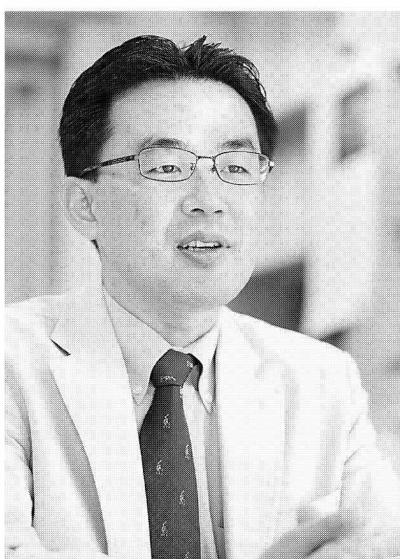


東京工業大大学院准教授

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

2000年以降、経済成長著しいアジア新興国を中心に戦世界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・アビエーションやバニラ・エアが多數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)

## 外国人機長活用検討を

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員を確保し  
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1200万~1  
500万円といわれています  
が、世界中で争奪戦になつてお

り、水面下での引き抜きも盛ん  
な以上、好待遇を示す必要があ  
ります。その上で余剰人員も増  
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きと、  
ローコスト経営に基づくリスク

があります。  
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よう。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。

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。

## 月曜論

## 養成は国策官民挙げて

国内のパイロットは約560  
0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」

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  
ざるをえなかつたわけです。

が起ります。現在、年間約2  
00人を採用しているのです  
が、30年には約400人を採用  
しなければなりません。獲得競  
争は今後激しくなるでしょう。  
日本航空や全日本空輸は、パ  
イロットを自社養成しています  
が、1人を育てるのに数千万円  
かかります。経営体力で劣るL  
CCには無理です。十分なパイ

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160  
0万~2500万円といわれて  
おり、水面下での引き抜きも盛ん  
な以上、好待遇を示す必要があ  
ります。その上で余剰人員も増  
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きと、  
ローコスト経営に基づくリスク

れました。経験者ですから、即  
効性のある対策になります。

航空行政は国土交通省の担当  
者は私立大学です。航空大学校  
から年間約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。  
问题是学費。私立大学の場  
合、1人当たり4年間で160  
0万~2500万円といわれて  
おり、水面下での引き抜きも盛ん  
な以上、好待遇を示す必要があ  
ります。その上で余剰人員も増  
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きと、  
ローコスト経営に基づくリスク

ですが、奨学金では文部科学省  
と、自衛隊パイロットの養成は國  
は防衛省と省庁同士の連携が不  
可欠です。航空需要が高まり続  
ける中、パイロットの養成は國  
策と考え、官民を挙げて取り組  
んでいくべきだと思います。

います。これでは裕福な家庭の  
子供しか通えません。奨学金を  
充実させる必要があります。  
また、国内航空会社のパイロ  
ットのうち、自衛隊出身者は約  
6%ですが、欧米の軍出身者の  
割合は20~50%です。自衛隊バ  
イロットの民間航空会社への転  
出は、民主党政権下で停止され  
ていましたが、今春から再開さ