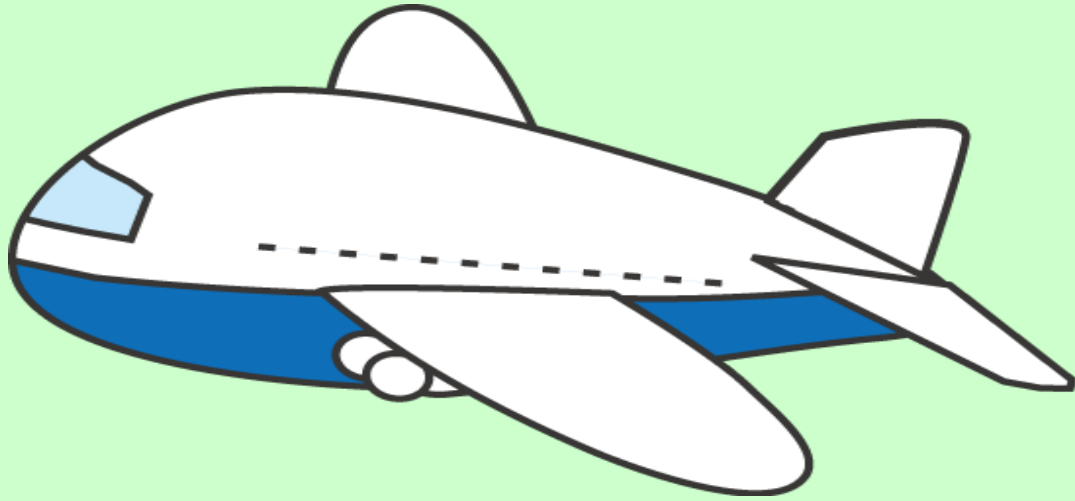


第5期 昭和45年（1970年）卒業 江原 信太さん



時代の最先端の職業
航空管制官をされていた江原さん、
聡明でやさしいおじさまです！



皆さんは、1日平均何機ぐらいの航空機が日本の上空を飛んでいると思われますか？

現在、1日平均約4,500機という膨大な数の航空機が日本の上空を飛び交っており、今後この数はさらに増えていくことが予想されています。

皆さんも旅行、出張、帰省等々で航空機を利用されていると思いますが、今や航空機は国民の足として、私達の生活にはなくてはならないものになっていると言っても過言ではないと思います。

こうした数多くの航空機が、安全かつ効率的に目的の空港に飛行できるよう航空機に対し必要な指示、許可等を与えているのが航空管制官です。

前置きが長くなりましたが、私が出関市立大学を卒業した昭和45年当時は今と違い国民の足は鉄道であり、航空機に乗って気楽に旅をすることなど、あまり考えられませんでした。

そのような時代、たまたま、ゼミの友達の「航空管制官になったら飛行機は全部タダで乗れる」というとんでもない嘘の一言に惑わされて(?)航空管制官になり、爾来、長らく航空行政の道を歩んできました。

ただ、航空管制官で採用されたものの、管制の現場にいたのは最初の赴任地の東京国際(羽田)空港での4年半だけで、そこで全資格(飛行場管制業務、進入管制業務、ターミナルレーダー管制業務、着陸誘導管制業務)を取った後は現場を離れ、ずっとデスクワークでした。

勤務地は、霞が関の国土交通省航空局が長かったですが、北は新千歳空港、南は那覇空港等、あちこちの官署でも勤務しました。

2度目の羽田空港勤務時には、何度か天皇・皇后両陛下をお出迎え、お見送りしましたが、当時のことは今でも強く記憶に残っています。

管制官の業務内容を具体的に説明することは割愛しますが、多数の航空機が飛び交う中で、パイロットは安全で安心なフライトを大前提に、飛行時間は1分でも短く、飛行距離は1マイルでも少なく、燃料消費は1ポンドでも少なくの考えの下、様々な要求をしてきます。

管制官は交通状況全体を把握・判断し、まずは安全を一番に、可能な限り、それらの要求に応じていきます。

厳しい状況下でパイロットの要求に応えたときの「サンキュー」の一言に、やり甲斐を感じている管制官も多いと思います。

最近では航空管制に係るテレビドラマやマスメディアの情報なども豊富なため、管制業務がどのようなものか、採用試験（国家公務員）はどうなっているか、ご存知の方も多いと思いますが、もっと詳しい情報が必要な方はいつでも、遠慮なくお知らせください。

最新の詳しい情報をお伝えできると思います。

大空には道があります。
この記事を読まれた後輩の市大生の皆さん、貴方もチャレンジしてみても如何ですか？

以上