航空管制官、いつも空を見つめて

将来における航空管制の発展はあなた次第！

1994年　航空保安大学校　修了
神戸航空交通管制部　主幹航空管制官

杉山　知一

○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？

子供の頃から乗り物が好きだったこともあり、百科事典に載っていた飛行機に興味を持ち始めました。そして、航空業界にはどのような仕事があるのかと調査しているうちに、管制官は飛行機に指示を与え、その通りに飛行する等、専門的だということを知り、特殊な仕事に就きたいという自分の希望に合っていたため受験してみようと思った次第です。

○現在の業務の苦労する点とやりがいについて教えて下さい。

現在は、令後長期間に渡って計画されている空域再編に関する企画・立案等の取り纏めをしていますが、業務内容が多岐に渡るため、同時並行で複数の事柄を検討する日々です。それでも、様々な課題を一つ一つ乗り越えることに大きな達成感を得ており、これぞやりがい！と思いながらやっています。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

『チームワーク』と『コミュニケーション』。他の職員と協力して業務を進めていくためにはお互いの意思疎通が大切です。管制官という仕事では特にそれが重要視され、先輩・後輩関係なく一人の管制官として肩を並べて業務を行います。信頼できる仲間と共に、困難に立ち向かい、空の安全を守る航空管制官という仕事を是非一緒にしてみませんか？

自分と他人は違うけど、違っていても認め合う。

1994年　航空保安大学校　修了
高知空港事務所　主幹航空管制官

石川　理恵

○管制業務以外で担当している仕事があれば教えて下さい。

高知空港にいる他の航空保安職員、空域が隣接している関西空港事務所の管制官と業務に必要な調整を行う仕事をしています。また、より安全で効率性が高い管制業務を実施するため、運用規程の作成なども行っています。管制業務を行う上で根拠となる法規類を基に、高知空港の管制官が遵守すべき運用方法の詳細な取り決めを定め、事務手続きや周知を行う仕事です。

○初任地に配属された時と、現在とでどんなところに自身の変化を感じますか。

訓練生時代や主幹管制官といった役職に就く以前は、自身の知識や技術力を発揮して空の安全を守ることに精一杯でした。管制業務を全うすることが使命であるという思いもありましたし。しかし、キャリアを重ねることで、毎日当たり前のように業務を遂行なく実施できるのは、主幹管制官や管理職、事務職の方々の支えがあるからだと考えるようになりました。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

航空管制官は多くの職員とコミュニケーションを図り信頼関係を築くことで生まれるチームワークが礎となる職業です。パイロットとの無線交信に注目が集まりますが、一緒に働く管制官と円滑に意思疎通を図ることで全てが成り立っています。共に働くというのは、他人と自分の違いを受け入れ認め合うことです。様々な人と積極的に関わり、みんなを認める力をつけてください。

一人一人をよく知る。

1985年　航空保安大学校　修了
旭川空港出張所　先任航空管制官

鈴木　一永

○職員を束ねる管理職として、心掛けていることはなんですか。

職員一人ひとりのことをよく知ること、職員の考え、得意分野など把握しておくことが大切です。そして個人の能力を発揮させ、長所を伸ばすことを考えています。それが仕事のやりがいにつながると信じています。そのためにコミュニケーションは欠かせません。話しやすい雰囲気を作るため笑顔を絶やさないよう心掛けています。

○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下さい。

宮城県の岩沼研修センターで教官として勤務中、東日本大震災が発生し、大津波により研修センター1階のシミュレータが使用できなくなりました。管制官を養成する研修を実施するために様々な調整を行い、福岡の官署に教官が出向き、官署のシミュレータを使用した研修を行うことで、難局を乗り越えることができました。管制官のチームプレーを実感した出来事でした。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

2019年に行われたラグビーW杯では、チームの勝利のために各選手が全力を尽くす姿に感動しました。それぞれの技を磨くと同時にひとつの目的のために一丸となって進む姿勢は航空管制の世界でも大切です。今周りにいる仲間を大切にし、協力し助け合うという意志をいっそう育んでください。

給与（2019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、職歴が無い場合、次のとおりです。

193,000 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。

245,000 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

航空券を手にフライトを待つ乗客、力強く飛び立つ飛行機。空港では誰もが独特な高揚感を感じるのではないでしょうか。何事もなく飛ぶ飛行機は、数え切れない人の連携で安全運航が守られている証です。

私は、航空管制官として、自分の判断や指示が確実に航空機の安全運航に繋がるよう、日々の研修に励んでいます。求められる知識や専門技術は高く、経験豊富な教官方がその全てを余す所なく指導してくれます。そして、寮生活を共にする同期は年齢も経歴も様々で、楽しい時も辛い時も全てを共有してくれる心強い存在です。

日々の研修を通して自分の目指す姿に少しずつ近づいていく充実感と手応えを感じる時は、教官方や同期への感謝を強く感じる瞬間でもあります。

当たり前のように見える「安全」を守るにはとても大きな責任が伴います。その大きな役割を最高のチームワークで果たしていく航空管制官。大きな志で挑戦してみてはいかがでしょうか。

航空管制官基礎研修課程　130期　田嶋　史

航空保安大学校での研修について

1995年度採用　航空管制官本科27期
航空保安大学校　航空管制科教官

越智　さやか

航空管制官の基礎研修は、座学とシミュレーターを使用した実習から構成され、航空管制を行う上で必要な航空無線通信士の免許も在学中に取得します。

カリキュラムは、最初から最後まで隙間なく組まれていて、毎日座学と実習の予習・復習に追われ、正直、ハードなあ8ヶ月になります。しかし、息の詰まるばかりの研修ではなく、授業にはなんと体育もあり、過密スケジュールの研修で疲れた心身をリフレッシュできる時間もあります。

同期生と担任がいる「チーム（クラス）」で過ごす8ヶ月の研修は、「今までの人生で一番充実した、とても楽しい時間だった。」と卒業生はロを揃えます。同期全員で助け合い、「管制官になる」ために切磋琢磨する濃密な8ヶ月は、みなさんにとっても、きっと人生の宝となることでしょう。

航空管制官を志すみなさんの入学を、研修を支える教官一同、楽しみにしています。

2020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
主に高航中の航空機に対し、レーダーを用いて指示や許可を与える。全世界の空の中で、日本が担当する空域を４つの航空交通管制部が分担する。

「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（実地訓練）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本省等、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つつ、連携して業務に従事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ます。

■ 学び取る力
～自己研鑽できるか～

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ます。

国土交通省　航空保安大学校
Aeronautical Safety College
Ministry of Land,Infrastructure,Transport and Tourism

管制業務を極める。

2014年　航空保安大学校　修了
鹿児島空港事務所　航空管制官

井田　裕己

○同期とはどのような存在ですか。

空の安全を守り抜く高い意識と向上心を持ち、キャリアを重ねて行く上で、これからも互いに尊敬し、支え合える一生の仲間です。航空保安大学校での基礎研修課程を共に乗り越えて生まれた絆は、それぞれが全国の管制現場へ配属となった後も消えることはありません。仕事について真剣に議論し、時に喜びを分かち合える仲間とこれからも一緒に歩んでいけることを心強く思います。

○航空管制官になって感じていることを教えて下さい。

管制業務に必要な資格を取得した後も、未経験の状況に遭遇することがありますが、そういう時こそやりがいと難しさを感じています。また、管制官の仕事は、管制システムの開発、管制官の教育訓練、飛行経路等の設計など多岐に渡り活躍できるフィールドがあります。視野を広げ様々な分野に興味を持ち、多角的に管制業務を追究していきたいです。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

航空管制官の世界はとても広く、のめり込んでこそ、その奥深さと面白さを知ることができると感じています。いま学生として向き合っている研究課題や目の前にある仕事に最大の熱意を持って取り組んでください。関心を抱いたことを突き詰めることができるのは貴重な能力です。私たちと一緒に、航空業界の未来を創り上げていきましょう。

経験を糧によりよい航空管制システムを作る。

2007年　航空保安大学校　修了
航空局管制情報処理システム室　新システム係長

田口　周作

○管制情報処理システム室のお仕事とは、どのようなものですか。

管制官が使用するシステムを構築することが主な仕事の一つです。その中でも私は管制官としての業務経験を活かし、将来導入される管制システムに求められる機能や性能を担当職員にヒアリングして決定し、システムの製造に関する調整や手続きを行う契約事務という業務を行っています。

○これまでの経験で「いま役立っている」と思うことはなんですか。

何でもやってみる、という心構えです。結果として成功や失敗を何度も経験してきましたが、挑戦する意欲があったからこそだと考えています。管制官の訓練でも、様々な試練が待ち受けています。成功の経験は「必ずなんとかする」という自信につながっていますし、失敗の経験からは多くの教訓や立ち直り力を学ぶことができました。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

管制官は、安全を確保することが当たり前に求められます。その分パイロットから「Thank you!」と言ってもらった時の嬉しさは格別です。パイロットや乗客のために貢献できたと実感できます。何事にも臆することなく一歩踏み出して色々な経験をしてみてください。そして航空管制の世界にも是非一歩を踏み出してみませんか。皆さんと一緒に働ける日を楽しみに待っています！

人と向き合い　安全と向き合う仕事。

2006年　航空保安大学校　修了
成田空港事務所　主任航空管制官

福岡　美由紀

○主任として、チームではどのような役割を担っていますか。

航空保安大学校での基礎研修を終え、成田空港事務所に赴任してから12年が経過しました。現在は、主任及び訓練関連の担当として、訓練に関する研修や訓練生のサポートを行っています。特に若手や訓練生とのコミュニケーションを大切にしており、彼らが自らの意見を発言しやすい職場環境作りに努めています。

○成田国際空港での訓練はどのようなものですか。

業務内容に応じて段階を踏んで訓練が進むよう組みが設定されており、訓練生の進捗に合わせて実施されます。訓練生も自身の進捗を理解しやすい制度となっております。OJTを開始したばかりの訓練生には、航空機に対し管制指示を出す喜びや不安、緊張など様々な感情が入り交じった初々しさがありますが、数ヶ月後には責任感や自信を持った表情で、一人前の管制官になるために奮闘しています。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

管制官の仕事は一見個人プレーのように思われますが、チームプレーが非常に大切です。常に全体の状況把握に努め、パイロットや同僚の立場で考え、状況に応じて瞬時に判断し、チーム一丸となって航空機の安全な運航をサポートしています。多くの緊張を強いられますが、達成感や自己成長を実感する毎日です。皆さんと一緒に働けることを楽しみにしています。

航空保安大学校を修了し、全国で活躍する先輩たちは今、何を想っているのでしょう？

2020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）1990年4月2日から1999年4月1日生まれの者

（2）1999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2021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2021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　　2020年3月27日（金）9：00～2020年4月8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/juken.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　　2020年6月7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　　2020年6月30日（火）9：00

3　第２次試験

- 試　験　日　　2020年7月8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　　2020年8月18日（火）9：00

4　第３次試験

- 試　験　日　　2020年8月27日（木）・8月28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　　2020年10月2日（金）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、2021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2020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

○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

（3）平成11年改正前の民法の規定による準禁治産の宣告を受けている者（心神耗弱を原因とするものの以外）

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詳定した上で、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

○どちらか片耳でも、次のいずれかの失聴がある者

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

○その他航空管制業務遂行上支障のある者

近年の採用試験の実施結果

（　）内は、女性を内数で示す。

試験の種類・区分 ＼ 項目	2019年度	平成30年度	平成29年度
申　込　者　数	912　（ 405 ）	1,015　（ 418 ）	1,045　（ 441 ）
第 1 次 試 験 合 格 者 数	230　（ 104 ）	295　（ 124 ）	307　（ 116 ）
第 2 次 試 験 合 格 者 数	129　（ 77 ）	159　（ 73 ）	163　（ 72 ）
第 3 次 試 験 合 格 者 数（ 最 終 合 格 者 数 ）	105　（ 64 ）	133　（ 62 ）	138　（ 63 ）
採 用 （ 予 定 ） 者 数	96　（ 58 ）	121　（ 56 ）	121　（ 56 ）

（ ）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の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良いかもしれません。

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。相手の年齢や経歴に関係なく、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　過去の修了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。

☆分からない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

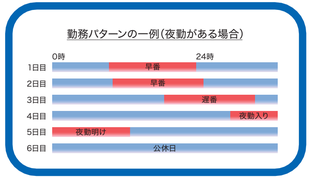
タワーマン

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）



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。

また、業務資格は勤務地毎に異なるため、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、改めて内部試験に合格する必要があります。

しかし、様々な勤務地での経験は航空管制官としてのスキルアップに繋がりますし、多くの仲間と出会えることは人生の大きな糧となるでしょう。どんな状況でも、うまく自分を動機付けし、仕事を楽しめる人材を求めています。

航空管制官は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。