

# 琉球大学学術リポジトリ

## 沖縄関係 沖縄の航空権益第二巻

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	<a href="http://hdl.handle.net/20.500.12000/43485">http://hdl.handle.net/20.500.12000/43485</a>

46 / 30 及司馬·狀元馬打金

大河原参事決裁後  
別送回答と見られる。

秘 録  
無 期 限  
部 内 号

(コピー済)

条約局長 参事官 条約課長 国際協定課長	アメリカ局長 参事官 参事官 北米第一課長
国際経済課長 中野調査官	
沖繩返還に伴う沖繩における米航空 権益の取扱ひについて。	
45. 1. 30 米北1. (田中)	
本30日(土) 10:20~11:30 アメリカ参事官室 において、アメリカ参事官・運輸省航空局長の両名において、本件 に関する打ち合せ会を開催した。その要旨は以下 のとおりである。	
出席者は次のとおり。(千葉北米第一課長は都合により欠席)	
外務省アメリカ局	大河原参事官

GA-5

303

外務省

千葉北米第一課長  
大河原参事官  
田中参事官

在米大使館	野村参事官
外務省アメリカ局北米第一課	佐藤参事官(中登)
"	滋野参事官
"	田中参事官
運輸省航空局長	森井参事官
"	松本国際課長
記	
1. 大河原参事官より、要旨次のとおり説明あり。問題点の 指摘があった。	
(1) 最近のマイヤ-公使との会談において、米側として は、沖繩・日本本土間のカボタ-ジを認めてもらわね ば困る。この区間の民間旅客は約90%を 占め、残り10%が政府関係(軍と会社)であるが、 日本側はカボタ-ジを全く認めないといわね。せめて	

GA-6

外務省

この Government / Military Cabotage 及び

トクンとして認めようとするは、米側が政府と民間を  
纏められんと思ふとの感觸を示してゐる。

また、暫定期間の長さについては、10年間の当  
案から7年という期間も言及されてゐる。  
に下げられてゐる。

(2) 米側としては、米側は、カボタージュは全く  
認められぬと述べ、かつ、暫定期間の長さ

については一切融大してゐない。しかし、さうさう  
この問題に融大せぬはならないと思ふ。

なお、暫定の措置の期間と、カボタージュ  
(上記 政府及民間カボタージュ)を認めよと

は密接な関係がある。即ち、

(1) limited cabotage を認めよならば、暫

定期間は短期間とすべきであらう。又、

(4) カボタージュは一切不可という事ならば、短期

間は上記(1)の期間より長くならざるを  
得まい。という感じである。

なお、暫定期間の長さについては、航空の分野では  
一切言及しないとは、米側のよきである。一般

論として、他の経済の分野における国政法の適用  
に及ぼす特例として、1, 2, 3 及び5年という暫定

期間が考えられてゐるといふ事を述べたことはある。  
しかし、航空の分野は、これは異質であり、

また、暫定といふ以上、2年以下といふのは難かしい  
という感じである。

(3) 条約の見解では(1929年9月の外務大臣との  
打合せ会における条約局長の意見)。

(1) Military Cabotage については、軍兵隊の

輸送については、地協協定5条により MAC

業務も含め自由に好むべきことになっており、  
これ以上に民間航空の分野で military

cabotage を認めるとは余計ではないか。

(ロ) 最終的取纏め文書の廣域では、この航空

問題に関する措置は、返還協定本文にと、  
その附属文書にと入らず、航空協定の様式

で措置を考へてある。  
<sup>10.12.0</sup>

(注) 上記(イ)のカーター-ジュについては、実体は分

れば、或は問題は別かと知らぬい。

(ウ) 米側への問題提起の手法については、どの様に

持ち出すか慎重検討を要するといふ。それは改めて  
考へるとして、最終的には

(イ) カーター-ジュなしの場合は、暫定期間3年を

繰り返すか

先方がどうしても老けない場合 3年。

(ロ) 限定のカーター-ジュ (政教/軍関係) が  
先方の原則の立場を著わす認めるとは

可能ならば、暫定期間は3年。

~~で認めざるべきではないかと思っている~~  
(それはしないか。

(5) については、暫定の措置は短かいことに決まら  
なく、政教/軍関係カーター-ジュにつき航空  
子則を考へること守りにくい

局において至急検討願いたい。

追つ「ス」公使は 2月4日一時帰京の途

であり、2月1日地用で会う予定があるが、この時  
は無理とせず 3月まで航空問題について

話しておく方がよいと考へてはいる。

紹介  
の  
余  
地  
が  
あ  
る  
か

2. 以下に示す運輸新制より、要旨次をとり述べる。

(1) 米軍の輸送の運航は、MAC業務と、民間航空機によるGFL (Government B/L)

とに振り分けられている。実体においては調査困難なためよく分っていない。しかし、

河と民間航空機によるもの (NWA 及び FTL) においては、東京、大阪西空港、及び那覇空港の

方面から、河とが謝べている。従って、沖縄から東京へ来る米軍人は多分

GFLによるものである。地方、東京で generate するのは極めて少ないと思われる。

参考までに、1969年の東京/大阪~沖縄間の輸送実績は、日航 110千人、米企

業 (NWA) 66千人であり、カボタジ禁止による

米軍の損失は 450~460万ドル (人数 x 単価)

である。

(2) (イ) 実体を除外視すれば、本能的なものではあるが

カボタジを認めるとは困る。輸送期間の長さによるが、せいぜいこの期間が長くても (2年が

3~4年となる) カボタジを認めない方がむしろ

(ロ) かつ、実体は合符、被害が少なく、かつ、対外的にはカボタジは認めないという

大義名分さえ立てば、全く例外の地位協定の改善解釈の考え方が出来ること

は、知らず、知らずのことによって輸送期間を短くする方が望ましいと知らぬ。

いつかその点の是非を調査検討させて欲しい。

別添  
三  
一  
/

(3) 合意の結果としての採り得るべき問題  
 である。  
 (イ) 現在沖縄へ寄航している NWA, FTL は  
 現地の指定航空企業であり、何となく  
 航空協定の枠内で手当てできようか。  
 (ロ) TWA, ジェネラル航空 (沖縄のみ寄港)  
 の航空会社として、最終的に現状通りの  
 運航を認めねばならないのである。  
 ①航空協定の附表による運航の形をとると  
 先ず、協定に基づく「指定」が必要となり、指定  
 航空企業が増え困る。②従ってこの場合  
 は行政許可による手当てを認めねば  
 ならないと考える。  
 但しこの場合は、何等かの約束が実現

3.0の主題であり、外務省系約品の見解と  
 何い扱い。  
 (4) 米以外のオソ国で沖縄の地帯を日本側  
 から認めらるる国に対しては、いつの時点で  
 どのような方法でどのような改善を通報すべきか。  
 3. 結論  
 最後に大河原参事率あり、次のとあり要望状。  
 (1) 運輸省において、(イ)暫定期間が2年と3年では  
 「同様に交渉する」(假に相手が)  
 (3)の差が極めて大きいか否か、(4)「大まかに」5可とか  
 米政府/軍方面のみを限りカボタージを認める(対内  
 的にはカボタージを認めないとの説明が来る)  
 理由づけを以てしてこれを認め、期間を短く  
 いう考えが成立する  
 次方が「長川と思ふ」ので、これを早く  
 検討し、2月1日(月)に返事を答へたい。  
 「大河原見解あり」と  
 外務省

(2) 当局においては、条約等との関係で、

(イ) 航空措置に伴う航空協定附表の表示  
方法及び TWA、ジャンボ航空に就し

行政許可可否との可否並に認めらるる期  
間の長さ(その文書の附号を含む)

(ロ) 米3国(航空協定、取極の中、沖縄に於て建  
設国)に就する必要な通告の時期及び

方法に付して、

① 沖縄条項交換公文のあり米3国(英、口、

オランダ、タイ、インド、フランス、ベルギー)及び

② 中華民国(注:行政取極、①の交換公文に付)

の長につき、打合せを要すること。

コメント  
別紙



(運輸者の回答)

秘

沖縄における米國航空権益の取扱い  
について(外務省アメリカ局に対する回答)

46.2.1  
運輸省航空局

標記に関する當局の見解は、次のとおりである。

1. 沖縄・本土間のカーゴについては、その態様、  
期間に制限を附し、認めらるべきではなから  
考之る。

2. 米國航空企業に對し、沖縄への通航を認めらるべき態様  
期間は、返還後2年間と考へらるべきが、この  
期間の若干の延長については、検討の余地がある  
と考之る。

3. 本問題について、わが方見解と見解差は、  
米側に在るべきことについては、貴局の判断に  
任じたいと考之る。

極 秘  
無 期 限  
部 の 内  
号

別送回覧

条約局長 参事官 条約課長 国際経済課長 中野 潤次郎	アメリカ局長 参事官 参事官 北米第一課長
米電返還に伴う米航空権益の取扱の件 (航空協定附表の取扱の件)	
46. 2. 1. 米比1 (田中)	
本件に关する1月30日(土)のアメリカ大使参事官 運輸省航空局 寺井 審議官 会談(記録 別送回覧)	
に关連し、本件を航空協定の枠内で措置する 場合の合意文書につき、条約局の感触、見解を 等	
含め、検討したところ、概ね次のとおり考えらるゝ 適当と考えらるゝ。	

コピー

千葉課長に口頭にて概要説明済み。

2

1. カーター法を限定したもの(政府/軍産保)

にせよ認めらるゝ問題に付いて、

(1) 航空協定の枠内で措置する場合には、

カーター法を認めることは不相当であり、之を  
認めるべきではない。

その理由は、日米航空協定第5条(B)項  
において「各締約国は、他方の締約国の航  
空機に対し、有償又は貸切でその領域内  
の別の地点に向けて運送する旅客、貨物  
又は郵便物をその領域内において積込む  
許可を与えない権利を有する。」と規定さ  
れており、本協定締結時において国會承認  
の範囲を越えらるゝ疑ひが極めて強  
い。

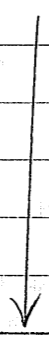
(カーター法は絶対認めらるゝ)として国會が本

協定を承認したかどうかまでは必ずしも明らかではない。

(2) 従って、仮にかかるカテゴリーに承認の場合には、航空協定の枠外の措置として手当てが必要がある。

従って、この場合、航空協定はとて、別途協定(及び付属文書)として、文書は作り得ない(又は作り得ない)以上、いかなる法的根拠からより措置し、かつ米側に譲渡せしめようか、今後

必要検討を要する。



2. 暫定措置に伴う合意の取決め方。

(1) 合意の内容が如何なるか、航空協定の枠外で措置する場合は:

(i) 航空業務を行なうためには、「企業の指定」(及び相手国から運営許可を得る)が必要がある。

(協定 4条(A)項)

(ii) この企業の指定は、協定に基づき当該国が

一時的に出来る。従って TWA, ジェット航空会社を米側に米側特等路線に

ついて指定することは(理論的に)いつでも可能である。

(ii) 「指定」は特等路線にのみ行なわれる。特等路線上に、沖縄「那覇」の地味を(米企業が協定に基づき那覇-定期便の業務を行なう場合は)

追加しない限りはならない。

(TWA, ジェネラルの「指差」は困るとの航空局)

の態様を戻すためのポイントは下記(ス)参照。

(三) よって、指差附表にどの様に路線を表現し

どの様な注記が付きまいるかについては、同航空協  
定(附表)の附随文書を「作」の点で問題であり、

合意の成否によって、これが決定されることとなる。

(2) TWA, ジェネラルに対する措置が必要な場合は、

(1) 行政許可により措置決定との航空局の意向は、<sup>大英)には</sup>

(a) 米側が日本側の言及を信用し、合意の文書を

作成し、運輸省当局が航空法に基づき一方の  
に措置する(従って法の改正によりかかる措置と

とり違はくはないとあり)限りにおいては、日本側の  
の意向表明に止まり、こちらの方は可能である。

且、実際問題として、米側が何か不充足な基礎

で交渉するかが疑問である。

(b) 行政権の範囲内での日米行政取極(西  
政社間の合意)に基づく行政許可の場合では、

最大限1年以内でなければならぬ。

1年以上と113長期(2~3年)の行政取

極を行なう必要がある場合には、その理由が  
ある限り必ずしも不可能ではないが、行政

権の範囲内という制約は依然として残り、

行政取極の有効期間中で、改定される

ものである。

(c) 当該両社の「指差」が行なわれると、米側

指差航空企業の数が増えるので、対政府に

困るとの航空局の理由は、多分に感情的な

ものであり、理論的根拠は乏しい。

著により、次の(II)により措置すべきである。

(II) 当該両社の(現状通りの)運輸と日米航空協定の枠内に取り込み。附表(註記)

又は附属書)において、一定期間のみを限り(暫定期間中)那覇への業務を認めよう。

措置することである。(別添参照)

(注: 附表改訂は、閣議決定により行なえ。

国会の承認は必要である。按理論上

は、1年の予告をもって協定の破棄と出来

るが、本項を以て協定の枠内で措置しておく

ことは、他の長期の約束を行なうことより

政策的にと得策である。) )

(3) <sup>なお</sup>長 NWA, FTL については、米側協定路線1.

2. 2. 1. 「那覇」を追加し、その注記(別添附表の

附属書)において暫定期間中に限り「那覇」への

(が適当である)

寄港を認めようことを明記すること(別添参照)

2. 三国への通報

(1) 米、英、法との航空協定において、沖縄と中国航

空と認められ、かつ、沖縄に於ける交換公文を

有する国(英、米、法、日、印、仏、米、ベルギー

の6ヶ国)については、同交換公文において、

要旨「... 沖縄の施政権が日本に返還されるに

伴に、... 国(相手国)航空企業の沖縄に於ける運

輸上の権利は行使を終了し、更に遅滞なく右権

利に於ける交渉を行なうこととなつておる。さうして現実

に沖縄への運輸は行なわれていないことと認め、

返還協定の批准が行なわれ、返還日が確

定されるとき、口上書等により、その

上記沖縄への運輸権の終了状況を通報すべし

べしと考へらる。 (なお当該相手国に対し要請がある場合は交渉を円滑にするため

ありことを併せて言及するかどうかは、相手国の態度如何によつて考へらる。)

(2) 中華民国との間においては、上記の如き交換公文はなく、かつ、現行運輸については次条のとおり

上記(1)より若干早い時期 (例えば返還協定署名後) に、予告的通報を円滑にする必要

があると思へらる。

日米民間航空協定附表修正案

1. 現行附表の日本側及び米側の各路線は、  
(本土と沖縄間の路線)は、返還日と同時に  
削除す。

2. 現行米側路線を次のとおり修正する。<sup>アサイン</sup>(新しいの)

附表

(B) アメリカ合衆国政府によって指定された1又は2以上の

の航空企業は、この(B)に定める各航空路線において、  
西方向に航空業務を運営し、及びこの(B)

に定める日本国内の地点に定期的着陸を円滑にする  
権利を享受する。

(1) 合衆国から北太平洋を経て東京、大阪及び  
那覇へ、並にそれ以遠 (注3)

(2)

(2) 合衆国から中部太平洋を経て東京、大阪及び那覇へ並み以遠 (注3)

(3) (合衆国) <sup>社 xxx) の</sup> ~~中部太平洋を経て~~ (社) ホルル、  
 Guam、サイパンを経て那覇へ、及び以遠 (注4)

那覇  
台北及び香港へ  
並み以遠

(C) ..... [現行通り]

注1 ..... [現行通り]

注2 ..... [現行通り]

注3. この路線上の那覇の地位における運輸上の権利は、合衆国政府から通告する同国の

2つの指定航空企業 (1-スウェット航空及びフライト、  
及び航空) に対して、 年 月 日

より 年間に限り許す。当該期間  
が経過した時は、この権利の行使は終了す。  
那覇の地位は本附表より削除す。

注4. この路線における国際航空業務は、合衆国

(3)

政府によって指定す。日本政府に通告す。

合衆国の2つの航空企業 (トランスワールド航空及び  
ナンショナル航空) に対しての、 年 月

日から 年間に限り許す。  
当該期間が終了した時は、この路線は本

附表より削除す。

極 秘  
無 期 限  
部 の 内 号

( 条約高  
別送回覧 )

国際経済課長  
中野調査官

アメリカ局長  
参事官  
参事官  
北米第一課長

4227 ( 米 10 )

沖繩返還に伴う米航空権益の取扱の可否?  
(航空協定附表の取扱の差)

46. 2. 1.  
7月1日 → 米比1 ( 田中 )

本件に关する1月30日(土)のアメリカ大使館参事官  
運輸省航空局赤井参事官会談(記録 別送回覧)

に关連し、本件と航空協定の取扱と措置する  
場合の合意文書につき、条約局の感触、見解と  
等

合め、検討済といふ概ね次のとおり考えらるゝこと  
相当と考えらるゝ。

(以下省略)