

平成15年7月25日

1. 開 会

【事務局】 それでは、おそろいでございますので、ただいまから国土交通省独立行政法人評価委員会第6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御多忙の中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私、事務局、船員政策課の金田でございます。

初めに、当分科会の委員の紹介と事務局側メンバーでございますが、これにつきましては、恐縮ですが、お手元の座席表で確認をお願いいたします。

また、本日は政策評価官が出席しておりますので、紹介をいたします。

与田政策評価官でございます。

【与田政策評価官】 与田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 本日の前半の議題となっております海技大学から理事長ほかに参加いただいておりますので、御紹介させていただきます。

吉田理事長でございます。

【独立行政法人海技大学】 吉田です。よろしくお願いいたします。

【事務局】 また、財務諸表に関する意見聴取につきましては、会計監査法人にも出席を認めております。

教育機関分科会の委員は12名のところ、現在、9名の御出席をいただきましたので、過半数を超えており、議事を行うための定足数を満たしておりますことを報告いたします。

本日の分科会の結果の扱いでございますが、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則に則り、後日、木村委員長に報告し、了承いただいた後に、当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。

次に、本日の会議の公開についてですが、同様に運営規則に則り、財務諸表の意見聴取につきましては公開とし、業務実績の評価につきましては非公開といたします。

議事録等でございますが、これまで同様、議事概要を委員会終了後、速やかに当省のホームページで公表し、その後、議事録を作成し、これもホームページで公表してまいります。

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について記載し、評価結果に関する内容は記載しません。また、議事録につきましては、発言者名を記載しないなどの措置を講じた上で公表することとなります。

それでは、以後の進行につきまして、杉山分科会長にお願いしたいと存じます。

【分科会長】 よろしくお願いを申し上げます。

2. 議 事

(1) 独立行政法人海技大学校の財務諸表について

【分科会長】 それでは、議事に入らせていただきます。

本日の委員会では教育関係の2つの独立行政法人ごとにそれぞれ2つずつ議題がございます。これも毎回のことですが、その2つは、第1番目に、平成14年度財務諸表等について国土交通大臣への意見具申を行うこと、2番目が、平成14年度業務実績の評価を行うことであります。

なお、財務諸表及び業務実績の自主改善努力につきましては、あらかじめお願いを申し上げておきますが、質疑応答の後、大変恐縮でございますけれども、一たん法人の方々に御退席をいただいた上で意見具申、あるいは評価を行うことといたしておりますので、よろしくお願いを申し上げます。

お手元の資料ですが、「財務諸表等」、それから「評価基準」、「業務実績報告書」、「業務運営評価説明資料」、それから「評価調書及び評価調書の分科会長試案」、これは委員のところかと思いますが、それらを配付させていただいております。漏れがございましたら、御指摘いただければと思います。

なお、資料につきまして、これは公表の扱いといたします。

よろしゅうございますでしょうか……。

それでは、初めに海技大学校から審議を行います。

まず、「財務諸表」につきまして、事務局から御説明をお願いいたします。

【海事局】 それでは、まず資料の確認をお願いいたします。

「平成14事業年度財務諸表」、これは附属明細書を含めまして13ページのものでございます。次に「決算報告書」、続きまして、「監事の意見書」、そして最後に「事業報告書」の4つとなっております。

海技大学校は、財務上は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。

それでは、まず「財務諸表」から御説明いたします。

1ページの「貸借対照表」をご覧ください。「資産の部」については、総額で45億200万円となっております。流動資産のうち、たな卸資産は通信教育用教科書や練習船海技丸の燃料の残高などです。無形固定資産に電話加入権140万円を計上しております。これは独立行政法人に移行した時に承継した電話加入権の会計処理を行っておりませんでした、平成14年度になり、会計処理が必要との方針が明確になったために計上したものです。

「負債の部」については、総額で6億3,300万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1億3,400万円を計上しております。その内訳は、シミュレータなど教育機材購入の執行遅れや、人件費の繰越分などです。未払金は14年度に新設したシミュレータの購入代金などです。未払費用は超過勤務手当等の未払分です。前受金は15年度入学生の入学料の前受け分です。短期リース債務はシミュレータなどの教材のリース料で、15年度内に返済予定のものです。固定負債のうち、長期リース債務はシミュレータなど教材のリース料で、16年度以降に返済するものです。

「資本の部」については、総額で38億6,800万円となっております。資本剰余金は学生寮の空調設備更新による償却資産の取得などによるものです。

繰越欠損金については、当期末処理損失として307万円を計上していますが、うち当期総損失は105万円となっております。損失が生じた理由は、海技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いることから、シミュレータなどのリース資産について、運営費交付金を収益化した支払リース料と、それに対する支払利息と減価償却費の合計との差額が損失となっております。昨年度も同様の理由で損失を計上しておりますが、リース初年度からリース期間の中間までは損失を計上し、その後は利益を計上するため、リース終了時には相殺される見込みとなっております。

次に、2ページの「損益計算書」に移ります。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、合計は11億7,300万円となっております。経常収益の合計は11億7,200万円であり、そのうち入学検定料収入など海技大学校の業務収入として5,000万円を計上しております。貸借対照表で御説明しましたとおり、105万円の当期総損失が発生しております。

次に3ページの「キャッシュ・フロー計算書」ですが、業務活動によるものは学校業務

に係る収入・支出です。

投資活動によるものは、学生寮の空調設備更新などに係る収入・支出です。

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。

資金期末残高は2億4,700万円であり、貸借対照表中の現金及び預金額と一致しております。

次に、4ページの「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、当期総損失として105万円を計上し、前期繰越欠損金と合わせて307万円を次期繰越欠損金として処理しております。

次に、5ページの「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ものです。機会費用に計上しております国有財産無償使用の機会費用は、練習船海技丸を係留するため、無償で使用している神戸港や寄港地の港湾施設使用料について、本来支払うべきであろうコストを計上しております。

次に、6ページの「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、費用進行基準を採用しております。

「附属明細書」は「貸借対照表」、「損益計算書」、「決算報告書」などの内容を補足するものですので、説明は省略をさせていただきます。

「決算報告書」、それから最後の「事業報告書」の説明も省略を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、14事業年度の財務諸表及び決算報告書は適正であると認めております。

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したしましては、独立行政法人会計基準に則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。

【分科会長】 ありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明に関しまして、御質問等をお願い申し上げます。いかかでしょうか。よろしゅうございますか……。特段の御質問がなければ先へ進みたいと思います。

それでは、この件について、委員での検討をしたいと思っておりますので、大変恐縮でございますが、一旦、法人の方々に御退席いただきたいと思っております。

〔法人関係者退室〕

【分科会長】 それでは、今、特段の御質問等はございませんでしたけれども、御意見等がございましたらお願いしたいと思います。よろしゅうございますか……。

会田先生が特になければもう。

【会田委員】 ございません。

【分科会長】 それでは、この件は「意見なし」ということにしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、決定させていただきます。

それでは、お呼びください。

〔法人関係者入室〕

【分科会長】 どうもお手数をおかけいたしました。

それでは、平成 14 年度の「財務諸表」につきましては、「意見なし」ということでございますので、お伝え申し上げます。

(2) 独立行政法人海技大学の平成 14 年度業務実績評価について

【分科会長】 続きまして、次の議題であります、「独立行政法人海技大学の平成 14 年度業務実績評価について」に入ることいたします。

評価のやり方ですけれども、3月 18 日の委員会で改定されました「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」、これに従って行います。お手元に配付されていると思いますので、適宜御参照いただければと思います。

この業務実績報告書は、「業務運営評価」、「自主改善努力」、この順に取りまとめられていますので、評価もその順序に従って行いたいと思います。そして、最後に取りまとめ、総合的な評定を行うこといたします。

早速まず「業務運営評価」ですが、また確認をさせていただきます。「評価方針」によりますと、まず「個別項目ごとに中期目標の達成に向けた中期計画の実施状況について検討し、段階的評定を行う」というふうになっております。その場合に、各項目について 0 点から 3 点までの 4 段階を基本として評定をすることとなっております。全項目を通してこの後、法人から簡単に説明をしていただいて、各委員で意見交換を行って、分科会として 1 つ 1 つの項目ごとに実施状況がどの段階にあるかを評定していきたいと思います。そして、あわせて、各段階に評定をした理由を整理していくことにいたします。また、

各委員から出されます意見の中で必要なものにつきましては、これを最終的に意見として付すということにしていきたいと思えます。

今回は、先ほども申し上げましたけれども、先日、法人が行いました事前説明のときの各委員からの評定に関わる感想、そういうものを事務局の方で整理をしていただきました。それを取りまとめたものを「評価調書の分科会長試案」という形で準備をしておりますので、後ほどそれを参照しながら進めていただきたいと思いますと思っております。

以上がこの後の進め方でございますけれども、そういうことでよろしゅうございませうか。

〔「結構です」の声あり〕

【分科会長】 それでは、まず「業務実績」につきまして、法人の側から全項目を通して御説明をちょうだいしたいと思いますので、よろしく願いを申し上げます。

【独立行政法人海技大学校】 それでは、説明をさせていただきます。

お手元に配られております資料 6 - 3「平成 14 年度独立行政法人海技大学校業務運営評価説明資料」、いわゆる四段表、これに従って進めてまいりたいと思えます。

その中で、「平成 14 年度年度計画」、それと「平成 14 年度達成状況」、これを対比しながら御説明申し上げたいと思えます。

個別の説明をする前に、まず総括的には数値目標は一応すべて達成いたしました。しかしながら、行動目標と言いませうか、そういうものの中で二、三、達成できず、15 年度に繰り越したものがございませうことをまず申し上げておきます。

それでは、個別に参ります。

まず 1 の「業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置」(1)「組織運営体制の効率化の推進」ですが、「教育課程の再編及び各課程の養成定員が社会ニーズを反映した定員となるよう平成 12 年度定員の約 50% に抑制する」という計画につきましては、教育課程の再編を行うとともに、養成定員を 12 年度の 1,715 名から 14 年度、853 名に抑制しました。これは 12 年度定員の 49.7% となっております。

次に「組織の簡素化並びに教官の弾力的な配置を図る」につきましては、航海科教官 1 名を企画調整室長に併任させるとともに、15 年度より教養科教室を廃止し、所属教官を航海科教室及び機関科教室に振り分け、教官の弾力的な配置を図ることを 3 月に決定いたしまして、15 年 4 月 1 日より実施いたしました。

次に (2)「人材の活用の推進」、「独立行政法人航海訓練所、独立行政法人海員学校、海

技試験官、国土交通省海事局船員部及び海事関連企業等と人事交流を図り、4名程度を受入れ5名程度を派遣する」という計画につきましては、4名を受入れ、5名を派遣しました。特に、新しい交流分野として海事関連企業から実務経験豊富な船長を2名受入れました。

次に(3)「業務運営の効率化の推進」ですが、シミュレータ船員訓練システム教材の導入及びその充実を図り、船舶の技術革新に対応させるため、船用ディーゼル主機遠隔操縦シミュレータ訓練装置、オートパイロットシミュレータ、訓練海域データベース、さらに電子海図情報表示システムを導入しました。

「船社等からの委託研修等を積極的に推進し、社会ニーズに対応する」に関しましては、シミュレータ課程(18研修コース)、委託研修課程(27研修コース)を開講いたしました。

次のページに参ります。「本校の宿日直業務についてさらに外部委託を促進し、業務運営の効率を図る」につきましては、前年度実施分に加え、本校宿日直業務のうち、8月1日から30日を外部委託し、業務運営の効率化に努めました。

ですが、「各種会議及び委員会の報告並びに書類のペーパーレス化をさらに促進する」につきましては、「内部ホームページ」を活用し、文書の電子化及び共有化を図り、ペーパーレス化に努めました。

大きな2番ですが、「国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置」のうち(1)船員に対する教育の実施に関する計画、

ですが、海技士科については、下の方に行きまして、廃止をする課程、三級海技士科第一(航海科・機関科)、三級海技士科第二(航海科・機関科)、それから名称変更をする課程、三級海技士科第三(航海科・機関科)を三級海技士科(航海科・機関科)へ変更、これらは計画のとおり実施いたしました。また、四級海技士科につきましては、内航船社からのニーズにこたえ、15年度よりカリキュラムを変更し、実地教育訓練の強化を図ることを決定し、実施しております。

しかしながら、その計画の中で、「効果的かつ効率的な船員教育が実施できる教育体制の構築を図るとともに船員の休暇制度への対応や海技資格取得機会を考慮した受講体制の確立を引き続き検討する」ということにつきましては検討をいたしましたけれども、まだ結論を得るに至っておりません。船員が受講しやすい分割受講の体制を整えるための方策を検討しましたが、最終的な結論には至らず、引き続き15年度も検討していくこととしま

した。

なお、卒業後も直近の国家試験（口述試験）受験まで在寮期間延長等の措置を取り、継続した指導体制を整えました。

次に、「分離独立させ並びに養成定員の見直しをする課程」、「三級海技士科第四課程については、海技士科から海上技術科として分離させて教育内容の改善を図る。特に、情報技術教育並びにシミュレータ等を活用した実務教育の充実を図る」については、計画のとおり実施いたしました。

また、平成 13 年度定員 40 名を平成 14 年度定員 60 名に見直す、増員するということを実施いたしました。

ですが、「海上技術科に関する独立行政法人海員学校及び独立行政法人航海訓練所との連絡会議を年 2 回程度開催し、一貫した教育及び指導により、教育効果の向上並びに船員としての資質向上を図り、海事関係企業への就職率を 70%以上とする」に関しましては、航海訓練所及び海員学校との連絡会議を年 5 回実施いたしました。また、三級海技士科第四卒業生の海事関係企業への就職率は 81.3%でありました。ただし、進学者及び家事従事者おのこの 1 名ですが、これを除くと海事関係企業への就職率は 92.9%でありました。

次へ参ります。講習科につきましては、下の方で課程の再構築と廃止をする課程の計画が幾つかありまして、「課程の再構築」として、「高等部・普通部の区分を廃止し、海技課程、基礎課程、シミュレータ課程、国際協力課程として再構築する。」それから、「廃止をする課程」として、高等部の幾つかと普通部、それから「養成定員の見直しをする課程」として、海技課程の三級海技士課程（航海科・機関科）これを 40 名から 20 名に、それから四級海技士課程（航海科・機関科）を 40 名から 20 名に、五級海技士課程（航海科・機関科）を 40 名から 80 名へという見直し、それから基礎課程、技能講習課程（航海科・機関科）を 80 名から 40 名に、船舶基礎課程を 20 名から 10 名にという再構築、廃止、養成定員の見直し、これらはすべて計画どおり実施いたしました。

次に、「教育内容の改善並びに養成定員の見直しをする課程」として、シミュレータ課程については養成定員の見直し、すなわち下の方にありますが、平成 13 年度定員 20 名を平成 14 年度定員 188 名とするという計画につきましては、これをそのとおり実施いたしました。また、教育内容の改善、フレキシブルな開講時期の設定、及びインストラクターの養成を行うという計画につきましては、まず教育内容等の改善のため、船社等のニーズを調査し、教育内容を検討した上で 18 研修コースを開講しました。また、開講時期の設定

につきましては、土日も含めて、船社のニーズに合わせて開講するよういたしました。インストラクター養成につきましては、海事関連企業で 16 名、延べ 30 名の職員研修を実施いたしました。

次に参ります。 です。「海運政策、船員政策遂行並びに社会ニーズの変化に柔軟に対応できるよう、各課の教育課程及び教育内容の見直しを積極的に行い、平成 13 年度より現行課程で対応できない船社等からの委託研修を実施するため設置した委託研修課程の充実を図る」という計画につきましては、先ほども出ましたけれども、シミュレータ課程 18 研修コースを設置し、さらに委託研修課程 27 研修コースを開講しました。この結果、801 名の受講生を得ました。さらに、船舶基礎講習課程として 15 年度よりカリキュラムを変更して、六級海技士程度の学力を修得できるようにするとともに、実地教育訓練等の強化を図ることとしました。

次のページに参ります。 です。「通信教育科については、養成定員の見直しやスクーリング回数の見直しを行うとともに、インターネットを活用した学生との連絡や応募を行い、夏季休暇等を利用できるようなスクーリングを実施し、受講体制の効果的運営に努める。」これにつきましては、養成定員の見直しをする課程として、高等科専門課程（航海科・機関科）これが 300 名から 100 名に、普通科 A 課程が 100 名から 20 名に、普通科 B 課程が 200 名から 100 名にという見直しは計画のとおり実施いたしました。また、スクーリングにつきましては、普通科 A 課程につき、スクーリング開講回数を削減するとともに、13 年度に引き続き、夏季にスクーリングを実施いたしました。

それから、インターネットを活用したシステムの構築につきましては、インターネットを活用した学生からの連絡が 610 件、応募問い合わせが 150 件ございました。しかしながら、次にあります「乗船勤務をする船員の特殊性を考慮し、インターネットを活用した通信教育の充実を図り、効果的運営について検討を行う。」という件、これが計画になっておりますが、これにつきましては、航海中の船員とのインターネットの接続コストが莫大となるという問題点がありまして、これは実際には実用的ではないのではないかという指摘があります。これに対して、現在のところ効果的な解決策が見えておりませんので、なお検討中であるということをごさいます、今年度中には結論を出したいと考えております。

です。「海技資格取得を目的とする各教育課程については、その目標とする国家試験の合格率が 84%以上となるよう学生に対する模擬試験や個別指導を積極的に行い、教育効果の向上に努める。」という計画に対し、補講、個別指導を実施するとともに、卒業後も直近

の国家試験受験まで在寮期間延長等の措置をとり、継続した指導体制を整えました。その結果、国家試験合格率は 85.1%を確保いたしました。

次に「教育・研究活動の一層の充実を図るため、船員訓練シミュレータ等の教育機材の整備を行う。」という計画に対しましては、さきに述べましたとおり、船用ディーゼル主機遠隔操縦シミュレータ訓練装置、オートパイロットシミュレータ、訓練海域データベース、電子海図情報表示システムを導入いたしました。

「授業に必要な船舶運航に関する最新の知識及び技能の習得を図るための研修計画を策定し、外航及び内航船舶における乗船研修等を 2 件以上実施する。」これにつきましては、内航船舶による研修を 1 件、外航船舶による研修を 1 件、さらにそれに加えまして、インストラクター養成のために海事関連企業で 16 名、延べ 30 名の職員研修を実施いたしました。

「自己評価体制の充実に向けて、学生による授業評価等の教育評価を前・後期各 1 回実施し、教育内容や教育方法の改善・改革に努める。」これにつきましては、学生アンケートを前・後期各 2 回実施するとともに、シミュレータ課程等におきましては、教材整備、資料の事前配付等、アンケート結果を授業方法に反映させました。さらに、ユーザーモニター会議を 2 回開催し、ユーザーから評価、提言をいただくとともに、教官の採用、教材の充実等においてユーザーの意見を業務に反映いたしました。

次に(2) これは大きな 2 番の「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目標を達成するためとるべき措置」の中の(2)でございます。「研究の実施」、「海技大学校が実施する研究としてふさわしい内容のテーマを厳選するため、目的及び研究の範囲を明確に限定する。研究内容の社会的ニーズ、緊急性、海技大学校独自の設備の有効利用等に応じて重点研究及び一般研究に分け、重点研究には予算及び研究者を重点的に配分し、組織的な研究計画を策定する。年度中に重点研究 2 件、一般研究 10 件を行う。また、研究活動の活性化を図るため、船員教育機関や関係企業等との共同研究を 2 件程度行う。」という計画につきましては、独立行政法人海技大学校における組織的研究のあり方についての指針に基づき、研究計画書を策定し、重点研究 2 件、一般研究 30 件(うち共同研究 12 件)を実施いたしました。

次に「組織的な研究計画を策定する」につきましては、「独立行政法人海技大学校研究業務評価要領」に基づき、13 年度研究業務に対する自己評価を行い、その結果を 15 年度研究計画にフィードバックいたしました。

(3) です。「成果の普及・活用促進」ですが、「国内外の船員教育機関の希望に応じ、高度な船舶運航に関する知識、技術の普及・活用促進を図るため、4名程度の研修員を受入れる。日本航海学会、日本海難防止協会、日本マリンエンジニアリング学会等の関係委員会へ専門分野の委員として15名程度派遣する」という計画につきましては、研修員を5名受入れ、船員教育専門家を5名派遣、学会等関係委員会へ専門委員を25名派遣いたしました。計画を達成いたしました。

「研究については、5件程度の論文発表または国際学会発表並びに5件程度の国内学会発表等を行うとともに、研究報告書を作成する」という計画に対しまして、論文発表と国際及び国内学会発表合わせて26件です。さらに、海技大学校研究報告に、研究報告を6件収録いたしました。さらに、「独立行政法人海技大学校研究業務評価要領」に基づき、13年度研究業務に対する自己評価を行うとともに、研究報告書を作成いたしました。

次に、「インターネットのホームページを活用して研究成果並びに船員教育に関する情報を積極的に外部へ公表し、教育研究成果の普及に努める」とにつきましては、計画のとおり実施いたしました。また、広報誌「蘆風」を発行するとともに、ホームページに掲載し、海事思想の普及に努めました。

次に、6ページに行きます。(4)「海事思想普及等に関する業務」ですが、教育・研究成果及び海事思想普及のため、練習船海技丸を利用した体験航海、これを3回行い、校内施設見学3回、公開講座、特別講演会を2回、各種行事への協力を2回、市民との交流を13回というように、それぞれ実施いたしました。これにより、地域社会との交流を実施し、計画を達成いたしました。

大きな3番で「予算、収支計画及び資金計画」です。(1)「自己収入の確保」、「年度期間中において、入学検定料3.90%及び入学料を4.05%値上げする。」につきましては、入学検定料を3.90%値上げし、入学料につきましては、海上技術科、一級海技士科、二級海技士科について4.05%値上げする。それから、3級海技士科、4級海技士科につきましては4.00%、通信教育科につきましては3.70%と、ほぼ計画どおりの値上げをいたしました。

(2)「平成14年度に係る予算計画」、それと実績値の対比ですが、収入の部では運営費交付金は同じ、施設費等補助金も同じですが、業務収入が委託研修、実務研修の増加を反映し、4,700万円が5,000万円ということで、若干の増となりました。支出に关しましては、業務経費が2億2,000万円が2億6,100万円にふえており、一般管理費も6,600万円が6,700万円にふえておりますが、これは13年度の未執行分を実施したため、増加し

たものです。施設整備費は予算のとおり実施いたしました。人件費は9億3,400万円が8億9,700万に減っておりますが、退職者の後補充を行わなかったこと、人事院勧告により給与を減額したこと、高齢者の後を若年者で補充したこと等により削減いたしました。

7ページに参ります。「収支計画」ですが、この収支計画につきましては、「財務諸表」の損益計算書と同じでございますので、説明を省略させていただきます。

「平成14年度資金計画」ですが、これも「財務諸表」のキャッシュ・フロー計算書と同じですので、説明を省略いたします。

(5)の「短期借入金の限度額」、(6)の「重要な財産の処分等に関する計画」、6番の「剰余金の使途」、いずれも14年度は該当する事由は発生いたしませんでしたことを報告いたします。

その下の4の「その他主務省令で定める業務運営に関する事項」、(1)「施設・設備に関する計画」、「施設を効率的に維持管理するために、年度中に1億3,700万円程度の施設の整備を行う。」という計画に対しましては、独立行政法人海技大学校施設整備費補助金で、本校学生寮の空調設備を更新いたしました。それから「教育施設整備費」ですが、「本校学生寮空調設備更新」、これは今のとおりでございまして、1億3,700万で、計画どおり実施いたしました。

(2)「人事に関する年度計画」、「業務運営の効率化を図るため、引き続き人員の適正な配置等を検討する。年度中は8億1,600万円程度の人件費を支出する。」につきましては、14年度末に退職者1名の後補充を行わず、人員の抑制を図りました。15年度より教養科教室を廃止し、所属教官を航海科教室及び機関科教室に振り分けることとし、15年4月1日より実施いたしました。人件費としては7億6,200万円を支出することとなり、計画を達成いたしました。

以上でございます。

【分科会長】 大変ありがとうございました。

それでは、今の御説明に関連して、御質問、御意見をいただきたいと思っております。よろしく願いをいたします。

どうぞ。

【委員】 15年度にずれ込んでしまったというのは何でしたっけ。時間割の分割授業体制が整わなかったというのは、これは最終的な結論はどこが問題だったのですか。どうして結論が出なかったのですか。

【独立行政法人海技大学校】 今、連続休暇をずっと取らなくてはいけないというのを、細かく分けて受講するということで単位に積み増していくというやり方を検討しているのですけれども、それで本当にできるのかということですね。

【委員】 実際にそれでできるかと。

【独立行政法人海技大学校】 できるかと。例えば、2週間ずつとかですね。

【委員】 ええ、やって。

【独立行政法人海技大学校】 それをずっと実績として加えていって、最後に必要な点数に行けば、では認めましょうと、そういうようにやれば良いと思うのですけれども。

【委員】 それに対しては、何か実証か何かしなければいけないという御意見があるのですか。

【独立行政法人海技大学校】 ちょっとよろしいですか。

【分科会長】 どうぞ。

【独立行政法人海技大学校】 具体的には2つの方法があるところまでは行っているのです。1つは、分割すると言っても、今までどおり一定の期間、一級とか二級とか、例えば1年とかやる場合に、途中で切って、言ってみれば休学のような形で残して次に移行するという方法と、それから1つずつの科目を単位ごとに集中講義をして、ある例えば2週間なら2週間が終わったら、Aという項目については終わったということで単位を認めてそれを足し上げていく、こういう二通りになるのだろうと思っているのですが、その場合に、こういう分割して1つ1つ完結させていく、そうやった場合には集中講義をするわけですから、この学校の場合は一級から五級まで非常に幅広くメニューがあるわけです。そうすると、その全部の調整をとらないと教官がそこに当たっていかれないというような問題があるわけです。ここの2つに集約されてきて、その調整が全部とれると多分こちらの方がいいのだろうと思っているのですけれども、その辺がまだ最終的に全部結論が出ていないということでございます。

【委員】 今の御説明では、教官側の問題だったわけですか。

【独立行政法人海技大学校】 教官の問題と、その効果の問題ですね。そういうふうに...
...

【委員】 効果の問題は、じゃあ実証か何か、実験か何かされるのですか。

【独立行政法人海技大学校】 まだしておりません。だから、次はトライアルをやるということが必要になってくるのかと考えておりますけれども。

【委員】 これはもうずっと議論されていたのでしょうか。

【独立行政法人海技大学校】 そうです。

【委員】 何でそんなに結論が出ないのですか。教官側の問題だったら簡単ではないですか。あれだけ人間がいて、生徒はそれでいいのだから。

【独立行政法人海技大学校】 実際に、私も 13 年からここで中を見ていますけれども、一方で新しいこともかなり進めているわけです。ですから、ものすごく忙しい先生と、そうではない先生が混在しているわけです。

【委員】 いらっしゃるわけでしょう、海大へ行きますと、シミュレータの方はものすごく忙しく見えますね。これは主として座学ですね。座学の方は、人数はさっき一番最初に出ましたように、50%までにドーンと落としてしまったわけだから、853 ですか、相当落としたわけですね。

【独立行政法人海技大学校】 そうです。

【委員】 それだけ学生数は、座学の学生は減っているわけだから、シミュレータをやらない教官については、十分対応できるのではないですか、これは。こんなに 2 年も 3 年も議論にかかったら、ニーズ、今必要な人がいるわけでしょう、今取りたいという人が。それに何でこたえてやらないのですか。

【独立行政法人海技大学校】 よろしいですか。

【分科会長】 はい。

【独立行政法人海技大学校】 今まさにその議論を新しい理事長が 4 月から赴任されて、各責任者、各教官 1 人 1 人と対話をしまして、そういったロードのアンバランス、それをどう埋めるのか。一方では、おっしゃるように 1 クラスに 3 人ぐらいしかいない科目もある。片一方には新しい授業がどんどん、どんどん進んできて、海運界からのニーズにどういうふうにこたえていくか、まだ出てくるのですね。今でもまだいろいろなものが出てきていますから、それにこたえていかなければいけない。そのときに、おっしゃるようなそこに当たらない先生は従来型の教育にもっと集中して当たってもらおうではないか。それで、例えば合級できるものはしなければいけないのではないかという議論が今始まったところなのですね、実は。

【委員】 若干疑問なのは、船員の方のニーズからすれば、これはリフレッシュですから、再教育機関なのです。山出しではないですから、持っている人が資格を取りたい、こういうことに対応しようというときに、そんな教官側の事情をとやかく言っている暇は、私は

ないと思うのだけれどもね。

それから、リフレッシュということは、例えば短大であるとか、2年であるのか、大学みたいに3年間とか4年間、連続でずっと学生がいるわけではないのですよ。ポンポンと来るわけですね、それはもう再教育機関の特徴、訓練機関の特徴でありますから、それにスッと即応しましょうということを議論として我々は大いに期待していたのですけれども、それは何か……。

【独立行政法人海技大学校】 実際の中で見ていますと、忙しい先生というのはどれもこれも忙しいのですね、実は。委託研修とかシミュレータ研修とか、従来の教育とかも、もちろん忙しいのですね。忙しくない人は忙しくない、そのバランスを取る、この難しさが……。

【委員】 その問題はブリーフィングのときにも私は言ったのですけれども、それぞれ教官のシミュレータに割り当てる実労時間と座学に充てる、形式上の勤務時間ではないですよ。座学に週何時間やるかということをやはり出してもらわないと、それは言葉だけでは、その点は新理事長に特に期待していますけれども、きちっと出して、それでやはりものすごく忙しい人は土日もさっき言ったようにやっておりますと書いてあるでしょう。だから、場合によっては勤務体制を変えるべきではないかという気がするのです。それが説得できるような、基本的にはニーズに合うようなことをやっていただきたいと強く要望しておきます。

【独立行政法人海技大学校】 そうですね。それは全体的な労働時間、授業時間を見ないといけないし、全部組み換えなければいけないと思うのですね。

【委員】 そんな感じがいたしますけれどもね。

【独立行政法人海技大学校】 そこには先生方ですから、まずベースとなる学校の運営方針とか、そういう全体的な基本をまずたたき込んでと言いますか、理解してもらって、そこからきちっと理論立てて説明して納得してもらう必要があるのですね。今、そういう動きを始めておまして、最終的には個別案件としてワーキンググループをつくってたいいていこうというつもりでおまして、今年度中に結論を出そうと考えております。

【委員】 ぜひそれを希望しておきます。

【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。

【委員】 申しわけありません。3ページの一番下のところ、六級は児島分校で対応して

いる分ですか。

【独立行政法人海技大学校】 そうです。

【委員】 もう一つよろしゅうございましょうか。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 インストラクターの養成、特にシミュレータのところは相当人数が、ニーズもあって、どんどん人数がふえてきて、土日もないと、こういう状況で、インストラクターの養成が非常に焦眉であるということは言われていたのですけれども、資料の方を見ると、前よりはだいぶ進んでいると思いますけれども、必ずしもシミュレータの実践、特に海大のシミュレータのトレーナーの方、インストラクターの方については、実践経験はないということがつとに指摘されていたわけですから、そういう点では乗船の研修をやっていただきたいということは船社の方からのリクエストがあったと思いますけれども、この資料9の13ページを見ますと、かなり前向きではありますけれども、これでこれからどんどんふえてくるニーズに対応できるのかどうかというのは、見通しはどうでしょうか。つまりここにあるのは、計器はいろいろたくさんありますから、その計器に習熟する、これはもう当然でしょう。特に、シミュレータのインストラクターを養成する上で、これで十分であるのかどうか。

【独立行政法人海技大学校】 御指摘のとおりでございまして、一番苦労するところなのですね。定員の枠は限られていますから、それから実務経験のない人にインストラクターの経験をさせてどこまで上がるかという問題もございまして。それから、外部の血を入れていかなければいけないということで、今年度につきましては内航の船長さん、それから外航の船長さんに、それこそ本当にベテランの船長さんに入っていて、我々と一緒にやっていただいているわけです。それでも足りませんので、その分は客員教授という形で3名入っていただいている。今年から4名になりました。そういったものを全部組み合わせて、海運界からのニーズにどうこたえていくかというのはまさに一番の問題であります。今後の問題としてもやはりそれを続けていくわけですが、そのインストラクターの養成だけをやっても限界があるということだと思っております。どうしても、やはり受ける側の、外航、内航のそれぞれ船長さんなり一等航海士なりが受ける場合は、こちら側の教える側の実務経験ということがやはり重要になってまいりますので、ただ研修をやっただけではなかなかうんと言わないという部分がございまして、その組合せですね。そこに学校の先生が研修をやって、そこでシミュレータの研修と言っても大体3名以上が1チー

ムでインストラクター、オペレーターをやっていきますので、そういう人の組合せで実力を養っていくという考え方になるかと思えます。非常に頭を使うところです。

【独立行政法人海技大学校】 やはり先ほどの座学のところと同じで、意識転換のできない先生は、こういうインストラクター養成にも向かないし、やっても実務界から信頼を得られないおそれが非常に強いので、そこはなかなか難しいところがありますし、それから、今、海運界からも、そう簡単には教える実力のある方が来てはくれないのですね。今、一生懸命探しております。内部からと外部からと両方でこういう実務研修に対応できるようにいろいろ工夫しておりますし、一生懸命探しております。

【委員】 1つの意見と要望でもあるのですけれども、かなり海大のスタート時から大きくカリキュラムは変わってきたわけですね。シミュレータの方をかなり重点的にやっていらっしゃる。一方では、必ずしもそれに対応できない教官もいらっしゃる。こうなると、やはり第一段階あたりで、海大の中身が変わってくれば、適性がない人が出てきますね。それはどうぞお引き取りいただきましょうというスタンスまでお持ちですか、対外的には、国民の税金を使っているわけですから。

【独立行政法人海技大学校】 それができるかどうかですね。

【委員】 エグゼクティブの方の意識としては、そういう意識も持っていらっしゃるということですか、当然そういうことで。

【独立行政法人海技大学校】 先ほどの旧課程と言いましょか、そっちの方も本来的な業務とされていたわけですし、これのニーズはまだあるわけですね、若干ではあります。ただ、ニーズは若干ではと言いますか、本当に若干なのかどうかというところは、もう少しこれを改変して受けやすくしないと、本当にどこまで必要なのかというのは見えていないのです。それをまずやらないことにはいけないと思えますし、それをやって、シミュレータと実務研修ができない先生方をそちらに重点的に配置して、それでなおかつ、これはどうかということになれば、それはどういうようにできるのかというのは、だから最終的にはそれなりの対応も考えなければいけないわけですが、やはり今モチベーションがどうも下がったままになっているというか、そういう方がおられますので、その方々をまず先ほど申しましたような、海大にとっての使命は何かとか、そういう非常に基本的な考え方、理念的なところから説き起こして理解をいただくというところをまずやって、意識をまず変えてもらわなければいけないと思っています。そういうことで、内部的にまず対応しないといけない。それで対応できないのであれば、それなりの対応をとるか、何

かいい方向、何かで役に立ってもらわなければいけないわけなので、それは今から先行きいろいろしんどいなと思っています。

【委員】 もう一つ、これも注文なのですが、やはり人事の組織の活性化、それは当然マンパワーにつなぎなさいよというのが目標の中にあるわけですね、いつも。教養科教室はやめましたということは書いてあるのですけれども、それは今言ったように、実際に中身が変わってきたときに、それに十分対応できない人に対しては、今、姿勢のほどはお伺いしたのですけれども、しかしやはり処遇の面ではそこはもっと対応できるのではないですか。

【独立行政法人海技大学校】 そうですね。

【委員】 その裁量は、恐らく独立行政法人になって、前のように国家公務員ではないですから、あると思うのですけれども、そこは大いにやるべし……。

【独立行政法人海技大学校】 いや、国家公務員ではあるのですね。

【委員】 国家公務員ではないのでしょうか。

【独立行政法人海技大学校】 国家公務員なのです。特定独立行政法人で、国家公務員なのです。ですから、それなりの対応と言っても……。

【委員】 いやいや、国家公務員、そうすると給与法の適用はそのままありますか。

【独立行政法人海技大学校】 いいえ、そこはないです。

【委員】 給与法の適用はないでしょう。給与法の適用のない国家公務員ですか。

【独立行政法人海技大学校】 適用除外しているところと適用しているところと……。

【独立行政法人海技大学校】 一部適用です。

【委員】 一部だけでしょう、そうしたら……。

【独立行政法人海技大学校】 だから、私も国家公務員になったわけですね。(笑声)

【委員】 活性化については、つまり処遇の面でもう少し違ったやり方ができるのではないかという、大いにそれは……。

【独立行政法人海技大学校】 そうです。それはワーキンググループの1つの項目の中に入れていまして、特に実務研修課程をかなり重点的にやって大変忙しい思いをしている、それによって海技大学校の今後の行く末を占えるような事業ですから、ここで活躍している方をどう処遇するか、これは非常に大きな問題ですので、いろいろな面でそれを考えていかなければいけないと考えています。これはワーキンググループでやるつもりです。

【独立行政法人海技大学校】 よろしゅうございますか。

【分科会長】 はい。

【独立行政法人海技大学校】 委員の御指摘のとおり、非常に遅れていた部分で、これも新しい理事長がおいでになりましてガラッと変わってきたところでございます。先ほどワーキンググループというふうにおっしゃっていますけれども、まず学校の役割から戦略、そういうものをまとめて御説明されて、その中で行動指針というものを示しまして、そのうちの1つの中に今後の人事評価を成果主義に変更していくということを検討していこうということも1つうたっております。それで、具体的な行動計画として、今8つの行動計画を出しているのですけれども、その中で、必ずしもここに載っている問題ではなくて、ここの中期計画というものは早く達成してしまっていて、それ以上に学校を活性化していくための行動計画というものを具体的に8つ示して、それをそれぞれ全員参加型にするために、一部の人間ではなくて、それぞれのワーキンググループをつくって検討して進めていく、それを今年度中に具体的に日程も示しまして進めるということを現在進めているというところでございます。

【委員】 もう一つ運営について、先ほどの財務のところでお聞きすればよかったのですけれども、ほかの法人と違いまして、かなり基本財産に関わるところが注記で、所有者は厚生協会と書いてありますね。もう一つは財団、この持ち分が幾つかありましたね。あれは基本財産に入っていないよと。しかし、土地そのものですから、これからの運営にとっては非常に大きな問題に関わるわけでございますけれども、要するに、こういうふうには理解していいのですか。そこはいろいろな形で動いてくると、大きく運営に関わってきますから、そのところは基本的には現状で動かないと、そこはそういうふうには評価しておいてよろしいのですか。今のところは無償貸与だと思うのですけれども、無償貸与というのは相手の方ときちっとそういう形で行けるという、これは役所に聞いた方が……、そこはかなり運用、財務のところ、直接財務に入っていないと言うから財務のときに聞かなかったのですが、これは理事長はどういうふうに御理解ですか。

【独立行政法人海技大学校】 私は、これは法律によって定まっているのですけれども、法律などというのはいつでも変えられるわけですね。ですから、不安定だとは思っています。

【委員】 だと思うのですけれどもね。特にもう一つ、財団があったでしょう。財団については今統合みたいな検討に付されているわけでしょう、具体的に。

【独立行政法人海技大学校】 統合の、ええ、今年度で、来年度以降は……。

【委員】 600 何平米その部分にあるわけで……。

【独立行政法人海技大学校】 財団の方はこちらの方を向いていただいていると思うので大丈夫だと思うのですが、船員厚生協会については、やはり資産運用したいかもしれませんが、そういう声とのせめぎ合いと言いましょか、何か出てくる恐れはないわけではないですね。ただ、それは非常に困りますね。

【委員】 大変な問題になりますね。

【独立行政法人海技大学校】 あるいは、この学校の運営に対しての国としての関与の仕方がどうなるか、結果としてはグルグルと回るだけということであれば、実質的には問題はないということになりますし、まだちょっと不安定要素だとは思いますが。

【委員】 ではあるということですね。

【独立行政法人海技大学校】 はい。我々としてはこのままにしておいてほしいと。

【委員】 以上です。申しわけありませんでした。

【分科会長】 いいえ、ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

【委員】 よろしいですか。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 3点ばかり質問させていただきます。

今の委員の質問に関連しまして、今まで教員のモチベーションが低下していたという事実は認識されていなかったのかどうか、あるいは何か取り組みがされていなかったのかどうかというのが1点目です。

続けて質問だけ先にさせていただいてよろしいですか。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 2点目が、通信教育について、先ほどインターネットを活用したシステムはどうも実用的ではないという新理事長のお話だったので、今までどういうふうに検討されて、本当にインターネットを活用した通信教育というのはもう無理なのかどうか、その辺について、今の時点で結構ですから、1つの結論を得られていたらお聞かせいただきたいというのが2点目です。

3点目なのですが、授業評価について、ここの説明資料では2回やって、いいということなのですが、どうも添付資料の方を見ますと人数が非常に少のうございまして、これは全員に対して授業調査をやったのかどうか。ちなみにこちらの添付資料の15ページあた

りでは4回やって63名、これはまさかいい答えを出してくれる人だけ選んだというわけではないでしょうけれども、どうしてこんなに少ないのかということ、あるいは全数調査をする予定はないのかどうか、その辺も含めてお聞かせいただければと思います。

以上、3点でございます。

【独立行政法人海技大学校】モチベーションに関してはちょっと余計なことを言っているのですが、相当の方々が一生懸命新しいものに対して取り組んでおられるということにして、中で数名程度なかなかついていけない方がおられるということなのですね。そういう方々、初めのころからすれば、そういう意味では、相当皆さんの意識転換が図られているということだと思いますけれども、まだあと数名程度おられるということでございますので、それが大半とかということではございません。ただ、それでもやはりそういう人数が非常に今のような忙しい状況になってきますと痛いのですね。その方々に活性化していただくと、あとほかの事業に力が振り向けられるという面がありますので、それと教官だけではなくて、やはり事務員も、あるいは学校全体としてのそういう意識の高揚というものを図っていかねばいけないということで、そういうためのベースからの意識転換、改革を図っています。

それから、インターネット活用につきましては、これは本船上にいる船員を対象にして考えているわけですね。ところが、本船からインターネットを利用して学校と連絡をとるということは衛星通信になりまして、非常に高価なのです。高いのです。これが技術革新によって大分安くなってきたというように聞いておりますけれども、やはりそういういわゆるインフラ的なものがもう少し改善されて安くできるようにならないと、船員さんの負担が非常に大きいというのがネックになっているというふうに聞いております。ですから、これは今の、例えば15年度中に解決できるかということ、そういう見通しがまだ立たないということなので、これは残念ながら違うことを考えなければいけないかもしれないというところまで追い詰められているというように理解しています。

【委員】それは別に常時接続している状況だけではないと思うのですね。いろいろなやり方があると思うのですね。ですから、その辺、E-mailの連絡が600件とか150件とか、これは1人だったらわかりますけれども、学校全体で1年間でこれしかないのかと思うような数字なので、それよりはもっといろいろな活用の仕方、一方ではE-learningをどうするかというのがこの添付資料の方に入っていますね。ですから、常時接続してやるというやり方だけではなくて、いろいろなやり方があるのかなという感じがするのですが、ごめ

んなさい、ちょっと余計なことを言いまして、済みません。

【独立行政法人海技大学校】 E-learning に関しても、検討はされています。そこでも教材の作成とかいろいろ問題点があるようなのですけれども、それもまとめて、できないという結論を出すのだったら、それはそれなりに非常に重い結論ですし、やれるならばやれるというための、どれだけやれるのかということを出していかなければいけないと思っております。

授業評価につきましては、ちょっと説明してください。

【独立行政法人海技大学校】 授業評価についてのアンケートは海上技術科と海技士科でっておりますので、実は添付資料の9ページ、資料6というところをご覧くださいますと、海上技術科と海技士科の入学者数と卒業者数がそこに出ておりますけれども、全体の数がせいぜい50~60名ということで、全体の数がそのぐらいということでございます。したがって、この下の講習科、通信教育科はっておりませんというか、この辺は対象にしておりませんで、そういう数になっておるということでございます。

【委員】 それでも少なくともございませんか。1回に10人とか20人ですね、これは。そうか、これは全部で……。

【独立行政法人海技大学校】 ええ、2ヶ月とか4ヶ月とかいろいろ小刻みな修業期間でございまして、1回当たりの人数になるとそのぐらいになってしまうということでございます。

【委員】 講習科をとられない理由というのは何かあるのですか、講習科で実施しない理由というのは。

【独立行政法人海技大学校】 講習科等については、特に期間が短い、特定の目的を持った課程が多いものですから、一般的ないわゆる学校としての授業評価となると海上技術科とか海技士科というようなところが中心にならざるを得ないというふうに考えておりました、っておりません。

【委員】 わかりました。済みません。

【分科会長】 よろしゅうございますか。

ほかにいかがでしょうか。

【独立行政法人海技大学校】 実務研修課程につきましては、その都度、海運会社等からの御指摘をいただいて改善をしているということです。これは、ただアンケートはっていないですね。

【委員】 それは海運会社からのニーズ……。

【独立行政法人海技大学校】 実務研修についてはですね。

【委員】 それの方が学生よりいいということですかね。実態をあらわしているということですか。学生からとらないというのは、何か特に理由はあるのですか。

【独立行政法人海技大学校】 いえ、そういうことでもないと思いますけれども、実務研修に来られる海運会社等の方が授業の成果をやはりすぐに求められる。学生さん方は試験に通るということが結局成果になるわけですから、それが最終的な関心事ということになるのかなと思いますけれども。

【委員】 そうすると、スポンサーに聞いた方が間違いはないということですかね。学生に聞くよりは親に聞いた方がいいという、それと同じような関係なのか、そういうわけではないのですか。

【独立行政法人海技大学校】 一応、来られた方には聞いて、アンケートは取っているわけですが。ただ、サンプル数は確かに少ないですね。

【委員】 わかりました。済みません、結構です。

【分科会長】 ほかによろしゅうございますか……。

それでは、概ね進行上の予定している時間ですとこの辺でということになりますので、もし特段の御質問がなければ、この後、分科会として先ほど御説明をいただいた個々の項目についてそれぞれ実施状況がどの段階にあるかという評価に入ってまいりたいと思います。

それでは、先ほどお話し申し上げましたように、事前に御説明をいただいた段階でそれぞれの委員の方々から感想のようなものをちょうだいしておりますので、それらを総合して整理をいたしました試案がお手元に資料 8 - 3 としておありになると思いますので、それで前回と同じような形で、私の方で 1 つ 1 つの項目について計画を確認いたしますので、恐れ入りますが、事務局の方でまたそれに対して取りまとめた提案をする評価と、その評価の理由について口頭で言っていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、まず第 1 番目「業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置」の 1 つ目ですが、「組織運営体制の効率化の推進について」、14 年度計画では「教育課程を再編し、平成 12 年度定員の 50% に抑制」、並びに「組織の簡素化並びに教官の弾力的な配置」ということであります。

これについて、よろしく願いいたします。

【海事局】 「年度計画どおり、養成定員が抑制されている。組織の簡素化について平成15年度からの教養科教室廃止が検討され、教官の弾力的な配置については、航海科教官1名の企画部門への事務職併任が行われている。」ということで、「2」となっております。

【分科会長】 ということでいかがでございましょうか、よろしゅうございませうか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 この後、各項目について、御意見があればその都度おっしゃっていただければ、それを意見として付した形でまとめていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは次ですが、「人材の活用の推進」については、「4名程度を受け入れ5名程度を派遣」ということであります。

【海事局】 「年度計画どおり、海事関連企業及び独立行政法人海員学校等と人事交流が図られている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 いかがでございましょうか、よろしゅうございませうか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、評定を「2」とさせていただきます。

3番目の「業務運営の効率化の推進」ですが「シミュレータ船員訓練システム教材の導入及びその充実」、それから「主要教育機材の稼働率を平成13年度より5%増加」、それから「教育施設等の効率的な運用を図るため、船社等からの委託研修等を積極的に推進」、これに対して、お願ひをいたします。

【海事局】 「船用ディーゼル主機遠隔操縦シミュレータ訓練装置等のシミュレータ機材が導入されるとともに既存のシミュレータ訓練装置についてもソフトウェア等の充実が図られている。さらに主要教育機材の稼働率の実績値は28%であり、目標値を上回っている。また船社等のニーズに対応し、委託研修課程及びシミュレータ課程合わせて45コースが実施されている。」ということで「2」でございますが、「評定3」という意見もございました。

【分科会長】 これはどういうふうにしたらいいですかね。「評定3」という意見もあったわけですが、何かこれについて、その部分を特にサポートなさる委員の先生がいらっしやれば、また御発言いただきたいと思っております。

どうぞ。

【委員】 先ほどの報告がありましたように、かなりシミュレータを中心にして、海大は、

世界、ワールドワイドを見ましても、これだけシミュレータの道具がそろっているところはないのです、非常に。しかも、新しいものをずっと準備されてきたという点では非常に評価されるし、かつまたインストラクターもそれなりに対応されているのですけれども、そういう点では評価をするとすればここかなと。

ただ、インストラクターが非常に重要、シミュレータの場合はインストラクターによって決まると言われているのです。そこら辺が必ずしもまだ組織的というか、そこら辺が有機的に対応されていない節がある。しかし、感じとしては、やはりこの分は非常に頑張っ
て見えたから「3」でいいのではないかという意見でございます。各船社も、外航船社が日本の教育訓練センターを一番使っているのはここなのです。ここについては割といろいろなインフォメーションとか、ノウハウも海大が提供されているし、各船社はですね、特に外航船社、内航船社。そういう点では日本の、まあ特に外航船社というのは国の機関に余り関心を持っていただけないのですけれども、これについてはもう少しきちっと、大いに期待して、頑張れよと、こういう意見が多いのですね。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに御意見はございますか。

【委員】 私も研修プログラム等は非常に活発にされておられますので、そういう御意見を確か申し上げたかと思えます。

【分科会長】 ありがとうございます。

そうしますと、今、委員から非常に詳細なコメントをいただきましたし、他の委員からもそういう御指摘がございました。ここはそれではどうでしょうか、3という評定でよろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、「3」ということでさせていただきます。

それでは、次の項目ですが、「14年度計画」について、「本校の宿日直業務についてさらに外部委託を促進」、「書類等のペーパーレス化をさらに促進」、この計画についてお願いいたします。

【海事局】 「本校宿日直業務が年末年始に加え8月中も外部委託されるとともに内部ホームページの活用により、文書の電子化及び共有化が図られ、ペーパーレス化が促進されている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 これについてはいかがでございましょうか。よろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、「2」ということにさせていただきます。

続きまして2番目ですが、「国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置」(1)として「船員に対する教育の実施に関する計画」ですが、「船員の受講体制の確立を引き続き検討」それから「課程の廃止(2課程)」それから「課程の名称変更(1課程)」この計画についてお願いいたします。

【海事局】 「年度計画どおり、課程の廃止及び名称変更が行われているとともに、船員が受講かつ卒業しやすい受講制度の確立及び四級海技士科についての実地教育の充実に向けて検討が行われている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 「2」を御提案したいと思いますが、いかがでございましょうか。

【委員】 私は「2」として評価してもいいと思うのですが、廃止のものはもうすでに決まっていたことなのですね、これは。大した話ではないのです。廃止と言うと非常に大胆な組織変更を行われたように見えますけれども、先ほど他の委員からも御指摘があったように、学生のアンケートを見るとああいう数字が出てくるわけです。だから、そういう点では、私は一番評価しようと思っていたのは、受講ニーズにこたえるもの、さっきの分割のものはまだ進んでいないでしょう。したがって、その点からすると、私は「2」というものはやり過ぎだろうと、厳しく、ここは。こういう意見です。つまり、2年もかけてやるような問題ではない。リフレッシュコースとすれば、ニーズがあったときに即応して対応しないと、つまり3年とか4年はやればいいのですよ、その4年の間にクリアできるのですけれども、今までの人はクリアできないわけです。そういう問題に即応していないという点では、しかもそれで食ってきた機関でしょう、ここは、座学の。そのためのものすごいスタッフがいて、まだ結論が出ないというのは、やはり評価とすれば厳しい評価をつけておいた方が現場に対してはいいのではないかと、こういう意見であります。

【分科会長】 委員は、今の評定理由として、ここに書かれていることのまとめられたことのうち、上2行と下の3、4行に分けますと……。

【委員】 下の方です。

【分科会長】 両方足した上で、合計した上で「2」ではなくて、ここは1ランク下が妥当ではないかと、こうおっしゃるのですね。

【委員】 下げるといのがあくまで私の個人的な意見です、固執はいたしません。

【分科会長】 ほかにこれはいかがでしょうか、どうぞ。

【委員】 委員の御意見は私も十分理解できるのですが、昨年からの動きを見ていまして、こういう年度計画、14 事業年度でやったことについて評価するとき、その計画を認めた以上、よほど悪ければ「1」というお話も確かあったような気がするのですが、今までの取り扱いで行くと、内容は実は廃止のことだから大したことないよと言われていても、一委員としては、やはり計画どおり行われたという評価をしますと、着実に実施しているという部分で言うと、「2」が妥当ではないかと思うのですけれども。

【分科会長】 なるほど。

ほかにいかかでございますか……。

確かに、両方それぞれ伺うとなるほどというふうに私などは思いますが。

【委員】 私は特にそれに固執しませんから、皆さんが「2」であれば「2」で結構です。

【分科会長】 それでは、私、特に中を本当に詳しく知っておるわけではありませんけれども、一般的なこととの類推からして、確かに今、委員がおっしゃってくださったように、前々からとは言っている、いざそれをきちんとということになると非常に難しいし、ここは計画として提示していて、それをそのとおり実現したという点を眺めて、もし委員にそこに御同調いただければ「2」ということでよろしゅうございますでしょうか。

【委員】 「2」でいいと思います。

【分科会長】 それでは、「2」ということにさせていただきます。

続きまして、「三級海技士第四」についてですが、「海技士科から海上技術科として分離独立」、「情報技術教育及び実務教育の充実と教育内容を改善」、「養成定員の見直し」、「船員教育機関との連絡会議を年2回程度開催」、「海事関係企業への就職率を70%以上」、この一群の計画に関してお願いいたします。

【海事局】 「年度計画どおり、三級海技士科第四が海技士科から海上技術士科として分離独立されている。さらに教育効果の向上を図るため、船員教育機関との連絡会議が開催され、就職率は81.3%となっている。」ということで「2」でございますが、「評定3」という意見もございました。

【分科会長】 ありがとうございます。

「評定3」と積極的におっしゃってくださった委員の先生で、もしよろしければ何か補足をさせていただきますでしょうか。

よろしくお願いいたします。

【委員】 前半の方の分離というか、改組のところは余り評価しないというか、普通なの

で、もともとかなり無理があったところを現実に合わせてということだと思うのです。私は「3」でもいい、いい成績ではないかと申しましたのは、そこに就職のことが書いてございます。先週も、就職につき話がでましたが、相手のあることでございますので、ときによれば悪くなることもある。ただし、それは努力された上でなお業界とのことでございますので、下になることもある。だから、これはいいからと言って喜ぶべきことでもないかもしれませんが、やはりそれ相応の努力の結果であろうということで、下の方を評価して、「3」ではいかがかと私は申し上げました。

【分科会長】 なるほど。

ほかに何かこれに関して御意見はいかがでしょうか。

どうぞ。

【委員】 先週話しましたこととの一貫性を考えますと、やはり「3」かなという気がいたします。

【分科会長】 そうですか。

お2人の委員からそういうことがありました。前回、他の委員が少しメリハリをつけるような形でやっていったらどうかということをおっしゃっていた意見もあります。もしこれはやはり「2」でなければという委員の方がいらっしゃらなければ「3」ということでいかがかと思っておりますのでお諮りいたしますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

【委員】 これから関係の教官がそういう意識で大いに汗をかいてもらうという期待を込めて、必ずしも実態とは大分違いますけれどもね。

【分科会長】 期待を込めて、それでは、これにつきましては「3」ということにしたいと思います。

今のところに、あるいは意見というときに、あわせてこうこうこういうことを期待したいというのを少し添えておいていただければと思います。

それでは、先へ進ませていただきます。「講習科」ですけれども、「教育内容による課程の再構築」、「課程の廃止（7課程）」、「養成定員の見直し（5課程）」、「教育内容の改善及び養成定員の見直し（シミュレータ課程）」、これについてお願いいたします。

【海事局】 「年度計画どおり、教育内容による課程の再構築、廃止及び養成定員の見直しが行われている。シミュレータ課程については船社等のニーズ調査による教育内容の改善、土日を含めた開講時期の設定、研修実施によるインストラクターの養成が行われてい

るとともに、養成定員が見直されるなど、さらなる拡充が行われている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 いかがでございましょうか、よろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、これについては「2」ということにいたします。

続きまして 番目ですが、「海運政策、船員政策の遂行並びに社会ニーズの変化に柔軟に対応できるよう各科の教育課程及び教育内容を積極的に見直し」ということ、それから「平成13年度に設置した委託研修課程を充実」、この項目についてお願いします。

【海事局】 「シミュレータ課程及び委託研修課程については、船社ニーズに柔軟に対応し、受講者増につながっている。また船舶基礎講習課程の次年度のカリキュラムを変更し、社会ニーズに対応してレベルアップを図るように措置されている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 これが事前説明のときの各委員の総合的な印象ということでございますが、これで改めてよろしゅうございますでしょうか。

【委員】 これは先ほどの説明では、15年度に六級をつくるというのがありましたね。これはこの評価の中に入るのですか、今回の。

【独立行政法人海技大学校】 決定したのは14年度でございます。

【委員】 もうすでにその準備も整えていたのですね。これはいつに入るのですか、来年度ですか、今は14年度でしょう。

【独立行政法人海技大学校】 先ほどの教養科の廃止も14年度に決定して15年度に実施した。

【委員】 そうですね。だから、これは15年度評価で、来年度評価になりますね。

【独立行政法人海技大学校】 はい。

【委員】 はい、わかりました。

【分科会長】 それでは、ここについては「2」ということで処理をさせていただきます。

続いて「通信教育科」ですが、「養成定員の見直し(3課程)」、「スクーリング回数の見直し」、「船員の特殊性を考慮し、インターネットを活用した通信教育の充実」、「効果的運営の検討」、この項目について、お願いいたします。

【海事局】 「年度計画どおり、養成定員の見直し、それに伴うスクーリング回数の見直し(削減)が行われている。インターネットを活用した通信教育について、アンケート結

果を考慮しつつ、実施内容の検討が行われている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 そういう御提案、いかがでございますでしょうか。

【委員】 合格率は次ですか、国家試験のものについては次ですか。

【海事局】 次でございます。

【分科会長】 それでは、これはよろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、「2」ということにいたします。

次に、「国家試験の合格率が84%以上」、「学生に対する模擬試験や個別指導を積極的に行う」、この2つの項目についてお願いいたします。

【海事局】 「実績値は85.1%であり、目標値を上回っている。学生に対して補講、個別指導が実施されるとともに、卒業後も国家試験受験まで在寮期間延長等の措置がとられるなど教育効果の向上が図られている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 委員、これに関しては。

【委員】 海員学校のとときはどういうふうに評価されましたか、ここのところ、国家試験のところ。

【分科会長】 確認をしていただければと思いますが。

【委員】 海員学校も大分頑張っていらっしゃったのではないですか、たしか。出てこないのですか。

【海事局】 専修科教育の国家試験のところは85%のところは93.2%ということで、「3」という評価をいただいております。

【分科会長】 思い出しました。そこで出てきたのですね。

【委員】 海員学校の場合、かなり高かったのですね。

【委員】 85%が93.2%と。

【委員】 海員学校は大分高かったのですね。そうしたら、85だったら、やはり「2」ですかね。結構です。

【分科会長】 それでは、ここは「2」ということで収拾させていただきます。

続きまして、別の項目に行きますが、「船員訓練シミュレータ等の教育機材の整備」ということでお願いいたします。

【海事局】 「船用ディーゼル主機遠隔操縦シミュレータ訓練装置及びオートパイロットシミュレータが導入されたほか、操船シミュレータのソフトウェア等教材の充実化が図ら

れている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

これはこれでよろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 特段の御意見がなければ、「2」ということにいたします。

続きまして、「研修計画の策定」、「乗船研修等を2件以上実施」、この計画について、お願いいたします。

【海事局】 「外航及び内航船舶による乗船研修を含め、海事関連企業で16名（延べ30名）の職員研修が実施されている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 この評定でいかがでございましょうか

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、特に御意見がなければこのままということで。

続きまして、「自己評価体制の充実」、「学生による授業評価等の教育評価を前・後期各1回実施」、よろしくお願ひします。

【海事局】 「学生による授業評価が前・後期各2回実施され、評価結果が授業方法に反映されている。またユーザーモニター会議を2回開催し、ユーザーの意見が教官の採用及び教材の充実等において業務に反映されている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 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】 それでは、これも提案どおり「2」ということにさせていただきます。

続いて「研究の実施」に関して2つございます。まず第1グループですが、「研究内容に応じて重点研究及び一般研究に分け、組織的な研究計画を策定」、「また重点研究2件、一般研究10件及び共同研究2件程度を実施」、この計画についてお願いいたします。

【海事局】 「研究管理委員会主導で組織的な研究計画が策定され、重点研究2件、一般研究30件及び共同研究12件が実施されている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 これについて、御意見等ございますでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 特段ないようですので、それではこれも「2」というふうにいたします。

続きましてもう一つ、「組織的な研究計画を策定」という計画に関してですが、お願いいたします。

【海事局】 「平成 13 年度の実施した研究業務に対する自己評価が研究管理委員会の指導で行われるとともに、その結果が平成 15 年度の研究計画策定に反映されている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 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】 それでは、「2」とさせていただきます。

続いて、「成果の普及・活用促進」に関して3項目ございます。第1番目が「研修員の受入れ4名程度」、「関係委員会へ派遣15名程度」、お願いいたします。

【海事局】 「実績は、研修員の受入れ5名、船員教育専門家の派遣5名、学会等関係委員会へ専門委員の派遣25名であり、目標値を上回っている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 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】 これについては「2」とさせていただきます。

次に「5件程度の論文発表または国際学会での発表」、「5件程度の国内学会での発表等」、さらに「研究報告書の作成」、よろしくお願いします。

【海事局】 「実績は論文発表及び国際学会発表13件、国内学会発表13件であり、目標値を上回っている。また平成13年度研究報告書が作成されている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 これについてはよろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、「2」という評定にいたします。

3つ目ですが、「インターネットのホームページを活用して研究成果並びに船員教育に関する情報を積極的に外部へ公表」。

【海事局】 「研究成果及び船員教育に関する情報が、ホームページに掲載されている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 これは計画どおりということでしょうかから、それでは「2」とさせていただきます。

続きまして、「海事思想普及等に関する業務」ということで、「計画は練習船海技丸を利用した体験航海や芦屋市防災訓練、校内施設見学会及び公開講座等を年5回程度開催」、「市

民との交流による施設の有効利用」、これについてはいかがでしょうか。

【海事局】 「練習船海技丸を利用した体験航海及び校内施設見学会並びに公開講座等の実績値 8 回は、目標値を上回っている。また各種行事への協力及び共同開催により市民との交流が深められ、施設の有効利用が図られている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 何か御意見がございましたらお願いをいたします。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、これもこのようにさせていただきます。

続きまして、「予算、収支計画及び資金計画」ですが、「自己収入の確保」につきまして、「入学検定料を 3.90%及び入学料を 4.05%値上げ」ということですが。

【海事局】 「入学検定料及び入学料が計画どおり値上げされている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 よろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 続いて、2 番目の「予算、収支計画及び資金計画」、これについてはその 3 つです。これは特に理由はないのですね。適切に行われているということで「2」という評定ですので、これも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】 続いての 3 項目は該当がございませんので、スキップをいたします。

7 番目、「その他主務省令で定める業務運営に関する事項」のうち、「施設・設備に関する計画」として、「本校学生寮空調設備の更新」。

【海事局】 「年次計画どおり、本校学生寮空調設備更新が実施されている。」ということで、「2」でございます。

【分科会長】 「2」ということでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 最後になりますが、「人事に関する計画」、「業務運営の効率化を図るため、引き続き人員の適正な配置等を検討」という計画です。

【海事局】 「人員の適正な配置等が検討され、平成 15 年度から教養科教室が廃止されることとなっている。期末の常勤職員数の達成に向けて、定年退職者の後補充を行わず、人員の抑制が図られている。」ということで、「2」でございます。

【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。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、これもこのとおりで処理をいたします。

ありがとうございました。

以上で「業務運営評価」については終了させていただきまして、引き続いて、「自主改善努力」についての評価に移りたいと思います。

これも毎回繰り返しですが、評価に関する基本方針を見ますと、そこに、この自主改善努力については中期計画における項目以外の事項で自主改善努力がある場合であって、当該活動が意欲的かつ前向きですぐれた実践事例として認められる場合に、特に「相当程度の努力が認められる」という判定を付する、そういうことになっております。

それでは、この自主改善努力について、法人から御説明をちょうだいしたいと思います。

よろしく願いいたします。

【独立行政法人海技大学校】 それでは、自主改善努力評価のための報告について説明いたします。資料5-3の「業務実績報告書」の末尾、48ページから50ページにかけて報告事項が書いてあります。

海技大学校では5つの項目を挙げております。「委託研修課程に関する事項」、「シミュレータ活用に関する事項」、「地域住民との交流に関する事項」、「ユーザーモニター会議に関する事項」及び「広報誌「蘆風」の発行に関する事項」でございます。

その中でも海技大学校にとって新しい歴史を刻む教育分野への取り組みとなっております「委託研修課程に関する事項」及び「シミュレータ活用に関する事項」について、特に時間を割いて説明させていただきたいと思います。

独立行政法人移行後に、移行前にはなかった委託研修課程を新設し、シミュレータ課程の大幅な拡充を図り、外航及び内航海運会社の要望等、実情を把握した教育に挑戦してきております。この改革に対し、学内においては反対意見、抵抗勢力が根強く存在し、一方海運界においても海技大学校が本当にできるのかというような懸念もありました。我々同窓会の大先輩も、海大でできるのかなとおっしゃっていたことがどこかの記録に載っていましたが、そういう非常に疑問符のついた中で大航海へ乗り出したという感じでございますが、そういう反対意見、抵抗勢力も徐々に少なくなっていることは先ほど申し上げたとおりです。ただ、いまだにやはり全体としての認識というものとしてはまとまっていないので、これからそういう方向に全体をまとめていかなければいかんというふ

うに考えてはいますけれども、それは今年度の課題でございます。

しかしながら、もう 14 年度におきましてすでに相当程度進んでおります。すなわち、シミュレータ教材の充実、インストラクター養成による研修内容の質的改善を図りました。それから、教職員全体で 80 社の外航及び内航海運会社を訪問して、積極的に売り込みました。海運業界の現状及びニーズも調査しました。講習内容等の調整も行いました。それから、これもニーズを汲み取る格好で、土曜、日曜も出勤する、祝日も出勤しております。そういう中で講習を行うなど、懸命の努力を行ってきました。

この結果、委託研修課程、シミュレータ課程、これらをあわせて「実務研修課程」と呼んでおりますけれども、その実務研修に対する外航及び内航海運会社等からの受講申込みが爆発的に増加いたしました。受入れ開始 2 年目にもかかわらず研修受講者の数が 801 名に達しました。これらの研修に関わる業務収入が約 1,200 万円ということになっております。これはやはり海運会社等、外部からの評価が高くなった結果だということに、もちろん広報等もありますけれども、評価を高くいただいているということがベースになっていると考えております。

また、BRM 研修につきましては、芦屋本校での講習日程調整が困難になり、平成 14 年度より児島分校においても内航 BRM 研修を開始しました。芦屋本校、児島分校ともに平成 15 年度はもうすでに予約でほぼ満杯という状況であります。これは分校の活性化という別の目標にも寄与するところ大であります。

教職員の委託研修課程、シミュレータ課程への実務研修課程への意識改革も徐々にではありますが、進んでおります。

この実務研修課程を立ち上げ、ここまで成長させたことは海技大学校における新天地開拓のためのある枠を超えた努力だということと考えられますので、自主改善努力であるとしてここに表示させていただいております。

しかしながら、今後の課題といたしましては、非常に人気があるのはいいのですけれども、あるいは実務界の要請にこたえるということを一生涯懸命やっておるのですけれども、逆に休日出勤が度重なっておりまして、その代休取得等、どういように、ニーズはますます出てくるのですね。今後これにどう対応していくかということ、あるいはインストラクターをどう確保するか、このあたりが大変難しいし、ただしそれは急務であるということで、早急に取り組みなければいけない問題だということになっております。

このように、シミュレータ課程が急激に拡充できました要因といたしまして、忘れては

ならないことは、「シミュレータ活用に関するフォローアップ委員会」での提言がございます。同委員会では、海技大学校におけるシミュレータ教育の手法等を海運会社、海事団体及び民間のシミュレータ訓練機関代表者が委員として参加し、検討を行う初めての試みでした。この委員会の指針により、我が国のシミュレータ教育訓練における海技大学校の位置付けが明確になるとともに、海技大学校に対する海運業界の期待感が高まり、シミュレータ活用教育の実施体制の充実、強化のテンポが早まりました。この委員会を開催し、海技大学校におけるこれからのシミュレータ教育の指針を策定したことが大きな流れを呼び込む原動力になったと思われまして、これも1つの自主改善努力であると思っております。

その委員会での宿題が残っておりまして、委員会においてまとめられた報告書に沿って「シミュレータ評価委員会」の設置等により、ニーズへのフォローアップがさらに必要になっているということです。これは今年度の課題として取り組んでおります。

続きまして、「地域住民との交流に関する事項」であります。海技大学校では東南アジアからの外国人研修生を中心に、スポーツ大会、コンサート及び交流会等を共催し、芦屋市民等との親善に努めております。

外国人研修については、日本及び日本文化への理解を深めることができるとともに、研修生の中には帰国後、自国の主要ポストにつくものもあり、日本国及び海技大学校に対する評価の向上が期待されます。日本人学生についても、地域の福祉行事に貢献にすることにより、海技大学校のイメージを高めることができました。

続きまして、「ユーザーモニター会議に関する事項」でございますけれども、海技大学校では、業務活動の実態を海運会社、関係団体及び船員等、直接のユーザーから評価及び提言をいただくユーザーモニター会議を独自に設置し、平成14年度に2回会議を開催いたしました。会議で提言いただきました意見には直ちに業務に反映できないものもありますが、海上実務経験が豊富な船員の本校教官への採用、操船シミュレータ用訓練海域データベース購入による教材の充実等については、ユーザーの声を直接業務に反映いたしました。今後の課題といたしまして、いまだ業務に反映していない意見等について、海技大学校として組織的に対応するための体制整備を考えております。

最後に、「広報誌「蘆風」の発行に関する事項」であります。平成14年度において広報誌「蘆風」の創刊号、第2号を海運関係者等1,900箇所へ配付することにより、PRに努めました。この広報誌は企画立案、資料の収集、取材及び編集等、すべてにわたり海技大学校教職員の自発的発案による海技大学校発のコミュニケーションペーパーであります。

この広報誌を通じて、海技大学校の教育研究現場の内容及び方向性をユーザーにアピールすることができました。また、新たなユーザーの開拓にもつながりました。

今後の課題といたしましては、自発的発案により創刊された広報誌ですけれども、今後、継続して定期的に発行するためには、海大としての組織的な執行体制の整備が必要であると考えております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、今いただきました自主改善努力評価のための御報告、これに関連して御質問がありましたらお願いを申し上げます。特によろしゅうございましょうか……。

それでは、検討に移らせていただきますので、大変恐縮ですけれども、もう一回御退席をいただきたいと思います。申しわけございません。

〔法人関係者退室〕

【分科会長】 それでは、自主改善努力評価について、御検討をいただきたいと思います。

これにつきましては、先生方の事前のときの感想等について総合的にまとめてみますと、ここにお諮りしてありますような形、つまり、これについては特段何か努力が認められるとはしない。その理由としては、「報告された事項は中期計画の各項目に関連した一般的な記述が多く、自主改善努力として、努力した内容及びその結果が明確ではないため、相当程度の実践的努力とは認められない」、こういうことでありますが、今の説明、報告等を受けて、何かこれに関して御意見を賜ればと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 私の意見は、この4項目について、芦屋という土地柄で、ODA 関係で来ているフィリピンとかインドネシアの人をできるだけ現地になじませながらやっていくというのは大変な努力。シミュレータトレーニングについては、もう本業だと思います。非常に一生懸命やっけていらっしゃいますが、これからの問題だと思います。これから恐らくこちら辺がメインになってくると、自主改善努力ではなしに、この法人としての本来業務になってくると、直接評価の対象としてとらえるべきでしょう。先程も「評点3」を入れましたからね。

【分科会長】 そうですね。私もその点はそういうふうに考えておりました。

【委員】 モニターというのはどうなのでしょうね。自主改善努力というのはどういうものをもって……。

【分科会長】 今まさに委員からそこについてお話があって、私はたまたま別の法人の評

価で事務局と話をしていましたら、これは要するにその程度の問題だと思のですが、「中期計画における項目以外の事項で」となっているわけですね。そこをストリクトに判断するか、今回、これを見るとかなり入っているわけですね。だから、向こうでもやっているけれども、その項目について、さらに上に努力があった部分、そうするとさっきみたいに「3」として向こうに入っている可能性もあるわけですね。ですから、その辺をこれからどう処理するかというのをある程度はつきりさせておいた方がいいかなという気がいたします。この方針どおりで行けば、計画の方で取り上げられている項目ではない項目ということになるのでしょうかね、本来。

【委員】 そうですね。そうすると、外人のものと、それからモニターと、最後のこれは余り、どこでもやる、当然、私たちはこうやりましたよということですから。

【分科会長】 そうすると、いかがでしょうか、今のような趣旨をもう一度法人にはお話をして、大変いろいろよくやってくださっているとは思いますが、ここで一番中心、確かにそうだというシミュレータの件については本来の計画の方にも入っているので、今回については特にここでは「相当程度の努力」というふうには考えないことといたしました、こういう言い方でよろしゅうございますか。

【委員】 私はそう思いますけれどもね。

【分科会長】 特段、それでよろしゅうございますか。

【委員】 独立行政法人になってから、まだ非常に出発地点で、それで今、委員も言われたように、来年にまた、今日委員がいろいろ言われたことも踏まえてある程度改善されておるといような形で、まだ出発地点ですから、そういう形でより一層事後努力をしてもらうという方向もあるのではないかという気もいたすのですけれどもね。

【分科会長】 それでは、結論としては、そう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】 わかりました。ありがとうございます。

それでは、ここに提案されているこの評定理由は、ですから今の委員の御発言もありますので、どうしましょう、少し中身を、今それぞれ委員から御発言のあったことを踏まえて少し書き直していただくということにしたいと思います。

ありがとうございました。

それでは、法人をお呼びいただけますか。

〔法人関係者入室〕

【分科会長】 どうもありがとうございました。

私から伝達をさせていただきますが、ここに御説明くださった項目については、私どもこのとおりだと思いますが、今回につきましては、「相当程度の実践的努力」という形のコメントを付すということはしないということになりました。

と言いますのは、来年のことがありますので、この点だけ私たちの考え方としてお伝えしておきますと、そもそもこの自主改善努力というのが本来の評価に関する基本方針で行きますと、「中期計画において取り上げている項目以外の事項で」ということがあるものですから、ここにお書きくださった、例えばシミュレータのようなものについてはまことにこのとおりだと思いますし、そういう意味で、先ほど例えば「2」のところが「3」でいいではないかという話になったわけですが、そういうことになりますと、ここではそれをちょっと横にどけておいた方がよいのではないか。そういう意味で、いろいろほかに、例えばこれはユーザーモニター、あるいは外国人の地域住民とのことですか、こういう点は確かに評価すべきものがありますけれども、こういうものも含めて、来年度にぜひこれを期待して、また進めていただきたいという考えをとることにいたしましたので、よろしくお願いを申し上げます。

それでは、最後に「業務全般に関する意見」という欄がございます。ここで、業務全体に関する御意見が委員の中にございましたらお願いを申し上げたいと思います。

【委員】 よろしいですか。

【分科会長】 はい。

【委員】 先ほどからの御意見も、質問なりにありましたけれども、この法人の機能、役割が非常に大きく変わらなければいけない時期にある。変えようという具体的な動きが出てきているわけですから、やはりそれに向かって意識を変えてもらわなければ困る。特に、そのトレーニングを担う教員、教官の意識をやはり変えていかないと、その意識を変えるという意識改革のところが急務ではないか。それにひとえにかかっているというふうに、それは強く要望したいと思います。

【分科会長】 そこを強調して、はい、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……。

ほかに特にございませんようでしたら、この「業務全般に関する意見」というところは、総合的に全部振り返ってみたときに、この法人について、今まさにその役割なり機能なり

が転換をしていくべき時期であるので、そういうことについて意識の改革ということ、教員を中心にぜひとも強力に進めていくことを期待したいと、そういうことを整理していただければいいかと思えます。よろしく願いいたします。

それでは、ここの部分には、当分科会といたしましては、今のような内容のことを付すことにしたいと存じます。

今のものも含めて、幾つか出てまいりましたけれども、個々の項目の理由ですとか、あるいはコメントについては、これを提出するに当たってきちんとした文章にする必要がありますので、これは毎回同じことですが、私と事務局に御一任いただければ、それを踏まえて整理をしたいと思えますので、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、そのほか何か全体的に御発言はございますでしょうか。

【委員】 ちょっと1つ。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 細かいことなのですけれども、この資料説明の方に本文の資料何というリファレンスを書いていただくとものすごく、事前のあれを見るときに……。

【委員】 四段表。

【分科会長】 あれはそうですね。私も思っていたのですが、前回の1つ、あれは大変使いやすいのですね、あれが出ていると。

【委員】 そうなのです。それをできたらぜひ。

【分科会長】 あれはだから、事務局からぜひ統一的にそういうふうにしていただけるとありがたいですね。実にあれはわかりやすいですからね。おっしゃるとおりだと思います。

ありがとうございました。それは事務局の方をお願いいたします。

【海事局】 はい。

よろしいでしょうか。

【分科会長】 はい。

【海事局】 「業務運営評価」、各項目について評定をいただいたのですが…。

【分科会長】 そうですね。逆でしたね。もう一回元に戻ります。

「業務運営評価」の実施状況全体ですが、各項目についてそれぞれ先ほどの評定が定まりました。途中で変わったものがありますから、どうなりましたか、合計は。

【海事局】 合計点数が48点でございます。項目数掛ける2で46でございますので、パーセントでいきますと約104%、「順調」ということになります。

【分科会長】 わかりました。

そうすると、その算式で計算をした結果、104%ということですので、評価は「順調」ということになることを確認させていただきます。

【独立行政法人海技大学校】 どうもありがとうございました。

【分科会長】 済みません、いつも1つずつ何か忘れてしまうのですよ。

それでは、海技大学校の「平成14年度業務実績評価」はこれで終了させていただきます。

大変ありがとうございました。

【独立行政法人海技大学校】 ありがとうございました。

【海事局】 それでは、一旦休憩を取りまして、15時15分から次を開始させていただきます。

〔暫時休憩〕

【航空局】 次の議事に入りたいと思います。

(3) 独立行政法人航空大学校の財務諸表について

【航空局】 それでは、次は航空大学校が対象でございます。航空大学校につきましては事務局が交代しておりますので、紹介をさせていただきます。

【航空局】 航空局技術部乗員課長の菅沼でございます。よろしくお願いいたします。

【航空局】 法人側ですけれども、航空大学校からは理事長ほかにも出席していただいておりますので、御紹介させていただきます。

航空大学校の北澤理事長でございます。

【独立行政法人航空大学校】 理事長の北澤でございます。よろしくお願いいたします。

【航空局】 それでは、まず議事に入ります前に、少し時間をいただきまして、法人から、先日発生しました訓練機事故に関しまして報告等を行わせていただきます。

【独立行政法人航空大学校】 7月11日、金曜日でございますけれども、宮崎本校におきまして、A36型単発機でございますが、夕方の時間でございます。ローカルフライト訓練

が終わりまして、宮崎空港に帰投する途中でございました。ちょうど 1,000 フィートぐらいのところだと思いますがエンジンが故障いたしまして、水田に不時着を試みたわけですが、結果としては墜落ということになりました。

その後、当校では教官、学生に対する精神的なケア並びに機体に対する点検、それからパイロット等に対する安全の周知徹底等を行ってまいりました。仙台分校につきましては、機体が今回の事故機と違う C90 という機体を使っておりますので、仙台分校につきましてはしかるべく対策をとりまして、航空局の了解も得て、昨日、24 日に飛行訓練の再開を行ったところでございます。

ただ、宮崎並びに帯広につきましては、エンジンがとまった原因がおとといの 7 月 23 日、事故調査委員会の方から中間報告的な形で出されまして、エンジンをオーバーホールしたときの取り付けミスというものがあつた可能性が強いというふうな報告が出されました。従いまして、そのエンジンに対して特別点検をこれから行う必要があるかと思えます。すでに仙台と同じように学生に対する精神的なケア、教官に対するケア、それから教官が学生にどう接するのかという、そのようなことも含めまして、臨床心理士の力も得てこれまでやってきたところでありますけれども、そのような対策に加えて、機体のエンジンの点検をこれからやっていこうと考えております。

さらに、宮崎におきましてはエンジンが単発ということもございまして、止まった場合にどういう対策をとったらいいのかということも含めまして、非常操作のあり方、それからエンジンが止まった場合にどういうところに降りたらいいのか、そのようなマップ作り、そういうふうなことも絡めてこれから検討していきたいと考えております。

と言いますのは、実際、私も現場に行ったわけですが、水田と言いましても、電柱、電線が相当数あるわけです。そういう現実を目の当たりにしまして、やはりフォースト・ランディングと言いますか、緊急着陸、その場合のあり方について、これから詳細に検討していきたいと考えております。

事故に関連して質問が 4 点ほど出されております。

1 点目は、航空大学校の事故は今までもあつたのか、であれば、事故統計とそれらの事故原因とはどのような関係があるのかというふうな御質問でございまして、死亡事故といたしましては、昭和 38 年に 3 名死亡という、これは試験飛行のときでございまして、それから、昭和 50 年には 2 件事故が続きました。これは教官が重傷、学生 2 名が軽傷、もう一件は学生が重傷という、これは FA200 という国産の機体でございまして、タッチ・

アンド・ゴー・ランディングの訓練中にエンジン不調となった。もう一つはプロペラ飛散という、そういうふうな事故でございます。それから、51年、これは仙台でございますけれども、太平洋、相馬沖でございます。ローカル訓練中に洋上に墜落、これは4名死亡しております。それ以降、しばらく事故がなかったのですが、平成9年、帯広におきまして、やはりエンジン不調から緊急着陸を試みております。このときは4名軽傷ということでございます。その後、14年3月1日、昨年でございますけれども、帯広におきましてスピン訓練中に墜落した。教官1名死亡、学生1名、このときには重傷ということでございます。それから今回の事故ということでございます。

次は独立行政法人となった平成13年4月を境に有意な差はないかという御質問でございますけれども、確かに独立行政法人に13年4月1日になりましてから2件の事故を起こしているということで、どうしてなのだろうかと。確かに事故原因を調べてみますと、14年3月1日のスピン訓練中の事故は、これは明らかにと言いますか、事故調査報告書からも、パイロットミスというふうな形での報告かと我々は受け止めております。それを受けまして、非常操作についてこれまで非常に力を入れてきました。職員訓練というのが教官に対しては月2.5時間あるわけでございますけれども、非常操作というものを1時間入れてほしいということでこれまでやってきました。しかし、残念ながら今回、このような形で、くしくも非常操作のところでこういうふうな事故が起きた、本当に残念でございますけれども、今後どうしていくのか、その部分をどうするのかということで、現時点ではシミュレータを使ってFTD、これは宮崎にございますけれども、非常操作については徹底してそちらの方でやっていこうと考えております。ただ、帯広についてはそのようなシミュレータがございませんので、帯広についてはどうするのかということこれから考えていかなければならないのではないかと考えております。

次は訓練機材、それから整備も含めた全体的な安全管理はどうなっているのかということでございますけれども、これにつきましては、独立行政法人化後、操縦教官に対して定期審査を年1回行っていきます。それから、教育オブザーブを、これは教育の標準化ということが目的でございますけれども、首席もしくは次席教官が教育オブザーブを行う。それで教育の標準化をこれまで努めてまいりました。

機体の航空機の方の整備についてでございますけれども、日常点検、50時間点検、それから100時間点検、200時間点検というのがございます。通常、このような小型機については重整備というのは今ほとんど行われていないのですけれども、航空大学校の場合には

安全に力を入れるということで重整備を行ってきました。現時点ではその重整備の項目をいかに減らしていくのか、あるいは点検間隔をいかに空けていくのかということ独立行政法人化後、経費の節減ということもございまして、安全性を阻害しないという前提のもとにそういう作業を行っているところでございます。

ただ、今申し上げましたとおり、重整備というのは実は同じような指定養成機関としてエアラインの他の機関におきましても、その重整備項目というのはございません。そういう意味では、手厚い整備を行っている和我々としては理解しております。

前回、帯広であるようなスピン訓練機の事故を起こしまして、確かにスピン自体が非常操作なわけですね。そういうときに起きた事故であるわけですので、通常の職員訓練におきましても、非常操作というものには十分力を入れていこうということで、先ほど言いましたとおり非常操作を重点的に取り入れていったわけでございます。今後は、FTDを積極的に使ってやっていこうということと、エンジン・アウトになったときの緊急着陸の場所のマップづくり、これらについてどういうふうに対応していくのかということも含めて、これから検討してまいりたいと考えております。

以上4点につきまして、安全向上の方策は何かということも含めまして、お答えとさせていただきます。

【航空局】 本説明に関しまして、何か御質問等はございますでしょうか。特に御質問の方はございませんでしょうか……。

それでは、議事の方に入らせていただきたいと思います。

分科会長、よろしくお願いいたします。

【分科会長】 ひとつよろしくお願いを申し上げます。

それでは、早速議事に入らせていただきます。

まず資料の確認ですが、お手元には、まず「財務諸表」等、この「等」の中身はまたこの後すぐ確認があると思いますけれども、それから「業務実績報告書」、「業務運営評価説明資料」、「評価調書」、委員の方々には「評価調書試案」を配付させていただいております。漏れがありましたらお知らせいただきたいと思います。

それでは、まず航空大学校の「財務諸表」を議題といたします。

これについては、航空局からまず御説明を頂戴したいと思います。よろしくお願いいたします。

【航空局】 「財務諸表」の説明に先立ちまして、航空大学校の方から一言発言させてい

ただきたいことがございますので、よろしくお願いいたします。

【独立行政法人航空大学校】 14年度の「財務諸表」の前期修正についてでございますけれども、今回の議題であります「14年度財務諸表」におきまして、13年度の修正を行っております。その内容につきましては、国から引き継ぎました50万円未満の物品、電話加入権、それからソフトウェア、これらの3件が未計上であったということです。それから、航空機部品のうち、反復使用が可能な機能品の13年度財務諸表におけるたな卸資産への誤計上、つまり、本来ならば先ほど言いました50万円未満の物品のところに計上すべきものをたな卸資産のところに誤って計上していたということがございました。

以上の件につきましては、私どもの不手際でありまして、誠に申しわけございません。今後、このようなことがないように十分注意してまいります所存でございます。

【航空局】 よろしいでしょうか。

【分科会長】 どうぞ。

【航空局】 それでは、お手元にお配りしている説明資料のうち、「財務諸表【総括】」に基づいて説明いたします。よろしくお願いいたします。

内容といたしましては、「貸借対照表」、「損益計算書」、「損失の処理に関する書類」、「キャッシュ・フロー計算書」、「行政サービス実施コスト計算書」、「附属明細書」でございます。

なお、当該「財務諸表」は11ページに添付の「重要な会計方針」に従い作成しておりますが、運営費交付金収益の基準といたしましては、費用進行基準を採用しております。

まず、1ページの「貸借対照表」について説明させていただきます。当該年度末の資産の総額は60億9,100万円余りであり、対応する負債は11億8,500万円余り、資本の総額は49億500万円余りでございます。

内訳についてでございますが、まず「資産の部」でございますが、流動資産の合計として10億7,600万円余りが計上されております。

次に固定資産でございますが、有形固定資産の合計といたしまして、49億8,600万円余りが計上されております。

次に無形固定資産ですが、無形固定資産の合計といたしまして、2,700万円余りが計上されております。そのうち、ソフトウェア840万円と電話加入権545万6千円余りにつきましては、国から引き継ぎを受けたものとして、今期に受入処理を行っております。

その他の資産として、預託金が計上されております。

以上、固定資産の合計といたしまして、50億1,400万円余りが計上されております。

続きまして、「負債の部」でございます。まず流動負債でございますが、運営費交付金債務といたしまして、昨年度の債務額1億6,000万円余りに、当該年度収益化しなかった残額1億4,900万円余りを加えた額の3億900万円余りが計上されております。以下、流動負債の合計といたしまして、10億6,300万円余りが計上されております。

次に固定負債でございますが、固定負債の合計として、1億2,200万円余りが計上されております。

以上、負債の合計といたしまして、11億8,500万円余りが計上されております。

次に「資本の部」でございますが、資本金といたしまして、設立に当たり現物出資を受けた額、49億6,900万円余り、以下、資本の合計といたしまして、49億500万円余りが計上されております。

続きまして、4ページの「損益計算書」でございます。経常費用といたしまして、合計額31億6,000万円余りが計上されております。

次に経常収益といたしまして、合計額31億7,400万円余りが計上されております。

臨時損失といたしまして、平成14年3月に帯広で発生いたしました航空機事故関係費及びたな卸資産の評価損のほか、前期損益修正損といたしまして、下の注記事項にありますように、国から引き継ぎを受けた物品及びたな卸資産からの振替及び国から譲与を受けたソフトウェアを今期、修正計上したことによる昨年度分の減価償却費の合計2億1,900万円余りが計上されております。

以上、臨時損失の合計額といたしまして、2億3,300万円余りが計上されております。また、臨時利益といたしまして、事故関連に伴う保険金収入のほか、前期損益修正益といたしまして、下の注記事項にありますように、国から引き継ぎを受けた物品及びたな卸資産からの振替に対する受増益及び国から引き継いだソフトウェアの13年度分の減価償却費に対する戻入額の合計2億1,900万円余りを計上しております。

以上、臨時利益の合計額といたしまして、2億1,900万円余りが計上されております。

以上の結果によりまして、当期の損失として1万700円が生じておりますが、これはファイナンスリースの関係で支払ったリース債務と減価償却費の差額であり、リース期間満了時には相殺されてゼロとなります。

続きまして、7ページの「損失の処理に関する書類」でございます。当期末処理損失、6万3,196円は欠損金といたしまして、次期へ繰り越しいたします。

続きまして、8 ページの「キャッシュ・フロー計算書」でございます。業務活動によるキャッシュ・フローでは、3 億 7,200 万円余りの資金の増加となっております。投資活動によるキャッシュ・フローでは、1,800 万円余りの資金の減少となっております。財務活動によるキャッシュ・フローでは、800 万円余りの資金の減少となっております。

以上の結果、平成 14 年度における資金は 3 億 4,500 万円余り増加しております。期首の資金残高は 5 億 3,400 万円余りでありますので、それをあわせました 8 億 7,900 万円が期末資金残高となっております。

続きまして、10 ページの「行政サービス実施コスト計算書」でございます。業務費用は合計額といたしまして、32 億 7,600 万円余りであります。損益外減価償却等相当額は合計額 1 億 8,400 万円余りであります。引当外退職手当増加見積額は 2 億 2,300 万円余りであります。機会費用といたしまして、国有財産の無償使用の機会費用、政府出資等の機会費用の合計額 4,700 万円余りを計上しております。

以上の合計額、32 億 8,400 万円余りが独立行政法人の業務運営に関して国民の負担に帰せられる行政サービス実施コストとなります。

13 ページ以降の「附属明細書」はそれぞれの計算に使用した内容の明細を示しております。説明は省略させていただきます。

最後に、紙は別になりますが、独立行政法人の監事の意見を付けておりますが、監査の結果、14 年度の財務諸表及び決算報告は適正であると認めております。

以上、航空大学校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則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】 ありがとうございます。

それでは、ただいまいただいた御説明に関しまして、委員から御質問等がございましたらお願いいたします。

【会田委員】 よろしいでしょうか。

【分科会長】 どうぞ。

【会田委員】 「貸借対照表」の 1 ページに載っている航空機の 1,930 万円なのですが、これは航空機の機数というのは何機で、今使用している航空機でここに載っていないものがあるのかどうか、その辺も含めてお聞かせいただけますか。

【航空局】 独立行政法人の方から答えさせてよろしいでしょうか。

【会田委員】 はい。

【航空局】 お願いします。

【独立行政法人航空大学校】 今の御質問の航空機の1,930万円ですけれども、これは現在、1機だけ航大所有機としてあります。これは職員の訓練用として使用しているものです。それ以外の航大所有の航空機はありません。

【会田委員】 ほかに使用している航空機はないということですね。

【独立行政法人航空大学校】 航大所有機としてはありません。

【会田委員】 ですから、使用している航空機という、所有ではなくて、使用です。

【独立行政法人航空大学校】 ここに計上しているのは航大の所有機ですので、使用しているものにつきましては、まず帯広で11機、これはA36型機です。それから宮崎におきまして、これも同じ機体のA36機ですけれども、10機が今回の事故によりまして9機になりました。それから仙台の方は先ほどの航空大学校の説明にありましたように、C90型機で、これは現在、今年度で8機です。以上が使用機です。

【会田委員】 それらは特に「行政コスト計算書」には載っていないのですか。利用のコストについては。

【湯浅委員】 機材ですけれども、航空業界が会員となりまして、機材費を捻出して、航空大学校へ提供しているわけなのです。だから、使用は航空大学校ですけれども、厳密な意味で所有権は、あれは財団法人になるのですか。航空機操縦士養成振興協会というところが所有している機材なのです。国が持っている機材ではないのです。

【独立行政法人航空大学校】 所有権がどうなっているかというのはいろいろ分かれているようなのですが、少なくとも航空機操縦士養成振興協会、そこがいろいろなところから機体をリースしまして、それで我々に無償提供してくれているというふうな形になっています。

【会田委員】 無償使用許可を受けて使っているということですか。

【独立行政法人航空大学校】 そうです。

【分科会長】 今、会田委員の御指摘にあったような、そっちのものはどうなるのですか。

【会田委員】 民間が負担しているということですね。ただ、そういう事故などが起きると、そちらの方、所有者の責任というのは出てこないのですか。大丈夫なのですか、そういうものは。

【湯浅委員】 過去の例ですと出てきませんね。

【会田委員】 車などは最近、所有者責任というのが出てきていますね。今、「財務諸表」とは直接関係はないのですが、気になったもので。わかりました。済みません、どうもありがとうございました。

【分科会長】 ほかにいかがでしょうか……。

きょうは御欠席の委員が何人かいらっしゃいますが、何かそちらの方から質問のようなものは出ておりましたか。

【航空局】 特に事務局の方には届いておりません。

【分科会長】 わかりました。

それでは、特に追加の御質問がなければ、この後、検討に入りたいと思いますが、大変申しわけございませんが、一旦法人の方々にはちょっと席を外していただいて、お願いいたしたいと思います。

〔法人関係者退室〕

【分科会長】 それでは、今、御説明のありました「財務諸表」について、何か御意見等はございますでしょうか。今の御報告、御説明でよろしゅうございますか。

〔「結構です」の声あり〕

【分科会長】 それでは、これは「意見なし」ということにしたいと思います。

よろしくお願いいたします。

それでは、法人を呼び入れていただけますか。

〔法人関係者入室〕

【分科会長】 どうもお手数をかけまして、申しわけございませんでした。

今、検討のプロセスを経ましたけれども、先ほどいただいた御説明に関して、今回、「意見なし」ということになりましたので、お伝えいたしたいと思います。

(4) 独立行政法人航空大学校の平成14年度業務実績評価について

【分科会長】 それでは、「独立行政法人航空大学校の平成14年度業務実績評価について」を議題にさせていただきます。

まず、「業務運営評価」から始めます。

進め方は先ほどの海技大学校の場合と同様に行いたいと思いますので、よろしく御協力

のほどをお願い申し上げます。

それでは、業務運営の全項目につきまして、まず独立行政法人から一通りの御説明をいただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいいたします。

【独立行政法人航空大学校】 それでは、お手元でございます「業務運営評価説明資料」で説明させていただきます。

まず1番目の「業務運営の効率化に関する事項」でございますけれども、14年度計画の「組織運営の効率化」に関する年度計画、「首席・次席制度の充実を図り、教育体系に合わせた教官の再配置を行う。」これにつきましては、帯広分校については14年度から2クラス体制になりましたので、次席教官を1名配置した。なおかつ、帯広につきましては学生数が増えましたので、実科教官4名の増員を行いました。ただし、これは実増ではなくて、宮崎本校の方から4名を帯広に転勤させたということでございます。振替でございます。

続きまして、「人材の活用」に関する年度計画でございますけれども、管理部門につきましては、人事交流を国土交通省と行いまして、目標の2割程度をクリアする2.4割を達成することができました。実科教官につきましては、2名程度、国土交通省との人事交流を行うという目標に対しまして、2名の人事交流を行いました。学科教官ですが、「環境整備を図るために派遣期間、あるいは資格要件等についての調査を行う。」ということでございましたけれども、2名の若手職員の採用を行いました。なお、引き続き、電子工学等の分野につきましては交流の可能性についての調査を行っていきたいと考えております。

続きまして、2ページ目の「教育・訓練業務の効率化」でございますけれども、2つございます。イの「学科教育」、それからロの「実科教育」とございます。イの学科教育についてでございますが、宮崎の学科課程につきましては、昨年御説明させていただきましたけれども、教育期間を8ヶ月から6ヶ月と短くいたしました。それに伴いまして、教育時間も大幅に削減したわけでございますが、帯広、宮崎のフライト課程における学科教育時間の短縮を130時間図りました。宮崎については教育期間、教育時間の短縮を図りましたが、学生の成績に大きな影響は見られなかったという結論が得られました。

それからロの「実科教育」でございますけれども、帯広・宮崎フライト課程、これを5時間短縮する。2つの課程を合わせまして、これまで160時間あったわけでございますが、それを155時間にするということでございます。14年度計画のところに書いてございますけれども、帯広の4ヶ月を6ヶ月にしまして、宮崎の8ヶ月課程を6ヶ月にする。合計1年というのは変わりません。ただし、教育時間を5時間短くしたということでござい

す。これにつきましては、CPT、あるいはFTD、これはシミュレータですが、そういうものを有効活用する。そういうことを有効活用することによりまして、そのクラスの成績の低下というものはありませんでした。むしろ成績の向上が認められたという結果が得られております。

の「訓練機材の利用率の向上」でございますけれども、イが整備でございます、ロが定時整備でございます。イの整備の削減日数、これは1機当たり5日間程度、整備の作業日数を短縮する。そうすることによって作業日数を80日削減して、1機当たりの年間飛行時間を14時間程度増やそうという目的でございます。その予定の80日に対して、実績では104日ということで、目標を大幅に上回る結果が得られました。それから、ロの定時整備についてでございますけれども、これは予定の60機に対して実績39機ということで、目標達成は完全にはできなかったということでございます。その辺の理由については次の3ページを見ていただきたいと思いますと思うのですが、右上に書いてございますが、目標には確かに達しなかったということでございますけれども、学生訓練には支障を来すことはありませんでした。訓練機の提供機数の確保のために整備作業を休業日に行う必要は特別になかったということでございます。学生訓練に支障がなければ、あえて休日に整備をするという必要はないわけでありまして、今後、こういうふうな形で目標を達成できないということがあるかもしれません。この辺は次期中期で、こういう設定の仕方がそもそもいいのかどうかも含めて検討をさせていただきたいと思います。

それから、次の14年度の でございますが、「運航情報の電子化を図るため基本システムの構築を行う。」ということでございますが、これは飛行場内の気象情報提供装置を13年度に整備したわけでございますが、そのサーバーを使いまして、帯広、仙台については行いました。それから、宮崎については基本システムを整備いたしまして、運航情報の利便性の向上を図ったということでございます。宮崎の方はサーバーが共通のものが使えないということがございまして、そのような形になりました。

の「一般管理費の抑制」でございますが、一般管理費については年度中に見込まれる経費の1%程度の節約を図るものとするということでございますが、年度中に約2%ほどの節約を図ることができました。

続きまして、「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」でございますけれども、 の「操縦教官の技能審査を各人1回実施する。」ということでございますが、操縦教官の定期技量審査を42名実施しました。これには9名の任用審査も

含まれます。実は、うちの教官は 45 名おります。しかし、本省への異動等、あるいは航大内の異動がございますので、この人数になったわけでございます。それから、「在校生による授業評価等を各課程において実施する。」ということでございますが、これは在校生から意見聴取を行いまして、帯広のフライト学生、それから宮崎はフライト学生、学科学生、仙台のフライト学生で実施しまして、結果を教育にフィードバックしております。例えば、今、6 ヶ月という期間でございますけれども、期間中、3 ヶ月で教官の交代を行っております。これはやはり教官と学生との相性の問題もございます。教育の標準化ということから、3 ヶ月で学生と教官との組合せを変えております。

それから、実科教官の座学でございますけれども、この辺も「教育ノート」という共通のものを全部つくりまして、実科教官の変更があっても、教育方法は、中身は変わらないという、これは当然のことなのですけれども、そういうようなことを行いました。

次の 14 年度計画の一番最後ですが、「卒業生及び航空会社からの意見聴取を各 1 回実施する。」ということでございますが、これは、卒業生からの意見聴取は同窓会の機会、あるいは宮崎で意見交換会を実施したときに教育に反映しております。具体的に何をやってきたのかということですが、540 km の学生のソロナビゲーションというのがありまして、これは学生 1 人で行ってくるわけですが、今までこれには、何かあったときにはいけないということもございまして、教官によるソロ監視飛行というものがあつたわけですが、これは学生の自主性を阻害するものであるというような意見も航空会社から出されました。これは現在、宮崎については全廃しております。帯広につきましては、これは気象変動が、特に冬の期間、非常に激しい。夏場におきましても太平洋側に海霧が突然出ることがございますので、これについては約 3 分の 1 は気象変化に対応するということも兼ねまして、教官による監視飛行は続けておりますが、約 3 分の 2 の監視飛行を廃止しました。

続きまして、4 ページでございますけれども、14 年度計画のところの「教育オブザーブ飛行は、航空大学校での教育期間が 3 年に満たない教官が他の教官をオブザーブする。」つまり、教育経験が少ない教官に対しては、ほかのベテラン教官の教えているところを教育オブザーブしようということで、5 名の教官が実施しました。それから次の「首席、次席教官が各教官の教育をオブザーブし、教育の標準化を図る。」これは幾らいろいろな教育マニュアルをつくりましても、どうしても教官の個性が出る。その個性が許容範囲内ならばよろしいのですけれども、学生からのアンケートによりますと、かなりの差もあるということが出ておりますので、これは首席・次席が教育オブザーブをしまして、ある範囲内

に教育の手法というものを抑えていこうということで、これは実施してまいりました。

次の「追加教育」でございますけれども、これは昨年度は帯広フライト課程でほんの一部、3ヶ月だけだったものですので、ほとんど適用しなかったのですが、今年度は帯広フライト課程、それから宮崎フライト課程も右に書いてございますとおり、帯広では4クラスありました。宮崎フライト課程では2クラス、仙台では1クラス、しかしこの1クラスは全部やったわけではなくて、多発課程の3ヶ月のみということでございます。それぞれ帯広では6名の学生に11時間、宮崎フライト課程では3名の学生に14時間50分、仙台は、3ヶ月間ではございますけれども、8名の学生に11時間50分ということでございます。ただ、この時間というものは、我々がキープした時間、例えば帯広につきましては27時間、1クラス当たりキープしております。それが4クラスで11時間ですので、かなり余裕、余りがあるということで、実はこの余っている時間をどういう形で、本来の意味でと言うと語弊がございますけれども、今、追加時間というのは、その課程の修了時に試験に落ちて、初めてそこで追加時間という形で使って再試験を受けているわけですね。そういう追加時間という考え方ももちろんあるわけでありまして、その課程の途中でもう少しきめの細かい追加時間というものが使えないのかということで、この余った時間を帯広は4クラス、1年間通してやりましたので、ある程度状況がつかめてきたということがありまして、もう少しきめの細かい途中の課程で使えるように、現在、検討中でありまして。

それから、次の14年度計画でございますが、13年度に自学自習用教材としてコンピュータ・ベースド・トレーニング、「CBT」と言っておりますけれども、そのソフトの作成を行う。これは右に書いてございますけれども、作成が完了いたしました。現在、宮崎本校学生寮にはさらにCPTも1台増設しまして、そういう点での自学自習の体制はかなり整いました。その下に書いてございますが、本校学生寮に自習室も整備いたしました。そういう点では学生が自主的に勉強する体制、つまりコンピュータでA36型機の、いろいろ自分が知らないところはかなりそのようなコンピュータを使って勉強できるような体制になりました。

それから、その下に書いてございます飛行場内気象情報提供装置運用後の評価を行ったということでございますが、評価を行いまして、その評価を行った結果、必要な項目のプログラムの自主開発を行ったところでございます。

次に、14年度の「資質の高い学生の確保」でございますけれども、13年度におい

て実施しました入学受験資格及び入学身体検査基準の緩和については 14 年度も引き続き行いました。受験希望者数の増加を図ろうということでございます。視力につきましては、13 年度裸眼視力 0.6 を 0.4 に緩和したわけですが、これによって 36 名応募者がふえた、最終合格者はその中の 1 名でございますけれども、平成 14 年度は 0.4 をさらに撤廃いたしました。つまり、実質的には裸眼視力の撤廃でございます。これはやはり国の基準もそのようになったわけですが、世の中の流れというものがございまして、こういうふうなことに航大としても踏み切ったわけでございます。

次は握力でございますけれども、1 年前に 35 kg 以上あったのです。それを 30 kg に落としました。さらに 14 年度はこれを撤廃いたしました。29 kg で不合格とか、そういうふうな現象がありまして、今はほとんど油圧で、操縦もそういう方向になっておりますので、極端に、例えば 10 kg しかないとか、そういう場合は別ですが、このような試験はするけれども、それを基準としては取り入れないということでございます。

次は体重でございますが、50 kg 以上、これも撤廃いたしました。身長については 163 cm 以上という規定が今でもございます。これは航大の規定としてですね。これは、女性の平均身長がほぼ 160 cm なので、160 cm に落とそうかということで議論したのですけれども、うちの訓練機でチェックしたところ、163 cm 以上必要だという結論が出まして、これは撤廃しないこととしました。しかし、体重 50 kg 以上というのは女性にとってはかなりきついのかなということがありまして、やせていても力のある女性はいるので、この辺は撤廃しようということで、健康であればよいということで、こういう方向になりました。さらに、専修学校専門課程というところにも門戸を開きまして、応募者が 3 名おりました。しかし、合格者はゼロでありました。

それ以外に広報活動、そこにズラズラと書いてありますが、こういうふうなことをやってまいりました。特に、全国の NHK、放送メディアに学生募集の情報を流しました。宮崎で確認したところ、確かに NHK は流してくれたということで、恐らく全国で多分流してくれたのではないかと考えております。

少し余談になりますけれども、ことしの 4 月の入学式におきまして、かねてから準備を進めておりましたソニーの前名誉会長の大賀さんにもおいでいただきました。あの方は自家用機のライセンスを持っておられるということもありましてお呼びしたわけですが、そのような広報活動にも努めてまいりました。その成果があったかどうかというのは定かではありませんけれども、願書の請求件数が、昨年は締め切り時点で 869 でしたけれども、

今年は締め切りが8月7日までありますので、現時点で1,247ということは、かなり大幅に増えるものと予想しています。ことしは受験者数570名を達成できたらいいなと思っております。

続きまして、5ページでございますけれども、以上の取り組みを行ったものの、平成14年度の出願者は478名でした。しかしながら、平成13年度は462名だったわけですので、毎年60~70名ずつ下がっていたことからしますと、やはり下げ止まったということは言えるのではないかと思います。次年度は学生募集の広報活動の立ち上げを早める等、十分な広報活動の期間を確保するとともに、願書受付期間を3週間から5週間に期間延長し、受験者の確保に努めることとしたいと考えております。

続きまして、「入学試験制度のあり方検討会」で、いろいろな入学試験制度を検討してきました。やはり母集団を増やすということと同時に、いかにその中から適性者を選んでいくか、そちらの方も非常に重要なわけです。これにつきましては、FTDによる適性検査回数というものを3回から2回にしたわけですが、これはある意味で3回を2回にしてもほとんど変わらないという結果が出たので、2回にしたわけです。面接試験においては、13年度に点数制に変更しました。それまでは3人のうち1人でもA、B、C、D、EのうちのEを出したら不合格ということだったのですが、それだとほとんどEをつける試験官がいないということで、点数制にしました。1人持ち点25点、4人にして100点満点で、それで49点以下は不合格ということにしましたら、その成果は出てきたわけですが、今回はそれにさらに集団面接という方法を取り入れました。ただ、この集団面接という方法がどの程度の効果があるのかは、まだこれから評価しなければわからないということになります。

次の「年間の学生養成数」でございますが、72名のところですが、実は65名となりました。これは入学辞退により7名減となったわけですが、次年度は補欠合格者を10名確保しておりますので、十分対応ができるものと考えております。

14年度の でございますけれども、「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」ということですが、定期の技量保持訓練では8名、資格取得訓練で1名、これは本省で採用した防衛庁の割愛者です。その人に操縦教育証明を取らせる。あるいは計器飛行証明を取らせるということを航空大学校が請け負ったということでございます。

次に、14年度の「航空安全に係る教育の充実」でございますが、 の安全教育、ここは

飛行の始まる前に「航空生理」20 時間、飛行訓練に入ってから帯広課程で「航空生理」10 時間、「航空安全」10 時間をやることにしております。このとおり、実施してまいりました。

の「外部講師」、そこに書いてございますとおり、防衛庁安全対策担当官、大学教授、航空事故調査官、航空会社の安全推進担当者ということでございますが、教官への安全教育、各校において年度中 1 回実施するというところでございます。今回、ある意味では非常に画期的だと思うのですが、宮崎におきまして CRM、これはエアラインで取り入れられている方法でございますが、コックピット・リソース・マネジメント、あるいはクルー・リソース・マネジメントとも言うかと思えますけれども、全日空の専門家においでいただきまして、うちの教官に対してこのような CRM のセミナーを行いました。15 年度は帯広と仙台の教官に対してもやることを考えております。それから、帯広と仙台では 14 年度は航空運航システム研究会主催のシンポジウムに参加した、あるいは仙台では航空会社の講師によるヒューマンファクターの講義を聴講したということでございます。教官相互の意見交換会、これは「月 1 回」と書いてありますが、これはもう毎月、恐らく毎週 1 回以上のペースでやっております。

続きまして 6 ページでございますが、「整備従事者に対するヒューマンファクター教育を年に 1 回実施する。」ということでございますが、航空大学校 3 校の整備課職員各 1 名は、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を受講しております。整備請負会社、これはジャムコさんですが、3 校の事業所の整備従事者にヒューマンファクター教育、安全教育を実施してまいりました。

それから、年度計画の方の航空大学校のホームページに「ヒヤリハット掲示ページ」を継続しました。そして、年間飛行阻害率を 3%以下とするということでございますが、これは各校とも年間飛行阻害率は 2%以下に抑えることができました。

続きまして、14 年度計画の「他機関との有機的連携による年度計画」ですが、これは 13 年度新千歳 FSC ができまして、その接続を図ったわけですが、14 年度は福岡 FSC、それから鹿児島 FSC ができましたので、それと連携する、そのような体制を確立いたしました。次年度は仙台 FSC が航空局で整備されますので、仙台の方をそのような体制にしようと考えております。

続きまして、14 年度の「成果の活用・普及」に関する件ですが、イの小型航空機の運航について基礎的な研究をということですが、これにつきましては、3 点やっております。

ディファレンシャル GPS を使いました小型機の位置精密測定システム、これは特に学生のソロナビゲーションのときにどこを飛んでいるかということがわかるので、これは将来的には非常に有効なシステムなのかなと考えております。それから、航空機騒音計測システムの構築、ドップラソダ用気象データ解析システムの改築ということが進められております。

次の 7 ページに行きまして、「座学及び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」についての件でございますが、座学及びフライト課程における教育内容等の調査・研究については、「航空生理」の担当教官と、具体的にはこれは体育の先生ですが、操縦教官とにより「フライト訓練におけるメンタルトレーニング」の実態調査が行われました。

14 年度の「八」のところでございますが、国内の指定養成施設に 4 名、海外の乗員養成施設に 2 名以上の職員を派遣して、実態を調査するというところでございますが、これにつきましては、14 年度は全日空のベーカーズフィールドの訓練所に実科教官 1 名、学科教官 1 名、整備職員 1 名を派遣いたしました。国内の指定養成施設に対しましては、エアフライトジャパン、これは長崎にございますけれども、実科教官 2 名、整備職員 2 名を派遣いたしました。

具体的にどのような成果が出されたかということではありますが、これまで整備についてはブロックタイムを使っていたのですけれども、フライトタイムを採用することとしました。これはすでにエアラインについてはかなり前から行われておりまして、これもより現実的な方法に近づけていこうということで、安全性を確認したうえでフライトタイムに切り替えることといたしました。

冒頭にも私、少し申し上げましたけれども、P 整備、重整備のあり方について検討に入りました。過度な整備については、やはりもう少し適切な整備に持っていこうということで、過重な整備にならないようにしようということです。ただ、整備が手薄になってはいけないわけですし、それは当然でございますけれども、そこは少しずつ見直しながら進めていくということでやっていこうと考えております。

それから「二」でございますけれども、インターネット等による国際基準についてのデータ収集、これは今回、14 年度は JAR の基準を中心にそのデータを収集してまいりました。

次に、 の航空思想の普及等でございますけれども、「空の日」が年 1 回、「航空教室」

が年 4 回程度、「市民航空講座」が年 2 回程度ですが、これは「空の日」は宮崎本校、帯広分校、仙台分校、すべて実施いたしました。「航空教室」、「市民航空講座」もほぼ予定は実施できたと考えております。

これも広報の一環であるわけですが、今年度、広報のひとつとして、先ほどちょっと言い忘れましたが、ダイレクトメールというものを試験的に取り入れてみました。航空大学校生の入学前出身学校の上位の方から選びまして、国立、それから私立の大学に 1 万通出しました。そうしましたら、回収が約 70 通ということでしたが、専門業者に聞きますと、いや、こんなものですよということで、今後この 70 通の中から何人受験したのかということ調べていきたいと考えております。

それから、次の「予算」でございますけれども、これにつきましては、先ほどの「財務諸表」で説明してありますので、省略させていただきたいと思っております。

次に「短期借入金の限度額」の 5 億円、これは 14 年度はありませんでした。

それから、「重要な財産の処分等に関する計画」、それから「剰余金の使途」、これも共にありませんでした。

続きまして、9 ページの「施設及び整備に関する計画」でございますが、宮崎本校は運輸管理局舎、これは雨漏り等が若干ありましたので、全部そのところは改修いたしました。それから、帯広分校は誘導路の舗装改修、これも終わりました。仙台分校は学生寮の改修、これもすべて終了いたしました。人事に関する計画でございますが、方針で一部外部講師等の活用を図るということでございます。定年退職者が 5 名おりました。実科教官 4 名、学科教官 1 名でございますが、3 名については後補充を行ったわけですが、残りの 2 名の実科教官についてでございますが、これはエアラインの退職機長 2 名の活用を行いました。仙台分校に 15 年 4 月 1 日から採用しておりまして、現在、訓練中でございます。本年 8 月より学生を受け持つ予定であります。どういう方を採用したかということでありますが、下の方に参考に書いてございますが、大型機の機長経験を持っていること、うちの学生はほとんどエアラインに行きますので、まず大型機の機長経験がある方、それから、それと同時にやはり基礎教育の経験を持っているということが大事だろうということで、操縦教育証明を持っている人、ここまで来ると非常に限定されてしまうのですけれども、そういう該当者がおりましたので、そういう方にぜひおいでくださいということで、我々の方からお願いいたしまして、仙台の最終課程に来てもらいまして、現在、訓練中でございます。さらに、来てもらって教育してもらうのは当然ですが、年度末にその 2 人の方に

教育改革の提言をしてもらおうということを考えております。何らかの、航大教育のこのところはこういうふうに変えた方がいいのではないかとということをお2人をお願いしております。

それから「人事に関する指標」でございますけれども、「4名の教官の定年退職が見込まれるが、訓練定員を設けることなく」ということで、人員増を抑制するということは、まさに首席教官、あるいは非常勤のOBを使いまして人件費、特に訓練定員というものを設けることなくやってまいりました。それから、年度中、「12億2,700万円程度の人件費を支出」とありますが、人件費はその金額を下回ることができました。

以上が業務、運営、評価に関わる説明でございます。

【分科会長】 大変ありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明につきまして、御質問、御意見等をお願いいたしたいと思っております。

よろしく願いをいたします。

【委員】 よろしゅうございますか。

【分科会長】 はい。

【委員】 2ページの重整備、先ほどいろいろ事故の対応の御説明があったのですが、この年次計画と今回の事故については、急いで短縮し過ぎたというようなことはないのをございましょうか、関連性ですが。

【独立行政法人航空大学校】 これにつきましては、ここで言っている重整備というのは、基本的には機体の重整備ということで、これはジャムコさんで現在やっておりまして、2ページの重整備は、今回のゼノア社のエンジンオーバーホールということとは直結するものではないと我々は考えております。

【委員】 この問題は、定時整備の、口の方の問題ですか。エンジンのオーバーホールというのは定時整備のことですか。

【独立行政法人航空大学校】 それはエンジンのオーバーホールは当然……。

【委員】 日常の点検の問題ですか。

【独立行政法人航空大学校】 はい。エンジンのオーバーホールは当然重整備……。

【委員】 に入りますね、全部解体してしまうわけでしょう。

【独立行政法人航空大学校】 はい。ただ、ここで言っている「重整備」というのは訓練機材の利用率の向上ということでありまして、あくまでもジャムコさんでやる重整備を意

味しており、ゼノア社のエンジンオーバーホールは含まれておりません。

【委員】 ああ、向こうの。

【独立行政法人航空大学校】 そういうことでございます。エンジンにつきましては予備台数もありますので、基本的にはここで言っている訓練機材の利用率の向上には該当しないということでございます。

【委員】 そうすると、今回の事故というのは向こうの方の、基本的には航空大学校の問題ではなしに、提供している側の問題なのですか。

【独立行政法人航空大学校】 それははっきり言ってしまってもいいものなのかどうか、まだ事故調査委員会の……。

【委員】 例えば、その中の、何か部品のところがミスがあったという……。

【独立行政法人航空大学校】 少なくとも、航空大学校が日常整備、あるいは重整備でお願いしているジャムコさんによる整備、その中の範疇ではないということです。

【委員】 ないということは、なるほどね。

【独立行政法人航空大学校】 事故調査委員会の調査ではそういうふうな途中経過として出ているということであって、ただ最終結果ではありませんので、そのコメントは控えさせていただきたいと思います。ただ、我々は今はそう理解はしておりますけれども。

【委員】 よろしいでしょうか。そうすると、素人目に考えますと、今言っているようなシステムで、一種の疲労化というか、その物ですね。そういう問題についてはどういふふうに対応されていくわけですか。

【独立行政法人航空大学校】 そのエンジンなどについて。

【委員】 はい。

【独立行政法人航空大学校】 実は、エンジンのオーバーホールを頼んでいるところは、そのレベルと言いますか、そういうものがすごく低いとか、そういうところではなくて……。

【委員】 非常に高いところでしょう、当然。

【独立行政法人航空大学校】 国の修理改造認定工場に指定されているところでありますので、我々としては非常にレベルの高いところというふうに認識しております。若干、我々としてもやりきれない気持ちはございますけれども。

【委員】 あるわけですね。

【独立行政法人航空大学校】 ただ、それは事故調査委員会の結果を待つということでは

ございます。

【委員】 今までの事故、先ほどの事故のあれをずっと聞きますと、パイロットミスは1件だけで、あとはエンジントラブル絡みだとおっしゃっておられましたね。そういうものに対してこれからどういうふうに対応されるのですか。

【独立行政法人航空大学校】 それは、エンジントラブルと言いましても、オーバーホールをやったことによるエンジントラブルなのか、日常の点検の中での、もちろんエンジンも日常点検で整備するところがいっぱいあるわけですので、その中でのものなのかということもでございます。ただ、今回に限っては、オーバーホールの中での整備だということですね。

【委員】 若干心配するのは、独立行政法人になって、いろいろな指標を短縮しなければいけない。効率性というのは短縮になるのですけれども、言い換えれば、それによりセーフティのところから言えば、慎重に、相手が学生ですからね。学生でもお客さんでも同じだと思いますけれども、より一層、学生のプロを養成するところの機材のこういう問題については、素人目に考えると、そこら辺は余り効率性に走らないダブルチェックと言いますか、そこはかなり安全性を優位にして、効率性は二次的にということもあり得るのではないかなと、事故が起こったからではないのですけれども、そんな感じがするのですけれども、いかがでしょうか。

【独立行政法人航空大学校】 次期中期計画で、確かにこの辺は必要がなければ必ずしも土日にする必要はないわけですね。無理にする必要はない。ところが、それをやらないと目標を達成できないというふうな書きぶりになっておりますので、この辺については次期中期では見直したいと考えております。

【委員】 はい、以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 前回の予備説明のときに実機訓練の追加のことについて少し伺ったのですが、今回、資料を見ますと達成目標のところはかなりきめ細かくやっているというのが理解できました。先ほど航空大学校が言われた、今、訓練を段階的にやって試験を受けて、落ちたら追加訓練をやって、それで再審査を受ける。それを一歩進めて、試験を受ける前に進度の悪い学生についてはしかるべき手当をして追加訓練をして、それから審査を受けるようにすることを次年度考えると言われましたけれども……。

【独立行政法人航空大学校】 考えております、帯広については。

【委員】 これはやはり試験の前、後にとらわれずに柔軟にやって、結果的に学生が一定のレベルになって卒業していただければいいのですから、ぜひ、次年度のことだと思っておりますけれども、現在の運用の面でも着実にやっておられるというのは理解できました。ただ、次年度のことあわせてお考えになった方がいいのではないかと思います。

【独立行政法人航空大学校】 はい。確かに追加教育というのが、全部終わってから、試験をして落ちたらそこで初めて追加教育というのは、これはちょっとおかしいのではないかという議論ももちろんございました。ただ、そういうものを「追加教育」と言うというのは規定上もありまして、我々はそういうふうに使っていたのですが、本来の意味での追加教育というのは、各課程の終わった段階で、そこで手当てをすべきものであるというふうに我々も理解しておりまして、そういう方向に持っていきたいというように考えております。

【委員】 やはり学生の訓練進度というのは人によって違いますしね、あるところどころで。それに、科目によって違いますし、ぜひこの追加訓練制度をもっと柔軟に活用された方がいいのではないかと思います。

【分科会長】 そうすると、今の委員の御指摘は、特定の項目のところ、例えば要望というような形で入れることをお考え……。

【委員】 ありません。

【分科会長】 特にそれはいいですか。

【委員】 達成状況の説明で、十分に全体は理解できました。

【分科会長】 わかりました。ありがとうございます。

【委員】 今回の状態、御心痛、大変だと思いました。これはコメントです。事故というのはどんな原因で起きるかなどというのは、これはその都度いろいろな条件があるので、確かにさっきおっしゃったように、宮崎の場合は田圃だと思ったけれども、電信柱があって、あそこに引っかからなければとか、でなければ、でなければということは結構あるわけです。もしこうでなければこうだったとかね。それでも最終的には、おっしゃっていたように教官の方が、最終的にはどう処置するかという、何か起きたときにどうするかということになる。それがまた実際に航空大学校で訓練していらっしゃる学生に対しても、やはり教官の問題というのは確かに大きいような気がしますし、エマージェンシートレーニングなど、ある程度力を入れておやりになっていただいていた方がいいのではないのかと思

ます。

それからまた、コミュニケーションの問題もそうですね。さっきおっしゃったように3ヶ月ごとにフライトの学生と教官との交流、やはり虫が好くとか好かないとか、人間の問題ですから、また飛行機はこんなにハイテクになっても、最終的には、CRMもそうですけれども、やはり人間の問題なのですね。オペレーションをするのは操縦士だということ。その辺がやはりとても大切なような気がしますね。

【独立行政法人航空大学校】 そういう意味で、CRM というものを初めて取り入れてみたのですけれども、ただエアラインと決定的に違うのは、グラジエントの違いだと言うのですね。エアラインの場合にはキャプテンとコー・パイロットが、確かにグラジエントがあるのですけれども、うちの場合にはこれは極端に、本当に1と100みたいな違いがあるわけですね。

【委員】 そうでしょうね、全然違いますね。

【独立行政法人航空大学校】 そういうところでCRM というものは本当に成り立つのかどうか。特に、帯広課程ではそれが本当に成り立つか、仙台ではかなり使えるのではないのかなと考えているのですけれども、その辺が航大独自の発展させたそういう「教育CRM」のようなものができるといいなということを考えていますけれども。

【委員】 ヒューマンファクターの何か、そういう気がしますね。

【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。

どうぞ。

【委員】 もうすでにお話が出ているのですけれども、私も2週間前にちょうど事故を聞きまして、2年間、非常に効率化を推し進められたのはよく知っておりますので、それと直接の関係があってはこれは大変だなということで、ちょっと質問状のようなものを出させていただいたりしました。それと、きょうも御説明いただきました整備の方にはかなり問題があったのではないかとあのときも思いました。だから、航空大学校と同時に、今のお話のように最高のレベルの整備の会社と言いますか、機構であるというのは承りましたけれども、やはりなお連絡と言いますか、そこらを密にして、できるだけ効率化と同時に、安全性もないがしろにしないようなことをしていただきたいというのが希望でございます。そういった気持ちを非常に強く2週間前に感じました。

【委員】 よろしいですか。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 先ほども質問したことなのですが、去年も質問したような、あるいは事前説明で伺ったかもしれませんが、今の航空機の契約関係、それはどういうふうになっていますか。あるいは、機体の更新とかそういったことについて、もし何かインフォメーションがあれば教えていただきたいのですけれども。

【独立行政法人航空大学校】 訓練の機体につきましては、先ほど説明がありましたように、航操振という、航空機操縦士養成振興協会の方と貸借契約を結びまして、提供を受けております。

【委員】 賃貸借契約を結んでいるのですか。

【独立行政法人航空大学校】 はい。

【委員】 そうすると、一応賃料は払っているのですか。

【独立行政法人航空大学校】 無償でございます。

【委員】 無償で、賃貸借契約だけをしている。

【独立行政法人航空大学校】 使用貸借契約です。

【委員】 更新の方はどういうことになっているのですか、その辺は。全く予定はない。

【独立行政法人航空大学校】 ないです。

【委員】 そうすると、いざとなつて、普通の使用貸借ですから、そのまま引き上げてしまうと、もう航大の業務はできないということですか。そういう事態はまずないという前提でやっておられるということですか。

【独立行政法人航空大学校】 一応、ずっと提供していただくという形になっております。

【委員】 先ほど委員がおっしゃったあれよりもっと進んでいる状態ですね。

【委員】 もっとあれなのですね。基本的な運用の財産、基本ですものね。それがなかったら成り立たないわけだから。

【委員】 航操振でしたか……。

【独立行政法人航空大学校】 航空機操縦士養成振興協会。

【委員】 それは財団法人ですか。

【独立行政法人航空大学校】 社団法人です。

【航空局】 航操振は社団法人でございまして、航空大学校が独立行政法人になる前からそのようなシステムで行っております。社団法人の会員といたしましては、特にエアラインさんが会員になっておりまして、エアラインさんの会費によりまして、その会費をもつ

てリース料に充てて、無償で航大が使わせていただいているということでございます。

なお、更新につきましては、次期中期の中でやはり考えていかなければいけないという
ような認識を持っておりますので、今の A36 ではなくて、C90 の方はもうそろそろという
か、そちらの方が先かなと。

【航空局】 更新というのは契約の更新の話ではないかと。

【航空局】 契約の更新ですか。ちょっと契約の更新は……。

【委員】 契約の更新よりも、むしろ機種の更新に関わりますね。無償貸借だから恐らく
……。

【委員】 そのままずっと、何もなければ続くということだと思えるのですけれどもね。

【委員】 航空大学校の方で、これはもう古いから、何とか新しくアニューしたいよとい
うときはどういう手順をとるのですか。役所の方が判断して、これは危ないよというとき
は少しお知恵をかされるのですか。そういうことでしょうか。

【航空局】 それは社団法人との話し合いの中でどうするか決めるということですが。ただ
A36 という機体は決してそんなに古い機体でもなければおかしな機体でもありません。

【委員】 これからたくさんあるでしょう。今あるのは一番新しい……。大体、どのぐら
い使えるのですか。

【航空局】 今は 10 年ぐらい……。

【独立行政法人航空大学校】 A36 はまだ更新を考える時期ではないと、むしろ C90 の方
が確かに、先ほど事務局の方がおっしゃっておられましたけれども、次期中期では考えな
ければいけないのかと。

【委員】 もう次期に。

【独立行政法人航空大学校】 はい。

【委員】 そうなると、今度は大事なのですね。

【独立行政法人航空大学校】 大事になるかどうかというのは、うちの希望と……。

【委員】 向こう側、出してくれる方と。

【独立行政法人航空大学校】 向こう側の希望とのせめぎ合いになりますね。うちはより
高性能の機体を欲しいわけですし、それはいろいろな関係が出てきますね、会社とも。

【航空局】 航操振という社団法人は、航空大学校に航空機を貸すためにつくられた法人
でございますので、それ自身が業務でございますので、もしもそういう貸すという仕事が
なくなると法人もなくなるということになりますので、私どもとしては、引き続き航操振

さんからお借りいただけるよう努力していくということにしております。

【委員】 航操振というのは社団法人ですね。

【航空局】 社団法人です。

【委員】 一応、民法 34 条に基づく公益法人ですね。それと独立行政法人、その関係をよく考えて、当然設備投資の決定をしていかなければいけないのではないですかね。

【委員】 そういう問題は残りますね。

【委員】 これは民間の方から、当然そういう問題は指摘されると思いますよ。

【委員】 今度、公益法人のものが変わるでしょう、いろいろ、公益法人に関わるものが。何かわけがわからない法律などと言うと怒られてしまうけれども、そういう問題をどうするか、宿題ですね、それは官の方の。航空大学校ではどうにもできないですものね、その問題については。

【委員】 何もできないですね、まあ直接業務運営とは関係ないですが。

【委員】 この際、交付金をドーンと増やしてくれればいいですがね、新しいものがあれこれできて。いや、そういう場合もあるわけですよ。例えば、航海訓練所でも、言い換えれば、何か物を使って訓練をするのには、常に船がないと航海訓練は成り立ちませんから、それは完全にもうこうなってしまったときにどうするかという問題は残るのですよ。

【独立行政法人航空大学校】 実は、今回 1 機滅失したわけですし、その 1 機をどうするのかという問題がもう目の前にあるわけです。

【委員】 もう目の前にあるわけですね。

【分科会長】 それでは、ほかの御質問等はございませんでしょうか、よろしゅうございますか……。

先ほどの 7 名の辞退者というのはどこへどういう、その後は。

【独立行政法人航空大学校】 なかなか言うのも辛いのですけれども、やはり航空会社の自社養成の方に合格しまして、就職がそこで決まるわけですので、どうしてもやはりそちらを選択してしまう。なおかつ給料も出るわけですので、どうしてもそちらへ行きます。

【委員】 航空大学校の出身者というのは、外国の航空会社に売り込むということはないのですか。

【独立行政法人航空大学校】 それは今までないはずですよ。

【委員】 これが違い過ぎるのですかね。

【独立行政法人航空大学校】 それはどうか分かりませんが、やはり国の費用を使って、

国費を使ってやっているわけですので……。

【委員】 表だって売り込みはできない。

【独立行政法人航空大学校】 それはまず我が国で貢献してもらおうということだと思います。

【委員】 ODA 絡みでもないのですか。

【独立行政法人航空大学校】 ODA 絡みでは、私は少なくとも聞いたことはありません。

【委員】 マンパワーもつけてということはないのですね。

【独立行政法人航空大学校】 ないですね。

【委員】 わかりました。

【独立行政法人航空大学校】 ただ、韓国籍の方が入学したということはございます。

【委員】 なるほどね。

【分科会長】 それでは、若干時間も押してまいりましたので、もしよろしければ、今までの質疑を踏まえて、分科会としての評定というところに進みたいと思います。1 項目ごとに実施状況がどの段階にあるかの判定ということですが、調書試案、資料 8 - 4 をご覧いただきながら、先ほどと同じような形で進めさせていただきたいと思います。

事務局さん、今までとってきた方法は、これから 1 項目ずつ私の方で 14 年度の計画について読み上げて、それに対して、お手数ですがけれども、評定と評定理由を事務局の方でちょっと読んでいただいて、それを付き合わせる形で皆さんに 1 つ 1 つお諮りしますので、よろしく願いいたします。

【航空局】 はい。

【分科会長】 それでは、まず第 1 番目、「業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置」の第 1 番目ですが、「組織運営の効率化について、14 年度計画は首席・次席制度の充実を図り、教育体系にあわせた教官の再配置を行う」、「帯広分校の新体制完全実施による教官増員に伴う次席教官を配置」、こういうことでした。これについてお願いいたします。

【航空局】 これにつきましては評定を「2」としております。評定理由としまして、「帯広新課程移行に伴い、教官の再配置がされており、次席教官の配置がなされるなど、中期計画に基づく教官組織の体制が着実に整備されている。」、こういう評定理由になっております。

【分科会長】 ありがとうございます。

これはまた繰り返しですけれども、一応事前の御説明を法人サイドからいただいたときの各委員の反応と言いますか、感想と言いますか、そのときの様子を総合して事務局の方で御用意くださって、私の試案という形でここに御提案申し上げているものです。追加の御意見等があればおっしゃっていただいて、最終的にその中でそれを付しておくことが必要だというのはまた各項目ごとにその意見として確定をしたいと思っておりますので、どうぞこれから1つ1つのときに御意見をおっしゃっていただきたいと思っております。

それについては、「2」という評定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】 それでは、そういうことにいたします。

2番目が「人材の活用」ですが、「管理部門職員の国土交通省との人事交流(1割~2割)」、「実科教官の国土交通省との人事交流(2名程度)」、「学科教官の他大学、独立行政法人の研究機関との人事交流に関する調査を実施」、よろしくをお願いします。

【航空局】 評定は「2」、評定理由、「管理部門及び実科教官の人事交流については、計画どおり達成されている。また、学科教官の人事交流についても調査が実施されており、その結果として平成14年度に1名の交流ができています。」

【分科会長】 いかがでございましょうか、よろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、これも評定「2」ということにいたします。

次に3番目、「業務運営の効率化」の「イ」でありますけれども、「教育時間及び養成期間の短縮(宮崎学科課程は平成13年度より、帯広フライト課程は平成14年1月より導入済み)による効率的な教育の徹底を図り、教育効果の検証を進める。」

【航空局】 評定につきましては「2」、評定理由、「教育時間及び養成期間の短縮が実施され、教育効果への影響の検証として成績比較も実施されており、フォローアップがなされている。これにより、効率的な教育が施されていると認められる。」

【分科会長】 ありがとうございます。

何か御意見がございますでしょうか。

〔「なし」の声あり〕

【分科会長】 よろしければ、このようなことで進めたいと思っております。

次に、の「訓練機材の利用率の向上」に関してですが、イ「機体オーバーホール作業日数を5日間短縮」につきましては、「作業日数を合計80日削減(A-36・12機、C-90・4

機)」、「1機当たりの年間飛行可能時間を約14時間増加させる」、口の「定時整備」につきましては、「毎月の休業日に1日程度実施」、「宮崎、帯広ではそれぞれ24日、仙台では12日、合計60日削減」、それから、「1機当たりの年間飛行可能時間を約11時間増加」、このような計画でありました。

【航空局】 評価としましては「2」、評価理由、「重整備については、14時間の計画に対して19時間が達成され、計画時間を上回っており、飛行訓練に対応した整備がなされている。一方、定時整備については、計画時間に至らなかったものの、訓練に要する機材の提供が十分できていたことから、休業日における整備を必要としなかったという理由により、効率的に運用されている。」

【分科会長】 ありがとうございます。

何か御意見はございますでしょうか。

〔「なし」の声あり〕

【分科会長】 よろしければ、それではこれも「2」とさせていただきます。

次に、「訓練機への情報提供業務の効率化」ですが、「運航情報の電子化を図るため基本システムを構築」、この項目についてお願いします。

【航空局】 評価として「2」、評価理由、「飛行場内気象情報提供装置のサーバーを活用した運航情報提供のための基本システムの整備が実施され、利便性の向上が図られている。運航情報の電子化による効率化が着実に進められている。」

【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。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、これも評価「2」といたします。

次に「一般管理費の抑制」ですが、「一般管理費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費を除く。)について、年度中に見込まれる経費の1%程度を節約」、よろしくをお願いします。

【航空局】 評価としまして「2」、評価理由、「一般管理費については、教育環境の低下とならないように配慮した上で、様々な項目を対象とした節約が図られており、2%程度の抑制を行っている。」

【分科会長】 ありがとうございます。

何か御指摘、どうぞ。

【委員】 「2」でよろしいと思うのですが、やはりここの意見のところ、今まで各委員がおっしゃった独法になって、効率化と安全性みたいなことをここにちょっと反映したことを少し意見として、二、三コメントがあった方がいいかと。

【分科会長】 そうすると、お諮りしますが、ここで今.....。

【委員】 ここがいいかどこがいいか、後でまとめた方がよろしいですか。

【分科会長】 どうしますかね、私は最後の業務全般のところというふうに考えておったのですが、よろしいですか、もう少し大きくやった方が。

【委員】 その方がいいかもしれませんね。わかりました。

【分科会長】 それでは、そうさせていただきます、ここは評定「2」ということで進めさせていただきます。

4 ページ目ですけれども、2 番目「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を達成するためとるべき措置」(1)が「教育の質の向上」ですが、そのうちの「操縦教官の教育技法・指導要領の標準化及び向上」に関しましては、14 年度の計画が「操縦教官の技能審査を各人 1 回実施」、続いて、「各課程において在学生による授業評価の実施」、「卒業生及び航空会社からの意見聴取を各 1 回実施」、「航空大学校での教育期間が 3 年に満たない者が教育オブザーブ飛行を実施」、それから「首席・次席による各教官の教育オブザーブ飛行を実施(教育の標準化)」ということが計画されておりました。

よろしくをお願いします。

【航空局】 評定としまして「2」、評定理由、「学生教育に従事する教官の技能向上について、航空会社との意見交換や教育オブザーブ飛行などを実施し、教育の質の向上及び教育方法の標準化が図られている。」

【分科会長】 ありがとうございます。

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】 では、続きましてもう一つの次の項目ですが、「操縦技量進度の遅れた学生に対する追加教育の実施」、よろしくをお願いします。

【航空局】 評定としましては「2」、評定理由、「それぞれの課程において、技量進度が遅れた学生に対する追加教育が適正に実施されたことにより、対象学生 17 名中 1 名が不合格であったものの、多数の学生が次の課程に進めたことは、追加教育の効果があったと

認められる。」

【分科会長】 いかがでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、これも同様に処理をいたします。

次に ですが、「コンピュータ・ベースド・トレーニング・システムのソフトの作成」、「コックピット・プロシージャー・トレーナーを宮崎学生寮に増設」、「飛行場内気象情報提供装置運用後の評価の実施及び情報入手の利便性を高めるための検討」、この計画に関してお願いします。

【航空局】 評定としましては「2」、評定理由、「自学自習教材ソフトの完成、CPT の増設、自習室やコンピュータを設置するなど、学生に対する自主学習環境を積極的に整備するなど、学生の学習効率と技能レベルの向上を図っている。」

【分科会長】 ありがとうございました。

御意見がございましたらお願いいたします。

〔「なし」の声あり〕

【分科会長】 特段ないようですので、それでは「2」ということでさせていただきます。

続きまして、「資質の高い学生の確保」に関して2つ、1つが「平成13年度において実施した入学受験資格及び入学身体検査基準の緩和については、平成14年度も広報活動を通じて広く受験生に周知し、受験希望者数の確保を図る。また、入学身体検査基準については引き続き緩和に努める」。口が「平成13年度に設置された「入学試験制度のあり方検討会」による入試制度の検討結果をもとに、適性検査等について平成15年度入学試験の改善を図る」、よろしくお願いします。

【航空局】 評定としましては「2」、評定理由、「質の高い学生の確保のための身体検査基準の見直し等の改善効果で、出願者数も増加の傾向にある。また、面接方式等の試験制度を分析するなど、次年度以降の質の高い学生の確保に向けた入学試験制度の改革が進められている。」

【分科会長】 はい、いかがでございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、評定を「2」というふうにいたします。

続いて、「年間の学生養成数72名」という計画が立てられておりました。よろしく願います。

【航空局】 評価としましては「2」、評価理由、「合格者としては、72名が確保されていたが、入学時において辞退者が生じたことにより、養成数が下回ったことについては、やむを得ない。」

【分科会長】 はい。いかがでございましょうか、よろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、次へ進みますが、「国土交通省の操縦職員の技量保持訓練、資格取得訓練に対する適切な対応。」

【航空局】 評価につきましては「2」、評価理由、「教育訓練に支障を来すことなく、技量保持訓練8名、資格取得訓練1名の訓練を実施した。」

【分科会長】 これもこのとおりだと思いますので、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】 続いて、「航空安全に係る教育の充実」ということで、まず「学生に対する安全教育」につきまして、「航空安全に係る教育については、宮崎学科課程及び帯広フライト課程で継続実施」という計画を立てておりました。

【航空局】 評価につきましては「2」、評価理由、「飛行訓練開始前後において、安全飛行に対する学生への教育訓練が所定の時間どおり実施されており、飛行の安全が図られている。」

【分科会長】 はい、御意見、ございますでしょうか。

〔「なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは「2」とさせていただきます。

【委員】 分科会長、ちょっといいですか。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 ここの評価理由の「飛行の安全」というのは、「飛行の安全意識が図られている」ということではないのでしょうか。

【委員】 そうですね。

【分科会長】 そうですね。そうすると、ここは評価理由のところをそういう計画の方の考え方に対応させた書き方に直させていただきます。

【航空局】 もう一度読み上げた方がよろしいでしょうか。

【分科会長】 今の趣旨がもう明確であれば、後で御一任いただく予定ですので。

【航空局】 はい。

【分科会長】 もう一つですが、「外部講師による教官への安全教育を、各校において年 1 回実施」、「教官相互の意見交換は定例日を定めて月 1 回実施」、この計画について、お願いいたします。

【航空局】 評定としましては「2」、評定理由、「各校において、セミナーや研究会等へ教官を参加させており、安全教育についても着実に実施されている。結果として、学生教育への安全が図られている。」

【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。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、提案どおりとさせていただきます。

続きまして、ですけれども、「整備従事者に対するヒューマンファクター教育を年 1 回実施」、それから「航空大学校のホームページにヒヤリハット掲示ページを継続して開設」、「年間飛行阻害率を 3%以下」、この項目についてお願いいたします。

【航空局】 評定としましては「2」、評定理由、「整備担当職員がヒューマンファクターセミナーへ参加し、整備請負会社においては各事業者毎にヒューマンファクター教育及び安全教育を実施している。またホームページの継続開設も確実に実施されており、安全意識の向上を図っている。また、年間飛行阻害率も計画どおり保たれている。学生教育が順調に行われていることから、本教育の効果は高いと思われる。」

【分科会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

【委員】 これは名称を統一しておいていただきたいと思うのですね。中期計画では「整備従事者」、いいのですか、これで、「整備担当職員」というのは。

【分科会長】 これはどうでしたでしょうか。そうですね、それに合わせてこちらも、「整備従事者に対するヒューマンファクター教育」だから、したがって「整備従事者がヒューマン……」、そうですね、変える特段の理由がなければ……。

【委員】 合わせておいた方がいい。

【航空局】 「整備従事者」というのは航大の整備職員も整備会社も総合的に含めてという意味合いかと思われるのですけれども。

【分科会長】 そうですか。理由があればまた別ですが。

【委員】 なるほど、航空大学校における担当者ですね。

【分科会長】 そういうことですね。

【委員】 そうか、デリケートな問題があるから、そういうことですか、さっきの話の。

【分科会長】 では、このままで。

【委員】 結構です。

【委員】 評定「2」でよろしいのですか。その辺が、年度計画に対して……。

【委員】 前のものがそれだけ広いとするとね。これはまだ中間報告しか出ていない段階だから、厳しいですね、そこが。どういうふうに評価委員会との、分科会長一任ではいけないですか。

【委員】 ヒューマンファクターを教育して安全意識を高めるということですし、今回の事故は整備作業によると思われる事故ですから。

【分科会長】 項目としては別なのですね。

【委員】 別なのですね。だから、先ほど航空大学校が言われたように、最終報告書はまだ出ていませんけれども、整備作業そのものでしたらいろいろこの評価委員会の分科会としても何かコメントを出さなければいけないでしょうけれども……。

【分科会長】 ここは教育の実施ということについて言っているわけですね。

【委員】 そうなのです。

【分科会長】 それについては、この計画どおりにやりましたと。

【委員】 年度計画はヒューマンファクター教育を年1回実施するわけですね。評定理由の方は、整備請負会社においては各事業所ごとに実施していると、ちょっと意味が違うのではないかなと。こっちはあくまでも航大の方で教育をやるというのが年度計画ではないのかなと、これをそのまま読みますとね。

【委員】 余計、評定理由になると問題ですよ。さっき御説明になったことと、余計ここは。向こうの方できちっとしていないから……。

【分科会長】 もう一度確認ですけれども、ここで言っている「整備従事者」というのと「整備担当職員」とどう違うのですか。先ほどお話がありましたけれども、もう一回教えてください。

【航空局】 「整備担当職員」とここの評定理由に書いたのは、航空大学校の整備職員を一応読みとったわけなのですが。

【分科会長】 計画の方の「従事者」は。

【航空局】 計画の方の「整備従事者」というのはもっと……。

【分科会長】 もっと広い、ああ、そうなのですか。

【航空局】 航大としては……。

【分科会長】 むしろこの中の方……。

【航空局】 評定理由の書きぶりだと思うのですが、航空大学校の整備担当職員についてもやっていますし、整備請負会社におきましても、3校の事業所の整備従事者にヒューマンファクターの教育及び安全教育を実施しておりますので、書きぶりだけの問題ではないかと思えます。こちらの先ほど説明いたしました説明資料によりますと両方でやっておりますので、書きぶりがちょっとあれですが……。

【分科会長】 書きぶりはまた後で調整するとして、例えばこういうことですか。「整備担当職員がヒューマンファクターセミナーへ参加し、一方、整備請負会社においても」とか、そういうようなことですか。

【航空局】 ええ、整備従事者が、まあ整備担当者がですが。

【分科会長】 わかりました。

【委員】 そうすると、むしろこういう請負会社の方でやっても、こういうふうに事故が起こってしまったではないかというのをどう評価するかという問題が出てくるのですね。

【分科会長】 それと切り離せないということですね。

【委員】 それはそうですね。15年度だったらいいけれども、3月だから14年度なのですよね、この対象期間でしょう。

【独立行政法人航空大学校】 14年度です。

【委員】 それは評価委員会ではどう評価しましたかと言われると、ただ、問題は今の時点では中間報告しか出ていないのですね。

【分科会長】 そうですね。

【委員】 これの最終報告はいつごろ出そうなのですか。

【委員】 私は事故の問題と一緒にしない方がいいと思うのですね。

【委員】 この種のことをやるのは、事故を起こさないようにヒューマンファクターをやるわけですね。

【委員】 それはそうなのですが、請負業者なのかどこなのかというのはちょっと判定できないのですよ、厳密に。

【独立行政法人航空大学校】 我々、各事業所ごとという請負業者ですね。その中に小

松ゼノアですが、具体的な名前を挙げますと、これが本当に入るのかどうかという、と言いますのは、うちの航空機の整備というのは確かにジャムコさんでやってもらっているわけですね。それ以外のところもちろんございます。ありますけれども、あそこの小松ゼノアについては修理改造認定工場であるという、そういう別な網がかかっているわけですね。そういうところにうちが入り込んでいって、おまへのところの整備は本当にちゃんとやっているかということまでうちがやるかどうかという……。

【分科会長】 そうすると、今のような関わりが非常に出てきてしまうので、事務局の方、ここのところは、整備担当職員はヒューマンファクターセミナーに参加しているという、そこだけを書いて、整備請負会社においてはこうこう、こうこうということは取ってしまったらいかがですか。それはだめなのですか。

【委員】 それは取った方がベターですよ。

【分科会長】 そういう感じが……。

【委員】 感じがしますよ。

【航空局】 ただ、整備請負業者として、例えば日常点検とか機体の整備というのはジャムコさんが請け負うと思います。今言ったように、ゼノアが整備請負会社まで当たるかどうかというのはやはりちょっと違う意味だと思います。というのは、オーバーホーラーでして、これはどういうことかと言うと、ここに出してオーバーホールをすると、もうエンジンの使用時間がゼロタイムに戻って、次の点検までフルの時間が使える、言ってみれば新品が工場から出てくるのと同じような扱いになるのですね。ですから、そこについては別途にちゃんと耐空性を確認した書面がついて出てくるので、そういうものにまで、じゃあ整備請負会社ですというふうにするかと言うと、ちょっと扱いが違うのではないかと。あくまでもここで言うところのジャムコさん、直接の航空機をいじっている会社というのはやはりそこに対してはちゃんとした監督というのがありますので、それはやはりやらなければいけない義務として生じますから、それは切ることがやはり難しいのではないかと。

【分科会長】 だけれども、この計画との対応で行きますと、それは取ってもいいのではないですか。

【委員】 航空大学校だけのですから、いいのではないですかね。

【分科会長】 航空大学校として今のことに責任をお感じになっていることはわかりますけれども、そのことは計画の中に入っていないのですから。

【委員】 そうそう。

【航空局】 あくまでも航空機を直接に整備されているのはジャムコさんでございますので、「整備従事者」と言ったときに、航空大学校の整備課の職員だけというのはちょっと…

…。

【分科会長】 そうか、そこで関わりが出てくるのですね。「整備従事者」というところに、そこまでを含めて計画を立てたとすればおっしゃるとおりですね。なるほど。

【航空局】 余り航空大学校の整備課職員だけということになりますと、直接にはそれほど機体をいじくっておられませんので。

【分科会長】 なるほど、そうだとするとおっしゃったことはよくわかります。

【委員】 「も」というふうにして、「整備業者も」と。

【分科会長】 「も」ですね、このところはその方がいいですね。そうすると、そこをそういうふうにして一件落着するのかどうかですが。

【独立行政法人航空大学校】 航空大学校の整備課の職員というのは具体的には機体の整備ということはやっていないのです。

【委員】 機体整備はやらないのですか。

【独立行政法人航空大学校】 やらないのです。実際整備をするということはしておりません。つまり、ジャムコさんの整備というものを確認するということはしておりますけれども、みずからボルト、ナットにさわって整備をするとか、そういうことはしておりません。ただ、ジャムコさんがやる整備について、整備というのはこういうところを見なければいけないとか、ああいうところを見なければいけない、そういう後見的な確認ということはもちろんやっているわけですが、それが実態でございます。

【委員】 中期計画にこういうふう書いてしまったというところに問題があるのですね。

【分科会長】 それが入っていたわけですね。

【委員】 そこをはっきりせずに、つまり責任の範囲をはっきりせずにドーンと入れてしまったということですね。

【分科会長】 そこまで含めて書いたわけだし、計画はそうなっていて、今、御説明を事務局からいただいてよくわかりました。そうするとこのままでいいのだけれども、「も」という形にすればですね。あと、そうすると、今までに出てきた問題はいいのですか。一応そうせざるを得ないのですかね。そうか、それで問題は、そうだとしたときに「2」でいいのですかという質問があったのですね。

【委員】 そうですね、実際にさっき言ったオーバー……。

【委員】 事故との関連を考えるから、結局そういう話になってしまうんですね。

【委員】 しかし、考えなくても、これを見ると、計画の方はあくまでも航大が教育をしているというふうに書いておいて、理由の方はそうではないような書きぶりなので、ちょっとこれだと航大は教育をやったと言えるのですかね。

【委員】 航大さんとしては、「整備従事者」と書いたときに、もう請負業者、職員も含めて書いてしまっているという感覚なのですよ。そうじゃないですか、航空大学校の方、違いますか。

【分科会長】 どうしますかね。

【航空局】 有り体に申しますと、航空大学校にヒューマンファクターのものすごい専門家がおられて、あちこちに行って講義をするというような力はもちろんないですし、むしろ整備業者であるジャムコさんの方に本当の専門家がおられて、従事者を厳しく教育されているわけです。ですから、ここに書いてあるとおり、むしろ航大の整備課の人がそちらに行ったりとか、あるいはいろいろな技術協会とかのセミナーに御参加されるということでございますので、ここの書きぶりが、航大が実施すると読まれると大変不満足なものだとは思いますが、そうではなくて、まさにちゃんと直接に航空大学校の機体の整備に携わっておられる方はみんな必ずヒューマンファクターのセミナーに参加するなり、ヒューマンファクター教育を社内教育としてちゃんと受けるなりしているということを確認するということをしていると、そうお読みいただければ多分辻褃が合うと思います。

【委員】 評定も評定理由もこれによろしいのではないかと思うのですけれどもね、「も」といふように助詞を変えるとかは別にしまして、ただ事故について触れないのはやはりまずいのだと思うのですね、全く触れないというのは。だから、そこに意見として、それを最終報告もまだですし、何か触れないと、全くリファーしないというのも何か不自然な感じがしますけれどもね。

【委員】 不自然ですね。

【分科会長】 確かにおっしゃるとおりですね。最終的にはまた後で一括して御一任いただきたいと思いますが、触れ方のことだけちょっと伺っておきたいのですが、どういう形になりましょうかね。何か御提案はございますか。あるいは、それも含めて、一応そのことについて全く何も入っていないということはおかしいから、触れるよということで、そこまで含めて御一任いただけますか。

【委員】 それは最後のところで触れるのではダメなのですか。

【分科会長】 それもありますね。それはもちろん……。

【委員】 これはヒューマンファクターの話ですから、ですからそこにちょっと……。

【分科会長】 ここに入れないでということですね。ここに書こうとするといろいろまた難しさが出てくるけれども。

【委員】 ここに入れると、ほかも入れなければならなくなるので……。

【分科会長】 それでもよろしゅうございますか、それでしたら、そういうことで。

【委員】 これはこれでいいのではないですか。

【分科会長】 わかりました。

では、このところは先ほどの、私がさっき言ったのは、一方、参加し、一方、これこれにおいてもとか、何かそういうふうになんか助詞を変えていただいて、そんなことにいたしましょう。

【委員】 混乱しないように表現を。

【分科会長】 わかりました。ありがとうございます。難しいものですね。

それでは、次へ進ませていただきますが、(3)「他機関との有機的連携」、14年度計画は「平成14年度整備の福岡FSC・鹿児島FSCとの関わり等について連絡・調整の処理体制を確立」ということですが、お願いします。

【航空局】 評定としましては「2」、評定理由、「航空局の飛行援助施設の発足に対応した当該機関との連携のため、システム端末のプログラム変更等の業務実施処理体制が確立されており、訓練への対処が十分できている。」

【分科会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、これについてはこのとおり。

(4)の「成果の活用・普及」に関して、「教育の質の向上・効率化を図るための調査・研究」に関してですが、「小型航空機の運航に関する基礎的な研究を継続実施」、「座学及び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・研究を実施」、「国内の指定養成施設に4名及び海外の乗員養成機関等に2名以上の職員を派遣し、民間操縦士養成に係わる実地調査を実施」、「インターネット等により国際基準(ICAO、JAR)についての基礎データの収集・評価を実施」ということですが。

【航空局】 評定につきましては「2」、評定理由、「小型機に関する研究では、テーマ

に基づき、測位システム等の研究、構築を進めており、教育内容等の調査研究では、メンタルトレーニング実態調査を実施、 指定養成施設等の実態調査については、訓練体系、整備体制等の調査を実施、 ICAO 等の国際基準の調査研究では、海外の基礎データの収集による航空大学校の教育体系との比較検討が進められている。教育の質の向上を目指したこれら各種の調査研究が計画に沿って着実に実施されている。」

【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。

〔「異議なし」の声あり〕

【分科会長】 それでは、次のページですが、「航空思想の普及・啓発」に関して、空の日を年 1 回、航空教室を年 4 回程度、市民航空講座を年 2 回程度持つ、こういう計画についてですが。

【航空局】 評価としましては「2」、評価理由、「航空思想の普及については、各校において目標を上回る実績があり、さらに、航空関係の他のイベントにも積極的に参加し、普及に努めている。」

【分科会長】 ありがとうございます。

これも御異存は多分ないと思いますので、このとおり。

それから、次の 3 番の「予算・収支計画及び資金計画」に関しましては、これは特に評価理由を書き入れることなしに、適正に実施されているという判断のもとに「2」というふうに評価をしたいと思います。

続く 3 項目は該当なしということでスキップをいたします。

8 ページ目の 7 ですが、「その他主務省令で定める業務運営に関する事項」のうち、(1) 「施設・整備に関する計画」については、「宮崎：運航管理局舎等改修工事、帯広：誘導路舗装改修工事、仙台：学生寮改修工事」。

【航空局】 評価につきましては「2」、評価理由、「年度計画に沿って、各校の設備改修工事が実施されており、教育訓練及び学生生活における環境改善が図られ、訓練効果の向上に寄与している。」

【分科会長】 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】 次に「人事に関する計画」ですが、 の「方針」は「定年退職教官の後補充として、一部外部講師等を活用」、 の「人事に関する指標」としては、「首席・次席教

官及び外部講師を活用」、「訓練定員を設けることなく対応を行う等、人員増を抑制」、「年度中に12億2,700万円程度の人件費を支出」ということですが。

【航空局】 評価につきましては「2」、評価理由、「定年退職者の後補充として、一部外部講師を登用するなど、有効な人材活用により教育の改善と教育の質の向上が図られている。また、任用訓練においても、訓練担当教官を増員せず、首席教官や非常勤講師の登用により、人員増を抑制している。その結果、年度中の人件費が12億2,700万円を下回っており、業務の効率化がなされている。」

【分科会長】 ありがとうございます。

これでよろしゅうございますでしょうか。

【委員】 済みません。

【分科会長】 はい。

【委員】 前のものと比較して思うのですが、数字が下回っているとか、そのとおりと行っているとかというので、割と具体的に数字を出さない感じなのですね。ほかのものは、海技大学とかは、何%が何%だったとか書いてあったのですけれども、割と下回っているとか計画どおりとかいう書き方が多いので、もしいい数字なら出した方がいいのではないかと思うのですが。

【委員】 数字をはじいているから下回っているのがわかるわけだから、その下回った数字を出しておいた方がいいのではないですか、恐らく。

【分科会長】 そうですね。まさにそれが理由なのだから……。

【委員】 どれだけカットしたと。

【分科会長】 ええ、これはどうでしょうか、今までのところは確かにそうなのですね。私も書きぶりが違うなというのは気がついていましたが。

【委員】 定量的なものは量を出した方がいいと思いますね。

【分科会長】 そうでしょうか、基本的な考え方として。では、そのところは入れ替えてみることにいたします。

ありがとうございました。

そうしますと、この項目については、結果としてすべて「2」ということになりました。それで、途中に出てきたつけ加えるべき意見が2つありました。1つは、独立行政法人として効率の追求ということはもちろんやらしてもらわなければいけないのだけれども、その前に安全というのが大前提になるので、そのことについて、引き続き大きな努力をお願い

したいということが1つ、それからもう一つはさっきの、まだ残っているのですが、今回の事故との関係のことについて何らかの形で触れる。だけれども、今の2つはともに業務全般に関するところで入れようということですので、後でもう一度お諮りをしたいと思います。

それでは、個別の項目についての「業務運営評価」は以上にしたいと思います。

続きまして、「自主改善努力」について、評価を行います。

中期計画における項目以外の事項で自主改善努力が行われていて、その当該活動が意欲的、かつ前向きですぐれた実践事例として認められるというような場合に、「相当程度の努力が認められる」という判定を下す、そういうこととされております。

それでは、「自主改善努力」について、まず法人の航空大学校から、よろしく願います。

【独立行政法人航空大学校】 それでは、こちらの方の報告書を見ていただきたいと思うのですが、67ページの第2編「自主改善努力評価報告書」でございます。

初めに、航空大学校としましては、自主改善努力として次の4項目をやっております。「委託研究」、それから「内部監査制度」、「既卒者へのサポート」、「行政機関による審査」、この4項目でございます。

1番目の「委託研究の促進」でございますが、これはそこに書いてございますが、どういふことでこの研究を始めたかと言いますと、航空大学校の学生が入学時にかなり厳しい身体検査を受けてきます。250名ぐらいが一次試験で通って、その後、100名ぐらいに減るのですね。そのぐらい厳しい身体検査を受けるのですが、これは医学センター、航空医学研究センターというところで受けております。しかしながら、入社試験の身体検査でかなり不合格になるというケースがございます。これは非常にゆゆしい問題ではないかということで、その原因としては2つほど考えられるのですが、航空医学研究センターでの航大の二次試験のあり方と、航空会社の入社時の身体検査の関係、ここに何らかの齟齬があるのではないかということが一つ考えられます。もう一つは、その航空大学校の学生が2箇年で実は身体的に劣化しているのではないかというふうなことも考えられますので、その辺の劣化ということも考慮して調査を進めてまいりました。

14年度は48回生 期生、 期生につきまして、宮崎から仙台に行く過程のところ、医学センターの方で検査をいたしました。入学時の検査と1年半後の検査の結果ですが、劣化の兆候はなかったという結果が出ました。従いまして、今後、どういう作業を進めて

いくのかということですが、48回生 期生、 期生しかやっていませんので、今後、さらにもう少しデータを増やすのかという問題が1点ございます。それから、入学試験のときの検査結果と入社試験のときの検査結果との比較分析、それから入学試験時のデータを仮に完璧ではなくても、ある基準を超えていればうちは合格させるわけですが、そういう場合には学生にデータを還元しよう。今まで見せていなかったのですが、二次試験のデータというものは学生には開示していなかったのですが、それを開示して、学生の在学中の健康管理に役立てましょうということに踏み切りました。それから、3番目は航空会社の基準とのすり合わせをやっていこうということです。場合によっては、航空大学の身体検査基準そのものを一部直さなければいけないのか。航空会社の方の入社試験の基準がある部分が非常に高ければ、そこはうちとしてもさらに下駄をはかせる必要が出てくるのかということでございます。そういう調査を15年度はさらに進めていくということがそこに書かれてございます。

それから、次の「内部監査制度の導入」でございますけれども、これはどういうことかと言いますと、独立行政法人になりましたけれども、航空大学校というのはエアライン、JAL、ANAの指定養成機関、あるいはエアフライトジャパンというところと基本的には同じ資格を持っているわけですね。うちを卒業すると資格が与えられるわけでありますので、一方、指定養成施設に対しては、政府、乗員課の厳しい審査が入っております。航空大学校にはそういう審査はこれまでございません。それに対して、乗員課による指定養成機関に対する審査と同じことを自らやっていこうというのがこの「内部監査制度の導入」の趣旨でございます。

では、どうやったのかということでございますけれども、それは例えば本校の教頭、それから両分校長、その辺が相互にお互いに審査をするということをやりました。13年度試行的にやりまして、基準をつくりまして、14年度から具体的に進めてまいりました。

その改善指示、具体的にそこから何が出てきたのかということ(1)から(4)までの、例えば訓練に関する報告書のフォーマットの統一とか、学生へのアンケート結果の教育へのフィードバックが十分されていなかったとか、そういうふうなことが指摘されております。

実は、さらに69ページにその是正措置がとられたということが(1)、(2)、(3)、(4)のところで書いてございますけれども、具体的に言いますと、例えば(2)ですが、アンケートの結果、座学生に対する体験搭乗というものを始めたのです。というのは、宮崎に

入って半年間、座学があるのですが、この間、今まで体験搭乗というのは余りなかったのですけれども、それを期間中一回始めたわけですしけれども、さらにもう一回やってほしいという要望が有りました。入って3ヶ月ぐらいのときと、いよいよ終わって帯広課程に行く直前にもやってほしいという要望がありましたので、この辺は座学生に対して2回の体験搭乗を実施することにしたというふうな一部改善を行っております。

こういうふうな内部審査をもう一步進めて、次のページの70ページ、実は3番を飛ばして4番に行きたいと思うのですが、「行政機関による審査の導入」、これは内部の審査というのはどうしても甘い部分があるのかなということで、直接、乗員課の審査を受けようということで、そこに書いてございますが、「14年度は上述の内部監査制度及び監事による監査報告に加えて、さらに効率的で質の高い教育を図り、今後の業務の改善に資するため、外部機関からも自ら進んで評価を受けることとした。乗員養成機関として航空大学校は指定養成施設と同等以上の機関と位置付けられていることから主務大臣の直接の機関である航空局乗員課による指定養成施設並みの審査を受けることとした。平成14年度は、単発事業用課程である宮崎学科課程、帯広フライト課程、宮崎フライト課程に対し、審査を受けた。審査結果については、航空大学校内部評価委員会で対応することとしている。」

実は、仙台につきましては、15年の6月16日から18日の期間に審査を受けております。法律では乗員課の審査を受けるという項目はないのですけれども、航空大学校から依頼文書を出すことによりまして、乗員課の審査を受けたということでございます。

戻りまして、69ページの3番目、「既卒者へのサポート」でございますけれども、これは12年の7月ごろ、98名の未就職者がいたわけですが、現在は50名ぐらいまで下がっておりますが、未就職者に対してモチベーションの維持ということが非常に重要な課題であるということから、未就職者に対して講習会を13年度、試行的にやりました。14年度はそこに書いてございますとおり、15年1月23日、(2)の「航空大学校卒業生によるゼネラルアビエーションパイロットの仕事」ということで、これはソニーアビエーションの殿川君に来てもらったわけでございます。(3)は「操縦士としての心得・パイロットのキャリア設計」ということで、これは全日空のB777のキャプテンと、それから就職の担当者に来ていただきまして、パイロットのキャリア設計という形で話していただきました。

1月24日でございますけれども、これは航空医学センターの福本部長さんにおいでいただきまして、健康管理の話をしていただいた。それから(5)が昨年と大幅に違うところでございますけれども、「各航空会社が期待する操縦士及び今後の採用予定」ということで、

ここの参加航空会社にスカイマークとかあるいはジャルエクスプレス、レキオスとかエア
ーニッポンネットワーク、天草エアライン、オリエンタルエアブリッジ、スカイネットア
ジアというふうな会社にも参加してもらいまして、就職活動も一部兼ねてこういうふうな
ことを実施いたしました。

それから6番目では、やはり技量が低下するという不安感ですね、既卒未就職者の。そ
の辺を解消するために、仙台分校のC90のFTDを使って訓練ができるように、そういう
形で便宜を図りました。

その両日を通じて、講義が終わった後、全日空の機長さん、それから就職担当者による
個別面談を行いました。それが次の70ページに書いてございますけれども、7番目で、個
別面談を2日とも行いました。既卒未就職者のそれに参加した人のアンケート結果ですけ
れども、今回非常によかったという高い評価を得ております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、御質問がございましたらお願いを申し上げます。

【委員】 「内部監査制度」というのは、内部の評価委員会と同じと考えていいのですか。

【独立行政法人航空大学校】 違います。これは、航空大学校を卒業しますと、自動車の
方の教習所と非常に近い部分があると思うのですけれども、要は国の試験を受けなくても、
教科は別ですけれども、実科についてはライセンスをもらえることになっております。指
定養成施設も同じです。そういう制度としては航空大学校と民間の指定養成施設は基本的
には同じなのですけれども、片方に対しては国の審査があるわけです。基準を満足してい
るかかどうかという。ところが、航空大学校にはそのような審査がこれまで入ってきたこと
はございません。やはり、そういう国の審査と同じような審査を自らやる必要があるのだ
はないか。うちの方の教頭、あるいは両分校長は、乗員課のそのような審査官の経験者で
もおりますので、そのような内部による審査というものを自ら行ったということです。4
番目は、さらにそれを進めて……。

【委員】 今言ったようなお話だとすると、例えば報告書のフォーマットの統一とかアン
ケートの実施とか、英語教育の活用であるとかということとは余り結びつかないですね、
こちら辺は。

【独立行政法人航空大学校】 確かにその内部監査の中から出てきたのは、かなりの部分
は、指定養成施設と全然別なことをやっているわけではなくて、基本的には国の審査を満

足するものであったということでありまして、追加的にと言いますか、こういうものもさらにやった方がいいよという形で出された指示改善ということでございます。

【委員】 もう一つ、4番目との関係はどうなるのですか、言い換えれば、外部機関からの評価で、役所が外部機関になるわけですか、監督官庁でしょう。

【独立行政法人航空大学校】 監督官庁です。

【委員】 そこがよく、つまり趣旨はどういうことなのですか。要するに、国から独立行政法人になって、民間の方がいろいろなチェックを受けているから、世界的にはレベルが高くみられる、こっちの方はそういう点ではノーチェックだから、低く見られたら困るというので、そういう意識ではないでしょう、今までは。

【独立行政法人航空大学校】 ええ。今までは自ら非常に高い意識を持ってやってきたわけですが、やはりそういう外部機関の審査を受けるということは必要なことであろうと。

【委員】 それはいいのですよ。それが何で役所になるのですか、ここ、乗員課というのがよくわからない。

【独立行政法人航空大学校】 指定養成機関に対して審査を行っているのは、これは航空局乗員課がやっているわけですね。

【委員】 そうですね。

【独立行政法人航空大学校】 それで、今まで自ら自分たちでやろう、同じようなことをやろうとしてやってきたわけですね、13年度、14年度。4番目というのは、もう一歩進めて、乗員課の直接の審査を受けよう。今後、乗員課の方の審査を毎年なり、あるいは1年置きなりに受けることができれば、必然的にこの2番目の内部監査制度というものは、やらなくてもいいのかなとは思っております。

【委員】 よく理解できない、ちょっと私の頭がついていけないのですが、趣旨はわかりました。

【分科会長】 ほかにいかがでしょうか、よろしゅうございますか……。

それでは、これについて、私どもの意見、考え方を確定したいと思いますので、たびたび大変恐縮でございますけれども、もう一回だけ席を外していただきたいと思っております。

〔法人関係者退室〕

【分科会長】 これに関しては、きょう御欠席の委員からは何かございますか。

【航空局】 特にいただいておりません。

【分科会長】 ないですか、わかりました。

それでは、先ほどの「調書試案」に戻っていただきますと、今のこの御説明のあった報告を踏まえて、自主改善努力評価については、事務局の方でこういう提案をまとめていただいております。それは、「相当程度の実践的努力が認められる」と判定をしたい。その評定理由をちょっと読み上げますが、「業務運営に関して、自主改善策を継続的に取り組んでおり、特に既卒者へのサポートにおいては、未就職者の減少に大いに寄与している。また、新たな改善策として、技能審査に係る監査において、内部組織による監査とは別に外部機関による監査を計画し、実施するなど、業務運営改善に積極的に取り組んでおり、実践的努力が認められる。」こういう理由にしております。今、委員から御質問があったあたりのところが、このところがもう少しクリアになれば……。

【委員】 私はこれには全く賛成なのですが、「外部機関」と言うのかどうか。

【分科会長】 それに該当するのかどうかという。

【委員】 普通は、役所がやったものを民間にというのはアウトソーシングと考え……。

【分科会長】 これはいかがでしょうか。

【委員】 これは指定機関の問題でしょう。だから、どうもそこら辺が、何で役所のチェックを受けた方がよりいいということになるのか、自分たちで十分やればということにならないかという、そこは役所の方はどういうふうに御理解ですか。

【分科会長】 その点について……。

【航空局】 指定養成機関に対する、まあ指定ですから、国が指定するのですけれども、そこを指定するに当たっては……。

【委員】 基準がありますね、当然ながら。

【航空局】 はい。基準は国の方で定めて、国の方で指定養成機関の方に対して審査を行った上で指定をするということになっていまして、実質上、我が国において指定養成機関を審査するのは乗員課しかやっていない。ですから、航空大学校がどこから指定養成校、例えば指定養成校の方が若干いいところもあれば悪いところもあると思うのですけれども、その中でより指定養成校としてもすべての要件を満足するぐらいの実力があるということを見てほしいと思うと、やはりそれは結局乗員課に指定養成校だと思って審査してくれと言ってその審査を受ける以外に方法がないということですので、外部機関と言えば外部機関ですし、この書きぶりとしては、そうしますと「国」ですかね、あるいは指定養成…
…。

【委員】 これはもう乗員課だったら「国」ですよ。表現は「国」にならないとおかしいですね。しかし、国にもう一回評価してもらおうという……。

【航空局】 国の中の指定養成校の審査の部門と言わせていただければより正確かなと思うのですけれども。

【委員】 要するにエアラインなどでは、何かチェックする場合、例えば実際のパイロットのチェックをするのは、やはり国の人がするのでしょうか。

【航空局】 はい。

【委員】 だから、今までは国の機関でしたから、そんな必要はないわけですよ、国営ですから。それが独立行政法人になった。独立行政法人になったってそれは同じでしょう、それだけ要件がないものを国がやったら大変なことになりますから、当然クリアしているわけでしょう。それを独立行政法人になったから格付けが必要だと、こういう意味ですか、ここは。そこの趣旨が……。

【航空局】 いえいえ、補足的にと言った方が、例えば今すでに指定を受けている……。

【委員】 独立行政法人として存在している限りは、こんな重み付けは必要ないのではないですか。それは自主的な努力……。

【委員】 ちょっとよろしいですか。

【委員】 ああ、それはもう専門家に聞いた方がいい。

【委員】 各航空会社は国から審査を受けて、ちゃんとした今の言葉で「指定養成施設」という、航空大学校に似たような訓練の組織を持っているわけですね。それで、定期的に1年に1回か2年に1回か忘れましたが、審査を受けるわけです。これはものすごく有効なのです、やはり。そのときどきの訓練をやって、知らないところで会社独自の自己流に入っていたり、書類のアップデートがしていなかったり、やはり外部審査、エアラインでは乗員課による審査を受けるのはものすごく有効なのです。ですから、ここは外部審査は私は絶対に航空大学校でも独立行政法人化されても、ぜひこのとおりやっていただきたいと思うのですが、問題は、委員が言われるように、「外部機関」という表現かどうかというところをちょっと後でお考えになって、この趣旨そのものは私はぜひ残しておいていただきたいと思います。

【委員】 趣旨というか、それはもう私のセンスは、国の交付金が出ているわけでしょう、国の機関で。出ている以上は、それは当たり前でしょうと、そこは。当然ほかの民間よりもそういうものを、リクワイアメントは達成しなかったら、そもそも国の責任がなってい

ないということになりますからね。だから、逆に言えば、自戒として、国だったら、今まで全部国が面倒を見ていたから責任もあったけれども、独立行政法人になりましたよ。若干手が抜けるかもしれないから、もう一回面倒を見てもらいましょうかと、こういうこと、そこの理屈がよくわからないのですね。

【航空局】 内部だけでやっているのでは、やはり何と云うのですか、偏ったと云うか、内部の目ですから限度があると思うのですが、そこはやはり「外部機関」という言葉が適切かどうかは別なのですが、内部の人以外の目を見たというようにお考えいただければよるしいのではないかと。

【委員】 全部いわば国、では、何で独立行政法人になったのよと、こういう、そこら辺がよく……。

【委員】 そこに行き着くと思いますが。

【委員】 やはり外部機関は、これは国でそこしかないわけでしょう、今やっているのは。

【航空局】 今やっているのは国しかない、国と云うか、私どもしかありませんので、偶然そうなったということであると思うのですが、要するに内容的に言えば、独立行政法人の中だけの目を見たのではなくて、それ以外のところから見た。ただ、それを見ることのできるのはやはり私ども航空局しかないというようなことで、ちょっと……。

【委員】 その民間のチェックの根拠法は何ですか。

【航空局】 民間のチェックは……。

【委員】 養成機関の指定は。

【航空局】 指定は航空法上でございます。

【委員】 航空法上の中に独立行政法人は入っていないのですか。

【航空局】 独立行政法人も入っております。

【委員】 入っていたら当然ではないですか、入っていればしなければいけないのではないですか。そこはどうなっているのですか。今までは国の機関だから、入っていなかったかもしれないけれども、独立行政法人になったら入れなければいけないのでしょうか。指定養成施設ではないでしょうか、今まで。

【航空局】 指定養成施設として入っているわけではなくて……。

【委員】 ではないわけでしょう、国の機関ですから。独立行政法人になったときに、そこをどうしたかという問題ですよ、1つは。

【航空局】 航空法上は、要するに独自の教育で免許を出せる施設として航空大学校と指

定養成機関が入っているのですから、免許を出せる機関としての指定がされているということです。

【委員】 だから、ライセンスを出すようなところの問題は、例えば航海訓練所であるとか、海技大学校とか、同じ問題があるのですよ、そこは。それで、民間でやっているところもあるわけですから。

【航空局】 もちろんありますが。

【委員】 それは指定しなければいけないわけですからね。

【航空局】 指定はしています。

【委員】 そちら辺の、言い換えれば、きちっとしなければいけないという趣旨はわかるのです。そこはよくわかるのですけれども、それを……。

【航空局】 国が要するに航空法にのっとった検査、監査というわけではなくて、今回のものは、独立行政法人の方から要望があって監査というか、見に行ったということでございまして、一般的にはやはり法律に基づいて、あるいは省令に基づいてやっておりますが、そこまではやっていないということでございまして……。

【委員】 航空法では航空大学校と指定というのはあれだということは、もう決まっているわけでしょう。

【委員】 養成校も指定することはできるという規定があるのでしょうか。それで別途でこれが入っているのでしょうか、民間のものがポンポンと。

【委員】 だから、本来はどこがやられてもいいのだけれども、エアラインに行かれるときに厳しい……。

【航空局】 もともと独立行政法人は中期目標とか定めてずっとこうやって監督しているわけですから、本来はもうそこで終わりなのですからけれども、それだけではなくて、改めてもう一回指定養成校に適用されている基準と1行、1行見合わせながら再度見直してみましようというのがこの趣旨でございまして、そういう目で見ると、要は養成校なら1回しかないようなものをダブルにチェックを受けているという、そういう趣旨でやらせていただいているものでございます。

【委員】 国による検査を依頼しているというふうに書かなければいけないのですか。

【航空局】 検査ではないです。

【委員】 監査。監査を計画し、実施するなど……。

【分科会長】 今やられていることの中身については、今の話し合いの中でだんだんわか

ってきていて、そういうことはやはり必要なことだというのは委員もおっしゃって、したがって、あとはそれを文言でどう表現するかですけれども……。

【委員】 その辺の表現は任せます。

【分科会長】 「外部機関による監査」というところをもう少しきちんと適切に書かなければいけないですね。

【委員】 それしかないとなれば、そこをはっきり。

【分科会長】 そうですね。それでは、そこはちょっと……。

【委員】 任せます。

【分科会長】 お任せいただいて、事務局の方でもう一度御検討いただければと思います。時間のこともありますので。

【航空局】 検討させていただきます。

【委員】 結論はこれで、私は賛成です。

【分科会長】 わかりました。ありがとうございました。

【委員】 質問なのですけれども、この内部監査の方は技能審査に関する事項だけなのですか。どうもさっきのお話だともっと広い意味ではないかと思うので、両方一緒くたになっ
てしまっているから。

【委員】 やっていることは広いですね。

【分科会長】 確かにちょっと……。

【委員】 「監査」と「評価」をちょっと混乱しているようですね。その辺はきっちり用語を区別しないと。

【委員】 だから、恐らく「内部監査」という言い方が好きなのですよ。

【委員】 ピンとこないのですけれどもね。

【委員】 だからどうしても少し……。

【分科会長】 対象が少し、広がり違いますね。

【委員】 だから、評価委員会もあるわけでしょう。内部監査と評価委員会、あれと書いてあるから。

【航空局】 いわゆる監事による監査ではないと思うのですが。

【分科会長】 そうですね。

【委員】 用語の使い方。

【委員】 ただ、「監査」というのは、私も監査学会に入っていますけれども、スタンダー

ドがあって、それを満たしているかどうかという、そういうのが監査なのです。だから、その辺、何でも「監査」でいいというわけではないですから。

【委員】 中身に書いてあるのは、アンケートとか英語の何とかというのでは、あれっと、こうなってしまうのですよ。

【分科会長】 だから、ここはなさっていることは大変いいことなので、言葉については、少なくともこっちの方でまとめることについては今のことでお任せいただいて、あとは今お入りいただいたら、そのことについてちょっとお知らせして、また今後改善していただくということにしたいと思います。よろしゅうございますか。

〔「結構です」の声あり〕

【航空局】 お願いします。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、これ自体は「相当程度の努力が認められる」ということで、理由については今のようなことで処理させていただきたいと思います。

それでは、法人をお呼びいただけますでしょうか。お願いいたします。

〔法人関係者入室〕

【分科会長】 どうも長い間、済みません。

今、先ほどいただいた御説明に基づきまして、自主改善の事柄について検討させていただきました。「相当程度の努力が認められる」というふうに評価をさせていただきたいと思います。

それに合わせまして、今議論になりましたことは、ここで先ほどの委員からの御質問にもありましたけれども、「内部監査制度の導入」というその言葉と、実際に中で行っておられるアンケート等々のこと、それがいわゆる「内部評価等」という言葉、そちらの方にむしる近いのではないか。「監査」と言うとまた別の概念が出てくるのではないか、そういうこともありますので、また次年度以降、こういうことについてお書きくださるときに、そういう言葉、表現についてももう少しまた御検討いただければということで要望が出ておりますので、お伝え申し上げたいと思います。

ありがとうございました。

それでは、最後の段階になりますけれども、以上の評価の取りまとめ、総合的な評定に移らせていただきたいと思います。

まず「業務運営評価」において、先ほど項目ごとに評定をいただきましたけれども、そ

の実施状況全体に係る判断を行いたいと思います。これにつきましては、すべて順調であるという「2」でありましたから、100%ということによろしいですね。

【航空局】 はい。

【分科会長】 それでは、それに基づきまして「順調」という判断をそこで下したいと思っています。

それから、「自主改善努力」については、今話に出ておりましたように、「相当程度の実践的努力が認められる。」

最後に、「業務全般に関する事柄」ということで、今2つ、先ほど来の議論の中で出てきております。1つは、繰り返しになりますけれども、独立行政法人として効率化ということについて御努力いただいでいくのは、これから当然のこととしてお願いをしたいけれども、安全という面について、これは大きな前提ですので、最大限の努力を払っていただくことを要望したい、これが1つだと思います。

それからもう1つが事故のことですが、これはどういうニュアンスなり書きぶりなりでここで述べたらよいか、何か御意見をお持ちの方。

【委員】 まだ中間報告としても社会一般には認知された正式な報告書が出ていない段階ですから、事故に関して言及するとすれば、中期計画、年度計画の中で、今回の事故に関して、直接、間接的に原因があるかないかということは今後学校を挙げて調査していただきたいというようなことを書いたらいいのではないかと思います。

【委員】 事故報告書を待ってね。

【分科会長】 それはそうですね。

【委員】 正規の事故報告書を待って、それについて検討するとか、そんなことをお願いしたいということを書いておけばいいのではないのでしょうか。

【分科会長】 はい、検討をお願いしたいということですね。わかりました。そういう方向でほかの委員の先生方、よろしゅうございますか。

〔「結構です」の声あり〕

【分科会長】 それでは、それはまた文言を整理してお願いすることにいたします。

今、もう最後のところでそういうことでお任せいただきましたけれども、最終的な文章の仕上げについては、私と事務局とにお任せをいただいて仕上げるということにさせていただきたいと思います。

それでは、何か特段の御発言がなければ、不手際で、大分時間をオーバーして申しわけ

ございません。独立行政法人航空大学校につきましての、「平成 14 年度業務実績評価」を終了させていただきたいと思っております。

最後に「その他」ですけれども、事務局から何かおありになりますでしょうか。

【航空局】 特にございません。

【分科会長】 何もありませんか。

【航空局】 はい。

【分科会長】 それでは、すべての議事はこれで終了でございます。

委員の皆様方には長時間にわたり、議事の進行に御協力いただきまして、ありがとうございました。

また航空大学校の皆様方、大変ありがとうございました。

それでは、進行をお返しいたしますので、よろしく願いいたします。

【航空局】 航空大学校を担当しております乗員課の方で、最後の締めをさせていただきたいと思っております。

委員の皆様、本日はお忙しいところを長時間にわたり御審議いただきまして、どうもありがとうございました。

本日の冒頭に申し上げましたように、本日の委員会の内容等につきましては、議事の公開についての方針に基づき、議事要旨を作成の上、速やかに公表することとさせていただきたいと存じます。

ただし、主な意見について記載し、評価の結果に関する記載はいたしません。

また、議事録につきましては、後日、その内容を確認していただくべく、委員各位に送付させていただきますので、お忙しいところをまことに恐縮ですが、発言内容のチェック等をお願い申し上げます。

分科会の冒頭に申し上げましたとおり、評価委員会の運営規則により、評価に関する部分につきましては、発言者名を記載しないことといたします。

それでは、以上をもちまして、「第 6 回国土交通省独立行政法人評価委員会教育機関分科会」を終了させていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

3 . 閉 会