

議 事 録

1. 財団法人交流協会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及び1997年11月28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」一の5及び二に関連し、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、2000年7月3日及び4日台北において協議を行った。
2. 両協会は、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合意議事録及び1999年11月26日に東京において署名された議事録により修正された「合意議事録」（以下「1975年の合意議事録」という。）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年の合意議事録の修正を2000年7月4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双方の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、別添2及び3のとおり合意し、またその実施のために必要な双方の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。
これらの合意は上記2の1975年の合意議事録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、1997年11月27日に台北において署名され、1999年11月26日に東京において署名された議事録により修正された議事録別添2及び3に、それぞれ代わるものとし、また、1994年8月31日に台北において署名された議事録別添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、上記3の別添2に関連し、台北及び（又は）高雄－東京（羽田）路線において長榮航空が定期航空業務を開始する意図を有することを確認した。
5. 両協会は、以下の点につき鋭意調整を続け、必要な双方の関係当局の同意が得られるよう相互に協力し、早期に合意に達すべく最大限努力することに合意した。
 - （1）長榮航空は、台北及び（又は）高雄－札幌路線において週間4.5単位（週3便まで）の旅客便を運航することができる。
 - （2）日本側航空企業は、東京以外の日本内の地点と台湾内の地点との間の路線において週間4.0単位（週2便まで）の旅客便及び（又は）貨物便を運航することができる。
6. 両協会は、上記5に関連し、長榮航空が旅客便を運航することができるまでの間以下の取扱いとすることについて合意し、またその実施のために必要な双方の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。
 - （1）長榮航空は、本議事録別添3による旅客チャーター便枠に加えて、別添3の3の（4）の規定にかかわらず、週間片道ベースで6便までの台湾と札幌との間の旅客チャーター便を定期的に運航することができる。

- (2) 日本側航空企業は、東京以外の日本内の地点と台湾内の地点との間の路線において週間4.0単位(週2便まで)の旅客便及び(又は)貨物便を運航することができる。
- (3) 上記(1)及び(2)は上記2の1975年の合意議事録の修正が効力を生じた日に効力を生じるものとする。
7. 両協会は、現在建設中の成田空港の第2滑走路が完成し、国際商業航空運送業務のために供用が開始される時点で、中華航空及び長榮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。
8. 上記7に関連し、両協会は、以下の条件で中華航空及び長榮航空の運航を羽田空港から成田空港に移すことに合意した。
- (1) 中華航空は、B747型機又はB747F型機により週間54スロット(合計)を使用する定期便を運航することができる。
- (2) 長榮航空は、成田空港の第2滑走路において着陸及び離陸が可能な型の機材により週2便の定期便を運航することができる。
9. 両協会は、2001年3月までに次回協議を開催して、成田空港の第2滑走路が国際商業航空運送業務のために供用が開始された後の東京(成田)と台湾との間の路線における台湾側航空企業の定期航空業務の輸送力の増大の可能性について、以下の条件の下で協議することに合意した。
- (1) 増便は、第2滑走路において新たに認められる可能性のあるスロットを使用することによってのみ可能であること
- (2) 第2滑走路の運航上の制約が、増便を計画する台湾側航空企業の運航計画において適切に考慮されること
- (3) 台湾側の航空当局が、増便を計画する台湾側航空企業の運航計画について2180mの滑走路長の第2滑走路を使用して安全に運航できるものであることを保証すること

2000年7月4日 台北にて

財団法人交流協会

亜東関係協会

山下哲生

糸永順

(別添1)

合意議事録

- 一 1975年の合意議事録(二の二)の規定を削除し、(三)、(四)、(五)及び(六)の番号をそれぞれ(五)、(六)、(七)及び(八)に改める。
- 二 1975年の合意議事録に次の規定をそれぞれ(三)及び(四)の規定として追加する。
 - (三) 一の1にいう航空企業は、一の1に掲げる商業航空路線上の台北と高雄との間において、自己が運送するストップオーバー及びトランジットの旅客及び貨物について運輸権を行使することができる。
 - (四) 一の2にいう航空企業は、一の2に掲げる商業航空路線上の東京と福岡との間において、自己が運送するストップオーバー及びトランジットの旅客及び貨物について運輸権を行使することができる。

2000年7月4日 台北にて

財団法人交流協会

亞東関係協会

山下新太郎

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、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及び1997年11月28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「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

- a. 以遠区間に係る輸送力は、週間12.0単位とする。
- b. 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。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。
- c. 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。
- d. 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

- a. 以遠区間に係る輸送力は、週間12.0単位(東京以遠区間は、週間9.0単位)とする。ただし、東京以遠太平洋区域にB747型機材を使用して週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、週間10.0単位)とする。
- b. 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。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。
- c. 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。
- d. 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) 台湾側航空企業が本議事録別添3の3に基づき、片道ペースで年間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、福岡ー台北路線及び大阪ー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、東京ー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 追加的な旅客及び(又は)貨物輸送力

(1) 上記1の(1)及び(3)並びに2の(1)の輸送力に加えて、日本側航空企業は、取決め一の1に掲げる路線の日本内の地点と台北及び(又は)高雄との区間において、週間3.0単位(週2便まで)の旅客便及び(又は)貨物便を運航することができる。

(2) 上記1の(2)及び2の(2)の輸送力に加えて、台湾側航空企業は、台北及び(又は)高雄ー東京路線において、週間3.0単位(週2便まで)の旅客便及び(又は)貨物便を運航することができる。

4 機材係数

(1) 旅客機

a) B737型機は1.0単位とする。

b) B767型機は1.25単位とする。

c) DC10型機、L1011型機、A300型機、B747SP型機、MD11型機(300席未満)、B777型機(300席未満)、A330型機(300席未満)、A340型機(300席未満)は1.5単位とする。

d) B747型機、MD11型機(300席以上)、B777型機(300席以上)、A330型機(300席以上)、A340型機(300席以上)は2.0単位とする。

(2) コンビ機

7以下のパレットを有するB747コンビ型機は、メインデッキに貨物を搭載する場合には、旅客輸送サービス1.5単位及び貨物輸送サービス0.5単位を同時に適用する。

(3) 貨物機

a) MD11F型機の貨物輸送力は1.5単位とする。

b) B747F型機の貨物輸送力は2.0単位とする。

(別添3)

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及び1997年11月28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「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 (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。
(2) 上記(1)の規定にかかわらず、交流協会が亜東関係協会に対して通知する一社の日本側航空企業及び亜東関係協会が交流協会に対して通知する一社の台湾側航空企業は、旅客チャーター便を運航することができる。
(3) 一方の協会は、上記(2)の規定に従って通知を行う際、自側の航空当局が上記(2)にいう航空企業が国際民間航空機関によって確立されている標準、方式及び手続きに準拠して航空業務を運営していることを保証していることを、他方の協会に対して通知する。
- 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。
- 3 (1) 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。
(2) 上記(1)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、台湾側航空企業は、前年において日本側航空企業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。
(3) 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)の規定に基づき週3便運航をすることができる間は、日本側航空企業は、上記(1)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。
(4) 台湾側航空企業は、本議事録3の規定に基づき本別添の効力が生じた日より3月を経過した日から、上記(1)及び(2)の規定による旅客チャーター便枠を台湾と札幌の間の旅客チャーター便の運航に使用することができない。
- 4 亜東関係協会が、ある年において台湾側航空企業の旅客チャーター便の総数が上記3の(1)及び(2)の規定による年間旅客チャーター便枠を超えることとなる可能性があると判断し、交流協会に対してその旨通知した場合は、両協会は、台湾側航空企業が年間旅客チャーター便枠に加え、その年においては片道ベースで100便までの旅客チャーター便を札幌を除く日本内の地点と台湾内の地点との間で運

航できることについて関係当局の同意が得られるよう相互に協力する。