

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



＜ 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/

内航賃上げ12000円、手当増回答

2026 春闘



1日約1300回、飛行機が離発着する羽田空港

継続した賃上げへ前進 職場要求踏まえ環境改善も

物価高を上回る賃上げや継続的な賃上げの実施を求められる中で始まった26春闘。航空では、昨年実績を上回る賃上げや資格手当の引き上げ、職場要求の前進回答を引き出しています。しかし、回答対象が一部に限定され課題を残しています。これまでの回答状況を報告します。

中東情勢の緊迫化により、さらなる物価高が懸念されています。このようなかた賃上げ回答が

示されました。連合の第1回集計(3月23日)によると、回答があった1100組合の賃上げは定昇相当分を合わせた平均額は1万7687円(5・26%)で、前年度期比より141円減。中小52労組(6万人)の賃上げは1万4300円(5・09%)でした。また、全労連などの国民春闘共闘の第1回集計(3月13日)では、回答の単純平均は8646円(前

年同期比1147円増、引き上げ率3・14%となりました。非正規雇用の時給は単純平均47・8円増で、「賃上げの流れをつくる」ことができたとする一方で、「2020年以降の物価高騰を上回る賃上げに至っていない」と述べています。

さて航空です。航空大手2社は2025年3月期第3四半期決算(4-12月)で好調な業績を上げました。両社は2025年度を中期計画の最終5年度を中期計画の最終

みなさんこんにちは。私たちは、航空で働くパイロットや客室乗務員、整備士、グラウンドハンドリング、外国航空会社で働く従業員、産業航空など、様々な職種で働く仲間が集まる労働組合の団体「航空労組連絡会(略称:航空連)」です。

航空業界は、年間4200万人を超えた訪日外国人旅行者に見られるように、国際旅客需要に支えられ、大手航空会社では好業績が相次いでいます。一方で、多くの現場では人材確保が大きな課題になっており、賃金上げや働き方の見直しなど、労働環境の改善も進められています。

■主な記事から■

- ▶「シリーズ・40年ぶりの労基法改正」：労働時間「緩和を求める層が多い」って本当なの。厚労省が調査したら、労働時間増やしたい1割…………… 2面
- ▶国内航空のあり方会議、規制の見直し検討か…………… 2面
- ▶<続報> 団体交渉を歪めるSKY代理人の不誠実対応。JCUがSKYに改善を申し入れ…………… 3面
- ▶ANAとJALの新経営計画を読み解く…………… 3面
- ▶安全会議だより:安全を支える「余裕」は確保されているか。整備現場から見える課題…………… 4面

労働相談は航空連に
03-3742-3251
e-mail/honbu@kohkuren.org

ANA同様のベア回答(シニア12000円)と指導層対象の手当引き上げが回答されました。

日本航空では、ベア1万2000円(シニア含む)の回答に加えて、共通項目として、①特定目的積立休暇制度の取得条件の拡充、②赴任に係る

制限が厳まり、減便や運休も生じています。田安や燃油費高騰も重なり、航空が平和と安定の上で成り立つ産業であること、を改めて示しています。

航空は人や文化、経済を結ぶ「平和産業」です。戦争や武力衝突は人命を

制限が厳まり、減便や運休も生じています。田安や燃油費高騰も重なり、航空が平和と安定の上で成り立つ産業であること、を改めて示しています。

航空は人や文化、経済を結ぶ「平和産業」です。戦争や武力衝突は人命を

2面に続く

航空で働くみなさん 組合に加入しよう!

ことは、暮らしを守るとともに、業界の持続的発展にも重要です。

一方、世界情勢も大きな影響を与えています。ロシアのウクライナ侵攻に加え、アメリカとイスラエルによるイランへの軍事攻撃により航空路の

奮闘だけでなく、人の往来を分断し、安全運航や交流にも影響を及ぼします。求められるのは対立の拡大でなく対話による解決であり、一日も早い停戦と平和の回復です。

さて、新たなスタートを切ったみなさんも、こ

頼りになるのが労働組合です。働く者の権利やルールに関する知識と経験をもち、問題解決に取り組んできました。元朝日新聞論説委員の竹信三恵子さんは「一介の社員が働く権利や働き方のルールを知らずに会社に立ち

な、人事権を持つ管理職が組合加入に干渉することは法律で禁じられており、複数組合がある場合も加入先は自由に決めることができます。

安心して働き続けられる職場をつくるために、その第一歩として、労働組合への加入をぜひ検討してください。

誘導路

韓国のしたたかさが見えた気がしました。「BTS」の復帰公演が無料開催だったとは、誰が思いついたのか。一方で、その経済効果は大きく、今後の世界ツアーにつなげていくように、日本公演は4月に予定されています。●野球の国別対抗戦のWBSCが終わり、BTSの復帰公演までの間にあったのが日米首脳会談です。

ホワイトハウスに到着した高市首相は、車を降りると一直線にトランプ大統領のもとへ向かい、「抱きつき外交」と呼んでいるようです。結果について政府は安堵しているようですが、国際的な評価はあまり芳しくないとも言われています。●国民の一人としては、トランプ大統領の機嫌を損ねないために、あそこまでする必要があったのか疑問が残ります。とはいえ、憲法9条の改善を目指す首相が、9条を盾にトランプ氏の要求をかわしたのは、どこか皮肉な結果でもあります。●法の支配や力による現状変更をめぐる議論を日本は重ねてきました。現在、国際的な司法機関でもある国際司法機関(ICC)と国際刑事裁判所(ICC)のトップに日本人が就いています。●法の支配の番人を送りだす国として、法を尊重し、力による現状変更は認めない。その姿勢が、いま改めて問われています。



すべての労働者に影響する労基法改正。羽田空港新整備場

JGS、有期時給1676円に

一時金 JAL ANA ともに業績連動型提案 ユナイテッド航空、3年協定を提案

1面から続く

職種別では、特定資格者手当(テータサイエンティスト)3万円が新設され、整備マイスター手当増額(G1:5万円、G2:3万円、G3:1万円)、運航乗務員役職手当一律5万円増、客室乗務員では組合要求を反映した機内サービス見直しや近距離国際線の一部を口帰りからスライ乗務に変更が回答されました。JTAでは、ヘア12000円、一時金については、JAL同様の内容が提案されました。定着と育成が課題とな

各社の賃上げ回答

JAL	ベア12,000円
JTA	ベア12,000円
JAC	ベア12,000円
HAC	ベア12,000円
ANA	ベア1.16%+10,000円
ANAウイングス	ベア12,000円
JGS	ベア12,000円 時給76円増
JASCO	ベア7,500円
NAFCO	ベア17,000円
ユナイテッド航空	ベア8000円+5000円*

ユナイテッド航空は3年協定を提案。27年度1万円+5000円、28年度12500円+5000円。*インフレ手当

積立休暇制度の適用基準の変更・追加、④永年勤続制度の見直しも回答されました。一時金については、JAL同様の内容が提案されました。特に有期社員の時給引き上げは、昨年大幅引き上げに続き、羽田・成田での時給額は1676円と労組要求の1700円に迫る水準となりました。

JASCO(労組JAS新労組)の賃上げ回答は7500円となり、昨年度を下回りましたが、期

課題残す時短・休日増・勤務改善

く方々のお声を踏まえ、裁量労働制の見直し、副業・兼業に当たつての健康確保措置の導入、テレワークなど柔軟な働き方の拡大に向けた検討を進めます」と述べました。労働法制の緩和を進める際には、「緩和を求められる層が多い」といった論法がしばしば用いられます。しかし、過労死が社

では、労働者や企業は本場に労働時間の緩和を求めているのでしょうか。厚生労働省が実施した労働時間に関する総点検では、「労働時間を増やしたい」と回答した人は全体の1割にとどまることが明らかになりました。

国内航空のあり方に関する有識者会議の報告書によると、労働者の回答は「労働時間を増やしたい」は約10.5%、「このままで良い」とする企業からは「労働者の健康を考えると上限を増やしたい」と思わない」との声が、増やしたい」とする企業からは「業務の性質などが理由として示されました。

今後の議論では、コロナ禍で講じられてきた支援策の終了を見据え、国内線ネットワーク維持に向けた具体的支援の在り方や、出資規制・競争促進策の見直しなどが検討課題になっています。

シリーズ
**40年ぶりの
労基法改正**

厚労省が調査したら 労働時間増やしたい1割

トと、企業327社のヒヤリングによると、労働者の回答は「労働時間を増やしたい」は約10.5%、「このままで良い」とする企業からは「労働者の健康を考えると上限を増やしたい」と思わない」との声が、増やしたい」とする企業からは「業務の性質などが理由として示されました。

国内航空のあり方に関する有識者会議の報告書によると、労働者の回答は「労働時間を増やしたい」は約10.5%、「このままで良い」とする企業からは「労働者の健康を考えると上限を増やしたい」と思わない」との声が、増やしたい」とする企業からは「業務の性質などが理由として示されました。

規制の見直し検討か

国内航空のあり方に関する有識者会議

国内航空のあり方に関する有識者会議の報告書によると、労働者の回答は「労働時間を増やしたい」は約10.5%、「このままで良い」とする企業からは「労働者の健康を考えると上限を増やしたい」と思わない」との声が、増やしたい」とする企業からは「業務の性質などが理由として示されました。

今後の議論では、コロナ禍で講じられてきた支援策の終了を見据え、国内線ネットワーク維持に向けた具体的支援の在り方や、出資規制・競争促進策の見直しなどが検討課題になっています。

今後の議論では、コロナ禍で講じられてきた支援策の終了を見据え、国内線ネットワーク維持に向けた具体的支援の在り方や、出資規制・競争促進策の見直しなどが検討課題になっています。

今後の議論では、コロナ禍で講じられてきた支援策の終了を見据え、国内線ネットワーク維持に向けた具体的支援の在り方や、出資規制・競争促進策の見直しなどが検討課題になっています。

団交を歪めるSKY 代理人の不誠実対応



JCU 交渉軽視許されない SKYに改善を申入れ

客室乗務員なら一人でも加入できる労働組合として活動するジャパンキヤビンクルーユニオン(JCU)は、2025年春闘から組合員が所属する航空会社との交渉を本格化させ、2026春闘では賃上げや職場環境の改善に向けた取り組みを強めています。すでにスカイマーク(SKY)とシップエア(SIP)に対し要求書を提出しています。今回は前号に続き、スカイマークとの団体交渉の様子を紹介しましょう。

スカイマークでは、昨年12月以降、団体交渉には会社代理人として石寄・山中法律事務所の前弁護士が出席しています。しかし、A弁護士による大声での威圧的な発言や、

相手の発言を遮る場面が頻りにみられることから、JCUは3月23日、スカイマークに対し、改善を求める申し入れを行いました。

3月11日の団体交渉では、前回交渉において「持ち帰り、次回に回答する」とされた事項について回答を求めましたが、会社側は「今回は要求趣旨の説明の団体交渉であり、回答準備をしていない」と応じました。その後のやり取りの中で、A弁護士は大声で発言を重ね、組合側の発言の言葉尻をとらえた指摘や、発言を遮る場面が多くみられました。

あると言わざるを得ません。また、乗客アンケートが客室乗務員評価につながる議論では、A弁護士自身がアンケートの不正確さに関する疑念を述べたことを受け、組合側が「(組合員が)評価がマイナスでお給料も下がります」と言われたらどう

か」と問いかけました。これに対しA弁護士は、「逆に勘違いしてプラスの人もいるので、そこはもうしようがない」と発言しました。

組合側が、これは会社の見解かを再確認したところ、「アンケートの性質上、そういった勘違いだとかミスはあり得るということで、『しようがない』と言った」と説明を変えました。このような対応からは、真摯に交渉に向き合う姿勢を見出すことは難しく、不信感を抱かざるを得ません。

対話を壊す代理人の言動を問う

JCUは、「本来、団体交渉は、相互の意見を交わし、理解を深めながらより良い職場を実現していく場であり、それは会社の発展にも資するものです。しかし、このような対応は理解の促進にはつながらず、必要ない対立を招きかねない」として、会社代理人弁護士の対応を厳しく指摘しています。

このような対応は、組合側を萎縮させ、議論の円滑な進行を妨げるものであり、極めて不誠実であると言わざるを得ません。また、乗客アンケートが客室乗務員評価につながる議論では、A弁護士自身がアンケートの不正確さに関する疑念を述べたことを受け、組合側が「(組合員が)評価がマイナスでお給料も下がります」と言われたらどう

ANAとJALの新経営計画を読み解く



ANA 規模拡大へ積極投資

JAL 航空と非航空の両輪

ANAグループに続き、JALグループも新たな経営計画を発表しました。両社の計画の特徴を独自の視点で整理します。

■ANAグループ

「2026-2028年度ANA中期経営戦略」の副題は「2030年のさらなる高みに向け」です。同時に発表された「ANAグループ価値創造ロードマップ2030」によると、2025年度比で1.3倍に拡大します。特に、成田空港の第3滑走路の供用開始による発着枠の拡大を「最大の成長機会」と位置付けています。国内線については、需給調整や効率化を進め収益性の向上を図るとしています。

設備投資は、航空機やDXなどに過去最大規模となる約2.7兆円を投じ、供給拡大・デジタル化・競争力強化を同時に進める計画です。

規模拡大に向け積極投資を進める計画です。全体として、規模拡大に向けた積極投資の色彩が強い内容となっています。

現場への視点は十分か

「JALグループ経営ビジョン2035」は、従来の5カ年計画の枠を超え、10年後の「JAL

人材不足と安全リスク

懸念される現場負担

両社の計画の特徴を整理しましたが、現場の視点から見ると、国際線や新規事業強化など成長を前面に出した戦略の一方で、それを支える人材確保や職場環境への具体的な言及が十分とは言えない点です。

今後、業務量の増加や生産性向上の名のもとで、現場への過度の負担がかかることが強く懸念

されます。とりわけ、安全確保と定時制の両立が求められる航空業界において、人員不足や過重労働は重大なリスクにつながります。

成長戦略の実現は、現場で働く労働者の安全と安心があつてこそ成り立つものです。今後も現場目線にたった継続的な検証と発信が求められます。

のありたい姿」に向けた道筋を描いたとしています。航空業界はイベントリスクの影響を受けやすいことから、具体的な計画は毎年ロードマップとして更新されていくとみられます。

内容を見ると、2030年の目標として国際線と国際貨物を2025年度対比で1.3倍に拡大する一方、国内線は現状維持としています。その一方で、マイル・金融・地域事業などの非航空分野を拡大するとしており、非航空事業の強化を明確に打ち出しているのが特徴です。

今後の成長は「航空と非航空」の両輪で進めていく方針が示されたといえます。設備投資については、2026年度から27年度は年3700億円、28年度から30年度は年4500億円、5年間で2兆9000億円を計画しています。

安全会議だより 202

安全を支える「余裕」は確保されているか

整備現場から見える課題

近年、航空業界で重要な課題として、「定時性と安全の両立」が挙げられます。今回は、これを整備の観点から考えてみます。



整備作業中のA350。羽田空港

航空機を効率的に運航するため、可能な限り折り返し時間を短縮することが恒常化しており、整備部門の現場では、限られた時間の中で確実に安全を担保することが求められています。しかし、機材繰りやダイヤ設定に余裕が乏しい場合、現場には時間的なプレッシャーが生じやすくなります。さらに、特定便が運航調整の「緩衝役」となる運用が続いた場合や、不具合発生によるスタン

バイ機の逼迫は、整備部門をはじめ、運航や空港業務など各部門に大きな影響を及ぼします。航空需要が急回復したコロナ禍以降、こうした状況は数年にわたり恒常化している現状は、航空運送事業を支える現場全体の負担を高めており、安全確保の観点からも課題となっています。

こうした課題を解決するための手法として、整備部門では「機材運用の余裕度」「グラウンドタイムの設定」さらには「予備機体制のあり方」や「予備品の確保」などを挙げています。こうした声に対して、日本航空が実施したエアバスA350-900の国内線運航をめぐ

る対応を紹介しましょう。

昨年、新千歳発羽田行き最終便で遅延が常態化したことから、運航体制や機材運用の余裕度について社内議論が進められました。国内線の便間ダイヤの見直しを検討された結果、ブロックタイムの見直しやDGT+α(※1)の確保、A350機の終日スタンバイ化などの施策が実行されました。これにより運航の安定化に一定の効果が見られ、特に終日スタンバイ機の確保は、遅延や不具合対応において有効活用されています。

航空の安全は理念として掲げることは容易ですが、それを具現化するためには、十分なグラウンドタイムや予備機体制といった「余裕」を確保するなどの対策が必要不可欠

です。こうした具体的な運用体制を確立することで、整備部門ではヒューマンエラーの予防が可能となり、運航の安定化へとつながります。

一方で、世界的な航空需要の高まりを受けた予備品不足により、主基地での部品交換が十分に行えず、MEL(※2)を適用して出発せざるを得ない状況は依然として続いています。このような現場の実情を踏まえ、航空会社として可能な範囲で安全と定時性を両立させる体制づくりを進めていくことが、現在の航空業界にとって重要な点と云えます。

(※1) DGT: Depature Ground Time、出発までに地上で確保されている作業時間

(※2) MEL: Minimum Equipment List、運用許容基準(不具合に対して、安全な運航が実施できる範囲で、その航空機を運航に供し得るかの判断の準拠となる)

国際運輸労働(ITF)は3月2日、米国とイスラエルによるイスラエルへの軍事攻撃に対し、「すべての当事者に対して、国際法を尊重し、民間船舶を保護し、緊張緩和に向けた迅速な措置を講じるよう強く求める」との声明を発表しました。

緊張緩和へ迅速な措置を



ITFホームページより

ITFニュース

米国とイスラエルによるイスラエル攻撃に対しITFが声明

同月16日は、「湾岸諸国および中東の空港に対する攻撃が直ちに停止されない限り、さらに多くの民間航空労働者の命が失われる可能性がある」

「民間航空インフラへの攻撃は国際法の重大な違反であり、既に民間航空労働者や乗客が負傷している」と指摘しています。さらに、「この地域の航空業界の労働者は現在、極めて大きなプレッシャーと危険にさらされながら、重要な業務を維持するために24時間体制で働いており、地域全体で足止めされている乗客の安全な帰還を確保するための避難便の手配なども行っています。ITFは、極めて危険で不確実な状況下で職務を遂行し続ける加盟組合および地域の航空業界の労働者と全面的に連携し、改めてすべての当事者に対し、国際法を尊重し、戦争の

即時終結と外交的解決への回帰を追求するよう求めます」と述べています。ITF民間航空部門のサラ・ネルソン議長は、「私たちは、この地域の航空業界で働く人々と共に空港の運営を維持し、乗客を支援し、非常に困難な状況下でも安全なフライトを継続できるように尽力しています。彼らのプロ意識と勇気は人々の安全を守っていますが、彼らの献身的な姿勢には、最高水準の安全対策が伴わなければならない。政府は、航空業界で働く人々と乗客が危険にさらされることが決しないよう、万全を期さなければなりません」

紛争の影響は、戦場をはるかに超えて広がっています。世界中の航空業界の労働者は、航空会社が急速に変化する安全保障上の脅威、空域の閉鎖、フライトルートの変更、さらには大規模な運航の混乱に対応する中で、その連鎖的影響に対処しています。長距離飛行や勤務時間の延長に直面する乗務員から、複雑な運航変更を管理する地上職員や航空管制官まで、航空業界全体の労働者がこの危機の重荷を背負っています。

ITFはその傘下の民間航空労働組合は、空港、航空機、そして航空従事者といった重要な民間インフラが、決して軍事行動の標的になってはならないと一致して求めています。

また、先日発表された令和8年の地価公示によると、商業地の上昇率が

旅の高揚感と人との出会い温かさ

スーツケースの半分は

近藤 史恵 著



ものすごい値上げラッシュです。コンビニのおにぎりから食用油、インスタントコーヒー、日々の食材まで次々に値上がりし、あ

し、ガソリン価格が一晩で30円以上上がるなど、不安は広がるばかりです。これからどうなるか—そんな思いで本屋をのぞいていたとき、本書が目にとまりました。

見た瞬間、私も数十年前に愛用していた青いスーツケースを思い出しました。本書は平成27年に単行本が刊行された作品で、当時は円高で航空運賃も比較的手頃で、庶民でもパリ旅行が身近に感じられた時代でした。何より、世界がいまより穏やかであったことを思わずにはいられません。

高かったのが千歳市でした。政府主導による最先端半導体工場の建設が進む中、同市では働く人の確保をめぐる動きも一段と活発化しているようです。ラピダス関連の募集要項を見ると、職種によって差はあるものの、新人でも30万円〜39万円とされていました。

読書のススメ

9つの物語は、ニューヨーク、香港、アブダビ、パリ、ドイツへと舞

台を移しながら、「幸運の青いスーツケース」とともに展開していきます。ページをめぐるたびに、旅の高揚感と人との出会いの温かさが伝わってきます。さあ、どんな物語が待っているのでしょうか。現実を目を閉せば、日中関係の緊張は続き、国際情勢は不安定さを増しています。だからこそ、平和の大切さを改めて感じています。私たちが安心して旅を楽しみ、日々の暮らしを豊かにしていくためにも、平和であることがないよりの前提です。本書は、そのことを静かに思い起こさせてくれる一冊です。

けいこむ

先日、北海道千歳市在住で航空会社の整備士をしている知人と話す機会がありました。彼によると、「千歳市内では、あちこちでホテルやマンションの建設が進んでいる」とのことです。

千歳市では、先端半導体の国産化を目指すラピダスの工場が新千歳空港に隣接して建設されており、昨年4月に試作ライン稼働、2027年の量産開始に向け準備が進められています。

また、先日発表された令和8年の地価公示によると、商業地の上昇率が