

国際航空に関する制度等の概要について（未定稿）

平成 19 年 2 月 23 日

公正取引委員会調整課

目次

第 1 国際航空市場の現状

- 1 旅客
- 2 貨物

第 2 国際航空市場の変遷等

- 1 国際的枠組みの形成
- 2 日本の国際航空の変遷

第 3 国際航空に関する制度（運賃及び参入）

- 1 運賃規制（旅客及び貨物）
- 2 参入規制

第 4 国際航空に関する適用除外制度

- 1 独占禁止法の適用除外規定の概要
- 2 協定の認可要件
- 3 認可の実施状況

第 5 国際航空に関する諸外国の適用除外制度の概要と最近の動き

- 1 E U
- 2 豪州
- 3 米国

第 6 これまでのヒアリングで指摘された主な事項

- 1 IATA 運賃協定
- 2 キャリア運賃（指定航空会社間で合意されている運賃（サーチャージ含む）に関する協定）
- 3 アライアンス関連
- 4 コードシェア協定

第1 国際航空市場の現状

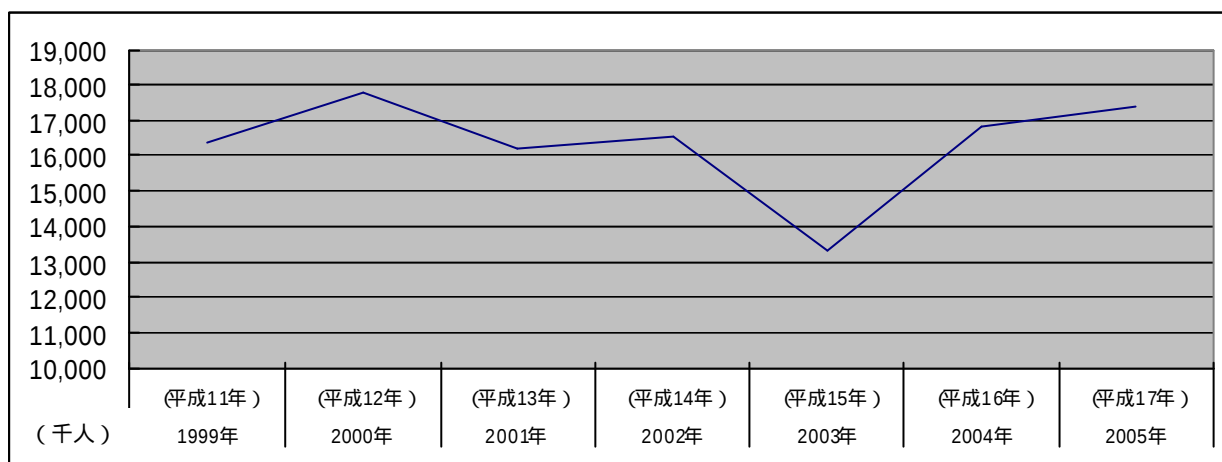
1 旅客

(1) 旅客数の推移

2004 年度（平成 16 年度）の日本発着の国際航空旅客数全体（出入国）は、約 5200 万人であった¹。

日本人の出国者数は、海外旅行が自由化された 1964 年（昭和 39 年）におよそ 13 万人であったが、自由化以降、およそ毎年出国者数は増加し、2000 年（平成 12 年）には 1780 万人に達した。その後、SARS や米国同時多発テロ等の影響により減少に転じたが、この数年で再び増加傾向となり、2005 年（平成 17 年）には約 1740 万人となり、過去最高の平成 12 年に次ぐ出国者数となった。

図表 1 日本人出国者数の推移



（法務省「日本人出国者数の推移」より作成）

(2) 海外旅行の形態及び方面

日本における海外旅行をその形態別で見ると、個人旅行が約 9 割、団体旅行が約 1 割となっている。目的別にみると、観光などを目的とする海外旅行が約 8 割、商用目的が約 2 割となっている²。

日本を出発する旅行者が利用している路線を方面別で見ると、アジア（中国・韓国・台湾を除く）が約 20%、太平洋（ハワイ等）約 17%、中国が約 15%、韓国が約 12%、米大陸が 12%、欧州が約 10%、台湾約 8 %となっている³。

(3) サービスの提供主体

日本発着の旅客路線において国際旅客航空輸送を行っている航空会社は、本邦航空会社と外国航空会社あわせて 69 社ある。本邦航空会社としては、日本航空や全日空の大手 2 社のほか、日本航空、全日空の系列子会社であるジャルウェイズ、日本アジア航空、エアーニッ

¹ 本邦航空会社の利用は約 1800 万人であり、利用率にするとおよそ 35%となる。

² （社）日本旅行業協会『数字が語る旅行業 2006』

³ 国土交通省『平成 17 年度航空輸送統計年報』

ボン、エアー・ジャパンなどの4社が国際旅客航空サービスを提供している。

(4) サービスの利用主体

国際航空を利用する旅客は、観光、商用のいずれの目的であっても、その多くが、旅行会社を通じて航空券を手配している。一方で、利用者(エンドユーザー)が航空券を航空会社から直接購入する場合やインターネットを通じて手配する場合もある。

(5) 航空会社と旅行会社との取引

IATA が設定している基準に基づいて、IATA によって認定された IATA 公認代理店⁴(旅行会社)は、自ら航空券を発券することが可能となっている。IATA 公認代理店となっていない旅行会社は、IATA 公認代理店と航空券発券に関する契約を締結し、航空券の発券を委託している。

通常、航空会社と旅行会社は、1年に1度あるいは半年に1度交渉を行い、販売座席数等の目標を設定し、その達成度合いによる販売奨励金⁵を設定しているといわれている。運賃に関する決済は、IATA 協定に基づく BSP(Billing Settlement Plan)というシステムを通じて行われ、旅行会社は、認可運賃から代理店手数料を引いた金額を BSP 指定の銀行に一旦振込み、航空会社は、後から販売座席数等の目標の達成に応じた販売奨励金を旅行会社に支払う。

2 貨物

(1) 貨物輸送の概要

日本発着の国際貨物全体のうち、航空輸送の占める割合は重量ベースでは約 0.3%、金額ベースでは、約 30%⁶を占めている。輸送規模においては、積載可能重量では、外航海運には及ばないものの輸送スピードの速さ等からその輸送量は年々拡大しており、日本の国際貿易の重要な担い手となっている。

日本発着の国際航空貨物量全体の推移は 2005 年度(平成 17 年度)では、輸出約 157 万トン、輸入約 168 万トン、全体で約 325 万トンとなっている⁷。

(2) 輸送品目及び利用路線

国際貨物航空機で輸送される品目としては、輸出では、電子部品等を含む機械・機器が全体の約 70%を占めており、輸入では、事務用機器・電子部品等の機械機器が約 60%、化学製品が約 10%を占めている。

本邦航空会社の国際貨物航空機で輸送される貨物を方面別でみると、2005 年度(平成 17 年度)では、米国が 28%、アジア(中国、台湾、韓国を除く)が約 25%、中国が約 17%、

⁴ 2007 年 1 月時点で、日本では 890 店舗が IATA 公認代理店(旅客)となっている。IATA 代理店協定については、第 4.3「IATA 代理店協定(Agency Agreement)」を参照。

⁵ ポリウムインセンティブ、キックバックとも言われている。

⁶ 貿易統計によれば、日本の貿易総額にあたる約 30%(約 31 兆円)が航空による。

⁷ 国土交通省監修『数字で見る航空 2006』

欧州が約 13% , 台湾約 6 % , 韓国約 4 % となっている⁸。

(3) サービスの提供主体

日本発着の路線において国際貨物航空輸送を行っている航空会社は , 本邦航空会社と外国航空会社あわせて 84 社⁹ある。本邦航空会社としては , 日本航空 , 全日空 , 日本貨物航空の 3 社のほか , 日本航空 , 全日空の系列子会社であるジャルウェイズ , 日本アジア航空 , エア・ニッポン , エアージャパン , ANA&JP エクスプレス¹⁰の 5 社が国際航空貨物輸送を行っている。

(4) サービスの利用主体

国際貨物航空輸送では , 荷主と利用運送契約を締結し運送人となる利用航空運送事業者 (いわゆる「フォワーダー」) が , 航空会社と実運送契約を締結している。国際航空で輸送される貨物の多くは , このフォワーダーが取り扱っているが , 荷主と航空会社が直接運送契約を締結する場合もある。

(5) 航空会社とフォワーダーとの取引

IATA が設定している基準に基づいて , IATA によって認定された IATA 公認代理店¹¹ (フォワーダー) は , IATA 加盟の航空会社を代理して航空貨物スペースの販売 , 集荷 , 梱包等を取り扱い , 航空会社から手数料 (コミッション) を収受する。現在 , 日本で認可されている国際貨物航空運賃 (本体運賃) は , IATA 運賃のみであり , フォワーダーは航空会社に IATA 運賃からコミッションを引いた金額を支払う。航空会社とフォワーダーは , 通常 , 1 年に 1 度又は半年に 1 度交渉を行い , 国際貨物航空輸送に関する販売奨励金¹²を方面別 , 路線別等で設定しているといわれている。

⁸ 国土交通省『平成 17 年度航空輸送統計年報』

⁹ そのうち , 貨物専門の航空会社としては , フェデラルエクスプレスやエバーグリーン等の 15 社がある。

¹⁰ ANA&JP エクスプレスへの出資比率は , 全日空が 51.7% , 日本郵政公社 33.3% , 日本通運 10.0% , 商船三井 5.0% となっている。

¹¹ 2007 年 1 月時点で , 日本では 109 社が IATA 公認代理店 (貨物) となっている。第 4 . 3 「 IATA 代理店協定 (Agency Agreement) 」参照。

¹² 脚注 5 を参照。

第2 国際航空市場の変遷等

1 国際的枠組みの形成¹³

(1) シカゴ会議 (1944 年)

1944 年 (昭和 19 年), 米国のシカゴにおいて, 米国政府が, 連合国及び中立国 52 カ国を招聘し, 第 2 次世界大戦後の民間航空の秩序の確立を目指すことを目的として, 国際民間航空会議 (いわゆる「シカゴ会議」) を開催した。シカゴ会議では, 国際民間航空条約 (いわゆる「シカゴ条約」) が締結された。シカゴ条約では, 領空における排他的主権, カボタージュ¹⁴権の留保, 領域の上空通過及び乗り入れの際に条約締結国の特別の許可を要することのほか, 民間航空の安全及び発展を目的とする国際民間航空機関 (ICAO) の設立等が規定された。ICAO は, 航空機の技術, 空港施設等の基準を作成し, 条約締結国はこの安全基準を遵守することとされた¹⁵。

(2) IATA の設立 (1945 年)

シカゴ会議では, 上記 (1) のような成果をあげたが, 運輸権, 航空運賃, 輸送力等の商業航空に必要な経済的事項についての合意がなされなかった。航空会社は, 自らの手による国際団体の必要性を認識し, 航空会社 41 社が, 1945 年 (昭和 20 年) にキューバのハバナに集まり, 国際航空運送協会 (IATA: International Air Transport Association ¹⁶) を設立した。IATA の目的としては, 世界人類の利益のために安全, 定期的かつ経済的な航空運送を助成し, 航空商業を助長し, かつそれに関連する諸問題を研究する, 国際航空業務に直接的及び間接的に従事している航空企業間の協力のための手段を提供する, 国際民間航空機関及びその他の国際機関に協力することが掲げられた。

運賃については, IATA 運賃調整会議を開催し, 世界を 3 つのブロックに分け, それぞれの地域内の運賃について調整し, 地域間の運賃については, 地域運賃会議が組織され, 地域間の運賃が調整されることとなった。

日本航空は, 1954 年 (昭和 29 年) に IATA 正会員となり, 1985 年 (昭和 60 年) に日本貨物航空, 1989 年 (平成元年) に全日空, 2000 年 (平成 12 年) にジャルウェイズが加盟し, 現在, IATA に加盟する本邦航空会社は 4 社となっている。

(3) 米英航空協定 (「バミューダ協定」) (1946 年)

シカゴ会議では, 商業航空に必要とされる権益の確保等についての多国間合意はされなかった。その背景としては, イギリスを始めとする西ヨーロッパ諸国は, 第二次世界大戦による疲弊もあり, 自国航空産業の育成とそのための競争制限を主張し, 米国は, 国内民間航空産業が発達していたことを背景に, 多国間の枠組みでの自由競争を主張しそれぞれの立場が対立したことがあげられる。しかし, 米英を主とするいわゆる西側諸国とソ連をはじめと

¹³ 1 「国際的枠組みの形成」については, 坂本昭雄『国際航空法要論』(有信堂 1992 年) 等による。

¹⁴ 他国の国内二地点間運送。シカゴ条約により, 各国は外国航空機に対しこの運送を禁止することができる。

¹⁵ 日本は 1953 年 (昭和 28 年) に批准。

¹⁶ 世界各国の民間航空会社が加盟する団体で, 航空運賃や航空運送に関する国際ルールを定めている。2006 年 11 月現在, 250 社 (136 国) が加盟。加盟率は約 94%。

するいわゆる東側諸国の対立が深まっていったことから、米英両国は団結する必要があったため、1946年（昭和21年）バミューダ島に集まり両国間の民間航空関係を律するための米英航空協定（バミューダ協定）を締結した。

バミューダ協定では、互惠主義の考え方のもと、両国の指定航空企業が提供する輸送力等についての原則、両国の指定航空企業が行う航空業務についての原則、運賃に関する原則等について合意された。運賃に関する原則では、米英両国の航空当局間の承認が必要とされた¹⁷。バミューダ協定は、二国間で商業航空に関する権益について取り決める際の手本となり、他国においてもバミューダ協定と同様の内容を基本とする二国間航空協定が締結された。

2 日本の国際航空の変遷

（1）航空法

第2次世界大戦後、連合軍総司令部（GHQ）は、日本のすべての航空活動を禁止した。1952年（昭和27年）にサンフランシスコ講和条約が発効し、日本の航空主権は回復され、同年航空法が制定された。航空法の目的は、国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空機の航行の安全を図るための方法を定め、及び航空機を運航して営む事業の秩序を確立し、もって航空の発達を図ることとされた。

（2）国際線1社体制（45・47体制）

1953年（昭和28年）の閣議決定を受け、国際線及び国内幹線における定期航空運送業並びにこれに附帯する事業を営営することを目的とした株式会社を設立すること、この株式会社は政府がこれに出資しうる特殊法人であること等を規定した「日本航空株式会社法」が同年制定された。

日本航空は、日米航空協定に基づき、1954年（昭和29年）、東京 - サンフランシスコ及び東京 - 沖縄線に自主運航での定期線の運航を開始した。その後、国際線の日本航空1社体制が継続し、1970年（昭和45年）の閣議決定及び1972年（昭和47年）の運輸大臣通達においては、原則として、国際線及び国内幹線の運航は日本航空が担うこととされ、全日空と東亜国内航空は、国内幹線や地域路線を運航することとされた。このような事業分野を定めた航空会社の運営体制は、一般に「45・47体制」とよばれている。

（3）国際線の複数社化

1978年（昭和53年）に日本貨物航空¹⁸が設立され、同社による米国への乗り入れを巡って、国際線は日本航空が担うという「45・47体制」との関係で問題となったが、貨物需要の増加という背景もあり、日本貨物航空の参入をめぐる日米航空交渉が開始され、1985年（昭和60年）に、同社の米国乗り入れと旅客に関して日米双方の複数社体制が暫定合意された。この後、1986年（昭和61年）に新航空政策について運輸政策審議会に諮問され、国際線の複数

¹⁷ 承認される運賃については、第2.2(4)二国間航空協定を参照。

¹⁸ 日本郵船、川崎汽船、大阪商船三井船舶、山下新日本汽船の海運会社と全日空の共同出資により設立。

社体制，国内線の競争促進，日本航空の完全民営化¹⁹の3点が答申された。これにより，国際線については，二国間航空協定に基づき複数社体制へと移行することとなった。

1985年(昭和60年)には，日本貨物航空が東京 - サンフランシスコ - ニューヨーク線，1986年(昭和61年)には，全日空が東京 - グアム線，1988年(昭和63年)には，日本エアシステムが東京 - ソウル線の定期便運航を開始した。

(4) 二国間航空協定

日本が最初に締結した航空協定は，1952年(昭和27年)8月に調印された日米航空協定であり，2006年末時点で55ヶ国1地域と二国間航空協定を締結している²⁰。日米航空協定は，基本的にはバミューダ協定に準拠したものであり，その後に締結された航空協定のいずれもがバミューダ協定に準拠するものとなっている。ただし，一部国・地域との間では，二国間航空協定以外の方式に基づき²¹，航空会社の乗り入れが行われている場合もある。

日本が締結している二国間航空協定では，バミューダ協定にならい，運賃について両国の運輸当局が承認することとされ，承認される運賃は，IATAを通じて決定される運賃(IATA運賃協定)，IATA運賃協定ではない運賃を適用する場合には，締結両国が指定する航空会社(指定航空会社)間で「合意」された運賃，指定航空会社間での「合意」が不可能な場合は，両国運輸当局間で合意された運賃，と規定されている(日米航空協定²²を除く)。また，国際線への参入や増便については，二国間航空協定に基づき，二国間の航空交渉を通じた関係両国との合意が必要とされている。

(5) 運賃規制の変遷

国際航空運賃は，航空法が制定された当時から現在にいたるまで国土交通大臣(運輸大臣)の認可事項²³である。

認可基準については，平成12年の航空法改正までは，以下の通りであった。

能率的な経営の下における航空事業の適正な経費に適正な利潤を含めたものの範囲を超えることとならないこと

航空事業の提供するサービスが考慮されているものであること

特定の旅客又は荷主に対し，不当な差別的取扱をするものでないこと

旅客又は荷主が航空事業を利用することを著しく困難にするおそれがないものであること

他の航空運送事業者との間に，不当な競争をひき起すこととなるおそれがないもので

¹⁹ 「日本航空株式会社法を廃止する等の法律」は1988年(昭和62年)に公布，施行。

²⁰ 日本が締結している二国間航空協定の一覧は，参考資料3を参照。

²¹ 台湾やイランとは，二国間航空協定以外の方式に基づき，航空機の乗り入れが行われている。

²² 日米航空協定では，航空会社が適用しようとする運賃は，両国の航空当局の認可を受けなければならないと規定されており，IATA運賃も両国航空当局の認可を受ける。また，IATA運賃を一方の国が認可しなかった場合，IATA運賃で合意できなかった場合，IATAと無関係の運賃の場合，IATA運賃の認可を一方の国が取り消した場合又は更新しなかった場合に，航空会社が定めようとする運賃が適当でないと一方の国が認めた場合，両航空局は，運賃についての合意が成立するよう努めなければならない。日米航空協定では，指定航空企業間の運賃に関する「合意」は規定されていない。

²³ 第3を参照。

あること

従前の航空法における認可基準のもとで、国際航空需要の増大、航空に関する世界的な規制緩和を受けて、国際航空運賃制度に係る以下の見直しがなされている。

ア 新エコノミー運賃・幅（ゾーン）運賃制の導入（1992年）

1991年（平成3年）に運輸政策審議会が答申した「今後の国際航空政策のあり方について」を踏まえて、市場原理をより反映した新しい国際航空運賃政策を展開するため、1992年（平成4年）より、新エコノミークラス運賃（制限付エコノミークラス運賃²⁴）が導入された。また、団体包括旅行運賃（GIT 運賃）や特別回遊運賃（PEX 運賃）等の季節変動（季節波動）が大きい特別運賃については、新エコノミークラス運賃を上限とし、同運賃額に一定の比率を乗じた額を下限とする一定のゾーン（幅）内でなされた運賃認可申請は可及的速やかに認可することとするゾーン運賃制²⁵が導入された。

イ 新国際航空運賃制度の導入（1994年）

1993年（平成5年）には、認可運賃と実勢運賃との間に著しい乖離が生じており、多くの利用者が不信感・不透明感を抱いているものと考えられること、団体旅行中心の運賃制度が少人数単位の旅行者にとって利用しにくいという批判があることを踏まえ、航空運賃問題懇談会報告書「国際航空運賃に関する諸問題について」において、以下の基本的方向が提言された。

認可運賃と実勢運賃との著しい乖離を是正し、運賃制度の透明性を高め、利用者の運賃制度に対する不信感を解消する

少人数単位での旅行の需要の増大に対応した分かりやすく使いやすい運賃制度を確立する。

国際航空市場における航空企業間の競争の現状を反映した、より弾力的な運賃設定を可能とする制度を実現する。

これを受けて、運輸省は、1994年（平成6年）から、以下のような新国際航空運賃制度を導入した。

（ア）旅行商品造成用の IT 運賃について、少人数単位での旅行需要の増大に対応し旅行人数に関する条件を従来より大幅に緩和した IIT 運賃（個人包括旅行運賃）を導入した（GIT 運賃は廃止）。

（イ）IT 運賃について、IATA-IT 運賃のプラス10%を上限とし、IATA-IT 運賃に一定の比率を乗じた額を下限とする幅で自由に設定することができる制度（幅運賃制度²⁶）

²⁴ それまでのエコノミークラス運賃は、原則として途中降機、乗り換え数に制限がなかったが、途中降機・乗り換え回数に制限を設定することにより、従来のエコノミー運賃に比べて安価な運賃が設定された。

²⁵ 「ゾーン運賃制度」とは、認可されたゾーンの中であれば、個別の運賃について可及的速やかに認可がされるが、ゾーンの中であっても個別運賃に関しての認可申請を要する。

²⁶ 「幅運賃制」とは、認可された幅の範囲の中で、航空会社が自由に運賃を設定することが可能で、当該幅の中であれば、個別運賃に関しての認可申請は不要。

を導入した。

(ウ) PEX 運賃について、IT 運賃と同一の幅(ゾーン)の中であれば、個別に確定額の運賃について、可及的速やかに認可を行う制度(ゾーン運賃制度)を導入した。

ウ 特別運賃(PEX 運賃及び IT 運賃)の見直し(1998年)

1998年(平成10年)には、上記イの IT 運賃及び上記ウの PEX 運賃について見直しが行われた。

(ア) IT 運賃

幅運賃制度に係る幅について、上限を IATA-IT 運賃とするとともに、下限を撤廃した。これにより、IATA-IT 運賃額を上限額として認可申請を行い、認可された上限額の下で任意に運賃を設定できることとなった。

(イ) PEX 運賃

ゾーン運賃制に係るゾーンについて、上限額を IATA-PEX 運賃とし、下限額を IATA-PEX 運賃に対して70%引きまでと引き下げられた。

第3 国際航空に関する制度（運賃及び参入）

航空法において、国際航空運賃及び料金については、国土交通大臣の認可、参入については、国土交通大臣の許可が必要であるとされている。

1 運賃規制（旅客及び貨物）

航空法第 105 条及び第 129 条の 2 では、すべての本邦航空会社と外国航空会社の国際航空運賃及び料金は、旅客・貨物、本体・付加運賃等を問わず、国土交通大臣の認可を受けることとされている。

（１）国際航空運賃の認可基準²⁷（旅客及び貨物）

ア 本邦航空運送事業者の運賃及び料金（航空法第 105 条）

国土交通大臣は、本邦航空運送事業者の運賃及び料金が、
特定の旅客又は荷主に対し、不当な差別的取扱いをするものであるとき
社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客又は荷主が当該事業を利用することを著しく困難にするおそれがあるものであるとき
他の航空運送事業者との間に、不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあるものであるとき

の 3 要件に該当せず、当該国際航空運送事業に係る航行について外国との間に航空に関する協定その他の国際約束がある場合における当該国際約束の内容に適合するものであるときは認可しなければならないとされている。

イ 外国人国際航空運送事業者の運賃及び料金（航空法第 129 条の 2）

外国人国際航空運送事業者の運賃及び料金については、航空法第 129 条の 2 において、国土交通大臣の認可を受けることとされている。外国人国際航空運送事業者の運賃に関しての認可基準は、航空法に規定されていないが、上記、航空法第 105 条の認可基準や二国間関係が考慮されている。

（２）罰則規定（航空法第157条及び第157条の３）

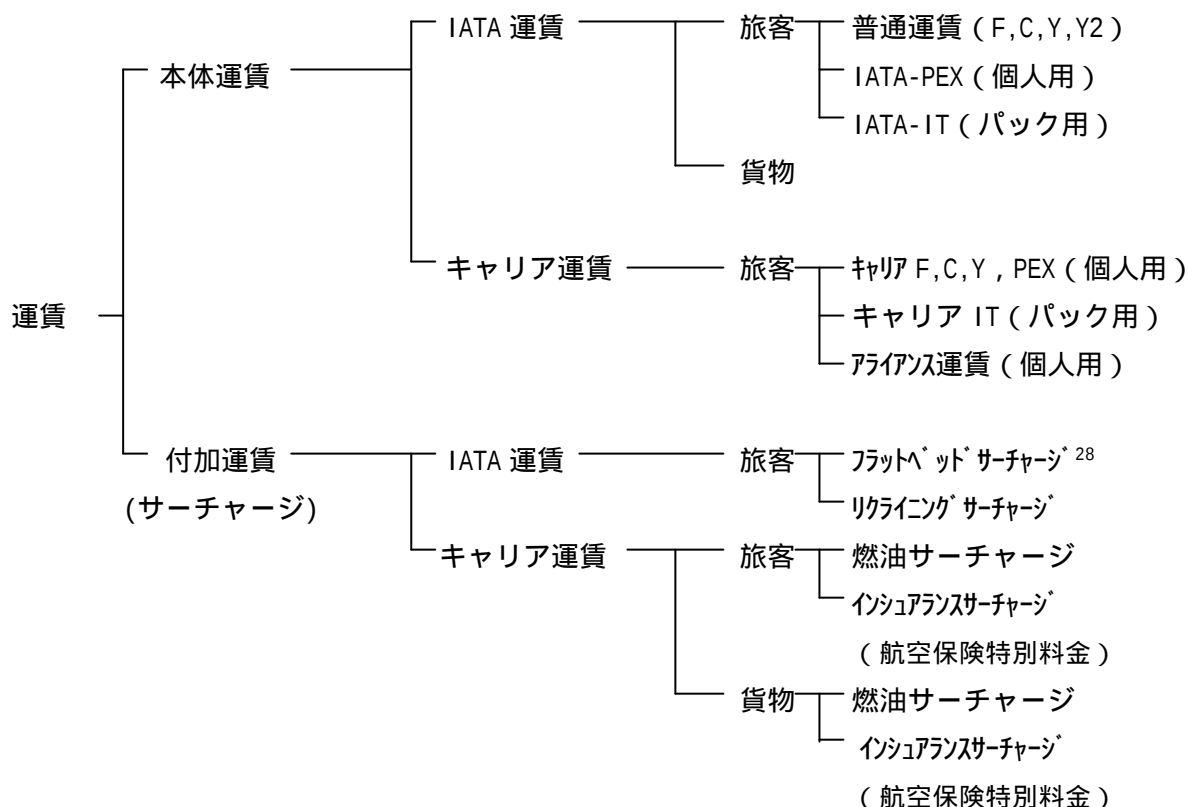
航空法第 157 条では、本邦航空運送事業者が上記航空法第 105 条の規定による認可を受けないで、又は認可を受けた運賃若しくは料金によらないで、運賃又は料金を収受したとき、100 万円以下の罰金に処することとなっている。また、外国人国際航空運送事業者も、航空法第 129 条の規定による認可を受けないで、又は認可を受けた運賃若しくは料金によらないで、運賃又は料金を収受したときは、本邦航空運送事業者と同じ罰金に処することとなっている（航空法第 157 条の 3）。

²⁷ 現行の認可基準は、平成 12 年の航空法改正による。従前の認可基準については、P 6 を参照。

(3) 航空運賃の分類

国際航空運賃は、以下のように分類される。運賃には、本体運賃、付加運賃があり、その決定方法により、IATA 運賃とキャリア運賃に大別される。

図表 2 運賃の種類



(調整課作成)

ア 本体運賃

(ア) IATA 運賃 (旅客及び貨物)

原則として、IATA に加盟している全航空会社共通で、連帯運送²⁹が可能な運賃であり、基本的には、年に一回、(旅客は秋頃、貨物は春頃) に IATA 運賃調整会議が開催され、地区 (北米・アジア・欧州) ごとの協議を経て全会一致で決議される (各国政府の認可を受けて発効する。)。

旅客

一般に普通運賃とよばれるファースト (F)、ビジネス (C)、エコノミー (Y)、制限付エコノミークラス (Y2) 運賃がある。普通運賃のほか、特別運賃とよばれ、エコノミー

²⁸ 平成 18 年末の IATA 運賃調整会議では、アジア地域間の改良されたビジネスクラス座席にかかる「フラットベッドサーチャージ」の導入が決議された。

²⁹ 連帯運送とは、一枚の航空券で、2 社以上の路線の乗り継ぎができ、当該航空券の発行や清算手続も 2 社で相互に行える輸送のこと。

クラスを対象とした個人向け割引運賃である IATA-PEX 運賃（Instant Purchase Excursion：即時購入回遊運賃）及び IATA-IT 運賃（Inclusive Tour：包括旅行運賃）とよばれる旅行会社が航空運送と地上手配（観光、宿泊等）を組み合わせ販売する場合に適用される運賃とがある。

貨物

貨物を運送しようとする区間ごとに、10kg 超、45kg 超、100kg 超などの重量区分ごとの運賃が取り決められている。日本発の路線では、100kg 超の貨物の場合は、IATA 運賃を上限として、20%引きの幅の中で運賃設定を行うことが可能とされている。

（イ）キャリア運賃（旅客本体運賃）

IATA 運賃以外の本体運賃は、キャリア運賃とよばれ、個別の航空会社が設定しているものとアライアンスに加盟する航空会社間で決定するアライアンス運賃に分類される。個別の航空会社が設定している運賃には、個人向けのキャリア F,C,Y 運賃及びキャリア PEX 運賃とパック用のキャリア IT 運賃とがある。これら運賃に基づく航空券では、通常、航空会社の変更、乗り換え、キャンセル等にかかる制限があるものの、IATA 運賃に比べて安価となっている。

キャリア F,C,Y 運賃及びキャリア PEX 運賃³⁰

個人向けに販売される運賃であり、IATA 運賃（F,C,Y, PEX）より安価な運賃で設定されている。一方で、これらの運賃は、乗り換え、キャンセル等に制限がある。（例：JAL「エコノミーセイバー」、ANA「エコ割」など）

キャリア IT 運賃

航空会社が旅行会社にパック旅行用として販売しているものである。旅行会社が航空運送と地上手配（観光、宿泊等）を組み合わせ販売する場合に適用される運賃である。

アライアンス運賃

複数の航空会社からなるアライアンスに加盟する航空会社間で取り決められているものであり、世界一周運賃³¹や地域周遊運賃（本体運賃のみ）がある。個別路線ごとの運賃設定は行われていない。

イ 付加運賃（旅客及び貨物）

付加運賃（サーチャージ）は、本体運賃とは別に設定されているもので、これにも、IATA 協定に基づくものと個別の航空会社が設定しているキャリア運賃がある。

（ア）IATA 協定に基づくサーチャージ

³⁰ これらの運賃は、一般に「正規割引運賃」とよばれている。

³¹ 例えば、全日空、ルフトハンザ（独）、アジアナ航空（韓）及びエアカナダ（加）など 16 社が加盟しているスターアライアンスでは、世界一周運賃をファーストクラス 91 万円、ビジネスクラス 62 万円、エコノミー 33 万円。

2006 年（平成 18 年）11 月から 12 月に開催された IATA 運賃調整会議において、IATA 第 3 地区間（アジア路線）で、加盟航空会社が、ビジネスクラスの改良された座席（フラットベッドを備えたリクライニング設備のある座席）に関するフラットベッドサーチャージを適用することができるとの内容の決議が行われた³²。

また、日本 - スカンジナビア間において、1994 年（平成 5 年）から、ビジネスクラスのリクライニング角度 55 度を超える座席に関して、IATA ビジネスクラス運賃に付加する形で、リクライニングシートサーチャージを徴収することができるとする協定が締結されている（2007 年（平成 19 年）3 月末に失効する予定）

（イ）IATA 協定に基づかないサーチャージ（キャリア運賃）

旅客

燃油サーチャージとインシュアランスサーチャージ（航空保険特別料金）が設定されている。燃油サーチャージは、原油価格の上昇を受けて、2005 年（平成 17 年）に導入されているもので、ジェット燃料（ケロシン）価格が指標として使われ、個別路線ごとに設定されている。インシュアランスサーチャージは、2001 年（平成 13 年）の米国同時多発テロを契機として、航空保険料が上昇していることや保安に関する費用が増加していることから同年に導入されたもので、搭乗ごとの料金（全路線共通）が設定されている。

貨物

燃油サーチャージは、原油価格の上昇を受けて、2001 年（平成 13 年）³³に導入されたもので、1kg あたりの貨物に乗じるサーチャージ額が、路線ごとに設定されている。一方、インシュアランスサーチャージ（航空保険特別料金）は、2001 年に米国同時多発テロ以降の航空保険料・保安費用の増大を補うことを目的で同年に導入された。本邦航空会社は、2002 年（平成 14 年）8 月に廃止しているものの、一部外国航空会社では、継続して設定されている。

ウ 運賃認可の手続等

（ア）IATA 運賃

旅客及び貨物の IATA 運賃は、各航空会社が国土交通大臣に対して認可申請を行う。

なお、貨物の本体運賃に関しては、国土交通大臣が認可しているものは、IATA 運賃のみである。IATA 運賃は、航空法第 105 条の認可基準に照らして審査される。

（イ）キャリア運賃（旅客及び貨物）

本体運賃（旅客のみ）

航空会社が設定するキャリア運賃は、二国間航空協定に基づき、航空会社が相手国の指定航空会社の合意を得た上で、国土交通大臣に対して運賃の認可申請を行う。

³² 例えば、日本 - 韓国間のフラットベッドサーチャージの下限は片道 100 ドルと設定されているが、同サーチャージを導入するか否かは、各航空会社が選択できるとされている。

³³ 2002 年（平成 14 年）に燃油価格低下に伴い廃止されたが、2002 年 10 月に再び導入された。

アライアンス運賃は、アライアンスに加盟している航空会社間の決定を受けて、航空会社が国土交通大臣に運賃の認可申請を行う。

キャリア運賃は、航空法第 105 条の認可要件（差別的取扱いでないこと、旅客又は荷主が利用困難とするおそれがないこと、不当競争を引き起こすおそれがないこと）に照らして審査される。キャリア運賃は、通常、IATA 運賃よりも安価な水準で設定されており、審査は以下のとおり実施される。

（ファーストクラス）

航空会社が、ファーストクラスのキャリア運賃を設定する場合、IATA ファーストクラス運賃と同額以下であるほか、不当な差別的取扱いに該当するおそれがないよう、IATA ビジネスクラス運賃よりも高ければ、申請どおりに認可される。

（ビジネスクラス）

航空会社が、ビジネスクラスのキャリア運賃を設定する場合、IATA ビジネスクラス運賃と同額以下であるほか、不当な差別的取扱いに該当するおそれがないよう、IATA 制限付エコノミークラス運賃よりも高ければ、申請どおりに認可される。

（エコノミークラス）

航空会社が、PEX 運賃（即時購入回遊運賃）を設定する場合、IATA-PEX 運賃と同額以下であるほか、不当な競争を引き起こすおそれがないよう、IATA-PEX 運賃に対して 70%引きまでを下限とするゾーンの中の運賃であれば、申請どおり認可される。

< キャリア IT 運賃 >

航空会社が、旅行商品造成用の IT 運賃（包括旅行運賃）を設定する場合、IATA-IT 運賃と同額以下（下限は設定されていない）であれば、航空会社が自由に設定できる。

付加運賃（旅客及び貨物）

本体運賃とは別に設定される燃油サーチャージ等の付加運賃も上記 と同じく、二国間航空協定に基づき、本邦航空会社が相手国の指定航空会社の合意を得た上で、国土交通大臣に対して認可申請を行う。

2 参入（旅客及び貨物）

（１）参入規制の概要

航空運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。許可を受けようとする者は、航空機の運航及びこれを行うために必要な整備に関する事項、国土交通省令で定める事項に関する事業計画等を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない（航空法第 100 条）。

（２）参入の許可基準

国土交通大臣は、航空運送事業を営もうとする者から許可の申請があったときは、次の各号に適合するかを審査しなければならない。また、国土交通大臣は、審査した結果、その申

請が基準に適合していると認めたときは、航空運送事業の許可をしなければならない（航空法第 101 条）。

当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること

前号に掲げるもののほか、当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること

申請者が当該事業を適確に遂行するに足る能力を有するものであること

国際航空運送事業に係るものにあつては、当該事業に係る航行について外国との間に航空に関する協定その他の国際約束がある場合における当該国際約束の内容に適合する計画を有するものであること

申請者が欠格事由に該当するものでないこと

欠格事由には、航空法第 4 条 1 項に掲げられている者（航空機を登録できない者）が含まれており、申請者が i) 日本の国籍を有しない人、ii) 外国又は外国の公共団体若しくはこれに準ずるもの、iii) 外国の法令に基いて設立された法人その他の団体、iv) 法人であつて、i から iii に掲げる者がその代表者であるもの又はこれらの者がその役員の 3 分の 1 以上若しくは議決権の 3 分の 1 以上を占めるもの）に該当する場合、参入の許可基準に適合しないこととなる。これらの者（外国人）については、外国人国際航空運送事業に係る国土交通大臣の許可を受けた場合は、国際航空運送事業を営むことができる（航空法第 129 条）。

（３）新規参入状況

本邦航空会社としては、1988 年（昭和 63 年）に日本エアシステムが東京 - ソウル線に参入した後、例えば、全日空の系列子会社であるエアーニッポンが 1994 年（平成 6 年）に福岡 - 台北線、ANA & JP エクスプレスが 2006 年（平成 18 年）に名古屋 - シカゴ線に参入している。また、日本航空の系列子会社であるジャルウェイズは、1999 年（平成 11 年）に東京 - コナ/ ホノルル線に参入している。

日本発着路線の経営を許可された外国航空会社は、この 5 年間に 22 社あった（2002 年（平成 14 年）に 4 社³⁴、2003 年（平成 15 年）に 2 社³⁵、2004 年（平成 16 年）に 5 社³⁶、2005 年（平成 17 年）に 4 社³⁷、2006 年（平成 18 年）には 6 社³⁸。）。

³⁴ スイス航空（スイス）、オーストラリア航空（オーストラリア）、ウズベキスタン国営航空（ウズベキスタン共和国）、エミレーツ航空会社（アラブ首長国連邦）

³⁵ US エアウェイズ（米国）、ルフトハンザカーゴ AG（ドイツ）

³⁶ 厦門航空有限公司（中国）、エア・パラダイス国際航空（インドネシア）、シベリア航空（ロシア）、上海航空股？有限公司（中国）、海南航空股？公司（中国）

³⁷ バンコクエアウェイズ（タイ）、トランスマイル航空（マレーシア）、エバーグリーン国際航空（米国）、カタール航空（カタール）

³⁸ 中国貨運郵政航空有限責任公司（中国）、ジェイド・カーゴ・インターナショナル（中国）、揚子江快速航空有限公司（中国）、中国貨運航空有限公司（中国）、ボルガ・ドニーバ航空（ロシア）、カーゴイタリア（イタリア）

第4 国際航空に関する適用除外制度

1 独占禁止法の適用除外規定の概要

(1) 航空法の制定(1952年)

日本における国際航空に関する適用除外制度は、航空法に規定されている。航空法が制定された1952年(昭和27年)、既にIATAの場で運賃等に関する調整が実施されていたため、同法制定時に、独占禁止法の適用除外が規定された。これによれば、運輸大臣は、航空運送事業間の、連絡運輸、運賃協定等の運輸協定が公衆の利便を増進するものであるときは当該協定を認可しなければならない、ただし、不公正な取引方法を用いる場合、又は一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより不当に運賃又は料金を引き上げることとなる場合は、独占禁止法の適用除外とはならない、とされた。

(2) 1999年(平成11年)の適用除外制度見直し

1998年(平成10年)3月31日に閣議決定された「規制緩和推進3か年計画」において、独占禁止法の適用除外制度を見直すこととされ、国際航空に関する独占禁止法適用除外制度についても検討が行われた。その結果、従来、航空事業者は、安定的かつ効率的な国際輸送ネットワークを維持・確保するためIATAに加盟し運賃協定等を行っており、これら協定は諸外国においても独占禁止法からの適用除外が認められているものであることを理由として、国際航空に関する適用除外制度は維持された。一方、この見直しにおいて、国土交通大臣が認可した国際航空協定の公正取引委員会への通知、問題のある協定について公正取引委員会が国土交通大臣に変更・禁止命令を請求することができるとする仕組みなど、航空法に公正取引委員会の関与規定が設けられた。

(3) 現行の適用除外制度

航空法第110条では、本邦内の地点と本邦外の地点との間の路線又は本邦外の各地間の路線において公衆の利便を増進するため、本邦航空運送事業者が他の航空運送事業者と行う連絡運輸に関する契約、運賃協定その他の運輸に関する協定で、国土交通大臣の認可を受けたものは独占禁止法の適用除外を受けることとされている。ただし、「不公正な取引方法を用いる場合又は一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより不当に運賃又は料金を引き上げることとなる場合」は、独占禁止法の適用除外とはならない。

2 国土交通大臣による協定の認可要件(航空法第111条)

国土交通大臣は、次の要件に適合すると認めるときでなければ、協定の認可をしてはならないとされている。

利用者の利益を不当に害さないこと

不当に差別的でないこと

加入及び脱退を不当に制限しないこと

協定の目的に照らして必要最小限度であること

国土交通大臣は、協定がこれらの要件に適合するものでなくなったと認めるときは、協定の内容を変更すべきことを命じ、又はその認可を取り消さなければならない。また、国土交通大臣が

認可した協定は、遅滞なく公正取引委員会に通知されることとなっており、公正取引委員会は、協定が上記４要件に適合しないと認める場合には、国土交通大臣に対して協定の変更・取消命令を請求することができる。

３ 認可の状況

国土交通省は、本邦航空会社が申請した協定について、上記航空法に規定されている要件に照らして個別に審査し、認可している。2005 年度（平成 17 年度）に、国土交通大臣の認可を受け、公正取引委員会に通知された国際航空協定は 321 件であった。

現在、国土交通大臣により認可されている協定としては、以下の（１）～（５）の５種類がある。

（１）IATA 協定

ア IATA 運賃協定（Tariff Agreement）

原則として、IATA に加盟している全ての航空会社で共通の連帯運送が可能な運賃を設定しており、年に一度開催される IATA 運賃調整会議で決議されたもの

イ IATA 連絡運輸協定（Multilateral Interline Traffic Agreement）

連帯運送を行う上で必要な引き受け義務や精算等の規則を定めたもの

ウ IATA 代理店協定（Agency Agreement）

IATA に加盟する航空会社と代理店との個別契約における統一基準を定め、清算手続きを一括して実施可能とするために、代理店の公認、航空券の発行及び代金決済に必要な航空会社と代理店の権利・義務関係等を定めたもの

エ IATA サービス規則協定（Service Agreement）

航空券の様式の統一による業務効率化を目的とし、航空券・運送状の様式・ラベル等を定めたもの

（２）キャリア運賃に関する協定

ア 二国間航空協定に基づき指定航空企業間で合意された運賃

IATA 運賃以外の本体運賃又は付加運賃で、二国間航空協定に基づき相手国指定航空企業と合意したもの

イ アライアンス運賃

アライアンスに加盟している航空会社で設定している世界一周運賃や地域周遊運賃に関する協定

（３）コードシェア協定

２つの航空会社が、座席の貸与やスペースの融通、各々の航空会社の便名をつけて販売する個別の協定

（４）マイレージ協定（旅客のみ）

FFP（Frequent Flyer's Program；いわゆるマイレージ）の提携に関してマイレージの清

算や特典等の適用ルールについて、航空会社が個別に締結している協定

(5) プール協定

日本とロシアの航空協定に基づき、シベリア上空通過にあたって、両国の指定航空企業の収入の一部をプールする旨の協定

図表 3 協定の種類

協定		協定の相手方	協定内容
IATA 協定 (IATA 運賃/連絡運輸/代理店規則等)		IATA 加盟航空会社	
キャリア 運賃協定	キャリア本体運賃・付加 運賃 (サーチャージ)	相手国指定航空企業	個別路線ごとの運賃について、 二国間航空協定に基づく「合意」
	アライアンス運賃 (本体 運賃)	アライアンス加盟航空会 社	アライアンス加盟航空会社間の 運賃 (世界一周運賃、地域周遊 運賃)
コードシェア協定		締結航空会社	座席の貸与等
マイレージ協定 (FFP)		締結航空会社	マイルの換算率等
プール協定		ロシアの航空会社	シベリア上空を通過するにあた って、日露間の指定航空企業間 で運賃の一部をプールし、配分 する協定

(調整課作成)

第5 国際航空に関する諸外国の適用除外制度の概要と最近の動き

1 EU

(1) 適用除外規定

EUでの国際航空の適用除外は、欧州委員会規則に規定されている。適用除外の対象となっているのは、旅客に関する IATA 運賃協定のみであり、貨物に関する IATA 運賃協定や二国間航空協定に基づいて行われる指定航空企業間での運賃やサーチャージに関する「合意」やアライアンス協定、コードシェア協定は一括適用除外規則の対象とされていない。

(2) 適用除外規定の見直し

欧州委員会は、2006 年（平成 18 年）10 月、IATA 協定（旅客）に関しての一括適用除外規則を改正し、IATA 運賃協定については、

EU 域内路線は 2007 年（平成 19 年）1 月

EU 加盟国と米国・豪州間の路線は 2007 年（平成 19 年）7 月

EU 加盟国と米国・豪州以外の第三国との路線は 2007 年（平成 19 年）11 月から、競争法の適用除外ではなくなる（競争法が適用されるようになる。）。

欧州委員会は、航空会社からインターライニングに関するデータの提供を受けた場合には、上記の期限の延長をすべきかどうかについて検討することとしている。

(3) IATA の対応

上記のように、EU 域内路線に関する一括適用除外は既に廃止されているが、IATA は、欧州域内における連帯運送（インターライニング）を継続して実施するため、従来の IATA 運賃決定方式に代わる新しい方式により、連帯運送運賃（インターライニング用の運賃）を設定することとした。すなわち、連帯運送運賃は、「e タリフ」という方法を用いて「フレックスフェア」というメカニズムで作成される。

「フレックスフェア」とは、市場の平均的な運賃（キャリア運賃）から一定の運賃を抽出し、これらの平均値に一定の割合を上乗せする形で、連帯運送運賃を作成するメカニズムであり、「e タリフ」とは、インターネットによる投票を匿名で実施する方法である。

2 豪州

(1) 適用除外制度

豪州における競争法の適用除外は、「1974 年取引慣行法」に規定されており、豪州競争当局（ACCC）によって承認された協定は競争法からの適用除外を受ける。現在、IATA 協定は ACCC から承認を受けて、競争法適用除外となっている。

(2) IATA 協定に対する競争法適用除外の終了

ACCC は、2006 年（平成 18 年）9 月、IATA 協定（旅客及び貨物）に対する適用除外を 2008 年（平成 20 年）6 月末までとする旨を公表した。適用除外となる協定の範囲は段階的に縮減され、IATA は、適用除外が終了するまでに現行のシステムに代わる方法（競争法に抵触

しない方法)を検討している。

3 米国

(1) 適用除外制度

米国における反トラスト法の適用除外は、US Code Title 49 Section 41308 及び 41309 に規定されている。航空会社が、米国運輸省(DOT)に適用除外協定の申請を行い、運輸長官が、当該協定が公共の利益に反していないか等の審査を行い、承認されると適用除外となる。申請が行われた場合、運輸長官は、司法長官及び国務長官に通知し、意見提出の機会を与えなければならない。IATA 協定(旅客及び貨物)は、反トラスト法の適用除外を受ける協定として承認を受けている。

(2) IATA 協定の適用除外廃止に関する提案

米国運輸省(DOT)は、2006 年(平成 18 年)7 月、米国/欧州間・豪州間の IATA 協定(旅客及び貨物)の適用除外廃止を提案した。同提案の理由として、欧州及び豪州において適用除外制度廃止の動きがあること等を挙げている。

第6 ヒアリングで指摘された主な事項

公正取引委員会がこれまで行った需要者及び航空会社からのヒアリングでは、各協定の利用状況や実態について、主に以下のような指摘があった。

1 IATA 運賃協定（旅客）

需要者	航空会社
○ レジャー目的の旅客は、ほとんどの場合 IT 運賃を利用し、そのほとんどは、IATA 運賃協定によらない運賃を利用するが多い。 ○ 商用目的の旅客は、IATA 運賃に基づいた航空券が航空会社が独自で決定している正規割引運賃（キャリア運賃）を利用するが多い。 ○ 航空券（IT 運賃）のほとんどは、キャリア運賃であり、IATA 運賃は形骸化しており、実態と乖離しているが、インターライニングを行う旅客は、IATA 運賃に基づく航空券を利用する。 ○ 航空会社からの仕入れ価格は、国交省で認可された運賃をスタートラインとして、相対交渉している。 ○ IATA 運賃（これをノーマル運賃、PEX 運賃）の場合、航空会社は、あらかじめ販売目標達成度に応じた割引率（キックバック）を設定している。決済上、旅行会社は航空会社に IATA 運賃を支払うことになるが、キックバックがあるので、IATA 運賃の額面どおりの金額が支払われている訳ではない。さらに、IIT 運賃の場合は、IATA 運賃とは異なる金額をそのまま航空会社に支払っている。 ○ IATA において、運賃計算のルールを決めること、マイレージなどの考え方を統一すること、業務を行うにあたってのスタンダード（ルール）などを取り決めることにはメリットがある。 ○ 実際に旅行会社が航空会社に支払う運賃は、IATA 運賃の額面どおりとなっていない実態を勘案すると、IATA で航空運賃を取決めておかなければならない積極的な理由はない。 ○ 国際線通し運賃、航空会社間のプロレーション契約、CXL ポリシー、BSP 清算制度、運賃規則（料金そのもの以外の規則）、超過手荷物ルールについては継続が望ましい。他は廃止で構わない。	○ クラス・路線によって傾向は異なるが、IATA 運賃に基づく航空券を利用している旅客は多く（半分以上）存在する。また、連帯輸送（インターライニング）を行っている利用者の大半は IATA 運賃に基づく航空券を利用している。 ○ 販売促進上の観点より、発券する旅行会社（代理店）との間で、販売奨励金の支払条件につき交渉を行うことがある。（場合により、IATA 運賃に基づく航空券を含む） ○ IATA 運賃に基づく航空券の利用は多く、IATA 運賃が形骸化しているという認識はない。 ○ IATA 加盟全ての航空会社が利用可能、複数の航空会社を乗り継ぐインターライニングが可能、地点間の運賃を足し上げるよりも割安、一つの通貨での発券が可能等という種々のメリットがあるが、特に「IATA 普通運賃」は日程変更が可能等という点において、消費者にとって最も利便性が高い運賃である。 ○ IATA 運賃協定と運賃以外の協定（連絡運輸・代理店規則・サービス規則等）は、インターライニング（連帯輸送）実施に不可分密接な連関があり、公益性の観点からは旅客・貨物共に有用である。 ○ IATA 運賃協定以外の IATA 協定（例：サービス規則）の中には、特段競争制限的でないと思われるものが含まれている可能性がある。 ○ 条約である二国間航空協定に規定（IATA 運賃調整機能での運賃調整・指定航空企業間・関係航空会社との調整）されているものであるため、IATA で運賃を取り決めておく必要がある。

(2) IATA 運賃協定 (貨物)

需要者	航空会社
○ (混載貨物) フォワーダーが航空会社に支払う運賃は、IATA 運賃とは関係なく、各路線の需給バランスに基づいて相対交渉で決定される。交渉によって決まる実勢運賃は、IATA 運賃から大きく乖離している。 ○ 決済システム上は、IATA 運賃を一旦支払い、後に割引金額を返還してもらう形態をとっているが、実際には、割引額を相殺したネットの金額でやりとりされる。 ○ (直送貨物) IATA で決められている火薬類などの危険品、信書、貨幣、遺体、動物等の直送貨物の運賃は、原則 IATA 運賃が適用され、フォワーダーは航空会社に IATA 運賃を支払い、航空会社はフォワーダーに手数料を支払う。 ○ IATA で取り決められている運賃体系 (45kg 超、100kg 超などの重量区分)、技術的ルール (貨物梱包規格等)、安全上のルール (危険物取扱規則)、清算方法などは、業務の効率化という観点から必要である。 ○ 貨物では、あまりインターライニングが行われない。(主な仕向け地への輸送は、直行便又は経由便で輸送可能であり、インターライニングを必要とする仕向け地 (アフリカ・中南米など) への需要は少ない。) ○ IATA で運賃を取り決めておく必要性は、国際競争が激しくなった今、実効性がなくなった。日本においては IATA 運賃が適用される直送貨物は、全体のうちわずか (10 % 未満) であり IATA で運賃を協定しなければならない理由はない。	○ (混載貨物) フォワーダーとの運賃収受では、IATA 運賃の下に、販売報奨金を設定することがある。混載業者の負担軽減等の観点から、その支払い期間の短縮要望に沿う形で、結果として販売報奨金を調整した金額で収受することがある。 ○ 輸送する貨物の大半が混載貨物であるが、フォワーダーとの運賃交渉では、販売報奨金を設定することがある。決済システム上は、IATA 運賃を一旦収受し、後に販売報奨金を支払う形態をとっている。販売報奨金を含めると、実態として価格がマーケットの需給バランスで決定されている面がある。 ○ (直送貨物) IATA 運賃が適用される。 ○ 45Kg 以下の小口貨物のような場合は、必ず IATA 運賃が適用されるが、大口の貨物の場合、販売促進費の支払いが行われることが多い。 ○ IATA 運賃 (貨物) について、個々の貨率改定は行われてきているものの、全世界・エリア全体に及ぶ日本発着一般貨物貨率の改定は近年行われていないが、全ての航空会社、フォワーダー、荷主が利用・参照できるものであり、1 社で完結しない連絡輸送 (インターライニング) の円滑な実施の上で必要である。 ○ 自社 (1 社) が運航していない地点、国などに貨物を輸送する場合など、複数航空会社にまたがって輸送する際 (インターライニング) の運賃及び精算方法が協定されている IATA 運賃により円滑な貨物輸送が可能となる。 ○ 複数航空会社にまたがって輸送する際 (インターライニング) の運賃及び精算方法が協定されている IATA 運賃協定があり、円滑な輸送が可能となる。逆に、IATA 運賃協定がない場合、円滑な輸送に支障をきたす可能性がある。

2 キャリア運賃（指定航空会社間で合意されている運賃（サーチャージ含む）に関する協定）

（１）旅客

需要者	航空会社
○個別路線において、同アライアンスに加盟している航空会社であっても競争が行われている。 ○サーチャージは、同じような時期・額で導入されているが、原則、航空会社が独自に決定しているものと認識。 ○現在のオイルサーチャージに関しては方面によっては運賃以外にその運賃の30%前後を払わないと実際に航空券の購入ができない状況になっているのが実態である面では不当表示にあたる可能性がある。又、同じ飛行機でもアライアンスの航空会社によって金額がばらばらである。	○二国間航空協定の規定に基づき、相手国指定航空会社と交渉し「合意」している。交渉方法・手段は一定せず、状況に応じて変更する。 ○キャリア運賃に関し、相手国指定航空会社と「包括的合意」をしている航空会社がある。相手国指定航空会社、並びに関係航空会社との調整の主なる目的はインターライニング（連帯輸送）である。 ○最近、欧州、韓国、シンガポールの航空会社とは、指定航空会社間「合意」について「包括合意」（相手国指定航空会社が提示する運賃をそのまま認めるという合意）をしている。 ○日本＝米国間は合意の規定なし。日本＝英国間では合意を義務付けない運用を行っている。 ○燃油サーチャージは、燃油価格動向や収支状況を勘案して独自に設定しており、自社運賃のみを対象としている。

（２）貨物

需要者	航空会社
○サーチャージについては、同じような時期・額で導入されているが、原則、航空会社が独自に決定しているものと認識。	○貨物のキャリア運賃は、現在、サーチャージのみであり「合意」は、直接航空会社にコンタクトをとる方法ではなく、申請後公表し、一定期間内に反対がないことをもって、確認している。

3 アライアンス関係

需要者	航空会社
- ラウンジ等の施設や機内食等の経営資源の有効活用を目的としており、ターミナルの統一等は、利用者にとっての利便性が向上していると考えられる。 - 商用目的/観光目的にかかわらず、マイルージが貯められるか否かで航空会社の選択する利用者もいる。 - 国際航空貨物においては、アライアンスの影響はあまりない(貨物におけるアライアンスは旅客と異なり一般的に行われておらず、その為にあまり影響はない。)	- 旅客利便性の向上とコスト削減のための共同調達などを行っており、また、単独では提供できない施設を利用者に提供できる。 - アライアンス運賃は、全体のボリュームからするとその販売量は少ないが、近年需要が高まっている。 - アライアンス運賃は、E U、米国で競争法適用除外を受けているものではないが、旅客の利便性を向上させるものである。

4 コードシェア協定

需要者	航空会社
スペースの融通ができることは、有益である。	- 国内線と国際線におけるコードシェア協定はほぼ同じ内容である - 航空法では、国内線コードシェアを独禁法適用除外の対象としていない。 - E U、米国等においては、航空会社間のコードシェアを軸とした提携契約、協定について、かかる提携の実施により達成される利便性、効率性と、提携の持つ競争制限的な効果との比較考量等に基づき、一定の条件の下で、個別に独禁法の適用除外が認められているケースがある(例えば、大西洋路線における米系航空会社と欧州系航空会社との提携) - 現在のコードシェアは、競争制限的な内容を伴うものではないかもしれないが、今後、生産量の調整等を含め経営の効率化と顧客利便に資するコードシェアの枠組みを実施する可能性がある。

航空法（昭和二十七年七月十五日法律第二百三十一号）抜粋

（登録の要件）

第四条 左の各号の一に該当する者が所有する航空機は、これを登録することができない。

- 一 日本の国籍を有しない人
- 二 外国又は外国の公共団体若しくはこれに準ずるもの
- 三 外国の法令に基いて設立された法人その他の団体
- 四 法人であつて、前三号に掲げる者がその代表者であるもの又はこれらの者がその役員の三分の一以上若しくは議決権の三分の一以上を占めるもの

2 外国の国籍を有する航空機は、これを登録することができない。

（許可）

第百条 航空運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 前項の許可を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
- 二 航空機の運航及びこれを行うために必要な整備に関する事項、国際航空運送事業を經營するかどうかの別その他国土交通省令で定める事項に関する事業計画

（許可基準）

第百一条 国土交通大臣は、前条の許可の申請があつたときは、その申請が次の各号に適合するかどうかを審査しなければならない。

- 一 当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。
- 二 前号に掲げるもののほか、当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- 三 申請者が当該事業を適確に遂行するに足る能力を有するものであること。
- 四 国際航空運送事業に係るものにあつては、当該事業に係る航行について外国との間に航空に関する協定その他の国際約束がある場合における当該国際約束の内容に適合する計画を有するものであること。

五 申請者が次に掲げる者に該当するものでないこと。

- イ 第四条第一項各号に掲げる者
- ロ 航空運送事業又は航空機使用事業の許可の取消しを受け、その取消しの日から二年を経過しない者
- ハ この法律の規定に違反して禁錮以上の刑に処せられて、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者
- ニ 法人であつて、その役員がロ又はハのいずれかに該当するもの
- ホ 会社であつて、その持株会社（私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）第九条第五項第一号に規定する持株会社をいう。）その他の当該会社の経営を実質的に支配していると認められる会社として国土交通省令で定めるもの（以下「持株会社等」という。）が第四条第一項第四号に該当するもの

- 2 国土交通大臣は、前項の規定により審査した結果、その申請が同項の基準に適合していると認めたときは、航空運送事業の許可をしなければならない。

(運賃及び料金)

第百五条 本邦航空運送事業者は、旅客及び貨物（国際航空運送事業に係る郵便物を除く。第三項において同じ。）の運賃及び料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様である。

- 2 国土交通大臣は、前項の運賃又は料金が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、当該本邦航空運送事業者に対し、期限を定めてその運賃又は料金を変更すべきことを命ずることができる。
- 一 特定の旅客又は荷主に対し、不当な差別的取扱いをするものであるとき。
 - 二 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客又は荷主が当該事業を利用することを著しく困難にするおそれがあるものであるとき。
 - 三 他の航空運送事業者との間に、不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあるものであるとき。
- 3 国際航空運送事業を営もうとする本邦航空運送事業者は、第一項の規定にかかわらず、当該事業に係る旅客及び貨物の運賃及び料金を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様である。
- 4 国土交通大臣は、前項の運賃又は料金が、第二項各号のいずれにも該当せず、かつ、当該国際航空運送事業に係る航行について外国との間に航空に関する協定その他の国際約束がある場合における当該国際約束の内容に適合するものであるときは、前項の認可をしなければならない。

(私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律 の適用除外)

第百十条 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律 の規定は、次条第一項の認可を受けて行つ次に掲げる行為には、適用しない。ただし、不公正な取引方法を用いるとき、一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより利用者の利益を不当に害することとなるとき、又は第百十一条の三第四項の規定による公示があつた後一月を経過したとき（同条第三項の請求に応じ、国土交通大臣が第百十一条の二の規定による処分をした場合を除く。）は、この限りでない。

- 一 航空輸送需要の減少により事業の継続が困難と見込まれる本邦内の各地間の路線において地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、当該路線において二以上の航空運送事業者が事業を営んでいる場合に本邦航空運送事業者が他の航空運送事業者と行う共同経営に関する協定の締結
- 二 本邦内の地点と本邦外の地点との間の路線又は本邦外の各地間の路線において公衆の利便を増進するため、本邦航空運送事業者が他の航空運送事業者と行う連絡運輸に関する契約、運賃協定その他の運輸に関する協定の締結

(協定の認可)

第百十一条 本邦航空運送事業者は、前条各号の協定を締結し、又はその内容を変更しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

- 2 国土交通大臣は、前項の認可の申請に係る協定の内容が次の各号に適合すると認めるときでなけ

れば、同項の認可をしてはならない。

- 一 利用者の利益を不当に害さないこと。
- 二 不当に差別的でないこと。
- 三 加入及び脱退を不当に制限しないこと。
- 四 協定の目的に照らして必要最小限度であること。

（協定の変更命令及び認可の取消し）

第百十一条の二 国土交通大臣は、前条第一項の認可に係る協定の内容が同条第二項各号に適合するものでなくなつたと認めるときは、その本邦航空運送事業者に対し、その協定の内容を変更すべきことを命じ、又はその認可を取り消さなければならない。

（公正取引委員会との関係）

第百十一条の三 国土交通大臣は、第百十条第一号の協定について第百十一条第一項の認可をしようとするときは、公正取引委員会に協議しなければならない。

2 国土交通大臣は、第百十条第二号の協定について第百十一条第一項の認可をしたとき、又は第百十条各号の協定について前条の規定による処分をしたときは、遅滞なく、その旨を公正取引委員会に通知しなければならない。

3 公正取引委員会は、第百十一条第一項の認可を受けた第百十条各号の協定の内容が第百十一条第二項各号に適合するものでなくなつたと認めるときは、国土交通大臣に対し、前条の規定による処分をすべきことを請求することができる。

4 公正取引委員会は、前項の規定による請求をしたときは、その旨を官報に公示しなければならない。

（運賃及び料金の認可）

第百二十九条の二 外国人国際航空運送事業者は、旅客及び貨物（郵便物を除く。）の運賃及び料金を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様である。

（罰則）

第百五十七条 本邦航空運送事業者又は航空機使用事業者が、次の各号の一に該当するときは、百万円以下の罰金に処する。

（略）

2 第百五条第三項の規定による認可を受けないで、又は認可を受けた運賃若しくは料金によらないで、運賃又は料金を収受したとき。

（略）

第百五十七条の三 外国人国際航空運送事業者が、次の各号の一に該当するときは、百万円以下の罰金に処する。

- 一 第百二十九条の二の規定による認可を受けないで、又は認可を受けた運賃若しくは料金によらないで、運賃又は料金を収受したとき。

二国間航空協定（参考例）

「航空業務に関する日本国とオーストラリア連邦との間の協定（抜粋）」

第 10 条

- 1 いずれの協定業務に対する運賃も、運営の経費、合理的な利潤、業務の特性（例えば、速力及び設備の程度）、特定路線のいずれかの部分についての他の航空企業の運賃その他すべての関係要素に十分な考慮を払い、合理的な水準に定めなければならない。これらの運賃は、この条の規定に従って定めるものとする。
- 2 運賃に関する合意は、可能なときはいつでも、関係指定航空企業が国際航空運送協会の運賃決定機関を通じて行うものとする。それが不可能なときは、各特定路線及びその各区分について適用される運賃は、各特定路線に関する運賃は、関係指定航空企業の間で合意しなければならない。いずれの場合にも、運賃は、両締約国の航空当局の認可を受けなければならない。
- 3 関係指定航空企業が運賃に関し前項の規定に従って合意をすることができなかった場合又はいずれか一方の締約国の航空当局が提出された運賃を同項に従って認可をしなかった場合には、両締約国の航空当局は、適当な運賃について合意するように努めなければならない。
- 4 前項の規定に基づく合意が成立しなかった場合、その紛争は、第十三条の規定に従って解決しなければならない。
- 5 新たな運賃の決定又は運賃の改正は、いずれか一方の締約国の航空当局がこれを認可しないときは、効力を生じないものとする。ただし、第十三条 3 の規定に基づく場合は、この限りでない。この規定に従って運賃が決定されるまでの間は、すでに実施されている運賃が適用されるものとする。

我が国の航空協定締結状況一覧

2004年8月26日現在

締結国	署名	発効
1 米国	1952. 8.11	1953. 9.15
2 英国	1952.12.29	1953. 7.31
3 オランダ	1953. 2.17	1953. 7.24
4 スウェーデン	1953. 2.20	1953. 7.24
5 ノルウェー	1953. 2.23	1953. 7.14
6 デンマーク	1953. 2.26	1953. 7.14
7 タイ	1953. 6.19	1953. 7.14
8 カナダ	1955. 1.12	1955. 7.20
9 インド	1955.11.26	1956. 5.11
10 フランス	1956. 1.17	1956. 5.24
11 オーストラリア	1956. 1.19	1956. 4.27
12 スイス	1956. 5.24	1957. 4. 3
13 ブラジル	1956.12.14	1962.10.19
14 ベルギー	1959. 6.20	1961. 7. 3
15 ドイツ	1961. 1.18	1962. 7.12
16 パキスタン	1961.10.17	1962. 7.12
17 インドネシア	1962. 1.23	1963. 9. 3
18 イタリア	1962. 1.31	1963. 7.26
19 エジプト	1962. 5.10	1963. 6. 6
20 クウェート	1962.10. 6	1963. 6.20
21 マレーシア	1965. 2.11	1965.11. 4
22 ロシア	1966. 1.21	1967. 3. 3
23 シンガポール	1967. 2.14	1967. 8. 1
24 韓国	1967. 5.16	1967. 8.30
25 レバノン	1967. 6. 2	1971. 3.18
26 フィリピン	1970. 1.20	1970. 5.14
27 ミャンマー	1972. 2. 1	1972. 9.21
28 メキシコ	1972. 3.10	1973. 2.23

締結国	署名	発効
29 ギリシャ	1973. 1.12	1976. 1.30
30 中国	1974. 4.20	1974. 5.24
31 イラク	1978. 3.20	1979. 3. 7
32 ニューゼーランド	1980. 1.18	1980. 6.18
33 バングラデシュ	1980. 2.12	1980. 5.23
34 フィジー	1980. 3.10	1980. 6.18
35 スペイン	1980. 3.18	1980. 6.18
36 フィンランド	1980.12.23	1981. 6. 5
37 スリランカ	1984. 2.22	1984. 6. 1
38 オーストリア	1989. 3. 7	1989. 7. 3
39 トルコ	1989. 3. 8	1989. 7.20
40 ネパール	1993. 2.17	1994. 6. 2
41 モンゴル	1993.11.25	1994.11.17
42 ブルネイ	1993.11.29	1994. 8.30
43 ハンガリー	1994. 2.23	1995. 3.17
44 南アフリカ	1994. 3. 8	1994. 9.29
45 ヨルダン	1994. 4.13	1995. 1.10
46 ベトナム	1994. 5.23	1994. 8. 8
47 ボーランド	1994.12. 7	1996. 3. 4
48 エチオピア	1996. 3.25	1997. 5.15
49 香港	1997. 2.28	1997. 6.18
50 パプアニューギニア	1997. 3.30	1997. 6.27
51 オマーン	1998. 2.24	1998. 5.27
52 バーレーン	1998. 3. 4	1998. 5.27
53 アラブ首長国連邦	1998. 3. 3	1998.12.17
54 カタール	1998. 3. 4	1999. 8.16
55 イスラエル	1999. 4.23	2000. 1.20
56 ウズベキスタン	2003.12.22	2004. 8.26

(計) 55か国1地域

参考資料3

国土交通省航空局ホームページ
より