

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

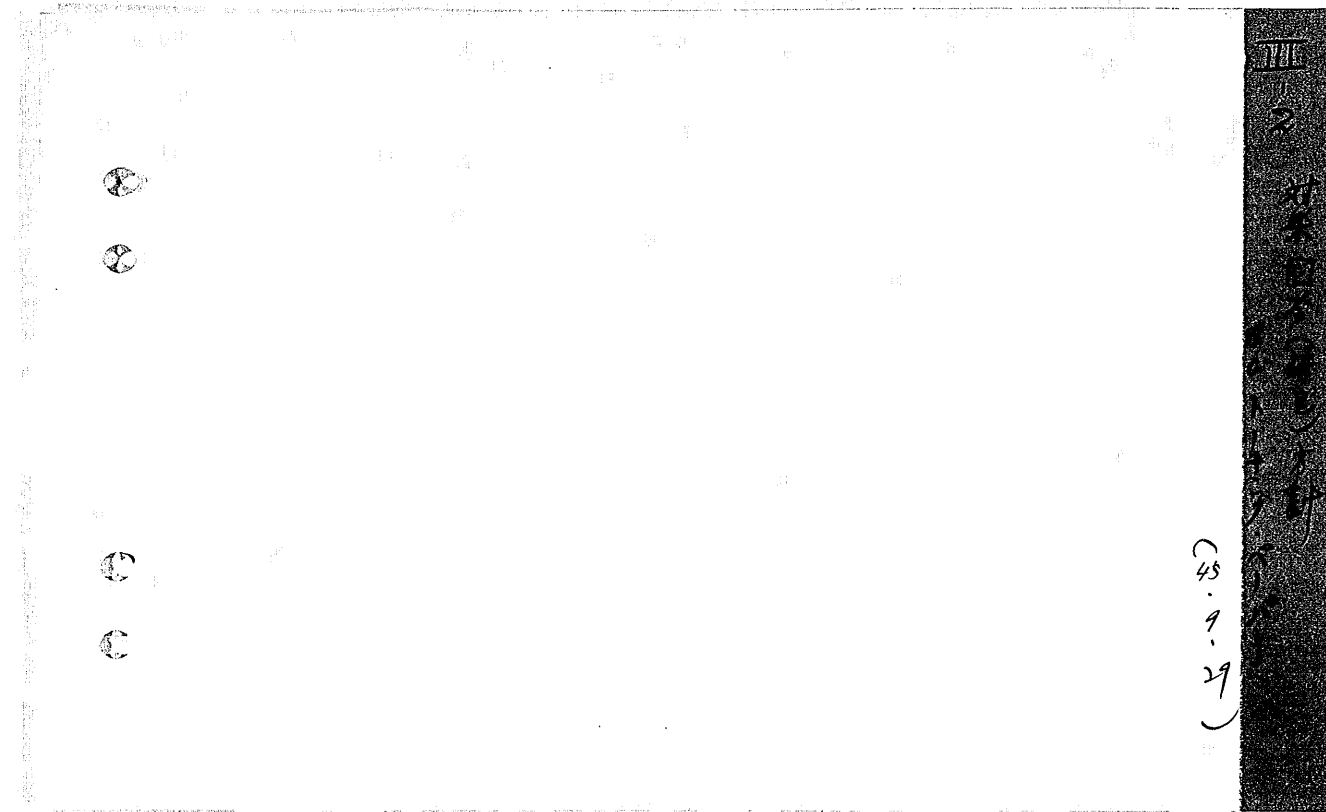
メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2019-02-01 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: - メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/20.500.12000/43483

III
1.2

対象回答(確意)方針

8.0トキラベーパー

(45.7.29)



(45
9
29)

18- 3-(1) 吉野 46/30

極 秘
無 期 限
18 部の内
15 号

沖縄における米航空権益の取
扱いについて
(沖縄返還協定交渉の関連)

昭和45. 9.26
アメリカ局北米第一課

去る7月24日在京米大使館スナイダー公使は、同日付トーキング・ペーパーをもつて、東郷アメリカ局長に対し、本件に関する日本側の好意的配慮方要請越したところ、これに対し、以下の考え方及び対処方針(案)をもつて臨むこととし、近く別添のトーキング・ペーパー(案)をもつて、米側にとりあえずの回答を発出することとしたい。

1. 米側の要求事項とわが方の考え方

(1) 米側の要求事項は次の3点に要約される。

すなわち、

(i) 現在沖縄へ業務を提供している米航空企業4社(NWA、FTL、TWA、GOA)が返還後も継続してその業務が行なえるよう沖縄での航空運輸権を確保したく、そのために、返還の発効日に次のとおり現行附表を修正したい。

配布先			
18.	1	アメリカ局長	45. 9/29
	2	参事官	"
	3	北米第一課長	"
	4	在米大使館	"
	5		
	6	沖縄準備委	"
	7	条約局長	"
	8	条約課長	"
	9	国際協定課長	"
	10	法規課長	"
	11	中略調査官(兼)	"
	12	多田事務官	"
	13	佐藤 "	"
	14	加藤 "	"
	15	田中 "	"
	16	運輸省航空局	"
	17		

GA-6

外務省

18 ファイル用
18-通1-1 法政司 10/28

- (a) 米側路線 1. 及び 2. に「那覇」を東京、大阪とともにゴーターミナルとして追加すること。
- (b) 日米両国路線 3. (注) を削除すること。
(注：いわゆる日本本土、沖縄間のみの路線)
- (c) 那覇～大阪／東京間のカポタージュを暫定的に返還後 10 年間認めて欲しい。
- (d) 上記 (c) 及び (b) の米側権益に対し、10 年間の暫定期間中は、日本側の新権益のための代償を要求しないで欲しい。

なお、スナイダー公使は、その際、仮に沖縄の米航空権益が一挙に排除されると米国経済利益の喪失が明白なものとなり、米国議会筋等がこれを取上げるおそれもあるので、米国としては本問題を沖縄施政権返還問題の一環としてその枠組の中で処理したく、沖縄返還問題を討議する場でとりあげる、あるいはそこで原則的な合意に達しておいた上で航空交渉の場に持ち込むこととしたい意向である旨述べた。

- (2) 上記米側要求事項に対しては、わが方としてはおおむね次のラインで考えることが妥当と考えられる。
- (i) 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、現時点と同ポイントが高く売り込む好機であると考えられること、及び現行日米民間航空協定附表の不平等性の是正の手掛りとする上にも 1 つの好機と考えられること。
- (ii) 1972 年の沖縄返還はほぼ確定しているが、米国政府は返還後も在沖米国企業(航空企業を含む)に対し equitable treatment が与えられることを要求し、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、交渉技術上の問題は別として、極端な制限の方針をもつて臨むことは、返還協定交渉全体に悪影響を及ぼすおそれがあるのみならず、上記 (i) のチャンスを失うことにもなりかねないと考えられる。

従つて、最終的にはカポタージュは別と

してその他の要求事項は妥当な範囲^で好意的に考慮する方向で検討し(ただし、TWA、OOAの東京/大阪への乗入れは勿論認められない。)、これと引替えに日米航空路線権の不平等性是正のために、わが方が希望する新しい路線権(たとえばシカゴ)との交換を図るよう努めることが望ましいと考える。

(イ) 本件問題を討議する場としては、本件が沖縄返還問題の一環でもある以上、沖縄返還交渉の場(あるいはその航空専門分科会的な場)にかかわりをもつことを回避するわけには行かないが、上記(イ)の関係もあり、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)開催予定の路線問題を主題とする日米航空交渉の場において必ず検討することとし、その場において合意を図るよう努めることが適当と考えられる。

2 対処方針(案)

(1) 7月24日付米側トーキング・ペーパーに対する回答として、別添のトーキング・ペーパーを米側に発出するとともに、要旨次のとおり東郷アメリカ局長より発言願うこととする。

(イ) 日本側としては、本件に関して公正な取扱い(equitable treatment)な³表現は避ける。たとえば mutually satisfactory treatment ということにしたい。)をする用意はある。

(ロ) 米側の具体的要求項目のうちカポタージュに関しては、IOAO条約第7条の規定及び航空法第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いので、これを認めるわけにはいかない。この点は米國政府としても米国内において外国企業によるカポタージュを認めえないことと同様である。

(ハ) さらに「那覇」を米側路線1及び2に追加する問題に関しては、この要求が恒久的な権利として要求されているところ、わが方としてはこの問題について前述のごとく公正な取

扱いを行なう用意はあるものの、他方上記は2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関する航空交渉が行なわれる予定でもあり、できる限りその場において検討させ、解決を図るよう努力させることといたしたい。

(ただし、上記交渉が遅れる場合には、東京において話し合うこともやむをえないと思われる。)

(二) トーキング・ペーパー第3点の収益格差の問題
(Alleviation of "Balance of Benefits" を

Consequence of Reversion) に関して、米側は日米航空協定に基づく両国の路線価値が、現在バランスしている(むしろ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ランスより逆に日本側が有利となつている。)との前提に立っているが、この前提には問題があるのみ

ならず、米側の路線価値の算定方式は米側が一方的に採用している方式にすぎず、国際的に認められている方式でなく、そのまま認めるわけには行かないが、前記附帯修正問題を検討する場において、双方が合意しうる基準に従つて具体的に話し合うこととしたい。

(三) なお、上記(二)の収益格差の問題に関連し、10年間の暫定期間中は沖縄・日本本土間の収益格差をもつて、日本側より新しい権利のための補償的要求の基礎と~~考~~しないで欲しいとの要求があるが、かかる暫定期間(具体的に何年が妥当かの論議は別として)を含むなんらかの暫定的措置が必要かどうかについても、上記(二)の交渉の場で併せて検討することとしたい。

(2) 具体的対処方針(案)

年内に開催される航空交渉の場(ないしは沖縄返還交渉の一環としての航空専門分科会的な場)における具体的な対処方針(案)及

び応酬ぶりは、追つて詳細検討の上確定することとするも、おおむね次のラインにより対処することがしかるべしと考えられる。

(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、現時点において最も高いと思われるので、これと日本側航空企業が必要とする米国における運輸権と交換するように努める。

(ロ) また米指定航空企業によるカポタージュ（東京～大阪～那覇間の国内営業）は、わが国の方針としてこれを認めない。

（ただし、同一企業（たとえばNWA/KWA）によるストップ・オーバー旅客の運輸権は、一般にカポタージュとは考えられていないので、相互主権に基づきこれを制限しない。）

(ハ) わが国が満足しうる上記(イ)の権利交換の約束がえられる限り、米側トーキング・ペーパーの第1点の要求、すなわち、現在沖縄へまたは沖縄を経由して運航を行なっている米国の4航空企業中のうち実^{（請入）}線のある

NWA（やむをえざればFTEも）のみの現状どおりの運航を認め（注）（ただし、カポタージュは除く）、現行協定附表の米側路線1.2に「那覇」を追加（ただし、附表の具体的表示方法については検討を要する。）することに合意する。

(ニ) 上記(イ)の権利交換の約束がえられず、かつ、沖縄返還協定交渉全般の進捗状況から、本件につきなんらかの暫定的措置をとらざるをえない場合には、(a)暫定期間を3年間とし、(b)同3年が経過した場合には「那覇」への米航空企業による業務は一応終了し、(c)その終了前に暫定期間経過後の措置につき再交渉を行なうこととする。

（注）

1. 現在運航している米国の4航空企業の継続運航問題については、現行日米航空路線権の平等化を図る上の一助とするとの観点から対処することとする。

2. このため日米航空協定に基づく現行両国

路線権の不平等性に言及しつつ、日本側の
新権益（シカゴを含む）との関連において
のみ米航空企業の本郷における航空権益に
対する考慮を払う余地があることを強調す
る。米側の出方いかんによつては、次の制
限的提案を行ないつつ、わが方の新路線権
の獲得ないしその手掛りをうるよう努める
こととする。

(1) 第1段階として、現在の米国の4航空
企業のうちNWAについてのみは、歴史
的実績もあり、3年間程度の本郷への継
続運航（ただし、路線1及び2において
のみであつて、カポタージュは除く）を
認めるも、その他の航空企業については
認めない。

(2) 第2段階として、NWAとFTL（すなわ
ち、現在の指定航空企業2社のみについ
ては、同様の継続運航は認めるも、その
他の2社（TWA、OOA）については認め
ない。

トーキング・ペーパー

昭和45年9月29日

1. 現行日米民間航空運送協定（以下「協定」と
いう。）においては、本郷は米国の一地点とし
て考えられているが、平和条約第3条に基づき
米国に与えられた権限が日本に返還された場合
には、協定上の本郷の地点は、日本国内の一地
点として取扱われることとなり、従つて協定の
附表の修正が必要となる。

日本政府は、「本郷返還は米国の国際収支上
の損失をもたらすべきでなく、また本郷におい
て業務を行なっている米国企業の利益を害すべ
きでない」との米側の主張する立場が、本郷に
おける米国民間航空企業の利益の取扱いについ
ても当然適用されるべきであるとの立場をとる
ものではない。しかしながら、日本政府は米国の
の民間航空企業についても、日米双方にとつて
満足のゆく取扱いをするため討議する用意はあ
る。

2 米側要請項目の第1点、すなわち、現在沖縄において業務を行なってい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、沖縄返還後においても、継続して沖縄における業務を行ないうよう、米國が沖縄における航空運送権を引続き保有すべき旨の要請、並びにかかる航空運送権を保持することは、現行協定附表の修正において確認せらるべきであるとの要請については、これは米側も指摘しておるとおり、事実問題として現行協定上の両国路線権のバランスに重大な影響があり、かつ、協定第16条(A)項に定める附表修正の問題でもあるので、まず同条項の規定に従って両国間で協議を行なうことが最も妥当であると考える。

なお、昨年10月2日付の日米航空交渉の覚書第14項(2)により、1970年末までに附表の修正問題に関する交渉が行なわれることとなつているところ、その際に本件についても協議することが適当と考える。日本政府は沖縄返還後における上記米側航空企業による沖縄への継

続運航の問題について妥当な考慮を払う用意があるが、両国航空企業権益の均衡に関し、上記のごとくなんらかの満足のゆく合意がえられることが必要であり、この点との関連なしに沖縄に関する継続運航の問題のみを切離して別個の解決をはかることは困難である。

3 米側要請項目の第2点の Temporary Continuation of Okinawa-Japan U. S. Transport Rights、すなわち、沖縄と日本本土間のカボタージュを認めて欲しいとの要求に関しては、ICAO条約第7条の規定により、同条約加盟国のほとんど全部がカボタージュを認める権利を留保し、外国航空企業に対してこれを許可しない方針をとつており、日本政府も同様の方針を厳しくとつていたので、いかに特殊事情があろうともこれを認めることは困難である。

4 米側要請項目の第3点の Alleviation of "Balance of Benefits" Consequences of Reversion に関しては、前記2の話し合いの場合において取上げられるべき問題であるが、米側の路線価値の算定方式

は米国のみが採用しているものであり、国際的に認められた基準ではなく、日本側が認めていないことは昨年秋の交渉経緯にも明らかである。仮に本問題について話し合いを行なうに当つては、日米双方が合意しうる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。

CONFIDENTIAL

Talking Paper

Tokyo, September 29, 1970

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 no longer be 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 applicable to the treatment of the United States civil air transport interests in Okinawa. However, the Government of Japan is prepared to hold consultations with the Government of the United States aiming at working out some mutually satisfactory formula for the treatment of such United States air transport interests in Okinawa.

2.

- 2 -

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" as well as 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 treatment will as a matter of fact have a significant effect upon the present balance of the air transport rights between Japanese and U.S. carriers. Therefore, the Government of Japan proposes that consultations between Japan and the United States be held in accordance with Article 16 (A) of the Agreement. In this connection, it is considered appropriate to discuss these matters on the occasion of consultations which are to be held prior to the end of 1970 in order 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 is prepared 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

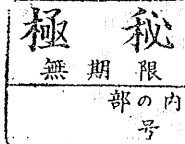
2.

a mutually 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 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 a 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 consistently been following the policy to refuse the cabotage, and such permission for cabotage as requested by the United States can not be granted.

4. With respect to the point raised by the United States concerning the alleviation of the balance of benefits consequences of reversion, this is a matter which should be taken up on the occasion of consultations as set forth in 2. above. It should be mentioned here, however, that, as evidenced in the Memorandum of Consultation of October 2, 1969, 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 between Japanese and U.S. carriers should be discussed, and solution thereto should be sought, on the basis of a mutually agreeable method for calculation of route values.



沖縄における米航空権益の取
扱いについて

(沖縄返還協定交渉の関連)

昭和45. 9. 26

アメリカ局北米第一課

去る7月24日在京米大使館スナイダー公使は、同日付トーキング・ペーパーをもつて、東郷アメリカ局長に対し、本件に関する日本側の好意的配慮方要請越したところ、これに対し、以下の考え方及び対処方針(案)をもつて臨むこととし、近く別添のトーキング・ペーパー(案)をもつて、米側にとりあえぬの回答を発出することとしたい。

1. 米側の要求事項とわが方の考え方

(1) 米側の要求事項は次の3点に要約される。

すなわち、

(i) 現在沖縄へ業務を提供している米航空企業4社(NWA、FTL、TWA、DOA)が返還後も継続してその業務が行なえるよう沖縄での航空運輸権を確保したく、そのために、返還の発効日に次のとおり現行附表を修正したい。

(a) 米側路線1.及び2に「那覇」を東京、大阪とともにゴーターミナルとして追加すること。

(b) 日米両国路線3(注)を削除すること。

(注: いわゆる日本本土、沖縄間のみの路線)

(ii) 那覇〜大阪/東京間のカボタージュを暫定的に返還後10年間認めて欲しい。

(i) 上記(i)及び(ii)の米側権益に対し、10年間の暫定期間中は、日本側の新権益のための代償を要求しないで欲しい。

なお、スナイダー公使は、その際、仮に沖縄の米航空権益が一挙に排除されると米国経済利益の喪失が明白なものとなり、米国議会筋等がこれを取上げるおそれもあるので、米国としては本問題を沖縄施政権返還問題の一環としてその枠組の中で処理したく、沖縄返還問題を討議する場でとりあげる、あるいはそこで原則的な合意に達しておいた上で航空交渉の場に持ち込むこととしたい意向である旨述べた。

(2) 上記米側要求事項に対しては、わが方としてはおおむね次のラインで考えることが妥当と考えられる。

(i) 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、現時点が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、及び現行日米民間航空協定附表の不平等性の是正の手掛りとする上にも1つの好機と考えられること。

(ii) 1972年の沖縄返還はほぼ確定しているが、米国政府は返還後も在沖米国企業(航空企業を含む)に対し equitable treatment が与えられることを要求し、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、交渉技術上の問題は別として、極端な制限の方針をもつて臨むことは、返還協定交渉全体に悪影響を及ぼすおそれがあるのみならず、上記(i)のチャンスを失うことにもなりかねないと考えられる。

従つて、最終的にはカポタージュは別と

してその他の要求事項は妥当な範囲^で好意的に考慮する方向で検討し(ただし、TWA、BOAの東京/大阪への乗入れは勿論認められない。)、これと引替えに日米航空路線権の不平等性の是正のために、わが方が希望する新しい路線権(たとえばシカゴ)との交換を図るよう努めることが望ましいと考える。

(ii) 本件問題を討議する場としては、本件が沖縄返還問題の一環でもある以上、沖縄返還交渉の場(あるいはその航空専門分科会的な場)にかかわりをもつことを回避するわけには行くまいが、上記(i)(ii)の関係もあり、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)開催予定の路線問題を主題とする日米航空交渉の場において必らず検討することとし、その場において合意を図るよう努めることが適当と考えられる。

2 対処方針（案）

- (1) 7月24日付米側トーキング・ペーパーに対する回答として、別添のトーキング・ペーパーを米側に発出するとともに、要旨次のとおり東郷アメリカ局長より発言願うこととする。
- (i) 日本側としては、本件に関して公正な取扱い（equitable treatment ³な表現は避ける。たとえば mutually satisfactory treatment ということにしたい。）をする用意はある。
- (ii) 米側の具体的要求項目のうちカポタージュに関しては、IOAO条約第7条の規定及び航空法第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いので、これを認めるわけにはいかない。この点は米国政府としても米国内において外国企業によるカポタージュを認めえないことと同様である。
- (iii) さらに「那覇」を米側路線1及び2に追加する問題に関しては、この要求が恒久的な権利として要求されているところ、わが方としてはこの問題について前述のごとく公正な取

扱いを行なう用意はあるものの、他方上記は2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関する航空交渉が行なわれる予定でもあり、できる限りその場において検討させ、解決を図るよう努力させることといたしたい。

（ただし、上記交渉が遅れる場合には、東京において話し合うこともやむをえないと思われる。）

- (iv) トーキング・ペーパー第3点の収益格差の問題（Alleviation of "Balance of Benefits"

※
Consequence of Reversion）に関しても、米側は日米航空協定に基づく両国の路線価値が、現在バランスしている（むしろ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ランスより逆に日本側が有利となつている。）との前提に立っているが、この前提には問題があるのみ

ならず、米側の路線価値の算定方式は米側が一方的に採用している方式にすぎず、国際的に認められている方式でなく、そのまま認めるわけには行かないが、前記附表修正問題を検討する場において、双方が合意しうる基準に従つて具体的に話合うこととしたい。

(a) なお、上記(二)の収益格差の問題に関連し、10年間の暫定期間中は沖縄・日本本土間の収益格差をもつて、日本側より新しい権利のための補償的要求の基礎と~~な~~しないで欲しいとの要求があるが、かかる暫定期間(具体的に何年が妥当かの論議は別として)を含むなんらかの暫定的措置が必要かどうかについても、上記(二)の交渉の場で併せて検討することとしたい。

(2) 具体的対処方針(案)

年内に開催される航空交渉の場(ないしは沖縄返還交渉の一環としての航空専門分科会的な場)における具体的な対処方針(案)及

び応酬ぶりは、追つて詳細検討の上確定することとするも、おおむね次のラインにより対処することがしかるべしと考えられる。

(i) 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、現時点において最も高いと思われるので、これと日本側航空企業が必要とする米国における運輸権と交換するように努める。

(ii) また米指定航空企業によるカポタージュ(東京～大阪～那覇間の国内営業)は、わが国の方針としてこれを認めない。

(ただし、同一企業(たとえばNWA^N/~~NWA~~)によるストップ・オーバー旅客の運輸権は、一般にカポタージュとは考えられていないので、相互主義に基づきこれを制限しない。)

(iii) わが国が満足しうる上記(i)の権利交換の約束がえられる限り、米側トーキング・ペーパーの第1点の要求、すなわち、現在沖縄へまたは沖縄を経由して運航を行なっている米国の4航空企業~~の~~のうち実績のある

NWA(やむをえざればFTLも)のみの現状
どおりの運航を認め(注)(ただし、カボ
タージュは除く)、現行協定附表の米側路
線1.2に「那覇」を追加(ただし、附表の
具体的表示方法については検討を要する。)
することに合意する。

- (二) 上記(i)の権利交換の約束がえられず、か
つ、沖縄返還協定交渉全般の進捗状況から、
本件につきなんらかの暫定的措置をとらざ
るをえない場合には、(a)暫定期間を3年間
とし、(b)同3年が経過した場合には「那覇」
への米航空企業による業務は一応終了し、
(c) その終了前に暫定期間経過後の措置に
つき再交渉を行なうこととする。

(注)

1. 現在運航している米国の4航空企業の継
続運航問題については、現行日米航空路線
権の平等化を図る上の一助とするとの観点
から対処することとする。

2. このため日米航空協定に基づく現行両国

路線権の不平等性に言及しつつ、日本側の
新権益(シカゴを含む)との関連において
のみ米航空企業の沖縄における航空権益に
対する考慮を払う余地があることを強調す
る。米側の出方いかんによつては、次の制
限的提案を行ないつつ、わが方の新路線権
の獲得ないしその手掛りをうるよう努める
こととする。

- (1) 第1段階として、現在の米国の4航空
企業のうちNWAについてのみは、歴史
的実績もあり、3年間程度の沖縄への継
続運航(ただし、路線1.及び2において
のみであつて、カボタージュは除く)を
認めるも、その他の航空企業については
認めない。

- (II) 第2段階として、NWAとFTL(すなわ
ち、現在の指定航空企業2社のみについ
ては、同様の継続運航は認めるも、そ
他の2社(TWA、GAA)については認め
ない。

トーキング・ペーパー

昭和45年9月29日

1. 現行日米民間航空運送協定（以下「協定」という。）においては、沖縄は米国の一地点として考えられているが、平和条約第3条に基づき米国に与えられた権限が日本に返還された場合には、協定上の沖縄の地点は、日本国内の一地点として取扱われることとなり、従つて協定の附表の修正が必要となる。

日本政府は、「沖縄返還は米国の国際収支上の損失をもたらすべきでなく、また沖縄において業務を行なっている米国企業の利益を害すべきでない」との米側の主張する立場が、沖縄における米国民間航空企業の利益の取扱いについても当然適用されるべきであるとの立場をとるものではない。しかしながら、日本政府は米国の民間航空企業についても、日米双方にとつて満足のゆく取扱いをするため討議する用意はある。

2. 米側要請項目の第1点、すなわち、現在沖縄において業務を行なってい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、沖縄返還後においても、継続して沖縄における業務を行ないよう、米国が沖縄における航空運送権を引続き保有すべき旨の要請、並びにかかる航空運送権を保持することは、現行協定附表の修正において確認せらるべきであるとの要請については、これは米側も指摘しておるとおり、事実問題として現行協定上の両国路線権のバランスに重大な影響があり、かつ、協定第16条(A)項に定める附表修正の問題でもあるので、まず同条項の規定に従つて両国間で協議を行なうことが最も妥当であると考えらる。

なお、昨年10月2日付の日米航空交渉の覚書第14項(2)により、1970年末までに附表の修正問題に関する交渉が行なわれることとなつていところ、その際に本件についても協議することが適当と考える。日本政府は沖縄返還後における上記米側航空企業による沖縄への継続

続運航の問題について妥当な考慮を払う用意があるが、両国航空企業権益の均衡に関し、上記のごとくなんらかの満足のゆく合意がえられることが必要であり、この点との関連なしに沖縄に関する継続運航の問題のみを切離して別個の解決をはかることは困難である。

3. 米側要請項目の第2点の Temporary Continuation of Okinawa-Japan U. S. Transport Rights 、すなわち、沖縄と日本本土間のカボタージュを認めて欲しいとの要求に関しては、IOAO条約第7条の規定により、同条約加盟国のほとんど全部がカボタージュを認める権利を留保し、外国航空企業に対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厳しくとっているので、いかに特殊事情があろうともこれを認めることは困難である。

4. 米側要請項目の第3点の 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取上げられるべき問題であるが、米側の路線価値の算定方式

は米国のみが採用しているものであり、国際的に認められた基準ではなく、日本側が認めていないことは昨年秋の交渉経緯にも明らかである。仮に本問題について話し合いを行なうに当つては、日米双方が合意しうる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。

CONFIDENTIAL

Talking Paper

Tokyo, September 29, 1970

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 no longer be 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 applicable to the treatment of the United States civil air transport interests in Okinawa. However, the Government of Japan is prepared to hold consultations with the Government of the United States aiming at working out some mutually satisfactory formula for the treatment of such United States air transport interests in Okinawa.

2.

- 2 -

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" as well as 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 treatment will as a matter of fact have a significant effect upon the present balance of the air transport rights between Japanese and U.S. carriers. Therefore, the Government of Japan proposes that consultations between Japan and the United States be held in accordance with Article 16 (A) of the Agreement. In this connection, it is considered appropriate to discuss these matters on the occasion of consultations which are to be held prior to the end of 1970 in order 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 is prepared 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

a mutually 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 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 a 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 consistently been following the policy to refuse the cabotage, and such permission for cabotage as requested by the United States can not be granted.

4. With respect to the point raised by the United States concerning the alleviation of the balance of benefits consequences of reversion, this is a matter which should be taken up on the occasion of consultations as set forth in 2. above. It should be mentioned here, however, that, as evidenced in the Memorandum of Consultation of October 2, 1969, 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 between Japanese and U.S. carriers should be discussed, and solution thereto should be sought, on the basis of a mutually agreeable method for calculation of route values.

① 外務大臣 (時中) 大臣秘書官

② 事務次官

③ 外務審議官

④ 官房長

条約局長
参事官
条約課長

国際協定課長

法規課長

国際経済課長

特約調査官

アメリカ局長

参事官

北米第一課長

参事官

参事官

参事官

沖縄における米航空権益問題に関する

スナイダー公使との会談

45. 9. 29

米北1

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

(千葉北米第一課長同席)

1. (1) 当方より、別添トキング・ペーパーを先方に手交し

先方はこれを一読の上、これは米側の主張を

GA-5

2285

外務省

極 秘
無 期 限
部 内 号

在米、在沖へ送付、運輸省へは内参のみ通報される。

全面的に拒否したものと述べた。

(2) これに対し、当方より、よく読んでもらえは
あるとあり、日本側は相互に満足のゆくよう

な解決をめざして話し合いたいと提案して
いる旨述べたところ、先方はモータージュ

及び収益格差の問題のいずれも拒否され
ては話し合いの余地がない旨述べたと共に、

航空問題が片付かない限り沖縄返還
問題は終らない旨述べた。

(3) これに対し、当方より、問題の両面性、
即ち、本件が沖縄返還協定交渉の一環

であると共に、日米航空協定の附表の改訂を
伴う以上は航空協議を必要とするもので

ある旨を強調した上、米側提案の是非につき

GA-6

外務省

次のとおり述べらる。

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

協議を行ない、その場で解決を図るよう
努力させたい。

(ロ) カボタージュの問題—— これは不可能で
ある。航空法第110条に書は、これは

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

(ハ) 路線価値の問題—— これは航空
専門家がとつとめなければならないといふ

の技術的問題である。

2. 先方は、これを拒否し、次のとおり反論した。

(1). 附表改訂については、本国よりの訓令が

GA-6

外務省

非常に強く、航空協定の枠内での話し合い

を排除し、あくまで沖縄返還交渉の一環
としての話し合いを行ないたいと主張している。

あり、自分としては全く日本側の提案を受容
されな。李直に云って沖縄とシカ

ゴを交換することは思いもよらない。

沖縄返還交渉の一環として航空問題

につき原則的理解に達した上で、附表改
訂という技術的作業を行なえば足りると

いふのが米側の考えである。

(当然より、再交渉問題の性質上、航空協

議の手続にふすべきことを強調せるといふ、)

お説の真は take note に報告はする。

（本国に
多くの
米側の訓令には相当弾力性があるが、この

GA-6

外務省

日本側の論点については全く考慮の余地がない。

(当方より、弾力性とは暫定期間の長さのことかと質したところ。) 種々の分野に亘って
ある程度の
相対的弾力性がある。

(2) カバーージュについて、(先方より ICAO 条約)

の規定は絶対的禁止規定ではないと述べたのに対し、当方より航空運賃の影響もあり

いふれにとも認められないと述べたところ、
米側よりみれば、暫定期間は復原に伴う
(沖縄)

自然の附随事項 (concomitant) であると思

が、米側提案の10年よりも短かければ

(し、沖縄返還の特殊性として充分説明
航空運賃の注意を惹くといふ少なくなると)

また、カバーージュは日本側にとって本当に難

かしいことか? 「10年」は negotiable である。

(当方より、カバーージュは全く不可能であると

答えた。)

(3) 路線運賃の再検討問題は、暫定

期間終了後の問題である。米側の主張は
これらの数字を基礎としたものではなく、

沖縄復帰によって日本側が利益を失う、
米側が利益を失うところ、この利益分を

米側がチャージさせようのは公平に及ぶ
という原則論に立脚しているのである。

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

とした議論であるので、数字による討議は必要
となつていくと述べたところ。) 過去の経験に照

らしてみても、かかる数字の議論によって合意

に達したことはない。それをやっていては

1972年の復帰は達成されないであらう。
いふにせよ、これらの数字を基礎とする

必要はない。

(当方より、重ねて言うはゆかりなり旨述べ
米側資料には、日米双方の路線構造は
概ねバランスをとりつつあり、米側の利便性が

大といふ。) 米側として数字を出したことは
誤りだったかも知れない。しかしこの数字も

どう変えても、上記原則論の立場には変り
はない。

(当方より、暫定期間を定めるか否かを問
わず、日米間の路線構造は極めて微妙

な均衡——日本政財としては、この均衡は
不平等性を含んでいると思うが——を保つて

より、沖縄の復帰がこの均衡に大きな

影響を及ぼすので、航空専門家をしてこれらの
ルート、路線構造と関係について調査し
数字を詳細に検討させることも要する述べ
たといふ。) 全く同意である。ただし、

今は日米航空協定が不平等か否かを
議論する意図はない。

3. 当方より、日本側のトーキング・パーパーは日本政
府部内において長期間検討した結果であ

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

当方よりすべての点ではない旨指摘したといふ。
先方は impasse に達したとは思わ

ないといふ。さらにワシントンに報告を受けて失
望する人々も少なくないといふと述べた。

さらに当方より、本問題の局部、全部を

piece meal 的に扱うとしても、日米航空協

定の overall picture が無いと話を進
めることが出来ないう旨指摘したといふ。

先方は、日本側の説明は分るが、ここでは
返還協定 ~~協定~~ をどうやってフリップダウン

するのか見当もつかない。とにかくこの袋小路
から抜け出すかは 日本側より再提案する

のが日本側の責任ではないか。なお米提
案は最終的なものではない旨述べた。

。並行して日米交渉の進捗の通りであるが、

これに対する、当方より、日本側は話合っ
てゆく用意のあることを再度指摘したといふ。

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

とおりである。

(1) 米入-キング・パーパー I 項に何ら期限

がつけられていないのは、沖縄(那覇)を東京
及び大阪と同じく無期限に運輸権

をともものとして要求しているものである。

(2) 米入-キング・パーパー (III 項) 5 頁 ~~の 16~~ 頁
下から 7

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

Japan」は「to U.S.」の誤りである。

従って、5 頁下から 7 行目の「\$16

million for Japan」は ^は誤りで、正しくは

「\$16 million for U.S. which U.S.

will have to pay back to Japan」
とでも直すべきであらう。

(3)

CONFIDENTIAL

Talking Paper

Tokyo, September 29, 1970

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 no longer be 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 applicable to the treatment of the United States civil air transport interests in Okinawa. However, the Government of Japan is prepared to hold consultations with the Government of the United States aiming at working out some mutually satisfactory formula for the treatment of such United States air transport interests in Okinawa.

2.

- 2 -

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" as well as 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 treatment will as a matter of fact have a significant effect upon the present balance of the air transport rights between Japanese and U.S. carriers. Therefore, the Government of Japan proposes that consultations between Japan and the United States be held in accordance with Article 16 (A) of the Agreement. In this connection, it is considered appropriate to discuss these matters on the occasion of consultations which are to be held prior to the end of 1970 in order 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 is prepared 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

a mutually 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 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 a 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 consistently been following the policy to refuse the cabotage, and such permission for cabotage as requested by the United States can not be granted.

4. With respect to the point raised by the United States concerning the alleviation of the balance of benefits consequences of reversion, this is a matter which should be taken up on the occasion of consultations as set forth in 2. above. It should be mentioned here, however, that, as evidenced in the Memorandum of Consultation of October 2, 1969, 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 between Japanese and U.S. carriers should be discussed, and solution thereto should be sought, on the basis of a mutually agreeable method for calculation of route values.

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL COM

July 24, 1970

AIR TRANSPORT RIGHTS

U. S. Talking Points

The existing US-Japan Civil Air Transport Agreement recognizes that by virtue of Article 3 of the Multilateral Treaty of Peace with Japan signed September 8, 1951, Okinawa is considered a U.S. point.

Upon reversion to Japan of the powers granted to the U.S. by Article 3, the U.S. concedes that Okinawa no longer should be considered a U.S. point for purposes of aviation rights since this effect is implicit in the concept of Okinawa reversion, and the Air Transport Agreement should be amended accordingly.

Nevertheless, absent specific agreement of the U.S. and Japan, amendment of the Air Transport Agreement to reflect the changed character of Okinawa as an aviation point would produce effects much broader than those necessarily implied by reversion. Adverse effects on U.S. balance of payments and on U.S. commercial carriers would be created.

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 operating in Okinawa. It will be important to the USG to show that this

CONFIDENTIAL

2

CONFIDENTIAL

proposition has been applied to civil aviation aspects of reversion as well as other economic and financial interests of the U.S. Because of continuing concerns about U.S. balance of payments and the considerable influence of U.S. commercial air carriers, the USG attaches great importance to the willingness of the Japanese Government to discuss ways in which these various effects could be alleviated, at least temporarily.

The USG recognizes that it would be unreasonable to request the Japanese Government to agree to permanent, exceptional treatment for Okinawa as a civil aviation point. Accordingly, the USG does not request such consideration. The USG does request, however, that the Japanese Government agree that for a period of ten years following the date of reversion, some of the various adverse effects on U.S. aviation caused by Okinawa reversion be alleviated.

A description of various consequences for aviation rights of Okinawa reversion and the U.S. position on each follow below:

I - Okinawa (Naha) to Remain a Service Point for U.S. Carriers
Four U.S. carriers presently are serving Okinawa. (See Annex I for History of U.S. aviation authority and Annex II for Present U.S. Air Services). The USG considers that the US should continue to have air transport rights in Okinawa so that these four carriers may continue their established operations

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

there.

Preservation of these air rights would be confirmed in an amendment to the Schedule of the US-Japan Civil Air Transport Agreement to (a) add Naha as a co-terminal with Tokyo and Osaka in US Routes 1 and 2, and (b) delete Route 3 for both the US and Japan, together with the accompanying footnote. These amendments would come into effect upon the date of reversion.

II - Temporary Continuation of Okinawa-Japan US Transport Rights

At present, both US and Japanese air carriers maintain service between Okinawa and mainland Japan. The USG considers that after reversion US carriers should be allowed to continue for a period of ten years to maintain their services. Japanese agreement to this temporary continuation, while not adversely affecting Japanese carriers, would alleviate some of the economic impact of Okinawa reversion on US air carriers.

The USG does not contest that reversion of Okinawa will convert this presently international route into cabotage inside Japan. Accordingly, the USG does not request the Japanese Government to grant these rights in perpetuity. The USG requests, in effect, a short period of transition so that a part of the economic impact on US aviation in Okinawa be somewhat postponed. If such transition period is not granted by Japan, US air carriers presently operating an Okinawa-Japan service would be prevented immediately upon reversion from

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

operating as at present in Okinawa and would suffer corresponding adverse economic consequences; and the US would experience immediate and adverse balance of payments effects.

The U.S. does not contest the right of Japan, sanctioned by international usage, to limit cabotage rights to its own nationals; and the U.S. certainly does not ask the Government of Japan to grant rights to U.S. carriers over routes historically within Japan proper. The United States Government and the Japanese Government, by transferring administration of Okinawa, would be creating cabotage where none existed before. If the Japanese Government were to seize upon the newly created cabotage character of the Okinawa-Japan route as the reason for immediately declining to allow U.S. carriers to operate over that route and thereby causing them economic hardship, new difficulties would be presented for obtaining U.S. legislative support for the Okinawa reversion agreement.

The U.S. notes that Japanese cabotage regulations, in Article 130, expressly provide that the Minister of Transportation may make exception to the normal requirement that cabotage carriers be of Japanese nationality.

III. Alleviation of "Balance of Benefits" Consequences of Reversion

Both the U.S. and Japan accept the principle that one of the fundamental goals of the Air Transport Agreement is to achieve an exchange of commercial air rights of approximately

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

equal value. In 1969, Japan was granted two new routes in recognition of a previous net imbalance in favor of the U.S. The estimated benefit (\$11 million) of those two new routes for Japan will more than offset the 1968 imbalance of \$7-1/2 million.

The USG concedes that upon reversion it would be improper to continue, as at present, to charge Japan for airline revenues resulting from the carriage of traffic between Okinawa and Japan and for routes beyond Okinawa conducted under authority of the Air Transport Agreement. Accordingly, by virtue of this fact alone, Japan will be relieved upon reversion of a benefit charge of approximately \$6.8 million (see Annex III). In addition, Japan will be enabled by virtue of its jurisdiction over Okinawa to enlarge its route authority; for example, between Okinawa and the TTPI and Guam, Okinawa-US and Okinawa to third countries. In turn, the U.S. would be charged for route values of services using Okinawa. Tentative U.S. calculations are that the combined route benefit change resulting from US-Japan agreement on Okinawa reversion would total in excess of \$16 million for Japan. If these changes were to result from normal causes, the U.S. would concede the right to Japan to ask for compensation in the form of new route rights.

In recognition, however, that these route benefit changes will have resulted from the act of reversion itself, the USG asks the agreement of Japan that, for a transitional period of

CONFIDENTIAL

ten years following the date of reversion, these additional benefits to Japan not be used as a basis for Japanese requests for compensatory route rights to be granted by the U.S.

The U.S. position is based not only upon the extraordinary nature of the transfer of jurisdiction over Okinawa, but also upon the fact that a large proportion of U.S. carriage to and from Okinawa results from the U.S. military presence there, which is consonant with the policies of both countries and which, after reversion, will be sanctioned by the US-Japan Security Treaty. Consequently, revenues to U.S. carriers on which calculations of Okinawa route benefits will be based derive substantially from payments by the U.S. Government to U.S. carriers as a cost of supporting our security forces in the Far East. Furthermore, in light of the probability of future adjustments in the U.S. presence in Okinawa following reversion and the reduction in numbers of U.S. bases in Japan, the need for U.S. air services to Okinawa may be reduced and a gradual decline take place in the value of Okinawa to U.S. carriers as a point in their Pacific service patterns. This instability makes extremely uncertain any prediction as to the post-reversion value of U.S. air services to Okinawa. This fact, coupled with the fact that the current US-Japan earnings balance from already granted route authorities itself continues to be instable, is persuasive that it would be imprudent to attempt upon reversion or even shortly before to confirm any

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

supposed changed balance of benefits by the essentially irreversible means of granting new authorities.

Therefore, the U.S. request for a ten-year transitional period before benefits from Okinawa service enter into the calculations of either side in determining the route benefit balance is based on equitable considerations of the nature of reversion, on the military source of revenue of U.S. carriers operating through Okinawa, and on the frailty of any calculations based on inherently changing conditions.

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

ANNEX I

HISTORY OF U.S. AVIATION AUTHORITY AT OKINAWA

U.S. airlines have provided scheduled air services to Okinawa since 1947. The U.S. authority to conduct Okinawan air services derived initially from the rights of Occupation under the laws of war. Since the entry into force of the Multilateral Treaty of Peace with Japan, the right to regulate and control aviation rights on the island has derived from Article 3 of that Treaty which confers upon the U.S. "the right to exercise all and any powers of administration, legislation, and jurisdiction over the territory and inhabitants of the islands, including their territorial waters."

In 1952, the U.S. and Japan negotiated the present Civil Air Transport Agreement. During the negotiation of that Agreement, the U.S. received a route from the U.S. via the Central Pacific to Tokyo. The U.S. delegation pointed out to the Japanese that this route description authorized U.S. air services between Okinawa and Tokyo because Okinawa was under the "protection" of the U.S., and, therefore, in accordance with Article 2 of the Civil Air Transport Agreement, was included in the definition of U.S. territory. The Japanese delegation acknowledged that this was the case. However, because of sensitivity in Japan concerning Okinawan sovereignty, the U.S. agreed to a Japanese proposal to have a reciprocal exchange of Okinawan routes accompanied by a footnote which states: "In granting these routes, the respective Contracting Parties are cognizant of the provision of Article 3 of the Treaty of Peace with Japan...under which the United States of America exercises the powers of administration, legislation, and jurisdiction over Okinawa."

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

ANNEX II

PRESENT AIR SERVICES AT OKINAWA

At present, four U.S. carriers serve Okinawa. The pattern and frequency of U.S. carrier services is as follows:

Northwest Airlines

7 weekly roundtrips US-Tokyo
Osaka-Okinawa-Taipai (with
change of flight number in Tokyo)

3 weekly southbound US-Tokyo
Okinawa-Manila.

2 weekly northbound Manila-
Okinawa-Tokyo-US

2 weekly roundtrips, all cargo,
US-Tokyo-Okinawa
1 weekly Tokyo-Okinawa-Taipai
3 weekly roundtrip US-Tokyo-
Okinawa-Hong Kong

Flying Tiger Line

6 weekly westbound all-cargo
flights which operate US-Tokyo-
Okinawa and beyond

Trans-World Airlines

7 weekly roundtrips on its
round-the-world service. These
flights operate US-Guam-Okinawa
Taipai-Hong Kong and beyond in
both directions.

Continental Airlines/Air
Micronesia

1 weekly roundtrip Saipan-Okinawa

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

ANNEX III

BALANCE OF BENEFITS

The following bookkeeping balance of benefits shows the revenues earned in 1968 from the operation of air services authorized by the exchange of route rights under the US-Japan Civil Air Transport Agreement:

1968 Balance of BenefitsPassenger Revenues 1968 (000)

	<u>US Carriers</u>	<u>Japanese Carriers</u>
US-Japan and beyond	\$86,967	\$75,561
Okinawa-Japan	3,218	5,894
Okinawa-Taipai		1,143
Okinawa-Hong Kong		12
	<u>\$90,185</u>	<u>\$82,610</u>

Net Imbalance for US +7,575

(The above imbalance in earnings constituted the primary justification in 1969 for the grant to Japan to two new routes: Japan-Anchorage-New York, and Japan-Saipan-Guam. These route grants will have an impact on the balance of benefits of about \$11 million which will more than offset the 1968 imbalance in favor of the U.S.)

When Okinawa reverts to Japanese control, a number of changes will occur in the Civil Air Transport Agreement ledger. Japanese airline revenues from the carriage of traffic between Okinawa and Japan (\$5.9 million) will continue to be earned. Except for \$.3 million related to through Okinawa-US service, however, these revenues will no longer be charged against Japan in the bilateral accounts because this traffic will become domestic cabotage. Furthermore, the US will not be able to charge Japan for continued Okinawa-Taipai and Okinawa-Hong Kong operations (\$1.2 million) because these services will not be conducted under authority contained in the US-Japan Air Transport Agreement. In addition to these advantageous bookkeeping changes (totalling \$6.8 million), control over Okinawa will enable Japanese carriers to operate from Okinawa to the US under route authority presently contained in the bilateral aviation agreement.

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

2

Effect of Reversion on Charges for Rights to Okinawa

	<u>Passenger revenues 1968 (000 omitted)</u>	
	<u>US Carriers</u>	<u>Japanese Carriers</u>
1968 Route Values (Total)	\$90,185	\$82,610
OKINAWA REVERTS:		
1) Charge US for:		
Okinawa-US	+1,612	
Okinawa-Taipei	+ 280	
Okinawa-Hong Kong	+ 395	
Okinawa-Manila	+ 225	
2) Relieve Japan Charges for:		
Okinawa-Japan		-5,602
Okinawa-Taipei		-1,143
Okinawa-Hong Kong		- 12
	<u>\$92,697</u>	<u>\$75,853</u>

Net imbalance in favor of the US: \$16,844

Thus, the preservation of current US air transport rights at Okinawa when that island reverts, together with the other bookkeeping changes in the calculation of the bilateral earnings balance that will accompany reversion, will increase the net imbalance from \$7.6 million to \$16.8 million for a net change of \$9.2 million.

Effect of Reversion During the No-Charge Period

US carriers will suffer little or no revenue loss and Japanese carrier revenue gains will be limited to those attributable to the enlargement of Japan aviation authority due to reversion.

In the calculation of the balance of economic benefits, there would be the following effect during the no-charge time period:

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

3

US Retains Present Rights - No Charge

	<u>Passenger Revenues 1968 (000 omitted)</u>	
	<u>US Carriers</u>	<u>Japanese Carriers</u>
US-Japan and beyond	\$86,967	\$75,562
Okinawa-US	no-charge	292
Okinawa-Japan	no-charge	
Okinawa-Hong Kong	no-charge	
Okinawa-Taipei	no-charge	
Okinawa-Manila	no-charge	
	<u>\$86,967</u>	<u>\$75,853</u>

The net increase in the imbalance (as between the present and post-reversion) would therefore be \$3.5 million (\$11.1 million minus \$7.6 million). When the estimated impact of the routes granted Japan in 1969 is taken into account in the above calculation, however, the carrier revenues charged to each side are approximately equal.

CONFIDENTIAL

極秘
無期限
部の内
号

あて先別

付属校査渡し

部数指示	発信用	執務用	備考
主信	2	2	6
付			
別			

発送日
処理日
発信
昭和45年10月2日
タイプ
校査

文書課長 公信案 (分類)

公信番号 米比1合 第 3714 号 公信日付 昭和 45 年 10 月 18 日

大 臣
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
北米第一課長

起案 昭和 45 年 9 月 日
起案者 田中 電話番号 447

受信者
在米 牛場大使
沖縄復興準備委員 高瀬大使

発信者
外務大臣
松崎代達

写送付先
(希望発送日)
米 10 月 1 日
沖縄 10 月 3 日

件 名
沖縄における米航空権益について

GA-2 1 外務省 147 回覧番号

* 秘密標準 (赤色)

米比1合 3714号
昭和45年10月 18

外務大臣

(件名)

沖縄における米航空権益について

引用公・電信
日付・番号 7月30日付往信米比1合 2902号

冒頭往信の米側申入に付しては、別添1の

ラインで取扱うこととし、9月29日アメリカ大使館

参事官(千葉北米第一課長同席)は、在米米大使

館スナイダー公使を招致し、別添2のレターを

ペーパーを交換すると共に、本館に於て会議を行

※ 付属無付 ☒ 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

(表印は文書課記入)

2
R
~~Arif~~

姓名(音)

2. 通報 (送付)

代表

極 秘
無 期 限
3 部の内
3 号

国際協定課長
法規課長
条約局長
参事官
条約課長
国際経済課長
中田調査官
別送回答中
アメリカ局長
参事
北米才一課長
又田重隆
佐藤重隆
松本重隆

沖繩における米航空権益問題に関する
スナイダー公使との会談

45. 9. 29
米北1

在米在沖へ送付
1 海防省へは送付済み

極 秘
無 期 限
3 部の内
2 号

国際協定課長
法規課長
条約局長
参事官
条約課長
国際経済課長
中田調査官
別送回答中
アメリカ局長
参事
北米才一課長
又田重隆
佐藤重隆
松本重隆
(米側トキコバールも。
日側トキコバールは不要)

沖繩における米航空権益問題に関する
スナイダー公使との会談

45. 9. 29
米北1

在米在沖へ送付
1 海防省へは送付済み

(10月20日配布)					
1		平大川局長	12	9	北米 長官事務官
12	1	参事官		10	佐藤事務官
	2	北米第一課長		11	山藤事務官
	3	米大		12	田中事務官
	4				
	5	冲縄			運輸省
		条約局長			
		参事官			
	6	条約課長			
	7	国際協定課長			
		法規課長			
		国際経済課長	12	12	池田
	8	中野調査官			

昭和45年11月4日

在米

菊地参事官殿

アメリカ参事官

トマス・ロビンソン

拝復

10月27日付貴翰拝受致した。

又、所依頼の沖縄の米航空機運の取扱いに關し、
日米トキョー・パーパーに於ては、下記公信にて貴館
及びその子会談記録、わが方の対米方針等と共に
送付済みです。又、同公信は、貴館政務班の手に保
存して11月5日の^{と見ゆ}日付に、2112は、同公信と併
送下す。以上と11月20日迄直送致す。

記

1930日付送付米北1合ホ2902号（増添付）

10月1日付送付米北1合ホ2712号（ ）

(註記) 貴館の所管を以て、日米両トキョー・パーパーの

GA-6

外務省

同趣です。その他の記録等は上記公信と併送

下す。

GA-6

外務省