

(独) 航空大学校の養成に関する検討会

とりまとめ

令和7年10月

目次

1. はじめに
2. 訓練遅延の状況と課題
3. 訓練遅延の要因
4. 他の養成機関の状況
5. 対策
6. おわりに

1. はじめに

(独)航空大学校は、我が国唯一の公的な操縦士養成機関として、本邦航空会社の基幹的要員となる質の高い操縦士を安定的に養成するとともに、民間養成機関の技術支援等を実施し、航空ネットワークの維持・航空業界の発展に貢献することを使命とする法人である。

操縦士は高い専門的スキルと判断力を求められる職であり、その養成には長い時間と多くの費用を要するという特徴を有するため、諸外国では航空会社の操縦士を、自社での養成に加え、軍出身者から多く獲得することで安定的な操縦士の確保を図っている。

我が国ではこの役割を同校が担っており、現在の本邦航空会社で働く操縦士の3割程度が同校卒業生となっている。また、同校が発足した昭和29年以降、毎年安定的な操縦士養成を続け、これまで4,500名以上の操縦士（飛行機）を我が国に誕生させており（令和7年8月末現在）、同校は戦後から今日に至るまで劇的な進化を遂げてきた我が国航空業界を支え続けてきた存在である。

更なる経済成長の推進・観光立国日本の実現に向け、2030年までに訪日外国人旅行者数を6,000万人に増やすことを政府目標として掲げており、これに伴い航空需要は一層増加することが見込まれることを踏まえ、同校では入学定員を航空会社や私立大学その他操縦士養成機関の養成能力も考慮して、平成30年より72名から108名に拡大している状況である。

一方で、ここ数年、同校において訓練遅延が急激に拡大し、卒業人数は年間70名程度に留まり、入学試験に合格しているにも関わらず同校の寮に入れず修学を受けられない学生（以下、「待機学生」という）が多く発生し、学生の卒業までの期間が標準となる2年を大きく上回っている。

同校ではこれまでも訓練遅延解消等の取組が実施されているが待機学生の解消に至っていない状況を踏まえ、令和7年3月にとりまとめられた「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」の報告書において「遅延解消等に向けた取組を着実に進めるとともに、更なる対策について、要因分析の掘りを含めて、航空局とも連携のうえ早期検討を進め、これらを次期中期計画（令和8年度～12年度）に反映するべきである」とされたところである。

これを受け、本検討会では、航空大学校への詳細なヒアリングや国内外の養成機関の状況等を参考に、訓練遅延の状況と要因を分析した上で、必要と考えられる対策について検討し、ここにとりまとめるものである。

2. 訓練遅延の状況と課題

(平成 13 年～平成 29 年)

同校が独立行政法人化した平成 13 年から 22 年までの間は待機学生が発生していない状況が続いたが、平成 23 年に発生した東日本大震災による仙台分校の被災や帯広分校の訓練機の墜落事故により訓練中断を余儀なくされ、58 名(注)の待機学生が発生した。平成 24 年度の入学定員を半減したことにより待機学生が減少したが、全て解消されることなく、15 名程度(注)の待機学生が常態化していた。

(平成 30 年～現在)

入学定員を拡大した平成 30 年頃から訓練遅延が急激に進み、待機学生数は令和 6 年度末時点で 161 名(注)、待機の期間等は一人あたり平均で 475 日(令和 6 年度に卒業した学生平均)にまで拡大した。

(課題)

これによって、多くの学生の社会活躍の機会損失、具体的には操縦士として活躍できる時間が短くなるとともに、我が国の航空会社に対し安定した操縦士の供給を十分には行えていない。

また、同校が訓練遅延への対応に迫られ民間養成機関への技術支援が十分に行えないこと、十分な操縦士の養成数を達成できずに就職先が地域航空会社まで行きわたっていないこと、一人あたりの養成コストが大きくなり受益者(航空会社)の負担が増していることなどの課題も生じている。

(注) 待機学生数は、年度毎で比較するための条件を統一させるため、「各年度末時点で航空大学校に入校している(すべき)学生の総数」から「航空大学校の所属定員数(定員 108 名×2)」の差分により算出

3. 訓練遅延の要因

(1) 訓練遅延の常態化に係る課題

2. に示すとおり、東日本大震災以降、一定の訓練遅延・待機学生が存在していた。これは、同校へのヒアリング等を踏まえると、独法合理化等によって教官や管理部門の体制が縮小されるなか、過去の事故を踏まえた安全意識の高まり、中期目標・計画に示された「資格取得率」等の達成に向けた教育の質の向上の取組み等への校内の優先順位が上がり、期間内で養成することへの意識が相対的に薄く対応が遅れる状況が続いたことに起因したことが考えられる。

(2) 入学定員増（平成 30 年）に向けた事前検証に係る課題

また、入学定員拡大後の卒業生（令和 2 年度以降）から修学期間の超過が大幅に増加した点に関しては、エンジントラブル（平成 30 年）による機材の稼働率の低下、コロナ禍（令和 2 年～4 年）による訓練停止やコロナ患者発生時の隔離期間の設定などの影響も考えられるが、平成 30 年から現在に至るまで、卒業生の人数は平均 70 名程度であることなどを踏まえると、従前の訓練体制・手法では 108 名の養成が困難であったと考えられる。

これは、入学定員の拡大にあたり、当時の体制を基準に教官や機材増は行ったものの、例えば空港キャパシティ・天候の検証、訓練管理の厳格化、不測の事態等も考慮した訓練手法の効率化・教官や機材の増、代替養成策等の検証が不十分だったことに起因すると考えられる。これには独法合理化等による体制の縮小化や準備期間（1 年）の短さも影響したと考えられる。

(3) 訓練管理・組織運営に係る課題

平成 30 年に入学定員を拡大してから現在に至るまで訓練遅延が改善されない状況が続いている点については、訓練の進捗管理が組織的に適切に対応できていなかったと考えられる。

具体的には、同校における現在の訓練の進捗状況については担当教官が管理し、適宜、管理職（首席教官等）に報告し必要な措置を講じるとともに、隔週に開催される会議等で経営陣に報告し改善を検討することとされているが、管理職も含めて直接訓練を担当せざるを得ないほどリソースに余裕がない状況において、また経営陣も含めて目の前の課題への対応に追われ、改

善策の実施状況や効果検証等のフォローが適切に実施されていなかったと考えられる。

この背景には、(1)に示す訓練遅延に対する意識の薄さに加え、訓練遅延が発生した際に講じる対策の検証等のフォロー手順等が定められていなかったこと、これらを含めた組織運営上のPDCAが適切に機能していなかったと考えられる。

(4) 航空局との連携に係る課題

同校の事業計画や運営手法を大幅に変更するためには、同校の所管官庁であり運営費交付金等を担当する航空局との連携・協力が重要であるが、同校へのヒアリングによると、お互いの意思疎通が十分に取られずに、必要な改善が円滑に進められていなかったことも影響したと考えられる。

4. 他の養成機関の状況

今回、国内で操縦士を養成する機関6社、海外の公的な養成機関2団体について、養成規模、期間、機材、使用する空港、訓練遅延状況、安定養成のための工夫等について調査を行った。この結果、航空大学校の特有の環境、他の養成機関における特徴を以下に示す。

(1) 航空大学校の特有環境

国内他の養成機関との比較では、同校は、3倍以上の養成人数、かつ、他の養成機関ではおよそ一つの基地で訓練を行うところ、3つの空港を基地にして訓練を行っており複雑な訓練管理を要するという特徴を有する。

(2) 国内養成機関における安定養成の工夫

①休日を固定しない訓練

同校では原則土日が休みだが、4. に示すとおり、他の養成機関では、訓練機会を増加させるため、天候に応じて土日においても訓練が実施できるように、教官等の休日を変更するなどの柔軟な体制をとっている機関もあった。

②海外養成機関の活用

今回調査した国内養成機関の8割以上が、日本よりも日照時間が長いほか、定期便との競合がなく、複数の滑走路を有する米国や豪州など海外の養成機関を活用し養成の効率化を図っていた。

③訓練時間の短縮化

同校では訓練飛行時間が192時間必要なところ(R7.1)、他の養成機関では米国等で活用されている新たな訓練手法(インテグレートCPL/IR)を参考に単発機の資格取得を省略し多発機の訓練比重を高めることで効率的な訓練カリキュラムを設定し、160時間程度まで削減している例があった。

	飛行訓練時間	特徴
航空大学校	192 時間	従前の CPL/IR (単発機の資格含む)
A 社	167 時間	インテグレート CPL/IR (単発機の資格を省略)
B 社	182 時間	従前の CPL/IR (単発機の資格を省略)

(3) 海外の公的養成機関

フランスとインドにおける操縦士の公的養成機関の特徴を表 1 に示す

表 1 : 諸外国の操縦士養成機関

	国立民間航空学校 (ENAC)	IGRUA
国	フランス トゥールーズ	インド ウッタール・プラデーシュ州
年間入学者	150 名	125 名
訓練期間	24 ヶ月	24 ヶ月
保有機数	72 機(単 : 62 機、多 : 10 機)	18 機(単 16 機、多 : 2 機)
訓練基地	4 カ所以上 ・ グルノーブル空港 ・ カルカッソンヌ空港 ・ モンペリエ空港 ・ サン＝ヤン空港 ※他国内 3 空港も活用可	3 カ所 ・ フルサトガンジ飛行場 ・ ゴンディア飛行場 ・ カラブラギ空港
宿舎	法人用意 ※学生寮完備	法人用意 ※男女別棟の寮完備
特徴	・ 定員 150 名のうち、ENAC 生は 25 名 (全面無償)、エアライン等からの受け入れが 125 名 (エールフランス、中国、ベトナム等。自社養成が困難な場合用) ・ ENAC 生はエールフランス社の入社試験の一部を免除 ・ パイロット以外にも航空管制官や技術系公務員 (管技職等) の養成も実施 ・ 飛行教官 100 名 (教官 1 人あたり訓練生は最大でも 4 人) ・ コロナ禍の影響を受け訓練遅延が一部発生したものの、一時的な入学定員の削減等により解消。慢性的な訓練遅延は発生していない ・ フェール率は ENAC 生で 5%程度、外部訓練生で最大 10%程度	・ 飛行訓練専用の空域あり ・ 拠点空港 (フルサトガンジ) では夜間訓練も実施可能 ・ 拠点のあるインド北部では、冬季に濃霧や大気汚染の影響による視界不良のため訓練遅延が発生。稼働率向上のため、2021 年より、冬季は南部に位置するゴンディアやカラブラギでの訓練実施、及び週末・祝日フライトを実施

5. 対策

(1) これまでの取組み状況

昨年6月の「航空整備士・操縦士の養成・確保に関する検討会」の中間報告を受け、航空大学校は、航空局・航空会社と連携し、早期養成に係る対策を検討し順次実施してきた。具体的な取組を表2に示す。

これらの取組の結果、令和7年度（8月末まで）の飛行訓練時間は令和6年度と比して帯広飛行課程で約54%の増加（3181時間）、宮崎飛行課程で約14%の増加（3396時間）、仙台飛行課程で11%の減少（2014時間）となっており、合計は17%の増加（8592時間）となっている。

それぞれの主な要因としては、帯広飛行課程は機材の増機、宮崎飛行課程は標準訓練時間の設定や訓練管理の強化、仙台飛行課程では宮崎飛行課程の梅雨入り等による訓練遅延の影響によって、7月から8月にかけて通常2クラスのところ1クラスでの訓練に留まったこととなっている。

なお、仙台飛行課程では9月途中から通常の2クラスでの訓練を実施しており、現時点では、令和7年度中に100名規模（計4クラス）の卒業を見込むことが可能な状況である。

表2：これまでの主な取組み

内容	対象
1. 標準訓練時間の設定・教官の意識の向上 標準訓練時間の設定等により、訓練1回当たりの飛行時間を増加（令和7年4月より全課程で実施）	全体
2. 訓練機の増機 帯広：12機（R6末）→15機（R7.8） 宮崎：15機（R7.8）→17機（R7.10に1機、R7年度末に1機）	帯広、宮崎
3. 訓練管理の強化 隔週での訓練遅延状況の幹部への報告と対策の議論の実施に加え、訓練遅延の対策等の一覧表を作成し、その進捗状況について議論	全体
4. 教官の稼働率の向上 任用訓練時間の短縮（操縦教育証明保有者の場合：6→3ヶ月：R7年度以降適用）	全体
5. 天候等を踏まえた訓練時間帯の変更 夏期の濃霧を避けるべく、午前中の飛行訓練開始時間を2時間遅らせるなど（R7夏～）	帯広
6. 訓練カリキュラムの効率化 実機訓練時間：195時間（R6）→187時間（R7.7から順次適用しR8.8に全課程に適用予定）	全体

(2) 待機学生の早期解消

待機学生の解消には、(1)の取組の徹底等に加え、更なる養成の加速化に向けた対策が必要となるが、これには「早期に効果を発揮できること」「現場に過度な負担を与え安全や教育の質に影響を生じることがないこと」「予算上の制約から可能な限りコストを抑えること」が求められる。

これを前提に、同校へのヒアリングや4.に示す事例を参考にすると、待機学生の早期解消の具体的な対策としては次に示すものが有効と考えられる。

① 土日フライトの実施

訓練は天候の影響が大きいことから、晴天の機会を逃さずに訓練を行えるよう、予算や体制の制約等を考慮しながら、土日等の休日における訓練の実施に向けた検討を進めるべきである。その際、現場の負担が過度なものになることがないように、適切な労務管理に務めることが重要である。

② 現行リソースを最大限活用した養成の実施

同校では最大 27 名一クラスの単位で訓練課程を進める運用としており、仮に途中で退学者が出るなど欠員者が出た場合であっても、その状態のままのクラス単位で訓練が進んでいる。

このクラスのメンバーを固定した訓練の手法は、仲間意識を育み、相互に励まし合ったり高めあったりするなど訓練への好影響を与える側面もあるが、一方で、教官・機材といったリソースを必ずしも有効に活用できていないという側面もある。

これだけ多くの待機学生が存在し早急に対応が必要な状況であることを踏まえると、例えば、欠員が発生したクラスについては、あるタイミングで後続の待機中のクラスから補完し、卒業時には可能な限り 27 名単位とするような対策など、現行リソースを最大限活用する手法を検討し、待機学生の解消を図ることが重要である。これによって、将来航空会社で操縦士として業務する上で必要となる他者とのコミュニケーションスキルを磨くことも期待できる。

なお、導入にあたっては、公平性の確保に配慮しつつ、クラス変更への学生の理解に努める必要がある。

③ 外部養成施設の活用

表3に現在の同校の訓練体制を示す。これをみると、現在の訓練手法と訓練リソース（機材数、教官数、寮の収容数等）では年間108名を大きく上回る養成を期待することは困難である。

更なる養成数の増加のためには、訓練カリキュラムの効率化や教官等の増加が必要になるが、教育効果への影響や固定費の増加に加え、効果の発揮に時間を要することを考えると、どちらも困難と考えられる。また、対策にあたっては、待機学生解消後には108名の養成規模が継続されることを考えると、今回の一時的な対策によって後年度への影響をできるだけ生じさせないことにも配慮する必要がある。

これらを踏まえると、4.(2)③に示すように、海外等の他の養成施設の環境等を活用することが待機学生の早期解消方法の一つであり、海外等での訓練経験は将来航空会社において操縦士として業務する上でも貴重な経験になると考えられる。

なお、対策の具体的な方法等を検討する際には、以下の点について留意する必要がある。

- ・ 旅費等の費用面や精神面において学生への負担を軽減するよう適切な対応を図ること
- ・ 学生やご家族の理解を得ること
- ・ 機材の違い等を考慮して必要な追加訓練を同校において実施するなど、養成の質を可能な限り確保するための必要な措置を実施すること
- ・ 航空大学校内の訓練を継続しながら、外部養成施設を活用することで運用・管理が複雑になるため、現場に過度な負担がかからないこと

④ インターンシップへの参加機会付与

学生の待機期間は直ぐには解消されないことを踏まえると、この待機期間が学生にとって有益となるよう、同校は取り組むべきある。例えば、受入れを希望する航空会社におけるインターンシップ（地上業務含む）の情報を学生に提供し、学生の待機期間において卒業後にも有益な経験となる活動の選択肢を増やすことが考えられる。本措置は待機学生の解消には直接繋がらないものの、待機から復帰後の訓練へのモチベーション向上も期待できる。

⑤ 航空局との連携による企画部門の体制強化

上述①～④を行うためには、具体的な取組内容やスケジュールの検証、多岐にわたる関係者との調整など、いわゆる企画関係業務が多く発生することが想定されることから、航空局においては必要な予算の確保とともに体制面での協力を行うとともに、同校との連携を密に、訓練への知見が深い航空会社への支援も仰ぎながら進めるべきである。

なお、②、③については、早期に、例えば令和7年度内を目安に、具体的な手法や全体の効果検証を行うことが必要である。

この結果、待機学生の解消時期が次期中期計画の後半（令和11年度以降）にずれ込む可能性がある場合は、2030年訪日外国人6000万人の政府目標達成に必要な操縦士数も十分勘案の上、一時的な入学定員の削減による待機学生解消の加速化の検討を含めた更なる対策を速やかに検証し、令和8年度以降の取組に反映させるべきである。

表3 航空大学校の訓練体制

（令和7年9月現在）

		帯広 (単発事業基礎)	宮崎 (単発事業応用)	仙台 (多発事業・計器)
機材	現在	15機	15機 〔 R7.10に1機 R7年度内に1機増予定 〕	13機
	必要※1	15機	17機	13機
教官	現在	18(訓練中+2)	16(訓練中+5)	15(FTD+1, 訓練中+3)
	必要※2	18名	18名	18名
担当クラス		2	2	2
寮の定員		83 (1月は3クラス重複)	122 (学科課程含む)	84 (1月は3クラス重複)

※1 年間108名の養成に必要な機材数

帯広：単発訓練機の稼働率(0.7)を考慮すると10機程度の稼働となり、学生訓練用(9機)と教官訓練又は予備機(1機)の配備が可能（※現行の格納庫などの制約から15機配備が上限）

宮崎：単発訓練機の稼働率(0.7)を考慮すると11～12機程度の稼働となり、学生訓練用(9機)に加え、機数制限から帯広では十分には実施できない教官訓練を実施するための訓練機(2～3機)の配備が可能

仙台：多発訓練機の稼働率(0.65)を考慮すると8～9機程度の稼働となるが、単発機課程に比べて、天候の影響を受けづらく、飛行訓練装置による訓練割合が多いことから、現行では訓練機配備数は単発訓練機より少なくても対応可能

※2 年間108名の養成に必要な教官数（学生3名あたり一人の教官が標準（1機あたり乗務できる人数を考慮したもの））

(3) 恒常的な安定養成に向けた環境の整備

待機学生の解消後も安定養成を継続し訓練遅延の発生を防止するためには、これまでの対応等を教訓に、操縦士の養成事業が天候等の外的要因の影響を受けやすいこと、管理費の一律削減など独立行政法人特有の予算上の制約を有するなどの同校の特徴を踏まえると、5.(1)、(2)の取組を継続するとともに、以下に示す養成事業の効率化を積極的に進める必要がある。

なお、あわせて国との人事交流が多く国の異動周期(3年程度)の影響を受けるという同校固有の特徴も考慮した組織運営(業務のマニュアル化の徹底等)を行うことも重要である。

① 訓練遅延に対する意識の徹底 ⇒次期中期目標・計画(R8年度～)へ記載

現行の中期目標等では入学定員の記載に留まっているところ、毎年の養成規模(年間108名規模の養成)を明確に次期中期目標・計画に掲げ、訓練遅延に対する経営層を含む全職員の意識を高めるとともに、訓練遅延が拡大した場合の分析・対策検討などの組織的な対応を図ることを、同目標等に規定すべきである。

② 訓練カリキュラム等の抜本見直し(令和10年度目途)

4.に示すとおり、諸外国や一部航空会社においては、卒業生が航空会社で業務をすることを前提に単発機の資格取得に係る訓練を省略し、訓練を効率化していることを踏まえると、同校においても、これまでも卒業生の大半は航空会社に就職していること、多発機から単発機への資格の切り替えは比較的容易であることから、同様の手法の導入に向けた検討を進めるべきである。あわせて、シミュレータの活用の可能性、教官任用訓練の更なる効率化に向け、海外の事例を参考に運用面も含めた精緻な検討を行うべきである。

③ 訓練管理のシステム化、総務会計業務のデジタル化(令和10年度目途)

①に示す新たな訓練手法の導入とともに、緻密な学生の訓練進捗管理を効率的に実施するためには、現行の個々の教官に委ねる手法ではなく、専用システムを活用することが重要である。

また、総務部門や会計部門の担当するいわゆる管理業務については、デジタル化を進め、一層の効率化を図り、独法制度上の一律の管理経費の削減に対応し、かつ、直接的な訓練費用が充実するよう取り組むべきである。

④ 追加訓練時間の上限の設定(令和 10 年度目途)

現在の中期目標・計画において資格取得率や就職率を掲げていることも踏まえ同校では技能審査に合格しない学生に対して実質無制限に追加の訓練を実施しているところ、他の養成機関においては、追加訓練に対する上限の設定や訓練生に追加の負担を求めるなどの措置を設け追加訓練の縮減を図っている状況も参考に、同校においても、資格取得率をはじめとする教育効果と追加訓練の実施のバランスも考慮しながら追加訓練の削減のための対策を検討するべきである。

(4) 社会ニーズへの適応

① 私立大学への技術支援

平成 25 年 12 月の閣議決定（独立行政法人改革等に関する基本的な方針）の内容（私立大学の技術支援の推進等）も踏まえ、待機学生の解消状況をもつつ、同校の重要な役割である他の養成機関への技術支援を積極的に実施するべき。

具体的には、従来は他の養成機関による航大の訓練状況の視察や意見交換等に留まっていたところ、訓練遅延解消後は、他の養成機関の要望に応じ、学科訓練の提供、教官訓練の受託などの更なる支援を検討の上、積極的に実施することで我が国養成機関の技術の底上げを図るとともに、このような受託事業を拡大することで同校の自己収入を増やし操縦士養成の更なる充実を図るべきである。

② 女性活躍の推進

操縦士は極めて高度な技量かつ判断能力等を求められる職業であり、その質を確保するためには、志望者数を維持する必要があるが、我が国の人口動向を踏まえると、裾野拡大が重要である。

令和 7 年 3 月にとりまとめられた「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」の報告書においては、操縦士の裾野拡大に向けて、女性活躍を推進するための対策が提言されているが、この中で、航空大学校については、低調となっている女性学生の比率を上げ、我が国航空業界全体の女性操縦士の活躍を牽引することが期待されている。具体的には、①入学要件・試験の見直し、②女性枠の設置、③受け入れ体制の充実が提言されている。また、当該報告書の中では、育休制度に対応した航空整備士の資格制度の見直し、アンコンシャスバイアス解消のための広報活動などについて航空局や航空会社、業界団体に必要な取り組みも含まれている。

航空業界において女性活躍を推進することは裾野拡大だけではなく、リスク管理の観点からも重要であり、同校においては、当該報告書に基づき女性学生の比率向上に向けた措置を進めるとともに、航空局等においても他分野を参考にしつつ、当該報告書に記載された取り組みを着実に進めるべきである。

③ 新たな社会ニーズ、環境変化への適応

同校の業務体制や訓練方法等を大幅に見直すためには、機体のリース契約との関係、施設利用条件の変更や基地の追加等に伴う地元調整など、多くの時間を要する。

このため、現在目標とする 2030 年以降の第 7 期中期目標・計画（2031 年～2035）の到来に備え、第 6 期中期計画の前半から、将来の社会情勢、航空業界の状況、他の養成機関の能力、我が国操縦士養成に係る社会的ニーズ、世界の動向等を見極め、航空大学校に期待される役割、養成規模、より効率的な訓練手法・不測の事態が発生した場合の代替基地の検討その他社会ニーズに適応するための必要な取組みについて、有識者検討会において議論する必要がある。

6. おわりに

本「とりまとめ」は、2030 年訪日外国人旅行者数 6,000 万人の達成に必要な操縦士の確保に向けて、主要な養成機関である（独）航空大学校の訓練遅延を早期に改善するとともに、同校の安定的な操縦士養成基盤を整え、かつ、私立大学の技術支援、女性活躍の推進その他社会ニーズに適応する組織となるための対策について検討しまとめたものである。

同校は設立以降、航空輸送においていわゆるソフトインフラともいえる操縦士を安定的に養成し、我が国航空業界の発展に大きく寄与してきた。現在では訓練遅延が発生しているものの、入学希望者は定員数の 10 倍を上回る状態が継続しており、卒業生に対する航空会社からの評価は高い。また、令和 6 年度卒業生の資格取得率は 93%、航空会社への就職率は 97%を超えるなど高い教育水準を維持している。

これらは同校における現場の教官が学生一人一人に真摯に向き合い丁寧かつ親身な教育を行ってきた賜物であり、また周りの職員や経営陣がこれを支えてきた成果である。

本「とりまとめ」に示した対策を進めるにあたっては、これまでの運用や考え方が変わる部分もあり困難を伴うことも想定されるが、現在、同校の寮で学んでいる学生、寮に入れず自宅待機をしている学生、操縦士にあこがれ将来同校への入学を希望する学生のためにも、また日本の航空業界の更なる成長のためにも、経営陣と現場とでコミュニケーションを密にとり、組織が一体となって着実かつ早期に対策を進めることを期待する。

また、今後も同校運営を円滑に行うためには、卒業生の活躍の場であり海外の訓練技術等にも精通している航空会社と、同校の中期目標を設定し運営費や施設整備にかかる予算の担当でもある航空局との連携が極めて重要であることから、引き続き 3 者が連携を密にして情報を共有しつつ、本「とりまとめ」の内容含め将来の課題・対策について取り組むことが重要である。

航空大学校の養成に関する検討会

委 員 名 簿

◎：座長（敬称略、順不同）

【有識者】

- ◎ 土屋 武司 東京大学大学院工学系研究科航空宇宙工学専攻 教授
- 牧野 友衛 Tools For Humanity 日本代表、J N T O デジタル戦略
アドバイザー
- 関 利恵子 信州大学経法学部 教授
- 宇佐川 邦子 (株)インディードリクルートパートナーズ リサーチセ
ンター 上席主任研究員
- 小林 宏之 航空評論家

【関係団体】

定期航空協会 理事長

【国土交通省】

航空局 安全部長

安全部安全政策課長

安全部安全政策課 乗員政策室長

安全部安全政策課 首席航空従事者試験官

航空大学校の養成に関する検討会

開催実績

- 第1回（令和7年4月22日）　＜現状と課題、検討の方向性＞
- 第2回（令和7年7月23日）　＜航空大学校へのヒアリング＞
- 第3回（令和7年8月20日）　＜論点整理＞
- 第4回（令和7年9月30日）　＜とりまとめ骨子＞
- 第5回（令和7年10月21日）　＜とりまとめ＞