

series わたしの仕事

(0) 羽田空港の航空管制官として

米倉悦子（H22/2010卒）



私は昨年まで羽田空港で航空管制官をしていました。京都大学の卒業生としては少し珍しい仕事に就いていたと思います。皆さんは航空管制官の仕事をご存知でしょうか。

航空管制官の業務は大きく分けて以下の3種類の業務があります。

- ・ 飛行場管制業務
- ・ ターミナル管制業務
- ・ 航空路管制業務

飛行場管制業務は、空港と空港のごく近辺にいる航空機を管制する業務です。航空機に離着陸の許可を発出し、ターミナルゲートと滑走路の間の経路指示等を行います。

ターミナル管制業務は、空港周辺の空域を飛行する航空機を管制する業務です。空港への到着機を滑走路に向けて一列に並べたり、空港からの出発機を各目的空港の方面へ誘導したりする業務です。

航空路管制業務は、空港周辺の空域を除いた高い上空を飛行する航空機を管制する業務です。日本の空港に離着陸せず、上空を通過するだけの航空機も扱います。（例えば、香港からニューヨークへの外国航空会社の航空機）

多くの国内便の場合、乗客の搭乗から降機までの間に、飛行場管制 → ターミナル管制 → 航空路管制 → ターミナル管制 → 飛行場管制の順で管制業務が行われます。

私は、この中の飛行場管制業務を羽田空港で行っていました。業務を行う場所は管制塔です。羽田空港の管制塔は、4本の滑走路全てがよく見えるように空港の中心辺りにあり、高さは115.7メートルです。この高さは世界の管制塔の中で第4位の高さです。東京の都心の夜景や、ディズニーランドの花火もよく見え、天気の良い日は富士山もきれいに見えます。年越しが夜勤の時は、初日の出と富士山、その年の初便の航空機を見ながら仕事ができ、なんとも贅沢に新年を迎えることができます。

羽田空港は、年間発着枠が約45万回で世界でも上位クラスに入り、1時間当たりの発着回数は80回に上ることもあるようです。とても忙しい空港です。

管制官の基本的な業務としては、出発機をターミナルゲートから滑走路まで誘導し、離陸許可を発出、到着機には着陸許可を発出し、着陸後はターミナルゲートまで誘導することの繰り返しですが、先に書いたように羽田空港はとにかく航空機の数が多いです。

管制官は様々な場所にいる航空機から次々に呼び込まれます。混雑時間帯は、複数の航空機からの呼び込みに対して、瞬時に優先順位を判断し、各航空機のリクエストに答えたり、待機の指示を与えたりします。時にはトラブルが生じている航空機や、緊急を要する航空機からの呼び込みもあります。その際は、他の航空機の安全を保ちつつ、当該機に迅速かつ適切な対応をしなければなりません。

さらに、航空会社のダイヤ通りに航空機が運航できるように、管制官は効率的な管制をすることも要求されます。そのためには、例えば、出発機の地上走行時の動き、到着機の滑走路への進入速度、空港周辺の風や天候等を考慮し、到着機の前に出発機を離陸させられるかどうか等を決定します。

一瞬の判断ミスが事故に繋がりがねない仕事です。一度マイクを握ると緊張の連続です。特に天気が悪い時は緊張感が高まります。台風による強風、夏のゲリラ豪雨、雷、雪、霧、砂嵐のようなものも経験しました。強風時は飛行機が揺れている様子が管制塔からはっきりと見えます。訓練が終わったばかりの頃は、悪天時や担当機数が多い時は、指示を出すことだけに必死で、緊張のあまり手や声が震えることもありました。

しかし、そんなプレッシャーの連続の中で嬉しいことがありました。パイロットからの「Thank you.」の一言をもらった時です。私の必死の管制が伝わり「頑張れ」の意味を込めてくれたのでしょうか。そしてこの一言が、私の“管制官としての仕事”の考え方を変えてくれました。管制官は航空機に指示を出しているのではなく、パイロット、人間とコミュニケーションを取っていることに気づかされたのです。そんなことは当たり前だと思うかもしれませんが、高い管制塔から見ると、地上の航空機はとても小さく見えてしまいます。声だけの無線通信をしていると、まるで航空機としゃべっているかのように思えてくるのです。でも実際は、その航空機に何百人もの人が乗っていて、私は人としゃべっていたのです。それに気が付くと仕事が楽しくなりました。

さらに嬉しいことに、徐々にパイロットの方々が私の声を覚えてくださって、「ってきます」「いってらっしゃい」や「こんにちは」、「お疲れ様です」等のちょっとした挨拶も交わせる様になり、マイクを握るのがますます楽しくなりました。安全と効率的な管制に加えて、パイロットの皆さんに気持ち良く飛んでもらう管制をすることが私の目標となりました。

こうして京都大学を離れてから5年間、私は羽田空港の管制官でした。現在は弁理士を目指して特許事務所に在籍しています。しかし、航空の世界への興味がなくなっただけではありません。いつか、今度は空を飛ぶ方になりたいと思っています。

最後に少しだけ管制用語例のご紹介をして終わりたいと思います。出発機がターミナルゲートから動きだし、離陸するまでの主な通信です。

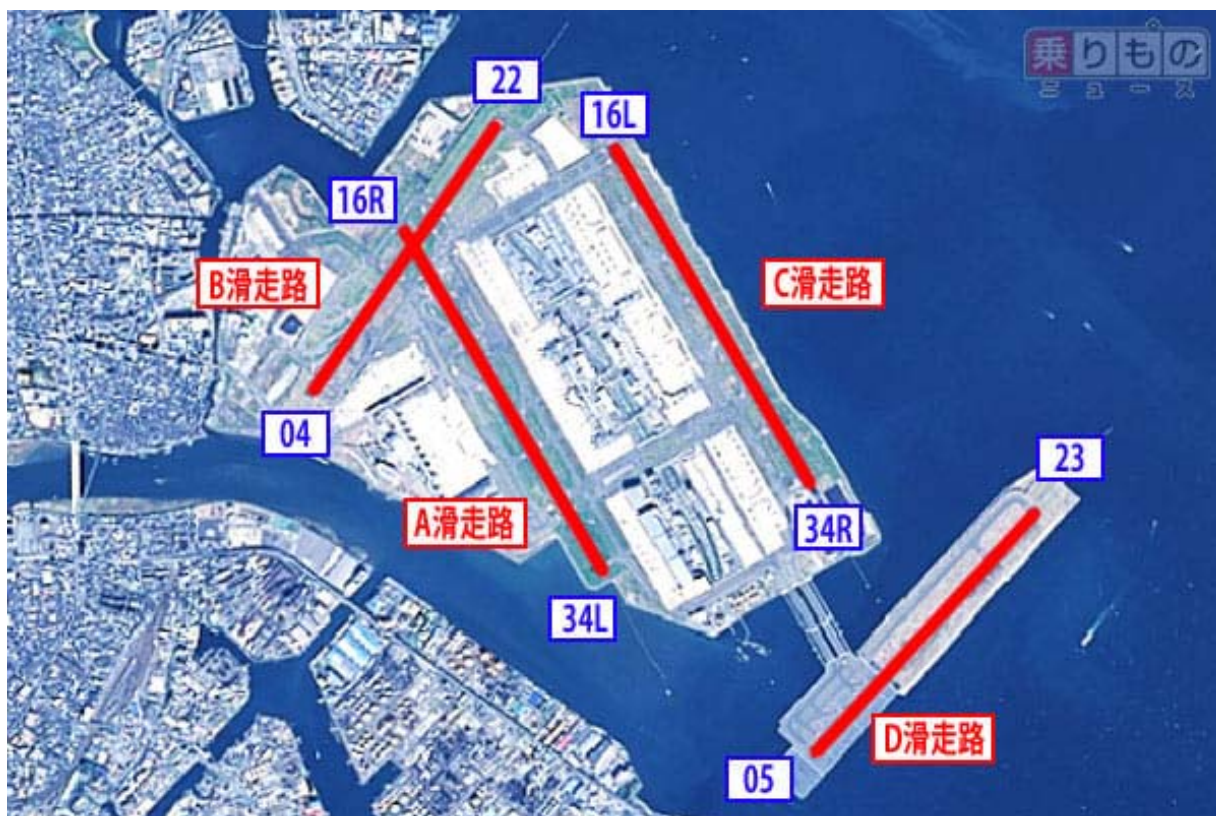
パイロット TOKYO ground, CAB001, request push back.

管制官 CAB001, TOKYO ground, push back approved RWY34R.

パイロット CAB001, request taxi.

管制官 CAB001, RWY34R taxi via C C1.

管制官 CAB001, TOKYO tower, wind 330 at 12 RWY34R cleared for take-off.



参考図（編集者挿入） <http://news.livedoor.com/article/detail/13347808/>