

国土交通省独立行政法人評価委員会 第9回教育機関分科会

平成17年7月8日

1. 開 会

【船員政策課】 定刻より少し前でございますが、来られる予定の委員の先生がお集まりになりましたので、ただいまから国土交通省独立行政法人評価委員会第9回教育機関分科会を開催させていただきます。

本日は委員の皆様方にはご多忙の中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

私、事務局の磯崎でございます。

初めに、当分科会の委員の皆様のご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、恐縮ですが時間の関係上、お手元の座席表によりご確認をお願いいたしまして、新たに任命されました委員のみをご紹介させていただきます。

石津寿恵委員でございます。

高田正彦臨時委員でございます。

なお、教育機関分科会長は3月18日に委員、臨時委員の再任及び新任時に委員の互選により杉山委員が選任されております。

次に、当分科会の庶務を担当する事務局を代表いたしまして、国土交通省海事局船員政策課長の内波からごあいさつ申し上げます。

【内波船員政策課長】 本日はお暑い中、第9回教育機関分科会にご出席いただきまして、ありがとうございます。

ご存じのとおり、現在国の機関におきましては軽装を旨にやっております、このような格好で失礼いたします。本日は率直にご意見をお伺いしたいと思っております。

本日、もちろん主題は平成16年度のご評価をいただくことを主に、これから航海訓練所からご説明いたしますが、ご承知のように昨年の分科会におきましても独立行政法人の見直しが前倒しで行われる、についてはということで委員の皆様方のご意見をお伺いいたしました。

その後、私どもといたしましては、この分科会で平成13年、平成14年、平成15年とご審議をいただきました評価の方向性等も踏まえつつ、また総務省の独立行政法人評価委員会等との協議を踏まえまして、昨年末に独立行政法人の見直しにつきまして国土交通

省としての案をまとめ、年末の行政改革推進本部決定に至っております。非常に重要な事案ということでございまして、本日のご審議は実はまことに勝手ながら、平成16年度の評価にかかわる部分につきましては既に平成13年、平成14年、平成15年ということで審議いただいていることもあり、重複すべき点等につきましては若干簡略にご説明申し上げた上で、もし時間をいただけるのであれば後半部分につきましては、そうした見直しの方向性に従いまして、航海訓練所がこの半年間検討してまいりました次期中期計画の現在の検討状況についてご報告申し上げ、委員の皆様方の忌憚ないご意見をお伺いしたいと思っております。

ちなみに中期目標・中期計画の最終的な確定は、恐らく年が明けてからということになると思うのでございますが、本日各委員の皆様方から忌憚のないご意見をいただければ、まさに我々がこれからこの夏、秋にかけて本当に詰めていかなければいけない次期中期計画・中期目標の策定に当たりまして、最も貴重なご意見を賜れるのではないかとということで私どもも大いに期待しておりますので、よろしく願いいたします。

以上、簡単でございますが、冒頭のごあいさつとさせていただきます。

【船員政策課】 法人側の紹介でございますが、前半の議題となっております航海訓練所から理事長ほかにご出席いただいております。

小川理事長でございます。

【独立行政法人航海訓練所】 航海訓練所の小川でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【船員政策課】 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10名のご出席をいただいておりますので過半数を超えており、議事を行うための定足数を満たしておりますことをご報告いたします。

なお、廻委員がおくれておりますが、午後2時ごろに来られるという連絡でございます。

本日の分科会の結果の扱い、会議の公開、議事録につきましては、従来どおり、国土交通省独立行政法人評価委員会運営規則に定めるところといたします。

お手元には平成16年度の評価にかかわる資料といたしまして、評価に関する基本方針、財務諸表等、業務実績報告書、業務運営評価説明資料、評価調書の分科会長試案等を配付させていただきます。遺漏はございませんでしょうか。

資料につきましては公表の扱いといたします。

以降の進行につきましては、杉山分科会長にお願いいたしたいと思います。

【分科会長】 それでは議事を進めてまいりますので、ひとつよろしくお願い申し上げます。

議事に入る前に分科会長代理を指名させていただきたいと思います。分科会長代理につきましては、この分科会に属する委員の中から分科会長があらかじめ指名するという事になっておりますので、工藤委員にお願い申し上げたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

さて、本日の委員会では教育関係の2つの独立行政法人を対象としまして、それぞれ2つずつの議題が用意されております。具体的には、1番目に平成16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16年度業務実績の評価を行うこと、以上2点であります。その2点の議論が終わりました後で、先ほど内波課長のごあいさつにもございましたように、独立行政法人の次期中期目標期間中の見直しに関しまして航海訓練所からご説明いただいて、自由に意見交換をするための時間を1時間ほど設ける、こういうことにしたいと考えております。

したがって、昨年までと少し方法を変えまして、財務諸表等、業務実績に関する審議時間は半分ということで、1時間ぐらいで進めたいと考えておりますのでよろしくご協力のほどお願い申し上げます。

## 2. 議 事

### (1) 独立行政法人航海訓練所の平成16年度財務諸表及び業務実績評価について

【分科会長】 早速ですが、航海訓練所から審議を行うことといたします。財務諸表について、事務局からご説明をいただきたいと思います。

【船員政策課】 それでは資料4-1に基づきまして、航海訓練所の財務諸表を簡単にご説明申し上げます。

初めに全般に関しまして、航海訓練所は通則法で定められます会計監査人の監査を要しない法人でございますけれども、適正な事務処理を行うために監査法人、税理士法人並びに弁護士と支援業務契約を締結しております。

また、資料の末尾に参考といたしまして、平成13年度から平成16年度の決算額を添付しておりますことを申し添えます。

それではまず1ページ、貸借対照表についてご説明いたします。下段にございますとおり、資産の部につきましては総額で98億8,700万円でございます。流動資産のうち、たな卸資産はほとんどが練習船用の船舶燃料油でございます。またその他には、今回の海王丸の座礁事故による保険の適用経費が挙げられております。

有形固定資産でございますが、建物は下段の土地とあわせて乗船事務室などがございます。構築物は練習船用の専用棧橋がございます。船舶は練習船4隻及び交通艇1隻でございます。銀河丸の代船建造が完了いたしましたので、その前年度に使用しておりました建設仮勘定から船舶勘定に振りかえております。リース船舶は財団法人船員教育振興協会からリースしております海王丸でございます。

次に2ページをおあげください。負債の部、中段でございますが、総額で19億9,900万円でございます。流動負債のうち未払金は、3月退職者にかかる退職手当及び船舶修繕費などがございます。預り寄附金がございますが、これは海王丸座礁事故に伴い、各団体、個人より受けた寄附でございます。

続きまして固定負債、そのうちの長期リース債務は先ほどご説明しました練習船海王丸の平成17事業年度以降のリース料でございます。

次に資本の部でございます。下段にございますように総額で78億8,700万円でございます。そのうち資本金は政府出資金として50億700万円、現物出資されました船舶、構築物、土地及び建物でございます。

また、資本剰余金でございますが、これは独立行政法人移行後資産化されたものということで、新銀河丸等でございます。損益外減価償却累計額につきましては、国から現物出資された固定資産に係る減価償却の累計額でございます。

続きまして3ページ、損益計算書でございます。経常費用の合計は次のページ、4ページ中段にあります64億1,600万円でございます。経常収益合計のほうは66億6,200万円、そして経常利益としては2億4,600万円となりました。臨時損失7,000万円及び臨時利益6,900万円を差し引きますと、総利益は2億4,500万円となっております。

ここで、経常収益の中の航海訓練受託料収入でございますが、これは平成16年度より新たに実施しております航海訓練の受託に対しまして、各教育機関から受けた収入でござ

います。約500万円でございます。また、臨時損失の7,000万円でございますが、海王丸座礁事故に伴いまして、代替船として銀河Ⅱという船を傭船した経費、さらに海王丸座礁事故によりまして発生した保険が適用されない経費などを計上してございます。

続きまして5ページ、利益の処分に関する書類でございます。前ページの当期総利益2億4,500万円の処分につきましては、通則法第44条第1項に基づく積立金として処理させていただきたいと思っております。

続きまして6ページ、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もの、これは航海訓練業務等に係る収入・支出でございます。また投資活動によるものは、銀河丸代船建造に係る収入・支出でございます。そして財務活動によるものは、海王丸のリースに係る支出でございます。

続きまして7ページ、行政サービス実施コスト計算書でございます。この計算書は損益計算書におきます費用のほか、国有財産の無償使用に係る機会費用などを計上することによりまして、航海訓練所の業務運営に関して納税者たる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す。そして、国有財産の無償使用の機会費用につきましては、まず航海訓練所は主たる事務所を横浜、そして連絡調整室を霞ヶ関、それから分室を神戸に置いておりまして、いずれも国の合同庁舎に入居しておりますが、借料は負担しておりません。練習船が各港に寄港する際に使用する港湾施設につきましても、一部無償で使用しております。これらの施設が民間市場によって提供された場合、通常支払うべきであろうコストを計算したものでございます。

続きまして注記事項でございますが、ここでは9ページのその他の注記事項におきまして、平成16年10月の台風により発生した海王丸座礁事故に伴いまして、臨時損失に海難事故経費を計上した旨の注記を行っております。

続きまして11ページからの附属明細書、さらに18ページからの事業報告書でございますが、これらにつきましてはここでは説明を省略させていただきます。

最後に決算報告書、22ページでございます。収入総額は80億1,200万円、また支出総額は74億4,300万円になりました。収入のうちその他の収入の中では、旧銀河丸と北斗丸を一般競争入札による売却をいたしまして、その収入があったことなどによりまして約2億円の収入増となっております。また、支出のうち人件費につきましては、職員数が減少したことなどによりまして、約2億2,000万円の支出の減となっております。

以上でございます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

ただいまのご説明に関して、委員のほうでご質問等がございましたらお願い申し上げます。

特段ないようであれば、先へ進ませていただくことにいたします。財務諸表等についての最終的な審議については、続いて行います業務実績等の報告終了後にまとめて実施させていただきます。

それでは次の議題ではありますが、航海訓練所の平成16年度業務実績評価及び自主改善努力の評価に進ませていただきます。

評価は例年のことですが、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。その基本方針につきましては、先ほど確認がありましたようにお手元に配付されておりますので、必要に応じて適宜ご参照いただければと思います。

まず業務運営評価ですが、評価方針によりますと、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、段階的評価を行うということになっております。0点から3点までの4段階を基本として各個別項目ごとに評価する、こういうことであります。

続いて自主改善努力についての評価ですが、これも評価に関する基本方針を見てみますと、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る場合、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は、これを相当程度の努力が認められるという表現で判定を加えることになっております。

先日、法人がそれぞれ委員に対して行いました事前説明のときに、各委員がそれぞれの項目に関して感想等をお述べくださったと思います。その概要を取りまとめたものを資料7-1に分科会長試案として本日準備をいたしております。これを参照しながら、事前説明時に特に意見が寄せられた項目を中心にしてこの後の議事を進めていきたい、大体議事の進め方についてはそういう方針を考えております。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、法人側から全項目を通してご説明お願いいたしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【独立行政法人航海訓練所】 平成16事業年度の業務実績のご説明に入る前に、まずは昨年10月に発生しました海王丸事故につきまして、深くおわびを申し上げます。

当所としてはあってはならない事故として極めて重く受けとめております。所内に外部有識者を交えた事故原因究明・再発防止等委員会を設置いたしまして、原因究明と再発防止に向け、鋭意作業を進めております。

現在、海王丸はIHIマリンユナイテッド横浜工場におきまして本格修繕を進めており、年内での修復を最大の努力目標として一丸となって取り組んでいるところでございます。事故発生以来、当評価委員会分科会長を初め、各委員の皆様方には多大なご心配をおかけしたことを改めておわび申し上げますとともに、また激励もいただき、この場をおかりして御礼申し上げます。

現地での事故対応、船体の救助、漁業関係者、実習生、研修生等の事故の被害に遭われた方々に対する補償問題等に誠心誠意取り組んでまいりましたところ、各委員の皆様方を初め、海事関係諸機関の皆様方に再発防止策等、事故後の対応につきまして適切なお説明ができぬまま本日に至りましたことをおわび申し上げます。事情をご賢察いただき、何とぞご容赦くださいますようお願い申し上げます。かかる事故の再発防止策並びに海王丸が使用不能となりましたことによる航海訓練業務への影響を最小限とするべく実施した内容につきましては、以後ご説明させていただきます。

それでは資料6-1、平成16年度独立行政法人航海訓練所業務運営評価説明資料、いわゆる4段表という4段になっているものでございますが、これを使いながらご説明させていただきたいと存じます。なお、時間の制約もございますところから、焦点を絞ってご説明したいと存じます。

まず第1といたしまして、組織運営効率化の推進、人材活用の推進という観点で、4段表の1ページ、2ページに関連します。平成16年度初めに北斗丸を用途廃止いたしまして、帆船練習船2隻、標準練習船3隻、計5隻の船隊に再編・整理して効率化を図るとともに、次世代練習船銀河丸を竣工させました。その結果、平成16年度の充足率は73.8%となり、施設の効率的運用が進展したところでございます。また、教育部の業務執行体制と要員配置を見直しまして、同部に教育企画課を新設し、陸上組織の業務全般における企画業務を集約・整理することとし、新たなニーズに対応するための体制を整えたところでございます。

常勤職員数を年度末で459名といたしまして、本中期計画期末の見込み職員数にまで削減を達成いたしました。陸上組織における業務執行体制につきましては、次期中期計画策定に向けて、引き続き検討を進めたいと考えております。

第2でございますが、航海訓練の実施に関連いたしまして6点ほどご説明したいと存じます。4段表の3ページ前半以降でございます。まず第1点、海技大学校・海員学校との連携の強化でございますが、平成17年度から新設される海技大学校海技士科、三級海技士専攻科、通称新三級と呼んでいたものでございますが、これに対応する訓練の検討を行いまして、平成17年度以降、航海訓練の新たなサービスとして提供することといたしました。また、平成15年度から新設された海員学校インターンシップ課程の第1期生を受け入れまして、3カ月の航海訓練を実施しました。海技大学校・海員学校における新たな養成システムにも対応し、両校との一層の連携が深まっていると考えております。

航海訓練の実施に関連しまして、第2点、4段表の3ページ後半に記述している内容でございますが、実践的海事英語訓練の充実・強化でございます。実践的海事英語訓練の充実・強化としてアシスタントアドバイザー招聘事業を当所の事業として発展的に継続・強化することといたしまして、従来から米国カリフォルニアマリタイムアカデミーに加えまして、新たに米国東岸にございますメイン州のメインマリタイムアカデミーとも協定書を取り交わしまして、合計4名のアシスタントアドバイザーを練習船に招聘いたしました。従来の大成丸に加えまして、大学・高専及びODA実習生が乗船している青雲丸にもアドバイザーを乗船させまして、実習生が船内生活を通じて異文化交流を深める環境を強化したところでございます。また、産学官の共同作業により、外航商船での実例を多用した海事英語教本として、お手元に配付させていただいておりますが、「Basic Maritime English」の教材を作成しております。

航海訓練の実施3項目めとして、四級海技士養成に係るオンボードシミュレーター等の活用についてご説明いたします。4段表4ページの前半部分でございますが、オンボードシミュレーター等を活用いたしまして、瀬戸内海等狭水道の航海の訓練、夜間の航海の訓練及び機関運転訓練を充実させるとともに、限られた航行機会を有効に活用するため、狭水道の航行の前後に、その海域をオンボードシミュレーターで予習あるいは終わった後の復習など、より効果的な訓練を行いました。

また、平成16年度に実施いたしました内航船船長・機関長の調査報告を受けまして、部員教官を含めたミーティングの充実、内航即戦力に向けた実技実習中心への転換、実習生のやる気を引き出すために、安全管理を含め実習生主体による救命艇の降下作業や整備作業を行わせるなどの工夫を行いました。

航海訓練の実施の第4点でございますが、4段表4ページの後半部分でございます。実



習生の適正な配乗計画と受け入れ計画でございますが、配乗計画策定に当たりましては、各船員教育機関から科別、学年別受け入れ実績、大学・高専の法人移行後の教育体制、海員学校の本科・専修科再編の動き等を踏まえまして、5隻の練習船の体制における最適な配乗計画の検討を行いまして、各船員教育機関等との調整を継続いたしました。

また10月20日に発生いたしました海王丸事故により、航海訓練の停滞を招かないように、乗船中の海王丸実習生を11月8日には新銀河丸に転船させました。また、本年1月以降、4隻の練習船では航海訓練に支障を来すこととなるため、練習船として代替できる各種船舶を関係方面のご協力も得て調査した結果、既に一旦売却いたしました旧銀河丸が国内に存在し、また良好な保存状態にあることが確認できたため、航行区域を沿海区域と縮小いたしまして安全を確保し、同船を銀河Ⅱと名称を変えまして傭船し、内航即戦力実習に備えて訓練海域を瀬戸内海及びその周辺海域として実習生の配乗を変更し、必要な乗船履歴に支障を及ぼさないようにいたしました。

航海訓練の実施5項目めでございますが、4段表5ページに入ります。意見交換会の開催でございますが、船員教育機関及び海事産業界等との意見交換会を11回開催しております。また、船員教育機関及び海事産業界からの意見を速やかに反映するよう、各種意見交換会における要望事項を取りまとめ、航海訓練所の各練習船、陸上組織内に周知し、業界の皆様のご要望と練習船での具体的訓練内容にずれが生じないように、各船における取り組みや工夫の確認調査を行いました。外航船社の皆様からは、環境問題や安全管理の充実あるいは内航船社の皆様からはオンボードシミュレーターの有効活用、指差呼称の徹底などに安全教育の充実等のご要望をいただきまして、速やかに航海訓練に反映させております。

航海訓練の実施6項目めでございますが、4段表6ページの後段に移ります。安全管理の推進でございます。安全管理体制の充実を図るため、平成16年度上半期から船舶安全運航管理システムの試行を開始したところ、10月の海王丸事故を踏まえ、同システムの見直しに着手するとともに、当面次に申し上げるような事項について具体的な対策を講じ、同種事故の再発防止に努めることといたしました。

まず第1点は陸上からの支援体制の強化でございますが、練習船と陸上部門との船陸間情報通信ネットワークの一層の活用により、各船動静を常時把握することなど、陸上部門の支援体制のさらなる充実・強化を図ることといたしました。

2点目は、現地情報収集の多元化でございます。現地の水先人、海上保安部など、関係

機関からの積極的な情報収集、またアクセス可能な現地気象情報の収集など、多面的な情報収集を図ることといたしました。

3点目は乗り組みチームとしての機能の強化でございます。乗り組みチームの機能に影響する要因を再点検いたしまして、船員に対する研修を充実・強化するなど、必要に応じた改善・強化策を講じることといたしました。

4点目は守錨基準の見直しでございます。当所の運航及び研究の実績を中心に、他機関の研究あるいは海難審判の裁決例などを加味した守錨基準を見直すことといたしました。

5点目は緊急対応に関する演習の充実・強化でございますが、荒天準備作業の再点検とあわせまして、1つの船が自力で対応できることの限界の判断、また限界となった場合の緊急対応に関する演習の充実・徹底を図ることといたしました。

8項目めは研究の実施、成果の普及・活用推進に関しまして、4段表の8ページから記述の内容でございますが、まず研究の実施、技術移転及び海事思想の普及に関連いたしまして、研究の実施につきましては独自研究18件、共同研究16件を実施いたしました。研究成果につきましては、論文発表11件、学会発表17件の年度の計画を上回る実績となりました。

技術移転等の推進につきましては、16機関、219名の研修員を受け入れました。4力年の研修員の受け入れ累計は18機関、延べ623名に達しまして、中期計画上の目標値の2倍以上に達しております。また、船員教育機関、船員教育の専門家派遣、専門分野の委員派遣等についても計画に沿って実施しました。

本年の新たな取り組みといたしまして、国土交通省総合政策局主催の開発途上国研究機関交流事業に参画いたしまして、研究指導を行うとともに研究の成果を上げることができました。

海事思想普及等に関しましては、一般公開を34回実施いたしまして、合計12万4,000余名の見学者が練習船内を見学いたしました。また、小中学校等を主体としました練習船見学会は23回実施いたしまして、合計1,476名の児童・生徒が参加しております。また、一部バリアフリー機能を持った新銀河丸におきましては、身体に障害のある方々に対して車いすでの見学会を実施するなど、より多くの国民の方々にその機会を提供いたしました。また、こうした機会は実習生に思いやりの心を醸成するものともなりました。

9項目めでございますが、予算、収支計画及び資金計画、4段表の11ページ以降でござ

ざいます。まず自己収入の確保についてでございますが、運航実務研修、乗船実習証明書再発行、講師派遣、教科参考資料の有料配布等を引き続き行うとともに、当所に訓練を委託するすべての教育機関との協議が整いまして、受託料の收受を開始いたしました。これらを含め、自己収入として4,700万円余を計上いたしました。なお、これらの自己収入は独立行政法人移行に伴い創設した収入策であります。次期中期計画を見据えまして、収入の増加を図る観点から、それぞれの単価額につきましては十分に検討するとともに、費用を支払う側の各機関とも引き続き協議を進めたいと考えております。

その他、予算、財務関係につきましては、先ほどの財務諸表の説明と重複いたしますので割愛させていただきます。

また、重要財産の処分計画につきましては、北斗丸及び銀河丸について一般競争入札により1億1,400万円の売却収入を得ることができました。

人事に関する計画につきましては、平成18年度からの船員法の完全適用にスムーズに移行できるよう、休暇制度の試行を行いまして改善策を検討し、また先ほどご説明しましたとおり、人員削減を1年早めて、年度末までに職員数を459名としたところでございます。

業務実績につきましては、以上9項目ほどに取りまとめさせていただきました。

次に自主改善努力についてご説明いたします。この資料6-1の4段表の最後のページ、また資料集の資料番号35、36、37をご参照ください。前年度に引き続きまして、まさに訓練の現場にある教官や陸上組織の職員がみずからアイデアを出しながら、少しでも訓練サービスの向上に役立てようと工夫したそのものでございます。独立行政法人となって4年目、職員の意識改革も進みまして、訓練サービスの質の向上を目指して自主的、自発的な取り組みが数多く出てきております。

時間の制約もございまして、訓練内容の改善に関する部分の具体的取り組みとして、海事英語自学自習PCソフトの開発・活用及び実習生の主体性を重視した実習技法の開発についてご説明申し上げます。資料集の資料36をごらんください。だれでもいつでも簡単に使うことのできる教材として、パソコンを活用した自学自習教材の開発・活用に取り組んでいるところですが、海事英語の分野にもそれを広げまして、ポートステートコントロール検査、また機関部作業に係る海事英語、パソコンソフトの開発充実を図りました。既にできておりました海事英語自学自習ソフトに改良を加えながら、アシスタントアドバイザーの協力も求めまして、外地寄港時において必要となるポートステートコントロール

検査への対応や実際の機関部作業に即した教材を作成し、実習時間を有効に活用するとともに、海事英語訓練の充実強化に資するものができると考えております。

2番目は実習生の主体性を重視した実習技法の開発でございますが、資料集の資料37をごらんください。カラー印刷になってございますが、実習生の主体性を重んじてやる気を起こさせ、あわせて練習船実習への動機づけを図る目的で、それまでは教官が作成したり用意した教材で瀬戸内海航海等、狭水道航行訓練の事前事後の実習を行っていたものを、実習生の班というグループ単位に実習生みずからが段ボール等を利用して教材となる船舶の形、地形、顕著な目標等の模型を作成しまして、その作成過程を通じて海図の読み方や景観を立体的にとらえる要領を身につけさせる試みを実施いたしました。オンボードシミュレーターを搭載していない練習船での試みです。教材作成により実習生の自主性を引き起こし、教材完成時の達成感を通じて実習生間にチームワークを芽生えさせることができました。また、実習生に目的意識を持たせることができまして、製作した体型模型の航路を実際に通航することにより、その航路をより効果的に理解させることができたと考えております。

その他、自主改善項目といたしましては、先ほどの資料6-1の最終ページでございます改善項目が記載してございます。留学教官、世界海事大学に留学を経験した教官により自主的な海事英語ディスカッションを開始しております。

また、外航船社の役員、人事担当、また内航船社の役員、人事担当の方々にそれぞれ練習船の訓練現場へ来ていただきまして、訓練の実情を視察していただいております。さらに、乗組員、特に部員でございますが、みずからの休暇を利用して上位海技資格を取るような努力が進められております。そうした乗組員の努力に対しまして表彰制度を導入いたしまして、表彰することといたしております。

また最後でございますが、被服購入の見直しを行いまして、コスト削減を図ったところでございます。

以上、簡潔にご説明申し上げます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

業務実績と自主改善努力のご説明をいただきましたので、まずご質問等がございましたらお願い申し上げます。冒頭をお願いしましたように、この後、評定等の審議に移りますときは法人の皆様一旦ご退室いただきますので、今のうちに質問がございましたらお願いしたいと思います。

【委員】 6ページの安全管理の推進のところ、平成16年度の上半期で安全管理システムを試行させたんですね。それで10月に海王丸の事故があった。その対応としてここにこう書いてあるように対応したということですが、安全管理システムを検討されて、それを動かして十分ではなかったのですか。

【独立行政法人航海訓練所】 そういう点で一部不備があったと現在では考えております。現在、航海訓練所の安全管理システムは、外航船社で通常使っておりますいわゆるSMSは船級協会等で認証されたものでございますが、航海訓練所はこういう練習船ということで義務化されておられませんので、ほぼ外航船社に準じた安全管理システムを手順書も含めてつくっているところでございますが、その内容に今回の走錨座礁事故に対する具体的な手順というところまで包括されておられません。今後この辺を海難審判における審判の状況も踏まえながら改定を考えているところでございます。

【委員】 その場合、要するに台風から起こった事故ですね。台風が起こった場合に練習船をどう安全に操船するかということは、この中に入っていないのですか。

もう一つ、この船は練習船のトレーニー以外にお客さんが乗っていましたね。それについてはどうか。

【独立行政法人航海訓練所】 台風のことを考えていなかったかというご質問については、基本的には台風と申しましょうか、荒天航海ということで対象に入っておりました。荒天航海と申しますのは、私どもの安全管理システムの中では風速15メートル以上を荒天として、それ以上になりましたならば順次荒天対策をとっていく手順が一応は定められております。今回は錨を入れた状態での強風になりました。この辺のことがまだ手順として詳細に決められていなかった。実は、航海訓練所としてはそういうものは手順に定めなくても、船長が当然のことながらこれまでの経験等で十分対処できるものと判断して、特に手順書には定めておりませんでした。しかしながら今後、今回の事例を十分反省いたしまして、どういう手順が一番しかるべきなのか考えていきたいと思っております。

2点目の研修生につきましては、全くの実習生とは違う乗船体験をしようと室蘭から乗船してきた方々ですが、そういう方々にけがをさせることも含めましてご迷惑をおかけいたしました。一方では、実習生と共同して事故の起きた夜から翌日の午後まで一致団結して救助を待ってくださった。その結果、全員がけがで済んで救助されたのが実情でございます。

なお、この研修生につきましては、船員教育振興協会ともども事後の対応を最大限誠意

を持って対応させていただき、現在の時点で全員の皆様から和解をいただいております。

以上でございます。

【委員】 もう一つ、財務諸表のところ、平成16年度の海王関係でこれだけの出費があった。そうすると、財務諸表の中でもしこの出費がなければ、それは純利益となったわけですか。

【独立行政法人航海訓練所】 いわゆる船の修繕等に係る部分については船舶保険等で全額対応してございます。それで、旧銀河丸をチャーターした部分の経費につきましては、いわゆる大部分は海王丸が運航されていれば要したであろう燃料費とか運航経費といったものを転用して充てるということで、その部分は純利益にならないということですね。

もう一つは約3,000万円の保険で填補されない経費がありますけれども、この分は全体的な予備費を充てておりまして、何度か事務所借り上げ費などに充てているということでもありますので、予備費として使われないという意味であれば、場合によっては利益ということになっていたかもしれません。

我々としては海王丸事故を踏まえまして、業務雑費、管理費を含めてできるだけ切り詰めて捻出したところもでございます。ご理解をお願いしたいと思います。

【分科会長】 ほかにいかがでしょうか。

特にご質問がなければ、予定しておりましたように、この後、評定等を含めた審議に移りたいと思いますので、大変恐縮ですけれども法人の方々には一旦ご退室いただきたいと思います。大変ありがとうございました。

(法人退室)

【分科会長】 それでは早速ですが、財務諸表、業務実績の順で審議を進めさせていただきます。財務諸表については、先ほど特にご質問等がありませんでした。今の委員からのご質問は別としまして、中身にわたるものはなかったと思いますので、これについては意見なしということになろうかと思っておりますけれども、そういうことでよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 そのように処理をさせていただきたいと思っております。

次に、業務実績報告書について、それぞれの項目の実施状況がどういう段階にあるか、項目ごとの評価をしていく必要がございます。事前説明時にいろいろ意見をいただいておりますけれども、その意見のあった項目について、時間との関係もあるので全部振りかえ

るわけにまいませんので、意見のあった項目を取り上げて評定の理由及び事前の意見を事務局にご説明いただいて、それについて項目ごとに評定を行いたい。その他の項目については、あらかじめ標準的な2ということで、特にご意見がなければこのままお認めいただければと思っております。

それではその順序で事務局からご説明お願いしたいと思います。

【船員政策課】 それでは資料7-1、分科会長試案でございます。2ページをおあげください。上から2つ目の枠内でございます。三級海技士養成というところで、実践的海事英語訓練を充実するための訓練方法導入に対しまして、新たにアシスタントアドバイザーを招聘することにより、海事英語訓練の充実が図られている。外航商船での実例を多用した海事英語教本を作成しているということでございますが、これにつきまして海事英語訓練の充実・強化及び海事英語教本の作成は評価できるというご意見がございました。

【分科会長】 ありがとうございます。

これについては、特にこういうコメントがあったということで、そうしますと、これは場合によって2に何か上乘せになるようなものであるのかがここでの審議の中心になります。何かご意見はございますでしょうか。

英語の関係については、自主改善努力のほうでも大分取り上げられているんですね。だから、両方でプラスにするとダブルカウントになるかなという気もしないでもございませんが。

特にいかがですか。これは右に書いたような意見、こういうコメントが出てきたということはお認めくださったということですが、それはプラスさらに3にするような程度のものであったのかどうかということがポイントになろうかと思えます。

特に重ねてこれに関しての評価のコメントがなければ、先ほど申し上げたような自主改善との関係もあって、ここは2でよろしいのではないかという気がいたしますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは2ということで評定させていただきたいと思えます。

次をお願いします。

【船員政策課】 次は3ページでございます。上から3つ目の枠内でございます。実習生による評価を年間18回実施し、結果を訓練に反映させるということに対しまして、アンケート調査を24回実施、結果を具体的に分析し、航海訓練の改善につなげているということでございます。これにつきまして、数多くのアンケートを実施し、それに対して十分

な分析・事後活用がされているというご意見がございました。

【分科会長】 これについて、いかがでございましょうか。

これはもともと18回を目標とする、その結果を航海訓練に反映させる。それに対して十分上回って実施したということでもあります。

【委員】 ある意味では当たり前のことですがけれども、それが今までやられていなかったという点では、6回というのは相当分析が大変ですから、そういう点に立つと評価していいと思います。

【分科会長】 ほかにご意見ございますでしょうか。

【委員】 私もその苦勞が、事前・中期・事後と綿密にされている点がすばらしいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、これは積極的に重ねてここについて着目してくださるご意見がございましたので、3という評価でよろしゅうございましょうか。

【委員】 評価自体は3でいいと思いますけれども、アンケートの数が多ければいいかという点も必ずしもそうではないので、書きぶりとして、それをうまく分析して事後活用しているところを高く評価しつつ、アンケートの数云々はむしろないほうがいいのじゃないか。つまり今後どうなっていくかということを考えますと、恐らく数というのはある程度どこかでとまるし、また逆に24回が本当にそれだけ必要かという点、数を繰り返していくとそうではなくなってくると思うんですね。むしろいかに分析して事後活用するかというところですから、そこを評価したということでの3にしたほうがいいのではないかと思います。

【分科会長】 それは大変重要な点です。

そうすると、この場合の意見も、委員のご指摘にあったような形で分析に力点があるような形で直していただければよろしいのではないかと。

次へお進みいただきたいと思っております。

【船員政策課】 3ページ一番下の枠でございまして。船舶安全運航管理システムの試行というところで、船舶安全運航管理システムは試行が開始されました。海王丸事故を踏まえて当面の具体的対策を講じ、同種事故の再発防止について検討したということでございます。これにつきまして、海王丸事故については厳しく評価すべきであるというご意見がございました。



【分科会長】 ここは、先ほど委員からもいろいろご質問がありましたけれども。

【委員】 1つは、平成16年度に目標として安全管理システムをやりましようとして試行しているところで起こった。もう一つは、私が先ほど質問したように、外航の安全基準では強制ではないけれど、やっています。ところが、この船は旅客船の性格もあるんですね。そういう点では、座礁した以前に、一番大きな問題は、海技者に聞かしてもあそこにアンカーをしようとしたことが問題だという意見がものすごく多いんですね。私はよくわかりませんが、ほかの船はほとんど台風が来ると入港しない、回避するという港の性格がある。したがって台風を回避してしまうのが、ある意味ではあそこの港の常識ではないかという人が多いんです。その辺を十分判断をすべきでしょう。しかもその後の、訓練計画に大きな支障も同時に発生させている。座礁してから以降のクルーの努力は非常に評価するんです。死亡事故が起こらなかったという点では評価できるんですけれども、その事故に至らしめたところが責任とすれば大きいのではないかという点では、私は厳しい評価をすべきだろうという意見であります。

【委員】 私も委員のご意見と同じです。台風時の運航安全管理システムは既に以前から行われていたと思っていました。特に客船に準ずるような訓練生（一般参加者）が乗船していた海王丸でした。遅きに失したのかなと思います。特に、日本海側には船舶が荒天時に避泊できる錨泊地は殆どありません。そしてあの状況下で、錨を入れたことは無謀であったと我々船乗りは考えます。台風の進路から少しでも遠ざかり、洋上にて避泊する方法もあったのかなと……、少し考えさせられます。

【分科会長】 ほかにはいかがでしょう。

【委員】 私は船乗りではないので専門的なことはわかりませんが、たまたま船会社にいるものから、先生方がおっしゃったように、台風が来た場合は逃げるしかないんです。明らかに逃げるしかない。このシステムの見直しで、追加のシステムを充実するように提案されて検討されているみたいですが、なぜそういうことをしなかったかということで、システム以前の問題で、どこかに原因があるのかということで、もう少しそれに合った理由とといいますか、これはシステムの問題ではないと思うんです。もう少し内部的に十分検証する必要があると考えます。

【分科会長】 ほかによろしゅうございますか。

ほかにも同様のご意見をおっしゃってる先生もおられると思いますけれども、大体一致しているような感じがいたします。

そうすると、これは厳しいけれども一番大事なところでもあるし、そういう観点から今後のことを考えると評価を1つ下げしておく必要がある。そういうことで、意見につきましては、事故発生後の対応とか努力は評価できるけれども、そもそも事故の発生自体についての反省と分析、検証をもう少し深めなければいけなかったのではないか、そういう意見にさせていただいて、1つ評価を下げていただくことにしたいと思います。

よろしゅうございますでしょうか。

それでは次へお進みください。

【船員政策課】 次は4ページでございます。上から3つ目の枠でございます。研究評価を実施というところでございまして、研究に対して事前評価、中間評価及び事後評価を実施しているということでございますが、事前・中間・事後とも綿密なフォローがされていることは評価できるというご意見をいただきました。

【分科会長】 ここについてはいかがでございましょうか。

あるいは、そのコメントをくださった先生にもし重ねて何か言っていただいて、非常に強くということであれば、また皆さんにご意見を伺うきっかけにもなるかと思えますけれども。特にフォローがなければ、それほどの強さのない感想というふうの場合によっては判断させていただくことになるかと思えます。

実際の事前・中間・事後を綿密に実施することの具体的な難しさは私自身にはちょっとよくわからないのですが、何かご意見はございますでしょうか。もしなければ、これは2ということはいかがでしょう。よろしゅうございますか。

それではそういうことにさせていただきます。

それではよろしく願いいたします。

【船員政策課】 次は同じページの一番下の枠でございます。成果の普及・活用促進、技術移転の推進に関する業務ということで研修員の受け入れとか専門家の国外派遣。5ページをお開きください。5ページの一番上、研究成果の普及・活用促進、論文の発表、学会発表。(c)でございます。海事思想の普及に関する業務ということで一般公開とか見学会の項目。次ですが、広報活動の推進、広報委員会の積極的運営等ということで、この4つの項目についてはここに記載のとおりでございますが、4ページの最後の右に書いてありますように、成果の普及・活用促進については、行った事業に対するフォローアップが充実しており評価できるというご意見もいただいております。

【分科会長】 ありがとうございます。

ここは項目が（a）、（b）、（c）、（d）と4つあるけれども、全体に対する包括的な感想として、フォローアップが充実していて評価ができるのではないかとおっしゃっていただいたということだろうと思います。

【委員】 「フォローアップが充実している」はよくわからないですね。例えばここに書いてあるのは、中期計画、年度計画からずっと今までやられていることでしょうか。それは予定どおりやられているという点で「特に」ということではない……。

【分科会長】 そうですね、まあ順調であったということなんでしょうね。

もし重ねてご指摘がなければ……。

【委員】 1点いいですか。この辺は、逆に予定を上回ってきちっとやっている点は評価はある程度できると思うんですね。以前も論文の本数とかレフェリーつきかどうかとか毎年聞いていたので、そういう意味では、例えば練習船の一般公開を予定どおりやるとか、広報するとか、研修の受け入れ等の人事交流は当たり前といえれば当たりのことで、肅々と予定より若干上回ってやっているということで、これは2でいいかと思うんですが、この中である程度評価できるとすれば論文発表、学会発表で、これは予定されたものよりもかなり大幅になっていますし、見ると当初よりははっきりして、最初は内部的な報告が多かったかと思うんですが、最近はいろいろなところでも発表されているようなので、この関連のいわゆる研究開発関連でいけば、そこはある程度評価できるのではないかと思うんですが。

私は逆に中身の部分が専門ではないので、この雑誌がその業界でどのくらい権威があるかどうかはわからないので、専門の先生にご助言いただければと思います。当初よりは、少なくともそれなりの名前が並んでいるような気がするんですが、最初は社内発表みたいなものが多かったかなと思うんですが、どうでしょうか。

【分科会長】 ありがとうございます。

これはどの先生にお伺いしたらよろしいでしょうか。

【委員】 雑誌の種類はよくわかりませんが、論文は出そうと思ってすぐ出せるものではありませんので、法人化して何年かたってから出てきたということは評価できるんじゃないかと思います。

【分科会長】 ほかによろしゅうございますか。

そうしますと、確かに論文についてはそういう性格のものだと。ただしほかのものは、数値の目標は数字ではっきり出ますけれども、そもそもその数値そのものは最初にどの程

度確かなものであったのかということもありますので、多少上回ったという程度でそれがよかったと、一々成績を上げていくということにはならないんだろうと思うんですね。

今のご提案ですと、4項目ありますけれども、論文について1ランク上げておいて、あとは2のままでいかがでございましょうか。

【委員】 (c)の見学会は船長以下乗組員・訓練生にとって大変な努力が必要となります。公開日前から、綿密に安全対策を検討し、見学者に対しおけがの無いよう人員を配置し、大変な労力とご苦労される見学会です。

私は、ここは評価していいのかなと思います。

【分科会長】 わかりました。

【委員】 見学会そのものはもともと昔から航海訓練所でやっていることですね。その仕事としては大変ですが、私はこういうものはビジネス化したほうがいいという意見ですが、むしろほとんどノーチャージで提供しているんですよ、一方では全部交付金でギャランティーされているから可能ではないかという評価にもなる。

もう一つ、先ほど研究発表の件が指摘されましたけれども、私の意見では、基本的には中身は練習船が実際にやっているものがデータになっているんですね。しかもそれがかなりプロモーションの評価に使われておりますから、余りここを強調すると本当にそんな時間があるのかと。点数を上げないとプロモーションはないということになりますと、現場に対するインセンティブとすればマイナスになるのじゃないかという感じが私個人はしております。

【分科会長】 意見が両側から出ていますので、もう少し専門の立場から何かコメントいただければ皆さんの判断材料になるかと思うんですが、いかがでございましょうか。委員は何か。

【委員】 論文のことはいろいろ考えると難しいですね。私は、件数は非常に多いんですけども、上のほうに、あるいは今のままでということ。私は今のまま、2ぐらいでいいのじゃないかなと思っております。といいますのは、論文の評価は非常に難しいわけですが、審査があるとかないとか。そのほかに何人で共著になっているとか、だれが書いたかとか、この辺になりますと難しい問題が出てきますので、効率は悪いですが、でも名前だけ載せるという論文もなきにしもあらずでございまして、低い点をつけることにはいささかとは思いますが、あえて数が多いから評価を高くするというのは、ひょっとすれば私が心配するようなことがある。論文というのは私は毎回思うんですけど

も、何をするかというアイデア、考えを得たときに半分以上書き切ったような状態。もちろん実験してデータの整理とかいろいろあるわけですが、そのどの部分を主に分担されたかということが非常に重要です。余り詳しくは言えないですけども、普通の評価ぐらいで私は妥当じゃないかなと思います。

【分科会長】 ほかに。

【委員】 査読付きの論文をちゃんと発表するというのは非常に大変な努力を必要とするわけですから、この数が毎年出るわけでもないでしょうから、ことしは評価していいのじゃないかと思いますが。

【委員】 これはレフェリーつきはないんじゃないですか。レフェリーは学会がやっていますか。

【委員】 それはやっていますね。

【委員】 全部レフェリーがついているんですか。

【委員】 17件というのがどういうものか、このままではわかりませんが。

【分科会長】 資料のどこですか。

【委員】 30、31です。30は研究報告実績で、30が論文で、31が学会発表ですね。

【分科会長】 冒頭の時間制約がございまして、ある程度進めていかないと残りの時間との兼ね合いもありますので、本当はもう少し議論を深めるべきところかと思いますがね。

【委員】 数のふえた分だけ評価してよろしいということで了解します。

【委員】 論文とは関係ないですけども、(c)と(d)、海事思想普及等に関する業務と広報活動の推進と2つに分けてありますが、基本的にこの2つは広報活動という点では同じだと思えます。要するに大きな枠の中に入る。広報という意味であれば海事思想なイベントは見学会をやったり、単にホームページをやるとか、新規ガイドブックをつくるのは、広報活動というのでは本当の意味では狭い範囲なんですね。ですから、これは本来的には2つを分けるのはどうかなという感じがあるんですね。これをまとめて、全体として非常に活動効果があったということであれば、それでアップするということも、委員がおっしゃったようにイベントをするのは大変だということであれば、その辺の考え方は……。私はこうしてほしいと言っているわけじゃなくて、むしろそういう考え方もあるのではないかという意見を申し上げておきます。

【分科会長】 項目の立て方そのものについてはこの後でここから動かすわけにはいきませんので、既に立っている、今回はこれを所与としてやりますということ。

今までの先生方のご意見を伺っていて難しいと思うんですが、年度計画としてこういうことをやるといった項目自体は、そもそもある程度大変なことが用意されていてそれをやるということだから、それ自体をまた改めて、これはそもそも難しいことなのだとやっている、多分境目が難しくなるかなという気も若干するものですから、そういうことでどうでしょうか。

先ほどは半々で意見が分かれました。委員にああいうふうに言っていただいたので、先ほど言いかけた案を、必ずしも審議を尽くしていませんけれども、(b)を3に1つ上げて、あとは2で処理させていただくということによろしゅうございますか。

ご不満もありませんかと思えますけれども、ひとつよろしく願い申し上げます。ありがとうございました。

それでは先へお願いいたします。

【船員政策課】 これで以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございました。

それでは続いて、自主改善努力について評価をいたしたいと思えます。これは事前説明時にいただいた各委員の感想の概要を取りまとめたもの、これはどこにあるんですか。

【船員政策課】 分科会長試案の最後のところでございます。

【分科会長】 自主改善努力評価の欄ということによろしいですか。

【船員政策課】 はい。

【分科会長】 ここについて事務局に読み上げていただいて、最終的に確定したいと思います。よろしく願いいたします。

【船員政策課】 自主改善努力評価でございますが、訓練内容改善の取り組みとしまして、海事英語自学自習PCソフトの開発と活用、留学教官による海事英語のフリートーキングの実施等、英語訓練の充実と強化が図られるとともに、実習生の主体性を重視した実習技法の工夫がされていることは評価できるということで、相当程度の実践的努力が認められるということでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ということで、一応試案として用意させていただきました。特にここに配られている「海の基礎英会話」も用意しながら、全体として英語に関するものには特に力が入っている

るということで評価をしたいという案ですけれども、いかがでございましょうか。

【委員】 「訓練内容改善の取り組みとして」は、訓練所ですから、本来的な業務でしょう。こういう書き方でいいのか。つまりかなりトレーニングを、自発的にやる気を起こさせたということですね。そのやる気を起こさせる道具立てもトレーナーのほうが頑張っているということですよ。そこに力点を置いたほうが。訓練内容改善の取り組みというのは本来業務ですからね。

【分科会長】 意識を変えたということですね。

【委員】 書き方は委員長にお任せします。

【分科会長】 そうすると、訓練内容の改善自体はそもそものことだけれども、それを一層効果的にするようになったので、例えば意識の変革とか、そういう側面から盛り立てるような工夫をいろいろ行ったというところにある程度認められる……。

【委員】 内容はもうこれで。

【分科会長】 そういう書きぶりを変えて、これでお認めしたいと思いますけれども、よろしゅうございましょうか。

ありがとうございました。

それでは業務実績と自主改善努力は終わりましたので、総合的な評価に移りたいと思います。

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たいと思います。これはフォーミュラがあって、最後に見ていただいた紙の上のほうですが、計算結果はどうなりますでしょうか。

【船員政策課】 3点が2つと1が1つで51点、102%となりまして、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。

自主改善努力評価については、先ほどどおりの判断ということで総合的な評価の中に入れることにしたいと思います。これもよろしゅうございましょうか。

ありがとうございました。

それでは業務運営評価、自主改善努力評価、これらを踏まえてさらに業務全般についてご意見がございましたらお願い申し上げたいと思います。

【委員】 業務全体について、海王丸の事故は大変なことです。それについてはみずから十分検証して、今後それがないようにすることは特記していただきたいと思います。

【分科会長】 今回、それは一番大事なところでしょうね。

【委員】 これは書く必要はないんですけども、あのときにあそこで座礁した船はどこが悪いかといったら、ほとんど日本には内航船がないですから、ロシア船はあるんです。日本の内航船はほとんど逃げたわけですから、事故が起こりようがなかった。その判断は非常に重要なポイントだと、聞きますとほとんどの海技者はおっしゃるんです。その点は十分トレーニングもして、しかも海王丸は、一般のお客さんも乗せているという練習船の特性は、訓練所にとっては十分勘案して対応していただきたいということは、平成16年度については特記すべきであろうというのが私の個人的な意見です。

【分科会長】 ほかの委員の方々も同様だろうと思いますので、それでは業務全般に関するところは、例の安全管理の推進でも若干コメントしたけれども、今回の事故にかんがみて、訓練所として安全管理の推進に一層力を入れることは当然必要だと、そういうコメントをつけていただくということによろしゅうございますか。

ほかに業務全般に関してございますでしょうか。

それでは、一応全体をカバーしたことにさせていただきます。議論させていただきましたけれども、個別の理由やらコメントにつきましては、きちんとした文章に仕上げなければなりませんけれども、事務局に、そして形式上私にご一任いただければありがたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 それでは、そうした上で木村委員長にご報告するための案を作成することにしたいと思います。ありがとうございました。

そのほか何かございますでしょうか。

特段のご発言がなければ、航海訓練所の平成16年度業務実績評価を以上をもって終了させていただきますと思います。

(休憩)

【乗員課】 後半の議事に入ります。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が、事務局の紹介につきましては、恐縮ではございますが時間の関係上お手元の座席表によりご確認いただきたいと思います。と存じます。

法人からは理事長他が出席しております。航空大学校の岩見理事長でございます。

【独立行政法人航空大学校】 岩見でございます。どうぞよろしくお願いいたします。



【乗員課】 鈴木委員が急用のため後半の議事をご欠席されておりますが、教育機関分科会の委員は12名でございます、10名の委員にご参加を戴き過半数を超えておりますので、議事を行うための議決定数を満たしていることをご報告申し上げます。

次に資料のご確認をさせていただきます。お手元には平成16年度の評価に係る資料と致しまして、財務諸表（資料4-2）、次に業務実績報告書（資料5-2）、業務運営評価説明資料（資料6-2）、評価調書の分科会長試案（資料7-2）を配付しております。遺漏はございませんでしょうか。

それでは以後の進行につきましては、杉山分科会長にお願いしたいと存じます。

杉山分科会長、よろしくお願い申し上げます。

## （2）独立行政法人航空大学校の平成16年度の財務諸表及び業務実績評価について

【分科会長】 それでは早速議事を進めさせていただきます。ひとつよろしくお願い申し上げます。

まずは航空大学校の財務諸表を議題と致します。独立行政法人側からご説明をお願い申し上げます。

【独立行政法人航空大学校】 まず、お手元にお配りしております資料の中の第4期財務諸表【法人単位】がございますので、そちらでご説明したいと思います。

1ページの貸借対照表についてご説明致します。資産の部でございますが、1の流動資産につきましては、現金及び預金、たな卸資産、未収金がございますが、合計14億1,100万円強ございます。

次のⅡの固定資産でございますが、土地、建物等の有形固定資産が合計47億5,200万円強、ソフトウェア、電話加入権であります無形固定資産が1,500万円強、特定独立行政法人災害補償互助会に対する預託金であります投資その他の資産が100万円強ございます。固定資産合計と致しましては47億6,900万円強となっております。

以上の流動、固定合わせました資産合計と致しましては61億8,000万円強となっております。なお、資産の合計額が前年度比1億700万円強増加しておりますけれども、これは流動資産であります現金及び預金が増加したこと等によるものでございます。

次に2ページの負債の部でございますが、Ⅰの流動負債につきましては運営費交付金債務、未払金、預り金等、合計13億9,300万円強ございます。なお、運営費交付金債

務でございますが、8億8,100万円強のうち3億6,200万円強につきましては、平成17年度予算の財源の一部に充当されることになっております。

次にⅡの固定負債につきましては、長期のリース債務及び固定資産見返負債を合わせまして、合計1億300万円強でございます。

以上の流動、固定合わせました負債合計と致しましては14億9,700万円強となっております。なお、負債の合計額が前年度比2億3,100万円強増加しておりますけれども、これは国から交付されました運営費交付金の執行残であります運営費交付金債務が増加したこと等によるものでございます。

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出資を受けました額49億6,900万円強、資本剰余金につきましては出資資産の減価償却、除却等によりましてマイナス2億8,600万円強、また繰越欠損金と致しまして30万円強でございます。

資本合計と致しましては46億8,300万円強となっております。なお、資本合計額が前年度比1億2,300万円強減少しておりますけれども、これは国からの出資資産等の減価償却費の累計額が増加したこと等によるものでございます。

負債資本合計と致しましては61億8,000万円強となっております。

次に注記事項でございますが、運営費交付金から充当されるべき退職手当の見積額と致しまして12億8,500万円強でございます。

続きまして3ページの損益計算書についてご説明致します。経常費用につきましては業務費、これは教育に係る費用を集計したものでございます。それに一般管理費及び次ページの財務費用を合わせまして、合計29億4,700万円強となっております。なお、経常費用につきましては前年度比2億300万円強増加しておりますが、前年度は訓練機事故の影響がございましたが、今年度は計画どおりの訓練が実施できましたことにより、業務費が増加したことが主な理由でございます。

次に経常収益でございますが、運営費交付金収益、施設費収益、業務収益等、合計29億4,700万円強となっております。経常収益につきましても、前年度比1億100万円強増加しておりますけれども、これは施設費収益が増加したことが主な理由でございます。

経常収益から経常費用を差し引きました9万円強が今年度の経常利益でございます。

臨時損失につきましては、固定資産の除却損がございましたので7万円強となっております。

ます。

以上の結果、次ページでございますが、当期総利益が2万円強生じておりますが、これはファイナンスリース契約における元本返済額と減価償却費との差でございます。

続きまして6ページのキャッシュ・フロー計算書についてご説明致します。

まず業務活動によるキャッシュ・フローによりまして1億7,800万円強のプラス、投資活動によるキャッシュ・フローによりまして2,300万円強のプラス、また財務活動によるキャッシュ・フローによりまして300万円強のマイナスとなっております。

以上の結果、平成16年度中の資金増加額は1億9,800万円強となり、期首残高の10億2,700万円強を加えますと、資金期末残高と致しましては12億2,600万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。業務費用につきましては、損益計算書上の費用から自己収入等を控除しました額28億2,400万円強となっております。次の損益外減価償却等相当額につきましては1億2,700万円強、引当外退職給付増加見積額につきましてはマイナス5,900万円強、機会費用につきましては7,900万円強となっております。

以上の合計額29億7,000万円強が、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、当該財務諸表は重要な会計方針に基づき作成しております。前年度との変更は特にございませんので、個々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、当該財務諸表のそれぞれの計算に使用しま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。

最後になりますが、当校の監事の意見書を添付してございます。

以上が航空大学校における平成16年度の財務諸表でございます。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。

委員の側で、ただ今のご説明に関してご質問等ございましたらお願い申し上げます。

特によろしゅうございましょうか。

それでは財務諸表等の審議につきましては、続いて行われます業務実績等の報告の終了後にまとめて行いたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

議題を進めまして、航空大学校の平成16年度業務実績の評価及び自主改善努力の評価を議題とさせていただきます。

進め方につきましては、委員の方々には先ほどの航海訓練所の場合と同様ということでご理解いただければと思います。

それでは独立行政法人航空大学校から業務実績について、全項目について通して説明を頂戴したいと思います。よろしくお願い致します。

【独立行政法人航空大学校】 お手元に資料5-2として業務実績報告書、その中に報告書の関係資料を添付しておりますが、それをお配りしております。これをサマライズしたものが資料6-2、4段表で赤黒混じった資料になっております。このサマリーのほうで説明させていただきたいと思います。昨年より時間が大分短くなりましたので、申し訳ありませんが少々早口で説明させていただきます。

資料6-2の運営評価説明資料でございます。一番左から中期目標、中期計画、平成16年度計画及び達成状況という4段に組んでございますので、左側から順番に目を移しながら、達成状況の項を中心にご説明させていただきます。

まず1ページでございます。中期目標の業務運営の効率化に関する事項でございます。まず組織運営の効率化でございます。達成状況の欄であります。首席・次席制度の活用というテーマにつきまして、私どもは独法化に伴いまして管理・監督体制の強化を図るため、教授組織の中に技能レベルの高い管理職として首席・次席教官を配置致しました。平成16年度はこの一層の活用を図るという目標を立てました。具体的には定期的に他の教官の操縦訓練に同乗し、オブザーブ飛行を行うこと、あるいは各教官の定期技能審査を行うことによって、操縦教育の標準化を進めました。また、現中期における課題を抽出整理しまして、教育結果の検証・分析等を実施の上、次期中期に向けた改善案を整理する作業を首席・次席を中心に行ってきております。

2番目の人材活用の項でございますが、管理部門職員の1割ないし2割について国交省との人事交流を行うという目標であります。当校の職員は役員3名を除き全体で121名おります。総務・会計などの事務部門と整備・運用などの現業の部門を合わせまして管理部門職員は62名おりますが、この中で15名について人事交流を行いました。実科の教官は訓練教官であり、全体で44名おりますが、この内の2名について国交省との人事交流を行いました。具体的には操縦士のライセンスを持つ教官・職員になりますので、航空局の飛行検査官、フライトチェッカーという職種との交流を図りました。学科の教官につ

きましては、地元大学との間で人事交流をすることが望ましいということで、その可能性について意見交換を実施しております。当面実現可能な方法として宮崎大学等との地元大学との間で計6名の非常勤講師の派遣あるいは受け入れの交流を実施致しました。

2ページにまいります。教育・訓練業務の効率化というテーマでございます。これは独法化に際しまして、仙台の多発・計器課程を従来の8カ月から6カ月に短縮しており、その影響で同課程の初回審査合格率の著しい低下が見られたということでもあります。本編にデータを載せてありますが、従来は2割程度であった不合格率が4割程度になったという著しい低下が見られました。これについては、シラバスの見直しを行った結果、成績を若干向上することができました。また、多発課程の初回合格률을5%程度改善できました。本件につきましては、後に追加教育のところでもまた出てまいりますので、そのときご説明させていただきます。

その下、教育管理システムであります。EMSと呼んでおりますけれども、これは学生の飛行訓練実績や成績などをデータベースにして、帯広分校、仙台分校からも閲覧ができる、あるいは入力ができるトータルシステムをつくりました。これにつきまして、3校で一元的に、かつリアルタイムに活用することによって、教育の標準化・適正化を図ったということで、その下に例示的な項目を列記させていただいております。

②の訓練機材の利用率の向上でございます。これは平成15年度に自主改善努力として導入いたしました新しい整備時間管理方式が大変効果がありましたので、これを継続するとともに、整備作業日数の短縮及び休日整備の実施を推進致しました。その結果、1機あたり年間飛行可能時間を69.6時間向上できたということで、これは中期計画では46時間程度、年度計画では31時間と設定しておりましたが、これを超える飛行可能時間の拡大が図れたということでございます。

内訳としてイとロに書いてありますが、機体のオーバーホールについては点検項目の見直しや時間管理方式による効果を含めまして、作業日数を大幅に削減致しました。平日の定時作業日数は、整備作業を月1回程度休日に行うということを含めまして全体的に154日削減し、結果的に飛行可能時間を増加させたということで、それぞれ中期計画、年度計画を上回る成果を上げられました。

この飛行可能時間を増加させることによって、常時使える機数が増加致します。その結果、天候不順等で遅れがちになる訓練をスケジュールどおりに回復する場合など、非常に有効に機能したと言えます。

3 ページに移ります。一般管理費の抑制の目標が掲げられております。これについては  
1. 5%程度の節約を図りまして、年度計画を達成致しました。

3 の国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上という項でございますが、まず第1に教育の質の向上でございます。内訳について申し上げますと、まず操縦教官の定期技能審査につきましては首席教官・次席教官により対象となる全教官について技能審査を実施しました。加えて8名の任用審査を実施致しました。在校生からの意見をよく聞いて反映すべきという点につきましては、それぞれアンケートを実施致しまして、例えば教官によって教え方のばらつきがあるとかそういう指摘を踏まえて、全体の情報の共有や均質な進度レベルの評価に努めました。また、卒業生あるいは航空会社からの意見をできる限り聴取致して、それを踏まえた検討を実施致しました。学科教育につきましても、同様に標準的なテキストの作成作業を平成16年度に着手しております。

4 ページにまいります。4 ページ一番上、先ほどの続きでございますが、「教育オブザーブ飛行」と書いてございます。これは教育経験年数が3年に満たない教官は今回13名おりましたが、この全員にベテラン教官の訓練機に同乗させて、教え方や教える内容等を見せてばらつきを無くすことに努めました。これとは別に「オブザーブ飛行」と書いてございますが、これは上の技術レベルの高い首席教官あるいは次席教官が全教官の観察飛行といえますか、同乗して管理する飛行、オブザーブ飛行を実施いたしまして、それぞれ教育手法の標準化に役立てております。

次に追加教育ですが、これは正規の授業時間のみで進度レベルが一定の水準に達しない場合、追加教育を施して、レベルを向上させるということでございます。平成15年度までは初回審査不合格であった場合に追加教育を実施して再審査をすることにしておりましたが、平成16年度より初回審査前でも操縦技量の進度の遅れた学生が認定できれば、それに対して追加教育を実施することに致しました。この結果、最終審査の結果は成績についても単発、多発それぞれ若干の向上が見られました。初回審査不合格率については仙台の多発課程で41%から36%へ減少、すなわち合格率が高くなりました。全体的には仙台課程を8カ月から6カ月に縮めたことの影響は、未だ十分に吸収しきれていないと判断せざるを得ないと思っております。さらに今年度追加教育のやり方等を含めて工夫していきたいと思っております。また、次期中期計画では、この点を改良する必要ありということで、後にまたご説明させていただきたいと思っております。

③のコンピューター機材、ビデオ教材の充実でございます。これは宮崎・帯広の訓練機

材に関するC B T（コンピュータ・ベースド・トレーニング）を教育管理システムに組み込んで、学生が使いやすくできるようにする、あるいは学習履歴を管理できるようにすることを初め、ソフトをそれぞれ作成し、提供いたしております。特に2項目に書いてあります学生寮に設置したコックピット・プロシジャー・トレーナー（C P T）につきましては、使用状況が前年度と比較して大幅に増加致しました。2ないし3倍ぐらいになっていると思います。これ自体はコックピットのモデルが組んであり、操作手順やチェックリストの確認等、イメージトレーニングを含めた訓練ができるようになっており、学生の自学自習の手段として大きな役割を果たしたと考えております。

4番目は入学試験の関係で資質の高い学生の確保でございます。広報活動を充実させまして、大学への訪問等も強化致したところ、結果的に平成16年度は中期目標値570名を上回る615名が受験し、資質の高い学生を確保することができたと考えております。

5ページは入学試験の続きであります。面接試験についてであります。集団面接を取り入れることを年度計画に掲げております。平成15年度の集団討論面接の結果を分析しましたところ、集団討論面接が有効であると認識致しましたので、これらを今後とも取り入れるということで平成16年度も実施致しました。受験者の負担を軽減する観点から、個人面接については集団面接の中で評価を得られるということで、集団面接のみを実施したという経緯でございます。それから入学試験の成績と入学後の成績の相関があるか。相関が高い試験の方が優れていると言えるわけですが、これらについて相関を分析致しましたけれども、有意な相関性はこの段階で得られておりません。サンプル数の問題もあろうかと思っております。また、従来の第3次試験で飛行訓練装置による操縦適性検査で適性を把握してはございましたが、平成17年度から第1次の段階で筆記による新たな総合適性検査を導入することと致しました。総合適性検査は、暗号とか暗算とか計数理解だとか図形の法則性等に関するペーパーテストで、ボリュームの大きなものを短時間で答えさせて適性を見るというものであります。パイロット向けに一般の汎用性のある試験を修正したもので、エアラインが使っている実績もあります。これを実際にやってみようと考えております。

学生数については所定の72名を確保致しました。また国交省の操縦職員の訓練も計画どおり実施致しております。

次に航空の安全に係る教育の充実でございます。これは飛行訓練に入る前に知識を与える、飛行後に思い出させるということで、高空における循環器機能の問題とか平衡感覚、

空間認識等の問題を航空生理として教え、また飛行の安全については、ヒューマンエラーを含む安全の問題等をそれぞれ教授しております。また、外部講師を招きまして、安全の専門家による講義も実施しております。

次の6ページにまいります。整備におけるヒューマンファクターについて教育していくという課題ではありますが、これは私どもが委託している整備請負会社において、専門の社員により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させました。また、当校の整備課の職員につきましてもヒューマンファクターのセミナーに参加させて、認識を新たにさせたところでもあります。ヒヤリ・ハットに関するホームページへの掲載も続けております。

このヒューマンファクターと直接にリンクするわけではありませんが、年間の飛行阻害率3%以下に抑えるという目標については、それより相当低い数字で抑制ができたということでございます。

6ページの下の成果の活用・普及の項でございます。小型機の運航に関して、継続研究として平成15年度に引き続きGPSを利用した小型機位置精密測定システムの研究等に努めてございます。

次の7ページにまいります。教育内容及び手法の件ですが、1つは航空英語教育がこれから問題になることから語学能力評価法について研究致しました。航空英語につきましても、後ほど自主改善努力の項で出てまいりますので、そのときに内容をご説明させていただきたいと思っております。

また、国内外の乗員養成施設に教職員を派遣して、実地調査を行うということではありますが、国内については海上自衛隊小月教育隊に派遣いたしました。また、米国のJAL、ANAの訓練施設にも教職員を派遣して実地調査を行いました。

国際基準の調査・研究については、基礎資料をもとに次期中期計画における教育体系を再編する作業に平成16年度は着手したところでもあります。

次に航空思想の普及・啓発であります。航空局とともに「空の日」の行事を開催することに加え、航空教室あるいは市民航空講座をそれぞれ実施致しまして、航空思想の普及・啓発に努めました。

8ページは、財務内容に関する事項でございます。収支計画及び資金計画のうち、収入については年度計画額を達成致しました。また支出についても全体的に効率的な使用に努め、計画内で執行しております。短期借入金等はございませんでした。



最後の9ページでございます。その他業務運営に関する事項でございます。施設整備につきましては、計画どおり実施致しました。

人事に関する計画の項でございます。平成16年度は実科教官2名が定年退職し、若い教官2名を採用致しました。新規採用した教官は、教職に就くまでに4カ月ないし8カ月ぐらいかけ、実際の飛行を含め任用訓練が必要でございます。その間、その人が教育に携わることができないばかりか、その新任教官を訓練するために他の教官の手間を相当割く必要があります。このために通常は、訓練定員という訓練のための定員が設けられますが、ここでも首席・次席が大きな役割を果たすことによって、あるいは非常勤講師を活用することによって、訓練定員を設けることなく人件費の抑制ができたということでございます。

最後に人件費の問題であります。このような対応を含めまして年度計画の11億6,200万円から1億円節約ができました。

以上で平成16年度業務実績の報告の説明を終わります。引き続き、自主改善努力についてご説明させていただきます。

平成16年度は、自主改善努力として4件挙げさせていただいております。既卒者へのサポートでございますが、一時期エアラインが就職を絞った時期がありまして、卒業後も就職ができない未就職者が滞っております。平成16年4月時点で未就職者は40名おりましたが、私どもがエアライン就職に係る情報を提供するとともに操縦技量の向上あるいはモチベーションの維持等のサポートを行いました結果、平成16年度には14名がエアラインに就職し、未就職者が大幅に減りました。卒業後5年ぐらい経過して30歳を超えた方々が出てきており、今後も同様のペースで減少させていくには困難も想定されますので、更なる工夫が必要だと認識しております。

次は、航空会社への就職指標値の達成でございます。エアラインが採用に意欲的に動いて戴いている現状もあり、平成16年度は97.7%という非常に高い就職率を達成することができました。

3番目は現場からの提案による業務改善でございます。組織トップが強いリーダーシップを発揮することに加えて、現場からの意見を吸い上げながら業務の改善を進めていこうという方針を立て、平成16年度は意見の吸い上げ、コミュニケーションの向上に努めました。

最後に航空英語能力証明制度の導入に向けた取り組みでございます。平成20年度より国際線の操縦士に航空英語能力証明の取得を義務づける航空法の改正が今国会で行われま

した。この改正においては航空大学校の課程を修了した者について、この証明に関わる国の試験の全部または一部を行わないことができるという規定が盛り込まれております。その結果、航空大学校の役割も責任も重くなることから、平成18年度より英語教育をどのようにやっていくかというシラバスの検討を行いました。更に今年度は、国あるいは航空会社とともにこれを煮詰めていくことを予定しています。

以上が自主改善努力の4点でございます。

最後にご報告でございますが、去年、北澤理事長が平成15年7月11日に、宮崎で発生した訓練機事故に関する安全対策をご報告申し上げます。これについては、飛行訓練における安全対策を真剣に継続しており、平成16年度につきましては事故もなく、無事に訓練を終了することができました。

ただ、今年の3月に仙台分校で訓練機のC90Aが、着陸時において、主脚部分のシリンドラ一部に亀裂が入るというインシデントがございました。これについては、同機種全機の点検を行いまして、問題のないことを確認しております。

その他に、人事異動等に伴い事故の教訓が徐々に風化することを避けるため、今年から7月11日を「航大安全祈念の日」に定めまして、追悼慰霊祭を行うとともに、7月11日を含む1週間を安全週間と位置づけて総点検を実施することを計画しております。

以上でございます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

業務運営及び自主改善努力についての評定のための審議に移ります前に、ただいま頂戴しましたご説明に関してご質問、ご意見等がありましたら、先に委員からお願い申し上げます。

この段階では特段よろしゅうございますか。

それでは委員の間で評定に移りたいと思いますので、大変恐縮でございますけれども法人の方々には一旦ご退室をお願いして、また後ほどよろしく申し上げます。ありがとうございました。

(法人退室)

【分科会長】 それでは審議に入らせていただきます。

まず、最初に財務諸表であります。ご意見等ございましたら、ご発言をお願いしたいと思いますが、如何でしょうか。

これについても特段ないようにお見受けしますので、それでは財務諸表に関しては意見

なしということにしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 業務実績報告書のほうに移りたいと思います。それぞれの実施状況がどういふ段階にあるかを評定してまいります。先ほどと同様、0点から3点までであります。事前の説明時にご意見をいただいた項目について、評定理由と事前の意見を事務局に読み上げて頂いて評定を行いたいと思います。先ほどと同じようにそれ以外の特段のご意見がなかった項目については、計画を一応クリアしているということで2点という標準の点ということになっております。

それではよろしく申し上げます。

【乗員課】 それでは読み上げさせていただきます。

3ページでございます。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という項目で、訓練機材の利用効率の向上でございます。イ、口合わせてご説明させていただきます。

平成15年度自主改善努力として導入した整備管理方式を継続し、安全性を阻害することなく整備作業日数の削減及び休日に実施することにより、1機当たりの年間飛行可能時間を69.6時間向上させているということでございますが、各委員にいただきましたご意見は、訓練機材の利用効率が大幅に向上している。もう一は、平成16年度における飛行可能時間の向上は評価できる。他方、休日整備を行ってまで飛行可能時間を増やす意義、必要性等については検討の余地があるのではないかというご意見をいただいております。この意見の下に矢印から書いてございますのが航大の解答でございますが、この説明は省略させていただきます。

【分科会長】 ありがとうございます。

この項目について、やや違う角度からのコメントがあったということでもありますけれども、何かご発言がありましたらよろしくお願い申し上げます。

【委員】 これは要するに休日の出勤をすることによっていわば人件費が増えるとか、そういうことも踏まえておっしゃっているのですか。

【乗員課】 航大では、天候不良や機材不具合等により飛行訓練スケジュールに遅れを生じることもあるため、整備面での効率化を進めることにより訓練機材の確保に努めてきたところです。ただし、休日整備はコスト増の要因であることから、今後とも中期目標及び費用対効果の両面を勘案しつつ、整備面の効率化について対処することとしたいと航大は

申しております。

【委員】 必要性について検討の余地があるのではないかと考えましたのは、実習時間が大幅に少なくなっていて、なおかつ定員も多分少なくなった状況の中で、飛行可能時間をふやす必要があるのかどうかというのが、素人なものですからどうだろうか。なおかつ飛行可能時間をふやすために休日出勤もしていて、健康上の問題があるからという説明も出ていたと思うのですけれども、そういったことですか、あるいはここにコスト増要因というお話も出ていますので、目標としては確かに飛行可能時間を増やすということを出しているけれども、その必要性があるのかどうか疑問だったものですから、それでお伺いしてみたのですけれども。

ご回答いただきましたように、天候不良や機材の不具合によるスケジュールのおくれを解消できる点もあると伺ったので、そういうことだったのかなと素人ながら思ったところでは。

【委員】 「今後とも中期目標及び費用対効果の両面を勘案しつつ」というのは、中期計画で数字を入れたわけですね。そうすると、それにも手をつけなければいけないということですか。言いかえれば、こう設定した以上、ある意味でコストが増えてもどうしてもやらなければならない目標であるから設定されたのでしょうか。私はそういうふうに理解したのですけれども。

【乗員課】 目標そのものは時間設定であり、達成しております。

【委員】 それ以外の問題。

【乗員課】 そうです。このようなやり方で今後も進めていくと限界に達しますので、次期中期や費用対効果等を含め、検討して行きましょうということを申しております。

【委員】 つまり、そんなに費用が増えるようだったら、設定された目標で粛々とやって行きましようやという意味ですか。これは相当なコストダウンになったのですか。そんなにならないでしょう。

【乗員課】 確認しないと判りませんが、コストダウンとは別の視点です。

【委員】 これだけ時間を増やしたからこれはかなり評価できていると思っていたのですけれども。飛行時間の確保というのは非常に大事ですからね、増やすということは必要なのでしょうか。

【委員】 そうですね。

【委員】 結局これは評価の制度自身の限界もあって、中期計画・中期目標を立てる段階

で当初の制約状況がある。カリキュラムが変わって訓練期間が短くなって、その中で一定水準の教育を施すためにどうしましょうかという話が優先されていて、じゃあこうしましょうというので、結局3ページの②のイ、口が出てきたわけですね。

これと全体的な業務の効率をよくするとか、なるべく効率的な運営をとという話は、一般的な管理費とかそういうところに落とし込んでいて、ここでは少々お金がかかってむしろ優先されているのが飛行時間の確保だったと思うのです。だから、航大の回答は非常に巧みだと思うのですが、そういう意味で我々の評価としては、委員もおっしゃったように、これはまさに目標を頑張って達成して、努力は認めるというところになってしまおうと思うのですね。

実は、私がここで言ったのは逆に安全性の確保とか、今は世の中で全体的に空の安全のことが非常に問題になっている中で、もちろん整備を早くすること、それだけの時間を休日とかそういうところでやるのは重要だと思うのですけれども、同時に絶対的な安全を確保する。特に学生さんが乗られるわけですから、その辺を少し強調したほうがいいかなとは言ったので、書きぶりでそういうことを書いていただければいいかなというぐらいで、評価は別に普通ではないかなという感じです。あるいは大幅に向上しているという点でここは逆に高く評価しても、私はむしろ良いのではないかなという気がしますけれども。

【分科会長】 もう少しほかのご意見はございますか。

私も素人だからわからないのですが、年度計画で機体オーバーホール作業日数が8日間短縮とあっていて、これが例えば20日だとか15日だというところとよく頑張ったなという評価ですが、200日に削減したということになるとちょっとギャップがありすぎて、評価できるのかどうかよく判らなくなってしまいますが。

【委員】 その辺になってくると、結局は最初の中期計画が確かなものなのかなとも考えられますね。

【分科会長】 いつも起きる問題ですね。

【委員】 ですから、目標に対する評価だと結構よくなってしまおうのかなと思うのですが、それとはまた別個に、先ほどの1番目の教育時間の削減でエリミネートする人が増える例もそうですが、中期目標は墨守することが正しいかというところ、必ずしもそうとは言えず当然時代とともに変わってくるでしょうから、見直さなければならぬ点もあるのかもしれないですね。でも、そのことはこの評価とは別なので、今回の評価は練り上げて3になるのかなという気もちょっとしますね。ただ、書きぶりでどうするかという問題もあるかも

れません。

【分科会長】 さて、どうしますかね。3にするかどうかということに関して、ほかにご意見はいかがでしょうか。

【委員】 これは3で良いのではないのでしょうか。

【分科会長】 ここは素直に評価して、大幅にクリアしたということですので、3とする。ただし、ここの意見はどう致しましょうか。

【委員】 変えたほうがいいでしょうね。

【委員】 飛行時間が減ったことに関する学生の能力の低下云々は、その後で遅れた学生に対する追加とかそういう項目が別途あるので、その話をここに盛り込むとちょっとややこしくなるかなという気がしますから、先ほど最初に委員がおっしゃっていたような効率性とどの辺で折り合いをつけるかという話と、それが重要ですよ。あとは安全ということかと思うのですけれども。

【分科会長】 それでは、ここは大幅にそれを向上しているということは十分評価できる。ただし、あわせて委員からは、まさにここにありますように意義・必要性、それから航大自身が回答しているように費用対効果の関係も今後十分に考えていく必要があるという意見があったということをつけて3にするということによろしゅうございますか。

ありがとうございます。

次をお願いします。

【乗員課】 次に4ページでございます。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るべき措置ということで、(1)教育の質の向上で、操縦技量進度の遅れた学生に対する追加教育の実施でございます。平成15年度まで初回審査不合格者に対して追加教育を実施していたが、平成16年度からは初回審査前に追加教育を行うこととし、初回審査合格率の若干の上昇など、改善を図られているということでございますが、委員からの意見を申し上げますと、初回審査の合格率のみならず、教育全体の中で追加教育の効果等について考察することも必要。次に、多発・計器課程では約半数の学生が追加教育を受けていることから、追加時間を正規の授業に組むことも検討する必要があるという意見をいただいております。

【分科会長】 ありがとうございます。

ここに関しては何かご発言はございませんでしょうか。

これはこういう指摘が2つあったことに対して、この矢印の答えがあったということは、

この2点は確かにそういうことも検討が必要だという考え方ですね。

【乗員課】 先ほど理事長も申し上げておりましたようにそういう認識を持っております。

【分科会長】 そうしますと、ここはそういう意見はここで残しておくけれども、評点は2になると思いますけれども、よろしゅうございますか。

それでは次をお願い致します。

【乗員課】 次、5ページでございます。③自学自習用のC B Tについて内容の拡充を図る。また、飛行前座学に利用するデジタルビデオ教材を作成し、飛行開始前までに操作手順飛行要領の理解を促進するという事で、C B Tの内容拡充、教材ソフトの作成及び多発・計器課程の操縦方法に関するデジタルビデオ教材の作成など、自学自習の環境整備を行い、学習効率と技能レベルの向上が図られている。C P Tの利用率が前年度と比較して大幅に伸び、宮崎では平成15年度185時間が平成16年度は524時間、帯広では平成15年度453時間が平成16年度は741時間となっております。これに対して、C P Tの利用時間が飛躍的に増えていることは評価できるという意見をいただきました。

【分科会長】 ありがとうございます。

これは如何でしょうか。

C P Tの利用時間が飛躍的に増えているのはここに書かれたとおり、そうすると、それで何かが減ったということはあるのでしょうか。

【乗員課】 これは教育時間外の自習になりますので、減るということはありません。

【分科会長】 これは別に犠牲はないということですね。

【委員】 要するに、少し前に見せてもらったものを手直しされたのですか。こんなに飛躍的に上がったのは、何かをしたから上がったのでしょうか。

学生が自ら増やしたというのならそれは学生の評価ですけれども、業務の中で評価するのは、何かをやったから増えたというふうに、これは内容の充実、教材ソフトの作成でいいわけですか。自学自習の環境整備というのは何ですか。

【分科会長】 環境整備をしたら、誠に見事にうまくいったということですか。

【委員】 これだけ増えるというのは何かがあると思う。今までが少な過ぎたかもしれないし、その辺はどうですかね。もう少し言葉を追加して下さったほうが分かりやすいのではないですか。

【乗員課】 平成15年度から倍以上伸びているのは、学校側で自学自習施設の拡充を図り、学生達にも、これら施設の利用を促した結果、飛躍的に向上したものと思われま

【委員】 見せていただいたのですけれども、あそこは他に余りやることもないし、結構施設を利用するのではないかという印象は持ちました。だからいいアイデアだったのだと思います。

【分科会長】 いいアイデアだったというのは、これは慣れたから増えたというのだと、そのアイデアは既に前に導入されているのですね。

【委員】 やはり環境整備でしょうね。環境整備によってとか、何か書いておかないと。

【委員】 そのために環境整備したということですね。

【分科会長】 そうですね。だから、時間はこれだけ増やすと言っていて、すごく増えた、何によって増えたのかということを書わなければいけませんね。その何によって増えたのかはやはり難しいですね。前の年にもうやっているのだから、それが慣れたというのでは、ちょっと……。

【分科会長】 むしろ意見のところ、飛躍的に増えたことは非常に評価できる、ただしその具体的なことがよくわからないと書いて、2のままにしておくのも1つの考え方ですね。

【委員】 CPTは非常に効果のある教育ツールですね。多分、航空大学校の学生はこれの効果があることがわかっていると思うのですね。特に宮崎で増えています、宮崎は最初の段階ですね。最初の段階はなかなかわからないのだけれど、それを解らせたというか、それが航空大学校の努力ではないかと思えますけれども。そういう意味では、最初の段階でこれが非常に有効であることを知らしめた、結果的にこうなった。それで合格率が上がった。

【分科会長】 そうしたら、例えば3に直しまして、環境整備と啓発により飛躍的に増加したことが言える……それでやりましょう。そういうことでよろしいですか。啓発を一層進めたとか、そういうニュアンスを入れておいていただけますか。

次をお願いします。

【乗員課】 次の資質の高い学生の確保、イトロを通してご説明いたします。

広報活動の早期実施など効果的な広報手段の充実を図ったことにより、応募者が615名と目標値の570名を大きく上回っているということでございます。

それに対する意見としまして、受験生の確保は大変なことである。目標を上回ったことは評価できるというご意見をいただいております。

【分科会長】 ありがとうございます。



これは如何でしょうか。

【委員】 大いにやっていますね。フォスター(就職斡旋誌)とかいろいろな雑誌などにも盛んにやっていることは事実ですね。

【分科会長】 細かいことを言いますと、570名を大きく上回って615名になったのだから、そのことは質の高い学生の確保に向けたということには役立っているのだと思いますけれども、法人の達成状況という自ら述べていることは、570名を大きく上回り、資質の高い学生を確保することができたと書いてあるのですね。結果そのものはどうやって証明されているのですかね。

【委員】 それはなかなか難しい、わからない。

【分科会長】 これはわからないのですね。

【委員】 入学のときの平均点が上がったとか……。

【分科会長】 そういうことがあればいいんですが、資料7-2ではそれはわからないのですね。

【委員】 それを書いてくださればいいのではないのでしょうか。

【分科会長】 そこは何か書けますか。受験生の確保は難しいことだけれども、この点で目標を上回った。そのことが恐らく質の高い学生の確保に役立つであろうということで評価できるという書き方にすれば、まあいいのですけれども、それは非常に好意的な意見として……。

【委員】 ただ、ここを余り高く評価すると下がったときに厳しいですよ。だから、ここは余り言わないほうがいいかもしれないですね。

【分科会長】 確かに、数が増えただけではなくて、質が高くなったということがわかるのかどうかですね、確認していただければ……。

【乗員課】 確認してみます。

【乗員課長】 その間に次のテーマをお願いできますか。

【分科会長】 よろしくお願い致します。

【乗員課長】 私が変わってご説明致します。7ページ、(4)の研究に関するものでございますが、評定理由①でございます。15年度に引き続きDGPS(ディファレンシャルGPS)による小型機位置精密測定システム及び小型航空機操縦訓練中の安全確保について研究が行われている。また、平成20年3月から適用される航空英語能力証明制度に向け、航空英語教育における語学能力評価法について先行的に研究し、大学英語教育学会

で発表する等成果が見られる。3番目としましては、先ほど理事長がご説明いたしましたように、海上自衛隊やJAL、ANAの教育訓練施設に調査団を派遣したということがございます。

そのうち、航空英語に関してご意見を賜っております。航空英語能力証明制度に向け、先行的に研究発表する等評価できる。航空英語能力のライセンス化に向け、英語教育を積極的に進める必要がある。この2点のご意見を賜っております。

【分科会長】 ありがとうございます。

この項目については如何でございますか。

【委員】 この意見は、評価が高くなるとかそういうことは問題ではなく、むしろコメントですよ。

【分科会長】 中身としては、これは大変結構なことだけれども、別段それで今すぐ大きなものが達成されたとかそういうことではないのだから、2にしておいて。

意見のほうは、2つ目と1つ目をひっくり返して進めることは非常に必要なことだけれども、それに関して先行的に研究発表することは十分評価できる、こういう形で意見を付けていただくということによろしいですか。

【乗員課】 先程の資質の高い学生を確保したという実証の件でございますが、本日の出席等に確認をとりましたが、定量的なものは持ち合わせておりませんでした。

【分科会長】 そこまでの証明はできないということですね。

【乗員課】 はい。ただ、結果としては、足切りの推移が上がったとのことでございます。

【分科会長】 それがあるのですか。上がっていることは知った上で、なおかつ今の数が増えたことを、先ほどの受験生の数が確保できたことをもって3に上げるかどうかという話ですね。如何ですか。

【委員】 良いのではないですか。

【分科会長】 そういう努力を大いに認めましょうということ。

【委員】 ただ、下がったときは苦しくなりますよ。そのことだけは頭に置いておいていただかないと。

【分科会長】 それでは5ページの先ほどの項目につきましては、この意見を尊重して3ということで評価させていただきます。

【委員】 3ページの中期目標達成済は、点数を入れなくてもトータルの点数には関係しないのですか。

【分科会長】 3 ページに「ー」になっているもの。

【委員】 これは点を入れなくても良いのですか。

【乗員課】 この項目は、中期目標を昨年度達成しておりますので対象外となります。

【委員】 これは排除して評価しているのですね。

【乗員課】 そうです、ここは配点の対象に入れておりません。

【分科会長】 わかりました。先ほどの7 ページに戻りまして、2 ということで処理をさせていただきます。

業務実績に関しては以上ですので、続きまして自主改善努力についての評価に進みたいと思います。事前説明時に各委員からいただいた感想等、概要をまとめて自主改善努力の欄に事務局に記入していただいておりますので、これを私の試案としてご提示することで、読み上げて頂いて評定をお願いしたいと思います。お願い致します。

【乗員課】 それでは読み上げさせていただきます。

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積極的に取り組んだ結果、未就職者の減少に効果を上げている。また、教職員・学生からの業務改善に向けた意見を汲み上げるなどの現場密着型の業務運営を図っている。

新たな改善努力事項として、平成20年度から国際線操縦士に適用される「航空英語能力証明」の導入を踏まえて、次期中期に向けた英語教育シラバス変更案を策定するなど、業務運営の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。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ということで用意してございますが、如何でしょうか。

就職率という数字と就職指標値を比べるのは論理的に良いのですか。ここで言っている就職指標値はたしか就職率を何年か平均したものです。どちらの数値を使うにせよ、その数値がある設定されるものを上回っているからいい、それを改善というのはわかるのですが、この書き方で良いのですか、よくわからないのですけれども。平成15年度に就職指標値として90%を設定した……済みません、私もきちんと理解していないのです。

いずれにしても、ここでの基本は既卒者へのサポートを一生懸命やりました。その結果、大幅に減少しています、それが1つ。それとシラバス変更案の策定、この2つですね。

如何でしょうか。項目としては、書き方はまた少し検討が必要かもしれませんが、こういう項目で相当の実践的な努力であると認めてよろしゅうございますか。

それではここについてはまた、先ほどの就職率の点についてはご検討ください。一応そういうことで認定することにさせていただきたいと思います。

【乗員課】 それでは、点数を発表させていただきます。項目が19件ございまして、トータル41点の108%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、順調ということになるということですね。ありがとうございます。

そのように評定してよろしゅうございますか。

それでは、その下の業務全般に関する意見が空欄になっておりますけれども、以上を踏まえて何かご意見がございましたらお願いしたいと思います。

【委員】 航空大学校は2年続いて事故があったのですが、今回は無事故ですね。その点は当たり前と言えれば当たり前ながら、事故がなかったのは皆さんが細かいところまで全体を配慮して努力されたことではないかと、それは高く評価できます。

【分科会長】 委員からそういうことについて努力を認めるコメントがございました。皆さんは如何でしょうか。

そういうことで業務全般について、当然もとよりのこととは言いながら、そういうことを評価しておきたいと、こういうコメントですということでもよろしゅうございますか。

それでは今いろいろご意見をいただきましたので、最終的な文章につきましてはまた先ほどと同様、事務局にもお願いしますが、私にご一任いただければありがたいと思います。よろしく願いいたします。それを踏まえて、木村委員長にご報告する最終的な案文を作成したいと思いますので、よろしく願いいたします。

ほかに何かご発言はございませんでしょうか。

無いようですので、これをもちまして航空大学校の平成16年度業務実績評価を終了させていただきます。よろしくお願いいたします。

大分時間がたってしまいましたが、以降の進行を事務局にお返し申し上げますのでよろしく願いいたします。

(法人入室)

(3) その他

【乗員課】 これから航空大学校の次期中期目標に向けた見直し等に関しまして、皆様に

ご意見をお伺いする時間を設けさせていただきます。

まず初めに、航空大学校に関する見直し素案の概要に関しまして、高橋乗員課長からご説明申し上げます。その後、航空大学校の岩見理事長から次期中期計画の考え方などをご説明申し上げます。この説明の後に、皆様からご意見をいただきたいと考えております。

それでは高橋乗員課長、説明をお願いします。

【高橋乗員課長】 時間が押しておりますので、簡単にご説明いたします。お手元の資料に2枚紙「航空大学校に関する見直し素案（概要）」と「資料目次」と書いた資料編がございます。この両方を使いながら、概要版を主にご説明させていただきます。

航空大学校に関してどういう方向で見直しを進めていくかということですが、まず、独立行政法人としての航空大学校を用いて乗員養成を続けていく必要があると考えております。ただ、このままでいいということではなくて、さらに改良していく点はないのかということも併せて主張していく必要があります。

まず、1の乗員養成についてでございます。ご案内のとおり、航空輸送は我が国における基幹的交通でございます。社会的に必要不可欠な存在になっております。

資料編の資料1を見ていただけますでしょうか。左上方に小さい赤い円グラフがついております。例えば東京と福岡を見ますと、航空における輸送シェアが93%になっている。広島でも60%ぐらいになっておりまして、航空輸送が基幹的な交通手段になっているという現実がございます。

2でございますけれども、仮にパイロットが不足するという事態が生じた場合には、社会が必要とする総合的な交通ネットワークを維持することがもはや困難となる。すなわち国民の利便性だとか円滑な社会経済活動を確保することが困難となる事態も考えられます。パイロットが足りないとなると採算性の低い路線から減便や廃止になるおそれもあります。

②といたしまして、例えば新規航空会社については、基幹的要員の供給源がございません。自社養成をする能力がないので、外人乗員や加齢乗員に頼らざるを得ない。彼らはいずれも雇用期間が極めて短いなど、基幹要員にはなり得ないという現実がございます。

次に③でございます。国家間の権益で運航されております国際線について見ますと、パイロットが足りないということになれば外国の運航に委ねざるを得ないのが現状であり、今でも実は我が国の航空会社が持っているシェアは大体3分の1でございます。3分の2は外国の航空会社が飛ばしており、これ以上格差が広がっていくと我が国の国際的な権益が損なわれるおそれもあると考えております。

3でございます。残念ながら我が国においては民間の安定的な供給体制が十分にできておりません。民間の乗員養成の体制は乗員需要に対応し得る状況にはございません。また軍とかコンピューターによる供給も諸外国に比べて極めて脆弱なのが現実でございます。

資料編の資料2を見ていただけますでしょうか。これは私どもが現在抱えている問題を1枚の絵に落としたものでございます。今後、羽田に4本目の滑走路を造っております。成田も暫定滑走路を2,500mの滑走路にしたいと考えております。関西も2本目の滑走路を今造っております。それらを背景に航空需要はどんどん伸びてまいります。一方で、2007年頃より、団塊の世代が大量に退職する時期を迎えることとなります。乗員需要は年間400から500になると思われます。過去の実績から言いますと、それぞれのソースについてすべて都合のいい数字だけを集めると350ぐらいでございますので、都合のいい数字を集めてきても50以上は足りないのが現実でございます。平均すると年間200から250を供給してきたのがこの国の実力でございますので、それを念頭に置きますと150ぐらい足りないということも懸念される状況でございます。

さらに資料6の表は、我が国と主要な諸外国における操縦士の養成機関を一覧表にまとめたものでございます。我が国ではJAL、ANAの指定養成施設がございます。それ以外にエアフライトジャパンという会社がございまして、そこで乗員養成をしております。それに比べて、例えばアメリカの場合には530機関ぐらいが乗員養成をしている。ヨーロッパの英仏独を見ても60から120ということで、実はけた違いな養成能力をそれぞれの国が持っているのが実情でございます。我が国ではしようがないからJAL、ANAが自主養成で高いコストで基礎的なパイロットを養成しているのが実情でございます。

ちなみにパイロットは航空会社にとってみれば生産財のようなもので、工場における機械と同じようなものですから、当然会社が自ら育てればいいであろうという議論も実はございます。私どもではパイロットの養成には2段階があると思っております。それをお示ししたのが資料4でございます。パイロットの養成は大きく分けて基礎的な教育訓練のフェーズと実用機を飛ばす能力を教育訓練するフェーズの2つに分かれます。基礎的な能力の部分が左側の基礎的教育訓練と書いた欄でございますが、我が国では航空大学校に加えて、先ほど申し上げましたエアフライトジャパンとか自社養成があります。主要諸外国ではいわゆるパイロットスクールがあり、これには国立大学だとか州立大学なども含みます。それに加えて、コンピューター会社とか軍が基礎的な教育を請け負っている。第2にフェーズは実用機の訓練です。航空大学校を出たからといって、明日から日本航空、全日空でジ

ャンボを飛ばせるわけではなくて、それから少なくとも1年とか2年の間、訓練を受ける必要がございます。そしてようやく実用機を飛ばせるだけのライセンスと能力を身につけることとなります。

一番下に参考として書きましたが、基礎的教育は、例えば薬学部とか工学部で行っている教育に類似する教育ではないかと感じています。例えば薬学部で薬の一般的な勉強をした学生でも、会社に入って例えば目薬を作っている会社では目薬に関する専門的な研修というか勉強を入社後されるだろう。すなわち、それは大学における一般的な教育の部分と会社における教育と2種類の教育があると考えております。そういう意味で、基礎的な教育の部分を航空大学校が担っているわけです。

概要版の次のページが航空大学校の必要性についてでございます。第1に、私どもでは引き続き航空大学校を用いた乗員養成を行う必要かあると考えております。2番目でございますが、航空大学校は、単に直接乗員養成を行うだけではなくて、先ほどご説明いたしました高度な教育能力を有する民間の機関が十分に育っていない現実を踏まえ、民間の育成・振興を図ることも必要だろうと考えております。3番目と致しました、航空大学校は航空技術安全行政の技術的基盤の役割も果たしてきておりまして、昨今の一連の安全上のトラブル等を踏まえ、一層重要性が高まっていると考えております。最近ではヒューマンファクターの問題が話題となっておりますが、例えばヒューマンファクターに関する訓練のあり方、教材のあり方等の研究等についても航空大学校に期待するところは多いと考えております。そのためにも、引き続き独立行政法人として航空大学校を維持したいと考えています。

Ⅲの航空大学校の今後のあり方についてでございますが、実は昨年度から東京大学の河内先生を座長として、廻先生、高田先生、さらには一橋の山内先生等にもお力をおかりしまして、今後のあり方を検討してまいりました。その概要を資料7に用意させていただきました。詳細は後ほど理事長から説明していただきますが、その中で航空大学校が果たすべき3つの機能を掲げております。1つが基幹的要員の安定供給、2番目が民間乗員養成機関の育成・振興、3番目が航空技術安全行政の技術基盤機能の充実の3点でございます。2番、3番は今後頑張っていかなければいけない部分でプラスの要素になります。1番目はプラスの要素とスリム化の要素がございまして、プラスの要素としては、航空会社に対して高質のパイロットを供給していくという意味で、より効果的な教育をやっていく必要があると考えております。先ほどの仙台課程をもっと充実・強化するという話も含め、効

果的な教育を行う必要があると思っております。一方では、効率的な教育とか効率的な組織運営も考えていかなければいけないと思っております。これについても後ほど理事長から考え方を説明させていただきたいと考えております。

以上でございます。

【乗員課】 引き続きまして、岩見理事長から次期中期計画の考え方についてご説明をお願い致します。

【岩見理事長】 高橋課長からこのあり方の枠組みの議論は説明していただきました。重複しますので、基幹的要員の安定供給という航空大学校の具体的な中身についてどうするかという検討案をご紹介させていただきたいと思えます。

【高橋乗員課長】 済みません。資料編の最後のページにこういうものが入っておりますが、実は日経新聞にも掲載されましたのでご報告だけさせていただきます。民間の乗員養成機関の育成・振興については既に着手しております。この最初の例が、全日空と東海大学が協力して東海大学の中に操縦士の養成コースをつくるというプロジェクトでございます。これについても、私ども航空大学校において積極的に協力してまいりましたが、今後とも支援していきたいと考えております。

【岩見理事長】 航空大学校の課程としましては、まず初めに宮崎課程で学科を修めた後、帯広フライト課程及び宮崎フライト課程において単発機の訓練を行ってから、仙台フライト課程で双発機の訓練を実施するというパターンです。独立行政法人になる前は宮崎学科課程で8カ月、帯広、宮崎で単発課程を1年、そして仙台の多発・計器課程を8カ月の計28カ月でやっておりましたが、独立行政法人移行後は各課程を6カ月毎の計24ヶ月として、4ヶ月縮めております。

先ほど事業報告の中でご説明しましたが、一番きついのは仙台課程の8カ月が6カ月になっている部分で、現在の枠組みの中でいろいろ工夫を積み重ねておりますが、次期中期計画においてはトータル24カ月の枠組みを維持したまま、仙台を8カ月に戻すことも検討中です。そのためには宮崎学科課程の6カ月に4カ月に縮める必要があります。

その結果、学科教育、実科教育に関する時間を見直すわけですけれども、現在1,300時間ぐらいの学科を1,000時間ぐらいに短縮する。これは数学とか情報制御等の基礎教育の部分を少し削減しながら、学科をコンパクトに集約していくことでやっていこうと思っております。また、フライト時間につきましては、仙台のフライト時間を65時間から70時間に増やすことを検討しております。このほか、FTDというシミュレーター



による訓練につきましては有効活用の更なる方法を検討中です。

そして追加教育の時間も、現在は10時間ずつの20時間でありませけれども、もう少しフレキシブルに対応できるようにしたいと考えております。

次に受験者及び合格者の推移データをご覧ください。質の高い学生を確保するためには入学者の質を上げていかなければいけないと思っておりますが、今後少子化の影響でなかなか難しくなるという予想もしております。先ほどご紹介しました東海大学の新しい枠組みも出てまいりますので、570名というターゲットはなかなか難しくなります。いずれにしる募集活動には力を入れますが、できるだけ高校生ぐらいからパイロットになりたい意欲を増やせるような裾野の拡大に取り組んで参りたいとも思っております。

卒業生の就職状況でございますが、今エアラインがパイロットを採ってくれております。その意味では就職率は順調に推移するだろうと思っております。ただ、エアラインからの要望としましては、質の高い卒業生が欲しいということでもあります。これは仕上がりの成績がいいということではなくて、更に伸びるポテンシャルを持った卒業生が欲しいということ、あるいは向上心を持った、本人が意欲を持った卒業生が欲しい。さらには例えばリーダーシップとか協調性、広い見識等の社会的能力を持った学生を航空大学校に期待するところというエアラインの話もございます。それらのニーズに合うような効果的な教育が私どもの使命ではないかと考えております。

次は組織の効率化でございます。独立行政法人として効率的な運営をしなければなりません。現在検討している一つは運航管理業務について民間委託ができないかということでございます。運航管理は訓練空域の確保とかフライトプランの管理、あるいは航空情報、気象情報の収集・提供、通信を行うなどの運航管理です。これは現在その資格、能力を持った人ということで管制運航情報官という航空局の人の出向を求めておりますが、これを外部委託する。資格を持っていないければいけませんので、具体的にはOBになった方を再任用して活用する方法等も含め民間委託ができないかということを検討しております。

もう一点、整備管理業務でございます。これについては、整備作業そのものは既に整備会社に全部委託をしております。整備作業を管理する業務については直営で行っておりますが、整備管理業務も含めて整備会社に委託の枠を広げられないかと検討しております。作業を包括的に指示して責任施工をやらせるような格好での民間委託化の拡大を考えていまして、これによって効率的な運営、費用の削減ができないかと考えております。

全体的なことの具体的な事項は以上でございます。説明はこれで終了させていただきます

と思います。

【乗員課】 ありがとうございます。

只今の説明につきまして、何かご意見等がございましたらご発言いただきたいと存じます。見直し素案及び次期中期の考え方通して、何でも結構です。

【加藤委員】 学科教育を1,300時間から1,000時間に縮小することは、私は結構だと思っておりますが、将来、高校生まで拡大しようというときにはその辺はどうされるか。現状はほとんど大卒ですから、かえって理科系の人に数学とか物理をやる必要はなく文系の人には必要とされるものは必要ですけれども、いずれにしても共通一次はクリアして入ってきておりますから。要するに高校生に拡大すると、その辺はどうされるのかなと。

【岩見理事長】 私共では、一時期、高卒を入学資格にしていたこともございます。ところが、客室乗務員を含めて学歴が高くなってきたものですから、今は4年制大学の2年修了の方、あるいは短大卒の方、高専まで含めてということになっています。その意味では、パイロットになりたい人を高校から集めたいというところがあるのですが、最終学歴が高卒になるとなかなか魅力がないということで、我が大学校を卒業すれば、少なくとも短大卒あるいは大学卒の資格が得られるようにしつらえないと、恐らく高卒が制度化できないと思っています。例えば、地元で言えば宮崎大学と提携することによってその辺がうまくいかないとか、幾つか検討すべき課題があると認識しております。本音としては、実は若いときから困り込みをやりたいという気持ちがございます。

【石津委員】 意見というよりご質問ですが、市場化テストの話が新聞に出ていたと思います。2006年から市場化テストを入れる独立行政法人の中に航空大学校が入っていたと思うのですが、それと今後のあり方なり計画等とは関係ないお話でしょうか。

【高橋乗員課長】 私からお答えしたほうがいいと思うのですが、市場化テストについては私どもも実はびっくりしまして、どういうことなのかと総務省の担当の方にお聞きしましたが、そういうことを発表した覚えはないということでした。プレスの方が他の話と混同してお書きになったものだと理解しております。

【石津委員】 独立行政法人の中で市場化テストを取り入れるところはあるけれども、それに該当しているかどうかはまだわからないということですね。2006年度という、もうすぐだと思っておりますけれども。

【高橋乗員課長】 はい。今の段階ではその類の話は全く聞いておりません。

【北野委員】 独立行政法人の非公務員化のお話は……。

【加藤委員】 非公務員化にはなるのでしょうか。

【北野委員】 航空大学校は外れていたような気がするけれども。

【高橋乗員課長】 昨年、前倒しで見直しがなされた航海訓練所、海技大学校と海の3機関については確かに非公務員化になったと理解しておりますし、また一般の国立大学も非公務員の組織であると理解しております。航空大学校がどうなるかということについては、現時点ではまだ決まっていないというのが私の理解でございます。今年の見直しの中でそれも当然議論されるはずだと思います。

【岩見理事長】 申しあげましたように人事交流とか安全行政の一翼を担う、そういう観点からしますと公務員として継続していただくのが本当はありがたいと願ってはおります。

【北野委員】 総務省からの要望ではないけれども、それにはそれが入っていますね、公務員化については云々というようなこと。今のところ、まだ特に最終的に決まっているわけではないのですね、検討のあれでは入っていると。

【乗員課】 他にございませんでしょうか。

それでは、見直し素案の説明及び意見交換を終わらせていただきます。

なお、本日、頂戴しましたご意見は次期中期計画に反映させていきたいと思っております。

これで本日の議事全てを終わらせていただきます。委員の皆様には、長時間にわたり議事進行にご協力いただきまして誠に有難うございました。

本日、冒頭に申しあげましたように、委員会の内容につきましては議事の公開についての方針に基づきまして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ます。

なお、記載事項につきましては主な意見のみとし、評価結果に関する記載は致しません。

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きたく、委員各位に送付させていただきますので、お忙しいところ誠に恐縮ですが、ご発言内容等のご確認をお願い申し上げます。議事録の公開にあたりましては、評価委員会の運営規則に則り、評価に関する部分等のご発言者名は記載しないことと致します。

次回の第10回分科会でございますが、7月22日（金）13時から本日と同じこの会議室で実施させていただきます。よろしくお願い申し上げます。

それでは、以上をもちまして第9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、誠に有難うございました。

### 3. 閉 会