

平成 1 6 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 .....	18
4. 財務内容の改善に関する事項 .....	40
5. その他業務運営に関する重要事項 .....	53

## 第2編 自主改善努力の報告

はじめに .....	58
自主改善努力の内容 .....	58
1. 既卒者へのサポート	
2. 航空会社への就職指標値の達成	
3. 現場からの提案による業務の改善	
4. 「航空英語能力証明」制度の導入に向けた取組み	

## 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 管理部門職員の国土交通省との人事交流
- 1 - 2 実科教官の国土交通省との人事交流
- 1 - 3 教育管理システムの活用
- 1 - 4 訓練機材の利用率の向上
- 1 - 5 平成16年度実績額の基準額との比較による節約額
  
- 2 - 1 平成16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 卒業生及び航空会社からの意見聴取
- 2 - 5 平成16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 - 6 平成16年度追加教育実績
- 2 - 7 資質の高い学生の確保
- 2 - 8 国土交通省操縦職員の技量保持等の定期訓練
- 2 - 9 整備従事者に対するヒューマンファクター教育
- 2 - 10 年間飛行障害率低下の改善努力
- 2 - 11 小型航空機の運航に関する研究
- 2 - 12 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

## 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16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)

首席・次席制度を活用し、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

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、前年度の事故を教訓により安全な飛行を確保するため、各飛行教官の飛行技術の把握管理を一層強化する。教育制度においては首席・次席のもとで、新体制における制度について分析し効率的な教育の方法を策定する。

## 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】

管理・監督体制の強化を図るため、教授組織の中に技能レベルの高い管理職として首席・次席教官を配置し、定期的に他の教官の操縦訓練に同乗オブザーブ飛行を行うことや各教官の定期技能審査を行うことにより操縦教育の標準化を進めるとともに、現中期における課題の抽出整理及び教育結果の検証・分析等を実施し、次期中期に向けた改善案を策定した。

### 【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】

首席・次席制度を有効に機能させることにより、さらに効率的な教育制度の改善を図ると共に、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

教育課程進度実績表

		平成15年度		平成16年度	
		4月		4月	
入学 年4回 (4,7,10,1 月) 期間2年	48 期	仙台F			
	48 期	仙台フライト課程			
	48 期	宮崎F	仙台フライト課程		
	49 期	宮崎フライト課程(延伸)	仙台フライト課程		
	49 期	帯広F	宮崎フライト課程(延伸)	仙台フライト課程	
	49 期	帯広フライト課程(延伸)	宮崎フライト課程	仙台フライト課程	
	49 期	学科(延伸)	帯広フライト課程	宮崎フライト課程	仙台フライト課程
	50 期	学科(延伸)	帯広フライト課程	宮崎フライト課程	仙台F
	50 期		宮崎学科課程	帯広フライト課程	宮崎フライト課程
	50 期		宮崎学科課程	帯広フライト課程	宮崎F
	50 期		宮崎学科課程	帯広フライト課程	宮崎F
	51 期			宮崎学科課程	帯広F
	51 期				宮崎学科課程
51 期				学科	

(注1) Fはフライト課程の略語である。

(注2) (延伸)は平成15年7月11日に宮崎で発生した訓練機事故に伴う教育期間の延伸である。

- ・ 今年度は天候の不順により各校とも実技訓練が遅れがちになったが、各校とも状況に応じ、学生に過大な負担を避けながら土曜日フライトを実施し、概ね予定どおりのスケジュールとなった。

(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。

国立大学の独立行政法人化に伴い、独法下の大学における人事交流制度を調査し、独法機関間での人事交流のあり方を検討する。

### 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16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、前年

度に引き続き2名程度に設定した。

- ・学科教官については、大学機関等の中で人事交流をどういう形で行えるか検討することとした。

#### 実績値（当該項目に関する取組み状況）

- ・管理部門職員（62名）の2割を超える15名について、国土交通省との人事交流を行った。

- ・実科教官2名について国土交通省との人事交流を行った。

#### 【資料 1 - 1、1 - 2 参照】

- ・学科教官については、地元大学との間でどのような形で人事交流が進められるか教官レベルで意見交換を行った。また、将来の人事交流のあり方を考慮しつつ、非常勤講師6名の派遣・受け入れを進めた。

地元大学への非常勤講師の派遣 4名

地元大学からの非常勤講師の受け入れ 2名

#### その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

航空大学校の職員数124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（企画調整官、事務局長、総務課、会計課、教務課、整備課、運用課）

実科教官43名、学科教官13名

( 中期目標 )

2 . 業務運営の効率化に関する事項

( 3 ) 業務運営の効率化

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、訓練シラバスの見直し等を実施し、効率的効果的な教育を実施するとともに、次期中期計画における教育体制再編に向け、改革案の検討を進める。
- ・教育・訓練業務のIT化  
教材、成績、飛行時間、飛行訓練の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ともに、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。

## 年度計画における目標値設定の考え方

- 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について、引き続き旧単発事業用課程と新単発事業用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。
- 前年度に引き続き、期間及び時間の短縮が教育に及ぼす影響について、旧制度及び前年度の学生の成績及び審査の合格率等を比較検討することにより検証することとした。  
また、多発、計器課程の訓練時間を再配分したことによる、実技の定着具合の推移、傾向を見定めることとした。
- 次期中期計画における教育体制再編に向け、ワーキンググループにより改革案の検討作業を進めることとした。

### （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	

## 実績値（当該項目に関する取組み状況）

- 単発事業用課程においては平成16年度の成績が平成15年度と比較して若干改善された。
- 新制度の多発・計器課程短縮の影響で、同課程の初回審査合格率の著しい低下が見られたので、シラバスの見直しを行った結果、成績を若干向上させるとともに、多発課程の初回合格者を5%改善できた。
- ワーキング・グループによる検討会議を計10回開催し、次期中期計画における改善項目及びその方向性等につき検討を重ねた。

(教育・訓練業務のIT化)

- ・ 教育管理システム (EMS) の運用により各種管理情報を3校で一元的かつリアルタイムに活用することにより、教育の標準化・適正化を図った。

【資料 1 - 3 参照】

- － 入学から卒業までの成績を一元的に管理し、3校から閲覧可能とした。
- － 3校の学生の飛行時間・科目回数を一元的に管理する外、これを職員訓練に拡張し、効率的な教官の技量管理を実施した。
- － 一元的な飛行訓練の日常評価管理により、学生の日々の技量進度を統計的かつリアルタイムで分析しつつ、よりきめの細かい指導を実施した。
- － 教育管理システム (EMS) に飛行関連規則・教範の管理ソフトを作成付加し、規則・教範等の管理を容易にした。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

(1) 成績比較

単発事業用課程

単位：ポイント

平成15年度		平成16年度	
48回 期	81.0	49回 期	82.1
49回 期	81.1	49回 期	82.0
49回 期	82.3	50回 期	82.2
		50回 期	82.7
平均	81.46	平均	82.25

多発・計器課程

単位：ポイント

平成15年度		平成16年度	
48回 期	81.1	49回 期	85.4
48回 期	81.3	49回 期	82.8
48回 期	82.9	49回 期	82.2
		49回 期	82.4
平均	81.76	平均	83.20

(2) 初回審査不合格率の比較

単発事業用課程	旧制度 9%	新制度 15年度 8%、	16年度 2%
多発課程：	旧制度 18%	新制度 15年度 41%、	16年度 36%
計器課程：	旧制度 22%	新制度 15年度 41%、	16年度 42%

( 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8日間短縮する。平成15年度のP整備機数はA36型機11機、C90型機2機が予定されており、作業日数を合計104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20時間増加させることに努める。

ロ 平成15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

重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防止のため、段階的に日数を削減することとし、16年度は削減目標を8日程度とし、1機当たりの年間飛行可能時間を約20時間増加させることとした。

機体オーバーホール（重整備）で1機当たり8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16年度 重整備予定機数 A36・11機、C90・2機

・作業日数の削減 合計104日

$$8日 \times 13機 (A36 \cdot 11機 + C90 \cdot 2機) = 104$$

・1機当たり年間飛行可能時間 20時間増加

$$104日 \times 5,5時間 (1日の飛行予定時間) \div 28機 (保有機数) = 20時間$$

整備従事者の休日出勤に伴う負担増による作業ミス防止のため、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16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

$$60機 \times 5,5時間 (1日の飛行予定時間) \div 28機 (保有機数) = 11時間$$

## 実績値（当該項目に関する取り組み状況）

点検項目の見直し等により、安全性を阻害することなく機体オーバーホールに要する作業日数を、A36型機（10機）で102日、C90型機（1機）で22日短縮した結果、総作業日数を124日削減した。

また、自主改善努力として平成15年度より実施した整備時間管理方式の導入により、年間の機体オーバーホール整備回数も減らすことができ、総作業日数を約76.9日削減した。

A36型機	36日（平成12年度平均機体オーバーホール整備作業日数）×	
	1.42回（削減機体オーバーホール整備回数）	= 51日
C90型機	53日（平成12年度平均機体オーバーホール整備作業日数）×	
	0.49回（削減機体オーバーホール整備回数）	= 25.9日
	計	76.9日削減

以上により、合計で年間作業日数200.9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、39.4時間（200.9日×5.5時間÷28機）増加した。

宮崎・帯広・仙台の3校で、安全性を阻害することなく休業日にA36型40機、C90型15機の整備を実施したことにより平日の整備作業日数を55日削減した。

また、自主改善努力として平成15年度より実施した整備時間管理方式の導入により、年間の定時整備回数も減らすことができたため、作業日数として約99日（宮崎31日、帯広45日、仙台23日）削減できた。

以上により、合計で年間作業日数154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、30.2時間（154日×5.5時間÷28機）増加した。

### 【資料 1 - 4 参照】

以上により1機当たりの年間飛行可能時間は

機体オーバーホールで	39.4時間（年度計画値 20時間）
定時整備で	30.2時間（年度計画値 11時間）
計	69.6時間増加となり、年度計画値を

達成するとともに中期目標値46時間を大幅に超える増加となった。

## その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

### ・平成15年より実施した整備時間管理方式（概要）

この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、定時整備及び機体オ - バ - ホ - ル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の削減により、航空機の飛行可能時間を増加させることができる。



・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

( 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、16 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 1.5 % 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

職員及び学生に対し、各種節電対策（昼間の廊下一部消灯、昼休み時の室内消灯及びトイレ利用時以外の消灯など）を周知徹底することにより電気料を節約した。

又、宮崎本校においては、従来のボイラー式空調を個別の家庭用エアコンに切り替えたが、冷暖房の設定温度を調整するとともに、教室及び会議室については使用時のみ稼働するなどの対応により電気の使用料を節約した。

#### 2 水道料

職員及び学生に対し、節水対策（食器の溜め洗いや栓の開閉の励行）を周知徹底することにより水道料を節約した。

#### 3 燃料費

宮崎本校で上記の空調システムを変更したことに加え、帯広分校及び仙台分校では、冷暖房の設定温度を調整するとともに、天候により稼働時間を細かく調整した結果、燃料（重油）の使用料を節約できた。

#### 4 電話料

メールの活用などにより電話の使用頻度及び時間を削減した結果、電話料が節約できた。

#### 5 通信専用料

東京航空交通管制部からの航空情報入手にあたって、例えば、「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と取扱情報量の削減に努めた結果、通信料が節約できた。

#### 6 ガソリン代

効率的な公用車の使用を徹底した結果、ガソリン代が節約できた。

### < 節約額 >

2.5百万円

一般管理費の年度中に見込まれる経費168百万円に対する執行額は165.5百万円で、節約額は2.5百万円となった。

< 節約額の内訳 >

16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)

- ・ 操縦教官の技能審査を各人年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学生による授業評価を実施する。
- ・ 卒業生及び航空会社からの意見聴取を各1回実施する。
- ・ 学科教育については、新シラバスによる教育の実績をふまえ、科目内容の見直しと標準的なテキストの整備を進める。
- ・ 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教育オブザーブ飛行を実施し、教育の質の向上を図る。
- ・ 首席・次席教官による各教官の教育をオブザーブを引き続き実施し、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。

- ・ 教育の質の向上を目指すべく現中期計画における学科教育の実績をふまえ、一部科目内容の見直しを図ると共に、標準的なテキストの作成を進めることとした。
- ・ 教育オブザーブ飛行は、航空大学校での教育経験年数が3年に満たない教官が他教官の行う教育状況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）

- ・ 操縦教官の定期技能審査  
首席教官、次席教官により定期審査の対象となる全教官（33名）について実施した。  
加えて、8名の任用審査を実施した。  
**【資料 2 - 1 参照】**
- ・ 在校生からの意見聴取（各課程ごと）  
3校の在校生全てに授業内容、指導方法等に関するアンケートを実施し、教官相互の情報の共有や均質な進度レベルの評価等に努めた。  
**【資料 2 - 2 ~ 3 参照】**
- ・ 卒業生及び航空会社からの意見聴取  
宮崎本校、帯広及び仙台分校において、卒業生と教職員との間で意見交換会を開催するとともに、航空会社から入社後の航大卒業生に対する評価等について聴取し、教育の質の向上及び効率化のための方策等を検討した。  
**【資料 2 - 4 参照】**
- ・ 学科教育の一部見直しと標準的なテキストの作成  
この2年間の新シラバスでの学科教育を踏まえ、学生からの意見も考慮しつつ、学科教官を中心に一部科目（航空気象、工学演習、情報・制御工学）の見直しを行った。また、学内に教頭を座長とするテキスト検討委員会を設置し、標準的なテキスト作成の作業に着手した。
- ・ 教育オブザーブ飛行  
教育経験年数が3年に満たない全教官（13名）に実施させた。  
帯広：5名 宮崎：4名 仙台：4名  
**【資料 2 - 5 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・次席教官が全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等の管理、学生への接し方等の教育の標準化を図った。  
**【資料 2 - 5 参照】**

## その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

### 操縦教官に対する定期技能審査の拡充

- ・これまでの定期技能審査の対象は実機を担当する操縦教官であり、実機を担当しないFTD教官は対象外としていたが、学生に教授する訓練内容の高品質化の観点から、FTD教官に対しても定期技能審査を義務とする要領を策定し、17年度から実施することにした。

### 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ている。さらに、飛行学生と首席・次席との月1～2回のミーティングを通して標準化を推進した。
- ・学生の技能審査に際して、天候不良等により長期間訓練が実施できない事態などで、審査結果への影響が懸念される場合には、リフレッシュ訓練のための時間を与える。

### 航空会社からの意見聴取を踏まえた具体的取り組み

- ・能力別班編成の試行結果や、教官及び学生双方からの意見をふまえ、今後の班編成のあり方についての結論を得た。

### 学科教育の一部見直しについて

- ・航空気象 操縦課程に進級する学生が、はじめて経験するウェザーブリーフィングに的確に対応できるよう、ウェザーブリーフィング要領を作成し、演習形式のグループ実習を実施することにした。
- ・工学演習 従来10テーマで実施していたが、学生による評価にもばらつきが見られ、また、テーマによって十分な時間の確保が難しいものもあり、テーマを5テーマに整理し1テーマごとの時間を十分確保して実施することとした。
- ・情報・制御工学 制御の基礎理論にかかわる部分については必ずしも学生の理解が十分得られていない状況が見受けられたので、内容を自動化の概要や機械と人の関わり等に重みを置いたものへと変更した。

(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

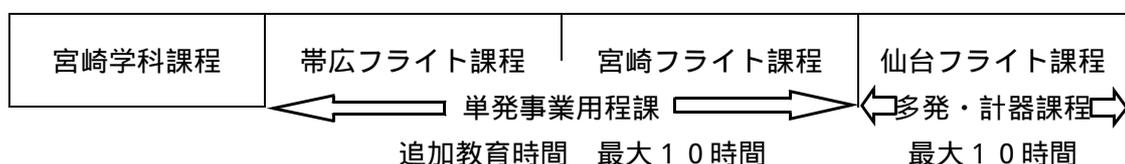
操縦技量進度の遅れた学生に対して、単発事業用課程、多発・計器課程のそれぞれにおいて最大10時間の追加教育を実施する。

(年度計画における目標値)

中期計画に謳った操縦技能進度の遅れた学生に対する追加教育を実施する。また、追加教育をより効果的に活用するため、追加教育実施時期、時間等について、更にきめ細かな調整を行う。

### 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教育進度が遅れた学生については、実科首席(次席)教官が直接該当学生の技能状況の確認及び担当教官からの技能状況を把握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ることとした。  
また、技能審査で不合格となった学生については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

平成15年度までは、初回審査不合格者に対してのみ追加教育を実施することとしていたが、平成16年度より初回審査前でも操縦技量進度の遅れた学生に対して、追加教育を活用する制度に改正した。

その結果、最終審査の成績は単発事業用課程では若干の上昇、多発・計器課程で1.44ポイント上昇し、初回審査の不合格率を多発課程で5%下げることができた。計器課程の初回審査の不合格率は、訓練時間の見直しにより2時間削減したこともあり、変化はなかった。

【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

- ・追加教育の実施方法については更なる見直しを行い、平成17年度からはシラバスをブロック化したうえで、ブロック毎に追加教育を実施できることとした。

(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 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)

- ・ 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 (CBT) について内容の拡充を図る (宮崎・帯広)。また、飛行前座学に利用するデジタルビデオ教材を作成し、飛行開始前までに操作手順、飛行要領の理解を促進する。
- ・ 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 (CPT) を積極的に活用し、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、16年度は仙台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

- ・ 15年度に導入した教育管理システム (EMS) を活用し、教育の標準化、教育及び規則等の管理を進める。
- ・ CBT活用の成果を使用状況の把握ばかりでなく、ディスカッション授業を通して知識の定着を図る。
- ・ 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 (CPT) 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】

- ・ 学習環境の向上及び教育管理体制の充実
  - 宮崎・帯広の教育機材に関するCBTを教育管理システム（EMS）に組み込み、学生が使い易くするとともに、学習履歴を容易に管理できる状態にした。
  - 自学自習教材ソフト(CBT)として、『計器飛行』を作成・活用し、ディスカッション授業と組み合わせることにより、理解度を高め、自主性の向上を図った。
  - 多発・計器課程の操縦法に関するビデオ教材を作成・活用し、飛行前座学の理解度を向上させた。
  
- ・ 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524時間、帯広741時間となり前年度に比較して大幅に増加した。これにより、帯広フライト課程への円滑な移行及び帯広の飛行訓練における操作手順の定着に寄与している。

宮崎	平成15年度	185時間	平成16年度	524時間
帯広	平成15年度	453時間	平成16年度	741時間
  
- ・ 教室の視聴覚化  
仙台分校においてCBTルーム兼LL教室を計画通り整備し、視聴覚教育環境の整備を実施した。

### 【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】

- ・ 引き続き、教育管理システムを有効活用し、効果的な教育を実施する。

(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早める他、ホームページを活用する等、効果的な広報手段についての構築を進め、更なる充実を図る。

ロ 平成15年度に引き続き面接試験は、個人面接に加え集団面接を取り入れ、その結果についての分析を進める。

また、引き続き1次及び3次試験の入学試験成績と入学後の成績の相関を調査し、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15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

平成15年度に引き続き広報活動を早期に開始するとともに、以下の広報活動を行った。（願書受付期間;6/1～7/7）

（1）主要都市圏内の大学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16年度（宮崎本校） 46カ所（平成15年度32カ所）

（2）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16年度（宮崎、帯広、仙台） 113ヶ所（平成15年度96ヶ所）

（3）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16年度 3,085ヶ所（平成15年度3,084ヶ所）

（4）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15年度と同じ）

（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16年度 全国54放送局（平成15年度と同じ）

（6）当校ホームページ公開による航空大学紹介及び学生募集要項掲載

・平成16年度ホームページのアクセス数

1ヶ月平均24,500件（1日平均約820件）

（平成15年度 同 約870件）

（7）テレビ放映及び新聞掲載等の協力依頼（航空大学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15年度と同じ）

これらの取り組みにあたって、入学募集説明の訪問先等を大都市圏中心及び当校に入学実績のある大学に重点化するなど、効果的、効率的な取り組みを進めた結果、平成16年度の実験者数は、中期目標値570名を大きく上回る615名の受験者を確保することができ、中期目標を達成した。

**【資料 2 - 7 参照】**

### ロ 面接試験等

入学試験における3次試験の面接試験においては、平成15年度は個人面接に加え、集団面接を集団討論面接の形式で実施した。その結果を分析・検証したところ、これまでの評定内容に加え新たに協調性、リーダーシップの評定も集団討論面接の中で得られると判断された。平成16年度は、更に受験者の負担を軽減する観点から、個人面接の評定項目を取り入れた集団討論面接のみを実施した。

第1次及び第3次試験の入学試験成績と入学後の成績に関する関連の調査及び評価についても、過去4年分の試験結果により引き続き行った。また、より操縦適性の高い学生を確保するため、平成17年度より従来の第3次試験の飛行訓練装置による操縦適性検査に加えて、第1次試験において筆記試験による新たな総合適性検査を導入することとした。

その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

受験者数と就職率											H17.3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	H17年度	
出願者数 (人)	828	788	672	602	593	528	462	462	478	658	615	
新卒就職率 (%)	80.2	79.8	68.2	49.4	35.4	58.0	72.9	82.5	64.6	86.4		
就職率 (%)	95.6	92.6	92.0	84.3	93.9	98.6	98.3	100.0	97.9	97.7		

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 : 72名

### 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72名を確保するために、平成16年度は、補欠合格者数を20名とした。  
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	H12年度	H13年度	H14年度	H15年度	H16年度	H17年度
回 期	47回生	48回生	49回生	50回生	51回生	52回生
入学定員	72	54	72	72	72	72
辞退者	2	3	8	1	4	
入学者	72	54	65	72	72	

平成13年度は3クラス54名としている。

(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

(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10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）を実施した。

【資料 2 - 8 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 )

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 )

・ 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。

宮崎学科課程で実施している「飛行方式」の安全に関わる内容については、平成 15 年 7 月 11 日の事故を教訓に、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に日々検討を加え、常に最新の知識、技術を反映する内

容に更新して実施した。

#### 飛行訓練開始後

帯広フライト課程において、「航空生理」(10時間)及び「航空安全」(10時間)の教育を実施した。

また、帯広分校において、飛行訓練開始後に実施している航空安全の授業において、学生自らが興味のある事故事例を収集して、授業において発表の場を設ける等、より主体性を持った積極的な形で授業に参加できるようにした。

### 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

- ・ 帯広・宮崎共通  
平成15年7月11日の事故後において改訂された非常操作手順、運航規程の関連事項の一層の定着をはかるべく日常の教育訓練を実施した。  
学生訓練実施要領は委員会形式の活動により、日常的に内容の検討及び改訂作業を実施した。
- ・ 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、全員に機体格納庫内にて体験させている。
- ・ 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物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。  
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、周知してきたところであるが、同時に、『不時着場マップ』を常に最新のものとすべく、日常的に上空からの調査活動を実施した。

(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

実科教官全員に対し、外部講師による安全教育を実施した。

宮崎 11月 安全教育 講師：JAL総合安全推進室

帯広 11月 CRM研修 講師：日本航空技術協会

仙台 11月 航空医学 講師：航空医学研究センター

#### 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において、毎月1回以上の意見交換を重ねた。

## その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 平成15年7月11日の宮崎事故を踏まえ、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の定着をはかるべく、日常的な教育訓練において、その再確認を実施した。
  - －事故後の飛行場周辺及び訓練空域における不時着適地調査に基づく「不時着マップ」をアップ・ツー・デイト化するために、日常的に上空からの適地調査を実施した。
  - －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、日常的な教育訓練において、これを再確認しつつ、定着を図った。
  - －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した。
  - －低高度におけるシートベルト及びショルダーハーネスの確実な装着を機長の確認事項に追加したことに基づき、その確実な励行を図った。
  - －エンジンのオーバーホール方式に代えて、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旨の見直し方針に基づき、順次リビルト・エンジンに更新した。

( 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

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ー教育 : 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 )

- ・整備請負会社において、品質保証部認定の社員により、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。
- ・航空大学校帯広、仙台分校の整備課職員各1名が、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、また、本校、仙台分校の同職員各1名が同

リカレントコースセミナーを受講した。受講内容（ヒューマンファクターの基礎、事例及びヒューマンエラーの予防と再発防止の実践）を、各校の整備課職員に周知し、安全意識の向上を図った。

- ・ 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。

**【資料 2 - 9 参照】**

平成 16 年度の各校の年間飛行阻害率は 3 % 以下となり、年度目標を達成した。各校の年間飛行阻害率及び月間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	0 . 5 %	1 . 3 % ( 7 月 )
仙台	C 9 0 型機	1 . 9 %	2 . 9 % ( 1 0 月 )
帯広	A 3 6 型機	1 . 1 %	2 . 2 % ( 6 月 )

**【資料 2 - 10 参照】**

### その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

- ・ 航空機事故・インシデント全体に対する整備のヒューマン・ファクター関与事例の割合

ICAO Human Factors Training Manualの資料によると、1959年から1983年までに起きた93件の世界の主要航空機事故の詳細な解析の結果、整備及び点検に関連した事故は全体の12%であり、また、2000年に行われた第14回 Human Factors in Aviation Maintenance SymposiumでのNTSBの報告によるとNTSBが調査した最近の14件の大型航空機事故のうち、整備に関連した事故は7件であった。

航空輸送技術研究センター 航空におけるヒューマン・ファクターに係わる調査・研究委員会 整備分科会報告書による。

( 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

( 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、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 国際基準( I C A O、J A R ) についての基礎データや日本の航空局の基準、民間の指定養成施設における教育訓練の現状などをもとに、次期中期計画における教育体制再編に向け、改革案の作成を進める。

## 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、今年度においては前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】

平成16年度は以下の調査・研究を継続して進めた。

- ・ 「小型航空機の運航に関する研究」においては、昨年度に引き続き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関する研究を進めた。今年度は、長距離航法等における遠隔地でのリアルタイムの位置測定の可能性について検証を進めた。

### 【資料2-11参照】

また、「小型航空機操縦訓練中の安全確保」というテーマで、訓練中の座席交代について現状分析を図った。

これらの研究結果については報告書の形にとりまとめられ、現在「航空大学校研究報告」に投稿中である。

- ・ 「座学及びフライト課程における教育手法等の調査研究」においては、航空英語教育における英語能力評価法について研究を行った。平成20年3月から国際線のパイロットに英語能力に関する国家資格が要求されるのを踏まえて、操縦士に要求される語学能力とは何か、またそれが語学試験によりどのように評価できるのかを分析し学会で発表した。17年度に予定されている英語教育システムの更新や新教材の編集にその成果を反映させることとしている。

また、「初期課程学生のための複合式操縦におけるクロス・チェック・テクニックについて」というテーマで、操縦訓練初期課程にある学生が、正しい飛行姿勢把握を身につける上で必要とされるクロス・チェックの果たす役割とその重要性について研究を行った。本研究の成果は、現在「航空大学校研究報告」に投稿中であり、今後操縦教育において教官が学生を指導する際、一つの教育指針として活用が期待される。

- ・ 「国内外の指定養成施設の実態調査研究」については、今年度は国内の施設に4人、海外の施設に4人それぞれ教職員を派遣し実態調査を実施した。

国内の施設として海上自衛隊小月教育航空隊に4名の教官（学科教官2名、実科教官2名）を派遣し、航空学生課程の教育の実態について調査した。

海外については、米国カリフォルニア州にある日本航空（株）及び全日本空輸（株）の指定航空従事者養成施設に4名の教職員（実科教官2名、事務職員2名）

を派遣し、業務運営に係る組織・体制及び教育支援業務の委託状況等について調査を行った。

これらの調査結果は次期中期計画の策定にあたり教育の質の向上及び業務運営の効率化等を検討するうえで活用することとしている。

- ・ 「ICAO等の国際基準の調査研究」については、これまでエアラインパイロット養成の基礎教育に係わる基準として、ICAOの基準、JAAの基準、日本の航空局の基準につき調査を行ってきた。16年度においては次期中期計画における教育体系の構築を図るべくワーキング・グループが設置されたが、各教育課程の配置と期間、教育内容とレベルの設定、教官の構成等に係わる検討の中で、これまで得られた調査結果を活用しつつ、次期中期計画策定に向け作業を進めた。

ICAO (International Civil Aviation Organization 国際民間航空機構)

JAA (Joint Aviation Authorities 欧州民間航空共同機構)

#### 【今後中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】

17年度も引き続き継続的な調査・研究を行い、次期中期計画に反映させる。

#### 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。今年度は遠隔地での小型機位置測定に重点を置き、地上基地局側と航空機側とで各データを送受信する方法の検討、システムの構築と作動方法、試作モデムの評価、飛行実験の実施とその結果のとりまとめなどにつき解析及び考察を加えた。本システムを用いることにより、訓練機の位置をリアルタイムで視覚的に把握できることが確認され、航空大学校における学生訓練、特に単独飛行訓練においての利用により、航法教育の質の向上と安全性の向上に寄与するものと期待される。今後は、複数の航空機の同時監視の可能性についても研究を進める予定である。

- ・ 「ICAO等の国際基準の調査研究」について

これまでの調査結果をもとに、次期中期計画における教育体系全体の検討作業に着手すべく、「次期中期計画検討会」を設置し、10回審議を行った。

(中期目標)

3. 国民に対して提供するサービスその他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「市民航空講座」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のより一層のPR活動を行う。

16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)

年度計画に基づき、以下のとおり実施した。

	空の日	航空教室	市民航空講座
宮崎本校	1回実施	4回実施	2回実施
帯広分校	1回実施	4回実施	2回実施
仙台分校	1回実施	4回実施	2回実施

【資料2 12参照】

## 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

### その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

収入については、年度計画額を達成できた。

又、支出においても、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効率的使用に努めた結果、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	2,859	2,859	0
施設整備費補助金	127	124	3
業務収入	114	123	9
計	3,100	3,106	6
支 出			
業務経費	1,362	1,179	183
教育経費	1,362	1,179	183
人件費	1,349	1,270	79
施設整備費	127	124	3
一般管理費	262	260	2
計	3,100	2,833	267

## 【人件費の見積り】

年度中総額1,082百万円を支出する。

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	114	114	0
計	114	114	0
支 出			
人件費	89	83	6
一般管理費	25	25	0
計	114	108	6

【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、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	2,973	2,973	0
施設整備費補助金	127	124	3
業務収入	114	123	9
計	3,214	3,220	6
支 出			
業務経費	1,362	1,179	183
教育経費	1,362	1,179	183
人件費	1,438	1,353	85
施設整備費	127	124	3
一般管理費	287	285	2
計	3,214	2,941	273

## 【人件費の見積り】

年度中総額1,162百万円を支出する。

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	2,995	2,837	158
經常費用	2,995	2,837	158
一般管理費	822	748	74
減価償却費	22	23	1
教育経費	2,151	2,066	85
財務費用	0	0	0
臨時損失	0	0	0
収益の部	2,995	2,838	157
運営費交付金収益	2,859	2,539	320
施設費収益	0	120	120
手数料収入	0	0	0
業務収入	114	115	1
資産見返運営費交付金戻入	12	39	27
資産見返物品受贈額戻入	10	16	6
臨時利益	0	9	9
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	117	110	7
經常費用	117	110	7
一般管理費	114	106	8
減価償却費	3	4	1
教育経費	0	0	0
財務費用	0	0	0
臨時損失	0	0	0
収益の部	117	110	7
運営費交付金収益	114	106	8
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	2	3	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	3,112	2,947	165
經常費用	3,112	2,947	165
一般管理費	936	854	82
減価償却費	25	27	2
教育経費	2,151	2,066	85
財務費用	0	0	0
臨時損失	0	0	0
収益の部	3,112	2,948	164
運営費交付金収益	2,973	2,645	328
施設費収益	0	120	120
手数料収入	0	0	0
業務収入	114	115	1
資産見返運営費交付金戻入	14	42	28
資産見返物品受贈額戻入	11	17	6
臨時利益	0	9	9
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	2,973	2,709	264
投資活動による支出	127	124	3
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	2,973	2,982	9
運営費交付金による収入	2,859	2,859	0
業務収入	114	114	0
その他収入	0	9	9
投資活動による収入	127	124	3
施設整備補助金による収入	127	124	3
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	114	108	6
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	114	114	0
運営費交付金による収入	114	114	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	3,087	2,817	270
投資活動による支出	127	124	3
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	3,087	3,096	9
運営費交付金による収入	2,973	2,973	0
業務収入	114	114	0
その他収入	0	9	9
投資活動による収入	127	124	3
施設整備費補助金による収入	127	124	3
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)**

16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)

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 )

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 : 格納庫外壁スレート張替その他工事

帯広分校 : 駐車場舗装修繕工事

仙台分校 : 格納庫防錆塗装その他工事

### 年度計画における目標設定の考え方

- ・ 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 4 3 年 7 月 築 ) 及び第二格納庫 ( 昭和 4 4 年 3 月 築 ) の経年劣化による外壁の亀裂、破損
- ・ 帯広分校 : 駐車場舗装修繕工事  
駐車場 ( 昭和 5 6 年 1 0 月 築 ) 舗装面の経年劣化による損傷
- ・ 仙台分校 : 格納庫防錆塗装その他工事  
A 格納庫 ( 昭和 4 3 年 7 月 築 ) 及び B 格納庫 ( 昭和 4 4 年 3 月 築 ) の屋根等の経年劣化による損傷、発錆

### 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 : 格納庫外壁のスレート張替等により、格納機体及び施設の保全を図った。
- ・ 帯広分校 : 駐車場舗装面補修により、利用者の利便・安全を確保した。
- ・ 仙台分校 : 格納庫の屋根等の補修、防錆塗装を実施し、格納機体及び施設の保全を図った。

【中期目標達成に向けた次年度以降の見通し】

17年度計画

・宮崎本校：格納庫固定泡消火設備等改修工事

消防設備点検や不具合箇所の部分補修を実施しているが、経年による不具合の発生頻度が増加しており、消火設備の機能回復を図ることで施設及び格納機体等の保全に資することとしたい。

・仙台分校：体育館床改修工事

本施設は学生の健康維持・体力向上のため、或いは式典の実施等に使用されているが、経年による老朽化により損耗が著しい。改修を実施することにより学生のけがを未然に防止し、美化の向上を図りたい。

(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)

方針

定年退職を迎える2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も検討する。

人事に関する指標

イ. 2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1,162百万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2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2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0B)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1,162百万円程度に努める。

## 実績値（当該項目に関する取組み状況）

- ・ 人員増の抑制  
定年退職する実科教官 2 名の後補充については、組織の活性化を図るため新規採用を行ったが、首席・次席教官・非常勤職員を活用することにより訓練定員を設けることなく人件費の抑制に努めた。
- ・ 人件費 1,162 百万円を下回った。  
節約額: 101 百万円

## 第 2 編

### 自主改善努力の報告

## 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達成
- 3．現場からの提案による業務の改善
- 4．「航空英語能力証明」制度の導入に向けた取り組み

## 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、平成13年度から継続して既卒未就職者に対するサポートを実施している。

昨今の航空業界における経営状態の低迷の中でも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、新規路線の拡充等に伴う乗員確保の対応をしている新興航空会社が増えてきている。このような好況を捉えながら既卒未就職者に対する具体的なサポートとして、平成15年度に引き続き、当校とエアライン採用担当者間の意見交換等を行うとともに、採用試験に関する情報を逐次入手し、未就職者に対して、その内容を直接電話のうえ郵送等により提供している。更に、未就職者への操縦技量及びモチベーションの維持、向上の働きかけを行っている。

以上のサポートの結果として、平成15年4月時点では51名いた既卒未就職者が、平成16年4月時点では40名に減少し、更に平成16年度は17名が就職（転身者3名を含む）したことから年度末時点では23名に半減し、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90%）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16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	H15年度当初	H 16 年 度			
			未就職者数 H15年4月時点	未就職者数 H16年4月時点	就職者数 H16年度内	* 転身者 H16年度内	未就職者数 H17年3月末
40前、後	H7	36	3 ( 6%)	2 ( 5%)	0 ( 0%)		2 ( 9%)
41前、中	H8	33-35	4 ( 8%)	4 ( 10%)	0 ( 0%)		4 ( 18%)
42前、中、後	H9	31-34	7 (14%)	5 ( 12%)	1 ( 7%)	1 ( 3%)	3 ( 13%)
43前、中、後	H10	28-33	7 (14%)	7 ( 18%)	0 ( 0%)		7 ( 30%)
44前、中、	H11	29-32	10 (19%)	8 ( 20%)	3 ( 21%)	1 ( 3%)	4 ( 16%)

				0%)	1%)	3%)	8%)
45前、中、	H12	28-31	5 (10%)	4 (10%)	3 (21%)	1 (33%)	0 (0%)
46前、中、後	H13	28-30	7 (14%)	3 (8%)	2 (5%)		1 (4%)
47前、中、後	H14	26-29	8 (15%)	2 (5%)	2 (5%)		0 (0%)
48 、 、	H15	25-28		4 (10%)	3 (21%)		1 (4%)
49	H16	23		1 (2%)	0 (0%)		1 (4%)
合計			51名	40名	14名	3名	23名

\* 就職先 (H15～16年度) / エアーニッポン・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・スカイネットアジア航空・エアーニッポンネットワーク・エアーネクスト

・日本エアコミューター・天草エアライン・中日本航空・海上保安庁

\* H16年度内に、本人の希望により他職種へ転身した者。

## 2. 航空会社への就職指標値の達成

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%を平成15年度に設定した。

平成16年度末時点での航空大学校卒業生(49回生・～期)の航空会社への就職率は97.7%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. 現場からの提案による業務の改善

航空大学校では、平成16年度は従来にも増して現場密着型の業務運営に努めた。具体的には教職員・学生という「現場」からの意見を積極的に取り上げて柔軟に業務改善を図ることとした。

- ・役員への学生からのホットメールシステム
- ・役員と学生の意見交換会
- ・役員と分校教職員との意見交換会
- ・役員の訓練飛行同乗(オブザーブ)
- ・学寮委員会、学生アンケートからの意見徴収

- ・分校長会議
- ・庶務担当者会議

その結果、平成16年度において教育環境・職場環境の改善が図られ、併せて学校内における教職員相互のコミュニケーションが活発化し、全体的な意識改革が進んでいる。

#### **4. 「航空英語能力証明」制度の導入に向けた取組み**

平成20年度より国際線の操縦士に「航空英語能力証明」の取得を義務付ける航空法の改正が今国会で行われた。本改正において、航空大学校の課程を修了した者については、当該証明に係る国の試験の全部又は一部を行わないことができることとされている。

平成16年度は、国及び航空会社等とともに（財）航空輸送技術研究センターが開催する「操縦士等に対する語学能力要件調査研究会」に参画し、操縦士に求められる英語能力及びその評価方法等について検討を進めた。

また、当校においては上記の検討結果を踏まえ、平成18年度から「航空英語能力証明」制度に対応した英語教育を開始することを目標に、現在行っている英語教育の内容、時間数及び教育設備等について再検討を実施し、航空管制通信での会話能力等、実践的英語能力の習得に重点をおいた次期中期における英語教育シラバス案を策定した。