

国土交通省独立行政法人評価委員会 第8回教育機関分科会

平成16年7月16日

1. 開 会

【事務局】 それでは定刻でございます。ただいまから、国土交通省独立行政法人評価委員会第8回教育機関分科会を開催させていただきます。

本日は委員の皆様方には、ご多忙中、お集まりいただきましてまことにありがとうございます。事務局の磯崎と申します。

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

本日の前半の議題となっております海員学校から、理事長ほかにご出席いただいておりますので、ご紹介させていただきます。

田根理事長でございます。

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、加藤先生が今来られまして、8名出席をいただいておりますので、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。

なお、来られておりません埜野委員につきましては、船員中央労働委員会に出席の後、来られると聞いております。また今来られた加藤委員につきましても、船員中央労働委員会に、途中、出席されるということで、一時退席されると聞いております。廻委員につきましては、2時ごろ、来られると聞いております。また、会田委員につきましては、3時ごろ、来られると聞いております。また事務局の船員政策課長につきましても、船員中央労働委員会に出席のため、13時30分ごろから午後2時ごろまで退席する予定であります。

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のっとり、後日、木村委員長に照会し了承をいただいた後に、国土交通省独立行政法人評価委員会として最終的に確定することになっております。

次に、本日の会議の公開についてですが、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則

のっとり、財務諸表の意見聴取につきましては会議は公開とし、平成15年度業務実績の評価につきましては会議は非公開といたします。なお、その後に実施いたします組織の見直しに係る意見の聴取に関しましては公開といたします。

また議事録等でございますが、これまで議事概要を委員会終了後速やかに国土交通省のホームページで公表し、その後、議事録を作成し、同様の方法で公表してまいりましたが、今後も同じ手順を進めたいと考えております。ただし、業務実績評価に関しましては、議事概要では主な意見について記載し、評価結果に関する内容は記載しないこととし、議事録につきましては、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等の措置を講じた上で公表することとなります。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、まことに恐縮でございますが、発言内容等のチェック等をお願い申し上げます。

国土交通省では、庁舎内の軽装を励行しておりますので、上着等は適宜お脱ぎくださるようお願いいたします。

それでは、以後の進行につきましては、杉山分科会長をお願いいたしたいと存じます。

【分科会長】 それでは本日もよろしくお願い申し上げます。

早速、議事に入りますけれども、本日の委員会、教育関係の2つの独立行政法人につきまして、それぞれ2つの議題についてご議論をいただきます。1つは、平成15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番目に、平成15年度業務実績の評価を行うこと。この2つでございます。

なお、あらかじめ申し上げておかなければなりませんが、財務諸表と業務実績の自主改善努力、この2つにつきましては、質疑応答をさせていただいた後に、大変、法人の方々には恐縮ですけれども、一たんご退席をいただきます。その上で意見具申あるいは評価を行うこととしておりますので、よろしくご協力のほどをお願い申し上げます。

今日もお手元には資料といたしまして、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、並びに評価調書、委員には評価調書の分科会長試案を配布させていただいております。漏れがないかどうか、お確かめをいただければと思います。資料につきましては公表の扱いということになっております。

2 . 議 事

(1) 独立行政法人海員学校の財務諸表について

【分科会長】 それでは初めに、海員学校から審議を行います。まず財務諸表について、事務局からご説明をいただければと思います。

【海事局】 海員学校の財務諸表についてご説明させていただきます。まず、資料の確認をお願いいたします。

資料4 - 1でございますが、平成15年度財務諸表等で、表紙を捲っていただきまして、目次で、財務諸表と事業報告書、決算報告書、監事意見書、会計監査人の監査報告書の5つから成っております。

海員学校は、設立時の資本金が100億円以上ありますので、通則法で定める会計監査人の監査を要する法人であり、平成15年度の財務諸表、事業報告書及び決算報告書について、監事監査のほかに、国土交通大臣が選任した会計監査人の監査を受けております。

それでは、「財務諸表」についてご説明いたします。

2枚捲っていただきまして、貸借対照表でございますが、まず「資産の部」についてでございますが、総額で116億6,000万円となっております。平成15年度の資産の増減につきましては8ページに詳細を記載しておりますが、有形固定資産でございます。波方校の新築に伴う建物、その他に船舶、教材など7億5,000万円の増加がございましたが、波方校旧技業棟の取り壊しを初めとして、4億700万円の資産を除却し、4億7,800万円の減価償却を行ったため、平成14年度期末残高と比較して1,200万円の減額となっております。

1ページに戻っていただきまして、「負債の部」についてでございますが、総額で7億8,400万円となっております。流動負債のうち、運営費交付金債務1億4,300万円の内訳でございますが、大半が人件費の執行残額及び各校の執行残額でございます。また、未払金2億2,900万円の主なものといたしましては、退職手当を含めた人件費及び商品・サービス購入というものでございます。短期リース債務につきましては、シミュレーターなどのリース資産の翌年度分の債務でございます。固定負債のうち、長期リース債務は、17年度から最終までの期間のリース資産の債務でございます。

次に「資本の部」についてでございますが、資本金は設立時に国から現物出資された土地・建物、船舶など115億4,400万円で、昨年度と変更はございません。また、運

営費交付金の収益化は費用進行基準を採用しておりまして、当期未処分利益は発生しておりません。

次に2ページでございますが、「損益計算書」でございます。

経常費用は、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分して記載しております。業務費のうち、主なものといたしまして、外部委託費は清水校の給食業務委託料、沖縄校の建物解体撤去工事設計料、海技大学校への乗船体験委託料でございます。保守・修繕費は、授業で使用する教材、練習船などの船舶、施設の保守・修繕費用でございます。消耗品費は、教育実習などの業務執行に必要な消耗品の取得費用でございます。保険料は、独法が各校の練習船や建物施設、生徒の事故によるけがに備えて掛けている保険料でございます。

一般管理費のうち主なものといたしまして、外部委託費は、派遣会社から事務補助者として派遣する費用でございます。賃借料は、一部の学校（波方、口之津、沖縄）の土地賃借料及び海岸敷地の港湾土地利用料でございます。保守・修繕費は、管理部門で使用する施設及び事務機器の保守・修繕費用でございます。

経常収益のうち、施設費収益は、波方校技業棟新営に伴い、施設整備費補助金のうち、費用として処理した分を収益化したものでございます。授業料収入は、生徒数の減によりまして、69万円程度減少しました。

次に3ページでございますが、「キャッシュ・フロー計算書」でございます。

業務活動によるものといたしまして、学校業務に係る収入・支出でございます。投資活動によるものは、有形固定資産の取得及び波方校の技業棟新営に伴う収入・支出でございます。財務活動によるものといたしましては、教材として整備しておりますリース資産のファイナンスリース料の支出でございます。資金の期末残高は3億7,100万円であり、貸借対照表中の現預金と一致しているものでございます。

次に4ページでございますが、「利益の処分に関する書類」は、該当事項がございませんので、省略させていただきます。

次に「5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、海員学校の業務運営に関し、国民の負担に帰せられるコストを集約したものでございまして、損益外減価償却等相当額は、施設費などで取得した償却資産に係る減価償却費は、損益計算書には費用として反映されておりませんが、行政サービスを実施するためにかかった費用であるため、これを開示するものでございます。引当外退職給付増

加見積額は、役員・職員の期末退職手当額と期首退職手当額を比較し、その増加額を記載したものでございます。機会費用についてでございますが、海員学校が練習船などを係留するため、国又は地方公共団体から無償又は低廉で借り受けている財産について、その減額されている分の総額を記載しているものでございます。

次に6ページの「重要な会計方針」でございますが、そのうち、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して、業務の進行に伴い費用が発生したときに、その同額の交付金を収益化していますので、当期純利益は発生しておりません。

また、重要な会計方針の変更として、引当外退職給付増加見込額の処理について記載しております。

次に8ページからの「附属明細書」でございますが、附属明細書は固定資産、たな卸資産、資本金及び資本剰余金など、貸借対照表などの内容を補足するものでございまして、説明は省略させていただきます。同様に、「決算報告書」及び「事業報告書」も説明を省略させていただきます。

次に19ページの「監事意見書」をつけておりますが、監査の結果、15年度末における資産の状況は財務諸表のとおりであり、決算状況の内容も正確で、かつ業務運営も良好であると認めております。

最後に、20ページの「会計監査人の監査報告書」でございますが、法人の財政状況、運営状況、キャッシュ・フロー及び行政サービス実施コストの状況を適正に示しており、事業報告書は業務の運営状況を正しく示していることを認めております。また、監査を実施した範囲において、財務諸表などの重要な虚偽の表示をもたらす法人内部者による不正及び誤謬並びに違法行為の存在は認められなかったことを報告しております。

以上、海員学校の財務諸表について説明いたしました。法人を所管する課といたしましては、独立行政法人会計基準に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、ただいまの説明に関しまして、ご質問・ご確認等をお願い申し上げたいと思います。何かございますか。

特段、よろしゅうございましょうか。それでは、この後、審議に移りたいと思いますので、大変恐縮でございますが、法人の皆様方には一たんご退出をお願いできればと思います。よろしく願い申し上げます。

(法人退室)

【分科会長】 それでは、今ご説明していただいた事柄について何かございますでしょうか。

【原田委員】 ちょっと本件ではないんですけれども、ほかの独立行政法人もそうなんですけれども、これは従来から、こういうスタイルでやられていると思うんですけれども、前年比較がないと、どうも判断しようがないといいますかね。皆目、実はまことに申しわけないんですけれども、ノーアイデアですね。こういうスタイルでおやりになっているのかもしれないけれども、B / Sにしても、P / Lにしても、前年比較がないと、ちょっと内容が……。

【分科会長】 そうですね。1回目、2回目でスタートしたときは、スタートで、その前がなかったものだから、まさにそのスタイルでやってきましたけれども。じゃ、それは事務局のほうで、またご検討いただいて、そういうスタイルがうまく取れるかどうか。

【内波船員政策課長】 はい。説明振りを、そこへ配慮したいと思います。

【分科会長】 そうですね。確かにそうですよね。コンセクティブになっていないと、なかなか判断ができない点がある。

それでは、それについてはご配慮をお願いしたいと思います。そういうことでよろしいですか。

【原田委員】 はい、結構です。

【分科会長】 ほかにございますか。

それでは、ただいまご説明のあった事柄に関しては、海事局からもお話があったように、特段の問題がないということで、具申すべき意見はなしということでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、そのように決定をさせていただきます。

では、法人の方の入室を。

(法人入出)

【分科会長】 今、審議に入りましたけれども、結果といたしまして、特に国土交通大臣に具申すべき意見はなしということになりましたので、お伝え申します。

(2) 独立行政法人海員学校の平成15年度業務実績評価について

【分科会長】 それでは、次の議題であります海員学校の15年度業務実績評価に入らせていただきます。

評価は、国土交通省所管独立行政法人の業務実績評価に関する基本方針に従って行うこととなります。その基本方針はお手元に配布されておりますので、適宜ご参照いただければと思います。

業務実績報告書は、業務運営評価、自主改善努力評価、その順で取りまとめられているようですので、評価もその順序に従って行うこととして、最後にすべてを取りまとめて、総合的な評定を行うことにしたいと思います。

そこで、業務運営評価ですが、これは評価方針によりますと、まず個別の項目ごとに、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ことになっておりまして、それぞれの項目ごとに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になっております。0～3までの数字の意味についても、基本方針の中に記されておりますので、ご参照いただければと思います。

ここではまず、全項目を通して法人サイドから簡単にご説明をいただきまして、その後で、委員の間で意見交換を行い、分科会として1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っております。そして各段階に評定を下した理由を整理することといたします。また各委員の意見の中で必要なものについては、委員会の意見として付すことにしたいと思います。後ほど、そのプロセスを踏みますときには、先日、法人が行いました事前説明のときに、各委員が評定に係る感想を述べておられますけれども、その概要を取りまとめたものを、本日は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させていただくことになると思っております。

以上がおおむねの進め方でございますが、よろしゅうございますでしょうか。それでは、そのようにして進めさせていただきます。

それでは、まず法人から全項目についてひとつおりのご説明をちょうだいしたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

【独立行政法人海員学校】 それでは座ったままで説明させていただきます。

お手元にご覧いただけます色が混ざった説明資料というのがございますが、この説明資料に基づいて説明させていただきます。資料のほうはメッシュごとに整理されてございますので、

そのメッシュごとの項目で説明させていただきたいと存じます。

まず最初に、業務運営の効率化に関する事項のうちの(1)組織運営の効率化の推進でありますけれども、これについては、13年度、独法移行時に導入しました人事・給与及び会計システムについて、業務内容に見合った機能改善を行ってまいりまして、事務能率を向上させております。またテレビ会議システムを有効に活用することによりまして、本部と学校が遠隔地にありますけれども、同時に情報を処理することができ、特に教務業務、生活等に係る案件について時機を得た対応ができるようになりまして、極めて有効な手段として業務運営の効率化につながっております。

(2)人材の活用の推進であります。中期計画を計画的に達成するため、関係機関などと6名の人事交流を計画いたしました。これにつきましては、国土交通省、他の船員養成機関、民間船社等と10名の人事交流を行い、組織活性化の促進を図りました。

次に業務運営の効率化の推進で、教育機材等の有効利用の促進でございます。即戦力教育の充実に係る主要教育機材を計画的に活用促進することとして、15年度は自動制御実験装置の稼働率を5%向上させるよう計画いたしました。これにつきましては、学生生徒の理解度の向上を図る観点から、科目ごとに授業方法を見直すこととし、その中で実習のみならず、座学においても積極的に利用することに努めた結果、全校平均で64.3%という率を得ることができまして、理解度の向上にも所期の目的を達しました。もっとも、これは蛇足でございますけれども、授業時間数、すなわち分母があまり大きくないということもあって、このような数値になったものでございます。

続いて2ページ、上の施設の管理業務及び賄業務の外部委託の検討、並びに一般管理費の抑制についてであります。施設管理業務について、費用対効果を考慮しながら検討を進め、学生生徒の不在時の庁舎管理業務の外部委託化をさらに推進し、職員の労務負担の軽減とともに、208万円の経費を抑制することができました。また次年度以降、庁舎管理に加え、艇庫などの管理業務の外部委託について、その具体化を図ることとしております。

賄業務の外部委託について、学生に過度な負担増とならないよう、その影響に配慮しつつ検討し、清水校について所要の設備整備を終え、15年度から開始いたしました。また波方校については、平成16年4月からの外部委託化に向けて所要の準備を整えたところであります。

一般管理費について、当該経費総額の抑制に全校を上げて取り組み、学校全体で光熱費前年比12%、通信費前年比10%、金額にして557万円を抑制いたしました。

次に海員の養成のための教育の実施であります。海員学校においては、年度計画に従い、年度当初に、各校ごとに目標を定めて、教育業務に取り組み、年度末に業務実績を内部評価委員会へ提出し、同委員会は各校ごとの実績に基づき、専修科、本科及び司ちゅう・事務科について内部評価を実施するとともに、各校ごとについても内部評価を実施しております。その結果、内部評価委員会においては、各科とも中期目標達成に向け順調に運営していると評価しております。

それでは専修科から説明させていただきます。専修科は、清水及び波方に所在する海上技術短期大学校に設置しております。総入学定員は160名であります。15年度募集活動により、306名の応募があり、169名の入学者を確保しております。また15年度卒業者は157名でございました。

3ページの(a)からでございますが、船舶の技術革新や海運業界のニーズに的確に対応する教育を実践するため、新たな選択科目の導入など、単位制度の検証と改善、自己評価体制としての授業評価の実施、乗船体験制度の定着及びインターンシップ制度の導入、さらに船内供食及び栄養管理に関する授業の実施に対する取り組みであります。

教育内容の検証と改善であります。独法内部に設置した単位制度改善のためのワーキンググループにおける検討を踏まえ、13年度から導入しております単位制度を検証しまして、1単位の教授時数を、座学は30時間、実習・実技・演習は35時間とすることで制度化いたしました。さらに柔軟で充実、しかも即戦力化教育に対応できるカリキュラムとなるよう、選択科目や単位認定科目の増設や新設を行いました。この制度改善により、学生の向学心の向上とともに教育効果の深度化が図られ、即戦力の向上及び多くの上級海技従事者国家試験合格につながりました。

授業評価制度であります。授業アンケートにより、評価制度を検証しつつ、公開授業、これは全部の先生方を含めた研究授業でございますけれども、それや検討会を持ちまして、教材の活用、授業の進め方等を見直し、それを授業に反映させ、授業内容の活性化に役立たせております。また内航船を利用した乗船体験を引き続き実施するとともに、6カ月間のインターンシップ課程を導入し、16年度から実施することいたしました。乗船体験については、応募者50名のうち、船体の都合で25名が参加、参加できなかった者のうち、希望する23名の学生に対しましては、海技大学校練習船による瀬戸内海の体験乗船を選択科目の1つとして施行いたしました。いずれの実習も内航海運関係者や、参加した学生等、関係者から高い評価を受け、また、これらは就職指導や即戦力強化に大きな効果

が見られ、今後とも内容の充実を図りながら、適切に実施してまいりたいと考えております。またインターンシップ課程へは、16年度、1名が進学する予定でございます。

さらに、いわゆる調理教育についてであります。各学校が環境に応じて、会場や講師の選任、実習内容、経費の負担、講義内容等を定め、調理実習及び栄養管理に関する授業を特別教育活動として実施しました。学生たちは高い関心を持って熱心に取り組み、船内における調理作業について理解を深めることができました。

次に4ページでございます。専修科拡充の具体化及び即戦力ある船員養成のための実践教育の充実に対する取り組みであります。

専修科の拡充については、量的拡充とあわせ、質的にも拡充を図ることとし、本科及び司ちゅう・事務科の再編とマッチさせながら、具体化させることとしております。定員増につきましては、現状の施設、教職員配置を考慮する必要があることから、16年度について清水校の募集定員を90名といたしました。質的拡充につきましては、波方校技業棟新営等の教育環境整備を積極的に行うとともに、15年3月に導入しました機関シミュレーターを海上実習、航機実技の授業で有効的に活用しているところであります。また在学中に三級海技士の筆記試験に合格した者に対する免状取得課程について、専修科拡充のみならず、社会のニーズに応え、海員学校教育の魅力及び就職戦線における競争力向上の観点から、その新設を検討しているところでございます。

5ページに入りまして、海技従事者国家試験の合格率向上・維持に対する取り組みであります。過去の実績も踏まえつつ、合格率を85%以上とするよう目標を設定いたしました。標準問題集を作成して、学生に配布するとともに、これを用いた補講、模擬口述試験の実施など、実践的な指導強化に取り組み、91.1%が合格し、所期の目標を達成いたしました。

次に就職に対する取り組みでございます。就職指導及び活動を強化することにより、海事関連企業への就職率を90%以上にすることを目標に取り組みました。学生に対しましては、内航船社訪問をこれまで以上に積極的に行わせるとともに、体験乗船、会社説明会、就職ガイダンスを作成して配布するなど、きめ細かな指導を行う一方、企業に対しましては、会社訪問、求人依頼の発送等の求人開拓に全職員を上げて取り組みました。その結果、内航海運界においては新人採用機運が厳しい状況にある中、海事関連企業への就職率は年度末現在で87.3%に達し、改善の兆しが見えてきたかと期待しつつ、今後の取り組みに力を傾注しているところであります。

次に本科教育でございます。本科の課程は、小樽市、宮古市、館山市、唐津市、長崎県口之津町及び沖縄県の石川市に所在する海上技術学校に設置、総入学定員は220名であります。16年度募集に際しましては、15年度に引き続き、1校規模の募集を停止し、募集人員170名に対し429名の応募があり、199名の入学者を確保しております。また15年度卒業者は205名でした。

それでは各事項について説明させていただきます。

5ページ下の からでございますけれども、専修科と重複する部分がございますが、各教科内容の点検、6ページに移りまして、自己評価体制としての授業評価の実施、乗船体験制度の定着及びインターンシップ制度の導入、さらに 船内供食及び栄養管理に関する授業の実施に対する取り組みであります。

教科内容の点検であります。高等学校新学習指導要領に基づき、普通科目の教育課程を再編成、新教科書を選定し、15年度入学者から適用するとともに、専門科目の教科書の一部について改訂に着手いたしました。

授業評価制度、乗船体験制度及び調理教育についてであります。いずれも専修科と同様に取り組み、それぞれ具体化させ、所期の目標を達成しております。

インターンシップ制度についてでございますけれども、15年10月から同課程を実施することとして、生徒、保護者等に対して周知を図りましたが、残念ながら希望者はありませんでした。本制度につきましては、次年度以降の実施状況を検証しながら、必要であれば、改善の方向を検討したいと思っております。

次に7ページ、でございます。養成定員の一部を専修科へ移行し、本科の再編を図る取り組みであります。これにつきましては、即戦力の観点から、四級海技士の資格受有者と、そうではない乗船実習科に進学しない者に対する求人実態と、内航乗組み制度検討会の動向を踏まえまして、本科教育の根本、水準について内部検討に着手しているところでございます。

また専修科拡充策との整合性が取れた本科再編の具体的作業の適切な進め方等につきまして、本省船員政策課とも協議、ご相談しながら検討した結果、本科校1校規模の養成定員を専修科へ移行することとしまして、15年度の沖縄校の生徒募集を停止いたしました。次年度以降につきましては、船員政策課と具体的再編作業の進め方を相談しつつ、16年度の沖縄校の生徒募集を引き続き停止し、16年度末の沖縄校の教育業務停止に向け、必要な作業を進めることとしております。

次に海技従事者国家試験の合格率向上・維持に対する取り組みであります。本科につきましては、合格率55%以上を目標としました。授業評価に基づく授業の改善、活性化に加え、補講の実施、補講用テキストの改訂・充実、模擬口述試験の実施等の実践的な指導強化のみならず、通常の授業においては、重点項目の指導強化や全学年を対象にした実力テスト等を実施しまして、学習意欲の高揚を促すよう取り組んだ結果、各校で多少のばらつきはございますけれども、71.0%の合格者を出し、所期の目標を達成したのみならず、年ごとに合格率が向上しております。

8ページ、就職に対する取り組みであります。就職指導及び活動を強化することにより、海事関連企業への就職率を70%以上にするを目標に、専修科におけると同様に、全職員を上げて取り組みました。海事関連企業への就職率は、年度末現在で62.1%にとどまり、目標値には至りませんでした。改善の兆しがうかがえるデータも散見でき、今後の就職指導に一段と努力を傾注したいと思っております。なお、就職率は14年度本科卒業者及び同科を卒業後、引き続き15年度、乗船実習科に進学した者を対象とした15年度末の実績でございます。

次に保護者と学校が連携して、一体的な生活指導を推進するための取り組みであります。一般の高校生と同世代の生徒を教育する本科校では、学校と保護者が信頼関係のもと、連携して教育に取り組むことが重要であります。各校のそれぞれの実情に合わせ、保護者会を開催し、校長みずから陣頭指揮のもと、学年ごと、もしくは全学年を対象に、3回～7回、それぞれ実施いたしました。このことにより、保護者の学校の教育方針に対する理解と関心が深まり、学校運営にもさまざまな点で多大な協力が得られ、このことが生徒に対しても良好な教育環境を提供することとなり、生活指導のみならず、学習指導や就職指導においても好影響が随所に見られました。

次に9ページでございます。司ちゅう・事務科教育でございます。

司ちゅう・事務科は、国立清水海上技術短期大学校に設置しておりまして、入学定員は60名であります。過去の就職状況を踏まえ、15年度から募集人員を40名にしております。16年度募集にあたっては66名の応募があり、38名の入学者を確保しました。15年度卒業者は37名でございます。

それでは、各事項について説明させていただきます。

になりますけれども、海運業界のニーズに対応した教育内容の精選を図るとともに、授業評価制度の実施に対する取り組みであります。

学生によりわかりやすく、魅力あるものとするため、学習指導要領を改訂し、単位制度を導入しまして、教授時数の再編成を行うとともに、教育内容等、制度設計の見直しに資するため、調理教育に対するニーズ等の調査・把握のため、内航船社等を対象にアンケート調査を実施しました。現在、これについては詳細を分析しているところでございます。

また授業評価として授業アンケートを実施し、調査結果は考察としてまとめ、教材の活用、授業の進め方等の具体的な改善方法を示して、授業に反映させ、授業内容を活性化させるとともに、教育手法のスキルアップを図ることができました。

次に 養成定員の縮減を図る取り組みでございます。海事関連企業への就職状況に鑑み、15年度から募集人員を40名としております。また内航船における将来的なニーズを把握するため実施したアンケート調査を分析するとともに、国土交通省の内航船乗組み制度検討会に基づく内航海運の船内供食のあり方に関する検討会が目下進んでいると承知しておりまして、その動向を踏まえつつ、内航海運における調理教育のあり方の観点から、司ちゅう・事務科の制度設計の抜本的な見直しを行うこととし、検討を進めているところであります。

次に10ページでございます。 海事関連企業への就職の取り組みであります。海事関連企業への就職率55%以上を目標とし、逐年、その比率を高めるよう努めることとして取り組みました。会社訪問をはじめ、専修科同様、職員・学生一丸となって就職活動を行い、その結果、海事関連企業への就職率は48.6%でありましたが、ここ3年間では、いわゆる右肩上がりの数字を得ることができました。

次に海員養成のための教育の実施に対するその他の取り組みであります。まず、 教育機材の整備、 寮生活指導の充実を図る取り組みであります。

実践教育向上のため、15年3月に導入した機関シミュレーターを実習・実技のみならず、座学においても効果的に活用するとともに、シーケンストレーナー、小型エンジンキットなどの購入等、実習・実技を充実させ、即戦力に向けた技能向上のための教育機材を計画的に整備いたしました。

寮生活指導について、海員学校教育における寮制度は、船員に必要な資質の涵養に重要な役割を持っていると認識しております。このため、生活指導、カウンセリング手法の改善・向上を目指す研修を実施し、寮生活における生活指導の充実を図りました。

次に教官に対する研修と、11ページに移りますが、 関係教育機関や海運業界との意見交換、及び 職員研修に対する取り組みであります。

教官研修について、実践教育の実施に資するための乗船研修につきまして、7名の計画に対し5名について実施できました。これは学生生徒に対する乗船体験制度、このほうの実施に重点を置いた結果、制約を受けたものでありまして、今後は内航船のみならず、ほかの分野でも、できるだけ多数の研修ができるよう、関係者と協議しながら実施していきたいと思っております。

教育手法、生活指導向上に関する研修は8名を計画し、20名について実施しております。関係機関との意見交換は2回以上を計画し、7回実施いたしました。また職員研修は20名計画し、26名について所要の研修を実施しております。

次に成果の普及・活用促進における（a）職業指導体制の強化に対する取り組みでございます。

卒業生が海事産業へ円滑に就職できるようにするため、学校と事業者が相互の情報を交換して、連携して職業指導に当たるため、就職懇談会を定期的を開催することとし、日本内航海運組合総連合会主催の政策委員会/海員学校懇談会として実施いたしました。

またITを活用した就職情報交換が可能な体制づくりへの取り組みであります。16年度の船員職業安定法改正に伴う無料の船員職業紹介事業の海員学校への導入を前提に、既に作動している他機関のシステムを参考にしながら、体制の構築を図ることとし、海員学校としての最適システムについての検討を行っているところであります。

12ページになりますが、会社訪問や会社説明会等につきましては、全校全職員を上げて取り組み、会社訪問を延べ900社弱、会社説明会を延べ30回余り開催しました。今後も、就職問題につきましては積極的に取り組んでまいりたいと思っております。

次に（b）技術移転の推進等に対する取り組みであります。

船員教育及び船舶運航に関する技術移転につきましては、要請に応じて積極的に対応することとし、旧と言ったらいいんでしょうか、商船大学からの教育実習生1名、及び水産系高等学校実習船の司ちゅう部職員に対する実技技能研修を、全国14県の学校機関から15名の参加を得て実施いたしました。また職員の専門知識を活用するため、関係委員会等へ、その要請に応じ、延べ8つの関係委員会等に延べ10名を派遣いたしております。

次に13ページ、（c）海事思想普及等に関する業務への取り組みであります。地方自治体をはじめ、地域社会への各種行事に積極的に参加するとともに、地元小中学校依頼による総合学習、各校工夫を凝らしての体験入学や学校祭等において、船舶を活用した体験学習や講演会等を通じ、学校の広報及び海事思想の普及に努めております。またボランテ

リア活動を積極的に企画し、地域に根ざした広報活動を行っております。

次に財務内容の改善に関する事項における予算、収支計画及び資金計画に関してであります。

まず自己収入の確保についてであります。16年度の授業料改定に向け、所要の準備を行うとともに、卒業生に対する各種証明書類、これの発行について手数料を徴収することといたしました。

次に期間中の予算計画、収支計画、資金計画につきましては、規則に基づき計画どおり執行し、予算計画については決算報告書、収支計画及び資金計画につきましては財務諸表に対応しておりますので、説明を省略させていただきます。

次に16ページに飛びますが、その他主務省令で定める業務運営に関する事項であります。

施設設備及び教材等に関する整備計画であります。波方校技業棟の新営工事を14年度、15年度の2カ年で行いました。清水校について耐震診断を実施した結果、緊急に改修等を講じる必要があるという診断がなされまして、工事施工の緊急性から、整備計画を策定しまして、予算化を図り、16年度に学生寮、付属棟について工事を行うこととしました。このため本中期計画での施設設備に関する整備計画を変更いたしました。教材については計画にのっとり、カッターを整備いたしました。

最後に17ページ、人事に関する計画であります。

職員の配置に関して、教育管理及び事務管理の変化等に対応し、柔軟で効果的な運用を行うこととし、本部教務部の業務体制を見直し、組織を一部改正いたしました。また、年度末の常勤職員数を年度当初の99%に抑制いたしました。

足早でございましたけれども、15年度業務実績について説明させていただきました。

【分科会長】 大変ありがとうございました。それでは、ただいまのご説明を踏まえて、この後、項目ごとの評価に入りますけれども、その前にご質問・ご意見等がございましたら、よろしく願いいたします。

よろしゅうございますでしょうか。それでは、個々の項目に関して実施状況がどの段階にあるかの評価に進ませていただきたいと思います。

これは先ほど申し上げましたように、資料8-1、委員のお手元にあります分科会長試案、これを見ながら進めさせていただくことにしたいと思います。項目と年度計画について私のほうでまず確認をさせていただいて、それに対して事務局に評定理由と評定

案を読み上げていただいて、そしてそれについて意見交換をしていきたいということにしたいと思います。

それでは早速、第1番目ですけれども、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番目ですけれども、組織運営の効率化の推進。15年度計画につきましては、法人本部の人事・給与・会計システム及び電子会議システムの有効活用でございます。よろしく申し上げます。

【海事局】 本部と各学校間の事務手続きを見直し、人事・給与・会計システムの活用を推進し、業務の集約化が図られている。

各学校の教務関係事務職員を庶務課に配置替えし、業務の集約化と効率化が図られている。

TV会議システムの有効活用を推進している。

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。何かご意見はございますでしょうか。これにつきましては、掲げた計画に対応して具体的に実施をされているということで、2ということによろしゅうございますでしょうか。

それでは、そういうことにさせていただきます。

2番目ですが、人材の活用の推進につきましては、年度当初に海事関連機関、内航船社と6名の人事交流を行う。これが計画でございます。

【海事局】 組織の活性化を促進するため、海事関連行政機関、他の船員養成機関及び民間船社と10名の人事交流が行われている。

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。これについてはいかがでございますでしょうか。

それでは、まとめのとおり、この2ということによろしゅうございますでしょうか。はい。

それでは3番目へ進ませていただきます。業務運営の効率化の推進のa)ですけれども、教育機材等の有効利用の促進に関して、自動制御実験装置の稼働率を5%向上させること。

【海事局】 自動制御実験装置を実習授業以外の、座学授業において活用することにより、稼働率は全校平均で64.3%向上している。

ということで2でございます。

が、今欠席している委員から特に意見をいただいております、この項目については、

稼働率が顕著に増加しているので評定は3でいいのではないのでしょうかというご意見をいただいております。

【分科会長】 何かご意見はございますでしょうか。今、意見が新たに出てきた項目がございすけれども、これは先週行いました、この分科会の方針と同様、評定については、よいと思われるところは積極的にこれを評価し、厳しく見るところは厳しく見ると、メリハリをつけた評価を全体として心がけるというようなことで、委員から積極的に、この項目についてはもっと評価してよいのではないか。そのような意見がある場合には、なるべくそういう方向で諮っていききたい。こういうことでございますので、その点、お含みおきいただいて、ご意見等をいただければと思います。

今の場合には、先ほど法人からは、数字の分母との関係で非常に大きくということで、わざわざご説明がございましたけれども、委員のほうからは、今のように非常に顕著な数字だということで、これを積極的に推す意見が出てまいりました。いかがでしょうか。3ということでもよろしゅうございますか。

それでは、これは一つ、数値を上げて3ということで処理をさせていただきたいと思えます。

続きまして、b)業務の外部委託の検討、それから、これはc)も入るのかな……入るんですね。一般管理費を2%程度抑制と。こういう項目につきまして、15年度の計画は、施設管理業務の外部委託化を検討、それから清水校の賄業務の外部委託、他校の外部委託化を推進、一般管理費の抑制、こういう計画でございました。

【海事局】 学生・生徒不在時の校舎管理業務の外部委託化を前年度に引き続き実施、当該年度に208万円の経費の抑制が図られている。

清水校の賄業務の外部委託化を年度当初から計画どおり実施している。

全校あげての取組により光熱水料前年比12%、通信費10%、合計557万円の抑制がなされている。

ということで2でございますが、管理費、光熱水費はよく抑制されていて、評価できるという意見もございました。なお、この項目につきまして、また委員から意見を特に承っておりまして、経費の削減がよくなされているということで、3でいいのではないかといいことございました。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに追加でご意見はございますでしょうか。では、そのようなことで、これは3とさせていただきます。

続きまして2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。この(1)海員の養成のための教育の実施の(a)専修科教育に関して、15年度の計画としましては4項目挙げられていますが、新たな選択科目の導入等単位制度を検証し改善する。授業評価制度を実施し、結果を授業方法の改善に反映する。乗船体験制度を定着させ、インターンシップ課程を新設する。船内供食及び栄養管理に関する授業を実施する。以上でございます。

【海事局】 独法内部に設置したW/Gによる検討会を踏まえ単位制度を改訂し、新たな選択科目の増設及び単位認定科目の新設等を行い、教育効果の深度化・即戦力化が図られている。

前後期に1回実施した授業評価アンケートを各教官が自己分析し、結果を校長に報告し、公開授業を行う等、教材の活用、授業方法の改善が積極的に行われている。

関係機関の協力を得て、夏季休暇中に25名の学生に内航船を利用した乗船体験制度を実施、また、乗船体験の希望に添えなかった学生23名に対しては海技大学校の練習船を利用した乗船体験を実施し、就職指導、即戦力強化に大きな効果をあげている。

インターンシップ制度の周知を図り、1名が平成16年4月に進学することとなっている。

各校で船内供食及び栄養管理に関する授業が実施され、学生の関心も高く、講師から基礎技術が習得できたと評価されている。

ということで2でございますが、この に関しまして、内航即戦力化に対応したものと評価できるという意見もございました。なお、この項目に関しましても委員から特にコメントをいただいております、 に関してですが、内航船を利用した乗船体験を実施し、就職指導、即戦力強化に大きな効果をあげていることは大いに評価できるということで、3でもいいのではないかとのご意見でした。

【分科会長】 ありがとうございます。ここに関しましてご意見・ご質問等はございますでしょうか。

これは番号は、何でこういうふうになるんですか。つまり と。ちょっと私も覚えてないんですけども。

【海事局】 専修科教育の中の同じようなたぐいのものを1つの項目に入れたということで、評価しやすいと。

【分科会長】 それをまとめると、こういう順序になったということですね。

元の番号というのは、どこを見ると元の並び方になっているんですけど。

【独立行政法人海員学校】 中期計画。

【分科会長】 中期計画を見ると、そういうふうになっているんですね。ああ、そうですか。そうすると、今回、こういうものが、このままの資料で出ると、中期計画はそこにくっついていないから、よそから見ると、この番号は何だ？ という感じはあり得るわけですね。

【海事局】 後で と の はあるんです。

【分科会長】 あるんですね。だから、全体として見れば、多分、そういうことだろうなというのはすぐわかりますけれどもね。

そうか。これはしょうがないですね。そういうふうにはせざるを得ないんだから。まあ、結構です。

いかがでしょうか。そうしますと、もともと委員の中から、 について出されていた意見、 について委員からさらに出された意見、こういうことで、4つのうち2つについて、さらに評価できるという意見がございます。これを考えると、先ほどのような考え方でいけば、1ランク上げてよいのではないかと。こういうことになりましたが、よろしゅうございますか。

それでは、これについても3で評定をさせていただきます。

続きまして ですが、専修科拡充の具体化に向けて着手し、即戦力向上のため機関シミュレーターの活用を図る等、教育内容を充実させると。

【海事局】 専修科の拡充については、現状の施設、職員配置等を検討し、16年度の清水校の募集人員を15年度に比べ10名増の90名としている。教育機材については、15年3月に導入した機関シミュレーターを活用し、座学授業の理解度を向上させるための教材として使用し、成果をあげている。

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した。これについてはいかがでございましょうか。特段ご意見がなければ、2ということで処理をさせていただきます。

続きまして ですが、自主講座の充実により、海技従事者国家試験（四級海技士（航海及び機関））の合格率を85%以上とする。

【海事局】 標準問題集の作成、模擬口述試験の実施、補講の実施等、実力の向上に努め、合格率は91.1%と、目標値を達成している。

ということで2でございますが、合格率が90%を超えていることは素晴らしいことであるという意見もございました。なお、この項目につきましても委員のほうから意見をいただいております、合格率が目標値を超えて、91%となっていることは大いに評価できるということで、3でもよいのではないかというご意見もございました。

【分科会長】 ありがとうございます。この意見のところに、「素晴らしい」なんて言葉が出てくることはあまりないんですが、無視できない言葉かなと思います。重ねて委員からも、そういうことがあったということで、同様に3に上げてよろしゅうございますか。

はい。それでは3ということで。

続きまして ですが、就職指導を強化することにより、海事関連企業への就職率を90%以上とする。

【海事局】 目標値90%に対し、3月末実績は87.3%であり、ほぼ目標値に近い数字となっている。企業に対して会社訪問・求人依頼の発送等、また、学生に対しては内航船社訪問を積極的に行わせる等、法人として積極的に取り組んだ結果、去年の就職率を約12%上回っている。

ということで2でございますが、新人の採用については、景気の動向や業界の情勢等にも左右されるものであるので、学校としてはこの数字に一喜一憂する必要はない等の意見もございました。

【分科会長】 ありがとうございます。何かご意見はございますでしょうか。

このご意見は、まさにこういう考え方もきちんと持っておくべきだと思いますが、ここでのプラス、マイナスという話ではないんですね。そういう感じと受けとめました。つまり、これが一喜一憂する必要はないと。だから、逆に言えば下げなくてもよろしいと。こういう話ですね。はい、どうぞ。

【委員】 目標値に対して達成していないということは現実ですが、ただ、学校がやられたこと、会社訪問とか、いろいろなことをやっていることを評価すべきであると思います。委員の意見どおりの、試案どおり、2でよろしいかと思います。

【分科会長】 毎回、このことに関してはいろいろ意見や問題が出てきて、やっぱり社会全般の状況ということもどうしても頭の中に浮かんでくるし、それから実際に当事者が努力している内容についてもいろいろ出てくるし、この評価は難しいところですが、考え方としては、今、委員がおっしゃってくださったようなことだろうと思いますし、そもそ

もそういう意見が最初から出ておりますので、これは、それではもとどおり、2ということでもよろしゅうございますでしょうか。それでは、そのようにさせていただきます。

続きまして(b)の本科教育ですが、4項目。教科書の改訂に着手し、各教科内容を継続して点検すること。事業評価制度を実施し、結果を授業方法の改善に反映すること。乗船体験制度を定着させ、インターンシップ課程を新設すること。船内供食及び栄養管理に関する授業を実施すること。以上であります。

【海事局】 高等学校新学習指導要領に基づき、普通科目の教育課程が再編成され、教科書を選定し、平成15年度入学者から適用されている。

各学期に1回実施した授業評価アンケートを各教官が自己分析し、結果を校長に報告し、公開授業を行う等、教材の活用、授業方法の改善が積極的に行われている。

関係機関の協力を得て、夏季休暇中に15名の生徒に内航船を利用した乗船体験制度を実施し、就職指導、即戦力強化に大きな効果をあげている。

インターンシップ制度の周知を図ったが、希望者は出ていない。

各校で船内供食及び栄養管理に関する授業が試行されている。

ということで2でございますが、 に関しまして、インターンシップ制度への希望者がいなかったのは、内航船社へのPRが不足していたのではないか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。これに関してご意見・ご質問をお願い申し上げたいと思います。

インターンシップ制度をやろうとすると、内航船社へのPR、つまり内航船社のほうへの働きかけと、それから今度は背中を向いて、向こうで、こういう制度を用意してくれたから、ぜひ行ってみないかと、両方あるわけですね。そういう考え方でよろしいですか。ここでは、こういうコメントがありますが、これはどういうふうに考えましょうか。

実は我々も大学で、これを今、盛んにやっているところで、いろいろ企業に頼んでみて、OKを出してもらったんですけども、行くのがいなかったりですね。それから、逆にインターンシップに関心を持っている学生はいるんだけど、なかなか受け入れてくれる企業を開拓できなかったり、そこは相当難しい話で、まだ始まったばかりで、経験の浅い話ですけども。

ここはいかがでしょうか。何か特に。今の段階では、そんなに気にする必要はないのではないか。これからのことだというふうなご意見であれば、2のままでいきたいと思いま

すし。

【委員】　そうですね。やっぱり受け入れ側が整っていないという背景もありますからね。時間がかかることですね。

【分科会長】　こちらだけの問題ではないということですね。そういうことでよろしゅうございますか。

はい。それでは、2ということで処理をさせていただきます。

続きまして、本科再編の具体化に向けて準備作業を実施すること。

【海事局】　本科教育の水準について、内部検討に着手している。また、沖縄校の生徒募集を引き続き停止し、17年度教育業務の停止に向けて関係機関と協議を開始している。

ということで2でございます。

【分科会長】　はい。いかがでございましょうか。原案通りにしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

それでは、これはそのとおり、2ということにいたします。

続きまして海技従事者国家試験（四級海技士（航海及び機関））の合格率を55%以上にする。

【海事局】　補講の実施、講習用テキストの充実、模擬口述試験の実施等、学習意欲の向上を図り、合格率は71.0%と、目標値を大きく超えている。

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。いかがでしょうか。整合性からいうと、ここも大きく超えていますね。評価すべきだということになるうかと思うんですが。

【委員】　これは資料を見ますと、先ほど法人からの説明で、各校ばらばらだと言われましたけれども、実際、小樽とかは、例えば100%合格率があるんですよね。各校によって取り組まれているのが、物すごく成果が出ていると私は思うんですけども。ですから、先ほどと整合性を取るとしたら、私は3に上げてもいいんじゃないかと。

【分科会長】　そうですね。私も何となくそういう感じがするんですが。よろしいですか、それで。

はい。それでは、これも意見がありませんでしたけれども、今、後からちょうだいしましたので、それを踏まえて3ということにしたいと思います。

続きまして、海事関連企業への就職率を70%以上にする。

【海事局】 目標値70%に対し、3月末実績は62.1%であり、数値的には下回っているが、企業に対して会社訪問・求人依頼の発送等、また、学生に対しては内航船社訪問を積極的に行わせる等、法人として積極的に就職活動に取り組んでいる。

ということで2でございますが、新人の採用については景気の動向や、業界の情勢等により左右されるものであるので、学校としては、この数字に一喜一憂する必要はないという意見もございました。

この項目につきまして、委員から意見をいただいております、数値目標に届かなかったということで、1ではないかといご意見でございました。

【分科会長】 ありがとうございます。この辺はいろいろ難しいところになるんですね。さっきとの整合性ということになると、理由の述べ方からすると同じことで、しかも同じ意見で、一喜一憂しなくてよいと、こう出ているから、さっきと同じ処理になるんだと。ところが、数字そのものを見ますと、さっきは90に対して87.3で、ほぼ目標値に近い数字となっていると、こういうような言い方がある。今回は、さすがにそうは言えなくて、70に対して62.1だと。ということで、少しそこが言いにくいんだと思うんですね。で、委員からは、そういうご意見が出てきていると。こういう話ですが、これはどういたしましょうね。

【委員】 1にする必要はないと思います。

【委員】 そうですね。

【分科会長】 大体、今、何人かの委員が、そうおっしゃってくださいましたけれども、よろしゅうございますか。そういうことで。

それでは、委員からは、そういうご意見でしたけれども、この数字でもって1に下げる必要はないのではないかと。こういう判断で、ここは提案どおり2ということにさせていただきます。ありがとうございます。

続いて、生活指導推進のため各校3回以上の保護者会を開催すること。

【海事局】 各校毎に、学年毎又は全学年を対象にして開催され、実績は3回から7回であり、目標値を上回っている。また、保護者による自主的な環境整備が行われる等、学校と保護者との信頼関係が構築されている。

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。では、これはこのとおりで2ということにさせていただきます。

続きまして、司ちゅう・事務科教育ですが、まず最初のカテゴリーの 教育内容等制度設計の見直しを検討する。 授業評価制度を実施し、結果を授業方法の改善に反映させる。

【海事局】 司ちゅう課程と事務課程の明確化、単位制度の導入、教授時数の再編成、学習指導要領の改訂が図られている。

前後期に1回実施した授業評価アンケートを各教官が自己分析し、結果を校長に報告し、公開授業を行う等、教材の活用、授業方法の改善が積極的に行われている。

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。何かご意見はございますでしょうか。よろしければ2ということでいきたいと思えます。

続きまして ですが、養成定員縮減の具体化に向けた準備作業を行うこと。

【海事局】 海事関連企業からの求人数及び就職率の実績を踏まえ、平成16年度の募集人員が前年度に引き続き40名(定員60名)に抑制されている。

ということで2でございます。

【分科会長】 これは縮減の方向に向けてのということで、いかがでしょうか。これでよろしゅうございますか。それでは、2ということで処理いたします。

次の4ですけれども、就職指導を強化することにより、海事関連企業への就職率を55%以上とする。

【海事局】 目標値55%に対し、3月末実績は48.6%であり、数値的には下回っているが、企業に対して会社訪問・求人依頼の発送等、また、学生に対しては内航船社訪問を積極的に行わせる等、法人として積極的に就職活動に取り組んでいる。

ということで2でございますが、新人の採用については景気の動向や業界の情勢等に左右されるものであるので、学校としては、この数字に一喜一憂する必要はない等の意見もございました。

この項目につきまして、委員から特に意見をいたたいておりまして、数値目標に届かなかったということで、1ではないかというご意見でございました。

【分科会長】 さっきと全く同じケースですね。そうすると、今度は、こちら側とのコンシステンシーからすると、さっきのようなことで、何人かの、4人ぐらいの委員の方々からは、いや、これならば必要がないだろうと、下げる必要は。そういうことでしたので、今回も同じ処理でよろしゅうございますか。

はい。それでは、ここは2ということで評定をしたいと思えます。

その他であります。まず2つありまして、実践的教育向上のため教育機材を整備すること。寮生活指導充実のため、カウンセリング研修等の具体化に着手すること。

【海事局】 各校において教育機材の整備が実施されており、H15年3月に導入した機関シミュレーターの活用等も図られている。

生活改善指導及びカウンセリングの手法の改善・向上を目指した教官研修が実施され、効果を上げている。

ということで2でございます。

【分科会長】 ここは何かご意見はございますでしょうか。もしなければ、このとおり、2でいきたいと思えます。

続きまして、の教官7名の内航船乗船研修を実施する。教官8名の教育研修を実施する。関係する教育機関や海運業界と2回以上の意見交換会を開催する。20名の職員研修を実施する。

【海事局】 実績は教官の乗船研修5名、教官の教育研修20名、意見交換会開催7回、職員研修26名であり、着実な実施状況にある。

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。これもこれでよろしいのではないのでしょうか。よろしゅうございますか。それでは2ということで。

続きまして(2)成果の普及・活用促進であります。まず3項目、が関係業界と就職指導について会議を開催すること。ITを利用して就職情報交換が可能となるよう検討を継続すること。会社訪問や会社説明会等の開催を促進すること。

【海事局】 関係業界との海上就職促進に関する意見交換会が開催されるとともに、ITを活用した情報交換システムの構築に向けてW/Gで検討されている。また、会社訪問、会社説明会などの機会設定の増加が図られている。

ということで2でございます。

【分科会長】 これもおおむね計画に対応した活動が行われているということで、2でよろしゅうございますでしょうか。

続きまして(b)技術移転の推進等ですが、研修員の受入れ及び職員派遣、これを行うこと。関係委員会等の委員への職員派遣に努めること。

【海事局】 商船大学教育実習並びに水産・海洋系高等学校実習船司ちゅう部職員に対する技能研修など研修員の受入れ、職員の派遣が実施されている。また、8委員会に対し、

延べ10名が委員として派遣されている。

ということで2でございます。

【分科会長】 これも同様の考え方になると思いますが、何かご意見はございますか。よろしゅうございますか。それでは、これを2でもって評定したいと思います。

(c)の海事思想普及等に関する業務ですが、海事等に関する市民公開講座等を2回開催するという計画がございました。

【海事局】 各校において、地元自治体主催の各種行事、地元小中学校の依頼による船舶を活用した体験学習や講演会、ボランティア活動等に積極的に参加し、目標値を上回る実績をあげている。

ということで2でございます。

【分科会長】 いかがでしょうか。特段のご指摘がなければ、2でもって評定いたします。

続きまして、3の予算、収支計画及び資金計画の(1)自己収入の確保ですが、授業料の改訂に向けた準備を行う。各種証明書の発行手数料の徴収を行う。

【海事局】 募集要項に授業料改訂を明記し、受験生に周知を図り、各種証明書発行手数料の徴収を計画どおり開始している。

ということで2でございます。

【分科会長】 ご質問等はございますでしょうか。

この発行手数料というのは全体でどれぐらいになるんですか。ちなみに。これはきっと資料のどこかにあるんでしょうけれども。もしすぐ出てこなければ結構ですが、何か数字は。

【独立行政法人海員学校】 総額的には、わずか16万円というようなものなんです。

【分科会長】 そんなものでしょうね。ただ、そういう方向への努力ということですよ。

よろしゅうございますか。ここも、それでは、そういう方向に沿っての努力ということで、2と評定いたします。

続いて予算、収支計画及び資金計画ですが。

【海事局】 計画に従い適切に執行されている。ということで2でございます。

【分科会長】 これは先ほど来、ご説明を受けたところですので、よろしゅうございますでしょうか。では、これも2ということにいたします。

7番目ですが、その他主務省令で定める業務運営に関する事項の(1)施設・設備に関する計画では、波方校の技業棟新営工事を実施。清水校の艇庫新営に向けて計画を策定。清水校の耐震診断の結果に応じた整備計画を策定。年度中に総額10百万円規模の教育機材を整備すること。

【海事局】 波方校の技業棟新営工事が計画どおり完了している。

清水校の耐震診断の結果、清水校の耐震改修工事の緊急性から、整備計画を策定し、清水校の艇庫新営を見送り、清水校耐震改修工事を16年度より始めるよう、計画を変更している。

計画どおり、カッターが整備されている。

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。いかがでございましょうか。それでは、これもおおむね計画に対応してということで、2としたいと思います。

最後になりますが、人事に関する計画、方針及び人員に係る指標で、職員の配置に関して、柔軟で効果的な運用を行う。年度末の常勤職員数を年度当初の99%とする。

【海事局】 教務部体制を見直し、組織の改正が行われている。

年度末常勤職員数が年度当初の99%に抑制されている。

ということで2でございます。

【分科会長】 これについてもし格段のご意見がなければ、計画に対応した実行がなされているということで2としたいと思います。

ありがとうございました。そうしますと、項目ごとの評価はこれで終えまして、幾つかのものが3ということで、よい評価を受けるということになったと思います。これの全体の取りまとめは、また後で行うことになると。そういうふうにさせていただきます。

続きまして、それでは自主改善努力について評価を行います。

確認ですが、評価に関する基本方針の中で述べられていることですが、中期計画における項目以外の事項で、自主改善努力があって、そして、その当該活動が意欲的かつ前向きで、優れた実践事例として認められるときには、相当程度の努力が認められるという判定を加えることになっております。

それでは、法人からご説明をお願いしたいと思います。

【独立行政法人海員学校】 それでは引き続き、座ったままで説明させていただきます。

自主改善努力評価のための報告でございますけれども、具体的には内容は、こちらの分

厚い報告書のほうの59ページ以降に、その内容がございます。

それでは、説明させていただきます。私ども海員学校では、中期目標等における項目以外にも、職員の創意工夫による業務改善努力を行っておりますので、順次説明させていただきます。

まず最初に、海技大学校練習船による体験乗船学習の実施であります。この実習は、学生の学習意欲を喚起するとともに、即戦力の強化に資することを目的とし、夏季休暇を利用して、海技大学校練習船に一定期間、1単位35時間程度でございますが、乗船し、瀬戸内海における海上交通安全法の航路や、その通航、あるいは連続した航海を体験学習するもので、その成果が認められた者には1単位を付与するものでございます。

船舶が輻輳する瀬戸内海航行での航海当直や停泊当直、停泊中の整備作業を体験学習することで、学生の学習意欲を喚起し、以後の学校における学習に対して真剣さが深まるなど、非常に有意義なものとなりました。

次に2つ目、司ちゅう・事務科教育検討のためのアンケート調査の実施であります。内航船における供食体制は一様ではなく、単に船舶料理士養成では業界の要請に対応できなくなっていることから、内航船における供食業務の実態、調理教育に対するニーズ等を調査・把握するために実施したものであります。

詳細は現在、分析中ではありますが、この結果や、目下進行中の内航海運の船内供食のあり方に関する検討会の動向を踏まえ、本省のご指導を仰ぎながら、司ちゅう・事務科教育、ひいては調理教育のあり方について抜本的な見直し検討を行い、速やかに具体化したいと考えております。

以上2点が、平成15年度、新規に取り組んだ案件でございますけれども、継続して実施しておりますのは、内部評価制度の改善、業務の改善制度、スクールレビューの実施、教育検討会におけるワーキンググループの検討、あるいは私ども海員学校の機関紙『船員共育21』の引き続き、第3巻目の発行、水産・海洋系高校の実習船司ちゅう部職員に対する実技技能研修会の実施、内航船乗組員に対しての調理研修、これの検討、あるいは補講等の充実による上級海技従事者国家試験の受験でございます。特に上級海技従事者国家試験につきましては、補講などの充実はもちろんのこと、生徒・学生の旺盛な学習意欲と相まって、三級以上の国家試験において、延べ65名が合格しております。

次に各学校ごとの取り組みでございます。各学校それぞれの状況のもとで、教育業務や教育手法・システムの改善、予算の節約、地域との交流等に向けたさまざまな取り組みを

行っております。個々の説明については省略させていただきますが、各学校の特徴を生かした海員学校教育の向上に大きな成果を上げております。

以上、簡単でございますが、自主改善努力のための説明にさせていただきます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、今のご説明をも踏まえて、これから審議を進めることとなりますが、何か、まずご質問がございましたら、お願いを申し上げたいと思います。

このアンケートは、いつ実施されたんですか。

【独立行政法人海員学校】 アンケートは、15年の下半期といいますが、もう年度末に近い下半期でございます。

【分科会長】 わかりました。

よろしゅうございますか。

それでは、この後、ちょっと意見交換をしたいと思いますので、大変恐縮ですが、もう一回、ご退室をお願いしたいと思います。

(法人退室)

【分科会長】 それでは、これからいろいろご意見等をお願いしたいと思いますが、まず、これまでのこの報告書、それから、事前説明での印象を含めて、事務局のほうで、用意していただいた評定及び理由についてお願いをいたします。

【海事局】 評定、相当程度の実践的努力が認められる。

理由、専修科学生を対象に、学習意欲の喚起、即戦力強化に資することを目的に、海技大学校練習船を利用し、船舶が輻輳する瀬戸内海を5日間航海する体験乗船学習が実施されたことは、まさに学生の即戦力強化の資質を養うことに非常に適した学習であったとともに、学生にとって今後の学習意欲の喚起に大いに役立ったことは高く評価できる。

ということでございます。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ご意見等をお願いいたしたいと思います。

私は、今のアンケートについては、確かにこれはいい試みですけども、まだ結果が出ていないし、これからのことだから、2については特にということにはならないんじゃないかと。やっぱり1番目を、こういうふうに整理して、理由に出てくるということが妥当だろうと思います。

それから、これは別に今回、問題になりませんが、各学校ごとの取り組みという

のはたくさんあるわけですから、その中で非常にいい取り組みがあったというようことを見たときに、それをどう評価するのかなと僕は思っていたんですけども、これは全体として見るんだから、例えばある学校がいい取り組みをした。そうしたら、その取り組みを踏まえて、ほかのところでも、そういうことをやろうとしているとか、何らかの波及効果が内部で存在するとか、そういうときに初めて、この法人として非常によろしいと。こういうふうに考えればいいのかなということを考えながら読んでおりました。

どうぞ。

【委員】 事前説明を伺ったときに、各学校の取り組みを全部書くと、焦点がぼけてしまうんじゃないかというコメントを出したんですけども、以前、委員から、各学校の取り組みについても詳しく報告しろというお話があったように聞いているんです。学校側は、そう言っておりましたが。

【分科会長】 そうですね。私は、今、これを読みながら、やっぱり、ずらずらと全部、書かれると、ちょっと散漫になるかなという気がしたんですけどもね。どうでしょうか。何かご意見は。

【委員】 これはずっと継続しているものと今回新しくやったもの、この2つを挙げていらっしゃるんですけども、今回の場合、年度として新しいものに対して評価するということですか。その辺の区分けはどうなるんですかね。

【分科会長】 なるほど。ここで継続して実施しているというものと、今度のが出てきた。そのときに、継続の中に非常にいいものがあったとしても、それは今年度の評価としては、やっぱり入らないのではないかと。こういうことですね。

【委員】 そうです。

【分科会長】 それはどうでしょうね。私も、基本はそうだと思いますけれども、どうでしょうか。15年度実績だから。

【委員】 そう、実績だから。

【海事局】 おっしゃるとおりだと思います。ただ、同じ方向性で非常に努力が強化されていると。例えば、これは私どもから言うのは何でございませうが、例えば上位の資格の取得に努力していると。非常に今、海員学校自身は、それに力を入れていますので、例えば、始まったのは前であっても、そこへ同じカテゴリーでも、そこがより強化されたものというのはあり得るのかなと。ですから、継続のものであっても、それだからといって、全部排除されることはないのではないかと。ただ、今年についていえば、海員学校自身も、

この実践教育というところに力を入れているのは事実だと思います。

【分科会長】　　じゃ、逆に言いますと、法人側がわざわざ継続という項目を立てて、書くことは損だということにならないかな。

【委員】　　何か、そう思いますよね。

【分科会長】　　強化した分を、新たな項目のように書けばいいわけだから。

【委員】　　そうですね。前に述べたけれども、今回は強化したと。

【分科会長】　　じゃ、その点は、今の評価に書かなくてよろしいですね。私たちの、これからの受けとめ方をそういうふうに考えていこうと。こういうことだと思います。

いかがでございましょうか。ほかに何かご意見は。

そうしましたら、事務局でご整理をいただいた、この理由で、この評定でよろしゅうございますか。

ありがとうございます。それでは、そういうふうにさせていただきます。

それでは、法人の方々をお呼びいただけますでしょうか。

(法人入室)

【分科会長】　　どうもありがとうございました。

今、いろいろ意見交換をさせていただきまして、この自主改善努力評価に関しましては、今年度について、相当程度の実践的努力が認められると。こういう判定をさせていただきたいと思います。

その理由ですけれども、今回、新たに取り上げられたものとして2つの事柄を述べてくださって、私たち委員会としては、第1番目のほうの体験乗船学習、こちらのほうを評価したい。つまり、2番目のほうも大変、試みとしていいものでしょうけれども、先ほど法人からもご説明がありましたように、これを踏まえて活用して、整理をして、分析をしてというのはこれからのことと考えられますので、今年の評定の理由としては第1番目の項目に対する評価、つまり専修科の学生を対象にして、学習意欲の喚起、あるいは即戦力強化に資することを目的として、練習船を利用にして、瀬戸内海という船舶が輻輳するところを5日間航海をして体験学習の実施と、こういうことは即戦力の強化という点から大いに評価すべきだと、こういうふうに考えます。

それから、これは特に別にこの評定とは直接が関係がございませんけれども、各学校の取り組みについて、これから、来年度以降のことですけれども、我々のほうでも、できるだけ詳しくたくさんお書きいただくのがいいのか、それとも、何かそこを少しまとめて書

いていただく　まとめるといっても、各学校ごとなんですから、それはそういう限度がありますけれども、そこはご検討いただいたほうがいいのかなと。つまり、私どもが、こういう評価の仕方の中で、各学校についてたくさんの項目がそのとおり行われているとしても、なかなか受けとめ方が難しいものですから、むしろ例えば、ある学校で行われた非常によいことがあると。それが法人全体として、他の学校にも、その波及効果を持ちというようなことがあるとすれば、それは大変いいことだから、何らかの有機的な関連を持って、最後は法人全体としての自主改善努力と評価されるような説明を受ければ、非常に納得しやすいかなということも感じましたので、そのことを添えさせていただきたいと思えます。

以上でございます。

それでは、最後になりますけれども、ここまでの評価の取りまとめ、総合的な評定に移らせていただきます。

まず、業務運営評価における実施状況全体に係る判断を行います。評価調書におきましては、総合的な評定の業務運営評価（実施状況全体）の部分、それに当たります。算式が示されておりますので、そのフォーミュラに従って計算しますと、どういうふうになりますでしょうか。

【海事局】　　3になった項目が5つございまして、各項目の合計点数が55点になります。この算式に当てはめると110%ということになります。110%になりますと、順調ということになります。

【分科会長】　　ありがとうございました。そのような評定でよろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

それでは、自主改善努力評価につきましては、先ほど到達した結論に従って、評価に組み入れるということにさせていただきたいと思えます。

それでは最後に、業務運営評価及び自主改善努力評価全体を踏まえて、業務全般に関するご意見という形で、何かお述べいただけるものがあればお願いを申し上げます。

【海事局】　　この項目につきまして、委員から意見をいただいております。

業務全般に関する意見のところでは2点ございまして、1点目は、全寮制による全人格的教育への取り組みは素晴らしいものである。これからも継続して実施されることを期待する。2点目は、基礎的職業教育において、職業意識の動機づけを日常的に取り組んでいることは素晴らしいことである、という2点のご意見をいただいております。

【分科会長】 そうすると、全寮……1番目は何でしたっけ。もう一回。

【海事局】 全寮制による全人格的教育。

【分科会長】 それからもう一つは、職業意識の普段の動機づけと。

そういう2点が委員からはご指摘があったようですが、何かそれに関連して、ご意見はございますでしょうか。それは大いに同感であるということであれば、それを委員会の意見として、ここに付していくことになりまして、そこは要らないだろうということであればあれですが。いかがですか。よろしゅうございますか。それを含めさせていただくという事で。

じゃ、委員から、そういう指摘があったその2点、もともと大変大切な点だと思いますので、それを含めさせていただいて、業務全般に関する意見として付させていただきたいと思えます。

以上、口頭でいろいろまとめてまいりましたけれども、個々の理由ですとか、あるいはコメントにつきましては、最終的にはきっちりとした文章にしなければなりませんので、いつものように事務局と私に一任していただけるのであれば、事務局とも相談をして、本日のご意見を踏まえて、木村委員長にご報告する案を作成すると、こういうことにしたいと思えますけれども、よろしゅうございますでしょうか。

【委員】 分科会長のほうから、非常に自主的な改善が各校から出されているということで、これを評価して、法人全体で育て上げていきたいということを意見の中に入れていただくと良いと思えます。

【分科会長】 この最後のところですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 なるほど。そうですか。その点、私自身もそんなふう感じて、ご発言申し上げたんですけれども、よろしいですか。その点も含めさせていただいて。それでは、それを3点目に入れることにしたいと思えます。

各学校の取り組みというのが、全体としてプラスの効果を持っていくように育てていただきたいと。そういう要望として入れさせていただきます。

ありがとうございます。

それでは、ほかに何かございましたら、ご発言いただきたいと思います。

特段なければ、よろしければ、これをもちまして、海員学校の平成15年度業務実績評価を終了させていただきます。大変ありがとうございました。

(休 憩)

【航空局】 会田先生がお見えになる予定が3時でして、お見えになりましたら、継続して始めさせていただきたいと思います。時間等も押し迫っておりますので、次に進めさせていただきたいと思います。

次の議事に入りたいと思います。航空大学校が対象でございます。

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。お手元の座席表により確認をお願いいたします。

【高橋乗員課長】 私、7月1日付で、乗員課長を拝命いたしました高橋でございます。よろしくをお願いいたします。

【川上航空従事者養成・医学適性管理室長】 私は、航空従事者養成・医学適性管理室長の川上でございます。よろしくをお願いいたします。

【航空局】 それから、私は事務局の富田でございます。どうぞ、よろしくをお願いいたします。

法人側ですが、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、ご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。

【航空大学校】 理事長の北澤でございます。よろしくをお願いいたします。

【航空局】 それでは、以後の進行につきまして、杉山分科会長、よろしくをお願いいたします。

【分科会長】 それでは、よろしくお願い申し上げます。

早速、議事に入りますが、議事に必要な資料としましては、お手元に財務諸表等、業務実績報告書、業務運営評価説明資料、さらに評価調書、それから委員の皆様には評価調書試案を配布させていただいておりますので、ご確認をいただければと思います。

(3) 独立行政法人航空大学校の財務諸表について

【分科会長】 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。これにつきまして、まず法人からご説明を頂戴したいと思います。よろしくをお願いいたします。

【独立行政法人航空大学校】 会計課長の濱崎と申します。私のほうからご説明させていただきます。すみません。着席させていただきます。

それではお手元にお配りしております資料のうち、「財務諸表【法人単位】」というのがございますので、それでご説明させていただきます。内容といたしましては、貸借対照表、損益計算書、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、重要な会計方針及び附属明細書から成っております。

まず1ページの貸借対照表についてご説明いたします。

資産の部でございますが、流動資産といたしまして、現金及び預金、たな卸資産、未収金がございますが、合計11億7,100万円強を計上しております。固定資産のうち、有形固定資産につきましては、建物・土地等がございます、合計48億7,800万円強、無形固定資産につきましては、ソフトウェア、電話加入権がございます、合計2,100万円強、投資その他の資産につきましては、特定独立行政法人災害補償互助会に対する預託金として100万円強を計上しております、固定資産の合計額といたしましては49億100万円強となっております。以上の流動・固定を合わせました資産の合計額といたしましては、60億7,200万円強となっております。

次に2ページの負債の部でございますが、流動負債といたしまして、運営費交付金債務、未払金等がございます、合計11億5,300万円強、固定負債といたしましてリース債務及び固定資産見返負債がございますが、合計1億1,200万円強を計上しております、流動・固定合わせました負債の合計額といたしましては、12億6,500万円強となっております。

続きまして、資本の部でございますが、資本金につきましては、独立行政法人移行時に国より現物出資を受けた額49億6,900万円強を計上しております。資本剰余金につきましては、マイナス1億6,200万円強を、また繰越欠損金といたしまして32万3,000円強を計上しております。資本の合計額といたしましては48億700万円強となっております。

以上により、負債・資本の合計額といたしましては、60億7,200万円強となっております。

注記事項でございますが、運営交付金から充当されるべき退職手当の見積額といたしまして12億5,500万円強を計上しております。

続きまして3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、4ページに記載してございますが、27億4,400万円強、経常収益といたしまして28億4,600万円強を計上しております。経常収益から経常費用を差し引きました1億200万円強が経常利益となっております。

臨時損失といたしまして、事故関係費として1億3,700万円強を計上しております。また臨時利益といたしまして、事故に伴う保険金収入等がございまして、3,500万円強を計上しております。

以上の結果、5ページでございますが、当期の損失といたしまして、26万円強が生じておりますが、これはファイナンスリース関係で支払ったリース債務と減価償却費の差額でございまして、リース期間満了後には相殺され、ゼロとなります。

続きまして6ページのキャッシュフロー計算書でございます。

まず業務活動によるキャッシュフローによりまして1億5,600万円強、また投資活動によるキャッシュフローによりまして3万円強、資金が増加しております。財務活動によるキャッシュフローにつきましては800万円強、資金が減少しております。

以上の結果、平成15年度中において、1億4,700万円強、資金が増加しております。期首残高の8億7,900万円強を加えますと、資金期末残高といたしましては10億2,700万円強となっております。

続きまして、7ページの行政サービス実施コスト計算書でございます。

業務費用といたしまして27億4,100万円強、損益外減価償却等相当額といたしまして1億3,600万円強、引当外退職給付増加見積額といたしまして、マイナス1億3,500万円強、機会費用といたしまして7,700万円強を計上しております。

以上の合計額28億2,000万円強が航空大学校の運営に関して、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。

次の8ページの重要な会計方針でございますが、当該財務諸表は、この重要な会計方針に基づき作成しております。ここの説明は省略させていただきます。

10ページ以降につきましては附属明細書でございますが、当該財務諸表の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。これにつきましても説明は省略させていただきます。

以上で、航空大学校の平成15年度の財務諸表の説明を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございました。それでは、この後、審議に移りますが、今い

いただきました説明に関して、委員のほうからご質問・ご意見等がございましたら、先にお出しをいただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。

よろしゅうございますか。特段のご質問がなければ、大変恐縮ですけれども、一旦、法人の方々にはご退室いただいて、私どもだけで、ちょっと意見交換をさせていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

(法人退室)

【分科会長】 それでは、何かこれに関してご意見等がございましたら、お出しいただきたいと思います。

これは所管の事務局のほうとしては、特段、何かございせんか。

【航空局】 特段の問題点等は感じておりません。

【分科会長】 はい、わかりました。いかがでございましょうか。

【北野委員】 こういうスタイルで、一般勘定という形になるんですか。

【分科会長】 これは、ほかのスタイルで、法人単位という言葉が出てくる。これは？

【航空局】 航空大学校は区分経理を行っておりまして、一般勘定と特別勘定の2つの経理を持っております。それを総括したものが法人単位というまとめになっております。

14年度までは総括だったんですけれども、会計基準が変わりまして、法人単位という名称を使うように、平成15年度からそうになりましたので。

【分科会長】 テクニカルなことになると、なかなか専門の方がいないと難しいですね。

【航空局】 会田委員は、3時にお見えになる予定だったんですけれども。

【分科会長】 会田委員がおられると、何かご質問があったかも。

よろしゅうございますか。それでは、こういうことで、特に意見の具申はなしということで。法人をお呼びしてください。

(法人入室)

【分科会長】 どうもありがとうございました。意見交換をいたしました結果、この財務諸表等に関しては、国土交通大臣への特に具申すべき意見はなしということで決定をさせていただきます。ありがとうございました。

(4) 独立行政法人航空大学校の平成15年度業務実績評価について

【分科会長】 それでは続きまして、15年度業務実績の評価を議題といたします。ま

ず業務運営評価から行います。進め方は海員学校の場合と同じでございますので、よろしくをお願いいたします。

まず、法人側からすべての項目について、一とおりのご説明をちょうだいしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

【独立行政法人航空大学校】 業務運営評価の説明に入る前に、昨年7月11日に航空大学校で事故が発生いたしまして、それにつきまして説明させていただきたいと思います。

お手元でございますでしょうか。2枚紙でございます。「JA4166号機事故に対する航空大学校の対応」ということでございます。

まず1番目の安全対策として3点ございます。機材に係る安全対策、それから学生・教官に対する精神面の対策、飛行訓練に係る安全対策と、この3本の柱でございます。

まず機材に係る安全対策でございますけれども、事故直後に、整備課職員への特別教育、あるいは整備委託会社、これはジャムコでございますけれども、そちらに対する監査等の安全総点検を実施いたしました。

それから a でございますけれども、発動機の耐空性の確認及び回復に係る対策でございますが、7月11日に事故が発生した後、かなり短い期間で、耐空性改善通報が7月22日に出されました。それに基づく特別点検を実施したわけでございます。その結果、当該機だけではなくて、27台中23台のエンジンに不具合が これはゼノアから来ていただきまして、特別点検を実施した結果、見つかったということでございます。

続きまして b でございますけれども、東京航空局から小松ゼノア社に対する業務改善勧告というものが出されたわけでありまして、エンジン製造者、これはテレダイン・コンチネンタル社、米国のエンジン製造会社でございますけれども、その技術資料が適切に反映されていなかった部分がございますが、それを適切に反映された形での作業手順書等による修理の実施を依頼いたしました。

c で、そのような修理作業をやってもらいますと、我が方の再開のために相当な時間を食いますので、迅速な飛行訓練再開のためにも、エンジン製造者のリビルトエンジン、これは完全なニューではないわけでございますが、一部、使用した部品も使っている。しかし、総使用時間はゼロと、基本的にはニューエンジンに近いものでございますが、10台購入しました。これで迅速な飛行訓練再開に向けて対応しました。

d でございますけれども、エンジン装備後、地上試験及び試験飛行を行いまして、飛行訓練業務を当初、3機で行いました。これは宮崎が9月26日、帯広が10月6日ござ

います。完全再開、これは6機体制で完全な再開になります。1期で18名おりますので、1機当たり3人ですので、 $3 \times 6 = 18$ で、6機要るわけですが、完全再開は、宮崎が12月4日、帯広が12月17日ということでございます。

続きまして、学生・教官に対する精神面の対策でございますが、事故直後、学生に意識調査、アンケートを実施いたしました。それから、教官による個別カウンセリング。それから、臨床心理士による学生と教官に対するカウンセリングを行いました。さらにカウンセリング室の常時設置。それから、臨床心理士の提言によりまして、以下の2つを実施しております。教官が同乗しない飛行訓練装置、シミュレーターでの学生の心理状態の把握。それから、問題がないことを確認後、教官同乗による飛行訓練装置の操作、さらには地上で実機の操縦席に乗せまして、自律訓練というものを実施いたしました。これによりまして、9月1日には、臨床心理士の方からは、飛行訓練を再開しても問題ないという了解をいただきました。

3番目が、飛行訓練に係る安全対策でございますけれども、まず規程類の見直しを行いました。これはシートベルト、ショルダーハーネスの使用の徹底、特に低高度における使用の徹底を行いました。それから、単独飛行、これは学生の単独飛行でございますけれども、単独飛行の条件に不時着訓練の回数、空港周辺、訓練エリアの不時着適地の確認というものを確実にやる。これは今までもやっていたわけですが、今回、不時着マップというものをつくりましたので、それに基づいて徹底したということでございます。

続きまして、安全意識の向上でございますけれども、安全運航の重要性と非常事態発生時の心構え、非常事態の早期発見、搭乗者の意志疎通の重要性というものを、教官・学生に再教育しました。

それから3番目で、非常操作に関する教育の拡充。これは「不時着の心得」。いろいろなところに分散していたわけですが、これを1つにまとめまして、「不時着の心得」というテキストにいたしました。不時着に関する教育の拡充を行った。それから、宮崎、帯広空港周辺、訓練区域内についての不時着場マップというものを作成したわけですが、これは実際、現場に行きまして、水田地帯に電柱、電線が非常に多いということを実感したわけですが、これはビニールハウス等がありまして、電源を必要とするということだと思っておりますが、さらに1区画の田畑が小さいということもありまして、畦が多いということもありました。384カ所につきましてチェックしまして、使えない場所が232カ所ということでございます。実際に使える場所が97カ所。何とか使えるので

はないかという場所が55カ所ありました。ただ、こういう不時着マップをつくりましても、時々、改訂しなければいけないという問題がありますので、今後、かなり大変な作業があるなという感じでした。

それから、4番目の教官の技量保持と確認でございますけれども、教官に対して、やはりシミュレーターを使いまして、非常操作の訓練、審査を追加しました。これは月30分ぐらいなんですけれども、年間6時間。宮崎の教官につきましては特に問題ないのですが、帯広の教官につきましては、教育に支障のない範囲で宮崎に適宜来ていただきまして訓練をしているという状況でございます。

それから(4)運航管理、これは安全総点検を実施いたしました。

さらに2の飛行再開時における安全措置でございますけれども、1に加えまして、本省の乗員課首席試験官の立ち会いのもとで特別点検、それから学生へ飛行再開までの経過説明、教官の慣熟訓練、学生の慣熟訓練、こういうものを行いまして再開をしたということでございます。

それから3は、地元自治体、関係団体、保護者への状況説明を行いました。

4は、事故調査委員会の調査報告書が出された時点で、再度見直しを行うということでございます。

以上、事故に関する航空大学校の対応ということでございます。よろしいでしょうか。

【分科会長】 ありがとうございます。今のご説明いただいた対応に関して、何かご質問等はございますか。よろしゅうございますか。

では、どうぞ先をお進めください。

【独立行政法人航空大学校】 それでは、資料6-2に基づきまして、業務運営評価説明資料について説明いたします。

まず組織運営の効率化でございますけれども、これは仙台のフライト課程が新制度に移行いたしまして、3校すべてが新しい教育体制となりました。

これにつきましては、資料5-2の4ページを見ていただきたいと思うんですが、4ページの一番下です。15年度の4月から、仙台フライト課程、これは旧課程がすべて終わりました。新課程が平成15年、これは13年に入って来た学生ですけれども、その学生たちが仙台フライト課程に48のI期、II期と書いてございますけれども、これが入って来たということです。これによりまして、15年度から完全に新しい体制になったということでございます。

それから次に人材の活用でございますけれども、これは管理部門については1割～2割、それから実科教官については2名、学科教官については1名程度、これはすべて達成されました。

次の業務運営の効率化でございますけれども、2ページ目に入りまして、教育訓練業務の効率化でございますが、単発事業用課程。これは新制度の5クラスについて、旧制度との比較をしたわけでございますが、実績報告書の9ページになります。その他、適切な評価を行う上で参考となり得る情報のところの成績比較、単発事業用課程と書いてございますけれども、そこで旧課程平均81.87、新課程平均82.05ということで、ほとんど成績に差がないという結果が出ました。これは地上演習装置、CPTの活用が非常に有効に作用したものと思われまます。

続きまして、多発・計器課程でございますけれども、平成15年度末までに終了した4クラスについて旧制度と比較いたしました。これにつきましては、実績報告書の9ページの(2)に書いてございますけれども、初回審査不合格者割合の比較というものがございます。そのところで旧課程が18%、新課程が41.0%という結果が出ております。計器課程に至りますと、旧課程で22%、新課程で41.4%ということで、これは初回審査の不合格でございますけれども、やはり8カ月が6カ月になったということ、それから75時間が65時間になったということで、FTDの時間を5時間増やしたわけでございますけれども、やはり、このような結果が出てきたということでございます。

これに対してどう対応するのかということでございますけれども、その多発課程のところは時間は書いてございませぬけれども、新課程になり30時間を22時間にしました。それから、計器課程のところ、ここは45時間を43時間にしたわけです。この多発課程が8時間減ったというのがかなり響いたということで、対応としまして22時間を2時間増やして24時間にするとということにいたしました。それから計器課程の方ですけれども、これは43時間を、トータルは変えることができませんので、これは2時間減らしまして、41時間としました。結局、多発課程のC90という高性能機を、まずしっかり習得しないと、後に引きずります。計器課程においても、やはりいい結果が出ないということから、そのような対応を取ることといたしました。

さらに、その2ページの一番最後のところに書いてございますけれども、このことから、16年度以降、仙台で実施している多発・計器課程の時間配分を、多発22時間、計器43時間から、多発24時間、計器41時間として、操縦の基本部分を充実させるとと

もに、追加教育を審査前にも実施できる制度としました。追加教育をもう少し充実させようということで、15年度いっぱい、これで経験したわけですので、追加訓練教育というものを制度化するということとしました。これはまた後ほど説明いたします。

次に訓練機材の利用率の向上でございますが、まず機体のオーバーホール作業について、その重整備の削減日数を増やさないということですが、予定の91日に対しまして実績134.9日、大幅に増やすことができました。その要因といたしましては、次の のところに書いてございますが、自主改善努力として、平成13年～14年度に実施した海外・国内の指定養成施設の調査、検討を踏まえ今年度から実施した新しい整備時間管理方式の導入による増加分があります。これは何なのかといいますと、ブロックタイムからフライトタイムに変えたということです。これも後ほど説明いたします。

次のページに移りまして、定時整備についてでございますけれども、これも整備作業日数を削減しないということですが、予定60日に対しまして実績124日というふうに、大幅にこれも達成することができました。これも大きなところは、先ほど言いましたブロックタイムからフライトタイムに切りかえたというものが大きかったと思います。

次に 運航情報システムでございますけれども、これはすべて14年度にハードが終わりまして、ソフト関係を15年度にやったわけですが、すべて終わりました。これをもちまして、運航情報システムにつきましては目標達成いたしました。

次に 一般管理費の抑制でございますが、これは2%の節約を達成できました。

次に国民に対して提供するサービスでございますが、教育の質の向上に関するところでございます。次の4ページをお願いします。

操縦教官の技能審査を行うということでございますけれども、首席・次席教官による定期技能審査をすべて終了いたしました。それから、在校生からの意見聴取、これも帯広、宮崎、仙台とそれぞれ行いました。卒業生からの意見聴取ということでございますが、これは同窓幹事会の機会を利用いたしまして、宮崎において行いました。それから、航空会社からの意見聴取。さらには教育オブザーブ飛行。この教育オブザーブ飛行というのは、教育期間が3年に満たない若い教官に対して、教育オブザーブをベテランにさせていただくということでございます。それから、次のオブザーブ飛行というのは、首席・次席教官が、他の教官の教育しているところをオブザーブするということでございます。これもすべて、予定通り実施いたしました。

それから次の の追加教育でございますけれども、帯広、宮崎につきまして、帯広課程

は3クラスで4名の学生に7.2時間、宮崎につきましては3クラス4名の学生に16.3時間でございますけれども、仙台フライト課程では、先ほど言いましたとおり、初回審査の不合格者が大幅に増えたということもございまして、4クラス28名の学生に68.7時間、それから計器課程では3クラス20名の学生に82.5時間という追加訓練を行いました。このような追加訓練をすることによりまして、最終的には、ほとんど不合格者は出なかったと。何人かは出ましたけれども、こういうことでございます。

続きまして、5ページでございますけれども、コンピューターを用いた教育機材の充実を図るということですが、これはすべて達成することができました。それから、学生寮にCPTを設置したわけでございますが、これが順調に使用されているということでございます。

続きまして 資質の高い学生の確保でございますが、まず受験者を増やそうということで、570名の受験者を確保するという中期目標がございます。これを達成するべく努力をしてきたわけでございますが、3,000校以上に対して、いろいろなパンフレット、ポスター等を配布いたしまして、平成14年度478名に対しまして、平成15年度は、これを大きく上回る658名を確保することができました。ちなみに16年度でございますけれども、現在610名を超える数値になるかと思えます。ということで、いろいろ広報活動に努力してきたわけでございますけれども、やっと3年目にして、中期目標の570名を達成することができたということでございます。

続きまして面接試験等でございますが、これはエアラインの意見聴取から、航空大学校の学生は教官に対して質問をあまりしない、コミュニケーションを取るのがあまり上手ではない、というふうな批判がありました。面接におきまして、三次試験で、14年度は集団面接、さらに15年度は集団討論、これはグループごとに分けましてやったわけですが、このようなことを試行的にしております。

13年度から、実は評点制にしたわけですね。これまで3人の試験官のうち、A・B・C・D・EのEをつけると足切りの対象になったわけですが、結局、そうしますと、だれもEという点数をつける人がいないということで、結局、面接官もモチベーションがなくなりますし、やる気もなくなってくるということもあります。一体何のためにやっているのかということもありまして、点数制にして、1人持ち点25点、4人で100点ということにしまして、49点以下は不合格ということで足切り対象としました。その結果、13年度から始めまして、7名の不合格者が出ました。それまでは、ほとんど出ていなかった

たのですが。この方法が適切かどうかというのは、今後、評価しなければならないわけですが、すけれども、まだあまりにも母集団が少ないために、これからの評価の結果かなと考えております。

続きまして6ページ、学生数72名の養成。これは達成しております。それから、国土交通省の操縦職員の技量保持訓練、これもすべて実施、達成できました。

それから、航空安全に係る教育の充実でございますけれども、これも今回、事故がございました。その関係もありまして、右に書いてあります飛行方式というところで、15時間ございますが、この中で、先ほど言いました不時着のテキストというものをまとめたわけでありまして、こういうところで学生に教育しているということでございます。

それから、外部講師のところでございますが、それぞれ各校とも実施しております。注目するところは仙台のところでございますが、日本航空技術協会派遣講師によるCRM講座を実施しました。これは昨年、全日空から来ていただきまして、CRMはパイロットに対して、今、行われておりますけれども、今年は仙台について行いました。来年、16年度は帯広について実施したいと考えております。

続きまして、次の7ページでございますけれども、ヒューマンファクター教育ということでございますが、航空大学校の整備課職員2名、各校2名合計6名について行いました。それから、整備請負会社ジャムコにおいて、ジャムコの職員が、自社の整備従事者に対して、ヒューマンファクター教育を行ったということでございます。それから、ヒヤリハットの掲示ページも継続して開設しておりますが、年間飛行阻害率も3%以下に抑制するという目標を達成いたしました。

続きまして、他機関との有機的連携でございますが、これは13年度に新千歳のFSCができたわけですね。それから、14年度、福岡、鹿児島ができました。仙台のFSCが15年10月1日に発足しましたので、これで3校ともすべて、FSCに接続できるということで、確立されました。下の2行目のところに書いてございますけれども、他機関との有機的連携が完了し、運航支援業務が完成されたことにより、本項目は中期目標が達成されたこととなります。

続きまして、4番目の成果の活用・普及でございますけれども、これはディファレンシャルGPSによる小型機位置測定システム、それからドップラーソーダーの気象データ解析システム、すべて行っております。ここでディファレンシャルGPSの位置システムでございますけれども、うちの飛行機がどこを飛んでいるのかということを使って、

教官室で見ることができる。これは270キロのソロナビゲーション、それから540キロの学生単独のソロということに対して、非常に大変有効な武器になるのかなと考えております。

続きまして8ページでございますけれども、座学についてのいろいろな教材の整備を図るということでございますが、まず英語教育システムの研修を進めたと。これは2008年3月に、パイロットに対して英語能力をチェックするということがございますので、これに向けて、うちの方としては準備を進めているわけでございます。

さらに、そこに書いてございませぬけれども、我が方では、座学教官が、19年度までに12名中10名が退職いたします。それで、座学教材の統一テキスト化、これを早急に進めてほしいということをご指示いたしまして、今現在、これが進行中でございます。

それから、八のところでございますが、JAL、ANAを対象に、東京の訓練所、米国の訓練所にそれぞれ4名の職員を派遣し、学科教育の実態調査を行いました。これは今申し上げましたとおり、プロパーの2名を除いて、座学教官がほとんど退職するということもございませぬ。それから、学科教育を根本的に見直したい。まず比較調査をして、その上で見直したいということでございませぬ。いろいろ科目時間のアンバランス等が出ておりますので、これにつきましては次期中期で見直したいと考えております。

二は、以上、実施した調査研究について、次期中期計画策定に向けた検討作業の中で、教育体系再編の基礎資料として活用を図っていくということでございませぬ。

続きまして、「空の日」でございますが、これにつきましては事故が発生した関係から、宮崎本校は記念行事を一切自粛・中止しました。帯広につきましても、体験搭乗を中止しました。それ以外はすべて、航空教室、市民講座とも達成できました。

続きまして予算でございますけれども、これも14年度入学者が定員を下回ったことで授業料が減りましたけれども、すべて予算は予定どおり行われました。

続きまして9ページでございますけれども、短期借入金、これはなしでございます。重要財産の処分もなし。剰余金の使途も、これもなしでございます。

続きまして5(1)でございますが、これは仙台分校エプロンの舗装を行いました。

それから、人事に関する計画でございますが、これは定年退職者1名については、非常勤で対応しております。ここには書いてございませぬけれども、エアラインからの退職された機長2名を平成15年4月1日から採用いたしまして、エアラインのいろいろな考え方を、我が方の最終課程の仙台で反映させていきたいということから、そういう試みを行

ったわけですが、現在も順調に進められております。

続きまして人事に関する指標でございますけれども、これもすべて予定どおり行われました。

それから、口の人件費、これにつきましては11億8,800万のうち、1億4,500万円が節約されました。

ということでございます。以上、こちらについての説明を終わらせていただきます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、今のご説明をも踏まえて、項目ごとの評定に移りますけれども、その前に、ただいまのご説明、あるいは資料等に関して、全般的なご質問等がございましたら、先に済ませたいと思います。いかがでございましょうか。

【委員】 今、人件費の節約ですけれども、1億……。

【独立行政法人航空大学校】 1億4,500万でございます。

【委員】 これは主として、人件費の……。

【独立行政法人航空大学校】 今回の場合には、まず事故による、3カ月間の訓練停止期間がございました。その間の教官のフライト手当というものがかなり大きい。それが6,000万ほどございました。

それから、わりと年配者から若い人に人事異動していった、経費節減を図るということが、年度計画の中に入っておりました。そういうことで、こちらの関係が4,500万ほどございます。

それから、給与のベースダウンがまずありました。それから、それに伴う期末手当のベースダウン。そちらも合計4,000万ほどあったということでございます。

【委員】 どうもありがとうございました。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 2ページの 教育・訓練業務の効率化のうち、仙台課程に関して、65時間の時間配分を見直しましたと。

【独立行政法人航空大学校】 見直しました。65時間の内訳は、これまで22時間と43時間ですね。で、16年度から24時間と41時間に見直すということにいたしました。

【委員】 はい。それで、ほかに審査前にも追加教育できるよう制度は、もう流れているわけですね。

【独立行政法人航空大学校】 ええ、そうですね。ただ、15年度、仙台課程におきましては初めての経験でございますので、初回の審査に落ちて訓練をすると、今までどおりのことで行われてきたわけですがけれども、本来の追加訓練というのは、訓練がちょっと遅れたなというときに、タイミングよく注入するというのが本来の使い方なのかなということで、そういう制度にしたということでございます、ここは。

【委員】 いずれにしろ、この仙台課程の65時間というのが、卒業生にとって一番最後の仕上げの部分ですので、今後の中期でも、やはり新しい制度について、さらに見直していこうかというお考えを法人はお持ちなんでしょうか。

【独立行政法人航空大学校】 これにつきましては、独立行政法人がスタートした13年度から、ある意味では多少危惧されました。ただ、実際やってみないとわからない部分がございます。FTDを5時間増やしました。さらには追加訓練という制度も設けたということで、何とか乗り切ることができるのかなと思ったわけですが、実際、こういうかなり厳しい結果が出ているわけでありますので、これにつきましては次期中期では考えたいと思っております。

【委員】 やはり卒業生を受け取る側から申し上げますと、制度が変わって、パフォーマンスが落ちたというのは困ることなんですよ。

【独立行政法人航空大学校】 ごもつともです。

【委員】 ですから、その辺はきめ細かく次期中期でも反映していただければと思います。

【独立行政法人航空大学校】 はい。今は、やれることといたしますと、時間配分を一部、2時間変えたということですね。それから、追加訓練をもっとうまいやり方がないかと。ただ、これは小手先です。もう少しシステムとして、もう一度見直したいということになります。

【分科会長】 どうもありがとうございました。どうぞ。

【委員】 今までの人が、かなりの部分やられているので、座学の部分ですね。これは抜本的に見直されるということは、時間数も含むんですか。

【独立行政法人航空大学校】 もちろん含みます。座学につきましては、私自身、理事長と学科の首席、学科教官、それから実科の次席、ただ、この実科の次席が行ったのは、実科の座学の部分ですね。ということで、指定養成施設である東京の日本航空と全日空、それから米国のナバ、ベーカーズフィールド、こちらについて調べてきました。今回、徹

底的な調査をしてきました。もちろん時間も含めて、科目も、どういう科目をするべきかということまで含めて、すべて見直したいということです。

【委員】 今まではあれですか、要するに実際のJALなり、ANAなり、実際のパイロットのところとのかなりずれがあるというご認識なんですか。

【独立行政法人航空大学校】 具体的に言いますと、実は電気・電子の部分につきましては、うちに教官が3名いるわけです。ここの部分は120時間あります。エアラインの指定養成と比較しますと、実はここが30時間ちょっとなんですね。この辺につきましては、いろいろな面で考えないといかんのかなと思っています。

【分科会長】 よろしゅうございますか。

【委員】 はい、わかりました。

【分科会長】 ほかによろしいでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 非常に興味のあることを法人は言われたんですけども、英語力に関して、パイロットは6項目について能力をこれから求められるようになると聞いております。その点について、卒業生に対して、事前に、従来からベースで教育されていると聞いていますけれども、国際基準に対する対応も、次年度もすぐ反映されるように準備していただきたいと思います。

【独立行政法人航空大学校】 はい。それにつきましては、実はうちの学生は非常にバラツキが大きいんですね。例えばTOEICでも、800点を軽く超える学生が何人もいますけれども、一方、500点近いという学生もおりまして、この辺のバラツキをどうするのかということ、今、悩んでいるところなんです。

【委員】 いずれにしろ、業界の趨勢として、英語力が厳しくなる方向にどんどん行っているんですね。これは航空業界に限らず、船のほうもそうだと思うんですけども。

【航空局】 ちょっと補足させていただいてよろしゅうございますでしょうか。

今話題になっています語学能力は、国際民間航空条約の規定に基づく附属書の改正に伴いまして、国際標準という形で導入することになります。私どもは、そのための法律の改正も含めて、対応する制度を今準備中でございます。これができ上がりますと、国内運航はよろしいんですけども、例えば米国に乗り入れるという場合に、相手国には、語学能力の認証を受けていないパイロットを拒否する権限が留保されることになります。従いまして、航空大学校でも、この点については今後一層努力していく必要があると考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 でも、採用の時点で、それだけの能力がなきゃいけませんね。バラツキがあるというのでは。教育するといっても、限度がありますからね。

【独立行政法人航空大学校】 2年間で、それを満足するところまで上げることができるかという問題がありますね。ただ、それは入口のところで、今後検討すべき余地は十分あるなど考えています。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、この後、分科会として評価項目ごとに実施状況がどういう段階にあるか、評定を進めてまいりたいと思います。

委員の方々は資料8-2をごらんいただきながらということになるかと思えますけれども、私のほうで、項目と年度計画について最初に確認をさせていただいて、それに対して事務局から、評定理由と評定案をまず読み上げてもらっていくという形で評定を行っていきたいと思います。それに対して委員の方々から、意見・コメント等を頂戴して、その意見・コメント等に全体として配慮しながら、あらかじめ提案された評定を、あるいは上げ、あるいは下げという形でメリハリをつけた全体としての評価ということにしていきたいと、こういうふうに思いますので、よろしくお願いを申し上げます。

それでは早速、第1番目から入りたいと思いますが、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。その1番目として、組織運営の効率化に関しまして、15年度計画は、首席・次席制度を一層充実し、管理、監督体制を強化するという計画でございます。

【航空局】 評定理由。管理監督者によって、新制度における教育訓練成果の問題点を整理し、改善策を検討・策定するなど、新組織体制は有効に活用されており、一層の充実・強化が図られている。

ということで、評定は2としております。

【分科会長】 これに関して何かご意見・コメント等をいただけますでしょうか。もし特段追加すべきものがなければ、今のご提案で2ということで評定をさせていただきたいと思います。

2番目ですが、人材の活用につきまして、 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） 学科教官の国土交通省との人事交流（1名程度）及び他大学、独立行政法人の研究機関との人事交流に関する調査の実施。以上でございます。

【航空局】 評定理由。管理部門で61名中24名（約4割）、実科教官で4名の人事交流が実施されている。また、特に困難な学科教官の人事交流についても、国土交通省を含めた機関との意見交換が実施されており、その結果として、平成15年度に1名の交流ができています。

ということで、評定は2としております。

【分科会長】 いかがでしょうか。おおむね計画に対応したことが進められているということで、それでは2と評定させていただきます。

続きまして3番目、業務運営の効率化の教育・訓練業務の効率化としまして、計画は2項目を含んでおります。新制度の教育・訓練の実績を基に、引き続き教育効果の検証を進め、効率的な教育の徹底を推進する。特に仙台フライト課程においては、新制度に基づく教育時間・養成期間の短縮が15年1月から導入されたことに伴う教育効果の評価を実施するという事です。

【航空局】 評定理由。平成15年1月に新制度に移行した多発・計器課程も含め、新制度での教育修了者への教育効果を調査した結果、技能審査の成績比較において、旧課程と新課程の差は、単発事業用課程で81.87点に対して82.05点、多発・計器課程で78.48点に対して81.75点と差がなく、良好に新制度移行ができていますと認められる。

一方、初回審査において、多発・計器課程における不合格割合が、旧制度で多発18%、計器22%に対して、新制度ではともに41%と高くなっていることから、平成16年度においては、追加教育の実施時期の見直しを含めた同課程における相互の教育時間配分を見直す等、新制度移行に対する教育効果の検証を引き続いて実施することとしており、効果的な教育を目指す意識の向上姿勢が認められる。

ということで、評定は2としております。

【分科会長】 ありがとうございます。これについて如何でしょうか。どうぞ。

【委員】 これは、よく私は内容はわからないんですけども、数字だけでいうと、新課程にしたと。点数は同じでしたよと。ここはいいんですけども、第1回目、初回の不合格がぼんと上がったということは、かなり大きな、予定とちょっと違ったよと。したがって、追加のことも手直しをしなければというのは、やはり評価とすればマイナスになるのではなからうかという気はするんですけども、そこら辺はどうなんでしょうか。これだけ数字がはっきりしちゃいますと。その点はちょっとご説明をいただけますか。

【独立行政法人航空大学校】 その点につきましては、先ほどの業務実績報告書の9ページでございますけれども、成績比較がございます。9ページの真ん中あたりですが、多発・計器課程、これは旧課程で78.48、新課程で81.75と。最終的にはですね。ただ、ここには下の に書いてございますとおり、成績の上昇は、見直しましたから2ポイントアップなんです、旧課程は。だから、旧課程は80.48ということですね。それに対して新課程は81.75。もちろん追加訓練をやったということはありませんけれども、最終的に出て行く学生の能力というものは、基本的には上がったと言えるかどうか。このレベルですね。母集団が少ないものですから。ただ、決して下がったということにはならない。維持できた。そこは追加訓練の成果だと。ただ、初回で、これだけ不合格が出ましたので、追加訓練のあり方をもう少しタイミングのいいときに注入すると。そういう方向に今後はすると。16年度からするということに決定したわけです。

【委員】 そうするとある意味では、今の法人のお話では、初回の審査不合格については、ある程度予想はされていたと。

【独立行政法人航空大学校】 予想しておりました。そういうことです。

【委員】 したがって、それに対して応急の措置をとったと。

【独立行政法人航空大学校】 はい、そういうことです。

【委員】 そう理解していいんですね。はい、わかりました。

【独立行政法人航空大学校】 それで次回、16年度からは、タイミングよく追加訓練を注入すれば、初回の不合格は、このように増えるようなことはないと思っております。

ただ、問題は一つありまして、今、この席で言うのはどうかと思えますけれども、訓練期間は6カ月と決められておりますので、あまり追加訓練をしますと、卒業式が延びてしまう。そこが今、最大の悩みで、そのためにどうするかといいますと、土曜フライトをするということを16年度中は計画しております。ただ、学生からの評判は非常に悪いです。それは事故の後、3カ月遅れ、最終的には完全復活に5カ月かかったわけですね。それを何とか15年度中に3カ月遅れまで持っていったんですが、そのために6回の土曜フライトをやりました。それは学生においては非常に評判が悪くて、彼らにとりましては、土曜日しか、ストレスを発散する機会がないんですね。日曜日は、次の月曜日のフライトの準備に入るということで、ストレスを解消する時期が全くないということ、非常に評判が悪い。ですから、現在は土曜フライトは宮崎においてはやめております。ただ、仙台については、こういうことがありますので、やらざるを得ないことになるかもしれないという

ことであります。

【委員】 昨年度の事故のため、イレギュラーと考えていいんじゃないんですか。多少、そういうイレギュラーな要素があったということですよ。

【独立行政法人航空大学校】 最初はですね。

【委員】 この項目については、初回審査の合格率について評価を云々すべきではなくて、計画に書いてありますように、新制度に移った後の教育効果の評価等について、各委員が評価すべきですから、私は、この項目については、教官の、特に首席教官と次席教官、実科教官、物すごい労力を必要とするものなんです。ですから、いろいろなことをプランニングしたということ自体は、私は逆に着実のちょっと上の3を評価すべきだと私は、本当にそう思っております。

【委員】 了解いたしました。

【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】 今のところは、書きぶりが外部の人にわかりにくいということがあると思います。その初回審査というのが何なのかというのがよくわからないと、その数字だけが出てしまいますので、ちょっと工夫されたほうがいいんじゃないんでしょうか。

【分科会長】 今、委員が提起された問題で、法人がお答えになったことからすると、「一方」以下のところというのは、今回の評定の理由に要らないんじゃないんですかね。という気もしますけれども。

【委員】 ここは、そんな感じがしますね。最初から予想されたということであれば、ここはあえて正直に書く必要が……。というか、かえって誤解を与えるんじゃないんですか。

【委員】 最終的には、良好な移行ができていたのですから、ちゃんと書いておくことは必要だと思います。初回審査はこうであったので、その見直しを今やっていると記載いただければと思います。

【分科会長】 そうすると、書きぶりをもう一度検討してということにいたしたいと思います。

それでは、評定はどういたしますでしょうか。委員が3でもいいんだというお話がございましたけれども、ほかの委員から特になければ、2ということで一応進めたいと思いますが。ありがとうございました。それでは、次に進みたいと思います。

訓練機材の利用率の向上に関しまして、イとロと2つ、計画がございました。イは、

機体オーバーホール作業日数を7日間短縮、作業日数を合計91日削減、1機当たりの年間飛行可能時間を約17時間増加。口としまして、定時整備について、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日の削減。1機当たりの年間飛行可能時間を約11時間増加。こういうことであります。

【航空局】 評定理由。重整備の作業日数の削減に加え、平成13年度から国内外の整備方式を調査・検討し、平成15年度より新しい整備時間管理方式を取り入れた結果により、計画91日に対して134.9日、年間飛行可能時間の増加が計画17時間に対して25.5時間が達成された。また、定時整備においても、休業日の作業に加え、整備時間管理方式の見直しにより、作業日数の削減が計画60日に対して124日、年間飛行可能時間の増加が計画11時間に対して23.5時間が達成されており、計画時間を大きく上回ることができた。

ということで、評定は2としております。

【分科会長】 何かご意見はありますか。

【委員】 これは数字からいうと、これは3でいいんじゃないんですか。これだけ顕著な数字が上げられたのは、3で私はいいと思います。

【分科会長】 いかがでございますか。

【委員】 よろしいですか。

【分科会長】 それでは、そういうご意見があって、ほかの委員も頷いておられますので、このところは3ということで評価をさせていただきます。

続きまして、訓練機への情報提供業務の効率化ですが、年度計画としては、運航情報システムの運用評価の実施による利便性の向上を推進すること。

【航空局】 評定理由。運航情報システムの電子化を行ったことにより、各種情報の充実が図られた。また、サテライト端末の導入により、新たな運航情報を入手できるようにするなど、効率化が利便性の向上が図られている。

ということで、評定2としております。

【分科会長】 はい。

【委員】 これも既に中期計画が達成できちゃったから。

【委員】 達成しちゃったというんだから、これは高い評価でいいんじゃないんですか。

【委員】 私もそう思います。3で。

【委員】 かなり前倒したわけですからね。これは高く評価すべきじゃないですかね。

【分科会長】 今、お二人の委員から、そういうご指摘でしたので、3で諮らせていただきたいと思います。よろしゅうございますか。では、これを3と評定といたします。

4番目ですが、一般管理費の抑制。年度計画は、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。

【航空局】 評定理由。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、さまざまな項目を対象として節約が図られており、2%程度の抑制を行っている。

ということで、評定は2としております。

【分科会長】 2倍達成したということで、それでは評定は2ということで。

先へ進ませていただきます。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すべき措置。その1番目として、教育の質の向上に関して、操縦教官の教育技法・指導要領の標準化及び向上。これにつきましては、操縦教官の技能審査を各人1回実施、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年に満たない者を対象に、教育オブザーブ飛行を実施、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）、こういう計画でございました。

【航空局】 評定理由。操縦教官に対する定期技能審査が全教官32名に実施されている。また、在校生からのアンケート調査を実施し、その意見に対して、訓練実施要領等を見直すなど、調査が適切に教育に反映されており、改善努力が認められる。その他の計画についても着実に実施されており、教育の質の向上及び教育方法の標準化が図られている。

ということで、評定は2としております。

【分科会長】 いかがでございましょうか。これはご提案どおりでよろしゅうございますか。それでは、2という評定にいたします。

続きまして、2番目ですが、操縦技量進度の遅れた学生に対する追加教育の実施ということで、そういう計画に対していかがでしょうか。

【航空局】 評定理由。平成15年1月に多発・計器課程が新制度に移行し、全課程で新制度への移行が完了した。新制度における多発・計器課程の追加教育を受けた学生数が単発事業用課程に比して多いが、いずれも計画時間内の追加教育で課程が修了できている。なお、多発・計器課程で旧制度との比較において、初回審査不合格率が上がっていること

から、平成16年度における教育訓練時間の見直しを図る等の改善策を講じており、努力が認められる。

ということで、2としております。

【分科会長】 ご意見はございますでしょうか。ないようですので、それでは、評定2ということにさせていただきます。

3番目、コンピューター等を用いた教育機材の充実及び教育施設の整備を図るとともに、学生寮の自主学習環境を改善。また、飛行場内気象情報提供装置の性能向上を図るとともに、気象情報入手の利便性を向上すると。こういうことに関して15年度の計画としては、コンピューター・ベースド・トレーニングシステムのソフトの作成、コクピット・プロシジャー・トレーナーの利用状況等を把握・検証し、一層の教育効率化を推進すること。それから、帯広分校の視聴覚教室を整備すること。こういう計画です。

【航空局】 評定理由。自学自習用教育教材ソフトとして、「航空交通管制」の新規作成、教育管理システムによる成績管理を完成させ、学習環境の向上及び教育管理体制の充実が図られた。また、CPTも有効に活用されており、帯広分校の視聴覚教室も整備されるなど、学生の学習効率と技能レベルの向上が図られている。

という理由で、評定は2としております。

【分科会長】 何かご意見はございますでしょうか。よろしければ、それでは2ということにいたします。

4番目ですが、資質の高い学生の確保に関して、15年度はイとロと2つございます。イは、広報活動の開始時期を更に早める等、効果的な広報手段についての検証を進め、更なる充実を推進すること。ロは、平成15年度で、個人面接に加えて集団面接を取り入れた結果についての分析を推進、また、新制度での第1回の卒業年度に当たることから、入学試験の有効性の検証のための調査及び評価を実施する。

【航空局】 評定理由。広報活動の早期開始等の取り組みの効果により、出願者数は平成13年度462名、平成14年度478名に対して、平成15年度においては658名と、目標値を大幅に上回ることができた。また、面接試験方法に改善を試みるなど、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。

ということで、評定は2としております。

【分科会長】 これはいかがでしょうか。

【委員】 数字的にもいいですね。

【分科会長】 かなり大幅なということですね。

【委員】 3でいいんじゃないんですか。

【分科会長】 これは、そんな感じがいたしますね。

【委員】 入学試験のやり方もかなり改善されているでしょう。これは、かなり注目されると思いますから、3と。

【分科会長】 では、これは1つ上げて、3ということで評定をさせていただきたいと思います。

続きまして、年間の学生養成数に関して、これを72名とするということですが。

【航空局】 評定理由。養成数72名を確保することができた。

ということで、評定は2としております。

【分科会長】 これは、これでよろしいですね。

それでは次ですが、6番目、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】 評定理由。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。

ということで、評定は2としております。

【分科会長】 いかがでしょうか。よろしゅうございますか。それでは、これを2と評定いたします。

続きまして、(2)航空安全に係る教育の充実ということで、まず第1番目、航空安全に係る学生に対する安全教育ですが、航空安全に係る教育については、その内容の更新を行いつつ、更なる充実を推進する。そういう計画でありましたが。

【航空局】 評定理由。飛行訓練開始前後において、安全飛行に対する学生の教育訓練が所定の時間どおり実施されている。また、事故を踏まえ、緊急時の対処法及び再発防止のための安全教育も実施されており、飛行の安全意識の一層の向上が図られている。

ということで、評定は2としております。

【分科会長】 いかがでございましょうか。

【委員】 これは事故が契機になっているということはあるんですけども、非常に充実が行われたということで、今後、これをずっと続けていただくということで、私は3でいいんじゃないかなと思いますけれども。

【分科会長】 委員から、そのようなご意見ですが、賛同していただける方もいらっし

やるように見受けられます。よろしいですか。それでは、そういうコメントをいただきましたので、3でお諮りしたいと思いますが。

【委員】 これは、そもそも今回、評価は、あくまでも中期目標に対して、どれだけ進んでいるかということだと思っんですけれども、中期目標のほうでは、航空事故、重大インシデントの発生を未然に防止することは航空安全行政の重要な課題であり、大分県において、以下の事項を行うことで、安全航行の確保を図ることと。これが目標にある限り、今回、3はなかなかつけられないんじゃないかなという気がするんですが。

【委員】 事故は事故として、これを契機に非常に大きな改善が図られたということで、私は3でいいんじゃないかと思いますが。

【分科会長】 これは難しいですね。目標と中期計画全体、それから、やっているのは今年度の計画に対する達成状況と。こういうことですから。

【委員】 多分、段階的にこういう目標を達成していこうという計画だったと思うんですけれども、それが集中的に達成できたということで、そういう意味では3でいいんじゃないかと思いますがけれども、皆さんのご意見に従いますので。

【分科会長】 ほかにいかがでございましょうか。今の点については。

【委員】 学校で事故が起きたというのは大きいと思いますよ。そこは。そういう点で、やはり謙虚に、結果責任として厳しい……。僕は、3はちょっとですね。事故が……。まあ、原因については、これから解明されると思いますけれども、それが学生の責任であるのか、教員であるのか、全体の問題もありますのか、わかりませんが、やはり事故が教育機関で起きたというのは、それなりにきちんと評価委員会としては評価するべきではないかという気がするんですね。

【委員】 わかりました。ちょっと別の観点でした。

【委員】 別の観点ではそうですね。ここでは、事故については厳しい評価でしかるべきだと思います。

【委員】 15年度計画を立てた時点では、まだ事故は起きてなかったんです。事故が起きて、それを災い転じて福となすために、具体的にターゲットができたんですよ。事故という。それは、かなりさっきの法人の説明で、細かいことをやりました。それは、やはり委員の言われるように評価すべきだと私は思います。

【委員】 そもそも、この評価委員会の今回の評価は、あくまでも中期目標に対して、どの程度、業務が進捗しているかと。それを評価することじゃないかなと思うんですが、

手元にある資料で、そのあたりの評価委員会の評価の基準がもしあればと思ったんですが、もしございましたら、確認しておいていただければと思うんですけども。

【委員】 冒頭、分科会長のメリハリをつけて、評価すべきものはすべきであるというコメントも出されたんですね。ですから、確かに四角四面の評価基準を見ると、委員の言われることもありますけれども、私は委員の言われるように、加味すべきことも考慮すると。

【委員】 ただ、ここで3にするのがいいかどうか。ほかで、そのことを評価するようなことが、総合的な意見のようなところで触れていただくということでもよろしいんじゃないかと。

【委員】 事故に対して、それに対する対応はきちんとされていると。

【分科会長】 それはぜひ入れたいですね。

【委員】 こうやって、ここは厳しく評価しているというほうが、対外的に見た場合には、そのほうがいいんじゃないんでしょうかね。

【委員】 禍転じて福となしたわけですが、禍は禍だったのですから、3にしたい気持ちもわかりますが、2にしておいたほうが無難ではないかと思います。安全は目標のひとつですから。

【分科会長】 わかりました。ありがとうございました。

今のご意見の中で、最後のところの話が先に出ましたけれども、総合的な所見の中で、そういう点について高い評価を加えるということで。

今、皆さん、この項目についていえば、それぞれお出しくださいましたけれども、私、まさに総合的に合わせさせていただいて、2ということでお諮りをいたしたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。ありがとうございます。

続きですけども、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回実施をする。こういう計画であります。

【航空局】 評定理由。教官への安全教育については、各校において、セミナーや研究会等へ教官を参加させている。また、教育と学生とのかわり合いについての講義を受講させるなど、必要に応じた内容の講義を受講させており、学生教育への安全意識の向上に対する再確認が図られている。

ということで、評定は2としております。

【分科会長】 よろしゅうございますでしょうか。それでは、これは2ということであ

ります。

3番目ですが、整備従事者に対するヒューマンファクター教育を年1回実施、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%以下にする。

【航空局】 評定理由。平成15年度においても、航大整備担当職員が社団法人が主催するヒューマンファクターセミナーへ参加した。一方、整備請負会社においても、各事業所の整備従事者に対して、同社が認定した職員によるヒューマンファクター教育及び安全教育が実施されている。また、ホームページでヒヤリハット掲示が確実に実施されており、更なる安全意識の向上を図っている。また、年間飛行阻害率も、ピーク飛行阻害率が、宮崎本校1.8%、帯広分校2.5%、仙台分校2.9%と、計画どおり保たれている。

ということで評定は、2としております。

【分科会長】 いかがでございましょうか。これはこれでよろしいですか。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3番目、他機関との有機的連携ですが、15年度計画については、平成15年度整備の仙台フライト・サービス・センターとの関わり等について連絡調整の処理体制を確立すること。訓練空域が変更されることに伴い、航空大学校機の訓練に支障が出ないよう、関係機関との調整を図ること。

【航空局】 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、訓練への対応が十分できている。

また、訓練空域使用に関して、訓練への影響が出ないよう、空域の管理機関変更に伴う処理手順の調整が適切に行われた。

ということで評定は、2としております。

【分科会長】 ご意見はございますでしょうか。よろしゅうございますか。それでは、これは2ということにいたします。

4番目、成果の活用・普及の 教育の質の向上・効率化を図るための調査・研究ですが、15年度につきましては、小型航空機の運航に関する基礎的な研究を継続実施する。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、民間操縦士養成にかか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

〇、欧州共同航空規則（JAR）についての基礎データの教育訓練内容への反映。こういうことの計画ですが、いかがでしょうか。

【航空局】 評定理由。 小型機に関する研究では、小型機位置精密測定システムの研究、ドップラソータ用気象データ解析システムの構築を進めており、また新しいテーマとして、着氷気象状態、滑空性能等に関する研究を実施されている。 教育内容等の調査研究では、英語教育システムの教育効果についての検証を実施した。 指定養成施設等の実態調査については、国内外の養成施設に4名を派遣し、調査結果は教育体制検討の基礎資料とされている。 ICAO等の国際基準の調査研究では、収集したJAR等の基準と航空大学校の教育体系との比較検討を行い、教育内容改善への取り組みが進められている。

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。

ということで、評定は2としております。

【分科会長】 いかがでしょうか。これでよろしゅうございますか。それでは2ということにいたします。

続きまして、 航空思想の普及・啓発に関しては、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回程度という計画が立てられておりました。

【航空局】 評定理由。航空思想の普及については、事故の影響により宮崎本校、帯広分校が空の日行事を中止したのはやむを得ない。仙台分校のみ、空の日を1回実施できた。それ以外について、各校とも航空教室を4回、市民航空講座を2回実施しており、事故後という困難な中、普及活動に積極的に取り組んだ姿勢は評価できる。

ということで、評定は2としております。

【分科会長】 いかがでしょうか。これはこういうことだろうと思います。それでは2で評定させていただきます。

3番目、予算、収支計画及び資金計画について。これはいかがでしょうか。

【航空局】 評定理由。予算の範囲内で適正に業務が行われている。

ということで、評定は2としております。

【分科会長】 これはこういうことだと思いますが、よろしゅうございますか。

それでは項目が3つ飛びまして、その他主務省令で定める業務運営に関する事項の（1）施設・設備に関する計画ですが、仙台のエプロン舗装改修工事。

【航空局】 評定理由。年度計画に沿って、仙台エプロン舗装改修工事が実施されており、教育訓練環境の保全が図られた。

ということで、評価は2としております。

【分科会長】 これもこれでよろしいかと思いますが、よろしゅうございますか。それでは2とさせていただきます。

最後ですが、人事に関する計画として、方針について。定年退職教官の後補充として、一部外部講師等を活用。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11億8,800万円程度の人件費を支出。こういう計画です。

【航空局】 評定理由。定年退職者1名の後補充者の任用の間での対応として、非常勤職員を登用するなど、有効な人材活用により、教育体制の維持が図られている。

また、定年退職者1名の後補充者の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、年度中の人件費支出が10億4,300万円と計画額11億8,800万円を1億4,500万円下回っており、人件費の抑制と業務の効率化がなされている。

ということで、評価は2としております。

【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。それでは、これは2という評価にさせていただきます。

ありがとうございます。これで各項目についての個々の評価については終了いたしました。それであと、まとめについては、また後ほど行うこととなります。

私、忘れないうちに一つ申し上げたいのですが、先ほど委員から、評価の基本についてご指摘があって、あくまでも中期目標との関係で当該年度の計画がどれくらい達成されたかという評価と。それがあくまでも基本だと。こういうご指摘をいただいた。それはそのとおりだと思います。そうしますと、今、ここでの進め方のマニュアルは、中期計画の項目と、それから今年度の計画を私が今、読んでいますね。それに対して評価の理由と評価が述べられている。そうすると、むしろ確認すべきは、委員のご指摘に従うと、目標というのをもう一度、よく確認しながら進めていくということだとすると、中期計画の項目を確認しというのと、目標をもう一度適切に確認しというのと、ちょっとどっちが適切かという問題があるんだと思うんですね。そこは、ですから、進め方について、また事務局のほうでも一度、その点を委員のご指摘に沿った検討をちょっとしておいていただいて、それを今後に生かせればと思いますので、よろしく一つお願いいたします。

どうもありがとうございました。それでは、続きまして、自主改善努力について、評価

を行わせていただきます。

評価に関する基本方針で定められておりますことは、中期計画における項目、それ以外のもので、法人における自主改善努力がある場合、しかも当該活動が意欲的かつ前向きであって、優れた実践事例として認められるという場合には、相当程度の努力が認められるという評価判定を加えることになっております。

そういうことで、自主改善努力について評価をしたいと思っておりますので、まず法人からご説明をお願いしたいと思います。

【独立行政法人航空大学校】 それでは、こちらの業務実績報告書の64ページから説明させていただきます。

先ほど、航空事故に対する航空大学校の対応を最初に説明をさせていただきましたけれども、本来、それもここで説明すべきことだろうと思ったわけではありますが、最初に説明させていただきましたので、ここでは次の4項目につきまして説明いたします。

まず、既卒者へのサポート。それから、航空会社への就職指標値の設定、行政審査による業務の改善、新しい整備時間管理方式の導入ということでございます。

まず、既卒者へのサポートでございますが、これは平成13年度から実施しております。既に3年目に入ってきたわけでございますが、既卒の未就職者のモチベーションの維持向上ということが目的でございます。

講習日としましては16年1月22日、23日、2日間にわたって行ったわけですが、全日空の機長さん、それから就職担当者にもお出でいただきまして、パイロットとしての心得、あるいはキャリア設計、それから個別面談を次の日にやっていただきました。それから1月23日におきましては、大手の航空会社だけではなくて、JALエクスプレスとか、フェアリンクとか、そのような会社9社にもお出でいただきまして、今後の採用予定等を説明してもらっております。

次の65ページでございますけれども、参加者数といたしましては延べ27名。個別相談としましては12名の方が参加しております。それから、その下側、65ページの表のところでございますけれども、既卒未就職者について、このような努力をしてきたんですが、現在、1つの壁にぶつかっているところがございます。それはどういうことかといいますと、一番左に回期がございます。40回期から、ずっと48のI、II、III回期まで。それから次が卒業年度、現年齢と書いてございます。それから、未就職者数(15年4月現在)というのがございます。それから、一番右が現在の未就職者数の16年3月末でござ

ざいます。その一番下をそれぞれ見ていただきますと、51名から40名ということで、11名が、この1年間で減ったということでございますけれども、一番右側から2番目の就職者数を見ていただきたいと思います。平成16年3月末で、上から行きますと、0、0、2、0、1、1、3、1、4、13名ということでありまして、卒業と同時に新卒で就職しなかった学生も、ほぼ1年以内に13名就職できたということですね。それから、48のI、II、III回期について、一番右を見ていただきますと、まだ未就職が4名おります。ただ、この4名につきましても、既にJEX、スカイマーク等を受けておりまして、一次試験に合格しております。この7月末に身体検査を受けることになっておりますので、おそらくこの4名も間もなく就職できるということは、新しい独法になりまして全員就職だということでございます。

ということで、一つ、先ほど私が壁があると申し上げましたのは、卒業したての学生につきましても比較的よくはけるんですが、問題は5年とか、10年たった学生につきましても、非常に就職が厳しいという状況であります。この辺につきましても、航大としてどうするのかということが、今、頭を悩ましているところでございます。

続きまして2番目の航空会社への就職指標値の設定についてでございます。

2段目の最後のほうです。過去の航空会社への就職率から算出した就職指標値90%と比較することとしました。この結果、平成15年度末時点での航空会社への就職率は91.7%で、指標値を上回ることができたということでございます。

ただ、その就職指標値90%はどこから出したのかということですが、注に書いてございますが、過去3年度、平成12、13、14年度の就職率の平均値を取ったということですが、その中にまた括弧がございます。卒業の翌年度に航空会社へ就職した者を含む。つまり、2年間にわたって見た数字であるということとあります。ということは、先ほど言いましたけれども、48回生については、ほぼ100%の就職状況にあるわけです。ということは、あと2~3年しますと、この就職指標値がほぼ100%になるということとありまして、自らの首を締めていくことになりかねない、非常に辛い数字だなと感じておりますが、努力目標として、こういうふうな数値を設定いたしました。

それから3番目の行政審査による業務の改善でございます。

平成14年度から、質の高い教育を図り、今後の業務の改善に資するため、指定養成施設の審査を実施している航空局乗員課による審査を受けることとした。これは航空法上も、うちは乗員課が行っております指定養成施設に対する審査を受ける必要はございません。

しかしながら、我々としても、やはりそのような審査を受ける必要があるだろうということから、うちのほうから理事長名で本省のほうに、審査していただきたいという依頼文書を出すことによりまして、このような行政審査を受けることといたしました。

いろいろな指摘事項がございます。主な指摘事項として下に書いてございますけれども、なかなか厳しいものがございますけれども、これらについてすべて対応することといたしました。

続きまして、次の67ページでございますけれども、新しい整備時間管理方式の導入ということです。

平成13年、実は14年とここに書いてございますけれども、2カ年にわたりまして、海外及び国内の指定養成施設の調査を行いました。14年度に、航空大学校で検討した結果、従来のブロックタイムに変えて、フライトタイムで航空機の整備時間を管理しても、安全上問題がないという結論を得ました。これは宮崎と帯広、各校2機で調査をしたわけでございますけれども、その結果、下の3行目に書いてございますけれども、新しい整備時間管理方式は実際に飛行した時間(フライトタイム)だけを算出することから、定時整備及び重整備の実施間隔を広げる効果がございます。従来と比較しますと、A36で116%、C90で123%整備間隔を広げることができるということで、先ほどの本文のところの説明したとおり、整備時間を大幅に減らすことのできた理由の1つでございます。

以上であります。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、この後、委員の間で、ご説明を踏まえて意見交換をさせていただくわけですが、それに先立ちまして、まず委員から、法人側にご質問等がございましたら、お願いいたします。

よろしゅうございますでしょうか。それでは大変恐縮ですけれども、もう一回、ちょっと席を外していただいて、私どもで意見交換をさせていただきます。

(法人退室)

【分科会長】 それではまず、事務局のほうで、これまでの事前説明あるいはこの報告書等を踏まえて整理をしていただいた評定及び評定理由をご紹介ください。

【航空局】 自主改善努力評価。評定理由。業務運営に関して、自主改善策に継続的に取り組んでいる。特に、既卒者へのサポートについては、航空大学校が操縦に従事する者を養成するという目的を担っていることから、既卒未就職者の就職活動を支援するべく開催している講習会は、未就職者のモチベーションを維持させ、未就職者の減少に効果を上

げている。また、新たな改善努力事項として、安全性を前提とした整備時間管理方式変更の調査検討を行い、業務改善と効率化を図っている。さらに、技能審査に係る監査では、質の高い教育を目指した業務改善への反映が期待できるなど、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。

という評定理由によりまして、評定として、相当程度の実践的努力が認められる、としております。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、今の評定案、そしてその理由、それをも合わせていかがでございましょうか。

【委員】 「さらに」と一番最後のところは、行政審査を受けたということですか、これは、行政技能審査というのはこのことですね。

【航空局】 はい。

【分科会長】 ほかによろしゅうございますか。大体こういうまとめ方になるのでしょうか。

特段異なるご意見がないようであれば、今、まとめていただいたような理由で、相当程度の努力が認められるというふうに判定をしたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

ありがとうございます。それでは、法人をお呼びいただいて、そのように伝えたいと思います。

(法人入室)

【分科会長】 どうもありがとうございました。

今、先ほどのご説明も踏まえて、意見交換をさせていただきました。その結果、業務運営に関しては、ご説明にありましたように、自主改善策に継続的に取り組んでおられること、そもそもの操縦に従事する者を養成するという本来の目的を担っているということの意識のもとに、今回のご努力が未就職者の減少にも効果を上げているということ、それからまた新たな改善努力事項としては、安全性を前提とした整備時間管理方式変更等の調査検討も行っておられて、それが業務改善と効率化につながっている。そんなようなことを評価させていただきまして、相当程度の実践的努力が認められるという評価を下させていただきますたいと思います。

それでは最後になりますが、ここまでの評価の取りまとめ、総合的評定に移ることになります。

まず業務運営評価における実施状況全体に係る判断。これは先ほどの項目ごとの評価の総合ということですが、事務局のほうで、どのようになりますでしょうか。

【航空局】 評定理由の欄なんですけれども、各項目の合計点数、2というのが標準なんですけれども、3というご意見が3つありまして、修正が3つありましたので、ここが45点ということになります。それで項目数が21ありまして、それで平均 $2 \times 21 = 42$ 、これで割りますと107%ということになりまして、評定欄の2番目の100%以上130%未満であると、この欄に該当しますので、順調という結論になります。

【分科会長】 ありがとうございます。そのようなことになります。それで特に問題がないと思いますので、そのように評定をいたしたいと思います。

それから、自主改善努力評価については、今、読み上げていただいたとおりで、それを総合的な評定の中に、相当程度の努力が認められるという形で組み入れたいと思います。

それから最後に、業務運営評価及び自主改善努力評価、その両方を踏まえて、業務全般に関するご意見がございましたら、これをお願いしたいわけですが、既に先ほど来、災いを転じて福となしたという点について、冒頭の事故に対する対応等々のご説明を踏まえたところを評価したものを、ここに入れるというのが一つ、既にご意見として出ておりますが、ほかにいかがでございましょうか。

【委員】 ここに書くことかどうか、ちょっとわかりませんが、理事長さん以下、執行部の方々の努力で、運営が非常に改善されておるといのは認められるわけですが、一方、現場の改善提案というのが、ちょっとこの報告では見えてこないということがございます。ちょっとそれは心配いたしますので、上からの改善という方向はもちろん法人管理にとって重要なんですけれども、一方、現場の改善の声を汲み上げるということがないと、やはり安全維持ということに対しては少し心配がありますので、ぜひご検討いただければと思います。

【独立行政法人航空大学校】 はい。

【分科会長】 ほかにいかがでございましょうか。今の委員のご指摘、今回、非常に理事長以下、理事長のリーダーシップのもとで大変改善に取り組んでおられる点を、先ほど申し上げました第1点で評価をする。それと同時に、今のような要望も付するということによろしゅうございますでしょうか。それでは、そういうことで組み入れさせていただきたいと思います。

今、口頭で申し上げましたけれども、それらにつきましては、当然、先ほどの各項目へ

の評定に付する理由やコメントも同様ですが、いずれもきちんとした文章にする必要が残っております。それにつきましては、形の上で私にご一任をいただき、後ほど木村委員長にご報告する案として正式に作成すると、こういうことにしたいと思いますが、よろしくごぞいますでしょうか。

(「異議なし」の声)

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、これですべての評価作業が終了いたしました。これをもちまして、独立行政法人航空大学の平成15年度業務実績評価を終了いたしたいと思ひます。どうも大変ありがとうございました。

(5)その他

【分科会長】 それでは、本日は前回第7回の教育機関分科会の冒頭で事務局からのあいさつの中にもございましたけれども、独立行政法人見直しに関しまして、皆様のご意見等をお伺いする時間を持つこととしておりました。今から、その中身に入っていきたいと思ひます。そこで、これ以降の進行につきましては、事務局のほうにお願いを申し上げたいと思ひますので、よろしく一つお願いいたします。

(当局入れかえ)

【内波船員政策課長】 それでは、非常に長時間、ご審議をいただきまして、どうもありがとうございました。

その上でまことに恐縮でございますが、先週の方科会でお願ひ申し上げましたが、現在、独立行政法人、平成13年に発足し、5年の中期計画があるものにつきまして、本年、1年前倒しをして、その組織のあり方等について議論するということになっております。私もといたしましては、8月末に国土交通省といたしまして、各独立行政法人、この教育分科会に属している4法人を含め12法人ございまして、それらにつきまして見直しの素案を国土交通省として作成するということになっております。その作成にあたりまして、国土交通省の独立行政法人評価委員会の各分科会のご意見をお伺ひして、意見を求めるといふ指示が来ておりますので、お疲れのところ恐縮でございますが、ご意見をお伺ひいた

したいと思います。

お手元に1枚、紙をご用意申し上げました。これは先週、7月9日に海技大学校、航海訓練所、本日、午後1時から海員学校につきましてご審議をいただきまして、蛇足ながら、もう一度、先週の議論、あるいは今日の1時からの議論を思い起こしていただくために、ごく簡単に整理したものでございます。おおむね業務全体に係る評価のところでご指摘いただいたものをベースにつくってございます。

海技大学校につきましては、座学教育中心の教官と実務研修中心の教官を分けるべきではないか。シミュレーター教育のさらなる活用推進を図るべきではないかというのが、15年度の評価のみならず、全体にわたるようなご意見としていただいたのではないかと私どもとしましては感じましたので、このように書かせていただきました。

また航海訓練所につきまして、東南アジアの船員教育に練習船をもっと活用すべきではないか。実践的な英語教育に対してもっと積極的に取り組むべきではないか。業界のニーズに対応して、訓練の多様化要求に、より一層積極的に適応するべきではないか。これも単に単年度のご評価という以上に、中長期に見た航海訓練所のあり方全般にかかわるご指摘ではなかったかなど、かように思いましたので記載いたしました。

また本日1時から、先ほどご審議いただきました海員学校でございますが、ここも、これだけにはとどまりませんが、全体にかかわるものとして、全寮制による全人格教育の取り組みは今後とも継続して実施していくべきではないか。学生・生徒に対する、職業意識の動機づけを今後とも日常的に実施すべきではないか。各校の自主的なよい取り組みが、法人全体に有機的に波及するようにするべきではないか。

いずれにいたしましても、ここの部分は、先ほど申し上げたように、全体評価の部分と申し上げましたが、全体評価の最終的な文言につきましては、これは杉山分科会長が審議のときにおっしゃっていただきましたように、最終的な文案自体は、また分科会長とご相談して決めさせていただきますが、とりあえず事務方で勝手にご指摘いただいたうちから、単に単年度のみならず、中長期的なご指摘として、こんなものが1例として挙げられるのではないかとということで、我々の文責においてまとめたものでございます。

これが船員関係でございまして、航空関係は。

【高橋乗員課長】 航空関係では、ただいまご審議いただきましたばかりでございますので、先生方のご記憶の中にも残っていると思いますが、簡単にまとめますと、2点、お話をいただいたと考えております。

まず、例の事故でございますけれども、事故後の対応や安全対策は適切に行われていて、高く評価できるというご意見でございました。

もう一点は、今後の改善に関してということでございますが、上からのリーダーシップによる改善はもとより、今後は現場の改善の声も汲み上げるような仕組みを考えるべきではないかというご意見でございました。

以上でございます。

【内波船員政策課長】 以上でございます。分科会を先週、今週といろいろご審議をいただいたわけでございます。先生方からは、頑張れという温かい声のほうが多くて、結果的に評価のほうも全部に3というものがございましたが、今後のことを考えますと、実は厳しいご評価もぜひいただきたいと思っております。

実際のところ、今進んでいる議論の中には、法人の統廃合も視野に入れて、意見をまとめるべきだと。それから、統廃合をされない場合であっても、例えば民営化されない場合であっても、業務自身は厳しくスリム化をするべきである。それから、そうした議論とさらに並行して、この4法人はいずれも公務員型の独立行政法人でございますが、むしろ非公務員型であることを原則に考え、公務員型でなければならぬ場合に公務員型にするべきであるというようなことが、今、独法を取り巻く状況としては指摘されているところでございますので、私どもの独立行政法人には非常に高い評価をいただいております。感謝を申し上げますが、そうした議論もあることを鑑みますと、全体といたしまして、もう長時間ご審議をいただいたわけですが、ここはどうしても、あるいは、もっと厳しく、こういう点はほんとうにもっと効率化を図るべきであると。あるいは場合によっては、この3法人、4法人につきまして、業務の効率化を考えた場合には、統合や整理という方向があるんじゃないかということも含めまして、ご意見を可能であれば賜りたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【分科会長】 今の統廃合とおっしゃった点、私も日経新聞で、ほんとうに小さな記事でしたけれども、それを見て、なるほど、そういうことも議論しなければいけないのかと思いました。今、一つひとつの法人を見ていますと、それぞれやっぱり努力をなさっていて、積極的に評価をしてさしあげたいという気持ちにも当然なりますし、また事実、そういう努力をなさっているようにも思うわけです。その統廃合というようなことになると、それは大変、当事者にとっても大きなことであることは間違いないし、そうすると、意見を言えと言われても、なかなかそう簡単には、迂闊に無責任に言えることではない。

そうすると、統廃合と、仮にそういうことが議論の対象になるんだとすると、その議論の前に、一体、仮に幾つかの業務を1つに集めるとしたら、どういうところが、より効率的になりそうなのか、そういう可能性が一般論としてあるのか、そういう分析をかなりきちんとやった上でないと、ここは一緒にしちゃったらとか、簡単には言えないなど。そういう感想を、それだけの感想ですけれども、私は持ちましたので。もしそういう議論を展開するのであれば、本腰を据えて、かなり分析資料の整備というか、そういうことをしないといけないんじゃないかという気もいたしました。

【内波船員政策課長】 いずれにしても、この8月末に定めるものについては、私どもの責任において定めますので、今の議論については、そんなに簡単に結論が出るものとは思っておりません。

今の先生のお話の中で一つ思いましたのは、先ほどの海員学校の議論でもございましたけれども、例えば就職率のところ、専修科、本科、司ちゅう・事務科とございまして、実際に数字を見てみると、就職率については、そもそも中期目標の数字自体が各科異なっている。結果、今年のご評価については、ありがたいことに、しかし、そういう数字そのものに一喜一憂すべきではないということでご評価いただきましたが、しかし、長い目で見ましたときに、例えば海員学校の3科があるときに、やはり科ごとの差というのは出てくるわけです。確かに毎年毎年のご評価をいただくときには、その数字が変わったからといって一喜一憂すべきではないということは確かにあると思いますけれども、例えば3年たった場合、5年たった場合に、司ちゅう・事務科の就職率が50%を切っているのかというご議論があるのかもしれないですね。

例えば統廃合について、簡単に言えば、海員学校等は、船員になるんだから、いっしょくたんにまとめてしまえばいいという新聞記事のような、そんな簡単な議論をしているつもりはありませんが、でも例えば、もし統廃合の前に、今やっている業務の中で既に効果を上げているものと、必ずしも効果を上げていないものがあるときに、効果を上げていないものをもっと頑張るべきだというご評価になるのか、あるいは組織をむしろ効果を上げているほうに集中をしていくべきではないかというようなご議論もあるのかなど。例えば先ほどまとめたものにつきましても、海技大学校については、シミュレーションについて非常に高いご評価をいただいておりますが、このことは逆に言うと、従来型のいわゆる再教育の部分の海技士科については必ずしも十分、評価は、効果を上げていないということにもつながっているのではないかと思います。

そういった点で、私どもが考えるにあたって、何か参考になるご意見をいただければと思っております。

【加藤委員】 今の課長あるいは分科会長のご意見を踏まえながら言いますと、例えば海技大学校で言いますと、中期目標の中で、我々は定員の削減というのを認めたわけですよ。今まで既存の定員があって、しかも、それが10%とかという削減だけではなしに、かなり40%、50%削減すべしというふうに目標を設定したというのは、もうそれ自体が機能していないよということの1つのある意味では表示なんですね。そういう点では、そのところはやはりメリハリをつけて、将来的に、これから全体の海運なら海運、船員なら船員を含めて、ニーズがあるところはどこになるかと。こういう議論をすれば、やはり海技大学校については、シミュレーターが中心になるんじゃないのと。シミュレーターについては、今まで相当の国費も投入されているわけですね。したがって、それをもっとフルに、非常に積極的に活用するという方向を打ち出すべきではなからうかなという感じがするんですね。

それから、航海訓練所については、ここに書いてあることを私なりに咀嚼すれば、やはり従来、長い伝統を戦前から持っていたのは、外航の船員をトレーニングするという役割を持って、そういう点では非常に大きな役割を果たしてきた。ただ、現実、独立行政法人になった段階で見ますと、内航も対象になってきた。しかも、内航はかなりの大きな部分を占めてくる。フェリーもあれば、あるいは内航でも小さな船から、RORO船みたいな大きな船もある。外航については、もう既に日本人と、日本の船隊が行っているのは東南アジアになるわけですね。そういうことまでターゲットに入れながら、つまり航海訓練所は、これから国民のニーズに合って展開していくためには、今言ったようなニーズを十分踏まえないと、私の感じでは、やはり大きな、どういう非公務員型にするにせよ、コスト対費用、費用対成果というところが問われてくるのではないですかと。そういう点では、方向性を、これから航海訓練所として何をもって日本の海運界に貢献できるかというところをもう少しはっきりする必要があるのではなからうかなと。そういう形で展開すれば、もっともっと国民の理解を得られるところはあるのではなからうかなと。

それから、海員学校でここに書いてあることも、さっき就職率の問題が出ましたけれども、やはり海員学校には本科と専修科というのがあるわけです。中期計画の中でも、できるだけ本科を専修科に切りかえていくことが必要ですよというのは1つの方向性を示しているんで、例えば就職率のところでも、専修科と本科の就職率では、もう明らかに差が出

てきている。というのは、やはり主として内航海運の船員を育てる、トレーニングするわけでありませけれども、そういう方向がおよそ出てきているのではないか。そうすると、そういう方向性をはっきり明確に打ち立てていったほうがいいのではないだろうか。そういう場合に統合するのがいいのか、あるいはそれぞれ個別でやるのがいいのかという問題は、必ずしもそう軽々に判断すべきことではないんですけども、いずれにしても、やはり我々が最初に立てた中期目標をもう少し一歩踏み出して、次の5年も持ち切るよと、あるいは10年も持ち切りますよというところをもっと明確に出す必要があるのではなからうかなという感じがしております。

それから、航空大学校については、今日やったばかりで、いろいろなご意見が出たんですけども、私なりに考えると、教育トレーニング機関として、飛行機とパイロットと海としますと、スタートのところが大分違いますから、そういう点では先生方の意識も、相当、直に民間もあったわけでありませから、それとの競争意識もおそらくあったんでしょう。そういう意味では、かなり就職のところも、教官みずからが面倒を見ましようという意識がありますし、そういう点では、かなり大胆にカリキュラムを現実に必要とされるプラクティスに対応されているんだらうと。それに加えて、もう少し下からの改善策なんかどんどん出てくれば、将来的な展望はあるのではなからうかなと。こんな感じがしていますね。

そういう点では、海のほうが長いだけに、長いものをずっと今までの歴史があるので、そういうものをどういう形で吹っ切っていくのか。それから、これからの新しいニーズに答えていくかという踏み出しをどうするかということではなからうかなと、こんな感じがしております。

【内波船員政策課長】 ありがとうございました。

【鈴木委員】 加藤委員のご指摘はそのとおりだと思うんですけども、まず視点が統合とか、スリム化とか、国の方針がそうなんでしょうけれども、そちらからだけではなく、国の例えば海なり、飛行機なりの人材を育てていく今後のあり方というのがまずあってしかるべきで、それに対応するように組織をどう変えていくかと。方向がちょっと逆じゃないかなと思いました。

それから、航空に関しては、これは湯浅委員からお話を伺ったほうが良いと思うんですけども、パイロットの方が大量に定年を迎えるという事態を間近に控えておまして、国として、パイロットをどういうふう育てていくのか。これはちょっとスリム化とは反

することが必要になるのかもしれませんが、そこを大きく方向性をしっかりしていないと、すぐに困ることが起きるのではないかなと思います。

【廻委員】 独法が中期計画を立てて、さらにその年度の計画を立てて、その評定をするという作業と、将来この独法をどのように持っていくかということはまったく別の議論だと思います。現在航空に関してもさまざまな委員会やワーキンググループがあります。私も乗員に関する委員会や航空産業に関するワーキンググループに参加していますが、独法のありかたを議論するなら、むしろそちらでした方がよいのではないのでしょうか。独法の評価委員会ではどうしても経費が1%上がったとか下がったといった議論になってしまいますから。やはり今後の産業のありかた、問題点、課題などを抽出したうえで、独法のあり方を考えるべきですが、その議論を進めるにはこの評価委員会はその性格からしてふさわしいとは言えないのではないかなと思います。

【内波船員政策課長】 おっしゃるとおりだと思いますし、急にこういうことを、会議が始まった日に言うのも非常に私も心苦しかったです、例えば今の独法を取り巻く状況が待たなしになっている。ある意味で、我々のほうの甘えかもしれません。こういうことをご相談申し上げるのに、この評価委員会の先生方に一番、我々の実情も見ていただいているし。まあ、我々としては、ほんとうに少し若干の甘えがありまして、お知恵を借りたい、ご相談しているということでございます。それで、やっぱり独立行政法人そのもののあり方を最終的に決定するのは、国全体の方針でもございますし、原案をつくるのは私ども国土交通省だと思っておりますので、その意味で助けていただきたいという甘えだにご認識いただければと。

【加藤委員】 今の議論と絡むところは、素案をつくると。最初の委員会のときに、課長から説明があったみたいに、閣議に出すときに、各省庁で素案をつくるべしと。こういうふうにあるんですね。そうすると、課長のところでつくらなければいけない。と私は思うんですけども。その場合に、この評価委員会の評価をどの程度頭に置いてやられるのか。そこら辺で皆さんの自由なご意見をいただきたいと。こういうことだろうと思うので、そういう点では、やはり、ここに若干、本日のペーパーで出たみたいに、私の個人的な意見では、メリハリをつけて、それで十分、国民のニーズに応えるべき機関であるよということが出てくると。今までの評価委員会は、それなりに評価をしてきたわけでありまして、それなりに必要でありますよと。言いかえれば、不必要ですよという頭で評価をしてきたわけじゃないわけですから、そこら辺は十分、役所においても頭に置かれながら、それで

行けるかどうかはわかりませんが、素案をつくっていただきたい。そういう意味では、役所が別な立場でまた考えなければいけないところがあると思いますから、そういう点では、大胆に問題提起をされても私は構わないのではないかと。しかし、やはり評価委員会をずっと3年間やってきたわけでありますから、その評価委員会がやってきた意見も、十分、頭に置いて対応していただきたいという気がしております。

【内波船員政策課長】 ありがとうございます。予定の時間は5時まででございますし、この議論をやり出すと切りがないわけでございます。

さっきの補足でございますが、9日のときにも申し上げましたけれども、私どもは、この20分間だけではなくて、まさにこの2日間の討議全体の中で先生方のご意見、ご意向については、それから今、先生がおっしゃったように3年目でございますので、これまでの議論の中で、いろいろとご意見をいただいているところで、それを十分、当然、踏まえまして原案をつくりたいと思っております。

それを8月末に提出するまでの間に、また何らかの形で、先生方にあまりご負担にならないような形でご意見をまた再度伺わせたいと思っております。あるいは、今日は実はほんとうは、もっと厳しいことを言いたかったんだけど、言えなかったという方がいらっしゃれば、呼びつけていただければすぐ参りますので。

正直なところ、8月末に出しましても、私どもも役人でございますので、最初の案は、そんなに思い切った案は作りませんが、どうせ年末までには相当な議論をせざるを得ないと思っておりますので。

先生方には長時間、いろいろと親身になって、むしろ厳しい意見をいただきましたけれども、基本的には独法の業績を大変評価をいただいたのではないかと考えております。

尾本君のほうからはいいですね、特に。今のような作業スケジュールということで。

【尾本企画官】 はい。構いません。

【内波船員政策課長】 では、長時間、ほんとうにありがとうございました。今日、今のあれだけではなくて、非常にいろいろなご意見をいただきまして、これを踏まえまして、またまとめたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

【高橋乗員課長】 ありがとうございます。

3 . 閉 会