資料2

航空大学校説明資料

（航空大学校の養成に関する検討会）

独立行政法人航空大学校

令和７年７月23日

１．航空大学校の概要

航空大学校について

○ 航空大学校は、昭和29年に運輸省（現：国土交通省）の附属機関として設立以来、我が国雄一の公的な操縦士教育訓練機関として、我が国航空会社の基幹的要員となる質の高い操縦士を養成しており、航空大学校出身者が全体の約35%を占めている。
○ 平成13年４月から独立行政法人へ移行し、平成30年４月から入学定員を108名に増員している。

沿革

昭和29年（1954年）	航空大学校設立（入学定員10名（短大卒以上・修業2年））
昭和33年（1958年）	入学定員30名に増員
昭和43年（1968年）	入学定員90名に増員（高卒以上・修業3年）
昭和44年（1969年）	仙台分校設立
昭和46名（1971年）	入学定員135名に増員（修業2年6月）
昭和47年（1972年）	帯広分校設立
昭和51年（1976年）	入学定員108名に減員
昭和53年（1978年）	本科（飛行機操縦）98名と別科（回転翼操縦）10名（平成元年から6名）に変更
昭和62年（1987年）	入学資格4年制大学2年修了・短大卒等以上とし修業期間2年4月に変更
平成12年（2000年）	入学定員72名に減員（回転翼操縦科を廃止）
平成13年（2001年）	独立行政法人（公務員型）へ移行（修業期間2年へ短縮）
平成18年（2006年）	独立行政法人（非公務員型）へ移行
平成30年（2018年）	入学定員108名に増員

○独立行政法人航空大学校法（抄）
（大学校の目的）
第三条　独立行政法人航空大学校（以下「大学校」という。）は、航空機の操縦に関する学科及び技能を教授し、航空機の操縦に従事する者を養成することにより、安定的な航空輸送の確保を図ることを目的とする。

航空大学校における訓練の概要

航空大学校においては、
- 宮崎学科課程において、学科座学を集中的に実施
- 帯広飛行課程において、単発機による基本操作訓練を実施し、自家用操縦士相当の技量を習得
- 宮崎飛行課程において、単発機を使用し、プロパイロットとして必要な技量・判断力を習得（事業用操縦士（陸上単発）取得）
- 仙台飛行課程において、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習得

して、航空会社の操縦士になるために必要な資格である事業用操縦士（陸上単発・陸上多発）と計器飛行証明を取得

航空大学校入学

学科座学

宮崎学科課程
（宮崎本校）

5ヶ月

○ 飛行訓練開始前に学科座学（16科目・547時間）を集中的に受講

○ 訓練期間5ヶ月のうち2ヶ月は自宅からオンラインで受講

単発機操縦演習

帯広飛行課程
（帯広分校）

7ヶ月（70回生Ⅱ期～）
（5ヶ月（70回生Ⅰ期まで））

シーラス式SR22型
（単発機）

○ 初めての操縦訓練となるため、比較的航空交通量の少ない飛行環境下において訓練を実施

○ 離着陸訓練や空中操作等の基本操作訓練を重点的に実施して、ソロフライトを経て、自家用操縦士相当の技量を習得

宮崎飛行課程
（宮崎本校）

5ヶ月（70回生Ⅱ期～）
（7ヶ月（70回生Ⅰ期まで））

シーラス式SR22型
（単発機）

○ プロパイロットとしての技量・判断力を習得するため、より航空交通量が多く、気象条件もより厳しい飛行環境下で訓練を実施

○ 刻々と状況が変化する経路を経て九州各地の空港等へ長距離飛行する等の訓練を実施し、事業用操縦士（陸上単発）を取得

事業用操縦士（陸上単発）ライセンス取得

多発機操縦演習

仙台飛行課程
（仙台分校）

7ヶ月

ホーカー・ビーチクラフト式G58型
（双発機）

○ より高性能な双発機を使用して、上空において片側エンジンを停止するなどのクリティカルな状況を想定した訓練等を実施

○ 視界がない状態を想定した計器飛行訓練を実施し、事業用操縦士（陸上多発）と計器飛行証明を取得

○ 航空会社への就職試験

事業用操縦士（陸上多発）・計器飛行証明ライセンス取得／卒業

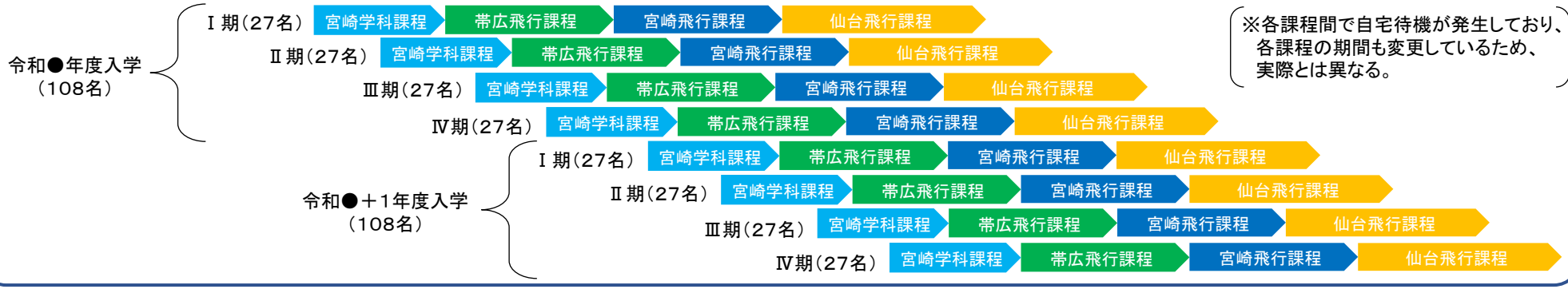
航空大学校における訓練の流れ

航空大学校においては、
〇入学定員108名を4クラス（各クラス27名）に分けて3ヶ月毎ずらして入校して2年間かけて受講（各課程には2クラスまで同時受講可能）
〇飛行課程においては、原則として各クラス27名を1班3名の9班に分けて、1班1機の訓練機を3名の学生で交代しながら操縦訓練を実施

航空大学校における入校・各課程の受講の流れ

〇 入学定員108名を4クラス（各クラス27名）に分けて3ヶ月毎ずらして入校
〇 各課程においては同時に2クラスが受講（宮崎本校においては、学科課程と飛行課程があるため、同時に4クラス在籍）
→ 各校の学生寮等のキャパシティ等（宮崎4クラス、帯広・仙台2クラス）の制約があるため、一つの課程の訓練遅延が後続の課程に大きく影響

航空大学校の入校・各課程の受講の流れのイメージ



※各課程間で自宅待機が発生しており、各課程の期間も変更しているため、実際とは異なる。

航空大学校における飛行訓練の流れ

〇 各飛行課程においては、2クラス同時受講しており（27名×2クラス）、午前と午後に分けて飛行訓練を実施
〇 飛行課程においては、原則として、各クラス27名を1班3名の9班に分けて、訓練機1機に教官1名と1班（学生3名）が搭乗して学生が交代しながら操縦訓練を実施 （訓練機9機と教官9名を配備できれば、27名の学生が同時に飛行訓練可能）

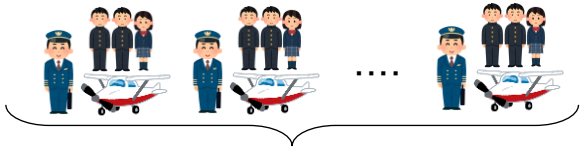
午前フライト

教官1名と1班（学生3名）が搭乗して学生が交代しながら操縦訓練を実施（1フライト約3時間（1名当たり約1時間））

訓練機1機当たり学生3名乗務（9機で計27名）

午後フライト

教官1名と1班（学生3名）が搭乗して学生が交代しながら操縦訓練を実施（1フライト約3時間（1名当たり約1時間））



訓練機1機当たり学生3名乗務（9機で計27名）

※これらに加え、訓練シラバスに基づき、対象者に対し夜間フライトを実施

航空大学校における訓練管理

○ 各課程毎の訓練実施計画に基づき訓練を実施し、その進捗状況は訓練管理システム（EMS）に入力・管理したうえで、そのデータをグラフ化して進捗状況等を把握・確認。これを踏まえ、進捗の遅い学生に対し必要な措置を検討・実施。
○ 全体の進捗状況は、隔週開催の航大会議において理事長まで報告

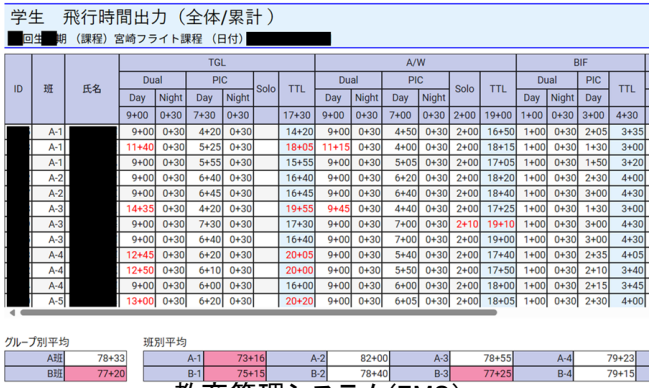
課程毎の訓練実施計画・管理

各課程のシラバス、天候率、訓練可能人数等を考慮し、課程全体の「各週目標飛行時間」等を設定し、全体進捗状況を管理

訓練実施計画の例（エクセルにて作成・管理）

訓練進捗状況の入力・管理

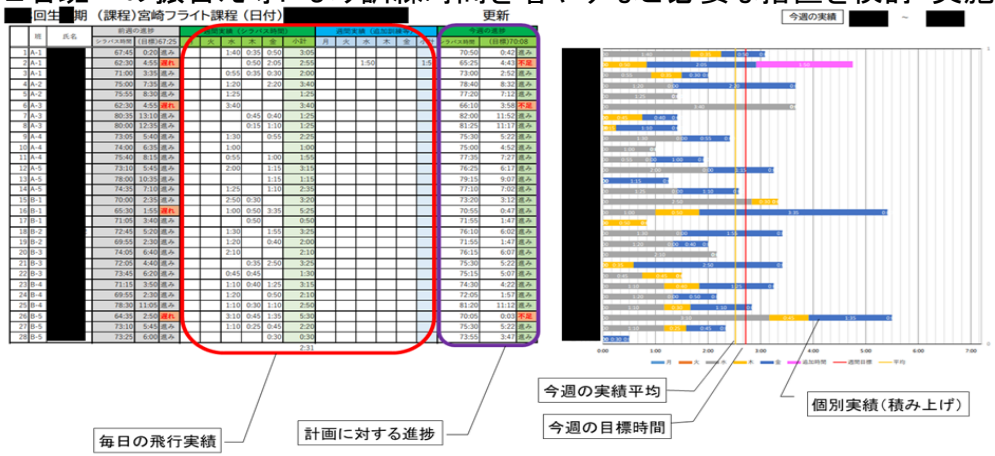
教育管理システム(EMS)に個々の学生の訓練進捗状況を入力・管理(科目別飛行時間・実施回数や評価等のデータベース)



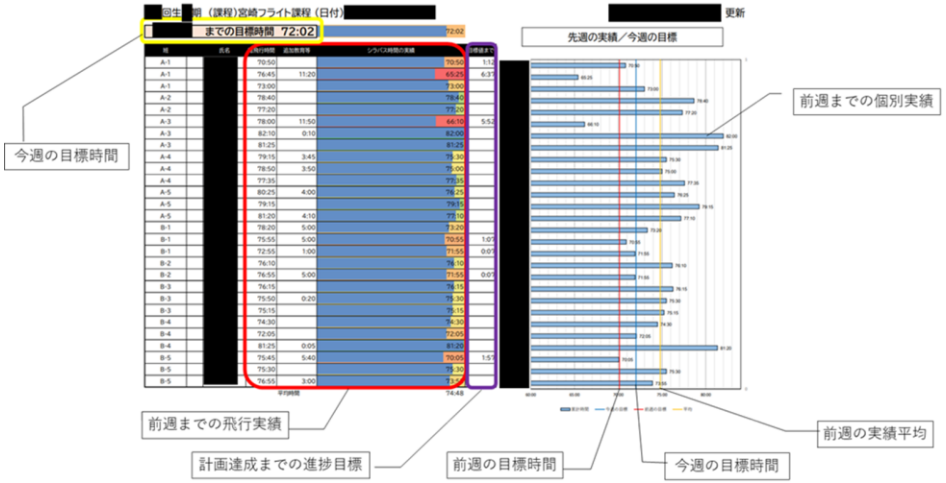
教育管理システム(EMS)

各学生の進捗管理

教育管理システム(EMS)のデータをグラフ化し、各週目標訓練時間やシラバス時間に対する達成状況等を把握・確認。進捗が遅い学生に対しては2名班への振替え等により訓練時間を増やすなど必要な措置を検討・実施



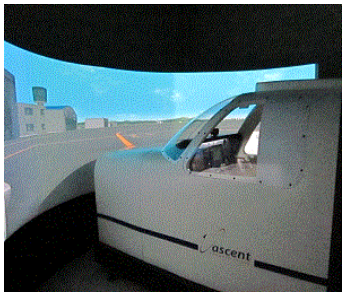
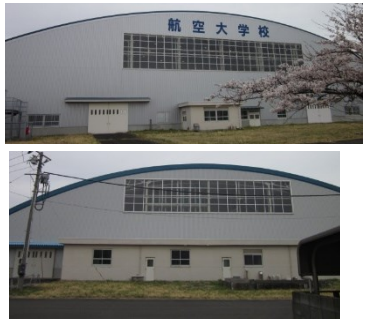
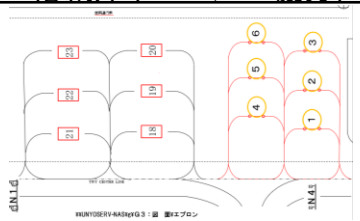
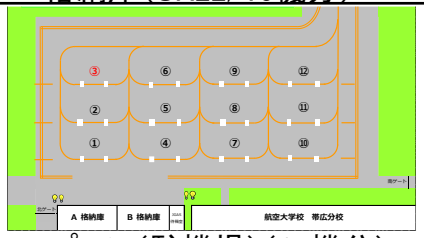
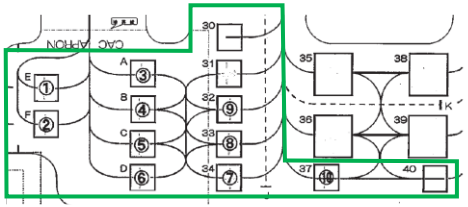
各学生の各週目標飛行時間に対する達成状況を管理



各学生のシラバス時間に対する達成状況を管理（毎週更新・共有）

（参考）航空大学校の訓練機材（概要）

（令和7年6月現在）

宮崎本校	帯広分校	仙台分校
機体（SR22/16機）	機体（SR22/14機）	機体（G58/13機）
飛行訓練装置（SR22/3台）	飛行訓練装置（SR22/ 2台）	 飛行訓練装置（G58/4台）
格納庫（SR22/ 21機分）	格納庫（SR22/15機分）	 格納庫（G58/18機分）
 エプロン(駐機場)（12機分）	 エプロン（駐機場）（12機分）	 エプロン（駐機場）（13機分）

（参考）航空大学校の訓練施設（概要）

宮崎本校

庁舎（S44年築）

学生寮（S44年築）

	部屋数	最大居住人数
男子寮	36	108
女子寮	4	8
隔離部屋	3	6
合計	43	122

帯広分校

庁舎（S56年築）

学生寮（S56年築）

	部屋数	最大居住人数
男子寮	25	72
女子寮	3	3
隔離部屋	4	8
合計	32	83

仙台分校

庁舎（S44年築）

学生寮（S44年築）

	部屋数	最大居住人数
男子寮	25	75
女子寮	1	3
隔離部屋	2	6
合計	28	84

２．訓練遅延の要因分析

航空大学校における訓練遅延について

航空大学校における訓練遅延

航空大学校における養成期間は2年となっているが、

- ○ 2011年3月に東日本大震災により仙台分校が被災（訓練機と飛行訓練装置が滅失）し、また、同年7月には帯広分校訓練機の墜落事故が発生し全校において訓練を一時中断したこと等により、訓練遅延が常態化
- ○ その後、養成定員108名化（2018年～）、帯広訓練機のエンジン不具合（2018年10～12月）、新型コロナウィルス感染拡大による休校措置（2020～2022年）等の影響により、訓練遅延が拡大

現状の訓練遅延の状況遅延

航空大学校では、訓練シラバスの見直し、遠隔教育（リモート授業）の導入等の対策を進めてきたが、各課程間において自宅待機等の期間が発生しており、

- ○ 令和6年度卒業生（令和2年度入学Ⅲ期・Ⅳ期と令和3年入学生Ⅰ期）は、入校から卒業までに3年半程度要していた。
- ○ 令和4年度入学生までは原則として同年6月、9月、12月、3月と入学・入校していたが、令和7年度入学生は、令和8年2月に入学式を実施し、その後、各クラス（計4クラス）が3ヶ月毎ずらしながら宮崎学科課程を開始予定となっている。

訓練遅延拡大の要因分析①

○ 航空大学校においては、東日本大震災以降に訓練遅延が拡大しているが、訓練遅延拡大には以下の要因等が関連していたと推定

1. 航空大学校の体制に関する問題

（1）第3期中期目標期間（H23～H27）の中期目標・中期計画（人件費の削減）を踏まえた体制縮小（常勤職員：125名程度→100名前後）

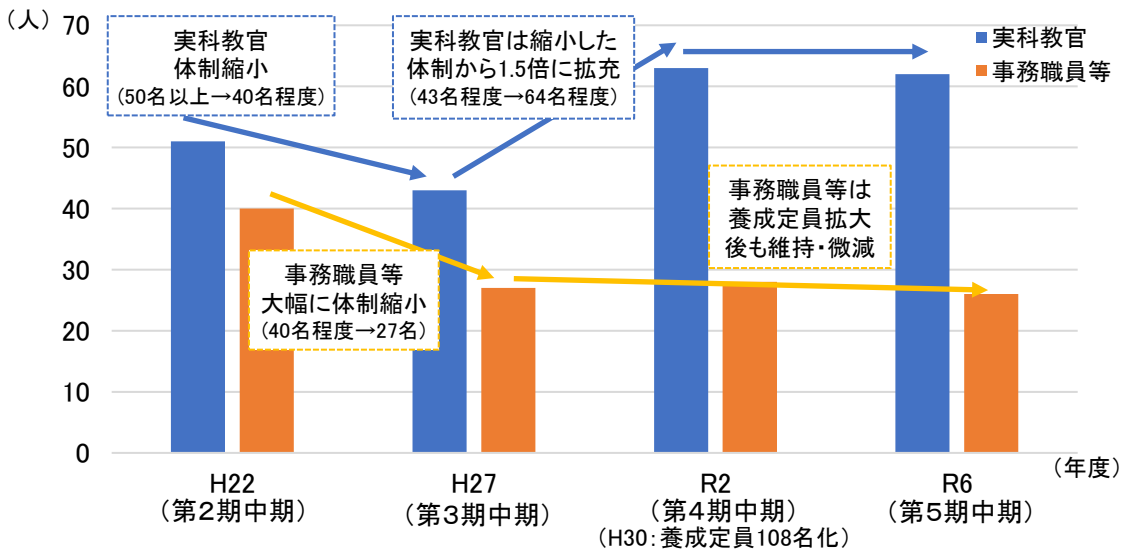
- 実科教官の体制縮小（50名以上→40名程度）
- 教育業務を支援する事務職員等の体制が大幅に縮小（40名程度→27名）

⇒ 東日本大震災・帯広事故等による対応に追われている中で訓練遅延が発生しているにもかかわらず、訓練の実施やその支援をするための体制が縮小され、訓練遅延が常態化したものと推定
日本航空の経営破綻に伴う航空機操縦士養成振興協会制度の廃止（受益者負担制度開始）等もありコスト削減が急務となったと推定

（2）H30の養成定員の1.5倍拡大（72名→108名）以降の体制

- 実科教官の体制は、第3期中期で縮小した体制から1.5倍に拡充（43名→64名）
- 教育業務を支援する事務職員等の体制は維持・微減（27名前後）

⇒ 実科教官は訓練遅延に改善するのに余裕がない体制を基準に整備され、また、支援体制は大幅に縮小されたままだったため、養成定員拡大、コロナ渦などのイベント対応に追われ、訓練遅延が拡大したものと推定



訓練遅延拡大の要因分析②

2. 養成定員108名化の体制強化に向けた検証・準備に関する問題

- 第4期中期目標期間（H28～R2）において、国土交通省から当初指示された中期目標（H28.2.29付）では「養成定員72名」と設定されていたが、その1年後に中期目標が変更（H29.3.1付）され、平成30年度から「養成定員108名」に拡大し、このための体制整備を指示
- H28から段階的に単発訓練機の機種変更（A36→SR22）を進めていたところ、養成定員拡大と同時並行で対応することなった

⇒ 養成定員拡大までの準備期間が極めて短く、また、機種変更の対応等を同時に進める必要もあり、訓練支援体制が大幅に縮小されていたこと等から、養成定員拡大後に安定的に養成可能な体制等の検証やそのための準備が十分にできていなかった可能性

第3期中期目標期間	第4期中期目標期間				
平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
H28.2.29：国土交通省 第4期中期目標指示 ・養成定員72名 ・単発訓練機更新 等	H29.3.1：国土交通省 第4期中期目標変更 ・H30養成定員108名	養成定員拡大に向けた準備 ・必要な体制等の検証、予算要求 ・訓練体制整備（教官、機材等） ・学生受入環境整備 ・入学試験　等	養成定員108名化		
	単発訓練機更新開始 （A36→SR22：帯広・宮崎）			更新完了	R2.4：新型コロナ緊急事態宣言
	H28.8.25 仙台胴体着陸事故 （全校一時訓練停止）		H30.10～12 帯広エンジン不具合 （訓練機不足の影響）	H30～R2 資格取得率低下 （目標値91%に対し 82.6～89.4%）	R2.4.17 帯広かく座事案

訓練遅延拡大の要因分析③

3. 航空大学校の訓練に関する問題

（1）訓練シラバスの効率化への意識

- 独立行政法人化の際に修業期間短縮（2年4月(235時間)→2年(220時間)）し、宮崎学科課程と仙台飛行課程を2月短縮（8月→6月）
- 仙台飛行課程の審査合格率低下を受け、第2期（H18～22）に仙台飛行課程2月拡大（6月→8月）・宮崎学科課程2月短縮（6月→4月）
- 学科課程の知識定着率の改善のため、第3期(H23～H27)に宮崎学科課程1月拡大（4月→5月）・仙台飛行課程1月短縮（8月→7月）

⇒ 訓練シラバスの短縮が知識・技能の定着に影響したことから、その後の訓練シラバスの更なる効率化に慎重となった可能性

（2）実科教官の意識

- 技能不十分による退学者を減少させるため、平成20年度からシラバス設定時間以上に追加教育が可能な時間の上限を拡大
- 第4期（H28～R2）からは中期目標に学生の資格取得率（91%以上）が目標値として設定されたが、目標値を達成できない状況が継続し、訓練遅延発生中においても、追加教育を実施した対象者が増加

⇒ 訓練遅延が発生している状況においても、実科教官の意識として、シラバス時間内に訓練を修了させることよりも、追加教育を実施してでも丁寧に訓練を実施することを重視することとなったと推定

訓練シラバスの効率化への意識

独法化前（～H12）
シラバス時間: 235時間
修業期間: 2年4月
宮崎学科：8月
帯広飛行：4月
宮崎飛行：8月
仙台飛行：8月

→

第1期（H13～H17）
シラバス時間: 220時間
修業期間: 2年
宮崎学科：6月
帯広飛行：6月
宮崎飛行：6月
仙台飛行：6月

→

第2期（H18～H22）
シラバス時間: 225時間
修業期間: 2年
宮崎学科：4月
帯広飛行：6月
宮崎飛行：6月
仙台飛行：8月

→

第3期（H23～H27）
シラバス時間: 202時間
修業期間: 2年
宮崎学科：5月
帯広飛行：6月
宮崎飛行：6月
仙台飛行：7月

仙台飛行課程
審査合格率が低下

学科課程
知識定着率が低下

※シラバス時間短縮は
段階的に実施
・H25：225h→220h
・H26：220h→202h

訓練シラバスの短縮が知識・技能の定着に影響したため、
その後の訓練シラバスの更なる効率化に慎重となった可能性

実科教官の意識

平成20年度から追加教育が可能な上限を拡大
（帯広：10→15時間、宮崎；13→15時間、仙台：11:50→12:50）
※第3期中期目標(H23～27)で追加教育制度の更なる充実を指示

第4期(H28～R2)は追加教育対象者が増加
・第4期中期目標から学生の資格取得率の目標値設定(91%以上)
・H30～R2にかけて目標値を達成できない状況が継続(R1：82.6%)
⇒訓練遅延発生中においても追加教育対象者が増加
・帯広： 26%(H28) → 63%(R2)
・宮崎： 34%(H28) → 64%(R2)
・仙台： 35%(H28) → 90%(R2)

訓練遅延が発生している状況においても
シラバス時間内に訓練を修了させることよりも
追加教育を実施してでも丁寧に訓練を実施することを重視した可能性

訓練遅延拡大の要因分析④

4. 航空大学校の組織運営に関する問題

（1）訓練管理・訓練遅延への対応

・実科教官の体制が十分ではなく、本来管理側にいるはずの首席・次席も訓練を直接担当せざるを得ないなど余裕のない状況下において、その合間に訓練管理を行っており、進捗状況の精緻な検証や遅延を改善させるための対策の検討が十分には実施できなかったと推定

・訓練支援体制も大幅に縮小しており、日頃の事業運営に加え、養成定員拡大準備、新型コロナウィルス感染拡大、事故対応などの目の前の課題への対応に追われ、訓練遅延解消に向けた中長期的な対応が十分にできなかったと推定

（2）幹部の意識

・訓練進捗状況を幹部に定期的に報告する仕組みはあったが、航空大学校の訓練・支援体制が十分ではない中、日頃の事業運営に加え、養成定員拡大準備、新型コロナウィルス感染拡大、事故対応などの目の前の課題への対応に追われ、訓練遅延に対しては問題意識はあったものの後手に回ったと推定

・中期目標・中期計画においては、訓練遅延への対応は直接的な言及はなく、教育の質の向上、安全確保、業務運営の効率化、財務状況の改善などが設定されており、リソースが限られる中、これらに対する目標達成に向けた対応を優先していた可能性

・一部の予算項目は毎年度一定率以上に削減される仕組みとなっているなど、予算・人員の制約がある中で抜本的な対策をとることが困難

⇒ 訓練管理や進捗状況を幹部に報告する仕組みはあったが、リソースが限られている中で、目の前の課題への対応に追われ、訓練管理等が十分に機能せず、訓練遅延への有効な対応をタイムリーに措置できなかったと推定

（令和6年度に航空局と航空会社と連携して「航大ビジョン部会」を設置し検討・対応を本格化）

実科教官の体制が不十分

・管理側の首席・次席教官も直接訓練を担当
・訓練の合間に訓練管理を実施
⇒進捗状況の精緻な検証や遅延対策の検討が不十分

訓練支援体制の大幅な縮小

・日頃の事業運営に加え、目の前の課題（養成定員拡大、新型コロナ対応、事故対応等）に忙殺
⇒遅延解消に向けた中長期的な対応が不十分

幹部の意識

・体制が不十分であり、目の前の課題に忙殺
・中期目標・中期計画には遅延対応は直接的な言及なし
・予算・人員の制約から抜本的な対策は困難
⇒遅延には問題意識はあったが、対応が後手

訓練管理や進捗状況を幹部に報告する仕組みはあったが、
リソース（人員・予算等）が限られている中で、目の前の課題への対応に追われていたため、
訓練管理等が十分に機能せず、訓練遅延への有効な対応をタイムリーに措置できなかったと推定

３．訓練遅延解消の課題と取組み

航空大学校における養成能力の分析

○ 航空大学校においては、飛行課程毎に訓練シラバスを設定し、訓練項目と当該課程を修了するのに必要となる訓練時間(実機による訓練と飛行訓練装置による訓練)等を定めている。

○ しかし、航空大学校の養成能力の目安となる訓練キャパシティは養成定員108名に達していない状況が継続
（※訓練キャパシティは、学生の実機訓練実績合計を訓練シラバス実機訓練時間で割った値であり養成可能な学生人数の目安）

○ 令和6年度の課程毎の訓練キャパシティによれば、宮崎飛行課程がボトルネックとなっていたと推定

○ 訓練キャパシティ増加のためには、シラバス時間を効率化しつつ、学生訓練時間を増加する取組みが必要

訓練キャパシティ
（当該年度に訓練シラバスを修了可能な学生人数の目安（※））
（※）追加訓練が必要な場合があるので実際の養成人数と異なる。

$$= \frac{\text{学生実機訓練合計時間（当該年度において学生の実機訓練が行われた実績時間の合計）}}{\text{シラバス実機訓練時間（訓練シラバスにおいて学生１名の課程修了に必要な実機訓練時間）}}$$

過去５年間の訓練キャパシティの推移

訓練キャパシティは養成定員108名に達していない状況が継続

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
学生実機訓練合計時間（A）	14796:25	16398:05	18183:15	17353:05	17195:55
シラバス実機訓練時間（B）	202時間	202時間	202時間	197時間	195時間
訓練キャパシティ（A／B）	73.2	81.2	90.0	88.1	88.2

令和6年度実績を課程毎に分析

令和６年度における課程毎の訓練キャパシティ

帯広は108名を超えたが、宮崎は108名を大幅に下回った。
（仙台は宮崎の訓練遅延の影響を受けて低下したものと推定）

		帯広飛行課程	宮崎飛行課程	仙台飛行課程	合計
実機訓練合計時間	学生（A）	5535:15	7410:55	4249:45	17195:55
	職員等	562:40	929:15	748:20	2240:15
	合計	6097:55	8340:10	4998:05	19436:10
シラバス実機訓練時間（B）		50時間	90時間	55時間	195時間
訓練キャパシティ（A／B）		110.7	82.3	77.3	88.2

養成能力拡大の主な制約

○ 航空大学校の養成能力を拡大し訓練遅延を早期に解消するためには、「訓練シラバスの効率化」と「学生訓練時間の増加」の取組みが必要だが、これらには、国の訓練基準や訓練効果への影響、航空大学校の訓練リソース（機材、教官、施設、予算等）や訓練環境（空港、空域、天候等）などの制約がある。

航空大学校の養成能力拡大に必要な取組み

訓練シラバスの効率化

学生訓練時間の増加

訓練シラバスの効率化に関する主な制約

○ 操縦ライセンスに係る国の訓練基準【※後述】
- 最低訓練時間（事業用操縦士資格取得に最低150時間必要）
- 飛行訓練装置による訓練で実機訓練を代替できる時間の上限（事業用操縦士資格の場合は最大20時間まで代替可）

○ 訓練シラバスを効率化した場合には、学生が、その訓練時間内に必要な技量を習得できず、
- 追加訓練時間が必要な学生
- 技量不足で落第する学生

が増加する可能性があり、安全性や訓練効果に支障がないように検証しながら検討していく必要

学生訓練時間の増加に関する主な制約

学生訓練時間の増加に当たっての主な制約は以下のとおり

○ 訓練機の機材数【※後述】

○ 実働教官数【※後述】

○ 施設のキャパシティ（学生寮、格納庫 等）

○ 訓練環境（空港、空域、天候等）【※後述】

○ 予算（航空機修繕費、燃料費　等）

訓練シラバスの効率化に向けた取組み

○ 国の訓練基準（※）の範囲内において、各課程の訓練遅延状況を考慮し、飛行訓練装置の更なる活用等により、安全性や訓練効果に支障がないことを検証しながら、訓練シラバスの実機訓練時間を段階的に効率化（202時間→187時間）

○ 最近においては、宮崎飛行課程の訓練遅延の軽減のため、宮崎から帯広へ一部訓練を移行し単発機訓練課程全体の実機訓練を効率化するなどの変更を実施

（※）国の訓練基準の例
事業用操縦士資格取得（航空大学校においては単発機訓練課程）には、150時間以上の訓練時間が必要であり、このうち飛行訓練装置（FTD）による訓練は20時間まで組込可能（このため、単発機訓練課程の実機訓練は130時間以上必要）

訓練シラバスにおける実機訓練時間の推移

（注）単発機訓練課程の飛行訓練装置（FTD）時間は飛行時間に算入可能な時間を記載

	単発機訓練課程			多発機・計器訓練課程	合計	備考
	帯広飛行課程	宮崎飛行課程	小計	仙台飛行課程		
令和3年2月以前	71+30 （6ヶ月）	73+30 （6ヶ月）	145+00 （FTD：20+00）	57+00 （FTD：22+00）	202+00	
令和3年3月改正 （令和3年4月適用）	60+30 （5ヶ月）	84+30 （7ヶ月）	145+00 （FTD：20+00）	57+00 （FTD：22+00）	202+00	帯広飛行課程の訓練遅延軽減のため、帯広から宮崎へ一部訓練を移行 （令和元年度入学Ⅲ期より適用）
令和4年6月改正 （令和4年7月適用）	50+00 （5ヶ月）	90+00 （7ヶ月）	140+00 （FTD：20+00）	57+00 （FTD：22+00）	197+00	単発機課程の実機訓練を効率化 （令和2年度入学Ⅰ期より適用）
令和6年2月改正 （令和6年2月適用）	50+00 （5ヶ月）	90+00 （7ヶ月）	140+00 （FTD：20+00）	55+00 （FTD：23+00）	195+00	飛行訓練装置の活用等により仙台飛行課程の実機訓練を効率化 （令和2年度入学Ⅳ期より適用）
令和7年1月改正 （令和7年1月適用）	72+00 （7ヶ月）	65+00 （5ヶ月）	137+00 （FTD：20+00）	55+00 （FTD：23+00）	192+00	宮崎飛行課程の訓練遅延軽減のため、宮崎から帯広へ一部訓練を移行し単発機課程全体の実機訓練を効率化 （令和5年度入学Ⅱ期より適用）
令和7年6月改正 （令和7年7月適用）	72+00 （7ヶ月）	65+00 （5ヶ月）	137+00 （FTD：20+00）	50+00 （FTD：27+30）	187+00	多発機課程と計器課程を統合し、飛行訓練装置を更に活用することにより、仙台飛行課程の実機訓練を効率化 （令和3年度入学Ⅳ期より適用）

訓練機の増機に向けた取組み

○ 訓練遅延の早期解消のため、特に単発訓練機の増機の取り組みを進めている。

○ 更なる増機については、リソースの問題、航空大学校の施設上の制約や訓練環境の制約、訓練機の入手可能性などの課題がある。

単発訓練機の増機

○ 宮崎飛行課程の訓練遅延の軽減のため、令和7年から段階的に宮崎から帯広に一部の訓練を移行
（帯広50時間・宮崎90時間 → 帯広72時間・宮崎65時間）

○ 令和7年度においては、単発訓練機3機の増機を予定しているところ、宮崎本校から帯広分校への訓練機の移管も進めながら、早期に帯広分校の体制を整備

○ これにより、帯広分校・宮崎本校ともに、整備中の機体を除いた稼働機を10機程度確保することが可能
（学生用9機（9機×1班(3名)=27名）＋職員訓練等1機）

	単発訓練機（SR22）		備考
	帯広分校	宮崎本校	
令和7年4月時点	12機 （稼働機：8.4機）	17機 （稼働機：11.9機）	
令和7年6月時点	14機 （稼働機：9.8機）	16機 （稼働機：11.2機）	○4月に帯広に1機増機 ○5月に宮崎から帯広に1機移管
令和7年度末予定	15機 （稼働機：10.5機）	17機 （稼働機：11.9機）	○8月に宮崎から帯広に1機移管 ○年度末までに宮崎に2機増機

（※）稼働機数は、保有機数に整備中の機体を除く機体稼働率（約70%）を乗じた使用可能機数の目安

更なる増機に向けた課題

今後、更に増機を進めることにより、例えば、現在は訓練機1機に搭乗する学生数を原則として3名としているものを2名にすることにより、1名当たりの訓練時間を増加させることも考えられるが、

○ リソースの問題（教官数、整備体制、予算等）

○ 航空大学校の施設上の制約
- 帯広分校の格納庫のキャパシティは現状15機まで
- 各校のエプロン（駐機場）に同時に配置可能な機体数は現状12～13機まで

○ 訓練環境（空港、空域、天候等）による制約

○ 訓練機の入手可能性（新造機は高額・納入までに1年以上必要、中古機市場にも航空大学校の訓練機に適したものは極めて少ない状況）

等の課題がある。

実働教官数の増加に向けた取組み

○ 教官確保が困難な状況や任用訓練中の教官が多いことから、各校ともに実働教官は十分ではなく、訓練遅延解消に向けて大きな課題となっている。

○ 引き続き教官募集の取組を継続しつつ、任用訓練の効率化を進めるなどして、実働教官の増加を図っている。

航空大学校における教官の配置状況

○ 各飛行課程は2クラスの学生が受講（27名×2クラス）し、午前と午後に分けて飛行訓練を実施。訓練機1機に教官1名と1班（学生3名）が搭乗するため、各フライトで27名が飛行訓練を同時に実施するには9名の教官が必要

○ 飛行前ブリーフィングとフライト後の振り返りを適切に実施して、飛行訓練の安全確保を図り、学生に対し指導を実施する必要があることから、1名の教官が同日に午前と午後のフライトを担当する場合には、1フライト当たりの飛行時間は十分に確保できない恐れがある。

○ このため、各校に最低18名の教官が必要（実際には休暇や体調不良等の対応のために更に必要）だが、各校ともに実働教官は十分ではなく、1名の教官が午前と午後のフライトを担当したり、学生4名の班を配置せざるを得ない状況にあるなど、大きな課題となっている。

（令和7年7月1日現在）

	帯広分校（定員：21名）	宮崎本校（定員：23名）	仙台分校（定員：22名）
首席実科教官	1名（分校長と兼務）	1名（訓練中）	1名（分校長と兼務・訓練中）
次席実科教官	1名	1名	1名
実科教官	17名（うち2名訓練中）	21名（うち6名訓練中）	17名（うち3名訓練中等）
計	19名（うち2名訓練中）	23名（※1）（うち7名訓練中）	19名（※2）（うち4名訓練中等）

（※1）宮崎本校の実科教官23名中1名は操縦教育証明未保有
（※2）仙台分校の実科教官19名中10名は操縦教育証明未保有
1名は飛行訓練装置教官であり訓練機には乗務できず

実働教官数の増加に向けた取組み

○ 小型機操縦士（教官）の確保は厳しく、教官の募集のみにより定員数を充足することが困難な状況。このため、定年後の再任用、航空局や航空会社からの出向等により対応してきたが、教官の高年齢化等による退職、出向先への帰任等が生じ、その補充ができた場合であっても、教官としての任用訓練（操縦教育証明未保有者の場合は約10ヶ月）を実施する必要があることから、特に、訓練中の教官の配置先となることが多い宮崎本校において実働教官数の不足が顕著

○ このため、引き続き教官の募集等の取組を継続しつつ、任用訓練等の効率化を進め実働教官数の増加を図っている。また、これにより、教官訓練のためのリソース（実働教官や訓練機等）を学生訓練に充てることができる効果もある。

※ 教官任用訓練の効率化の例（機長時間300時間超の場合）：令和7年1月改正

	改正前	改正後
操縦教育証明未保有者	約10ヶ月（実機106時間・FTD13時間）	約6ヶ月（実機62時間・FTD28.5時間）
操縦教育証明保有者	約6ヶ月（実機66時間・FTD13時間）	約3ヶ月（実機27.5時間・FTD29時間）

訓練環境の制約への対応

○ 養成定員拡大により訓練機数も増加し、空港、空域、天候等の訓練環境の制約の影響が大きくなっており、例えば、帯広飛行課程では離着陸訓練、宮崎飛行課程では野外飛行が影響を受ける可能性

○ 抜本的な対策は難しい面があるが、訓練管理の強化等により引き続き訓練環境の制約に対応していく。

訓練環境の制約

○ 各飛行課程においては、定められた飛行時間を達成するだけでなく、技量を習得するために必要な訓練項目を実施する必要がある。例えば、単発機訓練課程では、

・帯広飛行課程では、初めての飛行訓練でありソロフライトを目指すため、離着陸訓練をはじめとする基礎操作訓練を重点的に実施し、

・宮崎飛行課程では、プロパイロットとしての技量・判断力を習得するため、九州各地の空港等へ長距離飛行（野外飛行）する等の応用操縦訓練を重点的に実施

する。また、外部を視認しながら飛行（有視界飛行方式）するため、天候の状況に大きく左右される。

○ 養成定員108名化により、同時に飛行訓練を実施する訓練機も増加したが、

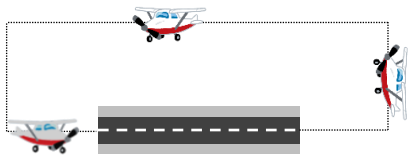
・帯広飛行課程では、帯広空港は連続離着陸訓練は同時3機に制限されていることから、当該訓練時間中に全機が離着陸訓練を実施できないおそれがあり、

・宮崎飛行課程では、宮崎空港周辺だけではなく、他空港の周辺やその経路の天候の状況によって野外飛行の実施可否が制限され、また、他の訓練機と行き先を分散させる必要があることから、限られた空港・空域・経路の中で全ての訓練生が必要な野外訓練を効率的に修了させることが難しい場合が出てくるおそれ

がある。

（令和5年度入学Ⅱ期以降のシラバスの例（令和7年1月適用））

	帯広飛行課程シラバス	宮崎飛行課程シラバス
離着陸訓練	約40%	約15%
空中操作	約30%	約25%
野外飛行	約25%	約55%
その他	約　5%	約　5%



連続離着陸訓練は
同時3機に制限

9機が飛行訓練を実施する場合には、飛行時間の前半と後半で入れ替えても全機は実施できず
（※他空港にも制約があり、当該空港までの移動時間も考慮する必要）

宮崎本校の主な使用空港
（括弧内は令和6年度の着陸実績）

訓練環境の制約への対応

○ 訓練環境の制約（空港、空域、天候等）については、抜本的な対策は難しい面があるが、
・訓練管理の強化
・必要な場合には、使用する空港や空域の制限の緩和を可能な範囲で調整
すること等により引き続き対応していく。

天候の影響への対応

○ 養成定員拡大により訓練機数も増加し、空港、空域、天候等の訓練環境の制約の影響が大きくなっており、例えば、帯広飛行課程では離着陸訓練、宮崎飛行課程では野外飛行が影響を受ける可能性

○ 抜本的な対策は難しい面があるが、訓練管理の強化等により引き続き訓練環境の制約に対応していく。

天候の影響

○ 各飛行課程における学生飛行訓練実施率（飛行前日に計画された飛行訓練のうち実際に実施された回数の割合）を踏まえると、

・有視界飛行方式（外部を視認しながら飛行）による訓練を実施する単発機飛行課程（帯広飛行課程と宮崎飛行課程）が多発機飛行課程（仙台飛行課程）に比べて、天候による影響を受けやすく（梅雨や台風のシーズン等は訓練実施率が低下）、

・このうち、特に、帯広飛行課程における夏期の訓練実施率が極端に悪化する傾向

にあることが確認できる。（※飛行前日に計画された飛行訓練のキャンセル要因は主に天候によるもの）

○ 帯広においては、初夏から夏期にかけて、特に午前中の早い時間に海霧の発生が多いことが影響

学生飛行訓練実施率（過去5年平均（令和2～6年度））
（飛行前日に計画された学生飛行訓練のうち実際に実施された回数の割合）
（※赤字：50%未満、橙字：50～60%、青字：85%以上）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均
帯広飛行課程	64.5%	68.2%	57.7%	51.0%	48.0%	55.5%	76.8%	74.6%	81.7%	66.9%	69.3%	76.3%	63.1%
宮崎飛行課程	65.8%	61.4%	56.3%	61.2%	62.1%	61.1%	70.3%	76.4%	85.2%	70.2%	58.3%	70.5%	66.5%
仙台飛行課程	83.6%	87.0%	79.0%	80.4%	90.4%	87.9%	90.3%	90.8%	88.6%	82.4%	77.3%	89.2%	85.4%
全体	68.5%	69.4%	60.0%	60.1%	61.5%	64.2%	76.3%	77.8%	83.5%	71.3%	66.1%	75.8%	69.3%

帯広における海霧の影響への対応

○ 令和7年度から、帯広分校において夏期期間（6～8月）における就業時間を変更して始業開始時間を後ろ倒しにすることにより、午前フライトを海霧の影響を受けづらい時間帯に設定（10:15～14:00）。今後、その効果を確認しながら必要な対応を図っていく。

訓練の進捗状況等の管理改善に向けた対応

○ 訓練の進捗状況や訓練遅延への取組みについて、幹部の関与を強化し、各校・関係部署との情報共有・連携強化を図り、取り組みを推進

訓練の進捗状況等の管理改善に向けた取組み

訓練の進捗状況や訓練遅延への対応状況の管理を改善するため、

○ シラバス見直しや飛行時間増加に向けた取組み等、訓練遅延に対する各部署が講ずべき措置とその対応を一覧表形式にして作成・更新し、担当幹部がその進捗状況を管理することにより、担当幹部による進捗状況や遅延対策への関与を強化。また、隔週で開催される航大会議と役員会において、その進捗状況と今後の方向性について幹部と各部署が確認・議論。

○ 航大会議においては、訓練の進捗状況等の報告がこれまでも実施されてきたが、各校首席・次席や関係部署の課長等が進捗遅れの要因やその対応について説明し、その対応についての幹部等と闊達に議論

訓練の進捗状況等の対策の推進

幹部の関与を強化する等の取組みを推進することにより、

○ 訓練進捗の状況の課題や各取組みの進捗状況等について、幹部と各校・関係部署において情報共有が図られ連携強化

○ 新たな課題に対する意識決定の迅速化

○ 現場も含めた訓練遅延への対応の意識の向上

などの効果が図られ、引き続き訓練遅延等への対応を図っていく。

待機学生への対応

○ 入学前と課程間において待機期間が生じていることから、待機学生に対し、前課程の復習や次課程の予習のための教材提供、課程間の期間が空いたことに対する復帰のための措置等を実施
○ 今後、入学前の待機中の学生も健康相談や悩み相談を可能とするなど、更なる措置を検討・対応予定

① 入学前の待機（宮崎学科課程前）

○ 自学自習サイトを通じて、一部の学科教科の課題を事前提供しており、同サイトを通じて学生からの質問にも対応【対応中】
○ 入学前の待機中の学生を健康相談や悩み相談の対象者として追加【調整中】

② 課程間の待機（宮崎学科課程－帯広飛行課程）

○ 自学自習サイトを通じて、学科課程の復習を可能とし、同サイトを通じて学生からの質問にも対応【対応中】
○ 帯広飛行課程への入校前に約1か月のオンライン授業を実施【対応中】
○ 動画教材を作成し順次提供中【200本のうち170本の動画を作成・提供済】

③ 課程間の待機（帯広飛行課程－宮崎飛行課程）

○ 宮崎飛行課程の予習教材（同課程で学生が躓きやすい課題をまとめたもの）を帯広飛行課程修了時に提供【対応中】
○ 宮崎飛行課程の実機訓練開始前に飛行訓練装置による復帰訓練を実施【対応中】
○ 動画教材を作成し順次提供中【200本のうち170本の動画を作成・提供済】

※現在のところ、宮崎飛行課程－仙台飛行課程の課程間待機は発生していない。

訓練遅延の早期解消に向けて

○ 令和7年度においては、これまでのところ昨年度に比べて、学生訓練時間は改善
○ 引き続き訓練遅延の早期解消に向けて取り組んでいく

令和7年度における学生訓練時間の状況

訓練遅延の解消に向けた取り組みを進めているところ、令和7年度においては、宮崎飛行課程において5月中旬からの梅雨入りの影響等を受けているものの、これまでのところ、訓練キャパシティは100名を超えるペースとなっており、令和6年度に比べて学生訓練時間は改善

	令和7年度学生訓練時間				（参考）令和6年度学生訓練時間
	帯広飛行課程	宮崎飛行課程	仙台飛行課程	計	
4月	630＋50	772＋35	583＋30	1988＋55	1546＋15
5月	788＋10	633＋45	485＋50	1907＋45	1545＋25
6月	795＋40	603＋15	405＋35	1804＋30	1382＋25

安全確保を前提として、教育訓練の効果の維持・向上を図りながら、
引き続き訓練遅延の早期解消に向けて、国土交通省航空局や航空会社とも連携して、必要な取り組みを推進

４．安全性向上や調査研究等への取組み

安全性向上に向けた取組み

航空大学校における主な航空事故

航空大学校においては、過去に訓練飛行中に死亡事故を含む航空事故が発生しており、安全性向上は最優先課題

2003年7月11日、宮崎本校所属訓練機が訓練飛行中に水田に墜落
教官1名・学生2名死亡、学生1名重傷
（写真出典：運輸安全委員会事故調査報告書）

2011年7月28日、帯広分校所属訓練機が訓練飛行中に山腹に衝突
教官2名・学生1名死亡、学生1名重傷
（写真出典：運輸安全委員会事故調査報告書）

2023年9月7日、帯広分校所属訓練機が釧路空港における着陸訓練時に空港場周柵に衝突し停止（負傷者無し）
（写真出典：NHKニュース）

航空大学校における安全性向上に向けた取組み

「安全に関する基本方針」に基づき、「安全業務計画」を毎年度策定し、安全目標に対する達成度や安全に関する取組み状況等について、理事長をヘッドとする総合安全推進会議や毎月各校で開催される安全委員会において確認・推進

（1）「安全に関する基本方針」等の定着

○ 全職員に「安全に関する基本方針カード」を配布

○ 7月を「航大安全月間」として、安全に関する取組み（安全総点検、慰霊行事、安全教育等）を集中的に実施　等

（表）　（裏）

安全に関する基本方針カード

（2）報告する文化の確立に向けた取組み

○ 公正な文化の定着を図り、自発報告（ヒヤリハット報告）等を促進するための教育・啓発を推進（自発報告は分析・匿名化したうえで学内に展開）

○ 学生から理事長等へ電子メールにより直接アンケートを提出できる仕組みを導入（必要に応じて教官等に個別指導等を実施）　等

（3）安全意識の更なる向上に向けた取組み

○ 過去の事故の教訓等により安全意識を高めるため、宮崎本校に「安全啓発室」を設置

○ 役員等による安全講話に加え、外部講師による安全教育を年2回開催　等

安全啓発室

運航・訓練に関する調査・研究の取組み等

○ 航空大学校においては、運航・訓練に関する調査・研究を実施し、飛行訓練への活用等を検証・展開
○ 国土交通省航空局による運航・訓練に関する基準検討の取組みにも参画（簡易型フライトレコーダーの活用検討等）
○ 航空機操縦士養成連絡協議会への参画や双方の施設の視察等を通じ、民間養成機関等とも意見交換等を実施

運航・訓練に関する調査・研究の例

飛行航跡等の可視化システムの開発

JAXAとの共同研究により飛行航跡等の可視化システムを開発し、飛行データをアニメーション化して音声データとシンクロ再生させることにより飛行訓練のフィードバックなどの活用方法の評価・検証を実施中

国土交通省航空局の基準検討への参画の例

簡易型フライトレコーダーの活用検討への参画

飛行記録装置搭載の義務付け対象外である小型機において事故が相次いだため、国土交通省が簡易型フライトレコーダー（FDM）の活用を検討するに当たって、航空大学校は、
・FDMの搭載実証検証に参加（平成30年度～令和3年度）
・FDMの活用方策に関する検討会に参画（令和4年度）
等により検討に参画

簡易型フライトレコーダーの
訓練機への搭載

簡易型フライトレコーダーの活用検証
（出典：国土交通省航空局HP）

国土交通省航空局「小型航空機用FDMガイドライン」
（令和5年8月発行）

航空分野の裾野拡大等に向けた取組み

○ 航空大学校においては、航空分野の裾野拡大、質の高い学生の確保、地元への訓練への理解促進等を図るため、行事を通じた航空思想の普及・啓発、各種メディアを通じたPR・広報等を実施

航空分野の裾野拡大に向けた行事

航空大学校においては、航空分野の裾野拡大等に向けた行事等を実施

○ 各空港において開催される「空の日」行事への参画
（学校紹介、飛行訓練装置体験搭乗、訓練機の展示等）

宮崎本校

帯広分校

仙台分校

○ 小・中・高生を対象とした「航空教室」や「市民航空講座」の開催や修学旅行の受入れ　等

春の航空教室
（令和7年5月31日：宮崎本校・宮崎科学技術館）

各種メディアを通じた広報・PR

ホームページやSNSを通じた発信に加え、各種メディアの取材対応等を通じて、航空大学校の広報・PRを実施

テレビ宮崎（令和7年5月24日放送）

５．まとめ

まとめ

○ 航空大学校は、設立以来、我が国航空会社の基幹的要員となる質の高い操縦士を養成しており、2030年訪日外国人旅行者数6000万人の目標達成や航空需要の更なる増加を支えるため、平成30年度から養成定員を108名に拡大している。

○ また、我が国唯一の公的な操縦士教育訓練機関として、運航・訓練に関する調査・研究や基準検討への参画、航空分野における裾野拡大などの取組みを進めてきた。

○ 一方で、東日本大震災、訓練機事故、新型コロナウィルス感染拡大の影響等により訓練遅延が拡大し、自宅待機等の期間が発生していることは重く受け止めている。

○ 教官をはじめとする体制や予算などのリソース、施設や訓練環境などの制約がある中、航空局や航空会社とも連携しながら、現行リソースを最大限活用した措置を講じており、令和7年度においては訓練の加速化などの改善が見られている状況となっている。

○ 安全確保を前提として、教育訓練の効果の維持・向上を図りながら、引き続き訓練遅延の早期解消に向けて、航空局や航空会社とも連携して、訓練能力の拡大や訓練シラバスの効率化等の必要な取組みを推進してまいりたい。