

2023 学校案内



Civil
Aviation
College



独立行政法人
航空大学校

Independent Administrative Institution
Civil Aviation College

ここがキミのステ

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



ージになる



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。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、訓練の関係上、人数を分けて入学し、まずは宮崎キャンパスで5ヶ月間の学科教育を受講します。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し、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です。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です。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）を終えれば卒業です。エアライン・パイロットとして歩み出すこととなります。

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。



3つのキャンパスでフライトトレーニング

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) 訓練の進捗状況により上記期間が変更となる場合があります。また、上記期間のほか、自宅待機等の期間が発生する場合があります。

01

宮崎学科課程 (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68回生Ⅱ期 宮嶋 大輔

出身地：岐阜県

出身校：横浜国立大学 経済学部 経済学科

私の生まれた岐阜県各務原市は航空産業が盛んで、飛行機を身近に感じる機会が多く、小さいころから航空業界へのあこがれを抱いていました。大学生になってパイロットの方と出会い接していく中で、お客様を安全に目的地へ運ぶという強い責任感と自然現象や飛行機の故障に対して瞬時の判断が

求められるパイロットという職業や、さまざまな人の思いを乗せて飛ぶ飛行機に魅力を感じたため、挑戦しようと決意しました。そのようなパイロットへの道を実現するには、長い年月をかけて培われてきたパイロットに関するノウハウを学べる航空大学校が一番だと思い挑戦を決意しました。受験対策は未履修であった物理を重点的に学習し、ほかの科目も参考書を使って繰り返し演習を行いました。

宮崎座学課程では、フライトの基礎となる知識を学習します。先輩方の飛んでいる姿を近くで見ると早く飛びたい気持ちが募る一方ですが、安全に飛行するためには様々なことを学習する必要があります。文系出身の私には難しいと感じることも多々ありますが、同期の力を借りて乗り越えることができている。また休日には同期で様々な所に出かけることでリフレッシュをしています。

航空大学校はパイロットになるために最適な環境があります。楽しいことばかりではありませんが、パイロットになるという同じ夢を持った同期とかけがえのない時間を過ごすことができます。皆さん、夢と情熱をもってぜひ挑戦してください。

02

帯広フライト課程(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

156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. Cruise Speed 378km/h

Engine IO-550-N/310HPx1



Obihiro Campus



在校生からのメッセージ



第67回生 I 期 葛谷 厚昌

出身地: 愛知県

出身校: 名古屋大学 工学部 マテリアル工学科

両親が国際結婚で、幼少期から飛行機に乗れる機会が多く、必然的に飛行機に興味を持ちました。小学生の時にエアラインパイロットの仕事について書かれた本を読み、幼心ながらそのプロフェッショナルな仕事内容に惹かれ、以来夢はパイロット一筋でした。私が航空大学校を選んだ最大の理由は、

唯一の公的パイロット養成機関であること、そして65年以上もの長い歴史の中で築かれた非常に質の高い訓練を受けられることです。

帯広の初フライトで、操縦桿を引くとぐんぐん上昇していく訓練機、操縦席の窓から見える北海道の雄大な景色に圧倒され、長年夢見た、空を自分で飛んでいるという事実への感動は言葉にできませんでした。同時に「絶対にパイロットを仕事にしたい」と改めて思いました。

当然楽しいことばかりではありません。帯広課程の後半では、一人でフライト訓練を行うようになります。安全確保はもちろん、訓練効率や時間に対するマネジメントなど求められることはとても多く、思った通りに行かないことの連続です。時には自分の性格上苦手な部分とも向き合わなければなりません。だからこそ、教官方の熱心なご指導のもと失敗を糧にして、成長を実感できた時の喜びは大きいです。また、失敗を前向きにとらえられるのは同じ夢を志す大勢の同期のおかげです。寝食を共にし、全てをさらけ出し合いながら高め合っていけるこの環境は間違いなく最高です。ぜひ私たちと共に夢を叶えましょう!!

03

宮崎フライト課程 (宮崎キャンパス)

より高度な技量の習得をめざし。

帯広キャンパスで自家用パイロット相当の技量をマスターした学生は再び宮崎キャンパスに戻ってきます。

宮崎でも帯広と同じシーラス式SR22型を使用してフライトトレーニングを行います。事業用操縦士の資格取得にむけて、飛行環境はより航空交通量が多い空域を飛行することとなります。また、気象条件もこれまでより厳しい条件下での飛行となるため、飛行機の性能を最大限に活かした、よりシビアで高度な技量が求められるようになります。

さらに、プロとして飛行機を運航するための豊富な知識や、能力も求められ、エアライン・パイロットになるうえで非常に重要な時期でもあり、内容の濃い課程となります。その一方で、これまでに習得した力を発揮して九州各地の空港へフライトするなど、空を飛ぶことの本当の楽しさ、面白さが実感されてくる時期でもあります。

訓練期間	6ヶ月
学科	162時間
操縦訓練	73時間30分
計器飛行地上訓練	15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. Cruise Speed 378km/h
Engine IO-550-N/310HPx1

取得するライセンス

- ・事業用操縦士（陸上単発）



Miyazaki Campus



在校生からのメッセージ



第66回生Ⅲ期 岸 芳輝

出身地：神奈川県

出身校：慶応義塾大学 理工学部 システムデザイン工学科

幼い頃に初めて目の当たりにした飛行機、そのスケールに圧倒されたことが契機となり、パイロットに興味と憧れを抱きはじめました。高校生のときに航空大学校の存在を知り、長年の伝統と確固たる実績に魅力を感じ、受験を決意しました。

帯広フライト課程に続く宮崎フライト課程では、パイロットとしてプロフェッショナルになることを見据え、より一層高い技能が要求されます。帯広の空よりも輻輳する交通や厳しい気象状況のなかでも、安全・快適・確実に飛行機を飛ばさなければなりません。さらにこの課程では、九州の空を縦横無尽に飛びます。九州各地の空港に行くのはもちろんのこと、中国・四国地方の空港に行くこともあります。また自分ひとりだけで連続して2つの空港に飛んで帰ってくる訓練もあり、こうした他空港へのフライトが宮崎フライト課程の醍醐味です。自分が決めた目的地の空港に、自分が考えた経路・高度で、自ら操縦する飛行機で向かっているとき、地球を立体的に移動する、他の乗り物では得られない面白さを感じ、パイロットの道に進んで良かったと強く思います。

空を飛ぶ楽しさを噛み締めながら、熱心に指導して下さる教官方や同じ志を持つ先輩、全幅の信頼をおく同期に囲まれた環境に身をおいて訓練できるのは大きな幸せです。訓練で困難に直面することもあります。成功も失敗も含めて日々気づきや学びがあり、成長を実感できます。みなさんもぜひ挑戦してみてください。

04

仙台フライト課程 (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校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	使用する訓練機
学科	150時間	Beechcraft G58 Baron
操縦訓練	57時間	Span 11.53m
計器飛行地上訓練	22時間	Length 9.09m
取得するライセンス		Height 2.97m
<ul style="list-style-type: none"> ・事業用操縦士(陸上多発) ・計器飛行証明 		Empty Weight 1,832kg
		Max. T/O Weight 2,500kg
		Max. Cruise Speed 361km/h
		Engine IO-550-C/300HPx2



Sendai Campus



在校生からのメッセージ



第66回生 I 期 轟 くるみ

出身地：埼玉県

出身校：津田塾大学 学芸学部 英文学科

中学生の頃、修学旅行で初めて飛行機に乗り、その時見た窓からの景色に魅了され、漠然と航空業界に憧れを抱きました。その後大学へ進学し就職活動をする中で、空に憧れていた気持ちを思い出すと共に、操縦技術だけでなく責任感や使命感、向上心を強く持つパイロットの仕事に魅力を感じた

ことが目指すきっかけとなりました。

現在私は仙台フライト課程において、多発機操縦のライセンス取得を目指し訓練に励んでいます。単発機から双発機に変わり、パワーが増したことで速く高く飛べるようになり、操縦の喜びも一段と増していることを実感します。一方で、パワーの左右差や慣性が大きく現れるので、機体のコントロールやクロスチェックは単発機の操縦より難しくなります。宮崎課程で培った事業用の知識や技倆は勿論、更に高いレベルが求められるため、日々勉強や準備に専念する日々を送っています。

また、仙台フライト課程では就職活動も行われます。外部専門講師による面接練習や経験豊富な教官方や先輩方からのアドバイス等、サポートが充実しているため、訓練と並行して忙しい日々の中でも安心して取り組むことができます。

訓練は決して楽しいだけではなく、厳しく大変なことも多いですが、いつも周りには支えてくれる教官方や先輩方、何より同じ目標を持った同期がいることで、航空大学校に入学して良かったと感じる瞬間がたくさんありました。皆さんも是非航空大学校からパイロットに挑戦してみてください。

学生寮の紹介



居室



1部屋2~4名が同居します。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。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。

洗濯室



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。







宮崎フライト学生的一天

航空大学校では宮崎本校（学科）、帯広分校、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합니다。

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者とし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時の間にとり、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、乗り切ってゆくのです。

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 (回生)	定員	出願 者数	第一次試験		第二次試験		第三次試験		受験 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	
H30(65)	108	879	829	300	295	146	141	108	7.7
R 1 (66)	108	968	926	350	342	158	154	108	8.6
R 2 (67)	108	945	903	350	344	163	162	108	8.4
R 3 (68)	108	1,115	1,079	250	247	160	159	108	10.0
R 4 (69)	108	1,220	1,167	300	296	156			

R4(69)の入試は第三次試験を実施中(令和4年3月時点)

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(60~65回生)

令和4年3月11日時点

回生	60回生	61回生	62回生	63回生	64回生	65回生	計
卒業年度	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
卒業生数	65	67	65	57	67	98	419
就職者数	64	66	64	54	63	83	394

▼会社別就職状況

コード	会社名	60回生	61回生	62回生	63回生	64回生	65回生	割合(%)
ADO	AIR DO	○	○	○	○	○	○	6.1
AKX	ANAウィングス	○	○	○	○	○	○	22.1
ANA	全日本空輸	○	○	○	○	○	○	37.3
APJ	Peach Aviation	○	○	○	○	○	○	5.3
HAC	北海道エアシステム		○					0.3
IBX	IBEXエアラインズ		○	○	○	○		2.3
JAC	日本エアコミューター		○		○			0.8
JAL	日本航空	○	○			○	○	4.6
JLJ	ジェイエア	○	○	○	○	○	○	8.4
JTA	日本トランスオーシャン航空		○	○	○	○	○	3.6
RAC	琉球エアコミューター	○						0.3
SFJ	スターフライヤー	○						0.5
SJO	春秋航空日本							0.0
SKY	スカイマーク			○	○			1.5
SNJ	ソラシドエア	○	○	○	○	○	○	6.6
WAJ	エアアジア・ジャパン		○					0.3
	官公庁(航空局、海上保安庁等)						○	0.3

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
エアバス部
副操縦士
椎名 剛大（第61回生Ⅲ期）

小学生の頃に飛行機を利用した際、大きな飛行機を目の当たりにして、圧倒された事を覚えています。また、それを人が操縦しているという事にも凄さや魅力を感じました。父親から視力が理由でパイロットを目指す事を断念した話を聞き、自分も目指してみたいと思ったのがきっかけです。私も目が少し悪くなってしまいましたが、大学生の頃に航空大学校を知り、矯正視力でどの基準も満たしている事が分かり迷わず受験を決めました。

航空大学校での訓練生活を一言で表すのは難しいくらい密度の濃い時間を過ごし、様々な経験を積みました。日々の座学やフライト、ひとつひとつを無駄にしないよう集中して取り組む事の繰り返しでしたが、同期と毎日失敗や成功を共有し、高め合い乗り越えることが出来ました。審査の前は特にプレッシャーを感じ、たくさん緊張もしましたが、いざ飛行機に乗りこむと雰囲気にもまれることなく、自然に担当教官と訓練したいいつもの通りのフライトができ、身体に染みつくまで指導して下さった教官方には感謝の言葉しかありません。休日に同期と旅行に行く事で絆を更に深めたり、身体を動かす事が好きなメンバーでサッカーやバドミントンをして、心身ともにリフレッシュする事も大切でした。そういった寮生活も魅力のひとつであり、お風呂での何気ない会話や相部屋の同期と夜遅くまで勉強した事など、全てかけがえのない財産です。

現在私はANAの副操縦士としてA320型機に乗務しています。空港特性や気象など変化する環境の中で、お客様の生命と財産を守り、快適なフライトをするために求められるものは多く難しさもありますが、やりがいのある仕事だと思います。

経歴や性別は関係なく、目指すきっかけや飛行機を思う気持ちの強さも人それぞれです。同期と協力し合い、積極的な姿勢で教官から指導を賜り、謙虚に積み上げていくという初心を忘れてはなりません。先輩や後輩からは刺激を貰い、縦のつながりという強みも活かし助け合えれば厳しい訓練も乗り越えられ、エアラインパイロットへの道を開ける環境が航空大学校に整っています。少しでも興味のある方は是非挑戦してください。



日本航空株式会社
767運航乗員部
副操縦士
大瀬 拓人 (第62回生Ⅲ期)

私がパイロットを目指したのは、プロサッカー選手になるために入学した大学での遠征の時でした。就活を控えた3年次に久しぶりに飛行機に乗った際、サッカーをしている時とは違う高揚感を感じ、その際に初めてパイロットを職業として意識しました。遠征から帰った後も「コックピットから見える景色はどんな光景だろうか」「自分で飛行機を操縦して空を飛ぶのはどのような感覚なのだろうか」と色々考えるようになりました。パイロットの仕事の難しさや大変さ、やりがい等について色々調べていくうちに、気づけばパイロットの魅力がプロサッカー選手の魅力を上回り、航空大学校に入学したいという思いが強くなっていました。「同じ目標に向かってチームで努力する」というサッカーで学んだ考え方は航空大学校に入ってから意識することが多くあり、パイロットに求められる能力は団体スポーツに求められるスキルと通ずるものがあると感じます。ただ一つ大きな違いは、パイロットの世界には勝ち負けの争いがないという点です。航空大学校でも始めに教わったことは「パイロットは競争じゃない、みんなで助けあって全員で向上していくものだ」という文化でした。時に精神的にも厳しい訓練生活を乗り越えることができたのも寝食を共にしながら切磋琢磨した同期の存在がとても大きく、今でも各課程の審査を合格できた時にみんなで喜び合った瞬間は鮮明に覚えています。

私は現在、日本航空でボーイング767型機の副操縦士として乗務しています。満席時には250名近いお客さまを乗せて、責任感と緊張感をあわせ持ちながら離着陸を行っています。国際線では、日本と異なる気候や運航環境下のなかでフライトをやり遂げ、その後ステイ先の文化や生活にも触れることができるため、改めてパイロットは本当に最高の職業だと日々感じています。

歴史ある航空大学校で訓練をしてエアライン・パイロットになるということの強みは「本気でパイロットを目指す多くの仲間に出会い、卒業後も様々な航空会社に横や縦の繋がりを持つこと」だと考えています。ぜひみなさんも航空大学校でパイロットになるという夢に挑戦してみてください。



Peach Aviation 株式会社
オペレーション統括担当
運航本部 乗員部 兼 品質企画部
副操縦士資格操縦士
大橋 宗一郎 (第62回生Ⅰ期)

私が航空大学校を目指し始めたのは、高校生の時、友人から航空大学校のことを聞いてからでした。大学に入学後は勉学に励みながら、航空大学校の入試に向けて準備を進め、空の世界への憧れから進学を決心しました。

航空大学校の2年間は多くの人と出会い、学ぶことができました。最年少での入学ということもあり、非常に緊張していたことを今でも覚えています。しかし同期の中で年齢の壁というものは一切なく、苦楽を共にした思い出は今でもかけがえない財産となっています。寮での生活も不安材料でしたが杞憂でした。フライトの訓練は同期との勉強や信頼関係が大事になってきます。訓練では上手くいかないことが多々あり、自分の中の甘えや未熟さを痛感しました。フライトに関してはもちろんですが、人間性を成長させることができたのは教官や同期の助言のおかげです。初めて1人で飛行機を操縦できるソロフライトでは喜びと緊張が入り混じった不思議な感情でした。同期全員で1人も欠けることなく卒業できたのはどんなことでも共有できる関係性が築けていたからだと思います。

休みの日は同期とおいしいご飯を食べに行ったり、温泉で疲れを癒していました。中でも北海道の自然と食には感動しました。

現在はPeachでA320の副操縦士として乗務していますが、今の自分があるのは航空大学校で多くの人と出会い、視野を広げることが出来たからだと思います。Peachでは外国籍のキャプテンとフライトすることも多く、また国際線も展開しているためさらに自分の世界が広がるのを実感しています。

エアラインパイロットを志している皆さん、私も航空大学校に進学する際、とても迷いました。様々な不安があると思いますが、勇気を出して挑戦してみてください。航空大学校の2年間はかけがえない時間になると思います。コックピットから広がる景色は本当に素晴らしいです。

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なり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 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5年度航空大学校入試情報については、
当校ホームページをご確認ください。

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

お問い合わせ

TEL : 0985-51-1324 (航空大学校教務課)





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。

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

航空大学校

検索