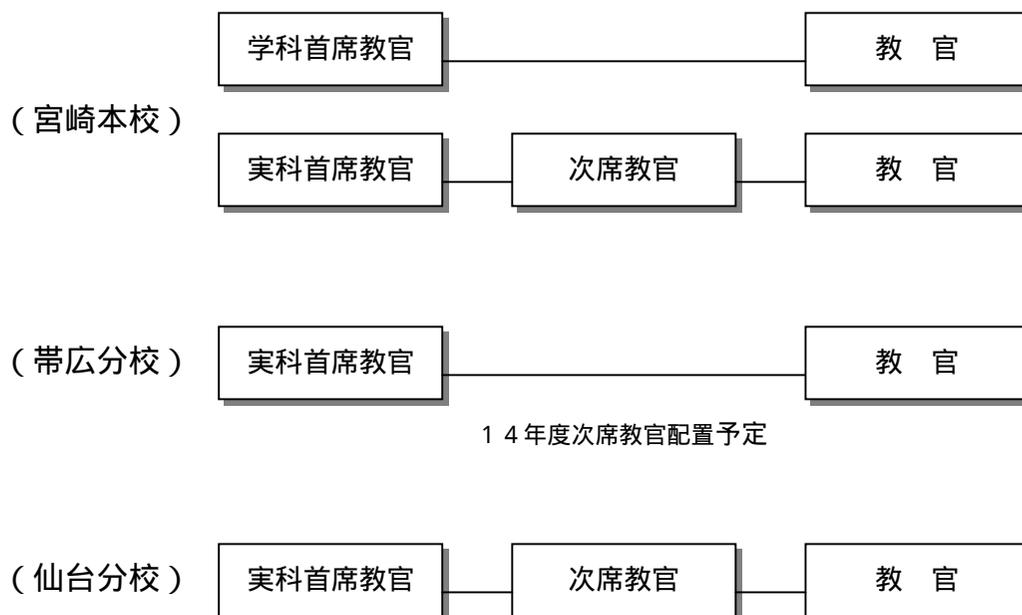


1. 業務運営の効率に関する年度計画

(1) 組織運営の効率化
13年度計画

本校及び分校の実科教官に首席・次席、本校の学科教官に首席を置き、航空大学校として決定した教育方針を教育現場に効率的に徹底させる。

実科・学科の組織図



- 首席教官・次席教官の業務 -

（首席教官）

1. 実科及び学科首席教官は、次の業務を行う。
 - (1) 教育及び研究の実施運営に関すること。
 - (2) 教官会議を招集し、その議長になること。
 - (3) 学生の技量把握に関すること。
 - (4) 教育の標準化に関すること。
 - (5) 教官の教育技能管理に関すること。
 - (6) その他教官の業務の実施に関すること。

（次席教官）

2. 次席教官は、首席教官を補佐し前項の業務を首席教官と共に行う。

(2) 人材の活用に関する年度計画

管理部門職員の国土交通省職員との人事交流

13年度計画

管理部門職員(62名)の1割ないし2割(6名~12名)について、国土交通省との人事交流を行い組織の活性化を図るとともに経費の効果的且つ効率的な運用を図る。

13年度 管理部門の職員数 * 役員及び教官職(実科・学科)職員を除く

	総務課	会計課	整備課	運用課	計
宮崎本校	12	8	8	6	34
帯広分校	6	-	5	3	14
仙台分校	6	-	5	3	14
計	24	8	18	12	62
13年度指標・目標値の達成度			整備課		計
			転入	転出	
宮崎本校	1	1		1	16
指標・目標値の最大2割・12名を 越える成果を得た。				1	5
			-	2	26

13年度国土交通省との人事交流

13年度 管理部門職員の転入・転出

転入者 12名 転出者 14名 余く
計26名(平均13名)
62名中の21%

(2) 人材の活用に関する年度計画

実科教官の国土交通省職員との人事交流

13年度計画

2名程度の実科教官について、国土交通省との人事交流を行い組織の活性化を図る。

平成13年度実科教官の人事異動

国土交通省との人事交流対象者 : 4名(年度計画より2名増)

転入者

転出者

異動日	氏名	異動元	異動先
13. 4. 1		新規採用	本校助手
13. 4. 1		新規採用	帯広助手
13. 4. 1		大阪局先任運航審査官	本校実科首席
13. 4. 1		航空局乗員課試験官	本校教授
13. 7. 1		航空局運用課検査官	本校教授
13. 7. 1		新規採用	本校講師
14. 1. 1		新規採用	帯広助手
14. 3. 31		航空局運用課専門官	本校講師

異動日	氏名	異動元	異動先
13. 4. 1		本校助教授	航空局運航課試験官
13. 4. 1		仙台講師	大阪局試験官
13. 7. 1		仙台助教授	航空局運用課検査官
14. 1. 1		仙台分校長	勸奨退職
13. 3. 1		本校教授	航空局運用課検査官
13. 3. 1		帯広講師	死亡
14. 3. 31		仙台助教授	定年退職

対象者は網掛け表示 : 転入者・転出者、各4名

(3) 業務運営の効率化に関する年度計画

教育・訓練業務の効率化

学科教育時間の短縮 : 学科教育の内容(分野) レベル、時間数等を精査し、48回 期生(13年7月入学)から教育時間を従来の1965時間から1320時間に短縮した。

* 旧課程より645時間の短縮(32.8%減)

分野別新旧課程の教育時間の比較	旧課程	新課程
・ 英語	330 h	195 h
・ 保健体育	180 h	90 h
・ 航空工学	315 h	250 h
・ 電子電気	405 h	170 h
・ 管制、航空法、気象、航法	315 h	302 h
・ 計器飛行、飛行方式、航空機取扱	330 h	273 h
・ その他(数学、航空概論)	90 h	40 h
	計 1965 h	1320 h

各課程における時間配分

	旧 課 程	新 課 程
学科教育		
・ 基礎教育	1155時間 : 宮崎	735時間 : 宮崎
・ 専門教育	810時間 : 帯広 150時間 宮崎 360時間 仙台 300時間	585時間 : 帯広 167時間 宮崎 213時間 仙台 205時間
時 間 数	1965時間	1320時間(-645時間)

実科教育時間の短縮 : 地上飛行訓練装置及びCPT (Cockpit Procedure Trainer) の活用等を図り、48回 期生 (13年7月入学) から操縦演習時間 (フライト) を従来の235時間から220時間に短縮した。

* 旧課程より15時間の短縮 (内訳: 単発5時間、双発10時間)

一方、計器飛行地上演習 (FTD) を従来の35時間を45時間に変更した。

各課程における操縦演習時間配分

課 程	科 目	使用機材	操縦演習 (フライト) 時間		計器飛行地上演習 (FTD) 時間	
			旧課程	新課程	旧課程	新課程
帯広課程	単発機操縦演習	A36・T67M	55	77		
宮崎課程	単発機操縦演習	A36	105	78	20	20
仙台課程	多発機操縦演習	C90A	75	65	15	25
計			235	220	35	45

養成期間の短縮

旧課程 2年4ヶ月

宮崎学科 8ヶ月	帯広 FLT 4ヶ月	宮崎 FLT 8ヶ月	仙台 FLT 8ヶ月
----------	------------	------------	------------

入学 : 4月、8月、12月の年3回

新課程 2年0ヶ月

宮崎学科 6ヶ月	帯広 FLT 6ヶ月	宮崎 FLT 6ヶ月	仙台 FLT 6ヶ月
----------	------------	------------	------------

4ヶ月短縮

入学 : 4月、7月、10月、1月の年4回、 但し13年度は年3回

(3) 業務運営の効率化

訓練機材の利用率の向上

重整備作業日数削減実績

	平成 1 2 年度		平成 1 3 年度		前年度比較 削減日数	削減日数 計
	機数	平均作業日数	機数	平均作業日数		
A 3 6 型機	9	3 6 日	9	3 0 日	6 日	5 4 日
C 9 0 型機	4	5 3 日	2	5 0 日	3 日	6 日
					計	6 0 日

1 機当たりの年間飛行可能時間の増加

$$[6 0 (日) \times 5 . 5 (時間)] \div 3 0 (機) = \underline{1 1 時間}$$

└───▶ 一日の飛行 予定時間	└───▶ 保有機数	宮崎 A 3 6	1 3 機
		帯広 A 3 6	8 機
		仙台 C 9 0	9 機

休業日に実施した整備作業実績

	型 式	実施日数	整備機数
宮崎本校	A 3 6 型機	1 1 日	2 2 機
帯広分校	A 3 6 型機	8 日	1 9 機
仙台分校	C 9 0 型機	9 日	1 4 機
	計	2 8 日	5 5 機

1 機当たりの年間飛行可能時間の増加

$$[5 5 (機) \times 5 . 5 (時間)] \div 3 0 (機) = \underline{1 0 時間}$$

1 - (3) 業務運営の効率化

訓練機への情報提供業務の効率化

1 3 年度計画

運航情報の電子化を図るために必要となる訓練空港及び空域の各種データの収集を行うとともに、電子化手法の検討及び情報の標準化を図る。

1 . 電子化を図る情報の種類と提供内容

- | | |
|---------------|--|
| 訓練空港に関するもの | <ul style="list-style-type: none"> ・ 航大機が訓練を実施する空港の諸元、空港周辺の地図情報を一元的に整理して使い勝手のよい見やすい資料として提供する。 ・ 航大機が駐機するエプロンと空港施設との位置関係を図示化して表示する。 |
| 訓練空域に関するもの | <ul style="list-style-type: none"> ・ 訓練空域内（ナビゲーション・コースを含む）に関する地図データを可能な限り取り入れるとともに一部データは立体化（3D化）した資料として提供する。 |
| 安全運航の周知に関するもの | <ul style="list-style-type: none"> ・ 各種運航情報サーキュラー、安全情報等の情報及び各訓練空港との間で事前に調整に基づく情報の提供を行う。 |

2 . データ収集等の作業

航大3校運用課で上記1に掲げる情報を基本に、データの収集及び標準化の作業を年度計画どおりに進めた。

【参考】 宮崎本校のデータ収集資料の一部、別紙参照（資料1 - 6 2/2）

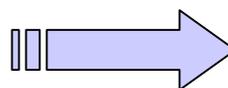
3 . 電子化を図る情報の提供方法（電子化の手法）

WEB方式による情報提供の方法とする。

当初は運航管理局舎に情報提供用の端末を設置して運用を行う。その後、運用評価を行いつつ利便性の向上を図るため校内LANを利用して、庁舎、学生寮からもアクセスが可能となる環境を整備する。

上記については、14年度計画で基本システムの構築を実施する予定。

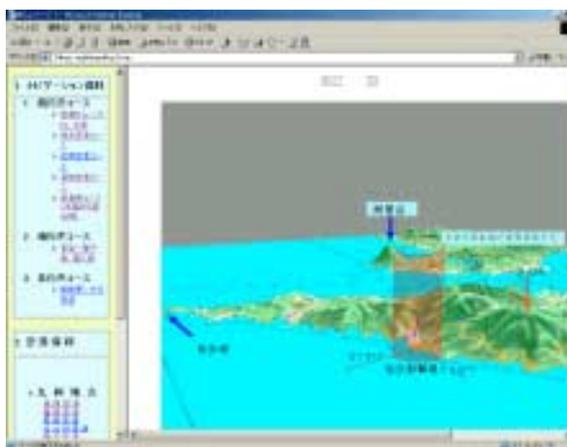
運航情報Web化のイメージ図(宮崎本校の例)



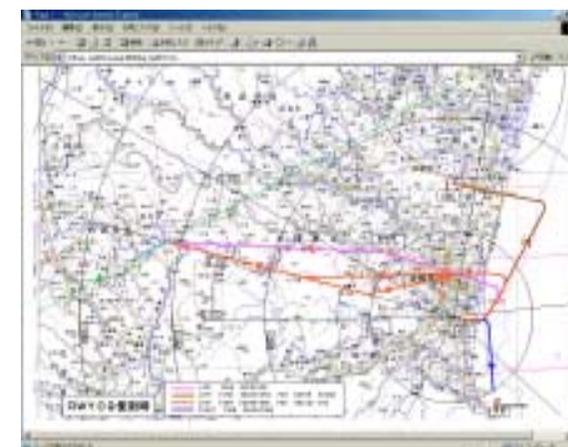
運航情報電子化の種類 (抜粋)



訓練空港の各種情報



ナビゲーション・コースの3D化の図面



訓練空域の地図データ

2 - (1) 教育の質の向上

操縦教官の技能審査を各人毎年 1 回実施する。

平成 1 3 年度教官定期審査等実績表

() 内は審査官

操縦教官定期審査

(宮崎本校 1 4 名)

(仙台分校 1 0 名)

(帯広分校 7 名)

1 2/28 (馬場康雄)	8 11/9 (馬場康雄)	1 4/9 (池田一志)	9 2/25 (衣袋美治)	1 2/25 (平野和年)
2 12/25 (馬場康雄)	9 11/26 (馬場康雄)	2 4/12 (大庭一廣)	1 0 3/14 (衣袋美治)	2 3/14 (松原賢一郎)
3 12/25 (馬場康雄)	1 0 11/8 (石田健司)	3 4/12 (大庭一廣)		3 3/20 (松原賢一郎)
4 11/8 (馬場康雄)	1 1 11/12 (馬場康雄)	4 4/13 (大庭一廣)		4 3/1 (松原賢一郎)
5 2/26 (馬場康雄)	1 2 9/25 (石田健司)	5 4/18 (池田一志)		5 3/15 (松原賢一郎)
6 2/26 (馬場康雄)	1 3 11/26 (石田健司)	6 4/18 (池田一志)		6 1 1 / 8 (松原賢一郎)
7 11/9 (馬場康雄)	1 4 11/12 (馬場康雄)	7 4/19 (池田一志)		7 1 2 / 11 (松原賢一郎)
		8 4/20 (池田一志)		

操縦教官任用審査

(宮崎本校 6 名)

(仙台分校 4 名)

1 5 7/31 (石田健司)	1 8 11/1 (馬場康雄)	1 1 5/25 (池田一志)	1 3 1/14 (大庭一廣)
1 6 9/11 (馬場康雄)	1 9 9/18 (馬場康雄)	1 2 9/19 (池田一志)	1 4 3/15 (衣袋美治)

1 7 7/27 (石田健司)

2 0 3/8 (石田健司)

2 - (1) 教育の質の向上

在校生からの意見聴取【実科】 -

47前期生の班編制
に関するアンケート

47前期は中間審査後、班編制を大きく変更した。このことについて学生がどう感じているか、アンケート調査をおこなった。

実施日 平成13年10月2日 ・ 於：宮崎本校フライト課程 ・ 47前期生23名中、20名回答（回答率：87%）

質 問	回答内容	回答者数
1. 班編制（学生）を変えたことについて	良かった	16
	悪かった	0
	どちらとも言えない。	4
2. 教官が替わったことについて	良かった	16
	悪かった	2
	どちらとも言えない。	2
3. 教官の定期的なローテーションについて	積極的に実施した方がよい。	9
	やらない方がよい。	5
	どちらとも言えない。	6

教育に反映させた事項

1. 担当教官を始めクラスの班編制を一定期間後に変えることを今後制度化することとし、教育の均一化と標準化を図る。また、学生間の技能格差を少なくする。
2. 宮崎フライト課程の到達目標及び必要な知識レベルを明確に認識させるためフライト学生の教育状況をオブザーブする機会を設けることとした。

在校生からの意見聴取【実科】 -

47中期生へのアンケート

実施日 平成13年10月2日 ・ 於：宮崎本校フライト課程 ・ 47中期生24名中、18名回答（回答率：75%）

1. 学校に対して

a) 学校の制度に対して

不満なし・・・18

不満あり・・・0

b) 学校の規則に対して

不満なし・・・18

不満あり・・・0

* 規則が徐々に甘くなってきている。

c) 寮や教室の設備に対して

不満なし・・・15

不満あり・・・3

* パソコン用のLANを整備してほしい

* 寮と教室の通用門がほしい

* 図書館やAVルームを自由に使える環境に
してほしい

2. 教育に対して

a) 一般的な教育内容に関して

不満なし・・・15

不満あり・・・3

* ラインパイロットとして一般的な知識に関する
授業がほしい

* 気象の授業をもっとフライトに近いものにして
ほしい

b) 全般的な教育の方法に対して

不満なし・・・17

不満あり・・・1

* 学科のテストが辛い

2. 教官に対して

a) 指導方法に対して

不満なし・・・16

不満あり・・・2

* 宮崎課程で1度は班編制をしておいてはどうか

b) 教官の質に対して

不満なし・・・17

不満あり・・・1

* 先入観をもって学生に接しているのでは

c) 教官との相性について

不満なし・・・18

不満あり・・・0

* 相性は人対人である以上、合わないことがある
のは仕方ない。

2 - (1) 教育の質の向上

在校生からの意見聴取【学科】

学生の授業評価の実施

48回1期生から学科教育に関して16項目につき学生の評価を受ける。引き続き実施してデータを整理し、結果の分析を経て教育にフィードバックする。

学生による授業評価（48回生 期生） 平成13年12月実施

問	質 問	評 価 平均点	問	質 問	評 価 平均点
1	授業は私にとって興味のあるものだった。	3.8	9	授業内容シラバスについて予め説明があった。	3.3
2	授業の予習復習をした。	2.9	10	シラバス通り行われた。	3.4
3	教官に対してよく質問をした。	2.8	11	教官の話は聞き取りやすかった。	3.3
4	授業内容はよく理解できた。	3.4	12	板書は分かりやすく、見やすかった。	3.1
5	授業を受けて得るものが多かった。	3.6	13	視聴覚教材が有効に使われた。	3.4
6	授業内容のレベルはどちらかというと難しかった。	3.4	14	教科書、資料は理解しやすかった。	3.1
7	授業の時間数はどちらかというと多かったと思う。	2.8	15	授業は一方的でなく学生の積極的参加を促すものだった。	3.0
8	授業は筋道がはっきりし、全体がよく整理されていた。	3.3	16	試験等の内容や評価等は適切であった。	3.5

- 評価点 -

5：強くそう思う。 4：そう思う。 3：どちらとも言えない。 2：そう思わない 1：全くそう思わない。 0：わからない。

2 - (1) 教育の質の向上

卒業生からの意見聴取

航空大学校卒業生の意見や提案を聞くことにより日常教育に反映させる。

航空大学校の同窓会の総会が宮崎本校で開かれることから、卒業生からの意見聴取の時間をもうけ、意見交換会を実施した。

実施日 : 平成13年5月18日(金) 於: 宮崎本校大及び小会議室
参加人員 : 卒業生 40名、実科教官 18名

意見集約 : 卒業生からの意見として27項目が出されたが、内容を分析した結果、以下の6項目に集約することができた。

1. 航空管制関係の知識と対応が弱い。
2. 自主性が乏しい。
3. 口述審査に弱い。
4. 状況判断が弱い。
5. マネージメント及びプランニングに弱い。
6. リーダーシップがうまくない。

助言、指摘等の意見に対する航大としての対応

以上の助言や指摘に対応した改善策として、操縦訓練における学生の知識と自主性を向上させることとした。
将来、定期運送用操縦士の乗員としてより質の高い技能が要求されるため、自主性と状況判断力に代表されるフライトマネージメントスキルを体得させるため、日常訓練を含めて口述による知識確認の充実を図る。又訓練の半ばを過ぎた学生に対しては、機長として判断力を向上させるため、操縦教官は大きな過ちや危険な状態に陥りそうな場合を除いて、飛行中の指導を抑え、飛行後の講評時の適切な指導を行うように教育方法を指導している。

2 - (1) 教育の質の向上

航空会社からの意見や提案を聞くこと等により日常教育に反映させる。

航空会社からの意見聴取を13年度中は2回実施した

航空会社からの意見を踏まえた航大としての具体的取組み

	参考意見	内 容	具 体 的 取 り 組 み	備 考
1	技能審査について	・技能審査官の少人数化	既に首席教官技能審査官任用審査を実施することによって審査官の均質性の向上を図っている。また、技能審査官を各クラス3名とし少人数による均質性を高めている。	
		・口述審査の充実	航空機の運航に必要な判断力等を審査するため内容、時間、質問数を充実させ一人30分程度の口述試験を実施。	
2	地上演習装置の充実	・CPT(Cockpit Procedure Trainer) の設置	帯広及び宮崎の学生寮に CPT を設置し、実機訓練にスムーズに移行できる環境を整えた。	
3	CRM・Human Factorの基礎教育(概念教育)	・新シラバスに「航空安全」授業を設置	過去の事故例を中心に Human Factor の基本概念を初期教育から導入した。	
4	基本的な計器飛行技術の充実	・学生訓練実施要領の刷新	操縦を理論的に行うための考え方の定着を図り、「姿勢・Power」と「飛行機の運動」との関係を明確に示し「諸元を追った操縦」、「感覚に頼った操縦」を排除する。	
5	学生の意識・態度の変革教育	・新シラバスでの Lesson Plan の整備	Lesson Plan により各 HOP における到達目標の明確化を図った。	
		・オリエンテーションの充実	各課程での飛行訓練の概要及び到達目標、一人前の操縦士となるまでの流れの全体像をオリエンテーションにより教育する。	
6	教育の向上と教育内容の平準化	・首席、次席による Observe ・教官相互 Observe ・教育標準化会議	首席・次席及び教官相互による observe により気づいた点やクラス会議での意見を教育標準化会議で検討することにより教官間の教育内容の相違を是正する。教育経験の少ない教官にとって実際の教育現場に同席することは教育の標準化及びより良い教育技法の習得に最も有効である	資料 2 - 6 参照
7	その他	学生の自己意識の育成	航空大学校としては、学生の自己意識の育成をリーディング ^o を持った学生の育成ととらえて PIC 訓練の充実、外部講師による自主性・社会性を重視した特別講義の実施を図る	

平成 13 年度教育オブザーブ飛行及びその他オブザーブ飛行の実績

1. 教官オブザーブ飛行（教育期間が 3 年未満の教官が実施したオブザーブ飛行の回数）

単位：回数

教官名	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
A	1		2	1									4
B			2	1							2		5
C		1	1	1						1	2		6
D	×	×	×	×	×	×				1	2		3
E	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	0

（注）×印については、教官になる前の教育職員訓練中に実施しているオブザーブ回数は除く。

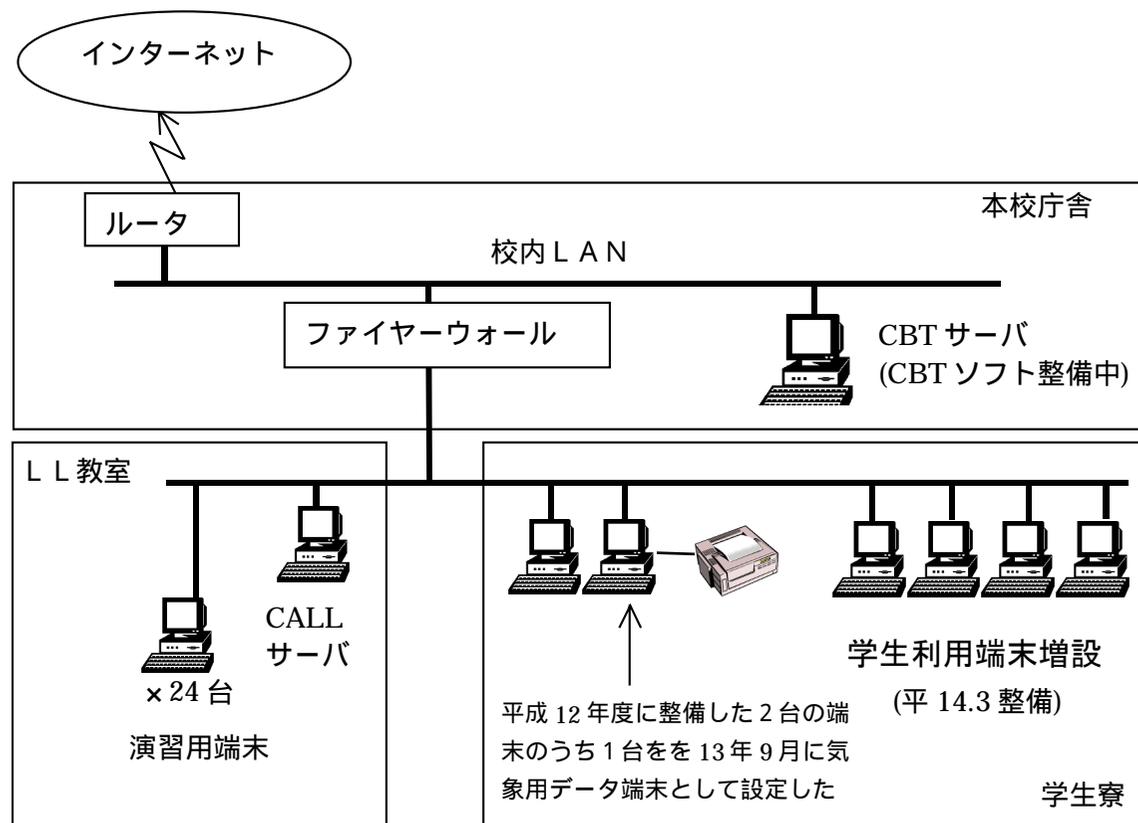
2. その他のオブザーブ飛行

該当者なし

教育機材及び教育施設等の充実

本校学生寮の端末室の整備

コンピュータの端末を従来の2台から6台に増設し自主学習機材の活用、インターネット利用の促進を図るなど、教育機材の充実して自習学習の環境を整備した。



教育機材及び教育施設の充実

C B T (C omputer Based Training system)の導入

1、概要

CBT はコンピューターを利用し、各種教育・研修を行う方法で、従来の授業形態の教育に比べ、自主学习なので自分のペースで学習でき、わからないところは繰り返し反復できるなどのメリットがある。また、マルチメディア（動画/音声）を利用することにより、印刷物による学習に比べ短時間で理解を深めることができ、学習効率の向上が期待できる。

2、CBT の特徴

- ・ LAN や Internet に接続できる環境があれば、誰にでも学習することができる。
- ・ 学習者の学習進捗を管理者（Instructor）が把握できる。
- ・ 学習者からの質問等を Net Work 上で受け付けることができる。

3、航空大学校における CBT 導入の目的

- ・ Flight に関する知識のない座学生に対し、帯広課程での飛行訓練へ円滑に移行できるだけの基本的知識と Image を植え付ける。
- ・ CBT による教育効果の検証及び CBT 作成に必要な作業ノウハウを構築する。

4、CBT 作成のコンセプト

- ・ Pilot として、必要な知識の定着が目的であるので、微細な内容を切り捨てることによって効果的に学習できるものであること。
- ・ CBT の経歴管理を通して、学生の知識・能力を把握するとともに、効果的な教材整備の資とする。
- ・ 航空機のシステムだけでなく、操縦教育に関する CBT の整備も視野に入れる。

5、内容

Menu・・・part1~part9 へのリンク

Part 1【General】...耐空類別、限界事項、主要寸法、取付角

Part 2【Fuel System】...Fuel の流れ、Engine の作動メカニズム

Part 3【Engine】...Engine の作動メカニズム

Part 4【Flight Control】...各舵面の動き（Aileron,Elevator,Rudder,Trims,Flap）

Part 5【Electrical System】...電気供給の仕組み（Alternator,Battery,Circuit Breakers,BatteryBus,Annunciators）

Part 6【Propeller】...可変 Pitch Propeller の機構

Part 7【Landing Gear】...Landing Gear の機構

Part 8【Pneumatics】...Gyro Instruments の機構

Part 9【Avionics】...Communication,Navigation,R-NAV,ATC Transponder,Antenna

教育機材及び教育施設の充実

ビーチクラフト式 A 3 6 型 C P T (Cockpit Procedure Trainer) の設置

1.目的

コックピット内の計器類・操作計器類を実機同様に配した練習用機材を使用して、反復練習をすることにより操作手順の定着を図る。

2.規格

実物大 (高 約 150cm × 幅 約 150cm × 奥 約 150cm (台座含む))
計器パネルおよびその周辺、座席なし。
電源は家庭用交流電源を使用。

3.細部

(1)計器パネル

計器類は実物大写真を使用している。

スイッチ及び着陸装置 (Landing Gear) および高揚力装置 (Flap) の各操作レバーは実機と同じ部品を用いて、実際に稼働し、確認ライトは操作レバーの位置で点灯・消灯する。

警告灯はテストボタンで点灯する。

各種システムのサーキットブレーカーは実物を使用している。

(2)操縦系統

操縦桿、方向舵 (ラダーペダル) は左席のみ実機と同じもので可動式を装備している。

(3)その他

パワー設定の各レバー (スロットル・プロペラ・ミクスチャー) は実機と同じものを使用。

非常静圧源バルブ・燃料タンク切り替えバルブは実物、可動式である。

4.設置場所

本校； 学生寮 1 台 ・ 帯広分校； 校舎 1 階 1 台



教育機材及び教育施設等の充実

教育用カットエンジンの制作

航空大学校訓練機搭載のエンジン（コンチネンタル社製 I O - 5 5 0 - B ）についてカットモデルを製作し、平成 1 3 年 9 月より視聴覚教材として利用している。

カットモデル製作の仕様

クランクケース	クランクシャフト、ダイナミックダンパーの動きが確認できること カムシャフト、タペット、プッシュロッドの動きが確認できること
オイルサンプ シリンダー	内部が確認できること ピストン及びコンロッドの動きが確認できること ロッカーアームの動きが確認できること
フュエルポンプ	動きが確認できること
フュエルコントロールバルブ	内部が確認できること
フュエルトランスデューサー	内部が確認できること
オイルポンプ	内部が確認できること
オイルレギュレーターバルブ	内部が確認できること
オイルクーラー	内部が確認できること
マグネット	動きが確認できること
プロペラガバナー	内部が確認できること
プロペラ	軸内部のプロペラピッチ可変機構が確認できること
排気集合管	内部が確認できること
マフラー、ヒーター	内部が確認できること

また、カットエンジンに装備すべき補機類等については下記の通りとした。

フュエルマニホールドバルブ	スパークプラグ
フュエルノズル	インテークマニフォールド
ハーネス	スターター
プロペラスピナ	



航空用ピストンエンジン・カットモデル

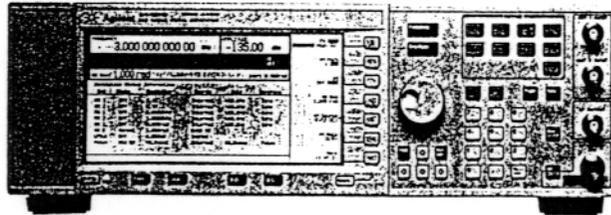
教育機材及び教育施設等の充実

航空電子システム実習装置の整備

基本的電子回路及び各種電波航法装置の動作原理に対する学生の理解を容易にするため、信号波形を視覚的に表示できる周波数スペクトラム表示装置（アナログRF信号発生器、ポータブル・スペクトラムアナライザ）を導入し「航空電子システム」の講義及び「航空工学演習」において使用、教育効果を上げている。

アナログRF信号発生器

- 柔軟なアーキテクチャ、オプションによるアップグレード
- 信号純度の優れたESG-APシリーズ
- 4GHz電子アッテネータによる信頼性と再現性
- 優れたレベル確度
- 広帯域FMおよび位相変調
- ステップ掃引(周波数、電力およびリスト)
- ファンクション・ジェネレータ内蔵
- 3年間保証

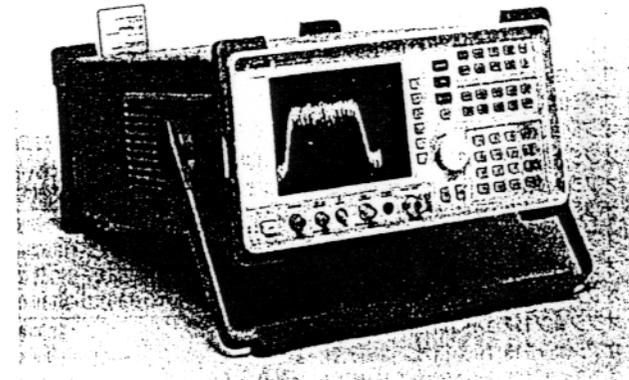


RFマイクロ波信号発生器

(平成14年3月整備)

ポータブル・スペクトラム・アナライザ

- 30Hz~2.9/6.5/13.2/26.5/40/50GHz連続掃引
- 1~100Hzデジタル分解能帯域幅
- 低位相雑音と広いダイナミック・レンジ
- 精密なタイムベースと1Hzカウンタ分解能
- 隣接チャンネル漏洩電力、チャンネル・パワー、キャリア・パワー、ゲート・ビデオ
- カラー画面
- VGA出力



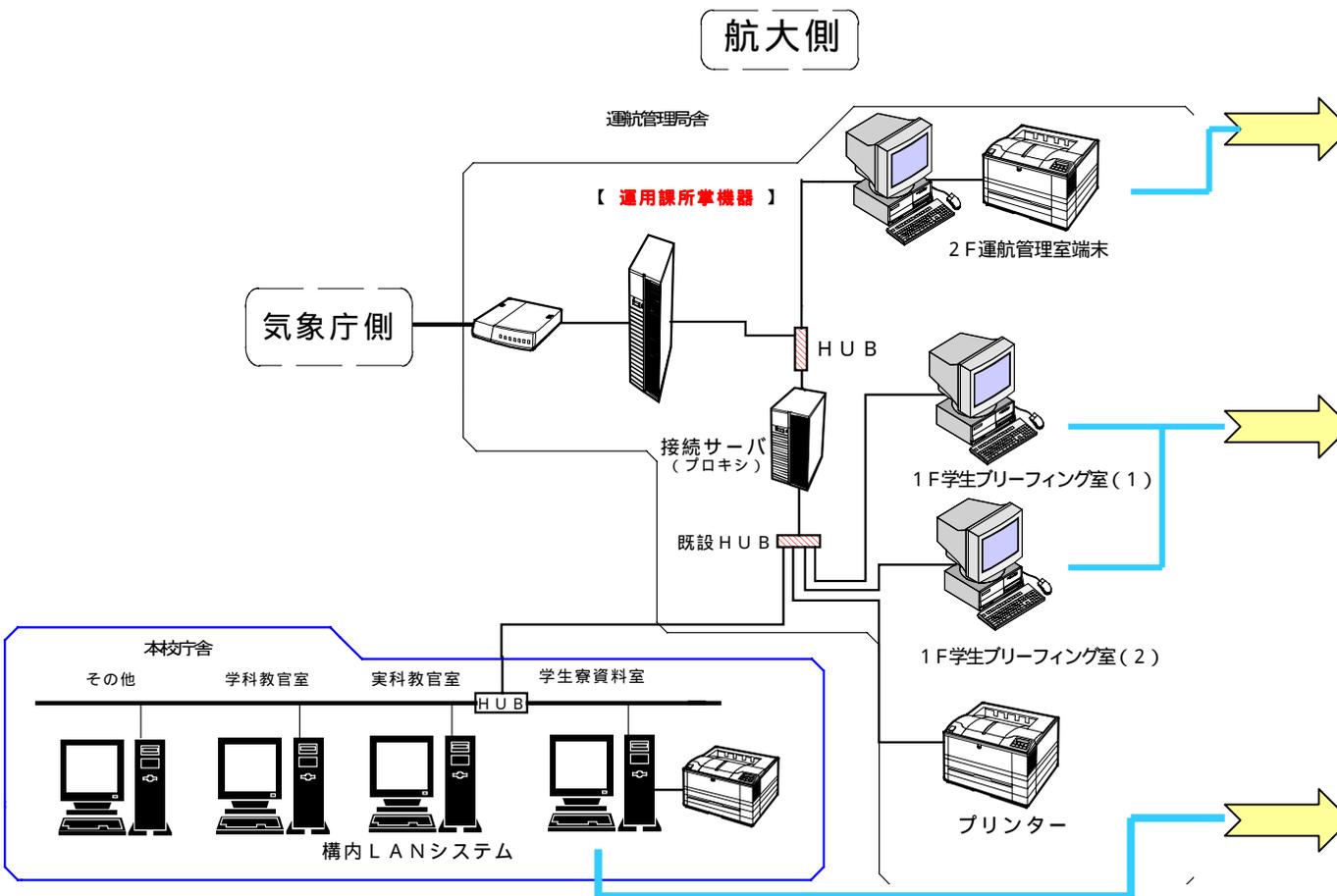
周波数スペクトラム観測装置

(平成14年3月整備)

飛行場内気象情報提供装置の整備(宮崎本校)

1. 端末の設置 : 運管局舎(1F・2F)・ 学生寮資料室
2. 回線接続及び動作確認 9月3日・4日
3. 運用開始 : 運管局舎 9月5日 学生寮・庁舎内 9月6日

端末の設置



運管局舎2F
運航管理室



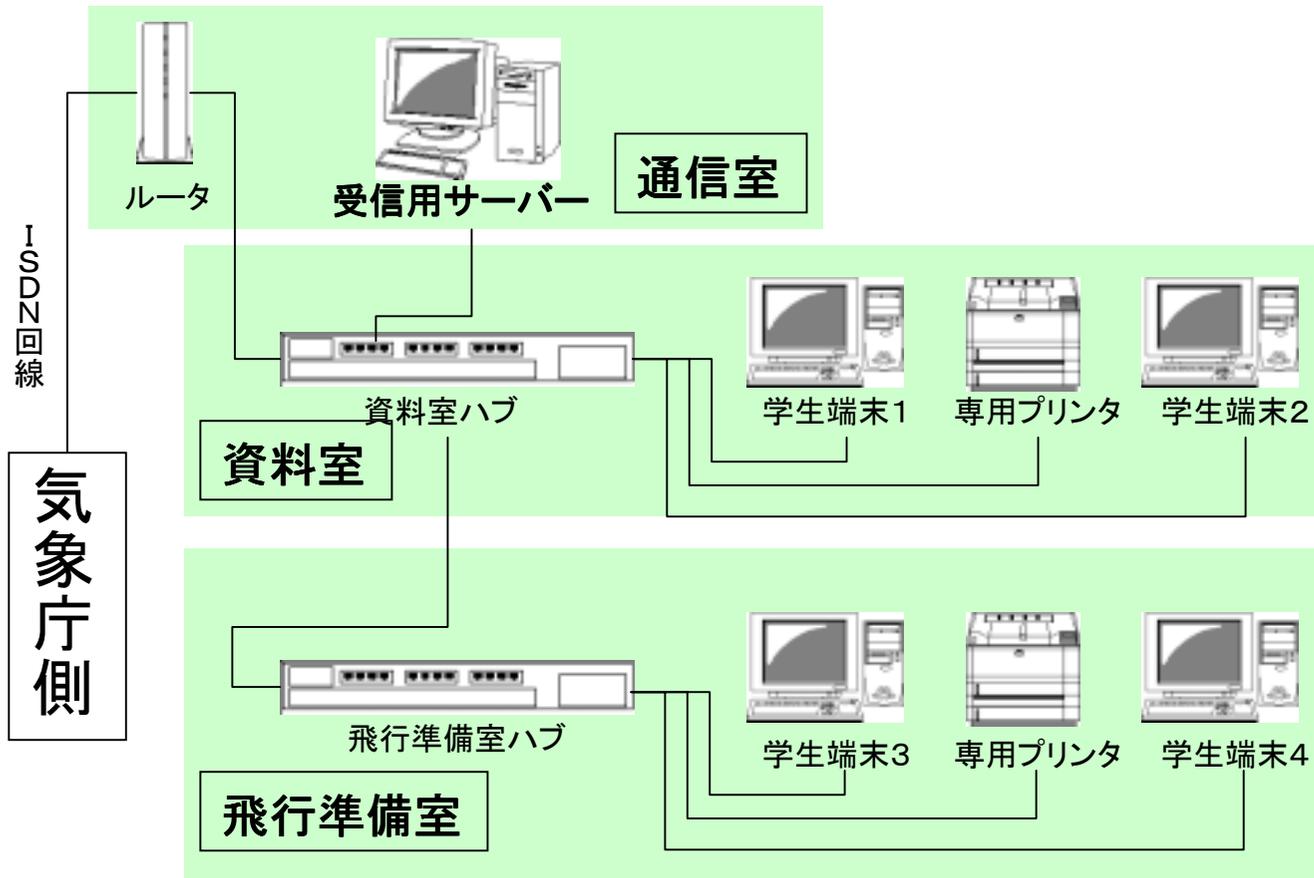
運管局舎1F
ブリーフィングルーム



学生寮1F
資料室

飛行場内気象情報提供装置の整備現状図(仙台分校)

1. 端末の設置 : 運管局舎(1F・2F)設置済み、学内LANに接続しないため、端末数は1F飛行準備室、2F資料室、共に学生用を2台、計4台設置した。
2. 回線接続及び動作確認 : 9月29日・30日
3. 運用開始 : 10月1日



通信室受信用サーバー

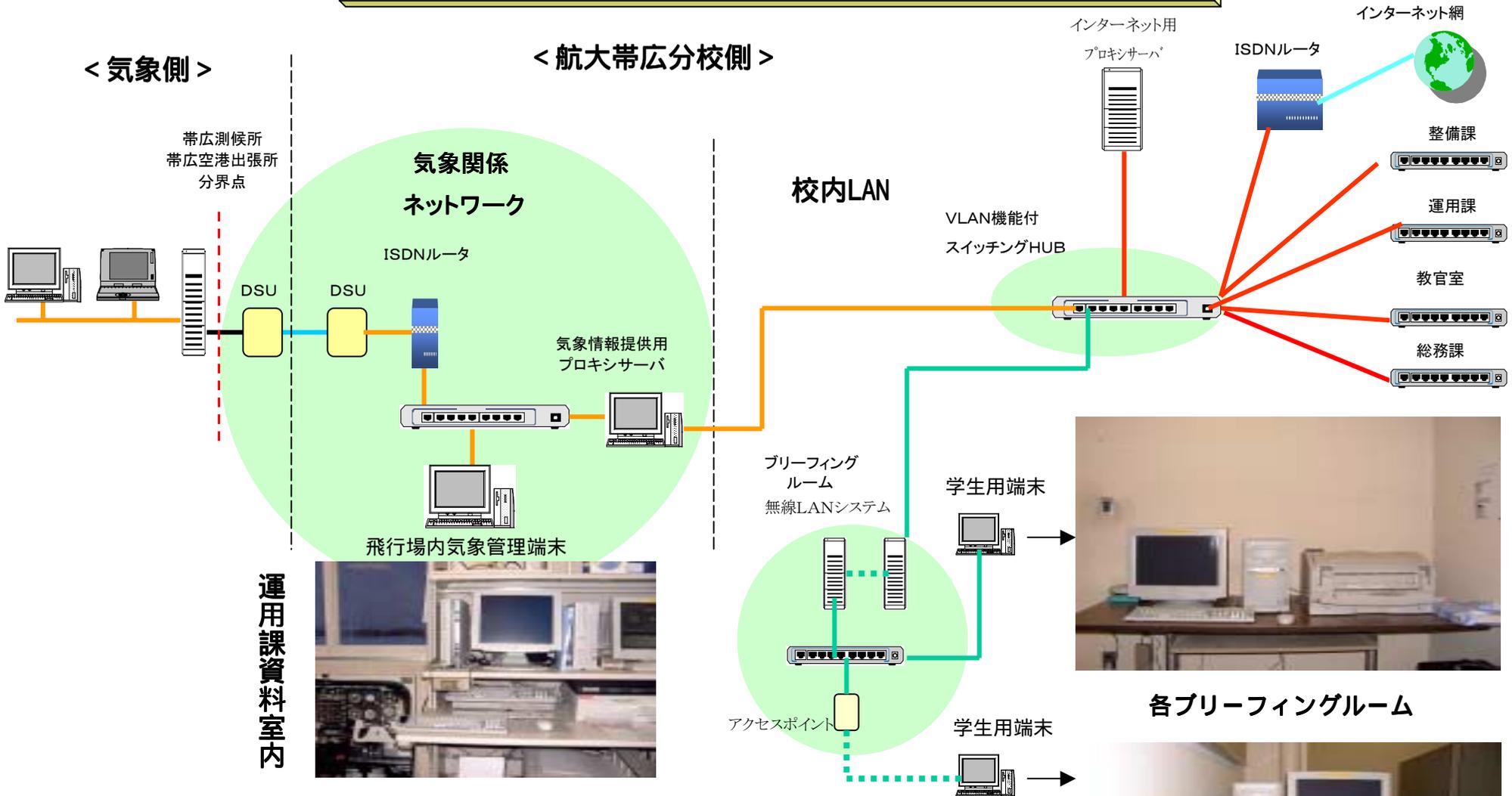


資料室端末1、2



飛行準備室端末3、4

飛行場内気象情報提供装置の整備（帯広分校）



1. 端末の設置：運用課資料室及びブリーフィングルーム内
2. 回線接続及び動作確認：平成13年 9月27日
3. 運用の開始：平成13年10月 1日



各ブリーフィングルーム



教育の質の向上に関する事項

質の高い学生の確保

受験希望者の確保のため実施した内容

全国の大学（国立・公立・私立）、高等専門学校、（財）専修学校教育振興会及び東京モノレール(株)への、学生募集ポスター（B2及びA2版）の送付

送付内訳

	国立大学 263箇所	公立大学 51箇所	私立大学 228箇所	高等専門学校 62箇所	専修学校 1箇所	東京モノレール 1箇所	計 606箇所
B2ポスター	526枚	51枚	456枚	62枚	3枚	3枚	1101枚
A3ポスター	263枚	51枚	228枚	62枚	3枚	3枚	610枚

九州の大学（26校）への学生募集用ポスター及び募集要項の送付

送付内訳

県名	大学名	送付枚数	県名	大学名	送付枚数	県名	大学名	送付枚数
鹿児島県	鹿児島大学	7組	佐賀県	佐賀大学	4組	福岡県	久留米大学	4組
	鹿児島国際大学	5組		長崎県	長崎大学		5組	久留米工業大学
	志学館大学	5組	長崎総合科学大学		5組		西南学院大学	5組
熊本県	熊本大学	6組	福岡県		長崎県立大学		3組	西日本工業大学
	熊本学園大学	5組		九州大学	5組		福岡大学	5組
	崇城大学	5組		九州工業大学	3組		福岡工業大学	2組
	九州東海大学	2組		九州共立大学	3組	沖縄県	琉球大学	5組
大分県	大分大学	3組	九州国際大学	3組	沖縄大学		2組	
	日本文理大学	3組	九州産業大学	5組	沖縄国際大学		3組	
送付数		41組	送付数		36組	送付数		30組

宮崎近辺の大学等への広報

平成 13 年 7 月 5 日、宮崎市近辺の次の 8 校へ航空大学校学生募集の広報活動のため出向き、ポスター掲示の了解を得た。

宮崎大学 (国立)	宮崎公立大学 (公立)	南九州大学 (私立)	宮崎産業経済大学 (私立)
宮崎国際大学 (私立)	宮崎女子短期大学 (私立)	南九州短期大学 (私立)	宮崎ユニバーサルカレッジ(専修学校)

全国の NHK 放送局へ学生募集要項等の送付 …… 全国 54 放送局

航空大学校入学試験、第 2 次試験の検査基準の見直し

第 2 次試験検査基準の視力の基準緩和を図った。

【13 年度と 14 年度の視力検査基準の比較】

13 年度 (12 年度募集)

- 視力 (1) 遠距離視力 : 次のア又はイに該当すること。
 ア . 各眼が裸眼で 1.0 以上であること。
 イ . 各眼が裸眼で 0.6 以上あり、1.0 以上に矯正
 することができること。なお、各レンズの
 屈折度は ± 1.0 ジオプトリー未満であること。
- (2) 近視視力
 裸眼で 0.8 以上であること。
- (3) 屈折矯正手術 (角膜前面放射状角膜切開術等)
 の既往歴がないこと。

14 年度 (13 年度募集)

- 視力 (1) 遠距離視力 : 次のア又はイに該当すること。
 ア . 各眼が裸眼で 1.0 以上であること。
 イ . 各眼が裸眼で 0.4 以上あり、1.0 以上に矯正
 することができること。なお、各レンズの
 屈折度は ± 1.75 ジオプトリー未満であること。
- (2) 近視視力
 裸眼で 0.8 以上であること。
- (3) 屈折矯正手術 (角膜前面放射状角膜切開術、
 レーシック等) の既往歴がないこと。

平成 1 4 年度出願者（受験者）数 : 4 6 2 名

中期目標で示された受験者数 : 5 7 0 名

【参考】過去 5 年間の出願者数、受験者数及び合格者の推移

年度	出願者数 人	対前年比 %	一次受験者 人	一次合格者 人	合格率 %	二次受験者 人	二次合格者 人	合格率 %	三次受験者 人	三次合格者 人	合格率 %	最終倍率 倍
H10	602	89.58	585	240	41.0	238	94	39.5	94	82	87.2	7.13
H11	593	98.50	583	255	43.7	251	79	31.5	78	70	89.7	8.33
H12	528	89.04	511	272	53.2	271	108	39.9	108	72	66.7	7.10
H13	462	87.50	453	210	46.4	207	82	39.6	82	54	65.9	8.39
H14	462	100.00	443	253	57.1	252	92	36.5	89	72	80.9	6.15

平成 1 3 年度の学生養成数 (5 4 名)

・ 修業期間 旧課程 (2 年 4 月)

宮崎 8 月	帯広 4 月	宮崎 8 月	仙台 8 月
--------	--------	--------	--------

新課程 (2 年)

宮崎 6 月	帯広 6 月	宮崎 6 月	仙台 6 月
--------	--------	--------	--------

・ 養成数 7 2 名 (4 クラス) の場合

		平成 1 3 年度												平成 1 4 年度												平成 1 5 年度																				
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10														
旧課程	4 6 回 前期生	仙台フライト																																												
	4 6 回 中期生	仙台フライト課程																																												
	4 6 回 後期生	宮崎フライト						仙台フライト課程																																						
	4 7 回 前期生	宮崎フライト課程						仙台フライト課程																																						
	4 7 回 中期生	帯広フライト						宮崎フライト課程						仙台フライト課程																																
	4 7 回 後期生							帯広フライト						宮崎フライト課程						仙台フライト課程																										
新課程	4 8 回 期生	宮崎学科課程												帯広フライト課程						宮崎フライト課程						仙台フライト課程																				
	4 8 回 期生	宮崎学科課程						帯広フライト課程						宮崎フライト課程						仙台フライト課程																										
	4 8 回 期生													宮崎学科課程						帯広フライト課程						宮崎フライト課程						仙台フライト														
	4 9 回 期生													宮崎学科課程						帯広フライト課程						宮崎フライト課程																				
	4 9 回 期生													宮崎学科課程						帯広フライト課程						宮崎フライト																				
	4 9 回 期生													宮崎学科課程						帯広フライト課程						宮崎フライト																				
	4 9 回 期生													宮崎学科課程						宮崎学科課程						帯広フライト																				
	5 0 回 期生																			宮崎学科課程						帯広フライト																				
	5 0 回 期生																									宮崎学科課程																				
	5 0 回 期生																															宮崎学科課程														

↓

仙台フライト 2 クラス
宮崎フライト 2 クラス
帯広フライト 1 クラス

↓

仙台 2 クラス
宮崎 2 クラス
帯広 2 クラス

↓

仙台 2 クラス
宮崎 3 クラス
帯広 2 クラス

↓

仙台 3 クラス
宮崎 2 クラス
帯広 2 クラス

↓

仙台 2 クラス
宮崎 2 クラス
帯広 2 クラス

・ 1 3 年度は、 4 月の入学者 1 期を減とし、養成数は 3 期の 5 4 名とする。

国土交通省操縦職員の技量保持等の定期訓練

訓練機 : ビーチクラフト式 A 3 6 型
 訓練場所 : 宮崎本校 ・ 帯広分校
 訓練内容及び時間 : 飛行前教育 3 時間 2 0 分 飛行訓練 2 時間 0 0 分
 訓練実施日・対象者 : 平成 1 4 年 2 月 4 日 ~ 3 月 1 1 日
 国土交通省の操縦職員 8 名

訓練実施日	訓練者名	訓練場所	座学教育	飛行訓練
平成 1 4 年 2 月 4 日		宮崎本校	1 . 3 6 型機概要及びシステム (1 : 0 0) 2 . 運航規程等 (1 : 0 0) 3 . 訓練科目 (1 : 2 0)	1 . AIRWORK (0 : 4 0) 2 . T G L (離着陸訓練) (1 : 2 0)
平成 1 4 年 2 月 5 日		宮崎本校		
平成 1 4 年 2 月 7 日		宮崎本校		
平成 1 4 年 2 月 1 4 日・1 5 日		帯広分校		
平成 1 4 年 2 月 1 9 日・2 0 日		帯広分校		
平成 1 4 年 2 月 1 9 日・2 0 日		帯広分校		
平成 1 4 年 2 月 2 7 日・2 8 日		帯広分校		
平成 1 4 年 3 月 1 1 日		宮崎本校		

「航空生理」・「航空安全」の教授内容

宮崎学科課程における「航空生理」 20時間

- ・健康についての話
健康についての全般的な話、また航空大生が特に必要な知識として航空身体検査基準等の教授
- ・痩せるための話
標準体重、一日に必要なカロリー量
- ・身体を鍛えるという話
筋力トレーニング等
- ・呼吸循環機能の話
呼吸とは、循環機能とは、
- ・生活習慣病の話
成人病についての一般的な話
- ・航空環境が身体に及ぼす影響についての話
低酸素症、減圧症

帯広フライト課程における「航空生理」 10時間

- ・空酔い
空酔いとは、またその予防法、治療法
- ・時差
時差が人体に及ぼす影響について
- ・飛行と視覚
眼の機能と飛行業務
- ・飛行と聴覚
耳の機能と飛行業務
- ・平衡感覚と空間識失調について
平衡感覚、空間識失調からの脱出
- ・航空疲労
航空疲労の原因と予防
- ・飛行への適合
飛行に適合するための能力向上

帯広フライト課程における「航空安全」 10時間

- ・航空安全の概論
- ・事故の要因
人、機材、環境（気象現象、ATC、航空保安施設、ウエイクタービュランス等）
- ・VFRフライトの事故原因と対策
見張りの必要性、気象情報、進路権の譲渡
プリフライトの注意事項、飛行障害物等
- ・事故例
航空事故の現況、事故原因につながるもの、安全対策

(2) 航空安全に係る教育の充実

整備従事者に対するヒューマン・ファクター教育

1, 航空大学校整備課職員

イ、航空機におけるヒューマン・ファクター・セミナー

参加者 : 宮崎本校、仙台分校、帯広分校 各1名
 主催者 : 社団法人 日本航空技術協会
 期間 : 平成13年8月23日～8月24日
 会場 : 社団法人 日本航空技術協会 教室

セミナーの内容

ヒューマン・ファクターとは
 ヒューマン・エラーとその原因と改善への取り組み
 航空機整備のヒューマン・ファクター
 航空会社の取り組みとFAAのヒューマン・ファクターズ・
 ガイド

ロ、第14回航空安全シンポジウム

参加者 : 宮崎本校 1名 仙台分校 2名
 主催者 : 社団法人 日本航空技術協会
 期間 : 平成14年3月7日
 会場 : JALビル2階 ウイングホール

講演内容 :

航空機整備におけるヒューマン・ファクターについて
 日本航空整備カンパニーにおけるMRM訓練の紹介
 リスクマネジメントからみた組織管理

MRM : Maintenance
 Resource
 Management

2. 整備請負会社整備社員

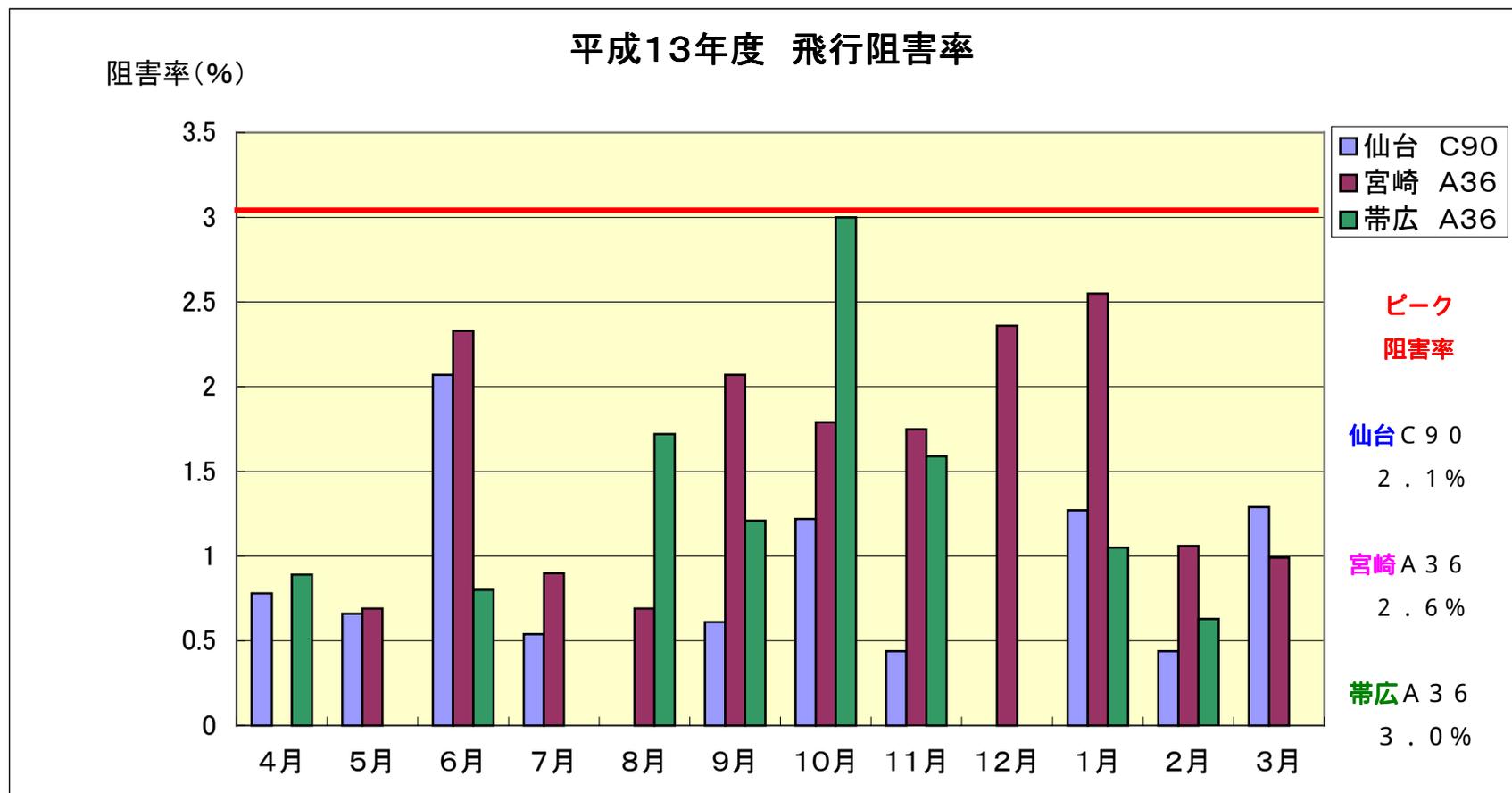
主催者 : ジャムコ品質保証部
 内容 : ヒューマンファクターとは
 安全と品質、効率について
 ジャムコの取り組みについて
 法規、規則、手順書の遵守について

宮崎事業所 参加者 : 管理職 一般職員 22名
 期間 : 5月28日、10月1日～3日、3月3日
 帯広事業所 参加者 : 管理職 一般職員 16名
 期間 : 6月4日～7日、3月7日
 仙台事業所 参加者 : 管理職 一般職員 21名
 期間 : 6月14日～15日、10月11日・18日
 3月3日

(2) 航空安全に関する教育の充実

年間飛行阻害率低下の改善努力

ヒヤリハット等の事例の掲示等を行い、人為的エラーを排除することにより訓練機材の品質を向上し、年間飛行阻害率を3%以下にすることに努める。



(3) 他機関との有機的連携

1 3 年度計画

航空交通情報システム（CADIN）の一部機能変更に伴う処理体制の確立及び平成 1 3 年度から運用開始される航空局の飛行援助施設（F S C）との関わり等について、関係機関と電子メール等も活用して連絡調整を図り、運航管理業務の質の向上に努める。

航空交通情報システム（CADIN）の一部機能変更に伴う処理体制の確立

航空大学の独立行政法人化に伴い、国土交通省航空局が制定したCADINシステム端末プログラム使用要領に基づき、航大3校と関係する国内航空交通情報処理中継システム（DTAX）官署との間で運用等に関する申し合わせを定め処理体制を確立した。また、航空局側の業務処理変更等に係るプログラムの改修作業に対しては、その都度DTAXシステム官署と連絡、調整を図り改修作業に対応した。

航空局制定 : 航空交通情報システム（CADIN）端末プログラムの使用要領

【要領制定の要旨】

プログラム使用の承諾、使用範囲及び禁止事項等の定め

DTAXシステムと独立行政法人航空大学校に設置する端末機器との接続及び通信運用に関する申し合わせ

福岡DTAXシステム官署

航空大学校宮崎本校

東京DTAXシステム官署

航空大学校仙台分校

千歳DTAXシステム官署

航空大学校帯広分校

【申し合わせの主な内容】

- ・ CADIN 端末機器の運用時間
- ・ 取り扱う通報の範囲
- ・ 回線上の責任分界点
- ・ 保守
- ・ 連絡調整手順

航空交通情報システム（CADIN：Common Aeronautical Data Interchange Network）とは

国土交通省航空局が設置している情報通信処理システムで、航空機の運航に必要な飛行計画、航空情報（ノータム）、搜索救難等に必要な情報の電送、交換、通信処理、情報処理を行う。
当該システムに管制情報処理システム、気象庁、防衛庁及び航空会社等の端末が接続しており、航空大学校も各校関係する情報処理中継の主要通信センター（DTAX 官署）と接続している。

*** 国内航空交通情報処理中継システム（DTAX）とは、**

航空交通情報システムにおける通信センターとして、各空港等に設置されたデータ端末等と情報通信ネットワークを形成し、航空機の運航に必要な各種情報の処理中継を行う。

航空局飛行援助施設（FSC）整備に伴う業務処理体制の確立

飛行援助施設（FSC：Flight Service Center）とは

国土交通省航空局が整備を進めている施設で、地上援助施設（CADIN ネットワーク）及び対空通信施設を用い、航空機の運航を迅速かつ効率的に援助する施設（機関）をいい、全国の 8 拠点空港に設置する。

平成 13 年 10 月に新千歳・那覇 FSC が運用開始され、14 年度は福岡・鹿児島 FSC が整備される。

13 年度航空大学校との関わりでは、新千歳 FSC ブロック傘下にある帯広分校が、当該 FSC との間で連絡・調整業務等の処理体制を確立した。

教育の質の向上に資するための研究 小型航空機の運航に関する研究 - 1

DGPSによる小型航空機位置精密測定システムの整備

研究目的：

航空機の運航/操縦教育には、航法、空中操作、離着陸など空間での姿勢や位置を所定に保つ操作が多く含まれるが、現状ではこれらは定量的にはではなく、多分に感覚的にとらえられている。これらが定量的に把握できれば運航/操縦教育上（例えば教育技法の標準化などに）大いに役に立つと考えられる。そのため、DGPSを用いた位置計測システム構築の研究を行い、位置計測のための基礎的資料を提供する。また、安定的かつ高精度に位置計測が可能となると、電波航法装置の精度検定や航空機の運動解析などにも利用することができる。

システムの構成：

主要な構成要素は、GPSの誤差を計測し、その情報を発信する基地局、および基地局からの情報を基に高精度に位置を計測する移動局（航空機内に設置）、移動局で得たデータを解析するデータ解析装置の3つからなる。

各々を構成する主な機器は次の通りである。

- (1) 基地局：RTK-GPS受信装置、無線モデム送信機、基地局用ノートパソコン
- (2) 移動局（航空機搭載）：RTK-GPS受信装置、無線モデム受信機、無線モデム受信機プリアンプ、移動局用ノートパソコン
- (3) データ解析装置：パーソナルコンピュータ、3次元可視化ソフトウェア、プリンター、スキャナ

現状：機器類が平成13年12月に納入され、使用法の慣熟、動作確認中である。

成果の活用・普及

教育の質の向上に資するための研究

小型航空機の運航に関する研究 - 2

航空機騒音計測システムの構築

研究目的

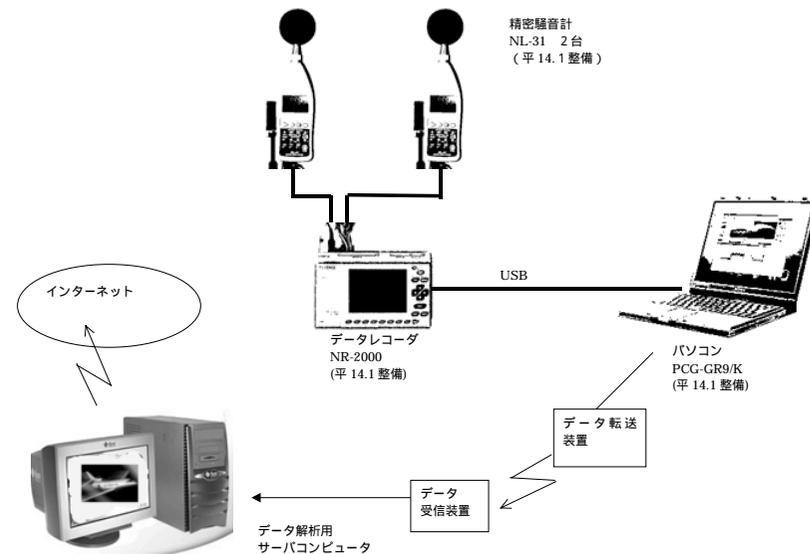
航空機の運航に伴い生ずる騒音を監視・記録する可搬型システムを構築し、各種騒音評価法を利用した検討や騒音特性の解明を行い、騒音計測システムを確立する。また、インターネットを利用した騒音情報提供システムの構築を目指す。同時に学生教育に活用できる教材システムを提供する。

構成

精密騒音計，NL-31，2台：可聴周波数内の騒音を測定する。

データレコーダ，NR-2000，1台：騒音計のデータを高速サンプリングしAD変換する。

パソコン，PCG-GR9/K，1台：AD変換されたデータを記録する。



成果の活用・普及

教育の質の向上に資するための研究 小型航空機の運航に関する研究 3

ドップラーソーダ用気象データ解析システム

【 1 】 研究の目的

訓練機の離着陸時の障害となるウインドシャアの現況の把握により、訓練の安全および訓練効果の向上に資することを目的とする。また、このシステムにより得られる多くのデータを用いて、座学教育においても、対流圏下層の3次元的な気流の様子に関する生きた教材として活用される。

【 2 】 システム構成

平成 1 3 年度 1 2 月で、整備した部分は以下の通り。

短波ファクシミリ受信機

受信信号変換処理器

短波アンテナ

ソフトウェア(受信信号処理とディスプレイ表示用)

パソコン()

プリンタ(天気図等プリントアウト用)

【 3 】 システムにより得られる観測値と情報

ドップラーソーダ送受信装置受信部、演算処理部および記録部

地上高度 2 0 m ~ 1 0 0 0 m の高度別風向風速。高度分解能は最小で 2 0 m 間隔。

観測精度は、風向は 5 度以内、風速は 5 % 以内。

出力形式はディスプレイ表示、光磁気ディスクへの書き込みおよびプリントアウト。

気象短波 F A X 受信装置受信部、演算処理部および記録部

気象無線模写放送(J M H 放送)による、毎日の(実況および予想の)高層および地上天気図、気象衛星雲写真図などの受信と記録。

出力形式はディスプレイ表示、光磁気ディスクへの書き込みおよびプリントアウト。

成果の活用・普及に関する事項

航空思想の復旧、啓発のための行事

イ．「空の日」行事等

航空大学校「空の日」行事は、3校とも恒例の行事として浸透してきおり、地元からも期待が寄せられている。平成13年度の実施は次のとおりである。

宮崎本校	9月 9日	来校者	1,250名	航大機体験搭乗者	72名
帯広分校	9月23日	来校者	3,500名	同上	45名
仙台分校	* 9月11日	開催予定であったが、アメリカの同時多発テロ事件のため中止			



他イベントへの参加

帯広分校	7月22日	スカイ・レジャー・ジャパン・イン石狩の展示飛行に参加(3機・6名)
仙台分校	5月27日	陸上自衛隊北宇都宮駐屯地開設記念行事で訓練機(C-90A)の展示

ロ．航空教室・市民航空講座の開催等(参加者10名以上の分を掲載)

宮崎本校

6月 6日	宮崎市立赤江小学校 6年生	30名
6月28日	韓国ウルサン大学生	29名
9月25日	宮崎市立赤江小学校 家庭教育学級	32名
11月 2日	元米子乗員訓練所生	10名
11月14日	宮崎県綾町綾光学園	20名
3月 1日	愛媛県宇和島商工会	10名
3月18日	宮崎県綾町綾光学園	17名

仙台分校

6月 1日	宮城工業高等専門学校	42名
6月 8日	韓国ウルサン大学生	42名
6月12日	岩沼市公衆衛生組合	35名
6月13日	宮城県及び宮城県下の市空港関係職員	15名
6月14日	岩沼市公衆衛生組合	35名
6月22日	宮城県立拓桃養護学校	16名
6月29日	宮城工業高等専門学校	42名
9月18日	宮城県丸森町舘矢間小学校	41名
2月 7日	名亘公衆衛生組合	30名

帯広分校

8月 8日	帯広市泉町及び以平町民	15名
10月18日	ひまわり幼稚園（キッズ航空教室）	109名
12月7日～12日	帯広市泉町及び以平町民並びに更別村民	15名

八．広報担当グループの設置及び活動

設 置 日 ： 平成13年8月28日 （担当者：理事長、原口総務課課長代理、永友総務課課長代理、川上教官、竹ノ内教官）

活 動 内 容

- ・ テレビ、新聞等マスコミからの取材申込み窓口及び各課等との取材内容、日程等の調整
- ・ 航空大学校入学試験受験者拡大のためのPR活動
- ・ ホームページの活用による航空大学校紹介活動
- ・ 航空思想普及（航空教室の開催、施設公開等）のためのPR活動
- ・ 航空大学校のPRとなるマスコミ等への情報の提供

委員会開催 ： 4回（8/28 ・ 10/18 ・ 11/2 ・ 1/10）

航空大学校学科課程教育科目表

資料 3 - 1

宮崎学科課程

操縦教育に先立って必要とされる学科教育が、主として事業用操縦士の国家試験科目を中心に実施されている。

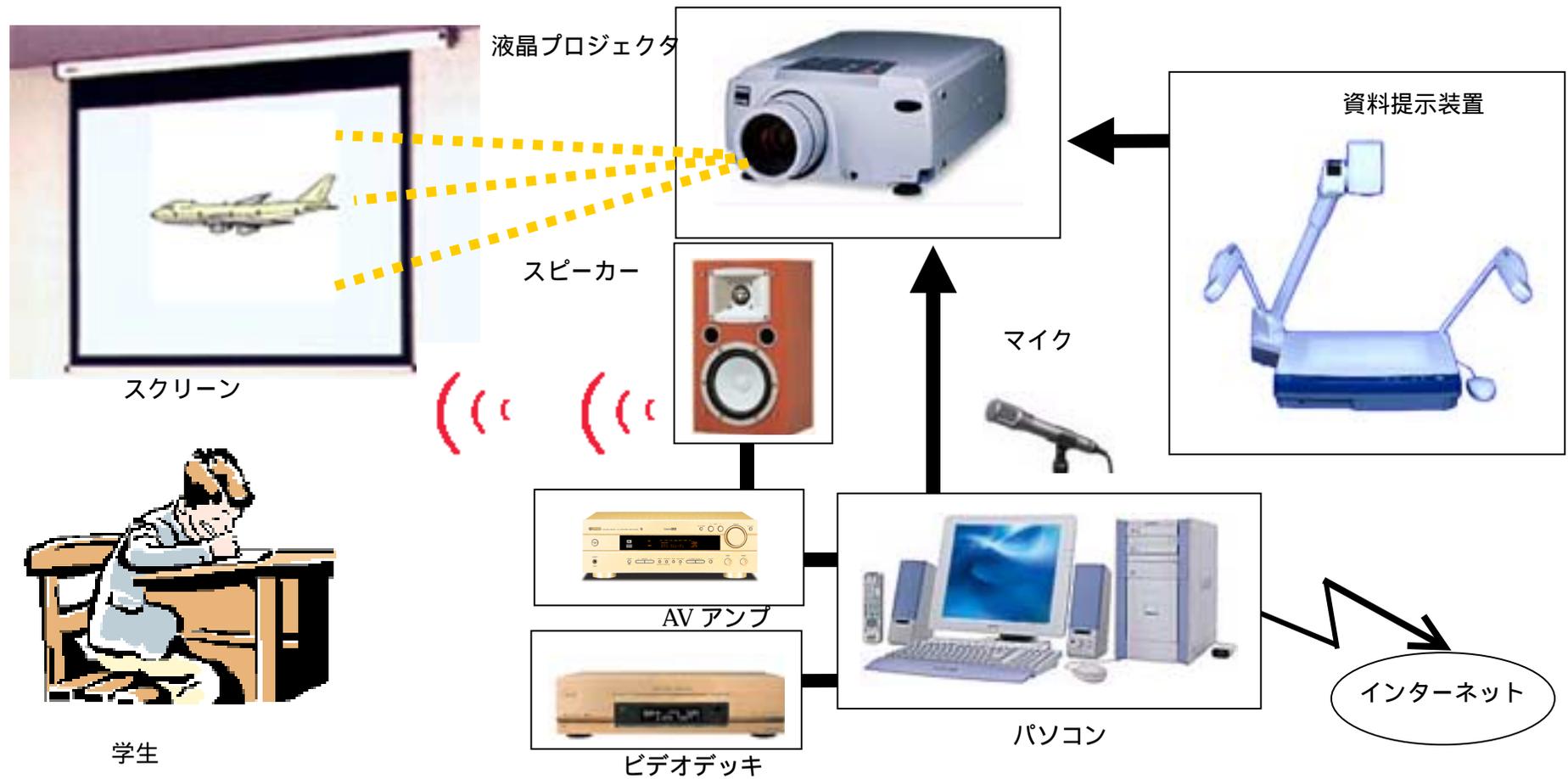
学科教育科目

教 授 科 目	時 間 数	直 接 関 係 す る 資 格
英語	80	
保健体育	20	
航空学	20	事業用操縦士(単発)
数学	20	
(選択)	(20)	
航空機シミュレーション	70	事業用操縦士(単発)
航空機工学	50	事業用操縦士(単発)
航空機工学演習	40	事業用操縦士(単発)
航空機工学演習	20	事業用操縦士(単発)
航空機工学演習	20	
航空機工学演習	30	事業用操縦士(単発)
航空機工学演習	70	事業用操縦士(単発)
航空機工学演習	20	事業用操縦士(単発)
航空機工学演習	50	事業用操縦士(単発)
航空機工学演習	40	事業用操縦士(単発)
航空機工学演習	60	事業用操縦士(単発)
航空機工学演習	60	事業用操縦士(単発)
航空機工学演習	40	事業用操縦士(単発)
航空機工学演習	15	事業用操縦士(単発)
航空機工学演習	10	
合計	735	

視聴覚教室構成図

資料3-2

年度計画に従い教室の視聴覚化を進める。教室の視聴覚化は以下の機器から構成される。



学生による授業評価 評価平均 (48回生 期生)

実施日 :H13.12.1~H13.12.14 場所 第1教室 回答者数 :18名 回答率 :100%

問	質問	平均	各回答数の割合					
			5	4	3	2	1	0
1	授業は私にとって興味のあるものだった。	3.8	25%	41%	21%	9%	2%	2%
2	授業の予習復習をした。	2.9	7%	20%	38%	22%	10%	3%
3	教官に対してよく質問をした。	2.8	3%	15%	48%	22%	9%	3%
4	授業内容はよく理解できた。	3.4	11%	40%	28%	14%	6%	2%
5	授業を受けて得るものが多かった。	3.6	21%	38%	23%	11%	5%	2%
6	授業内容のレベルはどちらかというと難しかったと思う	3.4	17%	27%	34%	15%	5%	2%
7	授業の時間数はどちらかというと多かったと思う	2.8	5%	12%	48%	26%	7%	2%
8	授業は筋道がはっきりし、全体がよく整理されていた。	3.3	12%	29%	34%	18%	4%	2%
9	授業内容シラバスについて予め説明があった。	3.3	12%	34%	34%	13%	6%	3%
10	シラバス通り行われた。	3.4	11%	33%	39%	10%	4%	3%
11	教官の話は聞き取りやすかった。	3.3	9%	33%	36%	17%	2%	2%
12	板書は分かりやすく見やすかった。	3.1	6%	25%	38%	21%	6%	4%
13	視聴覚教材が有効に使われた。	3.4	13%	35%	31%	12%	6%	3%
14	教科書、資料は理解しやすかった。	3.1	6%	34%	31%	20%	7%	2%
15	授業は一方的でなく学生の積極的な参加を促すものであった。	3.0	8%	24%	39%	15%	11%	2%
16	試験等の内容や評価等は適切であった。	3.5	14%	33%	42%	6%	3%	3%

5 :強く思う	4 :そう思う	3 :どちらとも言えない。
2 :そう思わない。	1 :全くそう思わない。	0 :わからない。

航空大学校フライト課程教育科目表

資料 3 - 4
(1/2)

帯広フライト課程

主として自家用操縦士（単発）の資格取得に必要な教育が学科教育と
操縦教育それぞれ平行に実施されている。

学科教育科目

教 授 科 目	時 間 数	直 接 関 係 す る 資 格
英 語	40	
保 健 体 育	20	
航 空 生 理	10	事 業 用 操 縦 士 (単 発)
航 空 中 航 法	22	事 業 用 操 縦 士 (単 発)
計 器 飛 行 式	10	事 業 用 操 縦 士 (単 発)
飛 行 方 式	55	事 業 用 操 縦 士 (単 発)
航 空 安 全	10	事 業 用 操 縦 士 (単 発)
合 計	167	

操縦教育科目

教 授 科 目	時 間 数	直 接 関 係 す る 資 格
単 発 機 操 縦 演 習 1		
操 縦 演 習	77	自 家 用 操 縦 士 (単 発)
合 計	77	

宮崎フライト課程

主として事業用操縦士（単発）の資格取得に必要な教育が学科教育と
操縦教育それぞれ平行に実施されている。

学科教育科目

教 授 科 目	時 間 数	直 接 関 係 す る 資 格
英 語	40	
英 語 演 習	15	
保 健 体 育	20	
航 空 力 学	10	事 業 用 操 縦 士 (多 発)
航 空 原 動 機 シ ン テ ム	10	事 業 用 操 縦 士 (多 発)
航 空 電 子 通 信 管 制	20	事 業 用 操 縦 士 (多 発)
航 空 交 通 管 制	15	事 業 用 操 縦 士 (単 発)
航 空 気 象	20	事 業 用 操 縦 士 (単 発)
航 空 中 航 法	20	事 業 用 操 縦 士 (単 発)
計 器 飛 行 式	23	事 業 用 操 縦 士 (単 発)
飛 行 方 式	20	事 業 用 操 縦 士 (単 発)
合 計	213	

操縦教育科目

教 授 科 目	時 間 数	直 接 関 係 す る 資 格
単発機操縦演習 1		
操縦演習	78	事業用操縦士 (単発)
計器飛行地上演習	20	事業用操縦士 (単発)
合 計	98	

仙台フライト課程

主として事業用操縦士 (多発) 及び計器飛行証明の資格取得に必要な教育が学科教育と操縦教育それぞれ平行に実施されている。

学科教育科目

教 授 科 目	時 間 数	直 接 関 係 す る 資 格
英語演習	20	
航空機システム	30	事業用操縦士 (多発)
航空原動機	30	事業用操縦士 (多発)
航空気象	15	事業用操縦士 (多発)
C90Aシステム	40	
計器飛行	30	計器飛行証明
飛行方式	30	事業用操縦士 (多発) 計器飛行証明
航空概論	10	
合 計	205	

操縦教育科目

教 授 科 目	時 間 数	直 接 関 係 す る 資 格
多発機操縦演習 1		
操縦演習	65	事業用操縦士 (多発) 計器飛行証明
計器飛行地上演習	25	事業用操縦士 (多発) 計器飛行証明
合 計	90	

○ 独立行政法人航空大学校内部評価委員会規程 資料 3 - 5

独立行政法人航空大学校内部評価委員会規程を次のように定める。

独立行政法人航空大学校理事長 北澤 誠

独立行政法人航空大学校内部評価委員会規程

(目的及び設置)

第 1 条 独立行政法人航空大学校(以下「大学校」という。)は、独立行政法人通則法等の趣旨に基づき、大学校の教育、運営等の評価を行うため、大学校に「独立行政法人航空大学校内部評価委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第 2 条 委員会は、大学校の業務、中期計画等について業務の必要性等に係る事項その他大学校において評価が必要と判断される事項を審議し、評価を行う。

(委員)

第 3 条 委員会は、大学校の次に掲げる者により構成する。

- 一 理事長
 - 二 教頭
 - 三 事務局長
 - 四 課長及び首席教官
- 2 前項に掲げる者のほか理事長により指名された者
- 3 委員会委員長は、理事長がこれに充たる。
- 4 委員長は会務を総括する。

(開催)

第 4 条 委員長は、毎年度、評価を行うため、原則として毎年度末その他必要と認められるときに委員会を招集し、その議長となる。

(評価)

第 5 条 委員会は、審議及び評価の結果を大学校の理事長に報告する。

2 大学校は、国土交通省独立行政法人評価委員会の求めに応じ前項の報告を提出するとともに、同報告を中期計画、年度計画等に反映させるものとする。

(庶務)

第 6 条 委員会の事務局は、総務課とし、議事録の作成その他庶務を行う。

附 則

この規程は、平成 13 年 12 月 20 日から施行する。