

国土交通省独立行政法人評価委員会第3回教育機関分科会

平成14年7月23日

【事務局】 それでは定刻でございますので、ただいまから国土交通省独立行政法人評価委員会第3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、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。

教育機関分科会の委員は12名のところ、現在9名のご出席をいただいておりますので、過半数を超えておりまして、議事を行うための定足数を満たしておりますことをご報告いたします。また、これから見えられると思いますけれども、埜野委員につきましては11時ごろに来られるというふうに伺っております。

本日の分科会の結果の扱いでございますけれども、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則にのっとりまして、後日、木村委員長に報告し、了承をいただいた後に国土交通省独立行政法人評価委員会として最終的に確定することとなっております。

また、議事録等でございますが、これまで議事概要を委員会終了後国土交通省のホームページで公表し、その後、議事録を作成し、同様な方法で公表してまいりましたけれども、今回も同じ手順を進めたいと考えております。ただし、業務実績評価に関しましては、議事概要では主な意見を記載いたしまして、評価結果に関する内容は記載しないということにいたしまして、議事録につきましては、発言者名を記載しない等の措置を講じた上で公表することとなります。

お手元には、業務実績評価に関する基本方針、それから財務諸表等の提出についてという資料、それから評価調書、業務実績報告書及び関係資料を配付させていただいております。遺漏はございませんでしょうか。なお、この資料の取り扱いにつきましては、公開の扱いといたします。

それでは、初めに、国土交通省政策統括官の河崎からごあいさつを申し上げます。

【河崎政策統括官】 去る7月16日付で前任の吉井さんの後を受けまして政策統括官を拝命いたしました河崎でございます。前任の吉井さんのとき同様に、ほとんど委員会の事務局を務めさせていただきますので、よろしく願いいたします。また、委員の先生方には、日ごろから当委員会のみならず、各般にわたりまして私ども行政に対しまして格段

のご支援、ご指導をちょうだいしております、この場をおかりして厚くお礼申し上げる次第でございます。

さて、国土交通省関係、11の独立行政法人がございまして、いずれも平成13年4月にスタートしたわけでございます。それ以来、来期も策定する中期目標、それから中期計画あるいは年度計画を策定してまいったわけでございますが、1年を経過いたしまして、初年度の業務運営評価をするタイミングになってまいりました。実は、その関係でこの7月9日、小泉総理大臣が各省庁の評価委員会の、私どもの木村先生も含まれておりますが、委員長に対しまして、厳格かつ迅速な評価をお願いしたいという要請があったわけでございます。

特殊法人を独立行政法人にしていこうという動きがある中で、この独立行政法人に対する国民の皆さんの関心が非常に高まってきております。そういった意味では、この業務運営評価というのを的確に行うということが、国民の皆さんに対するアカウンタビリティという観点から非常に重要であると考えておりますので、よろしくお願いいたしたいと思う次第でございます。

本日は、具体的には海技大学校、海員学校、航海訓練所並びに航空大学校という4つの教育機関の独立行政法人につきまして財務諸表へのご意見を賜り、また業務実績報告書についてご評価をいただくというわけでございます。これらの独立行政法人は、我が国の海上交通並びに航空のあすの担い手の育成という重要な役割を果たす教育機関でございます。ぜひ、分科会長をはじめ、委員の皆様方には忌憚のないご意見あるいは活発なご議論をちょうだいし、あるいは的確な評価をお願いしたいと考えておりますので、よろしくお願いいたしたいと存じます。

本日は、実は夕方5時までということで、大変長時間にわたりました、また多岐にわたる内容についてのご議論をお願いするわけでございますが、重ねてよろしくお願い申し上げます、大変簡単ですが、ごあいさつにかえる次第でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 なお、本日は、独立行政法人から理事長ほかにも出席いただいております。それでは、引き続きまして議事に入らせていただきたいと思います。議事の進行につきましては、杉山分科会長にお願い申し上げます。杉山分科会長、よろしくお願いいたします。

【分科会長】 おはようございます。よろしくひとつお願い申し上げます。

早速ですけれども、議事に入らせていただきます。今、統括官からお話ありましたよう

に、きょうは長丁場ですので、効率的にやっていかなければいけません、あまり元気よく走り出すと、後で疲れてしまいますから、コンスタントにいきたいと思います。

本日の委員会では、教育関係の4つの独立行政法人ごとにそれぞれ2つの議題がございます。1番目は、平成13年度財務諸表に関する国土交通大臣に対する意見をこの場で取りまとめること。2番目は、平成13年度業務実績の評価を行うことでございます。

それでは、第1番目の独立行政法人として、航空大学校について審議を行いたいと思います。それでは、財務諸表について、事務局からご説明をお願いしたいと思います。

【航空局】それでは、お手元にお配りしてございます第1期財務諸表という綴じた資料がございます。それをご参照いただきたいと思います。

1ページめくっていただきまして目次がございます。目次の中の1から7まで項目が分けてございますが、これは1から3までが通則法38条に基づく資料でございます。貸借対照表、損益計算書、それから利益の処分、損失の処理に関する書類。それから4番と5番が主務省令、国土交通省令で定められております資料でございます。それから、6番が今回の財務諸表の作成に当たりましての重要な会計方針を示した資料でございます。それから、7番目が附属明細書ということになってございます。

それでは、1ページ目からご説明したいと思います。まず、貸借対照表でございます。1ページの貸借対照表、資産のトータル額は一番下に示してございますように58億6,840万3,683円ということでございます。

2ページ目、負債の部でございます。中ほどに負債の合計が9億1,300万2,155円ということでございます。それから、資本でございます。一番下でございます。49億5,540万1,528円ということで、貸借対照表の大きな構成として成り立っております。

1ページに戻っていただきまして、資産の方のご説明から順次したいと思います。

まず、流動資産の現金及び預金でございます。これは5億3,417万3,725円。それから、これは13年度末現在の預金の残高でございます。それから、たな卸資産がその下を書いてございます。1億8,502万287円。それから、これは貯蔵品として管理されている航空機部品、切手とかいったものでございます。それから、未収金として9,768万7,550円というのがございます。これは、13年度、施設整備費補助金をいただいた、施設整備費未収入額の8,700万円ほどが大きな内容になってございます。流動資産のトータルは、そこに書いてあります8億1,688万1,562円ということになります。

それから、今度、固定資産の有形固定資産でございます。これは、大きいものから言いますと、建物関係、これが真ん中のところを見ていただくとわかるんですが、15億2,172万7,425円、それから構築物が3億4,672万6,599円、それから機械及び装置が143万5,209円、航空機に関しましては1,930万円、それから航空機部品に関してが260万7,868円、それから車両運搬具が1,960万8,545円、それから工具器具に関しましては8,551万974円、それから土地全体に関しましては30億4,660万円ということになってございます。固定資産の中には、無形固定資産としてのソフトウェア、それからその他の資産の預託金等がございます。

2ページ目に参ります。2ページ目の負債のほうですが、運営費交付金債務というのが1億6,069万9,803円でございます。これは、当期、交付を受けました運営費交付金がございます、資産の取得に要したものの以外で、当年度収益化しなかったものでございます。その残高が示してございます。それから、未払金が4億4,302万6,672円というのがございます。これは、13年度に資産の購入とか経費の支払いに関する未払金額でございます。それから、1年内返済予定のリース債務が839万5,612円でございます。それから、前受金がございます。これは、14年度4月期入学者の入学料をもらっている分でございます。そこに書いてある507万6,000円でございます。それから、預り金、これは職員の住民税を預かっている分の195万8,800円でございます。それから、流動資産の見返負債がございます、これは運営費交付金とか無償贈与を受けたたな卸資産の期末残高に対応するものでございますが、1億8,500万円ぐらいでございます。

それから、リース債務につきましては1,700万円程度でございます。それから、固定資産の見返負債につきましても、同じく9,100万円程度でございます。これは、交付金とか無償譲与を受けた固定資産の期末残高に対応するものでございます。

続きまして資本の部に参りまして、政府の出資金がございます。49億6,970万3,013円というのが設立に当たっての現物出資を受けた額でございます。それから、資本剰余金の6,549万7,103円は、当期の施設による資産取得に該当する資本剰余金の額から、損益外の減価償却累計額の8,484万6,092円を引きまして、それからちょっとややこしいんですが、航空機を売却しましたので、そのための差益がございます、それは510万円ございました。これを加えて、その額がマイナスで示されてございます。

それから、繰越欠損金でございます。これは、当期の総損失の5万2,496円ということで、一番下のほうに書いてございます。

以上が貸借対照表の大きな項目の説明でございます。

次に、4ページ目に移りまして、損益計算書のほうに参りたいと思います。損益計算書のほうは、独立行政法人の一会計期間における運営状況を明らかにするために、年度に属するすべての費用と収益とを記載して利益を計算して表示するという趣旨の表でございます。

まず、経常費用でございます。これは、経常費用の中の業務費というのがございます。下のほうの21億8,711万886円というのがその数字でございます。それから、一般管理費は5ページ目に移っていただきまして、7億7,587万290円でございます。それから、財務費用等が一部充てられておりまして、合計として29億6,351万9,342円が計上されてございます。

それから、4ページ目に戻っていただきまして、大きな項目としては人件費がございしますが、それ以外は航空機保守費というのが真ん中辺にございます。これが7億円程度。燃料費、その2つ下ですが、これが2億ちょっとという額が大きいものでございます。

それから、5ページに戻っていただきまして、人件費以外の大きな費用の項目としては、保守費が5,700万円ぐらいです。それから、下に行きまして保険料、これが9,000万円程度でございます。

以上が詳細な部分でございます。

それから、経常収益の部でございます。経常収益の部に当たりましては、運営費交付金収益というのが27億8,396万269円でございます。そのうちの業務収益が1億639万9,030円、それから流動資産見返負債戻入ということで、6,152万1,873円。次のページに参りまして、固定資産の見返運営費交付金戻入等がございします。その関係が2,880万8,103円ということでございます。それから、財務収益関係が12万円ほどございます。それから、雑益が300万円ほどございます。これのトータル額がページ中ほどの29億8,434万6,790円ということでございます。

それから、次に損失関係ですが、これは実は今年の3月に事故がございまして、その事故の関連の経費が1,600万円ぐらい計上してございます。それと、保険金収入も事故関係の収入でございます。それが940万円ほど出てございます。以下は省略させていただきます。

それから、7ページに入りまして、利益がございませぬので、損失の部分だけ書いてございますが、当期末の処理として5万2,496円でございます。それは次期の繰越欠損と

ということになります。

それから、8ページ目に入りまして、キャッシュ・フローの計算書でございます。これは、1会計期間におけるキャッシュ・フローの現状を一定の活動別に表示した計算でございます。大きなものは、中ほどにございます業務活動のキャッシュ・フローということで、5億2,978万6,305円の資金増ということでございます。それから、投資の関係でいいますと、954万6,529円ということでございます。財務活動に関しましては、マイナスで515万9,109円ということでございます。それから、当期の資金の期末残高として5億3,417万3,725円ということでございます。

それから、9ページを飛ばしまして、行政サービス実施コスト、10ページでございます。これは、業務費用としてご説明いたしました28億7,434万2,741円というのが計上されてございます。それから、損益外の減価償却等の相当額の部分がございまして、その分が1億4,828万6,989円というのが充てられてございます。それから、3つ目として、引当外の退職手当増加見積額というのが1,427万6,064円になってございます。機会費用としまして2つございまして、着陸料部分が減免されておりますから、その相当分。それから、政府出資の金の国債の利回り1.4%として計算して、それぞれ2つ入ってございまして、7,770万7,699円というのが機会費用という計算になってございます。トータルしまして、行政サービス実施コストといたしましては、31億1,461万3,493円ということになります。

以上が今のお手元の財務諸表関係のご説明でございます。11ページは重要な会計方針ということで、ポイントといたしましては、運営費交付金収益の計上基準につきましては、費用進行型というものを採用したということでございます。減価償却、それから退職引当、それぞれのいろいろな方式がございしますが、大体、独立行政法人の教育機関の横並びを考えまして、同じような計算式を利用しているということでございます。

13ページ以降は、付属明細書でございます。それぞれの計算に使用しました内容の明細を示してございます。説明は省略いたします。

最後に、18ページがセグメント情報ということで、事業費用、収益、損益、総資産をそれぞれ一覧表に示してございます。詳細は省略させていただきます。

以上で財務諸表の説明を終わらせていただきます。どうもありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。この財務諸表及び決算報告書に関する意見という、この1枚紙のご紹介はございますか。

【航空局】 失礼しました。意見書ということで、独立行政法人の大学校の監事のほうから意見が示されておりますのが、その紙でございます。正しい基準にのっとって、ちゃんとできておりますということが書かれておるのが、文書で示されている資料でございます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。それでは、今いただきました説明に関して、ご質問、ご意見等、ご自由にお願ひ申し上げたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【委員】 細かい質問なんですけど、4ページの業務費のうちのページの真ん中からやや下ですが、燃料費2億3,000云々とありますけれども、教育で使う燃料というのは一般事業者が使う燃料と同じ税制上の優遇措置とか何かはあるんでしょうか。それが1つ。

それから、もう一つ、その3項目下に諸謝金というのがあるんですけど、ちょっと私どもの業務では耳なれない費目ですので、簡単に説明。

【航空局】 私の説明できる範囲で、まず説明してから、また独立行政法人の会計士が来ていますので、説明してもらえばと思いますが。

まず、燃料費につきましては、普通の燃料費、航空機の運用のための燃料費が計上されているということで、優遇措置等、全然そういうものは一切ございません。

それから、諸謝金というのは、基本的に国の予算の考え方でいきますと、今回の審議会でもそうですが、そういうお偉い先生をお呼びしたときの経費というものが諸謝金という費目になってございます。ございましたら法人のほうからお願ひします。

【独立行政法人航空大学校】 諸謝金についてですけども、これは英語とか体育等の講師についての諸謝金でございます。

【分科会長】 よろしゅうございましょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 それでは、ほかにいかがでしょうか。

【委員】 最初に分科会長に伺いたいんですけども、大体のスケジュールというのは、航空大学校の財務諸表だけで午前中、使ってしまったのはたぶんいけないんだと思うんですが、大体の目安というか、その辺を伺わせていただきたい。それによって質問する内容等を考えたいと思います。

【分科会長】 なるほど、当然のことです。これは、事務局のほうから少し見通しをお話しいただいたほうがよいと思います。

【事務局】 正直申し上げまして、ちょっと財務諸表、当初、我々の想定よりもかなり時間を……。やはり実績評価のほうを、初めてということもございますので、特に午前中はお互いに初めてということもありますので、少し時間がかかるかなというイメージであります。ですから、財務諸表で30分ぐらいで、1時間半ぐらいで実績評価かなと、これは事務局の勝手なイメージでございます。午後になりますと、少しお互いになれていただいて、財務諸表も3機関、あわせて見ていただくということで、少し効率的にいくのかなという感じではありますが、そこは成り行きで弾力的にやっていただきたらと思っております。

【分科会長】 そうしますと、財務諸表関係で、今の話で概略30分、残りが1時間半というのが一応の目安だけれども、そこはいろいろ議論があれば、それはそれで時間をかけざるを得ないということかと思えます。どうぞ。

【委員】 それでは、手短に2点ほど質問と1点コメント。これは、たぶん後で午後取り上げます3法人、共通するんじゃないかと思えますので、申し上げたいと思えます。

まず、質問の2点ですけれども、1点は、きょうは公認会計士の方が同席されているんですが、監査を担当されているという立場で同席されているのか、もしそうであれば、監査報告書がついていないのはなぜかということなんです。あるいは、会計指導とかコンサルティングの立場で出席されているのかというのが1点です。

それから、2点目ですけれども、セグメント情報で一般勘定と空港整備勘定というふうになっているんですが、これは会計単位、ちょうど特会の特別会計の問題をやっていますので、そういう関係でこういうふうな名称が使われたのか、ちょっと勘定という名称に違和感を持ったものですから、これがどういう意味なのかというのが2点目です。

それから、コメントについてですが、運営費交付金債務、2ページ目、貸借対照表の負債の部、一番上に載ってまして、金額も1億6,000万円、目立つものですから。先ほど、当年度収益化しなかったものというご説明があったんですが、業務のほうはすべて行ったのかどうか。というのは、もし業務をすべて行ったということであれば、本来、これは返さなくちゃいけないものかなという心配が1つあります。それで、業務を全部遂行できてなくて収益化しないということだったら、それは説明がつくんですけれども、その場合には、後で評価のところちょっと問題が出てくるのかなという心配があります。この辺は、たぶん午後の3法人の共通した問題かなと思えますので、もし今、私の見方が違っているということだったら、ご指摘いただければと思えます。

【航空局】 まず1点目の監査法人の同席ですが、基本的にはコンサルタント業務という位置付けで来ていただいているということでございます。

それから、2点目のセグメント情報の中で一般勘定とか特別勘定というのがあるんですが、実はこれは航空大学校の予算法制の一般会計と特別会計、特別会計も、これは空港整備特別会計という特別会計がございます。その二本立て、額は30億対1億ぐらいの比率で一般会計が大きい構造になっておるんですが、そういう特別会計と一般会計を独法の法律に基づいて分けて勘定しなさいというふうに書かれておりますので、それで一般勘定、特別勘定という、名前はあまりよろしくないんですが、そういう名前をつけて分けて書いてセグメント情報として書いてあるという趣旨でございます。

それから、3点目の交付金の1億6,000万円、これは独法のほうからご説明していただきたいと思います。

【公認会計士】 それでは、私のほうから説明をさせていただきたいと思います。

まず1点目のご質問ですが、独立行政法人の場合は一定の資産基準を超えるものに対して監査証明が出ておりまして、こちらの航空大学校につきましてはその基準以下でありますので、私どもは監査という立場ではなくて、会計指導という立場で関与させていただいております。

それから、2点目のセグメント情報に関してですが、これは総務省のほうから独立行政法人に関するQ&Aというものがありまして、独立行政法人の中で一般会計や特別会計ということで、会計単位が区分されているものについてはセグメントで区分して表示する方法も認められるということがありましたので、それに従ってセグメントを会計単位で区分しております。その際に、先ほどご説明がありましたように、会計単位の名称をそのまま使っておりますので、一般企業のセグメント情報とは若干違った表現となっておりますので、委員におかれましては違和感を覚えられたということだと思います。

それから、3点目の運営費交付金につきましては、業務を行っているかどうかというのは、この後の評価の部分にかかわってくると思いますので、私のほうからコメントは差し控えたいと思いますが、一部、退職金等の財源としていただいているもので、実際に退職者が出なかったことによって支給していない部分、その部分が含まれておると理解しております。以上、私のほうからご説明させていただきました。

【独立行政法人航空大学校】 今、退職金が払われなかったという説明がございました。これは、当初、何人が予定していたわけですがけれども、その予定が流れたということが1

つございます。そちらのほうが約8,000万円ちょっとございます。

それから、もう一つのほうが執行残7,200万円ほどございます。こちらの執行残でございますけれども、大きいところでいいますと、人件費がかなりの部分を占めております。これは、1つには事故がございました。帯広で事故が3月1日にございまして、2週間ほど飛べなかったということがございます。それによりますフライト手当等が十分使えなかったと。あるいは、油代等の減ということがございます。それから、一般管理費もかなり節約いたしまして、こちらのほうも約360万円ほど浮くことができました。そういうところが主な執行残でありまして、努力した部分と、それからこうなってしまったという部分、2つございます。

【分科会長】 ありがとうございます。いかがでございましょうか。

【委員】 結構でございます。

【委員】 よろしいですか。バランスシートなんですけれども、資本金は現物出資ということですが、その全体として取得原価というのか、それはどこから来ているのか。

それから、減価償却はいわゆる中古資産として取得したわけですが、中古資産にかかわる減価償却をされているのかどうなのかというのがまず1つです。あわせて、土地評価の基準は何によっているのかもお願いします。ちょっと時価との関係も知りたいものですから。

それから、これも質問なんです、2ページ目で流動資産の見返負債とか固定資産の見返負債というのがありますが、これの意味をもう一度教えていただきたい。

それから、3点目が損益計算、P Lのほうですが、経常費用でいわゆる業務費と一般管理費というふうに分かれておりますが、その基本的な仕分けの原則をちょっと教えてください。それから、その中で、例えば同一人について、その人の人件費の一部は業務に入るとか、一部は一般管理費に入るとか、そういうことがあるのかどうか、それもあわせて補足してご説明お願いしたい。

【航空局】 済みません、最初の質問が聞き取れなくて……。

【委員】 もう一度申し上げます。現物出資された資産の評価の原価というものは、どこから来ているのかと。あわせて、土地の評価基準が何によっているのかということです。これは、第1問が全体で、土地は土地についてお願いしたい。

それから、償却資産の償却の方法というのは、中古資産にかかわるものを中古資産として取得されたんでしょうが、中古資産にかかわる償却をされているのか、あたかも新しい、

新規取得の物件のごとく償却されているのか、それを教えてください。それが第1問です。

【航空局】 済みません、答えられるところからまずお答えしたいと思います。

土地関係の現物評価というのは、実は独法が設立されるときに審議会といいますか、そういう現物出資のための評価の委員会が行政組織を中心に組織されまして、それでその価格が設定されて、49億という、航空大学校に関しては、その額が確定されたという経緯がございます。国が評価して、その評価によって額が確定しているということでございます。これは、独法の設立の13年度当初の分がその額になっているということでございます。私のほうからは以上です。

【公認会計士】 それでは、私のほうから補足説明させていただきます。

現物出資につきましては、今のご説明のとおりであります。

それから、減価償却の取り扱いにつきましては、中古資産の取り扱いを採用されているかということだったと思いますが、現物出資を受ける際の評価につきましては、今のご説明のとおりなんですが、その際に残存耐用年数を見積もることになりますが、こちらにつきましては、当初の耐用年数から経過年数を控除した年数をベースに、今後どれぐらい使用可かという見積もりを加えまして耐用年数を設定しております。したがって、税法で言う中古資産の計算式であります。あちらとは若干違う取り扱いになっております。

それから、2点目のご質問で、負債のほうの見返り勘定のご説明であります。まず流動資産見返負債につきましては、たな卸資産等を主にこちらでは貯蔵品に当たるんですが、こちらにも設立時に無償贈与ということで受けております。その際に、無償贈与を受けた資産の見合い額を資産見返負債ということで計上しております。こちらの貯蔵品につきましては、また年間購入いたしまして、最終的には現物が手元に残るような形になるんですが、その状況をあらわしたものが附属明細書のほうにつけてありますので、そちらをごらんいただきたいと思います。附属明細書のほうの2番、たな卸資産の明細のところであります。このように、期首残高にあったものがすべて費用化されておりませんので、その分が依然として見返負債として残ると。

【委員】 わかりませんのは、何で資本に入れなかったんですか。

【公認会計士】 資本に構成するのは、今後、航空大学校を運営していくに当たって、国のほうで面倒を見ていただくというか、施設費とか、そういう形を財源として賄っていくものは資本の部を構成することになるんですが、運営交付金を財源として今後賄ってい

くものにつきましては、資本に入れずに負債として取り扱うという会計基準になっておりますので、負債のほうで区分させていただいております。

それから、最後のご質問、一般管理費と業務費の区分についてであります。人件費につきましては、基本的に教官、教育等にかかわる方の人件費を業務費、総務とか会計、管理にかかわる方の人件費を一般管理費としておまして、同一個人の方について両方の業務をやられるという方はいらっしゃるかと聞いておりますので、特定の個人で按分されていることはないかと理解しております。

【分科会長】 よろしゅうございますでしょうか。

【委員】 はい、ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございました。それでは、もし追加でご質問がなければ、とりあえず先ほどの枠組みの時間でいきますと、これで1番目のものについては議論を終えさせていただきたいと思っております。

そこで、今の財務諸表に関する国土交通大臣に対する意見の取りまとめというのが最初の議題ですので、私もまだこれ、どういうふうに進めていいかわかりませんが、今いただいたものがご説明の中の詳細あるいは意味に関するご質問であって、例えば数値、その他、特段の内容にかかわるものとは考えないというほうでいくか、あるいは今あったご質問の中に何か積極的な意味が含まれているとして、それを意見という形にするのか、両方がございますけれども。もし、今のそれぞれご返事いただいたことで一応意図していることは了解できたということであれば、この内容そのものについては、分科会として特段の意見なしという形で処理させていただくというふうにも考えられますが、いかがでございましょうか。

【委員】 意見なしでも構わないんですけれども、先ほどのご回答だけじゃちょっと納得しないところがありますので、一言申し上げます。

1点がセグメント情報について、先ほど個別法をしっかり勉強してなくて、とんちんかんな質問を申しあげましたけれども、セグメント情報は、本来、事業の内容を適切に反映する情報という位置づけです。それで、確かにQ & Aにおいては、個別法において、そういう区分経理が定められているものはそれでも構わないという説明も Q & Aは説明です、もありますが、それに続けて、事業内容がそれで適切に反映できない場合には、事業内容に応じたセグメント情報を開示すると、そういう説明も付されていたと思っておりますので、やはりその辺、勘定別でちゃんと実態が開示されるんだというスタンスが必要かと思いま

す。これが1点です。

それから、もう一点は、運営費交付金で先ほど説明いただいた内容で、退職金、退職者がいなかったので支給しない。これはよくわかりました。ただ、これはそういうことになりますと、将来返せということになるのかなという気もしますが。

それで、業務を行って、その経営努力の結果、残った財源もあるということだったんですが、これは本来、利益に計上して、目的積立金にしくちゃいけないものじゃないかなと思います。これは、費用進行基準という会計方針をとっている関係で、こうなってしまうんですが、この辺は私、財政当局じゃないですから、何とも言えませんけれども、運営費交付金、本来、収益化すべきものが残っているということは、先ほど申し上げましたように、業務をしていないか、あるいは本来、返さなくちゃいけないものという、どちらかになるという見方もありますので、その辺、今後どういうふうに対応していくか、ご検討いただければと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。そうしますと、質疑を踏まえて、なお今、委員の要望、今後の一般に対する要望というような意味もあって、それを事務局のほうで整理いただいて、意見ということで付していただく。これは、ここでの中身そのものというよりも、一般的にも今後重要になってくることかと思しますので、その整理の仕方についてはお任せいただいてよろしゅうございますでしょうか。それでは、この財務諸表に関しては、今、委員、最後にご指摘になりましたことを事務局のほうにおいて、私もご一任いただいた上でまとめさせていただきたいと思います。大変ありがとうございました。

それでは、1番目はこれでおしまいにさせていただきます、2番目の議題であります13年度業務実績評価に入ることといたします。2月1日の委員会で決定されておりますように、評価の仕方というのは、国土交通省所管独立行政法人の業務実績評価に関する基本方針、これに従って行われることとなります。お手元にこれは配付されておりますので、適宜ご参照いただければと思います。

資料として用意されております業務実績報告書、これは業務運営評価、個別業務評価、この順に取りまとめられておりますので、この後の評価もこの順序に従って行って行って、最後に取りまとめて、総合的な評定を行いたいと思います。

まず、業務運営評価ですけれども、これは評価方針によりますと、個別の項目ごとに中期計画の達成に向け着実な実施状況にあると認められるか否か、これをここで認定することになっております。この後はしたがいまして、各項目ごとにそれぞれ航空大学校サイド

から簡単にご説明していただいて、そして、それに基づいて意見交換を適宜行い、その上で分科会として当該項目が着実な実施状況にあるか否かということを確認していく、こういうことを項目ごとに繰り返してまいりたいと思います。また、着実な実施状況にあるとは認められないという場合には、その理由をあわせて整理することにはいたしたいと思います。また、各委員のご意見の中で、必要なものについてはコメントという形で整理していきたいと思います。進め方については、大体そんなことを考えておりますけれども、よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

それでは、1項目ずつご説明をお願い申し上げたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【独立行政法人航空大学校】 それでは、説明いたします。お手元でございます平成13事業年度業務実績報告書に基づいて報告いたします。

まず、目次を見ていただきますと、第1編、第2編から構成されておまして、第1編のほうでは業務運営評価のための報告。そのところが、と分かれておまして、が自主改善努力の報告ということで、業務運営評価の報告とはちょっと色合いが違うものがそこに載せられております。それから、第2編目は個別業務評価のための報告ということになっております。

構成につきましては、2ページ目のはじめにというところに載っておりますが、このような構成になっております。

3ページ目から説明させていただきます。

まず1番目の業務運営の効率化、その中の(1)組織運営の効率化でございますが、中期目標では責任体制を明確にするために必要な体制を整備することとなっております。これに対しまして、年度計画では、本校及び分校の実科教官に、首席・次席、本校学科教官に首席を置き、航空大学校として決定した教育方針を教育現場に効率的に徹底させるという年度計画でございます。

3ページののところには、目標設定の考え方というものが載っております。この考え方としましては、首席、次席教官制度を導入して教育運営の効率化を図る。といたしますのは、今まで教官につきましては、教官の互選により教官会の会長というものが選出されていたということでありまして、組織としての縦のものができていなかったということで、今回初めてこのような首席、次席制度というものを導入したわけでございます。

次の4ページ目ので、当該年度における取組み及び今後中期目標等における目標を着

実に達成すると見込む理由でございますが、当該年度におきましては、実科教官については本校、仙台分校に首席と次席、また帯広分校には首席教官を配置いたしました。学科教官につきましては、本校に首席教官を配置いたしました。

今後の目標を着実に達成すると見込む理由でございますけれども、14年度には帯広分校に次席教官を置くと。これで首席、次席体制というものが3校完成するわけでございます。既に14年度4月1日において配置しております。

次に、5ページ目でございますが、項目としましては人材の活用というところでございます。 、 、 とございますが、年度計画では、 管理部門職員の1割ないし2割程度の人事交流を行う。それから、 で実科教官の2名程度の人事交流を行う。 で学科教官の人事交流が可能な分野について調査を行う……。

【分科会長】 1項目ずつ区切っていかせていただきます。それでは、今の3ページ、4ページについてご説明いただきました事柄、これについて何かご質問等、ご意見ございましたらお願い申し上げます。その上で評価を一つ一つ済ませていきたいと考えております。特段のご指摘はございませんでしょうか。そうしますと、今のご説明によれば、今後、中期目標等における目標が着実に達成されるという理由も述べられていて、現在のそれに沿った取り組みが行われたことが述べられていたということで、この件については着実な実施状況にあるとして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、次の項目に移っていただきます。

【独立行政法人航空大学校】 それでは、引き続きまして5ページ目でございます。人材の活用の年度計画でございますが、管理部門職員の1割から2割程度の人事交流を行う。実科教官の2名程度の人事交流を行う。それから、学科教官につきましては、なかなか難しい面がございます。調査を行うということにしております。

目標値を設定したわけでありまして、その目標値設定の考え方が5ページの のところに述べられてございます。ポツ2、下段でございますけれども、管理部門では過去5年間の人事交流実績で1割から2割程度の人事交流がありましたので、引き続きこういう形で実施していきたい。それから、実科教官につきましては、航空局の航空従事者試験官、飛行検査官、運航審査官との交流が可能でございます。こういうところを活発化していきたい。過去5年間の人事交流実績から2名を割り出しました。

それから、6ページ目に行きまして学科教官でございますけれども、先ほど非常に難しいということを述べましたが、大学機関等との間で人事交流が図れる分野については、調査を開始したいということでございます。

実績値及び取組みでございますが、管理部門職員につきましては13人の国土交通省との人事交流を行いました。それから、実科教官につきましては4人の人事交流を行うことができました。学科教官につきましては、これは県内の大学、宮崎大学あるいは宮崎医科大学との意見交換等を行いまして調査を実施いたしましたというのが取組み状況でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ご質問がございましたらお願い申し上げます。

【委員】 学科教官については、今後の見通しはいかがなんでしょうか。

【独立行政法人航空大学校】 見通しにつきましては、実は14年4月1日で英語の教官を1名を宮崎医科大学のほうに行かせておりまして、そういう点では、これは13年度ではありませんので、ここには書いてなかったんですが、そういう調査の効果が出たと考えております。

【委員】 管理部門の13名というのは、結局割合で言うと何割になるんでしょうか。もとの人数を知らないのです。

【独立行政法人航空大学校】 全体の中では62名、管理部門がいまして、そのうちの13名ということですから、21%ということです。なおかつ、なるべく若い人と人事交流するように努力はして、経費を抑えるということから、そういう努力はしております。

【分科会長】 よろしゅうございますか。そうしますと、これは3つの目標値、それぞれ、2割程度もクリア、2名もクリア、それから調査も実際に実施した上、その効果が出ているということですので、これにつきましても着実な実施状況にあると判断してよろしいかと思われませんが、いかがでございましょうか。

(「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、次へ。

【独立行政法人航空大学校】 引き続きまして、(3)業務運営の効率化の教育・訓練業務の効率化というところでございますけれども、年度計画といたしましては、7ページでございますが、学科教育時間を1,965時間から1,320時間に減らす。その内訳は

その下に書いてございますが、宮崎が大変大きくて、1,155時間から735時間に420時間減らすということでございます。あと、帯広・宮崎フライト課程、仙台フライト課程、それぞれ学科の時間がございますので、これについてもかなりの部分を減らすということでございます。宮崎学科課程につきましては、420時間減らすことによりまして、8カ月の学科課程を6カ月に減らすことが可能となりました。

ロ．実操縦演習装置の活用ということによりまして、事業用課程5時間を短縮することが可能となりました。

なお、イとロにつきましては、平成13年度入学者(48回1期生)から適用することとございます。

続きまして8ページでございますけれども、目標値設定の考え方でございます。6カ月にすることによりまして、全体的に効率化しようということでございます。ただし、やるべきものは逆に増やしていこうということも考えておりまして、航空生理とか航空安全などの新設の課目も導入を図っております。全体としまして、3分の2の教育時間で教育の質を落とすことなく学科教育を実施する計画を立てることといたしました。13年度の7月から新入生が入りましたので、宮崎の学科課程については完全実施をいたしました。

それから、ポツの2番目でございますが、事業用課程の実機につきましては、操縦演習時間を5時間短縮、これは160時間から155時間としたわけでございますけれども、そのために地上演習装置(FTD)、これはシミュレーターでございます。あるいは、CPT、これはコックピット・プロシジャー・トレーナーといいまして、要は動かないわけでございますけれども、そういう装置を使いまして操縦演習の充実を図ったということでございます。ただし、48回1期生が帯広に行きましたのが14年1月からですから、3カ月しかまだ適用されていないということで、効果につきましてはまだ完全にはわかっておりません。

それから、次の3ポツであります。多発・計器課程、これは仙台課程でございますけれども、10時間短縮いたしました。75時間から65時間にするということでございます。これによりまして、仙台課程を8カ月から6カ月にいたしますけれども、13年度入学者は15年1月から適用されますので、この部分につきましてはまだ評価することはできません。

次の実績値及び取組みでございますけれども、学科教育時間は完全に宮崎の課程につきましては既にやっております。順調にこれが経緯しております。それから、事業用課程に

つきましては、まだ確実にこの辺の評価が出ているわけではございませんが、今のところ、48回1期生は全員落伍することもなく、既に14年6月末に宮崎のほうに帯広から戻ってきましたので、順調にこの課程は進んでいるものと理解しております。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ご意見、ご質問をお願い申し上げます。

【委員】 教育カリキュラムがかなり変更になっておりますけれども、業務運営のほうではそれを減らすということが実施されたかと思えます。ご説明の中にもありましたが、これがどのような効果を伴っているかということに関して、ほかの項で述べられると思うんですけども、どのような取り組みをされているかということをお尋ねします。フォローアップがどこまで計画されているか、という点に関してです。

【独立行政法人航空大学校】 宮崎の学科課程を2カ月減らして、これがどういう形で効果が出てくるのかというのは、正直言います、まだわからない部分、我々も模索しているところであります、これにつきましては今後、帯広課程並びに宮崎課程、最終的には仙台課程の成績等を評価したい。あるいは、就職してからのエアラインからの意見というものを聞いていきたいと考えております。

【委員】 それが具体的に計画に盛り込まれているということであれば、よろしいかと思えます。

【委員】 学科課程については、相当切り込みをされたんですけども、これだけのカットをすれば、当然スタッフはこれに従って暫時縮小するというお考えなんですか。

【独立行政法人航空大学校】 確かにこれだけ減らしますと、スタッフをこれに比例して減らすことができるんじゃないかというお考え、ご指摘かと思えますけれども。ただ、課目の数、時間が減っても、その人間を分割することはできませんので、非常にそこは悩むところなんです。例えば、全員講師ならば、講師で来てもらう回数を減らすと、3回を2回にするということが出来るんですが、ほとんどうちが抱えている人材なもので、ここを減らすということが非常に難しく、なおかつ苦慮しているところでございます。

【委員】 おそらく専任スタッフについては大変難しいと思えますけれども、じゃあ、教育機関の場合には本人の時間数がずっと減ってくれば、本人のモチベーションと申しますか、モラルと申しますか。つまり、かなり本人に頑張ってもらって、もっとほかにやることをさせるのか、そこら辺はいかがでしょうか。

【独立行政法人航空大学校】 実は、13年度、いろいろなことがございまして、学生が1人、これは事故だと思わんですが、死亡いたしまして、また何名かがやめたり、あるいはいろいろな面でほかの大学院に行くとか、あるいは自分に適性がないということで5名が最終的には、異常な数だったわけでございますけれども。学科の先生に1人3人を受け持たせまして、いろいろな生活指導を含めて、精神的なケアも含めて、そういうことを13年度から始めました。これがまたどの程度の効果があるのかというのは、すぐにはわからないと思わんですが、14年度に入ってから、今のところ1人の落伍者もないということで、多少効果が出ているのかなという感じはしております。

ただ、それ以外にどういう形で学科の先生方にモチベーションを持っていただくのか、新しい分野なり。その辺は、後ほど機会がありましたらお話ししたいと思わんですが、入学試験のあり方、パイロットとしてどういう試験をすれば、より適切に選択することができるのかということについても実は教授会に諮問しまして、その辺の検討を始めたところでございます。

【分科会長】 先生、よろしゅうございますか。

【委員】 結構です。

【委員】 学科に関しては、この年度目標というのはいろいろ実績として達成されていると思わんですが、先ほどの委員のご質問にも関連するんですけれども、内容、今まで重複しているものを整理したとか、あまりにも学問的に追求したものを実的なものにしたとか、一部を自学自習に回したという説明、過去受けているんですが、この目標値の時間だけではわからない教育効果というものについて、内容について、教育のレッスンシラバスみたいなものについても、今後ともずっとフォローアップしていただきたいと思わしますし、やはり今後、10時間減らした実科のことについても、本日の年度ごとには関係ありませんけれども、ずっとフォローしていただきたいと思わします。よろしく。

【独立行政法人航空大学校】 ちょっと先ほど言い忘れていたんですけども、98名で、これまで3回の入学だったわけですが、72名に人数を減らしまして、なおかつ18名で4回に分けております。そういう点では、授業数が3から4に教官から見ると増えたという部分がございますので、授業時間は減ったけれども、回数が増えたということで、個人個人の教官からすると、物すごい目減りにはなっていないというのが現状かと思わします。

【分科会長】 それでは、今いただいたご指摘、ご要望についてはご留意いただくこと

にしまして、今の教育時間、養成期間の短縮、これはそのとおりに行われていること。また、48期生については、これまでのところ順調に推移していると、こういうことですので、この項目につきましても着実な実施状況にあると判断したいと思いますが、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、訓練機材の利用率向上にお移りいただきたいと思います。

【独立行政法人航空大学校】 続きまして9ページでございますが、訓練機材の利用率の向上でございます。中期目標は、1機当たりの年間飛行時間、飛行可能時間ですが、これを7%、約46時間向上させるということでございますが、年度計画は、と分かれておりまして、オーバーホール相当の重整備、うちではP整備とっておりますけれども、点検項目の見直し及び一部項目を削除することによりまして、1機当たりの作業日数を5日程度削減を図る。平成13年度のP整備機数は、A36型機10機、C90型機3機が予定されているため、作業日数を65日削減することにより、1機当たりの年間飛行可能時間を約12時間増加させることに努めるというのが重整備でございます。

それから、は定時整備でございまして、これはB整備及びC整備とっておりますが、定時整備につきましては、宮崎・帯広のA36型機2機、仙台のC90型機1機の整備作業を毎月の休業日、休みの日に1日程度実施することとしまして、宮崎及び帯広ではそれぞれ24日、仙台では12日の平日の整備作業日数を削減して、1機当たりの年間飛行可能時間を11時間増加させる。休日に整備して、平日飛行可能にしようというのが定時整備の考え方でございます。

9ページの下の目標値設定の考え方でございますが、重整備に必要な日数を急激に削減するということは、これは現場作業の混乱を避けるということもございまして、段階的に日数を削減することによりまして、13年度は目標値としまして5日程度ということにいたしました。1機当たりの年間飛行可能時間を12時間増加させるということにいたしました。

それから、整備従事者の休日出勤に伴う負担増につきましても、一気に増やすということではなくて、1日程度ということにいたしまして、年間飛行可能時間を11時間増加させるということにしたわけでございます。

10ページの実績値、取組み状況でございます。の重整備でございますが、A36型

機は9機、C90型機は2機を実施いたしました。そこにいろいろな計算値が書いてございますが、結果としまして1機当たりの年間飛行可能時間は11時間増加いたしました。これによりまして、年間で12時間増加となっているが、13年度においては目標の92%対応することが可能である。

それから、の宮崎・帯広・仙台の3校で休業日に実施した整備作業日数は計28日でございます。整備実施機数は55機であったということで、1機当たりの年間飛行可能時間は10時間増加いたしました。これは、目標の91%でございます。ということで、目標を達成することは100%にはならなかったということでございます。

したがって、一番下の実績値が目標値に達しない場合、その理由及び次年度以降の見通しでございますが、の重整備機数が予定に達しなかったのは、機数がそもそもA36で10機が9機あるいはC90Aは3機が2機ということで、これは年間飛行時間が計画どおり進捗しなかったというのが理由でございます。

それから、のC90型機の削減日数が目標に達しなかった理由というのは、重整備中に発見されました不具合の修理に日数を要した。これは、部品の入手に手間取ったということで、せっかく休日に作業できるところが部品がなくて整備できなかったということもございました。これらが理由でございます。しかしながら、目標の年間飛行可能時間の増加というのが達成できなかったんですが、訓練には支障がなかったということでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ご質問、ご意見、その他コメントをお願いいたします。

【委員】 質問ですが、P整備につきましては、チェックポイント、チェック項目の見直し削減ということなんですが、削減ということは、もう今までやる必要がなかったものをやっていたということですか。これが1つ。

それから、B、Cについては休業日ということなんですけれども、そのメンテナンス要員の作業配置を変えられたということでしょうか。

【独立行政法人航空大学校】 まず、P整備についてでございますけれども、これは本来、製造メーカーのメンテナンスリクワイアメントというものがございまして、これに従ってやるというのがミニマムとして要求されているわけですが、これまで航空大学校としましては、それプラスアルファでかなり手厚い整備をやってまいりました。しかしながら、いろいろ精査することによって、その辺は省略できるものもあるのではないかとということ

で、調査しながら、そのような整備項目の削減あるいは整備期間の延長ということで対応してまいりました。

それから……。

【分科会長】 2つ目は。

【委員】 それを休業日にやってということですか。

【独立行政法人航空大学校】 休業日に……、済みません。

【分科会長】 先生、もう一回お願いいたします。

【委員】 要するに、休業日にメンテをやるということは、従来は休業日にやっていなかったと。

【独立行政法人航空大学校】 そうです、全くやっていなかった。

【委員】 ということは、点検要員を全部とまったときにシフトしたということですか。その部分は、休業日にやれば、今度は人件費がプラスになってくるのか、そこら辺はどうなんですか。

【独立行政法人航空大学校】 その辺は、1つは整備はJAMCOという会社にやってもらっておりますけれども、そちらのほうの対応が1点と。

それからもう一つ、うちのほうの対応がございます。これは管理職でうちは対応しております。管理職、月のうち1回は土曜日、日曜日、どちらか出てくるということがございますけれども、その分は取れるところでほかで休みを取ってもらうことで対応しております。

【委員】 10ページのところで実績値や目標値に達しない場合、その理由及び次年度以降の見通しということなんですが、今回は部品の入手に要する日数も含まれるために休日作業ができなかったと。来年度以降、可能か、来年度以降、目標達成に努めるというのだと、実際に今年度できなかったことが来年度は解消されるのかという肝心なことが書いていないように受け取れたので、その点について少しご説明いただけますか。

【独立行政法人航空大学校】 実は、うちの機体整備部品の入手につきましては、機体そのものは航空機操縦士養成振興協会（航操振）というところから無償リースの形で提供を受けておまして、その部品繰りにつきましては、やはり航操振との協力ということもございます。その辺につきましては、うちの整備課と航操振とで毎年1回もしくは2回の打ち合わせをしているところでございます。確かに部品の入手が滞ったこともございますが、これにつきましてはどういうところに原因があったのかということ进行调查いたしましたし

て、現時点では非常に改善されてきているというのが現状でございます。13年度、確かにいろいろな、特にC90の関係で非常に部品繰りがよくなかったということがあったわけではありますが、だいぶ今のところ改善してきているというのが現状でございます。

【委員】 本項目に関することですが、重整備にしろ、定時整備にしろ、ご存じだと思うんですけども、飛行機100時間飛んで、ある項目を整備するという計画になっているわけですけども、この100時間という時間に予定どおり達しない場合は、お天気のこともありますし、訓練のヤマもありますし、計画値に対して改善努力していただいているんですが、ある程度変動要素があるということも理解したほうがいいんじゃないかと思えます。

【委員】 私も今のことを同じことを1点言おうと思っていたのと。

あと、そういう意味で、10ページの下の次年度以降の見通しについて、特に定時整備のほうについて一言書いたほうがいいんじゃないかということをお願いしたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。そうしますと、今の委員のご指摘はコメントというところに整理していただくとして、これは今までとちょっと違う、初めての項目が出てきたものですから、どういうふうになりましょうか。基本方針を見ますと、目標が達成されていないときは、その理由等について記述するというので、これは今ここに書かれているとおりですが、もとの戻って、着実な実施状況にある、ないという判定は、こういうケースは、ある、ないで分けようとする、いろいろな理由を伺った上ですと、何となく判断に困るんですけども、ここは事務局としてはこういうケースはどういうふうになるんですか。そもそもの報告書の中に目標達成が数値的にはクリアされていなくて、その理由等も改めて整理されている。その内容的には、我々はそういうことかと理解するんですけども、この評価のほうはどういうふうに扱うのか、ちょっとご説明いただけますか。

【事務局】 ちょっとそのイメージなんですけど、基本的には中期目標あるいは中期計画に向けて達成状況はいかがかということをご評価いただくという前提でございます。年度計画は、あくまで法人側が今年この程度やりたいと思っているのがいいかどうかということでありまして、そういう意味では、年度計画そのものを含めまして、評価委員会の皆さんのほうで中期目標なり計画の達成に向けて着実かどうかというご判断をしていただければ、必ずしも達成していなくても、次年度以降、十分リカバーできるというご判断があれば、達成で。ただし、そのコメントで、こうこうだけれども、おおむね達成できそうだと

ということを言っていただくとか、そういうやり方があるのかなという感じでございます。

【分科会長】 そうすると、まさに先ほど委員がおっしゃっていたような、これは取り戻せるのであれば、そういうようなことについて、もう少しコメントしておくということ前提としまして、先ほどお話がありましたように、98%はでき上がっているということです。中期計画全体として考えれば、進めていける事柄で、着実な実施状況にあると判断してよい事柄になります。よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 蛇足ですが、訓練は支障なく行われたわけですか。

【分科会長】 訓練そのものは支障なく。

【独立行政法人航空大学校】 訓練につきましては、何ら支障なく行うことができました。

【分科会長】 それでは、この項目についても、そのように処理させていただきたいと思えます。

事前に事務局に私が、各項目がたくさんあって、どれぐらいの時間をご予定ですかと伺いましたら、1項目につき、説明1分、質疑1分ですと、私は仰天したんですが。今のペースで行きますと、食事なしで2時ぐらいまで頑張るということになるかと。その辺、少し念頭に置いてお願いできればと思います。

それでは、次の項目、お願いいたします。

【独立行政法人航空大学校】 引き続きまして、の運航情報の電子化でございますけれども、中期目標といたしましては、運航情報の電子化を進め、訓練機への情報提供業務の効率化を図るということでございます。年度計画といたしましては、運航情報の電子化を図るために必要となる訓練空港及び空域の各種データの収集を行うとともに、電子化手法の検討及び情報の標準化を図るということでございます。

でございますが、目標設定の考え方でございます。航空大学校の訓練に必要な運航情報は多種多様でございます。それら多くはファイルされておりまして、あるいはボードに掲示するなど、教官及び学生に情報提供を行っているところでございますけれども、そのような情報を空港別に一元的に整理して電子化する、データベース化するということでございます。13年度は、必要な基礎データの収集を行うとともに、電子化手法の検討及び航大3校で情報の標準化を図るということでございます。

の達成状況でございますが、当該年度における取組みでございます。各種データの収集を行うことによりまして、標準化を図った。

の電子化を図る情報の種類は、a．訓練空港、b．訓練空域、c．安全運航の周知に関するものでございます。この辺は、資料1 - 6に載っております。

引き続きまして、12ページのデータの収集等の作業でございますが、航大3校の運用課で上記に掲げる情報を基本に、データの収集、標準化作業を年度計画どおり進めることができました。

それから、の電子化を図る情報の提供方法でございますが、これはインターネットのWEBを使います。したがって、校内LANを利用することができるようになりました。庁舎並びに学生寮からそのような情報が、学生もそういう情報を入手することができることになりました。

今後の見込みでございますけれども、中期目標を着実に達成できるという判断でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、同様にご質問、ご意見をちょうだいしたいと思います。特段ございませんでしょうか。それでは、今ご説明いただいたことを踏まえまして、これについては着実な実施状況にあるという判断でよろしゅうございましょうか。

(「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、引き続きお願いいたします。

【独立行政法人航空大学校】 引き続きまして、一般管理費の抑制でございますけれども、で中期目標は2%程度、一般管理費を抑制するということでございます。

年度計画では、年度中に見込まれる経費の1%程度の節約を図るということであります。

目標値設定の考え方ですが、中期計画予算設定ルールにおける一般管理費の効率化計数と同等の1%を設定いたしました。

実績値及び取組みといたしまして、で2%程度の節約を図ることができました。

【分科会長】 ありがとうございます。何かご指摘ございますでしょうか。

【委員】 ここで申し上げることじゃなくて、実は先ほどの委員とそれから委員のご指摘だったと思うんですけれども、こちらよりも財務諸表のところ、うまく削減できた場合、つまり努力したことによって執行残があった場合と、ほんとうに事業ができなくて執

行残になった場合の区別というのが諸表で出てきませんよね。行政の会計上、やむを得ないんですが、例えば市役所、区役所のレベルであると、必ず会計の諸表にその他注記でそれを書きますよね。だから、せっかく2%も削減を実施していることによる残の場合には、ここでも注記をさせていただくと同時に、できれば財務諸表の中でもどこかで明確にうたっていたらいいかと思うんですけども。これは、提案といいますが、そういう考え方でもできるんじゃないかと思います。

【分科会長】 今のご提案について、いかがでしょうか。

【独立行政法人航空大学校】 次回にそのような方法が可能かどうか検討しまして、そういう方向でやっていきたいと考えております。

【分科会長】 委員、よろしゅうございますか。ありがとうございます。それでは、この項目は明白ですので、着実な実施状況にあるということにさせていただきたいと思えます。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、大きな3のほうにお移りいただきたいと思えます。

【独立行政法人航空大学校】 3の国民に提供するサービスということでございます。教育の質の向上ということでございますが、その中期目標は、教育の質の向上及び標準化を図るための体制・制度を構築し、より質の高い養成を行うことと書いてございます。

年度計画は、教官の技量審査を年1回行う。それから、在校生からの授業評価等を平成13年12月を目途に実施する。卒業生及び航空会社からの意見聴取、それぞれ年1回、教育オブザーブ飛行を教育期間が3年に満たない者を対象に実施。その他のオブザーブ飛行、これは教頭が必要と認めた者、あるいは分校にあっては分校長が必要と認める者が実施ということでございます。

目標値設定の考え方でございますが、操縦教官の教育技法あるいは指導方法の標準化及び向上を図るために、各教官に対しまして年1回、定期的に技量審査を行うということにいたしました。

それから、2番目の在校生からの授業評価を各クラス、各課程毎に聴取し、教育内容の問題点を適宜把握する。新制度のもとでの最初のクラスが学科教育課程を終了する平成13年12月を目途に実施する。なぜ13年12月かというのは、そういう意味でございま

す。

15ページに行きまして、卒業生及び航空会社からの意見聴取については、教育の標準化及び日常教育全体のレベルアップに反映させるべく実施することといたしました。これも年1回としました。

教育オブザーブ飛行、これは教育経験が浅い助手クラスの教官を中心に行う必要があるだろうということでございます。

その他のオブザーブ飛行についてでございますが、対象者は長期間、教育を担当しなかった者。病気とか、そういうことで教育しなかった者に対してということでございます。

続きまして、実績値及び取組みでございますが、操縦教官の定期技量審査は、定期審査41名実施でございます。適用されるべき者は全員、実施いたしました。

それから、2番目の在校生からの意見聴取、これは47回前期生及び47回中期生のフライト学生にアンケートとミーティングを実施いたしました。それから、学科課程の学生、48回1期生に、学科教育に関して16項目のアンケート調査を行いました。引き続き実施してデータを整理して、結果分析を経てフィードバックしたいと考えております。

それから、卒業生からの意見聴取ですが、同窓会の機会をとらえまして意見交換会を行いました。

それから、航空会社からの意見聴取ですが、これは定期航空会社との意見交換会というのを定期的にやっております。これを2回実施いたしました。

それから、教育オブザーブ飛行ですが、5名の助手が実施することになりました。

その他のオブザーブ飛行というのは、該当者がございませんでした。

【分科会長】 ありがとうございます。いかがでございましょうか。よろしゅうございますか。これについては、今ご説明いただいたようなことを踏まえて、着実な実施状況にあるという判定にしたいと思います。

(「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、先へお願いします。

【独立行政法人航空大学校】 続きまして、追加教育ということでございますが、中期目標は操縦演習において追加教育制度の導入を図ることとなっております。

年度計画では、追加教育を平成13年度入学者から実施することといたしました。

目標値設定の考え方でございますが、教育規程で定められた技能審査で不合格となって

教育進度が遅れた学生につきまして、実科の首席または次席が不合格理由及び現在までの訓練状況について検討した上で追加教育というものを行うということでございます。この背景といたしましては、実技につきまして235時間から220時間と、15時間減りました。これは、教育レベルを、今までどちらかといいますとボトムに合わせていたわけです。それをかなり上のほうのレベルを対象を上げていった。当然、落ちこぼれてくる学生が今までより増えてくるのが予想されるわけですので、そのところは追加教育という形で手当てしていこうと。それによりまして、効率のよい教育というものを目指すということが趣旨でございます。

実際の取り組みでございますが、実績値及び取組みに書いてございますが、13年度、帯広フライト課程のみ対象となりますけれども、その表に書いてございますが、まだ3カ月しか終わっておりません。帯広課程は6カ月でございますので。この追加教育を必要とするのは、どちらかといいますと、前半よりもむしろ後半のほうで、最後のところで果たして追加が必要かどうかということです。従って、今回、対象者はおりませんでした。

【分科会長】 ありがとうございます。何かご質問ございますでしょうか。それでは、お諮りしますが、これも着実な実施状況にあるということによろしくございますか。

(「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、次に移ってください。

【独立行政法人航空大学校】 引き続きまして17ページ、自学自習環境の改善ということでございます。教育機材、教育施設並びに生活環境の充実を図ることでございます。

これに対しまして、年度計画ではコンピューター・ベースド・トレーニング・システム(CBT)を宮崎学生寮に配備しました。それから、コクピット・プロシジャー・トレーナー(CPT)を宮崎と帯広に配備しました。継続してコンピューターの増設とソフトの作成を行うということでございます。それから、飛行場内の気象情報提供装置の整備の予算措置に伴いまして、運航管理局舎に設置し、運用を開始すると同時に、庁舎と同時にこれもLANを使いまして、このような情報が寮でも入手できるよう、そのような方法をとりました。

目標設定の考え方でございますけれども、17ページの下のほうでございますが、中期計画の初年度におきましては、まず本校を中心に教育環境の整備を図る。教材ソフトの開発に努める、これがCBTでございます。かなりこれが進みました。教官が中心となって

プログラムをつくっているわけですが、7割ぐらい完成しております。

それから、飛行場内気象情報提供装置の整備でございますが、先ほどもちょっとお話ししましたけれども、WEBという方式を使っております。校内LANを使いまして、これまでファクスでデータをやりとりしていたんですが、瞬時に庁舎内、学生寮からでも気象情報が入手可能。きょうのフライトの気象条件がどうかということが寮を出る前にわかる状況になっております。

18ページに取組み及び今後のことが書いてございますが、当該年度における取組みでございますけれども、本校学生寮の端末を2台から6台に増設しまして、自主的な学習を促す環境を整えました。

それから、自学自習教材(CBT)の開発を3年計画で進めております。全体の70%ができているということでございます。

それから、宮崎、帯広分校にCPTを配備して、非常に簡単な、要は動かない装置なんですけれども、昔は紙でつくっていた紙レーターと言っていた時代があったようですが、今かなり実物に近いものなんですけど、基本的には動きません。動かないものがほとんどなんですけれども、イメージトレーニングをする上では非常に有効だということがわかってきました。

それから、エンジンのカットモデルあるいは航空電子システム実習装置を製作して、視聴覚教材としたこと。

さらに、飛行場内の気象情報提供装置の整備でありますけど、これも先ほど言いましたとおり、校内LANを使って宮崎、帯広分校では情報入手が可能となった。なお、仙台についても行えるように整備を考えておりまして、14年度の早い時期にそれが可能となるように整備する予定であります。

今後、達成すると見込む理由でございますが、順調に進んでおりまして、間違いなくこれが達成可能かと思えます。

【分科会長】 ありがとうございます。いかがでございましょうか。

【委員】 コメントなんですけれども、気象情報提供のLANを整備されたということで、学生の授業に対するアンケートの中で気象の授業に対する意見が出ておりましたので、こうした新しい装置を有効に活用するように、今後計画を進めていただきたい。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかによるしゅうございますか。それでは、今の委員からのコメントをコメントとして加えて、着実な実施状況にあるということにし

たいと思いますが、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、続いてお願いいたします。

【独立行政法人航空大学校】 続きまして、資質の高い学生の確保ということでございますが、中期目標は資質の高い学生を確保するために、受験資格を拡大するとともに、一層の広報活動を行い、毎年570名の受験者の確保に努めること。それから、適切な学内機関を設けまして、入学試験制度全般の検討を進めることということでございます。

これにつきましては、年度計画で受験者確保570名、それから入学試験制度のあり方検討委員会の設置をするということでございます。

目標値設置の考え方でございますけれども、過去3カ年の応募者の平均値をとったところでございます。13年度は受験資格の拡大、身体検査基準の見直しを行うとともに、広報活動を積極的に行うことにより、その570名を確保することに努めるということでございます。

入学試験制度のあり方検討会につきましては、ぜひとも必要である。質の向上を図るには、このところも非常に大事なところである。いい学生を選ぶということです。

実績値及び取組みでございますが、受験資格につきましては、専修学校を修了し、専門士の称号を取得した学生も加えました。

身体検査基準の見直しを行いまして、視力の緩和を行いました。裸眼視力で0.6から0.4ということにしたわけでございます。

それから、次の20ページの広報活動でございますが、全国の大学、それから高等専門学校に学生募集のポスターを配布いたしました。ただ、これは大学によりましては2年修了で受験可能ですので、引き抜かれることにもなりますので、必ずしもすべての大学がこれを掲示してくれているということではないようでございます。それから、宮崎本校においては、宮崎市近辺の大学等に出向きまして広報活動を行いました。それから、全国のNHKの放送局等メディア関係者に学生募集の情報を提供いたしました。さらに、これは理事長直轄ですが、広報担当グループというものを設置いたしまして、ホームページの活用による航空大学校の紹介、あるいはテレビの放映、新聞掲載等、積極的に行うということで、今、対応しております。

以上の取組みを行ったわけですが、残念ながら出願者数は462名ということで、目標

値には達しなかった。しかしながら、身体検査基準の緩和によりまして、36名増えたということがわかりました。それから、受験資格の緩和ですが、これは非常に少なく、2名の増加ということでした。

それから、入学試験のあり方検討会でございますが、入学試験、1次、2次、3次試験の成績と在学中の成績及び卒業時の最終成績から各項目の入試項目との相関関係を調査いたしまして、どういう問題を出したらいいのか、どこに相関関係があるのかということで、これから特にこの辺に力を入れていこうと。後ほど話が出ますけれども、72名の学生を入学させているわけですが、72名養成することとありますので、この入学試験のあり方というものが非常にこれから重要なウエートを占めると考えております。ここに力を入れていこうと考えております。

3番目の実績値が目標値に達しなかった場合、その理由ですが、ポツ1番目で、社会の少子化傾向を反映しまして受験生がここ数年減少傾向にあった。これは、航空大学校だけではないのではないかと感じています。

それから、次年度は、国の身体検査基準が緩和されたことに伴いまして、さらに裸眼視力を撤廃するというにしております。広報活動も一層の充実を図る。実は、「月刊エアライン」にも両開きで、約50万円ほどですが、募集の広告を初めて航大として出したわけでありまして。こういう努力をすることによって、何とか570名達成したいと考えております。

それから、入学試験のあり方検討会ですが、13年度入試から学科試験の科目、適性試験の課題、14年度入試から面接試験の採用点数の見直しを行っております。特に面接が非常に重要であるということを我々認識しておりまして、これまで3人の面接官がA、B、C、Dという評価をしていたわけですが、このDが1人でも出ると不合格ということになっていたんですが、これは面接官も自分1人がDを出すと、それによって不合格になりますので、結局なかなか書けないんです。どうすることにしたかといいますと、4人の面接官を増やしまして、1人25点の持ち点としました。5項目、最大5点で、5×5の25点ということで、それで4人で100点でございます。それで、49点以下を不合格ということにしまして、その効果が早速出まして、3名ほどそれによって不合格が出た。はたして、これがどの程度優れているのかどうかというのは、まだこれから評価していかないとわかりませんが、とりあえずそういう形で面接というものに力を入れたということでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ご苦勞の多い項目かと思いますが、いかがでございましょうか。内容については、ご説明あったとおりかと思います。それで、これはどういうことになりましょうか。今のような基準の緩和等々も踏まえ、あわせていろいろな各種の努力を行うことによって、目標値の達成というのをどういうふうに考えられるかということかと思いますが、何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 先ほども申し上げたんですが、次年度以降の見通しのところで、例えば社会の少子化傾向、こんなことは当然わかっているわけですね。それを踏まえて中期目標が出ているわけですから、その中期目標に向けて、ちょっとうまくいっていないと。その原因を究明して、今後どういうふうな対応をとっていくかと、肝心のところがちょっと欠けているかなと。入学試験のあり方検討会も、追跡調査を行う等の比較検討を行っている。肝心の出願者を増やすために、先ほど身体検査基準の緩和というのがありましたけれども、それだけしかやり方がないのかなというのが、先ほどの説明を伺って私が抱いた感想です。その辺のところをうまく書いていただかないと、この点については私どももプラスの評価ができないのかなという感じがいたします。いかがでしょうか。

【委員】 ちょっと質問なんですけれども、中期目標で過去3年間で570という数字を入れちゃったわけですね。だから、この種のものについて、こんなにきちっとした数字を入れること自体が、言いかえれば、もっといろいろな要因があるんですね。だから、改善すれば増えるというものでないし、そこら辺は中期目標を今は変えることはできないですね。だから、その辺について、コメントで、目標値についてもう少し弾力的と書くと甘いと言われるかもしれませんが、この点はどうなんですかね。少なくとも何倍のところは確保しているわけですね。過去来ているわけでしょう。それ以上に若干、これも前に中期目標のときに言っておけばよかったんですが、この種のものについて数字をきちっと入れること自体が大変無理があるのではなからうかという点だけ。

【分科会長】 ありがとうございます。私も同じようなことを考えながら伺っていたんですが。数字で表現しやすいという点では非常にしやすいけれども、それをすることの実質は非常に難しいことですね。ほかにいかがでしょう。

【委員】 1つは、やはり同じ感想で、そもそもこれを出された根拠としては、過去3年間の応募者の平均値ということなんですけれども、そういう意味では少子化だけではなくて、1つには全世界的にエアラインの操縦士の数自体がそれほど必要じゃなくなって、再編が進んでくる中で、業界自体が再編されていて、それほど魅力のある仕事でない。

そういう傾向の中で、これは日本だけの問題ではないわけですよ。もう世界的にかなりリストラが進んでいるし、新しい人が新規参入できる職場でないとする、その辺が少子化よりもっと市場という意味で厳しい状況があるというのをお書きになったほうが、むしろいいかなと思いました。

それと、2点目は、入試の身体検査の基準については、今、口頭でご説明があったんですが、これは来年度以降のもう既に計画されていることと理解しましたので、実際に裸眼視力の規定をなしにするということはここに書かれたほうがいいと思っております。

それと、もう一つ、これはむしろ事務局にお伺いしたいんですが、こういう視点は実績値の評価に入らないかなという視点が1つございまして。それは、20ページの上に広報活動にかなり力を入れていらっしゃると。広報活動にこれだけ時間とかお金を割いているということは、相当財政上、支出されているわけで、それが費用対効果として何名増えたかということに対して、効果があったのかどうかという視点というのは、厳密に事業を見ますと、応募者数の増加ですので、関係ないといえば関係ないんですが、航空大学校としてのPRの一環として考えますと、広報活動自体の質であるとか効果というのも、行政評価をやっている人間としては、当然そっこのほうを見ることになりますので、この辺はほんとに全然含めなくていいのか、そういう視点も何らかの形で生かしていくべきなのか、これはできれば事務局の方にお答えいただきたいんです。

【事務局】 最後のことに答えいたします。大変鋭いご指摘だと思いますけれども。ただ、今の中で広報活動自体についての評価項目が挙がっていないんですね。だから、逆に言うと、確かに中期目標とか中期計画の段階でそういったものを1つ作れば、それぞれの独法の広報活動というものがどういう姿として頑張りなさいという目標を与えればよかったのかなと思いますけれども、おっしゃるとおり、行政評価という意味でいえば、広報活動もその費用対効果的なものの思想といいですか。

ただ、それについては、この評価項目とか何かはないにしても、それぞれの独法において、それぞれの独法のミッションなり、そういったものを当然広報活動として世の中に明確に訴えていくということが必要なことだと思いますので、ご指摘という格好でどこかコメントしていただくのは大変結構だと思いますけれども、とりあえず今の活字ではなかなか評価……。

【委員】 570名の設定云々という話が委員の皆さんからありますけれども、結局は質の高い学生の確保ということを主眼にしているのであって、570名を集めることが学

校運営の目標じゃないんですね。過去にも卒業直前に卒業できなくて試験をフェールしたり、途中でドロップアウトしたり、そういう学生をなくすために質の高い学生を確保したい、そのために母数を増やしたいということですから、主眼はやはり質の高い学生の確保ということを理事長以下、努力していただいて、この目標値設定そのものは、本日のこの年度目標についても、やはり私は570名ということにこだわる必要はないと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。大変貴重なご意見だと思います。そうしますと、今いくつか委員の皆様からご意見いただいて、もともと非常に難しい問題であるということと、それから目標値570というのは、まさに今、委員ご指摘のように、質の高い学生の確保ということがそもそもの目標だから、それで委員もおっしゃっていたように、そういうことを考えればなおさらのこと、570という数値の設定ということがほんとに適切だったかということもある。そうしますと、そういうことを踏まえた上で、委員がおっしゃった点が一番重要になるかと思うんですが、この後の取り組み等について、もう少しこの場で委員の方々が、そうか、そういうふう考えてもらっているかということプラスしていただければ、そのところを踏まえて判定ができるかと思うんですけども。ここの部分、の次年度以降の見通しについて、何かもう少し積極的な言い方ができる可能性について、いかがでしょうか。

【独立行政法人航空大学校】 先ほど、裸眼視力の撤廃と言ったんですが、実は女性に対してもより門戸を広げていくという意味もございまして、今まで体重50キロ以上という設定があったんですね。女性で50キロ以上というのは、ひょっとするとかなりきついのかなということで、これを撤廃することにいたしました。握力も30キロ以上というのがあるんです。これまでの試験でも、女性で28とか9で、残念ながら入学できなかったという例もございまして、これも撤廃することといたしました。

ただ、身長で163センチ以上というのがあるんです。これにつきましては、我が国の女性の平均値が158とか160なんです。160まで落としたいと思って、これもエアラインとも協議したんですが、なかなか色よい返事もなかったということがありまして、これにつきましては163はそのまま。といいますのは、女性だけ160というわけにいかないんです。160にしましたら、男性も160になってしまうということで、ここのところはなかなか落とせないところなのかなと。あまり背が低くなりますと、届かない。操縦桿とか、そういう点に支障が生じるということで、うちのほうで試験もしてみたんです。160センチの人に実際乗ってもらって、ちゃんと前方が見えるかどうかということ

まで全部チェックしたんですが、160までならばほぼ可能だということで、訓練には支障がないという結果が出たんですけれども、これから大型機を操縦する上で、はたしてそこまで落としていいのかどうかということで、これはそのまま引き続き残すことにしました。

それから、確かに462名ということで達成できなかったんですが、実は数年前までは800名近い応募者がおりました。毎年ほぼ六、七十名ずつ減っておりまして、12年度は462名でした。偶然、13年度受験も462名ということで、我々としては歯どめが少しかかってきたのかなと。多少効果が出たことによって、さらに四、五十名落ちなくて済んだのかなと。今年度は、是が非でも500名は超えたいと考えております。

【委員】 それで、女性の採用はあったんですか。

【独立行政法人航空大学校】 今、募集を……。

【委員】 その前は何名かありましたか、女性の応募は。

【独立行政法人航空大学校】 女性の採用は、1人ございます。毎年1人かゼロという状況です。

【委員】 それから、体重なんですけれども、これは男性はあるんですか。男性も50ですか。

【独立行政法人航空大学校】 男女ともに50キロです。

【委員】 男女、関係ないんですね。今の基準は、身長、握力は男女なしに。

【独立行政法人航空大学校】 はい。

【委員】 それで、先ほども広報活動と費用対効果というお話があったんですけれども、これは確かに難しいことだと思うんですね。これだけやったから何名増えたかとか。よく広報活動で、これだけやったから新聞記事にこれだけ出たとか、それはなかなか考えられないことなので、おそらくそれは難しいと思います。

それから、もう一つは、採用試験の方法、資格は当然そうなんですけれども、先ほどおっしゃったように、何名、面接官がいるとか、その辺のところをもうちょっといろいろとお考えいただく方法があるんじゃないかという感じがいたします。

【独立行政法人航空大学校】 その辺につきまして、実は非常に重要なことではないかと。パイロットというのは、これまでうちの入学試験にしましても、これはほかの大学も同じだと思うんですが、基本的には長期記憶なんです。パイロットは、意外と短期記憶が非常に重要ではないかと。例えば、管制官が言ったことをその場で正確に一字一句漏れな

く記憶しているということとか、あるいは手際のよさ、あるいは注意力の集中でなくて分散、変な感じがしますけれども、注意力の分散能力というのが非常に重要なのかなと。この辺を何か見きわめる方法がないかということで教授会に諮問したところであります。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、時間の制約もありますので、まとめたいと思いますが。本来、重視すべき目標という点についてのコメントを、まずぜひ盛り込んでおいていただくこととして、その上で、今、取り組んでいらっしゃるいろいろな考え方、それから努力を踏まえると、初年度、この段階で570に達しなかったということで着実な実施状況にないという判定をするのはちょっと残念な気もしますので、ここでは少し緩やかかなと思いますが、実施状況としては着実に努力していると。今後の期待も含めて、そういう方にマルをしたいと思えますけれども、いかがでございましょうか。

(「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、先へお進みください。

【独立行政法人航空大学校】 続きまして、教育の質の向上の中の の安定的な航空輸送を確保するために年間の学生養成数を72名とすること。

年度計画では、年間の学生養成数を54名といたしました。

目標値設定の考え方ですが、航空会社に対するベースサプライアとして安定的な航空輸送を確保するために、72名というものが必要ではなからうかということでございます。

13年度は3期制から4期制、1期18名ということにいたしました。今年度なぜ54名かということですが、一時的に宮崎、仙台のクラスが3クラスになりまして寮が足りなくなります。機材も足りなくなる。わずかな期間、一月ぐらいなんです、重なってしまうということで、54名とすることといたしました。54名というのは数を全体に減らすという意味ではなくて、4月入学の18名をカットしたという意味でございます。

実績値、取組みは、そこに書いてあるとおりでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。いかがでございましょうか。それでは、この項目につきましては、同じく着実な実施状況にあると判定したいと思えますが、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、次をお願いいたします。

【独立行政法人航空大学校】　　続きまして、同じく教育の質の向上の6番のその他行政のために必要な業務として国の操縦職員に対する訓練を実施すること。

年度計画は、国土交通省の操縦職員の技量保持訓練、資格取得訓練に対して適切に対応するということでもあります。

目標設定は、そこに書いてあるとおりでございます、国からの要請のある場合には積極的なかつ迅速にこれを受け入れていこうということでございます。

当該年度の取組みですが、試験官8名の定期技量保持訓練を実施いたしました。今後も引き続き着実にそれはやっけていこうと考えております。

【分科会長】　　ありがとうございます。何かご質問ございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

【分科会長】　　じゃあ、これについても同様に判断させていただきます。ありがとうございます。

それでは。

【独立行政法人航空大学校】　　続きまして、23ページの航空安全に係る教育の充実ということですが、学生に対する安全教育の充実のために、安全教育を訓練初期から行う。そのために、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るということですが、年度計画といたしまして、安全教育で飛行訓練開始前に20時間、開始後20時間と設定いたしました。

目標値設定といたしまして、考え方は、平成13年度より実施することとしまして、時間数については学科教育課程20時間、帯広のフライト課程20時間と決めました。

具体的に何をやったのかということですが、実績及び取組みですが、23ページの下のところ書いてございますが、飛行訓練前、つまり宮崎の学科課程において航空生理について計画どおり20時間実施いたしました。それから、飛行訓練開始後、帯広フライト課程におきまして、48回　期生について、これは14年1月から6月の間に航空生理10時間、航空安全10時間を実施することとしております。これは、既に実施を修了いたしました。

【分科会長】　　ありがとうございました。よろしゅうございますか。これについては、予定どおりの実施ということのようですので、着実な実施状況にあるとしたいと思います。ありがとうございます。

それでは、先へ。

【独立行政法人航空大学校】 次の中期目標、24ページ ですが、教官の安全意識の向上のため、外部講師等による安全教育、教官の意見交換を定期的に行うということです。

年度計画では、外部講師による安全教育、各校年1回、それから教官相互の意見交換、毎月1回ということでありませう。

目標値設定の考え方ですが、航空事故あるいはヒューマンファクターに関する知識や経験の豊富な外部講師を招きまして、年1回講義をしてもらおうということでありませう。それから、安全に関する情報を収集しまして、教官相互の安全意識の向上を図るために、定例の教官会議を毎月最低でも1回は行うということでありませう。

実績、取組みでございますが、外部講師による安全教育は宮崎本校におきましては14年3月14日になりますが、国土交通省の航空・鉄道事故調査委員会の事故調査官を招きまして、実科教官にヒューマンファクターを中心にいろいろな講義、あるいは意見交換を行いました。

それから、25ページですが、仙台分校におきましては航空会社の運航関係の技術スタッフを講師としまして3回招きまして、やはり講義をしていただきました。

それから、帯広分校は、訓練空域の特性ということもございませうが、陸上自衛隊、それから周辺の航空事業会社及び空港関係者との意見交換を中心に安全意識の向上を図ったところございませう。

それから、教官相互の意見交換でございますが、これも毎月、複数回の教官相互の意見交換を行っております。

【分科会長】 ありがとうございます。これも目標に沿っての実施状況にあるように思われますが、よろしゅうございませうでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 それでは、次へお進みください。

【独立行政法人航空大学校】 引き続きまして26ページでございますが、訓練機材の品質の向上を図るために、整備従事者にヒューマンファクター教育を行いまして、資質を向上させ、人為的エラーを排除することにより年間飛行阻害率を3%以下とすることということでございませうが、年度計画は整備従事者に対するヒューマンファクター教育を年1回、それから年間飛行阻害率を3%以下ということでございませう。

この目標値設定の考え方は、整備従事者のエラーによるものが事故要因となったケースが比較的多いということもございませうので、整備従事者に対するヒューマンファクター

教育を最低年1回実施する。

それから、3校における訓練機材のピーク飛行障害率が平均3.4であったということもございまして、これを3%以下に設置いたしました。

実績、取組みでございますが、航大3校の整備課職員各1名が日本航空技術協会主催のヒューマンファクターセミナーに参加いたしました。また、宮崎、仙台の整備課職員3名が日本航空技術協会主催の航空安全シンポジウムに参加いたしました。

それから、航大のホームページにヒヤリハットの掲示板を開設いたしまして、運航整備関係者の人為的エラー防止のための安全意識の高揚を図ったこと。さらには、整備請負の会社においては、品質保証規則に関連規程を定めまして、整備従事者にヒューマンファクター教育を実施したところでございます。その辺は、資料の2-16に載っております。

次に、ピーク飛行障害率ですが、これも3%以下にすることができました。

【分科会長】 ありがとうございます。ご質問、ございますでしょうか。それでは、これにつきましても着実な実施状況にあるということで、お認めいただきたいと思います。

先へお願いいたします。

【独立行政法人航空大学校】 続きまして(3)の他の機関との有機的連携でございますが、運航管理業務の実施にあたりまして、関係機関との一層の連携を図る。訓練飛行の運航支援においては、的確な運航情報を入手して、運航管理業務の質の向上に努めるということでございますが、年度計画では、その航空交通情報システム(CADIN)の一部機能変更に伴う情報処理の確立を行いました。これは、独法化したということがございます。そのために、接続で一部手直しがあったということです。

それから、13年度から運用開始されております航空局の飛行援助施設(FSC)との関わり等について、関係機関と電子メール等も活用して連絡・調整を図るということでございます。

目標設定の考え方ですが、これは運航情報の入手、飛行計画通報の手段として運用しておりますCADINというのが、航大の独法化に伴いまして機能面に一部変更を生じました。支障が生じることのないよう、関係機関との調整を行い、処理体制の確立を図ったということでございます。

それから、航空局が全国の8拠点空港に設置しますFSCについては、13年度、新千歳FSCとの関わりについて調整を図るということでございます。それにつきまして、帯広を中心に考えているところであります。

取組み状況でございますが、次の29ページでございます。 で、航空局が制定しているCADINシステムに合わせるように、航大各校と関係する情報の中継システム(DATAX)官署との間で処理体制の確立を図ったということでございます。

それから、 の新千歳のFSC発足、これは13年10月1日でございますが、それに伴いまして、帯広分校との間で業務処理体制を確立いたしました。主な実施事項は、以下に書いてあるとおりでございます。

今後でございますが、14年度には、新たに福岡、鹿児島のFSCが開設されます。したがって、宮崎本校との処理体制の確立を図ることを計画しております。なお、15年度には、仙台FSCとの関連で、仙台分校を実施する計画であります。

【分科会長】 ありがとうございます。いかがでございますでしょうか。特にご質問ないようですので、これについても着実な実施状況にあるとしたいと思います。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。

次、お願いいたします。

【独立行政法人航空大学校】 続きまして30ページでございますが、成果の活用・普及でございます。中期目標は、教育の質の向上に資する研究を充実させるために、教育手法、評価法に関する調査・研究、国内外の施設の実態調査等、研究成果を教育に反映させることであります。

年度計画といたしましては、下に書いてありますイ、ロ、ハ、ニのとおりでございます。イが小型航空機に関する研究、ロが座学、フライト課程における標準的な教育内容・手法及びその評価法に関する調査・研究、ハが国内の指定養成施設あるいは海外の乗員養成機関に実態調査、ニがICAOとかJARについての基礎データを収集して、それを航大の教育に反映できないかということでございます。

目標値設定の考え方は、そこに書いてあるとおりでございます。基礎的な調査、研究を中心に初年度は取り組むということでございます。

取組み状況でございますが、小型航空機の運航に関する研究、これはディファレンシャルGPSでございますが、小型機の位置を計測するということによりまして、それが教育にうまく使えないかということでございます。

それから、座学及びフライト課程における教育内容等の調査研究ですが、操縦教育時の

監督責任等の法的解釈の研究も行いまして、それをフライト時の事故の場合どうするのかということも含めて、今後も研究を続けていきたい。

それから、海外養成施設につきましては、これは日本航空のナパの訓練所に教官を派遣し、さらに整備課職員も派遣いたしまして、訓練並びに整備のあり方等、特に13年度は整備についてどういうところまでやっているのかということを中心に行ってまいりました。さらには、英語でございますが、ESP（イングリッシュ・フォー・スペシフィック・パーパス）、これは航空英語でございます。特化された形でシラバス設計がされているなど、成果の活用が図られることになりました。以上のとおりでございます、今後も着実に進めていきたいと考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。今のご説明に関してはいかがでございますでしょうか。それでは、成果の活用・普及に関しては、同じく着実な実施状況にあると判定させていただきます。

どうぞ。

【独立行政法人航空大学校】 次に32ページでございますが、航空思想の普及、啓発のための行事を開催することですが、年度計画は空の日、年1回開催、航空教室は年4回、市民航空講座年2回という目標設定をいたしました。

目標設定の考え方は、やはり空の日とか航空教室とか市民講座というものは積極的に行って、地域住民への航空思想の普及、ひいては一層のPRになるということでございます。13年度は、空の日は年1回、航空教室は年4回、市民講座は年2回といたしました。

実績、取組みですが、宮崎本校は予定どおり行うことができました。帯広分校は、市民航空講座のみ予定どおり実施ということで、次のページに書いてございますが、目標値に達しない場合、その理由でございます。空の日につきまして、仙台分校で実施の予定でありましたけれども、アメリカの同時多発テロ事件の影響によりまして中止いたしました。次年度以降は実施する予定であります。

それから、航空教室ですが、帯広分校で幼稚園児を対象として1回実施いたしました。次年度は、目標の4回を何とかやりたいと考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。この項目は、予期せざる事態もあった等も含めて考えなければいけませんので、これは当然、次年度以降、実施できるものと考えられますので、今回この時点では着実な実施状況にあると考えたいと思いますが、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、3の予算のほうにお進みください。

【独立行政法人航空大学校】 引き続きまして34ページでございますけれども、運営費交付金を充当して行う事業については、業務運営の効率化に関する事項で定めた事項について配慮した中期計画の予算を作成し当該予算による運営を行うということで、年度計画は別紙1、2、3のとおりでございますが、一番下の3番目でございます。実績値が目標値に達しない場合、その理由でございますが、収支計画及び資金計画の一般勘定の業務収入の減は、検定料及び授業料の減によるものでございます。それが原因でありまして、検定料が約330万円ほど入らなかった。授業料は、退学者が出たということで、220万円ほど減になったというのが原因でございます。

あと、別紙に書いてございますが、国の予算ベースでございます。このところで、先ほども言いましたけれども、収入のところから3つ目の業務収入でございます。金額が1億1,000万円で実績値が1億4,100万円で増えておりますが、これはヘリを売却いたしましたして、それが予想以上に高額で売れたということでございます。ただし、入学料が330万円ほど減になったということでございます。

あと、支出の人件費がだいぶ少なくなっております。1億4,700万円ほど少なくなっておりますが、先ほどお話ししましたが、給与あるいは退職金等のところで、それが響いているところでございます。

以下につきましては、財務諸表のほうで説明してありますので、43ページまで省略したいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。何かコメント等、ちょうどできればと思いますが、いかがでございましょうか。

【委員】 済みません、手短かに質問だけなんですけど、予算のところでは人件費の見積りというのが下に書いてあって、この金額と上に出ている金額が違うんですが、これはどういう意味なのか、それだけ教えていただけますか。

【独立行政法人航空大学校】 14億700万円と11億1,900万円の差ですが、これは退職手当、非常勤職員手当を除いてあるのが、その人件費の見積りのところに書いてある金額でございます。

【分科会長】 よろしゅうございますか。ほかにいかがでございましょうか。そういった

しますと、ここについては、個々の数値等々を見ていけばいろいろ出入りはあるわけですので、現在の段階ではこれも同様に実施状況、着実であるという判断でよろしいかと私は思いますが、いかがでございましょう。

(「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、4、5、6はいかがでしょう、一括してご説明していただいてもいいんじゃないかと思いますが。

【独立行政法人航空大学校】 はい。続きまして、4番目の財務内容の改善に関する事項でございますが、年度計画、短期借入金の限度額を5億円ということではありますが、13年度は短期借入金はありませんでした。

それから、45ページの重要な財産処分に関するのですが、13年度は該当はありませんでした。

それから、次の46ページでございますが、これは剰余金の使途でございますが、これにつきましては13年度、該当なしということでございます。

【分科会長】 今の3つ、4、5、6、これについて何かご質問等ございますでしょうか。これは、いずれも該当なしということですので、ここについては特に議論の必要がどうぞ。

【委員】 1点だけ質問なんですけど、13年度、短期借入金はなかったと。財務諸表のほうで支払い利息があったからとありますけれども、期中においても短期借り入れはなかったと理解してよろしいんでしょうか。

【独立行政法人航空大学校】 そのとおりでございます。

【分科会長】 よろしゅうございますか。それでは、4、5、6については特段、議論の必要がないと思いますので、7にお進みいただきたいと思います。

【独立行政法人航空大学校】 続きまして47ページでございますが、施設及び設備の整備ですが、これは年度計画は帯広分校の学生寮の増築工事ということでございます。帯広分校は14年度より新体制に完全に移行いたします。学生寮の部屋数が6室不足することから、12室から18室にするということでございます。

取組み状況でございますが、帯広の学生が平成14年度から2クラス、36名となったということで、増改築工事を行いました。

今後中期目標を着実に達成すると見込む理由ですが、14年度以降ですけれども、宮崎

本校におきましては運輸管理局舎の改修を行います。非常に老朽化が進んでいる、水漏れ等があるということもありまして、これは実施することにしております。

それから、48ページですが、帯広分校の誘導路舗装改修工事。経年劣化が進んでおりますので、これについて実施したいと。

それから、仙台分校ですが、学生寮の改修工事。これにつきましても、昭和45年3月以来の老朽化が進んでおります。これも改修工事を行いたいと考えております。

【分科会長】 目標に従って必要な増築・改修が実施されたということですので、これについては着実な実施状況にあるとしたいと思います。ありがとうございます。

それでは、(2)人事に関する計画。

【独立行政法人航空大学校】 最後、49ページでございますけれども、年度計画といたしまして一部外部講師の活用と首席教官・次席教官の活用を図る。あと、人件費を11億9,900万円とするということではありますが、目標値設定の考え方ですけれども、定年退職者3名の教官の後補充は、新規採用者で対応することを考えているが、新人教官の教育証明の資格取得に伴う訓練教官のための訓練定員を設けることなく、一部外部講師の活用、首席教官等で対応したい。人件費を抑えたいということでございます。

実績、取組みでございますが、外部講師の活用ですが、学生訓練に支障が生じないよう有資格者、これは教育証明取得者でございますが、対応いたしました。

それから、業務の効率化に伴う人員増の抑制も、首席、次席教官で対応したということでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。何かご質問ございますでしょうか。それでは、これは人事に関する計画の趣旨に沿って進めていただいたということで、着実な実施状況にあると考えたいと思います。ありがとうございました。

最後、スピードが少しずつ上がって、無事、全項目、ここまでは終わりました。そうしますと、最後に判断ということがありまして、順調、おおむね順調、要努力と、このどれかの判断があるわけですが、ここは下の判断要領というところにありますように、着実な実施状況にあるというすべての項目についてマルの場合には順調の欄にマルを付すとなっております。今までのところ、すべて着実な実施状況のもとにあるというご判定をいただきましたので、この判断のところは順調というところにマルを入れることにさせていただきます。

それでは、何か全体を振り返って特段のコメントがございましたらちょうだいしたいと

と思いますが、いかがでございましょうか。もし、特段のコメントがございませぬようでしたら、先へ進ませていただきます。

それでは、次に業務運営評価の中の自主改善努力という項目がございしますので、それについての評価を行います。評価に関する基本方針の中に示されておりますように、当該活動が意欲的かつ前向きで優れた実践事例として認められる場合には、相当程度の努力が認められるという判定を加えることになっております。この件に関して、まず航空大学校からご説明をお願いしたいと思います。

【独立行政法人航空大学校】 50ページ以降ですけれども、自主改善で何を行ったのかということですが、3点ございます。1点目は委託研究でございます。2点目が内部監査制度の導入、それから3点目が既卒、これは未就職者でございますが、へのサポートということでございます。

第1点目の委託研究であります、これは3行目に書いてございますが、航空大学校の医学適性に関する研究というテーマで財団法人の航空医学研究センターに研究を依頼した。何を依頼したかということですが、うちの卒業生が航空会社の入社試験において、身体検査上の理由により不合格となるというケースがかなりの割合でございます。これは、航空会社のほうの景気の問題、経営上の問題等ありまして、身体検査は基準に対し、げたの部分が航空会社として非常に高くなっているという理解が1つあるかと思います。

それと同時に、やはり航空大学校としても、入学のときには医学センターで適切な試験をして入学させております。したがって、卒業のときになぜ不合格となるのかということで、ひょっとしたらうちの学生が2年間で身体的に劣化しているのではないかと。全寮制ですから、うちの食事も含めて、学生の生活管理のあり方。うちの学生は勉強し過ぎるんですね。毎晩2時3時まで勉強する学生もおりますし、目を悪くするんじゃないかということなどを常々心配しているんですが、そういう生活環境も含めた全体の見直しをしないといけないんじゃないか。そのための基礎データを集める必要がある。はたしてほんとに身体的に2年間で劣化しているのかということ、謙虚にそれをうちのほうでも調べる必要があるということで、このような調査を始めたわけでございます。

委託研究の内容でございますが、(1)は航大生が航空会社の入社試験において、身体検査上の理由で不合格になったケースに係わる情報を可能な限り収集するとともに、平成12年度の入社試験において不合格となった項目及びそのデータと航大入学2次試験における身体検査結果とを比較分析する。(2)航大入学2次試験における身体検査結果について

そのデータベースを作成する。そのプログラムを開発する。平成12年度、平成13年度の航大入学試験における身体検査結果について その後、ちょっと言葉が抜けているんですが、航空会社の入社試験における不合格者を中心にデータベースの作成を行うということを検討しております。これも、まだ時間が若干かかるとは思いますが、結果が出るのは二、三年先かと思えますけれども、このような調査が必要ではないかと考えております。

次の2番目の内部監査制度でございますけれども、航空大学校を卒業しますと、実地試験は免除ということで、事業用の資格あるいは計器飛行証明等の資格が取れるわけでございますけれども、これはある意味では指定養成施設も同じなわけです。指定養成施設に対しましては、これは国の審査というものが入るわけです。ここにつきましては、独法としても独立行政法人になったという機会もございます。この機会に教育訓練体制とか運航管理体制、機材の安全性等の維持向上を図るため、自ら内部監査を行いましょと。

何をするのかということですが、やはりこれは指定養成施設に対する国の審査と同等のものを自ら行う、そういう必要があるのではないかとということで、このような内部監査制度を導入することといたしました。13年度は、試行的に3校、うちの教頭、分校長がそれぞれの学校を相互に審査することにしました。14年1月には規程類を制定いたしまして、試行的に行いましたので、14年度からは本格的にやっといこうと考えております。なお、この制度を導入するに当たりまして、本省の多大な協力をいただきまして、できることならば、今後も引き続き本省のご協力をいただきたいと考えております。

それから、3番目の既卒者へのサポートでございますが、2年前、私が航空大学校に来たときには98名の既卒の未就職者がいたわけですが、これがだいぶ減ってきてまして、現在58名ぐらいに下がってまいりました。しかしながら、まだかなりの未就職者がいるわけでありまして、彼らへのサポートをする必要があるだろう。

具体的に何をしたかということですが、講習会を行いました。そこに(1)(2)(3)と書いてございますが、航空業界の現状、それからやはり操縦士としての健康管理。卒業してしばらく1人でおられますので、健康管理の考え方というもの、自己管理をしっかりしてもらおう。それから、就職状況、その他の対策ということでございます。昨年10月25日に航空局の会議室で行いました。講習会の参加数は、そこに書いてあるとおりでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、今ご説明のありました活動に関して、ご質問、ご意見、あるいはこれは私はいずれも非常に重要なことをなさってください

ていると思いますけれども、後でこれを仮に自主改善の努力という形でフォームの中に書き込むとしますと、そこに書き込む事柄としては、もし委員の方々から今の当該活動に関するご説明を伺ったご感想のようなものもいただければ、書きやすくなるかなという気もいたします。どうぞご自由にご意見、ご質問等、お願いいたします。

【委員】 私ども、卒業生もしくは現場の教官といろいろ情報交換あるんですが、今、理事長が言われたこと、実際努力されていると思います。努力されているのが理事長だけじゃなくて、やはりある程度、教官職員の方の意識改革を伴ってやっているということ、業界のほうも私個人としても聞いておりますので、相当努力されていると思います。効果も出ていると思います。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。ご感想のような事柄で結構でございますが、もしいただければ。よろしゅうございますか。それでは、今いただいたご説明を踏まえて、相当程度の努力が認められると受けとめたいと思いますが、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】 そうしますと、自主改善努力についてはここでご説明のあった項目があって、それはそれ自体、非常に重要なことだし、あるいは委員からのご指摘を踏まえれば、教官の意識改革ということも踏まえながら行われているということも理由にして、その理由も一部入れながらコメントすることにさせていただきたいと思います。最終的な文言等については、また私のほうにお任せいただくということで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、次に個別業務評価に進ませていただきます。また、バイブルであります評価に関する基本方針に戻って確認いたしますと、個別具体の業務については法人が自ら責任をもって評価を実施するものである限り、この評価ではどういう形で我々がそれに臨むかといいますと、法人の行う自己評価が説明責任を果たしているものかどうかという点から総合的に判断するということでもあります。特段の問題がないと認められる場合には良好、それ以外の場合には説明責任向上の努力を要すると判断することになっております。

その場合、良好かどうかという、その判断の観点としては、評価に関する基本方針の3の(2)というところに3つ挙げられておりまして、ご参照いただければと思いますが、

第1番目は主要業務が目的志向的に企画立案・実施されているかどうかについて、自己評価において十分な説明がなされているか。2番目が、国民への説明責任を果たす上で、自己評価結果がわかりやすいものになっているか。3番目が、適切な自己評価体制や実施方法が確立されているか、こんな観点から判断するということが定められているわけであり、それを念頭に置いていただきまして、航空大学校から説明いただいて判断をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【独立行政法人航空大学校】 それでは、個別評価に移りたいと思います。

54ページを開いていただきたいと思いますが、教育制度改革の経緯でございますが、そこに書いてあるとおり、旧課程最後のクラスが卒業する平成15年3月までは、その意味では過渡期にあるということでございます。実は、ここの個別評価の書きぶりにつきまして、非常に我々苦慮いたしまして、どういうふうに書いたらいいのかということを中心に悩んだわけでありまして、その構成としましては、以下、旧課程における教育の概要、それから3番目が新課程における教育の基本的改正内容となっております。

その辺をまとめたものが56ページに書いてございます。一番上の目的のところでございますが、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により、安定的な航空輸送の確保を図ることを目的としている。このため、事業用操縦士及び計器飛行証明の資格を取得するまでの基礎教育を行い、基幹的乗員となるための教育を行っております。

修業期間はそこに書いてあるとおりでございますが、旧課程2年4カ月、新課程2年ということで、宮崎の学科課程が短くなり、帯広が逆に延びまして、ここが自家用操縦士課程という位置づけになりました。それから、宮崎が短くなりまして、仙台課程も6ヶ月ということで短くなりました。

教育内容がどのように変わったかというのが、新旧の比較表がそこに書いてございます。これも既にこれまでの評価のところでも述べてきたとおりでございます。学科が大幅に減りました。それから、実科のフライトの時間も15時間ほど減りました。ただ、その分、FTD、シミュレーターによる訓練を増やしたということでございます。

あと、訓練機、職員数はそこに書いてあるとおりでございます。

続きまして57ページでございますが、教育制度はどのような制度になっているのかということでございますが、これにつきましても、これまでのところで説明がほとんど終わっております。追加したいことは、中ほどにございますけれども、年齢について入学制限が

ございます。4月1日現在で25歳未満。下のほうの年齢ですが、これは大学の短大以上になっておりますので、大学2年修了ということでございます。

それから、ちょっとミスプリントがございまして、3段落目の「学生への教育は」というところですが、その3行目の「入学時期については、訓練機材と訓練空域の関係で、4月・7月・11月」となっていますが、これは「10月」でございます。4月・7月・10月・1月の四期に分かれて入学という制度になりました。

それで、その下でございますが、航空大学校は、今や我が国の民間航空界の中核ともなる三千名以上を社会に送り出しております。

卒業生は、主要航空会社などに就職しまして、国際線・国内線のパイロットとして、第一線で活躍しております。

続きまして、宮崎の学科課程がどうかということですが、これはもう既に説明しておりますので、この辺は省略させていただきます。

帯広のフライト課程でございますが、このところはビーチクラフトのA36型を使って訓練しているわけでございますけれども、教官同乗の初度技能審査と呼ばれる審査を行いまして、これに合格すると初の単独飛行を経験する。

この課程では、初めて飛行訓練を受けるため、心身ともに厳しい体験を強いられる。その反面、航空大学校生として初めて飛行機を操縦する喜びとか、初めて単独飛行をやり遂げたという喜びも大きく、パイロットの道を歩むものにとって特に印象に残る課程であるということでございます。

あと、続きまして58ページでございますが、これは宮崎フライト課程は事業用の単発課程でございます。帯広の自家用相当にさらに事業用としてひとり立ちしていける、そのようなものを目指してございまして、570キロのソコのナビゲーションを行う、ここが1つのポイントになっております。

それから、仙台フライト課程でございますが、ここはビーチクラフトC90Aという非常に高性能のターボプロップ機でございまして、この機体を使いまして、計器飛行証明、双発機の事業用操縦士の証明の資格の習得を目指す。これによりまして、次のエアラインの大型機へのステップとするという課程でございます。

この3つの課程で、それぞれある意味では退学者も出るわけでありましてけれども、我々としてはなるべく早い時点で見きわめたいということを考えているんですが、残念ながら仙台のフライト課程の卒業1週間前で退学というケースも今回出まして、各フライト課程

で見方が違うものですから、帯広課程はよかったけれども、最後の仙台課程で計器飛行証明、これはヘッドワークをかなり使います。ただ単に腕だけではないということで、それぞれの課程に特色がありますので、なかなか学生の見きわめというものが難しいものがございます。

続きまして、個別の業務評価でございますが、59ページ、これを見てもちょっとわかりにくいと思いますが、旧課程を消して見ていただくとわかるんですが、13年度は一部帯広課程も入っている書きぶりになっております。旧課程は下のほうに書いてございますが、これは宮崎学科課程が13年7月で既に終了して、ありませんので、その辺は了承願いたいと思います。

続きまして60ページ、ここから個々の課程についての概要と目標と業務の必要性というものが書かれております。さらには、業務の有効性という項目に分かれておりますが、業務の概要につきましては、既に申すまでもないと思います。

それから、業務の目標も、事業用の操縦士の国家試験合格に必要な知識の習得を最低限の目標としているというところでございます。

それから、60ページの3段目の業務の必要性でございますけれども、これも一番下に書いてございます航空工学並びに航空気象、それから次の空中航法、航空通信、航空法規といった5分野を中心に組み立てられておりまして、視聴覚化された教室並びに風洞あるいは航空機材の演習装置を使いまして、できるだけ効率のよい授業を行っているところでございます。

この辺につきましては、あと特記すべきこととしましては、61ページの下2行目に書いてございますが、卒業後はエアラインパイロットをめざして各航空会社に就職していくことから、管制や国際線業務を迅速にかつ確実に果たすための意思疎通に必要な英語能力や様々な危険が予想される状況の中で危険性を解析したり回避したりする安全面の能力が求められることから、英語、航空生理、航空安全などの科目が開講され、能力の向上に努めているところでございます。

なおかつ、うちの場合には、現役のラインパイロットに特別講師として来ていただきまして、毎年、学生に講義をして、そのラインでの難しさ、そのために今、何をしなければいけないのかという特別講義も行っております。

それから、62ページの業務有効性等(成果)と書いてございますが、こういうことをやりまして、航空大学校の必要性、有効性というものを説明したいということで、ここに

書いたわけでございます。

まず、教育の内容は、11年度より2カ年かけまして学科教育内容の検討を進めました。各専門科目において、実運航に即した分野を充実させた内容にシラバスを改訂した。新シラバスによる教育を平成13年7月から行った。ただし、この成果が検証されるのは、やはり1年半あるいは2年という先のことになるのではないかと考えております。

教育技法も視聴覚教材並びにコンピュータをできる限り使った教育を行っております。

それから、学生による評価、これもただ単に教官が教えるということで、フィードバックがないということでは問題があるということから、学生からの評価ということをかなり重点的にそこに加えることにいたしました。

それから、4番目、教育環境等の整備ですが、8カ月から6カ月に短くなったということで、視聴覚化ということが非常に重要であります。それから、自学自習システムを充実させたというのが大きなポイントでございます。

それから、63ページであります。学生との交流等。先ほどもちらっと言いましたけれども、担当教官制度を導入いたしました。学生3人に対しまして1人の割合で担当教官を置くということで、学生はそれぞれ壁にぶつかるわけです。全く悩みもなく順調にいく学生というのは非常に少なく、多くの学生が壁にぶつかります。そのときに学生の相談に乗ってあげる。2回落ちますと退学ですので、一度落ちると物すごく緊張するわけです。そういうところを学生に対するメンタルケアを行うようにしたということでございます。

それから、メールシステムを活用して、先ほどのLANを使いまして、直接理事長、監事に匿名でいろいろな学校に対する改善事項等を訴えることができるような制度もつくりました。

それから、保健体育の教官を中心として、メンタルな面での精神的な悩み等の解決を助言するというシステムもつくっております。

それから、学生の質の確保ですが、この辺が非常に難しいところでありまして、受験者数の確保ということも非常に重要でございます。それと同時に、入学試験の改善ということで、今、鋭意やっているのは、既に述べてきたとおりであります。

それから、64ページに、これは13年度、試みでやったわけですが、面接でも一部、新しい手法を取り入れましたが、適性検査におきましてもFTD、これはシミュレーターで地上演習装置で試験をやっているわけですが、今年度から受験生に操縦中に簡単な計算をさせるということで、これもある意味では注意力の分散の試験かと思えますけれども、

こういうことでより適性を持った学生を入れたい。72名の学生数を出すということになっておりますので、極端なことを言えば一人も落伍者が出せないわけです。ただ、航空大学校としては、適性のない者は落とすということも非常に重要な仕事だと思っております。そういう学生を出さないということが非常に重要な仕事でありますので、大変苦しいわけですが、そういうところには気を使っているわけでありまして。

続きまして65ページの帯広のフライト課程であります。ここは既に申し述べたとおり、自家用操縦士の資格相当の教育を行っております。

業務の必要性ですが、そこに書いてございますとおり、空中操作、簡単な計器飛行、航法訓練。帯広には、今回初めて夜間飛行が導入されました。今まで宮崎でやっていたんですが、夜間飛行を帯広で導入した。それから、270キロのソコのナビゲーションを入れたというところが、自家用操縦士課程で充実させたところでございます。

66ページの業務の有効性でございますが、飛行教育の標準化を図る。ここは、既に述べましたが、首席教官、次席教官というものを設定いたしました。学生訓練に同乗いたしまして、その教官の教授方法の評価を行うという方法をとりました。飛行教育の標準化ということでございます。

それから、CPTの有効活用、これは非常に単純なものなんですが、非常に効果があるということがわかってまいりまして、下から2行目に書いてありますが、操縦訓練における操作の不慣れや手順のミスによる初期訓練のもたつきが減少したということで、お金をあまりかけずに、わりと効果の出る方法だということでございます。

それから、3番目の評価表の見直しでございますが、これも今までどちらかといいますと、次の67ページに書いてありますが、速度とか高度のズレとか誤差を、針1メモリずれているとか、そういう細かいところで何点減点とか、着地ポイントがどのぐらいずれたとか、そういうところで評価していたわけですが、それよりもむしろマネージメント、状況判断、総合能力。例えば、着地でもある点に落とすということで、無理に着陸操作をそこに合わせていくことよりも、全体としてスムーズな着陸を行っていたかどうかということに評価の基準を少し移し、見直しを図ったわけでありまして。

それから、教育規程の制定ですが、これも今までもちろんなかったわけではありません。訓練実施要領とか技能審査基準とか評価基準はあったわけですが、そういうものを1つにまとめまして、教育規程という形で集大成いたしました。

それから、口述審査の充実、これはエアラインとの意見交換会でよく指摘されたところ

なのですが、やはりパイロットというのは紙に書いて時間をかけていろいろ考えればよいということではなくて、その場で判断しなければいけない、即座に判断しなければいけないということで、口述審査というものが非常に重要であるということがわかってまいりました。それで、そのような口述審査を行うために、まず教官自身がそのようなものを熟知する必要があるということで、国土交通省の航空従事者試験官に航大のほうにおいでいただきまして、そのような指導を教官が受けるということで充実をいたしました。

それから、実科座学の充実ですが、これもこれまでは各実科の教官がそれぞれ教えていた。ある教科を教えるのに持ち回りで教えるわけですが、実科教官がそれぞれ自分の知識の範囲で教えているところがあったわけですが、これも全部カリキュラムとして教える項目をつくりまして、ある意味ではマニュアル化したといえますか。教官がどういう教官に変わろうとも、教える内容についてむらがないようにすることにいたしました。

それから、教育記録表の見直しですが、実科教官、特に学校間での引き継ぎが確実に行われるように記録表を整理いたしました。最後、仙台まで行きまして、その記録表がまた帯広経由で宮崎に戻ってきて、宮崎本校で整理するという手法になりました。

それから、内部監査制度の導入ですが、これも既に先ほど述べたとおりでございます。

それから、追加時間の設定、これも10時間の事業用の追加時間がありますけれども、6時間分が帯広でございます。4時間分が宮崎ということでございます。これも追加時間は今のところ使った者はございません。

それから、次の68ページですが、宮崎フライト課程でございます。ここは、事業用操縦士相当の技能が習得できるような制度にしたということでございます。

業務の必要性のところでは、上から2段落目、4行目ですか、自家用操縦士がアマチュアパイロットとして、個人の楽しみとした飛行を行う操縦に限られているのに対し、事業用操縦士はプロのパイロットとして報酬を受けて、多くの乗客を乗せた旅客機を運航する航空会社の副操縦士として乗務可能である。あるいは、遊覧飛行や必要に応じて各空港間をお客として乗せ、または物資輸送などの請け負いといった、一人で操縦できる小型機にあっては機長として操縦することができる資格であるということで、高度な判断力、正確度の高い操縦技能を学生に享受させる課程であります。

この課程といたしまして、一番最後の行に載っておりますが、事業用操縦士の飛行経歴をみたす540キロ以上の長距離の飛行訓練を行うことができるということが、このメーソンのテーマかとも思います。

69ページの4行目、5行目から段が下がっておりますが、事業用操縦士課程をなぜ宮崎でやるのかということですが、宮崎空港周辺ではこのような条件を、いろいろな事業用訓練を行うには十分に満たしている。野外航法及び計器飛行の基本を習得するために必要なレーダー等を用いた空の交通整理をしている航空交通管制サービスや、電波や照明により航空機の位置や距離を知るための地上施設である航行援助施設が整っている。次の仙台課程での多発限定及び計器飛行証明取得に向けて基礎となる充実した航法訓練や、計器飛行を行うことができる。そのような設備、環境等が宮崎というところは充実しているのかなど。

一方、帯広は自家用操縦士課程をやるには、周辺に航空機が少ないということもございまして、非常にそれは向いているのかなと思います。

69ページの業務の有効性ですが、これ以降は、先ほど帯広課程で述べたのと基本的に同じでございます。同じところは省略していきたいと思います。

飛行教育の標準化は同じです。

それから、2番目のCPTも同じです。

3番のCBTの作成ですが、これはコンピュータ・ベースド・トレーニング・システムでございます。これも70%ぐらい、現在でき上がっているということで、自学自習ができるような教材が着々とでき上がっております。

それから、4番目の評価表の見直しも同じであります。

5番目の教育規程の制定も同じです。

6番目の口述審査の充実、これも帯広と同じでございます。

それから、7番実科座学の充実、8番目の教育記録表の見直し、それから9番目の内部監査制度の導入、これもすべて帯広と同じ形で、同じシステムで変えております。

それから、71ページの仙台フライト課程でございますが、ここは事業用操縦士の多発限定、それから計器飛行証明を取得するというので、航空機も大変高性能の、71ページの業務の必要性の2行目に書いてございますが、ここで使用される機材はC-90A通称キングエアと呼ばれ、双発のタービンエンジンを装備し旅客機と同じ飛行方法を可能にした高性能な計器類及び高々度を飛行するために飛行機内部の圧力を一定に保つ予圧装置も装備した機体である。これによりまして、日本各地の空港までのフライトを可能としております。

なお、一番下に書いてございます、上空で模擬で片側エンジンを停止するような緊急訓

練を繰り返し行う。また、飛行中絶えず沈着冷静で、かつ迅速・的確な判断と操作ができるような教育をここで行っております。

なお、学生に視界を遮るようなフードを装着させて、つまり外を見ないで計器類だけで飛行訓練をするということも、ここでは中心としてやっております。

次の業務の有効性でございますが、ここも帯広、宮崎と基本的には同じものがありますので、それについては省略したいと思います。

飛行教育の標準化、それから評価表の見直し、教育規程の制定、口述審査の充実、内部監査制度の導入、これもすべて3校ともに統一してやっているところでございます。

続きまして74ページ、内部評価の実施体制ですが、これも独法として中期計画、年度計画が着実に行われているかどうかというものを評価するための内部の評価委員会をつくりまして、順調に進んできたところでございます。

以上で説明を終わります。

【分科会長】 大変ありがとうございました。ご説明いただいた個々の項目ですとか側面とか、これは今までにもいろいろな機会にもお教えいただきましたし、また今までずっと進めてきた議論の中でも随所に出てまいったわけですが、この報告書の52ページ以降の個別業務評価のための報告、ここが先ほど申し上げましたように、これを読んで航空大学校としての主要な業務が適切に企画立案されているということが、この中によくあらわされているかどうか。あるいは説明責任を果たすようなわかりやすいものになっているかどうか。そして、自己評価の体制あるいは方法が確立されていることがこの中からうかがい知れるかどうか、そんなような観点から、これが良好であるかどうかというご判断をいただきたいということですので、それに先立ってご質問、また感想のようなものをお話しただければ、それを踏まえて後で判定いたしたいと存じます。よろしく願い申し上げます。いかがでございましょうか。

【委員】 内容に関してではなくて、報告の形式というか、報告の体裁についてなんですが、公表するわけですね。そのことを考えますと、非常に記述的で、今のような長い長い説明があると非常によくわかって、なるほどと思うわけですが、国民がこういう分厚い資料、まさに電話帳のようなものを見せられてわかるかということ、たぶんわからないだろう。それから、順番に読んだからといってわかるものではないし、だれも読まないだろうと思うんですね。

それで、私もいろいろ自治体とか機関の行政評価をやっておりますが、そのわかりやす

さといえますか、ビジュアルにして、一体何をやって、何が目的で、何が達成されたのかというのがある程度抄写した形でも構わないから、わかりやすい業務評価というのがある程度必要かなと思っています。わかりやすさと内容についての詳しい説明を両方同時に実現するというのは非常に難しく、ある部分、無理な部分もあると思いますし。しかも大大学校の場合には教育業務ということで、通常の内部管理のようなものとは違いますから、その辺、無理もあるかとは思いますが、ただ量を考えますと、もう少ししかいつまんだといえますか、見やすい形式というのを、今後でいいと思うんですけども、少し努力されるといいんじゃないかと思います。

実は、それは説明責任、アカウンタビリティということにも非常に大きく左右するんですね。この内容のご説明自体は非常にアカウンタビリティは高いと思いますが、この報告書自体のアカウンタビリティが高いかという、それはバリアがたくさんあって、よく行政が言われる、わざと難しい言葉を使ってわからなくしているんじゃないかとか、わざとたくさん資料を出して混乱させているんじゃないかという批判をまた受けかねないような印象をちょっと持ちますので、資料の整理という点について、今後ご努力いただけるといいかなと思います。コメントです。

【委員】 私は中身のことでなくて、感想ということなんですが、理事長をはじめ、独立行政法人の皆様方が一丸となって改革に取り組み、また目標達成に向かっておられる姿勢が非常によくわかりまして、それだけでも独立行政法人になって評価をやっていることは意味があったのかなと受けとめました。これから5年後なんですが、どういうふうに変わっていかれるのか期待したいと思います。

せっかく個別業務評価を自己評価をされたわけですので、ひょっとするとこれはそれぞれ全部を読めば、その中に織り込まれているのかもしれませんが、それぞれの中にこういうことに取り組んでこられて、改めて自分たちで見つけた課題というのをこの中で厳しく、みずから書かれていかれたほうがいいのかなどというのを感じましたので、またご検討いただければと思います。

【委員】 今、2委員のほうからもう既に話が出ています。私も話を聞いてまして、ちょっとかたいかなと。会計を専攻していますので、本来、私はかたいと思っていますけれども、それぞれちょっと聞いていてかたさを感じるような内容でした。それで、この辺をもう少し国民に語るという、売り込むという表現を使って適切かどうかわかりませんが、そんな気持ちを持ってまとめられたほうがいいんじゃないか。例えば、評価表の見

直しなんかでも、何々しましたというんじゃなくて、社会のニーズにこういうふうに答えていますよという語りかけるような内容で書かれたほうが、おそらくアピールもできるんじゃないか。

それから、情報量は多ければいいかというと、そういうものではない。その辺は、個別業務評価をもっとライトウエートにしていいのかどうかというのは問題ですけれども、読んでもらう場合には、もう少しサマライズしたものをつけるとか、その辺を工夫されてもいいのかなと感想めいたことを申し上げました。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでございましょうか。それでは、時間もだいぶたっておりますので、この辺で議論そのものは終了させていただきたいと思いますが、今3委員からご指摘のあった、中身を見やすくする、読みやすくする、これは委員、今後の課題ということでおっしゃってくださいました。要は、おっしゃっていることは、今回の中身自体は非常に説明責任を果たすべく、いろいろなことがきちんと盛り込まれているという判断でよろしいのであろうと思います。

ということで、私の提案は、これは全体として良好と判断してよろしいものだと思いますが、いかがでございましょうか。

(「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、業務運営評価、それから自主改善の努力、個別業務評価ということで一通り進めてまいりました。

最後になりますけれども、これまでの評価のとりまとめ、総合的な評定というところに移らせていただきますが、お手元のずっと今まで見ていただいているものの最後のページですが、そこに総合的な評定というところがございます。ここは、振り返りますと、業務運営評価というのは順調ということで2、それから個別業務評価、アカウントビリティー評価、これは良好と今ご判断いただきましたので1、したがって、これを合計しまして総合的な評定のところは自動的に3ということになる。そして、自主改善努力については、先ほどまとめさせていただいたようなことで、後ほどまた成文化いたしますけれども、一任させていただくということで、ここまでのところはよろしゅうございますでしょうか。そうしましたら、この全体を見た上で、さらに何かコメントがあれば、その他のコメントというところに入ることとなりますが、いかがでございましょうか。大体もう出尽くしているのかもしれませんが。

それでは、そういうことで、もう一度確認いたしますけれども、個々の理由ですとかコ

メントとか、そういうものにたぐいするものは何カ所か今まで出てきておりますけれども、その文章化については、私とそして事務局のほうにご一任いただいて、それで整理させていただきます。それらを完成させまして、木村委員長にご報告する案を最終的に作成するという手続を踏みたいと思いますが、そのようにさせていただいて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、何かほかにご発言がなければ、これで航空大学の平成13年度業務実績評価を終了させていただきたいと思います。大変長くなりまして、私も初めてなものですから、不手際でご迷惑をおかけいたしました。大変ありがとうございました。それでは、そちらのほうで。

【事務局】 長時間ご審議いただきまして、どうもありがとうございます。

(休 憩)

【事務局】 それでは、午後の議事に入りたいと思います。

午後は海事関係の3つの教育機関が対象でございます。現在資料をお配りしつつございますけれども、午前中にお配りいたしました業務実績評価に関する基本方針のほかに、3法人の業務実績報告書、それから、財務諸表、それから、今お配りしているところでございますけれども、評価調書を配付させていただいております。

なお、青山委員におかれましては、所用がございましてお帰りになられております。

その3点の資料についてご確認をお願いしたいと存じます。

なお、資料につきましては公開の扱いといたします。

午後も独立行政法人から理事長ほかにお出席いただいております。

また、財務諸表の審議におきましては、関係の監査法人から出席をさせていただいております。

最初の議事であります財務諸表につきましては、3機関の業務に共通の部分もございしますので、まとめて審議いただくほうが十分な検討ができると考えまして、1つの議事といたしてございます。

それでは、杉山分科会長、どうぞよろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、よろしくお願い申し上げます。

これから独立行政法人航海訓練所及び同海員学校、同海技大学の財務諸表をまず議題

といたします。

事務局からまずはご説明をいただきたいと思います。

【海事局】 よろしく願いいたします。

ただいま議題にいただきました船員教育関係の3法人からそれぞれ国土交通大臣あてに財務諸表が提出されておるところでございます。承認に当たりまして、当評価委員会のご意見を賜るということになっているところでございますので、これから順次、航海訓練所、海員学校、海技大学の3独立行政法人につきまして、ご説明をさせていただきたいと思います。

最初に航海訓練所ですが、資料の確認からお願いいたします。クリップを外していただきますと、第1期財務諸表、事業報告書、決算報告書、そして、監事による監査報告書の4つとなっております。よろしゅうございますか。

それでは、貸借対照表をごらんください。

資産の部については、総額で、一番下、80億8,900万円となっております。

流動資産のうち、たな卸資産は、ほとんどが練習船の燃料油です。

その他資産は、ほとんどが政府から現物出資された資産に係る消費税の還付見込額です。

有形固定資産のうち、建物と土地は乗船事務室で、構築物は練習船の専用棧橋などです。船舶は、練習船5隻と交通艇1隻で、リース船舶は財団法人練習船教育後援会からリースしている練習船「海王丸」です。建設仮勘定は練習船「銀河丸」の代船建造の完了が16年6月であるため、建造期間中は仮勘定で処理し、完成の時点で本勘定の船舶に計上するものです。

無形固定資産のソフトウェアは会計システムなどです。

次のページに移りまして、負債の部については、総額で27億2,300万円となっております。流動負債のうち運営費交付金債務は、退職手当の次年度への繰り越し分などです。未払金は、本年3月の退職者の退職手当、船舶修繕費などです。

長期リース債務は、「海王丸」の14年度以降のリース料です。

次に、資本の部については、総額で53億6,600万円となっております。政府出資金は50億700万円で、現物出資された船舶、構築物、土地、建物です。

資本剰余金は、「銀河丸」の代船建造費補助金などです。損益外減価償却累計額は、現物出資された固定資産に係るものです。

次のページの損益計算書に移りますが、経常費用の合計が71億5,000万円であり、

経常収益の合計が73億7,300万円であり、当期総利益は2億2,200万円となっております。

なお、中ほどの雑益のうち1億8,300万円は消費税還付見込額であり、乗船実習証明書の再発行手数料などの自己収入の額は140万円となっております。

次に、キャッシュ・フロー計算書ですが、業務活動によるものは、航海訓練業務に係る収入・支出です。

投資活動によるものは、「銀河丸」代船建造に係る収入・支出です。

財務活動によるものは、「海王丸」のリースに係る支出です。

当期の資金増加額は7億4,000万円であり、同額が資金期末残高となっております。

次のページに移り、利益の処分に関する書類ですが、当期総利益2億2,200万円の処分については、通則法第44条第1項で定める積立金として処理することとしています。

次のページ、行政サービス実施コスト計算書ですが、本計算書は損益計算書上の費用のほか、国有財産の無償使用に係る機会費用などを計上することにより、航海訓練所の業務運営に関して国民の負担に帰せられるコストを集約したものです。国有財産無償使用の機会費用については、航海訓練所は主たる事務所を横浜に、連絡調整室を霞が関に、分室は神戸に置いており、いずれも国の合同庁舎に無償で入居しております。また、練習船が国内の港に寄港する際に使用する国有の港湾施設も一部無償で使用しておりますが、これらの施設を使用するに当たり、法人として本来支払うべきであろうコストとして計算したものです。

次に、注記事項に移りますが、まず、重要な会計方針といたしまして、運営費交付金収益の計上基準といたしましては、航海訓練所は「成果進行基準」と「期間進行基準」を基本に交付金の収益化を行っております。

次のページでございますが、(2)の重要な債務負担行為として、平成13年12月10日に三井造船株式会社と「銀河丸」の代船建造工事契約を結んでおり、契約金額は45億400万円となっております。

附属明細書は貸借対照表、損益計算書などの内容を補足するものでありますので、ここでは説明を省略させていただきます。

最後に、航海訓練所の監事の意見をつけておりますが、財務諸表は、法人の財政状態、運営状況、キャッシュ・フロー及び行政サービス実施コストの状況を適正に示しているものと認め、利益の処分に関する書類は法令に適合しているものと認めております。

以上、航海訓練所の財務諸表について説明いたしましたが、法人を所管する課といたしましては、独立行政法人会計基準にのっとり適正に処理されており、承認すべきものと考えております。

次に、海員学校の財務諸表についてご説明いたします。

まず、資料の確認をお願いいたします。平成13年度財務諸表、事業報告書、決算報告書、監事意見書、そして、会計監査人の監査報告書の5つとなっております。

海員学校は、設立時の資本金が100億円以上でありますので、通則法で定める会計監査人の監査を要する法人となり、平成13年度の財務諸表、事業報告書及び決算報告書について、監事の監査のほかに、国土交通大臣が選任した会計監査人の監査を受けております。

それでは、1ページの貸借対照表をごらんください。

資産の部については、総額で118億9,100万円となっております。

有形固定資産は、8つの海員学校の建物と土地、船舶などを政府から現物出資及び無償譲与を受けたものです。

無形固定資産のソフトウェアは会計システムなどです。

負債の部については、総額で6億8,200万円となっております。

流動負債のうち、運営費交付金債務は、退職手当の次年度への繰り越し分などです。未払金のうち約1億円は、本年3月の退職者の退職手当などとなっております。

長期リース債務の主なものは、レーダー・アルパ・シミュレータです。

次に、資本の部については、総額で112億900万円となっております。

政府出資金は115億4,400万円で、現物出資された船舶、構築物、土地、建物です。

次のページの損益計算書に移りますが、経常費用を、学校業務により生じた業務費と、それ以外の一般管理費に区別して記載しております。経常費用の合計が18億8,700万円であり、経常収益の合計も18億8,700万円であり、当期総利益は生じておりません。

次に、キャッシュ・フロー計算書ですが、このうち投資活動によるものは、波方海上技術短期大学の平成13年3月に発生しました芸予地震災害の修繕費や固定資産などの取得に係る収入・支出です。

財務活動によるものは、シュミレータなどのリースに係る支出です。

当期の資金増加額は2億1,400万円であり、同額が資金期末残高となっております。

次のページに移り、利益の処分に関する書類ですが、損益計算書に示されているとおり、

当期総利益はありません。

次に、行政サービス実施コスト計算書ですが、海員学校の業務運営に関して国民の負担に帰せられるコストを集約したのですが、国有財産無償使用の機会費用については、海員学校が練習船を係留するため全国各地で無償で使用している国や地方自治体の岸壁設備について本来支払うべきであろうコストを計算しております。

次に、重要な会計方針のうち、運営費交付金収益の計上基準としては、海員学校は「費用進行基準」を採用しており、業務の進行に伴い費用が発生したときに、その同額の交付金を収益化しておりますので、利益は生じておりません。

附属明細書のうち、最後の13ページに、開示すべきセグメント情報として、海員学校では教育課程別に事業を区分し、それぞれの事業費用、事業収益などを記載しております。

次に、監事の意見をつけておりますが、監査の結果、13年度末における資産の状況は、財務諸表のとおりであり、決算状況の内容も正確で、かつ業務運営も良好であると認めております。

最後に、会計監査人の監査報告では、財務諸表は、法人の財政状態、運営状況、キャッシュ・フロー及び行政サービス実施コストの状況を適正に示しているものと認め、利益の処分に関する書類は、法令に適合しており、事業報告は業務の運営を正しく示しており、かつ決算報告書は決算の状況を正しく示していることを認めております。

以上、海員学校の財務諸表について説明いたしました。法人を所管する課といたしましては、独立行政法人会計基準にのっとって適正に処理されており、承認すべきものと考えております。

最後に、海技大学校の財務諸表についてご説明します。

まず、資料の確認でございますが、平成13事業年度財務諸表、事業報告書、決算報告書、監事の意見の4つとなっております。

海技大学校は、財務上、通則法で定める会計監査人の監査を要しない法人であります。適正な事務処理を行うため、監査法人と支援業務契約を結んでおります。

1ページ目の貸借対照表をごらんください。

資産の部については、総額で44億2,900万円となっております。

流動資産のうち、未収消費税などはほとんどが政府から現物出資された資産に係る消費税の還付見込額です。

有形固定資産は、海技大学校本校及び児島分校の建物と土地、船舶などを政府から現物

出資及び無償譲与を受けたものです。

負債の部については、総額で5億6,400万円となっております。

流動負債のうち、運営費交付金債務は次年度への繰り越し分ですが、練習船の入渠費用等が含まれております。

長期リース債務の主なものは、シミュレータ用コンピュータなどです。

次に、資本の部については、総額で38億6,400万円となっております。

政府出資金は41億3,200万円で、現物出資された船舶、構築物、土地、建物です。

後ほど損益計算書で説明しますが、繰越欠損金として201万円を計上しております。

次のページの損益計算書ですが、経常費用を学校業務により生じた業務費と、それ以外の一般管理費に区別して記載しております。

経常費用の合計が11億2,600万円であり、経常収益の合計は11億2,500万円であり、差し引き経常損失が125万円発生し、これに固定資産除却損の76万円を加え、201万円の当期損失が生じております。損失が生じた理由は、海技大学校では運営費交付金収益の計上基準として「費用進行基準」を採用しており、当期についてはシミュレータ等のリース資産の減価償却費と、リース料のうち元本に対する運営費交付金を収益化した額との差額が損失となっております。

次に、キャッシュ・フロー計算書ですが、業務活動によるものでは、入学検定料や授業料収入など4,900万円の自己収入がありました。

財務活動によるものは、シミュレータなどのリースに係る支出です。

当期の資産増加額は2億300万円で、同額が資金期末残高となっております。

次に、損失の処理に関する書類ですが、損益計算書に示されているとおり、当期損失として201万円を計上し、これを次期繰越欠損金として処理しております。

次に、行政サービス実施コスト計算書ですが、海技大学校の業務運営に関して国民の負担に帰せられるコストを集約したのですが、国有財産無償使用の機会費用については、海技大学校が練習船を係留するため無償で使用している地方自治体の岸壁設備について本来支払うべきであろうコストを計算しております。

附属明細書については説明を省略させていただきます。

最後に監事の意見をつけておりますが、監査の結果、13年度の財務諸表及び決算報告書は適正であることを認めております。

以上、海技大学校の財務諸表について説明いたしました。法人を所管する課といたし

ましては、独立行政法人会計基準にのっとって適正に処理されており、承認すべきものと考えております。

以上でございます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

以上、3つの独立行政法人の財務諸表について一括してご説明をいただきました。

また、ご質問、ご意見等、ここでお伺いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【委員】 これは事務局にお伺いしたいんですが、先ほどからいろいろと発言しているんですが、実は評価委員会として、財務諸表に対する意見として何を期待されているのかということがよくわかっていないんですが、その辺のところをもし事務局のほうで、こういう意見を評価委員会として言わなくてはいけないんだというようなことがございましたらお教えいただければと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

【事務局】 ちょっと内輪であれなんです、特にこれについて、評価委員会としてこういう観点から意見をというのは、たしか本部の指示でもなかったように思っております。まさに財務諸表そのものが適切に行われているかどうかというのはそれぞれ監査法人があたりだと思いますが、よりこういうふうにやったほうが、例えば先ほどの話じゃないですけども、アカウンタビリティが果たせるのではないかと、そんなような観点で言っていてもいいと思いますし、セグメントなんかもいろいろ言っていていいのかなとは思っておりますが、そこにはあまり具体的にこういう視点なり何なりということはないというふうに私は記憶しております。

【分科会長】 特段のものはないということですが、よろしゅうございますでしょうか。

ご意見等、どうぞお願いいたします。

【委員】 それでは、相変わらず好き勝手なことを発言させていただきます。

午前中もちょっと申し上げたのですが、運営費交付金債務、これが負債のほうに残っているんですが、これについて、これはそれぞれの法人ごとに内容が違うこともあるかと思っておりますので、法人ごとにご説明いただけますでしょうか。

【独立行政法人航海訓練所】 それでは、航海訓練所のほうから申し上げたいと思いません。

航海訓練所の運営費交付金債務としては3億9,000万円を計上してございます。それ

で、主たるものといたしましては、退職予定者といいますが、退職手当の繰り越しが1億5,000万円と、それから、訓練所の場合にはどうしても燃料対策というのが重要であります。したがって、翌年度当初から船が動かせるようにということで、燃料費について、たな卸資産として計上しております。その関係の費用と、それから、船舶燃料につきましては非常に高騰しております、一時的に例えばC重油ですと、安いときはキロリッター19,500円ということでありまして、高くなると、すぐ25,000円とか、場合によってはそれ以上になってしまうというようなことで、燃料予備費というものを今は4,000万円ぐらい計上しております。そういうこととか、それから、船舶運航の関係でどうしても必要な装置、造水装置などというものを整備の関係で少しその分が翌年回しになっているというようなことがありまして、3億9,000万円ということになっている次第であります。以上であります。

【独立行政法人海員学校】 海員学校の場合に4,900万円ほど使用残が残っております。ただし、私どもの場合に、実は年度計画において、専修科の拡充等に向けて準備作業に入るといふことと、外部委託の検討を開始するということとを計画しておりますが、その準備にそろそろ入らなくてはならないということで、未使用の残につきましては、次年度に有効に活用したいと考えております。

【独立行政法人海技大学校】 海技大学校でございますけれども、13年度にシミュレータの整備を行う予定でございましたけれども、一部は整備できたんでございますけれども、ソフトの新しいものが開発できなかったために、これが使われていないということでございます。

それから、法律が変わりまして、船舶の検査の期間が延びましたので、従来からいろいろ研究しましたところ、夏にカキとか、そういうふうないわゆる海洋生物が船舶に一番付着しやすいということがわかりましたので、入渠でもってそういうふうなものをきれいにするというのを時期を延ばしたほうがいいと。例年は2月にやっていたんですけれども、ですから、夏に延ばしたということで、13年度には実施できなかったということでございます。

それから、学生寮の修繕、あるいは研究費、あるいは一般教材、そういうふうなものの予算の執行が遅れたということが主な理由でございます。

以上です。

【委員】 ありがとうございます。

今、3法人の説明を伺ってしまして、一部業務がまだ行われていないというものがあるようなので、その辺のところは後で事業実績の説明をいただく際に少し触れていただければと思います。

あともう一点、これは航海訓練所だけだと思いますけれども、雑益で金額がちょっと大きい金額、1億9,658万9,000円。航海訓練所の損益計算書ですが、表紙を含めて4ページ目になるかと思いますが、こちらの一番上に経常費用、次の見出しで経常収益とありまして、その中の雑益というのがあって、ここに1億9,600万円計上されているんですが、これの内容を簡単に説明していただけますでしょうか。

【独立行政法人航海訓練所】 それでは、ご説明させていただきます。1億9,600万円の内訳ですが、先ほど海事局からお話がありました、いわゆる消費税の還付分が1億8,300万円でございます。それから、国から航海訓練所が独法として引き継ぎましたときの受贈益というのがありまして、それが1,000万円ぐらいあります。あと若干、外国に行ったときの船の為替差益が50万円とか、大体そういう内訳になっております。以上であります。

【委員】 それに関連しまして、消費税の還付というのは、経常収益の部に記載してよろしいのでしょうか。

【公認会計士】 1億9,600万円ですか。資本金に対する現物出資の消費税の還付ということでいただいたもので、最終的には国に返さなければならないということで、今、処理しています。臨時収入も変かなという気もありまして、ここへ載せてあります。

【委員】 すみません。今の説明ですと、臨時的なものであったら臨時利益として計上されるのではないかとということで質問させていただいたのですが。

【公認会計士】 臨時収益のほうが確かによかったと思います、正直言いますと。めったに起こらないということで、現物出資に対する収益ですので、経常よりは臨時収益のほうがよかったと思います。

【分科会長】 先生のご指摘は、むしろ臨時としてということですよ。そうすると、こちらは経常になっているのです。ということは、直したほうがよろしいということですか。

【独立行政法人航海訓練所】 私どもの考え方といたしましては、いずれにしても消費税の還付ということで、為替差益とか、そういう要因でいずれ国からお返しされるものですから、そういう意味の雑益ということで一応整理させていただいたわけでありまして。

【公認会計士】 すみません。今、内容的に見ると臨時的ですねと言って、消費税だということだと経常ということでの差と見ていただきたい。

【委員】 取引の発生頻度から言うと臨時的なものであるけれども、性質からいって雑益だという説明でございますね。わかりました。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでございますでしょうか。よろしゅうございますか。そうすると、今、幾つか委員のほうからご質問がありましたのは……。

【委員】 ごめんなさい。誤植を発見してしまったので、これが正式な決算書だとちょっとまずいなと思います。海技大学の4ページ目なんですが、日付が入っていないのは、これは多分、後で入れるのだと思うのですが、当期末処理損失じゃなくて、当期末処理損失ですので、漢字が「未」になっていますけど、「未」処理損失ですので、これは直さないといけないのではないかと。ほかの法人は多分平気だと思うのですが……。

【分科会長】 それは、ご指摘のありましたところのご訂正をお願いします。

それで、幾つか先ほどご質問いただいたのは、それでは、特に意見という形では含めなくてよろしゅうございますか。後ほど事業評価のほうで関連づけてご説明いただくという形で、この部分についてよろしゅうございますか。ありがとうございます。

それでは、ほかにご指摘、ご質問等がなければ、3独立行政法人の財務諸表につきましては分科会として特段の意見なしということに処理をさせていただきたいと思います。

それでは、それをもって決定とさせていただきます。

続きまして、次の議題ですが、今度は順次ということになります。

まず、独立行政法人航海訓練所の13年度業務実績の評価を議題といたします。

まず、業務運営評価から行います。

進め方としましては、午前中から昼過ぎにかけて行いました航空大学校の場合と同様に行わせていただきたいと思いますので、よろしくお願いを申し上げます。

それでは、航海訓練所からご説明をいただきたいと思います。

【独立行政法人航海訓練所】 それでは、お手元の「平成13事業年度業務実績報告書」に基づきまして説明いたします。

第1章「業務運営評価のための報告」を説明いたします。

2ページに記載してございます「業務運営の効率化に関する事項」でございます。

中期計画の「組織運営の効率化の推進」の中で、船員教育機関の養成数に対応した船隊

規模及び配乗計画の見直しについてであります。

5隻体制への再編・整理に当たっては、既存練習船の訓練機材整備とあわせ訓練体制を整える必要があるところから、13年度には次世代練習船の建造に取りかかること及び既存練習船への計画的な訓練機材の整備を図ることといたしております。

実績は、次世代対応練習船につきまして仕様書を作成し、建造契約を締結いたしました。平成16年度第1四半期の竣工予定であります。また、既存練習船には、計画に従って訓練機材を整備いたしました。

そのほか、船員法適用に伴う新規業務に対応するために、添付資料1にお示しするとおり、組織を再編するなど、中期計画の達成に向け良好な実施状況にあります。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明のありました組織運営の効率化の推進、これに関してご意見、ご質問等ちょうだいしたいと思いますますが、いかがでございましょうか。よろしゅうございますか。

それでは、第1番目の項目につきましては、ご説明に従いまして着実な実施状況にあるということで判定をさせていただいてよろしゅうございましょうか。ありがとうございます。

それでは、2番目にお進みください。

【独立行政法人航海訓練所】 3ページに記載してあります「人材の活用の推進」でございませう。

教育研究機関等との人事交流を促進することにつきましては、13年度は44名を目標値として設定いたしましたが、交流実績は36名でありました。目標値を達成できなかった理由は、外航船社等からの人事交流が減少したこと及び従来から交流のある横浜市や富山県の人員抑制策により計画どおりの人事交流が実現できなかったことによるものでございます。

中期計画の達成に向け、関連諸機関からの要請におこたえすること及び当所が積極的に進めるべき交流について引き続き実現するように最大限の努力を積み重ねることにより良好な実施状況とする所存です。ちなみに平成14年度は、現時点におきまして既に33名の人事交流を実施しているところでございます。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、何かご質問ございますでしょうか。

【委員】 実施できなかった理由として、外航船社の問題と、それから、地方公共団体の問題があるんですけども、これでますますこれから厳しくなるんじゃないですか。いかがでしょうか。

【独立行政法人航海訓練所】 外航船社等からの人事交流につきまして、確かに船社のご事情を個別に伺いますと、かなり厳しいとおっしゃっております。しかしながら、練習船の現場において商船の現状を日々学生に身近に説明することができるということをもちまして、可能な限り今後も努めるということをお願いしております。

また、現在、商船三井さんにおかれましては、苦しい中、相当の努力をもって派遣いただいております。

以上です。

【委員】 地方公共団体はいかがでしょうか。

【独立行政法人航海訓練所】 地方公共団体につきましては、おっしゃるとおり、富山県、横浜市については、各1名の縮減ということで、人事交流を派遣することについては厳しくなっております。

【分科会長】 今年度、既に33名とおっしゃった。そうすると、そのペースは、今がこの時期ですから、14年度については十分達成をすると、そういうお考えですね。

ほかにいかがございましょうか。

そういたしますと、13年度についてはそういうことだけでも、今年度の状況等もあわせ考え、一層の努力を進めるということで見通しも十分に持つておられると、こういうことでございます。

この段階で実施状況にないというのもまたできないことかと思えます。おっしゃった説明を踏まえて、着実な実施状況にあるという考え方でよろしゅうございましょうか。では、そのようにさせていただきます。

それでは、次の項目。

【独立行政法人航海訓練所】 続きまして、4ページ、「業務運営の効率化の推進」でございます。

訓練機材等の計画的な整備と練習船の学生等受入定員に対する充足率をおおむね70%とすることにつきましては、現状の60%程度となっている充足率を高めるため5隻体制

とすることを前提といたしまして、次世代対応練習船の建造に取りかかることになっております。また、既存練習船への計画的な訓練機材の整備を図ることにしております。

5隻体制への再編・整理後の実習生配乗につきましては、各船員教育機関との連携、調整を図りつつあるところでありますが、入所定員として受入実績を踏まえた受入数を平成13年度から設定した上で適切な実習生配乗を検討しているところであります。

平成13年度の充足率は57.2%でありましたが、商船大学、商船高専のいずれについても、平成13年度の計画数に対し実績が下回った結果でありまして、充足率につきましては、学生の船員養成コース進学の状態等による変動がありますので、この変動率の範囲ととらえております。

14年度の現時点での充足率はほぼ60%となっているところでございまして、練習船隊の再編に向けて着実な実施状況にあるところから、中期計画の達成に向け良好な状況にあると考えております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

いかがでございましょうか。

【委員】 平成16年度早期から70%程度とすることとしているというのは、これは船隊の整備がこの時期には完全に終わるということですか。

【独立行政法人航海訓練所】 そのとおりでございます。

【委員】 そうすると、新造船と、それから、減船もその時期では完了すると、こういうことですね。

【独立行政法人航海訓練所】 そのとおりであります。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ほかにいかがでございましょうか。

【委員】 資料のほうで、13年度の実習生の受入修了実績、資料のほうはついてい んですけども、これは.....。

【分科会長】 何ページを見たらよろしいですか。

【委員】 6ページですね。14年3月31日現在で50%であるとか、商船大学でも、機関については50とか、乗船実習で37でありますとか、高専、それから、海技大学でもかなり低いですね。低いところが目立つんですけども、ここら辺は、ただいまの説明では、6隻から5隻になるので数が少なくなるから充足率を上げられる、こういうこと

ですか。全体の方向とすれば、16年度には達成できる見込みなのですが、諸機関の事情は厳しい状況にあるのではないのでしょうか。それでそういうふうに見えるのかどうか。

【独立行政法人航海訓練所】 お答えいたします。初め、学校における在籍数、すなわち学生数をもって受入数というような考え方がございました。独立行政法人に移行するに当たって、もろもろの予算等の積算に当たり、実績値ということについて考えなくてはならないということがございまして、今後は受入実績に応じた数をもって受入予測数といたしております。そういうものをベースといたしまして、船が6隻から5隻に減ります。減った5隻においても十分対応し得る受入予測をしております。また実習生の養成機関における減についても、当然のことながら考慮に入れております。以上です。

【委員】 ちょっとしつこいようですが、もう一つの事情は、両商船大学が15年から独立行政法人になるわけですね。そうしますと、現在、航海訓練所におきましては、商船大学、商船高専を含めて、練習費はフリー・チャージでありますね。つまり取っていない。そうしますと、ここに書いてあるのは、1学年、2学年、3学年と、そういうところの数はどのような見通しなのですか。つまり、受益者負担であれば、当然、訓練費を取らなければいけませんけれども、そこら辺の見通しも含めて、当初立てられた70%の充足率、つまり、充足率によって効率化が問われてくるわけですから、そこら辺の見通しはいかがでしょうか。

【独立行政法人航海訓練所】 見通しにつきましては、独法移行に伴いまして、文部科学省の学校の学生からも受託料をいただくということについて既に事前の話し合いを行っております。その受託料を必要としながらも、練習船に派遣する数につきましては、最も少ないところでの実績値、それを基準にしておりますので、大きな乖離はないと考えております。

蛇足ではありますが、むしろ両商船大学におきましては、統合後の独自性を発揮するために、1学年の実習受入に当たっては、航海訓練に対しさらなる努力をお願いしたいと、このように申し述べておるところでございます。以上です。

【分科会長】 委員、よろしゅうございますか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ほかにいかがでございますでしょうか。よろしゅうございますか。

そうすると、先の見通し、なかなかいろんな要素を考えると厳しさがあるけれども、現

在の段階では、先ほどご説明ありましたように、ちょうど目標値の60%におおむね充足率が達成されているということで、着実な実施状況にあるというふうに判定をしたいと思っておりますが、よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

それでは、次の項目。

【独立行政法人航海訓練所】 続きまして、5ページの施設管理業務等の外部委託を通じ、一般管理費を2%程度抑制することについてであります。独立行政法人への移行初年度であることを考慮いたしまして、数値目標は設定しておりません。

外部委託につきましては、技能職員で実施している自動車運転業務の一部を平成14年度から外部委託することといたしました。

また、一般管理費抑制の推進役となり得る船と陸の情報通信ネットワークの整備を目標といたしまして、1回線のみであった船陸間を結ぶ船舶電話の2回線化を図り、データ専用回線を設置して、船陸間ネットワークシステムのサブシステムとなる教育訓練に係る情報システムを回線いたしました。

さらに、職員の意識啓蒙を積極的に行い、14年度からは当該年度期間中の抑制目標値を設定することとしております。

中期計画達成に向け良好な状況にあると考えております。

以上です。

【分科会長】 この項目についてはいかがでございましょうか。ご質問ございませんでしょうか。

それでは、ただいまのご説明を踏まえて、これも着実な実施状況にあるというふうに判断をいたしますが、よろしゅうございましょうか。ありがとうございます。

それでは、次。

【独立行政法人航海訓練所】 7ページの「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」でございます。

航海訓練の実施の訓練課程の設定並びに実習生の適正な配乗計画の具体化についてですが、航海訓練の内容に関し、船員教育機関及び海事産業界のニーズに速やかにこたえることが必要であることから、船舶職員法関係法令を遵守し、また、海上安全船員教育審議会の答申を尊重するとともに、船員教育機関及び海事産業界からの意見を実習訓練に反映するように努めることといたしました。

実績としましては、新たに設けたデータ専用回線を活用して、内航業界及び外航業界が

らの意見を練習船教官に迅速に周知徹底することに努めております。また、「内航船員養成における即戦力化などに係る検討委員会」の検討状況を踏まえまして、平成14年度からの海員学校専修科及び本科の実習生に対する航海訓練におきまして次の3点の実施を決定しております。

1つ目に、教官と実習生との懇談会の活用等を通じ、船員としての資質の涵養の充実を図ること。

2番目に、内海における航海や入出港を増やすなど、内航船の実態を反映した実地教育訓練を充実すること。

3番目に、遠洋区域を目的としたハワイ方面への遠洋航海を、内航船員養成にふさわしい訓練航海に見直しております。

これらの状況から、中期計画の達成に向け良好な状況にあると考えております。

以上です。

【分科会長】 それでは、これについてはいかがでしょうか。

私は素人でよくわかりませんが、今の書かれたものでいきますと、3項目実施を決定したと。もう決定したということが重要であって、決定されれば、その下に書いてありますように、これからは確実に実施していくということが当然に進行するというふうに考えてよい、そういうものと理解してよろしいでしょうか。

【独立行政法人航海訓練所】 基本的にはそれでよろしいと思います。

【分科会長】 ほかに何かご指摘等ございますか。

それでは、この項目につきましては、今のご説明を踏まえ、着実な実施状況にあるというふうに判定をいたしますが、よろしゅうございましょうか。ありがとうございます。

それでは、続きまして、お願いいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 8ページの「訓練課程及び指導要領の見直し」についてですが、13年度には3級海技士養成につきまして、船舶の技術革新に対応するとともに、航海科・機関科訓練それぞれの深度化及び海の高度情報化に対応する訓練、並びにGMDSS資格訓練及び船舶運航を通じた実践的海事英語訓練の導入のための見直しを行いました。商船大学用の訓練課程などの見直しについては既に終了しておりまして、現在、商船高専用の訓練課程及び指導要領の見直しを行っております。平成14年度には終了する予定です。

4級海技士の養成につきましては、職員に対する内航船での研修などを通じて、海員学

校用の訓練課程及び指導要領の見直しに必要となる内航海運の運航実態の把握に努めました。さらに、内航業界との意見交換会などの要望を踏まえまして、瀬戸内海等狭水域及び狭水路航行に係る訓練のさらなる充実に努めております。

また、「船員の訓練、資格証明及び当直維持の基準に関する国際条約」 STCW条約と申しますが、この要求及び外航船における外国人船員との混乗の進展を踏まえまして、外航船社の要望に沿い、海事英語訓練の本格化を目指すための実験調査を財団法人練習船教育後援会に依頼しまして、商船大学、海事関係団体及び外航船社等の協力を得まして、平成13年度から16年度までの予定で開始したところです。これらの状況から、中期計画の達成に向けまして良好な状況にあります。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

いかがでございましょうか。何かご質問があればお願いいたします。よろしゅうございますか。

それでは、ただいまのご説明では、計画に沿って順次実施途上であると、こういうことでございますので、着実な実施状況にあるというふうに判断をさせていただきます。ありがとうございました。

続いてお願いいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 10ページの「実習生の適正な配乗計画と受入計画」であります。

これにつきましては、各船員教育機関からの科別・学年別受入実績、さらに各船員教育機関の養成定員の変更を踏まえて実習生の受入計画を策定し、各船員教育機関の養成内容及び関係法令の要件等に基づいて配乗を計画するということとなります。

13年度では、受入実績を踏まえまして、効果的な航海訓練を実施することを目的とし、5隻体制を見据えながら、現行の6隻体制における最適な配乗を計画することといたしました。実績は別添資料の4にお示ししております。また、実習生の受入実績は添付資料等に示しておるところです。

5隻体制後の実習生の受入及び配乗に関しまして、各船員教育機関との調整、意見交換会を開始しております。商船大学の統合及び海員学校本科・専修科再編の動きは、この調整に大きく影響する可能性がありますので、情報交換を一層密にすることを心がけております。

中期計画の達成に向け良好な状況にあると考えております。

以上です。

【分科会長】 これに関してはいかがでございましょうか。

【委員】 これは先ほどの効率的な組織運営のところでお聞きしておけばよかったのですが、5隻体制になるわけですね。それは16年度から5隻体制だということなんですが、当然、学生の受入体制はそれに応じて対応しなければいけないけれども、同時に、要は1隻分の運航要員を含めて、乗組体制をどういうふうな形でこれからやっていくのかという点についてお聞きします。前のご説明では、年次有給休暇が公務員よりも船員法適用の船員のほうが多くなるのでというご説明でした。1隻がどのぐらいの体制で組まれているのかよくわかりませんので、いかがでしょうか。現在、訓練生の数については今検討しているということですが、それに対応して、スタッフ側についてもそういう検討を始められているかどうか、具体的にどういう形で行われているのか。

【独立行政法人航海訓練所】 当然のことながら、5隻体制につきましては、乗組員の配置を含めて考えておりますが、別項目でご説明させていただくことを考えております。ここでは、学生の受入と配乗がどうであるかということについて記載してあります。以上です。

【分科会長】 それでは、ほかによろしゅうございますか。

では、この項目につきましても同様の判定とさせていただきます。

続いてお願いいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 11ページの「訓練の達成目標」についてでございます。

訓練課程の修了実績98%を維持することにつきまして、従来から、再指導の徹底などにより高い修了率を保っております。今後もこの目標を維持したいと考えております。

13年度における取り組みとしましては、入所時に、受入時に学力を把握するための簡単なテストを行い、その結果に応じた指導に当たる等の工夫を試行しております。実習生が自信を持って実習に臨むことができるよう、実習生に目的意識を持たせるような実技指導の充実を図っております。実習生を班に編制し、班ごとの担当教官の配置、班担当教官と実習生との懇談会の実施、船内生活を通じた日々のコミュニケーション、相談箱の設置等を行っております。さらに、教官個人による相談メール窓口の開設を行いまして、実習生の悩みとか相談事への対応、こんなふうなことも工夫しております。これらによりまして実績の修了率は99.1%でありました。

今後も引き続きこのような工夫を実施するとともに、メンタルヘルス支援体制の充実や学校側との実習生の個人情報交換の充実をさらに進めたいと考えております。

中期計画の達成に向け良好な状況にあります。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

何かご質問がございますでしょうか。

特段のご指摘がなければ、数字の上の対応関係からも、これは明白に良好な状況にあるというふうに判定をいたしたいと思います。よろしゅうございましょうか。

それでは、続きを。

【独立行政法人航海訓練所】 12ページでございますが、「訓練機材の整備」であります。

このことにつきましては、技術革新などに対応し、より効果的な訓練を実施するために、各練習船の訓練機材の整備を図ることといたしまして、計画どおりの訓練機材の整備を行っております。13ページに記載しておりますが、例えば「青雲丸」に可変ピッチプロペラ模型を装備しましたが、実機の機構や機能を自学自習で学び得るということで非常に効果的に活用されております。今後も計画的に機器の更新などによる訓練環境の整備を図ることにしております。

中期計画の達成に向け良好な状況にあります。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

いかがでございましょうか。

【委員】 すみません。先ほど運営費交付金債務の使い残しのことを伺ったときに、整備等が翌年回しになっているというお話をちょうだいしたような気がするのですが、それと今の中期計画に沿った形での年度の実績との関係、この辺を少し補足していただけますでしょうか。

【独立行政法人航海訓練所】 いわゆる交付金債務で、大部分は、先ほど申し上げましたように、未退職者の退職手当の繰り越しとか、それから、船舶燃料のたな卸資産の未使用分とか、あるいは燃料の予備費的なものということで、船舶の運航に必要なものということで、「大成丸」の練習船のそういう造水装置とか、そういうものが契約済みですが、翌年に契約済み繰り越しというようなことになっておるということで、そこは確実に実行で

きるというふうに考えております。

【独立行政法人航海訓練所】 ちなみに、ここに書いてある工事につきましては、昨年度実施いたしております。

【委員】 1つだけコメントさせていただきますが、契約をすればそれでいいというのではなくて、あくまでもそれは整備をしなくてはいけないはずだと思いますので、それだから来年以降、その分をリカバーしていくということであればいいのしょうけれども、契約しただけで業務を達成したことにはならないと思いますので、念を押しておきたいと思います。

【独立行政法人航海訓練所】 ありがとうございます。ドックにおいて新しい機器を搭載するということにつきましては応分の期間も要しますので、総務担当理事のほうからは、そのあたりを直裁的に説明いたしました。ご指摘のとおり必ず実施できるという見込みを持っております。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

各項目について、調書のフォーマットにありますように、その他のコメントという欄があって、随時コメントを、委員からおありになれば、それをつけ足すようになっていますので、かねて繰り返し委員のほうから運営費交付金との関連でああいうコメントを出していただいていますので、もし事務局にお願いできればと思いますが、適切なところに今のような注意点をどこかに付しておいていただければというふうに思います。ちょっとご検討ください。

ありがとうございました。

それでは、訓練機材の整備、この点については、これはさっきお諮りしたんですね。ですから、次に移ってよろしいんですかね。航海訓練の実施のところでございますが、よろしく願いいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 意見交換でございます。

13ページ、「意見交換会の開催」についてご説明いたします。

これにつきましては、各船員教育機関及び海事産業界各種団体等と最低1回の開催を目標といたしまして、年間8回程度の意見交換会を設定いたしました。13年度は実績として19回の意見交換の場を持っております。このように実績が増加いたしましたのは、従来から実施しておりました各船員教育機関との定期的な意見交換の実施に加えまして、内航業界との定期的な意見交換の場を新たに設けたこと、外航中核船社との不定期な意見交

換会を実施したこと、その他関係機関との意見交換の場である会議等に積極的に参加したことがあります。

今後は、内航業界等からの意見をより広く収集するために、ITを活用したシステムの構築を海員学校と協力して検討しているところであります。良好な状況にあると考えております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

これについて何かご指摘等ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、これは回数から見ても大変多くなって、それだけコミュニケーションがとられているということでございますので、着実な実施状況にあるというふうに判定をさせていただきます。

それでは、次をお願いします。

【独立行政法人航海訓練所】 14ページの「実習生による評価」についてであります。

13年度は評価様式及び評価結果の処理方式の具体化を計画いたしまして、実習生による評価を実施する際に、共通して活用できることを目指したアンケート調査票を作成しました。アンケート様式の適切さの確認と必要な修正を図るため、商船大学2年生にアンケートによる評価を試行し、14年度における評価の実施に備え調査票の改善を行っております。

次年度以降は、年間12回という計画に従って、定常的に評価を実施できる準備も整いまして、中期計画の達成に向け良好な状況にあると考えております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

この項目についてはいかがでございましょうか。

【委員】 8ページの資料7、これをちょっと見させていただきますと、「青雲丸」のところ、「青雲丸」というのは一番新しい練習船ですけれども、どうも上から3つぐらいは「青雲丸」のネガティブ、評価しないというほうがかなり顕著なんですね。それから、講義に対する55%ぐらい、あとはあんまり意味ないよというような、「青雲丸」についてかなり顕著、これは最初のところだけですかね。アンケートをやられるというのは大変結構だと思うのですが、ここら辺はどういう形でインストラクターといいますか、教えるほうに生かされているのでしょうか。

【独立行政法人航海訓練所】 それでは、航海訓練担当理事のほうから説明させます。

【独立行政法人航海訓練所】 実習生のアンケートについて活用状況ということでご説明させていただきます。

ただいまご指摘もございまして、一部の船でネガティブな結果ということもございしますが、あくまでも航海訓練の現状を点検・把握するというのがこの実習生アンケートの集計の目的、あるいは結果でございまして、これは当該船のみならず、全体の結果を各練習船全体、教官全体に周知するというので航海訓練の点検を常に繰り返し行っていくということにいたしております。

この中で、現状で工夫で即応できることは、先ほども一部出てまいりましたが、直ちに対応させていただくというような方法もっております。あるいは課程とか指導要領というようなことに反映すべきという内容につきましては、それなりの整備を行っていく。また、設備等、実習生の要望、生活の場でもありということで、例えば衛生設備等の要望もいろいろあるわけですが、これらにつきましても計画的に可能な限り、所要の経費の許す範囲で実施していくというような対応をとっております。

【独立行政法人航海訓練所】 若干補足させていただきます。一番末尾の1行をごらんいただきますように、有意義と回答した者は80%を超えている。この中で目立つ傾向は、練習船というのはあくまで実技訓練の場であると。「青雲丸」は相当程度工夫しまして、実習生が聞きやすいというような教室、階段教室でございしますが、そんなものも取り入れてございます。できるだけ教官の話を聞きやすいというような環境整備に努めているんですが、講義についてはなかなか学生は興味を示さない。実際自分がみずからやってみると、そこで力がついていくということが自覚できると、こんなことを喜ぶということが確実に浮かび上がっておりますので、そのことを各船に知らしめまして、実技教育を充実するよう努めているところであります。以上です。

【委員】 民間の大学で授業評価、かなり実績を積んでいるものとしましては、ちょっとテンポが遅くて、しかも対応がちょっと一方通行かなと。実は私どものキャンパスは、この学期から匿名によるオンラインで、いつでも、どこでも、だれでも だれでもといっても授業履修者だけですけれども、参加できると。実は私も自分の担当科目で3カ月の間に3回授業調査実施しました。ポイントは何かというと、すぐにフィードバックできるかどうかと、そこなんですよね。来学期から調査の結果を生かすというんじゃ、現学生には何もベネフィットが与えられないと。そうすると参加意欲も薄れてしまう。それとあと

もう一つは、教員サイドが、先ほどの独立行政法人航海訓練所の説明ですと、ただ教員サイドには結果が投げかけられて、今後こうしなさいと。教える側もいろいろ考えたり、そういった機会が与えられないと、なかなかこれはうまくいかないかなと。いかに学生が参加してくれるかというところに、この仕組みがうまく機能するかどうかかかっていると思いますので、その辺ご配慮の上、ぜひ来期以降、フィードバックがうまく働くようなメカニズムをご検討いただければと思います。

【分科会長】 ほかによろしゅうございますか。

今の委員のご指摘、非常に重要な点だと思しますので、ぜひそれはコメントのところに、もそういうフィードバックの一層の早さをということ私たちとしては入れていただいたらいいんじゃないかというふうに思います。

それでは、この件に関しましては、着実な実施状況にあるという判定をしたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

それでは、続いてお願いいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 15ページの「職員の研修」であります。

職員に対しまして、資質の向上を図るための研修を期間中に延べ135名以上に対して実施する計画であります。独立行政法人移行の初年度であります13年度につきましては、部内規程の整備などの業務を考慮いたしまして、若干少な目の25名以上を計画いたしました。

実績としましては、研修受講者数は延べ80名となっております。目標値を大きく超えた理由は、従前の研修に加えまして、新たに内航船での乗船研修の計画的な実施、上級救命講習及び海上防災訓練標準講習を実施したことによるものであります。

なお、航海訓練研究活動の活性化を図るために、職員を海外の大学等教育研究機関に留学させることを計画しておりましたが、スウェーデン所在の世界海事大学に職員1名の留学を実現しております。

以上、良好な状況にあると考えております。

【分科会長】 これにつきまして何か。

【委員】 質問ですけれども、資料8、13ページにあります外部研修というのは、スタッフが外へ行って研修を受けると、こういう意味ですね。

【独立行政法人航海訓練所】 はい。

【委員】 4級小型操縦士講習、5級海技士免許取得講習、それから、船舶衛生管理者

講習、衛生管理者講習というのは、これは公費で行われているんですか。それぞれが年休をとって、自己負担の自己啓発で行われているのか、そこをはっきりしてください。

【独立行政法人航海訓練所】 いわゆる訓練所の訓練業務、あるいは教育業務に必要なということで、職員が当然、職務のために研修を受けているということで、そういう意味で公費で行わせていただいております。

【委員】 小型の免許取得については、公務上、練習船上、どういうふうに行っているんですか。小型船舶操縦士資格を持つということは、訓練上どのようにしているか。

それからもう一つ、衛生管理者職員については、既にスタッフが取得されているんじゃないですか。まだ持っていない人がいらっしゃるんですか。

【独立行政法人航海訓練所】 お答えします。教官、あるいは船舶乗組員としてのさらなる向上ということを考えております。部員の職員がおるわけですが、その部員の職員に交通艇、これは実習生等を乗せますので、旅客船ということになります。その運航に当たらせることがあります。いわゆる当所の職員としての通常の業務に付加される、当所の目的達成のために行う業務であるということで、ただいまは独立行政法人の公費をもって補助しているところであります。

もう一つの衛生講習につきましては、基本部分は終わっておりますが、船において当直等の機会に多数の実習生を預かることになるという、新入職員、これに対してさらなる向上を図るために、業務研修として派遣しておるところでございます。

以上です。

【委員】 今の点は、民間の船社の場合は、こんなの皆さん取っていらっしゃるんじゃないですか。なぜ航海訓練所だけが、しかも多人数いて、この種の資格はかなりの部分が持っていていらっしゃるところで、あえて公費の研修というのが必要であるかどうか。

【独立行政法人航海訓練所】 お答えします。いわゆるプロの集団が船に起居されるという場と違いまして、実習生の場合、当然不慣れな者も多いことから、かなり予期せぬけが等ありまして、応急措置という点ではかなり高度なところまで要求される場面があります。そういうことも考えますと、在学中に学び得たものに、さらに付加するという点について必然性を感じております。以上です。

【分科会長】 委員、今のはいかがでございましょうか。

【委員】 私の感じでは、つまり、航海訓練所で学生を訓練するというスタッフとすれば、当然、公費として必要な研修の分を自己啓発として当然必要な分を峻別する必要があ

るんじゃないか。それは全部今までこういう形で、資格を取るの全部公務出張よ、公費よと、こういう考え方が強いのではないか。そこら辺はそろそろ独立行政法人になったので切りかえていく必要があるのではないか、こういう意見。

【分科会長】 今、独立行政法人航海訓練所からご説明ありましたが、それを伺った上で、なおかつ、今、意見として、コメントとして。

【委員】 コメントです。

【分科会長】 ということですので、それを添えていただきたいというふうに思いますが、いかがでしょうか。それで、この項目につきましては、先ほどのご説明を踏まえまして、着実な実施状況にあると、こういうふうに考えたいと思います。よろしゅうございますか。ありがとうございます。

それでは、続いてお願いいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 16ページの「安全管理の推進」であります。

船舶安全運航管理システムの確立及び健康保持増進計画の確立を目標としております。13年度につきましては、標記のとおり計画いたしまして、実績としては3点ほど挙げられます。

1点目に、練習船の安全運航の確保に関する基本方針を定め、緊急連絡網の設定を含む緊急対応手順及び保険対応の手順に係るサブシステムを策定し、練習船火災発生を想定した緊急対応演習を実施いたしました。

2点目に、健康保持増進計画の確立に向けた基本方針及び平成13年度の基本的計画を策定いたしました。

3点目に、安全衛生に関する季刊紙を年間4回発行して、職員及び実習生の安全衛生に関する意識啓蒙を実施いたしました。

年度計画が着実に実施されておりまして、中期計画の達成に向け良好な状況にあると考えておるところです。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

何かご指摘等ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、この項目についても同様に着実な実施状況にあると判定をさせていただきたいと思います。どうぞ。

【委員】 特に災害がありますね。この点はいかがでしょうかね。17ページののと

ころはどういうふうに評価するのか。死傷病発生件数（3日以上休業）で、職員で9件、実習生については感冒等の増加があって43件、15件増加しているんですね。こちら辺は、特に安全推進という意味では……。

【分科会長】 どういう趣旨でこういうことに。

【委員】 そうなんです。そこを、船舶の安全システムについてはいいと思うのですが、特に人の問題についてはどういうふうに評価するか。

【分科会長】 これについてコメントをお願いしますでしょうか。

【独立行政法人航海訓練所】 もとより実習生の健康保持につきましては留意をしております。例えば早目の治療、うがい薬の常設とか工夫をしております。ただ、流感とか、これは努力しても、その年にどうしても発生します。ただ、それが3日ぎりぎりぐらいは休んでも、それ以上重くなっているはないと。肺炎になった者等ありません。ということでもって、たまたまこの数字が挙がっておりますが、全体としては問題のない数字かなと、このように把握しております。以上です。

【分科会長】 よろしゅうございますでしょうか。

ほかに何かお気づきの点ございましたらお願いをいたします。

それでは、先ほどお諮りしかけたのですが、これにつきましても着実な実施状況にあると判定をいたしたいと思えます。よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

【独立行政法人航海訓練所】 18ページの「自己点検・評価体制の確立」であります。

航海訓練の現状を客観的に把握するとともに、組織の目的との関連におきまして、その現状を点検・評価し、改善すべき点を明らかにし、更には将来的改革の方向をも検討し、それらに沿って改善・改革を行うために自己点検・評価を試し、期間中に自己点検・評価体制を確立する計画といたしております。

年度計画では、自己点検・評価のあり方を検討し、その規程の整備を図ることといたしております。13年度、内部評価委員会規程を整備いたしました。また、内部評価の一環として、教育訓練計画と、それに基づく実施状況などを査察するため、各船に対し、年1回、理事長を査察官とする教育査察を実施しております。

年度計画が着実に達成されておりますので、良好な状況にあると考えております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

ご質問はいかがでしょうか。

【委員】 自己点検・評価体制の確立、非常に結構なことなのですが、どうも取り組みを読んでいると、内部監査というニュアンスがちょっと出てきているみたいで、もう少し将来の戦略に生かしていくとか、そういう意図でおやりになっているんじゃないかなと思ったんですが、それと取り組みのところがちょっとフィットしていないような印象を持ったものですから、何かこの点について理事長のお考えがありましたら聞かせていただければと思います。

【独立行政法人航海訓練所】 まずは、内部評価を充実いたしまして、それを将来的に外部評価といいますか、もろもろ他の角度からも評価し得るような仕組みにしたいと考えております。13年度につきましては内部評価委員会を1回行いまして、その評価に基づきまして14年度の計画に改善すべきところについて改善の工夫を試みております。幅広い評価ということについては、中期目標期間中に果たしていきたいと、こんなふうに考えております。以上です。

【委員】 時間もないので、一言だけ。中期計画のところでは将来的改革の方向をも検討するというちゃんと言葉が入っていますので、その辺も踏まえてぜひ取り組んでいただけたらと思います。

【分科会長】 今の委員のご意見、結局、基本的には先ほどのフィードバックということに関連する問題だろうと思うのですね。私も学内でこういう関係のことをみんなやらされているものですから、ですから、委員と同じようなことをいつも思いながら伺っております。ぜひそういう点にご留意いただきたいと思います。

それでは、この件につきましては着実な実施状況にあるということによろしいかと思えます。よろしいでしょうか。

それでは、続いて先をお願いします。

【独立行政法人航海訓練所】 19ページの「研究の実施」であります。

研究件数につきましては、5年間で独自研究を30件程度、共同研究を25件程度計画しております。13年度は独自研究18件程度、共同研究15件程度に設定しております。実績といたしましては、共同研究につきましては継続件数24件と新規研究1件の合計25件、共同研究につきましては継続研究13件と新規研究3件の合計16件の実施をしております。

本年度、東京商船大学との技術研究交流に関する協定を踏まえまして、新規に共同研究

3件を開始しております。また、海上技術安全研究所との意見交換会も実施しております。中期計画の達成に向けて良好な状況にあると考えております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

何かございますでしょうか。

それでは、ご説明によりますと、独自研究、共同研究それぞれについて設定した目標を上回るペースで実践されているということでございますので、着実な実施状況にあるというふうに判断をいたしたいと思います。

それでは、次をお願いいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 20ページの「研究体制の充実と研究活動の活性化」についてであります。

研究体制の一層の充実を図るとともに、研究活動の活性化を図るため、自己点検・評価体制を確立する計画としておりますが、陸上部門と研究の主体となる練習船の教官が1つの屋根の下にはいないという特殊性がございます。効率的・効果的な研究を実施する必要があるところから、船陸間で横断的に連携する研究グループ体制の構築を図るとともに、船間のネットワークを活用して研究データの共有化及び解析結果の相互利用を可能にすること、及び研究評価体制の検討を踏まえた規程の整備を年度計画としたものであります。

実績といたしまして、計画のとおり実施いたしました。加えまして、研究課題評価要領を全面的に改正しまして、終了した研究5件について事後評価を実施し、研究成果の検証を通して研究体制の改善に向けた自己点検・評価を行うとともに、研究業務全般に関する自己点検・評価を実施いたしました。

年度計画が着実に実施されておまして、良好な状況にあると考えております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 教えていただきたいんですが、各練習船で行われている研究のデータをとるのはだれがとるんですか。いつとるんですか。おそらくこれは基礎データをどんどんとっていかなければいけないと思うのですが、それはどなたがとられているのか。どういう形でとられているのか。

【独立行政法人航海訓練所】 研究に従事している教官が主としてデータの収集に当たっております。また、自動的にデータを記録する装置、このようなものも活用しております。

す。以上でございます。

【委員】　　そういうものというのは研究に従事している専任スタッフが、そのために練習船に乗っていると、こういう意味ですか。

【独立行政法人航海訓練所】　　あくまで研究業務というのは、船に乗って勤務をしているかたわらにおいてデータの収集に当たっていると、こんなふうに考えておりますが、いかがでしょうか。

【分科会長】　　ほかにいかがでございますでしょうか。

今のところで書かれている、あるいは説明された自己点検・評価体制のあり方の検討及びその規程の整備というのと、先ほどの自己点検・評価、これは、要するに航海訓練に関するものと研究のものとしてそれぞれ別々のものとして考えておられるんですね。わかりました。ということは、自己点検・評価の体制のあり方の検討と規程の整備というのは、およそあらゆるところで関連してくることだという考え方でよろしいわけですね。

【独立行政法人航海訓練所】　　はい。

【分科会長】　　いかがでしょうか。ほかにしなければ、これも先ほどのご説明を踏まえて着実な実施状況にあると判断をいたしたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

それでは、引き続きお願いいたします。

【独立行政法人航海訓練所】　　21ページでございます。「成果の普及・活用促進」であります。技術移転等の推進に関する業務につきまして説明いたします。

船員教育及び船舶運航関係の知識技術の普及・活用促進を図るために、研修生の受入及び職員の専門家としての派遣を推進する等、技術移転等に関する業務の推進を図るとともに、関係委員会等への専門分野の委員等の派遣を推進し、専門知識の活用を図ることを計画いたしました。

年度計画に対応する実績としまして、15機関、延べ60名のところ、11機関、延べ90名の研修員を受け入れております。船員教育専門家2名の派遣のところ、長期専門家5名、短期専門家3名を派遣しております。専門分野の委員等19名派遣のところ、41委員会、延べ47名、18名の委員を派遣しております。1件程度の国際会議等への参画のところ、国際海事大学連合総会の開催にオブザーバーとして参画しております。

年度計画が着実に達成されておりました、良好な状況にあると考えております。

以上です。

【分科会長】 何かご質問、ご意見等がございましたらお願いいたします。いかがでございますでしょうか。私、今ちょっと打ち合わせをしていたものですから、中身を必ずしもきちんと伺っておりませんでした。よろしゅうございますか。

それでは、この項目につきましても着実な実施状況にあるということで判定させていただきたいと思います。

それでは、よろしくお願いたします。

【独立行政法人航海訓練所】 22ページの「研究成果の普及・活用促進」であります。

5年間で30件程度の論文発表、25件程度の学会発表を行う計画としております。年度計画では6件程度の論文発表並びに5件程度の学会発表の計画といたしました。

実績といたしまして、添付資料14・15でお示ししておりますが、計画を上回りました。論文発表8件、学会発表8件であります。

近年、国際的に海事関係者の中で注目を集めておりますシミュレータ訓練等の航海訓練の方法に関する研究の成果については、国外の学会において発表しております。特許権の出願はありませんでした。

所内での研究報告での論文発表は16件、研究発表は12件ありました。

年度計画が着実に実施されておまして、良好な状況にあると考えております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

何かご指摘がございますでしょうか。

もし特段のご指摘がなければ、これも上回っているということで、着実な実施状況にあると考えたいと思います。ありがとうございます。

それでは、続きをお願いします。

【独立行政法人航海訓練所】 23ページの「海事思想普及等に関する業務」であります。

寄港地での船内一般公開及び周辺の小中学校児童等を対象にいたしまして練習船見学会を現在の規模を維持しつつ行いまして、より効果的な海事思想普及に関する業務のあり方を検討することとしております。

年度計画におきましては、従来の実績を踏まえまして、寄港地における一般公開を25回程度、練習船見学会を15回程度実施することを計画しました。あわせて、より効果的な海事思想普及のあり方に関する調査を計画しております。

実績は、練習船の一般公開を延べ36回実施いたしまして、約12万人の見学者を記録しております。練習船見学会につきましては11回実施いたしました。寄港要請元の職員、あるいは見学者に対する聞き取り調査等を実施しております。

見学会が目標値に達しなかった理由としましては、あっせん協力をお願いしております会議メンバーの現地の陣容、あるいは現地教育委員会等との連携の問題等、現地における諸般の事情から実践に至りませんでした。

次年度以降につきましては、寄港要請をする地方公共団体の連携をさらに深めまして、新たな取り組みを検討しております。また、独自に見学会を設定することも考えております。従来的一般公開、見学会の実施体制に加えまして、14年度におきましては独自に見学会のニーズにこたえていることから、中期計画の目標達成に向けて良好な状況にあると考えております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

この項目につきましていかがでしょうか。

【委員】 手短かに。最後のところに書いてある内容は、今までほかに協力をあおいでやってきたのを、独自に進めて計画を達成していくということでしょうか。

【独立行政法人航海訓練所】 個別の小中学校あたりに、うちの学校は今後、課外活動としてぜひ取り入れたいというようなこともありますので、そういうものに対して個々にこたえる努力をしていきたいと考えております。

【分科会長】 よろしゅうございますか。

ほかにいかがでございましょうか。ありがとうございました。

それでは、これにつきましては、25回に対して、それは大幅に上回った。一方、練習船見学会、これはいろいろな事情もあって若干下回ってはいるけれども、大体計画に沿って実施をし、さらに今後の工夫を重ねている、こういうことでございます。着実な実施状況にあるというふうに考えたいと思います。よろしく申し上げます。

それでは、次をお願いいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 25ページの「広報活動の推進」であります。

広報活動のあり方を見直しまして、情報開示体制の確立、これは電子媒体による一般からのアクセスについても含んでおります。あわせまして、みずからの努力と工夫による広報活動の推進を図ることとしております。

独立行政法人移行を機会に独立行政法人の視点に立った広報活動を推進するため、独自のホームページを開設するとともに、新たなパンフレットを作成すること、さらに、情報開示のための閲覧室を主たる事務所に設置することにしました。

実績としまして、計画どおり独自のホームページを開設し、パンフレットの内容を全面改正いたしました。情報開示のための閲覧室も設置しております。

加えて、広報紙といたしまして「ナイスティー」、これはナイス・トレーニングと申しますが、ナイスティーと略しております。これを刊行しまして、年間2回発行しております。船員教育機関、海事関係団体、地方公共団体等に幅広く配布すると同時に、一般公開時にも配布いたしております。

ホームページにつきましては、さらに再構築し、より親しみやすいものを目指して作業を順調に進めております。

以上によりまして、良好な状況にあると考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。

ご質問、ご指摘ございましたら、お願いいたします。よろしゅうございますか。

それでは、広報活動の推進については、着実な実施の状況にあると考えたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

それでは、今度はまた項目が変わりまして、予算収支計画及び資金計画というほうに移っていきたいと思います。1つ1つがいいのか、ある程度まとめたほうがいいのかわかりませんが、ご報告くださるほうで、もし、まとめたほうがよいものがあれば幾つかまとめておっしゃってくださっても結構ですが、よろしく願いをいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 さきに財務諸表の説明が済んでおりますので、ある程度取りまとめて説明をさせていただきます。

財務内容の改善に関する事項であります。26ページ、予算収支計画及び資金計画のうちの自己収入の確保につきましてお話しします。

組織の業務の範囲内において自己収入の確保を図ることとしております。具体的には、期間中に、受託収入や乗船実習証明書の再発行手数料等の徴収を図ることとしました。

年度計画としまして、乗船実習証明書の再発行手数料の徴収を開始することにしました。航海訓練に係る受託収入につきましては、関係機関とも調整を行う必要があるため、検討事項としました。

実績といたしまして、運航実務研修費の徴収を4月から開始しました。乗船実習証明書

の再発行手数料の徴収は10月から開始しております。講師料の徴収を本年1月から開始しました。航海訓練に係る受託収入の確保を図るために、現在、国土交通省と調整中であり、

以上のとおり、独自で工夫、努力できるところにつきましては積極的に対応しております。

【分科会長】　　ここはこれで切りましょうか。

今ご説明のありました事柄についていかがでございましょう。

【委員】　　この最後の実績及び取り組みのところで、受託収入については、国土交通省と調整中なんですか。相手は商船大学であり、高専でしょう。

【独立行政法人航海訓練所】　　私の説明が足りませんで、正確には国土交通省等と調整中という表現にさせていただきます。本文にもそのように記載していると思います。実際は、大学、高専とも情報交換しておりますが、あくまで窓口ということにつきましては国土交通省にお願いするというふうに考えております。

【委員】　　しかし、訓練コースのトレーニングを見ますと、大学と高専と海技大学校でしょう。海大が具体的に書いてあるわけですから、要するに受託収入といたら、そこからもらうことになるのではないですか。そうすると、相手は国土交通省じゃなしに、ここで言うと、そういうことにならないんですか。実質はここだと思えますけど、相手は違うんじゃないですか。

【海事局】　　補足説明させていただきます。先ほど理事長が言われたのは、国土交通省に依頼しているというのは、主に商船大学、それから、商船高専、その乗船実習というのは、従来から文部科学省から国土交通省に委託ということでございますので、今回、商船大学が将来、独立行政法人化ということも考えておられ、また、それに先立って統合というお話もございますので、委託、受託の関係で、委託料として徴収することができないかということについて従前から文部科学省と協議をしているところでございます。

【委員】　　後のほうは。資料33ページは、海技大学校……。

【海事局】　　海技大学校につきましては国土交通省の所管でございますので。

【委員】　　所管ではなしに、相手も独立行政法人でしょう。だって、33ページは、訓練の種類、訓練期間、こう書いてあって、固有名詞が書いてあるでしょう。まず第1に、商船大学、商船高専、2番目が海技大学校、3番目が海員学校、4番目が海員学校専修科、こう書いてあるわけだから、それぞれ資料、違いますか。等じゃない、はっきりしている

んでしょう。しかも、受託収入というのはかなり基本にかかわる問題ですから、そこははっきりしておいたほうがいいんじゃないですか。

【海事局】 先生、33ページとおっしゃいましたのは。

【委員】 資料。これはこれだけじゃなしに、あちこちでこういう文章は全部ついています。

【独立行政法人航海訓練所】 26ページではなくて。

【委員】 26ページは今やっているところでしょう。参考資料があるんじゃないですか。とにかく相手のほうがはっきりしているということは、はっきり明示しておいたほうがいいんじゃないですか。受託収入というのは、これからの自己収入の根幹にかかわる問題でしょう、航海訓練所の。そうしたら、主たるトレーニーはどこからということは、相手先をはっきりしておかないとわからないじゃないですか。管轄官庁は国土交通省と、言っていることはわかるんですよ。

【海事局】 受託料収入の問題については、要は航海訓練所の全体の収入と支出をどうバランスするかということですから、運営費交付金を削って受託料収入という形でもらうべきなのか、それとも国策の問題として、そういった船員を養成するという観点で運営費交付金で面倒を見るべきなのかという点も含めていろいろと整理する課題が多いということだろうとっております。

いずれにしても、先ほど理事長のほうからもご説明があったように、商船大学を含めて、独立行政法人といいますか、独立教育法人といいますか、そういう制度改革があるという中で、当然、受益者負担という観点から、そういったことが可能なかどうかということも含めて、先方の予算措置の話もあるでしょうし、制度全体としてのつくり方の問題でもございますので、そういった意味で、単に相手とだけやるというよりは、当然、国土交通省も含めて関係者が一堂にいろいろと意見交換をして、今後の制度のあり方、料金の徴収のあり方ということで整理すべき問題ということでこういう表現になっているんだろうとっております。

いずれにいたしましても、私どもとしても、各独立行政法人を所管する官庁として、また我が国の船員政策全体の中でどういう位置づけにすべきかという責任を持っているわけでございますので、各独法、具体的には、この件につきましては航海訓練所でございますが、そことよく意見調整をし、また、私どもの中だけの話じゃなくて、当然、文部科学省ともよく今後とも意見調整をして、一番のタイミングというのは多分、独立行政法人にな

る時期でございましょうから、そういったものを1つの目安にしながら、具体的にどうしていくべきかということについて議論をしていくということではないかと思っております。

【分科会長】 そうすると、この書きぶりは、受託収入の確保を図るため、対象の独立行政法人並びに国土交通省等と調整というようなことになったほうが良いという、それは委員、そういうことではないですか。

【委員】 いや、そのほうがより正確だと思いますけれども、いろいろな今ご説明でデリケートな問題があるとすれば、ここしかないかな。しかし、ちょっと不親切ですね。非常にはっきりしちゃっているときに、ちょっと雑収入ぐらいな話ならいいんですけども、独立行政法人の中で、これを見ますと、業務収益のところはずっとゼロって、ものすごい、航海訓練所だけだと思うのですよ。そうすると、そこが非常に目立っちゃうんで、そこはもう少し工夫をしたほうがベターじゃないかという気はするんです。

【分科会長】 それでは、ここに関しては、私にご一任いただいて、事務局のほうとご相談の上、また最終的に検討させていただきたいと思えます。ありがとうございます。

この項目についてはいかがでございましょうか。ここに挙げられている4項目等をはじめとして、受託収入の確保を図る検討というのは着実になされているということでよろしゅうございますでしょうか。それでは、着実な実施状況にあるというふうに判定をさせていただきます。

それでは、引き続き、次の予算に関してお願いをいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 それでは、27ページ、予算についてご説明いたします。

期間中の予算につきまして、年度計画と実績値はほとんど同じであります。唯一違いがあるのは、収入につきまして、計画ではなかったその他収入が自助努力により100万円計上されております。

支出については、一部業務や退職手当の翌年度への繰り越し等により2億9,500万円、計画より少なくなっております。

以上です。

【分科会長】 いかがでしょうか。何かご質問ございますでしょうか。

特段ご指摘なければ、同様の判定にさせていただきます。

それでは、続いてお願いいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 29ページの「期間中の収支計画」であります。

費用の部で退職手当や物件費の繰り越し等に伴い3億4,500万円少なくなっており

ます。収益の部の運営費交付金収益では、交付金の収益化について、成果進行基準及び期間進行基準を基本に行っておりまして、設備等の整備費が一部翌年度実施に変更になったもの及び退職手当の繰り越し等があり、4億2,000万円少なくなっております。

【分科会長】 資金計画のほうについてもお願いできますか。

【独立行政法人航海訓練所】 続いて、31ページの「期間中の資金計画」についてもご説明いたします。

資金支出では、支払い時期が翌年度になったもの及び退職手当や物件費の繰り越しになったため7億3,900万円少なくなっております。投資活動による支出の増分は、「銀河丸」建造分、財務活動による支出はリース返済分です。

資金収入の部では、その他収入が、自助努力により100万円計上されております。

以上です

【分科会長】 ありがとうございます。

いかがでございましょうか。何かご質問ございませんか。

そうしますと、これは特に計画から外れるようなことが生じているわけではない。着実な実施状況にあるというふうにこれも判断をさせていただきたいと思います。

それでは、短期借入金の限度額のほうをお願いいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 それでは、32ページ、「短期借入金の限度額」であります。

予見しがたい事故等の事由に限り、資金不足となる場合における短期借入金の限度額を12億円としております。

年度計画におきまして、資金計画による運営交付金の2カ月分程度を想定いたしまして、同様に12億円といたしましたが、今年度、短期借入金の実績はございません。

【分科会長】 後で一括してお諮りしますので、次の財産処分のほうについてもお願いいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 「重要な財産の処分等に関する計画」であります。

中期計画としまして、期間中に整備を計画しております次世代対応練習船の建造進捗状況を見ながら、商船大学の養成定員縮減による実習生の減少などを踏まえ、次の処分を計画しております。処分する財産の内容は、練習船「銀河丸」及び練習船「北斗丸」であります。処分の種類は売却。下限価格は2隻で300万円としております。

本年度につきましては、平成16年度の次世代対応練習船完成に合わせた練習船隊再編

を計画しておりますので、重要な財産の処分は計画しておりません。したがって、実績もありませんでした。

【分科会長】 ありがとうございます。

以上の2つ、本年度については特段該当するものがないということで、特に議論の対象にならないと思いますので、これらも着実な実施状況のもとにあるというふうに判断をさせていただきたいと思います。

それでは、続きまして、剰余金の使途についてお願いいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 「剰余金の使途」につきましては、期間中に生じた剰余金は、計画の達成状況を見ながら、 に訓練機材の整備、 に安全管理の推進、 に研究の実施の目的を明確にしているところではありますが、本年度につきましては具体的目標は設定しておりません。実績としても、剰余金の使用はありません。

【分科会長】 ありがとうございます。

これも同様の判断でよろしいかと思えます。よろしゅうございましょうか。

それでは、これも着実な実施状況のもとに置かれているということにいたしたいと思えます。

最後のジャンルになりますが、その他主務省令で定める業務運営に関する事項、そちらに進んでいただきたいと思います。よろしくをお願いいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 「その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項」の施設・設備に関する計画ではありますが、組織の目的の確実な達成のために必要となる施設に関する整備計画を策定いたしまして、実績には、組織運営の効率化の推進の項で説明したとおり、次世代対応練習船を整備することにしております。そのために、独立行政法人航海訓練所船舶建造補助金として53億4,100万円を計画しております。

13年度につきましては、建造期間が平成13年度から16年度の4カ年計画でありますので、建造仕様書の作成と建造契約の締結をいたしました。予定額といたしましては、代船建造の契約時前払金相当額及び附帯事務費として6億6,700万円を計上していたしました。その結果、実績といたしまして、建造仕様書を作成し、一般競争入札を経て、建造造船所を三井造船株式会社に決定し、13年12月10日に建造契約を締結し、建造に着手したところでございます。年度計画が着実に実施されており、良好な状況にあると考えております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

ご質問はございますでしょうか。

それでは、これはご説明のとおり着実な実施状況のもとにあるというふうに考えたいと思います。

それでは、最後の項目になりますが、よろしくお願いたします。

【独立行政法人航海訓練所】 35ページの「人事に関する計画」であります。

中期計画におきましては、業務運営の効率化と人員配置の見直しによる人員の抑制を図ること、効果的な訓練体制の確立を踏まえて、より効率的な練習船運航体制を確立するとともに、船員法の完全適用に向けた予備船員制度の確立を図ることを定めております。

人事に係る具体的指標として、期末の常勤職員数を期初の97%程度とすることといたしまして、期初の常勤職員数を472名、期末の常勤職員数の見込みを459名としております。

年度計画におきましては、独立行政法人移行時に設定された職員数で業務運営に当たることとし、次年度期初における人員抑制の具体策の検討、今後必要となります船員法の完全適用に向けた予備船員制度について前広に具体的検討を行うことが必要であるところから、業務運営の効率化と人員配置の見直しによる人員抑制の観点に立った予備船員制度を具体的に検討することにしました。

実績といたしまして、定年退職者の不補充、新規採用の抑制による次年度以降の人員抑制計画を策定しました。これに基づきまして、中期目標期間中、計画的に人員の抑制を行うこととし、各年度期初において人員削減を実施していくことにしております。

予備船員制度確立後の休暇管理につきまして、試行に向けたシミュレーションを行いました。18年度からの実行開始に向けて段階的に体制を整えております。

以上、中期計画の達成に向け良好な状況にあると考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。

この項目について。

【委員】 これも中期目標では、こういう目標が設定されていますから、コメントはないんですけども、少なくとも5隻体制になるということになると、相当な人数がリストラされる必要があります。この点をどのように計画的に実行するかということと、それから、ここでは船員法の完全適用と。船員法の完全適用というのは国家公務員よりも年休が船員法のほうが若干多いんですよ。それで当然、より予備船員制度と、こういうふう

になるんですけども、その基礎になっているいわば各船の配乗体制が果たして妥当であるかどうかという問題があると思うのです。つまり、学生の受入定員がずんずん減ってきている。充足率も減ってきている。受入体制は順番に少なくなってきたということがあるわけですね。ところが、配乗体制はずっとそのままだったら、それはどないになるのよと、こういうことはもう少し、国家公務員で定員法が全部かぶっているときの定員でずっと考え、それを基準にして、それで船員法に独立行政法人に移ったから、それで逆に言えば不足しますよというふうには読みませんが、船員法の適用ということはそこしかないわけですから、そこら辺がどうもこれだけでは説得性が弱いというふうに思います。

【分科会長】 委員ご指摘の点についてもう少しご説明があればつけ加えていただいておりますが、いかがでしょうか。

【独立行政法人航海訓練所】 予備船員制度における休暇付与ということにつきましては、これは国の機関から独法に変わりました一番大きな変化であります。この変化に対応するための検討を現在真剣に行っていると。休暇のシミュレーション、あるいは船舶乗組員の適正配置ということについても検討しております。したがって、先生のおっしゃいましたことも、当然、今後の課題として踏まえておりますが、今日ここで具体的に説明することについては若干難しいと考えております。以上です。

【委員】 今、練習船にはかなりの多くのスタッフがいるということは私なども理解している。しかし、少なくとも運航要員については、どんどん「青雲丸」というのは新しい機械になる。「銀河丸」も新しくなる。すぐれて近代化船になっていくわけです。そうしますと、民間会社がやったのは、近代化船になってハードがよくなれば、当然、人は減ってきているわけですね。だから、運航要員と、それから練習船としてのいわばインストラクターは必要ですから、そこら辺の整理をきちっとする必要があるんじゃないか、こういう指摘であります。

しかも、「青雲丸」がつい四、五年前にすぐれて超近代的な練習船になった。「銀河丸」もそれ以上の近代化船になると思うのですけれども、その辺になると運航要員はますます必要でなくなるのではないか。こういうところを従来と同じような定員の張りつけでいくと、それは大変なので、そこは十分きちっとしておかないと、ますます練習船に行って何を訓練するのよというトレーニーのほうからの批判も出てくるし、船社のほうとしても、ものすごいすぐれた近代的な船で人をたくさん入れて、実船は内航みたいに5人とか4人

しかないよというんではものすごいギャップは開いてしまうのではないかと思う。そういう点ではあんまり効率的なトレーニングができないのではないかと、こういう指摘でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、先ほどの独立行政法人航海訓練所のお答えからわかりますように、そういうことも当然頭の中にあって、ここで考えられている、また進められている計画並びに本年度の実施状況だということですので、この項目について着実な実施状況にあるというふうに判定をすることでお諮りをしたいと思いますが、あわせて、委員おっしゃいましたような、現在の差しかかっているような状況を踏まえて、基本的に検討を深めていく必要があるというコメントをどこかに入れておくと、こういう形で処理をさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございましょうか。

【委員】 私も全く委員のご意見に同感です。ですから、今ご検討中とのことですが、この辺ある程度考え方がまとまってきましたら、みんなにわかりやすく構想を一度示していただけたらいいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

それは別途要望として、ぜひまたお答えをいただきたいと思います。

それでは、ありがとうございます。これで一応すべての項目について評価が終了いたしましたので、ここで、調書に従いますと5ページ目を見ていただきますと、判断というところで、「順調」「おおむね順調」「要努力」と、こう3つに分かれますが、すべての項目について着実な実施状況にあるという判定をちょうだいしましたので、ここでは「順調」というところに丸が入ると、こういうことでよろしゅうございましょうか。ありがとうございます。

それでは、続きまして、業務運営評価の中の自主改善努力について評価を行いたいと思います。

そこで、36ページに自主改善努力の実績等について記述がございますけれども、まず、訓練所のほうからご説明をいただきたいと思います。

【独立行政法人航海訓練所】 36ページに記載してあります「自主改善努力の実績」について説明させていただきます。

自主改善努力の柱といたしまして、職員の意識改革、即応性の確保、独自の工夫と、この3点のことについて特に念頭に置きまして業務の改善に取り組んだところです。ここに

書かれている項目に沿って、それぞれの要点を簡潔に申し上げます。

1番目の、いわゆるニーズにこたえるということにつきまして、本来、訓練課程というカリキュラムがあるんですが、その改訂というようなことを、これはまた計画的に行うわけですが、待つまでもなく、実施できるものは即実施するというところで取り組んでおります。例えば練習船の航行海域、これは遠洋航海の件でお話ししましたが、見直すと。訓練手法の見直し、これについては実技指導訓練を重視し、積極的に取り入れております。

2番目の内部点検・評価についてのテーマであります。これにつきまして、できるだけ結果の数値化と。アウトカム指標ということですが、このことを取り入れる努力を促進するよう、それぞれの現場において工夫をしております。実習生の完成度をチェックするために、乗船時に海事基礎知識に係るテストを実施するなど工夫をしているところであります。

3番目の入渠工事に係る工夫ですが、これについては総費用とコスト・セーブという観点から工夫し、1船につきまして合入渠工事を省略するというところをやっております。

「海王丸」の船舶安全法における資格区分を「客船」から「特殊目的船」に変更したことも所要の工夫の1つであります。

5番目の一般管理費の抑制につきましては、特に年度目標値を設定しませんでした。職員に節約意識が徹底した結果、7.1%の抑制が図られております。

適正な会計事務処理という観点から、監査法人及び税理事務所と支援業務の契約を締結しました。

船と陸上の通信、このことは当所の特殊事情によるんですが、これによる経費節約という点でいろいろな工夫をしております。

また、年度計画の実施状況につきまして、四半期ごとのモニタリングを行っております。中間チェックをし、目標が達成できるよう、また対応できることは即対応するように心がけております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、今ご説明のありました自主改善の努力に関してご質問、ご意見、あるいは感想等、委員からちょうだいしたいと思います。いかがでございましょうか。

【委員】 感想を述べれば、ほとんど今までの業務実績の中に含まれているものが多い。特にここがというところ、それは関係なしに、こういう努力をしたよというところがもう

少し見えてくるといいと思うのですがね。例えば適正な会計事務を行うために監査法人、これが自主改善努力なんていうことになっちゃったら、これじゃアピールしないと思うのですね。航海訓練所として独立行政法人になったんだから、縛られずに、これだけやったよというところがもっと見えてこない、これだけではちょっと弱い。感想です。

【分科会長】 ほかにいかがでございますか。

【委員】 今ちょっと席を外していたので申しわけないんですけども、ここに書いてある範囲で先ほどから実は気になっていたことがあって、下から3つ目の黒ポツですけども、適正な会計事務処理云々という、これは自主改善努力の実績にわざわざ挙げるようなことではないし、まして民間の団体であれば、こんなこと書いてあったら、ちょっと笑っちゃうと思いますので、これはあえて書かなくてもいいのではないかなと思います。

それと、むしろ上の一般管理費の抑制等々ですが、実際具体的にどういうふうに抑制ができたのかという、これは実は午前中も私、指摘させていただいたんですが、せっかく一般的な管理とか日常の業務費の部分での、いわゆる効率化とか節約ができた場合、それをどうやってやったのかとか、その辺はむしろ具体的に書いていただいて、そういうところが最終的に未執行になったということで強調していただくほうがいいのではないかなと思います。よろしくをお願いします。

【分科会長】 ほかにいかがでございますでしょうか。

【委員】 あんまり特別じゃないんですけどね、残念ながら。

【委員】 1つだけ。内部・点検評価ですけども、この中で航海訓練業務についても、要するに内部評価をして、内部点検をして数値化したい。ここはすぐれて私なんかは興味があるところであるし、まさにそこら辺が必要であって、今後そこを基礎にして、内部の自己管理、自己目標、さらにそれが当然、考課の対象になって、処遇に響く、プロモーションに響くと、こういうふうになるのだろうというふうに期待しているんですけども、むしろできるとすれば、そういうところは航海訓練所として独自にこういうふうにやりますよという、ここじゃ何言っているかさっぱりわからないんですけども、売り物とすればそんなところかなという感じがするんですけどね。その前のところはほとんど今まで触れたところでありますから、ここに出てくるべき事項ではない。

【分科会長】 ほかに委員の方々、ご意見ございますか。

自主改善、どういう項目があるかということの記述という面から見ると、委員がご指摘のように、既にいろいろなところで書かれていることで、特にということの項目とは見れ

ないのではないかということであったかと思えます。これは先ほど申し上げていますように、自主改善の努力があって、それに関して相当程度の努力が認められるか、普通の状況かという、そういうはかり方になっているのですね。ですから、そういうことでいきますと、今、委員の方々から出たご意見を総合的に判断する限りですと、特にここは相当程度の努力が認められるという判定がなかなかしにくいのですけれども、いかがでしょうか。むしろ、いや、そうではないというご意見があれば、またそここのところを考慮しなければなりませんし、もし特段のサポートというのがなければ、ここでは特に自主改善努力について相当程度の 相当程度の努力というのが私もよくわからないんですが、そこについては特にここでは取り上げない、判定しないと、こういうことになるのかと思えますが、いかがでございましょうか。

【独立行政法人航海訓練所】 できるだけ簡潔にというようなことも考慮に入れてお話ししたわけですが、航海訓練の実施機関ということで、私どもは実習生と生活をともにし、現場で教育に従事しているということになりますと、今までやってきたことについても相当程度、現場では目いっぱいな訓練をやっていると、そのように私は思っております。そのところ、実技実習の強化ということになりますと、例えば実習生をグループに分ける。今までは1回の説明で済んだものを、グループ化すれば、同じ説明を8回あるいは10回繰り返すということになりますと、どうしても乗組員のロードは上がってまいります。先ほど練習船の乗組員の数ということがございましたが、そういう中で職員一同は、何が今、一番望まれているのかということを外航海運、内航海運のご要望を聞きまして、カリキュラムの改訂を待たずに現場でできることから実施している。これについてはなかなか書きにくいことではありますが、私はそのあたりをさらりと言え、できることから真摯に対応しているということになりますので、職員一同の意識改善の効果ということで評価いただきたいと、このように考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかにご意見ございますでしょうか。

事務局のほうにお伺いしたいのですが、先ほどきちんと私は頭に入れていなかったのは手落ちなんです、相当程度の努力が認められるという、その表現はどういうふうに判断をするべきものでしょうか。

【事務局】 これにつきましては、基本方針のときにちょっとご説明をたしか申し上げたと思いますが、相当程度というのは、実は、単位はなかなかないのに頑張ったねと。要

するにプラスアルファの評価でございますので、その活動が意欲的で、かつ前向きで、すぐれた実践事例として、ほかにもアピールできると、そういうイメージでございまして、通常の中期目標なり、中期計画に沿って、それぞれ頑張りましたというのは、逆に言うと評価そのものの中身でありまして、当たり前と言ったら変な言い方ですけども、それはやっていただく。それ以外に、さらに自分たちで独自に現場とか、あるいは職員が一生懸命考えて、しかもそれはなかなかベストプラクティスとして、あるいはグッドプラクティスとしてほかにも参考になるねというぐらいのことをイメージしております。まさにプラスアルファの評価ということでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

今のようなご説明で、もう一度そういう基準でお考えいただきたいと思いますが、そうすると、今の独立行政法人航海訓練所からはご説明を重ねてちょうだいしました。それを踏まえて、委員の中でもし、それならばこう感じるというご意見があれば出していただきますし、特段のご意見がない場合ですと、先ほど……、どうぞ委員。

【委員】 先ほどからもご意見がいろいろ、私も同感するところがあるんですけど、何か1つ、例えば目玉という言い方はちょっとおかしいのかもしれないんですが、自主改善の中で、例えばこの中で船と地上とのコミュニケーションにより、安価なサービスを提供できるようになったとか、これがどの程度大きなものか。それから、陸上と船との間のコミュニケーションによっていろんな研究がなされるというお話があったんですが、その具体的なイメージが何か、例えば安全関係のほうで強調される何かがあったとか、あるいは安くなったというのをどういうふうな感じでそういうものが安くなるのかとか、その辺がはっきりしたものが出ると、何となく、あ、すごくいいなというふうに思うのですけれども。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

委員、恐縮です。もし何かご意見ございましたらいただけますか。

【委員】 確かにいろいろ皆さん方、疑問を呈されておるところだと思います。自主努力をされているんでしょうけれども、私も最初に見ましたときに、真ん中あたりの船底塗装の仕様によって、従来よりの合入渠を省略できたのですね。その次、「客船」から「特殊目的船」、「海王丸」だけがそこに書いてあるわけですが、そのほかの練習船は一体何だったのかとかですね。これを書くということは、今まで何をしていたのかと逆に問われかねないのではないかなという気が私はいたしました。当然やるべきことがここに書かれてあ

りますので、先ほどからお話でございますように、また違った場面のこういうものがあると多分思いますので、そういうものを書かれたほうがいいのではないかなと。先ほど会計事務所のお話もございましたが、これだけ見ますと、先ほど言いますように、当然やられていてというふうに、そういう気がします。多分、客船、特殊目的船、「海王丸」の建造当時からいろんな事情があっただけでこうなっているのだとは思いますが、あまりご存じない方が見ましたら、ほかの船も皆そうだったのかとか、余分なことを思わせるかなとったりしますね。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに。

【独立行政法人航海訓練所】 研究活動の促進につきまして、まず、船と陸の間のデータのやりとりという点でどの程度の費用と、例えばお手元の私どもの業務実績報告書、この分の情報を送ろうとしますと、通常の送り方ですと、これだけで6万7,000円ぐらいかかります。それがいろいろうちのほうで通信士等を含めまして検討・工夫いたしまして努力すれば、同じものが8,000円程度ということで送ることができる。こんなことも、遅れているかもしれませんが、知恵を絞ったところです。

それから、先生、客船の話ですけれども、「海王丸」をつくるときに、できるだけ一般の方々を乗せて体験乗船、海事思想の普及を図るといような命題がございまして、一般の人をお乗せするからには、安全設備を十分に整えると。したがって、客船ですよとって、相当程度、階段の傾斜等を含めまして設備いたしました。そういうものができ上がった以後についていろいろ説明を尽くしまして、客船ではなくて、特目コード対応とし、これをもって所要のドックの経費削減を図りました。これも内部の新しくお招きした外航船社からの監事さん、あるいは内航業界からお見えになった監事さんとのいろいろな議論の中で生まれた新しい1つの方策と、このように考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに委員のサイドでご発言はよろしゅうございましょうか。

これは大変困ったんですが、ただ、基本的には、委員のご発言の範囲で、それを踏まえてご提案するというのが筋だろうと思いますが、そういうことで言いますと、理事長のご説明等々いろいろ伺っていれば、それぞれだんだんわかってくる面もございますけれども、委員のご発言をベースに判断をしていきますと……。

【委員】 それは努力をされた結果が出ていると思うんですね。ここへ書かれたのがち

よつと……。

【分科会長】 この書きぶりがということですね。

【委員】 ええ、不適切な面もあるのではないかなという気を持っております。

【委員】 私、そこが一番大事だと思います。これ、フォーマルな報告書ですよ。ですから、これを作成する前に、きちんと見て、さっきの適正な会計事務なんて、こんなのは書いていないほうが私はいいと思っています。書いてあることによって非常にマイナスの評価を受けてしまう。これはことしはもう、少なくともこういう内容で書いてあると、ちょっとプラスの評価をするのは非常に難しいのではないかな。まだわかりませんが、来年以降は、この辺のところはきちんと書いて、ぜひプラスの評価を受けるようにしていただければと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに、よろしゅうございますか。

それでは、今の委員それぞれのご発言の趣旨等を踏まえてお諮りしますけれども、相当程度の努力が認められるという特定の判断をここではしないということによろしゅうございましょうか。もし、いや、やはりもっと検討する余地があるのではないかというご意見があれば伺わせていただきますが、もしなければ、そういうことで、私としては全く中立的に委員のご発言を総合してというつもりでありますけれども、特段ご否定がなければ、そういう判断をさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

ありがとうございます。それでは、ここについては、その評価は終了して、先へ進ませていただきます。

次に、個別業務評価でありますけれども、この個別業務評価、37ページ以降につきまして、航海訓練所からご説明をいただきたいと思います。

【独立行政法人航海訓練所】 個別業務について説明をさせていただきます。

まず、個別業務の切り分け方の考えであります。航海訓練所の業務は、航海訓練と航海訓練に関する研究であります。航海訓練に関する研究については、これをもって個別の業務としております。航海訓練は、実習生を航海科、機関科及び特修科に分けて受け入れておりますが、商船教育機関から学生などを一元的に受け入れ、航海訓練を実施しておりますので、同一科でありましても養成目的が異なります。したがって、養成目的別に次のとおり個別具体の業務として切り分けを行っております。

1つ目に、商船大学、商船高等専門学校の学生に対する航海訓練。これは3級海技士の

資格を必要とする外航船舶職員の養成を目的としております。

2番目に、海技大学校の学生に対する航海訓練。これにつきましては、3級海技士、内航大型船舶職員を養成するということを目的としております。

3番目の海員学校の専修科の学生及び本科の生徒に対する航海訓練。4級海技士の資格を必要とする内航船舶職員の養成を目的としております。

4番目に、開発途上国研修生に対する航海訓練。これはODAの一環として実施しております。

5番目に、海員学校の司ちゅう・事務科の学生に対する航海訓練。これにつきましては、船舶基礎知識の習得を目的として実施しております。

航海訓練の切り分けと研究業務、以上6つの個別業務として内部評価を実施しております。

航海訓練業務の概要、共通事項についてまとめさせていただきました。37ページから57ページに記載してあるところです。

航海訓練業務は、実習生に対し船舶運航に必要な知識及び技能を習得させることを目的として実施しております。実習生に対する航海訓練につきましては、目的とする資格などにより乗船すべき船の種類、訓練期間が定められておりまして、練習船の配乗に当たりましては、各学校の養成課程及び実習期間等を勘案するとともに、実習生の組み合わせを考慮して計画を立てて実施しております。

また、各個別業務ごとの航海訓練の内容は、訓練課程に基づき、別添資料にお示ししている科目時間配分、指導要領によって行っております。

航海訓練の結果として、船舶職員として求められる資質及び行動習慣の涵養が図られたこと、実践力ある知識、技能を習得したことを評価し、見きわめた上で実習生を修了させております。修了した実習生に対しては乗船履歴証明を発行し、海技試験受験時の履歴証明を行っております。また、平成11年度以降の船員教育機関入学者に対しましては、法律の求めに応じまして、訓練記録簿による航海訓練内容の記録をあわせて行っております。

そのほか、教育訓練の質の向上を図るために、業務運営報告で説明させていただきましたとおり、訓練設備・機材の整備、職員の研修、意見交換会の開催、図書の充実などに努めるとともに、船内生活環境の整備を図っております。

次に、それぞれの個別業務についてお話しさせていただきます。

40ページの商船大学、商船高等専門学校に対する航海訓練であります。

この業務は、国民生活経済活動を支える上で極めて重要な役割を担っております外航海運にかかわる新人養成を目的としておりまして、質の高い船員の確保・育成を図る国の重要な方針にこたえるものであります。修了者は、外航海運をはじめとする我が国海事関連産業の重要な担い手として活躍し、国際海上輸送の安定と安全に貢献しております。航海訓練が有効に機能していると考えております。

また、近年の船舶職員に要求される資質・技能の変化に対応するために、業務運営報告で説明したとおり、海運界のご要望にこたえるため課程の変更を行っております。

13年度における実習修了率は99.5%でありました。

続きまして、43ページ、海技大学校の学生に対する航海訓練であります。

この業務につきましては、国内貨物輸送におきまして重要な役割を担い、また、モーダルシフトによりまして大型化している内航海運に携わる新人養成を目的としております。質の高い内航船員の確保・育成を図る方針にこたえるためのものであり、上級海技資格を有する若年船員の不足を懸念する業界の要望にもおこたえし、有効に機能していると考えております。

また、内航業界を取り巻く近代化やIT化などの情勢の変化に対応するために、訓練課程の見直しも図っております。13年度における実習修了率は100%でありました。

45ページに海員学校の専修科の学生及び本科の生徒に対する航海訓練についてお示ししてあります。

この業務は、トンキロベースで4割強を担う内航海運に携わる新人養成を目的としておりまして、質の高い内航船員の確保・育成を図る国の方針にこたえるものであります。

海技資格を有する若年船員の不足を懸念する業界の要望にもおこたえする業務と考えております。多種多様な内航海運の運航実態を職員の内航乗船研修により調査し、航海訓練に反映させるよう努めているところであります。

13年度における修了率は98.3%でありました。

47ページに開発途上国研修生に対する航海訓練について申し述べております。

この業務は、国際海運界におきまして、均一で質の高い資格基準を求めておりますSTCW条約の要求に我が国が先進海運国として官民一体となってこたえる業務の一翼を担うものであります。開発途上国援助を推進する国の重要な方針にこたえております。また、国際海上輸送の安全に有効に機能していると考えております。

航海訓練の内容は別添資料にお示ししておりますSTCW条約の要件を満たす訓練記録

簿に示されておりまして、それに基づき実施・評価・記録されております。

13年度における実習修了率は100%でありました。

50ページ以降に海員学校の司ちゅう・事務科の学生に対する航海訓練について記載しております。

この業務は、船舶での司ちゅう・事務部門に携わることを目的とする新人に船員としての基本的な知識・技能の習得並びに船内における行動習慣を体験させることを目的としておりまして、質の高い船員の確保・育成を図る国の方針にこたえるものであります。特に若年船員の不足を懸念する内航業界の要望にもこたえていると考えております。

13年度における実習修了率は96.9%でありました。

57ページに研究業務について述べております。

航海訓練所における研究は、実船の航海訓練の機会を生かす独自性を踏まえて、訓練の方法に関する研究、船舶の運航技術に関する研究を中心に行っております。

研究成果は、船舶における安全対策、環境保全及び省エネルギー対策に寄与し、有効に活用されております。研究は、航海訓練所教官の独自研究と他の研究機関と共同で実施する共同研究として行っております。

研究の管理につきましては、教授会の中に組織する調査・研究専門部会におきまして研究の事前評価・事後評価及び中間評価を行いまして研究の点検を行うこととしております。

13年度に実施しました評価結果は、別添資料にお示しするとおり、適切、またはおおむね適切であるとしております。

研究の実施件数及び研究成果の発表件数に関しては業務実績報告で説明したとおりであります。

61ページに内部評価の実施体制を述べております。

この目標期間中に内部評価体制を確立することを目標にしまして、次の事項を実施しました。

内部評価の基本となる独立行政法人航海訓練所内部評価委員会規程を制定し、これに基づき業務全般にかかわる内部評価を実施し、次年度計画に反映させております。

研究業務に関しましては、研究課題評価要領を制定いたしまして、これに基づき評価を実施し、報告書に取りまとめております。

また、従来から実施している教育査察を内部評価の一環と位置づけまして、理事長を査察官とし、毎年1回、各練習船に対し実施、評価項目として、実習生の実習状況、乗組員

の勤務状況、船体の整備・保存状況、安全・衛生関係について査察し、必要な助言・指導を行っているところであります。

また、内部評価の一環として、外部評価の意味合いも加味し、実習生による実習訓練評価、これはアンケートによるものですが、実施する準備を完了し、14年度から実施しております。試行したアンケート結果につきましては、先ほどごらんいただきましたように資料にお示ししております。全般について「おおむね満足」と答えている回答が80%を超えておりますが、改善のために参考となる事項もありまして、早速、実習指導に取り入れているところであります。

以上です。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、これについてご審議をいただきたいと思います。

確認をいたしますと、個別業務評価というのは、個々の個別の業務というのは、それぞれの法人がみずから責任を持って行うもの。そのこと自体についてのいい悪いということではなくて、この評価は、法人が行う自己評価が説明責任を果たしているものかどうかということについてここで総合的に判断をすると、こういう趣旨であります。そのことをまたもう一度確認をさせていただきます。特段の問題がないと認められる場合には良好、それ以外の場合には、説明責任向上の努力を要するという判断になると、こういうことでございます。

それでは、今いただきましたご説明に関して、ご意見、ご指摘、またご感想というようなものを。

【委員】 1つ若干気になるのですが、学校別の個別評価で、商船大学及び商船高専の学生に対する航海訓練という項目、最初にこれがありまして、それで、3級海技士の業務概要、目的、特に業務の目的のところ、高専の学生は、この五、六年、外航船社に採用される学生は、高専全校を含めておそらく10名に満たないと思うのですね。そこら辺の事情をよく頭に置いてトレーニングされているのかどうか。海大の学生については内航対応よと。これはほとんど外航に行かない。実際にほとんど外航船社は採りませんから、高専の学生は。そうすると、内航のフェリーであるとか、そういう船にかなりのところが行っている。あるいは海事関係産業に就職されているということになりますと、ここら辺をそう軽々にすばっとういくと。それから、こういう目的でトレーニングされるとすれば、えらく検討しないようなものを学生に教えられている、そうなりはしないのかという、

そこら辺は十分トレーニングの目的というものを十分把握しているのかどうかというのは若干気になるんです。

【分科会長】 今の委員のご指摘についてはどうでしょうか。何かコメントいただければ。

【独立行政法人航海訓練所】 まさしく先生のご指摘されるところは現状であります。商船高等専門学校における教育目的がございます。商船高専の学生が志向しているところがありまして、私どもは学生の目的意識に沿って、あるいは学校の目的とするところに沿って実習訓練の効果を上げるということに力を注いでいるところであります。

【分科会長】 ありがとうございます。

委員、重ねて何かございますか。

【委員】 結構です。

【分科会長】 ほかにいかがでございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、特段のご意見もないようですので、これについては良好というふうに判定をさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

それでは、最後になりますが、これまでの評価の取りまとめを行いたいと思います。

まず、業務運営評価については、2というところであったと思います。ご確認ください。それから、個別業務評価、今行っていただきましたアカウンタビリティ評価については、良好の1ということで、合計は3ということ。自主改善努力のことについては特にそこに記入をしない、こういうことであります。そういうことでよろしかったでしょうか。

それでは、そのほかに全体として何かコメントが委員の方々からおありになればご発言をいただきたいと思います。

【委員】 コメントというか、今後、資料をつくられるときに少し努力していただきたいなと思う点で、実は午前中も似たようなことを申し上げたんですが、1つは、全体を通してということなんで、例えば先ほどの業務運営のほうなんですが、特に26ページから始まる財務内容の改善に関する事項というところで、例えば27ページですとか28ページ、29、30というふうに、年度計画の収入・支出、その金額の個票と実際の実績値というのが違うページにばらばらに入っていて、実際どの辺をご努力されたのか、あるいはどの辺で執行残があったのかというあたりが非常に見にくいんですね。ですから、これは1つのページにまとめられるか、年度計画、繰り返しになるかもしれないんですが、少し

見やすい工夫をされないと、実際に最終的な収支ということで公表されるときには非常に不親切な資料になるのではないかと。この辺を1点お願いいたします。

2点目ですが、これは個別業務評価のご報告のところ、実は午前中も申し上げたんですけれども、非常に記述的であって、記述的なことは詳しくていいんですが、例えば評価の結果というところで、業務の必要性等々、すごくグローバルにお書きになっているんですけれども、グローバル過ぎちゃって、ほんとうにどの辺をご努力されて、どの辺がどうなったのかというのがわからない。例えば最終的な課程の修了者というのは一番最後の行にちょっと出てくるんですけれども、そこに到達するまでに非常に背景説明が長い。1つの工夫としましては、資料編というのをおつけになっておりますので、かなり附属的な説明であるとか、背景的な説明はそちらに落とし込んでいただいて、いわゆる個別業務評価というのは、事業に対して一体どういう評価を下しているのかというところを見やすくしていただくほうがいいのではないかなと思います。

これはほかの機関とか自治体の評価なんかについても言えることなんですが、1つの事業の評価、1つの業務という言い方をしておりますが、業務の評価について、A4で四、五枚というのはちょっと多過ぎるのではないかなと思ってまして、そういう意味ではわかりやすさを考えていただくと、せめて半分ぐらいの量でビジュアルにさせていただくほうが親切かなと思いますので、よろしく申し上げます。

【委員】 コメントのところですが、今までの各項目の議論で、当年度だけではないに、16年度までにかかわるところも幾つか指摘されているところでもありますから、それを座長にお任せいたしますけれども、最後のコメントにつけておくことが必要ではないか。よろしく申し上げます。

【分科会長】 わかりました。

ほかにいかがでしょうか。

【委員】 船舶職員法、法律の名称が変わりましたので、その点は間違いないように。

【分科会長】 それから、今、委員ご指摘のコメントの文章については、またお任せいただけますか。

【委員】 ええ、座長にお任せします。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかにご意見等ございますでしょうか。

それでは、業務運営評価のところ、個別に出てきたコメント、それから、今、委員から

ご要望のあった全体としてのコメント、いずれにしても、文章につきましては、私並びに事務局サイドにご一任をちょうだいできればと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、それで整理した上で、最終的なものを木村委員長にご報告する、そういう案を作成することにしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それで、午後の部も結局、航海訓練所1つで終わりました、今、時間が4時40分を過ぎまして、当初の予定が5時までということになっておりますので、最初は予定としては、せめて2つぐらいまではいけるかなというふうに考えておったんですが、大変不手際で申しわけございません。時間がここまで参りましたので、きょうの段階では、ここでとどめて、最初の考え方としては、時間ぎりぎりまで少しでも進めておくという考え方もあったんですが、しかし、ここまで来ますと、あまりに半端になりますので、とりあえずここで切らせていただいて、したがって、もう一回、どこかで会合を持たせていただかなければなりません、これは改めて事務局のほうからご提案があるのかもしれませんが、それであれば、また後でお願いをしますが、そういうことにさせていただきたい。

それから、ここから先は私の全く勝手なおしゃべりですが、今回はここで切れませけれども、次の2つについても、けさから始めたとおり、同じスタイルでともかく4機関について実施をすると、こういうことは当然だろうと思います。そういう形でやらせていただく。しかし、今まで進めてきた中でいろいろ、多分、委員の方々の中にも、実際やってみて、もう少し方法の上で改善点なり、ご提案があるかもしれません。それはまたいずれ事務局ともご相談して、少しずつきつと改善していくということは大いにあり得ることだろうと思います。それから、独立行政法人のサイドとしては、しっかり努力をしているんですけども、その表現の仕方等々において、そこがあまり思ったような評価をされないというような点もおありになるという面が重々あるのだろうと思うのです。そういうことに関しても今後対応を重ねていって、だんだんよいものにしていかなければいけないのは当然のことだろうというふうに思っております。その点だけちょっとつけ加えさせていただきます。

それで、ほかに何かございますでしょうか。

【委員】 個々の独立行政法人機関の評価、ご検討をしましたので、感じたところを差し控えておったわけですが、一応これで本日のこの評価委員会分科会は終わりだといこうとでしたので、けさほどから私が受けました感想を1つ述べさせていただきたいと思いません。

非常に多くのところで数値、数、何%だとか、何件だとかいう数値が出てまいります、その数値や、当然、定量化するというだけでは数値化するということは非常に重要なことだと思います。ただ、私が懸念しますのは、その数値が達成されたからといって、これで事足りりというような感じに受け取れないところもないことはないといえますかね。具体的に言いますと、独立行政法人になりまして、今までとは違ったところで大きな方向、こちらへ展開していくのだといったような方向が多分あるのだと思うのです。ないとおかしいと思います。人材の活用とか人事交流というようなところで非常にそれを感じるわけですが、そういった目標に対して人材の活用、あるいは人事交流を行うというのが本来ここで表現されている人事交流、人材の活用の私は趣旨ではないかと思うわけですね。

従来、4校とももとの運輸省でございますが、あるいは他の省庁でありまして、独立行政法人になったところは皆等しいかと思いますが、従来行われていたと同じような人事異動なり、あるいは業務的な交換、そういったものとはまた違う、独立行政法人になってからの、ここでうたわれる人事交流というのがあるのだと思うのです。ですから、ただ単に何件、あるいは何%、何人とかいう数が満たされたからといって、それ以上のご説明があまりなかったように思うのですが、自分のところはこういうような方向でこれから太い柱でいくのだと。そのためにこういう人事交流なり、人材の活用を行って、これだけの成果を上げた。そのあたりが、けさほどからお聞きしてまして、少し欠けているのではないかなという気持ちを持ちました。

そういうことで、数値は大切ではございますが、数値が満たされたからといって、それで満足すべきでもございません。だから、数値に達しなくても、けさほどの航空大学の入学志願者のお話でしたが、たとえそこに到達しなくても、いろんなシーンの状況がありまして、ある目標値に達しない。だけど、十分努力がされているんだというようなことが見てとれるところもございますので、今申しましたようなことで、新しい方向でもってやった結果、うまくいったというようなところをお示しいただけたらありがたいと思います。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

委員がおっしゃってくださったとおりだろうと思うのですが、評価の難しさだと思いますが、これも今後いろいろ参考にしながら改善していくということだろうと思います。大変ありがとうございました。

先ほど航海訓練所の実績評価、これで終了ですという宣言をする前に全体の話に移って

しまったものですから、大変失礼しました。ですから、これできょう2件だけの処理でしたけれども、本日の議論についてはこれでひとまず終了させていただきたいと思います。

あとは進行をお返しいたしますので、よろしく願いいたします。

【事務局】 分科会長からもお話がございましたとおり、海技大学校と海員学校の評価につきましては、別途会議を設定いたしまして、またご議論いただければと存じます。

事務局からの提案でございますが、もしよろしければ、次回の日程でございますけれども、この場で、大体この日というような感じでご都合のよろしい日をいただければという提案をさせていただければと存じます。本日の審議状況からいたしますと、また1日ぐらいいいただく必要があるのかなという感じでございまして、例えば午前1法人、午後1法人というような感じで審議をいただくのかなという感じでございます。

(日程調整)

【事務局】 それでは、21日の午後とする方向で調整をさせていただきたいと存じます。

委員の皆様方におかれましては、本日は長時間にわたりまして熱心にご審議いただきまして、どうもありがとうございました。

それでは、以上をもちまして第3回の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たいと存じます。どうもありがとうございました。

了