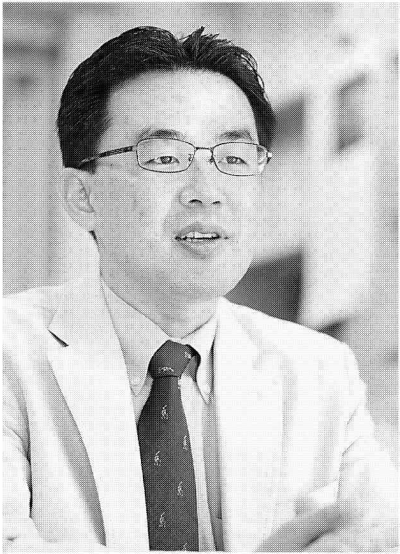


東京工業大大学院准教授

花岡 伸也さん



はなおか・しんや 岡山県出身。東北大学院博士課程修了。運輸政策研究所主任研究員などを経て07年から現職。専門は航空政策。43歳。

# パイロット不足どうする

航空評論家

小林 宏之さん



こばやし・ひろゆき 愛知県出身。東京商船大学を中退し、68年に日本航空に入社。パイロットとして国内、国際線で乗務した。67歳。

2000年以降、経済成長著しいアジア新興国を中心に世界の航空需要が高まり、LCCのシェアが急拡大しています。世界中でパイロットが足りず、争奪戦になっています。国内では、10年に経営破綻した日本航空を退職した機長の多くをLCCが積極的に採用し、業容の拡大に

格安航空会社(LCC)のパイロット不足が深刻だ。病欠などが相次ぎ必要な運航態勢が確保できないとして、ピーチ・エアやジェットスターやバニラ・エアが多数の欠航を余儀なくされた。不足の原因や対策を専門家に聞いた。(東京報道 合津和之)

パイロットには、機長と副操縦士がいます。LCCが大量欠航したのは、余剰人員の少ない中、病欠などで機長が足りなくなったためでした。パイロット不足と一口に言われますが、副操縦士の人数は足りています。ただ、副操縦士は機長の代わりを資格上できないので、欠航せざるをえなかったわけです。

## 月曜討論

### 養成は国策官民挙げて

国内のパイロットは約5600人で、年齢構成を見ると40代が最多。15年程先には、大量退職を迎える「2030年問題」

ロットを確保するためには、計画的な養成が欠かせません。特に養成面で伸びしろがあるのは私立大学です。航空大学校からは年間約60人のパイロットを採用していますが、私立大学は約20人なので、余地があります。問題は学費。私立大学の場合、1人当たり4年間で1600万~2500万円といわれて

ると、パイロットに課せられた厳格な健康診断の基準を満たさず、乗務できなくなる場合もあります。さらにLCCは人件費を抑えるため、機長の余剰人員も少ない。病欠が相次いで機長不足に陥った背景には、LCCの機長が高齢者に集中しているという年齢構成のいびつさと、ローコスト経営に基づくリスク

### 外国人機長活用検討を

があります。大量欠航が既に発生しているわけですから、即効性のある対策で運航に必要な人数を確保しなければなりません。獲得にはまず、パイロットの給与を上げるのが一つの方策です。LCCの機長の年収は1200万~1500万円といわれていますが、世界中で争奪戦になってお

安定した運航を維持できれば、利用客の信頼感も高まります。機長を短期的に確保した上で、中長期的な対策も考えるべきでしょう。特に現在少ない外国人機長の活用です。人口の減少する国内だけではなく、欧米やアジアにあるパイロット養成所からの新規採用も検討する必要があると思います。