

■ コロナ禍というこれまでに経験したことのない新たな運動

4. コロナ禍でも「諦めないことが働く者の希望になる」との方策を！

＜自助努力と公的支援をどう考えるか

・・・公的補助政策 働く者の健康と安全、経営の使命＞

(1) 自助努力と公的支援をどう考えるか

- コロナの影響で、急激な旅客激減による経営状況の悪化があるのも事実です。

しかし、会社の緊急提案に対し、「仕方ない、我慢するしかないか」と思う反面、どうしても「モヤモヤ」とした気持ちが残ります。

それは、この件に限っては、不安全運航、サービス低下、そこに働く者の責任がないにも拘わらず、提案には、コロナ禍を契機にして更に企業の体力を強化しようという、思惑が強く含まれていて、働く者の自助努力に求めるには負担が大きすぎる内容だからです。

提案の問題点を納得できるよう解決するのは本当に難しいと思います。

- コロナ禍の現状を乗り越えるには、一企業の施策や個人の頑張りの域を超えている事は明らかです。みんなが持っている「モヤモヤ」とした気持ちを整理し、生活や職場をどう守るかなどなどを考えて、切実で当然な声を、要求や政策として示し、諦めずに取り組むことが、コロナに負けず、安全運航を支える事業と働く者を守る「希望」となるでしょう！

そこで私たちは以下の提案をします。

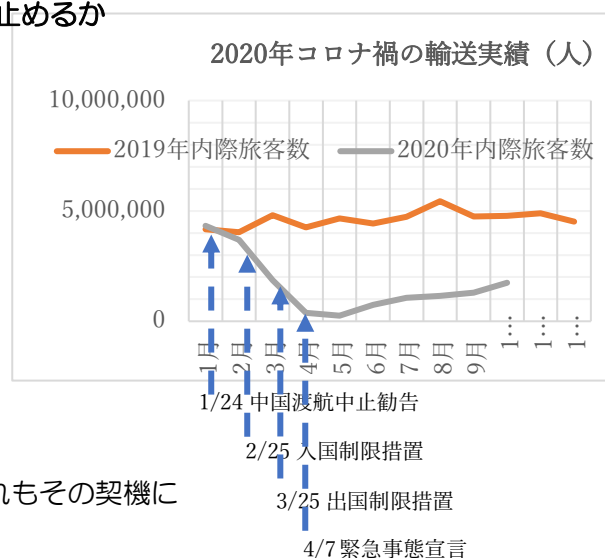
- コロナ禍に対応するなら、公的支援による経営支援とともに働く者にも相応しい支援が必要です。そして、それは航空の公共交通機関としての使命である空の安全・公共性、それを支える技量維持は、働く者の生活・健康と安全を守らなければ、到底成り立たないとの考えに立脚したものです。

(2) 公的補助政策

① コロナ禍の ANA 旅客・収入激減をどう受け止めるか

2020 年内際上半期旅客数 486 万 7232 人
(2019 年上期に対して 2340 万 7465 人減)

2020 年内際上半期収入 985 億円
(2019 年上期に対して 8,315 億円減)



- 1/24 中国渡航中止勧告、2/25 入国制限措置、3/25 出国制限措置、4/7 緊急事態宣言 いずれもその契機に旅客数が激減していることがわかります。

その後 5/25 緊急事態宣言解除、7/22GOTO トラベル開始で、国内はわずかですが復帰、しかし、国際は規制継続で全く復帰していません。このように旅客数の推移は日本政府の規制・自粛要請との関係性が深いという事を示しています。

② 航空への公的補助の国際的趨勢と日本の公的補助の比較から言えることは

ここで考えたいのは、入出国禁止、都市閉鎖など厳しい措置を取ったいくつかの欧米諸国の補償との違いです。日本は航空全体で、今年度末には 1 兆円の営業損失を見込んでいます。政府は約 1000 億円程度の固定費負担（燃料税など）軽減をするという方策を打ち出しています。一方、米国では総額で 500 億ドル（約 5.4 兆円）の旅客航空会社支援と 80 億ドルの貨物航空会社支援を決定し、その条件として、航空会社は従業員のレイオフや一時帰休が 10 月まで禁止されました。

日本でも、働く者も経営者も、せめて米国のように、政府のかつてない経済的補償でコロナ禍に対応できる方策を求めることにまっすぐ目を向けようではないですか。

●今後の公助で重要なもの

- ・雇用調整金の大巾な増額
- ・持続化給付金の対象拡大と繰返し給付
- ・消費税の減免・減税
- ・安全と公共交通維持の為、支援と雇用維持の新たな国の施策
- ・企業のコロナを理由とするリストラ、雇止め、希望退職など働く者に不利となる事を許さない、断固とした処置と補償を政府が宣言する。

③ エssenシャルワーク 公共交通機関としての航空輸送を維持する事は不可欠

(ア) 旅客輸送が厳しく制限された中でも、自給率が低い食料の日本への輸送をはじめ、社会生活を営むうえで不可欠な医療や物流など航空貨物が重要性を増しています。

(イ) 諸外国のワクチン開発が進むにつれ、空輸手段確保は重要です。IATA試算では 1 回分のワクチンを 78 億人に供給するには、B747 型貨物機 8000 機が必要です。

(3) 働く者の健康と航空の安全

① 出向など、慣れない他業種の仕事、精神衛生上の問題が表面化しています。

CA の職場では、乗客との感染リスクが常にあります。減便で乗務が少なくなり、家にいる回数が多く、鬱になりやすいことや雇用不安が強くてでています。

② 安全運航に直結するパイロットや整備士などの技量維持の機会喪失は問題です。

(ア) パイロットは、飛行時間が大きく減少し、技量を維持することが困難になっています。スムーズな着陸が出来ない例など散見されます。

(イ) 整備士は、コロナ禍を契機に羽田への一極集中化の進展、夜勤の無い勤務パターンの職場が減少し、ベテラン層の退職が目立っています。整備全体としての技量低下が危惧されます。

(4) 経営の使命

- ① 事業とともにそこに働く者の雇用・健康・生活を守る使命は強く維持される必要があります。
- ② いかなる場合も航空安全を守り、継続的な安全運航を築くことが要請されています。
- ③ 出向先での労災等への補償など、幅広く働く者を守る手立てが必要です。

- ④ 「今日只今は歴史的な大飢饉のごとき状況であり、固く閉じた米蔵の扉を開く決断がもとめられる時期、経済崩壊を招かぬよう雇用と地域経済を必死で守る」という中小企業経営者の姿勢・覚悟を真摯に受け止めて、これを「畳み込む」度量が、ANA 経営者には、今、求められているのではないのでしょうか。