

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

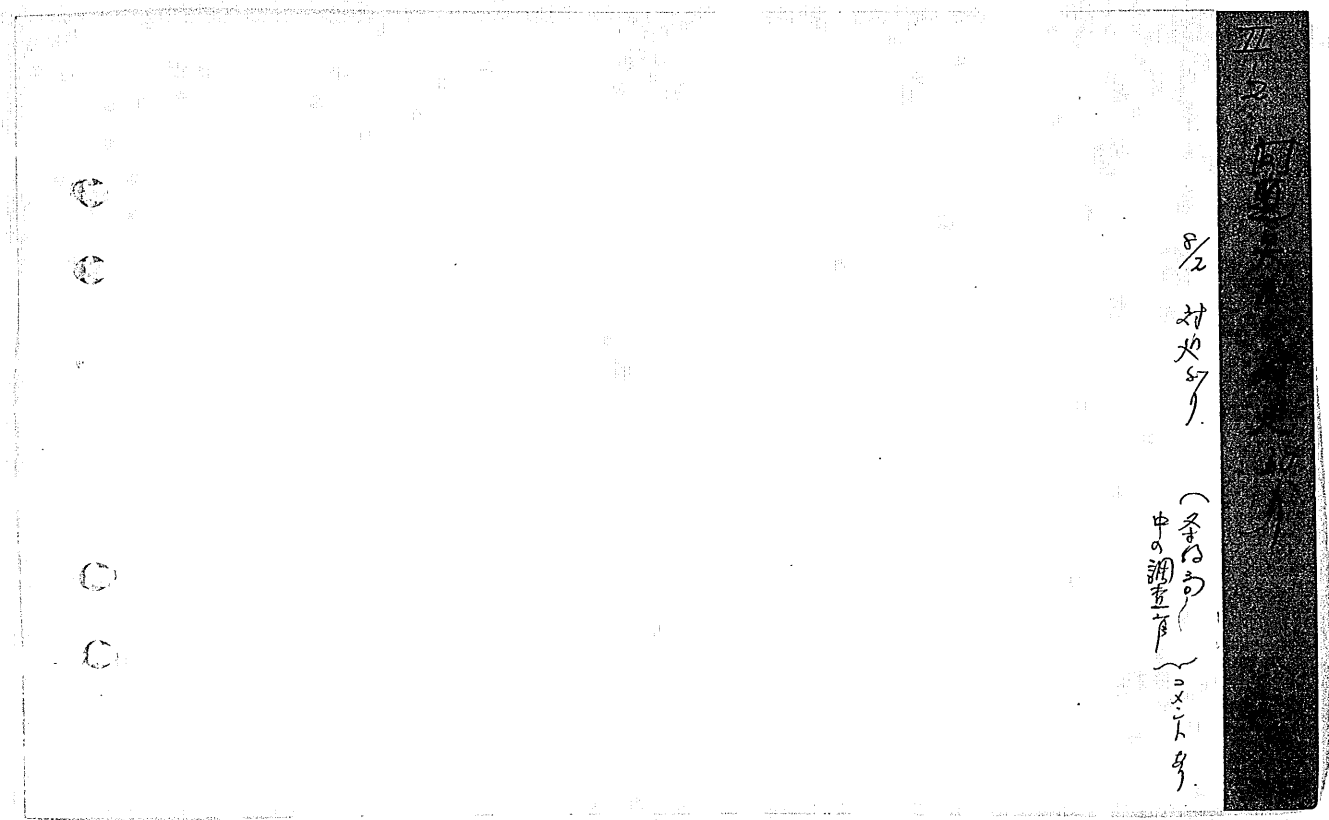
メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2019-02-01 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: - メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/20.500.12000/43483

II
2
問題長△の対処
37

8/2
村々
リ

(8/2
8/2
8/2)

・ ・ ・ ・ ・



8/2
対処

（その中）
中の調査
コメント

極 秘
 無 期 限
 部 の 内 号

参事官
 北米第一課長

沖繩返還協定交渉と日米航空交渉
 (米側ノースウエスト航空(NWA)に対する航空協定案)
 9/22

45. 8. 2.
 米北 1. (田中)

米側現行の航空政策:

1. 日米航空運送協定に基づき、現在米国指定航空企業(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(又はからの)業務を行なっているのは、ノースウエスト航空(NWA)及びフライングタイガー航空(FTL)の2社である。なお、NWAは1947年より、米FTLは1970年3月よりそれより沖繩経由の業務を操業している。

日米航空協定

により認められた米側路線

GA 6 1892 外務省

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、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、以遠

(ハ) 同 路線3. 沖繩より大阪及び東京へ(注3)

(注3) この路線も許すに可なり。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様態たる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。

GA 6 外務省

上記は、平和条約発効後、日米航空協定締結交渉により、沖縄に対するわが国の滞在主権並びに、これに基づく沖縄の地先の排他性を明記せしめようとする日本側の主張をめぐり、種々^(討議)の^{意見}がなされた。かなりの日数を費した結果、わが国は表現としてまとめたものであり、暫定的措置としてまとめたのである。

米領航空権益の法的性質：

すなわち、(1)法律上には、外国航空企業の特定地先における運航は、国内法に基づく許可によつてはな^らず、^(的)場合を除き、航空協定という特別国際合意に基づいて^(創設された)権利であり、沖縄に対する^(米領の)航空施設^(の)の^(利用に際して)上^(の)航空権益^(の)の^(創設)と^(なす)。

^(航)業^(業)権^(業) (commercial rights) は、^(air)平和条約^(の)第^(二)条の^(規定)に基づき、^(沖縄の)地^(の)先^(の)が変更^(した)される^(場合)においては、^(日本)日本^(の)政府^(と)に^(対して)と^(して)解釋^(する)すべきであらう。

外務省

外務省

⑧ この減価償却と増大資本の増加と
~~は関係ない~~ 関係がある。

④ (2) 1970年7月24日付の米價(輸入) 17、

(米田資産管理問題)

日米双方にとって原則的に受け入れられ、基本的前提
は、米国にとって国際収支上の損失 (loss) となら
る。

なりこと、い 米国企業の利益を害しないこと、Rあり
として議論を進めている事は^(B)指定航空企業
とす

の利益は、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露

米價の輸入に對する

上記の次々に鑑み、本件に対する基本的考え方としては、沖縄に対する米航空企業の商業航空権

との立場をいふが妥当と考えられよ。

に戻すのは問題ない。とりおとの巻の方は以下の
とおり。

~~新定其(107/111)大略~~ 現行日米航空

(1) 協定上は、米穀企業に対し認められ日本

COA: ホノルル ~ 信託統治地域内地域 ~ グアム ~ サイパン ~ 沖縄

この地ととなり、現時点における米国指定航空
企業に社にかけ、現在沖縄のみに業務を
(NWA, PAA, FTL)

の指定航空企業と~~なり~~^り~~から~~追加
指定航空企業は、少くとも協定上は、東京

(ロ) 仮に、TWA 及び COA の業務は、暫定期間中

合意が成立したとしても、^{報告}その期間の経過後、米側が、この企業から東京へ大阪への運航

開始を強く要請したい。十分考慮する。

その場合、米政府が必要なる行政手続をとり、協定
 上定められた手続さえとれば、法的には日本側は
 之を拒否し得るなり。(按て TWA は長年東京
 強く
 乗り込み希望している。)

(i) さらに上記の社 (TWA, COA) の追加指定が
 行なわれる場合には、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) 又は 大圏コース上のポイントとしてのシカゴの追加) が
 得られなければとしかく、それを得られない場合で
 かつ (ii) 1972 年中の決断返還 (そのためには、達々と
 来年前半中に返還協定の大幅につき合意に達しておく
 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詰着を要せず、何らかの実際

GA 6 外務省

(注) 最近の航空界の状況から、米提案の 10 年は全く訂正外で
 あり。シカゴ問題解決との関連もあるが、せいぜい 5 年 (場合により
 その再延長) 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) 第一線防衛 (first line of defense) として
 (a) 第 1 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 年とは別のもので、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) のカオスタージュは
 認めない) を認めることは止むを得ないものと知ん
 だい。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には、
 米側路線 1, 2, 3 に那覇をトータルとして
 (NWA)
 追加し、その注記として米航空企業 1 社のみ
 那覇に運航を認めず、又は別途交
 換書附より (同様の) (要するに)
 換書附より 1 社のみを認める必要がある。) (注: 外務省)

GA 6

(日本側才3次重, second line of defense 86.2)

(b) 第2段階として 上記(a)のNWA 1社のみに

先及の半側が満足せず、要約の要
特別を認めることが困難なならば、上記暫定期間の
限り、現在沖縄へ運航している米指定航空企業

(NWA, FTL) の社名限定がとてきまてある。

(C) なお、現在の非指定航空企業は TWA BOEING

に於ては、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

暫定の承認が必要がある場合には、別途国内法
(航空法第129条)に基づく許可という日本国による国

成るな措置として、上記暫定期間内に限り現状どりの
運航を認めるといふのが政策であらう。

(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米留と見なす。

今日の米割申入れは NWA & FTL 両社から東京、大阪と
那覇向のカボタージュ (EPS, 国政) 外務省

営業)の許可を求めている()
こととなるが、

1. ICAO 条約加盟国 (日本と当事国) は、

(1) CAO 条約がク条 (下記注1. 参照) により.

かかる許可を与えない権利を有し、他の国
(又は航空企業)に対し排他的な基礎の

上へその様な持論を答へてゐる取極は
「歸結しない」と。此の點からその様な

排他的な特権を獲得しないことを約束
により、(ICAO条約)附属書の標準方式を採

→ 軍規に制定されているのが国防航空法(第130条)
と同様に規定している。

(カ) 右は、カボタジの禁止を義務づけている訳ではなく、同条約文の解釈にと確立したもの

・はない由であるが、カボタジミを一面のみ、

排他的に認めることは禁じられており、国際的

にと かつカボタージュを認めている事例は
皆無に近く(注2)、わが国としてこの権

利を、たとえ暫定期間であっても、本邦路
線に限り米国のみに認める款にはゆかない

と考えらる。

月
既
了

(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他の地上点と向けて運送
する旅客、郵便物及び貨物をその領域内において積込
込む許可を与えたり権利を有する。各締約国は、他の国
又は他の国の航空企業に対して排他的な基礎の上に
30様な特権を付与する取極を設けたりしない。他の
国から30様な排他的な特権を獲得しないことを承認する。

(注2) ICAO第59回報告書によれば、北米三国は

(1) アトランティック・シティ・ハロウズ-諸島間

(2) KLM 1-ルン-アムステルダム (3) BEA 1-

ストックホルム・GOTHENBURG間をかつカボタージュ
を認めている。その許可に際し、米三国は同

様の要件がある場合にはこれを取消するセーフ
ティ・クロスが附されている由である。

(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るに当って用い
らるる格差算定の手法については、

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

検討に当っては、日米間で合意する計算

45
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300
301
302
303
304
305
306
307
308
309
310
311
312
313
314
315
316
317
318
319
320
321
322
323
324
325
326
327
328
329
330
331
332
333
334
335
336
337
338
339
340
341
342
343
344
345
346
347
348
349
350
351
352
353
354
355
356
357
358
359
360
361
362
363
364
365
366
367
368
369
370
371
372
373
374
375
376
377
378
379
380
381
382
383
384
385
386
387
388
389
390
391
392
393
394
395
396
397
398
399
400
401
402
403
404
405
406
407
408
409
410
411
412
413
414
415
416
417
418
419
420
421
422
423
424
425
426
427
428
429
430
431
432
433
434
435
436
437
438
439
440
441
442
443
444
445
446
447
448
449
450
451
452
453
454
455
456
457
458
459
460
461
462
463
464
465
466
467
468
469
470
471
472
473
474
475
476
477
478
479
480
481
482
483
484
485
486
487
488
489
490
491
492
493
494
495
496
497
498
499
500
501
502
503
504
505
506
507
508
509
510
511
512
513
514
515
516
517
518
519
520
521
522
523
524
525
526
527
528
529
530
531
532
533
534
535
536
537
538
539
540
541
542
543
544
545
546
547
548
549
550
551
552
553
554
555
556
557
558
559
560
561
562
563
564
565
566
567
568
569
570
571
572
573
574
575
576
577
578
579
580
581
582
583
584
585
586
587
588
589
590
591
592
593
594
595
596
597
598
599
600
601
602
603
604
605
606
607
608
609
610
611
612
613
614
615
616
617
618
619
620
621
622
623
624
625
626
627
628
629
630
631
632
633
634
635
636
637
638
639
640
641
642
643
644
645
646
647
648
649
650
651
652
653
654
655
656
657
658
659
660
661
662
663
664
665
666
667
668
669
670
671
672
673
674
675
676
677
678
679
680
681
682
683
684
685
686
687
688
689
690
691
692
693
694
695
696
697
698
699
700
701
702
703
704
705
706
707
708
709
710
711
712
713
714
715
716
717
718
719
720
721
722
723
724
725
726
727
728
729
730
731
732
733
734
735
736
737
738
739
740
741
742
743
744
745
746
747
748
749
750
751
752
753
754
755
756
757
758
759
760
761
762
763
764
765
766
767
768
769
770
771
772
773
774
775
776
777
778
779
780
781
782
783
784
785
786
787
788
789
790
791
792
793
794
795
796
797
798
799
800
801
802
803
804
805
806
807
808
809
810
811
812
813
814
815
816
817
818
819
820
821
822
823
824
825
826
827
828
829
830
831
832
833
834
835
836
837
838
839
840
8

ありまうぬぬ　ハハ　注意を要す
 COAについてタリキネンションを和訳、スハ　TWAの収益を半例計算に入水すると
 半例を以て　因縁交論　米倉を和益　原益額を認め、標準ともなりう　8A
 なる所　然り、本件内合件も同手能を要するが、此は外観上よりなり、原則論
 を執つたところでは、データについて誤謬をすべきかと思ふ　（要す）

より沖縄経由の業務を開始したTWAの収
益はもとより含んでいないという問題がある。

沖縄よりの及び沖縄経由の航空業務への収益が、米国の国際収支全体に占める割合

政府としては、既に営業を停止しては米航
外務省

外務省

P. 14

にこの問題の本質があると考えるべきである。
(4) 語彙
が必要とする航空権益との交換の方向で
本内閣は、生例の配給政策の語り語りとして、わが国
且、文をいすべきであろうと考える。

(4) 醋糟

10/16
(6) 必要とする航空権益との交換の方向で

本内記、半例の配符取巻の諸少諸多と、わが国

12

それは「すべて」であらうと考へる。

(1) 具体的には、シカゴ乗入との交換の理

7

4

7

22

100

1

20

2

7

7.



150

卷

檢

...

Λ 6 1/2

想である。(米朝)路線価値表によれば、1968年
でシバは⁵⁰800万ドルである)、将来の日米航

空乏時の経緯からみて、米側が簡単に右デール
に急がずとは思われない。

(ⅱ) において、沖縄とシカゴ以外の目標、たと
えば SFO/LAX のエアー・リフト、との交換は

シカゴ問題の推進を、かえって困難にする
ことになると思われる。

(V) 結局 米側は暫定的人冲繩の航空権

外務省

益の維持を希望しているのであるから、これに反する
こととし（但し、むしろは暫定期間を考慮するほか
他の要素とも関連するが、3年以内の工程後にとり
あらず考えらる）。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デールにとらむ
べきであると考えらる。
(二) なお、シカゴを暫定的に獲得する線に妥協
すること理論的には考えらる。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ための暫定期間であ
り、送って戻り施設の維持管理費は別として
別に新たな投資を必要とするわけではなく、左
暫定期間中にかせぎまくれば高利の収入、地方

（印）何れかであって、そのうち1つ

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、その乗入りのためには各種の資本
投下を必要とするのであって、たとえ暫定的
乗入権を獲得し、運輸による実績を作っ
ても、暫定期間終了後と米側が右実績
に鑑み、無期限に許すに至るとの保証が
ない以上、日航としても営業上不安を感じ
ては必至であり、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
方向でデールに接近すべきであらう。
(ホ) なお、米側が暫定期間後の取扱につき
固執する場合には、同期間終了時に日米
間で再交渉するのが妥当と要の人は意見を述べ

秘 録
無 期 限
部 の 内
号

御参考

(45.8.3.)

沖縄に対する米航空権益に関する交渉 (案)
方針 (案) (過去の経緯と今後の交渉方針に
向う: 時系列別 図解)

昭和26年 平和条約

3条 沖縄の地位 (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 沖縄 平和条約3条の趣意
を了解する。

昭和27年~
昭和47年

沖縄に対する米航空権益は暫定のもの

昭和47年

沖縄返還協定発効 (予定)

沖縄に対する米航空権益 白紙化

(昭和45年秋~
昭和46年初)

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

沖縄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)

(案)

	米 1 点	米 2 点	米 3 点
米 側 の 要 求	(1) 那覇と琉球 米路線1,2の コ-ターミナル化 追加 （カミヤジの認可） (2) （カミヤジの認可） (3) （カミヤジの認可）	東京/大阪と那覇 間の運輸権の 継続許可 (カミヤジの認可)	左記米1,2点の承認 及び沖縄路線の 価値計算に特例 な方針を認めて 欲しい。

返還交渉促進 → (日米航空交渉を通じて決める)
という圧力

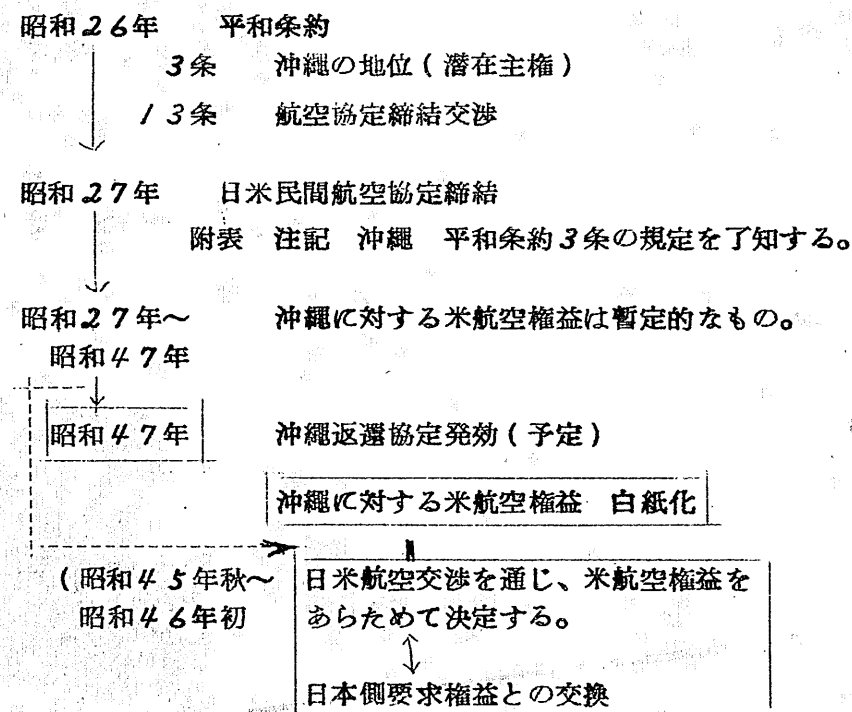
	(1) シカゴとの交換 で那覇のターミ ナルを認める。(現在 の指定航空企業のみ)	カミヤジは認め られない。	(1) 本来の権利交換 の尺の計算による (日米の状況から の計算)
日 本 側 の 対 策	(2) TWA, COA などの 国政法 (航空法 カミヤジ) のみで 手当する。 (3) 期前には無理 なものはある(シカ ゴとの交換による) 期前には無理なものはある		(2) 沖縄の特殊性 に対する配慮は 継続運輸を認 めたいとする こと。

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) 現在の各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 (カボタージュの認可)	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。	カボ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

米側トーチカ・バーバー及び会談録によれば、米側
要求の要旨は次のとおりと看做される。

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

(2) 米側は、附表に consolidate するものであり、暫定
期間についてのものはないと見做される。

(3) 那覇 - 大阪/東京間のカボタージュを暫定的
に 10 年間で認め欲しい。

(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) は放棄する)

GA-6

外務省

(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・本土間カボタージュが

320 万ドル) に対し、代償 (日本側の新利益
の形で) を 10 年間で要求したい。

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
問題は別として、我が方針としては次の方が

あり得ると思われる。即ち、「沖縄 - 本土間のカボ
タージュは認めないが、それ以外の米側 4 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ットし、我が新利益要
求 (カボタージュ) の justification を足にする」。

この方針の理由は次のとおり。

GA-6

外務省

(1) 米側は4社の現行業務を停止(又日側に限られた
期間内は停止)するのは、国内的に困難であろうか

ら、小笠方としてはこれを認めること高く売り得る立場
にあるので、おしよ三山を認めることにより日米航空権益

の拡大均衡は行けるであろう。

(2) TWAについては、その獲得は世界一周路線を
諦める等がなく、沖縄を寄りを小笠方が認めなければ、

かえって東京発入山への国内的圧力を高める結果と
なる怖れあり、おしよ小笠方には実害のない沖縄を

由を認めてほしい方がよい(COAについては譲歩の
差こそあれ同じであろう)。

(3) 米側により沖縄の 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)内証ありといふ、路線の相対的

価値の判断の参考となる)、三山を高く売るのは
返還時を要する。 (恒久的権益として

売り、小笠方権益は恒久的なものとして獲得する)

21/Aug. 中絶

1. 国際収支上の収支を生ぜしめたいと、
米価の暴落を喜ぶなど、かような「政策」
両方の合意がなされるか、否かの
には合意がなされるかどうか、それらは

本件は日米航空交渉の場にて検討すべき
問題とて先方にも説明されることとす。

「米穀の原則は、もちろん考慮するが、条件は
航空協定上の問題である。協定はこれより
2国^(相互)間のバランスを考慮に実施すべきであり、
半国提案は二つのバランスに重大な影響か
あるという問題で航空交渉の場合に解決
するのは困難である」ということだろうか。

2. 「ナハ」を コスミナル に 追加してくると
米規案には 書き込みの限、期限が 付さな
い。 10年 5月迄 期限は カバーに ~~は~~に
7月 2日 17:11。 迄方、真意を 確かめよう

冲撞、衝突、活線表修正、父要か

生じたことは、当方が踏線表の全面書直し（築着地盤、宅用地、ビヨウ地盤と別記する米作り方式）を要求する好機である。時間的・空間的におおむね、全面書直しのための協議価値を充分に享受せしむる上、緊急措置をとるべきである。大問題ではあるが、^{（将来）}過慮を絶つという意味での今後検討すべきは、いかに

極秘
無期限
部の内
号

見、
た
三
の
二
七
十
二
九
六
五

5条2中為

* That has been accepted in principle by both sides

[illegible][illegible]

合言、これのものをあり、米をよみ、
 舟を協定し、

人半卒(企業)科立の
施設(科立)によって
会

equitate

米(口)子冬冬
同
92
9

1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10
 11
 12
 13
 14
 15
 16
 17
 18
 19
 20
 21
 22
 23
 24
 25
 26
 27
 28
 29
 30
 31
 32
 33
 34
 35
 36
 37
 38
 39
 40
 41
 42
 43
 44
 45
 46
 47
 48
 49
 50
 51
 52
 53
 54
 55
 56
 57
 58
 59
 60
 61
 62
 63
 64
 65
 66
 67
 68
 69
 70
 71
 72
 73
 74
 75
 76
 77
 78
 79
 80
 81
 82
 83
 84
 85
 86
 87
 88
 89
 90
 91
 92
 93
 94
 95
 96
 97
 98
 99
 100

1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10
 11
 12
 13
 14
 15
 16
 17
 18
 19
 20
 21
 22
 23
 24
 25
 26
 27
 28
 29
 30
 31
 32
 33
 34
 35
 36
 37
 38
 39
 40
 41
 42
 43
 44
 45
 46
 47
 48
 49
 50
 51
 52
 53
 54
 55
 56
 57
 58
 59
 60
 61
 62
 63
 64
 65
 66
 67
 68
 69
 70
 71
 72
 73
 74
 75
 76
 77
 78
 79
 80
 81
 82
 83
 84
 85
 86
 87
 88
 89
 90
 91
 92
 93
 94
 95
 96
 97
 98
 99
 100