

全ての争議を解決し  
安全・安心の航空へ

# 航空連ニュース

航空労組連絡会  
大田区羽田5-11-4 フェニックスビル  
Tel 03-3742-3251  
Fax 03-5737-7819  
No.945(33-17)2019年5月27日

## 20年のオリ・パラリンピック、発着枠拡大 賃金・勤務改善・人員増は安全運航に必要

米国と中国の貿易摩擦の影響が、世界の経済に大きな影響を与えています。日本の景気動向も「悪化」に引き下げました。そして、国内総生産（GDP）は1月から3月で0.5%増（1年間続いた場合は2.1%増）となりました。景気のけん引役である消費・投資・輸出入はマイナスとなっています。また、労働者の実質賃金は3ヶ月連続減少し、3月は2.5%（前年同月比）減となりました。社会保障の改悪と生活関連の食料製品の値上げが相次いでいます。こうした状況の下で消費税10%引き上げは日本経済と国民生活をどん底に落としかねません。外航と産業航空の春闘、内航各労組の夏闘は、差し迫るオリンピック・パラリンピック、羽田の発着枠拡大を控える中で重要です。私たちの生活向上を目指す賃金の底上げと一時金、航空の安全運航を担う勤務改善と正社員での人員増など重要な闘いです。

### 情勢のポイントは

- ☞日本の景気も下方修正から悪化へ（4月）
- ☞GDP増加（1月～3月前期比0.5%増・年率換算2.1%増）、しかし個人消費や設備通しなどはマイナスと景気は悪化、消費税率引き上げが懸念
- ☞3月の実質賃金マイナス2.5%との連続3ヶ月
- ☞消費意欲7カ月連続悪化（4月調査）
- ☞10月からの消費税率10%を前に食料品関連などの値上げ続く
- ☞社会保障の自己負担増（医療・介護負担率）と国民健康保険料値上げなど改悪
- ☞企業の内部留保446兆円と最高（17年年末）
- ☞労働分配率は、13年57.5%、16年56.4%、18年55.9%と年々低下。19春闘の賃上げ前年より0.08%低い2.46%の8310円（経団連の第1次発表）

### 米国運輸省は羽田増便枠暫定発表

今年2月に日本と米国における羽田増便にともなう便数について、それぞれ1日12便（両国で計24便）の配分を基本合意しました。これにともない、米国運輸省は米国航空各社へ暫定枠を発表しました。

デルタ航空1日5便(10回)、ユナイテッド航空同4便(8回)、アメリカン航空2便(4回)、ハワイアン航空1便(2回)

こうした業務拡大の中で、外航・グラハンの労働者への影響が出てきます。先を見越して人員増や勤務改善、羽田増便に対応した転勤問題などに対応することが求められます。

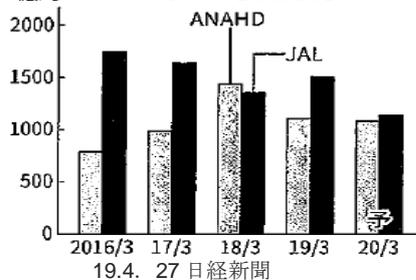
### 全日空・日本航空は増収増益

ANAホールディングスの2019年3月期通期連結決算は、売上高が前期比4.4%増の2兆583億円、営業利益が0.3%増の1650億円、経常利益が2.5%減の1566億円、純利益は23.0%減の1107億円となり営業利益は4期連続で過去最高を更新しました。

日本航空の2019年3月期連結決算は、売上高が前期比7.5%増の1兆4872億円、営業利益が0.9%増の1761億円、経常利益が1.3%増の1653億円、純利益は11.4%増の1508億円となりました。

ANA	増減		JAL	増減
2兆583億	4.4%	営業収入	1兆4872億	7.5%
1兆8932億	4.8%	営業費用	1兆3111億	8.5%
1650億	0.3%	営業利益	1763億	0.9%
1566億	▲2.5%	経常利益	1653億	1.3%
1107億	▲23%	純利益	1508億	11.4%

航空2社の連結純利益



### ゴールデンウィーク航空各社は絶好調

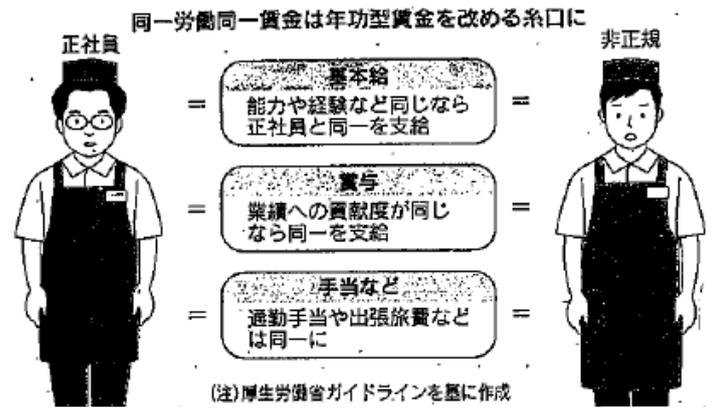
国内の航空会社11社が昨日発表したゴールデンウィーク（4月26日～5月6日）の旅客輸送実績は、国際線では旅客数が前年同月比（以下同じ）3.1%増の76万8660人、ロードファクター（座席利用率）は0.5ポイント増の84.3%となりました。国内線では旅客数が14.1%増の399万6552人、ロードファクターは9.3ポイント増の87.8%となっています。

航空会社別のロードファクターでは、全日空が国際線で0.7ポイント増の81.6%、国内線では9.7ポイント増の85.3%となり、日本航空では国際線が0.5ポイント増の86.1%、国内線は11.4ポイント増の89.1%でした。

こうした労働者の頑張りに、航空各社と関連企業は、安全運航を担うためにも、賃金・一時金・勤務改善・人員増などに応えることが求められています。

## 誇りの持てる企業にするためにも 利益拡大を安全投資(人員増・勤務改善など)と一時金への満額回答を

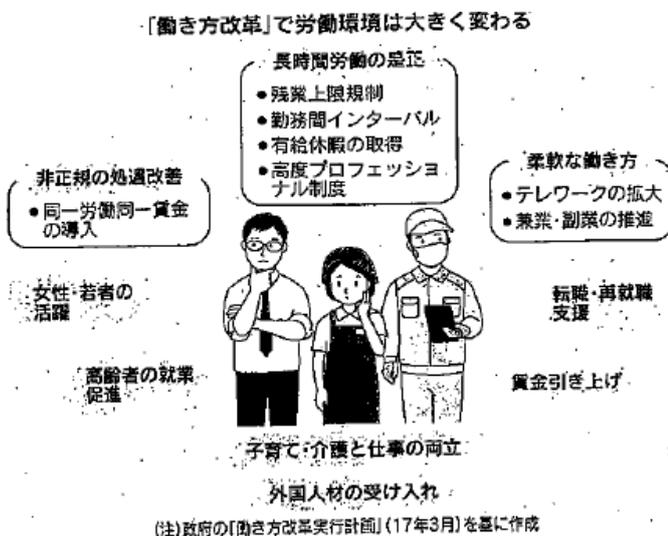
全日空と日本航空は、売り上げを伸ばしている中でも、19 春闘のベースアップ回答は 1000 円（全日空はゼロ）でした。労働者の頑張りに応えるべく、一時金での組合要求に応える体力は十分にあります。また、航空に働くすべての宿主では人員不足で稼働強化となっており、安全運航を担うためにも、差し迫るパラ・オリンピックを控え、羽田・成田の増便が行われ、それに対応できる勤務改善と正社員での人員増は企業にとっても必要です。



19・4・1 日経新聞

## 8 時間働いて生活できる賃金と ディーセントワークを

「働き方関連法」に基づき「高度プロフェッショナル制度（いわゆる残業ゼロ制度）」、同一労働同一賃金、労働時間把握義務付け、年休取得促進、入管法などが施行されます。



残業時間上限規制では、最長 100 時間まで認められることになりました。厚生労働省は、労使協定を結ぶ際には、上限をなるべく下げ、原則の月 45 時間に出来る限り近づける努力を指針で打ち出していますが、医師の時間外労働規制については、「年間 1860 時間」と過労死ラインの 2 倍を容認する報告案を示しています。残業を減らし実質労働時間の削減、そのための人員増を目指す必要があります。

同一労働同一賃金では、有期契約社員やパート、アルバイトについて通勤手当・食事手当・時間外労働手当の割増率など「不合理な待遇差」を禁止しています。また、ガイドラインでは、労使の合意なく正社員の待遇引き下げは望ましくないとしています。正社員の待遇引き下げが行われている企業も出てきています。真の同一労働同一賃金の実現を求めていくことが重要です。

ハラスメント問題については、パワーハラスメントの防止措置義務を盛った女性活躍推進法などの改正案が 4 月 25 日に衆議院で可決され参議院での審議が始まりました。しかし、ハラスメント行為を法的に禁止しておらず、禁止規定を明確化することが必要です。

解雇の金銭解決問題では、裁判で不当とされた解雇をお金で処理する「金銭解決制度」についても 6 月には労政審での審議は始まるのではないかと、といった状況にあります。

高度プロフェッショナル制度では、年収 1075 万円以上の金融ディーラーやコンサルタントなど 5 業種となっていますが、対象業種は省令の改正で拡大は可能であり、年収要件などは、法律や政令を変えれば可能となります。

今航空では、人員不足で職種によっては人も集まってきません。

全ての労働者が 8 時間働いて生活できる賃金と、健康で安心して働き続けることのできるディーセントワーク(人間らしい働き方)の取り組みが重要です。

働きがいを感じる職場ゆとり安心が実感できる職場へと大転嫁をしていかなければ人も集まらず航空の発展もかないません。航空各社は事業拡大・コスト削減の発想を今こそ大胆に見直すべきです。