

増大する航空交通量を安全に処理するために。

平成3年 航空保安大学校 卒業
航空局管制情報処理システム室 航空管制調査官

安宅 伸豊

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。

管制官が使用するレーダーシステムなどの初期開発から使用開始までの間、システム開発に関わったことがあります。システム開発では、管制官としての経験を元に、どのような目的で使用するかをしっかりメーカーへ伝えることで、よりよいシステムにすることができます。自分の関わったシステムが現在も全国の管制現場で使用されていることは貴重な経験です。

システム室でのお仕事とは、どのようなものですか？

システム室では、上記のシステム開発のもう少し前の段階の検討などを行っています。今後も増大する航空交通量を安全に処理するため管制官に必要なシステムを、新たなテクノロジーや国際動向などを見極めながら、必要なシステム整備を決定していくような仕事をしています。

未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

管制官としても、また現在の業務においてもですが、パイロットや調整相手とのコミュニケーションにおいて、誤解を発生させないような話し方／聞き方が大変重要と感じます。皆さんとどこかの職場で、しっかり話し合いながら一緒に働けることを楽しみにしています。



助け合う関係を築くこと。

平成15年 航空保安大学校 卒業
中部空港事務所(訓練室教官) 航空管制官

長谷川 容子

中部空港の管制業務の特徴、醍醐味について教えてください。

航空産業の一大地域にある当空港は、国産旅客機「MRJ」や次期輸送機「XC-2」の試験飛行支援などを行っています。また、2016年5月に開催されたG7伊勢志摩サミットでは、中部圏の拠点空港として関係機関と連携しながら各国からの国家元首搭乗機に対応しました。航空産業の発展や国家行事等我が国のプレゼンス向上に寄与できることは大きな醍醐味です。

中部空港での訓練は、どのようなものですか？

飛行場では、旅客便や貨物便の離発着のほか、航空会社のジェット機によるタッチ・アンド・ゴー等も多く実施されています。また、空域内には名古屋飛行場、岐阜飛行場があり、定期便だけでなくヘリコプターや自衛隊の航空機など様々な機種が混在して飛行しています。機種や速度等を考慮しながら、一人前の管制官を目指して日々訓練を行っています。

未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

航空管制官は、決して一人ではなく、チームで支え合いながら日々の業務を行っています。年齢に関係なく、お互いに助け合える関係を築くことが、時に困難な状況をチーム一丸となって乗り越えることにつながります。そのためには、日頃から周囲との良好なコミュニケーションを心がけることが大切です。みなさんも私たちのチームと一緒に仕事をしませんか！



職員一人一人を大切にしたい。

昭和55年 航空保安大学校 卒業
航空交通管理センター 前任航空交通管理管制官

大屋 文人

これまでの経験で、最も印象に残っていることは何ですか？

幸運にも新しい組織の立ち上げに二度係らせて頂きました。平成6年の関西空港事務所と平成17年の航空交通管理センターです。一つ目は大空港の開港に伴う管制業務の準備のため、二つ目は空の総合管理を担う機関の設立に向けて、各準備室の一員として関係者と協力しながら様々な調整や作業を担当したことが大変感慨深いです。

多くの職員を束ねる管理職として、心掛けていることは何ですか？

組織全体のことを考えると同時に職員一人一人を大切にすることです。組織あつての個人であるとともに各個人の高い能力発揮があつてこそその組織運営でもあり、そのように考え判断し行動するよう心掛けています。もう一つは、職員が伸び伸びと仕事ができるように、出来るだけ笑顔でいることです。

未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

航空管制は、これからもまだまだ進歩が求められ、システムの高度化も更に加速することでしょう。しかし、それを支え運用するのは人即ち航空管制官です。ルールを尊重し安全・効率的な航空機の運航を支えるという信念とともに柔軟な発想を持つフレッシュな皆さんの仲間入りを期待しています。



航空管制官、いつも空を見つめて

給与（平成28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、4年制大学新卒、職歴がない場合、次のとおりです。

188,000 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。

240,000 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、航空管制官手当、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



世界一安全な乗り物、航空機。その当たり前前の安全は、全世界の航空管制官によって支えられています。私はこのプロとしての使命感に憧れ、航空管制官を目指しました。

航空保安大学校では、目標を同じくする仲間とともに座学やシミュレーターを用いた実習を行っています。専門的な内容で難しく大変ですが、教官方や同期の力を借り、勉強会や自主練習を重ねながら日々の研修に励んでいます。学んだことを活かして、思い描いたように実習ができたときの楽しさは、何事にも代えることができません。

休日は同期と食事をしたり、登山をしたり、リフレッシュも欠かせません。年齢も経歴も様々な同期たちと、同じスタートラインに立ち、一緒に成長を感じています。

航空管制官は、この広い空を飛ぶ多くの人々の当たり前を守り続ける仕事です。皆さんも私たちとともに、空への夢を叶えませんか。

航空管制官基礎研修課程 121期 吉川 充

航空保安大学校での研修について

平成7年 航空保安大学校 卒業
航空保安大学校 航空管制科教官

馬原 由紀代

航空管制官採用試験に合格し採用されると、現場官署に赴任する前に、航空保安大学校における8ヶ月間の基礎研修を受けることになります。ここでは、航空管制の基礎的な知識を学ぶとともに、業務で必要となる航空無線通信士免許を取得します。

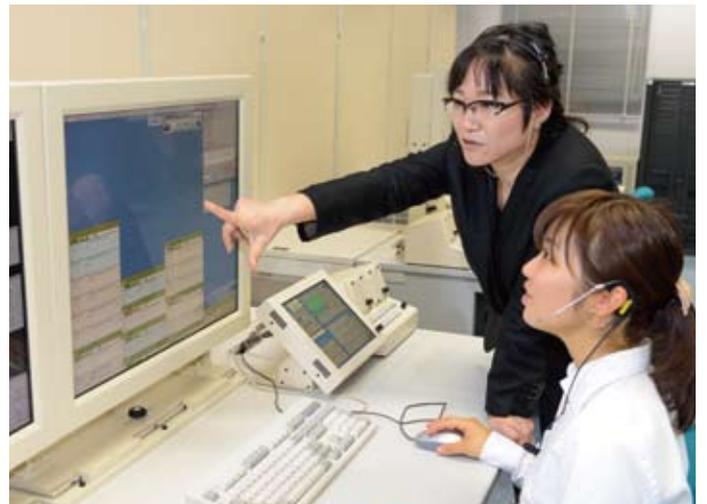
入学当初は座学を中心に研修が始まります。航空管制の概要や航空機の特徴、実習で必要となる航空管制の規則や用語などを学びます。専門的な知識ばかりで、身につけるにはかなりの努力を要します。

2ヶ月目の後半になると、座学に加えシミュレーターを使用した実習が始まり、座学で学んだ知識を実際に航空機に適用する訓練を行います。自転車の乗り方の説明を聞いただけでは自転車には乗れないのと同じで、実習をとおして初めて知識の使い方が体得できます。

教官陣は、個々の研修生の進捗状況を把握し、必要なときに必要なサポートができるよう体制を整えています。最初はつまづいていた研修生が次第に上達し、生き生きと実習に

臨む姿を見るのは、教官として何よりも嬉しいものです。

座学・実習・試験の繰り返しとなる基礎研修は厳しいものですが、航空管制官という職業はそれを補って余りあるやりがいに満ちています。皆さんの挑戦をお待ちしています。



平成29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。

「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。

航空管制官には空港や航空交通管制部だけでなく、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。

■ 自信と決断力

～いざというとき**決断**を下せるか～

あなたが航空管制官になれば、あなたの言動にはとてつもなく大きな意味と責任感が伴います。それを認識してもなお、冷静な決断を下せる自信と責任感を培える人材を求めています。そのためには、いくつかのシナリオと対策を準備しておく必要があります。

困難な道の途中でくじけそうになることもあるでしょう。しかし、あなたは決して一人ではありません。努力を絶やさなければ、必ず多くの仲間がサポートしてくれるでしょう。

■ チームとして

～**チーム**で動くことを楽しめるか～

航空機は大きなチーム力に支えられています。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。

私たちは、チームメンバーとの調和を保ち、それを楽しめる人材を求めています。そのためには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。チームのメンバーと協働して大きな仕事を成し遂げたときには、大きな喜びを感じることでしょ。

■ 楽しむ力

～新たな**動機付け**を発掘できるか～

航空管制官には退職まで異動がつきものです。その度に、訓練と試験を受けなければなりませんし、生活環境も変わります。

しかし、様々な地域で生活でき、多くの仲間と出会えることは、人生の大きな糧となります。いかなる状況でも、うまく自分を動機付けし、高い目標を持って行動することにより、仕事を楽しめる人材を求めています。空や飛行機が好き、という感覚はきっとあなたのモチベーションを高めることでしょ。



国土交通省 航空保安大学校

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



パイロットの立場にたった管制を心がけて。

平成25年 航空保安大学校 卒業
東京空港事務所(タワー担当) 航空管制官

江代 直子

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？

航空関係の仕事をしている兄から、航空管制官について話を聞いたことがきっかけです。それまでは自由に飛んでいるように見えていた航空機が、航空管制官によって秩序を保たれ安全に飛んでいることを知りました。航空管制官はあまり表舞台に立つことはありませんが、空全体の安全を支えている“縁の下の力持ち”であるというところに魅力を感じました。

航空保安大学校の実習と現場の訓練の一番の違いは何ですか？

実際に何百人ものお客様が乗る航空機を扱うということに、非常に重い責任を感じました。また、無線を通して話すパイロットは、国籍も年齢も様々なので、話し方を工夫して、相手が聞き取りやすい、分かりやすい指示を出すことが大事だと感じました。常に相手の立場で考えることを心がけています。

未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

航空管制官の業務では、短い時間で無線の声だけを通してパイロットと信頼関係が築けるよう、口調や表現力等のコミュニケーション能力が大事になってきます。今ある環境と周りの方とのコミュニケーションを大事にしながら、将来ご自身が航空管制官として働いている姿を想像してみてください。皆さんと一緒に働ける日を楽しみにしています。

培ってきた経験と技術を後輩へ。

平成8年 航空保安大学校 卒業
東京航空交通管制部(訓練室教官) 主幹航空管制官

北角 信彦

東京管制部の管制業務の特徴、醍醐味について教えてください。

東京管制部は日本上空の広範な空域を管制しており、ピークでは1日あたり4,000機以上の航空機を取り扱うこともあります。全22セクターの管轄空域それぞれに特徴があり、出発機を経路毎に上昇させたり、到着機をレーダーで誘導し並べたり、東西南北に交差する経路を飛行する航空機をパズルのように三次元の位置を予測し指示したりと多種多様な処理を行います。そこが難しさでもあり、おもしろさでもあります。特に、繁忙な時間帯にパイロットの要求に応え、手際よく処理ができた時は、管制官としての充実感を味わうことができます。

訓練室でのお仕事とは、どのようなものですか？

匠の技のように自分や先輩が培ってきた経験や技術を、いかに後輩たちに効率よく伝授していくかだと考えています。訓練室では様々な性格の訓練生を育てることになるので、それぞれにあった指導をしていくことは毎回楽しくもあり、苦勞もします。しかし、訓練生が資格を取得し、成長していく姿を見ていくと、それまでの苦勞も吹き飛びます。

未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

管制業務は人と人がお互い協力し、業務を行いますので、協調性が大事だと考えます。自分勝手だったり、相手の話を聞かなかつたりでは、業務が成立しません。普段の生活から人間関係を大切に、何か気がついた時は、相手にさりげなく声が掛けられるようまた、相手のアドバイスも素直に受け入れられるよう、心がけてください。



育児も管制もチームワーク！

平成5年 航空保安大学校 卒業
熊本空港事務所 主幹航空管制官

芝原 睦美

子育てと仕事の両立について教えてください。

私には二人の子供がおり、今も子育て真っ最中です。二度の育休を経験し、そのたびに復帰後の不安にかられましたが、いざ復帰してみると周囲の支えもあり、以前と変わらず業務を行うことが出来ました。子育てと仕事の両立には大変なことも多いですが、とても理解のある夫のおかげで何とか両立でき、その分とても仕事にやりがいがあります。

チームではどのような役割を担っていますか？

現在、私はチームの第2主幹航空管制官として、チームメンバーのマネージメント等において筆頭主幹と連携を図り、また、サポートすることを心掛けています。管制官の訓練は厳しく、後輩達をはじめチームメンバーが、気持ちよく働けてその能力を十分に発揮できるよう、環境整備を心がけています。

未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

航空管制官は、他の管制官と常に連携をとりながら業務を遂行しているため「コントロールしているのは自分だから」と自己中心的になってしまうと、円滑な業務ができなくなってしまいます。そのため、日頃から周りの人とコミュニケーションをとりながら、チームワークを大事にすることがとても重要です。みなさんと共に業務できる日を楽しみにしています。





平成29年度 航空管制官採用試験の概要

採用予定数 約120名 ※

※採用予定数は、変動することがあります。最新の情報は人事院ホームページで確認してください。

受験資格

次のうちのいずれかに該当する者

- (1)昭和62年4月2日から平成8年4月1日生まれの者
- (2)平成8年4月2日以降生まれの者で次に掲げるもの
 - (ア)大学卒の者及び平成30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平成30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 平成29年3月31日(金)9:00~平成29年4月12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 平成29年6月11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 平成29年7月4日(火) 9:00

3 第2次試験

- ・ 試験日 平成29年7月12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 平成29年8月23日(水) 9:00

4 第3次試験

- ・ 試験日 平成29年8月31日(木)・9月1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 平成29年10月3日(火) 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、平成30年4月、8月及び12月に分けて行う予定です。

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。

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、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、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	年度	平成28年度	平成27年度	平成26年度
申 込 者 数		1,005 (385)	1,077 (394)	1,315 (466)
第 1 次 試 験 合 格 者 数		290 (117)	335 (126)	318 (115)
第 2 次 試 験 合 格 者 数		166 (71)	120 (45)	
第 3 次 試 験 合 格 者 数 (最 終 合 格 者 数)※4		141 (55)	102 (40)	97 (42)
採 用 (予 定) 者 数		121 ※1	86 ※2 (34)	81 ※3 (36)

()内の数字は、女性を内数で示す。

※1 平成28年度航空管制官採用試験の採用者数は、平成28年度採用者数と平成29年度採用予定者数の合計数です。

※2 平成27年度航空管制官採用試験の採用者数は、平成27年度採用者数と平成28年度採用者数の合計数です。

※3 平成26年度航空管制官採用試験の採用者数は、平成26年度採用者数と平成27年度採用者数の合計数です。

※4 第3次試験は平成27年度航空管制官採用試験より実施しています。

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 <http://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下さい。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

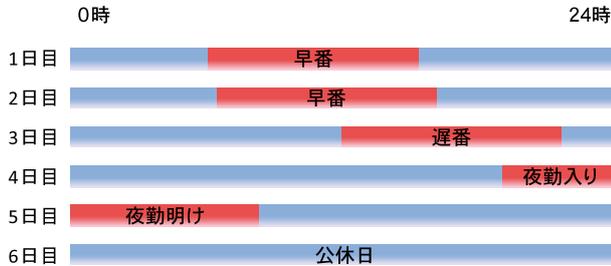


Q 管制機関の勤務体系について教えてください。

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、「出身地の空港ですずっと働きたい」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。

