

6月9日（2日目）1コマ

「独立行政法人航空大学校運営費交付金」

【説明者】 本日は、お忙しいところありがとうございます。航空局安全部安全政策課でございます。それでは、独立行政法人航空大学校運営費交付金について、こちらの概要説明資料を用いて御説明いたします。お時間の関係もございますので、幾つかポイントとなるページを使用して御説明をさせていただきます。

まず1ページ目ですが、航空大学校の主な業務は、航空機の操縦士の養成でございます。また、事業の背景といたしましては、我が国の航空会社の操縦士は50歳前後の年齢層が多く、今後2030年頃から大量退職の時代に入っていくことが予想されております。操縦士の養成は一朝一夕にはいきませんので、こうした今後の航空需要の拡大も見据えまして、中長期的な観点から操縦士を養成、確保していくことが重要となっております。航空大学校では、平成30年度の入学生より、年間養成数を拡大し、質の高い操縦士の計画的な養成に取り組んでいるところでございます。

次に、アウトカム指標について補足させていただきます。ページが飛んで申し訳ございませんが、21ページを御覧ください。

まず、航空大学校のアクティビティとしては、航空会社の操縦に必要となる資格取得のための訓練を実施し、質の高い操縦士を養成するというところでございます。そのため、アウトプットとしては訓練の実施を置いております。また、短期アウトカムとしては資格取得率を置いております。さらに、長期アウトカムとして、実際に操縦士として航空会社で活躍していただくことが重要でありますので、その指標として航空会社のアンケートの結果を設定しております。

また8ページに戻っていただければと思います。こちらの資料は、教官を含む教育の質の向上について、航空大学校における取組を一覧にまとめたものでございます。それぞれの取組について、計画、実行、点検、改善のフェーズに分けて記載しております。これらの取組により、資質の高い学生の確保、教育内容や教官の質の確保、就職先の航空会社のニーズなどの把握を通じまして、質の高い操縦士の養成を行っております。

続いて9ページから10ページとなりますが、こちらは資質の高い学生を広く集めるための方策でございます。10ページ目には、より効果的な広報活動とするための分析や、入学試験の見直し、航空会社との意見交換を行っていることを示しております。

続いて、12ページを御覧ください。ここからは資格取得率の向上について御説明します。このページでは、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こと、また、就職率は、各年度によりばらつきはありますが、おおむね90%を超えていること。一方で、コロナなどの影響によりまして、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ことをお示ししております。

これらを受けまして、13ページから14ページにお示しするように、実技教育、学科教育それぞれの取組を通じて、資格取得率の向上に努めているところです。また、15ページにお示しするように、必要に応じ飛行訓練に関する追加教育を行うことにより、技能不十分による退学者が少なくなるよう取り組んでいるところです。

続いて、16ページを御覧ください。航空大学校では、訓練の質の向上を図りながら、併せて効率化にも取り組んでおります。FTDというのは、いわゆるシミュレーターのことでありまして、天候などの環境に左右されず、屋内で安全に訓練を行えるものでございます。そのようなシミュレーターの利点を生かせるよう、訓練内容を評価しながら、実際の飛行訓練と置き換えることによりまして、訓練の質の向上を図っているところです。

また、17ページとなりますが、さらなる訓練の質の向上や効率化に向けた取組も進めております。こちらは現在、航空局において調査研究を行っているものですが、欧州での訓練手法を我が国に取り入れることに向けた評価でございます。具体的には、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訓練であり、効率的かつ質の高い操縦士を養成しようというものです。

19ページ目に飛んでいただきまして、これらの資料は、現在、アウトカム指標として、資格取得率と航空会社のアンケートにおける満足度を設定していることを示しております。

最後に20ページを御覧ください。これらは現在のアンケート項目の一例を示してございまして、これらへの回答内容を踏まえまして、航空大学校では入学試験の内容や教育訓練の内容の改善に生かすこととしております。

簡単ではございますが、以上が主な御説明となります。その他の資料につきましても適宜御参照いただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

【会計課長】 本事業に関して、考えられる論点を3つ提示させていただきます。1点目は、中長期的に質の高い操縦士を養成するため、入学要件及び訓練シラバスを見直すべきではないか。2点目は、操縦士の安定供給を図るため、訓練の効率化と訓練手法の最適化により、資格取得率をさらに高めるべきではないか。3点目は、質の高い操縦士を供給

できているか把握するため、卒業生の航空会社での評価等の追跡方法を改善すべきではないか。以上3点を基本に御議論いただければと思います。

ここからは、取りまとめ役の長谷川先生を中心に御議論いただきますようお願いいたします。

【長谷川委員】 長谷川でございます。よろしくお願いいたします。それでは、ここから約40分間、議論していきたいと思っておりますので、御質問、御意見ある方は、現地にいらっしゃる方は挙手、オンラインの先生方は挙手のボタンを押していただければ、私のほうから順次指名していきたいと思っております。

それでは、先生方、よろしくお願いいたします。

それでは、齊藤先生、よろしくお願いいたします。

【齊藤委員】 齊藤でございます。説明どうもありがとうございました。論点の1つ目、そして3つ目に関わってくると思うんですけど、2点ほど質問させていただいてよろしいでしょうか。

1点目は、求められる人材育成ができていのかということが非常に重要で、過去5年ほどの間に、卒業生を採用した会社にいろいろ調査をされているということですが、その調査結果というものが既にどういった形で改善に反映されているのかということ、ぜひ教えていただけたらと思います。1点目でございます。

それから2点目は、論点の1つ目と関わってくると思うんですけど、やはり入学をしてきて、そして問題意識を持ってしっかりと勉強していただき、そして卒業していくということで、そうしますと入学時の選抜方法というものも大変重要ではないかということですが、令和5年度から見直しをされているということ。まだその成果が明確に見えていないかもしれませんが、その見直しの経過、今のところどのような傾向が見れるかというようなこと、2点教えていただけたらと思います。

以上になります。

【説明者】 御質問いただきましてありがとうございます。乗員政策室の湊と申します。御説明をさせていただきます。

まず1点目でございますが、航空大学校の卒業生を採用していただいている航空会社へのアンケートでございますけれども、航空大学校のほうの訓練などのカリキュラムへの反映をさせていただいている点といたしましては、コミュニケーションの能力を……、失礼いたしました。まずそういったアンケートの内容で、航空大学校への訓練などに生かさせていただいているものといたしましては、操縦士としてのコミュニケーションの能力です

とか協調性、こういったものを重視したいというような御意見をいただいております、そういった点について、訓練の中でコミュニケーション、操縦士同士のやり取りですとか管制機関とのやり取りの中で、そういったコミュニケーションを図る能力ですとか、あと入学試験においても、面接を行っておりますので、その点を踏まえながら入学試験を行っているという点で活用させていただいております。

また、入学試験の見直しでございますけれども、航空大学校において取組を今始めたばかりでございますが、既に行っている見直しといたしましては、試験の科目に、以前は総合の中でも2つ、分野を分けておまして、1つは、そういった判断力ですとか空間を把握する能力、パズルのようなものを短時間で解くような試験問題と、もう一つは、総合のもう一つの部分ですけれども、そこは物理ですとか数学ですとか、あと社会情勢などの一般的な知識を問うような問題がございましたけれども、それら入試の結果なども踏まえて、同じような成績をその2つについて取るような学生については、大体他方の試験も同じような成績であるということから、その試験を統合して一つの試験科目として実施するなど、見直しを図っているところでございます。

【長谷川委員】 齊藤先生、よろしいでしょうか。更問いなどよろしいでしょうか。

【齊藤委員】 ありがとうございます。ちょっとだけ補足で、今せっかくアンケートをされているという内容が20ページにあったんですけど、このほかの項目もあるんでしょうかということと、それから、なかなかアンケートだけだったら状況がよく分からないので、例えば直接ヒアリングをされるようなこともあるんでしょうかということも併せて教えていただけたらと思いました。なかなかアンケートで把握できることには限界があるかなと思ったものですから、併せてお伺いいたしました。

【説明者】 ありがとうございます。アンケート項目については資料の米印のほうで、20ページの下のほうに書かせていただいておりますけれども、航空会社に入社した後の訓練の進捗ですとか、航空大学校の訓練で重視すべき点ですとか、あとは、そのほか自由記述の欄がございまして、幅広く意見を求めることとしております。

あと、直接航空会社の方と航空大学校で意見交換を定期的に設けておまして、その場を通じて率直な意見をいただいておりますし、あと個別にも御要望等ある場合には受け付けているというような対応をいたしておまして、直接の対話もさせていただいているところでございます。

【齊藤委員】 分かりました。どうもありがとうございます。

【長谷川委員】 それでは、亀井先生、よろしくお願いします。

【亀井委員】 御説明ありがとうございました。またこの間もいろいろと御検討いただいて、本当にありがとうございます。

8ページにお示しいただいた、入学と教育と卒業・就職に関するそれぞれのPDCA、これは私、とてもよいものができたかなと思っています。もちろんこれは、恐らく航空大学校さんではこれまでもやってきたし、航空局さんでもこれをいろいろと個別には御覧になっていたんだと思うんですが、こういうものがきちんと、自分たちは点検で何を見ながらどういうふうに変更をして、次のPやDに反映させていくのかというところが網羅的にしっかり見えてきた。あと、この中身については、その時々々の環境変化であるとか、あるいは、何というんでしょうね、学生さんの状況によっていろいろとまた変わってくるんだと思うんですけども、こういった、ある種PDCAの骨格がしっかり見えてきたというのが、今回政府から全体に求められている基礎的なEBPMにもかなったものでありますので、そこはとてもよかったかなというふうに、率直に思っています。

一方で、レビューシートの、これが多分僕はアウトカムにもなるんだと思っていて、結局これで見えていく点検項目がアウトカムになるんですよという話ですし、一つ一つ、入学、教育の質、それから教官の質、それから卒業・就職という、この8ページの整理がとてもよくて、アクティビティーがそれぞれ違うものですから、そのアクティビティーに基づいた形でアウトカムもそれぞれに設定されて、しっかり航空局さんのほうで見えていくという形にするとレビューシートも書きやすくなるんじゃないかなというふうに思ったんですけども、ここら辺いかがでしょうか。

【説明者】 御指摘いただきましてありがとうございます。レビューシートについては本年度から記載項目の変更があったということで、まずは航空会社からのアンケートということで、実際に社会に出て卒業生たちが活躍しているといったところを記載させていただいておりますけれども、その中間段階におけるものについても、内容によっては数値で表すことが難しいものもあるかもしれませんけれども、今、先生御指摘いただいた点も踏まえながら、レビューシートの書き方については随時見直しなどを図っていきたいと考えております。

【亀井委員】 ありがとうございます。すみません、これは別に国交省さんだけに申し上げているわけではないんですけども、しばしばEBPMがやや誤解されていて、定量的な指標を何か一つ決めなきゃいけないというふうにしてしまって、一つの指標だけでこ

の事業のよしあしが判断されるように思われてしまいがちなんですが、もともとこれは非常に大きな事業でもありますので、きちんとこういう8ページのような形で、それぞれのアクティビティーをフェーズごとに整理していただくというのはとてもいいことだと思いますし、それならそれで、定量的にできるものは定量的にし、今まさにお話があったとおり、定性的な状態で、こういう状態を私たちは見ているというようなことを書くだけでも私は構わないだと思いますので、そういう形で、ぜひこの8ページを基にしてレビューシートに転記をし、これは転記をするだけではなくて、実際にそれで航空局さんの大学校に対するマネジメントというところをしっかりと高めていただけたら、よりよいものになるのではないかというふうに思いました。

以上です。ありがとうございます。

【長谷川委員】 では、林先生、よろしく願いいたします。

【林委員】 ありがとうございます。丁寧な御説明ありがとうございます。

2点ございまして、1点目は、もともと航空機を操縦する操縦士の人数確保が重要であると、今後年齢が上がって行って大量退職が見込まれている中で、人数確保が必要であるというのが背景にあるかと思うんですけども、論点2に関係しますけども、この入学者数は平成30年から108名に拡大したということですが、資料を拝見すると、それなりに応募数は結構あって、もちろん質を確保する必要があるからこそ限定的な人数にならざるを得ないというところはあるのかもしれませんが、今後これを拡大することは考えられているのかということ。要するに入学者ですね、拡大することが可能というか、現実的に可能と考えられているのか、また実際にも検討されているのかというのが1点目の質問になります。

2点目は、それとも関係するのかもしれないですけど、アウトプットの1のところ以学生訓練時間数という設定がございます。これは、なかなかその目標の時間に達成しないで、既に改善の方向性のところでレビューシート上も検討されているところだと思いますけども、これを3年、令和2年、3年、4年と続けてなかなか達成しないという根本的な要因はどこにあるのか、その根本的な要因に対してフライトシミュレーターの有効活用等で対応できるというふうにお考えなのかどうか。この2点をお尋ねしたく存じます。よろしくお願いいたします。

【説明者】 御質問いただきましてありがとうございます。まず1点目の養成規模です。定員のさらなる拡大を検討しているのかという点でございますけれども、拡大するに当た

りましては、訓練の航空機ですとか、あと学生を受け入れるための地上の施設などもございます。また、教官などの、そういった人的なリソースも拡大していかなければならないということで、かなり大きな規模の拡大を伴うものになるのではないかと考えております。現在108名で養成しておりますけれども、その拡大に当たっては、なるべく既存の施設を最大限活用しながらということで、費用と効果の面を配慮して拡大してきております。もちろん将来的な航空の需要の動向ですとか、そういったものを踏まえながら、その規模についても常に適正なものになるように検討していく必要はあるかと考えております。

また、2点目でございますけれども、必要な訓練の時間数が計画どおりに進められていないのではという御質問でございますけれども、その点については、要因として挙げられますのは、まず近年のコロナの影響により、一時期休校措置を取っていたということがございます。またその後、国際的な、これもコロナの影響にもよるものですが、物流の混乱ということで、必要な航空機の予備の部品がタイムリーに入っていないというような状況がございました。もう一つは、機体の、航空機の稼働率ということで、突発的な不具合もございますけれども、あとは訓練空域の悪天候が続いてしまっているというような、そういった状況もございます。

今後の改善については、先生御指摘のように、環境に左右されずに地上で訓練ができるシミュレーターのさらなる活用を図っていきたいというふうに考えておりますし、また、物流の混乱による予備の部品については、あらかじめストックを購入させていただくことにより、整備の時間、期間を短くするというような取組も進めておりまして、そういった対策を講じながら、訓練の進捗の改善、加速化に向けて取り組んでいきたいと考えているところでございます。

【林委員】 御説明ありがとうございました。

【長谷川委員】 林先生、大丈夫でしょうか。

【林委員】 はい、大丈夫です。

【長谷川委員】 分かりました。では、私のほうからも少し質問させていただきたいと思っております。

林先生の質問ともちょっと似ているんですけれども、そもそも課題認識の背景に、いわゆる大量退職が見込まれるですとか、そもそも機長となるまでに10年かかるので、早めに量として確保しないといけませんと書いてあるんですけども、大学校さんとしては質の向上ということに重きを置いて、一応目標を立ててやられているということなんですけど、

とはいえ5ページ、6ページ、7ページみたいな資料を見てみると、非常に将来の観光客の数ですとかIATAの予測を踏まえても、もう不足がかなり見込まれている中で、日本としては5ページのような形で、いろいろな養成機関を通じてやっていくということだと思わうんですけど、航空大学校さんは人を増やせませんという中で、じゃあこの部分をどう伸ばして、最終的に日本が航空需要を取り逃さないという意味では、どういうふうに量の確保みたいなことは政策的に考えられているのかというのが1つ目でして、すみません、質問だけまとめて言いますと、2つ目は、では質の向上といったときに、5ページそれぞれ、自社養成、外国人、最近私大での養成も始まっていますということですけど、航空大学校さんを卒業された生徒さんというのは、どういう質的な強みと申しますか、特徴があるのか。その質の向上というのは、もう少しブレークダウンすると、どういう能力がほかの養成機関に比べて優れている人を供給しようとしているのかというところ、この2点を教えていただければと思います。

【説明者】 ありがとうございます。まず、御質問いただきました1点目でございますけれども、先生御指摘のとおり、5ページ目が今の我が国の操縦士の出身元の構成でございます。航空大学校ですとか、航空会社自ら育てたりとか、私立大学とか、自衛隊を退職された方、あと外国人の方、そういったところの方が構成していただいているところですけども、それぞれについて特色もございまして、どれが良い悪いというものではございませんで、将来パイロット不足に陥らないように、全てのこういった供給元がそれぞれ一生懸命努力をして、連携して取り組んでいるというところでございます。

今後でございますけれども、航空大学校としても私立大学との連携を深めておりまして、私立大学でのパイロットの操縦の訓練が始まったのは大体10年前ほどからでございます。将来的に、これからどんどんと私立大学でも養成をしていただけるように、資料の後ろのほうでございますけれども、22ページ目に、航空大学校と私立大学で協力の協定を結ぶなどして、訓練のノウハウの提供などもさせていただいているところでございます。そういう意味で、オール・ジャパンという言葉がございまして、こういった関係機関とも連携して、パイロット不足に陥らないように取り組んでいきたいと考えているところでございます。

2点目の航空大学校の卒業生についてですけれども、航空会社に入って、もちろん機長として活躍していただくということがまず一つの目的ではあるんですけども、その後、航空会社の中で訓練をさらに行う教官役ですとか、あと社内で操縦士を審査する側に立つ、

審査役の操縦士の方もおられまして、航空大学校からの卒業生もそういった立場で多くの方が活躍していただいていますし、今後もぜひそういった、航空会社の中でも人を育てられるような、そういった立場になるような人材を輩出、育てていければと考えております。

【長谷川委員】 分かりました。すみません、更問いになるんですが、1点目のところで、量というか、規模的に補完していくというところでは、私立学校さんとの協力ということだったんですけど、これはそれぞれの学校さんが、航空大学校さんと同じような飛行機とか訓練の設備を持ってされているものなんでしょうか。

【説明者】 一部、外部の訓練事業者などに委託をされている大学さんもございますし、自前でそろえてやられているところもございます。そういったところもそれぞれの特色を踏まえながら連携させていただいているところです。

【長谷川委員】 ありがとうございます。

そのほか、先生方、いかがでしょうか。

では、アトキンソン先生、お願いします。

【アトキンソン委員】 先ほど将来不足してくるという話があって、また、この7ページにある予想もありますけれども、ある意味で今の数を維持するという大前提、もしくは今の数を増やすという大前提に立ったものである一方で、子供の数が毎年毎年減っていき、最低水準を更新している中で、この計画は、そういう意味では達成しづらいんじゃないかという面もあるんですけども、実際に、今のビジネスモデルじゃなくて、本当に必要とされる数の見通しは、10年かかるという話であるとすれば、もう少し厳密に、必要な数と、実際に供給できる数の予想をしたほうがいいのではないかというふうに思いますけども、いかがでしょうか。

【説明者】 御指摘いただきましてありがとうございます。こちら7ページにお示ししている操縦士の予測については、御指摘のように、将来の航空需要に基づいて、操縦士がこれぐらい必要になるだろうといった予測でございます。先生御指摘のように、今後少子化も進んでくるということで、航空大学校においては、現時点では例年10倍前後の応募の倍率はあるものの、今後の少子化を考えると、やはりさらなる応募者を確保するために、広報活動や若年層へのアプローチなども図っているところでございます。一方で、この需要予測についても、毎年こういった数字について確認はさせていただいておりますが、より精緻なものになるように、実際の航空会社とか、あと私立大学とか、そういったところとも連携して、予測の在り方についても改善できるところがないか取り組んで、検討して

まいりたいと考えております。

【アトキンソン委員】　しかし多分、そのように考えると、どの大学でも、どの科目でも同じようなことをやっていて、そうすると、今から、例えばこれは2030年ですけど、生産年齢人口って600万人以上減っていく、それと子供の数が恐らくさらに減っていくような中で、そうすると、学生に占める比率が、全体の学生に占める率をどんどん高めていかないといけないということなので、その供給が果たしてできるかどうかというのは現実性がない印象を受けますけど、それはいかがでしょうか。

【説明者】　今後、この予測の中において、そういった将来の現実可能性については随時見直していく、検証していく必要はあると考えておりますが、現在の航空大学校と私立大学の定員と、あと航空会社で育てている人数などを足し合わせて、ぎりぎり2030年のこの予測に見合うぐらいの数を今、頑張っ確保しているところでございます。ただ、先生おっしゃるように、将来この状況がどうなっていくのかというのはしっかりと見極めていって、やり方、人の供給元の考え方についてはよく考えていきたいというふうに考えております。

【会計課長】　質疑時間が残り少なくなってまいりましたので、まだコメントを記入されていない先生方は、コメントの記入をお願いいたします。

【長谷川委員】　では、私からもう少し。一者入札等の対応ということで、ペーパーを用意していただいたんですけども、大きく説明されている中だと、仕様内容についてやや高度な面があるですとか、地域的な側面というお話があったんですけども、実際にこの行政事業レビューシートの中で、例えば訓練機の保守整備ですとか、あとは燃料の購入とかリースとかありますけど、それぞれどういった原因なんですか。仕様書の原因なのか、地域性なのかとか、いろいろあるんだとは思いますが、具体的に教えていただければと思います。

【説明者】　御質問ありがとうございます。まず訓練機についてですけども、航空大学校で使用する航空機について、大きく2機種ございまして、その一つはエンジンが1つついているものと、あとはその後使用する、エンジンが2つついているものでございます。エンジンが1つついているものについてですけども、最近、平成30年頃に新たに機種を変えたんですけども、そのときは新たな航空機を導入するというので、総合評価方式で導入をさせていただいております。その後は一般競争入札でリースを導入しております。あと、以前の話になるんですけども、東日本大震災が起きた直後に、仙台に航

空大学の分校がございまして、そこが津波の被害で訓練機が流されてしまったということがありまして、それを急遽といいましょうか、至急新たに航空機をまたさらに調達しないといけないというときには、特命随契といたしますか、特別な随意契約ということで導入させていただいてございます。そういった機材の構成ですとかリース元によって、価格面ですとか、そういった形態が異なっているというのがございます。

あと、航空機の整備費用でございます。修繕費と書かれているところですが、それらについては、エンジンが1つついている航空機については、国内で使用されている事業者さんが航空大学以外に少ないものですから、それを整備できる、受託できる業者がまず限られているというところはございます。ただ、そういった点についても、仕様書を見直すなどして、なるべく単価を下げられるようにしているところでございます。また、航空機の燃料につきましては、各空港ごとに燃料を給油される事業者さんがいるんですけども、空港によっては供給する業者さんが1社しかない場所がありまして、そういったところが落札率が高くなっているというふうに考えております。ただ、いずれにしても、そういったところとしても高止まりしないように、日々見直せるように努力をしているところでございます。

【長谷川委員】 分かりました。ありがとうございます。なかなか地域によって、受けてくれるところがある、ないという事情は非常に分かるんですけども、とはいえ、分校ごとにかなり落札率が違っていたりとか、予定価格の設定みたいなのはどうなっているのかまではちょっと分からないんですけども、それぞれの分校で、共同で標準的な単価を設定できるとか、そういうふうな調達の取組というのは可能なのかなとは思んですけども、同種類のものだったりサービスの購入は多いんだと思うんですけど、3校はそれぞれに調達部門があってやっているのか、共同でできることは共同でやっているのでしょうか。

【説明者】 そういう意味で申し上げますと、まず本校のほうで基本的な契約のルールなどは定めておりまして、ただ、実施する部分については各分校で調達をされたりしております。ばらつきにつきましては、先生御指摘のように、それぞれの地域で受託できる業者の数ですとか、あとは使用する航空機が、帯広と宮崎はエンジンが1つついているものなんですけれども、仙台ではエンジンが2つついているものということで、使っている航空機が違うということもありまして、それによる違いもあるところでございます。ただ、いずれにしても落札率が高くならないように対応していきたいと考えております。

【長谷川委員】 では、事務局のほうに、もうコメント集まっていますでしょうか。いかがでしょうか。

【会計課長】 あと少々お待ちください。

【長谷川委員】 今、事務局のほうでコメント取りまとめていますが、ほかに何か聞きたいことがあれば、ぜひ先生方、挙手をお願いします。

すみません、これは私の素朴な疑問と言えば素朴な疑問ですけど、航空大学校で試験に受かれた後、皆さんいろいろ就職していくんだと思うんですけど、これは就職は自由なんですか。逆に言うと、別に外航に就職しても構わないという感じですか。

【説明者】 御質問ありがとうございます。基本的には自由でございますけれども、本邦の航空会社に就職する方がほとんどで、外国に就職しようとする、その国の免許、ライセンスが必要となりますので、基本的にはそういう方はいらっしゃらないということになります。

【長谷川委員】 では、取りまとめのコメント案が上がってきましたので、私から説明いたします。

本事業に関する評価結果につきましては、事業内容の一部改善が5名ということで、それ以外の選択肢はゼロ名ということになっております。

主なコメントを御紹介いたしますと、基礎的なEBPMの観点から、政策効果をより発揮できる形で運営していくためのPDCAは明らかになりました。この内容をレビューシートにも反映すべきということです。操縦士の担い不足、質の高い操縦士の育成に努力をしている一方で、少子化等の社会情勢の変化に鑑み、より精緻な分析を行い、カリキュラム改善につなげる等の取組が必要ではないか。人材の供給に関する将来予想が不十分で、計画の実現性が弱いと感じる。より真剣に育成ができる人数を検討すべきではないか。学生訓練時間数の確実な達成をお願いしたい。人材供給機関として、質の向上のみではなく、私立大学なども含めた量の側面の目標値も必要ではないか。一者応札が多いものやサービスについては、標準化や共通化の工夫、共同調達などの工夫が必要ではないかといった御意見がございました。

これらの意見を踏まえまして、本公開プロセスの評価結果及び取りまとめコメントとしましては、評価結果に関しましては、事業の内容の一部改善。コメントとしましては、入学、教育、卒業後それぞれのフェーズにおける教育の質の向上策に関するPDCAがレビューシートにも反映されるようにすべき。今後の少子化を見据え、航空需要の増大に応

えるため、航空会社の調査結果とその反映、入学時の選抜方法などについて引き続き見直しを行い、継続的に改善すべき。将来の少子化を踏まえ、より真剣に育成できる人数を検討すべき。学生訓練時間数の確実な達成をするための必要な方策を検討すべき。質の向上についてのアウトカム目標をより具体的に設定するとともに、私立大学なども含めた量の目標値も検討すべき。一者応札を改善するための工夫も検討すべきとさせていただきたいと思いますが、先生の皆様方、御意見ございますでしょうか。

【林委員】 林からは特段ございません。

【亀井委員】 結構です。ありがとうございます。

【齊藤委員】 結構でございます。

【亀井委員】 ごめんなさい、1点だけ。ただ、一者応札については、実態としてそんなに簡単なことではないかもしれないので、そこは実態をよく見極めてというところを何か留保してつけていただいたほうがいいような気がいたしました。今、供給先がものすごい減っているわけですから、ちょっとそこだけは。多分それぞれ委員の先生方の考え方だと思いますが。ごめんなさい。

【長谷川委員】 承知しました。恐らくこのコメントは私が書いたコメントを基にしているかなと思いますので、特に、かなり地方の地域に分校がありますので、そこは地方の実情を見極めながらというのは、どこか一文入れていただければと思います。とはいえ本校でかなり標準化できたりする部分もあるのではないかと思ったので、私、書いた次第なんですけど、当然そこは実情を見極めていただければと思います。

【亀井委員】 おっしゃるとおりだと思います。ありがとうございます。その趣旨を踏まえていただければ結構かと思います。失礼しました。ありがとうございます。

【長谷川委員】 いえいえ、ありがとうございます。

それでは、先ほど私が説明した評価結果及び取りまとめとさせていただきたいと思いません。