

独立行政法人航海訓練所
平成21年度業務実績評価調書

平成22年8月
国土交通省独立行政法人評価委員会

平成21年度業務実績評価調書：航海訓練所

業務運営評価（個別項目ごとの認定）

項目		評価結果	評価理由	意見
中期計画	平成21年度計画			
<p>1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置</p> <p>(1) 組織運営の効率化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船員教育のあり方全般の見直しに対応した航海訓練体制を構築する。 ・ 練習船5隻体制への移行等に対応した要員の縮減等を進める。 ・ 船内組織と陸上組織を有効に連携・機能させた効率的な組織運営体制を確立する。 	<p>船員教育のあり方に関する検討会報告を反映した航海訓練の体制整備を進めるとともに、整理合理化計画を踏まえ、必要な対応に積極的に取り組む。</p> <p>本事業年度の期間中（以下、「期間中」という。）に以下を実施する。</p> <p>① 練習船における業務について、教科参考資料の再編や教官の担当業務の見直しなど、業務遂行の最適化を推進し、組織運営の効率化を図る。</p> <p>② 平成23年度までに、タービン練習船の小型練習船への代替えを図るよう、関係機関との調整を行い、具体的な仕様を検討する。</p>	<p>A</p>	<p>船員教育のあり方に関する検討会報告及び整理合理化計画を踏まえ、次のとおり組織運営の効率化を進めている。</p> <p>① 練習船における業務について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 実習テーマ集（教科参考資料）の内容の大幅見直しを行い、海技資格に拘わらず共通版として再編し、補足説明資料の準備時間を軽減している。 ・ 船内の各部門や職員と部員の壁を乗り越えて、訓練の役割分担を見直し、その結果を効率的な訓練実施と訓練内容の充実に反映するための試行を開始している。 <p>② タービン練習船の代替について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ タービン練習船の代替建造に向けた検討会において、代船の基本仕様、内航新人船員像、内航船員教育のあり方を検討し、とりまとめに参画している。 ・ 平成22年度予算要求において、内航用練習船の建造に必要な調査を行うための調査費を確保し、具体的な仕様の検討準備を進めている。 ・ タービン船の用途廃止に備え、タービン技術を含めて必要とされるエンジニアリングを習得させるための実習や機材等について、タービン代替訓練技術検討委員会に参画し、検討を開始している。 	

<p>(2) 人材の活用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航海訓練実施のため必要な役職員を確保する。 ・大学等の教育研究機関、海事関連行政機関及び民間の海運会社等の知見を活用して組織の一層の活性化を図るため、220名程度の人事交流を実施する。 	<p>組織の一層の活性化を図るため、大学等の教育研究機関、海事関連行政機関及び民間の海運会社等の知見を活用する。</p> <p>期間中に、交流目的を明確にした44名程度の人事交流を実施する。</p>	<p>S</p>	<p>国土交通省、教育研究機関、地方公共団体、民間船社等との間で、目標を上回る69名の人事交流を行い、各機関との連携の円滑化などの活性化を図っている。(昨年度実績62名)</p> <p>民間船社からの教官派遣を、前年度の14名から26名へ増加させ、派遣教官の知見の活用などによって船内組織の活性化と訓練の充実を図っている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・民間船社からの派遣教官を大幅に増加させ、商船の現状を反映するなど、その知見を活用した訓練の充実が図られている。 ・期間中の目標及び昨年度の実績を上回る人事交流を実施し、船内組織の活性化と訓練の充実に努めている。
<p>(3) 業務運営の効率化の推進</p> <p>① 一般管理費について、中期目標期間中に見込まれる当該経費総額(初年度の当該経費相当分に5を乗じた額。)を6%程度抑制する。</p> <p>また、業務経費について、中期目標期間中に見込まれる当該経費総額(初年度当該経費相当分に5を乗じた額。)を2%程度抑制する。</p>	<p>① 一般管理費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。)について、中期目標期間中の目標を達成するため、期間中に6%程度の抑制を図る。</p> <p>また、業務経費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。)について、中期目標期間中の目標を達成するため、期間中に2%程度の抑制を図る。</p>	<p>S</p>	<p>① 旅費の効率的執行や光熱水料等の節減により、中期計画の初年度予算(平成18年度)に対して、一般管理費を約16%(11,016千円)抑制している。</p> <p>業務経費については、その6割を船舶の燃料費と修繕費が占める中、燃料油高騰時に実施した効率的な運航の結果、同予算額に対し約11%(19,341千円)抑制している。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・燃料費高騰という厳しい環境の中で、コスト意識を持って効率的な運航を工夫し、目標値を上回るコスト抑制を達成している。 ・一般管理費、業務経費ともに、目標値を大きく上回る経費節減を達成している。
<p>② 外航船員に求められる実戦的な海事英語能力を高めるための訓練を効率的・効果的に実施し、その一環として同訓練の民間開放を推進する。</p>	<p>② 実践的な海事英語訓練について、実行可能な訓練内容を民間に業務委託することにより、民間開放を継続して実施する。</p>	<p>A</p>	<p>② 海事英語訓練の一部民間開放について、委託内容を次の観点から見直したうえで、引き続き適切に実施している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外国人講師が行う海事英語訓練に教官が同席することにより、相互の指導技術の向上と、より効率的な訓練の実施に反映させる。 ・外国人講師の海事に関する理解を深め、かつ実習生が講師と会話する時間をより多く確保できるようにするため、昼食や休憩の時間も活用する。 	

<p>③ 船員教育のあり方全般の見直しに対応した航海訓練業務の効率化を推進する。</p>	<p>③ 船員教育のあり方に関する検討会報告を反映するとともに、整理合理化計画を踏まえた業務運営の効率化を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社船実習(民間船社の練習船による実習)の実施状況・実施計画を踏まえ、次年度以降の効率的な航海訓練の実施計画に反映させる。 ・遠洋航海等を希望しない者に対する航海訓練の実施については、船員教育機関の措置及びその結果を見据え、配乗計画に反映する。 	<p>A</p>	<p>③ 業務運営の効率化推進を目的として、以下を実施している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前年度末になって確定した社船実習に進む実習生の数を踏まえ、速やかに船員教育機関と協議しつつ、各練習船への配乗計画を見直し、効率的な訓練の実施に努めている。 ・社船実習生の若干増加により生じた余席を利用し、海技資格が同一である実習生を一つの船に配乗することにより、実習生数が増加する中、効率的に訓練を実施できるよう配乗計画を立案している。 ・商船系高等専門学校における航海訓練時期の見直しの検討に参加している。 	
<p>2. 国民に提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためにとるべき措置</p> <p>(1) 航海訓練の実施 独立行政法人航海訓練所法に基づき、対象となる学生、生徒等に対し、海運界のニーズを反映した安全で質の高い航海訓練を実施する。</p> <p>* (昨年同様) 評価対象ではないので紙面の都合から記載省略</p>	<p>独立行政法人航海訓練所法(平成11年法律第213号)第11条第1号に基づき、対象となる学生、生徒等(以下「実習生」という。)に対し、海運業界のニーズを反映した安全で質の高い航海訓練を実施する。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>

<p>(a) 三級海技士養成訓練課程及び指導要領の見直し</p> <p>日本人海技者に求められる外国人船員指揮監督能力の強化及び安全・環境に係る管理能力の強化を目標とし、以下の訓練内容の充実・強化を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・管理能力向上に向けた実務訓練 ・実践的コミュニケーション能力を重視した海事英語訓練 ・ヒューマンエレメント等を考慮した安全管理能力の付与 ・SOLAS条約、ISPSコード、SMS等、安全・環境に係る国際的動向に対応した訓練 	<p>(a) 三級海技士養成訓練課程及び指導要領の見直し</p> <p>三級海技士養成にあっては引き続き日本人海技者に求められる外国人船員指揮監督能力の強化及び国際条約等に対応した安全・環境に係る管理能力の強化を目標とした訓練内容の充実・強化を図る。</p> <p>社船実習制度の開始に伴い、外航船社との実習の分担、実施手法について、新たに意見交換する機会を設け、効果的に実施する方法を継続的に検討する。</p>	<p>S</p>	<p>(a) 三級海技士養成訓練課程及び指導要領の見直し</p> <p>外国人船員指揮監督能力及び国際条約等に対応した安全・環境に係る管理能力の強化を図るため、以下の内容を組み合わせて訓練を実施し、訓練内容の充実・強化を図っている。</p> <p>① 海事英語訓練 次のような工夫を加えることにより、海事英語能力を向上させ、英語の必要性を改めて強く認識させている。 訓練実施後の試験成績が、上半期では全体平均で16.3%、下半期では同じく20.0%上昇した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・英語力に応じたクラス分けのための試験導入 ・講師を増やし、1名当たりの実習生数を減少 ・英語力に応じた訓練内容の精査、資料の準備、海事英語独特の内容の充実 ・訓練以外の時間も講師と共に過ごす指導 ・独自開発したWEB教材や市販の海事英語教材の活用推奨 <p>② 労働安全衛生マネジメント 研究を通じて独自に開発したプログラムを活用して安全管理能力の向上を図ることができるよう、教官用テキストを作成し、これを活用して、実習生・乗組員515人に対し、演習を実施している。</p> <p>③ 船舶運航の安全管理 国際安全管理規則（ISMコード）の趣旨と規則要求の概要について理解させた上で、安全管理システムの維持・改善に関する活動を経験させている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・外国人船員指揮監督能力、国際条約、社船実習等の制度改革をサポートする教育現場体制がよく機能している。 ・海事英語訓練における能力別のクラス分け、外人講師の増加、独自開発教材の利用等の創意 ・工夫により、試験結果が平均20%上昇するなど、英語力を向上させている。 ・社船実習において、意見交換・アンケート調査を実施するなど、関係者間の連携強化により、効果的な実施に努めている。 ・労働安全衛生マネジメントに着目し、能力向上を図っている。 ・船舶運航の安全管理に対する意識を高めている。 <p style="text-align: right;">(次頁に続く)</p>
--	--	----------	--	---

		前頁に記載	<p>社船実習に関して次を実施し、関係者間の連携強化に努めている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社船実習に係る関係実務担当者の練習船訓練状況視察及び意見交換 ・社船実習連絡協議会への参画 ・海事局が実施した社船実習生へのアンケート調査結果を教官で共有 <p>実習生の技能の到達レベルを確実に引き上げるため、各船ごとの到達目標の作成について検討を開始している。</p>	
--	--	-------	--	--

<p>(b) 四級海技士養成訓練課程及び指導要領の見直し</p> <p>若年船員の即戦力化、安全運航に係る能力強化及び環境に係る管理能力の習得を目標とし、以下の訓練内容の充実・強化を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・即戦力化を目指した実務訓練 ・モーダルシフトを担う環境にやさしい大量輸送機関としての社会的な意義や役割に基づく船員としての職業意識及び責任感の付与 ・航海当直能力向上のための基礎技能訓練 ・「指差呼称」の徹底など安全確認の体得 	<p>(b) 四級海技士養成訓練課程及び指導要領の見直し</p> <p>四級海技士養成にあっては、若年船員の即戦力化、安全運航に係る能力強化及び環境に係る管理能力の習得を目標とし、継続して訓練内容の充実・強化を図る。また、実習生が船員としての職業意識及び責任感を身に付けるよう指導の工夫を図る。</p> <p>新たに導入した指導要領の検証を継続的に行う。</p> <p>小型練習船の導入に備え、内航船社の意見を参考に、同船に適した実習を効果的に実施する方法を検討する。</p>	<p>A</p>	<p>(b) 四級海技士養成訓練課程及び指導要領の見直し</p> <p>即戦力化、安全運航に係る能力強化及び環境に係る管理能力の習得を目標に、新たに以下の取組みを実施している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一人で船橋航海当直ができることを目標とする訓練や出入港時に一人で甲板機器を操作できることを目標とする訓練 ・教官が内航船研修で撮影し、編集したビデオや市販の視聴覚教材の利用 ・グループで行う作業において、実習生の中から責任者を選出し、作業計画・立案から終了後の手仕舞いに至るまで、グループとしてやり遂げる指導 ・内航船社の船舶管理実務者を練習船に招き、内航海運の現状と海技従事者としてのキャリアパスや関連業務を実習生に紹介 <p>平成19年度に導入した指導要領の適正な運用を確認するとともに、上記取組みや業界が求める新人船員像を反映した指導要領等の見直しに着手している。</p> <p>実習生の技能の到達レベルを確実に引き上げるため、各船ごとの到達目標の作成について検討を開始している。</p> <p>内航船社のニーズを取りまとめるとともに、業界が求める新人船員像を把握するための業界へのヒアリングを別途実施し、内航用練習船において実施すべき教育訓練の内容や方法を検討している。</p>	
--	--	----------	--	--

<p>(c) 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</p> <ul style="list-style-type: none"> 船員教育機関の養成定員、受入れ実績等を踏まえた実習生の受入れ計画を立て、各船員教育機関の養成内容及び関係法令の要件等に基づいて配乗を計画する。 内航及び外航のニーズを反映した実習生の知識・技能到達レベルの達成を図るとともに、再指導等の徹底により、全員の訓練課程の修了を目指す。 	<p>(c) 実習生の適正な配乗計画と受入計画及び訓練の達成目標</p> <p>船員教育機関の養成定員の変更及び科別、学年別受入実績を踏まえた実習生の受入計画を立案し、各船員教育機関の養成目的及び関係法令の要件等に基づいて配乗を計画する。</p> <p>内航及び外航のニーズを反映した実習生の知識・技能到達レベルの達成を図るとともに、再指導等の徹底により、全員の訓練課程の修了を目指す。</p>	<p>S</p>	<p>(c) 実習生の適正な配乗計画と受入計画及び訓練の達成目標</p> <p>船員養成機関の在籍者数調査の結果や社船実習生数等を考慮し、より効率的かつ効果的な訓練が可能となるよう、平成22年度の実習生配乗計画を作成している。</p> <p>業界のニーズを反映しつつ、実習生全員の訓練課程修了を目指し、次のような取組みを実施している。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一人で船橋航海当直ができることを目指した訓練、オンボード操船シミュレータによる訓練、机上での操船に関する演習を効率的・効果的に組み合わせ実施 機器の整備実習において、事前に取扱説明書の調査・検討を指導 知識試験に加えて実技試験を実施して到達レベルを確認し、目標に達していない実習生に対してフォローアップを徹底 船員教育機関10校に職員を派遣し、訓練についての事前説明を学生・生徒に対して実施し、その機会に学生・生徒の状況などの情報を収集 <p>教官が実習生の態度、行動、表情に常に注意を払い、必要に応じて面談するほか、産業カウンセラーを練習船に派遣してカウンセリングを実施するなどして、実習生のストレスや悩みの解消を図るよう努めている。</p> <p>インフルエンザの船内流行の気配に対して、できる限り蔓延防止に努め、訓練の修了に支障を生じる状況に至ることを回避している。</p> <p>これらにより、訓練課程全体での修了率は、99.0%であった。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 実習生の定員に対する充足率が80%を超えたことは、男女別やその他の事情を考慮すれば限界に近い数字であり、養成課程が多岐化する中で効率的かつ効果的な訓練が実施できるよう、配乗計画の策定において関係者と連絡を密にとるとともに、様々な検討、工夫を行うなど相当の努力がなされている。 実習生全員の訓練終了を目指してきめ細かな訓練を実施し、フォローアップする体制を整え、また、メンタル面の支援を強化するなどの取り組みを行って、99%の修了率を達成している。 新型インフルエンザの流行があったにも拘わらず、周到な準備と隔離処置等により、訓練修了への支障を回避している。
--	---	----------	---	--

<p>(d) 訓練機材の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 多人数かつ養成課程の異なる実習生を一つの船で同時に訓練する状況において、実際の運航場面並びにその運航場面を事前及び事後に再現することを通じて、効果的・効率的に訓練を行うため、当所が開発したオンボードシミュレータ等の計画的な導入を図る。 ・ オンボードシミュレータに関しては、インストラクターの養成とともに、民間からの人材の活用を検討することにより、訓練効果の向上を図る。 ・ 社会環境・科学技術・運航技術の進歩に合わせた航海訓練が実施可能となるよう、運航設備・訓練設備の更新整備を実施する。 	<p>(d) 訓練機材の整備</p> <p>オンボード操船シミュレータの青雲丸への新たな導入に向け仕様書を作成する。</p> <p>また、オンボート操船シミュレータ訓練について、効果的・効率的な運用方法を確立するとともに、これまでに養成したシミュレータ訓練のインストラクターとなる教官を、シミュレータを搭載した練習船に効率的に配置し、効果的な活用を図るほか、継続してシミュレータのインストラクターの養成を推進する。</p> <p>練習船に搭載している教材の整備を図るとともに、海事英語演習機材の導入を継続実施する。</p>	<p>S</p>	<p>(d) 訓練機材の整備</p> <p>青雲丸搭載用のオンボード操船シミュレータの仕様書を作成している。</p> <p>大成丸において、陸上勤務者も含めた航海科教官によるオンボード操船シミュレータ研究会を開催し、その意見交換を踏まえて、六級海技士（航海）課程用の訓練プログラムを作成し、同課程の実習生に対し実施して効果を確認するとともに、三級・四級海技士（航海）課程用の訓練プログラムの作成を開始している。</p> <p>海技教育機構海技大学校との人事交流によるインストラクターの養成を継続するとともに、所内養成にも努めている。</p> <p>国際条約に基づく資質基準システム（QSS）に従って、各種機材・教材を維持・整備している。</p> <p>航海科用の自学自習教材として、作業場面の海事英語教材や内航船での安全運航や環境保護に関するビデオ教材などを新たに作成している。</p> <p>独自に開発したA I S（船舶自動識別装置）シミュレータをネットワーク化し、多人数教育に対応した訓練プログラムを作成している。</p> <p>国際VHF無線電話シミュレータを利用した通信訓練プログラムを開発し、海事英語を含めたコミュニケーション訓練を効果的に実施している。</p> <p>保守整備実技実習の支援教材として、実際の作業過程の写真を収集するとともに、図面や取扱説明書を調査し、作業に必要な知識・技能を効果的に習得するための教材作成を開始している。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ オンボード操船シミュレータ訓練のプログラムを作成し、そのプログラムに効果があることを確認している。更に、上級課程のプログラム作成を開始している。 ・ 各種訓練機材の整備を行うとともに、これらの機材を活用した新たな訓練プログラムを策定しており、独自開発のA I Sシミュレータのネットワーク化など、創意工夫がみられる。結果として実習効果の増大に繋がっている。 ・ 国際VHF無線電話シミュレータを、通信訓練や海事英語を含めたコミュニケーション訓練に効果的に活用したことは評価できる。
--	---	----------	--	--

<p>(e) 意見交換会の開催</p> <ul style="list-style-type: none"> ・内航及び外航の初級船舶職員に要求される技術レベル及びその他のニーズを的確に把握するための意見交換会を年間15回程度開催する。 ・海運業界が訓練現場を視察する機会を設けること等により、海運業界等との対話を積極的にを行い、連携を強化する。 	<p>(e) 意見交換会の開催</p> <p>内航及び外航のニーズを的確に把握するための意見交換会を15回程度開催するほか、海運業界等の関係者が訓練現場を視察する機会を設けるとともに、内航船員教育連絡会議、外航船員教育連絡会議に参画することにより、海運業界等との対話を積極的に行い、連携強化の一層の充実を図る。</p>	<p>S</p>	<p>(e) 意見交換会の開催</p> <p>船員教育機関及び海運業界等との意見交換会を43回、海運業界等の関係者が練習船の現場を視察する練習船視察会を10回開催して、関係者の理解を深めている。</p> <p>この他、内航業界の協力を得て、内航用練習船の建造に関するヒアリングを実施し、その結果や意見交換会を通じて把握した内航業界のニーズなどを比較し、ニーズの変化とその全体像の把握に努めている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目標を大きく上回る意見交換会を開催し、業界のニーズの把握と訓練への反映に努めている。 ・ ヒアリングの実施により、業界が求める内航新人船員像を明らかにし、訓練のあり方の見直しに役立っている。
<p>(f) 実習生による評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実習生による訓練評価により、訓練に係る問題点を把握し、速やかに改善する。 ・実習生の種類及び科並びに船種を選定したうえ、訓練期間の初期及び終期に実習生による訓練評価を年間20回程度実施する。 	<p>(f) 実習生による評価</p> <p>訓練に係る問題点を把握し、速やかに改善するため、実習生の種類及び科並びに船種を選定したうえ、訓練期間の初期及び終期に、アンケート調査方式での実習生による訓練評価を20回程度実施する。</p>	<p>A</p>	<p>(f) 実習生による評価</p> <p>実習生による訓練に係る評価をアンケート方式で26回実施し、改善意見に速やかに対応するとともに、アンケート実施の都度、その集計結果を船・陸間情報通信システム上に掲載し、他の練習船での訓練に反映できるようにしている。</p> <p>班別懇談会を開催し、実習生の希望や意見に対して速やかな対応を図るとともに、下船時の感想文の内容に対しても必要に応じて速やかな対応を図るよう努めている。</p> <p>QSSにより要求されるマネジメントレビュー（訓練の質の維持・改善のため船内生活環境も含めた全般の見直し）に向けて、これら実習生による評価や意見、要望、感想などとそれぞれへの改善・対応の実績を取りまとめている。</p>	

<p>(g) 職員研修</p> <ul style="list-style-type: none"> ・職員の資質・能力の向上を図り、人材の適切な配置に資するため、職員の階層に応じた研修計画を策定し、もって組織としての能力向上を図る研修体制を構築する。 ・航海訓練・研究活動の活性化を図るため、計画的に世界海事大学等の海外の教育研究機関に留学させることを推進する。 ・期間中に延べ500名以上に対し研修を実施する。 	<p>(g) 職員研修</p> <p>職員の職務別及び階層別に求められる能力に応じた研修計画に従い、効果的・効率的に研修を実施し、職員の資質向上を図る。</p> <p>期間中に、延べ100名以上の職員に対し、内部研修及び外部への委託研修を実施するとともに、海事関連行政機関等から受け入れる研修員の知見を積極的に活用した船内研修を実施する。</p> <p>職員1名の海外留学について、国土交通省等の協力を得て継続実施する。</p>	<p>A</p>	<p>(g) 職員研修</p> <p>職員の能力・資質の更なる向上を図るため、次の研修の組み合わせ方を見直して、研修体系を改善している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・職員の経験・知識、部外研修などにより得た知見などを活用した部内研修 ・外部講師の招聘 ・外部研修機関への派遣など <p>継続雇用制度の下、定年退職後も専門的経験・知識を有する者を指導員として各練習船に派遣し、機関部職員・部員の技術レベル向上を図るための研修を延べ30名に対して実施している。</p> <p>国際条約で強制化される予定のリスクアセスメントについて、外部講師を招聘して各練習船で集中的に研修を実施し、その計画立案の担当者を外部機関での研修に派遣している。</p> <p>期間中に、内部研修及び外部研修を合わせ、延べ338名（海技職及び教育職の職員314名、行政職24名）の職員に対し研修を実施している。</p> <p>平成21年2月から職員1名を世界海事大学に留学させている。</p>	
--	--	----------	--	--

<p>(h) 安全管理の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 船舶安全運航管理システム及び船舶保安体制について、監査などを通じて定期的に見直しを行い、安全運航及び船舶保安を維持するとともに、海洋環境の保護を図る。 自主的に導入した船舶安全運航管理システムについて、更に国際安全管理規則（ISMコード）認証を任意取得することで、同システムの透明性・客観性を確保するとともに、組織内の安全風土を確立し、緊急事態に係る演習を実施するなど、安全管理体制のより一層の充実と海難を含む事故防止の徹底を図る。 ITの活用を含めた陸上からの船隊支援体制を以下のとおり強化する。 <ul style="list-style-type: none"> ①台風等対策支援チームの設置 ②台風等に係る避泊地情報データベースの充実 ③船陸間情報通信ネットワークの強化 毎年新たな目標を定めて策定する健康保持増進計画に基づき、心身両面にわたる乗組員・実習生の健康保持増進活動を推進し、特にメンタルヘルスに関する相談・指導・助言体制を充実する。 	<p>(h) 安全管理の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全管理体制及び船舶保安体制について、監査などを通じて定期的に見直しを行い、海上における人命と船舶の安全を確保し、船舶保安を維持するとともに、環境の保護を図る。 新たに安全推進に特化する会議を立ち上げ、船・陸職員が一丸となって安全を一層推進する体制を強化する。 安全管理システム(SMS)に係る内部監査を適正かつ積極的に実施し、安全に関する自己点検・評価体制を維持する。また、民間の海運会社との相互協力体制を継続する。 組織内安全風土の醸成に向けた活動を推進するとともに、緊急対応能力の維持・向上を図るため練習船の重大事故等を想定し緊急事態演習を実施する。 安全管理システムに従い台風等対策支援チームを編成し、陸上から必要な支援を行う。 健康保持増進計画を策定し、その活動を推進する。引き続き、産業界との連携を図りつつ、特に現行の生活習慣病及び依存症予防の対策を検証し見直しを行う。 また、昇任研修及び訪船力ウ 	<p>S</p>	<p>(h) 安全管理の推進</p> <p>国際安全管理規則（ISMコード）に基づく安全管理システム（SMS）及び国際船舶保安規程（ISPSコード）に基づく船舶保安体制（SSP）について、システムの維持・改善を図っている。</p> <p>SMSにリスクアセスメントを導入することが強制化されることに備え、職員研修と練習船運航のリスクアセスメント活動を試行している。</p> <p>安全推進会議を2回開催し、その成果として、ヒヤリハット報告を17件から162件に増加させるとともに、それらの分析によりヒヤリハット報告の重要性を再確認している。</p> <p>SMSに係る監査計画に従って、各船及び陸上の担当部門に対する監査を実施し、その際に行った意見交換の結果や年次審査における検査官の指摘を、SMSの見直しに反映させている。</p> <p>民間内航船社との協定に基づき、職員が船社のRO/RO船に乗船して意見交換を行い、その結果を安全運航や安全教育の改善などに反映するよう努めている。</p> <p>緊急対応能力強化週間（海王丸海難事故の日：10月20日から1週間）において、銀河丸と陸上部門との合同緊急対応訓練を、海事局並びに海上保安庁の協力を得て実施している。</p> <p>台風18号、台風20号及びチリ沖地震に伴う津波に対して、台風等対策支援チームを編成して、必要な情報を提供し、各練習船を支援している。</p> <p>平成21年度航海訓練所健康保持増進実施計画を策定し、各練習船ごとに健康保持増進実施計画を策定・実施している。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 理事長出席の安全推進会議の定期開催、ヒヤリハット報告の推進などにより安全意識を高めており、その結果として、事故・故障等及び軽微災害が減少している。 緊急対応について、組織として取り組んでいる。 <p style="text-align: right;">（次頁に続く）</p>
--	---	----------	--	---

	<p>ンセリング時の講習を通じてパワーハラスメント等に対する教育を充実させる。</p>	<p>前頁に記載</p>	<p>定期健康診断における有所見者（船員）に対して船内指導を行うとともに、改善が見られない者には産業医の直接指導を行うことを周知している。</p> <p>船員の昇任研修において、パワーハラスメント等に関する教育を実施している。</p> <p>産業カウンセラーの各船への派遣を計画的に行い、乗組員全員を対象とする講話などを実施したうえ、メンタルな悩みが窺える採用後間もない乗組員に対してカウンセリングを実施している。</p> <p>メンタルヘルスケアの研修を受講した教官が中心となって実習生・乗組員のメンタルな悩みを聞くように努め、必要に応じて産業カウンセラーのアドバイスを得ている。</p> <p>新型インフルエンザについて、船陸一丸となった対応体制を整え、船内に感染者が発生した際、実習生の居室の編成替えによる隔離、航海スケジュールの変更、陸上からの支援者の派遣などの対応可能なすべての対応策を講じて、被害を最小限に食い止めている。</p>	
--	---	--------------	---	--

<p>(i) 自己点検・評価体制の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自己点検・評価の質の向上を図るため、その体制の改善を図る。 ・訓練による実習生の知識・技能到達レベルを明確にするなど、訓練内容の透明性を高めるとともに、新たに導入された国際基準による訓練体制全般の評価システムを活用して訓練の質の一層の向上を図る。 	<p>(ii) 自己点検・評価体制の確立</p> <p>航海訓練に関する自己点検・評価体制を適確に維持するため、教育査察及び資質基準システム(QSS)内部監査を計画的に実施する。</p> <p>また、システムを効果的・効率的に運用するため、運用マニュアルを検討し、資質基準システムのチェック機能を強化する。</p>	<p>A</p>	<p>(i) 自己点検・評価体制の確立</p> <p>年度当初の計画に基づき、5隻の練習船に対する教育査察及びQSSによる監査を実施している。</p> <p>教育査察については、組織のトップと乗組員との意見交換の充実を図るとともに、訓練の質の維持・改善に資するため、査察の評価結果を各船に迅速に周知している。</p> <p>QSSについては、内部監査により、訓練に関する軽微な不適合を速やかに是正している。</p> <p>また、昨年度末のマネジメントレビューによる維持・改善のための決定事項に対する取組状況の把握に努め、当該決定事項の示し方について意見交換を行い、今年度末の同レビューに反映している。</p> <p>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訓練の企画立案担当者から統括者に変更し、その責任及び権限をより明確にするるとともに、実習満足度の監視・測定方法の改善を図るなど、システムのチェック機能を強化している。</p>	
---	---	----------	---	--

<p>(2) 研究の実施</p> <p>独立行政法人航海訓練所法に基づき、航海訓練に関する研究を実施する。</p> <p>研究の実施に際しては、グループ研究体制の強化・充実を図り、共同研究と併せ船員教育訓練及び船舶運航技術に関する研究活動を重点的に実施し、研究成果を航海訓練に活用する。</p> <p>* 評価対象ではないので紙面の都合により記載を省略</p>	<p>独立行政法人航海訓練所法第11条第2号に基づき、航海訓練に関する研究を実施する。</p> <p>研究の実施に際しては、実船による航海訓練の機会を活かす独自性を踏まえ、グループ研究体制の強化・充実を図りつつ、共同研究と併せ船員教育訓練及び船舶運航技術に関する研究活動を重点的に実施し、研究成果を航海訓練に活用する。</p> <p>以上に関連し、期間中に以下の達成を図る。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>(a) 研究件数</p> <p>・研究件数に関し、期間中30件程度の独自研究、25件程度の共同研究を実施する。</p>	<p>(a) 研究件数</p> <p>期間中、新規項目及び継続項目を合わせて、独自研究については18件（新規3件、継続15件）程度、共同研究については15件（新規3件、継続12件）程度を実施する。</p>	<p>A</p>	<p>(a) 研究件数</p> <p>新規独自研究6件、新規共同研究5件を承認する一方、前年度末で6件（独自5件、共同1件）の研究を終了させている。</p> <p>【平成21年度研究件数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・独自研究19件（新規6件、継続13件） ・共同研究17件（新規5件、継続 12件） 	

<p>(b) 研究体制の充実と研究活動の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 研究活動の質的向上及び研究テーマの適正な選択に向けて、評価体制を充実するとともに、外部研究機関等との研究交流を拡大する。 各研究成果の指標化を図る。 	<p>(b) 研究体制の充実と研究活動の活性化</p> <p>研究活動を活性化させるため、グループ研究体制の確認・見直しを継続して行う。また、幅広く外部研究機関との連携を促進する。</p> <p>次に掲げるテーマに関する研究を引き続き推進するとともに、練習船乗組員の安全衛生（健康管理）に資する研究を開始する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ヒューマンエレメント（オンボード操船シミュレータの活用） ・地球環境保全 ・資質教育（心理学的見地を含めた資質教育の検証） 	<p>A</p>	<p>(b) 研究体制の充実と研究活動の活性化</p> <p>各グループ研究の活動状況を確認し、研究成果の発表を促進させるとともに、下記の新規研究を立ち上げ、活性化を図っている。また、安全管理教育に関する研究やシミュレータ訓練と実船訓練等を組み合わせた訓練プログラムの研究等の成果を航海訓練へ反映させている。</p> <p>環境と安全に重点を置き、以下のとおり共同研究相手の範囲を拡大し、研究活性化に努めている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富山商船高等専門学校と蒸気タービンの教育訓練に関する研究 ・海上技術安全研究所と協調型航行支援システムに関する研究 ・国立健康・栄養研究所と船内供食に関する研究 ・水産大学校・日本油化工業(株)と燃料添加剤に関する研究 ・東京海洋大学とバラスト水処理に関する研究 <p>また、以下の研究テーマを継続し、それぞれのテーマの中で、新規に又は継続して、以下の研究を実施している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ヒューマンエレメント AISシミュレータを活用した実習訓練に関する研究 [新規] ・地球環境保全 機走中における帆の活用に関する研究、燃費・CO2低減に関する研究及びバラスト水処理に関する研究 [新規] ・資質教育 練習船における資質訓練に関する研究 [継続] 	
---	--	----------	--	--

<p>(3) 社会に対する成果の普及・活用促進（付帯業務の実施） 独立行政法人航海訓練所法に基づき、船員教育訓練及び船舶運航関係の知識・技術及び研究成果に関し普及・活用を図る。 組織の特徴を活用し、一般国民に対する海事思想の普及業務及び広報活動を推進する。</p>	<p>独立行政法人航海訓練所法第11条第3号に基づき、次の付帯業務の実施を図る。</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
<p>(a) 技術移転の推進に関する業務</p> <p>① 国土交通政策と連携するため、海事関連行政機関及び国内外の船員教育機関等から、期間中に15機関程度、合計300名程度の研修員を受け入れ、希望に応じた内容の実施に努めるとともに、IMOやILOの動向を踏まえた新たな研修を積極的に受け入れる。</p> <p>② 海外の政府機関等の要請に応じ、期間中に5名程度の船員教育専門家を派遣する。</p> <p>③ 関係委員会等の要請に応じ、専門分野の委員等として、期間中に延べ95名程度職員を派遣する。</p>	<p>(a) 技術移転等の推進に関する業務</p> <p>① 海事関連行政機関及び国内外の船員教育機関等の要請に応じ、10機関程度から、合計60名程度の研修員を受け入れ、希望に応じた内容の技術移転等の実施に努める。</p> <p>② アジア人船員国際共同養成プロジェクトや承認船員制度など国の施策に協力するとともに、国外の政府機関及び海事関連機関等の要請に応じ、職員を派遣する。</p> <p>③ 関係委員会等の要請に応じ、専門分野の委員等として、延べ19名程度職員を派遣する。</p> <p>④ 技術移転等を推進するため1件程度の国際会議等に参画するとともに、世界海事大学(WM</p>	<p>S</p>	<p>(a) 技術移転等の推進に関する業務</p> <p>① 海事関連行政機関及び船員教育機関からの要請に応じ、12機関から延べ201名（年度目標値の3倍以上）の研修員を受け入れている。</p> <p>② 国外政府機関等並びに業界からの要望を踏まえ、技術協力のため、以下の延べ21名の職員を派遣している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 二国間の承認船員制度に係る無線講習のための講師派遣（フィリピン、インド、ブルガリアへ計8回、延べ12名） ・ アジア人船員国際共同養成プロジェクトの実施のためのアドバイザー派遣（フィリピンへ計3回、延べ9名） <p>③ 専門分野の委員として24名の職員を延べ54の各種委員会等へ派遣している。</p> <p>④ 海上安全委員会等IMOの会議に、1名の職員が政府代表の一員として3回出席し、STCW条約の包括的見直し作業に参画している。 世界海事教育・訓練機関連合年次総会に2名</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画を大幅に上回る研修員を受け入れ、職員を派遣している。 ・ IMOの会議において職員が出席し、国際条約の改正の案文作成において中心的役割を果たすなど、貢献は顕著である。 ・ 海外の政府機関等や業界からの要望を受けて多数の職員を教育訓練のために派遣している。 ・ 国際会合への参加を通じて、国際的連携の強化に努めている。 ・ 目標を上回る専門分野の委員派遣を行っている。 ・ 海外との連携を強化し、国際協力や海上安全に貢献している。 <p>(次頁に続く)</p>

<p>④ 国際交流を拡充する。期間中に6件程度の国際会議へ参画するとともに、外国の船員教育機関との交流を図り、国際的連携を深める。</p>	<p>U) 留学経験者の人的ネットワークや練習船の海外寄港地等での交流などを通じて国際的連携を強化する。</p>	<p>前頁に記載</p>	<p>の職員が参加し、発表している。</p> <p>世界海事大学（WMU）留学経験を有する海事関係者の会合（スリランカにて開催）に職員1名が参加し、船員教育に関して発表し、セッションの議長を務めるなど、国際的連携の強化に貢献している。</p> <p>IMOの会議に出席した職員が英国、ドイツ及びトルコの海事教育機関を訪問し、我が国の船員教育システムに係るプレゼンテーションを行うとともに、各国の情報収集に努めている。</p> <p>外地寄港地における表敬訪問、船長レセプション等を通じて海事関係者と交流を行い、銀河丸のホノルル停泊中には、カリフォルニア海事大学の練習船と相互訪船等の交流を行っている。</p>	
---	--	--------------	--	--

<p>(b) 研究成果等海事に係る知見の普及・活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 研究活動に関してその成果を定期的に刊行物として公開する。 研究成果の活用を推進するため、ホームページに各研究成果の概要を掲載する。 研究成果の積極的な情報開示に努め、船員教育機関が取り組むべき新たな教育訓練の方法を広く提言する。 船舶の安全運航、海洋環境対策等の船舶運航技術に関して練習船で取り組むことが可能な研究は、積極的に外部研究機関等と連携し、実船による諸データ及びその解析結果等を広く提供する。 30件程度の論文発表並びに30件程度の学会発表を行う。また、必要に応じて特許の出願を図る。 	<p>(b) 研究成果等海事に係る知見の普及・活用推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 定期刊行物（調査研究時報及び調査研究諸報）の内容及び刊行形態の見直しを行い、幅広く研究成果の普及を図る。 研究発表会のあり方及び実施時期を見直し、より一般に開かれた実施形態とする。 研究成果の活用を推進するため、航海訓練所のホームページに各研究成果の概要を掲載する。 船舶の運航技術、大気汚染を含む海洋環境保護対策に関する研究について、積極的に外部研究機関と連携し、諸データ及びその解析結果等を広く提供する。 研究終了項目及び継続項目から6件程度の論文発表並びに6件程度の学会発表を行う。また、必要に応じて特許等の出願を図る。 	<p>S</p>	<p>(b) 研究成果等海事に係る知見の普及・活用</p> <p>調査研究時報及び調査研究諸報を、新たな調査研究時報として一本化することにより、利用者にとって利便性を高めるとともに、その第1刊を関係先に配布し、研究成果の普及に努めている。</p> <p>研究発表会の開催時期を、年度末から9月期に変更することにより、前年度の研究成果の早期発表及び来訪者等の参加促進を図っている。</p> <p>研究項目の分類別に、「平成20年度研究報告」及び「平成21年度研究計画」をホームページに掲載している。</p> <p>次の海洋環境保護対策に関する研究について、諸データ等を共同研究者に提供している。</p> <ul style="list-style-type: none"> 「船舶の主機関及び発電機関から排出されるPMの特性調査」（水産大学校） 「燃料油添加剤による船舶の主機関及び発電機関の燃費・CO2低減の調査」（水産大学校） 「船舶の陸上電源供給による大気環境改善調査」（東京都環境科学研究所） 「バラスト水処理効果検証方法の検討」（東京海洋大学） 「データ放送の船舶における利用に関する研究」（東京海洋大学及び鳥羽商船高等専門学校） <p>9件の論文発表及び11件の学会発表を行っている。その中には、国際海事機構（IMO）における船員の教育訓練内容に関する議論に影響を与える重要な国際学会への発表も含まれている。学会発表のうち、1件は日本マリンエンジニアリング学会において優秀講演賞を受けている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 目標を上回る論文発表及び学会発表を行っている。 学会において優秀講演賞を受賞するような、質の高い研究を行っている。 国際的にも重要な課題となっている環境問題の研究が多く、研究成果を外部に還元して社会に貢献している。
---	---	----------	--	---

<p>(c) 海事思想普及等に関する業務</p> <p>国民の海への関心を高め、海上輸送の重要性や航海訓練を含めた船員教育の意義・役割への理解を深めるという観点から、当所が担うべき海事思想の普及等に関する業務の改善方策を検討し、海運業界や他の船員教育機関との連携を含め、より積極的に海事思想の普及、広報の実施を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国や地方自治体主催の各種イベント等に、集客力の高い練習船を活用して積極的に参加し、地域と連携して海事思想の普及を図ることとし、一般公開及び練習船見学会を年45回程度実施する。 ・練習船機能を活かして、青少年の体験航海を実施する。 ・マスメディア、インターネット、広報誌等を活用し、業務成果を広く一般に発信する。 	<p>(c) 海事思想普及等に関する業務</p> <p>交通政策審議会海事分科会の答申（平成19年12月）を受けて、青少年が海に親しみ、海への関心を高める機会を提供する。</p> <p>また、海事産業の次世代人材確保育成のため、海事・港湾関係機関、海運業界及び他の船員教育機関との連携を深めた取り組みについて、一層の推進を図る。</p> <p>その他、イベントへの参加、及び一般公開等を継続実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海フェスタ等の海事関係イベントに参加するとともに、寄港地において練習船や当所、及び航海訓練に関する広報活動を行う。 ・練習船の寄港地における一般公開を25回程度実施する。 ・練習船の寄港地近隣の小中学校児童等を対象とする練習船見学会に関し、更なる質の向上を図るため、実施内容を充実し、20回程度実施する。 ・訪問型海事思想普及活動を推進する。 ・練習船を活用した体験型イベントを実施する。 ・海王丸において青少年等の体験 	<p>S</p>	<p>(c) 海事思想普及等に関する業務</p> <p>交通政策審議会海事分科会の答申を受け、また海事産業の次世代人材確保育成のため、次の取り組み、活動を行っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・寄港地において19回の実事関係イベントに参加している。（20年度は9回） ・「元気アップ！神戸キャンペーン」の一環として、神戸港で練習船関係展示物を公開している。 ・東京みなと祭、横浜開港祭、海フェスタよこはまの各イベントにおいて、広報ブースを設営し、広報を実施している。 ・一般公開等を31回実施し、108,012名が見学し（20年度は25回、102,102名）、パンフレットを180,770部配布している。 ・練習船見学会を、見学者の年齢や見学目的等に合わせて16回実施し、1,126名を迎え入れている。（20年度は31回、1,541名） ・訪問型海事思想普及活動を「シップスクール」の一環とし、「シップスクール」を40回開催し、3,073名が参加している。（20年度は26回、2,774名） ・「東京みなと祭」及び「春休み 海の子どもフェスタ」のイベント期間においては、船の科学館と連携したシップスクールを実施している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・目標を上回る回数的一般公開を実施し、10万人を越える見学者を受け入れるなど、昨年を上回る実績を上げている。 ・海事関係イベントへの参加、シップスクール、咸臨丸のサンフランシスコ寄港150周年記念行事に関するプレスリリース、多数の広報物の発行等、あらゆる機会を捉えて積極的に海事思想の普及を図っている。 ・熱意を持った活発な活動は高く評価できる。 <p style="text-align: right;">（次頁に続く）</p>
---	---	----------	--	---

	<p>航海を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・若年層にアピールするコンテンツの開発や、海事関係機関との相互リンクなど、インターネット上での活動に力を入れる。 ・当所の情報や業務成果を、マスメディア、ホームページ、広報紙、航海訓練レポート（年度実績報告）、パンフレット、研究報告書及び研究発表会等を通じ積極的に広報することで更なる情報発信を行う。 	<p>前頁に記載</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・平成22年度、「威臨丸サンフランシスコ寄港150周年記念行事」に帆船海王丸が参加するにあたり、浦賀の小学校においてシップスクールを実施し、海王丸が子供たちのメッセージをサンフランシスコの子供たちに運ぶ行事について積極的にプレスリリースしている。 ・体験型イベントについて、児童・生徒・青少年を対象としたセイルドリルの船上見学を6回に増やした（20年度は4回）ほか、練習船見学会やシップスクールなどにおいて、プログラムの内容充実を図っている。 ・海王丸において青少年等の体験航海を9回実施し、104名が参加している。（20年度は7回、100名） ・ホームページでは、練習船見学会やシップスクールなどの活動、実習生の生活や実習がわかるページを随時更新している。 ・適時のプレスリリースや、航海訓練レポート・広報誌等の発行物により広報し、積極的に情報の発信に努めている。 ・寄港地周辺の船員教育機関の生徒募集活動（オープンキャンパス等）と連携して、セイルドリル船上見学や特別船内見学を実施し、入学志望者の確保に寄与している。 	
--	---	--------------	---	--

	<p>(4) 業務全般に関する項目</p> <p>内部統制の維持・充実や透明性の確保等、今後の独立行政法人に係わる法整備等を見据え、引き続き内部統制・ガバナンスの強化に向けた体制整備を推進するとともに、研修等の機会を通じ、コンプライアンスや内部統制に係る当所の取組み等の周知徹底を図る。</p> <p>既に実施している次の項目については、より積極的に実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・教育訓練業務、研究業務等を自ら評価し、次年度に反映させるため、内部評価委員会を積極的に活用する。 ・業務・マネジメントに関し国民の意見募集を行い、業務運営に適切に反映させる。 	<p>A</p>	<p>(4) 業務全般に関する項目</p> <p>内部統制・ガバナンス強化に向けた体制整備として以下の取組みを実施している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・契約監視委員会を設置し、契約等についての監視機能を強化している。 ・監事監査を実施し、業務の適正化と透明性の確保に努めている。 ・年度計画の実施状況について、モニタリングを実施し、進捗状況を監視し、業務の改善に努めている。 ・新たに組み直した職員研修体系にコンプライアンス管理に関する内容を含めている。 ・関連セミナー等へ担当者を参加させ、引き続き関連情報の収集に努めている。 <p>上記の取組みを以下の方法で所内に周知している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電子掲示板に掲示するとともに諸会議等において周知徹底している。 ・採用研修及び昇任研修等において、遵守事項等を指導している。 ・理事長自らが査察等の機会をとらえ、各船職員に対し内部統制について周知徹底を図っている。 <p>内部評価委員会を3回開催し、外部委員からの助言や指摘を受け、業務内容の改善に努めている。</p>	
--	--	----------	--	--

<p>3. 予算、収支計画及び資金計画 (1) 自己収入の確保 組織の業務範囲において、自己収入の確保を図る。 具体的には、新たに海技士身体検査証明書の発行費用等の徴収を図ることとする。</p>	<p>(1) 自己収入の確保 海技士身体検査証明書等の発行費用及び乗船実習証明書の再発行手数料、運航実務研修に係る研修費を収受する。船員教育機関等からの訓練委託に係る受託料の見直しに係る協議を継続する。</p>	<p>A</p>	<p>(1) 自己収入の確保 乗船実習証明書再発行手数料、運航実務研修に係る研修費、講師派遣料、教科参考資料の有料配布及び海技士身体検査証明書の発行手数料の収受を引き続き行うとともに、社船実習の開始に伴い、社船に受け入れ困難な実習生を法人が受け入れ、これに必要な訓練費用を船社から収受することにより、自己収入の確保に努めている。</p> <p>船員教育機関等からの訓練委託に係る受託料について、引き続き関連機関と協議を行い、単価を上げている。</p> <p>これらによる平成21年度の自己収入実績は101,726千円であった。(対前年度70,886千円の増)</p>	
<p>(2) 予算、収支計画及び資金計画 ・ 予算 ・ 収支計画 ・ 資金計画</p>	<p>(2) 期間中の予算計画 ・ 年度計画参照 ・ 年度計画参照 ・ 年度計画参照</p> <p>[人件費の見積り] 年度中総額3,620百万円を支出する。 但し、上記の額は、常勤役員報酬並びに職員基本給、職員諸手当、超過勤務手当、休職者給与及び国際機関派遣職員給与に相当する範囲の費用である。</p>	<p>A</p>	<p>(2) 期間中の予算計画 予算は、計画にしたがい適正に執行されており、監事による業務監査、会計監査が適切に実施され、規程に基づき適切に執行されている。</p>	

<p>4. 短期借入金の限度額</p> <ul style="list-style-type: none"> 予見し難い事故等の事由により、資金不足となる場合における短期借入金の限度額は、1,200百万円とする。 	<p>予見し難い事故等の事由に限り、資金不足となる場合における短期借入金の限度額は、1,200百万円とする。</p>	<p>—</p>	<p>※ 平成21年度該当なし。</p>	
<p>5. 重要財産の処分計画</p> <ul style="list-style-type: none"> なし 	<p>なし</p>	<p>—</p>	<p>※ 平成21年度該当なし。</p>	
<p>6. 剰余金の使途</p> <ul style="list-style-type: none"> 期間中に生じた剰余金は、計画の達成状況を見つつ、施設・設備・訓練機材等の整備、安全管理の推進、研究調査費に充てる。 	<p>期間中に生じた剰余金は、計画の達成状況を見つつ、施設・設備・訓練機材等の整備、安全管理の推進、研究調査費に充てる。</p>	<p>A</p>	<p>今期における剰余金340百万円は、独立行政法人通則法第44条第1項の積立金として適切に処理している。</p>	
<p>7. その他主務省令で定める業務運営に関する事項</p> <p>(1) 施設・設備に関する計画</p> <p>組織の目的の確実な達成のため、必要となる施設に関する整備計画を策定し、効果的な業務運営を図る。</p> <p>① 東京港晴海棧橋の老朽化に対する安全確保のための改修工事を行う。</p> <p>② 効果的な訓練機材の配備充実を図る。</p>	<p>(1) 施設・設備の整備</p> <p>小型練習船の具体的な仕様を検討する。</p>	<p>A</p>	<p>(1) 施設・設備の整備</p> <p>内航用小型練習船の導入について、代船検討会において代船の基本仕様を検討している。</p> <p>平成22年度に内航用練習船の建造に必要な調査を行うための予算を確保している。</p>	

<p>(2) 人事に関する計画 上記の各般の業務運営の効率化を通じて、「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)を踏まえ、前中期目標期間の最終年度予算を基準として、本中期目標期間の最終年度までに人件費(退職手当等を除く。)について5%以上の削減を行う。 また、国家公務員の給与構造改革を踏まえた役職員の給与体系の見直しを進める。</p>	<p>(2) 人事に関する計画 上記の各般の業務運営の効率化を通じて、「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)を踏まえ、前中期目標期間の最終年度予算を基準として、本中期目標期間の最終年度までに人件費(退職手当等を除く。)について5%以上の削減を行う。また、国家公務員の給与構造改革を踏まえた役職員の給与体系の見直しを進める。</p>	<p>A</p>	<p>(2) 人事に関する計画 中期計画に掲げる人件費5%以上の削減は平成18年度に達成している。 役職員の給与体系は、業務の実績を考慮し、かつ、社会一般の情勢に適合したものとなるよう定められており、引き続き、国の対応を基本として給与体系の見直しを進めている。 高齢者の雇用確保及び高度な技術経験の活用の観点から、国の再任用制度等を勘案して平成21年1月から継続雇用制度を導入し、平成21年度は、10名の継続雇用を行っている。</p>	
---	--	----------	---	--

<記入要領>・項目ごとの「評価結果」の欄に、以下の段階的評価を記入するとともに、その右の「評価理由」欄に理由を記入する。

- SS：中期目標の達成に向けて特筆すべき優れた実施状況にあると認められる。
 - S：中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。
 - A：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。
 - B：中期目標の達成に向けて概ね着実な実施状況にあると認められる。
 - C：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められない。
- ・SSをつけた項目には、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「評価理由」欄に明確に記述するものとする。
 - ・必要な場合には、右欄に意見を記入する。

総合的な評価

業務運営評価（実施状況全体）

評価の分布状況（項目数合計：25項目）

（25項目）

SS	0項目	
S	10項目	
A	15項目	
B	0項目	
C	0項目	

総合評価

<p>（法人の業務の実績）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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」を定期的を開催することは、組織が本気になって一致して取り組むという姿勢を示すものであり、組織風土の醸成として効果的である。今後は10倍増したヒヤリハット報告を分析し、再発防止策等今後の対策に活かすとともに、組織風土が風化しないような努力や工夫が求められる。 ・ 業務経費の抑制については、燃料油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を評価する。今後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。 ・ 本法人が多くの人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、あまり多くを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。 ・ 「咸臨丸記念行事」に海王丸が参加することについて、メディアに数多く紹介されたことで、航海訓練所が頑張っているというメッセージを発信できた。
<p>（課題・改善点、業務運営に対する意見等）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 海事思想普及および次世代人材確保のため、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、今まで以上の対応を期待したい。
<p>（その他）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 商船系大学においては、寮生活の経験が少なくなっており、団体生活によって人間を磨く機会として練習船とその教官が重要な役割を担っている。 ・ 燃料の調達については、先物取引等により安定的に購入する方法もあるのではないかと。 ・ 船齢の古い船は修繕費がかさむため、使い続けるとむしろコストがかかる。練習船は特殊船であり、鋼材の安い時期に合わせて建造することも困難であることから、長期的な代船建造計画が必要である。

<p>総合評価 （SS，S，A，B，Cの5段階）</p> <p style="text-align: center;">A</p>	<p>（評定理由）</p> <p>評価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にあると認められる。</p>
---	---

平成21年度業務実績評価調書 別紙：航海訓練所

総務省政独委「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」等への対応の実績及びその評価

(独)航海訓練所	実績	評定	意見
<p>○政府方針等</p> <p>①これまでに実施された事業仕分け(21年11月及び22年4月)で当該法人に係る事項が対象となっている場合には、事業仕分けの評価結果を踏まえた対応</p> <p>②業務・事業は、民間の主体にゆだねた場合には必ずしも実施されないおそれがあるもの等に限定されているか。</p> <p>③研究開発関係の事業をはじめとする他の独立行政法人等で類似の取組を行っている事業について、重複排除、事業主体の一元化や効率的な連携が図られているか。</p>	<p>① 事業仕分けにおける「訓練負担金を段階的に引き上げのとり見直しを行う」とする評価結果を踏まえ、海事人材の確保の観点から教育機関としての魅力を失わないことに配慮しつつ、訓練を委託している各教育機関と協議の上、今後も訓練負担金の段階的な引き上げを行っていくこととしている。</p> <p>さらに、自己収入の増加を図る観点から、22年度においては実習生に頒布する教科書の単価を約1.5倍(平均500円→777円)に上げることとしている。</p> <p>【実習生1人月の訓練負担金の推移】 15年度まで徴収せず 16年度～19年度 3,000円 20年度 4,000円 21年度 5,000円 22年度 6,000円(各教育機関と調整中)</p>	A	<p>・ 訓練負担金の段階的引上げ及び自己収入増加措置は実施すべきである。</p>
	<p>② 法人が行っている航海訓練を民間の主体にゆだねた場合、経営状況により当該事業から撤退する可能性があり、継続的かつ安定的な船員養成は望めない。なお、自社船員等の訓練を行っているところもあるが、船員養成の全体の需要に応えられる規模にはなっていない。</p>		<p>・ 国家として船舶職員の質、能力、技能を一定に保ち、安定的な供給を行うことに本法人の意義がある。</p>
	<p>③ 国土交通省及び文部科学省の所管の各商船船員教育機関の学生及び生徒等に対する航海訓練を一元的に行う独立行政法人であり、他に類似の独立行政法人はない。</p> <p>また、法人においては、訓練方法の改善に資するため、航海訓練等に関する研究を専門的に行っている他、実船を使用した研究が主であるため、他の研究機関における研究内容とは重複しておらず、共同研究においても他の機関等との連携、役割分担を行っている。</p>		

<p>○財務状況</p> <p>①法人又は特定の勘定で、年度末現在に100億円以上の利益剰余金を計上している場合、その規模の適切性(当該利益剰余金が事務・事業の内容等に比し過大なものとなっていないか)</p> <p>②事業の受益者の負担、民間からの寄付・協賛等の自己収入の拡大に向けた取組</p>	<p>① 該当なし</p> <p>② 事業の受益者の負担として、訓練負担金については海事人材の確保の観点から教育機関としての魅力を失わないことに配慮しつつ、訓練を委託している各教育機関と協議の上、実習生人月あたり4,000円から5,000円への引き上げを行っている。</p> <p>その他、乗船実習証明書再発行手数料、運航実務研修に係る研修費、講師派遣料、教科参考資料の有料配布及び海技士身体検査証明書の発行手数料の收受を引き続き行ったほか、21年度から開始された社船実習について、社船に受け入れ困難な実習生を受け入れ、これに伴う費用を船社から收受して自己収入の確保を図っている。</p>	A	
<p>○保有資産全般の見直し(実物資産)</p> <p>①保有する建物、構築物、土地等について、</p> <p>i)法人の任務・設置目的との整合性、任務を遂行する手段としての有用性・有効性等、</p> <p>ii)事務・事業の目的及び内容に照らした資産規模の適切性</p> <p>iii)現在の場所に立地する業務上の必要性等</p> <p>iv)資産の利用度等</p> <p>v)経済合理性</p> <p>といった観点に沿った保有の必要性についての検証(財源調達の際の実質的なコストを勘案し、それに見合う便益が得られるかどうかを慎重に検証)</p>	<p>①保有する建物、構築物、土地等について、</p> <p>○練習船(海王丸除く)</p> <p>i)法人の目的である各船員教育機関の学生及び生徒等に対し、航海訓練のために使用している。</p> <p>ii)各船員教育機関で定められている養成定員の学生及び生徒等を受け入れるためには、海王丸も含めた5隻の練習船隊規模が必要であり、規模は適切である。</p> <p>iii)洋上を移動する練習船につき該当しない。なお、基地(船籍港)は、実習生の交通利便性及び船隊の停泊場所確保の面から東京港としている。</p> <p>iv)全国15の学校から約20の養成課程の異なる実習生を受け入れており、5隻の実習生受入定員に対する実習生受入割合(充足率)は平均で81.0%であり、男女の部屋分け等の必要性から受入限界の85%に近い状況である。</p> <p>v)練習船は、多数の学生を訓練することを目的としており、その機能・構造は特殊船であることから、基本的に一般の船舶を賃借して業務を遂行することはできない。</p> <p>このため、必要な船員の養成規模の観点から、必要最小限の5隻の専用練習船を保有し、効率よく学生を配乗するとともに、原則30年以上の長期に亘り使用することにより、最大のコストパフォーマンスを得ている。</p>	次頁に記載	(次頁に続く)

<p>○晴海・有明棧橋</p> <p>i) 5隻の練習船が東京港に帰港・着岸する際に、輪番で活用している。</p> <p>ii) 基地に練習船が集結して、実習生の乗船・下船等を行っており、その際には、2つの専用棧橋に加えて公共岸壁も必要となり、残り3隻の公共岸壁を確保するにも苦慮しているのが実情。</p> <p>iii) 東京港は各船の帰港が集中することから、東京港内に各船の安定した停泊場所が必要である。</p> <p>iv) 晴海棧橋は年139日、有明棧橋は年121日、利用しており、その状況は一定している。</p> <p>v) 公共埠頭は一般商船の経済活動に使用されるのが第一優先であり、練習船が東京港に集中するときに5隻分の停泊場所を安定的に確保することは、物理的に困難である。棧橋の設置コストは必要であるが、使用料は無償(公共埠頭は有料)であることも合わせ、基地における停泊場所の安定的な確保という目的に照らし、長期に亘り効率的に利用することにより大きな便益を得ている。</p>		
<p>・乗船事務室(土地・建物)</p> <p>i) 台風来襲等緊急時における実習生等の避難・待機・宿泊場所、練習船の船用品や予備品の一括管理システムの物品管理場所等として、陸上からの様々な支援及び実習生の乗下船時の物理的拠点として使用している。</p> <p>ii) 建物は多目的に使用しており、それぞれの使用目的から現行の施設規模は必要不可欠である。</p> <p>iii) 基地機能を構成する乗船事務室が東京港に立地することは、陸上からの様々な支援及び実習生の乗下船時の物理的拠点として利用するために必要である。</p> <p>iv) 物品管理保管に通年利用、乗組員の待機等においても年間250日を越えており、その他会合、集団検診等利用するほか、21年度においては、新型インフルエンザへの対応として、一時的な感染者の隔離等に有効に活用するなど利用度は高い。</p> <p>v) 同室を売却し、同様な施設を借りた場合、同室の現行維持管理費に比べ、相当高額な追加費用が発生することから、同室を法人が所有し、使用することが適当である。</p>	A	(次頁に続く)

<p>②賃貸により使用する建物、構築物、土地等について、</p> <p>i) 法人の任務・設置目的との整合性、任務を遂行する手段としての有用性・有効性等、</p> <p>ii) 事務・事業の目的及び内容に照らした資産規模の適切性</p> <p>iii) 現在の場所に立地する業務上の必要性等</p> <p>iv) 資産の利用度等</p> <p>v) 経済合理性</p> <p>といった観点に沿った賃借の必要性についての検証(財源調達の際の実質的なコストを勘案し、それに見合う便益が得られるかどうかを慎重に検証)</p>	<p>○交通艇</p> <p>i) 練習船が京浜地区に停泊する場合、各船の人員、荷物の輸送、補油等の警戒及び法人所有の諸施設(岸壁、浮標等)の保安点検作業や、これらへの緊急対応に使用している。</p> <p>ii) 練習船1隻の定員の1/2程度を輸送できる規模(1.5時間未満の運航は90名定員)にしている。</p> <p>iii) 船舶につき該当なし。なお、緊急時に対応できるよう、係留地を乗船事務室としている。</p> <p>iv) 年間運航日数は139日である。</p> <p>v) 交通艇に代わり通船を雇った場合、年間140日程度の使用で1.6倍程度の経費を要する。</p> <p>○月島浮棧橋</p> <p>i) 交通艇を係留させるため必要不可欠。</p> <p>ii) 交通艇1隻を係留する規模。</p> <p>iii) 乗船事務室と同じ。</p> <p>iv) 交通艇の係留場所として、通年利用。</p> <p>v) 同様な浮棧橋の市場はなく、また、経費が発生するわけでもないため、法人が保有することが適当である。</p>	<p>前頁に記載</p>	
	<p>②</p> <p>i)、ii)、iii)及びiv)</p> <p>練習船(海王丸)・・・法人が借り受けることを前提として建造されており、上記、保有する練習船に同じ。</p> <p>v) 固定資産税及び消費税を合わせた最低の賃借料としている。</p>		
<p>③上記の検証結果及び財務諸表における減損又はその兆候、「遊休資産」等の状況等を踏まえ、</p> <p>i) 本来業務に支障のない範囲での有効活用可能性の多寡、</p> <p>ii) 政策的必要性や効果に応じた必要最小限の保有・賃借となっているか、</p> <p>iii) 効果的な処分</p> <p>といった観点に沿った処分等の検討及び検討結果を踏まえた取組</p>	<p>③</p> <p>i) 練習船の実行可能な最大充足率(年間平均85%)から現状の充足率(81%)を差し引いた隙間(4%)を有効活用し、海事行政機関等の要請に応じ、12機関から延べ201名に対し運航実務研修を実施している。</p> <p>ii) 国の政策により、関連船員教育機関から多数の学生及び生徒等を受け入れ、充足率は81.0%に達している。4隻の練習船の保有と1隻の練習船の賃貸は受託実習生数に対して最小限の規模である。</p> <p>iii) 新たに内航用練習船を建造すると同時に、老朽化した汽船練習船1隻を処分することを検討している。</p>		<p>(次頁に続く)</p>

<p>④特に、東京事務所、海外事務所、研修施設等について、引き続き設置し続ける必要があるか、効率化を図ることができないか等(廃止、統合、組織の枠を超えた共用化等ができないか)</p>	<p>④ 乗船事務室及び各棧橋について、現在の場所に引き続き設置することは、上記① iii)のとおり、最も効率的である。</p>	<p>3 頁に記載</p>					
<p>(金融資産) ①個別法に基づく事業において運用する資産(以下「事業用資産」という。)について、任務を遂行する手段としての有用性・有効性、事務・事業の目的及び内容等に照らした資産規模の適切性の観点からの見直し(財源調達の際の実質的なコストを勘案し、それに見合う便益が得られるかどうかを慎重に検証)及び見直し結果を踏まえた取組 ②事業用資産以外も含め、保有する現金・預金、有価証券等の資産について、負債や年度を通じた資金繰りの状況等を考慮した上での、保有の必要性、保有目的に照らした規模の適切性の観点からの見直し(財源調達の際の実質的なコストを勘案し、それに見合う便益が得られるかどうかを慎重に検証)及び見直し結果を踏まえた取組 ③融資等業務以外の債権のうち貸付金について、当該貸付の必要性の検討 ④積立金の規模</p>	<p>① 該当なし</p> <p>② 法人の現金・預金は、運営費交付金の受入時期、支出時期の資金繰りを考えると短期間で決済されており、中期計画期間中の毎年の利益剰余金は積立金として計上し、中期計画終了後に国庫に返納することとしていることから、不要に保有している金融資産にはあたらない。 なお、有価証券等はない。</p> <p>③ 該当なし</p> <p>④ 積立金は運営費交付金予算の執行残のみであり、中期計画終了後に国庫に返納することとなっている。</p> <p>【積立金の額】</p> <table border="0"> <tr> <td>18年度～20年度(総額)</td> <td>181,576,313円</td> </tr> <tr> <td>21年度(単年度)</td> <td>340,314,739円</td> </tr> </table>	18年度～20年度(総額)	181,576,313円	21年度(単年度)	340,314,739円	<p>A</p>	
18年度～20年度(総額)	181,576,313円						
21年度(単年度)	340,314,739円						

<p>(知的財産等) 実施許諾等に至っていない知的財産について、その原因・理由、実施許諾の可能性、維持経費等を踏まえた保有の必要性の観点からの見直し及び見直し結果を踏まえた取組</p>	<p>第2期中期計画中、1件の特許取得並びに1件の特許出願申請中である。これらの特許については実施許諾に至っていない。法人は、営利を目的としない教育訓練に係る知的財産を主に所有するため、実施許諾にはなりにくい。</p> <p>一方、外部研究機関と連携し、実船実験に基づいた知的財産については、実施許諾に至る可能性は低い。</p> <p>これらを踏まえ、今後も特許を保有した上で、研究活動の質的見直しを図ることにより、実施許諾に至る可能性の高い外部研究機関等との研究交流拡大の取り組みを実施している。</p> <p>なお、法人が特許権を取得する理由は、訓練に係る特許を他社が取得した場合に、使用料を請求されることを排除するためであり、現在維持している特許も訓練内容に係わるものである。</p> <p>特許権維持に必要な特許料は免除されているため、経費は発生していない。</p>	<p>A</p>	
---	---	----------	--

<p>○資産の運用・管理 (実物資産)</p> <p>①保有する建物、構築物、土地等について、</p> <p>i)活用状況等の把握</p> <p>ii)活用が低調な場合は、その原因の明確化及びその妥当性の検証</p> <p>iii)維持管理経費、施設利用収入等の把握</p> <p>iv)アウトソーシング等による管理業務の効率化及び利用拡大等による自己収入の向上に係る取組</p> <p>②賃貸により使用する建物、構築物、土地等について、</p> <p>i)活用状況等の把握</p> <p>ii)活用が低調な場合は、その原因の明確化及びその妥当性の検証</p> <p>iii)維持管理経費、施設利用収入等の把握</p> <p>iv)アウトソーシング等による管理業務の効率化及び利用拡大等による自己収入の向上に係る取組</p> <p>③宿舍(借上物件を含む)について入居率が低い、空き部屋数が多い、当該独法の役職員以外の者の入居部屋数が多いものはないか。</p> <p>④宿泊施設及び教育・研修施設・ホール・会議所(借上物件を含む)で稼働率が低いものはないか。</p> <p>⑤展示施設(借上物件を含む)の利用者数と経費は適切か。</p> <p>⑥高額(取得価格5000万円以上)な設備・機器、車両・船舶の稼働状況と経費は適切か。</p>	<p>①保有する練習船等について、</p> <p>i)活用状況は、上記「保有資産全般の見直し」のとおり。</p> <p>ii)上記「保有資産全般の見直し(実物資産)」により、充足率は81%であり、頻度は高いといえる。</p> <p>iii)平成21年度の修繕費(法定検査費用を含む)は、次のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・練習船:562,000千円 ・交通艇: 3,830千円 ・栈橋: — <p>iv)5隻の練習船の実習生充足率は81%に達し、受入限界の85%との差4%は研修等に活用しているため、これ以上の利用拡大の余地はない。そのため、訓練負担金を引き上げることで自己収入を向上させるよう取り組んでいる。</p> <p>②賃貸により使用する練習船(海王丸)について、i)、ii)、iii)及びiv)他の4隻の練習船と同じ。</p> <p>③ 該当なし</p> <p>④ 該当なし</p> <p>⑤ 該当なし</p> <p>⑥ 上記船舶以外に該当する設備等はない。</p>	<p>A</p>	<p>・練習船の保持については、30年以上も使用することになると、極めて老朽化が著しく、安全の確保に大きな問題があり、かえって多額な維持管理費用が発生することにもなる。</p> <p>代船建造を長期的に計画するとともに、財源調達の仕組みを設定すべきである。それによって、練習船建造費用を低減させることにもつながる。</p>
--	--	----------	---

<p>(金融資産)</p> <p>①個別法に基づく事業において運用する資金について、運用方針等の明確化及び運用体制の確立</p> <p>②融資等業務による債権で貸借対照表計上額が100億円以上のものについて、貸付・回収の実績のほか、貸付の審査及び回収率の向上に向けた取組</p>	<p>① 該当なし</p>	<p>—</p>	
<p>(知的財産等)</p> <p>特許権等の知的財産について、出願・活用の実績及びそれに向けた次の取組</p> <p>i) 出願に関する方針の策定</p> <p>ii) 出願の是非を審査する体制の整備</p> <p>iii) 知的財産の活用に関する方針の策定・組織的な活動</p> <p>iv) 知的財産の活用目標の設定</p> <p>v) 知的財産の活用・管理のための組織体制の整備 等</p>	<p>i) 出願に関する方針は、独立行政法人航海訓練所第2期中期計画に策定。</p> <p>ii) 独立行政法人航海訓練所職務発明規程を定め、出願の是非を審査する審査会並びに審査体制を構築している。</p> <p>iii) 知的財産の活用に関する方針等については、「船舶の安全運航、海洋環境対策等の船舶運航技術に関して練習船で取組むことが可能な研究については、積極的に外部研究機関等と提携し、実船による諸データ及びその解析結果等を広く提供する。」と第2期中期計画に策定し、組織的に取り組んでいる。</p> <p>iv) 知的財産の活用については、練習船等における有効活用を検討中である。</p> <p>v) 知的財産の活用・管理を組織的に実施するため、平成20年度に研究調査室として再編し、組織体制の整備に努めている。</p>	<p>A</p>	<p>・平成20年に研究調査室として再編したことにより、知的財産の活用・管理がどう変わったのかを検証すべき。</p>

<p>○人件費管理</p> <p>①諸手当及び法定外福利費についての昨年度政独委からの指摘事項への対応(建研、奄美基金を除く)</p> <p>②「独立行政法人の法定外福利厚生費の見直しについて」(平成22年5月6日総務省行政管理局長通知)の内容 i)法人の互助組織への支出の廃止、ii)食事補助の支出の廃止、iii)国や他法人で支出されていないものと同様の支出の原則廃止)が守られているか。</p> <p>③保険料の法人負担割合が21年度末時点で50%を超えていないか。</p> <p>④出張の際の支度料が21年度末時点で存在していないか。</p> <p>⑤法人の給与水準自体が社会的な理解の得られるものとなっているか。</p> <p>⑥国家公務員と比べて給与水準が高い場合、その理由及び講ずる措置(法人の設定する目標水準を含む)についての法人の説明が、国民に対して納得の得られるものとなっているか。</p> <p>⑦国の財政支出割合の大きい法人及び累積欠損のある法人について、国の財政支出規模や累積欠損の状況を踏まえた給与水準の適切性に関する法人の検証状況</p> <p>⑧総人件費改革についての取組の状況と平成18年度からの5年間で5%以上の削減を確実に達成するための展望(併せて、給与水準又はラスパイルズ指数が上昇している場合には、その理由)</p>	<p>① 法人独自の諸手当とされている特殊勤務手当(帆船作業に係るもの)は、航海訓練所が独法化される以前に、航海訓練所のみを対象として人事院規則で定められていたが、独法化に伴い、国に当該手当の支給対象機関がなくなったためであり、当該手当は航海訓練所が独法化以前の取扱いを継承しているもので、国に準じた手当である。</p> <p>また、法定外福利費は(永年勤続表彰、定年退職者表彰)、航海訓練所が独法化される以前より行ってきた「国土交通省表彰規則」に準じる取扱いであり、当該表彰は航海訓練所が独法化以前の取扱いを継承しているもので、国に準じた取扱いである。</p> <p>② 互助組織及び食事補助に係る支出並びにその他国や他法人で支出されていないものと同様の支出は行っていない。</p> <p>③ 保険料については、労使折半になっている。</p> <p>④ 国における支度料の運用に準じて、外国旅行期間が1ヶ月以上となる場合支給することとしている。</p> <p>⑤ 法人の給与制度は、国の制度に準じている。</p> <p>⑥ 平成21年度対国家公務員指数は、99.1%である。</p> <p>⑦ 国の財政支出割合は大きいですが、累積欠損はなく、給与水準は国の制度に準じている。</p> <p>⑧ 中期計画に掲げる人件費5%以上の削減については、定年退職後の不補充及び人事異動に伴う新陳代謝により、平成18年度に達成。また、国家公務員の給与構造改革を踏まえた役職員の給与体系の見直しを進めている。</p>	<p>A</p>	
--	---	----------	--

<p>○契約</p> <p>①契約についての昨年度政独委からの指摘事項への対応 (指摘事項)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・契約事務手続に係る執行体制や審査体制の確保に関する評価結果 <p>以下に留意した検証が評価結果において言及されていない。</p> <ul style="list-style-type: none"> i) 審査体制の整備方針 ii) 契約事務の一連のプロセス iii) 執行・審査の担当者(機関)の相互牽制 iv) 審査機関の長から法人の長に対する報告等整備された体制の実効性保持の考え方 <ul style="list-style-type: none"> ・契約の第三者委託に関する評価結果 <p>再委託の把握措置について、契約書のひな形や内部規程等において措置条項を定めておらず、その原因・理由を明らかにした上での評価がされていない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般競争入札における1者入札に関する評価結果 <p>19年度に比べて1者応札割合が増加しているが、原因等について評価結果において明らかにされていない。</p> <p>②随意契約見直し計画における競争性のない随意契約の削減目標(件数)の達成状況</p> <p>③随意契約による契約において再委託割合(金額)が50%以上の案件がないか。</p> <p>④1者応札の割合(件数)が50%以上又は前年度より増加となっていないか。</p>	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ・審査体制の整備として、国の会計法令に準じた規定等を定め契約審査委員会で対処しているとともに会計監事監査を受けている。 ・契約事務の一連のプロセスとしては、契約要求があった場合、会計課において「(独)航海訓練所会計規程」、「(独)航海訓練所契約事務取扱細則」に基づき契約手続を行っている。 ・執行・審査の担当者間の相互牽制としては契約執行担当者と審査支出執行担当者は兼職していないため、相互牽制が確保されている。 ・契約監視委員会において、改善すべき点等があると認められた時は、理事長に対し意見具申又は勧告を行い、これを行った際は公表することとしている。 ・再委託の把握措置としては書面による承認を得た場合を除くほか、再委託をしてはならない旨の条項を契約書に明示している。 ・一般競争入札における1者入札については、「船舶用燃料油の購入」についての1者応札が19年度0件から20年度7件に増えたのが主な要因である。原油価格の高騰による市場の混乱が要因と思われる。対策としては、契約監視委員会で燃料油について審査したところ、19年度・21年度ともに1者応札は0件であったことから、契約手続きに問題はないとされた。21年度においては仕様書変更や参加要件拡大等の措置を講じたところ、1者応札は20年度30件から21年度21件に減少している。 <p>② 20年度8件競争性のない契約があったが、21年度においては6件(目標件数5件)とした。なお1件は急遽発生した案件で契約の性質又は目的が競争を許さない案件となっている。当初目標とした競争性のある契約への移行について達成している。</p> <p>③ 再委託の実績なし。</p> <p>④ 20年度1者応札 82件中30件 37% 21年度1者応札 89件中21件 23.6% 前年度よりも公告期間や仕様等を見直した結果、1者応札の割合は減少している。</p>	A	
---	--	---	--

<p>○法人の長のマネジメント</p> <p>①法人の長がリーダーシップを発揮できる環境は整備されているか。</p> <p>②法人のミッションを役職員に対し、具体的に周知徹底しているか。</p> <p>③法人のミッション達成を阻害する課題(リスク)のうち、組織全体として取り組むべき重要なものについて把握し、対応しているか。また、それを可能とするための仕組みを適切に構築しているか。</p> <p>④法人の長は、内部統制の現状を適切に把握しているか。また、内部統制の充実・強化に関する課題がある場合には、当該課題に対応するための計画が適切に作成されているか。</p>	<p>① 所議及び理事会(いずれも週1回)を開催している。船隊と陸上の職員を一堂に会した会議(3月、9月、1月)を開催し、また、年間を通して理事長が査察を実施している。この他、必要に応じてタスクフォースを立ち上げている。これらを通して、確実に指揮・命令が行われている。</p>	A	
	<p>② 上記①の会議体及びタスクフォースによりミッションが徹底されている。</p>		
	<p>③ ミッションを達成するための組織構造は人材、練習船隊、訓練カリキュラムであり、人材育成、船隊の安全確保、訓練の質の改善についてPDCAサイクルにより、リスクを取り除いているほか、外部委員を含む内部評価委員会を設置し、当該評価結果を年度計画等に反映させている。</p>		
	<p>④ 上記PDCAサイクルによる見直し結果のほか、外部委員を含む内部評価委員会の評価結果等に基づき、内部統制の現状を適切に把握し、これらを踏まえ年度計画に反映させている。</p>		
<p>○法人の長のマネジメントに係る推奨的な取組</p> <p>①マネジメントの単位ごとのアクションプランを設定しているか(評価指標の設定を含む)。</p> <p>②アクションプランの実施に係るプロセス及び結果について、適切にモニタリングを行い、その結果を次のアクションプランや予算等に反映させているか。</p>	<p>① マネジメントの単位を「航海訓練の実施」、「研究の実施」、「社会に対する成果等の普及・活用促進」としており、これらにアクションプランを設定している。</p>	A	
	<p>② アクションプランの実施に係るプロセス及び結果については、各アクションプラン毎に文書及び口頭による報告のほか、実習生に対するアンケート調査、更には教育査察等によるモニタリングを実施し、その結果を次のアクションプランや予算等に反映させている。</p>		

<p>○その他内部統制</p> <p>① 監事監査において法人の長のマネジメントについて留意されているか。</p> <p>② 監事監査において把握した改善点等については、必要に応じ、法人の長、関係役員に対し報告されているか。</p> <p>③ 各法人における事業の内部審査や自己評価について、法人内部限りで完結させず対外的な透明性が確保されているか、事業の実効性が上がるものとなっているか。</p>	<p>① 法人の長の規律あるマネジメントについて留意して監査した結果、法人の関連内部規程により定められた意思決定ルールは厳に実行されていることが確認された。</p> <p>② 法人の長並びに関係役員に対し、文書及び口頭により報告されている。</p> <p>③ 監事監査や外部委員を含む契約監視委員会のほか監査法人による指導・助言により対外的な透明性を確保するとともに、事業の進捗状況については、適宜業務に関するモニタリングを実施し、その結果を外部委員を含む内部評価委員会において評価することにより事業の実効性を上げている。</p>	A		
<p>○関連法人</p> <p>① 委託先における財務内容を踏まえた上での業務委託の必要性、契約金額の妥当性等</p> <p>② 出資目的の達成度、出資先の経営状況を踏まえた上での出資を継続する必要性</p> <p>③ 関係法人に利益剰余金がある場合の国庫等への返納の必要性</p> <p>④ 競争性を高めたコスト縮減、情報公開の徹底等が行われているか。</p>	<p>① 該当なし</p> <p>② 該当なし</p> <p>③ 該当なし</p> <p>④ 該当なし</p>		—	
<p>○中期目標期間終了時の見直し</p> <p>① 中期目標において、目標期間中に取り組むこととされている事項のうち、取組時期等が明記されていないものについて、目標達成に向けた各年度における具体的な取組状況</p> <p>② 業務実績の評価にとどまらず、業務の必要性や新たな業務運営体制の考察</p>	<p>① 目標期間に目標が達成出来るよう、各年度毎の達成目標を定め取り組んでいる。各年度毎に達成状況を確認しており、全ての目標について達成見込みである。</p> <p>② 内航用練習船を整備し、帆船練習船2隻、汽船練習船2隻及び内航用練習船の新たな練習船5隻体制による航海訓練について、要員配置、実習生配乗及び訓練内容などを検討している。</p>			A

<p>○業務改善のための役職員のイニシアティブ等</p> <p>①法人業務に対する国民のニーズを把握して、業務改善を図る取組を促すアプローチ</p> <p>②法人における職員の積極的な貢献を促すための取組(例えば、法人の姿勢やミッションを職員に徹底する取組や能力開発のための取組等)を促すアプローチ</p>	<p>① 業界関係者の練習船見学会、意見交換会などにより、積極的にニーズの把握に努め、業務の改善を図っている。</p>	A	
<p>② 法人の中期計画及び年度計画に基づく実習訓練業務、研究業務等が各練習船において積極的に実施されるよう、諸会議や研究発表会の場において各練習船からの報告も実施させる等の工夫を行っている。</p> <p>また、研究業務の活性化に資することを目的に、法人OBの寄附による基金で表彰制度を設け、研究業務において顕著な成果を上げた若手教官を表彰している。</p>			
<p>○個別法人</p> <p>政独委からの平成20年度業務実績評価における指摘事項において個別意見があった事項(4法人6事項)への対応状況(当該法人のみ)</p>	<p>該当なし</p>	—	

<記入要領>・項目ごとの評定の欄に、以下の段階的評定を記入する。

SS：特筆すべき優れた実施状況にあると認められる。

S：優れた実施状況にあると認められる。

A：着実な実施状況にあると認められる。

B：概ね着実な実施状況にあると認められる。

C：着実な実施状況にあると認められない。

・SSをつけた項目には、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意見欄に明確に記述するものとする。

・必要な場合には、意見欄に意見を記入する。