

# 米路線最低でコロナ前8割減

## ■中国航空会社夏季便数

世界の航空関連情報の収集・提供を行う英OAGはこのほど、中国航空会社の夏季スケジュールの中国発国際旅客定期便数の推移をまとめた(表①参照)。2024年夏季スケジュールの北米路線の運航便数は地域別で最低の1675便で、コロナ前の19年夏季スケジュールと比べて80.5%減の水準に留まる一方、中東欧が26.9%増、西欧が13.2%増と欧州路線の増加が鮮明となった。昨年5月以降、中国航空会社の米国発着旅客便の運航可能便数は段階的に拡大してきたが、回復には至っておらず、アジアから北米線の貨物キャパシティをタイトにしている一因でもある。大幅な回復は見込みにくいこともあり、ピークシーズンに向けて、引き続き、アジアから北米線の貨物キャパシティ確保が大きな焦点でもある。

欧州以外でコロナ前を上回る地域は、中央アジアが20.3%増、中東が59.3%増。欧州ではロンドンが35.5%増の一方、パリは41.5%減。また、イスタンブールが2.5倍、ブダペストが8.3倍と大幅に伸びた(表②参照)。OAGは、欧州ではこれら主要空港以外にも、マルセイユ、ベネチアなど中規模空港でも便数が増加していると

して、「中国の航空会社は、直接の競合相手がロシア上空通過がブロックされていることを利用しながら、外貨獲得の手段として欧州に多大な期待を寄せているようだ」としている。

北米線については運航可能便数を段階的に拡大してきた経緯がある。コロナ禍に直面して、中国は一方的に米国を含む各国・地域との旅客便につい

て停止措置を発動。その後、相互主義の下、米運輸省(DOT)は2023年5月18日から中国航空会社による米国発着旅客便の運航可能便数を週12便(往復ベース)、今年3月31日から週50便に増やしている。ただ、米国の旅客、貨物航空会社が加盟するエアラインズ・フォー・アメリカ(A4A)、航空パイロット協会(ALPA)など業界団体は今年4月11日、プリンケン国務長官とブティージェッジ運輸長官に対し、米国と中国間の旅客便の運航可能便数の増加を一時的に停止する要望書を提出。中国の航空会社がロシア領空を運航できるなど公正な競争条件が整っておらず、市場アクセスの平等性が保証されていない状況で増便が進めば米国の航空会社が不利益になるとしている。

**表① 中国航空会社の夏季スケジュール旅客便 運航便数の中国発地域別推移** (便、%)

運航地域	2019年	2023年	2024年	2024年と 2023年比	2024年と 2019年比
中央アジア	802	892	1,767	98.1	120.3
北東アジア	70,226	37,516	63,680	69.7	▲9.3
南アジア	3,874	1,699	2,448	44.1	▲36.8
東南アジア	54,080	26,845	49,256	83.5	▲8.9
中東欧	2,773	1,936	3,518	81.7	26.9
西欧	9,997	6,568	11,317	72.3	13.2
中東	1,645	1,484	2,621	76.6	59.3
北米	8,607	576	1,675	190.8	▲80.5
南西太平洋	5,000	2,883	4,259	47.7	▲14.8

※OAG調べ、表中の各年比較値は増減率

**表② 中国航空会社の夏季スケジュール旅客便 運航便数の中国発欧州路線推移** (便、%)

欧州路線	2019年	2023年	2024年	2024年と 2023年比	2024年と 2019年比
ロンドン	1,776	1,706	2,407	41.1	35.5
フランクフルト	1,104	792	1,174	48.2	6.3
パリ	1,820	482	1,065	121.0	▲41.5
ローマ	895	779	984	26.3	9.9
ミラノ	417	527	783	48.6	87.8
マドリード	417	319	732	129.5	75.5
アムステルダム	629	447	707	58.2	12.4
イスタンブール	235	151	593	292.7	152.3
ブダペスト	61	223	507	127.4	731.1
ブリュッセル	316	262	425	62.2	34.5

※OAG調べ、表中の各年比較値は増減率