

◎日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空関係に関する交換公文

(略称) 米国との民間航空関係取極

平成 元年十二月二十七日 ワシントンで
平成 元年十二月二十七日 効力発生
平成 二年 一月 十一日 告示

(外務省告示第五号)

目 次

日本側書簡	二四八七	ページ
了解覚書	二四八九	
Ⅰ 貨客便業務	二四八九	
Ⅱ 貨物専用便業務	二四九三	
Ⅲ 便数の制限	二四九五	
Ⅳ チャーター業務	二四九六	
Ⅴ 日米間の定期航空業務の行われていない空港	二四九七	
Ⅵ 一般条項	二四九七	

日本側書簡

(日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空関係に関する交換公文)

(日本側書簡)

書簡をもって啓上いたします。本使は、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(修正を含む。)(以下「協定」という。)に関する最近の協議及びこの書簡に添付されている千九百八十九年十一月六日に東京で署名された了解書に言及する光榮を有します。

本使は、更に、当該了解書に含まれた協定に関連する事項に係る規定を実施すること及びこれにより路線について協定の付表が暫定的に修正されることを日本国政府に代わって提案する光榮を有します。

本使は、前記の提案がアメリカ合衆国政府にとって受諾し得るものであるときは、この書簡及びその旨の閣下の返簡がこの問題に関する日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の暫定取極を構成し並びにその暫定取極が閣下の返簡の日付の日に効力を生じ及び当該了解書がこの書簡に対する閣下の返簡の日付の日に効力を生ずることを提案いたします。

米国との民間航空関係取極

(Japanese Note)

Translation

Washington, December 27, 1989

Excellency,

I have the honor to refer to the recent consultations on the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America signed at Tokyo, August 11, 1952, as amended (hereinafter referred to as the "Agreement"), and to the Memorandum of Understanding signed at Tokyo, November 6, 1989, appended hereto.

I have further the honor to propose, on behalf of the Government of Japan, that the provisions on matters relating to the Agreement contained in the said Memorandum of Understanding shall be implemented and that, with respect to routes, the Schedule to the Agreement be provisionally modified accordingly.

If the above proposal is acceptable to the Government of the United States of America, it is suggested that this Note and Your Excellency's reply to that effect shall constitute an Interim Agreement between the Government of Japan and the Government of the United States of America on this matter, which will enter into force on the date of

本使は、以上を申し進めるに際し、ここに閣下に向かつて敬意を表します。

千九百八十九年十二月二十七日にワシントンで

アメリカ合衆國駐在

日本國特命全權大使 村田良平

アメリカ合衆國國務長官 ジェームズ・A・ベーカー三世閣下

Your Excellency's reply, and that the said Memorandum of Understanding will enter into force on the date of Your Excellency's reply to this Note.

I avail myself of this opportunity to extend to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

(Signed) Ryohai Murata
Ambassador Extraordinary and
Plenipotentiary of Japan

His Excellency
James A. Baker, III
Secretary of State

(訳文)

了解覚書

日本国政府の代表団及びアメリカ合衆国政府の代表団は、千九百八十九年十月三十日から十一月六日までの間東京で会合し、次の規定を記録することを合意した。当該規定は、千九百五十二年八月十一日に東京で署名された二国間の民間航空運送協定（以下「協定」という。）（修正を含む。）の実施に関連する了解又は協定の付表の修正を成すものであり、協定の包括的な改定協議の終了までの間の暫定的な措置である。

この了解覚書（以下「千九百八十九年の了解覚書」という。）は、日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の外交上の公文の交換により効力を生ずる。

I 貨客便業務

A 日米間の貨客便業務

双方は、日米間の三の都市間路線において運航する一又は二以上の航空企業を指定することができる。合衆国は、一の都市間路線について一の航空企業のみを指定することができる。日本国は、一の都市間路線について二の航空企業を指定することができるが、その場合、このAの規定に

米国との民間航空関係取極

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

Delegations representing the Government of Japan and the Government of the United States of America met in Tokyo from October 30 through November 6, 1989, and agreed to record the following provisions, which constitute either understandings relating to implementation of the bilateral Civil Air Transport Agreement signed at Tokyo on August 11, 1952 (hereinafter referred to as the "Agreement"), as amended, or amendments of the Schedule attached to the Agreement. These provisions constitute an interim arrangement, pending conclusion of the comprehensive revision talks.

This Memorandum of Understanding (hereinafter referred to as the "1989 MOU") shall become effective by the exchange of diplomatic notes between the Government of Japan and the Government of the United States of America.

I. COMBINATION SERVICES

A. U.S.-Japan Combination Services

Each side may designate an airline or airlines to operate on three (3) U.S.-Japan city pair routes. The United States may designate only one (1) airline per city pair route. Japan may designate two (2) airlines per city pair route, in which case the number of city pair routes

基づいて日本国の航空企業が使用することのできる都市間路線の数は、一を減ずる。一の航空企業が各都市間路線において提供する便数は、週七便を超えてはならない。このAの規定に基づいて提供される便数は、Ⅲに規定する総便数に含める。双方は、このAの規定に基づいて指定する自国の航空企業のために都市間路線を選択することができるものとし、相手国側に対する六箇月前までの通知によってその選択を変更することができる。

B 東京—シアトル／シカゴ業務

千九百八十二年六月四日に署名された協議記録（以下「千九百八十二年の協議記録」という。）に基づいて指定された日本国の一の航空企業は、東京—シアトル／シカゴ間の路線における週間便数を五から七に増加することができる。このBの規定に基づいて増加する便数は、Ⅲに規定する総便数に含める。

C 東京及び大阪以外の地点への業務

双方は、合衆国内の地点と東京及び大阪以外の日本国内の地点との間の三の都市間路線において直行貨客便業務を運営する一又は二以上の航空企業を指定することができる。双方は、各都市間路線において一の航空企業のみを指定することができる。このCの規定に基づいて一の航空企業が各都市間路線において提供する便数は、週七便を超えてはならない。双方は、このCの規定に基づいて指定する自国の航空企業のために都市間路線を選択することができるも

available to Japanese airlines under this paragraph shall be reduced by one (1). The frequencies to be provided on any city pair route by an airline shall not exceed seven (7) flights per week. The frequencies to be provided pursuant to this paragraph shall count toward the total frequencies referred to in section III below. Each side may select the city pairs for its airlines designated pursuant to this paragraph and, upon six months' notice to the other side, may change the selection.

B. Tokyo-Seattle/Chicago Services

A Japanese airline designated pursuant to the Record of Consultations signed on June 4, 1982 (hereinafter referred to as the "1982 ROC"), may increase the number of its weekly flights on the Tokyo-Seattle/Chicago route from five (5) to seven (7). The increase in frequencies to be provided pursuant to this paragraph shall count toward the total frequencies referred to in section III below.

C. Services to Points Other than Tokyo and Osaka

Each side may designate an airline or airlines to operate nonstop combination services on three (3) city pair routes between any point in the United States and any point in Japan other than Tokyo and Osaka. Each side may designate only one (1) airline on any city pair route. The frequencies to be provided on any city pair route by an airline under this paragraph shall not exceed seven (7) flights per week. Each side may select the city pairs for

のとし、相手国側に対する六箇月前までの通知によってその選択を変更することができる。

D

日本国との間で単一機材による業務が行われていない合衆国内の地点への業務

日本国の指定航空企業は、当該航空企業が運航することを認可されている合衆国内の地点への一回の着陸を経て合衆国内の合計三地点に運航することを許可される。ただし、運航することとなる新規地点には、合衆国と日本国との間で合衆国の航空企業が運営する単一機材による業務が現在行われていないことを条件とする。当該三地点のそれぞれに提供される便数は、週七便を超えてはならない。日本国側は、自国の指定航空企業のために合衆国内の地点を選択することができるとし、合衆国側に対する六箇月前までの通知によってその選択を変更することができる。

E

グアム／北マリアナ諸島連邦への業務

日本国内の地点を一方とし、北マリアナ諸島連邦のサイパン及びグアムを他方とする地点間の業務を、次のとおり定める。

1 双方がグアム／サイパンー東京路線及びグアム／サイパンー大阪路線において二の航空企業並びにグアム／サイパンー名古屋路線、グアム／サイパンー福岡路線及びグアム／サイパンー那覇路線において一の航空企業を指定することを許可した千九百八十五年四月三十日に署名

米国との民間航空関係取極

its airlines designated pursuant to this paragraph and, upon six months' notice to the other side, may change the selection.

D. Services to Points in the United States not Receiving Single-plane Service to Japan

Designated airlines of Japan shall be permitted to serve a total of three (3) points in the United States on a one-stop basis via any point in the United States that the airline is authorized to serve, provided that the new point to be served is not receiving services of a U.S. airline by a single airplane between the United States and Japan. The frequencies to be provided to each of the three points shall not exceed seven (7) flights per week. The Japanese side may select the new points in the United States for its designated airlines and, upon six months' notice to the U.S. side, may change the selection.

E. Services to Guam/Commonwealth of the Northern Mariana Islands

The following shall govern services between points in Japan on the one hand and, on the other hand, Saipan in the Commonwealth of the Northern Mariana Islands and Guam.

1. In addition to the provisions of the Memorandum of Understanding signed on April 30, 1965 (hereinafter referred to as the "1965 MOU") that permit each side to designate two (2) airlines on the Guam/Saipan-Tokyo and the Guam/Saipan-Osaka routes and one (1) airline on the

された了解覚書（以下「千九百八十五年の了解覚書」という。）の規定に追加して、双方は、次の路線において業務を運営する第二の航空企業を指定することができる。

Guam/Saipan—名古屋

Guam/Saipan—福岡

Guam/Saipan—那覇

2 双方は、Guam/Saipanと東京、大阪、名古屋、福岡及び那覇以外の日本国内の二地点との間で業務を運営する一又は二以上の航空企業を指定することができる。双方は、当該二地点のそれぞれに運航する一の航空企業を指定することができる。双方は、この2の規定に基づいて指定する自国の航空企業のために日本国内の新規地点を選択することができるものとし、相手国側に対する六箇月前までの通知によつてその選択を変更することができる。

F アラスカ州への業務

1 運輸権を伴う着陸

合衆国と日本国との間で貨客便業務を運営するために指定されたいずれの航空企業も、一部又は全部の便においてアラスカ州内の地点に運輸権に関する制限なしに着陸することを許可される。

2 路線

双方は、アラスカ州内の一地点と東京及び大阪以外の日本国内の一地点との間で折返し貨客便業務を運営する一の航空企業を指定することができる。この2の規定

Guam/Saipan-Nagoya, the Guam/Saipan-Fukuoka, and

the Guam/Saipan-Naha routes, each side may designate a second airline to operate services on the following routes:

Guam/Saipan-Nagoya

Guam/Saipan-Fukuoka

Guam/Saipan-Naha

2. Each side may designate an airline or airlines to operate services between Guam/Saipan and any two points in Japan other than Tokyo, Osaka, Nagoya, Fukuoka, and Naha. Each side may designate one (1) airline to serve each of these two (2) points. Each side may select the new points in Japan for its airlines designated pursuant to this subparagraph and, upon six months' notice to the other side, may change the selection.

F. Services to Alaska

1. Stops with Traffic Rights. Any airline designated to

operate combination services between the United States and Japan shall be permitted to make a stop with traffic rights at any point(s) in Alaska on any or all flights.

2. Routes. Each side may designate an airline to

operate combination services on a turnaround basis between a point in Alaska and a point in Japan other than Tokyo and Osaka. The frequencies to be provided under this

貨物専用
便業務

II 貨物専用便業務

A 合衆国の貨物専用便業務

1 新規の業務

に基づいて提供される便数は、週七便を超えてはならない。双方は、自国の航空企業のための地点を選択することができるとし、相手国側に対する六箇月前までの通知によつてその選択を変更することができる。

日本国・アラスカ州間の業務のためのこの2の規定は、双方のいずれかがI A及びI Cの規定に基づいて日本国・アラスカ州路線を運航する、又は二以上の航空企業を指定することを排除するものではない。

合衆国は、千九百八十九年十一月六日現在日本国への定期貨物専用便業務を運営していない一の航空企業を追加して日米間の一の都市間路線において指定することができる。この1の規定に基づいて提供される便数は、週七便を超えてはならない。この1の規定に基づいて提供される便数は、IIに規定する総便数に含める。合衆国側は、この1の規定に基づいて指定する自国の航空企業のために都市間路線を選択することができるものとし、日本国側に対する六箇月前までの通知によつてその選択を変更することができる。

2 協定に基づいて指定された航空企業による日本国内の

・地点への業務

協定に基づいて指定された合衆国の一の航空企業は、

米国との民間航空関係極

subparagraph shall not exceed seven (7) flights per week. Each side may select the points for its airline and, upon six months' notice to the other side, may change the selection.

This provision for Japan-Alaska services does not preclude either side from designating an airline or airlines to operate on a Japan-Alaska route under the provisions of paragraphs IA and IC above.

II. ALL-CARGO SERVICES

A. U.S. All-Cargo Services

1. **New Services.** The U.S. side may designate an additional airline not operating scheduled all-cargo services to Japan as of November 6, 1989, to operate all-cargo services on one (1) U.S.-Japan city pair route. The frequencies to be provided under this subparagraph shall not exceed seven (7) flights per week. The frequencies to be provided pursuant to this subparagraph shall count toward the total frequencies referred to in section III below. The U.S. side may select the city pair for its airline designated pursuant to this subparagraph and, upon six months' notice to the Japanese side, may change the selection.

2. **Services to a Point in Japan by a Designated Airline under the Agreement.** One (1) U.S. airline designated under the Agreement may operate all-cargo services up to

札幌、名古屋又は福岡のうちから選択される日本国内の追加的な一地点に東京、大阪又は那覇とのコターミナルとして、週七便まで貨物専用便業務を運営することができ。ただし、東京又は大阪がコターミナルとして使用される場合には、この追加的な一地点への業務が東京及び大阪における離着陸の回数の純増加をもたらさないことを条件とする。合衆国側は、その追加的な一地点を選択することができるものとし、日本国側に対する六箇月前までの通知によつてその選択を変更することができる。札幌、名古屋又は福岡から以遠への業務は、運営することができない。もつとも、札幌、名古屋又は福岡を合衆国内の地点と東京、大阪又は那覇との間の便の中間地点として運航する場合には、当該航空企業は、東京、大阪又は那覇から以遠に運航することができるが、札幌、名古屋又は福岡と日本以遠の地点との間の運輸権を行使することができない。

B 日本国の貨物専用便業務

1 路線

日本航空（以下「JAL」という。）は、シカゴへの貨物専用便業務を運営すること及び運航することを認可されている合衆国内の地点とシカゴをコターミナルとして使用することができる。日本貨物航空（以下「NCA」という。）は、シカゴ及びロス・アンジェルスへの貨物専用便業務を運営すること並びにシカゴ及びロス・アンジェルス、それぞれニュー・ヨーク及びサン・フラン

seven (7) frequencies per week to one (1) additional point in Japan to be selected from Sapporo, Nagoya, and Fukuoka as a coterminal with Tokyo, Osaka, or Naha, provided that services to this additional point, if coterminalized with Tokyo or Osaka, shall not result in a net increase in the use of slots at Tokyo or Osaka. The U.S. side may select the point and, upon six months' notice to the Japanese side, may change the selection. Services shall not be operated beyond Sapporo, Nagoya, or Fukuoka. However, if Sapporo, Nagoya, or Fukuoka is served as an intermediate point on a flight between the United States and Tokyo, Osaka, or Naha, the airline may operate beyond Tokyo, Osaka, or Naha to other points, but without traffic rights between Sapporo, Nagoya, or Fukuoka and any points served beyond Japan.

B. Japanese All-Cargo Services

1. Routes. Japan Airlines (hereinafter referred to as "JAL") may operate all-cargo services to Chicago, which may be coterminalized with the points in the United States that it is authorized to serve. Nippon Cargo Airlines (hereinafter referred to as "NCA") may operate all-cargo services to Chicago and Los Angeles, which may be coterminalized with New York and San Francisco, respectively. The frequencies to Chicago by JAL and to Chicago

シスコとのコターミナルとして使用することができる。
この 1 の規定に基づいて提供される JAL によるシカゴへの並びに NCA によるシカゴ及びロス・アンジェルスへの便数は、II に規定する総便数に含める。

2 便数の制限

1 の規定に基づく業務については、次の便数の制限が適用される。

- (a) 当該二の航空企業は、合計で週八便を超えるシカゴへの貨物専用便業務を運営してはならない。
- (b) NCA による合衆国内の地点への運輸の便数は、千九百八十五年の了解覚書に基づいて使用することのできる便数に追加して、週六便を超えてはならない。
- (c) (b) の規定に基づく NCA の便数は、千九百八十五年の了解覚書 1-1 の規定に基づく NCA の便数の計算には含まれない。

- (d) NCA によるニュー・ヨーク又はサン・フランシスコへの便は、シカゴ又はロス・アンジェルズに運輸するかしないかを問わず、千九百八十五年の了解覚書に基づいて NCA が課される便数の制限に含める。

III 便数の制限

I A、I B 及び II B 並びに II A-1 の規定に基づいて許可される運輸の週間総便数は、合衆国については二十四便とし、日本国については二十三便とする。

米国との民間航空関係取極

and Los Angeles by NCA to be provided pursuant to this subparagraph shall count toward the total frequencies referred to in section III below.

2. *Frequency Limitations.* The following frequency limitations shall apply to services under subparagraph 1 above:

- (a) The two airlines shall not serve Chicago on more than eight (8) all-cargo flights per week in total;
- (b) The frequencies of services by NCA to points in the United States, in addition to those available under the 1985 MOU, shall not exceed six (6) flights per week;
- (c) The frequencies by NCA under subparagraph (b) above shall not be included in the calculations of the level of frequencies for NCA under paragraph 11 of the 1985 MOU; and
- (d) Any flight by NCA to New York or San Francisco, whether or not such flight also serves Chicago or Los Angeles, shall count toward the frequency limitation to which NCA is subject under the 1985 MOU.

III. FREQUENCY LIMITATIONS

The total weekly frequencies for operation of the services permitted under paragraphs IA, IB, and IIB, and subparagraph IAI above shall be twenty-four (24) flights

チャーター業務

IV チャーター業務

合衆国の航空企業は、千九百八十九／千九百九十チャーター年度（十月一日から九月三十日まで）から、千九百八十二年の協議記録に基づいて認可された日本国のチャーター便数の未使用分を使用してチャーター便を運航することを、当該協議記録に基づいて認可された合衆国のチャーター便数に追加して許可される。合衆国の航空企業は、各チャーター年度において、合衆国内の地点と東京及び大阪以外の日本国内の地点との間に年間片道百便のチャーター便を運航することを追加して許可される。

更に、いずれかのチャーター年度の末において日本国の航空企業が三百便のうち二百便を超えて運航しなかった場合には、合衆国の航空企業は、翌チャーター年度において、日本国の航空企業によって実際に運航されたチャーター便数と二百との差に等しい数の、合衆国内の地点と東京及び大阪以外の日本国内の地点との間のチャーター便の運航を、五十を超えない範囲で許可される。日本国の航空当局は、合衆国の航空当局に対し、合衆国運輸省の年間チャーター割当手続の開始前に、合衆国の航空企業に追加して与えられることとなる未使用のチャーター便の数の見積りを提供する。日本国の航空当局の見積りと実績との差は、その翌チャーター年度において調整される。

for the United States and twenty-three (23) flights for Japan.

IV. CHARTER SERVICES

In addition to the number of U.S. charter flights authorized under the 1982 ROC, U.S. airlines will be permitted to operate by using unused Japanese charter authorizations under the said ROC, beginning with the 1989/1990 charter year (October 1 through September 30). In each charter year, an annual authorization of one hundred (100) additional one-way flights, which may be operated between points in the United States and points in Japan other than Tokyo and Osaka, will be permitted for U.S. airlines.

In addition, if at the end of a charter year, Japanese airlines have not operated more than two hundred (200) of the three hundred (300) charters, U.S. airlines will be permitted to operate in the following charter year a number of charter flights equal to the difference between the number of charter flights actually operated by Japanese airlines and two hundred (200), up to a maximum of fifty (50) flights, between points in the United States and points in Japan other than Tokyo and Osaka. The aeronautical authorities of Japan will provide to the aeronautical authorities of the United States an estimate of the number of additional unused charter authorizations

千九百八十九／千九百九十年チャーター年度については、このIVの規定の適用により合計四百五十便のチャーター便の運航が合衆国側に認められる。そのうち百五十便については、東京及び大阪以外の日本国内の地点に運航することができる。

V 日米間の定期航空業務の行われていない空港

双方は、現在日米間の定期航空業務が行われていない地方の空港の発展の促進に関して討議するため、千九百九十暦年中に会合する。

VI 一般条項

A 効力発生の日付

IEの規定に基づいて提供される業務は、千九百八十九年の了解覚書が効力を生ずる日から行うことができる。

VIに規定する日本国のチャーター便数の未使用分の合衆国の航空企業による使用は、千九百九十年一月一日から行うことができる。

その他のすべての業務は、千九百九十年十月一日から行うことができる。

千九百八十九年の了解覚書の効力発生がこれらの各日付

米国との民間航空関係取極

to be given to U.S. airlines prior to commencement of the U.S. Department of Transportation's annual allocation proceeding. Discrepancies between the Japanese aeronautical authorities' estimate and actual experience will be adjusted in the following charter year.

For charter year 1989/1990, application of the provisions of this section will result in U.S. entitlement to a total of four hundred and fifty (450) charters, one hundred and fifty (150) of which may be operated to points in Japan other than Tokyo and Osaka.

V. AIRPORTS NOT RECEIVING U.S.-JAPAN SCHEDULED SERVICES

The two sides will meet during calendar year 1990 to discuss the promotion of development of regional airports not currently receiving scheduled U.S.-Japan services.

VI. GENERAL PROVISIONS

A. Effective Dates

Services to be provided under paragraph IE above will be made available on the date of the entry into force of the 1989 MOU.

The use by U.S. airlines of unused Japanese charter authorizations as provided in section IV above will be made available beginning January 1, 1990.

All the other services will be made available beginning October 1, 1990.

In the event that entry into force of the 1989 MOU

米国との民間航空関係取極

の日の後である場合には、当該業務は、当該了解書の効力発生の日から行うことができる。

B 航空企業の権利

千九百八十九年の了解書により与えられる機会は、協定の修正を含むものに基いて現在運輸している指定航空企業に指定を行う国の当局により千九百八十九年十一月六日現在与えられている認可の下で使用することのできる権利を損なわれない。

C 措置の暫定的性格

双方は、協定の包括的な改定協議の終了までという千九百八十九年の了解書に定める措置の暫定的な性格を認識する。双方は、適当な時期に当該協議を再開する意図を有する。

D 権利及び義務の解釈

この了解書のいかなる部分も、協定（修正を含む。）に基づく権利及び義務に関する双方の解釈に影響を及ぼすものではない。

E 将来の協議

双方は、追加的な機会に関する協議を千九百九十一年三月三十一日までで開催する。

日本国の代表団のために

時野谷 敦

日本国の航空当局のために

大金瑞穂

一四九八

occurs after any of the above-mentioned dates, the applicable services will be made available on the date of entry into force of the said MOU.

B. Rights of Airlines

The opportunities granted by the 1989 MOU will not derogate in any way from the rights available under the authorizations granted by the designating sides as of November 6, 1989, to the designated airlines currently operating under the Agreement, as amended.

C. Interim Nature of the Arrangement

The two sides recognize the interim nature of the arrangement set forth in the 1989 MOU pending conclusion of the comprehensive revision talks. The two sides intend to resume such talks at an appropriate time.

D. Interpretation of Rights and Obligations

Nothing herein prejudices each side's interpretation of the rights and obligations under the Agreement, as amended.

E. Further Consultations

The two sides will hold consultations on additional opportunities by March 31, 1991.

(Signed)
Charles Angevine
For the Delegation of
the United States of America

(Signed)
Atsushi Tokinoya
For the Delegation of
Japan

アメリカ合衆国の代表団のために
チャールズ・アンジェヴァイン

千九百八十九年十一月六日に東京で

(Signed)
Mizuo Ogane
For the Aeronautical
Authorities of Japan

Tokyo, November 6, 1939

米国の民間航空関係取極

(米側書簡)

書簡をもって啓上いたします。本長官は、本日付けの閣下の書簡を受領したことを確認する光榮を有します。

(日本側書簡)

本長官は、前記の日本国政府の提案をアメリカ合衆国政府が受諾することを閣下に通報するとともに、閣下の書簡及びこの返簡がこの問題に関する両国政府間の暫定取極を構成すること及びその暫定取極がこの返簡の日付の日に効力を生ずることを確認する光榮を有します。

本長官は、更に、閣下の書簡に言及された了解覚書がこの返簡の日付の日に効力を生ずることを確認する光榮を有します。

本長官は、以上を申し進めるに際し、ここに閣下に向かって敬意を表します。

千九百八十九年十二月二十七日にワシントンで

アメリカ合衆国國務長官 ジェームズ・A・ベーカー三世

一一五〇〇

(U.S. Note)

Washington, December 27, 1989

Excellency,

I have the honor to acknowledge the receipt of Your Excellency's Note of today's date, which reads as follows:

"(Japanese Note)"

I have the honor to inform Your Excellency that the Government of the United States of America accepts the above proposal of the Government of Japan and to confirm that Your Excellency's Note and this reply shall constitute an Interim Agreement between the two Governments on this matter, which will enter into force on the date of this reply.

I have further the honor to confirm that the Memorandum of Understanding referred to in Your Excellency's Note will enter into force on the date of this Note.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

(Signed) James A. Baker, III
Secretary of State

アメリカ合衆国駐在

日本国特命全權大使 村田良平閣下

His Excellency
Ryohai Murata
Ambassador Extraordinary and
Plenipotentiary of Japan

(参考)

この取極は、昭和二十七年に署名された米国との民間航空運送協定（現行条約集覧及び条約集第一一二二号参照）の実施に関連する了解又は協定の付表の修正をなす了解覚書について両国政府の同意を確認するものである。