

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、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並びに2004年4月30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. 日台間の定期航空業務のための輸送力を別添(以下「2004年10月書簡別添」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10月書簡別添は、2004年4月30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。

2. 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の3及び4を削除する。
3. 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。
4. 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 10月 22日 東京で

財団法人交流協会会長

服部 禮次郎

服部禮次郎

駐日台北經濟文化代表事務所代表

許 世楷 殿

(別添)

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、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並びに2004年4月30日に東京及び台北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「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104.5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. 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14.0単位(週7便まで)とする。

このうち、週間3.5単位については、IATA2004年冬期シーズンから、運航便数を増加させることなく、座席数320席未満機材への大型化に限り使用することができる。

- 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116.5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. 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年の取決め一の2の(d)の路線に係る輸送力は、週間14.0単位(週7便まで)とする。

このうち、週間3.5単位については、IATA2004年冬期シーズンから、運航便数を増加させることなく、座席数320席未満機材への大型化に限って使用することができる。

d. 1975年の取決め一の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。

e. 1975年の取決め一の2の(f)の路線に係る輸送力は、週間7.5単位(週6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年の取決め一の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年の取決め一の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、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、機材の制限なく、週5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4.0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(このうち、週間1.5単位は、IATA2004年冬期シーズンから、運航便数を増加させることなく、座席数320席未満の機材への大型化に限って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。

(5) 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1.75単位まで関西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関西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。

(6) 上記(2)の輸送力に加えて、台湾側航空企業は、IATA2004年冬期シーズンから、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5.25単位まで、座席数320席未満の機材への大型化に限って福岡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福岡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14.0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、

- a. 2.0単位は、東京-台北路線において使用するものとする。
- b. 6.0単位は、中部空港開港以前に名古屋発着の貨物便に使用することはできない。

(2) 台湾側航空企業：週間12.0単位

(注) このうち、6.0単位は、東京発着以外の路線においてのみ使用できるとともに、中部空港開港以前に名古屋発着の貨物便に使用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、

(1) 1975年の取決め一の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8.0単位(週4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 10月 22日

財団法人交流協会代表 服部 禮次郎

服部禮次郎

2004年 10月 22日

亜東関係協会代表 羅 福全

羅福全