

日本経済新聞

つまずいたピーチ 人手不足が成長の足かせに 編集委員 西條都夫

2014/4/29付 | 日本経済新聞 電子版

格安航空会社(LCC)のピーチ・アビエーションが5～6月に大量の欠航を決めた。ピンクの機体が売りもののピーチ社は巧みなマーケティングで本拠を置く関西の人たちの心をつかみ、順調にサービスを拡大してきた。今回の欠航はそんな同社にとって初めての躓(つまず)きだ。原因はパイロットの病欠が相次ぎ、欠員を補充できなかったからだ。

■ 深刻な「2030年問題」

「人繰りがつかずに、お客に迷惑をかけるとはお粗末」と怒る読者もいるかもしれないが、背景には根深い構造問題が横たわっている。世界的に航空需要が伸びる中で、長期にわたって絶対的に不足するとみられているのがパイロットだ。国際民間航空機関(ICAO)の予測では、アジア太平洋地域では2030年段階で、航空需要をまかなうために年間1万4000人の新たなパイロットが必要だが、実際に養成できるのは5千人弱にとどまり、深刻な供給不足が生じるという。



大量の欠航を決めたピーチ・アビエーションの機体(関西空港)

日本でも事情は変わらず、国土交通省は今いるパイロットの大量退職時期が到来する「2030年問題」について懸念している。30年前後になると年間400人の新規パイロットが必要だが、今の育成システムでは年間150人強にとどまり、外国人パイロットの採用や防衛省から民間機への転出を入れても200人強を確保するのが精いっぱい。今から育成システムを拡充しないと、航空市場の拡大にブレーキがかかってしまう。

ピーチの欠航はパイロット不足が遠い将来の危機ではなく、「今ここにある危機」であることをさらけ出した。新興航空会社の大量欠航は実はこれは初めてではなく、08年夏にスカイマークが663便に及ぶ大量の欠航を出したことがある。

その後2010年に日本航空が破綻。同社を去ったパイロットや整備士がスカイマークなど新興勢力に移籍したことで、人手不足が一時的に緩和したが、その効果もそろそろ賞味期限が切れたようだ。

景気の回復に加えて、訪日観光客の増大や羽田の国際化でエアラインが一斉に路線拡張に踏み出せば、2030年といわずもっと早い時期に供給不足が深刻化する。そんな予感を抱かせる



西條都夫(さいじょう・くにお) 87年日本経済新聞社入社。産業部、米州編集総局(ニューヨーク)などを経て企業報道部編集委員兼論説委