



# 中華民國 台灣投資通信

発行：中華民國 經濟部 投資業務処 編集：野村総合研究所(台湾)

December 2016

vol. 256

## ■今月のトピックス

アジア＝北米路線で存在感を高める台湾の航空会社

## ■日本企業から見た台湾

～明日之團(股)有限公司董事兼総経理

田尾豊氏インタビュー～

クラウドを活用した人事評価システムを

海外展開するあしたのチーム

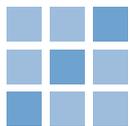
## ■台湾進出ガイド

日本から台湾への投資状況

## ■台湾マクロ経済指標

## ■インフォメーション

## 【今月のトピックス】



# アジア＝北米路線で存在感を高める台湾の航空会社

桃園国際空港の取り扱い旅客数の増加の裏で台湾の航空会社も成長を続けている。台湾の航空会社は台湾発の需要の取り込みだけではなく、成長するアジアの航空需要を乗り継ぎ路線により取り込んでいる。なかでも東南アジアと北米を結ぶ路線ではエバー航空、中華航空共に大きなシェアを占め、年々存在感を高めている。本稿では台湾の航空会社の事業概況を紹介したい。

### 桃園空港と共に成長を続ける航空会社

台湾を代表する国際空港である桃園国際空港の旅客数が急速に増加している。2016年は中国大陸からの旅客減少の影響が心配されたものの、既に旅客数は4,000万人を超えた。2015年に続き2年連続で取扱い旅客数が4,000万人を超え、香港空港やシンガポール空港に並ぶアジア地域の大型空港の仲間入りを果たしたと言えるだろう。

桃園国際空港の取扱い旅客数の増加を支えてきたのは桃園国際空港を拠点とするナショナルフラッグキャリアの成長と海外からの乗り入れ航空会社の増加である。なかでもナショナルフラッグキャリアである中華航空(China Airlines)とエバー航空(EVA Airways)は、近年急速にその規模を拡大してきた。新たな航空機の導入や新規路線の開拓により両社は輸送量を増加させている。下図に示したのは2社の輸送量(座席供給量)の推移である。いずれも2013年～15年にかけて年平均7%以上のスピードで輸送量を拡大してきた。特にエバー航空は2016年に更に大きな成長を遂げており、11月までの累積で既に昨年通年の輸送量を大幅に上回っている。

2016年は復興航空が経営不振から運航停止に追い込まれるといった暗い話題も出たが、その一方で中華航空とエバー航空の2社は着実に規模の拡大を続けてきている。

図1：ナショナルフラッグキャリアの座席キロ  
(総座席数×輸送キロ)の推移(単位：百万座席キロ)



出所：交通部民航局統計資料

### 東南アジアと北米を繋ぐ路線で高まる存在感

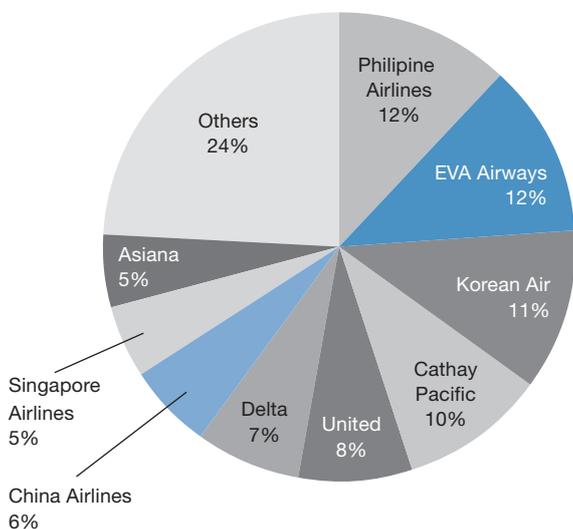
台湾を拠点とする航空会社というとアジア近郊路線、特に日本を含む北東アジアを中心にネットワークを拡大していると思像される読者も多いだろう。確かに桃園国際空港を中心とした航空路線の状況を見ると、供給座席数ベースで実に67%が北東アジア路線である。次いで規模の大きな路線は東南アジア路線であり約20%を占めている。即ち桃園国際空港の持つ路線の

約90%がアジア域内路線であり、これらアジア地域が重要な市場であることが伺える。

しかし、航空会社の特徴を見てみると別の姿が浮かびあがる。それは、台湾の航空会社が東南アジアと北米地域を繋ぐ路線において大きなシェアを占めているという事実である。東南アジア地域から米国を繋ぐ路線の予約ベースでの市場シェアを見ると、エバー航空は、大韓航空やキャセイパシフィック航空を抑えて、フィリピン航空に次ぐ第2のマーケットシェアを誇っている。また、中華航空についても6%のシェアを持ち、台湾の航空会社が東南アジアと北米を繋ぐ重要なキャリアであるという事、また当然これらの旅客は桃園空港にて乗り継ぎをするため、桃園空港が東南アジアと北米を繋ぐハブ空港として確たる地位を築いているという事が分かる。

このようなポジションを確保できたのは、台湾と東南アジア地域、特に米国需要の大きなフィリピンやベトナムに十分な路線を有していることと、米国路線の拡張に積極的に取り組んできたことの成果である。特にエバー航空は北米路線の拡充に積極的であり、今年11月から新たにシカゴ線を開設したほか、ニューヨーク線を1日2便体制に拡充するなどしている。現在、エバー航空は北米8都市（ロサンゼルス、ニューヨーク、トロント、バンクーバー、シアトル、サンフランシスコ、ヒューストン）に路線を開設している。これらの北米路線を東南アジア路線と接続することで、東南アジア = 北米市場の獲得を進めている。

図2：東南アジア-米国路線の市場シェア（2016年6月）



出所：CAPA Centre for Aviation, OAG Route Analyzer

## 新規機材の導入が脅威

このように台湾の航空会社は東南アジアと米国を繋ぐ乗り継ぎ需要を取り込み、アジア域内の航空需要の伸びを自社の成長につなげてきた。しかし、乗り継ぎモデルによる成長市場の取り込みは今後競争が激しくなっていくものと考えられる。

これまで航空機の技術的な制約や市場が十分に成熟していなかったために、東南アジアから米国への直航航路は開設されていなかった（過去にシンガポール航空がシンガポールーニューヨーク線を運航したことがあるが運行を停止している）しかし、新規機材の導入により技術的な課題がクリアされたことで、改めて東南アジア = 米国直航路線を開設する動きが出始めている。

例えば、ユナイテッド航空は2016年6月よりシンガポール - サンフランシスコ直航便（ボーイング787-9型機）の運航を開始した。また10月からはシンガポール航空が同路線（エアバス350-900型機）を開設している。この他、ベトナム航空がベトナムと西海岸・東海岸を結ぶ路線を計画している他、フィリピン航空がマニラと東海岸を、シンガポール航空も同様にシンガポールと東海岸を結ぶ路線の開設を計画している。これらの直航路線はいずれも新規機材の導入に合わせて計画されているもので、新規機材の導入が東南アジア = 北米路線の市場構造を大きく変化させる可能性を秘めている。

## 更なる成長に向けた期待

これまでアジア域内の移動、アジアと北米を繋ぐ移動需要を取り込み、成長を遂げてきた台湾の航空会社であるが、今後は競争環境が厳しくなるなかで更なる成長を求められることになる。現時点で中華航空、エバー航空共に新たな機材調達が予定されており、必然的に事業規模の拡大を目指すことになる。新たな就航地点の探索による需要の掘り起こしを進めることはもちろんのこと、旅客ロイヤリティの向上のためのサービス拡充、CRMの高度化などの取り組みが求められる。また、同時に事業運営効率向上のための業務見直しを進め、競争力のある運航コストを達成しなければならないなど課題は山積している。これらの取り組みを着実に進めることでアジアを代表する航空会社としての更なる飛躍が期待される。

（小長井教宏：m-konagai@nri.co.jp）