

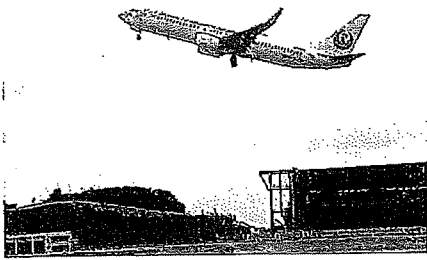
# 野田の表像

## 第2部 主権及ばぬ空

◇28

積乱雲が急速に発達しやす

沖繩の夏や秋。那覇空港を離陸する便の大半を占める県外向けの民間機はいったん南に向かい海上に出てから左に転回し、沖繩本島東側の沿岸部を北上する。その際、前方に時折立ち上る。だからのは雷雲だ。そのまま突入すれば機体は激しく揺れ、最



那覇空港を離陸する民間機（1月28日）

### 悪天候の那覇空港離陸

# 米訓練で雷雲回避困難に

悪の場合は故障を引き起こす。操縦士は雷雲を避けて飛ぶ必要があるが、まず西側の陸域上空はできるだけ飛行を避ける。そこで東側の洋上に進路を取ろうとしても、実はそこに「立ち入り禁止ゾーン」が存在する。米軍の訓練空域だ。

特に飛行の支障となるのは本島東側に広がる訓練空域「ホテル・ホテル」「マイク・マイク」「アルファ」だ。本島の東海岸とこれら米軍訓練空域の「幅」は狭いとい

いて「米軍訓練空域によって、悪天候空域を回避できない」といった不安な事象も生じている。操縦士が米軍訓練空域の通過を要求すると、那覇の管制からは「米側と調整中」と伝えられるが、操縦席では訓練空域がなお「ホット（使用中）」と表示されている。「やはり入るとまずいかな」。ぎりぎりのところで改善の策を取らざるを得なくなる。

一方、日本側の管制関係者は「やむを得ない緊急時は民間機が訓練空域に突っ込むこともあ

ら民間航空機は離陸のおよそ30分前には、操縦士も乗客も同様に電子機器の通信を落とさなければならぬ。そのわずか30分で天候が目まぐるしく変わるこ

ともある。航空安全推進連絡会が訓練空域に突っ込むこともあ

る。管制としてはその可」できないが、軍用の緊急周波数を使って空域の中で訓練を

していると思われる米軍機にその情報を「一方通告」する」と説明する。「だが、あくまでパイロット個人の判断という位置付けだ。仮に中で事故が起きた場合、操縦士の責任になりかねない」と不安を明かす。

ところで10時(約16時)ほど。民間操縦士はこの状況を「平均台を渡り歩くようにぼつそりした」コースを飛ばす表現する。

「天候は時々刻々と動く。飛行中は素早く柔軟に対応する必要がある」と説明する。飛行機自体も猛スピードで進むだけに、進路上の悪天候を回避するため

に与えられた時間はわずかな数分のこともある。「米軍の訓練空域に入れないかと管制にリクエストしても、『調整するのでもう5分待ってくれ』と言われる。ただ現場を飛んでいる側

における米軍空域の「部分開

放」などを求めてきた。野田議長は「民間航路に近い一部の区域でも開放する仕組みが構築されていけば、いざという時は事前の申し合わせですべてその空域に避難できるはずだ」とその背景を説明する。だが実際は米軍の「同意」なく日本側が米軍訓練空域の運用ルールを決める

こともできない。もしも米軍の訓練空域をより沖繩本島から離し、那覇空港を発着する民間機の航路から遠ざければ、民間機が運航する「道幅」は広がる。だが航空関係者は「その場合、米軍が嘉手納基地や普天間飛行場と訓練空域を往復する時間が増える。米軍はなるべく沖繩本島に近い場所

で訓練空域を確保したいのだ」と解説する。結局、「米軍優先」の区域割り当ての結果、民間機がリスクを背負いながら細い経路を飛行するしわ寄せが続いている。米軍によって「立ち入り」が制約されている場所

は地上の基地だけでなく空にも広がり、安全を脅かしている。

航空安全推進連絡会では政府への要請で、那覇空港発着便につ

いて「米軍訓練空域によって、悪天候空域を回避できない」といった不安な事象も生じている。操縦士が米軍訓練空域の通過を要求すると、那覇の管制からは「米側と調整中」と伝えられるが、操縦席では訓練空域がなお「ホット（使用中）」と表示されている。「やはり入るとまずいかな」。ぎりぎりのところで改善の策を取らざるを得なくなる。

一方、日本側の管制関係者は「やむを得ない緊急時は民間機が訓練空域に突っ込むこともあ

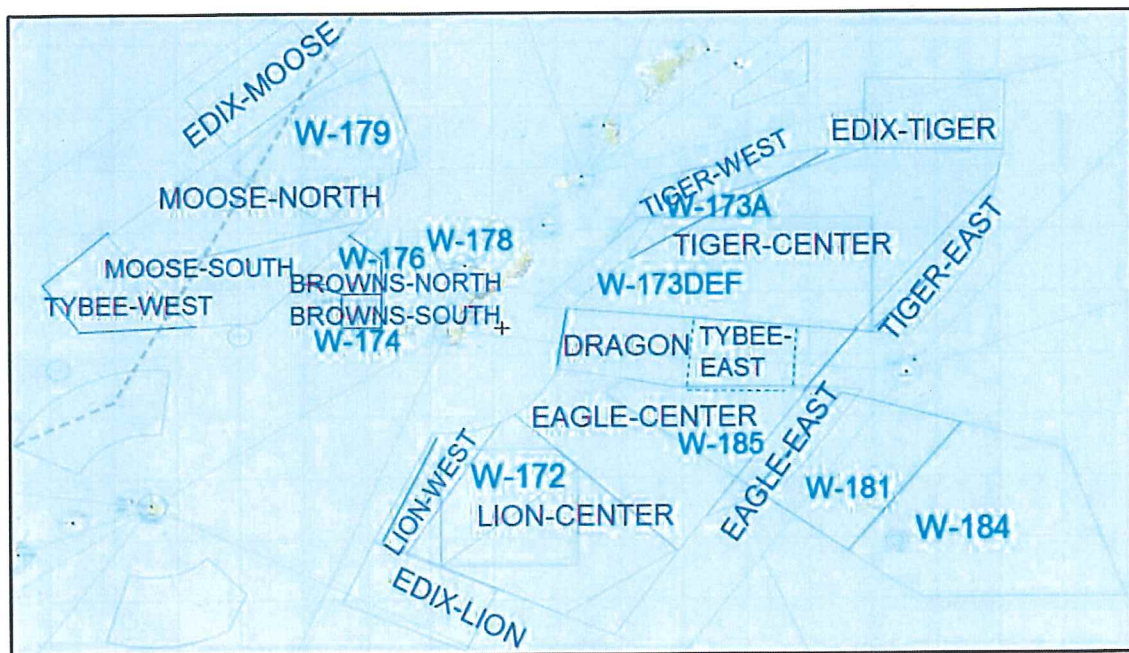
る。管制としてはその可」できないが、軍用の緊急周波数を使って空域の中で訓練を

(日一火曜掲載)

Attachment 6 (Added)

RANGE ORIENTATION AND GENERAL GUIDELINES

(Added) Figure A6.1. Range Orientation and Overlapping Airspaces (Reference Okinawa S-ALTRV MOUI for the most accurate S-ALTRV depiction/recovery/IFR points; JOSC [Sharepoint/Intelink](#)).



**A6.1. (Added) General.** The ranges surrounding Okinawa are oriented such that most air-to-air ranges are located to the east, while two of three air-to-surface ranges are located west of the island. All coordinates listed are WGS-84 Datum. Users must reference the JOSC [Sharepoint/Intelink](#) for the most up-to-date airspace data, as local MOUs are changed often.

**A6.2. (Added) General Range Guidelines.**

A6.2.1. (Added) **NORDO.** IAW paragraph 11.7.1. of this instruction.

A6.2.2. (Added) **Chaff and Flare Operations.** Except as noted in specific range attachments, use of chaff, self-protection flares, and target-illumination flares are authorized. Units employing flares must ensure these remain within the confines of the airspace.

A6.2.3. (Added) **Jettison Procedures.**

A6.2.3.1. (Added) **Emergency Jettison.** IAW paragraph 11.8.1. of this instruction and KABI 13-204.

## CHAPTER 3

### JOTRC AIRSPACE MANAGEMENT AND CONTROL PROCEDURES

**3.1 General:** The section discusses responsibilities for the agencies charged with management and control of JOTRC training spaces.

**3.2 Airspace Management and Scheduling Responsibilities:** The JOSC serves as the U.S. Forces Japan representative for airspace management and scheduling of JOTRC training areas. The JOSC serves as the DoD/MoD focal point and central clearinghouse for all Special Use Airspace (SUA) / Warning Area matters that pertain to any DoD/MoD airspace-related activity within the AOR. In accordance with the Amendment to the Okinawa Air Traffic Control dated 15 May 1972 (signed 18 Mar 2010), the JOSC is the single point scheduling agency for all areas except W178/W178A, which is scheduled by MCB Camp Smedley D. Butler. USFJ J32 is the Office of Primary Responsibility for oversight on the concept for joint airspace/range scheduling operations IAW USFJI 13-201.

**U.S. Air Forces Japan (USAFJ), Commander Naval Forces Japan (CNFJ), Marine Forces, Japan (MARFORJ)** Responsible for supporting the joint airspace/range scheduling concept. They will task subordinate units to develop local procedures to facilitate joint scheduling operations and ensure units provide manpower as required. The commands will review procedures annually and provide feedback for proposed changes/inputs to this handbook to Headquarters United States Forces, Japan as required.

**18 WG** Will ensure schedulers are trained to schedule all applicable airspace/ranges. Ensures compliance with AFI 13-212, Range Planning and Operations, and acts as the scheduling authority delegated by the Range Operating Authority for 18 WG controlled ranges. Assists CFAO in scheduling USN controlled ranges.

**CFAO** Will ensure schedulers are trained to schedule all applicable airspace/ranges. Processes requests for USN controlled ranges for use by USN users and notifies using agencies of approved schedule. Assists 18 WG in scheduling USAF controlled ranges.

**SWCAD** Will delegate Liaison officer(s) to request and coordinate the use of airspace/range for JASDF users. Assembles requests for airspace/range for JASDF users and submits to the JOSC. Notifies JASDF users of approval/denial of airspace/range requests.

### 3.3 SCHEDULING PROCEDURES

**JOSC General:** 18 WG and CFAO will work together in the same office to produce a joint schedule. Schedulers from either unit can schedule any airspace/range. All approvals and denials of airspace/range requests will be made known to 18 WG schedulers, CFAO schedulers, and SWCAD Liaison and documented through the request database. Any unresolved disputes will be sent to USFJ/J32.

All requests for Idesuna Jima (W-174) or Tori Shima (W-176) and requests for ordnance on USAF ranges will be coordinated with the 18 WG Range Operations Officer (ROO) or delegated JOSC representative before the request is approved.

All requests for Oki Daito Jima (W-183) and requests for ordnance on USN ranges will be coordinated with the CFAO Range Operations Officer (ROO) or delegated JOSC representative before the request is approved.

Per US State Department, W-182 (Sekibi Sho) and W-175 (Kobe Sho) are not to be scheduled or used by any US Forces.

#### **SCHEDULING AUTHORITY.**

Duties include: **Inputs to be added by appropriate SME**

#### **SCHEDULING ACTIVITY.**

Scheduling Activity duties include: **Inputs to be added by appropriate SME**

#### **OFFICER SCHEDULING THE EXERCISE (OSE)/ OFFICER CONDUCTING THE EXERCISE (OCE)/OFFICER IN TACTICAL COMMAND (OTC).**

### 3.4 Airspace Control Measures (ACM) in JOTRC

**Introduction.** This section is intended to provide background information on current ACM employment in the JOTRC. The information is general in nature in order to cover a wide range of operational capabilities for airspace control. In addition to the ACMs outlined here, strict adherence to established regulatory guidance, international agreements, and standardized operating procedures is vital for safety of all JOTRC users.

**Purpose.** It is understood and acknowledged that future technological advances for both military and civil aircraft combined with enhancements to the ATC/ATM systems, will increase user requirements/demands on airspace resources. Furthermore, airspace access and availability is vital to successful operations for both military and civil entities. This increased user demand has required the implementation and usage of ACMs. The current ACMs are baseline operations that create an integrated airspace control system (ACS) that facilitates mission accomplishment while maintaining the highest level of safety. This annex provides a basic overview of the framework of the currently used ACS broken down by