

同じ目標に向かって、チームで仕事する。

1999年 航空保安大学校 修了
東京空港事務所 主幹航空管制官

細萱 彦太郎

○若手からベテランまでいるチームの中で、仕事の上で大切なことは何ですか。
年齢や性別はもちろん、性格も経験値も異なるメンバーでチームを形成して管制業務を行っています。そのメンバーが同じ方向へと前進するために、全員が共通の目標を設定して業務に臨むことが重要です。共通の目標に向かって、チーム全体で訓練生を育てたり、安全と効率を追求して業務を遂行しています。

○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。

とにかく交通量が多く、無線通信の量も多いというのが特徴で、役割を細かく分担して仕事をしています。安全で確実な業務を実施するには各管制官との情報交換や助け合いが必要不可欠です。あうんの呼吸で意思疎通ができたと感じる場面も多く、繁忙であってもチームワークで仕事を進めていると実感できることが醍醐味です。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

管制官はやりがいと面白さがある仕事だと思います。毎日、毎回異なる状況がやってきますし、持ち場について経験年数や年齢に関係なく先輩と後輩が肩を並べて仕事をします。そこで必要とされるのは、チームで仕事するための協調性や、パイロットや他の管制官との意思疎通です。「チームワーク」と「コミュニケーション」を大切にしてください。



世界最高水準の管制業務を目指して。

1992年 航空保安大学校 修了
東京航空交通管制部 次席航空管制官

古林 賢

○次席として、チームではどのような役割を担っていますか。また、心がけていることはありますか。

次席としてチームの運営を管理し、職員を育成する役割を担っています。管制業務は一人だけで仕事をするのではなく、チームワークのため意思疎通が大切です。これまで過ごしてきた環境によって育まれた価値観は一人一人異なり、仕事への気持ちや姿勢も異なります。職員のことを理解するために、些細なやりとりを日頃から大切にしています。

○これまでの経験で「いま役立っている」と思うことはありますか。

初任地の那覇空港では、エンジントラブルによる緊急着陸機の管制を経験し、先輩方から多くのことを学びました。関西空港では台風による滑走路の水没を経験しましたが、職員一丸となって難局を乗り越えました。緊急時こそ、管制官としての責任感とチームワークを大切に、冷静に対応することを念頭に置いています。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

世界では各国の管制官が管制業務を実施しています。そして日本にはさまざまな国籍の航空機が飛来し、上空を飛行しています。日本の管制官が、世界でもトップクラスの良質な管制業務をパイロットに提供できることを目指して、その意欲を仲間たちと高めあいながら、空の安全と一緒に守っていきましょう。



管制官＝個人のスキル＋コミュニケーション力。

1994年 航空保安大学校 修了
松山空港事務所 先任航空管制官

戎 智子

○職員を束ねる管理職として、心掛けていることはありますか。

前勤務地の八尾空港と現勤務地の松山空港は、管制官が約10名の少数精鋭の職場のため、全員と顔を合わせ、話しをする機会を多く取るようにしています。業務のことに限らず、何気ない会話を通じて、その日の体調や精神的な状態等を把握するとともに、日頃みなさんがどうすることに意欲や興味があるかも掴めればと思っています。

○最初に赴任された時(初任地)と、現在とでどんなことに変化を感じますか。

まずは訓練を早く終えて、一人前の管制官になること、そして職場の人にも認めてもらえることが大きな目標でした。管理職となった今は、組織やチームとして適切に機能しているか、管制官一人一人のワーク・ライフ・バランスの充実が私の重要事項になりました。意識が「自分が」から「みんな」に変わってきたように思います。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

毎日、数多くの航空機が日本の空を飛行していますが、その安全運航を支えるために何人もの管制官が関わっています。個々の高度な知識・技術もさることながら、チームで働く上でのコミュニケーション能力が求められます。相手何を望んでいるか、どう考えているかを推し量る「想像力」も大事です。友人や家族を相手にシミュレーションしてみたいかがでしょうか。



給与 (2020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



いつも安心して利用している航空機が、多くの航空管制官の支援で安全に飛んでいることを知り、私も空の安全を守りたいと思い、航空管制官を目指しました。

航空保安大学校では、主に座学と実習の研修を受けています。座学で学んだ知識を用いて、シミュレータによる実習を行っています。特に実習前は、同期と一緒に勉強、練習しています。準備万端で実習に臨んでも、上手くいくばかりではありません。日々新しい課題に直面します。その課題に対して、教官方は的確にアドバイスをしてくれます。そのアドバイスをもとに、また同期と練習をする。課題は決して少なくはないですが、教官方に支えられ、同じ目標を持つ同期と共に一つ一つ乗り越える毎日はとても充実し、また次のステップへのモチベーションになっています。

毎日当たり前に、航空機が安全に日本の空を飛んでいます。航空管制官は、この「当たり前」を守る仕事です。一緒に空の安全を守る一員を目指してみませんか。

航空管制官基礎研修課程 133期 久保 千晶

航空保安大学校での研修について

2007年度採用 航空管制官専修科104期
航空保安大学校 航空管制科教官 中尾 奏

航空管制官基礎研修は、座学と航空管制シミュレータを使用した実習から構成され、航空管制官になるための基本的な知識と技術を身につけ、航空管制を行う上で必要になる航空無線通信士の資格も在学中に取得します。

これらを8ヶ月という短い期間で習得するため、研修日程は隙間なく組まれ、研修生達は日々座学と実習の予習復習に追われる忙しい毎日を送っています。研修は覚えることも多く、確かに厳しいものとなります。しかし、研修生達は年齢や経歴が違えども「管制官になるんだ」と志を同じくする同期の仲間達と切磋琢磨し、助け合いながら一つ一つの課題を乗り越え、研修が修了する頃には自信と充実感に満ちた表情になっています。また、保安大には経験豊富で個性豊かな教官がたくさんおり、魅力あふれる指導を行っています。同じ



2021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に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

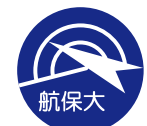
～チームの一員として活躍できるか～

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び、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

空の安全を守る「義務」と「自負」。

2019年 航空保安大学校 修了
仙台空港事務所 航空管制官

沖 琴葉

○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。
大学生最後の年に、自分の得意分野を活かせる職業を真剣に考え始め、調べていく中で管制官という職業に出会いました。自分自身が留学中に多くの人に支えられた経験から、かつての自分と同様に慣れ親しんだ土地を離れた新たな挑戦をしようとする人を含め、航空機に乗る多くの人々を支えたいという思いから採用試験を受けることに決めました。

○仙台空港での訓練はどのようなものですか。

訓練監督者を始め、チーム全体が訓練生の意思を尊重してくれます。そのような恵まれた環境の下、自身の課題と向き合い、段階を追った目標を設定しながら訓練を進めることができます。日々航空機に指示することの重責を痛感し、マイクを握る間は常に緊張しますが、訓練が進み技量が上がっていくにつれ、安全でより効率的に航空機の流れを形成する面白さを感じることができました。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

訓練中はもちろんですが、資格を取得した後も管制官として働く限り、常に学ぶ姿勢を持つことが求められます。今の生活の中でも自分の好奇心を大切に、幅広く知識と経験を増やすことを楽しんでください。その探究心が学ぶ姿勢に繋がります。皆さんと一緒に働ける日を楽しみにしております。



空の安全は連携と協力で保たれる。

2016年 航空保安大学校 修了
長崎空港事務所 航空管制官

佐藤 裕士

○子育てと仕事の両立について教えてください。

妻が出産する予定であることを上司に伝え、上司から育児支援に関する各種制度について説明を受けました。現在の環境での育児は、妻一人では負担が大きいためと見え、子の出生後に育児休業を取得しました。上司や同僚など職場全体の理解やサポートもあり、現在も安心して子育てと仕事を両立できており感謝しています。

○航空管制官になって感じていることを教えてください。

人命を預かる仕事なので大きな責任と重圧を感じています。訓練を乗り越え、資格を取得した後も、自己研鑽に励む日々です。管制業務では同じ交通状況は二度と発生しないため、一つ一つの業務にやりがいと達成感を感じます。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

管制官は、好奇心、向上心、そして思いやりを持つことが求められます。広い視野で様々なことを見向けながらも、集中力を維持しなければなりません。チームスポーツと同様、業務中は連携し対処する場面が数多くあります。そのため、普段から色々なことに気を配ると良いでしょう。非常にやりがいのある仕事です。我々と一緒に空の安全を守りませんか？

幅広い航空行政の一翼を担う。

2010年 航空保安大学校 修了
航空局 総務課 政策企画調査室 係員

石川 桃子

○現在のお仕事について、教えてください。

航空局における政策のとりまとめ業務を行っています。航空局には航空管制分野以外にも様々な分野の業務がありますが、各分野の業務内容や目的を理解したうえで取捨選択し、航空局の施策として国土交通省のとりまとめ担当へ提出します。自分が経験したことのない各分野の業務について説明しなければならず各施策の要点を素早く理解することが大切になります。

○現在の業務で心掛けていることについて教えてください。

国土交通省のとりまとめ担当から業務を依頼された際、各分野の担当者へ連絡する前に可能な範囲で作業を実施し、その後わかりやすく補足した説明を加えて依頼するなど、短期間で依頼でも、担当者の負担を少なくするよう心掛けています。また、局内の動きを把握することが的を絞った依頼に繋がるため、普段から広くコミュニケーションをとることも意識しています。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

航空機への指示は管制官が行いますが、安心で安全な管制業務を提供するために様々な職種の方が日々働いています。管制官同士の連携はもちろん、他の職種の方の仕事に目を向け連携することが重要になりますので、日頃から自身の周りの出来事に興味を持ち、耳を傾ける癖をつけることを意識してみてください。





2021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
- 1991年4月2日から2000年4月1日生まれの人
 - 2000年4月2日以降生まれの人で次に掲げるもの
 - 大学卒の人及び2022年3月までに大学を卒業する見込みの人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
 - 短大又は高専卒の人及び2022年3月までに短大又は高専を卒業する見込みの人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 2021年3月26日(金)9:00～2021年4月7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、次のウェブサイトを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 2021年6月6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
- 試験科目 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 2021年6月29日(火) 9:00

3 第2次試験

- 試験日 2021年7月7日(水)
- 試験地 札幌市・東京都・泉佐野市・福岡市・那覇市
- 試験科目 外国語試験(面接)、人物試験
- 合格発表 2021年8月17日(火) 9:00

4 第3次試験

- 試験日 2021年8月26日(木)・8月27日(金)のうち指定する日
- 試験地 泉佐野市
- 試験科目 適性試験Ⅱ部、身体検査、身体測定
- 合格発表 2021年10月4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、2022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2021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
- 日本の国籍を有しない者
 - 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のできない者
 - 禁錮以上の刑に処せられ、その執行を終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
 - 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	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、对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、他の試験科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科目は、可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 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	2020年度	2019年度	平成30年度
申込者数		767 (324)	912 (405)	1,015 (418)
第1次試験合格者数		88 (29)	230 (104)	295 (124)
第2次試験合格者数		50 (20)	129 (77)	159 (73)
第3次試験合格者数 (最終合格者数)		41 (15)	105 (64)	133 (62)
採用(予定)者数		36 (14)	96 (58)	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](#)

タワーマン

[航空管制官 公式](#)

Q 管制機関の勤務体系について教えてください。

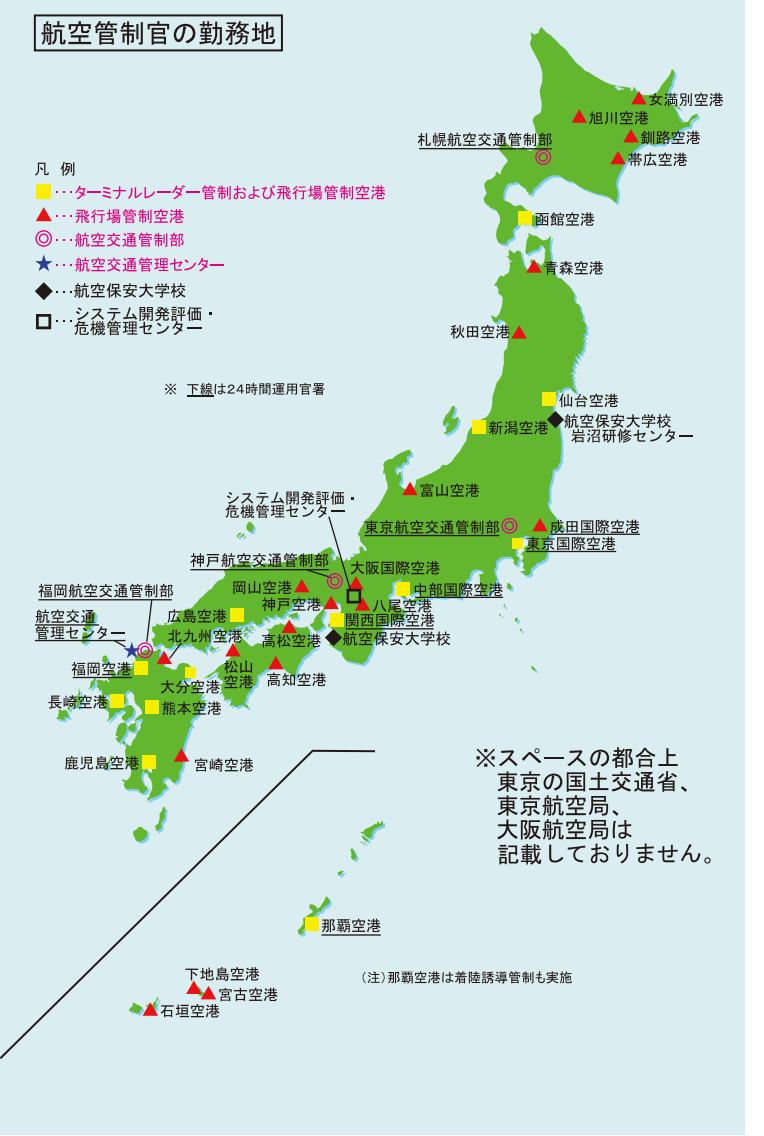
A 24時間管制業務が提供される航空交通管制部や主要な空港の一例ですが、早番・早番・遅番・夜勤入り・夜勤明け、休日の一つのラウンドとして繰り返すパターンを基本としつつ、休日と勤務時間は「一般職の職員の勤務時間、休暇等に関する法律」に規定されている通りに確保されます。
なお、時間限定運用の空港には夜勤がありません。(右下图：[航空管制官の勤務地]参照)



Q 転勤について教えてください。

A 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。



※スペースの都合上、東京の国土交通省、東京航空局、大阪航空局は記載していません。

(注)那覇空港は着陸誘導管制も実施