

第2章

中国における航空貨物輸送の現況と課題

大西 康雄

はじめに

中国における民間航空貨物輸送の本格的な発展は、改革・開放とともに開始された。国土面積がほぼ米国に匹敵するという地理的条件から、もともと航空輸送の発展空間は大きいものだったが、改革・開放に伴うヒトとモノの輸送需要の急増が発展の原動力となった。ただし、ほかのインフラ部門と同様、その主体は国有企業であり、輸送価格やフライト・スケジュールなどの基本的な競争条件の決定権を主管官庁が握っているなど、航空貨物業界の市場化はいまだ遅れているといわざるを得ない。

本章では、こうした中国の民間航空貨物輸送の発展の現況と課題を把握するために、第1節で、建国以降の航空貨物輸送の歴史を振り返り、その現況について統計データに依拠して概観する。また、近年において旅客輸送に加え小口速達貨物分野でライバルとして台頭した高速鉄道との関係について述べる。つづいて第2節では、航空貨物サービスの現状と課題を分析する。航空貨物キャリア企業の発展ぶりや貨物の内容、貨運代理企業の現状などが分析の対象となるが、同時に業界に対する政府の規制が運輸サービスの発展を妨げている現状にも触れる。第3節では、今後、航空貨物業界を大きく変える存在となるとみられる航空宅配サービスの急成長と直面

している問題点を分析する。第4節では、輸送インフラである空港の配置と2020年までの整備計画について整理し、空港管理体制の改革にも触れる。最後に第5節では、「中国民用航空発展第12次5カ年長期計画」（2011～2015年）の達成状況を評価し、航空貨物行政の現状と課題について検討することで今後の展望に替えたい。

第1節 航空貨物輸送の概況

1. 航空貨物輸送の歴史

中国における航空貨物輸送は、ソ連の協力によって開始された。当時の民用航空機はわずか30機の小型飛行機、年間の乗客輸送量は1万人、航空貨物のべ輸送量は157万トンキロメートル（以下、トンキロ）であった。黎明

表2-1 中国の航空行政の歴史

黎明期	1949年	中国民用航空局成立
	1950年	ソ連と協力し航空運輸業務開始。民用航空局保有機は30機の小型機。年旅客運輸量1万人、のべ輸送量157万トンキロメートル
改革・開放期	1978年	鄧小平が民用航空は経済的観点から管理すべきと指示
	1980年	中国民用航空局を空軍から分離、国務院（内閣）直属機構とする。保有機数約130機、国際民間航空組織中第35位
	1987年	航空企業と空港の経営を分離。航空企業は自主経営、損益自己負担、平等競争を求められる
	1996年	民用航空保有機443機、国内外航空路線876、国際民間航空組織中第10位
	2000年	中国民用航空、貨物取扱量197万トン、全世界シェア6.8%、第9位
WTO加盟後	2002年	航空企業の再リストラ開始
	2005年	国内市場を対外開放、外資系航空企業が参入。国内の定期航空路保有空港135（香港、マカオ、台湾含まず）、定期航空路通航都市133
	2012年	国務院が「民航業発展の促進に関する若干の意見」公布。航空物流業の発展重視を明示
	2013年	国務院が「民航業発展重点工作分業方案」公布。民航業発展史上の重要な一里塚と位置づけられる

（出所）筆者作成。

期を含めた発展の概要を表2-1に示したが、いくつかの点について説明しておく必要があろう。

第1は、民間航空輸送とはいいいながら、その管理が長らく空軍によって行われていたことである。途上国にはありがちな事態とはいえ、この管理が解けたのは結局、改革・開放が開始された時（1980年）であった。第2は、軍管理から外れた後も、中国民航局による国営体制は変わらず、実際業務でも航空会社と空港の経営すら分離されない状況が続くなど、民営化がなかなか進まなかったことである。第3は、本章が対象とする航空貨物輸送の発展も遅かったことである。貨物輸送などを専門的業務とする中国通用航空会社が誕生したのは、ようやく1989年のことであった。

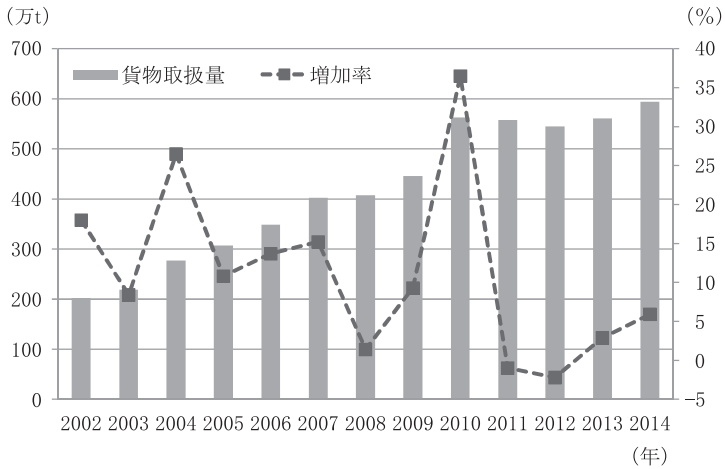
とはいえ、上述したような旧態依然たる体制下でも、航空貨物輸送の発展には目覚ましいものがあつた。2013年の航空貨物輸送量は671.72億トンキロで1980年の156倍に達している。中国経済が国際経済に本格的に参加したメルクマールである WTO 加盟の2001年比でも4.76倍という急成長ぶりである。以下でやや詳しくみておこう。

2. 近年における航空貨物輸送の概況

まず、WTO 加盟後、2002年以降の航空貨物取扱量全体の変動をみる（図2-1）。年によって増減双方向への変動があるが、減少幅が目立つ年の要因については、2003年は重症急性呼吸器症候群（Severe Acute Respiratory Syndrome: SARS）の流行でヒト・モノとも移動需要が急減した影響⁽¹⁾、2008年はリーマンショックに端を発する世界金融危機の影響で景気が低迷した影響によるとみられ、いわば短期的要因による。これに対し、2011年以降の停滞は、中国製品の競争優位が低下し、また、中国から産業が移転したことなどによって輸出量が減少したことが原因と考えられ、長期化する可能性がある。

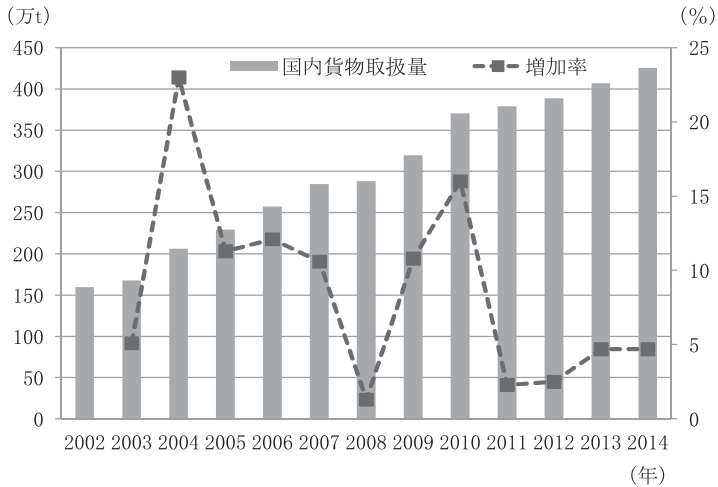
図2-2に国内航空貨物取扱量の変動、図2-3に国際航空貨物取扱量の変動を示す。国内外ともおおむね同様の方向に変化しているが、直近3年間においては、国内航空貨物取扱量が緩やかながら増加しているのに対し、国

図2-1 WTO加盟後の航空貨物取扱量推移



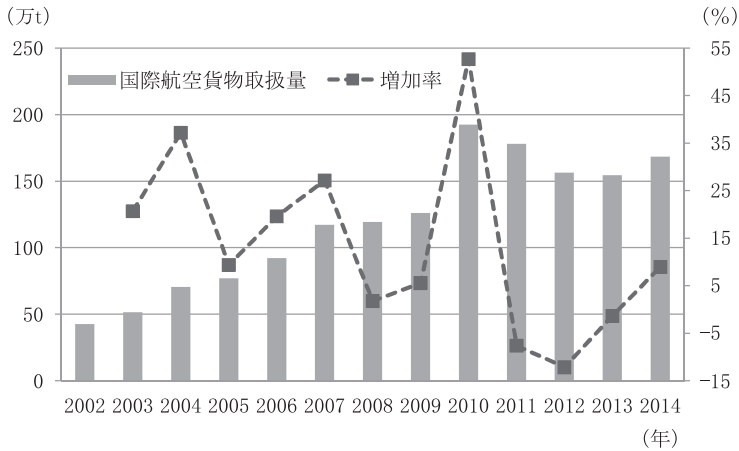
(出所) 中華人民共和国国家統計局編（各年版）より筆者作成。

図2-2 国内航空貨物取扱量推移



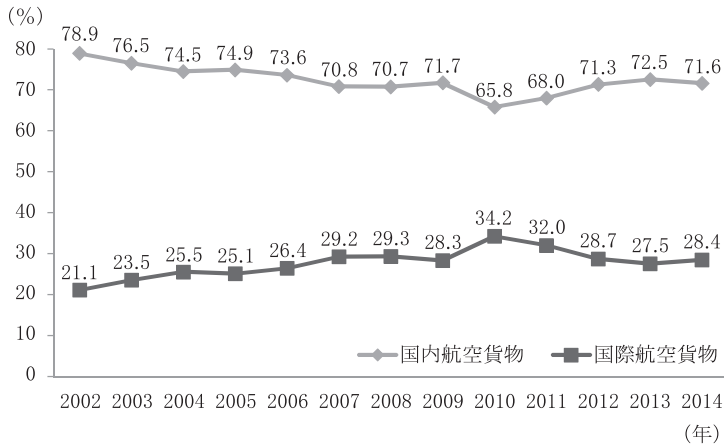
(出所) 図2-1に同じ。

図2-3 国際航空貨物取扱量の推移



(出所) 図2-1に同じ。

図2-4 国内・国際航空貨物の比率



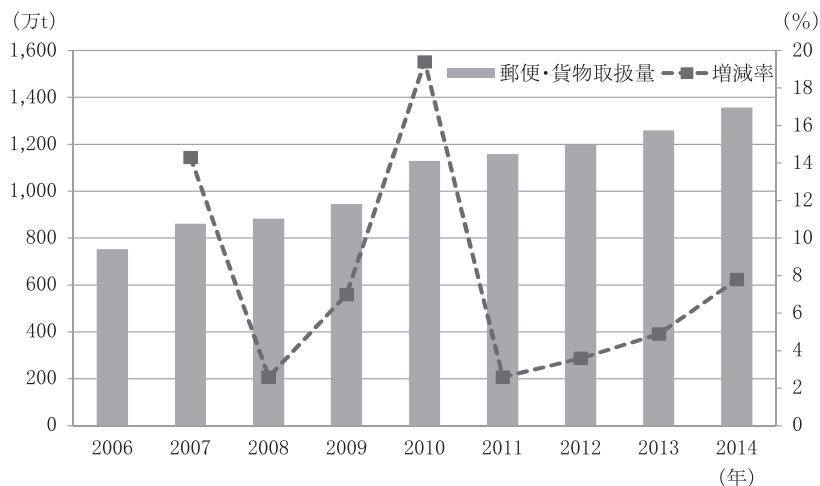
(出所) 図2-1に同じ。

際航空貨物取扱量はピーク時（2010年）まで回復していない。上記したような輸出低迷の影響がかなり大きいと推測される。そして、このように国内外で貨物動向が異なっていることもあり、2010年以降は、航空貨物取扱量全体における国内貨物のシェアが増加し、国際貨物のシェアは減少傾向にある（図2-4）。

とはいえ、2002～2012年という中期的な視点でみると、航空貨物取扱量の年平均増加率は10.4%で全世界平均を上回る増加を示している。この背景には、多国籍企業が中国を中心に巨額の投資を行ってグローバルサプライチェーンを構築しており、そのなかで高付加価値の部品・中間財や完成品が航空輸送されていることがあるとみられる。

なお、中国では、一般貨物統計とは別に郵便・貨物取扱量（中国語：貨郵吞吐量——Cargo and Mail Carried）の統計がある。同取扱量には郵便を含むほか、各空港の出入貨物だけでなく転送分を含む点が異なる。図2-5に2006年以降の総取扱量の推移を示すが、同ベースでみると、2011～2014年も減少していない。また、同統計は地区別のシェアをみることができるという特

図2-5 郵便貨物取扱量の推移



（出所）中国民用航空局発展計画司（各年版），中国民用航空局（2015）より筆者作成。

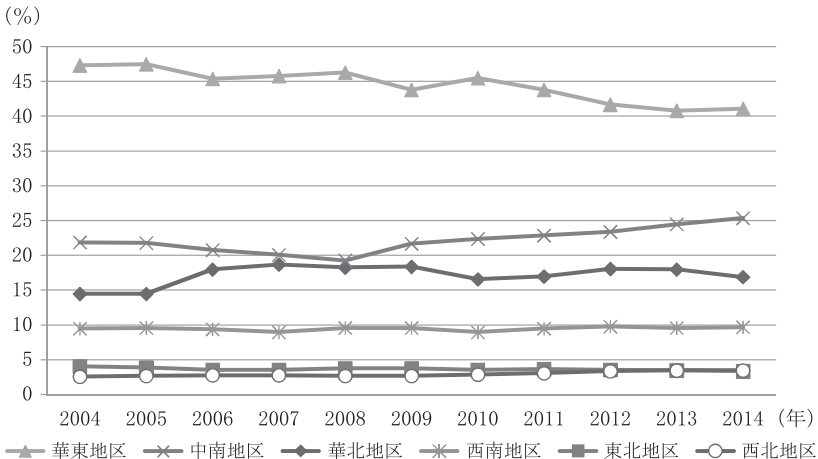
長がある。

3. 地域別の特徴

図2-6に郵便・貨物取扱量の地区別シェアの推移を示した。最初に注意しておくべきは、地域区分が一般的な区分と食い違っていることである。詳細については図2-6注記を参照願いたい、とくに「華東地区」(山東, 江蘇, 安徽, 浙江, 福建, 上海)と「中南地区」(湖北, 湖南, 河南, 江西, 広東, 広西, 海南)には注意が必要である。図2-6から読みとれるのは、次の点である。

- ① 西南, 西北, 東北地区のシェアはあまり変化がない
- ② 華東地区のシェアは下降傾向にある
- ③ 中南地区のシェアは上昇が目立つ

図2-6 地区別郵便貨物取扱量シェア推移

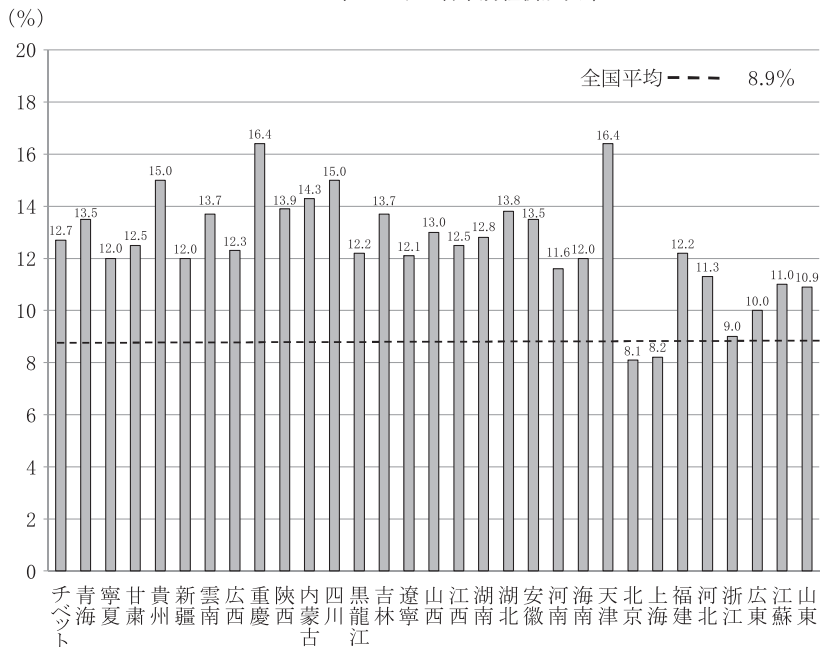


(出所) 図2-5に同じ。

(注) 華東地区 (山東, 江蘇, 安徽, 浙江, 福建, 上海)
 中南地区 (湖北, 湖南, 河南, 江西, 広東, 広西, 海南)
 華北地区 (北京, 天津, 河北, 山西, 内モンゴル)
 西北地区 (寧夏, 新疆, 青海, 陝西, 甘肅)
 西南地区 (四川, 雲南, 貴州, チベット, 重慶)
 東北地区 (遼寧, 吉林, 黒龍江)

こうした^{すうせい}趨勢の背景としては、国内における産業移転が考えられる。もともと産業が集積していた華東地区で土地・人件費などの生産コストが上昇したため、それ以外の地区への産業移転が起きており、これに伴って貨物取扱量シェアに変化が生じていると推定される。この点に関するデータとして、2011年における地区別 GDP 成長率を図2-7に示しておく。一見してわかるように、上海、北京など東部＝沿海地区の成長率が全国平均並みか下回っているのに対し、西部、中部など内陸部の成長率は平均をかなり上回っている。そして、こうした傾向は2008年の世界金融危機の頃から目立つようになっていたのである⁽²⁾。なお、中央政府も地方政府も地域間格差是正の観点からこのような沿海地域から中部内陸地域への産業移転を奨励する施策を講じており、今後とも航空貨物輸送のシェアのシフトは続くと思われる。

図2-7 2011年における省市別経済成長率



(出所) 中華人民共和国国家統計局 (各年版) より筆者作成。

4. 航空貨物品目の特徴

中国においても航空貨物の太宗をなすのは、①高付加価値商品、②輸送時間を重視する商品である。具体的品目を対外貿易分野（2011年統計）（鄔2014——原出は、戈・範・張 2014）でみると、輸出品で多いのは、①流行の消費財（衣類、雑貨など）、②データプロセッサー類、③機械部品、④半導体・同材料などであり、この4品目で重量ベースの52%を占めた。輸入品（同上）で多いのは、①機械付属品、②固定設備・機器、③原材料、工業消耗品、食品、④半導体・同材料、⑤計算機用デバイス類など5品目で同ベースの68.3%を占めている。

同年の増加率が大きい商品は、輸出では、①自動車・同部品、②化学製品（医薬品含む）で前年比増加率がそれぞれ14.9%、13.0%であった。輸入では、①流行の消費財、②自動車・同付属品、③生きている動物、④温度（気候）制御機器、で同増加率がそれぞれ37.6%、33.8%、32.2%、29.5%であった。輸出品の構成は中国が国際的分業関係に組み込まれていることを反映しているのに対し、輸入品の構成は国内の消費動向、その高度化を反映していると思われる。

5. 他の輸送モードとの競合と共存

従来は他の輸送モードと競合関係のなかった航空輸送にもライバルが出現した。まず、旅客輸送における高速鉄道（中国版新幹線——以下、高鉄）である。エポックとなったのは、北京＝広州間2298キロメートルが営業運転を開始した2012年末であった。同区間における高速鉄道の所要時間は約9.5時間から10時間（従来は24時間）で、二等座席の正規運賃は900円を下回る。航空便では約3時間、エコノミー割引でやはり900円であること、両端の空港へのアクセスやチェックイン時間、ゴールデンルートであるがゆえの遅延時間を考慮すると、高鉄を選択するケースが出ると予想されたし、実際にビジネス客の一部が航空便から高鉄に流出したとの報道もあった。

ただし、全体的には、航空輸送も健闘している。上記した北京＝広州間

や北京＝上海間などは別として、輸送距離1500キロメートル以上では、航空輸送の競争力は依然として強い。また、500キロメートルから1500キロメートルで高铁と競合する区間でも、航空路線が撤退した例はない。航空企業は便数減や割引チケット導入などで高铁とのコスト競争に対処している⁽³⁾。

その後、高铁は、小口貨物輸送でもライバルとなった。2013年10月に中原鉄道物流有限公司は宅配業の順豊快運（S.F. Express）、UPS 社（United Parcel Service）、中国邮政（China Post）と連携して鄭州を中心に北京、広州、武漢への高铁を利用した「小口速達」サービスを開始した。このサービスでは鄭州＝広州間の所要時間は7時間で、道路輸送20時間の1/3である。航空貨物は両都市を1時間で結ぶが、空港からユーザーまでの時間を考慮すると4時間を要する。価格次第ではあるが、航空運輸業にとって無視できない状況である⁽⁴⁾。

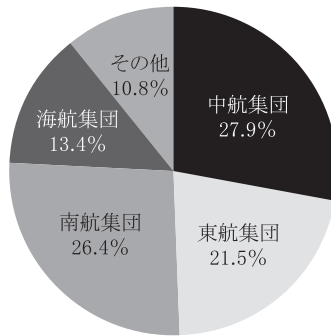
今後を考えると、航空運輸業は、こうした新しいライバルと競争するだけでなく、お互いに補い合って発展する発想が必要だと思われる。たとえば、旅客輸送において航空と高铁が連動すれば、より効率が上がるケースが考えられる。上海虹橋国際空港（以下、上海虹橋空港）はこれを先取りしたもので、空港と高铁駅が連結されており、空港に降り立った長距離客・海外客がそのまま高铁で南京、杭州、福州、アモイ、さらには北京などに移動することを可能としている。また、第4節の空港整備計画が示すように、高铁のネットワークから漏れた中小都市の航空路を開拓することによって、交通の空白地帯を解消する役割を果たすことができるであろう。

第2節 航空貨物サービスの現状と課題

1. 航空輸送キャリアの現状

2014年末の航空輸送会社（以下、キャリア）は51社で、所有制別にみると、国有・同国有多数会社38社、民営・同民営多数会社13社であった。貨物輸送専門航空会社は6社である。航空貨物輸送量ベースで各社のシェアを示

図2-8 2014年の各航空集团公司延べ運輸量シェア



(出所) 図2-5に同じ。

したのが図2-8である（中国民用航空局 2015，8-9）。三大キャリアの中国航空集团（China National Aviation Holding Company——以下，中航集团），中国東方航空集团（China Eastern Air Holding Company——以下，東航集团），中国南方航空集团（China Southern Air Holding Company——以下，南航集团）はそれぞれ20%台のシェアで突出しており，これに続く海南航空集团（HNA Group——以下，海航集团）が13.4%のシェアを有しているという状況である。

こうした寡占状態は，政府主導による航空業界再編成の結果である。本章冒頭の表2-1に示した2002年の再編成時に複数の航空企業を合併して三大キャリア集団が形成された。構成を示すと，中航集团は中国国際航空（Air China），中国航空，中国西南航空（China Southwest Airlines）など，東航集团は中国東方航空（China Eastern Airlines），中国西北航空（China Northwest Airlines），中国雲南航空（China Yunnan Airlines）など，南航集团は中国南方航空（China Southern Airlines），中原航空（Zhongyuan Airlines），新疆航空（China Xinjiang Airlines），中国北方航空（China Northern Airlines）などを合併して設立された。

再編の目的は，国際競争に耐えられる一定規模の航空会社をつくり出すことにあった。注目すべきは，規模拡大と並んで経営基盤を強化するために，各集団が貨物業務の拡大・強化を進めたことである。たとえば中航集团は，宅配を主業務とする民航快遞（China Air Express）の株式を筆頭株主

として有している。東航集団は、傘下に貨物輸送専業の中国貨運航空有限公司（China Cargo Airlines）と飛行場外の輸送を担当する上海東方遠航物流 company を擁し、輸送サービスを提供している。同社は貨物を24時間以内に35の主要都市にドア・ツー・ドア配送できるネットワークを構築している。南航集団は、その貨物運輸業務部が航空宅配業務、特殊貨物・普通貨物の物流業務を提供している（以上のデータは、各集団のウェブサイトなどによる）。

三大キャリアの所有航空機（旅客機含む）は、中航集団が151機、東航集団は362機、南航集団は476機（いずれも2014年現在）である。表2-2には各集団に属する航空貨物企業の概要をまとめたが、民間企業のなかからも急速に業容を拡大するケースが出てきている。たとえば順豊快運は、2013年現在で、貨物専用機のB757を8機、B737を6機保有し、国有企業に比肩する規模となっている。

2. 積替え業務の拡大

海上貨物輸送や河川貨物輸送などといった水運貨物と同様に、航空貨物

表2-2 三大航空貨物企業の概要（2015年6月の現況）

企業名	所属グループ 資本金	保有機	運行路線	特色
中国国際航空貨物	中航集団 32.35億元	B747-400F 3機 B757-200SF 4機 B777-200F 6機	上海ベース：フランクフルト、アムステルダム、ニューヨーク、ロサンゼルス、ダラス、東京、大阪、台北、成都、重慶	旅客機貨物ベリ－利用のネットワークは世界166都市・332路線
中国貨物航空	東航集団 9.5億元	B777F 6機 B747-400F 4機 B757 2機 A300-600F など	上海ベース：シカゴ、ロサンゼルス、サンフランシスコ、ダラス、パリ、コペンハーゲン、ルクセンブルク、東京、大阪、ソウル、シンガポール、バンコク、香港	日本線、米国線、欧州線、韓国線、東南アジア線で旅客機貨物ベリ－利用の貨物輸送
南方航空貨物運送	南航集団 資本金不明	B777-200F 9機 B747-400F 2機 B777-200F 2機	上海・広州ベース：アムステルダム、ウィーン、フランクフルト、ロサンゼルス、シカゴ、バンクーバー	同社国内線・国際線ネットワークで旅客機貨物ベリ－利用の貨物輸送。欧州120都市、北米96都市をカバーするトラック輸送ネットワーク構築

（出所） 各種報道より筆者作成。

においても積替え業務の重要性が拡大している。この分野で先鞭をつけたのはやはり外資系インテグレーターであった。たとえば、DPDHL 社（Deutsche Post DHL）は上海浦東国際空港（Shanghai Pudong International Airport——以下、上海浦東空港）に「北アジア中枢ステーション」をおいているが、各国から集中する速達小包の仕分け作業をスピードアップして、最終仕向け地への積出しを、もともとの翌日便から当日の午後・夜便に早めている。これにより、同社が扱う週8000件の速達小包の配送時間を8時間短縮することが可能となった。無論、このために浦東空港側は通関作業を24時間体制としてスピードアップに協力している。そして、この措置は上海自由貿易試験区の規制緩和実験のひとつと位置づけられている。

上海浦東空港には UPS 社もトランジットセンターをおいているが、こうした実績をみて、FedEx 社（FedEx Corporation）も2017年までに同様のセンターを建設する計画となっており、空港側は、欧米系インテグレーターの積替え機能を取り込むことで、国際的中枢ステーション空港に発展していくという青写真を描いている（「DHL 上海啓動航空快速件国際中転集拼業務」⁽⁵⁾）。同様の動きは、ほかの空港にも伝播していくことになろう（第8章第2節参照）。

3. 貨運代理企業の現状

航空貨物の貨運代理企業は大小9000社あまりとされるが、本章執筆時点でその全貌を知り得る統計やその他の資料は得られていない。したがって全体状況を分析することはできないが、出自別にここには4つのタイプが存在すると考えられる。

第1は、政府部門を含む大型物流企業の航空貨物部門（子会社含む）である。中国邮政の EMS、鉄道部所属の中鉄快運（China Railway Express）、航空キャリアである中航集団の子会社の民航快通などであるが、大型物流企業の空運部門である中外運空運発展有限公司（Sinotrans Air Transportation Development Co., Ltd.）⁽⁶⁾などもここに分類される。

第2は、独立系物流企業の航空貨物部門である。中国では第1のタイプは国有企業であり、ここに属するのは民営企業である。たとえば大田集団

(Da Tian W. Group)⁽⁷⁾の航空貨物会社や、後述する宅配業に依拠しつつ急成長してきた順豊快運、宅急送 (Zhai Ji Song Express)、申通快通 (STO Express) などの企業である。

第3は、第2のタイプのうち航空貨物に特化した企業である。中国では航空貨物に限らず、鉄道貨物にせよ水運貨物にせよ、それぞれのモードの終端からユーザーに至る部分の発展が遅れている。この部分を担う企業が発展している。具体的には空港からユーザーまで（またその逆）をトラック輸送でつなぐ企業が多い。たとえば同タイプ企業大手の徳邦物流の創業者は、南方航空公司を辞職した後に空運代理を始め、業界事情に通じていたことを基礎に急発展を遂げている。

そして第4は、外資系インテグレーターのFedEx社、UPS社、DPDHL社である。彼らの主戦場は国際エクスプレス市場であるが、各社がアジア太平洋地域のハブに指定している香港や中国の空港がいまや世界屈指の空港に成長していることが示すように、中国関連の貨物の重要性が高まり続けている。各社のハブ空港を例示すると、DPDHL社の香港国際空港（2014年の航空貨物取扱量世界1位）、上海浦東空港（同3位）、FedEx社の広州白雲国際空港（同18位）、UPS社の上海浦東空港（同3位）、深圳宝安国際空港（同25位）などとなっている。

空運代理の需要は今後とも成長が見込まれ、かつサービス需要は多様であることから、上記いずれのタイプの企業にも発展空間はある。しかし、最大の問題は、航空キャリアのほとんどが国有企業であり、特定の貨運代理企業がキャリアの荷物スペースをコントロールしており他企業が事実上参入できない状況におかれていることである。このため、ほかの企業は彼ら特定の貨運代理企業に業務委託（中国語：転包）するしかないのが現状である。加えて空運貨運代理企業は細かく分類管理されている。この点について次項でみよう。

4. 物流企業への規制と問題点

空運貨運代理企業については、次の4カテゴリーに分類されており、企

業にとっては営業が制限される体制となっている。

一類貨運代理：国際線、香港・マカオ・台湾地区線の代理業務可能。自社倉庫を所有可能。

二類貨運代理：国内線の代理業務可能。

三類・四類貨運代理：北京・上海などの中枢地区を除く国内線での代理業務可能。

一類貨運代理企業のライセンスは事実上限られた企業にのみ許されており、国内航空キャリアを使って国際航空輸送を行うためには、これら一類貨運代理企業に委託するしかない。しかもこの分野には独特な慣習（中国語：潜規則）があり、個別キャリアと直接にビジネスできる企業は限定されている。彼ら以外の企業は、キャリアと結び付いた企業に荷物を委託して輸送してもらい、到着後再び荷物を受けとる必要がある。何よりも問題なのは、輸送途中の荷物の管理やフォローができないことである。ある調査によると、こうして何重にも委託される荷物の比率は航空貨物の70%に達しているという。

また、こうした状況下では、新たな貨運代理企業が発展する余地は非常に限られたものとなる。一定の規模に達した後で自前の輸送部門をもとうとすると、中古の飛行機を購入するか、リース利用するしかないためである。物流企業への規制は業界の発展にとって大きな足かせとなっており、それは、次節でみる航空宅配（中国語：快通）輸送においても同様である。

第3節 航空宅配サービスの急発展

1. ネット直販と航空宅配の急発展

近年における宅配業の急発展には目を見張るものがある。表2-3にその発展ぶりを示すが、2011年以降の成長はさらに加速しており、2014年の取扱件数は139.7億件（対前年比52.5%増）と世界第1位となった。急成長の背景にあるのは、ネット直販企業の存在である。中国では流通業の近代化が遅れ

表2-3 宅配業の発展状況

年	売上高		取扱件数	
	総額（億円）	伸び率（％）	総件数（億件）	伸び率（％）
2007	342.6	17.4	12.0	20.6
2008	408.4	19.2	15.1	25.9
2009	479.0	17.3	18.6	22.8
2010	574.6	20.0	23.4	25.9
2011	758.0	31.9	36.7	57.0
2012	1055.3	39.2	56.9	55.0
2013	1266.1	20.0	91.6	61.0
2014	1713.4	35.3	139.70	52.5

（出所） 国家郵政局（各年版）より筆者作成。

ていることもあって、多くの消費者がネット経由の購買を 선호することが知られていたが、商品情報を適切に消費者に届け購買活動に結び付けるには、商品提供企業と消費者に信頼される注文・支払いシステムを構築し、かつ商品を効率的に配送するネットワークが必要である。こうしたサービスを提供することで急成長したのがアリババ（Alibaba Group）や京東（JD.com）などのネット直販企業であり、航空宅配企業からみると彼らは一種のフォワーダーとしてこの新しい市場を開拓したことになる。

ネット直販企業は、消費者へのアピール力が優れており、今では風物詩となった感すらある「独身者の日」（11月11日）⁽⁸⁾を仕掛けたのは彼ら（始めしたのはアリババ）である。この日に買い物をすると大幅値引きが享受できるので、消費者たちは注文受付開始を待ちかねたかのように集中的発注を行う。2015年の同日には、アリババだけで912億元（約1兆7620億円）を売り上げたとされ、商品の配達のために100万人の宅配要員、100余機の航空機が配送に従事したと報じられた。そして、冒頭で述べたように、こうした熱狂は一過性に終わらずに、着実に宅配需要を生み出しているのである⁽⁹⁾。

2. 航空キャリア企業による生鮮食品宅配

一方、航空キャリア企業が直接参入しているのが、生鮮食品の宅配サー

表2-4 航空キャリアが提供している生鮮食品宅配サービスの例

企業名	経営モデル
東方航空集団	海外生鮮食品を輸入，E コマース・プラットフォーム<東航産地直送>を通じた配送システムを構築
海南航空集団	E コマース大手の淘宝ネットと提携し，各地の果物，特産品を空港まで輸送。ユーザーは空港で受け取る。いずれ，ユーザーの手元までの宅配サービスを提供する予定
山東航空公司	SNS 上のプラットフォームを通じて，サクランボ，イチゴという山東の特産品を販売し，空港まで輸送。消費者は空港で受け取る

(出所) 筆者作成。

ビスの分野である。生活水準の向上に加え，食品安全に対する意識の高まりもあって，生鮮食品をより早く安全に入手したいとの需要が急拡大している。一方で，生鮮食品については輸送スピードへの要求が強く，輸送サービス料金を高めに設定できることから航空キャリアの側も参入に熱心であった。

表2-4に現在提供されている生鮮食品宅配サービスの例を挙げた。実際にはもっと多くのサービスが存在することは確実だが，いずれもネット技術を活用している点が注目される。ただし，大手のキャリア企業にしても貨運代理企業にしてもネットショッピングにかかわるノウハウを一から獲得することは容易ではない。とくに生鮮食品の場合，コールドチェーンの構築や顧客の手元に届く「最後の1マイル」の管理が難しい。したがって，今後の発展方向は，自前のネットを構築しながらもそれと並行して既存ネットショッピング網に加盟する方式が主流になると予想される。

3. 航空宅配業の課題

宅配業の幹線輸送におけるここ数年のモード別比率は，自動車輸送が70%から75%，航空輸送が25%から29%，鉄道輸送は1%弱である（鄔 2014）。また，第1節で述べたように，航空貨物全体が伸び悩みの傾向をみせるなかで，航空宅配便は新しい成長点として期待されてもいる。ただし，航空宅配業の今後の発展のためにはいくつかのネックを克服していく必要があ

る。

第1には、旅客機の荷物スペースが宅配の需要を満たすには不足している。とくに旅客機のスケジュール配分は午前便：21，午後便：51，夜便：28，という比率で、貨物便は一般に午前0～6時の時間帯となっている。日中に集荷して夜に発送するのが宅配の理想であるが、上記のとおり旅客夜便が少ないため、翌日午前0時以降の貨物便か旅客午前便での積出しが多くなる。第2節2.で述べたように、外資系インテグレーターは、自らが中枢空港と決めた空港の積替え機能を強化することでこうしたネック（時間の遅れ）を解消しようとしている。

第2には、貨物専用機が絶対的に不足している。国内企業による所有は2011年に91機とFedEx社⁽¹⁰⁾1社の6分の1に満たなかった。この点については、第2節1.で述べたように、民営宅配企業が自社機を増強して対応していることが注目される。

第3には、飛行場の貨物スペースの配置・設備がシステム化されていない。

第4には、前節でみたように貨運代理企業は、キャリア企業と直接交渉することができず、何段階もの委託を要するため、ユーザーの要望に応じた細かなサービス提供は不可能である。

全体的にみて、数量的な発展が早すぎるためにサービス対応が追いついていない面もあるが、航空宅配がネットショッピングと連動して発展していることを考慮すると、これらネックの早急な改善が求められているといえよう。

第4節 空港の現況と今後の発展

2013年末の中国の空港数は193である。そのほとんどの180空港はB737クラス以上の離着陸が可能である（中国民用航空局統計）。旅客数の上位5空港は北京首都、広州白雲、上海浦東、上海虹橋、成都双流の各国際空港、航空貨物取扱量の上位5空港は上海浦東、北京首都、広州白雲、深圳宝安、

成都双流の各国際空港であった。

1. 空港整備計画

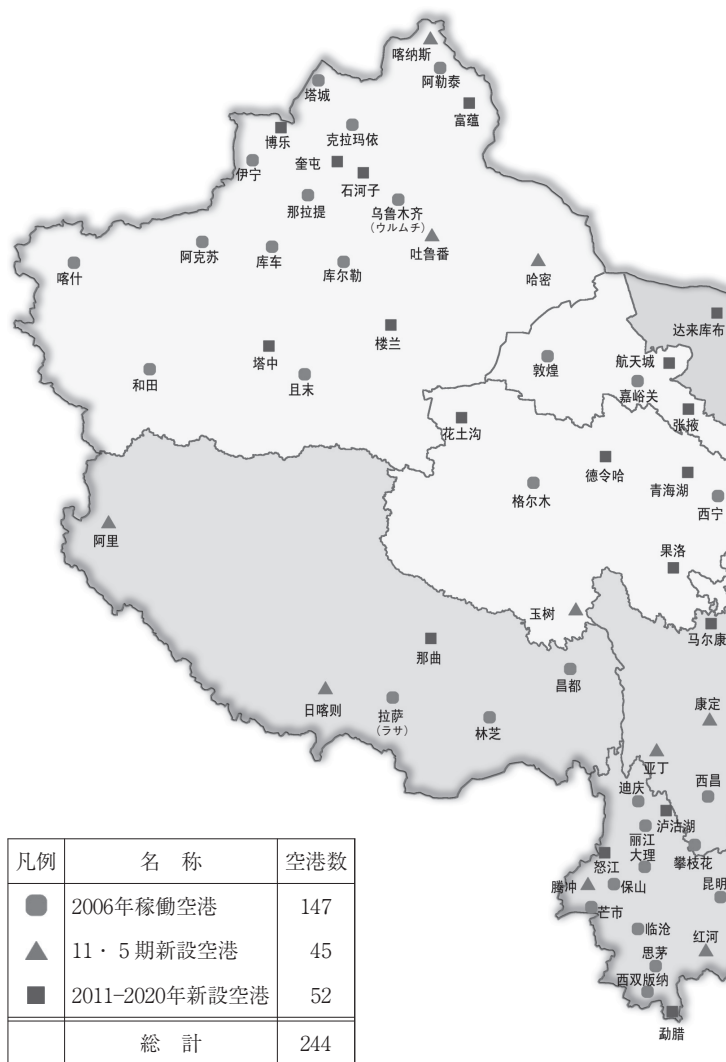
現在実施中の整備計画（全国民用機場布局規画⁽¹¹⁾）は2008年に策定され、完成目標年次は2020年である。計画の基準年2006年当時の147空港に加えて、97空港を新設する計画となっている（表2-5）。ここで用いられる地域区分は貨物取扱量統計（図2-6）と異なっている。地区別の新設計画をみると、北方空港群：24、華東空港群：12、中南空港群：14、西南空港群：21、西北空港群：26、である。

表2-5 全国民用空港配置長期計画表

	北方空港群	華東空港群	中南空港群	西南空港群	西北空港群
空港群名と地方名	北京、天津、河北、山西、内蒙古、東北3省	上海、江蘇、浙江、山東、安徽、江西、福建	広東、広西、海南、河南、湖北、湖南	重慶、四川、雲南、貴州、チベット	陝西、甘肅、青海、寧夏、新疆
既存空港(147)	北京首都、南苑、天津、石家莊、秦皇島、太原、運城、大同、長治、フフホト、包頭、ハイル、滿洲里、シリンホト、赤峰、通遼、ウランホト、烏海、瀋陽、大連、丹東、錦州、朝陽、長春、延吉、ハルビン、牡丹江、チチハル、チャムス、黒河	上海浦東、上海虹橋、南京、無錫、常州、徐州、連雲港、南通、塩城、杭州、寧波、温州、舟山、黄岩、義烏、衢州、済南、青島、煙台、威海、臨沂、濰坊、東營、合肥、黄山、安慶、阜陽、南昌、贛州、井岡山、九江、景德鎮、福州、アモイ、晋江、武夷山、連城	広州、深圳、珠海、梅州、汕頭、湛江、南寧、桂林、北海、柳州、梧州、海口、三亞、鄭州、洛陽、南陽、武漢、宜昌、恩施、襄樊、長沙、張家界、常德、永州、懷化	重慶、万州、成都、九寨溝、攀枝花、西昌、宜賓、綿陽、南尤、瀘州、広元、達州、昆明、シーサンパンナ、麗江、大理、芒市、迪慶、保山、臨ソウ、思茅、昭通、文山、貴陽、銅仁、興義、安順、黎平、ラサ、昌都、林芝	西安、延安、榆林、漢中、安康、蘭州、敦煌、嘉峪関、慶陽、西寧、ゴルムド、銀川、ウルムチ、カシエ、伊寧、コルラ、アルタイ、ホータン、アクス、クチャ、塔城、且末、ナラティ、クラマイ
	既存30	既存37	既存25	既存31	既存24
新設空港(97)	北京第2、良郷、邯鄲、衡水、張家口、呂梁、五台山、オルドス、アルシャン、二連浩特、巴彥淖尔、達来庫布、霍林河、加格達齊、長海、長白山、通化、白城、漠河、大慶、鶏西、伊春、撫遠	淮安、蘇中、麗水、齊寧、九華山、蚌埠、蕪湖、宜春、贛東、三明、寧徳、平潭	韶関、百色、河池、玉林、東方、五指山、琼海、信陽、商丘、神農架、衡陽、岳陽、武岡、邵東	黔江、巫山、梁山、康定、亜丁、馬而康、騰冲、紅河、怒江、会澤、勐腊、瀘沽湖、荔波、華節、六盤水、遵義、黄平、黔北、阿里、シガツエ、那曲	壺口、宝鶏、商洛、天水、夏河、金昌、臨南、張掖、武威、航天城、玉樹、花土溝、徳令哈、果洛、青海湖、固原、中衛、カナス、トルファン、ハミ、博楽、奎屯、樓蘭、富蘊、塔中、石河子
	新設24	新設12	新設14	新設21	新設26

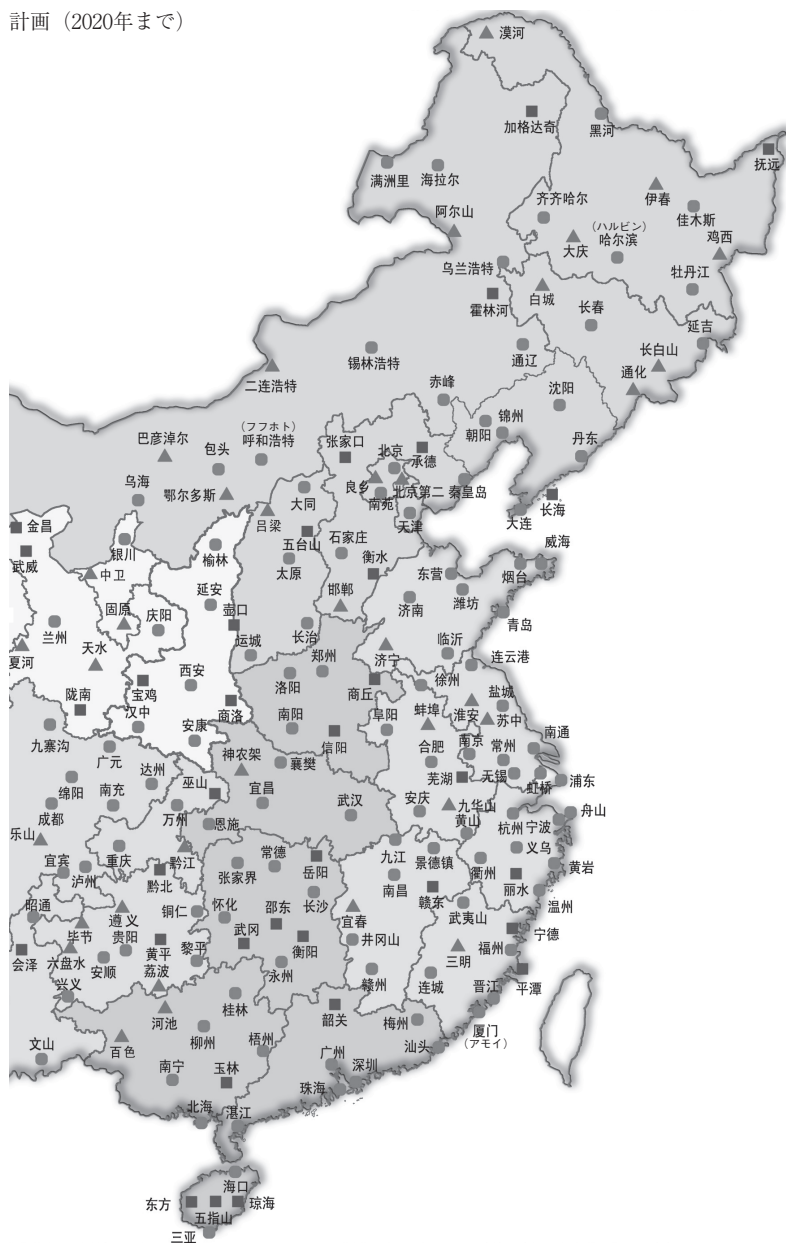
（出所）「全国民用機場布局規画」より筆者作成。

図2-9 民用手港整備



(出所) 「全国民用手港整備計画」(中国民航局)。

計画（2020年まで）



整備計画が現状の問題として挙げているのは、①総体としてみて、空港が量質ともに不足していること、②各空港の分業関係が明確でないこと、③都市計画との関連が不明確であること、④既存空港の能力に余裕が残っていないこと、である。これらをふまえて空港整備の目標としては、各地域の経済発展や国際経済、各地域と関係の深い地域経済との連携強化に資することが掲げられている。空港群別に最重点空港（中枢と位置づけられている空港）を挙げると、①北方空港群では、第2空港建設を含めての北京首都、②華東空港群では、上海浦東、③中南空港群では、広州白雲、④西南空港群では昆明、⑤西北空港群では、ウルムチ、といった空港である。

2020年にこの整備が完成すると、全国の県レベル行政区⁽¹²⁾の80%が100キロ圏（車で1時間半圏）に空港を有することとなり、カバーされる地域の人口は総人口の82%、地域総生産は全GDPの96%を占めることになる。図2-9に整備計画地図を示す。

2. 空港体制改革の実際

航空企業と空港の経営が分離されたのは、1987年のことであったが、主管部門は民用航空局のままであった。改革の次の段階は2002年から2004年で、航空企業を三大キャリア集団と中国民航情報集团公司（China Travel Sky Holding Company）、中国航空油料集团公司（China Aviation Oil Holding Company）、中国航空器材輸出入集团公司（China Aviation Supplies Imp. & Exp. Group Corporation）の6大集团公司に再編するとともに、空港の管理権限が中央政府から所在地地方政府（省市など）に委譲された。このプロセスにおいて、大規模空港を抱える地方では、さらに空港管理の行政部門を企業化する実験が行われた。

筆者が現地調査で訪問した上海機場集团有限公司（Shanghai Airport Authority）は、こうして成立した企業の代表例である⁽¹³⁾。上海の場合、空港の管轄権を委譲されたのは1994年と早かった。管理運営の経験を積んだ後、市の空港経営部門が集团公司に改編された。上海浦東、上海虹橋というタイプの異なるふたつの国際空港を管轄し、職員2万人を抱える巨大企業で

ある。上海浦東空港は旅客輸送ではもちろんであるが、航空貨物輸送の重要な中枢でもあり、2015年の国際線と国内線合計の旅客数は世界13位、国際航空貨物および国内航空貨物を合計した航空貨物取扱量は世界3位であった（いずれも速報値）。よく知られているように、上海浦東空港はアジアで唯一貨物専用の滑走路を有するが、2015年から第3期整備計画が開始され、4本目の滑走路の建設と1号ターミナルの大拡張が実施されることになっている。前項で触れたとおり、国際貨物中枢空港になることをめざしており、2020年には上海虹橋空港と合わせて年間旅客数のべ1億1000万人、郵便・貨物取扱量400万トンになる見込みである。建設資金は国家予算に加え、株式（A株）を発行して調達する体制である。

ただし、これほど大型の集团公司でも縦割り行政には悩まされている。上記したような施設建設は上海市交通委員会、日常の運営は民用航空局（国レベル）、長期的発展計画は発展改革委員会（同）、資産管理は国有資産監督管理委員会（同）が管轄する体制である。空港機能を拡張しようとする、これらすべての官庁から承認をもらうことが必要となる。良くも悪くも典型的な国有企業であり、航空行政の問題点が集中的に現れているケースといえよう。

第5節 航空貨物行政の現状と課題

民間航空についてそのあり方を法的に規定しているのは「中華人民共和国民間航空法」である。1995年に定められた後、2009年と2015年に改訂されている⁽¹⁴⁾が、近年における航空行政の基本的方向性を理解するうえでは、2012年の「國務院の民間航空業発展促進に関する若干の意見」（中国語名：「國務院關於促進民航業發展的若干意見」⁽¹⁵⁾）、2013年の「國務院弁公庁の民間航空業発展重点工作分業方案の印刷発行に関する通知」（中国語名：「國務院弁公庁關於印發促進民航業發展重点工作分工方案的通知」⁽¹⁶⁾）が重要である。前者では、2020年に年間のべ航空貨物輸送量1700億トンキロメートル、年平均増加率12.2%、国民1人当たり搭乗回数0.5回といった数量目標に続けて、

行政目標として10項目が以下のように挙げられている。

- ① 空港の長期計画と建設を強化する
- ② 国内航空路線のネットワークを合理的に配置する
- ③ 汎用航空を大いに発展させる
- ④ 国際航空市場での競争力強化に努める
- ⑤ 輸送サービスの質を持続的に向上させる
- ⑥ 航空安全水準向上に力を入れる
- ⑦ 近代的航空管制システムの建設を加速する
- ⑧ 環境親和的で CO₂低排出の航空輸送を適切につくりあげる
- ⑨ 国産民用航空機製造を積極的に支援する
- ⑩ 大いに航空周辺産業の発展を図る

以上が2020年までの中期的目標だとすると、後者では、これらの目標を実現するための分業＝実施体制が明文化されている。一例を挙げると、④の「国際航空市場での競争力強化」に責任を負う官庁としては、民用航空局（具体的政策項目は、国際的航空運輸開放政策の研究、とりまとめや航空路線の設定）、国有資産監督管理委員会（同、企業の育成、競争力強化）に加えて、公安部、税関総署、財政部、国家質量監督検験検疫総局など個別業務で関連する諸官庁が指定されている。こうした政策文書の内容からうかがえるのは、航空行政のスキームが次第に規範化されつつあることである。

1. 主要目標ポイントと目標指標

数値化された発展計画の詳細については、「中国民用航空発展第12次5カ年長期計画」（2011～2015年。以下、長期計画。民航総局ウェブサイトに掲載）をみる必要がある。長期計画全体としては旅客輸送に関する記述が多いが、全10章のうち飛行の安全水準向上（第4章）、飛行管理システムや空運サービス向上（第5、6章）の部分は航空貨物輸送にも関連している。第7章が旅客輸送と貨物輸送の発展、第8章が公共航空輸送以外の事業（中国語：通

用航空、以下では便宜的に「汎用航空（事業）」の発展、にあてられている。

第3章「指導原則と発展目標」に示されている主要目標ポイントは、①安全水準の着実な向上、②機器・設備能力の全体的向上、③運輸能力の顕著な増強、④汎用航空事業規模の迅速な拡大、⑤省エネ・排出削減の全面的推進、である。これらを軸として定められた個別の目標指標は表2-6のとおりである。量的目標の年平均増加率が第11次5カ年長期計画期（2006～2010年）の実績に比して抑制気味となっているのは、近年における空運の伸び悩みを反映していると思われる。以下では長期計画のうち、航空行政にかかわるふたつの重要なポイントを分析し、ついで、長期計画ではとりあげられなかったが、近年強調されるようになった航空周辺産業育成策の考え方を紹介する⁽¹⁷⁾。

表2-6 第12次5カ年長期計画における民用航空発展目標

	指 標	2010年	2015年	年平均 増加率 (%)
業務規模	空運のべ輸送量（億トンキロ）	538	990	13
	旅客運輸量（億人）	2.68	4.5	11
	郵便貨物輸送量（億トン）	563	900	10
	汎用航空業務作業量（万時間）	14	30	16
	のべ旅客運輸量の全交通に占めるシェア（%）	14.5	16	—
質量向上	運輸飛行時間100万時間当たり重大事故率	[0.05]	< [0.20]	—
	定時運航率（%）	81.5	>80	—
	積載率（%）	71.6	>70	—
	航空機利用率（時間／日）	9.4	≥9.6	—
	トンキロ当たり燃料消費（Kg）	[0.306]	< [0.294]	—
対応能力	のべ離着陸回数（万）	605	1,040	11
	全国民用空港数	175	≥230	—
	輸送航空機数	1,597	2,750	11
	汎用航空機数	1,010	>2,000	—
	航空燃料供給（万トン）	1,600	2,850	12
	パイロット数（万人）	2.4	4	11
	関連学校在校生数（万人）	5	6.3	5

（出所）「中国民用航空発展第12個5年規画」より筆者作成。

（注）表中〔 〕内の数値は5年間累計。

2. 貨物輸送強化策

郵便・貨物輸送の発展策として、第1に、企業のM&Aやリストラによって国際競争力を有する貨物輸送企業をつくりだすと記されている。これは政策当局が一貫して抱いている問題意識である。2015年6月にも三大キャリア（第2節1.参照）統合の動きが報じられた。実現すれば、アジア最大の航空貨物会社の誕生となるが（「民航総局：中国三大貨運航空公司將合併成亞洲最大」⁽¹⁸⁾）、その後事態は進展していない。そもそも三大航空貨物会社の経営効率は悪く、単純に合併しても利益が上がる体質になるとは限らないとする見方もある（「三大貨運航空整合：没那么簡單」⁽¹⁹⁾）。

第2には、単なる貨物輸送から空運物流へのサービス進化が求められている。具体的には、鉄道・道路輸送や水運などほかの輸送モードとの連携を強化し、航空会社自身も電子ネットワークを構築してほかの物流企業と連結すること、航空宅配事業の発展を支持すること、などが強調されている。

第3には、航空貨物の国際的中枢空港建設が明示されている。具体的には①環渤海地区：北京・天津を主として大連、青島、済南、石家荘で補う、②長江デルタ地区：上海を主として杭州、南京で補う、③珠江デルタ地区：広州を主とし、深圳で補う、の3つである。

第4には、上記以外にも、瀋陽、アモイ（厦門）、鄭州、武漢、成都、重慶、昆明、西安、ウルムチなどの各空港に航空貨物中枢を建設するとしている。これら空港群は、内陸地域の中枢空港として国際航空路線と内陸航空路線をつなぐ機能を果たすことになる予想される。

最後に、航空機保有数については、計画最終年（2015年）に2750機とされており、これにより上記表2-6に示された輸送能力を達成することになっている。

3. 発展方式の転換

航空運輸業においても発展モデル転換が求められている。長期計画で強調されているのは、第1に、上述してきたような改革・開放を深化してい

くことである。整理すれば、①行政から分離された各航空企業の地位を確立し、地方政府による飛行場管理を改善していくこと、②政府の機能の転換を図り、行政と企業の分離、行政と事業の分離、行政と資金の分離に加え、行政審査制度の改革（簡素化、政府による関与の減少）を進めること、③対外開放をさらに進め、海外技術・ノウハウを導入し、国際標準を受け入れるとともに国際的な民間航空取決めに参加し、航空企業の国際的地位を上昇させること、などがその内容である。

第2には、科学技術進歩に依拠した発展を図るために研究・開発体制を改善することである。長期計画では、民間航空分野の研究機関を例示しつつその強化を促している。

第3には、人材養成を強化することである。この分野では、「民航業人材隊伍建設中長期計画（2010～2020年）」が立案済みであり、同計画を着実に実施していくとしている。

第4には、環境親和的な発展を追求することである。グリーン民間航空（中国語：綠色民航）を掲げて、省エネと排出削減に取り組むことが求められている。

4. 航空周辺産業の育成

近年、従来の航空行政においてはとりあげられなかった周辺産業の育成が強調されるようになってきている。これは第1に、航空運輸需要をもたらす産業チェーンを育成しようとする発想に基づく。実際の需要の予測を誤って無駄な空港が建設されてしまったり、逆に空港の手狭さが航空輸送そのものの発展を阻んだりした反省から来たものである。第2には、空港を擁する地方政府が空港を軸とした産業集積形成計画を立案する例が増えている。こちらは、港湾や鉄道など交通インフラに依拠した産業発展計画と同様の発想に基づくものである。

航空周辺産業としては、①航空運輸業そのもの、②航空物流業、③ハイテク製造業、④国際ビジネス展示業、⑤観光・レジャー産業などであるが、これら産業を都市発展計画に組み込んだ実例としては、まず、天津市が挙

げられる。「天津市都市総合長期計画（2005～2020年）」では、「飛行場に依拠し、空港に適合した総合的産業を発展させ、特色ある航空都市を建設、航空経済の発展を推進する」とされており、これまでにエアバス320の組立て工場を手始めに関連する下流企業100社近くを誘致し、飛行機部品から航空機組み立て、修理、人員育成、飛行場設備製造などからなる産業チェーンを形成している。同市の2012年の航空産業の生産額は500億元（約1兆円）に達し、国際的に認知された成功例となっている（中国航空運輸協会編 2014, 4）。同市は航空機リース業でも中国随一の地位を築いている。北京市は、北京空港のある順義（現在は区）に空港隣接経済区（中国語：臨空経済区）を設立して、世界500強企業に属する30社あまりの企業、80社あまりの名のおった多国籍企業を誘致して産業集積地を形成している。また、鄭州市は、鄭州空港周辺に携帯電話（米国アップル社——Apple Inc.）や自動車部品、食品、服装、などの製造業、園芸花卉農業などの産業を集めた成功例となっている。鄭州空港は、この集積効果もあって全国の郵便・貨物取扱量の47.1%（2012年）を占めている。

こうした空港経済区は、全国に広がりつつある。上記3空港以外の例を各空港が優位性をもつ産業別に分類すると、①航空機製造業を主導産業とする上海、瀋陽、ハルビン、西安、南昌、②IT製造業を主導産業とする重慶、③観光・レジャー産業を主導産業とする漠河（黒龍江省）、④近代的農業（花卉栽培）を主導産業とする昆明、迪慶（雲南省）、などを挙げることができる（中国航空運輸協会編 2014, 5）。いずれも、航空周辺産業に依拠した地域経済発展策の有効性を示すものとなっている。

5. 航空自由化への対応

本節冒頭に記した「意見」や「通知」では触れられていないが、航空貨物の今後の発展にとって重要な問題として航空自由化への対応がある。中国は米国との部分的航空自由化協定調印（2004年）頃から自由化措置を拡大してきており、日本とのあいだでも2012年には「航空自由化（オープンスカイ）協定」を締結するなど先進諸国とのあいだで自由化を推進してきた。

その一方で、ASEAN など途上国とのあいだでも自由化協定を締結している。後者についてみると、2010年の「ASEAN・中国航空協定」(Air Transport Agreement between the Government of the Member States of the Association of Southeast Asian Nations and the Government of the People's Republic of China: AC-ATA) 調印以降、すでに第3の自由(航空機の登録国で積み込んだ貨客を積み降ろす権利)、第4の自由(航空機の登録国に向かう貨客を積み込む権利)が発効し、第5の自由(協定外の第三国に向かう貨客を積み込み、または第三国の領域からの貨客を積み降ろす権利)についても加盟国の署名が完了したと伝えられている(第7章参照)。中国とASEANのあいだには、密度の高いサプライチェーンが形成されているだけに、ヒト、モノの流れをスムーズにする航空自由化の意義には大きいものがある。

また、航空自由化で世界に開かれた航空路線は、第4節で述べた空港整備を通じて内陸部までをつないでいくことになる。これにより内陸部にも経済発展の恩恵が及ぶことが期待されるが、さらに、こうした内陸部における物流の改善は、「一带一路」構想⁽²⁰⁾にもプラスの効果がある。航空自由化(「我国将与中亞及高加索国家推動航空自由化」⁽²¹⁾)、空港インフラ整備、そして「一带一路」構想の3者は相まって内陸部と中央アジア・コーカサス諸国との経済交流を促進していくことになろう。

おわりに

いかなる国においても、航空運輸業への中央・地方政府の関与は広範である。インフラ(空港)にせよ運輸設備(航空機)にせよ、投資額は大きく、運営は複雑で民間企業の手には負えない場合が多いためであるが、中国の航空運輸業は、何もない段階から社会主義体制下で発展したため、政府の関与の度合いも他国より格段に強かった。

それでも1980年代以降は、経済全体の動向にあわせて市場化が進められてきたが、大型企業は表面的には株式会社化されているものの、国の所有分が過半を占める国有企業であり、改革はまだ始まったばかりの段階であ

る。加えて、本章で述べてきたように、民間企業や外国企業の市場への参入には制約が多い。

しかし、他方で世界に目を転じると、航空運輸業の発展は加速し多様化しており、サービスそのものが複雑化し続けている。国内市場を自由化し、対外開放せよとの圧力は強まる一方であり、国有オンリーの体制ではこうした時代の流れに適応することが難しいのも事実である。この趨勢は不可逆的であり、これに対応するためには、もう一段の改革・開放を進める選択肢しかないといえる。

当面の課題は、民営化プロセスをどう進めるかに絞られる。本節で紹介してきたように行政当局はこの課題を認識しているが、航空運輸業界の既得権益は大きいうえに複雑に入り組んでおり、改革への抵抗も根強い。

他方で、アジア航空市場に占める中国のプレゼンスは拡大し続けている。また、本章で扱えるだけの情報がまだ出てきていないが、中国の新しい対外政策の柱のひとつとして打ち出された「一带一路」構想が航空貨物行政に与える影響には大きなものがあると予想される。国内における民営化推進と国外における「一带一路」構想の推進が中国の航空運輸業（界）にどのようなインパクトを与えることになるのか。その動向からは今後とも目が離せないといえよう。

〔注〕

- (1) SARSは流行当初その正体が不明で、致死率も高かったことから、中国の地方政府は他地方とのヒト・モノの通行に制限を加えた。
- (2) たとえば、大西（2010）参照。近年は東北地区の低迷など別の動向も生じているが、この期間に内陸部の成長率が沿海部を上回ったのは、リーマンショックで沿海部が輸出急減に直面したのに対し内陸部が受けた影響は小さかったこと、沿海部のコスト高騰で内陸部に向けた産業移転が起こりつつあったこと、などによると考えられる。
- (3) 中国航空運輸協会編（2014，23-25）。
- (4) 同上（2014，30）。
- (5) <http://www.yicai.com/news/2013/11/3129348.html>
- (6) 国有大型物流企業である中外運股份有限公司（Sinotrans Limited）の子会社。
- (7) 1992年創立の民営総合物流企業。一類一級の国際貨運代理企業。
- (8) 中国語では「光棍節」。「光棍」とは樹皮をむいてつくられた棍棒を意味し、後世

に子孫を残せないことから「独身者」を意味する。棍棒の連想から数字の「一」が集まる11月11日とされる。

- (9) 大西 (2014) は、こうした物流業の変貌を都市化の進展がもたらす現象として分析している。
- (10) 貨物・ドキュメント輸送サービスを提供する世界最大手の空運企業。
- (11) http://caac.gov.cn/11/12/200808/t20080819_18371.html
- (12) 県は、中国における最末端の行政レベルであり、全国に2852ある (2012末現在)。
- (13) この部分の記述は筆者が上海機場集团有限公司で行ったインタビュー (2014年10月30日) に基づく。
- (14) <http://law.lawtime.cn/d705846710940.html>
- (15) http://www.gov.cn/zwgk/2012-07/12/content_2181497.htm
- (16) http://www.gov.cn/zwgk/2013-01/25/content_2319333.htm
- (17) 前出の「国務院の民間航空業発展促進に関する若干の意見」では第10番目の任務として列記されている。
- (18) http://www.js.xinhuanet.com/2015-06/25/c_1115720153html
- (19) http://www.cb.com.cn/companies/2015_0626/1139967-1,2,3.html
- (20) 中国が形成をめざしている経済圏構想のこと。中国西部－中央アジア－欧州を結ぶ「シルクロード経済帯」(一帯) と、中国沿岸部－東南アジア－インド－アフリカ－中東－欧州と連なる「21世紀海上シルクロード」(一路) から構成される。
- (21) http://news.xinhuanet.com/2015-07/18/c_1115966764.htm

〔参考文献〕

<日本語文献>

- 大西康雄 2010. 「ポスト万博の上海経済」『東亜』(520) 10月 12-18.
- 2014. 「都市化のなかの物流業」『アジア研ワールド・トレンド』20(9) 10月 16-19.

<中国語文献>

- 戈銳・範幸麗・張璋 2014. 「我国航空貨運市場發展趨勢探析」『綜合運輸』第4期 北京 中華人民共和國國家發展改革委員會綜合運輸研究所.
- 鄔躍 2014. 「航空物流分析報告」(未定稿).
- 張玉主編 2013. 『民航運輸市場營銷与管理』北京 人民交通出版社.
- 中国航空運輸協會編 2014. 『中国航空運輸業發展藍皮書 2014』北京 中国民航出版社.
- 中国交通年鑑社編 各年版. 『中国交通年鑑』北京 中国交通年鑑社.
- 中国民用航空局ウェブサイト (<http://www.caac.gov.cn/>).
- 中国民用航空局 2015. 『2014年民航行業發展統計公報』(http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/201511/t20151102_8874.html).
- 中国民用航空局發展計划司編 各年版. 『中国民航統計年鑑』北京 中国民航出版社.

中華人民共和國國家統計局 各年版.『中國統計年鑑』北京 中國統計出版社.

中華人民共和國國家郵政局 各年版.『郵政行業運行狀況』(http://www.moc.gov.cn/tongjishuju/youzheng/201603/t20160314_1999726.html).

(コラム②)「一帯一路」構想と航空輸送の新しい可能性

「一帯一路」構想の重要な柱が新しい物流ルート開拓にあるのは間違いない。とりわけ海から遠い中国の内陸地域にとって、同構想が推進する中央アジア経由欧州ルートの意義は大きい。長距離の陸上輸送が主体となるだけに、まず重要な輸送モードは鉄道だが、それと接続する水上輸送や航空輸送にも注目が集まっている。

前者は、長江による水上輸送を武漢や重慶で鉄道輸送につなぐルートが代表例である。筆者は2016年7月に重慶市と欧州を結ぶ鉄道輸送の草分けである渝新欧（重慶）物流有限公司を訪問し、その一端を知ることができた。渝は重慶、新は新疆を意味し、後者を經由して欧州に鉄道貨物を輸送している。貨物需要の多くは現地の産業集積（IT産業、自動車産業）に由来しているが、重慶は長江水系のターミナルのひとつである。そこで、従来なら沿海部から海上輸送されていた貨物を誘引して鉄道で欧州に運ぶことに力を入れている。課題は運輸コストだが、標準コンテナ1個当たり5000ドル程度（重慶→欧州）へと低減、輸送日数は14日である。所要日数を考慮すると海運の同3000～4000ドル、40日と比肩し得るレベルであり、海運からのモーダルチェンジの可能性が開けている。

後者の航空輸送については、中国発に加えて日本発の貨物も対象となる。日本から欧州間の航空輸送は1～2日で済むが輸送費は高い。これを上海・寧波経由で成都まで4～5日（航空輸送）、成都から欧州間を鉄道輸送すると11日かかるが同区間の運賃は航空輸送の4分の1から5分の1になる。貨物の種類によっては十分選択肢となり得るのではないかとこの計算が成り立つ（筆者の成都市口岸・物流弁公室でのヒヤリングによる）。日本発欧州向けルートではアメリカ西海岸経由の海運+航空（シー・アンド・エア）が普及しているが、中国経由の航空+鉄道（エア・アンド・レール）という新たな可能性は今後注目されよう。

（大西 康雄）