



独立行政法人  
**航空大学校**

*Independent Administrative Institution  
Civil Aviation College*



2021 学校案内



# ここが キミのステージになる

独立行政法人航空大学校は  
日本で唯一の公的なエアライン・パイロット養成機関



1954年7月、運輸省はエアライン・パイロットの養成を目的として航空大学校を設立。

以来、航空大学校は日本唯一の公的なエアライン・パイロット養成機関として4,000名以上の卒業生を送り出し、その多くが航空会社の定期路線を中心に民間航空事業の中核で活躍しています。

エアライン・パイロットを始めとする民間航空のパイロットに求められるのは、操縦技量に加え、優れた判断力、安全に対する強い意識と責任感、すなわちエアマンシップ…。

率直に言いましょう。これらは優れた資質を持つ者が、日々の訓練、絶えざる努力を重ねることによってはじめて得られる能力といえます。

そこにいたる道は決して平坦ではありません。しかし、多数の乗客の命を預かり、音速に近い速度で飛ぶということは、そうした厳しさを経てはじめて許される行為なのだとはいえないでしょうか。

厳しいけれど、不可能ではありません。すでに多くの者たちがそれに挑戦し、成し遂げてきた道程でもあります。

**そして、次に挑戦するのはあなたです。**



# 夢のパイロットを目指して



航空大学校のキャンパスは、宮崎空港、帯広空港、そして仙台空港に隣接しています。エアライン・パイロットをめざす飛行機操縦科学生は4期に分かれて入学し、まずは宮崎キャンパスで5ヶ月間の学科教育を受講。そして帯広キャンパスにおいてシーラス式SR22（単発機）を使用してのフライトトレーニングを開始、6ヶ月で自家用ライセンス相当のテクニックを身につけます。

続く6ヶ月間は再び宮崎キャンパスでのフライト課程。ここでは、事業用ライセンス、つまりプロパイロットとしてのより高度なテクニックや判断力をマスターします。

そして最終課程は仙台キャンパス。ここではビーチクラフト式G58バロン（双発機）を使用し、より複雑で高性能な機材でのオペレーションや計器飛行をマスターします。この仙台キャンパスでの7ヶ月間のフライトトレーニング（この間に、エアラインの採用試験も開始されます）を終えれば卒業。エアライン・パイロットとして歩み出すことになります。

卒業生は「飛行機・事業用操縦士（陸上単発・陸上多発）」そして「計器飛行証明」のライセンスが与えられ、国際線を運航するために必要な「航空英語能力証明」の国家試験（学科試験のみ）が免除されます。



帯広分校(帯広空港)

仙台分校(仙台空港)

宮崎本校(宮崎空港)

## 3つのキャンパスでフライトトレーニング

航空大学校への入学時期は、訓練機材数と訓練空域の関係上、4期に分かれています。

(例) 令和3年度入学（第68回生）

- I期（27名）・・・令和3年6月入学
- II期（27名）・・・令和3年9月入学
- III期（27名）・・・令和3年12月入学
- IV期（27名）・・・令和4年3月入学

|          |         |     |
|----------|---------|-----|
| 宮崎学科課程   | 学科座学    | 5ヶ月 |
| 帯広フライト課程 | 単発機操縦演習 | 6ヶ月 |
| 宮崎フライト課程 | 単発機操縦演習 | 6ヶ月 |
| 仙台フライト課程 | 多発機操縦演習 | 7ヶ月 |

(注) 上記の教育期間のほか、訓練の状況により自宅待機等の期間が発生する場合があります。



# 01

# 宮崎キャンパス

夢の扉が今開け放たれる。

航空大学校の本拠地は宮崎キャンパスに置かれています。入学した学生は、まずここで5ヶ月間のグラウンドスクール（宮崎学科課程）を集中的に受講します。内容は、航空力学や航空機システム、エンジン、航法、気象、そして航空法規や英語など16科目を547時間。質、量ともかなり密度は濃いといえます。

この間、フライトトレーニングは行われません。パイロットとして早く空を飛びたいと思う心には、いささか辛い日々となるかもしれません。しかし、今後ますますハイテク化の進む旅客機を飛ばすためには、この課程での基礎学力の充実は重要かつ不可欠なものといえるでしょう。こうして宮崎学科課程を終えた学生は帯広キャンパスに移動し、待望のフライトトレーニングを開始します。

訓練期間  
学科

5ヶ月  
547時間



## Miyazaki Campus



### 在校生からのメッセージ



第66回生Ⅲ期 **長澤 裕美**

出身地：千葉県

出身校：北海道大学 農学部 生物資源科学科

幼い頃から、飛行機の窓から綺麗な夕日や夜景を眺めることが大好きでした。いつしかコックピットからこの景色を眺めてみたいという思いが芽生え、パイロットに憧れるようになりました。一度は全く別の業界に就職しましたが、パイロットになるという幼少期からの夢を追いかけるため、航空大

学校への入学を決めました。受験対策は苦手科目の物理に重点を置き、基礎から学び直すとともに参考書を使って繰り返し演習問題に取り組みました。また、パイロットになるためには厳しい身体検査基準をクリアしなければならないため、食事や運動による健康的な身体づくりを意識して過ごしました。宮崎学科課程では、フライトに入る準備として基礎学習を行っています。早く飛びたい気持ちは日ごとに募りますが、安全に空を飛ぶためには十分に知識を身に付けなければなりません。授業で学ぶ内容は膨大ですがどれも新鮮で興味深く、今学んでいることがフライトに繋がっていくと思うと高いモチベーションで学ぶことができています。航空大学校には皆で協力してパイロットを目指す風土があり、同期で助け合いながら日々授業の予習・復習に励んでいます。また、休日は同期で九州旅行をするなど、気分転換をしています。

航空大学校には同じ志を持つ仲間が集まります。同期と切磋琢磨しながら夢を追いかける日々はとても充実しています。パイロットになりたいという強い気持ちのある人はぜひ挑戦してみてください。



# 02

# 帯広キャンパス

いざ、大空へ。

帯広キャンパスは、広大な北海道十勝平野の中心に位置する帯広空港に隣接して設置されています。

宮崎でのグランドスクールを終えた学生は、ここでようやくフライトトレーニングを開始します。訓練機はシーラス式SR22型(単発機)で行うこととなり、はじめて操縦桿を握り、はじめてのソロフライトを体験します。多くのエアライン・パイロットをめざす学生が空への第一歩を踏み出す地です。

ここでは6ヶ月間にフライト、グランドスクール、シミュレーターのトレーニングが設定されています。そして航空大学校では、この最初のステップから単に軽飛行機を操縦するのではなく、将来の旅客機を操縦しているのだという想定のもとでのフライトトレーニングが行われるのが特徴です。

すなわち自分たちが操縦桿を握るということは、多くの命を預かり、大きな社会的責任を負い、絶対の安全性を要求されるプロフェッショナル・パイロットとして飛ぶことです。学生たちは、そうしたことを理屈ではなく実感として理解するようになります。そんな自覚面でも、帯広はエアライン・パイロットとしての第一歩を踏み出す地といえます。

|          |         |
|----------|---------|
| 訓練期間     | 6ヶ月     |
| 学科       | 162時間   |
| 操縦訓練     | 71時間30分 |
| 計器飛行地上訓練 | 7時間     |

|                         |
|-------------------------|
| 使用する訓練機                 |
| CIRRUS SR22             |
| Span 11.68m             |
| Length 7.92m            |
| Height 2.71m            |
| Empty Weight 1,009kg    |
| Max.T/O Weight 1,542kg  |
| Max.CruiseSpeed 378km/h |
| Engine IO-550-N/310HPx1 |



# Obihiro Campus



## 在校生からのメッセージ



### 第65回生Ⅲ期 今門 敬志

出身地：鹿児島県

出身校：青山学院大学 国際政治経済学部 国際コミュニケーション学科

幼少期から飛行機が身近な存在で、飛行機や空港のダイナミックさに心打たれており、気づけばパイロットを目指していました。航空大学校を選んだ理由は、実績を積み上げてきた歴史があり、長い年月培われてきた豊富なノウハウにより高水準な訓練を受けることができるからです。一時は視力の

不安などから民間企業の就職も考えましたが、何よりも「飛びたい、自分の手で操縦したい」という強い思いから航空大学校への挑戦を決意しました。

帯広フライト課程では初めて飛行機を操縦することになります。北海道の広い大地を下に見ながら自分の手で操縦した時は感動したと共に、飛行機の操縦の難しさを痛感しました。訓練では操縦技術はもちろん、最優先事項である安全への意識や地上での準備の大切さ、フライト全体を考慮に入れたマネジメントなど運航者としての姿勢や考え方を学びます。上空では刻々と状況が変わり、思うようなフライトができないことも少なくありません。日々予習復習の連続ですが、常に課題に挑戦できる環境であり、それを達成できた時の喜びはとても大きいです。

初の単独飛行を終え、ここまで地道に挑戦し続けてきて良かったと強く思いました。無事着陸した時に、管制官の拍手が無線から聞こえたことが印象的でした。これからもさらに高い技術が求められますが、熱心にご指導してくれる教官方から多くのことを学び、同じ目標を持つ同期と共に切磋琢磨しながら日々訓練に取り組んでいます。パイロットを目指している方はぜひ挑戦してみてください。







# 04

# 仙台キャンパス

## 遙かなるステージへ、テイクオフ!

2年にわたる航空大学の締めくくりとなるのは仙台フライト課程です。

ここではビーチクラフト式G58 Baron (双発機)を使用して、7ヶ月間のトレーニングが行われます。

この課程は双発機でフライトするためのトレーニングから始まります。上空では片側エンジンを停止するなど、クリティカルな状況を想定したトレーニングが繰り返されます。いかなる状況にも冷静沈着に、そして迅速で的確な判断と操作が要求されます。仙台フライト課程の後半では、計器飛行をマスターすることが重要なテーマとなります。この訓練では、たとえ視界がゼロであったとしても現在位置や進行方向などの様々な情報を計器から読み取り、飛行機を安全に飛ばす能力が求められます。実際にエアラインの運航は、すべて計器飛行を基本としています。また、この頃には同時にエアラインの就職試験も行われます。そして、いよいよエアライン・パイロットとしての新しい人生にチャレンジしていくことになります。

|          |       |
|----------|-------|
| 訓練期間     | 7ヶ月   |
| 学科       | 150時間 |
| 操縦訓練     | 57時間  |
| 計器飛行地上訓練 | 22時間  |

### 取得するライセンス

- ・ 事業用操縦士(陸上多発)
- ・ 計器飛行証明

### 使用する訓練機

Beechcraft G58 Baron  
 Span 11.53m  
 Length 9.09m  
 Height 2.97m  
 Empty Weight 1,832kg  
 Max.T/O Weight 2,500kg  
 Max.CruiseSpeed 361km/h  
 Engine IO-550-C/300HP×2



# Sendai Campus



## 在校生からのメッセージ



### 第64回生Ⅲ期 財津 昌弘

出身地：大阪府

出身校：神戸大学大学院 国際文化学専攻 グローバル文化専攻博士前期課程

18歳の頃、初めて1人で海外旅行をしました。その時に飛行機から見た景色がとても美しく、強く感動したことを覚えています。オランダからスイスに向かおうとしているこの飛行機は、これまで私が何気無く日常生活を送っていた間にもヨーロッパ中を飛び回っていたことを想像し、私もこの美し

い景色を見ながら様々な人の夢を運びたいと思ったのがパイロットを目指したきっかけです。

航空大学では、長年の実績による堅実なカリキュラムと熟練した教官による最高級の訓練指導により、すべての学生が効果的に成長できるようになっています。

仙台課程は航空大学における最後のフライト課程です。仙台課程では双発機で訓練を行います。エンジンが1つ増えるだけでも、機体のコントロールや計器のクロスチェックに単発機の操縦よりさらに高い能力が求められます。しかしこれまでよりさらに高く、速く飛べるようになるため、操縦の喜びも倍増します。離陸する時には強い加速を感じ、自分の住む街が小さくなっていく様子を見るたびに気持ちが高まり、パイロットとしての一日の始まりを実感できます。

また、仙台課程では訓練と並行して就職活動が行われます。外部専門講師による面接練習や飛行経験豊富な教官、また歴代の先輩からのアドバイスなど、就職活動においても徹底したフォローが用意されています。

地上に、空の時間と交換してもいいような時間があるとは思えません。航空大学で夢を掴み、最高のパイロット人生を始めましょう!

# 学生寮の紹介

## 居室

1部屋2～4名で原則的に先輩と後輩が同居します。室内設備はベッド、机、椅子、本棚、電気スタンド、カーテン、LAN回線、エアコンで、女子用の室内も同じ作りとなっています。



## 自習室

居室での勉強で集中力が切れそうになると気分を変えることができるのがこの自習室です。皆の真剣な雰囲気の中、再びモチベーションをUPさせることができます。



## 風呂

男子用の浴室です。他に女子用の浴室を女子専用区域に設置しています。

## 談話室

夕食後、クラス全員が集まって情報交換やミーティングを行います。また、コミュニケーションの場としても活用しています。



## 食堂

平日の3食は、寮内の厨房で手作りしています。おいしく家庭的なメニューで学生からも好評です。毎食のカロリー表示もしており、操縦士としての健康管理にも気を配っています。



## 洗濯室

洗濯機、乾燥機、アイロンを各階に設置しています。他に女子用の専用区域を設けています。



## 駐車場、駐輪場

寮での生活は車が必需品です。各クラスに数人は車を持っており、買い物や小旅行に大活躍です。







# 絆

航空大学校の生活は、入学から卒業までの全期間にわたり全員が学生寮での生活を送ることになります。

寮生活はトレーニングの効率を上げることが最大の目的ではありますが、副次的に将来のエアラインを担うパイロット同士の強固な人間関係が育まれ、コクピットにおけるクルー・コーディネーションの素地となる協調性などが養われるというメリットもあります。

また、同期生同士のヨコのつながりだけでなく、先輩後輩のタテのつながりが強いのも航空大学校の特色といえます。

たとえば宮崎キャンパスでは厳しい訓練の合間にフライト課程と学科課程の学生がともにスポーツを行ったり、旅行に出かけたりして交流を深めています。何よりも空という未知の世界に踏み出すにあたって、少し先をゆく先輩学生のアドバイスが受けられるのは心強いといえますし、またこうして培われた人間関係は、エアラインに就職してからも続き、就職時の相談相手として頼もしいものがあります。











# 宮崎フライト学生の日

航空大学校では宮崎本校（学科）、常広分校、宮崎本校（フライト）、そして仙台分校を移動しながら訓練に励みます。ここでは、宮崎フライト課程の学生が取り組む一日のフライト訓練の様子を紹介します。

フライト訓練の予定は前日夕方に決定され、これをもとに学生は訓練内容の計画を立てます。そう、学生にとって前夜からフライトへの一日は始まっているのです。まずは、テレビの天気予報や様々な予想天気図などから明日の天気を予想し、班員同士で訓練内容を具体化していきます。日々の訓練の積み重ねでパイロットとしての能力を磨くわけであり、自分はどの点を改善したいのか、同じミスをしないうためにはどのようにすればよいのか…。訓練の目的を各自が明確にして自主的に取り組むことが飛行訓練を効果的に行うための条件となります。こうして納得のいく準備ができたならば、心おきなく就寝します。やはり、パイロットにとって、自己管理は最も重要な一つであり、皆、6時間程度の睡眠は確保しているようです。

## ☑ Good Morning!

フライト学生の朝、それは空を見上げることから始まります。なぜならば、宮崎フライト課程では、決して雲に入ることも近寄ることも許されない飛行方式で訓練が行われるため、空に浮かんでいる雲が最大の関心事なのです。



## ☑ Pre-Flight Briefing

プリフライトブリーフィングでは、様々な気象データや実際の空の様子を照らし合わせ、そのフライトに影響のある自然の現象とその変化を予測し、その日の訓練が可能なのか、また、他の空港へ行くことができるかなど総合的に判断し、教官に説明します。

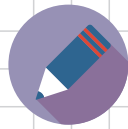


## ☑ Flight Training

プリフライトブリーフィングを終えると、いよいよ訓練機に向かいます。機体は整備士の手によって万全に整備されていますが、学生自身も訓練機の周りを1周して点検することによりこれから搭乗する飛行機に問題がないかを確認します。



## ✓ De-Briefing



デブリーフィングでは、教官よりフライト中のミスなどを細かく指摘され、フライト訓練と同様、冷や汗をかくことになります。プロのパイロットを目指している我々にとって同じようなミスを再び犯すことは決して許されないのです。



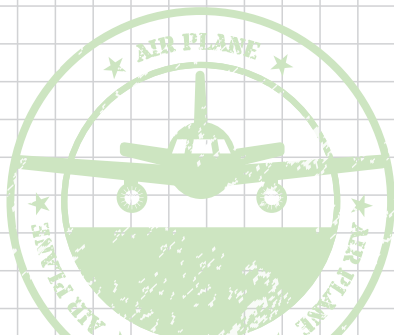
## ✓ Ground School

フライト課程での学科の内容は、飛行方式論、工学、英語、気象など、入学直後の学科課程のものより高いレベルの内容となっています。



## ✓ After School

フライト及び学科が終わるのは、午後5時。ここでようやく1日の訓練スケジュールから解放されます。学生が寮に戻り、寮に活気が満ちてきます。



夕食は午後5時から7時の間で摂ることになっており、ここでも盛んにその日の飛行訓練についての情報交換がされます。その日の訓練の様々な失敗談、あるいは良い経験となる出来事、それらを共有することで飛行訓練をより効果的なものとし、乗り切っていくのです。



# Q&A

## よくある質問

**Q** 過去の入試における出願者数と各試験後の合格者数を教えてください。

**A**

| 入学年度<br>(回生) | 定員  | 出願<br>者数 | 第一次試験 |      | 第二次試験 |      | 第三次試験 |      | 受験<br>倍率 |
|--------------|-----|----------|-------|------|-------|------|-------|------|----------|
|              |     |          | 受験者数  | 合格者数 | 受験者数  | 合格者数 | 受験者数  | 合格者数 |          |
| H28(63)      | 72  | 587      | 573   | 280  | 262   | 111  | 108   | 72   | 8.0      |
| H29(64)      | 72  | 713      | 682   | 284  | 265   | 110  | 109   | 72   | 9.5      |
| H30(65)      | 108 | 879      | 829   | 300  | 295   | 146  | 141   | 108  | 7.7      |
| R1(66)       | 108 | 968      | 926   | 350  | 342   | 158  | 154   | 108  | 8.6      |
| R2(67)       | 108 | 945      | 903   | 350  | 344   | 163  | 162   | 108  | 8.4      |

**Q** 将来、航空大学校に入学したいと考えている高校生です。受験資格を取得するために大学へ進学しようと考えていますが、航空大学校に入学するため又は入学後の授業に有利となる大学や学部があれば教えてください。

**A** 航空大学校の受験に際し、どこの大学又はどの学部が有利になるというものはなく、大学を2年以上修了し、所定の単位を修得した方ならどなたでも受験可能で、どの大学又はどの学部を専攻されても結構です。ただし入学後の授業では、高校レベルの数学、物理の知識を前提とした科目があります。特に、数学は「ベクトル、初等関数、微積分」、物理は「力学、熱力学、電気」の分野が重要となります。参考までに最近の出身学部は、工学部や理工学部、経済学部、教育学部、法学部、外国語学部、人間科学部など様々です。

**Q** 航空大学校は、外国人でも受験することは可能ですか。

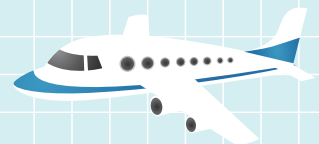
**A** 外国籍の者は、入学までの間に就学可能な在留手続きを行っていただきます。合格後、入学までの間に手続きの完了が見込まれない者については合格を取り消す場合があります。なお、入学試験及び入学後の授業等では主に日本語を使用しますので、日本語での履修能力が必要です。

**Q** 女子が航空大学校を受験する場合、男子と比較して不利になる科目、検査等がありますか。

**A** 受験科目及び身体検査とも、性別による差はございません。

**Q** 航空大学校の入試では一次試験の成績は二次試験及び三次試験に影響するのでしょうか。

**A** それぞれ独立した試験ですが、それまでの試験結果を総合的に勘案して判定します。



# 航空大学校生の多くは国内エアラインに就職します。



国内エアライン・パイロットの約40%は航空大学校の卒業生で構成されており、国内では圧倒的な実績を有する操縦士養成機関です。航空大学校は、高度な技量と知識を兼ね備えた質の高い操縦士を養成し、安定的な航空輸送の確保に寄与しております。

## ▼就職状況(59~63回生)

令和2年2月末時点

| 回 生  | 59回生   | 60回生   | 61回生   | 62回生   | 63回生      | 計   |
|------|--------|--------|--------|--------|-----------|-----|
| 卒業年度 | H26・27 | H27・28 | H28・29 | H29・30 | H30・31・R1 |     |
| 卒業生数 | 34     | 65     | 67     | 65     | 55        | 286 |
| 就職者数 | 33     | 64     | 66     | 64     | 53        | 280 |

## ▼会社別就職状況

| コード | 会社名             | 59回生 | 60回生 | 61回生 | 62回生 | 63回生 | 割合(%) |
|-----|-----------------|------|------|------|------|------|-------|
| ADO | AIR DO          | ○    | ○    | ○    | ○    | ○    | 4.6   |
| AKX | ANAウィングス        | ○    | ○    | ○    | ○    | ○    | 21.4  |
| ANA | 全日本空輸           | ○    | ○    | ○    | ○    | ○    | 43.6  |
| APJ | Peach Aviation  |      | ○    | ○    | ○    | ○    | 4.6   |
| HAC | 北海道エアシステム       |      |      | ○    |      |      | 0.4   |
| IBX | IBEXエアラインズ      |      |      | ○    | ○    | ○    | 2.5   |
| JAC | 日本エアコミューター      |      |      | ○    |      | ○    | 1.1   |
| JAL | 日本航空            |      | ○    | ○    |      |      | 1.8   |
| JLJ | ジェイエア           | ○    | ○    | ○    | ○    | ○    | 6.1   |
| JTA | 日本トランスオーシャン航空   | ○    |      | ○    | ○    | ○    | 2.9   |
| RAC | 琉球エアコミューター      |      | ○    |      |      |      | 0.4   |
| SFJ | スターフライヤー        |      | ○    |      |      |      | 0.7   |
| SJO | 春秋航空日本          |      |      |      |      |      | 0.0   |
| SKY | スカイマーク          |      |      |      | ○    | ○    | 2.1   |
| SNJ | ソラシドエア          | ○    | ○    | ○    | ○    | ○    | 7.5   |
| WAJ | エアアジア・ジャパン      |      |      | ○    |      |      | 0.4   |
|     | 官公庁(航空局、海上保安庁等) |      |      |      |      |      | 0.0   |

## 万全の就職支援体制

航空大学校は、厚生労働省から職業紹介事業許可を受け、適正な管理の下、就職の斡旋を行っております。エアラインの求人情報がつぶさに入るため、在校生は随時確認することができます。また、就職先が決まっていない卒業生にも条件の合う求人情報をお知らせしております。



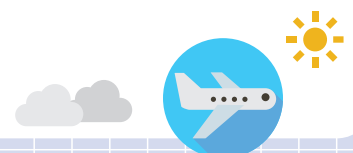
## 説明会、施設見学会

宮崎フライト課程の後半から、各エアラインの会社説明会が開始します。また、希望する学生には自社の訓練施設の見学会を開催いただく場合もあります。このような機会を活用することで、エアライン入社後のイメージが広がり、モチベーション向上に繋がっていきます。



## 面接対策

仙台課程の後半から就職活動が本格化します。航空大学校では面接試験の対策として、長年の実績とノウハウを駆使した模擬面接を通じて各学生に教え込んでいきます。



# 世界へ羽ばたく プロフェッショナルたち

航空大学校は公的なエアライン・パイロット養成機関であり、飛行機操縦科卒業生は、定期路線を始め通勤路線の第一線パイロットとして活躍中です。就職の準備は宮崎フライト課程の後半からスタートします。学生はフライトトレーニングの合間に各航空会社の会社説明会に参加し、パイロットとしての技量を発揮できる航空会社を選びます。そして、最終課程の仙台フライト課程において、各航空会社の面接試験や身体検査などが実施され、合格すればパイロット要員として採用されることになります。

入社後、実際に旅客機に乗務するまでのコースは航空会社によって異なりますが、通常は半年程度の地上研修の後に実用機に向けての社内トレーニングを開始し、入社から2～3年で副操縦士として乗務を開始。そして機長になるまでには、さらに8～10年の乗務経験が必要になります。

この間、機種変更時や機長昇格時だけでなく、半年ごとに技量や健康状態を厳しくチェックされるようになりますが、何度も繰り返すように多くの乗客・乗員の命を預かって飛ぶエアライン・パイロットには、それだけの厳しさが要求されるのは当然であり、だからこそ挑戦しがいのある職業だといえるでしょう。

## ～先輩からのメッセージ～



全日本空輸株式会社  
フライトオペレーションセンター  
B767部  
副操縦士  
松浦 将太 (第60回生Ⅱ期)

大学生の時に将来何をしたいのか見出せず悩んでいたところに、ふと自分の人生の中における飛行機の存在の大きさに気づいたことが、私がパイロットを目指すきっかけとなりました。幼少期を過ごした海外からの帰国、希望に満ちた交換留学など、人生の転機に常に飛行機があり、自分の人生を豊かにしてくれました。飛ぶことへの憧れだけでなく、人を新しい環境に届けることや、人と人との橋渡しになることから生まれる感動を届けたいと思いこの道を目指しました。

そうして入った航空大学校での2年間は本当に密度が濃いものでした。最初は飛行機をまともにまっすぐ飛ばすことさえできませんでした。それが、離着陸に続き、教官なしで飛ぶソロフライト、他空港への野外飛行、そして双発機の操縦と、今までできなかったことができるようになっていく達成感は言葉にできません。その時のひとつひとつの情景は今でも鮮明に覚えています。

ただ航空大学校での訓練は厳しいものです。霧や雪といった様々な気象現象、起伏の多い地形、火山など、世界的に見ても日本の空を飛ぶことはパイロットにとって非常に過酷な環境だと思います。このような環境での訓練は大きな財産となりますが、一方で教官方はその危険性を誰よりも知っているからこそ、私たち訓練生に求める技量レベルも高かったように思えます。卒業できるかのプレッシャーとの戦いの日々でしたが、同期がいたからこそ乗り越えられました。入社後のB767型機での副操縦士昇格訓練はさらに厳しいものでしたが、航空大学校での訓練を乗り越えた経験と自信が、自分を助けてくれました。振り返ると、航空大学校での訓練は、知識や技量の習得だけでなく、困難を乗り越える力を自分に与えてくれ、精神的に強い人間にしてくれたと思います。パイロット人生をスタートする環境として、この上ないと思います。

この職業は特別な才能を持った人しかないと私も思っていたのですが、決してそうではないと思います。何事も最初の一步を踏み出すことが重要だと思います。少しでも興味があればぜひ挑戦してみてください。コックピットからの景色、そして何よりもお客様を安全に目的地に送り届けた時の達成感は格別です。





日本航空株式会社  
運航本部 767運航乗員部  
副操縦士  
老田 直人 (第61回生I期)

私は幼少の頃より、飛行機の窓から見える素晴らしい景色や様々な場所へ飛んでいくことのできるワクワク感からパイロットという仕事に漠然と興味を持っていましたが、中学生の時に偶然通りかかった伊丹空港の滑走路端から見た、頭上すれすれを飛ぶ飛行機の姿に強烈な衝撃を受け、パイロットの道に進むことを決意しました。4年制大学に進学し、就職活動の時期に差し掛かったころに、今まで60年以上に渡り多くのパイロットを輩出してきた歴史と実績を持った航空大学校の存在を知り、大学卒業後に航空大学校に入学しました。

入学後は想像以上に厳しい訓練が待ち受けていました。訓練は決められた期間でカリキュラムを終わらせ、それぞれの課程にあるチェックをクリアしていかなければならない等、大変な時期もありました。しかしそれは同時に、大切な仲間と過ごすとても充実した時間であることに気が付きました。航空大学校では、一日の終わりに同期で集まって訓練の課題などについて話し合いながら、一丸となってライセンス取得に向け取り組んでいきます。訓練がない休日には、同期とキャンプや買い物に行くなど、気分転換する時間も共にします。ONとOFF、どちらも一緒に生活する中で、パイロットになるという共通の目標に向かって絆を深め、互いに切磋琢磨していきます。

航空大学校を卒業し様々な航空会社に就職した今でも、休日を一緒に過ごしたりすることで「同期の絆」は発展していきます。今もなお、同じ目標に向かって共に努力し成長できる仲間に出会えたことは私の一生の宝物です。

現在は、日本航空の副操縦士としてボーイング767型機に乗務し、日本各地を飛びまわっています。様々な運航環境の中で無事目的地に到着するたびに、味わったことのない達成感ややりがいを感じています。毎日これほどやり甲斐を感じる「パイロット」という仕事は、最高の仕事であると感じています。

航空大学校は同期のみならず、先輩や後輩、教官などの多くの方々を支えられ、一緒に訓練に取り組むことができる素晴らしい環境です。是非、皆さまも航空大学校でパイロットになるという夢に向かって挑戦して欲しいと思います。



株式会社 AIRDO  
運航本部 乗員部  
B737 運航乗員グループ  
副操縦士  
天間 和也 (第62回生Ⅲ期)

私がパイロットという職業を意識したのは、初めて飛行機に乗った際、こんな大きなものが空を飛ぶということに衝撃を受けたときでした。

しかし、パイロットという職業はあくまで憧れであり、大学在学中は一般企業への就職活動を行っていました。そのような中で、大学OBで航空大学校を卒業された先輩とお会いし、様々な話を聞いたことで、憧れの職業から目指してみたいと思うようになりました。

航空大学校での訓練は私が想像していたものよりはるかに厳しいものでした。何度も心が折れそうになることや、訓練が上手いいかないこと、審査への不安など、毎日がプレッシャーとの戦いでした。しかし、そのような毎日乗り越えられたのは同じ夢を持つ同期がいたからです。

航空大学校での2年間はこれまでの人生の中で最も濃い2年間を過ごしたと言っても過言ではありません。2年という限られた時間の中で、求められる知識、技能を習得し、各課程で求められるレベルをクリアしてライセンスを取得していくには仲間との協力が必要不可欠になります。出身地も違えば、これまでの経緯もパイロットという職業を目指すきっかけもすべてが違う人たちといきなり2年間の寮生活をすることには大きな不安があると思います。時には喧嘩をして悩むこともあります。しかし、全員パイロットになりたいという強い意志だけは共通です。同じ目標を持っているからこそ、ともに乗り越えていくことができたとと思います。

パイロットという職業は日々変化するコンディションに適応しながら運航していかなければなりません。風の強い時もあれば大雪の降るような日もあります。そんな中でもたくさんのクルーと協力しあって、お客様に安全を提供していかなければなりません。そのため、自らの知識を日々整理し、それらを応用していく能力を磨き続けたいという健康やたくさんの審査をパスすることを生涯続けていかなければなりません。しかしその反面、どんな職業よりも大きなやりがいや充実感を得られる仕事だと実感しています。

パイロットを憧れから現実に変える一歩を皆さんが踏み出すことを期待しています。

そしていつの日か、AIRDOのコックピットでお会いできるのを心より楽しみにしてお待ちしています。

# 航空大学校の歩みと現状

日本は第二次世界大戦の後一切の航空活動を禁止され、これがようやく再開されたのは1952年のことです。しかし、戦後7年間の空白期間にジェット機や無線航法など航空機の性能は飛躍的に向上しており、パイロットにも従来とは比較にならないほど高度な知識と技術が要求されるようになりました。

しかも、こうしたプロパイロットの養成には多額の費用を必要とします。そこで国立の機関による本格的なプロパイロット養成が行われることになり、昭和29年7月に当時の運輸省の附属機関として航空大学校が設立され、同年10月に開校されました。

設立当初の定員は10名、キャンパスも宮崎だけでしたが、その後の航空需要の活性化と、それに伴うパイロット増員の必要性から順次定員を増加。昭和44年には仙台キャンパス、さらに昭和47年には帯広キャンパスが相次いで開設されました。

航空大学校の入学資格は、しばらくは高校卒業以上としていましたが、昭和62年度からは現在のように4年生大学の2年修了または短期大学、高等専門学校卒業以上と改められました。これはパイロットの人格形成に不可欠な一般教養は大学などで習得してもらい、航空大学校では専門教育を重点的に実施するという制度改革によるものです。さらに平成14年度からは、パイロットとして資質を持った数多くの応募者を受け入れるため、専修学校の専門課程を修了し、専門士の称号を付与された者を入学資格に加えました。

平成13年4月に航空大学校は、国の直接運営から離れ、「独立行政法人航空大学校」として、就業期間を2年4ヶ月から2年間に短縮しました。

そして、平成30年度入学生から近年の航空需要の増加等によるパイロット不足を補うため、定員を108名に増員することとなりました。

## 沿革

|             |  |             |   |
|-------------|--|-------------|---|
| 昭和29年 7月 1日 | 航空大学校設立                                  | 平成 元年 4月 1日 | 別科定員を6名に減員                                |
| 10月 1日      | 開校(学生10名、専修科生8名、入学資格短大卒以上)               | 8月11日       | 宮崎本校においてヘリコプターの操縦訓練自主運営開始                 |
| 33年 3月31日   | 専修科廃止(7回)                                | 5年 7月12日    | 「本科」は「飛行機操縦科」に、「別科」は「回転翼航空機操縦科」となる        |
| 4月 1日       | 学生30名に増員                                 | 10年 6月18日   | 平成11年度学生募集から回転翼航空機操縦科学生の募集を中止した           |
| 43年 4月 1日   | 学生90名に増員(入学資格高校卒以上)                      | 12年 4月 1日   | 飛行機操縦科学生72名に減員                            |
| 44年 4月 1日   | 仙台分校設立(岩沼市)                              | 13年 4月 1日   | 独立行政法人航空大学校に移行<br>出願資格に「専門士」の称号を付与された者を追加 |
| 8日          | 開校(50年7月まで日本航空に訓練委託。同年8月から自主教育)          | 20年 4月 1日   | 出願資格に「高度専門士」の称号を付与された者を追加                 |
| 46年 4月 1日   | 学生135名に増員                                | 30年 4月 1日   | 学生108名に増員                                 |
| 47年 5月 1日   | 帯広分校設立(帯広市)                              |             |   |
| 8月 1日       | 開校                                       |             |   |
| 51年 4月 1日   | 学生108名に減員                                |             |   |
| 53年 8月 3日   | 別科新設(本科生98名、別科生10名、ヘリコプターの操縦訓練は陸上自衛隊に委託) |             |   |
| 62年 4月 1日   | 入学資格が4年制大学の2年修了、または短期大学、高等専門学校卒業以上の者となる  |             |   |



# 令和3年度航空大学校入試情報

**募集人員** 飛行機操縦科・・・108名

## 入学出願資格

航空大学校に出願できる者は、平成8年4月2日から平成13年4月1日までの生まれで身長が158cm以上の者であって、次のいずれかに該当する者としてします。

なお、過去に当校を受験し、第二次試験身体検査B(脳波検査)において不合格となった者は、出願することができません。

- (1) 学校教育法による修業年限4年以上の大学に2年以上在学し、全修得単位数が62単位以上の者
- (2) 学校教育法による短期大学又は高等専門学校を卒業した者
- (3) 専修学校の専門課程の修了者に対する専門士及び高度専門士の称号の付与に関する規程による専門士又は高度専門士の称号を付与された者
- (4) 令和3年3月末までに(1)、(2)又は(3)となる見込みの者
- (5) (1)、(2)又は(3)に掲げる者と同等以上の学力を有すると航空大学校理事長が認める者

## 入学試験方法

- (1) 試験科目  
第一次試験：筆記試験(数学、物理、英語(リスニングを含む)等)  
第二次試験：身体検査A(心理適性検査を含む)【対象者は第一次試験合格者に限る】  
身体検査B(脳波検査)【対象者は身体検査A合格者に限る】  
第三次試験：面接試験及び適性試験【対象者は第二次試験合格者に限る】
- (2) 試験期日  
第一次試験：令和2年10月18日(日)  
第二次試験：実施日時・場所等については、対象者へ別途お知らせします。  
第三次試験：令和3年5月以降(後日公表)で指定する日
- (3) 試験地  
第一次試験：札幌市、岩沼市、東京都、大阪市、福岡市及び宮崎市(選択可能)  
第二次試験：対象者へ別途お知らせします。  
第三次試験：宮崎市

## 入学料、授業料及び寄宿料等

- (1) 入学料：28万2千円  
授業料：宮崎学科課程66万8千円、帯広フライト課程80万2千円、宮崎フライト課程80万2千円、  
仙台フライト課程93万6千円  
寄宿料月額：1,500円(光熱水料、食費は含まない。)
- (2) 入学料・授業料・寄宿料等は改定される場合があります。
- (3) 入学後は、原則として全員入寮しなければなりません。入学直後には制服代等で、約8万円程度必要となります。学生寮における光熱費、食費(平日1日1,600円程度)等は、全て学生負担となります。このほか、国家試験受験費用(事業用操縦士、計器飛行証明)及び受験会場(東京・大阪)までの交通費、操縦練習許可身体検査・第1種航空身体検査受検費用(1回3万円程度)、各課程間の移動交通費(転居費用)等が必要となります。
- (4) 奨学金を必要とする学生には、一般財団法人空港振興・環境整備支援機構から24カ月に渡って毎月一定額(月額8万円又は3万円)の貸与を受ける制度があります。

## 募集要項の請求方法

募集要項については、当校ホームページよりダウンロードしてください。

<http://www.kouku-dai.ac.jp/>

## お問合せ

TEL：0985-51-1324(教務課)



# 独立行政法人 航空大学校

## 本 校

〒880-8580  
宮崎県宮崎市大字赤江字飛江田652番地2  
TEL 0985(51)1211

## 帯広分校

〒089-1245  
北海道帯広市泉町西9線中8番地12  
TEL 0155(64)5671

## 仙台分校

〒989-2421  
宮城県岩沼市下野郷字新拓1番地7  
TEL 0223(22)3853

ホームページでは学内情報、入試関係情報などを掲載しています。

<http://www.kouku-dai.ac.jp/>

航空大学校

検索

