

CAPA 分析・特別号3

中国発旅行者、2014 年に1億人を超える
=まず北東アジアのエアラインに恩恵

中国発旅行者数は 2014 年に、ドイツの人口を抜いて、日本の人口に迫る、1 億人を超えそうである。しかし、それでも一年に一回外国旅行をしたのは、中国の総人口の 10%以下ということになる。また重要なのは、成長率がとても高いことだ。

これらは、明らかに、エアラインにとって、特に殆どの中国人の外国旅行の目的地である、北アジアのエアラインにとっては、市場を変革する様なチャンスである。しかし、短期的には、中国人旅行者の海外目的地の好み変動するので、各国にとって、このチャンスは中々複雑である。

この 2 回シリーズのレポートの第 1 回では、ほぼ堅調に伸びている、中国人の北東アジア旅行の需要について見てみたい。日本は、2012 年後半から 2013 年前半にかけて、政治的な緊張から、中国人訪日客数が劇的に落ちるとい試練に見舞われた。日本はその後、元に戻っている。韓国は恩恵に預かっており、この勢いは今も続いていて、2014 年の最初の 5 か月間に中国人訪問客の数は対前年 57%の増となっている。

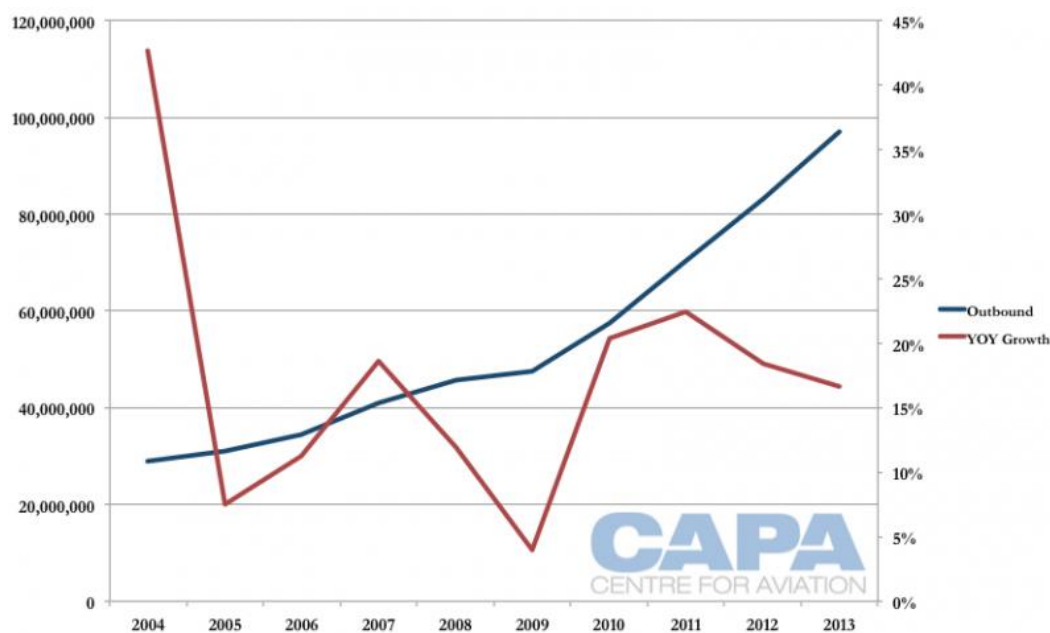
中国の旅行界レポート第 2 回では、観光の指標が最近弱まって居る、東南アジアに目を向ける。

2013 年の中国人旅行者は 9,700 万人=2009 年の 4,900 万人のほぼ 2 倍

2013 年、1 億人近い中国人が外国旅行に出かけたが、これは 2009 年の 4,900 万人のほぼ 2 倍である。

この様な巨大な拡大は、旅行業界の経済を、そして旅客を運ぶ航空業界に構造的変化をもたらす。2013 年の率から言うと、中国の全人口の 8%弱が年間 1 回外国旅行をした事になる。

■2004年～2013年 中国発旅行者数(左軸・青線)と対前年比(右軸・赤線)



Source: CAPA - Centre for Aviation, World Bank and CNTO

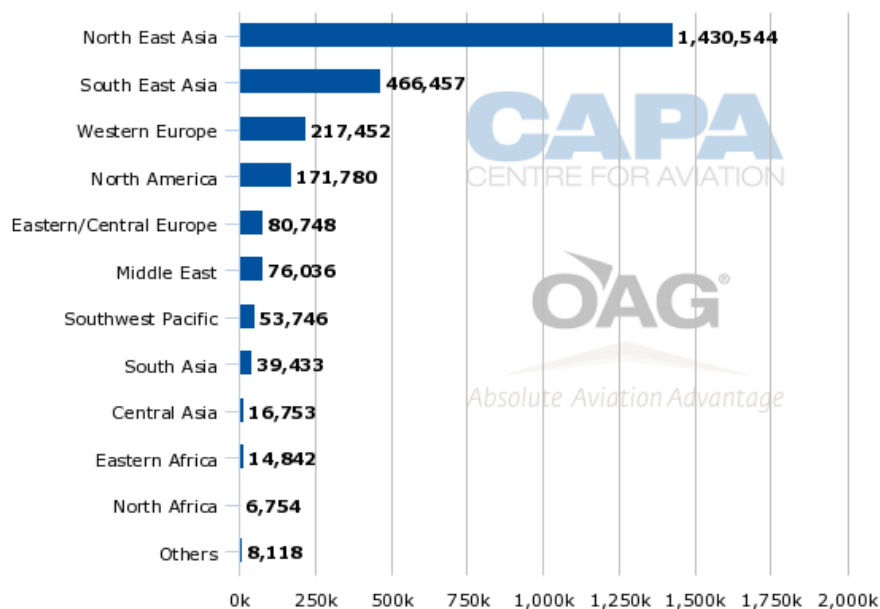
2005年以來、2009年を除いて、毎年の出国旅行者数は10%以上の率で伸びて来ている。2013年は16%で2010年から12年までの18~20%の伸びに及ばず、ペースが落ちているが、旅行者数は1,380万人で、2012年の1,290万人を超えている。これからより多くの中国人が外国旅行に出かけるに連れ、伸び率は鈍化すると思われる。

北東アジアと東南アジアが国際線供給席数の74%を占める

中国の国際線市場を航空業界の視点から見ると(入国者や第6の自由を使った通過旅客も含まれるが)中国発着国際線供給座席数の74%が、北東または東南アジアから、主として北東アジアからのものである。

■中国の国際線供給席数-地域別 :2014年7月14日~7月20日

(k=1,000席)



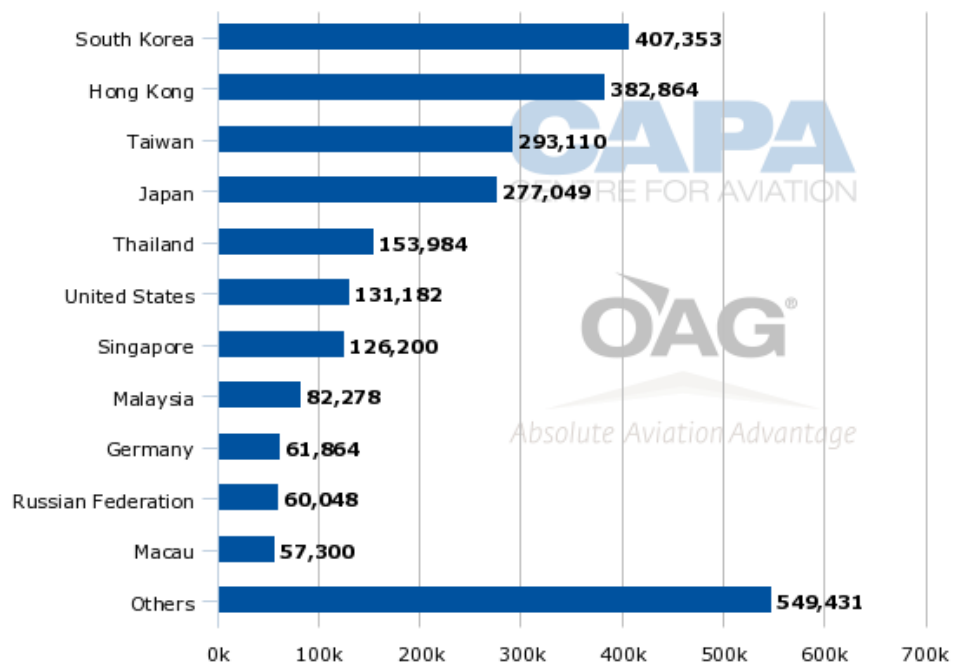
Source: CAPA - Centre for Aviation and OAG

北東アジアの占有率が高いので、国際線座席数から見た、中国の4大目的地・国/地域が北東アジアにある事は驚くに足りない。

世界第2位の旅行目的地であるタイが第5位(バンコクが政情不安から滑り落ちたので、第1位はロンドンになった)、一方米国は第6位だった。

■中国の国際線供給席数-国別: 2014年7月14日~7月20日

(k=1,000席)

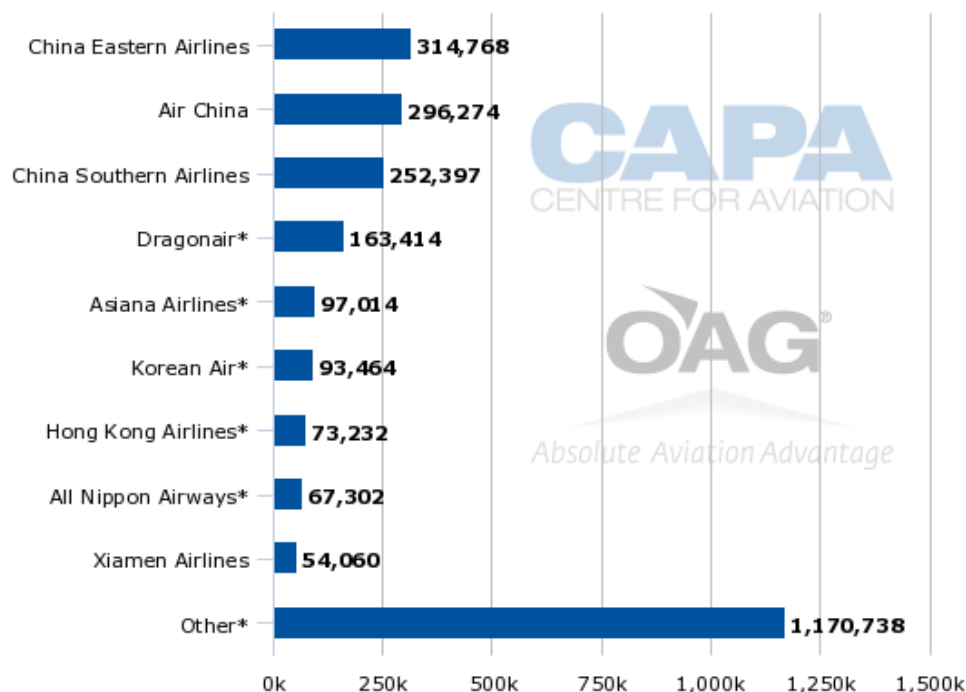


Source: CAPA - Centre for Aviation and OAG

中国の3大エアラインである、中国東方、中国国際、中国南方が中国発着の国際線座席の3大キャリアである。次の5社は全て外国社で、中国のキャリアとしては廈門航空が第9位に食い込んで居るのみだ。

■中国の国際線供給席数-エアライン別:2014年7月14日~7月20日

(k=1,000 席)



Source: CAPA - Centre for Aviation and OAG

韓国は中国人旅行者が2年間で倍増して根底から変化

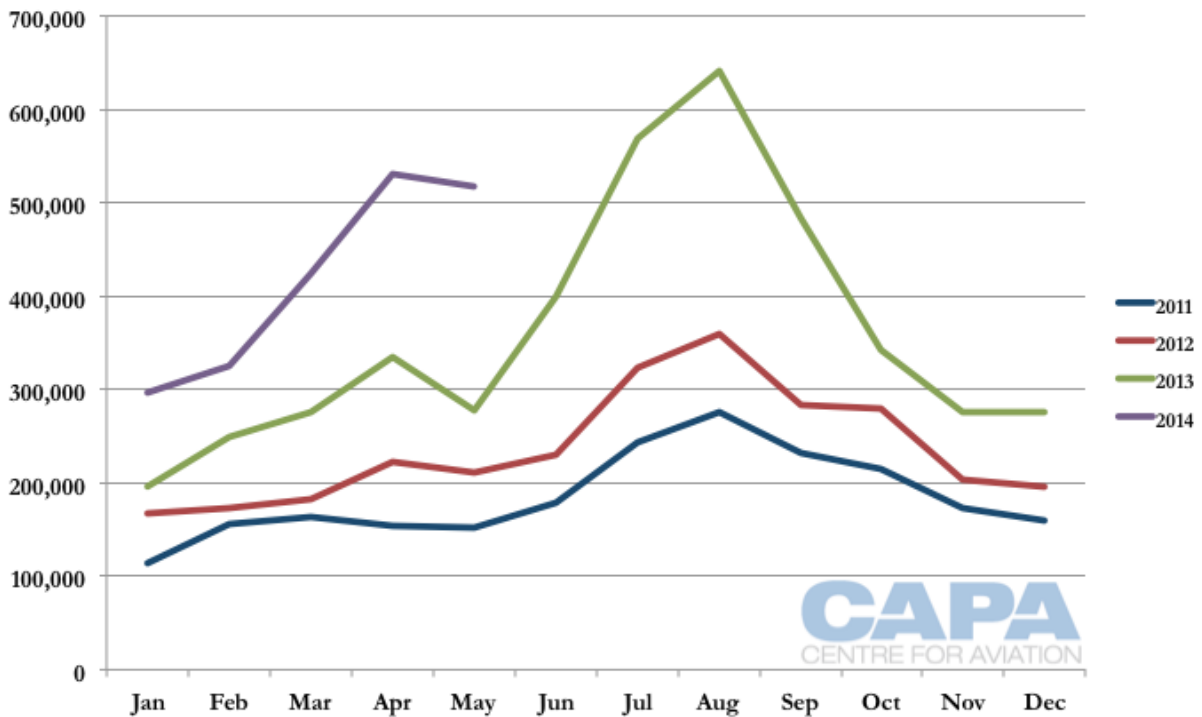
韓国訪問者数は2014年の始めの5ヶ月間で対前年57%増を記録

拡大は韓国で最も顕著である。2012年の280万人は対前年28%の増加、2013年の430万人は53%の拡大と、2011年からは2倍近くになっている。2014年の始めの5ヶ月間で韓国の訪問者数は対前年57%増を記録している。韓国が近距離旅行で中国人の東南アジア、日本からの目的地変更を最大限、受け止めている。これに従って、殆どの中国のエアラインにとって、韓国はこれまで、最大の市場の一つ(時に唯一最大)だった日本を追い越してしまった。

訪問者数はそれ自身驚異的だが、同時に韓国の旅行業界を根底から変化させている。2012年には全訪問者数の内、中国人の数が23%だったのに対して、2014年の現時点では全訪問旅行者数の内、40%が中国人である。

経済へのインパクトは大きすぎて、実際に理解する事はとても出来ないだろう。しかし、この規模なので、これまで他の国々も経験した様に、実質たった一つの国に賭ける事には種々の原因で急激に変化するリスクがある。

■韓国への中国人訪問者数:2011年～2014年5月



Source: CAPA - Centre for Aviation and KTO

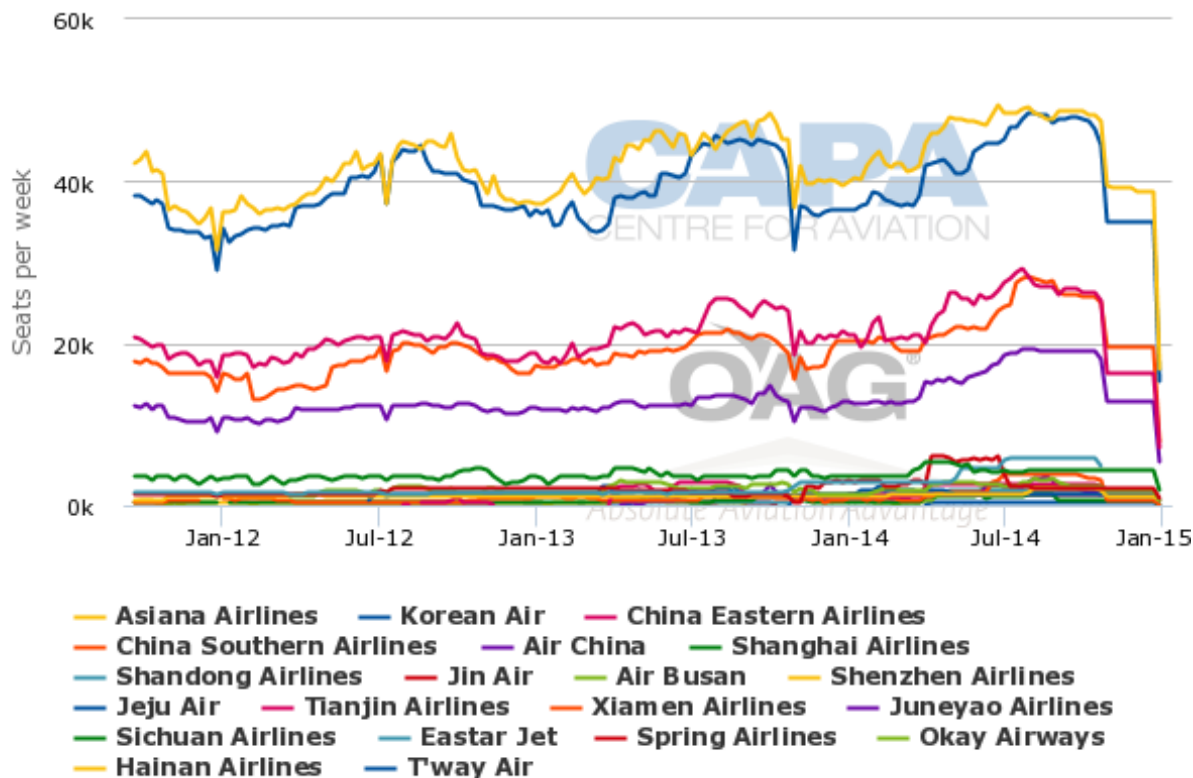
韓国は、中国への第6の自由を使った航空便が、稀で、実質非現実的な、一握りの市場（香港、日本、そしてマカオが同様である）の一つで、殆ど全て、地点間単純輸送のエアラインの市場になって居る。韓国＝中国市場間には2国間協定の不自由な規制の下に定期便が運航されているが、韓国キャリアー、特にLCCがチャーターの名目で実質的には定期便を運航して来ており、チャーター便の分野が拡大している。中国は、ここに来て、チャーター便の資格制限を厳格に適用し、この慣行を厳しく取り締まり始めた。

韓国＝中国の2国間協定は2014年5月に拡大されたが、これは主に、収益性の低い中国の2次的、3次的な都市を追加したものだ。しかし、追加分は寧ろ小規模で、その時点で既に、韓国キャリアーには間違い無く不十分だった。

大韓航空は広州への週3便を追加しようとしているが、中国発の便は広州を01:00に出発し、韓国には06:00に到着する。このスケジュールは、とても良いものとは見えないかも知れないが、これが発着枠の許すものだった、と同時に、この時間帯にも関わらず、これが大韓航空の予測した、需要の求める形態を示している。(近距離の夜行便は、時間を有効に使える上に、ホテル代を節約できることから、中国人旅行客には人気があるのだ。)大韓航空とアジアナがこの市場では断然トップの航空会社である。

■中国から韓国へ(週間定期便席数、片道):2011年9月~2015年1月4日

(k=1,000席)



Source: CAPA - Centre for Aviation and OAG

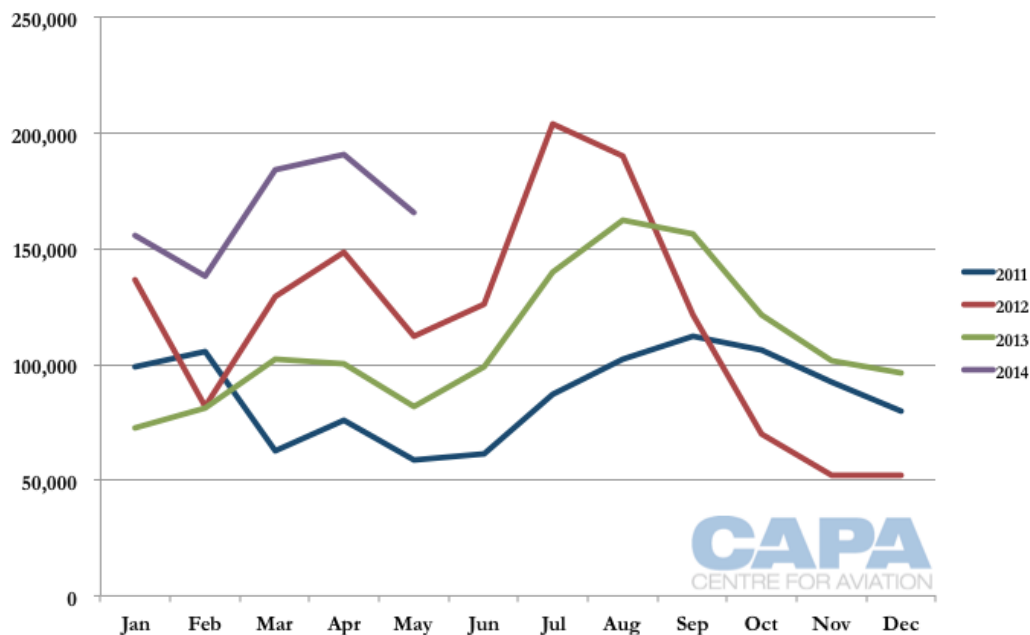
日本は2012年の騒動から回復しつつあるが依然韓国より少ない

日本への中国人訪問者数は、問題の島々をめぐる中国と日本の政治的立場の違いから2012年9月に、一気に減ってしまった。2012年の最初の8ヶ月間は、記録的な訪問者数を体験した。この高い数値と、同年後半5ヶ月間の低い数値を併せると、それでも対前年37%の伸びとなった。2013年の成長は低落したものの、対前年8%減だった。

2013年9月に回復が始まり、それ以来継続、2014年最初の5ヶ月間で対前年91%の増加...

2013年9月に回復が始まり、それ以来継続、2014年最初の5ヶ月間で対前年91%の増加となっている。しかし、2012年の最盛期でも日本を訪れた140万人の中国人旅行者数は、日本の方が遥かに大きな国であるにも関わらず、同じ年の韓国訪問者数280万人の半分に過ぎない。

■訪日中国人旅行者数:2011年～2014年5月



Source: CAPA - Centre for Aviation and JTM

韓国は、免税品(及び一般商品)の買い物、映画で紹介した文化、或はそれほど宣伝しない韓国文化全般で、中国人旅行者を惹き付けている。韓国はまた、アジアナや大韓航空の北米路線の旅客にとって、人気の立寄地点である。

日本は物価もより高いが、楽観視する向きは、この国の大半が観光向けに開発されていない事から、まだこれから大きく成長すると見ている。

春秋航空は次々に中国＝日本の都市間路線を開設しているが、2014年8月には日本の子会社春秋航空日本を立ち上げ、やがて、より多くの日中間路線を運航しようとしている。

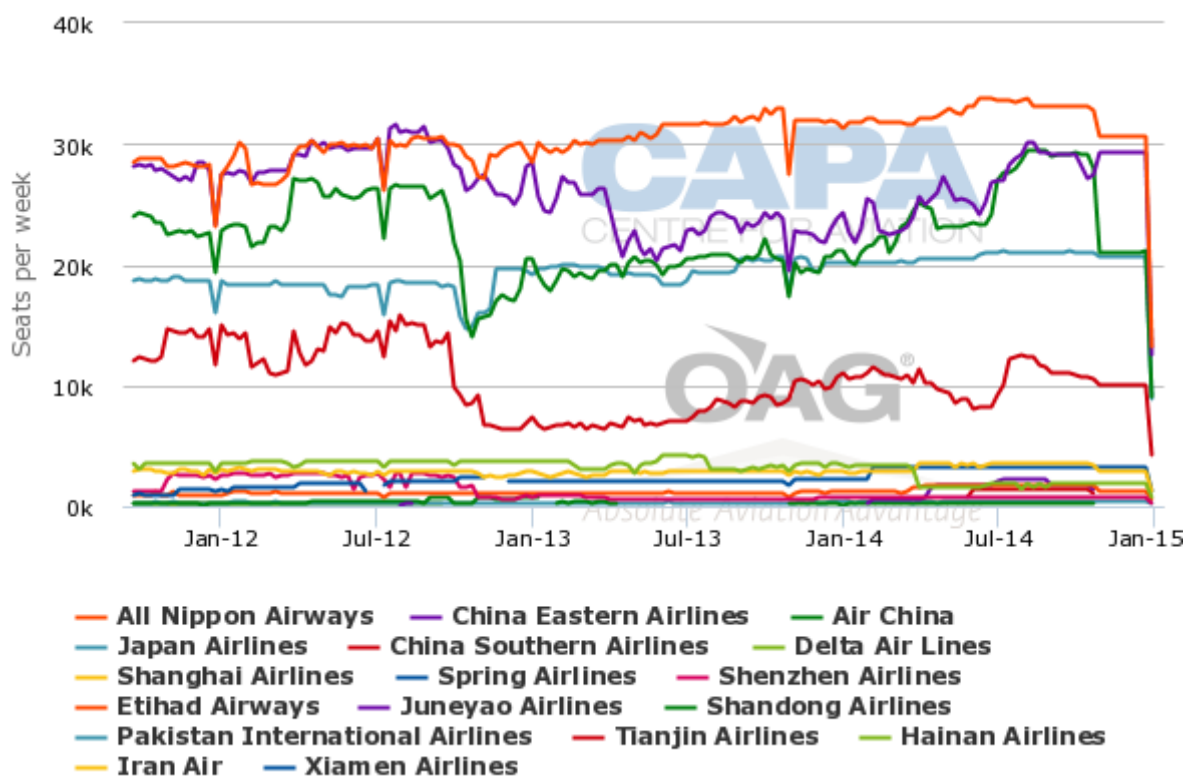
<関連記事参照>

Japan's expanding LCCs drive growth but need cultivating; Spring Airlines and AirAsia re-entry loom

中国東方と中国国際という両国間路線で最大の2社は日本路線の供給を危機発生以前の水準まで戻そうとしている。一方中国南方は、当面供給は低いままだ。ANAとJALは僅かに供給を増やしている。

■中国から日本へ(週間定期便供給席数、片道):2011年9月19日~2015年1月4日

(k=1,000席)



Source: CAPA - Centre for Aviation and OAG

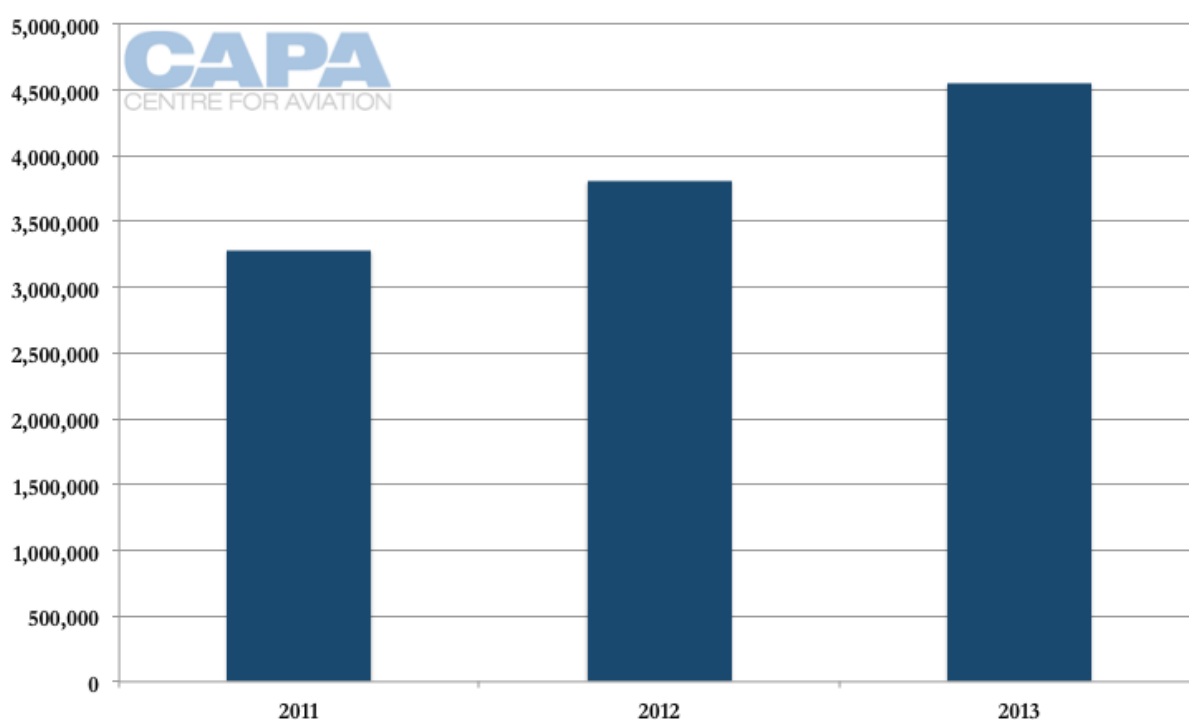
香港、中国人にとっては最初の外国、依然 2 桁の伸び

2013年、香港への本土からの空路訪問者数は20%増えて460万人…

2013年、香港への本土からの空路訪問者数は、20%増えて460万人となり、2012年の伸び率16%を上回った。これには、空路での訪問者数のみしか含まれないが、圧倒的多数は、陸路、北部香港への国境を超えてやって来る。空路訪問者数のデータは年間ベースしか無いため、2014年に入っての変化は見る事が出来ない。

しかし、宿泊訪問者数が近似値と言えるだろう。(香港には珠江デルタ周辺から多くの日帰り訪問者が居る。)2014年の香港への宿泊訪問者は5月までに16%の増加率で、全体数(宿泊と日帰りを併せた)の18%の伸びより低い数値である。香港観光局は、他の競合する目的地が、より訪問し易い様に、ビザ発給規制を和らげているので、本土からの訪問者数増は鈍化していると、これを裏付ける話をしている。

■香港への空路での中国人訪問者数:2011年～2014年5月

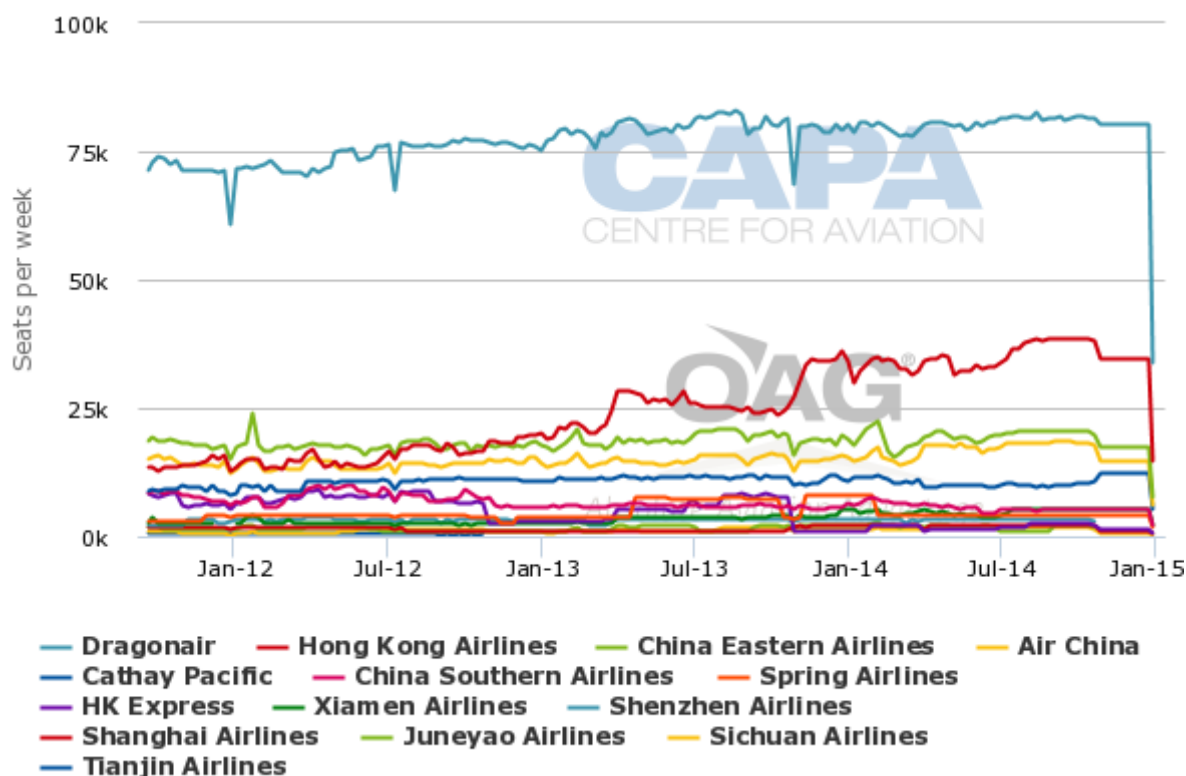


Source: CAPA - Centre for Aviation and HKTB

キャセイ太平洋航空の100%子会社であるドラゴンエアが、中国本土＝香港間では大差で最大のエアラインだが、香港航空(中国 HNA グループの一部門)が相当の伸びを示している。

■中国から香港へ(週間定期便供給席数、片道):2011年9月19日～2015年1月4日

(k=1,000 席)



Source: CAPA - Centre for Aviation and OAG

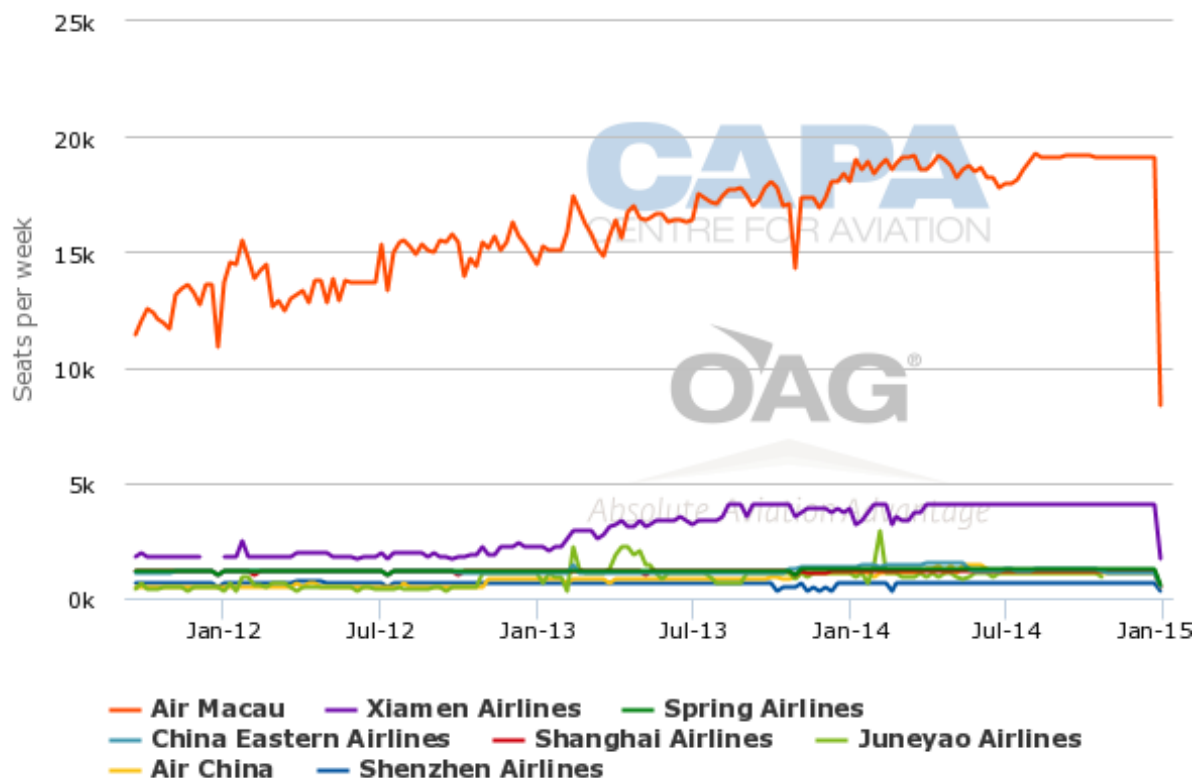
マカオ航空、ギャンブルのハブへの航空便を支配

マカオは中国本土発着の国際線席数では第11番目の目的地である。マカオの中国人にとっての主たる魅力は近い事(国境を挟んでいる)と、賭博が禁じられている中国本土とは対照的に、氾濫するカジノ(収入ではラスベガスを上回る)である。

中国はマカオを、例えば MICE (Meeting, Incentive tour, Convention and Exhibition) の概念を通じて、買い物と娯楽の中心へと多様化させる計画を推進しているが、未だにギャンブルが主たる魅力であり続けている。空路で往来する訪問者はほんの僅かだが、マカオ航空(中国国際が一部所有)がその市場の約65%を占めている。

■中国からマカオへ(週間定期便供給席数、片道):2011年9月19日~2015年1月4日

(k=1,000 席)



Source: CAPA - Centre for Aviation and OAG

かつて、マカオ航空の評判はとても羨むべきものでは無かったが、中国国際がより大きな影響力を行使するようになってから、収支を好転させ、成長し始めた。同社は中国本土のエアラインに比べて高い人件費などで不利な条件にある。更にマカオ航空としては、レジャー需要をつかまねばならないが、これには、朝、中国本土を立て、夜には帰って来る事が求められ、同社に高価な夜間駐機料を支払う事を余儀なくさせる。

<関連記事参照>

[Air Macau takes encouraging steps to support the Macau market as "resort" tourism balloons](#)

2014年の最初の5ヶ月間で、本土からの訪問者の全体数は14%増だが、空港経由の訪問者は20%増と、マカオ航空が投入して来た2013年と2014年の現在迄の供給数の伸び率に一致して居る。しかし、この数値はここ数年のものより低く、中国本土からの空路訪問者は、2013

年に25%、2012年には21%、2011年には24%伸びている。中国政府の腐敗撲滅、質素儉約キャンペーンがこの訪問者数に影響を与えて居る可能性がある。

台湾は海峡越え路線市場の厳しい統制に関わらず、拡大を続けている

台湾は、両国のつながり、文化の共通性と言う面で理想的な目的地であり続けている。次々に増える海峡越えの直行便が台湾の観光分野(他のどの市場でもノーマークだが)を一手に押し進めている。しかし、海峡越え路線は引き続き、厳しく管理統制されている。

台湾のエアラインは、中国本土の主要空港での発着枠が手に入る前に、航空自由化が始まって、台湾のエアラインには出来ないのに、中国本土のエアラインが、現有の発着枠を使って新たな路線を開設する事が許されてしまうのを恐れている。海峡越え航空便は各エアラインにとって、最も利益率の高い路線で、2013年には民間の吉祥航空と春秋航空が、制限されたスケジュールであるとは言え参入を許されている。

<関連記事参照>

[Spring Airlines and Juneyao Airlines enter cross-Strait market; market impact small – at first](#)

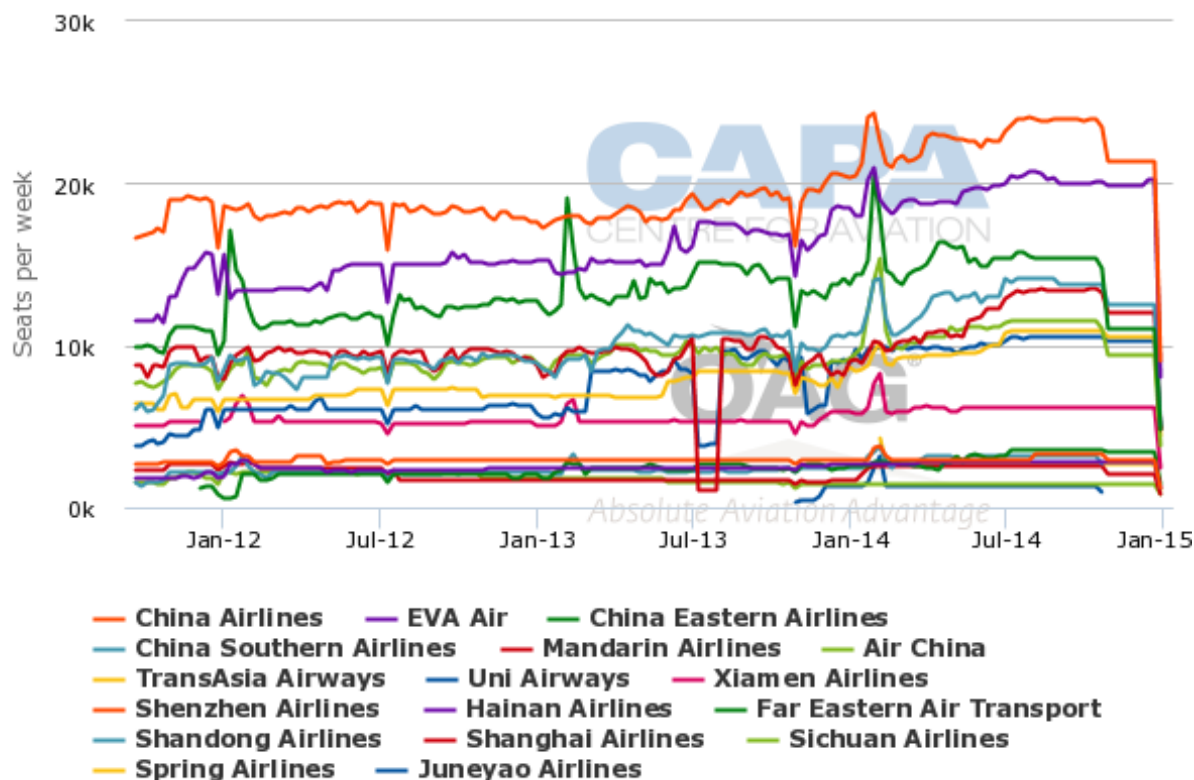
台湾のエアライン、中華航空とエバー航空が、中国市場での最も大きな、2つのエアラインである。彼らはまた、中国本土の旅客を台湾以遠へ通過旅客として運ぶ事が出来ない現状とも戦っている。中華航空とエバー航空の長距離路線への野望は、中国発の第6の自由を行使出来る様になる事で相当の後押しを受ける事になる。

中国本土からの訪問者数は2013年に11%増加、2012年の45%に続いて…

中国本土からの訪問者数は2013年に11%増加、2012年の45%に続いて…(2011年には海峡越え路線拡大の大きな波が押し寄せた)。2014年5月単月の実績では、中国本土の台湾への訪問者数は54%増加した。

■中国から台湾へ(週間定期便供給席数、片道):2011年9月19日~2015年1月4日

(k=1,000 席)



Source: CAPA - Centre for Aviation and OAG

展望:中国は、東南アジアの目的地を北アジアに差し替えるのか？

台湾と韓国で、大規模な中国本土からの訪問者数の伸びを記録した経験から、観光旅行の集団に一定の方向性がある時には、他の国々でも(多かれ少なかれ)同様の経験をする可能性がある事がわかる。

日本は、しかし、国家の管理があるか否かに関わらず、なんらかの力が、旅行者の流れに大きな影響を及ぼすと、何が起こるかを思い知らせてくれている。日本の安倍首相が2020年までに、訪日旅行者を倍増させる計画を推進しようとしているのに従うと、中国人旅行者は重要な要素とならざるを得ないだろう。この原資から(および韓国が、可能性のバロメーターになる)の相当の拡大が無い限り、日本の目標達成の可能性は極めて小さなものだろう。

東南アジアは、さらに最近になって、この予測不能な力による大きな影響をもたらした、厳然たる効果を思い知らせてくれた。

第2回ではこの地域に焦点を当てて見たい。

以上

当分析は、CAPAが7月16日に発表した Outbound Chinese tourists to surpass 100 million in 2014. Northeast Asian airlines first to benefit を、JAMRが和訳したものです。

オリジナル URL :

<http://centreforaviation.com/analysis/outbound-chinese-tourists-to-surpass-100-million-in-2014-northeast-asian-airlines-first-to-benefit-177128>

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてを閲覧者ご自身でご判断くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

当資料は、この資料の作者が信頼できると判断した情報に基づいて作成されていますが、当研究所としての見解ではなく、また当研究所はその正当性を保証するものではありません。内容は予告なく変更することがありますので、予めご了承ください。また、当資料は著作物であり、著作権が保護されます。全文もしくは一部を転載される場合には出所を明記されるようお願いいたします。