

9、10月は労働組合の定期大会の季節です。労働条件は安全を支える基盤を合言葉に今期も頑張ります

フェニックス

PHOENIX

＜ 発 行 者 ＞

航空安全推進連絡会議 03-3742-9359

日本乗員組合連絡会議 03-5705-2770

航空労組連絡会 03-3742-3251

<http://www.kohkuren.org/>

好調な旅客需要 脆弱な空港現場



離発着便で混雑する福岡空港

人員も資格者も不足

追い付かない生産体制

好調な旅客需要に支えられ、航空会社の中間決算は好業績が予想されています。こうした中で始まった2025年末闘争では、各労組は要求アンケートの取り組み、年末要求づくりへと進みつつあります。賃上げ交渉が長引いていたフェニックス労組では、4・1%の賃上げと年末一時金の回答を引き出しました。2025年末闘争に向けた情勢の特徴を報告します。

中間決算も好業績か

航空大手2社の第1四半期決算は、両社ともに好業績でスタートしました。7～9月期の第2四半期は、年間で最も旅客需要が高い夏期繁忙期間です。各社が発表したお盆期間の利用実績では、国際線旅客数は前年同期比12・5%増、国内線は同6%増と堅調でした。9月は地域により悪天候

の影響も一部ありましたが、3連休や飛び石連休が航空会社の収入増につながったとみられます。また、日本政府観光局（JNTO）が9月17日に発表した8月の訪日外国人旅行者数は342万8000人。前年同月比16・9%増で、8月としては過去最高を更新するとともに、同月として初

2025
年末闘争

めて300万人を突破しました。1月から8月までの累計では2838万人を超え、このペースが続けば年間4000万人を超えることが見込まれます。一方、出国日本人数も前年比で増加傾向が続いており、1月から8月の累計は前年同期比14・2%増の946万2800人。ただ、2019年同期比では7割にとどまっており、完全な回復には至っておりません。10月26日から始まるウインタースケジュールは、各社ともに国際線を中心に増便が計画されています。国連世界観光機関が発表した上期（1月～6月）の国際観光客数は前年同期比で5%増加し、6億9000万人近くに達しました。この数字はパンデミック前の水準より4%上回ります。国際航空貨物については、米国の関税政策により当初、不確実性が高まり航空への影響が懸念されていましたが、各国の

交渉が進展し、不確実性は緩和傾向にあります。しかし、このような需要が拡大する中で、生産体制が追い付いていないのがグランドハンドリングの現場の実情です。各社では採用活動によって人員は増えているものの、資格者の育成が追いつかず、有資格者やベテラン層に負担はますます重くなっています。各社はコスト削減や人員不足対策として業務の再委託を進めています。再委託先での人員確保も容易ではなく、悪循環が続いています。

電話休みが日に10人超

さらに、労働時間管理も深刻です。国際線が増加する成田空港のグラハン会社では、時間外労働が月40～50時間を超える事例が報告されています。年休が取得できず、当日に電話で休まざるを得ない事態も発生。あるグラハン会社では当日の

成田空港でグランドハンドリング業務を担うANA成田エアポートサービス（NRTAS、ANAグループ会社）では、貨物搬送業務や搭乗業務を委託してグラハン会社との委託契約を10月後半に終了することを決定しました。この影響は160名規模にのぼるとみられ、当面の対策として

ANAグループ他社からの応援で対応する方針ですが、不慣れた作業者の増加による安全面への懸念は拭えません。また、他のグラハン会社では、再委託先での勤務管理をめぐり問題も報告されており、運航や安全に影響が及べば、委託のあり方自体を問い直すことにもなりかねません。

グランドハンドリングの適正取引ガイドライン策定や、客室乗務員の疲労リスク管理（FRM）の基準づくりも、働き方に直接的に関わる取り組みです。また、国交省では「国内航空のあり方に関する有識者会議」が発足し、ビジネス需要の減少や構造的な課題への支援策が議論されます。こうした政策的課題への対応も欠かせません。

秋の観光シーズンから年末年始にかけて、航空は繁忙期を迎えます。賃金や勤務、職場環境の改善など、労働条件は安全を支える基盤であり、持続可能な航空運営のためにも不可欠です。現場の声を力に、2025年末闘争を大きく、働きやすい職場を切り拓いていきましょう。

■主な記事から■

- ▶航空連、客乗FRM基準づくりの実態調査に関する意見と要望を航空局に申し入れ …… 2面
- ▶2026年度航空局予算の概算要求を考察 …… 2面
- ▶東京地裁、ジェットスタージャパン客室乗務員の賃金減額は無効。3度目の敗訴、問われるJJPの労務姿勢 …… 3面
- ▶訪日外客数増加、消費額も拡大。空港業務の人員・資格者確保に四苦八苦 …… 3面
- ▶関空新経路運用で安全や効率面の懸念が現実化。高まる管制官の業務負担 …… 4面

労働相談は航空連に

03-3742-3251

[e-mail/honbu@kohkuren.org](mailto:honbu@kohkuren.org)

JJPの賃金減額は無効

JCA組合員が勝訴

3面

誘導路 先日の出来事です●機内アナウンスで「すべってお客様にご搭乗いただきますが、ただいま（飛行機の）ドア操作する地上係員を待つております」。前日の労組の定期大会で「資格者が不足している」との報告を聞いたばかりだっただけに、翌朝すぐにその影響を目の当たりにし、衝撃を受けました●グランドハンドリングや保安検査員の人員確保を目的に、国交省は2023年2月に「持続的発展に向けた空港業務のあり方検討会」を設置し、同年6月には中間取りまとめが公表され、官民共同で人材確保の鍵となる賃上げのための受託料の引き上げや、職場環境改善の取り組みが始まりました。以降、この取り組みは定期的にフォローアップも行われています●今年3月に出された報告書では、人員について採用活動により一定の人員の確保が継続している」としつつも、職員構成は「採用後3年未満の職員が約4割」と偏りがあることを指摘。また、「業務過多や職場環境への不満などを理由に、一定数の退職者が生じている」とし、引き続き「育成と定着が課題」とまとめています●かつて、グランドハンドリングはコスト要因とみなされ、経費削減の対象でした。しかし今では、空港の受け入れ体制強化に欠かせない重要な存在です。

都道府県別最低賃金額

	都道府県	24年度 (円)	25年度 目安額
A 地域	東京	1163	1226
	神奈川	1162	1225
	埼玉	1078	1141
	千葉	1076	1140
	愛知	1077	1140
B 地域	大阪	1114	1177
	北海道	1010	1075
	宮城	973	1038
	福島	955	1033
	群馬	985	1063
	栃木	1004	1068
	茨城	1005	1074
	新潟	985	1050
	石川	984	1054
	福井	984	1053
	富山	998	1062
	長野	998	1061
	山梨	988	1052
	静岡	1034	1097
	三重	1023	1087
	滋賀	1017	1080
	岐阜	1001	1065
	奈良	986	1051
	京都	1058	1122
	兵庫	1052	1116
C 地域	和歌山	980	1045
	岡山	982	1047
	山口	979	1043
	広島	1020	1085
	福岡	992	1057
	香川	970	1036
	島根	962	1033
	徳島	980	1046
	愛媛	956	1033
	高松	953	1029
	愛媛	956	1033
	青森	953	1029
	秋田	951	1031
	山形	955	1032
	岩手	952	1031
	鳥取	957	1030
	大分	954	1035
	高知	952	1023
	佐賀	956	1030
	長崎	953	1031
	熊本	952	1034
	宮崎	952	1023
	鹿児島	953	1026
	沖縄	952	1023
	全国平均	1055	1121

厚労省、地域別最低賃金を発表

厚生労働省は、全国平均の最低賃金と、各都道府県ごとの改定目安を発表しました。(表参照)

発表によると、全国の最低賃金の加重平均は1211円となり、過去最大の引き上げ額となっています。

8月4日に開催された中央最低賃金評議会では、今年の地域別最低賃金改定額について、全国平均で63円引き上げるよう答申が出されました。

その後、各地方最低賃金会がこの答申を参考に議論し、最終的には各都道府県労働局長が地域別最低賃金を決定します。

地方審議会での答申では、引き上げ額が最も大きかったのは熊本県の82

客乗FRMで局に申し入れ

航空連



客室乗務員の働き方見直しを求める宣伝行動

基準づくり実態調査に意見と要望 長く働くため勤務基準と制限を

客室乗務員の疲労リスク管理（FRM）の基準づくりが進む中で、実態調査などで不足点があることから、航空連は航空局を訪れ、「客室乗務員の疲労管理基準の改訂に関する意見と要望」を申し入れました。申し入れは航空連と客室乗務員

連絡会（客乗連）の連名で行われました。

意見と要望では、2024年1月の羽田空港で発生した航空機同士の衝突事故を例に、客室乗務員が担う保安任務の重要性を指摘しました。その一方で、客室乗務員の平均勤続年数が短いことや、メンタル疾患や在職死亡を含む健康上の問題が生じていることを踏まえ、勤務基準や労働環境の改善を求めました。

航空局の実態調査については不足点があるとし、以下の4点を指摘しました。

労
働
レ
ポ
ー
ト

提出しやすい環境整備を

③労働者側の意見として、客乗連の参加を求めました。

これに対し航空局担当者は、調査については「一部ルートの取り直しがあるが8〜9割は終了し、現在は委託業者による分析中」と説明。検討委員会については「トップとなる人との話し合いを始めており、検討会メンバーは5〜6名を予定としていた。勤務基準の公表時期は当初より遅れているものの、「今年度中には検討委員会での議論し、基準を決めていく方向」との見通しを示しました。

客乗連の意見反映については「従来から要望を受けており、今後も話を聞きたい」と応じた。一方で、疲労レポートの取り扱いについては、航

26年度の航空局予算概算要求

空港整備や人材確保・税制要望など

今年度予算310億円増の4213億円

報道によると、2026年度の予算編成に向けた各省庁の概算要求が出そろい、要求総額は前年度を上回り、過去最大の12兆2兆超となる見通しです。物価高の対応といった重要政策について、今年度の予算額から20%の増額を認める方向です。さらに金額を明示しない「事項要求」も可能とされています。

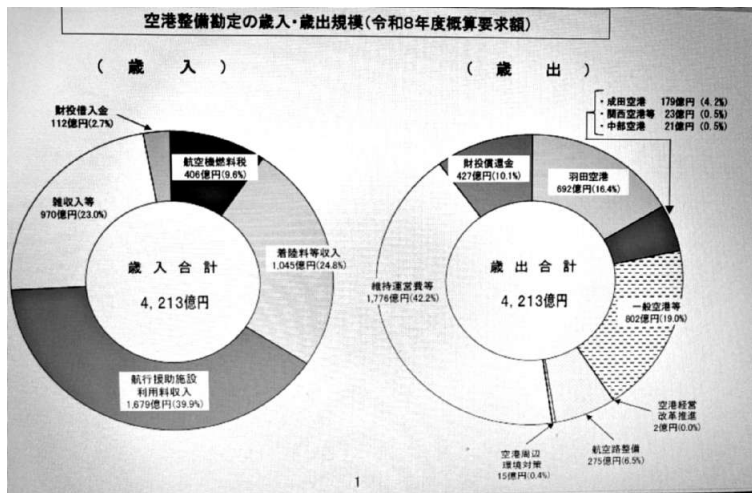
航空業界に直結する航

空会社ごとに「出しづらい」「積極的に提出しにくい雰囲気がある」との声があることや、提出後に返却されるケース、50項目にも及ぶ煩雑な説明などが指摘されました。提

さらに、現状の問題点に加え、感情労働によるストレスや過重労働のリスクを踏まえ、長く働きたいという人材確保のための勤務基準や乗務時間制限を設けるよう要望しました。

なっています。

また税制改正要望としては、国内路線に就航する航空機に係る課税標準（固定資産税の特例措置の延長（令和9年度まで）や、航空機に使用する部



2026年度航空局予算概算要求の内訳



羽田空港の管制塔

東京地裁

客室乗務員の賃金減額は無効



記者会見で説明するJCA木本委員長(中央)

ジェットスタージャパン(JJP)の客室乗務員らが「一方的に賃金を減額したのは違法だ」として、未払い賃金の支払いを求めている裁判で、東京地裁は9月11日、JJPの賃金変更は無効と判断し、原告15名に対し合計1212万の支払いを命じた。

原告は、JJPの客室乗務員やパイロットで組織される労働組合「ジェットスタークルーアソシエーション(JCA)」の組合員です。

JJPは2020年5月、客室乗務員の役職手当を定額から勤務日数に応じて支払うよう変更。

さらに21年4月には、基本給を時給制から固定給制に改め、従来の手当などは固定給に含まれていくとして不支給とする新たな賃金規定を導入しました。

JCAは導入に反対し、固定給引き上げなど修正を求めましたが、会社は応じず、制度を強行しました。

判決は「新たな賃金体系だと減額は最大で約10・83%、平均で6・10%と小さくなく、相応の不利益を受けている」「減額すべき必要性や内容の相当性は認められず、労働組合への説明も不十分なまま導入した」と認定

JJP賃金減額撤回裁判

JCA組合員が勝訴

8月に22名が追加提訴

しました。

今回の判決は、2024年12月の「組合役員に対する懲戒処分無効判決」、2025年4月の「休憩のない勤務は禁止判決」に続くもので、いずれの裁判でも会社は敗

JJP経営3度目の敗訴



訴しました。これにより、会社の施策が法的根拠を欠き、杜撰なものであることが改めて明らかになりました。

判決を受け、JCAは次のようにコメントしています。

「今回の判決は、会社が強行した新契約の賃金が日々暮らしてに直結する重大な不利益をもたらすことを認め、十分な説明や協議を欠いた経営姿勢が公正な職場文化を損なうことを明らかにしました。さらに、時代にそぐわない労務手法によって物言わせめ職場を構築しようとする姿勢は、それ自体が安全文化を揺るがすものです。本件は、懲戒・休憩判決に続く一連の司法判断として、会社の姿勢を厳しく問うものです。私たちはキャビンクルーの人權を守り、国際基準に沿った公正な文化と労務管理の確立を求め続けるとともに、会社がこれらの判決を真摯に受け止め、健全な労使関係の再構築に踏み出すことを強く望みます」。

なお、賃金裁判については8月に22名が追加提訴しており、今後の動向も注目されます。

記録づくめの訪日外客数 消費額も拡大



旅行者の手荷物も増加

シリーズ 航空と
インバウンド4000万人

10月26日から始まるウインタースケジュールでは、ANA・JALともに国際線を中心に増便が計画されています。国内線では冬季は北海道のインバウンド需要を見込み増便を予定されています。

しかし、空港現場では資格者や人員が不足しています。コロナ禍後に国交省は、「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」を設置し、グランドハンドリングの人員確保に向けた取り組みを進めてきました。その結果、「採用活動を行うことで一定の人員は確保が継続しているものの、業務過多や職場環境の不満などを理由として、一定数の退職が生じています」と述べています。現場労働者からも「空港の受け入れ環境の整備が課題になっていますが、控

人員・資格者確保に四苦八苦

訪日外客数1〜8月2800万人
消費額1〜6月4兆8000億円

日本政府観光局(JNTO)の発表によると、8月の訪日外客数は342万8000人となり、前年同月比16・9%増となりました。8月として過去最高だった2024年の293万3381人を49万人も上回り、同月としては過去最高を更新するとともに、同月として300万人を初めて超えました。1〜8月の累計は2838万3600人となりました。このべ

1人が続けば、9月末には累計で3000万人を超えることが見込まれます。

国別では台湾、スペインで単月過去最高を更新したほか、韓国や中国、米国など18市場で8月として過去最高を記録しました。こうした追い風を受け、訪日外国人旅行者の消費額も拡大しています。観光庁の調査によれば、訪日外国人旅行者の

消費額は、2025年4〜6月期の消費額は昨年度期比18%増の2兆5250億円。国別では中国が最も大きく5160億円、次いで米国3566億円、台湾2915億円、韓国2313億円、香港1358億円の順です。

1〜6月累計では4兆8053億円に達し、下半期も水準が続けば、年間9兆6000億円を超える見通しです。こう

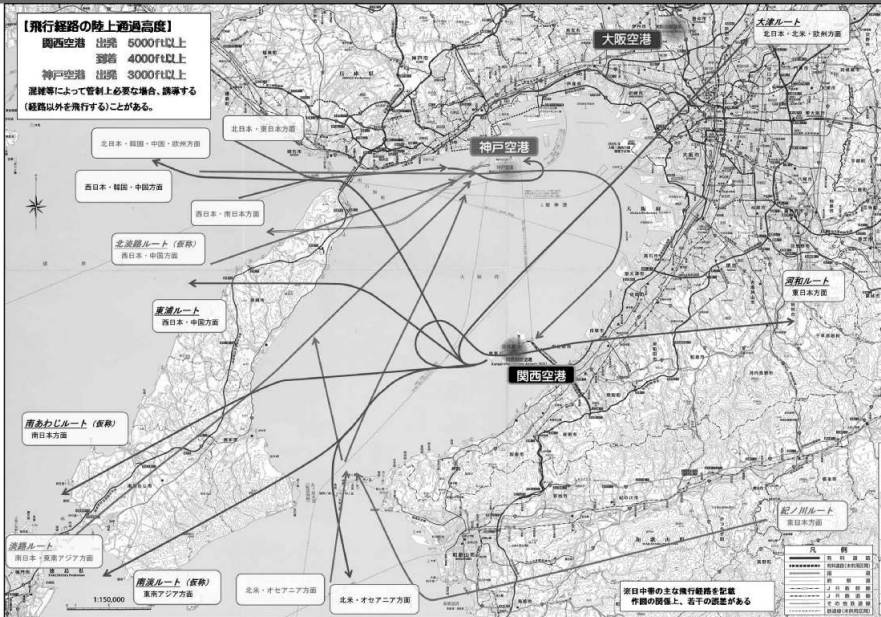
した訪日外国人旅行者の消費額は、観光業はもちろん、地域経済を支えている存在になっています。

一方で、日本人の海外旅行は円安や物価高の影響から回復が遅れています。8月の出国日本人数は、前年同月比で14・7%増の164万8300人でした。1〜8月累計で前年同月比14・2%増の946万282増加傾向にはありますが、コロナ禍前の2019年比ではまだ7割程度にとどまっています。本格的な回復には至っていません。

※前号で、「次号では外国人労働者をめぐる新たな課題を取り上げます」と予告しましたが、都合により11月号に変更します。

関西空域の飛行経路見直し(案)【南風時】

国土交通省



国交省資料より

管制官、追加業務で高まる業務負担

2025年3月20日、関西国際空港で新たな飛行経路の運用が始まりました。開始前から現場では安全面や効率面への懸念が指摘されていましたが、実際の運用開始とともに、それらの懸念は現実の問題として表面化しました。現在は現場の管制官の対応によって安全が保たれていますが、その

内容は、ぎりぎりの管制間隔設定やレーダー誘導等の業務量増加など、業務負担は大きく、不安が尽きない状況が続いております。業務負担を高めている要因の一つが、欧州や北海道など北方面に向かう出発経路です。滑走路06を使用し北東方向に離着陸する場合、関西空港を

関西空港 新経路運用で浮き彫りになった課題 安全面・効率面の懸念が現実化

一方、滑走路24を使用

において「新経路開始後、管制官の業務量は明らかに増えているのではないかと」の議員質問に対し、航空局長は「レーダー誘導が管制官の業務量増加に結びつくとは考えていない」と答弁しました。実際には、レーダー誘導には制約下での判断やそれを伝えるための通信、指示伝達後の動向監視などが伴い、現場では多くの追加作業が発生しています。この答弁からは、現場の負担や不安が十分に理解されていないことが浮き彫りとなりました。

こうした現場の苦勞にもかかわらず、5月21日の衆議院国土交通委員会

オーストラリア連邦地裁 カンタス航空の解雇は違法、87億円の罰金科す

8月19日、オーストラリア連邦裁判所は、新型コロナウイルス感染症のパンデミック中に180

0人以上の労働者を違法に解雇・外注したとして、カンタス航空に対し9000万豪ドル（87億3000万円、1豪ドル97円換算）の罰金を科す判決を下しました。

この判決は、ITF加盟組織であるオーストラリア運輸労働組合（TWWU）とその勇敢な組合員

ITFニュース

にとつて、5年間にわたる正義を求める闘いに終止符を打つものです。ITF民間航空部会長で米国客乗組合AFA-CWA委員長のサラ・ネルソン氏は、「本日の判決は、世界中の経営者にとつて厳しい警告です。労働者の権利を侵害して逃げお

「カンタス航空は、恥知らずにも違法に従業員を解雇し、外注しただけでなく、正義を求める彼らの闘いを信用できないようにしようとし、失敗しました。世界中の航空労働者はこの訴訟の展開を見守ってきました。今回の勝利は、世界中の強欲な企業と闘う私たちの励みとなります」。

「カンタス航空は、TWWUの力を避けるため、セ・パ両リーグの代表を決めるクライマックスシリーズが10月11日から始まります。一方、米国ではメジャーリーグのポストシーズンが9月末からスタートしました。特に先行して開幕したMLBでは、大谷翔平選手が所属するドジャースが、2年連続のワールドシリーズ制覇を果たせるか、大きな注目を集めています」。

筆者は、大のダグファンであり、当然ドジャースを応援しています。そのため、これからしばらくは仕事も手につかない日々が続きます。過日参加したある交流会でも、ドジャースと大谷の成績が気になり、負ける

くは仕事も手につかない日々が続きます。過日参加したある交流会でも、ドジャースと大谷の成績が気になり、負ける

人生最後のおやつ 生と死の境目の物語

ライオンのおやつ

小川 糸 著

「あやうすかたねえ、いつももらつてばかりですまねーなあ…」と連れ合いが電話で話す声の向こうから、新米はまだ先ですが、

ら、「米おぐつたから」との義姉からのうれしかったよりが届きました。あきたこまちの新米はまだ先ですが、

9月に入ると「新米入荷」の知らせがあらことと聞かれます。連れ合いは近所のスーパーを駆けまわり、3000円台の千葉産新米「ふさこがね」なるものを購入してきました。食欲の秋、なんでもおいしいことです。

食べ物に関する本を探そうと書店に足を運んだら、「お米の本」ではなく、「おやつに関する一冊に目が止まりました。肉食のライオンのおやつは何だろう

も美味しい秋、ビールも秋味に切り替えよう。家に帰れば秋の小ナスの一夜漬けが待ち構えています。海の幸では、形の良いサンマが安価で出回り、これもうれしいことです。

食べ物に関する本を探そうと書店に足を運んだら、「お米の本」ではなく、「おやつに関する一冊に目が止まりました。肉食のライオンのおやつは何だろう

か？そんなタイトルに気をひかれて手に取ったのは、「ライオンの家」という瀬戸内海にあるホスピスの物語でした。若くして余命1か月を告げられた女性が、そこでの暮らしを始めます。毎週日曜日には、入居者それぞれが希望する「人生最後のおやつ」が用意されます。すでに希望を残して亡くなった人もいます。主人公の女性は、なかなか希望するおやつを選べずにいます。

生と死のぎりぎりの境目で物語はどう進んでいくのでしょうか。読み終えて、健康で働ける日々を暮らした。初めて深く感じました。

くは仕事も手につかない日々が続きます。過日参加したある交流会でも、ドジャースと大谷の成績が気になり、負ける

と気分が落ち込んでしまふと話したところ、同じような思いを抱いている人が何人もいたことに驚かされました。

このコラムを書いている時点での大谷選手の成績は、ホームラン53号、ドジャースの地区優勝はまだ決まっています。が、おそらく優勝はできると思っています。ただし、厳しいポストシーズンを勝ち抜くには、リリーフ陣の踏ん張りも勝敗を大きく左右すると思われます。ぜひ最後まで全力で頑張ってください。