

航空輸送の国際間の枠組み

規制と規制緩和	海運との違い、 海運の歴史
	航空輸送はなぜ規制されてきたか？ 規制とは何か？
	なぜ規制緩和・自由化の方に動いているか？
	航空協定 - 自由化の動き
枠組みの形成	国際民間航空の枠組み作りは戦後行われた
	シカゴ会議の成果とシカゴ条約の主な内容
	航空協定の主な内容
	ICAOとIATA
各国の 規制緩和の動き	米国（規制緩和以前、 規制緩和、 オープンスカイ政策）
	欧州（欧州シングルスカイ）
	日本（参入規制、運賃規制、2000年の航空法改正）
	日本のオープンスカイ協定

海運は自由だが、航空は？

海上輸送：「海運自由の原則」^{1/}により、定期航路を自由に開設したり、取りやめたりできる。

航空輸送：国と国の間で条約を結んで、乗入れ航空会社、路線、便数、積取りの権利^{2/}などについて、取決める必要がある。

注1) 「海運自由の原則」：海運事業に対する参入撤退の自由を保証し、貨物の積取りについて政府の介入により自国の商船隊や自国籍船による輸送を優先させたりすることなく、海運企業や船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争の委ねるとの原則をいい、イギリスや日本など先進海運国における海運政策の基本とされている。現実には、国家安全保障等を口実とした政府介入が行われることも多い。
出所：(社)日本船主協会 用語集

注2) 積取りの権利：次のような運輸権について取決めを行う。
自国から相手国に旅客や貨物を運送する権利
相手国から自国に旅客や貨物を運送する権利
相手国から先の第3国に旅客や貨物を運送する権利

[リンク：海運の歴史](#)

航空輸送はなぜ規制されてきたか？

航空輸送産業は、かつては揺籃期の幼稚産業^{1/}だったので、競争を制限^{2/}して、保護育成を図ることが必要と考えられた。

輸送サービスは不特定多数が利用する公共サービス^{3/}なので、サービスが継続的に合理的コストで利用できるようにするために、規制が必要と考えられた。

なぜ、規制緩和へと方針が転換されたか？

1970年の初めにB747ジャンボ機が登場し、大量輸送時代の幕が開き、航空輸送産業が幼稚産業ではなくなった。

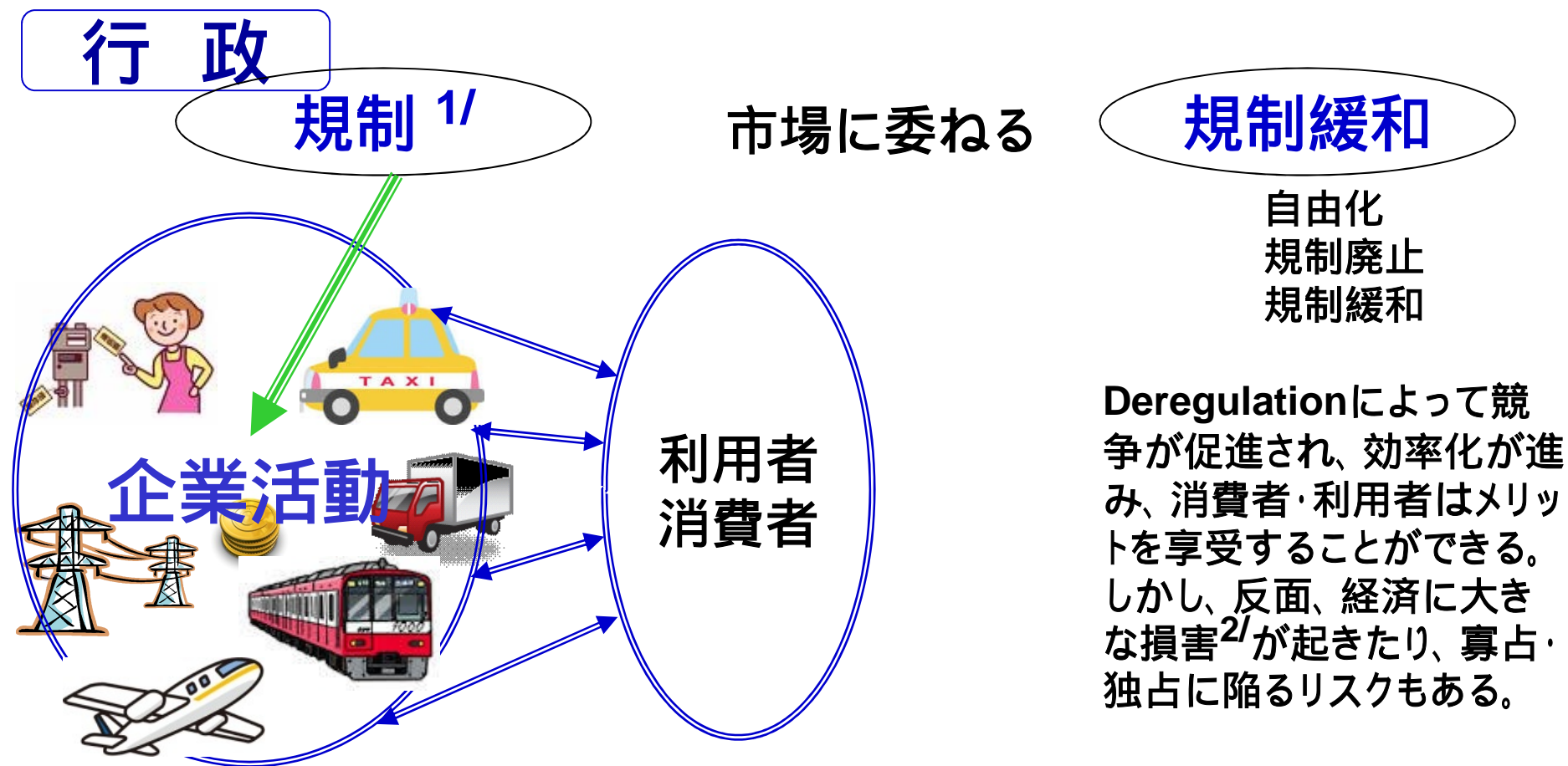
規制を緩和して競争を促したほうが、航空会社の効率があがり、利用者が、より便利なサービスを、より安く利用できるようになると考えられた。

-
- (注) 1/ 将来は発展が期待されるが、現在はその途上にあって、競争力が弱い産業
 2/ 参入規制、運賃規制、便数規制等
 3/ 特に乗合の定期便輸送



なぜ規制緩和が進められているか？

4



(注) 1/ 規制：特定の目的の実現のために許認可・介入・手続き・禁止等のルールを設け、物事を制限すること

(例) 参入条件、所有、事業範囲、価格、安全基準・技術規格、環境基準等

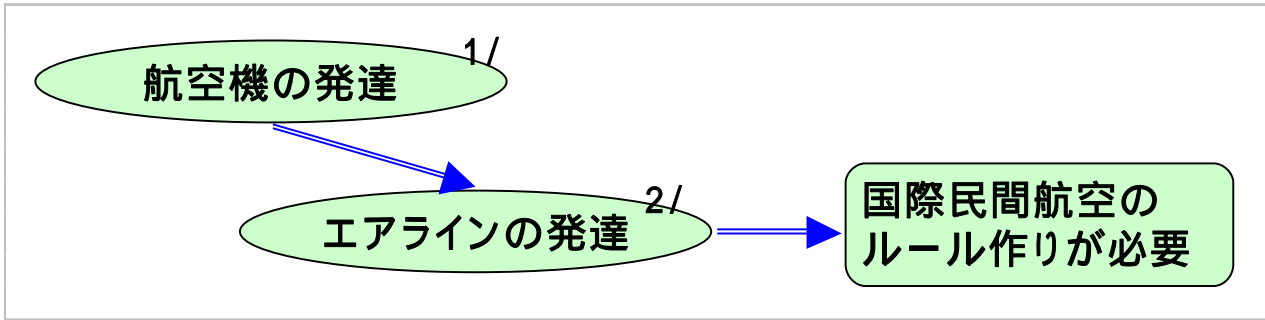
2/金融危機、米国の電力危機等

航空協定 - 自由化の動き

従来型の2国間の航空協定では、下の表に挙げた項目について、制限が設けられたり、禁止されたりしてきたが、世界中の地域間や地域内で自由化が進んできている。

	二国間路線	第5の自由 (以遠権など)	コードシェア	輸送力	指定航空企業	運賃	国籍条項	第7の自由 (三国間輸送)	カポタージュ
従来型二国間協定	△	△1	△	×	×	×	×	×	×
日米1998暫定合意	○	△2	△	△	×	×	×	×	×
米国型オープンスカイ	○	○	○	○	○	△	×	×	×
APEC多国間オープンスカイ	○	○	○	○	○	○	△	×	×
同 議定書	○	○	○	○	○	○	△	○	○
EU航空市場統合	○	○	○	○	○	○	○	○ [#]	○
豪州/NZ航空市場統合	○	○	○	○	○	○	○	○	○

国際民間航空の枠組み作りは戦後行われた



DC-3

1/ 航空機の発達により、冒険飛行から、郵便の輸送、旅客の輸送へ

- 単発プロペラ、複葉機 → 双発プロペラ、単葉機
- 第一次大戦後、軍用機から民用機に転換、長距離冒険飛行
- 第二次世界大戦でプロペラ機が究極まで発達し、その民間機への転用が進められた。

2/ エアラインの発達

- 最も古いエアラインは1920年代から
- 1930年代に長距離定期便(DC3等の双発プロペラ商用機)の運航が広がっていった。



- 第二次世界大戦の終結に向けて、国際民間航空のルール作りの機運が生まれた。
- **International Civil Aviation Conference(Chicago Conference)開催**
 - 1944年、米国の主導でシカゴに於いて
 - 米国、英国などの連合国が参加
 - 目的: 国際民間航空の発達を図ること

シカゴ会議の成果とシカゴ条約の主な内容

シカゴ会議の成果 : 次の3つの成果をあげた。

1. 国際民間航空条約 (シカゴ条約)の合意	領空主権の考え方を確立した。
2. 国際航空業務通過協定の合意	上空通過と技術着陸を互いに認める。
3. 国際民間航空機関 (ICAO)の設立	国際民間航空の発展のために国際協力機関を設ける。

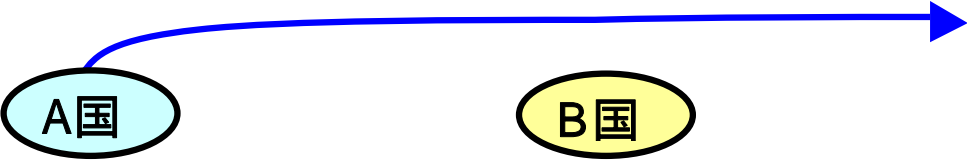
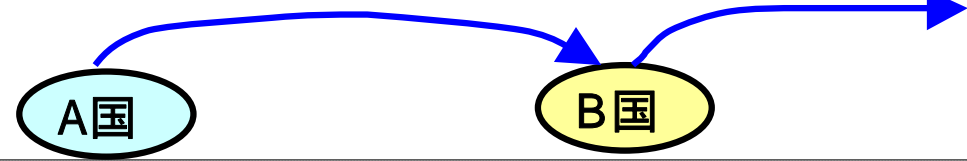
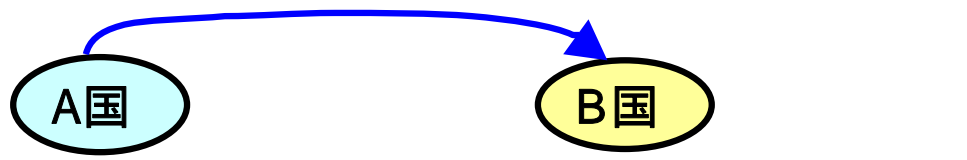
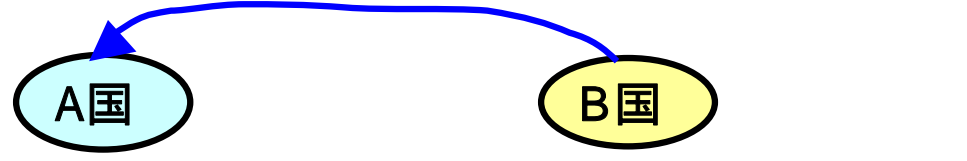
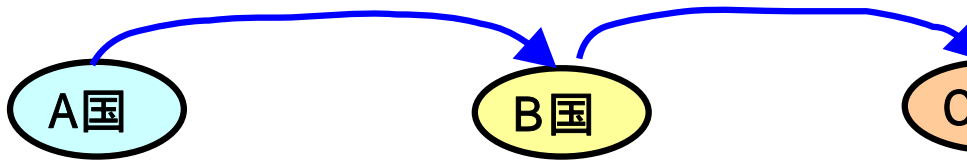
シカゴ条約の主な内容

1. 領空主権の原則	領空主権の考え方を確立した。
2. カボタージュ(国内運送)権の確立	国内運送を外国の航空機に許可しない権利
3. 国際民間航空機関 (ICAO)の設立	国際民間航空の発展のために国際協力機関を設ける。

シカゴ・バミューダ体制 (シカゴ条約 + 2国間航空協定)

(注) バミューダ協定:1946年、米英間で結ばれた航空協定

シカゴ条約と航空の自由

<p>第1の自由 (First Freedom) (Fly-over Right)</p>	 <p>条約締結国の領空を通過する権利</p>	シカゴ条約で合意
<p>第2の自由 (Second Freedom) (Technical Landing Right)</p>	 <p>条約締結国に給油等のために着陸する権利</p>	
<p>第3の自由 (Third Freedom)</p>	 <p>自国から相手国に旅客や貨物を運送する権利</p>	二国間航空協定に委ねる
<p>第4の自由 (Fourth Freedom)</p>	 <p>相手国から自国に旅客や貨物を運送する権利</p>	
<p>第5の自由 (Fifth Freedom)</p>	 <p>相手国から先の第3国に旅客や貨物を運送する権利</p>	

[リンク : 航空機材に関する国際間の取決め](#)

航空協定では何を取り決めているか？

2国間の航空協定では、主に次のような点について、取決めを行っている。

1. 運輸権の付与	<p>定期路線： 乗り入れを行う相手国内地点、以遠地点等を定める。</p> <p>第1から第5の自由の運輸権： 相手国に運輸権を許与する。</p> <p>カボタージュの制限： 国内輸送を相手国の航空会社に認めない。</p>
2. 航空企業の指定	<p>航空企業の指定： 乗り入れを行う航空企業名</p> <p>指定航空企業の数： 何社乗り入れできるか。</p>
3. 輸送力	<p>輸送単位の合計： 合計で何便運航できるか。ただし、使用機材によって輸送力が異なるので、1単位を定めて、単位数で取決める。</p>
4. 運賃	<p>運賃決定方式： IATAを通じて設定し、両国政府の認可を条件とする。</p>

[リンク](#) : [日本の航空協定締結国および航空会社乗り入れ状況](#) (国土交通省)

[リンク](#) : [トンキロ](#) [有効トンキロ](#) [有償トンキロ](#) [イールド](#)

ICAOはいつ、どのようにして、できたか

ICAO : International Civil Aviation Organization 「国際民間航空機関」

何	シカゴ条約(Convention on International Civil Aviation, 1944年合意、1947年発効)に基づいて設けられた国連の専門機関の一つ。
目的	加盟国間の協力を通じて、国際民間航空の安全の確保と持続可能な発展を図ること。
設立	1947年
本部	モントリオール
参加国数	191ヶ国 (出所:ICAO)
最近の活動	戦略的目標 2014 - 2016年 (出所:ICAO)
	A. <u>Safety</u> - Enhance global civil aviation safety
	B. <u>Air Navigation Capacity and Efficiency</u> - Increase the capacity and improve the efficiency of the global civil aviation system
	C. <u>Security & Facilitation</u> - Enhance global civil aviation security and facilitation
	D. <u>Economic Development of Air Transport</u> - Foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system
E. <u>Environmental Protection</u> - Minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities	

出所 : ICAOホームページ<http://www.icao.int/>

リンク : [ICAO組織図](#)

IATAはいつ、どのようにして、できたか

IATA : International Air Transport Association 「国際航空運送協会」

何	国際民間航空の発展を目的として航空会社が参加する協会
目的	航空会社が協力して、世界の利用者の利便性向上ために、安全、確実、経済的な航空輸送サービスの発達を図ること。
設立	1945年
本部	モントリオールおよびジュネーブ
参加航空会社数	120ヶ国の約230社の航空会社が参加 (出所:IATA)
最近の活動	IATA's major priorities for 2015 (出所:IATA)
	A. <i>Transform distribution and payment</i> - 効率化
	B. <i>Security</i> - 保安強化
	C. <i>Ground operations</i> - IATAマニュアルの浸透
	D. <i>Safety</i> - 航空機追跡の向上
	E. <i>Regulatory environment</i> - 環境問題への取組み
	F. <i>IATA membership</i> - IATA会員満足度の向上

出所:IATAホームページ <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>

リンク : IATA組織図 <http://www.iata.org/about/Documents/iata-organization-chart.pdf#search='iata+organization'>

米国の航空規制緩和

- 1978年 航空規制緩和法(Airline Deregulation Act) 1/が成立
- 1980年 代理店手数料にかかる規制を廃止
- 1981年 参入規制の撤廃 2/
- 1983年 運賃規制の廃止 2/
- 1984年 民間航空委員会(CAB:Civil Aeronautics Board)の廃止

(注)

1/Airline Deregulation Act : 以前は既存の事業者を保護育成する観点から、航空輸送事業への新規参入、運賃、路線の設定等が規制され、競争が制限されていたが、カーター政権は米国国内線に競争原理を導入すべく、同法を導入した。CABによる経済規制(Economic Regulations)を全廃しようとするもの。

2/規制廃止の結果:

航空各社は割引運賃を競って設定
約200社が新規参入、その後の競争でほとんどが倒産 寡占化が進展、91年にはパンナムが倒産するなど、淘汰が進んだ。

リンク : [米国の航空規制緩和以前の状況](#)



カーター大統領、Airline Deregulation Actにサイン

米国のオープンスカイ政策

(Open Skies Policy : 国際航空の規制緩和政策)

Airline Deregulation Act of 1978

米国内、州際航空の規制緩和

International Air Transportation Competition Act of 1979(国際航空運送競争法)

1980年施行。国際線の規制緩和政策(オープンスカイ政策)を進めることに。

1992年 オランダとの間でオープンスカイ協定を締結

1995年 “International Air Transportation Policy Statement”を公表、その主な内容：

運輸権の自由化(カボタージュと第7の自由を除く)

指定企業を制限しない

輸送力は自由とする

運賃は航空企業が決定

コードシェアの自由化

2017年1月時点で、世界の約120ヶ国とオープンスカイ協定を締結している。

日本は2010年10月にオープンスカイ協定を締結

(出所：米商務省H/P: <https://www.state.gov/documents/organization/267341.pdf>)

欧州の航空規制緩和

規制緩和の取組みのベースはローマ条約(1957) 1/

特徴: 欧州連合(European Union, EU)としての取組み

段階的な取組み(第1次・第2次・第3次パッケージ) 2/

規制緩和の結果: 運賃自由化 提携・合併等の進展 格安航空会社

単一欧州空域(Single European Sky)の創設を決定(2004): 航空管制の統一化

1/ ローマ条約: 「1992年末までに、人、物、サービスおよび資本の自由な移動が確保された域内
単一市場を確立する」

2/ 第3次パッケージ: 1993年に実施されたEU加盟12ヶ国の民間航空の自由化パッケージ
内容 航空会社免許をEU共通の基準で発行
 EUの航空会社はEU域内で運輸権の制限なし
 EUの航空会社はEU域内の貨物運賃とチャーター料金は自由に設定

日本における参入規制の緩和

時期	内容 (従来の参入制度:路線ごとに免許)
昭和47年	45・47体制(JAL:国際線・国内幹線、 ANA:国内幹線・ローカル線 JAS:国内ローカル線)
昭和61年	45・47体制を廃止(国際線に全社の参入を認める) ダブル・トリプルトラック化基準を導入
平成4年 平成8年	ダブル・トリプルトラック化基準を緩和(第1次) ダブル・トリプルトラック化基準を緩和(第2次)
平成9年	ダブル・トリプルトラック化基準を廃止
平成10年	9月 スカイマークエアラインズ 羽田-福岡 に新規参入 12月 北海道国際航空 羽田-札幌に新規参入 (新規参入は35年振り)
平成12年	航空法の改正 需給調整規制の廃止、事業ごとの許可制へ移行

[リンク : 平成12年航空法改正の主な内容](#)

[リンク : 新規航空会社の参入](#)

日本のオープンスカイ協定

日本はアジアゲートウェイ構想^(注)に沿って、2007年からオープンスカイ協定を推進してきた。当初は、首都圏2空港(成田・羽田)の路線を除く内容であったが、2010年以降は首都圏2空港を含む形の協定を進めている。

これまでに、世界の31ヵ国とオープンスカイ協定を合意：
[リンク：オープンスカイ合意国](#)

(注)

アジアゲートウェイ構想とは：

日本を、アジア地域の人、モノ、カネ、文化、情報の流れの一大拠点に育成する構想。2006年(平成18)、安倍晋三首相(当時)が所信表明演説でアジア・ゲートウェイ構想の推進を打ち出した。航空自由化、貿易手続の簡素化、金融資本市場の育成などが柱となっている。中国などアジア諸国・地域の台頭を受け、日本が国際社会で埋没せずに、アジアの活力を日本経済の成長に生かすねらいがある。(出典：Yahoo百科事典) [リンク：アジアゲートウェイ構想](#)

[リンク：羽田空港ネットワーク](#)

[リンク：成田空港ネットワーク](#)