

国土交通省独立行政法人評価委員会

第21回教育機関分科会 議事録

平成24年7月24日

【事務局】 それでは、皆さんおそろいようです。定刻に少し早いですが、ただいまから国土交通省独立行政法人評価委員会第21回教育機関分科会を開催させていただきます。

本日は、委員の皆様方には、ご多忙の中をお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私、海事局海技課海技企画官の川路でございます。本日の進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

初めに本日ご出席の委員の皆さんのご紹介でございますが、昨年より委員の変更はありませんので、お手元の座席表で代えさせていただきます。

続きまして、事務局及び政策評価官室の交代を紹介させていただきます。

昨年7月15日付で着任いたしました岩月海技課長でございます。

【岩月海技課長】 岩月でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 4月1日付で着任いたしました大立船員教育室長でございます。

【大立教育室長】 大立でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 政策評価官室の北河政策評価官はご出席予定でしたけれども、所用によりご欠席ということで、内山政策評価企画官に同席いただいております。

【内山政策評価企画官】 内山です。よろしくお願いいたします。

【事務局】 それでは、事務局を代表しまして岩月海技課長からあいさつ申し上げます。

【岩月海技課長】 ただ今紹介いただきました海事局海技課長、船員教育の関係を担当しております課長の岩月と申します。どうぞよろしくお願いいたします。本日は、第21回目の教育機関の分科会ということでございますが、事務局を代表して一言ごあいさつ申し上げます。

本日は、皆様、ほんとうに暑い中お集まりいただきましてどうもありがとうございます。日ごろから私ども海事教育、またこの次、後半にございます航空教育の関係、航空大学校の関係にご理解、ご支援をいただきましてまことにありがとうございます。

ご承知のとおり、この教育機関3独法は23年度から新たな中期計画ということで、現在2年度目に入っているということです。本日はその初年度、23年度の評価ということでお願いをする次第でございます。

昨今、特に私ども海事教育、これから2つの独法についてご評価いただくわけですが、大変国の予算が厳しい中、これは御多分に漏れず、この2つの独立行政法人の予算も大変厳しくなっております。後々若干報告もあるかもしれませんが、この10年で大体2割から3割ぐらいの予算が減額されるという、そういう中でございます。そんな中でもやるべきことはやらないといかん。私ども、やるべきことはしっかり予算も計上した上でやらなければいけないということでございまして、内容を落とすことなく、質を落とすことなく精いっぱい効率化をしながら質の高い教育をやっておるのではないかというふうに、私どもは側面から国のほうも見ておるわけですが、今般こういうことで評価ということでございますので、ぜひとも先生方の忌憚のない適切なお指導、ご鞭撻、ご助言をいただきまして、さらに一層効果的で、あるいは効率的な船員教育というのを目指していきたい。国のほうも一体となって目指していきたいと思っておりますので、ぜひともアドバイスをお願いできればというふうに思っております。

何とぞご評価のほうをよろしくお願ひいたします。

**【事務局】** それでは、議事に入ります前に定足数の確認をさせていただきます。当分科会の委員等の定数は11名です。本日は10名のご出席をいただきましたので過半数を超えております。議事を行うための定足数を満たしておりますことをここに報告いたします。

なお、廻委員から欠席のご連絡をいただいております。

また、本日の議事につきましては、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則に定めるとおり原則公開でございますが、審議の円滑な遂行に影響が生じるものとして、事業年度業務実績の評価にかかわるものについては非公開とさせていただきます。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。

お手元には、資料一覧のとおり資料を用意しております。席上には航海訓練所の資料を用意させていただいており、海技教育機構及び航空大学校の資料につきましては、審議前に配付させていただきます。

それでは、航海訓練所の資料のご確認をお願いします。資料は1から7までありま

す。枝番号はすべて1となっております。資料1は財務諸表、資料2に業務実績報告書、及びこれに添付資料を含めております。資料3、業務実績報告を要約しました五段表、資料4、総務省の政独委の評価の視点及び評価の具体的取組に対応した別紙でございます。資料5及び資料6につきましては、皆様からいただきました事前評価結果から作成しました分科会長の試案でございます。最後の資料7につきましては、役員退職金に係る業績勘案率の決定についてでございます。

以上、資料1から7までご確認をお願いいたします。よろしいでしょうか。

また、席上に緑のファイルをご用意しております。これは参考資料としまして、評価委員会及び分科会の委員の名簿、また関係法令集及び評価委員会や分科会の議事要旨、加えまして、昨年度の国土交通省所管の全法人の評価の分布、また本日ご審議いただく各法人の分科会長試案における評価の分布状況一覧表、これをファイルに挟んでおります。

なお、この緑ファイルにつきましては、席置きとしまして、委員会終了後に回収させていただきますので、よろしくをお願いいたします。

資料につきましては、ただいまの参考資料を除き公表の扱いとさせていただきます。

それでは、最初の議題であります航海訓練所の議事に移らせていただきます。

ここで、法人側の飯田理事長を紹介させていただきます。

**【飯田理事長】** 航海訓練所理事長の飯田でございます。よろしくお願いいたします。

**【事務局】** 法人側の他の方々につきましては、発言時に職名及び氏名を述べていただきますようお願いいたします。

それでは、以降の進行につきまして、宮下分科会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

**【宮下分科会長】** 宮下でございます。本日、どうぞよろしくお願いいたします。

では、議事のほうを進めさせていただきます。

まず一般的なことでありますけれども、本日の分科会では、航海訓練所、海技教育機構、航空大学校の各法人ごとに3つずつの議題がございます。航海訓練所と海技教育機構は、1、平成23年度財務諸表の国土交通大臣の承認にあたっての意見具申を行うこと、2、平成23年度業務実績の評価を行うこと、3、役員退職金に係る業績勘案率（案）の決定を行うことの3点でございます。航空大学校につきましては、財務諸表、業務実績評価に加えまして、不要財産の国庫納付についての意見具申を行う

ことを予定いたしております。

各法人ごとの審議はそれぞれ60分を目安としております。従来どおり財務諸表、業務実績報告について、各法人よりそれぞれ説明していただき、皆様のご意見をお伺いしながら審議を進めてまいりたいと思っております。

それでは、早速でございますが、財務諸表について法人のほうからご説明をお願いいたします。よろしく申し上げます。

**【飯田理事長】** それでは、航海訓練所第11期、平成23事業年度の財務諸表につきまして、資料1-1に基づきましてご説明をさせていただきます。

まず、航海訓練所は、独立行政法人通則法で定める会計監査人の監査を要しない法人となっております。ただ、適正な経理処理を行うために、監査法人及び税理士法人並びに弁護士から業務支援を受けております。

それでは、財務諸表について、要点のみの説明となりますが、貸借対照表、損益計算書、キャッシュ・フロー、及び最終ページの決算報告書を用いましてご説明させていただきます。

初めに財務諸表の1、2ページの貸借対照表をご説明いたします。

1ページ目の資産の部をごらんください。

資産の合計は最下段に記載しております。流動資産及び固定資産の合計で、総額5億7,300万円という形になっております。流動資産のうち、たな卸資産ですが、これはほとんどが船舶に搭載しております繰り越しました燃料でございます。3億7,000万を計上いたしております。Ⅱの固定資産のうち有形固定資産の建設仮勘定というものがございしますが、これは内航用練習船建造契約を行ったことによりまして、平成23年度に当所が負担いたしました額4億5,000万円を建設仮勘定ということで計上いたしました。契約は、当所と共同発注者である東京センチュリーリースで、三井造船株式会社が受注者となっております。契約金額は4億1,900万円、税込みで契約を締結したところでございます。

続きまして、2ページ目の負債の部でございます。

負債合計は、中段あたりに記載しております。流動負債及び固定負債の合計で総額2億5,200万円という形になってございます。Ⅰの流動負債のうち運営費交付金債務は平成22年度は第2期中期最終年度であったため、運営費交付金債務を全額収益化し国庫に納付したため、残額ゼロでありましたが、平成23年度運営費交付金債

務は、前払費用、契約繰越などにより3億900万円となっております。また、未払金につきましては、船舶建造費の平成23年度支払分、退職金などで10億3,000万を計上しております。

同じく2ページ目の中段から以下、資産の部でございますが、純資産合計は、下から2行目のところに記載しております。資本金、資本剰余金、利益剰余金の合計で32億3,100万円となっております。資本金の政府の出資金は48億1,200万円で、現物出資をされました船舶、構築物、土地、建物でございます。

資本剰余金は独立行政法人移行後に補助金により整備された銀河丸、棧橋等の取得価額及び現物出資された船舶、構築物及び建物の減価償却累計額、資産除去債務の利息費用累計額を計上しております。

利益剰余金は152万円であり、当期未処分利益となっております。

負債純資産総額は、資産総額と同額の57億7,300万円でございます。

次に3、4ページの損益計算書の説明をさせていただきます。

経常経費は、業務費が51億6,600万円、4ページ目に一般管理費を記載しておりますが、一般管理費が3億6,400万円、雑損を含めると経常費用は55億3,100万円という形になっております。4ページ目の中段の一番右端に記載しております。

3ページ目に戻りまして、業務費、船舶運航費のうち入渠・修繕費に関しましては、2億2,100万円という形になってございます。前年度に日本丸、海王丸が定期検査工事ということで費用がかかっておりますが、22年度に比べまして23年度は1億9,000万、200万円の減額が船舶入渠・修繕費という形になってございます。船舶燃料費は、重油価格のさらなる高騰により平成22年度に比べて1,100万円増額で4億7,700万円になっております。消費量は約900リットル減少しましたが、各船の出力を抑えたり、大成丸のプラントダウンなど工夫を行った結果、昨年と同様の航海訓練規模は維持してございます。

人件費に関しましては、退職手当の減少等により平成22年度に比べて3億3,200万円減となっております。業務経費35億9,800万円、一般管理費の人件費は4ページ中段に記載いたしておりますが、2億6,300万円で、トータルで2,200万円減となっております。

一方、4ページ中段以降になりますが、経常収益は運営費交付金収益で、社船実習負担金収入などでトータル55億600万円という形になってございます。これらの結果、当期総利益は152万円と最下段に書かれておりますが、貸借対照表の当期未処分利益となっており、これにつきましては通則法第44条第1項に基づいて積立金として処理することにしております。

続きまして5ページになりますが、キャッシュ・フロー計算書につきましてご説明いたします。

業務活動によるものは航海訓練業務等にかかわる収入でございます。投資活動によるものは、工具器具備品、会計ソフト更新などの支出、及び船舶建造費補助金の収入ということでございます。資金期首残高は昨年度現金及び貯金、資金期末残高は今年度の現金及び貯金の額となっております。

続きまして6ページの「行政サービス実施コスト計算書」から31ページ、最後の1つ手前になりますが、事業報告書までは説明は省略させていただきます。

最後のページ、31ページになりますが、決算報告書についてご説明をいたします。

この決算報告書は、収入・支出の予算区分に従い作成したものでございます。収入については、運営費交付金のほか、その他収入で、社船実習負担金の収入の増などにより、予算額に比べて1億2,300万円増の62億9,300万円となっております。いわゆる運営費交付金以外の自己収入は2億3,500万円となっております。この金額は平成22事業年度に比べて5,100万円の増額ということになってございます。

また、支出につきましては、業務費が原油高の高騰によりまして船舶燃料費が増加したこと、及び燃料の高騰によって先送りしておりました船舶修繕等を実施するという事で、予算額より4億7,000万円の増額となっております。

一方、人件費につきましては、平成22年度の退職者が予定外に多かったことにより、組織の新陳代謝が進んだこと等によりまして、3億5,600万円の執行残が発生しました。したがって、支出としては予算額より1億2,100万円増の62億9,200万円となっております。

この結果、総収入額の62億9,300万円から総支出額62億9,200万円を差し引いた決算不用額が152万円ということになってございます。

簡単ではございますが、以上で財務諸表の説明を終わらせていただきます。

【宮下分科会長】 どうもありがとうございました。

ただいまのご説明につきましてご質問がございましたら、どうぞおっしゃっていただきたいと思います

【関臨時委員】 質問ではないのですが、貸借対照表のところの固定資産のところで、リース船舶の減価償却累計額がもう満額になって、これはゼロですよ。

【飯田理事長】 ええ。

【関臨時委員】 なので、これは「－」ではなくてゼロですよ。

【小林会計課長】 皆無の場合は「－」にしてございます。

【関臨時委員】 じゃ、ゼロとはまた意味が違うということですか。

【小林会計課長】 はい。

【小山内総務担当理事】 10円とか100円残ってればたしかゼロですが、ほんとうにないときは「－」と。

【関臨時委員】 はい、わかりました。

【飯田理事長】 ご説明していると思いますが、これにつきましては、海王丸を借りて運航しております。この資産の中に載ってこないのですが、実態としてあるということに計上させていただいているということでございます。

【関臨時委員】 はい、わかりました。

【宮下分科会長】 ありがとうございます。貴重な確認ができました。

ほかにご質問、あるいはご意見でも結構ですが、財務諸表に関しましてはどうか。

特にございませんか。よろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

【宮下分科会長】 どうもありがとうございます。

それでは、財務諸表につきましては意見なしとしたいと思います。どうもありがとうございます。

それでは、次の議題でございますが、平成23年度業務実績のほうに移ります。この別紙につきましては、事前に送付いただいておりますので、時間が限られるということもございまして説明のほうは結構でございます。

それでは、平成23年度業務実績についてのご説明をお願いいたします。

【飯田理事長】 それでは、平成23年度業務実績につきまして説明させていただきます

ます。

全体的に言いますと、平成23年度は第3期中期目標計画の初年度に当たっております。ご承知のとおり、昨年3月11日に発生しました東日本大震災の影響をまともに受けながらの業務運営となっております。平成23事業年度で計画いたしました数値目標として上げた額、その数値、及びその他目標に関しまして、すべて、そういう状況でありましたが、達成できております。実習生、船舶、大きな事故もなく本事業年度を終了できたことは、職員が業務に対して真摯に取り組んできた結果であるというふうに考えております。

事前説明においても説明させていただいておりますが、平成23事業年度で数値目標として掲げた数値及びその他の目標につきましては、すべて達成しておりますところ、業務が確実に実施されているというふうに自己評価をしております観点から、Aという評価を一応考えております。ただ、その中で特にすぐれた実績を上げていると考えている項目について5項目上げておりますが、それに関しまして、今回ここでご説明を差し上げたいと思います。

説明に当たりましては、五段表と呼んでおりますが、資料3-1、横書きになっておりますが、平成23事業年度業務運営評価説明資料というものと、資料2-1の添付資料、インデックスをつけてあろうかと思いますが、平成23事業年度業務実績報告資料集をもとに説明いたします。説明に当たって、資料3-1に関しては資料、資料2-1の添付資料に関しましては添付資料という表現を使いながら説明をさせていただきます。

まず、資料の3ページに記載しております「業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置」におきます「業務運営の効率化」の中、一般管理費及び業務運営の削減についてというふうな点を説明させていただきます。

独立行政法人制度の大きな命題といたしましては、業務運営の効率化の推進というのがございます。効率化に向けて、資料3ページに記載しておりますように消耗品の購入における一般競争入札における単価契約、年間を通しての単価契約の積極的採用や適切な在庫管理、旅費、光熱水道費の縮減というふうなことで、一般管理費、業務経費につきまして中期計画で定めております削減目標額の年度平均しました5分の1以上の抑制を図ることができました。

また、添付資料のほうの3でございますが、燃料等高騰しておりますが、減速運転

等によって対策をとっておりますが、なお発生しました平成20年度に比べまして1%程度航海日数が減少している等の問題点はあるものの、航行海域ですとか運航の形態というものを選定しながら、より効果的な航海計画を策定するとともに、シミュレータの活用や実習講義等により補完し、サービスの質が低下を招くことのないように努力をしてきたところでございます。

23年度に関しましては、上半期、燃料が高騰傾向にございまして、若干航行距離、日数を絞るような指示を出しております。その後、ある程度燃料価格の先行きが見えたところで、航海規模の復活ということを行いましたので、その1割程度の減少というのが結果的に発生しているというふうに考えております。

次の項目でございしますが、「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措置」におきまして、「航海訓練の実施」というところ、資料の16ページになります。資料の16ページの(g)項目になりますが、「海運業界及び船員教育機関との連携強化」の項目がございします。これについてご説明させていただきます。

実際の業務形態をより効果的に実習に反映させるため、資料の16ページに書いてありますように、海運業界、船員教育機関等との検討会や意見交換会によって連携強化を図ってきたところでございます。また、追加資料の3にお示ししましたとおり回数的には23年度幾分減少しておりますが、内容につきまして、当所で行っておりますQSSという教育訓練の資質基準のPDCAサイクルを回すシステムでございしますが、そのマネジメントレビューというものに活用して、単独で当直ができる能力、業界の実務、業務実態に即した内容を添付資料の14にあるように実習に反映させたところですので、よって、より質の高い訓練を実施することによって、知識・技能の向上を図ってまいりました。

また、添付資料13になりますが、見学会等を多数実施しております。この中には、国土交通省や海事局の幹部による航海訓練の現場視察ということを数多く設けさせていただきまして、船員教育に関する施策の反映状況等をご確認いただくとともに、今後の船員の確保・育成に関する意見交換会というのも実施して、現場と政策がマッチングを図れるように努力をしてまいっております。

3つ目の項目といたしまして、資料の17ページの「実習生による訓練評価等」についてご説明いたします。

業界からの訓練に対する要望だけではなく、資料17から18ページにありますよ

うに実習生による訓練評価を導入することにより、個別の訓練や乗船実習の満足度と  
というようなものを明確に把握するように行うとともに、その要望に関し実習に適切に  
反映されるよう努めております。

添付資料の15になりますが、これは三級にかかわる一部の結果でございますが、  
同じく四級に関しましては、追加資料の4をご用意させていただいておりますが、同  
じように訓練結果が実習生の自信につながっているということがうかがえると思いま  
す。これらのアンケート結果を、先ほどのPDCAサイクルに乗せ、スパイラルアッ  
プというふうなことで一層の訓練内容の向上を図っております。

さらに、23年度においては、当所の乗船実習を修了して船舶職員として現在就労  
している者109名に関しましてアンケート調査による訓練評価を実施いたしました。  
その結果明らかになってきた実習手法等の改善すべき項目を、同じように速やかにQ  
SSのマネジメントレビューで今後実施すべき項目ということで反映させ、添付資料  
の16になりますが、各練習船において効果的に実習に取り入れてまいりました。

4番目の項目といたしまして、資料の25ページ、26ページになりますが、「社会  
に対する成果等の普及活用」という観点の「研究成果等の普及・活用について」ご説  
明いたします。

当所の大きな業務の柱として研究業務がございます。その成果の発表状況に関して、  
添付資料の26、27、28に示すとおり、さまざまな方法で、所内だけではなく、  
所外にも広く公表・発信してきております。内容に関しましては、追加資料の6に示  
すように、専門家による適切な査読を受けるとともに、共同研究にあつては、船舶運  
航における実船のデータ採取ということで、共同研究機関が持っておりますデータの  
分析力を活用して、今後大きく社会に貢献できることが期待されております。

また、2010年にSCTW条約のマニラ改正というものが行われましたが、この  
報告書を当所の研究報告時報の特集号として発行いたしました。充実した内容という  
ことで、船員教育機関、海運業界の適正な対応に大きく貢献をした、先駆けとなった  
というふうに考えております。

最後の項目といたしまして、資料36ページになりますが、この項目は、「その他  
主務省令で定める業務運営に関する事項」ということになっておりますが、その中で  
「施設・設備に関する計画」ということで整理されております。施設・設備に関する  
計画では、平成26年4月に内航用練習船を建造・竣工させるということになってお

ります。これに伴いまして、その時点での現大成丸は用途廃止とする計画でございます。ちょっと戻りますが、添付資料の11というところにタイムスケジュールを掲げさせていただいておりますが、22年度末までに概念設計のコンセプトを決定いたしまして、建造仕様書の作成に関しましてはアウトソーシングということで実施いたしました。また、建造に関しましては、技術提案を求める一般競争入札の総合評価方式という形で建造をやっております。建造費に関しましては、当初48億2,000万円程度を見込んでおりましたが、入札の結果6億4,100万円のダウンで41億7,900万円ということで建造契約が締結できております。

船舶建造費と建造の補助金との差額に関しましては、共有船建造方式ということで、パートナーを企画競争入札により決定をしております、リース料に関して低減化が図られております。パートナー契約に当たりまして、市中金利等々を含めて一番条件のよいところと締結ができたと考えております。

以上をもちまして、PRしたい点は終わりになってございますが、一点、事前説明で、ここではA評価にしておりますが、資料の5ページにちょっと戻らせていただきますが、事前説明でご質問があったところで、三級海技士の養成で、資料の7ページのところですが、海事英語訓練の実施で、TOMECという形で東京海洋大学と共同開発したものを取り組んでいるということで、ここで8%点数が上がっていますということでご報告して、その8%というのは妥当性があるのかどうかというご質問があったということでございますが、昨年度から始めて、まずデータがちょっと少ないのかなというところがございます。現時点でその8%が妥当であるかどうかというのは、ちょっとまだ判断つきかねております。このTOMECというのは、ヒアリングによる回答が35問、長文読解が15問と聞いておりますが、ある程度初めの時期と後の時期で、内容的には船舶運航等にかかわる内容ということで、実習中に耳になれてくるという部分もございますが、まだちょっとそれがほんとうに8%という数値か妥当であったかというところまではつかんでいないというのが現状でございます。今後、ある程度件数が増えてくれば、明確な妥当性も判断できるというふうに考えております。

以上、かいつまんだ説明でございますが、平成23事業年度業務実績報告の説明を終わらせていただきます。

**【宮下分科会長】** どうもありがとうございました。

法人のほうでSを自己評価されたといいますか、自己採点されたところを中心にお話を掘り下げて伺うことができましたが、ご質問がございましたら、どうぞよろしくお願ひいたします。

完璧ですか。ご説明自体はおそらく評価の時点でいろいろと話題が出されるものと思ひますけれども、現時点では特にはないですか。ご意見も特にはございませんか。

では、続きまして、業務実績に対する評価につきましては、次の議題であります役員退職金に係る業績勘案率（案）の決定とあわせて行いたいと思ひますので、引き続き平成23年度に退職されました理事の業績勘案率に関する説明をお願ひいたします。

資料はどこになりますか。

**【飯田理事長】** 7-1になります。

それでは、役員退職に係る業績勘案率について説明させていただきます。資料7-1に示しておりますとおり理事でありました斎藤重信が本年3月31付をもちまして退職いたしております。退職金に係る業績勘案率に関しましては、法人の業績、それから個人業績に関しまして、特段加減する理由が存在しないことから、法人の業績に関する勘案率を1.0、個人業績に関しましては0.0というふうにしたいと考えております。

以上でございます。

**【宮下分科会長】** どうもありがとうございました。

それでは、以上のご説明を受けまして、私どものほうで評価の審議に入りますので、恐縮ですが、法人関係並びに傍聴の方はご退室をよろしくお願ひいたします。

また、何か途中でお話を伺うということもあるかもわかりませんので、その節はよろしくお願ひいたします。

(法人関係者・傍聴者退出)

**【分科会長】** それでは、評価のほうに入りたいと思ひますが、初めに事務局のほうより評価の方法及び関係資料についてのご説明をお願ひしたいと思ひます。

よろしくお願ひします。

**【事務局】** 説明いたします。

評価方法につきましては、業務実績評価に関する基本方針に基づきまして、項目ごとに中期目標の達成に向けた中期計画の実施状況について段階的評定を行うこととなっております。SSからCまでの5段階を基本として評定することとなっております。

お手元にお配りしております分科会長試案は、宮下分科会長にご相談の上、事前評価において3分の2以上の方、つまり8名以上の方が同じ評価の場合にはその評価を記入しまして、それ以外につきましては評価を空欄にしております。

また、各項目におけるご意見についてはそのまま記入させていただいております。  
以上です。

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは、初めに評価の決め方についての確認をいたしたいと思います。基本的には多数決で評価するものとしたしまして、先ほどご説明していただきました、このお手元にごございます分科会長の試案というもの、これに記載した項目の評価につきまして強い異論が、もう既に書き込んでおりますAとかSとか、そういうものにつきまして強い異論がなければ、皆様のご了解をいただいたものとして決定させていただきたいと思います。

なお、それでも空欄が残っておりますので、その空欄の項目につきましては、ご意見をいただきながら多数決で評価を決定いたしたいと考えております。

以上の方針でまいりたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** どうもありがとうございます。

なお、別紙の取り扱いについてでございますが、その内容は、中期計画の達成にかかわるものと、そうでないものも含まれておりますから、業務実績の評価とは切り離して取り扱うことといたします。その旨もご了解のほど、よろしく願いをいたします。

では、平成23事業年度の業務実績の評価に入りますが、審議時間の都合もございませぬので、まず試案において既に評価を記入しております項目について見ていただきまして、それについてご異論がなければ評価を空欄でお示ししている項目について、各項目ごとに主なご意見を事務局に説明をしていただき評価を決定していきたいと思ひます。こういう方法で進めてまいります。

それでは、事務局のほうから、ご説明をお願いいたします。

**【事務局】** まずご報告ですが、今回の分科会開催に先立ちまして、当教育機関分科会のホームページ上に7月17日から23日までの間、各法人の業務実績報告と評価

調書（案）を掲載しまして国民の意見募集を行いました。結果としましては、3 法人とも、特にご意見は寄せられませんでした。その旨、ご報告いたします。

それでは、資料 5-1、独立行政法人航海訓練所 23 年度の業務実績評価調書の分科会長試案、これをもとにご説明いたします。また、参考としまして、席上の緑のファイルに挟んでおります業務実績評価の集計表、こちらもご参照ください。

それでは、業務実績評価調書の分科会長試案の 1 ページ目につきましては、A の評価をいただいております。

2 ページ目、項目としましては、「業務運営の効率化の推進」といったところで空欄となっております。主なご意見といたしまして、7 名の方からご意見をいただいております。同様のご意見をまとめさせていただきまして、3 つにご意見が分かれております。

1 つは、燃料が高騰する中で、支出の工夫と経費の節減に努め、計画を上回る抑制を達成したというふうなご意見を 5 名の方から。

また、経費抑制については、所期の目標を上回る削減を達成したことは評価しますが、特にすぐれた実績とは認めがたいというご意見を 1 名。

また、一方で練習船の航海日数が低下傾向となっており、改善が認められないというふうなご意見を 1 名の方からいただいております。

この項目につきましては以上です。

**【分科会長】** ありがとうございます。

この一枚物の評価の分布というところですね。今読み上げていただきましたご意見の前の表紙としてついているところですが、業務運営の効率化の推進というところで、S 評価が 5、A 評価が 5、B 評価が 1 となっております。S を評価されました方は一応数字の上で注目すべきものを上げているからという、まあ成果としてという、そういう評価が多いわけではありますが、A 評価の方は、そうであっても、それを特にすぐれたものと見る必要はないのではないかということ、5 対 5 ということでイーブンとなっております。B 評価がございしますが、これのご意見はこれの中に出ておりますか。

**【事務局】** 一番下です。

**【分科会長】** 一番下ですか。本来、航海訓練はやはり日数を確保するということが大切なことなのだと。燃料費高騰の中でよくやったとしても、結果としてその目標が達成されていない、こういうこととございます。

ご意見を伺いたいと思います。このところは、今B評価をされました委員のご意見からもわかりますように、結果的に燃料等のコストを節約したがゆえに、航海日数のほうが少なくなってしまうという、そういうトレードオフを若干含むものでして、先ほどもお話を伺いましたら、前半は非常に燃料費が上がったので抑えていたと。後半下がってきたので大いにやろうという、そういうことでやられたという、そういうことの結果でこういうふうにあらわれているだろうと思います。このところ、業務運営の効率化の推進ということで、コストを節約するかどうかという、そういうことを聞かれているんだということでありましたら、そういう手段をうまくやっているというのであればAということになるかと思いますが、ただ、それは単なる手段であって、結果としてやはり航海訓練所本来の目的を達成すべきである。それが出ていないということはBという、そういうことになるかと思いますが。

どうぞ。

**【委員】** 厳しい意見を出したのは私でございます。この項目の表題からすると、ここが適切なのかどうかというのはちょっと疑問だったのですが、ほかにつける場所がなかったものですからここにしました。これについては皆さん方が総合評価のところの「達成すべき課題」のところでも多くの方が同じようなことを書かれているわけですが、私としては、航海訓練所、「航海して訓練」するところです。職員研修を何回やったとか、委員会を何回やったというより、ここはよっぽど大事なことです。独法化前より航海日数が半分以下に落ちているようです。月のうち7日しか航海せず、残りの23日は停泊しているわけですね。これで航海訓練と言えるのかと思うわけです。そういう意味で、ちょっと厳しめの警鐘を鳴らすというつもりで、私はここにあってBとつけさせていただきました。Bといっても、事務局が書かれているように「おおむね順調」なんです。少しでも航海日数を増やせということは数年来言ってきました。前回の第1期中期計画のとき、5億円も国庫に返納しておきながら、燃料費に使えなかったというのはちょっとおかしいと思います。ちょっと事務局のほうにもお聞きしたいのですが、独立行政法人というのは、予算立ての各項目の壁は低くなったと私は認識しています。前に訓練所の会計の方に聞いたら、項目別で決まっているからできませんと、そういう説明を受けましたけれども、それはないのではないかというふうに感じるのですが、いかがなものでしょうか。

**【事務局】** おっしゃるように、基本的には独法になってから、国のときはどうい

ものに何を使つてと、旅費はこれだけとか、それもちよつと前は、海外に行く旅費はこれだけ、国内に行く旅費はこれだけとか、事細かに全部国というのは決まっています、そのやり方を航海訓練所もやっていたのですが、独法になってからそういうことはなくなりまして、基本的には費目にかかわらず使えるという、そういう状況ではございます。

ただ、一点だけ今の先生のご発言の中でちよつとございました、彼らがつくった資料の別紙と呼んでいると思いますが、先ほどこよつと燃料油でも説明した資料3のところにもあるのですけれども、本来独法以前のときにも、理想とすべき航海日数というのは7日なんですね。月7日。7日というと非常に少なく感じるかもしれませんが、7掛ける24時間でございまして、200時間弱ぐらいでしょうか、それぐらいが理想とすべき航海訓練の時間ということになります。現在むしろ問題なのは、その7日さえ達成できていない状況というのが、むしろ先生がおっしゃったようにちよつと少な過ぎるのではないかと、本来のことをやられていないのではないかとということだと思います。7日はむしろ標準的な日数として、7日というか7掛ける24ですね。

**【委員】** それはちよつと私の理解と異なっています。7日ですか。独法化以前も7日だったのですか。

**【事務局】** それが、従来独法になる前も含めた標準的な時間、要は動いたり止まったり、動いたり止まったりしながら訓練をしていくということになります。それが、なぜ今その7日さえできなくなってしまったかということ、それはひとえに半分は国の責任と言つていいと思います。あるいは半分以上かもしれません。予算がなくて、削るところは人を切るか、燃料費を切るか。ほとんどこういう独法は固定費、船を急に売るとか、そういうわけには当然いきませんので、学生がいる以上、まさに東京海洋大学の学生がいる以上、それを受け入れて訓練をするというのが使命ですので、そうになると、切るところは、そういう燃料費、最も切りたくない部分をやらざるを得なくなって、23年度あたりは7日を切ってしまったという状況です。そういう状況はおっしゃるように大変けしからんというか、望ましくない状況なので、私どももほんとうは予算を何らかの形でもっと確保できるような形にしたい。その道というのはいろんな道があります。国費、すなわち国民の税金でやるのか、あるいはいろんなほかの方々から募るような形にするのか、いずれにしても、船が運航できない航海訓練なんて確かにございませぬので、これを解決しないといけないということは思つておりま

す。残念ながら、おっしゃるように23年度はそういう状況に陥ってしまっているという事です。

**【分科会長】** ありがとうございます。どうぞ。

**【事務局】** 先生のご指摘のとおり、前中期では約5億円を返納せざるを得なかったところがございます。それについては、ご指摘のとおり、各費目について融通がきかないとかいう話が前中期で残っておりました。その関係で5億円を返さざるを得なかったところがございますけれども、23年度につきましては、財務諸表の中でございますとおりに、利益剰余金といいますか、剰余金の額は150万となっております。いろんな費目がございますけれども、与えられました運営費交付金を有効に、計画的に使うような形で改めて行ったという状況でございます。その結果でも、今のご説明申し上げましたように7日という航海日数を何とか確保して実習を継続したというところでございます。

以上です。

**【委員】** 以前も7日というのは、ちょっと私、いまだに腑に落ちないので、今までの実績表を、独法化以前を含めて教えていただければありがたいのですが。

**【事務局】** 国のときの実績ですね。

**【委員】** それと、それはまあともかくとしても、私の趣旨は、警鐘を鳴らすことなのです。ぜひこれ以上減らさないで増やしてくれというのが本来の趣旨です。

**【分科会長】** わかりました。私がわかっても仕方ないのですが、先生のご趣旨はそういうことでございます。

私がそれを考えるに、ここのところの評価、総合的にはAの評価にしたほうがいいかもしれない。ただし、全体として、今おっしゃった燃料油の高騰にどう対応していくかというものにつきまして、課題として、それを総合評価のところに書き込むという必要があるかと思えます。

ただ、もし独法の業務としてすぐれたものを上の段に総合的に出すのでしようけれども、その中で努力している程度の文章でも書くことができるのであれば、S評価ではありませんけれども、その中に書き込むことが許されるのであれば、それは書き込んでいただければと思います。それを書き込んでいただいた上で、特にすぐれたとかいうのではなくて、努力しているというような、その上でその課題のところ、今後の対応についていろいろなことを試みていただきたいという要望、先生がおっしゃった

ような警鐘、そういうものをつけ加えるということではいかがでしょうか。先生もそれがあればいいわけですよ。

【委員】 それでAですか。

【分科会長】 Aにしようと思うのですが、SとAが拮抗していますので、気持ちとしては、私はSではあったのですけれども、やはりこれはそういう形で警鐘を鳴らすほうが本来のあるべき姿だろうと思いますので。

いかがでしょうか。今のことにつきましてお諮りいたしますが、評価としてはAとする。総合評価で書き方を少し工夫して出す、こういうことにしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 どうも。あっ、まだございましたね、すみません。どうぞ。

【委員】 それでいいのですけれども、さっきお聞きすればよかったのですが、減速航行というのが常に出てくるので、減速航行をした場合に、硫酸化物等で逆にエンジンに悪影響を与えることにならないのかお聞きいたします。そういう可能性もあるので、この減速航行をすることによって、コストは下がりますが、逆に今度は機関の部分に、あらかじめ設定をしていけば別として、そういう危惧があると考えられますため、まだおられるときにお聞きすればよかったのですけれども、すみません。

【分科会長】 何かございますか、データ等は。

【事務局】 データ等はないのですけれども、減速運転する場合に、エンジンの最低負荷というのが、これ以下に下げちゃいけないというラインがございますので、それはキープしてやっていると理解しております。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 最低負荷というのは、一応効率的な燃料が燃えるという、そういうふうな。

【事務局】 ええ、そうです。それと、どうしてもエンジンというのは効率のいい幅というところで、いい幅というのは0から100%の間で設定してございますけれども、その最低ラインのところで低負荷運転としておりますので、委員がおっしゃるようなエンジンへの悪影響とかいうようなところはないはずですよ。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 今のあれであれば、減速運航が行き過ぎれば、そういう環境問題を引

き起こすからというようなことは。

【委員】 エンジンそのものを痛めてしまう可能性はないですか。

【委員】 それはやらないです。

【委員】 減速航行についていつも僕は言っているのですが、きょうはしつこいから言おうと思わなかったけど、要は訓練するというのは、やっぱりある程度のスピードがないと、ほかの船がみんなよけてくれちゃうから訓練にならないんですね。だから、やっぱりある程度のスピードを出して、かなり輻輳しているところを走らないといけないので。それで、前にちょっと聞いたのですけれども、飛行機で言うタッチ・アンド・ゴーじゃないのですけれども、やっぱり輻輳したところでは何度も何度も回って、訓練をとにかくできるようにすれば、ある程度燃料がそこまで行く時間が1回で済むから、混んでいるようなところを何度も回るとか、そういう努力もされているということは聞きましたが、あまり減速が過ぎると、先ほど言ったようにみんなよけてしまうから訓練にならないなと思います。

【分科会長】 海域を選んで。

【委員】 そうです。だから、東京湾の入り口とか、あの辺で何回も、3回4回、そうすると、当直がかわっていきますから、それだけ危険な経験ができるわけですね。だから、そういうことはやったほうが良いなと思います。

【委員】 新しいやつでそういうことをやってくれということは、前から大成丸の検討会の中でもずっと私もお願いしたことで、ですから、今回のやつは14.5ノットに設定。そもそももうちょっと、私の意見を言わせてもらおうと、今までの既存の練習船は、逆にスピードが練習船にしちゃ、練習船にしちゃっておかしいですけれども、速い。18とかに設定されている。だから、減速して13～14で私は逆にほかの内航船とはバランスがとれるわけで、むしろ私はぎりぎりの減速のほうが意味じゃ、狭いところ、東京湾だとか瀬戸内海の訓練だと、逆に18ノットだと、みんな追い越してしまうんです、ほとんどの船を。だから、それもまた問題がある。

それより、7日のむしろ設定が、これは遠洋航海をやって、連続航海している船も入れて、平均して7日ということは、逆に言えば、遠洋航海していない船は、私が聞いている限りでは月3日ぐらいしか走っていないと。こっちのほうがもっと問題なんじゃないか。

ただ、これは航海訓練所の責任じゃないですよ。さっき言いましたように、燃料費

をこれだけ上げられてしまったら相対的に量が減ってくる。本来そうではなくて、航海訓練の日程をつくったら、それに必要な燃料が幾ら要るのか。それに対して単価がわからなければ、ある程度の幅を持たせて、必要な燃料を買えるような予算を組まなければいかに、額で決めてしまったら、当然燃料が倍になれば半分しか買えない。こんなことは一般的に言うと、ものすごくおかしな予算だ。

【事務局】 もちろん流用はしています。だから、全く融通がきかないということではない。

【委員】 ですから、幾ら要るかの議論が全然されなくて、燃料費の額で決めてしまうから、結局買える量は値段次第と。我々民間から考えると、走らせなければならぬときは、高くても走らせなければいけない。それはほかのところで設定替えすると。どうもその辺の感覚がちょっと我々とは違う。

【事務局】 民間にたとえて言いますと、燃料費が上がったので、荷主さんに運賃を上げてくださいますようお願いすることになるのですが、その荷主である財務省がうんとは言わない。そこに構造的な問題があるということです。

【委員】 ええ。だから、本来国が航海訓練所の存在を認めて、これぐらいの訓練をしなきゃいかんとなって、それに要る燃料がこれだけだとしたら、単価が上がれば、それに対するプラス、いわゆるバッファ、我々が言う、民間で言う荷主にそれだけお願いしますよという、そのアジャスターの部分全然ないから、逆に相対的に量が減ってしまうというちょっと本末転倒的なことになっています。だから、これは訓練所の責任じゃないかもしれないですね。

【事務局】 それは言えると思います。

【委員】 だから、先生がおっしゃったようにもっと走らせなきゃあかんというのが事実なのですけども

【事務局】 訓練所の責任とするのは酷な感じはする。むしろそれは国の予算の制度であり、あるいはそんなことを言っても、じゃ、燃料が高くなったら、国民の税金を1%余分に徴集しますのは可能とか、究極的にはそういう話になるわけですから、なかなか難しい問題であることは間違いないですけども、ただあまりに……。

【委員】 むしろ国土交通省の全予算の中からそういうバッファ的なものがあって、それじゃこっちに回すと。税金を取るって、国民から取るというわけにはいかないです。

【事務局】 ただ、バッファというのは、どこかで余っているお金があるわけではあり  
ませんので、そういう中での厳しい話であることは間違いありません。

【委員】 だから、できなかつたから評価を悪くしようとしたら、それは訓練所にと  
ってどうにもならないことなので。

【事務局】 評価ですから、我々は何も言う立場にはございませんが。

【委員】 ただ、ちょっと違うのではないかなと。

【事務局】 ええ、ややそこは酷なところかなと。好きでそういう日数にしているわ  
けではないというのが、多分航海訓練所の言い分になると思います。

【委員】 そうそう、できることをやらなかったら、これはBとかCになるのだけ  
ども、できないことをやれといたって、これは無理だというか、それはありますね。

【委員】 私、訓練所の枠を超えたきついことを言っているわけではなくて、訓練所  
としても工夫の仕方があるだろうと言っているわけです。

【事務局】 むしろ私どもにB評価をいただかないと。国や財務省のほうにB評価で  
もいただいて、独法のほうにはS評価でも構わないと思います。

【委員】 これは予算の金額ではなく、必要な燃料、油量というわけにはいかないの  
ですか。

【委員】 何で量ではいけないのだと。

【事務局】 資料の3のところに入れてございますけれども、航行日数は月当たり約  
7日というところで、下に必要な燃料油量ということで、年で8,900キロリットル  
という形で入れてございます。ご指摘のとおり昨年まで額という形で要求してありま  
したけれども、今は8,900の量を確保する形で要求を進めておるところでございま  
す。今年度からしていると思います。

【分科会長】 だから、こういう場でいろいろとおっしゃっていただいたことがプラ  
スになって……。

【事務局】 そうです。そういう面もございますので、ぜひ。

【分科会長】 政策のほうに反映していただいている部分もかなりあって、そういう  
あたりのところも書き込んでいただいて、それをさらにバックアップするようなサポ  
ート意見を課題というところでまとめていただければと思います。

非常にありがたいご意見をいろいろ出てまいりましたので、それは総合評価等のと  
ころでまた取り入れるということにさせていただきたいと思います。

それでは、今の業務運営の効率化の推進、A評価ということで決着したということにさせていただきます。

では、続きましてよろしくお願いします。

**【事務局】** 次の項目にまいります。

めくりまして3ページから8ページまではすべて過半数でAの評価をいただいておりますので、Aというふうに記してございます。

9ページ目をごらんください。「航海訓練の実施」という項目のうち「海運業界及び船員教育機関等との連携強化」という項目でございます。7名の方からご意見をいただいております。大きく2つに意見が分かれております。

1つは、計画を大きく上回る意見交換、また現場視察、検討会の実施をしてニーズの把握に努めている、というふうに回数を評価していただいたご意見。

それと、いただいたご意見を航海訓練のレベルアップに反映しているというふうな形で、その有効活用という形を評価していただいているご意見を4名の方からいただいております。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。こちらのほうの横長のところに7名の方からいただきましたご意見をリストアップさせていただいております。これにつきまして委員の皆様方の現時点におけるご意見がございましたら伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

もしなければ、7名の方がSであるということで、Sということをご提案したいですけれども、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** それでは、S評価ということにさせていただきます。ありがとうございます。

続いてお願いいたします。

**【事務局】** 同じく9ページのその下の項目でございます。「実習生による訓練評価等」についての項目でございます。6名の方からご意見をいただいております。大きく2つに分けられております。

1つは、訓練評価を速やかに実習に取り入れて、航海訓練の充実に活用しているということの評価していただいている方が4名。

また、乗船している実習生に加えまして、今回は修了者による評価、また各実習の個別訓練を対象とした評価を行っているということの評価をいただいているご意見が2名。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。6名の方から積極的な評価をいただいております。これにつきましてご意見をいただきたいと思います。今年度初めて実施されたということでございますので、これからさらにレベルアップといえますか、いろいろな検証なども工夫していただく必要があるかと思いますが、このようなことを始めたということに関して過半数の評価が得られておるということでございます。いかがでしょうか。特にございませんか。

**【委員】** やり始めたのが少し遅いような気がします。当然顧客のニーズが何だろうかとか、これはドラッカーじゃないのですけれども、一番初めにもうやるべきことだと思うので、ここはAにしたのですが、これをやり始めたということをやって認識すること自体が少し遅いなという私的な意見です。

**【分科会長】** Aでございますので、サポートということでおっしゃっているんだろうと思います。確かに今年度からというのが遅いというご意見もあろうかと思いますが、けれども、始めたということに対する評価ですね。

ほかにいかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、これにつきましてもSの評価を提案したいと思います。いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** どうもありがとうございます。

それでは、次をお願いいたします。

**【事務局】** では、次の項目にまいります。

ページをめくりまして11ページ、12ページいずれもAの評価をいただいております。

14ページに移ります。一番下のところに「社会に対する成果等の普及・活用の促進」ということで、「研究成果等の普及・活用」という項目でございます。

こちらにつきましては7名の方からご意見をいただいております。主に論文発表、学会発表は目標を上回り、研究成果を積極的に外部に公表している、ここを評価して

いただいているご意見を5名の方から。また、STCW条約の改正に伴って報告書の作成を行い、それが海運業界への貢献につながっているという形で1名の方から。また、練習船を活用した研究内容の発信は評価するものの、運航距離が短い場合、適正なデータの取得になるかということに危惧されているご意見を1名の方からいただいております。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。航海訓練所は研究機関ではないわけですが、教育機関でありますけれども、研究されたことをまた教育にも反映される。あるいは教育の現場で得られたことを、また研究の資料として使われるということで、ぐるぐると教育と研究を循環させて、それを現場に反映させておられるという、こういうことだろうと思います。これについてご意見を伺いたいと思います。いかがでしょうか。

学会賞とか、どこかの団体からの表彰というのがあれば、それは非常に結構ですが、ただ、そういう研究を主とする機関ではないということの中で考えました場合には、かなりの成果を上げておられるというように見受けられます。そういうことで、多数意見として7名の方がSをつけておられるわけでございます。もしよろしければ、これもSで評価したいと思いますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** それでは、Sということにさせていただきます。

では、次をお願いいたします。

**【事務局】** 空欄としては最後の項目になります。ページをめくっていただきまして19ページまではすべてAの項目で評定をいただいております。20ページにまいります。「その他主務省令で定める業務運営に関する事項」というところで、「施設・設備に関する計画」という項目でございます。7名の方からご意見をいただいております。

大成丸代船の建造計画に際しまして、当初予算額に対し大幅に抑制できているというご意見を6名の方から。また、大成丸建造に際し、第三者の意見を取り入れながら取り組んでいるというところを評価いただいた方が1名の方。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。「施設・設備に関する計画」も多数の方より Sの評価をいただいております。特に私から申し上げることはございませんが、委員の皆様の方でお気づきになりましたことはございますでしょうか。

【委員】 私自身がこれの検討会の委員として参画させていただきまして、今回私は Sをつけたのですが、要するに外部の意見を今回聞こうと。かなり最初、我々の意見に対して、正直なところ、今ございましたけれども、抵抗がありました。練習船とはこうあるべきだとか、こんなものはつけなければならない、徹底的に論議をさせていただきまして、やっぱりむだなものは省こう、小さい船でいいじゃないか。なるだけ貨物船に近い船形にしようとかいうことで、私ども外部からの意見が相当程度、ほとんどと言っていいぐらい最終的に取り入れられまして、こういう形で今回計画されたということについては、これまでにない取り組みだと思いますので、私はそういう意味で S評価にさせていただきました。

【分科会長】 実際にその選定作業に携われた立場から社会における期待と、それに対する対応ということについてお話をいただきました。社会のほうから客観的な評価も既にいただいているというお話でございますし、委員の皆様の多数意見もございますので、このところも S評価にしたいと思います。いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

まだあるのですね。これが最後ではないですね。すみません。早とちりをしてしまいました。どうぞ、続けてください。

【事務局】 26項目の中で空欄でありました5つの項目につきまして、今評定をいただきましたので、評定の全体の状況を確認させていただきます。

評定の分布状況につきまして、項目数合計26項目のうち、SSは0、Sの項目が4つ、Aの評定は22、BとCについては0、以上となっております。

【分科会長】 もう一回お願いします。SSが0で、Sが……。

【事務局】 Sが4、Aが22、B、Cが0。

【分科会長】 以上の分布状況を踏まえまして、総合的な視点から法人の業務の実績、業務の改善に向けた課題・改善点、それから業務運営に対する意見等、記述式により評価することによりまして、評価の要点、業務実績の全体像が明確になるように総合

的な評定を行うことになっております。

この趣旨によりまして、委員の皆様からいただきました事前のご意見を事務局にて取りまとめていただいておりますので、これを事務局で説明を加えながら読み上げていただきまして評価を行いたいと思います。

それでは、事務局、よろしく申し上げます。

**【事務局】** 現在、この分科会長試案の最終ページでございます業務運営評価の総合的な評定のページをごらんください。法人の業務の実績ですけれども、8名の方から全部で11件のご意見をいただいております。同様な意見をまとめまして、大体5つぐらいのご意見に集約するかと思われまします。ご説明いたします。

全般的に着実に業務が遂行されているとの評価が4件。

燃料油が高騰する中で、法人の工夫により経費、内航用練習船の建造経費を抑制している点を評価するという方が3件。

その一方で、練習船の運航時間が十分に確保できていないのではないかと危惧するという意見が1件。

航海訓練所における独自研究や共同研究は、訓練所の存在感や付加価値を高めるものとして期待できるというふうなご意見が1件。

実習生による訓練評価の分析結果を即時に実習に反映している取り組みについて評価するといったご意見が1件。こういったご意見をいただいております。

なお、下のほうに分科会長試案という形で、現在ご説明いたしました意見を集約した内容で記してございます。

法人の業務の実績については以上でございます。

**【分科会長】** S評価をいただきました個別意見を中心に、上のほうに掲載をさせていただいております。それを踏まえまして、事務局のほうで試案として、私も目を通させていただきましたけれども、5項目にまとめております。ただし、この第2項目のところは「すぐれた取り組みであると評価できる」という、先ほどの燃料価格高騰の中で減速運航を行いという、こういうところでございます。もちろん内航用の練習船の建造費の大幅抑制、これもすばらしい成果でございますけれども、この部分につきましてもA評価になりましたので、「抑制に成功した努力は評価できる」とか、そういうような文章にちょっと変えていただければと思います。「抑制するとともに、大幅に抑制したことは、その努力を評価できる」というような文章が適当かどうか、

とりあえず原案として提案させていただきます。

この書き方等につきましては私のほうに一任をしていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、次に課題・改善点、業務運営に対する意見等のところをお願いいたします。

**【事務局】** 課題・改善点、業務運営に関するご意見、ご説明いたします。

ご意見は8名の方から9件の意見をいただいております。同様の意見をまとめますと、大体3つぐらいに集約できるかと思えます。

1つは、業界の要望にこたえる努力を期待し、特に今後基礎部分の訓練をお願いするというふうなご意見を2件。

2つ目は、燃料費高騰により航行日数、距離は減少しており、教育訓練の質の維持が危惧される。航海実習訓練用の燃料油確保に向けた対策をお願いするといったご意見を4件。

また、実習生による訓練評価も今後も適切にフィードバックできる体制の維持をお願いするといったご意見を2件いただいております。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

先ほど話題になりました、かなり議論が展開されました燃料油に関する点につきましては、分科会長試案の第2番目のところにこういう形でまとめております。とにかく燃料油の節約と航海日数、航海距離の減少というのはある種のトレードオフになっておりまして、委員がおっしゃいましたように一方を少なくすると、他方の成果のほうも悪くなるというような、こういうような状況になっております。そこを座学等を含めて補うということにも限界がございますので、そのあたりのところをやはり警鐘を鳴らす必要があると思えます。先ほど来お話がありましたように燃料油の量としての確保という、こういうことについては、今年度より可能になったということでもございますので、こういう表現でよろしければ、これを使わせていただきたいと思います。いかがでしょうか。何か問題はございますか。よろしゅうございますか。

事務局のほうはよろしいですか。

**【事務局】** はい。

**【分科会長】** 委員の先生方、大体こういうようなところでよろしゅうございますか。

(「結構です」の声あり)

【分科会長】 その他がございますね。

【事務局】 1名の方からご意見をいただいています。大成丸代替船である内航用練習船の建造については、建造費の抑制並びに業務運営の効率化が行われたことを高く評価するといったご意見です。

【分科会長】 なるほど。そうしたら、先ほど内航用練習船の話が出ていましたね。前のページの全体の業務の実績評価の○の2のところ、燃料油価格の高騰の中で減速運航に努めた、そして一般管理費等業務経費を抑制したこと、その努力は認められるという、そここのところに内航練習船の話も出ていましたね。これはちょっと矛盾しますね。後は「高く評価する」となっている。前のほうは消しますか。前のほうの内航用練習船の建造というのを消して、後の「高く評価する」をその他で残す。こちらのほうを残すと。つぎはぎになりますが、どうですか、もう評価していただく必要はないですか。

【委員】 むしろ前のほうを。

【分科会長】 そこは高く評価していませんよ。まあA評価の中ですが、それでいいですか。それじゃ、その他を消しましょうか。

【委員】 その他は、これはいいじゃないんですか。私ではないのですけども。

【分科会長】 私です。こだわったのは私でした。それじゃその他は削除いたします。前のほうは原案どおりといたしますか、努めたということの評価するという、こういうところですね。

以上、短い時間でございますので、十分なお検討はできなかつたのですけれども、あとは先ほど申しましたように若干の文章の手直しなどはお任せいただきたい、そういうふうに思います。ありがとうございます。

それで、当分科会といたしましては、総合評価についてこれらの評価を付すことにいたします。

最後に、総合評価は全体の最頻値ということでございますので、Aという評価にいたしまして、評定理由は評定の分布状況を踏まえ、中期目標の達成に向けて着実な実施状況が認められるという趣旨の理由を付すことにいたしたいと思います。

なお、ただいまいただきましたご意見につきましては、先ほど申しましたような形での若干の修正というものをお含みいただきたいと思います。また、別紙におきます

表現も同様にお任せいただきたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは、もう一つ議題が残っております、航海訓練所の平成23事業年度業務実績評価は以上のとおりでございますが、この年度に退職した理事に関する役員退職金に係る業務実績勘案率の決定について、皆様からのご意見をいただきたいと思います。

先ほどご説明いただきました資料7-1でございます。法人の業績による勘案率は1.0で、個人業績は0.0とする、そういう斎藤理事に対する評価でございます。

ご意見はございますでしょうか。特にございませんでしょうか。

よろしゅうございますね。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** それでは、当分科会といたしまして、業績勘案率は原案どおり1.0と決定いたしたいと思います。

それでは、航海訓練所に対し評価結果を連絡いたしますので、法人関係者及び傍聴の方の入室をお願いいたします。

(法人関係者・傍聴者入室)

**【宮下分科会長】** どうもお待たせをいたしました。ただいま評価が終わりましたのでお伝えいたしたいと思います。

平成23事業年度業務実績評価について、実施状況全体に係る業務運営評価の評定の分布状況は、項目数26項目のうち、Sが4項目、Aが22項目でございます。当分科会といたしましては、総合評定についてはAと決定いたしました。

また、平成23年度に退職されました理事に関する業績勘案率は原案どおり1.0とどのように決定をいたしましたのでご報告いたします。

以上で、航海訓練所の議事を終了いたしましたので、一旦進行を事務局のほうにお返しいたします。

**【事務局】** ありがとうございます。

それでは、9分ほど時間をいただきまして、15分に海技教育機構の議題に入りたいと思います。よろしく申し上げます。

**【宮下分科会長】** どうもありがとうございました。

( 休 憩 )

【事務局】 それでは、次の海技教育機構の議事に入らせていただきます。

まず資料の確認をお願いいたします。

資料1から資料7までございます。いずれも枝番は2をつけております。よろしいでしょうか。

それでは、ここで海技教育機構の鋤柄理事長を紹介させていただきます。

【鋤柄理事長】 鋤柄でございます。よろしくをお願いいたします。

【事務局】 また、財務諸表に関する説明及び質疑につきまして、会計監査法人にも出席を認めておりますので、ご了解いただきますようお願いいたします。

それでは、宮下分科会長に進行をお願いいたします。

【宮下分科会長】 それでは、よろしくをお願いいたします。

早速議事に入りたいと思います。進め方は航海訓練所と同様に行いたいと思います。

まず財務諸表につきまして、法人からの説明をお願いいたします。

【鋤柄理事長】 それでは、海技教育機構の平成23事業年度の財務関係について説明をいたします。

お手元の資料1-2、財務諸表をごらんいただきたいと思います。当事業年度における財務上の大きな動きとしましては、1つには、建設中であった清水校の総合実習棟が完成したこと、2つ目には東日本大震災により被災した宮古校の艇庫等が復旧したこと、この2つがあります。

それでは、まず財務諸表1ページ、貸借対照表をごらんいただきたいと思います。資産の部の資産合計は117億2,800万円で、清水校の総合実習棟3億6,000万円、宮古校の船舶等5,000万円の固定資産の増加はありましたが、現預金の減少及び減価償却の増加等により前年より減少しております。

次に、中段の負債の部の負債合計は15億6,200万円で、清水校の総合実習棟の完成に伴い、建設仮勘定見返施設費が資本剰余金へ振り替えられたこと等により前年より減少しています。

下段の、純資産の部の資本剰余金でありますけれども、損益外減価償却と損益外減損損失の累計額の合計は53億9,000万円となり、前年度より3億3,100万円増加し、現物出資された資産の目減り、資本価値の減少が顕著となっております。この累計額は資本金の約40%に相当することから、今後業務運営に支障を来さないように資産の更新について計画的な取り組みが必要となっております。

次に、利益剰余金は600万円で、これは前期より繰り越した前中期目標期間繰越積立金から当期の取崩しを差し引いた額の200万円と、当期の未処分利益400万円の合計でございます。

したがって、資本金、資本剰余金及び利益剰余金を合わせた純資産合計は10億6,500万円、負債合計と合わせた負債純資産合計は11億7,800万円となり、資産合計の額と一致しております。

次に、2ページの損益計算書をごらんいただきたいと思います。

経常費用は、学校業務により生じた業務費2億8,000万円、一般管理費6億2,500万円、その他受託費用等を含めた合計額が2億7,400万円となっておりますが、その内訳を見ると、給与等の人件費関係費用が2億4,800万円と経常費用合計の約75%を占めており、毎年の運営費交付金の削減は当機構運営には大変厳しいものとなっております。

経常収益は、運営費交付金収益、授業料収入、受託収入等を含め、合計2億7,300万円で、この中には宮古校の復旧支援のために船会社及び関係団体から寄せられた義援金300万円が寄付金収益として計上されています。当期総利益は、主に受託業務による利益の400万円となっております。

次に3ページ、キャッシュ・フロー計算書をごらんください。この計算書は現預金の流れを集計したもので、資金期末残高は10億8,100万円で、この額は財務諸表1ページの貸借対照表に記載された現金及び預金の額と一致しています。

4ページの「利益処分に関する書類」ですが、貸借対照表で報告したとおり、当期未処分利益400万円の全額を積立金として処理いたしています。

続きまして5ページ、「行政サービス実施コスト計算書」をごらんください。損益計算書に計上されている費用のほか、国等からの機会費用を加え、当機構の業務運営に関して国民が負担するコストは総額2億8,950万円で、費用の減少、自己収入等の増加により前年より4億8,000万円減少しています。

続きまして、8ページの注記事項をごらんいただきたいと思います。下段の5. 重要な債務負担行為ですが、本科校及び専修科校7校でレーダ・ARPA・シミュレータ装置を更新いたしました。このリース料の支払い義務が24年度以降に生じるため記載しています。

10ページ下段の8. その他独立行政法人の状況を適切に開示するために必要な会

計情報ですが、当機構が航海訓練所と統合することと、東日本大震災により被災した宮古校の復旧に要した会計情報を開示しています。

飛びまして、19ページの次に、添付の事業報告書ですが、当機構の運営状況等に加え、国民にわかりやすい情報開示を行うために財務諸表等の概略を記載しています。

最後になりますが、資料の最終ページから4枚目についております決算報告書をごらんいただきたいと思えます。

収入総額は、震災に伴う補正予算の措置及び業務収入等の増額により、予算に対して1億3,100万円の増の29億4,400万円を計上いたしました。一方、支出総額ですが、宮古校の復旧費用の増加がありました。業務の効率化、人件費の削減等により、予算に対して1,100万円減の28億100万円となっています。

なお、各決算書類につきましては会計監査人より適正であるとの報告を受けております。

以上をもちまして、簡単であります。財務諸表等についての説明を終わります。

**【宮下分科会長】** どうもありがとうございました。

では、ただいまの説明につきまして、ご意見並びにご質問をいただきたいと思えます。いかかでしょうか。関先生、どうでしょうか。大丈夫ですか。

**【関臨時委員】** じゃ、1点だけ。土地の減損というのは、この土地のところの減損で11億計上されていますけれども、要は建物が建っていたところですか。

**【鋤柄理事長】** 所有している土地です。土地の市場価値が著しく下がり、回復の見込みがないため減損処理をしたものです。23年度はありませんでした。それ以前の土地の値下がりによるものです。

**【吉田臨時委員】** ちょっとよろしいですか。

**【宮下分科会長】** どうぞ。

**【吉田臨時委員】** 監査報告書が添付されているのですが、事務局にお聞きしたほうがよろしいのでしょうかけれども、先ほどの航海訓練所では特についてなかったように思うのですが、これは何か理由がありますか。

**【事務局】** 航海訓練所のほうにつきましては、航海訓練所の説明にもありますとおり監査法人をつけなくてもいい法人と。機構のほうにつきましては、資産の関係から監査法人を設けなければいけないと通則法で定められておりますので、そういう形です。

【宮下分科会長】 ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。

もしないようでしたら、財務諸表につきましては、「意見なし」としたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【宮下分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、次の議題に入ります。平成23年度業務実績でございます。法人のほうからひとつご説明をお願いいたします。

【鋤柄理事長】 それでは、独立行政法人海技教育機構の平成23事業年度業務実績について報告いたします。

お手元の資料3-2「平成23事業年度業務運営評価説明資料」、いわゆる五段表を用いて説明をしたいと思います。

業務実績の全般につきましては、さきの事前説明におきまして報告させていただいておりますので、この場ではポイントを絞って説明をさせていただきます。

まず第1点は、当機構の重要課題である安定的な業務運営に重大な影響を及ぼす入り口、生徒・学生の募集から、出口、海事産業への就職の取り組みについて説明をいたします。

それでは、流れに沿って入り口、生徒・学生の募集からですが、いきなりページが飛んで恐縮でございますが、五段表の13ページをお開きいただきたいと思います。

13ページの下端⑧広報活動等をごらんください。生徒・学生の募集につきましては、少子化と大学全入時代を背景に、毎年厳しさが増しております。その中であって定員数の確保はもとより、生徒・学生の質の確保を図るため、これまでの応募者及び入学者に関するデータの集約と分析を行い、限られた人材と予算の枠の中で効果的かつ効率的な広報活動、募集活動を展開してまいりました。

特に、全国各地の中学校、高校を訪問するPR、募集活動と、当機構の各学校で実施している体験入学、オープンキャンパス及び学校説明会の開催に重点を置き取り組んでいます。これら足を運ばせるという手間暇のかかる活動により応募倍率は、本科2.58倍、専修科2.45倍となり着実に成果を上げることができました。

次に入学後の育てる取り組みでありますけれども、6ページに戻っていただいて、中段のハ、合格率について。

国家試験の合格率につきましては、本科77.2%、専修科95.1%、海上技術コース100%と、いずれも目標の合格率を達成しています。本科校における漢字の書き取り、計算練習の実施や成績不振者を対象とした個別指導、専修科における通信教育の実施など基礎学力の向上を図るとともに、授業内容、教材の工夫や模擬試験、模擬口述試験を充実させるなど、各学校の教職員の努力により目標を達成しています。

続いて9ページをごらんいただきたいと思います。9ページの④資質教育ですが、船員としての資質として、積極性、自主性、協調性等が強く求められています。この資質涵養のため、日中の授業、実習中の指導に加え、当機構の教育の特徴の一つである寮生活を重視し、規則正しい生活習慣と団体生活について指導の強化・充実を図っています。寮生全員に寮内の各種委員会活動に参加させることにより組織の取りまとめや問題の解決等の難しさを身をもって体験させ、積極性、自主性、協調性等の涵養に資するよう取り組んでいます。この寮生活を重視した取り組みについては、最近よく言われていますいわゆる人間力を高めることに有効ではないかと考えています。

一方、生徒・学生が寮生活をどのように考え、どう感じているかについてアンケート調査を実施しましたが、アンケート結果につきましては、お手元の資料2-2の添付資料の5をごらんいただきたいと思います。問10の満足度は物理的な制約があることなどから寮生活についての満足度は約50%ですが、問9の効果につきましては約83%の寮生が「寮生活は将来自分のためになる」と回答しています。また、同じく、添付資料7の保護者アンケートの結果におきましても、ほとんどの保護者が「社会に出ていく上で役に立つ」と回答し、寮生活重視の取り組みに期待をしています。

次に出口である就職について説明いたします。10ページ⑤就職率をごらんください。リーマンショック以降の景気低迷により船会社からの求人数は依然として回復せず、ピーク時であった平成19年度の約45%、530件にとどまり、前年度に引き続き大変厳しい就職戦線となっています。

このような厳しい状況を踏まえ、早期からの教職員の船社訪問による求人依頼と新規開拓、内航業界諸団体への協力依頼など、組織を挙げて就職支援活動を行いました。生徒・学生に対しては入学の早い時期から就職ガイダンスの実施、船社訪問や自己アピールの指導、面接試験についてのマニュアルを作成するなど、よりきめ細かな支援、指導をしています。また、保護者に対しても三者面談を開催するなどして求人及び就職状況についての理解と協力を求めました。

このようなさまざまな取り組みにより海事関連企業への就職率は、本科96.3%、専修科97.8%、海上技術コース100%の実績を上げることができました。船酔いなどの健康上の理由等により船会社に就職できない者もいることから、この就職率はほぼ限界に近いのではないかと思います。

以上、入り口、生徒・学生の募集から、出口、就職までの取り組みについて説明をいたしました。生徒・学生の確保、国家資格の取得、海事関連企業への就職のいずれにおいても目標数値を上回る成果を上げることができました。

続きまして、説明ポイントの2点目として、26ページの東日本大震災による被災と教育業務への影響についての取り組みの説明をしたいと思います。

宮古校の被災状況は、校舎等の建物には大きな損害はなく、座学については可能な状況にありましたが、津波により船員養成に欠くことのできない練習船をはじめ、教習艇などがすべて損傷、流出し、海上実習はできない事態となりました。加えて学校が所在する地域の生活インフラの復旧の見通しも立たず、現地における新入生の受け入れは当分の間、困難な状況にありました。このままでは入学する学生に対する教育サービスの低下・停止は避けられない。ひいては当機構の船員養成事業にも大きな支障を来すことから、姉妹校である清水校の協力を得て、清水校構内に宮古校の仮校舎を設置し、宮古校の教育環境が整うまでの間、清水にて教育を実施することといたしました。

4月の入学式も予定どおり清水の仮校舎で行い、座学のみならず、海上実習につきましても、清水校とカリキュラムの調整をして、練習船を共同使用し、船員教育を滞りなく実施することができました。

その後、現地における生活インフラ等宮古校の教育環境も復旧し、宮古における教育の実施にめどがついたことから、第1四半期の教育期間終了後、学生及び教職員全員が宮古に戻り7月4日から通常どおりの授業を行っています。

この宮古校の被災に際しては、関係者の皆さんには大変ご心配をおかけし、また多くのご支援、特に宮古校の原状回復に必要な補正予算につきまして速やかなる手配をさせていただきましたことを改めてお礼を申し上げます。

以上、簡単ではありますが、海技教育機構の平成23事業年度業務実績報告を終わらせていただきます。

【宮下分科会長】      ありがとうございます。

なお、別紙というのがございますけれども、これにつきましては、委員の皆様事前に送付させていただいておりますので、その内容についての説明は省略させていただきます。評価はまた後の問題になります。

それでは、ただいまご説明いただきました業務実績につきましてご質問を伺いたいと思います。よろしく願いいたします。

ただいまは広報活動、就職率、資質教育、それから合格率等に集中して説明をいただきました。

よろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

**【宮下分科会長】** ありがとうございます。

それでは、続きまして、この業務実績に対する評価は次の議題でございます役員退職金に係る業績勘案率(案)の決定とあわせて行いたいと思いますので、引き続き、平成23年度に退職された理事の業績勘案率に関する説明を法人からお願いいたします。

理事長、よろしく願いいたします。

**【鋤柄理事長】** それでは、資料7-2、役員退職金に係る業績勘案率で説明をさせていただきます。

海技教育機構におきましては、当期は1名、前理事の藤井照久が該当いたします。藤井照久につきましては、在任期間は、平成20年7月14日から平成24年3月31日までの3年9カ月、通算45カ月でありました。

この間、主として本部事務局、教育企画及び海上技術学校関係の所掌業務を担当し、中期目標、中期計画に基づき業務を遂行し、各年度計画の業務目標の達成に大きく貢献をいたしました。

このほか、当機構の発足後、船員教育を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえて、今後の当機構の運営のあり方につきまして、各界の有識者から意見を聞くために運営改革懇談会を開催いたしました。この懇談会の立ち上げ準備から意見の取りまとめに至るまで、終始中心的な役割を果たしました。現在、この懇談会で取りまとめた報告書を踏まえ、教育サービスの向上と安定的かつ効率的な運営を当機構の基本方針として具体的な施策を中期計画、年度計画の中に盛り込み取り組んでいるところであります。

また、東日本大震災の発生時には、甚大な被害をこうむった宮古校へ派遣され、現地災害対策本部において救援・支援活動を陣頭指揮し、宮古校の早期の復旧・復興に大きな役割を果たしております。

なお、宮古校の救援・支援活動に当たっては、宮古市をはじめ地元市の関係行政機関等とも連携し、学校関係のみならず、被災した近隣住民に対する救援活動、緊急物資の輸送支援活動にも積極的に取り組み、この活動に対して関係各機関、地元住民から多くの感謝の聲が寄せられております。

以上のように、任期期間中着実に業務を遂行し、業務目標の達成はもちろんのこと、当機構運営に対する貢献度も高く、また、不祥事例もないことから、業績勘案率につきましては1.0とさせていただきたく存じます。

ご審議のほどよろしく願いいたします。

**【宮下分科会長】** どうもありがとうございました。

それでは、以上を踏まえまして、評価等の審議に入ります。そこで、法人関係者並びに傍聴の方はこの時点でご退出をお願いいたします。

また、後刻入っていただきますが、よろしく願います。

(法人関係者・傍聴者退出)

**【分科会長】** それでは、航海訓練所同様、評価調書の試案を準備しておりますので、既に評定を記入している項目につきましては、先ほど同様ご異論がなければ、評定を空欄でお示ししている項目のみについて、各項目のご意見を事務局から説明していただきまして、順次評定を決定していきたい、こういうふうを考えております。そういうやり方でよろしゅうございますでしょうか。

(「はい」の声あり)

**【分科会長】** それでは、事務局のほうから説明をお願いいたします。

**【事務局】** ご説明いたします。

資料5-2、平成23年度業務実績評価調書の分科会長試案に沿って説明させていただきます。また、緑のファイルに23年度業務実績評価集計表もご用意しておりますので、こちらも適宜ご参照ください。

評価項目すべて25項目のうち24項目について3分の2以上の方からの評価をいただきまして記載させていただきます。空欄については1項目だけございました。評価調書の5ページをごらんください。海技教育の実施のうち資質教育に関する項目で

ございます。5名の方からご意見をいただいております。

1つは、寮生活を通じた資質教育が着実に効果を上げていることが、学生や保護者のアンケートから読み取れるというご意見を3名。

保護者との連携が資質教育の成果を上げていることを評価しますというご意見を1名の方から。

また一方、努力は評価するが、やや物足りないといったご意見を1名の方から。

以上5名の方からご意見をいただいております。

**【分科会長】** ありがとうございます。11名のうちSの評価をいただいた方が5名で、A評価が6名でございます。若干物足りないというのは、アンケートをとっておられて、それを分析しておられるのはよろしいのですけれども、それがどのように今後生かされるか、それを踏まえてどうされるのかという、そのところの踏み込みが、なお一歩足りないという、こういうことで物足りないということではないかと思えます。

そういうことを踏まえまして、ご意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。立派なアンケートをしておられるのですけれども。

もし特にご意見がないようでしたら、5対6ということでA評価というようにまとめたいと思いますが、いかがでしょうか。何か無難な提案で、みずから無難なんて言うてはいけませんけれども。

**【委員】** 私はたしかAにつけたと思うのですけれども、そもそも教育機構というか、海上技術学校、専修科も本科もそうなのですが、船員教育の中の前からメンターマの一つであって、これはある程度できて当たり前で、これをやっているということであまり強調されたのでは、当たり前、当たり前と言っては変ですけれども、そのための全寮制をわざわざとっているわけで、私はそういう意味では厳しいかもしれませんけれども、これはむしろやってもらわないと、これができないと、逆に我々受け入れる業界としては、もっと失望してしまうだけなので、ある程度当然という言い方はちょっと語弊がありますけれども、これはむしろ……。

**【分科会長】** 必要条件。

**【委員】** 必要条件だと思っていますので、これでSだと言われると、ちょっと抵抗があるというのが私の個人的な意見でございます。

**【分科会長】** 受け入れ側の厳しい評価でございますが、Aが妥当であろうという

ころでございますね。

ほかにご意見はいかがでしょうか。どうぞ

【委員】 船員の資質の教育というのは、たくさんあると思うのですけれども、ここは寮生活を取り上げていますね。ほかのことも、例えば学校での授業とか、あるいは課外活動だとか、実習であっていいのだけれども、そういうところでも資質というのは当然高めていくと思いますが、なぜここだけ、平成23年度は特に寮生活だけを取り上げるというふうにしたんですかね。ちょっとそれは忘れたんですけれども。

【分科会長】 これは初めてじゃないですか。初めて取り上げたと思います。

【委員】 寮生活に関しては非常によくやっていると思いますね。こうやってアンケートをとられて、それをフィードバックしてね。だから、ここは結果的にも、アンケートの結果を見ても、皆さん、これはよかったというふうに言っていますので、いろいろと工夫されていると思うので、そこは資質教育につなげていると思うので、ここについて私はSでいいと思うのですが、もっともっとほかにやることはいっぱいあるように思うんですね。それがなぜ寮なのかというのがちょっと疑問だなと思います。

【分科会長】 資質教育をさらに広めていただきたいと、こういうことですね。

【委員】 いろいろあると思います、やり方を見ていてね。

【分科会長】 もっとあるだろうと。これは厳しいね。

【委員】 一昨年訪問、見学したときに、やはりいろいろ工夫されて、朝、読書の時間を設けたり、失礼な言い方かもしれないけれども、小学校、中学校なんかではあまりそういうことをやってこなかった子どもたちも多分落ちついて、一生懸命やって、団体生活をやって、本校に行ったときに一人一人が気持ちよくあいさつをしてくれたり、きびきびした印象をすごく受けまして、そういうのがこの資質教育というのがあらわれていたのではないかという印象を私は持ちました。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 多分推測するに、資質教育の根幹はこの海技教育機構の場合、シーマシッ  
プの養成の根幹をなす一番重要なところと位置づけているので、こういうふうになっ  
ているのではないかと思うのですけれども、そういうふうには書いておられません。

【分科会長】 いずれにいたしましても、資質教育というのは、ある種の広がりも必要であろう。その中で寮生活というものをどのように位置づけるかという、そういう全般的に資質教育についてのもう少し検討を進めていただいた上で、我々としてもさ

らに評価したいということになろうかと思います。

よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** それでは、A評価ということにいたしたいと思います。ありがとうございます。

そういたしますと、一応各項目について、他はすべて多数意見並びに全員一致ということでございますので、それで評価は終わっております。各項目についての評定をいただいたところでございます。

先ほど別紙というのがございまして、資料6-2というのがございます。これにつきましては評価委員の方々の評価といたしますか、特に問題ということについて提案をされた方はございません。例えば最初の政府方針等について独立行政法人の事務・事業等の見直しの基本方針というのがございます。これにつきましては平成23年度に実施された事項というのがございまして、このような取り組みをされたということでございますが、これにつきましては、法人の取り組みは適切と認められるというご意見が5人ございます。

その他、基本方針に沿って適切と。基本的には適切である、あるいは評価するという、そういうご意見でございます。

このような形で全体をまとめておりますのが、この別紙の構成でございます。基本的にすべて実質的に同じ意見である、こういうことでございます。よろしゅうございますでしょうか。

(「はい」の声あり)

**【分科会長】** どうもありがとうございます。

全体の評価といたしますか、それをしていただいたわけでございますが、特に今の段階でご意見、先ほどもそういうふうに言いますとば一っと出てきてしまったのであれですけれども、これで終えたいのですけれども、聞くようにということになっていきますので、ちゃんと確認をするようにと。特にご意見がなければ先に進めたいと思います。いかがでしょうか。

**【委員】** これはつけ足しになってしまいましたが、今いじめの問題とか、こういうのが増えている時世で、やはり団体生活をやって、それを教育していくというのは、ある面では大変だろうなと思いますが、地道にやられているなというのが僕の感じてい

るところです。

【分科会長】 今回いじめの問題とかは特に起こったのですか。

【委員】 いや、ないと僕は思います。聞いてないですけど、多分ないと思います。

【分科会長】 わかりました。大切なことですね。

ご意見をそういうことでいただきました。

それでは、以上を踏まえまして、各項目の評定を以上でもって確定ということにさせていただきますまして、総合的な評定に移ります。まず、実施状況全体に係る業務運営評価を行いたいと思います。そこで、評価調書の最終ページの総合的な評定の業務運営評価、(実施状況全体)の評定の分布状況について、まず確認をしたいと思います。事務局のほうから評定の分布状況についてのご説明をお願いいたします。よろしいでしょうか。

【事務局】 評定の分布状況についてご説明いたします。

項目数25項目のうち、SSは0、Sの項目が4つ、Aの項目が21、B、Cの項目は0です。

以上となります。

【分科会長】 ありがとうございます。

先ほどの訓練所と同様に皆様からいただいております事前のご意見を事務局で取りまとめていただいております。これを事務局で読み上げていただきまして評価を行いたいと思います。よろしく申し上げます。

【事務局】 総合評価のうち法人の業務の実績について、9名の委員の方から14件のご意見をいただいております。似通ったご意見をまとめますと、大体3つに分かれると思っております。紹介いたします。

1つ目、着実な実施状況にあり、東日本大震災の被害を受けながらも目標値以上の国家試験の合格率や海事関係企業への就職率を達成したことは評価できるという10件のご意見。

また、積極的な広報活動が過去最高の応募者につながっていることを評価しますという2件のご意見。

また、資質教育の充実に向けて生活指導における課題の発見と、その克服に努めているといったところを評価していただいたご意見が1件。

以上でございます。

【分科会長】       ありがとうございます。

一応分科会長試案というのをまとめていただいておりますが、これはいかがでしょうか。

【事務局】       この14件のご意見の中から代表的なご意見を抽出いたしまして、この3件につきまして、分科会長試案としてまとめさせていただきます。

【分科会長】       業務実績は目標達成に向け着実な実施状況にあると思われる、こういうことですね。中でも、宮古校につきましては、東日本大震災の被害をこうむったにもかかわらず、教育業務に支障を来さないばかりか、目標値以上の海技士国家試験合格率、海事関連就職率を達成しており、総合的に見てすぐれた実績を達成していると評価できる。

2番目は、積極的な広報活動の成果として、入学定員の2.5倍という過去最高の応募者を確保したことを評価する。

3番目が、資質の教育では、こここのところですね、学生アンケートを実施し、その分析結果を寮生活における生活指導の課題の発見と克服に反映させるとともに、保護者との連携強化により、その充実が図られている点を高く評価する、これは高くではなくて、Aになりましたので、「図られている努力は評価する」にしますか。拮抗しておりましたので、そのあたりのことを書いてよろしければ、何かそういうような、あるいは「評価するが、今後それをさらに拡大し、継続していかれることを希望する」という、そういうような改善点というふうに挙げて結構ですけども、どうでしょうか。それに対応、具体的な成果は今後……、それも出ていますね。ちょっとこれはペンディングといたしまして、Sにつきましては、大きくまとめますと2項目になるのでしょうか、いかがでしょうか。

続きまして、課題・改善点、業務運営に関する意見等のほうに移りたいと思います。

よろしく申し上げます。

【事務局】       課題・改善点、業務運営に対するご意見ですが、6名の方から7件のご意見をいただいております。

まとめますと、まず1点目、施設・整備といった教育機材の老朽化対策を検討していただきたいといったご意見が2件。

資質教育に対するアンケートの継続と、その検証をお願いするといったご意見が1件。

また卒業者に対する業界の要望に今後こたえるような工夫をお願いするといったご意見が1件。

国際条約の改正に対応した訓練の実施、また、予期せぬ災害や事故の発生に備えた対策を講じておくことといったご意見を1件、こういったご意見をいただいております。

【分科会長】 いかがでしょうか。資質教育のところですけども。

【委員】 分科会長試案の2番目の資質教育のところについて、この文章はもしかすると私が何かコメントした点にあったかもしれませんが、本科のアンケートはもう実施していて、専修科に関して初めて実施したという説明だったと思いますので、今年度専修科で開始したところであると直していただければと思います。

【分科会長】 そうでしたか。

【委員】 資料3-2の五段表の9ページの一番下のほうです。

【委員】 専修科でも。

【分科会長】 そうですね。いいご指摘をいただきまして、どうもありがとうございます。「資質教育に対する学生アンケートは、今年度専修科でも開始したところであるので、本科を含めてそれへの対応による具体的」というのを入れましょうか。

【委員】 はい、お願いいたします。

【分科会長】 「本科も含めてそれへの対応による具体的な成果を今後も継続して検証する必要がある」、そういう文章に。

【委員】 そういう意味では、総合評価のほうのあれとちょっと合わないなという感じがしますけどね。高く評価すると言っておきながら。

【分科会長】 そうです。そちらのほうはまだ残っておりますので、それはそういう意味からすると削除ですね、総合評価のほうは。もう本科で始めておられたのであれば、特に高く評価する必要も何もないと思います。だから、今委員からご指摘の第3番目のところ、法人の業務の実績で、試案として3番目に挙げているところ、これは削除ということでいかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ここのその他のところがございますが、これはどうなのか前のページのところと少し重複していますかね。大いに評価できる、迅速な対応、この2件は、その他は削除でよろしいですか。大体最初のところで大分議論を取り入れていますの

で。そういうご提案をさせていただきますが、それでよろしいでしょうか。その他に○が2つございますが、これは削除ということで。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** 課題・改善点、業務運営に対する意見、これは先ほど委員からのご提案で修正が可能になりました。それ以外のところは結構でしょうか。これでよろしいでしょうか。

**【事務局】** 分科会長、1点確認でございますけれども、総合的な評価というところで、今のご意見等々でご審議いただいているところについて、ご異存がなければ最終的に残るのは一点鎖線で囲っている部分が残るということになります。

**【分科会長】** 異存ないですね。じゃ、点囲みのところ、こういうことですね。

これで文章等をもう一度読み返したりしまして、多少の修正も入るかもしれませんが、そういうことも含めまして、このような総合評価ということにさせていただきたいと思います。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは、当分科会といたしましては、総合評価ということでこれらの評価を付すことにいたします。

最後に総合評価でございますけれども、総合評価はAとしまして、評定理由につきましては、先ほどと同様ですが、「評定の分布状況を踏まえ、中期目標の達成に向けて着実な実施状況が認められる」という趣旨の理由を付すことにいたします。

なお、個々の表現及び別紙につきましては、先ほどと同様、これはちょっと繰り返してございますが、その表現等はご一任をお願いしたいと思います。それに基づきまして、評価委員会へ報告する案を作成することにいたしたいと思います。

それでは、役員退職金に係る業績勘案率(案)の決定につきまして資料7-2でございますが、原案どおり暫定業績勘案率(案)1.0ということで、法人の業績による勘案率は1.0、個人業績は0.0という原案どおり決定させていただきたいと思えます。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは呼び込みのほうをお願いいたします。

(法人関係者・傍聴者入室)

**【分科会長】** どうもお待たせをいたしました。

それでは、平成23年度の業務実績評価につきまして、実施状況全体に係る業務運営評価の評定の分布状況をお知らせいたします。

項目数合計25でございます。Sが4項目、Aが21項目でございます。当分科会といたしまして、総合評価につきましてはAと決定をいたしました。また、平成23年度に退職された理事に関する業績勘案率は原案どおり1.0という決定をいたしました。

以上でございます。

海技教育機構の議事を以上でもって終了いたしますので、事務局のほうに進行をお返しいたします。

**【事務局】** ありがとうございます。それでは、休憩を挟みまして、次の航空大学校につきましては、この後、15分から開始したいと思います。よろしく申し上げます。

( 休 憩 )

**【事務局】** 1分ほど早いですが、次の議事に入りたいと思います。

航空大学校が対象でございます。ここで事務局が航空局にかわっておりますので紹介させていただきます。

まず、航空局安全部運航安全課長の島村でございます。

**【島村運安課長】** 4月1日付で異動してまいりました島村でございます。よろしくをお願いいたします。

**【事務局】** 乗員政策室長の増田でございます。

**【増田乗員政策室長】** 増田でございます。よろしく申し上げます。

**【事務局】** 運航安全課外国航空機安全対策官の高橋でございます。

**【高橋対策官】** 高橋でございます。よろしく申し上げます。

**【事務局】** 運航安全課課長補佐の木内は、都合により欠席となります。

私、事務局の宮川でございます。よろしくお願いいたします。

続いて、法人側ですが、航空大学校からは理事長をはじめ関係の方々に出席していただいておりますので、ご紹介させていただきます。

航空大学校の殿谷理事長でございます。

**【殿谷理事長】** 理事長の殿谷でございます。よろしくお願いいたします。

**【事務局】** 法人側の他の方々につきましては、先ほどの法人と同様に、発言時に職名及び氏名を述べていただきますようお願いいたします。

次に、会議資料の確認をさせていただきます。

お手元には、平成23年度の評価に係る資料といたしまして、枝番号はすべて3番になりますが、資料1-3「財務諸表」、資料2-3「業務実績報告書」、資料3-3「業務運営評価説明資料（五段表）」、資料4-3「業務実績報告書説明資料（別紙）」、資料5-3「評価調書の分科会長試案」、資料6-3「評価調書別紙の分科会長試案」、資料7はございませんで、最後に資料8-3「不要財産に係る国庫納付について」をご用意いたしました。ご不足等はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

**【酒井委員】** 7はなくていいんですか。

**【事務局】** はい、今回は退職する役員がございませんので。

よろしければ、以降の進行につきましては宮下分科会長にお願いしたいと存じます。それでは、よろしくお願いいたします。

**【宮下分科会長】** それでは議事のほうに入りたいと思います。

進め方は、さきの2法人と同様に行いたいと思います。

それでは、早速ですが、財務諸表につきまして、法人のほうからご説明をお願いしたいと思います。

**【福島会計課長】** 会計課長の福島と申します。説明させていただきます。

お手元の資料のうち、財務諸表の貸借対照表、損益計算書及びキャッシュ・フロー計算書で説明させていただきます。

23年度におきまして主な動きをご説明いたします。

主に東日本大震災の影響によりまして訓練を停止せざるを得ない期間が長引いたことがございまして、運航費等の支出の減少、それから授業料等の収入の減少が生じております。また仙台の復旧工事を1次補正予算約10億円いただきまして、この工事を実施し、また事務用品等の購入で増加してございます。

社団法人航空機操縦士養成振興協会の解散に伴いまして、航空機リース契約を航大が引き継ぎますとともに、航空機部品等の調達が増加してございます。

さらに、受益者負担を拡大いたしまして、新たにエアラインからの負担金として、寄付金として受領しております。

また、7月に帯広訓練機事故によります事故関係費の支出がございました。

さらに、土地の一部を宮崎市のほうの道路用地として売却しております。このような動きがございまして、財務諸表のほうの説明をさせていただきます。

まず1ページ目の貸借対照表でございます。Ⅰの流動資産でございますけれども、これにつきましては、現金及び預金8億1,600万円でございますが、このうちの多くは4月に支払います工事等の経費の未払金でございまして、このほかに先ほど申しました土地の売却代金1,600万円及び執行残が含まれております。

未収金の1億9,400万円でございますが、これはエアラインの受益者負担金の一部、それから授業料等収入、受託収入等が主なものでございまして、流動資産合計といたしましては10億3,900万円でございます。

Ⅱの固定資産でございますけれども、有形固定資産の建物、構築物、工具器具備品、これらにつきましては、1次補正予算の施設整備補助金によります震災復旧工事によるものの増加が主なものでございます。

航空機の9億1,600万円につきましては、社団法人の解散後の航空機、リース資産でございまして、航空機部品2億2,800万円につきましては、同団体の解散に伴います部品の無償譲与を含めまして、航大で重要な部品の購入をしたものでございます。

土地につきましては、宮崎市道用地として売却したため、簿価1,900万円ほど減少いたしまして24億4,500万円となつてございまして、有形固定資産合計は56億600万円でございます。

無形固定資産につきましては、ソフトウェアと電話加入権でございまして、固定資産の合計といたしましては56億1,100万円、資産合計としましては66億5,000万円でございます。

次に、2ページ目の負債の部でございますけれども、流動負債のところでございますが、運営費交付金債務、先ほど申し上げましたように大震災等で訓練の休止期間が長引いたことによりまして2億8,100万円ということでございます。

未払金は、工事等の完了払いや施設整備補助金の返還等を含めまして6億9,300万円でございます。

1年以内返済予定のリース債務につきましては、団体が解散した後、航大がリース契約を引き継いだものでございまして、23年度支払分の9,000万円でございます。

以上により流動負債合計は11億1,200万円でございます。

IIの固定負債でございますが、リース債務は24年度以降の航空機等のリースでございます。これによりまして負債合計は24億2,600万円でございます。

純資産の部でございますけれども、資本金は独法移行時の政府出資金の49億3,400万円でございます。

IIの資本剰余金につきましては、震災復旧にかかわる1次補正予算の工事等で取得しました資産でございます。約7億円、資本剰余金合計としましてはマイナス6億8,300万円でございます。

IIIの繰越欠損金でございますけれども、当期末未処理損失としまして、ファイナンス・リース減価償却とリース債務の差額でございますが、マイナス2,700万円でございます。純資産合計としましては42億2,500万円となっております。以上により負債純資産合計としましては66億5,000万円でございます。

続きまして、4ページ目の損益計算書でございます。経常費用のうちの業務費用でございますけれども、減価償却費1億2,000万となっておりますが、これは主に航空機リース資産及び航空機部品等の増加によるものでございまして、消耗品費9,400万円につきましては、主に解散した団体からの少額部品の無償譲与によるものでございます。

航空機保守費6億3,600万、航空機燃料費1億9,500万円、それから航空機燃料税1,300万となっておりますが、これは訓練の長期停止により減少しております。

一般管理費ですけれども、こちらの修繕費6億1,500万円につきましては、震災後の復旧にかかわる工事及びその他の補修でございます。

5ページに移りまして、消耗品費5,200万円でございますが、これは復旧にかかわる机、書庫等、パソコン、事務用品等の50万円未満の購入によるものでございます。

財務費用につきましては、航空機ファイナンス・リースの支払利息3,700万円でございます。以上によりまして、経常費用合計は32億700万円でございます。

次に経常収益でございますけれども、訓練の休止によりまして運営費交付金収益については19億7,600万円となっております。施設費収益は1次補正予算等の施設整備補助金の費用処理により6億600万円でございます。業務収益につきましては、受益者負担を拡大しまして、施設整備収入科目を新設いたしましたけれども、訓練が停止したことによりまして授業料等収入が減少しましたために、業務収益としては8,600万円でございます。寄付金収益につきましてはエアラインの負担金、及び解散した団体からの寄付金等によりまして4億9,200万円でございます。

これらによりまして、経常収益合計は32億2,000万円、経常利益は約1,300万円でございます。

臨時損失につきましては、昨年度の帯広事故関連の事故関係費3,400万円がございまして、合計で3,900万円でございます。

6ページ目でございますが、以上の結果、当期純損失、当期総損失は2,654万円でございます。

続きまして7ページでございますけれども、キャッシュ・フロー計算書でございますが、I番の業務活動によるキャッシュ・フローにつきましては、合計でマイナス4億2,100万円でございます。II番、投資活動によるキャッシュ・フローにつきましては、合計8億3,100万円でございます。III番、財務活動によるキャッシュ・フローにつきましては、マイナス5,500万円でございます。資金増加額は3億5,400万円でございます。VI番の資金期首残高は4億6,200万円でございます。VII番、資金期末残高は8億1,566万円でございます。この金額は対照表の現金及び預金と一致してございます。

以上、簡単でございますが、財務諸表の説明とさせていただきます。

**【宮下分科会長】** どうもありがとうございました。

ただいまの説明につきましてご質問がございましたら、お伺いいたしたいと思いますが、いかがでしょうか。

事故関係が3,400万ということですね。

**【福島会計課長】** はい。

**【宮下分科会長】** 震災関連は何か説明がありましたね。震災による被害というのはございましたか。

**【福島会計課長】** この中では項目としては設けておりませんが、細かいとこ

ろでは、除却したりとか、減損の損失とか、その中に含まれております。

【宮下分科会長】 その中に全部入れ込んであるんですね。

【福島会計課長】 はい。

【関臨時委員】 そういうことは注記事項とかで記載したほうがよろしいんじゃないでしょうか。特に臨時損失に関しては、これは特別に生じたものなので、記載事項があったほうが丁寧かと思います。

【福島会計課長】 はい。

【殿谷理事長】 そのように記載させていただきます。

【宮下分科会長】 よろしくお願ひします。ありがとうございます。関先生からのご意見ですね。

ほかにございますでしょうか、質問及びご意見、どちらでも結構でございます。

【羽原臨時委員】 現在のところ、航空機の燃料費というのは状況としてはどうなんでしょうか、コストとして。

【福島会計課長】 単価的に20年ごろから高くなってございまして、最近ちょっと下がってきておりますけれども、やはり以前の水準から比べますと単価的に高くなってございます。

【羽原臨時委員】 対応は特に特にされていないですか。

【福島会計課長】 もしもこれ以上高くなるとか、急激に高くなるということになりますと、もし対応し切れない見込みになったら、主務省さんのほうにご相談するということになろうかと思ひます。

【殿谷理事長】 我々が使っているのは航空用ガソリンでありまして、ちょっと特殊な燃料でありまして、原油価格及び為替のレートに応じて毎月見直すという形で出ております。今、課長からありましたように、全体として今石油の価格が上がっており、若干円高で逆に助かっているところがありますけれども、全体としてはやはり高目のところに落ちついているという形になります。

ですので、我々としては航空運航費の中に占める割合が高いことになりますので、例えばF T Dを使うとか、そういうような形で全体的な運航経費を減らすという形で今後も努力をしていくことになるかと思ひております。

【羽原臨時委員】 やっぱりかなり圧迫要因ではあるということですね。

【殿谷理事長】 あります。

【羽原臨時委員】 なるほど。ありがとうございました。

【殿谷理事長】 大体リッター270円から300円ぐらいですね。ですから、通常の自動車やバスの倍ぐらいになると。

【羽原臨時委員】 そうすると、かなり訓練所はそういうことへの配慮や、気遣いをして、かなり実際に影響要因としては大きいと考えられますか。

【殿谷理事長】 これ以上に、一時、3年か4年ほど前にもものすごい値段が上がったときには、海上保安庁とか自衛隊も含めて燃料代にすごく困ったことがあると思うんですが、そのときも、我々はどうなるかなとは思ったんですが、何とかほかの予算から節約して持ってきたという形になっています。現時点においては、今のままでいけば何とかいけるのかなと思うんですが、これ以上にまた何か、石油の高騰とか、そういうのがありますと、今課長が申しましたようにご配慮をお願いしていく形になるのかと思っております。

【羽原臨時委員】 わかりました。ありがとうございました。

【宮下分科会長】 ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【宮下分科会長】 どうもありがとうございます。では、財務諸表につきましては「意見なし」といたしたいと思います。

それでは、次の議題、平成23年度業務実績について法人からの説明をお願いいたしますが、別紙につきましては、事前に送付いただいておりますので、時間が限られている関係上、その説明は結構でございます。

では、業務実績についてよろしく願いいたします。

【殿谷理事長】 理事長の殿谷でございます。

まず最初に、昨年まさにこの評価委員会の日、7月28日の朝に、我々の帯広分校で事故が発生いたしまして、評価委員会に私どもも出席できない状況でご審議をお願いするという、非常に申しわけない事態だったと思っております。改めておわび申し上げます。事故のいろいろな対応につきましては、またこの後に説明させていただきたいと思っております。座って説明させていただきます。

五段表で説明させていただきたいと思っておりますが、我々の自己評定として、A以外、SとBのものについて主にご説明させていただきたいと思っております。

まず五段表の1ページ、1の(2)人材の活用に関する年度計画です。内部組織の

活性化を図るためにと、あと業務運営の効率化を推進するための人事交流でございますが、昨年度におきましても25名、職員の約23%について国との人事交流を行いました。特に実科教官におきましては、航空局の飛行検査官、試験官、運航審査官等々との人事交流を7名行っておりまして、経験の共有等に役立てておる。それから組織の若返り等にも役立てているということでSと評価させていただきたいと思っております。

2ページ目でございますが、1の(3)の②教育支援業務の効率化、C90Aの退役によるG58への統一でございますが、C90とG58につきましては、資料1-4に簡単に機体の絵とコックピットの絵をつけてございますが、G58というのは帯広、宮崎で使っているA36という単発機と非常にシステムが類似した双発機でございます。そして、コックピットが新しい先端的なデジタル航法装置を有しているという機体で、我々としては元々このG58に平成22年度に全部移管する予定でございましたが、諸般の事情からG58を5機、C90を5機で、当面の間、2機種運用というのを行うこととしておりました。

しかるところ、平成23年3月の震災でG58が4機、C90が3機流出、損傷いたしましたしまして、これらにつきまして、まずC90の残った2機でもって、その退役を遅らせるとともに、訓練に投入した。それから、G58の代替を投入して、あわせてG58を6機、G58と類似したというか、G58のコックピットのデジタルを通常型の計器でつくったB58という前の形の機体がございますが、非常に性能及び飛行特性等は類似しているという機体を2機、タイムリースで調達いたしましたしまして、計8機体制にすることでもってC90の退役を行いました。

本来的に言うと、C90が5機とG58の5機を合わせて10機のかわりに、G58、B58合わせて8機ということで、機数的には厳しいのでありますけれども、仙台の訓練時間につきまして、1機について1日2飛行、6時間を基本とする体制を、現在、1日3飛行、7.5時間という形で飛行の時間数を増やす、訓練回数を増やすことによりC90の退役を進めたという形でございます。震災の厳しい中でC90Aの退役を、仙台分校及び本校、航大全体の力でもって成し遂げたということでSという具合にお願いしたいと考えているところでございます。

その次は6ページ目の2の(1)の④でございますけれども、年間養成数72というところでございます。72名で中期計画ができているところでございますが、震災

の影響でもって23年度の入学者を36名という具合にせざるを得なかったということでございます。23年度に入って来た学生につきましては、22年度に入試をしている者でございますが、入学を4カ月遅らせておりますので、10月、それから1月という形で36名の入学者にとどまっているところでございます。

同じ6ページの2の(3)航空安全に係る教育に関するところでございますけれども、先ほど申し上げましたとおり、昨年7月28日に帯広分校で訓練機が墜落をし、教官2名、学生1名が死亡し、学生1名が重傷を負うという非常に悲惨な事故が発生しております。詳細につきましては、資料2-8に説明してございます。これは運輸安全委員会の公表資料から持ってきたところでございますが、28日の9時28分ごろ救難信号を発信して訓練機が消息を絶ち、搜索の結果、北海道の芽室町の剣山山中で墜落しているのが発見されているということでございます。航空大学校は平成15年に宮崎で学生、教官3名が死亡するという事故が発生しております。その前の年、平成14年に帯広でスピン訓練中に教官1名が死亡するという事故が発生しております。安全を最優先した訓練に努めてきたところでございますが、しかも、平成21年、それから22年にそれぞれ鹿児島、それから宮崎で訓練中の機体が損傷事故を起こすということに続きまして、3年連続して事故を起こし、しかも今回は3名も死亡するという事故。しかも、それには教官2名が搭乗していて山に衝突をするという死亡事故に、我々としては非常に強い衝撃を受けているところでございます。

現時点におきましては、運輸安全委員会でもって事故原因の調査中でございますけれども、航大としてはその結果を待つことなく、同種事故の原因、安全対策などを参考にして、航大として取り得る対策をとって、昨年10月には帯広分校での訓練も再開し、再開後の安全対策の万全を期しているところでございます。

別添資料の追加のところに、それについて実施した対策をまとめてございますので、これに沿ってご説明をさせていただきたいと思っております。

今回の事故につきましては、小型飛行機が山に衝突をする、CFIT (Controlled Flight into Terrain) という形態の事故でありまして、我が国でも1980年から30件近く発生している様態の事故でございます。これらの事故に係る要因といたしましては、大きく言って操縦士、ヒューマンファクター、人的要因の話、それから機材の不具合に関係するもの、それから天候の急変に関して発生したというのが主な原因でありますので、我々としてもそれらの今回の事故に関してそういうのがどの程度関

与しているかを含めて対策を実施しているところでございます。

まず操縦士の話でございますけれども、操縦士に対しては、法令基準、マニュアルに従って操縦操作を行い、適切な飛行計画を遂行していく能力、技術というのが要求されるわけでありまして。それらができれば、山への衝突等というののもちよっと考えられないわけでありまして、我々としてはここにございますように法令、それから訓練・運航規程、各種規程の遵守の再徹底というのを実施しているところでございます。今回の事故におきましても、例えば外部の見張り、それから最低安全高度の維持、その前提となる有視界気象状態の維持というのがきちとなされていけば、多分事故というのは発生しなかったのではないかとということも考えておりまして、再度これらを中心にして講話等により徹底を図ったということでございます。

それから、全教官に対して毎年技量審査を行っておりますが、事故の後に再度臨時審査を行いました。それから、フライト課程、航大の場合は離着陸訓練、空中操作、基本計器飛行、そしてナビゲーションという4つの科目がございますが、それらにつきまして実際に訓練を行っているときに何らかの不具合が発生したというようなシミュレーションを行いながら模擬訓練を行い、訓練の安全性検証の実施というのをを行ったところでございます。

それから、教育指導方法の確認に加えて、機長の運航調整能力、気象予報や訓練科目等に応じて訓練高度、訓練エリアの決定、実施等を判断し、実施していくという能力の確認というのを行ったところでございます。

それから、訓練区域の地表高度がわかる詳細地図、これはグリッドマップと申しておりますけれども、これを帯広、宮崎等につきまして作成をし、気象予報、それから訓練科目に応じて訓練実施高度が容易に把握できるという地図を作成し、使用しているところでございます。

それから、教官が相互に同乗してオブザーブをする。これは教育の標準化等の観点から実施しているところでございますが、教官オブザーブの実施方法を明確化し、訓練内容についてのさらなる標準化、そして実施しているときの、次でございますが、アサーションについての実施ということについても明確化したところでございます。

技量のその次でございますが、人的要因として挙げられているのが一点集中、ほかの何かに集中をしていて、外部見張りとか、内部に対するモニターが十分にできなかったというようなことも考えられますので、一点集中、過度の訓練集中についての対

策ということで、一点集中の回避、これはあえて一步引いて全体を把握しようとするような習慣づけをする。それから、CRM、これはクルー・リソース・マネジメントということでございますが、その中のスキルとして、コミュニケーション、意思疎通の中のアサーション。アサーションというのは安全に関する意見具申とか質問という形で我々はとらえておりますけれども、アサーションの重要性について研修を行っております。訓練機には通常、操縦する訓練生と教官以外にも、他の訓練生、それから先ほどのオブザーブをしている教官等が搭乗しているわけでありましたが、危ないと感じたようなときには、ちゅうちょなくアサーションを、学生であろうと、搭乗していた教官であろうと実施するという。それから、それを受けた機長は、それに対してそれを尊重するという雰囲気づくりの重要性というのも研修で徹底したところでございますし、運航規程にも定めているところでございます。

3番目の健康管理につきましては、これはちょっとCFITとは関係ございませんけれども、運輸安全委員会の航空安全情報により事故機の機長が薬を服用しつつ飛行を行っていた。これは花粉症の関係の薬でございますけれども、そういうことが明らかになりましたので、これについても医薬品に関する指針、パイロットが使ってはならない医薬品に関する指針等がございます。その周知の徹底、それから健康状態、医薬品を使用した場合の教官、上司への報告の徹底、それから航空身体検査時の申告、医師の所見、コメントの管理職への報告の義務づけ等を行っているところでございます。この機長の場合、毎年の身体検査のときに航空検査医に対して、この使っていた薬を常用しているということを申告した上で身体検査証明が出ている。それがかえって気づかなかった要因でもあるということがありますので、身体検査証明、航空身体検査を受けるときには、どのような申告をしているか、また医師からどのようなコメントがあったのかということについても、上司に対して報告をさせ、それに対して我々としても十分管理をしていきたいと考えているところでございます。

それから、CFITの原因として機材故障というのが幾つかございますが、これについても訓練機全体について総点検を実施しているところでございます。この事故機につきましては、出発時点で不具合は発生していなかったということは確認され、それから、この訓練機の一斉点検により、当時我々は22機訓練機がございましたが、小さな不具合はございましたが、大きな不具合というのはございませんでした。今後とも機材の整備には万全を期していくつもりでございます。

それから、CFITの原因として気象の急変というのが挙げられてございます。気象条件については、特に訓練機のように有視界飛行方式での運航におきましては、有視界気象状態、非常に視界のいい状態を維持していないと、機体の姿勢の維持、地表面との距離の確保、それから他の航空機との衝突防止等に支障が出ますので、法律でも要求されているところでございますが、今回の事故の場合、帯広空港の周辺の広範な空域、訓練区域においては、訓練に支障となるような雲などはなかった。ただ、墜落した剣山の山岳地帯には雲が散在して、山頂は雲に覆われ見えない状態だったという情報もございますので、有視界気象状態を維持し、安全に訓練可能な地域、空域や高度で訓練を行うことを、先ほどの操縦士の技量のところでございましたけれども、法令・規則の遵守、それから運航調整能力の確保、グリッドマップの使用等々の面でも対応しているところでございます。

これらにつきましての対応をとりましたが、今後の課題として、これらのとった対応というのが、継続的に実効あらしめないといけないと考えておまして、教官の定期的な研修、審査、先ほども言いましたようにオブザーブでの指導、それから訓練に関するアンケートを学生等から継続的にとることにより、訓練飛行の状況の実態把握を行い、必要に応じて対策をとる予定にしております。

それから、ヒヤリハットという、事故や重大インシデントには至らないが、その一歩手前で回避した事例、というヒヤリハットという事例につきましても、その情報共有と組織的分析ができるようにヒヤリハットの重要性についての教官、学生への再徹底、安全意識の向上に努めているところでございます。

それから、安全管理規程につきまして、定量的にリスクが評価できるように分析手法、特にリスクについての基準を改めたところでございます。

それから、今後も運輸安全委員会の調査の進展に応じて適時適切に対応していくところでございますが、この帯広の事故につきましては、前途有為な学生さんが1名、それからベテランの教官2名が命を亡くし、それから1名の学生は瀕死の重傷で救助されたという極めて残念な事故であります。特に先ほどから申しましたように、教官2名が搭乗していながら山岳部CFITを起こしたということに、航大としての安全管理責任を痛感しているところでございます。今申し上げましたように小型飛行機の山への衝突という事故様態から考えられる安全対策は実施してきたところでございます。また、運輸安全委員会からの安全情報、機長の薬の服用に関しての安全対策も実

施いたしました。現時点においては、我々としては必要な対策は実施していると考えているところでございますが、先ほど申しました、今後も安全委員会から安全情報、または事故調査報告書等が出た場合については、適時適切に対応していくところでございます。

「航空安全に係る教育の充実」という項目でございますが、これはやはり行われた施策に関しては、安全運航を図るという前提があつてこそその項目であると、私も理解しております、そういう意味ではまことに残念な重大な結果になっているということでございますが、航空大学校としては、このような安全対策をとり、今回の事故の教訓を忘れることなく、さらなる安全体制の万全を期していきたい。そして、中期計画の達成に努力していきたいということで、自己評価としてぎりぎりBという形にさせていただきたいということをお願いしたいと考えているところでございます。

10 ページ目の一番下のほうになります、2の(6)の成果の活用・普及に関する形で、一般に対する航空教室、「空の日」行事等でございますが、昨年、仙台が被災をしましたので、仙台分校については、これはもう致し方ないとしても、事故の影響でもって宮崎本校、それから帯広分校についても計画に盛られていた回数のいろいろな行事ができなかったという形で、これはBというぐあいに自己判定をしているところでございます。

資料4-3のほうに移らせていただきまして、政独委の評価に関する対応でございますが、この中にBが2カ所ございます。

まず2/6ページの運営費交付金債務についてでございますが、先ほど会計課長から話をいたしましたように2億8,000万強の債務が残っている形でございます。これは東日本大震災、それから帯広訓練機事故の影響により長期間の訓練の停止をせざるを得なかったという形で残っているところでございますが、これは今年度中に、先ほど申し上げました仙台分校の訓練加速化等を行っておりますので、今年度から来年度中ぐらいにはほぼ解消したい。現在遅れている訓練を正常に取り戻したいと考えているところでございます。

5/6ページ、随意契約でございますけれども、随意契約につきましては、東日本大震災からの復旧と訓練再開に関する契約、それから帯広事故に伴う対応等につきまして随意契約を行っております。

それから、航空機の無償提供を受けていた団体、航空機操縦士養成振興協会が解散

したため、そこからのリース契約を引き継いだものがございまして、これにつきましてはやはり随意契約を行っている形でございます。そういう意味で、航操振からの引き継ぎ及び東日本大震災からの回復、訓練再開、そして、帯広事故に伴う対応というやむを得ない状況のもののみ随意契約が追加されているという形でございます。

以上、ご説明を終えさせていただきます。

【宮下分科会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、ご質問をお願いいたしたいと思います。

【高田臨時委員】 今、帯広訓練機事故に関して殿谷理事長のほうから実施した対策のまとめを報告していただきました。非常によくやられていると思います。ただ、技量等の問題のところに書いてありますように、質問なんですけれども、気象予報とか訓練科目等に応じた訓練実施高度を容易に決定できるように新たな詳細地図を作成したということ、これは今まで詳細地図がなかったのかなと。それを新たにつくったということは、それが一つの引き金になっているのかなというふうに思いますので、これはなかなかそういう意味では、こういうものを作成したので、今後はいいのですけども、それまでも本来はあってもいいのではないかと思うんです、本来それまでも。なかったということはちょっと意外だなということと、もう一つは、オブザーブ教官の実施方法を明確化したと。訓練内容についてもさらに標準化をするのだというのですけども、ここも、要するにそういうことを規程化されたと思うんですけども、それは今までも規程化しなければいけないところをしていなかったのではないかと、これを読んだときに思ったのんですけども、その辺にちょっと疑問を感じて、こういうのがあれば一つの防止方法になったかなと思うんです。今までも随分訓練をやられている中で、教官オブザーブなんていうのはしょっちゅうある話だと思うんですけども、それがここに来て、今こうなってくるというのはちょっと遅いなという気がするんですね。

もう一つ、ここにはないことなんですけれども、エアラインではGPWSとかTCASとか、近年非常に事故が減ってきて、あるいは事故率は変わらなくても死亡事故が減っているとか、そういうことはいろいろ技術革新があって、例えば飛行機が山にぶつかるときには警報を発しますね、民間のエアラインで使っている航空機ですけども、訓練機はないようですけども、そのウォーニングによってパイロットは操作して、今からぶつかるのを着陸復航というか、復航して事故を未然に防いでいることは

いっぱいあるんですね。

あるいはTCASというのは飛行機同士で互いにコンピュータで情報を発信して、上に行きなさいとか下に行きなさいとか、こういう情報によって飛行機が回避できていることはいっぱいあるわけで、訓練機も確かに非常に高いコストがかかるので、なかなかそういう発想は難しいかもしれないのだけれども、先ほど出たけれども、双発機はG58ですか、CRTの新しい技術革新のコックピットに変えましたね。それだったら、まさにエアラインが使っている状況に近づけているわけですから、そういう意味では、TCASとかGPWSとかで、ウォーニングになったときにどうするかということを、全部CRTに出ますから、だからこそそういうのを考えたらいんじゃないか。一つの方法としてね。こういうハード面だとか、ソフト面だとか、いろいろ対策をまとめられたことは、これは大いに大事だし、やっていただきたいと思うのですが、今みたいなエアラインがやっているようなこと、これを航空大学の飛行機につけることによって、逆にエアラインに行ったときに、それが生きてくるわけですね、訓練のときに使えるわけですから。そういうことを大いに議論していただきたいし、今後検討していただきたいと思うんですが、その辺はどうなんでしょうか

**【殿谷理事長】** まず詳細地図の話でございますけれども、これまでは航空路図誌という一般に市販されている、ちょっと大縮尺のものの地形の色とか、等高線でもって把握をしていたということでございますけれども、それをさらにグリッド、小さな目をつけて、それらについて地表高度というのを具体的なデジタルな数字で入れて、一目でわかるようにしてあるものです。高田委員がおっしゃるように、もっと前からできなかったのかということにつきましては反省しているところでございますので、今回の詳細地図に限らず、ほかの分野についても何かそういうことであらかじめできるものはないのかということは、また我々として検討していきたいと思っております。

それから、教官オブザーブにつきまして、今申しましたようにやり方の明確化、それからアサーションを徹底して実施しろということについて書いたところでございますが、これについても、先ほどのグリッドマップと同じように、ほかの項目につきましても、あらかじめやるべきところはないのかというのを検討してまいりたいと思っております。

それから、GPWSとTCASにつきましては、小型航空機については、今のところ義務づけがございません。世界的にも義務づけがないので、ちょうど我々として使

えるような手ごろなものがないということでございますが、調べたところ、仙台で新しく入れたデジタル航法装置のG58の機体には、簡易型であります。GPWS、デジタルマップと高度計をあわせてGPWSというのをつけておりますし、それからTCASはRA、回避指示は出ませんが、交通指示、TAが出る機能はございます。ですので、いずれ現在のA36、この前事故を起こした機体も、ほぼ20年近く使っておりますので、これらを今後、更新する際には、そういうガーミンのデジタルの航法装置等をつけたもの、それからTCAS、GPWS機能をつけたものへ更新していくように考えているところでございます。

【宮下分科会長】 了解ですか。

【高田臨時委員】 はい。

【宮下分科会長】 ほかにいかがでしょうか。

【李家臨時委員】 質問です。この訓練機の事故のときの状況について2点あります。

1点は、この帯広空港の周りの飛行区域は常に訓練に使っていた領域ですか。

【殿谷理事長】 帯広空港の周辺にはHK8だったと思えますが。

【李家臨時委員】 2-8にありますね。

【殿谷理事長】 はい、ございまして、そこは大体航大が使用してございます。あと、たまに帯広に来て訓練をする機体がございますが、それらについては札幌管制部のほうで訓練区域の調整をしておりますので、ほぼ使っております。当日は、帯広の南の方の、この山でない方については、HK2でございまして、山でないところについては、ほとんど雲のない良い天気であった。ですので、なぜこのHK2-8の方に行ったのかというところが、運航調整能力、管理能力という形で今後我々としても十分注意していかなければいけないというところでございます。

【李家臨時委員】 あと一点は、この事故を起こしたときの飛行は、計器飛行をファイルして飛行していたのでしょうか。

【殿谷理事長】 これは有視界飛行方式です。科目として基本計器飛行（BIF）、これはこういう感じのフードをして、訓練生は前の視界をなくして計器だけを見て、基本的な計器飛行と。これは別に計器飛行証明でないパイロットライセンスでも要求される科目でございます。ですので、横に教官がいて、訓練生は前が見えなくて、前の計器だけを見ている。教官が外部の見張り、それから訓練生に対する指導等を行うという形の飛行でございます。

【李家臨時委員】 わかりました。ありがとうございました。

【宮下分科会長】 ほかにいかがでしょうか。

では、質問等は以上でよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

【宮下分科会長】 では、引き続きまして、不要財産の国庫納付にかかわる説明をいただきまして、これもあわせて評価をいたしたいと思っておりますので、ご説明のほうをよろしくお願いいたします。

【殿谷理事長】 資料8-3でございますが、平成23年度に売却した政府出資財産についての件でございます。

平成23年度におきまして、宮崎本校正門前に、地図にございますが、宮崎市の道路がございますが、これの拡張工事が計画されております。それに伴いまして、宮崎市に政府出資財産、土地のうち664平米を売却して、取得した充当収益1,580万強でございます。これは平成23年7月に既に受領済みでございますが、これを今後不要財産として国庫に返納する予定でございます。

簡単でございますが、以上でございます。

【宮下分科会長】 ありがとうございます。

今の不要財産にかかわる説明につきましては、ご質問はいかがでしょうか。

よろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

【宮下分科会長】 ありがとうございます。

それでは、以上を踏まえまして評価のほうに移りたいと思っておりますが、この不要財産につきましてはご意見がございませんので……。

【殿谷理事長】 今後、財務省等と協議を行いまして、しかる手続の後に国庫に返納します。現時点においては、これは先ほどの現金の中に入っているんですね。

【福島会計課長】 そうですね。

【殿谷理事長】 現金の中に入っておりますけれども、今後不要財産として返納する予定であるということです。

【宮下分科会長】 この件については「意見なし」ということで評価委員長に報告する、こういうことにさせていただきたい、こういうふうに思っております。どうもありがとうございます。

それでは、評価等の審議に入りますので、法人関係者及び傍聴の方はご退室のほうをよろしく願いいたします。

(法人関係者・傍聴者退出)

【分科会長】 不要財産はそれでよかったですかね。

【事務局】 今ので「意見なし」ということで。

【分科会長】 では、今までと同様に評価調書の分科会長試案を準備しておりますので、その中で、評定を空欄でお示ししております項目につきまして、主なご意見を事務局のほうからご説明していただいて、順次評定を決定していきたい、このように考えております。したがって、事務局のほうからそのご説明をお願いしたいと思っております。試案のほうをごらんいただきたいと思っております。

【事務局】 それでは、資料5-3、平成23年度業務実績評価調書、分科会長試案をごらんください。

先ほど分科会長からもお話しいただきましたとおり、評価が分かれて空欄になっているものが26項目中4項目ございます。

まず3ページ目になりますが、「人材の活用」としまして、6名の方からご意見をいただきまして、その内容といたしましては、計画レベルを超えて活発な人事交流を行っていることは評価できるというご意見、それと、業務運営の効率化、活性化のため、積極的な人事交流を行った点は評価できるというご意見、以上の2点がS評価をいただいた方の主なコメントでございます。

また、A評価をいただいた方からコメントが1件ございまして、数字上の目標の大幅達成は理解するが、著しくすぐれた評価とするにはやや不十分であるというご意見をいただいております。

以上となります。

【分科会長】 ありがとうございます。なかなか数字の評価というのは難しいところで、委員の意見も分かれております。Sが5でAが6ということで、まあまあ順調であるというご意見が6でございますので、このところはAの評価ということにさせていただくと。何か特別のご意見がございましたら別でございますが、A評価でまいりたいと思っておりますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 それでは、A評価とさせていただきたいと思っております。

では、続いてお願いいたします。

**【事務局】** 続きましては4つ目の項目、ページで言うと4ページの下のほうになります。「教育支援業務の効率化」ということで、こちらもS評価6名、A評価5名ということで、S評価の6名の方からご意見をいただいております。

主なものとしましては、震災で失った機材の代替導入を進める中で、退役予定の旧機材の退役を完了させたことは、困難な課題を迅速に解決したという意味でも評価できるといった内容のものが5件。

もう一方は、業務効率化について、新世代航法装置を装備したG58機によって業務効率化がなされたことによって、それは評価できますということのコメントをいただいております。

以上となります。

**【分科会長】** ありがとうございます。これにつきまして特にご意見はございませんか。

それでは、この評価はSが6でAが5でございますので、S評価というようにしたいと思います。いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** それでは、S評価とします。

それでは、次をお願いいたします。

**【事務局】** 続いて12個目の項目、「年間の養成学生数」ということで、こちらは資料の9ページとなります。こちらもB評価の方のうち5名からご意見をいただいております。2名の方には東日本大震災という大きな自然災害が原因とはいえ、目標を大きく下回ったという意見と、あと、震災による影響で、入学定員は半減してしまったけれども、それは不可抗力であるという弁護するようなコメントも半分ぐらいの方からいただいております。

以上となります。

**【分科会長】** なかなかこれは難しいところですね。これは震災による影響なので、本来的には不可抗力で免責事項ではないかと。たとえ半減でありましても、それは大学校のほうの責任ではない、こういうふうに思われますね。そういうことを踏まえて、とりあえず順調に推移しているというA評価を出しても問題がないかどうかという、ここについてご意見をいただきたい。

私としましては、目標は達成していないのだから、当然B評価というものはそれなりの意味があると思います。しかし、冷静に考えますと、A評価をされている方が5名おられ、Bのほうが6で多いじゃないかとは言うものの、Bをつけられた方も心の中ではやはり震災の問題というのがあって、Bをつけるのはやむを得ないなと思っておられる方がほとんどだと思うんです。そういう意味からしたら、これはA評価で我々としてはサポートしたほうがいいのではないかと、そういう気もいたしますが、いかがでしょうか。

**【委員】** 私もAにしたんですけれども、訓練機は、震災で、双発機を加えまして使えなかったですね。訓練機が使えないと、当然のことながら、学生が訓練できないので待機しているわけです。余っちゃっているものだから、入れるにも入れられないんですね。その飛行機がないことによって、実際に学生の卒業できない人が余っていて、たしか一時家に帰したんですね。そういうことをやっていますから、何のために学生が入れるかという、訓練するためですから、その訓練機がなければ入れようがないんですね。だから、これはほんとうにやむを得ないなと僕は思っていますので、確かに入学者が減るとか、卒業生が減ったということは大きな問題ではあるんだけど、不可抗力で、訓練するという、そういう技術を与える学校とすればやむを得ない事情だと私は思ったのでAにしました。

**【分科会長】** 今、委員のほうから強くサポートするというご意見がございました。

**【委員】** この評価にコメントをつけることはできるのですか。ABCだけで評価してしまうと、要するにAは目標を順調に着実に達成したということになってしまうわけですね。

**【分科会長】** そうです。ですから、それは課題か何かのところに、指摘事項ですか、総合的な。それでその点に触れるということになるかと思えますね。震災による不可抗力であり、航空大学校の責任を問うことはできない、そういう形。

**【委員】** 責任を問うということを行っているわけではなくて、ここは業務を順調にやったかということ聞かれているだけですよね。

**【分科会長】** ええ。

**【委員】** ですから、我々としては責任を問う云々の話ではないと思うんです。中期計画、年度計画に対して、それが着実に行われたのですかという結果を聞いているだけにすぎないというふうに感じているのですけどね。

【委員】 その場合の年度計画というのが、このあたりに大地震があるのだということがわからない、人間の不明確な、将来予測ができない中においてどういう、その点で従来の計画というものを半分しか訓練しなかったというのは、そこに多少の配慮があってもいいのではないかなと私は考えるわけです。

【委員】 そのやむを得ないというのは、もう重々承知しているのですけどね。

【委員】 はい、で、コメントをつける。

【委員】 ここにどういう表現をしたらいいのかなということですね。

【分科会長】 Aに言葉をつけるわけにはいきませんので、評価はABCというような、そこから評価することになりますが、総合評価のところではAと評価したことは、ということですが、これは見解がどうしても分かれてしまいますので、結果を重視しますと、そういうことになります。プロセスを考えると、やはりこれは少し考える必要があるかなということにもなりますし、もちろん最終的な結果を問われているわけで、非常に難しいところです。この委員と同じようなご意見の委員の方も当然おられるわけで、ここのところは、議論していても意味がないので、一応意見分布を聞いて、どちらが多いかということで、あとは総合評価のところでは適切な文言を入れると。

【事務局】 後でご説明はいたしますが、総合評価のところでも、法人の業務の実績のところでは、震災のことに若干触れております。

【分科会長】 じゃ、またそれはそれでしたいと思いますが、別に対立をあおるつもりは全くありませんので、どうでしょうか。大体皆様方は一応Aという評価でよろしゅうございますか。どうでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 8名ぐらいかな。では、とにかく多数決にはなっておりますので、A評価ということにさせていただきたいと思います。

【委員】 多数決ですか？

【分科会長】 今現在、票をとりました。

【委員】 この出席者の中ですか。

【分科会長】 はい。現在、この中で。

【委員】 委員、逆の言い方をして、72名を予定していたからということで、72名入れたときに、所要の期間の後に半数しか訓練ができなかったというようなことを

考えたときに、分科会長がおっしゃったように、訓練生、技能を持った人を世の中に送り出すということが本来の目的であるから、その目標を達成できる人数に絞ったという、その果敢な判断を逆に評価したい。

【分科会長】 それはそういう形での提案をして、そして……。

【委員】 でも、それはここの項目の判断基準ではないです。よくわかります。

【分科会長】 意見の一致は見られなかったということですが、それで先へ進めたいと思いますが、よろしゅうございますか。対立をあおったつもりはございませんので、ひとつ穏やかに前に進みたいと思います。

【委員】 結果はAですか。

【分科会長】 結果をAとしたいと思います。ちょっと私が強引で恐縮でございますが、よろしくご理解をお願いしたいと思います。

では、続きまして、次の問題ですね。よろしくお願いします。

【事務局】 資料で言いますと、11ページ、「航空安全に係る教育等の充実」、事故のところでございます。

こちらはB評価7名、C評価4名ということで、かなり多くのコメントをいただいておりますので、かいつまんでポイントを申し上げますと、まずB評価をいただいた7名の方から、3年連続で事故が起こってしまい、未然に防げなかったことは問題であるといった趣旨のもの。安全対策上の根本的な見直しが必要なので、今後努力してほしいといったもの、事故調も含めた対応をしてほしいというものです。一方で、現時点での取り組みというのも一定程度評価するというコメントも2件程度いただいております。

一方、C評価を4名の方がつけられておりますが、死亡事故を起こしてしまったことは極めて責任が重い。また、事故が繰り返し起こってしまったことについては厳しい評価をするといった趣旨のものをいただいております。

以上となります。

【分科会長】 私は海のほうどちらかというと専門でございますので、ここは空のほうのご専門の方、形の上ではBが多いのですけれども、問題は、Bの7名の方の意見を見ましたところ、かなりCに近いという方が3名ほどおられるんです。ですが、法人の自己評価がBであるということに引っ張られる形かと思うのですけれども、そういうことで評価はBにされた。しかし、実質的にはCに近いという、そういう方が

おられる。そういうように見ますと、Bでいいと思われているか、文面上読めたかどうか分かりませんが、文面上にあらわれている限りで私が読んだものですが、Bの評価が4名で、Cに近いBが3名で、Cが4名という、4・3・4というような分布になっているように思うんですね。でありますので、ここはBCにこれだけの差がありますが、もう少しよく議論したほうがいい、こういうふうに思います。

そこで、ちょっと指名して悪いのですが、航空のほうのエキスパートでもごまいます委員のほうから何かご示唆を賜ればと思います。

**【委員】** 私はC評価をしました。その理由は、先ほども殿谷理事長のほうから話がありましたけれども、過去に何年か続いて事故が起こった。それぞれ原因とか理由は別なんだと思いますけれども、昨年の平成23年のやつは人身事故も起こして3名の方が亡くなりました。その前の年は、事故ではあるけれども、別に人身事故には至っていない。ただ、昨年に関しては死亡事故に至ったということで、その対策を見てみますと、もちろん最終的な事故調査委員会の国家安全委員会ですか、そこからの結論は出ていませんので、最終的なものではないのですけれども、航空大学校がとった対策を見ていると、やはり管理的な責任というものが問われるのかなというような感じに見えました。したがって、やっぱり順調に推移しているというふうに言えないのではないかな。業績を上げていると言えないのではないかな。やっぱり順調ではなかったというところを指摘せざるを得ないなと思ひまして、私はCにしました。

**【分科会長】** ほかにご意見はございますでしょうか。

**【委員】** 事故に至る過程と申しますか、この1年間のことを考えますと、事故が起きる前は事故を防ぐために、どのような事故が起こるかわからない状況でも事故を絶対に防ぎましよう、そういう状態がずっと続いていたわけです。その後、もちろん絶対に起こしてはいけない事故が起きてしまった訳でして、事故が起きた後に、今度はその原因究明と申しますか、再発防止のためにいろいろ対策を考えましたということで、先ほど理事長のほうからいろいろご説明がありました。まだ事故調のほうで事故原因に関する報告が全然出ていない状況ですので、どうして事故が起きたか、その辺の議論はここではできないのかと思います。ただし、いろいろ広い目で見ると、こういう要素が考えられるから事故防止のために、再発防止のためにこういったことをやりましようということで航大のほうで考えてやられた。その点は評価できると思ひます。事故原因が明らかにされた段階で、それが的を外れていたということもあるかも

しれないのですけれども、まだわからない点が多いので、今の段階ではできる限りのことをやっていたらという感じかと思います。

私はBをひとまずつけましたが、自分で書いた意見を改めて見直してみても、あまり積極的にBをつけている訳ではないことがわかります。その理由としては、Bというのは、中期目標の達成に向けておおむね着実な状況にあると定義されていますが、中期目標というのが、この紙の該当の項目に書いてある①から④までなので、それらに関してはまあやってきているのかなということで、かなり消極的な意見ですが、Bをつけました。

ただし、先ほどの殿谷理事長の最後のほうのご発言の中で、最後のほうで安全運航を図る前提があつてからこそその項目だと、そんなようなことをおっしゃりました。そうすると、この項目はもしかしたら評価しようがないのかなという気がちょっとしつつかあります。要はこの項目を打ち出す前提がちゃんと整っていなかったといったようなことを理事長がおっしゃられたので、はっきり言ひまして、今非常に悩んでいるところです、はっきり言ひまして。

**【分科会長】** とにかく以前は4つに分かれていたようですね、14が4項目で、それぞれ評価された。これが4項目をまとめて1つ評価するというふうになりましたので、やはり大きな問題が含まれておれば、それはもう他に連鎖するという、そういう考え方によるものだと思いますね、一つ一つ議論していくという。だから、理事長がそういうふうにおっしゃったのは、ある意味では事後的対策が不十分だということにも受け取れますよ。私はそれをちょっと聞き逃してしまったので、理事長の発言を。そうおっしゃったのであれば、それはちょっと問題かなという気がします。

ほかにございますでしょうか。

**【委員】** 事故を起こしたら、あとからどんな言いわけも通用しないですよ。ましてや安全教育を施す教育機関ですから、東電の原発事故ではないですけども、何を後から言つたって、もう通じない。そういう意味で、私自身はCでもまだ甘いかと思つているぐらいです。甘い評価をすれば私たちの評価委員会の姿勢が逆に世間の評価対象にされてしまいますよ。

**【分科会長】** 先生のご意見はそういうことですね。

**【委員】** 同じですね。

**【分科会長】** 委員も同じ意見であると。

【委員】 これにCをつけなかったら、逆に何にCをつけるんだと聞きたい。とにかく原因がまだ出てないからなんておかしいでしょう。そうなると、原因が出るまで10年ほっとくということになるけど、そんなことはあり得ないので、明らかに今まで、現時点で、現在の社会的、一般的といいますか、中で最善の対策をとってきたかということについては、逆に今からの対策を聞いていると、先ほどの委員のように、そんなこともまだやっていなかったのということにしか私は取れないので、今の委員と全く同じで、Cが一番下だからCにただけで、これはC以下だとほんとうは思います。

結果責任というか、最善のことをやっていた上で、それこそ不可抗力に使いものなら別だけど、そうとは思えない。教官が2人乗っていて、天気の良い日に、何で山に当たるのかということは、これはもう、やっぱり何か慢心があったか、わからないですが、原因がわからないからBというのはおかしくて、わからなくても、これだけの事故を起こしたことについてはそれだけのあれだということで、私は全く今の委員と一緒に、Cが下だからC。

【分科会長】 ありがとうございます。委員、どうぞ。

【委員】 亡くなられた方に失礼なんですけれども、やっぱり薬を飲まれていたということがはっきりわかって、船のほうも、船に乗ったときに、自分は今どういう薬を常備で飲んでいきますというのは、船に乗ったときに船長にディクレアするのですが、高血圧の薬を常用していますとか、そういう薬のことははっきり言っているんです、マニュアルのほうでもですね。やはり薬とか、そういうものに対してももうちょっと敏感になるべきだったのではないかと思います。私はBにつけたんですけれども、かなりきついBだという判断です。

【分科会長】 ありがとうございます。他の委員、ございますか。

【委員】 その後に出てくるんですけれども、Bにつけられている「空の日」のイベントができませんでしたと、こういうのがBだというのであるならば、Cしかないかなと思って、私はCにしました。

【分科会長】 相対的にウエートが全然違うと、軽さ、重さ。

【委員】 おっしゃるとおりこれがCでなければ、何がCなのかなと。

【分科会長】 ということですね。もうかなり聞いて、やさしい方もおありでしょうから、全員に発言を求めるといことも難しいかと思いますが、委員はいかがでしょうか。

【委員】 結論から言えば、最初Bにしたんですが、本来はCということで、これを中期目標の達成状況として十分な実績を上げていると認められると言い切ってしまうのには無理があるかなと考え、Cです。特におられる場で申し上げるのはちょっと言いにくいので差し控えたのですが、リスクレベルの評価ということで、資料2-9のこういう対応をしたと言われるのですが、これだけでは何の役にも立たないと思います。

【分科会長】 これは意味がちょっとわからなかったですね。リスクレベルの採用という、この表……。

【委員】 こういうふうに認識するんだよというのはわかるんですが、これを実際に役立てるといえるのはかなり無理があると思います。

それと、運輸安全委員会より仮に事故報告書が出ても、事故原因はなかなか明確にはわからない面があると思います、したがって、ここはやはりCということで、今後もう少し組織としての対応を図っていただくしかしようがないかなと思います。

【分科会長】 委員、いかがですか。

【委員】 私はこれにはBをつけたんですけれども、やはり命が失われていて、死亡事故になっている。でも、独法の自己評価のほうの判断に引っ張られてしまったという部分が多いので、限りなくCに近い。やはりそういうふうにこちらの委員会でも判断をしないと、世間が先ほどもおっしゃっていた評価委員自体の評価をしますよということにもなりかねないので、ここは厳しくすべきというふうに思いました。

【分科会長】 委員はいかがですか。

【委員】 私も実はBをつけたのですが、先ほどの36名ですか、半減したというところは不可抗力だというようなことは言えますけれども、ここは皆さん方のご意見を聞いていて、やっぱりそうだな、ここにCをつけなければ、Cって何のためにあるのかなと。だんだんそんなふうに今心を入れかえました。

【分科会長】 先ほど入学者のところでAをつけましたのも、きっちりした判断基準で通していかないと、震災は震災でこれは不可抗力というような我々委員会としての判断でいいかと思うのですが、ここのところはまた別のきちっとした判断をしないとイケないなど。

今伺いますと、Cというご意見で大体統一されているんです。Bというのはおおむね順調ということになっているんですね。これをもっておおむね順調と言え

るかという、言えない。一方、Cにすると、事前的にも事後的にも中期計画は達成できないというふうになってしまっているんですね。でも、やっぱり何らかの対応をされているはずだ、事後的に。とにかく運航も再開されているわけだし、それなりのリスクの対応もされているはずだと思ったのですが、どうもそうでもないというような、そういうお話であるわけですね。

問題提起いたしましたようにBの委員の先生方の中に、かなり心情的にCに近い方がおられる。文章だけではわかりませんので、普通にBと読める方もひよっとしたらそうであるかもしれないということで、ちょっと問題提起をさせていただきました。やはり原因は違うんでしょうけれども、全く同じ事故ではないといたしましても、それを3年間繰り返してきたという、そういう問題があると思うんですね。結局、それは事故の原因は違ったとしても、共通して流れる何かがあるに違いないと私は思うんです。それを航空大学校としては見つけてほしいです、何なのかということですね。そここのところを見落としておられる可能性があるのではないかと思うんです。やっぱり本来的にそここのところを見つけておられないということが問題になり、今後もちろんそれを踏まえて既に再開もされておられるわけでありますから、組織としてきちんと安全面で立ち直っていかれるという、そういう当然期待と希望も込めておるわけですが、結論としてはやはりこここのところはC評価にせざるを得ないと思います。

よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

**【事務局】** 以上で各評価は確定いたしました。

**【分科会長】** そういたしますと、全体的には総合的な評定の分布状況はどうになりましたか。

**【事務局】** 評定の分布状況ですが、合計26項目のうち、Sが1項目、Aが23項目、Bが1項目、Cが1項目となります。

**【分科会長】** Sが1項目ですか。

**【事務局】** はい。

**【分科会長】** それで26と。

ただし、全体でAが最多の項目となっておりますので、業務は全体としては順調に着実に動いていると、そういう評価になります。

委員の先生方からいただきました事前のご意見を事務局のほうでまとめていただいております。若干試案という形になっておるとは思いますけれども、そこを読み上げていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

**【事務局】** 同じ資料5-3の一番後ろ、25ページ目をごらんください。総合評価ということで、前の2独法と同じく各委員の先生からのものを書かせていただいております。分類として、法人の業務の実績、課題・改善点、業務運営に対する意見等、あと、最後その他となっておりますが、多少オーバーラップするものもございましたので、こちらで再整理した形で赤の点線内の分科会長試案としております。順に読み上げさせていただきます。

まず法人の業務の実績としましては、東日本大震災のため法人業務に多大な影響を受けてしまった点は不可抗力によるものである。帯広分校における事故が起きたことは、日夜安全運航遂行達成のため懸命に努力を続ける理事長以下航大職員、学生にとって残念無念であると推察する。

極めて大きな震災と事故を経験しながら、その中で航空大学校の努力により、組織運営の効率化、業務運営の効率化に努めており、中期計画に向けて総じて着実に業務を遂行していると評価できる。

震災で失った機材の代替導入を進める中で、退役予定の旧機材の退役を完了させたことは、困難な課題を迅速に解決したという意味でもすぐれた成果であると評価できる。

できるだけ事故対応をした上で、平成23年10月に帯広校での訓練を再開したこと、アサーションの実施方法について周知徹底したことは評価できる。

以上が法人の業務の実績となります。

**【分科会長】** 以上が実績ですね。続きまして、課題のほうも同時にお願いいたします。

**【事務局】** 課題・改善点、業務運営に対する意見等に移ります。

まず3年連続の航空機事故発生という点を重くとらえるべき。過去の教訓が生かされているとは言いがたく、二度とこうした事態にならぬよう、徹底的な検証と対策の策定を通じたさらなる改善の努力を望む。

飛行前の機体の点検、健康状態の確認をしっかりと実施していくべき。

P D C Aサイクルによる十分条件としてのチェック（見直し）とアクション（改善）

における安全上の問題や、機能不十分な点が明らかにされておらず、見直し結果で明らかになった問題に対する有効な対策の実施が不明瞭である。単に決まり事の確認と  
いった型どおりの見直しや実効性のない改善ではなく、傾向や兆候の背景まで見直し、  
具体的な方法や必要な資源を提供するための措置など、継続的、持続的改善策が求め  
られる。

F T Dにより過去に航空大学校で発生した事故の対処訓練を実施するなどを考える  
べき。

対地衝突防止装置、空中衝突防止装置等の機器搭載は、コスト面の問題はあるが、  
訓練機に搭載すれば、機器の取り扱いや操作に習熟し、旅客機の操縦に役立つと思う。

今後は、人事交流の具体的な成果についても踏み込んで検証する必要がある。

震災の影響による学生数の確保未達、広報活動の停滞等についても、早期に正常化  
が行われることを期待する。

以上となります。

**【分科会長】** どうもありがとうございました。うまくまとめていただいております。  
Cになることを予想した課題のまとめではないのですけれども、そのような意味合い  
のことも、最初の〇のところに書いてあります。もったきつい表現が必要であるとい  
うことでありましたら、お伝えいただければと思いますけれども。

右側のその他事項のほうもあれですかね、会長試案というのがございますけれども。

**【事務局】** はい、1点ございます。

**【分科会長】** それはどこに入れるんですか。その他という事項があるんですかね。

**【事務局】** そうですね。

**【分科会長】** どうぞ。

**【事務局】** 航空業界はL C C元年と名づけて大競争時代に入ったと言われている。  
パイロットの養成が需要に対応できるかという声も聞こえてくる。日本の空は、日本  
人のパイロットが中心的な役割を果たし安全を守るという観点から、航空大学校の果  
たすべき役割は極めて大きなものがあると思う。

以上です。

**【分科会長】** これはもう事実ですね。ですから、私たちはほんとうに航空大学校の  
機能と申しますか、社会に対する役割というものは非常に大きく、高く評価しており  
ますので、そのことの裏返しといたしまして、この際しっかりとお願いしたいという、

そういう激励の意味も込めてのCでありますので。

【委員】 法人の業務の実績の分科会長試案の一番下で、「アサーションの実施方法について周知徹底したことは評価できる」とありますけれども、先ほどの議論で、実施した対策が不十分ではないか、とありましたが、そのこととちょっと矛盾していますね。

【分科会長】 こういうご意見をお書きになった方はどなたかちょっとよくわからないのですが。

【委員】 これは私です。意味は、いろいろ対策が不完全な中で、これだけはとりわけ評価できるということです。

【分科会長】 訓練を再開したということは評価できますよね。

【委員】 ええ。その対策としてこのアサーション、要するに自分がまたは状況が悪い中で、機長に対して意見を具申できるようなことを訓練するとか、そういう雰囲気づくりをするというのは、事故対策として評価できるのではないかとということです。

【分科会長】 なるほど。これはちょっと専門的に、今のところの議論を収めんしていただきたいです。

【委員】 委員のおっしゃるとおりで、アサーションというのは、今回はやったかどうかわかりませんが、例えば学生が教官に言うとか、あるいは教官が2人おられましたから、いわゆる正規の教官とアシスタントの教官がいますね。これは上下関係がありまして、なかなか教官が言いにくいことがあるんですね、特に下位の教官の場合には。だけど、間違ったことがあれば、安全上の問題があれば、学生であろうが、下位の教官であろうが、上の方にはっきり言って直させるということが大事だということはエアラインの中でもやっていますし、この問題ももしかしたら、そういうことを言わなかったのではないか、言うべきことを。だから、それを多分訓練の再開に向けて何をやったか、いろいろやらなくちゃいけないんだけど、その中の一つに挙げていると思います。

【分科会長】 そうすると、これは評価と別に。

【委員】 アサーションというのは大事なことですから、それは評価していいんじゃないでしょうかね。

【委員】 そんなことは当たり前じゃないですかね。

【分科会長】 海のほうでは当たり前だと。

【委員】 ここにCRMがありますね。コックピット・リソース・マネジメント、我々の世界ではこんなのは当たり前で、あれは何のためにやっているかといったら、すべてのみんなの能力、キャパを利用するために下も遠慮せんで上に、こんなのは逆に今ごろ、私に言わせたら、厳しいかもしれんけれども、今ごろアサーションなんてよく言っているな、と感想です。もちろん今までやっていないことをやるのが悪いことではなくて、いいことなんだけれども、評価と言われたら、今までやっていないことに対するマイナス評価しか出てこないと。

【分科会長】 まあ、結局はいいと、この部分は残しておいても。

【委員】 いいですよ、残して。

【分科会長】 わかりました。ほかに……。

【委員】 事故で3人が亡くなられて、1人の学生が負傷しましたね。今どうなっているか、すごく気になるんですけども、わかりますか。

【分科会長】 けがをした学生さんの情報を。

【事務局】 3カ月おくれで次のクラスに編入しております。既にけがは治って、訓練に復帰しております。

【委員】 本人がこの件でやめるということにはなかったわけですね。

【事務局】 はい。

【委員】 すごいタフだな。

【委員】 精神的にも。

【事務局】 精神的にも気丈な方で、全然心理的にも大丈夫という評価をいただいたということです。

【委員】 普通ならショックでやめてしまうんじゃないかと心配するんだけど。

【委員】 フラッシュバックというのがありますね、じゃ、それはないんですね。

【事務局】 そこも心理療法士ですか、専門の先生にもきっちり見てもらった上で、大丈夫でしょうということで復帰させております。

【委員】 過去に事故があったときに、そういう生き残った人が結構フラッシュバックで、10年単位でなかなか戻れないことがあるんです。私もそれを経験していますから、見ていますから、すごく心配だったんですけども、戻ってきているのはいいけれども、またずっとフォローしかないといかんと思うんです。

【事務局】 そのフォローは定期的にやっているというふうに聞いております。

【委員】 わかりました。

【委員】 彼が戻ってきているのであれば、当然この事故原因の究明については、本人は事故当時見ているわけで、ものすごい貴重なというか、そういう作業は今回のやつに何も触れられていないんですけれども、当事者からの聞き取りみたいなことはどうなんでしょうか。

【委員】 それはやれる状況ならやっているんじゃないでしょうかね。

【委員】 それで心配したのは、もうやめてしまっていたら、多分性質的にあれで。ただ、戻っているということは、訓練にも復帰されていると。それならば聞けるのではないかなと。今復帰されていることを聞いたのでね。私はてっきりもうあれかと思っていたものですから、それだったら聞き取り調査もできるんじゃないかと。

【事務局】 運輸安全委員会では、事故調査の一環として聞いているというふうに聞いております。

【委員】 当然そうでしょうね。

【事務局】 それから、先ほどちょっと話が出ましたが、事情を言うと、この学生はちょうどフードをかぶって計器しか見ていない状態で突っ込んでいますので。

【委員】 じゃ、いきなりか。

【事務局】 ええ、そのシチュエーションをほんとうに、外部については彼は見られなかったのではないかと。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 今意見として委員の方から対地衝突防止装置、空中衝突防止装置の設置というのがありますけれども、事前説明のときにちょっと申し上げたんですが、ここに書かなかったのが抜けておりますが、これも当然ながら、訓練機にはコックピットボイスレコーダーも、フライトデータレコーダーもついていないので、それを設置するほうが重要ではないかということから、ここへ加えていただいたほうがいいと思われます。

【委員】 何か足りないような気がするんですね。訓練機だからいいんだというのはちょっと違う。

【委員】 おっしゃるとおりですね。CVR（コックピットボイスレコーダー）とかDFDRがあると、事故原因の究明になりますね。ただ、なかなかコストの問題とか

あって多分ないんだと思うんですね。

【委員】 確かにコストの問題はある。

【分科会長】 コスト面はあるがと書いてありますね。それをちょっと入れておいてください。コスト面が解決すれば入るわけですから。

【委員】 そうなんですね、安全第一と言うんだったら。安全第一と言っていないながらコストがかかるからやらないというのはね。

【分科会長】 そう。しかも教育機関でしょう。命かけて教育するというのはおかしいですよ。

【委員】 そう、教育機関で、一番安全についても最先端をいくべきところが、たしかにコストもあるけど、でも、規則上要らないとか……。

【分科会長】 当然必要なコストです。

【委員】 そう。かけなければいけないコストだと思うんですけども。

【分科会長】 小型機だから要らんとか、そんな話ではないです。

【委員】 違うと思いますけどね。

【委員】 安全以外で、やりとりというのをレコードしておいて、それを後で先生がそういうのをチェックするとか、そういうのにも利用できるんじゃないでしょうかね。

【分科会長】 そうですね。

【委員】 だから、今までの訓練の飛んでいる最中のやつは、ほかの人にはわからないというのが今までの状態だったんですけれども、それ自体がちょっと不自然かなと。

【委員】 ちょっと一言。業務実績の2番目の意見の表現がどうも釈然としないのですけれども、表現は分科会長にお任せしたいと思いますが。

【分科会長】 どこですか。

【委員】 「残念無念」という表現です。

【分科会長】 残念無念であると推察する。そうかそうか。

【委員】 ここに書くにはちょっとふさわしい言葉ではないなと思います。

【分科会長】 なるほどね。お気持ちが出たんですよ。どうしますかね。

【委員】 分科会長にお任せします。

【分科会長】 また書き方はお任せいただければと思います。よろしゅうございませうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 　では、全体評価はAでございまして、そのこのところの理由は、評定の分布状況を踏まえて、中期目標の達成に向けて着実な実施状況が認められるという、そういう趣旨の理由を付すことにいたしたいと思います。

　それでは、航空大学校に対しまして評価結果を連絡いたしますので、入場のほうをご連絡いただきたいと思います。

（法人関係者・傍聴者入室）

【宮下分科会長】 　どうも大変お待たせをいたしました。いろいろと議論が伯仲いたしまして、例の航空の安全のところはCという評価になりました。その全体を踏まえまして、26項目中、Sが1、Aが23、Bが1、Cが1、こういうような評価結果でございます。委員の皆様もいろいろと航大に対する期待も非常に大きいので、多少お金がかかっても、安全な機器といえますか、安全性を確保できるような機器を、ボイスレコーダーとか、いろいろさっき出ておりましたけれども、いろんな機器があるようでございます。そういうものもできるだけ入れて、そして将来の希望を与えるような、さらなる改善をしていただきたいと、そういうことでございますので、航大の発展を期待して、その安全のところはCと、そういうふうにさせていただきましたので、ひとつよろしくお願ひしたいと思います。どうもありがとうございました。

【事務局】 　全体評定を。

【宮下分科会長】 　全体評定は、総合的に着実にということでAでございます。

　では、進行のほうを事務局のほうにお渡ししたいと思います。

【事務局】 　分科会長、委員の皆様、長い間ありがとうございました。

最後に、本日の分科会の議事要旨の公開について簡単にご説明させていただきます。

まず、本日の委員会の内容につきましては、議事の公開についての方針に基づき、議事要旨を作成のうえ、速やかに公表することとさせていただきます。

なお、記載事項については主な意見のみとし、評価の結果に関する内容の記載はいたしません。また、議事録につきましては、後日、その内容をご確認いただきたく、委員各位に送付させていただきますので、お忙しいところをまことに恐縮ですが、ご発言内容のご確認をお願い申し上げます。

なお、この議事録につきましても、評価委員会の運営規則にのっとり、評価に関する部分の発言者名は記載しないことといたします。

また、本日配付させていただきました会議資料等につきましては郵送させていただきます。

ますので、ご着席の場にそのままとしていただいて結構でございます。

以上、簡単に事務的なご説明をさせていただきました。

それでは、これもちまして第21回国土交通省独立行政法人評価委員会教育機関分科会を終了させていただきます。委員の皆様には長時間にわたり議事進行にご協力いただきありがとうございました。

**【宮下分科会長】** どうもありがとうございました。長時間お待たせいたしまして、ご発展をひとつ。

**【殿谷理事長】** 発展に努めてまいります。

**【宮下分科会長】** どうぞよろしく願いいたします。

— 了 —