

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、1997年11月28日に東京において署名された取決め、2002年2月8日に東京及び台北において署名された取決め並びに2003年1月23日に東京及び台北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「2004年4月書簡別添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。

2004年4月書簡別添2は、2003年1月23日付け財団法人交流協会と駐日台北経済文化代表事務所との間の交換書簡の別添2に代わるものとする。

3. 2003年1月23日に東京及び台北において署名された取決めにより修正された2000年7月4日の議事録別添3(以下「現行のチャーター取決め」という。)は、引き続き効力を有するものとする。

ただし2003年については、双方の諸規則に従うことを条件として、現行のチャーター取決め第3項及び第4項に規定する双方のチャーター便の便数の制限を設けないこととし、2004年4月書簡別添2第1項(3)は、「上記(1)の輸送力に加えて、一社の日本側航空企業は、1975年の取決め一の1に掲げる路線において、2003年においては、引き続き、機材の制限なく、週3便まで運航することができる。」と読み替えられるものとする。

4. 両協会及び双方の航空企業は日本と台湾間の航空需要を促進するため最大限の努力を行うものとする。

5. 2社の台湾側航空企業の成田空港での運航には、引き続き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メートルの滑走路における台湾側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。

2004年4月30日 東京で

財団法人交流協会会長
服部禮次郎

駐日台北経済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、1997年11月28日に東京において署名された取決め、2002年2月8日に東京及び台北において署名された取決め並びに2003年1月23日に東京及び台北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1の(c)の路線を次のように修正する。

(c) 名古屋—台北及び（又は）高雄—香港

二 1975年の取決め一の2に次の新路線を加える。

(g) 台北—仙台

(h) 台北—広島

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、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、等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、2004年4月30日に東京において交流協会の代表が、及び、2004年4月30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

亜東関係協会代表 許水徳

(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、1997年11月28日に東京において署名された取決め、2002年2月8日に東京及び台北において署名された取決め並びに2003年1月23日に東京及び台北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. 1975年の取決め一の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. 1975年の取決め一の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. 1975年の取決め一の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) 台湾側企業：週間110.0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. 1975年の取決め一の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、1975年の取決め一の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。

- c. 1975年の取決め一之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. 1975年の取決め一之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。
- e. 1975年の取決め一之2の(f)の路線に係る輸送力は、週間4.5単位(週3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。
- f. 1975年の取決め一之2の(g)の路線に係る輸送力は、週間3.0単位(週3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。
- g. 1975年の取決め一之2の(h)の路線に係る輸送力は、週間3.0単位(週3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、1975年の取決め一之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、発着便数を増加させることなく、日本側航空企業の未使用輸送力を最大週間2.5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、一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6.0単位

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、

(1) 1975年の取決め一之1に掲げる路線のいずれの路線においても、

- a. 週間3.0単位(週2便まで)の
- b. 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) 1975年の取決めの一の1に掲げる路線のうち東京以外と台湾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) 1975年の取決めの一の1に掲げる路線のうち、東京以外と台湾の間の路線、又は台湾内地点と台湾以遠地点との間の路線のいずれかにおいて、最大週間6.0単位まで旅客便に使用することができる。

4 その他の事項

(1) コードシェア

- a. 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かの路線においても、相手側航空企業との間で、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。
- b. コードシェア業務に使用される輸送力単位計算にあたっては、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

a. 旅客機

- i) B737型機は、1.0単位とする。
- ii) B767型機は、1.25単位とする。
- iii) 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。
- iv) 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。

b. 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。

c. 貨物機

- i) MD11F型機の貨物輸送力は、1.5単位とする。
- ii) B747F型機の貨物輸送力は、2.0単位とする。
- （注）片道運航には、上記各々半分の単位が適用される。

2004年4月30日 財団法人交流協会代表 服部禮次郎

2004年4月30日 亜東関係協会代表 許水徳