

一般社団法人日本女性航空協会

*Japan
Women's
Aviation
Association*

694 | 2019
Summer



空のワルツ

空を愛する女性のネットワーク
<http://www.jwaa.or.jp/>

熊本空港から
エアラインパイロットを目指す
崇城大学の實力と挑戦

世界遺産をめぐる旅
熊野三山



熊野那智大社と那智の滝
Photo by R.Sakurai



熊本空港からエアラインパイロットを目指す 崇城大学の實力と挑戦

崇城大学の空港キャンパスは緑豊かな阿蘇山の麓に位置する熊本空港に、その広大な施設を展開しています。それもそのはず、以前は全日空の訓練施設として、多くのパイロットが育っていった訓練所を2001年に購入し、大学施設として転用したもののなのです。現在はその空港キャンパスにエアラインパイロットを目指して全国から総勢100名を超える学生たちが集まっています。これまでJAL、ANAをはじめ航空各社に卒業生を送り出し、パイロットソースとして注目を浴びつつある崇城大学・工学部宇宙航空システム工学科・航空操縦学専攻。エアラインの飛び交う中で、日々訓練に励んでいる学生と同大学の現状を探ってきました。

取材・写真：浦松香津子 写真提供：崇城大学

外国人講師による英語教育施設「SILC」が自慢の本校・池田キャンパス

崇城大学は、1961年学校法人君が淵学園創設後、熊本工業大学を経て、2000年に崇城大学へ大学名を変更しました。熊本工業大学時代にも熊本空港に格納庫と航空機を持っていたことを熊本出身の私は知っていましたが、いつの間にそんな大きな大学に？という印象です。航空には強い思い入れを持っていた同大学ですが、現在は在籍学生数3,700名、工学部、情報学部、生物生命学部、芸術学部、薬学部の5学部、10学科及び大学院をもつ総合大学へと発展しています。

本校は、JR鹿兒島本線・崇城大学前駅の丘の上にある池田キャンパスと呼ばれていますが、駅前からそびえる城のような本校舎まで長大な斜行エレ

ベーターが設置されていて、初めて来るとその規模にかなり驚かされます。

今、同大が力を入れているのが英語教育で、SILC（シルク）と呼ばれている外国人講師による本格的な英語教育が受けられる施設を新設したとのこと。16名の外国人講師が在籍し、個人レッスンや授業を受け持っており、英語能力が必須の航空操縦学専攻の学生も自主的に講義を受けることができます。カフェも併設された瀟洒な校舎では、外国人講師の授業に学生たちが真剣なまなざしで向き合っていました。航空に限らずこれから社会人となる学生には大きなアドバンテージとなること間違いありません。

2007年から二等航空整備士養成開始
空港キャンパスを大きく展開後、2007年工学部宇



空港キャンパス校舎

宙航空システム工学科・航空整備学専攻を開設し二等航空整備士を養成、2014年に指定航空従事者養成施設認可を受けています。大学で唯一の指定養成施設であり、工学士の学位と整備士技能証明を取得できることに加え、同じ敷地で航空機を運航しながら実機実習に励めるのは、整備士を目指す学生にとって大きな意味があることです。同専攻は1・2年次を池田キャンパスで専門基礎教育を受け、学科試験を受験し、3・4年時に空港キャンパスで実地の技能審査を受け技能証明を取得するという流れです。

充実した施設が最大の特長！航空操縦学専攻

2006年に東海大学がパイロット養成のための操縦学専攻を開設してから、桜美林大学、法政大学とパイロット養成に乗り出す大学が現れ、現在ではエアラインパイロットのソースとして大きな柱となっています。崇城大学は桜美林大と同じ年の2008年から航空操縦学専攻を開設しパイロット養成へ乗り出しました。

航空操縦学専攻の学生は1年次池田キャンパスで授業、2年からは空港キャンパスの寮生活で飛行訓練がはじまり、自家用、事業用操縦士、多発限定、計器飛行証明の4つの試験を4年間でクリアし資格を取得するカリキュラムです。すべて熊本空港をベースに主に九州一円、時に中国・四国へ飛んで訓練を進め、航空局試験官の現地試験で技能証明等を取得します。試験の数の多さから、試験官が入れ



格納庫前の学生たち



B737のFTDでの教育もできる

空を愛する女性のネットワーク

替わりながらいつも試験が行われているというのが現状のようです。

空港キャンパスにはセスナ172が11機、双発機のバロン3機を配置。操縦教員25名で学生と研究生を合わせ総勢110名（うち女子9名）の航空操縦学専攻の訓練を行い、事業用操縦士、多発、計器の資格を取得し卒業させています。スタートから10年がたち、初期は10名程度だった学生数は徐々に増え、8期生まで92名が卒業、うち84名がエアラインの副操縦士候補生として就職を果たすことができました（就職先エアラインは別表参照）。

訓練進度が思うように進まず4年間で訓練が修了しない場合も研究生として在学し、訓練継続できることも同大の特徴です。学生のエントリーレベルには当然ばらつきがあるものの、エリミネートさせず何とか仕上げて社会に出しているという自負があると、JAL出身の稲富教授は教育力に自信をのぞかせてくれました。

すべて日本の、それもエアラインが発着する大型空港で訓練を完了できるのが崇城大学の最大の強み。その抜群の訓練環境で、全国から学生が集まり、寮生活で切磋琢磨しながら資格取得とエアラインにパイロットとして就職することを目指しています。

完全個室の充実した寮生活

学生は2年から卒業まで空港キャンパス内にある寮で、仲間と共に操縦訓練に励むことになります。広大な阿蘇を望むその景色は抜群で、快適な環境です。食事は併設された食堂で管理栄養士の指導の下、専門の料理人により3食とも提供され、体育館、グラウンドも完全完備の快適なキャンパスライフといえます。ちなみに寮費は3食食費込み月額55,000円。実家を離れて生活する学生たちにとっても親御さんにとっても大変安心できる環境でしょう。

気になる学費は？ 奨学金制度は？

費用の掛かる操縦訓練、しかも国内でとなると気になるのが学費ですからそれもしっかり聞いてみました。入学から卒業までの学費は約2,000万円+食費込み寮費約300万円とのこと、やはりかなり高額と言わざるを得ません。しかし、業界全体としてパイロット不足を解消するための学費支援政策も整ってきており、同大も受けることのできる奨学金制度がいくつかあります。

(一社)航空機操縦士育英会の無利子貸与型奨学金「未来のパイロット」制度は、5名の学生が500万円の無利子貸与を受けることができます。また給付型奨学金「日本の翼 育英奨学金」から、一定の要件を満たす学生という条件で奨学金が受給できます。加えて、同大特有の特待生制度、通称「ミライク」による授業料の減免制度があります。実は「ミライク」で入学した茨城出身の双子の学生が今年春、優秀な成績で卒業しそれぞれJALとANAに入社したとの話題がありました。二人と両親の背中を押したのはこれらの支援制度があったからだったとのこと。

訓練中の女子学生にインタビューしました

現在、学生の4割は関東出身者。東京出身者が最も多く、九州出身は2割程度で、全国から熊本の地に集まっていることとなります。今回、大阪出身の4年生の女子学生に訓練の様子などを聞くことができました。

樽見果奈さん (21歳) 学部4年生

Q: 地元ではない崇城大学になぜ入学したのですか？
A: 昔から伊丹空港によく通い、航空業界に興味があって、高校1年のときパイロットになろうと思いました。最短でパイロットになるためにはと自分で調べたところ、国内でトレーニングができて、JAL出身の教官がいるということを知り、崇城を選びました。JALが好きなので。

Q: ご両親の反応は？

A: 親の反対などは一切なかったです。それまでも、やりたいことをさせてもらっていましたから。

Q: 航空操縦学専攻の勉強や訓練はどうですか？

A: 入学してみて、勉強量が膨大なのに驚きました、想像してはいましたがそれ以上でした。最初は慣れないことだらけで戸惑いましたが、同期に教えてもらったりして克服しました。操縦しながら他のことをやるということも難しいです。

Q: 卒業後の進路の希望はありますか？

A: JALのパイロットになりたいです！JALが大好きなんです。

Q: 乗りたい機体は？

A: B777-300です！一番大きい機体ですから。

樽見さんは輝く笑顔で明るくきっぱりと答えてくれました。もうすぐ多発限定試験。来年3月まで突っ走っていくことでしょう。頑張っって夢をつかみ取ってください。



他大学卒業後に入学できる研究生制度

「研究生」には2種類あり、卒業後に訓練を続けるまたは就職までの技量維持をすることができる制度の他に、大学卒業後に入学し、パイロットを目指している研究生もいます。この制度は同大学の特徴の一つで、今回初めて知りました。しかも入学志望



者が多くて狭き門らしく、昨年は8名の枠に42名の受験生が殺到したとのこと。パイロットへの道が知られてきたことや崇城大学の知名度が上がってきたことが要因と、同大は分析しています。学習院大学を卒業後、研究生として入学した女子学生にインタビューしました。

ANA グランドスタッフを経てパイロットへ挑戦
研究生：山岸りささん (25歳)

Q: 社会人になったのにどのような理由でパイロットになろうと決心したのですか？

A: 学習院大学のときJALのパイロット・インターンに参加したことで、パイロットになりたくて自社養成に応募したものの不採用となったんです。グラウンドスタッフとしてANAに入社し羽田で勤務したのですが、現場で働くことでより一層パイロットになりたいとの思いが強くなりました。1年10カ月働きお金をため、崇城大学に入学しました。

Q: 学費が高いですね。貯められたのですか？

A: うちの母子家庭で裕福ではなかったので、自分の貯金と将来返すという約束で母に少し支援してもらい、後は母名義でローンを組みました。

Q: それは大変な決心でしたね。訓練はどこまで進んでいますか？

A: 現在飛行時間200時間です。まもなく事業用試験でその後多発、計器課程に進みます。でも入学してみて、想像していたより難しさを感じました。一筋縄ではいかないなということを実感しています。

Q: 卒業後の就職志望会社は？

A: 卒業したらJALに入りたいです。きっかけをくれた会社ですし、リストラ後の団結力を感じるんです。



土日は「もっぱら空港レンタカー受付のバイトです。結構気晴らしにもなるし、女子トークもできるし。」とタフで前向きな山岸さん。困難な道でも切り開いていく意志の強さと、社会人しかも空港グラウンドスタッフ経験者ならではのきはきとした受け答えがとても印象的でした。

担当教官に聞いた「女子学生の特徴は？」

Q: 西村教官は防衛省のご出身と聞きましたが、民間との違いはありますか？

A: 海上自衛隊の出身です。基礎課程教官の経歴も長いのですが、自衛隊時代と大学での教育の違いという、仕事の一環である自衛隊訓練とは異なり自発的モチベーションを持たせることが重要なことです。やりがいを持たせることや、今の学生は具体的な指示がないとやらない場合があるので、やり方も教えていくという必要があると思います。

Q: 山岸りささんはどのような存在ですか？

A: 訓練は3人でチームを作り教育していますが、ほかの二人は学部生なので年上の山岸さんが引っ張り、いい刺激を与えてくれている存在です。

Q: 女子学生のハンデというのはありますか？

A: 一般的には身体的に小さい場合が多く、セスナでは足が届きづらいなどがあるくらいですかね。女子はまじめで、丁寧、几帳面な子が多いのでそこは長所です。

意外と一昔前のように女子学生を教えることに対する教官の構えもないようです。今回少々意地悪く、女子学生たちにも何かハンデはないか、問題となることはないかと聞いてみましたが、みんなあっけらかんと、「少し力がないくらいですね、だから握力鍛えています」というふうで、気負いもなく男子を引っ張っていくくらいの力強さがあるなど嬉しくなりました。

この春卒業しフジドリーム・エアラインズに就職を果たした卒業生に、メールでコメントをいただきましたのでご紹介します。

卒業生フジドリーム・エアラインズ：日野綾香さん (2019年4月1日入社)

Q: 入社後はどのような研修や訓練スケジュールとなっていますか？

A: 2ヶ月間の全体研修の後、社内の部署に配属され、訓練が始まるまで通常半年から1年間勤務します。私は現在乗務管理の仕事をしています。その後、

エンブライエル E170 の副操縦士訓練を静岡空港近くにある自社トレーニングセンターのシミュレータで、実機訓練は名古屋空港で行う予定です。

Q: 崇城大学の後輩へのメッセージをお願いします
A: FDA では日本全国様々な空港に行くことができます。これから益々成長していく会社で、皆さんと一緒に働けることを楽しみにしています。

パイロット不足を解消するためにできることは何か？

パイロット不足の深刻さは業界共通の問題です。崇城大学ほどの施設があればもっと養成者数を増やすこともできると思われます。また、現在指定養成施設ではなく JCAB 試験であるため、限られた試験官のスケジュールを確保することも大きな課題であり、指定養成化も要望される場所です。しかしそのためには克服すべき課題も多く、それは他のパイロット養成施設の共通の課題でもあります。1 つには教員の不足、2 つめには訓練空域や離着陸空港のひっ迫や制限が挙げられます。この2つの課題は大変深刻なものです。

崇城大学の操縦教員は、エアライン、防衛省、ジェネアビ、航大などその出身が様々ですが、特にエアラインからの供給に限界で、現在防衛省しかソースがないため、教員確保が近々の課題ということです。

民営化される熊本空港への懸念

ここ数年で日本の空港はどんどん民営化されています。熊本空港も来年には国から地元5社を含む企業グループへと運営が移ることが地元でも話題になっていますが、国の運営と違って利益を出すことを求められる民間企業下では、訓練への制限が増えるのではないかの懸念もあります。現行でさえ同大訓練機はトラフィック内2機までという制限がかかり、有明海の訓練空域も他空港の訓練機との奪い合い状態です。

これらの課題を克服し、日本の航空業界を発展させていくために、国と地方自治体、民間が力を合わせて解決にむけ前進していかなければならないと強く思います。

今回の取材では、ターゲットを定めて高校時代から自ら動き出したという学生たちの行動力に感服し、大学の養成コースの知名度が上がり、パイロットへの道が見えやすくなってきた、身近になってきたということを改めて感じました。一刻も早くパイロットになりたいと、大学という進路を選ぶ学生たちの強い思いが実を結ぶよう祈っています。

■ 航空操縦学専攻学生数 (2019年4月)

		内女子
4年生	20名	3名
3年生	20名	2名
2年生	20名	
1年生	25名	3名
	85名	

■ 訓練シラバス概要

- ・1年生～2年生前期：基礎教育
(本校池田キャンパス)
- ・2年生後期(8月)：実機訓練
(空港キャンパス、自家用操縦士資格取得)
- ・3年生：実機訓練
(空港キャンパス、単発事業用操縦士資格取得)
- ・4年生前期：実機訓練
(空港キャンパス、双発限定変更、計器飛行証明資格取得)
- ・4年生後期：応用訓練
(空港キャンパス、ジェット機シミュレータ訓練)

■ エアライン就職実績 (2008～2018)

	就職者数	学部生	研究生
日本航空	5名	(2名)	(3名)
全日空	5名	(3名)	(2名)
ジェイエア	13名	(12名)	(1名)
ANA ウィングス	11名	(5名)	(6名)
フジドリームエアラインズ	11名	(8名)	(3名)
スカイマーク	11名	(11名)	(0名)
エア・ドゥ	3名	(1名)	(2名)
ソラシドエア	3名	(2名)	(1名)
アイベックスエアラインズ	2名	(2名)	(0名)
ジェットスター・ジャパン	5名	(2名)	(3名)
日本エアコミューター	3名	(3名)	(0名)
オリエンタルエアブリッジ	3名	(3名)	(0名)
スターフライヤー	2名	(2名)	(0名)
日本トランスオーシャン	3名	(3名)	(0名)
琉球エアコミューター	2名	(1名)	(1名)
春秋航空日本	2名	(0名)	(2名)

合計 84名 (60名) (24名)

女子はジェイエア1名、フジドリームエアラインズ1名の計2名が就職