

CIVIL AVIATION COLLEGE

2026 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

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枢で活躍しています。

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

宮崎学科課程	学科座学	5ヶ月*1
↓ *3		
帯広フライト課程	単発機操縦演習	5ヶ月*2
↓ *3		
宮崎フライト課程	単発機操縦演習	7ヶ月*2
↓ *3		
仙台フライト課程	多発機操縦演習	7ヶ月*2

* 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



在校生メッセージ



第70回生Ⅳ期 石山 智聖

出身地：千葉県

出身校：筑波大学 理工学群 工学システム学類

小学生の頃に見たテレビドラマのパイロットに惚れ込んだことがきっかけで志すようになりました。大学生になり将来を考える中で、パイロットという職業の専門性の高さやスケールの大きさ、強い責任感と使命をもって職務を全うする点に改めて魅力を感じ、挑戦を決意しました。航空

大学校には確固たる歴史と実績があり、質の高い訓練が受けられると確信し、受験を決断しました。

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や理論を身につけるため、約16科目の授業を5か月間で学習します。先輩方がフライトする姿を間近で見たり、ふと飛行機を見上げたりする中で、早く飛びたいと思う気持ちは募るばかりですが、安全に飛行するためには豊富な知識や確かな理解が不可欠です。身につけるべきものの膨大さに不安を感じることもありますが、フライトに繋がるとすると自然と前向きな気持ちになり、モチベーションが湧いてきます。また、寮生活のため同期と助け合って学習を進められる点は航空大学校の大きな魅力だと感じています。休日は、同期と旅行に出かけたり、温泉に行ったりと楽しい時間を過ごしています。

航空大学校には素晴らしいカリキュラムやパイロットになるための最適な環境があります。パイロットへの道のりは長く、不安を感じることもありますが、同じ志を持った仲間と共に過ごす時間は最高に充実していて、かけがえない日々です。皆さんもぜひ夢への一歩を踏み出してみてください。

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、グラッドスクール、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

148時間

操縦訓練

52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70回生 I 期 實成 勇樹

出身地：千葉県

出身校：筑波大学 人文・文化学群 日本語・日本文化学類

私は幼い頃から飛行機を見に行くことが好きで、ずっとパイロットという職に興味をもってきました。大学を出た後は教職についていましたが、夢を追う生徒たちを見て私自身も昔からの興味を実現してみようと、社会人ながらパイロットを目指す決心をしました。航空大学校は唯一の公的なパイロ

ット養成機関であること、また多くのエアラインパイロットがこの学校を卒業して活躍されていることなどから入学を決意しました。

宮崎学科課程を終えた学生は、ついに帯広の地で実際に飛行機を操縦して訓練を行っていきます。初飛行では、そのスピード感に圧倒されながらフラフラと離陸したことを覚えています。そして、その後眼前に広がった雄大な日高山脈と十勝平野、遠く広がる太平洋を、自分が操縦する飛行機から見渡しながら、なんと難しく、そして壮大で面白い世界に来たのだと高揚しました。

また、帯広課程では初の単独飛行も経験することになります。そのための知識、技量を定められた時間の中で身につけることに、私を含め多くの学生が苦労していました。しかし教官方の熱心なご指導のもと、学生同士励まし助け合って困難を乗り越え、ついに全員無事に単独飛行達成を喜びあえたことは、「競争では無く協力」という、パイロットとしての心構えの大きな礎となったと感じています。

確かな訓練の歴史、熱心に指導してくださる教官方、支え合えるかけがえのない同期、どれをとっても最高の環境です。皆さんもぜひこの場所で共にパイロットを目指しましょう！

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、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	157時間	
操縦訓練	85時間	
飛行訓練装置	11時間40分	
取得するライセンス		
・ 事業用操縦士（陸上単発）		
		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



MIYAZAKI CAMPUS



在校生メッセージ



第68回生Ⅳ期 吉田 律輝

出身地：神奈川県

出身校：慶應義塾大学 理工学部 機械工学科

私がパイロットを目指したきっかけは、高校生の頃に小型機の体験操縦をした際、空を飛ぶことの楽しさに魅了されたことです。また、後に管制官やグランドスタッフなど多くの方と会社の枠を越えてチーム一丸となって一つの飛行機を飛ばすという、チーム力が求められる職業性にも惹かれました。

宮崎フライト課程では、ただ安全に空を飛ぶだけではなく、事業用操縦士になることを見据えた訓練が行われます。帯広フライト課程と異なり、交通量が多く気象状況も厳しい空域のなかでも、安全性・快適性・経済性・定時性を意識して操縦しなければなりません。さらに宮崎課程では九州各地の空港を巡る長距離飛行を行います。刻々と状況が変化する上空において他空港までのフライトを安全に完遂する事が、この課程の難しさであり、そして醍醐味です。限られた時間内にそのスキルを身につけるために、訓練後には翌日の訓練の準備に加えて同期とミスの共有を行い、自分の訓練に活かせるよう取り組んでいます。時には、自身の性格的な短所と向き合わなければいけない事もあり、人間的な成長が求められる事もあります。それでも、教官方の熱心なご指導のもとで、全幅の信頼をおく同期と助け合うことができれば、どれだけ高い壁でも乗り越えられます。

航空大学校では、経験豊富な教官による指導やそのための設備が整っており、思う存分訓練できる環境が提供されます。訓練では楽しいことだけではなく困難に直面することもあります。同じ志を持つ最高の仲間が集まるのが航空大学校です。皆さんも私たちと一緒に大空への第一歩を踏み出してみませんか。



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、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
飛行訓練装置	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. Cruise Speed 361km/h
Engine IO-550-C/300HP×2



SENDAI CAMPUS



在校生メッセージ



第68回生Ⅱ期 南 エマ凜

出身地：熊本県

出身校：熊本高等専門学校 制御情報システム工学科

幼少期の頃から毎年夏休みに飛行機を利用し、海外に住む祖母や親戚に会いに行っていました。乗るだけで地球の全く違う場所に連れて行ってくれる飛行機を魔法の乗り物のように感じ、この乗り物をパイロットが操縦していると知った時にパイロットに憧れを抱きました。中学校で将来について考

える中で、次は自分が人と人を繋ぐ役割を担いたいと思うようになりパイロットを目指すことを決め、高専を経て航空大学校を受験しました。

現在私は仙台フライト課程において多発限定の取得を目指し訓練に励んでいます。単発機から双発機になったことでパワーが増え、速度感の違いに驚きました。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が加わり、より高い精度の機体コントロールやクロスチェックが求められます。さらに、LCCC(Limited Crew Coordination Concept)の導入により、クルーとともに運航を行うというエアラインに近い考え方も必要になり、訓練の準備と勉強に専念する日々を送っています。

訓練は楽しいことばかりではなく厳しく大変なこともありますが、四季を感じながら日本各地を飛ぶ経験や故郷の空を飛ぶ経験は何ものにも代え難いものです。航空大学校では、経験豊富な教官方や同じ志を持った同期とともに充実した日々を送ることができます。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。



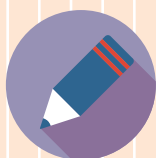
Good Morning!

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	
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
R 7 (72)	108	1,192	1,147	301	300	164	158	108	10.6

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35%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(63～68回生)

令和7年2月21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	
卒業者数	57	64	103	99	97	25	445
就職者数	54	62	96	96	94	25	427

▼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	○	○	○	○	○	○	5.6
AKX	ANAウイングス	○	○	○	○	○	○	23.4
ANA	全日本空輸	○	○	○	○	○	○	34.4
APJ	Peach Aviation	○	○	○	○			2.3
IBX	IBEXエアラインズ	○	○					0.7
JAC	日本エアコミューター	○						0.2
JAL	日本航空		○	○	○	○	○	10.3
JLJ	ジェイエア	○	○	○	○	○		6.3
JTA	日本トランスオーシャン航空	○	○	○	○	○		4.0
SKY	スカイマーク	○						0.7
SNJ	ソラシドエア	○	○	○	○	○	○	10.3
	官公庁(航空局、海上保安庁等)など			○	○			1.6

※ 68回生はⅠ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。

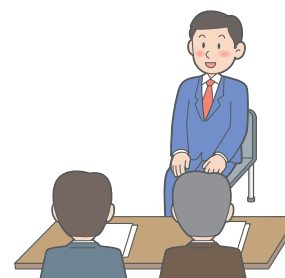


説明会、施設見学会

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、各学生の面接対策を行っています。





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、定期路線を始めコミ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
B787 部
副操縦士
宮地 亮 (第64回生Ⅲ期)

私がパイロットを志したのは、大学入学後でした。進学した大学で航空大学校への進学を目指す同級生と出会い、また大学1年次冬に某パイロットに関するドラマが放映されており、漠然と“カッコいい”という印象をきっかけに、パイロットという職業を意識しました。パイロットへの興味から、多くの航空関係の方と触れ合う機会を積極的に得られるように行動しました。様々な方とお話を通して、“生涯自分を高め続けたい”という将来像とパイロットという職業が重なり、パイロットへの思いが日に日に強くなっていきました。

パイロットとは、時々刻々と変化する自然を含む運航環境と対峙し、安全性第一に、定時性、快適性、経済性、環境性のバランスを取り、多くのお客様の大切な“命”と“時間”を預かる仕事であると考えています。そんな重責を担うために、生涯をかけて日々、心・技・体の自己研鑽に励み、その努力がお客様へ直接還元される、そんな仕事に魅力を感じ、夢が明確な目標に変わりました。

就職活動で自社養成パイロットの選考にも挑戦しましたが、ご縁があり航空大学校へ入学しました。

航空大学校の訓練では、多くのことを得ることができます。

厳しい訓練とともに乗り越えた家族のような強い繋がりのある同期、先輩後輩との縦の繋がり、高い技術と精神力、航空人としての人間形成など、挙げればキリがありません。

訓練や寮生活では今までの人生では経験しないことが多くあり、挫けそうになることも多くあります。ただ、日々の積み重ねや同期との情報共有を濃密に行い、教官や先輩、後輩とも積極的にコミュニケーションを取って粘り強く取り組めば、訓練や審査で待ち受ける困難にも打ち勝つことができます。厳しい訓練ではありますが、航空大学校は最高の環境であったと胸を張って言えます。

“懂れるのはやめましょう”

必ず自分なら叶えられる、達成できる、乗り越えられる！人間の無限の可能性を信じて様々なことに挑戦してください。そして人生の多くの挑戦のうちの1つがパイロット、そして航空大学校への入学でありましたら、何より嬉しい限りです。一緒に日本の空、世界の空を飛び周りましょう！

まずはフライト訓練で見ることの出来る美しい日本の空、素晴らしい仲間たち、その先の明るい未来に思いを馳せ、精一杯努力してください。心から応援しています。



日本航空株式会社
767 運航乗員部
副操縦士
大岡 龍佑（第65回生I期）

私は現在、JALで国内線と国際線に乗務しています。幼い頃から車や飛行機などの乗り物が好きで、中学生の頃、父に「パイロットを目指してみたら？」と言われたことが頭の片隅に残り職業の1つとして考えていました。大学で開催されたJALの会社説明会で、機長の講話を聞き、自分の仕事に誇りを持って楽しそうに話している姿に感銘を受け、真剣に目指したいと思ったのが、パイロットになったきっかけです。

大学4年生の時の航空大学校入学試験は不合格でしたが、大学院に進学し再度挑戦し合格することができました。

私の同期には個性豊かなメンバーが揃っており、楽しく充実した訓練生活を送ることができました。思い返すと、日々の訓練や審査で疲れてしまうこともありましたが、放課後にはサッカーやテニスをしてみんなで体を動かしたり、週末には温泉や食事に行き気分転換をして、楽しく過ごすことができたことが良い思い出です。

同じ目標を持った同期に訓練の辛さを共有できることはとても心強く、同期がいたから乗り越えることができました。毎晩、全員で集まってミーティングを実施し、その日の事例共有、分からないことは教え合うようにしました。共有も重要ですが、それ以上に毎日コミュニケーションをとることで仲が深まり、どのようなことでも相談できる仲間になりました。改めて振り返ると、訓練は一人では乗り越えることができなかった、同期がいてくれたから乗り越えられたと思っています。

航空大学校には親身になって教えてくださる素晴らしい教官が多数在籍しています。教官に教わったことや、訓練の評価シートに記載していただいた内容は、今でも鮮明に覚えており大きな財産です。

「パイロット」=難しいというイメージを持たれている方もいるかもしれませんが、私自身、頭が良いわけでもなく、英語が得意というわけでもありません。しかし、ひとつひとつ目の前の課題を克服していくことで達成できました。漠然とでも、パイロットになりたいと思っている方は、ぜひ航空大学校に挑戦してみてください。みなさんの後悔のない挑戦を応援しています。そして、いつか仕事で一緒できる日を楽しみにしています。



株式会社ソラシドエア
運航本部
運航乗員部 乗員課 副操縦士
小森 健一（第64回生Ⅲ期）

幼い頃から飛行機に乗ることが大好きで、いつしか旅客機を操縦してみたいと思うようになりました。飛行機を飛ばすためには、多くの人々の高度な技術と協力が必要であり、その一端をパイロットとして担うことには大きなやりがいがあると思い、パイロットを目指しました。数あるパイロット養成機関の中でも、四季折々の日本の空で訓練を受けられ、多くのエアラインパイロットを輩出してきた航空大学校に魅力を感じ、志望しました。受験勉強は得意な方ではなく、合格できるか不安もありました。だからこそ、傾向と対策を徹底的に分析し、計画的に受験対策を行えたのが結果に繋がったのだと思います。

航空大学校での訓練は大変でした。限られた訓練時間の中で、求められる到達基準があり、それをクリアしないと次に進むことができません。一日一日の訓練をより効果的に得られるように予習復習を行い、同期の訓練も皆の経験にできるように情報共有を行います。自己解決できない課題があれば、それを克服した同期がアドバイスし、わからなければ、同期全員で解決策を見出します。訓練はストレスも多く、想像していたパイロットの世界と訓練のギャップに挫折しそうになることもありましたが、これまで支えてくれた方々の期待に応えたいという想いが、訓練をやり遂げる力となりました。

現在、私はソラシドエアでボーイング 737 型機の副操縦士をしております。コックピットから見える景色や、操縦の楽しさ、フライトを終えた時の達成感はそのどんな仕事にも代えがたい素晴らしいものです。応援してくださった方々へ感謝しながら、乗務しております。この仕事には100点がなく、機長になった後も自己研鑽を続け、引退するまで勉強が続きます。日々、自分の成長を感じ続けられるのも面白いです。

少しでも興味があるなら、自分の可能性を信じてぜひ挑戦してみてください。航空大学校にはパイロットになるための最高の環境があります。皆さまの夢、応援しています。

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8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

