

業績は上振れ 生活向上が実感できる年末に

2023 年末闘争を巡る情勢

1. 社会一般の情勢

(1) 停滞気味の世界経済の現状と今後の見通し

世界経済は、従来の平均成長率(約 3%)よりも低い成長を続けています。米国経済は雇用と所得が安定しており、2%以上の成長を保っていますが、中国経済はゼロコロナ政策解除後の回復が鈍い状態です。

今後の見通しとしては、米国経済は金融引き締めの影響で成長が抑制され、2024 年には減速すると予測されます。一方、欧州経済もエネルギー制約や労働需給の調整から低成長が続く見込み。中国経済は内需回復が緩慢で、景気刺激策を加えても 5%前後の成長にとどまると見られています。

主要先進国では政府支援による投資が増える一方で、供給過剰が起こると市況悪化や成長鈍化のリスクがあります。来年に向け、中国の不良債権問題の悪化や高インフレの再燃による金融引き締め、各国選挙に伴う不確実性の増加などもリスクです。台湾、インド、米国などで選挙が行われるため、政策や経済に影響を及ぼす可能性があります。

(2) 第 1 四半期決算 大企業の業績は回復傾向が継続

国内上場企業の 4~6 月期の業績は、全体的に増収増益となっています。製造業は供給制約の緩和や価格転嫁の効果で業績が改善しました。純利益合計が 1 割増え、6 割の業種が増益でした。半導体の供給不足の緩和で自動車の生産が回復しトヨタ自動車の純利益は過去最高を更新しました。非製造業では 7 割の業種で増益または黒字転換となりました。コロナ禍からの経済活動の正常化で回復傾向にあります。

今後の見通しとしては、日本経済は高成長を維持すると予想されます。企業業績の改善が加速し、賃上げ余地が大きくなる可能性があります。ただし、設備投資は非製造業を中心に手控え感が見られるため、賃上げの流れが続くか注意が必要です。

(3) 昨年よりも多い値上げ品目 家計はすでに「値上げ疲れ」

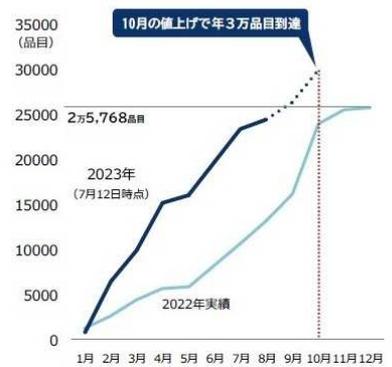
2023 年の食品値上げは 3 万品目を突破し、過去最大級の値上げラッシュになっています。特に 10 月は、酒類やソーセージ、調味料などを中心に 3716 品目がすでに値上げ予定となっており、最大で 1 年前と同水準の 8000 品目台に到達する可能性があります。

一部原材料で値動きが落ち着いているほか、複数回に及ぶ価格転嫁でコスト吸収力は高まり、値上げ要因として大きなウエイトを占める「原材料高」由来の値上げは一服感も出

てきました。そのため、2023 年の値上げは 10 月をピークとして緩やかにペースダウンし、3 万 5000 品目前後が想定されるとしています。

しかし、上昇が続く電気代の先行きは不透明なほか、人件費の上昇、円安による輸入物価の押し上げなど潜在的な値上げ要因の解消はできていません。家計負担増による購買力低下で消費者の「値上げ疲れ」も出ており、積極的な値上げの動きは出づらものの、年末から 24 年初頭も断続的な値上げの動きが続くとみられています。

実施ベースでの値上げ品目数動向



(4) 大幅賃上げはあったものの実質賃金のマイナスは続く

2023 年の春闘で賃上げ率が 30 年ぶりに高水準となり、前年比で 1%以上改善したのは 1980 年以來のこと。春闘でのベースアップにより、一般労働者の所定内給与も大幅に高まりました。所定内給与は 2023 年 7~9 月期にも増加が見込まれ、パートタイム労働者の賃金も高まる可能性が高待っていますが、パートタイム労働者比率の上昇が平均賃金を押し下げる要因にもなります。

所定外給与は経済の正常化に伴い増加が続く見込みですが、賞与などの特別給与は企業収益の改善に左右されます。所定内給与、所定外給与、特別給与を合わせた現金給与総額は 2023 年度から 2024 年度にかけて 2%台の伸びが予想されています。しかし、実質賃金は消費者物価上昇の影響で 2022 年 4 月以降、前年比でマイナスが続いており、消費者物価の高止まりが続く限り、実質賃金の下落は続く可能性は大きくなっています。

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 改善の方向へ

4~6 月期の航空会社の決算が出揃いました。新型コロナウイルスの影響が緩和されたことで、大幅に改善されています。米国のアメリカン航空など 3 社は、売上高や純利益の過去最高を更新し、増収増益となりました。欧州のエアフランス・KLM や英ブリティッシュ・エアウェイズ(BA)を傘下に持つ IAG も、赤字幅を縮小しました。

ただし、コロナ禍以前の状態に戻るのには簡単ではないとい

う見方もあります。需要の回復には時間がかかるとともに、競争環境や規制なども変化する可能性があります。海外でも人手不足は深刻で、パイロット不足は大幅な賃上げや定年延長で解決に向かいつつあるものの、地上スタッフや管制官はまだ不足しており、減便が続いています。

(2) 旅行マインドが復活 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、5月に新型コロナの感染症法上の扱いが5類へ引き下げられたため、日本人の旅行マインドが活発化し、国際線・国内線とも旅客が前年を大きく上回るなど需要が回復へ向かいました。特に国際線の回復は顕著で、大手2社共に旅客数が19年比でコロナ禍前の7割近くまで回復。特にハワイ線などのリゾート路線や台湾・香港・ソウルといった近距離アジア路線の人气が高く前年を大幅に上回る需要となりました。

国内旅客需要は、2つの台風が通過した影響で多くの遅延や欠航が発生したものの、旅客が堅調に推移して需要の高さをうかがわせました。特にスカイマーク、ソラシドエアでは、コロナ禍前の19年同期を上回る旅客数になっています。

2023お盆期間の輸送実績

| | 会社 | 旅客数 | |
|----|-----|--------|--------|
| | | 前年比 | 19年比 |
| 国際 | JAL | 164.4% | 69.2% |
| | ANA | 187.4% | 66.8% |
| 国内 | JAL | 113.0% | 95.9% |
| | ANA | 123.0% | 90.1% |
| | SKY | 108.0% | 101.9% |
| | SNJ | 116.6% | 113.9% |

(3) 人手不足解消へ「空港グランドハンドリング協会」設立

8月25日、業界団体「空港グランドハンドリング協会」が設立されました。近年、人材不足が深刻化しており、航空会社の営業活動に大きな脅威となっています。協会の目的は、この問題を解決するための活動を担うこと。空港グランドハンドリング協会はJALやANAといった航空会社の枠を超えた業界横断的なもので、航空業界と関連業界が一体となって空港ハンドリング人材の不足に取り組めます。

具体的な取り組み内容は、国交省が組織した有識者会議「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」が6月に発表した「中間とりまとめ」の内容に沿ったものです。政府はコロナ禍に直面しても、2030年までにインバウンド旅客を4000万人に増やすという計画を修正していません。この計画を達成するために、新設された協会では「賃金水準」「福利厚生」「男女比」の見直し、そのためのデータ化など、長期的な取り組みを行うことを表明しています。

(4) 2023年冬ダイヤ 旺盛な需要に応える新設や再開

国内航空各社は2023年度の冬ダイヤを発表しました。JALの国際線は、成田ー香港と関西ーロサンゼルス、11月の関空・中部ーホノルルの計4路線を増便。国際線は新型コロナの「5類」移行を受けて訪日・出国需要が高まっていて、利便性向上を図ります。羽田ーニューヨーク線へ投入を計画しているA350-1000型機について、具体的な就航日と機内インテリアや機内サービスなどを10月2日に発表します。

ANAは中国人の訪日団体旅行解禁に伴う観光客の増加を見据え、需要拡大に備えます。新規就航する羽田ー青島は週7往復運航。関空ー北京、羽田ー広州も再開します。

成田ー上海(浦東)は現在の週7往復から週10往復に増やします。新型コロナ前と比べると、日中路線は46%の水準に。ANAはビジネス渡航の動向などを踏まえ、今後も増便や運航再開を計画していく方針です。

国内では、HACが札幌(丘珠)ー中標津線の新規就航を発表しました。中標津空港は、北海道のなかで人口10万人あたりの医師の数が最も少ないエリアにあり、地域医療の支援も目的としています。

要求と課題・運動の進め方

JALグループの第1四半期は売上収益が破たん後最高を更新し、EBITでは当初の見通しを250億円上振れる313億円の黒字となりました。通期のEBIT1000億円の目標は据え置いています。一方で、職場は復便による作業量の増加に加え、コロナに感染して出社できない人も一定数いるため、出面不足のまま繁忙期を何とか乗り切りました。疲弊した職場では怪我につながる事故も散見されています。コロナ禍で会社の負債は増えているため、できるだけ利益を確保したいというのが経営の考えですが、この間、私たちの家計も傷みました。年末2.0ヵ月の一時金が示されていますが、生活の厳しさを解消し、将来への不安を払拭するためには、年間4ヵ月の一時金では不十分です。業績上振れも見えてきた今、より一層の人的投資を検討すべきです。

1. 要求と課題

- ① 魅力的なエアライングループへ。物価上昇に対応し、生活向上が実感できる年末一時金を目指す。
- 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 9/8～10/3 年末要求アンケート
- ② 9/10 航空連定期総会
- ③ 10/3 航空安全会議定例総会
- ④ 10/3 中央執行委員会:年末要求案決定
- ⑤ 10/11 15-01 中央委員会:年末要求決定
- ⑥ 10/12～10/31 争議権投票(予定)
- ⑦ 11/1 2023年末闘争回答指定日

以上