

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 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/

ANA JAL 第1四半期は増収減益



燃油費増加が収益を圧迫 現場は通年で繁忙状態

2025年度決算で好業績を上げた航空大手2社の2026年度第1四半期決算は、増収となったものの、中東情勢の緊迫化によるエネルギー価格の上昇に伴い、燃油費などの費用が大幅に増加し、減益となりました。引き続き国際線を中心に旺盛な旅客需要が予想されていますが、お盆期間は供給量を絞っています。9月後半には5連休もあり、旅客需要は堅調に推移することが予想されています。ANAとJALの第1四半期決算の特徴と今後の見通しを考察します。

まず、両社の第1四半期決算（表参照）です。
ANAの収入は6727億円（前年同期比1240億円増）、営業費用は6519億円（同1400億円増）、営業利益は207億円（同160億円減）、純利益は194億円（同35億円減）でした。一方、JALの収入は5237億円（前年同期比526億円増）、営業費用は5168億円（同813億円増）、EBITは127億円（同328億円減）、純利益は53億円（同217億円減）となりました。

この結果を受け、ANAグループの芝田CEOは社員向けメッセージで、新たに導入した旅客システムの対応で負担をかけていることを陳謝し

たうえで、「第1四半期決算は、国際旅客の着実な取込みと、国際貨物におけるNCAとの協働効果などにより、売上は過去最高を更新し、費用については当初計画より低減することができた」と説明しています。さらに、「アイベックスエアラインズとの包括的業務提携により、社会インフラの維持と、国内線事業の収益向上の両立を図る」と述べています。

一方、JALグループの鳥取社長はCEOメッセージで、「第1四半期の業績は、売上収益は5237億円となり、過去最高収益を達成しました。EBITは、急激な燃油市況の高騰と継続する円安基調の中でも、国際旅客などの高い収益力

の鳥取社長はCEOメッセージで、「第1四半期の業績は、売上収益は5237億円となり、過去最高収益を達成しました。EBITは、急激な燃油市況の高騰と継続する円安基調の中でも、国際旅客などの高い収益力

7月から9月の第2四半期は、一年でもっとも旅客需要が高い夏期繁忙期であり、航空会社にと

安全と労働環境改善怠るな

つては最大の稼ぎ時です。両社のお盆期間（8月7日～16日）の実績をみると、国内線では旅客数の減少率が提供座席率の減少率を下回りました。台風13号の影響で欠航が相次いだほか、昨年は関西万博という特需があったことも影響しています。国際線については、ハワイ便は過去最多を記録するなど、路線によっては好調を維持しています。9月後半には5連休もあり、収益を押し上げあげることが期待されます。

2026年上半期の訪日外客数の累計は2108万人で、この流れが下

両社は、旅客需要の堅調さと価格上昇により増収となっているものの、

このように、両社の運航は現場労働者の過重な負担のうえに成り立っている側面があります。数字上の成果に目を奪われるのではなく、安全と労働環境の改善を最優先に据えることが、今後の持続的な成長に不可欠といえます。

- 主な記事から■
- ▶組合要求が作業環境の改善へ。JGS、羽田の現場にハウストレーラーを配備……………

2面
- ▶欧米大手航空会社の第2四半期決算を読む。燃油費高騰に揺れる米航空大手……………

2面
- ▶ETF、EASA事務局長と労働者の視点から航空安全の優先課題を協議……………

3面
- ▶ANAAS、定年を65歳に延長提案。注目される労使協議…

3面
- ▶安全会議だより：熊本地震発生時の熊本空港の状況と現場対応を報告……………

4面
- 労働相談は航空連に
- 03-3742-3251
- e-mail/honbu@kohkuren.org

とから、5月以降は燃油は燃油費になります。ANAの燃油費（燃料税金）は前年同期比86%増の1875億円、JALは58%増の1488億円となりました。旅客による増収分を燃油費の増加分がほぼ吸収してしまったこととなります。中東危機により原油が高騰したこ

現場に目を向ければ、人員や資格者不足を背景に、通年で繁忙状態が続いています。

日本政府観光局（JNTO）によると、7月の訪日外国人旅行者数は344万2100人で、7月としては過去最高を記録し、1月から7月までの累計は2452万7200人となりました。ANAは公表していませんが、JALは国際線旅客の60%が海外発としています。インバウンド需要の拡大が、国際線旅客の収益性を高める要因となっています。

我が国は大雨による災害を多く経験してきましたが、8月13日夕から14日未明にかけて千葉県を襲った記録的な豪雨は、多くの被害をもたらしました。報道によると、道路冠水により車両の浸水や水没が相次ぎ、車に閉じ込められ亡くなる事例も相次ぎました。道路上に放置された車両は2500台超。異常気象は様々な形で私たちの生活に影響を及ぼしています。異常気象への備えが、これまで以上に必要です。さて、9月以降は世界各国で重要な選挙が目白押しです。9月はロシアで下院選挙が行われ、10月はイスラエルで総選挙が予定されています。11月には米国で中間選挙が予定されています。また、10月にはブラジルで大統領選挙も予定されています。特に軍事衝突により、エネルギー価格や物価の上昇に市民らは不満を募らせ、指導者は支持率を低下させています。いずれの選挙も、民主主義をめぐむ状況や紛争を抱える国の国政選挙だけに、その結果は軍事衝突の行方にも影響し、エネルギー価格や世界経済に与える影響も大きくなります。イスラエルのネタニヤフ首相は自身の汚職をめぐる裁判を抱え、トランプ大統領にいたっては、結果次第では弾劾される可能性があります。さて、我が国は今後どう動くのでしょうか。

米航空大手 3 社の2026年第 2 四半期決算

(単位：百万ドル)

デルタ航空	2025/ 4-6	2026/ 4-6	2025/ 1-6	2026/ 1-6
営業収入合計	16,648	19,757	30,688	35,611
営業利益	2,102	1,864	2,671	2,365
純利益	2,130	1,604	2,370	1,315

アメリカン航空	2025/ 4-6	2026/ 4-6	2025/ 1-6	2026/ 1-6
営業収入合計	14,392	16,735	26,943	30,647
営業損益	1,135	446	864	405
純損益	599	71	126	▲311

ユナイテッド航空	2025/ 4-6	2026/ 4-6	2025/ 1-6	2026/ 1-6
営業収入合計	15,236	17,672	28,448	32,280
営業損益	1,325	1,096	1,932	2,093
純損益	973	805	1,361	1,504

欧米大手航空
第2四半期決算 ①

欧米の大手航空会社で、2026年第2四半期決算の発表が相次いでいます。中東情勢の影響による燃油費の増加が業績への影響を及ぼすことが懸念されるなか、各社は供給調整やさまざまな販売戦略などにより、費用増の抑制に努めています。航空運がまとめた資料をもとに、その特徴を2回に分けて報告します。1回目は米国の大手航空会社です。

航空業界で、規模の大きさが競争力を左右する重要な要素となります。アメリカン航空、デルタ航空、ユナイテッド航空、サウスウエスト航空の「米国ビッグ4」も、中東発のエネルギーショックの影響を受け、今後の運航計画などを調整しています。ジェット燃料価格高騰は各社の利益を圧迫し、夏の航空需要ピークを迎えるなか、運航便数の削減や運賃の値上げを余儀なくされる可能性もあります。値上げ後の運賃を消費者がどこまで受け入れるのか、今後の動向が注目されます。

一方、燃料価格の高騰は、LCCなど小規模航空会社により大きな負担となり、厳しい経営環境に置かれています。

初予想の利益20%増加を据え置いています。

第2四半期(4-6月)としては過去最高の収益となりましたが、燃油費の高騰により営業利益は前年比11%減となりました。収入の内訳では、国内線の単位収益が前年比12%増、国際線は同8%増となり、プレミアム関連収益は前年比17%増加しました。今後については、第3四半期は供給量の緩やか拡大に伴い、収益は前年比10%台の伸びとし、通期については年

初予想の利益20%増加を据え置いています。

第2四半期(4-6月)の利益は市場予想を上回る利益を上げました。燃油費の増加分は運賃に転嫁し、第2四半期は約半分を回収し、第3四半期は80-90%、第4四半期は100%回収できる見込みです。

第2四半期(4-6月)の売上高は前年比16・3%増となり、四半期としては過去最高を記録しました。グローバルネットワークの拡大やプレミアム収入拡大などが寄与し、国内線・国際線ともに前年比で大幅に増加しました。一方、燃油費の増加は、運賃の引き上げなどを行っていますが約50%の相殺にとどまり、第3四半期も前年比17%増加を見込みおり、通期利益見通しを下方修正しています。

燃油費高騰に揺れる米航空大手

JGS トレーラーハウスを羽田に配備



導入されたトレーラーハウス

夏の炎天下での長時間作業時の休憩場所の確保や、急な雷雨時の避難場所の確保は、ランプで働く現場作業者には切実な問題です。こうした職場の要求を実現するため、JGS労組は「トレーラーハウスの配備」を会社に要求してきました。今

台が設置され、6名程度が休養できます。ポータブル冷蔵庫や充電設備を備えているほか、エアコンも完備されています。夏の熱中症対策はもとより、急な雷雨の際の避難場所としても活用できます。今後の導入数は明らかに becoming していますが、会社はトライアルの実施状況により来年度以降、10台程度を導入との考えを示しています。

グランドハンドリングの現場では、出発の遅延や到着便の早着など、さまざまな理由で作業が予定通り進まず、連続作業になることも日常的にあります。そのため、一度控室を出ると3〜4時間戻れないことも珍しくありません。長時間の作業

が期待されています。

空港業務の人材確保に向けて国交省が設置した「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」の中間とりまとめでも、労働環境の改善に取り組むことが打ち出されています。福岡空港などでは、GSE車両の共用

化や供用控室の設置も進められました。トレーラーハウスの配備も、現場で働く人の安全と労働環境を改善する取り組みとして注目されます。

JGS労組は、「これまででは作業環境の改善や従業員を守るための施策が十分とは言えない状況があった。トレーラーハウスはまだトライアル段階だが、台数を増やして作業環境の改善につなげたい。必要とする空港があれば、配備できるよう働きかけたい」と話しています。

成時期について「遅くとも30年代前半できる限り早期に」と、政府目標を事実上先送りしました。今回の答申について朝日新聞は、「今年度は増加幅が抑えられたことで、最低賃金1500円に向けたベースは鈍化した。仮に4・9%が今後も続いた場合、単純計算で達成は32年度になる」と報じています。

答申では、各都道府県の引き上げ額の目安について、Aランク54円、Bランク56円、Cランク56円としました。都道府県の経済事情に応じ、全都道府県をABCの3ランク(表参照)に分けて目安を提示しました。

以後は、各地方最低審議会がこの答申を参考に審議し、答申を行います。その後、各都道府県労働局長が地域別最低賃金額を決定し、10月以降、順次適用されます。

目安どおりに各都道府県で引き上げが行われた場合、全国加重平均は1176円となります。しかし、労働者・労働組合が求めている全国一律1500円以上には遠く及ばず、地域間格差も残されたままです。全労連によると、標準的な暮らしを送るための最低生計費調査では、年収330万円程度、時給換算では1800-1900円が必要と試算されています。

食料品や生活用品の値上げが相次ぐなか、今回の引き上げでは十分とはいえません。仮に東京で週40時間働いた場合、時給1280円では月額約22万円、年収約266万円程度にとどまります。

一方、政府目標の時給1500円が全国一律の最低賃金となれば、週40時間・月174時間働くとも月額26万1000円、年収31万3200円となります。これがすべての労働者に保障される下限となれば、生活の底上げにつながることは間違いなしです。

最低賃金55円増、昨年を下回る

厚生労働省で最低賃金の引上げ目安額を検討する中央最低賃金審議会は7月28日、2026年度の最低賃金について、全

国加重平均で55円(4・9%)引き上げ、時給176円とする目安を答申しました。昨年の引き上げ額63円を下回る結果

となりました。

従来の政府目標は「2020年代に1500円」でしたが、高市政権になり、1500円の達

成は32年度になる」と報じています。

答申では、各都道府県の引き上げ額の目安につ

都道府県別最低賃金額			
	都道府県	25年度(円)	26年度引上げ目安
Aランク	東京都	1226	54
	神奈川県	1225	
	埼玉県	1141	
	千葉県	1140	
	愛知県	1140	
	大阪府	1177	
	北海道	1075	
	宮城県	1038	
	福島県	1033	
	群馬県	1063	
Bランク	栃木県	1068	56
	茨城県	1074	
	新潟県	1050	
	石川県	1054	
	福井県	1053	
	富山県	1062	
	長野県	1061	
	山梨県	1052	
	静岡県	1097	
	三重県	1087	
	滋賀県	1080	
	岐阜県	1065	
	奈良県	1051	
	京都府	1122	
	兵庫県	1116	
	和歌山県	1045	
	岡山県	1047	
	山口県	1043	
	広島県	1085	
Cランク	福岡県	1057	56
	香川県	1036	
	島根県	1033	
	徳島県	1046	
	愛媛県	1033	
	青森県	1029	
	秋田県	1031	
	山形県	1032	
	岩手県	1031	
	鳥取県	1030	
	大分県	1035	
	高知県	1023	
	佐賀県	1030	
	長崎県	1031	
	熊本県	1034	
	宮崎県	1023	
	鹿児島県	1026	
	沖縄県	1023	
	全国平均	1121	1176

ETF、EASA事務局長と会談



ITFニュース

労働者の視点から航空安全の優先課題を協議

国際運輸労連（ITF）の欧州組織である欧州労連（ETF）の航空部門ニュースに、7月3日「ETF、EASA事務局長と会談し、労働者の視点から航空安全の優先事項協議」と題する記事が掲載されました。その要旨を紹介いたします。

民間航空部門の指導部および事務局は先般、欧州連合航空安全機関（EASA）のフロリアン・ギルメット事務局長および上級幹部らと年次ハイレベル会合を行い、欧州全域の運輸労働者に影響を及ぼす航空安全上の主要な課題について協議しました。

ETFは、航空管制、航空会社、整備、地上支援業務（グラウンドハンドリング）、空港など、航空部門のあらゆる分野の労働者を代表しています。会談では、現場の航空専門職が持つ実践的な知見を示すとともに、航空安全の向上における労働者の不可欠な役割を強調しました。

会談の様様を伝えるITF。ホームページより

航空安全を支えるうえで、労働者の専門知識は重要な役割を果たします。航空従事者は日々の業務を通じてリスクを特定し、安全上の懸念を報告するとともに、欧州の航空を世界でも最も安全な水準に維持するための規則を実践しています。そのため、欧州の航空関連法規や技術規則を策定する際には、現場で働く労働者の経験や知識を反映させることが不可欠です。

ETFは、EASAのガバナンス体制や技術的な組織への参加を通じて、同機関の活動に積極的に貢献しています。EASAにおける業界の最高諮問機関である「ステークホルダー諮問委員会（SAB）」にも2つの議席を有しています。今回の会合では、分野横断的な規制事項のほか、航空乗務員、航空交通管理（ATM）、グラウンドハンドリングなど、航空全体にわたるさまざまな安全問題について議論しました。

議論の第一は、水平的な優先順位です。ETFは、EASA基本規制と「単一欧州空域（SES）」の枠組みの変更に伴う安全規制の弱体化を懸念し、安全監視の実施方法を分断したりすることに警鐘を鳴らしました。また、協議を回避する口実として軍事移動を利用することについても懸念を示しました。安全性、透明性、そして労働者の専門知識は、EUの航空安全の枠組みに提案されている変更の中心に位置づけ、守られなければならないとしています。

第2は、航空乗務員（客室乗務員およびパイロット）に関して、国境を越えた監督体制です。ETFは、国境を越えた事業を展開する航空会社に対し、どのような監督体制を構築するべきかについて問題提起しました。航空会社が複雑な国境を越えた事業モデルを展開するなかでは、強力で一貫性のある監督体制が特に重要になります。

ETFは、EASAが最近実施した調査についても歓迎しています。

第3は、地上業務（グラウンドハンドリング）です。ETFは、EASAの規制対象範囲が最近拡大されたことを歓迎するとともに、この分野における安全関連規則の策定と導入を支持する意向を表明しました。また、一連の地域セミナーを通じて、加盟組織や労働者に対して、これらの規則やその適用について理解を深めるとともに、地上における安全基準を向上させるための機会についても周知していく方針です。

ANAAS、定年を65歳に延長提案



航空機から貨物を降ろすANAAS作業者

60歳以降の基本給4割減 年収は一時金含め約70%

全空は2025年9月、2027年4月導入に向け、定年年齢を現行の60歳から65歳に引き上げることを労働組合に提案しました。グループ会社にも影響を与えることから、その行方が注目されています。

8月10日、ANAの羽田空港の空港運営会社であるANAエアポートサービス（ANAAS）でも、65歳定年制を導入することから明らかになりました。導入時期はANAと同じ2027年4月とし、年内に労使協議会を開催して、制度の詳細を労働組合と確認していくとしています。

会社は提案の背景として、人手不足の深刻化や賃上げの流れ、年金支給開始年齢の引き上げ、高齢化の進展などを挙げています。制度概要をみると、定年年齢は65歳到達月となり、雇用形態は正社員となります。60歳以降のシニア社員については処遇を見直し、年収水準を59歳時点の平均70%として再設計します。

基本給については、現行のベース給の賃金カーブ減額を廃止し、40歳時点の年齢給を59歳まで維持します。60歳以降の基本給は、59歳時の60%を基準に、専門性ランクや人事評価による「給与係数」を乗じて決定します。そのため、プラス評価とならなければ、基本給は59歳時の60%の水準にとどまります。一時金は59歳以下と同水準とされ、年収では59歳時点の平均70%となっていますが、評価によっては5割から9割程度と幅があるようです。

同一労働同一賃金 注目される労使協議

今回の制度の問題となるのは、60歳以降の賃金水準です。同一労働同一賃金の原則からみても、同じ業務を担い、期待される役割もあるなかで、定年延長を理由に基本給を大幅に引き下げることには合理的な理由があるのか、検討する必要があります。

定年延長にとって、長く働ける環境が整備されることは重要です。しかし、それが賃金や処遇の大幅な引き下げを前提としたものであればなりません。今後の労使協議で、労働組合がどのような問題提起を行い、制度改善を求めていくのか注目したいところです。

60歳以降は配属領域を限定し、これまで培った知識や経験を活かした業務に加え、ノウハウを後進の育成・指導などの役割を担うとしています。フルタイムの場合、労働時間は1日7時間55分、年間1971時間、年収は59歳時点の平均70%として再設計します。

会社は年内に2回程度の労使協議を行い、制度の詳細について労働組合と確認していくとしています。

年間休日116日とし、短日勤務については3つの勤務形態から選択できるとしています。

退職金については、60歳で積み立てを終了し、支給は65歳とします。また、一定の条件を満たす場合には、65歳以降もシニア嘱託社員として働くことが可能としています。

なお、2027年3月末時点で60歳～64歳のシニア嘱託社員については、現在の労働契約を合意解約したうえで、新制度の雇用契約を締結するとしています。同意がない場合は、契約期間満了時に依願退職となるとしています。

会社は年内に2回程度の労使協議を行い、制度の詳細について労働組合と確認していくとしています。

熊本地震発生、熊本空港の状況と現場対応

安全会議だより 207

最新の空港情報を周知

翌日から運航再開

令和8年熊本地震の被害に遭われた皆様へ、謹んでお見舞い申し上げます。

今般、同地震発生後の状況や、その後の現場対応等について関係者から情報を得ることができましたので、ここでご紹介したいと思います。

7月28日16時27分頃、最大震度7を観測した熊本地震が発生し、その影響で熊本空港では発生時刻以降の連航がすべてキャンセルとなりました。しかし、翌29日には早くも空港運用が再開され、各航空会社も運航を再開することができました。29日に熊本空港へ乗務



震災前の熊本空港

した運航乗務員による通常時に使用される航空無線通信のうちグラウンド周波数は使用されず、タワー周波数のみを使用して航空交通管制が行われていたとのこと。また、地震によるトラファルのため、無線送時に使用される指向信号灯が利用できないことも、NOTAM（航空情報）によって周知されていたそうです。

国内線旅客ターミナルは利用可能でしたが、搭乗橋（パセンジャー・ボーディング・ブリッジ（PBB））では大きな段差が生じ、一部のPBBで運用が制限されるなど

の影響がありました。

運航面では、特に空港周辺で自衛隊の救援機や報道各社等のヘリコプターなど、多くの航空機が飛行していたことから、管制官に大きな負荷がかかっていたのではないかと感じました。

地震発生から2日後の30日には、PBBを除くこれら不具合もほぼ解消され、平時とほぼ同様の空港運用が行われていた

災害からの復旧・復興に欠かせない航空輸送

ようです。

2011年に発生した東日本大震災でも経験したように、地震発生後は、地上交通機関の復旧に数日間から数か月間にわたる相当な時間を要することが分かっていました。こうした状況下では、航空輸送の必要性が社会の中で高まることも、これまでの災害対応から明らかになっていきます。

航空安全会議はこれまで、地震など大規模災害時におけるイレギュラー対応力強化を、要請活動の中で訴えてきました。今回の熊本地震では、現時点で把握できる範囲では、航空輸送分野における大きな混乱はなく、過去の教訓が活かされ、迅速な対応が取られたのではないでしょう。

早期の運航再開に尽力された多くの方々に感謝すると同時に、その方々の中には、ご自身や近い方が被害に遭われている可能性が高いことを忘れてはなりません。

地震から日数が経過するにつれて、被災された方々の心のケアはますます重要になります。航空安全会議では、CISMを中心とした活動を通じて、目に見えないものの長期間にわたって影響が続くことが分かっている心のケアへの対応にも取り組んでいます。

被災された方々にいかに寄り添っていくべきかという課題を持ちながら、今後も日々の活動に取り組みしていきたいと思っています。

絶望から他者との関わりを通じ再生へ

我掇もん

神尾水無子 著



8月13日夕刻からの千葉の豪雨には驚きました。死者13人、約6800戸が停電、浸水は2700棟以上、被災した車両も2千葉駅地下のカフェに

500台以上上りました。数日後、職場でこんな話を聞きました。

その日、夕刻豪雨で



避難していたら、水が入口から流れ込んで、慌てて脱出。電車もバスもタクシーも来ないため、2時間歩いて家に向かいました。が、豪雨はやまず、ついには自宅近くの交差点で胸まで水につか

り、命からがら帰宅したとのことでした。地震だけではない、自然災害の怖さをまた一つ思い知らされました。

さて、今回紹介する「我掇（がさつ）もん」は、江戸時代、大名の駕籠（かご）を担ぐ駕籠かきの物語です。

大名の駕籠を担ぐ陸尺（ろくしゃく）182センチの桐生は美男子で江戸一の人気者です。自信にあふれる「陸尺の桐生」ですが、仲間との乱闘などから仕事を干され、すべての仕事を失います。

さらに、寛保2年、「戌の満水」と呼ばれる江戸時代最大の水害

をもたらし、嵐に襲われます。

「佃島の方からえらい高さの汐が来て、さつき新大橋が落ちた。永代橋も杭がぐんぐん流れて、いつ落ちてもおかしくねえ」（本文より）

桐生は命は助かりますが、命の次に大事な右肩を壊してしまいました。

さあ、どん底からどう這い上がるのでしょうか。

とても面白い一冊でした。そして、読み終わった私は、防災への備えを兼ねてカップラメンなどを買ってしまいました。

けいごむ

過日の新聞で、「酷暑日」を相次いで記録している今夏、男性社員が『短パン勤務』がじわりと広がっている」と報じていました。それも営業社員とありました。筆者も通勤服は比較的楽な服装にしていますが、営業職で短パンとなると、大胆な対応と感じました。

少し前の話ですが、航空の現場では、制服に着替えることから、通勤服は比較的楽な服装で通勤している人が多いように感じています。ところが

航空のある会社で、男性の通勤服をスーツにネクタイとする会社があります。

した。その会社は、それまでは比較的自由的な服装で通勤していたように思いましたが、「服装の乱れは心の乱れ」などとの声が出されるようになり、通勤服はスーツとネクタイにしたようです。その後、クールビズの広がりやカジュアルな服装での通勤が広がるなど、そうした管理もいつのまにか影をひそめたようです。

私自身は、人に不快な思いをいだけなければ本人任せでいいのではと思いますが、会社にあるこれ言われて通勤服を考えるのもどうなのかなと思います。短パンで通勤して、心まで涼しくなるのなら、それも一案かもしれませぬ。皆さんはいかがですか。