

琉球大学学術リポジトリ

沖縄の航空権益（日米航空交渉関連）（3）

メタデータ	言語: 出版者: 公開日: 2019-02-01 キーワード (Ja): ノースウエスト, フライングタイガー, トランスワールド, コンチネンタル・ミクロネシア, 了解覚書, 合意議事録, 吉野局長・スナイダー公使 キーワード (En): 作成者: - メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/20.500.12000/43486

5/7 修正書(検討中)

C

C

C

C

Memorandum of Understanding
Japanese Draft--May 7, '71.

CONFIDENTIAL

(Japanese Draft -- May ⁷~~6~~, 1971)

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

With respect to the return of the administrative rights over Okinawa to Japan, the representatives of the Government of Japan and the Government of the United States of America have reached the following understandings on the question of air services to and/or through Okinawa, in both directions, by the United States airlines and of the amendment to the Schedule of the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America which was signed on August 11, 1952, as amended.

1. The four United States airlines, i.e. Northwest Airlines, Inc., the Flying Tiger Line, Inc., Trans World Airlines, Inc. and Continental/Air Micronesia, shall be entitled, for the period of five years from the date of the reversion of Okinawa to Japan, to continue to operate their existing air services to and/or through Naha, Okinawa, in both directions, [within the limit of the capacity presently offered by each of the above airlines respectively,] except cabotage between Japan proper and Naha, as follows;

(1) Northwest Airlines, Inc.

From the United States via the North Pacific or the Central Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.

(2) The Flying Tiger Line, Inc.

From the United States via the North Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.

(3) Trans World Airlines, Inc.

From the United States via the Central Pacific to Naha and beyond Naha to Taipei and Hong Kong and beyond.

(4) Continental/Air Micronesia

From Guam via Saipan to Naha.

2. In order to consolidate the measures mentioned in the preceding paragraph and to delete the Japanese and the United States routes between Japan proper and Okinawa ((A) (3) and (B)(3) of the present Schedule) as well as the note attached thereto in the Schedule of the Civil Air Transport Agreement, as amended, the two Governments shall take necessary steps in accordance with (Article 16 of) the said Agreement. The agreement between the two Governments on the amendment of the Schedule shall take effect on the date of the reversion of Okinawa to Japan.

2. In order to consolidate the measures mentioned in the preceding paragraph and to delete the Japanese and the United States routes between Japan proper and Okinawa ((A) (3) and (B)(3) of the present Schedule) as well as the note attached thereto in the Schedule of the Civil Air Transport Agreement, as amended, the two Governments shall exchange diplomatic notes in accordance with the Agreement on (an appropriate date on or after the date of the exchange of instruments of ratification of) confirming to constitute an agreement between the two Governments further amending the Schedule attached to the Agreement, as amended, which shall take effect on the date of the reversion of Okinawa to Japan.

3. With respect to paragraphs 1 and 2 above, the representative of the Government of Japan confirmed that the privileges which are granted for the period of five years pursuant to these paragraphs for the United States airlines shall not be taken into account when reviewing the overall balance of advantages under the Japan-United States Civil Air Transport Agreement.

4. Prior to the end of the above-mentioned five year period, the two Governments will consult in accordance with the Civil Air Transport Agreement on the question of continuation of the air services to and/or through Naha after the said period by the United States airlines. The consultations will have to meet the overall objective of reviewing the Schedule that the routes specified in the Agreement should reflect equal exchanges of traffic rights.

Tokyo, _____, 1971.

CONFIDENTIAL

(Japanese Draft -- May 8, 1971)

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

With respect to the return of the administrative rights over Okinawa to Japan, the representatives of the Government of Japan and the Government of the United States of America have reached the following understandings on the question of air services to and/or through Okinawa, in both directions, by the United States airlines and of the amendment to the Schedule of the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America which was signed on August 11, 1952, as amended.

1. The four United States airlines shall be entitled for the period of five years from the date of reversion of Okinawa to Japan to continue to operate their existing air services to and/or through Naha, Okinawa, in both directions, except cabotage between Japan proper and Naha, as follows;

(1) Northwest Airlines, Inc.

From the United States via the North Pacific or the Central Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.

(2) The Flying Tiger Line, Inc.

From the United States via the North Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.

(3) Trans World Airlines, Inc.

From the United States via the Central Pacific to Naha and beyond Naha to Taipei and Hong Kong and beyond.

~~(4) Continental/Air Micronesia~~

~~From Guam via Saipan to Naha.~~

(4)

~~During~~

(4) Continental/Air Micronesia
From Guam via Saipan to Naha.

During the above mentioned period, the value of traffic rights of these United States airlines on these routes shall not be taken into account when reviewing the overall balance of traffic rights under the Agreement.

2. In order to consolidate the measures mentioned in the preceding paragraph and to delete the Japanese and the United States routes between Japan proper and Okinawa ((A) (3) and (B)(3) of the present Schedule) as well as the note attached thereto in the Schedule of the Civil Air Transport Agreement, as amended, the two Governments shall take necessary steps in accordance with the said Agreement. The agreement between the two Governments on the amendment of the Schedule shall take effect on the date of the reversion of Okinawa to Japan.

Tokyo, _____, 1971.

CONFIDENTIAL

Translation

(Japanese Note) -- Draft -- May 8, 1971

Excellency:

I have the honor to refer to the recent discussions concerning air transport services with respect to the return of the administrative rights over Okinawa to Japan. The representatives of the two Governments agreed to recommend to their respective Government the deletion of the Schedule attached to the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America which was signed at Tokyo on August 11, 1952, as amended, and the insertion of a new Schedule to that Agreement, 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 _____.

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

(Japanese Draft -- May 8, 1971)

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 via Anchorage to New York.
- (4) 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, Osaka and Naha and beyond.***
- (2) From the United States via the Central Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.***

(C) 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.

- 2 -

* 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.

*** ~~After five~~ ^{Five} ~~years~~ ^{after} from the date of reversion of Okinawa to Japan, Naha will be deleted as a point on Route 1 and 2 unless agreement to the contrary is reached before that date.

(Japanese Draft -- May 8, 1971)

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

With respect to the return of the administrative rights over Okinawa to Japan, the representatives of the Government of Japan and the Government of the United States of America have reached the following understandings on the question of air services to and/or through Okinawa, in both directions, by the United States airlines and of the amendment to the Schedule of the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America which was signed on August 11, 1952, as amended.

1. The four United States airlines shall be entitled, for the period of five years from the date of reversion of Okinawa to Japan, to continue to operate their existing air services to and/or through Naha, Okinawa, in both directions, except cabotage between Japan proper and Naha, as follows;

(1) Northwest Airlines, Inc.

From the United States via the North Pacific or the Central Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.

(2) The Flying Tiger Line, Inc.

From the United States via the North Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.

(3)

- 2 -

(3) Trans World Airlines, Inc.

From the United States via the Central Pacific to Naha and beyond Naha to Taipei and Hong Kong and beyond.

(4) Continental/Air Micronesia

From Guam via Saipan to Naha.

During the above mentioned period, the value of traffic rights of these United States airlines on these routes shall not be taken into account when reviewing the overall balance of traffic rights under the Agreement.

2. In order to consolidate the measures mentioned in the preceding paragraph and to delete the Japanese and the United States routes between Japan proper and Okinawa ((A) (3) and (B)(3) of the present Schedule) as well as the note attached thereto in the Schedule of the Civil Air Transport Agreement, as amended, the two Governments shall take necessary steps in accordance with the said Agreement. The agreement between the two Governments on the amendment of the Schedule shall take effect on the date of the reversion of Okinawa to Japan.

Tokyo, _____, 1971.

Translation

(Japanese Note) -- Draft -- May 8, 1971

Excellency:

I have the honor to refer to the recent discussions concerning air transport services with respect to the return of the administrative rights over Okinawa to Japan.

The representatives of the two Governments agreed to recommend to their respective Government the deletion of the Schedule attached to the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America which was signed at Tokyo on August 11, 1952, as amended, and the insertion of a new Schedule to that Agreement, 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 _____.

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

(Japanese Draft -- May 8, 1971)

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 via Anchorage to New York.
- (4) 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, Osaka and Naha and beyond.***
- (2) From the United States via the Central Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.***

(C) 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.

*** The traffic rights at Naha are granted for the United States airlines which operated air services to and/or through Naha on (the date of the Memorandum of Understanding) to continue their respective air services and, these airline shall cease to exercise the traffic rights at Naha on (the date of termination of the five-year period) unless agreement to the contrary is reached before that date.

* 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.

*** Five years after the date of reversion of Okinawa to Japan, Naha will be deleted as a point on Routes 1 and 2 unless agreement to the contrary is reached before that date.

1175 外務省電信案 (分類)

機密表示 (極秘・秘の朱印) 極秘 無期限	符号表示 暗 略 平 第 905 号	総第 11 173 号 昭和 年 月 日 時 分 秒 MAY 11 22 10
大至急・至急・普通・LTF		発電係

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	主管局部課 (室) 名 アメリカ局北米一課 起 案 昭和 46 年 5 月 10 日 起 案 者 田中 電話番号 2467
--	----------------------------------	--

協議先
 ① 本局局長
 ② 参事官
 ③ 条約課長
 ④ 国際協定課長
 ⑤ 国際経済課長
 ⑥ 中野調査官

在米 牛場 大使 臨時代理大使
 総領事 代理
 在沖繩 吉原 大使 臨時代理大使
 総領事 代理

件名
 沖縄運送問題 (航空長門隊)
 往駐米北1オ 235 号に
 6日、7日 (非公式) 及び 10日、本件に就き米側と会談
 した。この要旨次のとおり。(出発者は、わが方より橋
 アメリカ参事官、運輸者 寺井審議官 (以上 7日)、山田
 上田航空の国際課長
 条協長 (此、米側よりランデ参事官)

写 済

1. 6日の会談において、米側より最近の本国からの訓令
 によるものと提出された修正了解覚書案 (別電) 及び
 わが方の暫定期間終了前航空協定に基づき協議
 することと記述された項目を含む修正了解覚書案並びに
 附表 (C) 項より米企業名を削除し注記を付した修正
 附表案 (別途送達) につき意見を交換した。(次のとおり。)

(1) ~~米側は~~ 米側は、那覇のポイントは恒久的な
 協定の地帯として確保する。5年後にその時点で
 路線価値の計算に入る必要ならば調整する
 べしとし、このこと、わが方は暫定措置は5年有
 限とし、協定の那覇の地帯は新R符合
 しているので両者の考え方は
 必要であること対立した。

(2) 複数企業の特許の権利に対し、米側は当然
 有する権利であり、那覇への新設 (又は代替) 企
 業の指定は可能である。但しその場合は日本側は

(※印欄内は電信課記入)

(昭和四二七一改正)

GB-1

GB-3

外務省

協定に基づき必要な代償を求めたいと主張し。
(別途交渉するがよい)
 これに対し、わが方は、これは協定上の問題で、
 現在においては要素を含めず、暫定措置として現存
 4社の取扱いを明確にすべきであると反論した。
(わが草案から)
 (3) また、米側より、輸送力制限規程の削除及び
 暫定期間中代償は求めないとの保証の明記方
 面に重ねて要求したが、わが方は、暫定措置
 は現在の形のまま凍結するとして、輸送力
 と現状のまま凍結であることは当然で、
 真に明記しなくとも明らかと考える旨反論
 した。
(米側は、議案を説明するに
 全く自由に行っており、差支はない)
 7日非公式会談を行ない、暫定措置に関する合意の
 内容の再確認を行なった。

6日の会談で見解の異なる輸送力の制限、代償
 と暫定期間中求めないこと及び附表上の那覇の取扱いは
 問題の3点につき、~~非公式会談~~、総合
 的解決を図るべく、表現上の問題も含め検討した。
 (1) 米側より、合意の草案の作成の上、本匡に請訓
 したいとして、次のとおり述べた。
(了解書参照)
 (イ) 輸送力規程を削除すること。
 (ロ) 覚書中に5年以内4社の継続運航に対し
 日本側より代償を要求しない旨明記を欲しと。
 (ハ) 附表には、日本案の如く削除せず、米案の通り
 現行米側路線(B)(1)及び(2)に那覇を追加
 する旨とし、日本側の意向を反映するため
 注記として5年後までに別途合意を以て限り
 那覇を削除する旨の表現が考えたい。
 (ニ) また、エンボナル航空の度、近期中に大統領

女社に限り 暫定期間5年、カボタージュなし、であること
 を確認した結果であると前置きの入。了解覚書に
 戻し。
 (イ) 輸送力条項は削除す。
 (ロ) 5年間の女社の継続運航に対する代償^を要求^{しない旨}
 を明記す。
 (ハ) 以上エンターナル航空の代替に於ては、暫定
 措置とは無関係の、航空協定上の問題である
 ので、米側の希望には応じ得ない。(注) ~~暫定期間~~
~~最終的~~最終的には認めると実害が少なく
 と思われ、^{ことごとあり、認めることと見らる。}この実害が少なく
 (ニ) ^{暫定期間後}暫定期間後は航空協定に基づき^同期間終了
 条に協議するとの事務レベル条は、~~削除~~必
 ず必要としないので削除す。
 また附表条に於ては、米側の希望する路線の

表示方法とすこと。注3.として暫定的性格を明ら
 (既存企業、暫定期間の限定を付す)
 かK1条との一致と述べら。
 (2) このK1条、米側より、輸送力規定が除かれ、
 代償不要求の明示があることは結構であるが、
 (イ) エンターナルの代替企業の^{明記する}欠がなく、
 (ロ) ^{5年の暫定期間中の}~~暫定期間~~那覇への運航が女社に限定さ
 れていること。だが
 (ハ) 基本的な欠であるが、那覇は5年間に限定さ
 れること。
 の3欠に於て問題である。米側の立場としては
 5年間の女社の那覇への継続運航が"no charge"
 で行われるという事によって、米側の企業を那覇へ
 の運航に於て指定する権利があり、それについては航空
 協定に基づきチャージするとのことであると述べら。日本
 側修正案では^{在米米国}大使館^{として}要請^{可能なべき旨の}意見申す

9
✓

出来はりが、本館に送付の意見をおめよいとていひ
旨述べら。

沖縄へ別電と共に転報す。

(3)

外務省電信案 (分類)

機密表示 (極秘・秘の朱印)	符号表示	総第	号
極秘 無期限	暗	11	174
	第	昭和	年 月 日 時 分 発
	906	11	22
	大至急・至急・普通・LTF	発電係	(印)

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 北米才一課長	主管局部課(室)名 アメリカ局北米才一課 起案 昭和46年5月10日 起案者 印 電話番号 2467
--	-------------------------------	---

協議先	条約局長 参事官 条約課長 国際協定課長	国際経済課 中野調査官
-----	-------------------------------	----------------

在米 牛嶋 大使 総領事	臨時代理大使 代理	あて 外務大臣 発
-----------------	--------------	-----------

電 報 在 沖繩 吉原 大使 総領事	臨時代理大使 代理	あて
--------------------------	--------------	----

件名
沖繩返還問題 (航空関係)

駐米北米才 905-号 別電!

(U.S. DRAFT - May 4)

Memorandum of Understanding

With respect to the return of the administrative rights over Okinawa to Japan, the representatives of

写 済

557

(※印欄内は電信課記入)

(昭和四二・七一改正)

GB-1

the Government of Japan and the Government of the United States of America have reached the following understandings on the question of air services to and through Okinawa, in both directions, by the United States airlines and of the amendment to the schedule attached to the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America of August 11, 1952, as amended.

1. The schedule attached to the U.S.-Japan Civil Air Transport Agreement, as amended, will be amended in accordance with the diplomatic notes attached effective with the date of reversion of Okinawa to Japan.

This amendment shall not be affected by the existence or termination of the five year period

GB-3

外務省

mentioned in paragraph 3 below.

2. In accordance with the understandings described in paragraph 1 above and in the attached diplomatic notes, it is the intention of the Government of the United States, when Okinawa reverts to Japan, without prejudice to the right of multiple designation conferred by Article 4 of the Civil Air Transport Agreement, to designate Trans World Airlines and Continental/Air Micronesia Airlines (or an alternate United States airline authorized by U.S. aeronautical authorities) on revised Route 2, and to redesignate Northwest Airlines and Flying Tiger Lines on revised Routes 1 and 2.

3. During a five-year period, to commence on the date of reversion, revenues earned by United

States airlines from Okinawa services shall not be entered in the calculations to determine the overall balance of benefits under the Civil Air Transport Agreement, as amended. Following this five-year period, the overall balance of benefits will include the revenues earned by United States airlines from Okinawa services.

(S)

(回覧番号) 外務省電信案 (分類)

機密表示 (極秘・秘の朱印) 極秘 無期限	符号表示 暗 略 平 第 907 号	※ 総第 11 175 号 ※ 昭和 年 月 日 時 分 秒 12 01
大至急・至急・普通・LTF		※ 発電係

大 臣 政務次官 事務次官 外務審議官 外務審議官 電 房 長	主管 アメリカ局長 参事官 北米才一課長	主管局部課(室)名 アメリカ局北米才一課 起案 昭和46年5月10日 起案者 田中 電話番号 467
--	-------------------------------	---

協議先	条約局長 参事官 条約課長 国際協定課長	国際経済課長 中野調査官
-----	-------------------------------	-----------------

在米 牛場 (大使) 臨時代理大使
あて 外務大臣 発
総領事 代理

電 報 在沖繩 吉原 (大使) 臨時代理大使
あて
総領事 代理

件名
沖縄返還問題 (航空関係)
経電米北1才905号別電2

写 済

1311

CONFIDENTIAL

(Japanese Draft -- May 8, 1971)

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

With respect to the return of the administrative rights over Okinawa to Japan, the representatives of the Government of Japan and the Government of the United States of America have reached the following understandings on the question of air services to and/or through Okinawa, in both directions, by the United States airlines and of the amendment to the Schedule of the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America which was signed on August 11, 1952, as amended.

- The four United States airlines shall be entitled, for the period of five years from the date of reversion of Okinawa to Japan, to continue to operate their existing air services to and/or through Naha, Okinawa, in both directions, except cabotage between Japan proper and Naha, as follows;
 - Northwest Airlines, Inc.
From the United States via the North Pacific or the Central Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.
 - The Flying Tiger Line, Inc.
From the United States via the North Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.

(3)

(昭和四二・七一改正)

GB-1

(3) Trans World Airlines, Inc.

From the United States via the Central Pacific to Naha and beyond Naha to Taipei and Hong Kong and beyond.

(4) Continental/Air Micronesia

From Guam via Saipan to Naha.

During the above mentioned period, the value of traffic rights of these United States airlines on these routes shall not be taken into account when reviewing the overall balance of traffic rights under the Agreement.

2. In order to consolidate the measures mentioned in the preceding paragraph and to delete the Japanese and the United States routes between Japan proper and Okinawa ((A) (3) and (B)(3) of the present Schedule) as well as the note attached thereto in the Schedule of the Civil Air Transport Agreement, as amended, the two Governments shall take necessary steps in accordance with the said Agreement. The agreement between the two Governments on the amendment of the Schedule shall take effect on the date of the reversion of Okinawa to Japan.

Tokyo, , 1971.

(Japanese Draft -- May 8, 1971)

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 via Anchorage to New York.
- (4) 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, Osaka and Naha and beyond.***
- (2) From the United States via the Central Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.***
- (C) 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.

*** The traffic rights at Naha are granted for the United States airlines which operated air services to and/or through Naha on (the date of the Memorandum of Understanding) to continue their respective air services and, these airline shall cease to exercise the traffic rights at Naha on (date of termination of the five-year period) unless agreement to the contrary is reached before that date.

極秘
無期限
部の内
号

付属校査渡し

部数指示	発信用	執務用	備考
主信	2	2	6
付			
属			

発送日	昭和46年5月13日
処理日	
発信タイプ	
検査	

文書課長 (印) 公信案 (分類)

公信番号	米北/合第 1883 号	公信日付	昭和 46年 5月 12日
大 臣	主 管	起案	昭和 46年 5月 10日
政務次官	アメリカ局長 } 参事官 } 北米才一課長 } 官 房 長	Uk 起案者 田中 電話番号 2467	
事務次官			
外務審議官			
外務審議官			
協 議 先			
受信者	在米 牛場大使 在沖縄 吉岡臨時代理大使	送信者	外務大臣
穿送付先		(答復期末日)	月 日
件 名	沖縄返還問題 (航空戻戻)		
GA-2	12 外務省	回覧番号	

引用手帳 電報の番号はあてで記入しなす

米比合第1883号
昭和46年5月12日

外務大臣

(件名)

沖縄返還問題(船隻戻保)

引用公・電信
日付・番号

5月8日付米比合第1823号の米比
廷電米比1カ905号

本件に於て(1)5月4日米側より最近の訓令に
送付経法
よるとして修正了解覚書案(別添1)、(2)5月6日
の会談の際提示された米方修正了解覚書案及び別添
修正交換公文案(別添2)並に(3)冒頭廷電
の10日の会談の際提示された米方再修正了解覚書案

※ 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

(※印は文書識別記号)

2

此の附表修正交換公文案(別添2)を米比に
別添のとおり1部送付す。
なお、本件取扱いは厳格留意あり。此。
本信送付先: 米、沖縄。

GA-4

外務省

(回覧番号 1176) 外務省電信案 (分類)

機密表示 (極秘・秘の朱印) 極秘 無期限	符号表示 暗 略 平 第 908 号	総第 11 176 号 昭和 年 月 日 時 分 発 MAY 11 2 1 5 9
大至急 (至急) 普通 LTF		発電係 (11)

大臣 政務次官 事務次官 外務審議官 外務審議官 官房長 御通知	主管 アメリカ局長 参事官 北米才一課長	主管局部署 (室) 名 ア川加北米才一課長 起案 昭和 46 年 5 月 10 日 起案者 電話番号 467
---	-------------------------------	---

協議先

① 各局長
② 参事官
③ 参事官
④ 参事官
⑤ 参事官
⑥ 参事官
⑦ 参事官
⑧ 参事官
⑨ 参事官
⑩ 参事官
⑪ 参事官
⑫ 参事官
⑬ 参事官
⑭ 参事官
⑮ 参事官
⑯ 参事官
⑰ 参事官
⑱ 参事官
⑲ 参事官
⑳ 参事官
㉑ 参事官
㉒ 参事官
㉓ 参事官
㉔ 参事官
㉕ 参事官
㉖ 参事官
㉗ 参事官
㉘ 参事官
㉙ 参事官
㉚ 参事官
㉛ 参事官
㉜ 参事官
㉝ 参事官
㉞ 参事官
㉟ 参事官
㊱ 参事官
㊲ 参事官
㊳ 参事官
㊴ 参事官
㊵ 参事官
㊶ 参事官
㊷ 参事官
㊸ 参事官
㊹ 参事官
㊺ 参事官
㊻ 参事官
㊼ 参事官
㊽ 参事官
㊾ 参事官
㊿ 参事官

在米 牛場 大使 臨時代理大使 外務大臣 発
総領事 代理

電報 在沖繩 高頼 大使 臨時代理大使
総領事 代理

件名 沖縄返還問題 (航空度) (限定配布) (AG 貴電 10523) 往電米北1才 905 号 戻り

1. 屢次往電のとおり、4月23日吉野・スナイダ-会談を
 由りて、暫定措置に合意 (往電米北1才 794号)
 に達したが、これを了解覚書に具体化する際、当り
 米側は本国からの教訓訓令によつて、暫定措置

漢
電信課長
471

(※印欄内は電信課記入)
(昭和四三・七一改正)

は既存会社を所謂 "no charge" で5年間
 継続して運航しようと (カボタ-ジュ-なし) であつて、
 那覇のポイントは恒久的な権利として確保して
 おいて5年後には航空協定上の権利として取扱い
 の際 西国路線の権利の向く不均衡がある
 この時代償を払う (不均衡をいせんば当然
 の事だから支払われない) との立場を強調し、かつ、
 (5年以内の航空協定の中も含め) 複数企業
 の指定は当然の権利である、航空
 協定上の問題を持ち込んで来た。2.
 ねがふところは、当初より米側が那覇を航空
 協定上の恒久的な権利として要求する、
 協定上の問題として解決を図らうと提案してきたが
 米側が之を忘せぬため、返還協定に暫定措
 置をとつたことと決次が不利、従つて、この措置
 と航空協定上の問題とは厳格に区別するべきで

以上の考え方が之である。即ち、暫定措置の取
扱いは、現存会社に限る 那覇への継続運輸が
 認めらるゝことである。その他、企業（中略）
（及び、定期航路及び、定期航路の運航
会社）が那覇へ運輸する場合は、航空協定
に基づき協議を通じて合意を要する（これは当然の前提である）
 3. 以上の如く、両者の間には基本的な考え方の相
違ひが認められ、米側は、一先、本国政府へ報告
すると云ふ。米側が果して暫定措置の意味
を真に理解して、本国政府の訓令として
頭張る限り、頭張る（或いは）本国政府が
暫定措置に同意して、理解してはならない（或いは理
 解しては、将来の航空交渉に備え、この際
かけ込みの航空協定上の問題をあてはめて
してはならない）、必ずしも明らなではない。
 なお、本参考事案は日本側の立場はよく分つ

であることと、基本的立場を譲らないとして
 以上とは米本国の訓令に弾力性がなると考え
 本件は東京において交渉されるべきものであるが、貴館に
らんとす、この点に於ては、貴見を可能な
範囲で、お伺い（お伺い）の考え方を（をい）納得せしめ
たい、米側（メドース航空部長など）の考え方を
したく結果（したく）打診の上、（打診の上）回電（回電）ありたい。
 沖縄へ転報（転報）す。

ソカヒ
大臣官
務次長
典房
臣官
官審
審長
長
儀総
人電
厚計
書文
会當
給

調査
長
企析
調
領
移
長
參領
旅移

中東
長
北西
長
北保
中
南
審
歐
參西
東洋
長
西東

近
ア
長
経
次
総
経
国
資
源
長
参
資
統
三
万
参
政
技
二
国
一
理
長
参
政
経
科
長
軍
社
専
長
情
長
文
長

5/17 2070 本 JCAB (上田課長へ)

注意 (部の内 号)

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

J/2

電信写
総番号 (TA) 12402
71年 5月 14日 19時 15分 米用 発着
71年 5月 15日 10時 00分 本省 着

外務大臣殿 牛場 (大使) 臨時代理大使 総領事 代理

オキナワ返かん問題 (航空関係)

第1330号 極秘 至急

貴電米北/第908号に関し、

1. /4日、オオカワラ公使をして国務省メドウス航空部長に対し冒頭貴電の趣旨により、わが方の考え方を伝えしめたところ (サトウ、及びコールウェル航空部員同席)。

先方はナハのポイントをこうきゆう的な権利として確保することは、本件交渉における米側の基本的立場である旨強調し、あわせて

(イ) 複数企業の点 (コンテナネタルに対する代替企業)

(ロ) 現在の4企業が有するCABのライセンス上の権限確保の2点についても、実質問題というよりは、表現上の問題とは思いますが、米側としては建前の問題としてゆずり得ない旨述べた。

また、先方より、返かん協定署名後起り得る種々の雑おん (カボタージュを放棄する等米として多大の譲歩を行ない

極秘

注意

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

電信写

たるため現にこれを不満とする声多し) をふせぐためにも、合意事項を、返かん協定署名時に確保しておく必要があり、そのためにも、返かん協定署名と同時に覚書にも署名し、かつ書簡の交換を行ないおくこととしたい旨述べ、日本側がこの点に難しよくを示している由なるも、そのうちに何か日本側としての実体的な考慮がひそんでいるのではないかと懸念している旨述べた。

2. 以上に対し、当方よりわが方立場をくり返し説明しおいたが、先方としては基本的に極めて重大な見解の対立が存するも東京における具体的交渉の結果を待つとの態度があつた。(なお、最近、米側のペーパーを基礎にし、日本側の立場を盛り込んだ覚書案を在京米大使に訓令した由)。

(了)

(参考 15日 1250)

極秘