

2019年度 募集案内

航空管制官採用試験

— 大学卒業程度 —



飛行場管制業務

空港を中心に約9km圏内を担当する。空港にある管制塔から目視により航空機を捉え、離着陸の許可、飛行場面の移動の指示等を発出する。



ターミナル・レーダー管制業務

空港から約100km圏内を担当する。航空交通管制部から引き継いだ各方面からの到着機はここでレーダーを用いて順序よく並べられ、管制塔へと受け渡される。



航空路管制業務

空港と空港の間の空域を担当する。レーダーを用いて航空機を監視し指示や許可を与える。日本が担当する広大な空域を4つの航空交通管制部で分担する。

「パイロットに安心を与える仕事」それが航空管制官です。「顔の見えないパイロットに安心感を与えることによって信頼を得る。」そのやりとりの積み重ねが空の安全を築いてゆきます。

航空保安大学校における基礎研修修了後は、空港や航空交通管制部等の管制機関に赴任し、OJT(実地研修)を含む専門研修を修了した後、技能試験に合格して初めて航空管制官に任命されます。

また、空港や航空交通管制部で経験を積んだ後は、航空保安大学校等の教育機関、新たな飛行経路の設定や次世代の管制システムの開発などに携わる国土交通省等、様々な活躍の場が用意されています。

■ 冷静さと責任感

～どんな時でも落ち着いて
判断を下せるか～

航空管制官が無線を通じてパイロットに伝える言葉には、大きな責任が伴います。航空管制官の発する指示を受けて、お客様を乗せた航空機は飛行していきます。私たちはどのような状況においても冷静沈着に判断できるよう日々の業務で経験を重ね、常に最適な指示を与える必要があります。冷静さを保ち、責任感を持って適切な判断を瞬時に下せるよう、追求し続けられる人材を求めていきます。

■ 協調性

～チームの一員として
活躍できるか～

航空機の運航はたくさんの人々の力に支えられています。航空管制官だけでなく、航空管制運航情報官、航空管制技術官、パイロット、運航関係者、そして気象庁職員などとの連携のうえに、安全運航が実現します。常日頃より自発的に行動し、仲間とのコミュニケーションを大切にしなければなりません。チームメンバーとの調和を保ちながら、自分自身を表現できる人材を求めていきます。

■ 自ら学び取る力

～自己研磨できるか～

航空管制官は人事異動のたびに訓練と試験を受け、新たな資格を取得しなければなりません。また航空行政の変革のスピードはめまぐるしく、規定や運用方式が改正されるたび、常に最新の情報に基づいて業務を行う必要があります。変化を恐れず向上心を持ち、周りの仲間や環境から学ぶ姿勢を持ち続けられる人材を求めていきます。



国土交通省 航空保安大学校

Aeronautical Safety College
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

航空保安大学校を卒業し、全国で活躍する先輩たちは今、何を想つているのでしょうか？

信頼関係で空の安全を守る。

2009年 航空保安大学校 卒業
関西空港事務所 航空管制官

土橋 卓弥

○関西空港の管制業務の特徴、醍醐味について教えてください。

関西空港を基点に半径90キロ程の中に7つの空港が存在する混雑した空域を管轄しています。アジアを中心とした短距離の国際線が多く、英語が母国語ではないパイロットも混じるなか、確実にコミュニケーションをとるには経験が必要ですが、その分やりがいも感じます。

○これまで経験した業務で印象に残っているものについて教えてください。

天候が悪くなると一気に緊張感が高まります。気流が乱れ、揺れている機内を想像しながら、絶対に安全に、できるだけ快適に、少しでも早く乗客のみなさまを送り届けてあげたい。そんな使命感を背負いながら業務を行っています。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

日ごろから人の気持ちを考えて行動できる、いわゆる『気の利く人』は同僚やパイロットからも信頼されますし、信頼関係があるからこそ良い管制業務ができます。これからもそのような素敵な同僚が増えしていくのを楽しみにしています。

Continue present heading. 一まっすぐ突き進めー

2008年 航空保安大学校 卒業
札幌航空交通管制部 主任航空管制官

竹川 真弘

○チームで仕事をする上で大切にしていること、心掛けていることを教えてください。

シンプルであることです。効率的な方法であってもあまりに突飛な方法であれば、一緒に働く他の管制官や交代して管制卓につく管制官の混乱を招く可能性があります。そういうことを避けるためにも「わかりやすさ」に重きを置くようにしています。

○管制業務以外に担当されている仕事があれば教えてください。

広報活動です。大学などに行って管制官の職業を紹介したり、管制官募集のポスターを施設に掲示していただくよう依頼します。管制官が国家公務員であるということや管制官の仕事の魅力を知っていただける貴重な機会となっています。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

この仕事では様々な局面でコミュニケーション能力が求められます。隣で一緒に業務する管制官や他機関の管制官であったり、パイロットであったりとコミュニケーションの形態が多岐に渡ります。皆様のコミュニケーション能力を必要としています。ぜひ我々の力になってください。



Safety first.

1990年 航空保安大学校 卒業
那覇空港事務所 次席航空管制官

畠山 美樹子

○これまでの業務経験で最も印象に残っていることは何ですか？

航空会社をはじめ、米軍、自衛隊と連絡調整を担当したことです。管制官がより安全かつ効率的な業務ができるよう調整を行い、役立った時は嬉しく思いました。那覇では2019年度に滑走路の増設が予定されており、様々な調整を実施しています。

○次席としてどのような役割を担っていますか？また、何を心がけていますか？

各チームを統括する次席は、メンバーが協力し安全に業務が遂行できるよう常に気を配っています。また、管制業務を行っていないときにもよりよい雰囲気作りを心がけています。現在は、チームから離れて管制事務室で上司を補佐し、事務所全体としてよりよい仕事ができるよう心がけております。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

管制の仕事は、一人でできるものではありません。チームで協力しあい、安全に業務を進めていく必要があります。多くの人と関わり、仲間とのコミュニケーションを大切にし、様々なことを楽しみましょう。管制チームの一員として一緒に仕事ができることを楽しみにしています。



航空管制官、いつも空を見つめて

安全と効率の両立を目指して。

2018年 航空保安大学校 卒業
函館空港事務所 航空管制官

青柳 万里菜

○どのようなきっかけで航空管制官になろうと思ったのですか？

小さいころ家族でよく空港へ飛行機を見に行っており、飛行機への漠然とした憧れが芽生えていたような気がします。学生時代に人事院のHPを見て「プロフェッショナルな仕事をしてみたい」という私の希望にとても近いものだということを知り、管制官を目指そうと思いました。

○函館空港ではどのような訓練を行っていますか？

管制塔で飛行機や車両など安全かつ効率よく動かすための訓練を行っています。ターミナル・レーダー管制業務を行う管制官とも協力して、今の状況に合うベストな方法を選択し指示を与える訓練です。いざとなったときに頼れる管制官になれるよう訓練に励んでいます。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

航空機や車両そして他の管制官との調整は、基本的に無線や専用電話で会話をします。相手にとっていま必要なことは何か、どのように言ったら伝わりやすいかなど、相手の立場になって考えるということがとても大事です。みなさんもプロフェッショナルな仕事を目指してみませんか。



マイクを持つだけじゃない、色々な経験を。

2002年 航空保安大学校 卒業
航空局管制課 教育第二係長

菅野 琢也

○どのようなきっかけで航空管制官になろうと思ったのですか？

小さい頃から、家族が乗る飛行機を空港まで見送りに行く機会がよくありました。航空管制により空の安全や秩序が保たれているのだと父から教わった時、私は管制官に対して強い憧れを抱き、将来自分の職業にしようと心に決めました。

○航空局管制課教育係でのお仕事とは、どのようなものですか？

管制職員の教育課程全般の管理をするのが主務です。保安大の研修だけでなく、異動先でも資格試験や身体検査、英語能力試験に合格しなければ管制官は業務を行うことができません。ここでは、それらの事務手続きや、より効率的で意義のある教育の仕組み作りをしています。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

私たちは管制業務のみならず、教官として人を指導したり、管制システムの開発や維持に携わったりなど、様々な業務経験をすることができます。常に自己研鑽することが求められますが、それぞれの職責をしっかりと理解してキャリアを積んでいくことを楽しめる方、ぜひお待ちしております。

未知の分野に挑戦する勇気。

1998年 航空保安大学校 卒業
東京空港事務所 主幹航空管制官

野中 崇史

○羽田空港の管制業務の特徴、醍醐味について教えてください。

羽田はわが国最多の就航便数を誇る巨大空港です。運航を最前線で支える管制官の責任は重いですが、その分充実感も大きいです。また2020年東京オリンピックに向け、更なる増便を可能とするためのプロジェクトが進行しています。日々の運航を見つめながら大きな未来にもチャレンジできることが醍醐味です。

○システム担当のお仕事はどのようなものですか？

航空管制は高度なシステムに支えられており、日々の管制運用を担保するのがシステム担当の仕事です。羽田では新システムへの移行を控えているためエンジニア色の濃い作業も行っています。また成田空港の管制システムも受け持っているため、広範な知識が求められる面白い仕事です。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

未知の分野に挑戦する勇気を持ってください。システム担当には課題を解決するため、管制業務経験に基づいた柔軟な発想力が求められますが、全国各地で多くの若い世代が活躍しています。あなたの力、航空業界の最前線で試してみませんか。



給与 (2018年12月1日現在)

- 航空保安大学校での基礎研修中も給与が支給されます。採用当初の給与の月額は、4年制大学新卒、職歴がない場合、次のとおりです。

191,000 円程度

(地域手当含む)

このほか、期末手当・勤勉手当(いわゆるボーナス)などが支給されます。



- 基礎研修を修了し、航空管制官として発令後(4月採用の場合)の給与の月額は、東京空港事務所配属の場合、次のとおりです。

243,000 円程度

(調整数2の俸給の調整額及び地域手当含む)

このほか、期末手当・勤勉手当(いわゆるボーナス)に加え、航空管制手当、夜間特殊業務手当、夜勤手当、休日給が支給されます。

入寮について



学生寮14階 ミーティングスペースでの自習風景

学生寮への入寮は義務ではありませんが、ほとんどの研修生は入寮しており、同居家族のある研修生でも別居して入寮するケースもあります。

学生寮での自主的な勉強会の場で得られることは多いようで、入寮していない研修生も週末に学生寮に来て勉強会に参加しているようです。入寮しない場合も、本校からあまり遠くない場所から通われることを強くお勧めします。

研修生の声



陽の光をあびて、上昇する航空機。群青の夜空に、明滅するナビゲーションライト。これは、航空交通の安全がたくさんの人々によって支えられている調和の瞬間です。今、私は航空保安大学校で、この航空交通の安全を地上から支える為、日々学んでいます。教官方は、常に私たちの状況を考え、心を通わせ、情熱的・丁寧に指導してくれます。時には、愛情深く鼓舞してくれます。そして、切磋琢磨・尊重し合える仲間が、私のそばにいます。パイロットと共に飛ぶ、空と人の安全を守る仕事。真摯に挑み続けます。

大空の安全を支える、航空管制官を目指しませんか？

航空管制官基礎研修課程 127期 富永 翔子

航空保安大学校での研修について

1996年 航空保安大学校 卒業
航空保安大学校 航空管制科教官

開 剛志

航空保安大学校で、ターミナル管制方式を担当しております。ターミナル管制とは空港から出発した航空機を航空路管制へと引き継ぎ、または空港へ着陸する予定の航空機を航空路管制から引き継いで、空港まで導く業務を行っています。各方面より来る航空機を秩序よく、効率的に並べて空港へ着陸させるためには、管制間隔、管制用語など基礎的な専門知識と技術の習得、安全を追求する気持ちが必要です。航空保安大学校は、基礎研修を通じて、航空交通の安全を支えるために日々学ぶところです。本校へ入学して私たちと一緒に空の安全を守りましょう。





2019年度 航空管制官採用試験の概要

受験資格

次のうちのいずれかに該当する者

- (1) 1989年4月2日から1998年4月1日生まれの者
- (2) 1998年4月2日以降生まれの者で次に掲げるもの
 - (ア) 大学卒の者及び2020年3月までに大学を卒業する見込みの者並びに人事院がこれらの者と同等の資格があると認める者
 - (イ) 短大又は高専卒の者及び2020年3月までに短大又は高専を卒業する見込みの者並びに人事院がこれらの者と同等の資格があると認める者

試験日程

1 受験申込受付期間

インターネット 2019年3月29日(金)9:00～2019年4月10日(水)[受信有効]

試験の受付期間内に手続きを行ってください。

受験案内は、次のウェブサイトで確認することができます。

人事院公式サイト 国家公務員試験採用情報NAVI

「航空管制官採用試験」

受験申込みは、インターネットにより行ってください。

インターネット申込専用アドレスは、[<http://www.jinji-shiken.go.jp/jukken.html>]です。

お使いのパソコンで申込手続きが可能かをチェックできます。インターネット申込専用アドレスへアクセスして、早めに確認してください。

2 第1次試験

- ・試験日 2019年6月9日(日) 8:50(受付開始) 9:20(試験開始)～18:20(試験終了)
- ・試験地 札幌市・岩沼市・東京都・新潟市・名古屋市・泉佐野市・広島市・松山市・福岡市・宮崎市・那覇市
- ・試験種目 基礎能力試験(多肢選択式)、適性試験Ⅰ部(多肢選択式)、外国語試験(聞き取り)、外国語試験(多肢選択式)
- ・合格発表 2019年7月2日(火) 9:00

3 第2次試験

- ・試験日 2019年7月10日(水)
- ・試験地 札幌市・東京都・泉佐野市・福岡市・那覇市
- ・試験種目 外国語試験(面接)、人物試験
- ・合格発表 2019年8月20日(火) 9:00

4 第3次試験

- ・試験日 2019年8月29日(木)・8月30日(金)のうち指定する日
- ・試験地 泉佐野市
- ・試験種目 適性試験Ⅱ部、身体検査、身体測定
- ・合格発表 2019年10月2日(水) 9:00

5 採用決定

最終合格者は、採用候補者名簿(1年2ヶ月間有効)に得点順に記載されます。航空保安大学校では、この名簿に記載された者の中から、本人の成績等を考慮の上、逐次採用のための意向調査を行い、最終的に採用者を決定します。(最終合格者数は、辞退者数を考慮して決定されます。)

6 採用(予定)

採用は、2020年4月、8月及び12月に分けて行う予定ですが、その他に、先行して2019年12月に若干名を採用することもあります。

採用後は、航空管制官となるため航空保安大学校で研修を受けることとなります。研修期間は、8ヶ月間です。

※採用予定数については、人事院ホームページ 国家公務員試験採用情報NAVI で確認してください。

欠格事項

この試験を受けられない者

- (1) 日本の国籍を有しない者
- (2) 国家公務員法第38条の規定により国家公務員となることができない者
 - 成年被後見人、被保佐人(準禁治産者を含む。)
 - 禁錮以上の刑に処せられ、その執行を終わるまでの者又はその刑の執行猶予の期間中の者その他その執行を受けることがなくなるまでの者
 - 一般職の国家公務員として懲戒免職の処分を受け、その処分の日から2年を経過しない者
 - 日本国憲法又はその下に成立した政府を暴力で破壊することを主張する政党その他の団体を結成し、又はこれに加入した者

試験種目及び方法

試験種目	内 容【解 答 時 間】	配点 比率
<第1次試験>		
基礎能力試験 (多肢選択式)	公務員として必要な基礎的な能力(知能及び知識)についての筆記試験 知能分野27題〔文章理解(11題)、判断推理(8題)、数的推理(5題)、資料解釈(3題)〕 知識分野13題〔自然・人文・社会(13題)(時事を含む。)〕【2時間20分】	2/12
適性試験Ⅰ部 (多肢選択式)	航空管制官として必要な記憶力、空間把握力についての筆記試験 記憶についての検査(示された図や記号、数値などを記憶するもの)(15題)【20分】 空間関係についての検査(空間的な方向や移動などの状態を判断するもの)(45題)【25分】	2/12
外国語試験 (聞き取り)	英語のヒアリング【約40分】	1/12
外国語試験 (多肢選択式)	英文解釈、和文英訳、英文法などについての筆記試験(30題)【2時間】	3/12
<第2次試験>		
外国語試験 (面接)	英会話	1/12
人物試験	人柄、対人的能力などについての個別面接	3/12
<第3次試験>		
適性試験Ⅱ部	航空管制官として必要な記憶力、空間把握力についての航空管制業務シミュレーションによる試験	*
身体検査	主として胸部疾患(胸部エックス線撮影を含む。)、血圧、尿、その他一般内科系検査	*
身体測定	視力、色覚、聴力についての測定	*

(注)1 ()内は出題予定数です。

2 第2次試験の際、人物試験の参考とするため、性格検査を行います。

3 第1次試験合格者は、「基礎能力試験(多肢選択式)」、「適性試験Ⅰ部(多肢選択式)」及び「外国語試験(多肢選択式)」の成績を総合して決定します。
「外国語試験(聞き取り)」は、第1次試験合格者を対象に評定した上で、第2次試験合格者決定に当たり、他の試験種目の成績と総合します。

4 「配点比率」欄に*が表示されている試験種目は、合否の判定のみを行います。

5 合格者の決定方法の詳細については、人事院ホームページをご覧ください。

次のいずれかに該当する者は不合格となります

○矯正眼鏡等の使用の有無を問わず、視力が次のいずれかに該当する者

- ・どちらか一眼でも0.7に満たない者
- ・両眼で1.0に満たない者
- ・どちらか一眼でも、80センチメートルの視距離で、近距離視力表(30センチメートル視力用)の0.2の視標を判読できない者
- ・どちらか一眼でも、30~50センチメートルの視距離で、近距離視力表(30センチメートル視力用)の0.5の視標を判読できない者

○色覚に異常のある者

○片耳でも、次のいずれかの失聴がある者

- ・3,000ヘルツで50デシベル以上
- ・2,000ヘルツで35デシベル以上
- ・1,000ヘルツで35デシベル以上
- ・500ヘルツで35デシベル以上

近年の採用試験の実施結果

()内は、女性を内数で示す。

項目	試験の種類・区分	平成30年度	平成29年度	平成28年度
申込者数	1,015 (418)	1,045 (441)	1,005 (385)	
第1次試験合格者数	295 (124)	307 (116)	290 (117)	
第2次試験合格者数	159 (73)	163 (72)	166 (71)	
第3次試験合格者数 (最終合格者数)	133 (62)	138 (63)	141 (55)	
採用(予定)者数	121 (56)	121 (56)	121 (46)	

()内の数字は、女性を内数で示す。

試験に関する問合せ先

国土交通省 航空保安大学校 教務課

TEL (072)458-3917

URL <https://www.cab.mlit.go.jp/asc/index.html>

〒598-0047 大阪府泉佐野市りんくう往来南3番地11

最寄り駅 JR・南海電鉄「りんくうタウン」駅下車②番出口 徒歩約5分

Frequently Asked Questions

Q 航空管制官には高い英語能力が必要とされますか？

A 航空管制業務を行うには、国際民間航空機関(ICAO)が定める英語能力証明試験を定期的に受験し、一定基準以上の成績を収めなければなりません。

緊急事態などが発生すれば、定型的な管制用語のみならず、一般的な英会話能力も必要となりますが、あくまで英語はパイロットとのコミュニケーションツールであって、他のスキルを習得することも要求されます。

Q 航空管制官には理系と文系どちらが向いていますか？

A 一概にはどちらとも言えません。航空気象や無線工学などの理数系科目、法令や英語などの文系科目など分野の違いにより得意不得意はあるでしょうが、研修生はそれぞれしっかりと勉強して乗り越えています。

Q 採用された研修生は全員卒業していますか？

A 基礎研修を修了するには、定められた全ての科目において合格基準を満足する必要があることから、成績不良のため修了の見込みがない場合、国家公務員としての身分を失うことがあります。

Q どのような技能が航空管制官に必要ですか？

A 航空機は自動車と違って高度差により経路が交差するので、三次元空間のイメージをしやすい人が向いています。また、複数の航空機を同時にコントロールするため、一点に集中することなくあちこちに気配りできることも大切です。それ以外にも航空機の便名や通報事項を聞いてすぐに記憶できる短期記憶能力や同時に複数の仕事をバランス良くこなす要領の良さがあると業務に役立てることができます。

航空管制業務にはチームワークが不可欠です。高速で飛行するたくさんの航空機を安全に処理するには個人の能力では限界があるからです。相手の年齢や経験に関係なく、アドバイスを素直に受け入れる心や、気付いたことを発言する積極性なども必要です。

Q 過去の研修生から新入生へのアドバイスなどはありますか？

A 研修生には修了時にアンケートをお願いしています。その中からいくつかご紹介します。

☆文系、理系、英語力の差は全く関係ありません。大事なことは謙虚に学ぶ姿勢です。

☆分からることはそのままにせず、疑問に思ったことはどんどん調べ、質問して下さい。

教官は皆、第一線で活躍している方ばかりです。そして、得た知識・経験は同期で共有してください。そうすることで理解も深まり絆も深まります。Do your best!!

☆同期はとても大切な存在です。お互いに助け合い、高めあい、励ましあい、同期がいたからこそ厳しい研修も乗り越えることができました。皆が多様なバックグラウンドを持ち、刺激しあいながら切磋琢磨できる環境がここにはあります。

航空保安大学校HPと国土交通省航空局HPに、情報がまだまだたくさんあります。ぜひ、チェックしてみてください。



航空保安大学校公式ホームページ

航空保安大学校

検索



タワーマン

航空管制官公式ホームページ

航空管制官 公式

検索

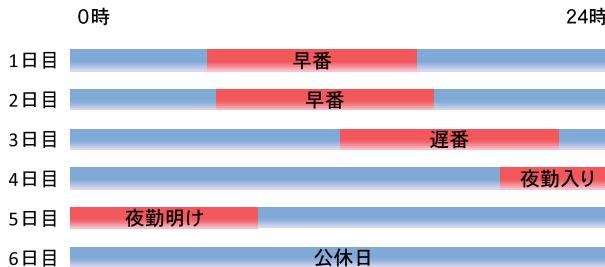


Q 管制機関の勤務体系について教えてください。

A 24時間管制業務が提供される航空交通管制部や主要な空港の一例ですが、早番・早番・遅番・夜勤入り・夜勤明け、休日を一つのラウンドとして繰り返すパターンを基本としつつ、休日と勤務時間は「一般職の職員の勤務時間、休暇等に関する法律」に規定されている通りに確保されます。

なお、時間限定運用の空港には夜勤がありません。(右下図：[航空管制官の勤務地]参照)

勤務パターンの一例(夜勤がある場合)



Q 転勤について教えてください。

A 転勤(人事異動)は数年ごとに全国規模で行われます。

基礎研修を修了すると研修生ひとりひとりが全国の管制機関への赴任を命じられます
が、赴任地は個人の希望で決まるものでは
ありませんし、「出身地の空港でずっと働き
たい」といった希望も叶いません。

航空管制官の仕事は、勤務地により大きく
特色が異なります。

業務資格が勤務地ごとに異なるため、異
動をすればどんなベテランでも一定期間の
訓練を受け、改めて資格試験に合格する必
要があります。

常に学び続けることが必要な職業ですが、
様々な勤務地で経験を積むことで航空管制
官としてのスキルアップに繋げることができます。

また、管制機関以外にも東京の国土交通
本省、東京・大阪の各地方航空局での企画
立案、航空保安大学校等の教育機関、開発
評価危機管理センターでの管制システムの
開発評価及び国際機関への派遣等、様々
な活躍の場が用意されています。

航空管制官の勤務地

