

第2期中期目標期間

業務実績報告書

独立行政法人 航空大学校

目 次

第 1 編 業務運営評価のための報告

I	はじめに	2
II	業務運営に関する報告	3
	1. 中期目標の期間	3
	2. 業務運営の効率化に関する事項	3
	3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の 質の向上に関する事項	1 4
	4. 財務内容の改善に関する事項	3 2
	5. その他業務運営に関する重要事項	4 4

第 1 編

業務運営評価のための報告

I はじめに

この報告書は、国土交通省所管独立行政法人の業務実績評価に関する基本方針（平成14年2月1日、国土交通省独立行政法人評価委員会決定・平成18年3月9日国土交通省独立行政法人評価委員会改定）に基づき、独立行政法人航空大学校の中期目標期間に係る業務運営評価のために提出する。

なお、上記基本方針を踏まえ、中期目標期間における項目の目標が具体的な数値（目標値）により設定されている場合とそれ以外の場合について、概ね次の形式で報告する。

《目標値が設定されている場合》

中期目標 大項目－中項目－小項目「タイトル」

中期計画 大項目－中項目－小項目「タイトル」

① 実績値及び取組み

② 実績値が目標値に達しない場合、その理由及び次期中期目標期間における見通し

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

《上記以外の場合》

中期目標 大項目－中項目－小項目「タイトル」

中期計画 大項目－中項目－小項目「タイトル」

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

② その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

Ⅱ 業務運営に関する報告

1. 中期目標の期間

平成18年4月1日から平成23年3月31日までの5年間

2. 業務運営の効率化に関する事項

(中期目標)

2. 業務運営の効率化に関する事項

業務運営の効率化に資するため、教育に係るコスト構造の明確化を図るとともに、教育の質の低下を招くことなく、以下の事項を達成すること。

(1) 組織運営の効率化

乗員養成に係る社会的ニーズに迅速かつ柔軟に対応するとともに、教育業務全般の精査・見直しを行い、以下の措置を講ずることにより、職員の削減を含めた組織のスリム化を図ること。

- ① 整備業務の更なる民間委託等を推進すること。
- ② 運航管理業務の民間委託等を推進すること。
- ③ 管理業務の精査・見直しを行い、効率化を図ること。

(中期計画)

1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

(1) 組織運営の効率化

教育業務、教育支援業務（運用業務、整備業務）及び管理業務のそれぞれについて精査を行い、エアラインパイロット養成事業の目的に照らして教育内容、教育体制のあり方も含めた業務の見直しを図るものとし、以下の措置を活用した効率化を段階的に推進することにより、これらの業務に従事する常勤職員数を中期期間中に約10%程度削減する。

- ① 整備業務の民間委託を継続するとともに、整備管理業務の一部（年間整備計画の策定業務、法定検査業務、部品管理業務、仕様変更等による技術管理業務及び品質管理業務等）についても民間委託等を図る。
- ② 運航管理業務のうち飛行計画業務、運航情報業務、気象情報業務、対空通信業務、運航調整業務等の民間委託等を図る。
- ③ 事業運営の合理化・適正化を図ることにより、管理業務の精査・見直しを実施する。

① 実績値及び取組み

- ・ 教育業務、教育支援業務（運用業務、整備業務）及び管理業務のそれぞれについて、①か

ら③に示すような業務の見直しを図り、効率化を段階的に推進して中期目標期間中に常勤職員数を約10%（12名）削減した。

常勤職員数

第1期末（第2期初） 122名
第2期末 110名

- ① 整備作業及び法定検査整備業務を認定された整備事業者を引き続き民間委託するとともに、整備管理業務の一部（部品管理業務、品質管理業務、技術管理業務、生産管理業務及び器材管理業務）についても当該整備事業者へ民間委託することにより、常勤職員6名を削減した。
- ② 運航情報システム(FIHS)の導入及び活用により業務の効率化を図るとともに、運航管理業務の一部を常勤職員から有資格の契約職員（3名）に移行し、常勤職員5名を削減した。
- ③ 以下のような管理業務の精査・見直しを実施し、常勤職員1名を削減した。
 - ・ 入試事務の民間業者の活用
 - ・ 給与システムの導入による事務の簡素化、効率化
 - ・ 給与支払い及び雇用保険手続き等を本校に集約化
 - ・ 総合評価落札方式を導入し、管理業務を効率化 等

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 表1に各年度末時点における常勤職員数（役員を除く）を示す。

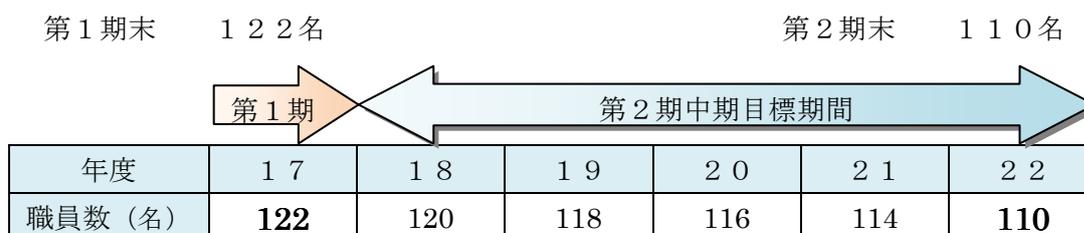


表1 年度末時点の職員数（役員を除く）

- ・ ここでいう整備事業者とは、航空法に基づき航空機の整備及び整備後の検査の能力があると認定された事業場において航空機の整備及び検査を行う民間の事業者。
- ・ 第2期中期目標期間において整備事業者へ民間委託した整備管理業務の主な内容は、以下のとおり。
 - 部品管理業務：航空大学校が調達し支給してきた部品を整備事業者の調達に変更
 - 品質管理業務：整備作業工程ごとに全数行っていた立会をサンプリング方式に変更
 - 技術管理業務：整備作業手順書を承認から届け出に変更
 - 生産管理業務：時間管理部品について、修理の発注から完了後の保管までを整備事

業者の一括管理に変更

- 器材管理業務：航空大学校が所有する器材（測定器及び治工具等）を整備事業者の一括管理に変更

- ・ 表 2 に民間委託した整備管理業務と削減した常勤職員数を示す。

年度	民間委託した整備管理業務	職員削減数（名）
18	部品管理業務	2
19	品質管理業務	2
20	技術管理業務	0
21	生産管理業務	1
22	器材管理業務	1

表 2 民間委託した整備管理業務と削減した常勤職員数

- ・ 契約職員とは、退職した職員等を任期付きで雇用する職員のことをいう。

(中期目標)

2. 業務運営の効率化に関する事項

(2) 人材の活用

乗員養成業務に必要な役職員を確保するとともに、本中期目標期間より非公務員型の独立行政法人へ移行することを踏まえ、国または大学、民間等との人事交流を促進することにより、内部組織の活性化を図り、効率的な業務の運営を推進すること。

(中期計画)

1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

(2) 人材の活用

エアラインパイロットの養成に必要な役職員を確保するとともに、内部組織の活性化を図り、業務運営の効率化を推進するため、各事業年度において職員の約 10%程度について、国または大学、民間等と人事交流を行う。

① 実績値及び取組み

- ・ エアラインパイロットの養成に必要な役職員を確保するとともに、各事業年度において職員の約 18%～25%（年平均 22%程度）について、国との人事交流を行い、内部組織の活性化を推進した。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 第 2 期中期目標期間中にエアラインから 3 名のパイロットを航空大学校に採用し、エア

ラインパイロットの養成に必要な知識及び技能を習得した。また、第 1 期中期目標期間に引き続き第 2 期中期目標期間においても、エアラインで豊富な機長経験を有するパイロットを役員として配置し、教官の教育・審査方法の標準化の指導を行った。

- ・ 航空大学校から一般大学等に 7 名の教官を送り出した。
- ・ 各年度において、国（航空局）と航空大学校との間で人事交流した航空大学校職員数と当該年度の全職員数に対する割合を表 3 に示す。

年度	18	19	20	21	22	計
人事交流した職員数	31名	22名	28名	21名	26名	128名
割合	25%	19%	24%	18%	23%	22%

表 3 国との間で人事交流を行った航空大学校職員の数と全職員数に対する割合

- ・ 航空大学校の役職員数 117 名（平成 22 年 4 月 1 日時点）

（内 訳）

役員 3 名（理事長、監事 2 名）

教頭、分校長 2 名

管理部門職員 55 名（企画室、事務局長、総務課、会計課、教務課、整備課、運用課）

実科教官 45 名、学科教官 11 名

（中期目標）

2. 業務運営の効率化に関する事項

（3）業務運営の効率化

これまで以上、より一層の合理化・適正化・質の向上に向けた取り組みを推進すること。

① 教育・訓練業務の効率化

教育・訓練業務の効率化を図るため、現行の養成期間（2 年間）を維持しつつ、学科教育科目及び教育時間の再編を行うとともに、実技教育の充実を行うことにより、教育・訓練の効率化及び適正化を図ること。

（中期計画）

1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

（3）業務運営の効率化

① 教育・訓練業務の効率化

イ 学科教育においては、宮崎学科課程の教育時間を現行の 735 時間から約 510 時間程度に、多発・計器課程については現行の 205 時間から約 150 時間程度にそれぞれ短縮するとともに、宮崎学科課程の養成期間を現行の 6 ヶ月から 4 ヶ月に短縮する。

ロ 実科教官においては、多発・計器課程における実機による操縦演習を現

行の65時間から約70時間程度に充実させるとともに、同課程の養成期間を現行の6ヶ月から8ヶ月に延長する。

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

- ・ 学科教育科目の再編、実技教育の充実を図るとともに、教育・訓練業務の効率化を図るため、中期計画に基づき、現行の養成期間（2年間）を維持しつつ、18年度から宮崎学科課程及び多発・計器課程の養成期間を以下の通り変更した。

宮崎学科課程：6ヶ月 → 4ヶ月

多発・計器課程：6ヶ月 → 8ヶ月

また、教育時間を以下の通り変更した。

イ 学科教育

宮崎学科課程：735時間→510時間

多発・計器課程：205時間→150時間

ロ 実科教育

多発・計器課程：65時間→70時間

- ・ 多発・計器課程における養成期間の延長及び教育時間の増加に伴い、第2期中期目標期間における教育実績について検証した結果、訓練に余裕ができ、天候等で訓練に大幅な遅れを生じることがなくなったものの、エリミネート（技能審査不合格による退学）の割合は第1期中期目標期間と比較してわずかな改善にとどまり、学生の技量向上に顕著な効果は得られなかった。これは、教育時間数の増加に見合った養成期間以上の期間延長により実機訓練の間隔が広がり、期待した程の技量の向上に結びつかなかったものと考えられる。
- ・ 他方、宮崎学科課程における養成期間の短縮及び教育時間の削減に伴い、教育内容を評価したところ、学生の成績はシラバス変更（学科課程の期間短縮）の前後において、成績（平均値）に大きな変化はみられないこと、学生全員が国家試験（事業用操縦士の学科試験）に合格していること、学生に対して実施した授業に関するアンケート調査においても顕著な問題点が見られないことから、養成期間の短縮及び教育時間の削減の影響はないと考えられる。しかしながら、知識が十分に定着していないとの指摘がフライト課程の実科教官から出されていることを踏まえ、早期の定着を図るために学科教育時間の増加と養成期間の延長が望まれている。
- ・ 本中期目標期間の教育実績を踏まえ、次期中期目標期間においては実科教育に必要な知識の早期定着を図るための学科教育の再編、宮崎学科課程の養成期間の変更を行うとともに、単発機からの機種移行が比較的容易な新型双発訓練機の導入、双発訓練機を模擬した飛行訓練装置による地上訓練の実施を前提として、多発・計器課程の養成期間の変更及び実科教育の時間の削減を検討することとする。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 表4に旧制度（訓練時間65時間、訓練期間6ヶ月）による多発計器課程の教育訓

練を受けた学生（48回生～52回生）及び新制度（訓練時間70時間、訓練期間8ヶ月）による多発・計器課程の教育訓練を受けた学生（53回生～55回生）の数、エリミネート数（技能審査不合格による退学の数）、エリミネート率（全学生数に対するエリミネート数の割合）の比較を示す。

	旧制度	新制度
学生数 ^(*)	308名	189名
エリミネート数	10名	5名
エリミネート率	3.2%	2.6%

*学生数には、2011年2月28日時点で休学中、及び在学中の学生を除いている。

表4 新旧制度下における多発計器課程のエリミネートの比較

- 宮崎学科課程における養成期間の短縮及び教育時間の削減による影響の検証は、旧シラバスによる教育を受けた17年度生の4クラスと新シラバスによる教育を受けた18年度生以降のクラスに対し、16項目からなる授業評価に係るアンケート調査を実施するとともに、全科目の成績の平均点について比較を行った。
- アンケート調査はクラスごとに行い、16項目の質問に対して学生から5段階評価を受けるもの。以下に16項目の質問の一部を示す。旧制度と新制度のもとで実施した評価結果を比較したところ、評価点にほとんど変化は見られなかった。
 - 授業の時間数はどちらかというが多かったと思う？
 - 授業は筋道がはっきりし、全体がよく整理されていた？
 - 教科書、資料は理解しやすかった？
 - 授業は一方向的でなく学生の積極的参加を促すものだった？
- 宮崎学科課程における学生の成績は、表5に示すように、シラバス変更（学科課程の期間短縮）の前後において、成績（平均値）に大きな変化は見られなかった

	旧制度				新制度			
	14	15	16	17	18	19	20	21
年度生	14	15	16	17	18	19	20	21
平均成績	81.3	83.2	84.1	85.1	86.0	82.9	84.2	81.2

*成績は満点を100としている。

表5 シラバス変更の前後による成績比較

- 多発・計器課程において使用している双発訓練機ビーチクラフト式C90A型航空機は老朽化のため、単発訓練機A36型航空機からの機種移行が比較的容易な新型双発訓練機ホーカー・ビーチクラフト式G58型航空機を後継機として決定し、順次導入し、平成23年2月から操縦教育に使用を開始している。

	C90A型	G58型
エンジン	タービン	ピストン
与圧装置	あり	なし
飛行高度・天候の制約	少ない	多い
運航経費	中	小

A36型機からの機種移行	難しい	容易
表6 多発計器課程で使用している双発訓練機の特徴		

<p>(中期目標)</p> <p>2. 業務運営の効率化に関する事項</p> <p>(3) 業務運営の効率化</p> <p>② 教育支援業務の効率化</p> <p>運用業務及び整備業務の場における I T の活用を一層推進することにより、教育支援業務の効率化を図ること。</p> <p>(中期計画)</p> <p>1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置</p> <p>(3) 業務運営の効率化</p> <p>② 教育支援業務の効率化</p> <p>イ. 運用業務の効率化</p> <p>国土交通省の運用する新CADINシステムを計画的に導入し、有効活用することにより運航管理業務の効率化を図る。</p> <p>ロ. 整備業務の効率化</p> <p>大学校と訓練機の整備委託先等との間をオンライン化し、整備管理情報等の共有化を推進することにより、整備業務の効率化を図る。</p>

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

<p>イ 運用業務の効率化</p> <p>国土交通省航空局の新 CADIN システム (FIHS) 整備に合わせて、航空大学校においても FIHS を導入し、その有効活用により運航情報の収集が円滑に行えるようになった。また、運航管理業務に関する規程を見直すことにより、運用業務の効率化を図った。さらに、運用業務処理規程等の規程類を電子化し、運用業務の省力化を図るとともに、情報更新、情報共有の迅速化を図った。</p> <p>ロ 整備業務の効率化</p> <p>整備委託先等との情報共有のオンライン化を推進し、飛行時間集計、装備品使用時間管理及び作業計画書承認等をオンラインで実施し、整備業務の効率化、情報更新、情報共有の迅速化を図った。</p>
--

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

<p>・ FIHS (Flight Service Information Handling System) とは、国土交通省航空局におい</p>

て平成19年度末に整備された運航情報提供システムのことで、航空機の運航に必要な各種情報の処理中継を行っている。旧システムに比べて、性能向上、通信速度の高速化、維持コストの縮減が図られている。

- ・ 電子化を行った規程類
 - 運用業務処理規程、運用業務実施要領、運航管理通信業務実施要領等
 - 航空事故処理規程、事故処理マニュアル
- ・ 整備管理のオンライン化による効果
 - 飛行時間集計： 集計・確認作業の効率化
 - 装備品使用時間管理： 装備品の故障発生時に部品の履歴の入手が円滑化
 - 作業計画書届出： 業務の軽減及び情報共有促進
 - 技術資料に基づく作業の記録： 常に最新情報を確認

(中期目標)

2. 業務運営の効率化に関する事項

(3) 業務運営の効率化

③ 一般管理費の縮減

一般管理費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）の縮減に努め、本中期目標期間中に見込まれる当該経費総額（初年度の当該経費相当分に5を乗じた額。）を6%程度抑制すること。

(中期計画)

1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

(3) 業務運営の効率化

③ 一般管理費の縮減

業務の効率化等により一般管理費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）について、本中期目標期間中に見込まれる当該経費総額（初年度の当該経費相当分に5を乗じた額。）を6%程度抑制する。

① 実績値及び取組み

- ・ 従来から実施している節電・節水等の徹底を図るとともに、テレビ会議システムの活用による職員旅費の縮減等を図ったことから、一般管理費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）について、本中期目標期間中に見込まれる当該経費総額（初年度の当該経費相当分に5を乗じた額。）を8.4%抑制できた。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

(百万円)

第2期中期目標期間 当該経費総額					
初年度 173 × 5 = 863・・・①					
年度	18	19	20	21	22
執行額(一般管理費)	175	188	148	118	161
第2期中期目標期間 執行額総額 790・・・②					

*端数処理の関係で計算結果が一致しない場合がある。

表7 第2期中期目標期間における一般管理費(効率化対象経費)の予算額と使用実績

抑制率 = (1 - ② / ①) × 100 = 8.4%

(中期目標)

2. 業務運営の効率化に関する事項

(3) 業務運営の効率化

④ 業務経費の削減

業務経費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。)の縮減に努め、本中期目標期間中に見込まれる当該経費総額(初年度の当該経費相当分に5を乗じた額。)を2%程度抑制すること。

(中期計画)

1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

(3) 業務運営の効率化

④ 業務経費の削減

業務の効率化等により業務経費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。)について、本中期目標期間中に見込まれる当該経費総額(初年度の当該経費相当分に5を乗じた額。)を2%程度抑制する。

① 実績値及び取組み

運用業務及び整備業務等の効率化、飛行訓練時間の見直し等を図ることにより、業務経費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。)について、本中期目標期間中に見込まれる当該経費総額(初年度の当該経費相当分に5を乗じた額。)を2.9%抑制した。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

(百万円)

第2期中期目標期間 当該経費総額					
初年度 1, 211 × 5 = 6, 056・・・①					
年度	18	19	20	21	22
執行額(業務経費)	1, 150	1, 205	1, 208	1, 133	1, 184
第2期中期目標期間 執行額総額 5, 880・・・②					

*端数処理の関係で計算結果が一致しない場合がある。

表8 第2期中期目標期間における業務経費(効率化対象経費)の予算額と使用実績

抑制率 = (1 - ②/①) × 100 = 2.9%

(中期目標)

2. 業務運営の効率化に関する事項

(3) 業務運営の効率化

⑤ 教育コストの分析・評価

適切な教育コストの把握・抑制に資するため、コスト構造の明確化を図ること。

(中期計画)

1. 業務運営の効率化に関する年度計画

(3) 業務運営の効率化

⑤ 教育コストの分析・評価

教育業務及び教育支援業務等に係る経費の分析・評価を行い、教育コストとそれ以外のコストを区別・把握することにより、教育コストの抑制に努める。

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

・ 各校毎の教育業務費と教育支援業務費の比率を比較し、データを蓄積して各校の項目別の経費の推移比較など、教育コストの分析・評価を行い、燃料価格が上昇、高止まりする中、教育コスト、特に教育支援業務費の抑制に努めた。

(百万円)

年度	18	19	20	21	22
教育業務費	1,863	1,960	1,943	1,915	1,837
教育支援業務費	905	888	816	778	815
教育コスト	2,768	2,848	2,760	2,693	2,652

表9 第2期中期目標期間における教育コストの推移

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- 教育コストは、独立行政法人航空大学校法第11条第1号に規定する業務を行うためのコストとし、同法第11条第2号に規定する業務に係るコスト「附帯業務コスト」を含まない。教育コストは、さらに「教育業務費」（学生の教育訓練に直接的に関わる経費で、教官の人件費、教材費、教官の訓練費、航空機の運航に係る経費等が該当する。）と「教育支援業務費」（学生の教育訓練に間接的に関わる経費で、教官以外の人件費、運航支援（運航監視や航空機の整備等）に係る経費、庁舎の維持に必要な経費等が該当する。）に分けて整理することとした。
- 教育コストの抑制は、すなわち教育業務費と教育支援業務費の抑制であるが、教育業務費は、質の高い教育の提供及び安全運航の確保を図る観点から、一律に削減することは困難であるが、燃費の良い訓練機材の使用、飛行訓練装置（FTD）の活用による実機訓練の時間数削減が可能となれば、教育業務費の抑制も可能となる。また、教育支援業務費については、運航支援に係る業務の効率性を高めること等により、抑制が可能となる。
- 第2期中期目標期間においては、燃料費の高騰、高止まりの影響により、航空機の運航に係る経費が上昇する中で、運用業務や整備業務の効率化を図り、運航支援に係る経費を削減して教育コストの削減に取り組んだ。

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(1) 教育の質の向上

大学校が航空輸送における基幹的要員となる操縦者を継続的に養成することが、我が国における安定的な航空輸送の確保に資することに鑑み、以下の施策を実施することにより教育の質の向上を図ること。

- ① エアラインパイロットに要求される知識、技能等を的確に把握するとともに、教育内容及び教育体制等を充実すること。また、乗員養成における教育技法等の向上及び標準化を図ること。

(中期計画)

2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を達成するためとるべき措置

(1) 教育の質の向上

- ① 航空会社と積極的に意見交換等を行い、エアラインパイロットに求められる知識・技能等を把握する。また、エアラインパイロット経験者を招聘し、教育内容及び教育体制等の充実を図る。教育従事者に対して定期的な教育技法等の向上のため研修を実施するとともに、操縦教官については技能審査を毎年1回実施する。

① 実績値及び取組み

- ・ 航空会社と積極的に意見交換等を行い、エアラインパイロットに求められる知識・技能等を把握した。
- ・ エアラインパイロット経験者を招聘し、教育内容及び教育体制等の充実を図った。
- ・ 教育従事者に対して定期的に教育技法等の向上のための研修を実施するとともに、操縦教官に対して年1回の技能審査を実施した。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
実施回数	3回	2回	4回	4回	3回

表10 各年度における航空会社との意見交換会等の開催実績

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
招聘実績	1名	1名	1名	2名	3名

表11 各年度におけるエアラインパイロットの招聘実績

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(1) 教育の質の向上

- ② 操縦技量の一層の平準化を図るため、操縦演習における追加教育制度の更なる充実を図ること。

(中期計画)

2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を達成するためとすべき措置

(1) 教育の質の向上

- ② 操縦技量進度の遅れた学生に対して実施する追加教育の上限時間数を、現行の事業用課程及び多発・計器課程で各10時間から、それぞれ教育規程上の標準教育時間の20%まで拡大する。また、追加教育の効果的かつ効率的な実施方法等について検討を行い、教育に反映する。

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

- 単発事業用課程及び多発・計器課程において、操縦技量進度の遅れた学生に対して実施する追加教育の上限時間数を教育規程上の標準教育時間の20%まで拡大した。(多発計器課程における追加教育時間の上限は、訓練シラバスの時間数70時間から審査時間を除いた時間の20%となる。)

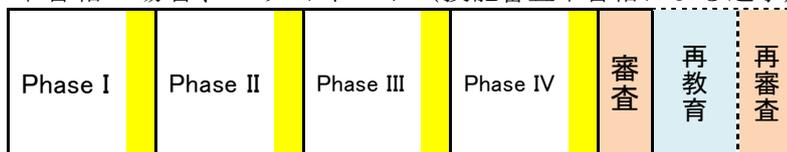
	旧シラバス	新シラバス
単発事業用課程(帯広)	10時間	15時間
単発事業用課程(宮崎)	13時間	15時間
多発事業用課程(仙台)	4時間25分	5時間
計器課程(仙台)	7時間25分	7時間50分

表12 各課程における追加教育の上限時間数の比較

- また、より効果的な追加教育が実施できるように、平成20年度から追加教育の実施時期を見直し、教育フェーズ終了後に行っていた追加教育をフェーズの途中で実施可能とするとともに、追加教育を飛行訓練装置(FTD)による訓練にも拡大した。
- この結果、単発事業用課程において、操縦技量進度の遅い学生に対して追加教育を実施することで技能審査不合格率が減少し、追加教育の効果が認められた。しかしながら、多発計器課程における追加教育の時間数を拡大しても技能審査不合格率は減少していない。
- 追加教育については、次期中期目標期間においても引き続き、検証・評価を実施していくが、特に多発計器課程における追加教育については、技能審査不合格率の減少に向けた最適な追加教育の実施時期、実施方法を検討した上で、検証・評価を実施していくこととする。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- 追加教育の実施時期を見直し、フェーズ毎に追加教育の実施時間を規定した。以下のイメージ図の黄色部分が追加教育である。課程の最終段階で技能審査を実施し、不合格の場合、再教育を実施後、再審査を実施し、合格すれば次の課程へ移行できるが、不合格の場合、エリミネート（技能審査不合格による退学）となる。



単発事業用課程の教育シラバスのイメージ

- 表13に、新シラバス（追加教育の上限時間数を拡大し、実施時期等を見直した教育規程）により教育を受けたクラス（平成20年度生）と旧シラバスにより教育を受けたクラス（平成17年度生）との比較を示す。

	旧シラバス適用クラス	新シラバス適用クラス
単発事業用課程（帯広）	学生数 71名	学生数 72名
追加教育実施学生数（率）	12名（17%）	13名（18%）
最大追加時間数	6時間45分	6時間00分
1人当たり平均追加時間数	2時間30分	4時間36分
技能審査不合格者数（率）	8名（11%）	1名（1%）

	旧シラバス適用クラス	新シラバス適用クラス
単発事業用課程（宮崎）	学生数 70名	学生数 69名
追加教育実施学生数（率）	33名（47%）	30名（43%）
最大追加時間数	11時間00分	13時間55分
1人当たり平均追加時間数	3時間48分	5時間00分
技能審査不合格者数（率）	20名（29%）	15名（22%）

	旧シラバス適用クラス	新シラバス適用クラス
多発計器課程（仙台）	学生数 66名	学生数 67名
追加教育実施学生数（率）	35名（27%）	31（23%）
最大追加時間数	11時間50分	12時間50分
1人当たり平均追加時間数	3時間42分	4時間18分
技能審査不合格者数（率） （多発と計器ののべ人数）	30名（23%）	46名（34%）

表13 追加教育の効果比較

- 帯広（単発事業用課程）での追加教育
 - 教育時間の拡大の前後いずれにおいても、上限時間数まで追加教育を実施した学生はいないが、1人当たりの追加教育の平均時間数は、拡大前に比べて拡大後は倍増している。

- 課程終了時に実施する技能審査に不合格となった者は、拡大前に8名（11%）であったが拡大後は1名（1%）であり、大幅に改善されている。
- ・ 宮崎（単発事業用課程）での追加教育
 - 教育時間の拡大の前後いずれにおいても、上限時間数まで追加教育を実施した学生はいないが、1人当たりの追加教育の平均時間数は、拡大前に比べて拡大後は増加している。
 - 課程終了時に実施する技能審査に不合格となった者は、拡大前に20名（29%）であったが拡大後は15名（22%）に減っており、改善が見られる。
- ・ 仙台（多発計器課程）での追加教育
 - 教育時間の拡大の前後いずれにおいても、上限時間数まで追加教育を受けた学生がいる。
 - 課程終了時に実施する技能審査に不合格となった者は、拡大前に30名（23%）であったが拡大後は46名（34%）と増加しており、改善が見られない。

（中期目標）

3. 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

（1）教育の質の向上

- ③ 乗員養成に係る教育手法及び評価法に関する調査・研究、国内外の諸施設の実態調査並びに国際基準の調査・研究等を実施し、その成果を教育・訓練に反映させること。

（中期計画）

2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を達成するためとるべき措置

（1）教育の質の向上

- ③以下の調査・研究を実施し、その成果を教育・訓練に反映させることにより、質の向上及び効率化等を図る。
 - イ 航空機の運航に関する基礎的研究
 - ロ 座学及びフライト課程における標準的な教育内容・手法及びその評価法に関する調査・研究
 - ハ 国内外の主要な乗員養成機関等を対象に操縦士養成に関する実態調査・研究
 - ニ 乗員養成の基礎訓練課程に係る国際民間航空機関（ICAO）等の国際基準に関する調査・研究
 - ホ ヒューマンファクター問題への対応を含む航空安全に関する調査・研究

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

以下の調査・研究を実施し、その成果を教育・訓練に反映させることにより、質の向上及

び効率化等を図った。

イ 小型航空機を中心とした航空機運航に関する基礎的研究を実施し、その成果は「航空大学校研究報告」等で発表した。

- ・ D G P S (Differential GPS) による小型機位置精密測定システムの研究
- ・ 訓練機の基礎特性に係る情報集積システムに関わる基礎研究
- ・ 航空機騒音に関わる基礎研究

ロ 座学及びフライト課程における標準的な教育内容・手法及びその評価法に関する調査・研究として、以下の研究を進め、その成果は、論文にまとめられ、学会等で発表された。

- ・ 航空英語における E S P (English for Specific Purposes : 特定目的のための英語) 教育
- ・ 航空大学校英語プログラムの効果に関する考察

ハ 民間操縦士養成に関する実態調査・研究については以下の機関を対象に実施し、その結果、基準の見直し、教育・訓練へのフィードバック等を行った。

- ・ 日本航空の米国の訓練所、全日空の米国・豪州の訓練所
- ・ 国際飛行訓練所 (IFTA) (米)
- ・ ルフトハンザ航空訓練センター (独)
- ・ フライトセーフティ・インターナショナル社 (米)
- ・ エアーニッポンの訓練施設

特に、調査結果を受けて、入学試験の身長要件の見直しを行った。

ニ I C A OのM P L (Multi-Crew Pilot License)に関するワーキンググループに参加し、国際基準についての調査・研究を行うとともに、ルフトハンザ航空における実態調査を実施し、海外のM P L 導入状況に係る研究報告を刊行した。また、航空大学校におけるC B T (Competency Based Training)の導入に係る研究報告を刊行した。これらの調査・研究の成果は、航空局が 22 年度に行った航空法改正作業に提供した。

ホ ヒューマンファクターに係る過去の事故やトラブルの事例を整理してデータベース化を図るとともに、各校の安全委員会で継続的に安全レポートを収集し、分析・評価する環境を整備した。

また、安全管理規程を改正し、S M S (Safety Management System)の導入を図っており、改善措置を飛行訓練の現場にフィードバックしている。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ M P Lとは、2006年11月に国際民間航空機関の標準において新しく設定された、操縦に

2人を要する航空機の副操縦士に限定した操縦士資格である。我が国では、航空局で導入の検討が行われ、その結果、航空法改正案が国会に提出され、2011年5月に成立した。

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

(1) 教育の質の向上

④ 教育機材及び教育施設等の充実を図ること。

(中期計画)

2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を達成するためとるべき措置

(1) 教育の質の向上

④ コンピューターやインターネット等を活用した教育機材及び教育施設等を計画的に整備し、効率的かつ効果的な自主学習環境を充実させる。

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

- ・ コンピューターやインターネット等を活用した教育機材及び教育施設等を計画的に整備し、効率的かつ効果的な自主学習環境を充実させた。教育教材のC B T (Computer Based Training) 教材化の例を以下に示す。
 - 18年度： 国際航空法
 - 19年度： 飛行方式設定基準、航空英語
 - 20年度： 改正管制方式基準
 - 21年度： 航空無線通信士受験用教材
 - 22年度： 新しく導入した双発訓練機（G58型航空機）の航法装置操作訓練
- ・ また、訓練機の脚下げの誤操作防止のため、「脚機構作動」に係る視聴覚教材の整備を図った。

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(1) 教育の質の向上

⑤ 安定的な航空輸送を確保するため、年間の養成学生数を72名（ただし、平成18年度入学の養成学生数は54名）とする。また、資質の高い学生を確保するため、効果的かつ効率的な広報活動により受験者数の拡大に努めるとともに、航空会社等と情報交換しつつ入学試験制度の検証・評価についても継続的に実施すること。

(中期計画)

2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を達成するため
とるべき措置

(1) 教育の質の向上

⑤ 大学校の人材、訓練機材及び教育施設等を効率的に活用することにより、年間の養成学生数を72名（ただし、カリキュラム移行期にあたる平成18年度入学の養成学生数は54名）とする。

資質の高い学生を確保するため、募集にあたっては従来のポスターや雑誌等による広報手法に加え、インターネット等の媒体を有効活用した広報活動を展開し、受験者数の拡大に努める。また、航空会社等と情報交換しつつ現行の入学試験（学力試験、適性試験等）の内容及び実施方法等について継続的に評価を行い、その結果を入学試験制度に反映する。

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

- ・ 第2期中期目標期間において、年間の養成学生数72名（ただし、カリキュラム移行期にあたる平成18年度入学の養成学生数は54名）を確保した。
- ・ 第2期中期目標期間において、入学受験資格の拡大及び広報活動の拡充、入学試験制度の見直しを行い、受験倍率を高倍率に維持するとともに、航空会社の採用担当者等と情報交換を行い、身体検査合格基準の緩和を行うことにより、資質の高い学生の確保を図った。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 表14に第2期中期目標期間の各年度における入学者実績と入学率を示す。入学辞退者が出た場合、補欠を繰り上げて合格としており、第2期中期目標期間において入学率100%であった。

入学年度	18	19	20	21	22
最終合格者数	54	72	72	72	72
入学辞退者数	7	6	4	8	1
入学者実績	54	72	72	72	72
入学率 (%)	100	100	100	100	100

表14 第2期中期目標期間における入学者実績等と入学率

- ・ 第2期中期目標期間において、以下のとおり、入学受験資格の拡大及び広報活動の拡充を行った。

(入学受験資格の拡大及び広報活動の拡充)

- 新型訓練機の導入に併せて平成23年度入学生から身長基準を見直した。(163cm以上から158cm以上へ変更) (平成21年度)
- 従来のポスターや雑誌等の広報手法に加え、ホームページ等を活用した情報提供を

実施した。

- ◇ ホームページから「学生募集要項・学校案内」の郵送請求化（テレメールWeb制）を導入（平成18年度より開始）
- ◇ 希望者に対してメールマガジンの配信（平成18年度より開始）
- ◇ ホームページ上に「過去の入試問題」を掲載（平成19年度より開始）

- ・ その結果、平成22年度以降の段階的授業料値上げ、施設設備費の導入、更には航空業界の低迷などにもかかわらず、受験倍率を高倍率に維持することができた。表15に各年度における入学試験の出願者数と受験倍率を示す。

年度	18	19	20	21	22
出願者数	687	653	648	633	574
最終合格者数	72	72	72	72	72
受験倍率	9.5	9.1	9.0	8.8	8.0

表15 第2期中期目標期間における受験者数等の推移

- ・ 航空会社の採用担当者等と情報交換を行いつつ、入学試験における以下の身体検査合格基準の緩和を実施した。その結果、二次試験（①身体検査（心理適性検査を含む）、②脳波検査）の合格率が向上した。表16に二次試験の合格率の推移を示す。
 - 平成21年度生の入学試験（平成20年度実施）から身体検査合格基準の一部（矯正眼鏡使用時の屈折度の基準）緩和
 - 平成22年度生の入学試験（平成21年度実施）から身体検査合格基準（視機能）の一部を緩和

入学試験実施年度	18	19	20	21	22
二次試験受験者数	338	336	338	336	275
二次試験合格者数	106	89	113	141	107
二次試験合格率	31.4%	26.5%	33.4%	42.0%	38.9%

表16 第2期中期目標期間における二次試験の合格率の推移

（中期目標）

3. 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

（2）航空安全に係る教育等の充実

航空事故・重大インシデントの発生を未然に防止することは、航空技術安全行政の重要な課題であり、大学校においても以下の事項を行うことにより安全運航の確保を図ること。

- ① 安全最優先の意識を徹底するとともに、組織内の適切な意思の疎通及び必要な安全対策を実施するための方法を拡充すること。

（中期計画）

2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を達成するためとるべき措置

(2) 航空安全に係る教育等の充実

- ① 安全運航の確保を業務運営上の最重要課題として位置付け、理事長のリーダーシップの下で総合安全推進方針を策定するとともに、これに基づく安全業務計画を事業年度毎に作成し、実施する。

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

- ・ 安全運航の確保を業務運営上の最重要課題として位置づけ、全校的な取り組みとするため、平成18年度に総合安全推進会議において「総合安全推進方針」を策定した。この方針に基づき各年度で安全業務計画を作成し、各校の安全委員会を中心に学生及び教職員等の安全意識向上のための活動を推進した。平成20年度からは毎月安全スローガンを掲げ、活動を推進した。
- ・ 平成19年度において、3校に危機管理室を常設し、航空事故等が発生した場合に速やかに事故対策本部を立ち上げられるようにし、TV会議システムで各校を結ぶことにより、事故情報等をリアルタイムで共有できるようにした。また、同年度から毎年、各校において航空事故処理訓練を実施している。
- ・ 平成22年度には安全管理規程を改正して安全管理システム（SMS：Safety Management System）を導入するとともに、SMSの実施に際して「総合安全推進方針」を拡充した「安全の基本方針」を策定し、安全目標を定めて組織的かつ計画的に取り組む体制を整備した。
- ・ 第2期中期目標期間中、平成21年10月に鹿児島空港において訓練機のかく座事故、平成22年11月に宮崎空港において訓練機のかく座事故と2年続けて訓練機が単独飛行訓練中に事故を起こしたことを安全運航の確保を脅かす事象として極めて重く受け止め、徹底した再発防止策を施すとともに、改めて安全の確保が最重要であると強く認識し、その実施に取り組んだ。また、第3期中期目標期間では、学生に対する安全教育の充実を図り、安全に対する意識のさらなる向上を目指すこととしている。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 「総合安全推進方針」
誓い
1. 「安全は全てに優先する」理念を基調に、教職員・学生は、不幸にして起こった過去の航大機事故の教訓を生かし、自ら律して航空安全の確保に万全を期することを誓う。
安全の確立
2. 航空安全はこれを支える安全管理システムの構築とこれに携わる人の安全意識の向上によって確立される。
安全管理システムの構築
3. 学校の組織・制度、規程・要領を適正に整備し、各部門の緊密な連携のもと業務が円滑に実施できる安全管理システムを構築する。また安全管理担当者の育成を行う。

4. 教官、整備・運用職員は、無理のない計画、入念な準備、ルーティンワークの確実な実施を基本に航空安全を確保する。

安全意識の向上

5. ヒューマンファクターは事故のもっとも大きな要因である。教官、整備・運用職員及び学生は、日常的な注意喚起をもって安全への緊張感を維持するとともに、安全教育、安全講習等によって安全意識の徹底・向上を図る。

6. 教官、整備・運用職員は安全への関わりと自らの役割の重要性を認識するとともに、現場における業務上の創意工夫を求め、評価し、広く安全対策に活用することなどにより、安全性を高めるとともに安全意識の向上を図る。

祈念の日

7. 7月11日を「航大安全祈念の日」と定め、同日を含む1週間を「航大安全週間」として、教職員・学生が安全への誓いを新たにす節目とする。

学生の安全教育

8. 学生の教育訓練においては、学生自らが単独飛行の機長として安全飛行の責任を有することを自覚させるとともに、将来エアライン機長として航空安全を担うための基礎知識と方法を教授し、パイロットとしての安全意識の育成を促す。

航空安全推進への寄与

9. 航空大学校と小型機を運航している事業者等との間において各々が持つ安全に関する情報等を積極的に交換することにより、わが国の操縦訓練の安全性向上を図る。

- ・ 総合安全推進会議が毎年度策定する「安全業務計画」には、組織的かつ計画的に安全管理を実施するための計画事項、実施要領及び実施時期が定められている。各校の安全委員会はこの安全業務計画の通知を受け、各校の特性を勘案して安全業務計画を策定する。本計画には、安全総点検、安全監査、安全研修の実施時期等を記述している。
- ・ 「安全の基本方針」は、「総合安全推進方針」に法令遵守及び安全情報の収集を加え、拡充した。

法令遵守

- 役職員・学生は、航空法を始めとする我が国の法令や航空大学校の規程等の諸規則を遵守する。
- 航空大学校の規則が航空法等の我が国の法令に適合しないことを認めた場合には、速やかにこれを是正する。

安全情報の収集

- 不安全要素を正しく把握し、安全向上に活かすことは、安全を推進していく上で不可欠の機能であり、そのための安全報告の収集と活用に努める。
- 報告された情報は安全の推進のためのみに活用するものであり、報告された情報のみで報告者の不利益につながらないように措置する。

- ・ 鹿児島空港における滑走路かく座事故の概要

- 平成21年10月30日、学生の単独飛行訓練において鹿児島空港へ着陸進入後、滑走路上でかく座した。けが人はなし。
 - 事故直後に収集した情報から、「脚機構の不具合」又は「操縦士の思い込み」が関与している可能性が考えられたことから、機体の特別点検を実施するとともに、教官・学生に対する安全教育、最終進入経路上での最終確認項目等の見直し等を実施した。
 - 平成23年2月に運輸安全委員会より航空事故調査報告書が公表された。これによると推定される事故原因は、練習生が着陸時に脚下げ操作を失念し、その後の操作手順においても気付かなかつたため、としている。
 - 航空事故調査報告書を受けて、航空事故と人的要因の関わり等を認識するとともに、再発防止策の再確認と安全意識の向上を図るために、学生及び教職員に対して安全教育を実施した。
- ・ 宮崎空港における滑走路上空かく座事故の概要
- 平成22年11月5日、学生の単独飛行訓練において宮崎空港へ着陸進入後、滑走路上でかく座した。けが人はなし。
 - 事故直後に収集した情報から、「通常よりも速い速度で進入着陸を継続したこと」、「滑走路に接地後、再浮揚時に機体がどのような状態に陥っているかを正しく認識できなかったこと」、「安全に着陸できる速度の範囲が明確になっていなかったこと」が関与している可能性が考えられたことから、全機体の特別点検を実施するとともに、学生及び教職員への安全教育、進入・着陸基準の明確化、学生単独飛行の認定基準の強化の再発防止策を実施した。
 - また、学生単独飛行訓練における進入着陸フェーズでの事故が2年続けて発生したことから、1ヶ月にわたる安全総点検を実施し、「進入手順の見直し」、「単独飛行訓練時間の見直し」等の再発防止策を追加実施した。
 - さらに今後の運輸安全委員会による事故調査の進展及びその結果を踏まえて適宜対策を見直すこととしている。

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(2) 航空安全に係る教育等の充実

- ② 訓練機の運航に直接関係する部門（整備委託先等を含む）に対する安全監査を定期的実施すること。

(中期計画)

2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を達成するためとるべき措置

(2) 航空安全に係る教育等の充実

- ② 総合安全推進会議において安全監査プログラムを策定し、訓練機の運航に係る安全監査を年1回実施する。

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

- 総合安全推進会議において、安全監査プログラムを策定し、訓練機の運航に係る安全監査を各校に対して年1回実施した。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- 航空大学校で実施している安全監査は、各校で実施している安全管理に関する業務及び航空機の運航に関する業務を客観的かつ総合的に監査することで、安全阻害要因を発見し、必要な改善措置を施すことを目的としている。
- 第2期中期目標期間において、安全監査中に発見された主な安全阻害要因と勧告された改善措置を表17に表す。

対象校、実施月	主な安全阻害要因	改善措置
帯広 (H18.11)	勤務時間外における緊急連絡網を掲示されていない。	最新の連絡網を各課・室及び自宅に掲示しておくこととした。
仙台 (H18.11)	離陸中の片発不作動訓練における航空機間隔の確保に不安要素がある。	教官会議等で検討し、学生訓練実施要領に盛り込むこととした。
宮崎 (H20.2)	学生が車両通行帯に立ってソロ機を見送っている。	学生に対して駐機エリアと車両通行帯の違いを教育した。
宮崎 (H22.2)	どのような安全教育を行ったか確認できないことがある。	安全教育記録簿を作成し、教育実績と内容が分かるようにした。

表17 安全監査により発見された主な安全阻害要因と改善措置

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

(2) 航空安全に係る教育の充実

- ③ 学生に対する安全教育の充実のため、安全教育を訓練初期から実施し、遵法精神を含む安全意識を定着させるとともに、訓練機システムの理解を深め、操作手順との整合性を図ること。

(中期計画)

2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を達成するためとるべき措置

(2) 航空安全に係る教育の充実

- ③ 学生に対する安全教育を飛行訓練に移行する前から開始する。過去の事故例から航空事故と人的要素の関わり等を教示するなど、航空安全についての教育を飛行訓練開始前10時間、飛行訓練開始後40時間実施する。

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

- ・ 学生に対する安全教育は、中期計画に基づき、飛行訓練開始前10時間、飛行訓練開始後40時間実施することとし、シラバスを変更して平成18年9月から開始した。安全教育では、過去の事故例から航空事故と人的要素の関わり等を教示するなど、安全意識を確実に定着させることとした。
- ・ 第2期中期目標期間中に学生単独飛行による滑走路上でのかく座事故が2件発生していることを重く受け止め、次期中期目標期間において、学生に対する安全教育の充実を図り、安全に対する意識のさらなる向上を目指すこととしている。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 平成18年から実施している安全教育について、各課程における時間数と概要は以下のとおりである。
 - 宮崎学科課程（10時間）
健康管理に関する基礎的な知識、低酸素症と減圧症を含む航空環境が身体に及ぼす影響等を学ぶ。
 - 帯広フライト課程（20時間）
飛行機の運航に必要な飛行安全の概念や事故要因、ヒューマンファクターから見た教訓を学ぶ。さらに航空疲労の原因や特長及びその予防を学ぶ。
 - 宮崎フライト課程（10時間）
スイスチーズ・モデルを用いた事故要因の検討及び事故防止、問題解決の手法と安全な運航のあり方を学ぶ。
 - 仙台フライト課程（10時間）
これまでの飛行安全知識をもとに、CRM（Crew Resource Management）の変遷からTEM（Threat & Error Management）の概要を学ぶ。

（中期目標）

3. 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

（2）航空安全に係る教育の充実

- ④ 役職員の安全意識の向上を図るために外部講師等による安全教育を実施すること。また、訓練機の安全運航の確保に係る調査・検討、安全情報の周知・徹底等を図るための活動を推進すること。

(中期計画)

2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を達成するため
とるべき措置

(2) 航空安全に係る教育の充実

- ④ 学識経験者、航空事故調査官等の外部講師による役職員への安全教育を毎年1回実施する。また、訓練機の安全運航の確保に係る調査・検討を行うとともに、安全情報の周知・徹底等を図るため、各校において安全委員会を毎月1回実施する。

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

- ・ 各年度において外部講師（航空機検査官、航空・鉄道事故調査官、日本航空の操縦教官他）による役職員への安全教育を実施した。
- ・ 各校において安全委員会を毎月1回開催し、パイロットレポートやメンテナンスレポートの分析・評価・今後の対策を検討し、学生及び教職員に安全瓦版（CAS SAFETY Report）を発行するなど、訓練機の安全確保に係る活動を積極的に推進した。
- ・ 平成20年度から各校の教職員を日本航空安全啓発センター及び全日空グループ安全教育センターに派遣し、安全意識の更なる向上のための安全研修を行った。
- ・ その他、各校において安全運航に資するため、航空管制官、航空管制運航情報官等との意見交換を行った。

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

(3) 航空技術安全行政への技術支援機能の充実

- ① 大学校の保有する教育機材及び教育施設等を活用し、国の操縦職員等に対する訓練を実施すること。

(中期計画)

2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を達成するため
とるべき措置

(3) 航空技術安全行政への技術支援機能の充実

- ① 国の操縦職員等の技量保持訓練、資格取得訓練等に適切に対応する。

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

- ・ 国土交通省航空局の訓練計画に対応し、航空従事者試験官の技量保持訓練、操縦教育証明取得訓練を実施した。
- ・ 表18に各年度における国からの航空従事者試験官技量保持訓練の受託実績を示す。

年度	18	19	20	21	22
実績（名）	10	9	7	9	8

表18 技量保持訓練の受託実績（航空従事者試験官の人数）

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 国土交通省航空局操縦職員（試験官）の技量保持訓練は、小型機を使用して試験業務を実施するうえで必要な知識及び能力を保持させるため、航空大学校において委託を受けて実施している。（なお、大型機に対する国土交通省航空局操縦職員の技量保持訓練は、航空運送事業者の模擬飛行装置を使用して行っている。）
- ・ 操縦教育証明、計器飛行証明を有していない者に対する取得訓練についても航空大学校において委託を受けて実施している。

（中期目標）

3. 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

（3）航空技術安全行政への技術支援機能の充実

② 航空技術安全行政のニーズに即した調査・研究機能を充実すること。

（中期計画）

2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を達成するためとるべき措置

（3）航空技術安全行政への技術支援機能の充実

② 国土交通省との連携をより強化するとともに、乗員養成や航空安全に関する調査・研究等の業務を通じて得られる知見及び技術力等を航空技術安全行政における規制・基準の策定や評価の場へフィードバックする機能の充実を図る。

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

- ・ 国土交通省航空局が主催する各種検討会・審査会に役職員を派遣し、当校の有する知見をフィードバックすることで国土交通省航空局との連携を強化した。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 第2期中期目標期間において、航空大学校の役職員を派遣した航空局主催の各種検討会・審査会は以下のとおり。
 - MPL制度検討会等（平成18～20年度）
 - 航空英語能力証明審査会（平成18年度）

- 技能証明学科試験問題検討会（平成18～20年度）
- 自家用操縦士定期訓練検討会（平成19年度）
- 航空機の操縦士技能証明制度の在り方検討会（平成21年度）

（中期目標）

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

（4）成果の活用・普及

- ① 大学校がこれまで培ってきた乗員養成におけるノウハウ等を積極的に外部へ提供・指導することにより民間操縦士養成機関の育成・振興を図ること。

（中期計画）

2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を達成するためとるべき措置

（4）成果の活用・普及

- ① 乗員養成に係る標準的な教育教材や教育・訓練シラバスの提供、標準的な教授方法に関する指導及び事故防止対策等の安全管理手法の指導等を通じ、民間操縦士養成機関の育成・振興を図る。

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

- ・ 民間操縦士養成機関連絡会議を年1回（18年度は2回）開催し、当校の乗員養成に係るノウハウ等を積極的に提供するとともに、操縦士養成に関する情報の共有を図った。
- ・ 操縦士養成課程を設置する大学（桜美林大学、法政大学、東海大学、崇城大学）及び航空運送事業者、航空機使用事業者に対して技術的な支援を行い、民間操縦士養成機関の育成・振興を図った。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 第2期中期目標期間に開催した民間操縦士養成機関連絡会議の主要テーマと出席機関数は表19のとおり。平成22年度の会議は平成23年3月下旬に実施予定であったが、東日本大震災の発生により開催を延期している。

	開催月	主なテーマ	出席機関数
第1回	H18.6	1.今後の操縦士養成 2.パイロット人材養成の目標	15
第2回	H19.2	1.指定養成施設の審査 2.座学視聴覚教材等の活用	20
第3回	H19.12	1.各大学の養成計画 2.主な航空会社の操縦士採用計画	20

第4回	H21.3	1.航空会社の乗員採用計画の現状 2.使用事業者の操縦士養成 3.航空大学校の支援 4.各大学の養成の進捗状況	17
第5回	H21.12	1.今後の技能証明制度等 2.MPLの養成 3.航空会社の来年度の募集予定 4.養成機関における安全管理制度 5.操縦士養成に係る試験・審査	20

表19 民間操縦士養成機関連絡会議の開催状況

- ・ 第2期中期目標期間中に航空大学校が民間操縦士養成機関に対して実施した主な技術支援は、以下の通り。
 - 操縦士養成課程を設置している（又は設置を検討している）私立大学に対して、訓練施設・教材の提供、教育・訓練教材等の調査対応、教官、事務スタッフ等との情報交換、操縦学科の学生に対する研究支援
 - 航空運送事業者に対して、教官候補者への操縦教育証明取得訓練の実施

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(4) 成果の活用・普及

- ② 航空大学校が実施する操縦訓練への理解及び将来を担う航空従事者の確保に向けた取り組みとして航空思想の普及・啓発のための行事を開催すること。

(中期計画)

2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を達成するためとるべき措置

(4) 成果の活用・普及

- ② 従来から実施している「空の日」行事の他に地域の教育委員会等との調整を行い校外学習の一環として小・中・高生を対象とした「航空教室」を年間4回程度開催するとともに、あわせて地域住民への航空思想の普及、啓発を図るため、市民航空講座を年間2回程度実施する

① 中期目標期間における取り組み及び次期中期目標期間における見通し

- ・ 第2期中期目標期間の各年度に宮崎、帯広、仙台の3空港において、「空の日」行事を行うとともに、航空教室を年4回以上、市民航空講座を年2回以上実施し、航空思想の普及、啓発に努めた。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- 表20に各年度における三校全体の「空の日」行事、航空教室及び市民航空講座の開催実績を示す。

年度	18	19	20	21	22	計
「空の日」行事	3	3	3	3	3	15
航空教室	18	19	14	15	16	82
市民航空講座	6	7	9	9	13	44

表20 第2期中期目標期間における「空の日」行事、航空教室、市民講座等の開催実績

- 航空教室とは、小中高生に「航空」について学んでもらう校外学習の一環で、地域の教育委員会等と調整し実施している。
- 市民航空講座とは、地域住民への社会学習のための講座であり、航空思想の普及、啓発を図ることを目的としている。

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(5) 企画調整機能の拡充

事業運営における一層の効率化を推進するとともに、業務の質の向上、教育訓練における安全の確保及び航空技術安全行政に係る調査研究機能の充実等を図るため、企画調整機能の拡充を図ること。

(中期計画)

2. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項を達成するためとるべき措置

(5) 企画調整機能の拡充

一層の効率化の推進、業務の質の向上、教育訓練における安全の確保及び航空安全行政に係る調査研究機能の充実等を図るため、事業・安全確保・調査研究に関する企画調整機能及びそのための体制の強化を図る。

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

- 平成18年4月に企画室を新設し、事業運営の効率化、業務の質の向上、教育訓練における安全対策等の企画・立案を行い、企画調整機能の拡充を図った。
- 平成19年度から事業運営の一層の効率化及び業務の質の向上等を図るため、予算執行管理会議を開催(20年度からは月1回開催)し、事業運営に係る予算の適切な執行及び管理を行った。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 平成18年度に企画室を新設して、企画室長の下に新たに企画室長代理を配置し、事業運営の効率化、業務の質の向上等に関する企画・立案を担当させている。平成19年度には安全企画担当を配置し、教育訓練業務に係る安全対策の企画・立案、安全管理の実施計画の策定等を担当させている。（安全企画担当は実科教官との併任）

4. 財務内容の改善に関する事項

(中期目標)

4. 財務内容の改善に関する事項

運営費交付金を充当して行う事業については、「2. 業務運営の効率化に関する事項」で定めた事項について配慮した中期計画の予算を作成し当該予算による運営を行うこと。

(中期計画)

3. 予算（人件費の見積を含む。）、収支計画及び資金計画

- (1) 予 算 別紙1のとおり
- (2) 収支計画 別紙2のとおり
- (3) 資金計画 別紙3のとおり

① 実績値及び取組み

別紙1～3のとおり

予算（一般勘定）

（単位：百万円）

区 分	計画額	予算額	実績額
収 入			
運営費交付金	13,509	13,602	13,602
施設整備費補助金	752	526	481
業務収入	592	606	716
計	14,853	14,734	14,799
支 出			
業務経費	6,480	6,227	6,545
教育経費	6,480	6,227	6,545
人件費	6,436	6,733	6,467
施設整備費	752	526	481
一般管理費	1,185	1,248	1,230
計	14,853	14,734	14,723

【人件費の見積り】

期間中総額4,772百万円を支出する。

但し、総人件費改革における削減対象としている人件費の範囲《法人の常勤役員及び常勤職員に対し、各年度中に支給した報酬、賞与、その他の手当の合計額のうち、退職金、福利厚生費、今後の人事院勧告を踏まえた給与改定分を除いた額》

予算（空港整備勘定）

（単位：百万円）

区 分	計画額	予算額	実績額
収 入			
運営費交付金	536	227	227
施設整備費補助金	0	0	0
業務収入	0	0	0
計	536	227	227
支 出			
業務経費	0	0	0
教育経費	0	0	0
人件費	353	156	134
施設整備費	0	0	0
一般管理費	183	71	90
計	536	227	224

【人件費の見積り】

期間中総額313百万円を支出する。

但し、総人件費改革における削減対象としている人件費の範囲《法人の常勤役員及び常勤職員に対し、各年度中に支給した報酬、賞与、その他の手当の合計額のうち、退職金、福利厚生費、今後の人事院勧告を踏まえた給与改定分を除いた額》

予算（総計）

（単位：百万円）

区 分	計画額	予算額	実績額
収 入			
運営費交付金	14,045	13,829	13,329
施設整備費補助金	752	526	481
業務収入	592	606	716
計	15,389	14,961	15,026
支 出			
業務経費	6,480	6,227	6,545
教育経費	6,480	6,227	6,545
人件費	6,789	6,889	6,601
施設整備費	752	526	481
一般管理費	1,368	1,319	1,320
計	15,389	14,961	14,947

【人件費の見積り】

期間中総額5,085百万円を支出する。

但し、総人件費改革における削減対象としている人件費の範囲《法人の常勤役員及び常勤職員に対し、各年度中に支給した報酬、賞与、その他の手当の合計額のうち、退職金、福利厚生費、今後の人事院勧告を踏まえた給与改定分を除いた額》

収支計画（一般勘定）

（単位：百万円）

区 分	計画額	予算額	実績額
費用の部	14,557	14,847	14,654
経常費用	14,557	14,847	14,559
一般管理費	1,600	1,774	1,453
減価償却費	41	113	128
教育経費	6,480	6,227	6,511
人件費	6,436	6,733	6,467
財務費用	0	0	4
臨時損失	0	0	91
収益の部	14,557	14,847	14,694
運営費交付金収益	13,509	13,602	13,417
施設費収益	415	526	258
業務収入	592	606	620
資産見返運営費交付金戻入	34	106	172
資産見返物品受贈額戻入	7	7	35
雑益	0	0	23
臨時利益	0	0	169
純利益	0	0	0
目的積立金取崩額	0	0	0
総利益	0	0	0

【注記】

退職手当については、役員退職手当支給規程及び職員退職手当支給規程（国家公務員退職手当法に準拠）に基づいて支給することとなるが、その全額について、運営費交付金を財源とする。

収支計画（空港整備勘定）

（単位：百万円）

区 分	計画額	予算額	実績額
費用の部	545	233	203
経常費用	545	233	203
一般管理費	183	71	63
減価償却費	9	6	6
教育経費	0	0	0
人件費	353	156	134
財務費用	0	0	0
臨時損失	0	0	0
収益の部	545	233	203
運営費交付金収益	536	227	197
施設費収益	0	0	0
業務収入	0	0	0
資産見返運営費交付金戻入	8	6	6
資産見返物品受贈額戻入	1	0	0
雑益	0	0	0
臨時利益	0	0	0
純利益	0	0	0
目的積立金取崩額	0	0	0
総利益	0	0	0

【注 記】

退職手当については、役員退職手当支給規程及び職員退職手当支給規程（国家公務員退職手当法に準拠）に基づいて支給することとなるが、その全額について、運営費交付金を財源とする。

収支計画（総計）

（単位：百万円）

区 分	計画額	予算額	実績額
費用の部	15,102	15,080	14,857
経常費用	15,102	15,080	14,762
一般管理費	1,783	1,845	1,516
減価償却費	50	119	134
教育経費	6,480	6,227	6,511
人件費	6,789	6,889	6,601
財務費用	0	0	4
臨時損失	0	0	91
収益の部	15,102	15,080	14,897
運営費交付金収益	14,045	13,829	13,614
施設費収益	415	526	258
業務収入	592	606	620
資産見返運営費交付金戻入	42	112	178
資産見返物品受贈額戻入	8	7	35
雑益	0	0	23
臨時利益	0	0	169
純利益	0	0	0
目的積立金取崩額	0	0	0
総利益	0	0	0

【注記】

退職手当については、役員退職手当支給規程及び職員退職手当支給規程（国家公務員退職手当法に準拠）に基づいて支給することとなるが、その全額について、運営費交付金を財源とする。

資金計画（一般勘定）

（単位：百万円）

区 分	計画額	予算額	実績額
資金支出	14,853	14,734	15,373
業務活動による支出	14,101	14,208	14,891
投資活動による支出	752	526	407
財務活動による支出	0	0	75
次期中期目標期間への繰越金	0	0	0
資金収入	14,853	14,734	14,842
業務活動による収入	14,101	14,208	14,318
運営費交付金による収入	13,509	13,602	13,602
業務収入	592	606	618
その他の収入	0	0	98
投資活動による収入	752	526	524
施設整備費補助金による収入	752	526	519
その他の収入	0	0	5
財務活動による収入	0	0	0

資金計画（空港整備勘定）

（単位：百万円）

区 分	計画額	予算額	実績額
資金支出	536	227	221
業務活動による支出	536	227	208
投資活動による支出	0	0	13
財務活動による支出	0	0	0
次期中期目標期間への繰越金	0	0	0
資金収入	536	227	227
業務活動による収入	536	227	227
運営費交付金による収入	536	227	227
業務収入	0	0	0
その他の収入	0	0	0
投資活動による収入	0	0	0
施設整備費補助金による収入	0	0	0
その他の収入	0	0	0
財務活動による収入	0	0	0

資金計画（総計）

（単位：百万円）

区 分	計画額	予算額	実績額
資金支出	15,389	14,961	15,594
業務活動による支出	14,637	14,435	15,099
投資活動による支出	752	526	420
財務活動による支出	0	0	75
次期中期目標期間への繰越金	0	0	0
資金収入	15,389	14,961	15,069
業務活動による収入	14,637	14,435	14,545
運営費交付金による収入	14,045	13,829	13,829
業務収入	592	606	618
その他の収入	0	0	98
投資活動による収入	752	526	524
施設整備費補助金による収入	752	526	519
その他の収入	0	0	5
財務活動による収入	0	0	0

(中期計画)

4. 短期借入金の限度額

予見し難い事故等の事由に限り、資金不足となる場合における短期借入金の限度額は、500百万円とする。(ただし、一般勘定480百万円、空港整備勘定20百万円とする。)

① 実績値及び取組み

本中期目標期間中、短期借入を行わなかった。

(中期計画)

5. 重要な財産処分等に関する計画

① 実績値及び取組み

本中期目標期間中、重要な財産の処分等はなかった。

(中期計画)

6. 剰余金の使途

- ① 入学希望者数の増加策に要する費用
- ② 養成の向上に資する調査・研究及び国の航空技術安全行政に資するための調査・研究の実施
- ③ 効果的な養成を行うための教育機材の購入
- ④ 運航管理業務の充実を図るための業務支援機器の購入

① 実績値及び取組み

本中期目標期間中、剰余金のは発生しなかった。

5. その他業務運営に関する重要事項

(中期目標)

5. その他業務運営に関する重要事項

(1) 施設及び設備の整備

大学校の目的の確実な達成のため、必要となる施設及び設備に関する整備計画を策定すること。

(中期計画)

7. その他主務省令で定める業務運営に関する事項

(1) 施設及び設備に関する計画

① 中期目標期間における取組み及び次期中期目標期間における見通し

各年度において、中期計画通りに各種整備を実施し、教育環境の充実、利便性の向上を図った。

(中期目標)

5. その他業務運営に関する重要事項

(2) 人事に関する計画

業務の見直し及び民間委託等を活用した効率化と共に「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)を踏まえた取り組みを推進し、職員数の削減に努めること。

(中期計画)

7. その他主務省令で定める業務運営に関する事項

(2) 人事に関する計画

① 方針

一層の業務運営の効率化及び適正化を図るとともに、「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)を踏まえつつ、適切かつ計画的な人員配置に努める。

② 人件費削減の取り組み

イ 「行政改革の重要方針」を踏まえ、今後5年間において、常勤職員の約10%程度を削減する。(別紙5のとおり)

ロ 国家公務員の給与構造改革を踏まえて、役職員の給与について必要な見直しを進める。

① 実績値及び取組み

- ・ 第2期中期目標期間において、常勤職員の約10%程度に相当する12名を削減し、中期計画を達成した。
- ・ 国家公務員の給与構造改革を踏まえて、役職員の給与について必要な見直しを進めた。

③ その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

○ 職員と国家公務員との給与水準(年額)の比較指数(事務・技術職員)

対国家公務員指数(行政職(一))	103.9
(参考) 地域勘案	113.0
学歴勘案	106.0
地域・学歴勘案	113.2

注) 1. 本調査の対象である事務・技術職員は18名

2. 対国家公務員指数は、当校の年齢別人員構成をウエイトに用い、当校の給与を国の給与水準に置き換えた場合の給与水準を100として、当校が現に支給している給与費から算出される指数をいい、人事院において算出されている。

3. 当校は、平成13年4月に国土交通省の附属機関から独立行政法人に移行した組織であり、その給与規程は、俸給、各種手当、昇給・昇格基準その他運用等で「一般職の職員の給与に関する法律」と同一の内容となっている。

4. 対国家公務員指数は、調査対象人員が少ない場合、また、当校のように地方に点在していることにより国からの交流職員の態様等によって必要な手当を支給する場合には、今後も対国家公務員指数に変動が生じるが、引き続き、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直しを行うことで、適正な給与水準を維持していくこととしている。