

# 琉球大学学術リポジトリ

## 沖縄関係 沖縄の航空権益第五卷

|       |   |
|-------|---|
| メタデータ | 言語:<br>出版者:<br>公開日: 2019-02-01<br>キーワード (Ja):<br>キーワード (En):<br>作成者: -<br>メールアドレス:<br>所属:       |
| URL   | <a href="http://hdl.handle.net/20.500.12000/43489">http://hdl.handle.net/20.500.12000/43489</a> |

大河原米向参事官とスナイダー公使会谈

外務大臣 (10月14日) 9774 (255)  
大臣秘書官 柳井 幸彦 殿

- ① 事務次官
- ② 外務審議官
- ③ 官房長官
- ④ 外務審議官
- ⑤ 官房長官

極 秘  
無 期 限  
12部の内  
6号

国際協定課長  
法規課長  
国際経済課長  
物産調査官

アメリカ局長  
参事  
北米第一課長  
及田 幸彦  
佐藤 幸彦  
北米第二課長

条約局長  
参事官  
条約課長

沖縄における米航空権益問題に関する  
スナイダー公使との会談

45. 9. 29  
米比1

本29日午後、スナイダー駐日公使は、アメリカ空軍大佐  
原参事官を来訪、概要次のとおり会談した。

(千葉北米第一課長同席)  
1. (1) 当方より、別添入-キング・ペーパーを先方に手交し、  
先方はこれを一読の上、これは米側の主張を

在米在沖へ送付  
10月14日  
原参事官へは別添入の通り  
送付した。OK (10/14)

全面的に拒否決したのであると述べた。

(2) ことに対し、当方より、よく読んでもらえな  
ることを、日本側は相互に満足のとく  
な解決をめぐって話し合いたい<sup>と</sup>提案し  
ている旨述べたところ、先方はセオリー

及び収益格差の問題ののちと拒否さ  
すは話し合いの余地がない旨述べたこと。

航空問題が片付かない限り沖縄返還  
問題は終らない旨述べた。

(3) ことに対し、当方より、問題の両面性、  
即ち、本件が沖縄返還協定交渉の一環  
であると共に、日米航空協定の附表の改訂を  
伴う以上は航空協議を必要とするので

ある旨を強調決上、米側提案の<sup>と</sup>決り

次のとおり述べらる。

(イ) 附表の改訂—— 附表改訂を要する  
以上は、協定第16条(A)項の手続により

協議を行ない、その場で解決を期するよう  
努力させらる。

(ロ) カボタージュの問題—— これは不可能で  
ある。航空法第130条施行令は、この

カボタージュを全然カバーするものではない。  
また、ICAO条約の規定もある。

(ハ) 路線価値の問題—— これは航空  
専門家がとつとつめらる必要があるといふ

の技術的問題である。

よ、先方は、これを、次のとおり交論決。

(1) 附表改訂については、本国よりの訓令を

非常に強く、航空協定の枠内での話し合

を排除し、あくまで沖縄返還交渉の一環  
として話し合を行ないたいと主張していること

あり、自分としては全く日本側の提案を受容  
せられぬ。早速云って沖縄とシカ

ゴを交換することは思いとらぬ。

沖縄返還交渉の一環として航空問題

につき原則的理解に達した上で、附表改  
訂という技術的作業を行なえば足りると

というのが米側の考えである。

(当然、再発問題の性質上、航空協

議の手続には、べきことを強調せよといふ。)

お説の真は take note して報告はする。

多りの  
米側の訓令には <sup>本国の</sup> 同等弾力性があるが、この

日本側の論長については全く考慮の余地がない。

(当方より、弾力性とは暫定期間の長さのことかと憤したといふ。) 種々の分野に亘って亦る程度、相当弾力性がある。

(2) カボージュに於いて。(先方より、ICAO条約)

の規程は絶対的禁止規定ではないと述べ、RACに対し、当方よりオーストラリアの影響もあり

いふべからざる認めらるべしといふ。) 米側よりみれば、暫定期間は復帰に伴う(沖縄)

自然の附随事項 (concomitant) であると思ふが、米側提案の10年よりも短かければ

(沖縄返還の特例性といふことで) 充分にオーストラリアの注意を惹くことか少なくはなす) ~~→~~

また、カボージュは日本側にとって本当に難

かしいことか? 「10年」は negotiable である。

(当方より、カボージュは全く不可能であると

答えた。)

(3) 路線価値の再検討問題は、暫定

期間終了後の問題である。米側の主張はこの数字を基礎としたものではなく、

沖縄復帰によって日本側が利益を得て、米側の利益を失うといふ。この利益分を

米側がチャージさせらるゝのは衡平に及ばないという原則論に立脚して行はるのである。

(当方より、いながら米側トランプ・パーパーの中で云っていることは、明らかに数字を基礎

とした議論であるので、数字による討議は必要とならうと述べたといふ。) 過去の経験に照

らしてみても、かかる数字の議論によって合意

付するものがある。

に達したことはない。それをやっていると

1972年の復帰は達成されないうえに、  
いかにせよ、いかなる数字を基礎とする

必要はない。

(当方より、重ねて述べたが、各地の  
米側資料には日米双方の数字が  
概ねバラバラに記述され、米側の数字が  
凡そ3.) 米側として数字を出したとは  
誤りがあるかも知れない。しかしこの数字を

どう変えても、上記原則論の立場には変わり  
はない。

(当方より、暫定期間と考えるか否かを問  
わね、日米間の路線構造は極めて微妙

な均衡——日本政討とせば、この均衡は  
不平等性を含んでいると思うが——を保つて

あり、沖縄の復帰がこの均衡に大きな

影響を及ぼすので、航空専門家としていさの  
「航空路線問題に関する報告」  
数字を詳細に検討せよと要する述べ  
たといふ。) 全く同意は未なり。R.S.C.

今は日米航空協定が不平等か否かを  
議論の意図はない。

3. 当方より、日本側のA-キング・A-パーは日本政  
府部次により長期間検討した結果であ

ると述べたといふ。先方は、日本側がすべての案  
で米側案を拒否しはと繰返したので、

当方よりすべての案ではない旨指摘したといふ。  
先方は impasse に達してはと述べたといふ思はん

ないといふ。J.S.K. ワシントンに報告を受けて失  
望する人驚きはしないといふと述べた。

J.S.K. 当方より、本問題の 局部、局部を

piece meal 的に扱ったとしても、日米航空協

定の overall picture が無いと話を進めるとは出来ぬ旨指摘したところ、

先方は、日本側の説明は分るが、ここでは返還協定 ~~問題~~ <sup>どうやって</sup> をどうやって作り上げた

のか見当もつかない。とにかくこの袋小路から抜け出すには日本側より再提案する

のが日本側の責任ではないか。なお米提案は最終的なのではない旨述べた。

。現場は ~~日米航空協定の~~ <sup>どうやって</sup> 通りのあり、  
これに対し、当方より、日本側は話を合せてゆく用意のあることを再度指摘した。

4. 当方より、clarification のためなりとして米案について質問したところ、先方の説明は次の

とおりである。

(1) 米入-キング・パー- I 項に何ら期限

がつけられていないのは、沖縄(那覇)を東京及び大阪と同じく無期限に運輸権

をもつものとして要求しているものである。

(2) 米入-キング・パー- (III 項) 5頁 ~~4行目~~ <sup>下から7</sup>

の「for Japan」は「for U.S.」の誤りであり、同じく6頁の2行目の「to

Japan」は「to U.S.」の誤りである。

従って、5頁下から7行目の「#16

million for Japan」は <sup>は</sup> ~~誤り~~ <sup>正しくは</sup> 「#16 million for U.S. which U.S.

will have to pay back to Japan」として直すべきである。

(3)