

琉球大学学術リポジトリ

沖縄関係 沖縄の航空権益第四巻

メタデータ	言語: 出版者: 公開日: 2019-02-01 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: - メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/20.500.12000/43488

46

.

6

.

24

)

南

洋

行

支

店

支

店

支

店

支

店

支

店

執
無期限

アメリカ局長
参事官
北米才一課長

14
附抄

沖縄返還に伴う中華航空による沖縄
経由の運航問題について

6. 6. 24
アメリカ副北米才一課 (米田中)

本件に関して 6月24日 中国課長主催の下に省成
関係各課打合せ会が開催され上記の3. の要旨(結

論)は次のとおり。

なお、山田次席長、佐藤事務官(米比1) 等出席。

出席者。

記。

1. 基本的問題点

GA-5

外務省

中国課より付託された事項の経過を記す。

(1) 中華民国政府は、沖縄に対する日本の
潜在主権を認めない。(亦即、自国の領
土であると主張している。)

(2) 従って、~~本~~ 沖縄と日本本土間の航空路
を認め難いとの日本側の立場は、中華民

国側とは、譲得しえないと考えらる。

2. 対華交渉(航空)の方針。

(1) 上記基本的問題点と並び、航空路

問題については、日本側の厳しい態度を中華
民国航空当局者へ、早い時期に申し伝え

ることが望ましい。(東京で 中華民国大使館
に対し、意向伝達することは無意味。)

そのため、航空局赤井審議官及び外務省
録室が訪華し、直接話し合うことが適当に

GA-6

外務省

(2) 内容としては、対米合意より有利とならざる

よう (イ) ~~那覇への~~ 継続運航は、一各決議
経過までであること。但し協議には老い

うべきこと。 (ロ) 継続運航を認めるとき
は、絶対的に認めらるべきこと。
と認め、相対的の場合にと

を主たる内容とすべきと考えらるべきこと。

(この点 運送 運輸者と詰り、対華関係

検討を早急に高裁を繰り必要あり。

(3) なお、結算はドル計算 (商路取極)
企業間の

より或る程度のお金を支払わねばならぬこと
にならう。(この点 運輸者をして 対米運航相

当分の実態を調査しおくことが必要ならん)

3. 米国の関係にある問題点

(1) 中華民国側としては、米国の決まりごとを

ないが。

(2) 対米合意の内容より有利となつて問題

ないが。(注. 米比1.01 には困る旨述べ

てある)

○

○

○

○

秘
無期限

日華航空問題省内関係課会議要領

46. 6. 24

中国課

1. 日華航空取扱と沖縄の地位の関係

資料 1. 参照

2. 沖縄返還と日米航空協定をめぐり問題

資料 2. 参照

3. 日華双方の相互乗り入れの現状

資料 3. 参照

4. 沖縄経由の航空路線の現状

5. 対華交渉の問題点

(1) 中華民国政府は、沖縄に対するわが国の潜在主権を認めたい。

(2) 従って、Naha - Osaka - Tokyo の Cabotage (ICAO 7条) に係ることは、中華民国側として認め難い。と考へられる。

6. 対華交渉の方針

(1) タイミング: 復讐交渉の終結

(2) 方法

a) 口上書 資料 6 参照

b) 交渉

c) a, b. 併用

d) 運輸省の意向

(3) 目途

a) Cabotage は認めない

b) Naha 経由を認める

c) b) とのバリエーション? わが方が増便したい。以て確保をとる。

秘
無期限

日華航空問題省内関係課会議要領

46. 6. 24
中国課

1. 日華航空取極と沖縄の地位との関係

資料 1. 参照

2. 沖縄返還と日米航空協定をめぐり問題

資料 2. 参照

3. 日華双方の相互乗り入れの現状

資料 3. 参照

4. 沖縄経由の航空路線の現状

5. 対華交渉の問題点

(1) 中華民国政府は、沖縄に対するわが国の
潜在主権を認めていない

(2) 従って、Naha - Osaka - Tokyo が
Cabotage (ICAO 7条) に該当し、
中華民国側として認め難い。と考へられる。

6. 対華交渉の方針

(1) タイミング 今年秋... 秋

(2) 方法

a) 口上書 資料 6 参照

b) 交渉

c) a, b. 併用

d) 運輸省の意向

(3) 目的

a) Cabotage は認めない

b) Naha 経由を認める

c) b) とのバリエーション? わが方が方便
なら、以て確保をとる

資料 1. 日華航空取極と沖縄の地位との関係

1. 昭和27年8月29日起案、9月4日決裁の高裁条

ハ. 附表の略線は通過地点たる沖縄の地位に関して取扱方が問題であるが、日米協定に倣い、

1. 日本国 - 沖縄(注) - 台北へ、並に以遠
 2. 台湾 - 沖縄(注) - 東京へ、並に以遠
- とし、注として桑港平和条約第3条を引用する。

2. 昭和28年5月7日起案、6月19日決裁の高裁条

航空業務に関する日華取極要綱条

五. 沖縄の地位については、この取極においては、触れる必要がないと思われるので、言及しないこととする。

3. 昭和30年3月15日 交換公文
沖縄の地位について、言及なし。

4. 昭和43.10.31. ジョーンズ大統領

CALに対する沖縄、大阪経由の台北東京間の
の運航許可(5年間)を承認。
昭和44年1月1日より

5. 昭和43年12月11日付 口上書 重中第101号

資料 4. 参照

6. 昭和44年1月より、CAL 沖縄に寄航を開始。

7. 昭和44年4月19日付 在京中国大使館口上書
上記5.の口上書を受領、米政府にも通報した。

資料 5. 参照

資料 1. 日華航空取極と沖縄の地位との関係

1. 昭和27年8月29日起案、9月4日決裁の高裁条

ハ. 附表の略線は通過地点たる沖縄の地位に関して取極方が問題であるが、日米協定に倣い、

1. 日本国 - 沖縄(注) - 台北へ、並に以遠

2. 台湾 - 沖縄(注) - 東京へ、並に以遠

とし、注として桑港平和条約第3条を引用するべし。

2. 昭和28年5月7日起案、6月19日決裁の高裁条

航空業務に関する日華取極要綱案

五. 沖縄の地位については、この取極において、
融れる体要がたゞと思われ、
言及しないこととする。

3. 昭和30年3月15日 交換公文

沖縄の地位について 訂正

4. 昭和43.10.31. ジョンソン大統領

84.1.1. CALに対する沖縄、大阪経由の台北東京間
5. の運航許可(5年間)を承認

43.12.31.

5. 昭和43年12月11日付 口上書 重中第101号

資料 4. 参照

6. 昭和44年1月2日、CAL 沖縄に客航を開始

7. 昭和44年4月19日付 在京中国大使館口上書
上記5.の口上書を後領、米政府にも通報した。

資料 5. 参照

(沖繩の施政権の日本国への返還後の日米民間航空運送業務に
関する了解覚書)

了解覚書

日本国政府の代表者及びアメリカ合衆国政府の代表者は、沖繩の
施政権の日本国への返還に関連し、合衆国の航空企業が沖繩に向け
て及び沖繩を通過して両方向に行なう航空業務並びに千九百五十二
年八月十一日の日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空運送協定
の附表(修正を含む。)の修正の問題につき次の了解に到達した。
1 同協定の附表(修正を含む。)は、沖繩の日本国への復帰の日
に効力を生ずる外交上の交換公文に従つて修正する。
2 合衆国の航空企業は、沖繩の日本国への復帰の日の後は、日本
国本土と那覇との間の国内航空運送を行なう権利を有しない。

3 次に掲げる合衆国の航空企業の業務に係る那覇についての運輸
権の価値は、沖繩の施政権の日本国への返還の日から五年の期間
中、同協定(修正を含む。)に基づき利益の総合的均衡について
再検討するにあたり考慮に入れない。

- (A) ノースウエスト航空
合衆国から北太平洋及び中部太平洋を経て東京、大阪及び
那覇へ、並びに以遠
- (B) フライイング・タイガー航空
合衆国から北太平洋を経て東京、大阪及び那覇へ、並びに
以遠
- (C) トランス・ワールド航空
合衆国から中部太平洋を経て那覇へ、並びに以遠台北及び
香港へ、並びに以遠
- (D) コンティネンタル航空 II ミクロネシア航空

中部太平洋における合衆国の地点（グアム島を含む。）からミクロネシア内の地点を経て那覇へ（ハワイ内の地点から那覇への無着陸航空業務を除く。）

4 同協定（修正を含む。）に基づく利益の総合的均衡には、3にいう五年の期間の満了後は那覇についての合衆国の運輸権の価値を含むものとする。両国政府は、同協定の附表（修正を含む。）の必要な修正で、その五年の期間の満了の時における利益の総合的均衡（那覇についての合衆国の運輸権の価値を含む。）によつて正当化される追加の運輸権を日本国政府に許与するものを決定するため、その五年の期間の満了前に協議する。

千九百七十一年六月十七日に東京で

外務省アメリカ局長

吉野文六

（署名）

日本国駐在アメリカ合衆国公使

リチャード・E・スナイダー（署名）

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

With respect to the return of administrative rights over Okinawa to Japan, the representatives of the Government of Japan and the Government of the United States of America have reached the following understandings on the questions of air services to and through Okinawa, in both directions, by the United States airlines and of the amendment to the Schedule attached to the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America of August 11, 1952, as amended:

1. The Schedule attached to the Civil Air Transport Agreement, as amended, will be amended in accordance with an exchange of diplomatic notes which enter into force upon the date of reversion of Okinawa to Japan.

2. The United States airlines shall not have the right to carry cabotage traffic between Japan proper and Naha after the date of reversion of Okinawa to Japan.

3. During the five-year period to commence on the date administrative rights over Okinawa are returned to Japan, the value of traffic rights at Naha of the United States airline services described below shall not be taken into account when reviewing the overall balance of benefits under the Civil Air Transport Agreement, as amended.

(A) Northwest Airlines

From the United States via the North Pacific and the Central Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.

(B) Flying Tiger Line

From the United States via the North Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.

(C)

- 2 -

(C) Trans World Airlines

From the United States via the Central Pacific to Naha and beyond to Taipei and Hong Kong and beyond.

(D) Continental Airlines/Air Micronesia

From United States points in the Central Pacific, including Guam, via points in Micronesia to Naha.
(Other than non-stop services between the points in Hawaii and Naha.)

4. Following the five-year period described in paragraph 3; the overall balance of benefits under the Civil Air Transport Agreement, as amended, will include the value of the United States traffic rights at Naha. Both Governments will consult prior to the end of this five-year period to determine any necessary modification of the Schedule attached to the Civil Air Transport Agreement, as amended, through the granting of such additional traffic rights to the Government of Japan as are warranted by the overall balance of benefits at the end of the five-year period including the value of the United States traffic rights at Naha.

Tokyo, June 17, 1971.

Bunroku Yoshino
Director-General,
American Affairs Bureau,
Ministry of Foreign Affairs.

Richard L. Sneider
Minister,
Embassy of the United
States of America.

資料3.

日華航空取極における便数取極と

実際の運航便数 (46.6.25現在)

		日本航空	中華航空
便 数 取 極	日・台向	37便 (内DC-8-61 14便)	37便 (内DC-8-61 14便)
	以遠	22便 [※] (内DC-8-61 7便)	22便 [※] (内DC-8-61 7便)
実際の 運航便数	日・台向	37便	24便
	以遠	21便	10便

注[※] 昭和46.10.1以降23便とする。

資料

写

秘

重中第101号

昭和43年12月1日

口 上 書

外務省は、在本邦中華民国大使館に敬意を表するとともに、1960年5月18日および6月18日並びに1966年3月30日に修正された1955年3月15日の日本國と中華民国との間の航空業務に関する暫定取極に基づいて、中華民国の指定航空企業たる中華航空(CAL)が昭和44年1月1日より沖縄の地点に寄航を開始することに関し、前記暫定取極に基づく同企業に沖縄における運輸権の行使は、沖縄における行政上、立法上および司法上の権能が日本國との平和条約第3条に基づきアメリカ合衆國当局に帰属している期間に限られるものであることにつき、念のため注意を喚起する光榮を有する。

資料

口 上 書 (譯文)

中華民國駐日本國大使館は日本國外務省に敬意を表するとともに、中華民國の中華航空会社が新たに沖繩を經由する航空路線を運営することについての外務省昭和四十三年十二月十一日付亞中第一〇一號口上書を受領せる由回答し、右口上書は大使館より中華民國政府に轉送報告せる旨通報するとともに、大使館は茲に中華民國政府の訓令に基づき、本件に關し、中華民國政府に於て、上述外務省口上書の内容を米國政府に通報參考に供せし旨、別添中華民國駐米國大使館より米國國務省宛口上書寫本一部を送附し、併せて通報する光榮を有する。

昭和四十四年四月十九日 於東京

資料6

口上書(案)

在中華民国日本国大使館は、中華民国外交部
に敬意を表するとともに、本国政府の訓令に
基づき下記のとおり申し入れるを榮を有する。

記

沖縄返還協定は、6月17日 日米両国政府に
り署名され、同年4月1日 発効するものと
予定であるところ、日本国政府より中華民国政府
に対して、1968年12月11日付 口上書ア中華101号
にて申し述べたとおり、中華民国の指定航空
企業たる中華航空(CAL)の沖縄における

運輸権の行使は、沖縄の我が国復帰と

同時に終了するものであること(ここに再確認)

中華民国政府は、^{中華民国政府の意向}沖縄の我が国の復帰以後の
本問題として、日本国政府は、^{航空}本件問題に

つき中華民国政府と話し合う用意がある。

資料6.

口上書(案)

在中華民国日本国大使館は、中華国外交部
に敬意を表するとともに、本国政府の訓令に
基づき下記のとおり申し入れるを榮を有する。

記

沖縄返還協定は、6月17日 日米両国政府に
別署名され、明年4月1日より発効するに於ける
予定とあるところ、日本国政府の中華民国政府
に対して、1968年12月11日付口上書(中華101号)
に述べた通り、中華民国の指定航空
企業たる中華航空(CAL)の沖縄における

運輸権の行使は、沖縄の我が国復帰と

同時に終了するものであることを、ここに再確認

するとともに、日本国政府は本件問題に

つき中華民国政府と話し合う用意がある。

日華航空取極による航空路線

I. 日本企業

支線 1

(a) 東京—名古屋—大阪—福岡—沖縄—台北

(b) 大阪—福岡—沖縄—台北

(c) 東京—名古屋—大阪—福岡—沖縄—台北—高雄

(d) 大阪—福岡—沖縄—台北—高雄

支線 3

(e) (a)~(d) 以遠—香港—サイゴン—フロンペン—^{ムレブ}アッ

バンコク—^{クアラルンプール}—^{シンガポール} (今後同意の地英)

(f) (a)~(d) 以遠—マニラ— (今後同意の地英)

II. 中国企業

支線 2

(a) 台北—沖縄—福岡—大阪—名古屋—東京

(b) 台北—沖縄—福岡—大阪

(c) 高雄—台北—沖縄—福岡—大阪—名古屋—東京

(d) 高雄—台北—沖縄—福岡—大阪

支線 4

(e) i (a) — 釜山—ソウル— (今後同意の地英)

ii (a) — 北太平洋中間地英—サンフランシスコ— (今後同意の地英)

iii (a) — ホノルル—サンフランシスコ
(又はロサンゼルス)

(f) (b) — 釜山—ソウル— (今後同意の地英)

附表

(A) 日本国政府によつて指定された一又は二以上の航空企業は、この(A)に定める各航空路線において、両方向に航空業務を運営し、及びこの(A)に定めるアメリカ合衆国内の地点に定期の着陸を行なう権利を与えられる。

(1) 日本国からホノルル、サン・フランシスコへ、並びに

(a) ニュー・ヨーク及びニュー・ヨーク以遠ヨーロッパ(連合王国を含む)へ、並びに以遠(注1)

(b) 以遠メキシコ及び中米へ(注2)

(2) 日本国からホノルル及びロス・アンゼルスへ、並びに以遠南米へ(注2)

(3) 日本国から沖繩へ、及び以遠(注3)

(4) 日本国からアンカレッジを経てニュー・ヨークへ

(5) 日本国からサイパン島を経てグアム島へ

(B) アメリカ合衆国政府によつて指定された一又は二以上の航空企業は、この(B)に定める各航空路線において、両方向に航空業務を運営し、及びこの(B)に定める日本国内の地点に定期の着陸を行なう権利を与えられる。

(1) 合衆国から北太平洋を経て東京及び大阪へ、並びに以遠

(2) 合衆国から中部太平洋を経て東京及び大阪へ、並びに以遠

(3) 沖繩から大阪及び東京へ(注3)

(D) 特定路線上の地点は、別段の定めがある場合を除くほか、いずれかの又はすべての飛行にあつて、指定航空企業を選択により省略することができる。

注1 日本国から東に向かつて運航される飛行でニュー・ヨ

クに定期の着陸を行なうもの及び日本国に向かつて西へ運航される飛行でニュー・ヨークから定期の離陸を行なうものは、サン・フランシスコに定期の着陸を行なわなければならない。

注² これらの路線上の合衆国の地点において、合衆国以遠の地点を目的地又は出発地とする旅客、貨物及び郵便物のストップ・オーバー又は積込み若しくは積卸しを行なうことはできない。

注³ これらの路線を許与するにあたり、各締約国は、アメリカ合衆国が沖繩に対する行政、立法及び司法上の権力を行使している根拠たる千九百五十一年九月八日にサン・フランシスコで署名された日本国との平和条約第三条の規定を了知するものである。

日本側書簡の航空路線の修正

（航空業務に関する日本国と中華民国との間の交換公文の路線の修正に関する交換公文）

（日本側書簡）

（訳文）

書簡をもつて磨上いたしました。本使は、千九百六十年五月十八日、千九百六十年六月十八日及び千九百六十六年三月三十日に修正された千九百五十五年三月十五日の航空業務に関する日本国と中華民国との間の暫定取極（以下「取極」という。）の修正及び実施に關して千九百六十九年三月十一日から二十二日まで台北において日本国及び中華民国の代表団の間で行なわれた討議に言及する光榮を有します。

本使は、前記の討議において到達した合意に従い、取極に次の修正を加えることを日本国政府に代わつて提案する光榮を有します。

(一) 1の航空路線を次のように修正する。

- 1 (a) 名古屋、大阪、福岡及び沖縄を経て東京と台北との間
- (b) 福岡及び沖縄を経て大阪と台北との間
- (c) 名古屋、大阪、福岡、沖縄及び台北を経て東京と高雄との間

中華民国との航空業務取極の路線修正取極（第三次）

(Japanese Note)

Taipei, April 23, 1969

Excellency,

I have the honour to refer to the discussions held in Taipei from March 11 to March 22, 1969 between the delegations of Japan and of the Republic of China concerning the revision and implementation of the Provisional Air Transport Arrangements between Japan and the Republic of China of March 15, 1955 as revised on May 18, 1960, June 10, 1960 and March 30, 1966 (hereinafter referred to as "the arrangements").

Pursuant to an agreement reached at the said discussions, I have the honour to propose on behalf of the Government of Japan that the following amendments be made to the arrangements:

(1) Air routes specified in paragraph 1, are revised to read:

- 1. (a) between Tokyo and Taipei via Nagoya, Osaka, Fukuoka and Okinawa;
- (b) between Osaka and Taipei via Fukuoka and Okinawa;
- (c) between Tokyo and Koohsiang via Nagoya, Osaka, Fukuoka, Okinawa and Taipei; and

(d) 福岡、沖縄及び台北を経て大阪と高雄との間

(一) 2の航空路線を次のように修正する。

2 (a) 沖縄、福岡、大阪及び名古屋を経て台北と東京との間

(b) 沖縄及び福岡を経て台北と大阪との間

(c) 台北、沖縄、福岡、大阪及び名古屋を経て高雄と東京との間

(d) 台北、沖縄及び福岡を経て高雄と大阪との間

(二) 3 (a)の航空路線を次のように修正する。

3 (a) 香港、サイゴン、フノンペン、シムレップ、ハシコック、クアラ・ランブル及シンガポールまで並びに今後合意される他の以遠の地点まで

(三) 4 (a)の航空路線を次のように修正する。

4 (a) (1) 釜山及びソウルまで、並びに今後合意される他の以遠の地点まで

(a) 北太平洋における中間地点を経てサン・フランシスコまで、及び今後合意される他の以遠の地点まで

(b) ホノルル及びサン・フランシスコ又はロス・アンゼルスまで(注、サン・フランシスコ及びロス・ア

(d) between Osaka and Kaohsiung via Fukuoka, Okinawa and Taipei.

(2) Air routes specified in paragraph 2, are revised to read:

"2. (a) between Taipei and Tokyo via Okinawa, Fukuoka, Osaka and Nagoyai

(b) between Taipei and Osaka via Okinawa and Fukuoka

(c) between Kaohsiung and Tokyo via Taipei, Okinawa, Fukuoka, Osaka and Nagoyai; and

(d) between Kaohsiung and Osaka via Taipei, Okinawa and Fukuoka."

(3) Air route specified in paragraph 3, (a) is revised to read:

"3. (a) to Hong Kong, Saigon, Phnom Penh, Siem Reap, Bangkok, Kuala Lumpur and Singapore and to such other points beyond as may be agreed upon later, and"

(4) Air routes specified in paragraph 4, (a) are revised to read:

"4. (a)(1) to Pusan, Seoul and to such other points beyond as may be agreed upon later;

(11) to San Francisco via intermediate points in the North Pacific, and to such other points beyond as may be agreed upon later, and

(111) to Honolulu and San Francisco or Los Angeles* and to such other points beyond as may be agreed upon later, (*only one

ンゼルスについては、中華民国政府の選択により、そのうちの一点のみを使用することができる。並びに今後合意される他の以遠の地点まで

本使は、前記の提案が中華民国政府にとって受諾しうるものであるときは、この書簡及びその受諾を確認する閣下の返簡をこの問題に関する両国政府間の合意を構成するものとみなし、その合意が閣下の返還の日付の日効力を生ずることを提案する光榮を有します。

本使は、以上を申し進めるに際し、ここに重ねて閣下に向かって敬意を表します。

千九百六十九年四月二十三日に台北で

日本国特命全權大使 島津久大

中華民國外交部長 魏道明閣下

of these points - San Francisco and Los Angeles - may be served at the option of the Government of the Republic of China.)"

If the foregoing proposal is acceptable to the Government of the Republic of China, I have the honor to suggest that this Note and Your Excellency's reply confirming such acceptance shall be regarded as constituting an agreement between the two Governments on this matter which shall enter into force on the date of Your Excellency's Note in reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

(Signed) Hisanaga Shinzazu
Ambassador of Japan

His Excellency
Wei Tao-ming
Minister of Foreign Affairs
Republic of China.