

技術と情熱とチームワークで 空の安全を確保する

鈴木さんは航空管制官として、航空機の航行の安全を守るために、情熱を持って仕事に向き合っています。お話からは、空の安全にかける熱い思いと、仕事に対する真摯な姿勢が伝わってきます。

すずき・たかゆき●1985年、神奈川県生まれ。大学で国際政治・国際法を専攻。中退後、イギリスの大学で学ぶ。外交官や国際機関の職員を志望していたが、進路を変更して航空管制官を目指す。2009年度航空管制官採用試験に合格し、2010年国土交通省に入省。広島空港事務所や東京航空交通管制部を経て、神戸航空交通管制部に勤務。現在、同部で主任航空管制官を務める。

航空管制官

鈴木貴之さん



進路志望を変更し、
航空管制官を目指す

——どんな思いから航空管制官を目指す
されたのでしょうか。

鈴木 私は大学で国際政治や国際法を専攻し、将来は外交官になるか、国際機関で働きたいと考えていました。その後、大学を中退して、イギリスの大学で学び始めました。そのころに様々な国を訪ね、旅行中にトランジットで長い時間を空港で過ごすこともありました。離着陸する航空機を眺めたり、ロビーを行き交うパイロットや客室乗務員の姿を見ることが、自分にとって居心地のよいものでした。このような場所でも働くことも選択肢の一つかなと思います。航空業界について調べ始めました。また、私が生まれる1カ月前ほど前に、日航機の事故がありました。このことは母親からも聞かされており、自分でも本などを読んで調べ、空の安全がいかに大切かということ意識するようになりました。

そんなことから、進路を変更し、航空管制官として仕事をしたいという強い思いを抱くようになりました。

——航空管制官は、実際にはどんなお仕事をされているのでしょうか。

鈴木 航空管制官の仕事は大きく3つの分野に分かれます。一つは「飛行場管制業務」で、空港にある管制塔の最上階にある管制室で行われます。管制室は360度を見渡せるようになっていて、主に目視で、離着陸する航空機に滑走路を使用する許可や指示を发出した

り、地上走行する際の経路を指示したりします。もう一つは「ターミナル・レーダー管制業務」で、レーダー管制室で、空港周辺の空域を飛んでいる航空機の動きをレーダーによって確認し、安全な航行を確保します。そしてもう一つは、航空交通管制部という部署で行っている「航空路管制業務」があり、ここでは空港周辺以外の空域を飛んでいる航空機の動きをレーダーで確認し、パイロットと無線でやりとりしながら安全な航行を確保する仕事をしています。

2人1組で役割を分担しながら
航空機の安全な航行を守る

——鈴木さんが所属する神戸航空交通管制部でのお仕事を具体的に教えてください。

鈴木 神戸航空交通管制部では24時間体制で、中部北陸地方以西から沖縄までの周辺海域を含む西日本の低高度空域^{※1}の航空路の管制を担当しています。私たちの仕事は、航空路、つまり空の道を飛行している航空機の管制を中心としています。空港を飛び立った航空機の管制を、その空港に所属している管制官から受け継ぎ、航空路を飛行している航空機に対してパイロットと無線で交信しながら飛行経路や高度に係る許可や指示を发出し、到着する空港の管制官に引き継ぎます。

もう少し具体的に言うと、航空路管制業務を行う航空管制官は2人でペアを組み、それぞれが隣り合う「レーダー対空席」と「レーダー調整席」に着いて、セクターと呼ばれる担当空域の管制を

行います。「レーダー対空席」では、パイロットに対して無線で高度などを指示します。「レーダー調整席」では、空港の管制室やレーダー管制室に勤務する航空管制官や関係機関と連絡を取り合い、調整を行います。また、「レーダー調整席」の航空管制官は、気象の変化などで担当以外のセクターを航空機が飛行する必要がある場合には、別のセクターを担当している航空管制官と連絡し、調整を行うこともあります。

「レーダー対空席」を担当しているときは、隣の「レーダー調整席」の航空管制官が行う調整が明確になるようにパイロットに指示を出します。「レーダー調整席」に着いているときは、「レーダー対空席」の航空管制官がスムーズに航空機の流れ、つまり航空交通流を形成できるように環境をつくるため、可能な限り先の展開を予想して、関係機関の航空管制官との調整を図るようにしています。

現場では、パイロットと交信して指示を与えるほかに、気象条件の変化などに対応するために、常に多岐にわたる調整が必要となります。また、管制業務の交代時や引き継ぎ時には、運用に関わる重要な情報の伝達を行います。それだけに運用室への入室の前に行うブリーフィングで、上空の気象や空港や無線施設の状態などをチーム同士で共有することはとても重要です。

緊急事態でも最良の判断を下す
航空管制官の「技術」

——やりがいや喜び、あるいは厳しさを感じるのとはどのようなときですか。

※1 約10,210メートル以下の空域
※2 Crew Resource Managementの略



◀レーダーで気象や航空機の状態を注視しながら、関係する航空管制官と連絡を取り合う。



▲安全な航行を確保する航空路管制業務。



◀ペアを組む航空路管制業務。「レーダー対空席」と「レーダー調整席」の2人組で担当する空域の管制を行う。

鈴木 航空管制官は、航空機が何事もなく安全に航行できるよう仕事をしています。しかし、時として様々な問題が起きることがあり、その場合にどのように対処するかが大切です。私は、レーダーで航空機の状態を確認してパイロットと交信していますが、実際に航空機を目視しているわけではありません。それだけにパイロットが感じている状況とは隔たりがあり、自分の予想とは異なる局面が生まれることがあります。そんなとき、いかに最良の判断を下せるかが重要であり、それが航空管制官の「技術」なのです。

気象の突然の変化や航行中の機内での急病人の発生など、緊急事態に遭遇しても、航空機の安全な航行を確保できる最良の判断をするため、航空管制官は日々研鑽を積んでいます。

最良の判断で高度や進路の変更、速度の調整など様々な管制指示を使い分け、難しい状況を打開することができたときは、この仕事に大きなやりがいを感じます。そんなときにパイロットからの「サンキュー」という言葉を聞くと、あらためて達成感とうれしさが込み上げてきます。また、「レーダー対空席」や「レーダー調整席」に着いているときに、同僚から「隣が鈴木さんでよかった」と言ってもらえたときは、この仕事に就いて本当によかったと思います。

——日ごろから心がけていらっしゃることはありますか。

鈴木 まず、健康を保つことです。特に風邪をひかないように細心の注意を払っています。風邪をひいて喉に異

常があると、こちらの指示が正確に伝わりにくくなってしまいます。万一、風邪をひいたときには喉のケアが欠かせません。のど飴や飲み物にも気を使っています。

航空業界には「CRM」という言葉があります。これは、安全を図るために利用可能なすべての人的資源や情報、あらゆる機器を活用することを意味しています。これは航空管制官の仕事の重要なポイントであり、私も常に「CRM」を意識するように心がけています。実際の管制業務では、レーダーで航空機の現在の状態を把握するだけでなく、速度や時間の経過によってどのような変化が生まれるのかをイメージしながら仕事をするようにしています。

また、日々感じるのはチームワークの大切さです。同じセクターで管制を行う者同士や、職場の他の航空管制官とはもちろん、航空機の管制を移管する空港の航空管制官やパイロットなど離れた場所にいる関係者もチームのメンバーであり、場面ごとにチームワークを十分に働かせることで、この仕事は成り立っていると感じています。

——航空管制官を目指す人へのメッセージをお願いします。

鈴木 同僚たちは、様々なバックグラウンドを持っています。

航空管制官（C領域）のタスクとその領域

厚生労働省「job tag」をもとに編集部で作成

主な仕事

航空機の位置関係を把握し、航空路を飛行したり離着陸する航空機に無線で指示を与え、航空交通の安全と秩序を確保する。

領域*	タスク（実施順）
C	パイロットが提出した飛行計画をチェックし、離陸の承認を出す。
S I	気象の状況など航空機の運航に必要な情報をパイロットに提供する。
C S	航空機に対して、離着陸の許可を与え、離着陸の順序、時機、方法を指示する。
C S	航空機が離陸したことを確認し、航空路を管理している各管制所に引き継ぐ。
C S	航空機からのポイント通過の報告を受け、航空機の現在位置を確認する。
C R	管制所において、空港の周りを飛行する航空機の位置をレーダーで把握する。
R I S	飛行する航空機の位置や高度を把握し、進路、高度、スピードなどの指示を出す。
C R S	飛行場内の航空機の位置を目視で把握し、地上における交通整理をする。
S E	緊急時などにパイロットから状況を聞き、関係機関への連絡および調整をする。

*それぞれのタスクに関連の高い職業興味領域（左からウエイトの大きい順）

出身が文系か理系かは関係なく、もと航空業界とは関わりのない経歴の人もあります。様々な経歴を持つ人たちが、情熱を持って航空管制官という仕事に向き合っているのです。

航空管制官に限らず、本当にやりたいと思う仕事なら、バックグラウンドにかかわらず、情熱を持って真剣に向き合えると思います。