

◎日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空関係に関する交換公文

(略称) 米国との民間航空関係取極

平成 十年 四月 二十日 ワシントンで
平成 十年 四月 二十日 効力発生
平成 十年 六月 九日 告示

(外務省告示第一九八号)

目 次

ページ

日本側書簡	二一八一
了解覚書	二一八二
Ⅰ 貨客便業務	二一八二
Ⅱ 貨物専用便業務	二一九三
Ⅲ チャーター業務	二一九八
Ⅳ 貨客便及び貨物専用便業務のための共同マーケティング取決め	二一九九
Ⅴ 機材変更	二二〇六
Ⅵ 業務運営上の柔軟性	二二〇七
Ⅶ 運賃及び流通	二二〇八
Ⅷ 将来の交渉	二二〇八
Ⅸ 貨客便業務の追加的な機会	二二〇八
X 輸送力、便数及び輸送の構成比率につき千九百五十二年の協定の第十条、第十一条及び第十二条を適用する際の手続	二二一〇
XI 他の規定及び合意との関係	二二一四

附属書

米
国
側
書
簡

二二二六
二二二七

日本側書簡

(日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空関係に関する交換公文)

(日本側書簡)

書簡をもって啓上いたします。本使は、千九百五十二年八月十一日に東京で署名された日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空運送協定(修正を含む)(以下「千九百五十二年の協定」といふ)に関する最近の協議に言及する光栄を有します。本使は、更に、千九百五十二年の協定を日本国と合衆国との間の航空関係に於て適切な形態で実施することを確保するために交渉され、ここに添付されている千九百九十八年三月十四日にワシントンで署名された了解覚書に含まれている規定が実施されること及び当該了解覚書に従って路線について協定の付表が修正されることを日本国政府に代わって提案する光栄を有します。

本使は、前記の提案がアメリカ合衆国政府にとって受諾し得るものであるときは、この書簡(添付された了解覚書を含む)及び閣下の返簡が日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の合意を構成し並びにその合意が閣下の返簡の日付の日に効力を生ずることを提案いたします。

本使は、以上を申し進めるに際し、ここに重ねて閣下に向かって敬意を表します。

千九百九十八年四月二十日にワシントンで

アメリカ合衆国駐在

日本国特命全權大使 斉藤邦彦

アメリカ合衆国

國務長官 マデレーン・コルベル・オルブライト閣下

米国との民間航空関係取極

Translation

(Japanese Note)

Washington, April 20, 1998

Excellency:

I have the honor to refer to the recent consultations on the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America signed at Tokyo, on August 11, 1952, as amended (hereinafter referred to as the "1952 Agreement"). I have further the honor to propose, on behalf of the Government of Japan, that the provisions contained in the Memorandum of Understanding signed at Washington, on March 14, 1998, attached hereto, which were negotiated with a view to ensuring the implementation of the 1952 Agreement in a manner appropriate to the Japan-U.S. aviation relationship, shall be implemented and that, with respect to routes, the Schedule to the Agreement be modified accordingly.

If the above proposal is acceptable to the Government of the United States of America, I have the honor to propose that this Note with its attachment and Your Excellency's Note in reply shall constitute an agreement between the Government of Japan and the Government of the United States of America which will enter into force on the date of Your Excellency's reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

(Signed) Kunihiko Saito
Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary of Japan
to the United States of America

Her Excellency
Ms. Madeleine Korbel Albright
The Secretary of State
of the United States of America

米国との民間航空関係取極

一一八二

了解覚書

了解覚書

(訳文)

次の規定は、千九百五十二年八月十一日に東京で署名された「国間の民間航空運送協定」(以下「千九百五十二年の協定」という。)が日米航空関係にとって適切な態様で実施されることを確保するために交渉されたものである。

この了解覚書(以下「千九百九十八年の了解覚書」という。)の規定は、日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の外交上の公文の交換により締結される合意に含まれることにより、千九百五十二年の協定(修正を含む。)の実施に関する了解又は千九百五十二年の協定の付表の修正を成すこととなる。

日本国運輸省及び合衆国運輸省は、右合意が効力を生ずる前にこの千九百九十八年の了解覚書の内容を礼譲と相互主義に基づき実施するため、必要な措置をとる意図を有する。

この覚書において、「締約国」とは、日本国又はアメリカ合衆国(以下「合衆国」という。)をいふ。「面締約国」とは、その両国をいう。

貨客便業

I 貨客便業務

A 貨客便先発航空企業

1 先発企業の権利

千九百五十二年の協定に従って合衆国が指定する「航空企業」(以下「合衆国貨客便先発航空企業」という。)(注1)及び日本国が指定する「航空企業」(以下「日本国貨客便先発航空企業」という。)(注2)(以下「貨客便先発航空企業」と総称する)は、当該航空企業を指定する締約国の領域の後背に位置するいずれの一又は二以上の地点、当該航空企業を指定する締約国の領域内のいずれの一又は二以上の地点、いずれの一又は二以上の中間地点、他方の締約国の領域内のいずれの一又は二以上の地点及び他方の締約国の領域の以遠に位置するいずれの一又は二以上の地点の間においても

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

The following provisions were negotiated with a view to ensuring the implementation of the bilateral Civil Air Transport Agreement signed at Tokyo on August 11, 1952 (hereinafter referred to as the "1952 Agreement") in a manner appropriate to the Japan-U.S. aviation relationship.

The provisions of this Memorandum of Understanding (hereinafter referred to as the "1998 MOU"), as incorporated into an agreement to be concluded between the Government of Japan and the Government of the United States of America by an exchange of diplomatic notes, will constitute either understandings relating to implementation of the 1952 Agreement, as amended, or amendments of the Schedule attached to the 1952 Agreement.

Before the entry into force of the agreement, the Ministry of Transport of Japan and the United States Department of Transportation intend to take necessary measures to implement the elements of this 1998 MOU, on the basis of comity and reciprocity.

The terms "Party" or "Parties", as used herein, refer to Japan, the United States of America (hereinafter the "United States" or "U.S."), or both, as appropriate.

Part I. COMBINATION SERVICES

A. INCUMBENT COMBINATION AIRLINES

1. Rights of Incumbents

Two (2) airlines designated by the United States (hereinafter referred to as the "U.S. incumbent combination airlines") and two (2) airlines designated by Japan (hereinafter referred to as the "Japanese incumbent combination airlines") (hereinafter collectively referred to as the "incumbent combination airlines") pursuant to the 1952 Agreement may operate combination services between any point or points behind the territory of the Party designating the airlines, any point or points in the territory of the Party designating the airlines, any intermediate point or points, any point or points in the territory of the other Party, and

便数又は輸送力に係るいかなる制限も受けることなく、また、2に規定する第五の自由に基づく旅客運航の場合を除くほか、輸送の構成比率に係る制限を受けることなく、貨客便業務を運営することができる。

注1 合衆国貨客便先発航空企業は、ノースウェスト航空及びユナイテッド航空とする。ただし、合衆国が千九百五十一年の協定に基づき指定航空企業を変更する権利は、害されない。

注2 日本国貨客便先発航空企業は、日本航空及び全日本空輸とする。ただし、日本国が千九百五十二年の協定に基づき指定航空企業を変更する権利は、害されない。

2 算定式

貨客便先発航空企業の旅客業務であつて他方の締約国の領域と第三国（両締約国の中間に位置する第三国又は他方の締約国の以遠に位置する第三国）の領域との間の路線区間において行われるもの（以下「第五の自由に基づく運航」という）は、次の算定式に従うものとする。

(a) 合衆国航空企業の第五の自由に基づく運航に適用する算定式

(i) 合衆国航空企業の国際航空運送協会（IATA）第一地区（米州）及びIATA第三地区（アジア）（注3）に向けての並びにこれらの地区からの運航

次の(1)及び(2)の算定式を、合衆国貨客便先発航空企業のIATA第一地区（米州）及びIATA第三地区（アジア）（以下「アジア／米州」という）に向けての並びにこれらの地区からの第五の自由に基づく運航に適用する。

(1) 合衆国のいずれかの航空企業が日本国とアジア／米州のいずれかの第三国の地点（日本国と合衆国の中間に位置する地点又は日本国の以遠に位置する地点）との間において、六箇月間（注4）に輸送したすべての旅客の移動距離の総計として算出した第五の自由に基づく旅客輸送量は、同様に算出した当該航空企業のアジア／米州における第三及び第四の自由に基づく旅客輸送量の総量を超えない。第三及び第四の自由に基づく旅客輸送量の総量は、当該航空企業が合衆国と日本国との間及び合衆国とアジア／米州の第三国との間で輸送した旅客輸送量により構成される。第五の自由に基づく旅客輸送量と第三及び第四の自由に基づく旅客輸送量の総量との間の前記の関係は、次のとおり表すことができる。

any point or points beyond the territory of the other Party, without any limitation on frequency or capacity, and with respect to traffic composition without limitation except on passenger fifth freedom operations as set out in subsection 2, below.

1 Subject to the right of the United States, provided for in the 1952 Agreement, to substitute airlines, the U.S. incumbent combination airlines shall be Northwest Airlines and United Airlines.

2 Subject to the right of Japan, provided for in the 1952 Agreement, to substitute airlines, the Japanese incumbent combination airlines shall be Japan Airlines and All Nippon Airways.

2. Formulae

Passenger services of incumbent combination airlines on route segments between the territory of the other Party and third countries, either intermediate to or beyond the territory of the other Party, (hereinafter referred to as "fifth freedom operations") shall be subject to the applicable formulae below:

(a) Formulae Applicable to Fifth Freedom Operations of U.S. Airlines

(i) U.S. Airline Operations to and from IATA Regions TC-1 (the Americas) and TC-3 (Asia)?

The formulae in both provision (a)(1)(1) and provision (a)(1)(2) apply to U.S. incumbent combination airlines' fifth freedom operations to and from IATA Regions TC-1 (the Americas) and TC-3 (Asia) (hereinafter referred to as "Asia/Americas"):

(1) The amount of fifth freedom passenger traffic transported by an airline between Japan and any third country points, either intermediate to or beyond Japan, in Asia/Americas measured in passenger-miles and aggregated on a system-wide basis over a six (6) month period⁴, does not exceed the amount of total third and fourth freedom passenger traffic transported by the airline in Asia/Americas measured and aggregated in a similar manner. The total third and fourth freedom traffic consists of the U.S.-Japan and the U.S.-third country passenger traffic transported in Asia/Americas by that airline. This relationship between fifth freedom traffic and the total third and fourth freedom traffic can be expressed as follows:

米国との民間航空関係取極

BC についての旅客の移動距離の総計と AB についての旅客の移動距離の総計と AC についての旅客の移動距離の総計

及び

- (2) 当該合衆国航空企業が合衆国とアジア／米州のいずれかの第三国の地点（合衆国と日本国の中間に位置する地点又は日本国の以遠に位置する地点）との間において、六箇月間に輸送したすべての旅客の移動距離の総計として算出した第三及び第四の自由に基づく旅客輸送量は、同様に算出した日本国とアジア／米州のいずれかの第三国の地点（合衆国と日本国の中間に位置する地点又は日本国の以遠に位置する地点）との間における当該航空企業の第五の自由に基づく旅客輸送量の二十五パーセント以上とする。合衆国と第三国との間の第三及び第四の自由に基づく輸送量と第五の自由に基づく輸送量との間の前記の関係は、次のとおり表示しなくてはならない。

AC についての旅客の移動距離の総計と BC についての旅客の移動距離の総計の 2.5 パーセント

- 注 3 この了解覚書にいうすべての IATA 第一地区（米州）、IATA 第二地区（欧州／アフリカ）及び IATA 第三地区（アジア）は、千九百九十八年一月一日時点で有効であった地区であって千九百九十七年七月発行の国際航空運送協会の「旅客運賃調整会議決議「ニュアール」一般情報」に規定するものを指す。

- 注 4 すべての算定式の適用上、新規業務については、六箇月の運航期間は、業務開始後の三箇月以上の合理的な初期的期間が経過した後を開始する。

- (iii) 合衆国航空企業のアジア／米州に向けての及びこれらの地区からの運航に関する定義

合衆国航空企業のアジア／米州に向けての及びこれらの地区からの第五の自由に基づく運航に関する前記の算定式の適用上、

- (1) BC は、日本国内に起点又は終点（B）を有し、合衆国と日本国の中間又は日本国の以遠に位置する第三国内に終点又は起点（C）を有する旅客輸送を表す。

- (2) AB は、合衆国内に起点又は終点（A）を有し、日本国内に終点又は起点（B）を有する旅客輸送を表す。

Pax-miles (BC) \leq pax-miles (AB) + pax-miles (AC) ;

and

- (2) The amount of third and fourth freedom passenger traffic transported by the airline between the United States and any third country points, either intermediate to or beyond Japan in Asia/Americas, measured in passenger miles and aggregated on a system-wide basis over a six (6) month period, is not less than twenty-five (25) percent of the amount of fifth freedom passenger traffic transported by that airline between Japan and any third country points, either intermediate to or beyond Japan in Asia/Americas, similarly measured. This relationship between the U.S.-third country third and fourth freedom traffic and fifth freedom traffic can be expressed as follows:

Pax-miles (AC) \geq 25% pax-miles (BC)

- 3 All IATA regions (IC-1: "the Americas", IC-2: "Europe/Africa", and IC-3: "Asia") shall be considered to be those in effect as of January 1, 1998, as described in the International Air Transport Association, Passenger Tariff Coordinating Conferences Resolutions Manual-General Information, Issued July 1997.

- 4 For purposes of all formulae, for newly inaugurated services the six (6) month period would commence after a reasonable start up period of no less than three (3) months after inauguration of services.

- (11) Definitions for U.S. Airline Operations to and from Asia/Americas

For purposes of the above formulae for U.S. airline fifth freedom operations to and from Asia/Americas:

- (1) BC represents the passenger traffic transported by a U.S. airline with an initial origin or ultimate destination in Japan (B) and an ultimate destination or initial origin in third countries intermediate to, or beyond, Japan (C) ;

- (2) AB represents the passenger traffic with an initial origin or ultimate destination in the United States (A) and an ultimate destination or initial origin in Japan (B) ; and

(3) AC は、日本国に向けての、日本国からの又は日本国経由の航空便による旅客輸送であつて合衆国内に起点又は終点（A）を有し、合衆国と日本国の中間又は日本国の以遠に位置する第三国内に終点又は起点（C）を有するものを表す。

(4) 合衆国に向けての又は合衆国からの乗継旅客であつて、同一の合衆国航空企業又は合衆国の他の航空企業の航空便に乗り継ぐものは、第五の自由に基づく旅客輸送ではなく、第三又は第四の自由に基づく旅客輸送を構成する。

(5) 二以上の航空企業の便名が付された航空機で移動する旅客は、当該旅客に発券された航空券に記載された便名の航空企業の旅客として計算する。

(iii) 合衆国航空企業の I A T A 第二地区（欧州／アフリカ）に向けての及びこの地区からの第五の自由に基づく運輸

次の算定式を、合衆国貨客便先発航空企業の I A T A 第二地区（以下「欧州／アフリカ」という。）に向けての及びこの地区からの第五の自由に基づく運輸に適用する。

合衆国のいずれかの航空企業が欧州／アフリカに向けての及びこの地区からの第五の自由の間を含む各特定路線において、六箇月間に輸送したすべての旅客の移動距離の総計として路線毎に算出した第五の自由に基づく旅客輸送量は、同様に算出した同一期間における当該路線上の当該米国航空企業の第三及び第四の自由に基づく旅客輸送量を超えない。第五の自由に基づく旅客輸送量と第三及び第四の自由に基づく旅客輸送量との間の前記の関係は、次のとおり表すこととがべき。

BC についての旅客の移動距離の総計と AC についての旅客の移動距離の総計

(iv) 合衆国航空企業の欧州／アフリカに向けての及びこの地区からの運輸に関する定義

合衆国航空企業の欧州／アフリカに向けての及びこの地区からの第五の自由に基づく運輸に関する前記の算定式の適用上、

(1) BC は、日本国内に起点又は終点（B）を有し、日本国と合衆国の中間又は日本国の以遠に位置する第三国内に終点又は起点（C）を有する旅客輸送を表す。

(2) AC は、日本国に向けての、日本国からの又は日本国経由の航空便による旅客輸送であつて合衆国内に起点又は終点（A）を有し、日本国と合衆国の中間又は日本国の以遠に位置する第

(3) AC represents the passenger traffic transported on a flight to, from, or via Japan with an initial origin or ultimate destination in the United States (A) and an ultimate destination or initial origin in third countries intermediate to, or beyond, Japan (C).

(4) Connecting passengers to and from the airline's homeland, on a flight of the same airline or of another airline of the same country, shall constitute third or fourth freedom traffic, not fifth freedom traffic.

(5) A passenger traveling on an aircraft carrying the code of two or more airlines shall be counted as a passenger of the airline on whose code the passenger is ticketed.

(iii) U.S. Airline Fifth Freedom Operations to and from IATA Region TC-2 (Europe/Africa)

The following formula applies to fifth freedom operations of U.S. incumbent combination airlines to and from IATA Region TC-2 (hereinafter referred to as "Europe/Africa"):

The amount of fifth freedom passenger traffic, measured in passenger miles, aggregated on a route by route basis, transported by an airline over a six (6) month period on each specified route including a fifth freedom segment to and from Europe/Africa, does not exceed the amount of third and fourth freedom passenger traffic transported by that airline on that route over the same period, similarly measured. This relationship between the fifth freedom traffic and the third and fourth freedom traffic can be expressed as follows:

Pax-miles (BC) \leq pax-miles (AC)

(iv) Definitions for U.S. Airline Operations to and from Europe/Africa

For purposes of the above formulae for U.S. airline fifth freedom operations to and from Europe/Africa:

(1) BC represents the passenger traffic transported by a U.S. airline with an initial origin or ultimate destination in Japan (B) and an ultimate destination or initial origin in third countries intermediate to, or beyond, Japan (C).

(2) AC represents the passenger traffic transported on a flight to, from, or via Japan with an initial origin or ultimate destination in the United States (A) and an ultimate

米国との民間航空関係取扱

二二八六

三国内に終点又は起点(c)を有するものを表す。

(3) 二以上の航空企業の便名が付された航空機で移動する旅客は、当該旅客に発券された航空券に記載された便名の航空企業の旅客として計算する。

(b) 日本国航空企業の第五の自由に基づく運輸に適用する算定式

(i) 日本国航空企業の I A T A 第一地区(米州)及び I A T A 第三地区(アジア)に向けての並びにこれらの地区からの運輸

次の(1)及び(2)の算定式を、日本国貨客便先発航空企業のアジア／米州に向けての及びこれらの地区からの第五の自由に基づく運輸に適用する。

(1) 日本国のいずれかの航空企業が合衆国とアジア／米州のいずれかの第三国の地点(合衆国と日本国の中間に位置する地点又は合衆国の以遠に位置する地点)との間において、六箇月間に輸送したすべての旅客の移動距離の総計として算出した第五の自由に基づく旅客輸送量は、同様に算出した当該航空企業のアジア／米州における第三及び第四の自由に基づく旅客輸送量の総量を超えない。第三及び第四の自由に基づく旅客輸送量の総量は、当該航空企業が日本国と合衆国との間及び日本国とアジア／米州の第三国との間で輸送した旅客輸送量により構成される。第五の自由に基づく旅客輸送量と第三及び第四の自由に基づく旅客輸送量の総量との間の前記の関係は、次のとおり表示することができる。

BC についての旅客の移動距離の総計 $\leq AB$ についての旅客の移動距離の総計 $+ AC$ についての旅客の移動距離の総計

及び

(2) 当該日本国航空企業が日本国とアジア／米州のいずれかの第三国の地点(日本国と合衆国の中間に位置する地点又は合衆国の以遠に位置する地点)との間において、六箇月間に輸送したすべての旅客の移動距離の総計として算出した第三及び第四の自由に基づく旅客輸送量は、同様に算出した合衆国とアジア／米州のいずれかの第三国の地点(日本国と合衆国の中間に位置する地点又は合衆国の以遠に位置する地点)との間における当該航空企業の第五の自由に基づく旅客輸送量の二十五パーセント以上とする。日本国と第三国との間の第三及び第四の自由に基づく旅客輸送量と第五の自由に基づく旅客輸送量との間の前記の関係は、次のとおり表示する。

destination or initial origin in third countries intermediate to, or beyond, Japan (c).

(3) A passenger traveling on an aircraft carrying the code of two or more airlines shall be counted as a passenger of the airline on whose code the passenger is ticketed.

(b) Formulae Applicable to Fifth Freedom Operations of Japanese Airlines

(i) Japanese Airline Operations to and from IAT Regions TC-1 (the Americas) and TC-3 (Asia)

The formulae in both provision (b) (1) (1) and provision (b) (1) (2) apply to Japanese incumbent combination airlines' fifth freedom operations to and from Asia/Americas:

(1) The amount of fifth freedom passenger traffic transported by an airline between the United States and any third country points, either intermediate to or beyond the United States, in Asia/Americas measured in passenger miles and aggregated on a system-wide basis over a six (6) month period, does not exceed the amount of total third and fourth freedom passenger traffic transported by the airline in Asia/Americas measured and aggregated in a similar manner. The total third and fourth freedom traffic consists of the Japan-U.S. and the Japan-third country passenger traffic transported in Asia/Americas by that airline. This relationship between fifth freedom traffic and the total third and fourth freedom traffic can be expressed as follows:

$Pax-miles (BC) \leq pax-miles (AB) + pax-miles (AC);$

and

(2) The amount of third and fourth freedom passenger traffic transported by the airline between Japan and any third country points, either intermediate to or beyond the United States in Asia/Americas, measured in passenger miles and aggregated on a system-wide basis over a six (6) month period, is not less than twenty-five (25) percent of the amount of fifth freedom passenger traffic transported by that airline between the United States and any third country points, either intermediate to or beyond the United States in Asia/Americas, similarly measured. This relationship between the Japan-third country third and fourth freedom traffic and fifth freedom traffic can be expressed as follows:

としない。

ACについての旅客の移動距離の総計とBCについての旅客の移動距離の総計の25パーセント

(ii) 日本国航空企業のアジア／米州に向けての及びこれらの地区からの運航に関する定義

日本国航空企業のアジア／米州に向けての及びこれらの地区からの第五の自由に基づく運航に関する前記の算定式の適用上、

(1) BCは、合衆国内に起点又は終点(B)を有し、日本国と合衆国の中間又は合衆国の以遠に位置する第三国内に終点又は起点(C)を有する旅客輸送を表す。

(2) ABは、日本国内に起点又は終点(A)を有し、合衆国内に終点又は起点(B)を有する旅客輸送を表す。

(3) ACは、合衆国に向けての、合衆国からの又は合衆国経由の航空便による旅客輸送であつて日本国内に起点又は終点(A)を有し、日本国と合衆国の中間又は合衆国の以遠に位置する第三国内に終点又は起点(C)を有するものを表す。

(4) 日本国に向けての又は日本国からの乗継旅客であつて、同一の日本国航空企業又は日本国の他の航空企業の航空便に乗り継ぐものは、第五の自由に基づく旅客輸送ではなく、第三又は第四の自由に基づく旅客輸送を構成する。

(5) 二以上の航空企業の便名が付された航空機で移動する旅客は、当該旅客に発券された航空券に記載された便名の航空企業の旅客として計算する。

(iii) 日本国航空企業の欧州／アフリカに向けての及びこの地区からの第五の自由に基づく運航

次の算定式を、日本国貨客便先発航空企業の欧州／アフリカに向けての及びこの地区からの第五の自由に基づく運航に適用する。

日本国のいずれかの航空企業が欧州／アフリカに向けての及びこの地区からの第五の自由の区間を含む各特定路線において、六箇月間に輸送したすべての旅客の移動距離の総計として路線毎に算出した第五の自由に基づく旅客輸送量は、同様に算出した同一期間における当該路線上の当該日本国航空企業の第三及び第四の自由に基づく旅客輸送量を超えない。第五の自由に基づく旅

Pax-miles (AC) \geq 25% pax-miles (BC)

(ii) Definitions for Japanese Airline Operations to and from Asia/Americas

For purposes of the above formulae for Japanese airline fifth freedom operations to and from Asia/Americas:

(1) BC represents the passenger traffic transported by a Japanese airline with an initial origin or ultimate destination in the United States (B) and an ultimate destination or initial origin in third countries intermediate to, or beyond, the United States (C);

(2) AB represents the passenger traffic with an initial origin or ultimate destination in Japan (A) and an ultimate destination or initial origin in the United States (B); and

(3) AC represents the passenger traffic transported on a flight to, from, or via the United States with an initial origin or ultimate destination in Japan (A) and an ultimate destination or initial origin in third countries intermediate to or beyond the United States (C).

(4) Connecting passengers to and from the airline's homeland, on a flight of the same airline or of another airline of the same country, shall constitute third or fourth freedom traffic, not fifth freedom traffic.

(5) A passenger traveling on an aircraft carrying the code of two or more airlines shall be counted as a passenger of the airline on whose code the passenger is ticketed.

(iii) Japanese Airline Fifth Freedom Operations to and from Europe/Africa

The following formula applies to fifth freedom operations of Japanese incumbent combination airlines to and from Europe/Africa:

The amount of fifth freedom passenger traffic, measured in passenger miles, aggregated on a route by route basis, transported by an airline over a six (6) month period on each specified route including a fifth freedom segment to and from Europe/Africa, does not exceed the amount of third and fourth freedom passenger traffic transported by that airline on that

米国の民間航空関係取極

二一八

客輸送量と第三及び第四の自由に基づく旅客輸送量との間の前記の関係は、次のとおり表示することができる。

BCについては、旅客の移動距離の総計がACについては、旅客の移動距離の総計

(iv) 日本国航空企業の欧州／アフリカに向けての及びこの地区からの運航に関する定義

日本国航空企業の欧州／アフリカに向けての及びこの地区からの第五の自由に基づく運航に関する前記の算定式の適用上、

(1) BCは、合衆国内に起点又は終点(B)を有し、日本国と合衆国の中間又は合衆国の以遠に位置する第三国内に終点又は起点(C)を有する旅客輸送を表す。

(2) ACは、合衆国に向けての、合衆国からの又は合衆国経由の航空便による旅客輸送であって日本国内に起点又は終点(A)を有し、日本国と合衆国の中間又は合衆国の以遠に位置する第三国内に終点又は起点(C)を有するものを表す。

(3) 二以上の航空企業の便名が付された航空機で移動する旅客は、当該旅客に発券された航空券に記載された便名の航空企業の旅客として計算する。

B 貨客便後発航空企業

1 航空企業の指定

(a) 各締約国は、千九百五十二年の協定に従って、貨客便先発航空企業のほかに貨客便後発航空企業として貨客便業務を運営することができ、四までの航空企業(注5)(以下「貨客便後発航空企業」という)を指定することができる。これらの貨客便後発航空企業には、千九百五十一年の協定並びにこれに関連するすべての合意及び了解(以下「過去の諸合意」という)に従って指定されたいかなる航空企業も含めることができる。

(b) 二千年一月一日以降、各締約国は、五番目の貨客便後発航空企業を指定することができる。

注5 合衆国貨客便後発航空企業は、現在の貨客便後発航空企業であるデルタ航空、アメリカン航空及びコンチネンタル航空／コンチネンタル・ミッドロネシア航空／エア・ミッドロネ

route over the same period, similarly measured. This relationship between the fifth freedom traffic and the third and fourth freedom traffic can be expressed as follows:

Pax-miles (BC) \leq pax-miles (AC)

(iv) Definitions for Japanese Airline Operations to and from Europe/Africa

For purposes of the above formulae for Japanese airline fifth freedom operations to and from Europe/Africa:

(1) BC represents the passenger traffic transported by a Japanese airline with an initial origin or ultimate destination in the United States (B) and an ultimate destination or initial origin in third countries intermediate to, or beyond, the United States (C);

(2) AC represents the passenger traffic transported on a flight to, from, or via the United States with an initial origin or ultimate destination in Japan (A) and an ultimate destination or initial origin in third countries intermediate to, or beyond, the United States (C).

(3) A passenger traveling on an aircraft carrying the code of two or more airlines shall be counted as a passenger of the airline on whose code the passenger is ticketed.

B. NON-INCUMBENT COMBINATION AIRLINES

1. Designations

(a) Each Party may designate, pursuant to the 1952 Agreement, up to four (4) airlines, including any airlines, other than incumbent combination airlines, designated under the 1952 Agreement and all agreements and understandings related thereto (hereinafter referred to as the "prior agreements"), to operate combination services as non-incumbent combination airlines (hereinafter referred to as the "non-incumbent combination airlines").

(b) Effective January 1, 2000, each Party may designate a fifth non-incumbent combination airline.

5 Subject to the right of the Parties, provided for in the 1952 Agreement, to substitute airlines pursuant to subsection 6 below, these airlines shall include, for the United States, the current non-incumbent combination airlines (Delta Airlines, American Airlines, and Continental Airlines/Continental Micronesia Airlines/Air Micronesia).

シアを含むものとする。ただし、面締約国が千九百五十一年の協定に基づき指定航空企業を変更する権利(6)に従って行使するものとする)は、害されない。

2 使用可能な都市間路線が限定されていない便数

各締約国の貨客便後発航空企業は、日本国の領域内のいずれの二又は二以上の地点と合衆国の領域内のいずれの二又は二以上の地点との間においても、過去の諸合意に基づいて認められた便数に加えて、各締約国の航空企業全体でそれぞれ週往復二十八便まで運輸することができ、これらの運輸は、過去の諸合意に従って各都市間路線に課されていた航空企業の指定又は便数に係るいかなる制限も受けない。

3 使用可能な都市間路線が限定されている便数

(a) 各締約国の貨客便後発航空企業は、次の都市間路線を除き、日本国の領域内のいずれの二又は二以上の地点と合衆国の領域内のいずれの二又は二以上の地点との間においても、過去の諸合意に基づいて認められた便数に加えて、各締約国の航空企業全体でそれぞれ週往復四十二便まで運輸することができ、これらの運輸は、過去の諸合意に従って各都市間路線に課されていた航空企業の指定又は便数に係るいかなる制限も受けない。

東京―ニュー・ヨーク(*)
東京―シカゴ
東京―サン・フランシスコ(*)
東京―ロス・アンジェルス
東京―ホノルル
東京―グアム／サイパン
大阪―ロス・アンジェルス
大阪―ホノルル
大阪―グアム／サイパン
名古屋―ホノルル
福岡―ホノルル

(*) これらの都市間路線の限定においては、ニュー・ジャージー州ニューアークは、ニュー・ヨーク州ニュー・ヨークとは異なる地点として取り扱い、また、カリフォルニア州オークラ

米国との民間航空関係取極

2. Non-Restricted Frequencies

Non-incumbent combination airlines of each Party, in the aggregate, may operate, in addition to frequencies authorized pursuant to the prior agreements, up to twenty-eight (28) weekly round-trip frequencies between any point or points in the territories of the Parties, regardless of any restrictions on designations or frequencies on those city-pair markets under the prior agreements.

3. Restricted Frequencies

(a) Non-incumbent combination airlines of each Party, in the aggregate, may operate, in addition to the frequencies authorized pursuant to the prior agreements, up to forty-two (42) weekly round-trip frequencies between any point or points in the territories of the Parties, regardless of any restrictions on designations or frequencies on those city-pair markets under the prior agreements, except in the following city-pair markets:

Tokyo - New York*
Tokyo - Chicago
Tokyo - San Francisco*
Tokyo - Los Angeles
Tokyo - Honolulu
Tokyo - Guam/Saipan
Osaka - Los Angeles
Osaka - Honolulu
Osaka - Guam/Saipan
Nagoya - Honolulu
Fukuoka - Honolulu

* For purposes of identifying restricted city-pair markets, Newark, New Jersey, shall be treated as a separate point from New York,

米国との民間航空関係取極

ンドは、カリフォルニア州サン・フランシスコとは異なる地点として取り扱う。

- (b) (a)に掲げる都市間路線に関し、いずれの一方の締約国の航空当局も、(i)他方の締約国の航空企業が業務を行っていない路線又は(ii)両締約国の航空企業が行っている業務の水準が一年の期間を通じて全体で週往復六便以下となっている路線がある場合には、当該都市間路線に対し(a)に規定する便数を使用することに公共の利益上の理由があるか否かを決定するための協議を要請することができる。

4 便数の再配分

各締約国は、次の権利を有する。

- (a) 各締約国は、過去の諸合意に基づいて当該締約国の貨客便先発航空企業（全日本空輸を含む）に対して千九百九十八年一月一日の時点で認められていた便数（グラム／サイパンと日本国との間の路線に係る便数（注6）を除く）を自国の貨客便後発航空企業に再配分することができる。これらの再配分された便数は、再配分の後に過去の諸合意に従って各都市間路線に課せられていた航空企業の指定又は便数に係るいかなる制限も受けることなく、3の規定に従って制限が課された都市間路線を除き、日本国の領域内のいずれの一又は二以上の地点と合衆国の領域内のいずれの一又は二以上の地点との間における運輸のために使用することができる。これらの便数は、2及び3に規定された便数に加えて認められる。

- (b) 各締約国は、六十日の予告により、2、3及び4に規定された貨客便後発航空企業の便数をいかなる自国の貨客便後発航空企業の間でも再配分することができる。また、3の規定に従って当該便数に適用される地点の制限に従うことを条件として、過去の諸合意に従って各都市間路線に課せられていた航空企業の指定又は便数に係るいかなる制限も受けることなく、個々の便数について選択された地点を変更することができる。

注6 グラム／サイパンと日本国との間の路線については7参照。

5 地点を変更する権利

- (a) 各締約国は、貨客便後発航空企業であって過去の諸合意に規定され千九百九十八年一月一日現在

New York; and Oakland, California, shall be treated as a separate point from San Francisco, California.

二一九〇

4. Reallocation of Frequencies

Each Party shall have the right to:

- (b) With respect to city-pair markets listed in paragraph B 3(a), above, if (i) no airline of the other Party is serving a city-pair market, or (ii) if the level of service provided by the airlines of both Parties in the market falls to six (6) or fewer round-trip frequencies per week, in the aggregate, for a one (1) year period, aeronautical authorities of either Party may request consultations to determine whether there are public interest reasons for permitting such a city-pair to be served with restricted frequencies.

- (a) Reallocate to any of its non-incumbent combination airlines any frequencies provided for in the prior agreements, except those provided for routes between Guam/Saipan and Japan,⁶ that are allocated to that Party's incumbent combination airlines, including All Nippon Airways, as of January 1, 1998. Following such reallocation, these frequencies may be used for operations between any point or points in the territories of the Parties, regardless of any restrictions on designations or frequencies on those city-pair markets under the prior agreements, except in the city-pair markets restricted pursuant to subsection I B 3, above. These frequencies shall be in addition to the frequencies provided for in subsections I B 2 and 3, above; and

- (b) On sixty (60) days notice, reallocate the frequencies provided for in subsections I B 2, 3 and 4 for non-incumbent combination airlines among any of its non-incumbent combination airlines and to change the points selected for each frequency, subject to any point limitations applicable to such frequency in accordance with subsection 3, regardless of any restrictions on designations or frequencies on those city-pair markets under the prior agreements.

6 For Guam/Saipan-Japan routes, see subsection I B 7.

5. Right to Switch Points

- (a) Except with respect to Guam/Saipan-Japan routes, which are addressed in subsection I B 7, below, each

で当該航空企業に配分されていた便数に使用される当該締約国の領域内の地点を当該締約国の領域内の他のいずれの地点にも変更することができ、三まで選択する権利を有する。当該貨客便後発航空企業は、いずれも過去の諸合意に従って各都市間路線に課されていた航空企業の指定又は便数に係るいかなる制限も受けることなく、他方の締約国の航空当局に対する六箇月の予告により、一回限り、一の都市間路線（7）に規定するグアム／サイパンと日本国との間の路線を除く）について（c）のような変更を行うことができる。ただし、変更の対象となっている都市間路線が、（a）に掲げる制限が課された都市間路線の表に含まれていないものである場合には、変更の対象となっている都市間路線に配分されている便数を、当該表に掲げられたいずれの都市間路線にも振り替えることはできない。

(b) (a)に基づき認められた変更の内の二に代わり、合衆国は、合衆国の貨客便後発航空企業であって千九百八十五年五月一日に締結された千九百八十五年の暫定合意（以下「千九百八十五年の了解覚書」という。）のIIに基づきサイパンと東京との間をグアムと東京との間とのコターミナルとして運航することとが千九百九十八年一月一日時点で認められているもの（注7）に対し、この千九百九十八年の了解覚書の他の規定及び過去の諸合意に規定する便数に加え、（a）に掲げる制限が課された都市間路線以外のいかなる都市間路線においても週往復七便までの運航を認める権利を有する。当該航空企業がこの規定に従ってサイパンと東京との間の路線を他の都市間路線に変更した場合に、（i）当該航空企業は、7「グアム／サイパンと日本国との間の路線」に基づいてサイパンと東京との間の路線を運航する航空企業として選択されることはできず、また、（ii）7（a）の規定に基づいて合衆国が選定するサイパンと東京との間の路線を運航する貨客便後発航空企業の数は一となる。合衆国は、当該地点変更を取り消し、当該航空企業が地点変更前と同様にサイパンと東京との間を便数制限無しで運航することを再度認めることができる。（注8）

注7 当該合衆国航空企業は、コンチネンタル航空／コンチネタル・ミクロネシア航空／エア・ミクロネシアである。

注8 当該合衆国航空企業のグアムと東京との間の都市間路線業務は、（b）に基づく権利の行使による影響を受けない。

6 航空企業を変更する権利

各締約国は、指定航空企業の総計がいかなる時点においても「航空企業の指定」に規定する指定

米国との民間航空関係取極

Party shall have the right to select up to three (3) non-incumbent combination airlines, each of which shall, upon six (6) months notice to the aeronautical authorities of the other Party, be permitted to switch, on a one time, one city-pair basis, the point selected in its territory for frequencies provided for in the prior agreements and allocated as of January 1, 1998, to that airline, to any other point in its territory, regardless of any restrictions on designations or frequencies on those city-pair markets under the prior agreements. This right is subject to the limitation that if the city-pair market from which the switch will be made is not on the list of restricted city-pairs described in paragraph I B 3(a), then the frequency may not be switched to a city-pair market on that list.

(b) In lieu of one of the switches permitted under paragraph (a), above, the United States shall have the right to authorize its non-incumbent combination airline authorized as of January 1, 1998,⁷ under paragraph II of the 1985 interim agreement, concluded May 1, 1985 (hereinafter referred to as the "1985 MOU") to serve Saipan-Tokyo as a coterminal with Guam-Tokyo, to operate up to seven (7) weekly round-trip frequencies on any city-pair, except the restricted city-pairs identified in paragraph I B 3(a), above, in addition to frequencies provided for elsewhere in this 1998 MOU or the prior agreements. If the airline switches from Saipan-Tokyo to another city-pair, pursuant to this paragraph, then: (i) that airline may not be selected, under subsection 7 (Guam/Saipan-Japan Routes) of this 1998 MOU, to operate the Saipan-Tokyo route; and (ii) the number of non-incumbent combination airlines to be selected by the Party under paragraph I B 7 (a), below, shall be reduced to one (1) for Saipan-Tokyo. The Party may reverse the switch and then re-authorize the same airline to serve Saipan-Tokyo with unlimited frequencies, as prior to the switch.⁸

7 The referenced airline is Continental Airlines/Continental Micronesia Airlines/Air Micronesia.

8 Service by the referenced airline on the Guam-Tokyo city-pair shall not be affected by an exercise of rights under this paragraph (b).

6. Right to Substitute Airlines

Each Party may designate, on sixty (60) days notice,