



# 2023 春闘 方針(案)

# JLUニュース

No 857 (14-26)  
航空連 日本航空ユニオン  
中央執行委員会  
2022年 12月 22日

Tel: 03-5756-8690 URL <http://www.jlu.co.jp> e-mail [honbu@jlu.co.jp](mailto:honbu@jlu.co.jp)

## 組合の連帯を強め 大幅改善を勝ち取る 23 春闘へ

### 私たちを取り巻く情勢

#### I. 一般の情勢の特徴

##### 1. 中国のゼロコロナ、ロシアウクライナ問題の行方は

中国政府は全国各地で起きた抗議活動がきっかけに、新型コロナウイルス対策の規制を大幅に緩和しました。PCR検査の規模を縮小し、検査の頻度も減っています。強制的な大規模検査は、リスクが高い地域や学校に限定。日本など海外から入国する場合、当局の指定ホテルで5日間の隔離後、自宅などでさらに3日間の隔離が義務付けられました。12月に入り四川省成都市では、隔離先のホテルでのPCR検査で陰性だった場合、自由に移動できるようになりました。今後は全国に拡大させる方針です。

ウクライナ情勢では、ロシア国内の飛行場が、ウクライナの無人機(ドローン)による攻撃を受けたと発表、露軍は報復としてウクライナのエネルギー施設などにミサイル攻撃を展開するなど、戦争の長期化が懸念されています。

##### 2. 全国旅行支援が開始するも第8波で感染者増加

政府は10月に水際対策を大幅に緩和し、新たな観光需要の喚起策「全国旅行支援」をスタートさせましたが、11月に入り、感染拡大が第8波に入りました。厚生労働省が新型コロナの飲み薬を緊急承認するなど、新たな動きも出ています。一方で、政府は、コロナの第8波対策として都道府県が「医療非常事態宣言」などを出して、旅行や移動の自粛を呼びかけることができる仕組みを正式に決定しました。

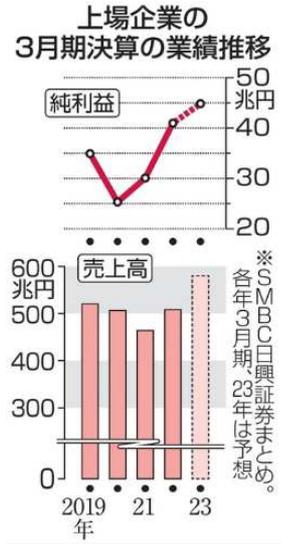
インフルエンザとの同時流行の可能性が指摘される中、オミクロン株に対応したワクチンの接種も開始されましたが、11/25時点の接種率は15.5%と伸び悩んでいます。

加藤勝信厚生労働相は11/29、新型コロナウイルスの感染症法上の位置づけについて、見直しに向けた検討を始めると表明しました。インフルエンザと同じ「5類」になれば、感染者に対する外出自粛要請や就業制限はなくなります。

##### 3. 上場企業の中間決算、過去最高益の見通し 円安で明暗分かれ

上場企業の中間決算は、新型コロナウイルス禍からの経済回復に急激な円安も相まって、売上高を伸ばす会社が8割を超えました。23年3月期の通期業績予想の合計も過去最高益を更新する勢いですが、資源高などに伴う仕入れコストの上昇が製造業を直撃。新しい資本主義を掲げる岸田政権が目指す賃上げには慎重な声も根強くあります。好業績の企業でも、資源高に円安が重なり仕入れコストは上昇しており、製造業などでは経営の重しにもなっています。業種

別にみると、円安が経営にプラスに働くか、マイナスに働くかで明暗が分かれています。円安の恩恵を最も受けたのが商社と海運。海運は外国航路の運賃はドル建てが多く、円に換算した際の利益が増えました。これに対し、従来円安が追い風になるとされる輸出企業では、自動車などの輸送用機器は売上高が増えているものの、仕入れコストの上昇で最終利益は減少に転じました。電機は増益を確保しましたが、前年比2.2%にとどまっています。電力や食品、小売りなども原材料価格やエネルギー価格の高騰が直撃し、いずれも減益となっています。鉄道を含む陸運や空運はコロナ禍で停滞していた経済活動の再開によって黒字転換しました。



##### 4. 10月消費者物価指数+3.6% 歴史的な上昇幅に

原油価格高騰の影響で都市ガス、電気などエネルギー価格の上昇が続きました。また、原材料高や急速な円安などの影響で食用油や食パン、からあげなど生鮮食品を除く食料が5.9%上昇したほか、ルームエアコンなどの家庭用耐久財が11.8%、携帯電話機が16.5%上昇しました。

##### 10月に値上がりした主な品目

飲料・酒類	加工食品や調味料
ペットボトル飲料 数%~十数%	ハムやソーセージなど 日本ハムなど 2~34%程度
ビールや酎ハイなど 10%前後	マヨネーズなど キュービー 2~20%
	チーズ 明治 9~15%

【2022.10.16 毎日新聞】

今年に入ってから2度値上げした企業もあります。10月に値上げされた食品は6699品目で、今年に入って最多となりました。また円安を背景に輸入品の価格が上がっているため、来年度値上げが予定されている品目はすでに2000を超えています。来年度2月から3月ごろ、再び値上げラッシュが訪れる可能性もあり、来年度2月の値上げは今年2月の1420品目を超える予想されています。

##### 5. 冬のボーナス2年連続前年上回るも「物価上昇には追いつかず」

帝国データバンクによる民間企業の冬季賞与についての調査で、「賞与はあり、増加する(した)」企業は21.2%となりました。21年は18.5%だったことから、改善傾向がうかがえます。

ます。企業業績の改善が後押しとなり、夏のボーナスに続いて比較的高い伸びとなりました。また、ここ2年、ボーナスの支給を見送っていた企業でも、業績の持ち直しを受けて、支給再開の動きも見えました。ただ、「賃金の増加ペースが、物価の上昇に追いつかない状況に変わりはなく、個人消費の活性化につながる可能性は低い」という分析もあります。

ロシアによるウクライナ侵攻や円安の影響で食料品や日用品、光熱費の値上げが相次ぐ中、「インフレ手当」を支給する企業が増えています。一時金のような形で支給するケースもあれば、給与に上乘せる形で毎月支給するケースも。企業がインフレ手当を支給する理由は、生活費に対する従業員の不安を解消することで、会社に対する帰属意識を高めさせ、定着率の向上につなげるためです。労働条件に関して他社と差異化を図ることで、今後の人材採用で優位な立場に立つ可能性も視野に入れていきます。

## II. 航空情勢の特徴

### 1. コロナからの回復 欧米・東南アジア・中国の状況

ロシア上空の飛行制限は欧州系の航空会社に大きな影響を与えています。日本の国境再開と円安によって、日本へのインバウンド旅行は追い風になっているものの、好調な大西洋路線に人材や機材が回されているため、アジア路線への資源投入は限定的となっています。

一方、アメリカではユナイテッド航空とアメリカン航空では純利益が大幅に増えましたが、デルタ航空は減益に。旅行需要の回復は鮮明ですが、燃料費高騰や人手不足で経営のかじ取りは難しくなっています。ユナイテッド航空では大西洋路線や中南米路線が、すでにコロナ前を上回っているのに対して、アジア路線の供給座席量は、中国の国境が開いていないことから、コロナ前の60%程度にとどまりました。

東南アジアの航空各社は日本へのレジャー需要を増やしていますが、日本発の需要はまだ戻らず、日本人の海外旅行への意識がまだ低いと見えています。「ゼロコロナ政策」が続いた中国の大手3社は赤字が拡大しており、他国では採算回復が見え始めている航空会社が多いのとは対照的です。3社はいずれも国有資本が後ろ盾ですが、各社の経営に配慮し10月末から中国を発着する旅客便の運航を増やし、前年同シーズンの約2倍の規模にしています。

### 2. 世界の航空 IATAによる最新需要予測は

国際航空運送協会 (IATA) が12月6日に発表した最新予測によると、2023年は純利益が全体で47億ドル(約6400億円)となるとしています。19年実績との比較では5分の1未満の水準ですが、それでも前向きな動向と言えます。

ただ回復はまだ模様になると、IATAは指摘。北米の航空会社の利益は114億ドルと、世界的な予測水準の2倍超が見込まれており、欧州と中東も小幅な利益を計上できるとみられています。一方、アジアの航空会社については中国が来年下期に国際線の運航を本格的に再開したと想定しても66億ドルの赤字が予想されています。

景気後退の脅威のほか、金利や原油価格を巡る不確実さ

も下振れリスクとなっています。

### 3. 国内航空 2社上期決算発表 下期の見通しを修正

11月にANAHD、JALグループの上期決算が出揃いました。ANAは純損益が195億円の黒字(前年同期は988億円の赤字)となりました。国内の行動制限や日本を含む各国の水際対策が緩和され、旅客数が回復してきたことに加え、貨物専用機もフル活用し、中間期としては3年ぶりの黒字化を達成しました。JALはEBITでは3億円の利益を確保しましたが、最終で純損失21億円(前期比1028億円増)に。第1四半期では国際線旅客が想定よりも伸びたことなどでEBITが約200億円上振れました。しかし第2四半期になると第7波の影響で国内線旅客が伸び悩み、燃油費の高騰なども相まって約240億円下振れとなり、合わせて計画をわずかに下回るかたちとなりました。

2022年度通年収支見通しの比較

(単位: 億円)

科目	JALグループ			ANAグループ		
	通年収支見通し		予想 増減額	通年収支見通し		予想 増減額
	当初	上期修正		当初	上期修正	
営業収入	13,900	14,040	+140	16,600	17,000	+400
営業費用	13,250	13,560	+310			
その他収支	150	320	+170			
EBIT/営業利益	800	800	±0	500	650	+150
純利益	450	450	±0	210	400	+190

通期の予想は、ANAは第1四半期の上振れ分をそのまま見通しに反映させ上方修正しました。一方で、JALは燃油市況や為替の変動を考慮し、収入と利益を見直しましたが、EBIT、純利益の目標は変更しませんでした。国際線収入は伸びるものの、円安で燃油費、整備費などの営業費用はそれ以上に上振れます。しかし航空機材売却益や投資収支などその他収支が170億円増えることで打ち消し、通期見通しは変わらないとしています。

年末年始の予約状況は、JALの国内線で前年比5%増、国際線は前年の4倍以上と、順調に需要は戻っています。

### 4. ANAとJAL 地域航空で大手系列の壁を越えた協業

天草エアライン(AMX)、オリエンタルエアブリッジ(ORC)、日本エアコミューター(JAC)の地域航空3社は、ANAおよびJALとのコードシェア(共同運航)を10月30日から開始しました。ANAは、これまでのORCに加えて、AMXとJAL系列のJACの座席を販売。JALは、AMXに加えて、新たにORCの座席を販売します。九州3社は、既存のコードシェアなどの提携に加え、今回の取り組みで利用拡大につなげます。



また、コードシェアの他にも、整備協業や乗員の確保、間接業務の共同化も含めて大手系列の垣根を越えた協業を促進・拡大するため「地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合」(EAS LLP)も設立しました。

### 4. ヤマトA321P2F導入 運航はスプリングジャパンに

JALとヤマトホールディングスは、2024年4月から運航

開始を予定している貨物専用機の就航路線と便数を発表しました。東京(成田/羽田)/新千歳・北九州・那覇間と那覇/北九州間に、貨物機 3 機で 1 日 21 便を運航する計画です。使用機材は、エアバス A321ceo 型の旅客機を貨物機に改修した A321P2F 型機 3 機。運航する航空会社は、当初、ジェットスター・ジャパンが担当するとしていましたが、スプリング・ジャパン(SJO)へ変更。SJO の整備は JALEC で受託しているものの、こちらについては「検討中」とのことです。

A321P2F のメインデッキには、AAV コンテナを 14 台、床下のロワーデッキには、AKH コンテナを 10 台搭載できます。

## 6. 大阪万博開催で関空の利用客増加を見込む

関西国際空港の将来航空需要に関する調査委員会は、2025 年大阪・関空万博に向けて、今後の関空の需要を調査・分析し、その中間報告をまとめました。

2025 年度の需要について、経済成長が著しいアジア諸国が牽引するとともに、大阪・関西万博の需要増によって、総旅客数は 2018 年度比約 1.3 倍の 3733 万人になると予測しています。また、2025 年大阪・関西万博期間中(4 月～10 月)の時間帯発着回数については、ピーク時においては、多くの時間帯で 1 時間当たりの発着回数上限 45 回を超えると分析しています。

政府は 2030 年度に訪日旅客 6000 万人の目標を掲げています。経済成長が著しいアジア諸国からの需要が伸び、総旅客数は 3889 万人～4966 万人と見込んでいます。

## 7. 脱炭素社会に向け政府も SAF の導入促進を促進

国土交通省は 12 月、航空のカーボンニュートラルに向けた航空の脱炭素化の推進に関する基本方針(航空脱炭素化推進基本方針)を策定しました。この基本方針には、日本として、今後の航空における脱炭素化の意義および目標や、政府や関係者が構すべき措置を盛り込んでいます。

政府が実施すべき施策の中に、「SAF の導入促進」があり、航空会社が進める措置としては、「SAF の積極的な利用推進」「低燃費機材などの導入」などが明示されています。

ANA では 10 月から、サステナビリティをテーマにした特別塗装機「ANA Green Jet」の運航を開始。JAL は、Neste(ネステ)、伊藤忠商事と SAF の調達契約を締結し、11 月に同社の燃料を搭載した羽田発那覇行きサステナブルチャーターフライトを運航しました。

## 要求と課題

2023 年は、行動制限のないウイズコロナの生活が定着し、中国など国際線の復便がさらに進んでいくことや、燃油コスト高が低減されることなどのプラス要因が多くあります。一方で JAL 経営は黒字化を達成しても、公租公課の減免や燃油費の補助などの支援を受けてのものとし、一時金の一部を期末に持ち越しました。年末年始にかけ、職場は少ない人員、足りない器材で安全運航を守っていかねばなりません。急速に進む DX 化や更なる受託への対応などへの不安もあるなかですが、この春闘では、賃金アップをはじめ、各種手当および労働環境の改善を勝ち取っていきましょう。

## 1. 賃金・手当について

- JAL の翼を支える全社員の大幅な賃金アップ、アンケートで声の大きい各種手当の実現を目指す。
- 22 年末一時金要求に対するマイナス分をインフレ手当として年度内の支給を目指す。
- 一時金の生活給としての重要性を主張し、我々のアンケートに基づく夏の一時金要求を示す。
- 相対評価の人事賃金制度をやめさせる。
- 寒冷地勤務者の切実な問題となっている暖房手当の実現を目指す。

## 2. 人員について

- 全ての職場において、年代の谷間が出来ないように継続的な人員採用の実現を目指す。

## 3. 勤務・権利について

- 労働時間の短縮・休日増を目指すし、職場・通勤の密も防ぐ。
- シフト勤務職場の時短、勤務改善を目指す。
- 3 シフト職場のハブ&スポーク通勤の改善、マイカー通勤者の高速代全額支給を目指す。
- サービス残業の根絶、出張移動時間の勤務時間扱いを目指す。
- シニアスペシャリスト契約社員のニーズに合った雇用制度、各種手当、一時金の改善を目指す。

## 4. 転勤・単身赴任問題について

- 単身赴任者の負担軽減のため、期限は原則 3 年とし、補助金の増額や別居特認 ST の改善を目指すと共に、制度期限の見直し(首都圏宣言の見直し含む)、単身赴任解消への発令配慮を求めている。

## 5. 安全を守るために

- 安全アドバイザーグループの提言・助言に基づく安全対策、経営施策を行うことを求める。
- 安全運航に直結する予備エンジン、予備部品の確実な確保を求める。
- 自社、カスタマー社のイレギュラーに十分な対処が出来るよう、バックアップ体制強化と適正な資格者教育・養成を行うことを求める。
- お客様・社員の感染防止策の徹底を求める。

## 6. 福利厚生制度について

- ST 制度は、交渉経緯に基づき EF 制度廃止時と同等水準の点数・資格要件等の改善を目指す。
- 社宅、寮制度の改善を目指す。

## 7. JAL グループ社員の労働条件向上について

- JAL グループ各社において、同一労働・同一賃金の原則に基づく賃金および ST 制度の確立を目指す。

## 8. 労働組合の権利拡大について

- 職場の違法行為や不当労働行為を一掃し、労働者と労働組合の権利を守る要求に取り組む。

## 9. 航空政策や労働法制など社会的課題について

- ・航空連方針に沿って、私たちの生活や働き方に直結する問題に対し、労働者の生活と権利を守る立場から取り組む。

### 運動の進め方

#### I. 要求の実現を目指して

夏闘、年末闘争を通して組合の主張を伝えてきましたが、コロナからの復便に見合った一時金の回復を実現することはできませんでした。また年末で持ち越しとなった期末手当を含め、23 春闘で要求を勝ち取るために、従来にはない戦略的かつ柔軟な対応が求められています。

##### 1. 職場からの要求作り

春闘は、労働条件全般を見据えた総合改善の場と位置付け、要求アンケートや職討での組合員一人一人の声を大切にしながら要求作りを行います。年末でも出張交通費についての問題を改善しました。職場の問題を声に出すことが改善に繋がります。

##### 2. 組合員みんなで取り組む

組合員の多くがシフト勤務をし、羽田では整備現業の部内異動も多く、組織確認、連絡体制構築の労力も大きくなっています。そのため職討による相互コミュニケーションがさらに難しくなり、工夫が求められています。何気ない会話やWEBアンケート、そしてメールやZOOMなどコミュニケーションツールを上手く利用して連携を深めて行きます。

また、ニュース作成・ビラ配布、集会参加など、職場からの積極的な参加を目指して行きます。

##### 3. 産別・JALグループ関連の共闘組織の活用

単組の運動だけでなく、航空連、日航労連(JU)、JALグループ労組連絡会などと協力・共闘することが、雇用や労働条件の要求実現には必要です。共闘運動の工夫と取組み参加をしていきます。

##### 4. 争議権は回答前の高率確立を目指す

労働者の基本的権利として憲法で保障された争議権は、要求実現へ向けて労使が対等な立場で交渉する為にあり、会社回答前の高率確立を目指します。

#### II. 組合の連帯強化、後進への継承を目指して

労働者にとって一年で最も大きな闘いである春闘では、JAL 経営や JALEC 経営と直接交渉できる機会を大切に、JALFIO や JALEC 労組も巻き込んだ運動が必要になってきます。また JGS、JLSKY、空港で働くパートナー会社の待遇改善も親会社である JAL 経営に訴えることができます。

要求作りの中心は職場の声であり、一つひとつの要求に執着を持ち、要求実現への運動・交渉を行うためには、より多くの声を集めるのが大切です。そうした運動の積み重ねが理解の広がりを生み、他の労組の取り組みにも影響を与えていきます。その時々状況に応じた問題を把握し、組織

の課題を改善し、少人数の組合でも存在感を示していく必要があります。

また、会社との間で労働協約が結ばれていないため、組合活動が制限されている状況にあります。より運動を強化していくためにも、労働協約締結に向けて会社と協議する必要があります。

学習・宣伝活動の強化、福利厚生、交流活動も工夫していきます。また、支部・専門部、専門委員会の体制整備と活動スタイルの確立など、組織課題にも継続して取り組んでいきます。

### 当面の主な取り組み

#### ■「春闘全社員アンケート」の実施(12/6~1/17)

力のある要求作りへ組織数を超える回収を目指しています。



#### ■航空連「整備安全アンケート」の実施(11 月末~1/17)

整備職の現状を知るため他社で働く仲間からも回収を。



#### ■朝ビラ(WING、フェニックス、JU 宣伝)の実施(1/6~)

#### ■春闘要求(案)決定 1月20日「中央執行委員会」

#### ■全国職討・オルグ週間 1月22日~27日

#### ■航空連「政策セミナー」(ZOOM) 2月4日

#### ■春闘要求決定 2/1「14-03 中央委員会」(集合形式)

#### ■要求決定後「争議権投票」開始予定(2/2~)

#### ■航空連「春闘学習会」(ZOOM) 2月24日

#### ■回答指定日 3月1日

【日本航空ユニオンニュース 857(14-26)号】