

CAPA 分析・特別号4

**東南アジアのエアライン、観光市場に痛手
＝中国人旅行者が北東アジアに移行して～中国発旅行者 【第 2 回】**

事実関係の一致する所は、近距離旅行をする中国人が、東南アジアを避けて、北東アジアを好んでいるという事だ。東南アジアの主要中国人旅行者市場である、マレーシア、シンガポールそしてタイの入国統計では、中国人が 2013 年より減って居り、北アジアの市場ではしばしば 2013 年の伸びより大きく増えているのである。このため、東南アジアのエアラインは利益と搭乗率の低下に悩んでいる。

タイでは政情不安が入国者数の低下に影響して居り、マレーシアでは MH370 事故により、激減していて、これは多くの中国人が陰謀説を信じて居り、それ以外の人々は事実上の抗議の印としてマレーシアを避けているからだ。これらが積み積もった影響は、入手出来る最新のデータである 2014 年 4 月の入国者数で 20%の減となっている。

シンガポールは、ずっと、この反東南アジア感覚の、とばっちりを食っていて、2014 年 4 月には 39%の減、今年に入って現在までで 17%の減と、マレーシアよりも大きな減少になっている。2014 年 5 月、ベトナム＝中国間の緊張状態が燃え上がったが、2014 年に入って、5 月までの伸びが 43%増だったことを考えると遥かに下がっているとは言え、2014 年 6 月の入国者数で中国人旅行者の数は未だに 6%の伸びを見せている。

これは、全 2 回レポートの後編。第 1 回は中国発旅行者の、北アジアの市場への流入について見た。

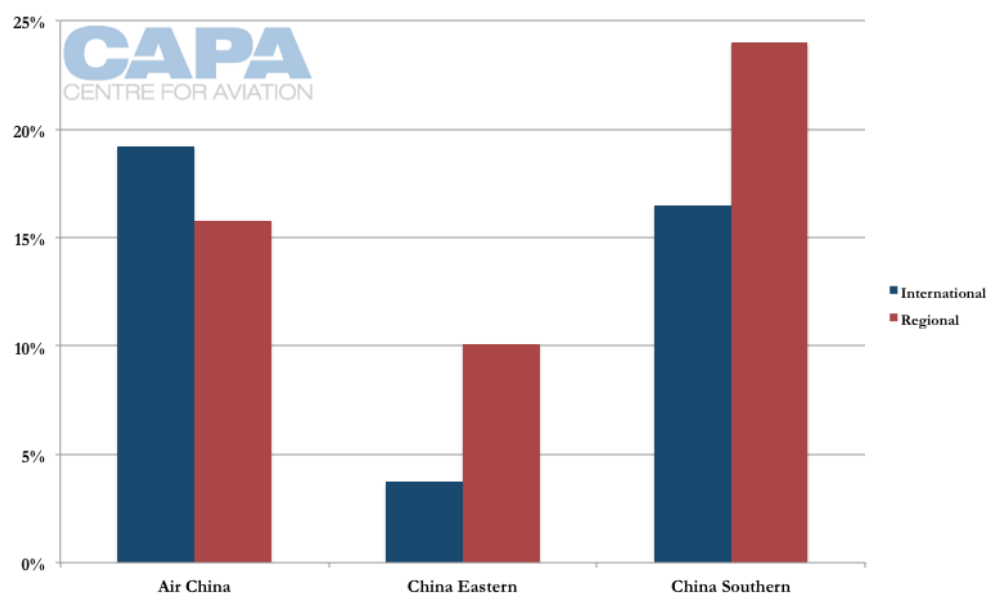
<関連記事参照>

[Outbound Chinese tourists to surpass 100 million in 2014. Northeast Asian airlines first to benefit](#)

中国人旅行者は東南アジアに減少＝北アジアでは増加

中国発の旅行者数は伸びている事は確かだが、中国の統計が整備されて居ないため、正確な数字を知ることは、なかなか難しい。この動きの先導役は、中国の国際線エアラインで、中でも、国内最大の国際線供給席数を持つ、中国国際、中国東方、中国南方の各社である。この3社は、域内(香港、マカオ、台湾)及びそれ以外の国際線旅客数で、軒並み 10%を超える伸びを報告している。

■中国国際、中国東方そして中国南方の国際線および域内国際線の対前年同期比伸び率



Source: CAPA - Centre for Aviation and companies

Note: Air China for the year to May-2014. China Eastern and China Southern for the year to Jun-2014.

中国人近距離旅行者が東南アジアを北東アジアに差し替えて居るのは確かである。だが、どの程度のものかを知るのは難しい。歴史的に伸び率を見ようとすると、ビザ制限の緩和や、航空便の拡大など様々な要素から可成り異なっている。近距離市場(主として北東アジアの)の性格から言って、第6の自由需要は限られており、实际的でないために、直航便の存在に大きく依存することになる。

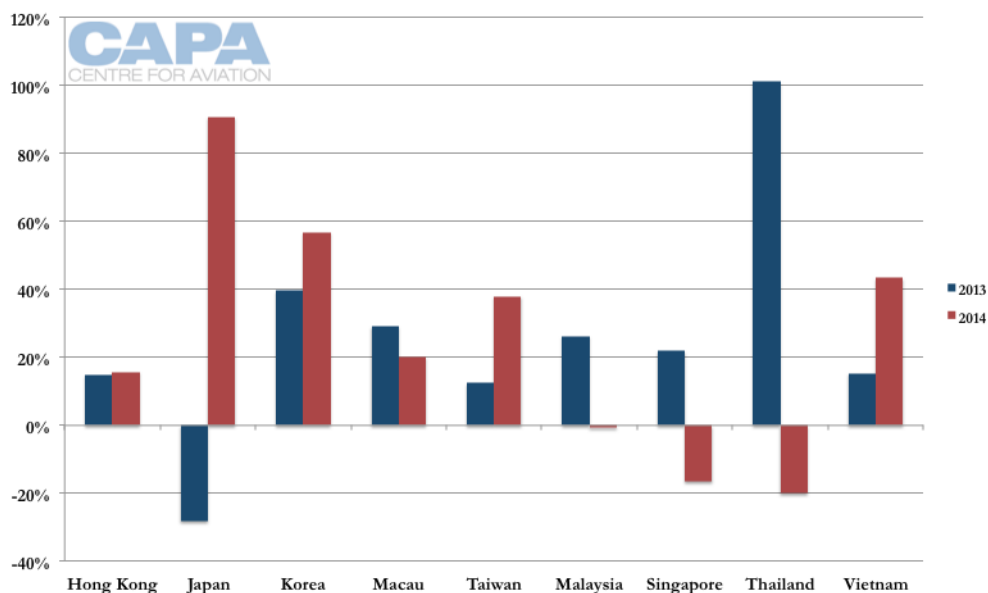
中国人旅行者は、双方の国との間の政治的な関係からだけでなく、個々人の好みからも、東南アジア市場では減って居ると言えるだろう。即ち、韓国の文化が中国人を惹き付け続けているのだ(特にテレビドラマのお陰で)。一方で、日本も盛り返している。2012年、13年と日本への抗議として東南アジアに行った中国人が、今や、また北東アジアに戻ることに決め、それを可能にする航空便の選択肢も豊富になって居る。

北東アジア諸国では中国人旅行者の入国者比率が2013年の数値より高くなって居る。日本の統計数値は2013年に激減したために歪んで居るが、領土問題にも関わらず2012年の数字を超える迄に回復している。

例外はマカオで、伸びが鈍くなっている。これは中国政府の反腐敗、質素節約政策の影響によるものだろう。マカオを政府の公金を使った大宴会と結びつける報道があって、そこへ旅行する事が憚られる状況に成って居るのだ。

■中国人旅行者数の変化、北東アジアと東南アジア諸国/地域の選択

:2013年5月対2014年5月



Source: CAPA - Centre for Aviation and [tourism](#) authorities

注:シンガポールは2014年4月までの数値、空路入国のみ。マレーシアは2014年4月までの数値。香港は宿泊入国者のみ。マカオは空路入国のみ。

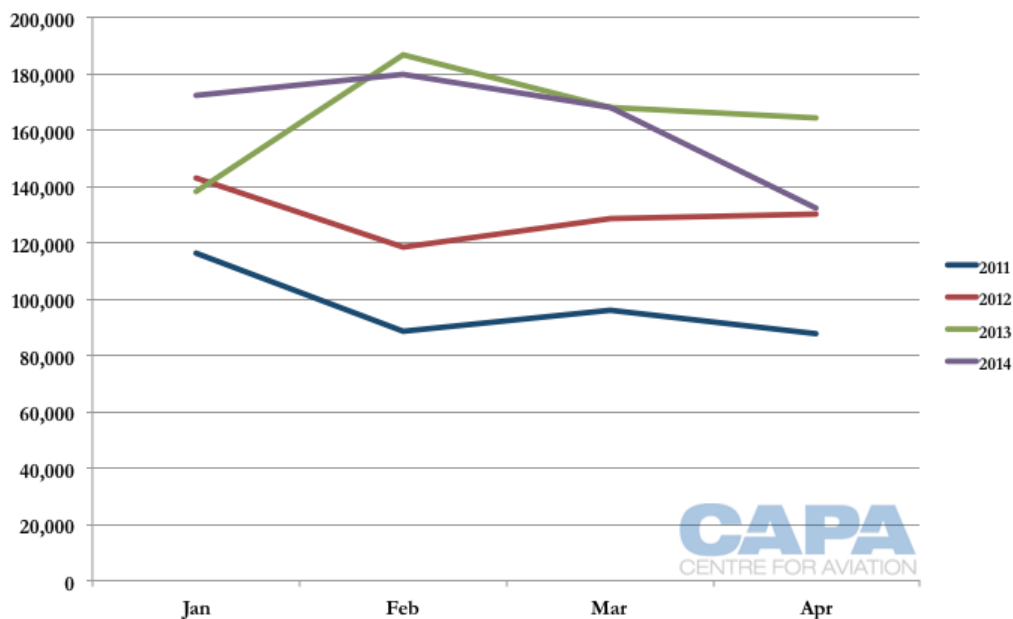
2014年4月マレーシアは中国人訪問者数が20%減

マレーシアは、本土から来る中国人旅行者が、最新の統計である2014年4月に、19.5%減ったと報告している。これは、MH370(マレーシア航空 370便)の悲劇に関して、マレーシアが中国人から受けた反発に由来している。中国人は使う航空会社がマレーシア航空(MAS)でなくとも、マレーシアの全てを避ける様になってしまったのだ。マレーシアは国家として、MH370の陰謀説に言われなく結びつけられてしまったのだ。ある例では、中国の旅行社が非公式にマレーシア行きの航空券を売る事を禁じられていると言う。

しかし、マレーシアは2014年3月のMH370事故の以前に、既に伸びが鈍るのを経験していた。過去には1月と2月は単月でも平均でも強い伸び率を示していた。旧正月の日付が毎年変わるので、対前年同期との比較は歪んでしまう。

2012年には、1月と2月は併せて28%の対前年増を示していたが、2013年1月と2月は併せて24%の伸び率だった。しかし、2014年になると、1月2月を併せた中国人入国者数は遥かに低い8%の伸びと成って居る。旧正月の旅行先として、中国人の関心が薄れている事は、より低い成長傾向から、2014年3月、4月の落ち込みは更に悪化したものと思われる。

■中国人のマレーシア入国者数比較:2011年～2014年の1月、2月、3月、4月



Source: CAPA - Centre for Aviation and Tourism Malaysia

マレーシア航空(MAS)と中国南方航空はマレーシア＝中国間市場の供給を削減している。2013 年 7 月にエアアジアに追い抜かれるまで、マレーシア航空は最大のエアラインだった。2014 年 7 月にはマレーシア航空が縮小するのに合わせ伸びて来たエアアジア X に次いで第 3 位に転落する。中国南方航空が第 4 位の規模のエアラインだが、大差がある。MAS も中国南方も 2014 年 4 月半ばから供給を削って居る。

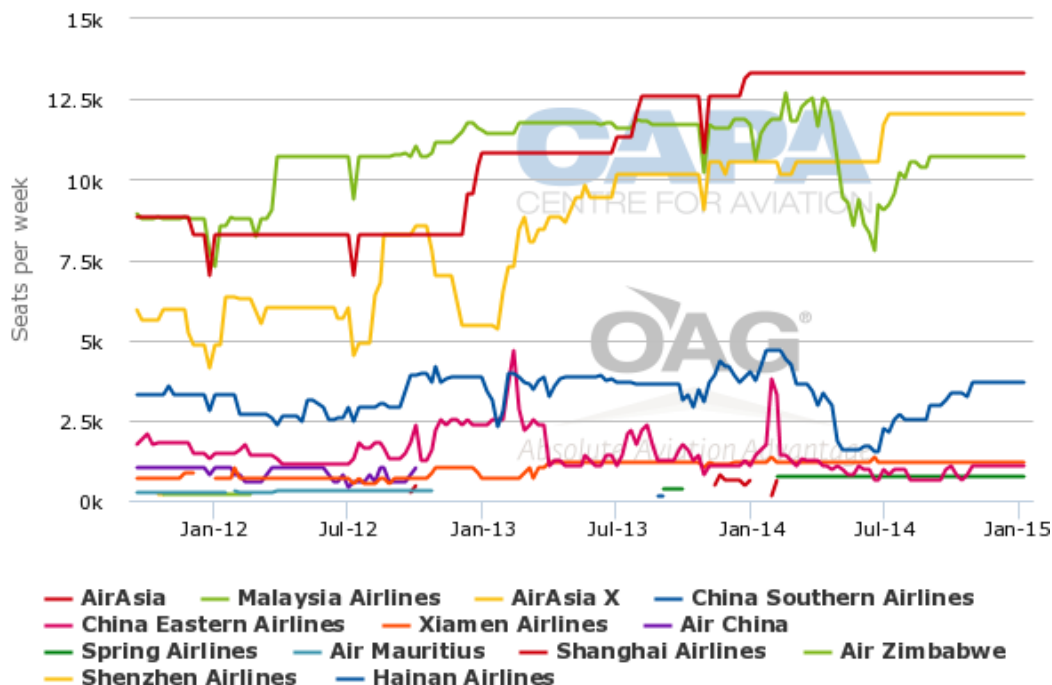
MAS はオフピーク期(旧正月以外)の、凡そ週間 12,000 席から、約 1/3 を削って 2014 年 4 月半ばには 8,000 席弱とした。2014 年 9 月からは、11,000 席に揃えることを計画して居る。これは、全て元通りと言う訳では無く、供給は 2012 年初めのレベルに落ちて居る。中国南方はオフピークの供給を週間 3,600 席から、2014 年 5 月から 6 月初めに 1,600 席に落とした。2014 年 7 月現在、同社はこれを 2014 年 11 月迄に順次 3,600 席に戻す計画だ。

供給の変化と将来の拡大計画を複雑にして居るのは、MAS や中国の同業者よりコスト水準が低く、将来性のある、エアアジアとエアアジア X が供給拡大して居る事である。このため、MAS そして、多分、中国南方も将来的にはエアアジアとエアアジア X の拡大によって限られた供給増しか出来ないかも知れない。これで、野心的な地元の競争相手にとっては、MH370 が齎した MAS への影響を切離して考えるだけでは済まなくなる可能性がある。

エアアジア X は中国からの収入を豪州からの収入に代えようと期待し、エアアジアグループは、影響ある要素としては、MH370 への反応がどの位継続するものかにも依るが、MAS と違って、マレーシアから切り離された中立的なブランドを持っている。また、より幅広く、拡大する乗継ぎ便の選択肢があるので、エアアジアとエアアジア X はマレーシア以遠を売る事ができる。

■中国からマレーシアへ(週間供給席数、片道ベース)

:2011年9月19日~2015年1月11日



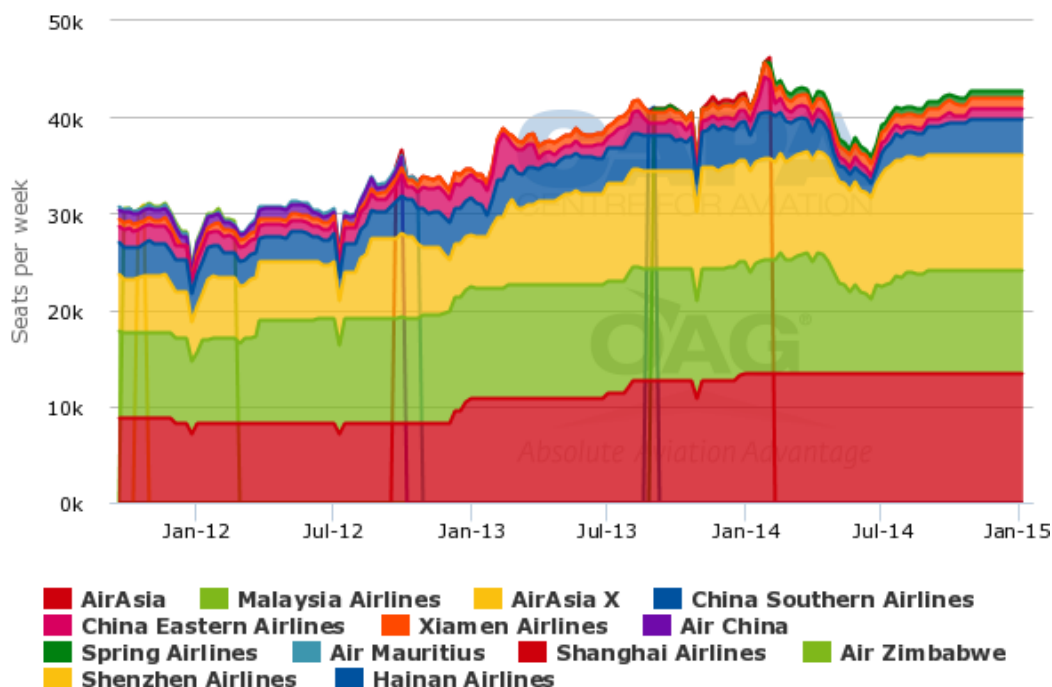
Source: CAPA - Centre for Aviation and [OAG](#)

エアアジアとエアアジアXの拡大は、マレーシアにとって、MASと中国南方の供給減を埋め合わせるには充分では無い。マレーシア=中国間の市場は2014年6月と7月初めにかけて2013年の水準に落ち込んだが、それでもまだ2012年の水準よりは上にある。

旅行業界の統計によれば、2014年4月の中国人旅行者入国者数は2013年の水準より下がっているが、僅かに2012年の水準を上回っている。

■中国からマレーシアへ(週間供給席数、片道ベース)

:2011年9月19日~2015年1月11日



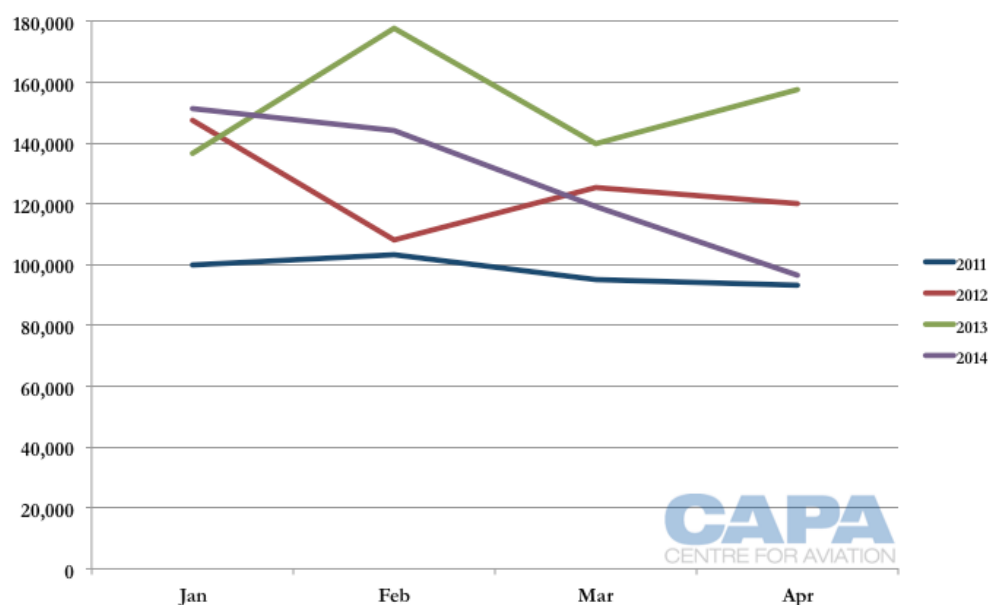
Source: CAPA - Centre for Aviation and [OAG](#)

シンガポールへの中国人旅行者入国数 6%減、2014年3月の15%減、4月の39%減を含めて

シンガポールもマレーシアの様に、統計データを2014年4月までしか公表して居ないが、これによると、シンガポールはマレーシアより事態が深刻である。2014年1月と2月、中国人入国者数合計はマレーシアの8%増に比べて6%減となって居る。2013年1月と2月の入国者数は23%増で、2012年は26%増であった。

一方で、2014年3月の入国数は15%の減で(マレーシアの0.1%減より大きな下落である)、2014年4月は39%減(これもマレーシアの20%減より大きい)。2014年4月の入国者数は2011年4月より僅かに上回って居るが、2年間の成長を消し去ってしまっている。

■シンガポールへの中国人月別入国者数比較:1月、2月、3月、4月 2011年~2014年



Source: CAPA - Centre for Aviation and Singapore Visitor Bureau

中国人旅行者は、通常シンガポール/マレーシア/タイ3国の「シンマタイ」ツアーの一部としてシンガポールを訪れていた。ところが、政情不安から旅行者は既にタイを避けるようになって居た。そしてシンガポールは公式には言っていないけれど、多くの旅行者がシンガポールもさし控える様になったのだ。中国人旅行者は、物価が高いのと、見るべきものが限られているので、普通、シンガポールには最少泊数の滞在としていた。

ギャンブル、特にマリーナベイサンズでのギャンブルは大きな呼び物だった。それが今は、中国が政府役人の大宴会や腐敗に厳しいチェックを入れるようになったので、シンガポールは大きな魅力を失ってしまった。その後、中国人旅行者は、MH370 事故からマレーシアを避ける様になり、「シンマタイ」ツアーには、シンガポールしか残らず、そもそも大抵の旅行者がシンガポールを主要な目的地と見做していなかったために、結局、3 か国すべてを省いてしまったのだ。

シンガポールはそれを放置している訳ではない。

2014年6月、シンガポールは、中国本土からの旅行者引き戻しのために100万シンガポールドル(SGD)(80万米ドル)をかけたマーケット戦略を開始した。中国の公式メディアも、特にシンガポールを、マレーシアと、やはり領土をめぐって衝突しているベトナムの現実的な代替地と

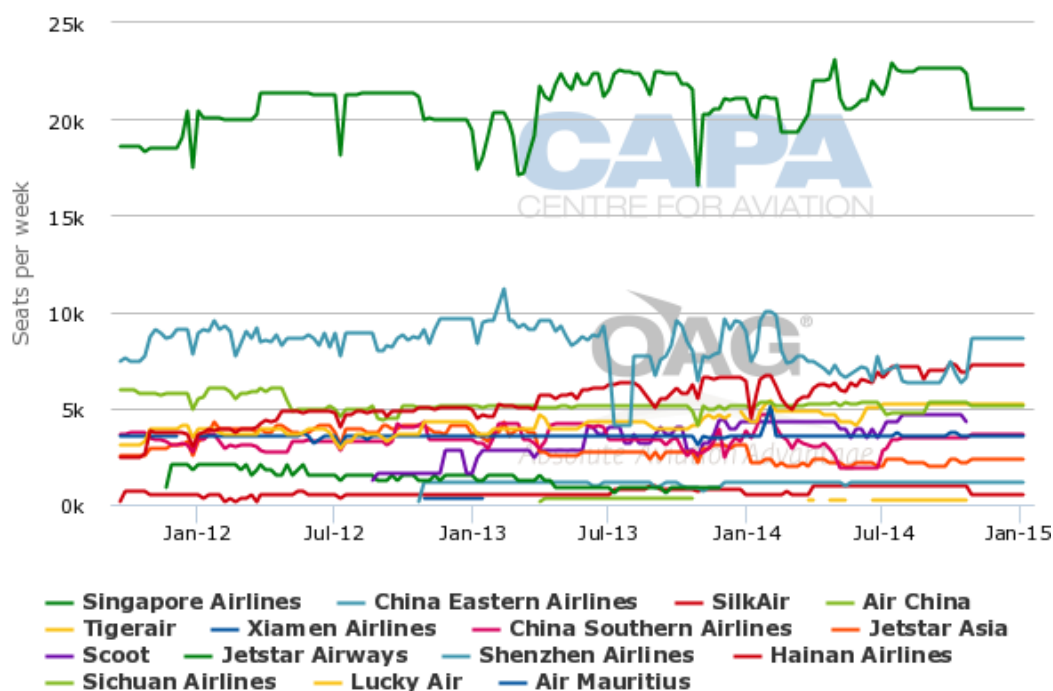
して宣伝している。しかし、記事は、今年現時点までで、どのくらいシンガポールへの入国者数が減っているのかは書いていない。

来訪者数の急激な落ち込みとは対照的に、2014 年の供給席数は 2013 年に比べて僅か 1% の減少となっている。最大のインパクトは中国東方航空のもので、OAG によれば、中国東方は 2014 年、中国=シンガポール間の供給を 2013 年対比 18%削減しようとしている。この路線最大のエアラインであるシンガポール航空(SIA)は、供給を 3%増やしており、一方地元子会社のシルクエアは 10%拡大して市場第 3 位(2014 年 8 月の数週間は第 2 位)のエアラインになる模様だ。

ジェットスター・アジアは、26%の供給カット、タイガーエアは 21%の増。春秋航空は 2014 年 4 月に上海浦東=シンガポール間に A320 によるデイリー便を開設したが、5 月にはこれを週 3 便に削減した。

■中国からシンガポールへ(週間供給席数、片道ベース)

:2011年9月19日~2015年1月11日



Source: CAPA - Centre for Aviation and OAG

Note: Excludes Spring Airlines' 3x weekly Shanghai Pudong-Singapore service.

タイは中国人旅行者の最大の落ち込みに悩む

タイについては国内の政治情勢から入国旅行者数が落ち込んでいるのは理解できるところだ。2014 年は 5 月までの数値で、入国者数は 6%減となっている。がこれは全方面という訳では無い。例えば、欧州からの入国旅行者数は実際には 7%増加しており、米州からは 1%未満の増加、大洋州は現状維持の状態である。

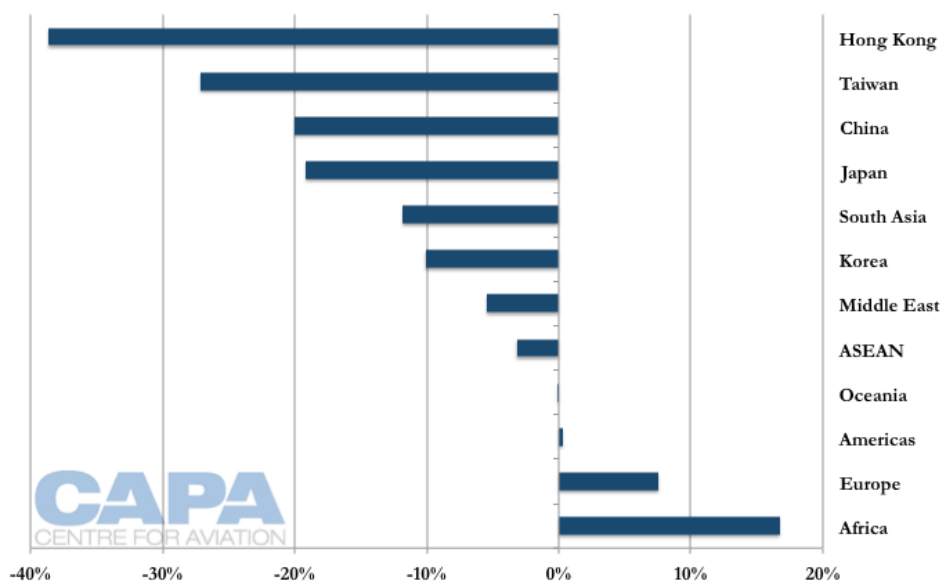
この事態の原因には種々の要素が考えられる。まず旅行者が無頓着であること、タイがいつもメディアに好意的な扱いで報じられていること、バンコク郊外の旅行者に人気のある観光スポットは意識的に何の影響も受けない様にしていることなどだ。更に、長距離の旅行者は休暇を事前に予約する、行く先の状況の変化でキャンセルすると可成り高がついてしまう。これに対し、近距離の旅行者は出発間際に予約をする。

2014 年の最初の 5 ヶ月間で、タイ入国者数が 2013 年より 40 万人減った中国は、訪問者数減少の単独で最大の要因になっている。しかし、比率で言うと、中国の 20%減と言うのは(平均の 6%減よりはるかに上だが)台湾の 27%減、香港の 39%減にはとてもかなわない。

これらの市場の旅行者はしばしば旅行会社がアレンジした団体で旅をするが、その旅行会社がツアーをキャンセルしてしまう。より成熟した市場では、旅行者は自分で決める傾向が強く、団体予約に頼る人は少ない。

韓国が、中国人旅行者の最大の受け皿としてタイに代わる事になるだろう。一方、2014 年 7 月のタイへの旅行警戒令の解除により、香港からの旅行者は増えるはずだ。

■タイへの入国者数、前年同期比:2014 年 1 月～5 月



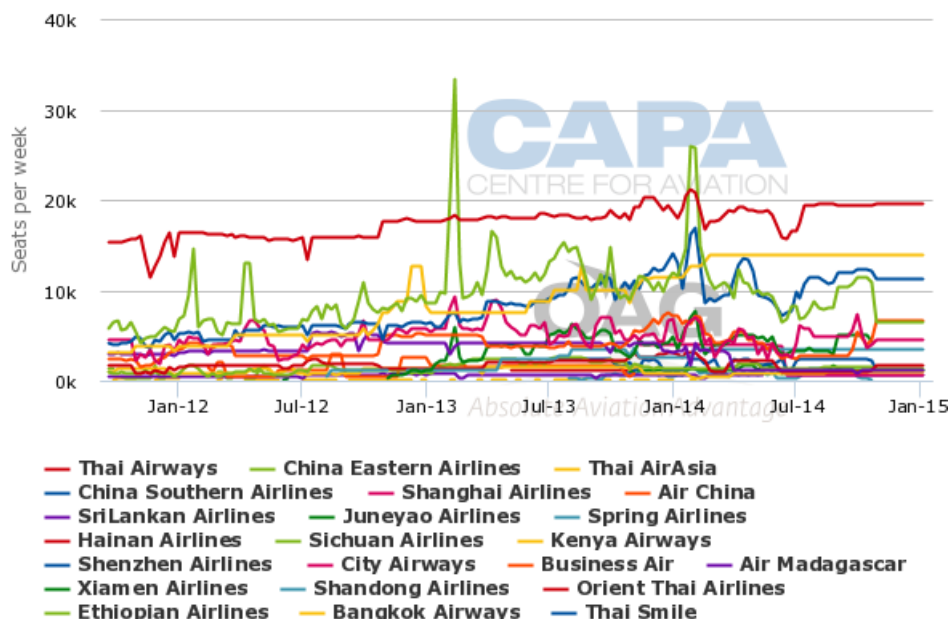
Source: CAPA - Centre for Aviation and Ministry of Sports and Tourism

OAG に登録された時刻表によると、中国人の入国者数減少にも拘らず、中国＝タイ間の市場は 2014 年、6.8%の供給増加になる見込みである。主たるエアラインであるタイ航空は小規模の供給増を計画しているが、中国南方とタイ・エアアジアが大きく増やしている。

<関連記事参照>

[Thai AirAsia plans rapid domestic and international growth in 2014 despite challenging conditions](#)

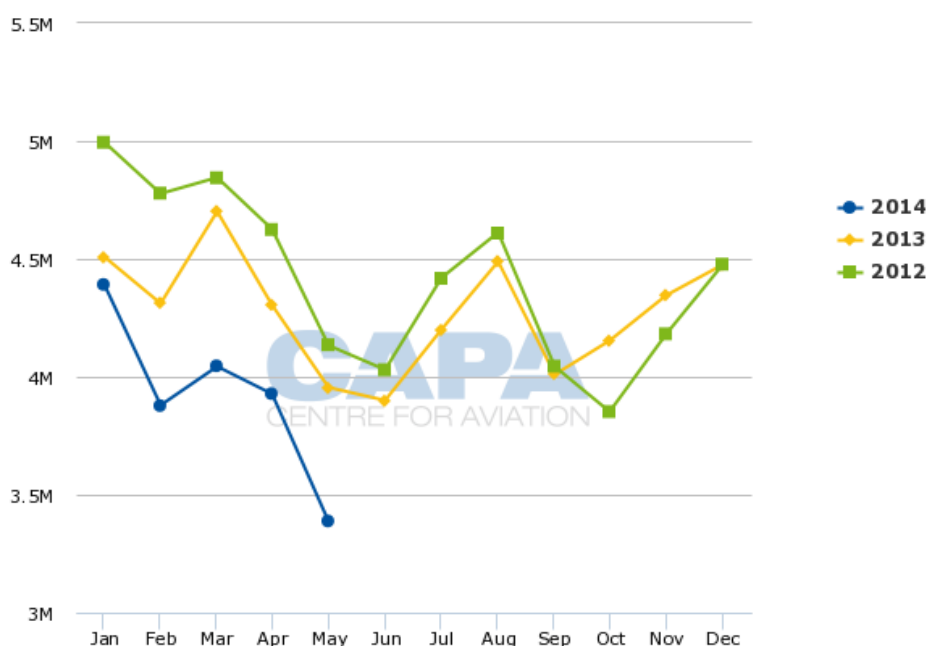
■中国からタイへ(週間供給席数、片道ベース):2011年9月19日~2015年1月11日



Source: CAPA - Centre for Aviation and OAG

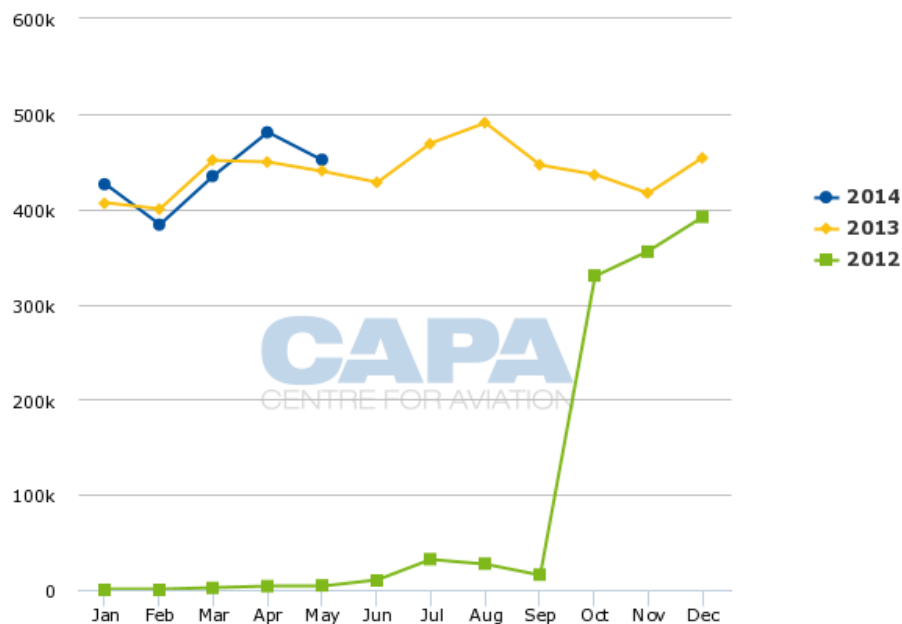
バンコク・スワンナプーム空港では、2014年5月に旅客数総計で14%、国際線だけで15%の落ち込みが報告されているが、ドンムアン空港(主として国内線)では、国際線旅客数が3%の増加を見せている。プーケットでは総計でも、国際線でもほぼ変わらぬ旅客数と成って居る。

■バンコク・スワンナプーム空港月別旅客数:2012年~2014年



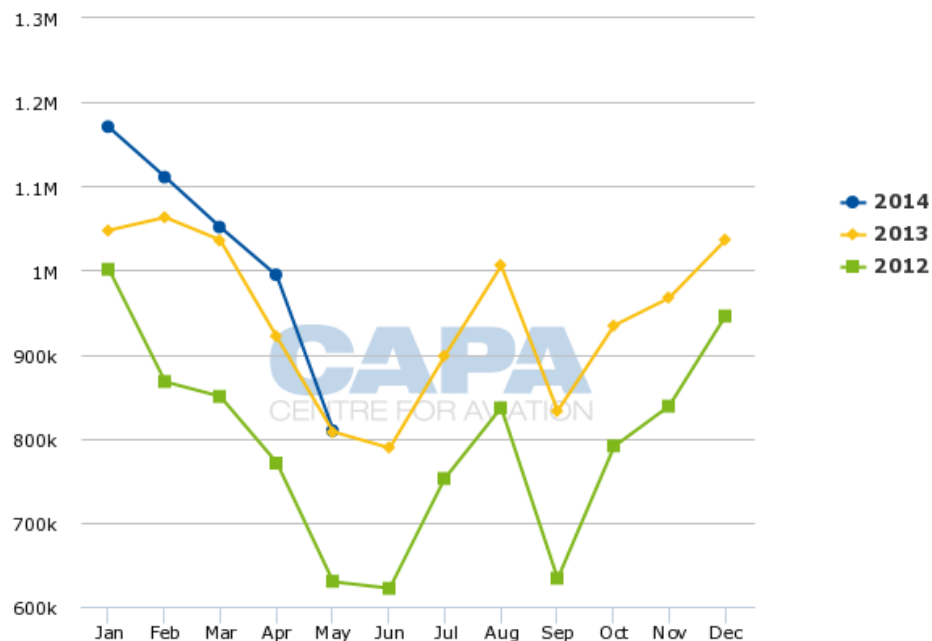
Source: CAPA - Centre for Aviation and OAG

■ バンコク・ドムアン空港月別国際線旅客数:2012 年～2014 年



Source: CAPA - Centre for Aviation and OAG

■ プーケット国際空港月別旅客数(国際線):2012 年～2014 年



Source: CAPA - Centre for Aviation and OAG

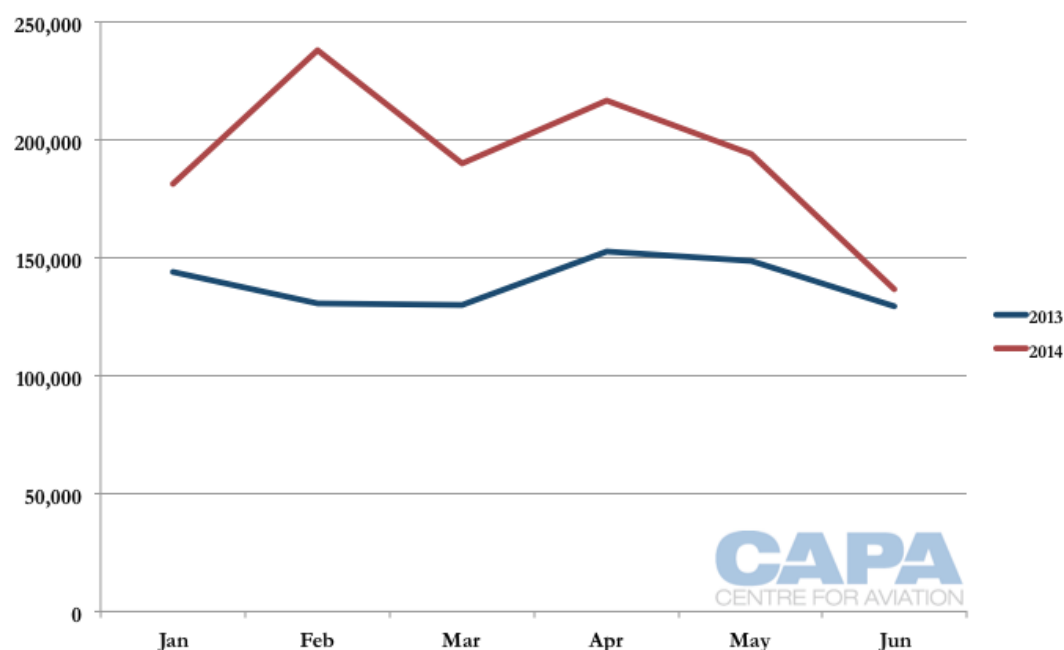
ベトナムは、反中国抗議デモの影響で短期の供給減を経験している

ベトナム＝中国間市場は2011年5月に、南シナ海で、中国が自国領と見なし、ベトナムは自分たちの領域と考える水域に石油掘削リグを配備したことから、需要が弱まっていた。ベトナムでは、大規模な、時には激しい反中国デモが起こり、中国のメディアでも可成り取り上げられている。また、ベトナムからの中国人救出フライトも運航されている。

このトラブルは比較的短期間では、問題となるかもしれない。2014年5月、ベトナムへの中国人入国者数は31%増加であり、影響が初めてフルに現れたと思われる2014年6月には6%の増加となった。

日本＝中国間の紛争の影響と違って、ベトナムへの入国者数は、激しい減少ではなく、いまだ緩やかな増加を見せている。2014年7月の数値は供給が減った所為での下降であろうが、政治的な状況は引き続き厳然と変わらない訳で、これが数値の下降する限界かも知れない。

■ベトナムへの月別中国人入国者数:1月～6月2013年～2014年

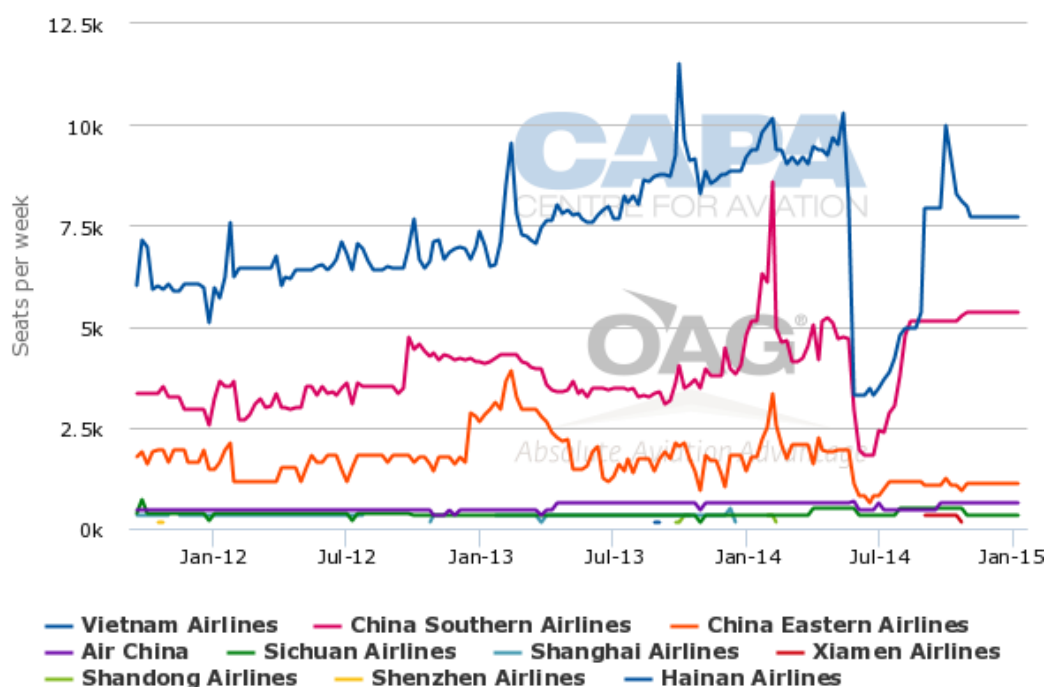


Source: CAPA - Centre for Aviation and Ministry of Culture, Sports and Tourism

中国＝ベトナム間市場での最大のエアラインである、ベトナム航空と中国南方航空は、2014年6月と7月、ベトナム航空は2/3を、中国南方は半分以上を削り、大幅に供給を減らして居る。

中国南方は2014年8月には完全に元に戻すのみならず、多少の拡大も計画している。一方、ベトナム航空は2014年9月、より小規模な水準で、部分的に、供給を戻す計画であるが、更なる調整がありそうだ。

■中国からベトナムへ(週間供給席数、片道ベース):2011年9月19日～2015年1月11日



Source: CAPA - Centre for Aviation and OAG

巨大な可能性とともに、高いリスクがやって来る

北アジアは、目下、東南アジア主要国に中国人旅行者が行かなくなった要因である、一連の出来事から恩恵を被っている。

これらアジアの各市場は、最大の中国発旅行者の初期の受け手で、中国市場は順次その他の全ての市場に押し寄せて来るのだという認識に、速やかに順応している。

結果として、このような急速で大規模な拡大があると、そのちょっとした陰りも、あらゆるインバウンド市場に明確な衝撃を与えかねないのだ。これが、どの市場に限らず、この新しい津波の様な需要の拡大の特徴と言えそうだ。中国のメディアや政策の風向きの変化で突然、往々にして一時的にだが、人の流れが消えてしまうのだ。

長期的に見て、中国人旅行者が世界の観光旅行の姿を変える事に疑いは無いだろう。

しかし、短中期的な変動をいかに管理するかが、中国観光旅行戦略に於ける最重要事項になるだろう。

従って、この壮大な成長の最前線に居る、観光旅行産業の監督官庁や関係者は、これまで無かったほど慎重で入念なリスク管理の戦略を採用することが賢明だろう。

長期的に見て、中国人旅行者が世界の観光旅行の姿を変える事に疑いは無いだろう。

しかし、短中期的な変動をいかに管理するかが、中国観光旅行戦略に於ける最重要事項になるだろう。

以上

当分析は、CAPAが7月18日に発表した [Airlines and tourism markets hurt as Chinese tourists divert from Southeast to Northeast Asia](#) を、JAMRが翻訳したものです。(T. A)

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。