



## 中国市場の開放により成長する航空輸送産業

政府が「愛台十二建設計画」の一つの柱として、桃園航空城計画を進めている。その計画の核となるのが桃園国際空港の拡張であり、空港拡張は今後の経済発展のために必要不可欠な事業として位置付けられている。(投資通信Vol.176を参照)本稿では、空港の拡張とともに発展が期待される航空輸送産業に着目し、現在の航空市場の概況、最近の航空会社の収益性の変化、更なる成長に向けた課題をとりあげ、それぞれ解説をしている。拠点となる空港の拡張が進められようとする中、空港インフラを十分に活用するためには、大陸市場の成長を取り込むための政策的な誘導が必要不可欠であるとともに、航空会社およびそれに付随する産業の供給量の拡大が求められる。

### 成長を続ける台湾の国際航空輸送市場

まず、台湾の航空輸送市場の概況を国内旅客市場、国際旅客市場、国際貨物市場の3セグメントに分けてみたい。

国内の航空旅客市場は2000年以降緩やかにその規模を縮小し続け、2007年の台湾高速鉄道の開業を契機にその市場は、1,300万人市場(2000年)から500万人市場(2008年)へと約4割の規模へと一挙に縮小した。もともと国土面積が小さいなか、高速鉄道が整備されたことにより航空輸送の必要性が失われ、現在では主として本島と離島地区を繋ぐことが国内航空の存在意義となっている。国内航空市場には、4社が参入しており、旅客人数ベースで約50%のシェアを立栄航空(長栄航空子会社)が占め、次いで30%程度のシェアを復興航空(国産実業子会社)が占める状況である。

国際旅客市場は、世界的に航空市場が大幅に縮小した昨年も旅客数が堅調に推移している。近年、两岸直航チャーター便の就航、定期便化(2009年12月)や大陸からの観光旅行客の受け入れ開始(2008年7月)などの環境変化により新たな市場が生まれた。この影響で、台湾からの出国者数、入国者(インバウンド)数ともに順調に成長している。特にインバウンドは、本誌の7月号(vol.179)でも紹介しているように、中国大陸から台湾への訪問者数が急速に増加し、年間100万人を超える規模となっている。今後も中国からのインバウンド旅客に対する規制の緩和が進められる予定であり、さらに市場が拡大していくものが見込まれる。国際旅客市場には中華航空、長栄航空の他、華信航空、立栄航空、復興

航空の5社が参入している。このうち華信航空、立栄航空、復興航空は两岸路線に参入している。国際旅客市場に占める中華航空、長栄航空のシェア(旅客人数ベース)はそれぞれ32%、21%であり、中華民国籍航空会社5社のシェアを合計すると約60%となる。

国際貨物市場は2004年~2006年に年間180万トンの水準にまで成長したものの、その後は減少に転じていた。特に2008年、2009年には金融危機により大きく取扱量を落とし、年間150万トンを切る水準となった。しかしながら、2010年は大きく貨物量を増加させており、年間180万トン水準にまで回復する可能性もある。航空貨物は付加価値の高い貨物の輸送に活用されることから、台湾の主力産業であるハイテク産業の浮沈と密接に関連する市場である。国際貨物市場にも旅客と同様に5社の国籍航空会社が参入しているが、そのうち貨物専用機を運航しているのは中華航空と長栄航空の2社である。この2社は貨物輸送の面だけを見れば、世界の航空会社のトップ10に入る規模(トンキロベース)の企業であり、当然台湾国内でのシェアも大きく、2社合計で60%を超えるシェアを占めている。

### 急速に回復する収益性

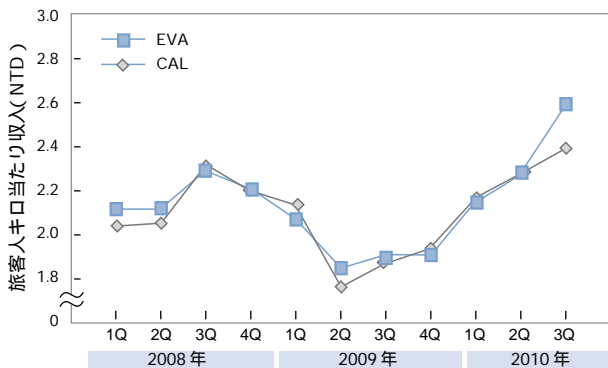
前述の通り、台湾における国際航空市場は拡大・回復している。それに伴い台湾の航空会社の収益性も急速に回復をしている。

図1、図2に示しているのは、中華航空(CAL)と長栄航空(EVA)のイールド(座席キロあたりの運賃収入お



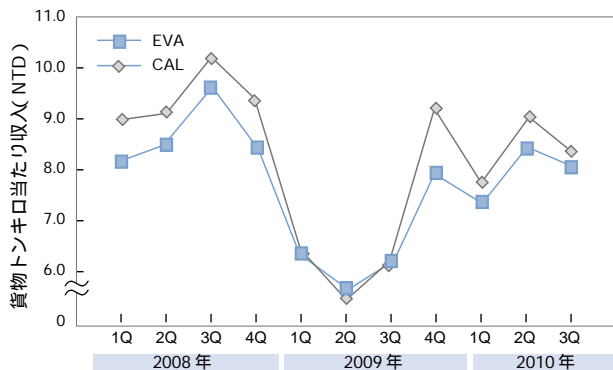
および貨物キロあたりの運賃収入)の推移である。図を見て分かるように、所謂リーマンショックの起きた2008年3Qをピークとして旅客事業で20~25%、貨物事業では40%程度も急激にイールドが悪化している。航空需要の回復と前述したような新たな市場の開放を背景として、イールドは2009年3Q以降改善に転じており、旅客事業では既にリーマンショック前の水準を上回り、さらに上昇を続けている。貨物事業については、未だリーマンショック前に比べると3~5%程度低い水準となっているが、需要の回復とともにイールドの改善が進んでいる。

図1：旅客事業のイールド推移



出所：各社財務報告資料より NRI 作成

図2：貨物事業のイールド推移



出所：各社財務報告資料より NRI 作成

### 更なる成長への課題

以上のように、縮小を続ける国内航空市場とは対照的に、国際航空市場は中国大陸という新たな成長市場を手に入れたことで着実にその規模を拡大している。また、それに伴い航空会社の収益性も向上しつつある。次の成長のカギとなるのは、いかにして中国大陸の市場を拡大していくかであることは明らかだろう。本稿では、最後に大陸市場の更なる獲得に向けて解決すべき課題を2点指摘したい。

1点目は更なる規制緩和の実現である。两岸直航便の定期便は就航以来着実に乗り入れ地点、便数を増加させている。一方で、大陸からの旅行者に対する規制(総量規制、個人旅行規制)があり、市場の成長の制約となっている。また、大陸からの旅行者が台湾を經由して第3国へ向かうことも制限されているため、台湾をハブとした大陸客の乗り継ぎ需要を取り込むことが出来ない。政治的、政策的な課題であり、航空会社としてはその推移を見守ることしか出来ないが、更なる成長のためには必要不可欠なものである。

2点目は急速に増加する需要に対して航空会社の供給量を確保することである。例えば、中華航空の保有する旅客用機材は50機程度であるが、アジアの主要ハブ空港を拠点とするキャセイパシフィック航空は130機程度、大韓航空は100機程度とその規模に大きな差があることは否めない。いかにして機材を調達し、需要に見合う供給量を確保していくかが航空会社の課題となろう。また、供給量の不足は航空会社だけの問題ではなく、その受け皿となる空港インフラ、航空会社にサービスをするグランドハンドリング、ケータリング、航空機メンテナンスなどの産業の供給量も増加させることが必要となる。既に空港の拡張計画については検討が進められているが、その他の航空会社およびその裾野に広がる各産業における供給の拡大に向けた取り組みが今後求められていく。

(小長井 教宏:m-konagai@nri.co.jp)