

琉球大学学術リポジトリ

米国管理下の南西諸島状況雑件 沖縄関係 軍用地問題（視察・報告・調査資料）(1)

メタデータ	言語: 出版者: 公開日: 2019-02-07 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/20.500.12000/43648

冲况管新纪鼓哥 烟至超子男

运桥各 姓空 的

正 誤 表

ページ・行	正	誤
2頁 16行目	告示	先方
" 17 "	布令	命令
3頁 14 "	運航規程	運航規定
4頁 7 "	カボタージュ	サボタージュ
7頁 8 "	適用される。島内については	適用される島内については
" 9 "	Part	Port
10頁 14 "	設置されている。局	設置されている局
11頁 表1	沖縄 CE/RAP 対空受信所	沖縄 CE/RAP 局 各対空受信所
19頁 16行目	標	碑
40頁 表3 中 場所欄	削除	対空送信機
43頁 図表中	中継所 ← 中継所 → 中継	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
44頁 2行目	次の	表5の
45~46頁	石垣島	石 島
60頁 7行目	VORTAC	VORTAO
67頁(3)表の 標点位置欄	N24°-46'-40"	N24°-41'-40"
68~69頁(5)所	南大東	南大島
69頁(8)	(詳細は別掲)	(詳細は別掲)
71頁 21行目	Take-over	Take-over
" 23 "	設.要頁	設要頁
" 24 "	米 軍	米 頁

先般派遣されたATC調査団
報告書を入力した際の
この表 (米軍)
北米一課長

取扱注意

沖縄管制施設等調査報告書

加藤 乙

昭和45年12月

運輸省航空局

沖縄における航空管制施設等調査

報 告 書

昭和45年12月7日

沖縄管制施設等調査団

団 長

運輸省航空局監理部総務課長

范 光 遠

昭和45年11月16日から同月21日までの6日間、沖縄における航空管制施設等の実態調査を行なったので、下記のとおり報告します。

目 次

I 前 文	1
1. 目的及び調査対象	1
2. 調査団の構成	1
3. 調査日程	2
II 総 論	2
1. 法規関係	2
2. 航空会社の活動状況	4
3. その他航空輸送事業の実体	7
III 各 論	8
1. 沖縄航空路管制機関(CERAP)	8
(1) 管制業務に用いる施設及び機器の状況	8
(2) 各関係機関との連絡調整用通信施設の状況	14
(3) 要員の配置状況	17
(4) 要員の訓練について	18
(5) 管制業務の運用について	19
(6) 交 通 量	27
2. 那覇飛行場	27
(1) 飛行場の概要	27
(2) 航空保安施設等の状況	30
(3) 管制業務等に用いる施設及び機器の状況	35
(4) 管制要員の配置状況	38

(5) 管制委員の訓練について	38
(6) 管制業務の運用について	39
(7) 交 通 量	39
3. ARINC通信局関係	39
(1) ARINC通信局の概要	39
(2) 施設の現状	40
(3) 要 員	48
(4) 通 信 量	49
(5) 保守体制	50
(6) ARINCと米軍との間の通信業務運営についての協定	51
(7) そ の 他	51
4. 航空保安無線施設	60
(1) 施 設	60
(2) 保守体制	61
(3) 問 題 点	61
5. 石垣空港および離島5空港	67
(1) 空港名、設置管理者、所在地	67
(2) 空港運用時間	67
(3) 空港用地の面積、所有者、標点位置	67
(4) 滑走路等の諸元	68
(5) 滑走路の強度(等価単車輪荷重)及び方位	68
(6) 制限表面の概要、障害物の有無、制限表面に接近する 物件の有無	69
(7) ターミナルビルの概要	69

(8) 航空保安施設の概要	69
---------------------	----

IV 結 び	71
--------------	----

V 参考資料目録	72
----------------	----

I 前 文

1. 目的および調査対象

沖縄施政権の返還に伴い、引継ぎを予定している航空交通管制及び国際通信業務等についてその円滑なる移管を図るため専門家を派遣し実態把握を行なうほか、那覇空港及び離島空港並びに航空企業等について、復帰後本土法の基準による施設整備等を行なう必要があるため、その実態を把握し、現地機関と事務連絡を行なうことを目的とし、大要次の調査項目について実施した。

- (1) 航空交通管制業務、保安施設運用業務、通信業務の実態調査と引継ぎについての問題点
- (2) 空港、管制・保安・通信・照明の各施設の実態調査
- (3) 航空企業等に関する法令、規則及び組織等

2. 調査団の構成

団長	航空局監理部総務課長	范 光 遠
団員	“ “ 国際課専門官	山 田 二 郎
	“ 技術部管制課管制官	松 元 彦 四 郎
	“ “ 通信課補佐官	矢 崎 昌 男
	“ “ 無線課 “	神 作 良 一
	“ 飛行場部照明課専門官	谷 口 勝 久
	“ 技術部航務課 “	須 藤 信 夫

(大臣官房政策課沖縄開発室併任)

3. 調査日程

昭和45年11月16日(月)から同月21日(土)までの6日間

- 第1日 沖縄・北方対策庁沖縄事務局、沖縄復帰準備委員会、米民政府、琉球政府と調査について打合わせ
- 第2日 沖縄航空交通管制本部において調査及び米民政府、琉球政府から説明聴取
- 第3日 沖縄航空交通管制本部において調査並びに那覇空港の施設及び運用実体の調査
- 第4日 国際通信局(ARINC)において調査及び協議。那覇空港周辺航空灯火、沖縄における電力状況調査。那覇空港施設(照明施設を含む)調査。
- 第5日 石垣空港施設及びNDB並びに照明施設調査。
- 第6日 琉球政府と空港整備方針等について打合せ。

II 総論

1. 法規関係

航空に關しての法令は規則、訓令、先方等を含め琉球政府は一切制定しておらず、高等弁務官命令による航空規則によるほか琉球政府は何等の権限をもたされていない。又、復帰前に何等かの法令を制定する動向もないように思われた。

現在、沖縄に適用されている航空法規は次の三つである。

(2)

- (1) 1967年2月13日付合衆国大統領行政命令第11326号
- (2) 1967年3月22日付高等弁務官布令第62号
- (3) 1967年4月1日付民政官発行の琉球における航空規則

(1)の行政命令によって大統領は、(a) 沖縄着発の国際民間航空輸送についての米国CABの経済規則の適用および、(b) 航空機事故調査に対する米国CAB(現在は米国運輸省NTSB)の権限の二つを除いて、沖縄における航空の管理および規制を高等弁務官に委任した。

高等弁務官は、この行政命令に基づいて布告第62号を発し、沖縄の*Air space*の割当て、および規制、航空施設の運営、整備並びに琉球列島内における航空交通管制の制定は米空軍が行なうこととし、かつ、列島内の地点における民間航空輸送の技術および経済規則を定めた。(3)はその細則であり、定義、総則、乗員免許、*Air space*の指定、航空会社の運航規定等について規制しているが、ほとんど米国の対応するFARと同じものである。また、沖縄内の航空輸送会社に対する経済規則としては米国CABの経済規則Part 208(米国のサプルメンタル航空を対象とするもの)を準用しており、これが記載されている。又、この細則に定めてない事項で問題となる場合は、米連邦航空法およびその細則で処理される。

民間飛行場の設置および管理については規定がなく、また、琉球政府、地方公共団体とも規則がなく、航空会社の責任において運航されている。

(3)

2. 航空会社の活動状況

沖縄に路線をもつ各社の昭和45年11月現在の便数は別添のとおりである。

(1) 外国系各社とも、復帰後も運航を継続するように計画を進めているようであり、TWAは那覇空港内、市内およびコザ市における営業所の増設を計画している。又、復帰後、本土—沖縄間の航空輸送はサボタージユとなる所から、この問題は航空会社のみならず、一般の関心を呼んでいる。

(2) 南西航空は資本金42万ドル(日本航空51%、沖縄側49%の比率)、職員130名、YS-11 3機をもつて那覇を基点として沖縄内のローカル線を運航している。昭和42、43年とも赤字を計上したが、44年度において黒字に転じた。現在鹿児島乗入れについて現地の要望が高いようで、復帰後の統合向題に一般の関心が高いように思われた。

沖縄路線運営状況

昭和45年11月現在

会社名	路線	使用機材	回数(週)
(1) 旅客輸送			
NWA	東京、大阪—台北	707	7
	台北—大阪、東京	707	7
	香港—東京	707	3

(4)

会社名	路線	使用機材	回数(週)
	東京—マニラ	707	4
	マニラ—東京	707	2
TWA	グアム—台北、香港	707	7
	香港—グアム	707	7
コンチネンタル	グアム、サイパン—沖縄 (折返し便)	727	1
日本航空	東京、大阪—台北	DC8	7
	台北—大阪、東京	DC8	7
	東京—福岡	727	6
	福岡—東京	727	6
	東京—大阪	727	1
	大阪—東京	727	1
CAL	台北—大阪	727	4
	大阪—台北	727	4
ANA	大阪、鹿児島—沖縄 (折返し便)	737	7
	鹿児島、奄美大島—沖縄 (折返し便)	YS-11	7
	(2) 貨物便		
NWA	東京—沖縄(引返し便)	707	2

(5)

会社名	路線	使用機材	回数(週)
フライングタイガー	シアトル、千歳 — 台北、バンクーバー	DC8	4
	シアトル、東京 — 香港、バンクーバー	DC8	1
	DAD — 香港、— 東京、サンフランシスコ	DC8	3
沖縄内便			
南西航空	那覇 — 宮古	YS-11	28
	那覇 — 石垣	YS-11	16
	那覇 — 久米島	YS-11	14
	那覇 — 石垣 — 与那国	YS-11	3
	那覇 — 南大東	YS-11	2
	石垣 — 宮古	YS-11	7

沖縄航空輸送の実績と需要予測

		単位 1,000人、1,000トン			
		1968	1969	1970	1975
旅客	国際線	87	109	135	396
	本土線	178	222	275	804
	ローカル線	209	282	336	822
	計	474	613	746	2,022
貨物	国際線	2	2	2	5
	本土線	1	2	2	6
	ローカル線	1	1	1	3

(6)

計 4 5 5 14

(需要推計は、旅客 1969~1975年平均伸び率 24%、
貨物 18%、ローカル線は旅客 19%、貨物 21%と
した。)

3. その他航空輸送事業の実態

(1) 定期及び不定期航空輸送事業

前述のごとく国際については US CAB の関係 *Economic Regulation* が適用される島内については US CAB の *Economic Regulation Part 208* (サプルメンタル キャリアー) が適用

(2) 利用航空運送事業

事業者が存在しない。又、本土の外国 5 社の支店はない。

(3) 航空運送代理店

4.5.4.1 現在 7 社 37 店、うち 3 社は IATA *Approval* 届出制をとっている。

(4) 航空機使用事業

事業者は存在しない。規則はある。

(5) 国際不定期便 (米国・サプルメンタル等)

殆んどない。主として那覇飛行場の使用制限によるものと考えられる。

(7)

III 各 論

1. 沖縄航空路管制機関 (CERAP)

沖縄航空交通管制部は、沖縄飛行情報区 (FIR) の航空路管制業務と、嘉手納、那覇及び普天間飛行場のターミナル・レーダー管制業務を同一施設内で行っており、CENTER と RAPCON の混合体を表わす CERAP の名称で呼ばれている。

(1) 管制業務に用いる施設及び機器の状況

(a) 庁舎の立地条件

(ア) 位置 嘉手納空軍基地内の同基地正門から約ノキロメートルの地点にあり、那覇市中心部からは約 40 キロメートル、車を 50 分の距離にある。

(イ) 構造 コンクリートブロック平屋建て、札幌航空交通管制部とほぼ同様の面積及び構造である。

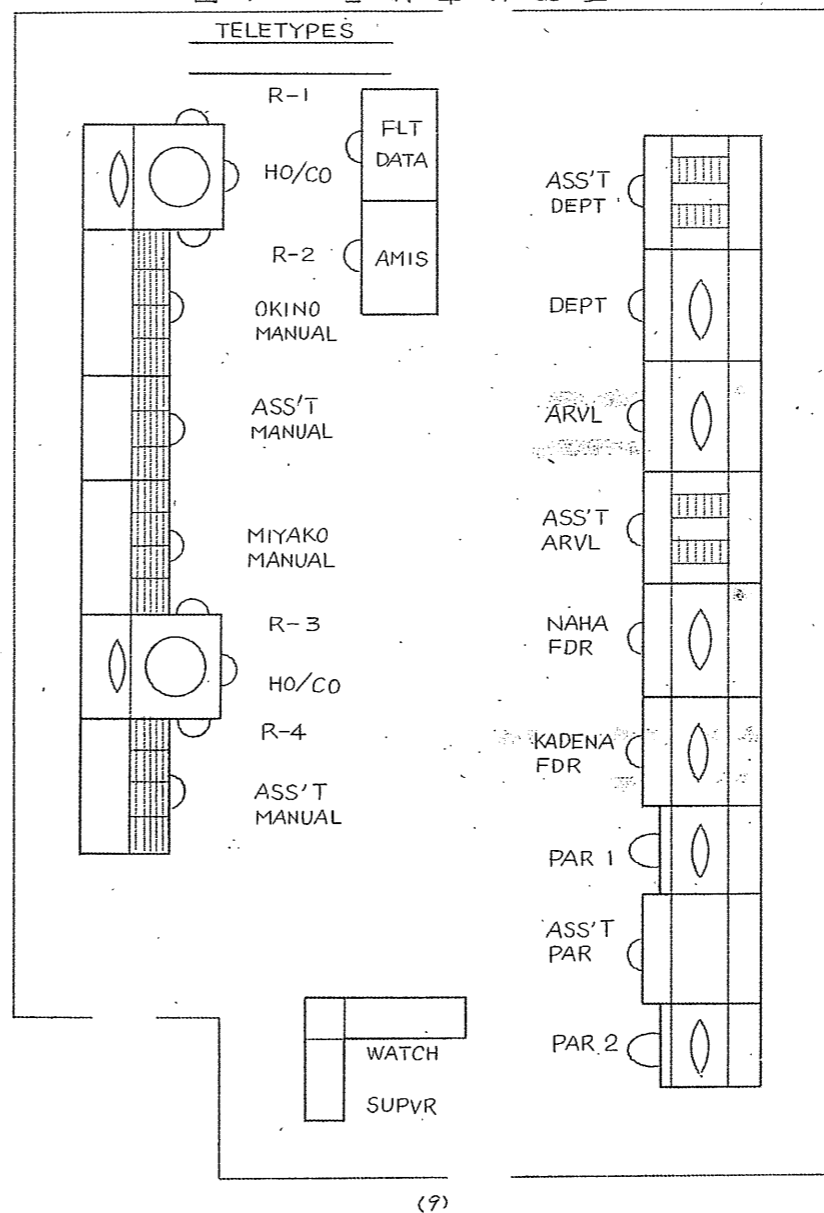
(b) 管制室の構造

室内面積は約 300 平方メートル (縦 20 メートル、横 15 メートル) あり、航空路管制部門とターミナル管制部門を同一管制室内で運用している。

(c) 管制卓の配置

管制卓の配置は図ノのとおりである。

図ノ 管制卓の配置



(d) レーダー装置

航空路監視レーダーは、有効半径200マイルで指示器は、直径22インチ、水平型、スキマンコンバーター方式によるブライトディスプレイ装置(RBDE5型)二台を使用しており、映像は嘉手納基地南方約15マイルの与座岳防衛レーダーからマイクロ・ウェーブにより那覇中継所を経由して伝送している。

なお、ターミナル管制用レーダー(AN/FPN47有効半径60マイル)の指示器も同一管制卓に垂直に組込まれており、これもスキマンコンバーター方式によるブライト・ディスプレイである。

また、気象情報は各管制卓上に備えられた工業用テレビにより表示している。

(e) 対空無線送受信施設

送信装置類は、管制所局舎内の送信機室に設置されている局舎の隣接地域に同空中線敷地がある。

受信施設は、管制所局舎から約0.6キロメートルの距離にあるが米軍担当官は、両施設の間隔が不十分である旨説明した。

両施設共UHF、VHFの空中線が相当数張つてあるが、台風を充分考慮に入れた設計となっているとのことであつた。しかし、丘陵に囲まれた地形で、通達範囲の特に良好な地形ではないように思われる。

この外、沖縄FIRの南方及び北方航空路を航行する航空機と、直接交信を確保するため、沖永良部島及び宮古島にUHF、VHFそれぞれ5波を持つ遠隔対空無線施設があり、マイクロ・

ウェーブ連絡回線により、沖縄CERAPと接続している。

(f) 電源施設

沖縄CERAPの近くに変電所があり、ここからCERAP、管制塔、その他に電力を供給している。変電所の機能および構成は次のとおりである。

(イ) 受電方式：1系統引込、受電圧(13,800V) 相数(3相4線式)、周波数(60Hz)

(ロ) 配電方式：電圧(208V)、相数(3相4線式)

(ハ) 予備発電発電機：電圧(4160V)、相数(3相4線式) 容量(750KVA)、台数(3台)但し内1台予備、

2台で並列運転可能であるが、現在1台だけの単独運転の様である。

(ニ) 無停電装置：無し

(ホ) 停電頻度：平均して月に1回程度

(ヘ) 保守態勢：常時米兵が7~8名勤務している。

表1 CERAP施設一覧表

業務	場所	施設	運用周波数
航空路管制	沖縄CE/RAP局舎対空受信所	レーダー関連装置	(マイクロウェーブ回線) 7210 MHz
		レーダーマイクロウェーブ連絡回線装置 /	7370 "
		二次レーダー(IFF) 信号解読装置 /	7490

業 務	場 所	施 設	運 用 周 波 数	
レーダー 進入管制	(省略)	レーダービデオマッピング装置 2	7815 MHz	
	与座岳レーダーサイト	レーダーブライディスプレイ装置 3	7145 "	
	那覇レーダーマイクロ中継所		8045 "	
	沖永良部遠隔無線通信所	管制用対空無線電話機		
	宮古遠隔無線通信所	UHF対空送信機 6	(UHF) (VHF)	
		" 対空受信機 6	272.2 MHz	133.3 MHz
		" 対空送受信機 1	273.6	124.6
		VHF対空送信機 4	267.1	127.5
		" 対空受信機 3	246.1	121.5
		" 対空送受信機 1	243.0	
		管制卓 1		
		磁気録音機 3		
	ASR局舎	ASR(空港監視レーダー)	1	
	沖縄 CERAP	PAR(精測進入レーダー)	1	
	対空受信所	レーダーマイクロウェーブ連絡回線装置 1		
UHF対空送信機 11		(UHF) (VHF)		
" 対空受信機 11		335.8 MHz 257.5 MHz	134.1 MHz	
	" 対空送受信機 2	317.8 254.8	121.3	

(12)

業 務	場 所	施 設	運 用 周 波 数
		VHF 対空送信機 7	287.8 265.1 119.5
		" 対空受信機 6	270.6 243.0 121.5
		" 対空送受信機 1	261.4
		管制卓 1	289.4 112.0
		磁気録音機 4	258.3 363.8 129.7
			335.0 119.1

(G) 問題点

- (ア) CERAPの庁舎は現在増築が計画されており、1971年11月に完成の予定である。計画図によると新施設は管制席等多少の変動があるので、この点の配慮が必要である。
- (イ) 沖縄本島は比較的にせまいうえ米軍関係施設が輻輳しており、ほとんどの山頂にレーダーアンテナが見受けられる。従って、当局が独自に航空路監視用長距離レーダーを建設するための有利なサイトを得ることは、相当困難なものと推定され、米側との周波数調整、敷地調査及び建設のための期間を充分に見込む必要がある。
- (ウ) 沖縄 CERAP に代る沖縄航空路管制所は将来拡張の可能性を最少限としても、なお相当の面積を必要とするものである。例えば、那覇空港周辺をその候補地の一つにあげると考えられるが、早急に検討の要がある。
- (エ) 宮古及び沖永良部に設置されている沖縄 CERAP 用遠隔

(13)

対空無線施設と同程度の性能を有する施設を整備するためには広範囲の調査が必要である。

(2) 各関係機関との連絡調整用通信施設の状態

(2) 電話回線

沖縄 CERAP の通信回線は、航空路管制用以外に、進入管制用と軍車連絡用があり、合計 52 回線が設置されているが、航空路管制用のものは表 2 のとおりである。

表 2

相手局	備考
嘉手納ベースオペレーション	
那覇	
嘉手納気象隊	
コマンド・エスコート	
宮古島空港	
東京 ACC	トロボ・スキヤット
福岡	"
大邱	"
台北	"
マニラ	衛星通信
グワム	HF SSB
嘉手納管制塔(北部管制席)	

相手局	備考
嘉手納管制塔(南部管制席)	
那覇管制塔(北部 ")	
" (南部 ")	
奄美管制塔	
普天間管制塔	
ハンビ管制塔	
嘉手納航空通信隊 (北部管制席)	
" (南部 ")	
" (統括 ")	
嘉手納管制塔(統括 ")	
ARINC	
ADCC	
コマーシャル電話	

隣接 ACC 間の予備回線は沖縄 ACC - 福岡 ACC - 東京 ACC 回線には HF、DSB 施設が使用されており、他の回線について軍用電話回線を使用している。

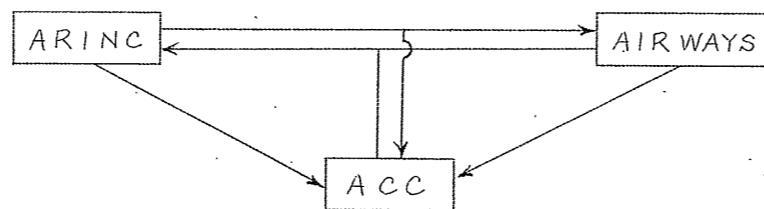
これら回線は米軍が所有しており、沖縄には米軍の地球局が設置されている。

運用は管制官が行なっているが、HF 予備回線は、ACC の

近くの米軍航空路通信局 (Air ways) の通信委員が運用している。

(B) テレタイプ回線

回線数は受信のみで4回線あり、通信スピードは全回線 75ボーである。相手局は ARINC 2回線、Air way 2回線である。



テレタイプの運用は、管制官 (フライトデータ要員: 2席) が行なっている。

(C) 問題点

- (ア) 隣接 ACC 向、電話回線はすべて米軍施設であるため、ACC 引継ぎ当初はこれを借用せざるを得ないと思われる。
- (イ) テレタイプの現状は前述のとおりであるが、防衛庁の MF S (飛行管理隊) が沖縄に設置される場合、この施設及び運用について再検討する必要がある。

(3) 要員の配置状況

(a) 管制要員 : 沖縄 CERAP の航空路部門に配置されている米軍要員は、管制隊長等 8 名の将校を含め合計 37 名である。

勤務体制は 4 直 5 交代制であるが、管制隊長、空域調整官、運用方式係下士官、訓練下士官、等管制事務室勤務者は日勤である。

管制席の配置は次のとおりである。

沖縄北部管制席	レーダー管制席	2
(オキノ・セクター)	レーダー調整席	1
	マニュアル管制席	1
	補助	1
沖縄南部管制席	レーダー管制席	2
(ミヤコ・セクター)	レーダー調整席	1
	マニュアル管制席	1
	補助	1
フライト・データ席		1
AMIS 席		1
統括管制席		1

(b) 通信要員 : CERAP には通信要員は配置されていない。

(c) 無線要員 : 航空路管制部門の無線施設規模は、我が福岡航空交通管制部と略々同一規模と推定されるが、米軍は、無線技術保守要員を 47 名配置している外、民間電子機器会社から技師が 1 名派遣されており、主にレーダー関連技術の指導に当たっている。

当局の場合は、運用開始までに最低43名の無線技術訓練修了者を確保する必要がある。

(4) 向 題 点

(1) 管制要員の配置については、米軍人と民間人の場合では、ある程度事情の差を考慮する必要がある。又、米軍要員の外に教官としてFAAの訓練担当官が配置されている。

(2) A・M・S席については、防衛片とその運用及び要員配置について調整する必要がある。

(3) 通信要員は配置されていないが、フライトデータ席の業務内容、及び当局の他ACCとの関係で検討が必要である。

(4) 無線要員の配置について、沖永良部及び宮古島の遠隔対空通信施設の配員については地理的條件が不利であるため、困難な問題と思われる。

(4) 要員の訓練について

(a) 管制要員の訓練：米軍管制官の沖縄在任期向は18ヶ月から30ヶ月位であるが、米軍が航空路管制を実施している施設は沖縄CERAPだけであるため、資格取得に6ヶ月から18ヶ月を要する。このため資格を取得したとたんに出る場合が多く、常時多数のOJTを行なわざるを得ない。

米軍の基準によると、当該管制機関における必要有資格者数の最低限は47名と定められているが、現在では21名のOJTを行なっており、FAAの訓練担当官はこの多数の訓練生をかかえて苦慮している。

東京ACC又は福岡ACCにおいて、すでに航空路管制の資

格を有する管制官の場合、最低4ヶ月向のOJTで沖縄CERAPの航空路マニュアル管制席の資格取得が可能と思われるので、当初は、これらACCの有資格者を約10名程度配置し、資格取得後はこれらが教官となって次に配置される要員の訓練に当ることが上策と思料される。

なお、訓練教程及び訓練費料は整備されている。

(b) 無線要員の訓練：レーダー保守技術者は、資格取得のため特別研修後、最低1年向の現地訓練(OJT)期向が必要である。

レーダー技術者が不足している現状でもあり、47年度から運用開始するためには、47年度から研修を実施する必要がある。

(4) 向 題 点

(1) 予想以上に米軍管制要員自体のOJT数が多いため、同時に行なえるOJTの人数に制約があり、短期向に充分なOJTの機会が確保されるか疑問があるので、OJT期向はある程度余裕を持って計画する必要がある。

(2) 施設が基地の中であり、OJTを米軍の勤務体制の中に加わって受ける場合、深夜の交通機関がないので通勤に車は不可欠である。

(5) 管制業務の運用について

(a) 管制空域

(1) 沖縄管制区の範囲は図2-1の通りであり、特別管制区は指定されていないが、沖縄における有視界飛行計画の飛行空

域は指定された空域内に限定されているので当面問題はない。

ターミナルレーダー管制部内の管制空域は、嘉手納空港監視レーダーのアンテナ局舎を中心とする半径40マイルの円内で、水面から23,000フィート以下の空域で航路R-25をのぞく空域、及び上記空域に久米島NDBを中心とする半径20マイルの円内で、水面から5,000フィートまでの空域を加えた空域である。(図2-2)

(1) 管制圏は嘉手納、那覇、及び普天向の各飛行場を中心とする半径5マイルの円内、及びこれらに包まれた空域を加えた空域が沖縄管制圏として統合された形で設定されている。

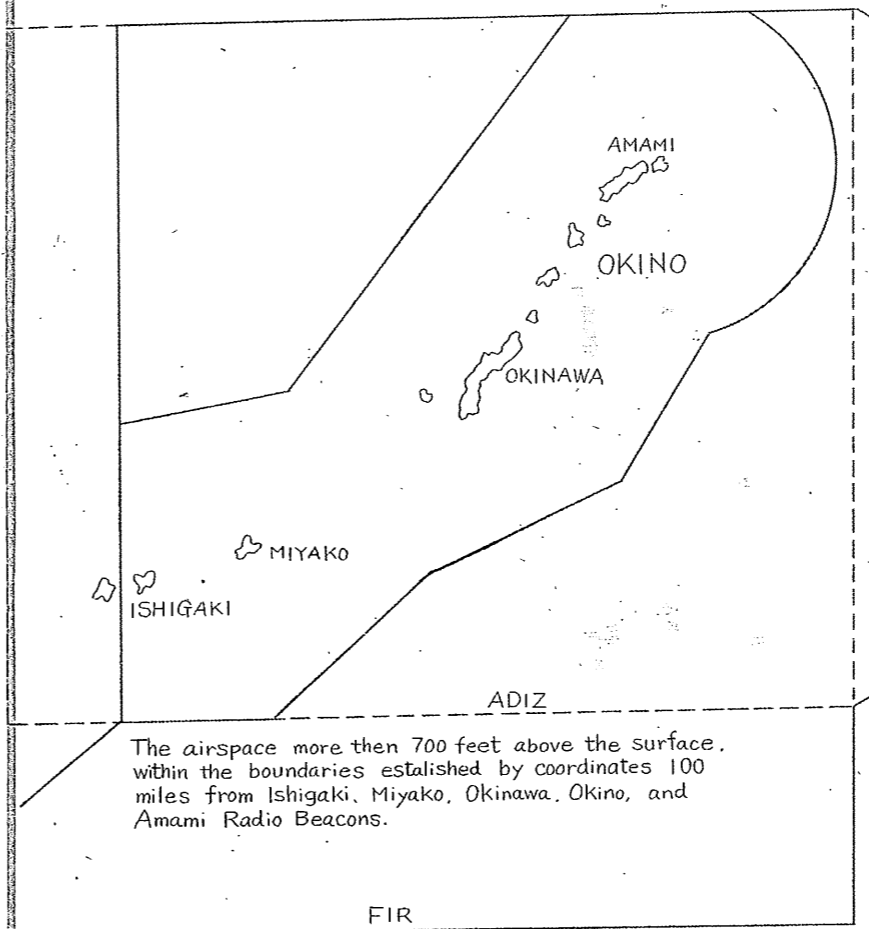
又、奄美、徳之島及び宮古島の各空港を中心とする半径5マイルの空域がそれぞれ管制圏として設定されている。

(図2-3)

(2) 危険空域及び飛行制限空域。沖縄FIR/ADIZ内に、危険空域15、飛行制限空域3が指定されている。(図2-4)

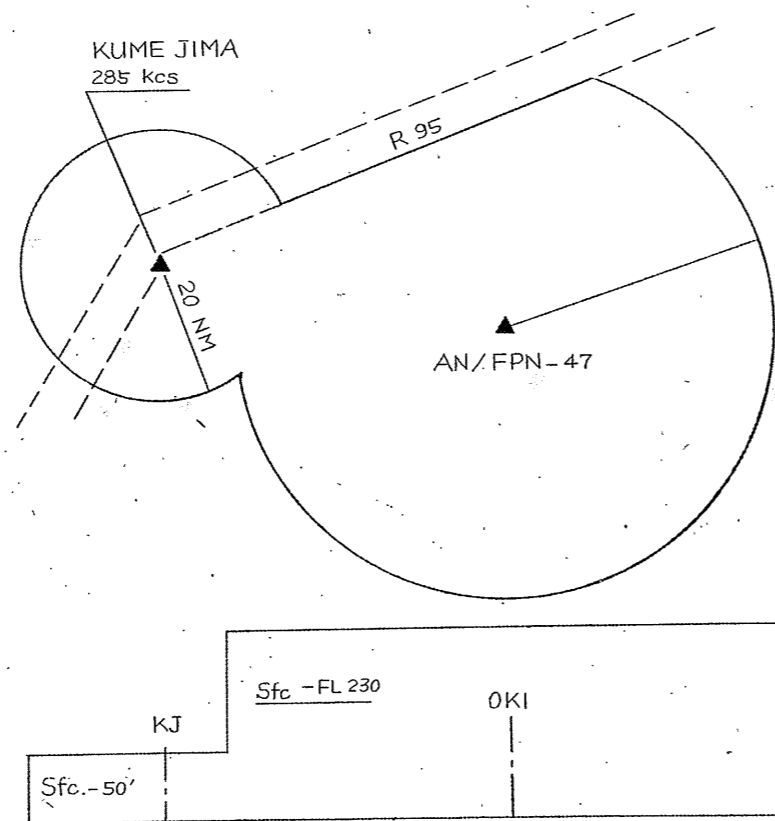
図2-1

CONTROL AREA EXTENSIONS



2-2

TERMINAL AREA OF JURISDICTION



2-3

OKINAWA CONTROL ZONE AIRPORT ADVISORY AREAS VFR TRAFFIC PATTERNS

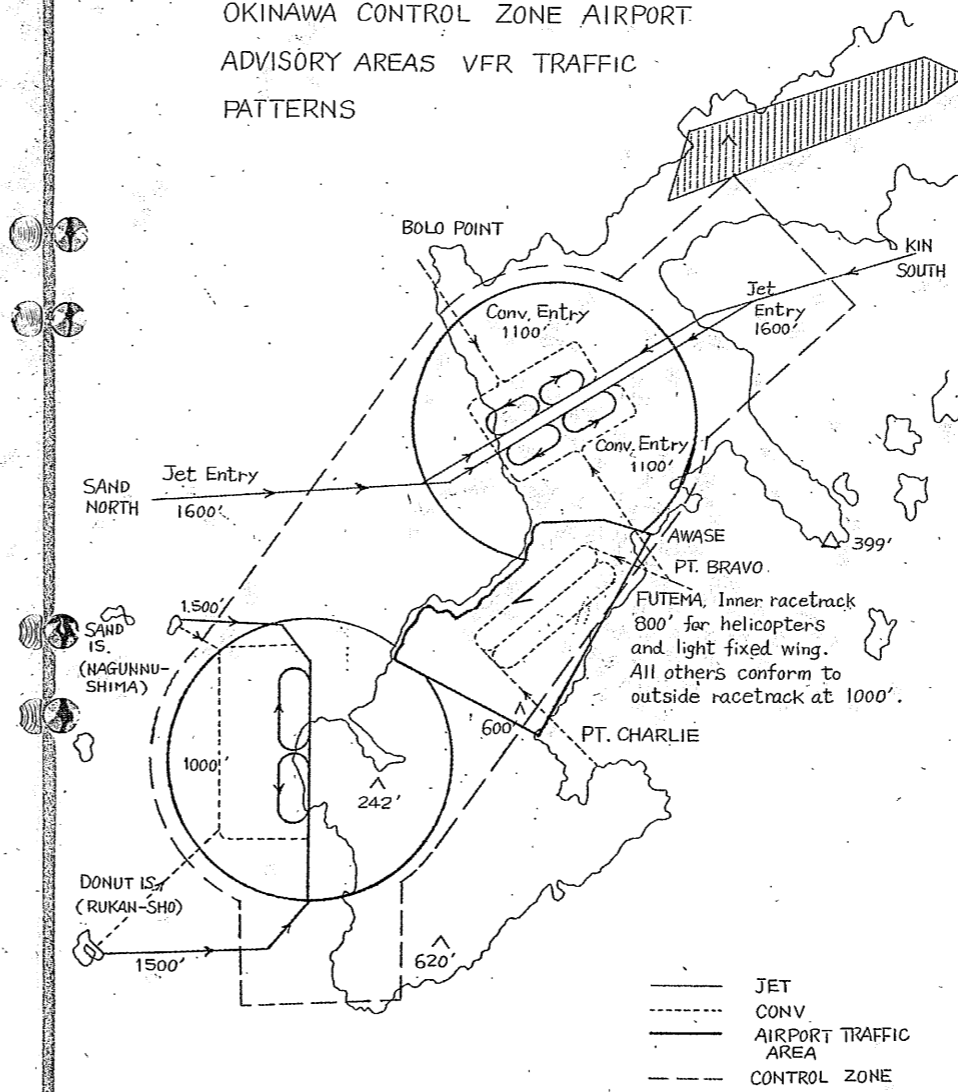
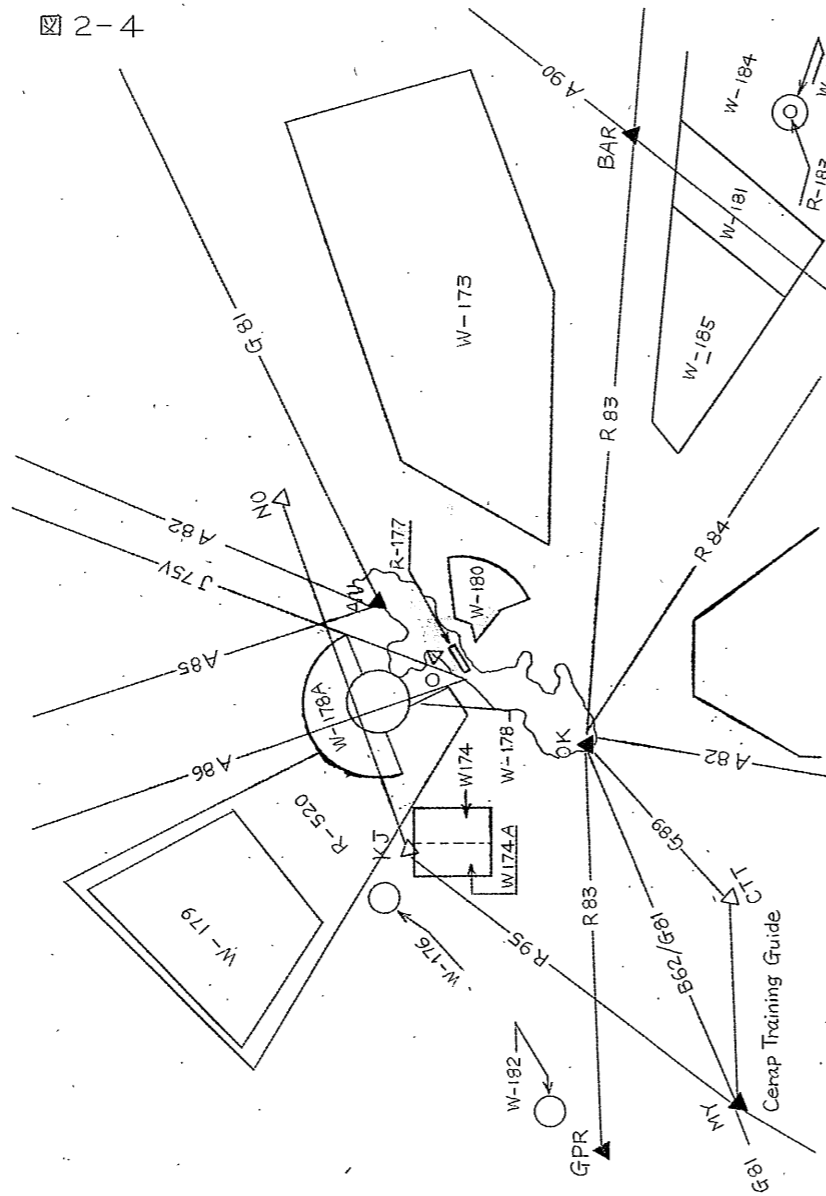


図 2-4



(b) 管制方式

沖縄における管制方式は米連邦航空局の基準に基づくもので、ICA方式を準用している我が国の場合とほとんど差違は認められない。沖縄の場合、レーダー使用による管制が完全に主要を占めており、レーダー進入、出発方式が各飛行場について、風向に応じて設定されている。

飛行場ごとに計器出発方式が設定されているが、特に嘉手納、那覇及び普天向飛行場の場合は原則としてレーダー出発方式が用いられており、レーダーが運用停止にならない限り計器出発方式は使用されない。

運用要領及び業務処理要領は施設運用方式(LOP)に定められている。

沖縄 CERAP と他機関との間には 26 の協定書が締結されており、東京及び福岡航空交通管制部等隣接 F/R の航空路管制機関との間の協定書、及び飛行制限空域の共同使用に関する協定書が含まれている。

沖縄の所長として多数の制限空域があるため、上記協定等によりある程度共同使用が可能であるが、航空交通の円滑な流れに影響を与えている。

CERAP の航空路管制部門はレーダー管制席とマニュアル管制席から構成されているが、レーダー管制席では水平型レーダースコープ上に航空機の情報と記入したプラスチックの(シユリンポート)を使用しており、マニュアル用運航票は東京航空交通管制部の自動化用のものと同様のものを使用している。

いる。

南大東島、久米島、宮古島、石垣島、与那国島、徳之島、及び沖永良部島の管制は、沖縄 CERAP の航空路部門が実施しているが、このうち CERAP と直通回線があるのは奄美と宮古島のみで、他の空港の出発及び到着機に対する管制承認の伝達は沖永良部又は宮古島の遠隔対空通信施設を経由して行なう場合と、航空機と直接交信して行なう場合、及び ARINC の通信局を経由して行なう場合とがある。

(c) 尚 題 点

(ア) ブライト・ディスプレイ方式を使用しない場合、シュリンプ・ボートの使用が困難であるため、運用方式に大きな影響がある。

(イ) 最も簡単な移管の方法として、当初はレーダーを使用しないマニュアル管制席の部分のみ移管し、次にレーダー管制席を移管する方法について検討したが、レーダー管制席を含まない部分とは、嘉手納を中心とする半径 40 マイル以内、高度 24,000 フィート未満の空域、及び嘉手納を中心とする半径 200 マイル以内、高度 24,000 フィート以上の空域をのぞいた沖縄 FIR の全空域で、南面航空及び東亜航空が運航している離島の全てを含むものである。

この場合、最低必要な運用要員は 30 名である。この点については移管方法の一つとして以後 STG (SOFA Task Group) に於て検討する必要がある。

然し、現地の米軍関係者は、日本側に航空路管制が移管さ

れる場合、嘉手納のターミナル空域を現在より広くして、例えば上空制限のない横田空域同様にすることは、米軍のワークロードを増加させるので望んでいないようである。

(d) 交 通 量

CERAP で取扱った 1969 年の年間交通量は、229,572 機であり、福岡航空交通管制部の同年交通量 164,478 機と比較すると約 3 年向の差があるように思われるが、米軍の交通量の算出方式は、通過機について 2 機と算定している関係上、実際的には福岡航空交通管制部とほぼ同様、又は若干多い程度と考えられる。又、沖縄 FIR 内における民間航空機の割合は全体の 42.4% であった。

2. 那 覇 飛 行 場

(1) 飛行場の概要

(a) 飛行場用地

那覇飛行場は米空軍基地内にあり、米空軍の管理下におかれ、用地面積 1,993,771.49 坪、内訳は官有地 (旧海軍省用地) 306,452.00 坪、民有地 (筆数 8,009) 1,687,319.49 坪となっている。民有地は琉球政府が民と契約し、米軍に貸与している。

(b) 運 航 回 数

那覇飛行場の総離発着回数は約 12,000 機/日で、そのうち、民間航空機の離発着回数は総離発着回数の約 1/2 に当り、日本航空、全日空、南面航空、その他外国航空会社併せて 8 社が

運航しており、各社別年向着陸回数は次表のとおりである。

社別	JAL	NWA	ANA	CAL	COA	TWA	SWAL	合計
機種	DC-8 CV-880	707-320B 707-320C	YS-11 V-828	B-727	B-727	B-707-331	YS-11A	
着陸回数	1,123	1,752	504	312	108	528	2,804	8,931

(c) 滑走路その他

滑走路は8,000フィート×150フィートノ本、アスファルトコンクリート舗装、滑走路強度は270,000ポンドである。誘導路は巾75フィートの平行誘導路が滑走路をはさんで両側にあり、舗装はアスファルトコンクリートである。

(d) 民航地域

民航地域は飛行場の北東端にあり、民航用エプロンは120^m×213^m、ターミナルビルは、那覇空港ターミナル株式会社設置管理し敷地面積5,018^m²、建築面積は3階建約4,450^m²を国際線、島内線で共用しているが、航空輸送の増加に対処するため、現在民航地域の拡張工事を実施中である。格納庫等の施設はない。

(e) 空港内消防施設

現在那覇飛行場には、民航としての消防施設はないが、米軍との共用であるので、消防活動は全て米空軍が行なっている。

(f) 空港内警備体制

那覇飛行場ターミナルビルにおいては、各航空会社による那覇空港協議会において、凶器(金属)発見器の設備等の対策が講じられている。

(g) 騒音対策の必要性の有無

沖縄の各飛行場の騒音対策は、今のところ必要ないとのことであった。

(h) 空港使用料金

機種	着陸料	停留料
DC-8	\$ 81.25	} 停留料
CV-880	48.30	
707-320B	80.25	
707-320C	83.25	
YS-11	13.20	
V-828	18.10	
B-727	38.20	
B-707-331	80.25	} 1機/回 5.40
YS-11A	1~90回まで 13.50	
	91~180回 10.80	
	181回以上 8.10	

注：夜間照明料不要

(i) 向題点

那覇飛行場は次の機能を有するため米軍基地として嘉手納基地と同等以上に重要であると思料される。

(1) 防空司令部(ADCC)があり、沖縄全島の防衛レーダー基地を統括している。

(2) 通信総隊があり、沖縄全島の通信機能を統括している。

(ウ) 無線施設隊があり、航空保安無線施設の保守管理を行っている。

(2) 航空保安施設等の状況

(a) 航空保安無線施設

ランウェイ 303 には、ILS 装置が設置されている。

グライドパスは、2.5°、ナルリファランス方式である。周辺の地形は平坦で電線等の電波障害物も見当らず、良好な降下情報を提供しているものと推定される。ローカライザーは、2周波リフレクター型で周辺地形の影響の少ない方式としている。

アウターマーカーは設置されていない。保安無線施設の概況は表 3 の通りである。

表 3.

業務	場所	施設	運用周波数
1. ILS	303 滑走路 (ローカライザー) ノックアウト 2周波方式 (グライドパス) 2.5° (アウターマーカー) なし	ILSローカライザー送信機 2	(ローカライザー) (グライドパス)
		グライドパス 2	110.3 MHz 335.0 MHz
		ミドルマーカー 2	(ミドルマーカー) 75 MHz
2. UHF D/F	DF サイト	UHF 対空受信機	(UHF) (UHF)
		方位測定装置	305.4 MHz 294.8
		対空送信機	234.8 335.8
			315.8 289.4
			343.8 308.6
		258.3 243.0	

業務	場所	施設	運用周波数
3. UHF/NDB	管制塔	UHF 対空送信機 2	(UHF)
		同 モニター装置 1	278.2 MHz N D 1
4. タカン	タカンサイト	タカン送信機 2	CH-98 L Y N
		同 モニター装置 3	

(b) 電源施設

(イ) 電力供給事業者 琉球電力公社

(ロ) 受電関係

(i) 電圧 13,800 V 3相3線 60 Hz

(ii) 二回線引込 (一回線では容量不足のため)

(iii) 予備電源契約 無し

(iv) 停電頻度 台風時を除き余り停電はない。

(ハ) 配電関係

(i) 電圧 13,800 V 3相3線 60 Hz

(ii) 配電系統 5系統

(iii) 場内配電線 地下ケーブル

(ニ) 電気施設保守要員

電気シヨップに、米兵 3 名、2 世チーフの下に約 20 人の日本人の保守要員があり、維持運用に当たっている。

(カ) 予備発動発電機

施設名	容量	備 考
管制塔	30 KW	自動切替
G C A	100 KW	
I L S	30 KW	
M. M.	10 KW	
T A C A N	30 KW	
照明変電所	200 KW	自動スタート、手動切替 200V、3φ、3W

(ク) 飛行場灯火

(ア) 進入灯

方 式	ALPA、36側 3,000ft、18側 1,500ft		
回 路 数	1回路、36側、18側切替使用		
灯 器	SB-1型		
電 球	PAR 58/5、8.8A、200W	X-カー	W.H.
埋込灯	型式不明	X-カー	W.H.
電 球	8.8A、300W		
ゴムトランス	一次電流 20A、二次電流 8.8A		
連鎖式閃光灯	36側、18側ともに設置、X-カー W.H.		

(キ) V A S I S

設置位置	R/W 36側、カ1バー、R/W端より500フィート カ2バー、カ1バーより700フィート
灯 器	型式不明
使用電球	型式 R.G.E. 8.8A 200W、メーカー GE.
ユニット数	12ユニット、電球数、1ユニット3灯
ゴムトランス	1次電流 8.8A、2次電流 8.8A、容量 200W

(ク) 滑走路灯火

	型 式	ゴムトランス	電 球	回 路 数
滑走路灯	W.H. C 1	8.8/8.8A	8.8A 200W	3
末端灯		8.8/8.8A	8.8A 200W	1
過走帯灯		8.8/8.8A	8.8A 200W	
接地帯灯	未設置			
中心線灯				

(ケ) 非常用灯火

	個 数	電 球	電 池
白	100	8V 10W	8V、A.
青	30	"	
赤	30	"	

(ク) 滑走路距離灯

300m間隔で滑走路両側に各7灯

使用電球；1灯につき 8.8A - 35W X 4

(カ) 誘導路灯

	型式	ゴトランス	電 球	回路数	Spec
誘導路灯	CROUSE HINDS Co. M-1	G.E製 6.6A 30W	6.6A 30W	7 回路	MIL-L-7082 -B
中心線灯	未設置				
誘導案内灯	"				

(キ) その他灯火

飛行場灯台	型式その他不明(調査未了)
風 向 灯	
指向信号灯	
航空障害灯	
風向障害標識	

(ク) 照明変電所

定電流調整器

	進 入 灯	滑差路灯	末 端 灯	V A S I	誘 導 路 灯
型 式	CR(油入)	CR(油入)	CR(油入)	CR(油入)	CR(油入乾式)
容 量	37.5 KW	15 KW	37.5 KW	15 KW	4KW 乾式 5 油入 2
台 数	1	3	1	1	7
電 流 値	20 15.8 12.4 10.3 8.5A	6.6 5.2 4.1 3.4 2.8A	20 15.8 12.4 10.3 8.5A	6.6 5.2 4.1 3.4 2.8A	6.6 5.5 4.8 4.2 3.8A
入 力 電 圧	2,400V	200V	2,400V	200V	200V
Spec	FAA MIL-R-3351-AMEN-1				
メーカ	G.E	"	"	"	"
予備機			1		1
制御方式	通常は管制塔より遠方制御、制御電源 AC 110V。 変電所内制御盤および機器で直接制御もできる。				

(ケ) 管制塔制御盤

管制塔制御盤は次により構成されている。

1. R/W 切替スイッチ
2. R/W ライト・光度調整スイッチ
3. APCHライト
4. T/W ライト ON-OFF スイッチ
5. R/W ライト、APCHライト ON-OFF スイッチ
6. 連鎖式閃光灯
7. V A S I
8. 飛行場灯台

(ク) 補給関係

資材の保有量不明、資材要求から現物入手までには通常6ヶ月位かゝるとのこと。

(カ) 保守要員

飛行場灯火の保守管理には、昼間6名、夜間2名の日本人保守員が当たっている。

(ク) 問題点

電源施設および飛行場灯火については、調査時間が短時間であったため、不明な点が多く、詳細は今後の調査に待たなければならない。

(3) 管制業務等に用いる施設及び機器の状況

1) 飛行場管制塔(管制塔)

飛行場の中央に位置し、構造は鉄筋コンクリートの独立管制塔で

最上部に管制室があり、階下にテープレコーダ室、通信、無線機
 室及び予備電源室がある。

管制席は飛行場管制席と地上管制席及びデーター計算席で、主幹
 管制官を含む4名で構成されている。

管制塔の内部の設備等は防衛庁の管制塔とほぼ同様である。

(b) 着陸誘導管制所 (GCA)

滑走路横に設置されたトレーラー内にあり、管制室及びアンテナ
 部分、電源室、休憩室及び保守作業室、と計3台のトレーラーが設
 置されている。風向による使用滑走路変更時にはモーターで方向転
 換し、台風時には撤去することになっている。レーダーはAN/MPN
 ノ3型精測レーダーである。管制席は着陸入域管制席、最終進入管
 制席及びデーター計算席で主幹管制官を含む4名で構成されている。

(c) 対空無線送受信所

対空無線送受信所はタキシージュエイ#3東側の岡の上に設置され、
 同受信所は管制塔西側の岡の上に設置されている。いずれも電波的に
 良好な位置で、局舎はコンクリート造りである。相互間隔はノキロ
 メートル以上取っており相互干渉はないが送信局舎は海岸に接近し
 ているため塩害を受けているとのことであった。

(d) 向題点

(1) 着陸誘導管制所は、防衛庁の一部でも同様のトレーラー内の施
 設で業務を行なっているが、管制室内は着しく狭く、電源等の騒
 音も大きいため、管制官相互間の顔見合は、不必要な高声を余儀な
 くされ、意志伝達の正確を期し難いので、交通量がさらに増加す
 る場合、当局の空港レーダー管制室同様に飛行場管制室の階下と

しくは隣接した位置に新設し、より広いスペースをもった1FR
 ルームの構築にすることが望ましい。

表4. 空港無線施設一覧表

業 務	場 所	施 設	運用周波数	
			(UHF)	(VHF)
1. ノンレーダー 管 制	管 制 塔	対空管制卓 1台	(UHF)	(VHF)
		UHF対空送信機 6"	308.6 MHz	118.1 MHz
		" 対空受信機 6"	287.6	126.2
		対空送信所 " 対空送受信機 1"	236.6	123.6
		対空受信所 VHF対空送信機 5"	305.4	108.3 (送信のみ)
		" 対空受信機 4"	243.0	121.5
		" 対空送受信機 2"		
2. GCA	移動トレーラー	GCA (ASR & PAR) 1"	(UHF)	(VHF)
		UHF対空送信機 4	238.3 MHz	335.8 MHz 118.6 MHz
		対空受信所 " 対空受信機 4	260.7	261.4 119.5
		" 対空送受信機 3	271.1	243.0 134.1
		VHF対空送受信機 3	289.4	108.3 (送信のみ)
		296.3	121.5	
3. ATIS (ディスクレイト 周波数)			(ASR)	(PAR)
			2.800 MHz	2.080 MHz
			(VHF)	
			132.5 MHz	

(4) 航空保安施設の項でも述べたとおり、当空港についても無線機
器の部品補給は困難であり、米軍側と調整しておく必要がある。

(表4)

(4) 管制委員の配置状況

那覇飛行場管制所の管制委員は16名が配置されており、勤務体制
は4直交代制であるが1名は、週日、月曜から金曜までの間、9時
から17時まで日勤することになっている。

着陸誘導管制所の管制委員は15名が配置されており、勤務体制は
4直交代制であるが2名は、月曜から金曜日までの間、9時30分
から17時30分まで日勤することになっている。

4直交代制の内訳は、23時45分から7時まで、6時45分
から12時まで、11時45分から17時まで、16時45分から24
時までとなっており、前後15分間業務の引継ぎに要する時間をとつ
てある。

当所で運用する場合、飛行場管制所20名(4席×5ターム)

着陸誘導管制所20名(4席×5ターム)及び先任管制官、監理、
訓練、調査担当主幹4名、合計44名が必要である。

(5) 管制委員の訓練について

那覇飛行場の管制機関の管制技能証明認定試験受験資格は次のとお
り定められている。

過去18ヶ月の間と同様の業務に関する資格を保有していた経験者
は飛行場管制所の場合は45日間のOJT、着陸誘導管制所の場合は

60日間のOJTを要する。

過去18ヶ月の間と同様の業務に関する資格を保有しない場合は飛
行場管制所の場合75日のOJT、着陸誘導管制所の場合90日間の
OJTを要するとしている。

訓練資料は整備されている。

(6) 管制業務の運用について

飛行場管制所及び着陸誘導管制所は運用要領業務処理要領等必要な
要領を整備し、円滑な業務を行なっている。

(7) 交通量

那覇飛行場管制所及び着陸誘導管制所の1970年度(米会計年度)
交通量は次のとおりである。

飛行場管制所	116,365機
着陸誘導管制所	18,821機

参考：1969年(暦年)における名古屋空港の交通量
(飛行場管制所 83,961機、着陸誘導管制所 19,443機)

3. ARINC通信局関係

(1) ARINC通信局の概要

沖縄のARINC通信局は、国際航空のためICAO地区通信計画
に基づく国際航空固定通信回線(対東京、台北及び香港のテレタイプ
3回線)及び対空通信施設(中西部太平洋空域用HF及び遠距離VHF

施設)を運用するほか、久米、宮古、石垣、与那国及び南大東の各離島の民間航空のための米国資金により整備された離島直達電話回線、VHF対空通信施設、NDB等の施設を米軍との契約に基づき維持、運用している。

注、ARINCはAeronautical Radio Incorporatedの略称で、米国の航空通信会社である。同社は、主として米国内において、独占的に航空会社のための運航監視用対空通信施設及びテレタイプ通信網を整備、運用し、各航空会社の通信要求に応じている非営利の会社である。

(2) 施設の現状

(a) 投資額 # 3,392,610 (1,221,339,600円)

① ARINC 所有通信施設 # 2,361,750 (850,230,000円)

② 通信関係以外のARINC所有施設(倉庫)
380,000 (136,800,000円)

③ ARINCで維持運営している離島
650,860 (234,309,600円)
関係通信施設(米軍資産)

(b) 維持費 年間 # 442,370 (159,253,200円)

この金額の中には上記(a)①の倉庫関係維持費 # 62,620 (22,543,200円)及び(a)③の維持費と含まれる。(a)③の維持費は、米空軍との契約により米空軍から年間# 74,508 (26,822,880円)を超えない範囲で所要金額が支拂われている。

(c) 設置場所

① 那覇基地：通信所、HF及びVHF送受信所

② 稚 福：離島用VHF、マイクロウェーブ連絡回線、
(那覇から東約45マイル) VHF遠距離及びローカル対空通信施設

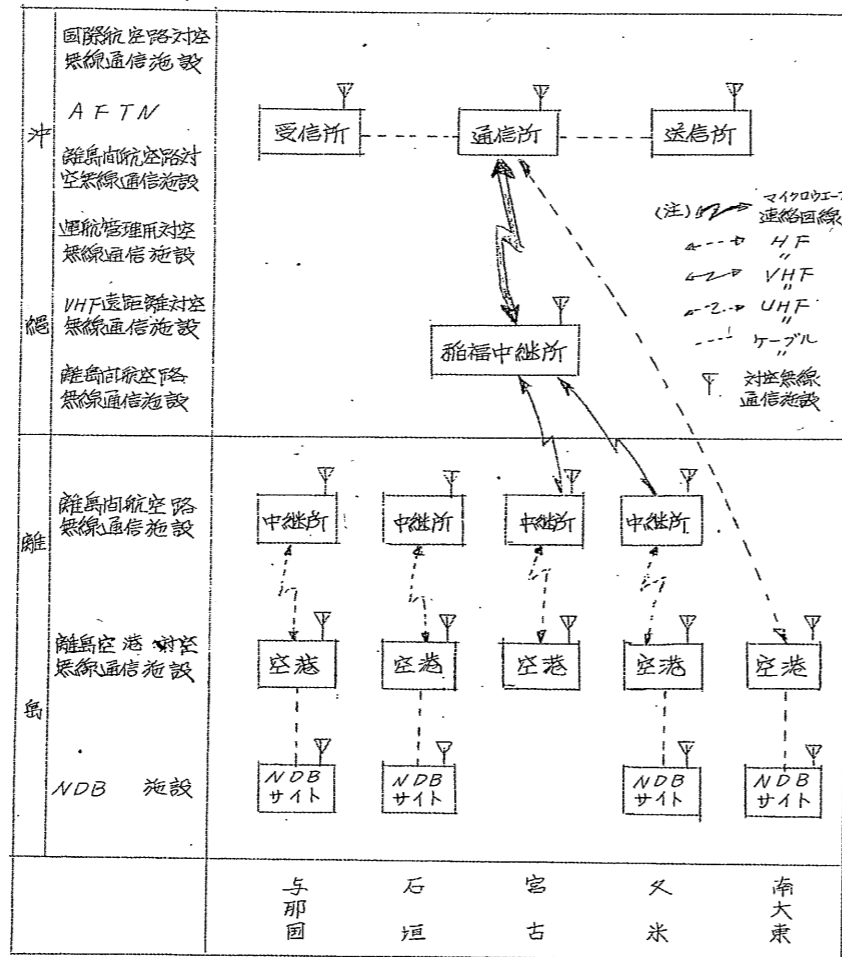
③ 離 島

久米島	VHF, UHF連絡回線、	VHF対空通信施設、	NDB
宮古島	"	"	
石垣島	"	"	NDB
与那国島	"	"	"
南大東島	対那覇用HF連絡回線、	"	"

(d) 通信及び無線施設の設置場所

通信及び無線施設の設置場所は図3のとおりである。

図 3



(d) 通信高倉

現高倉は古く且つ狭隘のため、その近くに新たに高倉を建設中であり、来年2月頃には完成の予定。

(e) 土地の所有者

- ① 那覇基地：米軍から借用 約 24000 坪
- ② 船 福：私有地(山内氏から借用) 約 3800 坪
- ③ 離 島：琉球政府提供

(f) テレタイプ回線

- ① 回線数 28 (内 AFTN 3 回線)
- ② 通信スピード
75 ボー 18 回線
50 ボー 9 〃
25 ボー 1 〃
- ③ テレタイプ通信線 回々 参照
- ④ テレタイプ台数 総計 102 台

(内 訳)

区 分	数 量	備 考
M28 KSR	19	M28 型 鍵盤付プリンター
〃 RO	26	〃 受信用プリンター
〃 ASR	10	〃 鍵盤、自動送信機付プリンター
〃 KTR	1	〃 さん孔機
〃 ROTAR	3	〃 受信さん孔機
〃 TD	2	〃 自動送信機
〃 MULTI-ROTAR	24	〃 多重自動送信機

区 分	数 量(台)	備 考
3 GATE-TD	10	3ポート自動送信機
M15 KSR	3	M15型鍵盤付プリンター
" RO	1	" 受信用プリンター
M14 KTR	1	M14型さん孔機
" TD	1	" 自動送信機
計	102	

(7) 無線施設及び周波数

無線施設及び周波数は表5のとおりである。

業 務	施 設	主 要 装 置	運 用 周 波 数
1. 国際航空路用 対空通信 (CWP)	通 信 所	対空通信局 3	(HF送受信) (ER VHF送受信)
		遠隔制御装置 2	2.896 KHZ 126.7 MHz
	送 信 所	HF6チャンネル送信機 1	5.505 " 131.8 "
		" 5チャンネル送信機 1	6.631 "
	受 信 所	" 受信機 7	8.254 "
		稀 福	VHF送信機 3
	(VHF遠距離) 対空通信	" 受信機 2	13.296 "
		磁気録音機 2	
		送受信空中線	
2. AFTN (1) 沖縄-台北	通 信 所	HF4チャンネル送信機 1	(HF送信) (HF受信)
	送 信 所	FSK 装置 1	2375 KHZ 2002 KHZ
	受 信 所	HF 受信機 10	3620 " 3705 "

(44)

業 務	施 設	主 要 装 置	運 用 周 波 数
(2) 沖縄-香港		送受信空中線	4950 KHZ 7382.5 KHZ
			1.0550 " 10.245 "
		HF4チャンネル送信機 1	5812.5 " 4608 "
		FSK 装置 1	10467.5 " 6859 "
		HF 受信機 10	16370.0 " 11683 "
		送受信空中線	13554 "
			15490 "
3. 離島間航空路及び 対空通信	稀 福 各離島中継所 各離島空港	VHF送受信機 17	(VHF送受信)
			122.3 MHz
			122.3 " ± 6 KHZ
			122.3 " ± 12 KHZ
4. 離島間連絡回線	(中継所) (中継所)	VHF 1KW送信機 16	(VHF送受信)
		VHF 受信機	171.3 MHz
(1) VHF連絡回線	稀 福 - 宮古 宮古 - 稀福 稀福 - 久米 久米 - 稀福 宮古 - 石垣 石垣 - 宮古 石垣 - 与那国 与那国 - 石垣		167.3 "
			159.8 "
			154.4 "
			159.65 "
			154 "
			167.4 "
			173.9 "
(2) UHF連絡回線	(各離島) (中継所) (各離島) (中継所) (空港)	UHF連絡回線装置 16	461 MHz
			454 MHz

(45)

業務	施設	主要装置	運用周波数
(3) マイクロウェーブ 連絡回線	受信所 稲福	マイクロウェーブ 送受信装置 4	(SHF受信所) (SHF発信所) (側送信) (側受信)
		" 端局装置 10	6705 MHz 6805 MHz
		" 遠隔制御装置 2	
5. 沖縄、南大東 HF 電話回線	通信所 南大東島陸港	HFSSB送受信機 7	(HF送受信) 3765. KHz 5240 " 7564 "
		VHF送受信機 7	(VHF送受信) 129.1 全日空 那覇 131.2 フライヤー " " 131.4 エアー 嘉手納 131.5 フライヤー 那覇 131.6 トランス 嘉手納 131.7 ー ス 那覇 131.9 日本航空 "
6. 運航管理用 対空通信			(UHF送受信) 452.0 琉球航空 "
		VHF FM送受信機 3	(VHF送受信) 152.80 MHz
7. 保守連絡		UHF送受信機 2	(UHF送受信) 270.85 "

注 1. ARINC で維持運用している久米、石垣、与那国及び南大東
の NDB については、航空保安無線施設の項参照

注 2. 沖縄 ARINC の無線施設については、別添図 5 参照

9) 電源設備

沖縄地区における ARINC 関係の電力は、那覇基地内の ARINC
通信局において遠隔制御され、同時に状況も監視されている。

ARINC 関係電源設備

場所	商用電源	予備発電機	自動電圧 調整器	オイルタンク	備考
那覇	120/240V, 4W	40KW x 1 (予)		500 (GAL)	24時間運用
稲福	120/240V, 3W	15KW x 1	1.5KW	700	"
宮古空港	110V, 2W	3KW x 1	2KW	500	"
" 中継所	120/240V, 3W	15KW x 1	1.5KW	700	"
石垣空港	110V, 2W	3KW x 1	2KW	500	"
" 中継所	120/240V, 3W	15KW x 1	1.5KW	700	"
" NDB	110V, 2W	3KW x 1	2KW	500	"
与那国空港	110V, 2W	3KW x 2	2KW	500	1台予備 13時間運用
" 中継所	無シ	12KW x 2		700	24時間運用
久米空港	110V, 2W	3KW x 1	2KW	500	13 "
" 中継所	無シ	12KW x 2		700	24 "
南大東空港	110V, 2W	3KW x 2	2KW	700	1台予備 10時間運用

注. 商用電源のない 24 時間運用の中継所の発電機は、那覇の ARINC
通信局よりの遠隔制御により、180時間毎に交互運転が行なわれ
ている。

(3) 要員

(a) 要員数 総計 31人

内訳	長	1
	次長	1
	業務	4
	通信	17
	保守	8 (この内2人程度がテレタイフ保守に当たっている。)

(b) 通信運用ポジション数

日中(繁忙時) 5ポジション	主任	1
	対空	2
	テレタイフ	2
夜間(雨散時) 3ポジション	主任	1
	対空	1
	テレタイフ	1

(c) 要員の電表法上の資格

通信要員	1	通	2
	2	通	2
	3	通	2
		航空級	7
		無資格	4
	計		17

保守要員	1	通	1
	2	技	2
		航空級	1
		無資格	4
	計		8

業務 無資格 4

(d) 要員の給与

(i) 平均基本給与(本俸+資格手当+役職手当)

(ii) 長、次長、主任技術者の3人を除く28人の平均基本給与

¥272,480/月 (100.613円/月)

(iii) 沖縄出身者26人(上記3人の他内地出身の2人を除く)の

平均基本給与

¥256,750/月 (86.430円/月)

(iv) 給与体系 別添表6参照

(e) 航空局への就職希望者

現時点においては、長、次長、主任技術者の3人を除き全員(28名)

(f) 問題点 通信局の規模及び業務量から見て当局がこれを引継

ぐ場合相当数の増員が必要と考えられる。

(4) 通信量(45年10月分)

(a) 対空通信

国際通信	10,220
国内通信	3,772
計	13,992

(b) 固定通話 (AFTN)

沖縄 / 東京	38,436
“ / 台北	22,115
“ / 香港	13,537
計	74,088

(c) 固定通信総取扱通数 (受配回線の通数を含む)

196,140 通

(5) 保守体制

保守委員は那覇基地に集中配置され、日勤として那覇地区施設の定期的整備作業に当たっている。また離島施設については毎月定期的に巡回保守を実施している。那覇通信所に設置された監視盤、または委託モニターが不意に障害発生を告げて来たときは、症状を検討して修理出張の繰返を判断し処置している。夜間は主に那覇地区施設を対象として障害に備え当番制で自宅持機にしている。(職員は比較的直に自宅を持っている)。このように保守体制に著しい改善がみられるが、これは下記の諸点について合理化を推進したためと判断される。

(ア) 機器の耐用年数を7年として施設を早目に更新し、故障の少ない機材を使用している。また ARINC の補給体制は完備している。

(ARINC は、引継後の問題を重視し、好意的に相当数の部品を残すよう努力することである。)

(イ) 予備機器を十分設置し、障害に対処して徹底した自動切替方式としている。通信所は完備した監視盤(モニターシステム)を設置し、遠隔施設を掌握できるようにしている。

(ウ) 離島空港 NDB のモニター (受信モニターのみ)、全テューゼルエンジン発電機保守等は下請委託している。

(エ) 離島施設保守の際は航空機により出張する等保守職員に稼働性を持たせている。

(6) ARINC と米軍との間の通信業務運営についての協定

ARINC の通信業務は、米軍が実施している沖縄における管制、NOTAM、気象等の航空保安業務に必要不可欠のそのものであるため、

ARINC が沖縄において航空通信業務を実施することについての承認、ARINC の米軍に対する通信業務の提供、離島関係航空通信施設の維持運営等について両者間に種々の協定が締結されている。

(7) その他

(ウ) ARINC は施設政収の返還に関連し、同施設及び業務を運輸省に引渡すための準備を3年程前から行なっている。

(イ) ARINC は、OJT 要員の受け入れについて協力的である。

(ロ) 沖縄の ARINC は、運輸省の ARINC 通信所の引継についての方針を早目に同本社に通知するよう要望している。

図 4 ARINC 通信局テレタイフ通信系

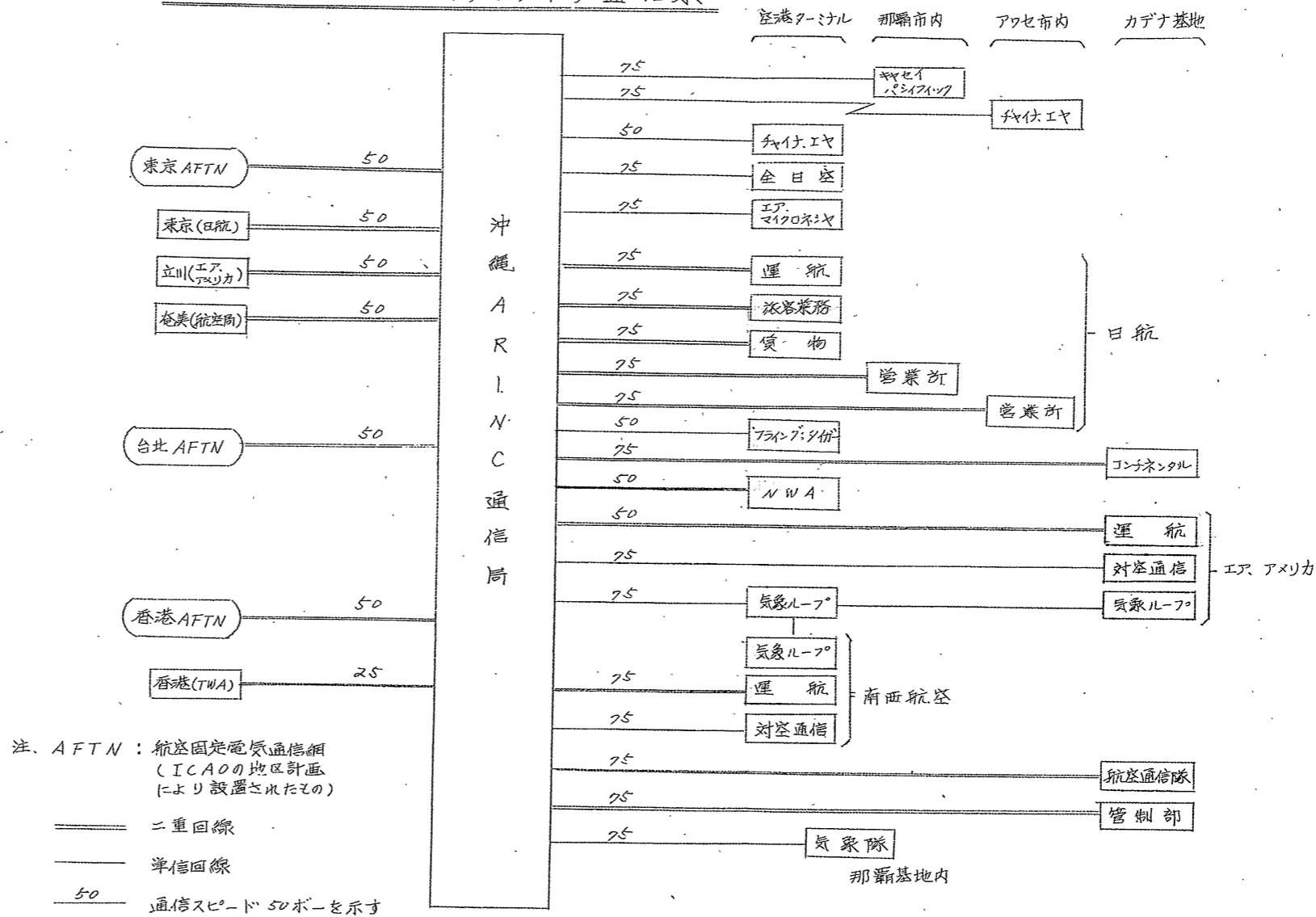
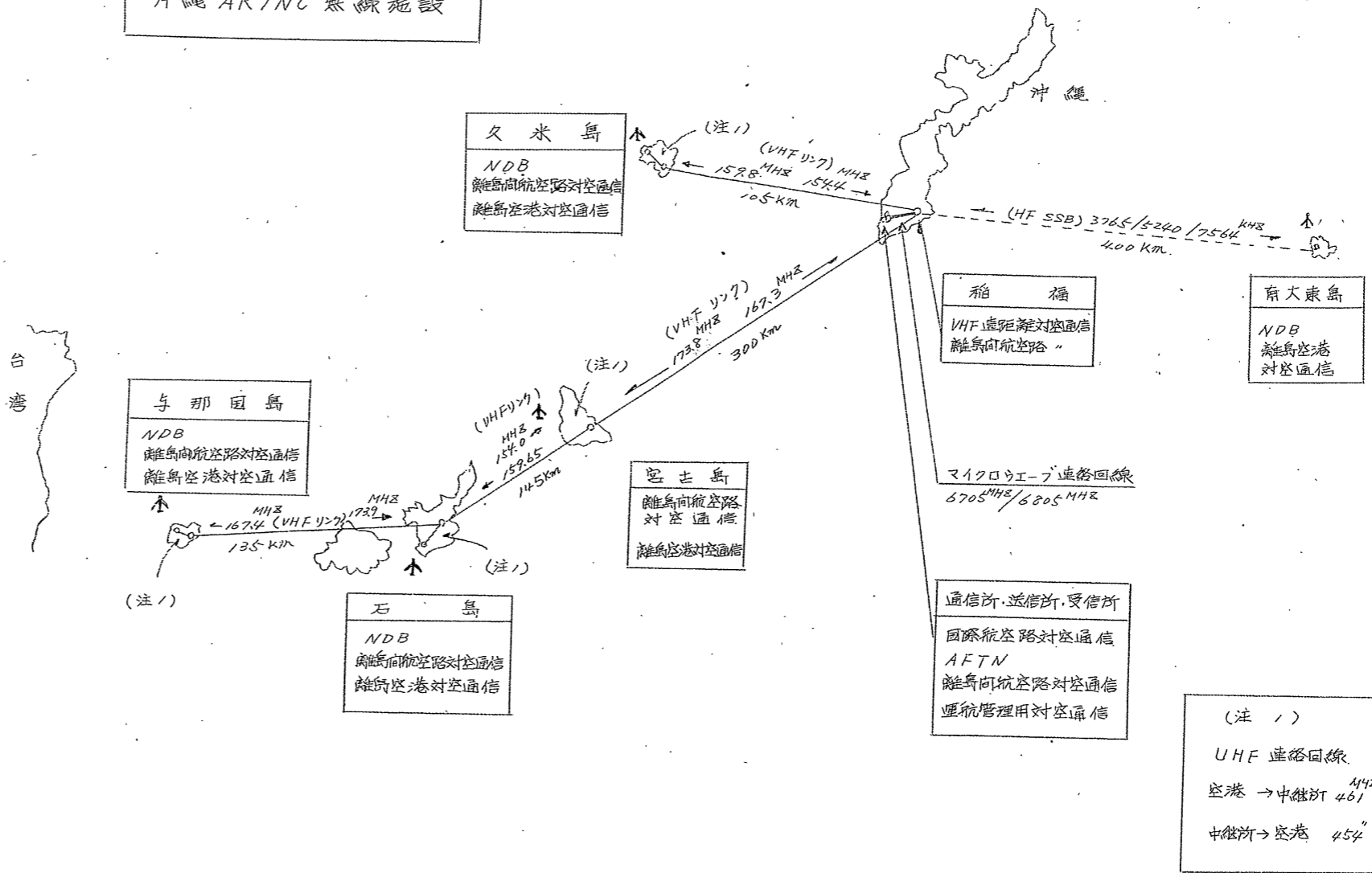


図 5

沖縄 ARINC 無線施設



別添

表 6. 沖繩AR/NC職員給与体系 (45年1月1日実施)

1. 課金事務担当者

採用頭初	＄ 110
6ヵ月後	120
1ヵ年後	130
2 "	140
3 "	150
4 "	160
5 "	170

2. 一般事務要員

採用頭初	＄ 120
6ヵ月後	130
1ヵ年後	140
2 "	150
3 "	160
4 "	170
5 "	180

3. 上級保守要員

採用頭初	＄ 240
6ヵ月後	250
1ヵ年後	260
2 "	275

3カ年 後	#	290
4 "		305
5 "		320

無線技術士の資格に対する手当

2級無線技術士	#	20
1級 "		25

4. 航空無線技術要員

採用 頭 初	#	190
3カ月 後		195
1カ年 後		210
2 "		225
3 "		240
4 "		255
5 "		270

無線技術士の資格に対する手当
上記3項に同じ

5. 航空無線通信要員

採用 頭 初	#	160
1カ年 後		175
2 "		190
3 "		205
4 "		220
5 "		235

無線通信士の資格に対する手当

航空級通信士	#	10
3級無線通信士		15
2 "		20
1 "		25

主任に対する役職手当

頭 初	#	20
2カ年 後		25
3 "		30
5 "		35

6. テレタイプ中継業務要員

採用 頭 初	#	110
6カ月 後		120
1カ年 後		130
2 "		140
3 "		150
4 "		160
5 "		170

注. 管理職的な職務を行なう者に対する給与は別に定められている。

ボーナスは年3ヶ月分支給

4. 航空保安無線施設

ウ) 施設 (表7および図6)

沖縄 FIR は、琉球諸島が約 800 キロの長さにわたり点在している。これは略々本土の東京—福岡間の距離に相当する。この広大な空域を航行する航空機の安全を確保するため米軍は NDB 及び VORTAC よりなる航空保安施設を運用している。

沖縄地域には 9 局の NDB と、3 局の VORTAC 局があり、いずれも米軍の所屬である。このうち幹線航空路用施設は、直接米軍が保守に当たっているが、離島空港用 NDB 5 局については、AR/NC に保守を依頼している。

各施設とも無線送信機と予備エンジンを設備しており、航空法施行規則に準拠している。離島空港用 NDB については、局舎はいずれも良好なコンクリート作りであるが未登記のまゝになっているとのことであつた。又用地は琉球政府が住民から一括借り上げたものを提供しているが、琉球政府は復帰に伴い問題化することはないとの判断を示した。

与那国島、南大東島、及び久米島の各 NDB は、電力事情が悪いため、ディーゼルエンジン発電機により自家発電している。

嘉手納 VORTAC は 嘉手納空港の北西 5 キロメートルの地点にある米軍標準型の施設である。周辺がなだらかな起伏の岡の上に建設され、付近に構造物は見当たらない。従つて良好なタクソン信号を放射しているものと推定される。GRN-9 型、モニターは鉄子型を採用、5KW 出力であつた。しかし VOR に関してはカウンターポイズが比較的にせまく、付近に立木が見られるため電波の乱れがあるもの

と想像された。

ただ、此のあたりも大木がなく殆んど帯線であるため電波障害は特に問題とならないものと思われた。VOR 出力は 200 W、建物は堅固なスタンダード型、ディーゼル予備発電機、専用電力ケーブルを嘉手納空港から敷設していた。遠隔用電話ケーブルは陸軍の所管となつていた。

これらの無線施設は台風による被害をまげきれないため、幹線施設について NDB、VOR 及びタクソンの三段構えとしている。又一般に潮風を受けていたみが早いとのことであつた。

(2) 保守体制

米軍の保守する幹線用航空保安施設のうち、離島 VORTAC 施設には保守要員をそれぞれ 5 名配置しており、マイクロウェーブ連絡回線等を使用して、沖縄 ACC でもモニター可能な方式としている。

AR/NC の保守する NDB のモニター方式については、現用 DFH 連絡回線にゆとりがなく、遠く離れた沖縄本島で受信モニターすることも不可能なので、空向は南西航空の空港駐在員がモニターしているが、夜向はモニター出来ない模様である。

障害の場合には、通信所に勤務する保守要員が連絡回線により通報を受けて現地に出張修理している外、毎月定期的に巡回保守しているが、いずれの場合も航空機を利用してはいる。

(3) 問題点

(a) 予備部品

これまでも米軍から移管された無線機材の部品補給は極めて困難

であったが、特に TACAN については、補給不能の状況である。従って、沖縄地区のこれら施設を引き継ぐとすれば、部品補給問題を解決しておく必要がある。AR/NC はこの点特に留意し、引き継ぎの際は、相当数の予備品を準備するとのことであった。

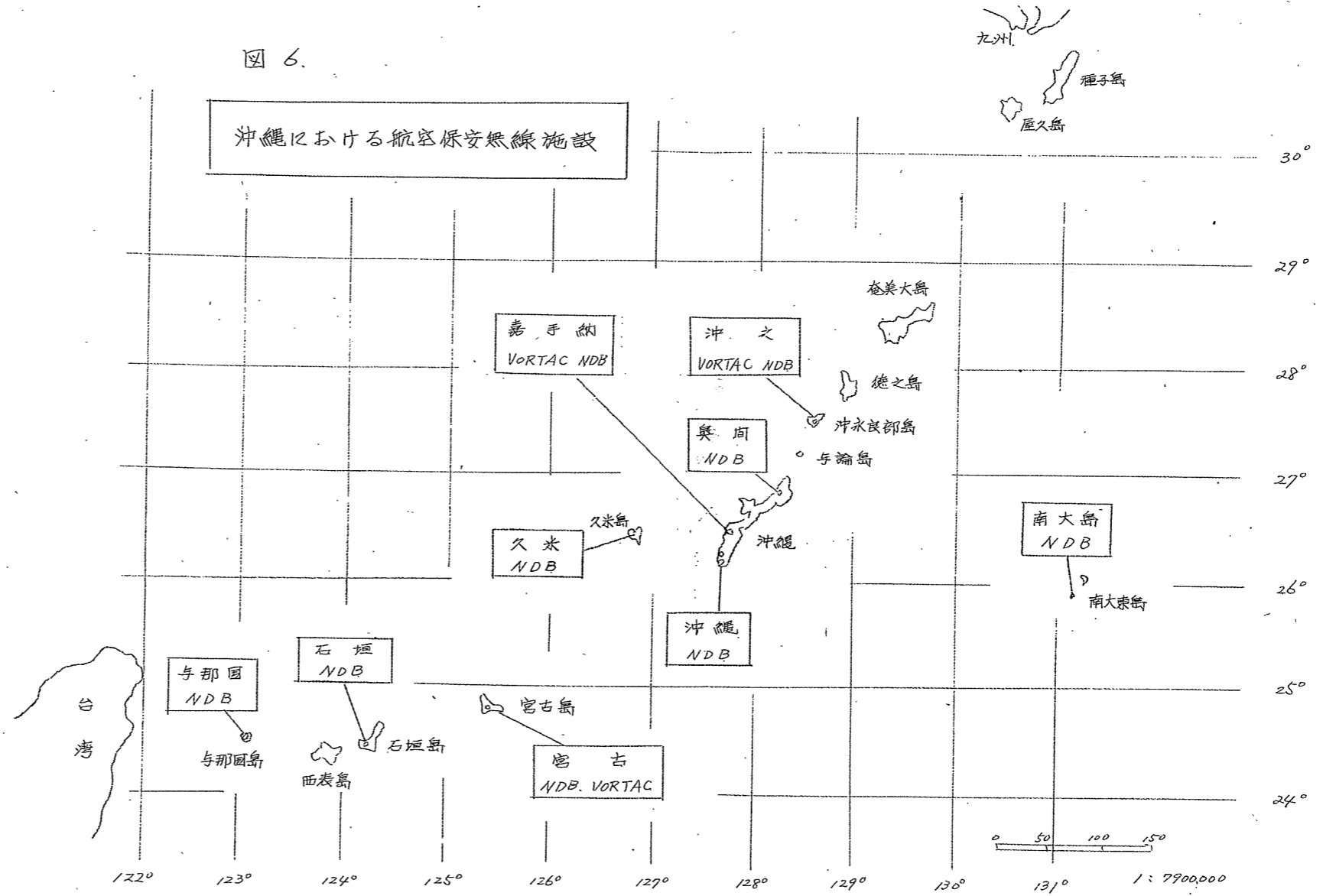
(b) 配属、離島 VORTAC は国際航空路上の要所でもあり、米軍のみならず保衛要員を配属することが望ましいが、地理的に不利であるため巡回保衛の方法をとる必要があると思われる。又、離島空港 NDB は保衛要員を配属しない体制が考えられるが、障害発生時の修理には手間とることがある。

(c) モニターシステム、米軍で直接保衛に当たっている VORTAC 及び NDB 施設のモニターシステムは、米軍の保持するマイクロウェーブ連絡回線網を使用して嘉手納の CERAP に接続されているが、航空路管制部門の移管に関連してモニターシステム的方式について検討する必要がある。

表 7. 沖縄地区航空保安無線施設 (NDB 及び VORTAC)

区 分	場 所	周 波 数	標 識 信 号	電 波 発 射 時 間	電 源	保 守 担 当	モ ニ タ ー 位 置	備 考
NDB	宮古島	340 ^{KHZ}	MY	24H	商用(予備発有)	2,52 ComSg	沖縄 ACC	
"	沖 繩	308"	OK	24H	"	"	"	
"	興 隆	287"	AU	24H	"	1962 ComSg	"	沖之永良部に運用の重点を移す意向
"	沖永良部島	398"	NO	24H	"	2,152 ComSg	"	
"	与那国島	355"	YN	24H	自家発電	AR/NC	与那国空港	フライトの3時間前から、フライト終了後以外の時間はモニターなし。
"	南大東島	405"	MD	約 10H	"	"	南大東 "	
"	久米島	295"	KJ	24H	"	"	久米 "	2000~15.00 (GMT) 以外の時間はモニターなし。
"	石垣島	284"	IG	24H	商用(予備発有)	"	石垣 "	フライトの3時間前からフライト終了後以外の時間はモニターなし。
"	嘉手納基地	335"	KD	24H	"	1962 ComSg	嘉手納基地	
VORTAC	宮古島	^{MHZ} 115.1-CH98	MKO	24H	"	2,152 ComSg	沖縄 ACC	マイクロウェーブ連絡回線で ACC に接続
	沖永良部島	^{MHZ} 112.7-CH74	MHZ	"	"	"	"	"
	嘉手納基地	^{MHZ} 112.0-CH57	"	"	"	1962 ComSg	嘉手納基地	"

図 6.



5. 石垣空港および離島の空港

(1) 空港名、設置管理者、所在地

空港名	設置者	管理者	所在地
宮古空港	琉球政府	平良市	平良市下里
石垣	"	石垣市	石垣市手得
与那国	"	与那国町	与那国町与那国
久米島	"	真志川村	真志川村字大原
南大東	"	南大東村	南大東村

(2) 空港運用時間

空港名	運用時間	摘要
宮古	10	08.00 ~ 18.00
石垣	10	08.00 ~ 18.00
与那国	5	09.00 ~ 14.00
久米島	8	08.00 ~ 16.00
南大東	3	10.30 ~ 13.30

(3) 空港用地の面積、所有者、標点位置

空港名	総面積 坪	官有地 (旧海軍用地) 坪	市町村有地 坪	標点位置
宮古	63,206	59,527	3,679	N 24°-41'-40" E 125°-18'-50"
石垣	27,058	17,133	9,925	N 24°-28'-10" E 124°-10'-10"
与那国	26,980		26,980	N 26°-21'-30" E 126°-43'-06"
久米島	49,039		49,039	N 24°-27'-40" E 122°-56'-40"
南大東	39,539	23,431	16,108	N 25°-50'-30" E 121°-14'-40"

(4) 滑走路等の諸元

空 港 名		宮古	石垣	与那国	久米島	南大島
滑走路	長さ m	1,500	1,500	1,200	1,220	1,230
	巾 m	30	30	30	30	30
	最大縦断勾配	0.9%	1.12%	0.57%	0.4%	1.0%
	最大横断勾配	1.0%	1.3%	1.5%	1.5%	1.5%
舗装の構造	乳剤舗装 4cm厚	" 4cm厚	" 3cm厚	" 3cm厚	" 3cm厚	" 3cm厚
着陸帯	長さ	1,620	1,620	1,232	1,340	1,230
	巾	76	57	40	76	76
	最大縦断勾配	0.9	1.12	0.57	0.4	1.5
	最大横断勾配	2.2%	2.0%	5.0%	2%	2%
シヨルダー	巾	5m	5m	0	0	0
	構造	乳剤舗装 2cm	" 2cm	0	0	0

(5) 滑走路の強度(等価単車輪荷重)及び方位

空 港 名	宮古	石垣	与那国	久米島	南大島
滑走路の強度	YS-11対応 23.5トン	" 23.5トン	" 23.5トン	" 23.5トン	" 23.5トン
方位	40°~ 220°	40°~ 220°	80°~ 260°	30°~ 210°	110°~ 290°

(6) 制限表面の概要、障害物件の有無、制限表面に接近する物件の有無

久米島空港 滑走路北側の東に砂丘がある。

南大島 " 進入表面上に障害物、防風林がある。

与那国 " 進入表面上に障害物、煙突、(与那国製糖工場) 岩壁(大座敷)がある。

* 他の空港は特記事項なし。

(7) ターミナルビルの概要

(設置管理者、敷地面積と階数、図面、敷地貸借)

空港名	設置管理者	敷地面積	階数	敷地貸借	備 考
宮古	平良市	500 ^{m²}	2	市有地又は 官有地	
石垣	石垣市	50 ^{m²}	1	"	1,087 ^{m²} のターミナルビル新築中
久米島	具志川村	99 ^{m²}	1	"	110 ^{m²} 増築中計200 ^{m²}
与那国	与那国町	33 ^{m²}	1	"	130 ^{m²} 新築中
南大島	南大島村	89 ^{m²}	1	"	

(8) 航空保安施設の概要(詳細は別掲)

空 港 名	無線施設	通信施設	飛行場灯火	気象施設
宮古	NDB	VHF	滑走路灯、末端識別灯、 飛行場灯台	航空測候所
石垣	NDB	VHF	"	"
久米島	NDB	VHF	なし	
与那国	NDB	VHF	なし	航空測候所
南大島	NDB	VHF		計画中

(a) 飛行場灯火

今回現地調査した石垣空港には、下記の飛行場灯火があり、全く同様な施設が宮古空港にもあり、その他の空港には飛行場灯火の施設はない。

石垣、宮古空港飛行場灯火

	型 式	電 球	備 考
滑 走 路 灯	KOITO ANK-9	6.6A-30W	日本製
滑走路末端識別灯	SYLVANIA CD-2502		米国製
飛行場灯台	KOITO ARB-16B	100V-500W	日本製
風 向 灯	KOITO AWC-36	100V-200W×4 100V-75W×1	日本製 / 基
エプロン照明灯	CROUSEHINDS CAT. No. 48083	100V-300W×1	米国製 2基

(注！上記の灯器は何れもJACABの仕様には合致していない。)

定電流調整器は米国製 (Heavy Duty Co.) で、光度調整Tapは10%、30%、100%、型式CR型、容量4KWである。石垣空港および菊川には航空障害灯および昼間障害標識の設置なし。石垣空港には運用時間中は常時、市の職員が2名勤務している。

(b) 無線、通信施設

ア) 航空保安職員

又米、宮古、石垣、与那国及び南大東の各空港には、管制通信、無線等の航空保安職員は配置されていない。

(b) 航空保安業務

離島フライトに対するEn-Route管制は嘉手納ACCが直接又はAR/NCで運用している各離島(南大東を除く)に設置された遠隔操作の対空通信施設を通じて実施している。離島空港における航空機の発着に当っては、南西航空の職員がAR/NCで管理している空港用対空通信施設を使用し、風向、風速、視程等の気象情報、滑走路の状態等に関する情報を航空機に通知している。

ウ) 尚 疑 点

離島空港では航空保安職員が居らず、かつ対空通信施設を会社職員に運用させていることなどについて、再検討する必要がある。

IV. 結 び

本調査団はその主たる目的とセンターラフゴンのTake-overのための実情調査に主眼をおいた。今後この調査に基づいて必要な施設の建設委員の養成計画を推進する必要がある。

沖縄の航空の根本的な問題としては、現在の体制は米員の防衛施設がすべての中心となっているのでこの圏外以外の諸施設については、整備の格差があることである。

本土と地理的に隔絶し、離島から成る沖縄にとって航空輸送の役割は沖縄経済圏と本土との一体化、および産業開発に当って、きわめて大きい。産業および生活の基盤として、長期的な空港整備計画をすみやかに策定し、その整備を進める必要がある。

終りに、本調査の実施に際し種々の便宜供与と御協力を頂いた総理府
 沖縄・北方対策庁、外務省アメリカ局長及び現地の沖縄復帰準備委員会、
 対策庁沖縄事務局、琉球政府および米民政府ならびに米軍関係の各官に
 深く感謝の意を表したい。

IV. 参考資料目録

(現地で入手した資料のうち、本報告書に含めることが出来なかった

ものについては調査団が保管しています。)

1. 南西航空 (SWAL) 会社概要 (昭和45年5月1日作成)
2. " 営業報告書 (カ1期~カ3期)
3. " 組織図 (昭和45年) 11月16日現在)
4. 代理店リスト
5. 南西航空運送約款
6. HICOM-APPROVED NEW SWAL PASSENGER TARIFF
7. 南西航空飛行実績 (1969年)、輸送実績の推移 (1960~1970年) および航空輸送需要の想定
8. AVIATION REGULATIONS RYUKYU ISLANDS
9. CERAP 関係
 - (1) OKINAWA CERAP OPERATION ROOM FLOOR PLAN
 - (2) OKINAWA CERAP FACILITIES
 - (3) OKINAWA CERAP PERSONNEL
 - (4) OKINAWA CERAP OPERATION PROCEDURES
 - (5) OKINAWA NAVIGATIONAL AIDS

- (6) OKINAWA CERAP TRAINING-GUIDE
- (7) " " FACILITY MEMORANDUM
- (8) OKINAWA FLIGHT INFORMATION REGION SIMULATION STUDY
- (9) Z152 COMM SQ FACILITY TRAINING GUIDE
- (10) OKINAWA CERAP LETTERS OF AGREEMENT
10. ARINC と米軍との間の業務運営に関する協定
 - (1) 1948. 2. 16付 General Hq. Far East Command から ARINC にあてた文書 (ARINC が沖縄において航空通信業務を実施することを許可した基本文書)
 - (2) 1948. 2. 16付 General Hq. Far East Command から ARINC にあてた文書 (ARINC が固定通信業務を実施することを承認する文書)
 - (3) 1949. 10. 1付 General Hq. Far East Command から ARINC にあてた文書 (ARINC が民間航空に対し対空通信業務を実施することを承認する文書)
 - (4) 1965. 3. 30付 ARINC と USAF との協定 (USAF の ARINC に対する便宜供与と ARINC の USAF に対する通信業務提供に関する協定)
 - (5) 1970. 1. 15付 USAF から ARINC にあてた通知 (上記 (4) の協定の自動更新に関する通知)
 - (6) 1967. 6. 23付 ARINC と USAF との協定 (ARINC の離島関係航空通信施設 (含 NDB) の設置維持運用についての協定)

(1) 1968. 2. 10 付 ARINC, 1962 Com Group, Maintenance DIV, 及び 2152 Com Squadron との三者協定
(ARINC と米軍との間のテレタイプ回線の設置維持, 運営に関する協定)

(2) 1967. 7. 19 付 ARINC と 2152 Com Squadron との協定
(ARINC 内に設置される電話回線の維持運営に関する協定)