

平成14事業年度

業務実績報告書

独立行政法人 航空大学校

目 次

第1編 業務運営評価のための報告

はじめに	2
業務運営に関する報告	3
1. 中期目標の期間	3
2. 業務運営の効率化に関する事項	3
3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の 質の向上に関する事項	2 1
4. 財務内容の改善に関する事項	4 9
5. その他業務運営に関する重要事項	6 3

第2編 自主改善努力の報告

はじめに	6 8
自主改善努力の内容	6 8
1. 委託研究の促進	6 8
2. 内部監査制度	6 8
3. 既卒者へのサポート	6 9
4. 行政機関による審査	7 0

別添資料一覧（別冊）

業務運営評価報告関係資料

資料番号 資料タイトル

- 1 - 1 帯広分校次席教官の配置他
- 1 - 2 管理部門職員の国土交通省との人事交流
- 1 - 3 実科教官の国土交通省との人事交流・学科教官の採用
- 1 - 4 教育期間及び教育時間の変更
- 1 - 5 訓練機材の利用率の向上
- 1 - 6 訓練機への情報提供業務の効率化
- 1 - 7 平成14年度実績額の基準額との比較による節約額
- 2 - 1 平成14年度教官定期審査等実績表
- 2 - 2 在校生からの意見聴取（実科）
- 2 - 3 学生の授業評価（学科）
- 2 - 4 卒業生からの意見聴取
- 2 - 5 航空会社からの意見聴取
- 2 - 6 平成14年度教育オブザーブ飛行及び首席・次席によるオブザーブ飛行について
- 2 - 7 C B T（Computer Based Training System）の導入
- 2 - 8 ビーチクラフト式A36型C P T（Cockpit Procedure Trainer）設置
- 2 - 9 学生寮自習室の整備
- 2 - 10 飛行場内気象情報提供装置の整備
- 2 - 11 資質の高い学生の確保
- 2 - 12 国土交通省操縦職員の技量保持等の定期訓練
- 2 - 13 整備従事者に対するヒューマンファクター教育
- 2 - 14 年間飛行障害率低下の改善努力
- 2 - 15 他機関との有機的連携に係る業務処理体制の確立
- 2 - 16 小型航空機の運航に関する研究
 - D G P S（Differential Global Positioning System：差動型汎地球測位システム）による小型航空機位置精密測定システムについての研究
 - 航空機騒音計測システムの構築
 - ドップラソナー用気象データ解析システムの構築
- 2 - 17 航空思想の普及・啓発のための行事
- 3 - 1 予算、収支計画及び資金計画の年度計画に対する実績額の差額

自主改善努力評価報告関係資料

- 4 - 1 委託研究の促進

「内部評価委員会」による評価関係資料

- 5 - 1 「内部評価委員会」による評価

第 1 編

業務運営評価のための報告

はじめに

この報告書は、国土交通省所管独立行政法人の業務実績評価に関する基本方針（平成14年2月1日、国土交通省独立行政法人評価委員会決定・平成15年3月18日、同委員会改定）に基づき、独立行政法人航空大学の平成14年事業年度の業務運営評価のために提出するものである。

なお、上記基本方針を踏まえ、中期目標等において中期目標期間における項目の目標が数値により設定されている場合とそれ以外の場合について、それぞれ次の形式で報告する。

《目標値が設定されている場合》

中期目標 大項目－中項目－小項目「タイトル」

中期計画 大項目－中項目－小項目「タイトル」

年度計画における目標値

年度計画における目標値設定の考え方

実績値（当該項目に関する取組み状況も含む）

実績値が目標値に達しない場合には、その理由及び次年度以降の見通し

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

《上記以外の場合》

中期目標 大項目－中項目－小項目「タイトル」

中期計画 大項目－中項目－小項目「タイトル」

年度計画における目標

年度計画における目標設定の考え方

当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

業務運営に関する報告

1. 中期目標の期間

平成13年4月1日から平成18年3月31日までの5年間

2. 業務運営の効率化に関する事項

(中期目標)

2. 業務運営の効率化に関する事項

業務運営の効率化に資するため、教育の質の低下を招くことなく、以下の事項を達成すること。

(1) 組織運営の効率化

乗員養成に係る社会的ニーズに迅速かつ柔軟に対応するとともに、責任体制を明確化するために必要な体制を整備すること。

(中期計画)

1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとすべき措置

(1) 組織運営の効率化

教官制度を体系的なものとし、大学校における教官の組織全般における管理・監督体制の強化を図る。

(年度計画)

首席・次席制度の充実を図り、教育体系に合わせた教官の再配置を行う。

また、帯広分校の新体制完全実施に伴い教官が増員になることから、新たに次席教官を置き、教育の一層の充実を図る。

年度計画における目標設定の考え方

独立行政法人移行後は、教官の広範囲な知識及び技術の習得、研究活動の促進、教育の標準化を図ることはもとより、今まで以上に充実した教育サービスの提供が求められているため、中期計画のもとに首席、次席教官制度を導入して教育運営の効率化を図ることとしたが、本年度は帯広分校が新体制に完全移行するのに伴い新たに次席教官を配置する。また、新教育体系に合わせた教官の再配置を進める。

当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し

【当該年度における取組み】

	平成13年度	平成14年度
宮崎本校	座 学2クラス (首席教官) フライト2クラス (首席教官・次席教官)	同 じ
帯広分校	フライト1クラス (首席教官)	フライト2クラス (首席教官・次席教官)
仙台分校	フライト2クラス (首席教官・次席教官)	同 じ

帯広分校フライト課程が旧課程の1クラスから新課程の2クラスになったことに伴い、帯広分校に次席教官1名(宮崎1名減 帯広1名増)を新たに配置し、また、教育体系に合わせた実科教官の再配置(宮崎4名減 帯広4名増)を行った。

【資料 1 - 1 参照】

【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】

帯広分校に次席教官を配置し、又、実科教官の増員を行ったことにより、教育現場組織の充実を図り中期計画を着実に達成する。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

		平成13年度		平成14年度		
		4月		4月		
旧課程 入学・年3回 期間 2年4月	47前期	宮崎フライト課程		仙台フライト課程		
	47中期	宮崎フライト課程		仙台フライト課程		
	47後期	宮崎学科	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 入学・年4回 期間 2年	(独法)	入学(4,7,10,1月)				
	48期	宮崎学科課程	帯広フライト課程	宮崎フライト課程	仙台	
	48期	宮崎学科課程	帯広フライト課程	宮崎フライト課程		
	48期	宮崎学科課程	帯広フライト課程	宮崎		
	49期	宮崎学科課程		帯広フライト課程		
	49期	宮崎学科課程		帯広		
	49期	宮崎学科課程			宮崎	
	49期	宮崎				

- 13年4月独法移行に伴い、教育業務の効率化を図るため、入学の回数を年3回から4回に、修業期間を2年4月から2年に変更した。このため旧課程と新課程が混在することとなるが、旧課程が平成14年度末で修了となるため、新課程に伴う教官の再配置を行い教育体制の充実を図った。

(中期目標)

2. 業務運営の効率化に関する事項

(2) 人材の活用

乗員養成業務に必要な役職員数を確保するとともに、養成業務の活性化、効率化を推進するため、国土交通省との交流人事、若手職員の活用等の措置により組織の活性化を図ること。

(中期計画)

1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

(2) 人材の活用

管理部門職員については、2年から3年を目途に国土交通省との人事交流を進め、若い人材を登用し、組織の活性化を図る。

実科教官の組織の一層の活性化を図るため、国土交通省との人事交流を推進する。

学科教官については、他大学、独立行政法人の研究所間との人事交流が可能となるよう努める。

(年度計画における目標値)

管理部門職員の1割ないし2割程度の人事交流を行う。

実科教官の2名程度の人事交流を行う。

学科教官の人事交流を行うための環境整備を図るため派遣期間、資格要件等について調査を行う。

年度計画における目標値設定の考え方

- ・ 「独立行政法人通則法」第18条の規定では、役員として法人の長一人及び監事を置く、また、監事の定数は「個別法」で定めると規定されている。航空大学校は、学校の運営に必要な役員として「個別法」で3名(理事長・監事2名)置くこととしている。また、理事長を補佐するものとして理事一人をおくことができることも規定している。
- ・ 乗員養成業務及び組織の活性化を図るため、平成14年度も養成業務及び組織を維持しつつ効率的な運用が行えるよう、管理部門では過去5年間(平成7年度～11年度)の人事交流実績により1割ないし2割程度に設定した。また、実科教官(操縦士)は航空局の航空従事者試験官、飛行検査官、運航審査官との交流が可能であり、同種の業務を経験させることにより組織の活性化を図るため、過去5年間(平成7年度～11年度)の人事交流実績から引き続き2名程度に設定した。

- ・ 学科教官は、大学機関等との間で人事交流が図れる分野について、引き続き調査を行うこととした。

実績値（当該項目に関する取組み状況）

- ・ 管理部門職員 62名 国土交通省職員との交流 15名（2.4割）
- ・ 実科教官 45名 国土交通省職員との交流 2名
- ・ 学科教官 13名 若手職員の採用 1名

航空大学校の職員数 126名

（内 訳）

役員 3名（理事長、監事 2）、教頭、分校長 2

管理部門職員 62名（事務局長、総務課、会計課、整備課、運用課）

実科教官 45名、学科教官 13名

【資料 1 - 2、1 - 3 参照】

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 管理部門職員は目標の1割から2割程度に対し、2.4割の交流が図られた。
- ・ 実科教官は目標の2名程度に対し、2名の交流が図られた。
- ・ 学科教官については地元大学との交流（転出）を図り、後補充者に若手職員1名の採用を行ったが、引き続き交流が可能と思われる分野（電子工学関連）の調査を実施している。

国土交通省との人事交流、若手職員の活用を継続的に行うことにより、組織及び養成業務の活性化を図るとともに、教育の質の向上を図る。

(中期目標)

2. 業務運営の効率化に関する事項

(3) 業務運営の効率化

養成期間の短縮、訓練機材の効率的運用を図る等の措置により業務運営の効率化を図ること。

教育・訓練業務の効率化

教育体系を精査することにより、学生の養成期間を現行の2年4月から2年に短縮すること。

(中期計画)

1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

(3) 業務運営の効率化

教育・訓練業務の効率化

- イ. 学科教育においては、宮崎学科課程の教育時間を現行の1,155時間から735時間(420時間)に、単発事業用課程は現行の510時間から380時間(130時間)に、多発・計器課程は現行の300時間から205時間(95時間)にそれぞれ短縮することにより、宮崎学科課程の養成期間を現行の8ヶ月から6ヶ月に短縮する。
- ロ. 実科教育においては、地上演習装置の一層の活用により実機による操縦演習を単発事業用課程では現行の160時間から155時間(5時間)に短縮する。また、多発・計器課程においては現行の75時間から65時間(10時間)に短縮することにより、多発・計器課程の養成期間を現行の8ヶ月から6ヶ月に短縮する。

(年度計画における目標値)

イ. 学科教育

- ・帯広、宮崎フライト課程における学科教育時間の短縮を実施する。
510時間(帯広150・宮崎360) 380時間(帯広167・宮崎213) (130時間)
- ・平成13年度より実施している宮崎学科課程の期間短縮と教育時間の短縮(教育期間 8ヶ月 6ヶ月、教育時間 1,155時間 735時間)に伴う教育効果の検証をおこなう。

ロ. 実科教育

- ・帯広、宮崎フライト課程(単発事業用課程)で5時間の短縮を実施する。
160時間 155時間(5時間)
- ・平成14年度より実施している帯広、宮崎フライト課程の期間の変更(帯広4ヶ月 6ヶ月、宮崎8ヶ月 6ヶ月)と教育時間の短縮(5時間)に伴う教育効果の検証を行う。

年度計画における目標値設定の考え方

(教育時間)

(旧課程)	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	計
学科教育	1,155時間	150時間 (510時間)	360時間	300時間	1,965
実科教育		55時間 (160時間)	105時間	75時間	235
F T D	3時間		17時間	15時間	35
(新課程)	学科課程	事業用課程		多発・計器課程	
学科教育	735時間	167時間 (380時間)	213時間	205時間	1,320
実科教育		77時間 (155時間)	78時間	65時間	220
F T D	3時間		17時間	25時間	45

(新課程・平成13年度入学者(48期生)から摘要)

(教育期間)

・旧課程2年4月

宮崎8月	帯広4	宮崎8月	仙台8月
学科	事業用課程	多発・計器	

・新課程2年

宮崎6月	帯広6月	宮崎6月	仙台6月
学科	事業用課程	多発・計器	

(学科教育)

- ・ 中期計画に謳った教育・訓練業務の効率化の内、学科教育については、平成14年度において帯広フライト課程と宮崎フライト課程(単発事業用課程)における学科教育時間の短縮(510時間を380時間に130時間の短縮)を図ることとした。
- ・ 平成13年度より実施している宮崎学科課程の期間短縮と教育時間短縮の教育への影響を短縮前の学生の成績と短縮後の学生の成績を比較検討することにより短縮の影響を検証することとした。

(実科教育)

- ・ 中期計画に謳った教育・訓練業務の効率化の内、実科教育については、平成14年度において効率的な訓練シラバスの運用を目的とした帯広フライト課程と宮崎フライト課程(単発事業用課程)における教育期間の変更、及び飛行訓練装置(F T D)及びC P T(コックピット・プロシジャー・トレーナー)の効率的な活用による操縦演習の充実を行うことにより、単発事業用課程の実機による操縦演習時間の5時間短縮(160時間から155時間)を図ることとした。(平成14年度から完全実施)
- ・ 平成14年度より実施している帯広フライト課程の期間延長、宮崎フライト課程の期間短縮の教育への影響は、旧単発事業用課程と新単発事業用課程の宮崎フライト課程の学生の成績を比較検討することにより、期間の変更(延長・短縮)及び教育時間の短縮の影響を検証することとした。

- 多発・計器課程の実機による操縦演習時間を10時間短縮(75時間から65時間)することについては、平成13年度入学者から適用するが、課程修了が平成15年度となるため、平成14年度は検証出来ない。

(平成13年度)	(平成14年度)	(平成15年度)
6ヶ月	平成14年4月 6ヶ月	平成15年4月 6ヶ月
宮崎学科	帯広フライト (事業用課程)	宮崎フライト (多発・計器課程)
13年7月		修了は15年6月

実績値(当該項目に関する取組み状況)

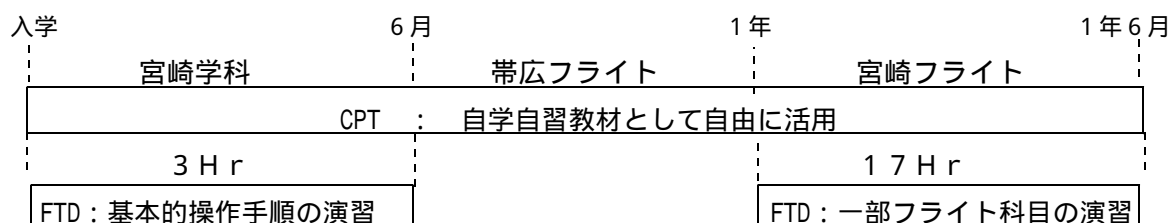
(学科教育)

- 単発事業用課程の学科教育130時間の短縮を実施した。(510時間 380時間)
【資料 1 - 4 参照】
- 宮崎学科課程短縮の教育への影響については、教育期間と教育時間の短縮にもかかわらず学生の成績に大きな影響は見られなかった。
【資料 1 - 4 参照】

(実科教育)

- 事業用フライト課程について、次のとおりCPT及びFTDを活用することにより、操縦演習時間を5時間短縮した。
CPTを宮崎本校に1台を増設し、宮崎2台、帯広1台となり自学自習教材として自由に活用することにより学生のレベルアップを図った。

【資料 1 - 4 参照】



- 帯広と宮崎フライト課程の期間の変更(帯広4月 6月、宮崎8月 6月)及び教育時間の短縮(5時間)の教育への影響については、期間及び時間を変更したにもかかわらず、新制度が適用された最初のクラスは、数値上若干の低下が認められたものの、次のクラスは成績の向上が認められた。

【資料 1 - 4 参照】

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

(学科教育)

・宮崎学科課程短縮の影響について

短縮前の旧制度の3クラス(47回生前、中、後期)の学科成績と短縮後の新制度の下での6クラス(48回 期、49 期)の学科成績の比較を行った。教育時間や内容の変更はあるものの、成績評価を行う上での試験の出題レベルについては各教科ともほぼ同じ水準で実施されている。各クラスの宮崎学科課程における総合成績(全科目の平均点)は以下の通りであった。

旧制度のクラス		新制度のクラス	
47回生前期	83.4	48回 期	82.1
中期	81.8	期	82.0
後期	84.4	期	80.0
		49回 期	81.8
		期	82.0
		期	83.9

教育の短縮に伴う影響は総合成績で見るとほとんど出ておらず、教育の質の維持が十分なされていると考えられる。

(実科教育)

・フライト課程の教育効果の検証について

実科教育については、旧課程と新課程の宮崎フライト課程における技能審査の成績を検証した結果、以下のとおりであった。

	旧制度のクラス		新制度のクラス	
	47回生中期	47回生後期	48回生 期	48回生 期
空中操作	81.7	81.9	81.8	84.2
離着陸	82.8	82.7	81.8	84.4
計器飛行	81.6	82.8	82.7	86.3
野外飛行	81.0	81.7	79.4	82.8
総合平均	81.55	82.19	81.43	84.43

- ・飛行教育は1年を通じて季節ごとの天候に左右されるため、夜間飛行、野外飛行の実施時期等、教育効果に影響を及ぼす問題となる項目の抽出を行っているところであり、一貫した検証を行うには年間の4クラス(48 期生、48 期生、48 期生、49 期生)の教育を終了した時点で行う必要がある。

教育業務の概要

航空大学の教育制度は、平成13年4月の独立行政法人化に伴い新制度へと移行した。平成13年7月以降の入学生については、新制度（新課程）のもとでの教育が適用されている。

一方、それ以前に入学してきた学生に対する教育（旧課程）も平行して実施されており、旧課程最後のクラスが卒業する平成14年度（平成15年3月）までは、その意味で過渡期にあたる。

旧課程 2年4月		宮崎学科課程	帯広フライト	宮崎フライト課程	仙台フライト課程
教育期間		8月	4月	8月	8月
時間	学科教育	1,155時間	150時間(510時間)	360時間	300時間
	実科教育		55時間(160時間)	105時間	75時間
	F T D	3時間		17時間	15時間
		学科課程	単発事業用課程		多発・計器課程
		(2月短縮)	(2月延長)	(2月短縮)	(2月短縮)
新課程 2年		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
教育期間		6月	6月	6月	6月
時間	学科教育	735時間	167時間(380時間)	213時間	205時間
	実科教育		77時間(155時間)	78時間	65時間
	F T D	3時間		17時間	25時間

新課程は平成13年度入学者(48回 期生)から摘要

新教育体系の概要

宮崎学科課程(入学)	帯広フライト課程	宮崎フライト課程	仙台フライト課程(卒業)
<ul style="list-style-type: none"> ・操縦教育に先立つ学科教育を集中的に教授する。 ・教育科目は、資格取得(事業用操縦士、計器飛行証明)に必要な学科試験の内容及び安全教育(航空生理)を教授。 	<ul style="list-style-type: none"> ・離着陸、空中操作などの飛行訓練を行い、自家用操縦士の資格相当の技能を習得。 ・訓練に直結した学科教育及び安全教育(航空生理・航空安全)を教授。 	<ul style="list-style-type: none"> ・航法訓練、計器飛行訓練などのより高度な操縦訓練を行い、事業用操縦士(単発)の資格相当及び計器飛行証明の資格に必要な基礎技能を習得。 ・訓練に直結した学科教育を教授。 	<ul style="list-style-type: none"> ・飛行機の操縦基本は変わらないが、エアラインパイロットとしての運用面での高度な判断と、技能習得のための操縦訓練を受け、事業用操縦士(多発)の資格相当及び計器飛行証明の資格相当に必要な技能を習得。
C P Tの有効活用 <ul style="list-style-type: none"> ・訓練機と同じ計器板を有するCPTを宮崎、帯広の学生寮に配備し、学生は実際の操縦訓練の操作手順の練習を課外時間でも自由に出来るようになった。 			
C B Tの有効活用 <ul style="list-style-type: none"> ・訓練機各種システムに関わる自学自習用教材の配備。 	追加教育 <ul style="list-style-type: none"> ・操縦技量進度の遅れた学生に対して、最大10時間の追加教育 ・帯広、宮崎フライト課程(単発事業用課程) 最大10時間 		<ul style="list-style-type: none"> ・多発・計器課程 最大10時間

(中期目標)

2 . 業務運営の効率化に関する事項

(3) - 訓練機材の利用率の向上

上記の教育・訓練業務の効率化にあいまって、訓練機材数を抑制するため、訓練機の利用率の向上を図ることとし、1機当たりの年間飛行時間を7% (約46時間) 向上させること。

(中期計画)

1 . 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

(3) - 訓練機材の利用率の向上

イ . オーバーホール相当の重整備 (P 整備) の点検項目の見直し及び削減等により、1機当たりの作業日数を段階的に10日削減する。平成13年度以降、A36型機、C90型機のP整備は年間平均14機程度と見込まれるため作業日数を年間140日削減することにより、最終的には1機当たりの年間飛行時間を24時間増加させることに努める。

ロ . 定時整備 (B 整備及びC整備) について、宮崎、帯広のA36型機2機、仙台のC90型機1機の整備作業を毎月の休業日のうちの1日から順次2日まで増やして実施することにより、宮崎及び帯広では年間それぞれ48日、仙台では24日の平日の整備作業日数を削減し、最終的には1機当たりの年間飛行時間を22時間増加させることに努める。

(年度計画における目標値)

訓練機材の利用率の向上

イ . 機体オーバーホール作業日数を平成13年度に引き続き5日間短縮する。平成14年度のP整備機数はA36型機12機、C90型機4機が予定されており、作業日数を合計80日削減することにより、1機当たりの年間飛行可能時間を約14時間増加させることに努める。

ロ . 平成13年度に引き続き、定時整備を毎月の休業日に1日程度実施する。宮崎、帯広のA36型機それぞれ2機、仙台のC90型機1機の整備作業を休業日に実施することにより、平日の整備作業日数を宮崎、帯広ではそれぞれ24日、仙台では12日合計60日削減し、1機当たりの年間飛行可能時間を約11時間増加させることに努める。

年度計画における目標値設定の考え方

整備に必要な日数を急激に削減することによる現場作業の混乱を避け作業ミスを防止するため、段階的に日数を削減することとし、14年度は削減目標を5日程度とし、1機当たりの年間飛行可能時間を約14時間増加させることとした。

機体オーバーホール（整備）で1機当たり5日の作業日数短縮は、点検項目の見直しにより点検項目を削減したことによる。

平成14年度 整備予定機数 A36・12機、C90・4機

・作業日数の削減 合計80日

$$5日 \times 16機 (A36 \cdot 12機 + C90 \cdot 4機) = 80$$

・1機当たり年間飛行可能時間 14時間増加

$$80日 \times 5,5時間 (1日の飛行予定時間) \div 30機 (保有機数) = 14時間$$

整備従事者の休日出勤に伴う負担増による作業ミスを防止するため、毎月の休業日に実施する整備作業を1日程度とし、1機当たりの年間飛行可能時間を約11時間増加させることとした。

毎月の休業日に定時整備を1日程度実施することは、必要な訓練機数の提供に対応するためである。

平成14年度 予定機数（1月当り）

$$A36 \cdot 4機 (宮崎2, 帯広2) \quad C90 \cdot 1機 (仙台1)$$

・提供機数の確保 60機〔48機（宮崎24、帯広24）・12機（仙台）〕

・1機当たり年間飛行可能時間 11時間増加

$$60機 \times 5,5時間 (1日の飛行予定時間) \div 30機 (保有機数) = 11時間$$

実績値（当該項目に関する取り組み状況）

重整備機数は、A36型機10機、C90型機4機を実施した。削減された作業日数は、A36型機60日（6日×10機）、C90型機44日（11日×4機）で計104日削減した。これによる1機当たりの年間飛行可能時間は19時間増加し目標を上回った。 14時間 19時間（136%）

機体オーバーホール（重整備）

		平成14年度実績	
A36	予定	80日×5.5時間÷30機	14時間
C90	実績	104日×5.5時間÷30機	19時間

宮崎・帯広・仙台の3校で休業日に実施した整備作業日数は計19日、整備実施機数は計39機であった。これは飛行時間に換算して214.5時間（5.5時間/日×39機）であり、これにより1機当たりの年間飛行可能時間は7.2時間（214.5時間/30機）増加した。

なお、年度計画では11時間増加としており、14年度においては目標達成が出来なかった。

【資料 1 - 5 参照】1/2

定時整備

		平成14年度実績	
A36	予定	60機×5.5時間÷30機	11時間
C90	実績	39機×5.5時間÷30機	7.2時間

実績値が目標に達しない場合、その理由及び次年度以降の見通し

【実績値が目標に達しない場合、その理由】

休業日にかかる1機当たりの年間飛行可能時間が目標に達しなかった理由は、訓練機の提供機数が休業日に特に作業を行わなくても学生訓練及び職員訓練等が順調に進み必要機数の確保が出来たことによるもので、訓練に支障を来すことはなかった。

【資料 1 - 5 参照】2/2

【次年度以降の見通し】

- ・ 次年度以降についても学生訓練及び職員訓練等に支障を来すことなく、又、安全性を確保しつつ作業効率化を図り目標達成に努める。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

1機あたりの年間飛行時間は目標を上回り（目標14時間増加 19時間）目標の達成は出来たが、整備機数が予定に達しなかった（A36型機12機10機）2機については、ブロックタイムからフライトタイムへ移行のための試行的運用を行ったことにより年度内に整備作業が出来ず、翌年度にずれ込んだためである。

（ブロックタイムとフライトタイム）

- ・ブロックタイム = 航空機が駐機場を出発してから到着するまでの運航時間
- ・フライトタイム = 航空機が滑走路を離陸してから着陸までの運航時間

1日の飛行時間	A36 整備間隔 (1,200時間)		
ブロックタイム 5.5時間	5.5時間	$1,200時間 \div 5.5時間 / 日$	218日
フライトタイム 5時間	5時間	$1,200時間 \div 5時間 / 日$	240日

地上滑走 地上滑走

	14年度		15年度	
	3月	4月		
ブロックタイム	218日			
フライトタイム	240日			

今年度の各校におけるフライト訓練は、予定期間内に実施され、学生訓練及び職員訓練等に支障を来すことなく修了している。

(中期目標)

2 . 業務運営の効率化に関する事項

(3) - 訓練機への情報提供業務の効率化

運航情報の電子化を進め、訓練機への情報提供業務の効率化を図ること。

(中期計画)

1 . 業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

(3) - 訓練機への情報提供業務の効率化

訓練内容に即応できる情報提供を行うため、各種運航情報を可能な限り電子化し、高度な検索と出力による訓練機への情報提供の迅速化と情報管理の簡素化に努める。

(年度計画)

運航情報の電子化を図るため基本システム構築の作業を行う。

年度計画における目標設定の考え方

電子化する上で必要となるハードウェアの構成及びソフトウェアの仕様と機能を調査し、基本システムを構築するとともに、情報提供の利便性を図るため、庁舎及び学生寮からの情報入手が可能となるよう、校内LANの配信を確立する。

当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し

【当該年度における取組み】

- ・ 運航情報提供の基本システムの整備を行い、WEB（インターネット閲覧方式）による情報提供を行うことで、情報提供の利便性の向上を図った。
- ・ 3校とも平成13年度に飛行場内気象情報提供装置の整備を行ったが、平成14年度、帯広、仙台分校は飛行場内気象提供装置のサーバーを活用して運航情報提供の基本システムの整備を行い、宮崎本校ではネットワーク配信用サーバーを新たに設け運航情報提供の基本システムを構築し、運航情報提供の利便性の向上を図った。

	平成13年度（実施済）		平成14年度
宮崎本校	飛行場内気象情報提供装置	— (サーバー-個別) —	運航情報提供装置
帯広分校	飛行場内気象情報提供装置	— (サーバー-共有) —	運航情報提供装置
仙台分校	飛行場内気象情報提供装置	— (サーバー-共有) —	運航情報提供装置

【資料 1 - 6 参照】

【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】

次年度以降も運航情報の運用評価を行い、訓練機の運航に必要な各種情報（空港及びその周辺情報・経路上の情報・気象情報等）を充実させ、わかりやすい形での提供に努めるとともに中期目標を着実に達成する。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

学生が準備する飛行訓練資料は広範囲にわたり、かつ常に最新情報を保つ必要があるが、これらの資料を系統立てて整理しWeb化することにより利便性の向上を図った。さらに、フライト前に地図上にて地形、目標物を立体的に見ることによりフライト時の地形把握の一助とする飛行経路情報を作成しWeb化した。

- ・飛行訓練直前に準備する資料

- 航空情報

- ・航空路誌・・・・・・大型版、小型版、補足版
 - ・ノータム・・・・・・(Notice to Airmenの略)

- 気象情報

- ・航空気象（定時、臨時観測報等（各空港の気象情報））
 - ・天気図

- 空港の駐機場の位置、施設位置を示した図 他

(中期目標)

2 - (3) 業務運営の効率化

一般管理費の抑制

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を除く。)について、本中期目標の期間中における当該経費総額(初年度の当該経費相当分に5を乗じた額。)を2%程度抑制すること。

(中期計画)

1 - (3)

一般管理費の抑制

業務運営全般を通じ経費の節約を進めるものとし、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を除く。)について、中期計画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。

(年度計画)

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を除く。)について、年度中に見込まれる経費の1%程度の節約を図る。

年度計画における目標値設定の考え方

中期目標及び中期計画期間中に見込まれる一般管理費総額(初年度の当該経費相当分に5を乗じた額。)を2%程度抑制するため、初年度から一般管理費の節約を図ることに着手し、その努力目標値として、中期計画予算設定ルールにおける一般管理費の効率化係数と同等の1%を設定しており、14年度においても同率の1%を設定した。

実績値(当該項目に関する取組み状況)

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を除く。)について、年度中に見込まれる経費の2%程度の節約を図った。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

<一般管理費の抑制に係る具体的取組み状況>

1 電気料

昼間の廊下の消灯、昼休み時の室内の消灯及びトイレ未利用時の消灯について、職員及び学生に対し周知徹底を図るとともに、夜間の廊下の点灯ヶ所を減らしたことにより電気料が減った。

2 水道料

食器の溜め洗いの励行及び水の出しっ放し厳禁について職員及び学生に対し周知徹底を図ったことにより水道料が減った。

また、清掃業者に対し水道使用時の節水を指示した。

3 燃料費

空調機稼動の際の夏期における冷房の設定温度28℃及び冬期の暖房の設定温度19℃を遵守するとともに、1日の稼動時間について天候をみながら調整した結果、燃料である重油の使用料が減った。

4 電話料

安価な料金プランへの見直しの随時実施を行った結果、電話料が減った。

5 通信専用料

気象情報の提供においては、従来より宮崎本校、仙台分校及び帯広分校の各校において2回線を使用して情報提供を受けていたが、気象情報提供装置の改良を図った結果、1回線での使用が可能となり、回線使用料が減った。

また、東京航空交通管制部からの航空情報入手の際、各内容全て入手していたものを、例えば、ある空港の全体情報のうち「新規情報」と「更新された情報」の一部のみ選択して入手するなど情報の入手方法の見直しを行った結果、通信料が減った。

6 ガソリン代

公用車使用時の効率的使用を徹底するよう職員に周知した結果、ガソリン代の節減が図れた。

< 一般管理費の抑制に係る起点となる基準額 >

一般管理費の抑制に係る計画は、独立行政法人化された13年度からスタートし抑制を実施していることから、起点となる基準額は抑制実施年度の前年度である12年度の実績額を充てることとする。

< 節約額 >

3.8百万円

一般管理費の年度計画額183百万円に対する執行額は179.2百万円で、節約額は3.8百万円となった。

< 節約額の内訳 >

14年度実績額の基準額との比較による節約額

【資料 1 - 7 参照】

< 節約実施における業務の質・量及び学生の学習・生活環境への実質的低下 >

節約を行う過程において、業務の質・量及び学生の学習・生活環境の実質的低下は生じていない。

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(1) 教育の質の向上

大学校がより質の高い操縦者を継続して養成することが航空交通の安定的な供給に資することに鑑み、以下の項目を行うことにより教育の質の向上を図ること。
教育の質の向上及び標準化を図るための体制・制度を構築し、より質の高い養成を行うこと。

(中期計画)

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

(1) 教育の質の向上

操縦教官の教育技法・指導要領の標準化及び向上を図るため、教官の技量審査を毎年1回実施するとともに、教育内容の向上を図るため、在校生、卒業生及び航空会社の訓練所教官から意見を毎年1回以上聴取し、学科、実科教育に反映させる。又、教育技法・指導要領の研究のための教育オブザーブ飛行を教育経験等によって弾力的に運用することにより、職務飛行訓練の有効活用を図る。

(年度計画における目標値)

- ・ 教官の技量審査 : 年1回
- ・ 在校生からの授業評価等を各課程において実施する。
- ・ 卒業生及び航空会社からの意見聴取 : それぞれ年1回
- ・ 教育オブザーブ飛行 : 教育期間の3年に満たない教官が他の教官をオブザーブする。
- ・ 首席・次席教官により各教官の教育をオブザーブし、教育の標準化を図る。

年度計画における目標値設定の考え方

- ・ 各教官に対し年1回定期的に技量審査を行うこととした。
- ・ 在校生からの授業評価等を各クラス各課程毎に実施し、教育内容の問題点を適宜把握することとした。
- ・ 卒業生及び航空会社からの意見聴取については、教育の標準化及び日常教育全体のレベルアップに反映させるべく実施することとした。
- ・ 教育オブザーブ飛行は、航空大学校での教育期間が3年に満たない教官が他の教官をオブザーブすることとした。
- ・ 首席・次席教官により各教官の教育をオブザーブし教育技法、指導方法等の教育の標準

化を図った。

実績値（当該項目に関する取組み状況）

- ・ 操縦教官の定期技量審査
首席教官、次席教官による定期技量審査を実施した。
【資料 2 - 1 参照】
- ・ 在校生からの意見聴取（各課程ごと）
帯広： a . 4 8 回 期生、 期生、 期生、 4 9 回 期生のフライト学生にアンケートを実施した。
【資料 2 - 2 参照】
宮崎： a . 4 8 回 期生及び4 8 回 期生のフライト学生にアンケートを実施した。
【資料 2 - 2 参照】
b . 学科課程の学生（4 8 回 期生、4 9 回 期生、4 9 回 期生、4 9 回 期生）に学科教育に関して全科目（1 8 科目）につき統一した仕様で1 6 項目のアンケート調査を実施した。前年度の結果と比較して評価の向上につながった項目を検証した。
【資料 2 - 3 参照】
仙台： a . 4 7 回前期生、4 7 回中期生及び4 7 回後期生のフライト学生にアンケートを実施した。
【資料 2 - 2 参照】
- ・ 卒業生からの意見聴取
航空大学校として同窓会の機会をとらえて、宮崎において意見交換会の形式により意見聴取を実施した。
【資料 2 - 4 参照】
- ・ 航空会社からの意見聴取
航空大学校として理事長、教頭、各分校長、各校の首席教官、次席教官が出席して東京で定期航空会社との意見交換会の形式により意見聴取を実施した。
その他仙台では、就職試験等の機会をとらえて、航空会社の訓練教官等の実務者レベルとのミーティングの中で意見交換会を実施した。
【資料 2 - 5 参照】
- ・ 教育オブザーブ飛行
宮崎： 4 名の教官が実施した。平成1 5 年度も引き続き行う。
仙台： 1 名の教官（助手）が実施した。
【資料 2 - 6 参照】
- ・ 首席・次席教官による各教官に対する教育標準化のためのオブザーブ飛行
首席・次席教官による他の教官の教育のオブザーブを実施し、訓練科目の実施手順、訓練した科目の実施回数の管理、学生への接し方等の教育の標準化を図った。
【資料 2 - 6 参照】

実績値が目標値に達しない場合、その理由及び次年度以降の見通し

【実績値が目標値に達しない場合、その理由】

- ・ 教育オブザーブ飛行

帯広分校での、教育期間が3年に満たない教官の教育オブザーブ飛行が出来なかったのは、休学していた学生が後のクラスに復学したことにより、復学学生の訓練を優先させたこと、又、転入した教官の職員訓練を優先的に実施したためである。

- ・ 48 期生に復学1名(47回後期生の1名休学者より)
- ・ 転入教官4名(宮崎4名減 帯広4名増)

【次年度以降の見通し】

- ・ 教育オブザーブ飛行が出来なかった教官2名については、平成15年度の早い時期に実施することとした。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

航空会社からの意見聴取を踏まえた具体的取り組み

- ・ 帯広課程270km、宮崎課程540kmの単独野外生地航法の完全実施
- ・ CPT(Cockpit Procedure Trainer)の増設による学生の自習環境の整備
- ・ CRM、Human Factor、Counselor等の各種Seminarへの積極的参加

在校生からの意見聴取を踏まえた具体的取り組み

- ・ 帯広課程6ヶ月間の中間の3ヶ月における担当教官と学生の班編成の変更
- ・ 座学授業において、A・Bグループ別々に行う授業の講義内容に差異があったため、講義内容を整理して教育内容の標準化を図った。

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(1) 教育の質の向上

操縦演習において追加教育制度の導入を図ること。

(中期計画)

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

(1) 教育の質の向上

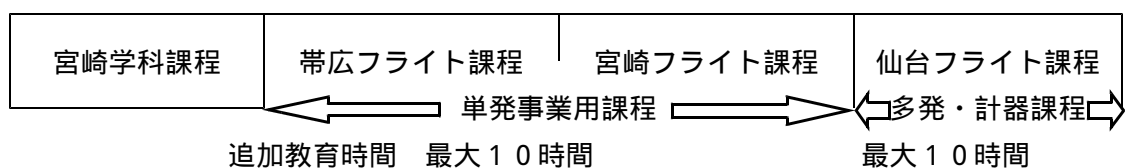
操縦技量進度の遅れた学生に対して、単発事業用課程、多発・計器課程のそれぞれにおいて最大10時間の追加教育を実施する。

(年度計画における目標値)

中期計画に謳った操縦技量進度の遅れた学生に対する追加教育は、平成13年度に入学した新課程の学生から適用する。

年度計画における目標値設定の考え方

- ・ 教育規程で定められた技能審査で不合格となり教育進度が遅れた学生については、実科首席(次席)教官が不合格理由及び現在までの訓練状況について検討した上で追加教育の内容及び時間を決定し、操縦技術の向上を図った後再審査を行うこととした。
- ・ 追加教育は、帯広、宮崎の単発事業用課程で10時間、仙台の多発・計器課程で10時間の範囲内とした。



実績値(当該項目に関する取組み状況)

追加教育

帯広・宮崎フライト課程(単発事業用課程)

帯広フライト課程(4クラス)で6名の学生に 11時間

宮崎フライト課程(2クラス)で3名の学生に 14時間50分

の追加教育を実施した。

仙台フライト課程(今年度は多発課程のみ)

仙台フライト課程(1クラス)で8名の学生に 11時間50分

の追加教育を実施した。

平成14年度													
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
48	帯広(2名)			宮崎(2名)					仙台(多発)(8名)			(計器)	
48	帯広(2名)					宮崎(1名)							
48						帯広(1名)					宮崎		
49						帯広(1名)							
	帯広 4クラス 宮崎 2クラス 仙台 1クラス												

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 仙台フライト課程における48回 期生の計器課程は、多発課程に引き続き履修中であり、平成15年6月に修了予定である。

追加教育は、平成13年度入学者48回1期生(新課程)から適用

平成13年度	平成14年度		平成15年度
	H14.4月		H15.4月
H14.1月	H14.6月	H15.1月	H15.6月
帯広フライト課程	宮崎フライト課程	仙台フライト課程	
— 単発事業用課程		多発・計器課程	

- ・ 技能審査で不合格となり教育進度が遅れた学生について、離着陸、空中操作及び航法といった不合格課目を重点的に追加教育し、技量の向上を図った後、再審査を行った。結果として再審査で不合格1名を除き、他の16名が基準の技量レベル以上となり次の課程へ進んでいる。当該学生は現在のところ順調に訓練を受けており追加教育の効果は十分認められる。
- ・ 平成14年度の訓練実績から、追加教育時間の使用状況が把握できたことから、次年度は、審査の前の各段階で学生に対し追加教育を行うことを計画している。

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

(1) 教育の質の向上

教育機材及び教育施設並びに生活環境の充実を図ること。

(中期計画)

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

(1) 教育の質の向上

コンピューター等を用いた教育機材の充実及び教育施設の整備を図るとともに、学生寮を整備改修し、自主学習環境を改善する。

また、既存の気象 FAX 受信装置及び気象データ受信装置を飛行場内気象情報提供装置に代え性能向上を図るとともに、庁舎内等に端末を設置し、気象情報入手の利便性を高める。

(年度計画)

平成13年度において自学自習の教材としてコンピューターベースドトレーニングシステム(CBT)を宮崎に配備しその端末を学生寮に配備したが、継続してCBTソフトの作成を行う。

また、単発訓練機A36のコクピット・プロシージャー・トレーナー(CPT)を宮崎及び帯広に配備したが、更に今年度は宮崎学生寮に増設する。

また、飛行場内気象情報提供装置運用後の評価を行い、教官・学生に対し情報入手の利便性を更に高めるための検討を促進する。

年度計画における目標設定の考え方

- ・ 14年度は13年度に引き続き、宮崎本校中心に教育環境の整備をはかることとし、従来から進めている自学自習用教材ソフト(CBT)の開発については今年度で完了する。
- ・ 単発訓練機A36のコクピット・プロシージャー・トレーナー(CPT)を宮崎本校の学生寮に増設する。
- ・ 飛行場内気象情報提供装置の利便性の向上については、仙台分校において学生寮LANとの接続を図ることとし、また、運用評価により、学生から要望のあった項目に係るプログラムの作成・運用を進めることとする。

当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し

【当該年度における取組み】

- ・ 訓練機各種システムに関わる自学自習用教材ソフト（C B Tソフト）を平成 13 年度に導入し、平成 14 年度で計画どおり完成した。

【資料 2 - 7 参照】

- ・ 宮崎本校学生寮にコックピット・プロシジャー・トレーナー（C P T）を 1 台増設し、訓練教材として活用を図ることとした。（平成 14 年度で整備終了、合計で宮崎 2 台、帯広 1 台）

【資料 2 - 8 参照】

- ・ 本校学生寮に自習室を整備し、寮における学習環境の整備を図った。

【資料 2 - 9 参照】

- ・ 飛行場内気象情報提供装置の整備

仙台分校において校内 L A N との接続のハード整備を行い、航大 3 校とも当該装置と校内 L A N との接続・配信を行う等の環境整備が完了し、庁舎内等からの気象情報入手の利便性の向上を図った。

運用評価の結果、学生から要望のあった項目（定時観測・特別観測情報の一括表示及び気象情報の自動出力）について、プログラムの自主開発を行い運用を開始した。

本中期計画における飛行場内気象情報提供装置に係る整備は、平成 14 年度で達成した。

【資料 2 - 10 参照】

【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】

- ・ 本校と併せて分校についても、継続して学生用コンピューターの整備や総合成績管理ソフトの開発、視聴覚教材の整備を順次図ることにより、全校的に教育業務の質を向上し、中期計画を着実に実現する。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

C P T（コックピット・プロシジャー・トレーナー）の有効活用

- ・ 訓練機と同じ計器板を有する C P T を学生寮に配置し、学生は実際の操縦訓練の操作手順の練習を課外時間でも自由に出来るようにした。担当教官からの報告によると、操縦訓練における操作の不慣れや手順のミスによる初期訓練のもたつきが減少し、より効果的・効率的に操縦操作が行えるようになっている。

飛行場内気象情報提供装置

- ・ 装置に関する学生アンケートの結果、以前はMETAR等（定時観測、特別観測情報）が地域別に表示されない等の意見、要望があったが、ワンクリックで必要な情報が得られるのでとても便利であり今後も使用していきたい、学生寮、校内のどこからでも見ることができ便利である等のよい評価を得ている。

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

(1) 教育の質の向上

資質の高い学生を確保するため、受験資格を拡大するとともに、より一層の広報活動を行い、毎年570名の受験者の確保に努めること。

また、適切な学内機関を設け、入学試験制度全般の検討を進めること。

(中期計画)

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

(1) 教育の質の向上

資質の高い学生の確保

イ. 入学受験資格の検討、国の身体検査基準の見直しの出願に係る身体要件への反映とあわせ、一層の広報活動を行うことにより受験希望者の確保に努める。

ロ. 入学試験制度のあり方検討委員会を設け、学力試験及び適性試験について追跡調査と検討を行う。あわせて内外の情報を収集し、入学試験制度全般について検討を進める。

(年度計画における目標値)

イ. 受験者確保 : 平成13年度において実施した入学受験資格及び入学身体検査基準の緩和については、平成14年度も広報活動を通じて広く受験生に周知し、受験希望者数の確保を図る。

ロ. 「入学試験制度のあり方検討委員会」 : 適性検査等については、平成15年度入学試験の改善を図る。

年度計画における目標値設定の考え方

- ・ 広報活動については、平成13年度よりも更に募集活動を強化し受験者の確保に努める。
- ・ 入学身体検査基準の緩和については、視力基準(裸眼視力0.4)の撤廃を行う。
- ・ 適性検査等については、適性検査及び面接試験の実施方法等の改善を図る。

実績値（当該項目に関する取組み状況）

・ 広報活動

- (1) 全国の大学（国立・公立・私立）高等専門学校等への学生募集用ポスター等郵送配付
 - ・平成14年度 1,082ヶ所（平成13年度606ヶ所）
- (2) 航空雑誌への広告及び航空機操縦士養成振興協会による航空3社の機内誌への広告掲載
- (3) 九州内の大学等の進路担当者に直接面談し入学募集の説明を行い、学生募集要項の配付及び募集用ポスターの掲示を依頼
 - ・平成14年度（宮崎本校） 23校
- (4) 近隣の学校、県庁、市役所及び公立図書館ほか公共施設等への学生募集要項配付及び募集用ポスターの掲示依頼
 - ・平成14年度（宮崎、帯広、仙台） 39ヶ所
 - 又、仙台は宮城県のホームページへの学生募集の掲示を行う。
- (5) 全国のNHK放送局メディア関係者に学生募集の情報を提供しての広報依頼
 - ・平成14年度 全国54放送局
- (6) 当校ホームページ公開による航空大学校紹介及び学生募集要項掲載
 - ・平成14年度ホームページのアクセス数
1ヶ月平均14,000件（1日平均約470件）
（平成13年度 同 約330件）
- (7) テレビ放映及び新聞掲載等の協力依頼（航空大学校の教育訓練等の紹介、入学式、卒業式及び入学試験の実施案内等）

・ 身体検査基準の見直し

- (1) 視力基準の緩和：裸眼視力基準（0.4）の撤廃により、38名の該当応募者を新たに確保した。（平成13年度は0.6 0.4）
- (2) 握力基準の撤廃：30kg以上（左右とも）の撤廃により、1名（女性）の該当応募者を新たに確保した。
- (3) 体重基準の撤廃：50kg以上の撤廃（該当者無し）

以上の取組みを行ったものの、出願者数は478（13年度・462名）名であり、570名の達成はできなかった。しかしながら、広報活動の更なる充実を図ったこと、身体検査基準の緩和を行ったことにより39名（13年度は36名）、平成13年度から受験資格の拡大（専修学校の専門士の称号を付与された者を加える）により3名

(13年度は2名)の該当応募者を新たに確保することができ、受験者数は向上の傾向にある。

【資料 2 - 1 1 参照】

・ 「入学試験のあり方検討会」

(適性検査の改善)

平成13年度における第3次試験の適性検査実施状況を検証した結果、以下の改善を図った。

F T Dによる操縦適性検査回数を減らし(受験生1人当たり 3回 2回)、
受験者の負担を軽減(3次試験所要日数 3日 2日)した。
適性検査での難易度を高め、より資質の高い学生の確保に務めた。

(平成11年度から平成13年度までのF T D(飛行訓練装置)を3回操作させ検査した場合における、3回検査の場合のグループ分けした合格者と2回検査の場合のそれとを比較したところ、いずれの場合にも合格者にほとんど差が見られず同程度であるという結論が得られた。)

入学試験における第1次試験の学科試験科目及び第3次試験の適性検査の課題については引き続き各項目について比較のためのデータを収集しているところであり、又、第3次試験の面接試験においては個人面接方式に加えて集団面接方式を取入れ、その結果を分析中で、どのようなところを改善すればより適切な面接試験が可能になるかを検討中である。

実績値が目標値に達しない場合、その理由及び次年度以降の見通し

【実績値が目標値に達しない場合、その理由】

- ・ 広報活動に要する期間及び願書受付期間の確保が充分でなかったと思われる。
- ・ 就職率が以前より向上したものの、過去に低い状態が続いたことが原因と思われる。

【次年度以降の見通し】

- ・ 新卒者の就職率の向上を図ることとする。
- ・ 次年度は、学生募集の広報活動の立ち上げを早める等、十分な広報活動の期間を確保するとともに、願書受付期間を約3週間から5週間に期間延長し、受験者の確保に努める。
- ・ 全国主要都市での合同企業説明会に参画するとともに、受験対象年齢に的を絞った広報を実施し、受験者数の増加を図る。
- ・ 「入学試験のあり方検討会」
入学試験制度のあり方検討委員会における入学試験制度の改善には、入学時(第1次学科試験と第3次の操縦適性検査)と在学時(学科試験と操縦適性検査)の成績比較を引き続き行うこととしており、データの比較には数年を要することから、次年度は、面接試験のあり方に今年度の実施結果が生かされるよう検討を行うこととしている。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

出願者数と就職率

H15.3月末現在

入学年度	H7年度	H8年度	H9年度	H10年度	H11年度	H12年度	H13年度	H14年度	H15年度
出願者数 (人)	828	788	672	602	593	528	462	462	478
新卒就職率 (%)	80.2	79.8	68.2	49.4	35.4	58.0	72.9	82.5	
就職率 (%)	93.4	87.2	85.2	79.5	78.0	88.4	88.1	85.7	

就職率は、新卒者と既卒者を含む。

身体検査基準の緩和による出願者数

	実施年度	緩和内容	受験応募者数	最終合格者
視力	H13年度	裸眼視力 0.6 0.4	36名	1名
	H14年度	" 0.4 撤廃	38名	5名
握力	H14年度	30kg以上 撤廃	1名	0
体重	H14年度	50kg以上 撤廃	該当なし	

専修学校の出願資格検証について

平成13年度実施の入学試験から受験資格を与えたが、これまで入学実績がないので、検証するには到っていない。

専修学校専門課程の修了者に対する専門士の称号を付与された者の受験状況

入学試験	一次試験受験者	二次試験受験者	三次試験受験者
H13年度実施	2名	-	-
H14年度実施	3名	-	-

専修学校専門課程の修了者は、平成10年6月に学校教育法が一部改正され、大学に編入学することが出来るようになった。短期大学及び高等専門学校を修了した者と同等とみなされることとなり、航空大学校においても、平成13年度の入学試験から専修学校専門課程の修了者に対する専門士の称号を付与された者も受験資格を有することとなった。

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

(1) 教育の質の向上

安定的な航空輸送を確保するために年間の学生養成数を72名とすること。

(中期計画)

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

(1) 教育の質の向上

3期制から4期制に変更することにより、人員、機材の最適な活用を行い、年間の学生養成数を72名とする。

(年度計画における目標値)

年間の学生養成数 : 72名

年度計画における目標値設定の考え方

- ・ 今後の操縦士の需要予測等を考慮し、中期計画中は、人員及び機材の最適な活用を行い、安定的な航空輸送を確保するため、年間の学生養成数を72名としている。

実績値(当該項目に関する取組み状況)

- ・ 年間養成数 : 65名

実績値が目標値に達しない場合には、その理由及び次年度以降の見通し

【実績値が目標値に達しない場合の理由】

- ・ 入学辞退により7名減となったことが原因である。

【次年度以降の見通し】

- ・ 次年度は72名とするため、補欠合格者を10名確保している。(平成13年度

は1名)

補欠合格者は最終試験において合格基準に達している者である。

入学者と辞退者

入学年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度
回 期	47回生	48回生	49回生
合格者	72	54	72
入学者	72	54	65
辞退者	2	3	8

平成13年度は、3クラス54名としている。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 航空大学校は、航空需要予測等の中長期的な見通しに基づき、必要となる操縦士を継続して養成することにより、安定的な航空輸送の確保を行っている。
- ・ 航空大学校は、現在までに3,000名以上の卒業生を送り出し、その多くが航空会社の定期路線や通勤路線の第一線のパイロットとして活躍している。

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(1) 教育の質の向上

その他行政のために必要な業務として国の操縦職員に対する訓練を実施すること。

(中期計画)

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

(1) 教育の質の向上

国土交通省の操縦職員の技量保持訓練、資格取得訓練に対して適切に対応する。

(年度計画)

国土交通省の操縦職員の技量保持訓練、資格取得訓練に対して適切に対応する。

年度計画における目標設定の考え方

国土交通省の操縦職員の技量保持訓練、資格取得訓練に対して、国から要請のある場合は積極的にかつ迅速にこれを受け入れ実施することとした。

当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し

【当該年度における取組み】

- ・ 国土交通省航空局操縦職員（試験官 8 名）の定期技量保持訓練を実施した。
- ・ 国土交通省航空局操縦職員の資格取得訓練（操縦教育証明）1 回、（計器飛行証明）1 回を実施した。

【資料 2 - 1 2 参照】

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

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

(中期目標)

3 . 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

(2) 航空安全に係る教育の充実

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、大専校においても以下の事項を行うことにより安全運航の確保を図ること。

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

(中期計画)

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

(2) 航空安全に係る教育の充実

学生に対する安全教育を飛行訓練に移行する前から開始する。過去の事故例から航空事故と人的要素の関わり等を教示するなど、航空安全についての教育を飛行訓練開始前に 20 時間、飛行訓練開始後 20 時間実施する。

(年度計画における目標値)

安全教育	:	飛行訓練開始前	20 時間
		飛行訓練開始後	20 時間

年度計画における目標値設定の考え

中期計画に掲げられている安全教育の計 40 時間については、平成 13 年度入学者より実施することとしているが、時間数については学科教育課程 (20 時間)、帯広フライト課程 (20 時間) において隔週 1 回の講義実施により所定の内容の教育を行う。

実績値 (当該項目に関する取組み状況)

- 宮崎本校
飛行訓練前
宮崎学科課程における「航空生理」については、計画どおり 20 時間実施
飛行訓練開始後
帯広フライト課程において、48 回 期生から「航空生理」(10 時間) 及び「航空安全」(10 時間) の教育を実施

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・安全教育については、従来から宮崎フライト課程、仙台フライト課程で学生に対して航空事故、インシデントの発生を未然に防止するため、安全教育を基本に据えて飛行方式論、ブリーフィング、外来講師の講義等の中で実施している。さらに、平成13年度入学者からは、訓練初期の帯広フライト課程の学生に対し、「航空生理」、及び「航空安全」の教育を実施しており、最新の事故事例を更新するなど、安全教育の徹底を図っている。

- ・宮崎学科課程における「航空生理」については、以下の項目を追加
 - ・メンタルトレーニングについての基礎理論
 - ・運動と突発死
 - ・スポーツ障害に関する原因、対策と予防、影響

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

(2) 航空安全に係る教育の充実

教官の安全意識の向上のため、外部講師等による安全教育及び教官の意見交換を定期的に行うこと。

(中期計画)

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

(2) 航空安全に係る教育の充実

学識経験者、航空事故調査官等の外部講師による教官への安全教育を毎年1回、教官相互の意見交換を毎月1回実施する。

(年度計画における目標値)

外部講師による安全教育 : 各校年1回

教官相互の意見交換 : 毎月1回

年度計画における目標値設定の考え

- ・ 航空事故及びヒューマンファクターに関する知識や経験の豊富な外部講師を招き安全教育を実施する。最低年1回実施することとした。
- ・ 訓練時における安全に関する情報を収集し教官相互の安全への意識の向上を図ることとし、定例の教官会議等において最低月1回実施することとした。

実績値(当該項目に関する取組み状況)

外部講師による安全教育

・ 宮崎本校

平成14年12月25・26日、航空安全に係る職員教育として、宮崎では実科教官に対し航空会社安全推進部門の担当者によるCRMセミナーを受講した。CRM訓練の目的のなかにある、乗員間の連携、関係機関への意思伝達及び業務への取り組み姿勢等の改善を図ることに着目して、実科教官に反映するよう安全への意識を高めた。今年度も他の2分校の実科教官及び今回、業務の都合上セミナーを受講できなかった4名に対しても逐次実施の方向である。

- ・ 帯広分校
 - 1．教官は、年2回開催されている十勝空域を飛行する各団体及び所管の管制官からなる「十勝地区航空関係協議会」に参加している。協議会では各団体の所属する航空機の飛行経路、高度、運航内容及び管制状況等の情報を相互に把握し衝突防止等に役立っている。
 - 2．教官2名が東京で開催された航空運航システム研究会主催のシンポジウムに参加し、ヒューマンエラーに関する研究、航空危険罪等に関する研究発表を聴講し、安全運航への認識を深めた。

- ・ 仙台分校

平成14年度、航空会社の運航関係の技術スタッフを講師として11月に招き、ヒューマンファクターに関しての講義を実施した。各教官が聴講し、安全意識の向上を図った。

教官相互の意見交換

各校とも定例の教官会議及び安全会議等を通じて、毎月複数回教官相互の意見交換を行った。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 航空大学校の内部監査制度の充実が安全運航にも大きく寄与するという観点から、実科及び学科首席教官が航空技術協会が主催する内部品質監査講習会を受講した。講習会の概要は以下の通り。

主催者：社団法人 日本航空技術協会

講師：社団法人 日本航空技術協会 講師 吉村 定三

日時：平成15年1月24日 13:00～17:00

場所：社団法人 日本航空技術協会 教室

内容：監査に関する用語、品質マネジメント、改正航空法、監査のチェックリスト、内部監査の目的、内部監査の分類、内部監査の仕組み、監査員の特質と監査技術

(中期目標)

3 . 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

(2) 航空安全に係る教育の充実

訓練機材の品質の向上を図るため、整備従事者にヒューマンファクター教育を行い、整備従事者の資質を向上させ、整備作業における人為的エラーを排除することにより年間飛行阻害率を3%以下とすること。

(中期計画)

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

(2) 航空安全に係る教育の充実

整備従事者に対して定期的にヒューマンファクター教育を実施するとともに、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%以下とする。

(年度計画における目標値)

整備従事者に対するヒューマンファクタ - 教育 : 年1回

年間飛行阻害率 : 3%以下

年度計画における目標値設定の考え方

一般的に航空機事故の原因のうち機材及び整備が関係しているものの中には、整備従事者のエラーによるものが事故要因となったケースが比較的多いことから、整備従事者の安全意識高揚を図りヒューマンエラーを防止し、訓練機材の品質向上を図るためヒューマンファクター教育を最低年1回実施することとした。

平成12年度、3校における訓練機材のピーク飛行阻害率が平均3.4%であったことから、更に訓練機材の品質向上を図るためピーク飛行阻害率の目標値を3%以下に設定した。

実績値 (当該項目に関する取組み状況)

- ・ 航空大学校3校の整備課職員各1名は、日本航空技術協会主催のヒューマンファクターセミナーを受講した。受講内容 (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等) については、各校の整備課職員に対し周知を図り、安全意識の高揚に役立てた。
- ・ 運航及び整備関係者が自由に閲覧できるヒヤリハット掲示板ホームページを継続して開設し、人為的エラー防止のための安全意識の高揚に役立てた。

- ・ 整備請負会社においては品質保証規則に関連規程を定め、宮崎、仙台、帯広各事業所の整備従事者にヒューマンファクター教育及び安全教育を実施した。

【資料 2 - 13 参照】

平成 14 年度の各校別ピーク飛行阻害率は以下のとおりであった。

宮崎	A 3 6 型機	1 . 1 % (1 1 月)	
仙台	C 9 0 型機	1 . 9 % (4 月)	
帯広	A 3 6 型機	1 . 9 % (6 月)	

【資料 2 - 14 参照】

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 平成 12 年度各校のピーク飛行阻害率の平均は、3 . 4 %であったことから、ピーク飛行阻害率を 3 %以下に設定した。

宮崎	A 3 6 型機	2 . 3 %	
仙台	C 9 0 型機	3 . 6 %	平均 3 . 4 %
帯広	A 3 6 型機	4 . 4 %	

- ・ 航空事故の原因で整備（検査）に関わるものが全体の 12 %を占めており、そのうちヒューマンエラー起因率は 70 ~ 80 %である。

日本航空技術協会 ヒューマンファクターセミナー（受講テキスト統計による）

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(3) 他機関との有機的連携

運航管理業務の実施にあたって、関係機関との一層の連携を図り、訓練飛行の運航支援においては、的確な運航情報を入手して、運航管理業務の質の向上に努めること。

(中期計画)

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

(3) 他機関との有機的連携

関係機関と密接な連携を図り、一層の連絡、調整を行いながら、訓練機に対し適切な情報提供を行うことにより、運航管理業務・運航支援業務の質の向上に努める。

(年度計画)

平成13年度運用開始された航空局の飛行援助施設(新千歳FSC)に引き続き平成14年度整備の福岡FSC及び鹿児島FSCとの係わり等についても、関係機関と連絡・調整の処理体制を確立し、運航管理業務の質の向上に努める。

年度計画における目標設定の考え方

航空機の運航の支援を効率的に行うため、航空局が全国の8拠点空港に設置する飛行援助施設(FSC)については、14年度設置される福岡FSC及び鹿児島FSCと宮崎本校との関わりについて調整を図り、情報の流れ、処理手順等を確立し、運航管理業務の質の向上を図る。

当該年度における取組み及び今後中期目標達成に向けた次年度以降の見通し

【当該年度における取組み】

福岡FSC及び鹿児島FSCの発足(平成14年10月1日)に伴い、情報の流れ、処理手順等が変更されたため、当該FSC及びそのブロック内の各空港と宮崎本校との間で業務処理実施体制を確立した。

- 主な実施事項 -

- ・ 航空路情報提供業務(AEIS)が福岡管制部から福岡FSC及び鹿児島FSCへ

移管したことに伴う空地通信の使用方法の変更

- ・ 航空局C A D I Nシステム端末のプログラム変更作業
- ・ 民間訓練 / 試験空域の管理運用に係る暫定業務実施体制に係る処理手順の確立

【資料 2 - 1 5 参照】

【今後中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】

15年度についても新たに開設される仙台F S Cと仙台分校との処理体制の確立を図り、中期計画を確実に達成する。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 国土交通省航空局は、地上通信施設（C A D I N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目的で、飛行援助施設（F S C : Flight Service Center）を全国の8拠点空港に整備することとした。

航空局によるこれら飛行援助施設の整備年度は次のとおりである。

平成13年10月1日 新千歳F S C、那覇F S C（運用開始）

平成14年10月1日 福岡F S C、鹿児島F S C（運用開始）

平成15年度 仙台F S C、大阪F S C（運用開始予定）

平成16年度 中部F S C、東京F S C（運用開始予定）

(中期目標)

3 . 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(4) 成果の活用・普及

教育の質の向上に資する研究を充実させるため、教育手法及び評価法に関する調査・研究、国内外諸施設の実態調査及び国際基準の調査・研究を実施し、その研究成果を教育に反映させること。

(中期計画)

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

(4) 成果の活用・普及

教育の質の向上、効率化を図るため、以下の調査・研究を実施し、その研究成果を教育に反映させ、乗員養成の社会的ニーズに対応させる。

イ . 小型航空機の運航に関する基礎的研究

ロ . 座学及びフライト課程における標準的な教育内容・手法及びその評価法に関する調査・研究

ハ . 国内の指定養成施設及び海外の主要乗員養成機関等を対象に民間操縦士養成に関する実態調査・研究

ニ . 乗員養成の基礎訓練課程における国際民間航空機関(ICAO)等の国際基準の調査・研究

(年度計画)

教育の質の向上、効率化を図るため、以下の分野に関する調査・研究の計画を組織的に策定し、その成果を教育に反映させ、乗員養成の社会的ニーズに応えることとする。

イ . 小型航空機の運航に関する基礎的な研究を継続して進める。

ロ . 座学及びフライト課程における標準的な教育内容・手法及びその評価法に関する調査・研究について、教育内容及び手法等の検討を進め、教材の整備を図る。

ハ . 国内の指定養成施設に4名及び海外の乗員養成機関等に2名以上の職員を派遣し、民間操縦士養成に係わる実地調査を実施するよう努める。

ニ . インターネット等により国際基準(I C A O、J A R)についての基礎データの収集・評価を図る。

年度計画における目標設定の考え方

中期計画に掲げられている「成果の活用・普及」に関わる項目については、すべて取り組むこととするが、今年度においては初年度に引き続き基礎的調査、研究を中心に取り組むこととした。

当該年度における取組み及び今後中期目標達成に向けた次年度以降の見通し

【当該年度における取組み】

中期計画のなかで計画している項目につき以下のとおりそれぞれ調査・研究を継続して進めることとした。

- ・ 「小型航空機の運航に関する研究」については、昨年度に引き続き D G P S（Differential Global Positioning System：差動型汎地球測位システム）による小型機位置精密測定システムについての研究、航空機騒音計測システムの構築、ドップラソ - ダ用気象データ解析システムの構築が進められた。D G P S による小型機位置精密測定システムについては地上における実験的運用がなされ、中間結果が公表された。航空機騒音計測システム、ドップラソ - ダ用気象データ解析システムについて各システムの検証が行われた。

【資料 2 - 16 参照】

- ・ 「座学及びフライト課程における教育内容等の調査研究」については、「航空生理」担当教官と操縦教官とにより「フライト訓練におけるメンタルトレーニング」実態調査が行われた。
- ・ 「海外指定養成施設の実態調査研究」については、ANAベ - カ - ズフィ - ルド訓練所に実科教官 1 名、学科教官 1 名、整備職員 1 名を派遣し、海外の指定養成施設等の実態調査を実施した。いずれも調査結果は報告書の形でとりまとめられた。
- ・ 「国内指定養成施設の実態調査研究」については、AFJ（エアフライトジャパン）の長崎訓練所へ実科教官 2 名、整備職員 2 名を派遣し、訓練体系や整備体制につき調査を行った。
今年度行ったの調査結果については学内的に検討が進められている。
- ・ 「ICAO 等の国際基準の調査研究」については J A R の基準を中心に、基礎データの収集が図られ航空大学校の教育体系との比較検討が進められている。

【今後中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】

15 年度以降も引き続きこれらの調査・研究を継続し、その結果を教育に反映させることにより、中期計画を着実に達成することとする。

その他適切な評価を行う上で参考と成り得る情報

・「小型航空機の運航に関する研究」の主要テーマの概要

DGPS (Differential Global Positioning System: 差動型汎地球測位システム) による小型機位置精密測定システムについての研究

GPSは、自動車や航空機等の位置の測定に幅広く利用されている。本システムは地上より補正信号を送ることにより、更に高い精度でGPSを搭載した航空機の位置測定を可能にするシステムである。本年度はシステムの検証を行い中間報告としてまとめた。将来的には機上で操縦操作量も同時に計測し、操縦操作量と航空機の運動との関係を明らかにすることを計画している。また、DGPSの運用範囲が拡大すれば、長距離航法時の訓練機の航跡が常時確認できるようなシステムへと発展させることが期待される。

航空機騒音計測システムの構築

航空機騒音の特性を監視・記録するため可搬型の計測システムを構築し、主として航空大学校訓練機の騒音特性が回転数や出力、高度の変化によってどのように変わるのかを明らかにする。基礎データを蓄積することにより、将来的には宮崎空港周辺の騒音マップの作成や騒音苦情が寄せられた地点での計測による実態把握、長時間にわたる定点観測による騒音データの公表等への応用が期待される。また、本システムを使って、騒音計測の学生演習も実施しており、自ら操縦する訓練機の騒音の実態把握にも役立っている。

ドップラソ - ダ用気象データ解析システムの構築

航空機の離着陸に際しては、風の局所的な乱れ(ウインドシエア; 風速風向における場所的・時間的に急激な変化を伴う風の流れ)が安全な飛行に重大な影響を及ぼし、しばしば事故につながるが、本システムは音波を利用して宮崎空港上空のウインドシエアの状況を測定する装置である。本システムの構築は、得られたデータを可視化することによりウインドシエアの実態を目に見える形で示すことができ、生きた教材として学生教育に役立てることを目的としている。

・「座学及びフライト課程における教育内容等の調査研究」について

操縦教育におけるイメージトレーニングの重要性に鑑み、今年度は「フライト訓練におけるメンタルトレーニング」について実態調査を行った。フライト訓練に臨むに当たって、学生が実践しているイメージトレーニングを含む種々のメンタルトレーニングの実態とその効果について調査し、「航空生理」の講義の中でメンタルトレーニングの重要性について教授するための基礎データの収集を図った。分析の結果は講義にフィードバックされる。

・「ICAO等の国際基準の調査研究」について

平成13年度はICAOの基準を収集したのに引き続き、今年度はJARの基準を中心に基礎データを集めた。航空大学校で取得する事業用操縦士と計器飛行証明のライセンスについて、両基準には必要とされる最低限の基礎知識と操縦経験が定められている。平成15年度は更にFAAの基準についても調査し、これら3つの基準と航空大学校における教育の内容との比較検討を進めることにより、我が校の教育体系の改善に努めることとしたい。

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(4) 成果の活用・普及

航空思想の普及、啓発のための行事を開催すること。

(中期計画)

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

(4) 成果の活用・普及

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

(年度計画における目標値)

「空の日」 : 年1回開催
航空教室 : 年4回程度開催
市民航空講座 : 年2回程度開催

年度計画における目標値設定の考え方

従来から「空の日」の行事は、宮崎本校、帯広・仙台両分校とも恒例の行事として浸透しており地元からも期待が寄せられていることから、これを機会に「航空教室」と「市民講座」を積極的に行うことにより地域住民への航空思想の普及と航空大学校のより一層のPR活動を行う。

14年度も、「空の日」1回、「航空教室」4回程度、「市民航空講座」を2回程度とした。

実績値(当該項目に関する取組み状況)

	空の日	航空教室	市民航空講座
宮崎本校	平成14年9月8日実施	6回実施	3回実施
帯広分校	平成14年9月23日実施	3回実施	2回実施
仙台分校	平成14年9月14日実施	8回実施	2回実施

【資料 2 - 17 参照】

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 「空の日」の行事の外、他のイベントへも参加している。
 - 宮崎本校 平成14年11月9日、10日
スカイレジャー・イン都城（隊列飛行、広報活動）
 - 帯広分校 平成14年9月14日
なかしべつ「空港まつり」（展示飛行、広報活動）

4 . 財務内容の改善に関する事項

(中期目標)

4 . 財務内容の改善に関する事項

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

(中期計画)

3 . 予算 (人件費の見積を含む。) 収支計画及び資金計画

(1) 予算 別紙 1 のとおり

(2) 収支計画 別紙 2 のとおり

(3) 資金計画 別紙 3 のとおり

(年度計画における目標値)

(1) 予算 別紙 1 のとおり

(2) 収支計画 別紙 2 のとおり

(3) 資金計画 別紙 3 のとおり

年度計画における目標値設定の考え方

予算計画については、運営費交付金の算定ルールに従い算定した。

実績値 (当該項目に関する取組み状況)

別紙 1 . 2 . 3 のとおり

実績値が目標値に達しない場合、その理由及び次年度以降の見通し

【実績値が目標値に達しない場合、その理由】

別紙 2 . 3 について、収支計画及び資金計画の一般勘定の業務収入の減は、検定料及び授業料等の減に受託収入の増があり減 (2 百万円) となったものである。

なお、別紙 1 の予算の一般勘定の業務収入については、預金利息、雑収入及び保険金収入を加えたため減 (1 百万円) となった。

【次年度以降の見通し】

次年度以降の検定料については、受験者の目標値を確保すべく努力する。

その他適切な評価を行ううえで参考となり得る情報

予算における目標値の達成状況は、前記 で述べたとおり業務収入において計画に達しないこととなったが、支出における効率的使用に努めた結果、操縦士養成のための学生の教育という目的を損なうことなく予定していた計画内での執行を行うことができた。

なお、予算、収支計画及び資金計画の年度計画に対する取組み状況は別紙 1、2、3 のとおりであり、年度計画額に対する実績額の差額（増減）については下記資料のとおりである。

< 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 >

【資料 3 - 1 参照】

予算（一般勘定）

（単位：百万円）

区 分	金 額	実 績 額	差 額
収 入			
運営費交付金	3,095	3,095	0
施設整備費補助金	134	129	5
業務収入	118	117	1
計	3,347	3,341	6
支 出			
業務経費	1,345	1,329	16
教育経費	1,345	1,329	16
人件費	1,591	1,468	123
施設整備費	134	129	5
一般管理費	277	274	3
計	3,347	3,200	147

【人件費の見積り】

年度中総額1,145百万円を支出する。

但し、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当、退職者給与及び機関派遣職員給与に相当する範囲の費用である。

予算（空港整備勘定）

（単価：百万円）

区 分	金 額	実 績 額	差 額
収 入			
運営費交付金	123	123	0
計	123	123	0
支 出			
人件費	91	85	6
一般管理費	32	31	1
計	123	116	7

【人件費の見積り】

年度中総額82百万円を支出する。

但し、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当、退職者給与及び機関派遣職員給与に相当する範囲の費用である。

予算（総計）

（単位：百万円）

区 分	金 額	実 績 額	差 額
収 入			
運営費交付金	3,218	3,218	0
施設整備費補助金	134	129	5
業務収入	118	117	1
計	3,470	3,464	6
支 出			
業務経費	1,345	1,329	16
教育経費	1,345	1,329	16
人件費	1,682	1,553	129
施設整備費	134	129	5
一般管理費	309	305	4
計	3,470	3,316	154

【人件費の見積り】

年度中総額1,227百万円を支出する。

但し、上記の額は、役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当、退職者給与及び機関派遣職員給与に相当する範囲の費用である。

収支計画（一般勘定）

（単位：百万円）

区 分	金 額	実 績 額	差 額
費用の部	3,228	3,254	26
経常費用	3,228	3,049	179
一般管理費	941	727	214
減価償却費	15	28	13
教育経費	2,272	2,294	22
財務費用	0	1	1
臨時損失	0	204	204
収益の部	3,228	3,254	26
運営費交付金収益	3,095	2,882	213
手数料収入	0	0	0
業務収入	118	116	2
資産見返運営費交付金戻入	4	30	26
資産見返物品受贈額戻入	11	36	25
臨時利益	0	190	190
純利益	0	0	0
目的積立金取崩額	0	0	0
総利益	0	0	0

【注 記】

退職手当については、国家公務員退職手当法に基づいて支給することとなるが、その金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。

収支計画（空港整備特別勘定）

（単位：百万円）

区 分	金 額	実 績 額	差 額
費用の部	125	139	14
経常費用	125	110	15
一般管理費	123	108	15
減価償却費	2	2	0
教育経費	0	0	0
財務費用	0	0	0
臨時損失	0	29	29
収益の部	125	139	14
運営費交付金収益	123	108	15
手数料収入	0	0	0
業務収入	0	0	0
資産見返運営費交付金戻入	1	1	0
資産見返物品受贈額戻入	1	1	0
臨時利益	0	29	29
純利益	0	0	0
目的積立金取崩額	0	0	0
総利益	0	0	0

【注 記】

退職手当については、国家公務員退職手当法に基づいて支給することとなるが、その金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。

収支計画（総計）

（単位：百万円）

区 分	金 額	実 績 額	差 額
費用の部	3,353	3,393	40
経常費用	3,353	3,159	194
一般管理費	1,064	835	229
減価償却費	17	30	13
教育経費	2,272	2,294	22
財務費用	0	1	1
臨時損失	0	233	233
収益の部	3,353	3,393	40
運営費交付金収益	3,218	2,990	228
手数料収入	0	0	0
業務収入	118	116	2
資産見返運営費交付金戻入	5	31	26
資産見返物品受贈額戻入	12	37	25
臨時利益	0	219	219
純利益	0	0	0
目的積立金取崩額	0	0	0
総利益	0	0	0

【注記】

退職手当については、国家公務員退職手当法に基づいて支給することとなるが、その金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（一般勘定）

（単位：百万円）

区 分	金 額	実 績 額	差 額
資金支出			
業務活動による支出	3,213	3,071	142
投資活動による支出	134	129	5
財務活動による支出	0	0	0
次期中期目標の期間への繰越金	0	0	0
資金収入			
業務活動による収入	3,213	3,212	1
運営費交付金による収入	3,095	3,095	0
業務収入	118	116	2
その他収入	0	1	1
投資活動による収入	134	129	5
施設整備補助金による収入	134	129	5
その他の収入	0	0	0
財務活動による収入	0	0	0

資金計画（空港整備勘定）

（単位：百万円）

区 分	金 額	実 績 額	差 額
資金支出			
業務活動による支出	123	116	7
投資活動による支出	0	0	0
財務活動による支出	0	0	0
次期中期目標の期間への繰越金	0	0	0
資金収入			
業務活動による収入	123	123	0
運営費交付金による収入	123	123	0
業務収入	0	0	0
その他収入	0	0	0
投資活動による収入	0	0	0
施設整備費補助金による収入	0	0	0
その他の収入	0	0	0
財務活動による収入	0	0	0

資金計画（総計）

（単位：百万円）

区 分	金 額	実 績 額	差 額
資金支出			
業務活動による支出	3,336	3,187	149
投資活動による支出	134	129	5
財務活動による支出	0	0	0
次期中期目標の期間への繰越金	0	0	0
資金収入			
業務活動による収入	3,336	3,335	1
運営費交付金による収入	3,218	3,218	0
業務収入	118	116	2
その他収入	0	1	1
投資活動による収入	134	129	5
施設整備費補助金による収入	134	129	5
その他の収入	0	0	0
財務活動による収入	0	0	0

(中期目標)

4. 財務内容の改善に関する事項

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

(中期計画)

4. 短期借入金の限度額

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

(年度計画における目標値)

短期借入金の限度額500百万円

年度計画における目標値設定の考え方

予見し難い事故等に対応するため、短期借入金の限度額500百万円とした。

実績値(当該項目に関する取組み状況)

14年度短期借入金はなかった。

(中期目標)

4. 財務内容の改善に関する事項

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

(中期計画)

5. 重要な財産処分等に関する計画

(年度計画における目標値)

14年度は該当なし

年度計画における目標値設定の考え方

なし

実績値(当該項目に関する取組み状況)

なし

(中期目標)

4. 財務内容の改善に関する事項

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

(中期計画)

6. 剰余金の使途

・ 空港整備事業に係る剰余金の使途

運航管理業務の充実を図るための業務支援機器の購入

・ 空港整備事業以外の事業に係る剰余金の使途

入学希望者数の増加策に要する費用

養成の向上に資する調査・研究の実施

効果的な養成を行うための教育機材の購入

(年度計画における目標値)

14年度は該当なし

年度計画における目標値設定の考え方

なし

実績値(当該項目に関する取組み状況)

なし

5. その他業務運営に関する重要事項

(中期目標)

5. その他業務運営に関する重要事項

(1) 施設及び設備の整備

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

(中期計画)

7. その他主務省令で定める業務運営に関する事項

(1) 施設及び設備に関する計画

(年度計画)

5. その他主務省令で定める業務運営に関する事項

(1) 施設及び設備に関する計画

宮崎本校 : 運航管理局舎等改修工事

帯広分校 : 誘導路舗装改修工事

仙台分校 : 学生寮改修工事

年度計画における目標設定の考え方

宮崎本校 : 運航管理局舎(昭和44年3月)及び地上演習訓練局舎(昭和43年3月)老朽化による浸水防止

帯広分校 : 誘導路舗装改修(昭和56年10月)・経年劣化による剥離

仙台分校 : 学生寮改修(昭和45年3月)・老朽化による寮室内等の環境悪化

当該年度における取組み及び中期目標達成に向けた次年度以降の見通し

【当該年度における取組み】

宮崎本校 : 運航管理局舎及び地上演習訓練局舎の設備等の障害発生防止等を行うことにより教育訓練の充実を図る。

帯広分校 : 誘導路部分の剥離を改修することにより、訓練機の損傷及び安全を確保し教育訓練の充実を図る。

仙台分校 : 学生寮室内等の環境を改善することにより、自主学習環境の充実を図る。

【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】

15年度計画

仙台分校： エプロン舗装改修工事

経年劣化（昭和44年3月）により、剥離したアスファルト破片が訓練機に損傷を与える恐れがあり、訓練機が損傷した場合は修理に多大な費用を要すること、また、訓練計画にも影響を及ぼすこととなるため改修工事を行う必要がある。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

経年劣化による改修工事等を行うことにより、財産の保全及び、教育体制の充実を図る。

(中期目標)

5. その他業務運営に関する重要事項

(2) 人事に関する計画

業務運営の効率化を図ることにより、計画的な人員の抑制を図ること。

(中期計画)

7 - (2) 人事に関する計画

定年退職を迎える教官については後補充を基本とするが、教育の質の維持を前提として、一部外部講師等の活用を図る。

人事に関する指標

イ. 多数の教官の定年退職が見込まれているが、業務の効率化により訓練定員を設けることなく対応を行う等、人員増を抑制する。

ロ. 期末の常勤職員数を期初の 99 % (1 名) とする。

中期計画の別紙 5 のとおり

(年度計画における目標値)

- ・ 一部外部講師等の活用
- ・ 人員増の抑制
- ・ 年度中に 1, 2 2 7 百万円程度の人件費を支出する。

年度計画における目標値設定の考え方

- ・ 定年退職を迎える 5 名の教官の後補充は、教育の質を維持しつつ、一部外部講師等の活用を図る。
- ・ 定年退職を迎える 4 名の実科教官の後補充者の任用訓練等については、訓練担当教官の増員を行わず、首席・次席教官及び外部講師の活用を図り、人件費の抑制及び業務の効率化を図る。
- ・ 人件費については、年度中 1, 2 2 7 百万円程度に努める。

実績値 (当該項目に関する取組み状況)

- ・ 一部外部講師等の活用
定年退職者 5 名 (実科教官 4 名、学科教官 1 名) のうち、3 名 (実科教官 2 名、学科教官 1 名) については後補充を行った。残り 2 名の実科教官については、非常勤職員 (エアライン退職機長) 2 名の活用を行った。

- ・ 人員増の抑制

定年退職者4名の後補充者の任用訓練等は、訓練担当教官の増員は行わず、首席教官及び非常勤職員（航空大学校実科教官OB）で対応し、人件費の抑制に努めることとした。

- ・ 人件費1,227百万円を下回った。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 一部外部講師等の活用については、教育の質の維持が前提であるが、非常勤職員（エアライン退職機長）の採用については、大型機の機長経験、基礎教育の経験、操縦教育証明を取得している者、を条件としており、又、航空大学校教育改革の一環として、エアライン退職機長の経験を教育現場に反映させることにより、教育の改善と教育の質の向上を図ろうとしているものである。

第 2 編

自主改善努力評価報告書

はじめに

航空大学校として、中期計画の実施項目以外に、自主改善努力として取組んだ項目につき以下のとおりその結果を報告する。

- 1．委託研究の促進（平成13年度から継続）
- 2．内部監査制度（平成13年度から継続）
- 3．既卒者へのサポート（平成13年度から継続）
- 4．行政機関による審査（平成14年度新規）

自主改善努力の内容

1．委託研究の促進

航空大学校独自では推進が困難な研究（調査）課題について、適切な機関に外部委託を図ることにより、その成果を養成業務に反映させることとしており、平成13年度より「航空大学校生の医学適性に関する研究」というテーマでエアライン乗員の航空身体検査を実施している（財）航空医学研究センターに研究を委託している。

本委託研究は、航空大学校に籍を置く学生が航空会社の入社試験において身体検査上の理由により不合格になるケースがあり、その原因として、航大入学時の2次試験として実施している身体検査（航空医学研究センターで実施）の在り方、もしくは在学中の健康管理等の在り方にも一因がある可能性が考えられことから平成13年度から継続的に実施しており、入学試験から入社試験までを1つのサイクルととらえて、学生の健康状態の追跡調査と分析を行い、身体検査基準の検討、健康管理体制の改善等に役立てようとするものである。14年度に実施した調査研究の内容は

- ・14年度卒業生の上社時身体検査の情報収集
- ・14年度入学生、15年度合格者についての身体検査結果のとりまとめ
- ・13年度に作成した学生の上体要件に関するデータベースの内容更新
- ・在校生（48回生 期生、 期生）に対する航空医学研究センターでの身体検査の実施と入学試験時のデータとの比較分析である。

【資料 4 - 1】

2．内部監査制度の導入

独立行政法人として国土交通省から独立した形で運営されることになった航空大学校にあって、教育訓練体制、運航管理体制及び機材の安全性等の維持、向上を図るために自ら内部監査を実施し、その結果を業務運営に反映させることが必要であるとの判断から内部監査制度導入を図り、宮崎本校及び両分校に於いて内部監査を実施した。監査員としては、教頭、仙台及び帯広分校長が担当し本校、分校の教育、運用、整備の各業務部門を相互に監査した。平成13年度には、3校それぞれ監査を試行として実施し、平成14年1月に監査制度に係わる規程、並びにチェックシートが制定され、監査体制を確立した。平成14年度監査を3校で実施した監査の結果、学科及び実科に対し以下の項目について改善指示が出された。

- （1）訓練に関する報告書のフォーマットの統一
- （2）学生へのアンケート結果について、教育へのフィードバック
- （3）教育の標準化等のための首席及び次席教官制度の活用
- （4）仙台分校の英語演習用コンピューターシステムの有効活用

これらの指示に対し次の是正措置がとられた。

- (1) 指摘された報告書のフォーマットを統一した。
- (2) アンケート結果は一覧表にして教官会議で公表し、教育手法の改善や視聴覚教材の充実に教材に役立てている。また、学生からの要望に応じて、座学生に対する2回の体験搭乗、学生担当教官のローテーションをそれぞれ実施することとした。
- (3) 外部講師の活用等により、首席次席制度が機能する方策をとる。
- (4) 本校英語教官より英語演習用コンピューターシステムを利用したレッスンプランを提示し運用を開始した。

また、平成14年度は、運用及び整備部門においても内部監査を実施した。運用課においては、運航業務に係る規程類の整備、学生への運航情報の提供及び運航状況の把握、関係機関との運航調整業務、運航管理通信施設の管理、運用及び保守等が適切に維持、管理されていることを確認した。又整備課においては、整備業務に係る規程類の整備及び管理、整備計画作成状況、航空機等の整備作業に係る監督、検査業務、品質管理に係る実施状況等が適切に実施されていることを確認した。

3. 既卒者へのサポート

航空大学校の卒業生でエアラインに就職できなかった者を対象に、個々の就職活動の一助となるよう、講習会を実施した。

当該講習会の目的は、既卒未就職者に対し、航空会社からの就職に関する現状及び今後の操縦士の採用予定と、モチベーションの維持及び技量保持を高めていくことについての留意点、航空医学研究センターによる航空身体検査上の留意点や最近の身体検査基準の改正等について、また、当校からはFTD使用による技量維持の実施についての説明等、広範にわたり、個々の啓発を兼ねた講習会となった。講習会終了後は、受講者にアンケートを実施した。

講習会の内容について

平成15年1月23日

- (1) 航大としての役割について
 - ・講師：航空大学校 北澤 誠理事長
- (2) 航空大学校卒業生によるゼネラルアビエーションパイロットの仕事
 - ・講師：ソニアビエーション操縦士 殿川 大輔（航大卒：44中）
- (3) 操縦士としての心得・パイロットのキャリア設計
 - ・講師：全日空（株）運航本部乗員室飛行業務部路線業務課 御厨俊夫（B777機長）
 - ： 同 飛行業務部部长代理 御古正彦

平成15年1月24日

- (4) 操縦士としての健康管理
 - ・講師：航空医学センター 検査・証明部長 福本正彦（医師）
- (5) 各航空会社が期待する操縦士及び今後の採用予定（航空会社の動向）
 - 参加航空会社：スカイマークエアラインズ、ジャルエクスプレス、レキオス航空、エアーニッポンネットワーク、天草エアライン、オリエンタルエアブリッジ、スカイネットアジア航空
- (6) 仙台分校C90FTD訓練の実施
 - 航空大学校として、既卒者に技量保持を行うため、仙台分校学生のFTD訓練の空き日程

を活用し、3月27日、28日、31日の3日間、既卒者によるFTD訓練を実施した。実施する日程が平日ということもあり、他に職を持っている者が殆どであったため、大多数参加での日程が確保出来なかったが、希望者7名が訓練を実施出来た。

(7) 個別面談(2日間とも実施)

- ・講師：全日空(株) 運航本部乗員室飛行業務部路線業務課 御厨俊夫(B777機長)
： 同 飛行業務部部長代理 御古正彦

参加者数

- ・講習会参加者：23日参加者14名。24日参加者14名。うち両日出席者11名。延べ17名の参加。
- ・個別相談参加者：23日6名、24日7名 計13名の参加。

アンケートの実施について、

講習会受講者については、終了後、アンケートを実施した結果、「エアラインの採用情報を聞くことが出来、大変役に立った」、「エアライン以外のパイロットの話聞くことにより、就職先の選択が広がった」、「モチベーションの維持で、新しい考え方を得た」等の意見があり、「良かった」、「次回も参加したい」との回答があった。

- ・アンケート実施 17名。 回答回収16名。

4. 行政機関による審査の導入

平成14年度は上述の内部監査制度及び監事による監査報告に加え、更により効率的で、質の高い教育を図り今後の業務の改善に資するため、外部機関からも自ら進んで評価を受けることとした。乗員養成機関として航空大学校は指定養成施設と同等以上の機関と位置づけられていることから主務大臣の直接の機関である航空局乗員課による指定養成施設並みの審査を受けることとした。平成14年度は、単発事業用課程である宮崎学科課程、帯広フライト課程、宮崎フライト課程に対し、審査を受けた。審査結果については、航空大学校内部評価委員会で対応することとしている。

(審査実施日)

- ・宮崎学科課程、宮崎フライト課程：平成15年3月12日～3月13日
- ・帯広フライト課程：平成15年3月18日～19日