

平成 1 5 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

	ページ
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	20
4. 財務内容の改善に関する事項	46
5. その他業務運営に関する重要事項	60

第2編 自主改善努力の報告

はじめに	64
自主改善努力の内容	64
1. 既卒者へのサポート	64
2. 航空会社への就職指標値の設定について	66
3. 行政審査による業務の改善	66
4. 新しい整備時間管理方式の導入	67

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	資料ページ
1 - 1	管理部門職員の国土交通省との人事交流……………	1
1 - 2	実科教官の国土交通省との人事交流・学科教官の採用……………	2
1 - 3	訓練機材の利用率の向上……………	3
1 - 4	訓練機への情報提供業務の効率化……………	6
1 - 5	平成 1 5 年度実績額の基準額との比較による節約額……………	8
2 - 1	平成 1 5 年度教官定期審査等実績表……………	1 0
2 - 2	在校生からの意見聴取（実科）……………	1 1
2 - 3	学生の授業評価（学科）……………	1 3
2 - 4	卒業生からの意見聴取……………	1 4
2 - 5	航空会社からの意見聴取……………	1 5
2 - 6	平成 1 5 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……………	1 6
2 - 7	平成 1 5 年度追加教育実績……………	1 8
2 - 8	教育管理システムの作成……………	1 9
2 - 9	資質の高い学生の確保……………	2 2
2 - 1 0	国土交通省操縦職員の技量保持等の定期訓練……………	2 4
2 - 1 1	整備従事者に対するヒューマンファクター教育……………	2 5
2 - 1 2	年間飛行阻害率低下の改善努力……………	2 6
2 - 1 3	他機関との有機的連携に係る業務処理体制の確立……………	2 7
2 - 1 4	小型航空機の運航に関する研究……………	2 9
2 - 1 5	航空思想の普及・啓発のための行事……………	3 1
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	3 4

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16年2月23日、同委員会改定）に基づき、独立行政法人航空大学の平成15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るべき措置

（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。

（年度計画における目標）

首席・次席制度を一層充実し、管理、監督体制の強化を図る。

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。本年度は仙台分校が新体制に完全移行し卒業生を輩出することから、首席・次席のもとで、新体制における教育制度について検証を進め今後の効率的な教育の在り方を検討する。

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】

	平成14年度	平成15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2クラス (首席教官・次席教官)	同 じ
仙台分校	フライト2クラス (首席教官・次席教官)	同 じ

首席・次席の配置及び実科教官の配置は14年度と変更はないが、仙台のフライト課程が15年度から新制度に移行した。首席・次席を中心に新制度での問題点を検討し改善策を策定した。

【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】

三校全てが新制度に移行したことから、新制度における問題点等を的確に捉え、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14年度	平成15年度
		4月	4月
旧課程 入学・年3回 期間 2年4月	47前期	仙台フライト	
	47中期	仙台フライト課程	
	47後期	宮崎フライト	仙台フライト課程 仙台フライト旧課程修了
新課程 入学・年4回 期間 2年	(独法)	入学(4,7,10,1月)	
	48期	帯広	宮崎フライト課程 仙台フライト課程
	48期	帯広フライト課程	宮崎フライト課程 仙台フライト課程
	48期	学科	帯広フライト課程 宮崎フライト課程 仙台フライト課程
	49期	宮崎学科課程	帯広フライト課程 宮崎 停止 宮崎 仙台
	49期		宮崎学科課程 帯広フライト課程 停止 宮崎フライト課程
	49期		宮崎学科課程 帯広 停止 帯広 宮崎
	49期		宮崎学科課程 停止 帯広フライト課程

- ・ 15年4月から三校全て新制度に移行したが、7月11日の事故により49回生 期から3ヶ月以上の遅れを生じることになった。月2回の土曜フライト等により15年度終了時期には3ヶ月の遅れまで回復した。今後、学生への過大な負担を避けながらできる限り回復していくが、滅失機材補充の動向もあり、短期に回復することは難しい状況である

(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かつ効率的な運用を図る。

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。

1名程度の学科教官について、国土交通省との人事交流を行い組織の活性化を図るとともに、地元の他大学、他独立行政法人の研究機関と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継続して調査を行う。

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15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、引き続き2名程度に設定した。

- ・ 学科教官は、組織の活性化を図るべく1名程度の国土交通省との交流を行うとともに、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）

- ・ 管理部門職員は目標の1割から2割程度に対し、約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、4名の交流が図られた。
- ・ 学科教官については国土交通省職員から1名の交流（転入）を行うとともに、地元大学との間で人事交流の可能性につき意見交換を行った。

- ・ 管理部門職員61名→国土交通省職員との交流24名（約4割）
- ・ 実科教官45名→国土交通省職員との交流 4名
- ・ 学科教官13名→国土交通省職員との交流 1名

航空大学校の職員数125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61名（事務局長、総務課、会計課、教務課、整備課、運用課）

実科教官45名、学科教官13名

【資料 1 - 1、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)

新制度の教育・訓練の実績を基に、引続き教育効果の検証を進め効率的な教育の徹底を図る。特に仙台フライト課程においては新制度に基づく教育時間・養成期間の短縮が15年1月から導入されたことに伴い、教育効果の評価を行うこととする。

年度計画における目標値設定の考え方

（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 →

（実科教育）

- ・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引き続き検証することとした。
- ・平成13年度の入学者から多発・計器課程の、期間を 8 ヶ月から 6 ヶ月短縮した。また、FTD（飛行訓練装置）による訓練時間を 10 時間追加することにより、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）することとした。この期間及び時間の短縮の教育影響については、旧多発・計器課程と新多発・計器課程の学生の成績を比較検討することにより検証することとした。

実績値（当該項目に関する取組み状況）

（実科教育）

- ・帯広と宮崎フライト課程の期間の変更及び教育時間の短縮の教育への影響については、平成 15 年度末までに終了した 5 クラス（48 から 49 ）について旧制度のクラスと比較したが、成績の差はほとんど認められなかった。
これは、単発事業用課程の訓練時間が新制度で 5 時間削減されたものの、地上演習装置等の活用が有効に機能したためと考えられる。
- ・多発・計器課程の期間及び訓練時間の短縮の教育への影響については、平成 15 年度末までに終了した 4 クラス（48 から 49 ）について旧制度のクラスと比較した。
成績は、評価基準を単発事業用課程と整合を取るよう若干上方に修正したため、新制度クラスが旧制度クラスより 3.27 ポイント上昇したが、初回審査で不合格になる割合が多発課程では旧制度 18 % が新制度 41 % に、計器課程では旧制度 22 % が新制度 41 % に大幅に上昇した。
多発・計器課程における訓練時間は、新制度において多発課程で 8 時間、計器課程で 2 時間、合計 10 時間短縮した。多発課程は、多発・計器課程における操縦の基本技能を修得する課程である。新制度において多発課程の時間を大幅に削減したため、基本技能の修得が旧制度に比較して低いまま計器課程に移行し、結果として多発課程、計器課

程とも初回審査の不合格割合が増加したと思われる。

このことから、１６年度以降、仙台で実施している多発・計器課程の時間配分を多発２２時間、計器４３時間から多発２４時間、計器４１時間として操縦の基本部分を充実させると共に、追加教育を審査前にも実施できる制度とした。

多発・計器課程における対策の成果については、１６年度以降引き続き検証を行うと共に、必要な対策を講じることとする。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

・ フライト課程の教育効果の検証について

実科教育における、旧課程と新課程の技能審査の成績及び多発・計器課程の初回審査不合格割合は以下のとおりであった。

(１) 成績比較

単発事業用課程

４７回中期	８１．５５	４８回 期	８１．４３
４７回後期	８２．１９	期	８４．４３
		期	８１．０
		４９回 期	８１．１
		期	８２．３
旧課程平均	８１．８７	新課程平均	８２．０５

多発・計器課程

４７回生前期	７８．１５	４８回 期	８１．０５
中期	７８．１８	期	８１．３
後期	７９．１	期	８２．９
旧課程平均	７８．４８	新課程平均	８１．７５

* 多発・計器課程における評価基準の見直しによる成績の上昇は２ポイント

(２) 多発・計器課程における初回審査不合格者割合比較

多発課程

		４８回 期	５６．３％
		期	２２．２％
		期	５０．０％
		４９回 期	３５．３％
旧課程平均	１８％	新課程平均	４１．０％

計器課程

		4 8 回 期	4 0 . 0 %
		期	5 0 . 0 %
		期	3 3 . 3 %
旧課程平均	2 2 %	新課程平均	4 1 . 1 %

(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)

イ 機体オーバーホール作業日数を7日間短縮する。平成15年度のP整備機数はA36型機10機、C90型機3機が予定されており、作業日数を合計91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17時間増加させることに努める。

ロ 平成14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、平成15年度は削減目標を7日程度とし、1機当たりの年間飛行可能時間を約17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7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15年度 整備予定機数 A36・10機、C90・3機

- ・作業日数の削減 合計91日

$$7日 \times 13機 (A36 \cdot 10機 + C90 \cdot 3機) = 91日$$

- ・1機当たり年間飛行可能時間 17時間増加

$$91日 \times 5.5時間 (1日の飛行予定時間) \div 29機 (保有機数) = 17時間$$

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15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

$$60機 \times 5.5時間 (1日の飛行予定時間) \div 29機 (保有機数) = 11時間$$

実績値（当該項目に関する取り組み状況）

重整備に要する作業日数を A 3 6 型機で 8 . 4 日、C 9 0 型機で 7 . 7 日短縮したことにより、総作業日数として 8 2 日削減した。

A 3 6 型機	8 . 4 日 × 7 機	5 9 日
C 9 0 型機	7 . 7 日 × 3 機	2 3 日
計		8 2 日

また、平成 1 3 及び 1 4 年度に実施した海外及び国内の指定養成施設の調査結果を踏まえ、今年度から新しい整備時間管理方式を導入したことにより、年間の重整備機数も減らすことができたため、作業日数として約 5 2 . 9 日削減した。

新しい整備時間管理方式の導入については、自主改善努力評価報告書「3 . 新しい整備時間管理方式の導入」を参照のこと。

A 3 6 型機	2 7 . 6 日（平成 1 5 年度平均重整備作業日数） ×	1 . 1 機（削減重整備機数） = 3 0 . 3 日
C 9 0 型機	4 5 . 3 日（平成 1 5 年度平均重整備作業日数） ×	0 . 5 機（削減重整備機数） = 2 2 . 6 日
計		5 2 . 9 日

従って、上記の両者を合わせると年間作業日数 1 3 4 . 9 日を削減することができ、1 機当たりの年間飛行可能時間としては 2 5 . 5 時間増加した。

○機体オ - バ - ホ - ル（重整備）

	平成 1 5 年度実績	
A 3 6	予定	9 1 日 × 5 . 5 時間 ÷ 2 9 機 1 7 時間
C 9 0	実績	1 3 4 . 9 日 × 5 . 5 時間 ÷ 2 9 機 = 2 5 . 5 時間 (8 2 日 + 5 2 . 9 日)

宮崎・帯広・仙台の 3 校で休業日に A 3 6 型 4 2 機、C 9 0 型 8 機の整備を実施したことにより平日の整備作業日数を 5 0 日削減した。

また、平成 1 3 及び 1 4 年度に実施した海外及び国内の指定養成施設の調査結果を踏まえ、今年度から新しい整備時間管理方式を導入したことにより、年間の定時整備回数を減らすことができたため、作業日数として 7 4 日（宮崎 2 3 日、帯広 2 8 日、仙台 2 3 日）削減できた。

従って、上記の両者を合わせると年間作業日数 1 2 4 日を削減することができ、1 機当たりの年間飛行可能時間としては 2 3 . 5 時間増加した。

○ 定時整備

平成 15 年 度 実 績		
A 3 6	予定	6 0 日 × 5 . 5 時間 ÷ 2 9 機 1 1 時間
C 9 0	実績	1 2 4 日 × 5 . 5 時間 ÷ 2 9 機 = 2 3 . 5 時間 (5 0 日 + 7 4 日)

【資料 1 - 3 参照】

宮崎の A 3 6 型機は、事故で 1 機滅失し 3 校の合計機数は 2 8 機となったが計画の 2 9 機で算出した。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

・ 15 年度の 1 機当たりの年間飛行可能時間の増加は

○ 重整備	2 5 . 5 時間
○ 休業日の定時整備	2 3 . 5 時間
計	4 9 時間 となる。

中期目標 4 6 時間

平成 15 年度目標 2 8 時間

中期目標である 4 6 時間を超える 4 9 時間を達成できた。

- ・ 平成 16 年度は、平成 15 年度より実施した新たな整備時間管理方式を導入による 1 機当たりの年間飛行可能時間の増加は、32.5 時間が見込まれ、これに重整備の削減予定の約 20 時間合計すると経費的にも割高になる休業日の定時整備を行わなくても中期目標の 46 時間を上回る 52.5 時間が達成できる見込みである。

(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。

(年度計画における目標)

運航情報システムの運用評価を行い、利便性の向上に努める。

年度計画における目標設定の考え方

運航情報システムの更なる利便性向上のため、新たな運航情報の追加及び学生・教官の要望に応じた変更を随時行う。

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】

- ・ 運航情報システムの更なる利便性向上のために次のような変更を行った。
訓練空域の大幅な変更に伴う訓練空域情報（図面・申合せ等）の更新。
訓練機の運航に必要な各種情報の随時更新。
要望に応じて、仕様の変更（FAQの追加等）
- ・ サテライト端末の導入により入手可能となった、訓練当日の訓練空域の利用状況及びPIB情報なども運航情報システムの一部として提供している。

本中期計画における運航情報システムに係る整備は、平成15年度で目標は達成しており、次年度以降については、内容の随時更新及び要望に応じての利便性の向上に努めるものとする。

【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

サテライト端末とは、運航者が飛行計画の提出、航空情報の提供等を効率的に行えるよう航空局が提供しているデータ通信によるサービス（SATサービス）を利用するための端末であり、航空大学校では主に民間訓練／訓練空域の申請・利用状況照会等の運航管理支援のために利用している。

サテライト端末を運航情報システムの一環として利用することにより、訓練空域の空き状況をリアルタイムで把握でき、訓練空域の利用がスムーズになり利便性が向上した。

(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。

(年度計画における目標値)

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 % 程度の節約を図るものとする。

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 (人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費を除いた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、15 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、夜間の廊下の点灯個所を減らしたことにより電気料が減った。

また、仙台分校学生寮の整備に伴い子メーターを設置し、学生使用量が計測できるようになり、学生に負担させることとしたため大幅に電気料が減った。

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、仙台分校学生寮の整備に伴い子メーターを設置し、学生使用量が計測できるようになり、学生に負担させることとしたため水道料が減った。

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を実施。また、メールを活用することにより電話の使用頻度及び時間の削減が図られた結果、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 >

3.7 百万円

一般管理費の年度計画額178百万円に対する執行額は174.3百万円で、節約額は3.7 百万円となった。

< 節約額の内訳 >

15 年度実績額の基準額との比較による節約額

【資料 1 - 5 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すべき措置

(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、教官の技能審査を毎年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)

- ・ 操縦教官の技能審査を各人1回実施する。
- ・ 教育内容の向上を図るため各課程において在校生による授業評価等を実施する。
又、卒業生及び航空会社からの意見聴取を各1回実施する。
- ・ 教育オブザーブ飛行は航空大学校での教育期間が3年に満たないものを対象に実施する。オブザーブ飛行は、首席・次席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

- ・ 対象となる全教官に対し年1回定期的に技能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能審査を対象となる全教官（３２名）について実施した。なお、これ以外に任用審査を１４名について実施した。
【資料 ２ - １ 参照】
- ・ 在校生からの意見聴取（各課程ごと）
帯広： a . ４９回 期生、 期生、 期生のフライト学生にアンケートを実施した。
宮崎： a . ４８回 期生、 ４９回 期生、 期生のフライト学生にアンケートを実施した。
b . 学科課程の学生（４９回 期生、 ５０回 期生、 ５０回 期生期生）に学科教育に関して全科目（１８科目）につき統一した仕様で１６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。
仙台： a . ４８回 期生、 期生、 期生のフライト学生にアンケートを実施した。
【資料 ２ - ２ ～ ３ 参照】
- ・ 卒業生からの意見聴取
同窓会幹事会の機会を活用して、宮崎において本校教職員との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
教頭、各分校長及び教職員が出席して、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。
【資料 ２ - ５ 参照】
- ・ 教育オブザーブ飛行
対象となる教官全員が実施した。
帯広： ２名の教官が実施した。
宮崎： ４名の教官が実施した。
仙台： ３名の教官が実施した。
【資料 ２ - ６ 参照】
- ・ 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】

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

- ・能力別班編制を試行する
- ・C90A代替機については次期中期計画の中で決定する。
- ・スピン訓練のあり方について平成16年度実施する外部委託の結果をみて、自主訓練とするか外部委託とするか決定する

在校生からの意見聴取を踏まえた具体的取り組み

- ・教育の標準化について、首席・次席のオブザーブ及び標準化会議により対応した。
- ・多発・計器課程では限られた期間及び時間を効率的に運用するため、シラバス、訓練実施要領の見直しを行い可能な限り改善に取り組んだ。また、就職試験の時期及び方法について航空会社と調整を行っている。

(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

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

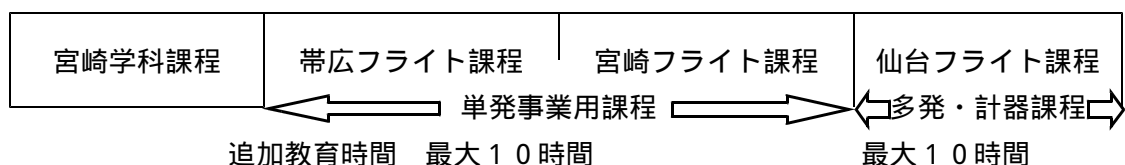
操縦技量進度の遅れた学生に対して、単発事業用課程、多発・計器課程のそれぞれ
において最大10時間の追加教育を実施する。

(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を実施する。

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(3クラス)で4名の学生に 7.2時間

宮崎フライト課程(3クラス)で4名の学生に 16.3時間

の追加教育を実施した。

仙台フライト課程

多発課程(4クラス)で28名の学生に 68.7時間

計器課程(3クラス)で20名の学生に 82.5時間の追加教育を実施した。

【資料 2 - 7 参照】

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追加教育は、平成13年度入学者48回 期生（新制度）から適用となる。

	平成13年度	平成14年度		平成15年度
		H14.4月		H15.4月
48回 期生	H14.1月	H14.6月	H15.1月	H15.6月
H13.7月入学	帯広フライト課程	宮崎フライト課程	仙台フライト課程	
	← 単発事業用課程 →			→ 多発・計器課程 →

- ・ 平成15年度の実績から単発事業用課程の追加教育は当初見込んだ時間を下回り、多発・計器課程ではほぼ見込み通りとなった。また、平成12年度以降、多発・計器課程における審査による最終的な不合格率は旧制度4.1%（7/171）、新制度5.6%（4/71）と若干増加しているもののほぼ変わらないことから、追加教育制度は有効に機能していると思われる。しかしながら初回審査で不合格になる割合が大幅に増加したことから、16年度以降、訓練途中で技能に遅れが出た学生に実施し、初回審査で不合格になる割合を押さえることとした。

(中期目標)

3 . 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

(1) 教育の質の向上

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 F A X 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。

(年度計画における目標)

- ・ 自学自習用のコンピューターベースドトレーニングシステム (C B T) (平成 1 4 年度配備終了) を利用した学生の積極的な学習を促し、自己のペースで自習できるだけでなく、教官も学生の学習状況や成績管理が把握ができるソフトを作成する。

又、単発訓練機 A 3 6 のコクピットプロシジャートレーナー (C P T) の利用状況を把握し、検証することにより、一層の教育の効率化を促進する。

- ・ 効果的な学科教育を推進するため、視聴覚教材の充実と併せて教室の視聴覚化を計画的に進めているが、宮崎の教室整備が完了したので 1 5 年度は帯広分校の教室整備を図ることとする。

年度計画における目標設定の考え方

- ・ 1 5 年度は 1 4 年度に完成した自学自習用教材ソフト (C B T) の学習環境を本校内コンピュータールームに加え、学生寮設備の全てのコンピューターでの利用を可能にすると共に、仙台分校における自学自習用教材ソフト (C B T) の開発についても着手する。
- ・ 教育の効率化・質の向上・標準化の推進を図るため、学習状況、成績管理、飛行時間を一元的に管理するソフトを作成し、各校からいつでもデータの入出力が可能となる環境を整える。
- ・ 単発訓練機 A 3 6 のコクピット・プロシジャー・トレーナー (C P T) の有効活用を推進し、実機による飛行訓練のレベルアップを図る。

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】

- ・ コンピュータを用いた教育教材の充実を図り、学習環境の向上及び教育管理体制の充実を図った。
- 自学自習用教材ソフト（ＣＢＴソフト）：航空交通管制を完成させた。
- 教育管理システム（ＬＭＳ）を構築し、教官が学生の学習状況や成績管理を容易かつ確実に把握し管理できる体制とした。

【資料 2 - 8 参照】

- ・ 学生寮に設置したコックピット・プロシジャー・トレーナー（ＣＰＴ）の使用状況は、宮崎１８５時間、帯広４５３時間であった。
- ・ 教室の視聴覚化
帯広分校の教室整備は、計画通り実施した。

【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】

- ・ 教材、成績、飛行時間、日常評価等の情報を一元的に管理する教育管理システムの構築を推進すると共に、体系的な教育データの蓄積・管理・分析を行うことにより、効果的な教育の実施を図る。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

ＣＰＴ（コックピット・プロシジャー・トレーナー）の有効活用

- ・ 平成１４年度に宮崎本校学生寮にＣＰＴを１台増設し訓練機材として図ることとした。

新制度では単発事業用課程の訓練時間を５時間削減したが、１５年度においても到達レベル（単発事業用課程最終成績）の落ち込みは認められないことから、ＣＰＴの活用が有効に機能していると思われる。

(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. 広報活動の開始時期を更に早める等、効果的な広報手段についての検証を進め、更なる充実を図る。

ロ. 平成15年度の面接試験で、個人面接に加えて集団面接を取り入れたが、その結果についての分析を進める。

又、本年度は新制度の下での入学生が卒業する年度にあたることから、入学試験の有効性の検証のため、入学試験成績と入学後の成績の相関等を調査し、その評価を図る。

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14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。
- ・ 面接試験については、そ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）

イ． 広報活動

広報活動の取り組みとしては、入学願書受付開始時期を前年度より１７日間早める等広報活動を早期に開始した。（願書受付期間：7/1--8/7）

主な広報活動の内容としては、次のとおりである。

- （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１５年度 ３，０８４個所（平成１４年度１，０８２個所）
- （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（平成１４年度と同じ）
- （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１５年度（宮崎本校） ３２校（平成１４年度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１５年度（宮崎、帯広、仙台） ９６個所（平成１４年度３９個所）
 - 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１５年度 全国５４放送局（平成１４年度と同じ）
- （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１５年度ホームページのアクセス数
１ヶ月平均２６、０００件（１日平均約８７０件）
（平成１４年度 同 約４７０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）（平成１４年度と同じ）

以上の取り組みを行い、広報活動の早期開始とともに、直接面談による入学募集説明の訪問大学等を増やし、また、学生募集用ポスター等の配付個所及び部数を増加させるなど、広報手段の拡充を図ったことにより、受験者数は、平成１４年度４７８名に対して、平成１５年度はこれを大きく上回る６５８名（対前年度１８０名、約４０％増）を確保することができ、中期目標値５７０名を達成した。

- ・達成値 ６５８名（対中期目標値＋８８名、１１５％）

【資料 ２－９ 参照】

ロ.面接試験等

入学試験における第3次試験の面接試験においては、個人面接に加えて、平成14年度は集団面接を取り入れて実施した。平成15年度は、集団面接を集団討論面接に変えて、グループ毎にテーマを与えての討論形態とし、特に協調性及びリーダーシップについての面接評価の判定効果を高めることとした。その結果、特に協調性及びリーダーシップについての面接評価の判定効果を高めることとした。

また、第1次試験の学科試験科目及び第3次試験の適性検査については、各項目について収集した入学試験成績と入学後の成績の相関等を調査、分析を行った。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

○受験者数と就職率

H16.3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	H16年度
受験者数 (人)	828	788	672	602	593	528	462	462	478	658
新卒就職率 (%)	80.2	79.8	68.2	49.4	35.4	58.0	72.9	82.5	64.6	
就職率 (%)	95.6	92.6	90.9	84.3	89.0	94.2	94.9	96.8	91.7	

就職率は、新卒者と既卒者を含む。

(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 7 2 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 7 2 名とする。

(年度計画における目標値)

年間の学生養成数を 7 2 名とする。

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 7 2 名としている。

実績値 (当該項目に関する取組み状況)

- ・ 年間の学生養成数を 7 2 名とする。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 養成人員 7 2 名を確保するために、平成 1 5 年度は、補欠合格者を最終試験において合格基準に達している者のうち、上位 1 0 名とした。 (平成 1 4 年度は 1 名)

入学者と辞退者

入学年度	平成 1 2 年度	平成 1 3 年度	平成 1 4 年度	平成 1 5 年度	平成 1 6 年度
回 期	4 7 回生	4 8 回生	4 9 回生	5 0 回生	5 1 回生
入学定員	7 2	5 4	7 2	7 2	7 2
辞退者	2	3	8	1	
入学者	7 2	5 4	6 5	7 2	

平成 1 3 年度は、3 クラス 5 4 名としている。

- ・ 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 , 0 0 0 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。

(年度計画における目標)

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（陸上単発限定変更 1 回、操縦教育証明 1 回）を実施した。

【資料 2 - 1 0 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、大学校においても以下の事項を行うことにより安全運航の確保を図ること。

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)

中期計画に謳った訓練初期の学生に対する航空安全に係る教育については、その内容の更新を行いつつ更なる充実を図る。

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)

飛行訓練前 (宮崎本校)

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。宮崎学科課程で実施している「飛行方式」については、7 月 11 日の事故をふまえ、実際に事故に遭遇した時にいかに自分の命を守るか等の対処法を新たに盛り込んだ内容として実施した。

飛行訓練開始後（帯広分校）

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

- * 「航空生理」においては、飛行の安全を図る上で原点とも言えるパイロットの健康管理に係わる教育を行うと共に、航空環境が人体に及ぼす影響についての基礎的な知識を教授した。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

７月１１日の事故を踏まえ、再発防止のために実施した見直し作業と安全教育

- ・ 帯広・宮崎共通 非常操作手順、運航規程の関連事項の改訂を実施した。
学生訓練実施要領は全面改訂を実施した。
- ・ 宮崎学科課程 帯広フライト課程に進級する前に、航空機搭乗員として不可欠な安全上の基本事項について教授している。特に非常脱出訓練においては、実際の機材を用い、全員に体験させている。
- ・ 帯広フライト課程 単発機の宿命とも言うべき不時着操作について、一連の手順を理解、定着させると共に、不時着適地の判断、不時着に至るまでの具体的な飛行経路と機体制御の重要性を中心に教授している。
- ・ 宮崎フライト課程 帯広課程の知識をより高度なものとして体得させると共に、機長として求められる判断力、指揮能力、不時着後の保命法等、より範囲の広い応用力を求め教授している。
なお、飛行経路における具体的な不時着適地については地上より実際に確認作業を実施した上で『不時着場マップ』を作成し、周知した。
- ・ 仙台フライト課程 非常操作手順を含め学生訓練実施要領の大幅な改正を実施した。
定期航空の運航に直結する、悪天での飛行及び凍結気象状態での飛行に関し教授している。
外部講師による航空安全に関する特別講義を各期１回実施した。

(中期目標)

3 . 国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項

(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 (防衛庁の安全対策担当者等、大学教授、航空事故調査官、航空会社の安全推進担当者等を予定) による教官への安全教育を各校において年度中 1 回実施する。教官相互の意見交換は定例日を定めて月 1 回実施する。

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 15 年 7 月 11 日の事故後、7 月 22 日から 8 月 6 日にかけて、臨床心理士 (宮崎大学教授) による「学生との接し方」及び「自律訓練・系統的脱感作法」を教官全員が受講した。「学生との接し方」については、事故により学生が受けた精神的ストレスを教官が十分理解し対応する必要性を、「自律訓練・系統的脱感作法」については学生が過剰なストレスを感じているときの対処法について講義を受けた。

- ・ 帯広分校

- 1．平成16年3月4日に、陸上自衛隊安全担当から、自衛隊における安全対策の組織、安全の考え方について講義を受けた。教官全員が聴講した。
- 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

- 1．平成15年9月に、学生に対する安全教育の一環である特別講義の機会を捉え、実科教官の約半数がヒューマンファクター講座を受講した。
- 2．平成16年3月8～9日に、日本航空技術協会派遣講師による品質管理・CRM講座を実科教官全員を対象に実施した。講義内容は産業界の思考・技法・概念であるが、民間航空における指定訓練(CRM・LOFT)の基礎・概念と比較統合することで、操縦教育の質を見直す契機となった。

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

- ・ 7月11日の事故を踏まえ、再発防止及び被害を最小限に食い止めるため以下の対策を講じた。
 - 1．飛行場周辺及び訓練空域における不時着適地を調査し、不時着マップを作成した。
 - 2．事故に遭遇した時の被害を最小限に食い止めるための対策をテキストとしてまとめた。
 - 3．教官の緊急操作の技量を向上させるため、FTDによる緊急操作訓練を定期的を実施することとした。
 - 4．低高度においては、シートベルト及びショルダーハーネスを確実に装着することとし、機長の確認事項に追加した。
 - 5．エンジン製造メーカーが提供するリビルトエンジンを使用することとした。

(中期目標)

3 . 国民に対して提供するサ - 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 - 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 - 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 - 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)

各事業所において、整備会社の品質保証部による整備従事者に対するヒューマンファクター教育を年度中に 1 回実施するとともに、航空大学校のホームページにヒヤリハット掲示ページを継続し、人為的エラーの排除を図り、年間飛行阻害率を 3 % 以下にすることに努める。

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 - 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 校の整備課職員計 6 名は、日本航空技術協会主催のヒューマンファクタ - セミナ - を受講した。受講内容 (航空機整備 ヒューマンファクタ - の基礎、事例) について、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 - ムペ - ジを継続して開設し、人為的エラ - 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より、品質保証部が認めた宮崎、仙台、帯広各事業所の職員が、整備従事者に対し、ヒュ - マンファクタ - 教育及び安全教育を行った。

【資料 2 - 1 1 参照】

平成 1 5 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 . 8 % (3 月)
仙台	C 9 0 型機	2 . 9 % (1 1 月)
帯広	A 3 6 型機	2 . 5 % (6 月)

【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

- ・ 平成 1 2 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、ピーク飛行阻害率の目標値を 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 1 2 %を占めており、そのうちヒュ - マンエラ - 起因率は 7 0 ~ 8 0 %である。

日本航空技術協会 ヒュ - マンファクタ - セミナ - （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。

(年度計画における目標)

- ・平成15年度航空局整備の仙台FSCとの関わり等について、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。
- ・航空局で進められている「民間訓練/試験空域の管理運用に係る暫定業務実施体制」に関連して変更される訓練空域については、航大機の訓練に支障を及ぼすことのないよう、関係機関と調整を図ることに努める。

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、15年度設置される仙台FSCと仙台分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。

また、「民間訓練/試験空域の管理運用に係る暫定業務実施体制」に関連して管理機関がATFMC(航空交通流管理センター)に変更になったことにより、ATFMCを初め関係機関との調整を図り、処理手順を確立する。

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】

仙台FSCの発足（平成15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仙台分校との間で業務処理実施体制を確立した。

- 主な実施事項 -

- ・ 運航関係業務処理手順の一部変更
- ・ 飛行計画書等の通報先名宛て変更
- ・ 航空路情報提供業務（AEIS）が東京管制部から仙台FSCへ移管したことに伴う空地通信の使用方法の変更

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関して、管理機関が航空交通流管理センター（ATFMC）へ変更になったことに伴い、処理手順の調整を行った。

- 主な実施事項 -

- ・ 航空大学校訓練機に対する訓練空域使用についての特別措置の調整
- ・ 訓練空域の空域範囲の変更に伴う、空域統制機関との調整
- ・ 民間訓練／試験空域の使用に関わる、申し合わせ・処理規程等の改正

【資料 2 - 1 3 参照】

本中期計画における他機関との有機的連携の組織変更等に伴う業務の調整は、平成15年度で終了しており、目標は達成している。16年度以降は通常の運航業務調整の中で変更が生じる場合に随時調整を行っていくものとする。

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（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目的で、飛行援助施設（FSC：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FSC、那覇FSC（運用開始）

平成14年10月1日 福岡FSC、鹿児島FSC（運用開始）

平成15年10月1日 仙台FSC、大阪FSC（運用開始）

平成16年度 中部FSC、東京FSC（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

(年度計画における目標)

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、引き続き教材の整備を図る。

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収集を図った国際基準（ＩＣＡＯ、ＪＡＲ）についての基礎データをもとに教育訓練内容への反映を図る。

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、ドップラソ - ダ用気象データ解析システムの構築を進めた。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結果をもとに、長距離航法等における遠隔地でのリアルタイムな位置測定の可能性について研究を進めた。ドップラソ - ダ用気象データ解析システムについてシステムの検証を進めた。

【資料 2 - 14 参照】

今年度の新しい研究のテーマとして「着氷気象状態が小型レシプロ多発機の飛行に与える影響」、「航空大単発訓練機の滑空性能」、「訓練中の座席交代の現状分析」を設定し、それぞれ研究成果を論文、調査報告の形にとりまとめた。

- ・ 「座学及びフライト課程における教育手法等の調査研究」については、航空大学校における英語教育システム（CALL システム）の教育効果について担当教官による検証を進め、検証結果を論文の形にとりまとめた。
- ・ 「国内外の指定養成施設の実態調査研究」については、今年度は J A L、A N A の指定養成施設における学科教育の実態調査を実施した。それぞれ東京にある訓練所とアメリカ、カリフォルニア州における訓練所（J A L はナバ、A N A はベ - カ - ズフィ - ルドにそれぞれ訓練所を所有）にそれぞれ 4 人の職員（内 2 名は学科教官、1 名は実科教官）を派遣し調査に当たった。いずれも調査結果を報告書の形にとりまとめた。
今年度行った調査結果については教育体制検討の基礎資料として利用を図った。
- ・ 「I C A O 等の国際基準の調査研究」については、これまで得られた基礎資料を基に我が国の基準もあわせて航空大学校の教育体系との比較検討を進め、教育内容の改善に着手した。

以上、実施した調査研究については、次期中期計画策定に向けた検討作業の中で教育体系再編の基礎資料として活用を図っている。

【今後中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】

16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

- 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

G P S は人工衛星を用いた、位置測定システムであり、自動車や航空機の位置把握に広く利用されている。本研究では、地上より補正信号を送ることにより、高い精度で位置が求められる D G P S を利用し、操縦操作と飛行機の運動との関連を明らかにし、離着陸操作を含む、飛行場周辺での操縦教育に役立つシステムの開発を研究する。また長距離航法等、遠隔地にある訓練機の位置を必要に応じてリアルタイムに把握できるシステムの開発も行う。このことによって、航法教育の質の向上が図られるのみではなく、航空機運航の安全性が向上する。

- 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、ウインド・シア (風の流れの中で風向・風速の空間的・時間的な急激な変化を伴う部分) 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。本システムは音波を利用して宮崎空港上空のウインド・シアの状況を測定する装置である。

平成14年度に本システムが更新され、平成15年度にはデータの取得を試みた。顕著なウインド・シア例が得られなかったものの継続してデータ蓄積を進めている。

また、このシステムにより上空の風の分布を可視化でき、生きた教材として学生教育の効果向上に活用されている。

・「座学及びフライト課程における教育手法等の調査研究」について

操縦士に必要とされる英語能力の重要性を鑑み、今年度は「CALL 自学システムによる英語聴解・読解の指導」に関する研究を行った。CALL システムとは、教師の側からの学生の学習進捗状況・成績等の一元的管理が可能なイントラネットを利用した新しい形の英語学習システムである。本研究では、英語能力試験の一つである TOEIC TEST を CALL 学習開始以前と開始後に実施・比較することにより、CALL システムを利用した学習効果の調査・分析を行った。外部試験導入を含めたこの CALL システムの利用は、学生の英語能力の向上及び英語能力の定期的・客観的把握に役立っており、また、この調査結果は、今後の学生教育における英語学習指導法の構築に寄与すると考えられる。

・「ICAO 等の国際基準の調査研究」について

これまで得られた基準等をもとに、航空大学校における教育がどのように対応しているか教育の現状確認を図るべく各科目担当教官からヒヤリングを実施した。問題点については今後速やかに見直しを図ることとしている。

(中期目標)

3 . 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

(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)

毎年実施している「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4回程度開催し、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2回程度実施する。

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。

15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	訓練機事故のため自粛中止	4回実施	2回実施
帯広分校	訓練機事故のため自粛中止	4回実施	2回実施
仙台分校	平成15年9月28日実施	4回実施	2回実施

【資料 2 - 15 参照】

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

・他のイベントの実施状況

宮崎本校 平成 15 年 11 月 6 日、7 日、8 日
「マルチメディア祭 i n 宮崎」への参加（航大ブース設置し、来訪者に C B T 及び簡易フライトシミュレーターを体験させるとともに、航大紹介ビデオを放映し P R に努めた）

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、訓練機事故による訓練休止期間の影響により授業料の納付時期が次年度繰り延べとなったこと及び平成 15 年度入学者は定員を確保したものの平成 14 年度入学者が定員を下回ったこと等により授業料等が減となったが、検定料及び受託収入が増となり、結果として減 (▲10 百万円) となったものである。

【次年度以降の見通し】

授業料等の収入については、定員 (72 名) で計画しているため、次年度以降においても積極的な募集活動により定員を確保するよう努力する。

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、一般管理費について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執行することができた。

また、訓練機事故の影響により約３ヶ月間訓練を休止したことにより運航経費等の教育経費が執行残となった。

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	2,877	2,877	0
施設整備費補助金	137	51	▲ 86
業務収入	114	140	26
計	3,128	3,068	▲ 60
支 出			
業務経費	1,369	1,150	▲ 219
教育経費	1,369	1,150	▲ 219
人件費	1,349	1,311	▲ 38
施設整備費	137	51	▲ 86
一般管理費	273	269	▲ 4
計	3,128	2,781	▲ 347

【人件費の見積り】

年度中総額1,108百万円を支出する。

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、休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	120	120	0
計	120	120	0
支 出			
人件費	88	83	▲5
一般管理費	32	32	0
計	120	115	▲5

【人件費の見積り】

年度中総額80百万円を支出する。

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、休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	2,997	2,997	0
施設整備費補助金	137	51	▲ 86
業務収入	114	140	26
計	3,248	3,188	▲ 60
支 出			
業務経費	1,369	1,150	▲ 219
教育経費	1,369	1,150	▲ 219
人件費	1,437	1,394	▲ 38
施設整備費	137	51	▲ 86
一般管理費	305	301	▲ 4
計	3,248	2,896	▲ 352

【人件費の見積り】

年度中総額1,188百万円を支出する。

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、休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	3,008	2,772	▲ 236
経常費用	3,008	2,635	▲ 373
一般管理費	894	692	▲ 202
減価償却費	17	30	13
教育経費	2,097	1,913	▲ 184
財務費用	0	0	0
臨時損失	0	137	137
収益の部	3,008	2,772	▲ 236
運営費交付金収益	2,877	2,554	▲ 323
施設費収益	0	13	13
手数料収入	0	0	0
業務収入	114	104	▲ 10
資産見返運営費交付金戻入	6	41	35
資産見返物品受贈額戻入	11	24	13
臨時利益	0	36	36
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（空港整備勘定）

（単位：百万円）

区 分	金 額	実 績 額	差 額
費用の部	122	110	▲ 12
經常費用	122	109	▲ 13
一般管理費	120	106	▲ 14
減価償却費	2	3	1
教育経費	0	0	0
財務費用	0	0	0
臨時損失	0	1	1
収益の部	122	110	▲ 12
運営費交付金収益	120	107	▲ 13
施設費収益	0	0	0
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	2	1
資産見返物品受贈額戻入	1	1	0
臨時利益	0	0	0
純利益	0	0	0
目的積立金取崩額	0	0	0
総利益	0	0	0

【 注 記 】

退職手当については、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	3,130	2,882	▲ 248
経常費用	3,130	2,744	▲ 386
一般管理費	1,014	798	▲ 216
減価償却費	19	33	14
教育経費	2,097	1,913	▲ 184
財務費用	0	0	0
臨時損失	0	138	138
収益の部	3,130	2,882	▲ 248
運営費交付金収益	2,997	2,661	▲ 336
施設費収益	0	13	13
手数料収入	0	0	0
業務収入	114	104	▲ 10
資産見返運営費交付金戻入	7	43	36
資産見返物品受贈額戻入	12	25	13
臨時利益	0	36	36
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	2,991	2,730	▲ 261
投資活動による支出	137	51	▲ 86
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	2,991	3,017	26
運営費交付金による収入	2,877	2,877	0
業務収入	114	104	▲ 10
その他収入	0	36	36
投資活動による収入	137	51	▲ 86
施設整備補助金による収入	137	51	▲ 86
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	120	115	▲ 5
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	120	120	0
運営費交付金による収入	120	120	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	3,111	3,187	▲ 266
投資活動による支出	137	129	▲ 86
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	3,111	3,335	26
運営費交付金による収入	2,997	3,218	0
業務収入	114	104	▲ 10
その他収入	0	36	36
投資活動による収入	137	129	▲ 86
施設整備費補助金による収入	137	129	▲ 86
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)

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)

15年度の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)

計画なし

年度計画における目標値設定の考え方

該当なし

実績値 (当該項目に関する取組み状況)

該当なし

(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)

計画なし

年度計画における目標値設定の考え方

該当なし

実績値 (当該項目に関する取組み状況)

該当なし

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

(年度計画における目標)

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

仙台分校 : エプロン舗装改修工事

年度計画における目標設定の考え方

仙台分校 : エプロン舗装改修工事 (昭和 44 年 3 月) ・経年劣化による剥離

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】

仙台分校 : 経年劣化したエプロン舗装の改修を実施し、操縦教育訓練に支障を来さないようにした。

【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】

16 年度計画

・宮崎本校 : 格納庫外壁スレート張替その他工事

第一格納庫 (昭和 43 年 7 月) 及び第二格納庫 (昭和 44 年 3 月) のコンクリート外壁に亀裂、破損が生じ、スレート部の汚損が激しいため改修工事を実施し、施設及び格納機体等の保全に資すると共に、教育訓練の充実を図る。

・ 帯広分校：駐場舗装修繕工事

駐車場（昭和 5 6 年 1 0 月）舗装面の損傷が激しく、抜本的な修繕を実施し、施設の保全と共に、利用者の利便性を向上させる。

・ 仙台分校：格納庫防錆塗装その他工事

A 滑走路（昭和 4 3 年 7 月）及び B 滑走路（昭和 4 4 年 3 月）の屋根及び鉄骨部の経年劣化による補修、並びに塩害による錆止め等を実施し、施設及び格納機体等の保全に資すると共に、教育訓練の充実を図る。

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 9 9 % (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)

方針

定年退職を迎える 1 名の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 1 名の実科教官の定年退職が見込まれているが、首席・次席教官及び外部講師の活用など、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 年度中に 1 , 1 8 8 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 1 名の実科教官の後補充は、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 1 名の実科教官の後補充者が任用訓練を終了するまで、首席・次席教官及び外部講師（航空大学校実科教官 O B ）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 , 1 8 8 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）

- ・ 人員増の抑制
定年退職者 1 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・次席教官及び非常勤職員で対応し、人件費の抑制に努めることとした。
- ・ 上記等の対応により、人件費の支出額が 1 , 0 4 3 百万円となり、年度計画の 1 , 1 8 8 百万円を下回った。

節約額： 1 4 5 百万円

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

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り組んだ項目につき以下のとおりその結果を報告する。

- 1．既卒者へのサポート（平成13年度から継続）
- 2．航空会社への就職指標値の設定について
- 3．行政審査による業務の改善（平成14年度から継続）
- 4．新しい整備時間管理方式の導入

自主改善努力の内容

1．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。昨今の航空業界における経営状態の低迷の中でも航空会社は安定的な経営に向け、優秀な人材確保を進めるべく、定期的な乗員採用計画を打ち出しているところが増えてきている。当該講習会は平成13年度から実施しているが、既卒未就職者に対し今後の操縦士の採用予定とモチベーションの維持、向上及び技量保持についての留意点等、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16年1月22日

（1）航大としての役割について

- ・講師：航空大学校 池田一志教頭

（2）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）

運航本部飛行業務部 B777乗員課リーダー 御厨俊夫（B777機長）

同 路線業務課リーダー 御古正彦（部長代理）

平成16年1月23日

（3）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：ジャルエクスプレス、フェアリンク、日本エアコミューター、

J-AIR、エアーニッポンネットワーク、北海道国際航空、

オリエンタルエアブリッジ、琉球エアコミューター、スカイマークエ

アラインズ 以上9社

（4）個別面談(キャリアカウンセリング)

（2日間とも実施）

- ・講師：全日空（株）

運航本部飛行業務部 B777乗員課リーダー 御厨俊夫（B777機長）

同 路線業務課リーダー 御古正彦（部長代理）

○参加者数

- ・講習会参加者：22日参加者14名、23日参加者13名、延べ27名（うち両日参加者は11名）
- ・個別相談参加者：22日6名、23日6名、計12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」、「各社の採用予定が詳しく説明されており、就職活動の準備に役立った」等の意見があり、「大変参考になった」、「これからも継続して欲しい」との回答があった。

・アンケート実施 16名 回答回収 14名

既卒未就職者へのサポートとしては、上記の「講習会」のほか、当校とエアライン採用担当者間の意見交換を行い、採用試験に関する情報を逐次入手し、すべての未就職者に対して、提供している。更に、未就職者への操縦技量及びモチベーションの維持の働きかけを行っている。

以上のサポートの結果として、既卒未就職者は、平成15年4月1日現在の51名が、平成16年1月末では一時的に64名に増加したものの、平成16年3月末には航空会社3社他の採用試験が同時にあり、24名が内定したことにより40名に減少し、就職率の向上を図ることができた。

また、依然として卒業してから長期間経過している者が就職困難な現況（H11年度以前卒業の未就職者が全体の約70%）にあるが、今後とも定期的な採用募集が見込まれるので、既卒未就職者への情報提供及びフォローを引き続き実施することとしている。

<平成15年度のサポート結果における既卒未就職者のエアライン就職状況>

回 期	卒業 年度	現年齢	未就職者数 H15年4月現在	未就職者数 H16年1月末迄	*就職者数 H16年3月末	現未就職者数 H16年3月末
40前、後	H7	35	3 (6%)	2 (3%)	0 (0%)	2 (5%)
41前、中	H8	32-34	4 (8%)	4 (6%)	0 (0%)	4 (10%)
42前、中、後	H9	30-33	7 (14%)	7 (11%)	2 (8%)	5 (13%)
43前、中、後	H10	27-32	7 (14%)	7 (11%)	0 (0%)	7 (18%)
44前、中、	H11	28-31	10 (19%)	10 (16%)	1 (4%)	9 (22%)
45前、中、	H12	27-30	5 (10%)	5 (8%)	1 (4%)	4 (10%)
46前、中、後	H13	27-29	7 (14%)	6 ()	3 (13%)	3 (7%)

				9%)		
47前、中、後	H14	25-28	8 (15%)	6 (9%)	4 (17%)	2 (5%)
48 、 、	H15	24-27		17 (27%)	13 (54%)	4 (10%)
合計			51名	64名	24名	40名

* 就職先 / ジャルエクスプレス・スカイマークエアラインズ・北海道国際航空・保安庁

2. 航空会社への就職指標値の設定について

平成15年度より、航空大学校の目的であるプロフェッショナル・パイロットの養成という観点から各年度における航空大学校卒業生の航空会社への就職状況を把握し、過去の航空

会社への就職率から算出した就職指標値90%と比較することとした。

この結果、平成15年度末時点での航空大学校卒業生(48回生)の航空会社への就職率は91.7%となっており、就職指標値を上回ることができた。

注：就職指標値は、過去3年度(平成12～14年度)の就職率(卒業の翌年度に航空会社へ就職した者を含む)の平均値をとって90%を設定している。

3. 行政審査による業務の改善

平成14年度から質の高い教育を図り今後の業務の改善に資するため、指定養成施設の審査を実施している航空局乗員課による審査を受けることとした。平成14年度は宮崎学科課程、フライト課程及び帯広フライト課程に対し審査を受け、平成15年度は多発・計器課程である仙台フライト課程に対して審査を受けた。審査結果が平成16年3月に出され、改善策を航空大学校内部評価委員会で検討を行っている。実施日時及び主な指摘事項と対応は以下のとおりである。

(審査実施日)

- ・宮崎学科課程、フライト課程 : 平成15年 3月12日～13日
- ・帯広フライト課程 : 平成15年 3月18日～19日
- ・仙台計器課程 : 平成15年 6月16日～18日
- ・仙台多発課程 : 平成15年10月 3日

(主な指摘事項と対応)

- ・全課程を通して統一した教育管理がなされていない部分があり、そのため訓練時間管理に一部不適切な部分があった。

* 平成15年度に総合成績管理システムを完成させた。これにより三校どこからでも学生の学習状況、訓練時間、成績等を容易かつ確実に把握し管理できる体制とした。

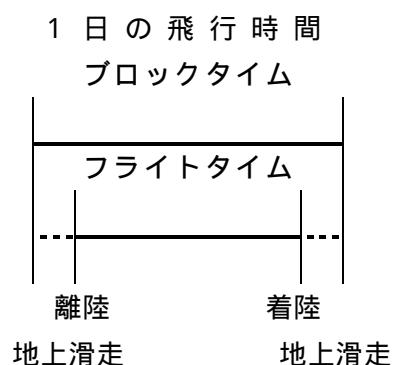
管理責任者は単発事業用課程については宮崎実科首席教官、多発・計器課程にあつては仙台首席教官とし適正に管理する。

- ・教育規程の位置づけが不明確であり、教育規程どおり実施されていないところがある。
 - *教育規程の位置づけを明確にすると共に、教育規程に忠実な運用を図ることとする。
- ・学科教官に対する任用基準、任用教育、定期訓練、定期審査の実施及びその基準手続きを明確にする必要がある。
 - *航空大学校における教官人事管理の現状に即して明確化を図ることとする。
- ・学科授業において欠課が発生した場合、補習の実施が必要である。
 - *担当教官が欠課部分に対する指導、確認を行うこととする。

4．新しい整備時間管理方式の導入

平成13、14年度に実施した海外及び国内の指定養成施設の調査を踏まえ、平成14年度に航空大学校で検討した結果、従来のブロックタイムに替えてフライトタイムで航空機の整備時間を管理しても安全上問題ないとの結論を得たことから、平成15年4月からフライトタイムによる整備時間管理方式を導入した。

新しい整備時間管理方式は実際に飛行した時間（フライトタイム）だけを積算することから、定時整備及び重整備の実施間隔を広げる効果（従来と比較し、A36型機で約116%、C90型機で約123%）があり、年間あたりの整備回数が削減され、航空機の飛行可能時間が増加する。



- ・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飛行時間
- ・フライトタイム＝航空機が滑走路を離陸してから着陸するまでの飛行時間