

琉球大学学術リポジトリ

沖縄関係 沖縄の航空権益第五卷

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/20.500.12000/43489

返還協定締結交渉と航空問題

極秘
無期限
10部の内
8号

極秘

多岐野 局長
西川 参事
国防協定課長
1/8/23
アメリカ局長
参事
北米第一課長
1/8/23

沖縄返還協定締結交渉と航空問題

44.12.1

米北1 (田中)

沖縄返還協定締結交渉にあたり留意すべき
航空問題につき 私見より要旨下記の通り

と記載したので 所査度類の格
(別表添付)

記

沖縄返還に伴う航空関係の問題点

1. 現状

(1) 現在沖縄に乗り入れている日米及び第三国航空企業は次のとおりである。

(イ) 日本： 日本航空、全日空

(注) 南西航空は現地法人として

沖縄諸島内航空業務を行なっている。

(ロ) 米国： ノースウエスト航空、トランスワールド航空

エア・ミクロネシア(エニネシア)航空

(ハ) 中華民国： 中華航空

(2) 米国政府及び日本政府より沖縄に乗り入れているか、現在運航しているものは
(同地)

次のとおりである。

(1) 米国： フライイング・ダイガー航空(貨物専業)

(H) 英国(香港): キャセイパシフィック航空

(3) 日本との航空協定において「沖縄」の路線を
含めて113 = 国際協定の相手国は次のとおり。

(イ) 英国、(ロ) オランダ、(ハ) スウェーデン

(ニ) デンマーク、(ホ) ノルウェー、(ヘ) ドイツ

(ニ) インド、(ホ) フランス、(ロ) ベルギー

注) この中の国は、^{の指定航空企業は、} 沖縄への業務を行っており、
かつ、米国の協定において、英国を除く

沖縄への路線権を得ている。
(4) 米国の日本以外の相手国との国際協定で「沖縄」を認めている国は、
英国及び中華民国の2国である。

又、沖縄返還協定締結の際の問題点

(1) 最大の問題点は、米航空企業の既得権
又は沖縄への運輸上の権利をどう処理するか

である。この点は、^{争点となっている} 米国の対米航空交渉上の

米国の対米航空交渉上の争点

交渉方針にも重大な関係があるので、項を改

めて問題を指摘することとする。(下記を参照)

(2) 次に、1 英国等 米国外の相手国との

関係においては、^{米国の} 相手国に中立的
な立場でその路線上に「沖縄」を認めている

協定は、その締結時、沖縄の地位に
関する交換公文が同時に行われていた。

即ち、同公文の要旨は「沖縄の施政権が
日本に返還されその日から、相手国航空

企業の沖縄における運輸上の権利の行使
が終止し、更に遅滞なく右権利を戻し

交渉を行なう」ということであり、従って、
これらの国(米記1.(3)の諸国)とは、返還

協定発効直後に交渉を行なえばよい。

(3) 凡し、中華民國との間には、この明示の
 取決めはなから、昭和八年十二月十一日
 付外務省発在本邦中華民國代表館にて
 口上書をとって、前項2.(2)と同趣旨の申入
 れが行なわれており、中華民國側より同口上
 書を受領した旨確認されておるので、同口上
 書返還協定発効後、必要に応じ交渉を行な
 えばよいと考えらる。
 なお、中華航空の場合は、現在運航して
 いることとなり、場合によっては、中華民國政
 府より返還請求交渉を申渡すことと考へらる。
 (4) また、米政府等と況し、英國および中華
 民國に対し「沖繩」を協定路線上に
 認めておるので、その自動的引継ぎをわが

米政府等

国に求めておくと考へらる。

(5) なお、日本航空、全日空の場合は、現行
 日米航空協定、日本側路線3、5より沖縄
 (500以遠、且し日航のみ)へ運航してはいるが、
 返還後は、協定路線が削除されると
 (当然同)
 考へらるので、国内路線権の問題として
 検討されるはよいと考へる。
 また、南西航空の取扱に付しても、日米
 航空協定には何等関係なく、国内の
 航空問題の一環として処理するべきものと
 考へる。

3 日米航空協定附表と米航空企業への取扱い

(1) 沖縄復帰後は、沖縄がわが国の施政権下に
入るため、現行附表の ~~沖縄路線~~ ^{修正が必要となる。} を削除

(イ) 日米各路線3. (日本~沖縄間)
~~は必要~~ 削除する必要はない。

(ロ) 更に、現在米側路線1. (北太平洋路線) 及び

同2. (中部太平洋路線) において、それら東京
及び大阪以遠の1地点として、沖縄へ運航

する権利も、当然の事から消滅すること
はない。

(ハ) 従って、米企業の中、日米航空協定に基づく
米指定航空企業のノースウエスト航空及びフライブ

ライガー航空 ^{免許} (~~権利~~ はない) と、沖縄へは未だ業務を
開始していない) の、継続運航のため、現行附
表 ^(米政府より)

表の修正を求めるとの考えである。

(2) また、日米航空協定の対象となっていない

トランスワールド航空は、本年8月、沖縄を
由りて世界一周路線を完成したばかりであり、

その継続運航を強く求めて来ると予想される。
(これを認める場合は、「米国より、中部太平洋を

経て沖縄(又は那覇)へ、及び以遠……」という
新路線を明記した附表の修正が必要である)

?

また、IAI、エア・ニッポン(コンチネンタル)航空に
ついて、その継続運航 ^(を) ないし、沖縄の代
り ^(を) 求める。

より、東京及び大阪へ、替えて指定する可能性
もある。

(3) 一方、来春又は秋に日米航空交渉が行
われると予想されており、わが国はシカゴの

要求、各地路線の修正を求めるとの
考えである。

その代償として考えらるゝのは、(1) 沖縄の地

点と(2) 米補助航空企業によるチャーター便の
枠の増設 程度しかなく、従って「沖縄」への

継続通航を認めるときは慎重な配慮が
必要である。

沖縄返還協定締結交渉上の問題への航空権益

44.11.29
2000年11月29日

相手国	航空協定書	航空企業	協定路線や運航路線	問題点
米 国	日米航空協定	日航	〔路線3〕 日本国から <u>沖縄</u> 、 <u>台北</u> 迄 〔路線3〕 <u>沖縄</u> から 大阪 及び 東京へ ハルビル航空 (路線1, 及び2) 米国から... 東京, 大阪, 台北 迄	返還後の 現行附表の削除 公 上 1. 以直線の行便として <u>沖縄</u> から 3. 運輸上の権利の行使を停止 するに付、 <u>ハルビル</u> から台北迄の 2. 差支を、 <u>沖縄</u> 運輸のため、 交渉を通じて、日本国内の地帯 として <u>沖縄</u> (那覇) が附帯大 明記を要する。
	"	コロンビア航空 (Copa Airlines) 航空	(米政府の運営許可) 米本土 ロサンゼルス ~ ハルビル/トロ ~ グアム ~ <u>沖縄</u> ~ 台湾 ~ 香港 ~ シンガポール ハルビル ~ 香港 結核地域内 北京 ~ グアム ~ サイパン ~ <u>沖縄</u>	左の路線のまゝ、 <u>沖縄</u> に継続 するに付、日米航空協定 附帯に付する必要がある。

相手国	航空協定書	航空企業	協定路線や運航路線	問題点
中 華 民 国	日華航空 交換公文	中華航空	1. <u>沖縄</u> 、 <u>福岡</u> 大阪 及び 台北 迄 2. <u>沖縄</u> 及び <u>福岡</u> を経て 台北 迄 大阪 迄 3. 台北、 <u>沖縄</u> 、 <u>福岡</u> 大阪 及び 台北 迄 4. 台北、 <u>沖縄</u> 及び <u>福岡</u> を経て 高雄 迄 大阪 迄	日本国内の地帯として <u>沖縄</u> への継続運輸を認めざるに 付、交渉に決意するに付、 1. 継続せしめようとして、 <u>沖縄</u> の 2. 協定に必要とする地帯に 3. 対し、 <u>那覇</u> 及び <u>台北</u> 間の 4. 航空協定の締結を要する。

沖繩の地位に関する交換公文のある2国間の航空協定

(別紙)

(注)「日本国の打放、支配、引取上の権能を併せ行使すべきは、(相手国) 提議航空企業は、相手国の航空打放の権能を併せ行使し得ることを認む。この場合、日本政府は提議航空企業に航空打放の権能を併せ行使する権利を認む(相手国) 政府と交渉を前記の2国間の航空協定」

相手国	交換公文の日付	現行協定路線 (相手国側)	遷移の要否	備考
米 国	—	路線3 (沖繩～本州) に対し、「注」の航空協定を許すに当たり、各締結国は、アメリカ合衆国と沖繩に対する打放、支配の同様の権能を行使し得る権能を、1951年9月8日付の条約に署名する日本国と締結条約に基づき規定したものと見做す。	要	交換公文あり、附添不注記あり。
英 国	1952. 12. 29	(1) 連合国内の地位……… <u>沖繩～福岡</u> 、 <u>大阪～東京</u> (2) “ ” “ ” “ ” <u>沖繩～香港</u> 、 <u>台北～北京</u> (3) 香港、 <u>上海</u> 、 <u>天津</u> 、 <u>大坂</u> 、 <u>名古屋</u> 、 <u>東京</u> 、 <u>ソウル</u>	要	要略に沖繩への遷移ありなし
オーストラリア	1953. 2. 17	東京～北京……… <u>バンコク～清遠</u> 、 <u>上海～東京</u> 、 <u>北京</u>	要	同上
インドネシア	1953. 2. 20	オランダ領東インドの地位……… <u>バンコク～沖繩</u> 、 <u>上海～東京</u> 、 <u>北京</u> 、 <u>ソウル</u>	要	同上
フランス	1953. 2. 26	同上	要	同上
ソ連	1953. 2. 28	同上	要	同上

(2)

オーストラリア	1953. 2. 17	東京～北京……… <u>バンコク</u> ……… <u>台湾</u> の地位……… <u>沖繩</u> ～ <u>東京</u> 、 <u>北京</u> 、 <u>ソウル</u>	要	要略に沖繩への遷移ありなし
インドネシア	1953. 11. 26	オランダ領東インドの地位……… <u>バンコク</u> ……… <u>台湾</u> の地位……… <u>沖繩</u> ～ <u>東京</u> 、 <u>北京</u> 、 <u>ソウル</u>	要	同上
フランス	1953. 1. 17	フランス……… <u>台湾</u> の地位……… <u>沖繩</u> 、 <u>大坂</u> 、 <u>東京</u>	要	同上
ソ連	1953. 6. 20	オランダ領東インドの地位……… <u>バンコク</u> ……… <u>台湾</u> の地位……… <u>沖繩</u> ～ <u>東京</u> 、 <u>北京</u> 、 <u>ソウル</u>	要	同上

記号(ふくむ)の交換を行なふこととす。その際、
英日は、交換の文字中の文を以て、物に「移す」と先づ、
米は、了解をとりつけて、記号(ふくむ)と記号(ふくむ)と