

独立行政法人航空大学の概要

1. 設置

運輸省の附属機関として昭和29年7月に宮崎市に設置され、航空機操縦士の基礎教育を行っていたが、養成規模の拡大に伴い飛行訓練空域が宮崎1カ所では不足することとなったため、昭和44年4月に仙台分校、昭和47年5月に帯広分校を設置した。
 なお、平成13年4月1日に独立行政法人に移行し、平成18年4月1日付で職員の身分は非公務員化された。

2. 目的

航空機の操縦に関する学科及び技能を教授し、航空機の操縦に従事する者を養成することにより、安定的な航空輸送の確保を図ること。

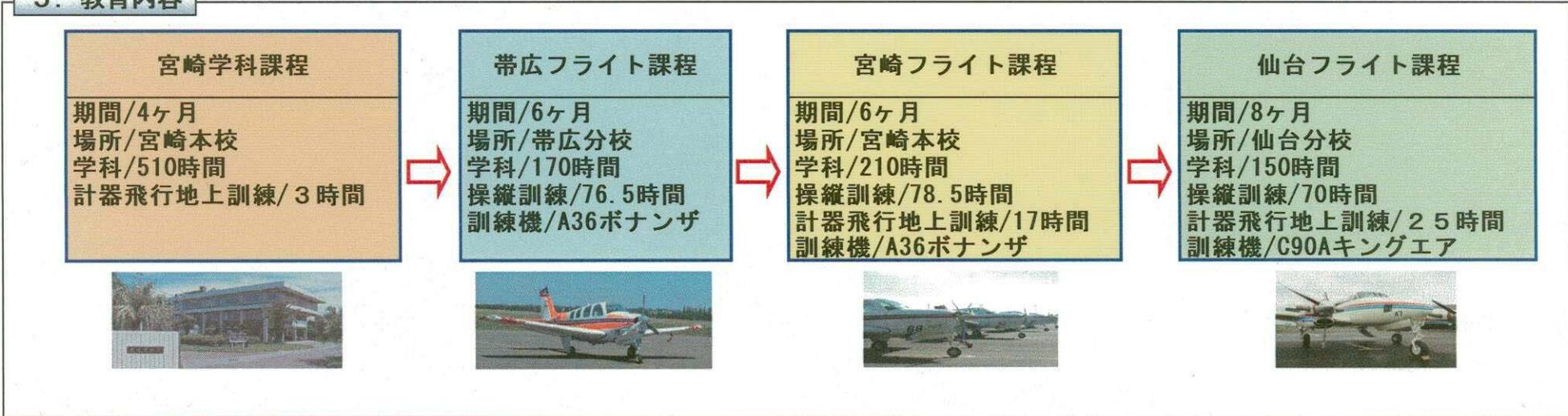
3. 予算

航空大学の運営に必要な経費：3,002百万円（平成20年度）
 運営費交付金：2,773百万円
 施設整備費補助金：103百万円
 授業料等収入：126百万円

4. 定員等

「学 科」 飛行機操縦科
 「定 員」 72名（18名×4回）
 「入学回数」 年4回（6月・9月・12月・3月）
 「取得資格」 事業用操縦士（多発）・計器飛行証明

5. 教育内容



航空大学校に係る整理合理化計画（平成19年12月24日閣議決定）

◆ 事務及び事業の見直し

【航空機操縦士養成事業】

- 操縦士の養成については、民間での養成も行われている現状にかんがみ、航空大学校においては、民間養成機関への技術支援にも重点を置くこととし、平成20年度以降、逐次必要な措置を実施する。
- 将来において、民間養成機関の成熟状況を見極めつつ、航空大学校の業務の在り方について検討を開始し、平成22年度に結論を得る。

◆ 組織の見直し

【職員数の削減】

- 平成22年度までに職員を対平成17年度末比で10%程度削減する。

◆ 運営の効率化及び自律化

【自己収入の増大】

- 航空大学校の授業料については、広く人材を発掘し育成する観点にも配慮しつつ、受益者負担の拡大の可能性について検討し、平成20年までに結論を得て、以降速やかに措置する。

【業務運営体制の整備】

- 航空大学校が支出する経費について、学生教育・訓練に直接的に関わる経費、間接的に関わる経費、その他の経費に分類して整理することにより、コスト構造の明確化を図り、各コストの増減傾向等を分析する。これを踏まえ、適切な教育コストを把握・抑制し、管理運営の効率化を推進する。

規制改革会議 規制改革推進のための第2次答申(平成19年12月25日)

【問題意識】

航空大学校は、安定的な航空輸送の確保を図るため、航空機の操縦士の養成を目的として設立された独立行政法人であり、航空インフラが未整備であった戦後日本においては、航空機の操縦士を養成する機関として、重要な役割を担ってきた。また、今後も、操縦士労働市場における市場労働需要に応じて操縦士を養成する機関としての重要性は、十分に認められるものである。しかしながら、今日においては、航空会社や民間養成機関等による操縦士養成が行われており、そのルートが多様化してきていることから、将来的には、安価な授業料による操縦士養成サービスの提供が可能な航空大学校の存在は、本事業への民間企業の参入を抑制し、民間ビジネスの成長を阻害する要因になりかねないと考えられる。このことから、航空大学校が行う操縦士養成への国費投入については、適切に見直しが行われるべきであり、その授業料については、広く人材を発掘し育成する観点にも配慮しつつ、受益者負担の拡大について検討すべきである。なお、高額な授業料ゆえ、教育の機会均等の確保が困難になるとの懸念が生じ得るが、これについては、必要に応じ、学生への奨学金の支給等を用いることにより対応されるべきと考える。

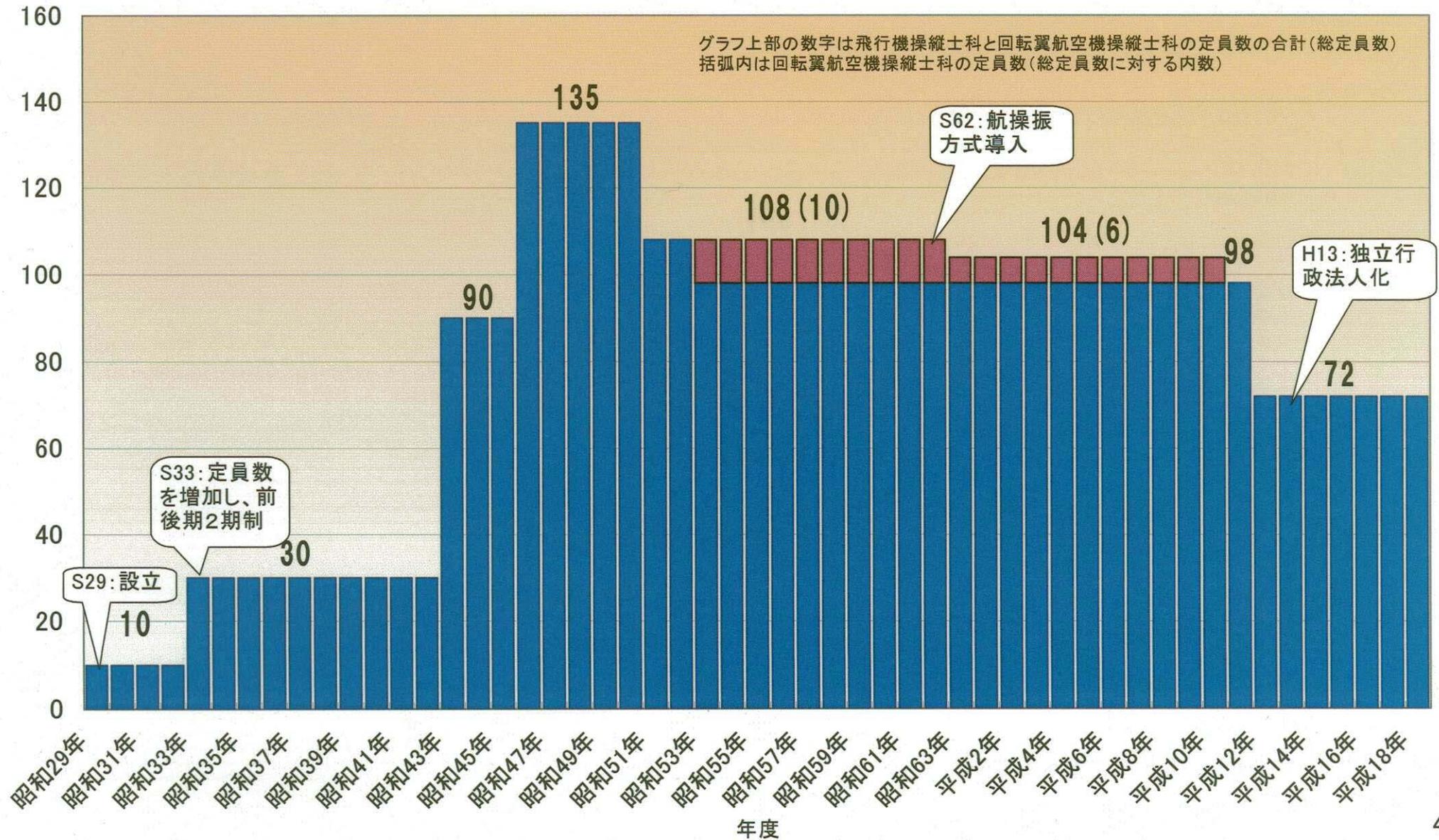
また、航空大学校は、操縦士養成のための専門学科を設けようとしている大学に対し、ノウハウが不十分な点を補うべく技術支援を行っている点で重要な役割を果たしており、当該事業が、今後一層求められる機能と考えられることから、民間養成機関の成熟状況を見極めつつ、民間養成機関への技術支援に業務の重点を置くべきである。

さらに、将来において、民間養成機関の成熟状況を見極めつつ、航空大学校の業務の在り方について、検討を開始すべきである。

【具体的施策】

- ・航空大学校の授業料については、広く人材を発掘し育成する観点にも配慮しつつ、受益者負担の拡大の可能性について検討すべきである。【平成20年結論、以降速やかに措置】
- ・操縦士の養成については、民間での養成も行われている現状にかんがみ、航空大学校においては、民間養成機関への技術支援にも重点を置くべきである。【平成20年度以降逐次措置】
- ・また、将来において、民間養成機関の成熟状況を見極めつつ、航空大学校の業務の在り方について、検討を開始すべきである。【平成20年度以降検討、平成22年度結論】

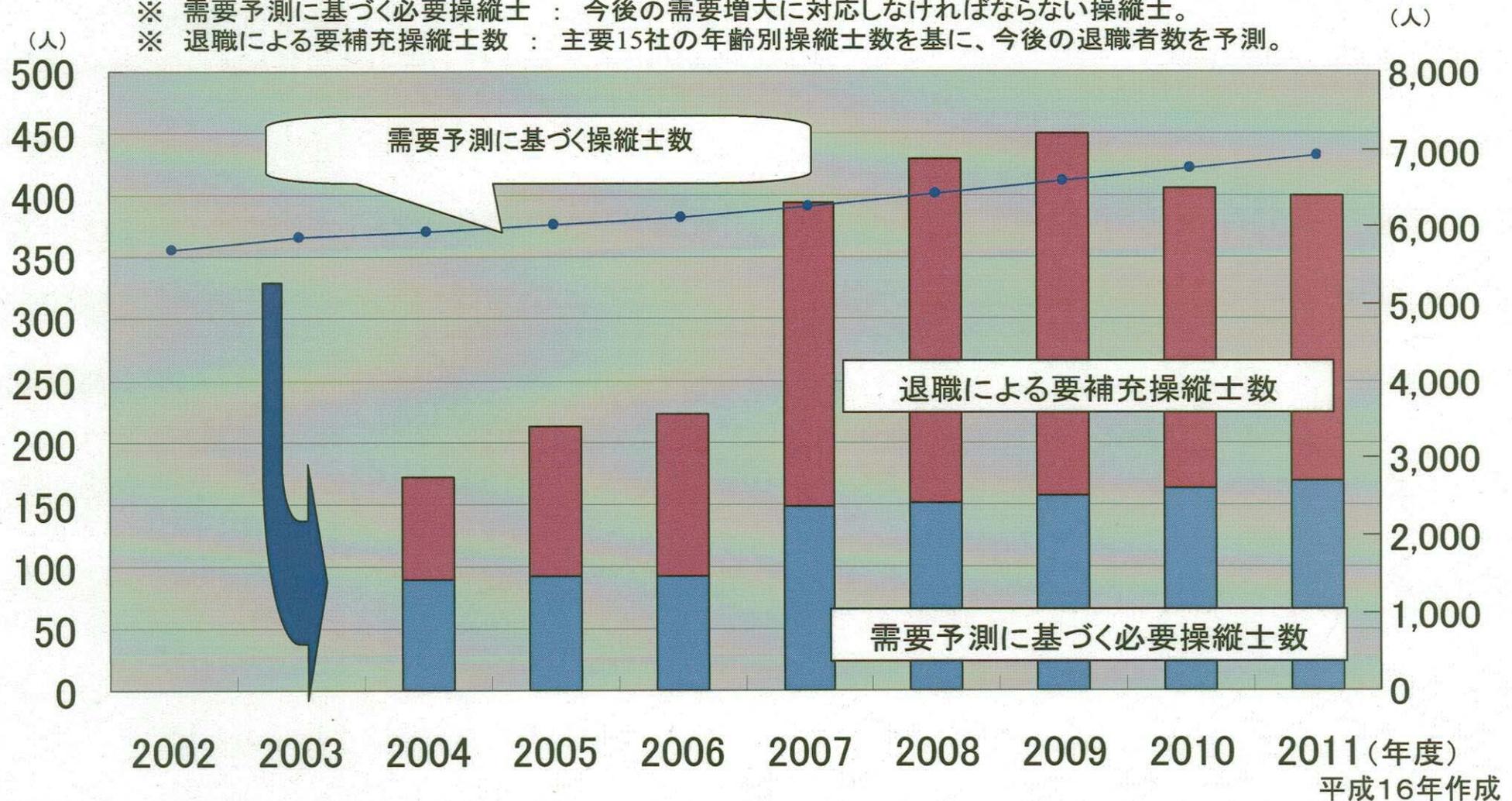
航空大学校における学生定員の推移



操縦士の需要予測について

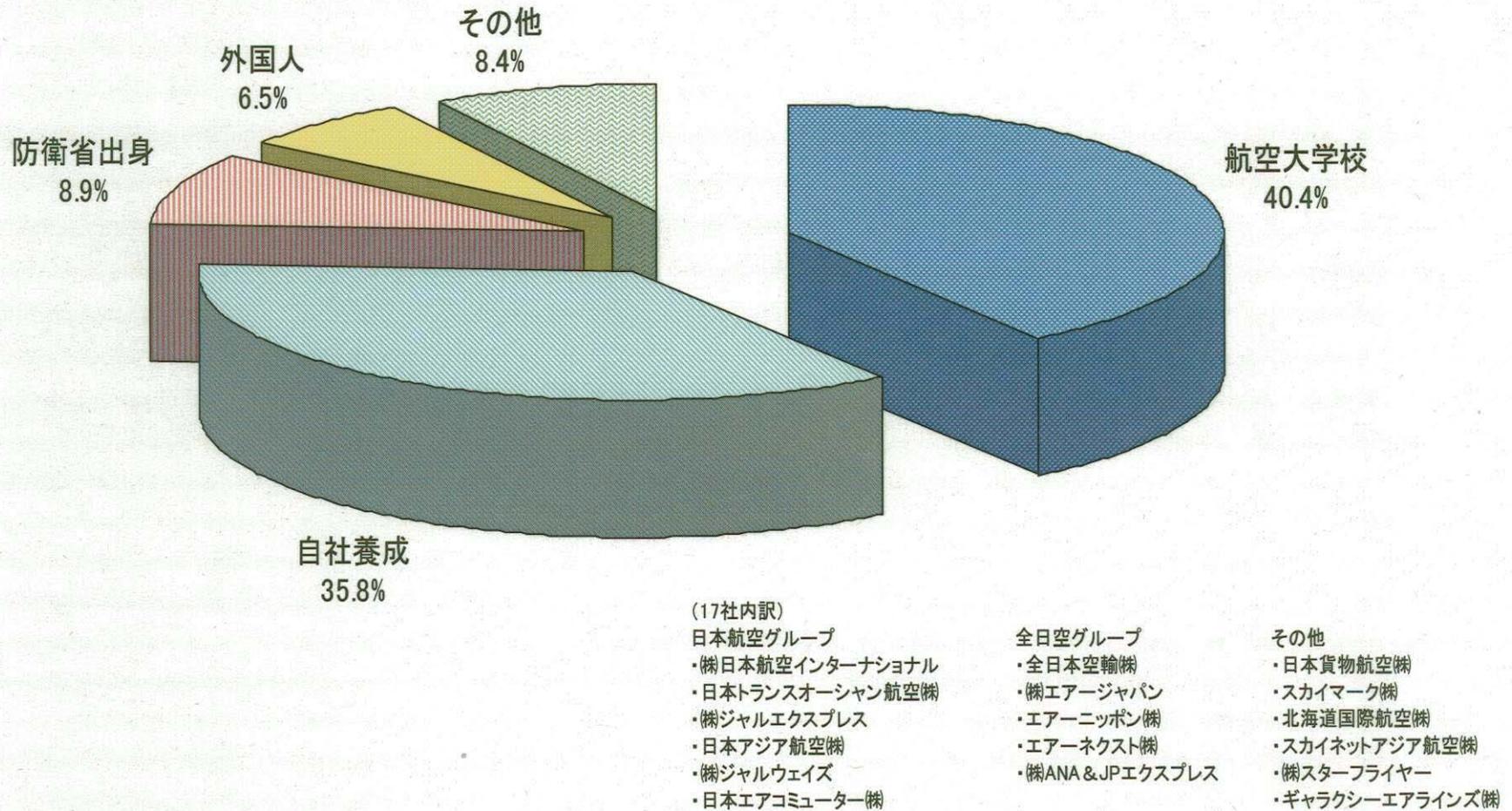
2007年度以降、団塊世代の大量退職と航空需要の増大と併せて
年間**400~450名**の操縦士確保が必要と予測される

- ※ 需要予測に基づく必要操縦士：今後の需要増大に対応しなければならない操縦士。
- ※ 退職による要補充操縦士数：主要15社の年齢別操縦士数を基に、今後の退職者数を予測。



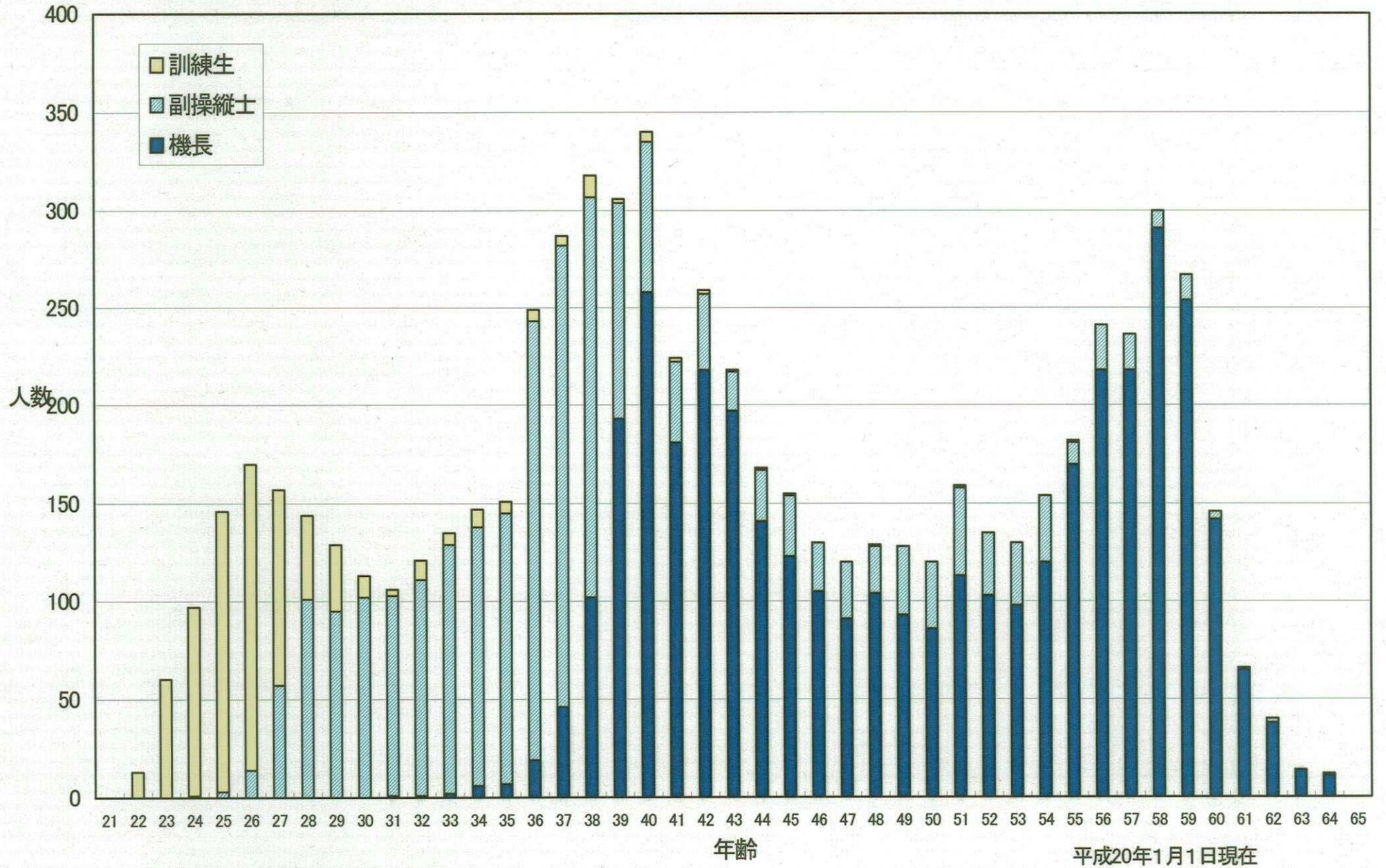
※空港整備のための発着回数の将来予測(平成14年)より算出

主要航空会社における操縦士供給割合



総数6,193人(機長、副操縦士のみ)平成20年1月1日現在

操縦士及び訓練生の年齢構成(主要航空会社17社)



航空大学校第二期中期計画の概要

1. 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

- 1) 教育業務、教育支援業務等の精査・見直しを行い、教育支援業務の一部民間委託等を実施して業務の効率化等を進め、これら業務に従事する常勤職員の約10%程度を削減。また、エアラインパイロット養成事業に照らし、教育の内容・体制の見直し等に取り組むことを記述。
- 2) 国、民間、大学等との人事交流を各事業年度において、職員の約10%程度実施。
- 3) 業務運営の効率化
 - ① 教育・訓練業務の効率化について、宮崎学科課程の短縮及び多発・計器課程の学科短縮により学科養成期間を6ヶ月から4ヶ月に短縮し、多発・計器課程の実科教育を6ヶ月から8ヶ月に充実。
 - ② 一般管理費を、初年度の当該経費相当に5を乗じた額の6%程度抑制。
 - ③ 業務経費を、初年度の当該経費相当に5を乗じた額の2%程度抑制。
 - ④ 教育コストの分析・評価・明確化を行いコスト抑制に努める。

2. 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

- 1) 教育の質の向上
 - ① エアラインパイロットに求められる知識・技能等を把握し教育に反映。また、エアラインパイロット経験者を招聘し、教育の内容及び教育体制等を充実。
 - ② 追加教育を現行の10時間から標準教育時間の20%まで拡大。
 - ③ 教育の質の向上及び民間養成機関の育成振興に資するための調査研究を充実。
 - ④ 質の高い学生の確保に向けた広報活動の充実及び入学試験制度の継続的評価及び入学試験制度への反映。
- 2) 航空安全に係る教育の充実
 - ① 理事長のリーダーシップの下、安全推進方針を策定のうえ事業年度毎に安全業務計画を作成・実施。
 - ② 安全監査プログラムを策定し、安全監査を年1回実施。
 - ③ 学生への安全教育を従来の40時間から50時間に充実。
 - ④ 安全委員会を毎月1回開催し、安全情報の周知徹底を図る。

3) 航空技術安全行政の技術支援機能の充実

①国の操縦職員の訓練実施。

②航空技術安全行政における規制／基準の策定や評価の場へフィードバックする機能を充実。

4) 成果の活用・普及

標準的な教育教材及び教育・訓練内容（シラバス）の提供、標準的教育方の指導及び事故防止対策の安全管理手法の指導を通じ、民間操縦士養成機関の育成・振興を図る。

5) 企画室の設置

一層の効率化の推進、業務の質の向上、教育訓練の安全確保及び航空技術安全行政の調査研究等の実施に向けた体制の充実強化。

3. その他主務令で定める業務運営に関する事項

○人事に関する計画

一層の業務運営の効率化及び適正化を図るとともに行政改革の重要方針を踏まえ、適切かつ計画的な人員配置に努めることとして、次の2項目を記述。

①行政改革の重要方針を踏まえ、前中期目標期間の最終年度を基準として、本中期目標期間の最終年度までに常勤職員を約10%程度削減。

②国家公務員の給与構造改革を踏まえた役職員給与の見直しを進める。