

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

III
X
記錄

12/5 米日航空交渉
会談の
予配の注



日米航空交渉における沖縄の米航空権益
に関する取扱い ~~について~~
について

45. 12. 5.
米比1.

1. 背景

(1) 米側の立場及び要求の内容

米側は、返還協定交渉の場合、日米航空交渉子協
交渉において、大要次のとおり立場をとり、要求している。

(1) 問題の解決には、長期的観点及び短期的
観点という2つの面からのアプローチがある。

このことから、沖縄返還の両国の利益を害さ
ないため、とりあえぬは短期的措置、即ち、

暫定的期間(約10年間)は現状維持としておく。

その後、長期的な観点から航空全般の見地

において理論的解決を図るべきである。

(ロ) 暫定措置の内容としては、

(a) カバージを含む現状維持

(b) 更に軍機隊のみの特権承認

(c) 更に本完全な正常化(理論的解決)

の3段階をとるべきである。(米日航空局長談話)

(1) 上記(ロ)の問題は、沖縄返還というcontext
において考えらるべきであり、=国内航空協定

という法律問題として現在論ずる訳はゆか
ない。 但し、米日航空交渉において諸

合いを始めてよいと思う。(米日航空局長)

(2) 日本側の立場及び六州ぶり

(1) 米側は、米側が主張している沖縄における

米企業に利益を害すべきでないとの立場も。

沖縄における米国の「航空」企業の利益の取扱い
に対して当然適用すべきものであるとの考え

方をとすものではないが、日米双方にとって満
足のゆく取扱いについて討議の用意がある。

(ロ) 米航空企業の現状維持(会社の継続
運航)のため、米側路線1.及び2.に「那

覇」を追加する問題(協定附表の修正)は、
西側の路線権のバランスに重大な影響が

あり、また附表改訂の問題でもその中で
先ず協定*16条(A)項の手続に従い、航空交

渉の場で検討し、解決に努めたい。

(ハ) ~~カボア-ジュ~~カボア-ジュについては、わが国の方針として

、現在カボア-ジュを認めていない国際通念からして、之を

認めざる訳にはゆかない。

(ニ) 未だ12月の航空交渉の場において、^{沖縄}この問題を
提起する予定である。

又、沖縄問題の航空交渉との関連における考え方。

(1) 上記(1)(2)の日本側の立場は、現行協定附表
の不公平性是正のため、手続上得るべく、なりたい。

日米航空協定附表修正要求(シカゴを含む)のため
代償の一つとして、「那覇」を現時点で虫刺

限り高く取引する使用にとり、現実であるとの考え
方に基づき、強いて返還航空交渉の場を利

用せず、先ず近く予定されている航空協定交渉
の場で話し合うよう、これまで具体的に話し合

いの旨/延ばしを四つ返事で済ませたい。

(2) 以上から、未だ航空交渉においては、*1

目標とするべきはとどろ、その他のものが要求

事項について合意に達する見込みは極めて高く、交渉の一時中断、来季(対米以後)に再交渉

となる可能性が高い。

此外、沖縄返還交渉全体の実質事項に

ついては、明46年3~4月頃までは合意に達して必要があり、航空問題のみ別扱い

とするには、沖縄返還協定の1972年中の発効という大命題から之を許さなければ事

柄がある。

(3) 上記の次序を鑑み、沖縄の返航空権

問題は、いせがたで、何らかの暫定的措置により手当てしてあり(理論的解決は「かざるをえなし」ありとせ)

~~暫定的措置後~~ ~~と考へ~~

の向題として要検討

らんと。

2. 沖縄に対する米航空権益の取扱に戻す(具体的対応方針案)

(1) 基本的には、日米民間航空協定の枠内の問題として、同協定附表の平等性是正の

手掛りを握るとの観点から、等価性の路線権の交換を回すよう努めることとする。

(2) さらには、米側が沖縄返還の問題は暫定措置後の理論的解決を回すべきであ

るとの立場に固執する場合には、沖縄返還協定交渉全般の進捗状況とを考慮し、

お一方の基本的立場は留保し、暫定措置につき交渉を好むことと止むを得ない。

(3) 上記(2)の暫定措置の攻否 ~~ありとせ~~ →

極秘
無期限
16部の内
15号

外務省 航空交渉課

国際経済課長
中野調査官

条約課長

国際協定課長

日米航空交渉 対処方針(案) について

45.12.8

外務省 航空交渉課 (田中)

12月7日の 対回戻床各者打合せ会の結果、概由
由題点の検討を終り、次回打合せ会(12月9日午後、

夕時半) アリカ局長等) については、主として具体的 対処方
針(案) につき検討を行なうこととなつたこと。 当省で

原案作成となつた 対処方針案) を別添のとおり作成しての
て、査度 閣下 閣下。 以上。 本8日中に 省内外 閣下

AL 運輸者へ 手配 配布し 検討 願ふ こと となつた。

(なお、同題 閣下 閣下 運輸者 閣下 閣下)

GA-6

外務省

1575

については、東京における沖縄返還協定交渉
と併行して航空専内容と交えた別途交渉の
場において具体的に交渉する旨の合意を得
ることとする。

(4) 上記(3)の暫定措置の具体的な内容は遠く
詳細検討することとする。 概ね次の内容の
とする。

(イ) 暫定措置の期間は、経過措置に
限る。

未定期短期間とする。(最長3年)

(ロ) 対象企業は現時点において沖縄へ運
航している会社に限る。かつ、その運航
形態と現状通りとする。(なお、沖縄至由の

輸送力、便数は協議により決定することとする。)

(ハ) カバーは、いかなる場合にと認めらる。

GA-6

外務省

極 秘
無 期 限
16 部 の 内
15 号

米 北 / 米 5
昭和 45 年 12 月 日

在 米 牛 場 大 塚 氏

外 務 大 臣

(件名)

日 米 航 空 交 渉 に 関 する 対 処 方 針 に つ いて

引用公・電信

日付・番号

つき 12 月 14 日 より 貴 地 に 対 して 南 催 され 予 定
の 日 米 航 空 交 渉 に 関 する 対 処 方 針 に つ いて
の 日 米 航 空 交 渉 に 関 する 対 処 方 針 に つ いて

(※印は文書録記入)

※ 付 属 添 付 付 属 空 便 (行) 付 属 空 便 (DP) 付 属 給 便 (貨) 付 属 給 便 (郵)

GA-2-1

外 務 省

II. 経 緯 の 記 載

わが 方 の 要 求
1. 路 線 修 正 の 要 求

(1) 日 米 民 間 航 空 運 送 協 定 に 基 づ いて 西 国 路 線
権 の 内 には 不 均 衡 が 存 在 す る の で 公 平 な 路
線 確 定 を 確 保 す る た め に 日 本 側 が 公 平 な 路 線
と 考 え る 基 準 を 含 む 不 平 等 論 を 基 調 と し 進
来 の 路 線 価 値 論 の 基 本 的 な 場 合 に 所 要 の 修 正
を 加 え 路 線 価 値 を 計 数 的 に 示 し かつ
次 の 優 先 順 位 に 従 っ て 協 定 附 表 の 日 本 側
路 線 の 修 正 ない し 制 限 の 解 除 を 図 る よう
努 め る こ と と す る。

た だ し 此 の 優 先 順 位 は 書 面 に よ り 明 示 的 な
形 式 で は 米 側 に 示 さ ない こ と と し かつ 米 1 順 位 の
シ ョ ッ ト を 除 き 米 2 順 位 以 下 に つ いて は 沖 縄 の 民
航 空 権 益 の 問 題 及 び 米 補 助 航 空 企 業 に 対 し 優 待

GA-4

外 務 省

得るべきものは...
碎屑等との関係において、必要に応じて順位を
変更して差支えない。

(イ) 日本側北太平洋路線(路線(A)(4))に
シカゴの追加修正 (並に可能な場合は、
に代えて、シアトル、カナダの地帯(複数) 並に
ニューヨーク以遠の権利の追加修正)。

(ロ) 日本側中部太平洋路線における中米以
の制限
遠征についての運輸権(路線(A)(1)(b) 並に
に(A)(2)の注2)の解除。

(ハ) 日本側グアム路線(路線(A)(5))のグアム
以遠権の追加修正。並に可能な場合は
現行の「サイパン島を経るグアム島へ」を「サイ
パン島 並に グアム島へ (並に以遠)」に修正。

以下(4)までの順位については
運輸権の検討あり。
(順位の変更あり)

(ニ) サンフランシスコ 並に ロサンゼルス のコ-スタリ
化。(ただし、場合により西海岸止りの運輸のみに
限るとも止むと解ない。)

(ホ) 現行日本側中部太平洋路線のルール
から分離して、南太平洋の地帯への以遠権の
追加修正。

(2) なお、米側の太平洋コースの決定の結果^{日本}米側
企業の競争上の立場に影響を及ぼすか否かの
インパクト論議は、米側の主張が企業利益
論に巻き込まれ、おのれの立場を不利にする
と考えらるるので、努めて之に注意しなうとする。

2. 沖縄返還に伴う米航空権益の取扱い問題

(1) 沖縄返還協定交渉において、米側より返還
に伴う特殊事情を理由に、カヌーを含む
暫定的措置を要求致し^{かつ}その結果
(現状維持) 外務省

沖縄返還協定発効日付航空協定附表に所要の修正を行い同日発効させることを提案越していき、わが方は、現行航空協定に不均衡が存在する現状の下で、直ちに米側要求を認めることは両国路線権のバランスに重大な影響があるため、基本的にはこの問題を日米民用航空運送協定の枠内の問題として検討することを主張することとし、同協定附表の不均衡是正の一環として、カボタージュの権利を除き、那覇を米側に認める代りに上記1.(1)のわが方要求事項の中、適宜若狭値の路線権との交換(協定上の権利)を認めることとする。

特に、米側が那覇とシカゴまたは中南米以遠権との交換を認める限りにおいては、カボタージュの権利を除き、米側に対し那覇への運輸権を

→ 恒久的な権利として認めて差支えない。

(2) 米側は上記(1)にせよ、沖縄返還に伴う米航空権益の問題を航空協定の枠内で解決することは暫定措置後に行なうべきであるとの立場に固執する場合には、沖縄返還協定交渉全般の進捗状況とを考慮して、わが方の基本的立場は留保しつつ、暫定措置(カボタージュを除く現状凍結)に対し交渉を行なうことと止むを得ない。ただし、その具体的な内容については、東京における沖縄返還協定交渉と併行して航空専門家と交えた別途交渉の場において具体的に交渉する旨の合意を認めることとする。

(3) なお、上記(2)の暫定措置の詳細については追って詳細検討する

こととし、今次交渉に

においては、その内容には触れないこととする。概ね
次の内容のものとす。

- (i) カバーは、いかなる場合と認めない。
- (ii) 暫定措置の期間は、その性格に鑑み、虫束
る限り短期間とする。(凍結期間の2年、
最長5年)

(iii) 対象企業は、現時点において那覇へ運航
している4社に限り、その運航路線形態と
現行協定路線とを除く現状^の通りとする。
なお、米側航空企業の^{那覇}理由の便数
輸送力について、3年間の協議方式を検討
していくこととする。

3. 米国補助航空企業によるチャーター便数枠問題

(1) 本問題に関しては、日米航空協定全般の問
題の一部として考えらるべきであり、日本側に相互性の

存在しない現状においては、路線権においてめが
の満足の結果が得られ^(い限り)ない~~場合は~~便数枠を以て
言及出来ないとのめが方の基本的位置に基づき、
本問題が米側より提起された場合には、上記
1. (1) のめが方要求路線権との関連において
次の暫定措置をとることとする。

ただし、米側よりのチャーター協定の締結交渉開
始の要求には、その後、然らざれば
このことは念及しないこととする。

(1) シカゴの追加修正^が中米米遠~~航~~航路
運輸権の制限解除(要求順位が1と2)
に米側が応ずる場合には、1971年の便数
枠を110~130便(基準)と設定し、3~4年
間を目り、対前年増率20%と決^定暫定措置
を念じて差支えない。

(a) 又、シカゴの追加修正のみの場合は、最終
 年次便数を 200便程度 ~~程度~~ とすこととし、
 また、シカゴ、中南米以遠の運輸権の制限解除
 の両者が認めらるる場合は、^{同じく} 250便程度 ~~程度~~
 まで認めて差支えない。

(2) 又一米側が、上記(1)の暫定措置に志い
 ないで、とりあえず、来年(1971年)の便数枠問題
^{の解決}
 のみを要求する場合には、^{わが方} 基本的位置
 にと ^{鑑み}。

(イ) 少なくとも路線権問題に於ける好意的配
^{わが方要求路線中}
 慮、ないしは、^{シカゴの} 路線要求が認めら
 る限りにおいて、前年並みの 55~75便を
 認めることと止むを得ない。

(ロ) また、中南米以遠の運輸権の解除が
 認めらるる場合には、110~130便まで認め

ることと止むを得ない。

(3) また、米側が、米国の新国際航空政策に基
^{らぬ} 立場に固執す
 るに、路線権との交換に志い ~~ない~~ 場合には、
 わが方の基本的位置に鑑み、路線権(特に
 シカゴの追加修正)に対し、明年以降、好意的
^(シカゴの形で)
 に検討することを約束することを条件に、前年並
 並みの便数枠(55~75便)を 1971年の便数
 枠として認めることと止むを得ない。

4. 請訓

西国側に見解の一致を見ざる重要な問題が
 生じた場合、又は、米側から本対処方針に含まら
 ない重要な提案が行なわれるときは、随時、意見を
 対して請訓するものとする。

条約課長

(教令12.8.)

45.12.8 本2次修正(案)

極秘
無期限
9部の内
5号

米比ノオ 号
昭和45年12月 日

在米 牛場大使殿

外務大臣

(件名)

日米航空交渉に関する対応方針について

引用公・電信
日付・番号

きたる12月14日より貴国において開催される予定

の日米航空交渉においては、下記方針に従い
対応するもの。

記

※印は文書機記入

※ 付属添付 付属空便(行) 付属空便(DP) 付属路便(貨) 付属路便(郵)

GA-2-1

外務省

2

II 経緯の概要

わが方の要求
1. 路線修正問題

(1) 日米民間航空運送協定に基づく西国路線
権の面には不均衡が存在するので、公平な路
線権を確保するため、~~日本側が公平な路線~~
~~を基本とする~~ ^{公平} ~~を~~ 公平論を基調とし、従
来の路線価値論の基本的立場に所要の修正
を加え、路線価値を計数的に示^{しつ}~~す~~
(シカゴの獲得が最重要事項として)
次の優先順位に従って、協定附表の日本側
路線の修正ないし制限の解除を図るよう
努めることとする。

ただし、この優先順位は書面による明示的な
形では米側に示さないこととし、~~わが~~ ^{わが} ~~米側~~
~~シカゴを除き米側優先以下~~ ~~は~~ ~~米~~
~~航空権修正問題~~ ~~は~~ ~~米~~ ~~補助~~ ~~航空~~ ~~企業~~ ~~の~~ ~~優~~ ~~待~~

一部削除

一部削除

一部追加

一部修正
かつ以下
削除

GA-4

外務省

(略) 3

協定

(1) 日本側北太平洋路線〔路線(A)(4)〕に
シカゴの追加修正〔及び、可能な場合はこれ
に加えて、シアトル、カナダ内の地先(複数)および
ニューヨーク以遠の権利の全部又は一部の追加
修正〕。

(ロ) 日本側中部太平洋路線における中南米以遠
における運輸権の制限〔協定路線(A)(1)
(b) 並びに (A)(2) の注2.〕の解除。

(イ) サンフランシスコおよびロスアンゼルス間のコーダ-ミナル
化。(ただし、場合に^{*}より西海岸止りの運輸のみ
に限ることと止むを得ない。)

(エ) 現行日本側中部太平洋路線のホリル
から分離して、南太平洋の地先への以遠権の
追加修正。

(オ) 日本側グアム路線〔協定路線(A)(5)〕の

[追加]

(略) 4

グアム以遠権の追加修正、並びに、可能な場合
は現行の「サイロン島を経てグアム島へ」と「サイ
ロン島及びグアム島へ(並びに以遠)」に修正。

(2) 今次交渉において、シカゴ獲得を最重要事項
とする基本方針に基づき交渉を行なうこととする。
シカゴのhub路線への追加^に同意が得
らる見通しがなく、かつ、下記を^も含む。
沖縄返還に伴う米航空企業^の航空権益の
取扱い問題及び米国補助航空企業^の
便数枠問題に於ける交渉の推移如何に
よっては、上記(1)(ロ)並びに(オ)までの
~~順序~~順次に拘らず、シカゴ獲得の基本方針
の妨げにならないと判断される権利の獲得の
可能性がある場合には、適宜これを獲得す
よう努めることとする。

(2) 全文
追加

修正

(3) 交渉の過程において、米側の太平洋ケースの決定の結果が、日本側企業の競争上の立場に影響を与えたか否かの、いわゆるインパクト論議は、^{実証的データが未だ得られぬ限りのみならず、}米側の主張する企業収益論に巻き込まれ、わが方の路線価値論の立場を不利にする根拠が強いので、^{極力}これを認めないよう努めるとする。

(追加) 追加

修正

修正

2. 沖縄返還に伴う米航空権益の取扱い問題

(1) 沖縄返還協定交渉において、米側より返還に伴う特殊事情と理由に、^{本問題において}カボルージュを含む暫定措置(現状維持)を^{とり}要請せしめ、航空協定に基づく話し合いは、同暫定措置後と決り旨要求せし。

追加

追加

修正

追加

修正

修正

沖縄返還協定発効日付航空協定附表に新設の修正を行い、同日発効せしむることを提案越して^{すべしと論じておられ、今次交渉において}いすといふ。わが方は、^{を及ぼすので、米側}現行航空協定に不均衡が存在する現状の下で、直ちに米側要求を認むことは、^{基本は}路線権のバランスに重大な影響を及ぼす。

この問題を日米間の航空運送協定の枠内の問題として検討することを主張することとし、^{暫定措置}「那覇」を航空協定に基づく権利として(ただし、東京/大阪～^{本問題}那覇間の不均衡を是正する一環として、カボルージュの那覇間のカボルージュの権利は除く)権利を除き、^{本問題}「那覇」を米側に認めず、代りに上記

1. (1)のわが方要求事項の中、道直等価値の路線権との交換(協定上の権利)を四三しよう努めるとする。

特に、米側が「那覇」とシカゴまたは中南米以遠権との交換を認むる限りにおいては、カボルージュの権利を除き、米側に対し那覇への運輸権を

恒久的な権利として認めざるを得ない。

(2) 第一、米側が上記(1)のわが方の主張に
 せよ、沖縄返還に伴う米航空権益の問
 題を航空協定の枠内で解決することは暫定
 措置後に行なうべきであるとの立場に固執
 する場合は、昭和46年3月ないし4月までに
 は各分野において実質的合意を達成する必要が
 ある。沖縄返還協定交渉全般の進捗状況
 などを考慮して、航空協定に基づく解決は、
 沖縄返還の関連としての暫定措置後まで棚
 上げ(現状凍結)おとし、暫定措置の交渉
 につき話し合いを行なうこととせむと現なり。

(3) 上記(2)の暫定措置の交渉は、概ね次の
内容のものとす。

(1) カボージュは、いかなる場合と認めない。

追加、
修正

修正

(4) 暫定措置の期間は、その性格を鑑み、

できる限り短期間(2年以内、最長3年以内)とす。

(1) 対象企業は、現時点において那覇へ運航

しているノースウエスト航空、フライングタイガー航空

※-東京-大阪-神戸 ※-東京-那覇
(west Bound only)

※-ハワイ-グアム-沖縄-台湾
トランス・ワールド航空および、ジャンボ航空の

※-ハワイ-グアム-サトウ

4社に限り、かつ、その運営路線形態と

現状通りのものとす。ただし、ノースウエスト

航空の「那覇〜大阪/東京」の路線における

運航を除く。

(4) なお、今次交渉において、上記の暫定措置の

具体的内容について合意を達しない場合、^(これは)

は、仮に合意を達成した場合と、その合意の形

式については、東京における沖縄返還協定

交渉と併行して航空専門家と交えた別途

交渉の場において話し合うこととする。

一部表現
修正

一部
修正

3. 米國補助航空企業によるチャーター便数枠問題

(1) 本問題に関しては、日米航空関係全般の問題の一部として考えらるべきであり、日本側に相互性の

存在しない現状においては、路線権においてわが方の満足する結果が得られない限り、便数枠については

言及出来ないとのわが方の基本的立場に基づき、

本問題が米側より提起された場合には、上記

1. (1)のわが方要求路線権との関連において次の暫定措置をとることとする。

ただし、米側よりのチャーター協定の締結交渉開始の要求には、その後、お断りしないこととする。

これにはお断りしないこととする。

(イ) シカゴの追加修正^{（ないしは）}及び中米米以遠~~（要）~~への運輸権の制限解除~~（要）~~

に米側が同意する場合には、1971年の便数枠を110~130便（基準）と設定し、3~4年

毎に前年増率20%と次の暫定措置に同意して差支えない。

以下、便数枠については航空法の検討あり

上記(1)の場合において、
(ii) ~~（イ）~~ シカゴの追加修正のみの場合は、最終^{（最大）}年次便数を200便程度^{（200便程度）}とすることとし、

また、シカゴ、中米米以遠の運輸権の制限解除の両者が認められる場合は、^{（同じく最大）}225^{（の暫定措置）}便程度まで認めて差支えない。

(2) 万一米側が上記(1)の暫定措置に同意

しない、とりわけ、来年(1971年)の便数枠問題の解決のみを要求する場合には、わが方の基本的立場にとらえ

(イ) 少なくとも路線権問題に及ぶ好意的配慮^{（わが方要求路線中）}のない限り、シカゴの路線要求が認められる限りにおいて、前年並みの55~75便を認めるとし止むを得ない。

(ii) また、中米米以遠の運輸権の解除が認められる場合には、110~130便まで認め

ることと止むを得ない。

(3) さくら、米側が、米国の新国際航空政策に基
づき、^(米側の立場を固執す) 路線権との交換に志し、~~米側~~ 場合には、

米側の基本的立場に鑑み、路線権(指入

シカゴの追加修正)に対し、明年以降、好意の

^(可能な形で) 検討することを約束することを条件に、前年換

並みの便数枠(55~75便)を、1971年の便数

枠として認めることと止むを得ない。

外 請 訓

両国間に見解の一致を見ざる重要な問題が

生じらば、又は、米側から本方針に含まれる

重要な提案が行なわれるときは、随時意見を

を付して請訓するものとする。