

参考資料

目次

参考1	航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号） 抜粋	1
参考2	二国間航空協定 （「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）	6
資料1	I A T A地域運賃会議（T C 1・T C 2・T C 3）	7
資料2	二国間航空協定の締結状況	8
資料3	アライアンスの概要	10
資料4	ファーストクラスの運賃（I A T A普通運賃（F））の推移	12
資料5	ビジネスクラスの運賃 （I A T A普通運賃（C）とキャリア運賃（C））の推移	13
資料6	エコノミークラスの運賃（I A T A普通運賃（Y，Y 2），I A T A - P E X 運賃及びZ O N E - P E X運賃）の推移	14
資料7	国際航空に関するアンケート調査の概要	15
資料8	I A T A運賃（貨物）の推移	16
資料9	I A T A運賃と実勢運賃（混載貨物に係る仕入値と売値）	17

○ 航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号） 抜粋

（この法律の目的）

第一条 この法律は、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及び航空機の航行に起因する障害の防止を図るための方法を定め、並びに航空機を運航して営む事業の適正かつ合理的な運営を確保して輸送の安全を確保するとともにその利用者の利便の増進を図ることにより、航空の発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

（国籍の取得）

第三条の二 航空機は、登録を受けたときは、日本の国籍を取得する。

（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。

（運航管理施設等の検査）

第一百二条 第百条第一項の許可を受けた者（以下「本邦航空運送事業者」という。）は、当該許可に係る事業の用に供する航空機の運航管理の施設、航空機の整備の施設その他の国土交通省令で定める航空機の運航の安全の確保のために必要な施設（以下「運航管理施設等」という。）について国土交通大臣の検査を受け、これに合格しなければ、当該運航管理施設等によりその事業の用に供する航空機を運航し、又は整備してはならない。運航管理施設等について国土交通省令で定める重要な変更をしたときも同様である。

- 2 国土交通大臣は、前項の検査の結果、当該施設によつて本邦航空運送事業者がこの法律に従い当該事業を安全かつ適確に遂行することができると認めるときは、これを合格としなければならない。

（運賃及び料金）

第一百五条 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）

第一百十条 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たに掲げる行為には、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。

（外国航空機の航行）

第百二十六条 国際民間航空条約の締約国たる外国（以下単に「締約国」という。）の国籍を有
する航空機（第百二十九条第一項の許可を受けた者（以下「外国人国際航空運送事業者」とい
う。）の当該事業の用に供する航空機、第百三十条の二の許可を受けた者の当該運送の用に供

する航空機及び外国、外国の公共団体又はこれに準ずるものの使用する航空機を除く。)は、左に掲げる航行を行う場合には、国土交通大臣の許可を受けなければならない。但し、航空路のみを航行する場合は、この限りでない。

- 一 本邦外から出発して本邦内に到達する航行
- 二 本邦内から出発して本邦外に到達する航行
- 三 本邦外から出発して着陸することなしに本邦を通過し、本邦外に到達する航行

2 締約国の国籍を有する航空機であつて外国、外国の公共団体又はこれに準ずるものの使用するもの及び締約国以外の外国の国籍を有する航空機（外国人国際航空運送事業者の当該事業の用に供する航空機及び第百三十条の二の許可を受けた者の当該運送の用に供する航空機を除く。）は、前項各号に掲げる航行を行う場合には、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

3 軍、税関又は警察の業務に用いる航空機は、前二項の規定の適用については、国の使用する航空機とみなす。

4 外国の国籍を有する航空機は、第一項各号に掲げる航行を行う場合において国土交通大臣の要求があつたときは、遅滞なくその指定する飛行場に着陸しなければならない。

5 外国の国籍を有する航空機は、第一項第一号又は第二号に掲げる航行を行う場合には、天候その他やむを得ない事由のある場合を除く外、国土交通大臣の指定する飛行場において、着陸し、又は離陸しなければならない。但し、国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

（外国人国際航空運送事業）

第百二十九条 第百条第一項の規定にかかわらず、第百一条第一項第五号イ又はホに掲げる者は、国土交通大臣の許可を受けて、他人の需要に応じ、有償で第百二十六条第一項各号に掲げる航行（これらの航行と接続して行う本邦内の各地間における航行を含む。）により旅客又は貨物を運送する事業を営むことができる。

2 前項の許可を受けようとする者は、申請書に事業計画、運航開始の予定期日その他国土交通省令で定める事項を記載し、これを国土交通大臣に提出しなければならない。

3 国土交通大臣は、申請者に対し、前項に規定するものの外、必要と認める書類の提出を求めることができる。

（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。

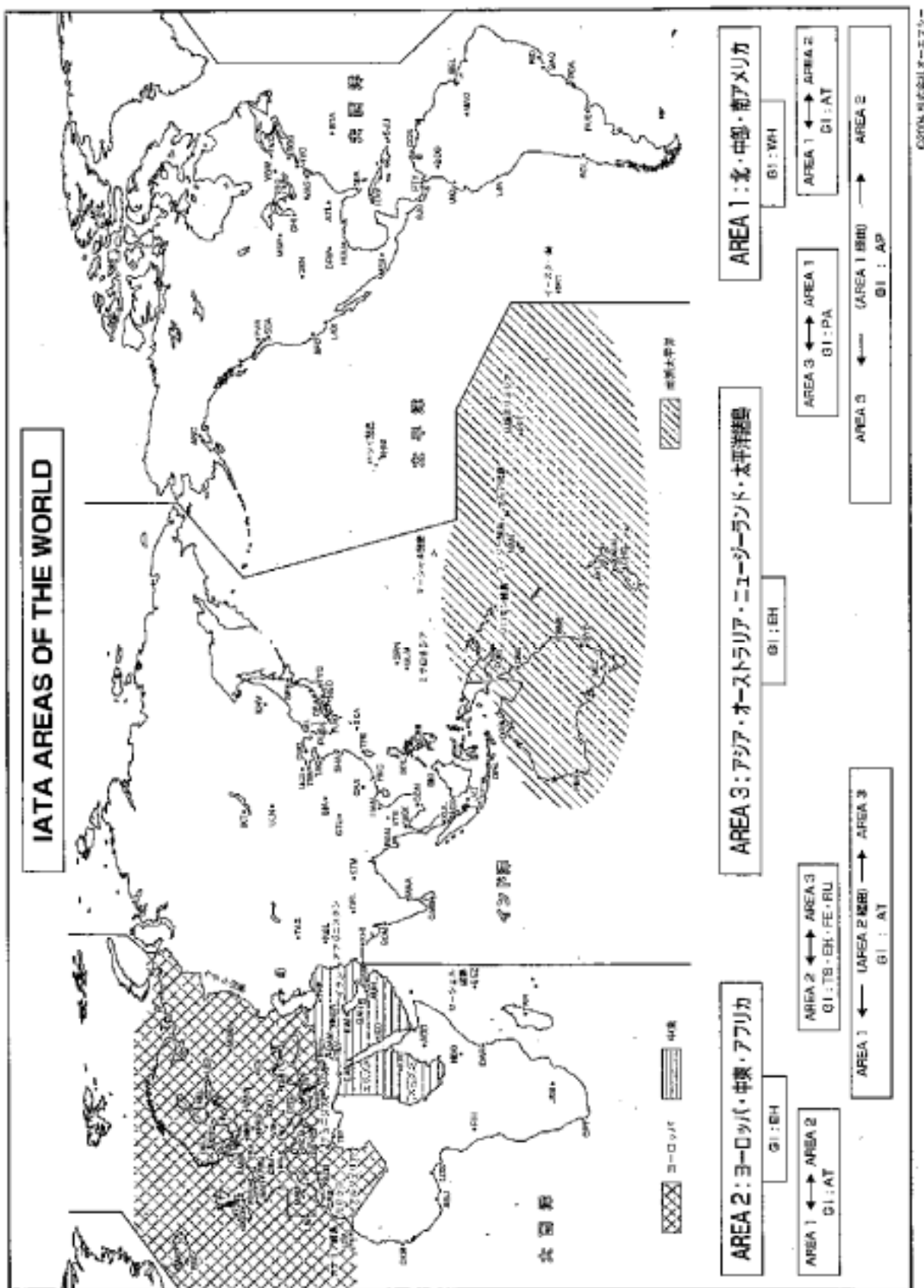
- 一 第百二十九条の二の規定による認可を受けないで、又は認可を受けた運賃若しくは料金によらないで、運賃又は料金を収受したとき。

○ 二国間航空協定（「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）

第十条

- 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。

- IATA地域運賃会議 (TC1・TC2・TC3)



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
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 ニュージーランド	1980.1.18	1980.6.18
33 バンラデシュ	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 ポーランド	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 バブアニューギニア	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

(国土交通省航空局公表資料)

○ アライアンスの概要

1 旅客

旅客における主な国際的なアライアンスには、スターアライアンス、ワンワールド、スカイチームの3つがある。

(2007 年 4 月現在)

	スターアライアンス	ワンワールド	スカイチーム
米州	ユナイテッド航空 エア・カナダ USエアウェイズ	アメリカン航空 ラン航空	ノースウェスト航空 コンチネンタル航空 デルタ航空
欧州	ルフトハンザ・ドイツ航空 スカンジナビア航空 スイス・インターナショナル・エアラインズ オーストリア航空	ブリティッシュ・エアウェイズ フィンランド航空 イベリアスペイン航空 マレブハンガリー航空	エールフランス KLMオランダ航空 アリタリア航空 アエロフロート航空 CSAチェコ航空
アジア・豪州	タイ国際航空 ニュージーランド航空 シンガポール航空 アジアナ航空 ANA	キャセイパシフィック航空 カンタス航空 JAL	大韓航空
加盟予定	トルコ航空 中国国際航空 上海航空	香港ドラゴン航空	中国南方航空

・ 2005 年のアライアンス別輸送実績

	スターアライアンス	ワンワールド	スカイチーム
国際線旅客輸送実績(百万人 km)	516,103	379,810	408,657
IATA 全体の実績に対する割合	25.0%	18.4%	19.8%

((財)日本航空協会「航空統計要覧 2006」)

2 貨物

貨物における主な国際的なアライアンスには、WOWとスカイチーム・カーゴの2つがある。

(2007 年 4 月現在)

	WOW	スカイチーム・カーゴ
米州		デルタ航空（デルタエアロジスティクス） ノースウェスト航空（NWA カーゴ） アエロメヒコ
欧州	ルフトハンザ・カーゴ スカンジナビア航空	エールフランス（AFR カーゴ） チェコ航空（CSA カーゴ） K L Mオランダ航空（KLM カーゴ）
アジア	J A L（JAL カーゴ） シンガポール航空（SAS カーゴ）	大韓航空

資料 4

○ ファーストクラスの運賃（IATA 普通運賃（F））の推移

次の図表は、2002 年(平成 14 年)から 2006 年(平成 18 年)までの東京発着の各路線における IATA（F）運賃を示している。

（単位：円）

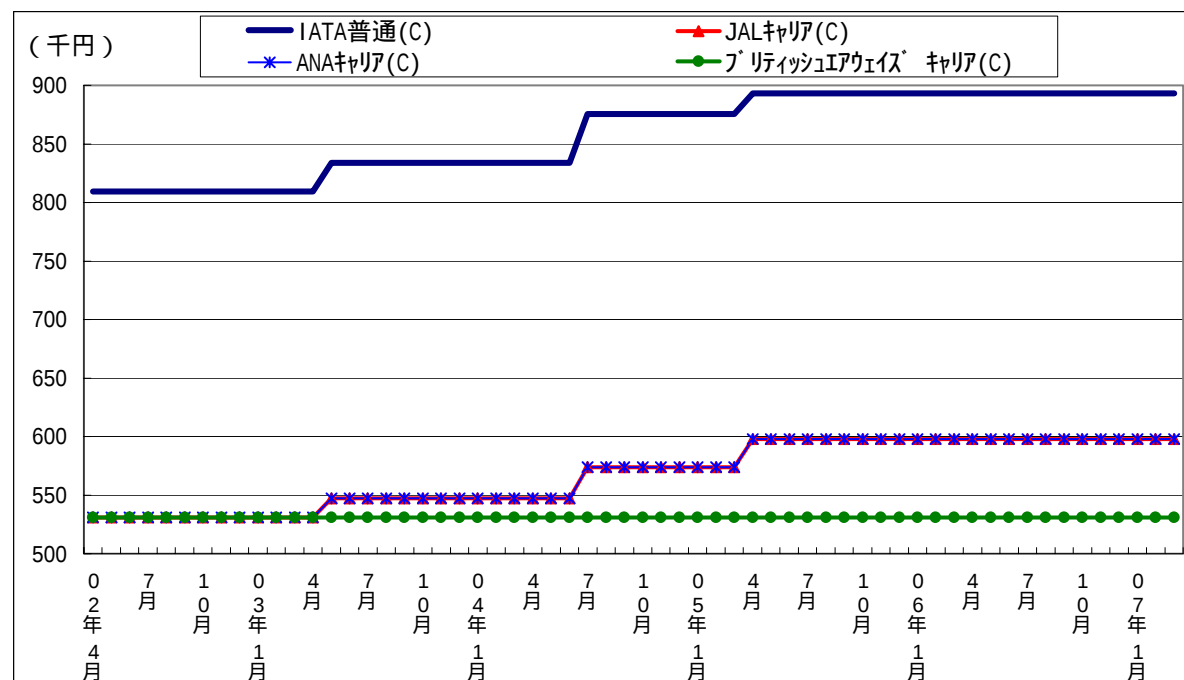
年月日 路線（東京発着）	2002 年 4 月 1 日	2003 年 4 月 1 日	2003 年 4 月 15 日	2004 年 7 月 1 日	2005 年 4 月 1 日
ロサンゼルス	906,800	934,100	962,200	1,010,310	1,030,700
ニューヨーク	1,146,100	1,180,500	1,216,000	1,276,800	1,302,400
ホノルル	712,700	734,100	756,200	794,010	810,000
ロンドン・アムステル ダム	1,475,400	1,475,400	1,519,700	1,595,700	1,627,700
シンガポール	535,200	551,300	567,900	596,300	608,300
北京	302,600	311,700	321,100	337,200	344,000
上海	223,800	230,600	237,600	254,300	264,300

・運賃は平日の東京発着の往復運賃。

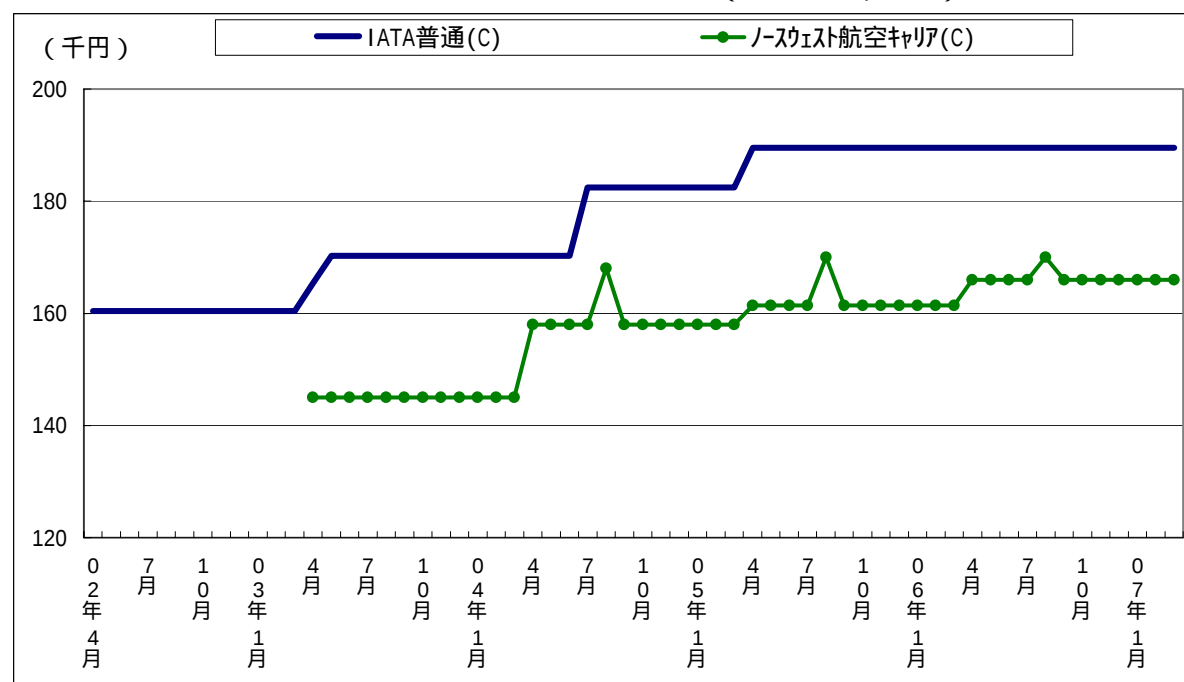
（OFC 社「IATA 運賃」及び「日本発特別運賃」から作成）

○ ビジネスクラスの運賃（IATA普通運賃（C）とキャリア運賃（C））の推移

・東京とロンドンとを結ぶ路線のビジネスクラスの運賃推移（平日発着，往復）



・東京と上海とを結ぶ路線のビジネスクラスの運賃推移¹（平日発着，往復）

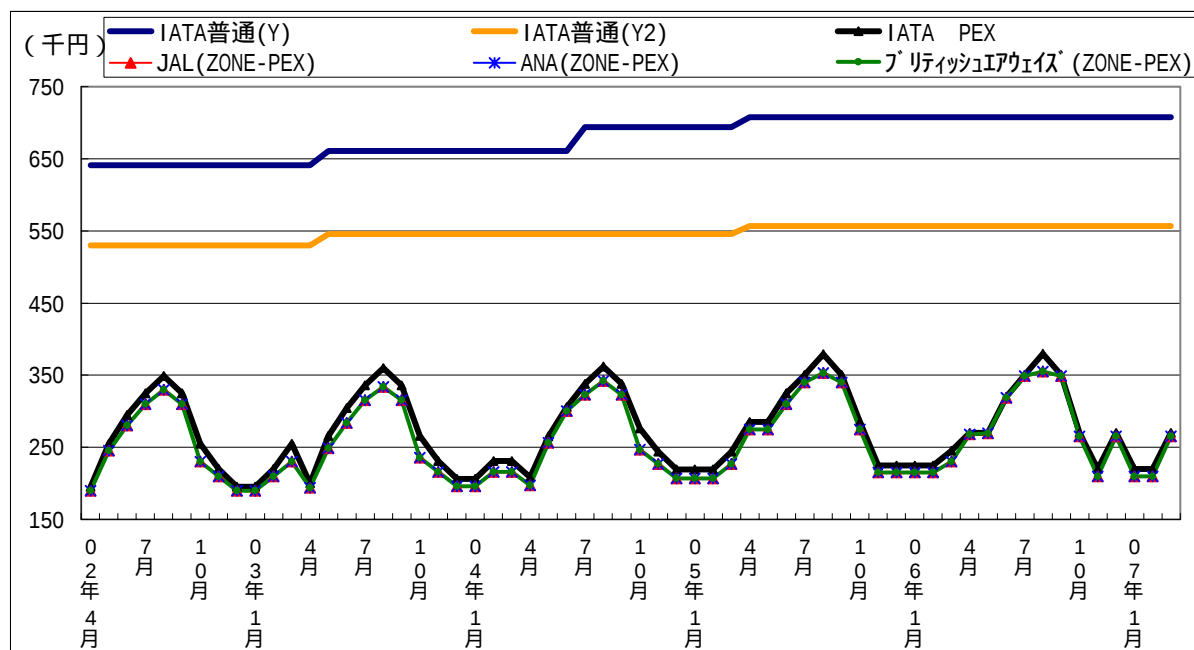


（OFC社「IATA運賃」及び「日本発特別運賃」から作成）

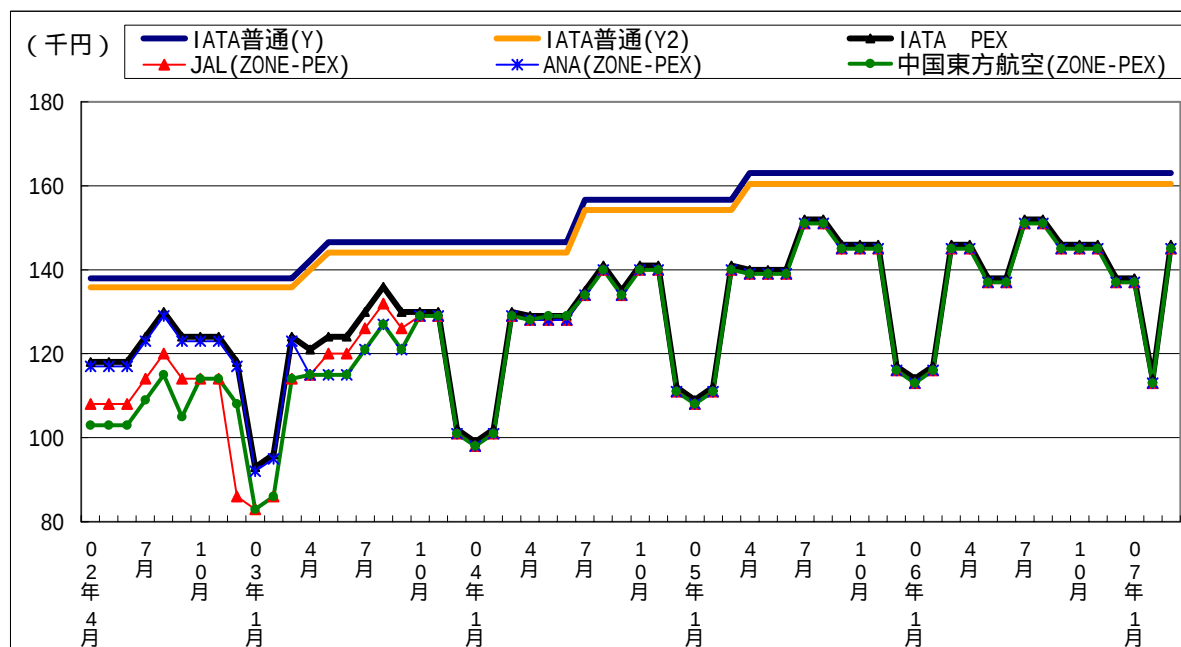
¹ JAL, ANA及び中国東方航空は，東京と上海とを結ぶ路線のキャリア運賃（C）を設定していない。

○ エコノミークラスの運賃（IATA普通運賃（Y，Y2），IATA - PEX運賃及びZONE - PEX運賃²）の推移

・東京とロンドンとを結ぶ路線のエコノミークラスの運賃推移（平日発着，往復）



・東京と上海とを結ぶ路線のエコノミークラスの運賃推移（平日発着，往復）



（OFC社「IATA運賃」及び「日本発特別運賃」から作成）

² 各月 15 日の平日発着運賃の比較を行っているが，ピーク期の運賃を明瞭に示すために，8 月の運賃については 8 月の中で最も高い運賃を示した。

○ 国際航空に関するアンケート調査の概要

1 趣旨・目的

国際航空に関する航空事業者間の協定は、航空法において独占禁止法の適用除外とされており、平成 11 年に独占禁止法の適用除外規定に関する見直しが行われた際、従来から I A T A 協定等は、諸外国においても独占禁止法の適用除外が認められているとの理由から、同制度は維持された。

しかしながら、近年、E U 等において、競争法の適用除外制度を見直すという動きがある。このような状況を踏まえて、国際航空市場における取引の実態や問題点を把握するため、実態調査を行った。

2 アンケート調査

(1) 調査の方法

旅行会社³及び利用航空運送事業者⁴（フォワーダー）に対して、平成 19 年 3 月 5 日付けでアンケート調査表を発送し、平成 19 年 3 月 19 日を回答期限としたところ、下表のとおり回答を得ている（平成 19 年 4 月 6 日現在）。

【旅行会社を対象とするアンケート調査】

発送数	回収数	回収率（％）
1,248 社	522 社	41.8%

【フォワーダーを対象とするアンケート調査】

発送数	回収数	回収率（％）
126 社	83 社	65.9%

(2) 調査項目

各アンケート調査の主な調査内容は、主に I A T A 運賃の利用状況、運賃水準、I A T A 協定、I A T A 協定に基づかない運賃等、アライアンス及びコードシェアについて。

³ 社団法人日本旅行業協会（JATA）正会員 1,248 社を対象

⁴ 社団法人航空貨物運送協会（JAFA）正会員 126 社を対象

○ I A T A 運賃（貨物）の推移

次の図表は、2002 年(平成 14 年)から 2006 年(平成 18 年)までの東京発ロサンゼルス、ニューヨーク、ロンドン、アムステルダム、シンガポール、上海及びソウル向けの路線における I A T A 運賃を示している。

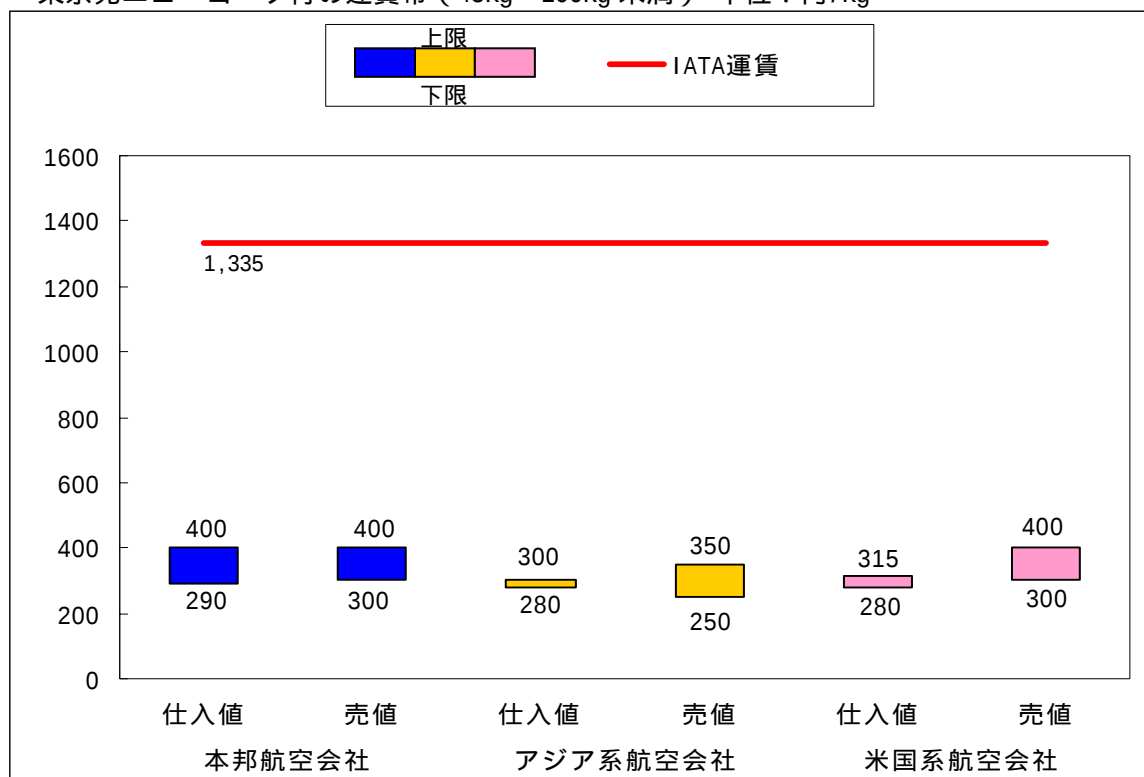
(単位：円/kg)

料金種別 路線（東京発）	最低料金	45Kg 未満	45Kg 以上 100Kg 未満	100Kg 以上 300Kg 未満	300Kg 以上 500Kg 未満	500Kg 以上 1000Kg 未満	1000Kg 以上
ロサンゼルス	10,000	1,590	1,200	1,080	1,030	950	880
ニューヨーク	10,000	1,900	1,420	1,290	1,230	1,130	1,050
ロンドン・アムステルダム	15,000	2,630	2,100	1,840	1,580	1,310	
シンガポール	8,500	1,320	1,120	990	850		
上海	8,500	820	620				
ソウル	8,500	440	370	330	280		

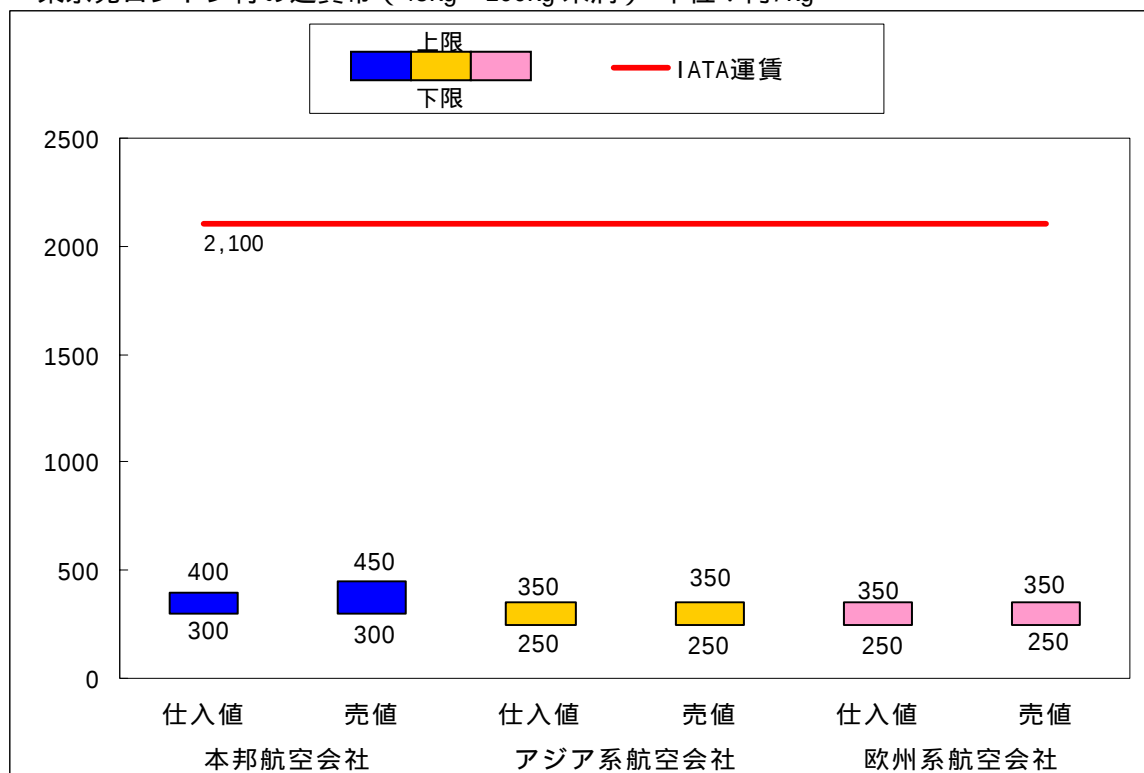
(O F C 社「O F C カーゴタリフ」から作成)

○ IATA運賃と実勢運賃（混載貨物に係る仕入値と売値）

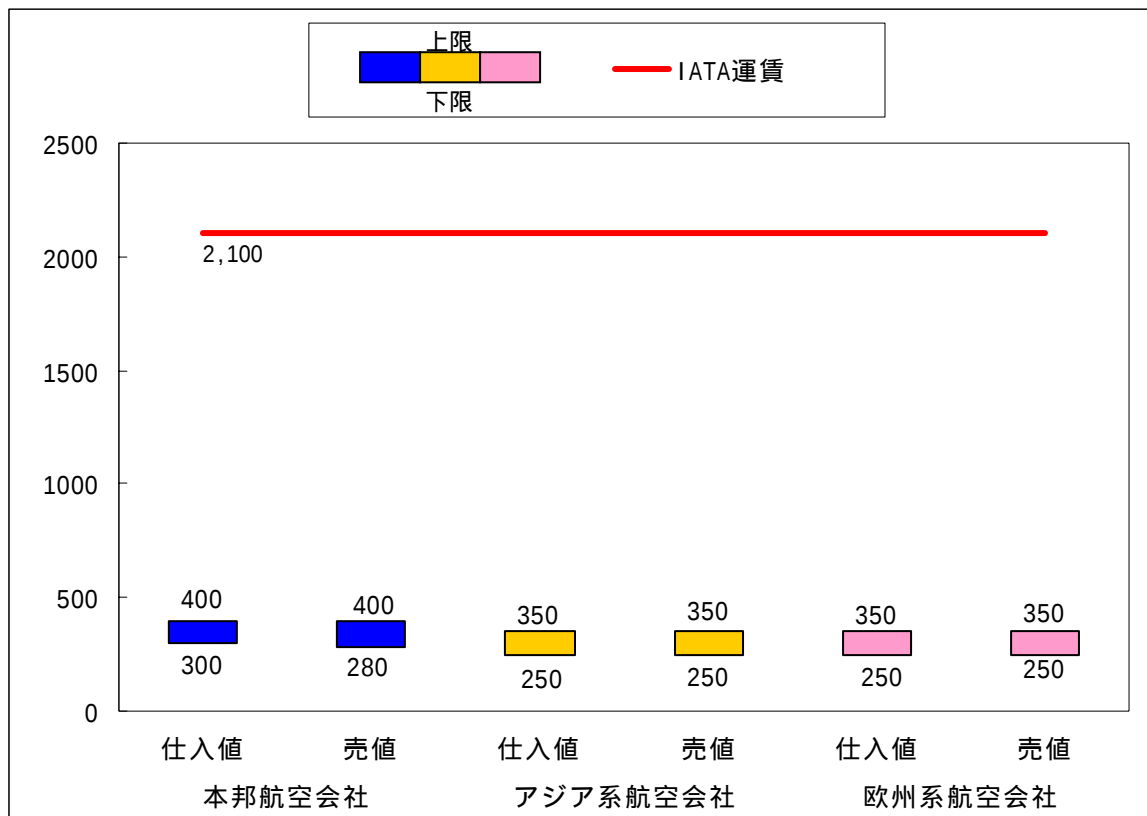
・東京発ニューヨーク行の運賃帯（45kg～100kg 未満） 単位：円/kg



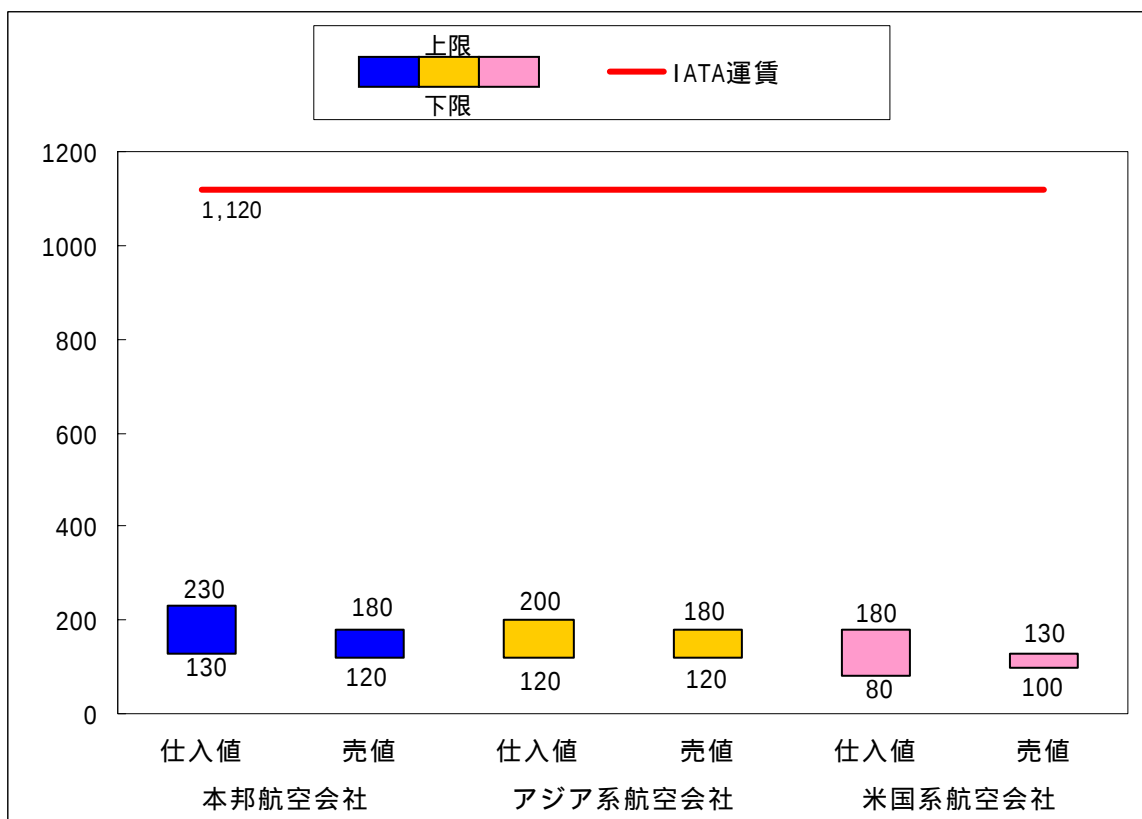
・東京発ロンドン行の運賃帯（45kg～100kg 未満） 単位：円/kg



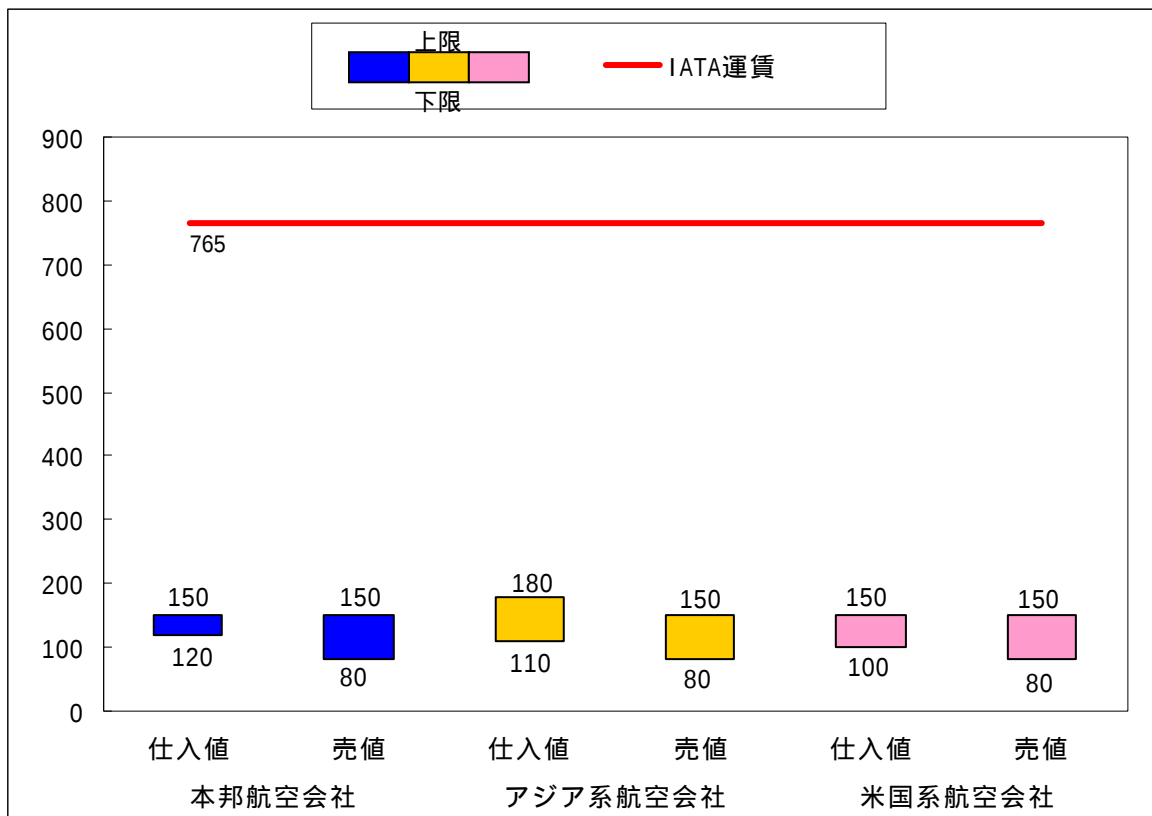
・東京発アムステルダム行の運賃帯（45kg～100kg 未満） 単位：円/kg



・東京発シンガポール行の運賃帯（45kg～100kg 未満） 単位：円/kg



・東京発上海行の運賃帯（45kg～100kg 未満） 単位：円/kg



・東京発ソウル行の運賃帯（45kg～100kg 未満） 単位：円/kg

