

「シリーズ: 日本の乗員問題を考える」

その1 日本のパイロット不足への対策はあるのか？

主席研究員 風間秀樹

先ごろ、日本のパイロット不足の対応策を検討した「乗員政策検討小委員会」の報告書が公表された。その内容を見てみると現在及び将来に抱えるであろう日本人のパイロットの大量な不足を解消すると言う問題を根本的に解決するには程遠いと言わざるを得ない。

報告書は短期的、及び中長期的な対策に分けて論じてはいるが、例を挙げると例えば自衛隊パイロットの割愛制度の復活がある。1970年代には政府は民間航空発展のために大量の自衛隊パイロットを民間に移したが、結果として自衛隊側の組織維持に支障を来し、その後は年間数名程度の規模に抑えられて来た。しかもその人選は40歳前後の第一戦を退いた人達に限られ、彼らが機長に昇格するにはそれから10年以上先のことになる事を考えれば航空会社からするとあまり良い話とは言えない。中断したのはそれなりの理由があるのだ。

勤務時間制限の緩和にしても短期的には若干の効果はあったとしても長い目で見ればパイロットとしての寿命を縮めることにもなり兼ねない。慎重に検討すべき問題である。

更にはパイロット養成を行っている私立大学の学生への奨学金の拡充についても、その効果は限定的であるといえる。そのお金はいずれ返却しなければならない訳で、JALの経営破綻やLCCの台頭により一昔前とは違ってパイロットが決して「高給取り」ではなくなった現状では返って彼らの負担になるに違いない。

2006年から始まった私立大学によるパイロット養成は各大学とも定員割れを起こしている。その原因は様々考えられるであろうが2千万円から3千万円も掛かる費用負担が大きい。しかしそれだけだろうか？ここで航空先進国である米国の状況を見てみよう。

米国でも日本と同じようにパイロットの大量退役が始まっており日本と同じような状況にある。米国ではその半数以上が軍からの供給によって賄われてはいるものの日本と比較して民間航空の規模が圧倒的に違う。そういった中で昨年の夏に FAA は法改正を行い、正副 2 名のパイロットにより運航される航空機の副操縦士に機長資格である ATPL の保持を義務付けたのである。その結果何が起きたかと言うと中小のコンピューター航空会社の極端なパイロット不足、その空きを埋めるために全米に広がる飛行学校の操縦教官の引き抜きである。それに加えて米国のパイロット、特に副操縦士の初任給はコンビニで働くそれと大差が無いという職業的魅力的低下が、結果として昨年度の全米の事業用パイロット資格取得者が数百名規模まで落ち込んでいる状況を生み出している。

これからの事を考えると今後のパイロット不足問題を解消させるための鍵の一つはパイロットの待遇改善にあると言える。遠くない昔にパイロットの高給取りが世間で叩かれたがそのつけが回って来たと見るべきかも知れない。

今回はパイロットの適正な報酬について考察してみたい。