

民間航空業務の維持に関する交換書簡
(交流協会側書簡)

書簡をもって啓上致します。本会長は、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「1975年の取決め」という。)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、両協会代表者の間で次の了解に到達したことを確認致します。

1. 両協会は、1975年の取決めを修正するために、別添1の取決めを締結する。両協会はその実施について必要な関係当局の同意が得られるよう相互に協力するものとする。
2. 日台間の定期航空業務のための輸送力を別添2(以下「2002年書簡別添2」という。)のとおりとする。両協会はその実施について必要な関係当局の同意が得られるよう相互に協力するものとする。
2002年書簡別添2は、2000年7月4日に台北において署名された議事録別添2並びに2001年2月23日付駐日台北経済文化代表事務所発財団法人交流協会宛日業(90)字第1492号書簡及び2001年4月6日付財団法人交流協会発駐日台北経済文化代表事務所宛総第89号書簡に代わるものとする。
3. 2000年7月4日に台北において署名された議事録別添3は、以下のとおり読み替えられ、引き続き効力を有する。
当該議事録別添3の3の(3)中「本議事録別添2の1の(3)」を「2002年書簡別添2のIの1の(3)又はIIの1の(3)」と読み替える。
4. 両協会は、2002年書簡別添2に関連し、現在建設中の成田空港の暫定第2滑走路が完成し、国際航空運送業務のために供用が開始された後、東京-台北及び(又は)高雄路線において、エア・ニッポンが定期航空業務を開始する意図を有することを確認する。
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。
 - (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。

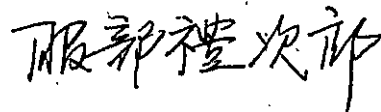
6. 現在建設中の成田空港の暫定第2滑走路が完成し、国際航空運送業務のために供用が開始される時点で、2社の台湾側航空企業がそのすべての定期便運航を羽田空港から成田空港へ移すものとする。
7. 上記6に関連し、2社の台湾側航空企業が成田空港で運航を開始する際には、以下の条件が適用されるものとする。
- (1) 成田空港の滑走路長 4,000メートルの既存滑走路における台湾の航空企業に配分された最大限のスロット数は、合計週間54であること。
 - (2) 長榮航空は、成田空港の暫定第2滑走路において着陸及び離陸が可能であることを保証された型式の機材のみにより、同第2滑走路においてのみ運航できること。
 - (3) 成田空港の暫定第2滑走路における運航上の制約については、台湾側航空企業の運航計画において適切に考慮されなければならないこと。
 - (4) 台湾側航空当局が、日本側の航空当局に対し、書面により、台湾側航空企業の運航計画が、成田空港の暫定第2滑走路が、2,180メートルの滑走路長であることに起因し、AIPに規定された成田における騒音防止のための特別運航基準を遵守するという運航上の制約に、航空の安全の見地から適合していることを保証することが必要であること。

本会長は以上を申し進めるに際し、ここに貴代表に敬意を表します。

2002年2月8日 東京で

財団法人交流協会会長

服部 禮次郎



駐日台北經濟文化代表事務所代表

羅 福全 殿

(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、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「1975年の取決め」という。）の二に基づき、次のとおり合意した。

- 一 1975年の取決め一の2の(a)、(b)及び(c)の路線を次のように修正する。
 - (a) 台北 及び（又は）高雄－東京－ホノルル－サン・フランシスコ 又は ロス・アンゼルス
 - (b) 台北 及び（又は）高雄－東京－アンカレッジ－サン・フランシスコ
 - (c) 台北 及び（又は）高雄－東京 及び（又は）福岡－プサン及びソウル
- 二 この取決めは、現在建設中の成田空港の暫定第2滑走路が完成し、国際航空運送業務のために供用が開始される日に効力を生ずる。この取決めは、1975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、2002年2月8日に東京において交流協会の代表が、及び、2002年2月8日に台北において亜東関係協会の代表がこれに署名した。

財団法人 交流協会代表 服部 禮次郎

服部禮次郎

亜東関係協会代表 郭 明山

郭明山

(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。）の一の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。

I 2001年3月25日から有効な輸送力

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、大阪ー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81.0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61.75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、福岡ー台北路線のみを運航することとし、その輸送力は、週間8.75単位（週7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8.75単位（週7便まで）とし、一社の台湾側航空企業のみがこの路線(e)を運航することとする。

- (3) 上記(1)の輸送力に加えて、台湾側航空企業が、2000年7月4日に台北において署名された議事録別添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、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。

2 貨物輸送力

- (1) 日本側航空企業：週間4.0単位
また、1社の日本側航空企業は、第5運輸権つきで、台湾内地点と台湾以遠アジア内1地点との間を、輸送力週間1.0単位で片道の運航ができる。(例えば、B747F 週1便)
(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 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、日本側航空企業は、取決め一の1に掲げる路線のいずれの路線においても、
i) 週間3.0単位(週2便まで)の、
ii) 機材の制限なく週間4.5単位の、
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、二社目の台湾側航空企業は、台北及び(又は)高雄-東京路線において、週間4.0単位(週2便まで)の旅客便を運航することができる。しかしながら二社目の台湾側航空企業は、成田空港にその全ての運航を移転した後においては、暫定第2滑走路で着陸及び離陸がともに可能であることを保証された機材のみにより、暫定第2滑走路でのみ運航することができる。
- II 成田空港暫定第2滑走路が国際航空運送業務のために供用が開始され、かつ、双方の各々2社の航空企業が成田発着の運航を認められた後の輸送力

1 旅客輸送力

- (1) 日本側航空企業：週間101.0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83.5単位と

する。このうち、輸送力週間6.0単位(週4便まで)は、大阪—台北路線に限り、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。)により運航することができる。

- 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99.5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80.25単位とする。
 - i) このうち、輸送力週間8.75単位(週7便まで)は、福岡—台北路線に限り、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。)により運航することができる。
 - ii) 二社目の台湾側航空企業は、東京—台北路線において、成田空港の暫定第2滑走路において着陸及び離陸がともに可能であることを保証された型式の機材のみにより、同第2滑走路においてのみ運航することができる。
 - iii) 上記にかかわらず、二社目の台湾側航空企業は、二社目の日本側航空企業が成田空港発着の運航を開始するまでは、成田空港発着の週2便の旅客便のみを運航することができる。
 - iv) このIIにおいて可能となる成田空港における増便は、暫定第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獲得することを通じてのみ可能である。
- 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8.75単位(週7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) 上記(1)の輸送力に加えて、台湾側航空企業が、2000年7月4日に台北において署名された議事録別添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、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) 上記(2)の輸送力に加えて、台湾側航空企業は、日本側航空企業の未使用輸送力を最大週間2.0単位まで成田空港発着の旅客便に使用することができる。しかしながら日本側は、日本側航空企業が、台湾側航空企業が使用している総輸送力まで成田空港発着の旅客便を運航する輸送力を留保する。この場合、台湾側航空企業は、現実に運航している輸送力の水準を減少させることは要求されない。

2 貨物輸送力

- (1) 日本側航空企業：週間8.0単位

また、1社の日本側航空企業は、第5運輸権つきで、台湾内地点と台湾以遠アジア内1地点との間で、週間1.0単位の片道運航ができる。(例えば、B747F 週1便)

(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6.0単位

(注) 二社目の台湾側航空企業は、二社目の日本側航空企業が成田空港発着の旅客便の運航を開始するまでは、成田空港発着の貨物便を運航することはできない。

3 追加的な旅客及び(又は)貨物輸送力

上記1の(1)及び(3)並びに2の(1)の輸送力に加え、日本側航空企業は、取決め一の1に掲げる路線のいずれの路線においても、

- i) 週間3.0単位(週2便まで)の、
 - ii) 機材の制限なく週間4.5単位の、
- 旅客便及び(又は)貨物便を運航することができる。

III その他の事項

1 コードシェア

- (1) 業務を運営することを認められた日本及び台湾の航空企業は、日本内の地点と台湾内の地点との間のいずれの路線においても、相手側企業との間で、双方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、コードシェア業務を運航することができる。
- (2) コードシェア業務に使用される輸送力単位の計算にあたっては、機材を運航する航空企業の輸送力単位として計算される。

2 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。
- (注)片道運航には、上記の各々半分の単位が適用される。

2002年2月8日

財団法人交流協会

遠山 茂

2002年2月8日

亜東関係協会

郭明山

民間航空業務の維持に関する交換書簡
(亜東関係協会側書簡)

(仮訳)

書簡を以て啓上致します。貴会長の2002年2月8日付書簡を受領しました。

(交流協会側書簡主旨引用)

本代表は貴会長の右書簡内に引用されている財団法人交流協会の了解は、亜東関係協会の了解でもあると考えます。

本代表は以上を申し進めるに際し、ここに貴会長に敬意を表します。

2002年2月8日

駐日台北経済文化代表事務所代表
羅 福 全

財団法人交流協会会長
服 部 禮次郎 殿