

旅客需要は回復 生活も回復できる年末に

2022 年末闘争を巡る情勢

1. 社会一般の情勢

(1)ウクライナ侵攻が始まって半年 世界経済への影響続く

ロシアがウクライナへの軍事侵攻を開始してから、半年が経過しました。しかしながら、ここにきて、ロシアは改めて軍事侵攻継続の姿勢を強め、欧米側も長期戦に備えるウクライナへの支援を相次いで表明するなど、事態の好転は見通せない状況です。この間、国際情勢は大きく変わりました。まず資源価格はウクライナ侵攻後、全般に上昇しましたが、原油に関しては 6 月以降、上昇一服となりました。ただ、欧州の天然ガス価格は高騰が続いています。物価については、資源価格の上昇を主因に、多くの国や地域でインフレが深刻な問題に。米国では、物価の上昇にピークアウトの兆しもみられますが、ユーロ圏では上昇が続いています。落ち着くのは来年以降になるとみられています。世界経済も減速が続いており、持ち直しには、少なくともインフレ懸念の後退や利上げ頻度の低下が必要で、こちらも持ち直しは来年以降になりそうです。

(2)新型コロナ第 7 波が大流行 経済再生との両立が課題

日本では、7 月から始まった新型コロナの第 7 波は予想を大きく上回る大流行になりました。感染者数が 20 万人を超える日も多く、世界保健機関(WHO)の週報では、日本の感染者数が 7 月末から 4 週連続で世界最多に。ここまで拡大した原因はオミクロン株 BA.5 で、各地域で「BA.5 対策強化宣言」が出されたものの、8 月も感染者数が増え続けました。9 月に入り減少に転じていますが、高止まりしていて、まだ警戒が必要です。第 7 波の流行期間中、医療機関や保健所などの機能は逼迫(ひっばく)状態が続き、陽性者、濃厚接触者の急増で都営バスが減便するなど、社会インフラにも影響がありました。秋以降も、日本だけでなく世界的に流行再燃が予測されています。感染拡大防止と社会経済の再生の両立は引き続き大きな課題となっています。

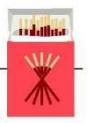
(3)生活必需品が次々値上げ 秋以降も家計は厳しく

今年もさまざまな物やサービスの値上げが相次いでいます。世界的なインフレの原因としては、小麦・油脂・原油などの国際価格の上昇、コロナ影響からの経済活動の再開による需要増、加えて脱炭素の動きの影響もあります。日本では円安による輸入物価の高騰が長期化し、国内輸送に係る燃料費も上がっているため、価格転嫁できる企業から商品・サービスの値上げに踏み切っています。

この 10 年ほどでみた物価は、生活必需品は 1 割以上値

上げしているのに対し、ぜいたく品は横ばい、世帯年収が低いほど生活必需品の占める割合は大きくなります。生活必需品中心の物価上昇は、海外では、「スクリーフレーション」と呼ばれています。「締め付け」(スクリー)と「物価上昇」(インフレーション)の造語で、中低所得者層ほど苦しめられている状態のことをいいます。悪いインフレを表す「スタグフレーション」とともに、国や経済界による対策が必要な状況になっています。

今年値上げしたもの されるもの

7月	山崎製パン 食パン、菓子パン	
	フジパン 食パン、菓子パン	
	日本水産 缶詰、瓶詰	
8月	ハウス食品 カレー、レトルト食品	
9月	江崎グリコ 菓子、アイス、飲料	
10月	飲料各社 ビール、酎ハイ、清涼飲料	

2022.06.06 「JILI.COM」

(4)物価高への対応、人材流出防止へ 夏のベア実施も

最近の物価高を考慮し、厚労省の審議会で毎年決定する「最低賃金」は全国平均で 31 円引き上げて 961 円となり、10 月から適応されます。過去最大の引き上げ幅とは言え、それでも生活に十分な金額とは言え切れず、他の先進国に比べても水準は低いままです。この「最低賃金」の引き上げが、賃金全体にどこまで波及するかは不透明ですが、岸田総理は早々に来春闘に向け企業に一層の賃上げを求めています。今年の春闘の賃上げ率は 2% 台に回復したものの、物価高に対応し、優秀な人材をつなぎ止めるために、この夏、大幅なベアを実施している企業もあります。AGC は 7 月から 6307 円、住友金属も 7 月から 3000 円のベアを実施。ノジマやサイボウズでは「インフレ手当」を支給することで社員の生活を支援しています。

2. 航空業界を取り巻く情勢

(1) 世界航空大手の第 1 四半期決算 軒並み黒字転換

4~6 月期の航空会社の決算が出揃いました。米航空大手 3 社はともに純利益が黒字になりました。しかし、米国の航空大手はヘッジをかけずに燃料を購入する傾向が強いため、ウクライナ侵攻による原油高が直撃しています。4~6 月期、ユナイテッドの燃料費はコロナ前比 6 割増、アメリカンは 2 倍になりました。それに加えて人手不足も重くのしかかっており、2019 年の業績に戻るには時間が必要となるようです。

欧州では、英ブリティッシュ・エアウェイズ(BA)を傘下に持つ IAG の 4~6 月期決算は、新型コロナの感染拡大以降、

要求と課題・運動の進め方

JAL グループの第1四半期は EBIT ではまだ赤字でしたがキャッシュバーンは止まっており、実際に支払いが発生しない費用である減価償却費を考慮した EBITDA では 114 億円の黒字に転換しています。燃油費の高騰はあったものの「当初の四半期見通しを 200 億円上回った」という説明もあり、上期黒字化、通期で EBIT800 億円の目標は変わっていません。一方で、職場は復便による作業量の増加に加え、社員やその家族のコロナ感染で出社人数が足りず、個々の負荷が高い状態で繁忙期を何とか乗り切りました。コロナ禍の間、旅客収入は減っていましたが公共交通機関として安全運航を続け、物流を支え、社会に貢献してきました。急激な物価高騰が続くなか、3 年連続ベアゼロで、この夏、1.5 ヶ月の一時金が支給されましたが生活の厳しさ、将来への不安は変わりません。業績回復が見えてきた今、これまで出来なかった原資を伴う社員への対応を検討すべきです。

1. 要求と課題

- ① 生活一時金として最低水準である年間 4 ヶ月以上の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 安全・品質の低下を招く費用削減を許さず、安全要求の前進を目指す
- ⑤ 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 安心して暮らせる一時金を確保し、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 9/9～10/3 年末要求アンケート
- ② 9/11 航空連定期総会
- ③ 10/6 航空安全会議定例総会
- ④ 10/4 中央執行委員会:年末要求案決定
- ⑤ 10/12 14-01 中央委員会:年末要求決定
- ⑥ 10/13～11/2 争議権投票(予定)
- ⑦ 11/1 2022 年末闘争回答指定日

以上

日本航空ユニオンニュース 832(14-01)号】

四半期ベースで初めての黒字化。独ルフトハンザ航空も 10 四半期ぶりに黒字転換しました。ただ、新型コロナ禍からの需要回復に伴う人手不足に加え、インフレを背景に賃上げを求めるストが各地の空港で行われ、欠航便が拡大。再び赤字に転落する恐れも出てきています。

欧米ではコロナ規制が相次ぎ緩和・撤廃され、航空需要が戻っていることは確かで、人員確保が課題となっています。

(2) 行動制限のない夏 航空各社お盆の需要を取り込む

日本国内の今年のお盆は、新型コロナウイルス感染症の第7波が列島を襲う中で迎えました。連日、過去最高の感染者数を記録するなど、需要の減退を危ぶむ声もありましたが、蓋を開けてみれば、ANA、JAL ではコロナ前の 2019 年のお盆の国内線旅客数水準と比較して、ANA が約 74%、JAL は 86%水準まで延びました。3 年ぶりに行動制限のないお盆で、帰省や旅行での利用が増え、堅調な回復がみられ、感染拡大が続いていたものの「ウィズコロナ」のスタイルが加速した夏になりました。

国際線はゴールデンウィークに引き続き、ハワイ方面が好調。また、東南アジアから北米への乗り継ぎ需要も取り込み、前年比で大幅に伸びています。

2022お盆期間の輸送実績

	会社	旅客数	
		前年比	19年比
国際	JAL	457.5%	41.2%
	ANA	440.7%	36.0%
国内	JAL	206.9%	86.0%
	ANA	178.0%	74.2%
	SKY	153.9%	96.4%
	SNJ	188.4%	98.9%

(3) 海外からの観光客を増やすため 水際対策緩和を決定

多くの先進国が往来再開に舵を切るなか、日本は厳格対策を継続。水際対策の厳しさから、観光客が他国に流れる「ジャパン・バッシング」も目につきました。観光目的の入国は団体ツアーに限られているため、コロナ禍前に多かった個人旅行を好む層は、韓国やタイ、欧州を選ぶといえます。こうした中、第7波のピークが過ぎたとみられる8月末、政府は新たな入国規制の緩和策として9月7日から、条件付きで入国時に必要な陰性証明の免除とあわせ、入国者数上限を5万人に引き上げることを決定。外国人旅行客の添乗員なしのパッケージツアーも新たに受け入れます。引き続き個人旅行は認めず、ツアーを手配する旅行会社などがスケジュールを管理し、感染者が出た場合の対応などについても、ガイドラインを守るよう求めるとしています。

(4) 2022 年冬ダイヤ 九州で系列を超えたコードシェアも

国内航空各社は 2022 年度の冬ダイヤを発表しました。JAL は羽田発の一部九州方面行きなどで従来よりも運航時間を延ばして消費燃料の削減に取り組みます。運航時間を5分の延長し、効率の良い高度や速度を選択することで、便あたりの燃料消費量を削減できます。また羽田ー広島・鹿児島 の 2 路線にはファーストクラスを設定します。ANA は冬ダイヤから再開する羽田ーシカゴ線と既存の成田ーシカゴ線に、上級クラスに個室タイプのシートを採用した新仕様機のボーイング 777-300ER 型機を投入します。

この冬から、大手 2 社と九州地域航空 3 社(天草エア、JAC、オリエンタルエアブリッジ)が系列の垣根を超えたコードシェア(共同運航)を始めます。