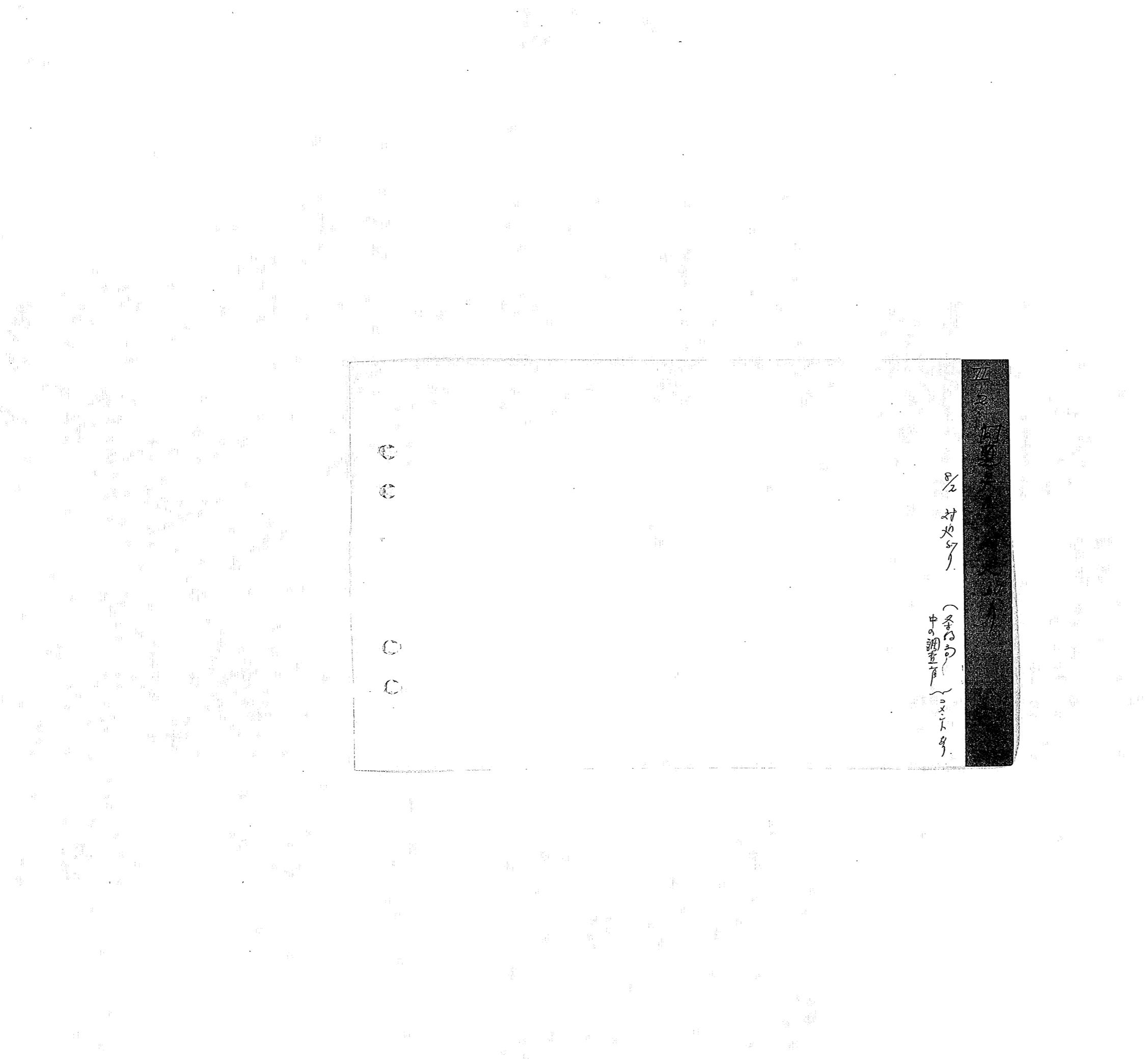


琉球大学学術リポジトリ

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

七
長
安
大
社
會
會
長
大
安
長
七



參政局長
參政官
參事官
北米支一課長

アメリカ局長
中野調査官
多田元

極秘
無期限
部の内
号

沖縄返還協定文書と日米航空支那
(米側トランジットペーパーに付するもの方針ノ案)

9/3 23
45. 8. 2.
米北 1. (田中)

米国で現行運送の概要:

1. 日米航空運送協定に基づき、現在米国は指定航空企業 (PAA, NWA, FTL) の中、みずほの航空法に基づく事業計画の認可を受けた沖縄への(又は)の飛行路線を運行している。NWA (ノースウェスト航空) と FTL (フライングタイガー航空) の2社である。NWA は 1947年より、又 FTL は 1970年3月より

これらは沖縄経由の業務を提供している。

日米航空協定
により認められた米側路線

1892 外務省

GA 6

は、次のとおり。(1969年11月12日修正附表)

(1) 米側路線1. 米国より北太平洋を経由して東京
及び大阪へ、並びに以遠

(2) 同 路線2. 米国より中部太平洋を経由して東京
及び大阪へ、並びに以遠

(3) 同 路線3. 沖縄より大阪及び東京へ(注3.)

(注3) 「これらの路線を許可するにあたり、各締約国
は、アリガハ島国が沖縄を通過する行政
之法、又は司法上の権力を行使するに際して
たる1951年9月8日トサン・フランシスコで署名
された日本国との平和条約のうちの規定を
了知せねばならぬのである。」

GA 6 外務省

上記法記付、平和条約発効後、日米航空協定
締結交換函にて、沖縄に対するゆが国の権利主
権並びに、いかに基づく沖縄の地政の特殊性を明記
せしめようとする日本側の主張をめぐり、種々の
争ひがみれ、かばりの日数を費し、結果、かはる表現
としてまとめたものであり、暫定的措置としてとられ
たものである。

米側り航空权益の法的性质:

2. (1) 法律的には、外國航空企業の特定地東へ
おける運航成、国交法に基づく許可によって
の
場合を除き、航空協定といふ特別の国際合意に
基づいて、権利であり、沖縄に対する商
業権 (commercial rights) は、平和条約を
経て、場合によっては、いかに白紙
(沖縄の地位が変更された)
と解すべきである。

GA 6

外務省

⑦ ⑧ の複数以上の方法かといふと
外務省

⑨ (2) 1970年7月26日付の米側申入
(米国資産処理の趣旨)
日米双方にて原則的に受け入れた基本の前提
は、米国にとって国際收支上の損失 (loss) と分ら
れること及び米国企業の利益を害しないこと、これ
との議論を進めていた。(1) 指定航空企業
と(2) 指定航空企業
の利益は、航空協定によって差し設けられたので
あり、米施政秩序によって創られた米国
企業の利益の施政権移転に伴う衡平な
取扱い (equitable treatment) の問題とは
(1) 米側ではうなづかれていた
異質なものであり、(2) 国際收支の問題が米国
の資産処理の問題の基本思想と結びついていた
ことの見地より、該般の経済上の内訳 (在沖米国企業の利益に内
訳も含む) を日本側の商に理解してもらうとの、其平均的見解を
示すものであるが、これが沖縄返還問題の一端の
日本側と合意派基本の前提となつた。

GA 6

何時開催のね? 何時
米側のもの外務省
平成28年1月25日 (中島和也)

これが良いと小切、やはり選ぶ(4) 選ぶ
機会の内選ぶ

米側の申入れに対する
3. カウチの基本的な考え方

上記の次から述べ、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指揮航空権
の問題は、日米航空協定の問題の一環として
扱われる。日米航空支拂の場所における検討する
との立場をとるといふが妥当とされる。

追記、米側入一中: ハーバー・カミー 指揮するが、大
阪への輸入と認められた形となると、
とおり。

(1) 「那覇と米航空企業のためのサービス・ポイントとして
~~那覇~~ (ハーバー・カミー) あり、現行日米航空
協定附表の米側路線 1、及び 2、K「那覇」エタ
ンナル」として追加する問題へ対応して。

(1) 協定上は、米側企業へ輸入認めた日本

GA-6 外務省

(注) TWA: ロサンゼルス～ホノルル/ヒロ～グアム～~~沖縄~~～台北～香港～
タイ～(世界一周)
COA: ホノルル～~~諸島~~統治地域/沖縄～グアム～サイパン～~~沖縄~~

5. 国際の比較が、現在の2比較(東京、大阪)から

3比較となり、現時東京における米国指揮航空
企業3社に加え、現在沖縄の米企業3社
(NWA, PAA, FTL)

(注) 2社
提供していけるトランステンタル航空(TWA)および
コンチネンタル航空(COA)の2社が、また

の指揮航空企業となり、~~これら3社~~の指揮航空企業は、~~3社~~と協定上は、東京

大阪への輸入と認められた形となると、
問題がある。

(2) 依頼、TWA および COA の業務は、暫定期間中

は沖縄(那覇)の外へ限られる形のもの

合意が文書化され、その実行経過、米
側がこれら企業へは東京及び大阪への運航

開始を強く要望することは十分考慮される

外務省

この場合、米国政府公認要旨国交手続をとり、協定
上定められた手続をすれば、法的的には日本側は
之を拒否し得ない。(英 TWA は長年東京
強く
乗入を希望してゐる。)

(1) さうして上記2社(TWA, COA)の追加措置が
行なわれる場合には、日米法圏内(の)航空権益
の差は、さうに拡大する可能性が極めて大いに。

(2) 途次 (i) 米側の要請に対する充分な代償
(例えは、大圓コース上のペナントとのシカゴの追加) が
得られながらとせん、それが得られない場合で
かう (ii) 1972年中の渡航遅延(そのために、遅くと
て来年前半に渡航協定の大綱につき合意に達しなくて
必要がある) といふ大前提との関連から早急に
日米航空交渉を結着をめざす——1972年の実際

GA 6

外務省

○(1) 発展みらい (2) 暫定期間といふべき
最近の航空界の状況から米連邦の10年は全く問題外で
ある。シカゴ問題解決との関連とあるが、せいぜい1年(含めか
その再延長)が限界と思われる。
程度 (2)

的かつ暫定的措置を認めようとするべき場

合意 (1) 脚本例(脚本例) (foot line of agreement 212)
(a) 第一段階といふ NWA は、1947年以来の
実績あることであり、暫定期間 ~~期間~~ 延長の
10年とは別のもので、日米の話合いで決まり) が限り
那覇への継続運航(但し、下記(2)のカボタージュは
認めない)を認めることは止めを構ないのが先づ
(2) たゞし、その他企業(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, 那覇をスタート・ハーモニー
(NWA)
追加し、その注記とて米航空企業/社の
那覇の運航を旨明記すれば、又は別途文
換書添付により社の本取扱いを必要とする。)

GA 6 (注:) 外務省

(日本側第2次章, second line of defense p.1)

(b) 米2級賛同 上記(a)のNWA 1社のみ

「経営の均衡が満足せず、諸般の事
情により認められないと判断する場合は、上記暫定期制限」

限り、現在沖縄へ運航している米指掌航空企業

(2) 通常運航で運航停止を認めた場合
(NWA, FTL) 2社に限定する。

(c) はる、現在の非指掌航空企業は TWA が COA

に対しては、これまで現行日米航空協定の枠内であつた

限りの取扱い、最終的に3の運航を

日本側の格別の好意的配慮により

専門の認められ必要な場合は、別途国交法

(航空法第129条)に基づく許可という日本側による

承認の措置として、上記暫定期制限の限り、現状どおりの

運航を認めるとの結果である。

(2) 日本国・沖縄内の米運航権の轉換について

は、現在の米航空企業による運営形態を前提とする。

今回の米側申入れは NWA と FTL 両社からの東京・大阪と

那覇間のカボタージュ (BPS. 運航)

外務省

GA-6

営業)の許可を認めていることとする。

ICAO条約加盟国(日本と米国)は、

(1) ICAO条約が7条(下記注1. 参照)に定め。

かかる許可を与えない権利を有し、他の国

(非加盟企業)に対する排他的な基礎の

上記権利を擁する取扱いを取扱いを
終結させること、又は他の国からの権利

排他的な権利を獲得しないことを目的
とする。(ICAO条約附帯書の標準方式)が完

成規定で制定せざるかの国交法(第130条)

と同様に規定される。

(2) はる、カボタージュの禁止を義務づけている

ではなく、同条約文の解釈により確立したもの

はない由であるが、カボタージュを一国のみ

外務省

GA-6

10

飛行機の運航コストは禁じられており、国際的
にそのコストを算出するには、皆無にして（注2）、
かく国とてその確
利を、たとえ暫定期間であっても、本格的
な限り米国がその運航コストにはいかない
と考へる。

同
様

（注1）ICAO系の本ノート（国際基準）
各締約国は、他の締約国の航空権に対する有効
性は、実际に自国の領域内の他の機関によって運送
されが旅客、郵便物及び貨物をその領域内で運送
する許可をもつて権利を有する。各締約国は、他の国
は、他の国の航空企業に対して運送の、其基礎の上
で、本格的権利を授与する取扱を認めることの
限り、飛行機の運航コストを算出する。

GA-6

11

（注2）ICAO #59回報告書によれば、北欧三国は
(1) アスコト航空 K. ベンタゲン・ハローブー諸島
(2) KLM K. ルクセンブルク地図 (3) BEA K.
ストックホルム・GOTHENBURG が、その許可をもつて、
運航されてるが、その許可に際し、カニヨンの同
様の要件がある場合には、これを取扱うのが
正・クロス・ルートとなる事である。

（3）収益格差の算定基準の問題
最終段、今次米側申入れがなされた当つて月川
ら人民格差算定の手法を示す。

（1）収益格差の算定方法、国際的に認められた
基準がなす。日本向の航空収益格差の
検討は、当つては、日本向で合意した計算

GA-6

基準に沿べきことを主張するに必要である。

(口) さら、米側入-キング、ペ-ペ-、訓練IIIのデータ

(1968年の収益) K-71120.右側 CDA (88)

5. 19. 由リ沖縄へ運航開始の収益が含ま

れてない点が不明であり、さら、1969年8月

より沖縄経由の業務を開始した TWA が U.S.
益は 由リ含まないといふと 113 項が誤る。

(ハ) 米国にとって、国際収支上の考慮は必要
であるが、民間航空業務からの収益、特

沖縄、由リ沖縄経由の航空業務からの
収益が、米国の国際収支全体に占める割

合が極めて大きいものならばとしかく、それは
大きいとは考へらへぬ。たゞ、それより米国

政府としては、既に営業を行なっては米航

空企業の実績収益の部分は部の算出に及ぶ。

K-70 項の本質が誤ると考へらる。

(4) 由リ (a) 必要とする航空機材との交換の方針で

本内訳は、米側の配給政策の結果、我が國

且、支給すべきであると考へる。

(1) 具体的では、シカゴ乗入からの交換の理

想である。(米側) 路線価値表によれば、1968年

で、シカゴは 800 万ドルで取引、達成の日本航

空支拂の経済からみて、米側公債の償還額
に及ぶとは思へんなり。

(ハ) かくて、沖縄とシカゴ乗入の目標、たゞ

れば SFO/LAX のエア-ポート化、その実現は

シカゴ由リの推進を、かくて困難とする
ことになると思ふ。

(V) 結局、米側(不動産の K、沖縄の航空機

外務省

益の維持を希望されるのであるから、これに応じて
ニッポン（組合せのない暫定期間）を考慮する時は
他の要素と並んで連絡するか、半年後から年程度より
あれば考慮される）。この見返りとして日本側はシカゴへ
シカゴを許す形と形でディールはどちらか
べきであると考へられる。

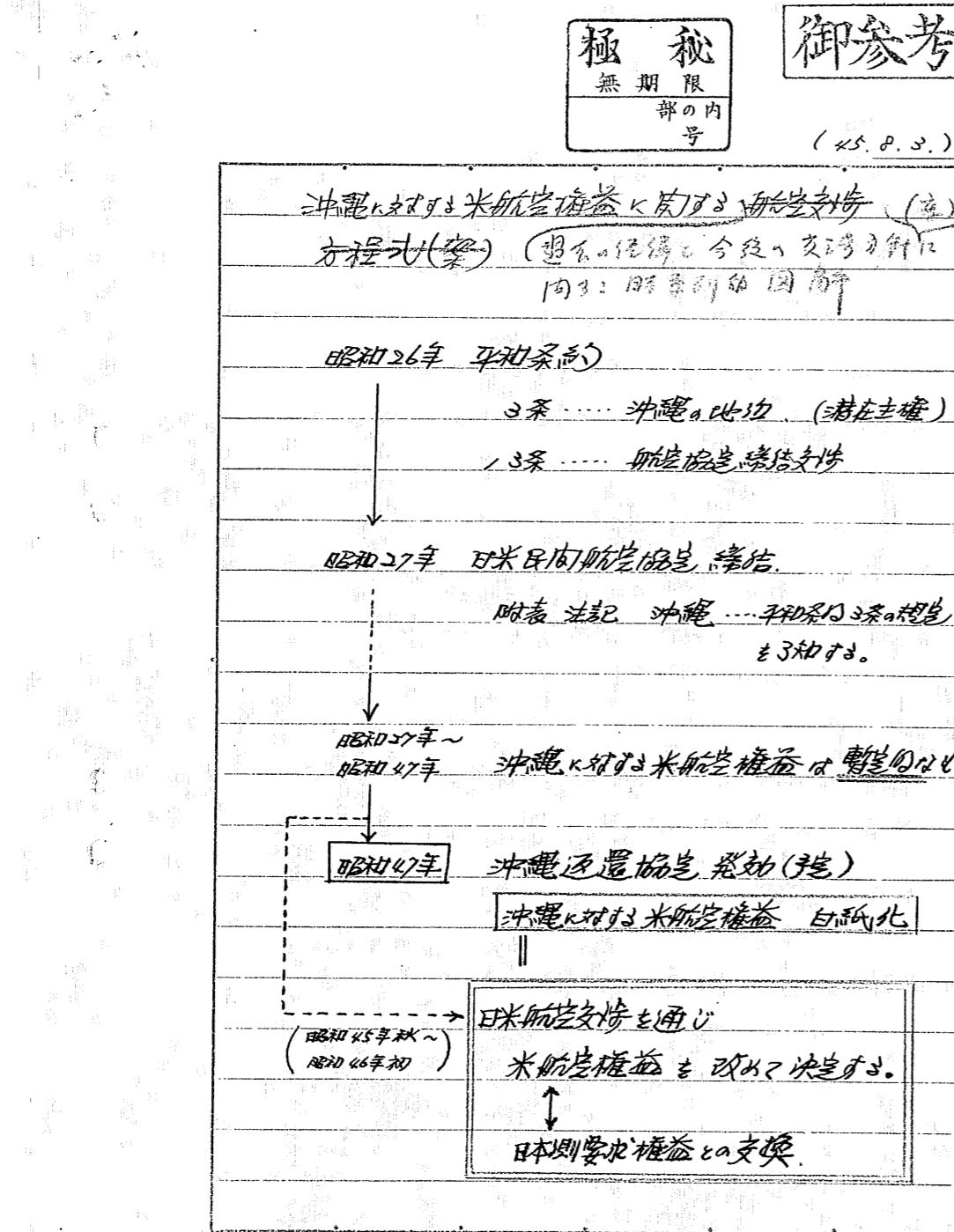
(二) なお、シカゴを暫定期間に獲得する上で妥協
することは理論的には考え方として、暫定期間
設定の日米両国にとって持つ意味はそれほど
異なるものである。即ち、米側にとっては、右は
沖縄からの企業撤収のための暫定期間であ
り、そこで実施される維持管理費は割りと
別に新たな投資を必要とするわけではなく、たゞ
暫定期間中にかかるべきは震災のリスク、地方
GA-6

14

日本側にとっては、右はシカゴへの新設会社進出
である以上、その実現のためには各種の資本
投下が必要とするのであって、たゞ暫定期間
を獲得し運営による実績を3ヶ月
とし暫定期間終了後も米側が右実績
を認め、無期限で許すまで至るとの保證が
なり以上、日米と並び営業上不安を感じ
てはならぬのである。いかゞ不安な形での
手を獲得するとは断念し、むしろ当初より
のP16文書
り日本側へのシカゴの許すは無期限との
方向でディールを構成すべきである。

(木) なお、米側が暫定期間後の取扱い方を
固執する場合には、同期間終了後の日米
双方で再交渉するが妥当と思われる旨を附す。

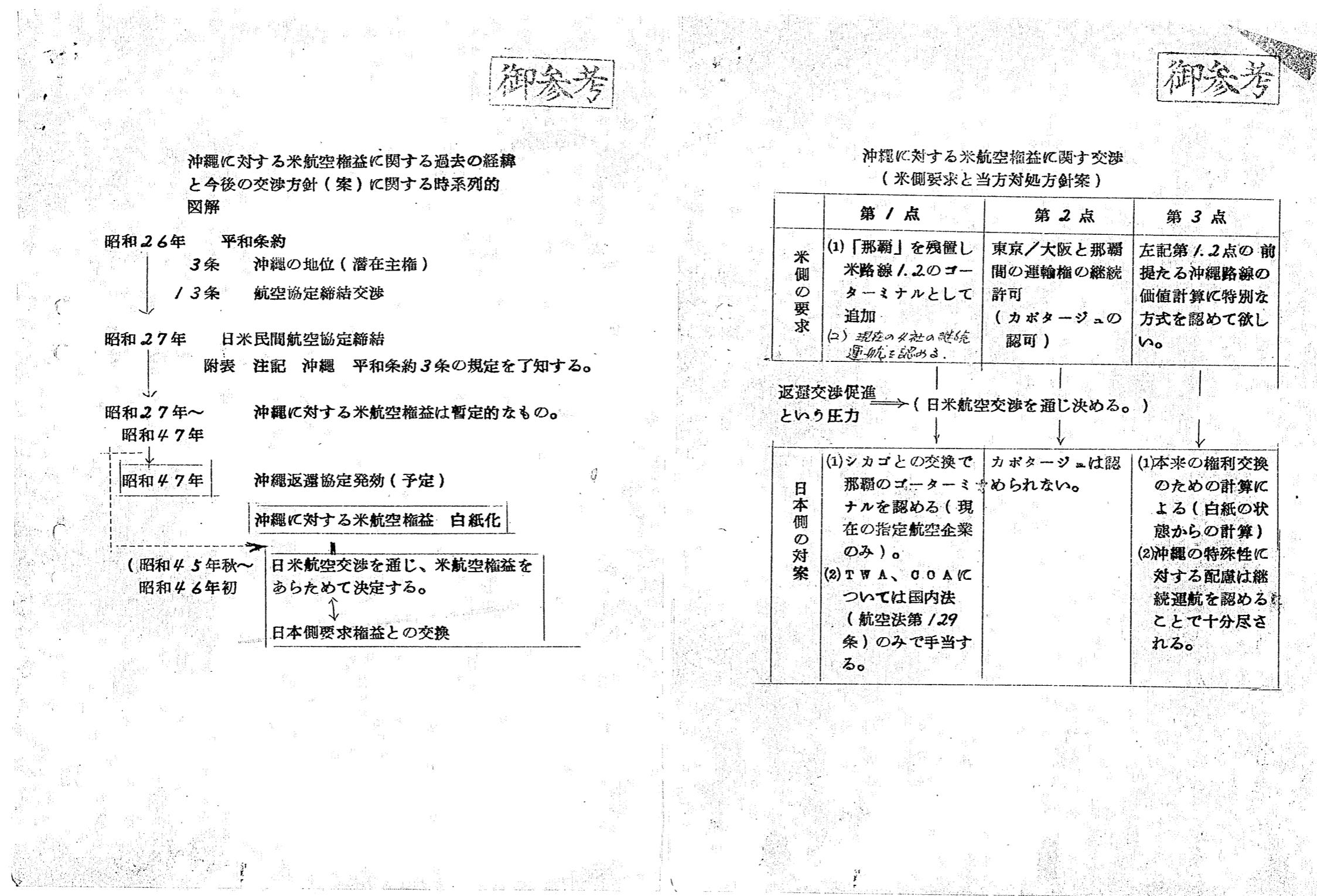
15



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)

	カ 1 次	カ 2 次	カ 3 次
米側要求	(1) 那覇空港設置 東京/大阪と那覇 左記カ1.2.3の実現 ルート線1.2.3の運輸権の 大きな沖縄路線の コーターミナルを設け 認可許可 諸種計算を協定 進出 (カボタージュの認可) な方法を認める 本部		
返還交渉促進			
とりう压力			
日本側要求	(1) シカゴとの直航 カボタージュは認め (1) 本邦の権利交換 で那覇のコーターミナルを認め (現在の実現のための準備 の実現のための準備 (現在の実現のための準備 の計算)		
の実現	(2) TWA, COAの直航 (2) 沖縄の持続性 国際化 (航路開拓 カボタージュを認め の実現) にあたる西海岸は にあたる西海岸は の計算		
案	(2) 沖縄の健全化 沖縄の健全化 沖縄の健全化 沖縄の健全化		



△×△ト。

沖縄返還に伴う日米航空交渉	
= フィードバック	
(昭和 45. 8. 15)	(米側代表 山田)
1. 米側要求の要約	
米側トーメン・パール・スル・エア会議録によれば、米側要求の要旨は次のとおりと考えられます。	
(1) 那覇と米側路線 1 及び 2 の日本国内の Traffic point を追加して欲しい。 (二の要求は、付表の consolidated とするとして暫定 期間においても受け取らるる旨の答申)	
(2) 那覇 - 大阪/東京間のカボルージを暫定的 に 10 年間認めて欲しい。 (米側は路線 3 の削除を認めており、沖縄から出発す る大阪/東京間の運航 (JWA) は放棄する)	

GA-6

外務省

2

(3) 上記 (1) 及び (2) の米側权益 (米側計算で は 570 万ドル、其中 沖縄・本土間カボルージを含 む 320 万ドル) に対する代償 (日本側の新权益 の形で) を 10 年間要求したいと欲しい。
2. わが方方針に対する私見
前記の米側要求に対する交渉過程 (tactics) の 問題点を列記し、わが方針に対する次の考が あり得ると思ふ。即ち、「沖縄・本土間のカボ ルージは認めないが、10 年間の米側新社 (JWA, FLT, TWA 及び COA) の現行業務の繼續を認める (期間を限定せず)」とし、9 の米側权益と航空 協定の枠内にカボルージ、わが方新权益要 求 (二の進行) と justification はいいとする。
3. 考の理由は次のとおり。

GA-6

外務省

(1) 米側の4社の現行業務停止(又は既に既に在
期向後停止)する。国内的に困難であるから
う。山か方よりは二山は認めたが、壳の立場
はあらず、むしろ二山は認めたが、日本航空权益
の拡大均衡化を行べきである。

(2) TWA については、又は獲得は世界一周路線を
諦める等がない、沖縄空港は山か方が認めたければ、
かえて東京乗り入山への国内的圧力を強めた結果と
見て候ふる。むしろ山か方に東京の有り沖縄空
港を認めて、本山か方が良い(COAについての程度の
差=あらかじめある)。

(3) 米側は、沖縄の traffic point での価値
は余り大きくなく、かつ将来減少するものである
ので(米側計算によれば、路線の相手的)

GA-6

外務省

価値の判斷の参考と見て、二山は商、壳の
通過是時をあらわす。(恒久的相手的)
壳、山か方相手と恒久的相手的(複数の)

GA-6

外務省

2XV
21/Aug. 中紀
P. 4~5

1. 國際収支上の口正生せり以五ニヒ Dm.
米包装、封蓋正喜之在ニヒ 加セテ、
兩口之合意主事ニヒか令シ、
トは合意主事ニヒアリ、そなたは、
事件は日米航立支拂の場で検討すべき
問題だ、
「米記の原則は、C53人考慮すれば、事件は
航立協定上、問題でない、協定は二つある。
2. 国のハラスと考慮の実施であり、
米国提案はハラスに重大影響か
又は、問題を航立支拂の場で解決
する二通りだ」とうそいであらか。
2. 「十八」を 35-37 に追加してく
米提案は、事件の問題、即題か付せられ
た。10年の5月即題は、カナダ→
7月24 11月10. 一方、真意を確かめる要請。

GA 6 外務省

P. 13
沖縄と宮島、沿岸航行の実験が
生じたことは、双方が、許認書の全面署名
シ（琉球地主、毛由地、ヒヨト地主即記
ナ、米の仰方式）を要求する好機
である。財團的取扱が出来ば、
全面署名シ、たゞ、協議開催を乞ひ
了承せた上、即ち措置をとること
である。太田監査課が、
絶つて、意味、二ヶ条検討しておけり。

GA 6 外務省

