



独立行政法人

航空大学校

Independent Administrative Institution
Civil Aviation College

2027 学校案内



ここがキミのス

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



テクノロジーになる



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、訓練の関係上、人数を分けて入学し、まずは宮崎学科課程で5ヶ月間の学科教育を受講します。そして帯広フライト課程においてシーラス式SR22型（単発機）を使用するフライトトレーニングを開始し、7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5ヶ月間は宮崎フライト課程です。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。

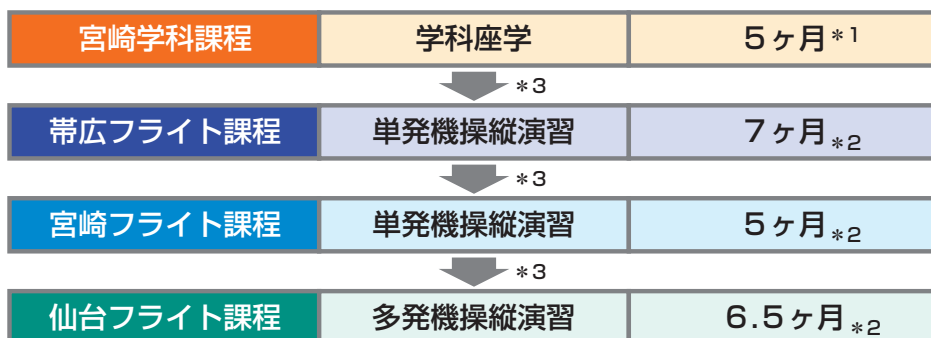
そして最後は仙台フライト課程です。ここではビーチクラフト式バロン G58 型（双発機）を使用し、より複雑で高性能な機材でのオペレーションや計器飛行をマスターします。この仙台フライト課程での6.5ヶ月間のフライトトレーニング（この間に、エアラインの採用試験も開始されます）を終えれば卒業です。エアライン・パイロットとして歩み出すことになります。

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。

※カリキュラムの変更により陸上単発ライセンスを取得しない場合があります。



3つのキャンパスでフライトトレーニング



* 1) 宮崎学科課程では、授業開始時期によって、前半2ヶ月程度が遠隔教育（リモート授業）となる場合があります。

* 2) フライト課程では、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。

* 3) 上記期間のほか、各課程間の移動の際に、自宅待機等の期間が発生する場合があります。

1

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5ヶ月間の宮崎学科課程で集中的に知識を身につけます。内容は、航空力学や航空機システム、エンジン、航法、気象、航空法規、そして英語など16科目を547時間。質、量ともかなり密度は濃いといえます。現在、リモートでの講義等も取り入れています。

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



在校生メッセージ



第71回生Ⅲ期 出口 夏帆

出身地：岡山県

出身校：神戸大学 農学部 生命機能科学科

海外と関わる仕事がしたいと漠然と考えていた大学生の頃、航空大学校を舞台にしたドラマを見て「パイロットってかっこいい」と思ったのがパイロットを志したきっかけです。巨大な飛行機を自らの手で操縦し世界中の様々な場所へ行くこと、コックピットから見える景色、何百人も

の命を預かる重責など、パイロットについて知るほどにその魅力は深まり、長い伝統と確かな実績をもつ航空大学校の受験を決意しました。

宮崎学科課程では、これから始まるフライト課程で必要となる知識と理論を学びます。先輩方が訓練される様子を見て、早く空を飛びたいと気持ちは強くなるばかりですが、安全なフライトには幅広い知識をもとに自分の頭で考え、判断する姿勢の習得が必要不可欠です。膨大な学習量に不安を感じることもありますが、同じ志をもつ同期と助け合いながら、日々前向きに学習に取り組んでいます。そして、休日には息抜きに美味しいものを食べたり、出かけたりとかけがえのない思い出もたくさん作っています。年齢や経験、出身も異なる仲間と出会い、互いに刺激を受けながら高めあえる環境は航空大学校ならではの大きな魅力です。

航空大学校にはパイロットになるための素晴らしい環境があり、夢に向かって充実した日々を送ることが出来ます。きっかけは何であれ、パイロットを目指す気持ちが少しでもあるのなら、ぜひチャレンジしてみてください。ここ航空大学校で、パイロットになって大空を飛ぶという夢を一緒にかなえましょう。

2

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。

宮崎学科課程を終えた学生は、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。

ここでの7ヶ月間では、フライト、グラウンドスクール、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。

自分たちが操縦桿を握るということはすなわち、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	7ヶ月
学科	143時間
操縦訓練	72時間
飛行訓練装置	8時間20分

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/310HP×1



Obihiro Campus



在校生メッセージ



第71回生I期 安富 聡一郎

出身地：茨城県

出身校：名古屋大学大学院 経済学研究科 社会経済システム専攻

高校生の頃、成田空港で見たいつまでも飽きることのない離着陸の光景に、飛行機への強いあこがれの念をいだいたことがパイロットを目指したきっかけです。パイロットになるためには様々な選択肢がありますが、国内唯一の公的なパイロット養成機関としての長い歴史と、日本の空を飛ぶことの

できる質の高い教育環境を求めて、航空大学校への入学を決めました。

帯広課程では、宮崎学科課程での学びが実機の操縦においても大いに役立つことを実感しながら、フライト訓練を行っています。私にとって帯広課程のこの半年は、ときに苦しい場面がありつつも、これまでに味わったことのない楽しさであふれる新鮮な日々でした。はじめは、滑走路をまっすぐ進んで離陸することもやっとなほどで、飛行機の操縦がとても難しいことに驚きました。フライトが終わり、その日の失敗と教官からのアドバイスについて振り返りながら明日のフライトの作戦を立てていると、早くこのアイデアを試してみたいというわくわくする気持ちを感じながら就寝できることが、日々の小さな幸せです。こうして、トライアンドエラーを繰り返しながら記念すべきファーストソロフライトの日を迎え、同期と「おめでとう」を言い合った瞬間は帯広課程のハイライトになりました。

なんといっても、北海道の空を飛ぶことのできる感動は忘れることができません。狩勝峠の紅葉、知床の人類未踏の自然、果てしなく続く日高山脈の雪化粧など、季節と自然の美しいハーモニーに毎日魅了されています。パイロットを志す皆さん、航空大学校にはこの上ない訓練環境と息を呑むような美しい空が待っています。ぜひ、航空大学校で一緒にパイロットを目指しましょう。

3

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目指し。

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、より航空交通量が多い飛行環境下で訓練を行うこととなります。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	5ヶ月	使用する訓練機
学科	155時間	CIRRUS SR22
操縦訓練	65時間	Span 11.68m
飛行訓練装置	11時間40分	Length 7.92m
		Height 2.71m
取得するライセンス		Empty Weight 1,009kg
		Max. T/O Weight 1,542kg
		Max. Cruise Speed 378km/h
		Engine IO-550-N/310HP×1

・事業用操縦士（陸上単発）



Miyazaki Campus



在校生メッセージ



第69回生Ⅲ期 玉利 充

出身地：東京都

出身校：東京都立大学 システムデザイン学部 航空宇宙システム工学科

幼少期、夏休みには祖父母のいる沖永良部島へ飛行機でよく訪れていました。空港という非日常の空間や、離陸時の迫力あるエンジン音、身体に伝わる加速感に胸を高鳴らせたことを今でも鮮明に覚えています。この体験が、私が飛行機に興味を持つきっかけでした。大学進学後、将来の進路を

考える中で幼少期に抱いていた高揚感を改めて思い起こすとともに、乗客の命を預かるという強い責任感と使命感を持ち、日々自己研鑽を重ね続けるパイロットという職業に強い魅力を感じ、志望しました。

宮崎フライト課程では、事業用操縦士としてプロフェッショナルになることを目標に、仲間とともに日々訓練に励んでいます。帯広課程と同じ訓練機を使用していますが、飛行する空域や気象条件は大きく異なり、より一層高い技能が求められます。飛行機の往来が多い環境の中で、安全を最優先に考えながら的確に判断する力も必要となります。九州各地はもちろん、中国・四国地方まで飛行する長距離訓練もあり、自ら飛行経路や高度の計画を立て、刻々と変わる状況に応じて柔軟に対応する力を養っています。自分で操縦する飛行機で無事に目的地へ到着した瞬間の達成感は大変大きく、自分の成長を実感できる貴重な時間です。訓練後は毎日同期内でミーティングを開き、その日の反省や学びを共有しながら励まし合い、互いに高め合っています。熱心にご指導くださる教官方や、支えてくれる家族への感謝を胸に、仲間とともに夢の実現へ向けて一歩ずつ前進しています。航空大学校で過ごす日々はまさに青春です。その時間をともに過ごしませんか。

4

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!

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型バロン（双発機）を使用して、6.5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となります。

訓練期間	6.5ヶ月
学科	151時間
操縦訓練	50時間
飛行訓練装置	27.5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. Cruise Speed 361km/h
Engine IO-550-C/300HP×2



Sendai Campus



在校生メッセージ



第69回生 I 期 張 龍也

出身地：大阪府

出身校：滋賀大学 データサイエンス学部 データサイエンス学科

空港の近くで育ち、幼い頃から飛行機が身近な存在でした。空を駆け抜ける飛行機の壮大さや疾走感に心を奪われ、「いつかこの大きな乗り物を自分の手で動かしてみたい」と思うようになり、自然とパイロットに憧れるようになりました。高校生になると、その思いは単なる憧れや夢ではなく将来の職

業として現実的に考えるようになり、航空大学校の存在を知り思い切って受験、そして今に至ります。

仙台課程では、これまでの課程とは異なり、双発機の操縦による「多発」の限定取得、さらに雲の中や視界が悪い中を計器のみで飛行する「計器飛行証明」の取得を目指しています。双発機の訓練では、片方のエンジンが停止した状況を想定した操縦も行います。推力が非対称になるため、単発機とは異なる操縦の難しさがあります。また、計器だけを頼りに飛行する場面も多く、より繊細な操縦技術が求められます。新たに二つの分野に挑戦するため、慣れるまでは非常に大変ですが、操縦担当と操縦以外の業務を分担したり、コミュニケーション能力など操縦技術以外のスキルを磨くなど、よりエアラインに近い運航形態で訓練を行っています。大変さの中にも、確実にエアラインパイロットに近づいている実感があり、それが大きな励みになっています。

航空大学校の最大の強みは、同期や先輩後輩の存在だと思っています。訓練では壁にぶつかるとありますが、支え合える仲間がそばにいます。そして教官の手厚いサポートも心強い存在です。空を飛ぶことは本当に楽しいです！少しでも飛行機に興味があるなら、ぜひ航空大学校でエアラインパイロットへの第一歩を踏み出してみてください。



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。

学生寮の紹介

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。

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。

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。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。

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、主にフライトトレーニング期間中は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、コッ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。

たとえば厳しい訓練の合間に同期同士や先輩後輩がともにスポーツをしたり、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一日常

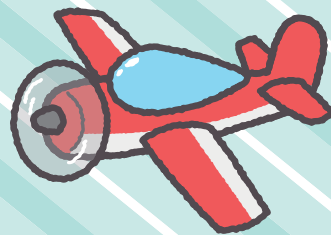
航空大学校では宮崎本校（学科）、帯広分校、宮崎本校（フライト）、そして仙台分校を移動しながら訓練に励みます。ここでは、宮崎フライト課程の学生が取り組む一日のフライト訓練の様子を紹介します。

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、自分は何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、冷や汗をかくこととなります。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	
R 4 (69)	108	1,220	1,167	300	296	156	152	108	10.8
R 5 (70)	108	1,117	1,054	300	291	159	156	108	9.8
R 6 (71)	108	1,208	1,170	300	296	164	159	108	10.8
R 7 (72)	108	1,192	1,147	301	300	164	158	108	10.6
R 8 (73)	108	1,208	1,153	300	293	160	156	108	10.7

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 外国籍の方は、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方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。

航空大生は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35%は航空大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。航空大生は、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(63～68回生)

令和8年2月18日時点

回生	63回生	64回生	65回生	66回生	67回生	68回生	計
卒業年度	H30・31・R1	R1・R2	R2・R3	R4・R5	R5・R6	R6・R7	
卒業生数	57	64	103	99	97	104	524
就職者数	54	62	96	96	94	99	502

▼会社別就職状況

コード	会社名	63回生	64回生	65回生	66回生	67回生	68回生	割合(%)
ADO	AIR DO	○	○	○	○	○	○	5.2
AKX	ANAウイングス	○	○	○	○	○	○	22.9
ANA	全日本空輸	○	○	○	○	○	○	35.7
APJ	Peach Aviation	○	○	○	○			2.0
IBX	IBEXエアラインズ	○	○					0.6
JAC	日本エアコミューター	○						0.2
JAL	日本航空		○	○	○	○	○	12.2
JLJ	ジェイエア	○	○	○	○	○	○	5.8
JTA	日本トランスオーシャン航空	○	○	○	○	○	○	3.6
SKY	スカイマーク	○						0.6
SNJ	ソラシドエア	○	○	○	○	○	○	9.6
	官公庁(航空局、海上保安庁等)など			○	○	○	○	1.8

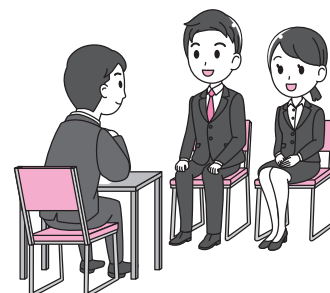
万全の就職支援体制

航空大生は、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手に入ることから、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、希望する学生を対象に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。航空大生では長年の実績とノウハウを駆使した模擬面接を通じて、各学生の面接対策を行っております。



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
坂本 優駆 (第65回生Ⅱ期)

テレビで放映されたコックピットから見る壮大な風景に鳥肌が立ったことは事実ですが、素直にパイロット役が格好良かったことが憧れの原点です。しかし、中学、高校、そして大学への成長過程で、いつしか「パイロットは特別な世界」という根拠のない線を引き、憧れは漠然とした夢となり、本気で目指す勇氣には至りませんでした。

大学院か就職の進路選択を考え始めた頃、社会人の姉が自身の夢を叶える転職を果たしました。隠れた努力は計り知れませんが、身近な姉が夢を叶えた事実は根拠のない線に対する勇氣として私の背中を押す起爆剤となり、航空大学校の受験を決意しました。受験は卒業研究との両立で不安が先行する毎日でしたが、ご縁に恵まれ入学することができました。

航空大学校での訓練は、簡潔に言うと「思うような操縦ができず、自身の未熟さと向き合う苦悩の日々」でした。しかし、パイロットになった今は「成長への登竜門の日々」というポジティブな思い出として駆け巡ります。それは、常に寄り添い、導いてくださる教官および職員の方々と同期の存在のおかげです。特に、寮生活を共にする同期は、日々の失敗と成功を語り尽くして共有する仲間となり、厳しい訓練と一緒に乗り越えてきました。同期は私の糧であり、卒業後も近況を語り合えるつながりが励みになります。また、これまでの卒業生は様々なエアラインで活躍されていますので、会社の垣根を越えたつながりが生まれることも大きな魅力です。

私は現在、国内線と国際線の乗務に携わっています。コックピットに座るたび「一歩を踏み出してよかった！」と心から思います。「パイロットは特別な世界」ではありません。目指そうと思えば誰にでもチャンスがある職業です。このパンフレットをご覧の皆さまは、パイロットに関心がある方だと思います。空が好き！飛行機が好き！の気持ちがあれば、先ずは一歩踏み出し、航空大学校に挑戦してみてください。景色は確実に変わります。そしていつの日か、コックピットや空でお会いできる日を楽しみに、私も努力を続けていきます。



Peach Aviation株式会社
運航本部
乗員部
関西第二課
副操縦士
下村 太一 (第65回生I期)

私は現在、PeachでA320型機の副操縦士として、国内線と国際線に乗務しています。私がパイロットになろうと思ったきっかけは、中学生の時、親友がパイロットになると夢を語ってくれたことです。夢を堂々と語る親友に感化されたこともあります。私自身、乗客として飛行機に乗るたびに胸が高鳴る自分がいて「パイロットになればコックピットという特等席で飛行機を操縦できるんだ。やってみたい!」と思うようになり、パイロットを志し始めました。

しかし現実には厳しく、航空大学校の受験は苦労しました。私はすでに大学を卒業していましたが、両親は最後まで私の夢に向かう姿勢を応援し、信じてくれました。そして、年齢制限により最後の挑戦となった年度の試験には、晴れて合格することができました。最後まで私の夢を応援し、励まし続けてくれた両親には感謝の気持ちでいっぱいです。

同期は、私たちの年度から1クラスあたりの人数が27人に増え、関西出身のメンバーも多く、とても個性豊かで賑やかなクラスでした。人数が多かったこともあり、クラスをまとめることが難しく、教官や先輩方から厳しく指導をいただいたこともたくさんありました。そのたびに、同期同士で話をし、さまざまな課題を共有したからこそ、深い絆が生まれたと思います。訓練では、多くの場面で試行錯誤を重ねました。飛行機のスピードになれるまでに時間がかかり、プロシージャやオペレーションが後手に回ってしまう事もありました。訓練の難しさは内容そのものだけでなく、限られた訓練時間の中で確実に目標を達成しなければならない点にもあると思います。そのような環境の中で、支えとなったのが同期の存在です。うまくいかないことや疑問に思うことは素直に共有し、互いに助け合うことでみんなの経験値として蓄積され成長に繋がります。これは、パイロットとして生きていく上で身につけていくべき基礎能力であり、航空大学校の環境はその能力を高め合うのに適していました。Peachで副操縦士として業務に携わることができているのも、航空大学校での経験があったからこそだと強く実感しています。

私がこれまでの歩みの中で学んだ最も大きなことは、「決して諦めない姿勢」です。正直、パイロットになるまで何度も挫折を経験しました。受験、訓練、審査などさまざまなフェーズで苦労がありましたが、その経験から何があっても諦めないという自信と覚悟が身に付きました。現在は、夢だった職業に就くことができとてもやりがいを感じています。皆さんも自分の可能性を信じて挑戦してみてください。応援しています。



日本トランスオーシャン航空株式会社
運航乗員部
737-800
第2乗員室第2グループ
副操縦士
長谷川 貴文 (第66回生IV期)

私がパイロットを志したのは、大学1年生のときです。大学受験では当時医者を志しており、医学部進学を目指していましたが、しかし大学受験で失敗し、医療工学の道に進路を変えて大学に進学しました。進学した大学で、元々憧れていた道との違いに葛藤し、改めて自分の将来について考え直しました。その中で将来“人生で誇れる仕事をしたい”、“生涯を通じて成長し続けられる仕事をしたい”という想いが芽生え、パイロットという職業を初めて意識し、航空大学校への進学を考え始めました。全く意識していなかった職業でしたが、目標を定めてからはブレることなく、その想いも次第に強くなっていきました。大学3年次の初受験で補充合格であったため、院試や自社養成にも挑戦しましたが、繰り上げ合格をいただき、航空大学校に入学することができました。航空大学校での生活は刺激的で、訓練は厳しく時に辛いものでしたが、私にとっては“何にも代えがたい貴重で幸せな時間”でした。中でも“厳しい訓練と一緒に乗り越えた同期の存在”がかけがえのないものです。同じ目標をもち、苦楽をともにした同期と一緒に頑張ったからこそ厳しい訓練を乗り越えることができました。

現在、私は日本トランスオーシャン航空でボーイング737の副操縦士をしています。パイロットとして働くことができている日々感謝しかありません。航空機に乗ってくださる皆さまを安心安全に目的地までお届けする責任感、操縦席からの景色、航空機の操縦、フライト後の達成感パイロットならではの魅力です。また、パイロットとして成長する過程で、身につけるスキルや人間性、精神力も魅力的だと感じています。

何かを始めるのに早いことに越したことはありませんが、それよりも大切なことは目標をもったときに、その目標を叶えるための“熱量”や“行動力”、“最後までやり遂げる力”だと思います。航空大学校では“一生の財産”ができ、パイロットという職業には“パイロットしか味わえない責任感、経験、達成感”があります。航空大学校はパイロットになるためのスタートラインであり、最高の環境です。挑戦し続け夢に向かって努力する皆さまを心から応援しております。

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、修業期間を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9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/>

