

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

米三國（米國以外）の取扱へたふて

極 秘
無 期 限
部 の 内 号

条約課長 ○ 相手調査官
 国際協定課長 ○ 中国課長
 法規課長 ○ 西歐一課長 北米一課長
 南西アジア課長 ○ 西歐二課長

沖繩返還協定締結交渉とわが国の締結
 については、国内航空協定との関連において、

45.8.17
 米比1 (田中)

1. 米国を除くわが国の二国内航空協定の中、相手
 国に対し「沖繩」と附表中に認められているのは

次の6ヶ国であり、英国は中華民国の2ヶ国
 は、米国より運輸上のポイントとして権利を得ている。

- ① 英国
- ② ロンドン
- ③ ~~オランダ~~
- ④ ~~ドイツ~~
- ⑤ ~~フランス~~
- ⑥ ~~ベルギー~~
- ⑦ ~~イタリア~~
- ⑧ ~~インド~~
- ⑨ ~~スウェーデン~~
- ⑩ 中華民国

タイ側に通報のあり

中華航空については、米比交渉の進展が必らずともわが国に有利なものである。

1954.7.19.の交渉の修正は、沖繩の返還と関係がある。

なお、上記^{7ヶ}諸国中、実際に沖繩を經由
 して国際航空業務を行なっているのは、本邦のみ
 現在、中華民国(の中華航空)のみであり、また、

かつて、日英協定に基づき、キャセイ・パシフィック航空が
 香港～沖繩～本邦成田までの運航を行って

したが、沖繩～本邦間の traffic right が米
 国により認められなくなったため、沖繩への業務は中止

したが、現在に至っては、
 2. わが国は、中華民国を除く上記^{7ヶ}諸国と

航空協定を締結した際、この国との間には
 要旨「...沖繩の施政権が日本に返還される

20日(相手国)航空企業の沖繩における運輸
 上の権利の行使を終了し、更に遼寧は右

権利に限り交渉を行なう」との趣旨の交換

公文が交わっている。

このことは、各相手国が、沖縄に対する日本の潜在主権を認め、わが国が施政権を行使

するに至ったときは、改めてわが国と交渉を行なうことを約したものであり、同公文の定め

に違ひ当該戻帰国と、沖縄返還協定発効後、交渉を行なえばよいと考える。
(=国際航空交渉の場合を通じて)

(なお、上記交換公文にはわが方からの通報義務はないが、同公文の規定との関連から、

沖縄返還協定が発効後場合には、その事実を通告し、各相手国航空企業に、沖縄における運輸
(海空)

上の権利の行使が終了であることを通告することを検討すべきであらう。)

追って、実務問題として、 わが国
(の)

航空企業は沖縄へ運航していないので、問題は

少ないと考えらる。

3. 問題は、中華民国の場合であらう。即ち、

(1) この場合は「日華航空業務に関する交換公文」(57政取協)によって、外国の航空企業が沖縄を経由

業務を運営してはならず、沖縄返還^(注) と機会に
中華民国が 沖縄、という既得地 を 簡単に

諦めるとは常識的には考えらる。返還後、現行路線上の 継続運航 を 希望 してくる ことは

必要と予想さる。

(注) 昭和43年10月31日米大統領は、中華航空に対し、沖縄経由の
中華民国・本邦間の運航許可を、5年許可決定と見直し、
施政権返還後の運航権との関係の問題となす可能性あり
と認められたので、この点を明確にする趣旨から、同年12月11日付
口上書(訓令) として、 上記米側の運航許可は、米国の施政権

「日華航空暫定取極」に際し、中華航空の沖縄への運航権の行使、
本件 注田

本行提すべし期間に限り自由輸入（但し、この際 中華民国政府と沖縄施政権返還問題自体につき論議すべきは別旨口頭で討言）。以上に対し、先方より 4月19日付口上書として（要領は旨の）日本側口上書と）米政府に転送済みと回答致した経緯がある。

(2) 後、中華民国側は現在沖縄を経て台北と本邦間を行って行く中華航空の定期航空業務（路線表別添）を継続することとなる場合は、沖縄と本邦（本土）間の運送は、返還後はこのカキタージュとなり、カキタージュを認めないわが国の方針に抵触することとなる。

(3) 地方、わが国とわが 中華民国に對して、^取路線上の便数の増枠を希望しては現状の下で、沖縄問題を持出すことは何れの方法とも可能性があり、先方の制限的な反撥を招く

相手がききしめられずと考えらる。

(4) よって、次の方針の下に、対米交渉は如何かと考えらる。

(1) 1941年後半及び72年初頭（この頃までには、^備沖縄返還協定案文は固まると見られる）の適當な時期に、日華航空交渉の南進と北進の時期に、或いは外交ルートを通じての話し合いにより、

本件を検討することとする。

(2) 最終的には、(a) 現行 ^{中華民国側} 本邦間のカキタージュ

は認められないが、(b) 現行路線に於ける定期航空業務を認めることとし、合意を固めておくこととする。（なお、この限りにおいては、当該日華航空航空取極の現行路線表そのものの変更は必要はないと思われ。）

(参考)

日華航空取極にホサる便数取極と
實際の運航便数 (45.8.20現在)

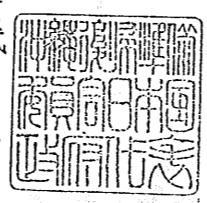
		日 航	中華航空
便 数 取 極	日・台内	32便 (DC-8-61 14便)	32便 (DC-8-61 14便)
	以遠	22便 (DC-8-61 7便)	22便 (DC-8-61 7便)
實際の 運航 便数	日・台内	29便	17便
	以遠	15便	6便

秘
無期限

法規課長 (北米米一課長) () 第 137 号
昭和 45 年 8 月 20 日

外務大臣 殿

在準備委代表事務所
高瀬 代



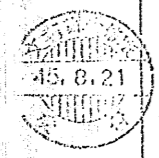
(件名) 沖縄関係調査及"資料"収集
(回答)

引用公・電信
日付・番号 7月13日付貴信オ32号

冒頭貴信 1. (1) の (1) に関連し、航空関係に就き調査したところ、次のとおり報告申上げます。

付録添付 付録空便(行) 付録空便(DP) 付録空便(開) 付録空便(郵)

本信送付先：
本信写送付先：
配付先：



GA-3-1

2017 在外公館

1. 日本が他国と結んでいる航空協定上の
沖縄の地位は、別添 1 のとおりであるが、
計 12ヶ国中復帰時に於ける沖縄の地位に就
て苗保のないものも若干あり、また米国からは逆に
わが国が沖縄をホッジソンとして与えられて
いる。

2. 沖縄を中心とする各国の民間航空の現状
状況は別添 2 のとおりで、米華両国計 5 社で
ある。

3. 各社の沖縄-本土間の人員輸送状況は
別添 3 のとおりであるが、注目すべきことは
NWA については本邦各社に比して沖縄発が
非常に強いこと (NWA は戦後沖縄に於ける
民間航空の草分けでもある)、オ 2 に CAL
に就いては沖縄-本土間旅客が約半數を

GA-4

外務省

占めていたこと、及、沖繩-大阪というその
 性格上幸^(東京)土-オーストラリア^(同社)と他の路線への乗
 継があまり考えられないうちである。オース
 TWAの旅客が同年の同時期に比し2~3倍
 と増えていることも注目されるべきであろう。

4. 米^(英国)国とUKとの間の航空協定上沖繩-オ
 ーストラリアについては、米^(英国)国がTRAFFIC RIGHTS
 認めていないことが判明したか、沖繩に關す
 る米^(英国)国とオーストラリアとの協定の内容については氏
 政府にも資料がない。

5. NWA及CAL等々がオーストラリアの航空の
 ライセンスの内容についても当地の各社支店では
 判明しない。

6. 那覇空港に關するLANDING PERMISSION
 に關しては現在在沖の各社のほか、米^(英国)国の

TRANS INT'L AIR LINESにのみ与えられてお
 り、緊急時の着陸に就てはBOAC、カンタス
 など30余の会社に与えられている。

別添 1

わが国との協定上沖縄を権益として保有している国

国名	根拠	沖縄復帰時点における取扱	現在の運航の有無その他
台湾	告示(35)	留保なし △	CAI
インド	条約(31)	留保あり	
インドネシア	条約(38)	留保なし △	
タイ	条約(28)	留保あり	
ベルギー	条約(36)	留保なし △	
デンマーク	条約(28)	留保あり	
フランス	条約(28)	留保あり	
オランダ	条約(28)	留保あり	
ノルウェー	条約(28)	留保あり	
スウェーデン	条約(28)	留保あり	
イギリス	条約(28)	留保あり	
アメリカ	条約	留保なし。又逆に日本がアメリカからポジションを与えられている。	N. W. A, TWA エア・マイクロネシア フライング・タイガー

◎計 12ヶ国 うち留保のないもの4ヶ国

今後調査すべき点

- ① 米国が航空協定において沖縄をポジションとして与えている国
- ② 米国航空企業のエントリーの実態
- ③ CAT、米国航空企業の今後の動向

別添 2

各社の路線運営状況

会社名	路線	使用機材	回数(週)
N. W. A	東京—沖繩—台北	707	7
	〃—〃—香港	〃	3
	〃—〃—マニラ	〃	3
(貨物)	東京—大阪—沖繩—台北	707	1
	〃—〃—〃	〃	2
C A L	台北—沖繩—大阪	727	4
T W A	サンフランシスコ—ホノルル— グアム—沖繩—台北—ニューヨーク	707	7
エア・マイクロネシア (コンチネンタル)	グアム—沖繩	727	1
フライング・タイガー (貨物のみ)	シアトル—(東京)—沖繩—香港	D08	3
	東京—沖繩—ベトナム	〃	2
	〃—〃—台北	〃	1
(参考)			
J A L	東京—沖繩	727	7
	〃—大阪—沖繩—台北	D08	7
	福岡—沖繩	727	7
A N A	大阪—鹿児島—沖繩	737	7
	鹿児島—奄美大島—〃	YS 11	7

別添3

NWA
TWA
AWA
ANA
CAL
(8%)

	O K A 着							O K A 発				
	JAL	NWA	ANA	CAL	COA	TWA	計		JAL	AWA	ANA	CAL
人 SHARE	19157 (68%)	8993 (32%)					28350 (100%)	TYO	19686 (61%)	12490 (39%)		
人 SHARE	18493 (57%)	5927 (21%)	1711 (6%)	1724 (6%)			27855 (100%)	OSA	13503 (45%)	11825 (40%)	1833 (6%)	2601 (8%)
人 SHARE	7759 (100%)						7759 (100%)	FUK	8583 (100%)			
人 SHARE			9867 (100%)				9867 (100%)	KOJ			11022 (100%)	
人 SHARE			2710 (100%)				2710 (100%)	ASJ			2681 (100%)	
人 SHARE	45409 (59%)	14920 (20%)	14288 (19%)	1724 (2%)			76541 (100%)	本土計	41772 (50%)	24315 (29%)	15536 (18%)	2601 (3%)
人 SHARE	7712 (42%)	8286 (46%)		2224 (12%)			18222 (100%)	TPE	4146 (21%)	9953 (51%)		1593 (8%)
人 SHARE		4432 (74%)				1552 (26%)	5984 (100%)	HKG		3573 (100%)		
人 SHARE		983 (100%)					983 (100%)	MUL		1022 (100%)		
人 SHARE					987 (16%)	5165 (84%)	6152 (100%)	GUM				
人 SHARE	53121 (49%)	28821 (27%)	14288 (13%)	3918 (4%)	987 (1%)	6717 (6%)	101882 (100%)	合計	45918 (41%)	38863 (35%)	15536 (14%)	4194 (4%)
1ヶ月平均	7600	4100	2000	560	140	960	15360		6600	5500	2200	600