

コロナを乗り越えた先にある 航空業界の大躍進

航空会社はあらゆる国と地域に、人やモノを運び、
人々の思いや夢をつなぐ架け橋となってきました。

しかし現在、世界中で猛威を振るっている
新型コロナウイルス感染症により、
人々は移動を制限されています。

自粛続きの人々は、今も「旅をしたい」「遠くに行きたい」
「人に会いたい」と、「現地」を求めています。

重要な交通インフラとして、
飛行機が再び活躍する日は、
遠い話ではありません。



日本航空大学校

北海道 新千歳空港キャンパス



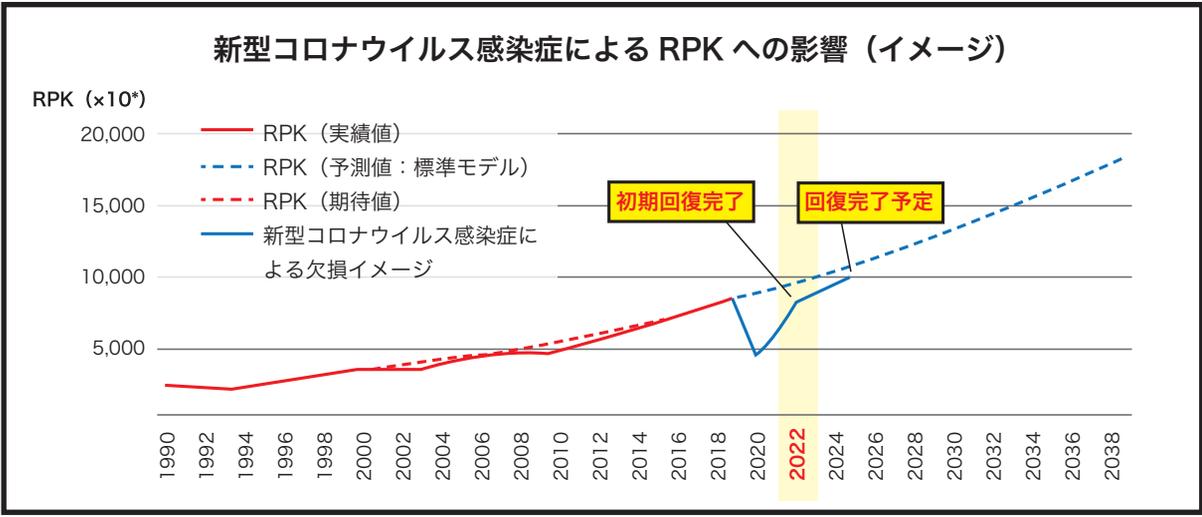
新型コロナウイルス 感染症の影響

航空業界は、過去 20 年間で世界規模の感染症禍を 2 度経験しています
2003 年には、アメリカ同時多発テロ事件の傷が癒えぬうちに SARS が流行、2009 年は前年の世界金融危機の混乱を引きずったまま新型インフルエンザが流行しました。このように、これまでもテロや感染症による混乱を経験してきましたが、事態の収束後、輸送需要は数年の内に混乱前の成長曲線に収束するように確実に回復してきました。SARS 流行の際は、終息後の翌年中に期待値の 95%、3 年経過後はなんと期待値の 99%まで回復しています。

上記 2 件の例の回復過程のパターンを読み取り、COVID-19 禍からの回復過程を推測したグラフからは、ワクチンの普及開始を受けて収束後、速やかに RPK (旅客輸送量) の回復が始まり、2022 年には初期回復完了を見込んでいることが読み取れます。航空業界は、COVID-19 禍が収束した後を見据えて採用活動を再開しなければいけません。その理由は、航空の安全に関わる社員の育成には数年かかるため、航空需要が回復したあとに採用するのでは間に合わず、人材の供給が途切れてしまうからです。

つまり、今、日本航空大学校 北海道に入学する学生たちは、卒業する頃には、航空業界で予測される人材不足による採用時期とぶつかることになり、大きなチャンスを得ることになるのです。

SARS (2003 年)、新型インフルエンザ (2009 年) の混乱後からの回復パターンを読み取り、 新型コロナウイルス感染症からの初期回復完了は 2022 年を見込んでいる！



RPK→旅客輸送量

出典：(一財) 日本航空機開発協会

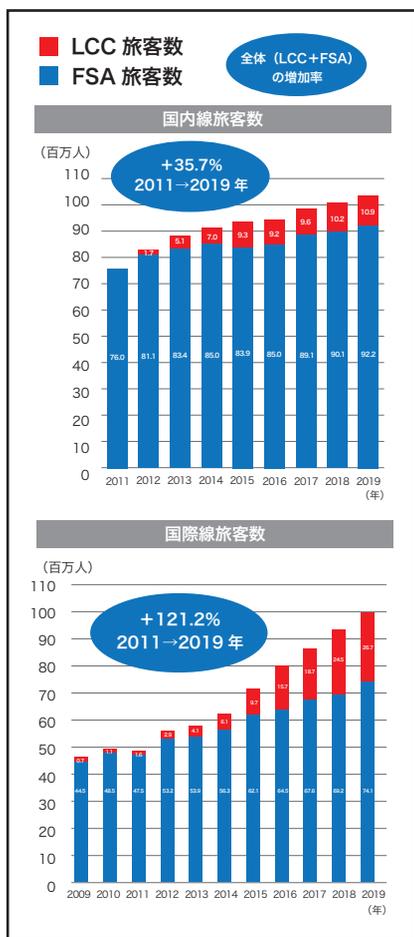




エアラインの増加

世界中の航空自由化や規制緩和により、LCC（格安航空会社）をはじめ多くの航空会社が誕生しています。日本においても航空自由化やビジットジャパンキャンペーンなどにより、成長著しいアジアをはじめとした世界中からの旅行者を呼び込むべく、国際航空ネットワークの構築を掲げました。これにより、観光立国を目指す日本にとって、航空業界はなくてはならないインフラとなっています。

航空旅客数 (国内線・国際線)の推移



出典：国土交通省

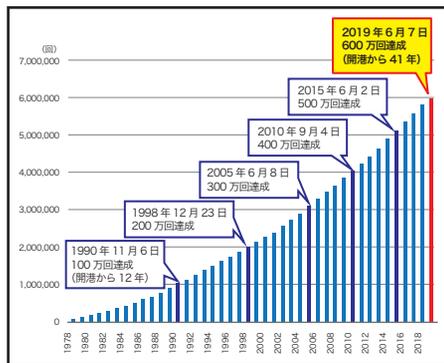
FSA (フルサービスエアライン・ANA/JAL等の従来の航空会社)
LCC (ローコストキャリア・格安航空会社)
図からは2012年のLCC参入以降、急成長しながら旅客数を増やしているのが読み取れる。



路線数の増加

LCCの出現により、低価格で飛行機の移動を楽しめるようになった結果、路線数が急激に増加しました。下記の図は成田国際空港の航空機発着回数の推移です。日本の玄関口である成田空港では、新規乗り入れ、新規就航、増便が相次ぎ、国際線・国内線共に好調でした。しかし航空需要が増加傾向にある一方で、団塊世代の退職と日本国内における少子高齢化の影響が重なり、現場では人手不足に直面しています。また、単純に「人数」が足りないわけではなく「人材」が足りないのです。特に、養成に長い時間を要するパイロットや航空整備士等国家資格者の人材確保は急務です。

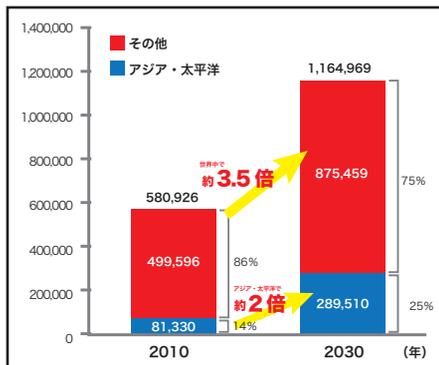
航空機発着回数(累計)の推移



出典：成田国際空港株式会社

国際的な整備士の需要見通し

2030年にはアジア・太平洋地域で約3.5倍
世界中で約2倍の
航空整備士が必要とされている。



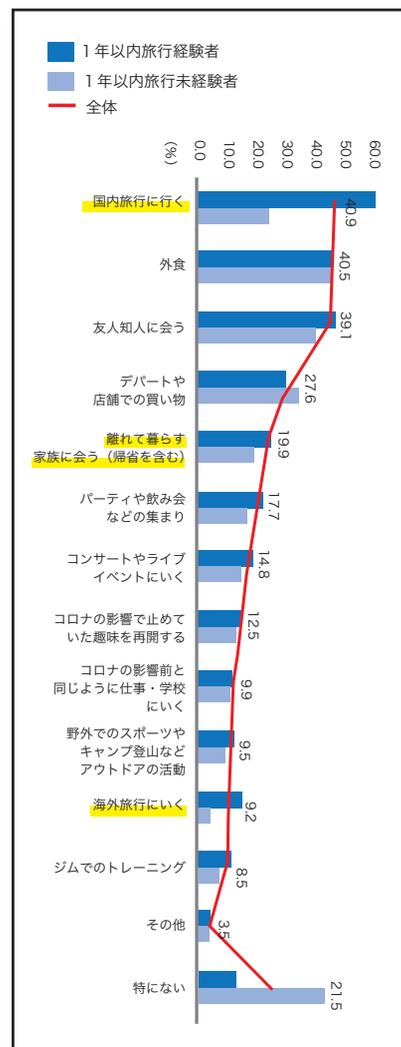
出典：ICAO「Global and Regional 20-year Forecasts: Pilots/Maintenance Personnel/Air Traffic Controllers」



コロナ禍で高まる 旅行意欲

行動を自粛して2年。新型コロナウイルス感染症が終息した際にやりたいこと、それは旅です。大切な家族に会いに行ったり、美しい景色、美味しい食べ物を食べるに、人々は飛行機に乗り、旅行をすることを心待ちにしています。

外出自粛や渡航制限が 解除になったらやりたいこと



出典：JTB 総合研究所



Check

コロナ禍での日本航空大学校 北海道の教育について

日本航空大学校 北海道は航空業界人を育成するプロフェッショナルです。新型コロナウイルス感染拡大が長期化している中、本校は「いつでも・どこでも・繰り返して」学習できる教育システムで学びの機会を保障することで、確実な資格取得と就職内定に繋がっています。

01 教育システム

全国に先駆けて開始した E-learning システム

3年ほど前に全国に先駆けて導入した独自の双方向型 E-learning システムは、予習復習などの自学自習を目的として導入し、授業においても活用してきました。コロナ蔓延により登校できなくなった時期には、この E-learning システムで全ての授業を遅れることなく行いました。また、実習を伴う授業は学科教育を先行して実施することにより、スムーズに授業カリキュラムを進行しました。この取り組みは、工夫し遠隔授業に取り組む専修学校として文部科学省（文部科学省総合教育政策局 生涯学習推進課専修学校教育振興室）にご依頼をいただき、**文部科学省のホームページ『新型コロナウイルス感染症対応に係る 専修学校における 遠隔授業の取組事例集』にて掲載されました。**



02 コロナ禍での就職支援

9年連続、就職率100%の実績 オンライン企業説明会・面接対策を実施

本校は9年連続、就職率100%という抜群の就職実績を達成しています。**面接対策やエントリーシートの添削をオンラインで行う**等、コロナ禍であっても学生に寄り添った就職サポートを実施。また、長きにわたって接点をもってきた企業をお招きし、**対面とオンラインを併用した本校の学生のためだけの企業説明会**（昨年は75社以上が参加）を開催しています。徹底した就職サポートにより、航空業界を取り巻く環境が大きく変化した昨年度についても、**111名がANA・JALグループへの内定を獲得しました。**また、本校が学生に教えているのは「航空業界に就職するため」のノウハウではなく、「航空業



界に就職してから」のこと。それは、航空業界で働く人としての使命です。「航空安全」を責任もって遂行できる精神を養うこと。「規程遵守」できる人材を育てること。様々な職種を目指す学生がひとつの同じ学校で学び、他の職種への理解や互いを敬う気持ちを持つこと。これらの教育は、全国の卒業生の活躍によって、空港の現場でしっかり活かされています。本校でしかできない教育が航空業界に必要とされており、各企業からの本校への信頼に繋がっています。

03 高い資格取得率

航空局も認める双方向のオンライン授業サポート体制

一人でも多くの学生が資格を取得し、就職活動に有効に使えるようサポートしております。数多くの専門職で成り立つ空港の現場では、専門能力を証明する資格を持つことで仕事の幅が広がり、その道のスペシャリストとして活躍することができます。本校では、将来の仕事に密着した資格とその取得方法を重点的に学べるカリキュラムが組まれており、在学中に数多くの資格が取得可能。また、本校は様々な資格において、全国トップクラスの合格率を誇っています。**JATA 国際航空貨物取扱士（空港技術科）の合格率は全国平均約60%に対し、本校は93.1%（2020年度）。国家資格である二等航空整備士（航空整備科）の技能審査の合格率は100%（2020年度）**です。コロナ禍においても合格率が高い理由は、学習が遅れることのないよう、E-learning システムを使用することで万全の教育体制を整えているからです。航空整備科は国土交通大臣指定養成施設のため、原則、学科教育・実技教育は対面教育となっておりますが、**双方向のオンライン授業、E-learning 教材を使用し、進捗確認を行うことで航空局から正式な授業として認められました。**



日本航空大学校
北海道 新千歳空港キャンパス

お気軽にお問い合わせ
下さいませ。



0120-87-8622

住所：北海道千歳市泉沢 1007-95 航空工学科（4年制）／航空整備科（3年制）／空港技術科（2年制）／国際航空ビジネス科（3年制・2年制）