

# 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

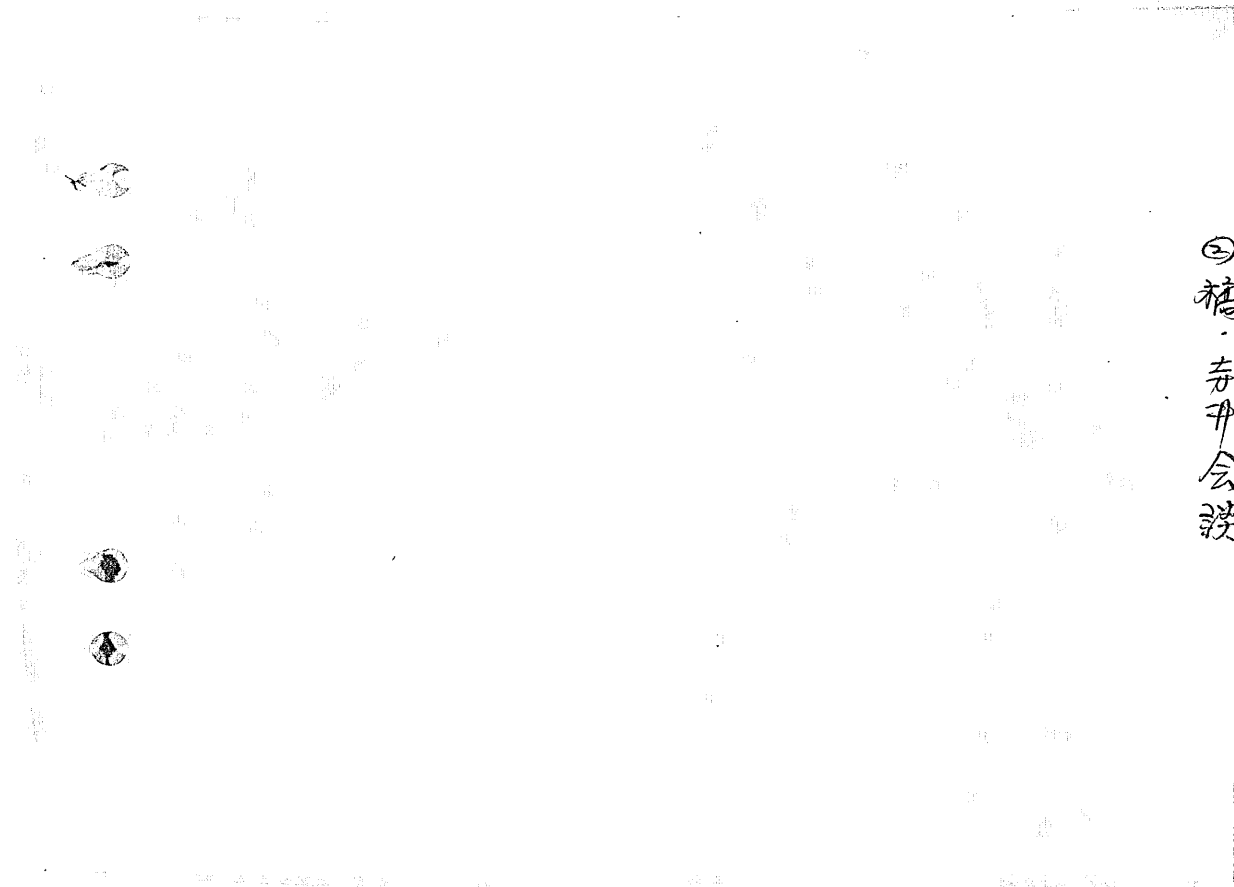
メタデータ	言語: 出版者: 公開日: 2019-02-01 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: - メールアドレス: 所属:
URL	<a href="http://hdl.handle.net/20.500.12000/43485">http://hdl.handle.net/20.500.12000/43485</a>

46.4.3. 〇 町内会練の結果の方針。

② 橋・寺升会誌

46  
4.3  
4.4  
4.5  
4.6  
4.7  
4.8  
4.9  
4.10  
4.11  
4.12  
4.13  
4.14  
4.15  
4.16  
4.17  
4.18  
4.19  
4.20  
4.21  
4.22  
4.23  
4.24  
4.25  
4.26  
4.27  
4.28  
4.29  
4.30  
4.31  
4.32  
4.33  
4.34  
4.35  
4.36  
4.37  
4.38  
4.39  
4.40  
4.41  
4.42  
4.43  
4.44  
4.45  
4.46  
4.47  
4.48  
4.49  
4.50  
4.51  
4.52  
4.53  
4.54  
4.55  
4.56  
4.57  
4.58  
4.59  
4.60  
4.61  
4.62  
4.63  
4.64  
4.65  
4.66  
4.67  
4.68  
4.69  
4.70  
4.71  
4.72  
4.73  
4.74  
4.75  
4.76  
4.77  
4.78  
4.79  
4.80  
4.81  
4.82  
4.83  
4.84  
4.85  
4.86  
4.87  
4.88  
4.89  
4.90  
4.91  
4.92  
4.93  
4.94  
4.95  
4.96  
4.97  
4.98  
4.99  
5.00

②稿・奇升会谈



極 秘  
無 期 限  
部 の 内  
号

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

通  
達  
文  
書  
の  
類  
別  
記  
録  
簿  
に  
記  
録  
す  
る  
事  
と  
す

沖縄返還協定交渉に関連する  
沖縄の米航空権益の取扱のついて

46.4.3.  
アメリカ北米第一課(田中)

本件米航空権益の取扱のついて。別紙を以下  
のラインより、運輸者との打合せを行ふことと致  
す。またその結果に基づき対米交渉を進めると  
いたす。 (組、運輸者との協議より若干の変更あり)  
追って詳細は今後の交渉により検討するべきと、  
米側に最終的に示すべき原則的取合案を書翰案の  
形式で別添作成した。 (別紙)

極 秘  
無 期 限  
部 の 内  
号

沖縄における米航空権益の取扱の  
ついて

(46.4.3.)  
米北1.

1 沖縄における返還後の米航空権益の取扱の  
ついては、  
(1) 米側より、返還に際し米航空権益の利益  
を害さざるよう措置されること。特に現在沖縄  
へ航空業務を提供している会社(注、NWA、FTL  
TWA のコンチネンタル航空)が暫定期間10年以内  
に7年、セクタージュ付で、継続してその業務を  
行なえるよう要求し、米議会が、取得出来る  
は実質的合意をとり、適当な文書(Agreed  
Minutes の形式での)の形で取纏めたりしては。

別紙

(2) 他方、わが方としては、出来るならば航空協定

交渉により、協定上の権益の交換の形をとり  
問題の解決を図ろうと努力してきたが、米側

が本件は返還協定交渉の一環として扱  
いとして之を心せず、このため同返還協定

交渉の場での話し合いに交渉が移されてい  
るが、この点において、わが方は、(イ) カボタージュは

認められず、(ロ) 暫定期間については必要最少  
限度に止められるべきであり、(ハ) TWA の

コンチネンタル航空の復帰後の東京(大阪)乗入  
は認め難いとの方針を先方に伝えていた。

(3月25日、吉野・スナイダー会談)。

なお、その際、米側より、暫定措置に<sup>対し</sup>日本

側から代償要求を行なわぬよう要望があった。

二、今後の問題点及び対応方針

(1) 返還協定交渉と大詰めを迎えてはいるが、  
当面の主要問題は、

(イ) カボタージュを認めないとして、暫定措置の  
期間を3年とするか、

(ロ) 暫定期間の長さとの戻帰を以て、何らか  
の代償的権益を求めるとするか否か、

(ハ) 暫定措置をどの様な形で取纏めよ  
うとするか、

署名とのタイミングにより、先ず課長レベル以上で  
運輸省航空局と打合せ、その基礎を以て

交渉を進めることとするべしと考える。

(2) 対運輸省との了解事項

最近の返還交渉の進捗状況にとらぬ。

航空交渉との関連に固執することは、かえって問題

の解決を難めし、かつ暫定措置の方針決定が  
遅くなるほど全般との関連でより長期の措置を

要求する不利になる見通しであることを説明し、  
今後の対米返還交渉を進める上、次の3点

につき、あらかじめ了解を得ておくこととする。

(イ) カボタージュについては認めない方針で頑張  
ることとする。(最大の目標点)

(ロ) カボタージュなしの暫定期間の長さは、必要

最少限の期間に止めよう最大の努力を払  
うこと。返還後、2~3年間で合意することは

難かしい状況となっており、交渉の推移如何  
では5年程度まで認めねばならないこと

つき、運輸省の方針を固めておいてもらうこととする。

[注: 前案 長期(5年)に亘る場合には、代償的

権益を要求する姿勢を示すことにより、期間短縮  
を図るよう努力すること。代償は期待し得ないこと

(必要にない)  
については了解を得ておくこととする。]

(1) 取纏めの形式については、実質事項に及ぼす

対米交渉により検討すべきこと。一先④暫定措置  
の取纏めに関する日本政府から米政府あての

(案別添)  
書簡形式により原則的合意を図り、⑤その後、  
必要にない航空専断案を支えに外交交渉の場

において、合意の取纏めを航空協定の附表および  
必要な場合には、附表の付随文書的なもの等

により具体化させようこととし、これを沖繩返還の日  
と同日付の外交上の公文の交換により発効させ

ることと考えること。

(2) 対米交渉方針

(イ) 上記(2)の運輸者の了解が得られた後、次々(イ)より 暫定措置 につき交渉を行なうこととする。  
(イ)のイン

(a) カボアージュは認めない。(従来の方針の確認)

(b) 暫定期間については、出来れば限り短き期間。

例えは2ないし2年半、から提案し、下記(d)の  
問題にも言及し、~~必要~~ 必要最小限の

期間に止めるよう努力する。

ただし先方の出方如何により最大限5年

間で合意を四つと止むを得ない。

(c) 暫定措置の改善は、現行航空協定

路線3の運営及びカボアージュを除き、現状  
通りの路線形態の下で、4社の継続運輸

を認めよう旨がある。

例。その後の問題については、航空協定

に基づき協議する用意があることを適宜言及  
する。

(d) 合理的な暫定期間中の収益については、  
現状凍結という性格上、航空協定上の利益

としては算定しない旨言及することは差支えなく、  
暫定期間を短くする交渉方針上、仮に

期間  
長期的な暫定措置を要求する場合には  
計算に入れた償いの権益を求めざるを

得ないことを適宜強調することとする。

例。運輸便数については、一日(30日)

は(返還協定署名日)現在の便数以上は  
認めない考えであることが、暫定期間短縮

上有利ならば適宜主張することとする(注)

1959年の合意議事録の手続きの場合は、事実

上増便は自由に善い。

(II) 米交渉は、先ず課長レベルで予備的交渉

を行い、順次上のレベルの交渉に上げ、最終  
的には大臣レベルで転送措置の原則的合意

を図ることとする。

(i) 取纏めの形式については、実質事項のスト

かつき次第、具体的に検討するべきと、上記

(2)(i)の形式を参考とし、最終的には

航空協定附表の修正(即ちその関連文書を  
含む)の形を参考にして旨言交し、先方の意向

を適宜打診することとする。

1. 交渉取纏め形式の古紙・修正  
附帯修正の同意の文種公文  
に付して、その旨の地にも種  
々の形がなされている。

2. 下記の原案は、最終的交渉  
案と前案を併用し、性格が  
不明なものをおおむねの旨で、

修正  
の  
案  
を  
示  
す  
に  
関  
し  
て  
の  
旨  
を  
示  
す

(沖縄返還後の米航空権益の取扱いに  
関する日本政府の書簡案)

(46.4.3.)

書簡を以て啓上いたします。

日本政府は、沖縄の施政権返還に  
関して、沖縄における米航空企業(機数)の取扱いの問題に

ついて、次のとりの措置をとる用意があることを通報  
します。

1. 現在沖縄に航空業務を提供している米国の  
4航空企業については、那覇と大阪/東京間の

カーゴを除き、沖縄返還の日より、---年向  
(又は、---年---月まで)継続してその業務

を行うことを認める。





2. 上記1の期間後の業務については、日米民間

航空運送協定に基づき協議する用意がある。

昭和46年 月 日

(差出人)

(名義人)

極 税  
無 期 限  
部 内 号

御参考

(本附表は、書簡のついでに合意の上で、具体的な検討  
を要するものがあるが、対運輸者より利益で一歩とて示しものである。)

附表



(A) 日本国政府によつて指定された一又は二以上の航空企業は、  
この(A)に定める各航空路線において、両方向に航空業務を運営  
し、及びこの(A)に定めるアメリカ合衆国内の地点に定期の着陸  
を行なう権利を与えられる。

- (1) 日本国からホノルル、サン・フランシスコへ、並びに  
 (a) ニュー・ヨーク及びニュー・ヨーク以遠ヨーロッパ(連  
 合王国を含む)へ、並びに以遠(注1)  
 (b) 以遠メキシコ及び中米へ(注2)
- (2) 日本国からホノルル及びロス・アンゼルスへ、並びに以遠  
 南米へ(注2)

(3) 日本国から神戶へ、及び以遠(注3)

(注) 現行路線(3) 神戶  
から大阪及び東京へ  
(注3) は削除する。

- (3) 日本国からアンカレッジを経てニュー・ヨークへ
- (4) 日本国からサイパン島を経てグアム島へ
- (B) アメリカ合衆国政府によつて指定された一又は二以上の航空  
 企業は、この(B)に定める各航空路線において、両方向に航空  
 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の着  
 陸を行なう権利を与えられる。
- (1) 合衆国から北太平洋を経て東京、大阪及び那覇へ、並びに以遠 (注3)
- (2) 合衆国から中部太平洋を経て東京、大阪及び那覇へ、並びに以遠 (注3)
- (3) サンフランシスコ、ロスアンゼルスまたはホノルルから、グアム島、サイパン島を  
 経て那覇へ、及び那覇以遠台北及び香港へ、並びに以遠 (注4)
- (4) 特定路線上の地点は、別段の定めがある場合を除くほか、い  
 ずれかの又はすべての飛行にあつて、指定航空企業を選択に  
 より省略することができる。

参考  
附表

注1 日本国から東に向かつて連続される飛行でニューヨーク・ヨーロッパに定期の着陸を行なうもの及び日本国に向かつて西へ運航される飛行でニューヨークから定期の離陸を行なうものは、サン・フランシスコに定期の着陸を行なわなければならない。

注2 これらの路線上の合衆国の地点において、合衆国以遠の地点を目的地又は出発地とする旅客、貨物及び郵便物のストップ・オーバー又は積込み若しくは積卸しを行なうことはできない。

注3 これらの路線上の那覇の地長における運輸上の権利は、合衆国の指定航空企業であるノースウエスト航空及びフライングタイガー航空に対してのみ  
 年 月 日より 年 月 日限り

注 本欄が頁々の企業名を附表に明記するときは不適当とする場合は、附表の部分を「(株)」と置き、別途の表向でこの社名を限定し、その社名を添えらる。

許される。この期間が経過した時は、那覇の地長は、この附表より削除される。

注4

この路線における国際航空業務は、合衆国政府の指定するトランスワールド航空エ

のコンチネンタル航空に対してのみ 年

月 日より 年 月 日限り

ただし、コンチネンタル航空については、グアム島

起発し、那覇を目的地とする区間に限られる。

この期間が経過した時は、この路線(3)はこの附表より削除される。

注

本頁と同理由で、空線部分を「の指定航空企業(株)」と置きかえ、表向で会社名を限定し、その社名を添えらる。

極 秘  
無 期 限  
部 の 内  
号

①

主要経緯、主張の概要

1. (1) 米側の当初の要求(昭45.7.24対米交渉・ポイント)  
琉球沖縄・運輸は米側の継続運輸の権利  
 の要旨は (イ) 那覇を米側路線1線に2. 日本国  
運輸上の  
 内の他島として追加し欲し、(ロ) 那覇~大塚/東京  
 間のカーゴ・ジュを暫定的に10年間に認めて欲し、  
 及び (ハ) 上記(イ)、(ロ)の権益に対し(通常の場合  
 ならば代償を求めらるべきと) 10年間は日本側より  
 新権益を求めるといふ形で代償を要求し得るに  
 欲し、との3点である。

(2) 此に対し、我が方は、45.9.29対米交渉・パパー  
 を以て、米側の主張する「沖縄返還は米国際収  
 支上の損失を以てならすべきでなく、また沖縄において業  
 務を行なっている米国内企業の利益を害すべきでない、  
 との立場が、航空企業の利益の取扱いにおいて当然

参考  
経緯

②

適用すべきであるとの立場はとらぬが、日米双方

にとって満足の中取扱いをするため討議の用意は  
 ある旨述べ、(イ) 米側の米側の要求(附表の修正)  
 は、この点極度の点であり、現行航空協定の西国  
 路線権のバランスに重大な影響が、米航空企業  
 (4社)の沖縄への継続運輸問題に及ぼす影響は  
 甚大と認めらるべき。上記バランスとの関連な  
 り、  
 此問題の解決をはかるとは困難である。(ロ) 同  
 米側のカーゴ・ジュに認む難し、(ハ) 同米  
 側の収益格差の問題は、米側の収益論(路線別位の  
 算定方式)に之脚次とあり、近く行われる航空交渉  
 において話し合ふ必要がある、との見解を示し、出来し限り  
 航空交渉の場で、総合的解決を図る姿勢を示した。  
 なお、実際の大河原・スティー会談において、両者の主張

③

は平行線を進めたが、「ス」は米側の訓令には種々の

分野に亘って或る程度の弾力性がある旨述べている。

2. 45.10.23. 大河原アメリカ参事官は、ワシントン出張の際

スミス航空部長(国務省)と会談、参事官より返還交渉

及び航空免除問題の両面から同時にアプローチすべきである

と述べ、意見の交換を行なった。

3. 45.12.14~22. のワシントンにおける航空交渉において

上記のラインの老練が実行可能な点、進展はみられないが、

結局東京において政治的側面より交渉を行なうことと

なされた。

4. 46.1.13. 大河原、スミダニ会談(東京本着)において

繰返して双方の立場を述べたが、この会談において

(1)「ス」は (イ) カボタージュを全く認めないならば米側

は「ス」が (イ) カボタージュを全く認めないならば米側

④

カボタージュは不可能と述べ、ビスタフとして Government

Cabotage は認めない(参考資料、カボタージュは認めない旨を述べた)。(1) どの位の暫定期間を認めようかと

と質問。

(2) どのくらい大河原参事官より(4)カボタージュは認めない

述べ、(2) 暫定期間という考え自体が先か向題で

ある。(1) 10年以内10年以内の期間は問題にならない

(「ス」より7年ではどうかとの質問に答へ)一般論として7年の期間を考えたとしても、向題外である。

(2) 要件、カボタージュは認めないが、他において話し合

って話し合うこととワシントン出来口と述べた。

5. 46.1.30. アメリカ商、運輸者航空協会の打合せ会において

大河原参事官より、上記の最近の経過を説明の際、

⑤

(1) (A) 轉送期間の問題、<sup>1)</sup> 3333 融入の必要が否か「轉送」

と113以上 2年以下と113のは難かしの113感じである。

(B) 米側への問題提起方法は慎重考慮として。

① カボタージュの場合は、轉送期間 2年で通済とす。  
先方が老いなりときは 3年以内。

② 限定的カボタージュの何と認めらるるは、轉送期間  
は 2年以内。

で認めらるはしないか。

(1) 運輸省において、轉送期間 2年と3年とでは 路線

交渉の炭炭で 3の差が大きい否か、かつ112見解を求めらる。

(2) 以上に対し、運輸省は (1) カボタージュは 70態様、期間

に制限を付記し認めらるべきでないかと答ふ。(2) 轉送期

間は 2年以内とすべきである。若干の点表について検査と

余地があるかと答ふ旨回答された。(46.2.1.)

⑥

6. 46.2.26. 吉野次官・局長・スワグン会談 (要旨敘述)



分(田中代読)。

本会議の出席者は次の通り。

吉野アツカ部長、橋本参事。

千葉北米科1課長、佐藤、法眼、田中各参事。

記。

1. 対運輸省了解取分け問題

(1) 概ね別々のラインで差支えないが、(3項5頁)

対米 ~~交渉~~ カボタージュなしで  
交渉上、フレキシビリティをとる。

暫定期間5年までの了解をとりつけておくこととする。

但し、米側に対してはまじい態度で臨むこととする。

(2) カボタージュを認めないことは対米説明人と整え

し、対米航空局長と同日カボタージュには認め

ない(ない)としておくこととする。このための方針

を貫徹するため暫定期間がやや長期(5年程度)

となつてと止むを得ない情勢であるときは充分了解

を以てとらふこととする。

(3) なお、航空問題を下手に扱ふと冲縄返還

協定が先効を得なくなる場合(米側議会の

承認しない場合)も起りうることを承知して

おいてとらふこととする。

2. 対米交渉方針

(1) 概ね別々のラインで差支えない(6-8頁)。

(2) 米側との交渉は、課長レベル(米側はラン

参事、シニッツ法務担当官)で予備的話し

合を行なうこととする。その意図は、低レベル

で先ずまじい条件を話し合えば、あとで上部

レベルで訂正(緩和)がやりやすいことである。

国内説明上、米側に対してはまじく対米交渉



止むを得なかつたとの説明が行なえることである。

なお、問題の焦点が、つり次第、順次上のレベルへ上げてゆくこととする。

(3) 対米交渉に当っては、航空当局のメンバーも含めて交渉を行なうこととする。但し、その前

非公式会談を米側と行なう必要とある。

(4) 取纏めの形式については、書簡又は合意

議事録等が考えらるべき。具体的に附表修正(即ちその関連文書を含む)の形をとり、

あるいは、その修正案を添付することと併せて検討しておく必要がある。

3. 今後の日程案

今後の対米、対外日程としては、一先次の予定で、詰めを行なうこととする。

(1) 4月5日(月)からの週の前半は、省政、運輸省航空

当局との詰めを行なう。特に必要と認めらるる吉野アキラ局長・成村航空局長会談と考慮する。

(2) 同週の後半は、米側との交渉に入らざるべし。

(3) 4月14~15日頃 米側との合意を固めることと目標とする。

但し、米側の請訓に要する期間(約1週間)の間に、若くはそれ以上とあり得る。

4. その他

米側との運輸省航空当局との交渉日程の戻り後、同日

赤井審議室は、4月5日~10日まで、対マレーシア交渉のため海外出張する趣につき、本日(11:15)より

橋本幸彦(法昭幸彦同道)は、赤井審議室を往訪

の上、上記1.に戻す話し合いを行なうことと

す。

追って、同著法は当初4月19日よりドイツ

に出張する可能性があると、本件交渉

との戻り家もあり、一先本国にて待機することと

す。由である。(4月2日 上田航空国際課長談)

極秘  
無期限  
報の肉  
7号

沖縄における米航空権益の取扱い  
ついて 案

(46.4.3.)  
米北1.)

1. 沖縄における返還後の米航空権益の取扱い  
については、

(1) 米側より、返還の際に米航空権益の利益  
を害さざるよう措置されること、特に現在沖縄

へ航空業務を提供している会社(注. NWA, FTL  
TWA のコンチネンタル航空)が暫定期間10年以内

7年、カカジュイで継続してその業務を  
行なえるよう要求し、米議会が政議出来ぬよう

な実質的合意をとり、適当な文書(120)  
(Minutes の如きもの)の形で取纏めたいとしたい。

(2) 他方、わが方としては、出来るならば航空協定

交渉により、協定上の権益の交換の形をとり  
問題の解決を図ろうと努力してきたが、米側

が本件は返還協定交渉の一環として扱  
度いとして之を拒否せず、このため同返還協定

交渉の場での話し合いに交渉が移されてい  
るが、この点において、わが方は、(イ) カカジュイは

認められず、(ロ) 暫定期間については必要最少  
限度に止めらるべきであり、(ハ) TWA の

コンチネンタル航空の復帰後の東京(大阪)乗入  
は認め難いとの方針を先方に伝えていた。

(3月25日 吉野・スナイダ会談)

なお、その際、米側より、暫定措置に併し日本

側から代償要求を行なわぬよう要望があった。

2. 今後の問題点と対応方針

(1) 返還協定交渉と大詰めを迎えていること、当面の問題点は

(イ) カボタージュを認めないこと、暫定措置の期間を何年とするか。

(ロ) 暫定期間の長さとの関係において、何らかの代償的権益を求めるとするかどうか。

(ハ) 暫定措置などの稼働形式で取纏めるか、の3点に絞らねると考えらるること、返還協定

署名とのタイミングもあり、先ず課長レベル以上で運輸省航空局と打合せ、そのに基づき交渉

交渉を進めること然るべしと考える。

(2) 対運輸省との了解事項

最近の返還交渉の進捗状況にとらぬ。

航空交渉との関連に固執することはあって問題

の解決を難かしく、かつ暫定措置の方針決定が遅れるほど全般との関連でより長期の措置を

要求する不利になる見通しであることと説明し、

今後の交渉米返還交渉を進める上、次の3点

につき、あらかじめ了解を得ておくこととする。

(イ) カボタージュについては認めない方針で頑張

ることとする。(最大の課題点)

(ロ) カボタージュなしの暫定期間の長さは、必要

最少限の期間に止めよう最大の努力を払うこと、返還後2~3年以内で合意すること

難かしく状況となっており、交渉の推移如何では5年以内程度まで認めねばならないこと

方針につき、運輸省側の意向を固めておいてもらうこととする。

[12] 初 際 長期 (5年) に 亘る 場合 には、代償的

権益を要求する姿勢を示すことにより、期間短縮  
を図るよう努力する。代償は期待し得ないこと

(必要に依り)  
KPIIで了解を得ておくこととする。]

(11) 取纏めの形式 KPIIでは、実質事項に属する

対米交渉により検討すべき。一志④暫定措置  
の取巻に属する日本政府から米政府へとの

(案別答)  
書簡形式により原則的合意を図り、⑤その後、  
必要に依り航空専門家と意見を交換交渉の場

において、合意の取巻と航空協定の附表および  
必要な場合には、附表の付随文書等のほか等

により具体化させることとし、これを沖繩返還の日  
と同日付の外交上の公文の交換により発効させ

ることと考えること。

(2) 対米交渉方針

(1) 上記(2)の運輸者の了解が得らぬ次第  
次により暫定措置につき交渉を行なうこととする。  
(ライン)

(a) カボアージュは認めない。(従来の方針の確認) ✓

(b) 暫定期間については、出来限り短期間。 ✓

例えば2ないし2年半、から提案し、下記(d)の  
問題も言及しつゝ原則として、~~最少~~最少限の

期間に止めよう努力する。

ただし先方の出方如何により最大限5年

間で合意を図ることと止むを得ない。

(c) 暫定措置の取巻は、現行航空協定

路線3の運営及びカボアージュを除き、現状  
通りの路線形態の下で4社の継続運航

を認める用意がある。



1  
なお、その後の問題については、航空協定

に基づき協議する用意があることを適直言  
する。

(d) 合理的な暫定期間中の収益については、  
現状凍結という性格上、航空協定上の利益

としては算定しない旨言及することは差支ないこと  
(暫定期間を短くする交渉技術上) 仮に

長期の暫定措置を要求する場合は  
計算に入らざるべきことを求めざる

を得ないことを適直強調することとする。

また、運航便数については、一日(5回)

は(返還協定署名日)現在の便数以上は  
認めない考えであること、暫定期間の縮

上有利ならば適直主張することとする。(注)

2  
1959年の合意議事録の手続による場合は、事実

上増便は自由とする。

(ii) 増便交渉は、先ず課長レベルで予備的交渉 ✓

を行い、順次上のレベルの交渉に上げ、最終  
的には大臣レベルで暫定措置の取組の合意

を図ることとする。

(ii) 取組の形式については、実質事項のスト ✓

かつ、次第に具体的に検討するべきこと、上記

(2)(ii)の形式を考慮して、最終的には

航空協定附表の修正(20.7の英連文書に  
含む)の形を考慮しては旨言及し、先方の意向

を適直打診することとする。

極 秘  
無 期 限  
部 内 号

(沖縄返還後の米航空権益の取扱に  
関する日本政府の書簡案)

(46.4.3.)

~~書簡案として送付の件は~~

日本政府は、沖縄の施政権返還に際し、  
沖縄に在る米航空企業(複数)の取扱いの問題に  
ついて、次のとりの措置をとる用意があることを通報  
します。

1. 現在沖縄に航空業務を提供している米国の  
航空企業については、那覇と大阪/東京間の  
カーゴを除き、沖縄返還の日より----年向  
(又は----年----月まで)継続してその業務  
を営むことを認める。

米国の航空業務を継続するたりの  
文書は別紙の形式で送付するものと  
する。

2. 上記1.の期間後の業務については、日米民間  
航空運送協定に基づき協議する用意がある。

昭和46年 月 日

(差出人)

(名義人)

極 秘  
無 期 限  
部 の 内 号

事務 2c4  
外務審議官  
外務審議官  
官 房 長  
条約局長  
国際協定課長  
条約課長  
アメリカ局長  
参 事 官  
北米第一課長

沖縄航空問題・橋本参事官・寺井  
航空局長官会談記録

46.4.3  
米比(読眼)

橋本参事官は3日寺井航空局長官  
を延請し本件に関し会談した。下記

とあり。(先方)国際評議(大空)同席  
記者。当方読眼(読眼)同席

1.  
(1) 先方 橋本参事官より返還交渉全体の進捗  
状況に言及しつつ、次の如く述べた。

(1) 交渉全体のスケジュールが50%以上、航空問

2.

題も今月後半までは米側との話し合いのため  
おし必要が~~ある~~ ~~ない~~ 航空問題の結論は  
なかなかに出~~ない~~ <sup>ずいぶん</sup> 政治的問題(例えば  
VOAや基地)と関連してなることは望ま  
れない。

(2) 本件は今年に入ってから進展が~~見られ~~ <sup>ない</sup>

双方「に5%合」の形になつており、4月10  
の英知-マヤ-会談においても、米側は

カボタージュ付きの暫定期間10年を要求  
しており、話しを進めるためにも日本側より23

(具体的に) 提案する時期に来ている。

(3) ~~米側が依然として要求しているカボタージュ~~  
カボタージュに~~ついて~~ <sup>カボタージュに</sup>は  
~~必要はない~~ <sup>若し「カボタージュは絶対</sup>  
認めない」という方針を置く場合には  
<sup>「カボタージュ」</sup>



2年や3年程度の期間では足らず、相当長い期間の暫定期間を定めておく必要あり。

あり。米側に対する提案のやり方には色々あるが、「はら」としては5年は覚悟しておかなければならぬと思われ、航空局としてはどうか。

結論としては日本側の「はら」の問題だが、前記(2)

(2) 上記に対し 寺中審議官より次の通り答えた。

(A) 日本側としては ~~沖繩航空問題~~ 沖繩航空問題を

航空協定の枠の内での解決しようとしたが、これは無理であるという事は分った。

(B) ~~この2) 暫定期間を定めておく必要あり~~、  
沖繩の国際航空路線としての価値が

下り前に航空協定の場を持ち込みたいと思ふ ~~ため~~ <sup>かり</sup> そのためにも暫定期間を出さ

だけ短したいと思っている。

(A) 他方、カボタージュは何とでも認め難く、従って

若し米側が「カボタージュは要らぬが、その代り暫定期間を長期にしてくれ」と要求

した際には、個人的見解だが、5年という暫定期間でも止むを得ないと思う。カボタージュ

② 先より (答) 暫定期間を定めておく必要あり。米側に対する提案のやり方には色々あるが、「はら」としては5年は覚悟しておかなければならぬと思われ、航空局としてはどうか。

かなければ5年という期間を自分(寺中)個人としては「まあ」だという気がする。

(B) ~~航空問題~~ 航空問題も運送交渉の他の問題との関連でとらえて下さると思うので、アメリカ

局にまず橋本参事官や運輸次官に対して話しをしようという以外に通告を定めておく。

2. <sup>次に</sup> ~~寺中審議官~~ 寺中審議官より、暫定期間の長さとの関連で ~~米側~~ <sup>米側</sup> 米側の代償を引き出せ (これが長期になる場合には)



極 秘  
無 期 限  
部 内 号

事務次官	2e0	アメリカ局長
外務審議官	条約局長	参事官
外務審議官	国際協定課長	北米第一課長
官房長	条約課長	

沖繩航空問題・橋本局長参事官・寺井航空局長参事官  
航空局長参事官会議記録

46.4.3  
\*比(法眼)

橋本参事官は3日寺井航空局長参事官  
と面談し本件の関係会議に付了記の  
とあり。(先方<sup>上田</sup>国際課長、<sup>大宅</sup>同課長、当方<sup>寺井</sup>航空局長参事官同席)  
記。

1.  
(1) 先ず橋本参事官の返還交渉全体の進捗  
状況に言及し、次の如く述べた。

(1). 交渉全体のスケジュールが5x2も、航空問

寺井参事官  
柳井参事官  
作

吉野向

橋本寺官

米比一夜

佐藤寺官

沖繩班長

田中寺官

町田運輸次官に対する説明

(沖縄文庫全巻に因り)は、109(土)

11:00 に、橋本寺官・米比一夜に  
(御承知)(御返事)

より行方についてなりました。

先方は、先ず寺井審議官室に

来り頂きたいと言われました。

山田

極 秘  
無 期 限  
部 の 内  
号

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

米領航空権益問題に関する千葉北米第一課長  
上田航空国際課長会談記録

46. 4. 6  
アメリカ局北米第一課 (田中)

本6日午後11時半、千葉北米第一課長は運輸省  
航空局の上田国際課長を往訪し、本件に関する今後  
の対米交渉日程等について会談した。その要旨  
下記のとおり。(なお、先方、大倉課長補佐、伊東課長、  
及び当方の佐藤、田中両事務官も同席した。)  
記。

1. 先ず、千葉課長より、先週末 橋本参事官より奇々

GA-5

外務省

航空審議官にも話し申込が足らぬと

前置きの上、

(1) 沖縄返還協定に際し、4月中には実質的  
合意の図らぬ場合は、署名の遅延  
については米議会の審議が遅延することとなり。

(2) 3323 <sup>航空</sup> ~~航空~~ 問題 <sup>航空</sup> について米側と  
具体的交渉を開始する必要あり。30分/回

会合と課長レベルで今週後半に行なうこと  
と決定。30分 航空局から上田課長  
(審議官も出席) として

はりの補佐の参加も得ると考えられているが  
交渉合如何と俟つ。

(3) 上記が1回の米側との会合に利用は、  
わが方から、この記録を出す。即ち(1)が米側

は全く認めらぬ。(注) 期日は(先方から南10)

GA-6

外務省

ふれば) 最少限の期間であるとする。 日本先方

より 5年以内の機会を以て之を分る。 具体的  
は暫定期間の提案を求めた場合は、1年又は

1年半と提案する。 <sup>向内会議(4月30日)  
不評(急)中</sup>

(4) 日本先方の話と仮定の、暫定期間は上のレベル

で最終的に決めるとして之を定める。 最終的

には5年以内は水たいていとして之を定めること

を考へて置く。(日本、5年以上と13<sup>話</sup>年以内の場合  
もあるかと知れぬが、我々としては5年以上は

ない様なことを<sup>あ</sup>ては定むことと考へて置  
るべきこととを決定する。)

2. 日本先方、上田国際課長より、(1) 日本先方  
なしで暫定期間の期間として之を決定する。

日本先方、航空局としては差支なく、(2) 今週後半の

時期と差支なく、考へて置るべきことと考へる

ので、千葉課長より、具体的日時については  
米側と打合せの上 追報する旨述べた。(注)

3. その他、航空局側からの質問に対する 当方の  
説明ぶり、概ね次の通り。

(1) 日本では先方より出た方が損であると考へて  
お持ちなすのである。 何故か日本先方より出

たことと決めたことと質問に対しては、インサイ  
ンではあるが先制攻撃を考へ、心理的圧迫感

を生ず、ボルは米側に攻められて居る事であると  
考へると答へた。

(2) 暫定措置の合意に達した後は、附表修正の  
形も之の由なること、<sup>(1)</sup> 附表修正は政府間の

合意がなければならぬが米側の意見と同じか、概

米側と打合せの結果、九月(金)千葉課長と決った。(航空局からは国際課長出席)



2  
新着より、~~次官の~~ ~~通達~~ ~~交通~~ ~~全般~~ ~~の~~ ~~件~~ ~~に~~  
説明致す。 20

説明とは、4月10日(土)早朝席に於て審議  
に於て、~~次官の~~ ~~通達~~ ~~交通~~ ~~全般~~ ~~の~~ ~~件~~ ~~に~~  
同席者以外に於て10日(土)の然るべき時間  
に行なうべきこと  
当方より、後刻都合の良し、~~通達~~ ~~交通~~ ~~全般~~ ~~の~~ ~~件~~ ~~に~~  
説明の上、旨答へた。(時間を調整し)  
りた。