



# 2024 春闘 方針(案)

# JLUニュース

No 922 (15-25)  
航空連 日本航空ユニオン  
中央執行委員会  
2023年 12月 21日

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

## 幅広くグループ全社員の改善を勝ち取る 24 春闘へ

### 私たちを取り巻く情勢

#### I. 一般の情勢の特徴

##### 1. 混迷極める世界情勢、経済対策は政府の重要課題

現在、ロシアによるウクライナ侵攻の継続や米中の緊張、中東での紛争やアジア太平洋地域の安全保障問題が懸念され、世界情勢は不安定な状況にあります。これに伴い、日本ではエネルギー価格や原材料価格の上昇が経済と生活に大きな影響を及ぼしています。政府はエネルギー価格抑制策や税制の調整を進め、大企業には条件を設けつつ、物価上昇を上回る賃上げを促進する方針を取っています。岸田首相も「賃上げを継続していかなければならない」と述べ、景気回復が期待されていますが、同時に少子高齢化や脱炭素社会への転換などの厳しい課題も山積しており、経済情勢は引き続き厳しいものとなっています。

##### 2. 定額減税、給付金、エネルギー関連補助で生活守る

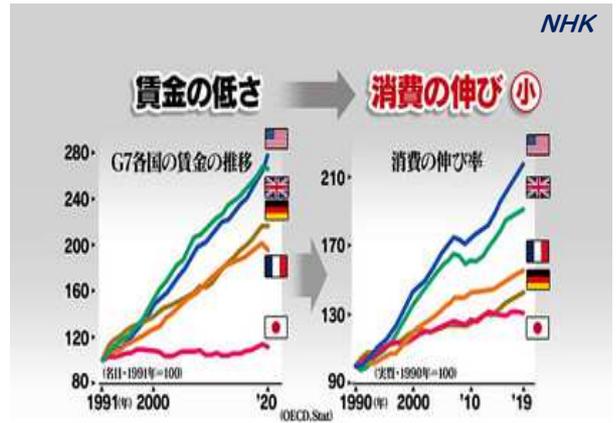
岸田首相の主導で進められた経済対策が11月に決定しました。財政事情が厳しいなか、経済対策の規模は減税を含めて 17 兆円台前半と見込まれ、物価高への対応と日本経済の成長力強化が重要視されています。岸田首相は賃上げが物価上昇に追いついていない現状を指摘し、来年夏に国民所得の伸びが物価上昇を上回る状態を確実にすることを強調しました。選ばれた減税策は、1 人あたり年間 4 万円の所得税と住民税の定額減税で、住民税非課税世帯には 7 万円の給付も行われます。給付時期は「年内から年明けにかけて」で、減税は来年 6 月を目指しています。ただし、家族構成により給付差が生じ、子育て世帯には上乘せが検討されています。一方で、低収入者や所得制限のある議論もあり、対応が必要となっています。政府は制度の複雑さや説明のわかりづらさに対処し、地方自治体の負担も考慮することが求められています。



##### 3. 経済停滞によりついにジャパンアズナンバーフォーに

今年、日本は名目 GDP でドイツに抜かれ、4 位になる見通しとなりました。円安やドイツの急激なインフレが影響しており、将来的に日本経済が弱くなっている可能性も指摘されています。停滞の主な要因は、少子高齢化による人口減少と、日本の賃金の低さです。過去 30 年での賃金の伸びが他国に比べて 1.1 倍と低く、これがデフレの悪循環を招いています。これにより個人消費が伸びず、他国に比べて経済が

停滞しています。企業の設備投資や人への投資も不足しており、これが日本経済の課題です。



経済の活性化のためには、賃上げの継続と人への投資が必要です。アメリカでの事例から、複数年にわたる賃上げやデジタル投資の促進が必要であるとされています。また、日本が高度成長を遂げた背景には読書量や学習意欲があると指摘され、人材教育への投資が不可欠となっています。

アジアとの連携も経済の刷新に寄与します。日本は東南アジア諸国の経済成長を支援し、ASEAN との協力を深めることで、経済の拡大が期待されます。最後に、世界の投資マネーを日本の課題に活かすことが提案されており、これにより脱炭素化や地方経済の活性化が促進されると見込まれます。IMF の予測によれば、2026 年には日本がインドにも抜かれ 5 位に後退する可能性も示唆されています。

##### 4. 経済活動が正常化 上場企業の上期決算は好調

「SMBC 日興証券」が旧東証 1 部に上場していた企業を中心に 11 月 9 日までに発表を終えた全体のおよそ 7 割にあたる会社の決算を分析したところ、最終利益で増益となった企業は 52% になりました。最終損益を合計した金額は、前の年の同じ時期より 7.1% 増えています。

経済活動の正常化や円安などを背景に、自動車などの「輸送用機器」が大幅な増益となったほか、価格転嫁の動きが広がった「食料品」なども利益を伸ばしました。一方、45% が最終損益で減益となっています。中国経済の減速の影響などで「海運」が大きく利益を減らしたほか、商社を含む「卸売業」は資源価格の高騰が一服したこともあって減益となりました。こうした中、今年度 1 年間の最終利益の見通しを上方修正した企業は 270 社にのぼり、下方修正した 131 社の 2 倍以上となっています。

## 5. 政府、経済界、労働組合が賃上げの必要性を主張

岸田首相の経済対策の中には「持続的な賃上げ」も含まれています。「経済界に対して、今年を上回る水準の賃上げを働きかける」と述べ、賃上げに強い意欲を示しました。上期の業績が好調だった企業の経営者も賃上げに理解を示し、ホンダの青山真二副社長は「今年度のベアあるいは全体の賃上げをやっているが、来年度に向けても積極的に対応していく」、キッコーマンの中野祥三郎社長も「経済の好循環を回していきたいということは、企業の責任として重く受け止めている。全体の賃上げにつながるような形で貢献していきたい」と述べています。

連合の春闘方針によると、今年は「5%程度」だった賃上げ要求が「5%以上」と強めの表現に変わっており、全労連は今年と同じ10%以上の賃上げを求めると発表しました。産業別では、自動車や電機の労働組合が加盟する金属労協が、「ベア月1万円以上」を要求する方針を決めました。

## II. 航空情勢の特徴

### 1. コロナからの回復 北米・欧州など世界の航空情勢

IATAが今年、航空業界が全体として収益性を回復し、旅客数がコロナ前の水準を上回ったことを確認しました。2023年7月の世界の航空需要によると、総 RPK はパンデミック前の2019年同月比で95.6%まで回復、前年同月比では26.2%増となりました。これは航空業界がようやく正常化したことを示しています。

北米、欧州、中東の主要な航空会社は、今年、パンデミック以来2度目の黒字化を達成しました。アジア太平洋、アフリカ、ラテンアメリカの他の地域でも、損失は全て縮小しています。中国でも第3四半期に、主要航空会社7社が黒字を達成。主要3社では、中国国際航空が前年同期比152.8%増の営業利益を達成。中国南方航空は62.4%増の営業利益、を記録。中国東方航空は純利益で138.8%増となりました。コロナ禍以前の2019年以来の単一四半期で黒字達成となりました。

航空業界が抱えるリスク要因としては、ウクライナ情勢やイスラエルとハマスの軍事衝突は空域閉鎖による経路変更にはほぼ限定されるものの、原油価格が上昇し、状況がエスカレートすると世界経済のシナリオが根本的に変わる可能性があり、そうなると航空への影響も免れません。

### 2. PW 製エンジン問題 点検のため影響は2025まで続く

A320neoファミリー向けのPW製エンジン「PW1100G-JM」において一部部品に異物が混入し、追加点検が必要なことが判明しました。検査対象は、2021年9月までの約6年間で製造されたエンジンの内部部品で、約3000台。2023年～26年にかけて必要な整備が600～700回に増加。エンジンの取り外しから取り付けまでの一連の整備には250～300日と長期間かかる見込みで、これにより整備済みの代替エンジンの供給が間に合わず、運航できずに地上に駐機する機体が増える見込みです。このリコールに対応するため日本のIHI、シンガポールの「イーグル・サービス・ア

ジア(ESA)」で整備能力を増強、大韓航空もPW1100Gの整備能力を確立し、毎年100基以上の受入れ準備ができていますが、同エンジンを扱うエアラインへの影響はしばらくの間続くと考えられています。

### 3. 国内航空2社の上期決算は好調 JALは上方修正

10月31日、ANAHD、JALグループの上期決算が発表されました。ANAは国際線・国内線ともに旅客需要が堅調に推移し、営業利益、営業利益率ともに上期として過去最高を記録しました。JALはEBITで912億円黒字を達成。今回の業績を2019年同期と比べると、売上高が9.6%増であり、営業費用が9.7%増、EBITが10%増、純利益が13.9%増で、いずれもコロナ禍前の水準を上回りました。第1四半期に引き続き第2四半期も、回復する航空旅客を取り込んだことで増収増益となりました。

JAL/ANAグループ 2023年度 上期連結決算対比表

科目	JALグループ		ANAグループ	
	2023	前年差	2023	前年差
連結営業収入	8,209	+2024	9,131	+2003
連結営業費用	7,366	+992	7,853	+1125
連結営業利益			1,277	+877
EBIT	912	+910		
純損益	616	+638	932	736

通期の予想は、ANAはPW製エンジンの点検作業に伴う減便はあるものの、上期業績が想定以上に好調だったほか、下期も堅調な旅客需要が見込めるため、通期の連結業績予想は据え置きました。一方で、JALは足下の回復状況を見て上方修正しました。EBITは300億円増の1300億円、純利益は250億円増の800億円に修正。市況前提や為替レート、航空燃料価格の見直しにより、通期の営業費用は100億円の減少を期待しています。単価が国際線、国内線共に上昇する見込み。冬季の配当は1株当たり20円増の60円に増配し、中間では30円支払いました。

### 4. 深刻な人手不足 大手2社が整備とグラハンで協力

日本航空技術協会が2024年度から航空整備士志望の学生向けに無利子貸与型奨学金「航空整備士育成支援プログラム」を創設。最大100人を対象に最大50万円が無利子で貸与されます。ANAとJALECが協力し、卒業後にANAグループやJALECに入社し国家資格を取得する条件を満たすと貸与金は還付される仕組みです。

また、人手不足が深刻になっているグラハンについてもANAとJALの協力体制が発表されています。グラハンの業務資格について相互承認を検討し、2024年4月から同一事業者の地方10空港で相互承認を開始。協力する対象業務は機体の地上移動やランプハンドリング作業など。利尻、根室中標津、函館、秋田、仙台、新潟、岡山、徳島、高知、鹿児島島の地方10空港で相互承認が行われます。地方空港でグラハン事業者の効率的な人員体制の構築を進めていて、ANAとJALの相互承認もその一環となります。

## 5. スイスポート労働組合が時間外労働を拒否

空港でグランドハンドリング業務を担うスイスポートジャパンの労働組合は、新型コロナウイルスの航空需要減少により業務が中堅社員に集中し、長時間労働が続いているとして、11月中旬に「12月から時間外労働を行わない」と通告しました。労働組合によれば、約6割が1年未満の新人であり、管理職を除く社員の中で業務が不均衡に分配されているとの指摘があります。組合は過労死ラインを超えた社員もおり、改善が見られないため、いわゆる36協定を破棄する方針を明らかにしました。一方、会社は協議を重ねて改善し、回避する姿勢を示しました。国交省は業界全体で人材確保が追いついておらず、運航への懸念を表明しており、国土交通大臣はスイスポートジャパンに対し、影響を最小限に留めるよう指導すると表明しました。ストライキに突入した場合、スイスポートジャパンが受託している会社の国際線の運航への影響が懸念されていましたが、12月1日には労働組合との間で36協定を再締結することが合意されました。

## 6. スカイマークの筆頭株主がFDAを持つ鈴与HDに

スカイマークは11月7日、筆頭株主がフジドリームエアラインズ(FDA)などを傘下に持つ鈴与ホールディングス(静岡市)に異動すると発表しました。スカイマークによると、筆頭株主の異動による業績への影響はなく、現時点で資本関係や人的関係、取引関係はないとのこと。



また、これまで筆頭株主だったインテグラルは、同社の保有する株式の一部を、エアトリ(主に航空券予約サイト運営)に譲渡する株式譲渡契約を締結しました。エアトリが取得するのは発行済み株式総数の3.25%。エアトリは株式取得の目的を、重要取引先であるスカイマークとのさらなる事業連携のためと説明しています。



## 7. 年末年始の国内旅行の予約好調 費用は過去最高

JTBのデータによると、2023年の年末年始の国内旅行者数は2022年に比べて3.7%増の2800万人となっています。さらに、1人当たりの旅行にかかる費用については、2022年の3万7000円から10.8%増の4万1000円と予想され、過去最高の水準が見込まれています。

国内旅行をする人が増えている要因は、まず、コロナが5類になってから初めての年末年始で、旅行や帰省など移動が増えています。国内旅行も順調ですが、それ以上に帰省で新幹線や飛行機、ふるさとに戻る方が多いのが特徴です。特に2023年は年末年始に加えて1月4日と5日を休むと、最大11連休にでき、ゆっくりと休みがとれるので、旅行に行こうと考える人が増えていると見られています。また、増加しているインバウンドが、全国を旅行するため、そういった背景からも国内旅行の数が増えています。ただ、日本人の海外旅行は円安や物価高によってコロナ前の6割から7割程度にとどまっています。

2024年は、20年ぶりの国際線のフラッグシップ更新となるA350-1000の路線就航と長年に渡りJALの国際線を支えてきた777-300ERの退役整備が控えています。また、4月にはヤマトHDが保有しスプリングジャパンが運航する貨物機A321ceo P2Fが就航し、続いてJALの767BCFの整備も始まります。直近の年末年始の予約は好調ですが、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なければなりません。23年には7000円のベアこそありましたが、それでも物価上昇分には足りませんでした。一方、職場では急速に進むDX化や組織体制の見直し、更なる受託への対応などへの不安も抱えています。この春闘では、シニアや契約社員等を含めた賃金アップをはじめ、ST制度や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。
- 年末一時金の追加回答の対象にならなかった契約社員、嘱託社員を含めた全社員に対し特別金の支給を目指す。
- 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・休日増を目指します。
- 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く。

### 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。

## 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

### 1. 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、諸要求、特に整備に関する手当の改善を勝ち取ることはできませんでした。また年末に目を向けられなかったシニア層への手当を含め、24 春闘で要求を実現するために、従来に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いきます。

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り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であり、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し、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 (12/7~1/16)

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 (12/8~1/31)

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 (フェニックス、JU 宣伝) の実施

(1/5~)

### ■ 春闘要求(案)決定「中央執行委員会」1月19日

### ■ 全国職討・オルグ週間 1月22日~28日

### ■ 航空連「政策セミナー」(ZOOM) 2月3日

### ■ 春闘要求決定「15-03 中央委員会」2月7日

### ■ 要求決定後「争議権投票」開始予定 (2/8~)

### ■ 航空連「春闘学習・集会」2月27日

### ■ 回答指定日 3月1日

【日本航空ユニオンニュース 922(15-25)号】