

# 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	<a href="http://hdl.handle.net/20.500.12000/43486">http://hdl.handle.net/20.500.12000/43486</a>

覽書、附表、公文

極 秘  
無 期 限  
10 部の内  
4 号

46.4.2  
ア川加局北米一課

(沖繩返還後の米航空権益の取扱ハク  
関する日本政府の書簡案)

書簡を以て答上いたします。日本政府は  
沖繩の施政権返還に際して沖繩における

(傍註)  
米国民航空企業への取扱ハクの問題を以て、次記の  
措置を以て用意があることを通報します。

1. 現在 沖繩に航空業務を提供している米側の  
航空企業々社、即ち、ノースウエスト航空、フライト

タイガー航空、トランスワールド航空及びコンチネンタル  
航空/エア・マイクロネシア、これらは、昭和46年

月 日現在の運営路線形態において、沖繩  
返還協定発効日以降、一方向、継続して

その業務を営むことを認めよう。

ただし、那覇と日本本土(東京及び大阪)との  
間の航空運送業務は、沖繩返還後は国政  
営業(カボタージュ)となること、この区間における

運輸権は認められない。

2. 右1項の措置は、昭和44年11月12日に

修正された日米民間航空運送協定附表に具体  
化することとし、新に合意した附表は、沖繩

返還の日と同時に発効することとする。

なお、現行附表の日米両国路線の、よび

その注記は削除する。

3. 前記カ1項の暫定期間終了後は、当該々

社による那覇における運輸権の行使は、終止する。

ただし、米国民政府の要請から現行航空協定  
当該期間前

に基づく協議の要請があり、その協議の結果

新たな附表修正に賛同し合意に達する場合は、この

限りではない。

平成46年 月 日

( 差出人 )

( 名宛人 )

⑤ 本附表は、書面案に基づき合意された上で（実務が完了した後）、其の後の  
 検討事項は、そのものであるが、一考のまゝの形として運輸省と協議するもので  
 あります。

附表 **案**

- (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  
 (a) 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）  
 (b) 以遠メキシコ及び中米へ（注2）
- (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）
- ⑥ 日本国から沖縄へ、及び以遠（注3）

極 税  
 無 期 限  
 10 部 の 内  
 4 号

- (3) (イ) 日本国からアンカレッジを経てニュー・ヨークへ  
 (4) (イ) 日本国からサイパン島を経てグアム島へ  
 (B) アメリカ合衆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(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、大阪及び那覇へ、並びに以遠（注3）
- (2) 合衆国から中部太平洋を経て東京、大阪及び那覇へ、並びに以遠（注3）
- (3) サンフランシスコ、ロスアンゼルスまたはホノルルから、グアム島、サイパン島を  
 経て那覇へ、及び那覇以遠、ムロ北及び香港へ、並びに以遠（注4）
- (D) 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つて、指定航空企業を選択に  
 より省略することができる。

④ 現行路線(3)「沖縄  
 から大阪及び東京へ  
 (注3)」は削除する。

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ない。

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。

注3 これらの路線上の那覇の地長における運輸上の

権利は、合衆国の指定航空企業であるノースウ

エスト航空及びフライング・タイガー航空に対してのみ

年 月 日より 年 月 日限り

注 本測が長年の企業名を航空法に開示するに不適当なる場合、本測の期分を「社」と置き、別の期間でこの企業を限定せしむることも考えられる。

許される。この期間が経過した時は、那覇の地長は、この附表より削除される。

注4

この路線における国際航空業務は、合衆国政府

の指定するトランスワールド航空にのみ

対してのみ 年

月 日より 年 月 日限り

ただし、コンチネンタル航空については、本測を

起算とし、那覇を目的地とする区間に限られる。

この期間が経過した時は、この路線(3)はこの附表より削除される。

注 本測と同理由で本測部分を「の指定する企業」と置き、別の期間で企業名を限定せしむることも考えられる。

取扱注意

沖繩(OKA)に飛来する米航空企業、便数、経路調べ

昭和46.3.31.現在(米北)

企業名	飛来線	経路便数	経路	原簿便数
NWA	1	3	US--TYO--OKA--NHL	2
	1	2	US--TYO--OXA	2
	2	3	US--TYO--OKA--HKG	3
	2	2	US--TYO--(OXA)--TPE	2
	2	1*	US--TYO--(OSA)--OKA--TPE	3*
	3	7	OKA--OSA--TYO	7
	3	3	OKA--TYO	3
	3	1*	OKA--(OSA)--TYO	1*
			22(※2*)	23(※4*)
PTL	1	3*	US--TYO--((OKA))--((TPE))-- HKG--((DAD))--((VCR))--BKK	2*
	1	1*	US--TYO--(OKA)--(HKG)--((SGN))--VCR	2*
		4*		4*
TWA		7	US(SFO, LAX, HIL)--GUM--OKA--TPE-HKG..	7
CO		1	GUM--SEN--OKA	1
			34(※6*)	35(※8*)

注 無印便数は旅客便  
 \*印便数は貨物便  
 ( ) は、寄港のみの寄港地  
 (( )) は、経路のみの寄港地

(参考) US route (1) From the United States via the North Pacific to Tokyo and Osaka and beyond.  
 route (2) From the United States via the Central Pacific to Tokyo and Osaka and beyond.  
 route (3) From Okinawa to Osaka and Tokyo.\*\*\*

(条協長原案)

(四六・六・三)

了解覚書(案)

日本国政府及びアメリカ合衆国政府の代表者は、沖縄に対する施政権の日本国への返還に関連し、合衆国の航空企業が沖縄に向けて及び沖縄を通過して両方向に行なう航空業務の運営及び千九百五十二年八月十一日の日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空運送協定の附表(修正を含む)の修正<sup>2)問題</sup>に関し、次の了解に到達した。

- 1 民間航空運送協定の附表(修正を含む)は、沖縄が日本国に返還される日に効力を生ずる外交上の公文の交換に従つて修正する。
- 2 合衆国の航空企業は、沖縄が日本国に返還された後は、日本本土と那覇との間の国内航空業務を運営する権利を有しなす。

70  
1954年  
12月  
12日

3 沖縄に対する施政権が日本国に返還される日から五年の期間中は、合衆国の航空<sup>企業</sup>の次に掲げる業務の那覇の運輸権の価値は、民間航空運送協定(修正を含む)に基づく利益の<sup>全般的収支計算</sup>を再検討する際に考慮しない。

(A) ノースウエスト航空

合衆国から北太平洋及び中部太平洋を経て東京、大阪及び那覇へ、並びに以遠

(B) フライイング・タイガー航空

合衆国から北太平洋を経て東京、大阪及び那覇へ、並びに以遠

(C) 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、並びに以遠台北及び香港へ、並びに以遠

(d) <sup>中部</sup>コンチネンタル航空 || ミクロネシア航空

太平洋における合衆国の地点（グアム島を含む）からミクロネシア内の地点を経て那覇へ（ハワイ内の地点から那覇への無着陸航空業務を除く。）

4 前記の五年の期間の満了後は、民間航空運送協定に基づく利益の全般的収支計算に合衆国の那覇の運輸権の価値を含める。

両国政府は、民間航空運送協定の附表<sup>の</sup>に基づき、日本国政府が指定する航空企業に対し追加的運輸権を許与することに必要なる修正を行なうことを決定するため、前記の五年の期間の満了前に協議を行なう。

CONFIDENTIAL

J. Draft -- agreed, ad referendum  
June 3, 1971.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

With respect to the return of 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 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 United States airlines shall not have the right to carry cabotage traffic between Japan proper and Naha after the date of reversion of Okinawa to Japan.

3. During the five-year period to commence on the date administrative rights over Okinawa are returned to Japan, the value of traffic rights at Naha of the United States airline services described below shall not be taken into account when reviewing the overall balance of benefits under the Civil Air Transport Agreement, as amended.

(A) Northwest Airlines

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

(B) Flying Tiger Line

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

(C) Trans World Airlines

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

J. Draft (agreed, ad referendum)  
June 3, 1971

- 2 -

(D) Continental Airlines/Air Micronesia

From United States points in the Central Pacific, including Guam, via points in Micronesia to Naha. (other than non-stop services between the points in Hawaii and Naha.)

4. Following the aforementioned five-year period, the overall balance of benefits under the Civil Air Transport Agreement, as amended, will include the value of the United States traffic rights at Naha. Both Governments will consult prior to the end of this five-year period to determine any necessary modification of the Schedule attached to the Civil Air Transport Agreement, as amended, through granting additional traffic rights to the airlines designated by the Government of Japan.

J. Draft -- agreed, ad referendum  
June 3, 1971

Introduction to Exchange of Notes

In accordance with the Memorandum of Understanding dated \_\_\_\_\_, 1971, signed \_\_\_\_\_, the representatives of the Government of Japan and of the Government of the United States have agreed to exchange the attached diplomatic notes effective with the date of reversion of Okinawa to Japan.

Excellency:

I have the honor to refer to the recent discussions concerning air transport services with respect to the return of administrative rights over Okinawa to Japan. The representatives of the two Governments agreed to recommend to their respective Governments 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.

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.

\*\*\*

J. Draft (agreed, ad referendum)  
June 3, 1971

\*\*\* After the end of the five-year period to commence on the date of reversion of Okinawa to Japan, the overall balance of benefits under this Agreement will include the value of the U. S. traffic rights at Naha. Both Governments will consult prior to the end of this five-year period to determine any necessary modification of this Schedule through granting additional traffic rights to the airlines designated by the Government of Japan.

アド・レラ  
合衆国  
（イタリヤ）

(No. )

注	三	沖繩が日本国に返還される日から五年	の期間の満了後においては、この協定に	基づく利益の全般的収支計算に合衆国の	那覇の運輸権の価値を含める。	西国政討は、日本国政討が指定する航	空企業に対し追加的運輸権を許すこと	とに伴うこの附表の必要な修正を行な	うことを決定するため、前記の五年の期	間の満了前に協議を行なう。
---	---	-------------------	--------------------	--------------------	----------------	-------------------	-------------------	-------------------	--------------------	---------------

外務省

10x20

(四六・六・三)

了解覚書(案)

日本国政府及びアメリカ合衆国政府の代表者は、沖繩に対する施  
政権の日本国への返還に関連し、合衆国の航空企業が沖繩に向けて  
及び沖繩を通過して両方向に行なう航空業務の運営及び千九百五十  
二年八月十一日の日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空運送協  
定の附表(修正を含む)の修正に関し、次の了解に到達した。

- 1 民間航空運送協定の附表(修正を含む)は、沖繩が日本国に返  
還される日に効力を生ずる外交上の公文の交換に従つて修正する。
- 2 合衆国の航空企業は、沖繩が日本国に返還された後は、日本本  
土と那覇との間の国内航空業務を運営する権利を有しない。

3 沖縄に対する施政権が日本国に返還される日から五年の期間中は、合衆国の航空業務の次に掲げる業務の那覇の運輸権の価値は、民間航空運送協定（修正を含む。）に基づく利益の全般的収支計算を再検討する際に考慮しない。

(A) ノースウエスト航空

合衆国から北太平洋及び中部太平洋を経て東京、大阪及び那覇へ、並びに以遠

(B) フライイング・タイガー航空

合衆国から北太平洋を経て東京、大阪及び那覇へ、並びに以遠

(C) 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、並びに以遠台北及び香港へ、並びに以遠

(D) コンティネンタル航空—マイクロネシア航空

太平洋における合衆国の地点（グアム島を含む。）からマイクロネシア内の地点を経て那覇へ（ハワイ内の地点から那覇への無着陸航空業務を除く。）

4 前記の五年の期間の満了後は、民間航空運送協定に基づく利益の全般的収支計算に合衆国の那覇の運輸権の価値を含める。

両国政府は、民間航空運送協定の附表につき、日本国政府が指定する航空企業に対し追加的運輸権を許与することによる必要な修正を行なうことを決定するため、前記の五年の期間の満了前に協議を行なう。

(No. )

象國政府が受諾する旨を述べられた閣下の返  
 答に、この書簡と新たな附表をアメリカ合  
 衆國政府が受諾する旨を閣下に通報すると  
 した。

本大臣は、さらに、日本國政府が前記の新  
 たる附表を受諾する旨を閣下に通報すると  
 した。

十二年八月十一日に東京で署名された日本國  
 とアメリカ合衆國との間の民間航空運送協定  
 の附表（修正を含む）を削除し、かつこの  
 書簡に同封されてゐる新たな附表をそう入す  
 るよう各自の政府に勧告することに合意しま  
 した。

外務省

10x20

(No. )

空運送業務に對する最近の討議に言及する光  
 榮を有します。西國政府の代表は、千九百五  
 十三年八月十一日に東京で署名された日本國  
 とアメリカ合衆國との間の民間航空運送協定  
 の附表（修正を含む）を削除し、かつこの  
 書簡に同封されてゐる新たな附表をそう入す  
 るよう各自の政府に勧告することに合意しま  
 した。

本大臣は、さらに、日本國政府が前記の新  
 たる附表を受諾する旨を閣下に通報すると  
 した。

十二年八月十一日に東京で署名された日本國  
 とアメリカ合衆國との間の民間航空運送協定  
 の附表（修正を含む）を削除し、かつこの  
 書簡に同封されてゐる新たな附表をそう入す  
 るよう各自の政府に勧告することに合意しま  
 した。

外務省

10x20

印刷局  
 46. 6. 5  
 北米課





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

(a) 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)

(b) 以遠メキシコ及び中米へ(注2)

(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)

(3) 日本国からアンカレッジを経てニュー・ヨークへ

(4) 日本国からサイパン島を経てグアム島へ

(B) アメリカ合衆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(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、<sup>(A) 那覇</sup>大阪へ、並びに以遠(注3)

(2) 合衆国から中部太平洋を経て東京、<sup>(A) 那覇</sup>大阪へ、並びに以遠(注3)

(3) 沖縄から大阪及び東京へ(注4)

(C) 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つて、指定航空企業を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

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ない。

注<sup>2</sup> 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。