

「研究報告会」シカゴ国際民間航空会議に至る交渉過程

松 嶋 隆 弘

一．はじめに

本稿は、二〇二三年三月六日に開催された「シカゴ国際民間航空会議に至る交渉過程についての一考察」と題する研究報告会の報告概要を紹介した上で、その質疑内容を資料として紹介するものである。前記研究会は、筆者が研究代表者を務め「我が国航空交渉の歴史の変遷・要諦に関する調査・考察」と題する研究助成企画（一般財団法人関西空港調査会二〇二二年度調査研究助成事

業）に基づくものであり、筆者は研究代表者を務めている。

本研究助成企画は、我が国航空交渉の歴史の変遷を整理・分析した上、今後の航空交渉を通じた国際航空政策の展開にあたり有益な示唆を得ようとするものであり、おおむね次の三つのパートから構成されている。

第一に現在の国際航空の規制の枠組みを形作った一九四四年のシカゴ会議がどのような背景の下開催された、どのような参加国がどのような提案・議論を行い、どの

ような結果に帰結したのかを明らかにする。

第二に、一九五二年の日米航空協定締結以来の我が国の航空交渉の変遷・推移について、これを年表型資料に整理することにより俯瞰し、論点・課題の抽出を図る。

第三に、我が国の今後の航空交渉を通じた国際航空政策の展開にあたり、その判断軸、方向性、具体的な作業方針を明確化させる一助となる考察を試みる。

本研究会は、本研究助成企画を取りまとめるに際し、歴史学の観点からシカゴ会議につき先行業績を有する高田馨里教授に、同教授のご著書（高田馨里『オープンスカイ・ディプロマシーアメリカ軍事民間航空外交一九三八〜一九四六年』（有志舎、平成二三年））に基づく報告を行っていただき、同報告に基づき、前記三つの観点から質疑を試みたものである。シカゴ会議は、現在の国際民間航空秩序のベースを構成するシカゴ条約の発効の契機となった会議であり、同会議の経過について、法律学、政治学の立場からのみではなく、歴史学の観点からの知見を加え、学際的意見交換を行うことは、学理的にとつてのみならず、今後の航空行政への示唆を得るためにも重要であると思われる。本稿として取りまとめ

た意義はこの点にあるといえる。

なお、本稿の取りまとめにあたり、大久保拓也教授、埴原啓正氏、大辻航暉氏のご助力を得たことを付言する。

二．高田馨里報告「シカゴ国際民間航空会議に至る交渉過程についての一考察」の概要

1. 報告に先立って

シカゴ国際民間航空会議（1944.11.以下「シカゴ会議」という。）は、一九四五年四月から行われたサンフランシスコ会議に先んじて開催された戦時の最大国際会議であり、現在に至るまでの国際航空の規制枠組みを創設した重要な意義を有している。同会議はソ連が直前に不参加を表明し、米英対立で紛糾したため、大いに難航したことで知られている。

本報告は、シカゴ会議に至る交渉過程を検討するものである。報告に先立ち、シカゴ会議の史的分析に関する研究状況について一言しておく。シカゴ会議に関する史的分析は、英国の経済史家ドブソンの論文をもって嚆矢とする。同論文以降、シカゴ会議に関しては、戦時外交

史・国際関係史からのアプローチに基づく研究が、当初は英国、カナダ、オーストラリアにおいて、少し遅れて米国において、それぞれなされてきたところである。さらに二〇〇〇年代になると、冷戦期の国際民間航空史研究が活発に行われるようになってきた。

2. 戦後国際民間航空秩序の形成…戦後国際秩序の形成と民間航空問題

(1) 排他的帝国航空秩序の解体と「Open Sky」政策

最初に第二次世界大戦前の国際民間航空の状況についてみておく。一九三〇年代最も成功した民間航空会社の一つがドイツのルフトハンザ(DLH)であった。DLHはラテンアメリカや中国で米国のパンアメリカン航空会社(PAA)と競合し、ラテンアメリカ諸国の民間航空会社の多くがDLHの子会社となっていた。またDLHは中国においても欧亚航空公司を通じて市場を確保していた。そして英国を典型例とするヨーロッパ植民地帝国は宗主国と植民地を結ぶ排他的な帝国航空ネットワークを構築していた。

他方一九世紀末から二〇世紀初頭における米国の対外政策の一つは、「門戸開放(Open Door)」(一八九九年

に国務長官ジョン・ヘイが宣言した。)であった。第二次世界大戦により前記の排他的帝国航空秩序が解体していく中、米国政府はヨーロッパ中心の国際航空秩序を解体することを目指し、「空の門戸開放(Open Sky)」政策(「オープンスカイ」政策)を展開していくことになる。

(2) 戦後国際民間航空秩序におけるソ連要因(シカゴ会議不参加)と東西冷戦

第二次世界大戦期、民間航空会社を動員して展開した米国航空輸送部隊による活動は、英国をはじめ、ヨーロッパ中心の航空ネットワークを網羅するものへと拡大した。これが戦後の「オープンスカイ」政策に結び付いた。一方で、ソ連と米国航空輸送部隊のアクセスポイントは、アラスカと英ソ占領下におかれていたイランのテヘランに限定されており、ソ連領空への侵入は、米英同盟国にも許可されなかった。ソ連は戦時を通じて「領空封鎖」を行っていた。

3. 米国による国際航空網の再構築

(1) CAA中心の空港開発プログラム
米国においては、一九三八年の民間航空法によって組

織された Civil Aeronautics Authority (CAA) のちに Civil Aeronautics Administration に再編) を中心に、国内の地方空港の整備が行われた。一九四〇年一〇月に議会は CAA に対して四〇〇〇万ドルの予算を配分して、国防に必須の空港の整備、建設を促した。CAA は、迅速に WPA (ニューデール政策の一つである公共事業促進局で地方空港の整備を行った) とともに、陸海軍と協力体制を築き、軍民両用の空港整備を行った。一九四〇年九月の駆逐艦基地交換協定で使用権を得た西半球の英国領島嶼地域の空港についても、米国が建設を担った。

(2) 参戦前 PAA によるラテンアメリカ・アフリカ横

断ルート開拓

中東の英国軍支援のために、米英両政府と PAA が契約し、民間航空会社として PAA がラテンアメリカ・横断ルートの開拓、建設、航空機の輸送活動を担った。これは、参戦以前に海外に軍隊を派遣することが困難であったために、PAA に委託したものである。同時に米政府は、ラテンアメリカ諸国の民間航空会社の脱ドイッ化を促進した。

(3) 参戦後の陸軍工兵部隊による空軍基地・空港建設

(太平洋)

太平洋の空軍・海軍基地に関しては、対日戦争を通じて再構築されることになった。真珠湾攻撃後、米軍が飛び石戦略で攻略した島々において陸軍工兵隊が CAA 資金を用いて空港整備を行った。ここにおいても、建設される空港は軍民両用を意図したものであった。

(4) 米国参戦と民間航空会社動員

戦時における民間航空会社の動員については、一九三八年の民間航空法に規定されており、米国参戦に伴って、国内線を運航していたすべての航空会社一七社が軍事動員され、陸軍空輸部隊 (USAAF Air Transport Command) に動員されることになった。彼らは、パイロットや整備士など、海外任務を含む軍務についた。

4. 戦後国際民間航空秩序を巡る米英対立

(1) 一九四二年七月の米英航空二国間協議提案

米国は、第二次世界大戦参戦前に、米国唯一の国際線運航会社であった PAA を動員した。PAA は、英国支援のため、アフリカ横断・中東経由・インド行きルートを建設したが、これは大英帝国航空ルートを補完するも

のだった。このように、米国は、米国とラテンアメリカ・アフリカ・中東を結ぶルートを整備した。

また米国政府は、第二次世界大戦参戦後、国内一七の民間航空会社を軍事動員する空輸作戦を展開した。

このような米国の対応を、英国政府は、一九四二年七月、アフリカにおけるPAAの活動を「米国が第二次世界大戦後の運航権を獲得しようとしている」ものであると理解した。そして大英帝国への米国企業の進出を懸念し、米国政府にクレームを提起し、一九四二年七月の米英航空二国間協議がなされることとなった。このように米英間では、第二次世界大戦の終結前から戦後の航空秩序のヘゲモニーをいづれが握るかについて、激しい主導権争いが存在していたのである。

二国間協議の結果、米国政府はアフリカ・ルートからPAAを排除し、PAAは海軍と太平洋で活動することになった。当然、この措置に対しPAAは不満であり、後日、かかる解決は、共和党により問題視されることとなる。また、米国政府も、英国に対し、英国が戦後の空を支配しようとしていると疑念を抱くことにもなった。そして米英対立は、一九四二年末には顕在化することになった。

なった。

(2) 戦後米国軍事民間航空政策策定準備

次に、米国国内における民間航空問題の展開についてみておく。ここで重要なのは、民間航空問題は経済問題であると同時に安全保障問題であるという認識である。日本による真珠湾攻撃は、米国における安全保障問題、すなわち航空政策における基地獲得論を産み出すに至った。

(i) 航空問題各省間委員会の設置

一九四二年末、英国下院議会で「航空問題を巡って我々はもう一つのボストン茶会事件に遭遇する」として、米国との早期協議を求める主張がなされ、ニューヨーク・タイムズなどで報道された。

ローズヴェルト大統領は、航空政策策定のため航空問題各省間委員会を設置する。同委員会は國務次官補（アドルフ・バーリ）、陸海軍省次官補、商務省次官補、民間航空局長から構成されることになった。

(ii) ヘンリー・ルースの「米国の世紀」とクレア・ルースと「基地獲得論」

著名なジャーナリストであったヘンリー・ルースは、

「豊かな生産力を持ち、自由を愛し、さらに正義と慈悲といった西洋文明の伝統を継承したアメリカ合衆国は、国際社会において指導的役割を果たすことを忌避するべきではない」と述べ、米国の航空機は望むところに飛行する権利を得るべきであると強く主張した。ヘンリー・ルースの意見は、従来の政策であった孤立主義を否定し、新たな米国の役割につき問題提起するものであると同時に、武器貸与への支持を高めるものであった。

またヘンリー・ルースの妻であり、下院議員でもあったクレア・ルースも、演説において、米英両政府の航空政策を批判し、PAAをはじめ、軍事動員されたすべての民間航空会社が、戦後の世界で運航できるようにするべきだとして、武器貸与支援の見返りに、戦後の基地・空港使用权を獲得すべきだと主張した。

当然、これらの一連のプロパガンダの背後にはPAAがいた。PAAの社長は、ヘンリー・ルースの親友で、クレア・ルースの選挙戦を支えたのは、PAAの副社長であったのである。

(iii) 米国議会における基地獲得論の強まり 連邦議会

論争 (一九四三年二月)

前述のルース夫妻の意見の影響を受け、共和党上院議員からも、クレア・ルースの演説と同様に武器貸与の返済として、貸与先の国に基地を米国の軍事基地を獲得すべきであるとの意見 (基地獲得論) が提起され、この基地獲得論の是非を巡り、論争を呼ぶこととなった。すなわち米国が世界中の基地を獲得することは、前記利点がある一方、他方において、他国の主権を侵害し、大西洋憲章で確認された領土の不拡張にも抵触するという批判を引き起こしたのである。

(iv) 副大統領ヘンリー・ウォレスの「空の自由論」

そして、「基地獲得論」に対し、副大統領であったヘンリー・ウォレスは、国際機関による国際空港の管理とすべての国が平等に空港にアクセスできる「空の自由」論を展開した。また政府内でもとくに軍部は、領空の開放に対して慎重な姿勢を示していた。

(v) 米軍による戦後基地確保政策の策定

一九四三年三月、統合戦略調査委員会は、「国際警察力に求められる太平洋横断航空ルートおよび航空施設」

と、「空軍基地、航空施設および外国領土での運航権に
関する米国合衆国の軍事的要請」という報告書を提出し
た。同報告書は、連邦議会の保守派からの政治的圧力と
「太平洋を米国の湖にする」という海軍の要求を反映す
るものであった。ちなみに同報告書で問題とされた地域
は、北大西洋地域のアイスランド、グリーンランド、中
部大西洋地域のポルトガル領アゾレス諸島とカポ・ヴェ
ルデ諸島、スペイン領カナリア諸島、仏領西アフリカ、
および太平洋の広域に散在する島嶼基地群である。

5. 戦後国際民間航空秩序構想

(1) 米国民間航空政策の策定

次に第二次世界大戦後の国際民間航空秩序構築に至る
経過について述べたい。英国が、米英二国間航空交渉を
強く主張するのに対し、米国では、①・バーリの「第五
の自由（以遠権）」を含む多国間一般協定案、②・二国
間双務協定に基づき、以遠権については個別交渉すべき
という民間航空局の専門家の案の他、③・基地獲得論を
主張する連邦議会や軍部の意見が対立し、なかなか意見
の一致をみなかった。最終的には、ローズヴェルトが
バーリア案を支持し、これが米国家とされるに至る。

(2) 英国およびコモンウェルスの民間航空政策策定

英国政府は米国政府との二国間協議に備え、コモン
ウェルス諸国との協議を開催し、大英帝国の団結を背景
に米国との早期決着を目指そうとした。ただその航空政
策については若干のブレがある。すなわち、当初英国政
府は、国際機関による民間航空の管理運営といった国際
化案を検討していたが、政府内で合意にいたらず、大英
帝国の枠組内で米国と交渉し、米国民間航空を規制する
枠組みを目指すに至った。

英国に対し、コモンウェルス諸国は必ずしも一枚岩で
あったわけではない。すなわち、カナダは、独自航空政
策として二国間双務協定の重要性を指摘していたし、
オーストラリア・ニュージーランドは国際管理案を支持
していた。

そしてカナダは、米国と直接予備的交渉も行っていた
(米加予備交渉)。米加予備交渉の結果、大英帝国の枠組
みでの協議は困難な状況となった。

(3) ソ連の民間航空政策

ソ連外交官であるマイルスキーは、米英間の戦後民間航
空政策をめぐる協議の開始に際して、「ソ連も話し合う

用意がある」旨、英国外相イーデンに示唆をした。ソ連の航空政策は、米英の対立に際して中立を維持しながら、自国領空保全を図るとともに、「千島列島、南サハリン、イラン、フィンランド、ルーマニアにおける軍事基地」の必要性を確認するものであった。そしてソ連もまた基地獲得論を検討していた。

またソ連政府は、英国との協調によって新しい米帝国主義的膨張に対応する方向性をも検討していた。

(4) シカゴ会議開催と基地確保政策

英国政府からの度重なる二国間協議要求に対し、ローズヴェルト政権は、英国との二国間交渉よりも国際会議によって多国間協定を結ぶ方針の下（前記の①・バリー案）、連合国や中立国との精力的な予備交渉を展開する。他方、英国も、大英帝国内航空会社の「アライアンス」を摸索する。

一九四四年九月、米国の大統領選挙前であったにも関わらず、国際会議開催のために、(a) 連合国、(b) 連合国への協力国、(c) ヨーロッパとアジアの中立国に招待状が送られた。招待状は、英国保護領とされた中東地域や植民地インド、アフガニスタン等に対しても「独立

国」として送られた。これは大英帝国解体への圧力となった。

6. シカゴ会議

(1) シカゴ会議開催へ

以上の経過を経て、シカゴ会議（一九四四年一一―一二月）が開催された。同会議は、サンフランシスコ会議前の最大の国際会議である。シカゴ会議の参加国は、米国、カナダ、ラテンアメリカ諸国、ヨーロッパ諸国に留まったわけではない。米国は、主権国として英国植民地のインドや英国の影響下にあった中東諸国やアフガニスタン、また米国統治下にあったフィリピンをも「独立国」として招待した。アジア諸国からはさらに、中国とタイが参加し、従来の欧米中心主義ではない国際的な枠組みの在り方を示した。このようなシカゴ会議は、大英帝国の枠組みに対する挑戦でもあった。

(2) シカゴ会議の議案

シカゴ会議において、戦後の航空秩序案は下記の四つが提案された。

①.	米国案	無制限の以遠権（第五の自由）
②.	カナダ案	二国間の双務航空協定案

③. オーストラリア ニュージージーランド 案	国際機関が国際民間航空の管 理・運営をする
④. 英国案	強力な国際航空機関の設置と 空輸の国別割り当て

(3) シカゴ会議開催に際して生じた問題

シカゴ会議に際し、ソ連は、直前になってから参加をキャンセルするとともに、自国の領空を封鎖した。また同会議において、米英代表団は激しく対立し、米英両国の指導者であるローズヴェルトとチャーチルの論争にまで発展した。このような状況においてカナダが、コモンウェルス諸国としてではなく独立国として、その重要性を増していくこととなった。

(4) シカゴ条約

シカゴ会議は、一九四四年一二月になっても、条約をめぐって合意に至らず、閉会となり、暫定的に、①. すべての国家の領空主権を承認することと、②. 無害航空 (innocent flight) の権利のみを求めることが合意された。かかるシカゴ会議は、米国内において失敗と評価され、批判されることになった。そして米国は、戦後の空港軍

〔研究報告云〕シカゴ国際民間航空会議に至る交渉過程 (松嶋)

事使用権獲得を個別に摸索するとともに、民間国際航空に
関し、二国間協定を締結する方向へと動いた。その結果、
戦後の国際民間航空は、一九四六年二月の米英航空二
国間協定より開始されることになった。
かような紆余曲折を経て、一九四七年に、シカゴ条約
は発効するに至り、その本拠地は、カナダのモントリ
オールに置かれることとなった。

7. 結びに代えて

以上をまとめると以下のとおりとなる。
 ・戦後国際航空秩序は、帝国防衛を図った英国と「空の
門戸開放 (Open Sky)」を求めた米国との対立の中か
ら生まれた。
 ・協定自体はカナダ案が採択されたが、圧倒的輸送力
 (一七の民間航空会社の動員と米国資金による世界規
 模の空港建設) により、米国は以遠権を求めると同時
 に輸送力については航空会社が随意に決めることがで
 きる事後審査主義がとられることになった。これが航
 空における不平等条約の根源であるといえる。

三・高田報告に基づく質疑

〔松嶋(司念)〕

高田教授、ありがとうございます。まず総括的なコメントをいただきたいと思います。

〔質問者〕

米英の対立が、本日のご報告の中で非常に興味深く感じた次第です。

一つ質問なのですが、アイスランド、グリーンランド、アゾレス諸島、カーボベルデ、カナリア諸島、それから西アフリカなどの航空権益が重要だというお話がありました。例えば、アイルランドのシャノンは、ここに入ってくるのでしょうか。米路線が第二次大戦後に開通したとき時には、ロンドンからニューヨークとか行くときにシャノンに止まっていたかと思うのですが、その点はどうのような形でカバーされているのかが、気になりました。

〔高田〕

私の研究は第二次世界大戦から冷戦初期が対象です。で、進行中のところには少し疎いところがあります。まずアイルランドについてはシャノンがすごく重要でして、

アメリカはアイルランドと協定を結んでしまおうとしたんです。そうになると、アメリカのヨーロッパ路線の出入口がシャノンになるということで、これに対してイギリスがものすごく反対をしました。結局、「アイルランドとしては、アメリカの影響下に置かれることをよしとするのか否か」ということでして、アメリカはアイルランド協定というのは、イギリスはアメリカ協定の前に結ばれることはなかったんですが、結構際どい状況でした。アイルランドは独立国としてということなんですけれども、支配的な力を得るのが、イギリスからアメリカに変わるだけじゃないかということもあるので、割と冷静に判断したのかなと思います。

本日地図は出さなかったんですが、グリーンランドとかアイスランドとかについては、当時アメリカ国内で国民に対して示されていたのが、正距方位図法という北極中心図なんです。それから見るとアメリカとソ連が向き合っていますね。

〔質問者〕

確かに会議の評価としては、自由主義的な立場からすると結局多数国間協定では第一の自由と第二の自由まで

合意できなくて、第二、第四、第五の自由までいかなかったという部分があり、アメリカが失敗したように見えなくもありません。しかし、結果的にはアメリカのやりたいうように出来上がっているのではないでしょうか。

〔高田〕

アメリカがシカゴ会議を開いて、それで「空の自由」"freedom of air"というものが、アメリカ国民の間にも結構普及していったんですね。第五の自由という言葉も、当時ローズヴェルトが、戦争を戦う上で大事な、言論の自由などの"four freedoms"と組み合わせられることでイデオロギー的に重視されたんですね、第五の自由というのは重要なんだと。あとは国際主義的な感覚で支持を受けたんですね。でも、先ほど指摘したように、航空専門家などは第五の自由なんか無理だと。あと軍部も、完全に領空主権を開くなんてとんでもないという反応を示したにも関わらず、ローズヴェルトはバーリを支持するということで、結果的にはあのあまりコンセンサスが得られないまま以遠権も自由化するみたいな提案がなされてしまう。だからメディアなどでは、もうシカゴ会議がもう途中で決裂したとか失敗であるとか報道され

ました。国民感情からすると、空の自由、第五の自由はいるんな国にとつてもいいはずなのにと、アメリカにとつて、自由というのはすべての国にとつてよいものだという、そういった考えが否定されてしまうということだったんですけど、すぐに二国間条約に変わっていくんです。ですから、メディア上では失敗だと思っても、実際には基地獲得と基地使用権交渉も、航空交渉と進んでいくというので、実際には、アメリカ合衆国の航空政策としては、航空協定とともに基地を獲得しようということを進めていった意味では、完全に失敗じゃなくて現実的な路線に戻ったということなんでしょう。

〔質問者〕

シカゴ会議の結果をまとめますと、飛行機を売っていく立場からすると、テクニカルスタンダードは、できるだけ統一化されていた方が売りやすいので、マルチ(多数国間交渉)でやる一方、トラフィックライトとか、自国の航空会社がどこまで経営ができるかとかいうことは、完全にオープンにされると、不利な部分も出てきますので、二国間でやっていくことになります。このような結果は、アメリカにとつては、この仕上がりは悪くないと

いうことではないかと思えます。そして一九四四年から二〇二三年で、もう八〇年近くこのような状態が続いております。質問したいのは、この仕組みは続いてくのか、どこかで崩壊するのか、ということです。またこの枠組みが崩壊するとしたら、何をきっかけに崩壊していくのでしょうか。

〔高田〕

言い訳みたいですけど、歴史家というのは過去にあったものを再構築する仕事ですので、予測は難しいんですけど、例えば、枠組みを変えるとすれば国際関係であると思います。基本的にアメリカは輸送力超過国で、常に輸送力が超過しているそうです。

最近冷戦期のアメリカの航空輸送について調べ始めているんですけど、やはりそんなにたくさん旅客は急が増えない。ジェット時代に入っても、そんなにたくさん旅客が増えない。そこでどうしたかっていうと、やはり軍事依存が高まるんですよ。アメリカでは、海外基地に駐留している米軍軍人の家族たちも一緒に暮らせるという方針を、アイゼンハワー大統領の時にきちんと整備したんです。だから、日本国内にある基地にも、家族用住

宅がたくさんあるんです。つまり、妻と子供たちは民間航空に乗るんですね。そういう方針を作ったりすることで、輸送力超過をどう埋め合わせるかということが、アメリカにとって命題であるので、そのためにも常にオープンスカイ、オープンスカイだって主張しているわけです。

もしこれが変わるとすれば、やはり航空機産業についても、ヨーロッパのエアバスとボーイング二強ですよ。今後中国がどうなるか。例えば中国の航空機メーカーとか、中国のその輸装力がどうなるか、その枠組みを変えようとするとか。どうでしょう、中国はWTOに入った後であっても、厳然としてある枠組みを変えるほどの影響力というのは、これほど経済大国になっただとしても、持つのは難しいのかと思います。もし枠組みを変えたら、嫌な話ですけど、第三次世界大戦みたいな感じになるのだろうかと思えます。

〔質問者〕

次にお尋ねしたいのは、ソ連は結局シカゴ会議に参加しなかったというお話がありました。高田教授のご著書の中でも、記述がありました。けれどもこれは、遠いと

ころから眺めているのが一番得だという判断を、当時からソ連はしていたのではないでしょう。積極的にオープンにしているという発想を感じないんですね。ロシアがこういう地政学的な位置に存在しているということからすると、今後どうなってもロシアのスタンスは変わらないように思います。あるいはこれまた何かの要素があると、途端に今までと違うポジションをロシアがとっているように思えるのでしょうか。

〔高田〕

そうですね、あのソ連がずっと領空封鎖をしていましたが、領空封鎖をしていたからこそ、結果的にアメリカやイギリスとの対立は起きなかった。アメリカはソ連領空を開きたいんだけど、ソ連にとっては、領空封鎖が唯一国益と自国の安全を守る方法であったということですね。やはり一九六〇年代のソ連がシベリアルートを開いてくれたことは、非常に大きなことだったんですけど、ロシアが今回ウクライナに踏み込んでいって、北回りルートが少し難しいということになると、やはり民間航空、民間航空商業的には南の周りルートというものがすぐく遠回り、時間と燃料を使うということになります。

ある意味ソ連というのは、その領空を開くか閉じるかということ、なんて言うんでしょう、バランスサーとしての役割を果たしてきたという印象を受けましたね。やはり正距方位図法的にいうと、ソ連というのは、北極を中心にアメリカと対峙しているということがあくまでもあって、私たちはミサイル防衛ってなんとなく、太平洋をと大西洋に乗り飛んでいくのかと思うんですけど、こんなんですね。ソ連にとっては、国防のために、流通事件もそうですね。ソ連にとっては、領空を封鎖しないと国が守れない、そういった状況に置かれ続けている。

例えばゴルバチョフ時代の情報開示（グラスノスチ）といった、世界ではオープンにしようという動きもありましたが、あれも一気に潰されました。なので、やはりロシアにとっては周辺に友好国を配置しつつ、自分の国はできるだけ開かないようにするというのが基本路線で、U2爆撃機事件でも、一九四二年にアメリカの軍用機が侵入した際にも、ものすごく抗議を行っているのです、この当時としては、領空を閉じていくことによって、国を守りたいということだったんですね。

〔質問者〕

アメリカつて、別にソ連領空を積極的に開けてもらわないと困るっていう立場でもないような感じもするんですけど、ロシアに対しても、アメリカが領空を開けてほしがっているみたいなお話つて、将来的にはあるのでしょうか。

〔高田〕

それを踏まえて、米ソ冷戦とはなんだったのかというと、今後発展するであろう地域を、ソ連にとられるのか、アメリカが支配権を維持するののかという。コールドウォーと対比されるホットウォーつて大体アジアで行われていたんです。アジアはヨーロッパの植民地主義から解放されたんです。ではなぜヨーロッパがアジアを植民地にしていたかという、豊かさ、生産力なんですよね。だとすれば、将来的にそのロシアのシベリアのすぐく人口密度が低いところで商売をするのか、それともカリフォルニア等のような、すぐく人口密度が高いところで商売するのか。こういった観点からアジアの将来的をみていくと、結局は、資源の問題、石油の問題、人口の問題です。そこをソ連にとられないようにという話なんですよね。

〔質問者〕

現在、シベリア上空通過が現在できない状態です、わが国の企業は、自分たちが被害者であるかのごとくい募るわけなんですけれども、果たしてそうなのでしょいか。たまたま今までソ連、ロシアの好意によって通過できていただけであつて、決して被害を被っているわけではないんだという発想に持っていけないのかな、ということを感じたんですけれども、いかがでしょうか。

〔高田〕

この間アメリカに行く機会をいただいたんですけど、サーチャージがものすごく高くなつていて、航空会社からすれば、やはり航空会社は規制される側だとか、色々、特にコロナの時すごく大変だったと思うんですけど、企業努力と共に、サーチャージすればいい、という状況になつているのかと思いました。

〔質問者〕

コモンウェルスの国々が、結構発言力があつたとお伺いしたところなんですけど、それと比べて保護国の国々は少し発言力が弱いというところかと思うんですけど、その間、中立国のタイとか、その辺りの国々の発言

力は、実際の会議はどれぐらい強かったのかというところをお伺いしたいです。

〔高田〕

例えば総会などが行われても、実際テクニカルな会議というのは本当に一部の国だけで話し合っている状況でした。

例えば、中国とタイは、色々な発言をしていますが、あまり影響力はありません。

ここで興味深い例として、オランダを紹介しておきます。オランダは一九四五年になると、すぐさまアメリカにKLMの代表者を送って、アメリカの絶対余るDC-4（ダグラス社の航空機）を余剰物資として売ってほしいというように交渉を開始していて、経営メンバーも、戦争が終わるとすぐ民間航空を再開しました。アメリカとしては、その交渉の一つの手段が売却、もしくは貸与、もしくは供与であるみたいなところがあり、最初に交渉に来たのがKLMだった。

〔松嶋〕

最後に、高田教授に一言いただきたいと思います。

〔高田〕

イギリスは民間航空の中でどのように強みを維持してきたかっていうと、やはりヒースロー空港をヨーロッパの入り口として、コントロールしてきたということがあります。おっしゃる通り、やはり向こうだと、例えば座席をアップグレードしてもらったっていうと、いきなり税金取られるのはイギリスで、アメリカはそんなに関係ないんです。そういった形で、イギリスはいかにヒースローという自国の強みを最大限維持しているのかっていうことを、これまでも実現してきたのかなと思います。それについて、登乗客一人一人で文句言うというのは非常に難しく、例えば、荷物がちよつと超過しているのもイギリスならお金をとられるそうですね。なので、厳密化と強みとしてのヒースローを使えるというようなところで、そういった方針をずっと維持しているのかなと思うのが、私の今のところの意見です。

以上

本稿は、「我が国航空交渉の歴史の変遷・要諦に関する調査・考察」研究助成企画（一般財団法人関西空港調

査会二〇二二年度調査研究助成事業）の研究成果の一部である。

最後に、本資料の掲載に関し、ご了解くださった高田馨里教授に対し、深謝申し上げます。