

採用パンフレット

国家公務員採用一般職・技術系

大卒程度試験(区分:デジタル電気電子・物理・化学・機械)

国土交通省 技官 (航空)

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism Engineer

Japan Civil Aviation Bureau

国内外のステイクホルダーとともに東京・愛知・大阪の職場で
航空の安全を確保し、安心を社会に届ける



©航空局 2024

安全行政ビジョン - 航空の安全を確保し安心を社会に届ける

✈ 使命と役割

- 国の技官として航空機の安全確保を担う
航空機の安全・環境基準への適合を審査、検査、監督
- ステイクホルダーと対話し、社会ニーズに応える
航空機メーカーと設計製造を、運航関係者と機材品質や安全管理を協議
- 世界各国の航空局と協調し、世界と歩みリードする存在へ
国際条約締結国かつICAO理事国として、加盟各国とともに基準制定に参画
- 空の技術革新を考える自立・成長型マインドセット
社会への情報発信や日本の航空産業の発展に、技術者として貢献



🚁 主な職場と業務

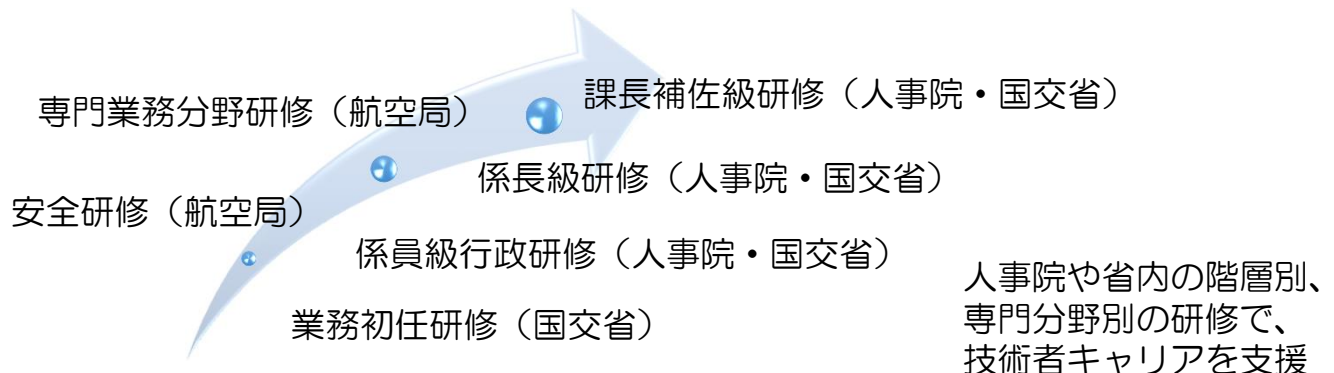
- 愛知と東京の職場で、航空機やドローンの設計や製造を審査
- 東京と大阪の職場で、運航関係者の体制や手順を審査・監督
- 東京と大阪の職場で、整備関係者の組織や能力を検査・監督



検査 YouTube

👤 キャリアパス

- 技術者として 業務管理者として 職場で力を発揮し、後進を育成



✉ お問い合わせ先

- 大学・高専における説明会、職場見学などお気軽にお問い合わせください

担当：国土交通省航空局安全部安全企画室 専門官 辰己智之
tcab-saiyou.kensa@mlit.go.jp



Interview

高巢 遥

航空局安全部安全政策課
航空事業安全監査室



DO NOT COPY

2020年 一般（Ⅱ種）機械で採用。

初任地は、東京航空局の航空機検査官。次に、霞ヶ関にある航空局安全部にて本省勤務を経験。その後、愛知県にある航空機技術審査センター（AECC）に配属され、2年間、航空機の設計や製造について審査する業務を経験しました。

この数年間に、航空機の検査、整備、設計審査業務を担う部署を転々としました。コロナ禍に入省したので、これまでの部署では出張は少なかったのですが、最近ようやく出張が増え、海外の業務も経験しました。

現在、日本のエアラインが運航する航空機の航行の安全確保のため、監査などを行う部署に在籍しています。私が担当しているのは、エアラインに対する監査のスケジュールを作成し、関係者（職員や事業者）と調整する業務です。

監査の数が多く、航空事業安全監査室自体も比較的大所帯ですので、細かな変更や、実績集計といったスケジュール作成後の後処理もなかなか業務量です。

ある1日の流れ

- 5:00 ◯ ◀ 起床
通勤に時間がかかるため、早めに起床します。
- 8:30 ◯ ◀ 勤務開始
- 9:00 ◯ ◀ 監査スケジュール調整
室内又は監査対象社との調整をします。
- 12:00 ◯ ◀ 昼休憩
- 13:00 ◯ ◀ 会議
室内又は部内のみでの会議に参加することが多いです。当日に急遽会議が発生することもあります。
- 14:30 ◯ ◀ 外出
突発的に外出の予定が発生することがあります。
この日は、議員会館に出かけました。
- 15:30 ◯ ◀ 出張準備
日常業務を実施しつつ監査業務の訓練も受けています。この日は、直近に迫った監査について先輩にご教示いただきました。
- 16:45 ◯ ◀ 監査スケジュール調整
海外監査を予定している職員のパスポートやVISAの有効期間などを確認し、必要な手続きや内部決裁を準備します。
- 17:15 ◯ ◀ 勤務終了
どうしても必要なときは残り、それ以外は定時退庁しています。



DO NOT COPY

年次休暇を取得し、平日夕方から開場のコンサートへ。年次休暇の使い道は人それぞれですが、1日分使用してイベントにでかけたり、1時間単位の休暇を取得して通院などに使うことが多いです。

 Interview

木村 裕一

航空局安全部航空機安全課
航空機技術基準企画室 専門官

2005年 一般(Ⅱ種)機械で採用。

東京航空局保安部航空機検査官室に配属。初任地は、調布空港。ジェネラルアビエーション(略して、ジェネアビ)の世界を知る。

2008年 MRJプログラムの始動を受けて愛知県の航空機技術審査室に異動。ヘリコプターを主としたプロジェクトを担当し、コンセプト、設計、製造、完成検査から運航までの、長い航空機のライフサイクルを審査。

途中、羽田空港・仙台空港の勤務を経て、MRJプログラムの試験飛行が活発になった時期に、再び愛知県へ。

2015年 米国航空局(FAA)の専門家と共に訓練を受けて、システムの機能確認を目的とした飛行試験に搭乗。

2021年 MRJプログラムの収束後、福島イノベーション・コースト構想推進機構 福島ロボットテストフィールドへ出向。福島においてドローン等の次世代エアモビリティに挑戦する企業のニーズに応じた支援を考える技術企画を担当。



2021年4月から3年間、福島イノベーション・コースト構想推進機構 福島ロボットテストフィールド(通称RTF)へ出向しました。RTFでは、ドローンや空飛ぶクルマの開発企業、オペレーター及び地域への実装を目指す自治体の皆様などへの制度面の支援が主な業務でした。制度面の支援は、相手方に一方的に制度を理解してもらうのではなく、制度を適切に利用することによって **業界の発展やその先にある地域の発展** に繋がるように関係者と共に課題を解決する取り組みに重点をおき、職務にあたりました。

将来

航空機技術基準企画室では、通称「空飛ぶクルマ」と呼ばれているeVTOL機等を担当しています。これまでの航空機とコンセプトや技術が異なる新しい移動手段「空飛ぶクルマ」が登場し、今後、航空の世界は変革していくことが予想されます。

しかし、どんなに新しいモノが世界に登場しても、「人が安全に利用」でき、「人が安心を感じること」ができないと、社会が新しいモノやサービスを受け入れることができないと考えます。新しい移動手段である「空飛ぶクルマ」が社会に受け入れられて、日本の社会が一層豊かになるように、「安全」という重要な要素に対して少しでも貢献できればと考えています。



Interview

難波 謙太 東京航空局保安部運航課
航空機検査官(2022/11/1~)

2012年 一般(Ⅱ種)機械で採用。(12年間で異動による引っ越しを2回経験)東京航空局保安部航空機検査官室に配属。1年後、小型飛行機やヘリコプターを使う航空運送・使用事業者の整備体制や安全管理体制の実行状況を監査。

航空機安全課で、航空機のエンジンや装備品などの仕様に対する審査を補助、操縦者向けのシミュレータ検査にも立ち会う。

独法 航空大学校(仙台)へ出向し、航空大学校の運営を支えつつ、航空整備士の資格を取得



航空用語が専門的すぎて右往左往した自分が、研修・OJT・航大への出向をとおして、航空機の整備や運航がわかってきた

現在

現在、東京航空局運航課に配属され、ドローンや空飛ぶクルマに対する飛行許可の審査を担当しています。これらエアモビリティは、現在進行形でテクノロジーの発達とそれに対応する制度改正がなされており、目まぐるしく環境が変化しています。審査部門では、こうした変化に対応するため、柔軟かつ確実な審査が求められます。

また、私には双子の息子おり、息子が産まれた際には1ヶ月間の育休を取得しました。更に今年は3人目の我が子が誕生するため、6ヶ月間の育休を取得する予定です。職場だけでなく、家庭環境も目まぐるしく変化していきますが、ワークライフバランスを大切に、柔軟かつ確実な育児を心掛けていきたいと思っています。

将来の目標

航空機検査官職は技官として、航空機に対する幅広い専門知識が求められます。複数の職務をとおして、航空業界を支えている仕事(ほんの一部)に関わった経験は、私にとってかけがえのないものとなり、全ての業務が空の安全につながっていることを学びました。

航空の安全を支えている仕事を俯瞰的に眺めることができたことは、数ある行政職の中でも“航空機検査職”だけじゃないかと思っています。興味をもった学生の皆さんにも挑戦してほしいです。

将来も、行く先で学びや新たな経験がまっていると思います。将来は、航空運航分野の技術系ジェネラリストになりたいと考えています。


Interview
中原 惇志

 航空局安全部無人航空機安全課
次世代航空モビリティ運航基準係長

2013年 一般(Ⅱ種)機械で採用。東京航空局保安部航空機検査官室に配属。1年後、MRJプログラムの拡大期に航空機技術審査室に異動。愛知ではMRJの他にヘリコプター川崎式BK117型の設計審査に従事し、航空機の設計の基本を学ぶ。

2017年 大阪八尾空港の航空機検査官に配属。二人乗りのヘリコプターから大型航空機の検査までを担当。

2019年 成田空港事務所総務部地域調整課に異動し、空港近郊で見つかる氷塊、部品欠落対策に従事。

2022年 自身初の霞ヶ関勤務となり、航空安全推進室で国内エアラインの運航規程などの審査を担当。



現在は、無人航空機(ドローン)や無操縦者航空機、空飛ぶクルマの飛行許可を担当。

**やりたいことはやってみてからでないと・・・とお悩みの皆様は
航空機検査官へ！**

いま求められていること

無人航空機や空飛ぶクルマは、生産性向上や人手不足解消といったこれからの我が国の社会課題を解決する新たなモビリティサービスとして期待が高まっています。

これら新たなモビリティが幅広い場面で活用され、産業や生活を支える新たなインフラとなっていくためには、安全の確保を大前提としつつ、世の中のニーズに合った制度構築、運用を行うことや、技術の進展に合わせて適時適切に制度・運用の見直しを行うことが必要だと考えています。

技術系・航空機検査を選んでよかった

設計審査、規程審査、耐空検査と幅広い様々な分野を経験し、現在は無人航空機と新たな分野に挑戦中です。

思い返せば10年前、一般職の合同説明会に参加した際、技術系の職に就きたいと考えながらも具体的にやりたいことが決まっていなかった私は、航空機検査官のキャリアステップに魅力を感じ入局しました。

様々な分野に従事する分、覚えなければならぬことも多く、大変な部分もありますが、将来的な職種を実際に業務経験しながら選択できるのは、私が航空機検査官を選んでよかったと感じている理由のひとつです。



Interview

赤間 恵輔 航空局安全部航空機安全課次世代
運送機企画調整係長(2023/4/1～)

2014年 一般職(機械)で採用。

大阪航空局・航空機検査官室に配属。ウルトラライトプレーン(超軽量動力機)を審査。小型機や大型機の検査、整備施設への立ち入り検査など、現場研修を多く受ける。

2016年 霞ヶ関・航空機安全課に異動。当時法律が制定された「ドローンの審査」に従事。東京・大阪航空局でドローンの審査ができるように調整。

2018年 首都圏の空港近郊で社会問題となっていた落下物へ対応することを目的に、成田空港にある東京航空局の事務所に異動。国内外のエアラインや現地の成田空港株式会社と協力して、空港内の駐機場で航空機の外部点検を担当。

2019年 東京航空局・航空機検査官に配属。航空機の耐空証明検査、整備関連施設の検査を専門の行政官として実施。

2020年 防衛省防衛装備庁へ3年間出向。自衛隊ヘリの技術試験実施・評価に参加。三重県にある基地でUH-2、神奈川県基地でSH-60Lの試験に関わる。



幅広く、時に深い知識が必要。すべての仕事が成長につながる。

いま求められていること

空飛ぶクルマの飛行に向けた最適な技術基準の設定に向けた活動を行っています。

空飛ぶクルマは、垂直離着陸が可能というメリットを活かして都市部における就航、化石燃料を主としない電気駆動方式を採用することによる大気汚染や騒音の軽減など、空の移動に変革を与えるゲームチェンジャーの要素があります。

空飛ぶクルマのユースケースから、システムの要素と機能を導き出し、世界中の企業が設計製造する空飛ぶクルマの性能等を考慮しながら、安全基準・環境基準の制定に向け、エンジニアとして積極的な関わりが求められています。

将来の目標

新卒で採用されてから10年間で、関西、関東、中部地方の様々な職場で、学生時代に想像もなかった業務に関わり、多くの経験をしました。同時に、技術的に深いディスカッションに接する機会が多く、自分の知識不足を痛感しています。

日本で空飛ぶクルマを開発する企業は、国内で設計と製造を計画しており、有望な航空産業に広がっていく期待を感じます。大学時代から現在まで得た知識を生かし、設計の本質を正しく理解することに努め、空の安全に貢献する技官を目指します。

**Interview****川内 佑馬**航空局安全部安全政策課
技術基準係長

2016年 一般(Ⅱ種)機械で採用。

採用後、大阪航空局保安部航空機検査官室に配属。

2018年1月 愛知県の航空機技術審査センターで、航空機システム(特に電気装備品・電子装備品)の審査を実施。

2022年4月 成田空港事務所地域調整課で空港近郊の落下物の調査や外国航空機の立ち入り検査に従事。



航空機検査職の仕事の幅と深さを感じるこの頃

見え始めた自分のキャリアと挑戦する課題

入局して9年目になります。初任地の大阪航空局では航空法令や通達を学び、愛知の技術審査センターでは国産航空機の設計を審査する業務に携わりました。

成田空港事務所では落下物対策業務にあたり、運航者や航空機の利用者のみならず空港と周辺地域との共生の重要性を学びました。

航空機検査職は、学ぶべき知識の幅がとても広く、ところによっては深い世界があることを感じながら公務にあたっています。

最近では、エアモビリティやドローン、サブオービタルなど新たな移動の形が世界に現れつつあり、安全や安心をどのように定めていくかに課題があります。

ステイクホルダーと信頼関係を築き、協力しながら日本の空を便利で、安全で安心して利用できる空間にしていきたいと考えています。

**Interview****竹田 和生**航空局安全部航空機安全課
航空機技術審査室係員

2023年 一般(Ⅱ種)機械で採用。

大阪航空局保安部航空機検査官室(豊山町駐在)に配属。6ヶ月後、隣室の航空機技術審査センターに異動。

耐空性改善通報(通称TCD)の業務に携わり、航空機や装備品などの安全性・環境適合性を確保するために必要な作業を航空機の所有者に対して発行。

定性的かつ定量的な安全審査、客室内の基準への適合審査など、技術審査も担当。

**社会人1年目は、挑戦と成長の年****いま求められていること**

社会人としての1年を終え、自分自身に様々な変化がありました。

官庁訪問や業務説明の際には自分に日本の空の安全を守る業務がこなせるのだろうかと不安でしたが、実際に入省してからは丁寧な研修プログラムや詳細なマニュアルのおかげで、自身の役割を果たすことができるようになりました。

またタイムスケジュールを意識し、仕事やプライベートの両方をバランスよくこなすために、効率的なスケジュール管理が必要であることを理解しました。計画を立て、優先順位をつけることで、より効果的にタスクを処理することができています。

さあ、2年目

最初の頃は新人として不安もありましたが、経験を積む中で自信を深め、新たな経験を積み、先輩方の背中を見て、より一層の成長し、社会に貢献できたらと考えています。

一般職技術・国土交通技官 航空機検査

Our Mission

国の技官として航空機の安全確保を担う
ステイクホルダーと対話し、社会ニーズに応える
世界各国の航空局と協調し、世界と歩みリードする存在へ
空の技術革新を考える自立・成長型マインドセット

Our Vision

航空の安全を確保し安心を社会に届ける

Our Value

相手を尊重し、時間を意識し、職務に必要な心構え・知識
・コミュカ・経験を自らが積み上げ、公務を通じ社会へ還元

Our Business

航空機/無人機の設計審査・生産プロセス審査
航空機の運航や整備の評価・組織監査など

