

琉球大学学術リポジトリ

沖縄関係 沖縄の航空権益第五卷

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/20.500.12000/43489

46/4/15

付了解覽書(要)に對する條々長々

秘 限
無 期
部の内
号

了解覚書案

(四六・四・一五)
条 約 局

日本国政府及びアメリカ合衆国政府の代表者は、沖縄の施政権の日本国への返還に關連し、米國航空企業の沖縄に關する航空業務の運営及び千九百六十九年十一月十二日に修正された日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空協定の附表の修正に關し、次のとおり了解に達した。

秘 限
無 期
部の内
号

一 ノースウエスト航空、フライング・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の米國航空企業四社は、現に運営している沖縄に關する航空業務であつて日本本土と那覇間

秘 限
無 期
部の内
号

の国内航空運送（カボタージュ）でないものを、沖縄の施政権が日本国に返還される日から（ ）の期間に限り、現在の規模の範囲内で運営することを認められる。

二 前項の具体化のため並びに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の日米兩國の日本本土と沖縄間の路線（A）(B)及び(C)及び当該路線に關する注を削除するため、兩國政府は、民間航空運送協定第十六条に定める措置をとるものとする。これらの附表の修正に關する兩國政府間の合意は、沖縄の施政権が日本国に返還される日に発効させるものとする。

3

極秘
無期限
部の内
号

(4) 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、この回に定めるそれぞれの航空路線において、（一九七一年一月一日現在に各航空企業がそれぞれ提供している輸送力の範囲内）両方向に航空業務を運営し、及びこの回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) ノース・ウェスト航空及びフライイング・タイガー航空

合衆国から北太平洋又は中部太平洋を経て東京、大阪及び那覇へ、並びに以遠

(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

極秘
まで
部の内
号

6

極秘
無期限
部の内
号

(3) コンチネンタル航空

グアム島からサイパン島を経て那覇へ

9777 (255)

(四六・四・一五)
条約局

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、沖縄の施政権の日本国への返還に関連し、米國航空企業の沖縄に関する航空業務の運営及び千九百六十九年十一月十二日に修正された日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空協定の附表の修正に関し、次のとおり了解に達した。

極 秘
まで
部の内
号

一 ノースウエスト航空、フライング・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の米國航空企業四社は、現に運営している沖縄に関する航空業務であつて日本本土と那覇間

の国内航空運送（カボタージュ）でないものを、沖縄の施政権が日本国に返還される日から（ ）の期間に限り、現在の規模の範囲内で運営することを認められる。

二 前項の具体化のため並びに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の日米兩國の日本本土と沖縄間の路線（A）及び（B）及び当該路線に関する注を削除するため、両国政府は、民間航空運送協定第十六条に定める措置をとるものとする。これらの附表の修正に関する両国政府間の合意は、沖縄の施政権が日本国に返還される日に発効させるものとする。

条約課長
柳井草悟

1977 (255)

極 秘
無 期 限
8 部の内
7 号

沖縄における米航空権益の取扱に
日米双方の立場及び問題点 (メモ)

46. 4. 22.
米北 (田中)

- 4月22日、両方より検討促進のため、「了解覚書案」及び「航空協定附表修正に
関する交換公文」と米側から手交した。 (別添)
 - 米側より、事務局手達により送付された「
新附表米側案」のよすが、形勢を附表上暫定的
に認めるとの考え方をとっていない (当初のラインと
異なる)。 (別添 参考資料)
- また、新附表中、(C)項として日本側企業に対し

無期限の運輸上の制限を加えようとする

突如として提出している。

米政府関係のボーターに認められる考え方を

未定としている。

よ、よして今後の進め方として、日本側は

「了解覚書(案)」を基礎として、

(1) 暫定措置の取組、即ち了解覚書の

カノ項に盛り込んでいる (イ) ボーターに

(ロ) 現行各社の継続運輸を、暫定期間

年間に限り認めること、並にカノ項

の (イ) 暫定措置の具体化のため、現行

路線の (米の沖縄線) 及び脚注の削

除に、航空協定カノ条の措置、即ち

附表修正の措置をとると、(ロ) 3月1日

附表修正の合意は 迅速協定発効日に発効

させること。と 早急に 詰めることとする。

(2) 新附表の書き方は、上記(1)の合意の

結果 113113の書き方があり、^{後列} 裏付け
レベルに具体化させることとする。(但し合意
基となる)

成立後、迅速協定署名条に 具体的に合意
する。))

(3) なお、上記(1)の了解覚書(案)には、米側
との交渉、如何にあっては、その項として、

暫定期間後の 通常の航空交渉に引続き
継続して 運航することと 好意の配慮

するとの趣旨を 場合に別 検討してよとの
ではないかと考えらる (航空協定の協議必要)

沖縄における米航空権益の取扱に付する

日米双方の立場及び問題点

(46. 4. 22 現在)

米 側	(事項)	日本 側
「那覇」を米側路線1. 及び 2. 日本国内の Traffic Point として追加に欲しい。 (協定附表に Consolidate および無期限)	附表	附表に新しく 暫定の性格 の (C) 項を設け、(カキジュ を除き) 現状通りの運航 を 暫定期間 一年に限 り認める。
那覇～大阪/東京間の カキ ジュを 暫定的に 10年間 認めて欲しい。 政府が 線カキジュの如 くも 暫定期間中 認めて欲しい。	カキジュ	原則の問題として、 絶対カキジュは認め られない。
上記の権益に対し、代償と 10年間(暫定期間中)は要求 しないに欲しい。	代償	暫定期間の合理的な短期間 ならば 代償は要求しない。 但し 長期間ならば 代償を要求する。
現行附表から 附注と共に 削除する。	沖縄路線 の取扱	米側と同じ。

CONFIDENTIAL

(Japanese draft, April 22, 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 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 as amended on November 12, 1969.

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 _____ from the date of the reversion of Okinawa to Japan, to continue to operate their existing air services to Okinawa, within the limit of the capacity presently offered by each of the above United States airlines respectively, except "cabotage" between Japan proper and Naha.

2. In order to consolidate the measures mentioned in the preceding paragraph and to delete the Japanese and the United

- 2 -

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 between Japan and the United States of America, the two Governments shall take necessary steps in accordance with Article 16 of the 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.

(place) _____, (date) _____

(signature) _____

(signature) _____

CONFIDENTIAL

Japanese Draft (April 22, 1971)

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

CONFIDENTIAL

- 2 -

Transport Agreement, as amended, which will enter into force on the date of your reply.

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

○

○

○

○

CONFIDENTIAL

(Japanese Draft)

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

CONFIDENTIAL

(Japanese Draft)

- 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 _____, 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.

(D) 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.

CONFIDENTIAL

(Japanese Draft)

(United States Note)

Tokyo, _____, 19__

Excellency,

I have the honor to acknowledge receipt of Your Excellency's Note of _____ 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.

御参考

CONFIDENTIAL

U.S. Draft
April 22, 1971

JAPANESE NOTE

Excellency:

I have the honor to refer to the recent discussions concerning Okinawan reversion and, more specifically, to the segment of those discussions relating to air transport services. The two representatives 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 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 of entry into force of the Agreement Concerning the Ryukyu and Daito Islands.

Accept, Excellency, the renewed 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.**

U.S. Draft
April 22, 1971

- (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) With regard to paragraph A above, designated Japanese airlines shall not have the right to use points in Okinawa as an intermediate stop on any through, single plane service between points west of Okinawa and the United States.

(D) 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.

***United States Government funded passengers, cargo, and mail destined for or originating at Tokyo or Osaka may be picked up or discharged at Naha on these routes until