

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

五、運輸者ノ地位

2270 8分

極 秘
無 期 限
部 内 号

条約局長	国際経済課長	アメリカ局長
参事官	中野調査官	参事官
条約課長		北米第一課長
国際協定課長		
法規課長		

沖縄における米航空権益の取扱の検討
(沖縄返還協定交渉の関連)

45. 9. 26
米比1 (四世)

去る7月24日在京米大使館スミス公使は、同駐米大使
No. 12-とて、東郷アメリカ局長に対し、本件に就き、米国の航空
日本側の好意的配慮を
(企業運送効果の向上のため、一時的に商業的措置を
認め、返還前申請書に於て、以下に於て、以下の考案
の対応方針(案)とて、提出せしむ。近頃、別紙のノキブ
No. 12- (案)とて、米側に、上記の回答を提出することになり

22 5

1. 米側の要求事項と我が方の考え方

(1) 米側の要求事項と我が方の考え方
は
其の要旨は、即ち、

(1) 現在沖縄の業務と提供される米航空企
業4社 (NWA, FTL, TWA, COA) の

返還後と継続しての業務の行われる
沖縄での航空運輸権を確保し、その

ため、返還の発効日に、次のとおりを修正
する。

(a) 米側路線1. du-2. の「那覇」を東京大阪
とせ、コ-2-1714と改定する。

(b) 日米両国路線3. (注) を削除する。
(注: 内容は、日米両国、沖縄南のみの路線)

(ロ) 那覇~大阪/東京間のカーゴ運送を暫定的

に認める。
10年以内認めたい。

(ハ) 上記(イ)及(ロ)の米側権益に対し

10年以内の暫定期間中は、日本側の新権益の
尺の代償として要求するに同意。

(ニ) ~~米側権益~~

なお、スター公使は、この際、既に沖縄の米航空
権益が一概に排除されると米側経済利益の

喪失が明白なものと見られ、米側議会筋等から、これを
取り上げざるを得ないとして、米側としては本問題を

沖縄施政権返還問題の一環として3の枠組の
中で処理され、沖縄返還問題を討議する場

でとりあげざるを得ないとの原則的な合意に達して
おいて、航空交渉の場を併せ入れることと決意の意向

(2) 上記米側要求事項に対する日本の方針

これは概ね次のラインで考えたいが、妥当と考えるのは

(1) 将来の沖縄の航空権益上のポイントとしての処

理を考慮した場合、現時点から同ポイントを高く
売り込む好機であると考えること、及び、現行日米

互向航空協定附帯の平等性の是正の手段として、
上にも好機と考えること

(ロ) 1972年の沖縄返還 ~~協定~~

に、確立した ~~米側~~ 米側政府は

treatment が与えられることと条件に沖縄を
返還後、在沖米国内企業(航空企業を含む)に対し equitable

待遇とする立場をとる以上、交渉技術
上の問題は別として、極端な制限の材料と

して扱われる。返還協定交渉全体に悪影響

を以て其の必要の如く上記(イ)のチキス

を以て之と成り代りたりと考へらる。

従つて最終的には、^{米側}カキスと^{日側}カキスとの

その此の要求事項は認めらるべき。

TWA, COA の東京/大阪への乗入は

認めらるべき。

日米航空路線権

の不平等性は是正の如く我が希望は新しい

路線権(カキス)との交換を以て

ことば望まぬと考へらる。

ことば望まぬと考へらる。

(イ) 本件問題と交渉する場としては、^{本件は沖縄返還問題の一環として}沖縄返還

交渉の場(或は、その専門委員会等の場)と

交渉するべき。

上記(イ)、(ロ)の皮肉もあり

日米航空路線権全般的観点から検討する上から

近く(年次)南進する日米航空交渉の場において

初陽に於て
検討するにせし。合意を以てする努力を以て

適當と考へらる。

三. 又たの方針(案)

(1) 7月24日付米側トキソフ・ハーパーに対する回答と

況、別添のトキソフ・ハーパーを米側に送る

ことと、要旨次のとおり東御アソカを以て

願ふこととする。

(1) 日本側としては、本件に於て

公正な取扱い (別添は mutually equitable treatment の意味)

(satisfactory treatment) を以て用ひらる。

(ロ) 米側の具体的要求項目の中、カキスに

対しては、ICAO条約がその根拠の航空法が

130条の根拠を以て我が国の方針としてこれを認めて

いよいよ、これを認めざるに決まらぬ。

(追加) 2.11.7

米政府として、外国企業によるカカオ豆を認め得たことと同様である。

(ii) 更に「那覇」を米側路線1802に追加する問題に関しては、この要求が恒久的な権利

として要求されていること、ゆえにこの問題に関して米側の如く公正な取扱いの用意は必ず行なう。

との、^(他方)二国間航空協定上の米側の権利のパラメータに重大な影響があること、この問題は近々

路線修正問題に関する航空交渉が好むべき予定であり、出来る限りその場において検討せし

解決を図るよう努力をせよと申し渡す。

(但し、上記交渉が進展する場合は、東京において

話し合ふことと中止を要すると思ふこと)

(三) トーランドパーチの収益格差の問題

(Alleviation of "Balance of Payments" Consequence of Reversion) に関して、米側

は日米航空協定に基づき西側の路線価値の

バランスに注意(これは米側の計算によらず、昨年の交渉でも、1968年の米側有利なインバンスより

遠く日本側が有利となっている)との前提の問題があるのみならず、米側の路線価値の算定方

式は米側が採用している方式(国際的)に認められていること

なく、そのことを認めざるに決まらぬ。米政府は修正問題を検討する場において、具体的に話し合ふことが合意の基となること

合意を要する。

(木) 故亦、上記(一)の収益格差の問題に及ぼす。

10年間の暫定期間中は、沖縄・日本本土間の
収益格差を以て、日本側より新の権利のための

補償的要求の基礎とし、^て 欲いとの要求が
あるが、^の 暫定期間 (具体的な手段が

妥当かの論議は別として) を含み、^の 暫定
的措施が必要かどうかを以て、上記(一)の

交渉の場で併せて検討することとする。

(二) 具体的な対応方針(案)

年内に開催する航空交渉の場 (211114
沖縄返還交渉の一環として、航空専門分科会

的立場) における具体的な対応方針(案)は
追って詳細検討の上、確定することとする。

概ね次のラインを以て対応することとする。
と考える。

(1) 基本的には、航空権益上のポイントとしての
「那覇」の経済的価値 ~~は~~、現時

点において、日本側航空企業が必要とする
米国からの運輸権と交換するよう努める。

(2) ^は ~~概ね~~ ^は 米航空企業によるカキーン (東京~大阪
~那覇) の国内営業) は、^の 国内方針として

これを認めたり。

(但し、同一企業 (NWA/NWA) による ストップ・オーバー

旅客の運輸権は、一般に航空運送とは考慮して
ないもので、相互主義に基づき之を制限しない。

(1) 何れ国が満足する上記(イ)の権利交換
の約束が得られる限り、米側トランプ、パーパー

の米1隻の要求、即ち現在沖縄へ入付
沖縄を經由しては米国の航空企業
(通航を認める?) (但し航空運送は除く)

現状通りの通航を認め、現行協定附表
の米側路線1、2、5、6「那覇」を追加 (但し)

附表の具体的な表示方法 (注) 112は検討を要する。
するに同意する。

(注) P13-14 参照

(2) 上記(イ)の権利交換の約束が得られず、

返還協定交渉全般の進捗状況から、何らかの
方針を示す

暫定的措置をとらざるを得ない場合には、

(a) 暫定期間を3年とし、(b) 同3年の経過

済場合には「那覇」への米航空企業への業務
は一先終了し、(c) その終了前、再交渉
(暫定期間の経過の措置について)

この交渉は (附表が何らかの形式の
文書に明記されること) 航空運送を意味

するものとして米側の通航を認め、
航空運送とは考慮しない。

[Redacted]

上述(2)の
航空運送とは考慮しない (注) 112は
航空運送とは考慮しない (注) 112は

~~（注）同一企業（例は NWA/NWA）に於ては~~

~~オパ=旅客の運輸権は一般に航空法には規定
されないが、相互に譲り渡しを制限する。~~

(注)

1. (一) ~~米側要求の諸長~~ 持て 現在運輸している
米国の航空企業に 継続運輸の権利

ては、現行日米航空路線権の平等性を
この観点から 対応することとする。
(上の一助とする)

2. (二) このため 日米航空協定を基に 現行両国
路線権の平等性を 言及し、日本

側の新権益 (シガコを含む) との 渡り渡り
米航空企業の 沖縄に於ける 航空権益を 対応

考慮を払うことと強調し、米側の 支分
如何によつては、次の 制限的 提案を行な

いよう 何か 方の 新路線権の 獲得 になり 了の

手掛りを 得よう 努める こととする。

(i) 本段階より、現在の米国の航空企業
の中、NWA 及び TWA は、丁度の実績とあり

3年以内程度の 沖縄への 継続運輸 (但し、
路線は、O-U、S、K 及び TWA であつて、O-U 及び

は除く) と認めよ。その他の 認めない。
(の航空企業に於ては)

(ii) 本段階より、FTL (会社) 現在の 権
(上記) とあり

航空企業 2社 のみ に 認めよ。その他の 2社

(TWA, COA) 認めない。

3. (三) 上記 (一) の 交渉の結果 何か 方の 権益を

解決 (且、日本側は 詳細を 検討) の 案
らんとす。但し、沖縄返還協定交渉全般の進

捗状況から 本件に 関し、何らかの 暫定的 措置

極 秘
無 期 限
部 の 内
号

[米側トキフ・P-P (7月26日付) に対する
おのり回答案]

Talking Paper

1. 現行日米民間航空運送協定(以下"協定"とい
ふ)において、沖縄は米国の一地域として扱われ

ている。平和条約が成立し米軍が去ると、
権限が日本に返還される場合には、協定上の

沖縄の地域は、日本国内の一地域として扱われ
ることとなり、従って協定の附表の修正が必要と

なるとは、米側の指摘するところである。

「沖縄返還」~~は~~ 米国の
日本政府は、

国際収支上の損失をともなうことになり、米側の 沖縄

において業務を行っている米国内企業の新規

(すなわちこの基本的立場が沖縄に於ける米国内

害のないこと) 民間航空企業の場合に於いて

その利益の両側に於ける米国内企業基本の新規
の利益の両側に於ける米国内企業基本の新規

なるとは、米側の見解には、米側は同意

しない。すなわち日本政府は、米国の民間
航空企業に於ける利益を確保するものではない。しかしながら

航空企業に於ける日米双方に於ける満足のため
協定の取扱いをめぐり、討議する用意はある。

2. 米側要求項目の第1項、即ち、沖縄返還以前の

現時米側における米側指定航空企業2社と、非指定
現在沖縄に於ける業務を行っている

航空企業2社と計4社が、沖縄返還後に於いて

米国内の現行協定の枠組みの中で、継続して 沖縄に於ける
航空運送業務を引続き保有する旨の要請を、米側
から米国内企業に提出することには

△業務を行ないよう、現行協定の修正

が必要となること。これは、現行協定上の西国
に於ける業務を確保するに必要とするものではない。

路線権のバランスに重大な影響が及ぶこと、協定

米側は協定(の修正)を、米国内に於ける

*16条(A)項に定める附表修正の問題は、

あるので、先ず同条項の相違を踏って両国間
で協議を行なうことが最も妥当であると考へる。

なお、昨年10月2日付の日米航空交渉の覚書
*14項(2)に於て、1970年末までに附表の修

正の問題に於ける交渉が行なわれなうこととなつて
いるといふ。その際に本件に於いて協議する

ことが適当と考へる。日本政府は、かかる
交渉の場において、西国航空企業権益の均等

上記のとおり、何らかの
に於て、満足の中合意が得られることを条件

として、沖縄返還後における上記米側の航空
の問題

企業による沖縄への継続運航に於いて、妥当な
考へを提出するべきである。

3) 用意があるか
解決を促す必要のある問題である。米側の

解決を促す必要のある問題である。米側の

沖縄返還後の

3. 同条2項の Temporary Continuation of Okinawa

- Japan U.S. Transport Rights. 即ち沖縄
と日本本土間の航空サービスを認めて欲しいとの

要求に於ては、ICAO条約*7条の規定に於て
同条約加盟国のほとんど全部の航空サービスを

認める権利を確保し、外国航空企業に於て
これを許可しない方針をとつており、日本政府と

同様の方針を徹底してつておるので、如何に特
殊事情があるとしても之を認めることは困難である。

4. 同条3項の Alleviation of "Balance of
Benefits" Consequences of Reversion に於て

には、前記2.の話し合いの場において、双方が
満足の中解決が得られることは、特別である

(前記2.の話し合い)
と認められなければならない問題である。米側の

解決を促す必要のある問題である。米側の

第16条(A)項に定める附表修正の問題を以て

あるので、先ず同条項の趣意と従って両国間
に協議を行なうことが最も妥当であると考え

は、昨年10月2日付の日米航空交渉覚書
第16項(2)に於て、1970年末までに附表の修

正の問題に就いて交渉が行なわれることとなつて
いること、その際に本件に關して協議する

ことが適当と考える。日本政府は、かかる
交渉の場において、西国航空企業権益の均等

に關して、^(何らかの)協定の如く合意を得らるることを条件
として、沖縄返還後における上記米側の航空

企業による沖縄への継続運輸に關して、^{その}妥当
な考慮を払ふべきである。

1971年10月2日付の日米航空交渉覚書第16項(2)に於て、1970年末までに附表の修正の問題に就いて交渉が行なわれることとなつて

3. 同条2項の Temporary Continuation of Okinawa

- Japan U.S. Transport Rights, Eps 沖縄
と日本本土間のカーゴを認めたいとの

要求に對しては、ICAO条約第7条の規定に於て、
同条約加盟国のほとんど全部がカーゴを

認める権利を留保し、外国航空企業に對して
これを許可しない方針をとつており、日本政府も

同様の方針を徹底とつておるので、如何に特
殊事情があるとしても之を認めることは困難である。

4. 同条3項の alleviation of "Balance of
Benefits" Consequences of Reversion に關して

には、前記2.の話し合いの場において双方が
満足のゆく解決を得らるるまでは、特別な考

慮を払ふ必要はない問題である。米側の

路線価の算定方式は米国のみに採用されて

いる。
この算定方式は国際的に認められた基礎ではなく、

日本国にのみ認められていることではない。(注)
これは、この算定方式が、

仮に、本問題において適合を成すに当っては、
日米双方の合意による算定基準に基づいて

検討し、解決と認めらるべきである。

(注) 昨年10月2日付 日米航空交渉の覚書にて
明記されている。日米双方の路線価の

算定方式に著しい相違があり、これを
相上げして、二段階方式 (two-stage

approach) による実際の解決と認めら
るべきである。