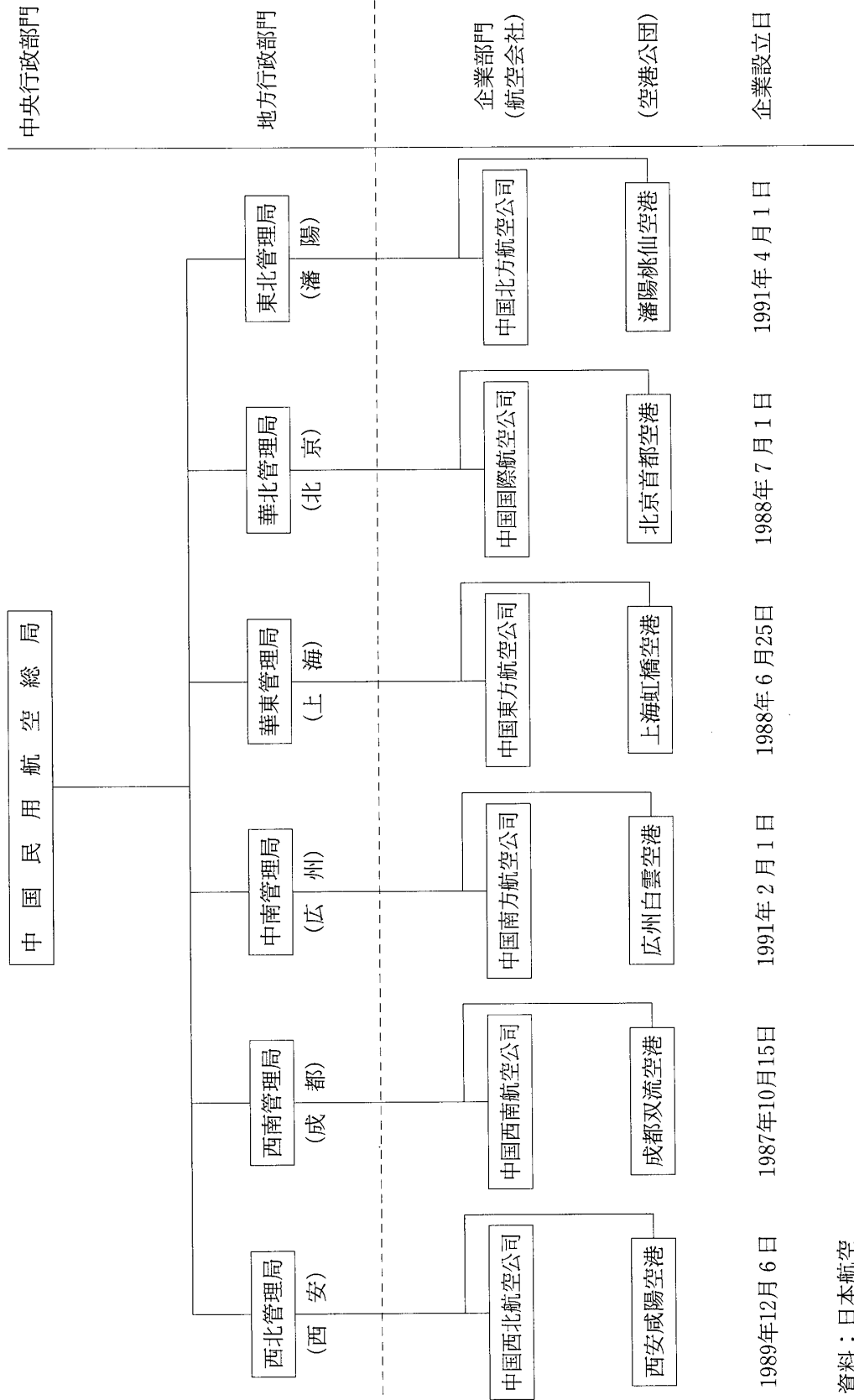
CAACの本部は、通常、航空会社の本社にみられる大部分の部局と、さらに資本主義国の政府機関にみられる典型的な部局から構成された。すなわち総務、企画・調査、国内線、国際線、人事、フライト・オペレーション、航空管制、運航、通信、気象、機材、整備、技術、建設、訓練、財務・調達、医務、保安、広報などである。

実際の運航業務は、北京などの主要都市に設置されている六つの地方管理局の管轄下にある。地方の空港と補助施設は地方管理局が管轄しているが、地方分権化と地方の経済的自立がかなりすすんでいる場合には、地方の機関にもある種の主導権が与えられる。たとえば省(province)、県(county)または自治区(commune)の輸送管理事務所は、地方管理局と協議の上、空港の建設、運航スケジュールの変更申請または航空測量を計画することができる。

このようにCAACは、全般的な民間航空行政を司る行政機関の側面と、航空事業の担い手としての企業の側面をもっていたが、この両面を分離することになり、1984年にCAACの組織改革が始まった。これは、中国において1978年以来推進されてきた改革開放路線に沿うものである。CAACの単一航空企業は、六つの地方管理局を母体に分割されることになり、1987年から1991年まで足掛け5年をかけて航空企業6社が誕生した。

航空企業の分割は、競争原理の導入による効率化とサービスの向上を図ったものである。各社は、独立採算制の会社として、自主的な経営を行っている。CAACは、企業部

図1 中国民間航空組織図



資料：日本航空

分を分離独立させたことによって以後、完全な行政機関になった（図1）。

## 2. 航空企業と路線網

中国の航空企業は、CAACから分離独立した6社が基幹企業である。この6社は、ロシア製の機材から欧米製中心の機材に切り換え、積極的に国際線へ進出した。国際線の運営は、国際航空が主力である。東方航空、南方航空がそれに続いており、他の3社は定期チャーター便を主体にしている（表1、2）。

航空分野においても改革開放、自由化の波が押し寄せ、地方政府や地方企業が出資して、省レベルの航空会社を設立するケースが増えている。主要な航空企業は、CAAC系列の基幹企業および地方企業、地方政府または地方企業が出資した地方系列企業、空軍系列企業などに分類される（表3）。

1992年末の営業路線距離は83万キロ（そのうち国際線は30万キロ）におよび、伸びが目立っている。路線数は、国内が550路線、国際が60路線である（表4）。

国内線は、CAAC系列の基幹企業6社の本拠地である北京、上海、広州、成都、瀋陽、西安の6都市を中心に路線網が展開されている。そのなかで、首都北京を中心に南北に伸びる路線と、上海から海岸と奥深い内陸とを結ぶ西行き路線に大別される。幹線は多くの都市を結び、ローカル線は、ほとんどの省、県および自治区に開設されている。

便数の多い区間は、上海—南京、北京—上海、北京—太原、広州—長沙、広州—南寧などがあげられる。

航空貨物には、緊急サービスを要するような特殊な貨物が多いが、軽工業の発展など経済成長および時間価値の高まりに伴い、著しい伸びを示している。航空輸送のスピードと質の高いサービスが評価されている。航空貨物輸送は、航空旅客輸送に付随して発展する事例がみられるように、中国においても、中・長距離の航空旅行者が急速に増加している。長距離の鉄道旅行者は、航空輸送にシフトしている。これは、鉄道システムの一層効率的な利用を図るとともに、中国の経済交流および市場統合を促進するためである（表5）。

国際線は、1956年に近隣友好諸国への乗入れから始まった。すなわち昆明—ラングーンのミャンマー線、広州—南寧—ハノイの北ベトナム線、北京—瀋陽—平壤線、北京—イルクーツク線などの運航サービスである。一方、中国への定期路線を開設した外国の航空会社は、朝鮮民主主義人民共和国の民用航空局（朝鮮民航）が平壤—北京線、ロシアのアエロフロート社がモスクワ—北京線をそれぞれ開設した。

1964年に非共産圏の航空会社で最初に中国に乗入れたパキスタン航空は、カラチ—広

表1 中国民航主要6社概況

(1992年実績)

会社名称 職員数(設立時)	総輸送量 旅客数 貨物量 収入	設立日 資本金	ホーム ベース	主要機材 保有数	国際路線乗入地 (定期チャーター便を含む) (1993年12月現在)
中国国際航空公司 AIR CHINA  6,624人	137,424万 トンキロ 369万人 143,597トン  48.23億元	88.07.01  11億元	北 京  (首都 空港)	B.747 11 B.747F 1 B.767 7 B.707 5 B.737 11 BAe146 4 L-100-30 2  計 41機	ストックホルム/ロンドン/パリ/ロ ーマ/チューリッヒ/ウィーン/フラ ンクフルト/ベルリン/ブタベスト/ モスクワ/ニューヨーク/サンフラン シスコ/アンカレッジ/バンクーバ ー/シドニー/メルボルン/アジア ベバ/カイロ/ドバイ/シャルジャー/ クウェート/イスタンブール/カラ チ/ジャカルタ/シンガポール/トウ キョウ/オオサカ/フクオカ/ウラン バートル/ソウル/テルアビブ/ホン コン/
中国東方航空公司 CHINA EASTERN  4,347人	72,559万 トンキロ 525万人 128,384トン  28.84億元	88.06.25  3億 1,700 万元	上 海  (虹橋 空港)	A310-300 2 A300-600 3 MD-11 3 MD-11F 1 MD-82 14 BAe146 3 F-100 3 計 29機	ロサンゼルス/シカゴ/シアトル/ブ リュッセル/マドリード/バーレー ン/トウキョウ/オオサカ/ナゴヤ/フ クオカ/ナガサキ/ソウル/シンガポ ール/バンコク/ホンコン
中国南方航空公司 CHINA SOUTHERN  12,448人	72,503万 トンキロ 804万人 125,293トン  34.63億元	91.02.01	広 州  (白雲 空港)	B.767 3 B.757 13 B.737 21  計 37機	バンコク/マニラ/クアラルンプー ル/ジャカルタ/ペナン/スラバヤ/シ ンガポール/ビエンチャン/ホーチミ ン/ハノイ/ホンコン/
中国北方航空公司 CHINA NORTHERN  2,259人	38,355万 トンキロ 276万人 41,265トン  12.45億元	91.04.01	瀋 陽  (桃仙 空港)	MD-82 21  計 21機	ハバロフスク/イルクーツク/ノブシ ビスク/ピョンヤン/ソウル/ホンコ ン/
中国西北航空公司 CHINA NORTHWEST  3,107人	21,361万 トンキロ 180万人 27,218トン  7.25億元	89.03.23  3億 1,995 万元	西 安  (咸陽 空港)	A300-600 2 A310-200 2 Tu154 10 BAe146 6 計 20機	ホンコン/
中国西南航空公司 CHINA SOUTHWEST  2,739人	30,545万 トンキロ 237万人 47,940トン  8.92億元	87.10.15	成 都  (双流 空港)	B.757 5 B.707 4 B.737 10 Tu154 5 計 24機	シンガポール/カトマンズ/ホンコ ン/

資料：日本航空

表2 中国民航主要6社の収入規模

(単位：百万元)

航空会社 \ 年	1990	1991 (対前年増加率, %)	1992 (対前年増加率, %)
中国国際航空	2,992	3,995 (33)	4,823 (21)
中国東方航空	1,356	2,095 (54)	2,884 (38)
中国南方航空	1,660	2,278 (37)	3,463 (52)
中国北方航空	519	782 (50)	1,245 (59)
中国西北航空	437	568 (29)	725 (28)
中国西南航空	635	825 (29)	892 (8)
合計	7,599	10,543 (39)	14,032 (33)

資料：日本航空

表3 中国の主要航空企業

航空企業	本社所在地
① C A A C 系列基幹企業 中国国際航空 中国東方航空 中国南方航空 中国北方航空 中国西北航空 中国西南航空	北京市 上海市 広東省広州市 遼寧省瀋陽市 陝西省西安市 四川省成都市
② C A A C 系列地方企業 中国通用航空 新疆航空 雲南航空 長城航空	山西省太原市 新疆自治区ウルムチ市 雲南省昆明市 四川省重慶市
③ 地方系列企業 厦門航空 四川航空 上海航空 武漢航空 中原航空 貴州航空 海南航空 新華航空 深圳航空 長安航空 福建航空	福建省厦門市 四川省成都市 上海市 湖北省武漢市 河北省鄭州市 貴州省貴陽市 海南省海口市 北京市 広東省深圳市 陝西省西安市 福建省福州市
④ 空軍系列企業 中国連合航空	北京市

資料：日中經濟協会『日中經濟交流1994年』

表4 輸送路線延長

単位：万 km

年	鉄道	道路	内陸 水路	民間航空路線		パイプライン
				うち国際線		
1952	2.29	12.67	9.50	1.31	0.51	—
1957	2.67	25.46	14.41	2.64	0.43	—
1965	3.64	51.45	15.77	3.94	0.45	0.04
1970	4.10	63.67	14.84	4.06	0.44	0.12
1975	4.60	78.36	13.56	8.42	3.71	0.53
1978	4.86	89.02	13.60	14.89	5.53	0.83
1979	4.98	87.58*	10.78*	16.00	5.13	0.91
1980	4.99	88.83	10.85	19.53	8.12	0.87
1981	5.02	89.75	10.87	21.82	8.28	0.97
1982	5.05	90.70	10.86	23.27	9.99	1.04
1983	5.16	91.51	10.89	22.91	9.99	1.08
1984	5.17	92.67	10.93	26.02	10.74	1.10
1985	5.21	94.24	10.91	27.72	10.60	1.17
1986	5.25	96.28	10.94	32.43	10.76	1.30
1987	5.26	98.22	10.98	38.91	14.89	1.38
1988	5.28	99.96	10.94	37.38	12.83	1.43
1989	5.32	101.43	10.90	47.19	16.64	1.51
1990	5.34	102.83	10.92	50.68	16.64	1.59
1991	5.34	104.11	10.97	55.91	17.74	1.62
1992	5.36	105.67	10.97	83.66	30.30	1.59

(注)1.鉄道営業キロには、省政府所轄の地方鉄道は含まれない。

2.各年末の調査。\*印は、1979年10月末の調査。

資料：中国統計年鑑，1993年

表5 国内民間航空輸送量

年	航空旅客輸送量		航空貨物輸送量	
	万人	億人キロ	万トン	億トンキロ
1978	231	28	6.4	1.0
1979	298	35	8.0	1.2
1980	343	40	8.9	1.4
1981	401	50	9.4	1.7
1982	445	60	10.2	2.0
1983	391	59	11.6	2.3
1984	554	84	15.0	3.1
1985	747	117	19.5	4.2
1986	997	146	22.4	4.8
1987	1,310	189	29.9	6.5
1988	1,442	217	32.8	7.3
1989	1,283	187	31.0	6.9
1990	1,660	230	37.0	8.2
1991	2,178	301	45.2	10.1
1992	2,900	399	55.0	13.5

資料：中国統計年鑑1993年

州—上海間を就航した。次いで、フランス航空（エア・フランス）が1966年にパリからアテネ、カラチ、ラングーン経由上海間の運航を始めた。

中国は1971年に国連に加盟し、翌1972年にはアルバニア、アフガニスタン、エチオピア、トルコ、カナダなどと、相次いで航空協定を結んだ。また同年、米国製長距離用ジェット機ボーイング707の全旅客型4機、貨客混載型6機、計10機の購入契約を行うなど、国際航空網の開拓に着手した。

日本も1972年の日中国交回復に伴い、1974年に日中定期航空路線を開設した。日中間の発着空港、路線数および運行便数が増え、輸送力、輸送量とも拡大している。発着空港は、日本の東京、大阪、名古屋、福岡、長崎、仙台、中国の北京、上海、大連、西安、青島である。日中路線には、日本の航空企業として日本航空と全日空の2社、中国の航空企業として国際航空と東方航空の2社、併せて4社が運航している。これ以外に第三国の航空企業として米国のユナイテッド航空とノースウエスト航空、イランのイラン航空、それにパキスタンのパキスタン航空が日本と中国の第三国間輸送に従事している（表6）。

日中定期航空路線は、1994年9月に開設20周年を迎えた。開設当初の年間旅客数（片道ベース）は、4～5万人程度であったが、1994年度は200万人（前年度比約10%増）に達し、日中間交流規模の飛躍的な拡大を示している。また供給席数は約20%増加し、410万席程度になった（表7、8）。

日中間の航空貨物需要も好調な伸びを示している。日中間の航空貨物の特徴は、貿易動向を反映し、日本発の輸出貨物より中国発の輸入貨物の方がかなり多く、日中間全体の荷動きの8割近くを占めている（表9）。

中国からの輸入品目は、衣料品やエビ、アカガイ、カニ、松茸、椎茸、野菜などの生鮮食品が中心である。工業地帯と長江流域を背後に控える上海からの輸入需要が旺盛で、時期によっては、定期便だけでは輸送力が足りず、臨時便で上海空港の滞貨をさばいている。定期便寄港地以外の輸入貨物積出し空港には、福州（福建省）がある。中国側航空企業は、福州空港から鰻、エビなどの海産物を、年間200便以上の貨物チャーター便で輸送している。日本からの中国向け輸出貨物は、機械、部品、高級原反などが主要品目である。



表6 日中線運航航空会社

航空会社	路 線	使用機材	週間便数	
日本航空	東京＝北京	B747	7	
	東京＝上海	B747	5	
	大阪＝北京	B747	5	
	大阪＝上海	B747	4	
	名古屋＝北京	DC10	2	
	日本航空合計	23便		
全日本空輸	東京＝北京	B747	5	
		B767	2	
	東京＝上海	B747	3	
		B767	1	
	東京＝大連	B767	1	
	大阪＝青島	B767	2	
	大阪＝福岡＝大連＝北京	B767	1	
	大阪＝福岡＝大連	B767	1	
全日本空輸合計	16便			
中国国際航空	北京＝東京	B747	7	
	北京＝東京	B767	2	
	北京＝大連＝東京	B747	3	
	北京＝上海＝東京	B747	5	
	北京＝上海＝大阪	B747	3	
	北京＝大連＝福岡	B747	2	
	北京＝上海＝福岡	B767	1	
	北京＝福岡	B767	1	
	北京＝大連＝仙台	B767	2	
	国際航空合計	26便		
中国東方航空	上海→東京→上海→北京	A300	7	
	上海＝大阪	MD11	3	
	上海＝福岡	A300	2	
	上海＝長崎	F100	2	
	上海＝東京（貨物専用便）	MD11	1	
	西安＝上海＝名古屋	A310	2	
	西安＝名古屋	A310	2	
	上海＝名古屋	A300	3	
	上海→福岡→上海→北京	A300	2	
	東方航空合計	24便		
ユナイテッド航空	東京＝北京	B747	7	
	東京＝上海	B747	7	
ユナイテッド航空合計	14便			
ノースウエスト航空	東京＝北京	B747	3	
	東京＝上海	B747	1	
ノースウエスト航空合計	4便			
パキスタン航空	北京＝東京	合計 2便	A310	2
イラン航空	テヘラン＝北京＝東京	合計 1便	B747	1

(注) 日中間の便数枠は季節毎に三つに別れているが、この表は夏場の繁忙期のもの。

資料：日中経済協会『日中経済交流1994年』

表7 日中航空路線旅客需要・供給動向（推計値）

年度	旅客数 (人)	対前年 伸び率 (%)	供給座席数	対前年度 伸び率 (%)	座席 利用率 (%)	備考
1988	1,049,000	12	2,004,000		52	上海列車事故
1989	633,000	△40	1,609,000	△20	39	天安門事件
1990	922,000	46	1,771,000	10	52	北京アジア大会
1991	1,230,000	33	1,946,000	10	63	湾岸戦争
1992	1,574,000	28	2,747,000	41	57	日中国交回復20周年
1993	1,886,000	20	3,469,000	26	54	
1994	1,099,000	9	1,679,000	21	65	日中線開設20周年

(注) 4月～3月の1年間の累計人数。但し94年度のみは4月～9月の6カ月の累計。旅客数及び席数は定期便と不定期便(チャーター・臨時便)の両方を含む。第三国の航空会社による実績も含む。人数及び席数は片道ベースで集計されている。従って同一旅客が日中間を往復した場合には2名と数えられている。席数についても同様。利用者の内訳は日本人が75%、日本人以外(主として中国人)が25%と推計される。

資料：日中経済協会『日中経済交流1994年』

表8 日中相互往来人数の推移

年	訪中日本人		来日中国人			
	出国者数	対前年 増減率 (%)	入国者数	対前年 増減率 (%)	うち 新規入国者数	対前年 増減率 (%)
1978	40,575	73.1	5,951	47.3	4,192	85.0
1979	54,074	33.3	11,622	95.3	9,406	124.4
1980	71,473	32.2	18,336	57.8	15,328	63.0
1981	109,977	53.9	17,550	△4.3	14,202	△7.3
1982	136,409	24.0	20,532	17.0	16,553	16.6
1983	161,559	18.4	26,606	29.6	21,723	31.2
1984	227,559	40.9	51,010	91.7	36,291	67.1
1985	287,546	26.4	100,972	97.9	62,417	72.0
1986	334,301	16.3	75,275	△25.4	48,413	△22.4
1987	418,331	25.1	73,030	△3.0	56,469	16.6
1988	476,571	13.9	112,389	53.9	87,264	54.5
1989	394,887	17.1	100,144	△10.9	64,251	△26.4
1990	366,550	△7.2	117,814	17.6	74,264	15.6
1991	458,180	25.0	142,150	20.7	92,110	24.0
1992	579,763	26.5	187,681	32.0	128,226	39.2
1993	675,519	16.5	204,302	8.9	127,446	△0.6
1994	774,556	14.7	210,476	3.0	116,851	△8.3

資料：法務局入国管理局

表9 日中航空貨物輸送状況（推計値）

単位：トン

年度	日本 → 中国	対前年度 伸び率 (%)	中国 → 日本	対前年度 伸び率 (%)	中国 ↔ 日本	対前年度 伸び率 (%)
1990	8,500	14	24,900	17	33,400	16
1991	10,700	25	28,600	15	39,300	18
1992	11,900	11	36,100	26	48,000	22
1993	13,600	14	45,300	25	58,900	23
1994	7,900	7	26,300	20	34,200	16

(注) 4月～3月の1年間の累計実績。但し94年度のみは4月～9月の6カ月の累計。91年度までは日本・中国籍の航空会社による定期便の実績。92年度以降は定期便と不定期便（チャーター・臨時便）の両方を含み、かつ第三国の航空会社による実績も含む。

資料：日中経済協会『日中経済交流1994年』

### 3. 空港

中国の民間航空は、改革開放路線に踏み出して以来、需要が急増し、ブームが続いているため、空港、輸送能力、パイロット、技術者、航空管制官、航空燃料などの不足が生じている。とりわけ空港の取扱い能力が輸送力増強の制約要因になっている。そのため空港の建設、改造・拡張や施設整備が急がれている。

沿岸部や内陸部の主要都市で空港建設が相次いでいる。各地方政府は、空港建設が経済発展の起爆剤になるという見方で一致しており、その資金調達は、外国政府の借款などが中心である。中国政府は2000年までに100カ所の空港を新設または拡張し、空港の取扱能力を現在の3倍に高めることを計画している。この計画には、外国人の経営参加、合弁企業によるコストの共同負担なども含まれる。

日本政府の第4次対中国円借款（1996～98年度）の航空関係プロジェクトは、次のとおりである。

#### (1) 北京首都空港2期工事

北京首都空港は、旅客、貨物輸送量とも中国の中心になっている空港である。特に旅客の増加が著しく、年平均20%の伸びを示している。旅客ターミナルは現在約8万㎡、対応能力300万人に対し、年間の利用客数は1,000万人を超えている。輸送力の逼迫に伴い、第1期工事として12万㎡の旅客ターミナルを建設（1993年度円借款）しているが、

この面積だけでは、需要増加に追いつかない。そのため、第2期工事として12万㎡を増築し、合計24万㎡のターミナルビル建設を計画している。

本事業は、将来の旅客需要に対処するため、北京首都空港内に12万㎡の旅客ターミナルビルを増築するものである。なお、既存のターミナルは国内線用に、新設分の1/3を国内幹線用に、残り2/3を国際線用にする計画である。

## (2) 上海浦東新空港の建設

上海虹橋空港の旅客数は、過去15年間年平均20%以上の伸びを続けている。当面の需要を緩和するため、現空港の改良（滑走路の再舗装等）を推進するとともに、新空港の建設が必要になっている。

本事業は、将来の旅客需要に対応するため、上海浦東地区に20万㎡の旅客ターミナルビルを有する新空港を建設するものである。

## (3) 蘭州中川空港の拡張

中国のほぼ中央に位置する甘粛省蘭州市は、新疆・内蒙古を始めとする五大民族省地区と隣接する政治・経済上の重要都市である。

蘭州中川空港は、1970年に開港したが、地盤沈下や凍土（凍結による土壌の膨張）、さらには設計荷重を超えた大型機の運行により、滑走路の損傷がひどく安全運行に支障をきたしている。また、年間利用旅客46万人（1993年）に対して、ターミナル面積は5,600㎡に限られており、著しく不足している（必要面積の1/4程度）。地域経済の発展や観光資源の開発を背景に航空需要は順調に増加し、2005年には旅客輸送量が260万人に達する見込みで、これに対応した施設整備が必要になっている。

本事業は、老朽化した空港を改善し、将来の旅客需要に対応するため、ターミナルビル3万㎡の増改築等を行うものである。

## (4) ウルムチ空港の拡張

中国の経済発展と投資戦略が西部へ移行するのに伴い、新疆ウイグル自治区ウルムチ市は、西部における商業・貿易の拠点になっている。また、文化遺産研究を目的とする学術交流や観光客の急増により、90年代に入ってから、ウルムチ空港の旅客数は年率23%の伸びを示している。

大型ジェット機の就航が可能となる新滑走路(3,600m)、誘導路、エプロン等の基本施設および空港へのアクセス道路の建設がすすんでいる。一方、需要増加への対応と航行の安全性を確保するため、ターミナル施設、航空保安施設、航空機整備施設等の整備・

表10 1970年以降開港の世界の主な国際空港

空 港 名	面積 ( $\text{ヘクタール}$ )	滑走路 (本)	開港年
グラス・フォートワース (米)	7,209	7	1973
パリ・シャルル・ドゴール (仏)	3,021	2	1974
モントリオール・ミラベル (カナダ)	35,612	2	1975
成田	680(1,065)	1(3)	1978
台北・中正 (台湾)	1,200	3	1979
チャンギ (シンガポール)	1,663	2(3)	1981
ジャカルタ・スカルノハッタ (インドネシア)	1,800	2	1985
深圳 (中国)	800(1,200)	1(3)	1991
ミュンヘン (ドイツ)	1,500	2	1992
新デンプー (米)	11,550(14,000)	5(12)	1994
関西	511(1,200)	1(3)	1994
マカオ沖 (マカオ)	150	1	1995
チェク・ラップ・コック (香港)	1,248	1(2)	1997
セハン (マレーシア)	1,800	2(4)	1997
新ソウルメトロポリタン (韓国)	1,521(4,742)	1(4)	1997
新広州 (中国)	1,300	2(4)	1998
バンコク・ノンヌンハオ (タイ)	3,200	2(4)	2000
新高雄 (台湾)	1,300	2	2000
新上海 (中国)	4,000	2(4)	2000

(注) 計画中を含む。( ) 内は全体計画。

資料：毎日新聞 (1994年9月3日付)

拡充を図ることが必要になっている。

本事業は、老朽化した空港を改善し、将来の旅客需要に対応するため、ターミナルビル3.9万 $\text{m}^2$ の増築等を行うものである。

1998年に新広州国際空港が開港する予定である。また2000年に開港が予定される新上海国際空港 (上海浦東新空港) は、関西国際空港 (511ヘクタール) の約8倍の広さ (4,000ヘクタール) で、4,000メートル滑走路2本をもち、アジアの拠点空港になることを目指している (表10)。

#### 4. 民間航空改革の推進方向

中国民用航空総局 (CAAC) は、民間航空の改革開放を推進するために ①株式制度の導入 ②地方航空会社に対する支援 ③地方自治体による地方空港建設への投資奨励 ④航空会社・空港を含む航空事業への外資導入 ⑤外国人管理者あるいは顧問の招聘な

どの画期的な方針を打ち出している。

また、中国国務院は1993年に、国際航空、東方航空、南方航空の3社に対し「集団」（グループ）の資格を付与した。航空企業の場合、「集団」になることは、CAACの直接コントロールから独立し、ほぼ完全な自主権、自営権をもつことを意味している。したがって航空機の購入、資金の外部調達、輸出入業務、子会社の設立などについて、自己責任と自己裁量による自由な意思決定を行うことができる。このように航空企業の経営にとって、大きな弾力化が図られることになった。中国の航空業界において三大メジャー企業が誕生したわけである。

### 参考文献

- (1) 吉田邦郎「アジアの航空会社—現状と未来」『航空と文化』日本航空協会、1993年11月。
- (2) 日中経済協会『日中経済交流1993年』『同1994年』。
- (3) M. Bailey “China’s Airline Boom”, *Interavia/Aerospace World*, Mar. 1993.
- (4) “Airlines of China”, *Flight International*, 23-29 Jun. 1993.
- (5) “China’s Civil Aviation Growing Too Fast”, *Asian Air Transport*, Jul. 1993.
- (6) “China’s Great Leap Forward”, *Orient Aviation*, Oct. 1993.