

平成22年7月26日

【事務局】 定刻前でございますが、皆さんお揃いになりましたので、ただ今から国土交通省独立行政法人評価委員会第18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をお集まりいただきまして誠にありがとうございます。私、事務局の海事局海技課海技企画官の阪本でございます。本日の進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

初めに、今般、多数の委員及び臨時委員の交代がありましたので、委員を辞任されました方々、また、ここにおられます委員の皆様、並びに事務局の紹介をさせていただきます。

まず初めに、辞任されました委員及び臨時委員、4名の方々をご紹介します。

分科会長であられました杉山委員につきましては2月25日付で、また、吉田委員につきましても3月31日付で辞任されました。臨時委員につきましては、豊田臨時委員、佐伯臨時委員が7月1日付で辞任されました。

次に、本日ご出席の委員の皆様を紹介させていただきます。

まず最初に、明治大学経営学部教授の石津委員でございます。

【石津委員】 石津でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 続きまして、中央大学法学部教授の工藤委員でございます。

【工藤委員】 工藤でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 続きまして、辞任されました吉田前委員の後任といたしまして、帝京大学経済学部観光経営学科教授の酒井委員でございます。

【酒井委員】 酒井でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 次に、前任の杉山委員の後任といたしまして、大阪産業大学大学院経営・流通学研究科長の宮下委員でございます。

【宮下委員】 宮下でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 なお、宮下委員におかれましては、6月9日付で臨時委員から委員に就任されております。

次に、臨時委員の方々をご紹介します。

東京海洋大学名誉教授の桑島委員でございます。

【桑島臨時委員】 桑島です。

【事務局】 次に、前任の豊田臨時委員の後任といたしまして、社団法人日本船長協会副会長の小島委員でございます。

【小島臨時委員】 小島です。よろしくお願いいたします。

【事務局】 続きまして、たをの海運株式会社代表取締役社長の埴野委員でございます。

【埴野臨時委員】 埴野でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 続きまして、元エア・ニッポン株式会社常勤監査役の高田委員でございます。

【高田臨時委員】 高田です。よろしくお願いいたします。

【事務局】 次に、宮下前臨時委員の後任としまして、関西大学政策創造学部教授の羽原委員で

ございます。

【羽原臨時委員】 羽原でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 最後に、佐伯前臨時委員の後任といたしまして、川崎汽船株式会社専務執行役員の吉田委員でございます。

【吉田臨時委員】 吉田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 また、本日は、国土交通省独立行政法人評価委員会の家田委員長にもご出席をいただいております。ご紹介いたします。

【家田委員長】 家田でございます。よろしくお願いいたします。

ちょっとしゃべっていいですか。本当は、僕はこの分科会のメンバーではないのですが、特にお願いして、オブザーバーとして出席させていただいている次第です。

と申しますのも、独立行政法人は国交省の中にいっぱいあるんですね。20あって、その全体の委員長が私なのですが、自分の得意な分野は比較的分かるにしても、分からない分野がいっぱいありまして、特に教育関係をされているところは、自分が習ったことがあるわけではないものですから、是非、業務の内容等も知っておかなければいけないということで出席させていただいている次第でございます。

したがって、通常の皆さんの委員とは違って、私は自分で採点はしませんけれども、是非、皆さんの議論を聞かせていただきたいということでございます。

もう1つ、委員長としてお願いしておきたいと思っておりますのは、この独立行政法人、いろいろなところで話題になるところでありまして、その評価についてもできる限り客観的で厳正な評価をやっていただく。これは当たり前のことなのですが、そうしていきたいし、それと同時に、この20もある独立行政法人の中でも、随分様子が違うんですね。研究をやって論文を稼いでいくというようなところもあるし、こちらのように着々と若い人たちを教育していくところもあるし、いざというときに備えて海上の安全を確保するというようなこともあります。いろいろ種類があって、それぞれの種類ごとに本当は評価すべきこともおのずから違ってくるのですが、つつい、総務省的な考え方からすると、みんな一律の評価をしたがるんです。だけど、決してそれがいいことではなくて、こちらの対象にしている3つの法人については、その法人の特徴をよく踏まえていただいて、段々、こういう指標を入れたほうがいいのではないかとか、是非、前向きな改善といいますか、改良といいますか、そんなことも皆さんでご議論いただいたらと思っております。

いずれにしても、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 どうもありがとうございました。

なお、本日、鈴木委員及び廻委員からは欠席のご連絡をいただいております。

続きまして、事務局の紹介をさせていただきます。

海事局海事課長の尾形でございます。

【尾形海技課長】 尾形でございます。

【事務局】 同じく海技課船員教育室長の金田でございます。

【金田船員教育室長】 金田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 同じく海技課企画調整官の清水でございます。

【清水企画調整官】 清水でございます。よろしくお願いします。

【事務局】 海技課船員教育室課長補佐の加納でございます。

【加納課長補佐】 加納でございます。よろしくお願いします。

【事務局】 また、本日は、国交省の評価作業を取りまとめております政策評価官室から、川中政策評価官も出席しております。

【川中政策評価官】 よろしく申し上げます。

【事務局】 以上で事務局の紹介を終わらせていただきます。

次に、事務局を代表いたしまして、海技課長の尾形からご挨拶を申し上げます。

【尾形海技課長】 代表いたしまして私のほうからご挨拶をいたしたいと思っております。

本日は分科会の皆様方、大変お忙しいところ、またお暑い中、お集まりいただきまして大変ありがとうございます。皆様方には、非常に日ごろからこの分野のことについてご理解とご支援をいただき、また、厳しいご指導もいただき、この場をお借りして厚く御礼申し上げたいと思っております。また、家田委員長におかれましては、この分野の仕事に温かい関心と積極的な関与をいただきまして、改めてありがたいと思っております。

まず冒頭、事務手続上のいろいろなお詫びを申し上げたいと思っております。昨年からの政治的な動きの絡みもありまして、総務省側の作業がかなり遅れたと聞いております。弁解になりますが、そういったこともあって、皆様方への事前説明が大幅に遅れましたほか、今回新たに就任されました方々の任命が、本委員会の直前のタイミングになってしまったというようなことで、大変ばたばたしてしまい、申し訳なく思っているところでございます。この点も、この場を借りてお詫び申し上げたいと思っております。

もう少しお話しいたしますと、事業仕分けのことがございまして、昨年来からの動きでありますけれど、とにかく新しい政権の目玉事業ということでございます。

航海訓練所と海技教育機構は昨年の暮れに、そして航空大学校は今年4月に、それぞれ対応がありまして、基本的に自己収入を増やせとか受益者負担を高めろとか、とにかくスリム化しろというようなことが言われております。

そういう中で、独法の抜本的な見直しという議論も動いていて、閣議決定などもありましたし、さらに、第3弾の仕分けも予定されているやに聞いているところであります。ますます独法に対して世間の目が向けられており、厳しい対応を迫られているわけでございますが、そういう中、やはり専門家で構成されているこの分科会、あるいは家田委員長からのご指摘というものが、大変、今後の運営上の参考になるものと思っておりますので、どうか今日はフルーツフルな議論ができますよう、よろしくお願いしたいと思っております。

本日、3法人につきまして、財務諸表の承認に当たっての意見具申、それから業務実績の評価ということをやっていただくということでございます。さらに、航空大学校につきましては、重要な財産の処分に係る中期計画の変更についての意見具申というものがございまして、さらに総務省からの指摘事項への対応実績の評価というものもございまして。

こういったことについて、多岐にわたり長時間ご審議いただくわけでございます。お疲れのところ、誠に恐縮ではありますが、どうかよろしくお願いしたいと思っております。

簡単ではありますが、事務局の代表としてご挨拶させていただきました。どうぞよろしくお願い

いたします。

【事務局】 では、まず初めに、定足数の確認でございます。当分科会の委員等の定数は12名のところ、現在、10名のご出席をいただきましたので、過半数を超えており、議事を行うための定足数を満たしておりますことをご報告いたします。

また、本日の議事につきましては、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おり原則公開でございますが、審議の円滑な遂行に影響が生じるものとして、年度業務実績の評価に係るものについては非公開とさせていただきます。

続きまして、お手元の資料を確認させていただきます。資料をご覧ください。

お手元には、資料1、「平成21年度財務諸表」。資料1-1という枝番がついているものです。続きまして資料2、「平成21年度業務実績報告書」。資料2-1という枝番がついているものです。続きまして資料3-1、「平成21年度業務運営評価説明資料」。資料3-1というタグがついたものでございますが、最初に「業務運営評価説明資料の変更について」という一枚紙がつけてございます。その次が本資料ということになります。

それから資料4、「平成21年度業務実績評価調書の分科会長試案」。資料4-1の別紙といたしまして、『「平成20年度における国土交通省所管独立行政法人の業務の実績に関する評価の結果等についての意見について」等への対応の実績』と、その別紙をつけてございます。

今、お手元には用意してございませんが、この後、航空大学の資料にはさらに「重要な財産の処分等について」という資料もご用意させていただきます。

以上、遺漏ございませんでしょうか。

資料のほうは2分冊になってございますが、もう1つのほうは海技教育機構の資料でございます。枝番で2番を振ってございます。

それから、席上にごございます緑のファイルでございますが、このファイルの中には、評価委員会及び分科会の委員名簿、並びに関係法令集、及び評価委員会や分科会の議事要旨などを綴っております。

また、昨年度の国交省所管の全法人の評価の分布、それから、本日ご審議いただく各法人の分科会長試案を挟み込んでございます。「分科会長試案の評価の分布状況一覧表」でございます。

なお、この緑ファイルにつきましては、席置き資料といたしまして、委員会終了後に回収させていただきます。お持ち帰りにならぬよう、一つよろしく願いいたします。

資料につきましては、この緑ファイル以外はすべて公表の扱いとさせていただきます。

なお、既に事前説明時にもお伝えしておりますが、過去の当分科会におけるご意見を反映いたしまして、昨年度と同様に、資料3の業務運営評価説明資料には、法人による自己評定というものを記載しております。

以上、資料についてでございます。

それでは、まず最初の議題であります、当教育機関分科会長及び分科会長代理の選任に入らせていただきます。

先に申し上げましたとおり、前杉山分科会長が2月に辞任されましたので、改めて分科会長及び分科会長代理を選出する必要があるでございます。

分科会長及び分科会長代理の選出につきましては、国土交通省独立行政法人評価委員会令第5

条第3項により、分科会長は当該分科会に属する委員の互選により選出する。また、同第5項に、分科会に属する委員のうちから分科会長があらかじめ指名する者が、その職務を代行すると規定されております。

したがいまして、まず石津委員、工藤委員、酒井委員、宮下委員の4名の中で、分科会長を互選いただきたく存じます。

【石津委員】 これまでさまざまな審議会に携わってこられて、また経営についても大変お詳しい宮下先生がご適任ではないかと存じますが。

(「異議なし」の声あり)

【事務局】 ただ今石津委員から、分科会長には宮下委員が適任というご推薦がありましたが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【事務局】 よろしいですか。

宮下先生、いかがでしょうか。

【宮下委員】 それでは引き受けさせていただきたいと思います。

教育を通じて人間をつくるというのが、この分科会の担当しております3法人の職務、責務でございますので、そういう目から、本日、いろいろなご意見をいただければと思っております。どうぞよろしく願いいたします。(拍手)

【事務局】 では、宮下委員を当分科会の分科会長ということに決定させていただきます。

次に、分科会長代理でございますが、分科会代理は分科会長が指名するという規定になってございます。

【宮下委員】 引き続き、現在代理を務めていただいております石津委員にお願いしたいと考えておりますが、石津委員、いかがでございましょうか。

【石津委員】 はい、お引き受けさせていただきます。

【宮下委員】 どうもありがとうございます。それでは、石津委員を分科会長代理に指名させていただきます。

【事務局】 どうもありがとうございました。

それでは、分科会長代理は引き続き石津委員ということでよろしく願いいたします。

それでは、次の議題に入らせていただきます前に、事務局から1点、評価の基本方針その他の変更につきましてご報告いたします。

事務局資料1をお手元にご用意しております。既に事前説明等でご報告させていただいておりますが、6月25日に「評価の基本方針」及び「判断基準等に係る指針」等が改正されております。

まずは「評価の基本方針」についてご説明いたします。事務局資料1、新旧対照の資料をご覧ください。業務実績評価に関する基本方針の新旧対象でございますが、左の欄に記載しておりますのが改正した基本方針の抄でございます。

1枚目の下のほうの枠囲みのところをご覧ください。これまで、業務実績評価は、右に書いてございますとおり、5点から1点という数値で評定していたわけでございますが、今年度の評価から、SSからCの記号で評定することに変更いたしました。SSは「中期目標の達成に向けて

特筆すべきすぐれた実施状況にあると認められる」。また、Sにつきましても「すぐれた実施状況」、Aは「着実な実施状況」、Bは「おおむね着実な実施状況」、Cが「着実な実施状況にあると認められない」というように、段階的にSSからCの評定ということに変更いたしました。

次に、裏の2ページ目をご覧ください。中ほどの「②業務運営評価における実施状況全体に係る判断」というところでございます。

これまででは数値評価をしていたため、機械的にその数値を合計して、それで「順調」等の判定をしていたわけですが、今回は記号に変わりましたので、そういう機械的なものではなく、各評定ごとの項目数の分布状況を示すことで、その全体像を表すということにしております。

お手元の資料に「総合的な評定」というものの様式をご用意させていただいております。この「総合的な評定」の一番上の部分に、評定の分布状況を項目ごとに項目数を記載して、その状況を棒グラフで示すということに変更してございます。

次に、もう一度事務局資料1の2ページに戻っていただきまして、「3. 総合評価」の部分でございます。これまでの総合評価は、法人の業務実績等に対応して記述により評価するのみでしたが、今回からは記述の評価に加えて総合評定というものを記号で記載し、その評定理由も記載することとしております。

お手数ですが、もう一度先ほどの「総合的な評定」のフォーマットの、下の部分をご覧ください。総合評価の中で法人業務の実績、課題、改善点、業務運営に対する意見等、その他、この記載部分は前回と変わりございませんが、その下の総合評定というところで、SSからCの記号を記載する。また、その評定を行った理由をその右に記載するという方式に変わってございます。

続きまして、事務局資料2をご覧ください。「判断基準指針新旧対照表」でございます。ポイントのみをご説明させていただきます。1ページの最終部分から2ページにかけまして下線を引いてございますが、「年度評価は委員長の同意を得て分科会の議決をもって委員会の議決とすることができる」という内容でございます。このことは、既に国土交通省独立行政法人評価委員会令にも明記されている内容でございますが、誤解等が生じないようにという趣旨で、この判断基準にも追加で明記したものでございます。

裏面、2ページの上から4行目になります、「4. 」をご覧ください。上から3行目でございますが、『SSの評価については、抑制的に、「滅多につかない」ものとして扱うべきである』とあり、この後の下線の部分でございますが、「この場合、特筆すべきと判断した理由として、他の項目における実績との違いを明確に記述するものとする」という一文がつけ加わってございます。

続いて「5. 」をご覧ください。同じく左側でございますSの判断基準ですが、「単に順調に目標を達成しているのみならず、それ以上に積極的に評価すべき付加的な実績・内容が必要」とされてございます。したがって、単に順調に目標を達成している場合はAの評価ということになります。

3ページ目にも改正した部分がございますが、この部分は形式的な改正でありますので、特に内容が変わるというものではございません。

最後に、事務局資料3をご覧ください。「評価委員会運営規則新旧対照表」でございます。今般、家田新委員長が就任されたことを期に、委員長のご意向を受けまして、委員長は所属をして

いない分科会であっても会議に出席し、発言することができるという旨、改正してございます。
下線の部分でございます。

以上、評価の基本方針その他についての説明を終わらせていただきます。

ただ今の説明につきまして、ご質問がありましたらお願いいたします。

よろしいでしょうか。

【工藤委員】 最後のところなのですが、運営規則はあくまでも運営規則ですから、そんなに細かくなくてもいいと思います。家田先生はよく存じ上げているので別にいいと思うのですが、委員長が分科会に出席して発言することができるということをずっと継続していると、評価の内容に関することについてのご意見を言うこともできるという風になってしまう可能性があります。これは趣旨としては、要するに評価を下すのではないけれども、発言できるということですよ。

【事務局】 そのとおりでございます。

【工藤委員】 やはり、規則にこの項目をわざわざ入れたのであれば、そのことを明言したほうがいいのではないですか。つまり、家田先生はそういう方ではないかもしれませんが、将来的に、非常に発言するのが好きな方が来て…。そうなることは厳密に言うとまずいことで。すみません、法学部なのでいろいろと言ってしまっ。

要は、ご所属でない分科会の中で、分科会が本来決めるべき評価に対してのご発言があるようなことがあってはいけないので、評価については発言できないと書くか、オブザーバーとして来ていただくのであれば、そのことは別にわざわざ規則に入れなくてもいいか、どちらかにしたほうがいいのではないかと思うのですが。ご検討いただけますか。

【事務局】 この規則につきましては、国交省の評価委員会を開催いたしまして、このように改正案をご提示して、委員の方々に見ていただいたという経緯がございます。

ただ今、工藤委員からご発言がありましたことについては検討させていただきます。

ほかにもございますか。

それでは、本題のほうでございます。次の議題であります、航海訓練所の議事に移らせていただきます。よろしいでしょうか。

それでは、お手元の資料1-1、資料2-1、資料3-1という、枝番が1のついた資料、表が「財務諸表 独立行政法人航海訓練所」という資料でございます。この資料をご用意ください。

ここで、法人側の岡野理事長を紹介させていただきます。

【岡野理事長】 岡野でございます。よろしくお願ひいたします。

【事務局】 法人側の他の方々につきましては、発言時に職名及び氏名を述べていただきます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宮下分科会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願ひいたします。

【宮下分科会長】 それでは、事務局に代わりまして、議事を進めさせていただきます。

本日の分科会では、航海訓練所、海技教育機構、航空大学校の各法人ごとに2つずつの議題がございます。1つは平成21年度財務諸表の国土交通大臣の承認に当たっての意見具申を行うこと。2つ目は平成21年度業務実績の評価を行うこととでございます。ただ、航空大学校につきましては、追加といたしまして3番目に重要な財産の処分計画の認可に当たっての意見具申を行う

ことも予定いたしております。

各法人の審議時間はそれぞれ60分を目安といたしてありまして、従来どおり財務諸表、業務実績報告について、各法人からそれぞれ説明をしていただき、次いで、皆様のご意見を伺いながら審議を進めてまいりたいと考えております。

それでは、早速でございますが、財務諸表について法人から説明をお願いいたします。

【岡野理事長】 それでは、資料1-1をお願いいたします。財務諸表につきまして、貸借対照表、損益計算書、及び決算報告書によりご説明をいたします。

なお、航海訓練所は通則法に定めます会計監査法人の監査を要しない法人ではありますが、適正な経理処理を図るために、監査法人、税理士法人及び弁護士と業務支援契約を結んでおります。

それでは、資料1-1、最終ページになりますが、順序が逆で申し訳ありません、決算報告書をご覧ください。

収入につきましては、その他の収入、寄附金等の増によりまして、決算額合計は当初の予算額よりも約8,000万円多くなりまして、約64億1,500万円となりました。

支出につきまして、業務費ですが、船舶運航経費の増加等によりまして、約9,800万円の増額決算となりました。この運航経費増につきましては、船舶燃料の異常な高騰からは脱したものの、引き続き高値で推移していること、及び一時先送りしました船舶の修繕を実施したことによるものです。

一方、人件費につきましては、前年度に予想外の退職者が発生し、その結果として新陳代謝が図られたこと、及び、公務員に準じてありまして、ボーナス及び俸給月額を引き下げたというようなことから、不用額が発生いたしました。

それらによりまして、支出決算額の合計は、当初の予算額よりも約2億6,000万円少ない、約60億7,400万円となりました。収入決算額合計から支出決算額合計を差し引きますと3億4,000万円少しになりますが、これが不用額となりました。

初めに戻りまして、2ページをご覧ください。

貸借対照表、左の欄、資産の部ですが、合計は1ページの一番下に示しております63億6,100万円。そのうち、中段にございますリース船舶、資産価値がゼロとなっております。これは、海王丸につきまして、21年9月でリース契約が切れたことにより、お示ししているところです。ただ、海王丸は引き続き実費相当の固定資産税及び消費税で保有者側と賃貸借契約を結ぶことにしたものですから、重要な財務情報の開示ということでここにお示ししているわけでございます。

右側、負債の部合計、2ページの中段になりますが、11億1,600万円になります。その上のほう、リース債務というところは、今の海王丸の関係で昨年度より大きく減っております。

純資産の部合計は、2ページの下から2行目になります、52億4,600万円。そのうち資本金につきましては50億700万円。これは全額政府の現物出資で、船舶、構築物、建物、土地ということでございます。

2つ目の資本剰余金につきましては、独立行政法人に移行後、国の補助金により整備をしました銀河丸などの取得価格を示しております。

次の損益外減価償却累計額は、国から現物出資されましたものの減価償却累計でございます。

利益剰余金につきましては、その合計が2ページの下から3行目になりますが、約5億2,200万円。そのうち当期未処分利益が3億4,000万円少しくなっております。

負債・純資産合わせまして、一番下の行、約63億6,100万円となりました。

続きまして、3、4ページをご覧ください。損益計算書です。

左側、経常費用のうち、業務費が一番下、右側に書いております約56億8,200万円。右側は一般管理費、4ページ中段になりますが、3億8,200万円。これに雑損を加えまして、経常費用合計は約60億6,500万円となりました。

左側のページに戻りまして、上のほう、3行目ですが、船舶燃料費は一時の著しい高騰から脱しまして、前年度と比較しますと2.3億円の減となっております。

次に4ページに戻りまして、経常収益合計は4ページの下から4行目、右のほうにお示しをしております約64億500万円ということでございます。

当期総利益、一番下の行は3億4,000万円。この額は、貸借対照表の当期未処分利益と決算報告書の不用額と同額となっております。通則法の規定によりまして、積立金として処理をする予定にしております。

以上、簡単ですが、財務諸表説明を終わります。ありがとうございました。

【宮下分科会長】 どうもありがとうございました。

ただ今のご説明につきまして、ご質問をお願いいたしたいと思えます。

【石津委員】 2点教えてください。後ろのほうに、行政サービス実施コスト計算書がございまして、これに控除される項目として幾つか挙がっております。この部分がいわゆる自主財源に当たるところだろうと思えます。今、独法に自主財源の確保ということが随分求められている時代だと思いますが、この金額的には、近年どういう推移になっているか。最近多くなっているとか少なくなっているとか、こういうところを努力して多くなっているとか、そういったところを教えてくださいたいということと、あと、寄附金が今回大変多かったと思うのですが、この内容についても教えていただけますか。

【岡野理事長】 行政サービス実施コスト計算書は7ページですが、控除の部分、推移ですが、上から順番にご説明いたします。

財務収益のところは、実はお金があまり動いていないということなのでしょうが、利子分が昨年度の5分の1ぐらいになっていると思えます。

2つ目の雑益ですが、これはあまり変わりなくて、実務研修とか附帯業務関係で入ってくるものでございます。

航海訓練受託料収入は、各学校側も大変厳しい中で協議を続けておりまして、年度ごとに約700万円ぐらいずつだったと思えますが、収入が増えてきているところだと思います。

SECOJの事務受託料は、徐々に右肩下がり、数十万単位でというところでしょうか。

次の寄附金収入が昨年度よりも多くなっておりますのは、新たに社船実習制度というものが設けられました。これは私どもの練習船実習と社船の実習が並列で行われるということでございますが、社船実習を実施できなかった船会社が生じることがございます。その場合、私どもがお預かりして学生たちを育て、それに対して船会社からお金が入ってくるというようなことで、寄附金の部分が多くなったというところでございます。

それよろしいでしょうか。

【石津委員】 トータルとすると、この自主財源としては増えてきているということですか。

【岡野理事長】 最後の、社船実習にかかわるところが、実はあまりメリットがなくて、21年度につきましては、その社船実習制度を構築中で、まだ確立していなかったのもので、そのまま自主財源的に使わせていただいておりますが、この制度が確立しまして、はっきりと寄附として入ってくる額が予測できることになりましたので、22年度は早速、運営交付金から切られる状況になっています。

【石津委員】 おっしゃる意味としては、自己収入が増えた分だけ交付金が少なくなってしまうということですか。

【岡野理事長】 ちょっと余計なことを言いました。

【石津委員】 はい。その場合、社船実習制度による収入は、やはり寄附金ということになるのですか。

【岡野理事長】 それは、私どもも寄附金として扱うようにという指示を受けているところです。

【野間理事】 今年度につきましても、同じ寄附金という形で扱っております。次年度以降については、一応…。

【石津委員】 また検討されるということですか。

【桑島臨時委員】 今の件でちょっとお話しさせてください。社船に行かせた学生の分を、船会社からいただくわけですか。

【岡野理事長】 いえ、例えばある船会社が5人の学生を受け入れなさいという条件があったとして、実際、実行上難しいので、3名はやりましょう、でも2名は自分の会社の船ではできませんので私どもでやるとなったとき、その2名分のお金が入ってくるという意味でございます。

【桑島臨時委員】 それは船会社から訓練所に。

【岡野理事長】 そうです。

【桑島臨時委員】 そうすると、例えば委託元である教育機関からの分はどこへ行っているのですか。その2名分については、両方とも訓練所が受けているということになるのですか。

【岡野理事長】 第三者委託と呼んでおりますが、各学校からはその2名の学生につきましては、受託料を免除しております。私どもが実際に委託を受けるのは学校からです。そのときにこの中に書いてあります航海訓練受託料という部分に当たる、21年度は5,000円を、1人1月当たりいただいておりますが、第三者委託の場合は、それが免除されます。それとは別に、船会社から寄附金として入ってくるということですか。

【尾形海技課長】 制度的なことなので事務局からご説明します。

もともと、船員の養成というのは国策で、昔は附属の施設等機関であった航海訓練所でやってきたわけです。それが独立行政法人になった後も、基本的には国費で交付金という形で養成するというをやっていたのですが、最近、海上運送法の中に、トン数標準税制の特例というものが盛り込まれまして、いわば税制の優遇措置を受ける海運会社は、これを受けるのであれば、他方でちゃんと自分のところで船員の養成を自前でやりなさいということが義務づけられたのです。

ですから、そのトン数標準税制の適用を受けるような大手の海運会社を中心なのですが、そう

いうところは、航海訓練所がやっていたようなことを自分の責任でやりなさいということになったわけです。そうすると、それは自分で対応しなければならない。それは自分の船でやる場合はそれでいいわけですが、もし自分の船でできなければ、航海訓練所をお願いすることになり、そうする以上、それはお金を払ってやってくださいと、こういう建前に変わったということです。

【宮下分科会長】 いわゆる規制緩和でして、船会社のほうもみずから船員を養成したいと。そういう力のあるところがおそらくトン数税制の適用を受けたいということなのではと思いますが、急にすべての枠を自分たちだけで社船実習するわけにはいかないの、申し訳ないけれども何人か分は航海訓練所が引き受けてくれないかという、そういう形で持ってきたのがこの寄附金収入ですね。それで、従来どおりのものが航海訓練受託料収入ということになっているわけですね。

これは昨年度からの制度変更に伴うもので、寄附金としての扱いはまた来年度から変わるかもしれないというお話なんですね。

変わらないですか。費用項目はこのままですか。

【野間理事】 多分、項目上は寄附金という項目が一番適切なのでそうしていますが、今年度以降、そこは変わらないという風に、今のところは考えています。

【宮下分科会長】 だから、初めて今回見る項目だということになるわけですね。

【桑島臨時委員】 もう一つ中身がよく分からない。ちょっと複雑になるので、後でお伺いさせていただきます。どういう学生がそういうことになっているのか等ですね。

【宮下分科会長】 はい。そうしたら桑島先生、石津先生、よろしいでしょうか。

【石津委員】 はい。

【宮下分科会長】 では、ほかにございますでしょうか。よろしゅうございますか。

【石津委員】 もう1つだけよろしいですか。業務費のところですが、船舶運航経費の増減というところが、燃料費の関係で相当動きがあるところだと思うのですが、その点に関して、燃料費の高騰とか下落という話はこれからも多分そういう時代なのかなと思っております。それを一定にする工夫というか、予算と決算の乖離を少なくするような工夫として、例えば為替相場でしたら一定期間固定するというようなことでやる場合があると思いますが、この燃料費に関しては、毎回幾らだったからこうだということやっていらっしゃるのですか。それとも何か工夫されていらっしゃるところがあるのですか。

【岡野理事長】 燃料費につきましては、船が走れば燃料を使う、燃料タンクに空きが出たときに購入するという基本的な考え方でやっています。例えば、安いときに買って陸上のタンクに貯めておくというようなことはしておりません。

【石津委員】 実際に貯めておくかどうかは別問題として、契約として何月から何月までの間はこの値段でというような、固定相場といいますか、そういうようなことはされていらっしゃるのですか。

【岡野理事長】 そういうことが可能かどうか、業者さんといろいろ交渉はしているのですが、何しろ扱う量が大変少量なものですから、そういう交渉の相手になりませんねという入り口の話が一つあります。

それが本当にいいのかどうかは分かりませんが、例えばそうやって何か月の間この金額でいきましようといったときに、異常に高騰したときには、油会社にとっては本当は値上げしたいのに

なかなか上げられない。一方、下がってきたときには、船会社のほうは下げてほしいと思うけれど、前段で損をしているところがあるから、なかなか下げませんよというようなところがどうも実態のようです。

我がほうはその都度買っているということで、平均してみますと、実際の市場相場でやっているものですから、そんなにおかしなことではなくて、むしろ市場よりも安く買えているのではないかなと思っております。

【宮下分科会長】 基本的にスポットでやっておられるということですね。

【岡野理事長】 はい。

【宮下分科会長】 よろしいでしょうか。ほかにご質問ございませんか。

【工藤委員】 先ほどの寄附金の話で、社船実習にできない分の学生の分を寄附金でということだったのですが、今後も寄附金でというのは、現状の区分からいうと寄附金なのかという気はしながら、ただし、本来的な実習とか、航海訓練所でもともとやっている研修と社船実習の性格を考えると、もしそういうものが増えてきた場合に、寄附金ということでずっと運営していくのが運営上正しいかどうか。貸借対照表とか行政サービスコストの計算上はそうなのかもしれないのですが、実態を考えると、船会社から逆に分担金みたいな形でとるということではできないのかなという気がちょっとするんです。

つまり、実質的には、本来自分たちがやらなければいけないけれども、各所でできないからまとめてそちらにお願いするというのであれば、研修機関としてのサービスをしているのであって、その受益をしているほうから見れば、自分たちでやらない分どこかにやっていただくということで、分担金という発想がありますよね。

だから、今後の課題だと思うのですが、今後検討していくときにそういう道もあるのではないかと。今は、例えば行政機関などが、市町村が自分のところで研修できないものは研修機関にやってもらう。例えば二十三区は個々には持っていないで、東京都の研修所でやってもらうときには分担金を払いますよね。それで、人数や実施内容に応じて額が増減する。そういうほうが、今後を考えていくときに、昨年度、21年度が初めてですが、それが恒常化していくときには、何かそういう仕組みづくりを少し考えたほうがいいのかと思うので、それは今回の評価とは関係ないですが、是非、ご検討いただけると…。

【岡野理事長】 ありがとうございます。先生のおっしゃるところはよく理解できるところです。この寄附の扱いにつきましては、海事局と打ち合わせた上でやっております。

【金田船員教室室長】 今の先生のお話、ご尤もだと思います。ただし、トン数標準税制のために海上運送法を改正しましてまだ2年目でございます、試行錯誤は当然必要だと思っておりますが、システムの話については、航海訓練所が1人で変えられることではありませんので、今後、先生のお言葉も踏まえながら検討が必要かと思っております。

以上でございます。

【宮下分科会長】 ありがとうございます。

新しい項目として出てまいりましたので、いろいろ皆さん、ご意見がおりかと思っておりますが、今後、姿が定まっていくということで期待したいと思います。

財務諸表についてのご質問は以上でよろしいですか。

では、審議のほうに入りたいと思いますが、ご発言をお願いいたしたいと思います。
特にございませぬようでしたら、「意見なし」ということにいたしたいと思いますが、いかが
でしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【宮下分科会長】 どうもありがとうございます。では、そういうことにさせていただきたいと
思います。

では、続きまして、次の議題でございますが、平成20年度業務実績について、法人のほうから
全項目を通して説明をお願いいたしたいと思います。

なお、別紙につきましては事前に送付いただいておりますので、時間が限られていることから、
説明のほうは結構でございます。

では、よろしくお願いいいたします。

【岡野理事長】 それでは、資料3-1をご覧ください。

先ほど事務局のほうから説明がございましたとおり、事前説明でこの5段表を使用いたしまし
たが、その後、いただいたご意見等を踏まえまして、多少修正を図りました。それをA4一枚も
ので資料の中にお示ししております。

それでは、この5段表の右から2つ目の欄、達成状況を中心に説明をさせていただきます。

1ページは、組織運営の効率化の部分でございますが、航海訓練所は全国に15あります学校
から、さらには海外・アジアの4カ国から実習生を受け入れまして、5隻の練習船で航海訓練
を実施しております。1つの船に、多いときには7つのコースの学生たちが同時に乗っているとい
うような状況になっているものですから、従来の役割分担ではとても立ち行かないというよう
なことで、船内組織の各部間の部の壁、あるいは職員と部員の壁を乗り越えて、訓練の役割分担
を見直す、その見直したもので今、トライアルを開始したという状況でございます。

次に3ページに飛びます。業務運営の効率化の推進でございます。

20年度の異常な燃料の高騰で四苦八苦した経験を踏まえまして、さまざまな節約対策を徹底
して、その結果、目標の数値を達成しております。

訓練の実施につきましては、どうしても燃料確保を優先するところから、船舶の中・長期的な
計画に基づく修繕をどうやっていくか、ぎりぎりな状態になっている実情でございます。

続きまして、6ページに飛ばさせていただきます。提供するサービスの改善という中の、三級海
技士養成の部分です。

①に海事英語訓練がございまして、日本人の学生は、外国人の学生と一緒に訓練を行っている
ときに、この海事英語訓練は最も効果があるわけですが、その期間は1年のうちのたかだか2月程
度です。そのほかの訓練期間も英語の訓練は続けているところですが、より効果を高めるために、
外部委託機関と契約をしまして、事前に入念な打ち合わせをした上で、停泊中の2日程度ですが、
ネイティブの講師を招いて海事英語訓練に取り組んでいるところでございます。

次に7ページになりますが、②、③はいずれも安全にかかわる部分です。

海運業界は安全最優先でやっているところで、当訓練所は国際労働機関が出している安全にか
かわるガイドラインを踏まえて研究をし、それから開発したプログラムがあります。また、当訓
練所は国際安全管理規則に基づきまして、安全管理システムをやっているわけですが、そのプロ

グラムやシステムを学生に経験させて、彼らがやがて卒業して船会社に行ったときに、安全活動にみずからスムーズに入っていける、あるいはその管理に携われるというような取り組みをしているところがございます。

次、9ページに入ります。四級海技士の訓練関係です。

四級海技士は、主として内航海運に就職していくわけですが、内航海運は即戦力の身についた新人船員を求めています。即戦力とは、就職後できる限り速やかに単独で航海当直ができる、あるいは1人で船首・船尾にあります甲板機器を操作できるということです。

船の安全、仲間の安全、自分の安全を守るにはどうしたらいいか、一人一人の役割をきちっと明示して、それを最後までやり遂げるというような訓練に取り組んでおりまして、彼らの積極性、責任感、自主性を引き出すような取り組みをしているところがございます。

続いて11ページにまいります。訓練の目標達成というところですが、その下のほう、アンダーラインで、「不安をできる限り取り除く」というような表現がございます。

現在、若者は共同生活の経験が全くなくて入学してくる。これはごく普通でございます。各学校の先生は大変ご苦勞をしているわけですが、そういう状況の中で、我々の船に彼らをお預かりしたときに、全く初顔合わせの若い学生たちが6人、7人、狭い部屋で共同の生活をし、そして訓練を開始していくということになると、彼らにとっては相当のストレスになっています。

そこで、もう少しきめ細かな指導をやろうではないかということで、21年度から、我々の教官が事前に学校側に出向いて子供たちに説明をし、その機会に先生方との意見交換をするというような取り組みを開始いたしました。

次のページ、12ページ、インフルエンザです。

これは皆さんも本当にお困りになったと思いますが、我々、学校側に協力をお願いしまして、乗船前に問診をする。乗船時点では体温測定をする、乗船してからは徹底して予防対策を講ずる。やむなく病人が発生した場合には、部屋替えをして、隔離部屋を設定して対処するというようなことをやりまして、大事に至らずに済みました。心底ほっとしているところです。それらを行いまして、修了率99%という実績が出ました。

次、13ページ、訓練機材の整備です。

操船シミュレーターというものがありますが、その活用について、とりあえずいろいろな活用の仕方がありますが、短期間、3.5カ月で養成する六級海技士（航海）の実習生を優先にそれを活用いたしました。

次のページ、A I S船舶自動識別装置というものがございますが、その有用性は海運界で大変高く評価されている一方で、手動入力の情報に正確ではないという問題が指摘されています。それらを踏まえまして、A I Sを適切に活用するためのシミュレーターを独自に開発いたしました。さらに、多くの実習生に効率的に訓練を行うために、それをシステム化して活用していこうというところがございます。

次に15ページ、意見交換会の開催です。

目標値を大きく、3倍近く上回っております。その主たる要因は、先ほど申し上げました、事前に我々から学校側に出向いて説明会をやるというような取り組み。それに、当所にとりまして大変大きな課題であります内航用練習船導入を図ろうとしているところですが、それに向けて

さまざまな意見交換をやったというところで、回数が大きく増えております。

次に17ページに飛びます。職員の研修です。

予算はもちろん右肩下がり、一方、実習生の数は増え、さらに新しい養成課程ができ、さらには規制の強化ということで、仕事量としては増えている中で、いかに組織として若い人材を育てていくか。これは大変重要な課題ということで、全員が共通にその課題を認識し、いろいろな取り組みをやろうということで研修内容を見直して、それでスタートをしたというところがございます。

18ページからは、安全管理の推進というところなんです。

18ページの中ほどになりますが、船舶の構造設備、それから船舶の運航基準、労働環境、生活環境、さらには人の健康、陸上から船に提供する情報を含みます支援、いずれも安全にかかわるもので、それをシステムとして文書化を図って、そのシステムをうまく動かしていくためには、一人一人がよくそのことを意識し、かつ組織としてどう風土をつくり上げていくかということが重要で、海上と陸上の職員が一堂に会して、安全に集中して議論をする安全推進会議、言ってみれば決起集会ですが、これを定期的に開催することにいたしました。

その結果としまして、ヒヤリハットが飛躍的に多くなりました。ヒヤリハット報告そのものも文書化を図るもので、24時間を通じて学生たちの教育指導に当たっておりますから、正直、面倒くさいものですが、しかし確実に進める必要があるということで、意識が高まってきていると捉えております。

次に21ページに飛びます。自己点検・評価関連です。

5隻の船、1年間に1回ずつ教育査察というものを行っております。実習の状況の評価していくわけですが、それはそれとしまして、いわゆる評価する査察チームと乗組員との直接的な意見交換は大変重要だと思っております。

いきなり意見をどうぞと言ってもなかなか出てきませんので、評価する項目ごとに、それぞれの船がどんな取り組みをしているのか、そこから始めて、いろいろ意見を交換しているということをしております。ここにはQSSというものがございまして、PDCAサイクルを進める訓練の質の改善、クオリティ・スタンダード・システムと言っていますが、これを進めておりまして、年度末には全体のマネジメントレビューをしまして、次年度の改善方向性を示していくというようなことをしております。

22、23ページは研究関連です。

独自研究、目標値18件に対しまして19件、共同研究、目標15件に対して17件を実施いたしました。新たに立ち上げました共同研究5件のうち2件は、全く新たな協定先になっております。

続きまして25ページに飛びます。社会に対する成果の普及活用といった観点の中の、技術移転関連です。

①は、私ども練習船に研修員としてお受けする数が目標値の3倍以上になっておりますが、これは国の運輸安全に係る大きな組織変更がありまして、それに関連したニーズが主たる要因でございます。

②の部分は、承認船員制度、外国人の持っている資格を日本の資格に認めましょう、そのため

には国内法の講習が必要だけれども講師が不足している、そこで訓練所から講師を派遣したというところでは。

2つ目、アジア人船員国際共同養成プロジェクト。これは日比の官労使で立ち上げたプロジェクトですが、我がほうの教官がフィリピンの練習船に出向きまして訓練の改善にかかわるアドバイスをしたということです。その実績につきましては、今年の2月に両国の船員政策フォーラムというものが開かれまして、そこで大変高い評価をいただきました。

次のページ、26ページの一番上に④とありますが、包括的な見直し作業を進めておりました船員の資格証明に関する国際条約ですが、その改正案がこの6月に採択されました。それまでの間、私ども職員が政府代表の一員として参加をいたしまして、改正案文の国際間調整など、大いに活躍をしております。

次に28ページに飛びます。研究成果の活用という内容です。

その中に、優秀講演賞というものがございます。これは東京都環境化学研究所との共同研究、具体的には船に対して陸上から電源を供給することによって大気環境がどう改善されるかという研究ですが、その発表に対していただいた賞です。

ところで、ここには全く記述はないのですが、つい数日前、1週間以内だと思いますが、NHKの朝の全国放送で、CO₂排出削減に係る大手造船所のセールスポイント3つが報道されました。そのうちの1つは、10年前に私どもの練習船の青雲丸を実験船として行いました共同研究の成果が商業化になってきているというところでは。

29ページは海事思想の普及の部分です。

中ほどにあります、地方自治体等と調整をしまして、航海訓練の途次、各地の港に寄港した際に、19のイベントに参加をしております。

下のほうですが、一般公開につきましては、今年も船内見学をした見学者の数は10万人を超えております。

片仮名で「シップスクール」というものが出てまいります、これは、船を見せてほしい、船の話を開かせてほしいというようなご要望がいろいろございます。それらに速やかに、柔軟に対応しようということで取り組んでいる活動を総称してシップスクールと呼んでいますが、21年度はトータル40回、それに参加した方は3,000名を超えたという状況でございます。

飛びまして33ページからは、予算資金計画等ですが、先ほどの財務諸表と重複しますので、説明は割愛をさせていただきます。

最終ページ、39ページは人事に関する計画ですが、これも説明は省略をさせていただきます。

駆け足で時間オーバーになりましたが、これで説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【宮下分科会長】 ありがとうございます。

では、ご質問を受けたいと思います。ただ今の説明につきまして、ご質問がございましたらお出しいただきたいと思います。

事前に目を通していただいているところで、今日、またご説明を受けたというところで、何かお気づきの点がございましたらお願いしたいと思います。

【家田委員長】 ちょっと聞いていいですか。個別の話はそれぞれご専門の先生が見ていらっし

やるからいいとして、自己評価でAとかSとかある中で、例えばSの中でも附属資料がついているものについていないものがあったり、附属資料でも、この仕事はこういうものですよということを説明しているものもあるし、なぜこれがSなのかという説得力を持つものもあるし、そういうのがついていないものもあるのだけれど。

この、少なくともSをつけるようなものについては、相当の客観的説得力がないと、委員の先生方もなかなかうんとは言わないと思うのですが。この資料のつくり方に関して、何かお考えがあったら教えていただけませんか。

【飯田理事】 訓練担当理事の飯田と申します。附属資料ということで相当数つけさせていただいておりますが、文言だけではなかなか難しいのかなという観点で、従来から作らせていただいております。

いろいろなパターンで作っているところはあるのですが、例えば説明で、「航海訓練を実施した」としている箇所の附属資料となる資料4ですと、どういうところからどういう学生をどういう形で実習を受け入れているかという風なことが見える形にしております。いろいろな資格がございますので……。

【家田委員長】 業務がこうですという説明は当然、附属資料として必要なのだけれど、やはり高い得点を自己評価するには、自分たちでもSと言うからには、これだけの客観的な事実があるからSをつけているのですよという、自信をお持ちだと思うんです。

その辺をもう少し、少なくともSをつけるようなものについては出さないと、「えっ」という感じを受けるのではないかと思うので。これは単にオブザーバーとして言うのですが、この後、分科会の先生方に評価していただいて、S以上がつくようなものについては、事後的でも結構ですけれど、もうちょっと資料を充実してもいいのではないかと思います。

【宮下分科会長】 例えば、今、家田委員長がおっしゃったのは、こちらのほうの実績報告資料集の22ページのところです。資料の14というのは、これは数値ですから示しやすいのですが、ヒヤリハット、その報告が非常に増えて、逆に本当の危険は減ったという、非常にいい成果を目に見える形で示していただいているんですね。こういう示し方、中には質的な評価もございますので、フィリピンに行かれての技術協力の成果がどうだったかこうだったかというのなかなか難しいのですが、示せるところはできるだけ示していただきたい。

今、非常に温かいご示唆をいただいたのですが、我々の結論がS以上になったような場合、それに対応したこちらの資料をもう一度作り直していただくとか、そういう作業をお願いできればと思うのですが。

そういうことは可能なんですか。

【家田委員】 議事録をとっているのかどうか知りませんが、とにかく、結果として納得できるというようなことが大事なことです。分科会長のご指示に従ってやっていただければいいと思いますが。

【宮下分科会長】 この分科会で、委員の皆さんが納得したとおっしゃればそれでいいかと思いますが。

家田先生がやっておられる鉄道運輸機構のほうは、いろいろ発明・発見とかいうのがございまして、非常に説明しやすいことがあるんです。工学系のものであるということもありまして。

こちらのほうの教育というのは、先ほども申しましたように、長い目で見て効果がじわじわと出てくるものだ。それをこの1年間で評価しなければいけないということですから、どだい無理なことを最初からお願いしていることになるわけです。長い年月の中で、今年どうだったかということですから。

だから、そのあたりのところを、ちょっと書きにくいかと思うのですが、工夫を今後もしていただければと思います。よろしくをお願いします。

【家田委員長】 やはりSというのは、計画に対するその実績という、その瞬間瞬間の見方もできるのですが、一番納得できるのは、今、分科会長がおっしゃった22ページの資料14にあるように、過去に比べても突出してという、これは説得力がありますよね。

つまり、時系列の中で見たときに、今年あえてSをつける、あるいはSSをつけるということの納得度のようなものは、やはり、どこから何を言われても自信を持って、という資料をつくる努力は必要かもしれないですね。

【岡野理事長】 ありがとうございます。確かに、ヒヤリハットの部分は、我々が見てもなるほどと思えるんです。ところが、若い子供たちが我々と一緒にやった成果がどこまで身について、それで現場で何ができるかという評価をどういう風にしたらいいか、評価の仕方がなかなか確立されておきませんので、例えば、現場でいろいろな実習をしたとき、ある機器をスタートして動かして、運転状況を確認するまでどんな手順でやっていくかというようなことを、チェックリストなどをつくって評価しているのですが、それをここでどうお示しすることができるか、いろいろと方法を考えていきたいと思います。

一方では、学生たちの資質がどう育っていくか。よし、おれはやはり将来船に乗って頑張るぞ、というような部分の評価の仕方をどうしていくかというところの悩みの部分もあります。あまりそれを点数評価してしまうと、彼らは、何だよ、人間を点数評価するのかというような、変な逆効果になるといけませんので、その辺も考えながら、ご指摘を踏まえてやっていきたいと思えます。

【宮下分科会長】 そうですね。相手は人間ですから。

【家田委員長】 冒頭申し上げただけけれど、すぐに、さあ新しいものを今度からやるぞ、なんて簡単にできないと思うのですが、例えば大学の中でも、コース・エバリュエーションということで、講義が終わった後は、いろいろな質問項目に学生が答えるようになっていくんです。それを何年も繰り返しますと、その個々人のよしあしではなくて、トレンドとしてどういう風に、顧客であるところの学生の満足度なりが高まったかとか低まったかとか、あるいは個々の科目の教え方に改善の余地があるのかなのかとか、分かるじゃないですか。

そんなたぐいのこととか、あるいはこういう技能的なチェックもあるとすると、その技能チェックの度合いがどのくらい変わったとか、そういうのを時系列で示されると、着実な成果というものは誰の目にも見やすいのではないかと思います。

【岡野理事長】 ありがとうございます。今の満足度調査というのは、組織全体としてやっているものもございまして、船それぞれで毎回毎回、学生を受け入れるたびに別な学生が来ますので、今度の学生はこういう学生だ、ではこんなことを目指してやろうとって事前の計画を立て、やってみて、全期間が終わる中間に満足度はどうかとやってみて、また改善を図っていくというこ

とは実際は常にやっているのです。

それを、例えば5年なら5年にわたってどう変わってきたかという、そののところですね。

【家田委員長】 毎年とらないとね。

【宮下分科会長】 何か委員会でもつくられないと、そういうシステムは維持できないですよ。FD委員会とかがそういうものだと思うのですが。どこの教育機関もなかなか苦勞しているところなのですがね。それをどこまで評価できるかということもなかなか難しい。学生への聞き方によりましてね。

【岡野理事長】 今、委員長がおっしゃったのは、CS分析と呼ぶものですか。

【家田委員長】 コース・エバリュエーションですか。ええ。

【宮下分科会長】 ありがとうございます。ほかにご意見よろしいですか。

【小島臨時委員】 ネイティブの英語の先生は何日と説明されましたか。

【岡野理事長】 2日程度です。

【小島臨時委員】 分かりました。3級のほうの話をさせていただきます。私も船会社にいましたので。

船社で訓練される方と、訓練所で訓練される方というのが分かれるわけですよ。片や船社のほうは、多分フィリピンクルーなどが混乗で乗っていて、日々英語で会話をしていると思うんです。訓練所の練習船で訓練する人は、どちらかという英語をしゃべる期間は少なくなってしまうと思うのですが。

それがいけないということではありません。船会社が即戦力でそういう人が欲しいというわけではないので。やはり中に入ってから会社で教えていったほうが、英語力というのは現実につくと思うので、そこでそんなに差はないと思います。

こういう委員会で言っていることかどうか分からないのですが、人間の資質というか、やはり今はもう寮生活が少なくなっているし、団体生活をする機会というのは、やはり練習船はすごく貴重だと思うんです。だから、即戦力以外に、やはり人間を磨くとか、先輩として訓練所の先生、教官が、学生にちゃんとしたアドバイスをしていくこととかも、すごく大切だと思うんです。そういうのは、この評価にはあまり出てこないと思うのですが、裏にはそういうことがあるということ、私は意見として持っています。

以上です。

【宮下分科会長】 ありがとうございます。ご意見ですね。

質疑のほうですが、何かございますでしょうか。

【羽原臨時委員】 修繕費に関して、実質的には航海訓練所の場合に持っている訓練船については、これはよく誤解が生ずるので、そうなったら困ると思うので、この場で申し上げたいのですが。

一般の財物・資産は、長くメンテナンスをしてもたせればもたせるほど評価が高くなりますが、船舶はそういうわけにいかないのです。15年を過ぎた船を大事に使ってメンテナンスされると、メンテナンス費用がどんどん加算してくるであろうし、今、30年目を迎えるような船を使っているというのは、少し安全面での面もありますが、もっとコスト引き下げという意味では、ライフサイクルマネジメントと申しますか、ライフサイクルコストで考えて、長期的に考えないと。

船舶はもう20年もするとぼろ船ですから。ぼろ船というか、老朽船ですね。老朽船を使いながら訓練をして維持させるというのは現場も大変ですし、コストもかえってかかるという面があるので、そこは自動車ではないので、国民的理解を得る上では非常に重要なポイントだと思いますので、できるだけ機材の更新というようなものを、今後は是非、大きな要素として入れる必要がありますね。

特に訓練船は、教育のためのものですから、システムを二重にしないといけません。それから居住空間を十分にとってつくらないといけませんので、いわば特殊船です。中身が違いますので、一般の貨物船だったら安くできるところを、やはり3倍以上かかると考えてもいいと思いますし、そのつくり方も、鋼材の安い時期にぱっと確保してつくるというわけにもいきませんから、そういった面の発想を入れていく必要があるかと思います。

ということで、修繕費はかなり、徐々に高くなっていくのではないかとということで、現場はなかなか大変だと思うのですが。これは推測ですけど。

【宮下分科会長】 普通のビジネスならばそれでいける。国家予算のほうで、船舶の建造費用をぼんと出してくださるのだったら、まさにそれで15年ごとに更新していけば、それで済むわけですよ。

そのあたりのところが、船員の委員会でも大変もめて。どういう代替船をつくるか。2隻あるうちの1隻しか代替しないとか。今の国家予算の中でですね。そういう問題がありますので、確かにそれは理論としてはそのとおりなのですが。船がなくなってしまうという危険のほうが大きい可能性があると思います。

では、よろしゅうございますか。では、評価の審議のほうに入りたいと思います。

では、これでご退出をお願いしたいと思います。どうもありがとうございました。

【岡野理事長】 ありがとうございました。

(法人関係者、傍聴人退室)

【委員】 どうもありがとうございました。

【委員】 今のようなご意見、是非、中期計画の意見具申等のときに言っていただくと、何らかのプレッシャーになると思いますよ。

【委員】 はい。まあ、航空機もそうだと思いますけれど、船舶の場合、特にそうだと思うんです。

【委員】 今、船舶はすごく大変な状況で、海上保安庁のほうの船舶の委員会にも入っているのですが、巡視船がほとんど30年を超えていて、一番新しいのが26年とか27年で、いつ沈んでもおかしくないような状況です。

【委員】 本当、そうですね。表からはペイントをきれいに塗って分からなくしていますし、現場を見ても「こんなにぼろぼろです」なんて絶対に見せてくれませんので、推しはかる以外にないのですが。

【委員】 いや、委員会にはさすがに、すごくやばい写真がいっぱい出るのですが。

【委員】 そうですか。もうぼろぼろですよ。

【委員】 ただ、国会のほうでお金をくれないので、という話になっていまして。実質的に、年間の修理とかメンテナンスにかかっている日にちが90日間ぐらい。ということは、3分の1ぐ

らいほとんど稼働していない状態なので、それって無駄じゃないですか、ということを上げますが、なかなか。先生たちが理解してくれない。

あれ、1回見せたらいいと思うんですよね、あのぼろぼろになって使っている写真を。

【委員】 それでは、時間の関係もございますので、先に進みたいと思います。

評価方法についての確認をまずしたいと思います。

評価方法につきましては、冒頭に事務局のほうからご説明がありましたとおりでございます、今般改正されました「業務実績評価に関する基本指針」に基づきまして、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、段階的評価を行うことになっております。SからCまでの5段階を基本として評定することになっておりますので、実施状況がどの段階にあるかを評定していただきたいと思います。

お手元の緑のファイルには、先日、皆様からいただきました事前評価を集計し、その結果から作成しました分科会長試案における評価の分布状況一覧表を準備しておりますので、ご覧いただきたいと思います。

試案における評定欄がございますが、それにつきましては昨年にならしまして、全委員の事前評定の内訳を記載した上で、評定が分かれた項目につきましては、異なった評定が3人以上となった場合には評定を空欄としております。つまり、異なった評定が2人以下の場合、AまたはSの評定を既に記入いたしております。

また、評定とは別に、各項目におけるご意見についてはそのまま記入をさせていただいております。

まず初めに、評定の決め方について確認したいと思います。

基本的には多数決で評定するものとし、AまたはSの評定を記載した項目につきましては、強い異論がなければ、皆様のご了解をいただいたものとして決定させていただきたいと考えております。

空欄の項目につきましては、ご意見をいただきながら評定を決定したいと考えておりますが、今回、3独法とも空欄の数が非常に多くて、すべてを審議するには時間が不足すると大いに懸念しております。

そこでご提案でございますが、3分の2の方、つまり12名のうち8名が同意されているという項目につきましても、強い異論がございませんようでしたら、皆様のご了解をいただいたものとして、その多数意見のほうに決定させていただきたいと考えております。3分の2の決定ですが、そういう取り扱いにさせていただいてよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 それでは、異議なくご了承いただいたということでございますので、そのようにさせていただきたいと思います。ご了解いただきましてありがとうございます。

なお、別紙の取り扱いですが、その内容は中期計画の達成にかかわるものとそうでないものがありますので、業務実績の評価とは切り離して取り扱うことといたしますので、その旨もご了解のほど、よろしくお願いたします。

それでは、審議時間の都合上、評定を空欄でお示ししている項目について、各項目ごとに主なご意見を事務局に説明していただき、評定を決定していきたいと思います。

先ほどご了解をいただきました、8名の方が同意されている項目につきましては、評価のみを説明させていただくということにさせていただきたいと思っております。

それでは、早速でございますが、事務局からの説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、お手元の資料4-1をご覧ください。横の表でございます。分科会試案です。

それでは、空欄のところのみを、評価のみのご説明、もしくは3分の2の方が同意されていない部分については皆様のご意見をご紹介したいと思います。

それでは資料4-1の5ページをご覧ください。

一番左に項目がございますが、三級海技士養成訓練課程及び指導要領の見直し。この項目でございますが、ここはAが3名、Sが9名で、今、分科会長から3分の2というお話がございましたが、それでいきますと評価はSとなります。

【委員】 よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 ありがとうございます。

【事務局】 続きまして7ページをご覧ください。

四級海技士養成訓練課程及び指導要領の見直しの項目でございます。この項目につきましては、Aが7人、Sが5人でございます。この部分は3分の2に達してございませんので、皆様のご意見をご紹介させていただきます。

まず、緊急に求められている若年船員の即戦力化を達成するための教育内容に創意工夫が認められる。特に一人当直体制の導入と実習生による自立したグループ業務完遂能力の育成は高く評価できる。

このように、即戦力化については評価できるというご意見が3名。特にその中で一人船橋当直が評価できるとおっしゃる方が2人ございます。

それから、内航船員の講義と実際の仕事のギャップをより少なくするように、内航船社から船舶管理実務者を招へいして講義をしているということがすばらしいという方がお2人ございます。また、ビデオによる教材の作成等によって、訓練内容の充実・強化が図られているといったご意見でございます。

以上です。

【委員】 ありがとうございます。

このところは、四級海技士の即戦力化ということで、いろいろ制度改革が図られておまして、それに航海訓練所は緊急の対応としてよく応えているというところが、評価した側のSの意見でございます。

ただ、3番目の下のところに、航海訓練所自身が書き込んでいるところは、今、いろいろと検討していることも多いということを書いておまして、上の部分だけであればSでよかったかなとも思うのですが、下のほうが、なおいろいろ検討しているというような書き方にもなっておりますし、Aの方が7名ということでございます。私としてはSをあげたいと思うのですが、特に強くサポートされる方がなければAにいたしたいと思っております。

よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 どうもありがとうございます。

では次をお願いいたします。

【事務局】 続きましては、次の8ページでございます。

実習生の適正な配乗計画と受け入れ計画及び訓練の達成目標の項目でございますが、Aが5人、Sが7人でございます。

ご意見といたしまして、実習生受け入れ容量に対する実績の割合が80%を超えている中、実習生全員の訓練終了を目指す処理の細かい訓練を実行し、フォローアップする体制を整え、またメンタル支援を強化するなどの取り組みが評価できる。

このように、実習生受け入れ80%、非常に厳しい状況の中で、訓練終了を目指して頑張っているというようなご意見が4名ございました。

また、インフルエンザの部分でございますが、インフルエンザの流行があった年であるにもかかわらず順調だったのは、周到な準備があったからであり、評価できる。

このように、インフルエンザについてはお二方が評価してございます。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

数量的な、終了の80%というところの評価。それから、どの大学でもそうなのでしょうが、メンタル支援というのはどこでもやってはいるのですが、先ほど委員のほうからご意見がございましたような、船内におきます孤独な中での学生支援というあたりで、非常に重要なポイントではないかと考えます。いろいろなフォローアップ体制があると。

ということで、一応、私もSのほうを書いているのですが、7対5というところで、5の方がこれはけしからんとおっしゃるようでありましたら引っ込めますが。もしそういうところによろしければ、Sにいたしたいと思いますがいかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 委員、ご意見がございましたらおっしゃってください。

【委員】 いえ、判定については発言を控えるのですが、規定上は親委員会の委員長である私が後で文句を言うことができるというルールになっているので…。別に文句は言いませんけれど。

意見だけ言っておくと、さっき申し上げたように、資料上の説得力が割合薄いのが多くて。メンタルについては報告書に書いてあるし、努力したとか数字を挙げてあるものもあるのだけれど、それって普通じゃないの、という感じもするところがあるので。もちろん、Sにされた場合には、資料をちょっと整えておくほうがいいかもしれないですね。

【委員】 プラス補強の資料が必要かもしれない。ただ、委員長がおっしゃるのですが、なかなか海上におけます教育というのは大変でしてね。釈迦に説法かもしれませんが、船員さん自身が職場として陸から離れておられるという特別なところで訓練をしなければいけない。それで、もう土俵が明らかに違くと。ゴルフで言うと多くのハンディをもらわないとできないようなところでございますので、こんなのは普通だというのが評価されたりするところはございます。そういうところはちょっとご理解いただきたいと思います。

【委員】 結構だと思います。ただ、全般的に言うと、5・4・3・2・1をSS・S・A・B

・Cにした理由は、Sというのはスペシャルなんです。で、SSはもうスーパースペシャルで、ものすごいというのがSSで、相当だねというのがSに。そのメンタル効果をねらっているところがありまして。5・4・3・2・1だと、通信簿で4だと、それは普通じゃない、ちょっと優秀なだけじゃない、と簡単につけてしまうのだけれど、今回から変えているのはそのところなんです。

したがって、もちろん何をつけていただいても結構なのですが、結局、委員の皆さん方が、そのつけた結果に対して説明責任を負う格好になるので。十分納得していただければ、もちろんいいです。

【委員】 その資料ということなのですが、私の記憶に間違いがなければ、毎年ではないかもしれませんが、実習生にアンケートをとっていたと記憶してしまっています。今回、資料の中に入っていないのですが、多分、手持ちであると思うんです。

だからそのあたりを出していただくのと、これに関しては私、去年、航海訓練所の船も見せていただきました。あの環境で、インフルエンザがはやっていたにもかかわらず深刻な問題が起きなかったということは、それだけで私はすごいと思います。大学なんかは閉鎖してもぼろぼろ出てきて大変だったのが、あれだけの密室で、若い人があれだけ集団でいて、本当に深刻にならずに全員がちゃんと予定どおり終わったというのは、やはり強烈な管理体制があったのだと思いますので、このところだけでも相当高く評価できると思います。

アンケートは多分持っていると思うので、出していただければいいのではないのでしょうか。

【委員】 はい。では、そのあたりのところをお願いいたしたいと思います。

それでは次、お願いいたします。

【事務局】 次は9ページでございます。訓練機材の整備でございます。

この項目、Sが8人、Aが4人ということで、評価はSということになります。

【委員】 先ほどのご了解いただいた基準に従っているわけですね。

ここはいろいろな創意工夫が技術面からもなされておりますので、そのあたりの資料がきっちりついているかどうかの確認だけお願いいたします。シミュレーターなどですね。

それでは続きまして10ページのほうをお願いします。

【事務局】 それでは、次は10ページでございます。意見交換会の開催です。この項目につきましては、Sが8人、Aが4人ということで、Sという評価になります。

【委員】 Sですね。これはかなりの人数の増加が、意見交換会の増加があったかと思います。そのあたりで十分かどうか、もう一度確認していただきたいと思いますが、Sですね。

それでは次をお願いします。

【事務局】 続きまして11ページでございます。(g)職員研修という項目でございます。ここはAが8人、Sが4人ということで、Aという評価です。

【委員】 Aですね。積極的に3名の委員、Sを出しておられますが、Aでよろしゅうございますね。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 それでは、Aということにさせていただきます。

次をお願いいたします。

【事務局】 次は12ページ、(h)安全管理の推進でございます。この項目は、Aが4人、Sが8人ということで、Sという評定になります。

【委員】 先ほどのヒヤリハットにかかわるところですね。Sということでご了解いただいているところです。

次をお願いいたします。

【事務局】 次は14ページに入ります。(i)自己点検・評価体制の確立という項目でございます。ここはAが7人、Sが5人ということでございます。

ご意見を簡単にご紹介いたします。内部監査、教育監査により、注意点がより具体化していること。レビューにより改善し、意識の向上につなげた。QSS運用マニュアルの見直しを行って、練習船における責任者を統括者に変更、その責任及び権限をより明確にし、迅速な行動ができるようにしたと評価できる。

皆さん、同じようなご意見でございまして、ほか、同様のご意見を3名の方にいただいております。

以上です。

【委員】 ありがとうございます。

数字の上ではAが7名でございますのでAということになりますが、Sのご意見の方、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 それではAにさせていただきます。

では続きをよろしく申し上げます。

【事務局】 続きまして15ページでございます。(a)研究件数でございます。ここはAが6人、Sが6人。同数でございます。

ご意見といたしましては、過去4年間では最高の新規研究11件を立ち上げたことが評価できる。

過去最高の新規研究件数ということで、ほか4名の方も同じようなご意見をいただいております。

【委員】 私もSを出してはいるのですが、形式条件としてはオーケーなのですが、この内容の説明が単なる表でございましたので、十分に説明がなかったということもありまして、AとSが拮抗しておりますから、Aにさせていただきますと思います。

よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 それではAです。

【事務局】 続きまして16ページでございます。(b)研究体制の充実と研究活動の活性化。ここもA6、S6と同数でございます。

ご意見としましては、共同研究を拡大して共同研究件数が増加したという方が4名ございます。

【委員】 ここも先ほどと同じで、研究の内容、質に関する説明、それからご自身の評価があまりないということもありますし、AとSが拮抗しておりますので、Aにさせていただきますと思います。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 では次をお願いいたします。

【事務局】 続きまして17ページでございます。(a)技術移転の推進に関する業務。この項目につきましても、Aが3人、Sが9人ということで、Sという評定になります。

【委員】 先ほどの基準によりましてSになります。

次をお願いします。

【事務局】 19ページでございます。(b)研究成果等海事に係る知見の普及・活用。ここは、Aが4人、Sが8人ということで、Sという評定になります。

【委員】 これも事前の基準でSになるわけですが、学会報告が、かなり目標を達成しているということと、もう1つでございますが、日本マリンエンジニアリング学会から優秀講演賞をいただいているということもありまして、Sにしたいと思っています。

それでは次、お願いします。

【事務局】 続きましては20ページでございます。(c)海事思想普及等に関する業務。この項目でございますが、Aが4人、Sが7人、SSが1人ということで、S以上の方が8名いらっしゃいます。

【委員】 委員、驚かれていますと思いますけれど。海事思想の普及ということで、實際上4対8でSになるわけでございますが、青少年、これから日本の将来を担う人々も含めまして、日本の社会全体に対して海事思想を普及させていくことは非常に重要なことでございます。これは間接的ではございますが、教育機関として非常に重要な機能だろうと思っております。

その評価すべきところは数量でございますが、全体から見まして、私も単純に合計していったのですが、部分的に減っているところがありますけれど、逆に大幅に増えているところもありまして、トータルではかなり、昨年と比べても増えているというようなことで、Sでいいのではないかと考えております。

SSの方もございますが、Sにさせていただきたいと思えます。

次、お願いします。

【事務局】 以上でございます。

【委員】 どうもありがとうございました。

【委員】 すみません、もう終わってしまった後なのですが、教育訓練の実施、四級課程の、7ページ目のところなのですが、Sが5、Aが7で、私はここはちょっと迷ってAのほうにしてしまったのですが、非常に今年度の大きな評価としては、内航船のニーズの調査等をして、これは報告書的なものが出ておりまして、これはSでもいいのではないかという気がしまして。再度ご検討願えれば。

【委員】 Sへのご意見変更の方はお1人ですか。そうすると6対6になりますが、なおAですね。

私も、このいろいろな見直し等の歴史を踏まえますと、訓練所がそういう外部の要求に応えるべく努力しておられることは非常によく理解できるのですが。やはり書き方がちょっと悪かったのでしょうか。アピールの仕方が。

【委員】 そうですね。そう思います。すみません、確認のためです。ありがとうございました。

【委員】

では、これは変わらないということです。ありがとうございました。

【委員】 評定とは関係ないのですが、意見が2点ございまして、1つは、ちょっと細かい話なのですが、17ページの技術移転等の推進に関する項目ということで、これはSになったのですが、一番下の④の、海上安全委員会等IMOの会議に職員が政府代表として3回出席して、条約の包括的見直し作業に参画しているという話で、これは他省庁などですと、独法の役割として、政府が担当している国際的な政府間交渉の場で、きちんとした、特に条約改正とか条約締結とかに参加しているというのは非常に高く評価する傾向があります。というのは、要するに独法がきちんと国の役所の仕事の内容に応じているということの非常に重要なポイントになるということなんです。

私も、一般的にほかの省庁でもこういうことがある場合には非常に高く評価するので、これも中身についてもっと詳しい資料があれば、これだけでもSSになったのではないかと考えています。今まで、ここまでというのはなかったです。3回出席しているということは本質的なものですから。1回たまたま、たまたまと言っては失礼ですけれど、1回たまたま会議に参加したということではないので。

ですから、こういうものは積極的に資料を出していただいて。やはり今後のことなので。今回は、全体的に見てSでいいと思いますが、こういったものについては、今後、資料等をきちんと出していただきたいというのが1点です。これは細かい話です。

それから、私ももう随分長く委員をやらせていただいているのですが、全体的に、今回非常に票が割れているところを包括して見ますと、計画に書いてある数字をクリアしているかしていないかということだけについてシビアに見ているか、その質的な内容に皆さんがどのぐらいステイックしているかによって分かれているんですね。

ですから、例えば何人派遣したとか交流したとかというのは、非常に実績が分かりやすいので、それを大幅に超えていればすごくよくて、まあまあ同じぐらい、計画どおりだったらA評価で、という風になるのですが、先ほどみたいにカリキュラムの見直しとか、しかもカリキュラムの見直して、やはり下積みがあって最終的に見直されていくものなので、何年かこういう調査をされたり、船会社さんといろいろ打ち合わせをされたり、市場を研究したりという下ごしらえがあって、一気に行くわけです。

そのときに、そういう質的なものというのは、計画の中でも別に何人と出てくるわけではないので、そういうのはどうしても厳しくなるのですが、私も専門ではないので分からないのですが、専門の方のお話を聞いていると、もしかするとそっちのほうが重要度が高い。

要は、私たちが判断するときの評価というのは、それなりにいつもこういうことで評価しているんですという基準はいただくのですが、おそらく委員の中でかなりばらつきがあって、それが結果として今日もそうなっている。拮抗しているところが大体そういうパターンなのかなと思います。

今後なのですが、是非、次の中期計画を作られるとき、それから年度計画の中で、定性的、定数的ということで、非常に我々、定数評価に今までシフトしてきたのですが、本質的に定数にならないものは、定性できちんとそのかわりの指標を出すということ、計画を作る段階からやる

べきではないかなと思っています。

これはちょっと感想のような話なので聞き流していただいても結構なのですが、今日見ていると非常にそういう感じがしたので、是非、今後に向けてお願いしたいと思います。

【委員】　そうですね。今、委員がおっしゃいました後の部分も、前の部分の、条約の見直しにかかわっているという部分も、これは質的な評価部分ですよね。そういう特筆すべき事柄、特にこれは国際条約の見直しに関係しておられるということで、それをどこまで書き進んでいかれるか。内容がもしよければということなので、やはりきっちりとそこら辺のことは書いていただく必要があると思います。

だから、委員もおっしゃいましたように、Sをとろうと思うのであれば、Sをとりたいという意図が明らかなような説明の仕方と資料を、今後のことですが、用意していただければいいと思います。それは数量的なことでもなくとも、質的なことでも制度的なことでも高く評価できる状況にありますので、ここはどういう意味で評価してもらいたいのかということを確認にしていたらと思います。

どうもありがとうございました。

では、集計結果のほうのご説明をお願いしたいと思います。

【事務局】　それでは、評定の分布状況につきましてご説明をいたします。

項目数合計25項目のうち、SSはなし、Sが10項目、Aが15項目、Bがなし、Cがなしという結果でございます。

【委員】　ありがとうございました。

ただ今のご説明のとおりでございまして、Aが最多の項目という結果になっております。

この評定を踏まえまして、総合的な視点から法人の業務の実績、業務の改善に向けた課題・改善点、業務運営に対する意見等を記述式により評価することにより、評価の要点、業務実績の全体像が明確になるよう、総合的に評定を行うということになっております。

この趣旨に従いまして、皆様から事前にいただきましたご意見を事務局のほうで取りまとめているので、これを事務局で読み上げていただきたいと思います。

【事務局】　それでは、分科会長試案の26ページ、一番最後のページでございます。総合的な評定という部分の中の総合評価を読み上げさせていただきます。

まず、法人の業務の実績でございます。

本法人の設立目的に沿って真摯かつ着実に業務を遂行していると評価できる。それから、安全管理体制について、理事長をトップとする安全推進会議を定期的開催することで、組織が本気になって一致して取り組むという姿勢が示された。組織風土の醸成として効果的に思える。今後は10倍増したヒヤリハット報告を分析し、再発防止等、今後の対策に生かすとともに、今後とも組織風土が風化しないよう、さまざまな努力、工夫した取り組みが求められる。法人の業務実績については、政策目的を踏まえて業務を推進していると認められる。

最後のご意見ですが、業務経費の抑制については、燃料価格が高騰する悪環境の中、予算額に対して11%の抑制が達成された点は大きいと評価したい。今後とも、安全を確保しつつ、同様の努力が継続されることを望む。

以上でございます。

続きまして、課題・改善点、業務運営に対する意見等でございます。3つのご意見がございます。

実習を航海訓練所で行う学生と、各民間船社で行う学生では、実習内容・密度等が大きく異なる。せめて実習終了時における習得すべき技能等を明確にし、それに向けた統一的な実習マニュアルを作成・実行すべきである。

次のご意見としまして、教育訓練の内容に関しては、業界のニーズを十分に取り上げ、それに対応した実習を実施することが重要である。

最後に、海事思想普及及び次世代人材確保のため、今まで以上の対応を期待したい。例えば、訪問型海事思想普及活動として、全国の小・中学校へ現役の職員を派遣して講演を行うなどは計画できるのではないのでしょうか。

最後に、その他としてのご意見でございます。2点ございます。

本法人が多く時間と労力をかけて行っている海事思想普及活動は多大な成果を上げている。この活動は、海国日本にとって非常に重要であり、民間会社には量と質においてあまり多く期待できないことから、引き続き本法人の活動に期待したい。また、「咸臨丸記念行事」に海王丸が参加し、そのことがメディアに数多く紹介されて、航海訓練所は頑張っているというメッセージを発信したように思う。

以上です。

【委員】 ありがとうございます。

このような評価になりますか、いかがでしょうか。基本的にはこういう形になるかと思えます。その他、ご意見ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

【委員】 しつこいのですが、最初に委員がご質問になられたように、燃料を安定的に確保するのに、先物でヘッジするというのは、本当にそんなに難しいのでしょうか。

【事務局】 私が答えられるかどうか分からないのですが、まず、燃料の貯蔵タンクがないという物理的な理由がございます。先物で買えるかどうかということについて、相当調査をされていると思います。その結果、それは現時点においては無理なのだという結論を出されたのだと承知しております。

【委員】 分かりました。すみません。

【委員】 飛行機の場合にも貯蔵タンクはないんですよね。でも先物でやっていますから。ただ、そのときも、見通しはなかなか難しいので、相当しっかり研究して、前もって買っていかないと、結果的には損したりすることもありますからね。

【委員】 そうですね。だから無理は承知ですが、少しはできるのではないかという気はするのですが。確かに貯蔵タンクはないですね。

【委員】 そうですね。総額で3億7,000万円ぐらいですからね。結構な額です。

【事務局】 今、高田先生からもありましたので、もう一度そういうご意見もあったということは伝えておきます。

【委員】 具体的には、船会社がやっているのは将来の先物、いわゆる現物を押さえるのではなくて、差額の決済、ペーパートレードという言い方をしますが、そういったことは多分できると思うのですが、おっしゃるとおり決していることばかりではありませんで、損することもありま

す。

【委員】 安いときに買って、そこに貯めておけるのであれば、これはもう現物と変わらないですから。そういうのができればいいのですが。ご意見はあったということで。どうもありがとうございます。

その他、ご意見ないようでしたら、これをとりあえず総合評価とさせていただきたいと思えます。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 ありがとうございます。それでは、当分科会といたしまして、総合評価について、これらの評価を付すことといたします。

最後に、総合評価はAといたしまして、評定理由には、評定の分布状況を踏まえ、中期目標の達成に向けて着実な実施状況が認められるという趣旨の理由を付すことといたします。

なお、個々の理由やコメントにつきましては、先生方のご意見がたくさんございましたので、同様の趣旨のものはご意見をまとめることといたしまして、評定理由も含めまして、個々の文章の修正等につきましては私のほうに一任させていただきまして、評価委員会へ報告する案を作成することにいたしたいと思えます。

また、別紙につきましても、皆様の評定が同じでございますので、表現等につきましては私にご一任いただきたいと思います。いかがでございますでしょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 ありがとうございます。それではそのようにさせていただきます。

【委員】 今のおりで結構なのですが、最後の総合評価の文章の書きぶりについて言うと、下のほうに海事思想普及活動はよくやっているねというのがあったり、上にもあったりするので、これはいかがでしょうか。

海事思想のことは何回も出てきますよね。あちこちに出たのをペーストしているからこうなるのだと思うのだけれど、もうちょっとこの趣旨を踏まえつつまとめて書いて、その他の欄には、例えばさっき委員から出た燃料のストックについて長期的に考えることも勉強すべきだとか、先ほど出た船の長期的なリプレースの問題も検討すべきだとか、あまり今回の評価には直結しないけれども出た意見というのを書いておくと、明確な、残るメッセージとして独法に伝わりますので。

もちろん、書きぶりについては分科会長に一任することにして、それで事務局と詰めていただければ、すっきりして、なおかつ大事なことが入っているのではないかと思います。

【委員】 ありがとうございます。

今、委員からご指摘いただいた、非常にありがたいコメントでございまして、その他の欄につきましては長期的な検討課題というものをここに載せさせていただくことにいたしたいと思えます。他の項目は、やはり重複しているようでございますので、全体をまとめて書かせていただくことにしたいと思えます。どうもありがとうございます。

それでは、以上で航海訓練所の議事を終了いたしますので、一旦進行のほうを事務局にお返しいたします。よろしく願いいたします。

【事務局】 それでは、次の海技教育機構の審議でございますが、10分弱の休憩でございます

が、次は15時10分からでお願いいたします。

【委員】 予定より約25分遅れておりますね。どうか審議にご協力をお願いいたします。

(休憩)

【事務局】 それでは、次の海技教育機構の議事に入らせていただきます。

まず、資料の確認をお願いいたします。次のクリップ止めの、一番上が資料1-2。枝番が2番になります。財務諸表、独立行政法人海技教育機構。次が資料2-2、業務実績報告書。それから、資料2-2の添付資料でございます。それから、次が資料3-2、まずは事前説明から変わった部分です。A I Sのところ注射が書かれているという、一枚ものでございます。それから、資料3-2、5段表でございます。それから別紙、そして次は資料4-2、分科会長試案でございます。それから分科会試案の別紙でございます。

以上です。よろしいでしょうか。

それでは、ここで鋤柄理事長を紹介させていただきます。

【鋤柄理事長】 鋤柄でございます。よろしくをお願いいたします。

【事務局】 また、本日、財務諸表に関する説明及び質疑につきましては、会計監査法人にも出席を認めております。ご了解いただきますようお願いいたします。

それでは、再度、宮下分科会長に進行をお願いいたします。

【宮下分科会長】 大変お待たせいたしました。議事のほうに入りたいと思います。進め方は航海訓練所と同様に行いたいと思います。

それでは、まず財務諸表につきまして、法人から説明をお願いいたします。よろしく申し上げます。

【鋤柄理事長】 それでは、財務関係について説明いたします。お手元の資料1-2、財務諸表の1ページ、貸借対照表をご覧ください。金額につきましては、100万円以下は切り捨ててしております。

21年度の資産の部について、資産合計は123億7,100万円で、減価償却及び減損損失により有形固定資産が減少しております。

次に、貸借対照表の中段の負債の部について、負債合計は19億3,700万円で、前年より運営費交付金債務及び監査法人の指導により、各学校における入学時の必要経費等の処理変更、預り金への計上により負債額が増加しております。

下段の純資産の部のうち、資本金は政府から出資された政府出資金の145億7,700万円です。

次に、損益外減価償却及び減損損失処理により、資本剰余金の合計はマイナス38億400万円となっております。また、当期末の繰越欠損金は3億3,900万円となっております。したがって、資本金、資本剰余金及び繰越欠損金を合わせた21年度の純資産合計は104億3,300万円となっております。

その結果、負債と純資産を合わせた負債純資産合計の額は123億7,100万円となり、この額は先ほど申し上げました資産合計の額123億7,100万円と一致しております。

なお、繰越欠損金につきましては、財務諸表4ページの損失の処理に関する書類をご覧いただきたいと思っております。

当期総損失109万円の主な要因は、受託費用により取得した資産の減価償却費によるものです。

一方、前期繰越欠損金の3億3,800万円は、平成17年度に廃校処理を行いました沖縄海上技術学校の建物及び船舶の評価損、売却損によるものが主な要因であります。

21年度においては、独立行政法人会計基準には減資の規定がなく、また、現在採用している運営費交付金の収益化基準では利益を計上することができないことから、次年度まで繰越欠損金は継続して残ることになります。以上の結果、次年度への繰越欠損金は3億3,900万円となります。

次に、財務諸表2ページの損益計算書をご覧ください。

経常費用合計28億4,500万円で、退職金費用の増加がありましたが、給与・賞与等の人件費の減少及び業務費の保守・修繕費が減少したこと等により、前年より減少しております。

なお、経常費用のうち業務費及び一般管理費のそれぞれに計上しております人件費の合計、いわゆる総人件費の額は、経常費用合計額28億4,500万円の約76%を占めております。

また、経常収益合計28億5,100万円につきましては、運営費交付金収益が減少したことにより前年より減少しております。

臨時損失の移送費700万円は、児島分校の廃止に伴う物品等の運搬費であります。

当期純損失及び当期総損失につきましては、先ほど財務諸表1ページの貸借対照表及び財務諸表4ページの損失の処理に関する書類で説明したとおりであります。

次に、財務諸表3ページのキャッシュ・フロー計算書をご覧ください。

諸活動の結果、21年度の資金期末残高は前年より4億2,000万円増加し、13億7,200万円となっております。この額は、先ほど説明いたしました財務諸表1ページの貸借対照表の最初の行に記載してあります現金及び預金の額と一致しております。

続きまして、財務諸表5ページの行政サービス実施コスト計算書をご覧ください。

21年度の行政サービス実施コストは32億4,300万円で、損益外減損損失相当額等の減少により、前年より6億8,000万円の減少となっております。

次に、財務諸表8ページの注記事項をご覧ください。

中ほどの、「4. 固定資産の減損」の項ですが、既に廃校した児島分校の土地について、使用しないことを決定したことにより、減損処理をしております。

続きまして事業報告書ですが、独法の運営状況等について、国民に分かりやすい形での情報公開を行うため、標準的な様式により掲載しております。この場での説明は省略させていただきます。

最後に決算について、資料の後ろから3枚目に決算報告書がついております。ご覧いただきたいと思っております。

収入総額は、業務収入及び受託収入が増額となったため、予算に対して1,700万円増の30億4,400万円となっております。

一方、支出総額ですが、人件費の減少により、1億500万円減の29億2,000万円となっております。

また、幹事意見書及び会計監査人監査報告書を添付しておりますが、いずれも会計基準に準拠

して適正に表示されているものと認められております。

以上をもちまして、財務諸表等についての説明を終わります。

【宮下分科会長】 どうもありがとうございました。

ただ今の財務諸表についてのご説明でございますが、質問がございましたらお願いしたいと思います。

【石津委員】 先ほど児島分校のお話が出てまいりましたが、使用しないことを決めたので減損というお話がありました。今後、児島分校の土地というのはどういう風にされるご予定なのか。

【鋤柄理事長】 まだ国と協議が終わっておりませんので、土地の処分等については今後煮詰めていって、指示に従って売却するなり、その方針が決まった上で対応したいと考えております。

【石津委員】 これは、いわゆる86資産という、独法会計基準に指定されていて、法人さんがお決めになるのではなくて、国のほうでお決めになるというタイプの資産ということですか。

【鋤柄理事長】 はい。

【石津委員】 分かりました。

【宮下分科会長】 売却した後は機構のほうに入ってくるものなのですか。もう国のほうへ返してしまうのですか。

【鋤柄理事長】 売却しなさいということになれば売却をするのですが、どういう形で処分するか、まだ決まっていないということでございます。

【石津委員】 でも、その場合、売却した場合、売却益が法人さんに入ってくるわけではないですよね。

【鋤柄理事長】 とりあえず、形の上では入ってきます。

【石津委員】 入ってきて、でもすぐに返すことになるということですよ。

【鋤柄理事長】 その辺はまだ、どうなるか。通常であれば、利益剰余金が出れば国庫に納付というのが普通のパターンですが、たまたま欠損金が出ていますので、その辺も含めてどうなるか、今の段階では分かりかねるという状況です。

【宮下分科会長】 石津先生、ほかにごございますか。

【石津委員】 あと、また細かくて恐縮なのですが、この行政サービス実施コスト計算書の、控除されているところが自己収入部分ということだと思いますが、この自己収入の部分全体として増加することを求められていると思います。どういう推移になっているかというところを教えてくださいいただけますか。

自己収入が全体として増えている傾向にあるのか、何かこのところを増やすのに努力されていたりとか、いろいろあると思うのですが。

【鋤柄理事長】 自己収入には、幾つかの要素があるのですが、授業料につきましては年々上げていくということで増やしていく。

もう1つ、受託収入という特殊な講習を行うことで収入が増える部分があるのですが、これもお客様のニーズに合わせて増やしていこうという考えです。

いずれにしても、全体で自己収入は増やすという基本的な考えでございます。

【石津委員】 先ほど、運営費交付金が減っているというお話がありましたので、そことの関係

で工夫される余地が大きいところかなと思ひましてお伺ひしたところでは。

【鋤柄理事長】 表面上、運営費交付金が減っていますが、収益化ということもあって、この財務諸表では、全部同じ数字になっていないので非常に見づらいとは思ひますが、少なくとも運営費交付金自体は年々減ってきていると。限られた交付金の中で努力をして運営をしているということでは。

損益計算書に出ていないのでちょっと残念ですが。その努力は反映されないという損益計算書になっています。

【宮下分科会長】 いかがですか。よろしゅうございますか。

【石津委員】 はい。あと、これまでは決算報告についても説明して下さる場合が多かったと思ひますが。予算と決算に関して。今回、特に特筆すべきことがないということでしょうか。

【鋤柄理事長】 決算報告書。後ろから3枚目についていると思ひますが。

総収入は、総支出より1億2,000万円ほど多いということでは。

【石津委員】 特に課題がなければ結構では。

【宮下分科会長】 特に問題はないということではいいですね。決算報告自体に何か問題を認めたということはないわけではね。

【鋤柄理事長】 ええ。これまで、繰越欠損金をどうするのというお話が毎回出ていたと思ひますが、今年度、中期計画の最終年度末をもって、これもおそらく解消できるだろうという見込みでおります。

【宮下分科会長】 ほか、いかがでしょうか。

では、財務諸表の審議に入りたいと思ひますが、ご意見ございましたらお願いいたしたいと思ひます。

特にないようでしたら、「意見なし」といたしたいと思ひますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【宮下分科会長】 どうもありがとうございます。

それでは、次の議題に入りたいと思ひます。次の議題は平成21年度業務実績について、法人のほうから全項目を通して説明をお願いいたしたいと思ひます。

なお、別紙につきましては、事前に送付いただいておりますので、時間が限られている関係から説明は結構でございます。

それではよろしくお願いいたします。

【鋤柄理事長】 それでは、独立行政法人海技教育機構の平成21事業年度業務実績を報告いたします。

まず初めに、平成21年度計画の数値目標につきましてはすべて達成しており、その他の計画につきましても着実に実施しております。

また、現在、中期計画の最終年度に入っておりますが、中期計画に定めた数値目標及び業務目標につきましても達成できる見込みであります。

さて、平成21事業年度の業務実績につきましては、先の事前説明におきまして業務実績の全体を説明しておりますので、この場では資料3-2、平成21事業年度業務運営評価説明資料、

いわゆる5段表を用い、ポイントを絞って説明させていただきたいと思います。

なお、事前説明時に、各資料において「AIS」と略称で記載しておりましたが、各人の専門分野によっては異なる意味にとらえる可能性があるところをご指摘をいただきましたので、今回の資料では「Automatic Identification System（船舶自動識別装置）」と略称の後にフル表記をしております。

それでは、まず5段表の1ページ、(1)業務運営の効率化の推進、①の項です。

当機構は、平成18年4月に、2つの独立行政法人、海員学校と海技大学の統合により発足し、これまで本部機能の一部を芦屋に置き、清水との2本部体制をとってきましたが、より効率的な組織運営の観点から、本部機能の清水への集約と人員の再配置を計画・準備し、平成22年4月より、本部体制を完全に一元化しました。

次に2ページ、(2)人材活用の推進について。

最新の知識の導入と組織の活性化を図るため、各年度10名以上の関係機関及び海運企業との人事交流を図るという目的に対して、受け入れ9名、派遣7名の、合計16名の人事交流を行いました。

特に、現場実態に即した実践的な教育を行うため、海運会社から教員4名を受け入れ、教育内容の充実を図りました。

次に4ページをお開きください。(3)業務運営の効率化の推進、③の項です。

船員教育のあり方に関する検討会及び海技教育機構運営改革懇談会の提言を踏まえ、教育サービスの向上、教育の魅力化を図るために、船舶保安管理者講習についてフィリピンでの開催回数を増やすとともに、新たにインド・ブルガリアでも開催し、96名の定員を大幅に上回る637名に対して講習を実施しました。

また、学生の基礎学力の向上を図るため、インターネットを活用した通信教育体制を構築し、教育の魅力化にも取り組みました。

続きまして9ページ、(1)海技教育の実施、②実務教育の項についてです。

実務教育につきましては、海技大学において、運航実務コースをはじめ、海運業界の共益的事業にふさわしい教育を精査して実施し、定員1,046名に対して2,929名に講習を実施しました。特に運航実務コースにおいては、定員745名に対して1,933名の受講者を受け入れました。

次に、11ページ中段、③課程の見直しです。

海運業界の要請を受け、日本籍船に乗り組む外国人船員を対象として、海事基礎教育（機関）をフィリピンで開始しました。また、国際協力機構JICAの要請による国際協力コース中級（航海）について、カリキュラムの検討・見直しを行い、講習期間を短縮することにより受講しやすくするなど、業界のニーズや国の政策に柔軟に対応しました。

続いて14ページ下段、④国家試験合格率について説明します。

合格率については、これまで口述模擬試験や個別指導など、多様な取り組みにより成果を上げてきましたが、今年度は、これまでの取り組みに加え「あがり症講座」を設ける等、メンタル面での指導を強化しました。

12ページに移りますが、合格率の目標、本科65%以上、専修科90%以上に対して、四級海

技士（航海及び機関）両方の合格率は、4月の定期試験を含め、本科81.6%、専修科92.6%となりました。また、海技専攻課程につきましても、課程合計の合格率は91.8%で、目標値を達成しました。

続きまして12ページ下段、⑤就職率についてです。

21年度の就職戦線は、長引く景気低迷により99年の氷河期の再来と言われ、前年より一段と厳しい状況下にありました。特に、船会社など海上部門からの求人数は、13ページ下段にあるように、前年度と比べ激減しましたが、逆に海事関連企業への就職率は昨年を上回る実績を上げることができました。厳しい雇用情勢を踏まえ、例年より早期からの学生・生徒に対する就職指導、教職員による会社訪問、業界団体への求人依頼等、地道な取り組みが功を奏したと受け止めております。

また、就職のミスマッチを回避するために、求人会社との情報交換を密にするとともに、学生・生徒の希望を正確に把握し、個別指導に重点を置いた取り組みをいたしました。

続いて14ページ下段、⑦研修の実施についてです。

教員の教育力の向上を図るため、年度教育計画に基づき、教員の経験年数や技能別に研修を実施するとともに、外部研修にも積極的に派遣し、延べ12コース、73名に対して実施しました。事務職員につきましても延べ24名の研修を行い、研修目標人数を上回りました。

また、研修の受講者が各学校に戻って研修報告会などを行うことにより、研修効果の職場内への拡大を図りました。

次に、16ページ下段、⑨広報活動です。

少子化、大学の全入時代を迎え、特に大学と競合する専修科における定員確保については、年々熾烈化しております。

機構本部と各学校の連携を一層強化し、本部指導のもとで組織的かつ効率的な広報活動を展開しました。

本年度の新たな取り組みとして、募集活動における地域ブロック化や専従者の配置など、効率的・効果的な募集活動を行い、厳しい環境下にありましたが、本科・専修科ともに前年を上回る応募実績を上げることができました。特に、専修科の応募者については、前年比約30%増となりました。

続いて19ページ、(2)研究の実施です。

研究については、海技大学校研究管理委員会において、案件の審査、研究計画の策定を行い、今年度は重点研究2件を含め、合計28件の研究に取り組みました。

ページが飛び21ページになりますが、②研究の公表について。

論文発表または国際学会発表15件、国内学会発表6件、合計21件を発表し、目標を達成しています。

また、研究活動を通じて得た新たな知見等につきましても、授業、実習等で積極的に活用するとともに、研究発表会の開催、研究報告書の発行、ホームページ上での公表のほか、学外からの依頼を受けて講演や講義を行うなど、研究成果の普及・促進に努めました。

1ページ戻っていただいて、20ページ、(3)成果の普及と活用促進、①技術移転の推進等です。

研修員の受け入れにつきましては、国内外の船員教育機関の要請に応じて、海外7カ国より9名の研修員を、国内からは4名を教育実習生を受け入れました。また、船会社からの養成を受け、調理研修を6回、延べ30名に対して実施しました。

専門分野への委員の派遣につきましても、11機関の委員会に、過去最高の延べ50名を派遣しました。

次に22ページ、③海事思想の普及等についてです。

各学校において、練習船による体験乗船の回数を大幅に増やすとともに、学生募集専用ホームページ「船の学校.jp」を開設し、募集対策のみならず、広く海への関心を持つよう、内容の充実に取り組みました。

以上をもちまして、海技教育機構の平成21事業年度業務実績の報告を終了いたします。

【宮下分科会長】 どうもありがとうございました。

ただ今のご説明につきまして、ご質問をお願いしたいと思います。

【桑島臨時委員】 就職率についてお伺いしたいのですが、海上技術コースが100%だというのは非常にすばらしく、学校の大きな宣伝効果になるのだろうと思うんです。

この数字というのは、先生方が多分相当努力なさったのだろうとは思いますが、会社側から見た場合、この結果というのはもともと求人数以上になっているのか、あるいは求人数は小さかったのだけれど、先生方の熱心な努力によって増やしたのですよという形なのか、どういう形なんでしょうか、これは。

【藤井理事】 では、私のほうから説明させていただきます。

求人数は、当然のことながら、私どもが就職を希望する学生・生徒より多くなっておりますので、先生のそのご質問につきましてはその数から類推するしかないという風に思います。

したがって、会社側とのやりとり、それから求人数そのものが、例えば就職希望者と同数であれば事足りるであろうということはありませんので、私どもとしては1社でも多く求人をいただいて、それと学生とのマッチングをしていくということで、現在のところは、就職希望者の倍ぐらいの求人をまだいただいております。

ただ、その中には、実は競合する求人が当然、ベースとしてはあります。例えば、官庁船はいろいろな教育機関に対して募集をかけて、その中から希望する人数を確保する。そうしますと、それは私どもの学校にとりましては1対1ではないものですから、かなり厳しい数字、つまり1名の募集も本当は0.3ぐらいにカウントしたほうがいいのかなど。私どもの海上技術学校等の主な就職先であります内航業界、その基礎票の上にその部分がある。その大きなでこぼこがそれにあります、それを細かく評価するというのはちょっと難しいので、実際はできないのが本音でございます。

【桑島臨時委員】 結構です。分かりました。

【鋤柄理事長】 求人会社の中身もいろいろあるかと思うんです。求人数全体が減れば、行きたいところが減って、当然ぐっと窓口も狭くなるので、なかなかマッチングが難しいと思うのですが。

【家田委員長】 今の、同じ就職のところなのですが、海上技術学校で167名の卒業生のうち147名が就職を希望と。したがって20名は希望しなかった。希望した人については97.云

々パーセントということなのですが。それから、短期大学校のほうは202名のうち188名の就職希望。だから14人が就職を希望していないのですが、この希望していない人というのはどうなったのですか。

【鋤柄理事長】 大半が進学です。

【家田委員長】 どういうような進学を。どういう分野で。

【鋤柄理事長】 海大もそうですが、一般の大学もあります。

【家田委員長】 その場合には、こちらの海上技術関係で習ったことというのが生きてくるような、海洋大学とかそういうところがほとんどと思っても。

【藤井理事】 いえ、ほとんどではありません。当然、レベルが合格をいただけるレベルであればそこへ行きますし、ちょっと自信がなくなった子は専門学校に行くことがあります。分野は違いますが。

本科と称する高校と同じ年代が入る学校が4校ございます。これらは卒業時に高卒同等資格を得られますので、まだ若いものですから、やはり進路変更という余地を残してあります。そのグループでございます。

【家田委員長】 そうすると、今度は就職した側の人も、かなりが船員さんになっているでしょう。ということは、かなり若いときに海上技術関係に進もうと決意して、大学進学したにしてもやはり海上関係、海技関係に行く率が高いとすると、その後どう就職するかは知りませんが、最終的に見ると、こちらの学校群を出た人のどのくらいが、当初、本人が海上技術と希望したわけだけれど、どのくらい海上技術に残存する計算になるのですか。大ざっぱなところ。

【藤井理事】 残存と言いますと、ちょっと期間が要りますのでそこまでのフォローはできておりませんが、いわゆる海事関連産業に就職するという率はこの率でございます。

すなわち、掲載してある90何パーセント、あるいは100%というのは船員手帳を持っている。つまり、海技資格はすぐ使えないときもありますので正確でなくなるのですが、船員として働くための就職をしたものでございますので、トータルの就職率といえはほぼ100%になります。ただ、陸上に就職したのは、今年の調査では2名のみです。

【家田委員長】 さっき聞いたのは、大学に行く人たちも最終的に海上技術に就職する人もいるし、そうじゃない場合もあるでしょう。例えば海洋大などは、必ずしも船員になっていないですよ。そんなのを込みにするとうどん数字になるのかなという。

【藤井理事】 そうしますと、卒業生分の海上就職率。分かりました。そうしますと五、六十名分、横にずれますね、進学を入れますと。そうすると8割5分。

【家田委員長】 非常に高いですね。

【宮下分科会長】 海事関連のところ就職した方は、あとの15%の中には入っているんですね。例えば造船とか何か。その85%の中に入っているんですか。

【藤井理事】 造船は陸をカウントしていますので、15%のほうに入ります。

とにかく、船に乗るという者について、ただ、商船ではなくて作業船とかいろいろ種類がございますので、海事関連産業というくくりで整理しております。

【宮下分科会長】 いわゆる船員さんとしての就職ですね。

こちらは中学卒業で入ってこられるんですか。高校からですか。

【藤井理事】 2種類ございます。中卒から入ってくるコースが140名定員ございます。240名が高卒から入ります。したがって、傾向としましては、職業意識といいますか、それはやはり高卒から入ってくるグループのほうが的は絞られているという状況です。

【宮下分科会長】 そういう、船員さんになりたいという綿々とした遺伝子を持っている地域もあるわけです。そういうところを非常に大切に、いろいろ回っていくわけです。海事思想の普及ということで。

【家田委員長】 いわゆる高等高専とか工業高校というところの各分野がありますよね。その残存率に比べると圧倒的に高いですよ、これは。

だから、その高いところのよさとクローズ性をどう見るかとか、いいところを生かしつつ、もうちょっと改善の余地があるのかとか、少しヒントになるような感じがしたので伺ったのですが。どうもありがとうございました。

【宮下分科会長】 船員さんというのは絶対的に不足していますのでね。とにかく、全員がなってもらえるのが一番いいということではあるのですが。

まあ、頑張っておられますので。

【家田委員長】 そうだね。嫌いにならないでいるということだからね。立派なものだね。

【宮下分科会長】 やはり進路変更は、やっているうちに不適合だということが分かる方も中にはおられると思うのですが。ただ、多くの方が初志を貫徹しているということですね。

ほかにございますでしょうか。個別のご説明は以上でよろしゅうございますか。

【小島臨時委員】 前、プレゼンを聞いたときに、学校訪問の数がすごく多かった。3,500を超していたのですが、専任の3名の方がメインになって学校を回られて、それは中学がメインなのか。

【藤井理事】 高校も対象です。

【小島臨時委員】 高校も。それで、やはり就職担当の先生に会って、是非、我が校にということで。

【大西教育企画部長】 高校・中学ともに、進路指導の担当の方がはっきりといらっしゃる場合はそういう方に対して。でない場合は担任の先生にご説明をするという方法をとっております。

【高田臨時委員】 学生に直接話す場ではないんですね。

【大西教育企画部長】 学生さんを集めていただいて直接ということは、向こうの準備もございますのでなかなか難しいということで、あまりそれはやっておりません。

【高田臨時委員】 できればそういうのもやるとまたよいのでは。

【大西教育企画部長】 はい。効果はあると思います。

【鋤柄理事長】 いずれにしても、手を挙げて来たいという母集団を増やすためには、やはりそういう活動しか、当面は。知名度も残念ながらあまりないので、とにかくそういう活動を、PRを含めてやっていかざるを得ない。いずれにしても、限界はいずれ来ますけれども。

【宮下分科会長】 3名で、大変ですね。

【鋤柄理事長】 それは専任であって、あとは教職員が手分けして。でないともとても回り切らないので。

【宮下分科会長】 専任が3名で、全員が回っておられるんですね。

【鋤柄理事長】 ええ。総力戦ということで取り組みをしています。

【宮下分科会長】 いかがでしょうか。

【石津委員】 年度計画の目標の回数等の決め方についてなのですが、例えば、拝見しております説明資料の22ページですと、海事思想の普及ということで、年度計画ですと25回程度実施するところを69回されて、大変すばらしいなと思うところなのですが、他方、前年もやはり56回と、ずっとクリアするような数値で来られていて、なおかつ、年度計画上は25回とされていらっしゃる。

年度計画よりずっとオーバーしてたくさんなさっているということは大変よく分かるのですが、そもそも年度計画の回数というのはどうやって決められたのかなというのがよく分からないところなのですが。

同じことは、ほかの数値が上がっているところでも幾つかそういう風に見えるところがありまして、例えば15ページの研修の実施のところなども、やはり前の年から相当な数、上回って実施されていらっしゃるけれども、年度計画自体は、多分、中期計画との関係だろうと思うのですが、割と低く抑えられているので、予定よりはたくさんされていらっしゃるというのは分かるのですが、そもそも年度計画の数値をどうやって決めていらっしゃるのかを教えてくださいませんか。

【鋤柄理事長】 今おっしゃられたように、中期目標で基本的な目標数を決めているのですが、それを年度ごとにまた細分化して、この年度は何件という目標設定をしています。

そういった意味では、前年度の実績が今年度の目標を相当上回っている、目標設定が甘いのではないかということですが、もともと5年間で目標設定を基本的にしていて、それに連動しているので、少ないというからこれをちょっと超えればよいというような考え方ではなくて、目標は目標として、前年を上回る実績を上げるという取り組みをしています。

【宮下分科会長】 あくまでも中期計画の中での目標値だからということで、もともとの大きな計画に縛られているということですね。

すると、次の中期計画になりますと、既存の計画でどういう実績を上げられたかというのがベースになってくるということになりますね。

【鋤柄理事長】 それは見直しをすることになります。同じ項目であれば、当然目標数、数値は上がってくると。

【宮下分科会長】 ということですね。

石津先生がおっしゃることはよく分かります。だから、要するにトレンドとして上がっているということを中期計画の中で評価してあげるかどうかということになるのではないかと思います。

家田先生、いかがですか。こういうのはもう仕方ないですね。中期計画で最初に出しておられて。

【家田委員長】 そうですね。まあ、次の中期計画をつくるときに、考え方を。

【宮下分科会長】 実績を反映していただくということになるかと思います。

【藤井理事】 よろしゅうございますか。例えば、中期計画という区切りでは、今日ご説明しました国家試験の合格率、これは前の中期目標期間の実績を反映して、具体的には引き上げられて

おりまして、現在の、例えば専修科、あるいは海技大学校は90%と。以前は85%でございました。このように、区切りでは当然見直しております。

それから、各学校の中の目標というものも各学校別に決めておりまして、高目の目標に変えて、学内の目標は高く持ってやる学校、あるいは全体の計画に従って目標値を決める学校、そういう風に分けておりますが、私どもの内部で年ごとに上げていきますと、むちがきつ過ぎるというか。あるいはかなりぎりぎりのデータも、精いっぱい頑張っただけ、というのがありますので、そういうところをご理解いただきたいということです。

【宮下分科会長】 今のご説明でご了解いただければと思いますが。

ほかにごございますでしょうか。

【羽原臨時委員】 裾野を広げるという意味で、いわゆる一般の大学への勧誘といたしますか、促進というようなことは、可能性として今後あり得ないでしょうか。

つまり、今現在、通常4年制の大学にいる学生に対して、こういう海事資格を取得できるようなシステムにしていくような。

【鋤柄理事長】 今、実際に、一般大学を卒業し、あるいは一旦社会人になって、もう一度当機構の学校、短大なのですが、そこに入ってくる人間は結構います。増えています。

【羽原臨時委員】 増加傾向にあると。

【鋤柄理事長】 はい。だから、通常だったら高卒者を対象としていますが、社会人経験者、一般大学卒業者、いろいろな方が増えつつあるという状況です。

【羽原臨時委員】 それをもう少し促進するというようなことは。

【鋤柄理事長】 対象者は、少子化になれば当然そういうこともやっていかないと、定員数をキープするのは難しいという風には思っています。

【伊原理事】 よろしいですか。海大のほうでは、大学生を対象にということで、直接その大学に伺ってということではないのですが、いわゆるデュアルシステムといいますか、もう会社に入られた方をうちに送り込んでいただくということで、それは拡大したいという風には考えております。

ただ、それは会社さんの考え方もおありになりますので。今、3社ほどの応募がございます。

【羽原臨時委員】 ありがとうございます。

【宮下分科会長】 社会人教育ですね。

【伊原理事】 というか、そもそも一般の大学を卒業された方を、船会社さんが船員として雇用するのですが、船員として乗せるために、うちの2年半の教育なのですが、通信教育を混ぜながら2年半で資格を取って会社に戻る。入学時点で既に採用されて、給料はもらっているという形です。

【宮下分科会長】 従来の、資格を上げるために来られているというのではなくて、無資格から挑戦されるということですか。

【伊原理事】 はい。それから、同じようなシステムですと、六級の海技士資格というのがあるのですが、これは高卒以上が対象ですが、全く船に乗っていない方を会社さんが採用して、その後うちに送り込んでくるというシステムも考えられておりまして、今やっております。

【宮下分科会長】 企業からの派遣というか、研修というか、そういう形ですね。身分保障があ

って六級海技士の。

【伊原理事】 六級海技士と三級海技士です。つまり、国内留学というか、会社の留学という感じですか。

【羽原臨時委員】 今のように、うまくいけば、4年制の大学に在籍しながら、ダブルスクールみたいにできて、4年卒業した段階で何か資格へつながるようなことがあれば、非常にいいのかなという風にも思います。ちょっと理想的ですが、考えられるかなというのがありまして、お伺いしました。ありがとうございました。

【宮下分科会長】 どうもありがとうございます。

ほか、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、評価等の審議に入りたいと思いますので、法人関係者並びに傍聴の方はご退室をお願いいたします。どうもありがとうございました。

(法人関係者、傍聴人退室)

【委員】 それでは、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、資料4-2をご覧ください。航海訓練所同様でございます、海技教育機構の分科会長試案でございます。

それでは、空欄のところについて、先ほどと同様、ご説明をさし上げます。

資料4-2の2ページでございます。(2)人材の活用の推進のところでございます。Aが4人、Sが8人ということで、この項目はSとなります。

【委員】 いろいろ、教育の多面的な評価・改善を図っておられますので、先ほどの申し合わせに従いまして、3分の2でございますので、Sという評価ですね。

次、お願いいたします。

【事務局】 続きまして4ページでございます。③船員教育のあり方全般の見直しに対応した教育業務の効率化を推進するという中期計画でございます。これにつきまして、Aが3人、Sが9人ということで、Sという評価になります。

【委員】 これは、日本の海運の生命線、外国人船員をいかに育てるかというところに対応しておりますので、9名のSの方がおられますので、Sですね。

では次、お願いいたします。

【事務局】 次は7ページでございます。ハ、海技士コース及び海上技術コースに関する教育体制のところでございます。ここはAが5人、Sが7人で、空欄としてございます。

委員のご意見を簡単にご紹介いたします。

インターネットを活用した数学等の基礎学力向上のための一元的通信教育を実施する体制を整えている。

このように、インターネットを活用した通信教育を評価している方々がほかに4名いらっしゃいます。また、アンケート結果を踏まえて、海技士コースの教育内容を改善する体制をとり、六級航海専修を行った点は評価できるといったご意見もいただいております。

【委員】 いわゆる座学と訓練とをうまく組み合わせていかなければいけないという。その場合に、どの大学でもインターネットは使ってはいるのですが、独自にそのコースを運営できるように、外部に委託するのではなく、機構独自在運営できるようなシステムをつくり上げたというこ

とでございます。

私はSにはしていないのですが、Sの方が7名いらっしゃいますので、Sの評価でいかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 よろしゅうございますか。

では次、お願いいたします。

【事務局】 続きましては9ページでございます。②実務教育のところでございます。この項目、Aが5人、Sが7名ということでございます。

ご意見は、船舶保安管理者コースにおいては定員の6倍という過去最高の入学を確保した。運行実務コース、全て定員を上回る入学を確保したということの評価している方がほかに3人ございます。あと、船舶保安管理者コースについて、フィリピンでの講習回数を増やしたり、インド、ブルガリアでも開催したという点の評価している方がございます。

【委員】 今ご説明がございましたように、数量的にかなりのレベルの入学者数を確保した。特に目立ったコースがあったということと、全般的にいい結果を生んでいるということで、7名のSの評価がございますので、Sにしたいと思いがいかでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 はい。では次、お願いします。

【事務局】 続きまして10ページでございます。③課程の見直し。この項目、Aが5人、Sが7人で、空欄にしております。

主なご意見といたしましては、海運業界の要望に応じて積極的に対応しているといったご意見が4人ございます。また、フィリピンでの海事基礎教育は高く評価できるといったご意見が3名いらっしゃいます。

【委員】 先ほど、いろいろな船員確保の一つの手段としての外国人船員教育、それに力を入れておられるということで、7名の方がSを主張しております。Sでよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 はい。それでは次、お願いいたします。

【事務局】 続きまして11ページ、④合格率でございます。ここはAが5人、Sが7人ということでございます。

ご意見としては、高い合格率とその実現のための努力・取り組みを高く評価。高い合格率のご意見が3名いらっしゃいます。また、メンタル面の教育が効果を上げている。そういうメンタル面に関してはお二方の評価をいただいております。

【委員】 これは数量的な評価になります。それから、精神的なサポートというこの2つの点で評価された方が7名ございますが、いかがでしょうか。Sでよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 それではSにいたします。

【事務局】 続きまして、12ページでございます。就職率でございます。3種類の評価がございます。Aが2人、Sが3人、SSが7人ということで、S以上については10名の方々がSと評価されてございます。

主なご意見でございますが、求人数が減っている中で、海上就職率が100%に達しているところ、その評価をされている方が5人いらっしゃいます。

【委員】 私もその5人の1人で、SSを出した者なのですが、100%というのは来年維持できるかどうか分からない、瞬間的な数字だと思いますが、非常にいい成績だということで、これはそう簡単には起こらないという意味のSSだということで、7名の方がSS、あと3名の方がSでございます。

少なくともS以上を出さないといけないわけですが、SSでいかがでしょうか。

委員、よろしゅうございますか。

【委員】 もちろんいいですけど、就職率の過去の年を追った実績の表を見ると、特段今年だけがいいわけでもなくて、従来も同じような実績を上げていて、従来は4なんですよね。Sですね。だから、ことさら今年がとりわけいいというのが、どういう説明になるのかなと思って。

【委員】 今年は、結局は、従来とは違って環境が悪いということがございます。要するに、ガンと下に落ちている。その中で、まずは従来と同じだけというのでも評価できる。

Sプラスアルファになると。そのところがさらに100%。

【委員】 その資料がね。つまり、全般的な環境は確かにそのとおりなのだけれど、海上輸送関係のところ、こういう実績になっていて、去年はガクンと落ちているのだけれども、先生たちがこんなに頑張っていて、しかも訪問の箇所数がこんなに上がっていて、結果として現状維持の就職率を維持できた。こういうところの説得力が多分あるのしょうから、そういう資料をちゃんとつくっていただければ説得できると思いますけれど。そこら辺が資料だと見えない。

【委員】 なるほど。では、その裏の資料をちょっと用意していただいて。それができれば通るそうでございますから。

【委員】 そういところが。特に、ここだけの話ですけど、SSはね。相当に要求されるから。

【委員】 特にリーマンショックから以後が、大体35%ぐらい落ちているんです。輸送自体が。船ももちろん25%ぐらい減っています。これは本当に、平成のバブル以後に匹敵するぐらいの落ち込みなんです。それで、なおかつ、こういう結果を出されているということで、今、委員が言われているとおりだと思います。これはそういう表があると思います。国内船のデータが。

【委員】 内航の貨物量の落ち込みというのは、これはもう機構の問題ではありませんが、環境がそうだということですね。説明資料として必要ですね。

【委員】 それと、制限が変わったということもあります。

【委員】 あと、ブリーフィングを受けていたときに感じたのは、内航の実際の会社の方に来てもらったりして、現実がこうだよということで、就職してギャップが大きいとすぐやめてしまう傾向があるけれども、そのギャップを学生の耳にどんどん入れて、入っても大変なんだということ、を先にインプットした努力というものがあると聞いています。

【委員】 そのあたり、遠慮して書いておられない可能性もありますね。

【事務局】 事務局が言うのも何なのですが、私はもともと厚生労働省の人間でありまして、向こうのほうでそういう就職問題をやっていたという立場から申し上げますと、これはまず基礎教育で、それだけ業界にとってももらえるだけの人間を育てているというのが第一だと思うんです。

それが第一関門で、もう1つは、実際に求人を開拓してくると。景気が悪くても、とにかくとってくるというのがあって、3つ目が、ミスマッチをどうやって防ぐか。要するに、行きたくないと言う人を行かせる、あるいは企業がまだちょっと、と言うのを顔を向かせて、是非とってくださいという、こういうミスマッチの解消と3つあると思います。3つ目の話は進路指導と言われたりもするのですが、3つが全部うまくできないと、この数字というのはなかなか達成できないということになっているんです。

これは学校によってもものすごい差が、普通高校の場合でもありまして、私がよその世界からここを見た限り、非常にうまくいっていると。手前みその話ですが、やや第三者的に言って、非常にうまくいっていると思います。

その3つの視点でいつも話を聞いているのですが、それぞれ努力しているものは必ず出せると思いますので。必ず、指示して出させます。

【委員】　そうですね。是非、遠慮せずにいい資料を出していただきたいと思います。

【委員】　私もSをつけたのですが、例えば今、非常に、就職氷河期とか言いますよね。海上の技術コースが100%というのは、海上というのは意外と就職氷河期ではないのではないかと。ちょっと分からないものですから。専門的であるがために、逆に求人が多いとか、そういう、就職率が100%になれるような環境に逆にあるのではないかとか。

そういう意味では、非常に努力されているということはよく分かります。頑張っているなと思いますが、それでSかなという感じで。さっきおっしゃったみたいに、3つの要素はあると思うのですが、それが見えないし。

例えば、地上のいろいろな会社は氷河期だということは間違いないのですが、ただ、海上のほうはどうなのかというのがよく見えないので。

ただ、間違いなく、100%はすごいと思いますよ。だから僕はSでいいかなと思って。それもすばらしいと思いますけれど。

【委員】　全般に、SSをつけたりSと自己評価しているのに、資料が全然だめですよ。はっきり言って。よその法人のほうはずっと、SやSSに対して資料をつくりましますよ。

【委員】　それは船乗りさんなので……。

【委員】　そんなことではAしかつけてもらえないと思わなければ。自分のクローズした世界しか見えていない。

【委員】　そうそう。だから、これをいい機会に、委員長が出席されたというのを本当に各3独法に対して伝えていただきたいですね。こういう議論がありましたと。いい結果をうまく説明されていない部分があって、非常にもったいないと私も思うんです。ですので、今後のことにもつながりますので、是非ともやっていただきたいと。うその物をつくる必要はありませんけれども、ちゃんと裏にあって出しておられるものですので。是非、今回もそれに対応するような資料等もつけていただいたら非常にいいと思いますので、お伝えいただきたいと思います。

【委員】　それから、今日は全体の評価の事務局をやっている事務局もおいでになっているので、いろいろな全体の資料があるわけですよ、実は。そういう資料の中で、SSをとったりするのはこれだけの説得力がある資料をつくっていますよ、というようなことが見えるのでね。

こういう資料は公開しているんでしょう。だから、違う法人も違う法人のやつを見られるはず

でね。そうすると、もっと皆さんが安心して、SSやSをつけられるようになると思うんですね。

【委員】 何かございますか。よろしゅうございますか。

【委員】 ちょっと気になったのは、同じパターンが多いんですね。S7人、A5人という、このパターン。今のやつも、SとSSを足すと、SSが7人で、S・Aが5人でしょう。つまり、7人の比較的温厚なつけ方の方と、やや厳し目の方と。

1つの案は、この数だけ書くのではなくて、先生の名前を書いて出すようにする。外に出す必要はないですよ。そうすると、固定的な評価になっているかどうかというのが、ある種自己規制が働きますのでね。そうすると、もうちょっとこう、自己評価に引きずられない方向になるんですよ。

次回からでも、そんなものを内部資料として持ちながら議論をするようにすると、それが分かるようになるというだけで、随分つけ方は変わってくるはずで。

【委員】 でも、必ずしも一緒ではないです。入れ替わっています。それは確かなことです。

【委員】 分かりました。

別に僕が意見を言うところではないのだけれど、SSはこれだけみんなそろってSSだとおっしゃっているわけだから、SSにすることにして資料を整えるという方向で妥当な話だと思います。

【委員】 今おっしゃった点なのですが、ここに「35%減少したにもかかわらず」と、ちゃんと書かれているのだと思いますけれども。全体の求人数が減っているにもかかわらずと書かれているのではないかと私は思うのですが。

【委員】 書かれているのですが、通常だと、このぐらいの量で書いているようなものは、それはそうでしょう、というだけで終わってしまうんです。

【委員】 だから、リーマンショックから書かないと。内航の貨物量の減少からね。

【委員】 別紙資料がパワポで10枚もついているような。そういう世界がSSですよ。これだけ努力しましたと。

【委員】 有効求人倍率がぐっと落ちていきますよね。そのあたりもキーポイントですね。

【委員】 ここに書いてあるのは、何を見たら信じられるのか。そこが客観データなのかどうかが見えない。どこからの引用の数字なのか分からない。それは毎年毎年何パーセントになっているのかも見えない。そういうところですよ。これを皆さん、客観データとして信用した上でつけていただける。客観データと見えますか、というところが、委員に今度は問われているんですよ。

【委員】 会社で考課制度というのをやまして、個人個人がやはり自己評価を出して、それを上司が採点していくのですが、やはりすごく自分を甘くつけている人もいるし、かなり遠慮がちにつけている人もいる。そこをやはり上の人間が、性格を見ながら、こいつのこれはこのぐらいだろうという評価をしていかないといけないし。なおかつ、船乗りの評価をやるので、現場と一緒に働いていないで、その船でいろいろな環境があるところで、その評価制度は非常に無理があるのをやっていたのですが。

今日のこれについても、やはり現実に仕事をどんなものを行っているかというのは、我々はち

よっと分からないもので、これを見て、それから説明を受けるときにある程度質問をして、それに基づいて彼らの評価を参考にして点数をつけたというのが現実なのですが。かなり難しいと思います。

【委員】 難しいですね。まあ、段々よくすればいいので。

【委員】 分かりました。

【委員】 まあ、SSですので、ちょっと構えた論理構成をとっていただくということが必要になってくると思います。

船員の需給ですね。今、船員部会のところに全国の有効求人倍率は出ていますし、ものすごい落ち込みをしています。あのあたりも非常にいいデータになるかと思います。内航ですしね。主として内航になりますから。

いろいろご意見が出てまいりまして、これは将来につながれば。現在の評価にもつながっていくわけですが。長い目で見れば、いいご意見をいただいていると思います。どうもありがとうございます。

では次、お願いいたします。

【事務局】 次は14ページでございます。⑦研修の実施です。Aが6名、Sが6名です。

【委員】 これはAということにさせていただきたいと思います。

では次、お願いいたします。

【事務局】 続きまして15ページでございます。⑨広報活動です。Aが3人、Sが9人でございます。ここはSという評定に。

【委員】 そうですね。それでは次、お願いいたします。

【事務局】 次は17ページでございます。(2)研究の実施です。ここはAが5人、Sが7人です。

ご意見としましては、過去3年度を上回る件数の研究実績を上げているというのが、6名の方が同じようなご意見を挙げておられます。

【委員】 そうですね。ほかにもご意見がありますが、基本的には、そこでの研究を教育のほうに生かして授業に盛り込んでいるという、そのあたりのところですね。どの程度これを実証しているかということとはちょっと分かりませんが、そういう書き方になっていましたね。研究だけではなくて、それを教育に生かしているという、そのあたりを評価された方が7名ほどおられるという。5対7という、先ほどの数字ではあるのですが。

ということで、Sにいたしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 そのあたりもうちょっと、個々の教育にどう生かされたかということを少し書いていただければと思います。

それでは、次、お願いいたします。

【事務局】 次は18ページでございます。①技術移転の推進等です。この項目はAが5人、Sが7人です。

【委員】 ここにつきまして、ちょっと私自身は弱いかなという気がします。つまり、専門分野への委員の派遣というのは、それほど高く評価しなくてもいいかもしれないなど、今ずっと考え

てまいりまして。実は私はSにしたのですが、私自身、Aに変えたいと思います。

そうしますと6対6になりますので、Aにいたしたいと思いますが、よろしゅうございますか。ほかにご意見ありますでしょうか。Aの方がSに変わるとか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 では、Aにいたします。

では次、お願いいたします。

【事務局】 次は19ページでございます。ここは研究の公表ということで、3分の2の同意でSという評定になります。

【委員】 実際上は、国際学会での発表や査読論文があるとか、国際ジャーナルにも入っている。本来は研究機関でないところをこれだけの成果を上げているということで、Sでいいのではないかと思います。

次、お願いいたします。

【事務局】 次は最後でございます。20ページです。③海事思想の普及でございます。Aが6人、Sが6人です。

ご意見としましては、イベントの回数が目標値を大きく上回っているというようなご意見でございます。

【委員】 そうですね。よく頑張っておられますけれども、A6、S6ということですので、Aにいたしたいと思います。

【事務局】 空欄のところについては以上でございます。

【委員】 どうもありがとうございます。

一応、各項目について評定をいただいたところですが、別紙を含めて、全項目について何かご意見がございましたら、お願いいたしたいと思います。

【委員】 1ついいですか。ここにも書いてあるのですが、インタビューしたときに、学生の保護者とかかなり密に話し合いをして、父親や母親と、学校に預かっていて今はどうですよ、というような報告とか、それでかなり信頼関係をキープしていたということも言われていました。ちょっとつけ加えておきます。

【委員】 そこは僕も感じましたね。資料で読んでいたのだけれど。アンケートなんか書いてあって。

【委員】 それはどこでしょう。今ご指摘のところは。

【委員】 後ろのほうで、どこかの学校に行って調べてみました、みたいなのがあったり。大変いいことだと。

それから、さっき事務局からもご発言があったように、いわばこういう勉強、あるいは仕事というのは大事なことなのだというのを植えつけて、しかもそれを定着させるというところとか、今の話とか、これは特記できる事項だなという感じがします。学校の人間がこんなことを言うてはいけないけれど、学校教育と比較して。つらい中ではね。

【委員】 総合評価の中の特記事項ですね。

【委員】 そうそう。評価項目にあまり明確には入っていないのだけれど、この法人の、非常に明確な実績だなという感じは受けました。

【委員】 普通だと三者面談というのですが、子供さんと保護者と。我々もまた三者面談をやっているんですね。

【委員】 メンタルなところで成果を上げているとかね。

【委員】 そうです。結局、この学校は成績がよくて次の大学に入るという学校の性格とは違って、やはり一人一人に力をつけて、自分の生き方を与えていると思うんです。そういう意味で、親との信頼関係というのはすごく大切だと思うんです。

【委員】 生きがいを与えているということですかね。

【委員】 これからの目標とか。

【委員】 人生、進む道というのは大体決まっている。その中で生きがいを与えている。

【委員】 だから、SSのところのいろいろな説明にも入れたり、あるいは最終評価のところの特記事項みたいなのところに入れたり。いろいろな、外に向かってアピールするときの大変大きな点だなと思って。今日は勉強になりました。

【委員】 そうですか。ありがとうございます。その他としての特記事項かな。どこかで入れていただくということで。

それでは、一応、各項目についてはこれでよろしいということでご意見がないようですので、評定の分布をお願いいたします。

【事務局】 それでは、総合的な評定という、分科会長試案の一番最後のページをご覧ください。

評定の分布状況のところ、項目が全部で26ございます。その中で、SSが1、Sが9、Aが16という評定の数になってございます。

【委員】 はい。ただ今の説明によりますと、Aが16でございまして最多の項目となっております。

では、評価案を事務局から読み上げていただきたいと思います。

【事務局】 それでは、中ほど、総合評価の評価案を報告いたします。

まず、法人の業務の実績につきまして、5名の方からご意見をいただいております。

全国に展開する各学校の運営を一括管理する本部体制の確立がなされたことは評価できる。今後、このことが速やかに業務の系統的实施、効率的な運営につながるよう、努力を期待する。海技士国家試験合格率の向上や、海運関連企業への就職率の向上で、厳しい社会環境の中、しっかりと対応していることは評価できる。

続きまして、法人の業務実績については、政策目的を踏まえて業務を推進していると認められる。教育機関にとって重要な入り口の募集活動、出口の就職率の高い業績は評価したい。多くの新しい試みがなされており、活性化した組織である。

最後の評価といたしまして、実務教育の実施について、現場でのニーズに迅速、的確に対応している点を高く評価したい。また、厳しい求人環境の中、高い就職率を実現できたことも評価に値する。

以上、法人の業務の実績でございます。

続きまして、課題・改善点、業務運営に対する意見等。3名の方々から評価をいただいております。

まず最初に、インターンシップに関しては廃止の方向で検討されているが、別の手段で社会を

体験できる機会を検討してください。それから、保護者アンケートの実施結果から、生活面等の改善となる内容を教員へ周知し、指導の改善を逐次していくことは極めて大切で、保護者と学校との信頼関係構築につながると思います。それから、一般大学の学生などにもさらに海事教育を普及させ、海技資格を取得させることを考えてはどうか。操船シミュレーターについては、さらなるプログラム等、機器類の充実による教育の質的向上が期待される。

最後に、その他といたしまして、お二方から。

まず最初に、年度計画における目標値は、単に当初の設定を踏襲するのではなく、実績等を加味しながら、年の経過とともに適切に再設定されているか吟味すべきである。また、海運会社からの業務協力体制を確保・推進・充実することを考える。という評価をいただいております。

以上です。

【委員】 どうもありがとうございます。

若干整理する必要があるかと思えます。保護者アンケートの実施という非常にいい点をご指摘いただいております、保護者と学校との信頼関係構築につながっていくという、このあたりのところをより積極的に先ほど評価すべきではないかというご意見も出ておりましたので、若干もとのご意見とは違うかもしれませんが、それも踏まえまして、このあたりのところを、場合によりましたらその他の特記事項のほうへ移させていただこうかと思えます。

それから、一般大学の学生への教育の拡大という、制度問題ですね。海事教育を普及させるという。このあたりのところは、もう現在、行われているという風には考えてはいけないわけですね。今後の問題ですね。そうすると、やはりその他事項か何かですかね。課題に載せるか、どちらかというところになるかと思えます。

年度計画の、先ほどもご指摘ございました点も、その他事項のところ載っておりますね。これは今後の課題でございます。

ということで、若干、特記事項につきましては先ほどご指摘の点も踏まえまして、その他事項に書かせていただきたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 よろしゅうございますか。

それでは、これを総合評価とさせていただきます。当分科会といたしましては、これらの評価を総合評価につけるということにいたしたいと思えます。

最後に、総合評価点でございますが、Aといたしまして、評価理由につきましては、評定の分布状況を踏まえ、中期目標の達成に向けて着実な実施状況が認められるという趣旨の理由を付すことにいたしたいと思えます。

なお、個々の表現及び別紙につきましては、航海訓練所同様にご一任いただきまして、評価委員会へ報告する案を作成することといたします。

それでは、以上によりまして、海技教育機構の平成21年度業務実績評価を終わらせていただきたいと思えます。

【委員】 ちょっとお願いしていいですか。

項目の中で、4年連続Sというのが、9番の実務教育、技術教育科、それから20番の研究の公表。これはもちろんSでいいのですが、4年連続してSなんですよ。

それはそれでいいのだけれど、目標がかくかくしかじかで、毎年突破していてよかったね、という話であってももちろんいいのだけれど、でも、先ほども類似のご発言があったのだけれど、去年と同じこと程度の話だと今年もSと言っていいの、という、ある種のモラルみたいなものもあってね。

だから、研究の公表のようなもので、同じような件数をやれていることが毎年Sかという、常識的に言うと、これはもう指数関数的に件数が増えていないと済まないことなので、こういうものについて、やはり資料づくりなどについてはよくよくお考えいただいたほうがいいと思います。それから、これから自己評価していただくときには、そういうこともあらかじめ意見として伝えておいてもいいのではないかと思います。

【委員】 実務教育と技術移転ですか。

【委員】 9番と20番が。4年連続Sになるでしょう。それから3年連続Sが11番と18番になっているとか。さっきのSSに上がったのももちろん3年連続ですが、これは特別に資料をつくるからいいでしょうけれど。

余計な話ですけど。

【委員】 いえいえ。

では、そのあたり、お伝えいただきたいと思います。

【委員】 すみません、それに関して。

私は、前の年がどうだったからという話は、私たちがやっているのはあくまでも年度評価なので、たまたまSが続いたから、経年変化を見てそのところを下げるというバランスのとり方というのは、本来のこの評価とは違うのではないかなと理解しております。

それが1点と、今の9番と20番に関しては、実は20番は私はずっとAをつけているので、そろそろこれは頭打ちかなとか、その範囲かなと思っているのですが、9番に関しては、これは量の問題ではなくて、さっきの定性・定数でいくと非常に定性的な話でありまして、海技教育機構さんはそもそも組織がものすごく大きくこのところ変わってきていて、学校もどんどん閉鎖して分校も小さくなって、それから課程もものすごく毎年毎年カリキュラムを現実に合わせてすごい努力をされていて。さっきの話で言えば、準備と実践とを同時にやっているような、ものすごい過渡期中でこれだけ頑張っているの、私はこの9番は、もう本当にこれはすごい話だと思っていまして。素人なので中身はよく分かりませんが、いろいろお話を聞いている中で、これはすごいなと思っております。だから、ここは別にモラルハザードの問題ではなくて、堂々とSをつけていいのではないかなと。

委員のおっしゃる意味もよく分かるのですが、教育機関って、やはり日常的に子供さんを相手にしていることで、多分そっちにかなり労力をとられていまして、その結果はみんなに分かってくださいという、ちょっと甘えもあると思うのですが、逆にそれを理解してあげることも必要なのかなという風に思います。よろしくをお願いします。

【委員】 決して僕は厳しく点を出したいという意味ではないんです。

【委員】 そうですね。現在はいろいろなせめぎ合いがあるのかもしれませんが。

とりあえず、この書き方としては、経年評価が分かるように、数字としては過去4年間の数字を並べて、今年はどうなのかというレベルが分かるようなデータを、もし揃えられるものであれ

ば、Sをとったところについてはそういうものを載せていただいたほうがいいと思います。

【委員】 それで、委員がおっしゃるように、経年で上がっていくことを問題にしないものもあるし、経年で同じではこれは、というものもある。だから、ケースバイケースだからどっちと言う必要はないのですが、情報として、今年データだけ見ていけばすべてが分かるかというものでないのは事実ですよ。

【委員】 そうですね。例えば研究などでも、今年は国際学会の報告がかなりございましたし、国際ジャーナルにも書いていたし、査読論文もあったしということで、質的には非常にいいことだと思いますので、そういう書き方も必要かもしれませんね。国際ジャーナル、査読論文、それから国際報告。国際講演といいますか。それをずっと並べられたら、おそらく今年が最高ではないかなという気がするんです。今までの私の記憶では。

ですから、そういう質的な評価が数字でできるといいますか、そういうように研究の内容をグループ分けをして、それを示すというのも非常にいいことだろうと思うんです。今年はずば抜けていいと思います。

だから、Sをとられたところは、いろいろなご意見があったとしても、まず自信を持ってください。ただし、それを裏づけるような努力をしてくださいということがまず第一ですね。

本来やるべきことというのを見失わないような。そういう形での改善ということですね。

【委員】 実際、いい成果を上げているしね。教育上の。

【委員】 ええ。いいと思うんですよ。これは座学と訓練とが一緒になってね。それと研究というものもやっておられるというのはね。

とにかく、船員という人をつくる場でしょう。だからなかなか大変なんですよ。

まあ、そんなことを言っては泣き落としになってしまいますけれど。

【委員】 いや、いいですよ。それと、満遍なくたくさんいい点をとろうなんて思うよりも、うちの法人の売りはここだということは、もう時々SSをぼんぼんととっていくぐらいにして、ほかはもう全部Aでいいやぐらいのつもりでね。そのほうが、精力のかけ方と成果という意味では、本当は経営上はいいのかもしれないですね。

【委員】 ただ、一応は4年間、5年間ですか、中期目標。これが終わって、次の期でしょうね、おそらく。おそらく次のときに、どういうスタンスでいくかということを決めなければいけないと思います。

【委員】 Aが悪いんだという印象を持たれている方が多いんですよ。

【委員】 去年までそうだったですから。百何パーセントとかいうので出しましたからね。だから、Aを幾つとるかということによってランクが決まりましたのでね。

【委員】 Aでいいですよ。普通で。

【委員】 今回からはそれがないので。多数がこうだからということでAだという評価になるわけですよ。そういう発表になるわけですからね。そのあたり、自然に、評価が変わって、やはり目指すことも少し変わっているのだということも、段々と分かってこられると思います。

では、よろしいでしょうか。どうもありがとうございます。

それでは、またかなり予定時間をオーバーしてしまいましたが、事務局のほう、よろしくお願いします。

【事務局】 はい。ただ今、1時間弱遅れでございます。若干休憩が短いのですが、次は16時50分から、航空大学校ということでお願いいたします。

(休憩)

【事務局】 暑くてお疲れのこととは思いますが、もうしばらくどうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、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させていただきます。航空局技術部乗員課長の鏡でございます。

【鏡乗員課長】 鏡と申します。よろしくをお願いいたします。

【事務局】 航空従事者養成・医学適性管理室長の島津でございます。

【島津航空従事者養成・医学適性管理室長】 島津です。よろしくをお願いいたします。

【事務局】 それから、私、事務局の菅田でございます。それから、高橋係長でございます。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はじめ関係の方々にご出席していただいております。ご紹介させていただきます。航空大学校の殿谷理事長でございます。

【殿谷理事長】 殿谷でございます。よろしくをお願いいたします。

【事務局】 法人側の他のの方々につきましては、発言時に職名及び氏名を述べていただきますようお願いいたします。

次に、会議資料の確認をさせていただきます。

お手元にお配りしておりますが、平成21年度の評価に係る資料といたしまして、右上に番号が付してございますが、資料1-3といたしまして財務諸表。それから資料2-3といたしまして業務実績報告書、それから資料集が添付してございます。資料3-3、業務運営評価説明資料、5段表でございます。それから別紙が添付してございます。資料4-3として評価調書の分科会長試案、それから別紙が添付してございます。最後に、資料5といたしまして、重要な財産の処分等を用意しております。遺漏ございませんでしょうか。

それでは、以降の進行につきまして、宮下分科会長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくをお願いいたします。

【宮下分科会長】 宮下でございます。よろしくをお願いいたします。

それでは議事に入りたいと思います。進め方は先の2法人と同様に行いたいと思います。

そこで、まず財務諸表につきまして、法人から説明をお願いいたします。

【工藤会計課長】 会計課長の工藤と申します。それでは、お手元にお配りしております資料1-3の第9期財務諸表につきまして、貸借対照表、それから損益計算書、それから最終ページにございます決算報告書でご説明をさせていただきます。

まず財務諸表でございます。1ページ目の貸借対照表についてご説明いたします。

まず資産の部ですが、Iの流動資産につきましては、現金及び預金4億9,605万円でございます。この内の多くは4月に支払います平成21年度経費の未払い金で、その他としまして資産の売り払い代金及び執行残等が含まれております。

続きまして、その下のたな卸資産でございます。これは50万円未満の軽微な航空機部品と切

手でございます。その使用と評価損によりまして、前年度に比べて860万円減って、4,587万円でございます。

未収金につきましては、施設整備費補助金を受け執行しました宮崎本校の施設の建具改修と、仙台分校の耐震工事等の代金5,100万円ほどを含んでおり、翌年度に国より入金され支払う予定の未収金額等でございます。5,255万円となっております。

流動資産の合計としまして、5億9,500万円となっております。

Ⅱの固定資産についてでございます。

有形固定資産の合計が40億8,625万円でございます。建物等の減価償却の累計額と、土地につきまして、昨年ご報告させていただきましたが、20年度に仙台分校の地価の下落による減損処理を行っており、減損損失累計額の5億8,252万円が含まれております。

続きましてソフトウェア、電話加入権ですが、無形固定資産が580万円でございます。

以上、流動資産と固定資産合わせまして、資産合計が前年度と比べまして2,903万円ほど減っており、46億8,709万円でございます。

2ページ目、負債の部でございます。

Ⅰの流動負債につきましては、運営費交付金債務、それから未払金、短期のリース債務等で、合計が5億8,355万円でございます。

Ⅱ番目の固定負債でございます。

リース債務の800万円、これは長期のファイナンス・リース取引でございます。3ページに記載しておりますリース取引関係の部分に記載してございます、学生の教育用機器2件のリース取り引きの返済残高になります。これは平成24年2月に2件とも終了する予定でございます。

固定負債の合計としまして、1億3,130万円でございます。流動・固定の負債を合わせまして、負債の合計は7億1,485万円となっております。

続きまして、純資産の部についてです。

Ⅰの資本金は政府出資金でございまして、独法の設立時に国から現物出資を受けました土地・建物・構築物等でございます。49億6,970万円でございます。

Ⅱの資本剰余金合計は、現物出資、資産の減価償却、除却の価値下落等によりまして、合計はマイナス9億9,680万円となっております。

Ⅲの繰越欠損金でございます。

8ページに掲げてございます、損失の処理に関する書類に記載してございますファイナンス・リースの影響によります前期繰越欠損金が74万円ありますが、これに当期の総利益8万円を充当しまして、欠損金合計が66万円となっております。

純資産合計につきましては、資産合計から負債合計を引いた額でございます。39億7,224万円となっております。負債の純資産合計額につきましては、資産合計額と同額の46億8,709万円でございます。

続きまして4ページ目、損益計算書でございます。

経常費用につきましては、業務費、これは学生の教育訓練にかかる経費でございます。計21億2,592万円。それから一般管理費、これは業務費、学生教育経費以外の経費でございます。5ページ目になりますが、計6億6,433万円でございます。財務費用は、ファイナンス・リ

ースの支払い利息でございます。

これを含めまして、経常費用合計は27億9,094万円でございます。

同じく5ページ目でございますが、経常収益が合計で28億3,101万円でございます。臨時損失としましては、事故処理費を含めまして3,999万円となっております。

6ページ目、ファイナンス・リース取引の影響によりまして、当期総利益は8万円でございます。

続きまして、資料1-3の最終ページでございます決算報告書について、簡単にご説明いたします。

この決算報告書につきましては、収入と支出の予算区分に従いまして作成したものでございます。

収入につきましては、業務収入において予算金額に比べまして決算金額は雑収入等の増収により約180万円の増がありましたが、収入全体としまして、約33万円の減額となっております。28億8,919万円の決算金額となっております。

支出につきましては、業務経費は運航経費及び事故関係費の突発経費の増がありました。約6,193万円の増加となっております。

人件費では、人事院の給与勧告の準拠に伴います給与・賞与の減額がありまして、約5024万円減となっております。

一般管理費では、経費の抑制努力によりまして、約3,344万円の減となっております。

支出全体としまして、予算金額に対しまして約2,386万円減の28億6,566万円となっております。

簡単ですが、財務諸表関係の説明は以上でございます。

【宮下分科会長】 ありがとうございます。

ただいまのご説明につきまして、ご質問をお願いいたしたいと思っております。

【石津委員】 ちょっと個人的な関心みたいで申し訳ないのですが、この損益計算書、5ページ一番下に、税引前当期純利益が出ておりますが、今見ましたところ、ほかの法人さんは特に税引前当期純利益は挙げていませんで、というのは多分税金が生じないということだろうと思うのですが、この項目を特に挙げていらっしゃるというか、基準上、これを挙げるようになっていいますか。

【工藤会計課長】 従来から変更はございません。

【石津委員】 そうですね。ほかの法人を見ると特に挙がらない項目であって、なおかつ税金が発生しない独法という組織にとって、税引前ということの意味合いがあるのかなというところがちょっと疑問だったのでお伺いしたのですが、本質的なお話ではないので、形式的なお話ですけども。

別に中身の話ではなくて、個人的な関心なので、後でまた教えてください。

【事務局】 確認をして、ご報告させていただきます。

【宮下分科会長】 では、とりあえずペンディングで。特に本質には関係ないですね。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは審議に入りたいと思っておりますが、ご意見ございましたらお願いいたします。

それでは、「意見なし」といたしたいと思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【宮下分科会長】 どうもありがとうございます。

では次の議題、平成21年度業務実績について、法人から全項目を通して説明をお願いいたします。また、別紙につきましては、皆さんのご意見が分かれています業務改善のための役職員のイニシアティブ等についてのみ、ご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【殿谷理事長】 航空大学校理事長の殿谷でございます。21年度業務運営評価説明資料、5段表に従いましてご説明申し上げたいと思います。

まず最初の、組織運営の効率化に関する項目でございますが、常勤職員数の削減でございますが、中期計画におきまして、中期計画期間中に約10%程度の常勤職員数の削減を計画しております。その中で特に整備業務の民間の委託、それから運航管理業務も民間委託を進めようという方針が出ております。

この方針に従いまして、平成21年度におきましては、整備課におきまして、時間管理部品についての修理作業発注、それから完了後の保管というような業務につきまして、整備委託業者のジャムコに対してこれを委託することにより、常勤職員の1名を削減いたしております。

それから、運航管理業務につきましては、委託をできるような会社がございますので、これは運航業務を実施できる航空無線資格を持っており、かつ同等の業務を経験している航空局のOBの人を契約職員として採用することにより、常勤職員の1名を削減したところでございます。

学生72名を養成する体制を維持する場合、実科の教官、飛行教官の削減というのは非常に難しいところがございます。外部に委託できる業務につきまして、整備課、運用課についての常勤職員の削減を図っているところでございます。

平成18年度当初、常勤職員122名の職員がおりましたので、22年度末までに10%といえますと12名の削減、今年度末110名を目途に、さらにいろいろな工夫をしてみたいと思っているところでございます。

それから、人材の活用でございますが、内部組織の活性化、それから業務運営の効率化を推進するために、国、特に航空局との人事交流を積極的に行っておりまして、21年度は21名、職員数の約18%の交流を行ったところであります。

これによりまして、内部組織の若返り、活性化、それから人件費の抑制効果もございまして、航空大学校の乗員養成ノウハウを航空の行政の現場に取り入れていただいた、また、行政の経験を航空大学校における乗員養成に反映するというような経験の交流というものも図っているところでございます。

3番目、業務運営の効率化、特に教育訓練業務の効率化でございますが、第2期中期におきまして、左から2つ目のところに書いておりますが、若干、実科教育、飛行訓練課程につきまして変更いたしたところがございます。仙台課程、双発機での訓練につきましては、飛行時間を65時間から70時間と5時間の延長をしているところでございますが、単発事業用課程、帯広と宮崎合わせて1年間で単発機を使いまして155時間の訓練をしているところでございますが、これについては時間数の変更等はございませんでした。

これに対して、さらに訓練の効率化をいろいろ検討しました。訓練の各段階ごとに到達するレベル及び科目等を決めておまして、それをフェーズと称しておりますが、21年度からこれを6から5に削減いたしまして、科目の統合、総合化を図っているところでございます。

また、単独飛行時間について法律上の要求よりも上乘せしていたところでございますが、これについても見直しまして、単独飛行訓練時間を削減し、逆に言うと教官同乗による、さらにきめ細かな指導を図っているところでございます。

また、最終技能審査につきまして、これまで、科目ごとに複数の審査官で対応していたところでございますが、これを学生1人に対しては基本的に1人の審査官で対応することにいたしました。そして総合的観点から見るというのと、それにより効率的な訓練、効率的かつ効果的な判定ができるように、審査規定を改正したところでございます。

また、単発事業用課程は、全部で155時間がシラバスでございますが、仕上がりが極めて早い者につきましては、150時間でも最終技能審査が受検できるようにして、規定の改定を図ったところでございます。

これらの結果につきましては、現在まだ検証中でございます。我々、宮崎における学科が4カ月、それから帯広・宮崎における単発機の訓練が6カ月ずつ、それから仙台における多発・計器飛行証明の訓練が8カ月でございますが、それらにつきまして、終わったごとに学生のアンケート調査を行っておりますが、これらを今後とも確実に実施して、さらにきめ細かい指導、それからエリミネート、フェイルが出ないような指導を図っていきたいと考えております。

それから、教育支援業務の運航業務、それから整備業務につきましては、引き続き電子化、オンライン化を進めているところでございます。

一般管理費の縮減でございますが、一般管理費につきましては、前年比マイナス3%という枠がかかってございます。その予算の中で、21年度、何とか実施したところでございます。

業務経費につきましても同様に、前年比マイナス1%の予算削減ということが恒常的に課せられているところでございますが、平成21年度においても、その予算内での執行を図ったところでございます。

教育コストの分析・評価につきまして、各校ごと、仙台、帯広、宮崎の教育業務経費と教育支援業務についてデータを蓄積して、校別ごとの経費の推移の比較等を行ったところでございます。詳細については別添に記載してございます。

教育の質の向上についてでございますが、航空大学校はエアラインパイロットを養成することが任務でございますので、エアラインパイロットに要求される知識、技能というものを、運航の環境等の変化に伴い、確実に把握していかなければならないということから、航大卒業生でエアラインパイロットになったOBとの意見交換会を毎年実施しているところでございます。

また、教官には、エアラインのコクピットのオブザーブをさせているところでございますし、エアラインパイロットのOBを教官としても採用しているところでございます。現在、宮崎、仙台、帯広にそれぞれ1名のエアラインパイロットOBの教官が在籍しております。

それから、操縦教官各人に対して定期技能審査を実施し、教育技能の向上と標準化に努めているところでございます。

次のページにまいりまして、エリミネートの削減のために、今中期計画から追加教育時間を2

0%まで拡大したところがございますが、これの実施について、これまでフェーズの最終段階で実施してきたところがございますが、それを早い段階から適宜実施していくほうが、さらに技能審査不合格率を減少できるのではないかとということで、これについても現在実施しているところがございます。

教育の質の向上及び効率化を図るためのいろいろな調査研究でございますが、先ほど申し上げましたように、単発事業用課程についての教育内容の手法評価方法についてのシラバスの変更を行ったと同時に、米国のフライトセーフティ・インターナショナルという乗員養成機関についても調査を行いまして、現在、我々航大生の採用試験において、163センチ以上という身長要件を設けているところがございますが、これを158センチ以上に変更し、今年度の入学試験から実施しているところがございます。

また、次のページでございますが、これは現在、准定期航空運送用操縦士として航空法改正が準備されているところがございますが、海外におけるマルチクルー・パイロット・ライセンスというMPLの導入条件についての研究報告、それからコンピテンシー・ベースド・トレーニング、これはコンピテンシーというのは業務遂行能力でよろしいかと思いますが、実際の業務遂行能力を重視したトレーニング及びその審査の導入についての研究などを行っているところがございます。

また後ほどご説明いたしますが、安全委員会におきましてパイロットレポート等のデータを集積し、安全管理システム、SMSの導入に向けた試行を行っているところがございます。

学生の養成数でございますが、平成21年度におきましては72名の入学者を確保いたしました。ここには73名になっておりますが、入学直後に自己都合で退学した者がございまして、56回生4期においては、その分を加えて73名となっております。

それから、入試に関して広報活動を実施し、ホームページをリニューアルいたしました。その結果、受験者数は633名と、20年度並みの受験者数を確保しております。

それと、21年度入学試験におきましては、身体検査合格基準、特に2次試験における身体検査を行うわけですが、そこにおける視機能の要件につきまして、航空会社の担当者等との情報交換を行いまして、一部の緩和を図りました。

このために、2次試験合格者が、平成21年度におきましては141名という形で、平成19年度は89名、20年度は113名でございましたので、30名以上の増加を見ております。最終的な合格者は72名でありますので、第3次試験における競争率として約2倍の2次試験合格者を確保できたということは、非常に有効であったと考えているところがございます。

航空安全に関する教育の充実でございますが、航空大学校、独立行政法人化してから、平成14年3月、それから平成15年7月と訓練機事故を起こしまして、学生・教官合わせて4名の尊い犠牲を出しているところがございますので、航空安全が何よりも大切であることを掲げて、次ページにありますように、学生に対する安全教育、それから定期的な安全監査等も実施しているところがございますが、昨年10月30日に、鹿児島空港におきまして、ソロ飛行中の訓練機が胴体着陸をするという事故が発生し、長時間ランウェーをクローズいたしまして、多くの方々にご迷惑をおかけしました。本当に申し訳なく思っております。

この事故に対しまして、現在、まだ運輸安全委員会におきまして原因の探求が続けられている

ところでございますが、我々としては、入手できた情報に基づきまして、まず機体のほうの安全の点検、これは最終的には脚が出ないままに滑走路に接地したものでございますので、操作は適切であったが機材のトラブルから脚が出なかったのか、機材は適切であったが操作が不適切だったために脚を出していなかったのか、今のところはどちらとも分かりませんので、両方の観点からも機体の特別点検及び実科教官、学生に対する安全対策、安全教育等を実施し、11月9日から訓練の再開をしているところでございます。

先ほど申し上げましたように、運輸安全委員会の事故調査は現在まだ進展中でございます。我々としてはそれに最大限、全面的に協力するとともに、その調査結果をもってまた追加の安全対策を実施していきたいと考えているところでございます。

それから、安全管理システムでございますが、先ほどから二、三回、出ておりますが、7ページ、それから次の8ページにも幾つか分けて書いてございますが、国際民間航空機関、ICAOというものがございまして、ICAOの基準におきまして、今年11月から、これはエアラインや管制機関には既に導入されているところでございますが、操縦士養成機関に対しても、安全管理システムの導入が求められてございます。

これまで、安全対策というのは法令及び基準に基づいて事業を行うとともに、発生した事故・トラブルに対して原因を探求し、原因究明を行った結果、安全対策、再発防止対策というものをとっていく、どちらかというと事後的な対応というのがメインだったわけですが、事故・トラブルの予兆であるハザードを把握し、そのリスクを評価し、それを低減する。予防的な取り組みを体系的に実施するということが、国際民間航空機関等からも要求されているところでございます。

このSMS、セーフティ・マネジメント・システムの実施に向けまして、安全委員会、それから総合安全推進委員会等で検討すると同時に、外部講師からの話も聞き、外部に対する調査等も行いまして、現在、その導入に向けた安全上の分析・評価を行っているところでございます。

このSMSに関しては、いかに事故・トラブルの予兆になるような事象話、いわゆる「ヒヤリ・ハット」と言われているものでございますが、そういう不安全事象の情報をいかに収集するかということが眼目でございまして、現時点においては、実運航で発生したものについて、学生、教官に報告を求めると同時に、教官などに対してはこれまでの自分の経験で起こったことについてもいろいろ報告してもらい、そのリスク分析等を行っているところでございます。

それから、成果の活用と普及でございますが、操縦士養成機関連絡会議、これは航空大学校や民間の大学、それから民間の航空会社、それからエアラインなどで自社養成を行っている操縦士養成機関がございまして、これらの養成機関の連絡会議を開催し、情報交換を行うことのイニシアティブをとっているところでございます。

それから、パイロットの学科試験、航空従事者試験の学科試験問題検討委員会に委員を派遣したり、教官養成ハンドブック、これは操縦士養成機関などで教官となる人たちを養成するためのハンドブックというのを、航空大学校として校内的に持っているわけでございますが、これを外に出すべく、現在その編集作業を実施しているところでございます。

それから、航空思想の普及等につきましては、3校とも「空の日」の行事を行い、航空教室、市民航空講座等についても回数を重ねて実施しているところでございます。

5段表につきましては以上でございますが、別表の、業務改善のための役職員イニシアティブの話でございますが、我々といたしましては、パイロットになるための志望者を増やすため、それから多くの志願者に対して機会を提供するために、入試における身体検査基準の緩和について検討したところでございまして、航空会社との調整、それから身体検査の実施機関との調整を図りまして、平成22年度入学生から視機能の一部の緩和を実施し、先ほど申し上げましたように、2次試験合格者の増加を図ったところでございます。

また、身体検査基準の身長につきましても、これまで163センチ以上でありまして、一般的に言って男子に対しては特に大きな障壁になっておりませんが、女性に対しては非常に大きな航大入試に対するバリアになっていたということもございます。これらについても見直しを行いまして、外国機関における調査、それから航空機の安全性基準等の調査なども行いまして、現在、163センチ以上から158センチ以上に低減したところでございます。

今年度の受験生の中で、163センチから158センチの間の方は十数名志願されたということを知っておりまして、そういう点での国民の期待に対してもこたえられたかなと考えているところでございます。

簡単でございますが、以上でございます。

【宮下分科会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、ご質問をお願いしたいと思います。

【桑島臨時委員】 今のお話の身長基準で、法的な条件はどうなっているのですか。

【殿谷理事長】 身体検査の法的な条件は、航空法に定められているのですが、これはいわゆるミニマムの数値、パイロットとして飛ぶためにはこれが必要であるという値です。

ところが、エアラインで採用する場合、採用して数年でそのミニマムを割ってしまったら、もうパイロットとしては使えません。ですので、30年、40年働いてもらう間にある程度の老化というか、視機能にしても身体機能にしても若干落ちることを考えて、ミニマムに若干の上乗せをするわけです。

我々としては、エアラインにパイロットを供給すると、エアラインで働いてもらうパイロットを養成するということからいくと、やはりエアラインの採用基準というものもある程度にらんで航大としての身体検査基準を決めなければなりません。

ですので、法的な身体検査基準に若干の上乗せをしていますが、その上乗せをどの程度にするかは、航空会社、それから一般の方々からの意見などと合わせていろいろ検討しなければならないところでございます。

【宮下分科会長】 そういうことは、今まであまり問題になったことはないんですか。

【殿谷理事長】 これまでの基準について、何で163センチ以上なんだろうかとというのは、これまでもよくございました。それから、視機能につきましても、航空大学校のほうがエアラインより厳しいのではないかというような問い合わせは、ホームページに受験生の方から、何回かございました。

【高田臨時委員】 身長の話ですけれど、過去に全日空の自社養成で、160センチ未満の女性があり、既にラインで飛んでいますけれど、非常に適性検査の、成績がいいんですが、実際にブラウンフィールドで乗せたら、訓練機というのは座席が固定されており、身長が足りないものだ

からなかなかうまくいなくて大分苦勞してましてね。

今のエアラインを飛んでいる実用機というのは、全部電動ですから、座席なんか上がったり下がったり自由にできるんですよ。だから、身長は163センチだろうが158センチだろうがあまり関係ないと思うんです。180センチの人もいますけれども。

訓練機というのはそれができないので、フィックスされてしまっているものだから、非常に苦勞する。その辺のところは、確かに、今の女性の身長が高くなったといっても、やはり163センチというのは、女性にはかなりハードルは高いと思いますね。

そういう意味では、門戸を広げ、優秀な学生がいっぱい集まってくるのではないかという意味では、身長158センチは一つの方法でありいいと思います。

ただ、訓練に入って、航空大学校がどこまでそのところを見てあげるかというのはあると思うんです。そこをぜひ、今後、これから入ってくる学生が158センチギリギリの人がもし仮にいるとすれば、この差は結構大きいですから。その辺は見えていただきたいなと思います。

それはかなり厳しいんです。シングルエンジンというのは即座にパッと足で踏んでやりますので、それがちょっと遅れるだけで、もう飛行機が方向転換してしまいますからね。訓練にならなくなってしまう。そういうようなことがあるので、

ラインに行く前の航空大学校の教育課程ではまさにそれが大事なことだと思うので。

【殿谷理事長】 はい。

【宮下分科会長】 今おっしゃったのは総合評価にもかかわってきますね。

【高田臨時委員】 そんなこともないと思いますけれど。全日空の訓練生、自社養成の人は、ものすごく苦勞して、もうそれこそ頑張り最終的には卒業し、今はラインのパイロットをやっていますから、できないことはないんです。そのかわり、苦勞の仕方がすごく大変だったなというのは思います。

【家田委員長】 おもしろい話を伺ったな。訓練機のほうがおかしいですよ、じゃあ。座席が動かないということのほうがおかしいですよ。

【宮下分科会長】 対応は可能なんですね。實際上。

【殿谷理事長】 航空機の安全基準に耐空性審査要領というのがありまして、それには身長158センチの乗員で、操作装置に腕が届かねばならないというような基準がございますが、足のほうまではちょっと記憶しておりません。

現実問題としては、身体検査証明の法的な身長要件というのはございませんので、要は機体を操縦して飛ばすことができればよいという形になると思います。ですから、それは実際に機体を飛ばす前に、よく調査をしたいと思います。

【家田委員長】 1個質問してもいいですか。この安全運航の確保について、まだ調査中ではあるけれども、事故が起きていて、それでも自己評価が順調であるというAというのはどういうふうなお考えの中でやっていらっしゃるんですか。

【殿谷理事長】 事故を起こして非常に申し訳ないと思っておりますが、事故の大きさと、事故への我々の対応の状況というのを自分たちで判断をして、学生訓練への影響を最少にできたこと、それから事故が起きたのは鹿児島空港でございますが、鹿児島県及び周辺地域に対する影響を最小限に抑えられたと考えて、自己評価をAにしたところでございます。

【家田委員長】 なるほど。ということは、事故を起こしたという事実よりも、事故の影響とその事後的な対応力を判断されたと。

【殿谷理事長】 今回の場合は、事故の大きさももちろん考慮に入れていると思うのですが。

【宮下分科会長】 事故は起こるべくして起こった、と言っではいけませんけれども、起こるのは仕方がないと。しかしそれをどう最小限に被害をとどめるかという、そちらのほうで。

【殿谷理事長】 ということですか。甘いと言われたらそうかもしれませんが、我々としては事故対応をきちんとできたということを考えてみました。

【家田委員長】 これぐらいの事故は起こったってしょうがないと、そういうことですか。

【殿谷理事長】 いや、そういうことではなく、事故は起こらないようにしなければいけないというのはそのとおりでございます。

【家田委員長】 分かりました。

【羽原臨時委員】 けが人も死亡者もまずは出ていないということですね。機体の損傷だけで。

【殿谷理事長】 そうですね。機体の損傷のみでした。また、その損傷した機体も修復をいたしまして、この5月からまた飛んでおります。

【宮下分科会長】 これは原因はいつごろ分かるんですか。

【殿谷理事長】 原因は、現在まだ運輸安全委員会で調査中ですので、ちょっと我々のほうからはコメントすることは控えさせていただきたいと思っておりますでは分からない。

【宮下分科会長】 では、ほかによろしいでしょうか。

【高田臨時委員】 ちょっとこだわってしまって申し訳ないのですが、教育訓練業務の効率化のところで、新しいシラバスで単発事業用課程修了というのが、飛行時間は150時間以上でやればいいという。155時間から150時間にしましたよね。5時間分というのは、場合によっては優秀な人がいれば、150時間で技術的にチェックを受けられれば出すわけですね。それはだから5時間分なのですが、これはコストから見れば大きいかもしれませんが、ただ、ここに書いてある、2回期35人の方で何人いるのか、この間の事前説明のときに聞いたら2名だと。

2名のためにそれをやるということがどれだけ、教育効果という意味ではあるのかなというのは非常に思いました。コストに関しては間違いなくあると思いますけれども。

エアラインというのは、パイロットに求められるものというのは、腕のいいパイロットではないんです。どちらかというと安定的な。もちろん技能があるのは大事ですよ。それも大事なんだけど、精神的なことだと思うんです。常に安定した精神力が保てるような、できるような人。そういう人を求めていくので、腕はうまいんだというふうに自分で思うパイロットはあまり要らないんです。

こういう人たちが仮に、35人のうちの2人だけそういう人がいたとすると、やはり、精神的にそういうところに自分で入っていく可能性がある。これは目に見えない難しい話で、エアラインの中でも、こういう教育などでもいろいろ議論をしていますけれども。

これは、コスト的にはエアラインもやっています。最低これだけとれば、訓練をやって時間をやれば、あとは幅を持っています。だけど、その辺はコストパフォーマンスを見ながらやっているんです。

このところも、がむしゃらにどんどんやっていくというのも、よくよく見ていただきたいな

と。訓練生の資質とかを見ながらやったほうがいいのではないかと、僕は思います。

【殿谷理事長】 今の委員のお言葉、我々としてもよく気をつけてやりたいと思っております。

今、ここに書いてあるように、やはり5時間というのはある程度のプラスマイナスの範囲の中だと思っておりますし、学生としても、単発事業用課程の後には、さらに双発、それから計器飛行証明の8カ月の期間が控えています。

これまで、2名が対象となりましたけれど、彼らに対しては、決して天狗にならないような、精神教育というものもやっております。この2名の話などを教官から聞きますと、彼らは早く課程が終わったから偉いという考えよりは、将来の双発とか計器飛行の勉強をやったり、これまでの訓練を振り返ったりというように、その実科の5時間分を使っているというので、決して天狗になるようなことのないように、今の高田委員のお話も学校でまた伝えておきますので、今後ともよろしく願いいたします。

【高田臨時委員】 よろしく申し上げます。

【小島臨時委員】 1ついいですか。事前説明で話を聞いたときに、今のシステムと逆に、ちょっと遅れぎみとか不得意な人を、補習で飛んだりするという、あれはすごくいいことだなと。早い段階で追加教育を行うというのは、キャッチアップ、すごくいいなと思いました。

【殿谷理事長】 これまでのいろいろな追加訓練のやり方がありましたが、どちらかというフェーズの最後のところで技術レベルに達しなかったら、ではプラス何時間、とやっていたのですが、それを変えてフェーズの早いうちから、ある科目についてできなければその時点でどんどん追加訓練をやっていこうという形で、教官のほうも学生のほうも運用するようにいたしました。

【家田委員長】 もう1つ質問していいですか。国土交通省との連携強化という項目がありまして、資料4-3を今、私は見ているところなのですが、内容はSMSについて、途中は省略しますが、国土交通省航空局で説明を実施していると。また、云々云々のあり方検討会に役職員を派遣し、云々云々について検討に貢献していると。連携強化を図っていると。

どちらも結構なことなのですが、これはそんなに難しいことなのかどうかがよく分かりません。つまり、意地悪く言うと、このくらいの連携強化って当たり前のことではないかなと思うのですが。あえてSという自己評価をされているというのは、どこら辺が困難なことを乗り越えて。もしくは、国土交通省の航空局というのはそんなに意地悪で、説明もさせてくれないとか、そんなことなんですか。どういうことなのでしょう。

【殿谷理事長】 そういうことではございませんで、先ほど申しました、今年の11月から、乗員養成機関に対しても安全管理システム、SMSというものの導入が求められております。我々としては、我が国の公的な乗員養成機関として、これはもう一番最初に導入し、これをさらに広めていこうという観点で、今いろいろやっているところでございます。

いろいろな情報収集をしたり、リスク分析等もやっているところでございまして、それに関するところをSにしたものでございます。

【家田委員長】 SMSに関して、こちらの法人が努力しているのは、これは大いに理解できるのですが、国土交通省との連携強化というのは、これをもってそんなにすばらしい成果と言っていいのかというのが。私はこれを読む限りあまり説得されないのですが、どんな感じかなと思って。

【宮下分科会長】 要するに、国土交通省にこのことを取り扱う能力を持った専門家がいらっしゃるのか。したがって航空大学のほうで協力をしておられると、そういう趣旨かどうかです。いないと言っただけでは言い過ぎですが。

【殿谷理事長】 いないということは申し上げられませんが、公的に国が設置した乗員養成機関として、我々が一番積極的にやり、その成果を他の機関にも提供すべきではなかろうかと。そういう観点から積極的に実施しているということでございます。

【宮下分科会長】 責任感と義務感ですか。

【殿谷理事長】 そういうことです。

【宮下分科会長】 で、他の方はされないという。

【殿谷理事長】 ですから、されないということはないと思います。それぞれのところで、やはり今申し上げましたように、11月から導入が義務づけられるものでございますから、他の養成機関についても、どんどん自分たちでやっていることは間違いないと思います。

【家田委員長】 そこは分かるのだけれど、もう1回、しつこいようなのだけれど、この21年度計画のところを見ますと、云々云々するため、随時国土交通省との間で意見交換を行い連携強化に努める。これが21年度計画なんですよね。したがって、随時国土交通省との間で意見交換されているのでしょし、連携強化も努めたのでしょしけれど、それがSというからには、随時どころではなくて、もう24時間べったり意見交換して、連携強化といたってもう一心同体で、課長が考えていることなんてすぐに分かってしまうとか、そういうことを言っているのか何だか分からないんです。Sという意味が。僕は分からないのですけれど。

だって、書いてあるのは、随時意見交換を行い、連携強化に努めるというのが計画ですからね。それを乗り越える、Sというのはスペシャルですから、順調どころではなくて随時随時というものは、どんなふうな困難があるところの、随時意見交換が困難で連携強化が難しいのかが分からないので。

【小林企画室長】 企画室長の小林でございますが、よろしいですか。

その件に関しまして、ICAOの基準、国際機関の基準については、国が責任を持って、この国内法といいますか、国の法令で担保する必要があるのですが、航空大学校ではその実施機関としまして、先行して実施しております。これによって、国の基準をつくるための参考にしていただく、国と連携してそういう国の安全基準を整備していくといったものに使っていただけるのではないかと考えております。

先行して行ったことで、国との連携を強化して、基準づくりに貢献をしていくことになるかと考えております。

【家田委員長】 もちろんそこは理解できるのですが。つまり、国民的に言えば、連携してやるなんて、そんなのは当たり前の話で。独立行政法人なんです。監督官庁と。それをあえて、その連携するというのはかくも難しいことであってSをつけるという自己評価をするというところが、どういってお考えなのかなということを伺おうと思って聞いたのですが。

つまり、独立行政法人を国民がどういうふうに見ているかという中で、国土交通省と連携するというところにSなり何なりつけるというのは、かなりのご覚悟があるのだと思うのですが。

まあ、いいです。

【宮下分科会長】 制度の変革に対応されたという、そこを評価してほしいということだろうと思いますが、その程度はどうか。

【工藤委員】 この8ページの(3)の②に関してだけ言えば、私が知る限り、国交省だけとの関係ではなくて、計画のほうはそうなのですが、実態としては、私大とかがどんどん増えてきている中でそっちとの連携とか、あともう1つ、こっちにちょろっと書いてあってあまり説明されていなかった部分で、MPLの話が多分多いと思うんです。

これはまさに、確かに、最終的に法律改正があったりするときにはもちろん国土交通省なのだけれど、実際にこれからパイロットを養成する機関として、それからエアラインに行く人にしても、エアライン側がどうするかという調整も含めて、中心になってやってきたという話だと私は理解していたので、ここの部分は両方を考慮してSと理解してしまして。

【殿谷理事長】 今ありましたように、航空機操縦士証明制度のあり方、これはMPLに関する話、技量管理に関する話等々がございました。

【工藤委員】 航大としては、ここではやはりSMSに関してか。

【殿谷理事長】 どんどん自分たちで、今言ったICAOの基準を実際に実施するためにどのようにしたらいいかということを実行的にやってきたということを実証し書いたつもりでございます。

【工藤委員】 そうすると、今、委員長もおっしゃられたように、逆にそのICAOの基準が、あるいはSMSはこれだけ重要なもので、今これだけ全体の話から言って重要性があるというのが、だれにでも分かるような資料なりが、もう少しあったほうがいい。

【宮下分科会長】 では、この評価は後で問題になりますので、今の議論も踏まえて、新たに評価し直すということにいたしたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

【高田臨時委員】 つまり、航空大学校が中心になって、乗員操縦士養成機関としてのSMSについてイニシアティブをとって、民間操縦士養成機関だとかそういうところはまだやっていませんから、ICAOの基準に準拠して11月からやらなければいけないから、そういうことを航空大学校がイニシアティブをとって、行政と非常に連携しながらどんどんやったのだということで、Sというふうに言われたのではないかと思うのですが。

多分そういうことだと思うんです。そういうことでしょうか。

【殿谷理事長】 はい。

【高田臨時委員】 例えば私立大学だったら、今、幾つかありますよね。法政大学だとか桜美林だとか東海大学とか。そういうところにも説明に行ったとか、そういうことも含めてなんでしょう。

【殿谷理事長】 12月に操縦士養成機関連絡会議がございました。そういう機会などを使って実施しております。

【高田臨時委員】 かなり中心になって頑張ってもらったということですね。

【宮下分科会長】 それで、この航空技術安全のニーズに即した調査研究を推進するということには、既にこのSMSのことが頭におありになったわけですか。今年度計画においては。

【殿谷理事長】 はい、そうです。

【宮下分科会長】 それでは、ほかにかがででしょうか。まだ審議には入っておりません。意見をいただいているところでございます。質疑応答のところですが。

もう審議に入ってよろしければ、時間も押しておりますので、評価の審議に入りまして、そこでご意見がございましたらお願いいたしたいと思います。

それでは、重要な財産の処分は、また後で入ってきていただきます。とりあえず、現段階で、法人関係者及び傍聴の方はご退室をお願いしたいと思います。

(法人関係者、傍聴人退室)

【委員】 それでは、前の2つの法人と同様でございますが、評定を空欄でお示ししている項目につきまして、各項目ごとに主なご意見を事務局のほうで説明していただきまして、評定を決定していきたいと思います。

それでは、ご説明をよろしくお願いいたします。

【事務局】 分かりました。それでは資料4-3、平成21年度業務実績評価分科会長試案に沿ってご説明をさせていただきます。

表紙をめくっていただいて、1ページ目でございます。

組織運営の効率化の業務の見直しを行い、常勤職員2名を削減するという項目につきましては空欄としております。Sの評定が7名、Aが5名でございます。

皆様のご意見を読み上げますと、同様のご意見はまとめさせていただいておりますが、厳しい要員体制の中で、安全の確保を図りつつ業務内容の見直し等を行い、常勤職員の2名削減を行ったことは評価できる。ほかにも同様のご意見がございました。

【委員】 この趣旨は、ただ単に常勤職員を削減したというのではなくて、全体の業務をアウトソーシングを含めて組み直したというところにある。それでもって安全が確保されたかどうかというのは当然問題になるわけですが、このところからすれば、安全面というものも確保した上で効率化を図ったということでございますので、Sが7名になっているわけです。

ということで、評価はSにいたしたいと思います。

結局、安全の確保というものが担保できなければ、コストを下げましても全く意味がないことになります。これで見ると、業務システム全体の組み直しだというふうに理解できましたので、そういうふうに提案させていただきたいと思います。いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 よろしゅうございますか。

では、次をお願いいたします。

【事務局】 同じ1ページの一番下でございますが、人材の活用。

内部組織の活性化を図り、業務運営の効率化を推進するため、職員の10%程度の人事交流を行うとの項目につきましては空欄としております。Sの評定が8名、Aが4名でございますので、評定はSとなります。

【委員】 これは、最初の申し合わせによりまして、Sという評定になります。人事交流、21名行っただと。経年の経過を明らかにしていただいて、資料を補強できるようなものがあればつけていただくことにしたいと思います。

それでは次をお願いいたします。

【事務局】 それでは、1ページめくっていただきまして2ページ目でございます。

上の欄、業務運営の効率化の①、効果的・効率的なシラバスの検討を行うとの項目につきましては空欄としております。Sの評定が7名、Aが5名でございました。

皆様のご意見を読み上げます。

新シラバスの実施と効果の検証作業を行うことによって、教育方法の改善を教育の質的效果に結びつけるよう努力していることは評価できる。課程修了時の技能審査の見直しを行うことによって、教育・訓練業務の合理化とともに質の向上も図られたことは評価できる。訓練課程の効率・能力のアップにつながる新たなシラバスを策定し、それによるきめ細かい合理化が図られていることは評価できる。シラバスにおいて、PDCAサイクルが実施されていることは評価できる。といったご意見がございました。

【委員】 このところは、ただ単にシラバスを改定したということにとどまらず、それを教育・訓練の中にもうまく回るような形で運用をしている。限られた時間内において、仕上がりベースで技量が向上するように、ただ単に何時間やったというのではなくて、実際どこまで具体的に技量が上がったかというところを目指した、そういう改革であると。PDCAサイクルを行っておられるということなのですが、このあたりのところで7名の方がSをつけておられるということですので、これはもちろん資料の補強も必要かもしれませんが、Sを提案させていただきたいと思います。いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 よろしゅうございますか。

それでは次をお願いいたします。

【事務局】 それでは、資料をめくっていただきまして5ページ目でございます。

③、調査・研究を計画的に推進し、その成果を教育・訓練等に反映させるとの項目につきましては空欄としておりますが、Sの評定が9名、Aの評定が3名でございましたので、Sの評定となります。

【委員】 そうですね。最初の申し合わせでSの評定になります。

このところは先ほど議論していただいたところで、身長要件を見直したということですね。

ただ、さっきご指摘がありましたような、身長要件の見直しを踏まえてうまくトレーニングできるかというような問題もありますので、そのあたりは今後の問題になると思います。

そこで、評価はSですね。

次、お願いいたします。

【事務局】 ページをめくっていただきまして7ページでございます。

⑤、年間養成学生数を72名とする等の項目につきましては空欄としております。Sの評定が7名、Aが5名でございました。

皆様からのご意見を読み上げます。

授業料の値上げによる受験者の減少懸念にもかかわらず、広報活動、ホームページの改善等の取り組みを積極的に行い、受験生の拡大に向けた対策を講じ、例年並みの志願者数を確保したこと、また、視機能にかかわる合格基準を緩和したことにより、3次試験受験者の大幅な増加を図るなど、あらゆる角度からの検討により、より資質の高い72名の学生数を確保できたことは評

価できる。といったご意見でございました。

【委員】 視機能の、合格基準を緩和し、そして、その上で、優秀な学生を確保ということですから、受験生の質を確保したと。時代に即したやり方であると。

ただ、これが将来的にどのくらい安全を確保したかという検証は必要になると思いますが、7名の方がSでございますし、Sを提案したいと思います。いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 それではSにさせていただきます。

次をお願いいたします。

【委員】 ちょっとすみません。8ページのところで、安全なのですが、もちろんこういう結果で、11人と1人でAでいいのかもしれないのですが、ちょっと議論を残した上でAにさせていただきたいんです。

それはどういうことかという、Bをつけている方が1人いらっしやって、それは私も理解できるところもありまして。この評価は当然、国民に公開されるわけで、もちろん、幸いにして人身にはならなかったわけだし、その後のケアもよかったのだと思うのですが、それでも、事故を起こしたところが「順調な業務」というふうに言っているのか。Bだと「おおむね順調」なんですよね。「おおむね順調」ということは、問題はなかったわけではないけれども「おおむね順調」。

そこはよくご議論いただいた上で、AならばAとお決めになる必要があるのではないかと思いますけれども。

【委員】 事故調査委員会の結論が出れば、右か左かというのははっきり分かるのでしょけれども、それまでは、状況を受け入れて真摯な態度を示すべきではないかという、社会からの意見が出るかもしれない。あまりにも順調、すばらしい評価だということに対しては、逆にほかの評価が変な評価という形で見られても具合が悪いということですね。

これは第三者としての委員からのサジェスションでございまして、引きずられる必要はないのですが、ただ、やはり我々、内部で見えておまして、これはAだと思ったわけです。ただ、お1人、Bがおられるということも非常に重要なポイントでございます。

【委員】 そういう意味で意見を言わせていただくと、私はこれはAをつけました。Bではないです。

例えばエアラインでも、訓練機というのはやはりこういうことはあるんです。もちろん、事故はあってはいけないのですが、ギアダウンを忘れて胴着したということは、ラインの飛行機ではもちろんあってはいけないのですが、訓練機はやはりそういうことを訓練しているわけです。だからいいとは言っていない、それをしないようにしなければいけないのだけれど。そのために教官が乗っているし。それでもやはりやるんです。

だから、それをしないような、再発をいかにさせないかということも、訓練で大事なことです。乗員養成機関というのは。

このことも、いい話ではないに決まっていますよね。だからおっしゃるような視点が大事だとは思いますが、このこと自体は、訓練機というのはやはりそういう事故に陥りやすい。ANAでもあるし、他でもいろいろこういうことは繰り返されています。あってはいけないとは思いますが

よ。でも、やはりそれが訓練なんです。

そういう意味で、私はここをAにしました。だからいいとは言っていないのだけれど、大事なことは、訓練生というのは新人ですから、新人の人を教育するということは常にこういう、危険と言うと変ですが、人身事故につながらないように、犯してはいけないことをいかに訓練していけるかというのが。まさにSMSの世界になってくるのですが。

【委員】 僕が申し上げたいのは、ぜひBにしろという意味ではなくて、この場でこのポイントについて議論をしたという事実だけは残したほうがいいという意味です。

【委員】 私も迷った口なのですが、この項目は安全教育のところの項目なんですよ。そういう意味では、この事故は非常にいい教材だったなど逆に思ったんです。

もしその事故を問題視するなら別の項目だなということで、私は、迷いましたけれどもAにしました。

【委員】 ないんですよ、安全のところ。ほかに。

【委員】 私も実は悩んで、一応Aをつけたのですが、全く同じ理由で、項目は安全教育で、それはやはり教訓に、どういう対応をしたか。前の事故がありましたので、それからどうしてきたかということが重要だというふうに考えると、項目に対して、結果論として事故が発生してしまったかしまわなかったかというのは、ここの8ページの(2)で評価することではないだろうと思います。

むしろ、そういうことがあったので、今後やはりもっとちゃんとやるべきだというのは、総合評価のところの課題・改善点でもいいと思いますし、その他のところで述べるということで対応するのが正論なのではないかなと思うのですが、いかがでしょうか。

【委員】 ここで、安全教育というのは、危険を起こしてはいかんという、安全にかかわる教育等の充実ですね。

【委員】 この事故が、原因が分からない段階だから、そんなことは何も言えないのだけれど、ヒューマンファクターだったらもろにここですよ。それで、機械的な、ボンバルディアみたいな話だったら全然違う話になるし。だから軽々に言うてはいけないのだけれど、この項目と関係ないとも限らないところはありますよね。

【委員】 そういう意味では、これは航大の訓練が再開したということは、それなりに安全対策を打ってやっているんですね。地元にも説明していると言っていますから、地元にも説明したりしてきちっとやった上でやっているの、それなりに対策はとられたと思います。

【委員】 ほかにいかがでしょうか。

【委員】 この点はちょっと難しいと思いますが、運輸安全委員会の結果を待たないとだめなのでしょうか。

つまり、どういうことかということ、内部でこういうふうに改善しました、こういうふうにやっています、その原因とは別に、その事故に対する対応というのは公表してもいいのではないかなと思うのですが。

【委員】 それはやったんですよ。

【委員】 それで承知して、それだったらいいということになると思うのですが。

【委員】 事故というのは、こういう教育の場ではかなりの確率で起こるものですか。

【委員】 いや、そんなこともないですが。ただ、皆無ではないんです。だから、例えばANAでも、過去に訓練機でギアを押さずにおりたなんていうのは何例かあります。長い、何十年間の間にせいぜい数件ということですけど。だからといって、そういうことを訓練するのが訓練機ですから。起こりがちだということはあるよということを行っているだけです。

【委員】 その場合、その訓練機は教官の人も乗っていらっしゃるのでしょうか、それを押していないと、教育が押していないことを把握して「おまえ、押さないとだめだぞ」と言う、バックアップ教育体制というのはとられているのでしょうか。ということは、二重三重にエラーがあったわけですね、これは。教員にも。

【委員】 多分あると思うのですが、それすら、もう非常にヒューマンファクターをはらんでいて難しい。よく分かりませんが。このことに関しては詳しく知りませんので何とも言えませんが、多分、それでも追いつかなかったことがあるのではないのでしょうか。

【委員】 これはソロ・フライトでしたよ。

【委員】 単独飛行。

【委員】 単独ですか。なるほどね。

【委員】 単独飛行でも胴体着陸したということはかなりの技術ですね。

【委員】 確かに。

【委員】 これはなかなか、どこに基準を置くかで。座標軸をどこに置くかでかなり違ってきますよね。

【委員】 Aにした場合には、評定理由のところにわかるように書くんでしょうね。事故を起こしたということは大いに、まだまだ改善の余地があるところではあるけれども、という。

【委員】 事故調査委員会の結果を真摯に待ちたいと思うと。そこまで言わなくてもいいですか。

【委員】 そういう問題ではなくても、事故を起こしたこと自身はやはり、あらゆる組織にとって、まず結果責任ですからね。謝らなければいけない。

【委員】 これは重く受けとめなければならないということは認めてはいますね。

【委員】 それとは別に、その後のいろいろな対応をとったとか、そういうことから考えて、ここではAという判断にしたとか、そういう判断理由を書くのでしょうか。

【委員】 事故の発生は重く受けとめなければならないと、それが繰り返されないように頑張つてまいりますということですから、評価調書案には確かに書いてはありますよね。

胴体着陸事故の発生は重く受けとめなければならないと。ただ、それを最小限に抑えたということは不幸中の幸いであったというような、そういう書き方のほうがいいかもしれませんね。気持ちの伝わり方が変わりますので。

そのあたりを、どうも皆さん方のご意見はAを変えたくないということでございますので。ただ、委員からもご指摘もごもっともだと思います。だから、そのあたりの書き方を少し工夫していただきたいということで、Aとさせていただきますと思います。どうもありがとうございました。

【委員】 こういう議論をしたというのが記録に残っているのが重要なんです。単に機械的にパッとやっているのではないというところがね。

【委員】 はい。それでは次をお願いいたします。

【事務局】 9ページ目の一番下の段、④でございます。安全意識の向上を図るため、外部講師

による役職員への安全教育を年1回実施する等の項目につきましては空欄としておりますが、Sの評定が6名、Aも6名でございました。

皆様からのご意見を読み上げます。

平成22年度に義務づけられる安全管理システム導入について試行が行われており、準備体制が前倒して整いつつあることは評価できる。組織全体の安全意識の向上へ向けて、理事長以下、全役職員が参加する会議体や講習会等の場が有効に活用されていることは評価できる。外部講師によるSMSについての講習会を開催し、それをテレビ会議システムやDVD録画により多くの者の視聴が可能になり、SMSへの理解が深められている。さらに、講演により検討をさらに進めることができ、安全情報の分析・評価の試行が行われたことは評価できる。といったご意見がございました。

【委員】 高く評価されるご意見もありますが、半々になっておりますので、ここはAという評価にしたいと思います。

それでは次、お願いいたします。

【事務局】 1ページめくりまして、10ページの一番下の段、②、航空技術安全行政のニーズに即した調査・研究の促進等の項目につきましては空欄としておりますが、Sの評定が7名、Aの評定が5名でございました。

皆様からのご意見は、ICAOのマニュアルの調査で得られたSMSに関する知見を、操縦士養成機関連絡会議において情報提供するなど、SMSの導入にも貢献しており、国土交通省を含め関係機関との連携強化が図られていることは評価できる。試行を行った「SMS導入に向けた安全情報の分析・評価」に関する情報について、操縦士養成機関連絡会議で提供するなど有意義に活用されていることは評価できる。といったご意見でございました。

【委員】 ここが先ほど、頻繁に、随時意見の交換を、というあたりのところで、それは本当にそうなのか、それを超えるのかというご意見がございました。委員からのご指摘がございました。

制度変革というものに積極的に対応されて、そのイニシアティブをとって、我が国の空の行政の改革に寄与されたという点では、これはやはりいいと思うんです。Sの評定が7名おられますので、Sだと思います。

ただ、随時どうされたとかいうところを聞くと、もう少し何かほめ上げる内容とか、Sに仮にするにしても裏づけるものがなければ、ちょっと弱いかないということが、私はちょっと気がかりにはなりますが。

何か記録でもありますか。何月何日に行ったとか。

【委員】 まあ、これは評価委員長の意見としてではなくて僕の個人的な意見で言うと、こんな国土交通省の連携なんていうところに、そんなものはやるのは当たり前なのだから、そこにこういう大事なものを書くのではなくて、もっとぱりっとした、ちゃんとした仕事のところに書けば、当然Sですよ、これは。

だけど国土交通省との連携を「随時意見交換し」なんてことを挙げることは自身が、まずセンスが悪いよね。中期計画的には。そんなのは当たり前のことですからね。

だから、もっと違うところにすれば、当然の内容だと思いますけれど。

【委員】 そうそう。だから、これは非常に重要なことをやっておられることは私は認めますし、

それを皆さん、認められたのだらうと思うんです。

ただ、その根本的なところはね、こういう項目をここに入れるのがいいのか。評価項目として。

【委員】 1つよろしいでしょうか。18番目のこのタイトルのつけ方というか、まとめ方を直されたほうがいいのではないのでしょうか。たとえば、「最新データの国土交通省へのフィードバック」ですとか、「データの提供」とかいうような。

【事務局】 計画のところには、随時国交省との連携強化に努めるという記載になっていますが、目標は行政へのフィードバックが目的でございます。

【委員】 フィードバック機能の充実を図るとというのが、さっきも出ておりますね。

【委員】 船会社も、十四、五年前、SMSを一斉に導入して、やはり1年ぐらい、特殊部隊というか、3人ぐらいアサインして、いろいろ勉強しながらシステムをつくっていったのですが、その後も何度も何度も書きかえとかがありましたが、かなりエネルギーは使いました。ファイルをこんなにつくったり、一字一句、英語から日本語と、両方合わせながらやっていって。これはかなりの仕事量だとは、本当に思います。

【委員】 ですから、やはり業務量をね。さっき、何回行かれましたかとか言いましたが、何人の体制でどれだけの業務量でどうされたかということが、やはり必要になってくるのではないのでしょうか。

その業務的な裏づけをもうちょっとしっかりと、何人体制でどういう内容でどうされたかという、そこのところを裏づけていただいて、7対5でございますので、一応Sという提案をいたしたいと思います。いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 いろいろご意見をいただいて、いいものができればそれに越したことはございません。それでは次、お願いいたします。

【事務局】 では、11ページでございます。真ん中の欄、②です。航空思想の普及・啓発の項目につきましては空欄としていますが、Sの評定が8名、Aが4名でございますので、Sの評定となります。

【委員】 ありがとうございます。以上ですね。あと別紙のほうは。

【事務局】 別紙の9ページ、一番最後のページでございます。真ん中の欄でございますが、業務改善のための役職員のイニシアティブ等という項目でございます。

業務改善のためのイニシアティブ等の①、法人業務に対する国民のニーズを把握して、業務改善を図る取り組みを促すアプローチについてでございますが、ここは空欄としてございます。Sの評定が5名、Aが7名でございます。

皆様からのご意見は、より多くの者の受験が可能となるように検討が行われ、身体検査合格基準の一部緩和、身長基準の見直しにより、受験者数の拡大、優秀な学生確保につなげた。あらゆる角度からの検討が先入観なく実施され、受験生の増加のための改善がなされており、その結果、学生の質の向上につながっている。といったご意見がございました。

【委員】 これは、ある意味では長期的に検証されなければいけない課題なのですが、1年間で結果を出せということですね。

この結果については、先ほどの評価の中で、たしかSの評価が出ておりましたね。私はそれでいいと思うのですが。このところ、特にイニシアティブを大きく言う必要はないのではないかなと思います。

實際上、理事長のイニシアティブはあったのですか。

【事務局】 これを実施するにあたっては理事長のイニシアティブは当然あったはずです。

【委員】 もちろんそうですね。

【事務局】 それが特別なものかどうかの判断ですが。

【委員】 理事長は適切な判断を下されたということになると思います。

【委員】 Sが5人でAが7人ですね。

【委員】 ええ。ですからAですね。評価はAということになります。

これに関連する事項はSでしたよね、たしか。どこかにありましたね。

【委員】 Sです。

【委員】 Sですね。もうそちらで評価しているのですし、これは改めて議論する必要もないかと思います。Aという評価にさせていただきたいと思います。

それでは、各項目の評価が確定いたしましたので、総合的な評定に移りたいと思います。

事務局から、評定の分布状況について説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、評定の分布状況についてご説明をいたします。

項目数合計24項目のうち、Sが7項目、Aが17項目、SS及びB、それからCはゼロでございます。

【委員】 ありがとうございます。

ただいまの説明をお聞きになりましたように、Aが最多の17項目という結果になっております。

では、評価案を事務局から読み上げていただきたいと思います。

【事務局】 それでは、皆様からのご意見を読み上げさせていただきます。

まず総合評価のうち、「法人の業務の実績」でございますが、全般的に航空大学校の設立目的に沿って着実に業務を遂行しており、業務方法の改善、工夫なども積極的に取り組んでいる。厳しい人員、経費の削減計画を着実にこなし、業務運営の効率化に努めている。航空大学校の業務実績は、政策目的を踏まえ、業績を推進していると認められる。単発事業用課程における技量の見極めについて、教育規程の改定等による訓練の効率化、併せて質の向上が図られていること、国内外での調査に基づく応募基準の改定、合格基準の緩和等についても、創意工夫による効率化の努力がなされていることを評価する。といったご意見でございました。

次に、「課題・改善点、業務運営に関する意見等」の項目でございます。

今後の新たな技能証明（MPL）の資格設置など、パイロット養成のあり方も変革の時期にあり、長期的な検討が必要である。受験者の身体検査合格基準（視機能）や身長基準の要件を緩和したことにより、受験生のさらなる確保が図られたことは評価できる。これらの身体的要件の変更と安全との検証及びさらなる緩和の可否について、引き続き検討を期待する。効率的な組織運営以上に、効果的な教育、効果的な組織運営を目指してほしい。最大の課題は航空機運航における安全維持であり、訓練機の事故発生に対しては迅速な対応をとり、学生訓練への影響を最小限

に抑えたものの、胴体着陸という事故の発生を重く受けとめ、今後のより一層の安全対策に向けた契機となることを切望する。航空大学校における操縦の基礎教育は、民間の乗員養成機関とは違い、経済的な要素に左右されず、どこまで基本的な手順の追及を行うことができるか否かであり、最近ではコストにかなり視点が行き過ぎて、航空大学校本来の操縦士養成ができにくくなっていると思われる。例えば、単発事業用課程における修了要件の見直しについては、航空大学校の操縦訓練という視点から十分吟味していただきたい。といったご意見がございました。

最後に、「その他」の項目といたしまして、世界の航空需要は増加を続けており、パイロットの需要も増加する。航空大学校は縮小均衡の中期プランだけでなく、将来を見据えた長期プランも取り組んでほしい。将来的に私立大学においてパイロット養成がそれほど進展するとは考えられず、航空大学校の操縦養成業務の意義は引き続き重要である。SMSの導入・構築が的確になされることが期待される。航空大学校以外の養成ソースは大手2社の自社養成が過半数を占めている中で、企業の養成に頼る乗員養成には安定性に欠ける面がある。日本の航空事業の将来を見据え、安定的な乗員養成が必要になる。私立大学の操縦士養成は、学費や学生数の面において限界があり、航空大学校の乗員養成の意義が発揮される。といったご意見がございました。

以上が、事前にいただきましたご意見でございます。

【委員】 どうもありがとうございます。

大体、おおむねこういうようなご意見ということでご了承いただきましたが、若干、重複しております部分につきましては、事務局のほうで文章をまとめていただくということを条件にお認めいただければと思いますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員】 どうもありがとうございます。

その他、ご意見がなければ、以上をもって総合評価とさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、分科会といたしましては、総合評価について、これらの評価を付すことといたします。最後に、総合評価はAとし、評定理由については、評定の分布状況を踏まえ、中期目標の達成に向けて着実な実施状況が認められるという趣旨の理由を付すことといたします。

なお、個々の表現及び別紙につきましては、航海訓練所、海技教育機構と同様にご一任いただきまして、評価委員会へ報告する案を作成することといたします。

それでは、航空大学校の平成21年度の事業実績評価を終わらせていただきます。

最後の議題がございますので、ご入場いただきたいと思っております。

(法人関係者、傍聴者入場)

【宮下分科会長】 最後の議題に移りたいと思っております。資料5、「重要な財産の処分について」に関し、通則法第48条第2項の規定に基づき、評価委員会の意見を取りまとめるものでございます。

法人からのご説明をお願いいたします。

【殿谷理事長】 資料5でございます。独立行政法人航空大学校の重要な財産の処分等ということで、2枚めくっていただきますと地図がついているところでございます。

航空大学校に隣接する市道がございます。これは航空大学校のアクセス道路であると同時に、

周辺の赤江工業団地という団地の主要道路でございますが、幅員が6メートルと、非常に現在の基準では狭くて、大型車のすれ違い等に困難を来しているところがございます。

また、歩道が設置されておらず、歩行者の安全性についても懸念が持たれているところがございます。私も歩いて通行しておりますが、雨の日などは非常に難渋しているところがございます。

市といたしましては、これを拡幅するという計画を持ちまして、この拡幅に必要な航空大学の用地のうち、市道に接した部分につきまして、処分面積として約664.21平米の譲渡を申し入れてきたものでございます。

我々といたしましては、宮崎市との随意契約により有償譲渡いたしたいと。その額につきましては、現時点における評価額1,580万円を基礎に算定することという具合に考えております。

工期は約5カ月間。今年11月に着工して、来年3月完成計画と聞いております。

宮崎市の場合、代金納入は工事完成後と聞いておまして、工事の代金の納入については、場合によっては翌年度になる可能性もございます。

今回の譲渡申し入れの土地につきまして、我々といたしましては、当校の用地ではありますが、教育施設が直接存在する用地ではございません。それから、譲渡する土地に存在する柵、門扉、立木などにつきましては、宮崎市が移転補償工事をいたします。

また、市道の拡張自身は、航大職員の通勤、それから学生の通行の安全性の向上、それから周辺地域の利便向上にも資する公共事業であるので、処分についてはやむを得ないものと考えております。

以上でございます。よろしくご審議お願いいたします。

【宮下分科会長】 ありがとうございます。

委員の皆様のご意見をお伺いしたいと思いますが、既に事務局のほうから事前に先生方の意見照会しておりますが、その折には特に意見はないということで回答を得ております。

ご遠慮なくご発言を、この機会にいただきたいと思います。あるいは何か感想でも結構でございます。いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【宮下分科会長】 よろしゅうございますか。では、ご意見はないということにさせていただきます。本分科会としては「意見なし」ということで、評価委員長に報告をすることとさせていただきます。

それではよろしゅうございますか。どうもありがとうございます。

以上で、航空大学の予定の議事を終了いたしましたので、進行を事務局のほうにお返しいたします。

【事務局】 分科会長、委員の皆様、お忙しいところ、本当に今日はありがとうございます。

もうしばらく時間をいただきますが、引き続きまして、中期目標期間終了時の検討に係る今年度の分科会開催予定について、事務局から若干ご説明をさせていただきます。

【事務局】 お疲れのところ申し訳ございません。若干ですがご説明をさせていただきます。

もう一度、最初に使いました事務局資料の4をご覧ください。新旧対照表が書いてある書類の、一番最後の資料でございます。

次期中期目標計画の策定スケジュールにつきまして、簡単にご説明をさし上げます。

両独法、これで第2期中期計画が終了ということで、来年度からは第3期中期目標、中期計画ということになります。これに向けまして、今、事務的な作業が既に始まっていると。

まず、一番上でございますが、7月20日・22日、この2日間に分けまして、政独委、政策評価・独立行政法人委員会の独法分科会国交省担当ワーキンググループヒアリングというものが既に実施されております。

このヒアリングを踏まえまして、おそらく今日、総務省の政独委が同じタイミングで開かれておりますので、それを経まして、総務省行革事務局から見直し素案提出依頼というものがあろうかと思えます。例年ですともう少し早い時期にこれが出ているわけですが、今年は作業がおくれているということでございます。

以下想定ということで、これは例年のスケジュールどおりであればこうなるであろうということでご説明をさし上げます。

8月下旬、国交省独法評価委員会見直し素案についての意見聴取が行われます。

そして、8月末、来月末には、総務省行革事務局に見直し素案を提出いたします。

その後、9月、見直し素案について、政独委の独法分科会ヒアリング。

そして11月には政独委より勧告の方向性というものが指摘されます。この勧告の方向性というのは、次の見直し案を策定するに当たって、大体この方向で見直し案を策定しなさいという、その方向性が示されるということでございます。

今年末、12月に、勧告の方向性を踏まえて見直し案を策定する。これは所管大臣、国交大臣が、3独法に対して見直し案を策定すると。例えばスリム化ですとか、もっと自己収入を上げるとか、どういう見直し案になるかは分かりませんが、その方向で中期目標を策定しなさいというような見直し案が示されるということでございます。

そして、来年の1月には、行革推進本部の見直し案が承諾されまして、見直し案が確定したところで、実際に中期目標、それから並行して中期計画を策定していくと。それから、それにあわせて、業務方法書の変更があればそれもあわせて行っていくと。

この分科会におきましては、中期目標・中期計画の策定を行う際に意見聴取をするということになってございますので、また来年2月ごろ、分科会を開催したいと考えてございます。

以上です。

【事務局】 今後の予定については以上ご説明したとおりでございます。引き続きましてどうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは最後に、本日の分科会の議事要旨の公開について、簡単にご説明をさせていただきます。

まず、本日の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、評価の結果に関する記載はいたしません。

また、議事録につきましては、後日、その内容をご確認いただきたく、各委員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はございますが、ご発言の内容についてご確認をお願い申し上げます。

なお、この議事録につきましても、評価委員会の運営規則に則りまして、評価に関する部分の

発言者名は記載しないことといたします。

本日配付させていただきました会議資料等につきましては、別途郵送させていただきますので、ご着席の場にそのままとしていただいて結構でございます。

以上、簡単に事務的なご説明をさせていただきました。

それでは、これをもちまして第18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。委員の皆様には長時間にわたりまして議事進行にご協力をいただき、ありがとうございました。

— 了 —