航空管制官、いつも空を見つめて

仲間を信頼して連携する。

1997年　航空保安大学校　修了
航空保安大学校　岩沼研修センター　管制科教官

木船　義彦

○航空保安大学校は、岩沼にもあるのですか。

岩沼研修センターでは全国に配属された現役管制官を対象にキャリアに応じた研修を行っています。研修には必要な知識や技術を習得するための様々なコースがあり、その内容は訓練に関するものからマネジメントに関するものまで多岐に渡ります。現役の管制官が各研修コースに参加して得た知識や技術を現場で実践することで管制組織全体のレベルアップを図っています。

○管制業務を行っている管制官に対する研修を行う教官（副長）として大切にしていることはなんですか。

研修をとおして新たな知識や技術を習得した管制官が、各勤務地に戻りそれぞれの気づきに基づいて行動を起こすことで職場内に変化が生まれ組織が活性化されると考えます。そのため研修に参加したすべての管制官が各勤務地で新たに習得した知識や技術を実践しようとするモチベーションを得られるよう、教官が一丸となって講義内容の工夫・改善に取り組んでいます。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

管制業務は、他の管制官との連携が特に重要です。連携がうまくいかなければ単に業務がギクシャクするだけでなく安全面に影響が出てしまいます。『航空の安全』という同じ目標を持つ仲間を信頼して常に相手が求めていることや、どのような仕事をする人なのかを考えて行動することが必要です。皆さんと一緒に連携できる日を楽しみにしています。

仲間と共に空の安全を守る。

2013年　航空保安大学校　修了
大阪航空局　保安部　管制課　管理係長

中嶋　博之

○航空管制官を目指したきっかけを教えてください。

はじめは漠然とした航空業界への憧れがきっかけでした。初めて飛行機に乗った時の高揚感が忘れられず、大学で就職を考え始めた際は自然と航空関係の仕事を調べるようになりました。その時に航空管制官という職業を知りました。実直に空の安全を守っている姿に魅力を感じ、憧れの仕事から挑戦したい仕事に変わりました。

○現在のお仕事について教えてください。

西日本の空港で働く管制官が働きやすい環境を作ることが仕事です。例えば、管制官の必需品であるヘッドセットは毎日使う物なのでどうしても故障が発生します。その様な場合に備え、必要数の調査・購入等を行っています。管制業務を離れ大阪航空局で働いていますが、できる限り現場の目線を持ち続けることを意識しています。

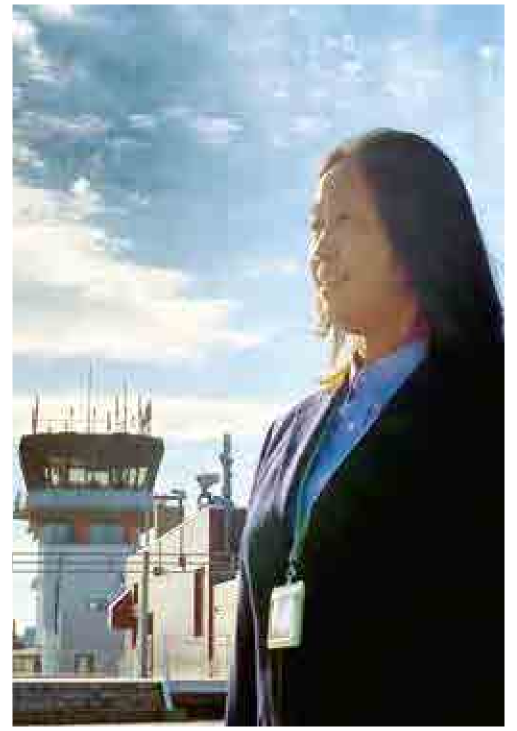
○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

相手の気持ちに寄り添うことが安全な管制業務に繋がると思いますので、色々なことに興味を持ち多様な価値観に触れて感受性を豊かにしてください。飛行機の出発から到着まで、どのような状況においてもパイロットを声で支える管制業務は困難な時もありますが、同時にとてもやりがいのある仕事です。いつか皆さんと一緒に働ける日を楽しみにしています。

さあ、一緒に空の安全を守ろう！
そして最高のサービスを提供しよう！

1990年　航空保安大学校　修了
青森空港出張所　先任航空管制官

小林　雅子



○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。

管理職として、まずは運用現場の最新の状況を把握すること、同時にチーム一人一人の体調や心理状態を把握することを心がけています。働きやすい環境をキープするために、風通しの良い職場（話や相談しやすい）になるようにしています。また、明るい表情で積極的にメンバーと会話するようにしています。

○これまでの経験で「いま役立っていること」と思うことは何ですか。

管制官は集中力が大切です。私は以前から趣味などに没頭する癖があり、意外にもこれが業務に役立っていると感じます。地理（地名や国名など）に詳しいと、業務で必ず役に立ちます。また、世界各国の操縦士と通信を行うため、異なる英語アクセントに遭遇することがあります。色々な国の音楽を聴いたり、映画鑑賞を楽しんでいたことで、聞き取りやすくなったのではないかと思います。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

航空機に詳しくなくても、英語が流暢でなくても、研修があるので心配いりません！空の混雑具合や天候によって操縦士からのリクエストも多種多様です。操縦士とのコミュニケーションを通じ、瞬時に最適な判断ができるよう、チームみんなで助け合います。操縦士からお礼を言われるとやりがいを感じます。皆さんと一緒に働くことを楽しみにしています。

給与（2022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。

196,000 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。

243,000 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

家の近くの空港から大空へ飛び立つ飛行機に憧れて育った私は、高校生の時に参加した航空保安大学校のオープンキャンパスで空の安全を守る航空管制官の仕事に魅了され、目指すようになりました。

航空保安大学校での8ヶ月間の研修では、座学と並行してシミュレータを使った実習を行いながら、現場で業務をするために必要な基礎知識と技術を身につけます。覚えなければならないことが多く、予習と復習に追われる忙しい毎日ですが、航空について事前知識がなくとも理解できる磐石なカリキュラムに加えて、キャリア豊富な教官によるきめ細やかな説明のお陰で、空の安全を守る一員になるべく日々邁進しています。実習でうまくいかない時には落ち込むこともありますが、同期と課題点を共有し、励まし合いながら共に進む過程は様々な面で自分を成長させてくれます。

同じ志を持つ同期。現場での経験を楽しそうに話す教官方の姿。学生寮からは関西国際空港が一望でき、自然とモチベーションも上がりますので、学ぶための環境が整っていると思います。みなさんも航空管制官を目指しませんか。

航空管制官基礎研修課程　139期　仲宗根　快

航空保安大学校での研修について

1993年度採用　航空管制官本科25期
航空保安大学校　航空管制科教官
髙西　宏徳

当校では航空管制官に必要な基礎知識と技術の習得を目的に8か月間の研修を実施しています。

研修は座学と実習で構成され、座学で業務に必要な規則や用語を学習、シミュレータを用いた実習で理解度を確認、という繰り返しで知識や技術を確実に定着させます。航空無線での通信に必要な航空無線通信士の資格を取得するための科目も研修中に学習します。航空に関する予備知識ゼロからでも段階的に知識や技術を習得できる研修カリキュラムを整えておりますので、必要なのは「航空管制官になりたい！」という志一つです。

研修期間中は予習や復習に追われる忙しい日々が続きますが、教官のサポートや研修生同士で励まし合い、助け合うので心配は要りません。航空管制官の業務経験が豊富な教官が在籍しており、自身の経験上、研修生がどこでつまずき、何が理解しにくいかが分かるので、要点を押さえた指導を行います。研修生は原則として校舎隣の学生寮に入寮し、多くの時間を共に過ごすことで、互いに励まし合い、助け合いながら日々の課題を確実にクリアしており、研修が修了する頃には教官陣の予想を遥かに超える知識と技量を身につけ、管制の現場に赴任し活躍しています。

当校のホームページでは、より具体的な航空管制官のイメージを描いていただくために研修施設の説明や在校生のインタビューを掲載しています。

また、オープンキャンパスや説明会情報なども掲載しておりますのでぜひ一度ご覧ください。航空管制官を目指す皆さんの入学を教官一同、心よりお待ちしております。

2023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。

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

「ことば」で繋ぐ空の安全。

2019年　航空保安大学校　修了
広島空港事務所　航空管制官

重松　祐紀

○管制官になるための研修について教えてください。

航空管制官が資格取得するための実地訓練においては、訓練生を常に監督し指示や助言を行う先輩航空管制官が後方にいます。訓練期間を長くも、短くも感じる自分にとっては厳しい訓練でした。資格を取った時の嬉しさはもちろんありましたが、先輩の監督はなくなり、自分の判断が多くの人の命を預かっているという責任の重さを一層感じました。資格を取得してから２年が経つ今でも時には緊張しますが、使命感を持って仕事をしています。

○職場の雰囲気はいかがですか。

管制業務は主に言葉をツールとする仕事であり、会話力の高い方々が多いと感じています。業務中ではチームの一人一人の「ことば」が空の安全に繋がります。ベテランから若手まで、幅広い年齢層のチームで働いていますが、先輩、後輩関係なくはっきりと意見を交わす事ができる明るい雰囲気です。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

航空管制官が仕事で使う「ことば」には多くの命が託されています。日本全国の航空管制官のことばが繋がり、皆さんが見上げる空を守っています。その空の安全を守る、新たなチームの一員として一緒に働ける事を楽しみにしています。今、航空管制官を目指している皆さんには是非自分の可能性を信じて挑戦して欲しいと思います。

ライフステージの変化に対応し、仕事も子育ても諦めない。

2006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

世良田　佳代

○航空路管制業務の魅力はなんですか。

レーダーや無線を使用し、一定の高度以上の航空機に対し指示や情報を発出し、安全に飛行できるよう監視しています。業務はチーム単位で行い、分割した各空域をそれぞれ二名の管制官が協力し管制するので、情報の共有や意思疎通が重要になります。良好なチームワークが発揮され、繁忙時間帯を乗り越えた後は、当然のように目的地に到着する航空機をレーダー画面上で確認しながら、同僚への感謝と達成感を感じます。

○子育てと仕事の両立について教えてください。

管制官の夫と3歳、6歳の男の子の4人家族です。私自身の9か月の育児休業に続き、夫が育児休業を1年間取得しました。同僚や上司など職場全体の理解やサポートがあり、現在は育児時間やフレックス勤務といった制度を利用しながら「共働き、共育て」を実践できています。最近は男性も育児休業を取得することが多く、制度の定着を実感しています。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

航空管制官は困難な状況に立っても決して諦めず、焦りや不安に惑わされずに冷静に次の一手を決める必要があります。日々の生活の中で、直面した課題に、粘り強く冷静に取り組むことを大切にしてください。皆さんと一緒に働ける日を楽しみにしております。

人がやるべき仕事であり続けるために。

2007年　航空保安大学校　修了
東京空港事務所　主任航空管制官

渡辺　裕樹

○管制業務の特徴、醍醐味について教えてください。

AIではなく、人だからできる瞬時の判断や経験に裏付けられた大胆な決断が求められる分、安全に業務を終えられた時の達成感は大きいです。資格取得後も日々の業務を振り返り、向上心を忘れず改善点を見つけ出すことで今日よりもパイロットに寄り添った管制業務を提供できます。また、交替制で業務を引き継ぐため、仕事が残らないというのも大きな特徴だと思います。

○運用担当のお仕事はどのようなものですか。

運用に関して変更があった際は各種要領の制定や改正作業を行います。また、各空港にある着陸用援助施設や管轄空域にある航法援助施設にかかる飛行検査や管制機器の定期保守に関する調整も行います。他官署の管制官だけでなく他職種、自衛隊、米軍や航空会社の方々と調整を行うこともあります。

○未来の航空管制官へメッセージをお願いします。

管制官とパイロットが声だけで繋がっている、時代遅れだと感じるかもしれませんが、管制の世界は今でもアナログコミュニケーションが大切です。声の強弱や抑揚は文字よりも多くの事を伝えられます。相手の考えをしっかり聞き取る、自分の考えをきちんと発信する、確実な意思疎通ができる能力こそチームで協力してこの仕事をするうえで必要不可欠だと思っています。

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？

2023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)1993年4月2日から2002年4月1日生まれの者

(2)2002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2024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2024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　　2023年3月1日(水)9:00〜2023年3月20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　2023年6月4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　2023年6月27日(火)　9:00

3　第2次試験

- 試験日　2023年7月5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　2023年8月15日(火)　9:00

4　第3次試験

- 試験日　2023年8月24日(木)・8月25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　2023年10月2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、2024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2023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

〇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

〇一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

〇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、言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

〇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

〇色覚に異常のある者

〇どちらか片耳でも、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

〇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	2022年度	2021年度	2020年度
申込者数	808　(355)	839　(386)	767　(324)
第1次試験合格者数	163　(72)	87　(30)	88　(29)
第2次試験合格者数	97　(50)	50　(21)	50　(20)
第3次試験合格者数(最終合格者数)	85　(42)	42　(18)	41　(15)
採用(予定)者数	72　(37)	38　(18)	36　(15)

( )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。

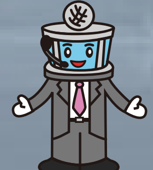
☆文系、理系、英語力の差は全く関係ありません。大事なことは謙虚に学ぶ姿勢です。

☆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



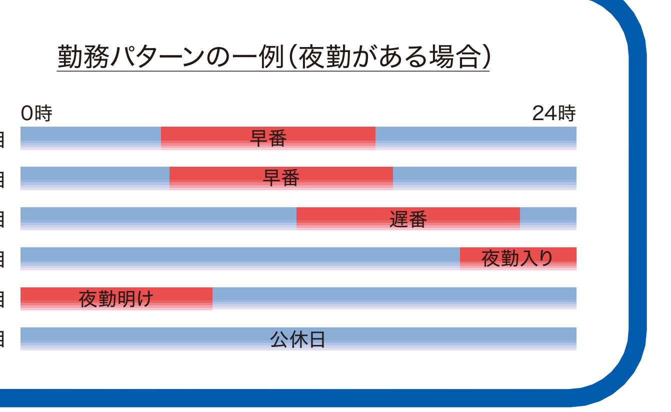
タワーマン

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)

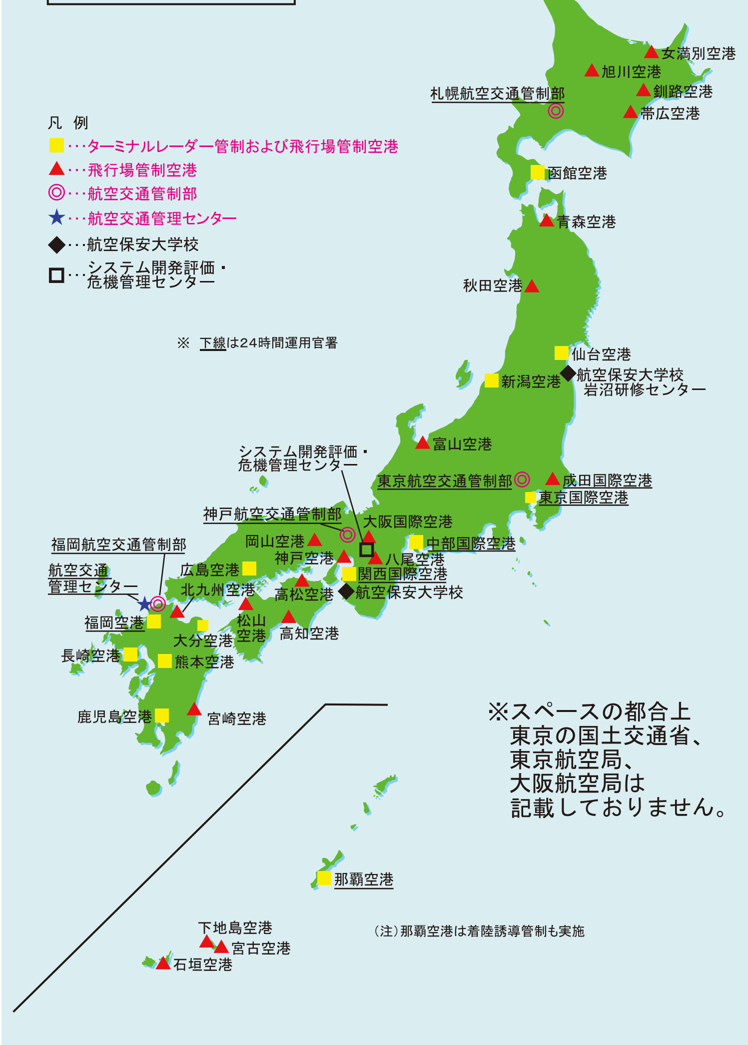


Q　転勤について教えてください。

A　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。