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/

4年連続賃上げの流れ外航・産業航空へ

内航労組

春闘から夏闘へ
一時金と積み残し課題の前進を

2026春闘は後半戦に入り、先行組の各労組では一定の区切りをつけ、夏期一時金や積み残し課題の前進をめざす夏闘へと交渉の軸が移りつつあります。ここでは、後半戦の闘いの中心になる外航労組や産業航空労組の状況について報告します。

物価高騰を上回る賃上げと、継続的な賃上げの流れをつくることが求められた2026春闘では、航空では4年連続の有額回答、3年連続で1万円以上の賃上げを獲得しました。この成果を、これから交渉が本格化する外航労組や産業航空労組の賃上げにつなげていくことが重要です。

外航労組では、3年ぶりの春闘交渉となったユナイテッド航空労組において、単年度要求に対し、3年協定案〈2026年度10000円+インフレ手当5000円、27年度10500円+インフレ手当5000円、28年度12500円+インフレ手当5000円〉が示されました。再回答では整備資格者手当の大幅な引き上げが回答されています。一時金は年間6カ月が回答されています。

ブリティッシュエアウエイズ労組（BA）では、再回答含めベア3%（定昇含め5%）の回答が示され、一時金は地上職で年間6カ月（地上）、客乗職で4カ月の回答が示されています。ノースウエスト航空労組（NW労組。会社はデルタ航空）では複数年協定に基づき、2026年度の賃上げは定昇1ステップ、ベア2%が確定しています。

その他の外航労組も交渉は始まっていますが、中東情勢の影響や本国を含めた協議となるため、回答までに時間を要することが見込まれます。また、2025年の好業績を背景に、欧米航空会社では利益還元としてのプロフィットシェアの支給も明らかになっています。

夏期一時金や春闘未解決課題、新たな職場要求の前進をめざす夏期交渉は、内航労組を中心に5月中旬頃から本格化する見通しです。4月30日には全日空と日本航空の2025年度決算が発表され、あわせて期末一金も確定する見込みです。

成田空港の拡張や国際線の増加が見込まれるなか、人材確保・定着・育成が課題となっているグランドハンドリングでも取り組みが進められています。GHU（JGS労組、JGS大阪労組、JGS九州労組）では、5月中旬に夏闘要求を決め、JAS新労組では夏期一時金2・9カ月を要求し、交渉に臨んでいます。

また、春闘で積み残しとなった労働時間の短縮や休日増、勤務改善についても、引き続き重要課題として取り組む必要があります。

中東情勢の緊迫化により、さらなる物価高騰も懸念されています。こうしたなかで、一時金が生活を支える重要性は一段と高まっており、水準の引き上げへの期待は一層強まっています。

引き続き、「労働条件は安全の支える基盤」を合言葉に夏闘を力強く取り組んでいきましょう。

2026 春・夏闘

さらなる物価高懸念
一時金は生活給

全日空では、2026年度一時金について夏2・1カ月、冬2・1カ月が提案されており、期末一金については利益目標確定後に提示される見通しです。一方、日本航空では夏2カ月、冬2ヵ月とし、通期EBITが1800億円を達成した場合に2カ月とする業績連動型の一時金が提案されています。これらの水準引き上げに向けた交渉が今後の焦点となります。

記者会見するＪＣＡ木本委員長（右）。３月31日、厚生労働省

東京高裁

ジェットスター休憩裁判
調停が成立し和解
休憩や客室清掃をめぐる訴訟

ジェットスター・ジャパンの労働組合「ジェットスタークルーアソシエーション」（JCA）の組合員らが、客室乗務員の休憩できない勤務の是正を求めていた裁判は、3月24日、東京高裁で調停が成立し、和解となりました。

調停では、会社が休憩の確保や客室清掃に関する具体的な制度改善を約束し、経営トップが労使協調の姿勢を明確に示しました。JCAは、これらの取り組みを実効性あるものとして現場に定着させるため、社内の運用体制のさらなる改善を求めていくとしています。

ジェットスターの客室乗務員（CA）は、短時間の便間で機内清掃等の業務を行うため、労働基準法の例外規定である「休憩時間に相当する時間」を確保できないとして、JCA組合員35名が東京地裁に提訴。

2025年4月の東京地裁判決は、休憩時間のない勤務は人格権侵害で、安全配慮義務違反に当たると認定。会社に対し、休憩や休憩に相当する時間のない勤務を禁じました。これを不服として、会社が控訴していました。

2面に続く

■主な記事から■

▶「シリーズ・40年ぶりの労基法改正」：裁量労働制拡大の危険性 “定額働かせ放題” …… 2面
▶「国内航空のあり方に関する有識者会議」が最終まとめに向け論点整理…… 2面
▶JCU、賃上げ労働環境改善に向け各社と団体交渉…… 3面
▶労組要求実現。定航協が持ち込み手荷物ガイドライン策定… 3面
▶国交省、モバイルバッテリーの持ち込み厳格化…… 3面
▶安全会議だより：増加する航空需要へ対応。変わる福岡の航空管制・運用体制…… 4面

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

誘導路

障害のある人にとって住みやすい街は、健常者にとっても住みやすい街であることは間違いないでしょう●今年に入り、朝の通勤時に、筆者の最寄り駅から電車に乗る際、視覚障害のある方と一緒になることがあります。ある日、帰宅の際に一緒になり、同じ方向に歩き始めたので、「同じ方向なのでつかまってください」と声を掛けました●それまで考えたことはありませんでしたが、駅から進行方向にはすぐに2つの信号機があり、車の通りも多いため、「視覚障害者が渡るには苦労するだろう」と感じました●過日、所用で北海道の千歳市に行ってきました。JR千歳駅で電車を降り、駅からホテルまでの幾つかの交差点で気づいたのは、視覚障害者のための「音響式信号機」がすべての交差点に設置されていたことです●筆者の住む市は人口70万人を超える政令都市ですが、音響式信号機をほとんど見かけることがありません。この違いに驚くと同時に考えさせられました●女性が働きやすければ男性にとっても働きやすいとよく言われます。子育てや介護は多くの働き手が経験することであり、働き方の見直しも進められてきました●住みやすい街づくりと働きやすい労働環境の見直しの実現に向け継続した取り組みを。

客室清掃の外部委託

連続乗務手当の支給
連続乗務の上限設定

ジェットスター休憩裁判

1面から続く

今回の調停の主な内容は、次の3点です。

①客室清掃の外部委託（1連続勤務日に4区間以上の連続乗務に従事した場合、便間の客室清掃を外部事業者に委託する。例外的にCAに行わせる場合は手当を支給）。

②連続乗務手当の新設（1連続勤務日に4区間以上の連続乗務に従事した場合、が1区間あたり500円の手当を支給する）。

③4区間以上の連続乗務の上限設定（各月3回を上限とし、それを超える場合は各客室乗務員から事前の個別同意を得なければ従事させない。2日連続で4区間以上の連続乗務を指定しない）。

調停を受け、JCAは制度の実効性を高めるために、社内運用の透明性と公正性の確保が不可欠であると指摘しています。あわせて、昇格・昇給の判断基準や人事評価、ヒューマンエラー報告後の業務外し、勤務の公平性、ハラスメントなど、引き続き解決すべき課題を挙げています。

また、乗客と乗務員の安全確保の観点から、航空安全の基盤である「公正な文化（Just Culture）」の回復の必要性も提起しました。

JCAが申し立てた不当労働行為事件では、千葉県労働委員会が不当労働行為を認定。会社は中央労働委員会に再審査を申し立てていましたが、その後会社は取り下げ、命令を履行しています。

記者会見でJCAの木本委員は、「調停が成立したことは大きな前進と評価している。調べた限りでは、他社でも同様の課題が確認されている」と述べました。また、「4レグ勤務の制限に関して実効ある制度運用になるか不安視する声も職場にはある。よりよい制度運用になるよう会社に労使協議を申し入れた」と語りました。

なお、ジェットスター・ジャパンでは、客室乗務員の賃金をめぐる裁判も係争中です。地裁で敗訴した会社は東京高裁に控訴していますが、和解案を提示しており、次回裁判での動向が注目されます。

成田空港を拠点に
運航するジェットスタージャパン

実効性確保へ社内改革の焦点

国内航空のあり方有識者会議
最終まとめに向け論点整理

国交省が設置した「国内航空のあり方に関する有識者会議」は4月14日、第5回会合を開催しました。円安や海外物価の高騰、人件費の増加などにより国内線の事業環境が厳しさを増すなか、国内航空ネットワークや航空サービスのあり方を検討するもので、今回の会合では最終とりまとめに向けた論点整理の骨子案が示されました。

会議の冒頭、宮澤航空局長は、中東情勢の緊迫化により航空業界が影響を受けている現状に触れたうえで、「こうした状況下においても、国民生活を支える交通手段としてネットワークを維持し、利用者利便を確保しなければならない」と強調しました。また、「各社がリスクに備え、平時より安定的な経営基盤を確立しておくことが必要」と述べ、「国内航空の構造改革は待ったなし。業界は、この会議の議論の成果を見据えたアクションの準備もお願いしたい」と求めました。

さらに、ネットワークや運賃の変化について、利用者にわかりやすく説明責任を果たす必要性にも言及しました。

骨子案では、現状認識として、2000年の航空法改正による規制緩和や新規参入の促進により、航空ネットワークの拡大や旅客サービス水準の向上が進み、マイル・ポイント事業など付加価値の提供も含め、利用者の選択肢と利便性が向上した結果、国内航空産業の発展につながったと評価しています。

一方、足元の現状については、コロナ禍で落ち込んだ需要は回復したものの、高単価層のビジネス需要は減少傾向にあり、

JCU 賃上げ労働環境改善に向け各社と交渉

ZIP 賃上げ12000円回答
昨年と同水準の昇給検討 SKY

客室乗務員が企業の枠を超えて一人でも加入できる労働組合・ジャパンキャビンクルーユニオン（JCU）は、複数社との春闘交渉が取り組まれています。

ZIPAIRは4月1日、スカイマーク（SKY）は4月3日に会社回答が提示され、現在も回答内容をめぐる団体交渉が継続しています。

■ZIPAIR

ベースアップは12000円の回答となりました。諸要求では、通勤手当が片道100円増、早朝深夜時間帯調整手当（タクシー利用や前泊費用に充当）は2000円増となりました。有給病欠（シックリーブ）要求に対しては、全員に特定目的積立休暇が5日間付与され、今後の採用者についても正社員発令時に5日間付与されることになりました。

昨年は海外の物価高を背景に、アンケートにはパーディアム（宿泊日当）への不満の声が多く寄せられ、改善につながりました。今年は、通勤費の不足に加え、インバウンド需要拡大によるホテル代の高騰を受け、交通費関連の引き上げを求める声が数多く寄せられました。今回の回答は、こうした職場実態を反映したアンケートの力が発揮された結果と言えます。

また、過酷な勤務パターンや、生理休暇（無給）がほとんど取得されていない実態を踏まえ、多くの外国航空会社で導入されているシックリーブ制度を要求（年間12日間）しました。結果として、特定目的積立休暇という形ではあるものの、全員に5日間を付与させたことは一歩前進です。

労働組合が職場の声を集め、交渉を重ねることで、着実に改善させて行けることが示されました。こうした取り組みをさらに広げるため、JCUはZIPAIRにおいてLINE公式アカウントを開設しました。アンケート回収数の向上と組合員拡大につなげていきます。

離陸するスカイマーク機。羽田空港

■スカイマーク

ベースアップについては具体的な回答は示されていませんが、「昨年と同水準の昇給ができるよう検討を進めている」との回答にとどまっています。

乗務手当40時間分の賃金加算や、乗務手当のブロックタイム保障については「検討事項」としつつも、現在進行中の人事制度改革の中で「複数年を掛けて検討」とされ、実質的に先送りとなっています。

また、夏・冬各2カ月の一時金要求に対しては、25年末から利益連動ルールの見直しが行われ一定の水準が確保されたものの、「要求水準を固定的に設定するのは困難」とし、「経営状況等を踏まえ都度適切に判断」との姿勢です。

春闘アンケートでは、賃金への不満が85%に達し、約8割が転職を考えると回答しています。こうした深刻な実態に対し、会社が危機感を持っているのか疑問が残ります。

回答は昇給に関する考え方は示したものの、ベースアップについては「経営状況や物価動向、人事評価を勘案して賃金改定行う仕組みなので、画一的なベースアップには応じられない」としています。組合は、基本給の底上げがなければ初任給は低いままとなり、既存社員との関係でも矛盾が生じると主張しました。実際、会社は昨年9月、2026年採用予定者の基本給アップとともに、2025年入社社員の基本給も引き上げることを通知しており、組合の指摘した通りの事態となっています。

SKYの賃金規程には「物価上昇に対応した賃金表変更」が明記されているにもかかわらず、同様の回答が3年続いています。会社自らが矛盾を抱えている中、今年こそベースアップの実現をめざし、交渉を強化していきます。

機内持ち込み手荷物
定航協、統一ガイドライン策定

定期航空協会（国内の定期航空会社19社加盟）は3月25日、機内持ち込み手荷物に関する業界統一ガイドラインを取りまとめ、公表しました。4月1日より適用が開始されています。

同協会はガイドライン策定の背景について、「旅客のスムーズな搭乗と定時運航の実現」に加え、「手荷物の落下等に伴うお客様の受傷リスクを低減し、機内のさらなる安全性向上にも寄与する」としています。

ガイドラインの主な内容は以下のとおりです。※②・④は新しいルール、①・③は従来からのルール

①持ち込み個数について〈機内にお持ち込みいただけるのは、身の回り品1個＋手荷物1個の合計2個まで。〉②身の回り品のサイズ【新設】〈ハンドバックやショルダーバッグ等の身の回り品は、前の座席の下に収納できる大きさの範囲内。〉③手荷物のサイズおよび重さ〈詳細なサイズ規定および重さは、ご利用になる各航空会社の規定による。（サイズにはハンド・キャスター・車輪等を含みます。また、重さは手荷物と身の回り品の総重量）。〉④その他の留意事項【新設】〈上記①～③の条件に加え、機内ではお客様ご自身で上の棚に収納できるサイズ・重さの手荷物とする。〉

これまで現場では、大きな手荷物の持ち込みや、保安検査場通過後に購入した土産品などにより、座席上の収納棚に収まり切れないケースが多発し、その対応に客室乗務員が苦慮する状況が日常的に発生していました。今回の統一ガイドラインの策定は、こうした問題の改善につながることが期待されています。

一方で、さらなる対応の必要性も指摘されています。JALでは、4月17日に開催された社長出席の経営協議会において、日本航空キャビンクルーユニオン（CCU）が、大きい手荷物の機内持ち込みが多い路線の洗い出しや、受託手荷物の利用に関する旅客への周知・啓蒙、保安検査後に購入された大量の土産品の持ち込みへの対応などについて、具体的な対策の検討を求めました。

機内持込み手荷物の問題は、労働組合として長年取り組んできた重要な課題です。今回のガイドラインは定時性の確保が主たる目的とはいえ、経営側が業界を上げて取り組むということでは、歴史的な転機を迎えています。実態の改善が進み、安全性の向上に寄与するよう、航空連として今後も注視していきます。

モバイルバッテリー
持ち込み厳格化
持ち込み2個・充電しないなど
3項目を新たに追加

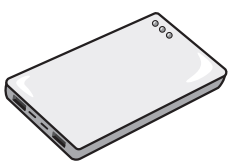
国土交通省は、モバイルバッテリーに対するリスクの低減を目的として、国際基準の緊急改訂を受け、機内持ち込み個数の制限や充電の制限など、モバイルバッテリーの取り扱いを変更しました。新たなルールは4月24日から適用となります。

国交省では、国際民間航空機関（ICAO）が定める国際基準に基づき、もモバイルバッテリーを航空輸送する際の安全基準を定めており、預け入れ荷物にモバイルバッテリーを入れることを禁止しているほか、モバイルバッテリーの個数・容量を制限しています。

国交省によると、全世界的な航空機内でのリチウム電池に関する火災発生の増加に伴い、リスク管理の必要性が高まっており、ICAOにおいて対応が検討されていました。その結果、モバイルバッテリーに対するリスクの低減を目的として、ICAOが定める国際基準の緊急改定案がICAO理事会にて審議され、3月27日（現地時間）に承認、即日適用されました。

従来のルールに追加されるモバイルバッテリーの機内持ち込みの新たなルールは、①機内持ち込みモバイルバッテリーは2個（160Wh以下に限る）まで。②機内においてモバイルバッテリーへの充電をしないこと。③機内においてモバイルバッテリーから他の電子機器への充電をしないことの3点が追加されました。

従来のルールは、①モバイルバッテリーを預入（受託）手荷物に入れない。②ワット時定格量160Whまで。③端子に絶縁テープを貼るなどショートしないように個々に保護する。④座席上の収納棚に収納せず、手元に保管する。



安全会議だより 203

増加する航空需要へ対応
変わる福岡の航空管制・運用体制

風かおる季節となり、博多の街では山笠を待つ空気が感じられる頃となりました。

福岡空港では、2024年12月に空港事務所庁舎の移転と新管制塔での業務が開始され、2025年3月には2本目の滑走路が供用開始されるなど、アジアの玄関口として更なる飛躍が期待されています。増加する航空需要へ対応するため、その後もさまざまな計画が進められています。今回は、そんな福岡空港事務所の取り組みをご紹介します。

対空センター運用室

■管制の職場

2025年12月、北部九州ターミナル空域の統合により、熊本・長崎の両進入管制区が福岡進入管制区に統合されました。これにより、一つの大きな進入管制区が誕生しました。

あわせて「長崎アプローチ」「熊本アプローチ」のコールサインは「福岡アプローチ」に変更され、進入管制業務およびターミナル・レーダー業務の提供時間も統一されました。

この空域統合は、複数空港の離着陸を一体的に管制処理することで、管制処理能力の向上と航空交通の利便性向上を図ることが主な目的です。なお、この取り組みは現在も進行中で、2026年10月には大分進入管制区の統合も予定されています。

■運用の職場

2025年1月の組織改編により、福岡FSC（Flight Service Center）から南日本の対空援助業務を統括的に管轄する「福岡対空センター」が発足しました。将来的には、北日本を管轄する新千歳対空センター、中日本を管轄する大阪対空センターとあわせた3センター体制となる予定です。

対空センターでは、離着陸に必要な情報を無線電話で提供しています。情報圏が設定されている空港や、飛行場管制業務が提供される空港の一部時間帯において、「レディオ」のコールサインにより飛行場対空援助業務を実施し、航空機の運航をサポートしています。

また、飛行中の航空機に対して気象情報などを提供する広域対空援助業務も行っています。

その担当範囲は、福岡FSCの7空港（対馬・福江・壱岐・北九州・長崎・大村・佐賀）と広域4サイト（岩国・清水・三郡山・福江）に加え、2026年4月には那覇FSCから7空港（奄美・下地島・久米島・与那国・多良間・南大東・北大東）と広域2サイト（宮古・八重岳）が移行し、計14空港・広域6サイトとなります。

さらに今後は、鹿児島FSCの6空港（種子島・屋久島・徳之島・与論島・喜界島・沖永良部）と広域2サイト（加世田・奄美）の集約も予定されており、最終的には20空港・広域8サイトを担う、日本最大の対空センターとなる予定です。

■航空保安無線施設

航空保安無線施設についても、福岡空港内の福岡システム運用管理センターにおいて、九州ブロックを一元的に管理し、効果的かつ効率的な運用が行われています。

今後、福岡空港事務所にとどまらず、業務実施体制の統廃合など、航空行政のさまざまな変革が見込まれています。航空安全会議として、過度な効率化によって安全が脅かされることのないよう、引き続き注視していきます。

『一度は福岡へ来てみんしゃい！みなさまのご支援、感謝しとーよ!!』

ITFニュース

Lufthansa City Airlines:
Jetzt mit Tarif und deutlichen Gehaltssteigerungen

Nach monatelangen Verhandlungen erzielt ver.di bei Lufthansa City Airlines den ersten Tarifabschluss für Cockpit- und Kabinenpersonal. Die Beschäftigten profitieren von Gehaltssteigerungen von bis zu 36 Prozent sowie spürbaren Verbesserungen bei Arbeitsbedingungen und Mitbestimmung.

Bei der Lufthansa ist noch Luft nach oben
Lufthansa-Beschäftigte wollen mit ver.di unter besseren Bedingungen fliegen

ヴェルディのホームページより

ドイツのヴェルディ月額200ユーロ増獲得

中東情勢が緊迫化するなかにあっても、雇用を守り、労働条件引き上げを目指す労働組合の取り組みが続けられています。

ドイツで航空労働者を組織し、国際運輸労連（ITF）に加盟するver.di（ヴェルディ）は、地上職およびルフトハンザ航空傘下の航空会社乗務員の賃金交渉において、大きな成果を上げました。

まず、ルフトハンザ航空の地上職員約2万人（地上スタッフは、チェックインから技術・メンテナンス、貨物、物流、地上スタッフにとって大きな懸念となっていたアウトソーシングについても、8年間の禁止が盛り込まれました。

また、ヴェルディは2023年に設立されたルフトハンザ・シティ航空の操縦士および客室乗務員を対象に、初の団体協約を締結しました。交渉は2026年1月に開始され、50項目以上にわたる多様な要求が掲げられました。賃金に加え、労働時間、勤務スケジュール、社会保障などが主要な焦点となりました。

交渉にあたったヴェルディの執行委員長は、「従業員は最大35%の賃上げに加え、労働条件の大幅な改善と共同決定権の獲得という恩恵を受けることになる」と述べています。さらに、「新設航空会社であっても、従業員が組織化すれば、団体交渉協定と公正な労働条件を実現できることを示している」と語りました。

便利さの裏で進む「依存」とその影響
スマホ脳

アンデシュ・ハンセン著　久山葉子［訳］

最近、自治体から「生活応援」としての補助が出されました。東京都や居住区では生活応援事業として「東京応援ポイント」が付与されるとのことで、夫婦で悪戦苦闘しながら申請し、ようやくポイントを受け取ることができました。改めて、スマートフォンがなければ生活が成り立たない時代であることを実感します。私自身、朝から夜までスマホが手放せず、「これはスマホ依存症ではないか」と思い、本書を手に取りました。

本書は出版から5年が経っていますが、巻末で指摘されている「3年後、5年後はもっとひどくなる」という予測は、まさに現実のものとなっています。大人も子ども、さらには幼い子どもまでもがスマホに囲まれ、家族旅行に出かけても、親子がそれぞれ無言でスマホの画面に向かう光景は、もはや珍しくありません。

本書は、第1章「人類はスマホなしで歴史を作ってきた」に始まり、第3章「スマホは私たちへの最新のドラッグである」、第7章「バカになっていく子どもたち」など、刺激的なテーマで読者に問題提起を行います。一方で、第8章では「運動というスマートな対抗策」も示されており、単なる警鐘にとどまらない内容となっています。

印象的なのは、IT業界のトップたちが自らの子どもにはスマホを与えないという指摘です。

スマホとどう向き合うか。本書は、その問いを私たち一人ひとりに静かに、しかし鋭く投げかけてきます。

読書のススメ

けしごむ

青森や北海道では、ゴールデンウィークごろに桜が見ごろを迎えますが、今年はだいぶ早いようです。調べてみたら、札幌では4月20日ごろに開花し、稚内や釧路は5月4日ごろの開花が予想されています。これも温暖化の影響なのでしょうか。

関東では新緑の季節を迎え、気分も爽快です。山口草堂の俳句にある「目に青葉山ほととぎす初鰹」とはよくいったものです。初ガツオも美味しいですが、秋に食べる戻りガツオは脂ものり旨さも格別です。

最寄り駅の駅舎の軒下には、毎年ツバメがやってきて巣を作ります。新たな巣づくりもあれば、毎年同じ巣を使っているようにも思います。

ツバメは冬になると日本を離れ、フィリピンやインドネシアなどの温暖な地域で越冬するようです。こうした地域は、ツバメが必要とする甲虫が豊富なので、越冬に適しているようです。ですが、近年は九州地方で越冬するツバメも観察されているとのことです。

季節の巡りも、鳥の行き先も少しずつ変わっているようで、人間の方が追いついていないのかもしれません。せめて初ガツオぐらいは、旬を逃さず味わいたいものです。