

「シリーズ: 日本の乗員問題を考える」

その2 パイロットの適正な賃金とは？

主席研究員 風間秀樹

報酬は労働の対価であることは言うまでもない。しかしその労働に見合う適正な報酬はいくらかとなると議論百出である。日産自動車のゴーン社長の年収10億円が高いか安いかを第3者があーだ、こーだと言っても始まらない。ただ適正と思われる水準はあるだろう。それを決める根拠はその労働が生み出す付加価値やその労働に就くための競争率、更には取得する資格の困難さ等々様々ではあるが一般的には他業種との比較や過去の実績が人々を納得せしめることになるであろう。

その観点からすると現在の日本のパイロットの給与は会社や経験年数によっても多少の違いはあるが過去の全盛期と比較すると2/3から1/2程度まで低下している。LCCによっては1/3程である。これは誰が考えても異常である。これ迄が高過ぎたのだからという議論もあるが当時の欧米各国の主要航空会社のパイロットの賃金と比較しても決して高くはなく、その根拠は薄い。一方経営側から見れば人件費を低く抑えたいと願うのは当然で、そこには常に確執があるのだが、運航の安全に直接的に関わるパイロットの処遇については慎重にならざるを得なかったというのがこれ迄の経緯である。

それが今のように劇的に変化したのは言うまでもなくJALの経営破綻とLCCの登場である。JALから数百名の規模でベテランから新人までのパイロットが市場に放出され、ある者は海外のエアラインへ、またある者はローコストを史上命題とする日本のLCCに吸収されていったのである。ではパイロットに求められる仕事の内容に何か大きな変化があったのだろうか？ その答えは、これ迄に比べて楽になっているどころかより厳しく高いものが求められるようになって来ていると言える。

例えばB787やA380,A350といった最新鋭機が登場して、さも飛行機は安全で使い易くなってきていると一般的には思われている。しかしi-phoneやi-padを使っている人の多くは恐らく全ての機能は使ってはいないだろう。システムに含まれている機能は膨大だが多くの人は自分の気に入ったものだけを利用している訳だ。

ところがパイロットは飛行機に装備されているシステムを全て理解した上で、パイロットに提供されるより多くの情報を、システムを駆使して刻々と変化する状況に応じて的確に使いこなせなければならない。自分の担当の機種が変わればまた一から勉強のやり直しだ。

しかも近年、非英語圏の国際線を乗務するパイロットに英語検定なるものが義務化された。この検定が ICAO によって義務化された経緯というのは、20 年程前に米国で起きた非英語圏のパイロットによる燃料タンクが空になって墜落した事故によるものだが、彼らの英語能力不足が管制官との意思疎通を欠いたことが事故の原因だというのだ。

しかし現実には ATC と言われる管制官とのやり取りは英語を話すアメリカ人でも聞き取れなかったり間違ったりするのである。確かに英語を自由に話せるようになるのに越したことはないが その検定を義務化することには納得できない。その検定試験の内容は各国に任されていて、それはかなり厳しいもので一般の英語が堪能な人でも合格出来ない。航空に関する専門的な知識と、与えられた状況を適切に且つ正しい英語で表現する能力が求められるからだ。これからの日本人パイロットはこの検定をパスしなければならないのである。確かにパイロットという職業は魅力的な仕事ではあるけれども、優れた人材を集め且つ育てて行くためには相応の待遇が無ければそれは叶わない。

賃金は最終的には需要と供給のバランスの中で決められていくものだが、不当に低い賃金を良しとする経営では将来的にいずれ立ち行かなくなると思い知るべきだ。

今回は、パイロットの養成拡大について考察してみたい。