

# 琉球大学学術リポジトリ

## 沖縄関係 沖縄の航空権益第一巻

メタデータ	言語: 出版者: 公開日: 2019-02-01 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: - メールアドレス: 所属:
URL	<a href="http://hdl.handle.net/20.500.12000/43483">http://hdl.handle.net/20.500.12000/43483</a>

III

／

米廻りの回答方針案

米廻りの回答方針案  
米廻りの回答方針案  
米廻りの回答方針案

極 秘  
無 期 限  
部 の 内  
号

1. 条約局長  
 2. 参事官  
 3. 条約課長  
 4. 国際協定課長  
 5. 法規課長

国際経済課長  
 中野調査官  
 中野

アメリカ局長  
 参事官  
 北米第一課長

沖縄における米航空権益の取扱に關して  
 (沖縄返還協定交渉の関連)

45. 9. 17.  
 米比1 (田中)

去る7月24日 在京米大使館スタッフと公使は、同日付レター  
 ノーパ-を以て、東部アメリカ局長に対し、本件に關し、米国の航空  
 日本側の好意的配慮を  
 (企業に送附結果を及ぼすもの) 一部のとらへて、暫時的措置を  
 認めざるを得ない要請を述べた。以下にその要請を要請した。以下の要請を  
 認めざるを得ない(案)を以て協議した。以下にその要請を要請した。以下の要請を  
 ノーパ- (案)を以て米側に、その要請の回答を要請した。以下の要請を要請した。以下の要請を

トランプの... 各... 関係... 関係...

1. 米側の要求事項と我が方の考え方

(1) 米側の要求事項を要約すると、次の如き  
 要約する。即ち、  
 (1) 現在沖縄の業務を提供している米航空企  
 業4社 (NWA, FTL, TWA, COA) が  
 返還後も継続してその業務を行なうこと  
 沖縄での航空運輸確保を確保し、その  
 ための返還の発効日に次のとおりを修正  
 する。  
 (a) 米側路線 1. 2. 3. の「那覇」を東京大阪  
 と共に「ア-ナル」として追加すること。  
 (b) 日米西国路線 3. (注) を削除すること。  
 (注: 以下の日本側、沖縄南の航空路線)

(ロ) 那覇~大阪/東京までの航空線を暫時的

に運送後  
に10年内認めたい。

(ハ) 上記(イ)及(ロ)の米側権益に対し。

10年内の暫定期間中は、日本側の新権益の  
ための代償として要求しない。  
(イ)

なお、スターン公使は、この際、既に沖縄の米航空  
権益が一律に排除されると米国内閣経済利益の

喪失が明白なものと見、米内閣議会筋等がこれを  
取り上げる傾向あり。米内としては本問題を  
1972年

沖縄施政権返還問題の一環として30枠組の  
中で処理する。沖縄返還問題を討議の際

でとりあげる 或いはその原則的な合意に達して  
おいて航空交渉の場を繰り出すことと決意意向

があるはず。

(2) 上記米側要求事項に対する日本の考え方

これは概ね次のラインで考えることが妥当と考えられる。

(イ) 将来の沖縄の航空権益上のポイントとしての価

値を考慮した場合、現時点で同ポイントを高く  
売り込む好機であると考えられること、及び、現行日米

長向航空協定附帯の不安定性の是正の手掛りとする  
上にも好機と考えられること。  
(イ)

(ロ) 1972年の沖縄返還 ~~は~~

は、確定した ~~は~~ 米内閣筋等

~~は~~

treatment が与えられることを条件に沖縄を  
返還後、在沖米国内企業(航空企業を含む)に対し equitable

返還するとの立場をとって113以上、交渉段階  
上の問題は別として、相互間の利益の対等

を確保することは、返還協定交渉全体に悪影響

と交渉する権利があること。上記(イ)のチヤンス

を失うことになりかねないことを考慮する。

従って、最終的には カボコジは 別として  
別々の条項として取り扱う

その他の要求事項は認める方向で

(但し、TWA, COA の東京/大阪への乗入は

認めない) 日本側は、  
日米航空路線権

の不平等性、是正のため、わが国が希望する新しい

路線権(カボコ)との交換を望むことを  
認めようとする。

(1) 本件問題、を討議する場としては、  
沖繩返還

交渉の場(或は、その専門分科会的な場)を  
設ける

に、  
上記(イ)、(ロ)の戻戻とあり、

日米航空関係全般の観点から検討する上から、

近く(年内)に、  
日米航空交渉の場を設ける

先ず検討するに値し、合意を固めるよう努めること。

適当と考える。

五. 対応方針(案)

(1) 7月24日付米側トキフ.ハーパーに対する回答と  
して、別添のトキフ.ハーパーを米側に送る

とともに、要旨次のとおり東郷アツシの長より発言  
願うこととする。

(1) 日本側としては、本件に  
ついて公正な取扱い(別添は mutually

equitable treatment の処理を望む、  
satisfactory treatment) をする用意がある。

(2) 米側の具体的な要求項目の中、カボコジに  
関しては、

ICAO条約第7条の規定、航空法第  
130条の規定に基づくわが国の方針としてこれを認めて

いなので、これを認めざるに決まらねばならぬ。<sup>（この意味）</sup>

<sup>（米国内に於いて）</sup>  
米国内に於いては、米国外企業によるカヤーに認め  
得たことと同様である。

(ハ) 更に「那覇」を米州路線1.40.2.に追加する  
問題に決すれば、この要求が恒久的な権利

として要求されてはならぬ。わが方としてはこの問題  
において米側の如く公正な取扱いの用意はある。<sup>（右行）</sup>

<sup>（他方）</sup>  
との、二国間航空協定上の両国の権利のバラ  
ンスに重大な影響があるので、この問題は近く

路線修正問題に決する航空交渉が行われる  
予定であり、又未定限りその場において検討させ

解決を促すよう努力させようとしらる。

(但し、上記交渉が終了する場合、東京において  
話し合うことと止むを得ないと思われん。

(ニ) トーキング・ペーパー米側の収益格差の問題

(Alleviation of "Balance of Benefits" Consequence  
of Reversion) に決すれば、米側

<sup>（米側）</sup>  
は日米航空協定に基づく両国の路線価値が

<sup>（現）</sup>  
バランスにあり（おしよ米側の計算によれば、昨年の  
交渉により、1968年の米側に有利なインバンスより

逆だ、日本側が有利となつて居る）この前提の問題  
があるのみならず、米側の路線価値の算定方

<sup>（一時的に）</sup>  
式は米側が採用して居る方式 <sup>（国際的）</sup>  
に於いて認められて居る方式 <sup>（一時的）</sup>

なく、そのことを認めざるに決まらねばならぬ。米記附表  
修正問題を検討する場において、具体的に話し

<sup>（解決案）</sup>  
を話しあうことと止むを得ないと思われん。

(木) なお、上記(二)の収益格差の問題に付連し、

10年間の暫定期間中は、沖縄・日本本土間の  
収益格差を以て、日本側より新設の権利のための

補償的要求の基礎といたして、<sup>この</sup>要求があるが、<sup>この</sup>暫定期間(具体的に何年か

妥当かの論議は別として)を含む何らかの暫定  
的措置が必要かどうかを以てし、上記(一)の

交渉の場で併せて検討することとする。

(二) 具体的な対応(案)

年次を所定する航空交渉の場合(あるいは、  
沖縄返還交渉の一環としての航空専門委員会

的の場合)における具体的対応(案)は  
追って詳細検討の上、確定することとする。

概ね次のラインにあり対応することが望ま  
れる。

(イ) 基本的には、航空権益上のポイントとしての  
「那覇」の経済的価値 ~~は~~、現時

点において <sup>対日関係と見れば</sup> 日本側航空企業が必要とする  
米国側からの運輸権と交換するよう努める。

(ロ) <sup>社</sup>米航空企業によるカホーラ(東京~大阪  
~那覇)の国内営業)は、わが国に有利と

認めらる。

11  
T-2222  
(但し、同一企業(NWA/NWA)によるストップオーバー

旅客の運輸権は、一般にカバレッジとは考えられて  
いないので、相互主義に基づき之を制限しない。)

(ハ) 何国が満足する上記(イ)の権利交換  
の約束が得られる限り、米側ハッキング、パー

のカムスの要求、即ち現在沖縄へ又は  
沖縄を経由しては米側の航空企業  
(運航を行使する)  
(但しカバレッジは除く)

現状通りの運航を認め、現行協定附表  
の米側路線1、2、3、4、5に追加(但し、

附表の具体的な表示方法  
については検討を要する。)  
することに合意する。

(注) P13-14 参照

(ニ) 上記(イ)の権利交換の約束が得られたら、

12  
沖縄  
返還協定交渉全般の進捗状況から、何らかの  
本方針につき

暫定的措置をとらざるを得ない場合は、  
(a) 暫定期間を3年以内とし、(b) 同3年が経過

した場合は、「那覇」への米航空企業による業務  
は一先終了し、(c) その終了前に再交渉  
(暫定期間経過後の7日以内)

ことと条件(附表が何らかの形式の  
文書に明記されること)、カバレッジを除く

上記(ハ)の米側の継続運航を最終的に認  
めないと停止を得ない。

11-12頁  
上記2-(2)の  
(三) 何らかの具体的な示(カバレッジ)の(ハ)と(ニ)を  
執行するが、別紙の記載による。





極 秘  
無 期 限  
部 の 内  
号

別 添

[米側トキング・ノート(7月24日付)に対する  
わが方回答案]

Talking Paper

1. 現行日米民間航空運送協定(以下"協定"とい  
ふ)において、沖縄は米国の一地域として扱われ  
てきた。平和条約第三条に基づき米国の与えられた  
権限が日本に返還された場合には、協定上の  
沖縄の地位は、日本国内の一地域として取扱わ  
れることとなり、従って協定の附表の修正が必要と  
なることは、米側の指摘するところである。  
沖縄返還の際には、<sup>は</sup>有返還が米国の  
日本政府は、<sup>おぼえておくと</sup>  
国際収支上の損失をよりとらざるに、<sup>おぼえておくと</sup>米側に  
GA-6 外務省

コメント等紙(参考)

米側トキング・ノートの要旨をまとめたもの  
であることには、政府は、7月24日

において業務を行なっている米側企業の利益を  
守るべきという基本的立場から、沖縄においては米側  
害のないことが、民間航空企業の場合にも妥当な  
こととして、西側に要するから基本的な前提  
の利益の両取にのみならず、当然に適用されるべき  
あるとする米側の見解には、必ずしも同意が  
ないが、少なくとも日本政府は、米国の民間  
航空企業に、かつ日米双方にとって満足な  
公正な取扱いをするため、討議する用意はある。

2. 米側要求項目の第一点、即ち、沖縄返還以前の  
現時点における米側指定航空企業2社と、非指定  
航空企業2社、計4社が、沖縄返還後、<sup>米側</sup>において  
現行協定の枠組みの中で、<sup>米側</sup>継続して沖縄において  
<sup>米側</sup>航空運送権を引続き保有する旨の要請等  
<sup>米側</sup>は、業務を行ないたいよう。現行協定附表を修正  
する必要がある。これは、現行協定上の西国  
<sup>米側</sup>において保証されているべき事項については、  
路線権のバランスに重大な影響があり、かつ、協定  
GA-6 外務省  
米側も指摘(ある等)、事実内容として

16条(A)項に定める附表修正の問題を以て

あるので、先ず同条項の規程に基づいて西国間  
で協議を行なうことが最も妥当であると考え

な。昨年10月2日付の日米航空交渉の覚書  
14項(2)に於て、1970年末までに附表の修

正の問題に對する交渉が行なわれようこととなつて  
いるといふ。その際に本件に對して協議する

ことが適当と考える。日本政府は、かかる  
交渉の場において西国航空企業權益の均等

上記の(2)何らかの) ことに、満足の中合意が得られることを条件  
として、沖縄返還後に於ける上記米側(外航空

企業による沖縄への継続運輸に對して妥当な  
考慮を払ふべきである。

11月13日) 3) 用意があるから  
解決を促さるべきは、別箇の  
外務省

半例を指すもの

3. 同条2項の Temporary Continuation of Okinawa

- Japan U.S. Transport Rights, 即ち沖縄  
と日本本土間の航空路を認めて欲しいとの

要求に對しては、ICAO条約17条の規定に於て、  
同条約の加盟国のほとんど全部が航空路を

認める権利を留保し、外国航空企業に對して  
これを許可しない方針をとっており、日本政府も

同様の方針を徹底して行つて居るので、如何に特  
殊事情があるとしても之を認めることは困難である。

半例を指すもの

4. 同条3項の Alleviation of "Balance of  
Benefits" Consequences of Reversion に関し

ては、前記2.の話し合いの場において双方が  
満足の中解決が得られるならば、特別の考  
慮を払ふ必要はない問題であるが、米側の

路線価の算定方式は米国のものを採用している

~~であり、~~  
~~その~~ 国際的に認められた基準ではなく、  
~~その~~ 日本則が認められているのではない。(注)  
(T+uとは昨年度の平均価格にともな

なため、本問題において諸合を好むに当たっては、  
日米双方が合意した算定基準に基づいて

検討し、解決を図る必要があると考える。

ち  
ア  
ル  
リ  
イ  
エ  
ル  
リ  
  
(注) 昨年10月2日付日米航空交渉の覚書によ  
り明らかな如く、日米双方の路線価の  
算定方式に著しい相違があり、諸合を基  
据として、二段階方式 (two-stage  
approach) による実際の解決を図る  
必要がある。

CONFIDENTIAL

( D R A F T )

Tokyo, September , 1970

Talking Paper

1. Under the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America (hereinafter referred to as "the Agreement"), Okinawa is considered as a U. S. point. ~~As the Talking Paper of the U. S. Embassy of July 24, 1970 rightly states, Okinawa, upon reversion to Japan of the administrative rights over Okinawa granted to the U. S. by Article 3 of the Peace Treaty with Japan of 1951, will be no longer considered as a U. S. point, and the Agreement should be amended accordingly.~~ <sup>Okinawa</sup> <sup>however</sup> <sup>will</sup> <sup>should</sup>

In this connection, the Government of Japan does not fully agree to the United States view that the proposition <sup>that the proposition advanced by the United States</sup> that "Okinawa reversion should not result in a balance of payments loss to the U. S. nor in harm to U. S. business interests operating in Okinawa" <sup>should necessarily</sup> <sup>has been accepted by both</sup> Japan and the United States as applicable to the U. S. civil air transport interests in Okinawa. <sup>the treatment of</sup> However, the Government of Japan is prepared to <sup>hold</sup> consultations with the Government of the United States aiming at working out some mutually satisfactory

- 2 -

satisfactory formula for the treatment of <sup>such</sup> the United States business interests in Okinawa. <sup>air transport</sup>

2. With respect to the United States request that four U. S. carriers presently serving Okinawa (two designated and two non-designated airlines) "should continue to have air transport rights in Okinawa" even after the reversion "so that <sup>these</sup> these four carriers may continue their established operations there" <sup>as well as</sup> and the request that "preservation of these air rights would be confirmed in an amendment to the Schedule of the Agreement", <sup>the Government of the United States recognizes,</sup> the Government of Japan considers <sup>that such a</sup> <sup>treatment</sup> <sup>as a matter of fact</sup> that such a modification will have a significant effect upon the present <sup>balance</sup> status of the air transport rights of <sup>between</sup> both our <sup>Japanese and U.S.</sup> carriers. <sup>the Government of Japan</sup> Thus, <sup>in order</sup> it proposes that consultations between Japan and the United States be held in accordance with Article 16 (A) of the Agreement. <sup>In this connection</sup> More specifically, it is considered appropriate to discuss these matters on the occasion of consultations which are to be held prior to the end of 1970 <sup>in order</sup> to review the Agreement and the Schedule, as set forth in Paragraph 14 (2) of the Memorandum of Consultation of October 2, 1969. <sup>(See Attachment.)</sup>

<sup>The Government of Japan</sup> <sup>is prepared to give due consideration</sup> <sup>to the problem of air transport operations in Okinawa by U.S. carriers presently</sup> <sup>mutually satisfactory agreement be reached through such</sup> <sup>consultations between our two Governments with respect to</sup> <sup>mutually satisfactory agreement be reached</sup> <sup>the</sup>

<sup>has stated earlier in the</sup> <sup>preceding paragraph.</sup>

the balanced air transport rights of both our carriers. <sup>Japanese and U.S.</sup> Consequently, <sup>It is</sup> it is difficult to accept the idea of seeking a separate solution for the ~~will be prepared to give due consideration to the United States request for continuation of the air transport rights in Okinawa by aforementioned four U.S. carriers~~ ~~and from Okinawa~~ ~~apart from the question of the balance of air transport rights of air carriers of two countries.~~ ~~between Japanese and U.S. carriers.~~

3. With respect to the United States request for the grant to U. S. carriers of the cabotage rights between Tokyo/Osaka and Naha for <sup>a</sup> temporary period of ten years after Okinawa reversion, the Government of Japan should like to call the attention of the Government of the United States to the fact that, under Article 7 of the Convention on International Civil Aviation (ICAO), each contracting State is granted, and almost all the contracting States are actually exercising, "the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory". The Government of Japan, too, has consistently been following the policy to refuse the cabotage, <sup>and</sup> such permission by Japan for cabotage as requested by the United States ~~will~~ <sup>can</sup> not be granted under any circumstances.

4. With respect to the point raised by the United States concerning the alleviation of <sup>the</sup> balance of benefits consequences of reversion, this ~~will require no special consideration~~ <sup>is a matter which should be taken up</sup> ~~if~~

<sup>on the occasion of our consultations</sup> ~~(if a mutually satisfactory agreement as set forth in 2. above. above can be reached through our consultations to be held prior to the end of 1970. It should be mentioned here, however, that, the method for calculations of air route values employed by the United States is neither internationally accepted nor bilaterally agreed upon between Japan and the United States.~~ <sup>as evidenced in the Memorandum of Consultation of October 2, 1969,</sup>

The Government of Japan considers that problems concerning the balance of benefits <sup>Japanese and U.S.</sup> between our two carriers should be discussed, and solution thereto should be sought, on the basis of a mutually agreeable method for calculation of route values.

条約交渉



4頁の1(2)回に開し

「米政府は、返還後も在沖米企業(航空企業を  
含む。)に対し equitable treatment が与えらるる  
ことを条件に沖縄を返還する」という立場をとり  
ている以上」という点については、次のよう表現  
の方が適切と思われる。

すなわち、「米政府は、返還後も在沖米企業(航  
空企業を含む。)に対し equitable treatment が  
与えらるることを要とし、わが方としても、かかる  
問題を sympathetically に consider する」とい  
う立場をとっている以上」

別添の日本側トキダ: 1-1-1-1 案に開し

米側 1-1-1-1 は、" A basic proposition in Okinawa  
reversion discussions that has been accepted  
in principle by both sides is that  
Okinawa reversion should not result in  
a balance of payments loss to the U.S.  
nor in harm to U.S. business interests

GA-6

外務省

operating in Okinawa" としていふことは、これは  
米側の主張ではあつても 日本側も合意した基  
本的な前提ではある。(これは balance of payments  
に於て然り。 business interests 問題の equitable  
settlement に於てもわが方<sup>(における)</sup>の権利の除の業勢  
を示すものにはすぎない。)

よつて、わが方トキダ: 1-1-1-1 において、前記の  
proposition については「日本政府は、「沖縄返  
還は米国の国際收支上の損失をもたらし得る  
ことなく又沖縄において業務を行つてゐる米  
国企業の利益を害するべきでない」といふことが  
双方の合意した basic proposition であり  
て理解していき<sup>(しかし)</sup>」という趣旨とすべきであ  
らう。

GA-6

外務省

CONFIDENTIAL

第1次草案

CONFIDENTIAL

( D R A F T )

Tokyo, September , 1970

Talking Paper

1. Under the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America (hereinafter referred to as "the Agreement"), Okinawa is considered as a U. S. point. As the Talking Paper of the U. S. Embassy of July 24, 1970 rightly states, Okinawa, upon reversion to Japan of the administrative rights over Okinawa granted to the U. S. by Article 3 of the Peace Treaty with Japan of 1951, will be no longer considered as a U. S. point, and the Agreement should be amended accordingly.

In this connection, the Government of Japan does not fully agree to the United States view that the proposition that "Okinawa reversion should not result in a balance of payments loss to the U. S. nor in harm to U. S. business interests operating in Okinawa" has been accepted by both Japan and the United States as applicable to the U. S. civil air transport interest in Okinawa. However, the Government of Japan is prepared to have consultations with the Government of the United States aiming at working out some mutually satisfactory

- 2 -

satisfactory formula for the treatment of the United States business interests in Okinawa.

2. With respect to the United States request that four U. S. carriers presently serving Okinawa (two designated and two non-designated airlines) "should continue to have air transport rights in Okinawa even after the reversion so that those four carriers may continue their established operations there" and the request that "preservation of these air rights would be confirmed in an amendment to the Schedule of the Agreement", the Government of Japan considers that such a modification will have a significant effect upon the present status of the air transport rights of both our carriers. Thus, it proposes that consultations between Japan and the United States be held in accordance with Article 16 (A) of the Agreement. More specifically, it is considered appropriate to discuss these matters on the occasion of consultations which are to be held prior to the end of 1970 to review the Agreement and the Schedule, as set forth in Paragraph 14 (2) of the Memorandum of Consultation of October 2, 1969.

The Government of Japan, on the condition that a mutually satisfactory agreement be reached through such consultations between our two Governments with respect to the



the balanced air transport rights of both our carriers, will be prepared to give due consideration to the United States request for continuation of the air transport rights in Okinawa by aforementioned four U. S. carriers.

3. With respect to the United States request for the grant to U. S. carriers of the cabotage rights between Tokyo/Osaka and Naha for temporary period of ten years after Okinawa reversion, the Government of Japan should like to call the attention of the Government of the United States to the fact that, under Article 7 of the Convention on International Civil Aviation (ICAO), each contracting State is granted, and almost all the contracting States are actually exercising, "the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory". The Government of Japan, too, has consistently been following the policy to refuse the cabotage. Such permission by Japan for cabotage as requested by the United States will not be granted under any circumstances.

4. With respect to the point raised by the United States concerning the alleviation of balance of benefits consequences of reversion, this will require no special consideration

if

if a mutually satisfactory agreement as set forth in 2. above can be reached through our consultations to be held prior to the end of 1970. It should be mentioned here, however, that the method for calculations of air route values employed by the United States is neither internationally accepted nor bilaterally agreed upon between Japan and the United States.

The Government of Japan considers that problems concerning the balance of benefit between our two carriers should be discussed, and solution thereto should be sought, on the basis of a mutually agreeable method for calculation of route values.

松次郎 → 赤塚進一郎  
決裁 (45.9.28.)

CONFIDENTIAL

Tokyo, September 29, 1970

Talking Paper

1. Under the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America (hereinafter referred to as "the Agreement"), Okinawa is considered as a U. S. point.

Upon reversion to Japan of the administrative rights over Okinawa granted to the U. S. by Article 3 of the Peace Treaty, however, Okinawa should <sup>be</sup> no longer considered as a U. S. point, and the Agreement should be amended accordingly.

In this connection, the Government of Japan does not take the view that the proposition advanced by the United States that "Okinawa reversion should not result in a balance of payments loss to the U. S. nor in harm to U. S. business interests operating in Okinawa" should necessarily be <sup>the treatment of the United States</sup> applicable to civil air transport interests in Okinawa. However, the Government of Japan is prepared to <sup>hold</sup> consultations with the Government of the United States aiming at working out some mutually satisfactory

- 2 -

satisfactory formula for the treatment of <sup>such</sup> ~~the~~ United States air transport ~~business~~ interests in Okinawa.

2. With respect to the United States request that four U. S. carriers presently serving Okinawa (two designated and two non-designated airlines) "should continue to have air transport rights in Okinawa" even after the reversion "so that these four carriers may continue their established operations there" <sup>as well as</sup> ~~and~~ the request that "preservation of these air rights would be confirmed in an amendment to the Schedule of the Agreement", the Government of Japan considers, as the Government of the United States recognizes, that such a ~~modification~~ <sup>modification</sup> will have a significant effect upon <sup>as a matter of fact</sup> the present ~~status~~ <sup>balance</sup> of the air transport rights ~~between Japanese and~~ U.S. carriers. ~~Therefore,~~ <sup>Therefore,</sup> the Government of Japan proposes that consultations between Japan and the United States be held in accordance with Article 16 (A) of the Agreement. <sup>In this connection,</sup> ~~More specifically,~~ it is considered appropriate to discuss these matters on the occasion of consultations which are to be held prior to the <sup>in order</sup> end of 1970 to review the Agreement and the Schedule, as set forth in Paragraph 14 (2) of the Memorandum of Consultation of October 2, 1969.

The Government of Japan <sup>is prepared</sup> to give due consideration to the question of air transport operations in Okinawa by U.S. carriers presently serving Okinawa. However, it is necessary, as stated earlier in the preceding paragraph, that a mutually <sup>the</sup> satisfactory agreement be reached between our two Governments with respect to the balanced air transport rights of both Japanese

and U.S. carriers. Thus, it is difficult to accept the idea of ~~seeking~~  
~~seeking a separate solution for the question of continuation by~~  
~~U.S. carriers of air transport service to and from Okinawa,~~  
~~apart from the question of the balance of air transport rights~~  
~~between Japanese and U.S. carriers.~~

3. With respect to the United States request for the grant to U. S. carriers of the cabotage rights between Tokyo/Osaka and Naha for <sup>a</sup> temporary period of ten years after Okinawa reversion, the Government of Japan should like to call the attention of the Government of the United States to the fact that, under Article 7 of the Convention on International Civil Aviation (ICAO), each contracting State is granted, and almost all the contracting States are actually exercising, "the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory". The Government of Japan, ~~has~~ has consistently been following the policy to refuse the cabotage, <sup>and</sup> such permission ~~cannot~~ <sup>can</sup> for cabotage as requested by the United States ~~will~~ not be granted, ~~under any circumstances.~~

4. With respect to the point raised by the United States concerning the alleviation of <sup>the</sup> balance of benefits consequences of reversion, this ~~will require special consideration~~ <sup>is a matter which should be taken up on the</sup>

*occasion of consultations* ~~as set forth in 2. above.~~

~~It should be mentioned here,~~  
~~however, that,~~ <sup>as evidenced in the Memorandum of Consultation of October 2, 1969,</sup> the method for calculations of air route values employed by the United States is neither internationally accepted nor bilaterally agreed upon between Japan and the United States.

The Government of Japan considers that problems concerning the balance of benefits <sup>(Japanese and U.S.)</sup> between ~~our two~~ carriers should be discussed, and solution thereto should be sought, on the basis of a mutually agreeable method for calculation of route values.