

独立行政法人航空大学校第5期中期目標

第1 政策体系における法人の位置付け及び役割

独立行政法人航空大学校（以下「大学校」という。）は、社会経済活動を支える航空輸送の担い手である操縦士を養成する基盤的機関として、昭和29年の運輸省附属機関としての設立以来、我が国航空会社の基幹的要員となる質の高い操縦士を安定的に輩出しており、大学校出身者が全体の約4割を占めるまでに至っている。

また、我が国航空会社の操縦士の年齢構成は50歳前後に偏在し、2030年頃から操縦士の大量退職が見込まれていることなどを踏まえ、大学校では、平成30年度入学生より養成規模を拡大しているところである。

こうした中、2020年からの新型コロナウイルス感染症（以下「感染症」という。）の世界的な流行を受けて、国内外の航空ネットワークの維持に深刻な影響が生じているところであるが、操縦士が機長として活躍するまでに長い期間を要することを勘案すると、将来の航空需要の回復・増大を見据えて、計画的に操縦士を養成・確保していくことが極めて重要である。

なお、「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年3月）において、訪日外国人旅行者数「2030年6000万人」を目指すとしているが、これは政府として引き続き重要な政策目標であり、将来のインバウンド需要回復のボトルネックとならないようにする観点からも、継続的な取り組みが必要である。

また、大学校では、長年の操縦士養成の知見を活用した民間養成機関への技術支援等、我が国全体の操縦士養成能力の拡充にも寄与してきている。民間養成機関の中には、海外機関に操縦士養成を委託していることにより、感染症の世界的な流行による影響を大きく受けているものもあり、大学校は、そのような民間養成機関への支援に一層の役割を果たすことも期待されている。

一方で、前中期目標期間の平成28年に仙台分校におけるG58胴体着陸の航空事故、令和2年に帯広分校におけるSR22前脚破損の重大インシデントが発生し、訓練の中断を余儀なくされ、安全管理体制の強化の重要性が増加している。また、学生の資格取得率が低下しており、改善に向けて効果的な教育訓練体制のあり方を追求することも課題となっている。

これらの状況を踏まえ、大学校においては、将来、我が国航空会社において、機長や訓練・査察を行う指導的操縦士などの基幹的要員となる質の高い操縦士の養成、私立大学等の民間養成機関への技術支援を着実にを行うこと等により、航空会社のニーズにあった資質を有する操縦士を長期的かつ安定的に確保し、我が国の航空輸送の安全・安定に貢献すること等、国土交通政策に係る大学校の任務を的確に遂行する。

なお、運営にあたっては、自律性、自発性及び透明性を備え、より効率的・効果的に行うという独立行政法人制度の趣旨を十分に踏まえつつ、実施していくものとする。

（別添1）政策体系図

(別添2) 法人の使命等と目標の関係

第2 中期目標の期間

令和3年4月1日から令和8年3月31日までの5年間とする。

第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

独立行政法人航空大学校法(平成11年法律第215号)に基づき、航空機の操縦に関する学科及び技能を教授し、航空機の操縦に従事する者を養成する業務等を実施する。我が国航空会社の基幹的要員となる質の高い操縦士を安定的に輩出するため、年間108名を入学定員として養成等を実施する。

なお、「独立行政法人の目標の策定に関する指針」(令和4年3月2日改定)における「一定の事業等のまとめり」は、航空機操縦士養成事業とし、本章(1)から(3)により業務を実施する。

(1) 教育の質の向上

基幹的要員となる質の高い操縦士の養成を行うという観点から、以下の施策を実施することにより教育の質の向上を図る。

① 学生への教育の質の向上

イ 航空会社と業務運営等に関して定期的に意見交換や情報交換を行い、エアラインパイロットに要求される知識・技能等を的確に把握し、教育内容、教育体制の充実を図るとともに、より多くの学生が操縦士として就職できるよう就職支援にも活用する。また、操縦士養成に係る教育技法及び評価法に関する調査・研究、国内の諸施設の実態調査並びに国際基準の調査・研究等を実施し、その成果を教育・訓練に反映させる。

ロ 学科教育については、教育内容の充実等により、学内成績や国家試験合格率の維持・向上を図る。

ハ 操縦教育について、操縦技量の一層の底上げを図るため、これまでの検証結果を踏まえて、操縦演習における追加教育制度の更なる充実を図る。

② 資質の高い学生の確保

イ より資質の高い学生を確保するため、効果的かつ効率的な広報活動に努める。

ロ 入学試験制度については、入学後の成績や航空会社との情報交換等も踏まえて継続的に検証・評価を行う。

③ 訓練環境の維持・向上

安定的な訓練実施のため、訓練環境の維持・向上を図る。

特に、天候や機材不具合等に影響される飛行訓練を計画的に実施するため、既存の訓練環境に応じた教育内容の最適化を図りつつ、必要な訓練環境の整備を図る。また、整備委託先と適切な意思の疎通及び整備情報の共

有により十分な機材不具合対応を実施する。

加えて、感染症の拡大により、対面授業や課程間の学生の移動が中断し、授業が停滞したことを考慮し、継続的な教育の実施体制を確保するとともに、効率的で効果的な教育により学生の訓練効果を高めるため、学科教育及び操縦教育における ICT の活用、書類の電子化等を推進する。

④ 教官の質の確保

教育の質の向上や平準化を図るため、操縦士養成における教官の教育技法等の向上及び標準化に向けた取り組みを充実させる。

【指標】

- ・ 事業用操縦士（陸上多発）及び計器飛行証明の学生の資格取得率を各年度とも 91%以上とする。（前中期目標期間までの実績：90%）
- ・ 中期目標期間における資格取得者の航空会社等への就職率について、中期目標期間の最終年度末時点において 96%以上とする。（前中期目標期間までの実績：96%）
- ・ 過去 5 年以内に卒業生を採用した航空会社に対するアンケートについて、80%以上の肯定的な評価を得る。

<指標の考え方>

- ・ 事業用操縦士（陸上多発）及び計器飛行証明の資格取得率について、前中期目標期間では 91%を目標値に設定していたもののこれを達成できなかったことから、引き続き同水準の目標値を設定して改善を促すこととした。
- ・ 資格取得者の航空会社等への就職率については、前中期目標期間では 92%を目標値に設定していたところこれを上回る結果になったことから、前中期目標期間までの実績の平均値である 96%を新たな目標値として設定し、高い就職率を維持するよう促すこととした。
- ・ 卒業生を採用した航空会社に対するアンケートについては、航空会社の評価を可視化し、学生への教育の質の向上に繋げるため実施することとし、80%以上の肯定的な評価が得られれば、教育内容や教育体制が概ね適正であると考えられ、目標値を設定することとした。

【困難度：高】 就職率については、世界情勢、景気変動、航空会社の経営判断等の外部要因に強く影響を受ける指標であるため。

<想定される外部要因>

学生の操縦士としての航空会社等への就職については、世界的な社会情勢や経済状況といったマクロな要因から、航空業界の動向、更には個別の

航空会社の方向性といったミクロな要因まで、様々なレベルの要因の影響を受ける。また、影響を与える具体的な要因としては、単に個々の会社の人的リソースの問題だけでなく、様々なレベルにおける経済的・財政的な状況の変化、操縦士の需給やリソースの多様化等に係る状況の変化、利用者のニーズや社会的な要請に対する対応判断、路線計画や機材計画など会社個々の経営判断など多岐にわたるものである。

さらに、学生の卒業については、各年度複数回に分かれており、かつ毎年度卒業時期が異なることや、上記の外部要因により卒業後に航空会社等への就職活動を行う場合があること等に留意する必要がある。

大学校の学生の質の向上は、就職に影響を与える要因であるが、上記に述べた様々な要因が複合的に関係しあいながら、就職に対して大きな影響を与えることとなる。

評価にあたっては、就職に大きな影響を与えると思われる外部要因の中に把握することができない情報が含まれていることや操縦士への就職プロセスの特殊性を踏まえなければならない。そのうえで、大学校の役割を鑑み、質の高い操縦士の輩出という観点から、大学校における教育の質の向上に係る取り組み等を含めて総合的に勘案して評価を行うこととする。

(2) 航空安全に係る教育等の充実

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、理事長のリーダーシップの下、航空事故・重大インシデント0件を目標に、大学校において以下の事項を行うとともに、これまでの安全対策の見直しによる効果や課題を総括した上で安全管理に係る体制の不断の見直しを行う等により、安全管理体制の強化に向けた取組を定着させ、安全運航の確保を図る。

- ① 航空安全プログラム（SSP）に基づき、次に掲げる取組を実施する。
 - イ 大学校の安全に関する取組目標について、次に掲げる観点から安全指標及び安全目標値を年度計画において設定する。
 - a. 業務の特性を表した指標であること。
 - b. 測定可能な指標であること。
 - c. 過去の実績、事業計画等と照合し、現状よりも改善（現状が最高の安全性を示し、現状以上の改善ができない場合は、維持を含む。）した値を目標値としていること。
 - ロ 安全管理システム（SMS）のもと、大学校の安全達成度の測定及び監視等により、安全の傾向について把握・分析を行い、安全に関する取組目標等の再設定、安全最優先の意識の徹底、組織内の適切な意思の疎通及び安全情報の共有等、必要な安全対策を実施する。
 - ハ 大学校の安全に関する情報の収集体制を強化し、必要な場合には国土交

通省等に報告する。

ニ 組織全体における安全に関する統一的な組織風土の醸成を促進するために、役員及び職員に対する安全教育を実施するとともに、整備委託先等についても安全教育に関する指導・監督を行う。また、訓練機の安全運航の確保に係る調査・検討、その結果について周知・徹底等を図るための活動を推進する。

- ② 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。
- ③ 実機訓練における教育の実態をより正確に把握するとともに、教育の質の更なる向上、平準化を図るために必要な措置を推進する。
- ④ 訓練機の運航に直接関係する部門（整備委託先等を含む）に対する定期的な安全監査や、日常の業務における管理・監督等を通じて、最適な安全管理の実施やヒューマンエラーの防止等に努め、安全対策に万全を期す。
- ⑤ 年1回程度、組織全体の安全管理体制の構築・改善の状況を振り返り、適切かつ有効に機能しているか確認し、必要に応じて見直しを行う。

(3) 私立大学等の民間養成機関への技術支援及び裾野拡大

- ① 民間養成機関における学生等の技量レベルの向上等に資するため、大学校の教育の質の向上を図るにあたり得られた知見や教育・訓練内容の提供等、引き続き技術支援を毎年度実施するとともに、さらなる強化を図る。特に、感染症の拡大により操縦士養成能力の維持に支障を来している民間養成機関に対しては、大学校の施設等の経営資源を活用した技術支援を含め検討する。
- ② 大学校が実施する操縦訓練への理解及び将来を担う操縦士の確保に向けた取り組みとして、航空思想の普及・啓発のための行事を年16回程度開催し、航空の裾野拡大に取り組む。

第4 業務運営の効率化に関する事項

(1) 業務改善の取組

① 組織パフォーマンスの向上

大学校の使命と役割を役職員ひとりひとりに浸透させ、業務に対するモチベーションと使命感の向上を図るために取り組むとともに、教育現場の環境を適切にサポートする観点から、本校及び分校の業務の見直しや必要な組織体制の整備を図り、組織のパフォーマンスを最大限に発揮する。

② 教育・訓練業務の効率化

現行の養成期間（2年間）を維持するとともに、効果的な学科教育及び操縦教育を実施するため、教育の質を維持しつつ、継続的に見直しを行い、

訓練の効率化及び適正化を図る。

③ 調達合理化の推進

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成 27 年 5 月 25 日総務大臣決定）等を踏まえ、公正かつ透明な調達手続による、適切で迅速かつ効果的な調達を実現する観点から、毎年度策定する「調達等合理化計画」に基づく取組を着実に実施する。

また、随意契約については「独立行政法人の随意契約に係る事務について」（平成 26 年 10 月 1 日付け総管査第 284 号総務省行政管理局長通知）に基づき明確化した、随意契約によることができる事由により、公正性・透明性を確保しつつ合理的な調達を実施する。

④ 人件費管理の適正化

給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、厳しく検証した上で、その検証結果や取組状況を公表する。

⑤ 教育コストの分析・評価

適切な教育コストの把握・抑制に資するため、コスト構造の明確化を図る。

⑥ 一般管理費の縮減

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及び特殊要因により増減する経費を除く。）の縮減に努め、本中期目標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 6 % 程度抑制する。

⑦ 業務経費の縮減

業務経費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）の縮減に努め、本中期目標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。

⑧ 情報システムの整備・管理

大学校の情報システムの整備及び管理については、デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和 3 年 12 月 24 日デジタル大臣決定）に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行うとともに、情報システムの整備及び管理を行う PJMO を支援するため、PMO の設置等の体制整備を行うこと。

(2) 業務の電子化

業務運営の簡素化及び効率化を図るため、ICT の活用等により、業務の電子化及びシステム等の最適化を推進するとともに、テレワーク等の新たな勤務形態の実現等に資する仕組みの構築を図ることで、職員のワーク・ライフ・バランス推進と、業務の継続性の確保、生産性の向上を図る。

第5 財務内容の改善に関する事項

(1) 中期計画に向けた予算の策定

運営費交付金を充当して行う事業については、本中期目標に定めた事項に沿った中期計画の予算を作成し、当該予算による運営を行う。

(2) 自己収入の確保

「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月閣議決定）、小委員会とりまとめ、平成30年度以降の学生数の増加を踏まえつつ、適正な受益者負担の水準を確保するため、航空会社及び学生が負担する割合については、直接訓練経費の55%とする。なお、受益者負担については、民間養成機関の状況を勘案したうえで、改めて検討することとし、負担のあり方については、航空会社等関係者間での情報交換に取り組む。

また、小委員会とりまとめ等を踏まえて、訓練の受託等による自己収入の拡大に向けて取り組み、訓練受託等による自己収入額を前中期目標期間中の実績額より10%向上させる。

(3) 業務達成基準による収益化

独立行政法人会計基準の改訂（平成12年2月16日独立行政法人会計基準研究会策定、平成27年1月27日改訂）等により、運営費交付金の会計処理として、業務達成基準による収益化が原則とされたことを踏まえ、予算と実績を管理する体制を構築する。

第6 その他業務運営に関する重要事項

(1) 内部統制の充実・強化

内部統制については、理事長のリーダーシップの下、「「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」について」（平成26年11月28日総務省行政管理局長通知）に基づき業務方法書に定めた事項を確実に実施する。

また、大学校全体の業務執行及び組織管理・運営等に関し、理事長及び分校長を含めた月1回程度の会議を通じて、これらの実施状況について実態を把握し、継続的な分析、必要な見直しを行う。

さらに、政府の方針を踏まえ、法人の保有する情報システムに対するサイバー攻撃への防御力強化、攻撃に対する組織的対応能力の強化等、適切な情報セキュリティ対策を推進する。

(2) 人材の確保・育成

高度で専門的な技能を要する教官を継続的に確保するための中長期的な視

点に立った人材の採用、教官の教育技法等の向上に資する定期的な研修等を含む適正な人材確保・育成方針を策定し、効率的・効果的な業務運営のために必要な役職員を確保する。また、国または大学、民間等との人事交流を促進することにより、内部組織の活性化を図る。

さらに、ICT の活用、業務の電子化を推進するにあたり、情報セキュリティが適切に確保されるよう人材の育成・確保を図る。

(3) 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。

(4) 保有資産の見直し

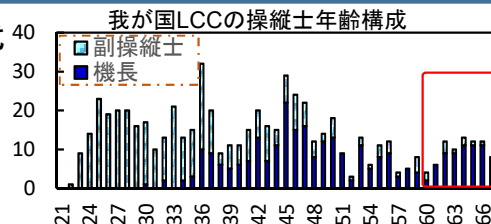
保有資産については、資産の利用度のほか、本来業務に支障がない範囲での有効利用の可能性、経済合理性などの観点に沿って、保有の必要性について不断に見直しを行う。

(別添)国の政策体系における独立行政法人航空大学校の位置付け及び役割

操縦士に関する現状・課題

○LCCでは、機長のうち約1/4が60歳代を占めており、今後数年で退職

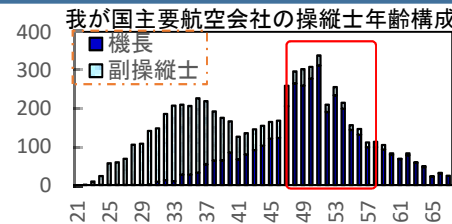
→ **短期的な操縦士不足に直面**



○航空需要の増大に伴い、操縦士需要も拡大

○我が国航空会社の操縦士が2030年頃から大量退職する見込み

→ **中長期的な操縦士不足のおそれ**



操縦士等の不足が航空ネットワーク充実等のボトルネックとならないよう、官民一体となって操縦士等の養成・確保の促進が必要

✓「観光ビジョン」において、訪日外国人旅行者数の目標を、2030年に6000万人とされており、それに伴う操縦士の養成・確保が重要。

✓「ニッポン一億総活躍プラン」において、観光ビジョンの目標達成に向け、政府一丸、官民を挙げて、観光先進国の実現に向けた取組を総合的・戦略的に実施することとされた。

✓操縦士が機長となるまでに10年程度の期間が必要となるため、短期的な景気動向に左右されず中長期的な視点に立った養成・確保策が必要。

操縦士、整備士の養成・確保策の方向性

交通政策審議会乗員政策等検討合同小委員会とりまとめ(平成26年7月)、観光ビジョン(平成28年3月)等をふまえ、操縦士及び整備士の養成・確保について以下の通り取組を推進。

操縦士

短期的課題

即戦力となる操縦士の確保

〔自衛隊操縦士、外国人操縦士、現役操縦士〕

- 自衛隊操縦士の活用
- 外国人操縦士の活用
- 健康管理向上等による現役操縦士の有効活用
- 操縦士資格の制度・運用の見直し

中・長期的課題

若手操縦士の供給拡大

〔自社養成、私立大学、航空大学校〕

- 自社養成の促進
- 私立大学等の民間養成機関の供給能力拡充
- 航空大学校の更なる活用
 - ・我が国航空会社の基幹的要員となる質の高い操縦士の養成(平成30年度以降、年間72名から108名に養成規模を拡大)
 - ・私立大学等民間養成機関への技術支援等の着実な実施等

整備士

短期的課題

即戦力となる整備士の確保

- 整備士資格の制度・運用の見直し

中・長期的課題

若手整備士の供給拡大

- 整備士の供給拡大のための制度・養成のあり方の検討

共通項目

中・長期的課題

産学官の連携強化

- 関係者間で連携して諸課題の検討を行うための協議会の設置等

独立行政法人航空大学校の使命等と目標との関係

(使命)

社会経済活動を支える航空輸送に必要な操縦士を養成する基盤的機関として、我が国航空会社の基幹的要員となる質の高い操縦士を安定的に輩出することが求められる。

(現状・課題)

◆強み

- ・昭和29年より操縦士の安定的な供給源としての役割を担い、本邦操縦士に占める航空大学校(以下「大学校」という。)出身者の割合は約4割。平成30年度入学生より養成規模を拡大(年間72名→108名)。
- ・長年の操縦士養成の知見を活用した民間養成機関への技術支援等、我が国全体の操縦士養成能力の拡充に寄与。

◆弱み・課題

- ・胴体着陸事故(平成28年)、前脚破損重大インシデント(令和2年)に伴う訓練中断の影響を受け、安全管理体制の強化の重要性が増加。
- ・資格取得率の低下を改善するため、今後も効果的な教育訓練体制のあり方を追求することが必要。

(環境変化)

- 本邦操縦士の年齢構成は50歳前後に偏在し、2030年頃から操縦士の大量退職が発生。
- 新型コロナウイルス感染症(以下「感染症」という。)の世界的な流行により、国内外の航空ネットワークの維持に深刻な影響が生じる中、将来の航空需要の回復・増大を見据えた操縦士の計画的な養成・確保が重要。
- 「明日の日本を支える観光ビジョン」の訪日外国人旅行者数「2030年6,000万人」は政府として引き続き重要な政策目標。インバウンド需要の回復に対応できるよう継続的な取り組みが必要。
- 感染症の世界的な流行により、海外機関に操縦士養成を委託する民間養成機関に影響が出ていることから、大学校の民間養成機関への支援等、一層の役割が期待される。

(中(長)期目標)

(上記の使命並びに現状・課題及び環境変化に係る分析に関連して、特に法人が取り組むべき内容として)

- 年間108名の養成規模を維持し、航空会社のニーズに対応した教育・訓練、資質の高い学生の確保等を適正に実施
- 安全管理体制の不断の見直し等により、安全運航を継続的に確保できる体制を確立
- 航大の知見や教育・訓練内容の提供等、民間操縦士養成機関に対する技術支援のより積極的な実施