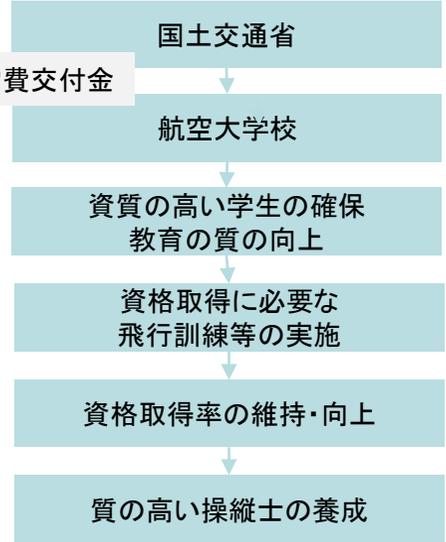
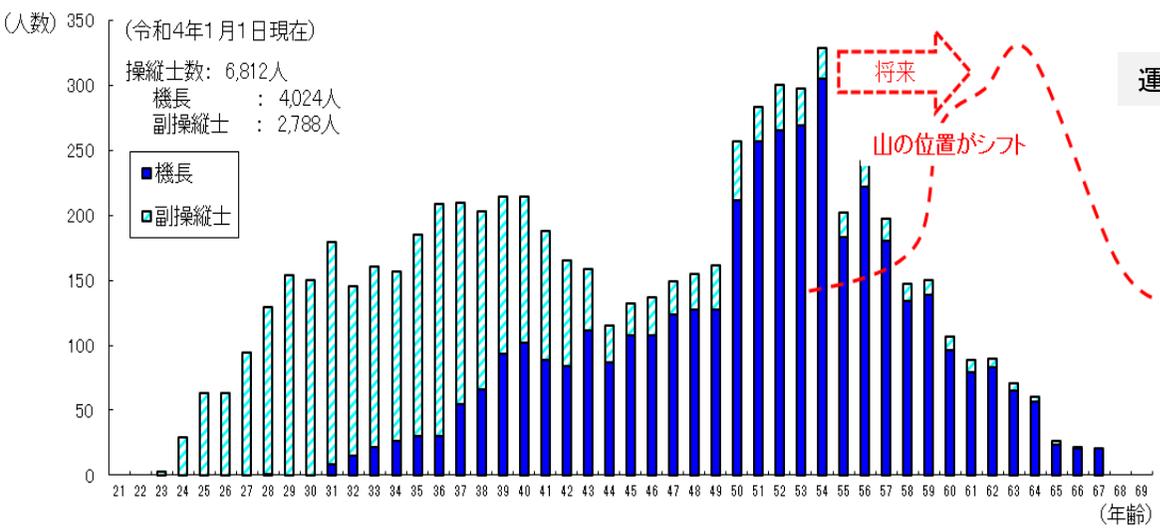


行政事業レビュー公開プロセス 説明資料

【事業名】 独立行政法人航空大学校運営費交付金

航空大学校運営費交付金は、独立行政法人通則法第46条に基づき、航空大学校の業務（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こと）の財源として交付。

- 主要航空会社の操縦士の年齢構成は50歳前後に偏在し、2030年頃から大量退職が見込まれていること、操縦士が機長として活躍するまでに長い期間（10年程度）を要することから、中長期的な視点で操縦士の養成を行う必要がある。
- 今後予想される航空需要の回復・増大の局面において、操縦士不足が安定的な航空輸送の確保のボトルネックとならないようにするために計画的に質の高い操縦士を養成することが重要であり、航空大学校の担う役割はより一層重要。
- 今後の航空需要を見据え、平成30年度入学生より、航空大学校における年間養成数を108名に拡大したところであり、引き続き、航空大学校での養成を着実に進めるとともに、その訓練ノウハウの提供等を通じて私立大学等の民間養成機関での養成拡大を図っていくこととしている。



資格取得率の推移 (目標91%)

年度	資格取得率 (%)
R2	89.4%
R3	96.2%
R4	90.4%

独立行政法人航空大学校運営費交付金

【想定される論点】

- 航空大学校は事業用操縦士の資格取得を前提としたカリキュラムを組んでおり、現状では操縦技能を取得する場として過不足はない。さらに、卒業生の能力として「チームでの操縦を見据えたコミュニケーション能力」「社会性・協調性の有無」なども航空会社から求められているところ。これに対応する方策としては、効果的な広報の実施による入学志望者数の増加やアドミッションポリシー（入学要件）の見直しやそれに基づく訓練シラバスの策定等が考えられる。

少子化の中では入学志望者数の劇的な増加は見込めないため、アドミッションポリシー及び訓練シラバスの見直しからアプローチしていきたいと考えているが、その方策は妥当か。

- 将来的に航空会社の操縦士が不足する見込みであるところ、操縦士の安定供給のためには航空大学校において航空会社で活躍できる人材の育成を図っていくことが重要。航空大学校の定員は平成30年度入学生より108名に拡大したところであり、入学した者の資格取得率の更なる向上を目標としている。

航空大学校に入学した者のうち一定数は資格を取得することなく終わっており、操縦士の安定供給を妨げる一因になっているところ、訓練の効率化と訓練手法の最適化により資格取得率の向上を図ることとしているが、その方策は妥当か。

- 中長期的な視点で「質の高い操縦士」を養成するという政策目標を達成するためには、航空大学校の卒業生の能力と航空会社の求める能力が合致している必要がある。「質の高い操縦士」を供給できているか把握するために、「航空会社における訓練成績」「所属組織による人物評価」等の項目について追跡し、その他の育成機関との比較分析することが有効と考えられる。

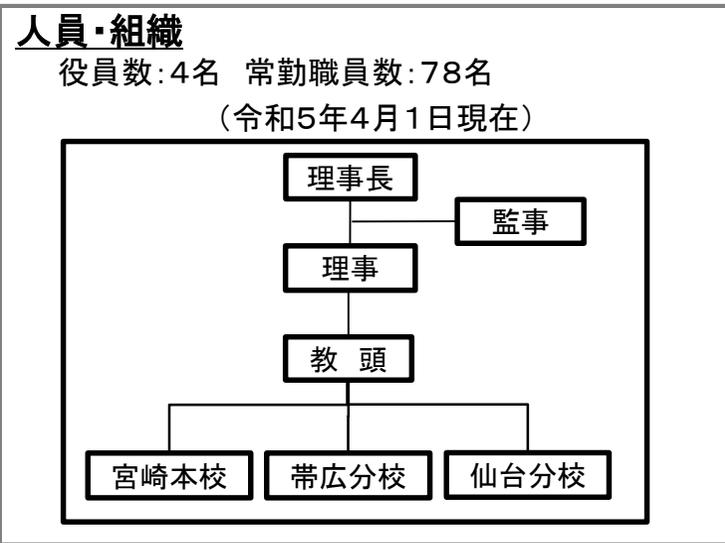
現状では過去5年以内に卒業生を採用した航空会社に対するアンケートを実施しているところ、訓練シラバスに適切にフィードバックするため、アンケート項目見直しなどのトラッキングの方法を改善する必要があると考えているが、妥当か。

独立行政法人航空大学の概要

概要	主な業務	航空機の操縦に関する学科及び技能を教授することによる操縦従事者の養成
	所在地	(宮崎本校) 宮崎県宮崎市大字赤江字飛江田652番地2 (仙台分校) 宮城県岩沼市下野郷字新拓1番地7 (帯広分校) 北海道帯広市泉町西9線中8番地12
	理事長	井戸川 眞

沿革	昭和29年7月 運輸省の附属機関として宮崎市に設置
	昭和44年4月 仙台分校を設置
	昭和47年5月 帯広分校を設置
	平成13年4月 独立行政法人化
	平成18年4月 非公務員化

令和5年度予算(百万円)		
収入	運営費交付金	2,473
	自己収入	
	(航空会社)	830
	(授業料等)	426
	合計	3,729
支出	業務経費	2,181
	人件費	1,300
	一般管理費	248
	合計	3,729



入学定員	108名/年(27名×4期) (養成期間:2年)
-------------	-----------------------------

業務の概要

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(事業用操縦士(陸上多発)の技能証明及び計器飛行証明の取得)ことにより、安定的な航空輸送の確保を図る。

<教育訓練課程>

- ①宮崎学科課程 — 基礎知識の習得
- ②帯広フライト課程 — 自家用操縦士(陸上単発)レベルの能力の習得
- ③宮崎フライト課程 — 事業用操縦士(陸上単発)の技能証明の取得
- ④仙台フライト課程 — 事業用操縦士(陸上多発)の技能証明及び計器飛行証明資格の取得



航空大学校第5期中期目標の主要事項

- 第4期中期目標期間(H28-R2)では、航空需要の拡大に対応した操縦士の養成確保のため、平成30年度入学生から開始している養成規模の拡大(72名→108名)に対応した養成訓練等を行ってきたところ。
- 第5期中期目標期間(R3-7)においても、今後の航空需要回復局面を見据え、中長期的な操縦士の養成・確保の観点から、引き続き、年間108名の養成規模を維持することをはじめ、以下の取り組みを行うこととしている。

航空大学校を取り巻く状況・環境の変化

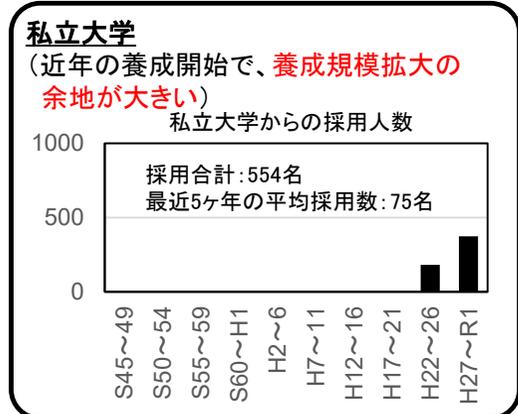
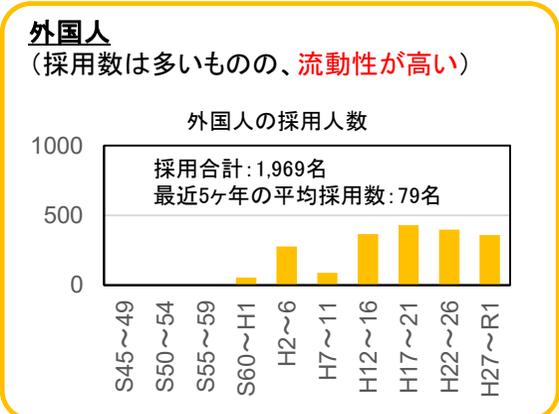
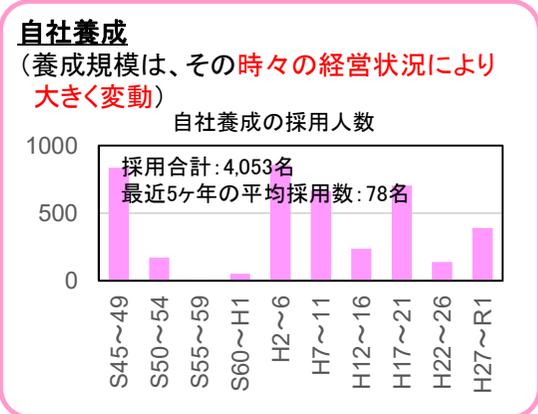
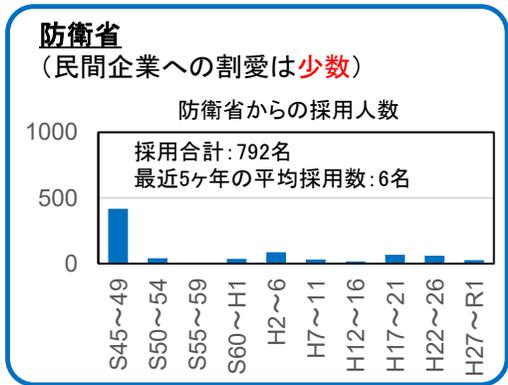
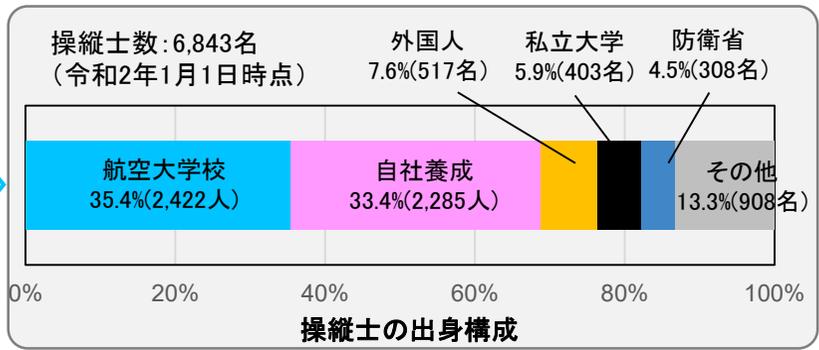
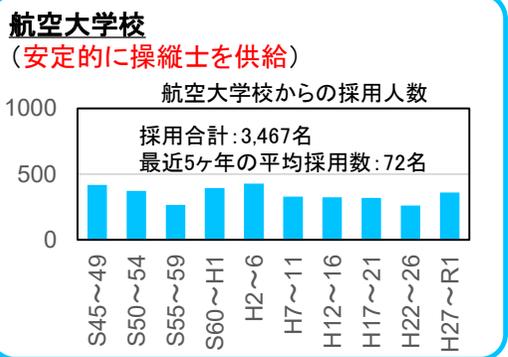
- 本邦主要航空会社操縦士の年齢構成が50歳前後に偏っていることから、2030年頃から操縦士の大量退職時代に入っていくことが見込まれる。
- 操縦士がエアラインの機長として活躍するようになるには約10年の期間が必要であり、「明日の日本を支える観光ビジョン」における訪日外国人旅行者数の目標も踏まえ、今後の航空需要回復局面に向けて、中長期的な観点からの操縦士の養成・確保が必要。
- 資格取得率の低下を改善するため、今後も効果的な教育訓練体制のあり方を追求することが必要。
- 胴体着陸事故(平成28年)、前脚破損重大インシデント(令和2年)を踏まえ、安全管理体制のさらなる強化が必要。
- 感染症の世界的な流行により、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きていることから、民間養成機関への支援等、航空大学校の一層の役割が期待される。

第5期中期目標期間に取り組むべき事項

- 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。
- 中長期的な視点による人材の採用・育成による教官の継続的な確保。
- 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。
- 本校及び分校の業務見直し等による組織パフォーマンスの最大化。
- 航空大学校の知見や教育・訓練内容の提供等、民間操縦士養成機関に対応する技術支援のより積極的な実施。

航空会社の操縦士の出身構成

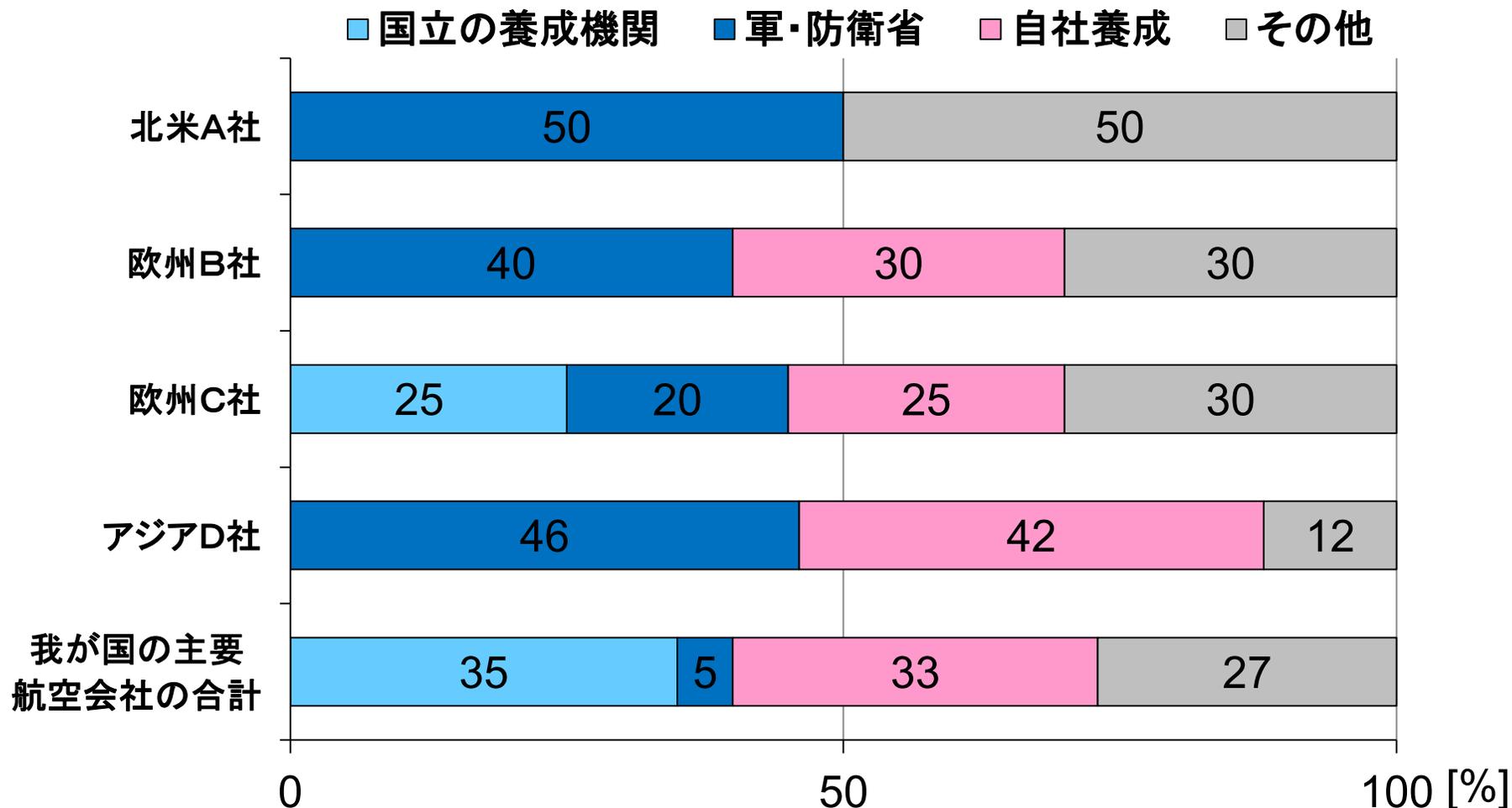
○(独)航空大学校、自社養成、私立大学、防衛省、外国人等の操縦士供給源があり、主要航空会社の操縦士は、約35%が航空大学校出身、約33%が自社養成、残りが私立大学、防衛省、外国人等となっている。



※P6の我が国の主要航空会社の合計の「その他」は外国人、私立大学、その他で構成されている。

(出典: 国土交通省航空局 就労実態調査による)

- 諸外国の主要な航空会社の人材供給源について、軍等の公的セクターが概ね半分のシェアとなっている。
- 我が国では、(独)航空大学校が安定的な操縦士供給の役割を担ってきている。



(参考)需要予測を踏まえた操縦士必要数の予測

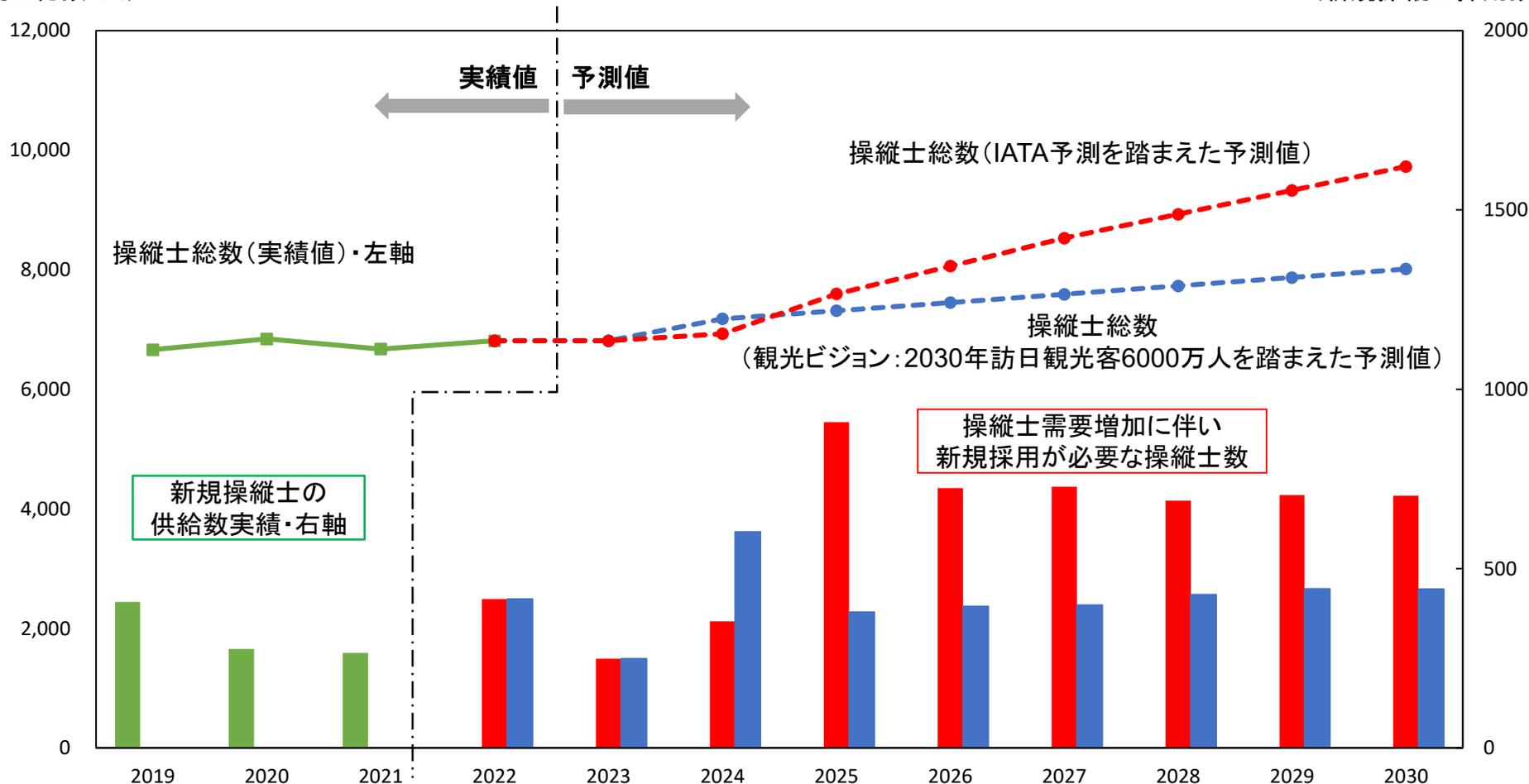
○今後の航空需要を踏まえ、操縦士の需要予測を実施した結果、我が国で新たに必要となる操縦士数は、2030年に約400人～700人/年(※)となる。

※「明日の日本を支える観光ビジョン」(平成28年)及びIATAによるコロナ禍後の需要予測(2022年)を踏まえたもの

○引き続き、航空大学校において、108名の定員を継続的に養成することが重要である。

(操縦士総数:人)

(新規操縦士採用数:人)



教育の質の向上のための各種対策

	入学(論点①) 【資質の高い学生の確保】	教育(論点②)		卒業・就職(論点③) 【航空会社のニーズを満たした教育】
		【教育の質の向上】	【教官の質の確保】	
計画(P)	募集要項の作成	年度計画の作成	訓練シラバスの作成	航空会社のニーズの抽出
実行(D)	①: 様々なツールによる広報活動、受験生へのアンケート ②: 入学試験と入学後の成績分析 ③: 航空会社との意見交換	①: 教育技法及び評価法に関する調査研究 ②: 学科教育に係る教材の見直し等 ③: 追加教育の実施 ④: 航空会社との意見交換 ⑤: FTDの活用拡大、効率的な操縦士養成手法の導入検討	①: 職員訓練(任用訓練、技量保持訓練、技能拡張訓練等) 審査(任用審査、定期審査等) ②: エアライン教官の受入 ③: 教官オブザーブ、学生アンケート	①: 過去5年間に卒業生を採用した航空会社に対し、卒業生に関する評価や航空大学校への期待等についてアンケート
点検(C)	①: 有効な広報活動の抽出 ②～③: 入学試験の内容及び実施方法等の評価	①～④: ・資格取得率への影響 ・航空会社のニーズに応じた教育ができているか ⑤: 訓練の効率化に伴い教育の質が向上しているか	①～③: ・教育技法等の向上・平準化がされているか ・教育技法等の課題の抽出	①: 教育内容と航空会社のニーズの差異の検証
改善(A)	①: 応募者の間口を拡大するための広報戦略の検討 ②: 航空会社のニーズを踏まえた効果的な入学試験の検討	①～⑤: ・航空会社のニーズを踏まえた訓練シラバスの見直し	①～③: ・学生ニーズを踏まえた教育技法の見直し ・教官間の教育技法の平準化	①: 航空会社のニーズを踏まえた訓練、審査のあり方の見直し

論点①:資質の高い学生を確保するための方策(1)

- 航空への関心や操縦士としての資質の高い学生を確保することが重要
- 航空大学校では、様々なツールを駆使して、広報活動(令和4年度)を行っているところ。

(1) 学校案内及び学生募集のポスターの送付

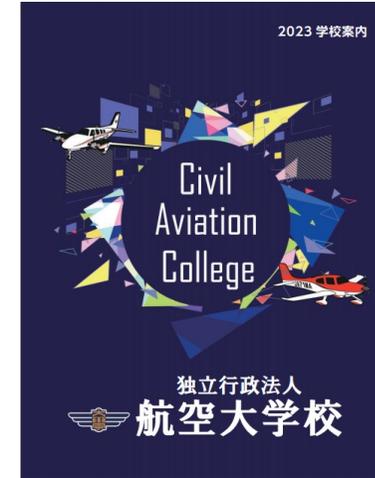
送付先: 航空関係機関236か所、大学等教育機関:2949か所

(2) 雑誌等への取材対応

THE PILOT2023(イカロス出版)の取材対応

(3) インターネット等の媒体の活用

募集要項をHPからダウンロードできるようにするとともに、Facebook、Twitter、Instagram等を活用し、入学試験を広報した。



(4) 学校紹介イベントへの出展

- 中学生を対象とした体験型進学就職イベント(宮崎市主催)
- 航空学校合同説明会(あいち航空ミュージアム主催)
- 夢へのフライトプラン~航空学校説明会~(航空科学博物館・千葉県)

(5) 学校見学会の開催

空の日イベントの際に学校見学、受験説明会を開催。航空大学校の受験を考えている学生83名に対して、当校学生が当校の受験や入学後の生活等の相談について対応した。

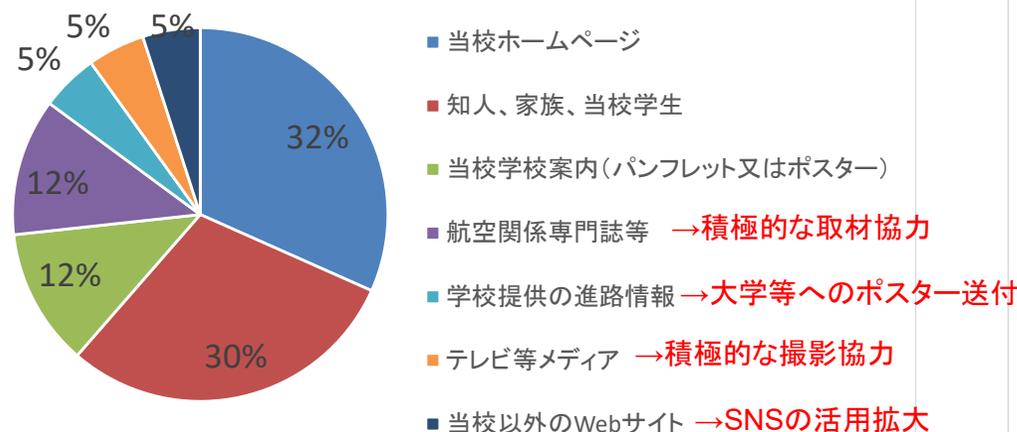
論点①: 資質の高い学生を確保するための方策(2)

- 広報活動の効果を確認するためアンケート調査を実施し、応募者の間口の拡大を検討
- 入学試験の見直しや航空会社との意見交換等の実施により、資質の高い学生の確保

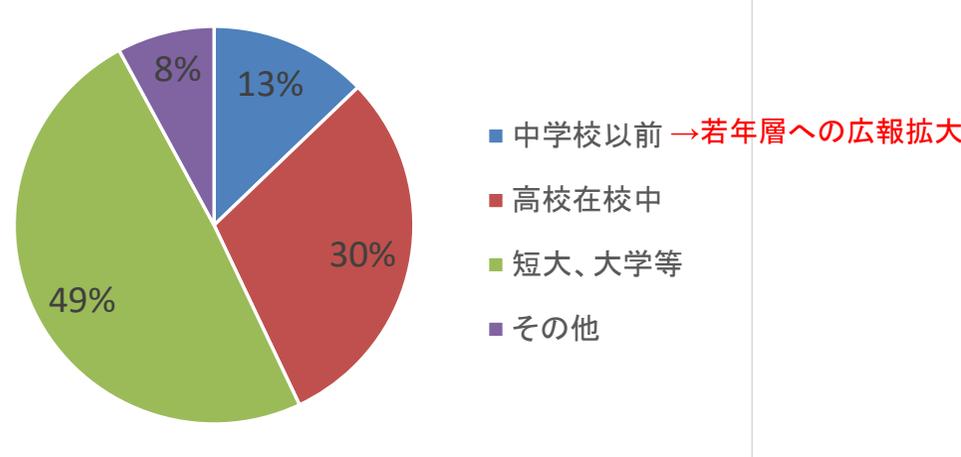
(1) 受験生対象アンケートの実施

入試一次試験時(R1.7.21)に受験生を対象に「航大受験のきっかけ」や「航大を志望した時期」を設問としたアンケート調査を実施した。(アンケート回答者数899人)

① 受験のきっかけ



② 航大志望時期



(2) 入学試験の見直し

入学試験と入学後の成績比較等の分析を行い、令和5年度入学試験の試験科目(総合試験)の統合、時間の見直しを行った。今後新たな入学試験により入学した学生の成績データを収集し分析予定。

(3) 航空会社との意見交換等の実施

エアラインパイロット(卒業生)に求められる知識・技能等を把握するため、航空会社と定期的に意見交換等を実施。入学試験で重視すべき事項として、基礎学力や操縦適性のみならず、コミュニケーション能力や協調性等があげられたことから、試験時にこれらを確認するための手法を検討している。

(参考)出願者数等の推移

入学年度	定員	出願者数	一次試験			二次試験			三次試験			出願倍率 (倍)	受験倍率 (倍)
			受験者数	合格者数	合格率	受験者数	合格者数	合格率	受験者数	合格者数	合格率		
H30 (65回生)	108	879	829	300	36%	295	146	49%	141	108	77%	8.1	7.7
R1 (66回生)	108	968	926	350	38%	342	158	46%	154	108	70%	9.0	8.6
R2 (67回生)	108	945	903	350	39%	344	163	47%	162	108	67%	8.8	8.4
R3 (68回生)	108	1,115	1,079	250	23%	247	160	65%	156	108	69%	10.3	10.0
R4 (69回生)	108	1,220	1,167	300	26%	296	156	53%	152	108	71%	11.3	10.8
R5 (70回生)	108	1,117	1,054	300	28%	291	159	55%	156	108	69%	10.3	9.8

※出願資格(学歴要件) ※令和6年度募集要項から抜粋

(1)学校教育法による修業年限4年以上の大学に2年以上在学し、全修得単位数が62単位以上の者

(2)学校教育法による短期大学又は高等専門学校を卒業した者

(3)専修学校の専門課程の修了者に対する専門士及び高度専門士の称号の付与に関する規程による専門士又は高度専門士の称号を付与された者

(4)令和6年3月末までに(1)、(2)又は(3)となる見込みの者

(5) (1)、(2)又は(3)に掲げる者と同等以上の学力を有すると航空大学校理事長が認める者

論点②: 訓練の効率化と訓練手法の最適化による資格取得率の向上(1)

- 資格取得率は上昇傾向にあるものの、91%の目標に達していない年度がある。
- 就職率は各年度によりばらつきはあるが、おおむね90%を超えている。
- 一方でコロナ禍等の影響により、訓練が遅延していることから、資格取得者数は伸び悩んでいる。

R5. 4. 1時点

	平成30年度 (62Ⅲ～63Ⅱ)	令和元年度 (63Ⅲ～64Ⅱ)	令和2年度 (64Ⅲ～65Ⅰ)	令和3年度 (65Ⅱ～65Ⅳ)	令和4年度 (66Ⅰ～66Ⅱ)
対象者数 ^(注1) (a)	71名	71名	66名	79名	52名
資格取得者数 ^(注2) (b)	60名	58名	59名	76名	47名
資格取得率 (b/a)	84.5%	81.7%	89.4%	96.2%	90.4%
就職者数 ^(注3) (c)	59名	55名	55名	68名	44名
就職率 ^(注4) (c/b)	98.3%	94.8%	93.2%	89.5%	93.6%

(注1) 対象者数＝当該年度に開催された卒業式の対象クラスにおいて資格取得(卒業)及び退学した学生の数

(注2) 資格取得者数＝当該年度に開催された卒業式の対象クラスにおいて資格取得(卒業)した学生の数

(注3) 就職者数＝当該年度に開催された卒業式の対象クラスにおいて卒業した学生のうち、R5.4.1までに本邦航空会社等に操縦士として就職した学生の数

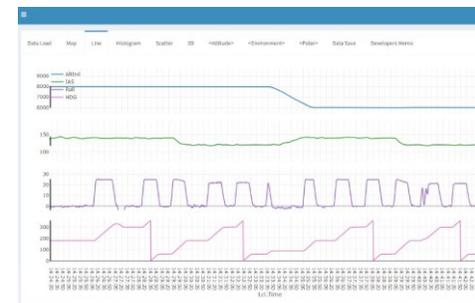
○ 航空大学校では、操縦士養成に係る教育技法及び評価法に関する調査・研究を実施し、その成果を教育訓練に反映

現在実施中の主な調査・研究内容

- MEMS技術を活用して定量的な飛行データを取得し、学生の操縦訓練を標準化・効率化するための研究



* MEMS (Micro Electro Mechanical Systems)



- 全天球360度カメラでフライト映像を3D映像化し、VR装置とフライトシミュレーターを組み合わせることで、訓練の成果を疑似体験(効果的な飛行後の教育方法の開発に着手)

* VR (Virtual Reality)



- 新型アビオニクスに係る訓練の効果的かつ効率的な操縦教育を行うため、計器の映像に航空図を同一画面に映す動画の補助教材を作成し、学生が自習学習ができるように電子教材化



○学内成績や国家試験合格率の維持・向上を図るために、学科教育に係る教材の見直しを行うことにより、教育内容の充実を図った。

(1) 学科教育シラバスの比較

○下記の科目について教授内容の見直しを行った。

教授科目	旧シラバス [時間]	改正後シラバス [時間]	主な改正点
航空力学	70	60	内容を精査し詳細な内容の一部を削減
航空電子システム	50	46	航空保安無線施設の廃止・縮減に伴い時間数を減少
航空交通管制2	10	0	他の科目と重複していた内容を精査し削減
航空気象2	10	16	乱気流に関する内容を充実させるため増加
空中航法	64	60	GPSの導入により必要性が少なくなった推測航法の内容を削減
計器飛行1	10	9	試験時間を見直し短縮
飛行方式2	55	53	夜間飛行の講義内容を合理化

(2) 学科教育の教育内容の充実

○学内アンケート等で実運航に則した内容の充実が望まれていた。

○「航空通信」及び「航空気象」の改定を行い教育内容の充実を図った。

○前者はノータムの見方とフライトプランの記入法について、多くの例を取り上げて充実させた。後者は航空気象の用語集の追加や一部の記述をより分かりやすく改定した

論点②:訓練の効率化と訓練手法の最適化による資格取得率の向上(4)

○ 資格取得率の維持・向上のため、必要に応じ、追加教育も実施することにより、技能不十分による退学者が年々減少している。

■ 技能不十分による退学者

年度	帯広フライト課程	宮崎フライト課程	仙台フライト課程 (多発)	仙台フライト課程 (計器)
平成30年度	6/118 (5%)	6/63 (9%)	0/61 (0%)	1/61 (2%)
令和元年度	1/72 (1%)	2/68 (3%)	0/58 (0%)	0/58 (0%)
令和2年度	0/81 (0%)	1/103 (1%)	0/41 (0%)	0/59 (0%)
令和3年度	0/76 (0%)	2/129 (1.5%)	0/73 (0%)	0/73 (0%)
令和4年度	0/76 (0%)	0/128 (0%)	0/75 (0%)	1/76 (1.3%)

減少



- 現在、環境に左右されず安全な訓練を実現するため、FTD(飛行訓練装置)の活用拡大に取り組んでいる。
- 具体的には、単発機課程(帯広・宮崎)の実機訓練時間(145時間)をFTDの活用拡大(訓練時間の置換え)により140時間に短縮(学生一人あたり:5フライト分程度に相当)
- FTDの特色を活かせる科目を選定し置き換えることにより、訓練の質の向上も図っている。

■実機訓練時間

科目	見直し前	見直し後
飛行場及び場周経路における運航、各種離陸及び着陸並びに着陸復行	44.25時間	42.25時間
外部視認目標を利用した飛行を含む空中操作、異常時及び緊急時の操作	32.75時間	33.25時間
基本的な計器による飛行	7.25時間	5.75時間
野外飛行、異常時及び緊急時の操作	54.25時間	52.5時間
審 査	6.5時間	6.25時間
合 計	145時間	140時間



論点②：訓練の効率化と訓練手法の最適化による資格取得率の向上(6)

- 航空局において、「安全性確保を前提とした効率的な操縦士養成手法に関する調査」を行っているところ。
- エアラインでの運航を見据えた一貫したカリキュラムでの教育が可能となることから、当該手法の航空大学校への導入の可否の検討を行う予定。

背景

- 今後のコロナ禍からの航空需要の回復に向け、安定的に我が国の操縦士の供給を継続していく観点から国内の操縦士養成基盤をより強化することが課題である。そのためには、安全性確保を前提とした効率的なスキームの確立が望まれるところ。
- 欧州においては、事業用操縦士の資格と計器飛行証明を一連の訓練で取得するIntegrated Systemと呼ばれる手法が採用されており、事業用操縦士の資格において単発等級限定を経ずに多発等級限定のみを取得する課程が存在する。我が国においても、こうした養成方法を採用することにより、操縦士の養成がより効率的に実施できるようになり、国内の養成基盤の強化につながる可能性がある。

調査の概要

試験的な教育訓練の実施

- 効率的な手法による操縦士の教育訓練プログラムの設計
- 設計した教育訓練プログラムに基づく教育訓練（学科及び実技）の試験的な実施、成果の確認



教育訓練効果の分析・課題整理

- 設計した教育訓練プログラムによる教育効果の検証・分析、改善点の抽出
- 国内の操縦士養成基盤の強化のための制度化に向けた課題抽出を含む提言



調査の効果

国内の養成施設における操縦士の教育訓練を、安全性を確保しつつより効率的に実施できる方策により行えるよう制度の見直しに向けた検討が可能となり、我が国の操縦士養成基盤の強化につながる。

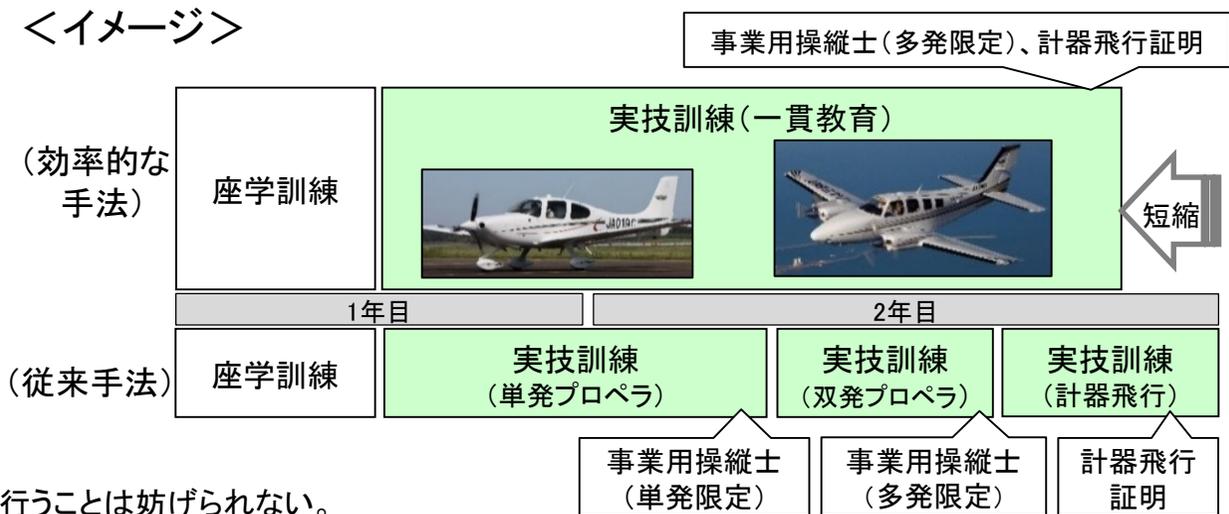
検証する課題

国内では訓練リソース(教官、訓練空域等)に限りがあること、また航空会社等の負担増を最大限軽減することを考慮し、以下の特徴を持つ欧州のIntegrated Systemのような手法を我が国で採用し、操縦士の教育訓練の安全を確保しつつ効率化を図っていくことが可能か。

<特徴>

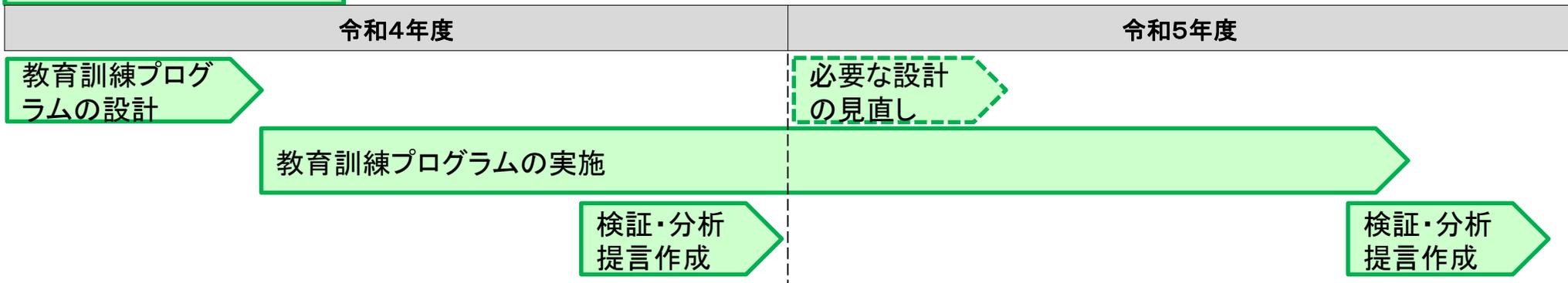
- 課程ごとで別々かつ一部重複して実施していた訓練科目の効率的実施
- 単発等級限定取得のための訓練、試験を省略※、技量確認の一括実施
⇒教育訓練の効率化
- エアラインでの運航を見据えた一貫したカリキュラムでの教育が可能
⇒教育訓練品質の向上

<イメージ>



※基礎訓練を単発機で行うことは妨げられない。

検証スケジュール(想定)



論点③：航空会社の求める能力に関する分析手法の改善(アウトカム指標の見直し)

- これまでは(1)をアウトカム指標に設定していた。今年度から航空会社のニーズを踏まえた質の高い操縦士を供給できているか把握するために(1)を短期アウトカム指標、(2)を長期アウトカム指標に設定することとした。
- 現状では卒業生の質や操縦士供給ソースとしての航空大学校の必要性等について、過去5年以内に卒業生を採用した航空会社に対してアンケートを実施している。

(1) 資格取得率 (平成30年度以降の実績はP12のとおり。就職率も同様。)

- ・航空大学校の卒業要件である事業用操縦士(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に91%以上を目標値としている。
- ・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。

(2) 航空会社に対するアンケートにおける満足度

- ・学生への教育の質の向上に繋げるために航空会社の評価を可視化することとしている。具体的には、過去5年以内に卒業生を採用した航空会社に対し、卒業生に関する評価や航空大学校への期待等についてのアンケートを実施している。
- ・当該アンケートにおいて、卒業生の質について80%以上の肯定的な評価を得られれば、教育内容や教育体制が概ね適正であると考えられるため、当該評価を目標値として設定することとした。
- ・令和4年度の結果は、卒業生の質の肯定的な評価は91.7%、操縦士供給ソースとしての航空大学校の必要性も同様であった。

※他に設定可能な指標(航空会社等への就職率)

- ・中期目標期間における卒業生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%以上を目標値としている。
- ・前中期目標期間では92%を目標値に設定していたところ、平均して96%となったことから、これを新たな目標値として設定し、高い就職率を促すこととした。

(参考) 現行のアンケート項目の例

- 航空大学校では、過去5年以内に卒業生を採用した航空会社に対し、卒業生に関する評価や航空大学校への期待等についてのアンケートを実施しており、その項目例は以下のとおり。
- 満足度の目標達成(80%)の可否は、卒業生の質に係る質問(左上)において、「大変満足している」、「満足している」及び「ほぼ満足している」と回答した航空会社の割合で決定している。

Q: 採用した航空大学校卒業生の質に満足していますか？

大変満足している

満足している

ほぼ満足している

あまり満足していない

満足していない

Q: 航空大学校の入学試験において重視すべきと思われるものを選択してください。(最大3つ程度)

基礎学力

身体検査基準

操縦適正

コミュニケーション能力

協調性

統率力

意欲・取り組み姿勢

その他:

Q: 航空大学校卒業生が採用や訓練、実務を通して他の養成機関と比較して劣っていると考えられるものを選択してください。(最大3つ程度)

操縦技術

状況認識能力

判断力

知識面

コミュニケーション能力

意欲・取り組み姿勢

人間性

身体的要素

その他:

※ これらのほか、入社後の訓練の進捗、航空大学校での訓練において重視すべき事項等に関する設問を設定

(参考) アクティビティ～アウトカムの流れ

アクティビディ

航空大学校に入学した学生に卒業要件である事業用操縦士(陸上多発)及び計器飛行証明の資格取得に必要な訓練を実施するとともに、航空会社のニーズも踏まえた質の高い操縦士を養成する。

アウトプット

【活動目標】

学生の事業用操縦士(陸上多発)及び計器飛行証明の資格取得に必要な訓練の実施

【活動指標】

1年間の学生訓練時間数

航空会社の操縦士として必要な資格である、事業用操縦士(陸上多発)及び計器飛行証明の資格を航空大学校の学生に取得させるため、学科教育とともに飛行訓練を実施しており、この飛行訓練において、実際の航空機の操縦に必要な技能を身に付けることとなる。このため、航空大学校における主要な活動実績として、定量的な記載が可能な「1年間の学生訓練時間数」を設定している。

また、航空大学校の事業の目的である、質の高い操縦士の安定的な養成について、航空大学校の中期目標において、卒業時までには事業用操縦士(陸上多発)及び計器飛行証明の資格を取得できた者の割合である「資格取得率」を指標として設定し、この資格取得率について「各年度とも91%以上」とすることを目標として定めている。

【成果目標】

学生の事業用操縦士(陸上多発)及び計器飛行証明の資格取得率を各年度とも91%以上とする。

【成果指標】※当該資格は卒業要件に相当

資格取得率＝当該年度における両資格の取得者数／当該年度における両資格の取得予定者数

資格取得者(卒業者)は実際に航空会社で操縦業務を行うことになるところ、そのニーズも踏まえた質の高い操縦士を供給する必要がある。長期的に質の高い操縦士を供給するために卒業生を採用した航空会社にアンケートを実施し、質の満足度等を把握する必要がある。

【成果目標】

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。

【成果指標】

肯定的な評価＝卒業生の質に「満足」と評価した航空会社／全ての航空会社

成果目標の設定理由
(アウトプットからのつながり)

短期アウトカム

成果目標の設定理由
(短期アウトカムからのつながり)

長期アウトカム

(参考)民間養成機関等への技術支援

○各私立大学と技術支援に係る協力協定を締結し、航空大学校が有する訓練ノウハウの提供等の各種技術支援を通じて、我が国における操縦士の養成拡大に貢献しているところ。

	東海大学	桜美林大学	法政大学	崇城大学	第一工業大学	千葉科学大学
締結日	平成24年2月27日	平成24年10月3日	平成24年12月25日	平成25年10月2日	平成25年12月16日	平成26年3月31日
協力内容	(1)CRMに関する座学資料の共同作成 (2)TEMIに関する座学資料の共同作成 (3)T類の運航知識一般に関する座学資料の共同作成 (4)2Man Conceptに関する座学資料の共同作成	(1)CRMに関する座学資料の共同作成 (2)TEMIに関する座学資料の共同作成 (3)T類の運航知識一般に関する座学資料の共同作成 (4)2Man Conceptに関する座学資料の共同作成	(1)CRMに関する座学資料の共同作成 (2)TEMIに関する座学資料の共同作成 (3)T類の運航知識一般に関する座学資料の共同作成 (4)2Man Conceptに関する座学資料の共同作成 (5)航空大学校の有するRNAV運航に係る申請ノウハウ及び訓練資料の提供 (6)G58型機の不具合情報、整備処置等の共有	(1)CRMに関する座学資料の共同作成 (2)TEMIに関する座学資料の共同作成 (3)T類の運航知識一般に関する座学資料の共同作成 (4)2Man Conceptに関する座学資料の共同作成 (5)G58型機の不具合情報、整備処置等の共有	(1)CRMに関する座学資料の共同作成 (2)TEMIに関する座学資料の共同作成 (3)T類の運航知識一般に関する座学資料の共同作成 (4)2Man Conceptに関する座学資料の共同作成	(1)CRMに関する座学資料の共同作成 (2)TEMIに関する座学資料の共同作成 (3)T類の運航知識一般に関する座学資料の共同作成 (4)2Man Conceptに関する座学資料の共同作成
その他の協定			(締結日)平成25年9月19日 (内容)法政大学、崇城大学、航空大学校の3校の間で、安全運航の向上に資することを目的に、ヒヤリハット情報の共有に関する協力協定を締結。			

※上記以外にも個別の要望に対応するとともに、継続して意見交換等を実施している。

(参考) 航空思想の普及、啓発のための行事

「空の日」行事等

航空大学校「空の日」行事は、3校とも恒例の行事として地域に浸透しており、例年、地域の融和を図りながら様々なイベントを実施している。令和4年度は、宮崎本校及び帯広分校で実施、仙台分校で中止となった。

<参考:令和4年度の実施状況>

【宮崎本校】 10月22日

宮崎ブーゲンビリア空港「空の日」行事に参加し、教育施設の見学、フライトシミュレーターの操縦体験、訓練機の展示、受験相談、模擬授業などを実施し、地域との融和、訓練への理解向上に努めた。

【帯広分校】 9月11日

とちち帯広空港の「空の日」行事である「航空まつり」に参加し、フライトシミュレーターの操縦体験、訓練機の展示及び見学会を実施し、地域との融和、訓練への理解向上に努めた。

【仙台分校】 中止

仙台空港の「空の日」行事は中止となったが、新潟空港(9月1日)及び庄内空港(10月1日)の「空の日」行事に参加した。訓練機の展示などを実施し、訓練への理解向上に努めた。



(宮崎本校:空の日)



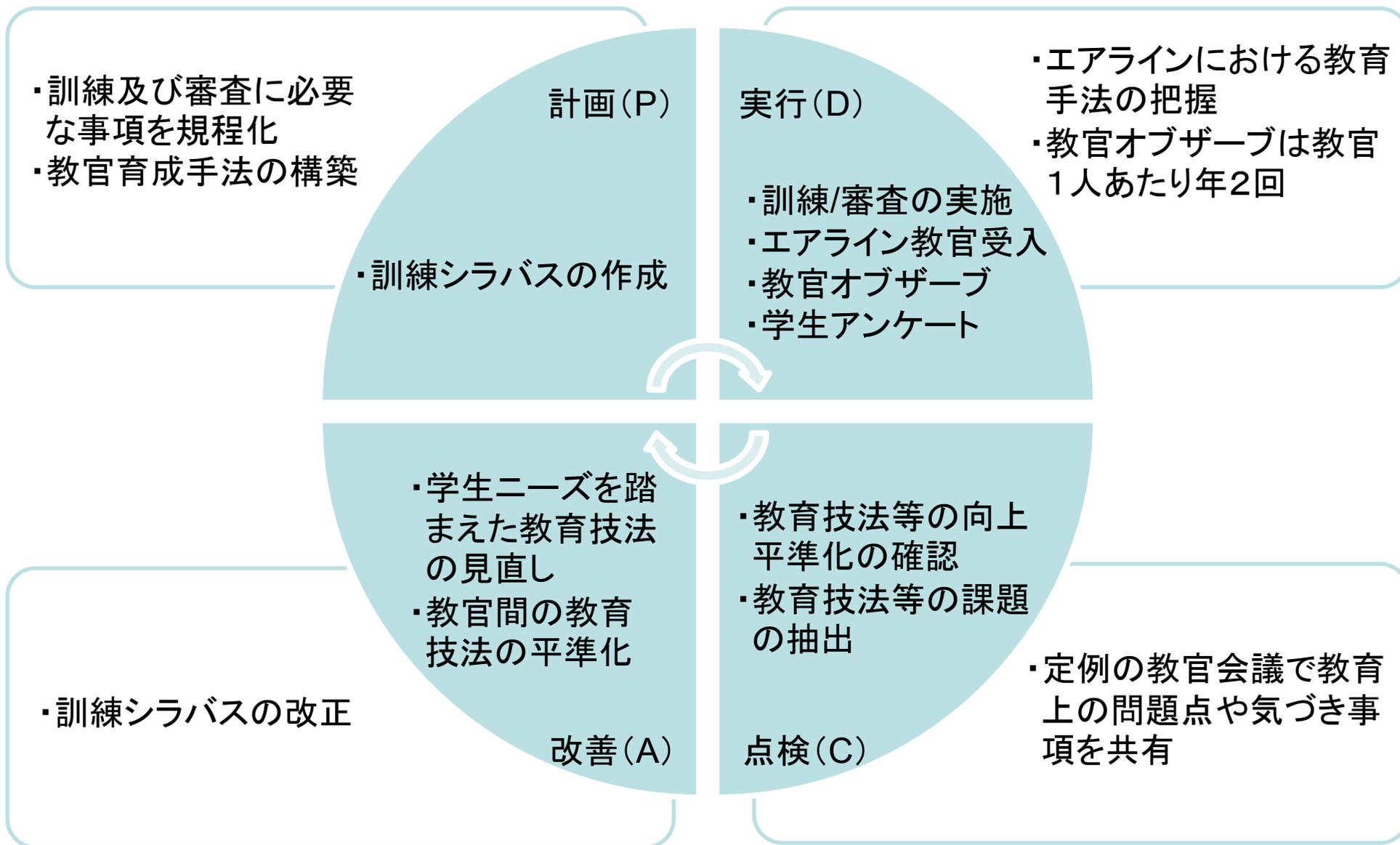
(帯広分校:航空まつり)



(仙台分校:仙台空港祭)

※写真は令和4年度以前のもを含む。

(参考)教官の質を確保するための方策



(参考)一者応札で落札率が高い契約の原因と対策

背景

一者応札かつ落札率が高い高額事業： 主に保守整備、航空機リース、燃料代

主な原因

- ① 仕様や事業内容における要求水準が高い
 - ② 地域的な面から事業の実施場所に対応できる事業者が少ない
- 参入できる事業者が限られる(一者応札)
 → 1者応札となった結果、競争が働きにくい(高い落札率)

対策

仕様書内容の見直し

- 参入障壁となっている部分の排除

公告期間の十分な確保

- より多くの参加者を募るため、公告期間の伸長

契約情報提供の充実

- 宮崎本校での公告掲示に加え、当校ホームページ・各分校で公告を掲示。
- 当校ホームページの改良、並びに国交省航空局等関係機関ホームページでのリンク掲載。
- 新規事業者の参入促進及び準備期間確保のため、契約発注見通しの公表回数の増加。
- 新規事業者の参入促進のため、契約制度の概要を説明したガイドラインを公表し、入札説明書等と併せて配布。

業者からの聞き取り

- 入札説明書を受領したが競争参加の申請がなかった業者、又は競争参加の申請を行ったが応札不参加の業者に対し、その理由についてアンケートを実施し、一者応札となった原因の調査、分析。