

「シリーズ: 日本の乗員問題を考える」

その3 日本人パイロットの養成を拡大せよ

主席研究員 風間秀樹

これ迄見て来たようにこのままでは日本のパイロット事情は劇的には改善されない。しかしながら乗員対策検討小委員会の答申を見ると外国人パイロットの更なる活用策が盛り込まれているのが多いに気になるところである。

現在の日本のLCC乗員の多くが外国人によって占められているのは事実である。しかし今後とも本来日本人が占有すべき職場をみすみす外国人に提供していいのかという問題意識を是非とも共有したいものである。

戦後、民間航空が再開されて以来日本の航空会社は途切れることもなく外国人パイロットを抱えて来た。当初は日本人パイロットの経験と人的不足を補うためであったが、その後は労務対策上の理由もあり日本人よりも更に高い給与を支払ってまで採用をし続けた。また乗員の余剰が生まれた時はいつでも解雇できるというメリットも強調されたがそれが実行に移されたことは一度も無かった。会社の都合でそう簡単には解雇はできないのである。反面、外国人パイロットは本国での就職が可能となるなど個人的な理由でいとも簡単に契約期間とは関係なく辞めてしまう傾向が見られる。スカイマークが過去に数百便もの欠航を余儀無くされたのはこの理由である。

このように不安定な外国人パイロットを恒常的に雇い入れることは経営的にも極めてリスクと言えるのである。であるから日本人パイロットを採用し育成することこそが航空会社経営の安定に資すると同時に日本の国益でもあるということを是非とも関係者は自覚して欲しい。外国人パイロットを雇い入れるには日本人と比べて付帯的なコストが嵩むが即戦力となるという魅力に誘われて、彼らに頼った運航をしているといつか必ずしっぺ返しに会うということになる。

そのためにも相応の数の質の良い日本人パイロットの養成を出来るだけコストを抑えて実施できる体制を構築し直す必要がある。

その観点からの一つの提言がある。

日本人の民間パイロット養成の主力は航空大学校であることは間違いない。問題はその運営上のコスト管理である。まず学生の2年間の費用負担が約260万円で、私大経由の学生の負担2200万円から2800万円と比較すると10倍以上の開きがある。航空大入学資格の大学2年終了以上に関わる費用を差し引いても明らかに差があり過ぎる。これを是正することと航空大学校の10億円の人件費に手を付けることだ。独立行政法人である大学校は所謂大学ではない。学位も付与されないしある種の専門学校である大学校は今後、ライセンス付与のための訓練・審査に特化しエアラインの運航に必要な知識や訓練は各エアラインに任せれば良いのである。

米国では事業用ライセンス取得までの基本的な訓練教官の時間当たり単価は30ドルで月間100時間飛んだとしても月収3000ドルに過ぎない。だから教官は殆ど若手で、彼らはその経験を生かしていずれはエアラインへの道に進んでいく。初期訓練の現場に高額の機長クラスの経験者を配置しなくても所期の目的は十分に達せられる証拠でもある。

これらの事がそう簡単にいくとは思えないが、それくらいの抜本的な改革を施さない限り、この行き詰まった日本のパイロット養成問題を解決することは難しいと言わざるを得ない。

次回(最終回)は、航空身体検査について考察してみたい。