

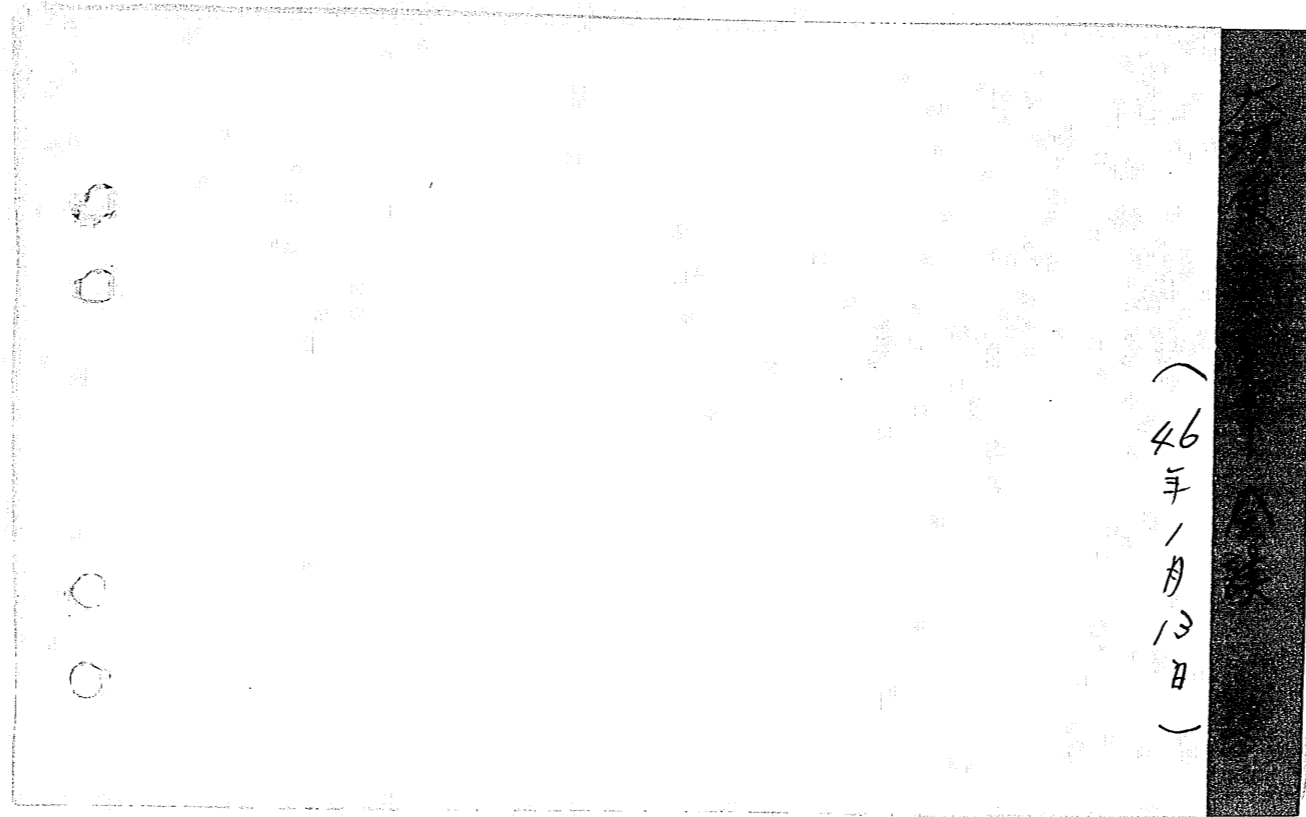
琉球大学学術リポジトリ

沖縄関係 沖縄の航空権益第二巻

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	http://hdl.handle.net/20.500.12000/43485

大河原・スチール合談

(46
頁 / 11
13日
)



(46 年 / 月 13 日)

極 秘
無 期 限
部 の 内
号

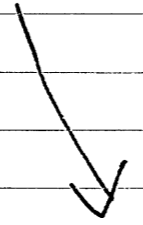
引込回見
決裁済

アメリカ局長
条約局長 大河原参事官
参事官 橋本参事官
条約課長 北米第一課長
国際協定課長

米国の沖縄に於ける航空権益の返還後
の取扱：大河原・スタイナー会談。
46.1.13
米比- (2546)

1月13日(木)
スタイナー公使はラビ参事官を滞留し、大河原
参事官を来訪(橋本参事官及び佐藤参事官
同席)、本件に関し会談した。下記のと
おり。

記



2.

スタイナー公使：返還に際し米国の沖縄航空
権益がどうなるかは米議会の関心が

強い。米側としては (1) 暫定期間
(2) カボタージュの2点に強い関心がある。

あり、既にインシヤル・ビルドと(暫定期間)
~~10年~~ 10年、カボタージュ付きというものを提案

にある。米側としては、この提案は日本側
としては厳しい条件であることを受けとること

だろうとは考えていたが、何れにせよワシントン
を納得させることか。出来るような合意を
(案外明白)

にしなくては、これを Agreed Minutes
の形式でまとめおくことか。適当と考

える。

大河原参事官：日本側の立場は、昨年9月の
外務省

3.

日本側ペーパーと変わっていない。要するに、本件
については、⁽¹⁾相互に満足が得られるような解決

を得る以外に必要であるが、⁽²⁾日本西国
の航空協定に及ぼす影響が大きいので、

沖縄返還交渉の場合に於いては、航空交渉
の場合に取上げざるべき問題である、というので

^{本部の}日本側の考えである。かかる考えに基づき、
昨年末フジタ^の航空交渉で説明した

通り、米側の考えは従来同様、沖縄は
政治問題なので、航空交渉とは別で、

返還交渉の枠の中で取り上げたこと
もなかったのである。交渉の時間と限度が

~~こと~~ ^{こと} ~~あり~~、reversion 交渉と並行して
これにならざるを得ないが、他方 ^二の

4.

問題は専門的な要素を多く含むので、
然るべき時期に双方とも専門家を加えて

話し合う必要があることを指摘した。

スティーブ : 米側にも、専門家を加えて
ことは可能であろう。

大河原 : 当分は、外務省と米大使館との
間で話し合いを進め、ある程度見
~~直~~ ^直 ~~接~~ ^接 ~~の~~ ^の ~~上~~ ^上 ~~で~~ ^で ~~進~~ ^進 ~~め~~ ^め、
次にこの段階で専門家を加えて
これに当たるであろう。

スティーブ : 同意。

大河原 : 既にフジタ^の ^直 ~~接~~ ^接 ~~の~~ ^の ~~上~~ ^上 ~~で~~ ^で ~~進~~ ^進 ~~め~~ ^め
の日米航空協定そのものが不平等であ

り、従って、若し米側の提案 ^を ~~を~~ ^何 ~~の~~ ^の ~~形~~ ^形 ~~で~~ ^で ~~同~~ ^同 ~~意~~ ^意 ~~する~~ ^{する} ~~こと~~ ^{こと} ~~に~~ ^に ~~な~~ ^な ~~ら~~ ^ら ~~な~~ ^な ~~ら~~ ^ら ~~ば~~ ^ば、
現時 ^の ~~の~~ ^の ~~形~~ ^形 ~~で~~ ^で ~~同~~ ^同 ~~意~~ ^意 ~~する~~ ^{する} ~~こと~~ ^{こと} ~~に~~ ^に ~~な~~ ^な ~~ら~~ ^ら ~~な~~ ^な ~~ら~~ ^ら ~~ば~~ ^ば、
^{外務省}

の不平等がさらに拡大され、日本側の
被る経済的不利益が大きくなること

の点の問題がある。

スティー： 御指摘の路^線価値論は承認
1243が、米国の^側は、沖縄を

返還することに加え、^(この結果)航空権益^もも
制限を受けるといふことでは

治^りが^ない^{こと}も^なら^ず。暫定期間
を設けることに反対しているものもある。

米側としては何故日本側が暫定期間
を認めない、カボタージュも駄目と言う

十分
のか^も理解出来ない。Reversion
による^も沖縄は日本のポイントと見

るが、^(この結果)第三国との航空交渉

の際の玉として使えることにあるかと
~~思~~うか。
て更

大河原：「返還後は、米側として沖縄の価値
は低くなる、~~米側~~ 沖縄に^関して米
と米側は云つて居る。その論理を少しず、^{米側}の
限を受けると米側として大した打撃
にはならない」といふ如き国内説明
と行な^う非^ずか。
と行な^う。

スティー：「Reversionによる米^側として失なうこと
が^ない^{こと}も^なら^ず」という大方針がある。

大河原： どのような方針が仮に米側にあったと
しても、そのような方針に日本側として

同意したことは一度もない、返還交
渉もそのような前提で行な^う。

はい、これは明^かである。

8月半側との合意が記述は
ないが、米側としては各半側との合意を
説明して、~~交渉~~に納得させる必要がある

スタイナー：正直言、満足出来るような
暫定期間を認めなければ、~~交渉~~
~~交渉~~は行かない。ボタージュ
については、例えは政府関係の輸送
のみは認めるといふことには出来ない。
米側にも妥協出来るかも知れない。

大河原：既に何度も明言しているように、現状
の協定の route structure などの
が不平等であるというのが、日本側の
基本的考えであり、~~交渉~~がかかる

イバランスを回復するというのが、わが
当向に課された課題である。従って
米側提案を認めようとは、わが
の基本的立場と相容れないところ

である。

スタイナー：返還交渉問題という至極の
わく内で考えれば、返還に際しては半側
として犠牲を負うような点の色々出て
来る。従って日本側にもある種の

犠牲のようなものが出てくるのは止むを
得ないのではないか。日本の国会も、

航空問題に暫定期間を認めざる
revision は中止だということでは
きうまい。

大河原：国会からは、既に不平等な上に米側
に特別を認めたとはいえ、~~交渉~~は
ここにある。

スタイナー：一般的に言って、^(沖縄返還については)米国のほかかえり
いる問題は、日本がほかかえりいふ問題

に比べてはるかた大きいと言えよう。
つまり、米国の一部には「沖縄を返還

しない方が良かった」という声が出てくる。
また、「返した上にビジネスもやれると

いうのでは遅い」ばつた」と言うもの
もいるので注意しなければならぬ。

いかに航空交渉を再び行なうのだらう
が、この際も~~路線~~路線復活論と再び
やるのか。

大河原：然り。米側より何かの考え方に
対する4Pアクションを出してやることになら

ている。何れにせよ、^{航空}現行の協定には
外務省

根本的な不平等があまりなく、米側の
route structure は比較出来ぬ種

有利なところ。従って、限られた暫定
期間でも認めること出来ぬ。もし、

現行の協定が平等であったとしたら、
本件話し合いも進め易い訳だ。

日本が不利にたっているところに、^{一層}~~不利~~
不利になるようなことは出来ぬ。

は理解出来るだろう。

スタイナー：米側の立場は国内的に案に
苦しい。一部には航空権益が制限

される reversal も厭うたと言
うのも議会筋にいる。

~~ラビ~~ラビ：カボタージュが認められた先例
外務省

あり。日本との交渉は、国際間にある筈だ。と云う、先般の交渉で(航空)

日本側から出した要求を仮に全部米側が満たしたとしても、日本側は現行の

協定は依然として日本側にとって不利等があるという言え方を繰り返している。ことにすると考えられるが

これでは全くの dead end で、どうしようもないと思う。

スタイナー：要するに、二つの極端な^(理論的には)案がある。つまり、~~米側が~~ ^{米側が} 認める。

(1) reversion により米側の航空権益は行方の変更も受けない。

(2) reversion により^(米側の航空権益は)全て取り消される。というものである。米側が

暫定期間を提案しているのは、この両極端な考え方を歩み寄らせ、両者間のギャップを埋めるためである。

スタイナー：~~米航空企業~~の沖繩への^(サークル)輸送については、~~民間~~民間の輸送(約90%を占める)

~~米側~~と云うが、政府関係の輸送は少ない。従ってカボタージュが認められ

る場合は North West が^(大粒)打撃を受ける。

スタイナー：今スタイナーが言ったように、civilian cabotage が大きいので、もし日本側が

これを認めれば(大粒)場合には、NW が^(議定書)圧力を受け~~米側~~明日であり苦しい。

大野守：^(先程暫定期間の関連で government cabotage)もし政府関係輸送が少いのなら、何故 government cabotage が認められ

この言及は米側が

故いと言うのか。

スティー： 少くとも government cabotage
は認められたという ジェスターが必要

な款である。これは国内説明が多少
とも行い易くなるからだ。経済的理由

も、ジェスターが必要だという理由
に基く款である。

大河原： カボタージュは認められない。実際
問題として、アメリカ人は本国から

through ticket を買って来るの
だから、カボタージュは不要なの

はぬか。

スティー： 旅行者や商用者はどうも知ら
ないが、沖縄人や日本人が行き来

（それは民間の日本人等）

いの中 local traffic が多... のが
実情だ。

大河原： reversion 後は traffic は 2 九程
大きくなるまい。

スティー： 分らない。何れにせよ 沖縄人と
本土の間に行き来する量は多かろう。

大河原： 果して言う程の経済的影響あるか。

スティー： 大きい。もし civilian cabotage
が認められなければ 客は全て JAL が
運ぶことになるでしょう。

ランデ： 90% が 民間の輸送である。従って
civilian cabotage が認められ

なければ これは全て 日本側にとしか
しょう。これは NW は 西村にたかろう。

日本側の参考のために、NWのtrafficの
実態を示す統計を出すことしよう。

統計は英米州が有難い。

大河原: 線を返して述べたが、カボタージュ
は認められぬ。

スチゲン: 若しカボタージュが絶対駄目
ということになれば、米側にそこは動さ
ないかという点もいいたい。

大河原: 米側と2の航空企業はNW
だけだ。

スチゲン: 然し、しかし、コンチネンタル航空は
7PMから沖縄に乗り入れ2時間いるから
これは問題ない等だ。

大河原: 最も極端な形では(米側)47年
11月外消え子ということも考えられるが、

この様な case は現実的でない。

しかし中米の間の
どの程度の期間の

スチゲン: 同意。日本側としては暫定期間
を認めようか。

暫定期間とは米側が相対的に先が困難である

大河原: 10年という期間の問題はなして
いふ(out of the question)。

スチゲン: Xマス部は貴省官の話し
先の航空交渉で7年の暫定期間
を提案した由だ。

大河原: この様な提案を受けぬ。

スチゲン: 242は7年(この暫定期間)
はどうか。一般
的に言って、運送交渉全般として、
1, 3, 5, 7年という暫定期間と
いうものがあると思うが。

一般論として

12

大河原: 7年などという期間は考えだにてもない。

スティー: 何かは航空について又かなり長い (fairly long) 暫定期間が必要だ。7年程度必要と思う。

大河原: 7年は10年越えだ。NWが沖縄にかなりの長い期間運航しているという事実は確かにある。他方、他の米航空企業の沖縄への運航は始まって10もない。この点は米側において考慮の材料となるべき。

そのほか

スティー: ~~それは~~ 運航に^{する}という事以外に問題がある。

貿易に於ける

ランド: 最恵国待遇と同様、一企業に与えた利益は、他の企業にも与える

(沖縄に開港)

18

べきであるというのが米側の考え方である。

スティー: 日本側において暫定期間に関与するの考え方は~~含み~~を含め、^S何の提案を然るべき時期に用いせよ欲しい。

大河原: 米側は日本側の言うところをなごり解にいな^はようだ。日本側~~は~~

~~は~~ (1) カボタージュは認めない、(2) 他については話し合っただよいと言っているに過ぎない。

スティー: フォーミンとの連絡^をして、(1) full cabotage, (2) government cabotage (3) military cabotage の3つの理論的可能性のうち、若

妥当な暫定期間(7年)が得られ
は government calendar に PLO

とも差しかえぬということになってい

大河原: カボタージュは認められない。他に
については話し合うことはありうるが、暫定

期間についても話し合うことはコミット
出来ない。

スティー: 両者の立場は離れ過ぎている。
ワシントンには取りついでことさえ出来ない。

大河原: 本日の会合の成り行きをワシントン
に報告すれば何か言ってくるだろう。

スティー: 米側立場を貫けと言ってくるだろう。

ランディ: 何れにせよ又々先刻言ったNWの
統計資料をお届けする。

秘密表示(朱印)
極 秘
 無 期 限
 部の内
 号


あて先別
 館
 長
 直
 接

部数指示	発信用	執務用	備 考
注 信	2	2	カ
付 属	初学・添付		
付属校査渡し	(米... 105241号)		
発信	沖繩... 2号		

発送日
 処理日 昭和46年1月27日
 発信

文書課長 (分類) 信 案

公 信 米北/合 285 公 信 昭和 昭和46年1月26日 日 付

大 臣	主 管	起 案 昭和46年1月22日
政 務 次 官	アメリカ局長	 起案者 247 電話番号 2467
事 務 次 官	参 事 官	
外務審議官	参 事 官	
官 房 長	北米第一課長	

協 議 先

受 信 者
 在米(10-1) 牛嶋大使
 在沖繩(10-2) 高瀬大使

送 信 者
 外務大臣

受 信 日 付
 (協定送達日)

件 名
 沖繩返還後の沖繩における米航空権益の取扱について

GA-2 外務省 26 72 回覧番号

米北 ^合 285 号
 昭和46年1月26日

外 務 大 臣

(件名)
 沖繩返還後の沖繩における米航空権益の
 取扱について。

引用公・電信
 日 付・番 号 昭和46年10月1日付建信米北/合23714号

本件に關し、1月13日 大河原アメリカ参事官・在米
 米大使館 スナイダー公使 会談が行なわれ、同会談
 記録1部を貴使参考までに送付する。

本信送付先: 米、沖繩復興準備委員 日本政府代表

※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

(※印は文書課記入)

極秘
無期限
10部の内
10号

12月13日

アメリカ局長
条約局長 参事官
参事官 参事官
条約課長 北米第一課長
国際協定課長

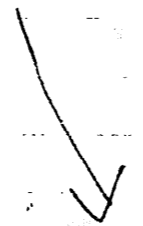
米国の沖縄に於ける航空権益の返還後
の取扱：大河原・スティーヴン 会談

46.1.13
米比- (2246)

1月13日(木)
スティーヴン公使と大河原参事官を滞留し大河原
参事官と会談(橋本参事官及び松本参事官

同席) 本件に関し会談したところ下記のこ
ろ。

記



GA-5

外務省

125

2

スティーヴン公使：返還に際し米国の沖縄航空
権益がどうなるかは米議会の関心事

強い。米例としては (1) 暫定期間
(2) カタージュの2点に強い関心事

あり、既にインシヤル・ビルドと(暫定期間)
~~10年~~ 付きというものを提案
10年、カタージュ

にある。米例としては、この提案は日本例
として厳しい条件であることを受けとること

だろうとは考えていたが、何れにせよワシントン
を納得させることか。出来るような合意を
(実現可能)

にしなくては、これを Agreed Minutes
の形式でまとめおくことか。適当と考

える。

大河原参事官：日本側の立場は、昨年9月の
外務省

3.

日本側ペーパーと変えていぬ。要するに、本件
については、⁽¹⁾相互に満足が得られるような解決

を得る以外に必要であるが、⁽²⁾日米両国
の航空協定に及ぼす影響が大きいので、

沖縄返還交渉の場合に於いては、航空交渉
の場合に取上げられるべき問題である、というの

が、⁽³⁾この
日本側の考え方である。かかる考えに基づき、
昨年末フジテレビ航空交渉の説明に於いて

は、米側の反心は従来同様、沖縄は
政治問題なので、航空交渉にはだめだ、

返還交渉のなかのなかで取上げたという
ものであった。交渉の時間にも限度がある

ことあり、reversion交渉と並行して
これに及ぼす影響を得るが、他方⁽⁴⁾の

4.

問題は専門的な要素を多く含むので、
然るべき時期に双方とも専門家と協議

を(合)う必要があることを指通にしたい。

スティーブ : 米側でも、専門家と協議は
ことは可能であろう。

大河原 : 当分は、外務省と米大使館との
間で話し合いを進め、ある程度見直し
の段階で専門家を加えても
いいであろう。

スティーブ : 同意。

大河原 : 既にフジテレビでも話した通り、現在
の日米航空協定は公平である

が、従って、若く米側の提案を何らかの
形で取り入れるならば、現状
の外務省

の不平等をさらに拡大せしめ、日本側の
被害を経済的不利益が、大きく超過するこ
とである。

この点の問題である。

スチーヴン： 御指摘の路^線価値論は承認
に値しない、米国の場合は、沖縄を

返還することに加え、^(この結果)航空権益につきは
制限を受けざることに在りということでは

否^定である。この^点に在り。暫定期間
を設けざることに在り反対に在りものもある。

米例としては、何故日本例が、暫定期間
を認めない、カボタージュも駄目と言

ふ^たつた^り理解出来ない。Reversion
により、沖縄は日本のポイントと在り

た^らない、^(この結果)第三国との航空交渉

の際の玉として使えることに在り、
~~た~~うが。

大河原：「返還後は、米国の沖縄の価値
は低くなる、~~た~~沖縄に在り、米

国に在り、米国の大した打撃
には在りない」といふ如き国内説明

を行なう~~た~~。

スチーヴン：「Reversionにより、米^国と在り、米
国に在り、米国の大した打撃

大河原： どのような方針が、仮に米例にあつたと
しても、どのような方針に日本例として

合意したことは一度もない、返還交
渉もそのような前提で行なつてい

たことは明かである。

前回の閣内閣の決定...
米側...
説明...
閣内閣の決定...
米側...
説明...

スチーヴ：正直言、満足出来ずような
暫定期間を認められれば、~~米側~~

~~米側~~ 米側...
については、例えは政府関係の輸送

のみは認めるといふことには同意するが、
米側にも妥協出来るかも知れない。

大河原：既に何
度も説明したが、現状
の協定の route structure 等

が不平等であるというのか。日本側の
基本的考えであり、~~米側~~ がある

バランスを回復するというのが、
当局に課された課題である。従って

米側提案を認めようとするとは、
米側の基本的立場と相容れぬところ

である。

スチーヴ：返還交渉問題という全般の
枠内で考えれば、返還に際しては米側

として犠牲を負うような点の色々出
来る。従って日本側にもある種の

犠牲の様なものを出さざるを得ない
得ないのではないか。日本の国会も、

航空問題に暫定期間を認めざる
revision は中止だ」というようなことは

言うまい。

大河原：国会からは、既に不平等な上に米
に特別を認めたとはいえ、~~米側~~

ことになる。

スタイナー：一般的に言って、^(沖縄返還については)米国のみかかえ
ている問題は、日本のみかかええている問題

に比べてはるかに大きいと言えよう。
つまり、米国の一部には「沖縄を返還

しない方が良かった」という声が出ている。
また、「返した上にビジネスもやされると

いうのでは受けが「バツだ」と言うもの
もいるので注意しなければならぬ。

いかに航空支障を再び行なうのだらう
か、この際も~~路線~~路線価値論と再び
やるのか。

大塚原：然り。米側より米側の考え方に
対するアクションを出していることになっ
ている。何れにせよ、^{航空}現行の協定には
外務省

根本的公平平等があまりなく、米側の
route structureは比較出来ぬ程

有利になっている。従って、限られた暫定
期間でも認めることが出来ない。もし、

現行の協定が平等であったとしたら、
本件話し合いも進め易い筈だ。

日本が不利になっているところに、^{一層}
不利になるようなことに同意出来ぬ。

は理解出来るだろう。

スタイナー：米側の立場は国内的に実に
苦しい。一部には航空接益が利益

を減らす revisionも駄目だと言っ
ても議会筋にいる。

^{航空}スタイナー：
カボタージュが認められた先例
外務省

あり。日本側の^は同意は、国際間
あり等だ。と32、先般の交渉で
(航空)

日本側から出した要求を仮に全部米側
が満たしたとしても、日本側は現行の

協定は依然として日本側にとり
等であるという~~意見~~を~~持~~て~~いる~~。

これは全くの dead end で、どう
しようもないと思う。

スタイナー：要するに、二つの極端な^(理論的)
~~案~~ ~~ありうる~~ だ。つまり、

(1) reversionにより米側の航空権益
は何らの変更も受けない。

(2) reversionにより^(米側の航空権益は)
全て取り消されて
しまう。というものである。米側が

暫定期間を提案しているのは、この両極端
な考え方を歩み寄らせ、両者の中間
を埋めるためである。

ラント~~案~~：米航空企業の手配への^{サービス}
~~は~~ ~~い~~ ~~え~~ ~~ば~~、~~民間~~ ~~の~~ ~~輸送~~
(約90%を占め)
~~は~~ ~~少~~ ~~い~~、政府関係の輸送が
少ない。従ってカボタージュが認められ

る場合は North West が打撃を受ける。^(大抵)

スタイナー：今ラント^案が言ったように、civilian
cabotage が大きいので、もし日本側が
これを認めれば(大抵の場合には、NWが)
圧力を受け~~る~~ ~~こと~~ ~~は~~ 明白であり、苦しい。

(先程暫定期間の関連で government cabotage
大巧算：もし政府関係輸送が少いのなら、
何故 government cabotage が認められ

この
言葉
は
どう
なる
か

欲しいと言うのか。

スティー： 少なくとも government cabotage は認められたという。ジェスターが必要

な訳である。それは国内説明が多少とも行われるからだ。経済的理由

よりも、ジェスターが必要だという理由に基く訳である。

大河原： カボタージュは認められない。実際問題として、アメリカ人は本国から

through ticket を買って来るから、カボタージュは不要なの

は正しいか。

スティー： 旅行者や商用者はどうも知らないが、沖縄人や日本人が行き来する

（この間の日本人）

いわゆる local traffic が多くなるか。実情だ。

大河原： reversion 後は traffic はそれ程大きくなりません。

スティー： 分らない。何れにせよ沖縄人と本土の人間が行き来する量は多くなる。

大河原： 果して言う程の経済的影響があるか。

スティー： 大きい。もし civilian cabotage が認められなければ客は全て JAL が

運ぶことになるでしょう。

ランデ： 90%が民間の輸送である。従って civilian cabotage が認められ

なければこれは全て日本側に与えられる。これは NW は対応しきれないから。

日本側の考慮のために、NWのtrafficの
実態を示す統計を出してほしい。

大河原: ^{統計は米側は面白い}
「線」で返して欲しいが、カボタージュ
は認められない。

スティー: 若しカボタージュが絶対馬鹿目
ということになれば、米側にとっては動かせ
ないものがあるかもしれない。

大河原: 米側と2の航空企業はNW
だけだ。

スティー: 然り。しかし、コネチカット航空は
7PMから沖縄に乗り入れているから
これは問題ない筈だ。

大河原: 最も極端な形では、^{協定の}米側は24時間
18時間消えろということも考えられるが、

29日付のcaseは現実的でない。

スティー: 同意。日本側としては暫定期間
^{11ヶ月の期間}
を認めようか。

大河原: ^{申請期間}10年という期間の問題はな
^{11ヶ月}い(out of the question)。

スティー: Xドース部分は貴省官の24
先の航空交渉で7年の暫定期間
を提案した由だ。

大河原: 29日付の提案を受けたい。

スティー: 24日付7年^{この暫定期間}はどうか。一般
的に言って、航空交渉全般として、

1, 3, 5, 7年という暫定期間と
いうものがあると思うが。

大河原: 7年などという期間は考えたこともない。

スタイナー: 何かせめて航空についてはかなり長い (fairly long) 暫定期間が必要だ。7年程度必要と思う。

大河原: 7年は10年超えだ。NWが沖縄にかなりの長い期間運航しているという事実は確かにある。他方、他の米航空企業は沖縄への運航は始まった間もない。こういう点は米側において考慮の対象とならなければならない。

スタイナー: ~~問題~~ ない。運航に関する問題は問題超えである。

ランデ: ^{貿易上の}最恵国待遇と同様、一企業に与えた利益は、他の企業にも与えなければならない。

^(沖縄に開港) べきであるというのか、米側の考え方である。

スタイナー: 日本側において暫定期間に関する当方の考え方を ~~含む~~ を含め、^{S)} 何か提案を然るべき時期に開かせるべきだ。

大河原: 米側は日本側の言うところをなしに理解しているようだ。日本側 ~~は~~ ^は ~~米側~~

- (1) カボタージュは認めない、(2) 他については話し合おうよ、と書いているに過ぎない。

スタイナー: フォントとの連絡 ^を して、(1) full cabotage, (2) government cabotage (3) military cabotage の3つの理論的可能性のうち、若

妥当な暫定期間(7年)が得られ
は" government calistage に PLG

とも差しかえたいということになってい

大河原: カボタージュは認められない。他に
ついでに話し合うことはありうるが、暫定

期間についても話し合うことはコミット
出来ない。

スナイダー: 両者の立場は離れ過ぎている。
ワシントンには取りついでにきえ出来ない。

大河原: 本日の会合の成り行きをワシントン
に報告すれば何か言ってくるだろう。

スナイダー: 米側立場を貫けと言ってくるだろう。

ラジデ: 何れにせよ先刻言ったNWの
統計資料をお届けする。

写

極 秘
無 附 録
4 部の内
3 号

米比合オ 3714号
昭和45年10月 1日

引用公信

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日付往信米比合オ2902号

冒頭法信の米側申入ルル付にては、副塔1の

ラインで取扱ふこととし、9月29日アメリカ副大臣

参事官(千葉北米オ1課長同席)は、在米米機

務スナイダー公使を招致し、副塔2の1-キレブ

10-10-を交手すると共に、本局に於て会議を行

※ 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

は、(同会談記録等、副塔2)の、
副塔を米比合オ各2部、沖縄米比合オ各1部
貴使参考まで通報する。
(送付)

本信送付先: 米 沖縄復興準備委 日本国政府代表

GA-4

外務省