

うまくいかなくても腐らず 全力を尽くしていれば いつか報われる

日本航空株式会社

今治 ゆりなさん IMAJI YURINA

1991年静岡県生まれ。2歳のときに神奈川県に引越し、現在も在住。
2010年に東京理科大学工学部経営工学科（現情報工学科）入学、
2014年3月卒業。同修士課程入学、2016年3月修了。同年4月に
日本航空に入社。運航管理部門に配属される。2019年に運航管理者資
格（国家資格）取得。2020年に運航管理者資格（社内資格）取得。
2020年に結婚。2023年に出産し、現在は育児休業中。

多くの人の命を預かる「運航管理者」

飛行機の「運航管理者（ディスパッチャー）」という仕事をご存じだろうか。別名「地上のパイロット」とも呼ばれる仕事で、航空機が安全かつ効率的に運航できるよう、地上からサポートする役割を担っている。業務内容はフライトプラン（飛行計画）の作成、気象情報の分析、必要な燃料量の計算、飛行中の航空機を監視し必要に応じて情報提供や指示を行うなど、非常に多岐にわたる。運航中にエンジントラブルが発生するなど、緊急事態発生時には、残りの燃料を確認し、その燃料で飛行可能な距離とルートを計算し、代替空



小学校1年の頃。両親と弟と。子どものやりたいことを尊重してくれる両親のもとですくすく育った。



港を確保する。パイロットと運航管理者の意思決定の重みは同等であり、両者が同意しない限り運航方針は決まらない。

人の命を預かる仕事でもあり責任重大。この仕事に就くためには、運航管理者という国家試験に合格しなければならない。試験の合格率は3割程度。うち女性の割合は15%以下。日本航空の場合は、さらに細かい規定や航空機の熟知が求められる社内資格に合格しなければならない。国家資格、社内資格を取得してようやく日本航空の運航管理者と名乗ることができる。

そのような難関を潜り抜け、日本航空で運航管理者を約4年間務めていた今治ゆりなさん。現在は育児を取得し子育てに奮闘中。そんな今治さんに、これまでの人生を振り返っていただいた。

人生の重要な選択にはいつも父の助言が

東京理科大学工学部経営工学科に入学したのは2010年。第一志望ではなかった。理科大をすすめたのは今治さんのお父さん。「第一志望に合格できず落ち込んでいたところ、父から理科大に行けば私がやりたい画像分析が学べるのではないかとアドバイスをもらいました。父が勤務する会社にも理科大卒業生が多く、み



クラシックバレエの発表会。3歳から始めて小学校6年生まで続けた。



学生時代には年に1回必ず海外旅行をしていた。写真はフランス旅行の時のもの。

な優秀であること、理科大は就職率が高いことなどを教えられ、理科大を受験することにしました」

「父には、中学受験や就職活動など、人生の重要な決断のときにいつも相談してきました。普段は口数が少ない父ですが、その分、言葉に重みがあり、いつも私の心にストンと落ちてくるんです。どんなアドバイスであっても納得でき、そのアドバイスを参考に人生の選択をしてきました。母はそんな私の決断を、母の時間すべてを使って全力でフォローしてくれました」

勉強が大好きだった小学校時代

静岡県で生まれたが育ったのは神奈川県。兄弟は弟が1人。子どもの頃は、男の子と外で遊ぶ方が好きな活発な子どもだった。3歳から習い始めたクラシックバレエが大好きで、中学受験に集中する小学校6年生まで続けた。塾に通うようになったのは、「先に通い始めた友達から私立の中学について教えてもらい、行ってみたいと思ったからです」と話す。

「塾は、席順も教室も成績順の競争社会。それがいやな子もありますが、私はそれがハマって楽しかったです。放課後は友達と遊ばず塾へ行き、毎日夜まで勉強することをつらいと感じた記憶はありません。父と一緒に勉強をしてくれたのも良かったのかもしれない」

中学受験、大学受験で挫折を味わう

中学受験は第一志望に不合格。「私は本番に弱くて、『今日しかチャンスがない』と思うとお腹が痛くなってしまうんです」

絶対大丈夫と言われていた併願校にも落ち、本命の2月2日の試験にも落ちた。「2月3日に、父が急遽調べて願書を出した学校を受験。ここになんとか滑り込みました。結果的にはその学校は私に合っていたのですが、最初は気持ちが沈んで、小学校のときにはあんなに好きだった勉強に興味がなくなりました」

代わりに打ち込んだのは部活だ。今治さんが所属するチアリーディング部は毎年全国大会に出場する強豪校。「センターのポジションが欲しくて、人一倍練習しました。体力をつけるために朝夕ランニングをしたり、休憩時間を返上してコーチのところへいきダンスを見てもらいました」。努力が実って、部活を引退するまでセンターをキープしていたという。

高2で部活を引退すると受験勉強が本格化。高1の頃からオープンキャンパスに通っていた今治さん、志望大学は早々に決まっていた。

「キャンパスの雰囲気が明るく学生たちもキラキラと楽しそうで、私もあの中に入って華やかな大学生活を送りたいと憧れました」

ところが、本番の弱さがここでも出て第一志望は不合格。冒頭で述べたように、父親のすすめで理科大学に入学したのだが……。

「学生はみんなまじめそうで、憧れていたキラキラした大学生活とのギャップで気持ちが沈みましたね。中高が女子高だったので男子学生ばかりなことにもなじめませんでした」

大学院を目標に勉強に励んだ大学時代

そんな今治さんを奮起させたのは父の言葉だった。

「父が、『悔しかったら大学院に行きなさい』と言ったんです。それでスイッチが入りました。『勉強に打ち込んで絶対にいい順位を取ってやる!』と」

いざ学びはじめると大学での学びの面白さに目覚め、今治さんは少しずつ変わっていった。

「高校の勉強は『こんなこと将来何の役立つのだろう?』と思うことが多かったのですが、大学で学ぶことは『なるほど、これは世の中にこう役立っているんだ。これってこういう仕事につながりそう』と社会とのつながりを感じる事が多く、将来の自分の仕事もイメージできて毎日が発見でした」。勉強に打ち込んだおかげで、学部内でトップクラスの成績を修め推薦で大学院に進学。「父との約束」を果たした。



大学院2年生のときにロサンゼルス国際学会で発表。



お世話になった藤沢先生と卒業式後に記念撮影。

難関をクリアし 日本航空に就職

今治さんが就活で志望したのは日本航空だった。「好きなことを仕事にするというのはよく聞かと思いますが、嫌いなことをなくすために仕事をする、というのもありだなと思っていました。そう考え

ている中で思い当たったのが、飛行機の中の時間でした。大学時代は毎年海外旅行をしていて飛行機をよく利用したのですが、長い搭乗時間が苦痛でした。どうやったら快適に過ごせるかと考え始めるとアイデアがあとからあとから湧いてきたんです。大学や大学院で学んだ統計・解析技術を活かして、機内環境の改善に貢献できるのではと思い、就活でもそれをアピールしました」

面接は4次まであり倍率も高かった。しかし「理系大学院卒の志願者は少なくて目立ったのが有利だったと思います。また、藤沢先生に教えられてきた『論理的な話し方』がグループ面接では際立っていたかなと自分では思っています」

晴れて、日本航空に採用が決まった。「中学受験でも大学受験でも第一志望を逃して、就活でようやく第一志望に合格できました」と笑う。

総合職（当時の業務企画職事務系）で採用され、最初の1年は現場を学ぶために大阪国際空港の運航管理補助業務を経験。「総合職の中で飛行機のことについて詳しくなれるのが運航管理者という職でした。いずれ機内改善の部署に行きたいならば、飛行機のことについて詳しくなければいけない。そうでなければ机上の空論ばかりになる。そう思い運航管理者になることを当初は希望していました。ただし、勉強量がかなり多いと聞き、最後は尻込みをしてグランドスタッフ研修を希望したんです。しかし結局、運航管理業務に採用されました」

運航管理者として認められるまで

希望とは異なったが、今治さんはこの仕事にのめり込むようになる。

大学院で自分の適正に気づく

大学院では、4年次に所属していた藤沢匡哉准教授の研究室で研究を継続した。そもそもこの研究室を選んだ理由は、「私は映像分析や解析をしたいと思っていましたが、学内には私の希望に完璧に該当する研究室がありませんでした。藤沢先生は情報通信技術がご専門でしたが『何をやってもいいよ』と言ってくださったんです。藤沢先生の授業はとてもわかりやすく、物腰も柔らかくて大好きな先生だったので、ここしかないと思い、入れていただきました」

さて、その大学院生活は……。 「4年生の時には賑やかだった研究室の同期が全員就職してしまい、私は1人ぼっちで研究を継続することになりました。急に熱が冷めて、大学から少し足が遠のきました。成績はほとんどSだったのでさぼっていたわけではないのですが、大学に通うのが楽しくない日々でした。この経験でよかったことは、『パソコンと向き合い続けるような理系の仕事は向いていない』と分かったことでしょうか」

しかし、藤沢准教授にはとても感謝していると今治さん。「藤沢先生と出会ったから今の私があります。藤沢先生の人間性は本当に素晴らしく、負けん気の強かった私は多くのことを学びました。誰からも好かれ、頼られる人とはこういう方なんだと思います。少しでも先生のような人に近づきたいと思いながら一緒に過ごさせていただきました。また、『理系の仕事には就きたくない』と、今思えばとても失礼なことを言ったにもかかわらず、先生は親身になって私の強み探しの相談に乗ってくださったり、学会発表とは異なる企業向けのプレゼンの作法を教えてください、就活までサポートしてくれました。先生のおかげで行きたい会社内に定をもらえたと思っています」

「運航管理の業務に従事するには、国家資格取得が必要なため、最初の4年間はひたすら試験勉強でした。朝も夜も土日も勉強。これまでの人生でこんなに勉強したことはないというほどの勉強量でした」。冒頭でも述べたように合格率は3割という難関。しかし今治さんはこれをクリアする。次は、社内運航管理者資格取得に向け日々業務の中でスキルを磨いていく。

「運航管理者は、飛行機一便一便に合った飛行計画書を作成しなければなりません。その日の気象条件や空港の施設状況、飛行機の状態等を勘案しながら、ルート、燃料、使用する空港、飛行高度などを決定し航空法規に則った計画を策定します。乗客乗員の命がかかっていますから『これくらいいいだろう』は許されません。パイロットがその内容を見て、サインをするまで飛行機は飛ぶことができないのです」

その飛行計画書を1日100便近くの飛行機分作成する。そのかわり飛行監視を続け、飛行機に緊急事態が起きた際には現場の最前線に対応、意思決定をする。「1日の業務が終わるといつも緊張で目が真っ赤に充血していました。でも、すごくやりがいを感じていました」

ただし初めはうまくいかなかった。緊急事態に、飛行中のパイロットから無線が入り、今治さんが無線に出ると「君しかないの?」「他の人に代わって」と言われることもあったという。「代わった相手が同じ内容を伝えて了承されているのを見て、私の話し方が自信が無さそうに聞こえるのか、女だからなのかと悩んだこともあります。パイロットと運航管理者は双方絶対的信頼を持って決断をしていく必要があります。だから自信をもって話せるようになろう、信頼してもらえるようになろうと一生懸命勉強して知識を増やしました。また、普段は優しい話し方をする女性の先輩たちが、無線のときにはてきぱきと低い声で堅い話し方をするのを見て、真似をしたりしました」

そのうち、いつのまにか「ありがとう、助かった」と声をかけられたり、「次回もよろしく」と、直接お礼を言ってくれるパイロットも出てきたという。



日本航空に入社後の写真。模擬コックピットにて。

「私、変わった!」と「思いました」と今治さん。どんな状況におかれても腐ることなく全力を尽くすのが今治さんの一環したスタイルなのかもしれない。



1歳の愛娘と。3歳までは育児を取得して育児に専念するつもり。

今は子育てに専念中

現在は3年間の育児休暇を取得して、もうすぐ1歳半になる一人娘の子育てに専念中。社内運航管理資格は1年間ブランクがあると資格が失効する。8年間のキャリアが中断することに迷いはなかったのだろうか。

「母が専業主婦でいつも一緒にいてくれ、絶対的な安心感がありました。私も子どもに同じことをしてあげたいんです。今は子育てに忙しくて覚えたことをどんどん忘れていきますが、職場に戻ったらもう一度学び直せばいいと思っています。元の部署に戻れなくても、配属された場所で精一杯がんばりたい。真面目にがんばれば誰かが見ていてくれます。そうすれば自ずとキャリアはついてくるとしています」

振り返ってみれば、人生の転機のたびに、第一志望ではないところからスタートした。就職後も希望の職種には就けず、苦手な機械工学や航空力学、全く未知の気象や航空法規をゼロから学ばなければならなかった。それでも全力を尽くして、いくつかの「私、変わった!」を経験してきた今治さんが、次はどこで花咲くのか、その先を見てみたい気がする。

取材を終えて

積み上げたキャリアを中断するのはとても勇気があること。それができるのは、どんな場にも地道にがんばり抜けばおもしろくなるし、ものにできるということを経験から知っているからなのだろう。今しばらくは、焦らず子育てを楽しんで!

(フリーライター/石井栄子)