

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
3
*P. III
以在格差の肉題矣 (45. 8. 15)

極 秘
無 期 限
部 の 内 号

アメリカ局長
参 事 官
北米第一課

東郷局長の意向(別添)に対する説明文(田中)

米側入-キング・パーオIII条「収益格差」
の主要点と、問題点。

45. 8. 15
米北1 (田中)

1. 米側の論旨

(1) 航空運送協定の基本的ゴールの1つは、^(と12) 価値の商業航空権益の交換を円滑にする原則が、

昨年(67年) ~~米側~~ 米側は '68年 ¹⁰ 7.5億ドルの
格差(米側に有利)があるが、これを上回る11億ドル

の価値ある路線を日本側に認め、

(2) 沖縄返還により、'68年パースの日本・沖縄間

及び以遠の日本側収益 ^約 6.8億ドルが、日米
航空協定の対象外となり、地方米側企業の

沖縄経由の業務は、同協定の対象となる。

の点
米側の計算によれば、沖縄返還による収益の
変化は、日本側に有利で、16億ドルの超過となる。
^(米側に有利)
格差は、訂正上

日・数字の上の50
対、この通常の場合作れば、米側は日本側
に新路線を認めるとして、^{代償として} 沖縄に
^(この2つの議論に2つの面がある) 対する
業務の交換は、変化が認められる。

「返還」という行為から与えられるものであり、
暫定期間10年の間は、日本側に新しい権利

の与えの補償の要求の基礎としない。

(3) 沖縄への業務は、その大部分が ~~軍事~~ ^{military}

^{presence} ~~存在~~ としての ^(と12) 業務の基盤であり、その収益は実質的に
には米政府からの支出によるものである。沖縄

返還後は米軍の役割にも変化が生じ、米
企業の沖縄への業務は漸減する傾向を

示すであろう。よって、この特殊性から、沖縄

条約の収益計算は 10年間の標準的手法を要請す。

2. 問題点

(前記の)

(1) 収益計算手法は全く米側の手法にのみとす
るべき (日本側はこの手法を認めていない)。

(イ) 1968年の日米格差 → 7.6 百ドル

(ロ) 沖電送還あり日米格差 → 16.8 百ドル

(ハ) 純差 (ロ) - (イ) → 9.2 百ドル

(ニ) 沖電送還の特異性を

考慮し no-change とすると格差 → 11.1 百ドル

(ホ) 純差 (ニ) - (イ) → 3.5 百ドル

(ヘ) 1969年日本側は路線

約 11.0 百ドルを認めたいこと

1968年の日米格差 (7.6 百ドル) → -3.4 百ドル

(ト) 格差 日 + 0

この論法で 意図的に 数字を合わせているように

見らる。

(2) 米側は別条 III の #2 別 (change する場合)

があり、日本側は別条 II 項においてカバーを根
拠として認めようとする。計算には入っていない

と見らる。

(3) さらに、通常の場合には 16 百ドルの格差

が生ずる。米側は補償の新しい路線を日本
側に認めようとする。沖電送還とこの格差

(新しい路線を認めようとする)

事情から 10年間は この格差を認めようとする
と認めようとする。沖電送還 (又は理由)

の業績を "no-change" とし認めようとする

こと。 (イ) この格差事情を認めようとする
(計算手法の是非は別として) (特殊事情を認めようとする)

非 (ロ) 転送期間 (10年) 経過後
を認めようとする (格差を認めようとする) 外務省

とこと) 米側の方式による計算方法による格差

の新たな計算要素の発見と修正

注①. なお、日本側にも有利な「格差」が生ずるおそれがある。

(因に、米側と言及した通り、米側企業にとり沖縄への業務は漸減する傾向を辿るやと知られる)

以上、本邦と米本土間のセクターにおける日米企業の業績の推移は、概して総合的に

みて日本側にも有利なデータが得られるが予測困難である。

以上にかいて

(4) 根本的な問題として、米側の「企業収益論」に同意しないこと、(1)米側データの改ざんを防止する

是非を判断することは、日米両国の路線の価値の均衡を以て観点から望ましくなく、(2) 沖縄を

至由する業務による収益のみを論ずることは、米側の

商業航空権益の交換を以て、「シカゴ」と米航空問題全体の枠組みの中で議論すべきである。

交換については困難なはず。

3. 今後の対策

(1) 従って、収益格差の問題は、その算定方法に異論があり、先ず、両国が合意する計算基準

による検討を好む必要があることと指摘すると共に、

(2) そのためには、日米航空協定の付随で問題の

解決を期す必要がある。近々所定予定の日米航空交渉の場で本件を検討し、合理的な

結論を導くことが妥当であるとの立場をとる必要があると思われ。

(3) 以上、交渉の過程における提案の段階には種々の過程があるが、政策的には、沖縄の地位を基本として、

そのポイントの国際航空業務に与える価値の探求

減少することはあっても、高くなることは期待し得ない

以上、現時点で高く売りにくいため、整理
ことが必要ではないかと考える。

(注: 国際航空課へは、定期航空業務を行政
許可のみで認める政策をわが国はとっており、

TWA & COA の場合、日米航空協定の枠内
で解決すべきであり、此方米側の要

請(トランジポイントI. で現在の4社の運航を認
めて欲しいという)を断り切れないならば、

^{4社の}
全部を~~米側~~米側の継続運航(18社カ
ジは除く)を認める代りに、シゴを獲得す

べく全力を盡すべきではないかと)

米ト+シグ・パーパー 別添附表 I~III.

[単位: 1,000ト]

	A) 1968年 振替収益		B) 沖縄運送の場合(有料)		C) 同左(無料)	
	米企業	日本企業	米企業	日本企業	米企業	日本企業
米国~日本 80%以遠	86,967	75,561	90,185*	82,610 [△]	86,967	75,562 [◎]
沖縄 ~ 米国	-	-	+ 1,612	-	no-charge	292
沖縄 ~ 日本	2,218	5,894	-	- 5,602	"	
沖縄 ~ 台北	-	1,143	+ 280	- 1,143	"	
沖縄 ~ 香港	-	12	+ 395	- 12	"	
沖縄 ~ マニラ	-	-	+ 225	-	"	
計	90,185*	82,610 [△]	92,697	75,853	86,967	75,853
差引	+ 7,575		+ 16,844		+ 11,114	

→ 約 + 9,300 外 籍 者 → 約 + 3,500