

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と「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事である。

昨年(67年)米側は、'68年K₁ 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たい。

(2) 沖縄返還により、'68年ペースの日本・沖縄間

航空協定の対象外となり、地方米側企業の

沖縄返還の業務は、同協定の対象となる。

米側の計算によれば、沖縄返還による収益の増大は、日本側に約16億ドルの超過となる。
(米側に有利)

また、この通算の場合では、米側は日本側に

の新路線を認めさせるという点で、この点については、
(米側に有利)

「返還」という行為から生ずるものであり、
(計算上の変化)

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 といふ事実に基づき、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年間の標準に於て要請す。

2. 問題点

(1) 収益計算手帳は全く米側の手法に於てのものである (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) 沖電送還に於て日米格差 → 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年日本側にも路線
約 11.0 百ドルを認めるとして

1968年の日米格差 (7.6 百ドル) → -3.4 百ドル

(ハ) 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 別條 III の #2 別 (change する場合)

に於ては 別條 III の #2 別 において カバーを認め
て欲しいと要求して 計算には 入っていない

と見らる。

(3) さらく 通常の場合には 16 百ドルの格差

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

(新: 10年間の標準に於て)

事情から 10年間は この格差を以て要求して
欲しいと要求して 沖電送還 (又は理由)

の業務を "no-change" として 欲しいと要求して
いる。 (イ) この格差を認める

(計算手帳の是非に別して) (特異性を認める)

非 (ロ) 転送期間 (10年) 経過後
を認めない (格差を認めない) 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訂正

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。

この、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、果して総合収支

において日本側にも有利なデータを得らるべき予測困難である。

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。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、かつ、沖縄を

至由する業務による収益のみを論ずることは、

商業航空権益の交換を以て、^{「シカゴ」}日米航空問題の解決の中心として取り扱われるべき問題である。

交換については困難なはず。

3. 双方の対策

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

による検討を以て必要ありと指摘せらる。

(2) それと共に、日米航空協定の締結で問題の

解決を以て必要あり。近く所定年度の日米航空交渉の場で本件を検討し合理的な

結論を以て得るべきであるとの立場を以て必要ありと思われ。

(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、^{能率}沖縄を以て基本政策として

の中心の国際航空業務に与る価値の探求

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けり方針で整理
ことが必要ではなからうかと思われ。

(注: 国際協定課へは、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 の場合と日米航空協定の枠内
で解決すべきである。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~~全社~~沖港への継続運航(18ノボ
ジは除く)を認める代りに、シゴを獲得す

こと、全力を盡すべきではなからうか。)

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%以上	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