



福岡地区 管制施設 視察報告

近年、日本国内を飛行する航空機の機数は増大の一途を辿っており、国内空港を離発着する航空機だけではなく、上空を通過する航空機も同様の状況となっています。そこで日本の航空交通管制システムも交通量の増大に対応出来るように改善を進めているところです。一方で、国家公務員の一律削減の影響で航空管制官や運航情報官の総数が減少していることに対応する必要もあり、自動化やシステム統合などが進められています。

私たちパイロットは、そうした管制システムの変化を日常業務の中で知る機会はなかなか無く、静かに進行していると言っても過言ではありません。そこでALPA Japan ATS 委員会は航空交通管制機関を訪問し、管制業務の「今」を視察してきました。

今般、ATS 委員会が訪問したのは、以下の管制施設 4 箇所です。

- ・福岡管制部（国内レーダー管制空域。いわゆる「福岡コントロール」）
- ・福岡管制部（洋上管制空域のデータ通信による管制業務）
- ・福岡空港管制塔（飛行場管制業務。「福岡タワー、グラウンド等」）
- ・福岡対空センター（飛行場対空援助業務。各空港ラジオ、インフォメーション）

各施設の見学時間は時間の関係で限られていましたが、福岡空港の管制業務やラジオ空港の通信業務から国内高高度管制業務、そして洋上管制業務まで極めて幅広い航空交通管制業務の現場を視察し、立ち会っていただいた管制官や情報官の方々とも意見交換出来ました。そこで、ここではその一部を皆さまにご紹介します。

福岡管制部（国内管制空域）

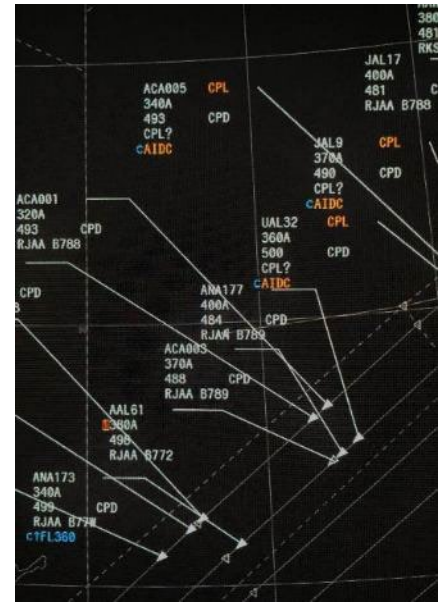
福岡管制部は福岡空港の北方約 10km に位置しており、福岡空港 RWY16L の最終進入コース直下にあります。このエリアには福岡管制部の他、ATMC（航空交通管理センター）もあり、日本の航空交通管制の要とも言える施設です。

福岡管制部は 2025 年 3 月に完了した空域再編によって、北海道から沖縄まで全てのレーダー管制区域のうち、高高度（フライトレベル 335 以上）における管制通信を行っています。日本はその地理的環境から上空を通過する外国航空機が多数飛行しており、韓国と北米/欧州間、中国と北米間、東南アジアと北米間を飛行する旅客機や貨物機はほぼ全てが日本上空を飛行することもあるため、近年の世界的な航空需要の増大によって福岡 FIR（Flight Information Region = 情報区）へ飛来する航空機数は増加の一途を辿っています。そこで現在は陸域 CPDLC（Controller-Pilot Data Link Communication）と呼ばれるデータ通信を併用した管制業務を実施することで、増大する管制通信量に対応しています。

現在、陸域 CPDLC は管制移管に関する通信に限定して行われていますが、福岡管制部が受け持つ空域を飛行する航空機は上空通過がその多くを占めているため、このデータ通信が導入されたことで通信に係る時間が削減され、業務環境は改善しましたが、未だに CPDLC 未導入の航空機も多く、更なる導入を期待しているとのことでした。

福岡管制部（洋上管制空域）

続いて、洋上管制空域をご紹介します。この空域は福岡 FIR 全体の 70% 程度の空域を占めますが、交通量は国内管制空域よりも少ないこと、そして 90% 以上の管制通信業務はデータ通信によって行われていることが特徴で、全 5 セクターに分かれています。なお、残り 10% 近くは成田空港内にある「Tokyo」のコールサインで航空通信官が HF 通信で受信した内容をテキスト形式に打ち替え、データ通信に変換され福岡管制部へ送られます。このように洋上管制空域の管制官はほぼ全ての業務をデータ通信で行うことから、悪天候の場合を除き 1 セクターの管制卓を 1 名で担当しているとのことです。私たちが視察見学を実施した時も、地上回線の電話以外は終始無言でひたすら画面を見ながらテキストを打ち続けているのが印象的でした。



<洋上管制空域の擬似レーダー画面例>

洋上管制空域を飛行する航空機の進行方向は、大別すると日本と米国を結ぶ東西方向とフィリピンのマニラ FIR へ続く航空路 A590 の南北方向に大別されます。私達が訪問した時間帯（午後 2 時頃）は比較的交通量が少ない時間ということから広大な洋上管制空域を 2 セクターに統合し、僅か 2 名で管制業務を担っていたのは驚きとも言える光景でした。

こうした業務環境から、パイロットが上空から CPDLC で管制要求をした時に返答が遅いことや「STANDBY」などの短文での返答がある時は、「あ、きっと忙しいんだろうな」と思って返答を待ってあげる気持ちがあっても良いかも知れませんね。

福岡空港管制塔

2025 年 3 月の福岡空港における 2 本目の滑走路運用開始に合わせて、管制塔は滑走路の東側から西側へ移設され、2024 年 12 月から運用を開始しています。長さの異なる 2 本の滑走路運用にあたって管制官の視界を広く取る必要があるため、新管制塔は羽田空港（116m）について日本で 2 番目の高さ（94m）があります。管制塔の位置が空港西側へ移設されたことで、これまで滑走路及び進入機が同じ方向に目視出来ていたものが、RWY34R への視認進入（Visual Approach）時は滑走路と進入機が 180 度異なる場所にいるため、前後を確認しながら管制業務を行うというのが大きな変更点だそうです。

また、2 本目の滑走路が運用開始したことで最も懸念された視認進入時におけるパイロットの RWY34R と 34L の見間違い防止対策として、それぞれの RWY に対して Final Flight Path が表示されているモニターシステムが設置されました。これにより、パイロットが正しい滑走路へ進入しているかを監視することが出来るそうです。



その他、RWY34R への視認進入中に受ける「Extend Downwind」の管制指示について確認したところ、管制官は「離陸機との管制間隔を維持する目的で発出する」とことや「期待する秒数は 5-10 秒程度」という内容が確認出来ました。Downwind を無闇に延ばすと、その後の進入時に障害物接近の影響があるため GPWS Warning が鳴ってしまう懸念を管制官に伝えるなど、それぞれにリスクが潜在している進入方式だということを改めて感じました。

福岡対空センター

九州・沖縄地区ではこれまで、「福岡」「鹿児島」「那覇」の各 FSC=Flight Service Center において飛行場対空援助業務 AFIS（コールサインが「レディオ」）及び広域対空援助業務 AEIS（コールサインが「インフォメーション」）が実施されてきましたが、運航情報業務の最適化に合わせ、「福岡対空センター」を設立して那覇と鹿児島の FSC 業務を順次業務統合しているところです。

視察当時の 2026 年 3 月は前身の福岡 FSC から管轄していた 7 空港（対馬・福江・壱岐・北九州・長崎・大村・佐賀）と広域 4 サイト（岩国・清水・三郡山・福江）のみが担当でしたが、4 月から那覇 FSC が管轄している 7 空港（奄美・下地島・久米島・与那国・多良間・南大東・北大東）と広域 2 サイト（宮古・八重岳）も担当することになるということで、すでに受け入れ態勢が完了しているとのことでした。さらに今後は、鹿児島 FSC が管轄している 6 空港（種子島・屋久島・徳之島・与論島・喜界島・沖永良部）と広域 2 サイト（加世田・奄美）の集約も予定されているとのこと、最終的には 20 空港・広域 8 サイトを担う日本最大の対空センターとなる予定とのことでした。



＜対空センター運用室＞

空港の状況、航空機の動向を確認するためのモニターシステムはそれほど画面が大きくなく、画質も状況によっては不安定なこともあるなど、運航情報官は色々と苦労されているとのことのお話がありました。例えば、離着陸する航空機をチェックするにも、地形の関係で航空機がモニター越しに見えないこともあるそうです。

そこで、夜間の着陸後は直ぐに着陸灯を消さずしばらく点けておくと、航空機が着陸して地上走行をしていることがモニターを通して判別出来るそうです。

また 2026 年 4 月から福岡対空センターでの運用開始が予定されている RVA（Remote VFR system for ATS）システムを見学することが出来ました。



＜RVA システム例＞

これは欧州等で実用化されている「リモートタワー」と同様のシステムで、12枚のモニター画面によって擬似的に360度の視界を確保することにより、管制塔から空港周辺を一望しているかのような景色を遠隔地の福岡から見る事が出来るというものです。現在の飛行場対空援助業務は小さなモニター画面を1台または2台によって限定された方角のみを確認して運航情報官が情報提供を実施していますが、このシステムはモニター画面が大きくなるだけでなく、360度の視界が確保されることから飛躍的に情報量が増大し、的確な情報提供が期待されています。

RVAシステムを利用した奄美空港のリモートレディオ業務は2022年度から那覇空港FSCで運用されていますが、26年4月から福岡対空センターで運用予定です。

管制官と直のコミュニケーションを準備します！

視察したパイロットは国内線・国際線共に飛行しており様々な視点で質問しましたが、その回答は守秘義務その他の関係で残念ながら詳しくご紹介することは難しいため、ここでは割愛しました。今回の視察に関連してご質問がありましたら、ATS委員会までご連絡ください。また、こうした活動は随時行なっていますので、ご興味がありましたら連絡をお待ちしております！

ATS委員会はこうした国内活動はもちろん、ALPA JapanとしてIFALPA ATS Committee Meetingに出席するなど、国際活動も継続的に行なっています。そのALPA Japanは今般、アジア太平洋地域メンバーによる地域会議（IFALPA Asia-Pacific Regional Meeting = IFALPA APRM）を2026年10月に東京で主催することになりました。さらに、日本の管制官が所属するIFATCA（International Federation of Air Traffic Control Associations = 国際航空交通管制官協会連盟）も2026年10月にアジア太平洋地域のメンバーによる地域会議を東京で開催する予定であるということから、ALPA Japanは日本のIFATCAメンバーであるJFATC（Japan Federation of Air Traffic Controllers）と相談のうえ、IFALPA APRMとIFATCA APRMの合同会議（Joint Meeting）を開催することを決定しました（**2026年10月20-22日、お茶の水「sola city」**）。

日本においてIFALPAの委員会レベルを除く国際会議を主催するのは2000年に東京で開催した年次総会以来となるだけでなく、IFALPAアジア太平洋地域としてIFATCAと同地域でJoint Meetingを開催するのは史上初めてとなります。航空の高度化によってパイロットと管制官がお互いの業務を知ることがこれまで以上に必要となっている中、こうした国際レベルでの対話の機会を持つことは極めて重要です。日本のパイロットにとってこの機会を活かして国内外の管制官とコミュニケーションを持つチャンスです。是非皆さまの参加をお待ちしております（詳細は「<https://alpajapan.org/aprm2026/>」または以下のバナーをクリック）。



IFALPA APRM 2026 Asia Pacific Regional meeting
OCTOBER 20 (WED) - 22 (THU), 2026 | Sola City Conference Center
<https://alpajapan.org/aprm2026/>

以上