

# 国内定期航空運送事業者の参入 運賃に係る制度の沿革

## 参入制度 路線ごとに免許

当初 :45・47体制 (昭和45年閣議了解 昭和47年大臣通達)

JAL :国際線 国内線 (幹線)

ANA :国内線 (幹線・ローカル線)

JAS :国内線 (ローカル線)

幹線 :札幌、東京、大阪、福岡及び那覇

昭和61年 (昭和61年運輸政策審議会答申)

- ・ 45・47体制を廃止
- ・ 国際線について、全ての航空会社の参入を認める
- ・ 国内線についてダブル・トリプルトラック化 ( ) を実施  
同一路線を2社又は3社が運航するようにすること

段階的に規制緩和

ダブル・トリプルトラック化基準の緩和

平成9年

ダブル・トリプルトラック化基準廃止

平成10年

- 9月 スカイマークエアラインズ 羽田 - 福岡  
12月 北海道国際航空 羽田 - 札幌 } に新規参入  
\* 国内航空分野における新規参入は35年ぶり

## 運賃制度 全ての運賃・料金 (割引含む) は、認可制

平成2年 標準原価の導入

同一距離同一運賃帯を目指すために導入

平成7年 一部届出化

5割以内の営業政策的割引運賃及び一部の料金を届出化

平成8年 幅運賃制度の導入

標準原価から2.5%の幅内での普通運賃の設定を自由化

段階的に規制緩和

平成10年

- 9月 スカイマークエアラインズが半額運賃を設定  
12月 北海道国際航空が36%引き運賃を設定

## 平成11年6月航空法の一部改正法成立

平成12年2月1日

需給調整規制の廃止、事業ごとの許可制へ移行

平成12年2月1日

需給調整規制の廃止に併せ、全ての運賃料金を認可制から事前届出制へ移行。

国土交通大臣は、不当な差別的運賃、著しく不適切な運賃、不当な競争を引き起こす運賃については、運輸審議会に諮って変更命令をすることができる。