

積極的な人的資本投資で、安心できる年末に

2024 年末闘争を巡る情勢

1. 社会一般の情勢

(1) 世界で続く紛争 有事に備えたリスク管理が求められる

世界各地で紛争や戦争が続いています。イスラエル・ガザ戦争やロシアによるウクライナ侵攻では、各国の支持する勢力によって世界の分断が懸念されています。中東情勢では、アメリカや EU 諸国がパレスチナのイスラム組織ハマスを非難する一方で、ロシアと中国はハマスを非難せず、双方と連絡を取り続けています。ウクライナのゼレンスキー大統領は、ロシアの軍事侵攻を終わらせる計画をアメリカのバイデン大統領に提示し、大統領選に立候補しているハリス副大統領やトランプ前大統領にも伝える意向です。一方で、ロシア側はクルスク州への越境攻撃が始まったことを理由に、終戦に向けた協議は「不可能だ」との立場を示しています。

中東と欧州で戦争が続く中、アジアでは中国が台湾統一に向けた軍事侵攻の可能性も懸念されています。今後、ますます予測不能な世界情勢の中で、日本企業にはあらゆるリスクに備えた対応が求められています。

(2) 第 1 四半期の GDP は微増 個人消費の回復が重要

2024 年 4~6 月期の実質 GDP 成長率は前期比+0.8%で、景気は緩やかな持ち直しを見せています。内需は 5 四半期ぶりにプラスに転じ、特に個人消費が+1.0%と高めの伸びを記録しました。今後も景気の持ち直しが維持されるためには、個人消費の回復が続くことが重要です。しかし、物価高や株安、南海トラフ地震への警戒感、酷暑や大雨などの天候不順が、支出抑制のリスクを高めています。また、コロナ禍明け後のサービス支出の回復が一巡したことで、7~9 月期には個人消費の伸びが鈍化する可能性もあります。2024 年度の GDP 成長率は前年比+0.6%と 4 年連続のプラス成長が予測されますが、米国や中国の経済減速や人手不足による供給制約などが強まれば、景気の失速リスクも否めません。

(3) 企業経営に大きな影響を与える為替の乱高下

日本銀行は 7 月末の金融政策決定会合で、政策金利を 0.25%程度に引き上げることを決定しました。会合後の記者会見で、植田総裁は経済や物価の見通し次第で、さらに利上げを行う可能性があるとして述べました。一方、米国の FRB は同日の会合で政策金利の据え置きを決定し、パウエル議長は 9 月の利下げを示唆しました。この結果、日米の金利差が縮小し、8 月に入って為替市場で円高が進み、一時 1 ドル=141 円台まで円が上昇しました。7 月には 161 円台の

円安場面もあり、約 1 カ月足らずで 20 円程度の荒い値動きとなっています。企業が業績の計画や見通しを策定する際に設定する為替レートの平均は、1 ドル=約 144 円。大幅な円安はプラスとマイナス要因を見極めるのは難しく、為替の乱高下は企業経営のかじ取りの難易度が上がっていることを示しています。

(4) 就職氷河期世代の再活性化が企業や社会の課題

現在 40~50 代前半にあたる就職氷河期世代は、他の世代と比較して賃金の伸びが鈍く、管理職になる割合も低い状況にあります。このままでは、将来、経済力の乏しい高齢者が増え、社会保障の負担が予想以上に重くなる可能性があります。この世代は子供の教育費や住宅ローンなど、経済的な負担が大きい時期に差し掛かっていますが、賃上げも昇進も遅れており、巡り合わせの悪い世代といえます。厚生労働省の賃金構造基本統計調査によれば、20~30 代の正社員の給与は 10 年前より 1 万円以上増加している一方で、40 代後半ではわずか 1 千円強、50 代前半ではむしろ減少しています。一方で、この世代が元気な企業は活力があるという調査結果もあります。中年の心に火をつけて再活性化させることが、今後の企業や社会の課題となっています。

2. 航空業界を取り巻く情勢

(1) 7 月までの訪日旅客数は過去最多 課題も浮き彫りに

7 月の訪日外国人旅行者は 329 万人で、単月として過去最高を記録し、5 カ月連続で 300 万人を超えました。7 月は、幅広い国や地域から学校の休暇に合わせて日本を訪れる人が多かったことに加え、台湾やフィリピン、アメリカからの訪日客も引き続き好調だったことが主な要因です。

国や地域別では、中国が 77 万人超で最も多く、次いで韓国、台湾、香港が続いています。中国が最も多くなったのは、おとし 10 月に新型コロナの水際対策が大幅に緩和されてから初めて。また、1 月からの外国人旅行者の累計は約 2107 万人となり、過去最速のペースで 2000 万人を超えました。訪日客の増加に伴い、観光業や宿泊業の人手不足、地方空港を中心とした航空燃料の不足、京都など主要な観光地への偏重といった課題も浮き彫りとなっています。



(2) 中国系の国際線回復によりアジア路線の運賃が下落

中国の大手航空会社が積極的に増便を進めた結果、アジア発着の国際航空運賃が下落しています。中国政府の「ゼロコロナ」政策の影響で、同国の航空・旅行業界の回復は遅れましたが、国内線は 2023 年中に再開し、国際線も 2024 年に入ってから回復が顕著になりました。中国の民用航空局は国際線の運航数が 2019 年の水準に対し、約 8 割まで戻ると予測しています。また、中国の航空大手は増便だけでなく、新しい路線の開設も進めています。さらに、中国の航空会社はロシア上空を飛行できるため、飛行時間や燃料費の削減が可能で、乗務員の労働時間を短縮できるという利点もあります。このような増便により、アジア航路全体の運賃が下がり、欧州の航空会社にとっては収益を圧迫する要因となっています。

(3) お盆の輸送実績 台風影響も前年を上回る旅客数に

国内航空各社は 8 月 19 日にお盆期間中の実績を発表しました。今年の国際線は、各社とも提供座席数を増やし、旅客数や搭乗率も前年を上回る好調な結果となりました。物価高や円安影響が懸念されていましたが、JAL では東アジアを中心に多くの路線で前年を上回る実績を記録しました。

国内線においては、JAL グループは提供座席数を減らしたにもかかわらず、旅客数は前年を上回り、利用率も非常に高い水準に達しました。台風で多くの便が運休した 16 日の影響はありましたが、全体として利用率は 9 割に迫る好調さを示しています。その他の航空会社も国際線・国内線ともに比較的高い利用率を維持しました。

2024お盆期間の輸送実績

	会社	旅客数 (前年比)	搭乗率 (前年差)
国際	JAL	107.4%	+3.4pt
	ANA	108.7%	+3.6pt
国内	JAL	102.2%	+2.7pt
	ANA	107.6%	+4.3pt
	SKY	105.4%	+1.2pt
	SFJ	110.2%	+9.5pt

(4) 2024 年冬ダイヤ 旺盛な需要に応える新設や増便

国内航空各社は 2024 年度の冬ダイヤを発表しました。JAL の国際線は、好調な訪日需要や北米＝アジア間の需要に対応するため、東南アジア(ジャカルタ・ベンガルール)、オセアニア(メルボルン)、東アジア線(上海浦東・台北桃園)を増便します。さらに、日本発の観光需要を後押しするため、成田ーグアム線をデイリー運航とし、ホノルル線ではホノルルマラソンに合わせた臨時便を運航します。また、フラッグシップである A350-1000 を、3 路線目として羽田ーロンドン線に投入する計画も示しました。

ANA は成田ーパース線を再開するほか、羽田ーミラノ・ストックホルム・イスタンブールの欧州 3 路線を 12 月以降に順次開設します。その一方、成田ーホノルル線は、来年 1 月 11 日以降の減便を決定。現在は A380 型機「FLYING HONU(フライングホヌ)」で、1 日 2 往復を運航していますが、エコミークラスを中心に需要が伸び悩んでいました。

国内線では、JAL で伊丹ー宮崎線を期間増便するほか、高需要期を中心に離島路線の増便を行います。

(5) シングルパイロット計画に乗客と操縦士から不安の声

航空会社と規制当局は、旅客機のパイロットを 2 人ではなく 1 人にする計画を進めています。これによりコスト削減やパイロット不足の緩和が期待されていますが、1 人の操縦士に全責任を負わせることに不安を感じる声もあります。欧州航空安全機関(EASA)は、この運用方法の決定に向けて航空機メーカーと協力しており、2027 年には 1 人による運航が始まる可能性があるとしています。しかし、パイロットや乗客からは反対の意見も多く、日本乗員組合連絡会議(日乗連)は「常時 2 名のパイロットによる定期航空輸送」を求める決議を行っています。

要求と課題・運動の進め方

JAL グループの第 1 四半期は増収減益となりましたが、概ね想定内とされています。これにより、通期目標の EBIT1700 億円は据え置かれました。一方、職場では外航受託や貨物機増、品質向上に向けた取り組みの結果、作業量が増加し、不足する人員で繁忙期を乗り切りました。疲弊した職場では作業ミスや事故も散見されています。今年は業績運動による年末一時金 2.0 ヶ月(条件により 2.5 ヶ月)が提示されていますが、生活の安定と将来の安心のため、年末に最大限の一時金を求めていきます。経営は、人的資本投資にふさわしい一時金のあり方を検討すべきです。

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 9/6～10/1 年末要求アンケート
- ② 9/8 航空連定期総会
- ③ 10/1 中央執行委員会:年末要求案決定
- ④ 10/2 航空安全会議定例総会
- ⑤ 10/9 16-01 中央委員会:年末要求決定
- ⑥ 10/10～10/29 争議権投票(予定)
- ⑦ 11/1 2024 年末闘争回答指定日

以上

【日本航空ユニオンニュース 962(16-01)号】

【訂正】前期発行の No.955 が欠番だったため前号も 962 ですが、今号を同じく 962 にすることで修正させていただきます。