

琉球大学学術リポジトリ

沖縄関係 外資系企業の取扱い (企業. 職業別 :
ゴルフ金武湾管理) (7)

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	http://hdl.handle.net/20.500.12000/43478

沖繩來往信電

極秘
無期限
部の内
号

タイプ指示	発信用	業務用	計
主信	2	1	3
付属	1	0	1
校査	1	0	1

昭和44年12月27日

発信 直タイプ 校査

文書課長 公 信 案 (分頁)

公 信 案 第 3419 号 昭 和 44 年 12 月 27 日

大 臣 主 管
政 務 次 官
事 務 次 官
外 務 審 議 官
官 房 長 主 任

アメリカ局長
参事官
北米才一課長

起案 昭和44年12月26日
起案者 有田 電話番号 446

受信者
日米経済内閣 日米政府代表 (受信者)
日米政府 沖縄経済局長 (受信者) 有田 大臣

写送付先 (希望発送日) 月 日

件 名
ガルフ・オイルの沖縄進出計画

GA-2 27 外務省 回覧番号

批1合第3419号

昭和44年12月27日

外務大臣

ガルフ・オイルの沖縄進出計画

ガルフ・オイルの沖縄製油所建設計画

に(案)し、同社ラッパ一社社長が12月16日

平在、同社ハロウエ一社長が12月24日

平在、在留アメリカの大領事館長と

1時間、その際話し合、重要台

本心、引渡送付了。

付属

GA-4 在(送付先) 日米経済内閣 日米政府代表 外務省
日米政府 沖縄経済局長

(会談録)

UNITED STATES CIVIL ADMINISTRATION OF THE RYUKYU ISLANDS
Office of the High Commissioner
APO San Francisco 96248

CA DIRECTIVE
NUMBER 1

1 August 1970

ESTABLISHMENT OF KINWAN PORT

1. The High Commissioner of the Ryukyu Islands, acting by and through the Civil Administrator, United States Civil Administration of the Ryukyu Islands, pursuant to the powers vested in him, hereby does authorize and establish as a port, designated and to be known as "Kinwan Port," the seabed, subsoil and superjacent waters within the following boundaries:

Along a one nautical mile arc centered at 26° 22' 22" N Latitude, 127° 58' 02" E Longitude beginning at a point 1 nautical mile NE located at 26° 22' 57" N Latitude, 127° 58' 57" E longitude, continuing in a westerly direction along the arc to a point NW of the center of the arc located at 26° 22' 53" N Latitude, 127° 57' 05" E Longitude thence in a southwesterly direction to 26° 22' 00" N Latitude, 127° 56' 30" E Longitude, thence in a SS Easterly direction to the NW point of Henza Island at 26° 21' 07" N Latitude, 127° 56' 42" E Longitude. The area boundary continues along the high water line of Henza Island in an easterly direction to 26° 21' 08" N Latitude, 127° 57' 17" E Longitude thence in a NN Easterly direction to 26° 21' 52" N Latitude, 127° 57' 45" E Longitude thence NE to 26° 22' 00" N Latitude, 127° 58' 03" E Longitude thence NE to the starting point at 26° 22' 57" N Latitude, 127° 58' 57" E Longitude.

2. The said port shall be recognized and hereby is authorized as an unrestricted port of entry and exit with guaranteed free and safe access thereto, and egress therefrom, through the waters contained between Kushi Wan, Mangui Sho, Ikei Shima, Takabanare Jima, Nishino Iwa and Chin Saki.

3. Gulf Asian Terminals, Inc., hereinafter called the "Port Administration," hereby is authorized and empowered to exclusively operate and manage said port, and hereby is charged with the exclusive operation and management of said port, and in the conduct thereof, may do, as it may deem necessary, appropriate, or desirable, any or all of the following acts:

CA DIRECTIVE 1, 1970

- 補給
- a. Operate the port, its facilities, ancillary and auxiliary services on a twenty-four hour day basis;
 - b. Control the movement of all merchant vessels, barges, tugboats or small craft entering, leaving, maneuvering, berthing, unberthing and anchoring within the port;
 - c. Prohibit the entry into the port of any merchant vessel, barge, tugboat or small craft which in the opinion of the said Port Administration could constitute a navigational danger or hazard within the port area or jeopardize the safety of the offshore or onshore facilities of the said Port Administration; or whereby the waters within the port limits are, or could be, threatened with pollution;
 - d. Allocate the berth mooring or anchorage position to which all vessels, barges, tugboats or small craft are to proceed within the port limits;
 - e. Suspend all operations and movements within the port limits in periods of bad weather, poor visibility, and the like, for the safety of the port and/or its environment;
 - f. Direct, instruct, order, and require all merchant vessels, barges, tugboats or small craft to depart from the port limits in the event of a typhoon warning being received if, in the opinion of the said Port Administration the port could not be considered a safe refuge;
 - g. Appoint, at its sole discretion and under such terms of employment as the said Port Administration considers necessary, appropriate, or desirable, Berthing Masters to assist in the safe maneuvering, including berthing and unberthing operations, of all vessels calling at any facility or berth within the port limits. Such Berthing Masters shall be under the sole control of the said Port Administration, and the compulsory use of such Berthing Masters shall be a condition of entry and departure for all vessels utilizing the facilities or berths within the port area;
 - h. Control and/or operate all tugboat, barge, line handling and workboats services that may be required to assist in the safe maneuvering, berthing, unberthing, cargo or storing operations of all vessels, or while serving the facilities within the port area. All tugboat services will be rendered under Standard Towage Conditions and the use of such number of tugboats as may be required by the Berthing Master is compulsory for all vessels loading, discharging or bunkering at any berth or facility within the port area;

CA DIRECTIVE 1, 1970

i. Promulgate and issue such Port Regulations as the said Port Administration deems necessary, appropriate, or desirable for the safe operation of the port and all vessels operating therein;

j. Promulgate and issue such Terminal Regulations as the said Port Administration deems necessary, appropriate, or desirable for the safe operations of all vessels when within the port limits or while berthed at any facility or berth within the port area; such Terminal Regulations to include, but not being restricted to, the safety procedures to be adopted and observed by all vessels while engaged in loading, discharging, ballasting, deballasting or gas-freeing operations;

k. Prohibit the discharge of any dirty ballast, bilge water, or any other liquid, material or substance liable to cause pollution, from any vessel, tugboat, barge or craft within the port area;

l. Have sole control over any and all remedial action, or services, that may be required in the event of any oil spillage, or misadventure; occurring on, or from, any vessel, barge, tugboat, or craft or installation within the port limits whereby the waters of the port are polluted, or threatened with pollution. Such remedial action shall be at the expense of the vessel, barge, tugboat, craft or installation causing the pollution.

m. Authorize and control the removal of any wreck or obstruction that may occur within the port limits. Such removal shall be at the expense of the owner of the vessel, barge, tugboat, small craft, or persons causing the wreck or obstruction;

n. Control and operate any and all communication facilities that the said Port Administration deems necessary, appropriate, or desirable for the safe operation of the port, its facilities and all vessels therein. Any such communication equipment will conform to international standards and procedures and the requirements from time to time of the High Commissioner of the Ryukyu Islands;

o. Install, maintain and operate such navigational aids as the said Port Administration may deem necessary, appropriate, or desirable for the safe navigation of all vessels within the port limits and approaches thereto;

p. Have sole control over the design, construction and location of any facility or berth, permanent or otherwise that may be installed and/or erected within the port limits;

q. Instruct the owners or masters of any merchant vessel, barge, tugboat or small craft intending to use the said port to comply with

CA DIRECTIVE 1, 1970

any and all of the international, national, local regulations and statutes governing quarantine, customs, immigration, collisions at sea, safety at sea, oil in navigable waters, loadline conventions, and the like;

r. Levy port service charges on any and all vessels utilizing facilities and services of the said Port Administration within the port area. Any such charges shall be compatible with the nature, type and cost of the services rendered or available.

s. Do, without in any way limiting the generality of the foregoing, any or all such further or other acts or things as will ensure the full, free, safe and effective operation and management of the port in the manner and for the purpose contemplated in this Directive.

4. For the purpose of Civil Administration Ordinance Number 131, 11 March 1954, entitled "Entry and Exit of Non-Ryukyuan Surface Vessels," in its application to Kinwan Port, and Gulf Asian Terminals, Inc., (1) each application for entry of merchant vessels under paragraph 3a of said Ordinance will be submitted as much in advance as is consistent with operational feasibility and not as therein stated; (2) in addition to the requirements provided for under paragraph 4a of said Ordinance Gulf Asian Terminals, Inc., will notify the U. S. Army Naha Port Harbormaster as soon as possible of the time of arrival at the entrance channel to Kin Bay, and of the scheduled departure time from Kin Bay through the same channel. The purpose of the foregoing requirements is to avoid conflicting traffic within the said channel. (3) And the said Gulf Asian Terminals, Inc., shall be absolved from the duties called for under paragraph 6b of said Ordinance except in respect of any requisite clearance from the customs authorities of the Government of the Ryukyu Islands.

5. Gulf Asian Terminals, Inc., shall not be required to pay any annual, periodic or other tax, assessment, levy, duty, excise, rental, or other charge, fee, exaction, or imposition, or to obtain any license, permit, or other authorization, regardless of the governmental level, subdivision, agency, or office concerned, by reason merely of the establishment of Kinwan Port under this Directive and the use and the conduct of the operation and management of the said port pursuant thereto.

6. The said Kinwan Port shall be deemed (1) a designated port of entry within the meaning of Civil Administration Ordinance Number 125, 11 February 1954, entitled "Control of Entry and Exit of Individuals Into and From the Ryukyu Islands," and an authorized port of entry and exit within the meaning of Civil Administration Ordinance Number 131, 11 March 1954, entitled "Entry and Exit of Non-Ryukyuan Surface Vessels," (2) an open port within the meaning of Government of the Ryukyu Islands Act No. 56, 1956, entitled "An Act Concerning Customs Formalities," and Government of the Ryukyu Islands Act No. 46, 1962, entitled "Act Concerning

CA DIRECTIVE 1, 1970

Vessels," and (3) a quarantine seaport and a quarantine area within the meaning of Government of the Ryukyu Islands Act No. 9, 1965, entitled "Quarantine Act," and except as otherwise provided in this Directive the aforesaid Civil Administration Ordinances and Government of the Ryukyu Islands Acts shall be applicable to the operation and management of the said Kinwan Port, by the said Gulf Asian Terminals, Inc.

7. The provisions of (1) paragraphs 5b, 7b, 7d(1), 10, 13, 14, 17, 19a, b, c, d, e, and k, and 31, Regulation Number 56-1, Headquarters 2d Logistical Command, APO San Francisco 96248, 6 September 1966, entitled "Water Transportation Facilities and Activities, Port Regulations," or regulations hereafter enacted containing provisions identical with or, although not identical with but similar to the foregoing cited paragraphs of said Regulation Number 56-1, (2) Government of the Ryukyu Islands Act No. 59, 1954, entitled "An Act Concerning Ports and Harbors," (3) Government of the Ryukyu Islands Act No. 64, 1955, entitled "An Act Concerning Port Stevedoring and Terminal Operation Business," and (4) Government of the Ryukyu Islands Act No. 156, 1959, entitled "Pilot Law," shall not be applicable to the said Kinwan Port, nor to the operation and management thereof by Gulf Asian Terminals, Inc., nor to merchant vessels of Non-Ryukyuan registry, barges, and tugboats entering, leaving, maneuvering, berthing, unberthing, anchoring in, or otherwise using the said port, nor to officers, seamen, or other personnel of said merchant vessels, barges, and tugboats.

8. The High Commissioner of the Ryukyu Islands may make such use of the said Kinwan Port, or of its facilities, as he shall determine to be necessary, in the event of a military or civil emergency within the Ryukyu Islands.

9. The United States of America shall not be liable in any case for any damages or injuries which may be caused by or result from the operation and management of the said Kinwan Port, by the said Gulf Asian Terminals, Inc., or from any use whatsoever of said Kinwan Port, other than by the United States. The said Gulf Asian Terminals, Inc., shall hold the United States of America, its agencies, instrumentalities, and officers and employees free, safe, and harmless from any and all claims, damages, debts, demands, actions or causes of action whatsoever arising out of or connected with the operation and management of said Kinwan Port, by the said Gulf Asian Terminals, Inc., or arising out of or connected with any use of said Kinwan Port, by any person, firm, or corporation whatsoever other than by the said United States of America, its agencies, instrumentalities, officers, and employees.

10. The authority, and the rights and privileges granted to the said Gulf Asian Terminals, Inc., by this Directive, shall continue and remain in force and effect, as long as the permit heretofore granted the said

CA DIRECTIVE 1, 1970

Gulf Asian Terminals, Inc., on 10 November 1969, to use the said seabed, subsoil and superjacent waters in the boundaries described in paragraph 1 above shall continue and remain in force and effect, and shall cease, terminate, and be of no further force and effect when said permit terminates and is of no further force and effect. Further, failure by Gulf Asian Terminals, Inc., to comply with the provisions of the aforesaid permit or of this Directive shall be grounds for the High Commissioner to suspend or terminate the rights, powers, and privileges granted to the said Gulf Asian Terminals, Inc., under this Directive.

11. Gulf Asian Terminals, Inc., its successors or assigns, may assign the rights, powers, and privileges granted to it under this Directive to any person, firm, or corporation.

12. Provided that it be consistent with applicable law, and unless or until amended or appealed, this Directive and all the provisions thereof shall be binding upon and inure to the successors of the High Commissioner of the Ryukyu Islands and to the successors or assigns of Gulf Asian Terminals, Inc.

13. The effective date of this Directive shall be the 1st day of August 1970.

FOR THE HIGH COMMISSIONER:

Robert A. Fearey
ROBERT A. FEAREY
Civil Administrator

DISTRIBUTION:

L

アメリカ局長
参事官
北米第一課長

秘密標記(赤色)

(外本) (8/22)) 第 133 号

昭和 45 年 8 月 20 日

外務大臣 殿

在 準備委代表事務所
高瀬 代



(件名)
「金武湾港」の地図送付

引用公・電信
日付・番号 8月13日付往信才120号

標記資料了却別添送付申上げ了。

付添添付 付添空便(行) 付添空便(DP) 付添船便(貨) 付添船便(郵)

本信送付先：
本信写送付先：
配付先：

要処理
官 参務官
南 方
調 査
漁 業
航 空
科学協力
連絡調整
調 査
力 夕
局 庶務



GA-3-1

20/10

在外公館

(注) 本信才120号は来才278号と共同送付前送付左方改訂送付在才(8月15日)標記了却済。

外電(全等別)へfile

秘密表示(朱印)
平

部数指示	発信用	執務用	備考
主信	/	/	2
付	如手 (あり)		
附			

発送日 昭和45年8月28日
 処理日
 発信 イブ 検査 8

文書課長 (印) 公 信 案 (分類)

公 信 番 号 米北 第 1143 号 公 信 日 付 昭和 45 年 8 月 28 日

大 政 務 次 官
 事 務 次 官
 外 務 審 議 官
 外 務 審 議 官
 官 房 長

主 管
 アメリカ局長 }
 参事官 }
 北米才一課長

起 案 昭 和 45 年 8 月 27 日

起 案 者 112中 電 話 番 号 446

協 議 先

受 信 者 在 米 下 田 大 使 発 信 者 愛 知 外 務 大 臣

写 送 付 先 (希 望 送 付 日) 月 日

件 名 電 信 転 報 (民 政 官 指 令 才 1 号 「金 武 湾 港 の 設 立」)
 及 公 信

28 25
 GA-2 外 務 省 回 覧 番 号

米北 第 1143 号
 昭和 45 年 8 月 28 日

在 米 大 使 殿

外 務 大 臣

電 信 転 報 (民 政 官 指 令 才 1 号 「金 武 湾 港 の 設 立」)
 及 公 信

本 件 に 関 する 下 記 電 信 (3) 通 を 転 報 す る。

- 45 年 8 月 14 日 在 沖 繩 高 松 大 使 發 本 大 臣 あ て 電 報 第 278 号
- 45 年 8 月 13 日 在 沖 繩 高 松 大 使 發 本 大 臣 あ て 公 信 才 120 号
- 45 年 8 月 20 日 在 沖 繩 高 松 大 使 發 本 大 臣 あ て 公 信 才 133 号

付 属 添 付

(沖繩来往信電)

首席事務官
南(方)
外調査
漁業
航空
協力
連絡調整
調査
力夕夕
庶務

45.10.30

アメリカ局長
参事官
北米一課長

秘密標記(赤色)

第 245 号
昭和 45 年 10 月 29 日

外務大臣 殿

在準備委代表事務所
高瀬 代

(件名) 「金武湾港」新設に関する米民指
示ノ号(漁業補償)

引用公・電信
日付・番号 8月13日付往信オ120号

本件に関し、10月22日付琉球新報(朝
刊)は、別添の如く、従来行われていた金
武湾港水域に於ける漁業が、ますます

付録添付 付録空便(行) 付録空便(DP) 付録船便(貨) 付録船便(貨)

本信送付先:
本信写送付先:
配付先:

及指令1号の
本文
2
22

運輸省、海産省、水産庁

2

懼れが強いとして、米側の一方的指令を非難
して、米民政府の考え方を質して行く方針であり
旨報して11月22日、28日午後琉球政府
農林局水産部漁政課と那覇係長は
岡野に対し要旨次のとおり述べた。御
参考まで。

1. 本件水域に於ける漁業権者は与那城、勝
連の二漁業協同組合であるが、毎年民政が
アメリカカルフに対して水面専用を許可をせしめ
たが、同年11月10日前記組合とカルフとの間に
操業制限による損失補償として60年間14万
5千ドルの支払の話を付いた。しかし、これはあく
まで漁業権の削減を意味するものではなく、操
業は続けており二つに一つに一つは、

2. しかしに先般本件指令オ1号が発表され、その

中5項にPDP. カルツは如何なる許認可も
 受ける必要が無いと規定してゐるため、實質上
 漁業権の消滅に等しい結果となつた。即ち、琉
 球政府が許認可を付した場合は漁業権者の意
 見を聴取するに於てあり、本件の如く許認可
 の要をしない場合は漁業権者の意見を聴く途が閉
 ざれたことになり、また、本土に於ては港湾を
 開設する場合は当該区域の漁業権を消滅
 させ、これに対し補償を行ふのが普通であ
 り、本件の場合これがある。更に、新たに
 高港を開設する場合は民主法による「港湾
 法」に基づいて開設することしかあり得ない
 こと、本件の如く米政府の指令に基づき新
 設することには^{必要}な^る法^律に基づき高
 港が併存することになり、行政上好ましくないと

あり、
 3. 現在、組合と12は操業の継続を望ん
 であ^り、漁業権の消滅がそれに対する補
 償まで付されていないおである。それゆゑ本
 件指令については、琉球の建設局辺りでは
 事前に通報を受けていたが、当水産部に
~~新~~ 設することとあつたためおの^りとあつた
 憾がある。

秘

注意

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

た。

(ハ) 同年 / / 月 / 0 日、米国民政府が、ゴルフ社に対し、60年を期限とする公有水面の占用許可を与えた。

(ニ) / 970年8月 / 日、指令第 / 号 (冒頭往電) をもって米国民政府はゴルフ社に対し、港湾管理権を与えたが、りゆうきゆう政府としては、指令第 / 号のようなものが出ることを予想もしなかつたし、一私企業のために港湾区域を設定することは港湾法のせいしんに反するのでこの時点ではりゆうきゆう政府あるいは市ちよう村としては港湾区域を設定し、これを管理する必要もないと考えており、従つて上記 (ハ) の占用許可が与えられただけで十分のはずであると考えていた。

2. 現在りゆうきゆう政府が問題としている諸点について、ミサト建設局長、オナカ農りん局長及びオオハマ通商局運輸次長は次のように述べた。

(イ) 共同声明を旬日後にひかえた昨年 / / 月 / 0 日の時点において60年という長期にわたる公有水面の占用許可をゴルフ社に与えたこと。

(ロ) 港湾法による港湾区域の指定という方法があるにかかわらず、復帰も間近なこのごろ指令の形式により港湾ヲ設定したと。 (この件に関しては、金武湾、ナカグスク

秘

注意

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

湾が長期計画において臨海工業地帯として正式に位置づけられたことに伴ない受益者が特定一社に限られなくなるとにかんがみ、^{指定}をすべきであるとの考え方に変わりつつある模様である。

(ハ) 指令の内容において私企業であるゴルフ社に港湾管理権を与えていること、ことにターミナル・オペレーターに港湾規則の制定権を与えているなどの点からして、漁業者に不利な運用が行なわれるのではないかとのけ念があること。

3. / / 月 / / 日、主席 ^あらびに関係局長 (総務、主税、通産、農りん、建設) がこの問題について協議したが、その内容は次のとおり。

(イ) 8月 / 日付の指令第 / 号の撤回を求め、りゆうきゆう政府に港湾法による区域指定を行ない、りゆうきゆう政府がこれを管理する。

(ロ) / / 月 / 2 日、主席が民政官に会見し、この問題につき上記の申出をする。

4. 関係資料は別途空送する。本電運輸省へも配布ありたい。

(了)

訓令
沖電2162-226

アメリカ局長
参事官
北米第一課長

秘密標記(赤色)

秘
秘

第 271 号

昭和 45 年 11 月 12 日

外務大臣 殿

在 準備委代表事務所
高瀬 代



(件名) 米民政府指令第1号に関する沖縄
タイムズ社説

引用公・電信
日付・番号 10月29日付往信第245号

11月10日付沖縄タイムズ朝刊は、「無視される
民主性」と題する社説を掲げ、琉球政府内部に本
件指令撤回要求の声が上がっているが、これは外資の

付属添付 付属空便(行) 付属空便(DP) 付属船便(貨) 付属船便(郵)
本信送付先:
本信写送付先:
配付先:

東洋
首善事務
海外調査
漁業
航空
科学協力
連絡調整
調査
力子夕



GA-3-1

2679 在外公館

取扱いについて、并務部布令と民主性に関する「外資情」が併
存しているための混乱と思われるが、単に法制上の問題だ
けでなく、復帰後における外資系企業の既得権の
主張と多分に絡み合っているふしがあるとして、学術的
に検討しているところ、右社説別添の上報告する。
1. 本件指令第1号は、アムソン・カルフ社に^{対し}ほほ絶
対的に言及し、この程度の港湾管理権を与えるに過ぎないが、おま
る前例のない、絶大な権利を^{付与}した米政府の意
図は分るが、右権利付与の結果が二つの民主性
を根底から否定するものであることは間違いない。
2. ①は港湾情である。現行情によれば、港湾
管理者は行政府または市町村とあり、この管理
主体の規定は同情の根幹をなすものであるだけに、
敢てこれに否定する如き指令を未だ出さずしては
とらざる理解し難い。金融^港港指定の際「港湾情」

GA-4

外務省

の趣旨は合つていふはあり、布告、布告優先の原則をたてに民生権の本旨をへし曲げなければ、他に種々の類を及ぼすこととなる。その外には漁業権であり、港湾管理者に強大な排他的権利が与えられたらば、港湾使用による漁業上の損失に對して漁民は泣き寝入りせざるを得なくなり、これはまさに漁業権の否定に等しい。

2. 本件格合の内容は一企業への保護に終始しており、その企業の既得権を「返還決定」に拘り込めざるの策をみられて仕方がない。行政府は本件格合の即時撤廃を訴へるべし、従来⁸¹⁵⁰の~~行政府~~に政府府⁸¹⁵⁰伸入れといふことになり、準備等に提議するとか、または公明を述べると公明の意思表示をすべきである。

秘密標記 (赤色)

アメリカ局長

参事官

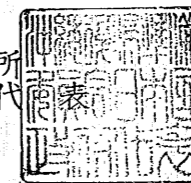
北米第一課長

第 278 号

昭和 45 年 11 月 12 日

外務大臣 殿

在準備委代表事務所
高瀬 代



(件名)

金武湾港指定に関する資料の送付

引用公・電信

日付・番号 11月12日付往電才 546号

標記関係資料各1部下記のとおり別添

送付する。

記

付添添付 付添空便 (行) 付添空便 (DP) 付添船便 (貨) 付添船便 (郵)

本信送付先:

本信写送付先:

配付先:

付属資料 別途係装

GA-3-1

在外公館

2715

本件格合の送付の件、11/14

要
常事務
左
調査
漁業
航空
科学協力
連絡調整
調査
力夕夕
募集



- 1. 港灣区域指定についての疑義照会
- 2. 同上に対する回答
- 3. 民政府とカリフォルニア・アシアシミナル社の質疑応答
- 4. 同上に対する石の見解
- 5. 許可証 (和文)
- 6. 同上 (英文)
- 7. 民政府指令サノ号 (和文)
- 8. 同上 (英文)
- 9. 全武湾港の区域の指定及び港湾管理者の設置について (石)
- 10. 民政府指令サノ号による全武湾港の設置に係る漁業上の問題点
- 11. 漁業損害補償契約書
- 12. 全武湾港設置関係指令撤回折衝方建議

- 13. 漁業権漁場内における管理運営権に対する軍指令の撤回について (琉球漁業協同組合連合会)

(I)

別添資料 1 港湾区域指定についての疑義照会

1969年6月23日付に、ガルフ・エナジー・ターミナルズ社から、行状
主席あてに、「港湾区域指定について」の疑義照会があった。

照会要旨は次のとおり

- 1) ガルフ・エナジー・ターミナルズ社は、全武港内の石油パイプ工事を
行なう段階であり、平安座島西海岸の埠頭施設は殆んど完成し
ている。
- 2) これらの施設は、原油中継基地に欠くことのできなれないものである。
- 3) 当社は、(一)船舶の航行を妨げるニセの航路を設ける、(二)海
難事故防止という見地から、一定の区域(指定がなされた区域とは同
じ)を、「私設港湾区域」に指定して欲しい。
- 4) 航路標識は、ガルフの資金で設置する。この資金は、国際規格に
合致しており、附近を航行するすべての船舶に役立つものとする。
- 5) 政府の航行法規に基づいて、「港湾区域の指定許可申請」を行ないたい
ので、申請の手續と、方法等について回答願いたい。

(2)

別添資料之 港湾区域指定についての疑義照会に対する回答

行政廳は、1969年7月9日付けで次のとおり回答。

- 1) 港湾区域を定める場合は、港湾法第6条の規定で「行政官庁の認可を受け、港湾管理者が定める」と規定され、港湾管理者以外の者が港湾区域を定めようとはできない。
- 2) 港湾管理者となる資格は、港湾法第3条の規定より、政府又は市町村と規定されており、他の者が港湾管理者となることはできない。
- 3) 以上のことから現行法制上貴社が港湾区域の認可を受け、港湾区域を定めることはできない。
しかし、無許可で公有水面を占用しては行かないので、貴政府の公有水面占用許可を得て占用すべきである。

(3)

民政府とカルフエインランド・ミナルス社の質疑応答

第1問 指令によりカルフエインの港の運営を止められている期間ほど長くないか。

答 指令ではカルフエインに於いて1967年11月10日の建設許可証と同一の期間と定めている。これは60年であるが、指令と建設許可証にかかるとの条件はカルフエインに於いて同一である。60年という期間は、カルフエインに於いて広範な恒久的建設を考慮し、またこの間の場合に一般的に法律上の前例に沿って定められている。

第2問 沖縄が日本に復帰した場合、カルフエインの港の運営をいつから再開するかの予定があるか。

答 復帰後の港の運営は、勿論全面的に日本の法律と方針に従って行われる。カルフエインは、復帰後の運営を止められている期間が長い。

第3問 民政府の権限の根拠は何か。

日本政府

答 改正後の行政命令第10713号には、民政府は沖縄及びその住民の健全な経済発展を助長するため、できるだけ努力を払うこととされている。政府はカルフエインに於いて外資導入免許証の港は4-ミナル施設の維持運営のため定められている。

第4問 琉球政府は、該地域(干潟を含む)に対し根拠を有しているか。

答 琉球政府は、該干潟に対し根拠を有するが、民政府の指令は金武湾港に於いては管轄権がない。

第5問 琉球政府が、当カルフエイン申請を取り扱っているか。

答 権限は民政府に与えられている。琉球政府は、カルフエインに於いて申請を受理するが、カルフエインに於いて民政府と接して許可を得る必要がある。(港湾区域にはなく、水産の使用についてはある。)

第6問 民政府は、この干潟に類似の指令を

日本政府

いくつでしたが、

答 一の種のものはない。

第2問 この種の港は幾つあるか。

答 暹羅、マララント政府は、ガルフを他は別として、同様の向きの港にある。マララント政府は同様の港にない。同様の港は幾つあるか。

ガルフは、マララント政府のノバスコア政府に属する。マララント政府のノバスコア政府は、マララント政府のノバスコア政府に属する。

第3問 地球政府はこの港に、何の制限があるのか。

答 地球政府は、この港に、何の制限もありません。地球政府は、この港に、何の制限もありません。

地球政府の港は、同様の港に属する。地球政府の港は、同様の港に属する。

第4問 この種の港は、幾つあるか。

日本政府

二、この港は、同様の港に属する。二、この港は、同様の港に属する。

ガルフは、マララント政府のノバスコア政府に属する。ガルフは、マララント政府のノバスコア政府に属する。

この港は、同様の港に属する。この港は、同様の港に属する。

地球政府の港は、同様の港に属する。地球政府の港は、同様の港に属する。

地球政府の港は、同様の港に属する。地球政府の港は、同様の港に属する。

日本政府

(4)

民政府とガルフ・エイヤ・ターミナル社の愛
疑応答に対する局の見解

問1に対し、

民政府が、国有財産の貸借を行なっている事
間は、従来3ヶ月であるが、本年6月30日
としていること。

* 水場ベヤ、プラウドベヤ、海名川の
フロップ置場等が3ヶ月更新である。

問2に対し、

① ガルフの客観的見解であり、指令書に明
記されていない。

② ガルフの希望的観測であるが、本土の現
行法では、認められない事項である。

問4に対し、

水面使用許可に関する期限については、ガ
ルフの見解のとおりである。

問5に対し、

① 水面使用許可については、布告7号でUSCAR
の期限である。

タテマシロ 1151

② 漁業管理審判については、現行法上私企
業から認めないので、該申請は却下せざ
るを得ない。

③ 民政府と交渉して、認可を得る指導につ
いては、上記①に関してであって、②につ
いてではない。

* ①については、口頭で許可前の琉球
と協議する旨申し入れておいたが、水
がなされていぬ。

②については、①の水面使用許可のみ
では、タンカー船の運航に支障があり、
湾内区域の指定及び管理若くは設定が
必要不可欠の点であるとすれば、
ガルフは、琉球政府に対してその旨
説明がなされるべきであり、また、該申
請を行なっていることについて、琉球
と連絡がとれべきである。更にUSCAR
は、それを許可するに当たって、事前に
琉球と協議をすべきであったと見
料がある。

問11に対し、

本施設が安全を阻害すると認めらるれば、その

琉球政府

入港を禁ずる港を設けることにより、
船舶の安全を確保し、かつ、
船舶の整備を促すことである。

問16の答

文中の「その結果」とは、船舶の整備が
船舶の安全に、港湾管理の業務
の誤りに起因する場合は、
責任がある。

問17の答

説明の意を解するが、
港湾区域の指定
及び港湾管理の設置、
港湾法の趣
意から、

(5)

1969年 11月 10日 USCAR RIKHIT (和訳)

許可証

琉球財産管理課は琉球列島高等審判官に代わって、エリソン
クミカバ、イコホワイヤット（以降被許可人と呼ばす）に付与された琉球列島が
与那城村栗安座及び金山試掘の隣海に於いて建設、所有、運営及び維持
に於いて、(1) 原油及び石油産物船積クミカバに關連し、下記地域内
の海底、底上（海底）及び海上を下記条件に従って使用する事を許可す。

2. 許可証の条件は下記通りである

1. 被許可人は当該海床及び海上に於いて沖台杭橋、荷積降杭橋、海底管理及び管路を含む管路、通風施設、係船用の原油用船舶停泊所、石油産物用保留所、人工島、プラットフォーム、燃料又は浮遊構造物、護岸、ドック、浚渫水路及び区域建造物、プラットフォーム、電信又は電話線及びケーブル、貯水槽、タンク、工場その他この許可証によつて被許可人が享受する建造物の建設又は建築、運営及びその維持を行うことが出来る。
2. 被許可人はこの運営の一部又は全部を行うに於いて常時事故及び大災の発生を防止する対策を構じ、又琉球列島高等府官又は琉球政府又は本館能者が現在又は将来判定する全ての法律

規則、規定、指令、布告に従ふこと。

3. 被許可人はこの運営の一切を安全且つ手続おこなふこと且つ海床海上及び水中の改良物の保護、規則全ての人の健康及び安全の利益並に比敷産及び環境を保護及び保存するもの設置を維持するに必要とするその他被許可人は権限危険物或は人体、安全又は火災危険物の対策一切を講ずるべき危険発生の場合は速に除去するに努める。

4. 茲に許可された工事遂行に於いて材料は一概にかき集めずして船舶施設又は海岸への水路を穿つ如き海底に及ぶ隆起又は水深減少、廃棄物等を残してはならない。

この許可証によつて許可されたパイプ、電線、又はケーブルが塹壕に敷設された場合海水に於ける永久的隆起を伴ふことを防ぎ將來

の航海のために行なわれる浚渫に概大なる費用がかかるが埋立を行なつておらぬ。この許可証によつて野原又は地盤を掘られるべきの敷地は琉球政府が許可してゐる場所に限られ控へられるべきを要す。

5 工事中航海に不合理な妨げをしてはならない。

6 航海の権益に干渉を行なわれる高等海務官又は琉球政府或は島の後継者又は自治都市の必要を検査するに費用は被許可人の負担とする。

7 將來の沖合築堤又は琉球政府或は島の後継者がその運送によつて建造物の位置又は工事の敷設を要する時若しは高等海務官又は琉球政府或は島の後継者が建造物及び工事が航海の自由を妨げていると思はれた場合は被許可人は高等海務官又は琉球政府或は島の後継者からその旨の通告によりその建造物又は防壁物を自己負担において除去し又は改造することを要する。又この許可証の期限満了又は取壊の際、水路に妨げられたり、地盤が、穴掘り又は改造作業が完成の場合には沖合築堤又は琉球政府或は島の後継者の後継者は負担をかけることになり、高等海務官若しは島の後継者或は島の後継者の要求に応じ未完の建造物の一部又は全部を除去し水路を原状に回復することを要する。かまひな除去又は改造におよぶ金銭費用は沖合築堤又は琉球政府或は島の後継者に之を請求してはならない。

8 沖合築堤又は琉球政府或は島の後継者が島の航海の保存又は復原又はその他の目的を以て行なう工事から生ずる建造物又は工事に付する損害にのみてはかかる場合においてその損害にのみて

賠償責任から免除されること、これらの権限から賠償請求権は
資金に存する。

9. この許可証によつて許可されたもの建造物又は工事の完成後に
1971年1月1日までに完成している場合はこの許可証は他の
効力を失ふ、但しこれに取替、又は延期されている場合は
この限りでない。

10. 被許可人は海床及び海底に占有し生ずるあらゆる種類
の請求、損害、債務、要求及び訴訟又は訴訟原因に關して、
了りた合衆國、琉球政府及びこれらの後継人、代理人、代理人、役員、役員
及び取戻の責を免除する。

11. この許可証の存続期間を60年とする。
但しこれを延長終了してゐる場合はこの限りでない。この許可証は

両当事者の合意の上同条件を以て更新する事が出来る。

12. 將來において商業を運営又は琉球政府及びこれらの後継人が実質的
經營の活動又は公取戻の受取を理由に基いて請求している限り、
被許可人は海床及び海中の占有料を支拂ふ必要がある。且つ、
上述の請求の存続期間終了後占有料を支拂ふべきである。

13. 被許可人は基に被許可人及びこの後継人又は譲受人がこの許可証の
各条及び規定を完全に遵守することを怠つたり又は拒否する場合は
この許可証は他の効力を失ふ。この場合は如何なる場合でも他の使
用及び占有権は商業を運営又はこの後継人の要求により商業を運営
及び琉球政府又はこれらの後継人に返還され該商業を運営若しくは
琉球政府及びこれらの後継人は直ちに場所に入居し各々これらの
権益を回復するべきであることは先此理解の上明確に承諾する

14. 被許可人は、この許可証の期限満了又は期限前の終了の際、1ヵ年以内について、建造物、機械、道具その他の財物を海床及び海面から撤去することを要する。
15. この許可証は被許可人が本許可証の確証による受理署長によってこの効力を発する。

上記を基に於て 琉球財産管理官 田中シロハシ
1969年11月10日 茲に署名す

琉球財産管理官 田中シロハシ
(署名)

1969年11月10日 受理す

加藤、工部、タニシ、カミ、ノコ、ボ、イ、チ、ト
総支配人：「アラバ」シー、ブラス (署名)

P E R M I T

KNOW ALL MEN BY THESE PRESENTS:

That the High Commissioner of the Ryukyu Islands, acting by and through the undersigned, The Ryukyuan Property Custodian, has granted and hereby does grant, to the Gulf Asian Terminals, Inc., hereinafter called the permittee, a permit to use, subject to the terms and conditions hereinafter set forth and in connection with the Crude Oil and Petroleum and Products Transshipment Terminal which the said permittee proposes to construct, own, operate, and maintain on Henza Island, Yonagusuku Son, and in the adjacent waters of Kin Wan, the seabed, subsoil and superjacent waters within the following boundaries:

Along a one nautical mile arc centered at 26° 22' 22" N Lat, 127° 58' 02" E Lon beginning at a point 1 nautical mile NE located at 26° 22' 57" N Lat, 127° 58' 57" E Lon, continuing in a westerly direction along the arc to a point NW of the center of the arc located at 26° 22' 53" N Lat, 127° 57' 05" E Lon thence in a southwesterly direction to 26° 22' 00" N Lat, 127° 56' 30" E Lon, thence in a SS Easterly direction to the NW point of Henza Island at 26° 21' 07" N Lat, 127° 56' 42" E Lon. The area boundary continues along the high water line of Henza Island in an easterly direction to 26° 21' 08" N Lat, 127° 57' 17" E Lon thence in a NN Easterly direction to 26° 21' 52" N Lat, 127° 57' 45" E Lon thence NE to 26° 22' 00" N Lat, 127° 58' 03" E Lon thence NE to the starting point at 26° 22' 57" N Lat, 127° 58' 57" E Lon.

The terms and conditions of this permit are as follows:

1. Permittee may construct or erect and operate and maintain on and within the said seabed, subsoil, and superjacent waters, offshore piers, off-loading and on-loading piers, pipeways, including submarine pipelines and pipeways, deep draft facilities, dolphins,

crude

crude sea berths, product sea berths, artificial islands, platforms, fuel or floating structures, sea walls, decks, dredged channels and spaces, buildings, plants, telegraph or telephone lines and cables, reservoirs, tanks, pumping stations, and other works and structures necessary or convenient to the full enjoyment by the permittee of the rights granted by this permit.

2. In the conduct of any and all of its operations, the permittee shall take all steps necessary to prevent accidents and fires and shall comply with all laws, rules, regulations, proclamations and ordinances, heretofore or hereafter enacted, of the High Commissioner of the Ryukyu Islands or of the Government of the Ryukyu Islands or of their successors.

3. The permittee shall perform all operations in a safe and workmanlike manner and shall maintain equipment for the protection of the said seabed, subsoil, and superjacent waters and improvements on or therein, for the health and safety of all persons, and for the preservation and conservation of the property and the environment. In addition the permittee shall take all necessary precautions to prevent and shall immediately remove any hazardous oil accumulations or other health, safety or fire hazards.

4. Any material dredged in the prosecution of the work herein authorized shall be removed evenly, and no large refuse piles, ridges across the seabed, or deep holes that may have a tendency to cause injury to navigable channels or to the banks of the superjacent waterway shall be left. If any pipe, wire, or cable hereby authorized is laid in a trench, the formation of permanent ridges across the seabed shall be avoided and the back filling shall be so done as not to increase the cost of future dredging for navigation. Any material to be deposited or dumped under the authorization of this permit, either in the superjacent water or on shore above high-water mark, shall be deposited or dumped at a locality authorized by the Government of the Ryukyu Islands and in such a way as will prevent escape of the material into the superjacent waters.

5.

5. There shall be no unreasonable interference with navigation by the work herein authorized.

6. If inspections by the High Commissioner of the Ryukyu Islands or the Government of the Ryukyu Islands or their successors or any municipality are necessary in the interest of navigation, all expenses connected therewith shall be borne by the permittee.

7. If future operations by the United States or the Government of the Ryukyu Islands or their successors require an alteration in the position of any structure or work herein authorized, or if, in the opinion of the High Commissioner of the Ryukyu Islands or the Government of the Ryukyu Islands or their successors, it shall cause unreasonable obstruction to the free navigation of said water, the permittee will be required, upon due notice from the High Commissioner of the Ryukyu Islands or the Government of the Ryukyu Islands or their successors to remove or alter the structural work or obstructions caused thereby, at permittee's expense, so as to render navigation reasonably free, easy, and unobstructed; and if, upon the expiration or revocation of this permit, the structure, fill, excavation, or other modification of the watercourse hereby authorized shall not be completed, the permittee shall, without expense to the United States or the Government of the Ryukyu Islands or their successors and to such extent and in such manner as the High Commissioner of the Ryukyu Islands or the Government of the Ryukyu Islands or their successors may require, remove all or any portion of the uncompleted structure and restore to its former condition the navigable capacity of the watercourse. No claim shall be made against the United States or the Government of the Ryukyu Islands or their successors on account of any such removal or alteration.

8. Neither the United States nor the Government of the Ryukyu Islands or their successors shall in any case be liable for any damage or injury to any structure or work herein authorized which may be caused by or result from future operations undertaken by the United States or the Government of the Ryukyu Islands or

their

their successors for the conservation or improvement of navigation, or for other purposes, and no claim or right to compensation shall accrue from any such damage.

9. If the structures or work herein authorized are not substantially completed on or before the First Day of January, 1971, this permit, if not previously revoked or specifically extended, shall cease and be null and void.

10. The permittee agrees to hold the United States of America and the Government of the Ryukyu Islands and their successors, their agencies, instrumentalities, and officers and employees free, safe and harmless from any and all claims, damages, debts, demands, actions or causes of action whatsoever arising out of or connected with the permittee's occupancy or use of the said seabed, subsoil, and superjacent waters.

11. Unless sooner terminated as herein provided this permit shall continue for a period of sixty (60) years. This permit may be renewed on the same terms and conditions by mutual agreement of the parties hereto.

12. The permittee shall not be required to pay an annual rental for the occupancy and use of the said seabed, subsoil, and superjacent waters herein authorized, provided, however, that if at some future date the High Commissioner of the Ryukyu Islands or the Government of the Ryukyu Islands, or their successors, determine that because of substantial economic changes or other fair and proper reasons that the permittee should pay a rental therefor, then the permittee shall pay a reasonable annual rental for the said occupancy and use of said seabed, subsoil and superjacent waters.

13. It is expressly understood and agreed by the permittee, and it is an express condition of this permit, that in the event that the permittee, its successors or assigns, shall fall, neglect, or refuse to fully and completely comply with all the terms, conditions, and

provisions

provisions of this permit, that this permit shall thereupon become null and void and the use, occupancy, and possession of the said seabed, subsoil, and superjacent waters on demand of the High Commissioner of the Ryukyu Islands, or his successor, shall revert to the High Commissioner of the Ryukyu Islands and the Government of the Ryukyu Islands, or their successors, and the said High Commissioner of the Ryukyu Islands and the Government of the Ryukyu Islands, or their successors, shall have the right to immediately reenter and repossess themselves of their respective interests in the said seabed, subsoil, and superjacent waters.

14. Upon the expiration of this permit, or the earlier termination thereof as herein provided, the permittee shall within a period of one (1) year thereafter remove from the said seabed, subsoil, and superjacent waters all structures, machinery, equipment, tools, and other property permitted by the terms of this permit to be maintained on or within the said seabed, subsoil, and superjacent waters.

15. The terms and conditions of this permit shall become effective when the permittee affixes its acceptance by endorsement to this permit.

IN WITNESS WHEREOF, I, JOHN T. SHEEHAN, the Ryukyuan Property Custodian, have affixed my signature on this 10th Day of November, 1969.

/s/ John T. Sheehan
RYUKYUAN PROPERTY CUSTODIAN

Accepted this 10th day of November 1969.

GULF ASIAN TERMINALS, INC.

By /s/ Claude Booth
GENERAL MANAGER

(17)

1970年8月10日 指令
(7012)

琉球列島米国民政府

高等事務官室

A.P.O. サンフランシスコ 96248

1970年8月10日

民政府指令
第 1 号

金武湾港の設置

1 琉球列島米国民政府民政官を代理人とする琉球列島高等事務官は、その与えられた権限により、ここに次に掲げる境界内の海床下層土および水域を「金武湾港」として指定区域として承認される港として認可し設置する。

1海里の弧、すなわち中心の北緯 $26^{\circ}22'22''$

東経 $127^{\circ}58'02''$ 起点の1海里北東の北緯 $26^{\circ}22'57''$

東経 $127^{\circ}58'57''$ の弧に沿って西側に1海里

弧の中心の北西 北緯 $26^{\circ}22'53''$ 東経 $127^{\circ}57'05''$

の地点にいたる線。

この地点の南西に北緯 $26^{\circ}22'00''$ 東経 $127^{\circ}57'00''$

の南南東、平安座島の北西 北緯 $26^{\circ}21'07''$ 東経

$127^{\circ}56'42''$ の地点を結んだ区域。

この区域の境界線は、平安座島の高潮線に沿

って東方北緯 $26^{\circ}21'08''$ 東経 $127^{\circ}57'17''$ の北北東

北緯 $26^{\circ}21'52''$ 東経 $127^{\circ}57'45''$ の北東 北緯

$26^{\circ}22'00''$ 東経 $127^{\circ}58'03''$ の北東の起点北緯

26°22'57" 東経 127°58'57" にアツク。

2 上記の港は久志湾 マンクイ島 伊計島 高嶺島

ニシノ岩および金武崎に囲まれた水域を通過出入に

アツクは、その自由と安全を保障された時間的に有人

制限も受けず、出入港として認められたものである。

3 ガルシアエイヤンターミナル社(以下「港管局」といふ)

ここに上記の港を独占的に運営管理する権限及び

権能を付与されると同時に、同港の独占的運営管理を

運営するものとしかつ、その執行にあたり同社が必要

適当な希望を申し認められたときは、次の行為の一部

または、全部を行ふことができる。

日本国政府

A 当該港の施設 附属業務および補助業

務を1日24時間制で運営すること。

B 当該港において、商船、バース、ヨットまたは

小型舟艇の出入港し出港し位置の変更をし

揚岸し離岸しおよび金留泊する場合において

これらすべての船舶の行動を管理すること。

C 商船、バース、ヨットまたは小型舟艇の当該

港への入港につき当該港区内での航行上の

危険危険のおそれがありしは上記の港管

理局の海上施設または陸上施設の安全を

危うくするおそれがあると当該港管理局の

日本国政府

認められし時は、その港区内の水域が既に汚

染され、又は汚染さるおそれがあることを認

められしときは、その入港を禁止すること。

○ d 港内でのバツの船舶、バツ、ヨット、ボートは

小型船舶の貿易または碇泊位置の割当て直

すること。

○ e 当該港およびその周辺の安全のため悪天候視

界不良等の間は、港区内で活動おそれ行動

を停止すること。

○ f 台風警報を受付た場合において当該港が

安全な避難港とはおそれなく前述の港管

理局が考えたときは、バツの商船、バツ

ボートまたは小型船舶に対し港を出入りする

指示し、指令し、かつ要求すること。

○ g 前述の港管理局の単独裁量に基き、かつその

必要適当な場合は望ましく認められる雇用条件

により、港内の施設またはけい留所に立ち寄り

○ h 上記の船舶の安全な位置変更(揚岸作業お

それら離岸作業を含む)を助け有難敷い船舶

係を任命すること。

○ i 当該船舶は前述の港管理局の監督に

のみ服し、当該港内の施設およびバースを利用する。

すべての船舶については当該引揚船係を義務的に復用することとし、その出入港の一切の条件とする。

ろ すべて船舶の安全な位置変更、持岸、離岸、貨物作業または供給作業を助けるに必要ならば、港区内の施設を使用させている間に必要ならば、すべてのクレーン業務、バーン業務、ロープ取扱業務および作業船業務を管理および運営すること。

クレーン業務はすべて基準船規定により

行つた船舶は港区内のバースに施設

敷において有役またはベンカー業務を担

つた船舶に対しては引揚船係の必要は持

続クレーン業務の使用義務をおこなう。

1 当該港管理局が当該港の安全運営を以て当該港内を航行する船舶の安全航行のために必要適当または望ましいと認める港内規定を出すと。

前述の港管理局が港区内の引揚船業務または港区内の施設もしくはバースに引揚船業務を担つた船舶の安全操作のために必要適当

または望ましいと認められるターミナル規定を定むこと。

当該ターミナル規定には、荷役作業、バラスト荷役

作業またはガス排出作業に従事中のバラスト

船舶の採用、遵守すべき安全手続等を含む

こと。

在 港区内の船舶、ボート、バースまたは小型船

艇からの汚れたバラストヒルシ（船底にた

まる汚水）または汚染の原因となるべき他の

液体物質または物質の廃棄を禁止すること。

2. 港区内の船舶、ボート、バースまたは小型船

または施設につき油漏れまたは災難が起つた

場合において、港の海水が既に汚染され、または

汚染されるおそれがあると認められるときは、

以下の対策措置、または対策業務について学政管

理を担ふこと。

当該対策措置については、汚染を生じた船舶、

バース、ボート、船艇または設備の負担と

する。

9. 港内で難液船または障害物が生じたときは

その除去を認め、かつ管理すること。

当該除去については、当該船舶、バース、ボ

ートまたは小型船艇の所有者または当該

難破または障害を生じた者の負担とする。

九. 前述の港管理局が当該港およびその施設の安全運営ならびに当該港内の航行の船舶の安全航行のため必要と認めるときは、

通信施設を管理および運営すること。

当該通信設備は、国際的基準及びシステム

ならびに随時琉球列島高等弁務官の指示

に合致しなければならない。

〇. 前述の港管理局が港区内の航行の船舶の

安全航行および港への接近のため必要と認め

るときは、航行標識を

設置し維持し、かつ運営すること。

P. 港区内に設置または設備が恒久的なものは

その他の施設またはバーズの設計建設お

の位置については単独管理すること。

9. 前述の港を使用しようとする商船バー

グポートまたは小型船舶艇の所有者または

船長に対し、検疫、税関入域、海上衝突

海における安全航行水域の油、満載喫

水線、協定等に関する国際法規、国内法

規、現地法規の一部または全部を遵守する

の指示すること。

ト 当該港区内で前述の港管理局の施設及び

役務を利用するすべての船舶に対し港務料

金を課すること。

当該料金は、履行する役務、または利用す

る役務の性質、種類および費用に調和

したものでなければならぬ。

5. つかはるべきである前記の事項の一般性

を制限することをし、この指令の意図（たが

法によりかつこの指令の意図は目的のため

当該港の十分自由安全かつ効果的の運

営および管理を期し得るようにつかはる行

為らば事務を遂行すること。

4. 1954年3月11日付民政府付令第131号「琉球列島

商船出入管理法」中金武湾及びカルフ・エイン

ターミナル社に適用するにあたっては、(1)同布令第3項

に基づき商船の入域申請は同布令に規定す

るありではなく、運航が出来る50分前まで提

出されるべきとする。(2)同布令第4項の規定

する要件に加えてカルフ・エイン・ターミナル社は

金武湾入口水路への到着時刻及び同水路を經

由して金武湾から出航予定時刻を出来るだけ

早めに米国防軍那覇港ハ-15-マスターに通知

しなすべし。

上記事件の目的は、同水路内における船舶の衝突を避けるためである。(3)分、琉球政府税関当局から得る必要のある許可に関する場合は、先づカルフ・インターナショナル社に対しては、同布令第6項の規定の義務を免除する。

5 カルフ・インターナショナル社は、単に本指令による金武湾港の設置の実施、及び本指令による同港の使用及び管理運営の実施を理由として、政府、地方自治体、下部機関、附属機関又は関係事務所よりかかる間、定期的その他に租税、割

付金、取立金、関税、消費税、貨賃料その他の料
金、手数料、強制取立金又は賦課金を支払ふこと
を要求せしむることなく、またかかる免許、許可
その他に認可を受けることを要求せしむることもない。

6 当該金武湾港は1954年2月11日付民政府布令第125号「琉球列島出入管理令」に定める入域指定港及び1954年3月11日付民政府布令第131号「琉球列島船舶出入管理令」に認可された出入域港と併存し、かつ、(2)1956年琉球政府立法第56号「税関手続法」及び1962年琉球政府立法第46号「船舶法」による開港と併存し、更に(3)

1965年琉球政府立法第9号「檢疫法」による檢疫海港及び檢疫区域とす。但し、右の指令において別段の定めのある場合を除き、三本の民政府布令及び琉球政府立法は、当カル・エイヤク・ミナル社による全武湾港の管理運営に適用せらる。

7 (1) 1966年9月6日付第2兵隊司令部規則第56-1号「海上輸送施設及び活動にかかる港務規則(A.P.O. 73222296248)の5b, 7b, 7d(1), 10, 13, 14, 17, 17a, b, c, d, e, f, g 及び31の諸項の規定又は三本の諸項と同一ある、類似の規

定を含む今後制定される規則(2) 1954年琉球政府立法第9号「港務法」(3) 1955年琉球政府立法第64号「港務運送事業法」及び1959年琉球政府立法第156号「水先法」は、全武湾港に於てカル・エイヤク・ミナル社によるその管理運営に於て当該港区に出入し、区内の位置の変更を、接岸、離岸、碇泊(或るいはその他の方法で当該港を利用する琉球船籍の船舶並びに人員)及び人が木-ト-トに変更する船舶の高級船員、海員その他の職員にも適用せらる。

8 琉球列島高等弁務官は、琉球列島内にお

る軍又は、民の「緊急」の際、必要があると認めら
る場合は、当該全武湾港又は同港の施設を使
用することを認むる。

9. アメリカ合衆国は、ガルフ・エントラ-ミナル社に
る当該全武湾港の管理及び運営又は、合衆国
以外の者による同全武湾港の使用により生じ又はも
たされりしかなる損害又は傷害について責任
を負わねばならない。

当該ガルフ・エントラ-ミナル社は、同じガルフ
エントラ-ミナル社による当該全武湾港の管
理及び運営又は、アメリカ合衆国、その機関、出

先機関、職員及び被雇用者以外の人、商社又
は、会社による同港の使用により生じ又は、関連
する請求、損害賠償、要求、訴訟事件又は、訴
訟の原因について、アメリカ合衆国、その機関、出先
機関、職員及び被雇用者に対し、自由、安全
又は無害を保障する。

10. 1969年11月10日にガルフ・エントラ-ミナル社に
付与された第一項に規定する境界内の海底、下層
土及び水域の使用の許可は有効である限り
この指合により当該ガルフ・エントラ-ミナル社
付與された権限並に権利及び特権は、引き

継ぎ交力を有するものとし、同許可の有効期間が満了して無効になったときは、この指令による権限並びに権利及び特権も終了満了し、かつ交力を失うものとする。

なお、ゴルフ・エンターミナル社が上記許可又はこの指令の規定を怠ったときは、高等弁務官は、この指令によりゴルフ・エンターミナル社に与えられた権利、権限及び特権を停止し、又は終結することをできる。

11 ゴルフ・エンターミナル社、その継承者又は譲受人は、この指令により与えられた権利、

権限及び特権を、ソカボウ者商社、又は法人にも譲渡することをできる。

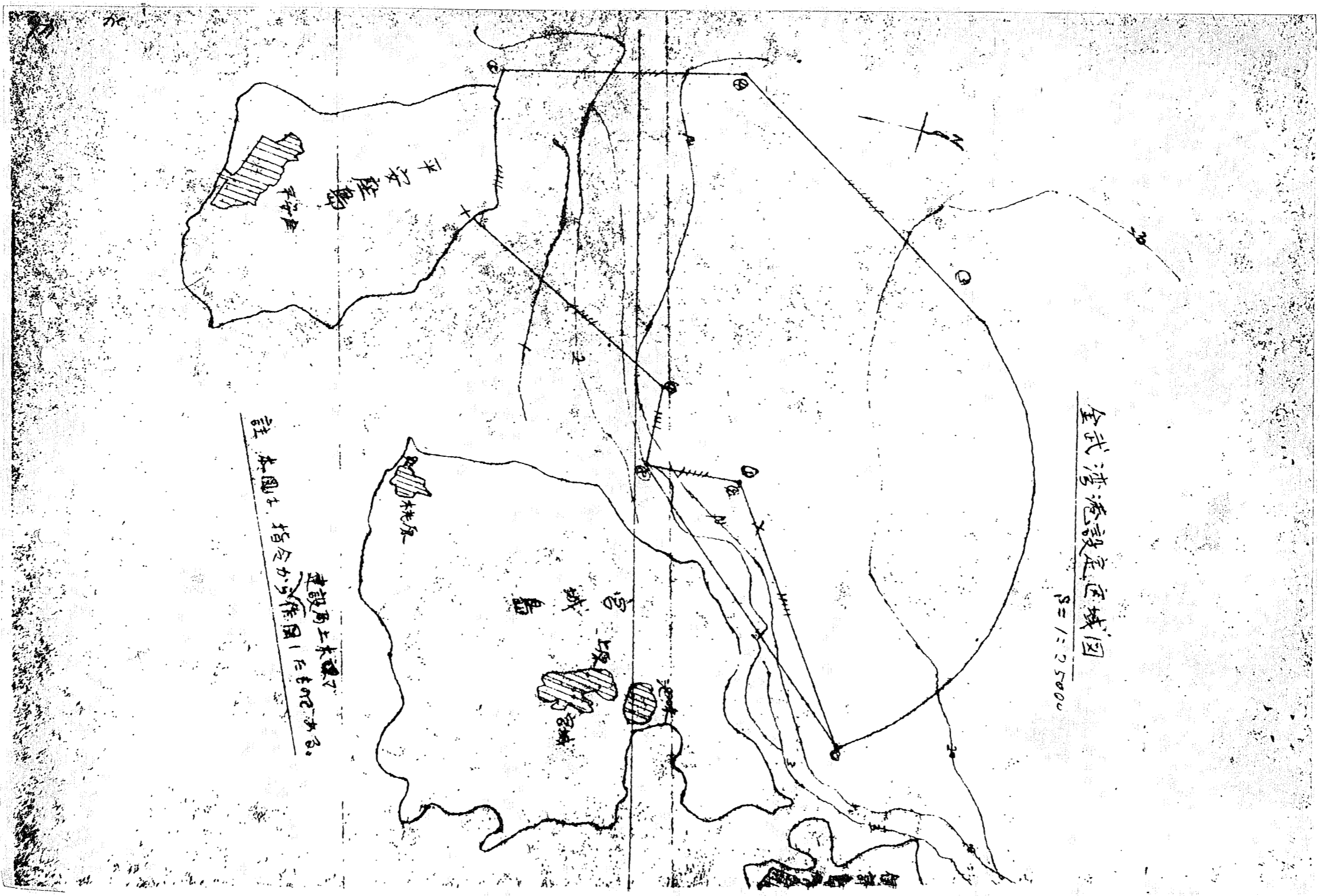
12 この指令及びこの指令の規定は、それが適用すべき法律に相反しない限り、かつその改正又は廃止されるまでは、琉球列島高等弁務官の後継者及びゴルフ・エンターミナル社の後継者、又は譲受人を拘束し適用されるものとする。

13 この指令は、1970年8月1日から施行する。

高等事務官に代って

民政官

ディレクター



全武湾設定区域図

1:25000

建設局土木課
 註 本圖は 指令から作図したものである。

平安陸奥

宮城島

UNITED STATES CIVIL ADMINISTRATION OF THE RYUKYU ISLANDS
Office of the High Commissioner
APO San Francisco 96248

CA DIRECTIVE
NUMBER 1

1 August 1970

ESTABLISHMENT OF KINWAN PORT

1. The High Commissioner of the Ryukyu Islands, acting by and through the Civil Administrator, United States Civil Administration of the Ryukyu Islands, pursuant to the powers vested in him, hereby does authorize and establish as a port, designated and to be known as "Kinwan Port," the seabed, subsoil and superjacent waters within the following boundaries:

Along a one nautical mile arc centered at 26° 22' 22" N Latitude, 127° 58' 02" E Longitude beginning at a point 1 nautical mile NE located at 26° 22' 57" N Latitude, 127° 58' 57" E Longitude, continuing in a westerly direction along the arc to a point NW of the center of the arc located at 26° 22' 53" N Latitude, 127° 57' 05" E Longitude thence in a southwesterly direction to 26° 22' 00" N Latitude, 127° 56' 30" E Longitude, thence in a SS Easterly direction to the NW point of Henza Island at 26° 21' 07" N Latitude, 127° 56' 42" E Longitude. The area boundary continues along the high water line of Henza Island in an easterly direction to 26° 21' 08" N Latitude, 127° 57' 17" E Longitude thence in a NN Easterly direction to 26° 21' 52" N Latitude, 127° 57' 45" E Longitude thence NE to 26° 22' 00" N Latitude, 127° 58' 03" E Longitude thence NE to the starting point at 26° 22' 57" N Latitude, 127° 58' 57" E Longitude.

2. The said port shall be recognized and hereby is authorized as an unrestricted port of entry and exit with guaranteed free and safe access thereto, and egress therefrom, through the waters contained between Kushi Wan, Mangui Sho, Ikei Shima, Takabanare Jima, Nishino Iwa and Chin Saki.

3. Gulf Asian Terminals, Inc., hereinafter called the "Port Administration," hereby is authorized and empowered to exclusively operate and manage said port, and hereby is charged with the exclusive operation and management of said port, and in the conduct thereof, may do, as it may deem necessary, appropriate, or desirable, any or all of the following acts:

CA DIRECTIVE 1, 1970

a. Operate the port, its facilities, ancillary and auxiliary services on a twenty-four hour day basis;

b. Control the movement of all merchant vessels, barges, tugboats or small craft entering, leaving, maneuvering, berthing, unberthing and anchoring within the port;

c. Prohibit the entry into the port of any merchant vessel, barge, tugboat or small craft which in the opinion of the said Port Administration could constitute a navigational danger or hazard within the port area or jeopardize the safety of the offshore or onshore facilities of the said Port Administration; or whereby the waters within the port limits are, or could be, threatened with pollution;

d. Allocate the berth mooring or anchorage position to which all vessels, barges, tugboats or small craft are to proceed within the port limits;

e. Suspend all operations and movements within the port limits in periods of bad weather, poor visibility, and the like, for the safety of the port and/or its environment;

f. Direct, instruct, order, and require all merchant vessels, barges, tugboats or small craft to depart from the port limits in the event of a typhoon warning being received if, in the opinion of the said Port Administration the port could not be considered a safe refuge;

g. Appoint, at its sole discretion and under such terms of employment as the said Port Administration considers necessary, appropriate, or desirable, Berthing Masters to assist in the safe maneuvering, including berthing and unberthing operations, of all vessels calling at any facility or berth within the port limits. Such Berthing Masters shall be under the sole control of the said Port Administration, and the compulsory use of such Berthing Masters shall be a condition of entry and departure for all vessels utilizing the facilities or berths within the port area;

h. Control and/or operate all tugboat, barge, line handling and workboats services that may be required to assist in the safe maneuvering, berthing, unberthing, cargo or storing operations of all vessels, or while serving the facilities within the port area. All tugboat services will be rendered under Standard Towage Conditions and the use of such number of tugboats as may be required by the Berthing Master is compulsory for all vessels loading, discharging or bunkering at any berth or facility within the port area;

CA DIRECTIVE 1, 1970

i. Promulgate and issue such Port Regulations as the said Port Administration deems necessary, appropriate, or desirable for the safe operation of the port and all vessels operating therein;

j. Promulgate and issue such Terminal Regulations as the said Port Administration deems necessary, appropriate, or desirable for the safe operations of all vessels when within the port limits or while berthed at any facility or berth within the port area; such Terminal Regulations to include, but not being restricted to, the safety procedures to be adopted and observed by all vessels while engaged in loading, discharging, ballasting, deballasting or gas-freeing operations;

k. Prohibit the discharge of any dirty ballast, bilge water, or any other liquid, material or substance liable to cause pollution, from any vessel, tugboat, barge or craft within the port area;

l. Have sole control over any and all remedial action, or services, that may be required in the event of any oil spillage, or misadventure; occurring on, or from, any vessel, barge, tugboat, or craft or installation within the port limits whereby the waters of the port are polluted, or threatened with pollution. Such remedial action shall be at the expense of the vessel, barge, tugboat, craft or installation causing the pollution.

m. Authorize and control the removal of any wreck or obstruction that may occur within the port limits. Such removal shall be at the expense of the owner of the vessel, barge, tugboat, small craft, or persons causing the wreck or obstruction;

n. Control and operate any and all communication facilities that the said Port Administration deems necessary, appropriate, or desirable for the safe operation of the port, its facilities and all vessels therein. Any such communication equipment will conform to international standards and procedures and the requirements from time to time of the High Commissioner of the Ryukyu Islands;

o. Install, maintain and operate such navigational aids as the said Port Administration may deem necessary, appropriate, or desirable for the safe navigation of all vessels within the port limits and approaches thereto;

p. Have sole control over the design, construction and location of any facility or berth, permanent or otherwise that may be installed and/or erected within the port limits;

q. Instruct the owners or masters of any merchant vessel, barge, tugboat or small craft intending to use the said port to comply with

CA DIRECTIVE 1, 1970

any and all of the international, national, local regulations and statutes governing quarantine, customs, immigration, collisions at sea, safety at sea, oil in navigable waters, loadline conventions, and the like;

r. Levy port service charges on any and all vessels utilizing facilities and services of the said Port Administration within the port area. Any such charges shall be compatible with the nature, type and cost of the services rendered or available.

s. Do, without in any way limiting the generality of the foregoing, any or all such further or other acts or things as will ensure the full, free, safe and effective operation and management of the port in the manner and for the purpose contemplated in this Directive.

4. For the purpose of Civil Administration Ordinance Number 131, 11 March 1954, entitled "Entry and Exit of Non-Ryukyuan Surface Vessels," in its application to Kinwan Port, and Gulf Asian Terminals, Inc., (1) each application for entry of merchant vessels under paragraph 3a of said Ordinance will be submitted as much in advance as is consistent with operational feasibility and not as therein stated; (2) in addition to the requirements provided for under paragraph 4a of said Ordinance Gulf Asian Terminals, Inc., will notify the U. S. Army Naha Port Harbormaster as soon as possible of the time of arrival at the entrance channel to Kin Bay, and of the scheduled departure time from Kin Bay through the same channel. The purpose of the foregoing requirements is to avoid conflicting traffic within the said channel. (3) And the said Gulf Asian Terminals, Inc., shall be absolved from the duties called for under paragraph 6b of said Ordinance except in respect of any requisite clearance from the customs authorities of the Government of the Ryukyu Islands.

5. Gulf Asian Terminals, Inc., shall not be required to pay any annual, periodic or other tax, assessment, levy, duty, excise, rental, or other charge, fee, exaction, or imposition, or to obtain any license, permit, or other authorization, regardless of the governmental level, subdivision, agency, or office concerned, by reason merely of the establishment of Kinwan Port under this Directive and the use and the conduct of the operation and management of the said port pursuant thereto.

6. The said Kinwan Port shall be deemed (1) a designated port of entry within the meaning of Civil Administration Ordinance Number 125, 11 February 1954, entitled "Control of Entry and Exit of Individuals Into and From the Ryukyu Islands," and an authorized port of entry and exit within the meaning of Civil Administration Ordinance Number 131, 11 March 1954, entitled "Entry and Exit of Non-Ryukyuan Surface Vessels," (2) an open port within the meaning of Government of the Ryukyu Islands Act No. 56, 1956, entitled "An Act Concerning Customs Formalities," and Government of the Ryukyu Islands Act No. 46, 1962, entitled "Act Concerning

CA DIRECTIVE 1, 1970

Vessels," and (3) a quarantine seaport and a quarantine area within the meaning of Government of the Ryukyu Islands Act No. 9, 1965, entitled "Quarantine Act," and except as otherwise provided in this Directive the aforesaid Civil Administration Ordinances and Government of the Ryukyu Islands Acts shall be applicable to the operation and management of the said Kinwan Port, by the said Gulf Asian Terminals, Inc.

7. The provisions of (1) paragraphs 5b, 7b, 7d(1), 10, 13, 14, 17, 19a, b, c, d, e, and k, and 31, Regulation Number 56-1, Headquarters 2d Logistical Command, APO San Francisco 96248, 6 September 1966, entitled "Water Transportation Facilities and Activities, Port Regulations," or regulations hereafter enacted containing provisions identical with or, although not identical with but similar to the foregoing cited paragraphs of said Regulation Number 56-1, (2) Government of the Ryukyu Islands Act No. 59, 1954, entitled "An Act Concerning Ports and Harbors," (3) Government of the Ryukyu Islands Act No. 64, 1955, entitled "An Act Concerning Port Stevedoring and Terminal Operation Business," and (4) Government of the Ryukyu Islands Act No. 156, 1959, entitled "Pilot Law," shall not be applicable to the said Kinwan Port, nor to the operation and management thereof by Gulf Asian Terminals, Inc., nor to merchant vessels of Non-Ryukyuan registry, barges, and tugboats entering, leaving, maneuvering, berthing, unberthing, anchoring in, or otherwise using the said port, nor to officers, seamen, or other personnel of said merchant vessels, barges, and tugboats.

8. The High Commissioner of the Ryukyu Islands may make such use of the said Kinwan Port, or of its facilities, as he shall determine to be necessary, in the event of a military or civil emergency within the Ryukyu Islands.

9. The United States of America shall not be liable in any case for any damages or injuries which may be caused by or result from the operation and management of the said Kinwan Port, by the said Gulf Asian Terminals, Inc., or from any use whatsoever of said Kinwan Port, other than by the United States. The said Gulf Asian Terminals, Inc., shall hold the United States of America, its agencies, instrumentalities, and officers and employees free, safe, and harmless from any and all claims, damages, debts, demands, actions or causes of action whatsoever arising out of or connected with the operation and management of said Kinwan Port, by the said Gulf Asian Terminals, Inc., or arising out of or connected with any use of said Kinwan Port, by any person, firm, or corporation whatsoever other than by the said United States of America, its agencies, instrumentalities, officers, and employees.

10. The authority, and the rights and privileges granted to the said Gulf Asian Terminals, Inc., by this Directive, shall continue and remain in force and effect, as long as the permit heretofore granted the said

CA DIRECTIVE 1, 1970

Gulf Asian Terminals, Inc., on 10 November 1969, to use the said seabed, subsoil and superjacent waters in the boundaries described in paragraph 1 above shall continue and remain in force and effect, and shall cease, terminate, and be of no further force and effect when said permit terminates and is of no further force and effect. Further, failure by Gulf Asian Terminals, Inc., to comply with the provisions of the aforesaid permit or of this Directive shall be grounds for the High Commissioner to suspend or terminate the rights, powers, and privileges granted to the said Gulf Asian Terminals, Inc., under this Directive.

11. Gulf Asian Terminals, Inc., its successors or assigns, may assign the rights, powers, and privileges granted to it under this Directive to any person, firm, or corporation.

12. Provided that it be consistent with applicable law, and unless or until amended or appealed, this Directive and all the provisions thereof shall be binding upon and inure to the successors of the High Commissioner of the Ryukyu Islands and to the successors or assigns of Gulf Asian Terminals, Inc.

13. The effective date of this Directive shall be the 1st day of August 1970.

FOR THE HIGH COMMISSIONER:

Robert A. Fearey
ROBERT A. FEAREY
Civil Administrator

DISTRIBUTION:
1

釜山港の区域の指定及び港湾管理の整理について
1 背景及び経過

(1) ガルパカンカー船の出入する一定区域を釜山港区域と指定し、その管理を決定する。………ガルパ側の要望
(2) その件に關し別添資料(1)のとおり、ガルパ社との協議政府との許次指導の依頼があった。

(3) (2)に對し、別添資料(2)のとおり、釜山港管理区域の整理と云ふことと認め、更に、釜山港と云ふこと無断で一定水域を借用するに付、選法であるので、その整理は、釜山港の許可を受けて借用すべきである旨の回答とした。

* 干潟外の公有水面の使用許可に關しては、布告第9号の規定に基づき、その権限はUSCARにある。

* この場合水面の使用許可は、釜山港区域の指定ではない。
* USCARは、水面の使用許可を与えるに當り、漁業権の許可を要する。

* USCARが水面の使用許可を与えるに當り、GR1と事業の協議に關するが、口頭で申述せられたが、釜山港の整理に關するは、又許可した旨の回答とした。

(4) 釜山港の整理は、ガルパ船の一定水域の常時使用に關しては、釜山港の整理に關するは、又許可した旨の回答とした。
釜山港の整理は、釜山港の整理に關するは、又許可した旨の回答とした。
釜山港の整理は、釜山港の整理に關するは、又許可した旨の回答とした。

(5) 釜山港の整理は、ガルパ船の一定水域の常時使用に關しては、釜山港の整理に關するは、又許可した旨の回答とした。
釜山港の整理は、釜山港の整理に關するは、又許可した旨の回答とした。
釜山港の整理は、釜山港の整理に關するは、又許可した旨の回答とした。

本問題場案法

勿論この場合航空機操縦士試験等、一般航空機の空域航行に
ついて、海運課の指導許可を要しない。

2 問題点 (建設局とL2の)

1) 現行法は汽船運送管理府を所管するが、政府又は市町村等が、
蒸気船等の國又本地方公共団体の所管に於て規定されてゐるに拘らず、航空
管理官を指定したことは、現行法上からすれば違法行為に
あらず。

2) 公有水面利用許可をL2の年という長期に亘りなされたこと

* エソツ及び栗洋石油と同様の許可を要しない。

(3) 上記(1)、(2)の河氷シクリ等日本領海内航路の処置について言及され
ていないこと。

3 建設局の当該問題点について処置経過

4) 当該指令自体が本案の問題点の分析

* 10年3月1日付のUSCARから通知、建設局は2月20日、
運輸局より建設局へ送られたのが2月20日

(2) 関連部署が建設局長の部で、直ちに指令の日本語文をコピー
して配布

(3) その後関連部署へ手廻を行ったが、各部署と各々の問題
点の分析等が同時を要する傾向があったので、中途で取り止める
必要を感じた。

* 建設局として、各局より提出された問題点を各部署に
分析した上、USCARへ同指令の修正申請入札を行い、修正申請
をその旨の指令を公報登録するが、又本、全国的に指令の修正の
行方不明なため取り決める予定は考へない。

* 当該指令の概要を別紙のとおり。

結論

本指令は、一種の通達であり、琉球政府が修正申請し入札
をしない限り、相當する旨の問題点に対する懸念は有
りないが、有様であり以上は、公報登録の広域一般に及ぶ
指令であり、必要がある。したがって公報登録を行なうこととして、
その旨の修正申請を、問題点を各局に配布し、同指令を各局に

以上の200名は、11月16日に選隊された。選隊
の際に、200名は、11月16日に選隊された。
（11月16日、選隊された200名は、選隊された
（11月16日）
* ②の家には、その可能性は、問題点を、自ら検出
した。

民営船隻免許ノ号ニ由ル船隻ノ取扱ニ係ル漁業ニ
關スル
附 則

1 指令による港の設定位域は、1969年1月1日付け、東部域、船隻免許料
組合が共有するところの民間漁業地として、漁業法（1952年法律第47号、以下
「法」という。）第11条の規定により許可され、1974年10月31日まで
その効力が存続することとする。

2 この港の設定位域は、1969年1月1日付けを起算した水面専用区域を
以てし、^{港に}必要重複区域設定であり、先の水面専用に基づいて、野原に属する漁業の漁具補償
に付いて、ガルフに当該漁具補償に制限が行なわれ、その総額145,000ポンドの漁
具補償は補償費が双方合意され、補償費額が減少するものとする。そして、その補償の内
容は、漁業法の員上げに係る漁具補償とは異なる。漁業法を改正することにより、
漁業制限解除と行なうべきものを、政府は、当該沿岸区域は、漁具の系統をば行なうて
いない。

3 漁業法は、漁具を漁具ノ喫口視を明示されたものとするに物類と見なされ、工地上
周する規定が適用され、漁具ノ喫口視の水面専用区域を、その用途、数量又は構造の
停止は、漁具の重量、喫口視をより、漁具ノ喫口視がより、その用途をより、
政府の取扱いとして、これが定められたものであり、その代償として、漁具ノ喫口視
に付いて、教訓する相違補償がなされることとする。

4 港の指定は、^{港の}漁具の喫口視を明示した指定区域に漁具管理者の管理運営が優先さ
れるもので、当該区域は漁具設置が許されることとする。漁具管理区域に、漁具設置に
よつても、漁具設置が同一水域に許されることとする。漁具設置区域に、漁具設置が
なつて、どちらか一方に管理運営がなされ、漁具の指定が不可分のものである旨
を、本件指令の附帯措置として、関係政府は、漁具設置と認められて、漁具設置を
すべきであった。

5 どのうちが、本件指令の交付に当たっては、漁具設置の申請内容となく、漁具設置を無視
して、しかも公共団体で、民間企業等の港として、その水面管理区域をば行なう
形式で指令が交付されたことは、漁具設置と認められ、関係が許すであり、認可案件とす
る漁具設置の申請を不要の条件が、何の許可も認められず、漁具設置をば行なう
る権利として行使された場合、漁具設置が認められず、漁具設置をば行なうる
は、同一水域の漁具設置の権利を認め、関係政府は、漁具設置をば行なうる権利がある。

1969. 10. 8 R.C. 1
Gulf Asian Terminals Inc.

C. Booth
 General Manager

P. O. Box 465
 KOZA, OKINAWA
 Telephone: -077-1166
 Cable Address: OKIGULF OKINAWA

1969年10月7日

琉球政府
 農林局長殿
 水産部送付

主 題：漁業損害賠償契約書

拝啓

貴屋への御参事を以て供に依りし事は 1964年 11月1日付に琉球政府より発行された共同漁業免許第21号と与那城対漁業協同組合と勝連村漁業協同組合の免許地域に於て、カルプ社の諸工事は漁業運営による損失への漁業賠償として、カルプ社と与那城村漁業協同組合と勝連村漁業協同組合の相互間に達し得られた契約書であります。

私達は両漁業協同組合とこの契約を結ぶ過程に於て貴屋の御援助と御指導に深く感謝の意を表します。又共同漁業免許第21号の期限が切れた際には両漁業協同組合に更新の許可を下さる御協力を御願ひ致します。契約書の第8条に同意されておりました様に、両漁業協同組合は期限が切れた日に、その共同漁業免許の更新を御願ひするおつもりです。

私共は貴屋の御都合が良き時にいつかこの契約書についてお話ししたいと思っております。

敬具

フロード・エー・ブラス
 総支配人



GULF OIL CORPORATION

Gulf Asian Terminals Inc.

C. Booth
 General Manager

P. O. Box 465
 KOZA, OKINAWA
 Telephone: -077-1166
 Cable Address: OKIGULF OKINAWA

October 7, 1969

Director, Agriculture Department
 Government of the Ryukyu Islands
 Naha, Okinawa

Attention: Fishery Division

Dear Sir:

Fisheries Compensation Agreement

Attached for your information is a conformed copy of the Agreement reached between Gulf Asian Terminals, Inc. and the Yonagusuku-son Fishermen's Cooperative Association and Katsuren-son Fishermen's Cooperative Association covering compensation for damages as a result of Gulf's construction and business operation in the Association's licensed area as defined by Fishery License No. 21, dated November 1, 1964, issued by the Government of the Ryukyu Islands.

We wish to thank you for your help and guidance in concluding this agreement with the Associations and further request your cooperation in approving the renewal of License No. 21 granted to the Associations upon its expiration. As agreed in paragraph 8 of the Agreement, the Association will request renewal of the license at its expiration date.

We would be happy, at your convenience, to discuss this agreement with you at anytime.

Yours very truly,

C. Booth
 General Manager



GULF OIL CORPORATION

漁業補償契約書

1969年9月29日下記当事者間にて次通り契約を締結した。

ゴルフ・エージェンツ・ミツルズ・インコーポレイテッド(以降ゴルフ社と称す)並に手勝漁業協同組合及び勝連村漁業協同組合(以降手勝漁協組合と称す)は1964年11月1日付琉球政府の許可する共同漁業免許才又号に基づく免許地域に於いてゴルフ社の船隻及び乗員による損失に対する漁業補償に関する条件及び金額について同意を致し;

ゴルフ社及び手勝漁協組合双方は当該同意を書面にすることを希望して13日付に次通り契約を締結する:

1. ゴルフ社が手勝漁協組合に支払う漁業補償金額は米貨金額四万五千円也(米145,000.00)とする。

2. 上記補償金は勝連村漁業協同組合代表者である手勝漁業協同組合及び一務組に支払うこととし、ゴルフ社は手勝漁協組合の各組合員を各々の全利益関係者間の補償金の分配については責任を負わないとする。

3. 当該補償金は本契約締結を以て最終船荷とし手勝漁協組合並に各組合員は茲に別紙図面(包)として添付する

1964年11月1日付共同漁業免許才又号に基づく漁場地域中添付別紙図面「A」上黒線区画内は区域として許可する



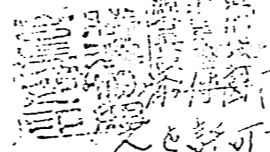
之を放棄する。

4. 手勝漁業組合は之の組合員として添付別紙図面「A」上黒線区画内は地域内に於いてゴルフ社施設から又は当施設へ出入及びその為に必要の準備をする船舶の安全且つ自由な航行を妨げないものとす。

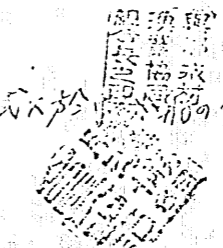
4. ゴルフ社又はその代表者の見解により万一手勝漁協組合に属する組合員又は組合員等が所有する船(等)が添付図面「A」上黒線区画内は地域内に於いて危険であると判断する場合はいつでもゴルフ社又はその代表者は手勝漁協組合に之を通告し、一方手勝漁協組合は当該通告に基づき当該船(等)の移動に必要の処置を直ちに講ずるものとす。

5. 手勝漁業組合は添付図面「A」上黒線区画内は地域内に於ける許可される一船一船を排他することに同意し一方ゴルフ社は当該地域内に於いて許可される一船一船が通航して居る場合は之を手勝漁協組合に通知するものとす。

若し当該船が手勝漁協組合の組合員又は組合員等である場合は、手勝漁協組合は禁止区域から該船を直ちに移動せしめることとする。



添付別紙図面「A」上黒線区画内は区域として許可する自由航行は之と許可する。



三
監
監

但し之の場合小船の臨時移動するものと、安全な航海以外の活動に從事しては行方ない。

四 万-添付図面凡中黒線に囲まれた地域内に於て上記小船(又は舟着)が損失又は損害を蒙つてもガルフ社は原因の如何に問わらず当該損失又は損害に対して何れかの責任を負わねばならないとする。

6. 年勝漁協組合及び組合員は海中工事開始以降五年の期間に於てガルフ社の海中施設工事による漁獲の損失について何れかの請求を行使する。

若し漁業活動に支障を及ぼす海中施設工事の五年以上を継続する場合ガルフ社は月数を基礎として当該期間を延長する選択権を保有するものとす。若し工事継続の場合は次に定める計算より追加補償を定め支払うものとする。

$$Y = \#27,000 \times \frac{X}{12} \quad X = \text{月数} \\ Y = \text{追加補償額}$$

上記工事完了後ガルフ社が添付図面凡中黒線に囲まれた地域以外で年勝漁協組合又はその組合員に漁業損失を蒙る場合は之の程度取り扱われるものとする。

7. 本契約に定める損害補償はガルフ社工事開始後概ね5年以内の期間中及びその後の損害請求に於て之れを含むものとする。

三
監
監

8. 年勝漁協組合は1964年11月1日付共同漁業免許第21号の免許期間が満了する際は管轄当局に於て当該免許の延長を申請するものとする。但し当該免許の延長によつて関係当事者を永久に拘束する本契約の条項に基く当事者間の義務を何れも増減するものではない。

万-ガルフ社の見解に於て年勝漁協組合が本契約の趣旨に反して之を思料する場合はガルフ社は管轄当局に於て1952年10月13日並法第47号漁業法第13条又は第28条に基き新免許の不許可又は現免許の取消しを申し立てるものとする。


9. 本契約の解釈によつて相違が生じた場合和文に依りてする。

10. 本契約によつて紛争が生じた当事者間には於て解決できない場合は当事者双方は各々仲裁人壹名(計貳名)を任命して当該紛争の裁定を依頼する。

両仲裁者は郵便船、輪理船を以り、且つ企業家として信望のある男性を選任し得るものとする。

両仲裁者の裁定は関係当事者を拘束するものとする。

万-仲裁人が裁定できない場合は両仲裁者府共同不承を

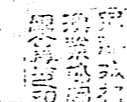
任命して之の裁定を以て関係当事者を拘束するものとす  鹿沼市

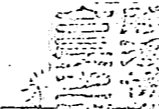
裁定者は裁判所に於て之れを見做すものとす。


11. 本契約の添付書類「C」及び「D」として宇都宮村漁業協同組合
及び勝連村漁業協同組合の各組合員総会の議事録を題記
表に別紙添付す。


上記を証する以上記記載日現在を以て各当事者は茲に署名捺印す。


ブル・エイソン・ファミリー・インコーポレイテッド
代表者: Charles J. Smith


宇都宮村漁業協同組合 
総会長: 渡川光春


勝連村漁業協同組合 
総会長: 寺田

証人: 中村盛俊 

証人: Charles J. Smith 

証人: 上地安房 

証人: 比谷 隆夫 

証人: 新田盛次 

注意

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

5/8

事務次長
 官審長
 総務課長
 文書課長
 参調新企
 参領旅移

総番号(TA) 56468 主管
 70年11月13日16時20分 津 絶 発着
 70年11月13日20時45分 本 省 米北1

外務大臣殿 高瀬 (大使) 臨時代理大使 総領事 代理

金武湾港

第550号 略 至急

往電第546号に関し

/。/2日午後ファイリー民政官とヤラ主席との会談に関し、ヌアコシをしてヤラ主席に随行したオオハマりゅう政通産局補次長からちよう取せしめたところ大要次のとおり。

(1) りゅうきゆう政府は/2日午前、局長会議を開き「一部企業が港灣を管理することは港灣法上認められないので7月/日付指令第/号の撤廃を求め、港灣法に基づき港灣区域の指定を行ないりゅうきゆう政府が管理者となる」旨の態度を決定した。

(2) /2日午後、ヤラ主席は、ミヤサト建設局長及びオオハマ通産局運輸次長を帯同して民政府にファイリー民政官を訪問した。(マツクローリー法務局長同席) 会談の要旨次のとおり。

(イ) エラより「一部企業が港灣を管理することは港灣法上認められないので指令第/号は撤廃して欲しい。撤廃後

ア 参地中東
 長米北西
 参北北保
 参一
 参西東洋
 参西東

近ア参参近ア
 次総経国
 参参統国
 参参技二
 国一理
 参参機
 参参経科
 参社専
 参参道内外
 参参文長

外務省

注意

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

は港灣法による港灣指定を行ないりゅうきゆう政府がその管理者となりたい。この場合港灣法によつても既設の施設等の水面占用はガルフ社に対して認める。」旨の申し入れを行なつた。

(ロ) 上記(イ)に対し、米側より、「ガルフ社に対し港灣管理権を与えたのは、海難防止、油だく防止等のためにはガルフ課に責任を与える方が適切であるとの考えに基づいたもので他意はない。今後民政府の法務局とりゅうきゆう政府の建設局及び通産局の三者(新聞に民政府、りゅう政及びガルフ社の三者とあるのは誤りなる由。)で検討を行ないたい。」旨の回答を行なつた。

2. 上記会見についてのオオハマ部長は次のように観測している。

(イ) 三者による検討は合同会議の形でなされるであろう。

(ロ) しかし、りゅう政側としても港灣管理体制(人員、予算等)について内部的につめを行なう必要あり。

(ハ) 米側の態度は思ったよりじゆう軟であつてりゅう政側の管理体制さえ確立されるならば指令の撤廃も期待し得る。

3. 上記会見後、記者会見が行なわれたが、席上の問題とされた点は次のとおり。

-2-

外務省

秘

注意

1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

(イ) 米側は別段他意はないと言っているが、海難防止等以外に例えば他の第三者のしめ出し。タンカー船の配船の効率化など他の意図があるのではないか。

(ロ) どうしてりゆう政側において積極的に港湾区域にしようとしなかつたのか。

上記諸点に関しヤラ主席等は次のとおり答えたる趣。

(1) 米側に特に他意があつたこととは思わない。(2) 金武湾、ナカジヌク湾等が臨海工業地帯として位置づけられ、これらの港湾問題について考慮する必要があると思つていたやさきに指令第7号が出たのである。

4. 本件に関する米側のコメント及び港湾法で定める港湾管理権と民政府指令の定めるそれとの内容的比較は追電する。

(了)

外務省

秘

注意

1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

総番号(TA) 15663
70年 月 18日 時 50分 沖縄 主管
70年 11月 14日 時 25分 本省 発着

外務大臣殿 大使 臨時代理大使 総領事 代理

金武湾港問題

第553号 略

往電第550号に関し

民政府渉外局長第13日及び14日考案方に対し12日行なわれた主席と民政官の会談につき冒頭研究のラセンのとおりなる旨確認するとともに(イ)「60年」については米側の暫上のスタンダードリリースであつて本土法の適用をBUREAUS IDBすることを本来想定したものではない。(ロ) 3者間の話し合いは各関係当局の立場をブリュテイスすることなく始められるものであつて、民立法による規制を認めるべきか、またはかかる規制と指令が突体面で両立するや否やなど派生すべき諸問題は今後の過程で論ぜられることはあるとしても話し合いの前提としてはじめから指令の撤廃が掲げられているといふようなことはないなど述べた趣。

(了)

外務省

外務省
事務次長 典別
次長 兼
官審審長 長
秘書長 兼
文書管理
官舎

副官長 参閣新企
長 参領旅移

ア 参地中東
長 北東西
参北北保
長 中南審吹
参西東洋
長 西東

近ア 参書近ア
長 次総経国万
長 参閣納
長 参政枝二
長 参政協長
長 参政経科
長 参道内外
長 参道内外
長 一二

秘

秘密表示(朱印)
秘
無期限

部数指示	発信用	執務用	備考
主信	/	/	2
付	あ) (2021)		
付属枚数			
発送日	昭和45年11月16日		
処理日			
発信	ライフ	検査	

* 秘密標準(赤色)

文書課長 (印) 公 信 案 (分類)

公信番号 米北1 第 106 号 公信日付 昭和45年11月16日

大 臣 閣 下
政務次官
事務次官
外務審議官
外務審議官
官 房 長

主 管
アメリカ局長
参 事 官
北米才一課長

起案 昭和45年11月10日
起案者 112中
電話番号 445

受領者 沖繩復帰準備委 日本国政府代表
送附者 外務大臣

送付先 (希望送付日)
1 月 日

件 名
ガルフ社の金武湾管理権許字

GA-2 16 外務省 5 回覧番号

米北1才106号
昭和45年11月16日

沖繩復帰準備委員会
日本国政府代表 殿

外 務 大 臣

(件名)
ガルフ社の金武湾管理権許字

引用公・電信
日付・番号 11月13日付貴電才550号

今般本有において本件経緯につき別添のとおり
まじめたので、貴方参考までに送付する。
なお、別添2部のうち、1部は加藤沖繩局長
へ転送ありたい。

GA-2-1 外務省

(調書・会談録)

(※印は文書課記入)

ソカビ 万大 轉販

大政審外務管
務務 典房
次次 審審長長
機機人電厚計
機機文会管給
機機
國資長領移長
参観析企
参領旅移

ア 参地中東
長 北北西
参北北保
中南
参一
参西東洋
西東

近ア長
参近ア
次総経国万
長 参資法二
参政技二
国一理
参参協機
長 参政経科
参社專
参道内外
一二

注意

1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

秘

034

電信写

総番号(TA) 56831
 70年11月16日13時00分 津 港 主管
 70年11月16日16時34分 本 省 発 著 執
 外務大臣殿 高瀬 (大使) 臨時代理大使 総領事 代理
 金武湾港

第554号 略
 往電第550号4。に関し
 港湾法に定める港湾管理権は民政府指令の定めるそれとの比較は大要次のとおり。

1. 港湾法第3条は 港湾の開港、利用及び管理の
 ための業務として次のものを掲げている。
- (1) 港湾区域及び港湾施設を良好な状態に維持すること。
 (港湾区域内におけるびよう流物その他船舶航行に支障を及ぼすおそれがあるものの除去を含む。)
 - (2) 港湾の発展のため必要な港湾施設の建設及び改良の計画を作成すること。
 - (3) 前号の計画を 実施 するため必要な港湾工事をすること。
 - (4) 港湾施設の使用に関し必要な規制を行なうこと。
2. 民政府指令は港湾法の規定に比し、細かく規定されているが、上記(1)に関するものとしては、(E) 油流出時の措置、(M) 難破船または障害物の処理のほか、(G)

外務省

注意

1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

秘

電信写

) けい船係の任命。(H) タグ・ポート業務の運営等もこれにあると考えられる。また上記(2)及び(3)に関連するものとしては、(P) パース等の設計管理のほか、(N) 通信施設の管理運営、(O) 航路標識の維持もこれにあると考えられる。上記(4)に関連するものとしては、(C) 水域おせんのおそれのあるときの入港禁止、(D) びよう地の指定、(E) 視界不良時の措置、(F) 異常気象時の措置、(G) けい船係の使用の強制、(H) タグ・ポートの利用規制、(I) 港湾規制の制定、(J) ターミナル規定の制定、(K) おせんの禁止、(Q) 法令じゆん守をさせることができるものと考えられる。

3. 港湾法は使用料金に関し、第4条で港湾管理者の管理する施設の使用料等についてのちよう収権及び第18条で港湾管理者以外のものの施設または役務の提供に対する料金のちよう収についての港湾管理者へのとどけ出を定めているが、指令(R)の料金ふ課はこれに関連する。

4. 港湾法第7条は、港湾区域等における水域の占用、工事等についての港湾管理者の出支権を定めているが、指令(P) パース等の設計管理はこれに関連する。(上記すべてについて指令7により港湾法は適用されない。)

5. りゆうきゆう政府より入手したる情報によれば、ガルブ社のほか、エツノ社に対しても1970年2月18日付

—2—

外務省

秘

注意

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

で金武湾における60年間水域占用の許可を与え行政主席あて通知したる趣。

6. りゆうきゆう政府の主税局よりの話によれば、りゆうきゆう政府の定める現在の開港におけるトン税は純トン当り9セントであるが、りゆうきゆう政府はガルフ社からのちん情により、「フリーゾーンに入港する原油積載船」については、不開港入港手続規則を改正、純トン当り2セントとするよう1970年8月5日行なつたばかりであり、指令^他優先の立場^{をとり}、金武湾港が開港とされるならば、(指令⁶により開港とされている。)ガルフ社にとつても不利であるとのことである。(この点から当地ガルフ社代表者が今回の指令を必ずしもかん迎していないとの説も流布されている)上記(1)(2)(3)(4)の比較の結果、指令と民立法の間に見られる実体的な差異が、仮に指令における「港灣法の適用を排除する」との規定が削除されても、民立法の本件への適用を依然実質的にごちないものとするか否か等の論点については現段階では確たる結論が出されていないのが実状でこの点も含め3者間の話し合いが行なわれるものと見られる。

(了)

秘

注意

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

米北1

訂正報

略 至急 電信課 11月17日

16日付沖繩来電第554号(総番56231件名金武湾港)の6.中段

行なつたばかりであり、指令優先の立場ととり、「(この点から当地ガルフ社代表者が今回の指令を……)」と申し訳訂正願いたし。

久松

ソカヒ 万六博飯

大政	外務省
次次	典房
臣官	審察長長
備	総人電厚計
備	書文會當給
國	資長
長	參調折企
領	參領旅移
移	
長	

ア	參地中東
長	北東西
米	參北北保
長	
中	參一二
南	參西東洋
洋	西東
吹	
長	

近	參魯近ア
了	次總經國万
長	
經	參資統
協	參政技二
長	國一理
長	參參協規
長	參政經科
國	軍社專
長	參道内外
長	一二
文	
長	

カヒ
万大
博殿

注意

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

91

電信写

大政専外務省
務次典房
官審審長長
給人電厚計
書文会管給
費

参調析企
参領旅移

参地中東
北東西
参北北保
参一二
参西東洋
西東

参審近ア
次総経國万
参質統
参政技二
國一理
参参協協
参政経科
單社專
参道内外
一二

總番号(TA) 56840
70年 11月 16日 16時 35分 津 報 主 管
70年 11月 16日 17時 27分 本 省 着 米北1

外務大臣殿 高瀬 大使 臨時代理大使 総領事 代理

金武灣港指定

第556号 略

往電第554号に関し、
16日午後、民政府名渡山報道官は、オカノに対し、本件のPUBLICITYについては民政府内で種々協議しているところであるが、現在のところ、(イ)民政官によるフリーイング及び(ロ)新聞発表の予定はないと述べるとともに、上記PUBLICITYにつき民政府内で協議しおろすことは報道関係者等にもらさざるよう配慮願いたい旨語った趣。

(了)

外務省

ソカヒ

注意

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

54

電信写

大政専外務省
務次典房
官審審長長
給人電厚計
書文会管給
費

参調析企
参領旅移

参地中東
北東西
参北北保
参一二
参西東洋
西東

参審近ア
次総経國万
参質統
参政技二
國一理
参参協協
参政経科
單社專
参道内外
一二

總番号(TA) 57081
70年 11月 17日 19時 00分 津 繩 主 管
70年 11月 17日 19時 40分 本 省 着 米北1

外務大臣殿 高瀬 大使 臨時代理大使 総領事 代理

金武灣問題

第561号 平 至急 (ゆう先処理)

往電第556号に関し
17日民政府スポークスマンは金武灣問題につき談話を発表したところ、右に関するプレスリリースの全文別電第562号のとおり。(英文空送)
(了)

(連絡済 11/17 2025)

外務省

ノカヒ
 大政通外務省
 事務次長 典房
 国官官審審長 長
 備録人電厚計
 備録電文會當給
 備録
 國資長 領移長
 參閣折企
 參領旅移
 參地中東
 長 北東西
 參北北保
 中 參一二
 南 參西東洋
 備 西東
 長
 近ア長 參近ア
 長 次総経國万
 長 參貿統
 長 參政技二
 長 國一理
 長 參參協協
 長 參政経科
 長 参社専
 長 参道内外
 長 一二

注意

1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

632

電信写

総番号(TA) 57/20 主管
 70年 月 日 19時45分 沖 繩 発着 米
 70年 11月 17日 23時36分 本 省 着 米

外務大臣殿 高瀬 (大使) 臨時代理大使 総領事 代理

金武湾問題 (プレス・リリース)

第562号 平 至急 (ゆう先処理)

往電第561号別電

1970年8月1日に公布された金武湾港に関する民政府指令に対する最近の新聞報道につき、同指令は、1967年りゆうきゆう政府がアルフ・エイジアン (ASIAN) ターミナルに交付した外資導入免許証にともなつて、必然的に (INEVITABLY) 公布されたものである。ことを述べたい。同指令の公布は、世界最大のタンカーのヘンザおき寄港とにあげ、におろし作業を含めた1億1千万ドルの事業が効果的に実施され、しかも住民の利益にも合致させる上で必要であつた。

簡単に言えば、アルフ社がヘンザで許可されて行なうような大型のしかも複雑な事業に対処するには、りゆうきゆう政府の現行の港湾法、おせん防止法、検査法、技術員、機かい及び資金等では不十分であるということであると民政府スポークスマンは説明している。従つてアルフ社は、必要なあらゆる機かいとじゆうく練した職員を提供し、また、

注意

1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

地元漁業業者と145,000ドルの補償で交渉をまとめ、りゆうきゆう政府の関係機関と必要な通関、出入管理、検査、及び航海標識等に関する協定を作成した。このような種々の協定が完了し、必要な規定を盛り込んだ民政府指令が公布されるまでには何ヶ月もの作業が要求されたのである。

同指令の規定に基づいて、アルフ社は最も厳重な安全基準とおせん防止基準を守る義務がある。民政府指令が公布されるのはこの基準を守らしめるためでありました。立法上のギャップ (TO FILL A LEGISLATIVE GAP) をうめるためであつて、りゆうきゆう政府の法律を無視したり、(CONTRAVENE) またそれにとつて代るために公布された (SUPERSEDE) のではない。

民政府が復帰前に米国の一企業に便きを与えようとしたのであつたとの非難が行なわれているが、これは拒否せざるを得ない。アルフ社に与えられたゆい一の便きといえば、それはこのきよ大な近代産業をおきなわに確立することを、すことによつておきなわが経済的利益を受けるとの結論に基づいてりゆうきゆう政府が外資導入免許を先づ与えたということである。

民政府のとつた措置は、復帰後は完全に日本の法律や規定

注意

1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

の適用の対象となり、(USCAR ACTION WILL BE FULLY SUBJECT TO JAPANESE LAWS AND REGULATIONS AFTER REVERSION)。しかもガルフ社もこのことを公式にかつ無条件に(WITHOUT QUALIFICATION)認めていることに注目して欲しい。ガルフ社のゆい一の目的は、関係諸法規に従って免許交付の条件の下でターミナルを効果的に運営することであり、民政府指令に基づくガルフ社の権利と責任は決して金武湾における海上の航行や同湾内での漁業のそ業をそれほどさまたげることにはならない。適切な法律がりゆうきゆう政府によつて制定されるならば、(WHEN ADEQUATE REPLACEMENT LAWS WERE PASSED BY GRI)民政府の立法を廃止するとのこれまでの高等弁務官の一般方針が、ガルフ社の場合にも完全に適用されると語つた。

(了)

(米11 加藤弁務官連絡 18日 0730)

課長 屋久

15. 11. 17

米北1

1. 夏陽弁務官との電話連絡:

USCAR 送附向アベソンズイン送附部長に照会してと二三、同部長曰、「USCAR 10

1967年11月10日付レポートを発送して、また、右発送の事変を直ちにGRIに通知

してと記憶しており、そのこと17日付で通知と思ふ。尤も今手許にコピーが1枚ある。

又日本送附に於いては通知して「17日付」等(17日付)の由。

2. 支那弁務官に於て確認された情報に非ずとも以上と照して「夏陽弁務官」

ス
キ
リ
送
付
す
み

「フィリ-民政官によるプレス説明」
(金武港の件) (22:27 57入)

Press Release: 70-267, November 17, 1970

USCAR Spokesman explained Kinwan Port Directive.

Urasoe, Okinawa, November 17, Commenting on recent press reports concerning the 1 August 1970 U.S. Civil Administration (USCAR) Directive on Kinwan Port, a USCAR spokesman said today that the Directive followed inevitably from the grant of a Foreign Investment License to Gulf's Asian terminal by the Government of the Ryukyu Islands (GRI) in 1967. The Directive was required if the \$110 million project, involving arrival and unloading and loading operations off Henza Island of the world's largest tankers, was to be implemented effectively and consistent with the public interest.

"It is simply a matter of existing GRI port, pollution and inspection laws, technical personnel and equipment, and financial resources deemed inadequate to cope with an undertaking as large and complex as the one Gulf is authorized to pursue at Henza," the spokesman explained. Accordingly, Gulf had undertaken to furnish all required equipment and trained personnel, had negotiated \$145,000 financial settlement with local fishing interests, and had worked out with appropriate GRI agencies necessary customs, immigration, quarantine and navigational aids arrangements. Months of work had been required before the various arrangements could be completed and the USCAR Directive embodying the required provisions issued.

"Under the terms of the Directive, Gulf's Asian terminal is obligated to observe the strictest safety and anti-pollution control standards. It was to require this, and to fill a legislative gap - not to contravene or supersede GRI laws - that the USCAR Directive was issued," the spokesman said.

The spokesman rejected charges that USCAR had sought to confer an advantage on a US business concern before reversion. He said that the only advantage accorded Gulf was the GRI's original grant of a Foreign Investment License, which was based on the GRI's conclusion that it was in Okinawa's economic interest to permit this great, modern facility to be established in Okinawa.

"It should be noted," the spokesman said, "that the USCAR action will be fully subject to Japanese laws and regulations after reversion and that Gulf has acknowledged this fact publicly and without qualification". Gulf's sole purpose is to operate its terminal efficiently under the mandate of its license in accordance with governing laws and regulations. The spokesman added that "Gulf's rights and responsibilities under the USCAR Directive will not interfere significantly if at all with other maritime users of Kin Bay or with most fishing operations in the Bay."

2
Concluding his remarks, the spokesman said that the long-standing HICOM policy of rescinding USCAR legislation when adequate replacement laws were passed by the Ryukyuan Government was fully applicable in this case."

72 11/11 送付 越した 「尾良、マイア-合談」
12 11/11 11 送付 越した

Subject: CA/CE Meeting, 12 Nov. 70 - Kinwan Port

1. CE said meeting requested to resume discussion of Kinwan Port situation and he had brought GRI construction Dept. Director Miyazato to help present GRI views.
2. Main thrust of GRI position was that 1 August 1970 USCAR directive creating single user port managed by Gulf was in violation of GRI Port law under which GRO or municipality only can be Port Authority. Miyazato said CE letter of 9 Sep 69 only concerned Gulf's need to secure USCAR's approval for use of Kin Bay water areas and did not invite Gulf to seek Port Authority from USCAR. GRI had not, and under Port law, could not have concurred in USCAR grant to Gulf of sole administrative authority for Kinwan Port as provided in USCAR directive. Miyazato contended that existing GRI legislation was sufficient to meet Gulf requirements, supplemented by USCAR 10 Nov. 67 construction permit to Gulf. Thus USCAR 1 August directive was issued while GRI still studying situation.
3. CA said that first and basic action in this matter was GRI grant of foreign investment license to Gulf in 1967 for construction of major petroleum terminal facility. In approving license GRI had properly, in CA's view, concluded that project was in Okinawa's economic interest. Approximately \$119 million had now been invested by Gulf in project, with ship traffic including world's largest vessels. GRI port, anti-pollution and inspection laws, trained personnel and equipment, and financial resources simply were not adequate to enable this large operation to be implemented effectively and with assurance of necessary safety and anti-pollution controls. Accordingly, Gulf had undertaken to furnish all required equipment and trained personnel, had negotiated financial settlement with local fishing interests, and USCAR and Gulf together had worked out necessary customs, immigration, quarantine and navigational aids arrangements with appropriate GRI agencies. Months of work had been required before intricate problems had been solved, permitting issuance of USCAR 1 Aug 70 directive.
4. CA rejected argument appearing in press that USCAR had sought to confer advantage on U.S. business interest before reversion. The only "advantage" accorded Gulf had been GRI's granting to it of original foreign investment license. Once that had been done, the 1 August directive was inevitably required if the project was to move ahead efficiently and consistent with the public interest. CA said that there had

apparently been some failure of communication or misunderstanding. However, he was at a loss to understand how the GRI, knowing the magnitude of Gulf's terminal project and the legal complications involved, observing the construction for over a year of the offshore Kinwan Port facilities, and aware through its customs, quarantine, immigration and navigational aids authorities of the Gulf-USCAR-GRI discussions over many months looking to a single user port arrangement, could consider directive unnecessary or unanticipated. To assure that GRI was fully informed, CA and local Gulf representative had offered personally to go over entire matter with CE just before directive issued, but offer had been declined.

5. Miyazato said GRI long-range development plans include designation of Kin and Buckner (Nakagusuku) Bays as ports, but Gulf's operation would conflict with these plans. CA considered this concern unwarranted, pointing out Gulf rights and responsibilities under USCAR directive would not interfere significantly if at all with other maritime users of Kin Bay. Also Gulf fully recognized that as GRI develops improved and more comprehensive port management procedures, the existing Gulf grant would have to accommodate and adjust to local law. This would be particularly true after reversion with introduction of more fully developed GOJ laws and procedures. Gulf's interest and right was to operate its terminal efficiently under mandate of its license in accordance with governing laws and regulations. CA and legal director reiterated long-standing HICOM policy of rescinding USCAR legislation when adequate replacement laws passed by GRI. This policy applicable in present case although many technical and legal considerations were involved requiring intensive study to which USCAR and CA was sure, Gulf would be glad to contribute.

6. Meeting concluded with apparent GRI concurrence in need for working level talks, including Gulf staff, in order to reconcile GRI views with practical requirements. CA made it clear that pending enactment of adequate replacement laws USCAR directive would remain in full force and effect.

条約課長
法規課長

101.118

発表文

() 第 284 号

昭和 45 年 11 月 19 日

外務大臣 殿

在準備委代表事務所
高瀬 代



(件名) 金武湾港指定に関する米民政府
発表文送付

引用公・電信
日付・番号 往復 562号

英和両文各
標記発表文内印別添送付す。存外

本件発表文和文に誤記を発見したに於て、冒頭往

復を以て訂正したるに於て、右念のため申(添)えす。

付録添付 付録空便 (特) 付録空便 (DP) 付録空便 (特) 付録空便 (郵)

本信送付先:

本信専送付先:

配付先:

GA-3-1

2776 在外公館

送付済
0分
送付済

条約課長
法規課長
北米才二課長

アメリカ局長
参事官
北米才一課長

秘密標記(赤色)

第 284 号
昭和 45 年 11 月 19 日

外務大臣 殿

在準備委代表事務所
高瀬 代



(件名) 全歐湾港指定に關する米氏政府
發表文送付

引用公・電信
日付・番号 往復券 562号

標記發表文(英和兩文各) 内部別添送付す。亦、
本件發表文和文に誤記を發見したに、冒頭往
別電
復を以て訂正したに、右念のため申(添)す。

付録添付 付録空便(行) 付録空便(DP) 付録船便(貨) 付録船便(郵)

本信送付先:
本信写送付先:
配付先:

要
首席事務官
渉外調査
渉業
科学協力
連絡調整
調査
力十分
局長

45.11.20

GA-3-1

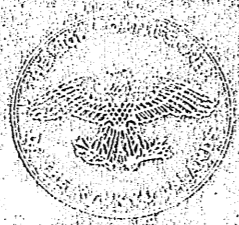
在外公館

2775

森本

11/27
運編、0分、通産(三)送付済

NEWS RELEASE



UNITED STATES CIVIL ADMINISTRATION OF THE RYUKYU ISLANDS PUBLIC AFFAIRS DEPARTMENT

URASOE, OKINAWA WAPO SAN FRANCISCO (4248)

FOR IMMEDIATE RELEASE:

NEWS RELEASE: 70-267 November 17, 1970

USCAR SPOKESMAN EXPLAINS KINWAN PORT DIRECTIVE

URASOE, Okinawa, Nov. 17 -- Commenting on recent press reports concerning the 1 August 1970 U.S. Civil Administration (USCAR) directive on Kinwan port, a USCAR spokesman said today that the directive followed inevitably from the grant of a Foreign Investment License to Gulf Asian Terminals by the Government of the Ryukyu Islands (GRI) in 1967. The directive was required if the \$110 million project, involving arrival and unloading and loading operations off Henza Island of the world's largest tankers, was to be implemented effectively and consistent with the public interest.

"It is simply a matter of existing GRI port, pollution and inspection laws, technical personnel and equipment, and financial resources being inadequate to cope with an undertaking as large and complex as the one Gulf is authorized to pursue at Henza," the spokesman explained. Accordingly, Gulf had undertaken to furnish all required equipment and trained personnel, had negotiated a \$145,000 financial settlement with local fishing interests, and had worked out with appropriate GRI agencies necessary customs, immigration, quarantine and navigational aids arrangements. Months of work had been required before the various arrangements could be completed and the USCAR directive embodying the required provisions issued.

"Under the terms of the directive, Gulf Asian Terminals is obligated to observe the strictest safety and anti-pollution control standards. It was to require this, and to fill a legislative gap--not to contravene or supersede GRI laws--that the USCAR directive was issued," the spokesman said.

The spokesman rejected charges that USCAR had sought to confer an advantage on a U.S. business concern before reversion. He said that the only advantage accorded Gulf was the GRI's original grant of a Foreign Investment License, which was based on the GRI's conclusion that it was in Okinawa's economic interest to permit this great, modern facility to be established in Okinawa.

"It should be noted," the spokesman said, "that the USCAR action will be fully subject to Japanese laws and regulations after reversion and

(Over)

Page 2, News Release 70-267, PAD, USCAR (November 17, 1970, cont'd)

that Gulf has acknowledged this fact publicly and without qualification." Gulf's sole purpose is to operate its terminal efficiently under the mandate of its license in accordance with governing laws and regulations. The spokesman added that "Gulf's rights and responsibilities under the USCAR directive will not interfere significantly if at all with other maritime users of Kin Bay or with most fishing operations in the Bay."

Concluding his remarks, the spokesman said that the longstanding HICOM policy of rescinding USCAR legislation when adequate replacement laws were passed by the Ryukyuan Government was fully applicable in this case.

(END)

NOV 17 1970



ニュース、リリース：70-267

1970年11月17日

民政府スポークスマン、金武湾港に関する民政府指令に就いて説明

沖縄、浦添、11月17日—米国民政府スポークスマンは今日、1970年8月1日に公布された金武湾港に関する民政府指令に対する最近の新聞報道に言及し、同指令は、1967年、琉球政府がガルフ エイジアン ターミナルに交付した外資導入免許証にともなつて 必然的に公布されたものであると語つた。同指令の公布は、世界最大のタンカーの平安座沖寄港と荷揚げ、荷卸し作業を含めた1億1千万ドルの事業が効果的に実施され、しかも住民の利益にも合致させる上で必要であつた。

「簡単に云えば、ガルフ社が平安座で許可されて行うような大型のしかも複雑な事業に対処するには、琉球政府の現行の港湾法、^{防止}汚染法、検査法、技術員、機械及び資金等が不十分であるということである」と民政府スポークスマンは説明している。従つてガルフ社は、必要なあらゆる機械と熟練した職員を提供し、地元漁業々者と145,000ドルの補償で交渉をまとめたし、琉球政府の関係機関と必要な通関、出入管理、検査、及び航海標識等に関する協定を作成した。このような種々の協定が完了し、必要な規定を盛り込んだ民政府指令が公布されるまでには何ヶ月もの作業が要求されたのである。

「同指令の規定に基づいて、ガルフ社は最も厳重な安全基準と汚染防止基準を守る義務がある。民政府指令が公布されたのはこの基準を守らうためであり又、立法上のギャップを埋めるためであつて、琉球政府の法律を無視したり、又それにとつて代るために公布されたのではないのである」と同スポークスマンは語つた。

更に同スポークスマンは、民政府が復帰前に米臣の一企業に便宜を与えようとしていたとの非難を否定した。ガルフ社に与えられた唯一の便宜と云えば、それは琉球政府がこの巨大な近代産業を沖縄に設置させることによつて沖縄が経済的利益を受けるとの結論をくだし、それによつて外資導入免許が交付されたことであると同スポークスマンは語つた。

「民政府のつた手配は、復帰後は完全に日本の法律や規定の適用の対象となり、しかもガルフ社もこのことを公式にかつ無条件に認めてゐることに注目して欲しい」と民政府スポークスマンは述べた。ガルフ社の唯一の目的は、関係諸法規に従つて免許交付の条件の下でターミナルを効果的に運営することであり、「民政府指令に基づくガルフ社の権利と責任は決して金武湾における海上の航行や同湾内での漁業の操業をそれほど妨げることはない」と民政府スポークスマンは述べている。

最後に、同スポークスマンは、適切な法律が琉球政府によつて制定されるならば、民政府の法令を廃止するとこのこれまでの高等弁務官の方針が、ガルフ社の場合にも完全に適用されると語つた。

(完)

秘密標記 (赤色)

アメリカ局長
参事官
北米第一課長

手帳
果て

() 第 306 号
昭和 45 年 11 月 26 日

外務大臣 殿

在 準備委代表事務
高瀬



(件名)
金武湾港指定に関する資料送付

引用公・電信
日付・番号 11月12日付往信才278号

本件に関し、下記資料各2部別添送す。

記

1. 許可証 (英文)

付添添付 付添空便 (行) 付添空便 (DP) 付添船便 (貨) 付添船便 (郵)

本信送付先:

本信写送付先:

配付先:

付添資料 別添添付

GA-3-1

在外公館

2836

字封事送達通知
11/27
沖縄東信才二七八号

2

2. 同 (和文)

3. ガルフエイル・インターミナル社の施設の概要

GA-4

外務省

領事官
南方調査
漁業
航空
調査協力
調査
力不足
庶務



カーブ社株主

3

ガルフエイジャターミナル社の施設の概要

敷地総面積 1,269,500平方メートル(約63万坪)
(借地料\$0.20年1坪当り)
投資額 約4,800万ドル
事業内容 OTS事業の運営(原油及び石油製品の保管、積み替え、施設の提供、運搬並びにこれらに付帯する事業。)

施設 1 (陸域)

イ 原油タンク 12基(各63.5万バレル)計762万バレル
ロ 重油タンク 1基(50万バレル) 50万
ハ 製品タンク 5基(各15万バレル) 75万
ニ 燃料タンク 1基(30万バレル) 30万
ホ バラスト用水タンク 1基(50万バレル) 50万

2 海底パイプ

48インチ原油送油管 1本
42インチ " 1本
30インチ重油送油管 1本
26インチバラスト用送水管 1本
20インチ中間製品用送油管 2本

3 海上バース

原油荷卸能力 1時間当り 10万バレル
" 積込能力 " 7.5万"
製油荷卸能力 " 2.2万"
" 積込能力 " 1.5万"
バラスト用水排水能力 " 3万"

搬出入実績(70年7月~8月 合計)

搬入 916,852.54キロリットル \$3,975,090.95
搬出 335,527.65 " \$1,454,866.40

シーバース

延長 600メートル
水深 100ヒート(30.5メートル)
接岸能力 A 50万トン級 } 兩岸同時接岸可能
B 15 "

ガルフ施設への船舶の出入予定及び実績

出入予定 不明 (月間2~3隻)

実績(1970年6月~10月)

12隻 20万トン~32万6千トン級(長さ350メートル)

タグボート(4隻)会社名 共和マリンサービス株式会社

① 平安座海興 199.34 総トン2400馬力
② " 三洋 193.91 " "
③ " 内海 199.64 " "
④ " 共和 199.47 " "

2

33

注意

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

大臣官舎審議長兼
参事長
大臣官舎審議長兼
参事長
大臣官舎審議長兼
参事長
大臣官舎審議長兼
参事長
大臣官舎審議長兼
参事長
大臣官舎審議長兼
参事長
大臣官舎審議長兼
参事長

総番号(TA) 59296
70年 11月 30日 18時 55分 沖 繩 発 北
70年 11月 30日 21時 13分 本 省 着 北
外務大臣 高瀬 大使 臨時代理大使 総領事 代理

金武湾港

第590号 略

往電第561号に関し

11月28日(日) 18時 55分 政府建設局アサト土木建設部長は、往訪のメモに大要次のように内話した。

1。11月25日ガルフ社総支配人ホッジスがミヤサト建設局長を往訪し、両社が指令第1号により金武湾の港湾管理権を付与されたことに関する大要次の如き弁明書を提出した。(テキスト送)

(イ) 現実にパースを利用した事業を行なうに当っては、海上交通整理の問題が大きい。公用水面の占有許可だけでは海上交通の整理の権限がはつきりしない。

(ロ) 本土では船舶交通の安全と港湾の整理のため港湾法のほかには港則法があるが、りゅうきゅうにはない。

(ハ) 世界最大のタンカーを利用した業務を行なううえから船舶航行の安全と公害の防止は企業にとつての責任と考え、社会公共のためりゅうきゅうに欠けている港則法の目的を指令により補充した。

ア 参地中東
長 北
参北北保
中南
参西東洋
長 西東

参近ア
次総領事
参領事
参政技二
参政技一
参政経科
参道内外
一一一

注意

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

(ニ) ガルフ社が60年間の既得権を主張するであろうと報道されているが、1969年11月の公有水面占用許可の60年と混同しているように思われる。(海上さんばし及び海ていパイプラインの用に供する水域及びその海ていを使用する長期的許可を取得することはガルフ社に交付された外資免許に基づくガルフ社の義務を達成するために絶対必要な条件である。)

(ホ) 租税その他の免税のことも、ガルフ社の行なう船舶交通の整理、整頓等の公共的行為を課されないというだけのことである。

2。なお、アサトは私見ではあるが、ガルフ社がこのような弁明書を提出したので、11月12日局長会議で決定したりゅうきゅう政府の基本対策(往電第550号)が実現しやすくなったと思う。

3。なお、上記の準備については、建設局は、港湾区域の大体の範囲の画定、通産局においては、港湾指定後の管理の様態(同席)したヒガ通産局海運課長は、港則法の制定の代りに港湾法施行規則に船舶航行の安全確保に関する規定を取り入れ、これをガルフ社に勧誘づける方向で検討していると述べた。)について夫々事務的につまづいて来たので近く民政府と通産局とで話し合うことになる。

(了)

アメリカ局長
参事官

北米一課長

秘密標記 (赤色)

秘

2. 承
1. 承
1. 承

() 第 309 号

昭和 45 年 12 月 3 日

外務大臣 殿

在準備委代表事務所
高瀬 代表



(件名)

金武湾港指定に関する資料送付

引用公・電信 往電号 590号
日付・番号 11月26日付 往信号 306号

本件に関し、下記資料各1部別添送付

ました。

記

付添添付 付添空便 (行) 付添空便 (DP) 付添船便 (貨) 付添船便 (郵)

本信送付先:

本信写送付先:

配付先:

付添資料別添送付

12/10 清水
同省に送付
12/10 清水
同省に送付

GA-3-1

在外公館

要覽
首席参事官
参事官
渉外調査
空
科学協力
渉外調整
調査
力子夕
局業務



2

- 「WATER TRANSPORTATION AND ACTIVITIES: PORT REGULATIONS」, 4 OCTOBER 1966, 2ND LOGISTICAL COMMAND
- 11月24日付 カルゴ・エ-ジ-パン、ターミナル 統支配人 発 行政在席宛書簡 (英・和)

GA-4

外務省

条約課長
法規課長

ア力局長
参事官
北条水一課長

秘密標記 (赤色)
秘

() 第 309 号
昭和 45 年 12 月 3 日

外務大臣 殿

在準備委代表事務所
高瀬 代



(件名)
全武湾港指定に関する資料送付

引用公・電信 往電才 590 号
日付・番号 11月26日付 往信才 306 号

本件に関する下記資料各1部別添送付
した。

記

付録添付 付録宛封 (行) 付録宛封 (DP) 付録宛封 (G) 付録宛封 (紙)
本信送付先：
本信写送付先：
配付先：

総務	事務
出納	出納
監査	監査
文書	文書
科学協力	科学協力
渉外調整	渉外調整
査査	査査
力力	力力
法務	法務



1 WATER TRANSPORTATION AND ACTIVITIES:
PART NEGOTIATIONS, 4 OCTOBER 1966,
2ND LEGISLATIVE COMMAND
11月24日付 往電才 590 号
人英 行政五席宛書簡 (英 90)

HEADQUARTERS
2D LOGISTICAL COMMAND
APO San Francisco 96248

2LC Reg 56-1
C-1

4 October 1966

Change
No. 1

WATER TRANSPORTATION FACILITIES AND ACTIVITIES

Port Regulations

- 2LC Reg 56-1, 6 September 1966 is changed as follows:
- Remove old pages and insert new pages as indicated below.


Remove pages-	Insert pages-
1-1 thru 1-8	1-1 thru 1-9

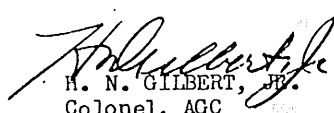
- This transmittal sheet will be filed in front of 2LC Reg 340-1 for reference purposes.

(RIBCPA)

FOR THE COMMANDER:

OFFICIAL:


W. L. NUNGEESER
Colonel, GS
Chief of Staff


H. N. GILBERT, JR.
Colonel, AGC
Adjutant General

DISTRIBUTION:

300 - D/TML, 2d Log Comd	2 - JA, HQ USARYIS
3 - D/PA, 2d Log Comd	2 - AG Files, HQ USARYIS
3 - D/P&M, 2d Log Comd	1 - AG Orders, HQ USARYIS
3 - D/DS, 2d Log Comd	10 - USCAR
3 - D/SVC, 2d Log Comd	5 - 1ST MP GP, RYIS
5 - COMPT, 2d Log Comd	2 - USA MED CTR, RYIS
3 - D/SO, 2d Log Comd	2 - USAEDO
3 - D/MAINT, 2d Log Comd	4 - MSTB, Okinawa
3 - AG Files, 2d Log Comd	4 - FLEACTS, Ryukyus
1 - AG Orders, 2d Log Comd	5 - 313TH AIR DIV
1 - G1, HQ USARYIS	6 - 3RD Marine Div
2 - G2, HQ USARYIS	2 - CIE
2 - G3, HQ USARYIS	3 - CO, Troop Command
4 - G4, HQ USARYIS	2 - CISO
2 - COMPT, HQ USARYIS	3 - D/Mvmts
2 - IG, HQ USARYIS	1 - SJA

HEADQUARTERS
2D LOGISTICAL COMMAND
APO San Francisco 96248

*2LC Reg 56-1

6 September 1966

REGULATION
NUMBER 56-1

WATER TRANSPORTATION FACILITIES AND ACTIVITIES

Port Regulations

SECTION	Paragraph	Page
I. GENERAL		
Purpose	1	3
Policy	2	3
Responsibilities	3	3
Definitions	4	3
II. VESSEL ARRIVAL AND DEPARTURE		
Port Hours	5	4
ETA Reports	6	5
Radio	7	5
Navigational Features	8	5
Pilot Station	9	6
Pilots	10	6
Pilot Ladder	11	6
Quarantine	12	6
Berthing Instructions	13	6
Tugs	14	6
III. ANCHORAGE		
Naha	15	7
Buckner Bay	16	7
IV. PORT ENTRY		
Authorization - Merchant Vessels	17	7
Customs and Immigration	18	7
V. INNER HARBOR REGULATIONS		
All Transient Vessels	19	8
Vessels Berthing at Naha Military Port	20	12
Vessels Berthing at Naha Commercial Port	21	13
Operation of Small Craft	22	13

*This regulation supersedes Port Regulations, U.S. Army Term Comd, Ryukyu Islands, 9 Nov 64, including C-1, 1 Jul 65; C-2, 4 Nov 65; C-3, 28 Feb 66 and C-4, 18 Mar 66

	Paragraph	Page
SECTION VI. SUPPLIES AND SERVICES		
Bunkers	23	15
Water	24	15
Vessel Repairs	25	15
Stores, Supplies and Services	26	16
Telephones	27	16
Garbage Disposal	28	16
Laundry and Cleaning Services	29	16
Medical Services	30	16
VII. VESSEL DEPARTURES		
All Vessels	31	17
Merchant Vessels	32	17
VIII. GENERAL INFORMATION		
Off-Limits Areas	33	17
Military and Civilian Law	34	18
Investment Activities	35	18
Transportation	36	18
Currency	37	18
References	38	18

Section I. GENERAL

1. PURPOSE: a. To define procedures required for vessels, their cargo, personnel and passengers.
b. To establish rates applicable to services provided by components of the Military Terminal Complex in the accomplishment of their assigned missions.
2. POLICY: A continuing program for entrance, servicing and departure of vessels in USARYIS Ports consistent with cargo priority and unusual necessity.
3. RESPONSIBILITIES: Director of Terminal Operations is responsible for the operation of facilities and services in the Military Terminal complex.
4. DEFINITIONS: a. Director for Terminal Operations. Directs all Maritime Activities assigned and attached to USARYIS. Directs the Operations of Naha Port and other water terminal facilities and services under Army jurisdiction.
b. Military Sea Transport Service (MSTS). The Naval Command charged with the responsibility, as defined in pertinent references, for providing sea transportation for shipment of military cargo and passengers, excluding fleet traffic or fleet units.
c. Chief, Operations Division. Acting for the Director for Terminal Operations, exercises supervisory and staff control over all matters pertaining to the movement of cargo, personnel, and effects into and out of USARYIS Ports.
d. USARYIS Harbor Master. Under the supervision of the Chief, Operations Division, is charged with the direction, supervision and control of harbor activities and all water-borne traffic (both military and commercial), to include berthing and sailing of vessels, providing servicing, communication facilities, harbor craft, small boats, and floating equipment in support of USARYIS Ports.
e. Naha Commercial Port - Manager.
 - (1) In accordance with applicable laws, rules and regulations of the U. S. Civil Administration of the Ryukyu Islands and the Government of the Ryukyu Islands, is responsible for administration and operation of the Naha Commercial Port.
 - (2) Coordinates with the USARYIS Harbor Master for all vessel movements to and from the Naha Commercial Port.

Reg 56-1, HQ, 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

(3) Notifies the USARYIS Harbor Master of berthing space and arranges for pilotage service in connection with commercial ships entering and leaving the Naha Commercial Port.

f. Naha Port. The Naha Military Port and the Naha Commercial Port of Naha.

(1) Military Port. All of the freight handling berths and warehouses as well as cargo sheds or other facilities located on the south intransit cargo sheds 306 and 307 as well as berths 1 through 11. In addition, the term "Military Terminal Complex" encompasses Pier BRAVO at White Beach (Buckner Bay), and the Submarine POL Anchorages located at Chimu-wan.

(2) Commercial Port. Berths A through N and the warehouses located on the north side of Naha Port.

- g. ETA - Estimated Time of Arrival
- h. ETD - Estimated Time of Departure
- i. GRI - Government of the Ryukyu Islands
- j. GRT - Gross Registered Tons
- k. NCSO - Naval Control of Shipping Officer
- l. VESSEL - Ship - either Merchant, U. S. Forces Operated, or U. S. Forces Controlled
- m. USARYIS - United States Army, Ryukyu Islands
- n. USCAR - United States Civil Administration of the Ryukyu Islands

Section II. VESSEL ARRIVAL AND DEPARTURE

5. Port Hours.

a. Naha Port is open 24 hours per day for arrival and departure of vessels.

b. Normal hours for arrivals and departures at White Beach and Chimu-wan Ports will be from sunrise until 1/2 hour before sunset. Ship's agents may make arrangements (not less than 8 hours in advance) with the Harbormaster for arrivals or departures at other than normal hours (subject to acceptance of additional charges involved).

c. Prior to directing any vessel movement, the Harbormaster and Pilot will consider weather, visibility and other factors affecting the safety of facilities, vessels or personnel. Adverse conditions will be reported to the Director of Terminal Operations for final decision on vessel movement.

Reg 56-1, HQ; 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

6. ETA Reports. Unless otherwise directed by competent authority (e.g., USS or NCSO routed ships), all vessels will radio their positions and ETA, to the USARYIS Harbor Master Control Station when 24 hours out, and 6 hours out. If ETA changes more than one hour after last report ETA, the new ETA will be reported immediately. Harbor Master reference point for computation of ETA 26-13-49N/127-38-11E.

7. Radio. a. Army Ship-to-Shore Station. Call sign, ADD2, located at the U. S. Army Harbor Master's Office, maintains 24-hour watch on 500 kcs using 428 kcs as a working frequency. This station handles only Army, Navy, Air Force, and Coast Guard messages and distress traffic. All vessels, not equipped with harbor control frequencies, must communicate with this station for military pilot boarding and berthing instructions.

b. Maritime Coastal Station. Call sign KUP-32, maintains 24-hour watch on 500 kcs. This station handles all classes of maritime message traffic. When emergency entry requests are received from other than United States Forces vessels, direct contact will be made to the Civil Administrator or his duly appointed representative for approval. Vessels of Foreign registry will not be allowed to berth or anchor in Buckner Bay or Chimu-Wan without prior approval of the Commanding General or Deputy Commanding General, U. S. Army, Ryukyu Islands.

c. USARYIS Harbor Master Control Station. Call sign ADD3 at Naha maintains 24-hour watch on 2330 kcs and 2670 kcs. Voice will be used on 2330 kcs and 2670 kcs.

d. Visual Signal Station. On crest of hill on southern side of Naha Port (Call ADD3). The Naha Visual station is operational 24 hours daily and is available for visual communications between vessels and Port authorities. The following visual procedures are followed:

(1) Vessels arriving at the Ports of Okinawa will be challenged by the visual station upon arrival for identification, planning, and control purposes information is received by radio.

(2) All vessels approaching the Naha Port will display the International Code Flags and pennants of the call sign assigned their vessel. Code Flags may be secured when ship is at berth or at anchor.

(3) Procedures prescribed in ACP 129, "Visual Signalling Procedure", will be used between military stations. When communicating with nonmilitary stations, International Procedure HO Pub No. 103 (International Code of Signals, visual, Vol 1, 1931), as appropriate, will be used.

8. Navigational Features. a. Limiting draft is 31.6' at the Naha Port, 30' at White Beach, 40' at Chimu-Wan, 39' at Tengan Pier, 55' at Kin Mooring and 30' at Navy Pier.

Reg 56-1, HQ, 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

b. Naha Channel is $1\frac{1}{2}$ miles long and 250' wide at the narrowest point. Entrance channel has several sharp turns.

c. Typhoon season: From May to November.

d. Tides: Mean average range 4.1' springs 5.6', neaps 2.25'.

e. Currents: 2.5 knots maximum.

f. Winds:

(1) April to September - Southerly, averaging 7-10 knots.

(2) October to March - Northerly, averaging 15 knots.

9. Pilot Station. Naha Pilot Station is located at lighted buoy #1 in a position $26^{\circ} 13' 49''$ North, $127^{\circ} 38' 20''$ East. Chimu-Wan Pilot Station is located in a position $26^{\circ} 25' 00''$ North, $127^{\circ} 59' 00''$ East. White Beach Pilot Station is located in a position $26^{\circ} 15'$ North, $127^{\circ} 55'$ East.

10. Pilots. Pilotage in Naha Port, Chimu-Wan, and Buckner Bay is compulsory for all vessels except those assigned to the USARYIS Fleet and other specifically exempted by the USARYIS Harbor Master. For seaplane tenders, destroyers, and U. S. Naval ships of lesser tonnage, the Harbor Master may authorize the ship's Commanding Officer to move on and off berth at Pier BRAVO, Buckner Bay, without tug and pilot, contingent upon weather determination made by the Harbor Master (each move will be coordinated with the Harbor Master).

11. Pilot Ladder. All vessels being boarded by a pilot will furnish a safe and clean pilot ladder with at least one 3-inch hand line suspended alongside the ladder and extending to the water's edge.

12. Quarantine. a. United States Forces operated vessels will comply with pertinent sections of Navy Department GO 20 (AR 42-40).

b. Except for pilots and quarantine officers, no personnel shall debark or embark, nor shall cargo be loaded or discharged on any vessel entering the Naha Port prior to release from quarantine by the quarantine officer.

13. Berthing Instructions. All transient vessels approaching pilot station at Naha will be given berthing or anchorage instructions by radio or blinker signals from the Naha Signal Tower. All transient vessels approaching pilot station at Buckner Bay or Chimu-Wan will be given berthing or anchorage instructions by radio located at the Harbor Master Office.

14. Tugs. The number of tugs, as required by the pilot for safe operations, will be dispatched by the USARYIS Harbor Master.

Reg 56-1, HQ, 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

Section III. ANCHORAGE

15. Naha. The area shoreside of Kanno Se reef and Jijaka Se reef is designated as "Inner Anchorage". All waters within a 3-mile radius running north, south, and west of the pilot point is designated as "Outer Anchorage".

16. Buckner Bay. Vessels will not anchor at any time in the approach area to Pier "B", Buckner Bay, located between the following points:

a. Point 1 - $26^{\circ} 17' 12''$ North, $127^{\circ} 53' 19''$ East.

b. Point 2 - $26^{\circ} 17' 45''$ North, $127^{\circ} 54' 22''$ East.

c. Point 3 - $26^{\circ} 16' 52''$ North, $127^{\circ} 54' 45''$ East.

Section IV. PORT ENTRY

17. Authorization-- Merchant Vessels. Merchant vessels, other than United States Forces vessels, will not be permitted entry into the Ryukyu Islands unless authorized by the Civil Administrator or his duly appointed representative, except as follows: Japanese tanker ships are authorized to enter Buckner Bay, for the purpose of discharging LP gas at storage facility in Sashiki Son. Such vessels will utilize the South Channel (Kutaka Kuchi) and will limit their operations in Buckner Bay to that area south of $26^{\circ} 12' N$ Latitude. Entry authorizations for vessels carrying cargo of interest to the United States Forces will be coordinated with the local MSTs representative. "United States Forces Vessels" means vessels under the operational control of the United States Forces (other than USCAR), and includes:

a. United States Forces operated vessels (commissioned Navy, Army, and Coast Guard ships; the Civil Service manned Military Sea Transportation Service ships; United States Naval Service LST contract operated by Military Sea Transportation Service). These vessels will normally carry only United States Forces cargo, passengers, and crewmen, except for a limited number of non-United States nationality Civil Service crewmen and Foreign Naval personnel. In addition, certain United States Naval Service contract operated LSTs are manned by Japanese national.

b. United States Forces controlled vessels (Contract operated, time chartered, General Agreement Ships, and ships assigned to the United States Forces by a Foreign Country, but excluding all voyage or space charters except Military Sea Transportation Service controlled voyage chartered vessels). These vessels will normally carry only United States Forces cargo, but crewmen, except for a limited number of U. S. Forces personnel may be non-U. S. Forces personnel.

18. Customs and Immigration. Immediately after a merchant vessel is docked, the Master will make available as required to:

Reg 56-1, HQ, 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

a. The Superintendent of Customs:

(1) The Vessel's Certificate of Registry. Receipt will be issued and the certificate of registry will be returned prior to vessel's departure.

(2) Inbound Cargo Manifests showing all cargo to be discharged.

b. The Superintendent of Immigration:

(1) Crew List.

(2) Passenger List.

Section V. INNER HARBOR REGULATIONS

19. All Transient Vessels. ~~Harbor Master.~~ The USARYIS Harbor Master is responsible for operational control of the movement of all vessels within harbors, fairways, channels, and anchorage; providing, as required, military controlled pilotage and tug service. All movements to and from the Naha Commercial Port are coordinated in accordance with the above between the Manager, Naha Commercial Port and USARYIS Harbor Master. Vessels of more than 5,000 GRT will be required to use USARYIS pilot and tugs. The USARYIS Harbor Master has the authority to require a vessel of any tonnage to use USARYIS pilot and tugs based on weather conditions and safety of the Port of Naha. Military tugs and pilots will not operate in conjunction with commercial tugs and pilots in docking and undocking vessels.

b. Security Clearance. Vessels docking at Pier "B", Buckner Bay, Naha Port, or Chimu-Wan, will be boarded by a Counter Intelligence Corps agents who will conduct a security inspection of the vessels personnel. Masters are requested to furnish the agent with one copy of the crew list, one copy of the passenger list, and a detailed report of any unusual incident.

c. Berthing.

(1) Normally, depending on weather, time element, or nature of cargo, vessels in Naha Port will be berthed with bow to sea. Except when specifically exempted by the Port Commander, the berthing of ships in the inner harbor and moves at Naha, Buckner Bay, and Chimu-Wan will be limited to hour of daylight.

(2) No vessel shall use facilities of the Naha Military Port or Pier "B", Buckner Bay, depart, or change berths unless approval is received from the USARYIS Harbor Master or request therefore originates from that office. No vessel shall use the facilities of the Naha Commercial Port.

d. Berth Assignments. Location of dock space to load and/or discharge transient vessels will be determined by the type of ship, nature of cargo, and availability of berth. All ammunition ships will be docked at Pier "B", Buckner Bay. Ships carrying troops or passengers under military control will be docked at Naha Military Port or at Pier "B" Buckner Bay.

Reg 56-1, HQ, 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

Normally, provided berthing space is available, merchant vessels with commercial cargo will be berthed at Naha Commercial Port and military vessels or commercial vessels with military cargo will be berthed at Naha Military Port. Location of berths for commercial ships with both military and commercial cargo other than ammunition, explosives, and hazardous cargo will be directed by the Chief, Operations Division predicated on (1) loading plan, (2) preponderance of cargo, (3) berthing space available, and (4) overriding military necessity.

(1) Ships to be docked at the Naha Commercial Port will be berthed as determined by the USARYIS Harbor Master in coordination with the Manager of the Naha Commercial Port.

(2) Preponderance of cargo will determine berths of discharge.

(a) Vessels carrying 25 measurement tons or more of both military and commercial cargo will normally be berthed first at Naha Port. Upon completion and/or concurrent discharge of military cargo, they will be shifted to Naha Commercial Port for discharge of commercial cargo. Should stowage be a determining factor such as military cargo overstowed by commercial cargo, vessel will be docked on the commercial side for first discharge.

(b) Vessels carrying more than 250 measurement tons of military cargo but less than 250 measurement tons of commercial cargo will be totally discharged at Naha Military Port.

(c) Vessels carrying more than 250 measurement tons of commercial cargo and less than 250 measurement tons of military cargo will be totally discharged at Naha Commercial Port. In such instances, the Army stevedoring contractor will be given free excess to the Naha Commercial Port without liability for any compensation for the right therefore, and will discharge and evacuate military cargo prior to and/or concurrent with commencement of discharge of commercial cargo. All cargo handling gear, material handling equipment including dock cranes, etc., required for the discharge or loading of military cargo will be furnished by the Army stevedoring contractor. All cargo handling gear, etc., at the Naha Commercial port is owned by the various commercial stevedore and terminal operators as against similar gear and equipment used by the Army contract stevedore which is government furnished. (Ref: Letter, RITS-P 500, subject: "Discharge of Army cargo at Naha Commercial Port", HQ RYCOM, 28 September 1956, and 1st indorsement thereto, 12 October 1956).

(3) Berthing Space Availability. The Chief, Operations Division will determine berth availability for and initial berthing of transient vessels, within the aforementioned criteria, and in accordance with general priorities indicated below:

(a) Troop and Passenger ships.

Reg 56-1, HQ, 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

- (b) Tankers.
- (c) MSTIS and commercial vessels carrying military cargo.
- (d) Commercial vessels exceeding 5,000 GRT.
- (e) Commercial vessels 5,000 GRT and under.
- (f) U. S. Forces vessels not engaged in discharge or loading operations.

(4) The Chief, Operations Division may, due to overriding necessity:

(a) Direct initial berthing of vessels at Naha Military Port regardless of preponderance of cargo.

(b) Direct shifting of vessels or vacation of any berth in Naha Military Port to permit berthing of higher priority vessels.

e. Smoking. Smoking in the port complex, open decks and holds of ships is prohibited except as indicated in Appendix III.

f. Rat Preventives. Rat guards or other suitable rat preventives will be used on all shore lines at all times; save-all nets will be taken up when hatches are not being worked; the ship's gangway will be completely illuminated at all times.

g. Security Lines. Security lines will be rigged fore and aft on the outboard side immediately following berthing. The lines will be of suitable size and condition to allow towing by large tugs and will be no more than three feet above the water line.

h. Blowing or Cleaning Boiler Tubes. Blowing or cleaning boiler tubes within the port or waters adjacent thereto is prohibited, and a minimum fine of \$50.00 will be charged to the responsible ship or steamship line for resultant air pollution, with additional fines levied in direct ratio to the damage incurred. The fine will be levied by the USARYIS Harbor Master.

i. Oil, Bilges, Waste, or Garbage. Oil, bilges, waste, or garbage will not be dumped or pumped into waters in or adjacent to the Naha Military Port. Violators of this regulation will be charged a minimum of \$50.00 fine for water pollution. Additional fines will be levied in direct ratio to the damage incurred. Fines will be levied by the USARYIS Harbor Master.

j. Falling debris, paint, etc. There will be no work or other action on board or over the side of any ship which will cause debris, paint, water, etc., to fall on Harborcraft while working alongside.

Reg 56-1, HQ, 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

k. Doad Ships. Disabling main engines or otherwise making repairs which will make the vessel inoperative is prohibited while in port unless specific permission has been obtained from the USARYIS Harbor Master.

l. Securing and Berthing. Tugs and pilots will berth and secure all transient vessels to the Master's satisfaction. During the fall and winter months, sudden high winds during the hours of darkness are frequent occurrence and Masters are cautioned to utilize ample lines fore and aft.

m. Security for Servicing Craft. Casting off and securing of lines of Y-tankers, cargo barges, floating cranes and other servicing craft is the responsibility of the ship being serviced. Lines for securing servicing craft will be provided by the vessel.

n. Stowaways. Stowaways from other ports of call will be kept on board ship at all times, unless placed in custody of proper authorities or departing their vessel.

o. Liquor and Drugs. Except when authorized by competent authorities, it is unlawful for any personnel to introduce, bring into, or attempt to bring into Okinawa ports, any amount of narcotic type drugs or any amount of alcoholic beverages.

p. Hiring of Crew Members. Additional crew members may be signed on a transient vessel at the specific request of the Master. The ship's agent will be responsible for necessary clearance and arrangements.

q. Radio. The use of radio transmitter while in port is prohibited, with the exception of the Harbor Control circuit 23330 and 2670 kcs. The call sign of the Harbor Net Control Station is ADD-3. This circuit may be used at any time for official business.

r. Fire Regulations. In the event of fire occurring in or near a transient vessel while secured at a berth or lying at anchor, the vessel will sound five prolonged blasts of the whistle. These signals will be repeated at intervals until answered by the U. S. Army tug on duty in the Naha Harbor.

s. Hazardous Cargo.

(1) Vessels carrying cargo of an explosive nature, except tank vessels, will not be permitted to discharge in Naha Port, but will be routed for discharge at Pier "B", Buckner Bay. Vessel Masters will be provided copies of local regulations governing ammo handling prior to commencement of loading operation. Pertinent United States Coast Guard, MSTIS, Army Regulations, USARYIS Circulars, and Port Directives relative to the handling of hazardous cargo will be complied with at all times. Vessels carrying classes of ammunition and explosives, other than Class I, may not enter Naha Port unless the ammo and/or explosives are stored in Coast Guard approved lockers aboard U. S. Navy combat vessels. Ammo and explosives stored in Coast Guard approved lockers will not be handled in Naha Port. NOTE: Exceptions to the provisions of this paragraph may be granted by the CG, 2d Log Comd.

Reg 56-1, HQ, 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

(2) The operation of tankers while in Naha Port will be governed by the provisions of Treasury Department, United States Coast Guard Tanker Vessel Regulation, 16 June 1947, CG 123, and any other implementations thereof by Port Regulations.

t. Plants and Animals. The importation of plants, plant products, birds, animals; and animal products is governed by pertinent regulations.

(1) Such cargo of interest to the United States Military Forces requires clearance by the Veterinary Division, USARYIS Surgeon's Office.

(2) Other such cargo requires clearance by the Natural Agriculture and Forestry Department, GRI, and by the Ryukyu Plant Quarantine Service of the Agriculture and Forestry Department, GRI.

20. Vessels Berthing at Naha Military Port. a. Drunkenness or Disorderliness will not be permitted on board vessels or within the Naha Military Port. Intoxicating beverages are prohibited in the Naha Military Port Area and may be confiscated and owners prosecuted except for personnel authorized to enter the port with the amount of alcoholic liquor prescribed for personal use ashore by competent authorities.

b. Crew Members. Crew members failing to rejoin their ship for departure will be reported to the Port Security Office.

c. Visitors. Visitors, when authorized by the Master and the Chief, Operations Division, will be the responsibility of the Ship's Master while on board. Particular emphasis is given to compliance with pertinent directives pertaining to money transactions, smuggling and black market activities. Personnel who are not in possession of United States Identification Cards are required to obtain passes from the Port Security Office.

d. Passes and Shore Leave:

(1) Except in cases of emergency, after the vessel has been granted security clearance, crew members and passengers who have written evidence of proper medical immunization will be permitted to leave the vessel. Shore passes will be issued to the non-U. S. Forces crew members by the Immigration Section, GRI. Port Area passes to enter and leave the Naha Military Port Area are issued by the GRI Immigration in conjunction with Counter Intelligence Corps agents.

(2) Passengers or military personnel authorized shore leave must carry identification cards or copies of their movement orders.

(3) Persons leaving or entering the Naha Military Port Area are subject to search both of their person and hand-carried packages.

Reg 56-1, HQ, 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

(4) Crew members or any other personnel going ashore will not have in their possession any article that may be used for bartering or black market activities.

(5) Shore passes for non-U. S. Forces personnel will be obtained through the Immigration Section, GRI, under the same procedures prescribed in paragraph 21c, below.

e. Transient Military and Civilian Personnel.

(1) Passes permitting transient personnel to go ashore may be issued at the discretion of the Ship's Transportation Officer aboard USS vessels or the Commander, Military Department, USNS vessels.

(2) Adequate records of individuals on pass will be maintained aboard the vessel. Individuals failing to return to the ship on or before the prescribed time will be immediately reported to the USARYIS Provost Marshal.

f. Vereral Disease Control. Infected crew members or passengers will be restricted to the vessel but may be taken ashore in custody of a ship's officer for necessary treatment.

g. Lethal Weapons. The possession or carrying of knives with a blade more than 3-inch length, guns, small arms, razors, spring knives, ice picks, blackjacks, or other objects capable of inflicting injury is strictly prohibited in the Port Complex.

21. Vessels Berthing at Naha Commercial Port. a. Commercial Port Manager is responsible for all operations within the Naha Commercial Port Area as defined in CA Ordinance No. 133, 8 June 1954, and will coordinate all ship movements with the USARYIS Harbor Master.

b. Entry and Exit. Individuals entering or departing from the Ryukyu Islands through the Naha Commercial Port shall process through the Immigration Section, GRI, in accordance with the provisions of CA Ordinance No. 125, 11 February 1954.

c. Temporary Shore Leave. Temporary visits ashore for passengers in a transient status or crew members may be granted for periods not to exceed 48 hours. Requests for such shore leave will be made to the Immigration Section, GRI. It shall be incumbent upon the Master of the vessel to collect all such passes issued and return same to the issuing agency. Any such persons issued shore passes who fail to return to the vessel within the prescribed time shall be reported to the Immigration authorities.

22. Operation of Small Craft. a. Small craft will only be operated within the Naha Harbor under specific authority of the USARYIS Harbor Master.

Reg 56-1, HQ, 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

- b. Compliance with International Rules of the Road is required.
- c. Fishing craft will not conduct fishing operations in inner harbor, fairway, or entrance through breakwater.
- d. Small craft will not go alongside Army-operated berths except on official business or when assigned a berth by the USARYIS Harbor Master.
- e. Passing close to barges, cranes, tows, or other floating equipment is strictly prohibited.
- f. Except on official duty, all boats and small craft are prohibited from engaging in sorties, or trips to ships underway or at anchor.
- g. Small privately-owned motor or sailboats, other than indigenous craft, operating in Ryukyuan Waters will be registered in accordance with these regulations as a command responsibility.
- h. In accordance with current USARYIS Regulations, privately owned small craft will be dispatched only from authorized dispatch points.

(1) Location of Authorized Small Boat Dispatch Points.

Harbor Master Office

Naha Military Port, Bldg 322

Yacht Clubs

Okinawa Yacht Club
U. S. Army Boating Facility

Rest Centers

Ishikawa Beach
Yaka Beach
Okuma Beach
Fitz Woody Beach

U. S. Marine Corps, Recreational Areas

(2) Requirements prior to dispatch

- (a) Name, grade and service number of each person on board.
- (b) Registration number of boat.
- (c) Projected route.

14

15

Reg 56-1, HQ, 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

(d) Time of departure and expected time of return. (Actual time of return will be reported to dispatch point, as soon as possible)

(e) In case of privately-owned and operated boats launched from areas other than the above listed dispatch points, the Duty Officer or Duty NCO of the individual's organization is designated as the dispatch point.

i. Ryukyuan fishing vessels desiring to berth in the Barge Slip north of Naha Commercial Port for the purpose of loading and discharging may do so without prior entry clearance. Vessels entering will do so at their risk, and will use utmost caution when entering or departing, considering the narrow channel and other marine traffic using this entrance.

Section VI. SUPPLIES AND SERVICES

23. Bunkers. Diesel fuel is available at Berth 1, Naha Port, and Navy Special Fuel Oil (NSFO) at Pier "B", Buckner Bay. Army Y-Tanker is available for lightering of black oil on a limited basis and at additional costs. Bunkers for merchant vessels are available dockside or by Caltex barge at the Naha Commercial Port. NSFO is available in unlimited quantity for commercial vessels through Caltex facilities located in the Naha Port. a 72-hour notice is desirable. NSFO is available at Pier "B", Buckner Bay for military vessels by gravity feed pipeline which has a total delivery rate of 3,200 bbls per hour and can bunker four destroyers simultaneously. Commercial vessels can, by special arrangements through Caltex, receive NSFO at Pier "B", Buckner Bay, through installed military facilities.

24. Water: The water supply on Okinawa is normally insufficient for military and civilian consumers on the island. Transient vessels are requested to bunker fresh water at ports having a more plentiful supply in order to hold ship's bunkering to an absolute minimum at Okinawa. Therefore, transient vessels will be limited to that amount of fresh water necessary to make the next port of call. In those cases of absolute necessity, the following will apply: Fresh water is available at all berths in Naha Pier "B", White Beach, and Chimu-Wan. Cost of water at the Military Port Complex is \$0.15 per ton to Federal Agency vessels and \$0.50 per ton to all other vessels; cost of water at Naha Commercial Port is \$0.50 per cubic meter.

25. Vessel Repairs; Repairs of a limited emergency nature to all vessels can be accomplished by the Marine Maintenance Branch located in the Military Port. Requests for repairs will be accepted on a priority basis but only if failure to repair will cause damage to vessel or cargo, delay sailing, or cause loss of life. Requests will be addressed to the Marine Maintenance Branch. The Master of the ship undergoing repairs will be required to have a crew member who is familiar with the ship's fire fighting equipment stand by each work gang while repair work is in progress. All work accomplished will be recorded on DA Form 2701 (Work and Job Order) and a responsible ship's officer will be required to sign a Certificate of Services Rendered for all work.

15

16

Reg 56-1, HQ, 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

26. Stores, Supplies and Services. a. U. S. Government supplies and services will be furnished to vessels of the United States and friendly foreign countries, when such supplies or services are not locally available from commercial sources, in the minimum quantity or to the extent required to maintain normal standards of marine operations during passage to the next port where supplies may be obtained from commercial sources.

b. Several firms are engaged in the ship chandler business. These firms are well equipped and carry a wide assortment of ships stores and supplies. Merchant vessels may obtain the services of these firms through the vessel's agent.

c. Port Services will be provided without charge as an appropriate courtesy to military vessels of a friendly foreign country.

27. Telephones. Limited gangway telephone service is available for transient vessels at Pier "B", Buckner Bay and the Naha Military Port. Requests for services will be submitted to the USARYIS Harbor Master.

28. Garbage Disposal. The ship's agent or representative of all vessels will make necessary arrangements with Port authorities for the disposal of garbage. Garbage disposal from the Military Port will be accomplished by the incumbent USARYIS refuse and garbage collection and disposal contractor. Under no circumstances will garbage be dumped in the Naha Harbor or at anchorage.

29. Laundry and Cleaning Services. Twenty-four hour laundry and cleaning service is available to all vessels through various commercial concerns on the island. Such services will be arranged by the ship's agent.

30. Medical Services. a. The ship's agent or the USARYIS Harbor Master will make arrangements for medical treatment. Charges, fees, and reimbursement for medical services are governed by pertinent regulations.

b. U. S. Forces Operated Vessels. Crew members and passengers are authorized emergency and routine care at the U. S. Army Hospital. Emergency care only is authorized at the Naha Dispensary located at the Military Port.

c. U. S. Forces Controlled Vessels. Crew members and passengers other than U. S. Forces personnel may receive emergency care at the U. S. Army Hospital. Routine care for this category of personnel may be given at the U. S. Army Hospital upon authorization of the Hospital Commander.

d. Military Vessels - Friendly Nations. Crew members of military vessels of friendly nations may receive emergency care at the U. S. Army Hospital.

Reg 56-1, HQ, 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

e. Other Merchant Vessels. Crew members and passengers may receive emergency care at the Naha Health Center or at the Office of the Quarantine Officer, Naha Commercial Port. In special circumstances, upon authorization by the Commanding Officer, U. S. Army Hospital, emergency care may be given by the U. S. Army Hospital. Private clinics are available if desired.

Section VII. VESSEL DEPARTURES

31. All Vessels. a. Thirty minutes prior to the time a vessel is ready to get underway, the Master will cause the International Code Flag "G" (Gulf) to be flown to indicate "need for a pilot".

b. Except in cases of emergency, the departure of ships from Naha Port, Pier "B", Buckner Bay, and Chimu-Wan will be limited to Port hours. For departures after or before Port hours, refer to Section II, paragraph 9.

c. Sailing time for vessels berthed at the Naha Military Port, Pier "B", Buckner Bay, and Chimu-Wan will be mutually established between the vessel agent and the USARYIS Harbor Master. Sailing time for vessels berthed at the Naha Commercial Port will be mutually established between the USARYIS Harbor Master and the Naha Commercial Port Manager.

d. Upon receipt of departure information, the USARYIS Harbor Master will arrange for a pilot and tugs to be alongside the vessel 15 minutes prior to scheduled sailing time. The pilot will determine the number of tugs required for safe operation.

e. The pilot will remain with the departing vessel until released by the Master. The vessel will furnish the pilot a safe, clean pilot ladder with at least one 3-inch hand line suspended alongside the ladder and extending to the water's edge.

32. Merchant Vessels. The Master will deposit or cause to be deposited by vessel agents with the:

a. Superintendent of Immigration:

(1) Crew list.

(2) Passenger list.

(3) All shore passes issued in accordance with the provisions of CA Ordinance No. 125, 11 February 1954.

Section VIII. GENERAL INFORMATION

33. Off-Limits Areas. With the exception of certain military installations which are "off-limits" for security reasons or such other areas as may be so designated, the entire island is "on-limits" 24 hours a day. From time to time, certain establishments within villages will be declared and posted "off-limits" for reasons of health and safety.

Reg 56-1, HQ, 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

34. Military and Civilian Law. The Armed Services Police, Security Guards, and the Okinawa Civilian Police Force are empowered to apprehend persons in the act of committing crimes or disturbances. Cooperation with the military or civilian police in performance of their duty is mandatory.

35. Investment Activities. Military personnel and their dependents and civilian personnel (other than Ryukyuan) and their dependents who are on duty with, employed by, accompanying, attached to, or associated with the United States Government or an agency thereof are prohibited from engaging or participating in trade or commercial activities other than as a purchaser for personal needs; such prohibition to include direct or indirect financial investments in the Ryukyu Islands, unless prior permission has been received from the U. S. Forces Service Commander concerned, and in conformity with Civil Administration and Ryukyuan law, provided that the prohibitions herein do not apply to the employment of dependents upon a salaried or commission basis with an established business.

36. Transportation. Commercial bus service is available throughout the island. Commercial taxi service is available to any location on the island.

37. Currency. U. S. currency is the legal tender for the island of Okinawa.

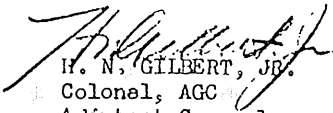
38. REFERENCES:


- a. Coast Guard Regulations
- b. AR 35-273
- c. AR 55-510
- d. AR 56-6

(RIBCCO)

FOR THE COMMANDER:

OFFICIAL:


H. N. GILBERT, JR.
Colonel, AGC
Adjutant General


W. L. NUNGESSER
Colonel, GS
Chief of Staff

APPENDIX I - Port Charges
APPENDIX II - Port and Related Telephone Numbers
APPENDIX III - Naha Military Port Fire Regulations
APPENDIX IV - Emergency Instructions for Transient Vessels and Storm Warning Procedures

18

Reg 56-1, HQ, 2d Log Comd, APO San Francisco 96248, 6 September 1966 Cont'd

DISTRIBUTION:

300 - D/TML, 2d Log Comd
3 - D/PA, 2d Log Comd
3 - D/F&M, 2d Log Comd
3 - D/DS, 2d Log Comd
3 - D/SVC, 2d Log Comd
5 - COMPT, 2d Log Comd
3 - D/SO, 2d Log Comd
3 - D/MAINT, 2d Log Comd
3 - AG Files, 2d Log Comd
1 - AG Orders, 2d Log Comd
1 - G1, HQ USARYIS
2 - G2, HQ USARYIS
2 - G3, HQ USARYIS
4 - G4, HQ USARYIS
2 - COMPT, HQ USARYIS
2 - IG, HQ USARYIS
2 - JA, HQ USARYIS
2 - AG Files, HQ USARYIS
1 - AG Orders, HQ USARYIS
10 - USCAR
5 - 1ST MP GP, RYIS
2 - USA MED CTR, RYIS
2 - USAEDO
4 - MSTC, Okinawa
4 - FLEACTS, Ryukyus
5 - 313TH AIR DIV
6 - 3RD Marine Div
2 - CIE
3 - CO, Troop Command
2 - CISO
3 - D/Hvmts
1 - SJA

19

PORT CHARGES

1. Port charges for ships whose ultimate payment responsibility is that of MSTs, the billing will reflect the Federal Agency Rate. This will include GAA, Voyage Charter, and time charter ships handled in Okinawa by a local agent.

2. Pilotage (per move):

a. Federal Agencies - \$0.0075 per GRT, minimum charges \$20.00, maximum charge \$180.00.

b. Nonfederal Agencies - \$0.01 per GRT, minimum charges \$20.00, maximum charge \$200.00.

3. Vessel Charges (per hour): Fraction less than 1/2 hour will be charged as 1/3 hour; fraction more than 1/2 hour and less than 1 hour will be charged as 1 hour.

	FEDERAL AGENCIES	NONFEDERAL AGENCIES
LARGE TUG	\$83.00	\$91.00
Y-TANKER	55.00	89.00
100 - TON CRANE	85.00	100.00
LCU	28.00	42.00
LCM-8	22.00	25.00
WORK BOAT	15.00	20.00
BARGE BG	5.50	7.00
BARGE OTHER	1.00	2.00

4. Vessel Charges Per Day (Operating): Continuous usage in excess of 12 hours will be charged day rate.

	FEDERAL AGENCIES	NONFEDERAL AGENCIES
LARGE TUG	996.00	1,092.00
Y-TANKER	660.00	1,068.00
100-TON CRANE	1,020.00	1,200.00
LCU	336.00	504.00
LCM-8	264.00	300.00
WORK BOAT	180.00	240.00
BARGE BG	66.00	84.00
BARGE OTHER	12.00	24.00

APPENDIX I to 2LC Reg 56-1, 6 September 1966

1-1

C-1, 4 Oct 66

2/

5. Vessel Charges per day (Standby): Standby Support will be furnished as requested. Standby rates will apply when exceeded by Hourly Rate.

	FEDERAL AGENCIES	NONFEDERAL AGENCIES
LARGE TUG	\$750.00	\$820.00
Y-TANKER	550.00	890.00
100-TON CRANE	510.00	600.00
LCU	196.00	294.00
LCM-8	110.00	125.00
WORK BOAT	75.00	100.00
BARGE BG	66.00	84.00

6. Additional Charge: When the hourly rate applies, a penalty charge will be added for other than normal hours (as explained in Par 9 Sec II).

LT	\$6.50 per hr
Y-TANKER	2.00 " "
100-TON CRANE	6.00 " "
LCM-8	1.00 " "
LCU	2.00 " "
WORK BOAT	1.00 " "
BARGE BG	1.00 " "

7. Military operated Vessels: When vessel with military crew is used in support of Federal or Federal sponsored agencies, these rates will be reduced by the cost of the crew's salary (AR 35-273).

8. Fire watch tug support required during ammunition and other hazardous cargo handling at Pier Bravo, White Beach, will be provided by Army tugs at no cost to the vessel operator. Standby fire watch tugs required during ammunition and other hazardous cargo handling operation is for the account of the cargo, except in unusual circumstances when requested by the vessel. In any case, when reimbursement is required the per day rates will apply.

9. Standby tug support will not be provided to tankers at POL handling sites unless specifically requested by MSTs and/or commercial vessel operators. If such support is requested reimbursement will be effected at the standby rates reflected in par 5. Tug charges for mooring of tankers at Chim Wan will commence from the time the tug departs its berth until return to berth or to the next point of commitment in the Military Port Complex.

10. Dockage rate:

\$0.01 per GRT of vessel per 24 hour period or fraction thereof.

1-2

C-1, 4 Oct 66

2

11. Line Gang (per move):

- a. Federal Agency - \$2.50.
- b. Nonfederal Agency - \$3.50.

12. Water (per short ton):

- a. Federal Agency - \$0.15
- b. Nonfederal Agency - \$0.50.

13. Lighterage (General Cargo): Actual cost of LCU or other equipment used plus applicable loading and discharge rate.

14. Port Charges - Naha Commercial Port.

a. Ryukyuan Pilots. Applicable to all Ryukyuan owned and operated vessels and all other Foreign Flag vessels 5,000 GRT and under at the Naha Commercial Port - \$0.01 per GRT.

b. Ryukyuan Tug. Applicable to all Ryukyuan owned and operated vessels and all other Foreign Flag vessels 5,000 GRT and under at the Naha Commercial Port.

(1) Tug - per move: Providing the move does not exceed 1 hour. Any fraction over 1 hour will be charged as 2 moves.

Large Tug	\$50.00 p/mv
Small Tug	\$25.00 p/mv

(2) Tug Overtime - per move: Providing the move does not exceed 1 hour. Any fraction over 1 hour will be charged as 2 moves.

Large Tug	\$30.00 p/mv.
Small Tug	\$15.00 p/mv

(3) Overtime: Rates for tugs will be chargeable from 1800 hours to 0700 hours every week day except Sunday and Holidays. Sunday and Holidays will be charged at the overtime rates.

c. Dockage (per day or fraction thereof):

(1) Foreign Trade Vessels: \$0.01 per GRT of vessel per 24 hour period or fraction thereof.

(2) Inter Island Transportation Vessels: and Inter Island Fishing Vessels:

1-3

C-1, 4 Oct 66

23

\$0.005 per GRT of vessel per 24 hour period or fraction thereof.

(3) Small Boat Basin:

Per day per craft (up to 50 GRT)	\$0.10
Per Semimonth per craft	1.00
Per month per craft	2.00

\$0.005 per GRT of vessel, 50 and over GRT per 24 hour period or fraction thereof.

d. Water (per cubic meter): \$0.50

e. Line Gangs (per move): Passenger ship \$2.00
Cargo ship \$1.50

f. Storage Charges (no charge within 3 days after arrival of cargo at the pier apron, pier shed, or open storage):

(1) Over 3 days at pier apron per day:

Import Cargo: Every 1,000 kg, 1 cu. meter or 1 sq. meter \$0.25

Export Cargo: Every 1,000 kg, 1 cu. meter or 1 sq. meter \$0.15

(2) Over 3 days at open storage per day:

Import Cargo: Every 1,000 kg, 1 cu. meter or 1 sq. meter \$0.05

Export Cargo: Every 1,000 kg, 1 cu. meter or 1 sq. meter \$0.03

Inter Island Cargo: Every 1,000 kg, 1 cu. meter or 1 sq. meter \$0.03

(3) Over 3 days in pier shed per day:

Import Cargo: Every 1,000 kg, 1 cu. meter or 1 sq. meter \$0.50

Export Cargo: Every 1,000 kg, 1 cu. meter or 1 sq. meter \$0.20

Inter Island Cargo: Every 1,000 kg, 1 cu. meter or 1 sq. meter \$0.20

1-4

C-1, 4 Oct 66

24

(4) Wharfage:

Import Cargo:	Every 1,000 kg or 1 cu. meter	\$0.12
	except rice and fertilizer which will be	\$0.08
	Horse and Cows per head	\$0.08
	Goats or other similar thing per head	\$0.01
Export Cargo:	Every 1,000 kg or 1 cu. meter	\$0.08
	Horse and Cows per head	\$0.08
	Goat or other similar thing per head	\$0.01
Inter Island Cargo:	Every 1,000 kg, or 1 cu. meter	\$0.08
	Horse and Cows per head	\$0.08
	Goat or other similar thing per head	\$0.01

15. Effective 1 Jan 66, the following rates were established for port handling of cargo on a commodity basis for military (other than U.S. Air Force) and other Governmental agencies by the U. S. Army Terminal Okinawa whenever reimbursement for such services is required.

Type of Cargo	Rate per measurement ton of 40 cubic feet		
	Discharge	Load	Dock Activity
General Cargo, not otherwise Specified	\$1.46	\$1.47	\$1.33
Refrigerated Cargo	1.57	1.42	1.52
Vehicles:			
(a) Wheeled equipment or vehicles which may be loaded or unloaded under their own power or by being pushed or pulled, where the ship's tackle is not necessary except for lift from square of hatch to the end of ship's tackle, or from end of ship's tackle to square of hatch	1.20	1.43	N/A

1-5

C-1, 4 Oct 66

(b) Vehicles, boxed or unboxed, excluding those described in paragraph (a), above, but including every type of vehicles, automotive and trailers, covering but not limited to special machinery (road, farm, military, etc.) or heavy guns, howitzers, rifles, etc., mounted on mobile bodies, chassis or trailers, and special technical devices (including all accompanying parts). (All of the foregoing boxed or unboxed.)	\$1.19	\$1.27	N/A
--	--------	--------	-----

Explosives and dangerous cargoes including any and all parts thereof packed together or separately but excluding inert cargo such as fin assemblies, practice bombs and items of a like nature, and arms and ammunition of small caliber and all types which shall be classified as general cargo. (At the discretion of the Transportation Officer in those cases where the aggregate amount of explosives and dangerous cargoes in any one hatch is less than 100 measurement tons extra labor rates plus any additional applicable costs may apply.)	1.64	1.69	1.52
---	------	------	------

Sea Vans and/or CONEX Transporters:

(a) Empty	1.25	1.30	1.04
(b) Other than empty	1.28	1.42	1.08
Empty containers (excluding Sea Vans and/or CONEX Transporters described above) such as, but not limited to, barrels and metal drums.	1.25	1.25	1.04
Lumber, wood poles and piles, structural steel, reinforcing steel and steel piling, all over 30 feet in length; and any other cargo of unusual length or size as determined by the Transportation Officer.	1.21	1.22	1.10

* Dock Activity: Cargo is loaded or discharged from or to places of rest on piers; craft assigned to the USARYIS Fleet and vehicles in the cargo assembly area. The handling and movement of cargo between any of the

1-6

C-1, 4 Oct 66

25

26

above, by mechanical means concurrent with loading or discharging activities, shall be considered to be an integral part of such loading or discharging service. Handling or shifting of cargo not in conjunction with loading or discharging services, directed by the Contracting Officer shall, when handled by mechanical means, be performed at extra-labor rates and, when handled by other than mechanical means, be performed as a dock activity service. The Dock Activity charge on household goods/baggage (whether in CONEX Transporters, crated or loose) includes cost of extra labor force engaged in the special handling of household goods and baggage.

16. As applicable a waiting time charge will be made of 6¢ a measurement ton up to a maximum of 150 measurement tons for any single lift.

17. When cargo is handled on an extra labor basis the Transportation Officer may elect to apply either the authorized commodity rates or the actual extra labor charges plus any additional applicable costs as circumstances warrant.

18. a. Compensation for cargo worked on a commodity basis is based on a measurement ton of 40 cubic feet. Thirty linear feet of poles or piling of any dimension shall be taken as one measurement ton. Four hundred eighty board feet measurement of lumber or logs shall be taken as one measurement ton.

b. Any single lift of cargo of over 150 tons, either by weight ton of 2,240 pounds (long ton) or by measurement ton of 40 cubic feet, whichever is greater, will be handled on an extra labor basis.

19. Effective 1 January 1966, the following rates were established for U. S. Air Force for port handling of cargo on a commodity basis.

Type of Cargo	Rate per measurement ton of 40 cubic feet		
	Discharge	Load	Dock Activity*
General Cargo, not otherwise Specified	\$.84	\$.85	\$.71
Refrigerated Cargo	.95	.80	.90

Vehicles:

(a) Wheeled equipment or vehicles which may be loaded or unloaded under their own power or by being pushed or pulled, where the ship's tackle is not necessary except for lift from square of hatch to the end of ship's tackle, or from end of ship's tackle to square of hatch. .58 .81 N/A

(b) Vehicles, boxed or unboxed, excluding those described in paragraph (a), above, but including every type of vehicle, automotive and trailers, covering but not limited to special machinery (road, farm, military, etc.) or heavy guns, howitzers, rifles, etc., mounted on mobile bodies, chassis or trailers, and special technical devices (including all accompanying parts). (All of the foregoing boxed or unboxed.) \$.57 \$.65 N/A

Explosives and dangerous cargoes (amounts of less than 100 tons will be handled at extra-labor rates) including any and all parts thereof packed together or separately but excluding inert cargo such as fin assemblies, practice bombs and items of a like nature, and arms and ammunition of small caliber and all types which shall be classified as general cargo. 1.02 1.07 .90

Sea Vans and/or CONEX Transporters:

(a) Empty .63 .68 .42
 (b) Other than empty .66 .80 .46

Empty containers (excluding Sea Vans and/or CONEX Transporters described in item (5) above) such as, but not limited to, barrels and metal drums. .63 .63 .42

Lumber, wood poles and piles, structural steel, reinforcing steel and steel piling, all over 30 feet in length; and any other cargo of unusual length or size as determined by the Contracting Officer with the exception of heavy lifts of more than 150 tons as defined in paragraph 15. .59 .60 .48

20. The following rates are established by the U. S. Army, Ryukyu Islands, for use of Materials Handling Equipment by military and other Governmental agencies and by commercial concerns, whenever reimbursement for such usage is required, and will become effective 1 July 1966.

<u>TYPE OF EQUIPMENT</u>	<u>RATE PER HOUR (from time of dispatch from and return to Equipment and Gear Shop)*</u>
Truck, Forklift, 4000 lb Lift	\$ 2.70
Truck, Forklift, 6000 lb Lift	2.90
Truck, Forklift, 15000 lb Lift	4.10
Truck, Forklift, 4000 lb Lift, Elec	4.25
Truck, Forklift, 6000 lb Lift, Elec	4.50
Truck, Forklift, 15000 lb Lift, Elec	4.75
Tractor, Clarktor 6, 4000 lb DBP	3.00
Tractor, Case, "IAI", 7500 lb DBP	3.20
Crane, Mobile, Truck Mounted, 20 Ton Capacity	7.50
Crane, Crawler, 40 Ton Capacity	10.50
Crane, Crawler, 45 Ton Capacity	10.75
Crane, Crawler, 60 Ton Capacity	13.75
Generator, Floodlight & Trailer Set	3.00
Trailer, Warehouse, 6000 lb Capacity	.08

* An additional charge of \$.31 per hour for US Army Terminal furnished operator will be made.

PORT AND RELATED TELEPHONE NUMBERS

EMERGENCY - NAHA

Fire	117
Fireboat	70288 - 79202
Ambulance - Port Surgeon	70235
South Security, Naha Port Office	78297 - 70280
Naha Area Duty Officer	71289
Military Police	5961
Harbor Master - Quarentine Officer	70288 - 79202
Harbor Control Radio Station	70288 - 72106

EMERGENCY - WHITE BEACH

Fire	Dial "0" - Ask for 117
Ambulance	Dial "0" - W/B 265
Military Police	5961
Security Police "A" Company	54192
Operations Officer	SUKIRAN 30 - 56192
Naha Port Services	56241 - 56261

DIRECTORATE FOR TERMINAL OPERATIONS - NAHA MILITARY PORT

Commanding Officer	71289 - 70240
Operations Division	71280
Cargo Operations Branch	78119
Marine Inspection Office	71517 - 70119
Marine Maintenance Branch	70290
Cargo Accounting Branch	79239
Personnel Movements Branch	71235
Harbor Master Branch	70288
Port Surgeon - Naha Dispensary	70235
Highway Operations Division	70243
Property & Supply Branch	79126
MSTS Representative	70287
NCSO Representative	70283

NAHA COMMERCIAL PORT

Manager, Commercial Port	8882578
Superintendent of Customs	8888121
Superintendent of Immigration	8882246
Ryukyus Civil Police	888 3249
Coastal Radio Station KUP 32	8861078
Ryukyuan Weather Station	8882435
Immigration - Port Terminal Office	8885089
Ryukyu (GRI) Quarantine Office	8881674

NAHA MILITARY PORT FIRE REGULATIONS

1. PURPOSE: To establish a basic organization and a coordinated plan of action to be implemented in event of fire on board USARYIS Fleet vessels, visiting transient vessels, and areas adjacent to Naha, White Beach (Buckner Bay) and Chimu-Wan Port Complex.

2. SCOPE: a. This procedure governs the actions of all personnel and floating equipment assigned to the Chief, Operations Division, D/TO, for duty. Visiting transient vessels are to initiate appropriate action in accordance with these instructions and USCG Regulations governing fire and fire prevention.

b. The scope of the USARYIS Military Port Complex includes those waters known as the Naha Military Port, all water area from the Nr. 1 sea buoy, the entrance channel, and that area between the north and south pier heads to Kokuba River bridge, plus the anchorage area to the north of Numbers 5 and 7 channel buoys; White Beach (Pier BRAVO), and the Chimu-Wan POL Anchorages.

3. GENERAL INSTRUCTIONS: Any person observing a fire outbreak will:

a. Turn in the alarm.

b. Alert occupants in buildings, USARYIS Fleet vessels, visiting transient vessels, or, if in open storage area, any person observed nearby.

c. FIRE ALARM LOCATIONS: Fire Alarms are located at the following buildings and yards:

(1) Warehouse 306, north and south sides.

(2) Warehouse 307, north and south sides.

(3) Building 305 (Hq USATO), Naha Port - inside of building in corridors 1st and 2nd floors.

(4) Engineer Island, Harbor Master, Marine Division and Repair Branch building.

(5) Ship's radio will be utilized to report fire at Chimu-Wan and White Beach, Pier BRAVO. In addition, a runner will be dispatched to the nearest phone (Tengan POL Station, Chimu-Wan; White Beach Operations).

(6) All vessels of the USARYIS Fleet and all visiting vessels, NOTE: Those alarms are for the immediate vicinity only; they are in no way connected to any Fire Station. The FIRE DEPARTMENT will be notified by TELEPHONE.

d. If the fire is in the Naha Military Port Area, telephone the following in the order given:

(1) Fire Station 117

(2) Harbor Master 70288 - 79202

APPENDIX III to 21C Reg 56-1, 6 Sep 66

(3) Security Police 78297

(4) D/TO Fire Marshal (normal duty hours) 76275

(5) D/TO Officer of the Day (off duty hours) 70249

e. Report fires on south side of Naha Harbormaster of on board transient vessels to Chief, Operations Division (Tele 71286 or 71280 senior Officer present. Report fires on Engineer Island or on board USARYIS Fleet vessels to Chief, Harbor Master Division (Tele 70288 or 79202), or Senior Officer or DAC present.

f. If the fire is in any area other than the Port Area or Engineer Island, telephone the following in order given:

(1) Fire Station 117

(2) OIC or Command Officer or Activity

(3) D/TO Fire Marshal (normal duty hours) 76275

(4) D/TO Officer of the Day (off duty hours) 70249

4. ORGANIZATION AND PLAN FOR NAHA MILITARY PORT:

a. The Senior Officer Present for Duty in Port Operations will:

(1) Insure notification of fire station.

(2) Insure notification of Harbor Master.

(3) Assume control of all personnel and equipment in Port Area and direct their evacuation and employment as necessary.

(4) Inform following agencies and utilize their facilities:

(a) Harbormaster Branch Fire Tugs

(b) MHE Shop MHE Equipment

(c) Chief, Operations Division Vehicles

(d) Security Police Security Guards

(5) Assist Fire Chief in estimating damages and the making of reports.

b. Harbormaster will:

(1) Alert all tugs and pilots to standby duty.

(2) Dispatch messengers to inform transient vessels of situation and to make preparations for possible movement.

(3) Direct movement of transient vessels and employment of fire tugs as determined by the Chief, Operations Division.

APPENDIX III to 21C Reg 56-1, 6 Sep 66

c. Masters of all USARYIS Fleet vessels will:

(1) Upon notification of a fire, by radio or any other means, cause an additional alarm to be sounded by sounding prolonged blasts of ship's whistle for a period of five minutes.

(2) Alert crews and prepare all fire fighting equipment for immediate use, start engines and standby for instructions from Harbor Master.

(3) Maintain continuous radio watch.

d. Foreman in Charge of Yard and Pier Areas will:

(1) All personnel under supervision will assemble in the areas designated by the evacuation plan of their respective activities. In the absence of an evacuation plan, personnel will assemble in the closest open area away from the fire and not in the way of fire fighting teams or equipment. Upon order of the Senior Officer present, they will move to another area to be designated by him.

(2) Assign individuals to man all fire fighting equipment in the yard or pier area.

(3) Take immediate action to direct the extinguishing of fire within his area.

(4) Dispatch laborers and equipment available in his immediate area to move endangered cargo to safe area.

(5) Assign laborers to stand by vessel mooring lines if it appears that evacuation will be required and insure that lines are not cast off until order is given by the Master of the ship or a pilot of the Harbor Master Branch.

(6) Dispatch best qualified messenger available to the Chief, Operations Division to receive and relay instructions if the fire is not located in his immediate area.

e. All Officers and Civilian Supervisor present in the Military Port will: Unless assigned to specific duties herein, report to the Chief, Operations Division and assist in supervising fire fighting activities or evacuation of supplies and equipment as directed by the Senior Officer.

5. ORGANIZATION AND PLAN OF ACTION UPON OUTBREAK OF FIRE ON ENGINEER ISLAND OR ON BOARD USARYIS FLEET VESSELS:

a. The Senior Officer on duty in the Marine Maintenance Branch will:

(1) Notify the Chief, Support Services Division.

(2) Insure that the fire station has been called and coordinate action with the Fire Chief.

APPENDIX III to 2LC Reg 56-1, 6 Sep 66

3-3

(3) Insure that the Harbormaster is informed.

(4) Assume control of all personnel and land equipment in the area and direct their employment and/or evacuation as deemed necessary.

(5) Assist Fire Chief and the D/TO Fire Marshal in determining the cause of the fire, estimating damage, and preparing necessary reports.

b. The Senior Person on duty in the Harbormaster Branch will:

(1) Alert tug crews and harbor pilots and order them to stand by to evacuate vessels if necessary.

(2) Alert all USARYIS Fleet vessels and transient vessels to make ready shipboard fire fighting equipment for immediate use.

(3) Direct movement of any vessels to outer anchorage in the event a fire aboard the vessel cannot be brought under control, or it is deemed necessary for the safety of vessels in immediate vicinity.

(4) Cause small craft to be dispatched to any vessel towed or catching fire in outer anchorage for possible evacuation of personnel.

(5) Organize line gangs from personnel available to assist in handling shore lines.

(6) Notify the Chief, Support Services Division.

(7) Assist Fire Chief and the D/TO Fire Marshal in determining the cause of the fire, estimating damage, and preparing necessary reports.

c. Persons in Charge of Buildings or Warehouses will:

(1) Upon notification of fire, cause all personnel to assemble in the nearest assembly area and await instructions.

(2) Take immediate action to extinguish the fire.

(3) Post personnel and fire fighting equipment in protective position around building or warehouse to prevent spread of fire and extinguish sparks lighting on or near them.

d. All Other Officers and Civilian Supervisors Present in the Area will: Unless assigned specific duties herein, report to the Senior Officer present in Marine Maintenance Branch and assist in supervising fire fighting activities or evacuation of equipment as directed.

6. ORGANIZATION AND PLAN OF ACTION UPON OUTBREAK OF FIRE IN NAHA MILITARY PORT FOR MILITARY POLICE, SECURITY SECTION, NAHA PORT:

a. The Military Police Security Police Officer, NCOIC, or Desk Sergeant will:

APPENDIX III to 2LC Reg 56-1, 6 Sep 66 .

3-4

34

- (1) Alert and organize all available guard personnel
- (2) Cause the Director of Terminal Operations to be notified during normal duty hours, or the Officer of the Day during off-duty hours.
- (3) Post guards to insure that Port Area Gate and Highway Nr. 1 in that area are kept free of congestion and that only emergency traffic is allowed to enter the Port Area.
- (4) Place one squad of guards under the direct control of the Fire Chief for assistance in combating the fire, protection of fire hose, and other duties as may be directed.
- (5) Turn off all lights and all switch boxes which have direct contact with power units.
- (6) Furnish guards - exclusive of those required in (3), (4), and (5), above, as requested by the Chief, Operations Division.
- (7) Notify Tank Farm #1 (telephone 78225) and Caltex Company (telephone 70244) of the fire and advise them to take proper precautions against its spreading to their area.
- (8) During such time as the Port is not operating, direct personnel in the Area and guards in fire fighting and salvage operations until arrival of the Fire Department.
- (9) In the event the fire is located in the Marine Maintenance Branch detail all guards, exclusive of those required in sub-paragraphs (3), (4), and (5), above, to the Senior Officer, Marine Maintenance Branch.
- (10) During off-duty hours, direct personnel of Hq Detachment, D/TO, and guards in fire fighting and salvage operations until the arrival of the Fire Department.

7. DUTIES OF THE OFFICER OF THE DAY: The Officer of the Day, during non-duty hours, will:

- a. When report of fire is received, immediately notify the Director of Terminal Operations (in case of serious fire.)
- b. Notify the XO D/TO (in case of serious fire.)
- c. Notify the Officer in Charge of the activity.
- d. Notify the Harbormaster (70288 - 79202) and direct him to alert all pilots and vessels (if the fire is in Naha Port).
- e. Proceed immediately to the scene of the fire.
- f. During times when the Port is not operating, direct personnel of Hq Detachment, D/TO, and guards in fire fighting and salvage operations until arrival of the Security Police Officer or Fire Department, then return to duty in the Deputy Commanding Officer's Office.

APPENDIX III to 2LC Reg 56-1, 6 Sep 66

g. Receive reports on progress of fire fighting and salvage operations and keep the Dir for Tml Opns informed of their contents.

h. Receive written report of fire from the US Army MP Group Security Police Officer and notify the Dir for Tml Opns of its contents.

8. REGULATIONS PROHIBITING SMOKING ON OR ABOUT THE PIERS AND VESSELS, ESPECIALLY THOSE VESSELS HANDLING POL PRODUCTS:

a. Smoking is PROHIBITED:

- (1) On all piers and open storage areas except as in par 8(b) below.
- (2) In all warehouses, shops, sheds and other structures except as in par 8(b) below.
- (3) On open decks and in cargo storage areas of all vessels and craft on berth.

b. Smoking is PERMITTED:

- (1) In rooms used for office purposes where ashtrays are provided.
- (2) In designated smoking areas which are provided at intervals along the road separating the yards and wharves, and in vicinity of pier sheds.
- (3) On vessels in areas specifically authorized by the Master.

c. Welding, cutting or other work involving use of inflammable gasses and open torches will not be undertaken without specific permission of the Pier Superintendent. Prior to granting permission the Pier Superintendent will require:

- (1) Inspection of the area for fire hazards.
- (2) Presence of a fire watch.
- (3) Presence of an adequate number and proper type of fire extinguisher equipment.

d. Whenever drummed POL or other highly inflammable material is being discharged from a vessel, the Operations Officer in charge of the shift will request a special guard to standby in the hatch and at the backpile. The Security Officer will provide such guards on request and insure that they are fully instructed in their duties. The Pier Superintendent will post "NO SMOKING" signs (both English and Japanese) at the backpile and will insure that mobile extinguishers are readily available. He will also post special signs at the gangways to all vessels which carry drummed POL or other highly inflammable cargo. MHE equipment operating near inflammable cargo will be equipped with Spark Arrestores.

APPENDIX III to 2LC Reg 56-1, 6 Sep 66

9. NAHA MILITARY TERMINAL COMPLEX REGULATIONS CONTROLLING TANKER OPERATIONS:

a. Tanker discharge and bunkering operations within the Ports of Naha, White Beach and Chimu-Wan Bay will be guided as follows:

(1) Naha Military Port and White Beach Pier Superintendents will insure that the pier is protected against unnecessary traffic, assign a safe smoking area, and provide a safety watch to enforce compliance.

(2) The pilot and/or senior tug master will insure that tankers discharging at the Chimu-Wan Bay, POL mooring are provided facilities for maximum safety precautions.

(3) The Harbormaster and Master of the USARYIS Fleet vessels will be alert to prevent violations of any portion of these regulations. Particular caution will be exercised to prevent the pumping or emptying of oil, bilges, or waste oil into the Naha Harbor.

(4) All units and activities will comply with all other fire regulations as found necessary to prevent loss of life and property.

APPENDIX III to 21C Reg 56-1, 6 Sep 66

3-7

37

EMERGENCY INSTRUCTIONS FOR TRANSIENT VESSELS
AND STORM WARNING PROCEDURES

1. GENERAL:

a. These instructions are applicable to all transient vessels.

b. Emergency Conditions are defined as:

(1) Air Raid Alerts

(2) Fire (within Port or aboard vessels).

(3) Typhoon Warnings.

c. All Masters (Commanding Officers) will instruct their crews, prior to granting shore leave, that they will immediately return to their vessel upon declaration of an actual emergency condition. All emergency conditions are broadcast over local Armed Forces and commercial radio stations.

d. Specific instructions will be given to each vessel by the Harbormaster.

2. DETAILED INSTRUCTIONS:

a. Dissemination of initial emergency condition warnings:

(1) Air Raid Warnings - by siren and Armed Forces radio.

(2) All Others - verbally by USARYIS Harbormaster messenger.

b. Immediately upon declaration of an actual emergency condition, the Master (Commanding Officer) or Senior Officer aboard will:

(1) Cause ship's radio to open on the USARYIS Harbormaster Radio Net Control Station ADD-3, operating on 2330 kcs (voice) and 2670 kcs (CW). Radio will remain in the net until released by the USARYIS Harbormaster Radio Net Control Station.

(2) Commence preparing ship for sea. Vessel will sail only on order of the USARYIS Harbormaster.

(3) Report to the USARYIS Harbormaster as soon as can be determined when the vessel will be ready to get under way.

(4) Stand-by for any additional instructions and be prepared to render assistance upon call from the Harbormaster.

c. Dispersal of passengers and visitors when passenger ships are in port during actual alert:

(1) Air Alert Condition YELLOW: Embarkation and/or debarkation will continue.

(2) Air Alert Condition RED:

APPENDIX IV to 21C Reg 56-1, 6 Sep 66

4-1

38

(a) Embarkation and/or debarkation will cease immediately.

(b) All passengers and visitors aboard the vessel will remain aboard and follow ship's regulations.

(c) Passengers and visitors ashore will be directed to the Air Raid Shelter in Warehouse 307 by Passenger Traffic Officer.

d. Priority of vessel dispersal:

(1) Tankers

(2) Vessels with ammunition aboard.

(3) Other cargo vessels (if circumstances permit).

(4) Passenger ships will remain in place during air alerts only.

(5) Due to restricted channel and size of harbor, vessels will not get under way until specifically directed by the Harbormaster.

e. Passive Air Defense Plan:

(1) General:

(a) CONDITION YELLOW: Air attack is probable. Steady siren blast of three minutes duration. CONDITION YELLOW may or may not precede RED.

(b) CONDITION RED: Air attack is imminent. Enemy aircraft are in the vicinity. Sirens will sound one long undulating blast of three minutes duration.

(c) CONDITION RED: (Vessels at anchor). The following "BLINKER SIGNAL" will be sent to all vessels at anchor during the first three minutes of an air raid:

1. Practice - Q J

2. Actual - Q K

(d) CONDITION WHITE: All clear. Siren will sound three 30-second blasts separated by two 30-second periods of silence. Caution must be exercised to assure that siren signals are not confused.

(2) Vessels will not be required to go to sea during test or practice alerts. During actual alerts vessels will be required to go to sea in the priority outlined in paragraph 2d, above, or as implemented by the USARYIS Harbormaster.

APPENDIX IV to 2LC Reg 56-1, 6 Sep 66

4-2

f. Severe storm and typhoon procedures:

(1) The Ryukyu Islands are affected by severe storms and typhoons several times annually. They are most prevalent during the months of August, September, and October, but have been known to occur in varying intensities throughout the entire year. Severe storms entail winds near the center of 40 - 70 miles per hour. Typhoons entail winds near the center of over 70 miles per hour. Naha Port is not a safe haven and seaworthy transient vessels are required to go to sea for typhoon evasion upon direction of the Harbor Master. This will usually occur when condition II is declared.

(2) Alert Conditions:

(a) CONDITION IV: Storm warning when winds of 50 knots are within 72 hours of Okinawa.

(b) CONDITION III. This alert may be declared when winds of 50 knots or greater may be expected in the Ryukyus within 24-48 hours. Storm warning flags will be hoisted indicating wind direction and the International Sign "IK" (you should be prepared for a typhoon). All transient vessels will prepare to go to sea immediately. The USARYIS Harbormaster will, if time permits, communicate with all transient vessels and arrange a firm departure time. Vessels unable to make this departure time will inform the USARYIS Harbormaster immediately. All vessels will keep in communication with the Harbor Net Control Station or Ship-to-Shore Station in order to be informed when to return to the command.

(c) CONDITION II: This alert may be declared when winds of 50 knots or greater may be expected within 12-24 hours. Appropriate warning flags, lights, and international signals will be shown. Port will be cleared of all seaworthy transient vessels unless express permission to remain is granted by the Commanding Officer, U. S. Army Terminal, Okinawa. This permission will be granted for urgent reasons only.

(d) CONDITION I: This alert may be declared when winds of 50 knots or greater may be expected to reach Okinawa within 6-12 hours. CONDITION I is further divided as follows:

1. Condition I - NORMAL. From declaration of condition until wind velocities to 40 knots are experienced.

2. Condition I - CAUTION. The period when wind velocities are above 40 knots but do not exceed 64 knots.

3. Condition I - EMERGENCY. Winds in excess of 65 knots are being experienced.

(e) ALL CLEAR: Is declared when the danger of the typhoon has passed.

3. STORM WARNING PROCEDURES: Flags and lights are to be displayed at the USARYIS Harbormaster's Office, Building 322, at the top of the hill on Engineer Island, U. S. Army Military Port. Warnings issued will be divided into three classes:

APPENDIX IV to 2LC 56-1, 6 Sep 66

4-3

a. SMALL CRAFT WARNINGS: One red pennant by day and a red light above a white light at night to indicate winds up to 38 miles an hour (33 knots) and/or sea conditions dangerous to small craft operations are forecast for the area.

b. GALE WARNING: Two red pennants displayed by day and a white light above a red light at night to indicate winds ranging from 39 to 54 miles an hour (34 to 48 knots) are forecast for the area.

c. WHOLE GALE WARNING: A single square red flag with a black center displayed during daytime and two red lights at night to indicate winds ranging from 55 to 73 miles an hour (48 to 63 knots) are forecast for the area.

d. HURRICANE WARNINGS: Two square red flags with black centers displayed by day and a white light between two red lights at night to indicate that winds 74 miles an hour (64 knots) and above are forecast for the area.

Gulf Asian Terminals Inc.

Marvin H. Jones, Jr.
General Manager



P. O. Box 465
KOZA, OKINAWA
Telephone: 077-1195-8
Cable Address: OKIGLAF, OKINAWA

1970年11月24日

琉球政府 行政主席
屋良朝苗 殿

ガルフ エイジア ターミナルズ インク
総支配人 コービン ホワジ ヴァーナー



主題：米國民政府指令第一号の件

1. 主題の件に関し記す。巷間 琉球の意見が繰出
ており御承知の如く。しかし、ガルフの
意見は事実と法律問題を十分に理解するに
相違なく、誤解が多。ガルフ エイジア ターミナルズ インク
(以下単にガルフと称す)の意図は、ただ右記のとおり
ガルフに有利な誤解を生かす。おそれが充分に
あり。ガルフの申請提出については、琉球政府の
好意が御承知の如く、大きく、ガルフも
その御承知の如く、沖縄経済の発展に
力を貸す努力を致し、そのように誤解が



A SUBSIDIARY OF GULF OIL CORPORATION

琉球政府の間には、発生する。琉球において、
兩者に於て、利益をもち、その下は、琉球の指令の
意図を明らかにし、ガルフの立場を理解し、頂戴。
今後、御承知の如く、致し、

2. ガルフは、御承知の如く、F.I.B. ライセンス NO. 378
に於て許可されたターミナル運営の為に平安港に
バースを建造し、その使用を開始するに当り、
琉球政府に対し、該バース周辺の海域を
私港地域に指定し、申請された。
(1969.6.23) その目的は該地域でのターミナルの
自由航行を確保し、且つ、船舶の航行の安全の
ためであり、同申請に対し、琉球政府は、
1969.9.9. 現行法上、私港地域の指定は
不可能であり、理由で拒否の回答が与えられ、
おそれ琉球政府はガルフに対し、該海域に
ついて、米國民政府より、公有水面占有許可を
与える指示を受けた。そしてガルフは1969年
11月、米國民政府より該海域について、公有水面
占有許可を下付された。

3. 以上が現実にバースを利用した事業を行う
に当り、海上交通の整理の問題が生じた。

公有水面占用法では、そのよう海上交通の整理の制限がなされておらず、御承知のとおり、日本法では、港則法(昭23.7.15)が制定され、港内の船舶交通の安全と港内の整理に關して定められておる。沖繩においては、かかる法律が制定されておらず、その中堅性も皆無に於ての如くに329,000噸の巨船を利用した事業に關しては、全く準備がなされておらず、海上交通に關する事故の発生を防止するためにも、港則法には最善を尽くす義務があったのであり、それ故に、米民政府に申請し、この指令の交付を受けたわけでございます。

以上の経過を十分に御理解いたされたいと思ふ。

4. 先ず、同指令に對する誤解の一例、同指令が琉球政府立法であり、港則法を無視したとの意見が有る。港則法(1954.10.8.立法59号)は、港内の開発、利用及び管理の方法を定め、これを目的としており、港則法に對しては、政府又は市町村がこれに當つて定められており、同港則法に對する業務に關し、同法第3条の港則法に關し、

港則法を良好な状態に維持せよ。

④港則法の施行のため、必要な港則法の建設及び改良の計画を作成せよ。⑤前号の計画を實施するため、必要な港則法工事を行はせよ。⑥港則法の使用に關し、必要な規程を制定せよ。是れが、即ち、港則法に對する港則法の物的設備の面を担當するものであり、問題となつておる指令では、この点に關し、全く、なされておらず、即ち、同指令に對し、港則法に對する権限は同法に對し、港則法に對する権限に一致するものではありせん。

日本におきましては、港則法の外に港則法(昭23.7.15法律174号)が有る。同法は、港内における船舶交通の安全及び港内の整理を圖るための、港外に港内における船舶の航行に關する権限を有して、沖繩においては、かかる法律はありせんが、那覇港港則法及び那覇港の港則法管理條例がこれに類してあり、即ち、各港務所長が同港の交通整理及び港内の整理の権限を有してあり、

上記、港則法は同法適用の港を定め、その区域を政令で定められていたが、区域の設定に際しては、海上交通の特殊性から港内という狭いものではなく、或程度の大さをもつ海面を指定し、その区域内の海上交通取締の制限も港内に与えておりました。そして、指令により、カルフに与えられた制限は、その内容が船舶交通の安全及び港の整理に必要なものとして、港則法下、開港、閉港、又は泊港における港務作業と同一のものであります。この指令により、沖繩においては、港則法の制定が以前でありましたが、世界でも最も大さなタンカーを利用した業務を行う関係上、海上交通の安全を因らねば、カルフの責任だと痛感に感じました。又、港の広さを防止することも企業の重大な責任だと考えておりました。しかもその責任は一刻も猶予するところのない種類のものであり、指令により港則法の目的を早にたおすわけであり、このことは、カルフ社、個人のたためのものでなく、社会、公衆のたためのものであり、十分御理解いたされたいと思っております。このように指令は決して、

港則法を無視したものでありません。同法と相反するものではありません。この点、十分御検討の上、カルフの真意をくんでいただきたいと思います。

5. カルフ社にたいし、当該港湾に關し、60年の期間の既得権を主張するであろうと云われてきた。このことは明らかで、1969年11月、王座球財産管理局がカルフ社にたいし、交付した公有水面使用許可（海上橋脚等の建設・運営のため、海底及び海底地層の使用も含む）と混同して、おぼろしく思われる。實際においても、次の事実については、よく御理解願いたいと思っております。即ち、海上橋脚及び海底パイプラインの用に供する水域及びその海底を使用する長期的許可を取得することは、カルフ社に交付された外資免許に基き、カルフ社の義務を達成するため、カルフ社にとっては、絶対に必要な条件であり、この事実であります。カルフ社としては、必要とする水域とその海底を使用する継続的権利について、充分な確証を得ない限り、必要とする巨額な資本を投ずることは控えていたと見られる。以上のことからして、港湾指定に關する60年間の言及は、重要ではないと思料致します。

6. 或新聞によれば、カルフ社が同港使用管理
運送の組織を他を担い、これを非難しているが、
そのことは同指令を通読すれば明らかであり、港内の
船舶交通の整理、整頓を行うことは、南に組織等を
負担せられたら、こうであり、これらの行為は
船舶交通の安全のため、公共的なるものであり、
且つその行為自体からは、何等利益を生み出さな
いものであるから、是に当然のことはあり、それ以外の
カルフの所謂営業については、規則上何等特権を
与えていないのであるから、非難するは当らない。

7. 指令によつてカルフに与えられた制限は、
同海域にある漁業が影響を受けるとして、
同指令を非難する者もいる。しかし、同指令による
制限が交通の整理に南に在るものであり、船舶の
交通については、既にカルフと南に在る漁業
協同組合との間に協定がなされてあり、
本指令の公布によつて、既存の漁業が何等
影響を受けることは明らかであり、この点に
ついての非難は当をしない。

8. 又、金武湾以外に、例えば、70トン未満の船舶の
出入港に於て、かかる処置がとられていないことを理由に
本指令が不当である、との意見もある。しかし、これらの
港に入港する船舶は、1トン未満であり、出入回数も
ごく、少くである。これに比し、本港に出入する船舶は
32万トン未満のタンカーであり、その出入も頻りに
であり、交通規整の必要性は比較に異なる。
これらの港で、中受がなから、金武湾においても
中受がなされるに到底、なすべからざるを考へ、カルフは
海上交通安全確保という点から、この指令の必要性を
認めざるを得ない。それ故、他の港に於て、その
ような権利を与えていないから、この場合は、本例の
場合、該当しないであろう。

9. 以上のとおり、当社の見解を述べ、御参考のため
提出致し、この際、御検討の上、疑問、或いは
照会等べき点がございしたら、御一報下さいませ。
又、本指令に關する今後の問題については、御検討が
下さるべく多くあると思ひ、御指針頂け
れば、幸甚と考へております。今後とも、御検討が
御指針を、お伺ひ致し、御礼申し上げます。

Gulf Asian Terminals Inc.

Steven P. Jones, Jr.
General Manager

P. O. Box 465
KOZA, OKINAWA
Telephone: 077-1189 8
Cable Address: OKIGULF, OKINAWA
November 24, 1970

Mr. Chobyu Yara
Chief Executive
Government of the Ryukyu Islands
Naha, Okinawa

Dear Mr. Yara:

CA Directive No. 1

1. As you have already been informed of what has been locally talked about the above subject, various opinions and comments on the subject have come out recently. These comments on the subject have been voiced without fully understanding the facts and legal problems involved. These comments are far apart from the intent of Gulf Asian Terminals, Inc. hereinafter referred to as Gulf, and are likely to create misunderstandings about Gulf.

The presence of Gulf on Okinawa is greatly indebted to the good will and cooperation of your Government. In answer to the good will and cooperation rendered by your Government, Gulf is in the earnest endeavor to lend its capability for advancement of economic development in Okinawa. In consideration that the unnecessary wedge driven between the Government of the Ryukyu Islands and Gulf as the result of the aforementioned misunderstandings will not be conducive to our mutual gain of benefits, Gulf wishes to clarify the intent of the Directive in question and explain the position of Gulf in order to have the Government of the Ryukyu Islands understand Gulf's position and to solicit further cooperation of your government.

2. In order to operate and manage its terminal facilities under FIB license No. 378 granted by the Government of the Ryukyu Islands, Gulf built the sea berth off the island of Heianza. In the move to start use of the sea berth on June 23, 1969, Gulf submitted to the Government of the Ryukyu Islands an application for designation of private port area of the waters around the sea berth. The purpose of the application was to secure unrestricted entry into and exit from the waters of tankers and insure the safety of the vessels therein. In response to the application, on September 9, 1969, the Government of the Ryukyu Islands took a position to deny the request made by Gulf, stating that designation or establishment of private port area is impossible under the existing law. In addition and at the same time, the Government of the Ryukyu Islands served an instruction to Gulf to obtain from USCAR a water surface use permit for the area involved. Accordingly, Gulf was granted the permit on November 10, 1969, by USCAR to use the water area.



A SUBSIDIARY OF GULF OIL CORPORATION

Mr. Chobyu Yara

2

November 24, 1970

3. However, in performing the activities with use of the sea berth, a real and serious problem rose to control surface transportation traffic. The authority to control surface traffic is uncertain, as far as the exclusive right to use the waters under the permit is concerned.

Japan has Port Control Act (enacted, July 15, 1948) which provides provisions to control vessel traffic for safety and orderly navigation within the port area involved. Okinawa does not have such law. The need of such law is essential to and keenly felt by Gulf who is required to accommodate the 326,000-ton class of mammoth tankers. Gulf has been held responsible to make utmost effort in preventing occurrence of surface traffic accidents in the area involved. Accordingly, Gulf turned to USCAR for port designation. Under such circumstances in which there was no recourse but to do so and the result was the issue of the Directive. It is sincerely hoped that the course that Gulf took is fully understood by all concerned.

4. One of the misunderstandings about the Directive is the opinion that the Directive slights the GRI Act governing ports and harbors. This Act (Act No. 59 of October 8, 1954) is designed to provide ways and means for development, utilization, and administration of ports and harbors. It provides that the Government of the Ryukyu Islands or municipalities will assume the position of port authority. As the activities of the port authority, the Act provides under Article 3 that the port authority shall maintain the port area involved and port facilities in a good condition; that the port authority shall prepare, for port development, plans for construction and improvements; that the port authority shall undertake necessary construction to implement the said plans; and that the port authority shall exercise control and restrictions as required in regard to use of port facilities. In short, the port authority as provided under the law is the one who takes the charge of the physical facilities aspect. The Directive in question has no reference in this respect--the authority given to Gulf under the Directive is not the authority in the hand of the port authority under the GRI law.

Japan has Port Control Act (Act No. 174 of July 15, 1948) in addition to the Japanese law governing ports and harbors. The Port Control Act is designed to insure safety of vessel traffic and maintain order within port area involved, and gives chief of port office (harbor master) authority to control vessel traffic within the port area. Okinawa does not have such law, but the Act relating to administration of Naha Port and Naha City Ordinance

November 24, 1970

relating to Tomari Port Administration are in the same category of that Japanese law. In short, the chief of port office in each instance has been given the authority to control vessel traffic and maintain order within the port area involved.

The Port Control Act in Japan spells out applicable ports; the port area involved is set forth under a GOJ code. In designating the port area, a small area within port is not considered in view of the peculiar nature of water surface transportation traffic; a broader area of waters is designated as port area of which traffic control authority is given to the harbor master involved in Japan.

The authority given to Gulf under the Directive is required to insure the safety of vessel traffic and maintain order within the area involved, as far as the features of the authority is concerned; the authority given to Gulf under the Directive is identical with the authority given to harbor master under the Japanese Port Control Act as is with the authority given to chiefs of Naha Port and Tomari Port Offices. Unfortunately, Okinawa does not have the system to follow as Japan follows the port control law. But Gulf is painfully aware that it has the responsibility to insure the surface traffic safety in view of its activities involving use of series of the largest tankers in the world and that it has the important responsibility to prevent pollution within the waters area involved (as has been often instructed by the Government of the Ryukyu Islands.) This responsibility is so serious that no one can afford to wait any minutes for new law to be enacted. For this reason, the Directive has accomplished the purpose of the Port Control Act.

This thing is not for the benefit of Gulf alone, but for the benefits to all including Okinawan society and the general public as may well be understood. Accordingly, the Directive is not intended to slight the existing GRI law governing ports and harbors, nor does it; it does not interpose contraction to the GRI law. Gulf solicits that the Government of the Ryukyu Islands consider this point thoroughly and grasp the true intent of Gulf.

5. It has been stated that Gulf will claim vested rights in said port authority for 60 years. Apparently this is being confused with the Permit to use the seabed, subsoil and adjacent waters for construction and operation of the sea berth that was issued to Gulf by Ryukyu Property Custodian in November 1969. You will appreciate the fact that the long-term permit for Gulf's use of seabed for its sea berth and pipelines was imperative for Gulf to perform its obligation under its Foreign Investment License. Gulf would not have invested the large capital required without adequate assurance of its continued right to use required seabed. Therefore, the reference to the 60 years in regards to Port Designation is immaterial.

November 24, 1970

6. Certain newspaper accuses Gulf of not paying levy, tax, etc., in connection with the use, operation, and management of the port. This point is very plain and clear, if one reads and understands the Directive well. The Directive says that Gulf's performance to control vessel traffic and maintain order within the port is not subject to imposition of taxes, etc. The deed performed by Gulf is the public service to insure the safety of vessel traffic; the deed of Gulf itself does not generate any profits; therefore, it is quite natural that the deed of Gulf to insure the safety and maintain order in the waters is not subject to imposition of taxes, etc. As far as Gulf's other business activities are concerned, the Directive does not provide Gulf any privilege for tax exemption. Therefore, the accusation is irrelevant.
7. Certain people accuse the Directive of having adverse effect on the fishing right established in the waters because of the authority given to Gulf under the Directive. But the authority given to Gulf under the Directive is to insure the safety of vessel traffic and maintain order in the waters; as far as the vessel traffic is concerned, an agreement was made by and between Gulf and Yonashiro/Katsuren Fishery Cooperatives. It is obvious that the issue of the Directive has no impact on the existing fishing right. Therefore, the accusation in this respect is irrelevant, too.
8. There is an opinion voiced that, since the existing piers used for propane gas vessels for its entry and exit are not subject to such measures as Kinwan Port, the Directive is not required. The vessels entering such propane gas unloading ports amount to less than 1,000 in tonnage; their entry and exit are not frequent. To the contrary, the vessels making entry into and exit from the Kinwan Port are in a class of mammoth tankers amounting to 326,000 in tonnage. And their port calls are frequent and the vessel traffic control requirement in Kinwan is incomparable. It is irrelevant to contend that, since the propane gas piers have no such traffic control requirement, Kinwan Port does not have such requirement. Gulf has recognized the need of the Directive from the standpoint of essential safety of vessels in the waters involved. In this instance, it should be said that it is impertinent to cite the absence of authority in other ports (for propane gas business) in discussing Kinwan Port.
9. The foregoing comments, which represent the position of Gulf, are presented for your information. Your consideration of these comments, presented above, is requested. If any questions and points for clarification are raised, Gulf would like to answer them in a positive manner.

Mr. Choby Yara

5

November 24, 1970

Gulf is prepared to give full cooperation in connection with any subjects that may be taken up in the future regarding the Directive.

Gulf appreciates any instructions that may be served and is looking forward to receiving your continuous cooperation and instructions.

Sincerely yours,

GULF ASIAN TERMINALS, INC.

Marvin Hodges, Jr.
Marvin Hodges, Jr.
General Manager

kt

- ソカ
- 大蔵(外)蔵官
- 事務次官
- 典房
- 区官官審審長
- 長
- 備後
- 文會官給
- 長
- 國資長
- 領移長
- 長
- ア
- 參地中東
- 北東
- 參北北保
- 長
- 中南
- 參一二
- 參西東洋
- 西東
- 長
- 近ア
- 長
- 參書近ア
- 次総経国万
- 長
- 參買統
- 國
- 參技二
- 園一環
- 長
- 參政経科
- 長
- 軍行専
- 長
- 參道内外
- 長
- 文長

注意

1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

ONTA 4
 28/

総番号(TA) 60131 主管
 70年12月4日 22時05分 津 港 米北1
 70年12月5日 01時19分 本 省 着

外務大臣殿 高瀬(大使) 臨時代理大使 総領事 代理
 金武湾港

第619号 略 至急

往電第590号に関し

12月4日リゆうきゆう政府通産局ヒガ海運課長は、往訪のマモシに対し、大要次のように内話した趣。

1. 12月3日通産長オオハマ運輸部長、アサト建設局土木建築部長は、金武湾港をリゆうきゆう政府港湾法による港湾として指定する場合の区域及びその管理の態様について話し合うため民政府で会談した。(米側は、ダブトン公益事業運輸通信部長、アイゼンシエタイン法務局法務部長のほか陸軍、海軍、海兵隊からも代表者出席。)

2. 席上リゆう政側から、今回リゆうきゆう政府港湾法のもとで港湾区域としたい水面について説明し、(資料空送)、米軍関係で使用中の区域がこのうちにあれば、除外して定めたいとの趣旨説明を行なったほか、港内の安全のための規制の態様については、本土港則法の規定に相当する規定を港湾法施行規則に取り入れたいとの方針を口頭で伝えた。

3. 米側からは、区域については例えば、ホワイトビーチ

注意

1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

チ付近に水上機の発着場があるとか、金武ブルービーチ付近に演習場があるとか断片的な話しが出たのみで規則の態様についても議論が活ばつに行なわれるには至らなかつた。区域については米側は、資料を持ち帰り検討する由。米側よりリゆう政の規制案については、メモ程度のもので大体の案はいつごろ出来るかと質問したので12月7日ごろと答えておいた。(次回会合はそのころとなろう)。

(了)

- 大蔵省外務課
- 事務次長 典房
- 官審長 長
- 人電厚計
- 遊政会管給
- 参調析企
- 参領旅移
- 参地中東
- 北西
- 参北北保
- 参一二
- 参西東洋
- 西東
- 参近ア
- 次総経国万
- 参賛統
- 参政技二
- 国一理
- 参案協
- 参政経科
- 専社専
- 参道内外
- 一一

注意

1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

279

総番号(TA) 60945
 70年 12月 9日 15時 05分 沖 親 主管
 70年 12月 9日 20時 55分 本 省 兼 兼 兼
 外務大臣殿 高瀬 大使 臨時代理大使 総領事 代理
 金武湾港
 第646号 略
 往電第619号に關し
 8日りゆうきゆう政府通産局運輸部ヒガ海運課長は、往訪のスマコンに対し、大要次の通り内話した趣。
 1。金武湾港における港湾管理の内容について自分(ヒガ)として一案を得たので民政府に本日送付した。(資料空送)資料中I。 II。 III。が民政府に送付した分)
 2。その内容は既に述べた通り港灣法の施行規則に本土港則法の内容にあたるものを取り入れていくものである。執行機関については、この案では港務所長を新設してこれに担当せしめる考え方をとっているがこれについてはりゆうきゆう政府内部で予算的、人事的に調整がつかない。あるいはガルフ社に一任した形で安全措置を義務付け、これをりゆうきゆう政府が港務所を設けた場合、かりゆうきゆう政府の港則法施行規則でカバーされない点についての細か

外務省

注意

1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

いマニュアルの制定の必要があるかも知れないと思うが、その対応策如何)に対し、現在りゆうきゆう政府としては現在これらの問題についての技術的な確信はないと述べた。また仮りにガルフ社の安全管理にゆだねるとしてもその内容について詳細に検討する必要があると思われるので、あるいはりゆうきゆう政府よりも本土政府に対し専門家の派遣等について要請あるかも知れずと思われるので予め御了知ありたい。
 (丁)

—ス—

外務省

アメリカ局長
参事官
北米第一課長

秘密標記(赤色)

手付
手付
手付

第 325 号
昭和 45 年 12 月 10 日

外務大臣殿

在 準備委代表事務所
高瀬 代



(件名) 琉球政府の全武湾及中城湾港
管理規則(案)の送付

引用公・電信
日付・番号 12月9日付往電才646才

標記管理規則(案) / 部別添送付了。

SD添資料中 I、II、III を USCAR に送付了。

付属添付 付属空便(行) 付属空便(DP) 付属船便(貨) 付属船便(郵)

本信送付先:
本信写送付先:
省内写配布希望先:

GA-3-1

在外公館

送付
送付
送付

45.12.11

全武湾区域

- A. (勝連岬) 緯 = 127°55'26"
経 = 26°17'30"
- B. (伊計島北端) 緯 = 128°00'18"
経 = 26°23'44"
- C. (伊計島北端全武湾内) 緯 = 129°58'48"
経 = 26°25'20"
- D. (文原) 緯 = 127°51'42"
経 = 26°23'38"

区域は上記A、B、C、Dの各点を結ぶ線と陸域の海岸線に囲まれた水域とす。ただし、原港(長柄港)屋久港、平敷屋港、平安座港、伊計港の各港湾区域を除く。

中城湾区域

- A. (原岬) 緯 = 127°49'58"
経 = 26°09'42"
- B. (勝連岬) 緯 = 127°55'26"
経 = 26°17'30"

区域はA点からB点に結ぶ線と陸域の海岸線に囲まれた水域とす。ただし、原港(長柄港)屋久港の各

港湾区域を除く。日本政府

全武海及内河或港港管理規則 (案)

一 執行機關

1. 琉球政府行政主管官管理し 其の权限の一部は通商産業局長及び河港港務所長に委任する

2. 規則の施行は官廳に於て之を以てする

(1) 港内船舶の航行、水城施設、外に施設者(船舶)の施設を建設し、港務所以外の工務を(其他水城者)に委託し、又は之の管理を採取する者(船舶)に委託する

(2) 船舶の航行の規則を制定する

(3) 航行施設の使用を制限する

(4) 停泊場所の移動を命令する

(5) 漂流物の漂流物の除去を命令する

(6) 危険物の積載船舶に注意を命ずる

(7) 船舶の航行の注意を命ずる

(8) 船舶の航行の注意を命ずる

3. 通商産業省の命令により(船舶)の航行規則を制定し、~~内河~~ 全武海 及び内河

4. 港務所第3条(業務)第2条(委任規則)に基き管理規則を制定する

二 規則の概要

1. 規則の目的

商港に於ける船舶交通の安全及び港内の整理を(目的)し、併して港の管理及び利用の方法を定め、之を回復する

2. 港務所区域

3. 停泊

船舶の航行の規則、一は水城に於ける

4. 船舶の航行規則

船舶の航行の規則を制定し、之を回復する、併して港の管理及び利用の方法を定め、之を回復する

日没後入港するに付てしむ。

5 目的地移航の条則

此處に停泊し、何等の理由の場合に於ては、停泊(同一港に)
或は、港務所長の指定する港に移動し、
又は、
215T5T111 第5條

7 汽船の航行

船舶航行(汽船、汽力船舶)の航行は、汽力船舶航行の条則
(汽力船舶航行)と同様に、汽力船舶の航行は、汽力船舶の航行
の条則と同様に、汽力船舶の航行は、汽力船舶の航行の条則
と同様に、汽力船舶の航行は、汽力船舶の航行の条則と同様に、
汽力船舶の航行は、汽力船舶の航行の条則と同様に、汽力船舶の航行は、
汽力船舶の航行の条則と同様に、汽力船舶の航行は、汽力船舶の航行の条則と同様に、
汽力船舶の航行は、汽力船舶の航行の条則と同様に、汽力船舶の航行は、汽力船舶の航行の条則と同様に、

8 停泊船舶への移動命令

火災の発生した場合、又は台風、波浪その他未熟な理由のため、
汽船、汽力船舶、汽力船舶の航行は、汽力船舶の航行の条則と同様に、
汽力船舶の航行は、汽力船舶の航行の条則と同様に、汽力船舶の航行は、
汽力船舶の航行の条則と同様に、汽力船舶の航行は、汽力船舶の航行の条則と同様に、
汽力船舶の航行は、汽力船舶の航行の条則と同様に、汽力船舶の航行は、汽力船舶の航行の条則と同様に、

9 停泊の制限

- (1) 停泊場所の制限
- (2) 停泊の方法

10 航路の使用

航路の使用は、航路の使用の条則と同様に、

- 11 航路の航行
航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、
航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、
航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、
航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、
- 12 航路の航行
航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、
航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、
航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、
航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、航路の航行は、航路の航行の条則と同様に、

- (1) 航路航行船舶に対する避航義務
- (2) 並列航行の禁止
- (3) 右側航行
- (4) 追越の禁止
- 13 港への入口近辺の航路
- 14 汽船の航行

操

15 船舶の航行

港内での航行の各船舶の航行(小艇)の航行

16 危険物の積載の制限

危険物の積載の制限(小艇)

17 危険物の積載の制限

危険物の積載の制限(小艇)の航行

18 危険物の積載の制限

危険物の積載の制限(小艇)の航行

19 危険物の積載の制限

危険物の積載の制限(小艇)の航行

20 船舶の航行の制限

船舶の航行の制限(小艇)の航行

21 船舶の航行の制限

船舶の航行の制限(小艇)の航行

22 船舶の航行の制限

船舶の航行の制限(小艇)の航行

23 船舶の航行の制限

船舶の航行の制限(小艇)の航行

たぐいといふは、港内での二水素灯火の常時表示に
よるものなりとす。

23 汽笛の吹鳴の制限

港内では、汽笛及びサイレンの吹鳴は、汽船の混乱を防止せしむべきなり。

24 示し設備の設置の許可

25 信号符等の掲揚

信号符等をしては、船舶の航行に碍しを及ぼすことなき限り、港内航行中は信号符等は、掲揚せしむるに、国際信号旗の掲揚（等）を許すべし。

26 火災警報

火災の発生したる時は、汽笛及びサイレンを、ついで汽笛と同様の吹鳴（等）を許すべし。

港務所長は、許可を授け得るべし。

28 港内における作業等

港務所長は、許可を授け得るべし。

29 漁りの制限

船舶間交通の妨げとなるおそれのある場所では、漁りの制限を設け得るべし。

30 灯火の制限

強力な灯火の使用は、禁止すべし。

31 煙火等、火気取扱の禁止等

32 船舶間交通の制限

港内での火災、若しくは汽船の衝突が発生し、又は水中に漂流物等が航行の安全を妨げる必要が生ずる場合は、汽船の航行区域を、船舶間交通を制限するに可なり。

33 水域施設の許可等に関する規制

34 第一、二、三、四の各条の改正

第五項の改正

35 罰則

III 地政

1 埋立地手続法の一部改正による「埋立」指定措置

2 埋立地に係る「埋立」指定措置

3 埋立地に係る「埋立」指定措置

4 埋立地に係る「埋立」指定措置

5 埋立地手続法の一部改正

IV 問題集

1. 港務所の設置: 2. 組織法 (株式会社) の改定
2. 1. 必要で不明の: 問題あり
2. 港の配属: 2. 1. 2. 2. 2. 3. 2. 4. 2. 5. 2. 6. 2. 7. 2. 8. 2. 9. 2. 10. 2. 11. 2. 12. 2. 13. 2. 14. 2. 15. 2. 16. 2. 17. 2. 18. 2. 19. 2. 20. 2. 21. 2. 22. 2. 23. 2. 24. 2. 25. 2. 26. 2. 27. 2. 28. 2. 29. 2. 30. 2. 31. 2. 32. 2. 33. 2. 34. 2. 35. 2. 36. 2. 37. 2. 38. 2. 39. 2. 40. 2. 41. 2. 42. 2. 43. 2. 44. 2. 45. 2. 46. 2. 47. 2. 48. 2. 49. 2. 50. 2. 51. 2. 52. 2. 53. 2. 54. 2. 55. 2. 56. 2. 57. 2. 58. 2. 59. 2. 60. 2. 61. 2. 62. 2. 63. 2. 64. 2. 65. 2. 66. 2. 67. 2. 68. 2. 69. 2. 70. 2. 71. 2. 72. 2. 73. 2. 74. 2. 75. 2. 76. 2. 77. 2. 78. 2. 79. 2. 80. 2. 81. 2. 82. 2. 83. 2. 84. 2. 85. 2. 86. 2. 87. 2. 88. 2. 89. 2. 90. 2. 91. 2. 92. 2. 93. 2. 94. 2. 95. 2. 96. 2. 97. 2. 98. 2. 99. 2. 100.
3. 事務所 (会社) 設置の予算措置の必要あり
4. 本港別港の海上保安官組織の増設のため 船舶検査
制度の施行の技術的の問題あり
5. 政府施設のもの: 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.
6. 軍港区域 演習水域 軍用地接続水域との関連
の多し 調整必要あり
7. 開港指定の税関手続法の改正の必要あり
時期の問題あり
8. 入港料徴収の制度 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.

アメリカ領事館

参事官

北米第一課長

秘密標記 (赤色)

第 338 号
昭和 45 年 12 月 14 日

外務大臣 殿

在準備委代表事務所
高瀬 代



(件名) 指令第 1 号「金武湾港の設置」(仮訳)
の送付

引用公・電信
日付・番号 12月10日付往信第 335 号

琉球政府作成による標記指令第 1 号(仮訳)
3'部別添送付する。なお、本件記文は官報掲
載のため現在総務局長の段階で決裁待つの
由。

件属添付 付属空便(行) 付属空便(DP) 付属船便(貨) 付属船便(郵)

本信送付先:
本信写送付先:
省内写配布希望先:

要処理
首席参事官
南方
渉外調査
漁業
航空
科学協力
連絡調整
調査
力子
庶務



GA-3-1

3048

在外公館

338号
12月14日
同(在り)

民政府指令
第 1 号

1970.8.1

金武湾港の設定

- 1 琉球列島米国民政府民政官を代理人とする琉球列島高等弁務官は、その与えられた権限により、ここに次にかかげる境界内の海床下層土および水域を「金武湾港」として指定され、かつ、呼称される港として認可し設定する。

1 海里の弧、すなわち中心が北緯 $26^{\circ} 22' 22''$ 東経 $127^{\circ} 58' 02''$ 起点が1海里北東の北緯 $26^{\circ} 22' 57''$ 東経 $127^{\circ} 58' 57''$ で弧に沿うて西方にすすみ、弧の中心の北西北緯 $26^{\circ} 22' 53''$ 東経 $127^{\circ} 57' 05''$ の地点にいたる線。この地点の南西方北緯 $26^{\circ} 22' 00''$ 東経 $127^{\circ} 56' 30''$ その南南東、平安座島の北西、北緯 $26^{\circ} 21' 07''$ 東経 $127^{\circ} 56' 42''$ の地点を結んだ区域。この区域の境界線は、なお平安座島の高潮線に沿って、東方北緯 $26^{\circ} 21' 08''$ 東経 $127^{\circ} 57' 17''$ その北北東、北緯 $26^{\circ} 21' 52''$ 東経 $127^{\circ} 57' 45''$ その北東、北緯 $26^{\circ} 22' 00''$ 東経 $127^{\circ} 58' 03''$ その北東の起点北緯 $26^{\circ} 22' 57''$ 東経 $127^{\circ} 58' 57''$ につづく。

- 2 上記の港は、久志湾、マングイ礁、伊計島、高離島、ニシノ岩、および金武崎に囲まれた水域を通る出入については、その自由と安全を保障され

た時間的になんの制限も受けない出入港として認められるものである。

- 3 ガルフ・エイシヤン・ターミナル社（以下「^理港管局」という。）はここに上記の港を独占的に運営管理する権限及び権能を付与されると同時に同港の独占的運営管理を管掌するものとし、かつ、その執行にあたって同社が必要、適当、または望ましいと認めるときは、次の行為の一部または、全部を行なうことができる。
- a 当該港、その施設、附属業務および補助業務を1日24時間制^理で運営すること。
 - b 当該港において商船、バージ、タグボートまたは、小型舟艇が入港し位置の変更をし接岸し、離岸し、および錨泊する場合において、これらすべての船舶の行動を管理すること。
 - c 商船、バージ、タグボートまたは小型舟艇の当該港への入港につき、当該港区内での航行上の危険危難のおそれがあり、もしくは上記の港管理局の海上施設または陸上施設の安全を危うくするおそれがあると当該港管理局が認めるときは、または港区内の水域が現に汚染され、または汚染されるおそれがあると認められるときは、その入港を禁止すること。
 - d 港内でのすべての船舶、バージ、タグボートまたは、小型舟艇の貿易または、錨泊位置の割当てをすること。
 - e 当該港、およびその周辺の安全のため悪天候視界不良等の間は、港区内で活動および行動をすべて停止すること。
 - f 台風警報を受けた場合において、当該港が安全な避難港とはみなせないときと前述の港管理局が考えたときは、すべての商船、バージ、タグボートまたは、小型舟艇に対し港を出るよう指示し、指令しかつ要求すること。

- g 前述の港管理局の単独裁量により、かつ、その必要、適當、または望ましいと認める雇用条件により、港内の施設またはけい留所に立ち寄るすべての船舶の安全な位置変更（接岸作業および離岸作業を含む。）を助ける複数のけい船係を任命すること。当該けい船係は前述の港管理局の監督にのみ服し、当該港内の施設およびバースを利用する。すべての船舶については、当該けい船係を義務的に使用することをその出入港の一つの条件とする。
- h すべての船舶の安全な位置変更、接岸、離岸、貨物作業または供給作業を助けるために必要なまたは、港区内の施設を使用させている間に必要なすべてのタグボート業務、バージ業務、ロープ取扱業務および作業船業務を管理および運営すること。タグボート業務はすべて基準曳船規定により行なうものとし、また、港区内のバースまたは施設において荷役またはバンカー業務をするすべての船舶に対しては、けい船係の必要とする数のタグボートの使用義務をおわせる。
- i 当該港管理局が当該港の安全運営および当該港区内を航行するすべての船舶の安全航行のため必要、適當または望ましいと認める港湾規定を出すこと。
- j 前述の港管理局が港区内のすべての船舶または港区内の施設もしくは、バースにけい留中のすべての船舶の安全操作のため必要適當または、望ましいと認めるターミナル規定を出すこと。当該ターミナル規定には荷役作業、または、ガス排出作業に従事中のすべての船舶が採用し遵守すべき安全手続等を含むこと。

- k 港区内の船舶、タグボート、バージまたは小型船艇からの汚れたバラストビルジ（船底にたまる汚水）または汚染の原因となるべきその他の液体物資または、物質の陸出を禁止すること。
- l 港区内の船舶、タグボート、バージもしくは船艇または、施設につき油漏れまたは、災難がおこった場合において港の海水が現に汚染され、または、汚染されるおそれがあるときに必要とされるあらゆる対策措置、または対策業務について単独管理をすること。当該対策措置については、汚染を生じた船舶、バージ、タグボート船艇または、設備の負担とする。
- m 港内でご難破船または、障害物が生じたときは、その除法を認め、かつ、管理すること当該除法については、当該船舶、バージ、タグボートもしくは小型船艇の所有者または当該難破または、障害を生じた者の負担とする。
- n 前述の港管理局が当該港およびその施設の安全運営ならびに当該港内のすべての船舶の安全航行のため必要、適當または、望ましいと認める通信施設を管理および運営すること。当該通信設備は国際的な基準および手続ならびに随時琉球列島高等弁務官の出す要件に合致しなければならない。
- o 前述の港管理局が港区内のすべての船舶の安全航行および港への接近のため必要、適當または、望ましいと認める航路標識を設置し維持し、かつ、運営すること。
- p 港区内に設置または設備する恒久的もしくはその他の施設または、バースの設計建設および位置につき単独管理すること。

- Q 前述の港を使用しようとする商船バージ、タグボートまたは、小型船艇の所有者または船長に対し検査、税関、入域、海上衝突、海上における安全航行水域の油、満載喫水線協定等に関する国際法規、国内法規、現地法規の一部または全部を遵守するよう指示すること。
- r 当該港区内で前述の港管理局の施設および役務を利用するすべての船舶に対し港務料金を課すること。当該料金は履行する役務、または、利用できる役務の性質、種類および費用に調和したものでなければならない。
- s いかなることがあつても前記の事項の一般性を制限することなくしてこの指令の意図した方法により、かつこの指令の意図した目的のため当該港の十分自由、安全、かつ効果的な運営および管理を期し得るようないかなる行為および事柄をもすること。
- 4 1954年3月11日付民政府布令第131号「琉球列島商船出入管理令」を金武湾およびガルフ・エイシヤンターミナル社に適用するにあつては (1)同布令第3項aに基づく商船の入域申請は同布令に規定するとおりではなく、運航が出来るよう十分前もつて提出されるべきものとする。(2)同布令第4項aに規定する要件に加えて、ガルフ・エイシヤンターミナル社は、金武湾入口水路への到着時刻および同水路を經由しての金武湾からの出航予定時刻を出来るだけ早めに米国陸軍那覇港ハーバースターに通知しなければならない。
- 上記要件の目的は、同水路内における船舶の衝突を避けるためである。
- (3)かつ、琉球政府税関当局から得る必要のある許可に関する場合を除きガ

ルフエイシヤンターミナル社に対しては、同布令第6項bに規定する義務を~~免~~除する。

- 5 ガルフエイシヤンターミナル社は、単に本指令による金武湾港の設置の実施並びに本指令による同港の使用および管理運営の実施を理由として、政府レベル、下部機関附属機関又は関係事務所のいかなる機関を問わず年間、定期的、その他の租税、割付金、取立金、関税、消費税、賃貸料、その他の料金、手数料、強制取立金又は賦課金を支払うことを要求されることはなく、またいかなる免許、許可その他の認可を受けることを要求されることもない。
- 6 当該金武湾港は、1954年2月11日付民政府布令第125号「琉球列島出入管理令」に定める入域指定港および1954年3月11日付民政府布令第131号「琉球列島商船出入管理令」に認可された出入域港とみなしかつ、(2)1956年琉球政府立法第56号「税関手続法」および1962年琉球政府立法46号「船舶法」による開港とみなし更に(3)1965年琉球政府立法第9号「検査法」による検査海港および検査区域とみなし、なおこの指令において別段の定めがある場合を除き、これらの民政府布令および琉球政府立法は当ガルフエイシヤンターミナル社による金武湾港の管理運営に適用できるものとする。
- 7 (1)1966年9月6日付第2兵たん司令部規則第56-1号 海上輸送施設および活動にかかる港湾規則(APOサンフランシスコ96248)の5b、7b、7d(1)、10、13、14、17、19a、b、c、d、e、kおよび31の諸項の規定または、これらの諸項と同一あるいは類似の規定を含む今後制

定される規則 (2) 1954年琉球政府立法第59号「港湾法」(3) 1955年琉球政府立法第64号「港湾運送事業法」および1959年琉球政府立法第156号「水先法」は、金武湾港にもガルフエイシヤンターミナル社によるその管理運営にもまた当該港区内に出入し、区内で位置の変更をし、接岸し、離岸し、錨泊し或るいはその他の方法で当該港を利用する琉球船籍の商船並びにバージおよびタグボートにも更にこれらの船舶の高級船員海員その他の職員にも適用しない。

8 琉球列島高等弁務官は、琉球列島内における軍または民の緊急の際必要があると認める場合は当該金武湾港または同港の施設を使用することができる。

9 アメリカ合衆国は、ガルフエイシヤンターミナル社による当該金武湾港の管理および運営または、合衆国以外の者による同金武湾港の使用により生じたまたはもたらされるいかなる損害または傷害についても責任を負わされない。当該ガルフエイシヤンターミナル社は同じガルフエイシヤンターミナル社による当該金武湾港の管理および運営またはアメリカ合衆国、その機関、出先機関職員および被雇用者以外の人、商社または、会社による同港の使用により生じたまたは関連する請求、損害、負債、要求訴訟事件または、訴訟の原因について、アメリカ合衆国、その機関、出先機関、職員および被雇用者に対し自由、安全または無害を保証する。

10 1969年11月10日にガルフエイシヤンターミナル社に付与された第一項に規定する境界内の海床、下層土および水域の使用の許可が有効である限りこの指令により当該ガルフエイシヤンターミナル社に付与された権限並びに権利および特権は引き続き効力を有するものとし、同許可の

有効期間が満了して無効になったときは、この指令による権限並びに権利および特権も終了満了し、かつ、効力を失うものとする。なお、ガルフエイシヤンターミナル社が上記許可またはこの指令の規定を遵守することを怠ったときは、高等弁務官はこの指令によりガルフエイシヤンターミナル社に与えられた権利、権限および特権を停止または終結することができる。

11 ガルフエイシヤンターミナル社その継承者または譲受またはこの指令により与えられた権利権限および特権をいかなる者、商社または法入にも譲渡することができる。

12 この指令およびそのすべての規定は、それが適用すべき法律に相反しない限り、かつ、それが改正または廃止されるまでは琉球列島高等弁務官の後継者およびガルフエイシヤンターミナル社の後継者または譲受人を拘束し適用されるものとする。

13 この指令は1970年8月1日から施行する。

高等弁務官に代って

民政官

ロバート・A・フアリー

ソカヒ
 大政外務省
 務次 典房
 臣官審判長長
 儀給人電厚計
 儀文会當給
 國資長
 参調折企
 参領旅移

ア 参地中東
 長 北東西
 参北北保
 中南
 参一
 参西東洋
 長 西東

近ア長
 参審近ア
 次総経國万
 長経協長
 参留統
 参政技二
 國一理
 参参調
 長國
 参政経科
 長情長文長
 軍社専
 参道内外
 一二

注意

1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

1442

電信写

総番号(TA) 4584 主管
 77年1月30日12時30分 沖繩 発着 米北
 77年1月30日13時55分 本省 着 米北

外務大臣殿 高瀬 大使 臨時代理大使 総領事 代理

金武湾港管理問題

第149号 略

容年往電第646号に関し

りゆう政ミヤナ建設局長は29日往訪のヌマコシに対し、大要次の通り内話した趣。

1。金武湾港の管理問題については、昨ふゆ港湾区域のふく案を当方(りゆう政)より民政府に呈示して、先方よりの回答を待っている状態のままである。(また、通産局海運課からも管理を引きついで後の規制の内容の大要を通報してあるがこれについても回答がないままである。)

2。自分としても今までどくガス移送問題などで取り紛れて、気にかかりながらも推進について特段の手を打っていないが、早急に第2回の会合を開催する申入れを強力に行なうなど促進を図りたいと思う

()

ソカヒ
 大政外務省
 務次 典房
 臣官審判長長
 儀給人電厚計
 儀文会當給
 國資長
 参調折企
 参領旅移

ア 参地中東
 長 北東西
 参北北保
 中南
 参一
 参西東洋
 長 西東

近ア長
 参審近ア
 次総経國万
 長経協長
 参留統
 参政技二
 國一理
 参参調
 長國
 参政経科
 長情長文長
 軍社専
 参道内外
 一二

注意

1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

526

電信写

総番号(TA) 9044 主管
 77年2月23日12時50分 沖繩 発着 米北
 77年2月23日18時25分 本省 着 米北

外務大臣殿 高瀬 大使 臨時代理大使 総領事 代理

金武湾港中道路問題

第241号 略

りゆう政建設局イナミネ参事官は、22日ヌマコシに対し、大要下記の通り内話した趣。

1。1月11日公有水面うめ立法の規定に基づいてうめ立免許をヨナンロ村に与えたが、右に際してはりゆう政としてかん境保持を図るため、海中道路の東西の海水が流通できる施設をヤケナ、ヘンザ寄りにそれぞれ1ヶ所、中間に1ヶ所設置しなければならない。ただし、ヤケナ側の施設は5トン未満の小型船が安全に航行できるものでなければならぬ。」という条件を付した。(同村はこの免許に基づきガルフ社と工事契約を結ぶことで話し合い中)

2。上記に関し、建設に当るガルフ社は、(イ)ヤケナ側は9M(はば、以下同じ)のはしとする。(ロ)中央及びヘンザ側は直けい1Mのパイプをそれぞれ2本とする案をりゆう政に示した。

3。上記案に対し、りゆう政は、(イ)ヤケナ側は15M

秘

注意

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

のはしとする。(ロ) 中央及びヘンザ側は2Mパイプをそれぞれ/5本とすることとする対策を示した。(高さを2Mとするのは、しおの高さが/。8Mであることを函慮したものであり、それぞれ/5本とするというのは、住民に名目的なかん境的対策であるとの印象を与えることを避けるため)

4. 上記のりゆう政案に対し、同社は/月下旬再度(イ) ヤケナ側のはしは33M(実質/5M)とする。(ロ) はし/。5M、高さ2。4Mの流通こうを中央及びヘンザ側に設ける。という案を示した。これで問題は中央及びヘンザ側の流通こうのはしにしばられた。右についてりゆう政案に同社が応じたい自分(イナミネ)がちよう取したところによれば、当初案で7万5千ドル、再度提出した案で10万ドルの経費増となり、これ以上の負担にたえられないからとのことである。

5. 一方、かねてかん境保持の問題について強い関心を有していたロンバード民政府公益事業局長から、48インチの下水用パイプで目下不用のもの85Mの手持ちがあるのでこれを無償で提供しても、いとの申出があつた。(これ

秘

注意

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

を海中道路に使用すれば四八インチの直けいのパイプを3本あけることができることとなる。)

6. ガルフ社をこう化させ道路の建設を打切られた場合は、地元民にとつても不利益であるので、りゆう政としてはこのあたりで落ち着かせることが得策と考えて2月8日、ガルフ社をよんで、同社の再度提出した案に民政府から申出のあつた下水用パイプを使用して流通こうを広げることについて再度意向を質した。

7. 現在同社からは返答を受けていないが当地所在のライアン設計コンサルタントに同社より、設計を依頼した模様でもあり、近日中に同社より受だくの返事が来るものと考えている。

(丁)

(手、中、交、済、17:45)

秘密表示 (朱印)

秘
無期限


部 数	信 示	発 信 用	執 務 用	信 号
主	信	/		
付				
既				

発 送 日 昭和46年2月25日
 処 理 日
 発 信 日 時 分 校 査

* 秘密標準 (赤色)

文書課長 (分 類) 公 信 案

公 信 番 号 米北 第 20 号 公 信 日 付 昭和46年2月24日

大 臣	主 管	起 案 日 昭和46年2月23日
政 務 次 官	アメリカ局長	 起 案 者 森 本 電 話 番 号 2466
事 務 次 官	参 事 官	
外 務 審 議 官	北米第一課長	
外 務 審 議 官		
官 房 長		
協 議 先		
受 信 者	送 信 者	
在 沖 繩 高 瀬 大 使	外 務 大 臣	
送 信 付 先	(寄 望 送 信 日)	
	月 日	
件 名		
金 武 湾 内 の 海 中 道 路 建 設 問 題		
GA-2 24 167 外 務 省 回 覧 番 号		

米北 第 20 号
昭和46年2月24日

沖 繩 復 甯 準 備 委 員 会
日 本 国 政 府 代 表 殿

外 務 大 臣

(件 名)

金 武 湾 内 の 海 中 道 路 建 設 問 題

引 用 公 ・ 電 信 日 付 ・ 番 号

本 件 以 下 打 記 録 写 入 参 考 以 外 送 信 一 部 送 付 寸 。

(会 議 録)

※ 付 属 添 付 付 属 空 便 (行) □ 付 属 空 便 (DP) □ 付 属 船 便 (貨) □ 付 属 船 便 (郵) □

GA-2-1 外 務 省

(朱 印 は 文 書 課 記 入)

ソカヒ

注意

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

大政外外機密
事務次長
典房
巨官官審審長長
機機人電厚計
備備文会営給

調査長
参企折調
参領旅移

ア 参地中東
長 北東西
参北北保
中 参一二
南 参西東洋
審 西東
取 長

近ア長
参書近ア
経 次総経国万

長 参貿統国
協 参政技二
長 国一理
参条協規

長 参政経科
国 軍社専
長 参道内外
文 長 一二

総番号(TA) 12540 主管
71年3月11日15時10分 津 龍 猪 米北1
71年3月11日16時16分 本 省 着

外務大臣殿 高瀬 大使 臨時代理大使 総領事 代理
金武湾海中道路問題

第296号 略
往電第24/号に関し
りゆう政建設局イナミ参事官は、//日ヌマコシに対し、
大要下記の通り内話した趣。
1. 先に民政府から提供方申出のあつた下水用パイプはた
いきゆう力の点で問題があることが判明した。
2. 従つてガルフ社は2月24日、/月下旬再度提案した
流通とうをば2.4Mに変更して実施したい旨申出てき
た。
3. 上記申出に対し、検討の結果、建設局としても問題は
ないと思う。従つて近日中に設計を認可する運びとなるう。

(了)

114

ソカヒ

注意

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

大政外外機密
事務次長
典房
巨官官審審長長
機機人電厚計
備備文会営給

調査長
参企折調
参領旅移

ア 参地中東
長 北東西
参北北保
中 参一二
南 参西東洋
審 西東
取 長

近ア長
参書近ア
経 次総経国万

長 参貿統国
協 参政技二
長 国一理
参条協規

長 参政経科
国 軍社専
長 参道内外
文 長 一二

総番号(TA) 20697 主管
71年4月23日17時58分 津 龍 猪 米北1
71年4月23日18時09分 本 省 着

外務大臣殿 高瀬 大使 臨時代理大使 総領事 代理
金武湾、ナカグスク湾港湾管理問題

第429号 略
往電第149号に関し
1. 22日当地新報朝刊は、2/日かねて主席よりし問を
受けていた運輸審議会が知念みさき、クダカ島とう台、N
0/ブイ、センターブイ及び勝連さきを結ぶ区域、(ホワ
イン、ビーチ及びパテン、ツケン各港を除く。)をナカ
グスク港として、勝連さき、イケイ島北たん、イケイ島と
金武さきの中間点(水先開始地点)及びてんがんを結ぶ区
域(コンア軍港及びヤケナ、ヘシキヤ、ヘンザ、イケイの
各港を除く。)を金武湾港として指定するよう答申するこ
とを決めた旨報じている。
2. 上記に関し、りゆう政ヒガ海運課長は23日往訪のヌ
マコシに対し、大要次の通り内話した趣。

- (1) 港湾区域の決定については米側との調整がまだついでないが、立法院対策と論等を考慮し、これ以上待ちきれないと判断されたので急いだ。
- (2) 今次審議会は答申の内容について決定したもので、公式の答申はあと1週間位後になるものと思う。

375

注意

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

(3) 公式答申の段階で、米側に通告し、必要あれば調整することとなる。その結果主席の責任において答申に一部修正を加えて実施することはあり得ると思う。

(4) りゅう政の直接管理を前提として、人員、機構等についても準備している。

同日クランク渉外局長は往訪のぬまこしに対し、大要次の通り内話した趣。

(1) 昨ふゆ米のりゅう政の提案に対する回答は極めて近中に行なわれる。(写し入手次第追電)。右は区域に対する若干の注文とりゅう政の行なわんとする規則内容に関する若干の質問より成るはずである。

(2) 回答のタイミングについては運輸審議会の答申等りゅう政の動きとは何の関係もなく作業の過程の成り行きによる。(米側との調整のないままりゅう政がし間を行なつたことについては特段のコメントなし。)

本件今後の進展については追電する。運輸省にも連絡ありたい。

(了)

外務省

注意 部の内 号)

- 1. 本電の取扱いは慎重を期せられたい。
- 2. 本電の主管変更その他については検閲班に連絡ありたい。

電信写

総番号(TA) 20625 主管
 71年6月8日16時25分 沖 絶 発着
 71年6月8日16時35分 本省

外務大臣殿 高瀬 (大使) 臨時代理大使 総領事 代理

金武湾、中グスク湾港湾管理問題

第595号 略

往電第429号に関し

7日りゅう政オオハマ運輸部長は、往訪のヌマコシに対し大要次の通り内話した。

1. 5月19日米民政府から「米軍による使用のためのりゅうきゅう列島内における水面地域の指定の案件については、しばらくの間外交レベルで東京において討議に付されており。(中略)貴書簡で提案のあつた措置については時期しよう早であると思われ。(中略)延期すべきである。」との回答を得た。(回答文空送)。

2. 現在、GRI提案どおりの港湾区域指定案の決裁がりゅう政部内で進行中であるが、通産局としては、区域指定後の管理体制の問題もあり、しばらく模様を見るつもりである。

3. 米側からの回答についてはGRI内部でも討議してはいないが、参考として付されている「米軍の使用する水域」は極めて広大でこの意味で問題となる。

(了)

(写白文済)

外務省

カ
ヒ
政事外外
務務 典房
次次
臣官官審審長長
儀総人電厚計
書文会営給

調査長 参企折調
 領移長 参領旅移

ア 参地中東
 長 北東西
 参北北保
 中南審
 欧 参一
 長 参西東洋
 西東

近ア 参書近ア
 長 次総経国資
 経 源
 長 参貿統三万
 経 参政技二
 協 国一理
 長 (参参協) 参参協
 国 参政経科
 長 軍社專
 情 参道内外
 長 一二

272

アメリカ局長

秘密標記 (赤色)

参事官

北米一課長

金田 1707

米側 207

第 336 号

昭和 46 年 6 月 10 日

外務大臣 殿

平備委代表事務所
高瀬 代



(件名)

金田、中城両港湾管理に関する
米側回答

引用公・電信
日付・番号

本件米側回答書筒子 / 却り添送付す。

付函添付 付函空便 (行) 付函空便 (DP) 付函船便 (貨) 付函船便 (郵)

本信送付先:

本信写送付先:

配付先:



GA-3-1

1675

在外公館

運輸、通商、対米関係
6/5 送付済み

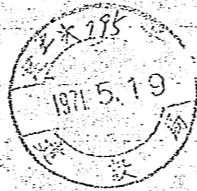
陸軍省
琉球列島米軍政府
APO 糸港 4620

HCRI-PW

1971年5月19日

19名: 金武湾の中域湾、港灣区域設定について

由之: 行政主席



1 1971年4月16日付運土官角に参照す。

2 派取知のとおり、米軍に使用のための琉球列島内における水面区域の指定の案件については、1952年の外交レベルで東京において討議が行われてきた。討議説明書、統計図面および将来の使用目的での提案と合土の必要資料を日本政府に提供して与り、従って4月16日付の運土官角で提案の案の指遣については、時期尚早であると思われ、上記討議が完了して適切に協定の締結がなされた後に近期刊出が好ましい。

3 参考として、貴殿の提案の案にて管理上および水域の対比として現在米軍使用の水域を明示した地図を別添付のとおり送付する。

a 濃赤色線は金武湾および中域湾の新設の港灣地域に編入され、この琉球政府の提案に示す地域を取り囲んでいる。

b 濃緑色線は米軍当局が必要としている地域を取り囲んでいる。

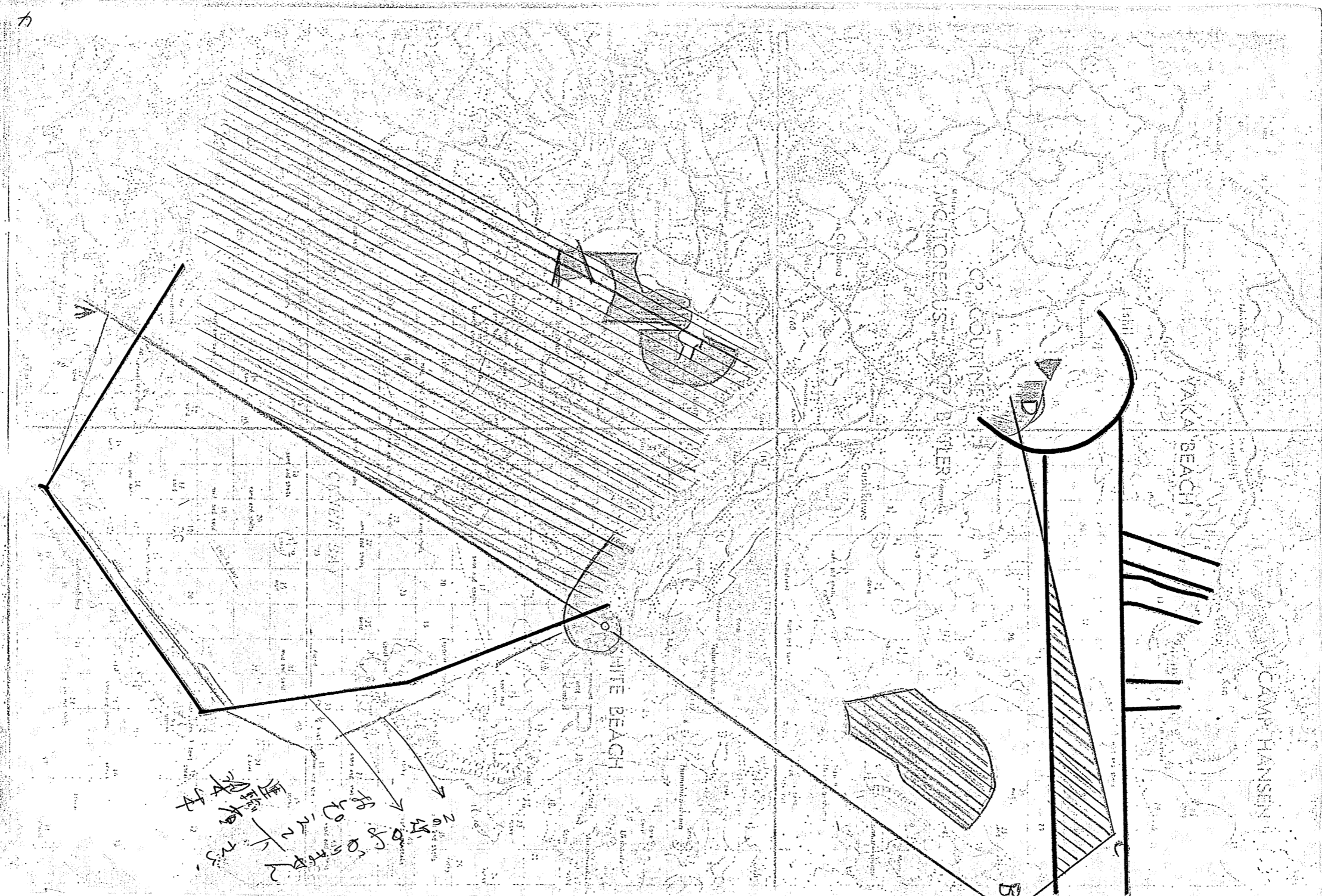
c 青色の枠を付けた地域は、港灣内で琉球政府の港灣計画と米軍当局が必要としている水域との抵触可能性のある地域を示している。

d 濃赤色地域は琉球政府が提案している港灣地域内で米軍施設の設置の予定がなされていない地域である。

e. 平尾原島の官域新の隣提了
亦已中地城行、ナル社、石油
界業場と設置此れを武蔵港と云ふ。

紙紙

日政官
R. A. TITV —



DEPARTMENT OF THE ARMY
U. S. CIVIL ADMINISTRATION OF THE RYUKYU ISLANDS
APO SAN FRANCISCO 96349

HORI-141

12 May 1971

SUBJECT: Establishment of Harbor Areas at Kin Wan Port and
Nakagusuku Bay

Chief Executive
Government of the Ryukyu Islands
ATTN: CRT-C(CE)

1. I refer to your letter CRT-C(CE), 16 April 1971.

2. As you are undoubtedly aware, the subject of the designation of water surface areas within the Ryukyus for use by US Military Forces has for some time been under discussion in Tokyo at the diplomatic level. Considerable data have already been provided to the Government of Japan, to include narrative description, usage statistics, drawings and proposals for future use. The action proposed in your letter of 16 April therefore seems premature, and should be deferred until the above described discussions are completed and appropriate agreements reached.

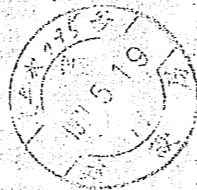
3. Attached for your information is a map showing present US Forces water use areas in comparison with the area to be controlled under your proposal.

a. The solid red lines encompass those areas proposed by CRT to fall within the new harbor areas of Kin and Nakagusuku Bays.

b. The solid green lines encompass areas required by US Military Agencies.

c. The blue hachured areas indicate the areas of possible conflict between the CRT harbor plans and military required surface areas within the harbors.

15/5/71
[Handwritten initials]



12 May 1971

HORI-FW
SUBJECT: Establishment of Harbor Areas at Kin Wan Port and
Nakagusuku Bay

d. Solid red areas are allocated tidelands around US facilities within the proposed CRT harbors.

e. The red hachured area contiguous to Honna and Miyagi Islands is the Kin Wan Port established to accommodate Gulf Asian Terminals, Inc. POL operations.

1 Incl
[Handwritten initials]

ROBERT A. FEAREY
Civil Administrator

116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130

港灣区域の圖面及管理運轉規則の草案等の
 資料は既に提出(圖面は12月、規則は1月)を承てお待たす。
 又當公法に於て米軍は當政府より提出せる料を
 茲に各々の部門で校計の上米軍の港灣施設を占用
 水圖について回答するに於て確認される所は、
 10月13日から當政府の便に於て11月13日現在、残念
 のから期待する回答を當政府は得て居りません。
 當政府に於ては港灣の情勢から當該港灣区域の
 施設の作業を二水以上遅延する事は好ましくありません。
 尚、當該水域に於ける米軍の占用水域を包含した状態
 と港灣区域を設けし打合せの御了承頂きたい。
 尚、當政府より回答はあり次第、その措置を講ずる予

定であります。
 131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300
301
302
303
304
305
306
307
308
309
310
311
312
313
314
315
316
317
318
319
320
321
322
323
324
325
326
327
328
329
330
331
332
333
334
335
336
337
338
339
340
341
342
343
344
345
346
347
348
349
350
351
352
353
354
355
356
357
358
359
360
361
362
363
364
365
366
367
368
369
370
371
372
373
374
375
376
377
378
379
380
381
382
383
384
385
386
387
388
389
390
391
392
393
394
395
396
397
398
399
400
401
402
403
404
405
406
407
408
409
410
411
412
413
414
415
416
417
418
419
420
421
422
423
424
425
426
427
428
429
430
431
432
433
434
435
436
437
438
439
440
441
442
443
444
445
446
447
448
449
450
451
452
453
454
455
456
457
458
459
460
461
462
463
464
465
466
467
468
469
470
471
472
473
474
475
476
477
478
479
480
481
482
483
484
485
486
487
488
489
490
491
492
493
494
495
496
497
498
499
500
501
502
503
504
505
506
507
508
509
510
511
512
513
514
515
516
517
518
519
520
521
522
523
524
525
526
527
528
529
530
531
532
533
534
535
536
537
538
539
540
541
542
543
544
545
546
547
548
549
550
551
552
553
554
555
556
557
558
559
560
561
562
563
564
565
566
567
568
569
570
571
572
573
574
575
576
577
578
579
580
581
582
583
584
585
586
587
588
589
590
591
592
593
594
595
596
597
598
599
600
601
602
603
604
605
606
607
608
609
610
611
612
613
614
615
616
617
618
619
620
621
622
623
624
625
626
627
628
629
630
631
632
633
634
635
636
637
638
639
640
641
642
643
644
645
646
647
648
649
650
651
652
653
654
655
656
657
658
659
660
661
662
663
664
665
666
667
668
669
670
671
672
673
674
675
676
677
678
679
680
681
682
683
684
685
686
687
688
689
690
691
692
693
694
695
696
697
698
699
700
701
702
703
704
705
706
707
708
709
710
711
712
713
714
715
716
717
718
719
720
721
722
723
724
725
726
727
728
729
730
731
732
733
734
735
736
737
738
739
740
741
742
743
744
745
746
747
748
749
750
751
752
753
754
755
756
757
758
759
760
761
762
763
764
765
766
767
768
769
770
771
772
773
774
775
776
777
778
779
780
781
782
783
784
785
786
787
788
789
790
791
792
793
794
795
796
797
798
799
800
801
802
803
804
805
806
807
808
809
810
811
812
813
814
815
816
817
818
819
820
821
822
823
824
825
826
827
828
829
830
831
832
833
834
835
836
837
838
839
840
841
842
843
844
845
846
847
848
849
850
851
852
853
854
855
856
857
858
859
860
861
862
863
864
865
866
867
868
869
870
871
872
873
874
875
876
877
878
879
880
881
882
883
884
885
886
887
888
889
890
891
892
893
894
895
896
897
898
899
900
901
902
903
904
905
906
907
908
909
910
911
912
913
914
915
916
917
918
919
920
921
922
923
924
925
926
927
928
929
930
931
932
933
934
935
936
937
938
939
940
941
942
943
944
945
946
947
948
949
950
951
952
953
954
955
956
957
958
959
960
961
962
963
964
965
966
967
968
969
970
971
972
973
974
975
976
977
978
979
980
981
982
983
984
985
986
987
988
989
990
991
992
993
994
995
996
997
998
999
1000

GOVERNMENT OF THE RYUKYU ISLANDS
Office of the Chief Executive
Naha, Okinawa

GRI-C(CE)-795

APR 16 1971

SUBJECT: Establishment of Harbor Areas at Kinman Port and Nakagusuku Bay

TO: High Commissioner of the Ryukyu Islands

1. In connection with a fact that the United States Civil Administration of the Ryukyu Islands has established Kinman Port and has vested in Gulf Arsen Terminals, Inc. certain power and authority to exclusively operate and manage Kinman Port by virtue of its CA Directive dated 1 August 1970, please be advised that the Government of the Ryukyu Islands is now proceeding with the preparations for establishing harbor areas at Kinman Port and Nakagusuku Bay, the administrator of which shall be the Chief Executive, GRI.

2. In commencing the said preparations, a tripartite meeting was held on 3 December 1970 at the USCAR building by and among the representatives of USCAR, US Armed Forces, and GRI, where the US Forces representatives were requested to furnish this office with appropriate material and information relevant to the US Forces facilities and the water areas as occupied by and for such facilities, including White Beach and Tanager Pier existing in the water areas concerned. At that meeting, the GRI representative was asked by US Forces representatives to furnish them with drawings of proposed harbor and port areas and also a draft of administration and management regulations, which were already submitted (the drawing, in December 1970; and the draft, in January 1971). It is also understood that at that meeting of 3 December 1970 the US Forces representatives did promise us to respond to our request as mentioned above after the study and examination by their respective elements on the basis of data furnished by GRI.

3. To our regret, however, this office has not yet received the reply despite of our demand for expeditious action. Since it is not desirable for this office to delay the working for establishment of said port and harbor areas no longer because of the situation involved, it is requested of you to understand and acknowledge our position that this office will establish the subject harbor and port areas as it is in such circumstances which contain the water areas of US Forces' exclusive use within the water areas concerned.

4. Further, this office will take appropriate actions upon receipt of a reply from your administration.

CHOSHIO YUSA
Chief Executive

U

HCRI-PW

12 May 1971

SUBJECT: Establishment of Harbor Areas at Kin Wan Port and
Nakagusuku Bay

Chief Executive
Government of the Ryukyu Islands
ATTN: GRI-C(CE)

1. I refer to your letter GRI-C(CE), 16 April 1971.
2. As you are undoubtedly aware, the subject of the designation of water surface areas within the Ryukyus for use by US Military Forces has for some time been under discussion in Tokyo at the diplomatic level. Considerable data have already been provided to the Government of Japan, to include narrative descriptions, usage statistics, drawings and proposals for future use. The action proposed in your letter of 16 April therefore seems premature, and should be deferred until the above described discussions are completed and appropriate agreements reached.
3. Attached for your information is a map showing present US Forces water use areas in comparison with the area to be controlled under your proposal.
 - a. The solid red lines encompass those areas proposed by GRI to fall within the New harbor areas of Kin and Nakagusuku Bays.
 - b. The solid green lines encompass areas required by US Military Agencies.
 - c. The blue hachured areas indicate the areas of possible conflict between the GRI harbor plans and military required surface areas within the harbors.

HCRI-PW

12 May 1971

SUBJECT: Establishment of Harbor Areas at Kin Wan Port and
Nakagusuku Bay

d. Solid red areas are allocated tidelands around US facilities within the proposed GRI harbors.

e. The red hachured area contiguous to Henza and Miyagi Islands is the Kin Wan Port established to accommodate Gulf Asian Terminals, Inc. POL operations.

1 Incl
as

ROBERT A. FEAREY
Civil Administrator

GOVERNMENT OF THE RYUKYU ISLANDS
Office of the Chief Executive
Naha, Okinawa

GRI-C(CE)-795

APR. 16, 1971

SUBJECT: Establishment of Harbor Areas at Kinwan Port and
Nakagusuku Bay

TO: High Commissioner of the Ryukyu Islands

1. In connection with a fact that the United States Civil Administration of the Ryukyu Islands has established Kinwan Port and has vested in Gulf Asian Terminals, Inc. certain power and authority to exclusively operate and manage Kinwan Port by virtue of its CA Directive dated 1 August 1970, please be advised that the Government of the Ryukyu Islands is now proceeding with the preparations for establishing harbor areas at Kinwan Port and Nakagusuku Bay, the administrator of which shall be the Chief Executive, GRI.

2. In commencing the said preparations, a tripartite meeting was held on 3 December 1970 at the USCAR building by and among the representatives of USCAR, US Armed Forces, and GRI, where the US Forces representatives were requested to furnish this office with appropriate material and information relevant to the US Forces facilities and the water areas as occupied by and for such facilities, including White Beach and Tengan Pier existing in the water areas concerned. At that meeting, the GRI representative were asked by US Forces representatives to furnish them with drawings of expected harbor and port areas and also a draft of administration and management regulations, which were already submitted (the drawing, in December 1970; and the draft, in January 1971). It is also understood that at that meeting of 3 December 1970 the US Forces representatives did promise us to respond to our request as mentioned above after the study and examination by their respective elements on the basis of data furnished by GRI.

3. To our regret, however, this office has not yet received the reply despite of our demand for expeditious action. Since it is not desirable for this office to delay the working for establishment of said port and harbor areas no longer because of the situation involved, it is requested of you to understand and acknowledge our position that this office will establish

the

- 2 -

the subject harbor and port areas as it is in such circumstance which contain the water areas of US Forces' exclusive use within the water areas concerned.

4. Further, this office will take appropriate actions upon receipt of a reply from your administration.

CHOBYO YARA
Chief Executive