

CIVIL AVIATION COLLEGE

2024 学校案内



独立行政法人
航空大学校

Independent Administrative Institution
Civil Aviation College

ここがキミのステーション

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!



ジになる



夢のパイロットを目指して

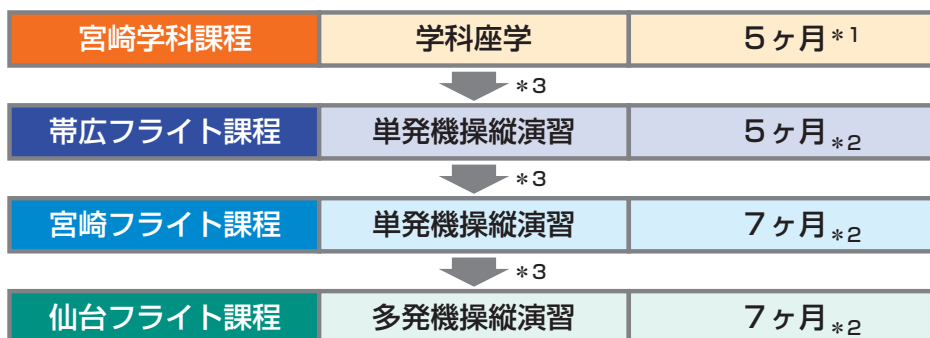
航空大学のキャンパスは、宮崎空港、帯広空港、そして仙台空港に隣接しています。エアライン・パイロットをめざす飛行機操縦科学生は、訓練の関係上、人数を分けて入学し、まずは宮崎学科課程で5ヶ月間の学科教育を受講します。そして帯広フライト課程においてシーラス式SR22型（単発機）を使用してのフライトトレーニングを開始し、5ヶ月で自家用ライセンス相当のテクニックを身につけます。

続く7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



* 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。

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、量ともに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が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69回生Ⅱ期 山田 すえんふあれんていーん 想楽樹

出身地：北海道

出身校：名古屋大学 工学部 機械・航空宇宙工学科

私は小さい頃から飛行機に乗る機会が多く、飛行機を操縦し大空を飛ぶパイロットという仕事に大きな魅力を感じていました。本気でパイロットを目指し始めた頃、長い歴史の中で多くのパイロットを輩出し、非常に高い質の授業や訓練が受けられる航空大学校の存在を知り、進学を志す

ようになりました。大学生のときに航空大学校を受験する際は、健康な身体と幅広い知識を持つよう心がけました。

宮崎学科課程では、その後のフライト課程で必要となる知識と理論を身につけています。先輩方がフライト訓練をしている姿を見て、早く空を飛びたいという気持ちは強くなる一方ですが、安全に飛行機を飛ばすためには多くの知識の習得が必要不可欠です。学ぶ内容は量こそ膨大ですが、非常に興味深く、これからのフライト課程に繋がると思うと非常に楽しくて濃い毎日を過ごしています。航空大学校では、パイロットになる過程で遭遇する困難も互いに助け合う強い繋がりを持った同期の力を借りて乗り越えていきます。このような同期に出会えることは間違いなく航空大学校の大きな強みです。

航空大学校には同じ目標を持った仲間をはじめとし、パイロットになるための最高の環境があります。大変なこともあります。夢を全力で追いかける日々は非常に充実しており、とても幸せです。パイロットになりたいという強い気持ちがある方は、ぜひ挑戦してみてください。

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5ヶ月間では、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

5ヶ月

学科

156時間

操縦訓練

60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Ⅳ期 青山 芽生

出身地：神奈川県

出身校：慶応義塾大学 法学部 政治学科

就職活動で航空会社の説明会に行きパイロットの方のお話を聞いた際に、そのパイロットの方が自分の仕事を心から楽しそうに、誇らしく語ってくださる姿を見て、「私も将来こんな風に働きたい」と直感的に思ったことがパイロットを目指し始めたきっかけです。どれだけ経験を積んだパイロット

であっても定期的に審査や試験があり、退職するまで常に向上心を持って仕事にあたる必要があるこの職業にとっても憧れを抱きました。

帯広課程においては、宮崎課程で学んだことを活かしながら実際に飛行機の操縦を行います。初めてSR22を離陸させた日、体が宙に浮き、自分で空を飛んでいるのだという全身に鳥肌が立つような感覚を覚えました。今でも忘れられない瞬間です。その感動を胸に訓練に励む毎日ですが、帯広課程における一つの通過点ともいえるソロフライトに向けては、厳しい道も待ち受けていました。ですが、教官方が親身に私たち学生と向き合ってくくださったこと、同期と毎日のようにフライトについて語り励ましあったことで、常に前向きに訓練に臨むことができました。多くの方の支えの中達成できたソロフライトは何物にも代えがたい経験と自信になっています。

帯広課程を終えると宮崎と仙台で訓練を行います。自分が生まれ育った日本の空を駆け巡ることができるのは航空大学校の魅力の一つだと思います。パイロットを志す皆さん、航空大学校で出会える素晴らしい仲間と共に一緒に空を目指しましょう。

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、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	7ヶ月	使用する訓練機
学科	166時間	CIRRUS SR22
操縦訓練	84時間30分	Span 11.68m
計器飛行地上訓練	11時間40分	Length 7.92m
取得するライセンス		Height 2.71m
・事業用操縦士 (陸上単発)		Empty Weight 1,009kg
		Max. T/O Weight 1,542kg
		Max. Cruise Speed 378km/h
		Engine IO-550-N/310HP×1



Miyazaki Campus

在校生からのメッセージ



第67回生Ⅱ期 平松 慎ノ介

出身地：神奈川県

出身校：日本大学 経済学部 経済学科

自らの操縦で空を飛ぶというスケールの大きさに強く憧れを抱き、パイロットを志しました。その後現役の方と話す機会を通じ、遠く憧れのように感じていたパイロットも、実はとても人間味を帯びていて、一つひとつの壁を乗り越えていくことでその憧れの存在に私もなれると確信しました。その

中で70年の伝統と確かな実績がある航空大学校を志望し入学しました。

宮崎課程では帯広課程と同じ訓練機ですが、気象条件や交通量の違いは歴然で、事業用操縦士として求められる操縦技術も格段に上がります。個人での準備はもちろんのこと、人の失敗を自分のものにする為に同期内で毎日ミーティングを開き、ミスの共有を行います。今までより同期と「密な関係」を築き、支え合いがあつてこそ、この宮崎課程は乗り越えられるのだと私は考えています。また、宮崎課程の後半からは九州各地を飛行します。刻々と変わる状況の中で難しいフライトも多いですが、一人で連続して2つの空港へ行く訓練や540km 航法などを成し遂げると自己成長と共に、空を飛ぶ楽しさや充実感を得ることができます。

訓練では困難なこともたくさんありますが、同じ志を持つ最高の同期がいるので、乗り越えられない壁はありません。そして学校や航空会社の手厚いサポート、熱く向き合ってくださる教官がいてくださり、本当に恵まれた環境で訓練ができます。ぜひ皆さんも「心の奥底にある熱いもの」を大切に、大空へ挑戦してください。

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!

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バロンG58型(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となります。

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/300HP×2



Sendai Campus



在校生からのメッセージ



第66回生Ⅳ期 **小川 直弥**
 出身地：神奈川県
 出身校：北海道大学 経済学部 経済学科

小学生の頃、母と観たテレビドラマで描かれたパイロットの格好良さに惚れ込み、漠然と憧れを抱いたのが最初のきっかけです。大学へ進み、飛行機を利用する頻度が増える中で、少年時代に感じた格好良さだけでなく、空という非日常空間を通してチームでお客様の想いを目的地にお届けする仕事に

更なる魅力を感じ、パイロットを目指しました。

航空大学校では、経験豊富な教官による最高級の訓練指導と、寮生活や苦楽を共にする同期との絆により、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。先輩との繋がりが強いのも大きな特徴です。

仙台課程では双発機で訓練を行い、多発特性やLCCC (Limited Crew Coordination Concept) を学び、よりエアラインの運航に近くなります。エンジンが1つ増えることで機体のコントロールや計器のクロスチェックは単発機に比べ難しく、より高い精度と能力が求められるようになります。もちろん楽ではありませんが、より高く、速く飛べるようになり、空を飛ぶ楽しさは倍増します。自分で操縦桿を握り飛び立った操縦席から眺める雪化粧の東北は、息を飲むほど美しいです。

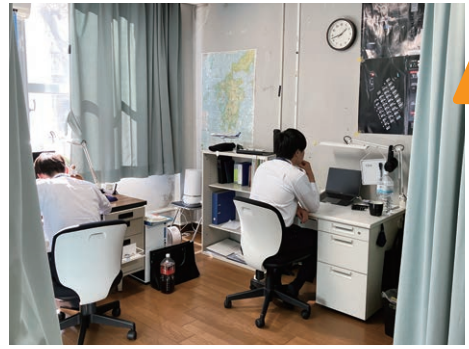
また、仙台課程では訓練と並行して就職活動が行われます。外部専門講師による面接練習や多くの教官、歴代の先輩からのアドバイスなど徹底したフォローアップ体制が整っております。

きっかけは憧れでも何でも良いと思います。コックピットから眺める空の世界は最高です。皆さんも航空大学校でパイロットに挑戦してみませんか？

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。

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。

風呂



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



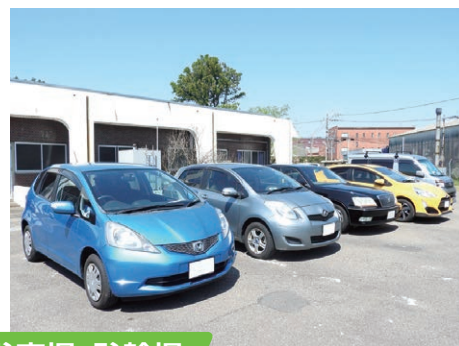
平日の3食は、寮内の厨房で手作りしています。毎食のカロリー表示もしており、操縦士としての健康管理にも気を配っています。

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。



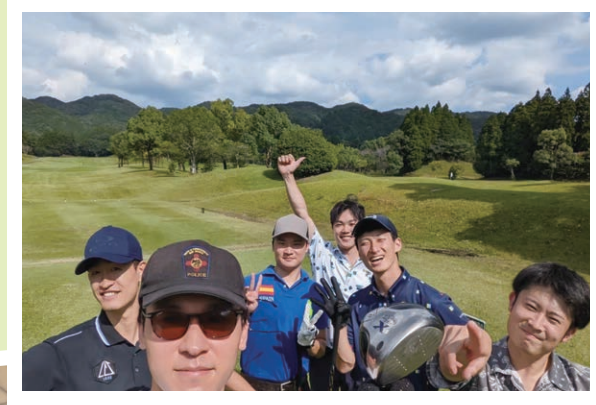
絆

航空大学校の生活は、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。

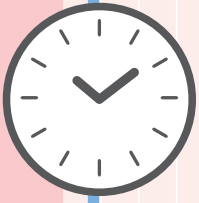
寮生活はトレーニングの効率を上げることが最大の目的ですが、副次的に将来のエアラインを担うパイロット同士の強固な人間関係が生まれ、コックピットにおけるクルー・コーディネーションの素地となる協調性などが養われるというメリットもあります。

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 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	156	108	10.0
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

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、どこか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(61~66回生)

令和5年2月17日時点

回生	61回生	62回生	63回生	64回生	65回生	66回生	計
卒業年度	H28・29	H29・30	H30・31・R1	R1・R2	R2・R3	R4	
卒業生数	67	65	57	64	102	48	403
就職者数	66	64	54	62	91	45	382

▼会社別就職状況

コード	会社名	61回生	62回生	63回生	64回生	65回生	66回生	割合(%)
ADO	AIR DO	○	○	○	○	○	○	6.8
AKX	ANAウイングス	○	○	○	○	○	○	22.3
ANA	全日本空輸	○	○	○	○	○	○	34.8
APJ	Peach Aviation	○	○	○	○	○	○	5.0
HAC	北海道エアシステム	○						0.3
IBX	IBEXエアラインズ	○	○	○	○			2.4
JAC	日本エアコミューター	○		○				0.8
JAL	日本航空	○			○	○	○	6.3
JLJ	ジェイエア	○	○	○	○	○	○	7.9
JTA	日本トランスオーシャン航空	○	○	○	○	○	○	3.9
RAC	琉球エアコミューター							0.0
SFJ	スターフライヤー							0.0
SJO	春秋航空日本							0.0
SKY	スカイマーク		○	○				1.6
SNJ	ソラシドエア	○	○	○	○	○	○	7.3
WAJ	エアアジア・ジャパン	○						0.3
	官公庁(航空局、海上保安庁等)					○		0.5

※ 66回生はⅡ期まで卒業済

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
B787 部
副操縦士
八木 龍一（第62回生Ⅱ期）

“できる振りはいらない。プライドは安全とお客様に関係ない”

この言葉は、航空大学校の訓練中に教官からかけられた言葉です。プロのエアラインパイロットになった今も常に心に留めています。わからない、おかしい、と思った際には、1人で抱え込まず、恥を恐れず積極的に口にし、隣席の機長や、運航を地上からサポートしてくれるスタッフと協議し、チームで解決することで、より安全で高い運航品質の追求に努めています。

そんな素晴らしい空の先輩方がいるパイロットの世界を目指したきっかけは、初めて飛行機に乗った高校の修学旅行です。最初は憧れの飛行機に初めて乗る高揚感と、馴染みのない乗り物への不安な気持ちが入り混じっていました。そんな中、機長が私たち修学旅行生に向けたメッセージを機内アナウンスで入れて下さり、不安な気持ちが晴れ、空の旅を楽しむ余裕を与えてくださいました。そして、いつか自分もパイロットになって、飛行機が苦手な母親をはじめ、不安を抱くお客様にも安心してフライトを楽しんでいただけるような技量を備えたパイロットになることを決意しました。

私たちパイロットは、一年で何百便のフライトを担当し、何万人という数のお客様をお運びします。もちろん同じ乗務員、同じお客様、同じ気象条件で飛ぶフライトは一便もなく、全て一期一会の出会いです。そのため、担当する一便一便に、自分の大切な家族を乗せている気持ちでフライトに取り組んでいます。安全運航を完遂するために、機長、副操縦士、客室乗務員、地上運航従事者が、互いにプロ意識を持って、立場や職種関係なく、積極的に意見を出し合い、安全を守る文化とチームスピリットに魅力とやりがいを感じ、生まれ変わってもパイロットを目指したいと心から思います。

年齢、性別に捉われず、空の世界に挑戦したいという気持ちが少しでもあれば、航空大学校にぜひチャレンジしてみてください。

日本の四季の中で、北から南まで多くの空港で技量を磨ける充実した訓練環境と、どんな辛い訓練でも共に乗り越え、一緒に機長を目指すことのできる最高の仲間が見つかるはずです。



ANAウイングス株式会社
運航部 B737 乗員室
副操縦士
佐藤 翔一（第63回生Ⅲ期）

小学生の頃、我が家では週末に映画を観る習慣がありました。ある週末のこと、父がレンタルビデオ屋で借りてきた映画『トップガン』のカッコよさに言葉を失い、空への漠然とした憧れを抱いたことを覚えています。当初は戦闘機に乗ることが夢でしたが、修学旅行で初めて旅客機に乗った際、アナウンスに心を奪われ、お客様一人一人の思いも運ぶエアラインパイロットを目指そうと思いました。できる限り費用を抑え、最短かつ手堅い方法を検討した結果、最適と判断したのが航空大学校でした。

入学当初は、来る場所を間違えたかと思うほど、それまでの大学生活とは異なる訓練生活が待っていました。厳しく愛のある上下関係の中で、飛ぶための基礎知識や技倆はもちろんのこと、規律や礼節を学ぶことができました。限られた訓練時間の中である定期的な審査はとても不安でしたが、厳しい環境の中で同期と助け合い、一歩ずつ前進することができました。99%の航空大学校OBは訓練生活を振り返ったとき、「とても楽しく充実していたが、もう一度入学するのだけは勘弁だ…」と笑いながら話します。卒業してOBになった私も、気付けば全く同じ表現を使っていました。改めて振り返ると、同期と泣いたり笑ったりしつつ、同じ目標に向かって走り抜けたあの時間は人生の大きな宝物であったと感じます。

さて、私は現在ANAウイングス株式会社でBoeing737型機に乗務し、羽田空港を拠点に北は稚内、南は石垣島まで日本中を楽しく飛び回っています。航空大学校での学びは、副操縦士任用訓練や普段のフライトではもちろん、サラリーマンとして社会に飛び込む際にも役立ちました。これから機長を目指す際にも大きな力になると信じています。

ここまでパンフレットを読まれている皆様は、昔の私と同じく、空に大きな憧れを抱いているのではないのでしょうか？パイロットになるために特別な才能や経歴は必要ありません。素直な心と少しの努力ができれば誰にでも可能性は広がっています。航空大学校は間違いなく空に一番近い場所です。門戸を叩けば、未来の大切な同期と大きな空があなたを待っているでしょう。勇気ある一歩を心より応援しています。



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
依田 健志（第62回生Ⅲ期）

将来の夢はパイロット。そう言い始めたのは高校生の時でした。将来何になるのかと考えていたとき、たまたまパイロットの仕事紹介が目にとまりました。その直前に高校の行事で飛行機に搭乗しており、飛行機に乗るのは楽しいという感情を持っていたからだと思います。巨大な飛行機を自分で操縦して様々な場所に行くパイロットという仕事がどのようなものかと興味が止まらなくなりました。すぐに書店で雑誌を1冊購入して穴が開くほど読みました。重厚なコックピットと眼前に広がる景色、命を預かる重責とパイロットの決意。すべてが魅力的で、それからというもの今まで全く知らなかった空の世界の仕事に夢中になりました。パイロット輩出の長い歴史と唯一の公的機関でメリットが多いことから航大の受験に第一目標を決めました。

訓練について皆さんが知りたいのは詳しい様子だと思いますが、どんな訓練であるかを紹介すると欄が足りません。私も入学前は不安でいっぱいでした。ですが、航大には経験豊富な教官、信頼と実績のある訓練体系の二つがそろっています。教官の指導の下、何度も審査を乗り越えていくと必要な知識と技量が身についています。訓練は容易ではありませんでしたが、大変な時には同じ志を持つ同期の存在が私を助けてくれました。同期との情報共有や関わりかたは今でも役にたっています。訓練の日にはフライトに集中していますが、休日には同期と息抜きにおいしいものを食べに出たり小旅行をしたりと、航大での生活には楽しい思い出もたくさんあります。航大でもう一つ特筆すべきは私たちのパイロットへの夢を航空大学校の運営や寮運営にかかわるすべての関係者が力強く応援してくれている点です。本当に多くの人の支援があり自分は今この場に立てていますし、これからも航空大学校は皆さんの力になってくれるはずです。

今はJTAの副操縦士としてBoeing737型機に乗務しています。安全運航を堅守しお客様を快適に目的地にお送りするために日々自分の知識と技量を磨いています。航大での人とのつながりは会社に入った後も自分を助けてくれています。コックピットから見る景色は毎日違っていつまでも眺めていたいと思います。特に沖縄の青い空と海は最高です。この特等席にあなたが飛び込んでくるのを待っています。

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付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士の募集を中止した
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	飛行機操縦科学士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6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