

人員不足の中、安全を支える社員に応える年末に

2019年末闘争を巡る情勢

1. 社会一般の情勢

(1) 米中貿易摩擦 激化 日本経済も先行き不透明

米中両国の報復関税の応酬が続いています。アメリカは当初、一般の消費者が買わないもの、部品や原材料に関税をかけていましたが、拡大が繰り返され第4弾ではスマホやパソコンなどの関税も引き上げます。一方で中国もディーゼル燃料、光ファイバー、天然ガスなどから衣類、日用品にまで関税率上乗せするものを拡大しています。今後も報復がエスカレートする可能性があり世界経済への懸念が強まっています。米中が主な輸出先である日本企業は、今まで中国で生産してアメリカで売る流れがありましたが、中国経済が減速すると日本からの輸出が伸びず、中国に進出している企業が撤退することも考えられます。また、日本の強みである自動車産業は対米輸出依存度が高く、米国経済が悪化した場合にも大きな影響を受けます。そのため、日本の大手製造業では設備投資に慎重な姿勢を続けています。

(2) 10月から消費税率が10%に 国内景気持ち直しへ

2019年前半の国内情勢は、輸出の減少で減益になった大手製造業があったものの、全体的な企業収益は高水準を維持しています。雇用情勢をみても、6月の有効求人倍率は1.61倍と高く、失業率も2.3%と低い状況が続いています。個人消費も持ち直しの動きがあり、雇用、所得環境の改善に加え、5月の大型連休による旅行支出の拡大なども、消費の押し上げに作用しました。10月に消費増税を控えた駆け込み需要から家電などの耐久消費財の販売が好調、小売業も秋冬商品を例年よりも早く売り出します。

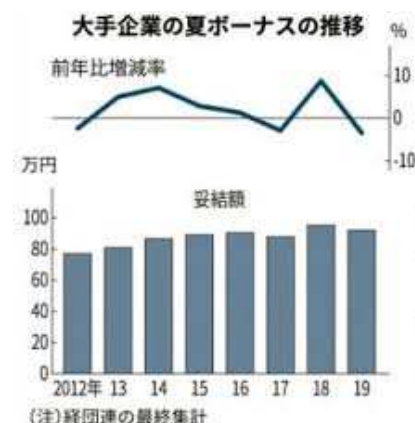
デフレ時の消費増税となりますが、軽減税率やキャッシュレス決済でのポイント還元などで、消費の冷え込みを抑え、来年の五輪特需まで持ちこたえれば増税の後遺症は少ないと見られています。

(3) 最低賃金は改善傾向 正社員の生産性向上が課題

各都道府県の地方最低賃金審議会による19年度の最低賃金(時給)の答申が出そろい、東京、神奈川では全国で初めて時間額が1000円を超えました。サラリーマンの3人に1人が非正規労働者といわれるなか、パートタイム・有期雇用労働者の時給が毎年上がっており、「同一労働同一賃金」を目指していくと「正社員の給料が下がるのでは？」と不安になります。政府は労使合意のない正社員の待遇引き下げを望ましくないと指針を示していますが、AIやRPA(ロボットによる業務自動化)活用での生産性向上を強く求めています。

(4) 東京五輪を控え 人員不足が顕著な業界では賃上げ

19春闘の賃上げ結果は、日経の最終集計調査で、2.43%増となり、引き上げ額、上昇率とも3年ぶりに縮小し、頭打ち感が出ています。大手企業の夏季一時金の平均妥結額は92万円となり、18年比3.44%減、2年ぶりに前年を下回りました。安倍首相は13年から6連続で経済界に賃上げを要請しています。人員不足を背景に従業員の処遇を改善する企業もありますが、先行きの読みにくさから現状維持の企業も多いといえます。



2019.08.03「日経新聞」

2. 航空業界を取り巻く情勢

(1) JAL/ANA 第1四半期は国際線、国内線旅客好調

7月末に JAL/ANA グループ第1四半期(4-6月)決算が発表されました。世界経済の鈍化から大企業の出張控えが見られるビジネス需要や半導体、自動車産業の輸出が伸び悩んだ国際貨物の需要が弱含んだものの概ね順調なスタートを切っています。JALは国際線の米国線や欧州線で苦戦を強いられましたが、国内線は好調、国内線は5.7%増で若年層のコト消費需要の拡大を「肌で感じる」と説明しています。費用面では燃料費や整備費が計画より増加し、来年に向けた人員採用しているため、人件費と地上サービス委託費が増えています。今のところ通期の見通しは修正せず1800億円の営業利益を目指します。

ANAは全セグメントにおいて増収を達成し第1四半期としては過去最高の5005億円の収入となりました。GW時期の旺盛なプレジャー需要を獲得、イールドマネジメントの強化もあって、国際線旅客収入を5.1%伸ばしています。

JAL収入・利益計画、実績の推移(第1四半期&通年)

		2015	2016	2017	2018	2019
第1四半期	収入実績	3,120	2,972	3,148	3,421	3,557
	(前年比)	(+1.6%)	(▲4.7%)	(+5.9%)	(+8.7%)	(+4.0%)
通年決算	営業利益	362	220	247	249	244
	利益計画	1,720	2,010	1,420	1,670	1,800
	利益実績	2,091	1,703	1,745	1,761	

要求と課題・運動の進め方

2019 年度第1四半期決算は、会社が予想した通りの順調な結果となっています。夏の繁忙期も台風の影響があったものの、多くのお客様にご利用いただきました。2020年の首都圏発着枠の拡大に対応するために人員確保が急務のため、人財への投資は欠かせません。信頼を回復し、顧客満足度を高めるためには、まず社員がやりがいを持って働ける環境が大切です。株主還元も必要ですが、安全・安心運航を堅持し、お客様に最高のサービスを提供することを求められている社員に対し、必要な投資もあるはずです。

1. 要求と課題

- ① 好調な業績に見合い、生活の改善、業界水準も考慮した年末一時金の獲得を目指す。
- ② 重要課題である賃金制度、勤務の改善を目指す。
- ③ 時宜にあった諸制度の改善を目指す(暖房手当など)。
- ④ 利益優先の風潮を正し安全要求の前進を目指す。
- ⑤ JAL 解雇問題は、当該2 労組の統一要求に沿って少しでも早い解決を目指す。
- ⑥ 身近で切実な諸問題の改善を目指す。

2. 運動の進め方

- ① アンケートにより幅広い職場の声を集めて要求作りを行う。
- ② 多忙な職場を支える社員の働きに見合った一時金、地上職の待遇改善を実現するため、年末要求に対して争議権を確立する。
- ③ 年末収拾の中央委員会前に収拾期限が来た場合には中央執行委員会で妥結の判断をする。

当面の主な日程

- ① 9/8 航空連定期総会
- ② **9/9～9/26 年末要求アンケート**
- ③ 9/29 大田区労協定期大会
- ④ 10/1～2 航空安全会議定例総会
- ⑤ **10/1 中央執行委員会:年末要求案決定**
- ⑥ **10/9 11-01 中央委員会:年末要求決定**
- ⑦ **10/10～10/29 争議権投票(予定)**
- ⑧ 10/17 日航労連「御巢鷹山慰霊登山」
- ⑨ 10/23～24 安全会議「御巢鷹山慰霊登山」
- ⑩ **11/5 2019 年末闘争回答指定日**

年末要求アンケート QR コード



組織配布している WING とアンケート用紙の QR コードが間違っています。こちらから回答してください。

(2) 夏の繁忙期 台風があっても高い利用率を維持した

8 月 19 日、航空各社はお盆期間の利用実績を発表しました。今回の夏季繁忙期は、期間中に台風 10 号が日本列島を直撃。その影響を受けるかたちで欠航便が相次ぎました。そうしたなか、JAL/ANA グループの輸送実績を見ると、ANA の国際線旅客数は前年並み、JAL は 0.4% 増加となり両社ともほぼ前年並みの結果となりました。

ANA は日本発のプレジャー需要が好調に推移し、特に、ハワイ線や北米線が好調でした。JAL は米大陸線やオセアニア線が好調に推移しました。

2019 夏期繁忙期輸送実績 (8/9～8/18)

(単位: 席、人)

	会社	提供座席	(前年比)	旅客数	(前年比)	利用率	(前年差)
国際	ANA	369,099	100.5%	324,077	100.0%	87.8%	▲ 0.5pt
	JAL	305,315	100.8%	285,205	100.4%	93.4%	▲ 0.4pt
国内	ANA	1,865,101	97.1%	1,585,016	99.6%	85.0%	+2.1pt
	JAL	1,369,051	97.0%	1,183,883	97.5%	86.5%	+0.4pt

(3) ANA は A380 を投入 JAL は 9 月より A350 を就航

ANA は 5 月からホノルル線に総二階建ての A380/FLYING HONU(フライングホヌ)を投入しました。ホノルルは幅広い層から支持され、リピーターが多い珍しい路線と言われ、安定した需要が見込まれます。また、ビジネス路線が多い ANA グループでは貯めたマイルをレジャーで使うニーズに応えきれなかったため、供給量を増やしてマイルで乗ってもらうことも理由の一つとしています。その狙いどおり夏季繁忙期は提供座席数を 54.9% 拡大しており、旅客数も 55% 増加。利用率は 95.1% と好調な数字を叩き出すことに成功しています。

JAL は 9 月から羽田-福岡に A350XWB(A350-900)を投入しています。これまでボーイング機を中心に運航してきた JAL がエアバス導入に踏み切ったのは、11 年に経営破綻を経験したことが大きいと言われています。「良いものをできるだけ安く」という考え方で選定し、5 年をかけて導入準備をしてきました。「クラスJ」を増席し、エコノミークラスのピッチも拡大、全席に個人用画面と電源を備えるなど快適な空間を提供するとともに、燃費も良く従来機に比べて 1 機あたり 2 億円改善するといえます。

(4) 羽田新飛行ルート決定で 3 月から発着枠が増加

地元住民の騒音や落下物に対する不安の声があるなか、都心上空を通る羽田空港の新しい飛行ルートが正式に決まりました。これに伴い来年 3 月の国内線発着枠の増加で、ANA に 1 日 13.5 便、JAL に 11.5 便割り当てる方向で最終調整に入っています。近年は ANA を優先配分していましたが、今回は両社の意向や輸送実績などを反映させています。既存分を含めると ANA が優位な状況は続きますが、1 便で数十億円の増収につながるといわれる羽田の増枠は今後の経営に重要な意味を持ちます。

以上