

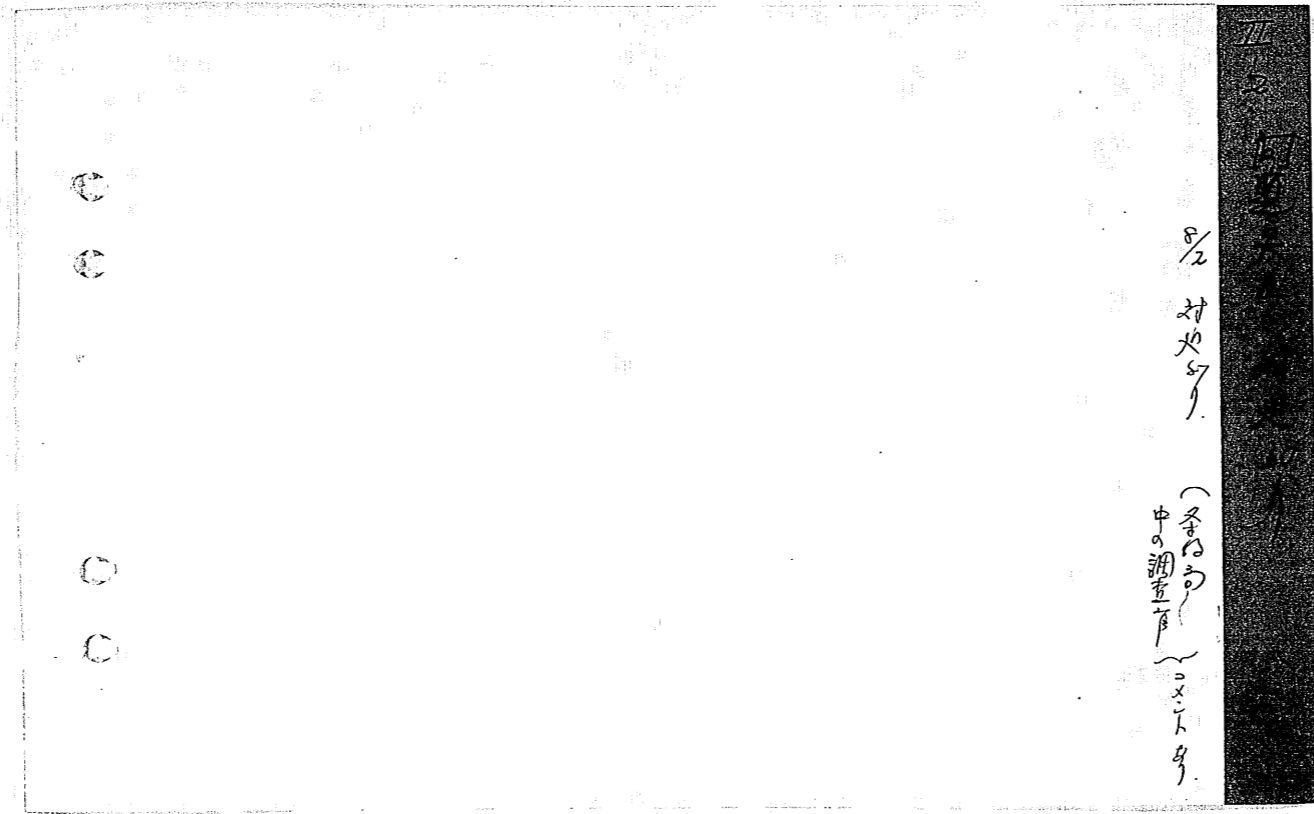
琉球大学学術リポジトリ

沖縄関係 沖縄の航空権益第一巻

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/20.500.12000/43483

II
2
問題長△の対辺

$\frac{8}{2}$ 対辺
(長)



8/2
対処

(その
中の調整)
コン

参事官
 北米第一課長
 アメリカ局長
 参事官
 北米第一課長

極 秘
 無 期 限
 部 の 内 号

沖繩返還協定交渉と日米航空交渉
 (米側トランプ・ハーパーに対する日米交渉案)
 9/22

45. 8. 2.
 米比 1. (田中)

米側現行の路線の概要:
 1. 日米航空運送協定に基づき、現在米側指定航空企業(PAA, NWA, FTL)の中、わが国の航空法に基づく事業計画の認可を受けて沖繩へ(又はその)業務を行なっているのは、ノースウエスト航空(NWA)及びフラッグ・タイガー航空(FTL)の2社である。なお、NWAは1947年より、米FTLは1970年3月よりその間沖繩経由の業務を担ってきた。

日米航空協定

(1) により認められた米側路線

は、次のとおり。(1969年11月12日修正附表)

(イ) 米側路線1. 米国より北太平洋を經由し、東京及び大阪へ、並に其以遠

(ロ) 同 路線2. 米国より、中部太平洋を經由し、東京及び大阪へ、並に其以遠

(ハ) 同 路線3. 沖繩より大阪及び東京へ(注3)

注3 「此の路線を許すに当たり、各締約国は、アリゾナ州が沖繩に対する行政立法、及び司法上の権力を行使し得る権利及び1951年9月8日サンフランシスコ署名した日本国との平和条約第2条の規定を了知するものである。」

上記注記は、平和条約発効後、日米航空協定締結交渉において、沖縄に対するわが国の潜在主権並に、これを基に沖縄の地位の特殊性を明記せしめようとする日本側の主張をめぐり、種々の^(討議)議論が行われ、かなりの日数を費した結果、以下の表現としてまとめられたものであり、暫定的措置としてとられたものである。

米側航空権益の法的性質：
 ① 法律的には、外国航空企業の特定地域における運航は、国内法に基づき許可によって行われ、^(的)場合を除き、航空協定という特別国際合意に基づき^(的)権利であり、沖縄に対する^(米側の)航空業権 (commercial rights) は、平和条約締結の際、^(沖地の地位が変更された)条約の^(一)規定に基づき、^(二)日本側と解決済みである。

① この問題はとて長方形のよう
 界の事

② 1970年7月24日付の米側申入書
 (米側資産処理問題)
 日米双方にとって原則的に入念に基本的前提は、米側にとって国際収支上の損失 (loss) とはならず、
 なること及び米側企業の利益を害しないこと、^(B)指定航空企業として議論を進めていた。^(A)
 ③ 利益は、航空協定によって創設されたものであり、米施政秩序によって創られた米側企業利益の施政権移転に伴う衡平な取扱い (equitable treatment) の問題と見なされる。
 (1) 米側には、沖縄の航空協定締結の歴史を踏まえ、⁽²⁾国際収支の問題は、米側資産処理問題の基本思想となっており、⁽³⁾他の経済上の問題 (石油共同企業等の創設に関する問題も含む) を日本側と共同して見直し、⁽⁴⁾基本前提を踏まえ、⁽⁵⁾日本側と合意した基本的前提となっており、⁽⁶⁾何の異議もない。#111 異議のないのは、⁽⁷⁾米側がその立場を堅持していることによる。

③ 米側には、沖縄の航空協定締結の歴史を踏まえ、
 ④ 国際収支の問題は、米側資産処理問題の基本思想となっており、
 ⑤ 他の経済上の問題 (石油共同企業等の創設に関する問題も含む) を日本側と共同して見直し、
 ⑥ 基本前提を踏まえ、
 ⑦ 日本側と合意した基本的前提となっており、
 ⑧ 何の異議もない。#111 異議のないのは、
 ⑨ 米側がその立場を堅持していることによる。

この場合、米政府が必要な国政手続をとり、協定
 上定められ手続さえすれば、法的には日本側は
 之を拒否し得ない。(特に TWA は長年東京
 へ ^{強く} 乗り込んできた。) (2)

(i) さらに上記の社 (TWA, COA) の追加指定が
 行われる場合は、日米両国間の航空権益
 の差は、さらに拡大するとの可能性が極めて大い。

(ii) 従って (i) 米側の要求に対する充分な代償
 (例として大園コース上のポイントとワシントン追加) が
 得られなければとしか、それを得られない場合に
 かつ (ii) 1972 年中の沖縄返還 (それ以前は達々と
 と来前半中に返還協定の大幅な合意が達したと
 必要がある) という大前提との関連から早急に
 日米航空交渉による着目とすべき — 何しろ実際

GA 6 外務省

(注) 最近の航空界の状況から米提案の10年は全く問題外で
 あり。シカゴ問題解決との関連もあるが、せいぜい 3 年 (場合あり
 の再延長) が限度と見られる。 (暫定期間といふべき)

的かつ暫定的措置を認める必要がある場
 合に成 (例として、first line of defense といふ)

(a) 第一段階として NWA は、1947 年以後の
 実績とあることにより、暫定期間 (米側
 10 年とは別のこと。日米の話し合いで決まる) に限り
 那覇への継続運航 (但し、下記 (2) のルートについては
 認めない) を認めることは止むを得ないものと知ら
 れる。ただし、その他の企業 (FTL, TWA, COA)
 の那覇への継続運航は認めない。

(この場合の航空協定附表上の取扱いは、
 米側路線 1, 2, 3, 4 に那覇を J-F として
 追加し、その注記として米航空企業 1 社のみ
 那覇に運航を承認する旨を記すか、又は別途交
 換書附より (同様の) (注) 換書附より (社名を取扱ふ必要がある) 外務省

GA 6 (注)

(日米協定 2次, second line of defense 2c)

(b) 米の段階として、上記(a)のNWA 1社のみを

特別を認めるとは困難ならば、上記暫定期間に限り、現在沖縄へ運航している米指定航空企業

(NWA, FTL) 2社に限定することを考えている。

(c) 従って、現在の非指定航空企業は TWA 及び COA

に対しては、あくまで現行日米航空協定の枠外の問題として取扱い。最終的にその継続運航を

暫定の承認が必要となる場合には、別途国内法(航空法第129条)に基づく許可という日本側からの国

政的な措置として、上記暫定期間に限り、現状と同一の運航を認めるといふのが現実であろう。

(2) 日本本土・沖縄内の米運航権の暫定の継続については、現在の米航空企業による運営形態を前提とする。

今回の米側申請は NWA 及び FTL 両社による東京・大阪と那覇間のカーゴ運 (即ち、国防)

行政許可の場合には、協定の枠外の問題として扱われる。

この場合、米側は、

日本側の特別の好意の配慮を、

外務省

GA-6

営業)の許可を求めている。[redacted] ことであるが。

ICAO条約加盟国(日本と当事国)は、(1) ICAO条約第7条(下記注1参照)により、

かかる許可を与えたい権利を有し、他の国(非航空企業)に対して排他的な基礎の

上、その様な特権を許すことを取極を締結しないこと。他の国からその様な

排他的な特権を獲得しないことを約束しており、(ICAO条約の附属書Aの標準方式、第

1条第1項第2号)が国内航空法(第130条)と同様に規定している。

(2) 右は、カーゴ運の禁止を義務付けている訳ではなく、同条約文の解釈にも確立された

はない由であるが、カーゴ運を1国のみ

外務省

GA-6

排他的に認めるとは禁じられており、国際的

にとかかるカテゴリーを認め得る事柄は
皆無に近く(注2)、わが国としてはわが国

利を、たとえ暫定期間内であっても、本洋路
線に限り、米国のみに認め得るに依るもの

と考ふる。

カテゴリーの別を、航空の目的として相異なるカテゴリーに分ける。

月
取
り

(注1) ICAO条約第7条 (国内営業)

各締約国は、他の締約国の航空機に対し、有償
又は無料で自国の領域内の地上の地上に向けて運送
する旅客、郵便物及び貨物をその領域内において積込
込む許可を与え得る権利を有する。各締約国は、他の国
又は他の国の航空企業に対し排他的な基礎の上で
その様な特権を付与する取極を採らざる限り、他の
国からその様な排他的な特権を獲得し得ることを承認する。

(注2) ICAO第59回報告書によれば、北米三國は

- (1) アメリカ航空機、フアンバーグ、ハロウ、諸島
- (2) KLM、ノルウェーの地盤、(3) BEA

ストックホルム、GOTHENBURG⁶ 向けのカテゴリー
を認め得る。その許可に際し、米国の同一

様の要項がある場合にはこれを取消すのをセフ
ティクロスが附帯してはいる由である。

(3) 収益格差の算定基準の問題

最終に、今次米側申入りがなされたに当り用い
らるる格差算定の手法としては、

- (1) 収益格差の算定方法を国際的に認めらるる
基準がなす。日米間の航空収益格差の

検討に当りては、日米間にて合意する計算

益の維持を希望しているのであるから、これに志すこととし(但し、如何なる暫定期間を考慮するかは地の要素と関連するが、3年以内の暫定期間を以ておさるべきである)、その見返りとして日本側にもシカゴを許すこととの形でテールに与らざるべきである。

(二) なお、シカゴを暫定的に獲得する線に妥協することと理論的には考えらるるが、暫定期間設定の日米両国にとって持つ意味はそれと異なるのである。即ち、米側にとっては、右は沖縄からの企業撤退の目的の暫定期間である。従って、戻り施設の維持管理費は別に別々に新たな投資を必要とするわけではなく、米側暫定期間中にかせまるとは、右の如く受し、地方

4/19 何れかであるが、

シカゴの権利を日本側が獲得することになり、米側は撤退の目的を達成する。米側はシカゴの権利を日本側が獲得することになり、米側は撤退の目的を達成する。

日本側にとっては、右はシカゴへの新たな進出である以上、その乗入りのためは各種の資本投下を必要とするのであって、たとえ暫定的乗入りの権を獲得し、運輸による実績を挙げても、暫定期間終了後と米側が右実績に鑑み、無期限に許すこととするの保証がなければ、日航としても営業上不安を感じては必至である。かかる不安定な形でシカゴを獲得することは断念し、むしろ当初より日本側へのシカゴの許すは無期限という方向でテールに持込らざるべきである。

(ホ) なお、米側が暫定期間後の取扱に同意し、同期間終了時に日米間で再交渉することの必要と望むべきである。

秘 稅

無 期 限
部 の 内
号

御 参 考

(45.8.3.)

沖繩に対する米航空権益に関する航空交渉 (案)
方針(案) (過去の経緯と今後の交渉方針に
向う: 断念的因循)

昭和26年 平和条約)

3条……沖繩の地位 (潜在主権)

13条……航空協定締結交渉

昭和27年 日米民間航空協定締結

附表注記 沖繩……平和条約3条の趣意
を了知する。

昭和27年~

昭和47年

沖繩に対する米航空権益は暫定のもの

昭和47年

沖繩返還協定発効(予定)

沖繩に対する米航空権益 白紙化

日米航空交渉を通じて

米航空権益を改めて決定する。

日本側要求権益との交換

GA-6

外務省

沖繩に対する米航空権益に関する交渉

(米側要求と当方対応方針)

	米側	米側	米側
米側	(1) 那覇と設置し 米路線1,2,3 コ-ア-ミナル 追加。 米側は米側 (2)	東京/大阪と那覇 間の運輸権 継続許可 (米側との認可)	左記米1,2,3の赤線 及び沖繩路線の 価値計算の指針 米側を認め ない。

返還交渉促進 → (日米航空交渉を通じて決める)
という圧力

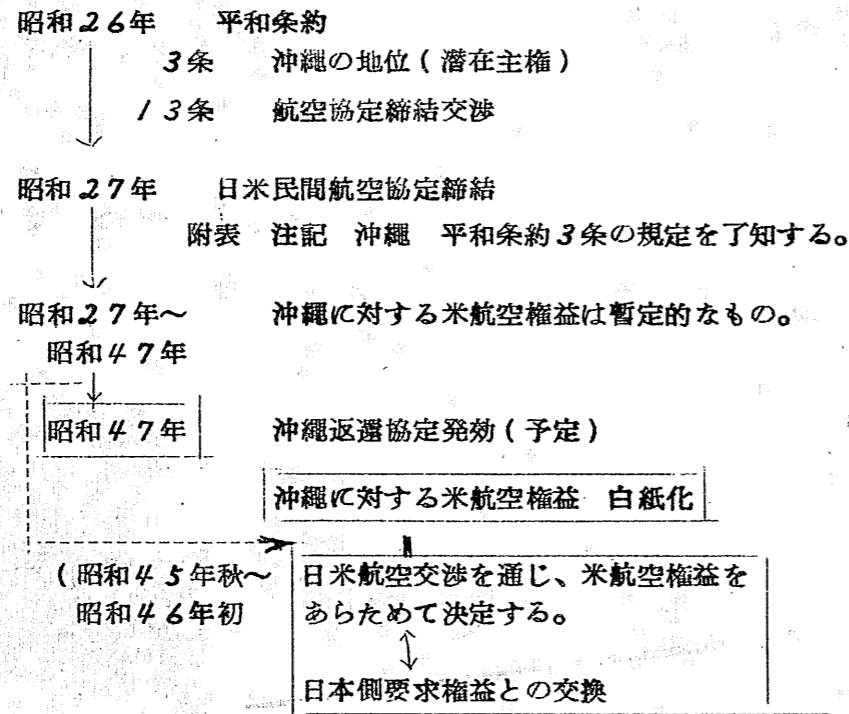
	(1) シカゴとの交換 で那覇のコース を認めず。(現在 の指定航空企業のみ)	米側との認可 はしない。	(1) 本来の権利交換 のRWA計算による (日米の状況から の計算)
日本側	(2) TWA, COA 米側 国政法(航空法 米側)のみで 手当する。 (3) 米側は米側 米側は米側 米側は米側 米側は米側		(2) 沖繩の特異性 に対する配慮は 継続運輸を認 めずとして十分 とする。

GA-6

外務省

御参考

沖縄に対する米航空権益に関する過去の経緯
と今後の交渉方針（案）に関する時系列的
図解



御参考

沖縄に対する米航空権益に関する交渉
（米側要求と当方対処方針案）

	第1点	第2点	第3点
米側の要求	(1)「那覇」を残置し米路線1.2のゴーターミナルとして追加 (2) 現在の米社の継続運航を認める。	東京/大阪と那覇間の運輸権の継続許可 (カポタージュの認可)	左記第1.2点の前提たる沖縄路線の価値計算に特別な方式を認めて欲しい。
返還交渉促進 → (日米航空交渉を通じ決める。) という圧力			
日本側の対案	(1)シカゴとの交換で那覇のゴーターミナルを認める(現在の指定航空企業のみ)。 (2)TWA、GOAについては国内法(航空法第129条)のみで手当する。	カポタージュは認められない。	(1)本来の権利交換のための計算による(白紙の状態からの計算) (2)沖縄の特殊性に対する配慮は継続運航を認めることで十分尽される。

コメント

沖縄返還に伴う日米航空交渉
についてのコメント

昭和 8. 15
糸協長 山田

1. 米側要求の要旨

米側トキオ・ハルビン及び会談録に於て、米側
要求の要旨は次のとおりと著せられる。

(1) 那覇を米側路線 1 及び 2 に日本国内の
Traffic point として通知して欲しい。

(2) 米側要求は、附表に consolidate するものであり、暫定
期間に於いてのみ有効と著せられる。

(3) 那覇 - 大阪/東京間のカーゴサービスを暫定的
に 10 年以内認めたい。

(米側は路線 3 の削除を認め、沖縄から出発す
る大阪/東京間の便航 (NWA) を放棄する)

(3) 上記 (1) 及び (2) の米側利益 (米側計算で
は 570 万ドル、その中沖縄本土間カーゴサービスが
320 万ドル) に対し、代償 (日本側の新利益
の形) を 10 年以内要求したい。

2. 我が方針についての私見

前記の米側要求に対し、交渉過程の tactics の
問題も別として、我が方針として次の著せられ

あり得ると思われる。即ち、「沖縄 - 本土間のカー
ゴサービスは認めないが、それ以外の米側各社 (NWA,

FLT, TWA 及び COA) の現行業務の継続を認める
(期間を限定せず) として、その米側利益を航空

協定の枠内でフルにカバーし、我が新利益要
求 (それが履行) の justification を足す。

この方針の理由は次のとおり。

(1) 米側は4社の現行業務を停止(又は極に低水準に
期間限定で停止)するのは、国内的に困難であろうか

ら、小川方としては二社を認めると高く売り得る立場
にあるので、おしよ二社を認めることにより日米航空権益

の拡大均衡は行われるべきである。

(2) TWAについては、その獲得は世界一周路線を
締める等がある。沖繩航空は小川方が認めなければ、

かえって東京発入山への国内的な力を限る結果と
なる怖れあり。おしよ小川方に東京の新しい沖繩空

由を認めたい方がよい(COAについては程度
の差はそれほどないであろう)。

(3) 米側による沖繩の traffic point としての価値
は余り大きくなく、かつ将来減少するものである。

かつ(米側計算)内証ありとして、路線の相対的

価値の判断の余地がある)、二社を高く売るのは
返還時を本にない。(恒久的権益として

売、小川方権益は恒久的なものとして獲得する)

2x11

21/Aug 中絶

P. 4~5

1. 国際収支上の口を発生し得るに
米産物の利益を奪うに
両国の合意が得られないか、
別個には合意が得られるか、
本件は日米航運交渉の場
で検討すべき問題だと
先方より説明がなされた。

「米産物の原則は
航運協定上の問題
である。協定は
二国間の^{相互}バランスを考慮し
米国の提案は
そのバランスに
重大な影響が
及ぶ問題と
航運交渉の場
で解決すべき
ことである」と
先方より説明がなされた。

2. 「十八」を
米提案には
若干の制限
がある。10年
の期間には
力強く注
意すべき
事項である。
先方の意
意を確か
める必要

P. 13

沖縄と南。活線表
修正の必要が
生じたこと、
先方が
諸線表の
全面裏面
（築港地帯、
官用地、
官有地帯と
別記
の米
貯蔵方式）
を要求する
ことである。
時間的
困難がある
場合、
全面裏面
の土壌
協定価値
を先方
に承
せしめ
る。緊急
措置を
とるべき
ことである。
大問題
は先方
の^米過
剰を
絶つ
こと
の意味
である。
二国
間
で
検討
すべき
事項

秘 極
 限 期 無
 内 部 号

取付金... 2/9 5/20 中島

米例... (1) (2) A base proposition
 that has been accepted in principle by both
 sides

(1) 米例... 米例... 米例...
 (2) 米例... 米例... 米例...
 (3) 米例... 米例... 米例...
 (4) 米例... 米例... 米例...