

第 5 期中期目標期間
業 務 実 績 等 報 告 書

独立行政法人 航空大学校



目 次

I 事業年度における業務の実績

中期目標の期間	1
1. 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
2. 業務運営の効率化に関する事項	23
3. 財務内容の改善に関する事項	34
4. その他業務運営に関する重要事項	40

II 当該実績について自ら評価を行った結果

(中期目標期間評価 項目別評定調書)

別添資料一覧（別冊）

資料番号	資料タイトル
1－1	資格取得及び就職の状況
1－2	シラバス検討部会、整備検討部会取りまとめ概要
1－3	航空機の運航に関する基礎的研究
1－4	新型アビオニクスを用いた効果的かつ効率的な操縦基礎教育のあり方
1－5	多発・計器飛行課程における教育法及び訓練シラバスの効果的かつ効率的なあり方
1－6	V R、A I 等の新たな技術の訓練利用可能性に関する調査・研究
1－7	学科教育における教育内容の充実
1－8	操縦教育における追加教育の効果的かつ効率的な手法等の充実
1－9	資質の高い学生の確保に向けた取り組み
1－10	入学試験における出願者数等の推移
1－11	今後の入学試験について
1－12	航空大学校の養成に関する検討会とりまとめ概要
1－13	安全管理体制の強化に向けた取り組み
1－14	航空思想の普及、啓発のための行事
2－1	訓練環境の維持・向上　一単発飛行課程における訓練シラバス等の見直し
2－2	一者応札の改善に向けた取り組み
2－3	第5期中期目標期間における一者応札案件内訳
2－4	教育コストの区分・把握
3－1	第5期中期計画期間の予算、収支計画及び資金計画
3－2	予算、収支計画及び資金計画の年度計画額に対する実績額の差額
4－1	内部統制の充実・強化
4－2	職員の国等との人事交流
4－3	施設及び整備に関する計画

I 中期目標の期間における業務の実績

◇中期目標の期間

第5期中期目標期間：令和3年4月1日から令和8年3月31日までの5年間

1. 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

【航空機操縦士養成事業】

■航空機操縦士養成事業の評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由： 第5期中期目標期間を通じて、入学試験において10倍前後の受験倍率を確保しており、概ね入学定員108名を確保した。特に令和7年度入学生（令和6年度の入学試験）から授業料を値上げしたが、受験者確保のための発信活動を展開するなどの措置を講じた結果、令和6年度及び令和7年度の入学試験ともに、授業料値上げ前の入学試験（令和5年度の入学試験の受験倍率10.8倍）と概ね同等の受験者数（令和6年度及び令和7年度の入学試験の受験倍率はそれぞれ10.6倍及び10.7倍）となり、入学定員108名を確保した。

教育の質を向上させるため、教材、教育・評価手法等の調査研究・改善等を進めた結果、追加教育時間や技能不十分による退学者は減少傾向にあり、資格取得率は、令和4年度を除いた全ての年度で目標値91%を上回り、中期目標期間全体で94%となった。就職率については、中期目標期間全体の目標値96%に対し、令和8年3月末時点で95.4%となったが、これは令和8年3月27日に卒業した69回生I期の学生等が卒業後も引き続き就職活動を実施している影響によるものであり、令和8年4月末時点で96%となり目標値を上回った。また、過去5年以内に卒業生を採用した航空会社へのアンケートについては、第5期中期目標期間の全年度において、目標の80%を大きく上回る割合の肯定的な回答があった。

事故・重大インシデントについては、第5期中期目標期間中に2件航空事故を発生している。

このうち、訓練中に釧路空港へ着陸時に機体を損傷した航空事故（令和5年9月発生）については、速やかに再発防止対策を講じた上で訓練を再開している。

鳥衝突により機体を損傷した航空事故（令和7年3月発生）については、一般に鳥衝突に対し運航者がとり得る措置は限られているものである。

イレギュラー運航については、令和3年度と令和7年度において、10000飛行時間あたりの発生率の目標値を未達成となった。しかしながら、令和7年度からは過去の実績を踏まえたより厳しい目標値を設定（4.28件→3.54件）し、この基準に照らし未達成となったものであり、引返し後の確認の結果機材不具合が確認されなかった1件を除けば、目標値を達成している。また、中期目標期間全体では、令和7年度の厳しい目標値を達成（3.46件）している。

また、大学校において大幅な訓練遅延が発生している状況にあるが、安定的な訓練実施に向けた教育内容の最適化・訓練環境の整備を図るため、訓練機の増機や、訓練シラバスの効率化、標準訓練時間の設定による教官の意識の向上、遠隔教育（リモート授業）の導入等に改善を図った。また、令和7年度には、国土交通省航空局の有識者検討会（航空大

学校の養成に関する検討会）における早期の訓練遅延の解消に向けた検討・取りまとめに加え、「運営協力会議」並びに同会議の下に「シラバス検討部会」及び「整備検討部会」を開催し、大学校における効率的・効果的な養成を進めるための訓練シラバス・整備のあり方について、航空会社・航空局とともに取りまとめ、その結果を大学校の運営に反映する取組みを順次進めている。

これらの取組みにより、令和 7 年度の学生訓練時間は令和 6 年度比で 21% 増となり養成能力を改善させており、105 名（計 4 クラス）が卒業した。

これらを踏まえ、B 評価とする。

■航空機操縦士養成事業の課題と改善方法

1. （１）① （学生への教育の質の向上）

（中期目標）

独立行政法人航空大学校法（平成 11 年法律第 215 号）に基づき、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業務等を実施する。我が国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輩出するため、年間108 名を入学定員として養成等を実施する。

なお、「独立行政法人の目標の策定に関する指針」（平成 31 年 3 月 12 日改定）における「一定の事業等のまとめり」は、航空機操縦士養成事業とし、本章（１）から（３）により業務を実施する。

（１）教育の質の向上

基幹的要員となる質の高い操縦士の養成を行うという観点から、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。

① 学生への教育の質の向上

イ 航空会社と業務運営等に関して定期的に意見交換や情報交換を行い、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し、教育内容、教育体制の充実を図るとともに、より多くの学生が操縦士として就職できるよう就職支援にも活用する。また、操縦士養成に係る教育技法及び評価法に関する調査・研究、国内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。

ロ 学科教育については、教育内容の充実等により、学内成績や国家試験合格率の維持・向上を図る。学科教育については、教育内容の充実等により、学内成績や国家試験合格率の維持・向上を図る。

ハ 操縦教育について、操縦技量の一層の底上げを図るため、これまでの検証結果を踏まえて、操縦演習における追加教育制度の更なる充実を図る。

（中期計画）

独立行政法人航空大学校法（平成11年法律第215号）に基づき、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（以下「操縦士」という。）を養成する業務等を実施する。また、我が国航空会社の機長や訓練・査察を行う指導的操縦士など、基幹的要員となる質の高い操縦士を安定的に輩出するため、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108名を入学定員として養成等を実施する。

（１）教育の質の向上

基幹的要員となる質の高い操縦士の養成を行うため、以下の事項を行う。また、本項に関連する指標及び達成水準として、操縦士に必要な事業用操縦士（陸上多発）及び計器飛行証明の学生の資格取得率を各年度とも91%以上、中期目標期間における資格取得者の航空会社等への就職率を中期目標期間の最終年度末時点において96%以上とする。さらに、過去5年以内に卒業生を採用した航空会社に対するアンケートについて、各年度とも80%以上の肯定的な評価を得る。

① 学生への教育の質の向上

イ 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・技能等を把握した上で、教育内容及び教育体制等の充実を図るとともに、より多くの学生が操縦士として就職できるよう就職支援にも活用する。また、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。

a 航空機の運航に関する基礎的研究

b 学科教育及び操縦教育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

（i）新型アビオニクスを用いた効果的かつ効率的な操縦基礎教育のあり方

（ii）多発・計器飛行課程における教育法及び訓練シラバスの効果的かつ効率的なあり方

（iii）新たな技術の訓練利用可能性に関する調査・研究

ロ 学科教育については、教育内容の充実等により、学内成績や国家試験合格率の維持・向上を図る。

ハ 操縦教育については、追加教育の効果的かつ効率的な実施方法等について、これまでの検証結果を踏まえて更なる充実を図り、教育に反映する。

■主な評価指標

・年間108名の学生の養成等を実施する。

令和3年度：108名

令和4年度：107名

令和5年度：108名

令和6年度：108名

令和7年度：108名

- ・事業用操縦士（陸上多発）及び計器飛行証明の学生の資格取得率を各年度とも91%以上とする。

令和3年度：96.3%

令和4年度：90.7%

令和5年度：94.4%

令和6年度：91.1%

令和7年度：95.4%

- ・過去5年以内に卒業生を採用した航空会社に対するアンケートで80%以上の肯定的な評価を得る

令和3年度：93.3%

令和4年度：91.7%

令和5年度：91.7%

令和6年度：88.9%

令和7年度：100%

- ・航空会社と操縦士養成等に関する意見交換・情報交換する場を年1回以上設ける。

令和3年度：年1回以上

令和4年度：年1回以上

令和5年度：年1回以上

令和6年度：年1回以上

令和7年度：年1回以上

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

第5期中期目標期間を通じて、入学試験において10倍前後の受験倍率を確保しており、概ね入学定員108名を確保した。特に令和7年度入学生（令和6年度の入学試験）から授業料を値上げしたが、受験者確保のための発信活動を展開するなどの措置を講じた結果、令和6年度及び令和7年度の入学試験ともに、授業料値上げ前の入学試験（令和5年度の入学試験の受験倍率10.8倍）と概ね同等の受験者数（令和6年度及び令和7年度の入学試験の受験倍率はそれぞれ10.6倍及び10.7倍）となり、入学定員108名を確保した。一方で、大学校において大幅な訓練遅延が発生している状況にあるが、訓練シラバスの効率化、標準訓練時間の設定による教官の意識の向上、遠隔教育（リモート授業）の導入等により改善を図りつつ、大学校の人材、訓練機材及び教育施設等を効率的に活用し養成等を実施した。

教育の質を向上させるため、教材、教育・評価手法等の調査研究・改善等を進めた結果、追加教育時間や技能不十分による退学者は減少傾向にあり、資格取得率は、令和4年度を除いた全ての年度で目標値91%を上回り、中期目標期間全体で94%となった。就職率については、中期目標期間全体の目標値96%に対し、令和8年3月末時点で95.4%となったが、これは令和8年3月27日に卒業した69回生Ⅰ期の学生等が卒業後も引き続き就職活動を実施している影響によるものであり、令和8年4月末時点で96%となり目標値を上回った。また、過去5年以内に卒業生を採用した航空会社へのアンケートについては、第

5 期中期目標期間の全年度において、目標の 80 % を大きく上回る割合の肯定的な回答があった。

【資料 1-1】

- ① 学生への教育の質の向上を図るため以下の取組等を実施した。

イ エアラインパイロットに求められる知識・技能等を把握するため、テレビ会議を活用し、航空会社と個別に意見交換を行うとともに、航空会社との間で大学校の業務運営等について意見交換を行うための「運営協力会議」を開催した。また、大学校において大幅な訓練遅延が発生している状況にあるが、令和 6 年度には「運営協力会議」の下に「航大ビジョン検討部会」を設置し、大学校の操縦士養成に関する現状と課題、取組の方向性等について航空会社と検討を進め、当面の対応の方向性を取りまとめ、令和 7 年度には、国土交通省航空局の有識者検討会（航空大学校の養成に関する検討会）における早期の訓練遅延の解消に向けた検討・取りまとめに加え、「運営協力会議」を 4 回開催し、航空会社、航空局及び大学校間において、訓練状況や遅延解消に向けた検討・取組み状況等について認識を共有した。運営協力会議の下に「シラバス検討部会」及び「整備検討部会」を各 4 回開催し、大学校における効率的・効果的な養成を進めるための訓練シラバス・整備のあり方について、航空会社・航空局とともに取りまとめ、その結果を大学校の運営に反映する取組みを順次進めている。【資料 1-2】

- a. MEMS 技術を活用して定量的な飛行データを取得し、学生の操縦訓練の標準化・効率化するための研究を実施し、MEMS 技術から得られた飛行データが比較的精度が高いことを確認したことから、当該飛行データの活用を検討していくこととしている。

また、国土交通省航空局による運航・訓練に関する基準等の検討に協力・支援を実施している（令和 3 年度：UPRT 通達化、令和 5 年度：簡易型飛行記録装置導入ガイドライン等）。

これらに加えて、国際的な運航基準や訓練・評価手法等についての基礎的研究を実施し、大学校の訓練等に適宜活用を図っている。

【資料 1-3】

- b. 学科教育及び操縦教育における標準的な教育内容・手法及びその評価法に関して、以下の調査・研究を実施した。

(i) JAXA との共同研究により機体データやビデオ映像を用いた飛行航跡等の可視化システムを開発し、学生訓練へのフィードバックなどの具体的な活用方法の評価・検討を実施し、その成果を飛行機シンポジウムで発表した。【資料 1-4】

(ii) 多発・計器飛行課程において、学科教材の CBT (Computer Based Training) 化を令和 5 年度から順次進めるとともに、訓練シラバスを段階的に効率化しており、令和 7 年度 (68 回生Ⅳ期) から多発・計器統合課程の運用を開始した。現時点で特段の問題は発生していないが、引き続き検証を進め、その結果を踏まえ更なる効率化を検討する。【資料 1-5】

(iii) 各訓練科目の操作手順や操作技術のポイント等を視覚的に解説するため、

全天球 360 度カメラによる「VR 動画教材」を順次作成し、学生の予習・復習への活用に加え、待機中の学生にも提供し、その有効性を試験的に検証した。その結果、VR 動画による訓練効果が高い科目や従来型の非 VR 動画と組み合わせることで効果が高まる科目を確認することができたことから、この結果に基づき VR 動画の本格活用を開始した。

また、マルチモーダル AI モデルを活用し、学生の飛行前ブリーフィングを補助するため、天気図や教官コメント等を AI に学習させることで翌日の天気図を予測しコメントを生成するシステムの開発を進めているところ、その予測精度を高めるためのモデルの学習データの蓄積を進めている。【資料 1-6】

ロ 学生アンケート等で実運航に則した内容の充実が望まれていたこと等を踏まえ、「航空気象」、「航空交通管制」等の学科教材の内容の充実を順次図っている。学科期末試験の平均点による評価によれば、第 4 期中期目標期間（平均 94.0 点）に比べ、第 5 期中期目標期間（平均 94.9 点）は改善傾向にあり、引き続き内容の充実を図るとともに効果測定を実施する。【資料 1-7】

ハ 訓練シラバスの効率化を順次進めるとともに、操作手順の定着・操縦技術の向上を図るための飛行訓練装置（FTD）の更なる活用、学生の習熟度の効果的な管理等を図っている。学生の訓練進度に応じ、必要な追加教育を実施してきたところだが、これらの取組みの結果、追加教育を必要とする対象者数の割合は減少傾向にある。また、技能不十分による退学者は第 5 期中期目標期間を通して、資格取得率の目標値 91%と比較し十分低い水準となっている。【資料 1-8】

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由： 第 5 期中期目標期間を通じて、入学試験において 10 倍前後の受験倍率を確保しており、概ね入学定員 108 名を確保した。特に令和 7 年度入学生（令和 6 年度の入学試験）から授業料を値上げしたが、受験者確保のための発信活動を展開するなどの措置を講じた結果、令和 6 年度及び令和 7 年度の入学試験ともに、授業料値上げ前の入学試験（令和 5 年度の入学試験の受験倍率 10.8 倍）と概ね同等の受験者数（令和 6 年度及び令和 7 年度の入学試験の受験倍率はそれぞれ 10.6 倍及び 10.7 倍）となり、入学定員 108 名を確保した。

教育の質を向上させるため、教材、教育・評価手法等の調査研究・改善等を進めた結果、追加教育時間や技能不十分による退学者は減少傾向にあり、資格取得率は、令和 4 年度を除いた全ての年度で目標値 91%を上回り、中期目標期間全体で 94%となった。就職率については、中期目標期間全体の目標値 96%に対し、令和 8 年 3 月末時点で 95.4%となったが、これは令和 8 年 3 月 27 日に卒業した 69 回生 I 期の学生等が卒業後も引き続き就職活動を実施している影響によるものであり、令和 8 年 4 月末時点で 96%となり目標値を上回った。また、過去 5 年以内に卒業生を採用した航空会社へのアンケートについては、第 5 期中期目標期間の全年度において、目標の 80%を大きく上回る割合の肯定的な回答があった。

また、大学校において大幅な訓練遅延が発生している状況にあるが、安定的な訓練実施

に向けた教育内容の最適化・訓練環境の整備を図るため、訓練機の増機や、訓練シラバスの効率化、標準訓練時間の設定による教官の意識の向上、遠隔教育（リモート授業）の導入等に改善を図った。また、令和7年度には、国土交通省航空局の有識者検討会（航空大学校の養成に関する検討会）における早期の訓練遅延の解消に向けた検討・取りまとめに加え、「運営協力会議」並びに同会議の下に「シラバス検討部会」及び「整備検討部会」を開催し、大学校における効率的・効果的な養成を進めるための訓練シラバス・整備のあり方について、航空会社・航空局とともに取りまとめ、その結果を大学校の運営に反映する取組みを順次進めている。

これらの取組みにより、令和7年度の学生訓練時間は令和6年度比で21%増となり養成能力を改善させており、105名（計4クラス）が卒業した。

これらを踏まえ、B評価とする。

■課題と改善方法

—

1. （1）②（資質の高い学生の確保）

（中期目標）

（1）教育の質の向上

基幹的要員となる質の高い操縦士の養成を行うという観点から、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。

② 資質の高い学生の確保

イ より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努める。

ロ 入学試験制度については、入学後の成績や航空会社との情報交換等も踏まえて継続的に検証・評価を行う。

（中期計画）

（1）教育の質の向上

基幹的要員となる質の高い操縦士の養成を行うため、以下の事項を行う。

② 資質の高い学生の確保

イ より資質の高い学生を確保するため、募集にあたってはポスターや雑誌等による広報、インターネット等の媒体の有効活用により、効果的かつ効率的な広報活動に努める。

ロ 航空会社等と情報交換しつつ、入学後の成績、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。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

資質の高い学生を確保するため以下の取組等を実施した。

イ 資質の高い学生を確保するため、学生募集のポスターや学校案内のパンフレットについて、令和7年度から女子大等に新たに配布先を大幅に増加した。また、新聞、雑誌やTV（NHKやテレビ宮崎等）の取材を受けるとともに、SNS（Facebook、Instagram及びX（旧Twitter））を活用し発信活動を積極的に展開した。

また、コロナ後は、航空業界を志望する学生を対象とした学校紹介イベントへの出展、航空大学校の受験を考えている学生を対象とした学校見学会を実施した。

特に令和7年度入学生（令和6年度の入学試験）から授業料を値上げしたが、これらの取組みの結果、授業料値上げ前の入学試験（令和5年度の入学試験の受験倍率10.8倍）と概ね同等の受験者数（受験倍率10.7倍）となり、入学定員108名を確保した。【資料1-9】【資料1-10】

ロ 入学試験と入学後の成績比較等の分析結果を踏まえ入試試験の見直しを継続的に実施しており、令和6年12月には在校生を対象として外部適性検査の検証を実施し、日常の評価結果との相関性について検証した。

また、国土交通省航空局の「操縦士・航空整備士の女性活躍推進WG」のとりまとめ（令和7年2月）を踏まえ、令和7年度の入学試験から身長要件を撤廃し、飛行訓練装置を活用した試験により操縦適性を確認することとした。加えて、令和8年度の入学試験からは、第1次試験（筆記試験）について、より多くの人が応募できる環境の構築を図るため、試験形式を筆記試験形式から全国のテストセンターにおけるC B T（Computer Based Testing）形式に変更するとともに、出題内容について、数Ⅲを出題内容から外すなどの適正化を図ることとしている。【資料1-11】

■評価及び当該評価を付した理由

評価：B

理由： 第5期中期目標期間を通じて、入学試験において10倍前後の受験倍率を確保しており、概ね入学定員108名を確保した。特に令和7年度入学生（令和6年度の入学試験）から授業料を値上げしたが、受験者確保のための発信活動を展開するなどの措置を講じた結果、令和6年度及び令和7年度の入学試験ともに、授業料値上げ前の入学試験（令和5年度の入学試験の受験倍率10.8倍）と概ね同等の受験者数（令和6年度及び令和7年度の入学試験の受験倍率はそれぞれ10.6倍及び10.7倍）となり、入学定員108名を確保した。

これらを踏まえ、Bと評価する。

■課題と改善方法

1. (1) ③ (訓練環境の維持・向上)

(中期目標)

(1) 教育の質の向上

基幹的要員となる質の高い操縦士の養成を行うという観点から、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。

③ 訓練環境の維持・向上

安定的な訓練実施のため、訓練環境の維持・向上を図る。

特に、天候や機材不具合等に影響される飛行訓練を計画的に実施するため、既存の訓練環境に応じた教育内容の最適化を図りつつ、必要な訓練環境の整備を図る。また、整備委託先と適切な意思の疎通及び整備情報の共有により十分な機材不具合対応を実施する。

加えて、感染症の拡大により、対面授業や課程間の学生の移動が中断し、授業が停滞したことを考慮し、継続的な教育の実施体制を確保するとともに、効率的で効果的な教育により学生の訓練効果を高めるため、学科教育及び操縦教育における ICT の活用、書類の電子化等を推進する。

(中期計画)

(1) 教育の質の向上

基幹的要員となる質の高い操縦士の養成を行うため、以下の事項を行う。

③ 訓練環境の維持・向上

安定的な訓練実施のため、訓練環境の維持向上を図る。

特に、天候や機材不具合等に影響される飛行訓練を計画的に実施するため、既存の訓練環境に応じた教育内容の最適化を図りつつ、必要な訓練環境の整備を図る。また、各校の整備委託先との連絡会議を毎月1回実施し、整備委託先との適切な意思の疎通及び整備情報の共有を行い、十分な機材不具合対応を実施する。

加えて、感染症の拡大により、対面授業や課程間の学生の移動が中断し、授業が停滞したことを考慮し、継続的な教育の実施体制を確保するとともに、効率的で効果的な教育により学生の訓練効果を高める訓練内容の向上に向けて、学科教育及び操縦教育におけるICTの活用、書類の電子化等を推進する。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

大学校において大幅な訓練遅延が発生している状況にあるが、安定的な訓練実施に向けた教育内容の最適化・訓練環境の整備を図るため、訓練機の増機や、訓練シラバスの効率化、標準訓練時間の設定による教官の意識の向上、遠隔教育（リモート授業）の導入等に改善を図った。また、令和6年度には「運営協力会議」の下に「航大ビジョン検討部会」を設置し、大学校の操縦士養成に関する現状と課題、取組の方向性等について航空会社と検討を進め、当面の対応の方向性を取りまとめ、令和7年度には、国土交通省航空局の有識者検討会（航空大学校の養成に関する検討会）における早期の訓練遅延の解消に向けた検討・取りまとめに加え、「運営協力会議」並びに同会議の下に「シラバス検討部会」及び「整備検討部会」を開催し、UPRT 導入によるスピコン訓練の廃止等のカリキュラム効率化

等の大学校における効率的・効果的な養成を進めるための訓練シラバス・整備のあり方について、航空会社・航空局とともに取りまとめ、その結果を大学校の運営に反映する取組みを順次進めている。

これらの取組により、令和7年度の学生訓練時間は令和6年度比で21%増となり養成能力を改善させており、105名(計4クラス)が卒業した。引き続き訓練遅延の早期解消に向けた取組を進めていく。【資料1-2】 【資料1-12】

さらには、整備委託先との月例連絡会議を通じて意思疎通及び整備情報の共有を徹底し、機材不具合対応を適切に実施した。加えて、定例整備スケジュールの調整及び人員応援を適切に運用することで、訓練機材の安定供給を図った。

■ 評価及び当該評価を付した理由

評価：C

理由：大学校において大幅な訓練遅延が発生している状況にあるが、安定的な訓練実施に向けた教育内容の最適化・訓練環境の整備を図るため、訓練機の増機や、訓練シラバスの効率化、標準訓練時間の設定による教官の意識の向上、遠隔教育（リモート授業）の導入等に改善を図った。また、令和7年度には、国土交通省航空局の有識者検討会（航空大学校の養成に関する検討会）における早期の訓練遅延の解消に向けた検討・取りまとめに加え、「運営協力会議」並びに同会議の下に「シラバス検討部会」及び「整備検討部会」を開催し、大学校における効率的・効果的な養成を進めるための訓練シラバス・整備のあり方について、航空会社・航空局とともに取りまとめ、その結果を大学校の運営に反映する取組みを順次進めている。

これらの取組により、令和7年度の学生訓練時間は令和6年度比で21%増となり養成能力を改善させており、105名(計4クラス)が卒業した。

このように令和7年度においては改善傾向が見られ、またUPRT導入によるスピン訓練の廃止等のカリキュラム効率化を実施したが、中期目標期間全体を通じて、訓練遅延を拡大したことを重く受け止め、Cと評価する。

■ 課題と改善方法

1. (1) ④ (教官の質の確保)

(中期目標)

(1) 教育の質の向上

基幹的要員となる質の高い操縦士の養成を行うという観点から、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。

④ 教官の質の確保

教育の質の向上や平準化を図るため、操縦士養成における教官の教育技法等の向上及び標準化に向けた取組みを充実させる。

(中期計画)

(1) 教育の質の向上

基幹的要員となる質の高い操縦士の養成を行うため、以下の事項を行う。

④ 教官の質の確保

教育の質の向上や平準化を図るため、指導方法等に関する教官間の意見交換等を実施し、操縦士養成における教官の教育技法等の向上及び標準化に向けた取組を充実させる。また、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、操縦教官については技能審査を毎年1回実施する。

■主な評価指標

- ・技能審査を毎年1回実施する。

令和3年度：年1回

令和4年度：年1回

令和5年度：年1回

令和6年度：年1回

令和7年度：年1回

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

教育の質の向上や平準化を図るため、以下の取組等を実施した。

- ・教官の教育技法等の向上及び標準化に向けて、毎月開催する教官会議において指導方法等に関する意見交換等を実施するとともに、教官の教育技法等の向上及び標準化に資する教官相互の教育訓練オブザーブを実施した。
- ・外部研修やセミナーへの参加、外部訓練機関への視察や意見交換等を実施し、更なる教育技法の向上を図った。
- ・操縦教官に対し、年1回の定期審査（実機）及び緊急操作技量確認（FTD）を毎年実施した。

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由： 教育の質の向上や平準化を図るため、教官会議での意見交換や定期技能審査、教官相互の教育訓練オブザーブによる教官の教育技法等の向上及び標準化に向けた教育方法の討議を実施した。

これらを踏まえ、Bと評価する。

■課題と改善方法

—

1. (2) ① (航空安全プログラムに基づく取組)

(中期目標)

(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、航空安全行政の重要な

課題であり、理事長のリーダーシップの下、航空事故・重大インシデント0件を目標に、大学校において以下の事項を行うとともに、これまでの安全対策の見直しによる効果や課題を総括した上で安全管理に係る体制の不断の見直しを行う等により、安全管理体制の強化に向けた取組を定着させ、安全運航の確保を図る。

① 航空安全プログラム（SSP）に基づき、次に掲げる取組を実施する。

- イ 大学校の安全に関する取組目標について、次に掲げる観点から安全指標及び安全目標値を年度計画において設定する。
 - a. 業務の特性を表した指標であること。
 - b. 測定可能な指標であること。
 - c. 過去の実績、事業計画等と照合し、現状よりも改善（現状が最高の安全性を示し、現状以上の改善ができない場合は、維持を含む。）した値を目標値としていること。
- ロ 安全管理システム（SMS）のもと、大学校の安全達成度の測定及び監視等により、安全の傾向について把握・分析を行い、安全に関する取組目標等の再設定、安全最優先の意識の徹底、組織内の適切な意思の疎通及び安全情報の共有等、必要な安全対策を実施する。
- ハ 大学校の安全に関する情報の収集体制を強化し、必要な場合には国土交通省等に報告する。
- ニ 組織全体における安全に関する統一的な組織風土の醸成を促進するために、役員及び職員に対する安全教育を実施するとともに、整備委託先等についても安全教育に関する指導・監督を行う。また、訓練機の安全運航の確保に係る調査・検討、その結果について周知・徹底等を図るための活動を推進する。

（中期計画）

（２）航空安全に係る教育等の充実

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、航空事故・重大インシデント0件を達成するために、以下の事項を行う。また、これまでの安全対策の見直しによる効果や課題を総括した上で安全管理に係る体制の不断の見直し等により、安全管理体制の強化に向けた取組を定着させ安全運航の確保を図る。

- ① 航空安全プログラム（SSP）に基づき、次に掲げる取組を実施することで航空事故その他の航空の安全運航に影響を及ぼす事態を未然に防ぎ、もってその安全の確保を図る。
- イ 大学校の安全に関する取組目標について、次に掲げる観点から安全指標及び安全目標値を年度計画において設定するものとする。
 - a. 業務の特性を表した指標であること。
 - b. 測定可能な指標であること。
 - c. 過去の実績、事業計画等と照合し、現状よりも改善（現状が最高の安全性を示し、現状以上の改善ができない場合は、維持を含む。）した値を目標値としていること。

- 。
- ロ 理事長のリーダーシップの下で現行の安全管理システム（以下「SMS」という。）の強化を図り、安全目標の達成度や安全対策の実施状況について把握・分析を行い、必要な改善点等の検討を行った上で、安全に関する取組目標の再設定を行う。SMSの一環として策定された安全に関する基本方針に基づき、安全業務計画を事業年度ごとに作成し実施する。また、組織内の適切な意思の疎通及び安全情報の共有のため、各校において安全委員会を毎月1回実施する。
 - ハ 義務報告について引き続き実施するとともに、確立した自発報告制度に基づく個人からの報告を推奨する。また、必要に応じて国土交通省等に報告する。
 - ニ 組織全体の安全意識の更なる向上を図るために学識経験者、航空事故調査官等の外部講師による役員及び職員への安全教育を毎年度2回以上実施する。また、大学校内部においても職員への安全教育を定期的に行い、法令等規則の遵守に関しても注意喚起を行うとともに、学生からのアサーション（注意喚起）がしやすい雰囲気作りのために教官を指導する等の取組を推進する。また、整備委託先等に対しては安全監査を通じて安全教育実施の指導・監督を行う。さらに、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、その結果について周知・徹底等を図る。

■主な評価指標

- ・ 航空事故・重大インシデント：0件
 - 令和3年度：0件
 - 令和4年度：0件
 - 令和5年度：1件
 - 令和6年度：1件
 - 令和7年度：0件
- ・ イレギュラー運航件数：10000飛行時間あたり4.28件以下（令和6年度まで）
10000飛行時間あたり3.54件以下（令和7年度）
 - 令和3年度：10000飛行時間あたり6.47件
 - 令和4年度：10000飛行時間あたり2.41件
 - 令和5年度：10000飛行時間あたり2.03件
 - 令和6年度：10000飛行時間あたり2.57件
 - 令和7年度：10000飛行時間あたり3.97件
- ・ 安全教育受講回数：役員、運航に係る職員及び学生それぞれ2回以上
 - 令和3年度：2回
 - 令和4年度：2回
 - 令和5年度：2回
 - 令和6年度：2回
 - 令和7年度：2回

- ・役員、教頭又は実科首次席教官（経験者を含む）による教官オブザーブ回数： 教官 1 人に対して年に 2 回以上
 - 令和 3 年度：教官 1 人に対して年 2 回以上
 - 令和 4 年度：教官 1 人に対して年 2 回以上
 - 令和 5 年度：教官 1 人に対して年 2 回以上
 - 令和 6 年度：教官 1 人に対して年 2 回以上
 - 令和 7 年度：教官 1 人に対して年 2 回以上
- ・ヒヤリハット報告件数：年間 3 0 件以上
 - 令和 3 年度：3 9 件
 - 令和 4 年度：3 6 件
 - 令和 5 年度：4 4 件
 - 令和 6 年度：3 2 件
 - 令和 7 年度：3 3 件
- ・安全委員会：毎月 1 回実施
 - 令和 3 年度：毎月 1 回
 - 令和 4 年度：毎月 1 回
 - 令和 5 年度：毎月 1 回
 - 令和 6 年度：毎月 1 回
 - 令和 7 年度：毎月 1 回

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

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、安全意識を高めていくような安全文化を構築するため、以下の取組等を実施した。【資料 1-13】

①航空安全プログラム（SSP）に基づき、次に掲げる取組等を実施することで航空事故その他の航空の安全運航に影響を及ぼす事態を未然に防ぎ、その安全の確保を図った。

イ 安全指標及び安全目標値に対する実績値は以下のとおり。

- a. 事故・重大インシデントについては、第 5 期中期目標期間中に 2 件航空事故を発生している。

このうち、訓練中に釧路空港へ着陸時に機体を損傷した航空事故（令和 5 年 9 月発生）については、速やかに再発防止対策を講じた上で訓練を再開している。

鳥衝突により機体を損傷した航空事故（令和 7 年 3 月発生）については、一般に鳥衝突に対し運航者がとり得る措置は限られているものである。

（注）令和 4 年 6 月 2 日に鹿児島空港において航空大学校機が離陸準備のために誘導路に停止中、回転翼航空機が航空管制官の指示を受けて同誘導路に設置されたヘリパッドに着陸を試みた重大インシデントが発生したが、当該事案は航空大学校機に起因したものではないため対象外とした。

- b. イレギュラー運航については、令和 3 年度と令和 7 年度において、10000 飛行時間あたりの発生率の目標値を未達成となった。しかしながら、令和 7 年度から

は過去の実績を踏まえたより厳しい目標値を設定（4.28件→3.54件）し、この基準に照らし未達成となったものであり、引返し後の確認の結果機材不具合が確認されなかった1件を除けば、目標値を達成している。また、中期目標期間全体では、令和7年度の厳しい目標値を達成（3.46件）している。なお、イレギュラー運航については、航空事故につながりかねないリスクの高いものはなかったが、複数発生している機材不具合等については、信頼性の高い部品への積極的な交換や点検強化などの対策を講じ、再発防止を図ることとしている。

一方で、イレギュラー運航については、同一の不具合が発生した場合であっても引返しなどをしなかった場合は該当せず、安全上のリスクを反映したものではなく、また、その低減をするために必要な場合であっても引返しなどの措置を躊躇うことにもなりかねない。このため、次期中期目標期間からは、引返しなどの運航形態によらず、機材不具合やヒューマンエラーなどの事案のうち安全上のリスクが高い事案を安全指標として設定することとする。

c. 第5期中期目標期間の各年度において、

- ・安全教育は外部講師を招聘して年2回実施
- ・役員等による教官オブザーブは教官1人に対して2回以上実施
- ・ヒヤリハット報告件数は年30件以上

となっており、いずれも目標値を達成している。

一方で、ヒヤリハットの報告件数の目標値（30件以上）は達成しているが、その報告実績は全般的に減少傾向にある。ヒヤリハットは自発的報告であり、その件数の多寡により直ちに大学校の安全管理システム（SMS）の不備を示すものではないが、報告しやすい環境にあるかどうかの一定の目安となる。このため、次期中期目標期間からは、ヒヤリハットの年間報告件数の目安を36件とし、これを下回った場合には職員・学生からのアンケート等を分析し、その結果を踏まえ、報告しやすい環境の整備に向けた更なる措置をとることとする。

ロ 理事長のリーダーシップの下で現行の安全管理システム（SMS）の強化を図り、安全目標の達成度や安全対策の実施状況について、総合安全推進会議において半期毎に把握・分析を行い、必要な改善点等の検討を行ったうえで、安全に関する取り組み目標の再設定を行った。

SMSの一環として策定された安全に関する基本方針に基づき、公正な文化（JUST CULTURE）の定着を図るため、安全に関する基本方針を掲示板等に掲載し、また公正な文化（JUST CULTURE）を含め安全に関する基本方針カードを教職員及び学生全員に配布した。また、安全業務計画を作成し実施した。

組織内の適切な意思の疎通及び安全情報の共有のため、各校において学生をオブザーバに加えた上で安全委員会を毎月1回実施した。また、各校間の情報共有等を深めるため三校合同の安全委員会を必要に応じ開催した。

さらに、7月を航大安全月間として、ヒヤリハット報告の教育・奨励や安全教育など、安全のための取り組みを集中して行った。

ハ 公正な文化（JUST CULTURE）の定着を図ることにより、報告する文化を確立し、義務報告について引き続き実施した。また、航空安全情報自発報告制度（VOICES）

の周知など、ヒヤリハット報告等の教育・啓発を進めることで自発報告制度の確立を図った。また、必要に応じて国土交通省等に報告した。

二 組織全体の安全意識の更なる向上を図るため、以下の取組等を実施した。

- ・ 外部講師を招聘して役員及び職員への安全教育を2回実施した。
- ・ 航空大学校内部において、役員又は管理職員から職員への安全教育及び法令等規則の遵守に関する指導について年2回以上実施した。これに加え、大学校や他の運航者による航空事故やトラブル等を受けて、必要に応じて教官等に対し安全教育を実施した（令和5年9月の釧路空港における航空事故、令和6年1月の他の運航者による羽田航空機衝突事故、令和7年度には飲酒に関する安全教育等）。
- ・ 平成23年の帯広事故の後から行っている学生からのアサーション（注意喚起）がしやすい雰囲気作りについては、学生から理事長等へ直接電子メールで提出するアンケート等を活用して教官に対する個別指導を行うなどの取り組みを引き続き強化した。
- ・ 整備委託先等に対しては毎月の連絡会議や監査を通し安全教育実施の指導・監督を行った。更に、訓練機の安全運航の確保に係る事例等（ヒヤリハット）を共有し、PDCAの中で改善、周知し再発防止の徹底を図った。

■ 評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由： 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、安全業務計画に基づき安全管理体制の強化に向けた取組を実施した。

事故・重大インシデントについては、第5期中期目標期間中に2件航空事故を発生している。

いずれについても死傷者を伴う重大事故ではなく、このうち、訓練中に釧路空港へ着陸時に機体を損傷した航空事故（令和5年9月発生）については、速やかに再発防止対策を講じた上で訓練を再開している。

鳥衝突により機体を損傷した航空事故（令和7年3月発生）については、一般に鳥衝突に対し運航者がとり得る措置は限られているものである。

イレギュラー運航については、令和3年度と令和7年度において、10000飛行時間あたりの発生率の目標値を未達成となった。しかしながら、令和7年度からは過去の実績を踏まえたより厳しい目標値を設定（4.28件→3.54件）し、この基準に照らし未達成となったものであり、引返し後の確認の結果機材不具合が確認されなかった1件を除けば、目標値を達成している。また、中期目標期間全体では、令和7年度からの厳しい目標値を基準とした評価とし、この目標値を達成（3.46件）している。

単年度評価としては、令和3年度、令和5年度、令和7年度の3事業年度はC評価となっているが、このうち航空事故を発生させた令和3年度を除く2事業年度はイレギュラー運航の目標値を未達成だったものによるものである。この点について、上記のとおり、中期目標期間全体では厳しい目標値を達成しており、航空事故についても、その死傷者を含む重大事故の発生がなく、また、適切に再発防止の取組を実施している。

第3期中期目標期間では3名の死者及び1名の重傷者を含む事故が帯広分校において発

生（H23）し、当該中期目標期間の主務大臣による評価では、事故を踏まえた安全運航への取組みの実施について一定の評価を認めつつも当該事故の重大性に鑑み、Cと評価されている。第4期中期目標期間にて胴体着陸をしたことによる航空事故（H28）と着陸時に訓練機の前脚を損傷し、滑走路上に停止した後地上走行ができなくなったことによる重大インシデント（R2）が発生したが、当該中期目標期間の主務大臣による評価では、航空事故については負傷者はなく推定される原因を踏まえた再発防止策を速やかに実施したことで、重大インシデントについては大学側側に起因すると考えられる問題は指摘されておらず、取り得る安全上の対策を実施していることからBと評価している。これら過去の評価も踏まえ、今中期目標期間においては、令和3年度、令和5年度、令和7年度の年度評価は「C」としているが、イレギュラー運航件数（R3、R7に目標未達成）は中期目標期間全体で目標を達成しており、釧路空港における着陸時の滑走路逸脱事故（R5）は死傷者を伴うものではなく、重大性が相対的に低いと考えられ、速やかに再発防止対策を講じ、鳥衝突による事故（R6）についても一般に鳥衝突に対し運航者がとり得る措置は限られているものであるが、速やかに訓練を中止し帰投するなど、いずれについても安全運航のための取組みを適切に実施していることを総合的に勘案し、Bと評価する。

■課題と改善方法

1. （2）② （学生に対する安全教育の充実）

（中期目標）

（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、航空安全行政の重要な課題であり、理事長のリーダーシップの下、航空事故・重大インシデント0件を目標に、大学校において以下の事項を行う。

② 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。

（中期計画）

（2）航空安全に係る教育等の充実

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、航空事故・重大インシデント0件を達成するために、以下の事項を行う。

② 学生に対する安全教育を飛行訓練に移行する前から実施する。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20時間、飛行訓練開始後40時間実施する。また、SMSを活用して航空事故への予防意識の定着を図るとともに、アンケートの内容を充実させるなど、学生から教育に関する意見や要望等の収集・分析を行い、安全教育に反映する取組を強化する。さらに、現行及び更新後の訓練機システムの理解を促進し、操作手順との整合性を図る。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

学生に対する安全教育の充実を図るため、以下の取組等を実施した。

- ・飛行訓練に移行する前の宮崎学科課程から学生に対する安全教育を開始しており、飛行訓練開始前 20 時間及び飛行訓練開始後 40 時間を実施している。飛行訓練開始前からの CRM 教育の充実に加え、飛行訓練における TEM（Threat and Error Management）の実践を図っている。
- ・公正な文化（JUST CULTURE）に基づく安全風土を醸成することにより、安全管理システム（SMS）の適切な機能を図り、航空事故への予防意識の定着を図るとともに、訓練中の積極的なアサーションの実施について周知徹底を図り、安全月間及び年末年始にアサーションに関するアンケートを実施する等、安全教育に反映する取組等を強化した。また、毎月開催している安全委員会において学生をオブザーバに加えた上で開催した。
- ・訓練機システムの理解を促進し、操作手順との整合性を図った。

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由： 学生に対する安全教育を着実に実施するとともに、公正な文化（JUST CULTURE）の定着に努めるための取組等を着実に実施している。

これらを踏まえ B と評価する。

■課題と改善方法

—

1. （2）③

（中期目標）

（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、航空安全行政の重要な課題であり、理事長のリーダーシップの下、航空事故・重大インシデント 0 件を目標に、大学校において以下の事項を行う。

- ③ 実機訓練における教育の実態をより正確に把握するとともに、教育の質の更なる向上、平準化を図るために必要な措置を推進する。

（中期計画）

（2）航空安全に係る教育等の充実

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、航空事故・重大インシデント 0 件を達成するために、以下の事項を行う。

- ③ 実機訓練における教育の実態をより正確に把握するために実施している取組の効果

や課題を検証しつつ必要に応じて改善するとともに、担当教官に対して教育方法等に関するアドバイス等を行う体制を充実させる。また、学生への教育の質の更なる向上、平準化を図るため、課程間を含めて指導方法等に関する教官間の意見交換等を推進する。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

実機訓練における教育の実態把握、教育の質の更なる向上や平準化を図るため、以下の取組等を実施した。

- ・実機訓練における IC レコーダーの運用を、教育の実態の把握に加え、不具合発生時の状況確認にも活用した。
- ・役員、教頭又は実科首次席教官（経験者を含む）による教官オブザーブを実施し、担当教官に対する教育方法等に関するアドバイス等を的確に行った。
- ・教官会議を毎月開催し、教育方法等に関する意見交換等を実施し、学生への教育の質の向上、平準化を図った。

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由：IC レコーダーを教育の実態把握や不具合発生時の状況確認に活用するとともに、教官オブザーブや教官会議における意見交換等を通じて教育の質の更なる向上や平準化に努めた。

これらを踏まえ、B と評価する。

■課題と改善方法

—

1. (2) ④

（中期目標）

（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、航空安全行政の重要な課題であり、理事長のリーダーシップの下、航空事故・重大インシデント0件を目標に、大学校において以下の事項を行う。

- ④ 訓練機の運航に直接関係する部門（整備委託先等を含む）に対する定期的な安全監査や、日常の業務における管理・監督等を通じて、最適な安全管理の実施やヒューマンエラーの防止等に努め、安全対策に万全を期す。

（中期計画）

（2）航空安全に係る教育等の充実

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、航空事故・重大インシデント0件を達成するために、以下の事項を行う。

- ④ 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、整備委託先等を含む訓練機の運航に係る安全監査を年1回実施する。また、日常の業務における管理・監督等を通じて、最適な安全管理の実施やヒューマンエラーの防止等に努め、安全対策に万全を期す。

■主な評価指標

- ・安全監査を年1回実施する

令和3年度：年1回

令和4年度：年1回

令和5年度：年1回

令和6年度：年1回

令和7年度：年1回

- ・安全総点検を年2回実施する

令和3年度：年2回

令和4年度：年2回

令和5年度：年2回

令和6年度：年2回

令和7年度：年2回

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

安全対策に万全を期すため、以下の取組等を実施した。

- ・総合安全推進会議において安全監査計画を策定し、整備委託先等を含む訓練機の運航に係る安全監査を各校に対して年1回実施し過去の事故等に対する再発防止策の実施状況等を確認した。
- ・自己監査としての安全総点検を年2回実施し、日常の業務における管理・監督等を通じて、最適な安全管理の実施やヒューマンエラーの防止等に努めた。
- ・航空大学校全体にかかる安全管理体制が適切に機能しているか航空局による安全監査を受査した。

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由：安全監査計画を策定し、各校の取組みを確認するための内部安全監査を年1回及び安全総点検を年2回実施した。また、航空局による安全監査を受査した。

これらを踏まえ、Bと評価する。

■課題と改善方法

—

1. (2) ⑤

(中期目標)

(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、航空安全行政の重要な課題であり、理事長のリーダーシップの下、航空事故・重大インシデント0件を目標に、大学校において以下の事項を行う。

⑤ 年1回程度、組織全体の安全管理体制の構築・改善の状況を振り返り、適切かつ有効に機能しているか確認し、必要に応じて見直しを行う。

(中期計画)

(2) 航空安全に係る教育等の充実

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、航空事故・重大インシデント0件を達成するために、以下の事項を行う。

⑤ 年1回程度、組織全体の安全管理体制の構築・改善の状況を振り返り、適切かつ有効に機能しているか確認し、必要に応じて見直しを行う。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

総合安全推進会議を年1回以上開催し、安全目標の達成状況、安全業務計画の実施状況、安全レポートの提出状況等の安全管理に係る取組みについて安全マネジメントレビューとして振り返りを行い、安全管理体制が適切かつ有効に機能していることを確認した。

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由：安全管理体制の構築・改善の状況を振り返る取組等を着実に実施していることからBと評価する。

■課題と改善方法

—

1. (3) ① (技術支援)

(中期目標)

(3) 私立大学等の民間養成機関への技術支援及び裾野拡大

① 民間養成機関における学生等の技量レベルの向上等に資するため、大学校の教育の質の向上を図るにあたり得られた知見や教育・訓練内容の提供等、引き続き技術支援を毎年度実施するとともに、さらなる強化を図る。特に、感染症の拡大により操縦士養成能力の維持に支障を来している民間養成機関に対しては、大学

校の施設等の経営資源を活用した技術支援を含め検討する。

(中期計画)

(3) 私立大学等の民間養成機関への技術支援及び裾野拡大

- ① 民間養成機関における学生等の技量レベルの向上等に資するため、操縦士養成に係る標準的な教材や教育・訓練内容（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、SMS整備の指導等を通じ、民間養成機関への技術支援を毎年度実施する。特に、感染症の拡大により操縦士養成能力の維持に支障を来している民間養成機関に対しては、訓練の受け入れなど大学校の施設等の経営資源を活用した技術支援の方策を検討する。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

民間養成機関等における学生等の技量レベルの向上等に資するため、航空機操縦士養成連絡協議会に参加し教育に関する意見交換をするとともに、以下の取組等を実施した。

- ・民間養成機関等と個別に意見交換を行うとともに、大学校による当該機関への視察や当該機関による大学校への視察を実施した（視察実績：（令和3年度）崇城大学・法政大学、（令和4年度）崇城大学・東海大学・JAL、（令和5年度）ANA、（令和6年度）桜美林大学・JAL、（令和7年度）ANA・JAL）。
- ・民間養成機関ではないが、琉球大学に対し、令和5年度に意見交換を実施し、令和6年度には視察を受け入れ、島嶼地域における航空人材育成に係る調査研究への協力を行った。

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由： 航空機操縦士養成連絡協議会に参加し教育に関する意見交換をするとともに、民間養成機関等からの要望に応じて支援等を実施したことから、Bと評価する。

■課題と改善方法

—

1. (3) ② (裾野拡大)

(中期目標)

(3) 私立大学等の民間養成機関への技術支援及び裾野拡大

- ② 大学校が実施する操縦訓練への理解及び将来を担う操縦士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年16回程度開催し、航空の裾野拡大に取り組む。

(中期計画)

(3) 私立大学等の民間養成機関への技術支援及び裾野拡大

- ② 「空の日」行事を実施するとともに、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」や地域住民への航空思想の普及、啓発を図るための市民航空講座を合計で年間16回程度実施する。

■主な評価指標

- ・航空思想の普及・啓発のための行事を年16回程度開催し、航空の裾野拡大に取り組む。

令和3年度：21回

令和4年度：27回

令和5年度：31回

令和6年度：20回

令和7年度：23回

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

航空思想の普及・啓発のために以下の取組等を実施した。

- ・コロナで中止となった令和3年度を除き、三校ともに「空の日」行事を毎年度実施した。
- ・航空教室や市民航空講座を目標値である16回を大きく上回る回数（20～31回）実施した。
- ・コロナ後においては、修学旅行や学校の施設見学を実施した。
- ・SNSを活用した発信などを通じて積極的に航空思想の普及・啓発に努めた。

【資料1-14】

■評定及び当該評定を付した理由

評定：A

理由：「空の日」行事に加え、航空教室及び市民航空講座等を毎年度目標値である16回を大きく上回る回数開催しており、積極的に航空思想の普及・啓発に努めていることから、Aと評価する。

■課題と改善方法

—

2. 業務運営の効率化に関する事項

2. (1) ① (組織運営の効率化)

(中期目標)

(1) 業務改善の取組

① 組織パフォーマンスの向上

大学校の使命と役割を役職員ひとりひとりに浸透させ、業務に対するモチベーションと使命感の向上を図るために取り組むとともに、教育現場の環境を適切にサポートする観点から、本校及び分校の業務の見直しや必要な組織体制の整備を図り、組織のパフォーマンスを最大限に発揮する。

(中期計画)

(1) 業務改善の取組

① 組織パフォーマンスの向上

大学校の使命と役割を役職員ひとりひとりに浸透させ、業務に対するモチベーションと使命感の向上を図るため意識啓発活動等に取り組む。また、教育現場の環境を適切にサポートするとともに、民間養成機関に対する技術支援の実施体制を確保するため、本校及び分校の業務の見直しや必要な組織体制の整備など組織のパフォーマンス向上を図る。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

組織パフォーマンスの向上を図るため以下の取組等を実施した。

- ・年度計画及び中期計画に関し、大学校 HP に掲載し各職員への共有を図るとともに、年度計画の進捗状況を四半期毎に確認すること等を通じて、大学校の使命と役割の浸透やモチベーションと使命感の向上に努めた。
- ・分校へ幹部等が赴き、講話、意見交換を実施した。
- ・初任者研修、安全講話、コンプライアンス研修、ハラスメント研修、情報セキュリティ研修といった各種学習の機会を設けた。

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由：引き続き組織パフォーマンスの向上に向けた取組等を着実に実施していることから、Bと評価する。

■課題と改善方法

—

2. (1) ② (教育・訓練業務の効率化)

(中期目標)

(1) 業務改善の取組

② 教育・訓練業務の効率化

現行の養成期間（2年間）を維持するとともに、効果的な学科教育及び操縦教育を実施するため、教育の質を維持しつつ、継続的に見直しを行い、訓練の効率化及び適正化を図る。

(中期計画)

(1) 業務改善の取組

② 教育・訓練業務の効率化

イ 学科教育においては、現行の養成期間を維持し、継続的な見直しを行いつつ、引き続き教育の適正化・質の向上を図る。

ロ 操縦教育においては、現行の養成期間を維持しつつ、効率的な訓練を実施するため、本校・分校間の円滑な課程移行がなされるよう組織内の連携強化を図る。また、民間養成機関に対する技術支援の実施体制の確保に資する教育・訓練業務の更なる効率化について検討する。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

教育・訓練業務の効率化を図るために以下の取組等を実施した。

イ 学科教育においては、学生アンケート等で実運航に則した内容の充実が望まれていたことを踏まえ、「航空気象」、「航空交通管制」等の学科教材の内容の充実を図った。また、遠隔教育（リモート教育）を実施するとともに、学科教材の CBT

（Computer Based Training）化を順次進めた。【資料 1-7】

ロ 大学校において大幅な訓練遅延が発生している状況にあるが、令和 6 年度には「運営協力会議」の下に「航大ビジョン検討部会」を設置し、航空会社と当面の対応の方向性を取りまとめたほか、令和 7 年度には、国土交通省航空局の有識者検討会（航空大学校の養成に関する検討会）における早期の訓練遅延の解消に向けた検討・取りまとめに加え、「運営協力会議」並びに同会議の下に「シラバス検討部会」及び「整備検討部会」を開催し、大学校における効率的・効果的な養成を進めるための訓練シラバス・整備のあり方について、航空会社・航空局とともに取りまとめ、その結果を大学校の運営に反映する取組みを以下の通り順次進めている。

これらの取組みにより、令和 7 年度の学生訓練時間は令和 6 年度比で 21% 増となり養成能力を改善させており、105 名（計 4 クラス）が卒業した。

加えて、上記の取りまとめを踏まえ、通常の養成期間（2 年）への改善に向けて、従来の運営における課題を抽出・分析し、次期中期目標期間において令和 10 年度目途の待機学生の解消に向けた取組みによる訓練遅延の早期解消に向けた今後の道筋を

設定した。

- ・単発課程において、宮崎フライト課程の訓練遅延の影響を軽減するため、帯広フライト課程との配分を変更し合計訓練時間を効率化する訓練シラバス変更を実施した（70 回生Ⅱ期から適用）。
- ・単発課程において、操縦手順の定着や操縦技術の向上を図るための飛行訓練装置（FTD）の更なる活用を図っている。【資料 2-1】
- ・多発・計器飛行課程において、科目見直しや飛行訓練装置（FTD）の更なる活用による訓練シラバスの効率化（実機訓練 2 時間減・FTD 訓練 1 時間増）を実施（67 回生Ⅳ期から適用）し、令和 7 年度（68 回生Ⅳ期）から多発・計器統合課程の運用を開始した。現時点で特段の問題は発生していないが、引き続き検証を進め、その結果を踏まえ更なる効率化を検討する。【資料 1-5】
- ・回期別の申し送り票「教育記録票」により、各課程における学生の評価や課題を共有することにより、課程間の連携強化を図った。

■評定及び当該評定を付した理由

評定：C

理由： 学科教育及び操縦教育ともに教育業務の効率化・質の向上に向けた取組等を着実に実施している。

大学校において大幅な訓練遅延が発生している状況にあるが、安定的な訓練実施に向けた教育内容の最適化・訓練環境の整備を図るため、訓練機の増機や、訓練シラバスの効率化、標準訓練時間の設定による教官の意識の向上、遠隔教育（リモート授業）の導入等に改善を図った。また、令和 7 年度には、国土交通省航空局の有識者検討会（航空大学校の養成に関する検討会）における早期の訓練遅延の解消に向けた検討・取りまとめに加え、「運営協力会議」並びに同会議の下に「シラバス検討部会」及び「整備検討部会」を開催し、大学校における効率的・効果的な養成を進めるための訓練シラバス・整備のあり方について、航空会社・航空局とともに取りまとめ、その結果を大学校の運営に反映する取組みを順次進めている。

このように、令和 7 年度においては通常の養成期間（2 年）への改善に向けて、航空局・航空会社と連携し、従来の運営における課題を抽出・分析し、大幅な訓練遅延の解消に向け、抜本的なカリキュラムの見直しに加え、「現行リソースを最大限活用した養成」「外部養成施設・体制の活用」といったこれまでにない画期的な対策を航空会社・航空局とともに取りまとめ、次期中期目標期間において令和 10 年度目途の待機学生の解消に向けた取組みによる訓練遅延の早期解消に向けた蓋然性の高い今後の道筋を設定したが、中期目標期間全体を通じて、訓練遅延を拡大したことを重く受け止め、C と評価する。

■課題と改善方法

—

2. (1) ③ (調達の合理化の推進)

(中期目標)

(1) 業務改善の取組

③ 調達の合理化の推進

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）等を踏まえ、公正かつ透明な調達手続による、適切で迅速かつ効果的な調達を実現する観点から、毎年度策定する「調達等合理化計画」に基づく取組を着実に実施する。また、随意契約については「独立行政法人の随意契約に係る事務について」（平成26年10月1日付け総管査第284号総務省行政管理局長通知）に基づき明確化した、随意契約によることができる事由により、公正性・透明性を確保しつつ合理的な調達を実施する。

(中期計画)

(1) 業務改善の取組

③ 調達の合理化の推進

公正かつ透明な調達手続による適切で、迅速かつ効果的な調達を実現する観点から、「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）に基づき毎年度策定する「調達等合理化計画」による取組を着実に実施する。また、随意契約については「独立行政法人の随意契約に係る事務について」（平成26年10月1日付け総管査第284号総務省行政管理局長通知）に基づき明確化した、随意契約によることができる事由により、公正性・透明性を確保しつつ合理的な調達を実施する。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

調達の合理化の推進を図るため、以下の取組等を実施した。

- ・一者応札の改善を図るため、令和6年度から新しい電子媒体に公告情報を掲載した。
又、年度を通じて公告情報だけでなく、入札結果の情報も掲載するなど周知方法の改善に努めた。さらに、初めて競争参加の申請を行った者に対して、入札情報の入手元を競争参加資格確認通知時に電子メール・電話等により確認した他、令和7年度契約監視委員会で指摘された入札関係書類の簡素化について競争参加資格確認申請書・入札書の押印省略及び電子メール提出への対応を新規に実施した。
- ・契約発注の見通しの公表について、年間契約以外の入札案件にも拡大して予定履行期間を追加する等の改善を図るとともに、新規参入事業者の参加促進を図るため、大学の契約制度の概要をまとめた入札参入ガイドラインを作成し、大学校HPに公開した。
- ・入札説明書を配布したが入札に参加しなかった事業者等にアンケートを実施した。
- ・調達に関するガバナンスの徹底として、不祥事の未然防止の観点を含む、全職員を対象とした外部講師等によるコンプライアンス研修を毎年実施した。また、公正取引委

員会の入札談合関与等防止法等講習会に毎年参加し、配布資料を全職員へ共有し注意喚起を行い不祥事の未然防止に努めた。

- ・ 調達適正化のための取組として、会計（契約事務）に関する監事による監査を毎年受検し、結果の共有を図った。
- ・ 「独立行政法人の随意契約に係る事務について」に基づき明確化された事由については、会計規程実施細則に明記し、公正性・透明性を確保しつつ合理的な調達を実施した。

【資料 2-2】 【資料 2-3】

■ 評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由：調達の合理化の推進を図るための取組みとして、一者応札の改善を図るための広告媒体の調査及び検討、入札参入ガイドラインの作成、調達に関するガバナンスの徹底のためコンプライアンス研修を実施する等、着実に実施した。

これらを踏まえ、B と評価する。

■ 課題と改善方法

2. (1) ④ (人件費管理の適正化)

(中期目標)

(1) 業務改善の取組

④ 人件費管理の適正化

給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、厳しく検証した上で、その検証結果や取組状況を公表する。

(中期計画)

(1) 業務改善の取組

④ 人件費管理の適正化

給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、厳しく検証した上で、その検証結果や取組状況を公表する。

■ 主な評価指標

設定なし

■ 中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当も含め役職員給与について検証したうえで「役職員の報酬給与等に関する公表されるべき事項」を公表した。人事院勧告に基づく給与法等の改正が行われた後に必要な規程等を改正し、国家公務員の給与水準を十分考慮しながら、人件費管理の適正化に努めた。

■ 評価及び当該評価を付した理由

評価：B

理由：給与水準について、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当も含め役職員給与について検証した上で公表したことから、B と評価する。

■ 課題と改善方法

—

2. (1) ⑤ (教育コストの分析・評価)

(中期目標)

(1) 業務改善の取組

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。

(中期計画)

(1) 業務改善の取組

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。

■ 主な評価指標

設定なし

■ 中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

教育業務、教育支援業務及び附帯業務に係る区分・把握を行い、経費の推移比較や経費のコスト構造の推移など、教育コストの分析・評価を行った。効率的な業務運営を進めたものの、第4期中期目標期間（平成28～令和2年度）に比して、第4期中期目標期間の途中（平成30年度）から養成定員増加（72名→108名）したこと等に伴って、教育業務費が全般的に増加した。【資料2-4】

■ 評価及び当該評価を付した理由

評価：B

理由：教育コストについては、今中期期間の各年度計画に立てたとおり教育業務、教育支援業務に係る経費の区分把握を行い、教育コストの抑制に努めたことから、B と評価する。

■ 課題と改善方法

—

2. (1) ⑥ (一般管理費の削減)

(中期目標)

(1) 業務改善の取組

⑥ 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。

(中期計画)

(1) 業務改善の取組

⑥ 一般管理費の削減

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。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

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。）については、予算執行調査（年2回）の実施等により各年度予算内での執行に努めたが、施設・設備の老朽化等に伴う校舎等維持費の増大、労務単価の高騰に伴う雑役務費の増大など、自助努力では吸収できない要因により経費が嵩んだ結果、本中期目標期間の執行額が初年度の当該経費相当分に5を乗じた額の94%を超えた。

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由： 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。）については、経費の抑制に努めたが、本中期目標期間の執行額が初年度の当該経費相当分に5を乗じた額の94%を超えた。しかしながら、施設・設備の老朽化や労務単価の高騰など自助努力では吸収できない要因によるものであることを踏まえ、Bと評価する。

■課題と改善方法

2. (1) ⑦ （業務経費の縮減）

(中期目標)

(1) 業務改善の取組

⑦ 業務経費の縮減

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。

(中期計画)

(1) 業務改善の取組

⑦ 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。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況(主要な業務実績)及び当該事業年度における業務運営の状況

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。)については、労務単価や物価の高騰等に伴う委託費や旅費の増大などがあったものの、予算執行調査(年2回)の実施等により各年度予算内での執行に努め、本中期目標期間の執行額が初年度の当該経費相当分に5を乗じた額の98%以内となった。

■評定及び当該評定を付した理由

評定:B

理由: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。)については、経費の抑制に努めたが、本中期目標期間の執行額が初年度の当該経費相当分に5を乗じた額の98%以内となったため、Bと評価する。

■課題と改善方法

2. (1) ⑧ (情報システムの整備・管理)

(中期目標)

(1) 業務改善の取組

⑧ 情報システムの整備・管理

大学校の情報システムの整備及び管理については、デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」(令和3年12月24日デジタル大臣決定)に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行うとともに、情報システムの整備及び管理を行うPJMOを支援するため、PMOの設置等の体制整備を行うこと。

(中期計画)

(1) 業務改善の取組

⑧ 情報システムの整備・管理

大学校の情報システムの整備及び管理については、デジタル庁が策定した「情報システムの 整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）に則り、情報システム の適切な整備及び管理を行うとともに、情報システムの整備及び管理を行うPJMOを支援する ため、PMOの設置等の体制整備を行う。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

大学校の情報システムの整備及び管理については、デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行うとともに、情報システムの整備及び管理を行うPJMOを支援するため、PMOの設置等の体制整備を行った。

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由：政府方針に則り情報システムの適切な整備及び管理を行うとともに、情報システムの整備及び管理を行うPJMOを支援するため、PMOの設置等の体制整備等を行った。

これらを踏まえ、Bと評価する。

■課題と改善方法

—

2. （2） （業務の電子化）

（中期目標）

（2）業務の電子化

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、ICTの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進するとともに、テレワーク等の新たな勤務形態の実現等に資する仕組みの構築を図ることで、職員のワーク・ライフ・バランス推進と、業務の継続性の確保、生産性の向上を図る。

（中期計画）

（2）業務の電子化

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、ICTの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進するとともに、テレワーク等の新たな勤務形態の実現等に資する仕組みの構築を図ることで、職員のワーク・ライフ・バランス推進と、業務の継続性の確保、生産性の向上を図る。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

大学校イントラネットに最新の規程類を掲載し、業務の効率化に資している。また、テレワーク環境の整備や決裁文書、届出の電子化（押印省略）により業務運営の効率化を図った。

さらに、航大ホームページによる各種情報公開及び外部からの意見・質問の聴取を行うとともに、SNS（Facebook、Instagram 及び X（旧 Twitter））を活用し、学校の活動を広くアピールすることで広報業務の一層の効率化を図った。

また、令和 8 年度の入学試験からは、第 1 次試験（筆記試験）について、より多くの人が応募できる環境の構築を図るため、試験形式を筆記試験形式から全国のテストセンターにおける C B T（Computer Based Testing）形式に変更することとし、令和 7 年度に変更のための措置を実施した。【資料 1-11】

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由：従来から取り組んでいるイントラネットの活用だけでなく、SNS の活用拡大、テレワーク環境の整備、決裁の電子化・押印省略、タブレット端末の導入等効率化に資する一層の取り組みを行い、また、令和 8 年度の入学試験から第 1 次試験を CBT 形式に変更することによる運営の大幅な負担軽減及び航大側の事務経費の軽減を図るための取り組みを実施したため B と評価する。

■課題と改善方法

—

3. 財務内容の改善に関する事項

3. (1) (予算、収支計画及び資金計画)

(中期目標)

(1) 中期計画に向けた予算の策定

運営費交付金を充当して行う事業については、本中期目標に定めた事項に沿った中期計画の予算を作成し、当該予算による運営を行う。

(中期計画)

3. 予算、収支計画及び資金計画（人件費の見積もりを含む。）

(1) 予算、収支計画及び資金計画は、別紙のとおり【資料3-1】

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

別紙1, 2, 3のとおり。【資料3-1】【資料3-2】

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由：今中期目標に定めた事項に沿った中期計画予算及び各年度計画に基づき、適正に予算執行を行っていることから、Bと評価する。

■課題と改善方法

—

3. (2) (自己収入の確保)

(中期目標)

(2) 自己収入の確保

「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月閣議決定）、小委員会とりまとめ、平成30年度以降の学生数の増加を踏まえつつ、適正な受益者負担の水準を確保するため、航空会社及び学生が負担する割合については、直接訓練経費の55%とする。なお、受益者負担については、民間養成機関の状況を勘案したうえで、改めて検討することとし、負担のあり方については、航空会社等関係者間での情報交換に取り組む。

また、小委員会とりまとめ等を踏まえて、訓練の受託等による自己収入の拡大に向けて取り組み、訓練受託等による自己収入額を前中期目標期間中の実績額より10%向上させる。

(中期計画)

(2) 自己収入の確保

「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月閣議決定）や「交通政策

審議会航空分科会基本政策部会／技術・安全部会乗員政策等検討合同小委員会とりまとめ」（平成26年7月）、平成30年度以降の学生数の増加を踏まえつつ、適正な受益者負担の水準を確保するため、航空会社及び学生が負担する割合については直接訓練経費の55%とする。なお、受益者負担については、民間養成機関の状況を勘案したうえで、改めて検討することとし、負担のあり方については、航空会社等関係者との間で情報交換を行う。また、自己収入を拡大するため訓練の受託等の取組を実施する。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

令和5年度までは受益者負担は直接訓練経費の55%を維持していたが、令和5年度に養成訓練を継続するため、航空会社に追加で寄付金を募ることとなった。

このような事態を踏まえ、受益者負担のあり方を見直し、令和6年度から受益者負担を直接訓練経費の2/3に引き上げるとともに、負担額の算定方法を予算ベースから決算額に基づく執行ベースに変更し、透明性の確保を図った。この見直しや運用に当たっては、航空会社等の関係者と意見交換を実施するとともに、「運営協力会議」を令和7年度から年4回に増加し、航空会社等との連携を強化した。

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由：受益者負担については、当初は直接訓練経費の55%だったものを航空会社等と調整した上で令和6年度より直接訓練経費の2/3へ引き上げて必要な予算を確保するとともに、負担額の算定方法を予算ベースから執行ベースに変更して透明性の確保を図った。一方で、訓練遅延への対応のために訓練の受託等は実施できなかった。

これらを踏まえ、Bと評価する。

■課題と改善方法

3.（3）（業務達成基準による収益化）

（中期目標）

（3）業務達成基準による収益化

独立行政法人会計基準の改訂（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、予算と実績を管理する体制を構築する。

（中期計画）

(3) 業務達成基準による収益化

独立行政法人会計基準の改訂(平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂)等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、収益化単位の業務ごとに予算と実績を管理する体制を構築する。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況(主要な業務実績)及び当該事業年度における業務運営の状況

平成28年度より運営費交付金収益の計上基準を業務達成基準にしたことを受けて、収益化単位(※)の業務完了の考え方や進行状況の測定方法等について考え方を整理したうえで適用した。また、年度当初に会計規程第8条に基づく予算使用計画書を定め、示達経理簿等により適正な予算管理を行った。

(※) 航空大学校の収益化単位は航空機操縦士養成事業のみ

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由：今中期期間の各年度とも収益化単位で予算使用計画書を定め、示達経理簿等により適切な予算管理を行った。これらを踏まえ、Bと評価する。

■課題と改善方法

—

4. (短期借入金)

(中期目標)

—

(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。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況(主要な業務実績)及び当該事業年度における業務運営の状況

今中期においては短期借入を行わない見込み。

■ 評価及び当該評価を付した理由

—

■ 課題と改善方法

—

5. (不要財産)

(中期目標)

—

(中期計画)

5. 不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産の処分に関する計画

該当なし

■ 主な評価指標

設定なし

■ 中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

—

■ 評価及び当該評価を付した理由

—

■ 課題と改善方法

—

6. (重要な財産)

(中期目標)

—

(中期計画)

6. 重要な財産を譲渡し、又は担保に供する計画

該当なし

■ 主な評価指標

設定なし

■ 中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

—

■ 評定及び当該評定を付した理由

—

■ 課題と改善方法

—

7. (剰余金の使途)

(中期計画)

7. 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

■ 主な評価指標

設定なし

■ 中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

剰余金がないため該当無し

■ 評定及び当該評定を付した理由

—

■ 課題と改善方法

—

4. その他業務運営に関する重要事項

8. (1) (内部統制)

(中期目標)

(1) 内部統制の充実・強化

内部統制については、理事長のリーダーシップの下、「「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」について」（平成 26 年 11 月 28日総務省行政管理局長通知）に基づき業務方法書に定めた事項を確実に実施する。

また、大学校全体の業務執行及び組織管理・運営等に関し、理事長及び分校長を含めた月 1 回程度の会議を通じて、これらの実施状況について実態を把握し、継続的な分析、必要な見直しを行う。

さらに、政府の方針を踏まえ、法人の保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等、適切な情報セキュリティ対策を推進する。

(中期計画)

(1) 内部統制の充実・強化

内部統制については、理事長のリーダーシップの下、「「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」について」（平成26年11月28日行政管理局長通知）に基づき、業務方法書に定めた事項を適切に運用する。

また、大学校全体の業務執行及び組織管理・運営等に関し、理事長及び分校長を含めた役職員が参加する月 1 回程度の会議を通じて、これらの実施状況について実態を把握し、継続的な分析、必要な見直しを行う。

さらに、政府の方針を踏まえ、保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等へ取り組むとともに、内閣サイバーセキュリティセンターが開催するセミナーに積極的に参加する等、適切な情報セキュリティ対策を推進する。

上述の情報セキュリティ対策を含む内部統制の充実・強化に向けた体制整備の推進にあたっては、各事業年度において計画的にコンプライアンス研修を実施し、役職員等のコンプライアンス意識の向上を図る。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

内部統制を確保するため、理事長のリーダーシップの下で業務方法書に定められた事項を適切に運用し、監事による業務監査を実施するとともに、以下の取組等を実施した。

- ・内部評価委員会を外部有識者の参画を頂き開催し、内部統制の推進に関する規程に基づき内部統制委員会を年 2 回開催した。
- ・大学校全体の業務執行及び組織管理・運営等に関し、航大会議を月 2 回開催（うち、1 回は理事長及び分校長を含めた役職員が参加）した。

- ・政府の方針を踏まえ、保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等への取り組みとして、情報セキュリティポリシーに関する規程類等の整備や各役職員に対する自己点検、情報セキュリティ研修を実施するなどにより、各課、各職員の意識付け向上を図った。また、担当職員の、内閣サイバーセキュリティセンターが開催するセミナーへの参加及びウイルスメール情報の共有、ソフトウェア更新情報等の共有、必要なサーバー対策等、適切な情報セキュリティ対策を推進している。
- ・上述の情報セキュリティ対策を含む内部統制の充実・強化に向けた体制整備の推進にあたり、外部講師によるコンプライアンス研修を実施し、全職員が受講し、役職員等のコンプライアンス意識の向上を図った。

【資料 4-1】

■ 評価及び当該評価を付した理由

評価：B

理由：年度計画どおり、大学校全体の業務執行及び組織管理・運営等に関し、理事長及び分校長を含めた役職員が参加する航大会議を月2回程度開催した。また、担当職員が、内閣サイバーセキュリティセンターが開催するセミナーへ参加し適切な情報セキュリティ対策を推進するなど、着実に取り組みを進めている。

これらを踏まえ、Bと評価する。

■ 課題と改善方法

8. (2) (人事に関する計画)

(中期目標)

(2) 人材の確保・育成

高度で専門的な技能を要する教官を継続的に確保するための中長期的な視点に立った人材の採用、教官の教育技法等の向上に資する定期的な研修等を含む適正な人材確保・育成方針を策定し、効率的・効果的な業務運営のために必要な役職員を確保する。また、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る。

さらに、ICTの活用、業務の電子化を推進するにあたり、情報セキュリティが適切に確保されるよう人材の育成・確保を図る。

(中期計画)

(2) 人材の確保・育成

高度で専門的な技能を要する教官を継続的に確保するための中長期的な視点に立った人材の採用、教官の教育技法等の向上に資する定期的な研修等を含む適正な人材確保・育成方針を策定し、効率的・効果的な業務運営のために必要な役職員を確保する。

また、内部組織の活性化を図るため、エアラインパイロット経験者の招聘等のほか

、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。

さらに、大学校における情報セキュリティの適切な運用のため、研修等による人材の育成・確保を図る。

■主な評価指標

- ・職員数に対する人事交流比率：10%程度

令和3年度：13.2%

令和4年度：23.1%

令和5年度：12.3%

令和6年度：15.7%

令和7年度：24.8%

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

教育技法等の向上のため各種の研修、講習会、セミナー等に参加し、内部への水平展開を実施した。

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10%以上について国や民間（航空会社等）との人事交流を実施している。

【資料 4-2】

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由：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、教育従事者に対して各種の研修、講習会、セミナー等教育技法等の向上のための研修を実施し、内部での情報共有を図った。また、年度計画どおり、内部組織の活性化を図るべく職員の人事交流を行った。

これらを踏まえ、B と評価する。

■課題と改善方法

—

8. (3) (施設及び設備の整備)

(中期目標)

(3) 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。

(中期計画)

(3) 施設及び設備の整備

施設及び設備に関する計画については以下のとおり。

施設及び設備の内容	予定額 (百万円)	財 源
教育施設整備費 ・宮崎本校施設及び設備の整備 ・帯広分校施設及び設備の整備 ・仙台分校施設及び設備の整備	7 1 6	独立行政法人航空大学校 施設整備費補助金

(注) 金額については見込みであり、中期目標を達成するために必要な業務の実施や老朽度合等を勘案し、整備内容等が変更されることもある。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

施設及び設備の整備計画を適宜見直した上で、以下の工事を実施した。

- ・帯広分校エプロン拡張
- ・宮崎本校運航管理局舎改修
- ・宮崎本校庁舎屋上改修
- ・宮崎本校学生寮屋上改修

【資料 4-3】

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由：整備計画を適宜見直した上で、必要な工事を実施したこと踏まえ、B と評価する。

■課題と改善方法

—

8. (4) (保有資産)

(中期目標)

(4) 保有資産の見直し

保有資産については、資産の利用度のほか、本来業務に支障がない範囲での有効利用の可能性、経済合理性などの観点に沿って、保有の必要性について不断に見直しを行う。

(中期計画)

(4) 保有資産の見直し

保有資産については、引き続き、その利用度のほか、本来業務に支障がない範囲での有効利用の可能性、経済合理性などの観点に沿って、その保有の必要性について不断に見直しを行う。

■主な評価指標

設定なし

■中期計画の実施状況（主要な業務実績）及び当該事業年度における業務運営の状況

保有資産台帳を基に全ての保有資産を検証した結果、経済合理性の観点等から現時点で見直しの必要性がないことを確認した。引き続き、適時利用実態を把握し、将来に渡り業務を確実に実施する上で、保有の必要性を検証する。

■評定及び当該評定を付した理由

評定：B

理由：今中期期間の各年度において保有資産台帳を基に全ての保有資産を検証した結果、現時点で見直しの必要性がないことを確認したことを踏まえ、B と評価する。

■課題と改善方法

—

Ⅱ 当該実績について自ら評価を行った結果

(中期目標期間見込評価 項目別評定調書)

中期目標	年度評価					中期目標期間 評価		項目別 調書No.	備考
	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度 (自己 評価)	見込 評価	期間実 績評価 (自己 評価)		
Ⅰ. 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									
航空機操縦士養成事業	B	B	B	B	B	B	B	1－1	
（1）教育の質の向上	B 重	B 重	B 重	B 重	B 重	B 重	B 重		
① 学生への教育の質の向上	A 重	B 重	B 重	B 重	B 重	B 重	B 重		
② 資質の高い学生の確保	B 重	B 重	B 重	B 重	B 重	B 重	B 重		
③ 訓練環境の維持・向上	B 重	B 重	B 重	C 重	B 重	C 重	C 重		
④ 教官の質の確保	B 重	B 重	B 重	B 重	B 重	B 重	B 重		
（2）航空安全に係る教育等の充実	B	B	B	B	B	B	B		
① 航空安全プログラム（SSP）に基 づく取組	C	B	C	B	C	B	B		
② 学生に対する安全教育の充実	B	B	B	B	B	B	B		
③ 教育の質の更なる向上、平準化	B	B	B	B	B	B	B		
④ 安全対策の実施	B	B	B	B	B	B	B		
⑤ 安全管理体制の確認・見直し	B	B	B	B	B	B	B		
（3）私立大学等の民間操縦士養成 機関への技術支援及び裾野拡大	B	A	A	B	B	B	B		
① 技術支援の取組	B	B	B	B	B	B	B		
② 裾野拡大の取組	A	A	A	A	A	A	A		

※重要度を「高」と設定している項目については、各評語の横に「重」を付す。
難易度を「高」と設定している項目については、各評語に下線を引く。

中期目標		年度評価					中期目標期間 評価		項目別 調書No.	備考
		令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度 (自己 評価)	見込 評価	期間実 績評価 (自己 評価)		
Ⅱ. 業務運営の効率化に関する事項										
(1)業務改善の取組		B	B	B	B	B	B	B	2－1	
① 組織パフォーマンスの向上		B	B	B	B	B	B	B		
② 教育・訓練業務の効率化		B	B	B	C	A	C	C		
③ 調達の合理化の推進		B	A	B	B	B	B	B		
④ 人件費管理の適正化		B	B	B	B	B	B	B		
⑤ 教育コストの分析・評価		B	B	B	B	B	B	B		
⑥ 一般管理費の縮減		B	B	B	B	B	B	B		
⑦ 業務経費の縮減		B	B	B	B	B	B	B		
⑧ 情報システムの整備・管理		－	B	B	B	B	B	B		
(2)業務の電子化		B	B	B	B	A	B	B	2－2	
Ⅲ. 財務内容の改善に関する事項										
(1)予算・収支計画及び資金計画		B	B	B	B	B	B	B	3－1	
(2)自己収入の確保		B	B	A	B	B	B	B	3－2	
(3)業務達成基準による収益化		B	B	B	B	B	B	B	3－3	
Ⅳ. その他の事項										
短期借入金の限度額		－	－	－	－	－	－	－	4－1	
不要財産の処分等に関する計画		－	－	－	－	－	－	－	4－2	
重要な財産を譲渡し、又は担保に 供する計画		－	－	－	－	－	－	－	4－3	
剰余金の使途		－	－	－	－	－	－	－	4－4	
内部統制の充実・強化		B	B	B	B	B	B	B	4－5	
人材の確保・育成		B	B	B	B	B	B	B	4－6	
施設及び設備の整備		－	B	B	B	B	B	B	4－7	
保有資産の検証・見直し		B	B	B	B	B	B	B	4－8	

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1—1	航空機操縦士養成事業		
業務に関連する政策・施策	政策目標:5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 政策目標:14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する	当該事業実施に係る根拠(個別法条文など)	独立行政法人航空大学校法(平成11年法律第215号) 第十一条
当該項目の重要度、難易度	「教育の質の向上」について、重要度、困難度 高	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー番号 004169、005776

2. 主要な経年データ															
① 主要なアウトプット(アウトカム)情報									② 主要なインプット情報(財務情報及び人員に関する情報)						
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度				令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度
養成人数 (計画値)	108名	—	108名	108名	108名	108名	108名			予算額(千円)	3,983,162	4,171,205	4,996,332	6,504,271	5,051,515
養成人数 (実績値)	—	108名	108名	107名	108名	108名	108名			決算額(千円)	3,959,264	4,345,011	4,400,831	4,887,511	5,387,300
達成度	—	—	100%	99.1%	100%	100%	100%			経常費用(千円)	4,031,270	4,443,985	4,445,669	4,697,917	5,116,405
学生の資格取得率 (計画値)	91%以上	—	91%以上	91%以上	91%以上	91%以上	91%以上			経常利益(千円) ※経常損失はマイナス(△)表示	△59,285	△443,840	△86,275	11,717	419,718
学生の資格取得率 (実績値)	94. 0%	—	96. 3%	90. 7%	94. 4%	91. 1%	95. 4%			行政コスト(千円)	4,091,469	4,502,311	4,503,783	4,792,892	5,212,491
達成度	—	—	100%	99. 7%	100%	100%	100%			従事人員数(人)	125	125	125	125	129
航空会社等への就職率 (計画値)	96%以上	—	—	—	—	—	—								
航空会社等への就職率 (実績値)	95. 5%(R8.3 末) 96. 3%(R8.5 末)	—	—	—	—	—	—								
達成度	—	—	—	—	—	—	—								
航空会社に対するアンケート (計画値)	80%以上	—	80%以上	80%以上	80%以上	80%以上	80%以上								
航空会社に対するアンケート (実績値)	—	—	93. 3%	91. 7%	91. 7%	88. 9%	100%								
達成度	—	—	116. 6%	114. 6%	114. 6%	111. 1%	125. 0%								
航空会社との意見交換回数(計画値)	年 1 回以上	—	年 1 回以上	年 1 回以上	年 1 回以上	年 1 回以上	年 1 回以上								

航空会社との意見交換回数(実績値)	—	—	年1回以上	年1回以上	年1回以上	年1回以上	年1回以上								
達成度	—	—	100%	100%	100%	100%	100%								
操縦教官への技能審査(計画値)	年1回	—	年1回	年1回	年1回	年1回	年1回								
操縦教官への技能審査(実績値)	—	—	年1回	年1回	年1回	年1回	年1回								
達成率	—	—	100%	100%	100%	100%	100%								
航空事故・重大インシデント(計画値)	0件	—	0件	0件	0件	0件	0件								
航空事故・重大インシデント(実績値)	—	0件	0件	0件	1件	1件	0件								
イレギュラー運航件数(計画値)	10,000 時間あたり 4.28 件以下 (～R6) 10,000 時間あたり 3.54 件以下 (R7、中期目標期間)	—	4.28 件以下	4.28 件以下	4.28 件以下	4.28 件以下	3.54 件以下								
イレギュラー運航件数(実績値)	—	10,000 時間あたり 4.78 件以下	6.47 件	2.41 件	2.03 件	2.57 件	3.97 件								
達成度	—	—	66%	177. 6%	210. 8%	166. 5%	89. 2%								
安全教育受講回数(計画値)	年2回以上	—	年2回以上	年2回以上	年2回以上	年2回以上	年2回以上								
安全教育受講回数(実績値)	—	年2回以上	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回								
達成度			100%	100%	100%	100%	100%								
教官オブザーブ回数(計画値)	教官1人に対し年2回以上	—	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上								
教官オブザーブ回数(実績値)	—	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上								
達成度	—	—	100%	100%	100%	100%	100%								
ヒヤリハット報告件数(計画値)	年間30件以上	—	30件以上	30件以上	30件以上	30件以上	30件以上								
ヒヤリハット報告件数(実績値)	—	年間30件以上	39件	36件	44件	32件	33件								
達成度	—	—	130%	120%	147%	107%	110%								

	安全委員会実施回数(計画値)	毎月1回	—	毎月1回	毎月1回	毎月1回	毎月1回	毎月1回								
	安全委員会実施回数(実績値)	—	毎月1回	毎月1回	毎月1回	毎月1回	毎月1回	毎月1回								
	達成度	—	—	100%	100%	100%	100%	100%								
	役員及び職員への安全教育実施回数(計画値)	年2回以上	—	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回								
	役員及び職員への安全教育実施回数(実績値)	—	年2回以上	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回								
	達成度	—	—	100%	100%	100%	100%	100%								
	役員又は管理職員から職員への安全教育実施回数(計画値)	年2回以上	—	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回								
	役員又は管理職員から職員への安全教育実施回数(実績値)	—	年2回以上	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回								
	達成度	—	—	100%	100%	100%	100%	100%								
	内部安全監査の実施回数(計画値)	年1回	—	年1回	年1回	年1回	年1回	年1回								
	内部安全監査の実施回数(実績値)	—	年1回	年1回	年1回	年1回	年1回	年1回								
	達成度	—	—	100%	100%	100%	100%	100%								
	安全総点検実施回数(計画値)	年2回	—	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回								
	安全総点検実施回数(実績値)	—	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回								
	達成度	—	—	100%	100%	100%	100%	100%								
	航空思想の普及・啓発のための行事実施回数(計画値)	年間16回程度	—	年間16回程度	年間16回程度	年間16回程度	年間16回程度	年間16回程度								
	航空思想の普及・啓発のための行事実施回数(実績値)	—	年間16回程度	21回	27回	31回	20回	23回								
	達成度	—	—	131%	168%	193%	125%	143%								

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
					航空機操縦士養成事業の評定：B 第5期中期目標期間を通じて、入学試験において 10 倍前後の受験倍率を確保しており、概ね入学定員 108 名を確保した。特に令和7年度入学生（令和6年度の入学試験）から授業料を値上げしたが、受験者確保のための発信活動を展開するなどの措置を講じた結果、令和6年度及び令和7年度の入学試験ともに、授業料値上げ前の入学試験（令和5年度の入学試験の受験倍率 10.8 倍）と概ね同等の受験者数（令和6年度及び令和7年度の入学試験の受験倍率はそれぞれ 10.6 倍及び 10.7 倍）となり、入学定員 108 名を確保した。 教育の質を向上させるため、教材、教育・評価手法等の調査研究・改善等を進めた結果、追加教育時間や技能不十分による退学者は減少傾向にあり、資格取得率は、令和4年度を除いた全ての年度で目標値 91%を上回り、中期目標期間全体で 94%となった。就職率については、中期目標期間全体の目標値 96%に対し、令和8年3月末時点で 95.4%となったが、これは令和8年3月 27 日に卒業した 69 回生Ⅰ期の学生等が卒業後も引き続き就職活動を実施している影響によるものであり、令和8年4月末時点で 96%となり目標値を上回った。また、過去5年以内に卒業生を採用した航空会社へのアンケートについては、第5期中期目標期間の全年度において、目標の80%を大きく上回る割合の肯定的な回答があった。	

					事故・重大インシデントについては、第5期中期目標期間中に2件航空事故が発生している。 このうち、訓練中に釧路空港へ着陸時に機体を損傷した航空事故（令和5年9月発生）については、速やかに再発防止対策を講じた上で訓練を再開している。 鳥衝突により機体を損傷した航空事故（令和7年3月発生）については、一般に鳥衝突に対し運航者がとり得る措置は限られているものである。 イレギュラー運航については、令和3年度と令和7年度において、10000 飛行時間あたりの発生率の目標値を未達成となった。しかしながら、令和7年度からは過去の実績を踏まえたより厳しい目標値を設定（4.28 件→3.54 件）し、この基準に照らし未達成となったものであり、引返し後の確認の結果機材不具合が確認されなかった1件を除けば、目標値を達成している。また、中期目標期間全体では、令和7年度の厳しい目標値を達成（3.46 件）している。 また、大学校において大幅な訓練遅延が発生している状況にあるが、安定的な訓練実施に向けた教育内容の最適化・訓練環境の整備を図るため、訓練機の増機や、訓練シラバスの効率化、標準訓練時間の設定による教官の意識の向上、遠隔教育（リモート授業）の導入等に改善を図った。 また、令和7年度には、国土交通省航空局の有識者検討会（航空大学校の養成に関する検討会）における早期の訓練遅延の解消に向けた検討・取りまとめに加え、「運営協力会議」並びに同会議の下に「シラバス検討部会」及び「整備検討部会」を開催し、大学校における効率的・効果的な養成を進めるための訓練シラバ	
--	--	--	--	--	--	--

									ス・整備のあり方について、航空会社・航空局とともに取りまとめ、その結果を大学校の運営に反映する取組みを順次進めている。						
									これらの取組みにより、令和7年度の学生訓練時間は令和6年度比で 21%増となり養成能力を改善させており、105 名(計4クラス)が卒業した。						
									これらを踏まえ、B評価とする。						
① 主要なアウトプット(アウトカム)情報									② 主要なインプット情報(財務情報及び人員に関する情報)						
	指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度			令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度
	養成人数 (計画値)	108名	—	108名	108名	108名	108名	108名		予算額(千円)	3,983,162	4,171,205	4,996,332	6,504,271	5,051,515
	養成人数 (実績値)	—	108名	108名	107名	108名	108名	108名		決算額(千円)	3,959,264	4,345,011	4,400,831	4,887,511	5,387,300
	達成度	—	—	100%	99. 1%	100%	100%	100%		経常費用(千円)	4,031,270	4,443,985	4,445,669	4,697,917	5,116,405
	学生の資格取得率 (計画値)	91%以上	—	91%以上	91%以上	91%以上	91%以上	91%以上		経常利益(千円) ※経常損失はマイナス(△)表示	△59,285	△443,840	△86,275	11,717	419,718
	学生の資格取得率 (実績値)	—	—	96. 3%	90. 7%	94. 4%	91. 1%	95. 4%		行政コスト(千円)	4,091,469	4,502,311	4,503,783	4,792,892	5,212,491
	達成度	—	—	100%	99. 7%	100%	100%	100%		従事人員数(人)	125	125	125	125	129
	航空会社等への就職率 (計画値)	96%以上	—	—	—	—	—	—							
	航空会社等への就職率 (実績値)	95. 5%(R8.3 末) 96. 3%(R8.5 末)	—	—	—	—	—	—							
	達成度	—	—	—	—	—	—	—							
	航空会社に対するアンケート (計画値)	80%以上	—	80%以上	80%以上	80%以上	80%以上	80%以上							
	航空会社に対するアンケート (実績値)	—	—	93. 3%	91. 7%	91. 7%	88. 9%	100%							
	達成度	—	—	116. 6%	114. 6%	114. 6%	111. 1%	125. 0%							
	航空会社との意見交換回数 (計画値)	年 1 回以上	—	年 1 回以上	年 1 回以上	年 1 回以上	年 1 回以上	年 1 回以上							
	航空会社との意見交換回数	—	—	年 1 回以上	年 1 回以上	年 1 回以上	年 1 回以上	年 1 回以上							

	(実績値)														
	達成度	—	—	100%	100%	100%	100%	100%							
	操縦教官への 技能審査 (計画値)	年 1 回	—	年 1 回	年 1 回	年 1 回	年 1 回	年 1 回							
	操縦教官への 技能審査 (実績値)	—	—	年 1 回	年 1 回	年 1 回	年 1 回	年 1 回							
	達成率	—	—	100%	100%	100%	100%	100%							
	独立行政法人航空大学校法(平成 11 年法律第 215 号)に基づき、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業務等を実施する。我が国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輩出するため、年間 108 名を入学定員として養成等を実施する。	独立行政法人航空大学校法(平成 11 年法律第 215 号)に基づき、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(以下「操縦士」という。)を養成する業務等を実施する。また、我が国航空会社の機長や訓練・査察を行う指導的操縦士など、基幹的要員となる質の高い操縦士を安定的に輩出するため、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 108 名を入学定員として養成等を実施する。	＜主な定量的指標＞ 年間の学生の養成人数	第5期中期目標期間を通じて、入学試験において 10 倍前後の受験倍率を確保しており、概ね入学定員 108 名を確保した。特に令和7年度入学生(令和6年度の入学試験)から授業料を値上げしたが、受験者確保のための発信活動を展開するなどの措置を講じた結果、令和6年度及び令和7年度の入学試験ともに、授業料値上げ前の入学試験(令和5年度の入学試験の受験倍率 10.8 倍)と概ね同等の受験者数(令和6年度及び令和7年度の入学試験の受験倍率はそれぞれ 10.6 倍及び 10.7 倍)となり、入学定員 108 名を確保した。一方で、大学校において大幅な訓練遅延が発生している状況にあるが、訓練シラバスの効率化、標準訓練時間の設定による教官の意識の向上、遠隔教育(リモート授業)の導入等により改善を図りつつ、大学校の人材、訓練機材及び教育施設等を効率的に活用し養成等を実施した。	第5期中期目標期間を通じて、入学試験において 10 倍前後の受験倍率を確保しており、概ね入学定員 108 名を確保した。特に令和7年度入学生(令和6年度の入学試験)から授業料を値上げしたが、受験者確保のための発信活動を展開するなどの措置を講じた結果、令和6年度及び令和7年度の入学試験ともに、授業料値上げ前の入学試験(令和5年度の入学試験の受験倍率 10.8 倍)と概ね同等の受験者数(令和6年度及び令和7年度の入学試験の受験倍率はそれぞれ 10.6 倍及び 10.7 倍)となり、入学定員 108 名を確保した。	教育の質を向上させるため、教材、教育・評価手法等の調査研究・改善等を進めた結果、追加教育時間や技能不十分による退学者は減少傾向にあり、資格取得率は、令和4年度を除いた全ての年度で目標値 91%を上回り、中期目標期間全体で 94%となった。就職率については、中期目標期間全体の目標値 96%に対し、令和8年3月末時点で 95.4%となったが、これは令和8年3月 27	評価								

		の資格取得率を各年度とも91%以上、中期目標期間における資格取得者の航空会社等への就職率を中期目標期間の最終年度末時点において96%以上とする。さらに、過去5年以内に卒業生を採用した航空会社に対するアンケートについて、各年度とも80%以上の肯定的な評価を得る。	中期目標期間における資格取得者の航空会社等への就職率を中期目標期間の最終年度末時点において96%以上とする。 過去5年以内に卒業生を採用した航空会社に対するアンケートで80%以上の肯定的な評価を得る	標値91%を上回り、中期目標期間全体で94%となった。就職率については、中期目標期間全体の目標値96%に対し、令和8年3月末時点で95.4%となったが、これは令和8年3月27日に卒業した69回生I期の学生等が卒業後も引き続き就職活動を実施している影響によるものであり、令和8年4月末時点で96%となり目標値を上回った。また、過去5年以内に卒業生を採用した航空会社へのアンケートについては、第5期中期目標期間の全年度において、目標の80%を大きく上回る割合の肯定的な回答があった。 【資料1-1】	日に卒業した69回生I期の学生等が卒業後も引き続き就職活動を実施している影響によるものであり、令和8年4月末時点で96%となり目標値を上回った。また、過去5年以内に卒業生を採用した航空会社へのアンケートについては、第5期中期目標期間の全年度において、目標の80%を大きく上回る割合の肯定的な回答があった。 また、大学校において大幅な訓練遅延が発生している状況にあるが、安定的な訓練実施に向けた教育内容の最適化・訓練環境の整備を図るため、訓練機の増機や、訓練シラバスの効率化、標準訓練時間の設定による教官の意識の向上、遠隔教育(リモート授業)の導入等に改善を図った。また、令和7年度には、国土交通省航空局の有識者検討会(航空大学校の養成に関する検討会)における早期の訓練遅延の解消に向けた検討・取りまとめに加え、「運営協力会議」並びに同会議の下に「シラバス検討部会」及び「整備検討部会」を開催し、大学校における効率的・効果的な養成を進めるための訓練シラバス・整備のあり方について、航空会社・航空局とともに取りまとめ、その結果を大学校の運営に反映する取組みを順次進めている。 これらの取組みにより、令和7年度の学生訓練時間は令和6年度比で21%増となり養成能力を改善させており、105名(計4クラス)が卒業した。 これらを踏まえ、B評価とする。
①学生への教育の質の向上	①学生への教育の質の向上	航空会社と操縦士養成等に関する意見交換・情報交換をした回数	①学生への教育の質の向上を図るため以下の取組等を実施した。		
イ 航空会社と業務運営等に関して定期的に意見交換や情報交換を行い、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し、教育内容、教育体制の充実を図るとともに、より多くの学生が操縦士として就職できるよう就職支援にも活用する。また、操縦士養成に係る教育技法及び評価法に関する調査・研究、国内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。	イ 航空会社と業務運営等に関して定期的に意見交換や情報交換を行い、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し、教育内容、教育体制の充実を図るとともに、より多くの学生が操縦士として就職できるよう就職支援にも活用する。また、操縦士養成に係る教育技法及び評価法に関する調査・研究、国内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。		イ エアラインパイロットに求められる知識・技能等を把握するため、テレビ会議を活用し、航空会社と個別に意見交換を行うとともに、航空会社との間で大学校の業務運営等について意見交換を行うための「運営協力会議」を開催した。また、大学校において大幅な訓練遅延が発生している状況にあるが、令和6年度には「運営協力会議」の下に「航大ビジョン検討部会」を設置し、大学校の操縦士養成に関する現状と課題、取組の方向性等について航空会社と検討を進め、当面の対応の方向性を取りまとめ、令和7年度には、国土交通省航空局の有識者検討会(航空大学校の養成に関する検討会)における早期の訓練遅延の解消に向けた検討・取りまとめに加え、「運営協力会議」を4回開催し、航空会社、航空局及び大学校間において、訓練状況や遅延解消に向けた検討・取組み状況等について認識を共有した。運営協力会議の下に「シラバス検討部会」及び「整備検討部会」を各4回開催し、大学校における効率的・効果的な養成を進めるための訓練シラバ		

			ス・整備のあり方について、航空会社・航空局とともに取りまとめ、その結果を大学校の運営に反映する取組みを順次進めている。 【資料 1-2】 a. MEMS 技術を活用して定量的な飛行データを取得し、学生の操縦訓練の標準化・効率化するための研究を実施し、MEMS 技術から得られた飛行データが比較的精度が高いことを確認したことから、当該飛行データの活用を検討していくこととしている。 また、国土交通省航空局による運航・訓練に関する基準等の検討に協力・支援を実施している(令和3年度:UPRT 通達化、令和5年度:簡易型飛行記録装置導入ガイドライン等)。 これらに加えて、国際的な運航基準や訓練・評価手法等についての基礎的研究を実施し、大学校の訓練等に適宜活用を図っている。 【資料 1-3】 b. 学科教育及び操縦教育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 (i) 新型アビオニクスを用いた効果的かつ効率的な操縦基礎教育のあり方 (ii) 多発・計器飛行課程における教育法及び訓練シラバスの効果的かつ効率的なあり方		
--	--	--	--	--	--

				結果を踏まえ更なる効率化を検討する。 【資料 1-5】 (iii)各訓練科目の操作手順や操作技術のポイント等を視覚的に解説するため、全天球 360 度カメラによる「VR 動画教材」を順次作成し、学生の予習・復習への活用に加え、待機中の学生にも提供し、その有効性を試験的に検証した。その結果、VR 動画による訓練効果が高い科目や従来型の非 VR 動画と組み合わせることで効果が高まる科目を確認することができたことから、この結果に基づき VR 動画の本格活用を開始した。 また、マルチモーダル AI モデルを活用し、学生の飛行前ブリーフィングを補助するため、天気図や教官コメント等を AI に学習させることで翌日の天気図を予測しコメントを生成するシステムの開発を進めているところ、その予測精度を高めるためのモデルの学習データの蓄積を進めている。 【資料 1-6】 ロ 学生アンケート等で実運航に則した内容の充実が望まれていたこと等を踏まえ、「航空気象」、「航空交通管制」等の学科教材の内容の充実を順次図っている。学科期末試験の平均点による評価によれば、第4期中期目標期間(平均 94.0 点)に比べ、第5期中期目標期間(平均 94.9 点)は改善傾向にあり、引き続き内容の充実を図るとともに効果測定を実施する。 【資料 1-7】 ハ 訓練シラバスの効率化を順次進めるとともに、操作手順の定着・操縦技術の向上を図るための飛行訓練装置(FTD)の更なる活用、学生の習熟度の効果的な管理等を図っている。学生の訓練進度に応じ、必要な追加教育を実施してきた	
	(iii)新たな技術の訓練利用可能性に関する調査・研究				
ロ 学科教育については、教育内容の充実等により、学内成績や国家試験合格率の維持・向上を図る。	ロ 学科教育については、教育内容の充実等により、学内成績や国家試験合格率の維持・向上を図る。				
ハ 操縦教育について、操縦技量の一層の底上げを図るため、これまでの検証結果を踏まえて、操縦演習における追加教育制度の更なる充実を図る。	ハ 操縦教育については、追加教育の効果的かつ効率的な実施方法等について、これまでの検証結果を踏まえて更なる充実を図り、教育に反映する。				

				ところだが、これらの取組みの結果、追加教育を必要とする対象者数の割合は減少傾向にある。また、技能不十分による退学者は第5期中期目標期間を通して、資格取得率の目標値 91%と比較し十分低い水準となっている。 【資料 1-8】		
	②資質の高い学生の確保 イ より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努める。 ロ 入学試験制度については、入学後の成績や航空会社との情報交換等も踏まえて継続的に検証・評価を行う。	②資質の高い学生の確保 イ より資質の高い学生を確保するため、募集にあたってはポスターや雑誌等による広報、インターネット等の媒体の有効活用により、効果的かつ効率的な広報活動に努める。 ロ 航空会社等と情報交換しつつ、入学後の成績、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。		②資質の高い学生を確保するため以下の取組等を実施した。 イ 資質の高い学生を確保するため、学生募集のポスターや学校案内のパンフレットについて、令和7年度から女子大等に新たに配布先を大幅に増加した。また、新聞、雑誌や TV(NHK やテレビ宮崎等)の取材を受けるとともに、SNS (Facebook、Instagram 及び X(旧 Twitter))を活用し発信活動を積極的に展開した。 また、コロナ後は、航空業界を志望する学生を対象とした学校紹介イベントへの出展、航空大学校の受験を考えている学生を対象とした学校見学会を実施した。 特に令和7年度入学生(令和6年度の入学試験)から授業料を値上げしたが、これらの取組みの結果、授業料値上げ前の入学試験(令和5年度の入学試験の受験倍率 10.8 倍)と概ね同等の受験者数(受験倍率 10.7 倍)となり、入学定員 108 名を確保した。 【資料 1-9】【資料 1-10】 ロ 入学試験と入学後の成績比較等の分析結果を踏まえ入試試験の見直しを継続的に実施しており、令和6年 12 月には在校生を対象として外部適性検査の検証を実施し、日常の評価結果との相関性について検証した。 また、国土交通省航空局の「操縦士・航空整備士の女性活躍推進 WG」のとりまとめ(令和7年2月)を踏まえ、令和7年度の入学試験から身長要件を撤廃し、飛行訓練装	評価: B 第5期中期目標期間を通じて、入学試験において 10 倍前後の受験倍率を確保しており、概ね入学定員 108 名を確保した。特に令和7年度入学生(令和6年度の入学試験)から授業料を値上げしたが、受験者確保のための発信活動を展開するなどの措置を講じた結果、令和6年度及び令和7年度の入学試験ともに、授業料値上げ前の入学試験(令和5年度の入学試験の受験倍率 10.8 倍)と概ね同等の受験者数(令和6年度及び令和7年度の入学試験の受験倍率はそれぞれ 10.6 倍及び 10.7 倍)となり、入学定員 108 名を確保した。 これらを踏まえ、B と評価する。	評価

				置を活用した試験により操縦適性を確認することとした。加えて、令和8年度の入学試験からは、第1次試験(筆記試験)について、より多くの人が応募できる環境の構築を図るため、試験形式を筆記試験形式から全国のテストセンターにおけるCBT(Computer Based Testing)形式に変更するとともに、出題内容について、数Ⅲを出題内容から外すなどの適正化を図ることとしている。 【資料 1-11】		
	③訓練環境の維持・向上 安定的な訓練実施のため、訓練環境の維持・向上を図る。 特に、天候や機材不具合等に影響される飛行訓練を計画的に実施するため、既存の訓練環境に応じた教育内容の最適化を図りつつ、必要な訓練環境の整備を図る。また、整備委託先と適切な意思の疎通及び整備情報の共有により十分な機材不具合対応を実施する。 加えて、感染症の拡大により、対面授業や課程間の学生の移動が中断し、授業が停滞したことを考慮し、継続的な教育の実施体制を確保するとともに、効率的で効果的な教育により学生の訓練効果を高めるため、学科教育及び操縦教育における ICT の活用、書類の電子化等を推進する。	③訓練環境の維持・向上 安定的な訓練実施のため、訓練環境の維持・向上を図る。 特に、天候や機材不具合等に影響される飛行訓練を計画的に実施するため、既存の訓練環境に応じた教育内容の最適化を図りつつ、必要な訓練環境の整備を図る。また、各校の整備委託先との連絡会議を毎月1回実施し、整備委託先との適切な意思の疎通及び整備情報の共有を行い、十分な機材不具合対応を実施する。 加えて、感染症の拡大により、対面授業や課程間の学生の移動が中断し、授業が停滞したことを考慮し、継続的な教育の実施体制を確保するとともに、効率的で効果的な教育により学生の訓練効果を高める訓練内容の向上に向けて、学科教育及び操縦教育における ICT の活用、書類の電子化等を推進する。	③大学校において大幅な訓練遅延が発生している状況にあるが、安定的な訓練実施に向けた教育内容の最適化・訓練環境の整備を図るため、訓練機の増機や、訓練シラバスの効率化、標準訓練時間の設定による教官の意識の向上、遠隔教育(リモート授業)の導入等に改善を図った。また、令和6年度には「運営協力会議」の下に「航大ビジョン検討部会」を設置し、大学校の操縦士養成に関する現状と課題、取組の方向性等について航空会社と検討を進め、当面の対応の方向性を取りまとめ、令和7年度には、国土交通省航空局の有識者検討会(航空大学校の養成に関する検討会)における早期の訓練遅延の解消に向けた検討・取りまとめに加え、「運営協力会議」並びに同会議の下に「シラバス検討部会」及び「整備検討部会」を開催し、UPRT導入によるスピン訓練の廃止等のカリキュラム効率化等の大学校における効率的・効果的な養成を進めるための訓練シラバス・整備のあり方について、航空会社・航空局とともに取りまとめ、その結果を大学校の運営に反映する取組みを順次進めている。 これらの取組みにより、令和7年度の学生訓練時間は令和6年度比で21%増となり養成能力を改善させ、105名(計4クラス)が卒業し	③大学校において大幅な訓練遅延が発生している状況にあるが、安定的な訓練実施に向けた教育内容の最適化・訓練環境の整備を図るため、訓練機の増機や、訓練シラバスの効率化、標準訓練時間の設定による教官の意識の向上、遠隔教育(リモート授業)の導入等に改善を図った。また、令和7年度には、国土交通省航空局の有識者検討会(航空大学校の養成に関する検討会)における早期の訓練遅延の解消に向けた検討・取りまとめに加え、「運営協力会議」並びに同会議の下に「シラバス検討部会」及び「整備検討部会」を開催し、大学校における効率的・効果的な養成を進めるための訓練シラバス・整備のあり方について、航空会社・航空局とともに取りまとめ、その結果を大学校の運営に反映する取組みを順次進めている。 これらの取組みにより、令和7年度の学生訓練時間は令和6年度比で21%増となり養成能力を改善させており、105名(計4クラス)が卒業した。 このように令和7年度においては改善傾向が見られ、またUPRT導入によるスピン訓練の廃止等のカリキュラム効率化を実施したが、中期目標期間全体を通じて、	評価	

				た。引き続き訓練遅延の早期解消に向けた取組みを進めていく。 【資料 1-2】【資料 1-12】 さらには、整備委託先との月例連絡会議を通じて意思疎通及び整備情報の共有を徹底し、機材不具合対応を適切に実施した。加えて、定例整備スケジュールの調整及び人員応援を適切に運用することで、訓練機材の安定供給を図った。	訓練遅延を拡大したことを重く受け止め、Cと評価する。	
	④教官の質の確保 教育の質の向上や平準化を図るため、操縦士養成における教官の教育技法等の向上及び標準化に向けた取組みを充実させる。	④教官の質の確保 教育の質の向上や平準化を図るため、指導方法等に関する教官間の意見交換等を実施し、操縦士養成における教官の教育技法等の向上及び標準化に向けた取組を充実させる。また、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、操縦教官については技能審査を毎年1回実施する。	＜主な定量的指標＞ 技能審査の実施回数	④教育の質の向上や平準化を図るため、以下の取組等を実施した。 ・教官の教育技法等の向上及び標準化に向けて、毎月開催する教官会議において指導方法等に関する意見交換等を実施するとともに、教育技法等の向上及び標準化に資する教官相互の教育訓練オ - ブザーブを実施した。 ・外部研修やセミナーへの参加、外部訓練機関への視察や意見交換等を実施し、更なる教育技法の向上を図った。 ・操縦教官に対し、年1回の定期審査(実機)及び緊急操作技量確認(FTD)を毎年実施した。	評価:B 教育の質の向上や平準化を図るため、教官会議での意見交換や定期技能審査、教官相互の教育訓練オブザーブによる教官の教育技法等の向上及び標準化に向けた教育方法の討議を実施し、これらを踏まえ、Bと評価する。	評価

① 主要なアウトプット(アウトカム)情報									② 主要なインプット情報(財務情報及び人員に関する情報)					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期 間最終年度値 等)	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度			令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度
航空事故・重大インシデント(計画値)	0件	—	0件	0件	0件	0件	0件		予算額(千円)	3,983,162	4,171,205	4,996,332	6,504,271	5,051,515
航空事故・重大インシデント(実績値)	—	0件	0件	0件	1件	0件	0件		決算額(千円)	3,959,264	4,345,011	4,400,831	4,887,511	5,387,300
イレギュラー運航件数(計画値)	10,000 時間あたり 4.28 件以下 (～R6) 10,000 時間あたり 3.54 件以下(R7、中 期目標期間)	—	4.28 件以下	4.28 件以下	4.28 件以下	4.28 件以下	3.54 件以下		経常費用(千円)	4,031,270	4,443,985	4,445,669	4,697,917	5,116,405
イレギュラー運航件数(実績値)	—	10,000 時間あたり 4.78 件以下	6.47 件	2.41 件	2.03 件	2.57 件	3.97 件		経常利益(千円) ※経常損失はマイナス(△)表示	△59,285	△443,840	△86,275	11,717	419,718
達成度	—	—	66%	177.6%	210.8%	166.5%	89.2%		行政コスト(千円)	4,091,469	4,502,311	4,503,783	4,792,892	5,212,491
安全教育受講回数(計画値)	年2回以上	—	年2回以上	年2回以上	年2回以上	年2回以上	年2回以上		従事人員数(人)	125	125	125	125	129
安全教育受講回数(実績値)	—	年2回以上	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回							
達成度	—	—	100%	100%	100%	100%	100%							
教官オブザーブ回数(計画値)	教官1人に対し 年2回以上	—	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上							
教官オブザーブ回数(実績値)	—	教官1人に対し 年2回以上	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し年2回以上	教官1人に対し2回以上							
達成度	—	—	100%	100%	100%	100%	100%							
ヒヤリハット報告件数(計画値)	年間30件以上	—	30件以上	30件以上	30件以上	30件以上	30件以上							
ヒヤリハット報告件数(実績値)	—	年間30件以上	39件	36件	44件	32件	33件							
達成度	—	—	130%	120%	147%	107%	110%							
安全委員会実施回数(計画値)	毎月1回	—	毎月1回	毎月1回	毎月1回	毎月1回	毎月1回							
安全委員会実施回数(実績値)	—	毎月1回	毎月1回	毎月1回	毎月1回	毎月1回	毎月1回							
達成度	—	—	100%	100%	100%	100%	100%							
役員及び職員への安全教育実施回数(計画値)	年2回以上	—	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回							
役員及び職員への安全教育実施回数(実績値)	—	年2回以上	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回							
達成度	—	—	100%	100%	100%	100%	100%							
役員又は管理職員から職員への安全教育実施回数(計画値)	年2回以上	—	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回							

	役員又は管理職員から職員への安全教育実施回数(実績値)	—	年2回以上	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回							
	達成度	—	—	100%	100%	100%	100%	100%							
	内部安全監査の実施回数(計画値)	年1回	—	年1回	年1回	年1回	年1回	年1回							
	内部安全監査の実施回数(実績値)	—	年1回	年1回	年1回	年1回	年1回	年1回							
	達成度	—	—	100%	100%	100%	100%	100%							
	安全総点検実施回数(計画値)	年2回	—	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回							
	安全総点検実施回数(実績値)	—	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回							
	達成度	—	—	100%	100%	100%	100%	100%							
	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、航空安全行政の重要な課題であり、理事長のリーダーシップの下、航空事故・重大インシデント0件を目標に、大学校において以下の事項を行うとともに、これまでの安全対策の見直しによる効果や課題を総括した上で安全管理に係る体制の不断の見直しを行う等により、安全管理体制の強化に向けた取組を定着させ、安全運航の確保を図る。	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、航空事故・重大インシデント0件を達成するために、以下の事項を行う。また、これまでの安全対策の見直しによる効果や課題を総括した上で安全管理に係る体制の不断の見直し等により、安全管理体制の強化に向けた取組を定着させ安全運航の確保を図る。		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、安全意識を高めていくような安全文化を構築するため、以下の取組等を実施した。 【資料 1-13】	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、安全業務計画に基づき安全管理体制の強化に向けた取組みを実施した。事故・重大インシデントについては、第5期中期目標期間中に2件航空事故が発生している。いずれについても死傷者を伴う重大事故ではなく、このうち、訓練中に釧路空港へ着陸時に機体を損傷した航空事故(令和5年9月発生)については、速やかに再発防止対策を講じた上で訓練を再開している。鳥衝突により機体を損傷した航空事故(令和7年3月発生)については、一般に鳥衝突に対し運航者がとり得る措置は限られているものである。	評価:B	評価								
	①航空安全プログラム(SSP)に基づき、次に掲げる取組を実施する。	①航空安全プログラム(SSP)に基づき、次に掲げる取組を実施することで航空事故その他の航空の安全運航に影響を及ぼす事態を未然に防ぎ、もってその安全の確保を図る。		①航空安全プログラム(SSP)に基づき、次に掲げる取組等を実施することで航空事故その他の航空の安全運航に影響を及ぼす事態を未然に防ぎ、その安全の確保を図った。	①航空安全プログラム(SSP)に基づき、次に掲げる取組等を実施することで航空事故その他の航空の安全運航に影響を及ぼす事態を未然に防ぎ、その安全の確保を図った。										
	イ 大学校の安全に関する取組目標について、次に掲げる観点から安全指標及び安全目標値を年度計画において設定する。	イ 大学校の安全に関する取組目標について、次に掲げる観点から安全指標及び安全目標値を年度計画において設定するものとする。	<主な定量的指標>	イ 安全指標及び安全目標値に対する実績値は以下のとおり。	イ 安全指標及び安全目標値に対する実績値は以下のとおり。										
	a. 業務の特性を表した指標であること。	a.業務の特性を表した指標であること。	航空事故・重大インシデント件数	a. 事故・重大インシデントについては、第5期中期目標期間中に2件航空事故が発生している。このうち、訓練中に釧路空港へ着陸時に機体を損傷した航空事故(令和5年9月発生)については、速やかに再発防止対策を講じた上で訓練を再開	a. 事故・重大インシデントについては、第5期中期目標期間中に2件航空事故が発生している。このうち、訓練中に釧路空港へ着陸時に機体を損傷した航空事故(令和5年9月発生)については、速やかに再発防止対策を講じた上で訓練を再開										

			している。 鳥衝突により機体を損傷した航空事故（令和7年3月発生）については、一般に鳥衝突に対し運航者がとり得る措置は限られているものである。 （注）令和4年6月2日に鹿児島空港において航空大学校機が離陸準備のために誘導路に停止中、回転翼航空機が航空管制官の指示を受けて同誘導路に設置されたヘリパッドに着陸を試みた重大インシデントが発生したが、当該事案は航空大学校機に起因したのではないため対象外とした。	いる。また、中期目標期間全体では、令和7年度からの厳しい目標値を基準とした評価とし、この目標値を達成（3.46 件）している。 単年度評価としては、令和3年度、令和5年度、令和7年度の3事業年度はC評価となっているが、このうち航空事故を発生させた令和3年度を除く2事業年度はイレギュラー運航の目標値を未達成だったものによるものである。この点について、上記のとおり、中期目標期間全体では厳しい目標値を達成しており、航空事故についても、その死傷者を含む重大事故の発生がなく、また、適切に再発防止の取り組みを実施している。 第3期中期目標期間では3名の死者及び1名の重傷者を含む事故が帯広分校において発生（H23）し、当該中期目標期間の主務大臣による評価では、事故を踏まえた安全運航への取り組みの実施について一定の評価を認めつつも当該事故の重大性に鑑み、Cと評価されている。第4期中期目標期間にて胴体着陸をしたことによる航空事故（H28）と着陸時に訓練機の前脚を損傷し、滑走路上に停止した後地上走行ができなくなったことによる重大インシデント（R2）が発生したが、当該中期目標期間の主務大臣による評価では、航空事故については負傷者はなく推定される原因を踏まえた再発防止策を速やかに実施したこと、重大インシデントについては大学側側に起因すると考えられる問題は指摘されておらず、取り得る安全上の対策を実施していることからBと評価している。これら過去の評価も踏まえ、今中期目標期間においては、令和3年度、令和5年度、令和7年度の年度評価は「C」としているが、イレギュラー運航件数（R3、	
b.測定可能な指標であること。	b.測定可能な指標であること。	イレギュラー運航件数（10,000 飛行時間あたり）	b. イレギュラー運航については、令和3年度と令和7年度において、10000 飛行時間あたりの発生率の目標値を未達成となった。しかしながら、令和7年度からは過去の実績を踏まえたより厳しい目標値を設定（4.28 件→3.54 件）し、この基準に照らし未達成となったものであり、引返し後の確認の結果機材不具合が確認されなかった1件を除けば、目標値を達成している。また、中期目標期間全体では、令和7年度の厳しい目標値を達成（3.46 件）している。なお、イレギュラー運航については、航空事故につながりかねないリスクの高いものはなかったが、複数発生している機材不具合等については、信頼性の高い部品への積極的な交換や点検強化などの対策を講じ、再発防止を図ることとしている。 一方で、イレギュラー運航については、同一の不具合が発生した場合であっても引返しなどをしなかった場合は該当せず、安全上のリスクを反映した	第3期中期目標期間では3名の死者及び1名の重傷者を含む事故が帯広分校において発生（H23）し、当該中期目標期間の主務大臣による評価では、事故を踏まえた安全運航への取り組みの実施について一定の評価を認めつつも当該事故の重大性に鑑み、Cと評価されている。第4期中期目標期間にて胴体着陸をしたことによる航空事故（H28）と着陸時に訓練機の前脚を損傷し、滑走路上に停止した後地上走行ができなくなったことによる重大インシデント（R2）が発生したが、当該中期目標期間の主務大臣による評価では、航空事故については負傷者はなく推定される原因を踏まえた再発防止策を速やかに実施したこと、重大インシデントについては大学側側に起因すると考えられる問題は指摘されておらず、取り得る安全上の対策を実施していることからBと評価している。これら過去の評価も踏まえ、今中期目標期間においては、令和3年度、令和5年度、令和7年度の年度評価は「C」としているが、イレギュラー運航件数（R3、	

	c.過去の実績、事業計画等と照合し、現状よりも改善（現状が最高の安全性を示し、現状以上の改善ができない場合は、維持を含む。）した値を目標値としていること。	c.過去の実績、事業計画等と照合し、現状よりも改善（現状が最高の安全性を示し、現状以上の改善ができない場合は、維持を含む。）した値を目標値としていること。	安全教育受講回数 役員等による教官オブザーブ回数 ヒヤリハット報告件数	ものではなく、また、その低減をするために必要な場合であっても引返しなどの措置を躊躇うことにもなりかねない。このため、次期中期目標期間からは、引返しなどの運航形態によらず、機材不具合やヒューマンエラーなどの事案のうち安全上のリスクが高い事案を安全指標として設定することとする。 c.第5期中期目標期間の各年度において、 ・安全教育は外部講師を招聘して年2回実施 ・役員等による教官オブザーブは教官1人に対して2回以上実施 ・ヒヤリハット報告件数は年30件以上 となっており、いずれも目標値を達成している。 一方で、ヒヤリハットの報告件数の目標値(30件以上)は達成しているが、その報告実績は全般的に減少傾向にある。ヒヤリハットは自発的報告であり、その件数の多寡により直ちに大学校の安全管理システム(SMS)の不備を示すものではないが、報告しやすい環境にあるかどうかの一定の目安となる。このため、次期中期目標期間からは、ヒヤリハットの年間報告件数の目安を36件とし、これを下回った場合には職員・学生からのアンケート等を分析し、その結果を踏まえ、報告しやすい環境の整備に向けた更なる措置をとることとする。	R7に目標未達成)は中期目標期間全体で目標を達成しており、釧路空港における着陸時の滑走路逸脱事故(R5)は死傷者を伴うものではなく、重大性が相対的に低いと考えられ、速やかに再発防止対策を講じ、鳥衝突による事故(R6)についても一般に鳥衝突に対し運航者がとり得る措置は限られているものであるが、速やかに訓練を中止し帰投するなど、いずれについても安全運航のための取組みを適切に実施していることを総合的に勘案し、Bと評価する。	
	ロ 安全管理システム(SMS)のもと、大学校の安全達成度の測定及び監視等により、安全の傾向について把握・分析を行い、安全に関する取組目標等の再設定、安全最優先の意識の	ロ 理事長のリーダーシップの下で現行の安全管理システム(以下「SMS」という。)の強化を図り、安全目標の達成度や安全対策の実施状況について把握・分析を行い、必要な改善点等の	安全委員会実施回数	ロ 理事長のリーダーシップの下で現行の安全管理システム(SMS)の強化を図り、安全目標の達成度や安全対策の実施状況について、総合安全推		

	徹底、組織内の適切な意思の疎通及び安全情報の共有等、必要な安全対策を実施する。	検討を行ったうえで、安全に関する取組目標の再設定を行う。SMSの一環として策定された安全に関する基本方針に基づき、安全業務計画を事業年度毎に作成し実施する。また、組織内の適切な意思の疎通及び安全情報の共有のため、各校において安全委員会を毎月1回実施する。		進会議において半期毎に把握・分析を行い、必要な改善点等の検討を行ったうえで、安全に関する取り組み目標の再設定を行った。 SMSの一環として策定された安全に関する基本方針に基づき、公正な文化（JUST CULTURE）の定着を図るため、安全に関する基本方針を掲示板等に掲載し、また公正な文化（JUST CULTURE）を含め安全に関する基本方針カードを教職員及び学生全員に配布した。また、安全業務計画を作成し実施した。 組織内の適切な意思の疎通及び安全情報の共有のため、各校において学生をオブザーバに加えた上で安全委員会を毎月1回実施した。また、各校間の情報共有等を深めるため三校合同の安全委員会を必要に応じ開催した。 さらに、7月を航大安全月間として、ヒヤリハット報告の教育・奨励や安全教育など、安全のための取り組みを集中して行った。		
	ハ 大学校の安全に関する情報の収集体制を強化し、必要な場合には国土交通省等に報告する。	ハ 義務報告について引き続き実施するとともに、確立した自発報告制度に基づく個人からの報告を推奨する。また、必要に応じて国土交通省等に報告する。		ハ 公正な文化（JUST CULTURE）の定着を図ることにより、報告する文化を確立し、義務報告について引き続き実施した。また、航空安全情報自発報告制度（VOICES）の周知など、ヒヤリハット報告等の教育・啓発を進めることで自発報告制度の確立を図った。また、必要に応じて国土交通省等に報告した。		
	ニ 組織全体における安全に関する統一的な組織風土の醸成を促進するために、役員及び職員に対する安全教育を実施するとともに、整備委託先等についても安全教育に関する指導・監督を行う。また、訓練機の安全運航	ニ 組織全体の安全意識の更なる向上を図るために学識経験者、航空事故調査官等の外部講師による役員及び職員への安全教育を毎年2回以上実施する。また、大学校内部においても職員への安全教育を定期的に実施	役員及び職員への安全教育実施回数	ニ 組織全体の安全意識の更なる向上を図るため、以下の取組等を実施した。 ・外部講師を招聘して役員及び職員への安全教育を2回実施した。		

	の確保に係る調査・検討、その結果について周知・徹底等を図るための活動を推進する。	し、法令等規則の遵守に関しても注意喚起を行うとともに、学生からのアサーション（注意喚起）がしやすい雰囲気作りのために教官を指導する等の取組を推進する。また、整備委託先等に対しては安全監査を通じて安全教育実施の指導・監督を行う。更に、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、その結果について周知・徹底等を図る。	役員又は管理職員から職員への安全教育実施回数	・航空大学校内部において、役員又は管理職員から職員への安全教育及び法令等規則の遵守に関する指導について年2回以上実施した。これに加え、大学校や他の運航者による航空事故やトラブル等を受けて、必要に応じて教官等に対し安全教育を実施した（令和5年9月の釧路空港における航空事故、令和6年1月の他の運航者による羽田航空機衝突事故、令和7年度には飲酒に関する安全教育等）。 ・平成23年の帯広事故の後から行っている学生からのアサーション（注意喚起）がしやすい雰囲気作りについては、学生から理事長等へ直接電子メールで提出するアンケート等を活用して教官に対する個別指導を行うなどの取り組みを引き続き強化した。 ・整備委託先等に対しては毎月の連絡会議や監査を通し安全教育実施の指導・監督を行った。更に、訓練機の安全運航の確保に係る事例等（ヒアリ・ハット）を共有し、PDCAの中で改善、周知し再発防止の徹底を図った。		
	②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。	②学生に対する安全教育を飛行訓練に移行する前から実施する。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20時間、飛行訓練開始後40時間実施する。また、SMSを活用して航空事故への予防意識の定着を図るとともに、アンケートの内容を充実させるなど、学生から教育に関する意見や要望等の収集・分析を行い、安全教育に反映する取組を強化する。さらに、現行及び更新後の訓練機システムの理解を促進し、操作手順との整合性を図る。		②学生に対する安全教育の充実を図るため、以下の取組等を実施した。 ・飛行訓練に移行する前の宮崎学科課程から学生に対する安全教育を開始しており、飛行訓練開始前20時間及び飛行訓練開始後40時間を実施している。飛行訓練開始前からのCRM教育の充実に加え、飛行訓練におけるTEM（Threat and Error Management）の実践を図っている。 ・公正な文化（JUST CULTURE）に基づく安全風土	評価：B 学生に対する安全教育を着実に実施するとともに、公正な文化（JUST CULTURE）の定着に努めるための取組等を着実に実施している。 これらを踏まえBと評価する。	評価

				を醸成することにより、安全管理システム(SMS)の適切な機能を図り、航空事故への予防意識の定着を図るとともに、訓練中の積極的なアサーションの実施について周知徹底を図り、安全月間及び年末年始にアサーションに関するアンケートを実施する等、安全教育に反映する取組等を強化した。また、毎月開催している安全委員会において学生をオブザーバに加えた上で開催した。 ・訓練機システムの理解を促進し、操作手順との整合性を図った。		
	③実機訓練における教育の実態をより正確に把握するとともに、教育の質の更なる向上、平準化を図るために必要な措置を推進する。	③実機訓練における教育の実態をより正確に把握するために実施している取組の効果や課題を検証しつつ必要に応じて改善するとともに、担当教官に対して教育方法等に関するアドバイス等を行う体制を充実させる。また、学生への教育の質の更なる向上、平準化を図るため、課程間を含めて指導方法等に関する教官間の意見交換等を推進する。		③実機訓練における教育の実態把握、教育の質の更なる向上や平準化を図るため、以下の取組等を実施した。 ・実機訓練におけるICレコーダーの運用を、教育の実態の把握に加え、不具合発生時の状況確認にも活用した。 ・役員、教頭又は実科首次席教官(経験者を含む)による教官オブザーブを実施し、担当教官に対する教育方法等に関するアドバイス等を的確に行った。 ・教官会議を毎月開催し、教育方法等に関する意見交換等を実施し、学生への教育の質の向上、平準化を図った。	評価項目 評価結果 評価 : B ICレコーダーを教育の実態把握や不具合発生時の状況確認に活用するとともに、教官オブザーブや教官会議における意見交換等を通じて教育の質の更なる向上や平準化に努めた。これらを踏まえ、Bと評価する。	評価項目 評価結果 評価
	④訓練機の運航に直接関係する部門(整備委託先等を含む)に対する定期的な安全監査や、日常の業務における管理・監督等を通じて、最適な安全管理の実施やヒューマンエラーの防止等に努め、安全対策に万全を期す。	④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、整備委託先等を含む訓練機の運航に係る安全監査を年1回実施する。また、日常の業務における管理・監督等を通じて、最適な安全管理の実施やヒューマンエラーの防止等に努め、安全対策に万全を期す。	評価項目 評価結果 <主な定量的指標> 内部安全監査の実施回数 安全総点検実施回数	④安全対策に万全を期すため、以下の取組等を実施した。 ・総合安全推進会議において安全監査計画を策定し、整備委託先等を含む訓練機の運航に係る安全監査を各校に対して年1回実施し過去の事故等に対する再発防止策の実施状況等を確認した。 ・自己監査としての安全総点検を年2回実施し、日常の業務における管理・監督等を通じて、最適な安全管理の実	評価項目 評価結果 評価 : B 安全監査計画を策定し、各校の取組みを確認するための内部安全監査を年1回及び安全総点検を年2回実施した。また、航空局による安全監査を受査した。これらを踏まえ、Bと評価する。	評価項目 評価結果 評価

① 主要なアウトプット(アウトカム)情報									② 主要なインプット情報(財務情報及び人員に関する情報)					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間 最終年度値等)	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度			令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度
航空思想の普及・啓発 のための行事実施回数(計画値)	年間16回程度	－	年間16回 程度	年間16回 程度	年間16回 程度	年間16回 程度	年間16回 程度		予算額(千円)	3,983,162	4,171,205	4,996,332	6,504,271	5,051,515
航空思想の普及・啓発 のための行事実施回数(実績値)	－	年間16回程度	21回	27回	31回	20回	23回		決算額(千円)	3,959,264	4,345,011	4,400,831	4,887,511	5,387,300
達成度	－	－	131%	168%	193%	125%	143%		経常費用(千円)	4,031,270	4,443,985	4,445,669	4,697,917	5,116,405
									経常利益(千円) ※経常損失はマイナス(△)表示	△59,285	△443,840	△86,275	11,717	419,718
									行政コスト(千円)	4,091,469	4,502,311	4,503,783	4,792,892	5,212,491
									従事人員数(人)	125	125	125	125	129
	①民間養成機関における学生等の技 量レベルの向上等に資するため、大 学校の教育の質の向上を図るにあ たり得られた知見や教育・訓練内容の 提供等、引き続き技術支援を毎年度 実施するとともに、さらなる強化を図 る。特に、感染症の拡大により操縦士 養成能力の維持に支障を来している 民間養成機関に対しては、大学の 施設等の経営資源を活用した技術支 援を含め検討する。	①民間養成機関における学生等の技 量レベルの向上等に資するため、操 縦士養成に係る標準的な教材や教育・ 訓練内容(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、SMS整備の指導等を通 じ、民間養成機関への技術支援を 毎年度実施する。特に、感染症の 拡大により操縦士養成能力の維持に 支障を来している民間養成機関に 対しては、訓練の受け入れなど大学の 施設等の経営資源を活用した技術 支援の方策を検討する。						民間養成機関等における学 生等の技量レベルの向上等 に資するため、航空機操縦士 養成連絡協議会に参加し教育に 関する意見交換をするると ともに、以下の取組等を実施 した。 ・民間養成機関等と個別に 意見交換を行うとともに、大 学校による当該機関への視察 や当該機関による大学校への 視察を実施した(視察実績: (令和3年度)崇城大学・法政 大学、(令和4年度)崇城大 学・東海大学・JAL、(令和5 年度)ANA、(令和6年度)桜 美林大学・JAL、(令和7年 度)ANA・JAL)。 ・民間養成機関ではないが、 琉球大学に対し、令和5年度 に意見交換を実施し、令和6 年度には視察を受け入れ、島 嶼地域における航空人材育 成に係る調査研究への協力 を行った。	評価:B 航空機操縦士養成連絡協議会 に参加し教育に関する意見交換 をするるとともに、民間養成機 関等からの要望に応じて支援等 を実施したことから、Bと評価 する。	評価				
							②航空思想の普及・啓発のた	評価:A	評価					

	②大学校が実施する操縦訓練への理解及び将来を担う操縦士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年 16 回程度開催し、航空の裾野拡大に取り組む。	②「空の日」行事を実施するとともに、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」や地域住民への航空思想の普及、啓発を図るための市民航空講座を合計で年間 16 回程度実施する。	＜主な定量的指標＞ 航空思想の普及・啓発のための行事実施回数	めに以下の取組等を実施した。 ・コロナで中止となった令和3年度を除き、三校ともに「空の日」行事を毎年度実施した。 ・航空教室や市民航空講座を目標値である 16 回を大きく上回る回数(20～31 回)実施した ・コロナ後においては、修学旅行や学校の施設見学を実施した。 ・SNS を活用した発信などを通じて積極的に航空思想の普及・啓発に努めた。 【資料 1-14】	「空の日」行事に加え、航空教室及び市民航空講座等を毎年度目標値である 16 回を大きく上回る回数開催しており、積極的に航空思想の普及・啓発に努めていることから、A と評価する。
--	---	---	--	--	---

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
2—1	業務改善の取組		
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュ ー	行政事業レビュー番号 004169、005776

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終 年度値等)	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
	一般管理費(年度計画額)(千円)		120,904	97,204	82,185	79,719	77,328	75,008	411,444
	一般管理費(年度実績額)(千円)		120,867	97,167	198,030	231,478	219,326	252,544	998,545
	上記削減率	中期目標期間に見込まれる経費総額を初年度経費に5を乗じた額の6%程度に抑制する。							
	達成度								
	業務経費(年度計画額)(千円)		143,482	114,390	90,630	79,369	78,574	77,789	440,752
	業務経費(年度実績額)(千円)		136,714	114,305	106,226	109,261	108,630	104,384	579,667
	上記削減率	中期目標期間に見込まれる経費総額を初年度経費に5を乗じた額の2%程度に抑制する。							
	達成度								

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
	①組織パフォーマンスの向上 大学校の使命と役割を役職員ひとりひとりに浸透させ、業務に対するモチベーションと使命感の向上を図るために取り組むとともに、教育現場の環境を適切にサポートする観点から、本校及び分校の業務の見直しや必要な組織体制の整備を図り、組織のパフォーマンスを最大限に発揮する。	①組織パフォーマンスの向上 大学校の使命と役割を役職員ひとりひとりに浸透させ、業務に対するモチベーションと使命感の向上を図るため意識啓発活動等に取り組む。また、教育現場の環境を適切にサポートするとともに、民間養成機関に対する技術支援の実施体制を確保するため、本校及び分校の業務の見直しや必要な組織体制の整備な		①組織パフォーマンスの向上を図るため以下の取組等を実施した。 ・年度計画及び中期計画に関し、大学校 HP に掲載し各職員への共有を図るとともに、年度計画の進捗状況を四半期毎に確認すること等を通じて、大学校の使命と役割の浸透やモチベーションと使命感の向上に努めた。 ・分校へ幹部等が赴き、講話、意見交換を実施した。	評定:B 引き続き組織パフォーマンスの向上に向けた取組等を着実に実施していることから、Bと評価する。	評定

			・単発課程において、宮崎フライト課程の訓練遅延の影響を軽減するため、帯広フライト課程との配分を変更し合計訓練時間を効率化する訓練シラバス変更を実施した(70 回生Ⅱ期から適用)。 ・単発課程において、操縦手順の定着や操縦技術の向上を図るための飛行訓練装置(FTD)の更なる活用を図っている。 【資料 2-1】 ・多発・計器飛行課程において、科目見直しや飛行訓練装置(FTD)の更なる活用による訓練シラバスの効率化(実機訓練2時間減・FTD 訓練1時間増)を実施(67 回生Ⅳ期から適用)し、令和7年度(68 回生Ⅳ期)から多発・計器統合課程の運用を開始した。現時点で特段の問題は発生していないが、引き続き検証を進め、その結果を踏まえ更なる効率化を検討する。【資料 1-5】 ・回期別の申し送り票「教育記録票」により、各課程における学生の評価や課題を共有することにより、課程間の連携強化を図った。	このように、令和7年度においては通常の養成期間(2 年)への改善に向けて、航空局・航空会社と連携し、従来の運営における課題を抽出・分析し、大幅な訓練遅延の解消に向け、抜本的なカリキュラムの見直しに加え、「現行リソースを最大限活用した養成」「外部養成施設・体制の活用」といったこれまでにない画期的な対策を航空会社・航空局とともに取りまとめ、次期中期目標期間において令和10 年度目途の待機学生の解消に向けた取組みによる訓練遅延の早期解消に向けた蓋然性の高い今後の道筋を設定したが、中期目標期間全体を通じて、訓練遅延を拡大したことを重く受け止め、C と評価する。	
	③調達の合理化の推進 「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成 27 年5月 25 日総務大臣決定)等を踏まえ、公正かつ透明な調達手続による、適切で迅速かつ効果的な調達を実現する観点から、毎年度策定する「調達等合理化計画」に基づく取組を着実に実施する。また、随意契約については「独立行政法人の随意契約に係る事務について」(平成 26 年 10 月1日付け総管査第 284 号総務省行政管理局長通知)に基づき明確化した、随意契約によることができる事由により、公正性・透明性を確保しつつ合理的な調達を実施する。	③調達の合理化の推進 公正かつ透明な調達手続きによる適切で、迅速かつ効果的な調達を実現する観点から、「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」(平成 27 年 5 月 25 日総務大臣決定)に基づき毎年度策定する「調達等合理化計画」による取組を着実に実施する。また、随意契約については「独立行政法人の随意契約に係る事務について」(平成 26 年 10 月 1 日付け総管査第 284 号総務省行政管理局長通知)に基づき明確化した、随意契約によることができる事由により、公正性・透明性を確保しつつ合理的な調達を実施する。	③調達の合理化の推進を図るため、以下の取組等を実施した。 ・一者応札の改善を図るため、令和6 年度から新しい電子媒体に公告情報を掲載した。又、年度を通じて公告情報だけでなく、入札結果の情報も掲載するなど周知方法の改善に努めた。さらに、初めて競争参加の申請を行った者に対して、入札情報の入手元を競争参加資格確認通知時に電子メール・電話等により確認した他、令和7 年度契約監視委員会で指摘された入札関係書類の簡素化について競争参加資格確認申請書・入札書の押印省略及び電子メール提出への対応を新規に実施した。 ・契約発注の見通しの公表について、年間契約以外の入札案件にも拡大して予定履行期間を追加する等の改善を図るとともに、新規参入事業者の参	評定:B 調達の合理化の推進を図るための取組みとして、一者応札の改善を図るための広告媒体の調査及び検討、入札参入ガイドラインの作成、調達に関するガバナンスの徹底のためコンプライアンス研修を実施する等、着実に実施した。これらを踏まえ、B と評価する。	評定

			加促進を図るため、大学校の契約制度の概要をまとめた入札参入ガイドラインを作成し、大学校 HP に公開した。 ・入札説明書を配布したが入札に参加しなかった事業者等にアンケートを実施した。 ・調達に関するガバナンスの徹底として、不祥事の未然防止の観点を含む、全職員を対象とした外部講師等によるコンプライアンス研修を毎年実施した。また、公正取引委員会の入札談合関与等防止法等講習会に毎年参加し、配布資料を全職員へ共有し注意喚起を行い不祥事の未然防止に努めた。 ・調達適正化のための取組として、会計(契約事務)に関する監事による監査を毎年受検し、結果の共有を図った。 ・「独立行政法人の随意契約に係る事務について」に基づき明確化された事由については、会計規程実施細則に明記し、公正性・透明性を確保しつつ合理的な調達を実施した。 【資料 2-2】【資料 2-3】		
	④人件費管理の適正化 給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、厳しく検証した上で、その検証結果や取組状況を公表する。	④人件費管理の適正化 給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、厳しく検証した上で、その検証結果や取組状況を公表する。	④給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当も含め役職員給与について検証したうえで「役職員の報酬給与等に関する公表されるべき事項」を公表した。人事院勧告に基づく給与法等の改正が行われた後に必要な規程等を改正し、国家公務員の給与水準を十分考慮しながら、人件費管理の適正化に努めた。	評価:B 給与水準について、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当も含め役職員給与について検証した上で公表したことから、B と評価する。	評価
	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。	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。	⑤教育業務、教育支援業務及び附帯業務に係る区分・把握を行い、経費の推移比較や経費のコスト構造の推移など、教育コストの分析・評価を行った。効率的な業務運営を進めたものの、第4期中期目標期間(平成 28～令和2年度)に比して、第4期中期目標期間の途中(平成 30 年度)から養成定員増加(72 名→108 名)したこと等に伴って、教育業務費が全般的に増加した。	評価:B 教育コストについては、今中期期間の各年度計画に立てたとおり教育業務、教育支援業務に係る経費の区分把握を行い、教育コストの抑制に努めたことから、B と評価する。	評価

	⑥一般管理費の縮減 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。	⑥一般管理費の削減 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。		⑥一般管理費（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。）については、予算執行調査（年2回）の実施等により各年度予算内での執行に努めたが、施設・設備の老朽化等に伴う校舎等維持費の増大、労務単価の高騰に伴う雑役務費の増大など、自助努力では吸収できない要因により経費が嵩んだ結果、本中期目標期間の執行額が初年度の当該経費相当分に5を乗じた額の94％を超えた。	評価：B 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。）については、経費の抑制に努めたが、本中期目標期間の執行額が初年度の当該経費相当分に5を乗じた額の94％を超えた。しかしながら、施設・設備の老朽化や労務単価の高騰など自助努力では吸収できない要因によるものであることを踏まえ、Bと評価する。	評価
	⑦業務経費の縮減 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。	⑦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。		⑦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。）については、労務単価や物価の高騰等に伴う委託費や旅費の増大などがあったものの、予算執行調査（年2回）の実施等により各年度予算内での執行に努め、本中期目標期間の執行額が初年度の当該経費相当分に5を乗じた額の98％以内となった。	評価：B 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。）については、経費の抑制に努めたが、本中期目標期間の執行額が初年度の当該経費相当分に5を乗じた額の98％以内となったため、Bと評価する。	評価
	⑧情報システムの整備・管理 大学校の情報システムの整備及び管理については、デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）に則り、情報システム の適切な整備及び管理を行うとともに、情報システムの整備及び管理を行うPJMOを支援するため、PMOの設置等の体制整備を行うこと。	⑧情報システムの整備・管理 大学校の情報システムの整備及び管理については、デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）に則り、情報システム の適切な整備及び管理を行うとともに、情報システムの整備及び管理を行うPJMOを支援するため、PMOの設置等の体制整備を行う。		⑧大学校の情報システムの整備及び管理については、デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行うとともに、情報システムの整備及び管理を行うPJMOを支援するため、PMOの設置等の体制整備を行った。	評価：B 政府方針に則り情報システムの適切な整備及び管理を行うとともに、情報システムの整備及び管理を行うPJMOを支援するため、PMOの設置等の体制整備等を行った。これらを踏まえ、Bと評価する。	評価

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する基本情報				
2—2	業務の電子化			
当該項目の重要度、難易度	(必要に応じて重要度及び難易度について記載)	関連する政策評価・行政事業レビュ —	行政事業レビュー番号 004169、005776	

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終 年度値等)	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
	中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
	業務運営の簡素化及び効率化を図るため、ICTの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進するとともに、テレワーク等の新たな勤務形態の実現等に資する仕組みの構築を図ることで、職員のワーク・ライフ・バランス推進と、業務の継続性の確保、生産性の向上を図る。	業務運営の簡素化及び効率化を図るため、ICTの活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進するとともに、テレワーク等の新たな勤務形態の実現等に資する仕組みの構築を図ることで、職員のワーク・ライフ・バランス推進と、業務の継続性の確保、生産性の向上を図る。		大学校イントラネットに最新の規程類を掲載し、業務の効率化に資している。また、テレワーク環境の整備や決裁文書、届出の電子化(押印省略)により業務運営の効率化を図った。 さらに、航大ホームページによる各種情報公開及び外部からの意見・質問の聴取を行うとともに、SNS(Facebook、Instagram及びX(旧 Twitter))を活用し、学校の活動を広くアピールすることで広報業務の一層の効率化を図った。 また、令和8年度の入学試験からは、第1次試験(筆記試験)について、より多くの人が応募できる環境の構築を図るため、試験形式を筆記試験形式から全国のテストセンターにおけるCBT(Computer Based Testing)形式に変更することとし、令和7年度に変更のための措置を実施した。【資料 1-11】	評価:B 従来から取り組んでいるイントラネットの活用だけでなく、SNSの活用拡大、テレワーク環境の整備、決裁の電子化・押印省略、タブレット端末の導入等効率化に資する一層の取り組みを行い、また、令和8年度の入学試験から第1次試験を CBT 形式に変更することによる運営の大幅な負担軽減及び航大側の事務経費の軽減を図るための取り組みを実施したため B と評価する。	評価

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3—1	予算・収支計画及び資金計画		
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュ ー	行政事業レビュー番号 004169、005776

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終 年度値等)	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
	(1)中期計画に向けた予算の策定 運営費交付金を充当して行う事業については、本中期目標に定めた事項に沿った中期計画の予算を作成し、当該予算による運営を行う。	(1)予算、収支計画及び資金計画 別紙のとおり		(1)予算、収支計画及び資金計画 別紙1. 2, 3のとおり。 【資料3-1】【資料3-2】	評価:B 今中期目標に定めた事項に沿った中期計画予算及び各年度計画に基づき、適正に予算執行を行っていることから、Bと評価する。	評価

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する基本情報				
3—2	自己収入の確保			
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュ ー	行政事業レビュー番号 004169、005776	

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終 年度値等)	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
	(2)自己収入の確保 「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」(平成 25 年 12 月閣議決定)、小委員会とりまとめ、平成 30 年度以降の学生数の増加を踏まえつつ、適正な受益者負担の水準を確保するため、航空会社及び学生が負担する割合については、直接訓練経費の 55%とする。なお、受益者負担については、民間養成機関の状況を勘案したうえで、改めて検討することとし、負担のあり方については、航空会社等関係者間での情報交換に取り組む。 また、小委員会とりまとめ等を踏まえて、訓練の受託等による自己収入の拡大に向けて取り組み、訓練受託等による自己収入額を前中期目標期間中の実績額より 10%向上させる。	(2)自己収入の確保 「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」(平成 25 年 12 月閣議決定)や「交通政策審議会航空分科会基本政策部会／技術・安全部会乗員政策等検討合同小委員会とりまとめ」(平成 26 年7月)、平成 30 年度以降の学生数の増加を踏まえつつ、適正な受益者負担の水準を確保するため、航空会社及び学生が負担する割合については直接訓練経費の 55%とする。なお、受益者負担については、民間養成機関の状況を勘案したうえで、改めて検討することとし、負担のあり方については、航空会社等関係者との間で情報交換を行う。また、自己収入を拡大するため訓練の受託等の取組を実施する。		令和5年度までは受益者負担は直接訓練経費の 55%を維持していたが、令和5年度に養成訓練を継続するため、航空会社に追加で寄付金を募ることとなった。 このような事態を踏まえ、受益者負担のあり方を見直し、令和6年度から受益者負担を直接訓練経費の 2/3 に引き上げるとともに、負担額の算定方法を予算ベースから決算額に基づく執行ベースに変更し、透明性の確保を図った。この見直しや運用に当たっては、航空会社等の関係者と意見交換を実施するとともに、「運営協力会議」を令和7年度は年4回開催し、航空会社等との連携を強化した。	評定:B 受益者負担については、当初は直接訓練経費の 55%だったものを航空会社等と調整した上で令和6年度より直接訓練経費の 2/3 へ引き上げて必要な予算を確保するとともに、負担額の算定方法を予算ベースから執行ベースに変更して透明性の確保を図った。一方で、訓練遅延への対応のために訓練の受託等は実施できなかった。 これらを踏まえ、B と評価する。	評定

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3—3	業務達成基準による収益化		
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュ ー	行政事業レビュー番号 004169、005776

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終 年度値等)	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣の評価
				業務実績	自己評価	
	独立行政法人会計基準の改訂 (平成12年2月16日独立行政 法人会計基準研究会策定、平 成27年1月27日改訂)等によ り、運営費交付金の会計処理と して、業務達成基準による収益 化が原則とされたことを踏まえ、 予算と実績を管理する体制を構 築する。	独立行政法人会計基準の改訂 (平成12年2月16日独立行政 法人会計基準研究会策定、平 成27年1月27日改訂)等によ り、運営費交付金の会計処理と して、業務達成基準による収益 化が原則とされたことを踏まえ、 収益化単位の業務ごとに予算と 実績を管理する体制を構築す る。		平成28年度より運営費交 付金収益の計上基準を業 務達成基準にしたことを受 けて、収益化単位(※)の 業務完了の考え方や進行 状況の測定方法等につい て考え方を整理したうえで 適用した。また、年度当初 に会計規程第8条に基づ く予算使用計画書を定め、 示達経理簿等により適正 な予算管理を行った。 (※)航空大学の収益化 単位は航空機操縦士養成 事業のみ	評価:B 今中期期間の各年度とも収 益化単位で予算使用計画書 を定め、示達経理簿等により 適切な予算管理を行った。 これらを踏まえ、Bと評価す る。	評価

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する基本情報				
4－1	短期借入金の限度額			
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュ	行政事業レビュー番号 004169、005776	
		ー		

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終 年度値等)	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
		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。		—	—	評価

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する基本情報				
4-2	不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産の処分に関する計画			
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュ ー	行政事業レビュー番号 004169、005776	

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終 年度値等)	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
		該当無し		ー	ー	評価

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4－3	重要な財産を譲渡し、又は担保に供する計画		
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュ ー	行政事業レビュー番号 004169、005776

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終 年度値等)	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
		該当無し		－	－	評定

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する基本情報				
4－4	剰余金の使途			
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュ ー	行政事業レビュー番号 004169、005776	

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終 年度値等)	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
		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		剰余金がないため該当無 し	－	評価

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4—5	内部統制の充実・強化		
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュ ー	行政事業レビュー番号 004169、005776

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終 年度値等)	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
	内部統制については、理事長のリーダーシップの下、「「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」について」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき業務方法書に定めた事項を確実に実施する。 また、大学校全体の業務執行及び組織管理・運営等に関し、理事長及び分校長を含めた月1回程度の会議を通じて、これらの実施状況について実態を把握し、継続的な分析、必要な見直しを行う。	内部統制については、理事長のリーダーシップの下、「「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」について」(平成26年11月28日行政管理局長通知)に基づき、業務方法書に定めた事項を適切に運用する。 また、大学校全体の業務執行及び組織管理・運営等に関し、理事長及び分校長を含めた役職員が参加する月1回程度の会議を通じて、これらの実施状況について実態を把握し、継続的な分析、必要な見直しを行う。	<主な定量的指標> なし <その他の指標> なし	内部統制を確保するため、理事長のリーダーシップの下で業務方法書に定められた事項を適切に運用し、監事による業務監査を実施するとともに、以下の取組等を実施した。 ・内部評価委員会を外部有識者の参画を頂き開催し、内部統制の推進に関する規程に基づき内部統制委員会を年2回開催した。 ・大学校全体の業務執行及び組織管理・運営等に関し、航大会議を月2回開催(うち、1回は理事長及び分校長を含めた役職員が参加)した。 ・政府の方針を踏まえ、保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等への取り組みとして、	評定:B 年度計画どおり、大学校全体の業務執行及び組織管理・運営等に関し、理事長及び分校長を含めた役職員が参加する航大会議を月2回程度開催した。また、担当職員が、内閣サイバーセキュリティセンターが開催するセミナーへ参加し適切な情報セキュリティ対策を推進するなど、着実に取組みを進めている。 これらを踏まえ、Bと評価する。	評定

	さらに、政府の方針を踏まえ、法人の保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等、適切な情報セキュリティ対策を推進する。	さらに、政府の方針を踏まえ、保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等へ取り組むとともに、内閣サイバーセキュリティセンターが開催するセミナーに積極的に参加する等、適切な情報セキュリティ対策を推進する。 上述の情報セキュリティ対策を含む内部統制の充実・強化に向けた体制整備の推進にあたっては、各事業年度において計画的にコンプライアンス研修を実施し、役職員等のコンプライアンス意識の向上を図る。		情報セキュリティポリシーに関する規程類等の整備や各役職員に対する自己点検、情報セキュリティ研修を実施するなどにより、各課、各職員の意識付け向上を図った。また、担当職員の、内閣サイバーセキュリティセンターが開催するセミナーへの参加及びウイルスメール情報の共有、ソフトウェア更新情報等の共有、必要なサーバー対策等、適切な情報セキュリティ対策を推進している。 ・上述の情報セキュリティ対策を含む内部統制の充実・強化に向けた体制整備の推進にあたり、外部講師等によるコンプライアンス研修を実施し、役職員等のコンプライアンス意識の向上を図った。 【資料 4-1】		
--	--	--	--	---	--	--

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4—6	人材の確保・育成		
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュ ー	行政事業レビュー番号 004169、005776

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終 年度値等)	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
	職員数に対する人事交 流比率	10%程度	16. 4%	13. 2%	23. 1%	12. 3%	15. 7%	24. 8%	

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価						
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
	高度で専門的な技能を要する教官を継続的に確保するための中長期的な視点に立った人材の採用、教官の教育技法等の向上に資する定期的な研修等を含む適正な人材確保・育成方針を策定し、効率的・効果的な業務運営のために必要な役職員を確保する。また、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る。 さらに、ICT の活用、業務の電子化を推進するにあたり、情報セキュリティが適切に確保されるよう人材の育成・確保を図る。	高度で専門的な技能を要する教官を継続的に確保するための中長期的な視点に立った人材の採用、教官の教育技法等の向上に資する定期的な研修等を含む適正な人材確保・育成方針を策定し、効率的・効果的な業務運営のために必要な役職員を確保する。 また、内部組織の活性化を図るため、エアラインパイロット経験者の招聘等のほか、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。 さらに、大学校における情報セキュリティの適切な運用のため、研修等による人材の育成・確保を図る。	＜主な定量的指標＞ 職員数に対する人事交流比率	教育技法等の向上のため各種の研修、講習会、セミナー等に参加し、内部への水平展開を実施した。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 10% 以上について国や民間（航空会社等）との人事交流を実施している。 【資料 4-2】	評定：B 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、教育従事者に対して各種の研修、講習会、セミナー等教育技法等の向上のための研修を実施し、内部での情報共有を図った。また、年度計画どおり、内部組織の活性化を図るべく職員の人事交流を行った。 これらを踏まえ、B と評価する。	評定

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4―7	施設・設備に関する計画		
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュ ー	行政事業レビュー番号 004169、005776

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終 年度値等)	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
	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。	【資料 4-3 参照】		施設及び設備の整備計画を適宜見直した上で、以下の工事を実施した。 ・帯広分校エプロン拡張 ・宮崎本校運航管理局舎改修 ・宮崎本校庁舎屋上改修 ・宮崎本校学生寮屋上改修 【資料 4-3】	評価:B 整備計画を適宜見直した上で、必要な工事を実施したこと踏まえ、B と評価する。	評価

4. その他参考情報

1. 当事務及び事業に関する基本情報				
4―8	保有資産の検証・見直し			
当該項目の重要度、難易度		関連する政策評価・行政事業レビュ ー	行政事業レビュー番号 004169、005776	

2. 主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終 年度値等)	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価						
	中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価
				業務実績	自己評価	
	保有資産については、資産の利用度のほか、本来業務に支障がない範囲での有効利用の可能性、経済合理性などの観点に沿って、保有の必要性について不断に見直しを行う。	保有資産については、引き続き、その利用度のほか、本来業務に支障がない範囲での有効利用の可能性、経済合理性などの観点に沿って、その保有の必要性について不断に見直しを行う。		保有資産台帳を基に全ての保有資産を検証した結果、経済合理性の観点等から現時点で見直しの必要性がないことを確認した。引き続き、適時利用実態を把握し、将来に渡り業務を確実に実施する上で、保有の必要性を検証する。	評定:B 今中期期間の各年度において保有資産台帳を基に全ての保有資産を検証した結果、現時点で見直しの必要性がないことを確認したことを踏まえ、Bと評価する。	評定

4. その他参考情報

第5期中期目標期間 業務実績等報告書添付資料

独立行政法人 航空大学校

年度・中期目標期間自己評価概要①

I. 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

		年度評価					中期目標期間評価		寸評
		R3	R4	R5	R6	R7	見込	評価	
操縦士養成事業		B	B	B	B	B	B	B	以下の取組みの状況や成果等を総合的に評価しR7・期間中ともに「B」
	(1)教育の質の向上	B重	B重	B重	B重	B重	B重	B重	入学定員(108名)・資格取得率(91%)・就職率(96%)・航空会社高評価(80%)の目標をR7・期間中ともに概ね達成
	①学生への教育の質の向上	A重	B重	B重	B重	B重	B重	B重	学生への教育の質の向上に向け、航空会社との連携、調査・研究等や学科・実科教育内容の充実の取組みをR7・期間中ともに着実に実施
	②資質の高い学生の確保	B重	B重	B重	B重	B重	B重	B重	R7入学学生から授業料値上げにもかかわらず受験倍率10倍前後を維持し入学定員108名をR7・期間中ともに概ね確保
	③訓練環境の維持・向上	B重	B重	B重	C重	B重	C重	C重	安定的な訓練実施に向けた教育内容の最適化・訓練環境の整備を図るため、R7は訓練機増機や訓練進捗管理の厳格化等により訓練能力を大幅に改善し100名規模の卒業生を輩出し、また、UPRT導入によるスピン訓練の廃止等のカリキュラムの効率化を実施したことを踏まえ「B」とするが、期間全体では訓練遅延が拡大したため「C」
	④教育の質の確保	B重	B重	B重	B重	B重	B重	B重	教育の質の向上に向け、教育手法平準化、研修・セミナー、定期技能審査、訓練オフ・ザ・トップ等の取組みをR7・期間中ともに着実に実施
	(2)航空安全に係る教育等の充実	B	B	B	B	B	B	B	以下の取組みの状況や成果等を総合的に評価しR7・期間中ともに「B」
	①SSPに基づく取組み	C	B	C	B	C	B	B	R7はイレギュラー運航目標未達や原発上空飛行事案発生を踏まえ「C」一方で、期間全体では、イレギュラー運航件数の目標は達成しており、また、死傷者を伴う重大事故の発生はなく、適切に再発防止策を講じていることを総合的に勘案し「B」
	②学生に対する安全教育の充実	B	B	B	B	B	B	B	学生に対する安全教育の取組みをR7・期間中ともに着実に実施
	③教育の質の更なる向上・平準化	B	B	B	B	B	B	B	ICレコーダ活用や教官オフ・ザ・トップ、教官会議などの取組みをR7・期間中ともに着実に実施
	④安全対策の実施	B	B	B	B	B	B	B	内部安全監査や航空局監査対応などの取組みをR7・期間中ともに着実に実施
	⑤安全管理体制の確認・見直し	B	B	B	B	B	B	B	安全マネジメントレビューとして安全管理体制の構築・改善に向けた取組みをR7・期間中ともに着実に実施
	(3)民間機関技術支援・裾野拡大	B	A	A	B	B	B	B	以下の取組みの状況や成果等を総合的に評価しR7・期間中ともに「B」
	①技術支援の取組	B	B	B	B	B	B	B	航空機操縦士養成連絡会参加や民間機関の要望に基づく支援等の取組みをR7・期間中ともに着実に実施
	②裾野拡大の取組	A	A	A	A	A	A	A	裾野拡大に向け、「空の日」行事に加え、航空教室・市民航空講座等をR7・期間中ともに目標値(16回)を大きく上回る回数開催したため「A」

年度・中期目標期間自己評価概要②

Ⅱ. 業務運営の効率化に関する事項

	年度評価					中期目標期間評価		寸評
	R3	R4	R5	R6	R7	見込	評価	
(1)業務改善の取組	B	B	B	B	B	B	B	以下の取組みの状況や成果等を総合的に評価しR7・期間中ともに「B」
①組織パフォーマンスの向上	B	B	B	B	B	B	B	年度計画の共有・進捗管理、幹部等の講話・意見交換等の取組みをR7・期間中ともに着実に実施
②教育・訓練業務の効率化	B	B	B	C	A	C	C	教育・訓練業務の効率化等による通常の養成期間(2年)への改善に向けて、R7は訓練機増機や訓練進捗管理の厳格化等により訓練能力を大幅に改善し100名規模の卒業生を輩出したことに加え、航空局・航空会社と連携し、従来の運営における課題を抽出・分析し、抜本的なカリキュラムの見直しを含め、次期中期早期における訓練遅延・待機学生解消に向けた蓋然性の高い道筋を策定した。その困難度を踏まえ「A」とするが、期間全体では訓練遅延が拡大したため「C」
③調達の合理化の推進	B	A	B	B	B	B	B	一者応札改善のための対応、コンプライアンス研修等の取組みをR7・期間中ともに着実に実施
④人件費管理の適正化	B	B	B	B	B	B	B	給与水準について国家公務員の給与水準も考慮し適正化に努める等の取組みをR7・期間中ともに着実に実施
⑤教育コストの分析・評価	B	B	B	B	B	B	B	教育業務と教育支援業務に係る経費の区分把握を行い、教育コストの抑制に努める取組みをR7・期間中ともに着実に実施
⑥一般管理費の縮減	B	B	B	B	B	B	B	施設老朽化や労務単価の高騰などで自助努力では吸収は困難だが、適切に経費の抑制に努める取組みをR7・期間中ともに着実に実施
⑦業務経費の縮減	B	B	B	B	B	B	B	労務単価や物価の高騰などで自助努力では吸収は困難だが、適切に経費の抑制に努める取組みをR7・期間中ともに着実に実施
⑧情報システムの整備・管理	—	B	B	B	B	B	B	政府方針に則った情報システムの適切な整備・管理等等の取組みをR7・期間中ともに着実に実施
(2)業務の電子化	B	B	B	B	A	B	B	R7は、従来からの電子化の取組みに加え、R8年度からの入学試験第1次試験をコンピュータ試験(CBT)方式に変更した。これにより、多くの職員が休日に出勤・出張して対応せざるを得なかった業務(会場設営、問題印刷・輸送、試験立会、採点等)を原則不要とし入試業務の大幅な負担軽減を実現したことから「A」 期間全体では着実な電子化の取組みを進めたことを踏まえ「B」

年度・中期目標期間自己評価概要③

Ⅲ. 財務内容の改善に関する事項

		年度評価					中期目標期間評価		寸評
		R3	R4	R5	R6	R7	見込	評価	
(1) 予算・収支計画及び資金計画		B	B	B	B	B	B	B	中期計画予算及び各年度計画に基づく適正な予算執行をR7・期間中とともに着実に実施
(2) 自己収入の確保		B	B	A	B	B	B	B	受益者負担をR6から引上げて予算を確保したが、訓練遅延対応のため訓練受託等は実施できなかったことを踏まえR7・期間中ともに「B」
(3) 業務達成基準による収益化		B	B	B	B	B	B	B	予算使用計画書の策定や示達経理簿等による適切な予算管理をR7・期間中とともに着実に実施

Ⅳ. その他の事項（該当無しを除く）

		年度評価					中期目標期間評価		寸評
		R3	R4	R5	R6	R7	見込	評価	
内部統制の充実・強化		B	B	B	B	B	B	B	航大会議の開催、内閣サイバーセキュリティセンターのセミナー参加等の取組みをR7・期間中とともに着実に実施
人材の確保・育成		B	B	B	B	B	B	B	必要な役職員の確保に加え、研修や人事交流などの取組みをR7・期間中とともに着実に実施
施設及び設備の整備		—	B	B	B	B	B	B	施設・設備の整備計画を適宜見直したうえで必要な工事を実施する取組みをR7・期間中とともに着実に実施
保有資産の検証・見直し		B	B	B	B	B	B	B	保有資産台帳に基づく保有資産の検証を実施し現時点で見直しの必要性がないことを確認する取組みをR7・期間中とともに着実に実施

資料一覧

資料番号	資料タイトル
1-1	資格取得及び就職の状況
1-2	シラバス検討部会、整備検討部会取りまとめ概要
1-3	航空機の運航に関する基礎的研究
1-4	新型アビオニクスを用いた効果的かつ効率的な操縦基礎教育のあり方
1-5	多発・計器飛行課程における教育法及び訓練シラバスの効果的かつ効率的なあり方
1-6	VR、AI等の新たな技術の訓練利用可能性に関する調査・研究
1-7	学科教育における教育内容の充実
1-8	操縦教育における追加教育の効果的かつ効率的な手法等の充実
1-9	資質の高い学生の確保に向けた取組み
1-10	入学試験における出願者数等の推移
1-11	今後の入学試験について
1-12	航空大学校の養成に関する検討会とりまとめ概要
1-13	安全管理体制の強化に向けた取組み
1-14	航空思想の普及、啓発のための行事
2-1	訓練環境の維持・向上 一単発飛行課程における訓練シラバス等の見直し一
2-2	一者応札の改善に向けた取組み
2-3	第5期中期目標期間における一者応札案件内訳
2-4	教育コストの区分・把握
3-1	第5期中期計画期間の予算、収支計画及び資金計画
3-2	予算、収支計画及び資金計画の年度計画額に対する実績額の差額
4-1	内部統制の充実・強化
4-2	職員の国等との人事交流
4-3	施設及び整備に関する計画

資格取得及び就職の状況

R8. 4. 1時点

	令和3年度 (65Ⅱ～65Ⅳ)	令和4年度 (66Ⅰ～66Ⅱ)	令和5年度 (66Ⅲ～67Ⅱ)	令和6年度 (67Ⅲ～68Ⅰ)	令和7年度 (68Ⅱ～69Ⅰ)	第5期総計 (令和3～7年度)
対象者数 ^(注1) (a)	81名	54名	108名	79名	108名	430名
資格取得者数 ^(注2) (b)	78名	49名	102名	72名	103名	404名
資格取得率 (b / a)	96. 3%	90. 7%	94. 4%	91. 1%	95. 4%	94. 0%
就職者数 ^(注3) (c)	74名	46名	100名	72名	94名 (R8.5末時点: 97名)	386名 (R8.5末時点: 389名)
就職率 ^(注4) (c / b)	94. 9%	93. 9%	98. 0%	100. 0%	91. 3% (R8.5末時点: 94. 2%)	95. 5% (R8.5末時点: 96. 3%)

(注1) 対象者数＝当該年度に開催された卒業式の対象クラスにおいて、宮崎学科課程に入校した時の学生数(除籍者及び未卒業生は除く。)

(注2) 資格取得者数＝当該年度に開催された卒業式の対象クラスにおいて、対象者数のうち事業用操縦士(陸上多発)及び計器飛行証明の資格を取得(卒業)した学生数

(注3) 就職者数＝当該年度に開催された卒業式の対象クラスにおいて、資格取得者(卒業生)のうち、R8. 4. 1までに就職した学生数

(注4) 卒業後も就職活動は続いているため、卒業直後の学生の就職率は数値が低くなる傾向にある。

そのため令和7年度の実績は年度末時点において低い実績であるが、その後の就職により第5期期間に卒業した学生の就職率は目標値の96%を達成している。

○ 過去5年以内に卒業生を採用した航空会社に対するアンケート結果

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
肯定的評価の割合 (肯定的評価をした会社数/回答数)	93. 3% (14社/15社)	91. 7% (11社/12社)	91. 7% (11社/12社)	88. 9% (8社/9社)	100% (8社/8社)

運営協力会議、シラバス検討部会及び 整備検討部会の開催実績

資料1－2a

○ 令和7年度においては、航大ビジョン検討部会の取りまとめを受け、運営協力会議を年4回開催し、航空会社、航空局及び航空大学校の三者間の連携を強化。加えて、運営協力会議の下に「シラバス検討部会」、「整備検討部会」を設置し、航空会社と今後のシラバスの在り方及び整備の在り方等の検討を実施。

運営協力会議の開催実績

- 4月：前年度の業務報告
当該年度の訓練計画及び概算負担金見込み
次年度の概算要求の方針
- 7月：前年度の決算報告、負担額及び精算額
当該年度の訓練進捗状況及び概算負担金
次年度の概算要求検討状況
- 10月：当該年度の訓練進捗状況
奨学金に関する定期報告
- 3月：当該年度の訓練進捗状況
次年度の予算
次期中期目標

シラバス検討部会の開催実績

- 5月：航空大学校の訓練の現状・課題等
- 6月：航空会社からの取組みの紹介・提言等
- 9月：取組み方向性の議論
- 10月：取りまとめの議論

整備検討部会の開催実績

- 5月：航空大学校の整備の現状・課題等
- 6月：小型機の整備事業者・運航者からの
ヒアリング
- 8月：取組み方向性の議論
- 10月：取りまとめの議論

今後の取組みの方向性

1. 訓練シラバスの更なる効率化

国内外の養成機関における取組みを参考に比較し、安全性の確保や現行リソースの最大限活用(大規模投資の不要)を前提として検討した結果、以下の方向性で訓練シラバスの効率化を推進

	シラバス見直しの方向性
現行(令和7年6月～)	187:00(単発:137:00 多発・計器:50:00)
短期的措置 (令和7～8年度に検討・措置)	現行シラバスから数時間程度効率化 ○単発課程におけるスピン訓練廃止(UPRTの導入) ○令和7年6月に導入した多発・計器課程の現行シラバス(50時間)の検証結果に基づき更なる効率化を検討(養成期間を7ヶ月→6ヶ月化を目指す)
中期的措置 (令和9～10年度から導入目標)	単発機資格取得を省略し多発機訓練比重を高めるシラバスへの抜本的見直し (他機関の実績によれば、164:30(単発:115:00 多発・計器:49:30)まで効率化の可能性) ※ 本シラバス導入に当たっての主な技術的な課題への対応の方向性は以下のとおり ・操縦教育証明課程の見直し → 現行訓練(実機40時間)から教官の飛行経歴・教官経験等を踏まえ25時間未満まで軽減 ・VFR野外飛行に係る技能審査の分割実施 → VFR野外飛行については単発課程で技能確認を実施することで仙台課程での技能審査から免除

2. 訓練管理の強化・改善

(1) 短期的措置(令和7～8年度に検討・措置)

- 訓練計画に訓練可能日数・天候率等を適確に反映し精度向上
- KPI設定等による訓練進捗状況の管理を検討するとともに、訓練遅延への対策の考え方・手順等を明確化

(2) 中期的措置(シラバス抜本的見直しに合わせた導入目標)

- 訓練管理システム的大幅強化
- 訓練管理システムの強化を前提とした訓練管理の抜本的改善
(個々の学生の訓練進捗に応じた最適な訓練計画の策定、リアルタイム進捗管理による予兆段階からの遅延への対応等)

訓練遅延の早期解消とともに、不測の事態等が発生した場合であっても安定的な養成を確保を実現

今後のシラバス変更の方向性イメージ

○今後のシラバス変更の方向性は以下のとおり(見直し後の養成期間や訓練時間はイメージ)



今後の取組みの方向性

1. 訓練機整備の効率化

(1) 日常整備の自社化

- 日常整備のうち飛行間点検を原則自社化

【定例整備の効率化の例】

①単発訓練機(SR22)の整備要目の見直しの例

整備要目	現状	見直し案	備考
救急用具点検	60日毎	1年毎	国の基準緩和に伴う見直し
客室ドア点検	100時間毎	廃止	他の点検項目で内容が重複しているため廃止
落下物防止特別点検	定例整備毎	点検記録作成廃止	整備委託先の作業表に注意喚起を記載し対応

(2) 定例整備の効率化

- 定例整備要目のうち航大独自項目等の削減・間隔見直し

②双発訓練機(G58)の整備要目の見直しの例

整備要目	現状	見直し案	備考
救急用具点検	60日毎	1年毎	国の基準緩和に伴う見直し
トリムアクチュエータ点検(潤滑)	600時間毎	900時間毎	メーカー基準に整合
燃料タンクバルブ点検	1年毎	2年毎	不具合発生状況等を検証し点検間隔を延長
燃料セクターバルブ交換	1700時間毎	1900時間毎	不具合発生状況等を検証し交換間隔を延長
ランディングギア交換	2200時間毎	2500時間毎	不具合発生状況等を検証し交換間隔を延長

2. 飛行訓練装置(FTD)整備の効率化

(1) 飛行訓練装置(FTD)整備の自社化

- 国の認定維持のための品質管理規程に影響のない整備作業(NAVデータベース・ソフトウェア・インストール作業)を自社化

(2) 更なる効率化に向けた検討

- メーカーとの調整等を通じて更なる効率化の可能性を今後検討

3. 国の規制緩和(連続式耐空証明)

- 航空運送事業者以外の小型機に対する連続式耐空証明取得のための国の要件の見直しを調整し、訓練機全機に対し毎年実施が求められてきた航空機整備検査認定事業場による耐空証明更新のための飛行検査を不要にすることによる費用効率化・稼働率向上(飛行検査のための非稼働期間(過去5年間の実績によれば1機当たり最大30日間程度)を削減)

4. 委託整備の複数社応札化

- 一者応札が長年継続している訓練機の委託整備に関し、参入可能性のある整備事業者へのヒアリング調査等を実施し、その結果を踏まえ、複数社応札の実現可能性を高めるための対応(仕様書の改善等)を今後検討

訓練遅延の早期解消のために訓練の加速化を図りつつ、航空大学校の安定的な経営を確保するため、安全確保を最優先としつつ、航空機修繕費等の効率化と機体稼働率の向上を実現
(※令和7年度整備計画等をベースに試算した結果、上記1～3の取組みにより年間81.9百万円の効果見込み)

整備検討部会とりまとめ取組み状況 (令和8年3月末時点)

- 整備検討部会のとりまとめを受け、航空局との調整を要する事項(連続式耐空証明取得)以外の項目については、スケジュール通り進めているところ
- 引き続き航空局と連携して対応予定

主な項目	主な取組みの進捗状況	ステータス
1. 訓練機整備の効率化 ①日常整備の一部自社化	日常整備のうち飛行間点検を原則自社化するため、 ○令和7年12月～令和8年1月まで整備委託先と連携し自社化のための試行・検証を実施 ○試行・検証の結果を踏まえ、令和8年3月までに規程類を改正し、令和8年度当初から本格運用開始予定	措置済 (令和8年度開始)
1. 訓練機整備の効率化 ②定例整備の効率化	定例整備のうち航大独自項目の削減・間隔見直しについて、航大・整備委託先で連携して検討し規程類を改正したうえで、令和8年1月から運用開始済	措置済 (令和8年1月)
2. FTD整備の効率化 ①FTD整備の一部自社化	国のFTD認定維持に影響のない整備作業を自社化するため、 ○令和7年12月～令和8年1月まで整備委託先と連携し自社化のための試行・検証を実施 ○試行・検証の結果を踏まえ、令和8年3月までに規程類を改正し、令和8年度当初から本格運用開始予定	措置済 (令和8年度開始)
2. FTD整備の効率化 ②更なる効率化の検討	上記2. ①の措置や令和8年度の整備委託先との契約が完了した後、整備委託先と連携してメーカーとの調整等を通じて更なる効率化の可能性を検討予定	今後実施
3. 連続式耐空証明の取得	耐空証明更新のための飛行検査を不要にすることによる費用効率化・稼働率向上を図るため、 ○航空運送事業者以外の小型機に対する連続式耐空証明取得のための要件を現在航空局において見直し中 ○上記見直し結果を踏まえ、連続式耐空証明取得に向けた航空局との本格調整を実施予定	措置中
4. 委託整備の複数応札化	訓練機の委託整備費の削減・複数社応札の可能性を図るため、 ○上記の整備自社化等を反映したうえで複数年契約(令和8～10年度の3年契約)による契約手続きを実施 ○上記契約手続きの状況等を踏まえ、今後の対応を検討予定	措置中

訓練能力向上に向けた取組み概要

- ・ 令和6年6月の「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」の中間報告を受け、航空局・航空会社との連携し、訓練能力向上に向けた取組みを順次実施
- ・ これにより、令和7年度は、学生訓練時間は大幅に改善し、100名規模(計4クラス)が卒業

【主な取組例】

(1) 令和7年度当初から効果が発揮

- ・ **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教官の意識を向上させ、訓練1回当たりの飛行時間を増加)
- ・ **帯広分校の訓練機の増機**(12機(R6末)→15機(R7.8)に増機)
- ・ **訓練管理の強化**(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もあわせて議論)

(2) 令和7年度途中から効果が発揮

- ・ **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ヶ月→3ヶ月:R7年度以降適用)
- ・ **天候等を踏まえた訓練時間帯の変更**(帯広空港における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)
- ・ **宮崎本校の訓練機の増機**(※15機(R7.8)→17機(R7.10に1機、R7年度末に1機)に増機)
- ・ **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))

早期の訓練遅延解消に向けた抜本的な取組み

○有識者検討会とりまとめを踏まえ、早期の訓練遅延・待機学生の解消に向けた抜本的な取組み(短期的措置・中期的措置)を策定し、令和10年度目処の解消に向けて順次措置

企画・管理体制の強化

- (1) 企画部門の体制強化(航空局や航空会社等の連携強化)
- (2) 管理部門の能力強化(DX化等の業務効率化によるリソース確保)
- (3) 訓練や各措置の進捗状況を厳格管理(訓練のKPI分析・遅延対策の明確化、航大会議等による役員への報告・議論等)

各措置の実施・管理

短期的措置(令和7年度から順次措置)

1. 本校の訓練スケジュールの厳格化

(1) 休日フライトの実施

- ① 計画的休日フライト: 各クラス毎に訓練日数(平日)と天候率等を考慮しスケジュール内に収まるよう休日フライト日数を事前設定(原則振替対応)(R7年度(69Ⅳ)～)
- ② 追加的休日フライト: 想定以上に訓練が遅れた場合の休日フライトを追加設定(R7.8～)

(2) 追加訓練時間の上限設定

- ① 指定養成施設と同様に20%上限設定(例外的な50%上限措置廃止(R8.2～))
- ② 追加訓練時間を減少させるための更なる措置を検討

(3) 現行カリキュラムの効率化

- ① 単発機訓練課程からスピン訓練廃止(宮崎(70Ⅰ:R8.2)/帯広(71Ⅲ:R8.3)～)
- ② 仙台訓練課程の6月化(シラバス効率化・採用活動簡素化:R8年度(70Ⅱ)～)

2. 待機学生早期解消に向けた緊急措置

- (1) 海外等の外部訓練施設の活用(R8年度からの開始に向け調整中)
- (2) 欠員分を上限とした後続クラスからの繰上げ
 - 入学前待機・課程間待機(帯広-宮崎)を対象に措置(R7.11～)

中期的措置

(令和9～10年度から順次措置)

1. カリキュラム抜本的見直し

- 単発機資格取得の省略等によりカリキュラムを大幅見直し(全課程:24月→22月)
- 各学生の技能習得状況をキメ細かく評価・管理し早期に改善
- 一定以上の経験者に対する操縦教育証明の取得を効率化(実機訓練40時間→25時間未満)

2. 訓練管理システム導入

- カリキュラム抜本的見直しに合わせて訓練管理システムを導入
- 各クラス・学生の訓練進捗状況を的確に管理し、訓練遅延を予兆段階から把握・対応

令和7年度の学生訓練時間の状況

○ 令和7年度は、令和6年度に比して学生訓練時間は改善(昨年度比で21%増)

単位: 時間

	帯広飛行課程		宮崎飛行課程		仙台飛行課程		計	
	R6	R7	R6	R7	R6	R7	R6	R7
4月	343:40	630:50	617:20	772:35	585:15	585:30	1546:15	1988:55
5月	628:10	788:10	612:25	633:45	304:50	485:50	1545:25	1907:45
6月	561:15	795:40	448:55	603:15	372:15	405:35	1382:25	1804:30
7月	349:40	505:45	787:00	658:00	583:10	325:15	1719:50	1489:00
8月	187:05	461:25	513:10	729:10	420:00	211:55	1120:15	1402:30
9月	552:25	463:35	613:55	636:55	410:00	303:45	1576:20	1404:15
10月	544:55	796:00	513:35	871:25	363:30	675:00	1422:00	2342:25
11月	603:45	492:50	767:45	898:45	170:25	506:55	1541:55	1898:30
12月	610:15	488:40	837:15	757:30	185:55	351:25	1633:25	1597:35
1月	355:00	664:45	667:10	777:00	266:05	391:55	1288:15	1833:40
2月	303:00	617:55	463:40	585:35	158:50	308:05	925:30	1511:35
3月	496:05	575:15	568:45	732:05	429:30	375:05	1494:20	1682:25
合計	5535:15	7280:50	7410:55	8656:00	4249:45	4926:15	17195:55	20863:05

内訳

+32%

学生訓練時間
R6年度比

帯広
32%増

宮崎
17%増

仙台
16%増

合計
21%増

=

訓練計画機数
訓練を計画した延べ機数

15%増

1%減

7%増

6%増

×

運航率
実際に運航できた割合

2%増

11%増

2%増

6%増

×

1回あたり飛行時間

12%増

6%増

6%増

7%増

航空機の運航に関する基礎的研究

航空大学校においては、航空機の運航に関する基礎的研究を実施し、本校の運航や訓練等への活用を図っている。これに加えて、国土交通省航空局による運航・訓練に関する基準等の検討に協力・支援等も実施している（令和3年度：UPRT通達化、令和5年度：簡易型飛行記録装置導入ガイドライン等）。

年度	表題	著者
令和3年度	ルール・オブ・サムの導出と予測精度の検証	猪口 雄三
	定量的なデータ評価による操縦訓練の標準化・効率化 －データ取得方法選定のための飛行試験－	井戸田 典彦 関部 真吾
令和4年度	気圧高度に関する2つの温度補正の違い －真高度を求める補正と密度高度を求める補正－	猪口 雄三
令和5年度	実機訓練における追加教育の変化傾向に関する調査報告	上山 洋
	航空機の運航における気圧高度計に対する温度補正の重要性について	五十嵐 聖史
令和6年度	欧州における効率的な訓練シラバスについて	柴田 智史
	コンピテンシー評価に基づく操縦初期過程教育について	青木 貞賢
	特定の運航条件におけるG58の着陸距離に関する研究	柴田 潤一
令和7年度	日本航空株式会社 Phoenix 訓練室(MPL課程)視察報告	喜多 智洋
	360度動画教材の有効性に関する調査報告	國立 直弘・青木 貞賢

【令和7年度に実施した研究概要】

日本航空株式会社 Phoenix 訓練室(MPL課程)視察報告

- 訓練遅延解消に資する効率的なシラバスの調査のため、JALの自社養成で実施しているMPL（准定期運送用操縦士）課程の視察を実施。
- 航空大学校での訓練内容との比較を行い、航空大学校でMPL課程を導入することにより訓練期間を短縮する場合の課題を確認した。

360度動画教材の有効性に関する調査報告

- 実機操縦に相当する視野角が再現できる360度映像技術を用いた動画教材を作成し、従来の動画教材との優位性を明らかにし、実機訓練への教育効果を評価することで、教材としての有効性を確認した。
- 野外飛行等における地形の把握など、360度動画教材が有効なものを対象とした動画教材を作成し、学生訓練に活用している。

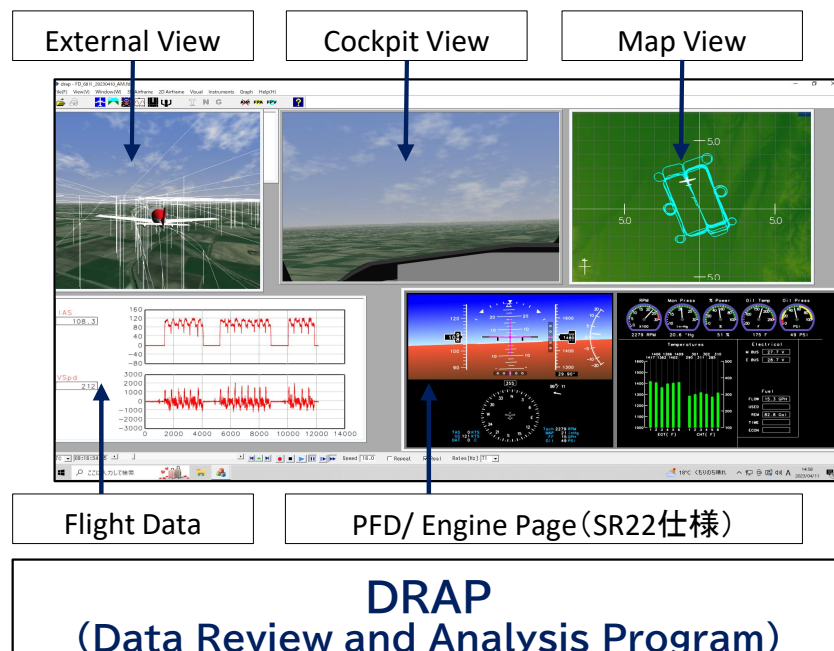
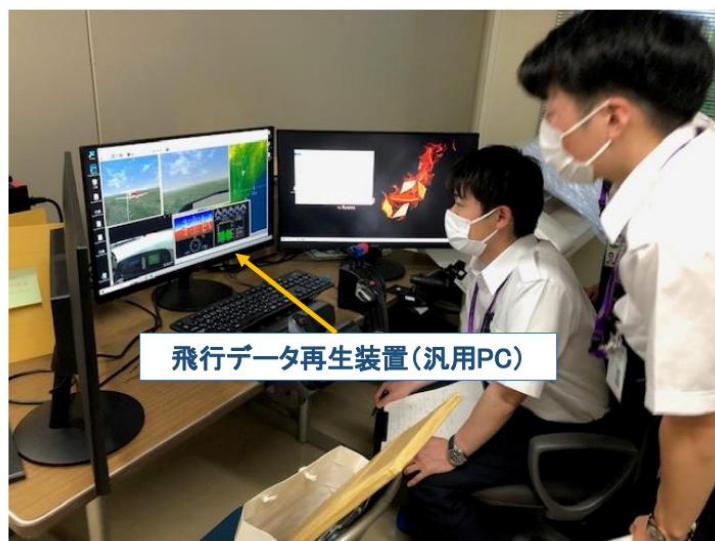
新型アビオニクスを用いた効果的かつ効率的な操縦教育のあり方

JAXAとの共同研究により機体データやビデオ映像を用いた飛行航跡等の可視化システムを開発。G1000のデータをアニメーション化し、アクションカメラと音声データ(ATCやインターコム)をシンクロ再生することにより、学生訓練へのフィードバックなど具体的な活用方法の評価・検討を行った。

飛行後の振り返りとして、飛行経路の確認、計器のクロスチェックの良否や、操縦の様子を多角的に振り返ることができる点で有用であると評価された。

研究内容については、「小型航空機向け飛行状況レビュープログラムOADaC/DRAPの操縦訓練への適用」と題し、JAXA及び航空大学の共同研究として令和7年10月15日に飛行機シンポジウムにて発表を行った。

○飛行航跡等の可視化システム



多発・計器飛行課程における教育法及び訓練シラバスの効果的かつ効率的なあり方

多発・計器飛行課程(仙台フライト課程)において、効果的・効率的な訓練に向けて教育法及び訓練シラバスの見直しを順次実施

○ 学科教材のCBT(Computer Based Training)化

- ・令和5年度:「国際航空法」完了
- ・令和6年度:「航空交通管制2」及び「G58システム」の一部完了
- ・令和7年度:座学内容の見直し及び今後のCBT計画方針の決定

○ 訓練シラバスの改訂

- ・令和5年度に科目構成の見直しや飛行訓練装置(FTD)の更なる活用により訓練シラバスを改正(実機訓練2時間減・FTD訓練1時間増)し、令和6年度(67回生Ⅳ期)より導入
- ・令和7年度に多発・計器の課程を統合することで訓練シラバスの効率化(実機訓練5時間減)を導入し、その検証結果を踏まえ更なる効率化を検討

	R5まで (67回生Ⅲ期まで)		R6から (67回生Ⅳ期から)		R7から (68回生Ⅳ期から)	
	実機	FTD	実機	FTD	実機	FTD
導入		2+00		2+00		2+00
多発課程	21+30	7+00	20+30	7+00	50+00	25+30
計器課程	35+30	13+00	34+30	14+00		
合計	57+00	22+00	55+00	23+00	50+00	27+30

- 上記に加え、教育教材や科目等を最新の運航方法等を踏まえ適宜改正
(令和3年度からEFB(Electronic Flight Bag)による重量重心位置の自動算出を導入等)



令和7年7月から多発・計器の課程を統合した訓練シラバスの運用を開始し、68回生Ⅳ期、69回生Ⅰ期が令和8年1月及び3月に同課程を修了した。審査不合格者の増加などの顕著な問題は発生せず、訓練は概ね順調に推移したが、後続の回期についても訓練の進捗状況や教育効果等の検証を継続。

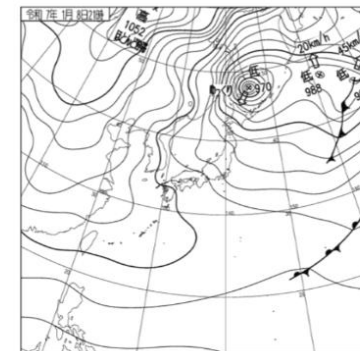
VR、AI等の新たな技術の訓練利用可能性に関する調査・研究

VR技術の活用に関する調査・研究

- 全天球360度カメラでフライト映像を撮影し、各訓練科目の操作手順や操作技術のポイント等を視覚的に解説する「VR動画教材」を順次作成している。作成した動画については、学生が予習・復習に活用することに加え、待機中の学生に対しても提供し、その有効性を検証した。
- VR 技術を応用した映像教材は、当校で試験導入したハードウェア・ソフトウェアの範囲では、訓練課目に応じて VRの映像教材と従来型の非 VR 映像教材を使い分けるか、両方を提供することにより、高い訓練効果が得られることが分かった。
- これを踏まえ、作成した従来型の非VR映像教材に加えVR教材を含む動画教材41本を、訓練生に実フライトの予習・復習での活用のため提供している。

AI技術の活用に関する調査・研究

- マルチモーダルAIモデルを活用し、学生の飛行前ブリーフィングを補助するため、天気図や教官コメント等をAIに学習させることで翌日の天気図を予測しコメントを生成するシステムの開発を進めており、その有効性の検証とそれを踏まえた改善を進めた。
- モデルの学習データについてはこれから拡充していく必要があるものの、現段階では、生成される不正確さを逆に利用し、予報の間違い箇所を見つけるための教育教材作成装置として授業の中で活用しながら、モデルの学習データを蓄積している。



← 天気図をアップロード

生成された解説の間違いを
探す

学科教育における教育内容の充実

学生アンケート等で実運航に則した内容の充実が望まれていたこと等を踏まえ、「航空気象」、「航空交通管制」等の学科教材の内容の充実を順次実施

■航空気象

- (R3)・航空気象の用語集、図や説明等の追加 等
- (R5)・航空機の被雷や氷晶着氷等に関する記載の充実
 - ・気圧高度の算出に関する記載の充実 等
- (R6)・練習問題の解答と解説の充実 等
- (R7)・気象レーダーの2重偏波化解説 等

■航空交通管制

- (R5)・計器進入方式の名称変更やアプローチチャートの記載方法変更
 - ・航空交通管制の最新状況の反映(仙台ATC運用変更等) 等
- (R6)・航空交通管制の最新状況の反映(札幌ACC廃止、日高アプローチ開始等)

■航空力学

- (R4)・「力と運動」の製本版テキストの作成 等
- (R7)・力学基礎演習テキストの見直し

■航空通信

- (R3)・ノータムやフライトプラン等について記載例の充実 等

■航空原動機

- (R4)・各種エンジンの実例の充実 等

■航空生理

- (R4)・心肺蘇生法の最新手法の反映 等

■航空法規

- (R6)・練習問題や補助資料の内容の見直し 等
- (R7)・2024年1月の羽田空港における事故後の「技能発揮訓練」に関する法改正対応

■航空機システム

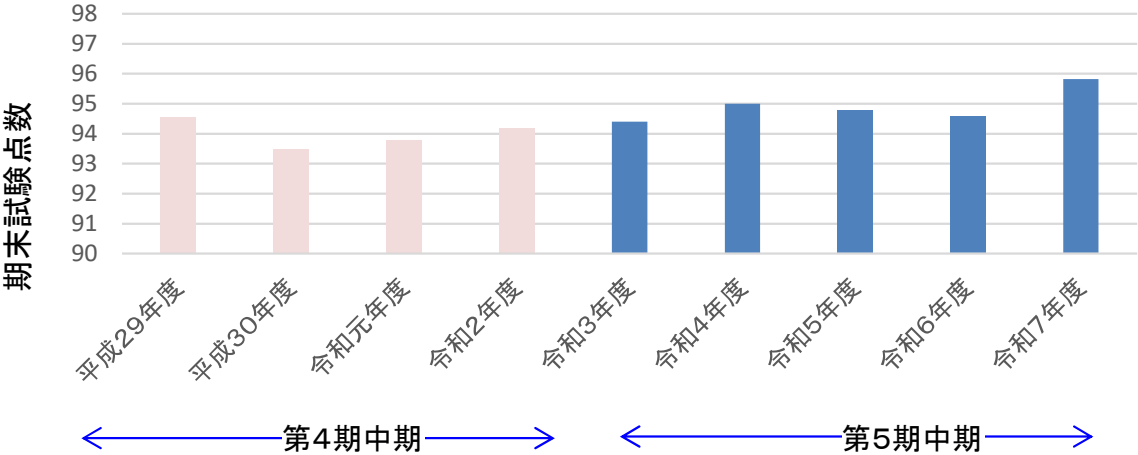
- (R6,R7)・航空機の各システムの可動部の動きを視覚的に理解できるようなアニメーション機能の追加 等

学科期末試験の平均点の比較検証の結果、第5期中期目標期間(94.9点)は第4期中期目標期間(94.0点)に比べ、改善傾向にある。

学科期末試験の平均点の比較による学科教育効果の検証

	学科期末試験の平均点
第4期中期目標期間 (平成29年度～令和2年度(※))	94.0点
第5期中期目標期間 (令和3年度～令和7年度)	94.9点

※第4期中期については学科シラバス時間が第5期中期と概ね同等であった4年分を比較対象としている。



操縦教育における追加教育の効果的かつ効率的な手法等の充実

訓練シラバスの見直し、操作手順の定着・操縦技術の向上を図るための飛行訓練装置(FTD)の更なる活用、学生の習熟度の効果的な管理を図っている。また、学生の訓練進度に応じ、効果的なタイミングを図りながら必要な追加教育を実施することにより、技能不十分による退学者は第5期中期目標期間を通して3%未満となっており、資格取得率の目標値91%と比較して十分低い水準となっている。

○追加教育対象者数

	帯広フライト課程	宮崎フライト課程	仙台フライト課程(多発)	仙台フライト課程(計器)	多発・計器統合課程
令和3年度	51/79 (65%)	51/76 (67%)	69/73 (95%)	65/73 (89%)	
令和4年度	42/77 (39%)	30/52 (58%)	43/51 (84%)	41/51 (80%)	
令和5年度	37/107 (35%)	30/101 (30%)	68/103 (66%)	47/103 (46%)	
令和6年度	26/106 (25%)	26/79 (33%)	26/73 (26%)	19/73 (26%)	
令和7年度	13/94 (14%)	37/108 (34%)	6/53 (11%)	6/53 (11%)	23/52 (44%)

○技能不十分による退学者

	帯広フライト課程	宮崎フライト課程	仙台フライト課程(多発)	仙台フライト課程(計器)	多発・計器統合課程
令和3年度	0/79 (0%)	2/76 (2.6%)	0/73 (0%)	0/73 (0%)	
令和4年度	0/107 (0%)	0/52 (0%)	0/51 (0%)	1/51 (2.0%)	
令和5年度	0/106 (0%)	1/101 (1.0%)	0/103 (0%)	0/103 (0%)	
令和6年度	0/106 (0%)	1/79 (1.3%)	0/73 (0%)	0/73 (0%)	
令和7年度	0/94 (0%)	2/108 (1.9%)	0/53 (0%)	0/53 (0%)	0/52 (0%)

資質の高い学生の確保に向けた取り組み

(1) 学校案内及び学生募集のポスターの送付

送付先	R3	R4	R5	R6	R7
航空関係機関	238か所	236か所	235か所	233か所	233か所
大学等教育機関	2,961か所	2,949か所	2,925か所	2,923か所	3,145か所

(2) 雑誌等への取材対応

OTHE PILOT(イカロス出版)への取材対応(R3~R7)

(3) インターネット等の媒体の活用

- 航空大学校HPから募集要項をダウンロード可能
- SNS(Facebook、Instagram及びX(旧Twitter))を活用し入学試験を広報

(4) 学校紹介イベントへの出展

- 「中学生を対象とした体験型進学就職イベント(宮崎市主催)」に出展し、学校紹介とフライトシミュレータの体験を実施(R3~R7)
- 航空学校説明会(航空学校合同説明会(あいち航空ミュージアム主催)、夢へのフライトプラン(航空科学博物館主催)等)に出展し、学校紹介と学生・保護者に対する個別紹介を実施(R3~R7)

(5) 学校見学会の開催

- 空の日イベントに合わせて学校見学・受験説明会を開催し、航空大学校の受験を検討している学生に対して個別相談を実施(R4~R7)

(6) 受験生対象アンケートの実施

- 上記の学校見学会に来場した学生・保護者に対し、今後の広報活動の参考とするため、「パイロットの志望理由」や「航空大学校を知ったきっかけ」などについてアンケート調査を実施(R4~R7)



入学試験における出願者数等の推移

入学年度	定員	出願者数	一次試験			二次試験			三次試験			出願倍率 (倍)	受験倍率 (倍)
			受験者数	合格者数	合格率	受験者数	合格者数	合格率	受験者数	合格者数	合格率		
R4 (69回生)	108	1,220	1,167	300	26%	296	156	53%	152	108	71%	11.3	10.8
R5 (70回生)	108	1,117	1,054	300	28%	291	159	55%	156	108	69%	10.3	9.8
R6 (71回生)	108	1,208	1,170	300	26%	296	164	55%	159	108	68%	11.2	10.8
R7 (72回生)	108	1,192	1,147	301	26%	300	164	55%	158	108	68%	11.0	10.6
R8 (73回生)	108	1,208	1,153	300	26%	293	160	55%	156	108	69%	11.2	10.7

入学試験の電子化・適正化

資料1-11

○入学試験第1次試験について、筆記試験形式からコンピュータ試験(CBT)方式へ変更するように令和7年度中に措置(運用開始は令和8年度)し、より多くの方が応募できる環境の構築を図るために受験生の利便性を高めつつ、入試業務の大幅な負担軽減を実現

○これに合わせ、出題内容について、数Ⅲを出題内容から外すなどの適正化を図ることとしている。

	従来	今後
試験形式	全国6箇所(札幌・岩沼・東京・大阪・福岡・宮崎)での筆記試験 →本校職員が、会場設営・職員立会・問題印刷・輸送・採点等を実施しており 大きな負担	全国(北海道・東北・関東・中部・北陸・近畿・中国・四国・九州・沖縄)50箇所以上のテストセンターにおけるCBT(Computer Based Testing) →試験当日はCBT業者が対応し、 職員対応は原則不要となり大幅負担軽減
出題内容	【英語(90分)】リーディング・リスニング 【総合問題(120分)】 ①パートⅠ:適性試験(規則性、空間認識、資料読取等) ②パートⅡ:時事問題、数学、自然科学	【英語(85分)】リーディング・リスニング 【総合問題(110分)】 ①パートⅠ:適性試験(規則性、空間認識、資料読取等) ②パートⅡ:数学(数Ⅲ・数Bを除く。) 物理・地学(基礎的な問題に限る。) ※時事問題は削除
検定料	40,000円	45,000円

※CBT形式のイメージ

○受験者は、事前に予約した全国のテストセンターに集合してコンピューターを使って試験を実施
(既に大学受験においても実績あり)

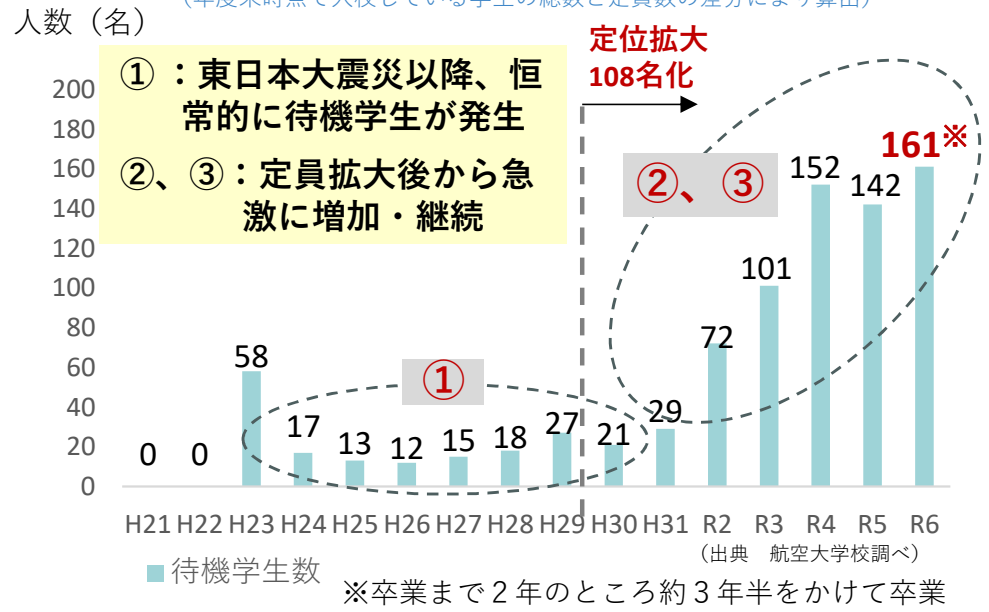
○試験当日は、CBT業者が本人確認(公的資格書)、CBT(リスニングも対応)、試験監督、自動採点(選択式問題)まで全て対応(試験主催者の当日対応は原則不要)

(出典:プロメトリック社HP)



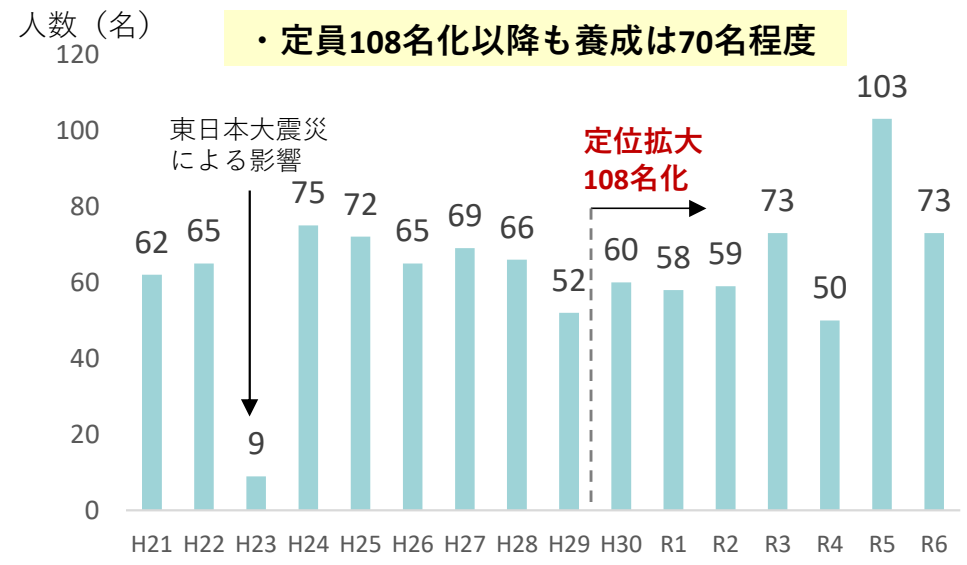
待機学生数の推移

(年度末時点で入校している学生の総数と定員数の差分により算出)



卒業生の推移

・定員108名化以降も養成は70名程度



要因

① 訓練遅延の常態化

事故を受けた安全意識の高まりや、資格取得率向上のための「教育の質」を重点とした教育により、訓練遅延への意識が相対的に低下

② H30入学定員増に向けた体制構築の事前検証

定員数72名から108名化にあたり単純に教官及び機材数は1.5倍増加したものの、不測の事態を考慮した機材・教官の確保、訓練時間の短縮化、訓練管理の厳格化等の検証が不十分

③ 訓練管理・組織運営

①に加え、訓練遅延が発生した際の改善が十分に実施されていない (個々の教官が訓練の合間に担当する学生の訓練計画・管理、改善策の提案を行っており、組織的な対応が不十分)

これまでの取組みによる効果

- ・ **標準訓練時間の設定・教官意識の向上**
(標準訓練時間を設定(学生1名当たり1時間強)し訓練1回当たりの飛行時間増)
- ・ **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ヶ月→3ヶ月))※R7年度以降適用
- ・ **訓練機の増機**(帯広: 12機(R6末)→15機(R7.8)に増機) 等

令和7年度は大きく改善(100名規模の卒業生見込み)

これまでの取組継続とともに「待機学生解消」、「訓練遅延防止」、「社会ニーズへの適応」に向けた対策を実施

1. 待機学生の早期解消

対策① 土日フライトの実施

- ・ 晴天の機会を逃さずに訓練を行えるよう、土日等の休日での訓練を柔軟に実施/適切な労務管理が前提

対策② 現行リソースを最大限活用した養成

- ・ 現在：27名のクラス単位で進捗。欠員が出ててもその状態で卒業まで進む運用
- ・ 見直し：欠員が発生したクラスには後続の待機中のクラスから補完し、卒業時には27名単位とする運用

対策③ 外部養成施設・体制の活用

- ・ 比較的天候の影響も受けづらく豊富な訓練リソースを有する外部の養成施設の活用を検討。養成の質の確保や学生への理解等に留意

令和10年度内の待機学生の解消目途
（7年度内に上記対策の効果検証、結果に応じて新たな対策も検討）

※ 待機期間の有効活用に向け、航空会社のインターン情報等を学生に提供

※ 航空局による体制面での協力・予算の確保

2. 訓練遅延防止・安定養成

対策① 訓練遅延への意識の徹底

「108名の養成」等を次期中期目標・計画に明確化

対策② 訓練カリキュラムの抜本的見直し

米国等を参考に訓練時間を大幅削減（現行：192時間 → 165時間程度）

対策③ デジタル化の推進

総務会計等の管理業務のデジタル化等

対策④ 追加訓練時間の上限の設定

追加訓練に上限を設けることで学生の訓練への意識を向上・効率化

3. 社会ニーズへの適応

対策① 私立大学への技術支援の充実

訓練遅延解消後に学科訓練の提供、教官訓練の受託など

対策② 女性活躍の推進

女性学生の比率向上に向けた取組を推進（令和7年3月有識者検討会とりまとめ：入学要件等見直し、女性枠設置、寮改善等）

対策③ 環境変化への適応

2030年以降の世界の動向や社会ニーズ等を踏まえ、期待される役割や代替手法の検討等を行い、第7期中期目標等に反映

- 待機学生の早期解消、恒常的な安定養成、社会ニーズの適応を実現するためのスケジュールイメージ（黄色セルは新たな取組に係る企画業務。実施にあたり航空局における予算確保、体制面での協力等が必要）

対策		第5期中期		第6期中期			解消目途		第7期		
		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13～		
待機学生 解消	訓練管理の厳格化、 効率化等(従前)	準備	運用を徹底								
	土日フライト	準備	順次実施								
	内部リソースの最大 活用、外部リソース の利用 等		効果 検証	準備	効果検証等を踏まえた 対策の実施						
	インターン機会付与		準備	順次実施							
恒常的 な安定 養成	養成遅延への意識 の徹底		中期目標 等の策定	運用							
	訓練カリキュラムの 抜本見直し		新手法検討、関係者調整、 規定化等			導入・運用					
	訓練管理・管理業 務のデジタル化		要件調査、システム 設計・構築			順次運用 (※軽微なものは早期に実施)					
	追加訓練上限の設 定		詳細検討・内部調整			導入・運用					
社会 ニーズ への適 応	私立大学の技術支 援	現行取組を継続			更なる支援 策の検討	導入・運用					
	女性活躍			入試方法の検討 環境構築		女性学生の拡大					
	社会情勢を踏まえ た検討			有識者会議等で 議論・とりまとめ		具体の議論・準備		中期目標 等の策定	運用 開始		

安全管理体制の強化に向けた取組み (概要)

安全運航の確保を業務運営上の最優先事項として位置付け、理事長のリーダーシップの下、安全に関する基本方針に基づき作成した安全業務計画に従って、安全管理体制の強化に向けた取組を推進

○安全に関する基本方針

- (1) 安全は業務運営の最優先事項である。
- (2) 事故や危険行為は絶対に防止しなければならず、そのためのあらゆる努力を惜しまない。
- (3) 安全の重要性と自己の責任を常に認識して安全を推進する。
- (4) 航空法をはじめとする我が国の法令や航空大学校の諸規則を遵守する。
- (5) 不安全要素を正しく把握し、安全向上に活かすため、安全報告の収集と活用にも努める。
- (6) 安全管理体制が適切に機能するため、公正な文化(Just Culture)を構築する。



○「安全に関する基本方針」に基づき、安全指標や安全目標値を達成するための安全に関する取組み、航空安全の教育等を定める「安全業務計画」を作成

○「総合安全推進会議」において、安全目標の達成度や安全対策の実施状況について半期毎に把握・分析を実施

安全管理体制の強化に向けた主な取組み

(1)安全委員会の開催

- 組織内の適切な意思の疎通及び安全情報の共有のため、各校において学生をオブザーバーに加えた上で「安全委員会」を月1回開催(各校間の情報共有等のために必要に応じ、三校合同の安全委員会を開催)

(2)公正な文化(Just Culture)の定着による報告する文化の確立に向けた取組み

- 「安全に関する基本方針」及び「公正な文化(Just Culture)」を定着させるため、「安全に関する基本方針カード」を全職員に配布
- 7月を「航大安全月間」として、訓話、安全研修、ヒヤリハット報告強化月間、安全総点検、慰霊行事など、安全への取り組みを集中して実施。
- 「義務報告」(安全レポート)については報告の徹底を図るとともに、航空安全情報自発報告制度(VOICES)の周知など、ヒヤリハット報告等の教育・啓発を進めることで「自発報告制度」の確立を図る。

(3)組織全体の安全意識の更なる向上に向けた取組み

- 外部講師による「安全教育」を年2回開催し、役員又は管理職員から職員への安全教育や法令遵守に関する指導を年2回以上実施
- アサーション(注意喚起)がしやすい環境を醸成するため、学生から理事長等へ直接電子メールで提出するアンケート等を活用して教官に対する個別指導を行うなどの取組みを実施
- 学生に対し、飛行訓練開始前20時間及び飛行訓練開始後40時間とする安全教育を実施。
学生に対するCRM訓練の充実に加え、飛行訓練におけるTEM(Threat and Management)の実践を図る。

安全に関する基本方針(要旨)	表	JUST CULTUREの構築を目指して	裏
1. 安全はすべての最優先事項である		インシデントやヒヤリハットは、無償で得られた安全の教訓であり、航空大学校の財産として共有し、有効に活用する。	
2. 事故や危険防止のため、あらゆる努力を惜しまない		職員や学生は、インシデントなどを報告する義務を負う。	
3. 自己の責任を常に認識して安全を推進する		職員や学生がミス・過失を犯したことやインシデント等を報告したことにより、処分や不利となることを行わない。	
4. 法令及び航空大学校の諸規則を遵守する		他の職員及び学生がインシデントを発生させたことについて、非難や誹謗中傷しない。	
5. 不安全要素を把握するため、安全報告の収集と活用にも努める			
6. 公正な文化(JUST CULTURE)を構築する			

安全に関する基本方針カード

学生の皆さんへ

このページは、2011年7月の帯広事故後の安全対策のひとつとして2012年7月から実施しています。

これまでに「不安に感じたこと」「疑問に感じたこと」をはじめ、「教官の対応」「航大の基準、教育方法」「個人的な悩みや希望」など、様々な内容を知らせてもらいました。中には、「管制官の対応」についての内容もありました。

学生の皆さんからの声は、教官や職員と異なる視点のものも多く、また、初めて気づかれるものもありました。

寄せられたコメントには、真摯に誠意に対応して安全対策や教育の改善などに活用していきます。

ここに書かれたコメントは、航空大学校幹部だけにE-mailとして送付されます。他の職員は内容を見ることはできません。また、名前を書かない限り匿名です。発信元も分からないようになっています。

今までは、個え付けの用紙に記載してもらっていましたが、これからはこのシステムを利用していただき積極的に提出してください。

学生の皆さんから多くのご意見をいただけることを期待しています。

以下の項目を適宜編集し、送信ボタンを押してください

送付： 年 月 日

期間： ☐ 6月8日 ☐ 6月9日 ☐ 7月7日 ☐ 7月10日

名前(任意)：

自由記述：

・ 訓練や教育で不安に感じたこと

・ 疑問に感じたこと

・ その他気づいたこと

送信 ← 直ちに送信されますので内容を確認して押してください。 書き直す ← 未記入の状態になります

学生へのアンケートフォーム

安全管理体制の強化に向けた取り組み (自発報告制度の確立)

公正な文化(Just Culture)の定着を図ることにより報告する文化を確立し、ヒヤリハット報告等の教育・啓発を進めることで自発報告制度の確立を図っている。

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
ヒヤリハット報告件数 (目標値:年間30件以上)	39件	36件	44件	32件	33件

独立行政法人 航空大学校

ヒヤリハットレポート

・ヒヤリハット・レポートは、事案に関与した教職員又は学生が自らの経験を報告し、関係者がそれを共有することにより安全の向上に資することを目的として提出するものです。

・故意によるもの及び明白な法令等の違反を除き、その責任を追及されることはありません。

・レポートは、出来る限り正確かつ具体的に記載して下さい。そして、可能であれば事案発生時どの様に考えて、どう行動したかも記載して下さい。(主観的な報告である事が重要です。)

・レポートは記名であることが望ましいですが、パスワードを設定して匿名による報告も受け付けます。

・受理されたレポートは、CSRグループにより秘匿化が行われ、報告者が特定できないようにします。

・CSR委員より投稿内容に関して質問が必要な場合があります。パスワードを書き込んで送信後、10日以内にCSR委員から投稿への質問が届いていないか確認をしてください。パスワードは何文字でも可能ですが大文字・小文字は区別されます。日本語も可能ですが全角・半角に注意してください。なお、パスワードを設定してCSR委員と投稿者が質問・回答のやりとりを行う場合において匿名性が損なわれることは決してありません。

この枠内は任意項目です。

※氏名

※連絡先 (携帯電話又はメールアドレス)

職種 ☐ 教官 ☐ 学生 ☐ その他
Duty ☐ PF ☐ PM ☐ OBS ☐ Checker
所属 ☐ 帯広 ☐ 宮崎 ☐ 仙台
機種 ☐ SR22 ☐ G58 ☐ その他

提出日

表題

概要

■匿名にて質問を受ける場合のパスワード: []

※

VOICES (航空安全情報自発報告制度) への投稿について

VOICESは、航空事故その他の航空の安全運航に影響を及ぼす事態の予防的対策の実施に役立てるため、義務報告制度では捕捉しにくい民間航空の安全に関する情報を収集し、分析し、及び関係者と共有することを目的として、国土交通省航空局(航空安全当局)が設置した制度です。本制度の運営は航空安全当局以外の者が行うものとし、この運営を行う者として公益財団法人航空輸送技術研究センター(ATEC)が選定されています。航空大学校は本制度の目的を鑑み、ヒヤリハット情報のVOICESへの投稿を推奨しています。航空局はVOICESの情報を、行政処分利用しないことを表明しています。下記のVOICESへの投稿承認確認欄でYESを選択して頂ければ、あなたに代わりCSRグループがこの報告をASI-NETに投稿します。報告事例は専門家による分析・評価等の所定の処理をされた上で、VOICESホームページに掲載されます。

VOICESへの投稿を承認します。 ☐ YES ☐ NO

送信 ←すぐに送信されます。

クリア ←書き直しする場合はこちら。

■CSR委員からの質問を読むためのページは[こちら](#)です。本文に設定したパスワードをご用意ください。



航空安全情報自発報告制度(VOICES)の周知ポスター掲載

安全管理体制の強化に向けた取組み (安全教育等)

資料1－13c

組織全体の安全意識の更なる向上を図るため、外部講師による「安全教育」を年2回開催し、役員又は管理職員から職員への安全教育や法令遵守に関する指導を年2回以上実施している。

外部講師による安全教育

年度	実施日	テーマ	講師
令和3年度	令和3年7月7日	安全講話Solaseed Air ver.	ソラシドエア
	令和4年2月24日	『必然的安全運航のために』～Human performanceとMonitoringの重要性～	日本航空
令和4年度	令和4年7月4日	ANAの安全への取り組み	全日本空輸
	令和5年3月1日	整備部門で取り組む安全品質について	ANAベースメンテナンス
令和5年度	令和5年7月7日	東京電力グループの安全への取り組み～想定を超える事象を考える～	東京電力ホールディングス
	令和6年2月15日	パイロットに必要なコンピテンシー	日本航空
令和6年度	令和6年7月12日	システム安全の概要とその適用について	宇宙航空研究開発機構
	令和7年3月31日	経験からの気付き	新東亜交通(元航空自衛隊)
令和7年度	令和7年7月25日	123便に関わる安全の取り組み及び乗員としての訓示	日本航空
	令和8年3月6日	安全は夢を守る仕組み 後悔のないラストフライトを迎えるために	ソラシドエア

役員又は管理職員から職員への安全教育

以下に掲げる安全教育に加え、航空大学校や他の運航者による航空事故やトラブル等を受けて、必要に応じて教官等に対し安全教育を実施(釧路空港における訓練中の事故(令和5年9月)、他の運航者による羽田航空機衝突事故(令和6年1月)や滑走路誤進入事案(令和6年5月)等)

年度	実施日	実施内容	対象者
令和3年度	令和3年7月	理事長及び各分校長から本校・各分校職員に対し安全訓話	本校・各分校職員
	令和4年1月	監事から帯広分校職員に対し安全訓話	帯広分校職員
	令和4年3月	監事から仙台分校職員に対し安全訓話	仙台分校職員
令和4年度	令和4年7月	理事長及び各分校長から本校・各分校職員に対し安全訓話	本校・各分校職員
	令和4年11月	監事から帯広分校職員に対し安全訓話	帯広分校職員
	令和5年1月	理事長から宮崎本校職員に対し安全訓話	宮崎本校職員
	令和5年2月	監事から仙台分校職員に対し安全訓話	仙台分校職員
令和5年度	令和5年7月	理事長及び各分校長から本校・各分校職員に対し安全訓話	本校・各分校職員
	令和5年12月	監事から帯広分校職員に対し安全訓話	帯広分校職員
	令和6年2月	監事から仙台分校職員に対し安全訓話	仙台分校職員
令和6年度	令和6年7月	理事長及び各分校長から本校・各分校職員に対し安全訓話	本校・各分校職員
	令和6年11月	監事から帯広分校職員に対し安全訓話	帯広分校職員
	令和7年2月	監事から仙台分校職員に対し安全訓話	仙台分校職員
令和7年度	令和7年7月	理事長及び各分校長から本校・各分校職員に対し安全訓話	本校・各分校職員
	令和7年11月	監事から帯広分校職員に対し安全訓話	帯広分校職員
	令和8年3月	教頭から宮崎本校職員に対し安全訓話	宮崎本校職員
	令和8年3月	仙台分校長から仙台分校職員に対し安全訓話	仙台分校職員

安全管理体制の強化に向けた取組み (安全指標及び安全目標への達成状況)

資料1-13d

【令和7年度の達成状況】

- 令和7年度においては、事故・重大インシデントの発生はなかったが、イレギュラー運航件数について目標未達成であったこと等を踏まえ、自己評価を「C」と判定 (令和3年度も同様の整理)
- これらのイレギュラー運航には、機材不具合の疑いがあるため引き返したものの、結果として機材不具合等の不安全事故の発生はなかったものもあり、他の事案についても再発防止策を適切に講じている。

【第5期中期目標期間の達成状況】

- 中期目標期間における安全指標・安全目標への達成状況の評価については、期間中に事故・重大インシデントの発生があっても、死傷者を伴う重大事故の発生がなく、また、適切に再発防止策が講じられており、期間中に同様事案が発生していない場合には、過去の中期目標期間評価では「B」と判定している※。

※過去の中期目標期間の評価の例(別ページ参照)

- ・第3期中期目標期間(H23～H27) : H23に死傷者を伴う重大事故が発生したことを踏まえ、H23年度評価と中期目標期間評価ともに「C」と判定
- ・第4期中期目標期間(H28～R2) : H28に航空事故・R2に重大インシデントが発生したことからH28とR2の年度評価は「C」としたが、死傷者を伴うものではなく適切に再発防止策を講じていることを踏まえ中期目標期間評価は「B」と判定

- 第5期中期目標期間においては、R3、R5、R7の年度評価は「C」としているが、

- ・R3とR7はイレギュラー運航件数が目標未達成だったことによるものだが、中期目標期間全体のイレギュラー運航件数は目標を達成していること
- ・R5については、釧路空港における着陸時の滑走路逸脱事故の発生を受けたものだが、死傷者を伴うものではなく、適切に再発防止策を講じており同様事案の発生はないこと (R6の事故は鳥衝突によるものであり運航者の責によらないものとして「B」)

等を総合的に勘案し、期間全体の自己評価は「B」と判定

第5期中期目標期間における安全指標及び安全目標への達成状況

※このため年度評価をC

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	第5期総計
年度評価／中期目標期間評価	C	B	C	B	C(自己評価)	B(自己評価)
事故・重大インシデント件数 (目標値:年間0件)	0件	0件	1件※	1件(鳥衝突)	0件	2件
イレギュラー運航件数 (10,000飛行時間あたり4.28件以下(令和3～6年度)、 3.54件以下(令和7年度、中期目標期間))	6.47件※ (12件/18,558.75時間)	2.41件 (5件/20,738.83時間)	2.03件 (4件/19,699.67時間)	2.57件 (5件/19,436.17時間)	3.97件※ (9件/22659.92時間)	3.46件 (35件/101093.34時間)
安全教育受講回数 (年2回以上)	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回	年2回
教官オブザーブ回数 (教官1人に対して年2回以上)	4.46回／人 (241回/54人)	4.89回／人 (269回/55人)	4.32回／人 (229回/53人)	3.96回／人 (206回/52人)	2.30回／人 (111回/56人)	3.91回／人 (1056回/270人)
ヒヤリハット報告件数 (目標値:年間30件以上)	39件	36件	44件	32件	33件	184件

(参考)過去の中期目標期間における「SSPに基づく取組」の評価

□ 第3期中期目標期間

平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	中期評価
C※	A※	A※	B	B	C

※平成25年度まで：
SS、S、A、B、Cの5段階評価
※平成26年度以降：
S、A、B、C、Dの5段階評価

- 平成23年度：帯広訓練機墜落（航空事故 / 3名死亡、1名重傷）

主務大臣評価理由

見込評価時から引き続き、安全運航への取組が行われている。平成23年度の事故後における航空大学校による安全運航への取組は既に十分に進められており、一定の評価が認められるが、事故の重大性や平成23年度の項目別評価がC評価であったことを踏まえると、中期期間全体を通じた期間実績評価はC評価が妥当と考えられる。

□ 第4期中期目標期間

平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度	中期評価
C	B	B	B	C	B

- 平成28年度：仙台訓練機胴体着陸（航空事故 / 死傷者なし）
- 令和2年度：帯広訓練機墜落（重大インシデント / 死傷者なし）

主務大臣評価理由

今中期目標期間の初年度である平成28年度に仙台分校で胴体着陸による航空事故が1件発生しており、負傷者はなかったものの、推定される原因を踏まえた再発防止策を速やかに行った上で学生訓練を再開させた。さらに平成30年6月28日に運輸安全委員会から公表された事故調査報告書を踏まえ事故後に講じた再発防止のための安全対策について安全教育を実施するとともに、定期的な内容の再確認、実施の継続を行っている。

令和2年4月17日に帯広分校で発生した重大インシデント（帯広空港滑走路に着陸した際に前脚を損傷したため、滑走路路上に停止し、その後地上走行が継続できなくなった。）については、運輸安全委員会において原因の調査中であるが、これまでに航空大学校側に起因すると考えられる問題は特に指摘されておらず、それ以外の問題についても現時点で取り得る訓練機の点検等の安全上の対策を適切に講じていると認められる。

安全管理体制の強化に向けた取組み (内部安全監査及び外部監査)

○ 総合安全推進会議において安全監査計画を策定し、整備委託先等を含む内部安全監査を各校に対して年1回実施するとともに、自己監査としての安全総点検を年2回実施

○ 上記に加え、航空大学校全体の安全管理体制が適切に機能していることについて航空局による外部監査を毎年受査

第5期中期目標期間における 内部安全監査実施状況

年度	実施日	対象
令和3年度	令和4年1月	仙台分校
	令和4年2月	帯広分校
	令和4年2月	宮崎本校
令和4年度	令和5年1月	宮崎本校
	令和5年2月	帯広分校
	令和5年2月	仙台分校
令和5年度	令和6年1月	仙台分校
	令和6年2月	帯広分校
	令和6年2月	宮崎本校
令和6年度	令和7年1月	帯広分校
	令和7年1月	仙台分校
	令和7年3月	宮崎本校
令和7年度	令和7年12月	仙台分校
	令和8年1月	宮崎本校
	令和8年2月	帯広分校

第5期中期目標期間における 航空局による外部監査実施状況

年度	実施日	対象
令和3年度	令和3年12月	帯広分校
	令和4年2月	仙台分校
	令和4年8月	宮崎本校 (※令和4年3月予定の監査を延期)
令和4年度	令和5年1月	帯広分校
	令和5年2月	宮崎本校
	令和5年2月	仙台分校
令和5年度	令和6年1月	仙台分校
	令和6年2月	帯広分校
	令和6年3月	宮崎本校
令和6年度	令和7年1月	帯広分校
	令和7年1月	仙台分校
	令和7年3月	宮崎本校
令和7年度	令和7年12月	仙台分校
	令和8年1月	宮崎本校
	令和8年2月	帯広分校

イレギュラー運航に関する対応状況

イレギュラー運航の発生原因概要

- 発電機の不具合表示(2件)
- トランスポンダーの不具合表示
- 飛行中にドアノブが完全に下がっていないことを確認
- キャビンヒーター不具合(2件)
- 排気ガス温度センサの不具合(2件)
- エンジン油温計が通常より低い温度を表示

リスク軽減のための措置

- 過去にも同様の不具合があったことを踏まえ、内部部品の定期的な交換を実施。更なる対策についてメーカーと調整中。
 - 飛行中に不具合は解消されたものの、訓練継続には不適と考え、念のため帰投した。
帰投後の点検の結果、不具合の再現性が無いことを確認したが、念のため整備措置を実施した。
 - ドアを閉じる際の手順・留意点等について学生・教官に対し周知徹底
 - 通常の整備点検に加え、キャビンヒーターの使用頻度が高まる時期となる前に追加点検を実施
 - 従来は不具合の都度交換することとしていたが、今後は不具合発生前の一定のタイミングで交換
- （○メーカーとも確認し、低外気温中を飛行したことによるものであることが判明し、機体不具合によるものではなかったことを確認。

イレギュラー運航の性質に応じて、リスク軽減のための措置を実施
イレギュラー運航の中には、結果として、不安全事故の発生がしていなかった事例も存在

イレギュラー運航に関する安全指標

現在の指標

○10,000飛行時間あたりに発生したイレギュラー運航件数を指標として設定(4.28件以下(令和3～6年度)、3.54件以下(令和7年度))

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	第5期総計
イレギュラー運航件数 (10,000飛行時間あたり4.28件以下(令和3～6年度)、3.54件以下(令和7年度、中期目標期間))	6.47件 (12件/18,558.75時間)	2.41件 (5件/20,738.83時間)	2.03件 (4件/19,699.67時間)	2.57件 (5件/19,436.17時間)	3.97件 (9件/22,659.92時間)	3.46件 (35件/101,093.34時間)

指標設定に対する課題

○イレギュラー運航は、引返しなどの運航形態で該当するものであって、運航時に発生した不安全事象を網羅しているものではない。
 また、イレギュラー運航であっても、結果として不安全事象が生じていないケースも存在する(例:前頁のエンジン油温計に係る事象)
 ○加えて目標値を達成するため、不安全事象を認識していてもイレギュラー運航を行わないことで却って不安全な状態を拡大させるおそれがある。

次期中期期間(令和8年度～)からの指標

○イレギュラー運航に限らず不安全事象全体を広く評価の対象とし、事象毎にリスク評価を行い、結果重大度・発生可能性の評価から定まるリスク指標の分類毎に指標を定める。

【目標概要】

○レッドゾーンに分類またはレッドゾーン相当として取扱う不安全事象：0件

○イエローゾーンに分類される不安全事象(レッドゾーン相当として取扱うものを除く。)：
 同分類に属する全ての不安全事象に対して、事象発生後に適切な措置を実施し、リスクが許容可能な水準以下に低減され、維持されている状態を確保する。

※いずれも大学校の責によらないものを除く。

※イエローゾーンであっても、航空事故、重大インシデントまたはそれに相当するリスクの高い事象は、レッドゾーン相当として取扱う。

		結果重大度				
		A	B	C	D	E
発生可能性	5	5A	5B	5C	5D	5E
	4	4A	4B	4C	4D	4E
	3	3A	3B	3C	3D	3E
	2	2A	2B	2C	2D	2E
	1	1A	1B	1C	1D	1E

大 小

大 小

ヒヤリハット報告に関する安全指標

現在の指標

○年間のヒヤリハット報告件数を指標として設定(年間30件以上)

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	第5期総計
ヒヤリハット報告件数 (目標値: 年間30件以上)	39件	36件	44件	32件	33件	184件

指標設定に対する課題

○ヒヤリハットは、不安全事象の発生に至る前にあらかじめリスクとなる要因を洗い出し、事前に予防措置をとることを目的とするが、自発的報告であり、実際に発生する件数を把握できないことから、報告しやすい環境の整備が必要。
○航空大学校の安全管理システム(SMS)を適切に機能しているかどうかを評価するためには、ヒヤリハットの件数の多寡を直接的な目標値とするのではなく、件数が一定の目安以下となった場合には、報告しやすい環境にあるかどうかを分析することで対応することが適切。



次期中期期間(令和8年度～)からの指標

○ヒヤリハットの報告件数は、第5中期期間の平均報告件数から36件を目安として設定し、これを下回る場合には、職員・学生へのアンケートを実施し、ヒヤリハットを報告しやすい環境であるかどうかの分析を行い評価を実施する。

第5中期期間に航空大学校で発生した航空事故

事故概要 令和5年9月7日、釧路空港における離着陸訓練実施中、学生による着陸操作が正常に行えず、機長である教官が回復操作を試みている間、誘導路で待機していた機体への接近を予期したため回避操作を行った結果、誘導路を横切る方向に向かって着陸した後、フェンスに接触し停止した。

※当該機の調査、乗組員に対する聞き取り調査等により推定される状況を含む。

推定原因※

(1)主因 当該機機長の操縦交代時期の逸失及び不確実な操縦交代による不安全な状態からの回復の遅れ

(2)副因

ア 進入角が通常よりも低くなったことに対する進入継続判断による低エネルギー状態での進入

イ 操縦学生の高起こし操作

(3)潜在的な要因

ア 教育規程に定める最低実施科目回数の達成や着陸経験の付与に対する強い義務感

イ 教育及び乗務経験の蓄積または慣れによる規程類の曖昧な運用

対策

- 教官のテイクオーバーに関する事項を運航規程に規定
- 操縦交代の実施要領を学生訓練実施要領に明記
- 単発事業用課程における着陸復行の判断基準の見直し
- 操縦のテイクオーバーに関する定期的な能力確認の実施
- 教官任用訓練でのテイクオーバーにかかる科目の規定

事故概要 令和7年3月12日、仙台分校の訓練機が仙台空港を離陸し、同空港で連続離着陸訓練中、鳥と衝突したため引き返し、仙台空港に着陸した。着陸後に左主翼の前縁が凹んでいることが確認された。詳細点検の結果、当該機の損傷の程度が大修理に該当することが確認されたことから、同年8月1日に航空事故と認定された。

推定原因※

鳥衝突による損傷の程度が大きく、大修理に該当するものであったため。

対策

- 一般に鳥衝突に対し運航者がとり得る措置は限られている。
- 一方で、本件については、損傷の範囲・程度の確認、延いては事故認定に時間を要した経緯から以下等の対策を実施した。
 - ・整備委託先と速やかな報告・情報提供の徹底
 - ・大修理相当と判断される損傷の可能性がある場合は、判定作業を最優先で実施するとともに、関係各所へ遅滞なく通知することを整備委託先を含めて確認。

航空思想の普及、啓発のための行事

(1)「空の日」行事への参画

○令和3年度は新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止となったが、令和4年度以降は3校とも各空港の「空の日」行事に参画し、学校紹介、受験相談、フライトシミュレーター体験搭乗、訓練機の展示等を実施し、地域との融和や訓練への理解向上、質の高い学生の確保等に努めた。



宮崎本校

(実績) R4.10、R5.10、R6.9、R7.10



帯広分校

(実績) R4.9、R5.9、R6.9、R7.10



仙台分校

(実績) R4.10、R5.10、R6.10、R7.10

(2) 航空教室及び市民航空講座の開催

○小・中・高生を対象とした「航空教室」や航空思想の普及・啓発を図るための「市民航空講座」を開催

	宮崎本校	帯広分校	仙台分校	計
令和3年度	15回 (87名参加)	3回 (73名参加)	3回 (65名参加)	21回 (225名参加)
令和4年度	14回 (328名参加)	4回 (174名参加)	9回 (232名参加)	27回 (734名参加)
令和5年度	14回 (329名参加)	10回 (169名参加)	7回 (212名参加)	31回 (710名参加)
令和6年度	10回 (259名参加)	4回 (93名参加)	6回 (114名参加)	20回 (466名参加)
令和7年度	12回 (238名参加)	5回 (81名参加)	6回 (59名参加)	23回 (378名参加)

(3) HPやSNSの活用

○更なる航空思想の普及・啓発を図るためHPやSNSを活用(下表のフォロワー数はR8.3.1現在)

	Facebook (フォロワー数: 6,374人)	X(旧Twitter) (フォロワー数: 4,386人)	Instagram (フォロワー数: 5,138人)	ホームページ
令和3年度	記事投稿回数: 45回	記事投稿回数: 45回	記事投稿回数: 45回	アクセス数: 29,318回
令和4年度	記事投稿回数: 40回	記事投稿回数: 41回	記事投稿回数: 36回	アクセス数: 43,702回
令和5年度	記事投稿回数: 45回	記事投稿回数: 45回	記事投稿回数: 45回	アクセス数: 45,050回
令和6年度	記事投稿回数: 41回	記事投稿回数: 41回	記事投稿回数: 41回	アクセス数: 41,360回
令和7年度	記事投稿回数: 43回	記事投稿回数: 43回	記事投稿回数: 43回	アクセス数: 39,274回



Facebook



X(旧Twitter)



Instagram



修学旅行受入れ

(4) その他

○メディアの取材対応などを通じて、航空大学校の広報・PRに努めた

訓練環境の維持・向上 ー単発飛行課程における訓練シラバス等の見直しー

帯広飛行課程と宮崎飛行課程の配分の見直し等

- コロナ渦や帯広分校の機材不具合等の影響を受けて、帯広飛行課程の訓練遅延が顕著となったことから、その影響を軽減するため、帯広飛行課程から宮崎飛行課程に一部の訓練を移行するシラバス変更を実施(66回生Ⅲ期より段階的に適用)
- その後、宮崎飛行課程における訓練遅延が顕著となり、帯広飛行課程と宮崎飛行課程の課程間で自宅待機が拡大したことから、その影響を軽減するため、宮崎飛行課程から帯広飛行課程に一部の訓練を移行し合計訓練時間を効率化するシラバス変更を実施(70回生Ⅱ期より適用)
- 引き続き単発飛行課程の効果的・効率的な訓練に向けて検証と見直しを実施

	66-Ⅱまで		66-Ⅲ～70-Ⅰ (令和3年適用)※1		70-Ⅱから (令和7年適用)	
	実機	FTD	実機	FTD	実機	FTD
帯広課程	71+30 (6か月)	7+00	50+00 (5か月)	8+20	72+00 (7か月)	8+20
宮崎課程	73+30 (6か月)	15+00	90+00 (7か月)	11+40	65+00 (5か月)	11+40
合計	145+00	22+00	140+00	20+00 ※2	137+00	20+00 ※2

※1: 帯広課程から宮崎課程への訓練の移行等は段階的に実施(67-Ⅳから完全運用)。また、69-Ⅳから宮崎課程から帯広課程に夜間飛行訓練2時間移行。

※2: 66-Ⅳまでは訓練シラバス上のFTD訓練は22時間実施。67-Ⅰからは訓練シラバス上のFTD訓練に加え、操縦手順の定着や操縦技術の向上のためのFTD訓練を追加で実施(左記参照)

飛行訓練装置(FTD)の更なる活用

- 単発飛行課程において、操縦手順の定着や操縦技術の向上のため、飛行訓練装置(FTD)の更なる活用を実施

	66回生Ⅳ期まで	67回生Ⅰ期から
FTD訓練内容	○基本計器飛行 ○計器飛行方式 (仙台飛行課程に向けた導入訓練)	左記の訓練に加え、 空中操作、離着陸、野外飛行緊急操作など単発飛行課程の実機訓練科目を補強するためのFTD訓練を追加
FTD時間数	22時間(24HOP)	20時間(24HOP) + 約4時間(5HOP)※1

※1: 追加FTD訓練は、67-Ⅰ～67-Ⅲは3+20(4HOP)、67-Ⅳ～68-Ⅱは5+00(6HOP)実施し、これらの結果を踏まえ68-Ⅲからは4+10(5HOP)とした。

- 飛行訓練装置(FTD)訓練内容変更の検証の結果、実機訓練における追加教育時間の減少に繋がるなどの効果

		66回生	67回生	68回生	69回生※2
実機訓練の追加教育時間(平均)	帯広	2+26	2+15	1+43	0+56
	宮崎	4+35	3+11	2+19	1+55

※2: 69回生の実績は69回生Ⅰ期からⅢ期までの平均

一者応札の改善に向けた取組み

資料2-2

航空大学校においては、一者応札の改善を図るため、以下の取組等を実施

(1) 契約情報提供の充実

- 宮崎本校における公告掲示に加え、当校ホームページ・各分校での公告を掲示する。また、国土交通省航空局など関係機関ホームページへのリンクを掲載する。
- 業界紙等の新しい媒体に公告情報を掲載し、その有効性を調査・分析する。(令和6年度より日刊航空に掲載)
- 契約発注見通しについて、年間契約以外の入札案件にも拡大して予定履行期間を追加するなどの改善を図る。
- 契約制度の概要をまとめた入札参入ガイドラインを作成し、当校ホームページに掲載する。

(2) 仕様書内容の見直し

- 入札参加を促進するため、仕様書内容を見直して不要業務を排除する。

(3) 公告期間の十分な確保

- 新規事業者の参入を促進するため、公告期間を十分に確保する。

(4) 業務等準備期間の十分な確保

- 業務開始までに十分な実施体制を整えられるよう、開札日から業務開始日までの期間を十分に確保する。

(5) 複数年度契約化の検討

- 一者応札が長期間継続する案件について、複数年度契約化の検討を行う。

(6) 事業者からの聞き取り

- 入札説明書を配布したが競争参加の申請がなかった事業者又は競争参加の申請を行ったが応札に応じなかった事業者に対して、不参加理由のアンケートを実施し、不参加となった原因の調査・分析を行う。
(令和7年度は、入札説明書を2者以上に配布したが一者応札となった7件の入札案件について、競争参加申請のなかった12者に対してアンケート調査を実施)
- 当校の入札に初めて競争参加の申請を行った事業者に対して、入札情報の入手方法について電子メール・電話等で確認を行い、新規参入に至った要因の調査・分析を行う。
(令和7年度は、新規に入札参加した8者に対して確認を実施)

第5期中期目標期間における一者応札案件

資料2-3

	件名	請負事業者	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	担当課
1	航空気象情報提供サービス	(株)ウェザーニューズ	一者応札	一者応札	複数応札 (仕様書改善)	複数応札	一者応札	(宮崎)運用
2	航空ガソリン青森空港機上渡しの購入	(株)パシフィック	一者応札	一者応札	一者応札	一者応札	一者応札	(宮崎)会計・整備
3	航空ガソリン新潟空港機上渡しの購入	新潟米油販売(株)	一者応札	一者応札	一者応札	(入札不調)	一者応札	(宮崎)会計・整備
4	航空ガソリン花巻空港機上渡しの購入	(株)宮澤商店	一者応札	一者応札	一者応札	一者応札	一者応札	(宮崎)会計・整備
5	航空ガソリン松山空港機上渡しの購入	藤村石油(株)	一者応札	(入札不調)	—	—	—	(宮崎)会計・整備
6	帯広分校航空機保守	(株)Japan General Aviation Service	複数年度契約 (R3～4年度)		複数年度契約 (R5～6年度)		一者応札	(宮崎)整備
7	仙台分校航空機保守	(株)ジャムコ	複数年度契約 (R3～4年度)		複数年度契約 (R5～6年度)		一者応札	(宮崎)整備
8	本校航空機保守	(株)Japan General Aviation Service	複数年度契約 (R3～4年度)		複数年度契約 (R5～6年度)		一者応札	(宮崎)整備
9	仙台分校G58型飛行訓練装置保守	(株)JAL CAE FLIGHT TRAINING	一者応札	一者応札	一者応札	一者応札	複数応札	(宮崎)整備
10	スピン訓練委託契約	朝日航空(株)	一者応札	一者応札	一者応札	一者応札	一者応札	(宮崎)教務
11	航空大学校入学第二次試験身体検査	(一財)航空医学研究センター	一者応札	一者応札	一者応札	一者応札	一者応札 (仕様書改善)	(宮崎)教務
12	航空大学校帯広分校除雪作業	帯広通商(株)	一者応札	一者応札	一者応札	一者応札	一者応札	(帯広)総務
13	フラスカ式SR22型飛行訓練装置保守	ANAベースメンテナンステクニクス株式会社	一者応札	一者応札	一者応札	一者応札	一者応札	(帯広)整備

※【令和6年度まで】工事、物品等製造契約250万円、物品購入契約160万円、物品賃借契約80万円、役務契約100万円未満及び収入原因契約のものを除く。

※【令和7年度以降】工事、物品等製造契約400万円、物品購入契約300万円、物品賃借契約150万円、役務契約200万円未満及び収入原因契約のものを除く。

教育コストの区分・把握

資料2-4

- 教育業務、教育支援業務及び附帯業務に係る区分・把握を行い、経費の推移比較や経費のコスト構造の推移など、教育コストの分析・評価を実施(経費の比較に不適である単発的な経費となる施設経費補助金、退職金や臨時損失は除く。)
- 毎事業年度において効率的な業務運営を進めたものの、
 - ・ 令和7年度においては、第5期中期目標期間中の他の事業年度に比して、物価や労務単価の高騰、総飛行時間の増加に伴って運航費が増加し、老朽化等に対応した校舎等維持費(無線設備の更新等)等の増加に伴って業務経費が増加。
 - ・ 第5期中期目標期間(令和3～7年度)においては、第4期中期目標期間(平成28～令和2年度)に比して、第4期中期目標期間の途中(平成30年度)から養成定員が増加(72名→108名)したこと等に伴って教育業務費が全般的に増加

(単位:百万円)

			第4期	第5期				
			平均	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
教育業務			2,623	3,080	3,526	3,572	3,642	4,417
運航費	航空機リース料、燃料費、修繕費 等		1,794	2,151	2,550	2,582	2,660	3,389
人件費	教官(学科・実科)の人件費		721	815	884	853	859	914
一般管理費	教官の研修旅費・赴任旅費		3	6	3	9	5	6
その他	校費(入学試験経費、教材維持費、航空身体検査料等)、諸謝金 等		105	108	89	128	118	108
教育支援業務			790	783	761	784	796	861
業務経費	雑役務費(教官部門の事務補助職員等)、職員旅費、校舎等維持費 等		124	93	104	96	123	132
人件費	教官以外の人件費		307	307	282	307	315	352
一般管理費	教官以外の研修旅費・赴任旅費、保険料、雑役務費(管理部門の事務補助職員等) 等		360	383	375	381	357	377
附帯業務			15	15	9	9	13	10
単発的な経費			111	81	49	35	437	99
施設整備費補助金	施設の整備・大規模修繕		59	0	0	35	349	95
退職金	職員の退職金		52	81	49	0	51	4
臨時損失	事故関係費		0	0	0	0	37	0
合計				3,959	4,345	4,400	4,888	5,387

第5期中期計画期間の予算、収支計画及び資金計画

(別紙)

予 算

(単位：百万円)

区 分	金 額
収入	
運営費交付金	14,245
施設整備費補助金	716
業務収入	7,488
計	22,448
支出	
業務経費	12,829
教育経費	12,829
人件費	7,344
施設整備費	716
一般管理費	1,559
計	22,448

〔人件費の見積り〕

中期目標期間中5,658百万円を支出する。
当該人件費の見積りは、予算表中の人件費の内、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当及び超過勤務手当の費用である。（非常勤役職員給与等を除く。）

収支計画

(単位：百万円)

区 分	金 額
費用の部	21,940
経常費用	21,940
一般管理費	1,559
減価償却費	208
教育経費	12,829
人件費	7,344
財務費用	0
臨時損失	0
収益の部	21,940
運営費交付金収益	14,245
施設費収益	0
業務収益	7,488
資産見返運営費交付金戻入	208
資産見返物品受贈額戻入	0
資産見返寄付金戻入	0
臨時利益	0
純利益	0
総利益	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ものと想定している。

資金計画

(単位：百万円)

区 分	金 額
資金支出	22,448
業務活動による支出	21,732
投資活動による支出	716
財務活動による支出	0
次期中期目標の期間への繰越金	0
資金収入	22,448
業務活動による収入	21,732
運営費交付金による収入	14,245
業務収入	7,488
その他の収入	0
投資活動による収入	716
施設整備費補助金による収入	716
その他の収入	0
財務活動による収入	0

※単位未満を四捨五入しているため合計額が合わない場合がある。

予算、収支計画及び資金計画の年度計画額 に対する実績額の差額

【別紙1 予算】

(単位:百万円)

区 分	令和3年度			令和4年度			令和5年度			令和6年度			令和7年度		
	計画額	実績額	差額	計画額	実績額	差額	計画額	実績額	差額	計画額	実績額	差額	計画額	実績額	差額
収入															
運営費交付金	2,588	2,588	0	2,668	2,668	0	3,027	3,027	0	2,979	2,979	0	2,675	2,675	0
施設整備費補助金	0	0	0	0	0	0	35	35	0	398	349	▲49	97	95	▲2
業務収入	1,395	1,352	▲44	1,503	1,263	▲239	1,934	1,463	▲471	3,127	2,029	▲1,098	2,279	2,434	155
計	3,983	3,940	▲44	4,171	3,932	▲239	4,996	4,526	▲471	6,504	5,357	▲1,147	5,052	5,204	152
支出															
人件費	1,287	1,272	▲14	1,291	1,288	▲3	1,300	1,230	▲70	1,301	1,301	▲1	1,302	1,351	▲49
施設整備費	0	0	0	0	0	0	35	35	0	398	349	▲49	97	95	▲2
業務経費															
教育経費	2,406	2,298	▲108	2,624	2,679	55	3,406	2,746	▲660	4,555	2,876	▲1,679	3,432	3,559	127
所要額計上経費	2,292	2,180	▲112	2,534	2,573	39	3,327	2,637	▲690	4,477	2,731	▲1,746	3,355	3,455	100
効率化対象経費	114	119	4	91	106	16	79	109	30	79	145	67	78	104	26
一般管理費	290	389	99	256	378	122	256	390	134	250	362	112	220	382	162
所要額計上経費	193	194	1	174	180	6	176	158	▲18	172	143	▲30	145	130	▲15
効率化対象経費	97	195	98	82	198	116	80	231	152	77	219	142	75	252	177
計	3,983	3,959	▲24	4,171	4,345	174	4,996	4,401	▲596	6,504	4,888	▲1,617	5,051	5,387	336

(注)計画額は補正後予算額

単位未満を四捨五入しているため合計額が合わない場合がある

【別紙2 収支計画】

(単位:百万円)

区 分	令和3年度			令和4年度			令和5年度			令和6年度			令和7年度		
	計画額	実績額	差額	計画額	実績額	差額	計画額	実績額	差額	計画額	実績額	差額	計画額	実績額	差額
費用の部	4,060	4,033	▲27	4,244	4,446	202	5,050	4,448	▲602	6,258	4,736	▲1,522	5,113	5,128	15
経常費用	4,060	4,031	▲29	4,244	4,444	200	5,050	4,446	▲604	6,258	4,698	▲1,560	5,113	5,116	3
一般管理費	290	332	42	256	330	74	256	340	84	250	311	61	220	317	97
減価償却費	77	469	392	73	456	382	88	528	440	151	538	387	159	575	416
教育経費	2,406	1,816	▲591	2,624	2,129	▲495	3,406	2,200	▲1,207	4,555	2,389	▲2,167	3,432	2,730	▲702
人件費	1,287	1,316	29	1,291	1,439	148	1,300	1,294	▲6	1,301	1,386	84	1,302	1,431	129
財務費用	0	99	99	0	90	90	0	84	84	0	74	74	0	63	63
臨時損失	0	2	2	0	2	2	0	2	2	0	38	38	0	12	12
収益の部	4,060	3,974	▲87	4,244	4,002	▲242	5,050	4,362	▲688	6,258	4,748	▲1,510	5,113	5,548	435
運営費交付金収益	2,588	2,389	▲198	2,668	2,429	▲239	3,027	2,714	▲313	2,979	2,315	▲665	2,675	2,338	▲337
施設費収益	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	63	63	0	46	46
業務収益	1,395	1,352	▲44	1,503	1,267	▲236	1,934	1,401	▲533	3,127	2,011	▲1,116	2,279	2,429	150
引当金見返に係る収益	0	131	131	0	207	207	0	74	74	0	141	141	0	89	89
資産見返運営費交付金戻入	77	100	23	73	87	14	85	106	21	90	108	17	98	156	58
資産見返物品受贈額戻入	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
資産見返寄付金戻入	0	0	0	0	10	10	3	63	60	61	62	1	61	61	0
臨時利益	0	2	2	0	2	2	0	2	2	0	49	49	0	429	429
総利益	0	▲59	▲59	0	▲444	▲444	0	▲86	▲86	0	12	12	0	420	420

(注) 計画額は補正後予算額

単位未満を四捨五入しているため合計額が合わない場合がある

【別紙3 資金計画】

(単位:百万円)

区 分	令和3年度			令和4年度			令和5年度			令和6年度			令和7年度		
	計画額	実績額	差額	計画額	実績額	差額	計画額	実績額	差額	計画額	実績額	差額	計画額	実績額	差額
資金支出	3,983	4,515	532	4,171	4,294	123	4,996	4,371	▲625	6,504	4,638	▲1,867	5,052	5,725	223
業務活動による支出	3,983	4,016	32	4,171	3,836	▲335	4,962	3,880	▲1,082	6,106	4,197	▲1,909	4,954	4,646	▲308
投資活動による支出	0	169	169	0	125	125	35	195	160	398	89	▲309	97	712	615
財務活動による支出	0	330	330	0	333	333	0	296	296	0	352	352	0	367	367
資金収入	3,983	4,021	38	4,171	3,932	▲239	4,996	5,599	603	6,504	4,894	▲1,610	5,052	4,608	▲444
業務活動による収入	3,983	3,976	▲7	4,171	3,932	▲239	4,962	5,565	603	6,106	4,837	▲1,270	4,954	4,313	▲641
運営費交付金による収入	2,588	2,588	0	2,668	2,668	0	3,027	3,027	0	2,979	2,979	0	2,675	2,675	0
業務収入	1,395	1,388	▲7	1,503	1,260	▲243	1,934	2,513	579	3,127	1,809	▲1,318	2,279	1,632	▲647
その他収入(業務)	0	1	1	0	4	4	0	24	24	0	48	48	0	5	5
投資活動による収入	0	45	45	0	0	0	35	35	0	398	57	▲341	97	295	198
施設整備費補助金による収入	0	45	45	0	0	0	35	35	0	398	57	▲341	97	295	198
その他の収入(投資)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
財務活動による収入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(注)計画額は補正後予算額

単位未満を四捨五入しているため合計額が合わない場合がある

内部統制の充実・強化

内部統制を充実・強化するため、監事による業務監査を実施するとともに、以下の取組等を実施

(1) 内部統制委員会の開催(年2回)

○内部評価委員会を外部有識者の参画を頂いて開催し、内部統制の推進に関する重要事項を審議するため、「内部統制委員会」を年2回開催

(2) 航大会議の開催(月2回)

○航空大学の各部門間の連携を円滑にし、校務に関する重要事項を審議するため、「航大会議」を月2回開催(このうち月1回は宮崎本校・帯広分校・仙台分校の3校合同でオンラインを通じて開催)

(3) 情報セキュリティ対策

○情報システムに対するサイバー攻撃への防御力強化・組織対応能力等の強化を図るため、情報セキュリティポリシーに関する規程類の整備、職員に対する自己点検や研修を通じた意識向上、内閣サイバーセキュリティセンターが開催するセミナーへの担当者の参加などの取組を実施

(4) コンプライアンス等の強化

○外部講師等によるコンプライアンス研修とハラスメント研修を職員向けにそれぞれ年1回開催

国や民間（航空会社等）との人事交流

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%程度について国や民間（航空会社等）との人事交流を実施

○第5期中期目標期間の各事業年度における人事交流の実施状況

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
人事交流人数	16人	28人	15人	19人	31人
人事交流比率	13. 2%	23. 1%	12. 3%	15. 7%	24. 8%

○令和7年度における人事交流の内訳（当該年度において人事交流を実施した人数／職員数（役員を除く））

令和8年3月31日現在

	学 科	実 科	総務課	会計課	教務課	整備課	運用課	計
宮崎本校	0／9	4／23	8／10	5／8	3／4	1／5	0／4	21／63
帯広分校	－	4／21	1／3	－	－	0／3	0／3	5／30
仙台分校	－	4／22	1／4	－	－	0／3	0／3	5／32
計	0／9	12／66	10／17	5／8	3／4	1／11	0／10	31／125

施設・設備に関する計画

第5期中期計画に定められた施設・設備の整備計画を適宜見直ししながら必要な工事を実施

第5期中期計画			実施状況		備考
年度	施設・設備の内容	予定額 (百万円)	実施状況	執行額 (百万円)	
令和3年度	—	—	—	—	—
令和4年度	帯広分校格納庫増設工事	200	未実施	—	実施時期見直し
令和5年度	帯広分校エプロン拡張工事	187	令和5年度(設計) 令和6年度(工事)	35 312	令和5年度に設計し、令和6年度に工事を実施
令和6年度	帯広分校誘導路増設工事	179	未実施	—	エプロン拡張工事により補完
	宮崎本校運航管理局舎改修工事	28	令和6年度実施	37	
令和7年度	宮崎本校学生寮屋上改修工事	71	令和7年度実施	94	宮崎本校庁舎等屋上改修その他工事として一括発注
	宮崎本校庁舎屋上改修工事	25	令和7年度実施		
	仙台分校訓練棟改修工事	26	未実施	—	実施時期見直し