

航空交通管制（昭和27年6月、昭和34年6月）

航空交通管制

昭35.3.25 衆・参 安保委提出

昭和27年6月及び同34年6月日米合同委員会において次のように合意された。

(1) 航空交通管制

(イ) 昭和27年6月の合意

1. 日本国は、日本領空において安全かつ排他的な主権をもちかつそれを行使する。但し、一時的な措置として、わが国の自主的な実施が可能となるまでの間、日米間の意見の一致をみた時に、日本側が航空交通管制に関する全責任を負うこととして、米軍が軍の施設で行う管制業務を利用して民間航空の安全を確保することとし、また、日本側の管制要員の訓練を米軍に委託する。（航空局注、当時わが国が航空交通管制を実施するためには、施設、要員とも皆無にひとしい状況にあったので、前記のような一時的措置をとったものである）。
2. 日本政府及び米軍の行なう航空交通管制はICAOの定める標準方式を使用する。
3. 在日米軍は、日本政府の承諾のもとに必要な航空灯台、ビーコン等の航空保安施設を自ら設置し、運用できる。
4. 在日米軍は、軍の使用する航空図の精確さを確保するために測図飛行を行うことができる。
5. 第三国航空機の日本領空への飛来を許可するときは日本政府は当該航空機の経路、空港、時期を含めて在日米軍と相互に意見の一致をはかっている。

(ロ) 昭和34年6月の合意

1. 米軍に提供している飛行場周辺の飛行場管制業務、進入管制業務を除き、すべて、日本側において運営する。
2. 防空任務に従事する軍用機に対しては交通管制上、最優先権を与えることに同意している。これらの軍用機の離着陸に際しては、その迅速な行動を可能ならしめるため予め定められた一定の空域をあけるように他の航空機の管制が行なわれる。
3. 日本政府は在日米軍との間に航空機から得られる気象情報を相互に交換する。
4. 防空上緊急に必要なときは、防空担当機関が保安管制を行なうことに同意している。
5. 国外から飛来する航空機が管制本部に対して位置情報を行なうべき地点の決定に際しては、日本政府は防空担当機関と協議する。

(2) 航空機の事故調査

1. 合衆国軍の航空機施設又は人員を含まない航空機の事故について在日米軍は責任を負わない。  
但し、在日米軍は公認の日本国政府航空機事故調査官に協力し、かつこれに対し調査に必要で保安上差支えない一切の情報を提供する。
2. 日本政府が航空機事故調査の責任を負う航空機施設又は人員を含まない航空機の事故については、日本国政府は責任を負わない。但し日本政府は公認の合衆国航空事故調査官に協力し、かつこれに対し調査に必要で保安上差支えない一切の情報を提供する。
3. 在日米軍の航空機及び日本政府が航空機事故調査の責任を負う航空機を含む航空機の事故に対しては航空機事故共同調査委員会がこれを調査する。
4. いづれか一方による航空機事故の調査中に他方の施設及び人員が事故に関与する原因をなした証拠があるときは、いつでも他方の代表者にその旨を通知する。この場合は航空機事故共同調査委員会を設けてこれに当該の調査を行う権限を与える。

(3) 搜索救難

1. 在日米軍は日本及びそれに隣接する水域上を飛行する航空機の危急の時に搜索救難業務を行う。日本国のための搜索救難活動に参加する合衆国救難隊の作業は在日米軍が指揮する。
2. 航空機が行方不明であり、又は墜落航空機の生存者が援助を必要としている旨の通告を受けたときは在日米軍は行方不明機の位置を搜索し、及び墜落航空機の生存者を救助するため、できる限りの援助を与える。

-----  
沖縄における航空交通管制（昭和47年5月）

昭和47年5月  
外務省

沖縄における航空交通管制

昭和47年5月15日、日米合同委員会において、次のように合意された。

1. 沖縄における航空交通管制組織を運用管理する権限は、日本国政府に帰属する。
2. 沖縄飛行情報区（F-R）は東京飛行情報区と分離して存置させる。
3. 日本国政府は、施政権返還と同時に、那覇空港の航空交通管制業務、及び沖縄飛行情報区における航空通信業務の運用並びに離島空港の航空施設（航空保安施設及び航空通信施設）の運用管理を行なう。これに必要な航空施設（那覇空港管制塔、同 I L S 等）は、米国政府から日本政府に移転される。
4. 日本国政府は、施政権返還後、2年以内に所要の航空管制及び保安施設の整備運用を行なうことにより、沖縄飛行情報区における航空交通管制業務の運用を行なう。それまでの間は暫定的に米国政府が I C A O 基準に準拠した方式により、航空交通管制業務を実施する。  
但し一部の航空保安施設（航空路用 N D B 及び V O R T A C）については、施政権返還後、1年以内に日本国政府が運用管理する。  
なお、米国政府は、必要な日本政府職員の訓練等について、協力する。
5. 米国政府は、地位協定の規定により使用を認められた飛行場に関する航空交通管制業務を実施する。なお、那覇空港に近接して嘉手納飛行場が位置していることから、これら区域における航空交通の安全を確保するためには、単一の施設によって進入管制を行なう必要があるため日本政府がこれら飛行場のレーダー進入管制業務を行なうまで暫定的に米国政府が那覇空港の進入管制業務を実施するものとする。
6. 右の合意事項の他、昭和27年6月及び昭和34年6月の合意（今後行なわれる改正を含む）が適用される。

-----  
航空交通管制（昭和50年5月（改正））

航空交通管制（改正）

昭和50年6月  
外務省

昭和50年5月の日米合同委員会において次のように合意された。

1. 日本政府は、米国政府が地位協定に基づきその使用を認められている飛行場およびその周辺において引続き管制業務を行うことを認める。
2. 米国政府の行う右管制業務の方式および最低安全基準は少なくともICAO基準と同等なものとする。
3. 米国政府は、右管制業務が必要でなくなった場合には、日本政府に対して事前通報を行った上で、これを廃止する。
4. 日本政府は、米国政府の要請に応じ、防空任務に従事する航空機に対しては、航空交通管制上の便宜を図る。
5. 米国政府は、軍用機の行動のため空域の一時的留保を必要とする時は、日本側が所要の調整をなしうるよう、十分な時間的余裕をもって、その要請を日本側当局に対して行う。
6. 航空交通管制に関する昭和27年6月及び昭和34年6月の合意は失効する。航空機の事故調査および捜索救難に関する昭和27年の合意は別個の合意により終了、代替又は修正されるまで有効とする。

（注 在日米軍による測図飛行、第3国機飛来の許可に関する米軍との協議、気象情報の交換、保安管制等にかかる規定は削除された）