

する経路につき、空港、港湾、鉄道、道路、駐車場、旅客船その他の観光の基礎となる施設(以下「観光基礎施設」という)及び外国人観光旅客の利用に適する旅行関係施設の総合的整備等に必要な施策を講ずるものとする。』と規定した。

表-2 国際観光候補地および国際観光候補ルート表

1 周遊ルートに関するもの

ルート名	総合的に整備を行なう国際観光地	当面特に必要な整備を行なう国際観光地	ルートの主要経過地
1 北海道ルート	札幌支笏洞爺	1 大雪山阿寒 2 函館大沼	札幌付近一旭川付近一網走付近一釧路付近一帯広付近一札幌付近一函館付近
2 東北ルート	1 日光 2 仙台蔵王磐梯吉妻	1 十和田平 2 秋田庄内 3 房総水郷	1 東京付近一字都宮付近一福島付近一仙台付近一盛岡付近一青森付近一秋田付近一山形付近一米沢付近一福島付近 2 秋田付近一新潟付近一高崎付近一東京付近
3 東海ルート	1 東京横浜 2 箱根伊豆海 3 京都奈良 4 琵琶湖		東京付近一静岡付近一名古屋付近一岐阜付近一京都付近一大阪付近
4 中央ルート		中央高原	東京付近一甲府付近一松本付近一名古屋付近
5 北陸ルート	1 上信越 2 高北陸		(東京付近)一高崎付近一長野付近一富山付近一金沢付近一福井付近一京都付近
6 紀勢ルート	伊勢志摩紀伊		名古屋付近一松阪付近一新宮付近一和歌山付近一大阪付近
7 山陽ルート	1 大阪神戸 2 岡山		大阪付近一岡山付近一広島付近一関付近
8 山陰ルート		1 山陰 2 秋吉北長門	京都付近一鳥取付近一松江付近一関付近
9 四国瀬戸内ルート	鳴門北四国	南四国	1 神戸付近一高松付近一松山付近一別府付近 2 大阪付近一徳島付近一高松付近一高知付近一松山付近
10 九州ルート	1 玄海 2 九十九島別府阿蘇雲仙長崎霧島日南 3 錦江湾		北九州付近一福岡付近一唐津付近一長崎付近一熊本付近一別府付近一宮崎付近一鹿児島付近

2 縦貫ルートに関するもの

ルート名	ルートの主要経過地
1 東京北海道ルート	東京付近一福島付近一青森付近一札幌付近
2 東京九州ルート	東京付近一横浜付近一名古屋付近一京都付近一大阪付近一神戸付近一関付近一福岡付近

この規定を受けて政府は、昭和39・9に関係各省事務次官によって構成される観光対策連絡会議において、国際観光地(表-1)および国際観光ルート(表-2)の候補地・候補ルートを定めたが、さらに昭和41年度予算に反映することができるよう、これら、おのおのについての整備計画を早急に策定することとしている。

この整備計画においては、昭和45年度における各国際観光地別の入込み外客数を算定し、その外客数に対応する施設整備計画を定めることとなるが、国際観光地・国際観光ルートの総合的形成的趣旨からいっても、東京・横浜等既成の国際観光地の予想入込み外客数は、絶対数において他を著しく引き離していることは当然としても、そのウエイトは現在よりも下がり、地方のウエイトがそれだけ上がることが考えられる。

(金田 徹)

こくさいこうくうんそうきょうかい 国際航空運送協会(IATA) (英) International Air Transport Association

現在の IATA は 1919・8・25、オランダのハーグで結成された旧 IATA (International Air Traffic Association) の戦後版協会である。旧 IATA のハーグ事務局は、第2次大戦後発後ロンドンに避難し、戦後の国際航空の発展に備えて、新 IATA の構想を練っていた。終戦と同時に国際連合と密接に協力し、国際連合の下部機構として*国際民間航空機関(ICAO)が1945年に暫定機関として設定されたと同時に、同年4月ハバナで31箇国の関係代表が創設会議を開いて設立され、同年12・18本部を ICAO と同じくカナダ国モントリオール市に設置した。

旧 IATA は国際的に政府機関として協調する一方、国際商業会議所とも密接な連絡を保ち、第2次大戦後発時には、全世界の主要航空会社が、31 社会員として加盟しており、大日本航空株式会社も会員社であった。

新 IATA は旧 IATA に比べ、多分に公的色彩が濃い。大戦後、航空技術の急速な進歩、発達に伴い、航空機の規準は戦前に比べて大きな変革を起し、航空輸送についても同じことがいえた。新 IATA は、ICAO がこれら航空機および航空全般にわたっての ICAO 規準を定め、これを加盟各国に採択させて、航空の起草に協力する重要な役割を果たした。新 IATA は ICAO と表裏をなすものといつてよい。新 IATA の設立された当初の目的は、国際的に「空運の手続を統一し、簡素化し、各国の言語・貨幣・法律の相違を克服して各社の路線を連絡し、空運を世界的規模に統合し、単一組織としての機能を創造し、かつ保持する。」であった。

設立20年を経た現在では、おおむね初期の目的を達成しているが、なお世界諸国民の利益のために、安全、正確で経済的な空運を促進し、航空による通商を育成する一方、諸問題を研究する。かくして国際空運業務に直接または間接に従事する航空運送企業相互間の協力のための手段を提供する。

〔組織〕

ICAO 加盟国の定期航空会社は加入資格があり、任意加入の非排他的民間組織で、なんらの政治的色彩もない。国際線を運営する航空会社は正会員、国内線のみを運航する会社は準会員とする。1965・3現在の会員社は92(正会員81, 準会員11社)で、日本航空も1954・2・2正会員となった。

〔機構〕

最高議決機関は、全加入会社代表で構成される年次総会である。加入会社の票決権は、その事業規模に関係なく平等で重要事項の決定を行なう。加入国のいずれかに拘束を与える議決は、全会一致を原則とし、拒否権を認めている。しかし IATA の性格上、この拒否権は国連の場合のように議事進行や決議を妨げることは少ない。

総会で決定した意志は、常任理事会を執行機関として執行し、常任理事は、正会員の代表中から18名以内を総会で選任する。任期は3年で毎年6名が改選される。理事会は年間事業計画を作成し、常設の各専門委員会や事務局にその実施を付託し、また協会の適正な運営を行なう。常設委員会には、運送・技術・財務・法務・医務の五つがあるが、常任理事会や総会に対する諮問、勧告機関として、IATA 本部内に事務局をもち、専門分野での資料収集、統計の作成、年間事業計画に基づいた精密な研究を行なう。

このほかに、1946年英米両国が航空運送に関するパミュニダ会談を行なった結果設けられた IATA 運送会議がある。この会議は同協会が国際航空事業を目的としたものであることを特長づけるもので、IATA 総会は運賃協定にかかる決定は同会議にゆだねている。