

# 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	<a href="http://hdl.handle.net/20.500.12000/43485">http://hdl.handle.net/20.500.12000/43485</a>

橋  
モリナ・トーマス  
公  
46  
4  
16

(回観番号 981) 外務省電信案 (分類)

機密表示(機密の朱印)	符號表示(略號の朱印)	※ 総第 17 116 号
極秘	略平	※ 第 121 号 案昭和 APR 17 1437 分発
電信課長 漢		
部の内 号	大至急・至急・普通・LTF	※ 発電係 X
(※印欄内は電信課記入)		
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 北米オ一課長	主管局部課(室)名 アメリカ局北米支課 起案 昭和 46 年 4 月 16 日 起案者 K 電話番号 張照 2499
協議先 ト若外長 条約課長 国際協定課長 在米大使 在米牛場 在米領事 在沖縄高級 件名 沖縄返還交渉(航空問題)		
大臣發 あて/簽知 代 臨時代理大使 在 總領事 代 臨時代理大使 在 總領事 代 件名 沖縄返還交渉(航空問題)		
往復第 663 号 124( ) 16 日、稿参考店、当サ航空局審議官 とエドモンド公使のレベルにて会談した ところ概要次のとおり。(千葉北米一課長、 エドモンド 上田航空局国際課長同席)。		

(昭和四二・七・一 改正)

GB-1

1. (1). [ ] にて、冒頭往復の際の会談  
は、ボーリー本米側の手に渡り、21 日取扱いの後、米  
側のその後の検討の結果を承知したい旨述べた。  
(2). これに付し「工」公使 [ ]  
[ ] 次の如く述べた。  
(1). (日本側の提案) [ ] カボタージュとの暫定  
期間 2 年といふことは 10 月にはない。2 年とい  
う期間 2 年は 2 の後の運航につれて、返還  
後直ちに支那を再び始めねばならぬ。  
日本側 [ ] 再び [ ]  
(4). カボタージュについては、日本側の [ ]  
[ ] にても鑑み、(Government-funded)  
熱意の結果、政府関係の幹部  
送りついでこれを要求する [ ] えた。  
GB-3 government-funded

外務省

暫定期間は 10 年を要する。米側の立場は  
既定的なカボタージュを要求するが、  
大きな譲歩<sup>意味</sup>、二十による米航空企業  
は経済的・社会的な打撃を受けることは想定され  
る日本側も理解を示す。  
✓ 既定協定全体について言えることだが、米  
側は議会で「沖縄を返還した上に  
経済的不利益を蒙る」この論調を引き  
起すことは一切避けたく、従って航空問題  
については「政府による輸送につれてはカボタージュ  
認められ、  
(Presentation) 得るよう努めた。

他方日本側では、  
かのカボタージュを認めても経済的には全く  
米航空企業の日本沖縄間輸送の  
打撃にならないので(全体収入の 1% 程度)  
(18)

GB-3

外務省  
と相違せぬ

認められても差しがえないと想う。  
(3). 上記に対する方針は次の如く述べた。  
(4). 米側提案には正直言、失望した。  
日本側はいかなるかが九・三と認められ  
たことはアリスンの問題である。  
実際の部分はカボタージュを許すが、米側は本問題は「若くとも 10 年」という长期化とならない。  
10 年という期間は全く不適切。  
(5). 18) 提案に対する提議を終結。  
(6). 米側のみならず、日本側における国会審議  
の段階で色々な政治的問題が生じると言及す  
る、  
3. 18) 18) 提案に対する提議を終結。  
米側はおれ、必ずフレキシブルな提案  
を 12 月までに提出する。  
L. もしかすれば日本側が暫定期間は  
つづける若干フレキシブルを容れる。  
(7). これが完了した後より、  
日本側は必ずフレキシブルにならなければ、米側

GB-3

外務省

5

これもこれ以上提案のしようがない、若くどううか  
と言うのなら、上記カボタージュ付きで暫定期間を  
せいい9年とする程度だと述べた。  
[REDACTED]  
[REDACTED]、(カボタージュはいかなる形態の  
ものにも認めてない旨強調)(シカゴ条約第7條  
の規定に基づきカボタージュは禁止されることは  
暫定期間で9年とする旨を引き方から2年プラス4年即ち10年(2-3月)を指摘)  
旨指摘), [REDACTED] 暫定期間を  
考慮しては半側に立し何とかの代償と  
いふ要するにことなす旨[REDACTED]。  
2. その後双方とも上記論議を[REDACTED]継ぎ  
て、[REDACTED]行き詰ったところ、「工公使[REDACTED]  
[REDACTED]橋、寺井、エドモントンの三者にて非公式  
に話し合つた。その結果、[REDACTED]会談

GB-3

外務省

6

内容次のとおり。

(1) 先方より、本件の解決を促進するとの観点から、  
日本側はよりフレキシブルな具体的な提案をする  
のであれば、米側としては政府関係の輸送大  
会でのカボタージュ付きで暫定期間12年を提  
案する用意ありと述べた。

(2) これに対する、当方よりカボタージュは NEGOTIABLE  
ではなく、カボタージュなしで暫定期間12年  
とすることで譲歩の用意ありと提案した。  
しかし対し、先方は訓令によりカボタージュを譲  
歩することは出来ないし、2年は短すぎると  
述べたので、当方より2年を超過する場合には  
米側より何等かの船室権益を代償として要  
求すべきと交渉した。これに対し、先方は代償  
などは到底考えられない旨強調した。

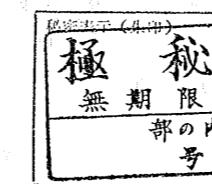
GB-3

外務省

7

(3) 双方ともヒト以上の人との折衝は、スナイパー殺の疑い をもって、とり扱ふことを検討せよとした。	
沖縄へ転戻した。 (7)	
外務省	

GB-3



部数指示	発信用	執務用	備考
主 信	/	/	2
付	3月25(10時47分)		
属	原付		

文書課長 公信番号 米光 第 56 号 公信日付 昭和46年4月20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46年4月20日 起案者 電話番号 2667
協議先		
受信者 在沖縄 宮瀬大使		発信者 外務大臣
郵送付先		(希望発送日)
件名 通信転報(沖縄返還交渉一航空問題)		

GA-2 21 1 外務省 国籍番号

米北/第 56 号  
昭和46年4月20日

沖縄復帰準備委員会  
日本国政府代表 殿

外務大臣

電信転報（沖縄返還交渉—航空問題）

本件に関する下記電信（/）通を転報する。

記 46年4月17日本大臣発 米 あて米北/第 221 号

件記録の取扱いについては十分留意  
あり。付属添付

GA-4 外務省

極秘  
無期限  
2部の内  
2号

写

米北/第 56 号  
昭和46年4月20日

沖縄復帰準備委員会  
日本国政府代表 殿

外務大臣

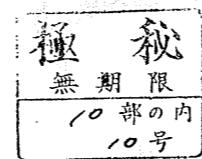
電信転報（沖縄返還交渉—航空問題）

本件に関する下記電信（/）通を転報する。

記 46年4月17日本大臣発 米 あて米北/第 221 号

件記録の取扱いについては十分留意  
あり。付属添付

GA-4 外務省



昭和46.4.17発電信第721号

在米大使あて外務大臣発

沖縄返還交渉（航空問題）

往電第663号に関し、

16日横参事官、寺井航空局審議官とエドモンド公使のレベルにて会談したところ概要次のとおり（千葉北米一課長、上田航空局国際課長同席）。

- (1) 当方より、冒頭往電の際の会談によりボーグルは米側の手に渡つているわけなので、米側のその後の検討の結果を承知したい旨述べた。
- (2) これに対しエドモンド公使は次のごとく述べた。
  - (1) カボタージュなしの暫定期間2年という日本側の提案は問題にならない。2年という期間ではその後の運航について、返還後直ちに交渉を開始せねばならない。日本側の再考を求める。
  - (2) カボタージュについては、日本側の強い反対にもかんがみ、熟慮した結果、政府関係（Government-funded）の輸送のみ

についてこれを要求する。また暫定期間は10年を要求する。米側がかかる限定的なカボタージュを要求することとしたのは大きな譲歩を意味し、これにより米航空企業は大きな打撃を受けることになる点を日本側も十分理解して欲しい。

(4) 返還協定全体についていえることだが、米側としては議会で「沖縄を返還した上に経済的不利益を蒙つた。」との論議を引起することは一切避けたく、従つて航空問題についても政府関係の輸送についてはカボタージュが認められたとの presentation が行ないうるようにないたしたい。他方日本側につては、かかるカボタージュを認めても経済的には全く打撃にならないので（米航空企業の日沖間輸送の全体収入の1%程度と推定される趣。）、認めてくれても差しつかえないと思う。

(5) 上記に対し当方より次のごとく述べた。

(1) 米側提案には正直いつて失望した。日本

側はいかなるカボタージュも認めえない。これはプリンシブルの問題である。実益少ない部分的カボタージュであるならば、米側は固執する必要はない筈である。かつ10年という期間は全く長すぎて問題とならない。

(4) 米側のみならず、日本側においても返還協定の国会審議の段階でいろいろな政治的問題が生じうるわけであり、米側において、よりフレクシブルな提案をしてもらいたく、それがあれば日本側でも暫定期間について若干フレクシブルになりえよう。

(4) これに対し先方より、日本側こそフレクシブルにならなければ、米側としてもこれ以上提案のしようがなく、もしどうしてもとのなら、上記カボタージュつきで暫定期間をせいぜい9年にする程度だと述べたので、当方は、カボタージュはいかなる形態のものでも認められない旨強調し（シカゴ条約第7条の規定においても、カボタージュは禁止され

ている旨指摘）、暫定期間を9年と要求するならば、わが方も2年プラスその10%（2~3ヶ月）を提案せざるをえない。またより長い暫定期間を考慮する際には米側に対しなんらかの航空権益を代償として要求することとなる旨反駁した。

2. その後双方とも上記論議を繰返し行詰つたところ、エドモンド公使の提案で、橋、寺井、エドモンドの三者にて非公式に話合うこととした。その会談内容次のとおり。

(1) 先方より、本件の解決を促進するとの観点から、日本側においてフレクシブルな具体的提案をするのであれば、米側としては政府関係の輸送についてのカボタージュつきで暫定期間7年を提案する用意ありと述べた。

(2) これに対し当方より、カボタージュは Negotiable でなく、カボタージュなしで暫定期間を3年とすることまで譲歩の用意ありと提案した。これに対し先方は、訓令によりカボタージュを譲歩することはできないし、3

年は短かすぎると述べたので、当方より3年  
を超える場合には米側よりなんらかの航空権  
益を代償として要求すべしと應酬した。これ  
に対し先方は、代償などは到底考えられない  
旨強調した。

(3) 双方ともこれ以上の折衝はスナイダー公使  
の帰任をまつて、とり進めることを検討する  
こととした。

沖縄へ転報した。

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問班に連絡ありたい。

電信写

ソヒ	カヒ
大政事外副官	
務務典房	
次次	
臣官官審審長長	
儀總人電厚計	
書文会營結	
調査參企析調	
領移參領旅移	
長	
ア参地中東	
長北東西	
長參北北保	
中南審參一二	
歐參西東洋	
長西東三	
近ア参書近ア	
長經次總經國	
長參貿統三	
長經協長參政技二	
家國一理	
長參條協規	
國參政經科	
長軍社專	
長情長參道内外	
文長一二	

総番号(TA) 19972 米国 主管  
71年月19日21時35分 発着  
71年4月20日11時4分 着米北  
外務大臣殿 牛場 大使 臨時代理大使 総領事 代理  
オキナワ返かん交渉(航空問題)

第1052号 極秘  
貴電米北/第721号に関し。  
19日ハイジャック防止条約批じゆん書寄託式に同席するメドウス航空部長が式後オオカツラ内話せるところ次のとおりの趣。  
なお同人は個人的見解をも含みおる故、スナイダー公使には伝わらざるよう願いたき旨述べおりたる由につき。この点特に御配意を得たい。  
先週のオキナワ会議において、航空問題は十分時間をかけるひまがなかつたが「ス」のかねでよりの報告により米側として何とか満足の出来るざん定期間について合意の出来るものと期待している。  
ガボタージに関する日本側主張は承知しめる。議会その他政府関係者に対する心理的影響に対する配慮に基き経済的価値は少ないながら政府関係のみのガボタージを要求しているものであり、ざん定期間が相当に長ければ自分としては限定ガボタージもおりることもやむを得ないと考えて

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問班に連絡ありたい。

電信写

いる。然し、日本側提案の3年では問題にならず、最低5年は絶対に必要である。  
ざん定期間中の路線価値算入の問題については東京よりの報告に接しおらざるも、そもそもざん定期間を設けることはかかる問題は後回しという前提にたつものである以上米側として到てい応じ得ない。  
(了)

外務省

沖縄返還に伴う日本航空協定附表修正  
 46.4.17  
 米北一(記入)

沖縄返還にかかる日本航空10題  
 12. 現在行なわれてゐる日本107の改正合意  
 実体がついた上に、何らかの合意文書のみ  
 日本航空協定附表の修正を行ふ必要が  
 ある。4月17日 <sup>午後</sup> <sup>山田</sup>  
 北米第一課長、国際協定課長  
 航空局 上田国際課長 および ランチ在京米国大  
 使館 参事官の間で非公式に会談せざるを  
 1. 当方より次のような事を述べた。  
 (1) Memorandum of Understanding  
 を作成し、これに合意の内容を書き込む。  
 Exchange of Letters は ~~レベル~~ の高

GA-6 (原・大連19)

極	秘
無期限	
部の内	

2. 2  
 過ぎ、また国会で無用の疑惑(他に色々  
 考問されることはないかとの疑惑)を生じる  
 ところは面白くないのでメモランド(了解覚書)  
 が十分だと考える。  
 (現行の航空協定)  
 (2). 上記メモランドの内容を受け付けて  
 修正する。(附表修正の際には交換公文  
 必要)。  
 (3). 現行の附表を修正すべき点と12は  
 (A) (B) (C) (D) (E) (F) (G) (H) (I) (J) (K) (L) (M) (N) (O) (P) (Q) (R) (S) (T) (U) (V) (W) (X) (Y) (Z)  
 (1). 路線(3)を削除すること。(現在(米18)と  
 点となく203)。  
 (2). 暫定期間を如何なる形にせよ、附表中に  
 帰せ込んでおこうとする。  
 2. 上記に記したものは次の如く述べた。  
 (1). Memorandum of Understanding を作成
- GA-6 (原・大連19) 外務省

3. これは米側にても異存ないと思う。

(2). ①(1), 附表中に暫定期間を書き込み。

これは場合が悪いと思う。米側の基本的考え方は暫定期間~~以後~~以後は米航空企業の運航への運航料金切替日2月3日と3月の2ヶ月後, no charge の期(1)から暫定期間(2)まで, 3月の後の運航料金は固定ベースで記入(航空)

うといふものである。従って附表に期(1)を書き込みてこなす米側の基本的考え方。

両国の路線は(沖縄空港)の別除れより、暫定期間の範囲は米国空港

五つに分けてある。B(1)から(2)は「那覇」を追加する事である。

(3). 附表の修正を行なう時期はいつかたるか、

米側では理論的には復帰日または現在の附表において置くべきなので、~~修正日~~  
(修正のための)

GA-6

外務省

4. 公文の発効日と復帰日と同一にはすべきである。

3. 上記米側の~~発効~~は2月(当方より)、~~3月~~2月、  
(1). 暫定期間~~以後~~は2月半後~~の立場~~を~~記入~~

■ 1月31日、日本側の立場からすれば3月2月1日と8月31日に附表に書きおこさざる  
必要又は記入、2月5日日本側の立場を3月2月1日からいた。

附表修正~~に(2)付ける~~

(2). 公文発効日と8月31日米側の記述は  
たゞ1月、~~公文~~と~~付表~~公文および附表を  
1月2月の

1月2月の運送料金を8月31日まで~~に~~付表に記入。  
かくことも一案なるべし旨指摘したがいた。

4. 一方、米側も合意の際の形式にてつづけ  
かげと同様のものと書きこよ~~る~~を趣旨の

GA-6

外務省

「サガミエースヒルズの今支度は、了却済むからね  
了のが先決。(条協長)

5

別添の附表裏を照らして時点は先  
へ手交するに照らして黒糸をとる。

(非公式)  
お、今回の会談において時刻になった  
様に、附表の書式方に(1)を参考され

日本の方に基本的なへたたきがあるので、  
上記3.(2)の如く、返礼品の定置名表

(修正)  
2)は附表を固めさせて、署名押印後  
1つおいてから必要と思われる。そのため

には(1)米側の専門家(メドウス航空部  
次?)の来日(東京、2つめは、(2)にて  
接待)

か可能な限り際にはワントリニメドウスと  
かかわる在米大使館のところにおける(集中する)文言につき

検討の上合意を得る必要がある。

GA-6

外務省

西原光

10部の中 1 米高委 46 8/23  
2 参 "  
3 米EC委 "  
4 在米公使 "  
5 条協長 "  
6 条々長 "  
7 中の綱直原 "  
8 佐藤義信 "  
9 加藤義信 "  
10

法田弘之

GA-6

外務省

外務省  
（日本側書簡）  
東京で行なわれた民間航空に関する協議に言及する  
光榮を有します。両代表は、前記の協定の  
附表（一千九百六十九年十一月十二日の交換公文により修正  
された。）を削除し、かつ、この書簡に同封する新た  
な附表をそろ入することを合意しました。  
本大臣は、さうして、日本国政府が前記の新たな  
書簡及びアメリカ合衆国政府が新たに附表を要

極秘  
無期限  
部の内号

（日本側書簡）  
書簡をもつて答上いたします。本大臣は、沖縄の施政権  
の日本国への返還に関連し、一千九百五十二年八月十一  
日に東京で署名された日本国とアメリカ合衆国との間  
の民間航空運送協定に従つて、一千九百七十二年七月に  
（外務省アメリカ局）  
（四千六、四、一五）

諸する旨を述べられ、閣下の返簡が、修正された民局

航空運送協定をさうに修正する両国政府間の合意

を構成し、その合意が閣下の返簡の日付の日付効

力を生ずることを提案する光榮を有します。

本大臣は、以上を申上進めると際し、こゝに重ねて

閣下に向つて敬意を表します。

一千九百七十九年一月一日

(受信人)

(發信人)

外務省

附表

(A)

日本国政府によつて指定された一又は二以上の航空企業は、この(A)に定める各航空路線において、両方向に航空業務を運営し、及びこの(A)に定めるアメリカ合衆国内の地点に定期の着陸を行なう権利を与えられる。

(1) 日本国からホノルル、サン・フランシスコへ、並びにニューヨーク及びニューヨーク以遠ヨーロッパ(連

合王国を含む)へ、並びに以遠(注1)

(2) 以遠メキシコ及び中米へ(注2)

日本国からホノルル及びロス・アンゼルスへ、並びに以遠

南米へ(注2)

日本政府の指揮下に在る(注3)

新  
路  
線  
部  
内  
号

(新路線)

(c)

アメリカ合衆国政府によつて指定された次の航空企業は、沖縄返還協定の効力発生の日から(期間)間に限り、この間に定める

それぞれの航空路線において、五七年四月現在各航空企業が主導権を握る範囲内で両方向に航空業務を運営し、及び

この間に定める日本国内の地点に定期の着陸を行なう権利を与える。

- (1) ノース・ウェスト航空及びフライング・タイガー航空
- (2) トランス・ワールド航空

合衆国から中部太平洋を経て那覇へ、並びに那覇以遠台北及び香港へ、並びに以遠

(A) 日本国からアンカレッジを経てニー・ヨークへ

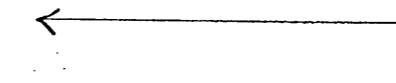
(B) 日本国からサイパン島を経て Guam 島へ

企業は、この(B)に定める各航空路線において、両方向に航空業務を運営し、及びこの(B)に定める日本国内の地点に定期の着陸を行なう権利を与えられる。

(1) 合衆国から北太平洋を経て東京及び大阪へ、並びに以遠

(2) 合衆国から中部太平洋を経て東京及び大阪へ、並びに以遠

沖縄から大陸まで東北へ注目



極秘  
無期限  
部の内  
号

(訳文)

書簡をもつて啓上いたします。本使は、閣下が次のように通報された千九百〇一年一月一日付けの書簡を受領したこととを確認する光榮を有します。

(日本側書簡)

本使は、アメリカ合衆国政府が閣下の書簡に含まれた提案を受諾する旨を閣下に通報する光榮を有します。閣下の前記の書簡及びこの返簡は、修正された民間航空運送協定をさらに修正する両国政府間の合意を構成し、その合意は、本日効力を生じます。本使は、以上を申し進めるに際し、ここに重ねて閣下に向かって敬意を表します。

千九百〇一年一月一日

（署名人）

(3)

コンチネンタル・エア・マイクロネシア

グアム島からサイパン島を経て那覇へ

(D) (4) 特定路線上の地点は、別段の定めがある場合を除くほか、いずれかの又はすべての飛行にあたつて、指定航空企業の選択により省略することができる。

注1 日本国から東に向かつて運航される飛行でニューヨークに定期の着陸を行なうもの及び日本国に向かつて西へ運航される飛行でニュー・ヨークから定期の離陸を行なうものは、サン・フランシスコに定期の着陸を行なわなければならぬ。

注2 これらの路線上の合衆国の地点において、合衆国以遠の地点を目的地又は出発地とする旅客、貨物及び郵便物のストップ・オーバー又は積込み若しくは積卸しを行なうことはできない。

**CONFIDENTIAL**

D R A F T (1971. 4.15.)

Translation

(Japanese Note)

Tokyo,

Excellency,

I have the honor to refer to the civil aviation consultations, with respect to the return of the administrative rights over Okinawa to Japan, which took place in Tokyo in Spring in 1971 in accordance with the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America which was signed at Tokyo on August 11, 1952. The two Delegations agreed to delete the Schedule attached to the said Agreement which was modified by the Exchange of Notes of November 12, 1969, and to insert a new Schedule, which is enclosed with this Note.

I have further the honor to inform Your Excellency that the Government of Japan accepts the new Schedule and to propose that this Note and your reply thereto, indicating the acceptance of the new Schedule by the Government of the United States of America, will constitute an agreement between the two Governments further amending the Civil Air Transport Agreement, as amended, which will enter into force

on

Draft--1971.4.15.

**CONFIDENTIAL**

- 2 -

on the date of your reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

**CONFIDENTIAL**

**SCHEDULE**

(A) An airline or airlines designated by the Government of Japan shall be entitled to operate air services on each of the air routes specified, in both directions, and to make scheduled landings in the United States of America at the points specified in this paragraph:

- (1) From Japan to Honolulu, San Francisco, and:
  - (a) New York and beyond New York to Europe (including the United Kingdom) and beyond.\*
  - (b) beyond to Mexico and Central America.\*\*
- (2) From Japan to Honolulu and Los Angeles and beyond to South America.\*\*
- ~~(3) From Japan to Okinawa and beyond.\*\*\*~~
- ~~(4) From Japan via Anchorage to New York.~~
- ~~(5) From Japan via Saipan to Guam.~~

(B) An airline or airlines designated by the Government of the United States of America shall be entitled to operate air services on each of the routes specified, in both directions, and to make scheduled landings in Japan at the points specified in this paragraph:

- (1) From the United States via the North Pacific to Tokyo and Osaka and beyond.
- (2) From the United States via the Central Pacific to Tokyo and Osaka and beyond.

Draft--1971.4.15.

**CONFIDENTIAL**

- 2 -

(C) The following airlines designated by the

Government of the United States of America shall be entitled,

{(for the period of \_\_\_\_\_ from the date of entry into force of the Agreement \_\_\_\_\_),

(for the period ending on \_\_\_\_\_)}

to operate air services on their respective routes specified, in both directions, within the limit of the capacity or frequencies offered as of \_\_\_\_\_, 19\_\_\_\_, by the each airlines, and to make scheduled landings in Japan at the points specified in this paragraph:

- (1) Northwest Airlines, Inc. and the Flying Tiger Line, Inc.;  
From the United States via the North Pacific or Central Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.
- (2) Trans World Airlines, Inc.;  
From the United States via the Central Pacific to Naha and beyond Naha to Taipei and Hong Kong and beyond.
- (3) Continental/Air Micronesia;  
From Guam via Saipan to Naha.

CONFIDENTIAL

- 2 -

(3) From China to Osaka and Tokyo.

(v) Except as otherwise indicated, points on any of the specified routes may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

\* Any flight operating eastbound from Japan which makes a scheduled landing at New York, and any flight operating westbound to Japan which makes a scheduled departure from New York, must make a scheduled stop at San Francisco.

\*\* Passengers, cargo, and mail destined for or originating at points beyond the United States may not make a stopover or be picked up or discharged at United States points on these routes.

\*\*\* In granting these routes, the respective Contracting Parties are cognizant of the provisions of Article 3 of the Treaty of Peace with Japan, signed at San Francisco on September 8, 1951, under which the United States of America exercises the powers of administration, legislation, and jurisdiction over Okinawa.

CONFIDENTIAL

(United States Note)

Tokyo,  
Excellency,

I have the honor to acknowledge receipt of Your Excellency's Note of [redacted] in which Your Excellency has informed me as follows:

"(Japanese Note)"

I have the honor to inform Your Excellency that the Government of the United States of America accepts the proposal contained in Your Excellency's Note which, with this reply, constitutes an agreement between the two Governments further amending the Civil Air Transport Agreement, as amended, which enters into force on this date.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

秘密表示(朱印)	
極 秘 無期限 部の内 等	
部数指示	
主 信	發信用
付	執務用
属	備 考
7月25日付 (10-6号)	
発送日 昭和46年4月26日	
処理日 10 発信者 リサイクル	
文書課長	
公信案 (分類)	
公信番号 米北/第 669号	公信日付 昭和46年4月24日
大臣	主管
政務次官	アメリカ局長
事務次官	参 事 官
外務審議官	北米第一課長
外務審議官	起案者 ①4 電話番号 2667
官房長	
協議先	
受信者 在米 牛場大使	発信者 外務大臣
写送付先	(希望発送日) 月 日
件名 沖縄返還に伴う米航空権益の取扱 11K-112	
GA-2	
外務省 24 7 回覧番号	

米北/第 669号  
昭和46年4月24日

在米大使殿  
外務大臣

(件名) 沖縄返還に伴う米航空権益の取扱 11K-112

引用公・電信  
日付・番号 在米/第 721号

4月17日、骨頭会談の会談に引続き、于葉北米外  
1課長、入田運輸省物資局空運課長と在京米大使館  
ランゲ参事官との間で、主として本件に関する合意文書が  
CIA協定所表修正の問題につき会談を行なったところ、  
同会談記録を1部、貴便参考までに別添送付す。

(※印は文書課認入)

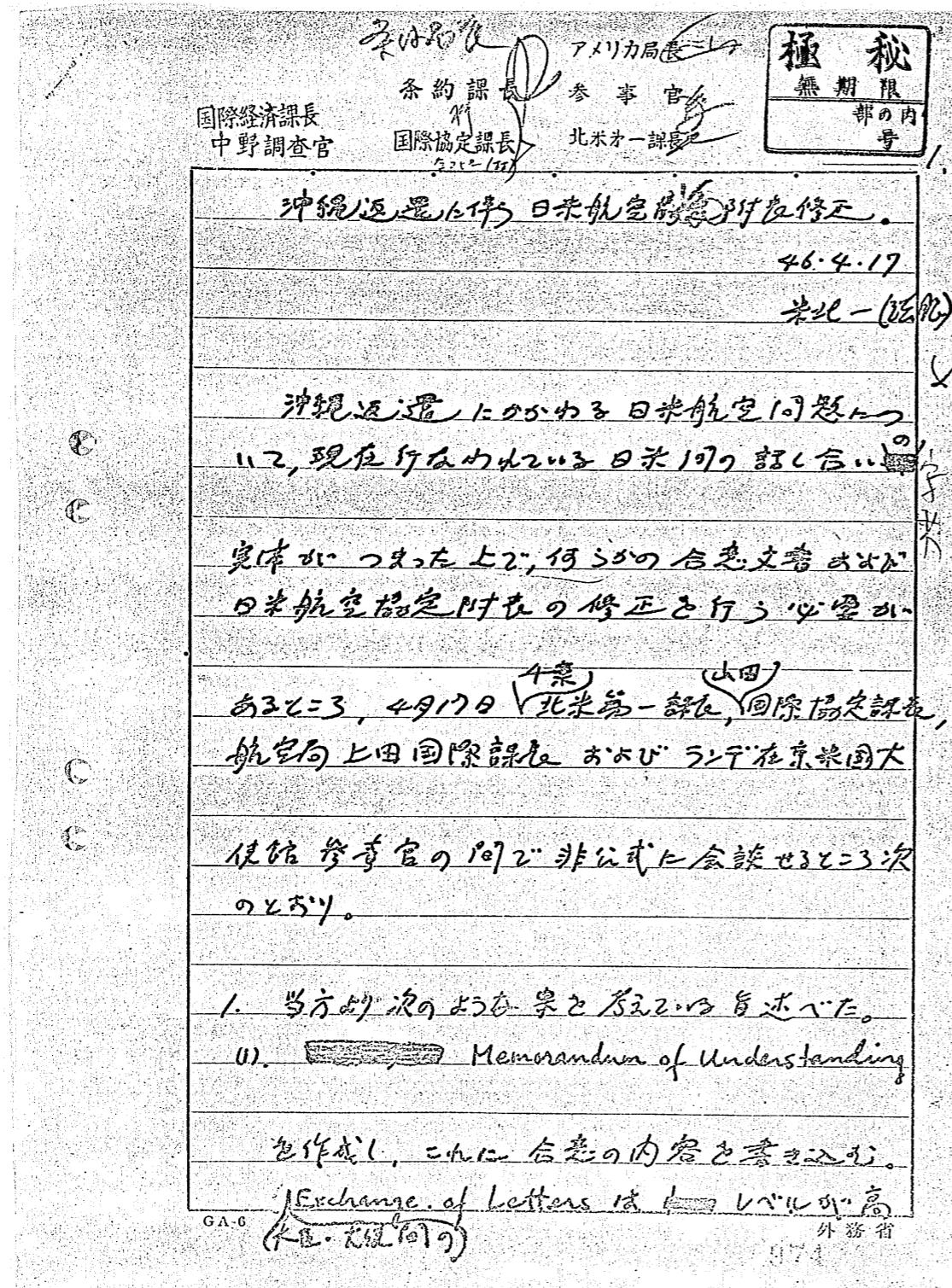
※ 付属汽船  付属空便(行)  付属空便(DP)  付属船便(貨)  付属船便(郵)

GA-2-1 外務省

~~20~~

(K.E. 7. n<sup>o</sup> 8)

~~✓/22~~ JEMG.



過ぎ、また国会で無用の疑惑（他に色々  
意見があるのではないかとの疑惑）を生むこと  
はない。これは面白くないのでメモランド（了解覚書）  
で了たところである。

(1) 現行の航空協定  
 (2). 上記メモランドの内容を受け付けて修正を  
 修正する。(修正修正の際には交換公文  
 必要)。

(3). 現行の附表を修正すべき主な点と12月  
 (A) (B) (C) (D) (E) (F) (G) (H) (I) (J) (K) (L) (M) (N) (O) (P) (Q) (R) (S) (T) (U) (V) (W) (X) (Y) (Z)  
 (11). 路線 (3)を削除すること。(現在 (M) と  
 点とある)。

(12). 暫定期間を如何なる形にせよ、附表中に  
 表示しておこうとする。

2. 上記に付し先方は次の如く述べた。  
 (1) Memorandum of Understanding を受け付けて  
 GA-6

外務省

3.

これは米側がもとより思ふところ。

(2). (3), 附表中に暫定期間を書き込み

これは場合が…思ふところ。米側の基本的考え方とは暫定期間 以後 以後は米航空

企業の運航への運航が打切りされたり  
3月11日と3月20日のどちらかなく、no change

の期初の暫定期間といふものである。その後の運航は12月12日を固定ベースで話し合ひ  
(航空)

ういうものである。従つて附表に期間を書き込みここに米側の基本的考え方

反するこには反するのであります。B(1)の(2)は「即ち、運航を開始することである」とあります。

(3). 附表の修正を行ふ3時期につけていたり、

米側では理論的には復帰日または現在の附表は決して置くべきなの。  
(1) 修正のための

GA-6

外務省

4.

公文の発効日本復帰日と同じにすべきで  
ある。

3. 上記米側の 発言

(1). 暫定期間について米側の立場は

「12月11日」日本側の立場からすれば、  
期初を明確に附表に書きおいておき

必要ないと、この点は日本側の立場を理解  
してもらいたい。

附表修正(1)(2)

(2). 公文入発効日本確定した米側の言ふ通り  
ださり、該公文 該公文 および附表を  
12月11日付

12月11日付の旨を記入する旨指摘12月11日付

4. 一応米側も同意の際の形式につづけ  
ゆがうと同様の旨の記入を「予稿書の」

GA-6

外務省

アラムダスハハの今度は達成、了所費をいかぬ  
了が先決。(各協長)

5.

別添の附表を然るべく時点1を先  
へ手交するに至るべく思料せん。

(非公) おま、今回の大會談上おいつて時点になつた  
様に、附表の書を方(1)と方(2)と方(3)と方(4)と

日本ヨリ方(1)基本的へたたけがあるのを、  
上部3.(2)の如く、返さし方(3)を當選者

(修正) ブルに附表を固めよおき、署名印に仁川  
にておこなう必要と思われる。そのため

には(1).米國の郵便局(メドウス航空部  
か?)の未印(東京、2つめ3、(2)二つ  
色得合)

かか 3)可能なら際にはワニントンメドウス  
方(在米大使館の)1つめ(其中の1つ)文書につき

検討の上合意を得し心靈外公文