航空管制官、いつも空を見つめて

世界と繋がる！世界へ繋げる！

2002年　航空保安大学校　修了
成田空港事務所　主幹航空管制官

出口　大輔

○複数の官署を経験されていますが、業務の特徴や醍醐味を教えてください。

熊本空港では、小型機や自衛隊ヘリコプターの訓練を定期便の合間に効率よく管制するところが醍醐味ですし、宮古空港では、島と島外を結ぶ唯一の交通手段を管制する責任と、ゆったり流れる沖縄時間、美しい海が最高です。そして世界各国から飛来する航空機、そのパイロットとコミュニケーションが必要な成田空港は、まさに世界との繋がりを実感できる官署です。

○最初に赴任されたときと、現在とでどのようなことに変化を感じますか。

私は年齢制限ギリギリの採用でしたので、同年代でも管制官としてのキャリアが10年程長い先輩管制官もいます。この絶対的な時間の差は埋まりませんが、密度で少しでもカバーできるよう最初は自分本位で経験を詰め込んでいた思います。現在は、得た経験をどうすればうまく共有していけるかに意識が変化していると感じます。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

仕事をしていると、誰かの「気づき」をきっかけにチームの意識と行動が自然と揃い、助け合いながら共通のゴールへ進み出す瞬間があります。「あれ？」と思ったことを発信し、受け止め、行動に結びつけるコミュニケーションとチームワークは管制の仕事に欠かせません。このやりがいのある管制チームの一員として一緒に仕事できる日を楽しみにしています。

管制官のチームワークで世界の空は繋がっています。

2001年　航空保安大学校　修了
福岡航空交通管制部　主幹航空管制官

山内　千佳

○福岡管制部での管制業務の魅力はなんですか。

業務のスケールの大きさです。福岡管制部が担当する空域は、北は韓国、西は中国と台湾、南はフィリピンに接しています。国内線だけでなくアジア諸国を飛び立つ航空機等、様々なフライトを取り扱います。私たちはチーム一丸となって、諸外国の管制官とも協力しつつ西日本高高度空域の安全を守っています。

○子育てと仕事の両立について教えてください。

管制官は、マイクを持てば年齢も性別もキャリアも関係ありません。私も、仕事中は母親である以前に一人の管制官として働きます。私たちの組織には、これを可能にするための制度やノウハウが年々培われ、定着していると感じます。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

管制官の働く現場では、一度として同じシチュエーションはありません。刻一刻と状況は変化します。その変化に対応するために、柔軟な思考を身に着けることが必要です。毎日の生活の中で、周囲の変化に目を配り、いろいろな角度から事象を見て考えるよう意識してみてください。

地球上の人々の幸せに貢献する仕事です。

1987年　航空保安大学校　修了
航空交通管理センター　先任航空管制官

原田　隆幸

○官署の管制官を束ねる管理職として、心掛けていることはなんですか。

元気に声かけすることで話しやすい雰囲気を作るようにしています。職員が仕事に自発的に取り組み、やりがいを感じてもらえるような企画を提案し支援することによって、職員の成長を促すようにしています。また、不測の事態が発生しても慌いなく最良の初断や対応をするために心身ともに良いコンディションで業務にあたることができるよう、勤務前の時間も意識して過ごしています。

○航空交通管理センターの業務内容を教えてください。

日本が管制サービスを提供している空全体の気象や飛行中の航空機の情報とともに空港の状況をリアルタイムで監視し、航空機運航が安全で効率良くなるよう、国内外の管制機関や航空会社など多くの関係者とともに対策を検討し課題解決にあたっています。いわば日本の空を一元管理する司令所です。太平洋上空においては衛星通信による管制サービスを提供しています。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

何事にも興味を持って周囲と協調しつつ前向きに仕事をすれば、管制官という仕事を通じ航空のいろんな世界で活躍でき、さまざまな人と交流できるチャンスもあります。航空への貢献は、日本の各地を結び、そして世界へのかけ橋を作ることと同義です。人や物を運ぶことにより地球上の幸せを作ることにも貢献できる仕事です。是非一緒にやりましょう！

給与（2021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

研修期間中は、家族の養育等の特段の事情がある場合を除き、原則として学生寮に入寮していただきます。

学生寮での生活、自主的な勉強会等の場で得られることは多く、将来の航空保安職員に不可欠なチームワークの醸成にも寄与されます。

研修生の声

大学生の頃、普段何気なく乗っていた飛行機がどのように空を飛んでいるのかに興味を持ちました。調べていくうちに空の安全を守る航空管制官という職業を知り、憧れを抱き目指すようになりました。

航空保安大学校では8ヶ月の間に、座学とシミュレータを使用した実習の研修を受けています。毎日が勉強で、新しい課題が山積みです。それらを一つ一つクリアしていくために、同期と学んだことや各々の課題を共有し、一緒に考え、一緒に練習をして、みんなで成長していきます。ときには航空管制官に向いていないのではないかと、くじけそうになることもありますが、教官方や同期に支えられて乗り越えてきました。短い期間で多くの基礎知識を身につける必要があるため研修に追われて忙しいですが、熱心に指導してくださる教官方と同じ志を持った同期と過ごす日々はとても充実しており、一人前の航空管制官を目指すための励みになっています。

現場に出て訓練を重ね、空の安全を支えるチームの一員になれる日を楽しみにしています。私たちと一緒に航空管制官を目指しませんか。

航空管制官基礎研修課程　135期　金谷　岬

航空保安大学校での研修について

2006年度採用　航空管制官専修科101期
航空保安大学校　航空管制科教官

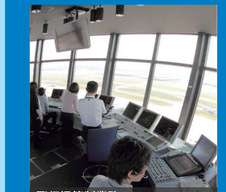
火口　隆広

航空管制官基礎研修とは、航空管制官を養成するための研修であり、入学してから8か月間にわたって、座学と航空管制シミュレータを活用した実習を行うことで、航空管制官としての基礎的な知識と技術を習得することを目的とした研修です。また、航空管制を行う上で必要な航空無線通信士の資格も在学中に取得します。

研修開始時点から、除間なく組まれた研修日程に従って、日々座学と実習を行う毎日が始まります。航空に関する知識がなくても、一からじっくり学習できるカリキュラムが整っています。研修に登場する知識は、これまでに見たことも聞いたこともないようなものばかりかもしれませんし、予習や復習に追われる忙しい毎日が続くかもしれません。しかし、「管制官になるのだ！」という志を持つ同期や仲間たちと互いに励まし合いながら、そして助け合うことで、課題を確実にクリアしていき、研修が修了する頃には、入学当初では想像もできなかった知識量と技術を身につけることができます。研修修了間際には、みんな一様に充実感に満ちた表情になっており、人間的にも一段階成長した姿を見ることができます。

その日々の研修を支えてくれるのが、様々な経験を持つ教官です。時には厳しくもありますが、優しく丁寧に、魅力いっぱいの語りでたくさんのことを教えてくれます。同じ目標に向かって進む同期に対し、教官はいつでも熱い情熱で接し続けますので、これまでの人生においてかけがえのない8か月間を過ごすことができるでしょう。同期や教官との絆も強固なものとなるでしょう。航空管制官を目指す皆さんの入学を、教官一同心から楽しみにしてお待ちしています。

2022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
主に巡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。

「チームワークで安全をつないでいく仕事」それが航空管制官です。航空管制官は協調性を持って多くの関係者と連携し、あらゆる状況にも柔軟に対応しながら、24時間・365日、安全で効率的な航空機の運航をチームで支えています。

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。

日頃から自発的に行動しつつ、チームメンバーと連携して業務に従事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～

多様化する航空需要に対応して行政も常に変革する必要があるため、空港施設、飛行の方式や業務に関連する規定が改正されるため、新たな知識や技術を習得しなければなりません。

変化を恐れず向上心を持って学び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

チームワークで最高のサービスを。

2017年　航空保安大学校　修了
宮崎空港事務所　航空管制官

猪又　くるみ

○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。

漠然と航空関係の職に就きたいと考え始めた大学3年生の時、専攻を無駄にせず、かつ手に職をつけたいという思いが合致した職業が管制官でした。専門的ではあるけれど女性も多く活躍していて、組織一丸となって日本の空の安全を守る姿に魅力を感じると同時に、その一員となって社会に貢献したいという思いから受験を決めました。

○宮崎空港事務所での訓練はどのようなものでしたか。

航空大学校をはじめとする小型機が多い宮崎空港では、効率の良い訓練のためにチームを離れて集中的に訓練を行う時期が一定期間あります。その期間でチームを超えて訓練を受け、様々な指導と助言を得ていくことで、少ない取り扱い機数でも苦戦していた自分のキャパシティが増え、安全で効率的な運用ができるようになっていくことが実感できました。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

パイロットと交信するのは一人ですが、常にチーム中上司、他職種の方々に支えられた仕事をしています。今の生活で、普段からコミュニケーションを広くとり、人との出会いや関わりを大切にすることをお勧めします。また、多様な考え方ができ、受け入れられるようになると、管制官になってからも責任の重圧に負けず、仕事を楽しむことができると思います。

入口は管制官、その先は色とりどり！

2011年　航空保安大学校　修了
システム開発評価・危機管理センター　開発評価管理官

田原　香恵子

○現在のお仕事について教えてください。

管制官が利用するシステム（レーダーで受信した航空機の位置を表示し、指示した内容を入力する機器）の開発・評価を行っています。システムの仕様を決定するのが『開発』、できあがったプログラムが仕様通りか、管制業務で使用するのに支障はないかなどを実機でテストするのが『評価』です。日進月歩の航空業界、官署の管制官が使いやすいシステムを目指して邁進しています。

○システムに携わる管制官もいるのですか。

今や管制システムは管制業務に欠かせません。開発・評価を行うシステム開発評価・危機管理センター以外にも、各官署に現役管制官でもあるシステム担当が存在し、官署ごとの特性に応じたシステム設定のカスタマイズ、新機能の導入説明などを行っています。本省でシステムの企画・立案を行う担当省になる人もいます。管制業務を理解しているからこそできる、管制業務とシステムの橋渡し役です。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

「管制官」の業務は、飛行場管制、レーダー管制、システム開発、教育など、多岐に渡ります。どの業務においても共通して重要なのが「気づき」と「伝える」ということです。変化や違和感に「気づき」、一緒に働く人に「伝える」ことが航空機の安全に繋がります。日常生活でも、小さな変化に気づくこと、それを誰かに伝えることを意識してみてください。

航空行政窓口の一員として“空”の発展を支える。

2011年　航空保安大学校　修了
航空局　管制課　運用係　係員

野澤　亮太

○現在のお仕事について教えてください。

官署での管制業務を離れ、霞ヶ関の航空局で働いています。航空機と直接やりとりすることはありませんが、全国の空港や管制部で行われる管制業務や将来の航空管制ついて検討を行う部署のため、日々様々な課題に取り組んでいます。多様なキャリアプランが存在するのも航空管制官という職業の魅力かもしれません。

○現在の業務の中で、印象に残っていることを教えてください。

東京オリンピック・パラリンピック大会など、国家的行事では海外から多数の航空機が飛来します。要人が搭乗する特別機の場合は飛行経路や必要な管制対応を事前に調整する必要があるため、普段は接点の少ない他省庁とも連携を取りながら業務を行いました。特にG20大阪サミットと即位の礼の際には多くの特別機来日が予想されたため、事前準備に気を遣いました。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

航空管制官は表舞台に出ることはありません。しかしながら、効率的で秩序ある航空交通を維持するという重要な使命を担うやりがいのある職業です。常に成長を続ける航空の世界を意識し「学びの姿勢」と「初心」を忘れないことが大切です。新たな仲間と一緒に働けることを楽しみにしています！

航空保安大学校を卒業し、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？

2022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）1992年4月2日から2001年4月1日生まれの者

（2）2001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2023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2023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　　2022年3月18日（金）9：00～2022年4月4日（月）〔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、〔 https://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　　2022年6月5日（日）　8：50（受付開始）9：20（試験開始）～18：30（試験終了）

・試　験　地　　札幌市・岩沼市・東京都・新潟市・常滑市・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　　2022年6月28日（火）9：00

3　第２次試験

・試　験　日　　2022年7月6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　　2022年8月16日（火）9：00

4　第３次試験

・試　験　日　　2022年8月25日（木）・8月26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　　2022年10月3日（月）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、2023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2022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（10題）【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　一般内科系検査は、呼吸器、循環器、眼、耳鼻咽喉、尿語などの検査項目について、視診・問診・聴打診を行います。

5　「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。

6　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 国家公務員試験採用情報NAVI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。

項目＼年度	2021年度	2020年度	2019年度
申　込　者　数	839　（ 386 ）	767　（ 324 ）	912　（ 405 ）
第１次試験合格者数	87　（ 30 ）	88　（ 29 ）	230　（ 104 ）
第２次試験合格者数	50　（ 21 ）	50　（ 20 ）	129　（ 77 ）
第３次試験合格者数（最終合格者数）	42　（ 18 ）	41　（ 15 ）	105　（ 64 ）
採用（予定）者数	37　（ 17 ）	36　（ 14 ）	96　（ 58 ）

（）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修了していますか？

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、質問してください。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、高め合い、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。

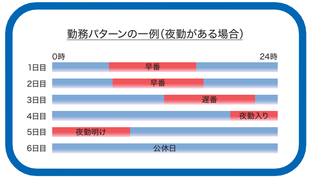
航空保安大学校公式ホームページ　航空保安大学校　検索

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）

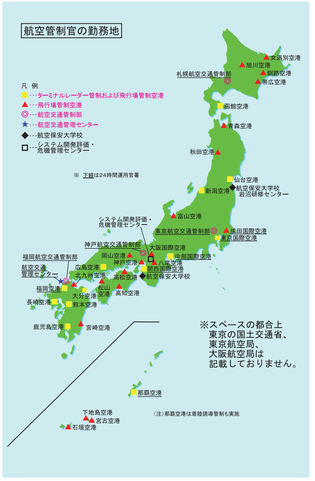


Q　転動について教えてください。

A　航空管制官の勤務地は、全国各地にあります。（右図参照）

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。

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、うまく自分を勤機付けし、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。