

日本のパイロット養成の新聞報道分析 ～航空大学校を事例として～

総合政策学部総合政策学科 4年
松川将二 (71508044)

目次

序論

- 序論.1 本稿の目的
- 序論.2 研究対象および研究方法
- 序論.3 先行研究
- 序論.4 航空大学校概要
- 序論.5 航空大学校沿革
- 序論.6 日本のパイロット養成の現状

本論

- 1. 航空大学校行政的観点の新聞報道と実際
 - 1.1 航空大学校の行政的観点の新聞報道
 - 1.2 独立行政法人や行政改革に関する社説
 - 1.3 航空大学校の在り方を検討する会 議事録
 - 1.4 日本共産党山下芳生氏参議院内閣委員会質疑
 - 1.5 航空大学校の行政関連の記事と実際の運営変遷を踏まえた考察
- 2. 航空大学校における事故と新聞報道
 - 2.1 航空大学校における事故と新聞報道
 - 2.2 航空大学校における事故数の実際
 - 2.3 国内における小型機事故の研究
 - 2.4 事故調査委報告書に関して
 - 2.5 航空大学校の事故報道と実際の状況を踏まえた考察
- 3. 人手不足と新聞報道
 - 3.1. パイロット不足に関する新聞報道
 - 3.2 有効求人倍率からみる日本の人手不足
 - 3.3 パイロット不足に関する政府の見解
 - 3.4 私立大学パイロット養成コースに対する政府の見解
 - 3.5 私立大学の見解
 - 3.6パイロット不足報道とその実際を踏まえた考察

結論

巻末付録. 新聞報道の結果一覧
参考文献

序章

序章.1 本稿の目的

本稿の目的は、政府関係機関などが発行する資料をもとに日本のパイロット養成の現状・全体像を把握していくとともに、新聞報道におけるそれらの報じ方を分析することで、新聞の報道の特徴をあきらかにするというメディア研究である。

序章.3でも述べていくが、他分野において新聞報道の研究は複数あり、それらで明らかになっていることがパイロット養成の分野においてもあてはまるのか、あるいは航空業界独特の報道があるのかという点についても明らかにしていきたい。

また、新聞の内容分析をすることで社会意識の探索をすることが可能ということが樋口の研究により明らかにされている。今回の新聞報道研究からみえてくる、社会のパイロットに対する関心は何なのか明らかにしたいと考える。

本稿を執筆した最初のきっかけは、自身が来年から航空大学校に進学しパイロットを目指す訓練生としての生活する上で、その全体像を把握したいという興味から始まった。

執筆していく上で、先行研究を調べているとパイロット養成の全体像やメディアとの関係性に触れた研究は一切なく、そこにこの研究の意義があると考えた。

序章.2 研究対象および研究手法

本論文における研究対象は独立行政法人航空大学校であり、航空大学校について記述された新聞記事と政府や国会などの場における公式資料である。新聞報道に対して公式資料を事実・実際の状況と位置づけ、両者を比較することで、全体像ならびに新聞報道の特徴を調査した。

航空大学校は政府の公的機関であるため比較的情報がオープンにされており、戦後からの長きにわたる歴史があるため、新聞記事や資料の蓄積量的に研究対象として国内の主たるパイロット養成ソースのなかで最適であると考えた。

本研究において新聞報道と対比されるもう一つの軸が政府や国会の場における公式資料である。

新聞記事はあらゆるメディアの中で比較的容易に入手できる上、新聞報道に関する研究自体は少年犯罪などの分野で多数見られ本研究の参考にもなるため、最適な媒体であると考えた。

研究対象とする新聞記事は、全国紙のなかでもシェアの高い読売新聞を対象とした。

数ある新聞の中で読売新聞を調査対象とした理由は、航空大学校に関する記事数が他社と比較し豊富であることだ。

今回は時間上の都合もあり、研究を単純かつ明快にするために読売新聞1社にしぼり、研究を行った。あまりに情報や検証に不足している部分は他社の記事を補足として取り上げた。

具体的には、新聞記事を検索できるデータベース内で検索ワードを「航空大学校」として検索した。検索ワード「航空大学校」の結果、記事の内容的には、人手不足・就職状況・行政・事故に関する記事が多くを占めている。そのため、航空大学校とこれらの語句または類義語を並べて検索し、独自に内容のジャンル分けを行った。本来であれば、統計を用いて詳細に分析していくべきであるが、航空大学校に関する新聞報道の記事には上述したように、時代や内容によってその蓄積に大きな

偏りがある。調査できる時間上の都合もあり、今回は自身で記事を読みどのジャンルに分類できるかを検討しつつ、調査を進めた。

序章.3 先行研究

今回の研究を行う上で、新聞報道についてのこれまでの研究を整理しておく必要があると考える。

「メディアが作り出す『現実』—少年犯罪をめぐる新聞報道をてがかりにして—」で筆者である梅原は、近年少年犯罪は減少傾向であるにもかかわらず、我々の少年犯罪に関する不安が大きい理由を結論部分において「第1に、近年、新聞の報道においては1つの事件を過剰に取り上げる傾向が強く、結果として少年非行の記事が増加しているということ、第2に、少年非行の記事は、記事を書く側の、社会の現状に関する、意識的な、あるいは無意識的な想定の影響を受け増加する可能性があるということ、」とした。

これは、梅原が少年犯罪に関する記事の量的な面からのアプローチを試みた結果、「「検挙人員の増加(減少)に伴って、新聞における少年非行の報道件数が増加(減少)する」という想定のもと、改めて図4を見ると、注目すべきなのは、2000(平成12)年の少年非行の記事の割合が、それ以前と比較して顕著に増加している点である。」という結果に基づく考察である。

「自殺の新聞報道の現状と問題点」で坂本らは、自殺に関する新聞報道の内容分析を通じ、報道が自殺全体の実態を反映してないことや自殺の原因や動機が単純化して報道されやすいため、実際のそれらが伝わっていない可能性があることを指摘した。

「現代における全国紙の内容分析の有効性——社会意識の探索はどこまで可能か」で樋口は、政治や暴力といった内容の記事に限らず、我々の身近な領域においても、新聞紙面に多く現れる主語や用語ほど人々の念頭にも浮かびやすいということを示し、現代の我が国において、全国紙の内容分析が社会意識を探るための方法として一定の有効性があることを示した。

「逸脱の可視化」の中で大庭は新聞記者への聞き取り調査から、「一般性・普遍性」「刺激性・衝撃性」「流行事象との適合性」「連続性・多発性」といったニュース価値にもとづいて犯罪のカテゴリー化(および掲載の決定)が行われていること、警視庁察庁・警察署(およびそれらの内部にある記者クラブ)を中心とするルーティン化された情報源の様態が明らかになった。

「現役首相による靖国神社参拝問題にみる社説の役割」で福田は権力監視などのジャーナリズムとしての役割や議題設定といった従来焦点があてられてきた側面に加えて、社説が「過去を保管し共有する場所としての役割を担う」との結果を示した。

このように犯罪や自殺に関する分野では、新聞報道の研究が進んでいる。送り手側の特徴

として、近年の過剰報道や、筆者の意識的あるいは無意識的な想定があること、実態を十分に伝えることができていない可能性、記事作成時のカテゴリー化やルーティン化などの実態が明らかになっており、受け手との関係性については、新聞の内容と受け手の意識には相関があることが明らかになっている。また、同時に、内容分析の有用性も明らかになっている。

また、社説についても権力監視、議題設定、過去を保管し共有する場所という機能の3つの役割があきらかになっている。

これらは犯罪や自殺などの分野に関する研究ではあるが、社会問題であるという点から見れば、政治的・経済的な側面をもつ航空大学校においても概ね適用できるとの想定で調査を進めた。

序章.4 航空大学校概要

独立行政法人航空大学校は、日本唯一の公的な操縦士教育訓練機関として独立行政法人航空大学校法第三条に定められた「大学校は、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」との規定に基づき、昭和29年（1954年）10月1日、宮崎市大字赤江字飛江田の地に設立された。「その長い歴史と伝統を生かし、航空輸送の中樞を担う質の高いパイロットを計画的に養成するとともに、教育実績と研究活動の成果を広く国の行政と社会に還元することにより、我が国の航空界の発展と安全運航の確立に寄与する。」ことと同校のホームページに記載されており、2年間の訓練カリキュラムを施し、安定的にエアラインパイロットを供給することが設立の目的であり、果たすべき役割である。上述した航空機乗員養成所も民間航空のパイロット養成を目的に設立されたものである。戦後GHQ（連合国軍総司令部）による民間航空事業の規制を経て、航空機乗員養成所は改称され航空大学校の名称となった。航空大学校初期の校長や教頭・教官は航空機乗員養成所の卒業生によって構成され、航空機乗員養成所の系譜を引き継いだ形になった。運輸省（現国土交通省）航空局の管轄組織として運営されていた航空大学校であるが、平成13年（2001年）4月1日に国からの直接運営を離れ独立行政法人航空大学校に変わり現在に至っている。

序章.5 航空大学校沿革

ここでは航空大学校のホームページに基づき、その沿革をまとめる。

- 昭和29年 運輸省の附属機関として、航空大学校が宮崎市に設立され、同年10月開校された。
- 昭和33年 専修科は、経験者という制約があったため廃止となった。
- 昭和33年 本科の養成規模は、入学資格を短大卒とする当初の10名から30名に
- 昭和43年 入学資格を高校卒とする90名
- 昭和44年 仙台分校
- 昭和46年 135名と逐次拡大された
- 昭和47年 帯広分校が開校
- 昭和51年 入学生から108名に減員された
- 昭和53年 本科98名となったほか、小型機産業航空界の発展等に伴い養成人員10名の回転翼操縦士基礎教育を行う別科が新設された。なお、別科の回転翼操縦士に係る飛行訓練については、防衛庁に委託して行われることとなった。
- 昭和62年 第四世代航空機の出現等、航空機に係る最近の目覚ましい技術革新、運航環境の変化等に伴い、入学資格を大学2年修了以上（同等以上を含む）とするとともに、航空電子等の航空技術に関する専門教育の充実を図ることとなった。
- 平成5年 「本科」及び「別科」の名称は、それぞれ「飛行機操縦科」及び「回転翼航空機操縦科」となった。
- 平成10年 回転翼航空機操縦科学生の募集を中止した。

平成14年 パイロットとしての資質を持った数多くの応募者を受け入れるため専修学校の専門課程を修了し、専門士の称号を付与された者を入学資格に加えた

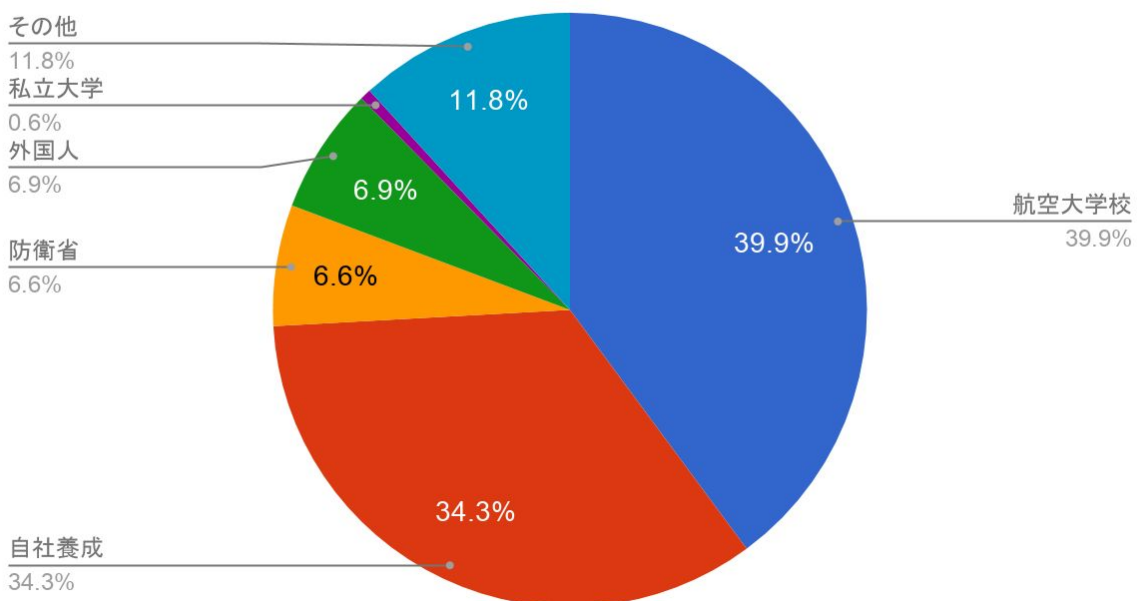
平成13年 航空大学校は、国の直接運営から離れ、「独立行政法人航空大学校」として、修業期間を2年4ヶ月から2年に短縮

序章.6 日本のパイロット養成の現状

現在の日本におけるパイロット養成ソースは、国土交通省管轄の独立行政法人航空大学校卒業生・一般大学を卒業し航空会社のパイロット要員として採用された学生を一から養成する自社養成パイロット、操縦学科を持つ一部私立大学で訓練を受けた卒業生、割愛制度による自衛隊からの転職者、外国人である。

他国のパイロット出身構成は軍・防衛省出身者、自社養成、その他がほとんどであり、日本は国営である航空大学校でのパイロット養成の比率が高いことが特徴である。

パイロットの出身構成



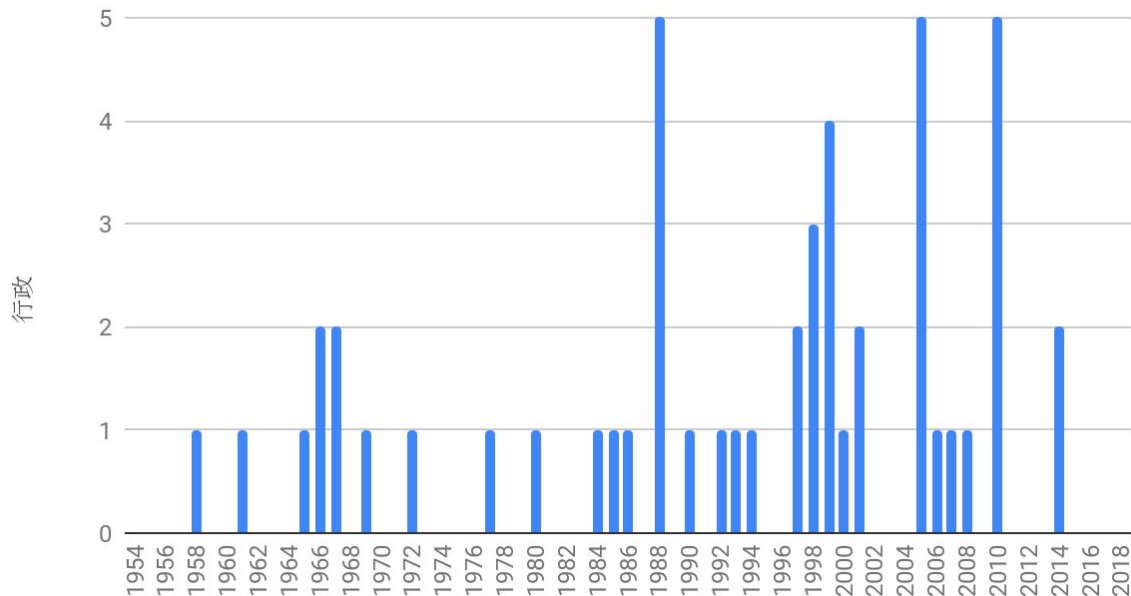
パイロット数5,686人（平成25年1月1日時点）
国土交通省航空局「乗員政策に係る検討について 平成25年12月24日」より作成

本論

1.航空大学校行政的観点の新聞報道

1.1 航空大学校の行政的観点の新聞報道

行政



行政に関する新聞報道は数件ずつコンスタントに蓄積しているが、概ね右肩上がりに記事数は増加しており、その中でも1988年、1999年、2005年、2010年において顕著に記事数が増加したことが図2からわかる。

これらの年にどのような記事が増加したのか、一部、記事を抜粋しつつその特徴をまとめていく。

2010年における行政関連の内容の時期は5件ありすべてが事業仕分けに関するものである。

当時の民主党政権による事業仕分けにおいて、国費節減のため航空大学校やその他教育機関の独立行政法人について事業規模の縮小を求めた。

2010.04.26 「事業仕分け2日目 航空大パイロット養成費節減」

政府の行政刷新会議（議長・鳩山首相）は26日午前、東京・日本橋の貸会議室で、独立行政法人を対象とした事業仕分け第2弾の2日目の作業を開始した。航空大学校（国土交通省所管）のパイロットを養成する教育訓練業務について、民間航空会社が自社で行っているなどとして、国費の節減を図るべきだと結論づけた。

2005年から2006年にかけて、行政改革の一環として公務員総人件費改革がおこなわれ独立行政法人である航空大学校の職員を非公務員化することが記事で報じられている。

2005年第三次小泉政権のもと「小さくて効率的な政府」を構築すべく、公務員の人件費の削減ならびに定員の削減が行われ、航空大学校もその影響を受けたかたちである。

2005.12.06 「行革原案 公務員5%減は事業削減で3.5%達成／政府方針」

定員管理の厳格化で1.5%

政府が今月下旬をメドに閣議決定する「行政改革の重要方針」の原案が5日、明らかになった。国家公務員を5年間で5%以上純減する具体策として、「定員管理で1.5%以上、事務事業削減で3.5%以上削減する」という方針を打ち出した。国立美術館、航空大学校など19独立行政法人の職員の身分を公務員から非公務員にすることも盛り込んだ。

2005.12.20 「特別会計、国債償還に5年で20兆 2007年めど合理化法案提出／政府方針」

政府は20日の自民党行政改革関係合同会議で、特別会計の合理化により5年間で計20兆円を国債の償還に充てることなどを定めた「行政改革の重要方針」案を提示した。

公務員の総人件費改革では、教職員給与の優遇を定めた人材確保法の見直しを進め、08年春に制度改正を行う。国家公務員を5年間で5%以上純減するため、「定員管理で1.5%以上、事務事業削減で3.5%以上を削減」と明示した。航空大学校など19独立行政法人の職員の非公務員化も盛り込んだ

2006.10.18 「独立行政法人の随意契約、甘い限度額 25法人が国基準の3倍超／読売新聞調べ」

国の組織から移行するなどして独立行政法人になった56法人の半数近くが、物品の調達に関し、随意契約ができる限度額を国の基準の3倍以上に引き上げていることが、読売新聞の調べでわかった。

特に、国立美術館を始め、国立青少年教育振興機構、農林水産消費技術センター、国立環境研究所など全体の44%にあたる25法人は、国基準の3倍以上の500万円に設定。国と同一基準は航空大学校など16法人だけだった。

1997年～1999年における行政関連の記事は9件あり、うち6件が行政改革関連の内容である。

独立行政法人は「1999年の第145通常国会において、中央行政機構改革の一環として、独立行政法人通則法が成立した。これに基づき中央省庁の現業部門、試験研究機関、博物館、美術館などを、独立の法人格を持つ機関へと改めることが決定された。」（(株)朝日新聞出版発行「知恵蔵」）

であり、1999年に制定された独立行政法人通則法により航空大学校が国土交通省を離れ、独立行政法人となったことで一定期間においてそれを報じる記事数が増加した。

1999.06.10 「中央省庁改革関連法案、衆院特別委で可決 「省庁改革」 ここが論点＝特集」

中央省庁改革関連法案が九日の衆院行政改革特別委員会で可決された。委員会審議では、同法案が目指す政治の指導力の強化や、行政組織の再編・スリム化などをめぐる論戦が展開された。主な質問と答弁で審議を再構成し、想定される参院での論戦のポイントを整理した。（本文記事1面）

1998.10.27 「行政スリム化検討対象」原案の要旨」

二十六日明らかになった「行政スリム化の検討対象」原案の要旨は次の通り。（本文記事2面）

【事務事業の廃止・民営化等】

▽航空大学校＝民営化

1997.11.14 「独立行政法人、「郵政」など33件対象 職員は公的身分／自民行政本部最終案」

自民党行政改革推進本部（武藤嘉文本部長）がまとめた中央省庁の組織・業務スリム化の最終案が十三日、明らかになった。省庁の実施部門を本省から分離して創設する独立行政法人（日本版エージェンシー）については「国家行政組織外の独立の法人」と定義し、職員の身分は「民間人でない新型の公的な身分」と位置づけている。適用対象には、郵政三事業、造幣・印刷事業、各省庁の試験研究機関など三十三件を挙げ、名称を「公社」などとすることも盛り込んだ。各部会のヒアリングを経て十七日の総務懇談会に報告する。

1988年には行政関連の記事が全5件のうち4件が消費税法に関する記事である。1988年に制定された消費税法により日本に消費税が導入されるが、学校教育関係に係る役務には非課税の対象となることが報じられた内容の記事で、その具体例として航空大学校が登場している。

1988.11.09 「消費税法案の政省令要旨」

政府が八日、国会に提出した消費税法案の政省令案のうち、主要な項目は次の通り。

非課税の対象となる文教研修施設は、海技大学校、海員学校、航空大学校、農業者大学校及び水産大学校とする。

非課税の対象となる職業訓練短期大学校及び職業訓練校は、国、地方公共団体又は職業訓練法人が設置するものに限ることとする。

職業訓練校等における教育として非課税となるものの要件は、一年間の授業時間数が六百八十時間以上のものとする等と定める。

1988.12.13 「消費税法施行令案の全文入手 小売業に記帳特例」

また、学校教育では、航空大学校、海員学校、職業訓練校なども幅広く非課税扱いを認めており、有価証券としては、抵当証券、有限会社の持ち分、売掛金などの金銭債券まで範囲を広げている。

1.2 独立行政法人や行政改革に関する社説

航空大学校と行政改革に関する社説は存在していないが、文化・教育・科学技術分野における事業仕分けに対しての社説が存在した。

要約するとこの分野に関する予算は簡単に削減していくべきではなく、これらの分野を発展させるには国の支援が必要だという主張である。パイロット養成や航空大学校について直接言及されている訳ではないが、画一的に事業仕分けをするべきではないという立場であることは明らかだ。

2009.12.06 [社説] 予算編成作業 科学・文化を衰退させるな

科学技術や文化、教育などは、費用と手間がかかる割に成果がすぐには見えてこない分野だ。それを費用対効果で仕分けしてよいのだろうか。

知的創造活動の基盤整備や人材の育成は、長期的視野から取り組むべき課題である。

行政刷新会議の事業仕分けの結果、この分野の多くの事業が「廃止」や「縮減」と判定されたが、大胆に判定を見直して適切な予算措置をとることが必要だ。

長期的戦略を欠いた予算削減は知の探究の基盤を崩すもので、日本の国際競争力維持の観点からも大きな禍根を残しかねない。

バレエやオペラ、演劇の制作で国際的評価も高い新国立劇場の運営費や、優れた文化芸術活動の支援費用を中心とした予算だが、国庫負担を将来はゼロにするよう求める仕分け人もいた。

だが、商業ベースに委ねていたのでは文化・芸術は育たない。欧米諸国も国が積極的に支援をしたり、寄付税制を整備し民間による支援を促進したりしている。

文化振興は地方に委ねるべきだとの主張もあるが、自治体の文化予算は厳しい財政事情により削減される傾向にある。国が筋道を示し支援に取り組む必要がある。

教育予算では、英語教育改革総合プランが「廃止」とされた。

11年度から小学校5、6年生で必修化される英語の補助教材の予算が否定され、現場は困惑している。混乱が拡大しないよう、政府は早急に事業継続の方針を明確にすべきだ。

1.3 航空大学校のあり方を検討する会 議事録

・国土交通省 航空大学校のあり方を検討する会

まず会の存在意義は「 「独立行政法人の制度及び組織見直し」 （平成24年1月20日閣議決定）において、民間のパイロット養成事業を積極的に支援し、また、これを活用していくことにより、効率的なパイロット供給に努めることとし、航空大学校については、今後、パイロットの需給バランス、私立大学の動向、国際競争力の確保、航空会社の意見等を踏まえ、パイロット養成事業を民間に委ねていくことにつき検討することとされている。

このため、今後の航空大学校のあり方を検討するため、有識者、航空局、航空大学校、航空会社及び私立大学による検討会を開催することとする。」としてある。航空大学校の在り方を考える会は、その名の通り乗員政策という国のインフラに関わる国政において、航空大学校はどのようにあるべきかを議論する会である。

航空大学校、日本のパイロット養成に関する最前線の議論が行われているため、その実際が色濃く反映されているものだろう。

第1回 航空大学校のあり方を考える検討会（議事概要）2012年3月29日

○大手航空会社からは、航空大学校からの採用が見込まれない企業の費用負担及び費用負担比率の不公正さ、航空大学校におけるMPL養成への関与は未知数、航空大学校はメインの採用ソースであるが私立大学の線は細い状況（航空大学校の占める割合、存在価値の高さ）、航空大学校の必要性を前提とした人材育成・国際競争力の確保の観点からの同校の訓練へのニーズ

第2回 航空大学校のあり方を考える検討会（議事概要）2012年5月28日

○大手航空会社からは、航大の養成スキームの有効性は、受益者負担の配分・程度が整理されない限り判断できないこと、航大からの採用を予定しない企業は受益者ではなく、現在の負担の算定方法が適正でないこと、

○他の大手航空会社からは、航大の養成スキームは、高品質、低コスト、安定的であり、事業規模とか国際競争力の観点から必要不可欠、航空大学校との連携事業については効果的・効率的であれば事業を委託する意向があること、受益者負担割合はエアラインがいる場での議論では結論が出ないので行政判断に任せること、

○新規航空会社からは、基幹要員は日本人と考えており、航大の有効性は十分にあること、自社養成の能力のない会社にとって航大は継続的に採用する重要なソース、航大と私大の連携を通じた技術支援の必要性、企業人としての教育及びコスト削減と合理化に対する要望、事業規模、転職者等に係る現行の受益者負担方法の議論の必要性、

○航大の養成スキームは、高い自社養成コスト、専門性を持った質の高い人材育成、厳しい国際競争及び需要に見合った円滑な人材供給等を踏まえると、航空会社に対し、一定の負担を求めつつ、国民の税金を投入し補助することはバランスの取れたスキームであること、

○航空大学校が航空の安全や国際競争力を確保する中で重要性があるかについて広い政策判断の中で議論すべきこと、航空業界の特殊性・独自性について説明し、なぜ国がやるべきかという政策の必要性を伝えて行くことが必要であること、

○航大で、整備とか管理等についてコスト削減に前向きに取り組む必要があること、

○受益者負担の現行の算定方法については、各航空会社は相互に競争相手であり、大手だからといって、競争相手の乗員養成コストを業界内で内部補助するのは疑問であり、各社が実際にどれ位採用したのか、将来採用するのかをベースに考えるのが基本であること、具体的な算定方法については、航空会社の意見を踏まえつつ、透明性を確保した議論を行い、最終的には行政において判断すべきであること、

航空大学校のあり方を考える検討会 委員間会合（議事概要）2012年7月2日

○国の経済動向と旅客輸送というのは相関があり、航空産業は、日本の国の国際競争力にかかわっている産業であり、国の経済の背骨をなしているので、イコールフットリングというのは重要なこと

これらは議事録のまとめから一部を抜粋したものであるが、平成24年における航空局内での議論としてしばしばあがる議題が受益者負担の問題である。養成コストのかかるパイロット養成、国費からの養成コストを軽減するためパイロットを採用する企業がそのコストを負担するというもので、その在り方に議論が集まっている。

2012年というのは当時の民主党野田佳彦政権下である。財政再建が喫緊の課題であり、国費の節減を進めていたが、航空大学校の在り方を考える検討会では、航空業界の産業上の特殊性から国費の投入の必要性という政府方針とは反対の形で議論されている。

1.4 日本共産党山下芳生氏参議院内閣委員会質疑

山下氏は「独立行政法人制度がスタートして10年余りがたちました。この制度は、国民生活及び社会経済の安定等の公共上の見地から確実に実施されることが必要な事務及び事業であって、民間の主体に委ねた場合には必ずしも実施されないおそれがある事業を効率的、効果的に行うとされてきました。

私も、それぞれの独立行政法人は、安全、安心の基準の研究ですとか医療や雇用など国民の命に関わる事業など、全体として大事な役割を担っていると、そう思っております。にもかかわらず、様々な業務、事業を行っているそれぞれの独法を十把一からげにしたルールで管理しようとして一律に目標と計画を押し付け、人件費削減を強いるなど、評価でがんじがらめにしてきたのではないかという批判が強いものとなっております。これは私たちが言っているだけではなくて、昨年末に閣議決定された独法改革基本方針にも、自主性、自律性を最大限機能させるべきだとか、一律、硬直的な運用は見直すべきだという指摘がされております。

通告にはなかったんですが、まず基本的な問題ですので、大臣に、今後独法の運営に当たっては自主性、自律性を大事にすること、一律、硬直的な運用はしないということよろしいですか。」

という問題提起から始め、航空大学校について以下のような質疑応答を行った。

(議事録より)

○山下よしき

私は、学問の自由、大学の自治という観点からこれは当然だと思うんですが、大学法人に対してそうであるように、教育研究に関わる独法全体にも本来私はそういう配慮がされてしかるべきではないかと、こう思います。

中期目標管理法に仕分された独法の中には、国民にとって大事な安全のための教育をする法人も少なくありません。効率性優先では安全は確保できないと思っております。

具体的に聞きますが、昨年末の独法改革の基本的方針の閣議決定で、航空大学校について、民間におけるパイロット養成の規模拡大及び能力の向上を図り、将来的に民間において十分なパイロット養成が可能となった段階で、より多くの部分を民間に委ねていくなどとされております。

国交省に聞きますが、2つ聞きたいと思うんですが、一つは、航空大学校が果たしている役割についてどう評価されているか。2つ目に、パイロットの養成のより多くの部分をなぜ民間に委ねようとしているのか、お答えください。

○島村淳国土交通省航空局安全部長

お答えいたします。

航空会社のパイロットは民間事業者が事業を展開するために必要な人材であることに鑑み、可能な限り民間の能力を活用することは望ましいものの、安定的な供給の確保の観点から民間だけでは十分に対応できないため、航空大学校を通じた供給が行われております。

昨年の閣議決定において、航空大学校については、将来的に民間の養成状況を踏まえた上でより多くの部分を民間に委ねるとしたものであり、一方的に航空大学校の規模を縮小することを決定したものではありません。

今後のパイロット需要の拡大に対しまして、引き続き航空大学校は我が国のパイロット養成の中心的な役割を担うものと認識をしております。

○山下よしき

一方的に縮小というわけではないですよということなんですが。

ただ、この独法改革議論の中でこんな議論があったというように聞いたんです。高給取りのパイロットをなぜ国のお金で養成しなければならないのか。これはいかなものかと。今や航空輸送というのは国民の必要な足と言ってもいいと思います。しかも、もう最も高い安全性が確保されなければならない。高給取りのパイロットを何で民間でやらないんだというような感じの議論を安易にして、それで民間に任せたらいいんだというのは、本来国民の安全に対する国の責任という点から見て、こんな議論は看過できないのではないかと私は思いました。

それから、航空大学校は、毎年72人の定数で学生を養成していると聞きました。平均毎年56人、安定的に操縦士を供給しております。日本の大手航空会社を始め、試験を行う査察機長、それから航空行政に関わる人材も航空大学校が多く輩出をしております。

そこで、聞きますが、パイロット養成を民間に委ねるといいますが、今民間の年間の養成状況はどうなっているのでしょうか。

○島村部長

民間におきましては、各社の自社養成と私立大学において養成がされております。

自社養成につきましては、大手の航空会社においてのみ実施されており、平成22年度以降、その規模は年間数10人規模となっておりますが、その養成規模は景気動向に左右されやすいという特徴を持っております。

私立大学については年々その規模を拡大しておりますが、年間60人から70名程度の養成が行われております。今後、量の拡大と質の確保を図っていくことが課題と考えております。

○山下よしき

資料の3枚目に今の御答弁をグラフ化されたものがありますので、配付しておきました。

自社養成というのが全日空、JALなどで自分の社内でパイロットを養成する数字ですけれども、今もお話があったように、凸凹があるわけですね、年によって。当然これ経営状況によって大きく変動しております。安定的な供給とは言えません。特に、1980年代はほぼゼロになっております。

それから、2010年、JALの経営破綻が起こる中で、会社の放漫経営に厳しく物を言ってきた労働組合の幹部、組合員などを狙い撃ちにした整理解雇がされたわけですが、その整理解雇を合法化するために、もうこれ以上パイロットは要らないんだというために、わざわざ副操縦士も含めて300人以上のパイロットの訓練生の訓練が中止されるということもありまして、2010年以降、JALの養成はゼロというふうになっております。

一方、私立学校、右上ですけれども、パイロット養成学科を持つところがごくごく最近4校できたわけですが、これ学費が非常に高いんですね。4年間で1,300万円から2,600万円の学費が掛かる。したがって、これ余りにも高過ぎて定員割れがあるということも聞きました。航空大学校は2年間で250万円なんです。大学の教養課程2年修了した者に入学資格があるということですが、それまでの学費というのものはにはなりません、それでも2年間で250万円。4年間で2,000万円ぐらい掛かる民間の養成学校とは全く違う経済的な負担でパイロットになれるわけですね。

パイロットというのは、瞬時に冷静な判断ができる能力、それから人格も求められます。操縦技術の素質なども求められます。お金のない人はもう元々パイロットは志せないんだということでは、こういう適格な資質を持った人材の確保が危ぶまれるということにもなりかねません。

そういう点では、やはり航空大学校の今の果たしている役割というのは非常に大事だと。そういう中で、7年から10年パイロットの養成には掛かるというふうに言われておりますが、これ民間に委ねて本当にそれが賄えると、そんなことが現実に可能なのか、いかがでしょうか。

○島村部長

お答えいたします。

現状においても先ほど申し上げました自社養成や私立大学で一定数のパイロットは養成されておりますが、質、量両面で我が国のパイロットの需要を十分に賄える状況とはなっておりません。そのため、航空大学校は今後とも我が国のパイロット養成の中心的な役割を担うものであり、直ちに全てを民間に委ねられるとは考えておりません。

将来的により多くの部分を民間に委ねる時期、範囲等の検討を行うに当たっては、今後、パイロットの需要増大を踏まえ、私立大学等からパイロットの供給量が大幅に増加し、需給を安定的に、かつ十分満たすだけの供給量が確保されていることや、私立大学等の出身者が機長や指導層のパイロットに任命される状況が安定的

に継続していることなどを前提として、その時期や範囲の検討を行っていく必要があると認識しております。

○山下よしき

そういう認識だったら、将来民間に委ねるみたいなことを安易に決める必要はないんじゃないかと私は思うんですが。

もう御存じのとおり、4月28日、格安航空会社ピーチが、新石垣空港から離陸して那覇空港に進入する際に低空に異常になっちゃって、航空法で言うところの地表又は水面への衝突、接触を回避するための緊急操作を行った事態、重大インシデントとして運輸安全委員会が調査をしております。このときのパイロットは採用1年のアルゼンチン人の方でしたが、管制の指示を勘違いした、さらに、この直後にもきちんと会社に報告しないで別便で操縦し続けていたということが明らかになっております。

ピーチやバニラなどいわゆる格安航空会社で今起こっているのは、パイロット不足による大幅減便であります。もうぎりぎりのそもそも人員しか配置していないことで、ほんの数人パイロットが病気になったり退職すれば、たちまち大きな影響が出るということが今明らかになっているわけですが、我が国の操縦士の需要予測ということを言われました。今どうなっているんですか。

○島村部長

今後の航空需要の増大や退職者を考慮した我が国のパイロットの需要予測によりますと、2022年には6700名から7300名のパイロットが必要となります。この場合、今後1年当たり約200人から300人の新規パイロットの採用が必要になると見込まれております。さらに、2030年頃には大量退職者が見込まれることから、年間約400名程度の新規パイロットの採用が必要になると見込まれております。

国土交通省では、パイロット不足への対応といたしまして、交通政策審議会の下に小委員会を設置して、パイロットの養成確保のための対策の検討を現在行っております。本年3月の中間取りまとめにおいて、航空大学校を安定的な供給源と確保しつつ、民間養成機関の供給能力の拡充等を図ることとしており、引き続き具体策の検討を進め、夏前までに取りまとめを行う予定としております。

○山下よしき

資料3枚目にその需要予測のグラフを載せておきました。あっ、2枚目かな、2枚目ですね。これから退職者がうんと増える。特に2030年、うんと増えて、それから航空需要もうんと増えると。両方で、これからパイロットの新規採用は今、年間200人ぐらいですが、400人ぐらい必要になるときが来るであろうと。ますますこれパイロットの養成は増えざるを得ないんですね。

そういう中で、航空大学校の役割は、私はこれ、民間に委ねるところじゃなくて、もっと頑張ってもらわなければならないというふうになるわけなんですけど、ところが、航空大学校の運営交付金が年々削減をされております。2001年30億円あったものが昨年度には20億円を切っていると。急激に運営交付金が減らされておりました。その分、学生の負担や航空会社からの寄附で穴を埋めようとされていると聞きました。

この5年間だけでも、職員、教官が114人から10人減らされて104人になったと。特に事務職員が減らされて、教官が様々な事務を担いながら学生の指導、搭乗訓練などを必死でこなしておられる。5分、10分のフライトの間の休憩時間にも電話機を握って、フライト前の学生へのブリーフィング、概要説明を行いながら午前も午後もフライトをされているというふうに聞きました。

そういう中で、残念ながら航空大学校での事故も発生しておりますが、この10年間の事故の状況を報告してください。

○島村部長

過去10年間に航空大学校においては3件の航空事故が発生しております。そのうち1件は死亡事故となっております。

○山下よしき

独法化になってからそういう重大な事故が3件起きているということなんですけど、これ、実際に教官の方に聞きました。予算が縮小され教官の確保も苦労しているけれども、しかし、山と海の迫る日本列島で、様々な気候変動のある日本の中で、航空大学校の役割をしっかりと自覚して頑張る必要があるということで、ある教官は、訓練機では、学生の技量を見極めつつ、しかし教官がすぐに学生の操縦桿を取り上げたのでは訓練にならないので、ぎりぎりの難しい判断をしながら指導することになる。国の安全運輸を支えるという使命がなければ命懸けのこのような仕事はやっていけないと思う。全体の予算の縮小の中で教官の確保が難しくなって、年度当初、教員の欠員が出て、有期契約の教員もいるが、自分たちの仕事が航空の安全確保に必要な人材を育てているのだということが、自負があるから何とかやっていているという言葉でありました。

私、非常に大事な言葉だと思いますが、この個々の使命感と奮闘だけに委ねていたのでは、残念ながらまた事故が起こったり、必要な人材を、質の高い人材を供給するということの役割が細っていくのではないかと思います。

国交副大臣にも来ていただいておりますが、これ、むやみやたらに民間に委ねる、予算を削るというのではなくて、逆にこれは、これからも日本再興戦略の中でも空港の機能強化、航空需要の増大というのを見ているわけですから、航空大学校の予算も人員体制も拡充すべきではないかと思いますが、いかがでしょうか。

○坂井学国交大臣政務官

どこの組織や法人に対しても、当然のこと、お願いをすることではありますが、航空大学校につきましても業務の効率化をお願いをし、そしてまた行っていただきながら約年間70人という養成規模を維持してきたところでございます。

今後とも、これまでどおり、航空大学校はパイロットの安定的な供給源として中心的な役割を果たすとともに、私立大学などへの技術支援等も通じて、我が国全体のパイロット養成能力の拡充に寄与する必要があると認識をいたしております。大事だという、こういう認識の下、国土交通省といたしましても、今御指摘いただきましたような現状でありますとか今の状況等をいろいろとヒアリングをしたり適切につかみながら、業務の適正な運営のために必要な体制を確保するよう努めてまいりたいと考えております。

以上のとおりである。

コスト削減に向け、パイロット養成を民間に移行していくという政府の立場に対し、パイロットという空の安全ひいては国民の安全を守る存在の職業の養成を国が担っていくべきではないのかという主張を民間養成ソースの特徴をあげつつ行った。全体としてそれぞれ多岐にわたる業務を行っている独立行政法人を一つの基準や規則で縛って良いのかという主張である。

1.5 航空大学校の行政関連の記事と実際の運営変遷を踏まえた考察

量的な観点からは、報道量の増減と航空大学校の実際の変化は比例関係があるといえる。航空大学校の学校自体の変遷を細かく見ていくと報道されていない部分は多いが学生の定員の変化や学科の統廃合などは全国紙の記事にはなりにくいということは当然であり、それらを除くと行政改革など大規模な事業の中の航空大学校は概ね時系列通りに報道されていることがわかる。

内容的には、特に2000年以降は政府による行政改革が行われており、その一環で航空大学校にかかるコストを削減するという内容で航空大学校が記事中に登場することが目立つ。同様に1988年の消費税関連の記事においても非課税の対象となる教育機関の一つとして航空大学校が登場している。

これは、言い換えると航空大学校がそれ単体では記事として世間には周知されず、あくまで一独立行政法人の機関であるという扱われ方をしているということだ。

一方、社説においては他分野ではあるものの費用負担の在り方について言及しているものが存在した。政府の画一的な国費節減に苦言を呈する内容であった。

福田が指摘する社説の監視や議題定義に要素が垣間見えた。

同様に、航空局の委員会や国会の場における“実際”でも、パイロット養成に関しては国費を投じるべきであるとの見解がみられた。

つまり、新聞報道では航空大学校が国費節減の対象となるという結果のみが報道されているが、実際の節減すべきでない、むしろ積極的に国費を投入すべきであるとの見解は直接的には報道されていないことになる。

ここに送り手の大庭が指摘するニュース決定時のカテゴリー化による実態の報道不足がおきているのではないかという新たな見解を付け加える。

しかしながら、時代とともに航空大学校を始めとする公的機関が増加し多様化し、航空産業そのものが身近なものになったため、枠などの制約上、上記のような報道のされ方になった可能性についても考慮しておきたい。

また、時代的にみると1960年代では「航空大の定員もふえる／国立大増募」と内容的には近年同様、複数の国立大学・教育機関の一つとして航空大学校が記事に登場しているが見出しとして航空大学校の文字が登場しており、それは近年見られない点であり、なにかしら航空大学校に対する報道スタンスの変化があったことがわかる。当時の航空大学校への注目度の高さに起因して見出しに採用されたのではないかと考える。

2. 航空大学校における事故と新聞報道

2.1 航空大学校における事故と新聞報道

事故に関する報道量

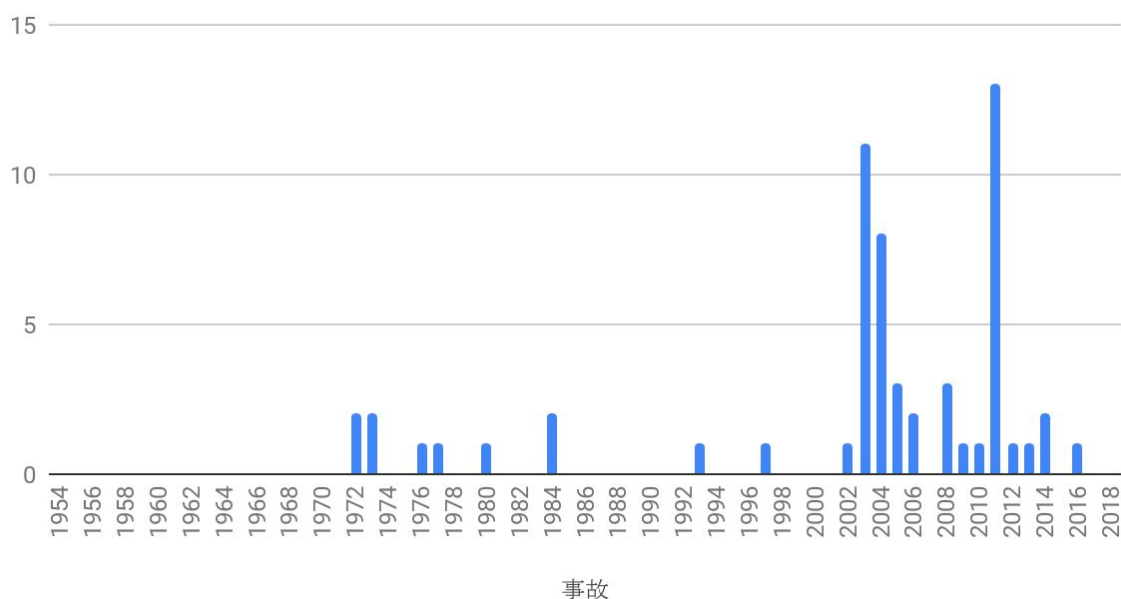


図1.航空大学校の事故に関する記事数

読売新聞において2003年、2004年とそれぞれ11件、8件と大幅に事故に関する記事数が増加した。

2003年7月11日に発生した事故は、航空大学校所属のJA4116ビーチクラフト式A36が墜落した事故で、宮崎空港から3km離れた水田に墜落し、教官1名訓練生2名が死亡、訓練生1名が重症となった事故である。後述することでもあるが事故の原因として、当該訓練機を整備していた整備会社の整備不良・過失が認められている。

2003.7.12「宮崎の訓練機墜落 無線で「エンジン出火」 航空大2学生、パイロットの夢無残」

大空にかけた若者たちの夢が、一瞬のうちに消え去った。十一日、宮崎市で起きた航空大学校訓練機の墜落事故。一体、何が起きたのか。遺族や関係者は悲しみに暮れ、大学校は重苦しい雰囲気にも包まれた。〈本文記事1面〉

同校によると、午後四時一分、訓練機から管制塔に対し、「エンジンファイアー」（エンジンから火が出た）、同二分、「フォーストランディング」（強行着陸）との無線が入ったという。

2003.8.30「宮崎の航空大機墜落 整備会社がマニュアル無視 エンジン部品、規定満たさず」

事故機のエンジンを整備した小松ゼノア（埼玉県川越市）がメーカーの整備マニュアルに従わず、エンジン部品が規定を満たしていなかったことが二十九日わかった。

2004.7.22「宮崎の航空大機墜落 米社の整備マニュアル未翻訳 点検に「改訂」反映せず」

事故機のエンジンを整備していたコマツゼノア（埼玉県川越市）が、二〇〇〇年に改訂された米メーカーの整備マニュアル（英文）を全く翻訳していなかったことが二十一日、わかった。

2004.8.27「航空大機墜落 作業書未改訂が遠因 事故調報告書 修理会社、部品脱落招く」

宮崎市の航空大学校の訓練機が昨年七月、市内の水田に墜落し教官と学生の計三人が死亡、一人が重傷を負った事故で、国交省航空・鉄道事故調査委員会は二十七日、飛行中のエンジン部品の脱落でエンジンが停止したのが原因などとする調査報告書を公表した。脱落したのは、エンジン修理会社「コマツゼノア」（埼玉県川越市）が米国のエンジン製造会社が改訂したマニュアルに従ってオーバーホールの際の作業手順書を改訂しなかったためと指摘している。宮崎県警はコ社が英文の改訂マニュアルを翻訳していなかったことなども把握しており、業務上過失致死傷容疑での立件を視野に、同社内でのマニュアルの取り扱いや管理体制などの捜査の詰めを急ぐ。

2004.9.28「航空大機墜落 小松ゼノアを業過致死傷容疑で捜索／宮崎県警」

昨年七月、宮崎市で起きた航空大学校訓練機墜落事故で、宮崎県警捜査一課と宮崎南署の捜査本部は、事故機のエンジンを整備した小松ゼノア（埼玉県川越市）に捜査員二十数人を派遣し、二十八日午前、業務上過失致死傷容疑で捜索を始めた。

事故では教官と学生の計三人が死亡、学生一人が重傷を負った。

国土交通省航空・鉄道事故調査委員会は八月に公表した事故調査報告書で、飛行中のエンジン部品脱落によるエンジン停止が事故原因とした。さらに部品脱落については、米国のエンジンメーカーが二〇〇〇年十月に整備マニュアルを改訂したの

に、同社がそれに沿ってオーバーホール（機器の分解・修理）の作業手順書を改訂しなかったためと指摘した。

2003年の航空大学校訓練機における墜落事故では、新聞社が事故調査委員会の公式発表や事故の経緯・原因を短期間で集中的かつストーリー的に報じたことによって、記事が増加することになった。

次に、図1中で事故に関する記事数が顕著に多いのが2011年頃である。

2011年7月28日に航空大学校帯広分校にて訓練中、ビーチクラフト式A36 JA4215の訓練機が山腹に衝突し教官2名訓練生1名が死亡、訓練生1名が重症となった事故である。発生直後から3年間にわたって報道されることになる。

2011.7.28「航空大訓練機 墜落か 帯広空港発4人が搭乗 乗員？やけど男性発見」

28日午前9時28分頃、北海道帯広市の帯広空港を離陸して訓練飛行中だった航空大学校帯広分校の単発プロペラ機（ビーチクラフト式A36型）から遭難信号が発信された。無線の呼びかけに回答がなく、北海道警などが搜索したところ、同日昼、芽室町洪山の林道で、乗員とみられるやけどを負った男性を発見した。道警や国土交通省では、同機が墜落した可能性が高いとみて機体や他の乗員の行方を捜している。

2011.12.28「墜落機長が抗アレルギー薬」

北海道で7月、航空大学校帯広分校の訓練機が墜落した事故で、国土交通省は27日、死亡した機長が、抗アレルギー薬を服用していた可能性があるとして発表した。抗アレルギー薬は同省の指針で、服用後に一定時間をあけないと操縦してはいけないことになっている。

2013.12.20「訓練機墜落「雲の中飛行」指示 運輸安全委 航空大、死亡教官に問題か」

航空大学校帯広分校の訓練機が北海道芽室町の山中に墜落し、指導役の教官と学生ら4人が死傷した事故で、運輸安全委員会は20日、同機は教官の指示で雲の中に入り、周囲の目標を失って墜落したとする調査報告書を公表した。航空法ではこうした行為を禁じており、同委は教官の問題行為が事故につながった可能性があるとして指摘し、教官の教育実態を把握して監督する体制を作ることなどを大学校と国に勧告した。

2014.1.11「死亡の機長を書類送検」

北海道芽室町の山中で2011年7月、航空大学校帯広分校（北海道帯広市）の訓練機が墜落して教官ら3人が死亡、操縦していた学生1人が重傷を負った事故で、道警帯広署は10日、機長の教官（当時44歳）を容疑者死亡のまま、業務上過失

致死傷と航空危険行為処罰法違反の容疑で釧路地検帯広支部に書類送検した。発表によると、教官は11年7月28日午前、プロペラ機を計器飛行で操縦する訓練中、前方の山に雲がかかっていたのに訓練を続け、同機を墜落させて3人を死傷させた疑い。

2003年の宮崎における墜落事故以前は、2002年に帯広にて練習機の墜落事故が起き、教官1名が死亡訓練生2名が重症となっている。しかし、この事故に関しては全国紙で掲載されたのは事故発生日のたったの一回である。

さらにその前の事故は、2000年に帯広空港にて離着陸訓練中に脚が引き込み状態となり、滑走路上で停止したという事故で、死傷者は伴わなかった。この事故に関しては全国紙において一度も報道されていない。

そして1997年にも事故が発生しているが、この時は死傷者はなし全員軽傷、エンジン停止による滑走路手前への不時着であり、一件のみ全国紙で報じられた。

その他は、上記の表通りであるが、航空大学校における死者を伴う訓練機の事故は、1976年、2002年、2003年、2011年の4件である。

1976年には仙台分校において、仙台空港離陸後通信が途絶え、仙台沖に墜落し、搭乗者が全員死亡するという航空大学校において犠牲者数から見ると最大となるショッキングな事故が起きている。

事故調査報告書によると、事故原因ははっきりとは判明しておらず、大破した機体の状況や気象状況、無線通信の記録を収集するにとどまっている。読売新聞に取り上げられたのは、

1976.5.11「4人乗り練習機遭難 航空大、福島沖に漂流物」

1977.3.11「国を相手に賠償請求 訓練機墜落死亡事故」

の2件にとどまっている。なお、1977年の記事では、死亡した学生の親が国に対して賠償請求をすることと事故の原因が学生の操縦ミスあるいは整備不良にあることを報じている。

2.2 航空大学校における事故数の実際

国土交通省運輸安全委員会の統計によると、統計開始の1974年以降、航空大学校の訓練中に起きた事故は資料のとおりである。

発生年月日	発生場所	登録記号/型式	運航者 (法人番号)	事故等 種類	公表年月日/ 報告書 (PDF)
2016年 08月25	仙台空港	JA5807 ホーカー・ビー	独立行政法人航 空大学校（法人	事故 胴体着陸によ	2018年 06月28

日		チクラフト式G58 型	番号 4350005001054)	る機体の損傷	日 公表
2011年 07月28 日	北海道河西郡 芽室町剣山山 中	JA4215 ビーチクラフト 式A36型	独立行政法人航 空大学校帯広分 校	事故 山腹への衝突	2013年 12月20 日 公表/ 説明資 料
2010年 11月05 日	宮崎空港滑走 路上	JA4167 ビーチクラフト 式A36型	独立行政法人航 空大学校	事故 着陸時のかく 座	2012年 06月29 日 公表
2009年 10月30 日	鹿児島県鹿児 島空港滑走路 上	JA4165 ビーチクラフト 式A36型	独立行政法人航 空大学校	事故 胴体着陸	2011年 02月25 日 公表
2003年 07月11 日	宮崎県宮崎市	JA4166 ビーチクラフト 式A36型	独立行政法人航 空大学校	事故	2004年 08月27 日 公表
2002年 03月01 日	北海道帯広市 美栄町	JA4055 スリングスビー 式T6 7M MK II 型	独立行政法人航 空大学校帯広分 校	事故	2002年 11月29 日 公表
2000年 06月21 日	北海道帯広空 港	JA4218 ビーチクラフト 式A36型	航空大学校	事故	2001年 01月26 日 公表
1997年 10月31 日	北海道帯広空 港	JA4211 ビーチクラフト A36	航空大学校	事故	1999年 09月24 日 公表
1986年 04月10 日	北海道足寄郡 足寄町	JA3624 富士重工 FA-200-180	航空大学校	事故	1987年 12月18 日 公表
1983年 10月24 日	宮崎県宮崎空 港	JA3451 ビーチクラフト E33	航空大学校	事故	1984年 09月05 日

					公表
1983年 04月26 日	宮城県仙台空 港	JA5210 ビーチクラフト 95-B55	航空大学校	事故	1984年 06月15 日 公表
1982年 08月24 日	宮城県仙台空 港	JA5202 ビーチクラフト 95-B55	航空大学校	事故	1984年 09月05 日 公表
1977年 08月12 日	宮城県仙台空 港	JA5209 ビーチクラフト 95-B55	航空大学校	事故	1978年 05月30 日 公表
1976年 08月17 日	宮城県仙台空 港	JA5207 ビーチクラフト 95-B55	航空大学校	事故	1976年 12月13 日 公表
1976年 05月10 日	宮城県仙台市 沖	JA5214tuika ビーチクラフト 式95-B55型	航空大学校	事故	1977年 08月25 日 公表
1975年 10月27 日	北海道帯広市	JA3631 富士重工 FA-200-180	航空大学校	事故	1976年 07月20 日 公表
1975年 03月06 日	北海道帯広空 港付近	JA3621 富士重工 FA-200-180	航空大学校	事故	1976年 12月27 日 公表
1974年 08月14 日	宮城県仙台空 港	JA5201 ビーチクラフト 式95-B55型	航空大学校	事故	1975年 04月25 日 公表
1974年 04月03 日	宮崎県宮崎空 港	JA3450 ビーチクラフト 式E33型	航空大学校	事故	1974年 11月05 日 公表

1974年 01月31 日	宮城県仙台空 港	JA5207 ビーチクラフト 式95-B55型	航空大学校	事故	1974年 07月25 日 公表
---------------------------------------	-------------	-------------------------------	-------	----	--

表 1

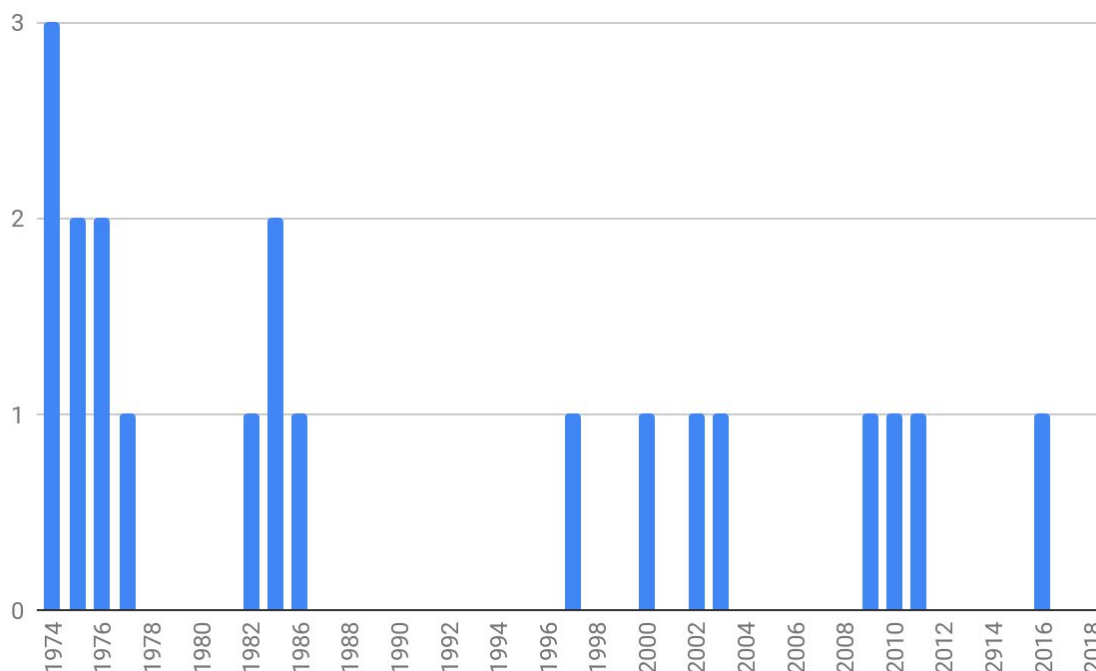


図 2 (航空大学校における訓練中の事故数の推移 国土交通省運輸安全委員会統計より作成)

図 2 の通り、航空大学校における事故は時代とともに現象傾向であり、事故の多くは 1986 年までで全 20 件中 12 件と全体の 60% を占めている。

実際に航空大学校だけでなく、小型機による事故は年々減少していることが下図の国土交通省運輸安全委員会の統計からわかる。

2.3 国内における小型機事故の研究

航空大学校による小型機事故の研究が行われている。

航空大学校研究報告「小型飛行機の事故に関する傾向と考察 井上国俊」

には、

日本国内で過去37年間(1974年～2010年)に発生した事故は図1に示すとおり、事故発生件数は348件、年平均に換算すると、9.40件/年であった。このうち1976年に発生した26件の事故が最大で、2009年の2件発生が最小であった。全体としては、徐々に減少傾向に向かっているが、近年の事故発生件数についてはほぼ横ばいの状態となっている。

全348件の事故発生件数のうち死亡事故の件数は94件、全体の事故発生数の約27%であった。死亡者数としては、過去37年間で189名、年別に見てみると1987年の19名が最大で、2000年、2006年及び2009年の0名が最小であった。これを図1の事故発

生件数と合わせてみると図2に示すとおり、事故件数が多い年は、死亡者数もほぼ比例して増加する傾向であった。

このように、航空大学校は小型飛行機の事故に関して、事故件数においては全体として減少、近年においてはほぼ横ばいとし、さらに事故件数が多い年は死亡者も比例して増加しているとの見解を示している。

航空大学校における事故数と小型機事故

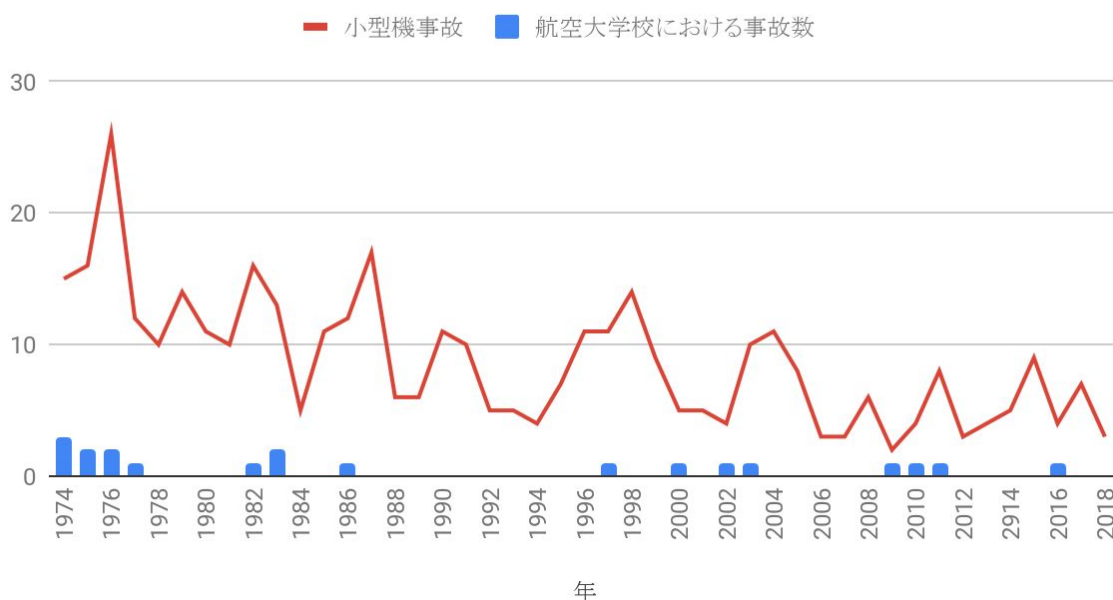


図2（国土交通省運輸安全委員会 航空事故の統計より作成）

図1と図2を比較すると、事故発生件数と事故に関連する記事数には比例の関係性はないことがわかる。事故発生件数と比例するのであれば、1970年代～1980年代にかけて事故関連の記事が蓄積し、2000年代はあまり見られないという結果になると考えられ、むしろ真逆の様相を呈している結果になっている。

ここに新聞社が記事にするしないというニュース決定要因があると推測される。2003年～2004年、2011年頃にそれぞれの時期に起きた事故に関して10件ずつほどの記事があるが、それ以外の事故に関してはいかなるものにも1件から2件ほどの記事しか見当たらない。

2.4 事故調査委報告書に関して

近年の航空大学校の記事に関して、事故調査委員会の事故調査報告書が用いられストーリー的に報じるようになったという考察を示したが、日本国内の11の航空会社のパイロットからなる日本乗員組合連絡会議では、事故調査報告書について以下のような意見があった。

「近年の航空機の発達が目覚ましいものがあり、航空輸送も社会になくってはならないものとなりました。一方、ひとたび航空事故が発生すると社会的に重大な影響を及

ぼすため、同種の事故を起こさないためにも徹底した原因究明が行われなければなりません。」

「複雑に絡まりあったシステムの中から事故に関係した要因を見つけ出すには、謙虚に事実を受け止めて真摯で科学的な調査を行わなければならない、それが事故調査機関に対する国民の期待でもあります。」

「しかしながら日本における事故調査は、往々にして航空会社の運営や機体の問題、そして行政の監督のあり方などに踏み込むことなく、いわば政治的に決着を図ってきた歴史があります。例えば1966年のB727東京湾墜落事故では、墜落直前にエンジンが異常を起こして機体から脱落していた形跡があるにも関わらず、あえて原因不明とした事故調査報告書をまとめましたが、事故調査委員長がB727導入に積極的な立場であったことが影響したとも言われています。この事故調査では、当時事故調査委員で航空機の設計者であった山名正夫東大教授が事故調査報告書の結論に異議を唱え、数多くの実験を基にした解析を行い、エンジンが異常燃焼を起こして機体から脱落したという独自の事故調査報告書を個人的に発表する事態になりました。」

「米軍の関与が疑われるケースでは、ほとんど調査らしい調査は行われていません。」

「1機が数百億円という高価な航空機自体に問題があることが明らかになると、メーカーや製造国が蒙る経済的打撃は計り知れないものがあります。B747日航123便事故やMD-11型機の706便事故のように、米国の国益が強く作用したと思われる事故調査も見られます。」

「航空・鉄道事故調査委員会の発表する事故調査報告書は、一般には権威のあるものとして見られていますが、実際は事故調査委員会内のチェック機能や発表された事故調査報告書をチェックするシステムが不備なため、矛盾を含み問題のある事故調査報告書もまかり通っている状況です。

事故調査報告書にはその内容を確認できる資料が含まれておらず、第三者には真偽の確認さえ出来ない現実があります。さらに、新しい事実を基に再調査を要請しても、「報告書に書いたことが全て」という立場を取り続けており、再調査を行う姿勢は見えません。」

この記事は2007年に書かれたものであるが、この記事以降具体的な事故の事故調査報告を分析しており、最新は2016年に発生した事故の報告書に対して分析を行っている。

要約すると、事故調査委員会による事故調査報告書はもっとも信頼の事故資料であるべきだが、実際は政府関係者の政治的な道具として扱われている可能性があることを指摘している。その結果、正確性や公平性という点からあまり信用できない資料となっているというのである。

上記に引用した記事はジェット機の事故に対するものであるが、航空大学校の訓練機として使用されているような小型機に関しても、その事故調査報告書の在り方に関する指摘が行われている。公的な機関である航空大学校の事故報道に関してもなんらかの問題指摘が行われる可能性は無視できない。

平成17年に発生した個人所有の単座機の墜落事故に関して、

「この事故の調査報告書は重大な事実を意図的に隠蔽し、原因究明の方向性をあえてそらそうとした内容が伺える、大きな問題を孕んだ事故調査報告書であると考えます。」

「もし相手が米軍機であるという理由で、航空法に違反し事故に関係したと思われるセスナ機をあえて隠蔽したのであれば、事故調査委員会の日本国民への重大な裏切りであり、背信行為です。事故調査の過程において目撃証言を多数得ているわけですから、事故調査委員会が知らない筈はありません。」
とし、事故調査委員会や報告書の問題点を指摘した。

2.5 航空大学校の事故報道と実際の状況を踏まえた考察

まず、航空大学校の事故報道に関してその報道数と実際の事故数の推移の間には比例関係はなく、時代とともに実際の事故数は減少傾向にあるにもかかわらず、報道量は右肩上がりに増加していることが確認された。

それまでの事故に対し、2003年～2004年において急激に航空大学校に関する記事が増加した直接的な要因は、新聞社が事故調査委員会の公式発表や事故の経緯を長期間にわたりストーリー的に報じたことである。
これは、少年犯罪に関する新聞報道において梅原が指摘した一つの事件についての報道量が増加したという点と共通していると言えよう。
また、事故調査報告書や警察の発表を受けストーリー的に報じたという点も、大庭が指摘した「報道のルーティン化」に当てはまると考える。
しかし、事故調査報告書自体に正確性や公平性の議論が起きていることを考慮すると、新聞のこのような報道方法により正しい情報が世間に広められてるかは疑問である。

また、小型航空機による事故数が1970年代などに比べ少なくなり、技術が進歩し安全が当たり前となりつつあった時代における死亡事故ということで注目が集まりやすかったとも言える。ここに、少年犯罪の報道研究における「書く側の意識的な想定の影響」も加味されていたであろう。
この安全意識に関しては、「安全が最優先」という点がパイロット不足に関する社説に取り上げられていることから社会の関心の中心が航空の安全であることは明らかである。
また、国土交通省資料によると、「国は国は平成26年度から航空事故発生率などの安全目標値を設定し実績を評価。平成30年度より15年間で50%改善を目指すなど安全目標値の設定の考え方を見直し。」「小型航空機等については、各年度各指標において目標未達成が目立っており、更なる安全対策の推進が必要」といった形で安全対策を推進しており、近年の安全意識の高まりを示していると言えよう。

そして、2003年宮崎墜落事故、2011年帯広山腹衝突事故は死者が複数出た上に事故の原因が教官や整備会社の過失という点にインパクトがあり、新聞記事として取り上げられやすかったことが推測される。
同様に、死亡事故は発生場所として空港以外の場所で起こっている。航空大学校を例にすると、宮崎墜落事故では水田、帯広山腹衝突事故では山、仙台沖墜落事故では海であり、それ以外の事故は全て空港内や滑走路上で発生している。一般人などへの影響もあり、ニュースとして取り上げられやすかったと言える。
つまり、航空大学校の事故関連報道においては、死傷者数や事故原因などのインパクトに加え、その事故が発生した時代の社会の航空に対する安全への意識の高さ、一つの事故への過剰報道が、事故数と報道数が反比例した要因であると言える。

3.人手不足と新聞報道

3.1パイロット不足に関する新聞報道

人手不足

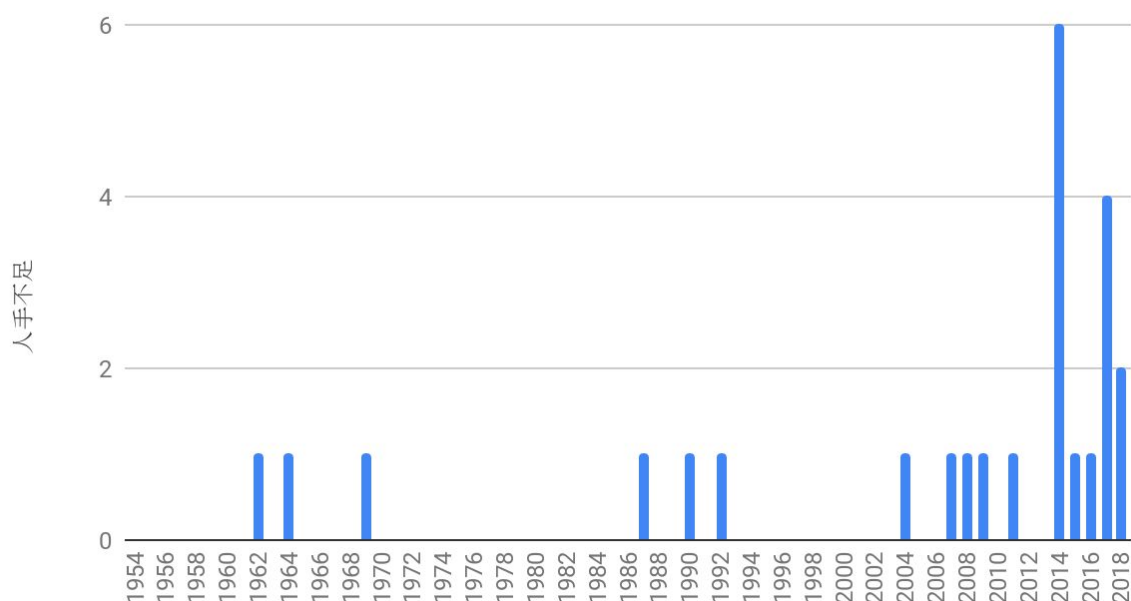


図1の通り新聞報道においてパイロットに関する人手報道が顕著である時期は、主に4期ある。1962-1969年、1987-1992年、2007-2009年、2014-2018年だ。

1962-1969年においては、民間航空再開後、国内では乗客が八割増加という爆発的な航空業界の発展があり、航空大学校や自衛隊からの割愛による採用だけでは間に合わず、外国人をやむを得なく採用しなければならない状況にまで追い込まれていたことがわかる。

日本の急速な航空業界の発展を報じるとともに、と欧米諸国と比較し、戦時中に活躍したパイロットたちを活用できないことをパイロット不足が起きている理由に付け加えた。

1962.02.08 「パイロット不足に“外国人部隊” 日航、来月から71人 乗客増加に追いつけず」

国内線専門の全日空でも昨年乗客が八割増加したことから増便を続け、パイロットはこれから五年間を見ても毎年五十人ずつ不足しそう

1964.02.12 「深刻なパイロット不足 たたる戦後の空白 民間40社で奪い合い」

東京・羽田の国際空港で十一日、新しい滑走路がオープンし、世界一流空港なみ施設をととのえるなど、日本民間航空界の発展はめざましい。

欧米各国では軍隊という絶好の供給源を持っている。第二次大戦終了とともに、復員軍人をどっと受け入れた。簡単に経験済みのパイロットを雇うことができ、巨額な費用を投じて自社訓練をする必要がない。しかし、日本では民間航空再開までに長い空白期があり、複雑化する航空装置に、かつてのベテラン・パイロットも歯が立たず、すべてははじめからやりなおし。

また、同時に1960年代前半から全日空機による事故が多発していたことを受け、運輸省は

1966.08.18 「飛行士の養成統一 航空保安強化に運輸省方針」

政府と航空各社の共同出資による特殊法人の航空大学校を設立し、現行航空大学校を吸収するとともにバラバラのパイロット養成を統一してパイロットの量と質を充実すると定め、量のみならずその質についても高めていく必要があるとした。

1973年の読売、朝日の二件の記事はオイルショックが発生する前の有効求人倍率が高まっていた時期のものである。すなわち、ジェット機の連続事故という航空会社の不祥事により社会の批判が集中し、採用基準が高まったという景気変動とは無関係の要因からパイロット不足どころか就職難という時代になっており、直後の世界的な石油危機による不況や新たに騒音問題が発生したことなどにより、数年にわたり航空業界の発展が停止していたのだ。

1973.03.12 「全日空も12人不合格 航空大学校卒業生 合格は3人だけ」

読売新聞においては上記の一件だけであるが、朝日新聞ではより多くの記事が見つかった。

1973年1月31日 「ことしの航空大学卒業予定者 日航で大量不合格_航空安全対策」

日航の連続事故以来、パイロットの質についての批判が高まり、航空会社側がこれまでフリーパス同様に航空大卒業生を採用していた態度を改めた結果だが、裏を返せば多くの人命を預かる民間パイロットの養成が国の期間で安易に行われ、パイロット不足にあえぐ航空会社がそれをほとんど無批判で受け入れてきた証拠ともみられ、航空関係者に大きなショックを与えている。

日航では『連続事故以来の社会の批判にこたえてパイロットの採用基準をぐんときびしくした。従って、受験生が昨年までと同じレベルでも大量の不合格者が出たわけだが、本人たちには気の毒だが、安全運航に徹するためにはやむをえない』

1975年1月12日 「パイロットの卵かえれず 民航、採用手控え 航空大生 職探し」

ひところは航空会社の間で奪い合いになった航空大学の卒業生が、逆に職探しに必死の状態。おりから航空業界も不況の波で客足が伸び悩み、加えて騒音問題がらみの発着制限で、便数を増やすことができない。そして、東亜国内航空のように、パイロット要員採用中断に踏み切るところも出た。とにかく頭数を、と突き進んできた日本の民間パイロット養成が曲がり角に差し掛かっていることは確かだ。

1980年後半から1990年代には以下のような見出しの記事が登場する。自衛隊からの割愛によりパイロット不足を解消していったこと、女性パイロットの募集についても言及している。論点で紹介される寄稿にはパイロット不足の時代でも技量維持の重要性が述べられている。

1987.09.20 「パイロット不足の日航、全日空に自衛隊が“割愛” 年内に十数人移籍」

日航、全日空など民間航空各社のパイロット不足を補うため運輸省からの要請で、陸、海、空三自衛隊のパイロットを民間に移籍させる「割愛」制度の復活を検討していた防衛庁は十九日までに、要請を受け入れ、早ければ年内に十数人のパイロットを民間に移す方針を固めた。

1990.09.20 「[論点] パイロット確保は技量維持を第一に 鍛冶 壮一（寄稿）」

乗客の増加、事業の拡大が進む航空会社で、いまの最大の課題はパイロットの確保だ。たしかにジャンボ機の導入で大量採用したり、逆にオイルショックで航大卒をパイロットに採用しない時期もあった。だが、この将来予測のミスは世界的な傾向で、異常な急成長をみせる航空業界では、いまさらその誤りを指摘しても意味がない。問題は、自社養成その他の手段でパイロット要員確保に全力を上げるのはいいが、パイロットの素質、技量維持にいささかの粗漏があってはならないということだ。昭和三十年代後半、パイロットを大量採用した時代がある。もちろん、合法的だったが、養成に安易な面があった。そして十年後に大事故が、いくつも発生したのは記憶に新しい。

まして、ハイテク旅客機の実用化で、パイロット自身が転換期を迎えている。一方、六十歳定年の延長も検討中だ。

パイロット確保に当たっては、冷静な採用基準と訓練計画が必要である。こればかりは試行錯誤を許されない。

1992.03.17パイロット募集“大作戦” 女性歓迎や視力条件緩和／国内航空各社

「女性にも門戸を開いています」と強調するのが全日空。同社ではもともと、募集要項で男女の差別はしていないが、パイロット要員として百人の大卒者を採用した平成四年度の場合、二千五百人の応募者中、女性はわずか二十人。女性の合格者はまだいないが、「男女にこだわらず、募集ソースは広いほうがいい。応募者の数が増えれば、適格者も出る可能性がある」と期待しており、「女性募集」の積極PRも検討中という。

とはいえ、自社養成で「シロウト」を副操縦士に仕立てるまでには十年から十二年もかかる。当面の退職者のピークには間に合わないため、各社は「つなぎ」として、これまで手控えてきた外国人乗員の採用復活に乗り出している。

日航はすでに、昨年九月から国際線の貨物便に限り六十人の採用を決めて、訓練を開始。全日空でも、中期事業計画の中で、当面二十人、最高時に二百人を導入する方針を示している。

近年のパイロット不足報道において、私立大学パイロットコースへの期待感の高さが顕著である。

国内における第三のパイロット養成ソースとして、私立大学が操縦科・パイロットコースを設置したのは、2006年の東海大学工学部航空宇宙学科航空操縦学専攻に始まる。

この操縦科の設置が発表されて以降、人手不足を報じる全18件のうち10件において見出しに「私大」「奨学金」など私立大学パイロットコース関連の文字が並んでいる。量的な点からみるとメディア側からは、私立大学パイロットコースへの期待感が伺える。

さらなる特徴として、この私立大学パイロットコース関連のワードを見出しに含む10件中7件において学費や経済負担、奨学金などお金に関する話題が取り上げられていた。

人手不足解消に向け私立大学のパイロット養成が軌道に乗るためには、4年間でおよそ2000万円とも言われる高額な学費をどう改善していくかという点が焦点になっている。

2008年12月3日「機長の卵、米で飛行訓練 東海大・パイロット養成課程 同期と一致団結」

東海大が2006年4月に国内の大学で初めて開設したパイロット養成課程の1期生40人の約半数が、米国での飛行訓練留学から帰国、夢の実現へ最後の追い込みに入った。

学生の指導には、全日空が全面協力。学費は4年間で1500万円と高めだが、4年間で大学卒業の資格と、民間機を操縦する免許を取得できるのが売りだ。

2014年5月12日「[社説]パイロット不足 格安でも安全運航が大前提だ」

大手より安い運賃で急成長してきた格安航空会社(LCC)などで、パイロット確保が重要な課題になってきた。

増便や路線拡張で利便性を高めることは大事だが、何よりも安全運航を最優先するための対策が求められよう。

国内LCC、ピーチ・アビエーションは、5～10月に予定していた運航のうち

最大2000便以上を中止する方針を決めた。これほどの大幅な減便は異例である。

機長の採用が予定通り進まなかったほか、病気やけがで休むパイロットが増え、運航に必要な人数を確保できなかったのが理由だと説明している。

ピーチ社は2年前に就航した。増便や路線拡張を急ピッチで進めてきた結果、経営戦略に甘さが生じたと指摘されても仕方ない。

新興国の航空需要増などでパイロット不足は、世界の航空会社の悩みになりつつある。2030年にはアジア太平洋で年間約9000人が不足すると予想される。

パイロットの育成には長時間の訓練と多額の費用が要る。各社は将来を見据えた戦略的な採用や育成に力を入れるべきだ。

政府は、航空大学校での育成を拡充する必要がある。併せて、自衛隊パイロットから民間への転身も促進してもらいたい。

2014.05.17 「パイロット足りない 急増LCC 確保追いつかず」

格安航空会社（LCC）でパイロット不足が深刻になっている。バニラ・エアは6月に予定していた運航の約2割に当たる154便を中止する。ピーチ・アビエーションもパイロットが足りず、10月までに最大約2000便を減便する。ただ、人材育成には課題が多く、LCCの成長にとって大きな壁となりつつある。

2015.5.2 「パイロット増へ奨学金 航空業界など 年50人以上 無利子1000万」

パイロットの養成はこれまで、航空大学校や航空会社が主に担ってきた。東海大や法政大など私大の養成コースもあるが、授業料や訓練費などで4年間で1000万～2000万円程度の学費が必要なため、定員割れの学校も多い。

そこで、航空各社や航空機メーカーが出資する約50億円規模の基金を設立し、年50人以上を対象に奨学金を貸与して学費負担を軽減する。

2017年2月9日 「パイロット確保 入試から 適性見極め 6私大に国が助言 就職率アップ狙う」

「航空需要の増加でパイロット不足が懸念されるのを受け、国土交通省は、パイロット養成コースを持つ私立大学に対し、入学試験に関して助言・支援する取り組みを始める。パイロットとしての将来性や適性を入学前に見極めてもらい、航空会社への就職率を引き上げる狙いがある。」と報じ、航空業界の人手不足解消の鍵となる私立大学パイロットコースにおいて課題となっている就職率向上への対策を講じることを示した。

2017年12月5日 「パイロット養成へ奨学金 私大など民間6機関」

航空需要の増大で将来、パイロットが不足する懸念がある中、経済的な負担を軽減し、多くの若者に門戸を開き、人材を確保するのが狙いだ。

2018.02.12 「[スカナー] パイロット足りない LCC台頭 迫る大量退職」

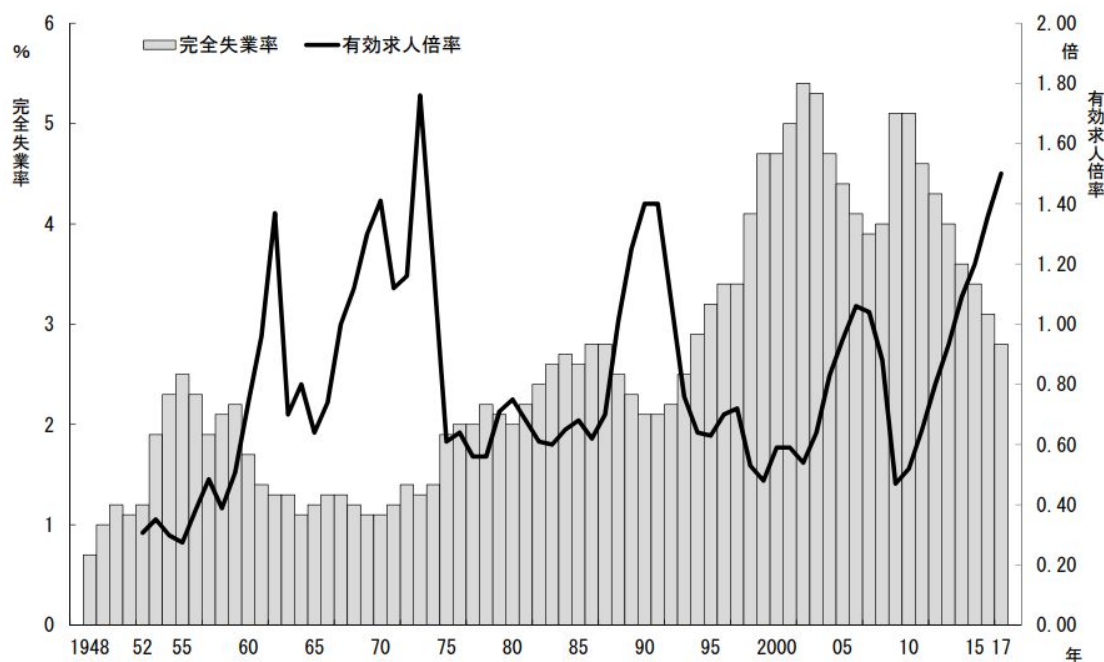
空の旅の安全を担うパイロットが不足する事態への懸念が強まっている。格安航空会社（LCC）の台頭などで路線や便数が急増する一方、育成には時間がかかるためだ。現役のパイロットが大量に退職する2030年頃を見据え、国や航空会社などが対策を急いでいる。（経済部 工藤彩香）

2018.03.02「ピーチ 操縦士養成へ 19年度から 国内LCC初」

関西国際空港を拠点とする格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは1日、2019年度からパイロットの自社養成を始めると発表した。航空大手は自社養成しているが、国内のLCCでは初めてとなる。世界的な航空需要の拡大でパイロットが不足しており、今後も路線を増やしていくには自社育成が不可欠と判断した。

3.2 有効求人倍率からみる日本の人手不足

近年以外のパイロットの人手不足に関する公式資料は存在しないため、報道と現実のギャップに関する比較をすることはできない。しかし、パイロット以外の他業界に広げると古くからの有効求人倍率や失業率などの公式なデータが存在するため、他業界も含めた比較を行うことでパイロットの人手不足報道の特徴を明らかにすることにした。ここでは厚生労働省の有効求人倍率の推移を示したグラフを用いる。有効求人倍率は求人数を求職者数で割った値であり、景気とほぼ一致して変動するため景気動向を探る指標として用いられるものである。



資料出所 総務省「労働力調査」、厚生労働省「職業安定業務統計」
注 有効求人倍率の1962年以前は学卒（中卒、高卒）の求人、求職が含まれる。

図3（厚生労働省 労働政策研究・研修機構より）

図3は1948年からの有効求人倍率の推移である。1962年、1970年、1974年、1991年、1998年、2008-2009年、2018年が有効求人倍率の一連の変動の山のピークになっていることが見て取れる。これは上述したパ

パイロットにおける人手不足報道が増加した時期と1974年を除いて一致している。

3.3 パイロット不足に関する政府の見解

2.1において航空大学校の実際で取り上げたように平成25年ごろから来る2030年のパイロット不足の本格的な到来に対し、航空局では専門の委員会を設けるなど、その対応の動きが顕著になっている。

我が国における乗員等に係る現状・課題 平成25年11月18日

「○航空局において、航空需要予測に基づき、パイロット需要予測を実施した結果、2022年には約6,700~7,300人のパイロットが必要であると予測されており、年間で約200~300人の新規パイロットの採用を行っていく必要がある

○2030年頃になると大量退職者が発生することから、年間400名規模で新規パイロットの採用をしなければならない事態が訪れると予測される(「パイロットの2030年問題」)。

○現在の新規パイロットの供給量を考慮すると、今後の新規パイロット採用の需要を満たすことが困難であるため対策が必要。」

○主要航空会社パイロットの年齢構成は、40歳台に偏っている

。○15~20年が経過すると(2030年頃)、パイロットの高齢化が進むとともに大量退職時期が到来することになるため、今後の計画的なパイロットの確保が求められるとともに加齢乗員等の現役パイロットの有効活用が重要となる

○LCC等の中小航空会社は、パイロットの高齢化が進んでいる。

○諸外国の主要な航空会社の人材供給源について、軍等の公的セクターが概ね半分のシェアとなっている。

○我が国では、航空大学校が安定的なパイロット供給の役割を担ってきている。

○大型機(2人操縦機)の副操縦士としての技能付与のための訓練に特化したMPLの活用により、現行よりもライセンス取得までの期間を短縮することが可能となる。」

2030年のパイロット不足に対し、現役パイロットの有効活用、航空大学校の重要性、MPLという新規ライセンス導入などの議論が行われている。

3.4 私立大学パイロット養成コースに対する政府の見解

次に国土交通省や私立大学自身はどのように操縦科のパイロット養成をとらえているのか考察していく。

国土交通省には乗員政策等合同小委員会という組織が存在し、ここでなされた議論の議事録はオープンにされている。

第1回乗員政策等合同小委員会 平成25年12月24日(火) 9:30~11:30

「○私立大学の学費は高いことから、養成規模を拡大するためには、国から奨学金等による支援が必要ではないか。」

第2回乗員政策等合同小委員会 平成26年1月29日(水) 10:00~12:00

「■私立大学からのヒアリング

- ・学費の負担が大きいので、金利の低いローン又は奨学金を国が主導で作っていただきたい。
- ・航空会社が必要とする人材について把握するため、航空会社と各大学との間で協議会を作っていただきたい。
- ・後部座席で審査を行う技能審査員の航空身体検査証明の要件を免除していただきたい。
- ・航空無線通信士の資格試験の免除又は緩和を行っていただきたい。」

第6回乗員政策等合同小委員会 平成26年6月27日(金) 16:00~17:30

- 「○私立大学等民間養成機関については技量レベルを引き上げていくことが必要であり、その際、航空大学校を活用することも踏まえ、航空大学校について予算・人員の面において規模をもう少し拡大するべきである。
- 国として航空大学校を使って、優れた乗員を育てることが重要である。財政面の問題を考えないといけないという点は理解するが、民間養成機関と航空大学校の両者を使って多くの操縦士を育てるべきである。」

乗員政策に係る取組について 平成27年4月6日 国土交通省航空局

- 「私立大学の高額な学費負担を軽減するための奨学金制度の充実等 大筋の結論 (平成28年度からの実施に向けてさらに詳細を検討)
- ・航空機操縦士養成連絡協議会において、航空業界として無利子貸与型の奨学金を創設し、平成28年度からの運用を目指すこととされた(別紙2)
 - ・日本航空(株)が、平成27年度より私立大学学生に対する「パイロット奨学給付金制度」を創設

民間養成機関における学生等の技量レベル向上 平成27年度より順次実施

- ・航空機操縦士養成連絡協議会において、学生等の基礎的操縦技量や応用力向上等のための取組を、平成27年度より順次実施することとされた(別紙2)」

我が国における乗員等に係る現状・課題 平成25年11月18日 航空局

「養成が開始されたばかりで、未だ安定的な供給源になっていない。」

航空大学校の在り方を検討する会

- 航空大学校の有する私立大学との違い（卒業生の技能、経済性、効果、国際競争力）等も含めた専門性に対する精緻な議論が必要であり、その上で私立大学との連携、インフラとしての支援等の議論になっていくのではないか。
- 航空業界は、自社養成のコストは非常に高いことから、航空大学校と私立大学に頼らざるを得ない構造にある。
- 5年、10年の見通しで言えば、現在の航空大学校と私立大学の養成規模を前提とすると、両者の卒業生が全員航空会社に就職できれば概ね対応できると思慮され、航空大学校を存続させた上で、私立大学を充実させていくことが重要ではないか。

国土交通省航空局などにおける乗員政策に関する議事録や資料は以上のようなものであり、私立大学におけるパイロット養成の議題として、高額な学費への対策、学生の技量向上、入学試験の方法といったものが挙げられる。新聞報道においては、高額な学費について取り上げられることが多かったが、実際はそれに加え、訓練における学生の技量などが課題であるとわかる。

3.5 私立大学の見解

航空操縦学専攻の現状と将来

「入学者選抜・さらなる適切な選考方法・応募者数の増加—広報活動、奨学金、就職実績・教育訓練・UNDとのさらなる連携・シミュレーター訓練の充実・メンタル面強化・授業のさらなる改善と新科目訓練管理・教員・遺漏なき訓練管理体制・操縦教員の確保」

- ・教官は悪い部分の指摘はするが、叱責はしない。良い部分は誉める。
- ・訓練スケジュールは、本人が教官と話し合って決定する。本人の計画性と自覚が必要。
- ・型にはめない。
- ・交通ルールや管制用語に日本と若干の相違点がある。
- ・教官が比較的若い。教官との関係は Friendly。
- ・新しい航法を積極的に使う。

日米の文化の違いによる部分もかなりある。その他の要素として本学の学生は100%エアラインパイロットを目指しているが、米国の学生は必ずしもそうではなく、UNDは日本のエアラインが求める技倆を念頭において訓練をしているわけではない。日本のエアラインが求める技倆とは一口で言うと根拠のある、正確な飛行である。もちろん米国での訓練でも同じことを要求されるのだが、要求レベルが異なる。旋回方法、飛行コース、速度、高度の維持などの正確性がより一層求められる。学生はライセンスを取得して帰国するが、そのライセンスは写真撮影や遊覧飛行のような業務を含めて商用飛行ができるというライセンスであり、エアラインが求める技倆を満たすという保証ではない。

「もうひとつの重要な側面がメンタルの部分である。プロパイロットに求められる基本的な3要素を前記したが、多くの課題を遂行していくための基礎がメンタルである。

「これらの課題にそれぞれ立ち向かっているのであるが、まあ、それに倦んで「努力を怠り低評価あるいは不合格になるケースもある。

「エアラインパイロットとして必要なメンタル特性には努力を継続できる力、心の安定性、自主性、心の強さ、素直さ、ストレス耐性、協調性、責任感、プラス思考、リーダーシップといったものがあり、入学時にある程度備わっている学生もいるが、教育訓練の中で開発されていく部分も大きい。将来的には操縦士に極めて重要なこれらの資質をさらに開発する新科目開講を検討している。」

このように東海大学の指導教員の研究では、かなり詳細な分析が行われている。「適性のある要員の選抜」と「訓練教育」の二点を目標の軸として入学者選抜・さらなる適切な選考方法・応募者数の増加—広報活動, 奨学金, 就職実績教育訓練・UND とのさらなる連携・シミュレーター訓練の充実・メンタル面強化・授業のさらなる改善と新科目訓練管理・教員・遺漏なき訓練管理体制・操縦教員の確保など複数の詳細なゴールを設けている。

メディアにおいては、高額な学費が課題であるという取り上げられ方がされており、それは事実ではあり奨学金等の充実の重要性を訴えるとともに、大学側は比較的安価であるとした。そして、就職率がなかなか上がらないことについて、訓練内容や学生の選抜方法を改善していくことの重要性についての考察が大部分を占めた。

さらに特徴的な点として、米国での委託先の教官の人間性や学生との関係性や学生自身のメンタル面における課題など、データ化されにくいような観点についても、重要な課題として言及している点である。

新聞報道において文字数や掲載枠の関係上詳細な記事を書けられないということはあるだろうが、新聞報道では報じられていない実際の現状があることが事実として確かめられた。

3.6 パイロット不足報道とその実際を踏まえた考察

航空業界のパイロット不足と世間の人手不足の報道量の間に現実とのずれはなく、さらに両者の人手不足はほぼ同時に発生するものと考えられる。つまり、パイロット不足報道の量的な観点において、そこに顕著な特徴は見られず、社会の景気変動のなかで世間一般的に発生している人手不足が航空業界においても同じように起こっており、報道量も世間のそれに比例して増加していたにすぎないのと言えよう。

さらに有効求人倍率のみならず、パイロット不足に対する公式資料の蓄積からも、近年におけるパイロット不足の新聞報道の顕著な増加は妥当なものだったと言える。

つまり、ここからパイロットという職業の特殊性が垣間見える。世間の人手不足と一致するすなわち景気に左右されるような会社に所属するサラリーマンでありながら、行政において国費節減あるいは投入の対象となるような国の航空インフラを担う専門職であるということだ。

言い換えると公的機関において税金を投入して企業のサラリーマンを養成している特殊性が明らかになった。2.1でも登場したようにパイロットという高給取りのサラリーマンを税金で育成すべきか？という議論からもそのことがわかる。

内容的な観点では、人手不足解消の鍵として特に私立大学パイロットコースにおける新聞側の期待感が顕著である。実際に政府、私立大学の両者においても期待を抱いていることは明白であり、その点にも実際と報道にズレは生じていない。

しかし、私立大学のパイロット養成が抱える課題については、実際の委員会や私立大学側の課題分析と比較し、新聞報道は高額な学費などかなり限られた面しか報道されていないことがわかった。

これは坂本らが指摘する「実態が十分に報道されていない」ということであるが、学費にフォーカスしているという点は、梅原の指摘する「書く側意識的な想定」が存在しているのではないかと考える。日本生活協同組合連合会の「教育費や奨学金制度に関するアンケート」では、教育費に8割が負担感を感じているとの結果があ

り、送り手側がそのような社会の状況を踏まえて、経済負担というトピックを選定し報道していたのではないかと考える。

また、政府の委員会などの場では、私立大学への期待はさることながら、それ以上に航空大学校にパイロット養成の中心を担って貰うべきではないかとの議論が頻繁に確認された。私立大学側も航空大学校の協力が必要との見解を示しており、この点は新聞報道ではほとんど報じられていない。

これは、養成ソースの多様化により相対的に航空大学校の注目度が下がっていることを鑑みても、航空大学校の重要性は広く議論されていることを踏まえると、私立大学に対する過剰報道であると考えられる。

さらに、研究を進める中で特徴的だと感じたのが、時代の推移に伴う記事内容の変化である。

1960年代などの記事では、航空会社の採用担当者などのコメントが記事に登場し、当時の状況が詳細に手に取るように伝わってくる。ここまでの詳細な声というのは近年のパイロット関連の新聞記事にはどの分野においても見られないものである。

一方で、読売新聞において2010年代、1990年代の二度にわたりパイロット養成関連の社説がこの分野で掲載されたが、いずれもパイロット確保も大事だが安全・技量維持が第一との見解を示す内容であり、福田が指摘した社説の監視機能にあてはまるであろう。

結論

本研究では、航空大学校を例とした新聞報道とその実際について比較してきた。その結果、新聞報道そのものの特徴とパイロット養成や航空業界について社会との関係の中からわかってきたことがある。

新聞報道そのものの特徴として、

①先行研究で挙げた、近年の過剰報道の傾向、書く側の意識的な想定が含まれること、記事作成時のカテゴリー化・ルーティン化、実態の把握が不可能になっていること、社説の機能などが実際に航空大学校に関する新聞報道でも他分野に渡って顕在していたことが確認された。

②福田の指摘する社説の機能に加え、社説が新聞にとってかなり重要なものであるという点だ。行政、事故、人手不足に関して全てで新聞報道の内容と実際にはギャップがあり、報道不足な面があると述べてきた。しかし、行政分野・人手不足分野で取り上げた社説は、それらの一連の報道からは無視されがちな視点から評論が行われていた。

③受け手と送り手の関係性について。先行研究ではそれぞれ断片的に特徴が挙げられていたが、本稿を通じメディアの影響を鑑みると「送り手の意識的・無意識的な想定」が受け手の「社会意識」を構築し、その「社会意識」がまた送り手の意識・ニュース決定に影響を及ぼしているのではないかという再帰的な関係の可能性を示唆しておく。

次に新聞報道から見えてくるパイロット養成や航空業界についてだ。

④全体として時代とともに記事数は右肩上がりであり、新聞報道から社会意識の探索が可能であることを前提とすると、パイロット養成や航空業界への関心や注目度は高まっているということ。

⑤しかしながら、航空業界の発展に伴い、内部の多様化が進み相対的に航空大学校そのものへの注目度は新聞報道において、下がっている可能性があること。

⑥社会のパイロットへの関心の中心は「安全」であるということ。これは事故に関する報道量の増加や社説の内容、あるいは対比に用いた国会での答弁から見えてきたことである。パイロット不足気味の時期に安全上の問題から不採用が続いていたという事実も興味深い。

⑦パイロットという職業が公的資金を投入し民間サラリーマンを養成されているという特殊性。
である。

⑧これまでパイロット不足・パイロットの需要予測ミスは景気や定年退職を受け周期的に発生していたということ。

特に今回の調査では、報道と実際のずれが量的にも内容的にも確認されたが、そのような報道がなされた結果、航空事故や業界に関して受け手はどのような感情をいだいているのかという、報道の効果について研究や考察が至らなかった。航空局において1960年代に航空機に対する世論調査が行われているが、それ以降におこなわれた調査が存在せず、この点を明らかにしていく必要があるだろう。

巻末付録

- ・ 読売新聞

日付	発行形態	面名	ページ	文字数	内容	見出し
2018.04.26	西部夕刊	S社会	7	1038	その他	B29墜落 日米で慰霊 生存者ら来日 宮崎で28日
2018.03.02	大阪朝刊	B経	10	853	人手不足	ビーチ 操縦士養成へ19年度から国内LCC初
2018.02.12	東京朝刊	三面	3	2036	人手不足	[スカナー]パイロット足りないLCC台頭 迫る大量退職
2017.12.05	東京朝刊	B経	8	312	人手不足	パイロット養成へ奨学金 私立など民間6機関
2017.12.05	大阪朝刊	B経	8	378	人手不足	パイロット養成 奨学金 民間6機関
2017.02.09	東京夕刊	夕2社	10	779	人手不足	パイロット確保 入試から 適性見極め 6私大に国が助言 就職率アップ狙う
2017.02.09	西部夕刊	S2社	8	792	人手不足	パイロット確保 入試支援 国交省 就職率向上へ6私大に
2016.08.26	東京朝刊	3社	33	253	事故	小型機が胴体着陸 仙台空港、けが人なし
2016.08.02	東京朝刊	A経	7	383	人手不足	航空大学校募集1.5倍に 経済対策 パイロット不足備え
2016.02.26	東京朝刊	教育セ	15	1301	コラム	[My キャンパス] 法政大 航空操縦学専修 質の高いパイロット養成
2015.08.15	西部朝刊	西2社	34	1141	コラム イベント	特攻の日 玉音放送 元隊員「平和 若者も考えて」 生き残り 自責の念
2015.06.19	大阪朝刊	朝特J	15	3046	コラム	[関西よみうり懇話会・論] 空の安全 日航機墜落事故30年
2015.05.02	東京夕刊	夕一面	1	505	人手不足	パイロット増へ奨学金 航空業界など 年50人以上 無利子1000万
2014.12.28	東京朝刊	A経	6	155	人手不足	パイロット養成へ 日航が奨学金制度
2014.09.29	東京朝刊	A経	7	1353	コラム	[七転八起] 日本航空社長 榎本義晴 苦境 逃げずに操縦
2014.06.28	東京朝刊	二面	2	445	人手不足 行政	パイロット 年齢上限上げ 国交省有識者委 LCCの不足解消図る
2014.06.2	大阪朝刊	B経	10	627	人手不足	ビーチ初の黒字 パイロット不足「確保できる」LCC 就航から2年
2014.05.17	東京朝刊	二面	2	1296	人手不足	パイロット足りない 急増LCC 確保追いつかず
2014.05.12	東京朝刊	三面	3	945	人手不足、コラム	[社説]パイロット不足 格安でも安全運航が前提
2014.03.06	中部朝刊	中2社	34	1352	事故	鉄塔に接触 墜落か 豊田・2人死亡 視界不良の可能性=中部
2014.02.15	東京朝刊	一面	1	1121	人手不足 行政	自衛隊パイロット 民間に 来年度再開 航空各社で需要増
2014.01.11	東京朝刊	2社	34	226	事故	死亡の機長を書類送検
2013.12.28	東京朝刊	気流	8	1119	コラム	[時代の証言者] 日本を笑かす 桂文珍(17) 落語家操縦士 夢かなう
2013.12.20	東京夕刊	夕2社	20	484	事故	訓練機墜落「雲の中飛行」指示 運輸安全委 航空大、死亡教官に問題か
2012.05.02	東京朝刊	生活A	13	1020	事故 コラム	[医療ルネサンス] 副作用情報(2)「意識消失」説明書になく(連載)
2012.04.20	東京朝刊	社会	33	1443	コラム	[夢を支える] (5) 荒波越え 男の約束 武田大作選手(連載)
2012.01.13	東京朝刊	一面	1	331	コラム	日航社長に榎木氏昇格 稲盛・大西体制に区切り
2011.12.28	東京朝刊	3社	27	120	事故	墜落機長が抗アレルギー薬
2011.09.19	西部朝刊	西2社	30	248	事故	訓練機墜落 宮崎で学校葬
2011.09.14	西部朝刊	西3社	37	256	事故	宮崎本校の飛行訓練認める
2011.09.14	西部夕刊	S2社	8	185	事故	航空大本校の飛行訓練再開
2011.08.31	西部朝刊	西3社	35	248	事故	航空大学校本校 飛行訓練再開へ 北海道の事故で中止
2011.08.04	東京朝刊	抄録	14	4045	事故	[ニュース月録] 2011年7月1日(金)~7月31日(日)
2011.08.02	東京朝刊	3社	29	286	事故	航空大機墜落 事故機水平に衝突か 調査官が見解示す
2011.08.01	東京朝刊	2社	30	198	事故	航空大本校を捜索 訓練機墜落事故
2011.07.31	東京朝刊	2社	34	133	事故	航空大機墜落 身元確認
2011.07.29	東京朝刊	社会	33	1142	事故	航空大機墜落 3人の遺体確認 計器飛行「山に衝突」
2011.07.29	西部朝刊	西社会	29	1014	事故	航空大機墜落 3人死亡 計器飛行の最中 まじめな訓練生とベテラン2教官
2011.07.29	西部夕刊	S社会	9	910	事故	航空大機墜落 「雲の中飛行」規程違反か 業過致死容疑 遺言が分校捜索
2011.07.28	東京夕刊	夕社会	13	692	事故	航空大訓練機 墜落か 帯広空港発4人が搭乗 乗員?やけど男性発見
2011.06.28	東京夕刊	夕2社	14	179	その他	航空大仙台分校 訓練再開にめど
2011.05.14	東京夕刊	夕社会	13	1205	人手不足 その他	パイロット養成ピンチ 航空大学校に津波 卒業メド立たず
2011.05.10	東京朝刊	3社	33	95	その他	航空大 7月の入試中止
2011.04.14	西部朝刊	西B経	8	569	女性	スターフライヤー 初の女性パイロット
2011.03.14	大阪朝刊	特2 1	24	804	その他 コラム	がれきと泥 人はどこに「津波のすさまじさわかる」 京大防災研
2010.11.09	東京朝刊	政治	4	1263	行政	刷新会議が即時改善を「勧告」した事業一覧
2010.11.06	西部朝刊	西2社	34	229	事故	航空大学校訓練機が着陸ミス 宮崎空港一時閉鎖
2010.07.17	東京夕刊	子供C	8	914	コラム	[タイムカプセル] 政策研究大学院大学副学長 大田弘子さん56
2010.04.27	東京朝刊	政治	4	856	行政	26日の仕分け結果
2010.04.26	東京夕刊	夕一面	1	553	行政	事業仕分け2日目 航空大パイロット養成費削減
2010.04.21	東京朝刊	政治	4	1100	行政	事業仕分け第2弾 対象の独立行政法人
2010.04.09	東京朝刊	政治	4	1176	行政	民間仕分け人 基準決定 行政刷新会議 対象独法54候補絞り込み
2009.10.31	西部朝刊	西社会	39	547	事故	航空大学校機が胴体着陸 鹿児島空港、一時閉鎖
2009.10.17	東京朝刊4部	特5	5	7244	人手不足	進学特集 個性キラリ 変わる大学
2008.12.03	東京朝刊	教育A	18	922	人手不足	機長の卵、米で飛行訓練 東海大・パイロット養成課程 同期と一致団結
2008.11.20	西部夕刊	S2社	8	343	事故	航空大学校訓練機墜落 整備担当者に2審も有罪/福岡高裁宮崎支部
2008.07.09	東京朝刊	3社	33	286	行政	航空大学校と2社に厳重注意 改造後、無許可で飛行/国交省
2008.06.11	西部朝刊	西3社	33	111	事故	航空大訓練機墜落 整備社員を不起訴 検察審査会「不当」受け/宮崎地検

2008.02.01	西部夕刊	S社会	9	337	事故	航空大学校訓練機墜落 整備担当社員に禁固2年6月判決/宮崎地裁
2007.11.13	大阪夕刊	師弟	5	3249	コラム	【師あり弟あり】パイロット 乗客の命最優先、「計器疑え」徹底
2007.09.04	大阪朝刊	3社	29	783	人手不足	【大学発07】国内空港で実習、パイロット養成 法大、コース設置へほか
2007.08.12	東京朝刊	2社	30	1865	コラム	【人物語】オモシロ科学に国境なし 実験番組「サイエンスマン」人気
2007.03.24	東京朝刊	A経	11	157	行政	国土交通省人事
2006.11.14	東京朝刊	3社	37	209	事故	航空大訓練機墜落 整備担当者を起訴/宮崎地裁
2006.11.14	西部朝刊	西3社	37	340	事故	航空大訓練機墜落 整備担当者を起訴/宮崎地裁
2006.10.18	東京夕刊	夕社会	15	1143	行政	独立行政法人の随意契約、甘い限度額 25法人が国基準の3倍超/読売新聞調べ
2006.09.07	西部夕刊	S1面	1	1440	コラム	【遠望細見】「休眠中」枕崎空港 空のスポーツ基地へファンら取り組み
2005.08.10	西部夕刊	夕二面	2	473	行政	特別会計、国債償還に5年で20兆 2007年めど合理化法案提出/政府方針
2005.12.20	大阪夕刊	夕二面	2	472	行政	特別会計合理化で国債20兆円償還 行革の重要方針/政府
2005.12.06	東京朝刊	一面	1	1082	行政	行革原案 公務員5%減は事業削減で3.5%達成/政府方針
2005.11.21	東京夕刊	夕社会	19	159	事故	航空大学校の小型機が緊急着陸/仙台空港
2005.08.10	西部朝刊	西ルポ	30	1325	行政 コラム	【国境最前線・沖縄の空と海】(3)幻の活性化 下地島空港 (連載)
2005.06.28	西部夕刊	夕社会	11	347	事故	航空大機の墜落事故 整備会社の8人を書類送検/宮崎県警
2005.04.02	東京朝刊	A経	9	82	行政	国土交通省人事=4月1日
2005.03.02	西部夕刊	夕社会	7	453	事故	航空大機墜落事故 整備担当ら書類送検へ 業過致死傷容疑で6~8人/宮崎県警
2004.11.27	東京夕刊	夕社会	19	1541	人手不足 コラム	パイロット足りない...団塊世代の引退待った 航空各社「65歳まで」
2004.09.28	西部夕刊	夕社会	11	545	事故	航空大機墜落 小松ゼノアを業過致死傷容疑で捜索/宮崎県警
2004.09.18	西部夕刊	夕社会	11	586	事故	宮崎の航空大学校訓練機墜落 月内にも業過致死傷容疑で整備会社を捜索へ
2004.08.28	西部朝刊	社会	31	296	事故	修理会社に1億賠償請求を検討 墜落事故で航空大/宮崎
2004.08.27	西部夕刊	夕社会	15	934	事故	人為ミス、大空の夢奪う 航空大機墜落事故調報告 整備会社のずさんさ指摘
2004.08.27	西部夕刊	夕一面	1	1022	事故	航空大機墜落 作業書未改訂が原因 事故調報告書 修理会社、部品脱落招く
2004.08.17	東京朝刊	2社	34	255	事故	【きょうあの時】8月17日
2004.07.22	東京朝刊	2社	38	997	事故	航空大訓練機墜落 エンジン整備会社、改訂マニュアル翻訳せず
2004.07.22	西部朝刊	社会	35	1256	事故	宮崎の航空大機墜落 米社の整備マニュアル未翻訳 点検に「改訂」反映せず
2003.08.3	西部朝刊	2社	34	574	事故	宮崎の航空大機墜落 整備会社がマニュアル無視 エンジン部品、規定満たさず
2003.08.27	西部朝刊	2社	26	181	事故	宮崎の航空大機墜落事故 整備業者に改善勧告/国交省
2003.08.14	西部夕刊	夕社会	7	392	事故	宮崎航空大の訓練機墜落事故 同型予備エンジン5基すべてに部品装着不具合
2003.08.07	西部朝刊	社会	27	777	事故	航空大学校機墜落 エンジン17基不具合 同型20基点検で判明/宮崎
2003.07.29	西部朝刊	2社	32	346	事故	航空大学校 訓練機の点検開始 墜落事故受け/宮崎
2003.07.24	東京朝刊	社会	35	384	事故	航空大の訓練機墜落 燃料供給給の故障が原因/事故調調べ
2003.07.24	西部朝刊	社会	31	692	事故	宮崎の訓練機墜落 エンジンのピン脱落が原因 事故調、シャフトに傷の可能性
2003.07.13	西部朝刊	社会	39	381	事故	宮崎航空大機墜落 プロペラが停止 事故調が現場検証 エンジン故障の可能性
2003.07.12	東京朝刊	2社	34	383	事故	航空大学校の訓練機墜落、3人死亡1人重傷/宮崎
2003.07.12	西部夕刊	夕2社	18	539	事故	航空大学校訓練機墜落 「飛行中エンジン停止」生存者が証言/宮崎県警
2003.07.12	西部朝刊	社会	35	942	事故	宮崎の訓練機墜落 無線で「エンジン出火」 航空大2学生、パイロットの夢無残
2003.04.16	大阪朝刊	生活A	17	1691	コラム	館主のお宝、一緒に楽しむ「個人」ミュージアム 軽飛行機から万博グッズまで
2002.11.19	東京夕刊	夕一面	1	1196	コラム	【職】パイロット 独りで飛んで独り立ち 航空大、540キロ教官同乗なし
2002.03.02	東京朝刊	社会	39	507	事故	航空大学校の練習機墜落、2人死傷 きりもみ訓練中/北海道・帯広
2001.08.0	東京夕刊	夕社会	19	841	行政	パイロット志望「視界良好」「裸眼0.1以上」 撤回 国交省、今年10月から
2001.07.11	東京朝刊	朝W1	20	6896	その他	【情報ランド】戦跡、慰霊碑
2001.07.04	西部夕刊	夕一面	1	1199	行政	遠望細見 パイロット 広き門 数学問題少なく 体力も基準緩和
2001.05.13	大阪朝刊	気流	10	582	コラム	【今日のノート】宮崎に羽ばたく
2000.06.30	東京朝刊	二面	2	745	行政	運輸省人事=6月30日
2000.01.22	大阪朝刊	若者	29	2048	コラム	パイロット門戸広がる 大工しながら免許取得/パイオ研究から転身 2人に聞く
1999.12.15	東京朝刊	政治	4	816	行政	【国会】12月14日の記録
1999.11.09	東京朝刊	政治	5	872	行政	【国会】11月8日の記録
1999.10.19	中部朝刊	2社	30	532	女性	女性2人目の日航パイロット 名古屋空港に「里帰り」フライト
1999.06.10	東京朝刊	朝特A	14	5353	行政	中央省庁改革関連法案、衆院特別委で可決 「省庁改革」ここが論点=特集
1999.04.28	東京朝刊	朝特F	11	6523	行政	省庁改革関連法案のポイント=特集
1998.12.27	東京朝刊	政治	5	802	行政	26日に決まった独立行政法人化の機関・業務
1998.10.27	東京朝刊	政治	4	648	行政	「行政スリム化検討対象」原案の要旨
1998.06.23	東京朝刊	二面	2	667	行政	運輸省人事=6月23日
1998.06.10	西部朝刊	2社	30	206	就職	宮崎市の航空大学校 需要減でヘリ操縦科の募集中止
1997.11.14	東京朝刊	二面	2	2041	行政	独立行政法人、「郵政」など33件対象 職員は公的身分/自民行革本部最終案
1997.11.11	東京朝刊	政治	5	1567	行政	行革会議事務局がまとめた独立行政法人化の検討対象=訂正あり
1997.10.31	東京夕刊	夕社会	19	392	事故	帯広空港で航空大学校機が着陸失敗 学生、講師ら4人重軽傷/北海道
1997.09.24	東京朝刊	2社	30	509	女性	ジャンボ「相腕」日航の女性パイロット大竹さん、初フライト

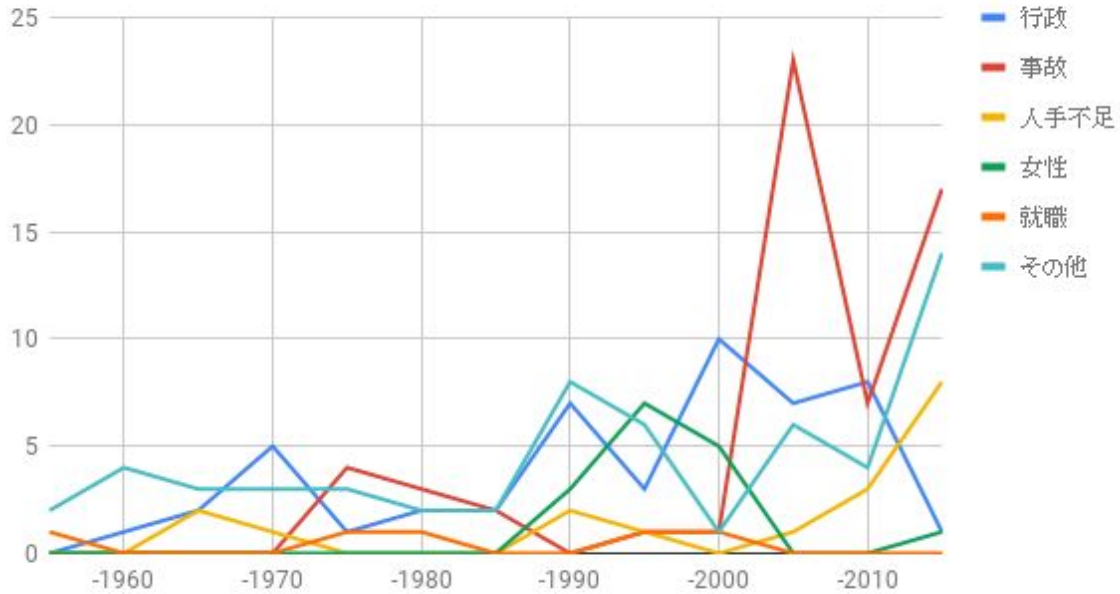
1997.05.10	東京朝刊	解説	17	612	女性	[顔] 日本初の女性旅客便パイロットになった 長野亜矢さん
1997.04.19	大阪朝刊	社会	31	278	女性	[いずみ] 広島市の航空会社に旅客便としては国内初の女性パイロットが誕生
1997.03.27	東京朝刊	2社	38	319	女性	ジャンボのファーストレディー 日航の東さん、きょうから路線訓練
1995.09.09	西部夕刊	夕社会	9	2050	女性	私も大空を駆けた 飛んでる女性急増 免許取得341人、10年で3倍増
1995.07.16	大阪朝刊	生活2	22	908	女性	[女の暦] 女性差別撤廃条約、日本も署名/普通郵便局で初の女性局長
1994.09.05	東京夕刊	夕社会	15	844	その他	青学大生殺し 出水被告に無期懲役、飯田被告には懲役15年/東京地裁
1994.08.01	東京夕刊	夕社会	15	247	女性	[話の港] 国内初の定期航空女性パイロット目指す東さんが日本航空入社
1994.07.21	東京朝刊	2社	30	688	女性	女性の進出、空へ山へ 日航で国内初定期線パイロット 長野は山岳救助隊に2人
1994.07.01	東京朝刊	A経	9	130	行政	運輸省人事=7月1日
1994.04.02	東京朝刊	B経	6	475	就職	大空への夢に多彩な顔ぶれ 途中入社の航空会社パイロット
1994.02.24	東京朝刊	社会	31	1416	その他	青学大生殺し 残り数百円... 隣室襲う 20歳男女、暗証番号言わせグサッ
1994.02.22	東京夕刊	夕社会	19	411	その他	青学大生殺し事件 20歳男女手配へ 隣室の学生の知人/警視庁
1993.06.25	東京朝刊	A経	7	751	行政	運輸省人事=6月25日
1993.04.19	東京夕刊	夕社会	19	1816	事故	JAS機事故 繰り返した内航違反 副操縦士が難着陸 "米子の教訓"生かせず
1993.02.05	東京朝刊	社会	31	188	その他	佐藤 信貞氏 (元航空大学校教頭、元「ニッポン」号搭乗員) 死去
1992.11.22	大阪朝刊	生活2	12	1246	女性 コラム	[あなたの選択決断] 小型飛行機のパイロット 女性でもハンデなく
1992.04.29	東京朝刊	朝特A	19	9077	その他	平成4年春の叙勲 "隠れた功労者"史上2位の1753人
1992.03.17	東京夕刊	夕社会	19	1281	人手不足 女性	パイロット募集"大作戦" 女性歓迎や視力条件緩和/国内航空各社
1992.02.19	西部朝刊	2社	22	102	女性	航空大に女性合格 6年ぶり2人目
1992.01.18	東京朝刊	A経	7	56	行政	運輸省人事=1月20日
1990.11.03	東京朝刊	朝特A	15	8067	その他	秋の叙勲 勲三等以上および在外邦人、帰化邦人、外国人の受章者一覧
1990.11.02	東京夕刊	夕社会	23	823	その他	過激派ゲリラ今年すでに61件/警察庁調べ
1990.10.19	東京朝刊	C経	9	991	その他	[揺れるヘリ・ビジネス] (4) 後手に回る環境整備 (連載)
1990.09.20	東京朝刊	気流	12	1321	人手不足	[論点] パイロット確保は技術維持を第一に 鏡治 壮一 (寄稿)
1990.07.24	東京朝刊	2社	30	202	その他	中核派の犯行と断定/航空大学校長宅玄関前の発火装置
1990.07.19	東京夕刊	夕2社	14	210	その他	航空大学校長宅に発火装置/東京・新宿
1990.06.22	東京夕刊	夕二面	2	505	行政	運輸省人事=6月27日
1990.03.03	東京朝刊	社会	31	279	コラム一期生	[おあしす] 日本航空のベテラン機長・田中重一さんが定年で最終フライト
1988.12.13	東京朝刊	B経	6	9710	行政	消費税法の施行令案要旨
1988.12.13	東京朝刊	一面	1	1213	行政	消費税法施行令案の全文入手 小売業に記帳特例
1988.11.22	東京夕刊	夕社会	19	288	女性	[話の港] 航空大学校のたった1人の女性1期生が卒業迎える
1988.11.09	東京朝刊	A経	7	1783	行政	消費税法案の政省令要旨
1988.07.01	東京朝刊	A経	7	68	行政	運輸省人事=7月1日
1988.06.15	東京朝刊	二面	2	199	行政	教育、福祉の非課税項目追加/自民党税制改革大綱
1987.09.20	東京朝刊	二面	2	1259	人手不足	パイロット不足の日航、全日空に自衛隊が"割愛" 年内に十数人移籍
1987.02.23	東京朝刊	社会	23	726	その他	スチュワーデス・パイロットの予備校 "暴力校長"と生徒訴え/東京・中野
1986.06.25	朝刊		7		行政	運輸省人事
1986.03.06	朝刊		8		女性	[気流] 航空大学初の女性に拍手を
1986.03.01	夕刊		11		女性	"雲のじゅうたん"2代目ヨ 航空大初の女性合格者
1986.01.16	朝刊		18		コラム	快走20歳の心意気 大田区で新成人のマラソン
1985.06.11	朝刊		22		行政	[ニュース・スポット] 航空大入学年齢上げへ
1984.10.13	朝刊		22		事故	[ニュース・スポット] 航空大機墜落の控訴断念
1984.09.27	朝刊		22		事故 行政	航空大学校事故 国は3500万円賠償を "墜落は教官ミス"認める
1984.08.13	夕刊		11		コラム	[話の港]
1982.05.21	朝刊		22		その他	[ニュース・スポット] 皇太子ご夫妻帰京
1980.04.27	朝刊		22		事故 行政	パイロット協会 "事故訴追厳し過ぎる" 六法片手に大論争
1979.08.21	朝刊		23		その他	瀬川貞雄氏 (日本航空社友、元運輸省航空大学校長) 死去
1977.03.11	朝刊		22		事故 行政	国を相手に賠償請求 訓練機墜落死亡事故
1977.03.02	夕刊		10		就職	はばたけぬ春 航空大生に"狭き門" 2社またゼロ採用
1976.08.30	朝刊		23		その他	[灰色のファイル] ロッキード事件の暗部=147年夏 (連載)
1976.05.11	朝刊		23		事故	4人乗り練習機遭難 航空大、福島沖に漂流物
1975.10.19	朝刊		26		その他	[話のタネ・わだい・ゴシップ] 英語で負けて演技で勝つ!?
1975.09.28	朝刊		26		その他	[話のタネ・わだい・ゴシップ] 応援に感激、パイロット桜木健一
1973.08.21	朝刊		15		事故	[気流] 慣れからくる油断がこわい ニアミス猛省を
1973.08.18	朝刊		23		事故	航空大教官ニアミス 宮崎 全日空機に250メートル 管制塔の指示無視
1973.03.12	夕刊		10		就職	全日空も12人不合格 航空大学校卒業生 合格は3人だけ
1972.07.28	朝刊		1		事故	主因は自衛隊機に 雲石空中衝突で最終報告書
1972.06.03	朝刊		4		コラム	[人間登場] 航空大学校長になった 瀬川貞雄さん
1972.05.15	夕刊		5		行政	運輸省辞令

1970.07.11	朝刊		15	その他	[広告] 航空大学校学生募集			
1969.07.19	朝刊		15	その他	[広告] 航空大学校学生募集/航空大学校教務課			
1969.06.27	夕刊		11	行政 人手不足	沖縄が淡路島に訓練空港を検討 日航事故で原田運輸相			
1967.10.08	朝刊		2	行政	運輸省辞令			
1967.03.01	朝刊		14	行政	航空大の定員もふえる/国立大増募			
1966.10.08	朝刊		2	行政	小型機専用空港を 航空保安の緊急策 審議会が答申			
1966.09.12	朝刊		15	その他	[広告] 航空大学校学生募集/運輸省			
1966.08.18	朝刊		2	行政	飛行士の養成統一 航空保安強化に運輸省方針			
1965.10.25	夕刊		5	コラム	[羽田発ローカル線] = 1 4 宮崎 "あすの空"へ飛び立つ (連載)			
1965.04.13	朝刊		2	行政	私鉄値上げ1月ごころ 松浦運輸相、福岡で語る			
1964.04.14	朝刊		13	コラム	航空界の草分け 徳川さんの胸像 旧代々木練兵場で 17日に除幕式			
1964.03.08	夕刊		7	コラム	[話の港]			
1964.02.12	朝刊		14	人手不足	深刻なパイロット不足 たたる戦後の空白 民間40社で奪い合い			
1962.02.08	朝刊		10	人手不足	パイロット不足に"外国人部隊" 日航、来月から71人 乗客増加に追いつけず			
1961.11.01	夕刊		4	行政	興銀新頭取に中山氏決定▽運輸省辞令▽最高裁辞令▽大蔵省辞令			
1960.07.13	夕刊		4	コラム	[1つの提案] 日本の体質改善のために=29 宮崎県▽お国自慢 (連載)			
1959.10.22	朝刊		11	その他	[広告] 航空大学校学生募集/運輸省航空局			
1958.11.15	朝刊		7	行政	飛行場整備や試験所新設 航空安全対策懇談会で結論			
1957.11.01	朝刊		9	その他	[広告] 航空大学校学生募集/運輸省航空局			
1957.06.03	朝刊		7	コラム	[いずみ]			
1955.09.07	朝刊		7	就職	国内線は日本人で 日航の操縦士今月中切替え			
1955.05.29	朝刊		7	その他	[広告] 航空大学校 (宮崎市所在) /運輸省航空局			
1954.06.06	朝刊		7	その他	[広告] 航空大学校/運輸省航空局			

記事数201件
(内訳)

	行政	事故	人手不足	女性	就職	その他
-2015		1	17	8	1	0
-2010		8	7	3	0	0
-2005		7	23	1	0	0
-2000		10	1	0	5	1
-1995		3	1	1	7	1
-1990		7	0	2	3	0
-1985		2	2	0	0	0
-1980		2	3	0	0	1
-1975		1	4	0	0	1
-1970		5	0	1	0	0
-1965		2	0	2	0	0
-1960		1	0	0	0	0
-1955		0	0	0	0	1

行政、事故、人手不足、女性、就職...



参考文献

1. 「メディアが作り出す『現実』-少年犯罪をめぐる新聞報道をてがかりにして-」梅原恵子 文化環境研究 長崎大学学術研究成果リポジトリ 2007 p93
2. 「自殺の新聞報道の現状と問題点」
3. 「現代における全国紙の内容分析の有効性 ——社会意識の探索はどこまで可能か」樋口耕一 行動計量学 第38巻第1号(通巻74号) 2011年 p1,2,10
4. 「逸脱の可視化」大庭絵里 犯罪社会学第13号 1988 p124,125,128,134,135
5. 「現役首相による靖国神社参拝問題にみる社説の役割」福田朋実 現代社会研究 東洋大学学術情報リポジトリ 2014年 p173
6. 航空大学校HP 「使命と教育理念」
7. 航空大学校HP 「沿革」
8. 国土交通省航空局「乗員政策に係る検討について」平成25年12月24日
9. ヨミダス歴史館 <https://database.yomiuri.co.jp/about/rekishikan/>
10. 日本共産党「しんぶん赤旗」2005年10月23日
11. (株)朝日新聞出版発行「知恵蔵」
12. 航空大学校の在り方を検討する会 国土交通省HPより
13. 第2回 航空大学校のあり方を考える検討会(議事概要) 2012年5月28日 国土交通省HPより
14. 航空大学校のあり方を考える検討会 委員間会合(議事概要) 2012年7月2日 国土交通省HPより
15. 日本共産党山下芳生氏HPより参議院内閣委員会質疑 議事録 2014年5月29日
16. 国土交通省運輸安全委員会の統計
17. 航空大学校研究報告「小型飛行機の事故に関する傾向と考察 井上国俊」
18. 日本乗員組合連絡会議HPより「事故調査報告書に物申す」
19. 厚生労働省 労働政策研究・研修機構

20,我が国における乗員等に係る現状・課題 平成25年11月18日

1:30

21,第2回乗員政策等合同小委員会 平成26年1月29日(水) 10:00~12:00

22,第6回乗員政策等合同小委員会 平成26年6月27日(金) 16:00~17:30

23,乗員政策に係る取組について 平成27年4月6日 国土交通省航空局

24,「航空操縦学専攻の現状と将来」柴田啓二 中川淳雄 佐野克彦 小林久倫
東海大学要紀工学部2016 p109,111

25,大学ジャーナル 大学ジャーナルオンライン編集部2017年1月5日

「教育費に8割が負担感、日本生活協同組合連合会が調査報告」より

