

労働条件は安全を支える基盤
大幅賃上げと労働環境を改善し安心・安全な職場を

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/

好業績の航空各社 利益は賃上げに



那覇空港国際線出発ロビー

2026 春闘

航空大手2社の2026年3月期第3四半期決算(4-12月)は好調で、ANAは売上1兆873億円、営業利益1807億円、経常利益1826億円、純利益1392億円。営業利益は通期計画の進捗率が9割に達しています。一方、JALは売上1兆5137億円、営業利益1548億円、EBIT1791億円、純利益1137億円。EBITは計画を上回り、過去最高を達成し

物価高騰に賃上げが追い付かず、実質賃金は4年連続マイナスが続いています。生活を守るための賃金引上げ、航空需要を支える人材確保、シニアを含めた働き方の見直しなどをめぐり、労働条件改善を求める労使交渉が本格化しています。航空運賃3月2日を内航の回答指定日(外航は3月31日)、16日を航空の山場として取り組めます。

時間短縮や働き方改善 NAFCCO 17000円賃上げ回答

ました。通期見直しは据え置いています。旅客需要は堅調で、計画超過も見込まれます。

は、賃上げや職場改善に加え、25年度期末一時金をめぐる交渉も重要な柱になります。

ANAでは昨年、好業績を受けて期末一時金の引き上げ方針が示されましたが、今年度は現時点(2月17日)で具体的な提示はありません。JALでは中間決算時に、計画超過時の対応について前向きな発言があったものの、具体的な協議には至っていません。今春闘

2025年の訪日外客が4268万3600人と、年間で4200万人を突破しました。2026年も引き続き国際線を中心に堅調な需要が見込まれていますが、台湾有事を巡る国会答弁を受け、中国が自国民に日本渡航の自粛を呼びかけた影響から、訪日外客の鈍化も予想されています。

人員増や資格者養成

こうした情勢のもとでの26春闘です。賃上げはもとより、時間短縮や勤務改善など働き方の見直しを含め、要求実現を目指します。

各労組の要求も具体化しています。全日空乗組(ACA)は、基本給や諸手当の引き上げ、指導層の手当拡充、MF7(77-787)の2機種乗務)をめぐる課題などを交渉課題としています。

ANA乗員組合(APU)は賃金引上げと職務手当の引き上げ、機種間の収入差、指導層手当を議題に掲げ、ANAウィングス乗組では昇給や職務手当を求めています。

JGSグループ各労組(日航労連(JU)日航乗員組合(CCU)日航ユニオン)はグループ社員の賃上げを統一要求とし、日航乗組(JFU)は15%の賃上げ、安全に関する要求、休日や乗務時間などの勤務改善を求めます。日本航空ユニオン(JLU)はベア2800円と諸手当の引き上げ、時間短縮や住宅・家族手当などの新設要求など。日本航空キャビンクルーユニオン(CCU)は10%の賃上げ、住宅手当・職責手当の新設、乗務手当引上げ、編成数増などの要求前進を目指します。

事業計画の成否は人材確保

JAS新労組(会社JASCO)では8500円の賃上げを求めます。NAFCCO労組ではベア3万円要求に対し1万7000円の回答が示されており、今後の焦点は諸要求になります。

大手2社は現中期計画の最終年度を迎え、業績目標を上回ることが現実視されています。これは現場一人ひとりの頑張りや努力に支えられた成果です。新たな事業計画の成否は人材確保にかかっています。賃金をはじめとする労働条件を引上げ、働き方の見直し、多様な働き方の実現に向け、ともに取り組みを強めていきたいと思います。

■主な記事から■

- ▶ 航空連、第45回航空政策セミナーを開催。経営分析や職種課題への提言報告 [2面]
 - ▶ 「シリーズ 40年ぶりの労基法改正」—労働時間規制をめぐる3つの論点 [2面]
 - ▶ JCUアンケートで浮かび上がる中堅・LCCのCAの厳しい生活・労働の現実 [3面]
 - ▶ ANA・JALの第3四半期決算を読み解く。1-3月も旅客需要は堅調に推移 [3面]
 - ▶ 安全会議だより：進む首都圏機能強化。効果上げるTSAT、上空の混雑緩和にも期待... [4面]
- 労働相談は航空連に
03-3742-3251
e-mail/honbu@kohkuren.org

誘導路

日本人には、どこか冷静なパランス感覚がある、そう思っていました。●昨年7月の参議院選挙で自民党は惨敗し、「日本は多党化の時代へ」と語られたのは、つい半年前のこと。ところが先の衆議院選挙では、日本初の女性首相となった高市早苗氏を擁する自民党が圧勝しました。●勝因はさまざまに分析されています。成蹊大学の伊藤昌晃教授は、「一種の社会現象」と捉え、その背景に「切り抜き職人」たちの存在を挙げます。高市首相がいかに苦勞し、努力を重ねてきたかを「感動のストーリー」に仕立て上げる。一方で、そこに政策の中身や論争はほとんど映りません。●リウマチの持病や家族の介護と向き合いながら、笑顔を絶やさない首相の姿。その断片はSNSのアルゴリズムに乗り、Kポップやダンス、音楽とともに拡散されていきます。理性的判断よりも「情動」による政治参加。そんな光景が浮かびます。●「保守対リベラル」から「新しいか、古いか」というイメージの競争へ。オールドな男性像に対し、女性であることやバイタリティーが「新しさ」を象徴する。その演出が支持へもつとも、情動や「集合的沸騰」に支えられた支持は、実際の政治の場で何が示されるのか、その実態こそ問われることとなります。



イメージ写真

労働時間規制めぐる3つの論点

シリーズ 40年ぶりの 労基法改正

前号で「労働基準法改正案が2026年通常国会への提出見送りが報じられました。これは改正の後退や中止を意味するものではありません。高市内閣の方針のもと、より大規模で包括的な改正を前倒しして実現するための仕切り直しと捉える

「労働基準法（以下、労

選挙結果受け前倒し懸念

「客室乗務員の勤務基準づくり」現状と今後の課題について」をテーマに報告しました。疲労リスク管理のための勤務基準づくりの進捗や、国交省検討会が公表した「中間とりまとめ」を紹介し、現場実態と乖離している

「客室乗務員の勤務基準づくり」現状と今後の課題について」をテーマに報告しました。疲労リスク管理のための勤務基準づくりの進捗や、国交省検討会が公表した「中間とりまとめ」を紹介し、現場実態と乖離している

「客室乗務員の勤務基準づくり」現状と今後の課題について」をテーマに報告しました。疲労リスク管理のための勤務基準づくりの進捗や、国交省検討会が公表した「中間とりまとめ」を紹介し、現場実態と乖離している

「客室乗務員の勤務基準づくり」現状と今後の課題について」をテーマに報告しました。疲労リスク管理のための勤務基準づくりの進捗や、国交省検討会が公表した「中間とりまとめ」を紹介し、現場実態と乖離している

空の安全・働き方へ提言

航空連

第45回航空政策セミナーを開催

決算の特徴や次期中期計画学ぶ

ハイブリット開催60名が参加



写真上：報告する平岩副議長
写真下：谷口幹事

航空連は2月7日、第45回航空政策セミナーをオンラインと会場参加を併用したハイブリットで開催しました。

セミナーでは、好業績を上げる航空各社の動向、ANAとJALの次期中期計画の特徴、さらには職種別報告として、客室乗務員の疲労管理基準づくりの課題、航空整備士に新たな資格制度、持続可能なグラハン（グラハン）に向けた課題について、背景や問題点、改善の方向性が提起されました。学費、報道関係者、航空労働者など60名が参加しました。

開会あいさつで熊耳（くまがみ）副議長は「次期中期計画や経営分析、

職種報告

CAの疲労管理基準 航空整備士の資格制度改正 持続可能なグラハンへ

5年決算を発表された米大手3社は、好調を維持する一方、アメリカン航空は予約販売戦略の失敗からの立て直しが課題とされました。ビック3と苦戦を強いられる中堅・LCCとの格差も拡大しています。

欧州大手3社（AF・KLM、ルフトハンザグループ、IAGグループ）は第3四半期（1-9月）までの決算を基に各グループの特徴を分析し、第4四半期も堅調としました。中東のエミレーツ航空は4年連続で過去最高益、キャセイ航空、シンガポール航空も堅調に推移。再生計画を終えたタイ国際航空の状況も報告されました。

国内では、ANAとJALの第3四半期決算、JTA・エアドゥ・ソラシドエア・スカイマークは中間決算を基に特徴を

整理しました。大手2社は国際線を中心に業績を伸ばし、ANAは第3四半期売上が過去最高。懸念された中国線の落ち込みも見られませんでした。JALは再上場後最高収益を達成し、国際線旅客が売上を牽引しました。通期見通しは据え置いています。

次期中期計画では、2029年3月の成田空港第3滑走路供用開始に伴う発着枠拡大をめぐる競争が焦点になります。JALは未発表ですが、ANAグループは「2026-2028年度ANAグループ中期経営戦略」と「ANAグループ価値創造ロードマップ2030」を公表し、成田空港の国際ハブ戦略や機材計画、業績目標などを説明しました。

職種報告では、まず平岩副議長（客室担当）が

「客室乗務員の勤務基準づくり」現状と今後の課題について」をテーマに報告しました。疲労リスク管理のための勤務基準づくりの進捗や、国交省検討会が公表した「中間とりまとめ」を紹介し、現場実態と乖離している

「客室乗務員の勤務基準づくり」現状と今後の課題について」をテーマに報告しました。疲労リスク管理のための勤務基準づくりの進捗や、国交省検討会が公表した「中間とりまとめ」を紹介し、現場実態と乖離している

基法）の労働時間規制は大きく3つの柱で構成されています。

第一は、労働時間と休日の原則（法定労働時間）です。法定労働時間は原則1日8時間、週40時間以内。休日は毎週1回、または4週4日以上と定められています。休憩は労働時間が6時間超で45分、8時間超で1時間以上を労働時間の途中に与えることが必要です。

第二は、時間外労働と

36協定です。法定労働時間を超える場合は労使で「36協定」を締結し、労働基準監督署へ届け出る必要があります。残業の上限は原則月45時間・年360時間。特別条項（臨時的な事情がある場合）として年720時間、時間外と休日労働の合計を月100時間未満、2ヶ月平均80時間以内、月45時間超は年6ヶ月までとされています。

第三は特例です。農業や管理監督者など一部職種は労働時間等の規定が適用除外となります。実態が伴わないのに残業代を支払わない「名ばかり

管理職」が問題化したことも記憶に新しいところ

使用者側（経団連など）は従来から規制緩和を求めており、高市首相の「労働時間規制の緩和の検討指示」を追い風に圧力を強めています。副業・兼業時の労働時間通算の見直し、割増賃金の廃止検討、労使合意による最長労働時間規制の拡大、事業場単位規制の本社一括化など論点は多岐にわたります。いずれも現場に直結する重大な課題です。

見直し審議では「労使コミュニケーション」が

重要論点とされています。労基法は労使自治を基礎とし、現場の実情を踏まえた合意を重視する仕組みだからです。しかし使用者側は、最低基準を下回る条件を認めるデロゲーション（適用除外）拡大の根拠としてこれを強調しています。

36協定により残業が可能なとなり、変形労働時間制や裁量労働制、高度プロフェッショナル制度も労使合意を前提に導入されます。良好な労使コミュニケーションが、制度導入の「パスポート」となる構図です。

しかし、現状でそれが

十分機能しているでしょうか。デロゲーションの条件として位置づける考え方は極めて危険であり、容認できません。過半数代表者選出の適正化や労働組合の役割強化など、労働者保護の強化が不可欠です。

航空連も参加する「雇用共同アクション」は厚生労働大臣と労働政策審議会に意見書を提出し、デロゲーションの容易化・拡大を強く危惧し、労働時間削減と労働者の権利保護の強化を求めています。

（この項つづく）

中堅・LCC、CAを取り巻く厳しい現実



2回目の調査では、組合員の職場の実態に基づき、質問に弁護士が答えられず、会社出席者が答える場面もありました。前

JCUスカイマーク支部では、昨年11月に会社が団体交渉を石巻・山中総合法律事務所に委任したため、以降の2回の交渉では、2名の弁護士が主なやりとりを担っています。

スカイマーク

3回目の春闘を迎える

JCU春闘アンケート

客室乗務員が企業の所属に関係なく一人でも加入できる労働組合、シャパンキャビンクルーユニオン（JCU）で、組合員が所属する会社との賃上げ等をめぐる春闘交渉が始まります。

不満1位「給与・賞与が少ない」

増加する転職希望

「非常に悪い」34%と約7割が悪いと回答し、貯蓄についても5割超が「できない・していない」と答えています。

春闘に向けて実施した職場アンケートには150件を超える回答が寄せられました。

ZIPAIR

「非常に悪い」34%と約7割が悪いと回答し、貯蓄についても5割超が「できない・していない」と答えています。

昨年春闘でパーティアム（宿泊旅費）の改善を実現したZIPでも、あらためて職場アンケートを実施し、三桁に近い回答が寄せられました。

評価制度に高まる不満 6割超が疑問視

規程に基づき同一業務を行う客室乗務員に、評価制度はなじまないとの

生活実態で当てはまるもの（複数回答）

項目	SKY	ZIP
自社の収入だけで自立生活している	22%	29%
自社の収入だけで自立+α	12%	18%
貯めた貯金を切り崩して生活	34%	37%
アルバイトや副業をしている(する予定)	32%	13%
親、親族の援助を受けている	26%	26%
パートナーの援助を受けている	19%	18%

*比率は回答数/回答者数

将来設計や不測の事態に備える貯蓄について

項目	SKY	ZIP
思い通りできている	3%	3%
思った金額より少ないがしている	43%	67%
していない・できない	54%	30%

転職について

項目	SKY		ZIP	
	2026	2025	2026	2025
考えている	78%	65%	60%	58%
考えていない	22%	35%	40%	42%

一般（SIG、CAI）など資格別にアンケートを行ったところ、とりわけ新人層の賃金水準の低さが浮き彫りになりました。CAIでZIPの収入のみで自立生活ができるなどの回答は16%にとどまり、30%が貯蓄を「していない・できない」と答えています。

ANA・JAL第3四半期も好業績

1-3月も堅調に推移 賃金や労働条件改善を

1月末から、ANAとJALをはじめとする航空会社の第3四半期決算が相次いで発表されています。大手2社は好業績を維持する一方、中堅航空会社は厳しい決算も予想されており、二極化の様相が鮮明です。

ANAグループの第3四半期決算（4-12月）は、売上高が前年同期比で1746億円増の1兆8773億円、営業利益は同95億円増の18007億円、純利益も同り億円増の1392億円となり

ました。営業利益の通期計画（2000億円）に対する進捗率は9割に達しており、順調な推移です。堅調な旅客需要に加え、NCA連結化が増収に寄与しました。

この流れが続けば、通期予想を上回る着地も視野に入ります。高収益の背景には、現場で支える一人一人の努力があります。好業績が続く今こそ、賃金や労働条件の改善を含む人的投資として、確実に還元していく姿勢が求められます。

JAL・ANAの第3四半期決算と通期予想

25年度	JAL		ANA		Q3	1-3月	通期見通
	4-6月	7-9月	Q2	10-12月			
売上高	4710	5128	9839	5298	15137	4633	19770
国内線	1342	1679	3021	1633	4654	1176	5830
国際線	1849	1828	3677	1979	5657	1493	7150
貨物郵便	436	473	909	527	1437	453	1890
LCC	263	243	506	231	739	511	1250
その他	774	854	1628	928	2650	1000	3650
営業費用	4354	4553	8908	4681	13589	4491	18080
営業利益	356	696	931	617	1548	142	1690
EBIT	455	642	1097	694	1791	209	2000
当期利益	270	405	676	460	1137	13	1150

25年度	JAL		ANA		Q3	1-3月	通期見通
	4-6月	7-9月	Q2	10-12月			
売上高	5487	6416	11904	6869	18773	6027	24800
国内線	1619	2049	3668	1971	5639	1671	7310
国際線	2062	1998	4061	2329	6390	1910	8300
貨物郵便	494	951	1446	1094	2540	975	3515
LCC	321	383	705	392	1097	413	1510
その他	991	1035	2024	1083	3107	1058	4165
営業費用	5119	5808	10927	6038	16966	5834	22800
営業利益	367	608	976	830	1807	193	2000
経常利益	359	102	951	874	1826	114	1940
当期利益	229	531	760	631	1392	58	1450

Q2=第2四半期（4-9月）、Q3=第3四半期（4-12月）
ANAとJALの四半期ごとの決算を基に編集部作成

