

# コロナ禍における台湾の航空貨物輸送

ジェトロ・アジア経済研究所 池上 寛

## はじめに<sup>1</sup>

新型コロナウイルス感染症が発生し、世界中に流行し始めたのが2020年1月のことであった。その拡大は経済や社会の至る分野で影響を与えることになった。多くの国では日々の移動も制限されることとなり、結果的に世界的な巣ごもり現象が起き、在宅勤務などのリモートワークが増加することになった。こうした動きによってパソコンやテレビなどの電気製品や通信機器などの需要が増加することとなった。

コロナ禍における国際物流では、都市のロックダウンの影響で港湾労働者の不足が発生し、港湾

作業が遅滞して海上コンテナが停滞することになった。コンテナ貨物の停滞によって、貨物の一部は航空貨物で輸送されるという事態も起きた。

航空輸送でも新型コロナウイルス感染症の影響によって変化が生じた。各国で自国民以外の乗客に原則入国制限をかけた結果、旅客便が減少、あるいは休便した。つまり、新型コロナウイルス感染症の世界的な蔓延によって、人が飛行機に搭乗しなくなった、あるいは搭乗できなくなった。その一方で、貨物の輸送需要は一時的に減少したが、総じて増加することになった。

では、台湾の場合、新型コロナウイルス感染症の蔓延が国際航空貨物輸送においてどのような影

表1 国際航空貨物取扱量上位10空港（2021年）

（単位：万トン、%）

	空港名	国・地域	取扱量	対前年比
1	香港チェクラップコク	中国	498.6	12.8
2	仁川	韓国	327.3	18.6
3	上海浦東	中国	324.6	9.9
4	台湾桃園	台湾	279.4	20.2
5	成田	日本	259.1	32.3
6	ドーハ	カタール	258.9	20.7
7	アンカレッジ	アメリカ	243.9	9.8
8	ドバイ	UAE	231.9	20.0
9	フランクフルト	ドイツ	219.5	20.7
10	マイアミ	アメリカ	204.1	17.9

（注）速報値。

出典：Airport Council International ウェブサイト（<https://aci.aero/2022/04/11/the-top-10-busiest-airports-in-the-world-revealed/>）より著者作成。

1 本稿は2022年3月28日に（公財）日本台湾交流協会主催で開催された第2回日本台湾経済関係調査研究会における報告内容の一部である。

響を与えたかを本稿では検討する。そのために、台湾桃園国際空港における国際航空貨物の動きと台湾を代表する二大航空会社の国際航空貨物の取扱い状況を明らかにする。

## 1. 台湾における航空貨物取扱量の現状

### —月別データから

まず、台湾における航空貨物取扱量の推移について考える。表1は2021年における国際航空貨物取扱い上位10空港を示したものである。取扱量上位10空港を地域別でみた場合、アジア地域が5、中東地域が2、アメリカ地域が2、ヨーロッパ地域が1の空港がそれぞれ取扱い上位空港であった。そのなかでも、アジアの5空港は上位5位までを占めており、新型コロナウイルスが世界中に蔓延していたなかでも、多くの取り扱いがあったことが理解できよう。また、上位10空港の対前年比増加率は最も低いアンカレジ国際空港で9.8%、最も高い成田国際空港で32.3%と、いずれの空港でも2020年より大きく取扱量が増加した。さらに、アジアの5空港を中心にそれぞれの国・地域の国際線を運航している航空会社のハブ空港としての

役割も担っており、その結果国際航空貨物取扱量が増加したと考えることができる。

台湾最大の空港である台湾桃園国際空港の取扱量をみると、2021年は279.4万トン、前年からの増加率は20.2%であり、ほかの空港と同様に増加した。この2021年の国際航空貨物取扱量は1979年2月の開港以来250万トンを初めて超えただけではなく、過去最高の取扱量であった。また、台湾桃園国際空港は台湾で国際線を運航している二大航空会社であるチャイナエアライン（中華航空<sup>2</sup>）とエバー航空のハブ空港でもある。2社のハブ機能を有していることもあり、台湾桃園国際空港は世界を代表する国際航空貨物取扱空港であるといつてよい。

こうしたことを踏まえて、2019年から2021年までの月別データを示したのが表2である。新型コロナウイルスが蔓延した2020年の数値をみると、1月から5月までは世界的に経済活動が停滞した影響もあったためか、前年同月比よりも取扱量が減少した一方、6月以降は2021年12月に至るまで前年同期比よりも多く国際航空貨物を取り扱った。また、2020年6月以降は、経済活動の再開に

表2 台湾桃園国際空港における国際航空貨物取扱量（月間ベース）

（単位：トン）

	2019年	2020年	2021年
1月	185,611.9	167,755.7	224,820.6
2月	126,052.2	146,867.3	194,629.3
3月	188,930.5	184,450.4	250,271.1
4月	171,732.4	167,627.6	238,866.3
5月	184,129.5	179,838.8	222,597.7
6月	174,599.6	184,461.4	227,022.1
7月	181,332.9	207,133.9	245,422.0
8月	184,301.6	208,086.1	241,176.7
9月	185,143.3	211,943.7	233,448.0
10月	196,540.0	225,276.3	243,419.2
11月	199,731.6	221,168.9	241,266.3
12月	204,236.1	238,104.2	249,126.0
合計	2,182,341.8	2,342,714.3	2,812,065.3

出典：交通部民用航空局（2021）『民用航空統計月報』より著者作成。

2 漢字表記では中華航空になるが、日本語のウェブサイトではチャイナエアラインと表記しているため、本稿でもそれに準じてチャイナエアラインと表記する。

よって、国際航空貨物の取扱いも回復基調になった。このことにより、前年同月比では2020年6月に、前月比では2020年5月から増加に転じた。

表2は台湾桃園国際空港における国際航空貨物取扱量のおおよその動きを把握することが可能である一方、目的別の状況は明らかではない。その状況を明らかにするために、2019年から2021年の貨物を目的別に分類し、月別データで示したのが表3である。まず、輸入貨物についてみると、2020年の年間取扱量は前年の63万6093トンから8.9%減の57万9726トンであった。2021年は前年から18.8%増の68万8441トンであり、大きく輸入貨物取扱量は増加したことが分かる。また、対前年同月比で月別の輸入貨物取扱量をみると、2020年は2月以外でその取扱量が減少していることがわかる。2021年1月になって輸入貨物が回復し、2021年は全ての月で前年同月の取扱いを上回るようになった。このことから、台湾の輸入貨物は2020年に減少の影響を大きく受けたといえよう。

輸出貨物についてみると、2020年は58万5448トンの取扱量であり、前年より5.1%増加した。また、2021年の取扱量は75万2184トンであり、前年から28.5%増加した。月別データをみると、2020年1月から6月までは前年同月よりも取扱量が減少し

た一方、7月以降2021年12月まで輸出貨物は前年同月比で増加した。2021年の取扱量は輸入貨物の取扱量の増加率をさらに10%上回る水準であり、2021年はとくに輸出貨物が増加したといえてよい。

さらに、それぞれの年における輸入貨物と輸出貨物を比較すると、新型コロナウイルス感染症以後の台湾桃園国際空港で変化したことがわかる。2019年の輸入貨物と輸出貨物それぞれの取扱量を比べると、輸入貨物の方が輸出貨物より7万9000トン弱多かった。また、全ての月でも輸入貨物の方が輸出貨物よりも多かった。しかし、2020年と2021年における輸入貨物と輸出貨物の取扱量を比較すると、2020年では輸出貨物が輸入貨物より5000トンほど多くなり、2021年には6万3000トン多い状況になった。月別データでは、2020年は7月までは輸入貨物の方が輸出貨物の取扱量より多かったが、8月からは輸出貨物が輸入貨物を上回る状況となり、その動きは2021年もずっと続いたことがわかる。この2年間で台湾の航空輸送で行われた貿易は重量ベースでは輸入から輸出に変化したといえることができる。この動きは今後も続くのかどうか注目されよう。

最後に、積替え貨物の動きをみると、2019年から2021年の3年間でみても、積替え貨物は輸入貨

表3 台湾桃園国際空港における目的別貨物（月間ベース）

（単位：トン）

2019年			2020年			2021年					
	輸入	輸出	積替え		輸入	輸出	積替え		輸入	輸出	積替え
1月	57,104.2	46,738.6	81,769.1	1月	46,890.9	43,372.0	77,492.8	1月	60,136.4	58,947.2	105,737.0
2月	35,280.4	34,132.3	56,639.5	2月	41,882.2	45,025.6	59,959.4	2月	43,400.7	49,791.0	101,437.6
3月	57,013.2	47,250.6	84,666.7	3月	50,892.8	47,855.9	85,701.8	3月	58,225.0	70,279.9	121,766.1
4月	48,230.7	43,534.3	79,967.4	4月	45,390.3	41,433.2	80,804.1	4月	54,002.4	64,336.9	120,527.0
5月	49,893.2	47,645.0	86,591.3	5月	45,599.7	44,415.5	89,823.6	5月	53,479.9	63,823.0	105,294.8
6月	51,057.3	46,105.2	77,437.1	6月	45,619.7	43,008.9	95,832.8	6月	57,151.7	63,163.8	106,706.6
7月	54,581.6	45,958.8	80,792.6	7月	50,097.8	49,942.8	107,093.3	7月	62,833.5	66,689.3	115,899.3
8月	52,772.5	47,084.1	84,445.0	8月	47,560.6	50,147.8	110,377.6	8月	60,947.3	64,482.0	115,747.4
9月	54,628.1	45,942.5	84,572.7	9月	48,486.4	53,492.0	109,965.4	9月	57,561.6	61,541.1	114,345.4
10月	55,208.7	49,762.8	91,568.5	10月	48,459.8	53,209.1	123,607.3	10月	58,629.1	64,329.1	120,461.0
11月	57,079.2	52,227.4	90,425.0	11月	50,495.1	55,030.3	115,643.6	11月	59,024.7	61,128.0	121,113.7
12月	63,243.6	50,723.9	90,268.6	12月	58,350.8	58,515.0	121,238.4	12月	63,048.7	63,673.0	122,404.2
合計	636,092.8	557,105.5	989,143.5	合計	579,726.1	585,448.1	1,177,540.1	合計	688,440.9	752,184.4	1,371,440.1

出典：表2に同じ。

物と輸出貨物それぞれを上回る取扱量であった。これは、台湾桃園国際空港の特徴のひとつであるといえる。また、積替え貨物の取扱量は輸入貨物、輸出貨物よりも早い2020年2月には前年同月比で増加に転じており、2021年もその傾向が続いた。さらに、取扱量全体も2020年7月以降は10万トンを超える水準となり、2021年もこの動きが続いた。この背景のひとつとして考えられるのが、中国で航空機の運航を制限したことが挙げられる。特に、中国の旅客機に対する制限は貨物専用機以上に世界の航空貨物輸送に影響を及ぼしたと考えられ、台湾を短期的に航空貨物の積替え拠点にした可能性が考えられる。その結果が、2020年後半から2021年まで毎月10万トンを超える積替え貨物の取り扱いになったのである。

以上から、世界での経済活動が回復した2020年後半以後は台湾の航空貨物は輸入貨物から輸出貨物に変化するとともに、積替え貨物も大きく増加した。新型コロナウイルス感染症が蔓延したなかでも、台湾は2020年の経済成長率は多くの国でマイナス成長となるなかプラス成長を確保したこと、また2021年の経済成長率は5%を超える水準となった。これに寄与したのが輸出であるが、それを支えている国際物流においても、国際航空貨物輸送で同様の動きが出たといえよう。

## 2. 台湾系大手航空会社2社の動きと財務状況

つづいて、台湾系の二大航空会社であるチャイナエアラインとエバー航空の動きについて考える。両社の国際航空貨物取扱量が2020年において世界ではどれくらいの位置になるかを明らかにしたのが表4である。上位10航空会社のうち、地域別ではアジア地域が4社、中東地域が3社、アメリカが2社、ヨーロッパ地域が1社となっている。そのなかで、チャイナエアラインは155万トンの取扱量で全体順位は5位であった。上位4航空会社はアメリカと中東地域の航空会社であるため、チャイナエアラインはアジア地域最大の国際航空貨物を取扱う航空会社であったといえる。また、上位航空会社の多くは、すでに指摘したように表1の国際航空貨物取扱い上位10空港をハブ空港として使用している。キャセイパシフィック航空は香港チェクラップコク国際空港、カタール航空はドーハ国際空港、エミレーツ航空はドバイ国際空港などである。台湾の場合にはチャイナエアラインが台湾桃園国際空港をハブ空港として使用している。多くの国際航空貨物を取り扱っている航空会社が自国・地域の国際空港をハブ空港として使用し、その空港の国際貨物取扱量は上位になるといえる関係であるといえよう。

チャイナエアラインはアジア地域最大の国際航空貨物取扱い航空会社である一方、エバー航空における国際航空貨物取扱量は70.4万トンの16位と

表4 国際航空貨物取扱い上位10航空会社（2020年）

（単位：万トン、%）

	航空会社	国・地域	取扱量	対前年比
1	フェデックス	アメリカ	255.5	16.6
2	カタール航空	カタール	232.9	2.1
3	エミレーツ航空	UAE	181.4	-24.8
4	UPS	アメリカ	155.2	0.8
5	チャイナエアライン	台湾	155.0	12.8
6	大韓航空	韓国	150.0	8.5
7	ターキッシュエアラインズ	トルコ	142.1	-0.8
8	キャセイパシフィック航空	香港	122.0	-28.9
9	アジアナ航空	シンガポール	88.0	4.0
10	カーゴルクス	ルフトハンザ	85.8	3.6
16	エバー航空	台湾	70.4	15.4

出典：IATA（2021）より著者作成。

なっている。この取扱量は対前年増加率ではチャイナエアラインの12.8%を上回る15.4%であるが、取扱量自体はチャイナエアラインの半分以下の水準である。このような状況になっているのは、保有している航空機の状況が大きく影響していると考えられる。

両社における航空機保有の推移を示したのが、表5である。表からわかるように、一貫してチャイナエアラインの方が保有機数全体ではエバー航空を上回っているが、チャイナエアラインの保有機数は2017年の100機をピークにして2020年には2017年より8機減の92機となっている。一方、エバー航空の場合には、年を追うごとに保有数を増やしており、2010年の50機から2020年には87機まで増やしていることがわかる。

航空機の保有状況で2社が最も違っているのは、貨物専用機の保有状況である。チャイナエアラインの貨物保有機の状況は2010年の19機が最も少なく、2011年から2020年にわたって20機から22

機を継続して保有していることわかる。一方、エバー航空は2010年と2011年に17機を所有し最も多く貨物専用機を保有していた。しかし、年を追うごとに保有数は減少し、2019年と2020年には5機にまで減少した。エバー航空は貨物専用機での運航を徐々に減らしたことが理解できよう。エバー航空は貨物専用機を減少させた一方、旅客機の保有数を増加させた。2010年には33機であった保有数が2020年には82機となり、倍以上増加させている。チャイナエアラインの場合を見ると、エバー航空と同様に旅客機も増加はしている。2010年は46機であり、最も多い2017年には79機まで増加しているが、それ以後は減少させて2019年には70機となっている。2019年にはエバー航空における旅客機の保有数は79機となり、チャイナエアラインの70機を上回る水準となったのである。チャイナエアラインでは貨物専用機をこの10年間継続して20機程度保有したのに対し、エバー航空では旅客機の保有台数を増加させつつ、貨物専用機の保有

表5 台湾主要2航空会社における貨物専用機の保有状況

		2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
チャイナエアライン	保有機数	65	69	70	75	82	89	97	100	94	90	92
	うち貨物専用機数	19	20	21	21	21	21	21	21	21	20	22
エバー航空	保有機数	50	53	55	63	69	71	76	78	79	84	87
	うち貨物専用機数	17	17	15	15	14	12	8	6	6	5	5

出典：交通部民用航空局（2021）『民用航空統計年報』より著者作成。

表6 チャイナエアラインとエバー航空の収入構造

		2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
(単位：億元)								
チャイナエアライン		2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
旅客収入		879.1	863.0	905.6	942.5	961.8	205.1	34.3
貨物収入		399.2	353.5	429.7	494.2	434.1	816.9	1242.5
その他収入		56.2	58.7	62.8	65.9	67.9	41.3	44.6
合計		1334.4	1275.2	1398.2	1502.6	1463.7	1063.3	1321.4
エバー航空		2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
旅客収入		818.7	858.6	924.4	990.8	1006.2	245.1	77.5
貨物収入		260.9	222.1	248.4	276.4	253.8	500.2	851.8
その他収入		292.0	366.1	462.8	531.9	552.7	50.8	24.0
合計		1371.7	1446.8	1635.6	1799.1	1812.8	796.0	953.3

(注) 2021年は両社とも月報ベース。

出典：両社ウェブサイトの財務資料から著者作成。

を大きく減少させたのである。このことは、エバー航空がこの10年間に旅客運航を経営の柱にしたことに他ならない。こうした経営が新型コロナウイルス感染症の発生と世界的な蔓延によって大きく影響を受けることになったのである。

これは両社の収入構造をみるとより明らかになる。表6は2015年から2021年までの収支構造を示したものである。まず、収入全体でみると、2015年から2019年まではエバー航空の方がチャイナエアラインよりも収入が多かったことがわかる。この要因として挙げられるのは、その他収入がエバー航空の方がチャイナエアラインより多いことがあげられる。一方、旅客収入についてみると、2015年と2016年はチャイナエアラインの方が多かったが、2017年以降はエバー航空の収入がチャイナエアラインの収入を上回るようになった。これは、先ほど述べた通り、エバー航空が旅客運航を経営の柱にしたことによる影響と考えてよい。

また、両社ともに2016年から2019年までは対前年比で旅客収入は増収していることがわかる。新型コロナウイルス感染症の影響で、2020年には両社とも旅客収入は大きく減収することになった。チャイナエアラインでは2019年の961.8億元から2020年には205.1億元、2021年には34.3億元に急減した。エバー航空では、2019年には1000億元以上の旅客収入があったが、2020年には245億元、2021年には77.5億元になった。エバー航空の旅客収入の方がチャイナエアラインよりも多いのは、チャイナエアラインの方が旅客機の保有数が少ないことで運航制限の影響をより受けたと考えられ

る。

一方、貨物収入についてみると、両社とも2016年と2019年は前年よりも減収となっているが、それ以外の年は前年よりも増収している。また、2020年の貨物収入は両社とも前年度より2倍前後の収入となり、貨物収入が会社全体の主な収入になった。チャイナエアラインの場合には、2019年の貨物収入は旅客収入の半分程度であったのが、2020年には貨物収入が旅客収入の4倍弱となった。また、エバー航空の場合には、2019年の貨物収入は旅客収入の4分の1程度の水準であったが、2020年には旅客収入は貨物収入の半分となった。このことからわかるように、新型コロナウイルス感染症の影響で収入構造が大きく変化することになった。

この傾向は2021年にもより鮮明になった。チャイナエアラインの貨物収入は前年より1.5倍の1200億元を超える水準となった。エバー航空では、貨物収入は前年の1.7倍になる850億元を超えることとなった。両社とも、貨物収入は新型コロナウイルス感染症が発生する前の2019年と比べ、2021年には両社とも3倍前後の収入増となり、収入構造が変化して貨物収入によって経営を支える形になったといえよう。

では、実際どのくらい貨物を輸送しているかを考えることとしたい。表7はチャイナエアラインとエバー航空の貨物ロードファクター率を2019年から2021年にかけて月別で示したものである。貨物ロードファクター率とは、有償輸送トンキロ<sup>3</sup>を搭載可能輸送量<sup>4</sup>で割ったものである。この数

表7 チャイナエアライン・エバー航空の貨物ロードファクター率

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平均
チャイナエアライン													
2019年	65.9%	59.7%	69.4%	63.6%	65.7%	69.0%	67.3%	67.2%	67.0%	69.2%	68.8%	68.5%	66.8%
2020年	63.9%	68.0%	75.7%	73.1%	69.3%	73.0%	73.9%	72.3%	72.1%	74.4%	72.0%	74.7%	71.9%
2021年	75.5%	76.0%	76.9%	74.2%	75.7%	77.4%	75.3%	75.1%	73.9%	74.1%	75.4%	77.0%	75.6%
エバー航空													
2019年	78.3%	75.8%	79.9%	76.2%	78.9%	79.5%	79.6%	78.2%	79.4%	78.0%	77.1%	77.5%	78.2%
2020年	71.5%	75.7%	89.9%	86.7%	86.4%	87.9%	91.0%	92.5%	91.9%	91.6%	90.8%	93.6%	87.4%
2021年	93.9%	93.6%	96.1%	95.8%	95.1%	95.3%	93.9%	94.5%	92.2%	91.5%	92.1%	92.2%	93.9%

出典：チャイナエアライン、エバー航空ウェブサイトより作成。

値が高いほど貨物が航空機に搭載されていることを示す。この数値ではルート別や地域別の区別はなく、全体として実際にどの程度の貨物を搭載して輸送しているかを把握することが可能である。

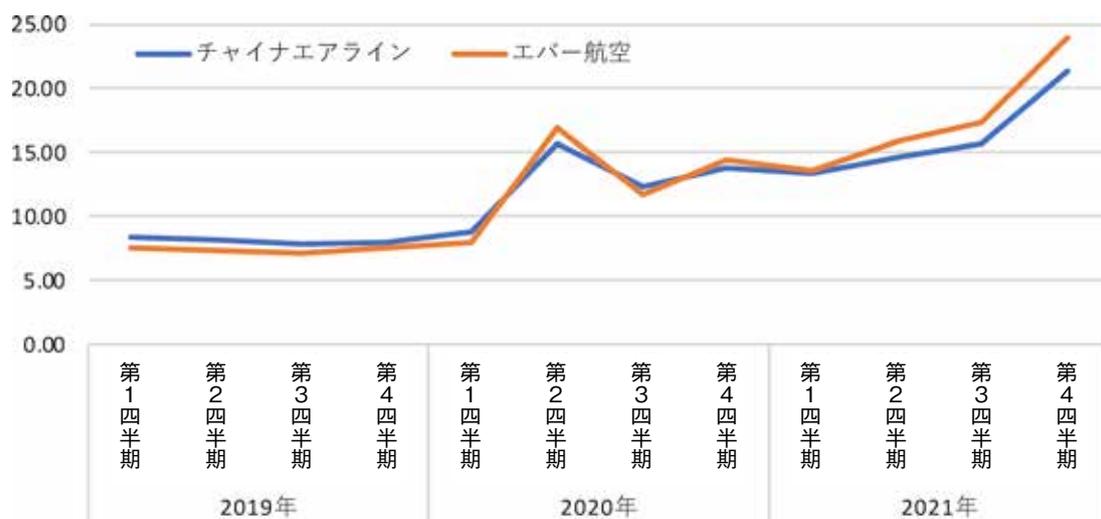
年平均をみると、両社とも年を追うごとに貨物ロードファクター率は上昇し、2021年にはチャイナエアラインで75.6%、エバー航空で93.9%となっている。月別データでは、エバー航空の貨物ロードファクター率はチャイナエアラインの数値よりも上回っている。2020年の数値を比較すると、チャイナエアラインでは2020年2月から、エバー航空では同年3月から前年を上回る数値となっている。また、チャイナエアラインでは、2020年1月、2月および5月を除いて70%台の水準を維持している。80%を超える月はないものの、安定した貨物ロードファクター率であるといえる。エバー航空をみると、2019年と2020年2月までは80%を上回ることはなかったが、3月以降80%台後半を超える水準を維持している。おそらくエバー航空の場合には欠航した旅客便の影響を受け、運航している旅客便にできるだけ多くの貨物を搭載したため、貨物ロードファクター率が非常に高い水

準になったと考えられる。

最後に、両社とも貨物収入が増加した背景には多くの貨物を搭載しただけではなく、輸送価格が上昇したことに伴う要因もあったと考えられる。輸送価格は需給で決まるとともに、コスト面などから月ベースで価格が変動することがある。イールドとよばれる1有償トンキロ当たり収入の状況からその動きがどうであったかを2019年から2021年までの四半期平均で示したのが図1である。この図から両社のイールドの推移とその動きはほぼ同じであることがわかる。そのなかでも、2019年から2020年第1四半期までは1有償トンキロ当たり収入が8台湾元あたりであったのが、2020年第2四半期以降急激に上昇し、ほぼ倍増した。この時期は新型コロナウイルス感染症による影響が航空輸送にもっとも影響が出た時期であり、とくに旅客便の運航は非常に少なくなった時期でもある。つまり、航空機の運航が減少したことにより、搭載できる貨物量が減少したことがイールドを上昇させたと考えられる。

2020年第3四半期には若干下落したが、同年第4四半期からは再度上昇に転じ、2021年にかけて

図1 イールドの推移（単位：台湾元）



出典：表7に同じ。

3 トンキロとは重量（トン）と距離（キロメートル）をかけたもので、貨物の輸送量を示すものである。有償トンキロとは対価を受け取って輸送した貨物の輸送量であり、搭載輸送量とも呼ばれる。

4 有効輸送トンキロとも呼ばれる。

上昇が続いていることがわかる。この時期の上昇は2020年第2四半期における上昇とは違っており、経済活動の回復により、企業の生産活動が活発になり貨物量が増加し、かつ両社にはその貨物量に応えるだけの搭載ができないことによって価格が上昇したと考えられる。2020年第2四半期の上昇は経済活動の停滞によって輸送する貨物が少なくなったことも要因として挙げられる。一方、2020年第4四半期以降の上昇は経済活動の回復で輸送を希望する貨物が増加したが、それを輸送するキャパシティーが不足していることで価格が上昇したとみるのが妥当であろう。このことは表7の貨物ロードファクター率が2021年も高い水準であることから明らかであり、価格が高くなれば本来ならば貨物量は減少することも考えられるが、そのような動きになっていないことから高くても貨物を輸送したいという荷主側の要望が価格を高くしているといっても良いかもしれない。

## おわりに

新型コロナウイルス感染症の世界的な蔓延は多くの国で経済活動の停滞を引き起こし、様々な分野で影響を与えた。一部の国・地域ではロックダウンなど経済活動が停滞する動きもあったが、モノのやり取りを完全に止めることは非常に難しい。国際物流とは、国・地域を跨いだモノのやり取りである。その一端を担う航空貨物輸送は各国・地域の経済活動や企業の生産活動を支える。

このことは台湾でも同様であった。新型コロナウイルス感染症で台湾も影響を受けた一方、台湾桃園国際空港の国際航空貨物取扱量は過去最高の取扱量を記録した。人の移動は制限されたが、モノの動きは活発であったとすることができる。また、台湾桃園国際空港での取扱い貨物は輸出貨物が輸入貨物を上回る状況に変化したことも注目する必要がある。

台湾を代表する航空会社であるチャイナエアラインとエバー航空の国際航空貨物取扱量をみると、両社ともその取扱量は増加した。そして、両社の収入構造は新型コロナウイルスの蔓延によって大きく変化し、貨物収入が収入の柱となった。さらに、貨物ロードファクター率やイールドも増加しており、これらの上昇が両社の貨物収入の増収につながったといえる。

新型コロナウイルス感染症の状況が落ち着くようになれば、旅客便の運航再開や増便も行われるようになるであろう。その際に、航空貨物輸送の増加は続くのか、また台湾桃園国際空港の国際航空貨物取扱量はどうなるかはまだ判断できない。これはチャイナエアラインとエバー航空の収入についても同様であり、今後国際航空貨物がどのような変化が起きるのか、注目する必要がある。

### (参考文献)

- 竹内孝之・池上寛 (2021) 「2期目に入った蔡英文政権と台湾海峡での軍事的緊張：2020年の台湾」(アジア経済研究所編刊『アジア動向年報2021』 p.149-p.176)
- 交通部民用航空局編刊 (2021) 『民國109年民用統計年報』台北。
- 交通部民用航空局編刊 (2019-2021) 『民國109年民用統計月報』台北。
- IATA (2021) “World Air Transport Statistics” Montreal-Geneva.
- (ウェブサイト)
- 中華航空ウェブサイト (<https://www.china-airlines.com/tw/zh/investor-relations/index>)
- 長榮航空ウェブサイト (<https://www.evaair.com/zh-tw/about-eva-air/investor-relations/financial-reports/>)
- Airport Council International ウェブサイト (<https://aci.aero/>)