

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、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並びに2004年10月22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1(以下「2006年3月書簡別添1」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。

2006年3月書簡別添1は、2004年10月22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に代わるものとする。

2. 日台間の旅客チャーター便の運航に関する取決めを別添2(以下「2006年3月書簡別添2」という。)のとおりとする。

2006年3月書簡別添2は、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、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並びに2004年10月22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日に台北において署名された議事録の別添3に代わるものとする。

3. 1975年の取決め一の7を削除し、一の8を一の7とし、1994年8月31日に台北において署名された議事録の別添3は効力を有しないものとする。

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。

2006年 3月 24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

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、2004年4月30日に東京及び台北で署名された取決め並びに2004年10月22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147.0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109.25単位とする。
- c. 1975年の取決め一の1の(c)の路線に係る輸送力は、週間25.5単位とする。
- d. 1975年の取決め一の1の(d)の路線に係る輸送力は、週間12.25単位とする。

(2) 台湾側企業：週間178.0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89.5単位とする。
 - i) 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。
 - ii) 台湾側航空企業は、台湾内地点と東京間のIATA2005年夏期シーズンにおける定期旅客便数（週36便）を超えることはできない。
- c. 1975年の取決め一の2の(d)の路線に係る輸送力は、週間25.5単位とする。
- d. 1975年の取決め一の2の(e)の路線に係る輸送力は、週間30.5単位とする。このうち週間7.0単位については、IATA2006年冬期シーズンから使用することができる。
- e. 1975年の取決め一の2の(f)の路線に係る輸送力は、週間19.5単位とする。
- f. 1975年の取決め一の2の(g)の路線に係る輸送力は、週間6.0単位とする。
- g. 1975年の取決め一の2の(h)の路線に係る輸送力は、週間7.0単位とする。

2 貨物輸送力

(1) 日本側航空企業：週間20.0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18.0単位

(注) このうち、12.0単位は、東京発着以外の路線においてのみ使用できる。

3 追加的な旅客及び(又は)貨物輸送力

上記1の(1)及び2の(1)の輸送力に加え、日本側航空企業は、1975年の取決め一の1に掲げるいずれの路線においても、便数及び機材の制限なく週間54.5単位の旅客便及び(又は)貨物便を運航することができる。この場合、日本側航空企業は、週間54.5単位のうち6.0単位まで台湾内地点と台湾以遠地点との間において旅客便を運航することができ、週間54.5単位のうち37.0単位は東京路線で使用することができない。

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. 定期便を運航する適切な資格のある双方の航空企業は、日本内地点と台湾内地点との間のいずれの路線においても、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、適切な資格のある第三国のいずれの航空企業とも、運航企業としてコードシェア業務を運航することができる。
- c. 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。
- d. 試行措置として、定期便を運航する適切な資格のある双方のそれぞれの航空企業は、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、東京—台北及び(又は)名古屋—台北路線において、適切な資格のある第三国のいずれの航空企業とも、非運航企業としてそれぞれの路線において週7便まで、運航開始から1年間、コードシェア業務を運航することができる。

上記コードシェア業務は、双方が書簡の交換により確認した場合は、1年を超えて運航することができる。かりに当該書簡交換が開始され、1年以内に完了できない場合は、上記コードシェア業務は、さらなる措置がとられるまで継続できる。

(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) B767F型機の貨物輸送力は、1.25単位とする。
 - ii) MD11F型機の貨物輸送力は、1.5単位とする。
 - iii) 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。

2006年 3月24日

財団法人交流協会代表 服部 禮次郎

服部禮次郎

2006年 3月24日

亜東関係協会代表 羅 福全

羅福全

(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、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、2004年4月30日に東京及び台北で署名された取決め並びに2004年10月22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1975年の取決め一の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二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二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、日本側航空企業は1975年の取決め一の1に規定される商業航空路線以外の路線に限り、また、台湾側航空企業は1975年の取決め一の2に規定される商業航空路線以外の路線に限り、それぞれ認められる。

2006年 3月24日

財団法人交流協会代表 服部 禮次郎

服部禮次郎

2006年 3月24日

亜東関係協会代表 羅 福全

羅福全