

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、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並びに2007年11月1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「2009年12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に相互に協力するものとする。
2009年12月書簡別添2は、2007年11月1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. 日台間のチャーター便の運航に関する取決めを別添3(以下「2009年12月書簡別添3」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に相互に協力するものとする。
2009年12月書簡別添3は、2007年11月1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3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. 台湾側航空企業2社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、成田空港の第2滑走路においてのみ定期航空業務が運航できること。
- (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、ここに貴会長に敬意を表します。

2009年12月11日 台北で

亜東関係協会会長
彭 榮次 殿

財団法人交流協会会長
服部 禮次郎



(別添1)

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、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並びに2007年11月1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(a)及び(b)の路線を次のとおり修正する。
 - (a) 日本国内の地点－台北及び（又は）高雄－ハノイ及び（又は）アジアにおける六地点
 - (b) 日本国内の地点－台北－マニラ－アジア内の二地点－以遠の五地点
- 二 1975年の取決め一の1に次の新路線を追加する。
 - (e) 沖縄－台北－ハノイ、バンコク及び（又は）以遠の三地点
- 三 1975年の取決め一の1の日本側航空企業の路線に次の注を追加する。
 - 注1) 上記(a), (c)及び(d)の路線において貨物専用便を運航する場合は、台北と高雄をコ・ターミナルとして使用することができる。また、上記(a), (b)及び(e)の路線において貨物専用便を運航する場合、台湾内の地点と以遠の地点を使用した三角運航を実施することができる。
 - 注2) 定期航空業務を運営するに当たり、羽田空港及び松山空港はいかなる路線においても使用することができない。
- 四 1975年の取決め一の2の(d)及び(e)の路線を次のように修正する。
 - (d) 台北及び（又は）高雄－名古屋－ロサンゼルス、ヒューストン、ニューヨーク、ダラス、アトランタ、ロンドン、ブリュッセル、モスクワ、プラハ、アムステルダム及び（又は）フランクフルト
 - (e) 台北－大阪－ロサンゼルス、ヒューストン、ニューヨーク、ダラス、アトランタ、ロンドン、ブリュッセル、モスクワ、プラハ、アムステルダム及び（又は）フランクフルト
- 五 1975年の取決め一の2に次の新路線を追加する。
 - (k) 台北－沖縄

六 1975年の取決め一の2の台湾側航空企業の路線に次の注を追加する。

- 注1) 貨物専用便を運航する場合は、日本国内のいかなる二地点もコ・ターミナルとして使用することができるが、以遠の地点への運航を行うことができるのは、名古屋と大阪をコ・ターミナルとして使用する場合に限る。また、上記(a)から(e)までの路線において貨物専用便を運航する場合、日本内の地点と以遠の地点を使用した三角運航を実施することができる。
- 注2) 上記(d)及び(e)の路線において、ヒューストン、モスクワ、プラハ及びアムステルダムは旅客便のみ運航することができ、また、アトランタ、ロンドン、ブリュッセル及びフランクフルトは貨物専用便のみ運航することができる。
- 注3) 定期航空業務を運営するに当たり、羽田空港及び松山空港はいかなる路線においても使用することができない。

七 1975年の取決め一の6を次のように修正する。

6. 1及び2という定期航空業務の運営に関し、運賃は、運航コスト、適正な利潤、サービスの特徴(所要時間、機内設備等)、1及び2という路線のいずれかの区間について適用される他の航空企業の運賃を含む、すべての関連する要素を考慮し、適正な水準に設定するものとする。

運賃は、次の規定に従って決定されるものとし、1及び2という航空企業は自らの側の手続きに従って、このようにして決定された運賃に従う。

- (1) 1及び2という航空企業は、現に課している、又は、課そうとする定期航空業務の運賃について、他の航空企業と協議することを要求されない。
- (2) 1及び2という航空企業は、1及び2という路線における片道又は往復の運送に係る運賃について、認可又は登録のために、当該運送の発地の航空当局に対して申請を行うことを要求される。一方の航空当局は、他方の地域を発地とする片道又は往復の運送に係る運賃の適用の開始又は効力の継続を妨げるような一方的な行動をとらない。
- (3) 1及び2という航空企業は、いずれの側の各航空当局によっても、当該当局に対し、当該当局が管轄する地域を発地又は着地とする運送に係る運賃であって、上記(2)が適用されないものについて、認可又は登録のため、適用される手続きに従って申請を行うよう求められることがある。ただし、この場合において、当該航空企業は、当該申請を運賃を適用しようとする日から30日以上前に行うことを要求されないものとする。
- (4) いずれの側も、1及び2という航空企業の定期航空業務に係る運賃に関し、他方の側に対して、協議を要請することができる。当該協議は要請が受領されてから30日以内に開催される。双方は、問題の合理的な解決のために必要な情報を提供するように、協力する。双方は、合意が得られた場合は、合意した運賃が速やかに発効するようにそれぞれの側の航空当局に対し最大限の努力をするよう働きかける。また、合意が得られなかった場合は、当該運賃に係る出発地の地域の側の決定が優先され

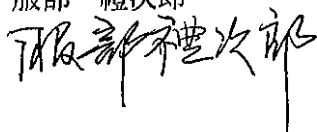
る。

八 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、2009年12月11日に台北において交流協会の代表が、2009年12月11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。

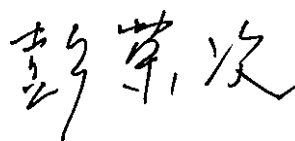
財団法人交流協会代表

服部 禮次郎

Handwritten signature of Ritsuro Hattori in black ink, written in a cursive style.

亜東関係協会代表

彭 栄次

Handwritten signature of Peng Rongci in black ink, written in a cursive style.

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、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、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並びに2007年11月1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等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193.5単位

(注) このうち

- a. 以遠区間に係る輸送力は、週間71.0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116.25単位とする。このうち、7.0単位については、成田空港において台湾側航空企業に配分されている発着枠が増加するまでの間、東京を発着する便には使用することができない。
- 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。
- e. 1975年の取決め一の1の(e)の路線に係る輸送力は、週間31.5単位とする。

(2) 台湾側企業：週間273.0単位

(注) このうち

- a. 以遠区間に係る輸送力は、週間71.0単位（東京以遠区間は、週9.0単位、大阪及び(又は)名古屋以遠区間は、週62.0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72.0単位（東京以遠区間は、週10.0単位、大阪及び(又は)名古屋以遠区間は、週62.0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96.5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、成田空港の第2滑走路においてのみ定期航空業務を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)及び(e)の路線に係る輸送力は、週間90.0単位とする。
- d. 1975年の取決め一の2の(f)の路線に係る輸送力は、週間34.0単位とする。
- e. 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。
- f. 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。
- g. 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。
- h. 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。
- i. 1975年の取決め一の2の(k)の路線に係る輸送力は、週間31.5単位とする。

2 貨物輸送力

(1) 日本側航空企業：週間29.0単位

このうち、9単位は東京路線において行使することができない。

また、日本側航空企業は、第5運輸権を伴って、台湾内地点と台湾以遠地点との間を、輸送力週間29.0単位で運航することができる。

(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。

貨物専用便の三角運航について、当該運航の輸送力は輸送力単位をすべて使用されたものとして計算される。

(2) 台湾側航空企業：週間34.0単位

週間34.0単位のうち、週間28.0単位は、東京路線において行使することができない。

また、台湾側航空企業は、第5運輸権を伴って、大阪及び(又は)名古屋と大阪及び(又は)名古屋からの以遠の地点との間を、輸送力週間28.0単位で運航することができる。

(注) 東京と他の日本国内地点を使用する貨物のコ・ターミナル業務について、当該業務の輸送力は輸送力単位をすべて東京路線で使用したものとして計算される。また、貨物の三角運航について、当該運航の輸送力は輸送力単位をすべて使用したものとして計算される。

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110.0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110.0単位のうち6.0単位まで台湾内地点と台湾からの以遠の地点との間において旅客便を運航ことができ、週間110.0単位のうち91.5単位は東京路線で使用することができない。

4 羽田空港と松山空港との間の定期的チャーター便

- (1) 双方の航空企業は、取決めに規定された定期航空業務に加え、羽田空港の第4滑走路が供用を開始される2010年10月以降、羽田空港（ただし、昼間時間帯（午前6時から午後11時まで）に限る。）と台北松山空港との間で定期的旅客チャーター便を、以下の条件の下で合計1日4便ずつ運航することができる。
 - a. 定期的旅客チャーター便は、取決めの下における定期便として取り扱われる。
 - b. 現在の取決めにかかわらず、双方の航空企業は、以遠の地点に運航することができない。
 - c. 現在の取決めにかかわらず、双方の航空企業は羽田空港と台北松山空港との間の業務については、自らの側の航空企業及び相手側の航空企業との間でコードシェアを行うことができるものの、第三国の航空企業との間ではコードシェアは行えない。
 - d. 各飛行に搭載されるペリー貨物の量は、台北松山空港における航空貨物施設の収容能力の制約に従うこと。
- (2) 当初は、B767型機までの大きさの航空機が定期的チャーター便に使用される。これに加え、松山空港において、A330、B777及びB787型機を受入れ可能とする工事が台湾側により2011年に完了した後、これらの航空機が使用できる。A330、B777及びB787型機の運航に当たっては、輸送可能な最大旅客数は320名とする。
- (3) 双方の航空企業は、羽田空港の第4滑走路が供用を開始される2010年10月以降、羽田空港（ただし、昼間時間帯（午前6時から午後11時まで）に限る。）及び松山空港において、それぞれ合計週間56スロットを使用できる。双方の航空当局は、双方の航空企業が定期的旅客チャーター便を運航するための発着時間の要請を最大限受け入れるための最善の努力を行う。

5 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、いずれの路線においても、自らの側の航空企業、相手側の航空企業及び(又は)第三国の航空企業との間で、双方の航空当局が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. コードシェア業務に使用される輸送力単位計算に当たっては、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。
- c. 業務を運営することを認められたいずれの側の航空企業も、国際線に接続する相手側の地域内の区間において、相手側の航空企業と、路線数や便数の制限を受けることなく、機材を運航しない航空企業として、コードシェア取決めを結ぶことができる。ただし、成田空港において日本-台湾間の国際便と接続する国内区間については、台湾側の航空企業は、次の条件の下で日本側の航空企業とコードシェア取決めを結ぶこと

ができる。

- i) 国内区間の数は、5までとする。
- ii) 便数は、国内区間ごとに週間14便までとする。
- d. いずれの側の航空企業も、上記 c. において言及された相手側の地域内の国内コードシェア業務において、国内輸送の権利を行使することはできない。

(2) 機材係数

a. 旅客機

- i) ERJ190型機は、0.5単位とする。
- ii) B737型機、MD90型機は、1.0単位とする。
- iii) B767型機、B787型機(250席未満)は、1.25単位とする。
- iv) 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)、B787型機(300席未満)は、1.5単位とする。
- v) 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)、B787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。

(3) 航空安全

- a. いずれの側も、航空施設、乗組員、航空機及び航空機の運航に関する分野において、1975年の取決めの一の7に従って、国際民間航空機関及び国際民間航空条約(以下「条約」という。)の附属書が定める最低基準を尊重して定められ、維持されている安全基準に関連して、他方の側に対し協議を要請することができる。この協議は、要請の受領の日から30日の期間内に開始する。
- b. 当該協議の結果、一方の側が、他方の側が上記 a. で定める安全基準を維持又は管理していないことを確認した場合、当該他方の側は、必要と認められる措置を双方で合意した期間内にとるよう自らの側の航空当局に働きかけるものとするが、必要と認められる措置が合意した期間内にとられない場合は、当該他方の側の航空企業に与えられた運航許可は停止又は変更され得る。
- c. 一方の側の航空企業が他方の側の地域へ又は他方の側の地域から運営する航空業務に従事する航空機が、飛行中を除き当該他方の側の地域内にある場合、他方の側の権限を有する者により、当該航空機の運航を不当に遅延させることなく、当該航空機及び乗組

員の関連書類が有効であること並びに当該航空機及びその装備品の状態を調べるための検査（以下「ランプ・インスペクション」という。）の対象となる。

- d. このようなランプ・インスペクション又は一連のランプ・インスペクションにより、航空機あるいは航空機の運航が上記 a. で言及された最低基準に適合していないとの深刻な懸念、又は、上記 a. で言及された安全基準の維持及び管理が効果的に行われていないとの深刻な懸念を生じた場合、ランプ・インスペクションを実施した側は、当該航空機に係る証明若しくは当該航空機の乗組員に係る免状が発行又は有効とされた際の要件、又は、当該航空機の運航に係る要件が、上記 a. で言及された最低基準と同等又はそれ以上ではないと結論づけることを妨げられない。
- e. 一方の側の航空企業が運航する航空機に対する他方の側による、上記 c. のランプ・インスペクションを行うための立入りが、当該航空企業の代表によって拒否された場合、当該他方の側は上記 d. で言及された深刻な懸念があるものと推定し、上記 d. で言及した結論を得ることを妨げられない。
- f. 1 回のランプ・インスペクション、一連のランプ・インスペクション、ランプ・インスペクションのための立入りの拒否等の結果、航空企業による運航の安全性の確保のために緊急な措置が必要である場合、当該航空企業の運航許可は、他方の側により、即座に停止又は変更され得る。
- g. 上記 b. から f. までは従って講じられた措置は、当該措置の根拠が存在しなくなった場合、停止されるものとする。

(4) 航空保安

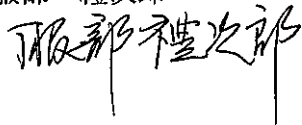
- a. 双方は自らの側の航空当局に対して、国際的に確立された航空保安に関する国際標準を遵守し、不法な妨害行為から民間航空の安全を保護する責任を再確認するよう働きかける。
- b. 民間航空機の不法な奪取行為、民間航空機、その旅客及び乗組員、空港並びに航空保安施設の安全に対するその他の不法な行為並びに民間航空の安全に対する脅迫行為を防止するため、要請があったときは、相互にすべての必要な援助が提供される。
- c. 1975年の取決めの一の7に基づき、双方は自らの側の航空当局に対して、相互の関係において、国際民間航空機関により作成され、かつ、国際民間航空条約の附属書とされる保安規定に従って行動し、登録航空機の運航者、主たる営業拠点又は永住権を当該地域に有する運航者及び空港の運営者が当該航空保安規定に従って行動することを要求するよう働きかける。
- d. 双方は、自らの側の航空当局に対して、他方の側の地域への入域、当該地域からの出域又は当該地域における滞在について、他方の側が実施する上記 c. の航空保安規定の遵守を自らの側の航空企業が要求されること、並びに、旅客、乗組員、機内持込手荷物、手荷物、貨物及び航空機貯蔵を搭乗又は積込みの前及び搭乗又は積込みの間に検査するため、適当な措置を講ずることを確認するよう働きかける。また、特定の脅迫行為に対処するための合理的かつ特別の保安措置を求める他方の側からのいずれの要請に対しても好意的な考慮が払われる。

- e. 民間航空機の不法な奪取若しくはそのおそれ又は民間航空機、旅客、乗組員、空港若しくは航空保安施設の安全に対する他の不法な行為が生じた場合には、双方ともにこれらの行為又はそのおそれを迅速かつ安全に終結させるための連絡を円滑にすることその他の適当な措置により、相互に援助することを双方は再確認する。
- f. 一方の側が他方の側に対し、この取決めの航空保安に関する規定から逸脱していると信じるに足る合理的な根拠を有する場合、前者は後者に対して速やかな協議の開催を要請することができる。協議開始から15日以内に満足できる合意に至ることができなかつた場合は、後者の航空企業に対する運航許可の停止や変更を行う根拠とされ得る。緊急を要する場合は、15日の期間が満了する前であっても暫定的な措置を講じることができる。
- g. 上記 f. に従ってとられた措置は、他方の側がこの取決めの規定を遵守することとなった時に停止するものとする。

2009年12月11日

財団法人交流協会代表

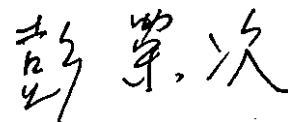
服部 禮次郎



2009年12月11日

亜東関係協会代表

彭 榮次



(別添3)

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、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、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並びに2007年11月1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に関連し、日台間の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、自らの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。
- 3 貨物チャーター便の運航は、個別の案件ごとの判断により、許可される。例えば、定期便では取り扱うことができない特別の貨物を輸送するための貨物チャーター便は許可される。

2009年12月11日

財団法人交流協会代表

服部 禮次郎

服部禮次郎

2009年12月11日

亜東関係協会代表

彭 榮次

彭榮次