



独立行政法人

航空大学校

Independent Administrative Institution
Civil Aviation College



2022 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たはじめて許される行為なのだと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。



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4年度入学（第69回生）

- I期（27名）・・・令和4年6月入学
- II期（27名）・・・令和4年9月入学
- III期（27名）・・・令和4年12月入学
- IV期（27名）・・・令和5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。

1 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549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
549時間



Miyazaki Campus

在校生からのメッセージ



第67回生Ⅱ期 竹田 昇平

出身地：福岡県

出身校：東京理科大学 理学部第一部 物理学科

幼い頃、地元の福岡から東京へ旅行した際に、初めて飛行機に乗りました。自分もこの大きな機体を操縦して空を自由に飛びたいと考えましたが、一部の限られた人にしか就くことのできない職業だと諦めていました。そんな中、大学で出会った友人が本気でパイロットを目指していることを知り、

自分も本気で目指してみようと考えようになりました。航空大学校を目指した理由は、長年に渡って、多くの優秀なパイロットを日本の各エアラインに輩出している確かな実績と、志の高い同期と共に質の高い訓練が受けられることです。

宮崎学科課程では、今後のフライト課程で必要になる基礎知識を学びます。寮で一緒に過ごすフライト課程の先輩方を見て、自分も早くフライトをしたいという気持ちが募りますが、空の安全を担うためには、確かな知識を身に付けなければなりません。航空大学校で学ぶ内容は膨大かつ初めて学ぶものばかりで、挫けそうになることもあります。そんなときに重要になってくるのが同期の存在です。共に切磋琢磨しながらフライトに向けて全員で準備をしています。彼らとならばどんなことも乗り越えていけるという、かけがえのない存在に出会える場でもあります。

航空大学校にはパイロットになるためだけでなく、人間としても大きく成長できる環境があります。また、航空大学校を受験できる機会は人生でも僅かな期間しかありません。大変なことも多くありますが、夢を追いかけられる日々は本当に幸せです。受験を迷っている方は、この機会にぜひ挑戦して欲しいです。

2 帯広キャンパス

いぎ、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	使用する訓練機
学科	154時間	CIRRUS SR22
操縦訓練	71時間30分	Span 11.68m
計器飛行地上訓練	7時間	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



在校生からのメッセージ



第66回生Ⅱ期 遠藤 一馬

出身地：宮城県

出身校：東北大学 工学部 機械知能航空工学科

私は幼少期から自転車などに乗ることが好きで、大人になっても車やバイクを運転することが好きでした。そんな中で唯一空の上を移動できる飛行機にはずっと大きな憧れを抱いていました。大学生の頃、航空大学校卒のパイロットの方と直接お話をすることがあり、憧れが明確な目標へと変わりました。

した。航空大学校は国で唯一の公的なパイロット訓練機関であり長年の歴史と確固たる実績を持っているため志望しました。

帯広フライト課程では宮崎で得た知識を元についに操縦桿を握ります。初フライトの時はとにかく緊張していて、気づいた時にはもう離陸していたのを覚えています。最初は真っ直ぐに飛ぶことすら難しかったですが、「自分の操縦で空を飛んでいる」と思うと本当に感動しました。空から見る北海道の大地、そして海は壮大で今まで見たどの景色よりも綺麗でした。

そしてパイロット人生において大事な通過点となる初の単独飛行も経験しました。それまでの訓練を信じて、自分の操縦を信じて楽しく無事に終わることができました。自らの手で操縦し、空に飛び立った時の爽快感は言葉では表せません。さらに着陸直後、管制官から無線を通して拍手をいただき大きな達成感を感じました。私にとって一生忘れられないフライトとなりました。

熱意ある教官方、頼れる先輩方、そして日々切磋琢磨し合える同期の存在。この最高の環境で私たちと一緒にパイロットとしての第一歩を踏み出しましょう！

3 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
学科
操縦訓練
計器飛行地上訓練

6ヶ月
162時間
73時間30分
15時間

取得するライセンス

・事業用操縦士（陸上単発）

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



Miyazaki Campus

在校生からのメッセージ



第65回生Ⅳ期 岡崎 雄太郎

出身地：東京都

出身校：一橋大学 法学部 法律学科

私は幼少期より飛行機での旅行に行った際、広い大空の下、大きな飛行機を操縦するパイロットに強い憧れを抱いていました。大学進学時はパイロットの夢について特に意識していませんでしたが、大学で将来の進路のことを考える中、改めて空を飛ばたいという想いに気づき、パイロットを目指すことに決意しました。

宮崎課程では、帯広自家用課程よりも高い、事業用相当の水準が求められます。つまり、雲や風などがシビアな気象条件でも、快適性を考慮しつつ安全確実にフライトしなければなりません。また、エアライン機や小型機の交通量が帯広よりも多く、他機へのより一層の注意が求められます。単独飛行では2つの空港に行き、540km航法では中国・四国地方の空港に行くことができます。

上空では刻々と気象条件や交通量が変わり、2つとして同じフライトはありません。機長として高いレベルの地上準備、上空での状況判断が要求される一方、自らの成長に大きな達成感を得ることができます。

勉強と準備に追われる日々の中、壁にぶつかることも多くあります。熟練の教官から熱心な指導を頂きながら、同じ寮に住み、同じ志を持つ同期に相談したり、先輩後輩の力も借りることで、自らの問題点を見つめ直し、共に乗り越えていくことができます。

コロナの影響で厳しい社会情勢の中にもかかわらず、国や航空会社のご支援の下、訓練を継続できることへの感謝を忘れず、日々訓練に臨んでいます。

空を飛んでいる喜びを感じたい、パイロットになりたいという強い気持ちを持っている方は是非挑戦してみてください。

4 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
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/300HPx2



Sendai Campus

在校生からのメッセージ



第65回生Ⅱ期 **伊藤 華英**

出身地：兵庫県

出身校：立命館大学 経済学部 国際経済学科

高校生の頃、両親に連れられ海外旅行に行きました。当時の私にとって現地で過ごした時間よりも、飛行機の窓から見た景色に魅了されていた時間が何よりも忘れられない思い出となりました。同時に、将来の職業について迷っていた私はこの素晴らしい空を相手に「安全」を守ることが仕事であるとい

うパイロットに憧れを抱くようになり航空大学校の受験を決めました。

現在私は仙台フライト課程において多発限定の取得に励んでいるところです。単発機から多発機に変わり、飛行機の馬力が大きくなったことによる速度感の違いに驚かされました。また、片方のエンジンが不作動になった場合を想定した訓練も新しく加わり、日々訓練の準備に専念している毎日を送っています。

そして、仙台フライト課程では他の課程とは異なり、就職活動も行われます。外来講師の方に面接の指導して頂く機会や熱心な教官方の適切なアドバイス、先輩方が残して下さった豊富な情報量などに日々助けられサポートが充実していると実感しています。

航空大学校では同じ寮で暮らす上で、同期とフライトの共有や準備を共に行うことができるので、1人でフライトスクールに通う何倍もの情報量を得ることができます。厳しく大変なことも多い毎日ですが日本の各地方での訓練を通して四季を肌で感じられたことはこれからのパイロット人生でも生きてくるのではないかと考えています。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。

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。

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。

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

kizuna

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。

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）、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、同じミスをしたくない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、乗り切ってゆくのです。



よくある質問 Question & Answer

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	
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
R3 (68)	108	1,115	1,079	250					

R3 (68)の入試は第二次試験を実施中(令和3年2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(60～64回生)

令和3年2月末時点

回 生	60回生	61回生	62回生	63回生	64回生	計
入学年度	2013	2014	2015	2016	2017	
卒業者数	65	67	65	57	64	318
就職者数	64	66	64	54	62	310

▼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	割合(%)
ADO	AIR DO	○	○	○	○	○	5.8
AKX	ANAウィングス	○	○	○	○	○	21.6
ANA	全日本空輸	○	○	○	○	○	40.3
APJ	Peach Aviation	○	○	○	○	○	5.8
HAC	北海道エアシステム		○				0.3
IBX	IBEXエアラインズ		○	○	○	○	2.9
JAC	日本エアコミューター		○		○		1.0
JAL	日本航空	○	○			○	2.9
JLJ	ジェイエア	○	○	○	○	○	6.8
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	○					0.3
SFJ	スターフライヤー	○					0.6
SJO	春秋航空日本						0.0
SKY	スカイマーク			○	○		1.9
SNJ	ソラシドエア	○	○	○	○	○	6.5
WAJ	エアアジア・ジャパン		○				0.3
	官公庁(航空局、海上保安庁等)						0.0

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があります。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、定期路線を始めコンピューター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
藤井 明香 (第61回生Ⅱ期)

自分が将来何になりたいのか。就職活動を機に様々な業界を見ましたが、飛行機の安全を守るパイロットの仕事に最も魅力を感じ、パイロットを目指し始めました。就職活動ではパイロットの夢は実現できませんでしたが、客室乗務員も保安要員としてお客様の安全を守る役割を担っていることを知り、ANAに客室乗務員として入社しました。客室乗務員として働く中でやりがいを感じつつも、パイロットになりたいという想いが再び強くなり、航空大学校を受験しました。

大半が女性の職場から航空大学校に入学し、男子校に入ったようで初めは戸惑うことも多々ありました。また、訓練も思うようにいかず、審査のプレッシャーで精神的に追い込まれる時期もありましたが、学生生活で思い返されるのは、辛い思い出よりも楽しい思い出ばかりです。初めて飛行機を自分の手で飛ばした感覚や、今まで客室からしか見ることのなかった景色をコックピットから見た時の感動は今でも鮮明に覚えています。そして、ライセンス取得に向けて切磋琢磨した同期とは、各過程で同期旅行に行ったり、スポーツ大会をしたりと今でもかけがえのない絆で結ばれています。また、熱心にサポートして下さった教官や先輩など、多くの方々との繋がりは卒業後も私の財産です。

現在はANAで副操縦士として、A320型機に乗務しています。就航する空港や気象など、一便ごとに運航を取り巻く環境が変化する中で、いかに安全、快適に運航するかは難しくもあり、とてもやりがいがあります。また、ANA入社後も身近に航空大学校の同期や先輩がいるので、とても心強く感じます。加えて、他社の同期から会社ごとのオペレーションの違いや、乗務機種の話を聞けるのも航空大学校卒業生の強みです。

ANAでも女性パイロットはまだ少数ですが、女性パイロットが集まる機会も定期的であり、乗務機種の垣根を越えて繋がりができる環境があります。

パイロットになるには経歴、性別などは関係ありません。飛行機が好き、空が好きなど、興味のある方はぜひ挑戦して下さい。



株式会社 ジェイエア
運航乗員部
副操縦士
寺田 裕司 (第62回生Ⅲ期)

幼少期に毎年夏休みに沖縄旅行に行き、飛行機に乗っていたのをきっかけに好きになり、単純にそれを操縦する人たちがカッコいいと思ったのが始まりです。小学校の卒業文集ではパイロットになりたいと書いているほどでした。私は航空大学の受験は就活と並行して行いました。

航空大学での訓練生活はとても濃いものでした。仲間と寮生活をし、食事も風呂も共にしまるで大家族のようでした。フライト訓練は想像を超える厳しさでした。翌日の訓練のイメージフライト、訓練の振り返りを繰り返します。漠然と想像していたような華やかなものではなく地味な努力の積み重ねでした。また各課程には審査があり限られた時間の中で基準をクリアできなければならないというプレッシャーとの戦いでもありました。ただ、決して一人で戦っているわけではありません。毎晩全員でミーティングを行い訓練でできたことやできなかったことを全員で共有し、またわからないことは聞いて皆で解決していきます。そうして皆で成長していける環境がそこにはあります。訓練や審査というのは誰しもプレッシャーを感じるのですがその反面フライトがうまくいったとき、無事に審査をクリアしたときは何にもかえがたい達成感とやりがいを感じます。また平日の訓練を頑張った分、金曜日の訓練後は寮を飛び出し皆で遊びに行きました。飲みに行ったり温泉にドライブで行ったり、休日は皆めいっばい楽しんでいました。

航空大学を目指されている皆さんへ。私は今会社に入りエンブラエル170/190型機の副操縦士として仕事に励んでいます。たくさんのお客様を乗せて飛ぶというのは責任を感じるとともにとてもやりがいのある仕事です。日本全国を飛び回り、ステイ先では各地の美味しいものを食べたり仕事の合間に楽しみを見つけています。コクピットから見る景色も素晴らしく、パイロットにしか見れない景色です。是非航空大学に入ってエアラインパイロットの夢を叶えてほしいと願っております。



株式会社 ソラシドエア
副操縦士
神野 皓平 (第61回生Ⅲ期)

私が本格的にパイロットという職業を目指したのは、大学四年生の時でした。元々飛行機に乗ることは好きでしたが、それを仕事にするという発想は全くなく、パイロットは特別な人間だけがなれる仕事だと思い込んでいました。大学では4年間部活動に打ち込んでおり、大学院に進学予定だったので、将来は研究職や技術職になるだろうと漠然と考えていました。しかし大学四年生になり将来について真剣に考えた際、小さい頃好きだった飛行機のことを思い出し、調べているうちに航空大学に行きつきました。そして充実した訓練環境や、縦横の繋がりの強さに魅力を感じ、航空大学を受験することを決めました。

航空大学での訓練はとても密度の濃い時間でした。今までの受験勉強等とは違い、同期との協力が求められます。その日のフライトで得た新しい知識や失敗を全員で共有し、自分の経験として吸収することで、厳しい訓練を乗り越えていくことができます。同期全員で協力した分、全員で審査に合格できたときの喜びは格別です。また、寮生活の中で寝食を共にし、助け合いながら訓練することで、ただの同期ではなく、強い絆で結ばれた特別な存在となります。卒業した今でも、同期と会うと当時の思い出話が尽きることはありません。

現在、Boeing737型機の副操縦士として乗務していますが、航空大学で学んだことは、しっかりと自分の基礎として役立っています。辛く厳しい訓練でしたが、それを乗り越えられた自信と経験があるからこそ、今の自分があると感じています。

日々目まぐるしく変化する状況の中で、先が見えないことに対する不安もあるかもしれませんが、しかし、諦めなければ道は開けるはず。今は雲の中でも、雲の上には必ず快晴の空が広がっています。もしパイロットになりたいという夢があるのなら、勇気を出して挑戦してみてください。それだけの価値がある職業だと、私は信じています。

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 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4年度航空大学校入試情報
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。

<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