**日米航空交渉の歴史（1959年～1998年）**

**＜****文書内リンク＞**

[**１．1959年、付表の修正（1959年1月14日効力発生）**](#付表の修正_1959年)

[**２．1965年、付表の修正（1965年12月28日効力発生）**](#付表の修正_1965年)

[**３．1969年、付表の修正（1969年11月12日効力発生）**](#付表の修正_1969年)

[**４．1972年、付表の修正（1972年5月15日効力発生）**](#付表の修正_1972年)

**⇒　沖縄の施政権返還に伴う修正**

[**５．1977年、付表の修正（1977年7月26日効力発生）**](#付表の修正_1977年)

[**６．1982年、付表の修正（1982年9月7日効力発生）**](#付表の修正_1982年)

[**７．1985年、了解覚書／MOU（1985年5月1日効力発生）**](#了解覚書_1985年)

**⇒　航空自由化への道\_Step１**

[**８．1989年、了解覚書／MOU（1989年12月27日効力発生）**](#了解覚書_1989年)

**⇒　航空自由化への道\_Step２**

[**９．1996年、米国との民間航空関係取極（1996年2月26日）**](#米国との民間航空関係取極_1996年)

[**１０．1996年、了解覚書／MOU（1996年8月2１日効力発生）**](#了解覚書_1996年)

**⇒　航空自由化への道\_Step３**

[**１１．1998年、了解覚書／MOU（1998年4月20日効力発生）**](#了解覚書_1998年)

**⇒　航空自由化への道\_Step４**

**１．1959年、付表の修正（1959年1月14日効力発生）**

**＜日本側の権益＞**

**＊ 日本＝（中部太平洋の中間地点）＝ホノルル＝ロサンゼルス＝以遠地点（南米）**

**＊ 日本＝（中部太平洋の中間地点）＝ホノルル＝サンフランシスコ＝以遠地点（南米以外）**

（変更なし）日本＝（北太平洋及びカナダﾞの中間地点）＝シアトル

（変更なし）日本＝那覇＝以遠地点

**＜米国側の権益＞**

（変更なし）米国＝（カナダ、アラスカ、及び千島列島の中間地点）＝東京＝以遠地点

（変更なし）米国（属領を含む）＝（中部太平洋の中間地点）＝東京＝以遠地点

（変更なし）那覇＝東京

[戻る](#_top)

**２．1965年、付表の修正（1965年12月28日効力発生）**

**＜日本側の権益＞**

**＊ 日本＝ホノルル、サンフランシスコ**

**＊ 日本＝（サンフランシスコでの義務着陸）＝ニューヨーク＝以遠地点（欧州）**

**⇒　世界一周路線開設を企図していた**

**＊ 日本＝ホノルル、サンフランシスコ＝メキシコ、中米、但し第5の自由無し**

**＊ 日本＝ホノルル＝ロサンゼルス＝南米、但し第5の自由無し）**

（変更なし）日本＝那覇＝以遠地点

**＜米国側の権益＞**

**＊ 米国＝（北太平洋の中間地点）＝東京、大阪＝以遠地点**

**＊ 米国＝（中部太平洋の中間地点）＝東京、大阪＝以遠地点**

**＊ 那覇＝大阪、東京**

[戻る](#_top)

**３．1969年、付表の修正（1969年11月12日効力発生）**

**＜日本側の権益＞**

**＊ 日本＝ホノルル、サンフランシスコ**

（変更なし）日本＝（サンフランシスコでの義務着陸）＝ニューヨーク=以遠地点（欧州）

（変更なし）日本＝ホノルル、サンフランシスコ＝メキシコ、中米、但し第5の自由無し

（変更なし）日本＝ホノルル＝ロサンゼルス＝南米、但し第5の自由無し）

（変更なし）：日本＝那覇＝以遠地点

**＊ 日本＝アンカレッジ＝ニューヨーク**

**＊ 日本＝サイパン＝グアム**

**＜米国側の権益＞**

（変更なし）：米国＝（北太平洋の中間地点）＝東京、大阪＝以遠地点

（変更なし）：米国＝（中部太平洋の中間地点）＝東京、大阪＝以遠地点

（変更なし）：那覇＝大阪、東京

[戻る](#_top)

**４．1972年、付表の修正（1972年5月15日効力発生）**

**１９７２年5月15日　沖縄の施政権返還**

**＜日本側の権益＞**

　**＊** **日本＝沖縄関連の路線は国内線となった**

（変更なし）日本＝ホノルル、サンフランシスコ

（変更なし）日本＝（サンフランシスコでの義務着陸）＝ニューヨーク＝＝以遠地点（欧州）

（変更なし）日本＝ホノルル、サンフランシスコ＝メキシコ、中米、但し第5の自由無し

（変更なし）日本＝ホノルル＝ロサンゼルス＝南米、但し第5の自由無し）

（変更なし）日本＝サイパン＝グアム

**＜米国側の権益＞**

**＊ 米国＝（北太平洋の中間地点）＝東京、大阪、那覇＝以遠地点**

**＊ 米国＝（中部太平洋の中間地点）＝東京、大阪、那覇＝以遠地点**

[戻る](#_top)

**５．1977年、付表の修正（1977年7月26日効力発生）**

**＜日本側の権益＞**

（変更なし）日本＝ホノルル、サンフランシスコ

（変更なし）日本＝（サンフランシスコでの義務着陸）＝ニューヨーク＝＝以遠地点（欧州）

（変更なし）米国内地点からの以遠地点（メキシコ、中米：第5の自由無し）

（変更なし）：日本＝ホノルル＝ロサンゼルス＝以遠地点（南米：第5の自由無し）

（変更なし）日本＝アンカレッジ＝ニューヨーク

**＊ 日本＝サイパン、グアム**

**＜米国側の権益＞**

（変更なし）：米国＝東京、大阪、那覇＝以遠地点

（変更なし）：米国＝（中部太平洋の中間地点）＝東京、大阪、那覇＝以遠地点

[戻る](#_top)

**６．1982年、付表の修正（1982年9月7日効力発生）**

**１９８３年末までに交渉の再開することとし、1977年、付表の修正に加え以下の暫定措置（追加）を実施**；

**＜日本側の追加権益＞**

**＊ 東京＝シカゴ（狭胴機・貨物専用便）：2便／週（両国が合意する日から）**

**＊ 東京＝シアトル／シカゴ（貨客便）：5便／週（1983年4月1日から）**

**＊ 東京＝ロサンゼルス＝サンパウロ／リオデジャネイロ：2便／週（第5の自由あり；１９８４年4月1日から）**

**＜米国側の追加権益＞**

**＊ サイパン＝名古屋（コンチナンタル・エアミクロネシア航空）：７便／週（１９８３年4月1日から）**

**＊ シアトル／ポートランド＝東京（貨客便）：7便／週（１９８３年4月1日から）**

**＜両国共通の追加権益＞**

**＊ チャーター便の運航：300便（片道ベース）／年**

[戻る](#_top)

**７．1985年、了解覚書／MOU（Memorandum of Understanding ／1985年5月1日効力発生）の合意**

これまで、１９５３年に締結された日米航空協定の枠組みを維持しつつ、付表のみの修正、追加を行ってきましたが、この了解覚書以降は、協定本文の内容の大幅な改定に係る協議が始まりました。背景には、**日本の経済力の拡大、新たな航空企業の誕生（日本貨物航空／NCA）、国内に限定されていた航空企業（ANA）の国際線進出要求**と、予てより**米国が強く求めていた航空自由化の要求**との間で歩み寄りの機運がありました　**⇒　航空自由化への道\_Step１**

**Ⅰ　貨物業務**

**＊ 東京＝シアトル／ニューヨーク（広胴機・貨物専用便）：6便／週**

＊ 日米両国は１９８７年4月1日以降、**小口貨物業務を運営する企業**を以下の条件に従って指定できる

＠ **米国企業**は東京＝米国の路線を運営できる（但しシカゴを最初の出発地又は最後の到着地としない）

＠ **日本企業**は日本＝米国の路線を運営できる（但しシカゴ以外）

＊ 個々の小口貨物は70ポンドを超えないこと

＊ 航空機の型式には制約を設けない

**Ⅱ　日本・ミクロネシア線の日米の路線便数（同便数）**

＊ 東京＝グアム／サイパン：2便／週（但し、第二の航空企業の参入は1988年4月1日以降）

＊ 大阪＝グアム／サイパン：2便／週

＊ 名古屋＝グアム／サイパン：1便／週

＊ 福岡＝グアム／サイパン：1便／週（但し1987年4月1日以降運航開始）

＊ 那覇＝グアム／サイパン：1便／週

**Ⅲ　新たな貨客便**

日米両国は以下（A、B）の**いずれかにおいて新たな貨客便の運営ができる**

**A．以下の5路線のうちの3路線**

＊ 名古屋＝ホノルル

＊ 東京＝ホノルル

＊ 東京＝ポートランド

＊ 東京＝米国内の両国にとって新たな地点（２ヶ所）

**B．以下の4路線のうちの3路線**

＊ 名古屋＝ホノルル

＊ 東京＝ロサンゼルス

＊ 東京＝米国内の両国にとって新たな地点（２ヶ所）

但し、A、Bの総便数は以下の通りとする；

＊ 1986年4月1日から：10便／週

＊ 1987年4月1日から：18便／週

＊ 1988年4月1日から：20便／週

＊ 1989年4月1日から：21便／週

＊ 一つの航空企業が新たな貨客便業務に提供できる便数は7便／週以内

**Ⅳ　営業上の問題**；

**日米両国の航空当局は営業上の制約を最小限とするよう最大限の努力を払う**

日米両国の航空当局は経済規制を適用する過程で生ずることのある諸問題を解決するために緊密に協議を行う

Ⅴ　一般条項；省略

**別添：ミクロネシア線の輸送力に関する実験的取り決め**；

座席数又は便数による運航の選択

＊ **輸送力増加の目安となるロードファクターを65％**とする

＊ 便数計算上の機種別の輸送力の目安：

B727/B707/DC8：1.0

DC10/L1011 ：1.5

B747　　　　　：2.

[戻る](#_top)

**８．1989年、了解覚書／MOU（1989年12月27日効力発生）**

以下の様に自由化の流れが加速していきます　**⇒　航空自由化への道\_Step２**

**Ⅰ　貨客便業務**

＊ 日米両国は日米間の三つの路線において；

＠ 米国は一つの路線に一社を指定する

＠ 日本は一つの路線に二社指定できるが、この場合選択できる路線が一つ減少する

＠ 一つの航空企業が運営できる便数は7便／週以内

＊ 東京=シアトル／シカゴ線については、既に指定されている日本の指定航空企業は5便／週から7便／週に増便できる

＊ 日米両国は東京、大阪以外の日本の地点と米国の地点を結ぶ直行便を運営する一つ又は二つの航空企業を指定できる

＊ 日本の指定航空企業は運航することが認可されている地点への一回の着陸を経て、米国内の新規地点（米国企業が運営していないことが条件）に7便／週以内で運航することができる

＊ グアム／北マリアナ諸島連邦への路線；

１９８５年了解覚書に基づく規定に追加して、日米両国は以下の路線において第二の航空企業を指定できる；

＠ グアム／サイパン=名古屋

＠ グアム／サイパン=福岡

＠ グアム／サイパン=那覇

＊ 日米両国はグアム、サイパン と 東京、大阪、名古屋、福岡、那覇以外の日本国内の二地点との間で業務を運営する**一又は二以上の航空企業を指定することができる**

＊ アラスカ州への業務；

日米両国は全ての日米路線で、**運輸権の制限無しにアラスカ州内の地点に着陸できる**

日米両国はTYO、OSA以外の日本国内の地点とアラスカ州内の地点を結ぶ路線を7便／週以内で運営する企業を一つ指定できる。

**Ⅱ　貨物専用便業務**；

**A.　米国**；

＊ 新規に一つの航空企業を指定できる。但し7便／週以内の運営

札幌、名古屋、大阪の一地点と東京、大阪、那覇の一地点とはコターミナルとして運営できる。（その他の詳細な規定については省略）

**B.　日本**

＊ 日本航空は、シカゴと他の一地点をコターミナルとして運営できる

＊ 日本貨物航空（NCA）はシカゴ、ロサンゼルスの運営、及びシカゴ、ロサンゼルスをニューヨーク、サンフランシスコとコターミナルとして運営できる

＊ 便数の制限（省略）

**Ⅲ　便数の制限**；

上記Ⅰ（貨客便）及びⅡ（貨物専用便）で追加される便数は以下の通り；

**＊ 米国**：24便／週以内

**＊ 日本**：23便／週以内

**Ⅳ　チャーター業務**；

＊ 米国の航空企業は日本のチャーター便使用枠の未使用分を追加して使用できる

＊ 米国の航空企業は、米国内の地点と東京及び大阪を除く地点を結ぶチャーター便を100便(片道）／年を追加して使用できる

＊ その他の追加規定あり（省略）

Ⅴ　日米間の航空業務に使われていない空港の発展の促進に関して1990年に協議を行う

Ⅵ　一般条項；（省略）

[戻る](#_top)

**９．1996年、米国との民間航空関係取極（1996年2月26日効力発生）**

**Ⅰ　日本の貨物専用便業務**

＊ 日本航空及び日本貨物航空（NCA）はこれまで運営する権利を与えられている業務に以下を追加できる；

＠ 大阪＝シカゴ／ニューヨーク＝カナダ内の以遠地点（但し、以遠地点の運営は日本航空のみ）

＠ 追加できる便数は6便／週以内

**Ⅱ　貨物専用便に関する日米間の包括的交渉**

＊ **自由化に向けて今後も協議を行う**

Ⅲ　一般条項（省略）

[戻る](#_top)

**１０．1996年、了解覚書／MOU（1996年8月2１日効力発生）**

自由化の更なる進展　　**⇒　航空自由化への道\_Step３**

**Ⅰ　貨物専用便業務**；

**＜日本＞**

**１．日本航空**

＊ 日本国内のいかなる地点からも路線運営できる

＊ これまで与えられている権利に加え、新たに米国内３地点への路線運営ができる

＊ 便数の制限の撤廃

＊ 業務運営が認められている米国内の地点全てをコターミナルとして運営できる

＊ 業務運営が認められている米国内の地点（但し、上記②を除く）から以遠への路線運営ができる

＊ 上記②の地点のうち一地点から以遠の地点に運輸権なしに運営することができる

**２．日本貨物航空（NCA）**

＊ 日本国内のいかなる地点からも路線運営できる

＊ これまで運営することが認められている便数を米国内四地点に割り当てることができ、これら四地点をコターミナルとして運営できる

＊ これまで与えられている権利に加え、新たに米国内３地点への路線運営ができる

＊ これまで与えられている便数に加え18便／週を上記②、③の七地点の運営に使用することができ、且つこの七地点は全てコターミナルとして運営できる

＊ 路線運営が認められている米国内の一地点から以遠の地点に完全な運輸権を持って6便／週の運営ができる。またこれ以外の米国内の地点から運輸権なしに12便／週の運営ができる

**３．新規参入企業**；

＊ 日本航空、日本貨物航空（NCA）以外の航空企業を指定し、日本貨物航空（NCA）に認められている権利の中で未使用分の6便／週の運営を行わせることができる

**＜米国＞**

**１．米国の先発航空企業：フェデラルエクスプレス、ノースウェス航空、ユナイテッド航空**

＊ 日本国内のいかなる地点からも路線運営できる

＊ これまで与えられている権利に加え、新たに日本国内３地点への路線運営ができる、且つ全ての地点をコターミナルとして運営できる

＊ 上記においてSPKが選択された場合、以遠の地点に運輸権なしに運営することができる

**２．１９８９年の了解覚書に基づく航空企業；UPS（又はこれに代わって指定される航空企業）**

＊ 米国内のいかなる地点からも路線運営できる

＊ これまで与えられている権利に加え、新たに大阪へ12便／週の路線運営ができる。内6便／週は完全な運輸権をもって以遠の運営ができ、他の6便／週は運輸権を伴わない以遠の運営ができる

＊ 業務運営が認められている日本国内の地点全てをコターミナルとして運営できる。但し、これまで与えられている地点、便数の範囲内で、且つ大阪への乗入れ便数は12便／週以内であること

**３．新規参入企業**；

＊上記１、又は２以外の航空企業を指定し、米国内の一地点と、TYOを除く日本国内の一地点を結ぶ路線を6便／週以内で運営させることができる

＜日本及び米国の貨物専用便業務＞

１．便の定義（省略）

２．便の定義（省略）

３．便数の規定（省略）

Ⅱ　一般条項；（省略）

[戻る](#_top)

**１１．1998年、了解覚書／MOU（1998年4月20日効力発生）**

自由化の一層の進展　　**⇒　航空自由化への道\_Step４**

**Ⅰ　貨客便業務**

**A．貨客便先発航空企業**

**１．先発企業（下記）の権利**

＠ 米国：ノースウェスト航空、ユナイテッド航空

＠ 日本：日本航空、ANA

＊ **路線運営の自由化を行う。但し“第5の自由”を除く**

**２．算定式（下記）**

**＜米国＞**

＊ 米国＝日本＝アジア（又は米国＝日本の中間地点：以下同様）の路線において、日本＝アジアの“第5の自由”に基づく輸送量が、米国＝日本及び日本＝アジア路線の“第3、第4の自由”に基　　　く輸送量を超えないこと

＊ 米国＝アジアの路線の“第3、第4の自由”に基づく輸送量は“第5の自由”に基づく輸送量の25％以上であること

＊ 米国＝日本＝欧州・アフリカ地区の路線についても同様

**＜日本＞**

＊ 基本的に米国と同様の算定式を使用する

**B．貨客便後発航空企業の権利**

**１．航空企業の指定**

＊ 日米両国は上記の先発企業の他に4社を指定することができる

＠ 米国：デルタ航空、アメリカン航空、コンチネンタル航空（ミクロネシアの系列会社を含む）

＊ ２０００年1月1日以降は両国は5社まで指定が可能

**２．使用可能な路線が限定されていない便数**

　＊ 過去の合意便数に加え28便／週追加できる

**３．使用可能な路線が限定されている便数**：

　＊ 以下の路線を除き、42便／週の運営ができる。ただし運営している路線が6便／週以下となっている場合、その路線の運営の是非について協議を行う；

　　＠ 東京＝ニューヨーク、シカゴ、サンフランシスコ、ロサンゼルス、ホノルル、グアム／サイパン

　　＠ 大阪＝ロサンゼルス、ホノルル、グアム／サイパン、

　　＠ 名古屋＝ホノルル

　　＠ 福岡＝ホノルル

**4．便数の再配分**；

　＊ 日米両国は自国の先発企業（ “Incumbent”企業）の権利を後発企業に再配分できる

**5.　地点を変更する権利**；

　＊ 制限つきで可能；詳細省略

**6.　航空企業を変更する権利**；

　＊ 日米両国は「航空企業の指定」できめられた数を超えないことを条件として自国の指定企業を変更することができる

**7.　日本＝グアム／サイパンの路線**；

　＊ 以下の路線において、便数、輸送力にかかわるいかなる制限を受けることなしに運営できる二つの後発企業を選定することができる

　　＠ グアム／サイパン＝東京、大阪、名古屋、福岡、那覇

　＊ 日米両国は「グアム／サイパン」と「東京、大阪、名古屋、福岡、那覇」以外の日本のいずれの二地点との間においても、便数、輸送力に関わるいかなる制限も受けることなしに一つ、又は二つ以上の後発企業を選定することができる

　＊ その他：省略

**Ⅱ　貨物専用便業務**

**A．貨物専用便先発航空企業**（下記）

＠ 米国：フェデラルエクスプレス、ノースウェスト航空、ユナイテッド航空

＠ 日本：日本航空、日本貨物航空（NCA)

＊ 日米両国は**完全に自由に路線運営が可能（第5の自由まで）**

**B.　貨物専用便後発航空企業**；

**1．日本が新たに指定する後発航空企業**；

＊ 一社指定可能

＊ これまで合意されている四つの地点に加え、三つの地点への路線運営が可能

＊ これまで合意されている便数に加え18便／週の運営が可能

＊ 上記は完全な運輸権（第5の自由まで）を持ち、米国内でコターミナル化が可能

＊ その他（細かいルールあり：省略）

**2．米国の後発航空企業**（過去の合意によって指定された航空企業）

＊ 過去認められた便数を含め、完全な運輸権（第５の自由まで）を伴って18便／週の運営が可能。＊ 日本国内の地点をコターミナルとすることが可能。但し、TYOを含む路線については6便／週以内、OSAを含む便については12便／週以内

＊ これまで運営していなかった新たな航空企業を一つ指定できる。この航空企業は路線上の全ての地点において完全な運輸権（第５の自由まで）を伴って6便／週運営できる。日本国内の地点をコターミナルとすることが可能

**３．日米両国の追加参入航空企業**

＊ 2002年1月1日以降、新たな航空企業を指定できる。この航空企業は第5の自由無しに5便／週の運営が可能。その他細かい規定：省略

４．日米両国の指定企業に適用される規定（省略）

５．便の取り扱いに関する規定（省略）

**Ⅲ　チャーター業務**

**Ａ．チャーター便の平等化**；

＊ 日米両国はそれぞれの国内の地点を結ぶチャーター便を400便（片道ベース）／年運営することが可能。但し、東京及び大阪に関わる路線については300便（片道ベース）を超えないこと

**B.　チャーター業務の機会拡大**；

1．２０００年1月1日以降：600便（片道ﾍﾞｰｽ）まで。但し、東京及び大阪に関わる路線については300便（片道ベース）を超えないこと

2.　２００２年1月1日以降：800便（片道ベース）まで。但し、東京及び大阪に関わる路線については300便（片道ベース）を超えないこと

**C.　貨物チャーター業務**；

　1.　米国の航空企業は、上記Aに従うことを条件として150単位／年まで運営することが可能（DC8F相当：1.0単位、DC10・L1011：1.5単位、B747F：2.0単位）

　2.　２００５年1月1日以降、米国の航空企業は、上記Aに従うことを条件として航空機の種類に関係なく225便／年まで運営することが可能

**D.　リースについて**

　＊ 定期航空業務、チャーター業務を行う航空企業とリース契約が可能

**Ⅳ　貨客便、貨物専用便業務の為のマーケティングについて**

**Ａ．共同マーケティング取決め（航空機を運航する航空企業）**；

　＊ 日米両国の航空企業は、スペースブロック、**コードシェア**、**リース**等の取決めを**自国内の企業、相手国の企業、第三国の企業との間で行うことができる**。但し**第三国との取決めを行う場合、権益について相互に承認されていることが条件**となる

**B.　共同マーケティング取決め**（航空機を運航しない航空企業）

＊ Aと同様に取決めが可能。条件も同じ

**C.　輸送力又は便数の計算**

＊ 航空機を運航する航空企業は運航する便数についてこれまでの合意に基づく便数制限に参入される

＊ 航空機を運航しない航空企業は運航する便数についてこれまでの合意に基づく便数制限に参入されない

**D. 　後発航空企業（貨客便及び貨物専用便）が運輸権　の無い路線において航空機を運航することなくコードシェアのみを行う権益**

＊上記B、及び下記Eの制限に従うことを条件に可能

E.　同一国内の航空企業間のコードシェアの制限（細かい規定多数:省略）

**Ⅴ　機材変更**

**Ａ．貨客便業務**；

＊ 路線上のいかなる地点においても、下記に従うことを前提に機材を変更することができる；

機材変更の前後で運輸が継続していること、及び機材変更後の輸送力の増加分が10％以内であること

＊ コードシェア便についてはこの規定の対象外

**Ｂ．貨物専用便業務**；

＊ 路線上のいかなる地点においても、下記に従うことを前提に機材を変更することができる；

機材変更の前後で運輸が継続していること

＊ 相手国の地点で機材変更が行われる場合、第三国の地点に向って行われるその後の運輸は、B747-100Fの3機分の輸送力を超えないこと

**Ⅵ　業務運営上の柔軟性**；

日米両国の指定企業は随意に以下を行うことができる；

＊ 片道のみの運航、又は往復での運航

＊ 一つの機材による運航で異なる便名の組み合わせ

＊ 路線上の地点の自由な組み合わせ

＊ 路線上の地点で着陸を省略すること

＊ 路線上の地点での貨客の積み替え

**Ⅶ　運賃及び流通**；

販売活動は公平、平等、自由でなければならない

＊ １９９８年5月1日までに、ゾーン運賃を含む**運賃設定自由化の為の措置を検討する会合を開く**

＊ 新たな合意があるまで、航空企業が提案する運賃を柔軟に認めること

**Ⅷ　将来の交渉**；

自由化を目的として２００１年1月1日以前に交渉を開始する。２００１年1月1日までに合意が得られない場合、**次章Ⅸに規定する追加的な機会が利用可能**になる

**Ⅸ　貨客便業務の追加的機会**；

**Ａ．貨客便後発航空企業新規便数**；

\*

＊ ２００２年1月1日以降、**ⅠのBの2**に規定されている“使用可能な都市間路線が限定されていない便数の週往復便数を7便／週増加させる。また都市間路線限定されている便数を東京=ニューヨーク、東京=シカゴ、東京=ホノルルを除く路線に付き14便／週増加させる

＊ ２００４年1月1日以降、 **ⅠのBの2**に規定されている“使用可能な都市間路線が限定されていない便数の週往復便数を更に7便／週増加させる

＊ ２００５年1月1日以降、都市間路線限定されている便数を東京=ニューヨーク、東京=シカゴ、東京=ホノルルを除く路線に付き7便／週増加させる。またANAが運航する太平洋路線が70便／週の到達した時点から、**ⅠのBの2**に規定されている“使用可能な都市間路線が限定されていない便数の週往復便数を更に7便／週増加させる

**B.　貨客便後発航空企業に認められている“使用可能な都市間路線が限定されている”便数42便／週についての変更**；

＊ ２００２年1月1日以降、**ⅠのBの3**に規定されている“使用可能な都市間路線が限定されている”42便／週のうち14便／週を“使用可能な都市間路線が限定されていない”便数に変更し、これにより**ⅠのBの2**に規定されている“使用可能な都市間路線が限定されていない”便数を14便／週に増加させる。また、 残りの28便（42便ｰ14便）の内の7便／週は東京=ニューヨーク、東京=シカゴ、東京=ホノルルを除くいずれの都市間も運航可能とする

＊ ２００４年1月1日以降、 **ⅠのBの3**に規定されている“使用可能な都市間路線が限定されている”残りの21便（28便ｰ7便）の内の7便／週は東京=ニューヨーク、東京=シカゴ、東京=ホノルルを除くいずれの都市間も運航可能とする

＊ ２００５年1月1日以降、 **ⅠのBの3**に規定されている“使用可能な都市間路線が限定されている”残りの14便（21便ｰ7便）の内の7便／週は**ⅠのBの2**に規定されている“使用可能な都市間路線が 限定されていない”便数を21便／週（14便＋7便）に変更する

Ⅹ　輸送力、便数、輸送の構成比率に関わる手続き；省略

Ⅺ　他の規定及び合意との関係；

　過去の諸合意に基づく権利、等を害するものではない

[戻る](#_top)