

平成 1 7 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 .....	1 5
4. 財務内容の改善に関する事項 .....	3 5
5. その他業務運営に関する重要事項 .....	4 8

## 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17年度実績額の基準額との比較による節約額
  
- 2 - 1 平成17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17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17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18年3月9日国土交通省独立行政法人評価委員会改定）に基づき、独立行政法人航空大学の平成17年度の事業運営評価のために提出する。

なお、上記基本方針を踏まえ、中期計画において中期目標期間における項目の目標が具体的な数値（目標値）により設定され、かつ、年度計画において当該年度における当該項目の目標が目標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、概ね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 大項目－中項目－小項目「タイトル」

#### 年度計画における目標値設定の考え方

#### 実績値及び取組み

#### 実績値が目標値に達しない場合、その理由

#### 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 大項目－中項目－小項目「タイトル」

#### 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

#### 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)

### 1. 業務運営の効率化に関する年度計画

#### (1) 組織運営の効率化に関する年度計画

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

13年度より導入された首席・次席制度を活用し、各操縦教官に対する定期技能審査を実施することにより教官の技量管理等を行うとともに、定期的に学生への教育訓練状況をオブザーブすることにより操縦教育の標準化を図る。

また、首席・次席を中心に新体制における教育制度について見直しを行い、業務運営の効率化を含めた改善方法等について検討を行う。

## 当該年度における取組み

### 【当該年度における取組み】

13年度から導入した首席・次席制度を継続的に活用し、定期的に他の教官の操縦訓練に同乗して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た。

また、首席・次席教官を中心に第1期中期における教育制度の問題点を検討し、第2期中期に向けた改善案を作成した。

### その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

		16年度		17年度		
		4月		4月		
入学 年4回 (4,7,10,1 期間2年	49 期	仙台F				
	49 期	仙台フライト課程				
	49 期	宮崎F	仙台フライト課程			
	49 期	宮崎フライト課程	仙台フライト課程			
	50 期	帯広F	宮崎フライト課程	仙台フライト課程		
	50 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		
	50 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	
	50 期	宮崎学科課程	帯広フライト課程	宮崎フライト課程	仙台フライト課程	
	51 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F
	51 期		宮崎学科課程	帯広フライト課程	宮崎フライト課程	
	51 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	帯広フライト課程	
	52 期				宮崎学科課程	帯広F
	52 期					宮崎学科課程

(注1) Fはフライト課程の略語である。

- 今年度も天候の不順により訓練に遅れが生じ、3校で土曜フライトを実施することとなった。特に宮崎フライト課程で顕著であったため、訓練開始時刻を繰り上げる試行を宮崎で18年1月から開始した。より長い訓練時間帯を確保することでは一定の効果はあったが、学生の負担や訓練効果について問題がないか更に試行を続け慎重に結論を出すこととしている。

( 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 )

1 . 業務運営の効率化に関する年度計画

( 2 ) 人材の活用に関する年度計画

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。

学科教官に係わる人事交流については、次期中期計画における学科教官の構成及び配置を考慮しつつ、交流可能な機関や分野、交流のあり方などにつき検討を進める。

### 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、17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（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、第2期中期計画における人事交流のあり方を念頭に置きつつ検討を進めることとした。

### 実績値及び取組み

- ・管理部門職員（62名）の3割を超える21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、第2期中期計画における学科教育科目再編を考慮しつつ、地元大学との間で人事交流の可能性について引き続き意見交換を行った。また、地元大学との人事交流として非常勤講師1名の派遣及び2名の受け入れを行った。

### その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

航空大学校の役職員数 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 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 44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 )

1 . 業務運営の効率化に関する年度計画

( 3 ) 業務運営の効率化に関する年度計画

教育・訓練業務の効率化

- ・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を策定する。
- ・教育・訓練業務のIT化  
教育管理システムを活用し、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

- 第1期中期計画の教育実績を基に、学科、実科それぞれに訓練シラバスを見直し、第2期にむけた新訓練体制案を策定することとした。
- 16年度に教育管理システム(EMS)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できる体制が整った。  
17年度は各種教育データを、教育現場で活用すると共に、各種データの蓄積を進めることにより、教育制度の改善及び航空安全を推進することとした。

(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

## 実績値及び取組み

- 第1期中期計画の教育実績等を踏まえ、第2期中期において更に効率的な教育・訓練を実施するため、学科教育科目及び教育時間を再編するとともに、実技教育の充実及び追加教育の拡充を行う教育・訓練シラバス案を策定した。

### 第2期中期における教育・訓練シラバス案概要

- 学科教育の再編  
1,320時間 約1,040時間
- 実技教育の充実  
多発・計器課程 65時間 70時間
- 追加教育の拡充  
単発事業用課程及び多発・計器課程とも10時間を上限  
両課程とも標準教育時間の20%を上限

- ・ 学生の飛行時間、訓練科目回数及び日常評価等の教育データを教育管理システム（EMS）により一元的に管理し、技量進捗等の分析をきめ細かく行うことにより、効果的な教育・訓練を実施した。

### その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

#### フライト課程の成績比較

実科教育における、旧課程と新課程の技能審査の成績は以下の通りであった。

#### 単発事業用課程

単位：ポイント

旧制度	15年度	16年度	17年度
	48回 期 81.0	49回 期 82.1	50回 期 80.8
	49回 期 81.1	49回 期 82.0	50回 期 82.8
	49回 期 82.3	50回 期 82.2	51回 期 82.8
		50回 期 82.7	51回 期 82.0
平均 81.87	平均 81.46	平均 82.25	平均 82.16

#### 多発・計器課程

単位：ポイント

旧制度	15年度	16年度	17年度
	48回 期 81.1	49回 期 85.4	50回 期 83.7
	48回 期 81.3	49回 期 82.8	50回 期 88.8
	48回 期 82.9	49回 期 82.2	50回 期 82.3
		49回 期 82.4	50回 期 87.2
平均 78.48	平均 81.77	平均 83.20	平均 85.50

( 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 )

1 . 業務運営の効率化に関する年度計画

( 3 ) - 訓練機材の利用率の向上

以下の措置により、中期目標である1機あたりの年間飛行可能時間を約7% ( 約46時間 ) 増加させることに努める。

イ オーバーホール相当の重整備の点検項目の見直し及び削減

ロ 休業日の定時整備の実施による平日の整備作業日数の削減

ハ 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る整備作業日数の削減

## 年度計画における目標値設定の考え方

点検項目の見直し及び削減等を行うことで重整備に必要な作業日数を5日程度削減するとともに、15年度より導入した新たな整備時間管理方式を継続することにより、1機あたりの年間飛行時間を約24時間増加させることを目標とする。

- ・ 作業日数の削減 65日  
5日 × 13機 (A36型10機、C90型3機) = 65日
- ・ 新整備時間管理方式の導入 62日〔宮崎18日、帯広18日、仙台26日〕  
計 127日
  
- ・ 1機当たり年間飛行可能時間 24時間増加  
127日 × 5.5時間 (1日の飛行予定時間) ÷ 28機 (保有機数) 24時間

平日の整備作業日数を削減するため、毎月1日程度、休業日に定時整備を実施するとともに、15年度より導入した新たな整備時間管理方式を継続することにより、1機あたりの年間飛行時間を約22時間増加させることを目標とする。

- ・ 平日の整備作業日数の削減 36日〔宮崎12日、帯広12日、仙台12日〕
- ・ 新整備時間管理方式の導入 76日〔宮崎27日、帯広27日、仙台22日〕  
計 112日
  
- ・ 1機当たり年間飛行可能時間 22時間増加  
112日 × 5.5時間 (1日の飛行予定時間) ÷ 28機 (保有機数) 22時間

新整備時間管理方式の導入によりA36型(宮崎・帯広)で各600時間、C90A型で800時間の飛行時間に相当する整備作業が削減できる。

## 実績値及び取組み

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型機で68日、C90型機で16日短縮し、整備作業日数を84日削減した。

また、自主改善努力として15年度より導入した新たな整備時間管理方式を継続することにより、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たため、作業日数として約82日削減した。

A36型機	36日(12年度平均機体オーバーホール整備作業日数) ×
	1.43回(削減機体オーバーホール整備回数) = 52日
C90型機	53日(12年度平均機体オーバーホール整備作業日数) ×
	0.56回(削減機体オーバーホール整備回数) = 30日
	計 82日削減

以上により、年間の総作業日数を166日削減することが可能となり、1機当たりの年間飛行可能時間としては、32.6時間(166日 × 5.5時間 ÷ 28機)増加した。

宮崎・帯広・仙台の3校で、休業日にA36型のべ3機、C90型のべ30機の整備を実施することにより、平日の整備作業日数を66日削減した。

また、自主改善努力として15年度より導入した新たな整備時間管理方式を継続することにより、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97日(宮崎32日、帯広41日、仙台24日)削減した。

以上により、年間の総作業日数を163日削減することが可能となり、1機当たりの年間飛行可能時間としては、32.0時間(163日 × 5.5時間 ÷ 28機)増加した。

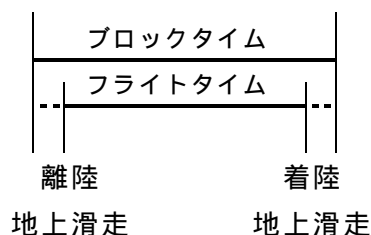
### 【資料 1 - 4 参照】

従って、1機当たりの年間飛行可能時間としては、機体オーバーホール整備関係で32.6時間、定時整備関係で32.0時間の計64.6時間の増加となり、中期目標値約46時間を大幅に上回ることができた。

## その他適切な評価を行う上で参考となり得る情報

### ・15年より導入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120%）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）

#### 1 - (3) 業務運営の効率化に関する年度計画

##### 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、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、17年度においても同率の1%を設定した。

## 実績値及び取組み

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1.6%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、個別の家庭用エアコンを使用している宮崎本校においては、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

原油高騰の影響はあったが、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する等により燃料費を節約した。

### 4 電話料

メールの活用などにより電話の使用頻度及び通話時間を短縮する等の節約を図ったが、

帯広分校において、インターネットを利用した教育管理システムを活用するのに必要な容量を確保するため、契約を変更したことにより電話料が増加した。

#### 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、「新規情報」と「更新された情報」を選択して入手するなど、入手方法の見直し及び取扱情報量の削減に努めたが、台風被害や大雪の影響による航空情報の配信が増えたことにより、通信専用料が増加した。

#### 6 ガソリン代

効率的な公用車の使用を徹底した結果、ガソリン代を節約した。

##### < 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160百万円に対する執行額は157.5百万円で、節約額は2.5百万円となった。

##### < 節約額の内訳 >

17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)

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年度計画

(1) 教育の質の向上に関する年度計画

- ・ 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。また、卒業生及び航空会社からの意見聴取を各1回実施する。
- ・ 次期中期におけるシラバスの検討とそれに対応した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・次席による各教官の教育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。
- ・ 第2期中期計画における学科科目再編案を検討すると共に、テキスト検討委員会による標準的なテキストの整備を進めることとする。
- ・ 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ることとする。

## 実績値及び取組み

- ・ 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（35名）について実施した。加えて、5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すると共に、学生代表と首席教官のミーティングを通して、教育内容の改善や標準化を進めた。  
**【資料 2 - 2 ~ 3 参照】**
- ・ 卒業生及び航空会社からの意見聴取  
卒業生及び航空会社との意見交換会を実施した。また、航空会社のアドバイス等に基づき、教官を対象としたコーチング講習を各校で開催し、教育技法の向上に努めた。  
**【資料 2 - 4 参照】**
- ・ 学科教育シラバスの検討  
第1期中期計画の実績をもとに第2期中期計画における学科シラバスの再編案を策定するとともに、テキスト検討委員会において標準的なテキストの検討を進め、主要科目について素案を作成した。
- ・ 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（8名）に教育オブザーブ飛行を実施させた。  
帯広：2名 宮崎：3名 仙台：3名
- ・ 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や教育手法等の教育の標準化を推進した。  
**【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

- ・ 教育の質の向上を図る観点から、平成17年度からFTD教官の任用審査・定期技能審査を実施することとした。

定期審査 4名                      任用審査 1名

### 航空会社からの意見聴取を踏まえた具体的取組み

- ・ 教官の教授能力向上を図るため「コーチング講習」を実施し、3校の実科教官全員が受講した。受講後のアンケートでは、教育現場に有益であると評価が多数であったため、18年度以降も継続して実施することとしている。

(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

(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)

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年度計画

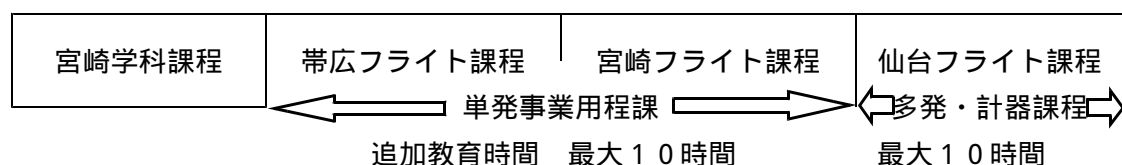
(1) 教育の質の向上に関する年度計画

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。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設定の考え方

- 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、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。17年度はシラバスをブロック化し、到達基準をそれぞれのブロック毎に設け、到達基準に満たない技量の学生に追加教育を実施することとした。これにより適宜適切かつ効果的に追加教育を実施する。

なお、追加教育時間は、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時間であり変更しない。



## 当該年度における取組み

### ・追加教育

17年度から飛行訓練シラバスをブロック化し、ブロック毎に到達目標を設定することにより、学生の操縦技量進捗管理をきめ細かく行うとともに、効果的に追加教育を行える制度とした。

これにより、操縦技量進捗の遅れた学生のステップアップと学生間の技量のバラツキの減少が図られた。なお、多発・計器課程の成績（平均点）が2.3ポイント向上した。

追加教育実績	16年度	17年度
単発事業用課程：	66.8時間	117.8時間
多発・計器課程：	151.1時間	125.6時間
最終審査成績	16年度	17年度
単発事業用課程	82.25ポイント	82.13ポイント
多発・計器課程	83.20ポイント	85.50ポイント

【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

### ・成績比較

#### 単発事業用課程

単位：ポイント

15年度	16年度	17年度
48回 期 81.0	49回 期 82.1	50回 期 80.8
49回 期 81.1	49回 期 82.0	50回 期 82.8
49回 期 82.3	50回 期 82.2	51回 期 82.8
	50回 期 82.7	51回 期 82.0
平均 81.46	平均 82.25	平均 82.16

#### 多発・計器課程

単位：ポイント

15年度	16年度	17年度
48回 期 81.1	49回 期 85.4	50回 期 83.7
48回 期 81.3	49回 期 82.8	50回 期 88.8
48回 期 82.9	49回 期 82.2	50回 期 82.3
	49回 期 82.4	50回 期 87.2
平均 81.77	平均 83.20	平均 85.50

- 追加教育の実施方法については更なる見直しを行い、18年度からはシラバス時間の20%を上限に実施することとした。

(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)

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年度計画

(1) 教育の質の向上に関する年度計画

- ・視聴覚教材を拡充し、学生の学習意欲と理解を高める。
- ・単発訓練機 A 3 6 のコックピット・プロシジャー・トレーナー (C P T) を積極的に活用し、一層の教育の効率化を促進する。
- ・平成 2 0 年 3 月から導入される国際航行を行うパイロットを対象とする航空英語能力証明制度に対応するため、語学教育環境の整備を図る。

### 年度計画における目標設定の考え方

- ・授業の視聴覚化を進め、理解しやすい授業により知識の定着を図る。
- ・単発訓練機 A 3 6 のコックピット・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。
- ・語学実習装置の整備により航空英語能力の向上を図る。

## 当該年度における取組み

- ・ 従来の視聴覚教材に加え、単発事業用課程のビデオ教材を拡充し、学習環境の向上を図った。
  - 安全教育の充実を図るため、飛行場周辺及び航法訓練のコース周辺の不時着適地に関するビデオ教材を製作した。
  - 飛行前座学の理解を向上させるため、単発事業用課程の訓練内容に沿ったビデオ教材を製作した。
  
- ・ 飛行訓練開始前（宮崎）に実施する授業や飛行訓練装置（FTD）による訓練において、コックピット・プロシジャー・トレーナー（CPT）による自学自習が飛行訓練に有効であることを理解させた。これにより16年度にCPTの利用時間が大幅に増加し、帯広フライト課程への円滑な移行及び飛行訓練における操作手順の早期定着が促進された。

今年度も引き続き使用時間は高い水準を維持し、CPTは有効に活用された。

宮崎	16年度	7.5時間 / 1名	17年度	9.0時間 / 1名
帯広	16年度	10.4時間 / 1名	17年度	9.5時間 / 1名
  
- ・ 第2期中期における航空英語教育シラバス案を作成するとともに、これに対応した語学実習装置の導入計画を策定した。



(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

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 17年度の一次試験において、筆記による総合適性試験を導入することとし受験生の操縦士適性について総合的に判断することとする。また、入学試験の成績と入学後の成績の相関関係についても継続して検証していく。

### 年度計画における目標値設定の考え方

- ・ 幅広い広報活動を行うことによって、更に募集活動を強化し、受験者の確保に努める。
- ・ 入学試験については、その実施方法等の改善を図る。

### 実績値及び取組み

イ 広報活動

16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
  - ・37カ所 (16年度 46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
  - ・宮崎、帯広、仙台 201ヶ所 (16年度 113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
  - ・3,311ヶ所 (16年度 3,085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2社の機内誌への広告掲載 (16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
  - ・全国54放送局 (16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
  - ・ホームページのアクセス数 1ヶ月平均27,000件  
1日平均約900件 (16年度 1日平均約820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 (16年度と同じ)

これらの取り組みにあたって、広報活動を早期に開始し、募集要項や学生募集用ポスター等の配付箇所・部数を大幅に増加すると共に、ホームページにおいて募集要項に関する配付開始の告知やその内容を掲示する等、効果的な募集活動を行った結果、17年度は、中期目標値570名を大きく上回る632名が受験した。

多数の者が受験したことにより、資質の高い学生を確保することができた。

**【資料2-7参照】**

□ 入学試験等

受験生の操縦士適性を総合的に判断し、より資質の高い学生を確保するため、17年度から筆記による総合適性試験を一次試験に導入した。また、引き続き入学試験の成績と入学後の成績について検証を進めたが、有意な相関は見られなかった。

**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												18.3月末現在		
就職率は、新卒者と既卒者を含む。														
入学年度(平成)	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度		
出願者数(人)	828	788	672	602	593	528	462	462	478	658	615	632		
新卒就職率(%)	80.2	79.8	68.2	49.4	35.4	58.0	72.9	82.5	64.6	82.5	84.1			
就職率(%)	95.6	92.6	93.2	84.3	93.9	98.6	98.3	100.0	100.0	98.2	95.2			

(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)

年間の学生養成数を72名とする。

### 年度計画における目標値設定の考え方

- ・ 今後の操縦士需要の増大を踏まえ、安定的な航空輸送を確保するため、航空大学の人員及び機材の最適な活用を行いつつ、年間72名の学生を養成することとしている。

### 実績値及び取組み

- ・ 年間養成数72名を確保した。

### 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、17年度は、補欠合格者数を8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	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17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	2
入学者	72	54	65	72	72	72

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

- ・ 国土交通省航空局操縦職員（試験官 11名）の定期技量保持訓練を実施した。

【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

訓練初期の段階から学生の安全意識の育成を図るため、飛行訓練開始前の宮崎学科課程と、飛行訓練開始後の帯広フライト課程において、隔週 1 回の講義をそれぞれ計 20 時間ずつ行うこととする。

### 実績値及び取組み

・ 宮崎本校

飛行訓練開始前 ( 宮崎本校 )

宮崎学科課程において、航空生理に係る教育を 20 時間実施した。また、「飛行方式」の安全に関わる内容について見直しを行い、最新の情報、知識及び技術等を反映した。

・ 飛行訓練開始後 ( 帯広分校 )

帯広フライト課程において飛行訓練開始後、「航空生理」( 10 時間 ) 及び「航空

安全」(10時間)の教育を実施した。

### 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      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引き続き実施した。  
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      単発機の不可欠な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      15年の事故後作成した『不時着場マップ』を、17年度に再調査を行い更新した。

(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

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。

### 実績値及び取組み

#### 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 CRM研修 講師：日本航空技術協会

帯広 2月 航空事故調査と最近の事故事例

講師：航空・鉄道事故調査委員会 首席事故調査官

仙台 6月 求められる乗員像

講師：航空振興財団

#### 教官相互の意見交換

各校とも、毎月1回以上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

- ・ 15年7月11日の宮崎事故を踏まえ、7月11日を含む1週間を安全週間と定め、安全に対する取り組みを強化し、事故の教訓を風化させることなく、事故の再発防止に取り組むこととした。17年度は以下のことを行った。
  - － 17年7月11日 ご遺族、教職員による安全祈願式
  - － 三校の運用、整備及び実科教育に関わる安全総点検（17年7月11日から15日の間）

### （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・ファクタ教育を年度中に1回実施するとともに、航空大学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。

12年度、3校における訓練機材のピ - 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 - ク飛行阻害率の目標値を3%以下に設定した。

### 実績値及び取組み

- ・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させた。
- ・航空大学校の整備課職員が、日本航空技術協会が主催するヒューマン・ファクター、同リカレント及び「内部品質監査」の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、ヒューマンエラーの予防と再発防止の実践及び内部監査の目的等）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の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】

17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 - ク飛行阻害率は以下のとおりであった。

		年間飛行阻害率	月間ピーク飛行阻害率
宮崎	A36型機	1.6%	2.7% (12月)
仙台	C90型機	1.1%	2.5% (7月)
帯広	A36型機	0.7%	2.5% (8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、整備が関連した事故は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、改革案を策定する。

## 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」に積極的に取り組むとともに、特に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

### 【当該年度における取組み】

17年度は以下の調査・研究を継続して進めた。

#### イ 小型航空機の運航に関する研究

- ・継続研究として昨年度に引き続き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、本システムの実用化に向け機上搭載装置を新たに2台製作すると共に、実用化試験の為の実験局の認可申請を行った。【資料2-11参照】
- ・新規研究として、航空大学校訓練機であるビーチクラフト式A36型機の飛行特性のうち、「釣り合い旋回におけるラダー操作量の研究」を行い、飛行データの収集と解析を進めた。研究成果は報告書の形にとりまとめ、現在「航空大学校研究報告」に投稿中であり、今後の操縦教育における学生指導の指針として活用する計画である。

また、航空機騒音の解析と訓練機の騒音分布の把握を目的として「航空機騒音に関する基礎研究」を行った。インターネットを利用したリアルタイム騒音データ収集システムの構築を目指し、17年度は学内LANを利用したシステムを構築した。今後はインターネットを利用して多地点での同時観測による騒音マップの作成と航空機の種類判別のシステムの構築を進める計画である。

#### ロ 座学及びフライト課程における教育手法の研究

- ・継続研究として「航空英語における教育手法の研究」を行った。操縦士等に対する航空英語能力証明試験モデル開発調査研究委員会のWGにおいて開発された航空英語能力試験のプレテストの結果をもとに、学生の航空英語能力を調査し、「航空英語」能力と「一般英語」能力との相関関係を考察することによって、操縦士に要求される語学能力を検証した。その結果は、18年度に設置される予定である「航空英語教育課程」における教育方法及び教育システムに反映させることとしている。
- ・新規研究として「不時着訓練の教育手法に関する研究」を行った。不時着模擬訓練における様々な方式の設定に対応して、それぞれ飛行データが集められ、分析が行われた。研究成果については報告書の形にとりまとめ、

現在「航空大学校研究報告」に投稿中であり、今後の不時着訓練に活用する計画である。

#### 八 国内外の指定養成施設の実態調査研究

国内では航空自衛隊の防府飛行教育隊に2名の教官を、また、航空医学実験隊に2名の教官をそれぞれ派遣し実態調査を実施した。海外については米国のノースダコタ大学に4名の教官を派遣し同校における操縦士養成教育の実態について調査した。

これらの調査結果は第2期中期計画の策定及び事業実施活用することとしている。

#### 二 国際民間航空機関(ICAO)等の国際基準の調査・研究

国際基準や航空局の基準等を参考に、第1期中期計画の教育実績に基づき第2期中期計画における教育体制の再編案を策定した。

(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

(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学のより一層のPR活動を行う。

17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。

### 実績値及び取組み

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	5回実施	2回実施
仙台分校	1回実施	6回実施	3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。

#### 実績値及び取組み

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。

また、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	2,847	2,847	0
施設整備費補助金	108	102	6
業務収入	117	127	10
計	3,072	3,076	4
支 出			
業務経費	1,359	1,274	85
教育経費	1,359	1,274	85
人件費	1,350	1,338	12
施設整備費	108	102	6
一般管理費	255	253	2
計	3,072	2,967	105

運営費交付金は運営費交付金債務充当額(354百万円)を含む。

## 【人件費の見積り】

年度中総額1,120百万円を支出する。

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	117	117	0
計	117	117	0
支 出			
人件費	91	82	9
一般管理費	26	25	1
計	117	107	10

運営費交付金は運営費交付金債務充当額(8百万円)を含む。

## 【人件費の見積り】

年度中総額83百万円を支出する。

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	2,964	2,964	0
施設整備費補助金	108	102	6
業務収入	117	127	10
計	3,189	3,193	4
支 出			
業務経費	1,359	1,274	85
教育経費	1,359	1,274	85
人件費	1,441	1,420	21
施設整備費	108	102	6
一般管理費	281	278	3
計	3,189	3,074	115

運営費交付金は運営費交付金債務充当額(362百万円)を含む。

## 【人件費の見積り】

年度中総額1,203百万円を支出する。

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	2,985	2,911	74
經常費用	2,985	2,911	74
一般管理費	852	665	187
減価償却費	21	22	1
教育経費	2,112	2,224	112
財務費用	0	0	0
臨時損失	0	0	0
収益の部	2,985	3,527	542
運営費交付金収益	2,847	2,688	159
施設費収益	0	41	41
手数料収入	0	0	0
業務収入	117	118	1
資産見返運営費交付金戻入	14	48	34
資産見返物品受贈額戻入	7	10	3
雑益	0	6	6
臨時利益	0	616	616
純利益	0	616	616
目的積立金取崩額	0	0	0
総利益	0	616	616

運営費交付金収益は運営費交付金債務充当額(354百万円)を含む。

## 【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	120	107	13
經常費用	120	107	13
一般管理費	117	104	13
減価償却費	3	3	0
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	120	128	8
運営費交付金収益	117	104	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	2	2	0
資産見返物品受贈額戻入	1	1	0
雑益	0	0	0
臨時利益	0	21	21
純利益	0	21	21
目的積立金取崩額	0	0	0
総利益	0	21	21

運営費交付金収益は運営費交付金債務充当額(8百万円)を含む。

## 【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	3,105	3,018	87
経常費用	3,105	3,018	87
一般管理費	969	769	200
減価償却費	24	25	1
教育経費	2,112	2,224	112
財務費用	0	0	0
臨時損失	0	0	0
収益の部	3,105	3,655	550
運営費交付金収益	2,964	2,792	172
施設費収益	0	41	41
手数料収入	0	0	0
業務収入	117	118	1
資産見返運営費交付金戻入	16	50	34
資産見返物品受贈額戻入	8	11	3
雑益	0	6	6
臨時利益	0	637	637
純利益	0	637	637
目的積立金取崩額	0	0	0
総利益	0	637	637

運営費交付金収益は運営費交付金債務充当額(362百万円)を含む。

## 【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	3,072	2,971	101
業務活動による支出	2,964	2,937	27
投資活動による支出	108	31	77
財務活動による支出	0	3	3
次期中期目標の期間への繰越金	0	0	0
資金収入	3,072	2,728	344
業務活動による収入	2,964	2,612	352
運営費交付金による収入	2,847	2,493	354
業務収入	117	119	2
その他収入	0	0	0
投資活動による収入	108	116	8
施設整備補助金による収入	108	113	5
その他の収入	0	3	3
財務活動による収入	0	0	0

運営費交付金による収入は運営費交付金債務充当額(354百万円)を含む。

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	117	105	12
業務活動による支出	117	103	14
投資活動による支出	0	2	2
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	117	109	8
業務活動による収入	117	109	8
運営費交付金による収入	117	109	8
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

運営費交付金による収入は運営費交付金債務充当額(8百万円)を含む。

資金計画（総計）

（単位：百万円）

区 分	金 額	実 績 額	差 額
資金支出	3,189	3,076	113
業務活動による支出	3,081	3,040	41
投資活動による支出	108	33	75
財務活動による支出	0	3	3
次期中期目標の期間への繰越金	0	0	0
資金収入	3,189	2,837	352
業務活動による収入	3,081	2,721	360
運営費交付金による収入	2,964	2,602	362
業務収入	117	119	2
その他収入	0	0	0
投資活動による収入	108	116	8
施設整備費補助金による収入	108	113	5
その他の収入	0	3	3
財務活動による収入	0	0	0

運営費交付金による収入は運営費交付金債務充当額(362百万円)を含む。

(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。

### 実績値及び取組み

17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

**実績値及び取組み**

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

**実績値及び取組み**

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 : 格納庫固定泡消火設備等改修工事

仙台分校 : 体育館床改修工事

### 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いる。
- ・ 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。

### 当該年度における取組み

【当該年度における取組み】

- ・ 宮崎本校 : 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ができた。
- ・ 仙台分校 : 体育館床の改修を実施することにより学生のけがを未然に防止し、美化の向上を図った。

( 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 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 , 203 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 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 , 203 百万円程度に努める。

## 実績値及び取組み

- ・ 人員増の抑制  
定年退職する実科教官 1 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, 203 百万円を下回った。  
節約額: 152 百万円