

第2章

運賃計算の基本

★★★ 1. 運賃計算上の各地点

航空機を利用する旅程の各地点（旅行開始から旅行終了までの各都市）は、さまざまな呼び方で表されるが、その定義や適用については以下のとおりである。

(1) ティケティッドポイント (Ticketed Point)

航空券に記載される（旅客の搭乗区間である）地点・都市を、ティケティッドポイントという。運賃計算はこのティケティッドポイントをベースにして計算する。

なお経由便を利用するときの途中寄航都市は、その都市名が航空券に記載されないため、ティケティッドポイントとはならない。

(2) 始点と終点（全旅程・往路・復路）

運賃計算を行う際には原則、旅行全体（全旅程）を往路と復路に分けて計算を行う。全旅程・往路・復路は下記のように、それぞれについて運賃計算上の始点と終点がある。

（日本に戻らない片道旅行の場合は、旅行を開始する始点から旅行を終了する終点までが全旅程である）

①全旅程＝往路と復路を合わせた全体の旅程のこと。

●日本の出発地が全旅程の始点、旅行が終了する日本の到着地が全旅程の終点。

②往路＝日本の出発地点（都市）から運賃を区切る都市（折り返し地点／目的地点）までの運賃区間のこと。

●日本の出発地（都市）が往路の始点、折り返し地点（目的地点）が往路の終点。

③復路＝日本に向けての帰路の旅行を開始する折り返し地点（目的地点）から、日本最終到着地点までの運賃区間のこと。

●日本に向けた帰路の旅行を開始する折り返し地点（目的地点）が復路の始点、日本の最終到着地が復路の終点。

(3) 折り返し地点（目的地点）

往路の運賃と復路の運賃を区切る分岐点（地点）を、運賃計算上の折り返し地点（または目的地点）という。

①折り返し地点は、往路の終点であり、復路の始点である。

②往路の終点と復路の始点の間がサーフェス（P39）の場合は、サーフェス両端の2地点を「併せて折り返し地点」とすることができる。

③折り返し地点は、「Fare Break Point」または「Fare Construction Point」と呼ぶ場合がある。

④運賃計算を行う際には、出発地点から見て「最大許容マイル数（MPM：P54）の数値が最も多い都市」または「最も運賃が高い都市」を折り返し地点とするのが一般的である。

(4) 乗り換え地点（中間地点）

始点と終点の間の地点（都市）において、航空機で到着して再び他の便名の航空機で（同じ都市に存在する他空港からの出発便も含む）他の都市へ移動することを「乗り換え」といい、この地点を「乗り換え地点」（または中間地点）という。

- ①運賃の種類により制限（禁止または回数制限）が付く場合や、追加料金が必要となる場合がある。
- ②滞在時間によって、次項（5）の「途中降機」と「乗り継ぎ」の2つに分かれる。
- ③運賃計算を行うとき、折り返し地点は、乗り換え地点に含めない。

(5) 途中降機地点と乗り継ぎ地点

①途中降機（ストップオーバー＝Stopover）

- 空港到着から出発までの滞在時間が、24時間を超える乗り換えのことを「途中降機」といい、その地点を「途中降機地点」（Stopover Point）という。

②乗り継ぎ（ノン・ストップオーバー＝Non Stopover）

- 空港到着から出発までの滞在時間が、24時間以内の乗り換えのことを「乗り継ぎ」といい、その地点を「乗り継ぎ地点」という。（以後、表中などでは「乗継地点」と表記する場合がある）

(6) サーフェス区間（Surface Transportation＝地上運送区間）

航空機以外の手段（鉄道・バス・船舶など）を利用して移動する区間のことを「サーフェス（またはサーフィス）区間」または「地上運送区間」という。（以下本書では「サーフェス」という）

①旅程途中のサーフェス

（旅程例：[TYO] - 航空機 - [LON] +++++ 列車 +++++ [PAR] - 航空機 - [ROM]）

- 始点をTYO、終点をROMとする旅程のとき、途中の列車利用区間である、LON - PAR間を、旅程途中のサーフェスという。

②折り返し地点間のサーフェス

（旅程例：[TYO] - 航空機 - [LON] +++++ 列車 +++++ [PAR] - 航空機 - [TYO]）

- 往路の始点をTYO、終点をLONとし、復路の始点をPAR、終点をTYOとするとき、LONとPARの両都市は「併せて折り返し地点」となる。

この場合のLONとPARの間を、折り返し地点間のサーフェスという。

③出発地国のサーフェス

（旅程例：[TYO] - 航空機 - [PAR] - 航空機 - [OSA]）

- 往路の始点をTYO、折り返し地点をPAR、復路の終点をOSAとするとき、出発地国である日本に戻るが、全旅程の始点と終点の都市が異なることになる。この場合、TYOとOSAの間を出発地国のサーフェスという。

2. 通し運賃 (Through Fare)

2地点間のみの旅程は、2地点間の直行運賃をそのまま適用することができるが、始点から終点までの間に中間地点がある旅程の場合は、次項4.のマイレージ計算を行った上で、始点～終点間の直行運賃を適用することができる。

このマイレージ計算を用いて算出された運賃を「通し運賃」という。

3. フェアコンポーネント (Fare Component)

一つの直行運賃を用いて行う、始点から終点(目的地)までの運賃計算区間(旅程のまとまり)のことを「フェアコンポーネント」という。

(以下、本書では「コンポーネント」という)

全旅程は往路と復路の2つのコンポーネントにわけて計算するのが原則であるが(片道旅行を除く)、規則に合致していればどのようなコンポーネントで組み立てて計算してもよい。(ただし旅客にとって有利な運賃となるように組み立てる)

※全旅程が、TYO - LAX - NYC - SFO - TYO のコンポーネントの組み立て例

- 1) $\boxed{\text{TYO} - \text{LAX} - \text{NYC}}$ の直行通し運賃 + $\boxed{\text{NYC} - \text{SFO} - \text{TYO}}$ の直行通し運賃
= 往路と復路の2つのコンポーネント
- 2) $\boxed{\text{TYO} - \text{LAX}}$ の直行運賃 + $\boxed{\text{LAX} - \text{NYC}}$ の直行運賃 + $\boxed{\text{NYC} - \text{SFO} - \text{TYO}}$ の直行通し運賃
= 3つのコンポーネント
- 3) 各区間の直行運賃を積算 $\boxed{\text{TYO} - \text{LAX}}$ + $\boxed{\text{LAX} - \text{NYC}}$ + $\boxed{\text{NYC} - \text{SFO}}$ + $\boxed{\text{SFO} - \text{TYO}}$
= 4つのコンポーネント

※この旅程例では、1)のコンポーネントの組み合わせで計算した方法(運賃計算例はP60～61)が最も運賃が安くなる。

4. マイレージ計算 (Mileage System)

中間地点(乗り換え地点)があるコンポーネントで、始点～終点間に通し運賃を適用する場合は、「マイレージ計算」を行う。(詳細は第3章「運賃計算」を参照)

5. 旅行の方向と適用運賃の方向

往路のコンポーネント運賃は、旅行出発地国から目的地（折り返し地点）に向けた方向の旅程に沿ったGIの運賃を適用する。

復路のコンポーネント運賃は、旅行方向とは逆方向（出発地国から折り返し地点）に向けた旅程に沿ったGIの運賃を適用する。

旅程例：(GIはP14参照)

● 全旅程の旅行の方向：TYO → PAR → LON → HKG → TYO

● 運賃を適用する方向及びGI：折り返し地点がLONの場合

往路 (TYO → PAR → LON) = 運賃の適用方向は TYO → LON、GIは「TS」

復路 (LON → HKG → TYO) = 運賃の適用方向は TYO → LON、GIは「EH」

6. 経路（経由）と旅程の制限

通し運賃を適用するコンポーネント（運賃計算区間）は、その経路内の途中降機や乗り継ぎに、また全旅程の経路についても、運賃計算規則上の制限があり、通し運賃を適用できない場合がある。

通し運賃が適用できない場合は、運賃の分割やコンポーネントの変更、場合によっては別冊航空券の発券などが必要になる。

(1) 途中降機と乗り継ぎの制限

- ① コンポーネント内においては、同一都市の途中降機は1回のみ可能。〔例1〕
- ② コンポーネント内で、同一都市は2回以上、途中降機することはできない。〔例2〕
- ③ 第1地区（TC1）行（GI=PA）の場合は、乗り継ぎ及び途中降機にかかわらず、同一都市を同じコンポーネントの中に含めることは出来ない。〔例3〕

下記〔例〕のコンポーネントの都市名の前にある X/ は、乗り継ぎを表す。

〔例1〕：TYO - X/LON - PAR - LON - FRA

コンポーネントは TYO ~ FRA で、最初の LON は乗り継ぎの場合。

- LON の途中降機は1回のみ = 通し運賃が適用できる

〔例2〕：TYO - LON - PAR - LON - FRA

コンポーネントは TYO ~ FRA で、全ての都市に途中降機する場合。

- LON の途中降機が2回ある = 通し運賃適用不可

〔例3〕：TYO - X/SFO - LAS - SFO - WAS

コンポーネントは TYO ~ WAS で、1回目の SFO は乗り継ぎの場合。

- 同一都市（SFO）が同じコンポーネント内にある = 通し運賃適用不可（TC1行の特例）

- ④ 始点と終点は、コンポーネント内での途中降機・乗り継ぎはできない。〔例4、例5〕

本規定は、第1地区行の場合も同様である。

〔例4〕：TYO - SEL - X/TYO - LON

コンポーネントは TYO ~ LON で、旅程途中の TYO が乗り継ぎの場合。

- TYO はコンポーネントの始点なので、コンポーネント内では乗り継ぎであっても不可 = 通し運賃適用不可

〔例5〕：TYO - X/LON - PAR - LON

コンポーネントは TYO ~ LON で、最初の LON は乗り継ぎの場合。

- LON はコンポーネントの終点なので、コンポーネント内では乗り継ぎであっても不可 = 通し運賃適用不可

*ただし〔例1〕のように、コンポーネントの終点が LON 以外の他の都市（FRA）になっていれば、通し運賃の適用が可能である。

(2) 同じ国を経由する回数の制限

全旅程中の全てのティケティッドポイントを対象にして、「同一国に立ち寄ることができる回数」に制限が設けられている。この回数制限を超えた旅程の場合は、回数内に収めるために、いくつかの区間を全旅程から切り離し、別冊航空券とする。

- ①国際線の到着と出発を対象とする。(国内線利用はカウント不要)
- ②同一国に立ち寄る出発と到着の回数は、全旅程で出発・到着「各々4回以内」に限る。
- ③乗り継ぎ、途中降機、およびサーフェス区間にかかわらず、全ての地点が回数のカウント対象となる。

以下のような全旅程の場合、下記のようにカウントする。(X/MIL は、MIL が乗り継ぎ地点であることを、ZRH//NAP は、ZRH と NAP 間がサーフェス区間であることを表す)

全旅程：TYO - X/MIL - ATH - ROM - NCE - ZRH//NAP - MIL - LON
- TYO

- 同一国（イタリア）の全ての都市（ティケティッドポイント）を対象とする。

MIL、ROM、NAP、MIL

- 国際線の到着合計：下記の3回

TYO - X/MIL、ATH - ROM、ZRH//NAP（乗り継ぎや Surface 区間も含める）

- 国際線の出発合計：下記の3回

X/MIL - ATH、ROM - NCE、MIL - LON

※イタリアにおける国際線の到着・出発は各々3回のため、この旅程を1冊の航空券（全旅程）で発券しても「同一国の経由回数」の規定には抵触しない。

NAP - MIL間は国内線利用なので、到着と出発の回数のカウントに含める必要はない。

ATH
(WO)

★★★ 7. 旅行形態

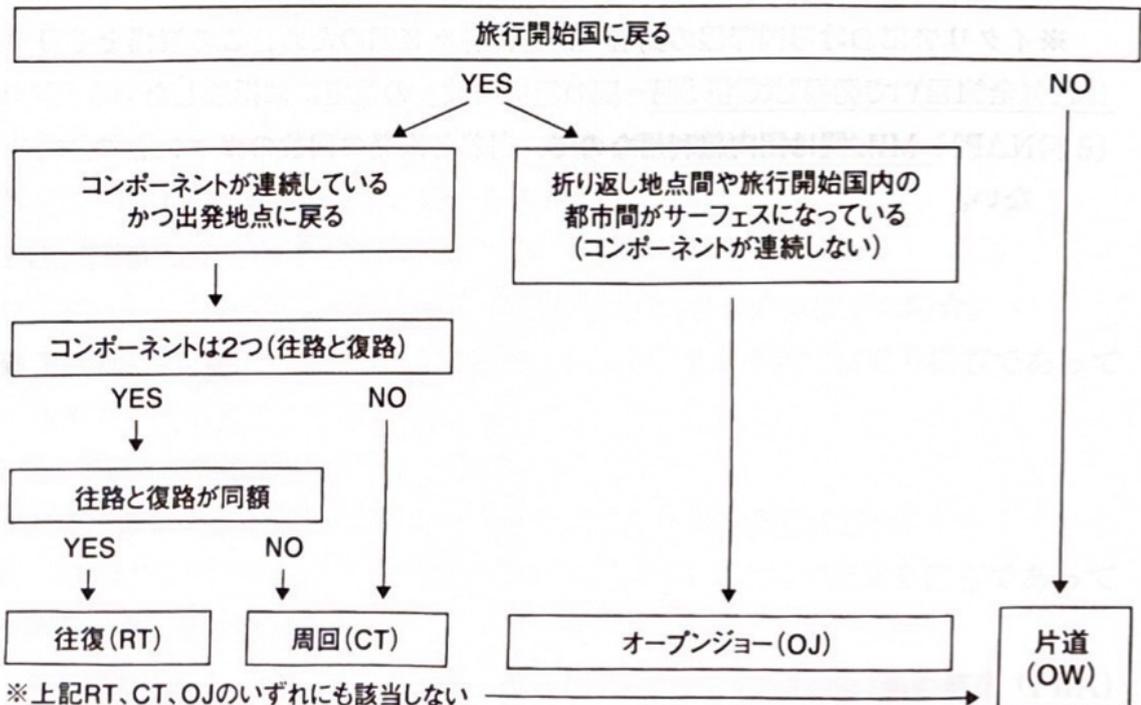
全旅程は、「片道、往復、周回、オープンジョー」の4つの旅行形態に分類される。

※旅行形態が「往復、周回、オープンジョー」の場合、往路と復路の各コンポーネントには、「1/2 往復運賃」を適用する。(= 往復運賃 × 1/2)

●1/2 往復運賃は「1/2RT」または「HRT」(Half Round Trip) と略される。

※旅行形態が「片道」の場合のみ、「片道運賃」を適用する。

(1) 片道 (OW)	①旅行開始国(出発地国)に戻らない、一方通行の航空旅行 ②またはRT/CT/OJのいずれの旅行形態にもならないもの
(2) 往復 (RT)	①出発地点に戻る、連続した航空旅行 ・往路と復路の2つのコンポーネントで構成し、コンポーネントが折り返し地点でつながっているもの ・往路と復路の運賃が同額であるもの
(3) 周回 (CT)	①出発地点に戻る、連続した航空旅行であるが、下記のいずれかに該当するため、往復旅行とはならないもの
	i : 往路と復路の2つのコンポーネントで構成するが、往路と復路の運賃が異なる(同額でない)もの ii : 連続した3つ以上のコンポーネントで構成されているものおよび世界一周旅行
(4) オープンジョー (OJ)	①旅行開始国(出発地国)に戻る航空旅行 ②往路と復路の2つのコンポーネントが連続していないもの(折り返し地点間や旅行開始国内都市の間がサーフェスになっているもの)

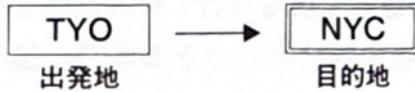


(1) 片道旅行 (One Way Trip = OW)

コンポーネントには「片道運賃」を適用する。

① 旅行開始国に戻らない、一方通行の旅行。

例1) 単純な2都市間で一方通行の旅行



例2) コンポーネントに中間地点を含む、一方通行の旅行

**② または往復・周回・オープンジョーのいずれの旅行形態にもならない旅行。****(2) 往復旅行 (Round Trip = RT)**

以下の①②③の条件をすべて満たす旅行。

往路と復路のコンポーネントには「1/2 往復運賃」を適用する。

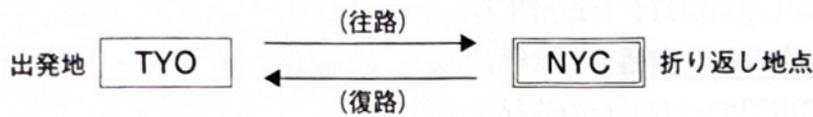
① 出発地点に戻る、コンポーネントが折り返し地点で連続している旅行。**② コンポーネントが往路と復路の2つのみ**

なお次ページの例2)は、往路と復路の2つのコンポーネント内の中間地点の都市が異なっているが(往路 SFO、復路 LAX)、中間地点は同一都市である必要はない。

③ 往路と復路の運賃が同額のもの

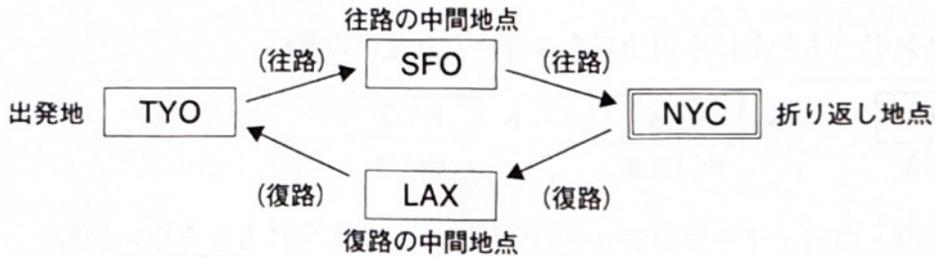
- ①と②の条件を満たしていても、運賃計算の結果、往路と復路の運賃額が異なるときは往復旅行ではなく、周回旅行となる。
- ただし往路・復路の各々に適用した運賃の水準が同一でない場合は、往路に適用した運賃と同じ水準の運賃を、復路に適用して再計算を行った上で往路と復路の運賃を比較する。(下記ア、イのような例が考えられる)
 - (ア) 往路にエコノミークラス、復路にビジネスクラスの運賃を適用したとき
→ 復路をエコノミークラスで再計算して往路と比較する。
 - (イ) 曜日運賃が設定されている運賃で、往路にウィークデイ (X) 運賃、復路にウィークエンド (W) 運賃を適用したとき → 復路をウィークデイ (X) 運賃で再計算して往路と比較する。
- 再計算の結果、往路と復路の運賃が同額となった場合は、往復旅行となる。
再計算においても運賃が異なる場合は、周回旅行(次ページ)となる。

例1) 単純な2都市間の往復で、出発地点に戻る旅行



例2) コンポーネントに中間地点を含む、出発地点に戻る旅行

※中間地点は同一都市である必要はない。



(3) 周回旅行 (Circle Trip = CT)

往路と復路のコンポーネントには「1/2 往復運賃」を適用する。

往復旅行と同様に、出発地点に戻る、コンポーネントがつながっている連続した旅行だが、下記①②のいずれかに該当する場合、旅行形態は往復旅行ではなく、周回旅行となる。

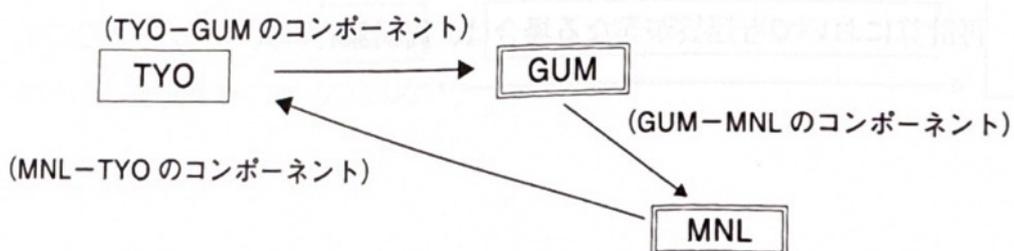
① 往路と復路のコンポーネントに適用する運賃額が異なっている場合。(例1)

② コンポーネントが3つ以上の旅行(例2) および世界一周旅行(次頁)の場合。

例1) 出発地 (TYO) に戻る、往路と復路の2つのコンポーネントで折り返し地点 (NYC) がつながっている連続した旅程であるが、往路と復路の運賃額が異なる。(運賃計算の詳細は P63 を参照)



例2) 出発地 (TYO) に戻る、コンポーネントが連続する旅程だが、TYO - GUM - MNL は、通し運賃が適用できないため全旅程を $\boxed{\text{TYO} - \text{GUM}}$ + $\boxed{\text{GUM} - \text{MNL}}$ + $\boxed{\text{MNL} - \text{TYO}}$ の3つのコンポーネントに分けて運賃を算出している。



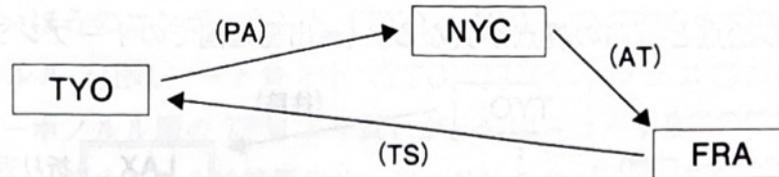
(4) 世界一周旅行 (Round the World = RTW)

世界一周旅行とは、太平洋と大西洋をそれぞれ1回ずつ横断し、地球を一回りする、出発地点に戻る連続した旅行のことをいう。世界一周旅行は運賃規則において周回旅行と定義されている。

往路と復路のコンポーネントには「1/2 往復運賃」を適用する。

下記の例のような日本発の世界一周旅行の場合、通常はTC2の都市を折り返し地点として計算するのが一般的（旅客にとって有利）である。

例)



(5) オープンジョー旅行 (Open Jaw Trip = OJ)

オープンジョーとは“開いたあご”の意味で「くさび型旅行」とも呼ばれる。

往路と復路のコンポーネントには「1/2 往復運賃」を適用する。

旅行開始国（日本）に戻る旅行だが、運賃計算上の各コンポーネントが連続していない（= Surface 区間がある）下記旅程をいう。

① 往路と復路のコンポーネントが折り返し地点でつながっていない。

（折り返し地点間が Surface 区間となるもの = 往路終点と復路始点が異なる）

② 往路始点と復路終点の都市が異なる。

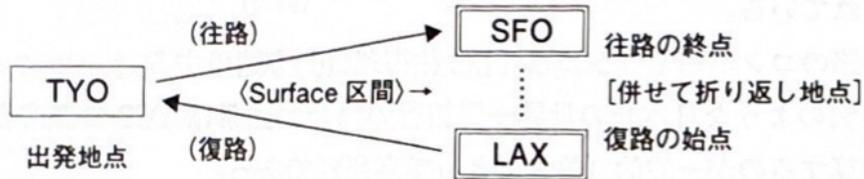
（旅行開始国地点間が Surface 区間となるもの = 日本国内の都市が異なる）

オープンジョー旅行は、シングルオープンジョーが2つと、ダブルオープンジョーが1つの、合計3つのタイプがある。

● シングルオープンジョー (Single Open Jaw = SOJ) は下記 2 種類

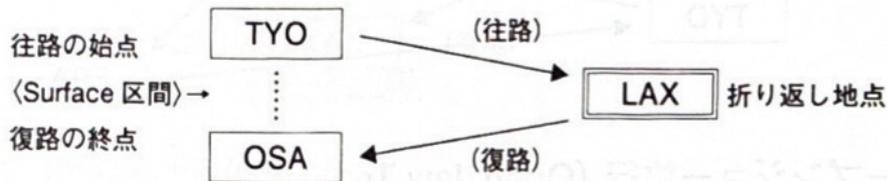
1) ターンアラウンド・オープンジョー (Turnaround Single Open Jaw=TSOJ)

- 往路の終点と復路の始点が異なる。(=折り返し地点でのオープンジョー)



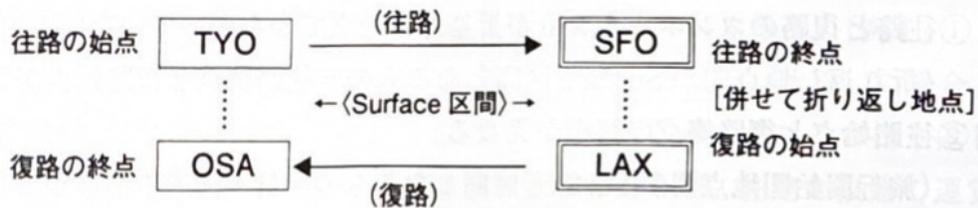
2) オリジン・オープンジョー (Origin Single Open Jaw=OSOJ)

- 往路の始点と復路の終点が異なる。(=出発地国でのオープンジョー)



● ダブルオープンジョー (Double Open Jaw = DOJ)

- 往路の始点と復路の終点、および往路の終点と復路の始点の各地点が全て異なる。(=出発地国および折り返し地点双方でのオープンジョー)



③サーフェス区間の取り扱い

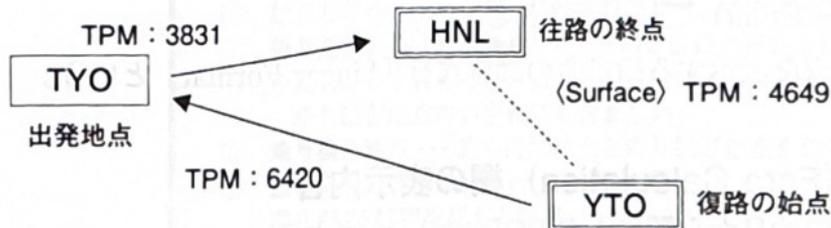
- I. 折り返し地点間のサーフェス区間の両端都市は同一国でなくてもよい。
- II. サーフェスが国際線区間の場合で、サーフェス都市間の TPM が、往路または復路の TPM (またはコンポーネントの TPM 計) より長い場合は、オープンジョーとは認められない。
- III. ただし折り返し地点のサーフェス区間の両端都市が「同じ国」または「同じ国と認められる地域 (都市)」の場合、II. の規定は無視することができる。

※同じ国と認められる地域

- 米国とカナダ間
- ヨーロッパの全域間

※旅行形態がオープンジョーと認められる場合

旅程例) 往路の終点がホノルル (米国)、復路の始点がトロント (カナダ) となる旅程

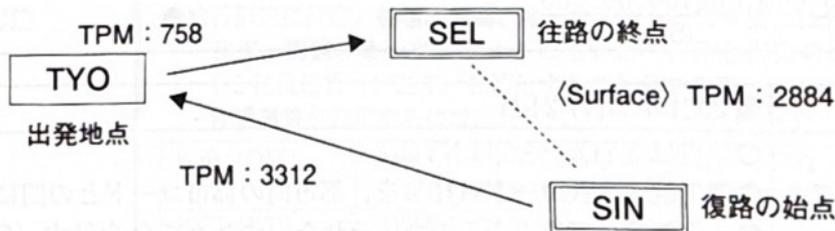


- サーフェス2都市間 (HNL - YTO) の TPM = 4649
- より短いほうのコンポーネント (TYO - HNL) の TPM = 3831

※ホノルル (HNL) - トロント (YTO) 間 (サーフェス都市間) の TPM は、東京 - ホノルル間の TPM より長いが、米国 - カナダ間 (前項③のⅢ. により同じ国と認められる地域間のサーフェス) なので前項③のⅡ. を無視することができる。= 旅行形態は「オープンジョー」となるので、往路・復路の両コンポーネントとも 1/2 往復運賃 を適用できる。

※旅行形態がオープジョーと認められない場合

旅程例) 往路の終点がソウル (韓国)、復路の始点がシンガポールとなる旅程



- 国際線区間のサーフェスの2都市間 (SEL - SIN) の TPM = 2884
- より短いほうのコンポーネント (TYO - SEL) の TPM = 758

ソウル (SEL) - シンガポール (SIN) 間 (サーフェス2都市間) の TPM は、東京 - ソウル間の TPM より長い。また同じ国でない (同じ国と認められる地域間のサーフェスでない) ので前項③のⅡ. の条件により、旅行形態はオープンジョーと認められない。

- 本例は「グレーターサーフェス」(Greater Surface) と呼ばれ、航空券発券に際しては下記の特例が適用される。

i : TYO - SEL と SIN - TYO のコンポーネントに片道運賃を適用しても、1冊の航空券で発券することは不可。(航空券は TYO - SEL と SIN - TYO の区間を別々に発券しなければならない)

ii : ただし SIN を折り返し地点として「みなし計算」(P68) を行う場合 (TYO - SEL - SIN - TYO という、連続した旅程の形として計算する方法) であれば、全旅程を1冊の航空券で発券することができる。

8. 運賃計算情報 (Fare Calculation)

旅程に対して、どのような運賃計算を行ったかが、航空券 (e チケット) の運賃計算情報 (Fare Calculation) 欄に表示される。

この計算の内訳を表示する横書きの計算式を「Linear Format」という。

★★★ 運賃計算情報 (Fare Calculation) 欄の表示内容

下記①の旅行開始日から順に⑤の ROE まで表示される。

- 旅程例：P100 - キャリア運賃の適用例 (ROE：1 NUC = JPY100.000000 とする)

往路の旅程は TYO - NYC、復路の旅程は WAS - CHI - LAX - TYO

TOKYO(TYO)	- NEW YORK(NYC)	24OCT(木)	JL006	1110	1055
Surface(地上運送区間)					
WASHINGTON(WAS)	- CHICAGO(CHI)	01NOV(金)	AA467	1000	1110
CHICAGO(CHI)	- LOS ANGELES(LAX)	01NOV(金)	AA1445	1510	1735
LOS ANGELES(LAX)	- TOKYO(TYO)	09NOV(土)	JL061	1155	1645+1

- Fare Calculation (Linear Format) の表示例：

24OCT24	TYO JL NYC Q100.00 3850.00	/-WAS AA X/CHI AA LAX JL TYO M4840.00
①	②	③
NUC8790.00 END ROE100.000000		
④	⑤	

① 出発日	● 2024 年 10 月 24 日
② 往路のコンポーネント	● 始点は TYO、終点は NYC。 ● 利用航空会社コード (JL) を、都市間の都市コードとの間に表示。 ● 特定便追加運賃があるので、それを表すために Q を付す (Q100.00) ● 往路終点の都市コード (NYC) の後ろに運賃額 (3850.00) を表示。
③ 復路のコンポーネント	● 始点は WAS、CHI は乗り継ぎ地点、LAX は途中降機地点、終点は TYO。 ● 折り返し地点間は Surface なので、往路の運賃を表示した後に NYC - WAS 間は航空機を使用しないことを表す「/-」を表示し、復路の始点の都市コードの WAS から表示を開始する。(注) ● CHI は乗り継ぎ地点であることを表す (途中降機地点と区別する) ために、都市名の前に「X/」を表示する。= 途中降機は記号を付けない。 ● 復路終点の都市コード (TYO) の後ろに復路のマイレージ計算の結果 (M) と運賃額 (4840.00) を表示する。
④ 全旅程の運賃・料金の合計	● 全旅程運賃 (往路運賃 + 復路運賃) の NUC 額合計と運賃計算はここで終了という意味の「END」が表示される。 * 途中降機料金や特定便追加運賃 (Q チャージなど) がある場合はその金額も含めた NUC の合計額 (8790.00) を表示。
⑤ ROE	● 出発地国通貨 (日本円) 建て運賃 (JPY) への IATA 換算率。(ROE) * 本例は ROE：1 NUC = JPY100.000000 としている。

(注) 仮に NYC - WAS が航空機利用 (AA) となる場合、WAS を折り返し地点とする、往路と復路のコンポーネントが連続する旅程となるので、TYO - WAS 間の往路運賃を表示した後に復路の最初の利用キャリア (AA) が表示される。

(TYO JL NYC Q100.00 AA WAS M3850.00 AA X/CHI AA LAX JL TYO M4840.00)

覚えるポイント

<p>運賃計算上の各地点</p>	<p>●航空券に記載される各都市は「Ticketed Point」と呼ばれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 始点と終点・・・全旅程・往路・復路には、それぞれに始点と終点がある ② 折り返し地点（目的地点）・・・往路と復路の運賃を区切る地点（都市） ※運賃計算を行うとき、折り返し地点は、乗り換え地点、途中降機地点、乗り継ぎ地点のいずれにも含まない ③ 乗り換え地点・・・途中降機地点と乗り継ぎ地点を総称するもの ④ 途中降機地点（Stopover = ストップオーバー）・・・到着から出発までの滞在が24時間を超える地点 ⑤ 乗り継ぎ地点・・・到着から出発までの滞在が24時間以内の地点 ⑥ 地上運送区間（Surface）・・・航空機以外の手段（鉄道・バス・船舶など）で移動する区間 								
<p>コンポーネント</p>	<p>●直行運賃や通し運賃を用いて運賃計算を行う、旅程のまとまりのこと。 ・原則、往路と復路の2つのコンポーネントで全旅程の運賃を構成する</p>								
<p>マイルージ計算</p>	<p>●中間地点を含むコンポーネントに通し運賃を適用する場合はマイルージ計算を行う。</p>								
<p>通し運賃</p>	<p>●マイルージ計算を用いて算出されたコンポーネントの運賃のこと。</p>								
<p>経路と旅程の制限</p>	<p>●コンポーネントは、経路内の途中降機・乗り継ぎ等に制限がある。 ・コンポーネント内の同一都市の途中降機は1回のみ可能（乗り継ぎは複数回も可。但し、第1地区行きは、途中降機・乗り継ぎを問わず1回のみ可能） ・始点と終点はコンポーネント内で途中降機、乗り継ぎができない</p>								
<p>旅行形態</p>	<p>●旅行形態は片道、往復、周回、オープンジョーの4種類に分類される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・往復、周回、オープンジョーの場合は、往路と復路のコンポーネントに1/2往復運賃（1/2RT）を適用することができる ・片道運賃を適用するのは、旅行形態が片道旅行（OW）の場合のみ <table border="1" data-bbox="494 1153 1396 1668"> <tr> <td data-bbox="494 1153 694 1220">片道（OW）</td> <td data-bbox="694 1153 1396 1220"> <ul style="list-style-type: none"> ①旅行開始国に戻らない一方通行の旅行 ②RT/CT/OJのいずれにもあてはまらないもの </td> </tr> <tr> <td data-bbox="494 1220 694 1332">往復（RT）</td> <td data-bbox="694 1220 1396 1332"> <ul style="list-style-type: none"> ①出発地点に戻る、連続した旅行 ・往路と復路の2つの連続したコンポーネントで構成し、かつ往路と復路のコンポーネント運賃が同額のもの </td> </tr> <tr> <td data-bbox="494 1332 694 1534">周回（CT）</td> <td data-bbox="694 1332 1396 1534"> <ul style="list-style-type: none"> ①出発地点に戻る、連続した旅行だが、往復旅行にあてはまらない旅行 ・2つの連続したコンポーネントで構成しているが、往路と復路の運賃額が異なるもの ・3つ以上の連続したコンポーネントで構成するもの、および世界一周旅行 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="494 1534 694 1668">オープンジョー（OJ）</td> <td data-bbox="694 1534 1396 1668"> <ul style="list-style-type: none"> ①旅行開始国（日本）へ戻る旅行 ②往路と復路のコンポーネントが連続していないもの ・旅行開始国や折り返し地点間がサーフェス区間のもの ・折り返し地点間のサーフェスは異なる国でもよい </td> </tr> </table>	片道（OW）	<ul style="list-style-type: none"> ①旅行開始国に戻らない一方通行の旅行 ②RT/CT/OJのいずれにもあてはまらないもの 	往復（RT）	<ul style="list-style-type: none"> ①出発地点に戻る、連続した旅行 ・往路と復路の2つの連続したコンポーネントで構成し、かつ往路と復路のコンポーネント運賃が同額のもの 	周回（CT）	<ul style="list-style-type: none"> ①出発地点に戻る、連続した旅行だが、往復旅行にあてはまらない旅行 ・2つの連続したコンポーネントで構成しているが、往路と復路の運賃額が異なるもの ・3つ以上の連続したコンポーネントで構成するもの、および世界一周旅行 	オープンジョー（OJ）	<ul style="list-style-type: none"> ①旅行開始国（日本）へ戻る旅行 ②往路と復路のコンポーネントが連続していないもの ・旅行開始国や折り返し地点間がサーフェス区間のもの ・折り返し地点間のサーフェスは異なる国でもよい
片道（OW）	<ul style="list-style-type: none"> ①旅行開始国に戻らない一方通行の旅行 ②RT/CT/OJのいずれにもあてはまらないもの 								
往復（RT）	<ul style="list-style-type: none"> ①出発地点に戻る、連続した旅行 ・往路と復路の2つの連続したコンポーネントで構成し、かつ往路と復路のコンポーネント運賃が同額のもの 								
周回（CT）	<ul style="list-style-type: none"> ①出発地点に戻る、連続した旅行だが、往復旅行にあてはまらない旅行 ・2つの連続したコンポーネントで構成しているが、往路と復路の運賃額が異なるもの ・3つ以上の連続したコンポーネントで構成するもの、および世界一周旅行 								
オープンジョー（OJ）	<ul style="list-style-type: none"> ①旅行開始国（日本）へ戻る旅行 ②往路と復路のコンポーネントが連続していないもの ・旅行開始国や折り返し地点間がサーフェス区間のもの ・折り返し地点間のサーフェスは異なる国でもよい 								
<p>運賃計算情報 Fare Calculation</p>	<p>●運賃計算の内訳を所定の記号や単位を使い表示したもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅程に対してどのような運賃計算が行われたか航空券の運賃計算情報（Fare Calculation）欄に表示される。 ・内容は、出発日、コンポーネントごとの旅程と適用運賃、全旅程の運賃・料金の合計、ROEの順に表示される。 								

理解度チェックー4

(解答は P.154)

第5問 以下の運賃計算規則に関する記述や用語の説明で、正しいものは○、誤っているものは×で答えなさい。

- ① 乗り継ぎ地点は、ティケティッドポイントに含まれる。
- ② コンポーネント内の「中間地点」とは、途中降機地点のみのことをいい、乗り継ぎ地点は含まれない。
- ③ 「乗り換え」とは、コンポーネント内の中間地点に航空機で到着し、さらに次の地点に航空機で出発（移動）すること。
- ④ 「途中降機」とは、乗り換え地点で24時間を超えて滞在すること。
- ⑤ 「折り返し地点」とは、往路の終点であり、かつ復路の始点である。
- ⑥ 旅程上の（航空券に記載される）都市のことを、「Stopover Point」という。
- ⑦ 往復旅行と周回旅行は、ともに出発地点に戻る連続した旅行である。

第6問 以下の用語を日本語で言い換えなさい。およびその意味を簡潔に説明しなさい。

① TPM (Ticketed Point Mileage) 日本語訳: _____

説 明: _____

② MPM (Maximum Permitted Mileage) 日本語訳: _____

説 明: _____

③ Surface 日本語訳: _____

説 明: _____

第7問 運賃計算規則で、各コンポーネントに1/2往復運賃が適用できる旅行形態をアルファベットの2文字略語で、3つ答えなさい。

① _____ ② _____ ③ _____