

## 1. はじめに

我が国の空港政策は大きな転換時期に差し掛かっている。交通政策審議会航空分科会答申においては、「配置的側面からの整備は全国的に見れば概成」とあり、これまでの建設中心の空港政策は、管理中心の政策へと移行しつつある。勿論、一部の大規模空港の建設は依然として重要な空港政策のひとつであるが、大規模空港の管理形態を踏まえれば、空港管理あるいは空港経営という視点は、今後益々必要性を高めていくことは明らかであろう。

我々は国土技術政策総合研究所資料、No.112で米国の空港整備に対する資金調達面を中心とした空港整備事業制度と空港整備に対する最近の議論について紹介し、我が国の空港整備制度の再考という研究テーマに関する報告を行ったところである。第一に米国を扱ったのは、航空先進国での利点を吸収しようという意図による。

一方、世界で最も成長の著しい航空市場はアジア航空市場であり、アジア各国の航空政策、空港整備方策は今後の航空市場を大きく左右するといっても過言ではない。そこで、今後我が国にとって大きく影響を受けることになるであろう仁川国際空港の経営状況を中心に、韓国の航空・空港政策について、国土技術政策総合研究所資料、No.128で取りまとめたところである。

本研究では、これらの研究の一環として、中国の空港整備・管理制度について取りまとめる。

中国の著しい経済成長の行方が、今後のアジア経済ひいては世界経済を予想する際の最も重要な要素のひとつであるという見方は、もはや常識となっている。低所得の途上国経済であった中国経済が、1978年末の改革・開放以降高い経済成長を続け、現時点でもなお成長を継続させている。我が国やそれに続いた韓国、台湾等の過去の成長、あるいは北京五輪が2008年に控えていることを踏まえれば、今後も高い成長率を維持し続けると考えられる。

航空需要についても、経済成長と歩調を合わせて増大することは容易に想像できることであり、産業基盤インフラとしての空港の特性を踏まえれば、一層確信的になる。すなわち、今後のアジア航空市場の将来像を予想するとき、中国の動向の把握は必要不可欠である。アジア内で空港間競争が激化する、あるいは欧米の航空自由化に対抗するため、一丸となってアジア内航空ネットワークを守る等、様々なシナリオが考えられるが、いずれにしろ中国の空港・航空政策について把握しておく必要がある。

本稿では、2章で中国の航空輸送動向について述べ、3章で中国の空港整備、及びそれに係る法制度について、そして4章で中国の空港規模や運営管理主体、5章で資金調達方法等の財務関係について整理し、最後に6章でまとめを行う。

## 2. 中国の航空輸送動向

### 2.1 空港

中国には、2002年の時点で143空港（小型機専用空港及び休止・利用保留空港を除く）が存在している。覃ら（2004）は、中国国内の空港は、省都や自治区の首都、沿岸都市および主要観光都市全てに整備されており、さらに辺境地や少数民族の居住地などにも小規模ながらも民間空港が開設されている。

中国は我が国の25倍以上の国土を有しており、航空輸送は非常に重要な交通として位置づけられている。1978年以降、48の空港を新設、そして拡張といった大規模な事業が行われてきた。表-1に中国の主要空港と、参考値として、日本の成田空港と関西空港の輸送実績を、図-1に中国の空港分布図を示す。なお、表-1は国内線と国際線、及び出発と到着の合計の数値である。また、図-1中の空港分類については第4章で説明する。

表-1 主要空港の輸送実績（2002）

空港	旅客数(人)		貨物(トン)		機数	
	順位	2002年	順位	2002年	順位	2002年
総計		171,373,468		4,018,340.7		2,117,009
北京	1	27,159,665	2	629,045.2	1	242,338
広州	2	16,014,411	3	496,879.7	2	147,740
上海虹橋	3	13,667,094	4	439,904.7	4	117,875
上海浦東	4	11,047,695	1	634,965.7	5	107,335
深セン	5	9,352,662	5	288,644.3	6	106,718
成都	6	7,548,680	6	162,390.7	8	77,844
昆明	7	7,087,156	7	122,488.2	7	79,937
海口	8	5,600,511	14	53,829.1	10	62,498
西安	9	4,433,604	12	65,292.4	9	68,164
厦門	10	4,258,635	8	109,984.1	11	52,889
杭州	11	3,879,259	9	86,734.2	14	44,912
重慶	12	3,865,788	11	71,464.9	12	49,012
大連	13	3,333,451	10	72,583.1	18	37,534
青島	14	3,219,860	18	46,298.9	15	43,025
武漢	15	3,200,864	16	51,881.5	13	48,831
南京	16	3,170,346	15	52,197.7	17	37,776
桂林	17	2,671,961	22	34,631.2	19	33,417
瀋陽	18	2,652,340	13	56,498.7	20	32,550
長沙	19	2,598,508	26	25,437.9	16	42,920
福州	20	2,445,025	17	48,242.2	21	32,177
ハルビン	21	1,958,253	24	28,083.4	27	21,723
温州	22	1,913,201	23	28,386.9	23	25,747
ウルムチ	23	1,784,351	19	42,960.9	28	20,463
【参考値】						
成田		28,884,000		1,950,083		
関空		17,381,000		776,290		

出典：从统计看民航（2003）  
数字でみる航空 2004

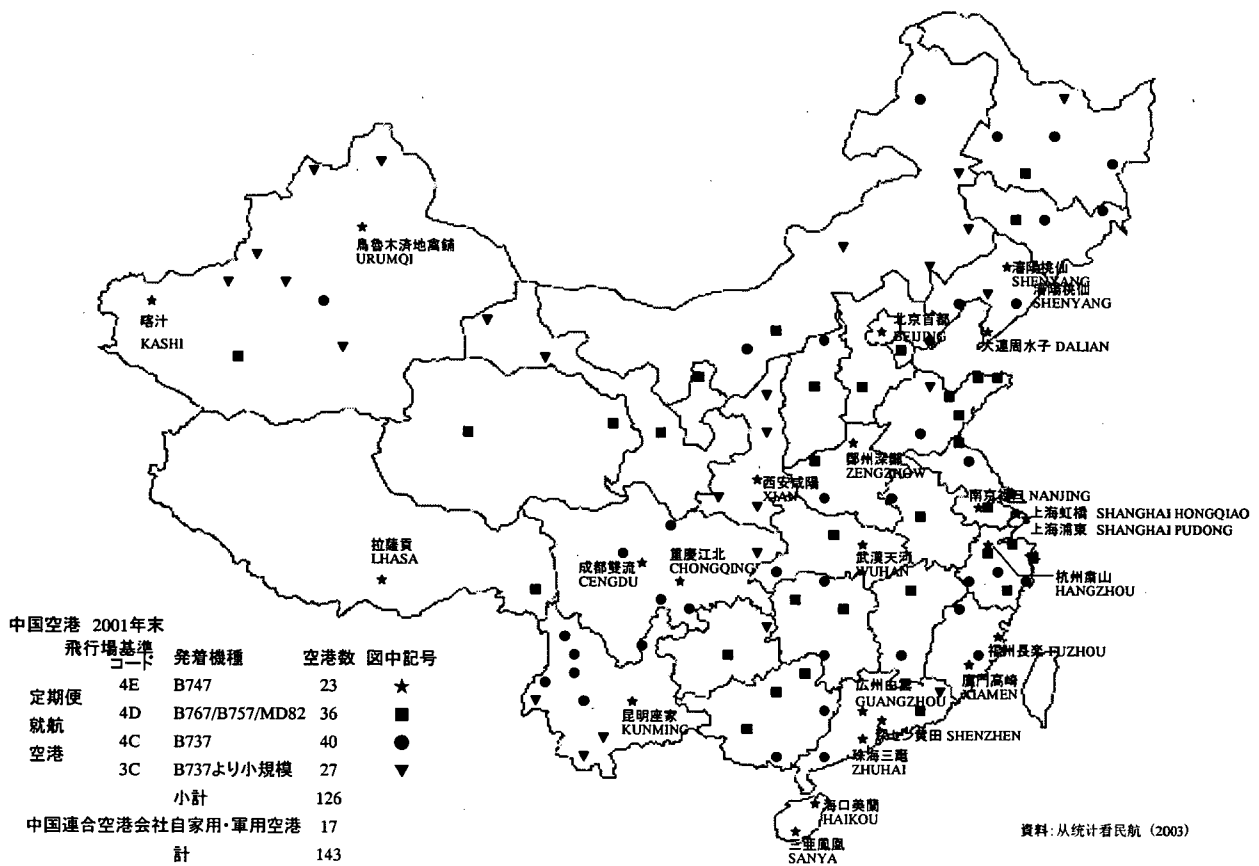


図-1 中国の空港分布図 (2001 年末)

表-1より、北京首都国際空港の年間旅客数は2002年時点でおよそ2,700万人と、日本の成田と同程度の旅客数であり、広州白雲国際空港、上海虹橋国際空港については1,500万人前後と関空と同程度の旅客数であることがわかる。しかし、北京首都国際空港は2008年の北京オリンピックに向けて3本目の滑走路と新ターミナルの建設や搭乗口の増設が進められており、第2首都国際空港の建設の案も出ている。さらに上海浦東国際空港(図-2)においては、現在は4,000mの滑走路が1本とターミナルが1棟であるが、これは最終構想の4分の1の状態であり、最終的には4棟のターミナルと4本の滑走路が計画されている。このように、中国の主要空港はいずれも大規模な整備計画を持っている。

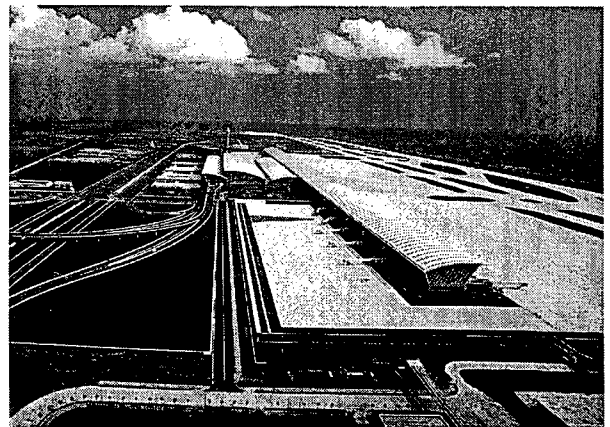


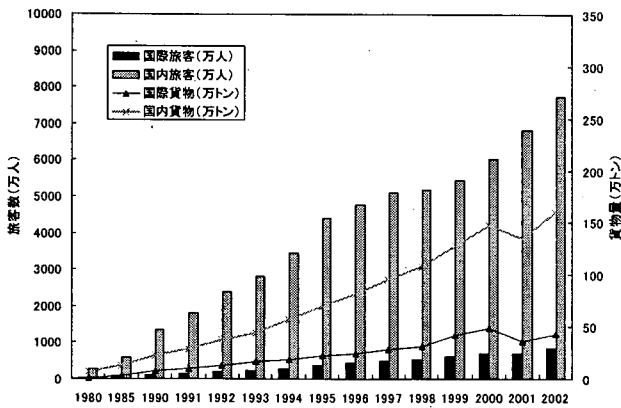
図-2 上海浦東国際空港の現状

中国は今後20年の間に、アメリカに次ぐ世界第2位の航空市場を目指すという計画を立てており、より合理的な空港整備が進められていくものと考えられる。

## 2.2 旅客・貨物

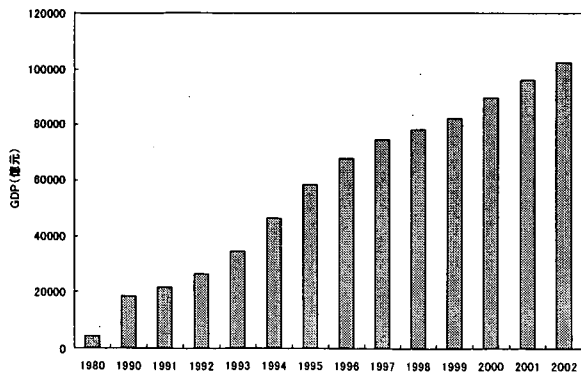
中国における1980-2002年の航空旅客輸送と貨物輸送の推移を図-3に示す。

図-3では国内・国際それぞれについて、棒グラフに旅客数を、折れ線グラフに貨物量の推移を示してある。1990年代に入り国内旅客及び貨物が急激に伸び、国内旅客数の年間伸び率を見ると、1993年～1995年にかけて20%前後という大きな伸び率を示し、1996年～1999年には5%～8%に留まるものの、2000年からは10%～13%とまた伸び率を上げてきている。国際線についても、国内線に比べると旅客数は非常に少ないものの、年々確実に増加してきている。さらに今後も大きく成長を続けると予想されており、今後のアジアの航空市場、あるいは世界の航空市場において、大きな影響を与えることは明らかである。



資料：从统计看民航（2003）

図-3 中国の旅客・貨物の推移



出典：中国年鑑（2001）  
アジア動向年報 2003

図-4 中国の経済成長推移

一般的に、航空旅客需要の伸びに影響を与える主要因は経済成長や経済活動、及び航空運賃とされている。図-4の中国におけるGDPの推移を示したグラフを見ても明らかのように、中国では経済成長が著しく、92年から95年は10%～13%といった2桁の成長率、96年からも7%～9%といった大きな成長を示しており、その経済成長が、航空旅客数や航空貨物量の大きな成長の背景となっている。

中国は世界第1位の人口を誇っており、それが与える影響も大きい。経済成長と共に、航空機を利用する人の割合が増えていくが、そもそもの母数の大きさを考えると、成長率そのものがあまり高い割合でなくとも、非常に大きな数になる。

つまり、今後もさらなる経済成長が予想されており、かつ巨大な人口を誇る中国では、航空旅客数、航空貨物量についても、今後も非常に大きな増加傾向を示していくものと予測される。

## 2.3 路線

本資料では、中国の航空路線数について2003年8月のOAG時刻表を用いて抽出を行い、国際路線と国内路線の割合を調べた。その抽出結果を付録Aに示し、その集計結果を図-5に示す。

なお、ここでいう路線数というのは、OAG時刻表から2003年8月時点での直行便の有無で抽出したものである。また、今回の検討では『中国』には香港とマカオは含んでいない。

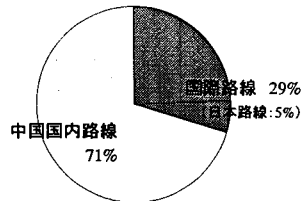


図-5 OAG時刻表による中国の路線割合

### (1) 国内路線

図-5の集計結果の路線割合を見ると、全路線数1,021路線中、国内路線が719路線とおよそ7割を占めている。

国内路線について、中国の統計資料で公表されている、旅客数上位路線を示したものが表-2である。中国の国内航空路線は北京、広州、上海が航空主要都市となっており、この3空港を中心とした路線の旅客数が多くなっている。その他は、海南島の海口空港と広州を結んだ路線や、昆明-シーサンパンナといった観光路線となっている。

路線については、大都市と沿岸地区が中心となっているが、今後、内陸部における空港の整備が計画されており、国内路線はさらに発展していくものと考えられる。

表-2 国内旅客数上位路線

	路線	1998		1997
		旅客数	搭乗率	旅客数
1	北京-広州	1,075,415	65.6	1,082,384
2	北京-上海	1,037,213	63.8	931,522
3	広州-上海	948,528	62.6	884,775
4	広州-海口	782,400	75.4	637,479
5	昆明-シーサンパンナ	711,420	84.8	612,765
6	北京-深セン	669,896	69.5	612,765
7	北京-西安	623,818	67.8	-
8	北京-成都	597,216	68.4	538,276

単位:人  
出典:中国年鑑(2001)

(2) 国際路線

国際線旅客数上位路線を表-3に示す。

上位4路線をはじめ、8路線中6路線が日本との間の路線になっており、中国にとって、最も大きい航空旅客市場が日本との間に存在していることがわかる。

上位4路線がいずれも北京から上海を経由した路線となっているが、これは北京-上海区間については、国内線扱いとなっており、上海での乗降も可能である。ただしこのような運航が可能なのは中国の航空会社のみである。

なお、表-3は中国の航空会社による旅客輸送量のみでの統計となっており、例えば、【上海-大阪】と表記されている路線については日本のエアラインも就航しているが、表-3の旅客数には含まれていない。

表-3 国際旅客数上位路線

	路線	1998		1997
		旅客数	搭乗率	旅客数
1	北京-上海-東京	53,493	67.4	301,751
2	北京-上海-名古屋	212,493	52.7	224,634
3	北京-上海-福岡	202,162	65.7	207,712
4	北京-上海-大阪	194,260	58.8	215,670
5	北京-上海-ロサンゼルス	164,229	60.6	148,394
6	北京-東京	126,381	58.9	140,584
7	上海-シンガポール	112,214	56.7	-
8	上海-大阪	109,957	52.2	111,161

単位:人  
出典:中国年鑑(2001)

(3) 日中路線

本資料での検討で用いたOAG時刻表のデータによると、中国-日本路線は53路線存在している。この53路線のほとんどが東京や大阪、名古屋、福岡といった主要空港との間の路線であり、日本-韓国に見られるような地方空港との路線は僅かである。

表-4に2000年8月と2003年8月の日本の各都市における中国路線の数を示す。日中間の路線数は3年間で11路線増加している。大阪-中国の路線については2000年が10路線であるのに対し、2003年では8路線と減少しているが、2004年現在では15路線になっている。

平成15年8月に改訂された日中間航空協定では、乗り入れ地点数および週便数の増加、貨物便については、我が国航空企業による中国内2地点と日本国内地点を結ぶ三角運航も認められるなど、日中間での規制の緩和が進んでおり、今後も拡大していくことが考えられる。

表-4 日本の都市からの中国路線の数

日中路線数:42

都市名	路線数	中国の都市
東京	5	北京、大連、青島、上海、西安
大阪	10	北京、大連、広州、昆明、青島、上海、瀋陽、天津、廈門、西安
札幌	1	瀋陽
仙台	3	大連、北京、上海
名古屋	5	天津、重慶、西安、北京、上海
福岡	7	北京、大連、桂林、青島、上海、武漢、西安
その他中国路線がある日本の都市		福島、広島、新潟、長崎、岡山、富山

2000年8月 JTB時刻表より

日中路線数:53

都市名	路線数	中国の都市
東京	10	北京、成都、重慶、大連、広州、青島、上海、瀋陽、西安、廈門
大阪	8	北京、大連、広州、昆明、青島、上海、瀋陽、廈門
札幌	2	上海、瀋陽
仙台	4	長春、大連、北京、上海
名古屋	6	天津、重慶、大連、西安、北京、上海
福岡	10	北京、成都、大連、広州、桂林、青島、上海、瀋陽、武漢、西安
その他中国路線がある日本の都市		福島、広島、新潟、鹿児島、長崎、沖縄、岡山、富山

2003年8月 OAG時刻表より

3. 中国における空港整備と法制化の歴史

中国における空港整備は、軍用飛行場として国(軍)が一括して整備・管理を行っていた中国政府直轄時代から始まり、その後の市場開放政策時代を経て、現在に至っている。そこで、本章ではその3つの時代毎に、中国における空港整備の法律及び制度について整理していく。

### 3.1 中国政府直轄時代（1950年代～1980年）

この時代の空港整備及び管理は全て中国民用航空総局(以下、民航総局)、すなわち国によって行われていた。この民航総局は軍の下部組織にあたり、後に独立するが、独立後も組織には軍関係者が多く残り、実質は常に軍の指揮下にあった組織である。そのため、空港自体が事業として考えられておらず、空港は単なる交通の要衝、軍事施設としての存在であり、空港整備に関する法制度等の整備も十分に行われていなかった。整備財源も特別会計ではなく、空軍の予算、即ち一般会計から捻出されていた。そのため、事業費の割り当て等については、軍の機密に係わってくることもあり、詳細を把握することは不可能となっている。

さらにこの時代は、航空会社も国によって空港と一体管理されており、空港のみならず航空会社にも『経営』という概念は存在していなかった。空港の整備・管理から航空便の就航に至るまでの全てが国によって一元管理されていた時代である。

民航総局は地方毎に華北、華中、華南、華東の管理局に分かれており、これは我が国における地方航空局や地方整備局と同様の存在にあたる。

路線については、国内主要都市間に加え、平壤やモスクワといった共産圏及び東欧への路線がほとんどであった。

### 3.2 市場開放政策時代（1980年代～1990年代半ば）

市場開放政策時代になると、市場開放に伴う商業ベースでの旅客輸送が急成長し始め、民用空港と軍事飛行場の機能分化が進んできた。そのため、空港を国（軍）が所有する必要性が低くなり、これを受けて国によって一元管理が行われていた空港が、1980年代後半から徐々に独立運営、自主発展し始めた。しかしながら、独立運営、自主発展への課題は多く、全体の7割近くの空港が建設投資、経営赤字等に対し、政府の支援が必要な状況にあった。

また、この時代から一元管理されていた空港と航空会社も経営が分離し始め、廈門航空公司や上海航空公司等の各部門、各地方当局による航空会社の設立が相次いだ。

### 3.3 現代

#### (1) 法制度と空港整備計画

現在の中国は、空港整備が急速に進められている中、法制度の整備については、会計制度の変更や各種資金調達方法の制度化が空港整備の進捗に伴って生じ、地方からの要請を受けて徐々に改定がなされていくといった形

で、段階的に進められてきた。

空港会社等においては会計制度や組織改革が度々行われるため、連続性のある統計データを得るのが困難な状況となっている。しかし、最近では法制度の整備についての議論も多くなされるようになり、中国における法制度化は今後進展していくものと考えられる。

ここで、表-5に今までに公表されている航空関係の法令を示す。ただし、この他にも、制令や通達といった、様々な形のものが存在しているとされる。

表-5 中国における航空関係の法律の一例

1979年	外国民用航空機飛行管理規則 定期・臨時・不定期の外国民用航空機の飛行の管理(許可制等)について定めている
1985年	民用航空企業設立審査権限に関する暫行規定 航空企業設置時の規制(許可制)、審査内容、権限等について定めている
1986年	民用飛行場管理暫行規定 民用飛行場の設置管理に関する規制(許可制)について定めている
1987年	民用航空機通航管理条例 航空機の耐空証明等について定めている
1993年	全民所有制民航企业经营システムの転換の実施に関する方法 旅客・貨物の航空販売代理業に関する規制(許可制等)を定めている
1996年	民間航空法 民用航空機の国籍、登記、検査、乗務員、空港、管制、航空運輸企業等に関する規定を定めている
1996年	民間航空安全保衛条例 民間航空の安全を保障するため、空港規制区、機内での禁止行為、手荷物検査、安全検査等について規定を定めている

出典：運輸政策研究所資料

空港整備については、公共事業全般の五箇年計画の中に含まれる形で進められるようになる。1996年を初年度とする第9次五箇年計画においては、北京首都国際空港拡充、上海浦東国際空港新規建設、広州白雲国際空港移転が3大重点プロジェクトとして位置づけられ、このうち広州白雲国際空港の移転については、第10次五箇年計画に跨ぐこととされていた。しかし、予想をはるかに上回る需要の急増に伴い、計画が前倒しになり、新しい広州白雲国際空港については、2004年8月に完成し供用を開始している。

また、第10次五箇年計画の中には「民用空港と港は地方管理とし、航空輸送企業の再編を行い、大規模企業を形成させる」とある。さらに西部大開発の項目の中にも「幹線空港の建設」について書かれているなど、今後中国の空港整備は益々進んでいくと考えられる。

#### (2) 経営に関する最近の動き

欧米諸国で空港の民営化が進む中、中国においても、空港の民営化は進んでいる。

1996年に廈門国際空港が中国初の株式上場空港となった後、2003年末までには、北京、上海、深セン、広州、海口を加えた計6空港が上場空港となっている。さらに、現在も多くの空港が民営化に対して積極的な考えを持つ

ており、單ら（2004）では、複数の空港で新規株式公開に向けての準備が進められているとされている。今後、中国の空港では民営化が益々進んでいくことが考えられる。中国は伝統的管理政策の影響もあり、経営レベルの向上やビジネス化といった点については、社会情勢の変化に伴い、徐々に議論がされるようになってきた状況である。

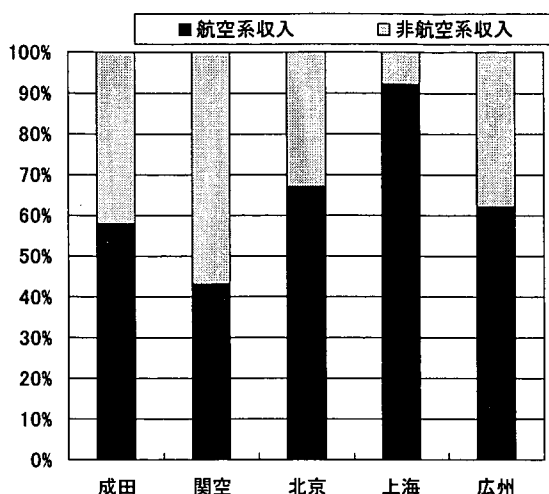


図-6 収入内訳

図-6 は日本の成田と関西、そして中国の北京・上海・広州の計 5 空港における航空系収入と非航空系収入の割合を示したグラフである。世界の空港を平均すると、一般的には、空港全体の収入の 5 割～6 割が非航空系収入であると言われている。成田空港は民営化して間もないこともあり、非航空系収入が 4 割強と少ないものの、関空は非航空系収入が 6 割と世界平均であるのに対し、中

国の 3 空港はいずれも 4 割を下回っており、上海については 1 割にも満たない。このような状況を打破するため、現在は北京空港ではパリ空港公団が経営に参画したり、広州空港では旧空港跡地の売却益が新空港整備事業の償還にあてられるなど、様々な方法で改善が進められている。

空港が軍の管轄にあり、経営観念が存在しなかった歴史的経緯から、中国の空港運営は、現在様々な検討がなされ徐々に変化を遂げてきている時と言える。中国の空港は「経営型空港」を目指し、海外投資家の経営参入を認める等の方針を取り入れ、大きく変わろうとしている。

### (3) 航空会社の再編

3.1 で述べたように、中国政府直轄時代には、中国の航空会社は空港同様、国により一元管理されていた。1988 年の中国民航分割に伴い複数の航空会社が誕生し、現在では中国には 30 社以上の航空会社が存在している。

2002 年に中国政府はこのうちの民航総局直属のエアラインを大きく 3 つに統合して 3 大航空集団に編成し、それに併せて航空関連企業も 3 大グループに再編している。この 6 大グループは官民分離の原則の下、民航総局の管理から外れている。民航総局の管理から外れた 3 大航空集団についてはそれぞれがハブ空港（北京・上海・広州）を持ち、効率的なネットワークの形成についての検討を進めている。表-6 に 3 大航空集団の概要を取りまとめた。

中国には公的に定められている路線開設条件というものもなく、路線の開設には航空会社の事業展開に係る意向により決定される傾向が大きくなっている。

表-6 3 大航空集団の概要

	中国航空集团公司	中国東方航空集团公司	中国南方航空集团公司
主体	中国国際航空（集団）	中国東方航空	中国南方航空（集団）
子会社	中国国際航空公司 中国航空総公司（含：中国浙江） 中国西南航空公司（含：西南重慶公司） その他	中国東方航空股份有限公司 中国西北航空公司 中国雲南航空公司 その他	中国南方航空股份有限公司 中国北方航空公司 中国新疆航空公司 その他
総資産額（億元）	573	473	501
保有機体	119	142	180
運航路線数	307	386	666
従業員	22,960	25,000	34,268
ハブ空港	北京首都国際空港	上海虹橋国際空港 上海浦東国際空港	広州白雲国際空港

資料：中国経済・産業の回顧と展望（2002/2003）

4. 中国の空港規模と空港管理体制

日本には、空港整備法により、国内の空港を第一種空港、第二種空港（A、B）、第三種空港と分類した港格が存在し、それにより空港整備における費用の負担割合等を定めている。一方、中国においては、法律等で定められた中国独自の空港分類が存在がしておらず、一般的にICAOの空港規模による分類が用いられているのみとなっている。日本では、港格によって整備費用負担割合等を定めているため、港格が重要な役割を果たしているのに対し、中国では、補助金制度はあるものの、現段階ではその割合や率などを定めた法律が存在していない。さらに、後述するように、中国の空港は管理主体が多様であり、そういった点も港格の有無に影響しているのではないかと考えられる。

4.1 空港規模

先に述べたように、中国の空港の分類にはICAOの飛行場基準コードが用いられている。ここでいうICAOのコードは、表-7のとおりである。これを基に行った空港規模による分類を、表-8に示す。

表-7 ICAOの飛行場基準コード

コード要素1		コード要素2		
コード番号	飛行機参照滑走路長	コード文字	翼幅	外側主脚車輪軸間距離
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	800m未満	A	15m未満	4.5m未満
2	800m以上1200m未満	B	15m以上24m未満	4.5m以上6m未満
3	1200m以上1800m未満	C	24m以上36m未満	6m以上9m未満
4	1800m以上	D	36m以上52m未満	9m以上14m未満
		E	52m未満65m未満	9m以上14m未満
		F	65m以上80m未満	14m以上16m未満

出典:ICAO ANNEX14

表-8 空港規模による分類 (2002年)

空港分類	飛行場基準コード	機種	空港数	空港名称
定期便就航空港	4E	B747	25	北京首都、沈阳桃仙、大连周水子、上海虹桥、上海浦东、南京禄口、杭州萧山、福州长乐、济南遥墙、厦门高崎、郑州新郑、武汉天河、广州白云、深圳宝安、珠海三灶、海口美兰、三亚凤凰、重庆江北、成都双流、昆明巫家坝、拉萨贡嘎、西安咸阳、乌鲁木齐地窝堡、喀什、昌都邦达
	4D	B767 B757 MD82	34	天津滨海、和田、石家庄正定、太原武宿、呼和浩特白塔、长春大房身、哈尔滨太平、常州奔牛、连云港白塔阜、徐州观音、宁波栎社、温州永强、晋江泉州、舟山朱家尖、合肥骆岗、南昌昌北、烟台莱山、青岛流亭、威海大水泊、潍坊二十里铺、洛阳北郊、宜昌三峡、长沙黄花、张家界荷花、汕头外砂、南宁吴墟、格尔木、柳州白莲、桂林两江、西昌青山、贵阳龙洞堡、兰州中川、西宁曹家堡、银川河东
	4C	B737	47	秦皇岛山海关、永州零陵、长治王村、海拉尔东山、包头、丹东浪头、锦州小岭子、延吉朝阳川、吉林二台子、齐齐哈尔三家子、佳木斯东郊、牡丹江海浪、黑河、南通兴东、盐城、黄岩、义乌、衢州、黄山屯溪、安庆、阜阳、武夷山、赣州黄金、景德镇罗家、梅州、临沂、东营、九江、南阳姜营、沙市、常德桃花源、湛江、北海福城、梧州长洲岛、宜宾菜坝、泸州兰田坝、广元、中甸迪庆、思茅、保山、铜仁大兴、敦煌、昭通、丽江、大理、绵阳、临沧
	3C	B737より小規模	20	锡林浩特、通辽、乌兰浩特、赤峰、恩施许家坪、襄樊刘集、万县梁平、西双版纳、嘎洒、芒市、榆林西沙、汉中西关、延安二十里铺、嘉峪关、伊宁、阿尔泰、阿克苏温宿、塔城、库车、库尔勒
	中国連合空港会社自家用軍用空港			17
以上空港合計			143個	
小型機用空港			47	天津塘沽、泰安、长海大长山岛、罗定、哈尔滨平房、长春二道河子、塔河、加格达奇、敦化、平朔安太堡、上海龙华、深圳南头、湛江坡头、珠海九州、遂宁南坝、新津、广汉、安顺、成都温江、常州洪庄、南昌青云谱、荆门漳河、阳江合山、北京定陵、北京大溶洞、昌黎黄金海岸、石河子、大同东王庄、辽中、嫩江、佳西、蓬莱沙河口、安阳北郊、郑州上街、衡阳、湛江新塘、海南东方、海南亚泰、九寨沟、西安阎良、陕西蒲城、乌鲁木齐东山、江苏启东、桐庐、安吉、横店、山东石老人
休止、利用保留している空港			24	吉安、庆阳、富蕴、吐鲁番、衡阳、南充、九江、朝阳、安康、且末、沙市、磊庄、依兰、和田、库尔勒、克拉玛依、长海、东胜、林西、东乌镇、达州河、格尔木、长海大长山岛、阿勒泰
以上空港合計			212個	

出典：从统计看民航（2003）

これによると、2004年現在、中国に存在する全143空港のうち、B747クラスが離着陸可能である4Eランクの空港が25空港(約17%)、B767クラスが離着陸可能な4Dランクが34空港(約24%)、B737クラスが離着陸可能な4Cランクが47空港(約33%)、B737より小規模なクラスが離着陸可能な3Cランクが20空港(約14%)、その他17空港といった割合になっている。

2章でも述べたように、最も大きい規模である4Eランクの空港の中でも、北京首都、広州白雲、上海(浦東・虹橋)等の空港は中国において国際的なハブ空港としての役割を担っており、空港計画も非常に大規模な空港となっている。

#### 4.2 空港管理体制

日本の空港の管理主体は、国、地方自治体、株式会社の大きく3つに分けられるのに対し、中国では表-9に示すように、様々な管理主体が存在している。

一般的には民航総局(国)と地方人民政府(地方)が共同で管理を行うとされていたが、地方の空港については民航総局(国)から地方政府への権限の移譲が徐々に進められてきた。覃ら(2004)では、2003年末には、民航総局の傘下にあった92の民用空港の所有権が地方に移管されたと報告されている。一方、今回の調査段階では、北京やチベットの空港など、未だ国の管理下にある空港も存在している。

地方移管に続き、空港会社も多く創設され、国の一元管理の時代から現在に至るまでに、管理主体も多様化してきている。表-9を見る限りでも、国や地方政府、省、区、株式会社、航空会社、さらには省・市・国が共同で管理している体制が見られる。さらに、現在も転換期にあり、本資料のとりまとめの段階においても変化していると考えられる。

なお、管理の対象範囲は我が国と中国では異なる。我が国では株式会社管理の空港のみがエアサイド基本施設とターミナルビルとを一体管理しており、国や地方自治体管理の空港になると、エアサイド基本施設のみが空港管理者である国や地方公共団体が管理するという体制になっている。一方、中国では全ての空港において、エアサイド基本施設からターミナルビル、駐車場に至る全ての施設を空港管理者が管理する体制となっている。

表-9 主な空港の管理主体

都市	名称	設置管理者
北京	北京首都国際空港	北京首都国際空港株式会社
上海	上海浦東国際空港	上海国際空港株式会社
	上海虹橋国際空港	
武漢	天河国際空港	武漢空港会社
広州	白雲国際空港	広州白雲国際空港株式会社
南京	禄口国際空港	江蘇省
		南京市
		民航総局
大連	周水子国際空港	大連周水子国際空港株式会社
青島	流亭国際空港	民航華東管理局
		青島市政府
		東方航空会社
深セン	宝安国際空港	深セン空港会社
西安	咸陽国際空港	民航西北管理局
成都	双流国際空港	四川省政府
廈門	高崎国際空港	廈門国際空港株式会社
杭州	蕭山国際空港	民航局
		浙江省政府
福州	長楽国際空港	廈門国際空港株式会社
海口	美蘭国際空港	海口美蘭空港株式会社
瀋陽	桃仙国際空港	遼寧空港管理集団会社
桂林	両江国際空港	民航局広西自治区管理局
長沙	黄花国際空港	民航局湖南省管理局
昆明	昆明国際空港	民航局雲南省管理局
重慶	江北国際空港	重慶空港集团有限公司

出典：从统计看民航(2003)

#### 5. 中国の空港整備・管理財源

第4章で述べたとおり、中国においては法律に基づく港格は存在せず、また空港管理者も多様である。さらに、法律等に基づいた画一的な財源配分ルールはない。

中国における空港整備・管理財源システムは、大きくは2つに分類される。ひとつは、国管理空港に適用されるシステムであり、具体的には北京とチベットの3空港(ラサ空港、レイシ空港、パタ空港)に適用される。もう一つが、地方政府管理空港に適用されるシステムであるが、実際は空港会社等も地方政府管理の一形態であるとされ、残りの空港全てについて適用される。

空港の運営収入は、航空系収入としては、空港使用料収入、航行援助施設使用料収入、及びPFC収入が中心となる。さらに非航空系収入として、賃貸料等がある。それぞれの収入の仕組みは、図-7、図-8に示すとおりである。



「空港管理建設費管理方法についての通達」「民用空港における徴収基準の暫定規定」

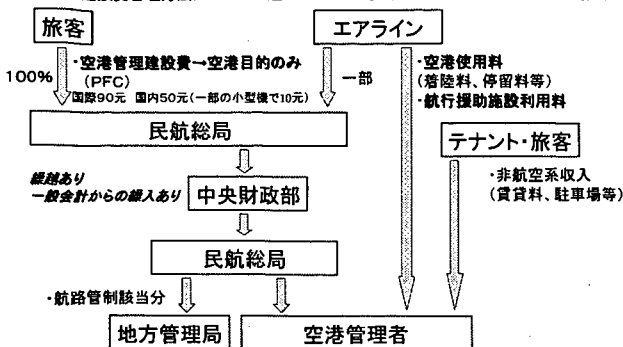


図-7 空港管理者収入の仕組み (国管理)

「空港管理建設費管理方法についての通達」「民用空港における徴収基準の暫定規定」

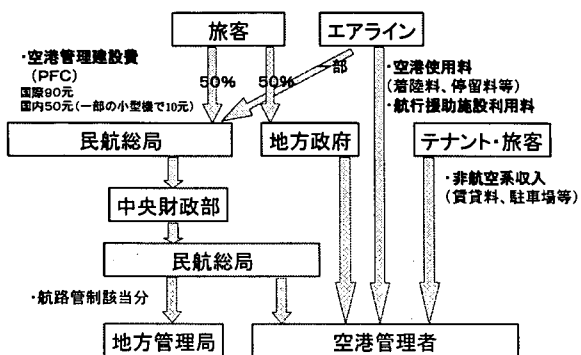


図-8 空港管理者収入の仕組み (地方管理)

まず、PFC については、中国では空港管理建設費と呼ばれているが、金額は国際線が 90 元、国内線が 50 元（一部の小型機では 10 元への軽減措置あり）となっている。これは旅客が直接支払うことになっているが、国管理空港ではその全てが民航総局にプールされるのに対し、地方政府管理空港では民航総局に 50%、地方政府に 50% プールされる。プールされた額は空港管理者からの申請により、最終的には各空港管理者の収入となるが、一部の航路管制該当分は、地方管理局（民航総局の地方管理局）へと配分される。空港使用料、航行援助施設使用料についてはエアラインから直接空港管理者に支払われる。つまり、中国では日本の空港整備特別会計のような仕組みはなく、各空港が独立した会計を持っている。

空港建設にあたっての資金は、銀行借入、自己資本、空港管理建設費（PFC）、外資等により調達される。1999 年に開港した上海浦東国際空港の建設費は、虹橋国際空港の収益、上海市政府、中国開発銀行、円借款により調達されているといったように、地方管理に位置づけられる空港には地方政府からの資金が含まれる。

## 6. まとめ

中国の空港整備・管理制度の特徴をまとめると以下のとおりである。

- 中国の空港整備・管理制度は、国（軍）による一元管理に始まり、その後徐々に地方移管が進み、現在に至っては民営化が進んでいる。
- 社会情勢や地方の要請に配慮し、法制度自体も逐次改定がされており、中国の航空事情の重要性を鑑みれば、今後一層の充実が図られるものと考えられる。
- 空港整備は、交通インフラの一部門として全体の五箇年計画に取り込まれ実施されており、主要空港については大規模な計画になっている。
- 経常的な収入は、空港使用料収入、航行援助施設使用料、PFC 収入等の航空系収入、及び賃賃料等の非航空系収入となっており、それらの徴収方法は国管理の空港と地方管理及び空港会社で 2 パターン存在している。
- 各空港が独立した会計を持っており、日本の空港整備特別会計のようなシステムは存在しない。

## 7. おわりに

本資料は、海外の空港整備・管理制度についての一連の調査であり、米国、韓国に続く第 3 弾として、中国における空港整備・管理制度についてとりまとめた。

今後のアジアの経済成長を予測するにあたっては、中国の動向を把握することは必要不可欠となってくる事項である。さらに中国は現在急激な発展を遂げている最中であり、空港整備・管理制度についても同様、様々な面で多くの検討がなされ、社会情勢に適した制度の構築が進められている。その中国の現状、歴史を把握することは、今後の中国の動向、さらには東アジア全体の動向を検討して行くうえで参考となると考える。

最後に、本資料における中国の空港整備の歴史及び空港整備・管理制度については、中国民用航空総局、北京首都国際機場基建処、中国民航機場建設工程公司、上海国際空港株式会社、広州白雲国際空港株式会社等に提供していただいた情報を基に整理したものである。末尾ながら、御協力を頂いた方々に感謝の意を表します。

(平成 16 年 12 月 1 日受付)

## 参考文献

- 覃章高、趙洪元（2004）：中国の民間空港規制監視事情、国際空港シンポジウム 2004 論文集

- 李培英 (2004) : 北京首都国際空港の運営戦略, 国際空港  
シンポジウム 2004 論文集
- 王吉杰 (2004) : 上海国際空港の運営戦略—国際ハブ空港  
の建設—: 国際空港シンポジウム 2004 論文集
- 林運賢 (2004) : 広州白雲空港ハブ運用計画, 国際空港シ  
ンポジウム 2004 論文集
- 中国研究所: 中国年鑑 2001, 創土社
- アジア研究所 (2003) : アジア動向年報 2003
- 国際連合統計局: 世界統計年鑑 2000, 原書房
- 中国民航出版社 (2003) : 統計でみる民航 (从统计看民航)
- 航空振興財団 (2004) : 数字でみる航空 2004
- Official Airline Guides Aug 03
- 在中国日本商工会議所調査委員会 (2001/2002, 2002/2003,  
2003/2004) : 中国経済・産業の回顧と展望,  
[http://www.cjcci.biz/public\\_html/index.html](http://www.cjcci.biz/public_html/index.html)
- 杉浦一機 (1999) : 改訂版・空港ウォーズ, 中央書院
- 谷川一巳 (2001) : 世界の「空港」物語, 主婦の友社

付録A 中国発路線 (2003年8月・OAG時刻表)

Table with columns: 発着地 (Origin/Destination), 航空会社 (Airline), コード (Code), 発着地 (Origin/Destination), コード (Code), 距離 (km) (Distance). Contains flight routes from various Chinese cities to international destinations.

Table with columns: 発着地 (Origin/Destination), 航空会社 (Airline), コード (Code), 発着地 (Origin/Destination), コード (Code), 距離 (km) (Distance). Continuation of flight routes from various Chinese cities to international destinations.







出発地	航空会社	機材	目的地	航空会社	機材	距離 (km)
961	Tianjin	China	TSN	Yantai	China	YNT 241 387
962	Jinghong	China	JHG	Kunming	China	KMG 238 382
963	Haikou	China	HAK	Zhuhai	China	ZUH 236 379
964	Ganzhou	China	KOW	Shezhen	China	SZX 235 378
965	Shezhen	China	SZX	Zhanjiang	China	ZHA 234 376
966	Shantou	China	SWA	Zhuhai	China	ZUH 233 374
967	Changzhou	China	CGQ	Yanji	China	YJN 232 373
968	Guangzhou	China	CAN	Gulin	China	KWL 232 373
969	Haikou	China	HAK	Nanning	China	NNG 227 365
970	Dalian	China	DLC	Tianjin	China	TSN 225 362
971	Baochan	China	BSD	Kunming	China	KMG 224 360
972	Jinan	China	TNA	Zhengzhou	China	CGO 224 360
973	Guangzhou	China	CAN	Zhanjiang	China	ZHA 222 357
974	Beijing	China	BJS	Jinan	China	TNA 221 355
975	Shanghai	China	SHA	Tunxi	China	TXN 220 353
976	Hangzhou	China	HGH	Hefei	China	HFE 220 353
977	Wuyishan	China	WUS	Xiamen	China	XMN 220 353
978	Nanjing	China	NGK	Ningbo	China	WUX 218 350
979	Guangzhou	China	CAN	Shantou	China	SWA 217 349
980	Shenyang	China	SHE	Pyeongyang	Korea D. P. Rep Of	FNI 216 347
981	Beijing	China	BJS	Dongying	China	DOY 211 339
982	Chongqing	China	CKG	Tongren	China	TEN 211 339
983	Dalian	China	DLC	Shenyang	China	SHE 210 337
984	Chongqing	China	CKG	Guiyang	China	KWE 206 331
985	Chongqing	China	CKG	Guang Yuan	China	GYS 203 326
986	Guangzhou	China	CAN	Mcixian	China	MXZ 198 318
987	Dalian	China	DLC	Qingdao	China	TAO 197 316
988	Kunming	China	KMG	Lijiang City	China	LJG 193 310
989	Kunming	China	KMG	Lincang	China	LNI 191 307
990	Wuhan	China	WHU	Yichang	China	YIH 187 300
991	Kunming	China	KMG	Simo	China	SYM 184 296
992	Nanning	China	NNG	Hanoi	Viet Nam	HAN 183 294
993	Changsha	China	CSX	Dayong	China	DYG 178 286
994	Beijing	China	BJS	Qinhuangdao	China	SHP 174 279
995	Kunming	China	KMG	Zhaotong	China	ZAT 174 279
996	Shantou	China	SWA	Hong Kong	(SAR) China	HKG 173 278
997	Hangzhou	China	HGH	Wenzhou	China	WNZ 170 273
998	Jinghong	China	JHG	Luang Prabang	Laos	LPO 170 273
999	Wenzhou	China	WNZ	Wuyishan	China	WUS 165 265
1000	Korla	China	KRL	Urumqi	China	URC 164 263
1001	Chengde	China	CTU	Chongqing	China	CKG 161 259
1002	Dali City	China	DLU	Kunming	China	KMG 158 254
1003	Chengdu	China	CTU	Song Pan	China	JZH 157 252
1004	Mudanjiang	China	MDG	Vladivostok	Russian Fed.	VVO 155 249
1005	Hefei	China	HFE	Tunxi	China	TXN 153 246
1006	Liyi	China	LYI	Qingdao	China	TAO 139 223
1007	Fuzhou	China	FOC	Wuyishan	China	WUS 137 220
1008	Beihai	China	BHY	Haikou	China	HAK 130 209
1009	Fuzhou	China	FOC	Xiamen	China	XMN 130 209
1010	Hanzhong	China	HZG	Xi An	China	SIA 130 209
1011	Liyi	China	LYI	Weifang	China	WEF 120 193
1012	Lianyungang	China	LYG	Xuzhou	China	XUZ 119 191
1013	Linyang	China	LYA	Nanyang	China	NNY 116 186
1014	Ningbo	China	NGB	Shanghai	China	SHA 104 167
1015	Yaoheng	China	YNZ	Nantong	China	NTG 103 165
1016	Changzhou	China	CZX	Shanghai	China	SHA 93 149
1017	Haikou	China	HAK	Zhanjiang	China	ZHA 86 138
1018	Guangzhou	China	CAN	Hong Kong	(SAR) China	HKG 83 133
1019	Kunming	China	KMG	Luxi	China	LUM 71 114
1020	Shezhen	China	SZX	Macao	(SAR) China	XZM 35 56
1021	Yanji	China	YJN	Seoul	Korea Republic Of	SEL 379 9