

議事録

1. 財団法人交流協会（以下「交流協会」という。）及び亜東関係協会は、1975年7月9日に台北において署名され、1994年9月2日に東京において署名された取決めにより修正された「民間航空業務の維持に関する財団法人交流協会と亜東関係協会との間の取決め」（以下「1975年の取決め」という。）二に関連し、双方航空企業により運営されている航空業務に係わる諸問題について、1997年11月27日台北において協議を行った。
2. 両協会は、1975年の取決めを別添1のとおり修正することに合意した。
両協会は、この1975年の取決めの修正を1997年11月28日に効力を生じせしめること及びこの修正を実施するために必要な関係当局の同意が得られるよう相互に協力することに合意した。
3. 両協会は、上記2に関連し、別添2及び3のとおり合意した。ただし、これらの合意は1975年の取決めの修正が効力を生じた日に効力を生じるものとする。
本議事録別添2及び3は、1994年8月31日に台北において署名された議事録（以下「1994年議事録」という。）別添2及び4に、それぞれ代わるものとし、また、1994年議事録別添3については、引き続き効力を有するものとする。
4. 両協会は、臨時便の運航が1994年議事録の5等の合意に適合しなければならないことに合意した。
また両協会は、臨時便に代えて旅行の真の目的地との間のチャーター運航が促進されるべき旨合意した。
5. 両協会は、成田空港の第2滑走路が完成する時点で、中華航空がその運航を羽田空港から成田空港へ移すことに合意した。
中華航空及び（又は）他の民間主体の羽田における投資がある場合には、この投資は、これらの民間主体の間で適切に取り扱われるものとする。

1997年11月27日 台北にて

財団法人交流協会

亜東関係協会

隈丸優次

郭江河

(別 添 1)

民間航空業務の維持に関する財団法人交流協会と亜東関係協会との間の取決
めの修正に関する取決め

財団法人交流協会（以下「交流協会」という。）及び亜東関係協会は、千九百七十五年七月九日に台北で署名され、千九百九十四年九月二日に東京で署名された取決めにより修正された「民間航空業務の維持に関する財団法人交流協会と亜東関係協会との間の取決め」（以下「千九百七十五年の取決め」という。）の二に基づき、次のとおり合意した。

一 千九百七十五年の取決め一の一の（b）の路線を次のように修正する。

（b）日本内の地点―台北―マニラ―アジア内の一地点

二 千九百七十五年の取決め一の一の二に次の新路線を加える。

（e）台北―大阪

三 この取決めは、双方が署名を完了した日に効力を生ずる。この取決めは、千九百七十五年の取決めが有効である限り効力を有する。

この取決めは、ひとしく正文である日本語及び中国語により作成し、以上の証拠として、千九百九十七年十一月二十七日に台北において亜東関係協会の代表が、及び、千九百九十七年十一月二十八日に東京において交流協会の代表がこれに署名した。

財団法人交流協会代表

亜東関係協会代表

服部禮次郎

林金莖

(別添2)

財団法人交流協会（以下「交流協会」という。）及び亜東関係協会は、本議事録別添1の「民間航空業務の維持に関する財団法人交流協会と亜東関係協会との間の取決めの修正に関する取決め」により修正された1975年の取決め（以下「取決め」という。）一の5に基づき、日台間の定期航空業務のための輸送力について次のとおり合意した。

1 旅客輸送力

(1) 日本側航空企業：週間86.5単位

(注) このうち

1. 以遠区間に係る輸送力は、週間12.0単位とする。
2. 取決め一の1の(a)及び(b)の路線に係る輸送力は、週間69.0単位とする。ただし、このうち取決め一の1に基づき交流協会が亜東関係協会に対して通知した二社目の航空企業（以下「二社目の日本側航空企業」という。）は、大阪-台北路線のみを運航することとし、その輸送力は、週間6.0単位（週4便まで）とする。
3. 取決め一の1の(c)の路線に係る輸送力は、週間10.5単位（週7便まで）とする。
4. 取決め一の1の(d)の路線に係る輸送力は、週間7.0単位（週5便まで）とする。

(2) 台湾側航空企業：週間76.5単位

(注) このうち

1. 以遠区間に係る輸送力は、週間12.0単位（東京以遠区間は、週9.0単位）とする。ただし、東京以遠太平洋区域にB747を使用して週5便を運航する場合は、以遠区間に係る輸送力は、週間13.0単位（東京以遠区間は、週10.0単位）とする。
2. 取決め一の2の(a)、(b)及び(c)の路線に係る輸送力は、週間60.0単位とする。ただし、このうち取決め一の2に基づき亜東関係協会が交流協会に対して通知した二社目の航空企業（以下「二社目の台湾側航空企業」という。）は、福岡-台北路線のみを運航することとし、その輸送力は、週間7.0単位（週5便まで）とする。
3. 取決め一の2の(d)の路線に係る輸送力は、週間10.5単位（週7便まで）とする。
4. 取決め一の2の(e)の路線に係る輸送力は、週間6.0単位（週4便まで）とし、一社の台湾側航空企業がこの路線を運航することとする。

- (3) 台湾側航空企業2社が本議事録別添3の3に基づき、片道ベースで年間300便までの追加旅客チャーター便枠を使用することができることを条件として、一社の日本側航空企業は、1998年1月1日から、上記(1)の輸送力に加えて、取決め一の1に掲げる路線において、機材の制限なく、週3便まで運航することができる。

- (4) 二社目の日本側航空企業及び二社目の台湾側航空企業は、福岡－台北路線及び大阪－台北路線において双方の輸送力の枠内で、双方の航空当局の承認する商業上の取決めを行うことを条件として共同運航を行うことができる。

2 貨物輸送力：現状のとおりとする。すなわち、

- (1) 日本側航空企業：週間4.0単位

(注) このうち、2.0単位は、東京－台北路線において使用するものとする。

- (2) 台湾側航空企業：週間2.0単位

3 機材係数

B737	1.0単位
B767	1.25単位
DC10/LI011/A300/	
B747SP/MD11*/B777*/A330*/A340*	1.5単位
B747/MD11**/B777**/	
A330**/A340**/B747F	2.0単位

* : 300席未満

** : 300席以上

(別添3)

財団法人交流協会及び亜東関係協会は、本議事録別添1の「民間航空業務の維持に関する財団法人交流協会と亜東関係協会との間の取決めの修正に関する取決め」により修正された1975年の取決め(以下「取決め」という。)一の5に基づき、日台間の旅客チャーター便の運航について次のとおり合意した。

1 旅客チャーター便の運航は、原則として取決め一の1及び2にいう航空企業に限り認められること。

2 旅客チャーター便の運航は、原則として取決め一の1及び2に掲げる商業航空路線以外の路線に限り認められること。

3 旅客チャーター便の年間の総数は、それぞれ片道ベースで400便までとする。

上記の年間旅客チャーター便枠400便に加え、1998年1月1日から、台湾側航空企業2社は、前年において日本側航空企業2社により使用されなかった片道ベースで300便までの旅客チャーター便枠を使用することができる。

ある年において、一社の日本側航空企業が本議事録別添2の1の(3)に基づき週3便運航をすることができる間は、日本側航空企業2社は、本項第一文の規定及びその年の全期間中この週3便が実際に運航されるか否かにかかわらず、その年においては、片道ベースで100便の旅客チャーター便枠のみを運航することができる。