



自由を生き抜く実践知

法政大学 航空操縦学専修の現状と課題

法政大学理工学部教授 南部安宏

法政大学におきましては、現状を以下のように把握しております。

- 法政大学航空操縦学専修では、近年定員に満たない入学者数となっており、安定した操縦士養成を実現できていない。(図1)
- 入学者は、主として東京都及び神奈川県が多く、大都市を含めた地方都市での志願者数は人口比と比較すると少ない傾向がある。(図2、図3)
- 法政大学航空操縦学専修では、3年生より各技能証明取得課程(自家用、事業用、等級限定変更、計器飛行証明)と「飛べるエンジニア」になるためのコース(自家用操縦士課程のみの訓練)を設けており、訓練は3年次春学期もしくは秋学期からの実施となっているため、4年生3月末に訓練が全て終了していないケースが発生している。
- 操縦士訓練は、進捗により訓練中止、中断も発生することから、訓練枠を十分に活用できていない年度も発生している。
- 法政大学航空操縦学専修では、エアラインに就職する学生の割合が多い一方で、毎年未就職者が数名発生している。未就職者には引き続き採用情報を提供しているが、連絡がつかなくなる卒業生もいる。(図4)

図1

直近10年間の入学者数および定員充足率

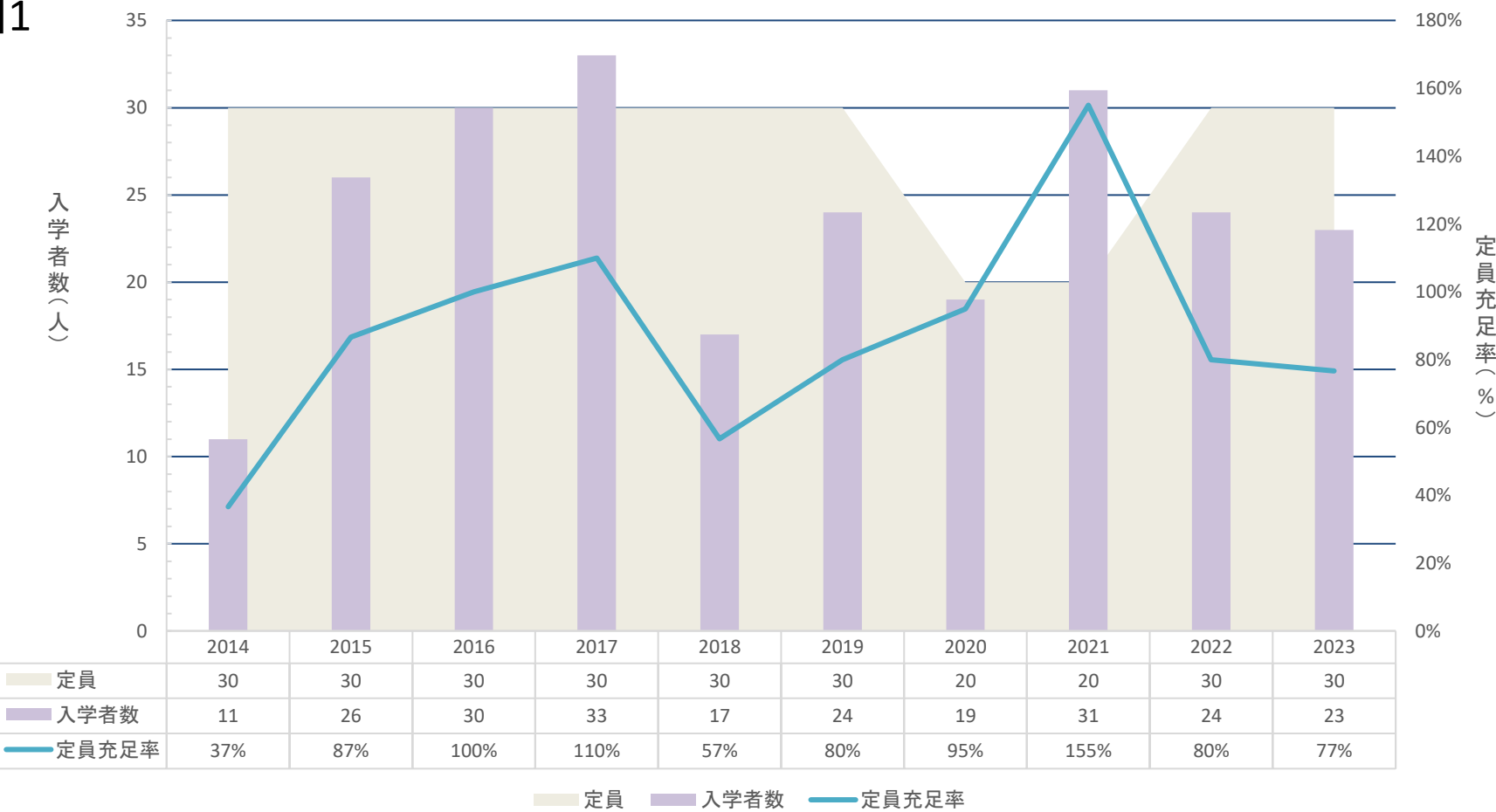


図2

● 出身都道府県別在学生数

東京都 **26**人 神奈川県 **11**人

■ 21人以上～30人未満 ■ 11人以上～20人未満

■ 1人以上～10人未満

首都圏以外出身の在学生
が過半数を占めており、
全国各地から多様な学生
が集まっています

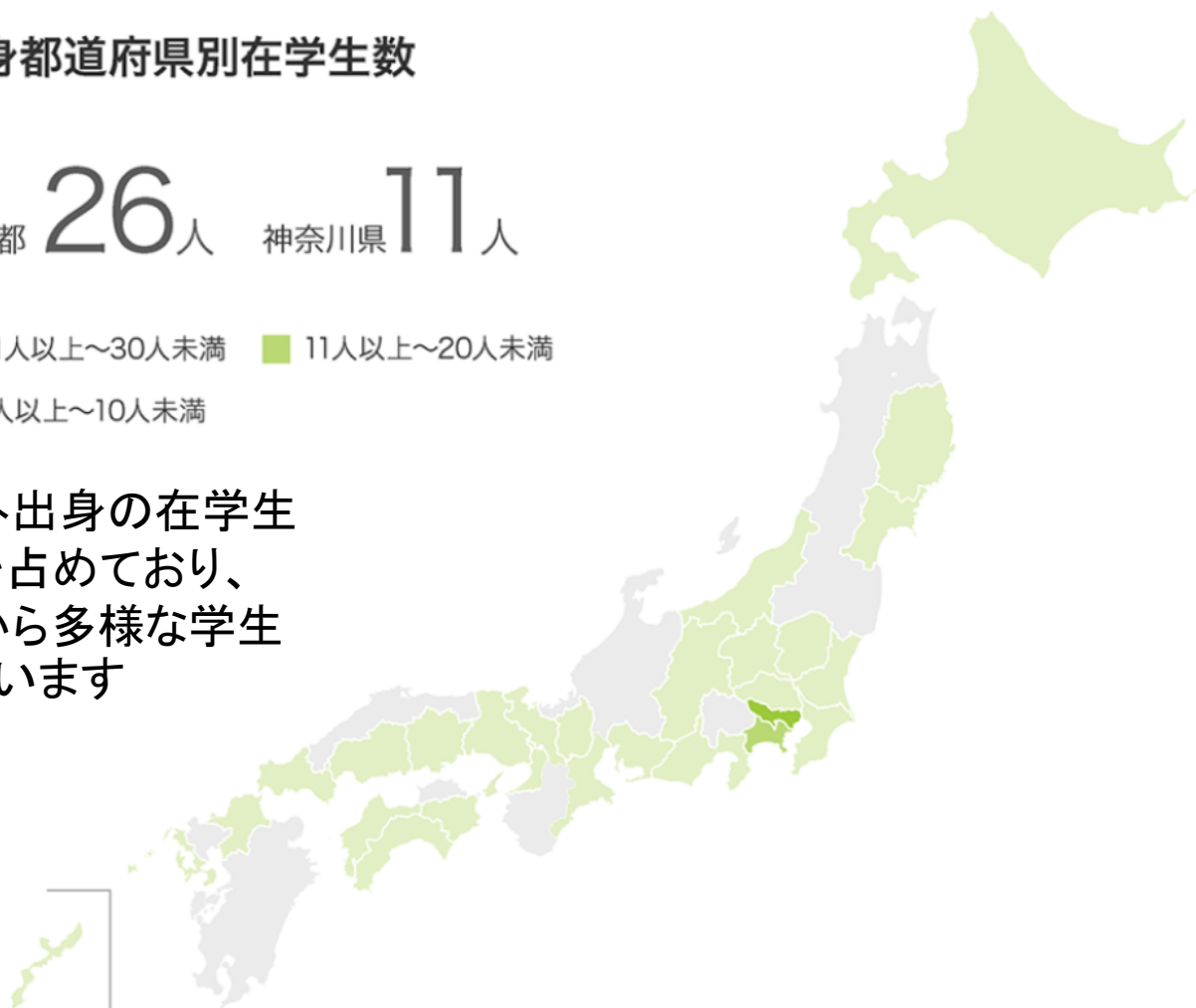


図3 各都道府県の人口（2020年）出典: フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

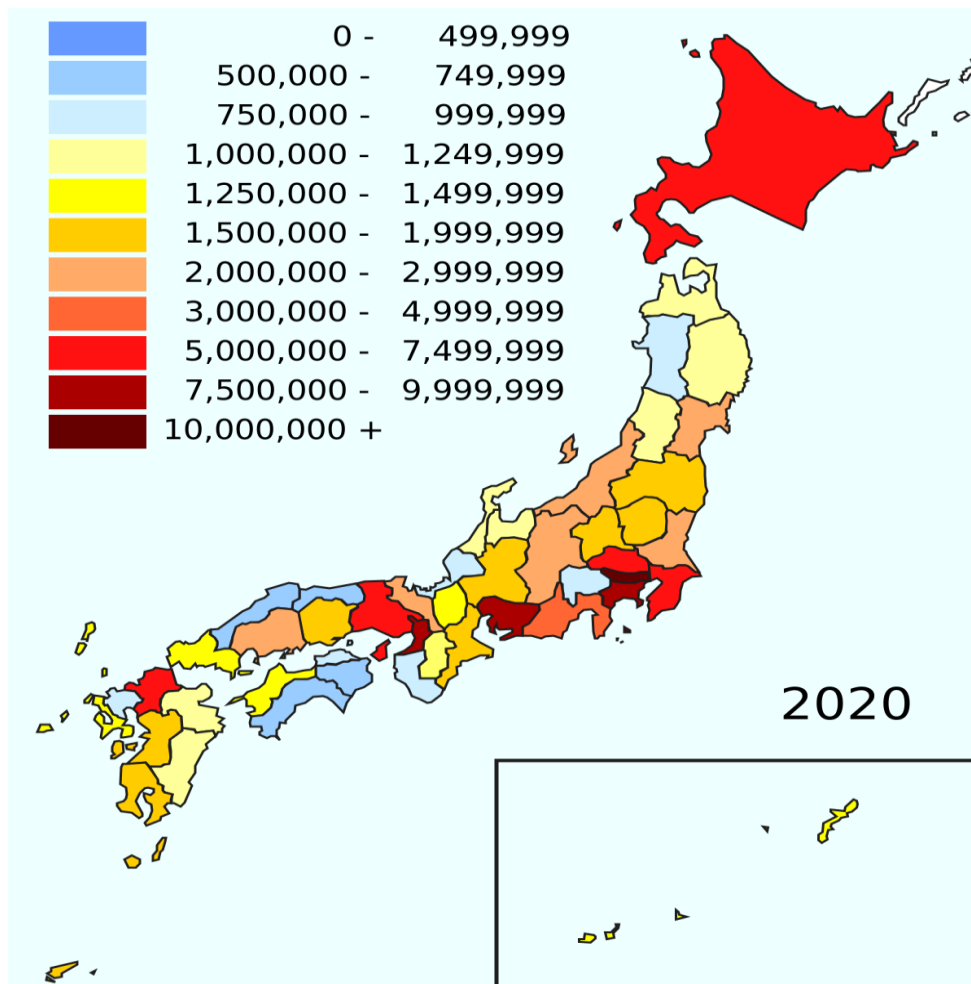
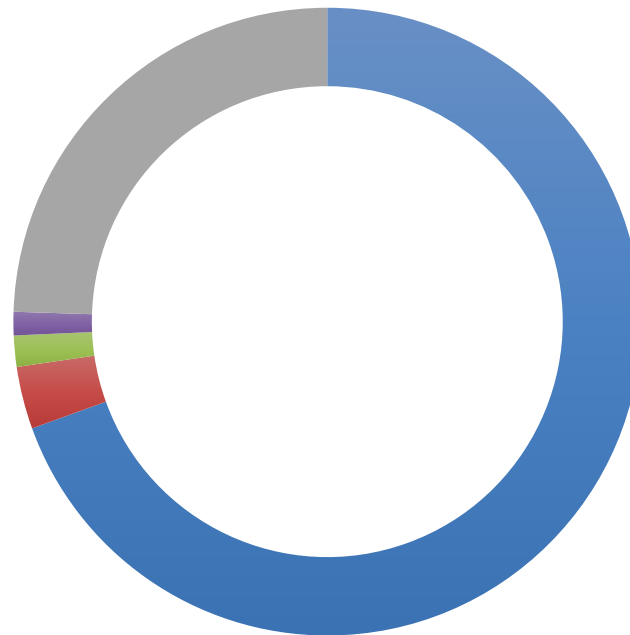


図4

卒業生の就職状況(1期生～12期生)
※「飛べるエンジニア」を選択した者を含む



■パイロット ■運航管理 ■事務総合職 ■整備 ■不明

法政大学におきましては、課題を以下のように捉えております。

- 法政大学航空操縦学専修では、今年度、青森空港での管制指示違反や、フライトプラン未提出による離陸事例などを発生させている。事故に直結する事例は発生していないが、常に安全に関する課題は抱えている。近年、航空機が多様化し航空局でも周知を図られているように、モーターパラグライダー等の運航が脅威になっているように感じられる。訓練空域KK4.1北部にて本学のセスナ172Sと近距離での遭遇事例もあり、特に超軽量動力機等が飛行しないと思われる高度での飛行を見かけることもある。学生への外部監視の重要性を含めて啓蒙していく。
- 近年、物価上昇に伴い、訓練費の増大が見込まれる。その為、訓練の内容を精査し、最適化と効率化を図る必要がある。また、学生は資金援助を十分に得られる学生ばかりではないため、奨学金等の資金サポートも拡充していかなければならない。
- 本学では、飛行に関する知識を備えたエンジニアを養成する一方で、エアラインに就職する学生が就職後に活躍できるための、橋渡しとなる知識付与の必要性も認識している。その為の期間の創出や教育内容など、エアライン各社の皆様のご意見を頂きながら教育を充実させていく必要がある。

以下の本学の要望につきまして、ご検討の程、よろしくお願いいたします。

- 航空界に興味を持つ小学生、中学生を増やすための広報活動を実施して頂ければ、人材の発掘につながるのではないかと思います。
- 無人航空機が、法体系の下、規制され始めている一方で、超軽量動力機等の管理が置き去りにされている感じがします。超軽量動力機等の運航者への安全運航へのお願いに加え、無人航空機のような確実な航空機との住みわけが必要だと考えます。
- 前述の通り、訓練費の増大が見込まれるため、国土交通省主導で新たな奨学金制度を設定して頂きたく、ご検討願います。
- 指定航空従事者養成施設の技能審査員の認定を更新していただく際に、機材不具合や、適時に受審できる学生がいない場合があります。対応に困ることがあります。本学のように適応するコース数が少ない場合は、代替案を設定しにくいいため、更新の機会を、有効期間の六か月前から有効期限の二か月後まで可能として頂けないでしょうか。