

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、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並びに2006年3月24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に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「2007年11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。

2007年11月書簡別添2は、2006年3月24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1に代わるものとする。

3. 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3 (以下「2007年11月書簡別添3」という。) のとおりとする。

2007年11月書簡別添3は、2006年3月24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。

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。

6. 交流協会が上記1.の修正後の1975年の取決め一の1に基づき亜東関係協会に通知する日本航空(JAL)と全日本空輸(ANA)は、既に通知している日本アジア航空(JAA)とエアーニッポン(ANK)が実施する定期及びチャーター運航を引き継ぐ意図を有することを相互に確認した。

7. 交流協会が上記1.の修正後の1975年の取決め一の1に基づき亜東関係協会に通知する3社目の航空企業は、日本貨物航空(NCA)とする意図を有することを相互に確認した。

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。

2007年11月1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日に東京及び台北において署名された取決め並びに2006年3月24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をつぎのとおり修正する。

1 交流協会が亜東関係協会に対して通知する三以下の航空企業は、次に掲げる商業航空路線において定期航空業務を運営する。

- (a) 日本国内の地点－台北及び（又は）高雄－アジアにおける七地点
- (b) 日本国内の地点－台北－マニラ－アジア内の二地点
- (c) 名古屋－台北及び（又は）高雄－香港
- (d) 福岡－台北及び（又は）高雄

二 1975年の取決め一の2の(e)の路線をつぎのように修正する。

- (e) 台北－大阪－ロス・アンゼルス又はシアトル

三 1975年の取決め一の2に次の新路線を追加する。

- (i) 台北－小松
- (j) 台北－宮崎

四 この取決めは、双方が署名を完了した日に効力を生じる。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、2007年11月1日に東京において交流協会の代表が、2007年11月1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 陳 鴻基

陳 鴻基

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、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並びに2006年3月24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155.0単位

(注) このうち

- a. 以遠区間に係る輸送力は、週間21.0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33.5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187.0単位

(注) このうち

- a. 以遠区間に係る輸送力は、週間21.0単位（東京以遠区間は、週9.0単位、大阪以遠区間は、週12.0単位）とする。ただし、東京以遠太平洋区域に機材係数2単位の機材を使用して週5便を運航する場合は、以遠区間に係る輸送力は、週間22.0単位（東京以遠区間は、週10.0単位、大阪以遠区間は、週12.0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、東京ー台北路線において、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。
- e. 1975年の取決め一の2の(f)の路線に係る輸送力は、週間20.5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。
- h. 1975年の取決め一の2の(i)の路線に係る輸送力は、週間4.0単位とする。
- i. 1975年の取決め一の2の(j)の路線に係る輸送力は、週間4.0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、東京ー台北路線において使用するものとする。
- b. 1975年の取決め一の1に基づき交流協会が亜東関係協会に対して通知した三社目の航空企業は、2008年は週4.0単位、2009年以降は週6.0単位まで使用できるものとする。

(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(i)及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55.5単位の旅客及び（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55.5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ことができ、週間55.5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、いずれの協定路線においても、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。この場合、機材を運航しない航空企業は、第5運輸権を行使することはできない。
- 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、コードシェア運航をすることができる。
- 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。

(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。

2007年11月1日

財団法人交流協会代表 服部 禮次郎

服部禮次郎

2007年11月1日

亜東関係協会代表 陳 鴻基

陳 鴻基

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、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並びに2006年3月24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四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。

2007年11月1日

財団法人交流協会代表 服部 禮次郎

服部禮次郎

2007年11月1日

亜東關係協会代表 陳 鴻基

陳 鴻基