

THE PILOT

空への夢と憧れを“目標”に変えよう!
ザ・パイロット

2022

就活者必読!
採用&養成施設情報満載

[JAL&ANA] 現役乗務員インタビュー
機長たちが語るエアラインパイロットの仕事

航大、私立大学、フライトスクール紹介

めざせ! エアラインパイロット

採用担当者に聞く

自社養成パイロットに求められる人材とは

平和と安全を空から守る

航空自衛隊輸送機部隊の最前線

公共的使命を担うパイロット

空自・海自・海保の採用&訓練



そうじょう

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

国内一貫教育

詳しくは
P.40~とP.88~
をご覧ください

日本の大学では唯一
熊本空港と誘導路で直結した「空港キャンパス」

訓練すべて学内を基本

11機の単発機(セスナ:172S)と3機の双発機(パロン:G58)に加えフライトシミュレータ5基(B737-800/1基、セスナ/2基、パロン/2基)を大学キャンパス内に所有し、学内で充実した訓練を実施。2022年度からは、ダイヤモンド社の双発機DA42NG型を導入。

卓越した指導力

航空会社や自衛隊出身の経験豊富な教授・教官がスラリ。ベテランパイロットからの直接指導はエアラインパイロットになる近道。

手厚い支援体制

自前の施設と教官を持つ強みを活かし、エアラインパイロットとしての心構えから、就職まで一貫した支援体制を実現。

豊富な入社実績!

※2021年11月現在

アイベックスエアラインズ/AIRDO/ANAウイングス
オリエンタルエアブリッジ/ジェイエア/ジェットスター・
ジャパン/スカイマーク/スターフライヤー/スプリング・
ジャパン/全日本空輸(ANA)/ソラシドエア/日本エア
コミューター/日本航空(JAL)/日本トランスオー
シャン航空/ビーチアビエーション/フジドリームエア
ラインズ/琉球エア・コミューター



エアライン・パイロット
になるための訓練って?
(フライト編)



エアライン・パイロット
になるための訓練って?
(地上編)



未来人育成特待生制度《ミライク》

卒業迄の授業料がすべて無料に

ミライクプレミアム 4年間授業料 **0円**

国立大学よりも安い授業料に

ミライク50 4年間授業料 **50万円/年**

※入学金・実習費等が別途必要です

※ミライクの詳細については、ホームページ、入試ガイド、入試要項でもご覧いただけます



崇城大学
SOJO UNIVERSITY

[問い合わせ] 入試課 (096)326-6810

空港キャンパス 〒869-1104 熊本県菊池郡菊陽町大字戸次1569-1
(熊本空港となり)
メインキャンパス 〒860-0082 熊本県熊本市西区池田4-22-1



大学HPは
コチラ

私立大学でライセンスを取得して

エアラインの採用試験にトライ

長所 **学士の学位取得と極めて高い就職率**

短所 **大学によって幅はあるが高額な学費がかかる**

大手系列のグループ会社や中堅エアライン、LCCの設立が相次ぐと、入社前に自力でライセンスを取得した人を対象にした募集が徐々に増えていった。その新たな需要に応えたのが大学在学中に航空大

学出身者と同等のライセンスが取得できる私立大学のパイロット養成コースだ。航空先進国アメリカでは大学でライセンスを取得することは珍しいことではないが、日本では東海大学が初めてコースを設定、2006年に工学部航空宇宙学科に航空操縦学専攻を開講して新しい道筋を作りあげた。東海大学の学生は、2年次から3年次にかけてアメリカのノースダコタ大学に留学し、操縦訓練を受けてJCAABの事業用操縦士と計器飛行証明を取得して帰国、エアラインのパイロット採用試験を受験する。つまり、大学4年間で学士(工学)の学位と有資格者対象のパイロット募集に応募できるライセンスを共に取得できるわけだ。

東海大学ではANAとの産学連携プログラムとして訓練や授業がANAの協力を得て行われているので、エアラインのパイロット訓練のノウハウが活かされた教育が行われている。すでに12期生

の双方で実施する大学があるが、いずれも卒業までにエアラインの採用試験に必要となるJCAABのライセンスを取得することに変わりない。

私立大学のパイロット養成コースは、早い人なら22歳でプロのパイロットとしてのスタートラインにつけるといえる魅力がある。現在高校生でパイロットをめざしている人で、少しでも早くパイロットとして活躍したいと考えている人にとっては、魅力ある進路の一つとなるだろう。

唯一のネックは4年間で1500万円から3000万円程度(学費のばらつきは国内訓練と海外訓練の違いによる)もかかる高額な学費で、これが入学希望者のハードルを高くしている。現在各大学の努力とともに、航空機操縦士養成連絡協議会が主体となって、無利子貸与型の奨学金「未来のパイロット」を創設、JALも私立大学パイロット養成コースの学生を対象にパイロット奨学給付金制度「日本の翼育英奨学金」を設立するなど、国や業界をあげて学生

の支援を行う体制を築き上げている。こういった学費負担軽減に向けた努力などもあり、近年は各大学とも受験者が増えてきており、入学試験の倍率も高くなってきた。

パイロット不足が深刻になると言われている中で、私立大学のパイロット養成コース出身者の採用状況は良好で、ANAに加えてJALも私立大学のパイロット養成コース新卒者の採用を行うようになった。自社養成、航空大出出身者以外でもANAとJALに就職できる可能性があるところも魅力の一つと言えるだろう。

なお、東海大学は、飛行訓練を実施するノースダコタ大学が新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて、全ての飛行訓練を中止したことから、工学部航空宇宙学科航空操縦学専攻の2021年度入学試験を中止したが、2022年度は学生募集を再開することを決定している。

までが卒業し、多くの人がANAをはじめ日本のエアライン各社に入社している。東海大学に続き2008年度に桜美林大学、法政大学、熊本の崇城(そうじょう)大学が、2014年度には千葉科

学大学と鹿児島第一工科大学もパイロット養成コースを開講、大学でライセンスを取得してエアラインに就職するルートが定着した。2019年度には工学院

大学も国内外の民間養成訓練校と提携してパイロットの養成を開始している。

飛行訓練は海外のみで実施する大学、国内のみで実施する大学、海外と国内



新しく導入される双発訓練機ダイヤモンドDA42のFTD(シミュレーター)での訓練。ビジュアルもリアルで、熊本空港には崇城大学の施設も再現。



2年生の座学では横風時の離着陸の説明。飛行経験が少ない中での専門授業は実感が乏しいであろうが、間もなく実際のフライトで経験することになる。



自習室のほか、寮でも毎晩のようにその日の訓練内容や失敗、成功、そして教官の指導を共有。仲間の経験を自らの教訓として活かすことができる。

Interview

「自分で考えられるパイロットを育てる」



水野哲哉さん
崇城大学
航空操縦学専攻
教官

海上自衛隊ではPS-1哨戒飛行艇やUS-1救難飛行艇の機長を、また教育航空隊では計器飛行課程の教官や飛行隊長までを務めた。目標物のない洋上はるかに進出する海上自衛隊では、とりわけ正確な航法や操縦技術が要求される。その経験から、「頭を使い、自分で考えて飛行機を飛ばせるパイロットを育てること」を重視しているという。

「パイロットの訓練では、ただ口を開けて教官の餌(知識)を待っているだけではいけません。まずは自分で考えられるということが大切です」とはいえ、最初は何をどう考えればいいのかもわからないのではないかと。「そこで、考えるきっかけや習慣作りをするのが教官の役割です。漠然と飛んでいるようなときでも速度や高度、姿勢や方位などを意識させる。自家用レベルならば何となくでも飛ばすことができて、事業用や計器飛行ともなれば確たる裏付けや根拠をもって飛行機を飛ばすことが求められるようになります」

トに求められる事業用ライセンス、多発限定、そして計器飛行証明を取得させるといふものだ。
しかし当時の崇城大学の航空業界における知名度は、決して高いとはいえなかった。失礼ながら、地元である熊本や九州以外では「そうじょうだいがく」という読み方すら知らなかった人もいたのではないかと。それでも操縦ライセンスを取らせることはできるかもしれないが、エアラインで求められる人材を育てるのはライセンスを取らせるのとは別次元のむずかしさがある。はたして航空会社は、卒業生を受け入れてくれる

のだろうか。
ところが崇城大学航空操縦学専攻の卒業生は、2012年の第1期生から現在までの10年近く、ほぼ100%の就職率を達成し続けている。その就職先も、大手のJANAやANAをはじめとして国内航空会社のはほぼすべてを網羅しており、すでに機長として活躍している卒業生も少なくない。それだけでなく、最近では日本トランスオーシャン航空や琉球エアロコミュニティー、そして日本エアコミュニティーが、自社パイロットの訓練を委託している。もちろん今では、崇城大学の名は航空関係者の間



学生は2学年後期から飛行訓練を開始し、3年生では事業用、4年生では多発限定と計器飛行証明を取得して、希望する航空会社への就職をめざす。

めざせ! エアラインパイロット ②

ほぼ100%の就職実績! 訓練は国内で
崇城大学

わずか数十年の間に、航空業界、とりわけパイロット採用に携わる人の中で急速に知名度を上げたのが崇城大学だ。格納庫やシミュレーターなどの充実した設備、航空機使用事業の認可を受けた盤石の訓練体制、そして錚々たる顔ぶれの教官陣による手厚い指導——。このように恵まれた環境で訓練を受けた卒業生たちは、大手航空会社を含む航空業界で幅広く活躍を始めている。
取材=阿施光南

すでに機長になった卒業生も
崇城大学は、1965年に熊本工業短期大学として設立された。1967年に4年制の熊本工業大学となり、2000年には現在の名前になった。工学部宇宙航空システム工学科も、その頃に構造工学科から名前を変えたものだ。
実志志向の強い大学で、2007年には宇宙航空システム工学科に航空整備士養成コースを設置した。これは4年間で工学士と2等航空整備士の両方の資格を取得するという、日本初の試みである。さらに翌年にはパイロット養成コース(現・航空操縦学専攻)も開設して注目を集めた。これも4年間の在学中に、工学士とエアラインパイロット



空港キャンパスには、大型格納庫やエプロン、訓練機やシミュレーター機、学生寮などが完備されており、すべてが崇城大学の専用施設である。

も務め、さらにANAで機長を務めたという経歴を持つ。芸能人やスポーツ選手のような一般的な「有名人」ではないかもしれないが、航空業界においては「ドリムチーム」のような顔ぶれなのである。では、こうした教官陣によって航空会社と同じ訓練が行われているのかといえ、それも違う。航空会社よりも、はるかに手厚い訓練が行われているのである。

航空会社の訓練というのは、きわめてタイトなスケジュールで設定されている。そして時間内に決められた知識や技量レベルに達しなければ、容赦なく訓練中止となってパイロットへの道を絶たれてしまう。しかし、そうして訓練中止となった人たちにパイロットとしての適性がなかったかといえ、必ずしもそうは言切れない。もちろん適性のなかった人もいるだろうが、あとわずかな時間を追加すればレベルをクリアできたという人も少なくないはずだ。それでも航空会社は、最小限の訓練コストで必要なパイロットが確保できればよしとする。

それが営利企業における訓練というもののだからだ。しかし、大学における教育は違う。崇城大学では、一人ひとりに合わせた指導をして学生を育てていく。少し時間をかけることで必要なレベルに到達することができるとすれば、そのようにして力を引き出していく。

もちろん崇城大学の学生たちも、航空会社に入社した後は「営利企業における訓練」に対応していかななくてはならない。手厚い訓練で育てられた彼らには、たしてそこで通用するのかという疑問もある。だが、その答は継続して高い就職率を維持していることから明らかに。もし入社後の訓練についていけないようならば、航空会社は以後の崇城大学の卒業生採用を控えていたであろうし、ましてや自社のパイロット訓練を委託することもないはずだ。

ちなみに崇城大学航空操縦学専攻の定員は毎年20名だが、その他にも他大学などを卒業したうえで崇城大学で操縦を学ぶ研究生も在籍している。すでに大学を卒業しているので学部生のような一般教養科目などの履修は必要なく、専門科目のみを3か月間集中的に受講し、その後は学部生と合流して共に訓練を受ける。

従来は、社会人は民間飛行学校で訓練を受けるのが一般的だったが、崇城大学ではそれぞれの分野の専門教員による高度な教育を体系的に受けられるのが魅力であるという。



学生寮とはいえ、ANAが自社の訓練用に作った施設とあって充実している。食事は3食とも食堂で提供され、大浴場もある(女子学生は自室にユニットバス)。

Interview

「同期全員でパイロットになるのが目標です」



イセ カサマ
伊勢 叶夢さん
崇城大学
航空操縦学専攻
3年生



クモリ ケンセイ
公文 魁星さん
崇城大学
航空操縦学専攻
3年生

【伊勢】パイロットをめざしたきっかけは、中学時代に観た映画『ハッピーフライト』でカッコいいなと思ったからです(笑)

【公文】私は実家が兵庫なので、関空などにも飛行機を見に行きました。たくさんの方がさまざまな想いをもって利用する飛行機に魅力を感じました。崇城大学を選んだのは、国内で訓練ができるということと、実際に航空会社などで飛んでいた教官が手厚く指導してくださるという理由からです。

【伊勢】とりわけ熊本空港は、旅客機から軽飛行機、自衛隊機まで、さまざまな飛行機が飛んでいるのが魅力です。そうした飛行機がすぐ近くを通り、同じ滑走路

を使い、同じ空を飛んでいるのだと思うと、否が応にもモチベーションが高まります。

【公文】同期生が多く、皆で経験を共有できるのもいいと思います。自分の失敗を隠すことなく話すことで、全員がそれを教訓とすることができ、よいアドバイスも得られます。ただ1人で訓練を受けるよりも何倍もの経験を積むようなものです。

【伊勢】また、そうして育まれるチームワークは格別です。自分はパイロットになりたいという夢をもって入学しましたが、いまは同期全員で一人の脱落者も出さずことなくエアラインパイロットになることが大きな目標になりました。

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

国内大学唯一の自校一貫でパイロット養成

崇城大学は工学部、芸術学部、情報学部、生物生命学部、薬学部を擁する熊本の私立大学で、その前身は1949年に開校した電気・電波学校、後の熊本工業大学である。2001年には航空機やロケットの開発などを行うエンジニアの養成を目的に工学部に宇宙航空システム工学科を設置、さらに2007年には宇宙航空システム工学科に一等航空整備士の資格取得をめざした「航空整備学専攻」を開校して、航空業界の仕事に直結した分野の学習の場を作りあげた。

その流れの中で、2008年に4年間の在空中に自家用操縦士技能証明はもとより、プロパイロットに必要となる事業用操縦士技能証明、多発限定、計器飛行証明の各ライセンス取得をめざす。

まずは第一にメリットとして挙げられるのは、教員と学生の距離が近く、一人ひとりの進捗状況に合った細かい指導が期待できることである。一般的に訓練を委託する場合は、受託側が契約を結んで、さらに鹿児島を基地とする日本エアコミューターとは地元で大学で学ぶ学生をパイロットとして養成する協定新たに締結した。

崇城大学 3つの注目ポイント

エアライン機が離着陸する熊本空港で飛行訓練を実施
座学から飛行訓練まで大学教員によるマンツーマン教育
2年次後期からは熊本空港の空港キャンパス内の寮で生活

高い意識を持つ安全運航に務めている。教官が中心となつて開かれ、航空安全委員会では、他組織の事例を紹介し、情報を共有、自校での訓練に生かせる点を検証する。

一方の学生は、セーフティレポートを活用することで、安全を再認識している。これは日々の訓練で発生したヒヤリハットを自主的に報告するレポートで、国内で飛行訓練を行う航空大学と相互交換して、安全の認識を共有している。事例は単純に2倍になり、より安全に寄与することになる仕組みだ。さらに大学オリジナルのシンドブックを活用することで、より分かりやすい訓練に努めている。

**エアラインで活躍する
崇城パイロットを輩出**

崇城大学がこれまで送り出した航空操縦学専攻の9割以上の卒業生がエアラインに就職を果たしており、既に多

履修の流れ (2021年度現在)

1年次	前期	座学(池田メインキャンパス) 常設機庫 法規・航空機力学など 操縦基礎科目	→ 航空無線通信士(学科試験)
	後期	座学(池田メインキャンパス) 航空気象・機体システム・航法 など履修専門科目	
2年次	前期	座学(池田メインキャンパス) 航空気象・機体システム・航法 など履修専門科目	→ 自家用操縦士(単発)
	後期	飛行訓練(空港キャンパス)	
3年次	前期	飛行訓練(空港キャンパス)	→ 事業用操縦士(単発)
	後期	飛行訓練(空港キャンパス)	
4年次	前期	応用訓練 Boeing 737型シミュレーターを用いた シフト機の操縦実習および多発限定実習	→ 事業用操縦士(多発) → 計器飛行証明
	後期	応用訓練 Boeing 737型シミュレーターを用いた シフト機の操縦実習および多発限定実習	

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 (2022年度入試の場合、一部抜粋)

募集人員
20名(パイロット特別・一般選抜・大学入学共通テスト利用選抜(前期)・一般・大学入学共通テスト併用型の合計)

2022年度一般選抜(前期・後期)の選抜方法
選択科目(2科目選択) (配点各100点)

- ・数学Ⅰ・数学Ⅱ、数学A(場合の数と確率)、数学Ⅱ、数学B(数列・ベクトル)
- ・理科…物理基礎、物理(平面内の運動と剛体のつり合い)
- ・理科…化学基礎、化学(無機物質、有機化合物)
- ・理科…生物基礎、生物(細胞と分子、生殖と発生、生物の環境応答)
- ・国語…国語総合(漢文を除く)
- ・外国語…コミュニケーション英語Ⅰ、コミュニケーション英語Ⅱ、英語表現Ⅰ

必須
・適性検査(面接含む)

試験地
熊本(本学)

出願要件

●**身体検査基準**

- 2021年4月1日以降に受診し、発行された「航空機操縦練習許可申請書」または「航空身体検査証明申請書」の写しを提出できる者。(国土交通大臣の指定した医療機関で発行されたもの※)
- ※第一種航空身体検査にも適合しているかどうか確認されることを推奨する。
- オルソケラトロジー(コンタクトレンズによる屈折矯正)による矯正を行っていないこと。

●**英語能力**

- (1) TOEFL® TESTのOfficial Score Reportが32点以上 (IBT)、もしくは TOEFL® TEST ITP Score Reportが400点以上であること。
- (2) TOEIC® L&R TESTのOfficial Score Certificate、TOEIC® L&R TESTのIP Score Reportが450点以上であること。
- (3) 株式会社ベネッセコーポレーション英語検定GTECのオフィシャルスコア820点以上であること。
- (4) 公益財団法人日本英語検定協会実用英語技能検定(英検)または英検CBT、S-CBTのいずれかにおいて2級以上に合格していること。

※ただし、上記(1)～(3)については2020年4月1日以降に受験したものであること。(4)については2016年4月1日以降に受験したものであること。

卒業生のパイロットとしての就職先 1～10期生合計(2021年10月現在、研究生含む)

アイベックスエアラインズ、AIRDO、ANAウイングス、オリエントエアーブリッジ、スカイマーク、スターフライヤー、ジェイエア、ジェットスター・ジャパン、スプリング・ジャパン、全日本空輸(ANA)、ソラシドエア、日本エアコミューター、日本航空(JAL)、日本トランスオーシャン航空、Peach Aviation、フジドリームエアラインズ、琉球エア・コミューター



取得できる免許	JCAB自家用操縦士技能証明(単発) JCAB事業用操縦士技能証明(単発) JCAB事業用操縦士技能証明(双発) JCAB多発・計器飛行証明
飛行訓練地	熊本空港、天草空港、佐賀空港、長崎空港、大分空港、鹿児島空港、松山空港、高知空港、広島空港
学費の目安*	23,360,000円(4年間の学納金合計) *学費には飛行実習費や航空機燃料代等も含む



空港キャンパスには飛行訓練に使用するFTDも配置されている。ボーイング737-800のFTDがあるのは日本の大学では崇城大学だけだ。

**機体、地上設備など
拡充の進む訓練環境**

スムーズな訓練をめざして訓練機を増やして実施し、単発機セナ172Sを11機、双発機ビーチクラフトG580パロンを3機、計14機体制とした。現在、操縦教育は約30名で充実した教育体制となつている。

また、模擬飛行装置は、セスナ2機、パロン2機、B737型1機を設備しており、飛行訓練の効果向上に大いに役立っている。

基地の熊本空港のほか、天草空港、佐賀空港を始め、長崎空港など九州四国の主だった空港で訓練を実施。地域の協力で着陸費用の面で優遇を受け、訓練の頻度も増えた。

2015年3月には、ボーイング737-800のFTDを導入した。飛行訓練は単独で行うが、実際にエアラインパイロットの二人で機長と副操縦士になるべく、実践に即したチームワークを学ぶ日

的であるが、就職後にも役に立つよう、大型機への移行準備訓練をミュレターで行うわけだ。航空会社でも新人パイロットに対してマルチクルーに対応した訓練を実施するが、大学で学べれば習得が早いというメリットも期待できる。もともと、飛行訓練で最後は手書きは安全。崇城大学では、教官、学生とも

熊本空港にキャンパスを擁する崇城大学は、4年間を通して熊本で教育を実施している。その教育内容は、学生一人ひとりの個性や学習進度に合わせたきめ細かいもので、学生数を抑えることにより教員とのマンツーマンを基本にしている。さらに、航空操縦学専攻のために大学が航空機使用事業許可を取得し、大学の教官が大学の訓練機を使用して教育していることも特筆できる。大学の丁寧な教育を受けた学生たちの評価は高く、毎年ほとんどの卒業生がエアラインに巣立っている。