

全ての争議を解決し  
安全・安心の航空を

# 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.951 (34-1) 2019年10月6日

2019 年末闘争

# 一時金や増便対策 過重労働の是正を

19 年末闘争は、10 月 1 日からの消費税 10%による家計への負担増や、航空では首都圏発着枠拡大に伴う成田空港の飛行時間制限の緩和（1 時間短縮され 24 時～6 時に）、羽田空港の国際線増枠配分の確定、さらには東京オリンピック・パラリンピックに向けた準備など、年末一時金の引上げによる暮らし改善とあわせ、過重労働の是正に向けた人材確保や勤務・職場改善など課題山積です。職場要求の前進、争議解決に向け団結して取り組みましょう。

消費税 10%が家計直撃

懸念される景気悪化

10 月 1 日から消費税が 10%に引き上げられ、政府は消費意欲低下対策としてポイント還元などの施策を打ち出していますが、生活関連製品の値上がり相次いでいます。世論調査によると、消費税増税により景気は「悪くなる」が 65%に上り、政府に一番力を入れてほしい政策について、38%の人が年金など社会保障と答えています。

大企業の内部留保過去最高

労働分配率は低下

財務省が発表した 2018 年度の企業の内部留保は、前年度比 3.7%増の 463 兆円と 7 年連続で過去最高を更新しています。一方、賃金などでどれだけ労働者に還元されたかを示す労働分配率は 10 年間で 74%から 66%に低下しています。内部にため込むだけでなく、利益を働く者の賃金や労働環境の改善に回すことは、個人消費を刺激し経済の好循環時も役立ちます。

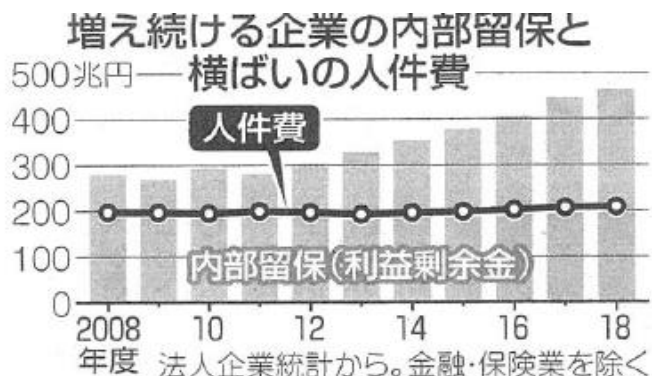
10 月 1 日から最低賃金が引き上げられ、全国平均は 901 円。東京・神奈川は 1000 円台です。更なる引き上げはもちろんのこと、非正規社員から正社員への転換、そして「8 時間働いて暮らせる賃金」への上げが求められます。

10月からこう変わる

- 税金**
  - 消費増税 8%から10%に
  - 軽減税率 飲食料品や新聞は8%
  - 自動車税の減税 最大年4500円
  - 自動車税環境性能割の導入 燃費に応じて課税
  - 自動車取得税の廃止
- 給付**
  - キャッシュレス決済のポイント還元 20年6月までの期間限定。還元率は最大5%
  - プレミアム付き商品券 低所得者や子育て世帯に発行
  - 幼児教育・保育の無償化 3～5歳児の保育料などが無料に
  - 最低賃金引き上げ 全国平均で27円上げ901円に
  - 年金生活者支援給付金 年金の少ない高齢者向けに、最大年6万円支給
  - 大阪のゲームセンターの名称変更 阪急電鉄と阪神電気鉄道の「梅田」が「大阪梅田」に
- 制度変更**
  - 携帯電話の販売ルール 通話サービスと端末のセット割を禁止
  - 食品ロス削減推進法施行 自治体が削減推進計画を策定
- 企業**
  - 日本取引所グループ 東京商品取引所を子会社化
  - ヤフー 持ち株会社に移行し、「Zホールディングス」に
  - 東武メモリホールディングス 子会社アオキホールディングスに
  - カルソニックカンセイ マニエッティ・マレリ(イタリア)と経営統合。「マレリ」に社名変更

## 10月家計どう変わる？

鉄道運賃や公共・サービス料金は	
JR東日本	133円 → 136円 山手線のICカード初乗り運賃。切符は140円で据え置き
JR北海道	170円 → 200円 初乗り運賃。値上げ率は平均11.1%
公共料金	
東京電力 エネプラン パートナー	280.8円 → 286円 単価。標準的プランの10アンペア 当たりの基本料金
東京都水道局	9589円 → 9768円 2カ月当たりの3人世帯の標準的な 使用量の下水道料金
郵便	
日本郵便	800円 → 810円 最小の60サイズ、同一都道府県内 907円 → 930円
ヤマト運輸	現金払いの最小60サイズ、関東域内。 キャッシュレス決済だと割安に
カーシェアリング	
パーク24	206～412円 → 220～440円 15分間の利用料金
オリックス 自動車	200～300円 → 210～310円 15分間の利用料金
その他	
JT	500円 → 510円 セブンスター。多くの銘柄で 1箱10円上げ
都内バス	460円 → 470円
TOTO	トイレを6～7%、ウォシュレットを 4～6%値上げ



国内総生産（GDP）の 6 割を占めるのが個人消費です。景気を良くし日本経済を下支えするために労働者の賃金や一時金の引上げは欠かせない条件です。

【裏面につづく】

## 副業・兼業は長時間労働の温床

今年4月から働き方関連法の施行によって、残業時間の上限規制（月間100時間）や年休取得義務（年間5日以上）などが導入されました。新たに未払い賃金の期間延長（現行2年を5年に延長）や解雇の金銭解決、「副業・兼業」普及のための諸制度が議論されています。解雇の金銭解決は、被解雇者の職場復帰を阻み使用者の目的を優先するもので極めて問題があります。また、副業・兼業は、社会的問題として取り組んできた長時間労働の是正を逆戻りさせるもので、過労死や健康被害を拡大させるだけです。新たな労働法制の見直しの動きに注視が必要です。



19年7月25日 東京新聞

## 上期好決算予想される ANA・JAL

全日空と日本航空の上期決算は、第1四半期連結決算（4～6月）に続き好決算が予想されます。5月の大型連休、好調な夏休みの旅客需要、ラグビーワールドカップなど。両社が発表した8月までの輸送実績によると、ANAとJALは国内・国際ともに輸送実績（有償旅客キロ＝RPK）は前年を上回っています。とりわけANAの国際線（RPK）は103.7%の伸びを示しています。

## 羽田の国際線増枠配分決まる

ANA/13.5便、JAL/11.5便

2020年3月からの羽田空港発着枠拡大に伴い各国および本邦航空各社への配分が決まりました。（表参照）

これによって全日空は1日13.5便、日本航空は11.5便の増便になります。これによるパイロットや客室乗務員の稼働強化が予想されますが、輪をかけて繁忙が予想されるのが整備やグランドハンドリング、旅客業務などの地上業務です。自社便に加え海外エアラインの業務が加わることから、相当数の人員増が必要

です。日航ユニオンでは、「年末交渉では、勤務や人員問題が重要課題」と話します。JGSでは2020年度は100名規模の人員を採用予定ですが、大手グラハン会社では「100名、200名規模の人員増が必要」との声もあります。

米系航空4社（デルタ、ユナイテッド、アメリカン、ハワイアン）は新たに羽田路線の配分が決まったことから、成田・羽田の体制見直しが進められ、とりわけデルタ航空は、成田空港から撤退し羽田空港に全面移転することから、配転問題や通勤など様々な課題解決に向けた年末交渉が重要になります。

羽田空港国際線で追加される新規発着枠の内訳

単位:便

就航先・地域	日本企業		相手国企業
	全日空	日本航空	
米国	6	6	12
中国	2	2	4
ロシア	1	1	2
豪州	1	1	2
インド	0.5	0.5	1
イタリア	1	—	1
トルコ	1	—	1
フィンランド	—	1	1
スカンディナビア	1	—	1
	13.5	11.5	
合計	25		25

1日あたり50便増（来年3月29日～）  
19年9月3日 朝日新聞

## JAL・EK・KLMの解雇争議

### すべての争議解決目指す

JAL解雇争議は、経営トップが「解決したい」と述べ、昨年5月から労使による特別協議（12回開催）が開始されたにもかかわらず、解決に至っていません。自民党衆議院から「解雇問題は怎么样了・・・長くなるのはよくない」との懸念も出されています。「10回目の大晦日は迎えない」との決意で、争議解決を目指します。SNW エミレーツ航空分会組合員3名の解雇争議は、12月までには中労委命令が出されます。職場復帰を明確にする命令を勝ち取るため全力で取り組んでいます。KLM オランダ航空の無期転換逃れを許さず、雇止め無効・職場復帰をめざす32名の日本人客室乗務員（JCU組合員）の闘いは、国内はもとより国際的な包囲網も広がり、本国労組による追及も始まっています。フィンランド航空の不当配転裁判は、名古屋基地廃止し成田への移転させることで、ベテラン客室乗務員の退職を狙ったもの。

航空連は、すべての争議解決と人権擁護、働く者の雇用と労働条件の維持・向上に向け全力で取り組みます。

以上