



独立行政法人
航空大学校

*Independent Administrative Institution
Civil Aviation College*



2025 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



ページになる



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

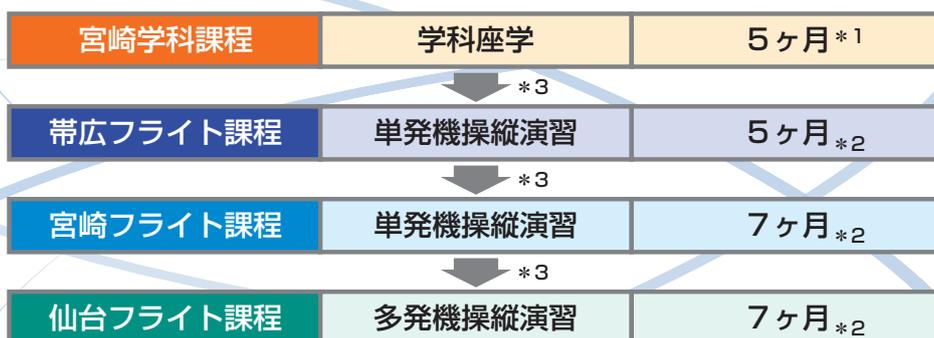
航空大学校のキャンパスは、宮崎空港、帯広空港、そして仙台空港に隣接しています。エアライン・パイロットをめざす飛行機操縦科学生は、訓練の関係上、人数を分けて入学し、まずは宮崎学科課程で5ヶ月間の学科教育を受講します。そして帯広フライト課程においてシーラス式SR22型（単発機）を使用するフライトトレーニングを開始し、5ヶ月で自家用ライセンス相当のテクニックを身につけます。

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 Baron 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



*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70回生 I 期 平良 俊樹

出身地：沖縄県

出身校：山口大学 工学部 機械工学科

パイロットを目指したきっかけは、私の思う「カッコいい職業に就きたい」という正直な気持ちでした。そこから実際にパイロットの方々の姿を見て、話を聞いていく中で、自身の仕事に誇りを持って働く姿に強い魅力を感じるようになりました。エアラインのパイロットを目指すにあたっ

て、長い歴史を持ち、各エアラインに優秀なパイロットを輩出している航空大学校を志望しました。

宮崎学科課程では、理論に基づいて、常に安全なフライトをするために様々な科目を学びます。フライト中の突然の事態にも対応し、自分で正解を導くことができるよう、自信を持ってフライト課程に臨むための準備をしています。フライト課程に進むには、自分の頭で考え・判断する姿勢が重要になります。そういった姿勢を身につけるにあたって、航空大学校は最高の場所です。勉強についていけるか心配な方も安心してください。ここには沢山の仲間がいます。そんな頼りになる仲間とお互い刺激し合い、高め合い、時には遊び尽くすこともあります。もちろん私達もこれからのフライト課程で様々な課題をクリアする必要があると思います。しかし、同期と一丸となってそれを乗り越えた先には、自信と希望に満ち溢れたパイロット生活が待っていると信じて、日々自己研鑽に励んでいます。

航空大学校にはたくさんの魅力が詰まっています。きっかけは何であれ、同じ夢を持つ皆さん、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	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69回生 I 期 山田 利城

出身地：東京都

出身校：東京大学 前期教養学部 文科三類

父親が航空会社勤務ということもあり、幼少期から飛行機に乗る機会が多く、小学校高学年の時には明確に将来の夢としてパイロットがありました。航空大学校は唯一の公的なパイロット養成機関であり、長い歴史と実績を有することから、高校生の時には航空大学校に入学したいと考えていました。

帯広では、宮崎の座学期間で学んだ様々な知識を駆使しながら、実際に飛行機を操縦します。夢にまで見た初フライトは、離陸時の滑走路が流れていく速さにとにかく圧倒されたのを覚えています。自分の操作で飛行機が動くこと、そして雄大な十勝平野の景色には、言葉では言い表せない程の感動をおぼえました。

訓練では決められた時間の中で一定の技量まで達する必要がある、苦しいこともたくさんありましたが、同期と助け合いながら過ごした時間は今振り返ってもかけがえのないものです。そんな中でパイロットとしての誕生日とも言われる初の単独飛行も経験しました。地上から飛び立つとふと、「ここでエンジンが止まったらどうするべきか」ということが浮かんで来て、普段の訓練の中でいかに自分が教官を頼っていたかを実感した、自分にとって非常に大きなフライトになりました。

教官方の熱心な指導のもと、同期と助け合いながら訓練に集中できる最高の環境が航空大学校にはあります。ぜひ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。

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/310HPx1



Miyazaki Campus

在校生からのメッセージ



第68回生 I 期 安田 夏輝

出身地：熊本県

出身校：北海道大学 水産学部海洋資源科学科

私は小学生の頃からパイロットへの強い憧れを抱いており、いつか自分の操縦する飛行機で空を飛びたいという思いから航空大学校に入学しました。

宮崎課程では、帯広課程と異なり事業用操縦士すなわちプロパイロットとしての技量や判断力が求められ、エアライン

機をはじめ交通量も多くなり他機への気配りも必要となります。またこの課程では、九州各地の空港をはじめ、四国・中国地方までの比較的長い距離を飛行する訓練がメインであり色々な景色を空から楽しめる反面、刻一刻と変わる気象状況の中で、どのように安全に正確に快適に目的地に着くかを考えながら飛行することは簡単ではありません。しかし初めて行く空港に到着した時や、厳しい気象条件の中で目的地の空港に辿り着いた時には達成感があり、その経験は自分の成長の糧となるとともに空を飛ぶことへの楽しさを改めて実感させてくれます。

フライトの準備や勉強は大変であり、時に悩み苦しむこともあります。同期で助け合い、教官の熱心な指導も受けながらみんなで同じ目標に向かい邁進する日々は航空大学校の特徴であると思います。

訓練中エアライン機を間近に見て必ず自分もエアラインパイロットになるという意志のもと、日々お世話になっている教官や先輩方、応援してくれる家族や友人への感謝の気持ちを忘れずに、いつか後ろに乗せて飛ぶ日を楽しみにしながら訓練に励んでいます。

パイロットを志す皆さんも航空大学校と一緒に空を飛ぶ夢を叶えてみませんか。

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67回生Ⅲ期 渡邊 一生

出身地：福岡県

出身校：同志社大学 商学部 商学科

幼少期の頃から毎年お盆の時期に、両親と祖母のいる北海道に行っていました。そのときの福岡空港の展望デッキから見る飛行機のかっこよさや、飛行機が浮き上がる前の高揚感がパイロットを目指した最初のきっかけです。大学へ進み、将来の進路を考える中で、自然を相手にしながらも安全を守り、

どんな状況にも対応する冷静さと責任感を持つこの仕事に憧れ、パイロットを目指しました。

現在私が訓練している仙台課程では、宮崎課程までで取得した事業用操縦士としての知識や技量を持って、より複雑で性能の高い多発機への限定変更、計器飛行証明の取得を目指します。これまでの訓練と違い、エアラインに近い運航となり、2人乗りの航空機概念を含んだ訓練、乗っているクルー全員で安全を担保する訓練をしています。入学してから築き上げてきた同期との信頼関係を存分に発揮することができます。また、訓練と並行して就職活動を行う必要があり、多くの学生が自身の将来や目指すパイロット像について考える機会となります。熱心に寄り添ってくださる教官方や頼りになる先輩方のおかげで、忙しい中でも充実した日々を過ごすことができます。

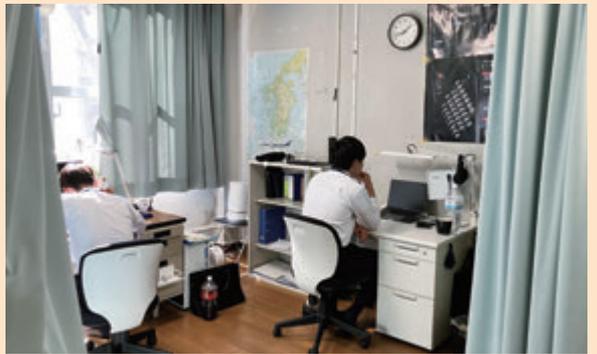
夢への階段を、仲間と共に1つずつ乗り越えてきた航空大学校での2年間は人生の中で最も濃い時間であり、かけがえのないものであると感じています。

少しでもこの世界に興味のある方はぜひ航空大学の受験にチャレンジしてみてください!



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。

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 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
R 6 (71)	108	1,208	1,170	300	296	164	159	108	10.8

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(62~67回生)

令和6年3月4日時点

回 生	62回生	63回生	64回生	65回生	66回生	67回生	計
卒業年度	H29・30	H30・31・R1	R1・R2	R2・R3	R4	R5	
卒業生数	65	57	64	102	99	49	437
就職者数	64	54	62	91	96	47	419

▼会社別就職状況

コード	会社名	62回生	63回生	64回生	65回生	66回生	67回生	割合(%)
ADO	AIR DO	○	○	○	○	○	○	6.4
AKX	ANAウイングス	○	○	○	○	○	○	22.4
ANA	全日本空輸	○	○	○	○	○	○	35.6
APJ	Peach Aviation	○	○	○	○	○		3.6
IBX	IBEXエアラインズ	○	○	○				1.2
JAC	日本エアコミューター		○					0.2
JAL	日本航空			○	○	○	○	8.6
JLJ	ジェイエア	○	○	○	○	○	○	6.9
JTA	日本トランスオーシャン航空	○	○	○	○	○	○	4.3
SKY	スカイマーク	○	○					1.4
SNJ	ソラシドエア	○	○	○	○	○	○	7.6
	官公庁(航空局、海上保安庁等)				○	○		1.7

※ 67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つさに入るため、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、長年の実績とノウハウを駆使した模擬面接を通じて、各学生の面接試験対策をサポートしています。



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
B767 部
副操縦士
山野 瑛満 (第63回生Ⅲ期)

小さい頃から天体望遠鏡で月を見たり土星を見たり、天体観測が好きでした。宇宙の研究をしようと大学に進学しましたが、父に「パイロットになってみてはどうだろう？」と勧められました。始まりはその一言だったように思います。パイロットになれば自分の好きな空の世界を思う存分堪能できる。面白そうだなと目指し始め、航空大学校の存在を知り、気が付けば入学していました。

航空大学校の生活を振り返ってみると、厳しい訓練の毎日だったはずなのに、なぜか不思議と同期との充実した笑顔の日々が思い浮かびます。自分の未熟さに悔しい思いをし、不安になったりする日もあり、もう一度あの生活をできるかと問われると、それはちょっと・・・と断ってしまうような生活ではありました。しかしそんな日々は、一日中一緒にいて素を出して助け合える同期との大切な時間と共にありました。訓練への辛い気持ちよりも、家族のような存在となった同期に出会えた感謝の気持ちの方が何倍も勝ります。「同期全員で協力する」入学初日から叩き込まれるこの心得は、今後のパイロット人生において一生大切にすべきものだと感じています。

大学時代は趣味や旅行など、自分の好きなことをして、いくらでも遊んで楽しめる時期です。訓練を忘れて思いきり羽を伸ばし、ゆっくりしたいと思うこともありました。しかしその年代に航空大学校でたくさん悩み、人に助けられる有り難みを感じながら乗り越えられた日々があったからこそ、精神的にも人間的にも大きく成長できた気がします。パイロットとしてだけではなく、人生の基礎を築いてくれた航空大学校には本当に感謝しています。

パイロットという職業は決して特別なものではありません。目指そうと思えば誰にでもチャンスのある職業です。飛行機が好き、景色が好き、海外が好き、きっかけはなんだっていいと思います。空はどんな時も私たちに息を呑むほど綺麗な姿を見せてくれます。皆さんは自分自身がパイロットとして大空を飛んでいる姿を想像し、ワクワクする事はありますか？そのワクワクを大切に、皆さんの後悔のないチャレンジを応援しています。



株式会社ジェイエア
ERJ運航乗員部
第3運航乗員室第3グループ
関口 寛教 (第65回生Ⅳ期)

現在、私は株式会社ジェイエアで日本各地を飛んでいます。毎日が最高に楽しいです。機長や客室乗務員、地上スタッフなどと話し合いを重ね、お互いの知恵を絞りながら一便一便安全に目的地に飛行機を到着させ、お客さまをお送りする達成感は言葉では表現できません。

私が初めてパイロットを夢見たのは、小学校2年生の時でした。祖父母の家に遊びに行くたびに飛行機を利用しており、あの大きい乗り物を自分の手で動かしてみたいと思ったのがきっかけです。当時から空港を歩くパイロットを見つけては、憧れの眼差しで追いかけていました。

そんな私ですが、大学時の就職活動では、自社養成パイロットの試験は全滅でした。次に挑戦した航空大学校の入学試験も最終試験で不合格。パイロットになりたいのに、夢が叶わないかもしれないという残酷な現実には押し潰されそうでした。それでも諦めずに挑戦した結果、なんとか航空大学校に合格することができました。

航空大学校に入学してからの毎日は、全てが新鮮でした。座学教官から教わる飛行機の話、フライト訓練中に自分の眼下に広がる素晴らしい景色、同期と協力して乗り越えた厳しい訓練、緊張しながらも全力で臨んだ審査の先に広がる新たなステージ。この特別な経験は体験した人にしかわかりません。皆さんにも是非それを体感してほしいのです。

ここで皆さんにお伝えしたいことは「諦めなければ夢は叶う」というのは案外核心を突いている、ということです。今これをご覧になっている方の中には、さまざまなことに悩んでいる方もいるかもしれません。しかしながら、それに絶望せずコツコツと努力を積み重ねていけば少しずつ光が見えてくるはずですよ。

航空大学校には素晴らしい教官や、70年間にもわたり培われてきた教育のノウハウ、そして共にパイロットを目指すかけがえのない仲間たちが揃っています。是非航空大学校に本気でぶつかりにきてください。そうすれば航大もあなたの気持ちに応えてくれるはずですよ。いつの日か皆さんと一緒にお仕事ができるのを楽しみにしています。



株式会社AIRDO
運航本部
乗員部 B737 運航乗員グループ
大門 愛弓 (第64回生Ⅱ期)

私がパイロットを志したきっかけは、大学3年生の就職活動の時に航空会社のパイロットの方のお話を伺い「自信に満ち溢れ楽しそうにパイロットの仕事」について語る、その姿に憧れ感銘を受けたことです。数百名の人命を預かることの裏には多くの厳しさや悩みを抱え、常に仕事に関して考えることとなります。しかし、それらを乗り越えるために自己研鑽を積み一生かけて挑戦し続ける誠実な姿は、憧れから目標になりました。

航空大学校での訓練・生活で得られたものは、一言でいえば、航空大学校でしか学ぶことのできない同期や先輩後輩との絆と、課題を乗り越えたときの達成感です。

私の在籍していた64回生Ⅱ期には、私を入れて同期が18名おり、個性豊かなチームメイトとともに充実した2年間を過ごすことができました。年齢や経験、性別も異なった人が同じ目標に向かって切磋琢磨することは、社会人経験を経て入校した私にとってはとても新鮮で斬新でした。先輩後輩と同部屋で過ごす寮生活も航空大学校の特色であり、コミュニケーション能力の向上、受容力、協調性を養うための良い環境であったと振り返ります。また、航空大学校でのフライト訓練は、宮崎、帯広、仙台で行われます。四季のある美しい日本の空で、様々な状況に直面しどのような時でも常に謙虚であることの大切さを学びました。フライト訓練後のデブリーフィングでは同期の力を借りながら一つずつ課題を解決し、仲間と一緒に問題解決をしていくことの大切さを学びました。時には自分の不甲斐なさから、改善できないことに悩み、苦しむこともありましたが、訓練バディの励ましや、部屋に戻った際に温かく迎えてくれる先輩のアドバイスをもらうことができ訓練を乗り越えることができました。また、航空大学校には熱心な教官が多く在され、様々な知見を共有していただき、昇格した今でも航空大学校での訓練中にいただいたお話やアドバイスは大事な財産です。

私は、AIRDOの副操縦士として、北海道と本州・福岡を結ぶ路線ネットワークを支える翼として1便1便大切に乗務をしています。エアラインパイロットと聞くと、とても特殊でハードルが高いように感じられますが、ぜひ航空大学校の門戸をたたいてみて、パイロットになるという夢の第一歩を踏み出してみてください。

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しました。

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7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。

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

航空大学校

検索

