

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

46
5.17(文)
アト・レフ
合意

(一部写真)

(一部留保)



(回覧番号 1254) 外務省電信案 (分項)

機密表示 (極秘・秘の朱印)	符号表示	※ 総第 17 165 号
極秘 無期限	暗 略 平	※ 昭和 年 月 日 時 分 発
	※ 第 950 号	MAY 17 2 2 1
	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 ② アメリカ局長 ① 参事官 郷子 北米オ一課長	主管局部課 (室) 名 アメリカ局北米オ一課 起案 昭和 46 年 5 月 17 日 起案者 電話番号 2667
---	--------------------------------------	---

協賛先

① 条約局長 ② 参事官 ③ 条約課長 ④ 国際協定課長	① 国際経済課長 中野調査官
---------------------------------------	-------------------

在米 牛場 大使 臨時代理大使
総領事 代理 大臣 発

電報 (在沖 高瀬 大使) 臨時代理大使
総領事 代理 大臣 発

件名
沖繩返還問題 (航空戻帰)
(第 907 号)
往電米北 1 号 905 号 (貴電 1330 号) 戻り
15 日及 17 日、本件に戻り米側と会談決といふ。
要旨次のとおり。(おの方より 橋参事官、山田条協長、
上田航空局国際課長、米側より ランデ参事官
及 ショミツ (15 日) 出席)。

電信課長
漢
写
済
489

(※印欄内は電信課記入)

(昭和四二・七一改正)

GB-1

1. 15日、冒頭往電のおの方案及 0 米側修正案
(4日の米側覚書案とほぼ同じであり、かつ日本側附
表案の注3の文言を削除決との。別途空送)に
つき検討決といふ。
先方は
そのポイントが航空協定上恒久的なものである
と主張を繰返し、基本的立場
の右問題をあつと返し、その他の可能な右問題
につき詰めを行なつた。引続き 17 日、総合的検
討を行なつた結果、
(1) 暫定期間に戻す考え方及 0 の表現上
の問題、
(2) 暫定期間中におらうべき追加的企業 (複数企
業) の指定に戻す権利の確認、
(3) 暫定期間経過の問題、

GB-3

後

外務省

の主要な点につき、^(とりのあて)下記のとおりアド・レフダム
 (12)の複数企業指定は下記2.(2)の合意議事録に規定あり
 で合意に達し、先方は米本国に請訓おこな
 になった。

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted] → インターナル航空に代り別の企業
 (PAA)が運航する
 (件については、わが国では)

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted] (下記)

2. の諸点につき米本国政府の同意が得らな
 ければ、その際改めて検討
 した。

2. 上記1.の合意書は、次のとおり。(全文別途空送)

(1) 了解覚書案
 (冒頭往電第907)の
 (1) 前文は、
 (10) 第1項~第4項は、別電1.(1)~(4)の
 とおり。

(2) 了解覚書の合意議事録案
 上記1.(2)の複数企業指定の権利の確認
 については、別電2.のとおりと
 なることとした。

(3) 附表2の修正に及ぼす交換公文案
 (1) 交換公文は、
 覚書署名日
 覚書との関連を示すために
 簡単存文書(外務省)

5

と作成した。

(口) 交換公文案の(A)(B)の(C)並に
 (冒頭送電第907号)
 K 注記1. 2. は、 とあり。

(ハ) 附表の注記3. は、 別電の とあり。

(3)

GB-3

外務省

(回覧番号) 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	暗略平	17 166	
	第	昭和	年 月 日 時 分 発
	951	MAY 17 2 2 1 3	
	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 北米才一課長	主管局部課(室)名 P11) 才一局北米才一課 起案 昭和45年5月17日 提案者 田中 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

国際経済課長
中野調査官

在米 牛場 大使 臨時代理大使
総領事 代理

あて 外務大臣 発

電報 (在 沖繩 高瀬 大使 臨時代理大使
総領事 代理) あて

件名 沖繩返還問題 (新案) (条約)

* 経電米北1才 950 号別電

1.(1) 1. The Schedule attached to the U.S.-Japan
 Civil Air Transport Agreement, as amended, will
 be amended in accordance with an exchange of
 diplomatic notes effective with the date of

(※印刷内は電信課記入)

(昭和四三・七一 改正)

GB-1

591

写 済

reversion of Okinawa to Japan.

(2) 2. The four United States airlines may 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;

以下 (1)--(4) は (経第907号の日本案の表現と同じ。)

Continuation of traffic rights at Naha after five years from the date of reversion of Okinawa to Japan shall be subject to agreement between the two Governments.

(3) 3. During the five-year period referred to in paragraph 2 above, the value of Okinawa traffic rights of the United States airlines

referred to therein shall not be taken into account when reviewing the overall balance of benefits under the Civil Air Transport Agreement, as amended.

(4) 4. Following the above five-year period, the overall balance of benefits will include the value of Okinawa traffic rights. The two Governments will hold consultations on the question of continuation of the air services to and/or through Naha after the said period by the United States airlines.

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

2. Agreed Minute to the Memorandum of Understanding on the question of air services for Okinawa.

With reference to paragraphs 2 and 3 of the Memorandum of Understanding of, 1971 on the question of air services for Okinawa, it is agreed that, if the Government of the United States of America were to exercise its rights to designate an additional carrier to the routes described in paragraph 2 other than the carriers already operating on such routes, the traffic rights of such carrier would be taken into account when reviewing the overall balance of benefits under the Civil Air Transport Agreement, as amended.

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

③ (***) Continuation of traffic rights at Naha after five years from the date of reversion of Okinawa to Japan shall be subject to agreement between the two Governments.

(3)

又は注3に打電して可

注3に打電して可

秘密表示 (朱印)
極 秘
 無 期 限
 部 の 内 号

部 数 指 示	発 信 用	執 務 用	備 考
主 信	/	/	2
付			
属			

送 日 昭和46年5月20日
 処 理 日
 発 日 昭和46年5月20日
 タイプ 校 査

文 書 課 長 (摘) 公 信 案 (分類)

公 信 番 号 米北 / 第 81 号	公 信 日 付 昭和46年5月19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 } 北米才一課長
起 案 日 昭和46年5月18日	起 案 者 田中 電話番号 2467
協 議 先	
受 信 者 在 沖 繩 高 瀬 大 使	発 信 者 外 務 大 臣
写 送 付 先	(希 望 送 付 日)
件 名 電 信 転 報 (沖 繩 返 還 問 題 - 航 空 実 験)	

GA-2 外務省 19 95 回覧番号

米北 / 第 81 号
 昭和 46 年 5 月 19 日

沖 繩 復 帰 準 備 委 員 会
 日 本 国 政 府 代 表 殿

外 務 大 臣

電 信 転 報 (沖 繩 返 還 問 題 - 航 空 実 験)

本 件 に 関 する 下 記 電 信 (之) 通 を 転 報 す る。

記

46年5月17日 本大臣発 米 案 米北 / 第 950 号

46年5月17日 本大臣発 米 案 米北 / 第 951 号

(本電報の取扱いは、厳に注意ありたい。)

付 属 添 付

GA-4 外務省

(留保、未提案)
5/17.

AGREED MINUTE

However, if, as a resolution of the pending Pacific Island Local Service Investigation, the Government of the United States of America were to designate a United States carrier as an alternate to Continental/Air Micronesia to Naha, the traffic rights of this carrier would not be taken into account when reviewing the overall balance of benefits under the Civil Air Transport Agreement, as amended.

秘密表示(捺印)
極 秘
 無 期 限
 部 の 内 号

部 数 指 示	発 信 用	執 務 用	備 考
主 信	2	2	4
付 属	30分印刷		
関 連			

発 送 日 昭和46年5月20日
 処 理 日
 発 信 タイプ 校 査

文書課長 / 公 信 案 (分類)

公 信 案 号 米北/合 2006 号	公 信 日 付 昭和 46年 5月 19日
大 臣 政務次官 事務次官 外務審議官 外務審議官 官 原 長	主 管 アメリカ局長 参 事 官 北米才一課長
起 案 昭 和 46年 5月 18日 起 案 者 田中 電話番号 2467	
協 議 先	
受 信 者 在米 牛場大使 在沖繩 高瀬大使	発 信 者 外務大臣
穿 過 付 先	(希 望 発 送 日) 5月20日
件 名 沖繩返還問題(航空郵便)	
19 116	
GA-3 外務省	回覧番号

第2006号
 昭和46年5月19日

外務大臣

(件名)
 沖繩返還問題(航空郵便)

引用公・電信 5月18日付往信米北/合サ1982号Qa
 日付・番号 米北へ往電米北/サ950号

冒頭往電のとおり、アド・レフレンダムで合意した
 了解覚書案、同覚書の合意議事録案(非公表)、
 Qa 附表修正に関する交換公文(附表を含む)案と
 米北へ一部別添のとおり送付する。

本信送付先: 米、沖繩
 ※ 付属添付 付属空便(行) 付属空便(DP) 付属船便(貨) 付属船便(郵)

(※印は文書課記入)

極 秘
無 期 限
部 の 内 号

沖繩における米航空権益の取扱いに関する
「了解覚書案」、「附表修正交換公文案」等

46. 5. 18.
米比 1. (田中)

本件に関する数次に亘る事務折衝の結果、在京米
大使館との内アド・レフレダムで、別添のとおり合意に
達した。その概況及び要旨は次のとおり。

1. 了解覚書案

- (1) 米文：「西代表が以下のとおり了解に達した」との趣旨。
- (2) 米1項：附表は迅速に発効する交換公文により修正すること。
- (3) 米2項：米4社は、カボラシに於いて現状どおり

の那覇への業務を運営出来ると、企業別
現行路線形態を書くと、及び5年後の

那覇への運輸権の継続については両政府の
合意を要すること。を明記してはいる。

(古題表：輸送力規制は実質的影響と少ない

ので削除し、暫定措置が5年以内に限らざる
ことについては、5年以降については合意が必要との

云い方に改められたこと)

(4) 米3項：5年の暫定期間中は、航空協定のバランス

検討の際には、米2項の米企業の運輸権は算入
しないこと。(米側の要望によるもの。)

(5) 米4項：5年後は、同権益は計算に入ると。
及び同期間後の継続につき協議すること。

2. 「了解覚書の合意議事録案」(非公表)

米側が暫定期間中にありうべき修正路線への追加

(合意の条件として)

企業の指室に対する保証的文書と要求したことを志し
て立案されたものであり、おなじ場合は航空協定上の

バランス論に算入するとの趣旨のもの。

(暫定期間中)

(付題点: 「覚書3頁の路線に米側が追加企業

を指定する権利を行使した場合に、……」という表現が、「那覇」のポイントを恒久的に認めている

訳ではなく、複数企業指定の権利を行使した場合に航空協定上 "Yes Change" である

と云っていることになり、)

3. 附表修正に付する交換公文案

- (1) 交換公文は、通常の場合の公文と同形式のもの。
- (2) 附表(修正)の中、現行、日・米路線3及び注3を削除してある。

(3) 修正附表の米側路線(B)(1)及び(2)に「那覇」を追加し、新しい注3を付す。

「注3」は、「5年後の那覇の運輸権の継承は

両国政府の合意を要する」との表現とした。

←

(付題点: この注記により、暫定期間5年経過

新たな

まで合意を達しない限り、附表上「那覇」がそのまま残っていると運輸権はなしとになり、

わが方の立場が確保されている。)

なお、以上の他、米側がエンタープライズ航空社等の企業(PAA)と Guam~サイパン~沖縄 路線に指定

する場合は、単純な代替として (no change) 扱って欲しい旨要求しては、このことについては、上記合意

につき米本国の確認があるまで、わが方はその態勢を維持してある。

件名			
日付			
配布先			
10-1	アメリカ局長		
10-2	橋 参事官		
10-3	千葉 課長		
10-6	法務 参事官		
10-7	法眼 "		
10-8	加藤 "		
10-9	田中 "		
10-5	山田 参協長		
10-4	和長 (柳井 参事官)(参事)		
	中野 調査官(参事)		
	Master file 用(※1)		
	JCAB		

Japanese Draft ----Agreed (ad referendum)
May 17, 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 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 an exchange of diplomatic notes effective with the date of reversion of Okinawa to Japan.

2. The four United States airlines may 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.

Continuation of traffic rights at Naha after five years from the date of reversion of Okinawa to Japan shall be subject to agreement between the two Governments.

3. During the five-year period referred to in paragraph 2 above, the value of Okinawa traffic rights of the United States airlines referred to therein shall not be taken into account when reviewing the overall balance of benefits under the Civil Air Transport Agreement, as amended.

4. Following the above five-year period, the overall balance of benefits will include the value of Okinawa traffic rights. The two Governments will hold consultations on the question of continuation of the air services to and/or through Naha after the said period by the United States airlines.

Tokyo, _____, 1971.

Japanese Draft--revised -- Agreed (ad referendum)
May 17, 1971

AGREED MINUTE TO THE MEMORANDUM OF
UNDERSTANDING ON THE QUESTION OF
AIR SERVICES FOR OKINAWA

With reference to paragraphs 2 and 3 of the Memorandum of Understanding of _____, 1971 on the question of air services for Okinawa, it is agreed that, if the Government of the United States of America were to exercise its rights to designate an additional carrier to the routes described in paragraph 2 other than the carriers already operating on such routes, the traffic rights of such carrier would be taken into account when reviewing the overall balance of benefits under the Civil Air Transport Agreement, as amended.

Japanese Draft --- Agreed (ad referendum)
May 17, 1971



In accordance with the Memorandum of Understanding dated _____, 1971 signed _____, the two representatives have agreed to exchange the attached diplomatic notes effective with the date of reversion of Okinawa to Japan.

Tokyo, _____, 1971.

Japanese draft --- Agreed (ad referendum)
May 17, 1971

ATTACHMENT

Translation

(Japanese Note)

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 the date administrative rights over Okinawa are returned to Japan.

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

Agreed - (ad referendum)

(Japanese Draft -- May 17, 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.

⊙ *** Continuation of traffic rights at Naha after the five-year period from the date of reversion of Okinawa to Japan shall be subject to agreement between the two Governments.)

⊙

CONFIDENTIAL

Japanese Draft ----Agreed (ad referendum)
May 17, 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 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 an exchange of diplomatic notes effective with the date of reversion of Okinawa to Japan.

2. The four United States airlines may 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.

Continuation of traffic rights at Naha after five years from the date of reversion of Okinawa to Japan shall be subject to agreement between the two Governments.

3. During the five-year period referred to in paragraph 2 above, the value of Okinawa traffic rights of the United States airlines referred to therein shall not be taken into account when reviewing the overall balance of benefits under the Civil Air Transport Agreement, as amended.

4. Following the above five-year period, the overall balance of benefits will include the value of Okinawa traffic rights. The two Governments will hold consultations on the question of continuation of the air services to and/or through Naha after the said period by the United States airlines.

Tokyo, _____, 1971.

CONFIDENTIAL

Japanese Draft--revised -- Agreed (ad referendum)
May 17, 1971

AGREED MINUTE TO THE MEMORANDUM OF
UNDERSTANDING ON THE QUESTION OF
AIR SERVICES FOR OKINAWA

With reference to paragraphs 2 and 3 of the Memorandum of Understanding of _____, 1971 on the question of air services for Okinawa, it is agreed that, if the Government of the United States of America were to exercise its rights to designate an additional carrier to the routes described in paragraph 2 other than the carriers already operating on such routes, the traffic rights of such carrier would be taken into account when reviewing the overall balance of benefits under the Civil Air Transport Agreement, as amended.

CONFIDENTIAL

Japanese Draft --- Agreed (ad referendum)
May 17, 1971

In accordance with the Memorandum of Understanding dated _____, 1971 signed _____, the two representatives have agreed to exchange the attached diplomatic notes effective with the date of reversion of Okinawa to Japan.

Tokyo, _____, 1971.

Japanese draft --- Agreed (ad referendum)
May 17, 1971

ATTACHMENT

Translation (Japanese Note)

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 the date administrative rights over Okinawa are returned to Japan.

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

Agreed - (ad referendum)

(Japanese Draft -- May 17, 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.

*** Continuation of traffic rights at Naha after ~~the~~ five years ~~period~~ from the date of reversion of Okinawa to Japan shall be subject to agreement between the two Governments.