

22年度決算、今後の見通し発表後 夏闘開始

2023 夏闘を巡る情勢

1. 一般情勢の特徴

(1) 新型コロナ収束傾向 5月から「5類」に移行

政府は、新型コロナウイルスの感染法上の分類を5月8日から、季節性インフルエンザと同じ「5類」に引き下げると決めました。マスクの着用や行動制限に関しては先行して3月中旬より緩和を実施した事により人の動きも活発になり経済的にも好影響が起こっています。その場に応じたマスクの着用、5類以降後は医療費の自己負担、医療機関への受診など、これまでと対策が大きく変わります。これらの移行により生活は、ほぼコロナ前に戻るものの医療に関しては負担が増える結果となっています。

5類になったらどうなる?			
	感染者	医療機関	費用
2類 (結核など) 相当	全数把握	一部 (発熱外来含む)	できる 公費負担
5類 (インフル エンザなど)	全数 把握せず	全て	できない 自己負担 (一部)

(2) 新年度も止まらない物価急騰「値上げの春」

4月に入っても5,000品目の食料品や宅配運賃など生活に欠かせないモノやサービスの値上げが相次いでいます。昨春以降高騰していた原油などの資源価格の多くはウクライナ機器以前の水準に戻っています。また、一時期150円台だった円安も130円ほどで推移しており、こうした経済情勢もあり物価高が落ち着くとの見方もあります。しかし、今後の物価の上昇率が鈍化しても物価水準自体は上がっており、収入が増えなければ家計の負担は増え続けることになります。これらの家計の負担感を補うためには、これまで伸び悩んできた実質賃金の上昇がより一層必要となります。

2023年4月以降の主な値上げと品目



(3) 春闘は記録的満額回答相次ぐ 初任給の引き上げも

自動車、電機大手の春闘では記録的な満額回答が相次ぎ、定昇を含めた賃上げ率は4%程度になり、物価高騰に対応した賃上げ水準となりました。また、人材の獲得競争が厳しくなっている業界では初任給を引き上げる企業も目立ちました。

最近の報道では、賃上げに関する情報が多く、年間一時金の情報は限られています。しかし、連合が4月5日に発表した第3回集計によると、平均支給月数は4.92ヵ月で、昨年の4.94ヵ月より若干下がっています。また、第一生命経済研究所は民間企業の夏の一時金支給額について前年比+2.7%と予測。企業の業績は、原材料価格の高騰が下押し要因となったものの、価格転嫁が進んでいます。各企業の利益水準も高く、従業員への還元余力は存在すると見えます。加えて、歴史的な物価高への配慮もボーナスの引き上げ要因として考えられています。

2. 航空情勢の特徴

(1) 国内企業が生産・供給に参入-航空燃料「SAF」

昨今のカーボンニュートラルへの機運の高まりを受け、SAF(サフ)は航空業界における脱炭素の切り札としてますます注目されています。

2027年以降、国際線で二酸化炭素総排出量の目標値を達成できない企業には罰金が科せられる見込みで2022年3月、国産SAFのサプライチェーン構築を目指し、ANA、JALをはじめとする企業16社が有志団体「ACT FOR SKY」を立ち上げました。

SAFについては、東芝など6社が合同でCO2電解技術を用いたSAF製造を検討、日本製紙など3社がSAFへの利用を前提に国産木材を原料とするバイオエタノールの生産に乗り出しました。また、「ACT FOR SKY」に加盟する伊藤忠商事は、日本初となるニートSAF(混合前のSAF)の輸入と国内でのジェット燃料混合サプライチェーンを構築し、中部国際空港など3空港で国内混合SAFの供給を開始。各社、異なる技術やネットワークによるアプローチが本格化しています。

(2) ANA、NCAを子会社化へ 欧米貨物便を強化

ANAHDは3月7日、日本貨物航空(NCA)を100%子会社化することで株主の日本郵船と基本合意したことを発表しました。子会社化の時期は今年10月となる見通しで、今後協議します。ANAHDは欧米への貨物便を多く運航するNCAを傘下に収めることで、エアライン事業の利益拡大を目

指します。

ANAカーゴは、貨物専用機を11機運航していて、NCAは15機保有し、このうち747-8Fを8機運航中。残りの7機は747-400Fで、すべて他社へリースしています。

(3) JALが737MAXを2026年より運航開始

JALが2023年3月23日、新型旅客機として「737MAX」の購入契約を締結したと発表しました。ボーイング製の新モデルを導入するのは18年ぶり、発注数は確定21機。就航は2026年を予定しています。

JALでは、737MAXの標準タイプ「737-8」を導入予定で、737-800とくらべ、座席あたりの燃料消費量及び二酸化炭素排出量を約15%軽減できることが見込まれる旅客機で、赤坂社長は「まずは機齢が高い機体から置き換え、その後も着実に機材更新をしていきたい。なお、残りの737-800の後継機は複数の候補から選定していくことになる」としています。

(4) 世界の航空会社 売上げ回復もコスト増で減益

世界42社の航空会社の2022年12月期決算を見ると、21社で売上高が新型コロナウイルス禍前の19年12月期を超えました。この回復は、米国や中南米を中心に航空需要が回復し、人手不足による座席の需給逼迫もあって運賃が上昇したことによるとされています。しかしながら、燃料費や人件費などのコストはかさんだため、本業の損益が改善したのは13社にとどまりました。増収した21社のうち、11社は米国の航空会社でしたが、そのうちEBITが改善したのはターキッシュエアや大韓航空など6社のみ。米大手3社はコスト高により軒並み営業減益に、欧州やアジア各国でも減収となった会社が多くありました。

(5) ゴールデンウィーク 国内線はほぼコロナ前に

2022年のゴールデンウィークの予約状況について、国内11の航空会社が発表しました。国際線は水際対策の緩和による復便とLCC各社の再開に伴い、予約数が前年同期比2.95倍の36万7454人となりました。国内線は前年同期比22.8%増の244万8712人と回復しています。また、ハワイ方面は特に好調で、ANAとJALの予約数も前年同期比で2倍以上増加。JALグループの予約数は国際線が前年同期比2.37倍に、国内線は14.2%増えています。国際線は予約率が69.8%、国内線は69.3%で、新型コロナ前の2019年と比較すると、予約数は国際線が35.7%減、国内線は1.4%減となっています。国際線は各国の水際対策緩和により予約数が大幅に増加しており、韓国や台湾、中国本土、香港の東アジアが7.66倍、ホノルル・グアムのリゾート路線が4.28倍で好調です。ピーク時の国際線は、日本発が4月29日(92.7%)、日本着が5月6日(90.3%)でした。国内線のピークは、下りが5月3日(88.4%)、上りが5月6日(85.6%)でした。

要求と課題・運動の進め方

夏の一時金は2.0ヵ月が提示された状況からスタートします。この夏の一時金は、大きく低下した年収を取り戻すためや、繁忙期に頑張っている従業員に対する報酬として、意義深いものにすべきです。春闘では一般大手企業と同等の

ベアや社宅関連等に回答があったものの、その他の各種手当には回答がありませんでした。今後も労働条件の改善に向けて取り組む必要があります。

6月に迫った組織改正の交渉では、整備の手当や労働時間短縮を求めましたが、決定権は本社にあり、JALEC内では解決できないため、一方的な労働強化になってしまいます。また、勤務・権利については整備本部内で改善できる余地があります。コロナが収束に向かっている中、会社は利益が出ているにも関わらず、「公租公課や着陸料の減免等があるもので、本当の実力ではない」としています。しかし、着実に収益は戻っており、使える資金は増えています。必要などころに積極的に投資し、安全基盤の強化に取り組むことが重要です。今までの要求を再検討・補強し、賃金や一時金をはじめとする労働条件の改善に向けて、夏闘の取り組みを進めます。

1. 要求と課題

- ① 夏期一時金3.0ヵ月+10万円の獲得を目指す。
- ② こだわりの強い要求や、時宜に合った身近で切実な要求の実現を目指す。
- ③ 他の労働組合と同様の組合活動を認めるように労働協約締結を目指す。
- ④ 航空連が抱える争議の早期解決に向けて、支援を継続する。

2. 運動の進め方

- ① これまでの経験を活かし、要求実現に向け組合員の力を引き出す新たな活動を意識的に行う。
- ② 夏闘での新たな争議権は確立せず、夏期一時金要求で継続する争議権を活用する。
- ③ 組合の枠を超えた運動を構築し、要求実現への力を引き出す。
- ③ 航空連、JALグループ労連、日航労連会議など、単組だけではなく大きな枠組みの運動を活用する。
- ④ 今期最後の闘争であり、組織課題を整理し第15期体制構築へ向けて、執行部選出の準備を開始する。

当面の主な日程

- ① 5/1 メーデー(オンライン併用)
- ② 5/2 22決算発表、期末手当の協議
- ③ 5/9 中央執行委員会
- ④ 5/10 14-05 中央委員会:夏闘要求決定
- ⑤ 5/16 決算・中期計画説明会
- ⑥ 5/26 経営協議会
- ⑦ 6/1 2023夏闘「回答指定日」
- ⑧ 6/16 2023夏闘「山場」

**23夏闘 JALグループ
全社員アンケート継続中**

一緒に働く仲間に活動を広げ
会社を動かす力を拡大しよう!

