

労働条件は安全を支える基盤

6月はゲリラ雷雨が発生しやすい季節です。雷雨時は早めに退避し安全確保を！



＜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/

生活と安全を守る夏闘 交渉本格化



2025年の発着回数が49万回に達した羽田空港

好業績を職場へ回せ

一時金引き上げ職場改善を

4年連続で高水準の賃上げを勝ち取ったものの、物価高やインフレ情勢の緊迫化による生活への影響が懸念されています。一方、航空各社は円安や燃料高によるコスト増が見込まれるものの、旺盛な旅客需要を支えられ、2026年度も好業績が予想されています。

こうした中で迎えた2026夏闘では、夏期一時金の引き上げや職場要求の前進に向け、労使交渉が本格化しています。外航労組や産業航空労組では春闘交渉が継続中です。

2025年度決算で好業績をあげたANAとJALは、2026年度も堅調な業績推移を見込んでいます。ANAの売上高は2兆7700億円（前年度比2308億円増）、営業利益は1500億円、当期純利益960億円を見込んでいます。JALの売上高は2兆0950億円（前年度比825億円増）、EBIT1800億円、当期純利益1100億円を予想しています。両社ともに燃料費高騰など厳しさが予想される中でも、前年度を上回る増収を見込んでいます。

こうした好業績見通しのもと、2026年度の一時金が提示されています。ANAでは夏期・年末一時金ともに2カ月（ANAグループプログラム）とし、期末一時金は個人社員分0.2カ月を提示。さらには業績反映分については別途提案するとしています。JALでは夏期・年末一時金を各2カ月、EBIT1800億円達成時の期末一時金2カ月が提示されています。

また、2025年度の期末一時金は、ANAが3.5カ月十割社員、JALが2.9カ月の間で、JALグループの職場では、ANAとの格差が3年連続で拡大していることへの不満が高まっています。

各労組の夏闘要求は、全日空乗組（ACA）では、乗員編成に関する覚書の失効により、訓練にも影響を及ぼすことから夏闘でも重要課題として交渉が継続されています。一方、口航内3労組（JUUJFU、CCU、JLU）は、統一要求として一時金は夏・年末合計6カ月以上（夏期一時金要求・JLU3・2カ月10万円、CCU3・6カ月10万円）とし、諸手当の引き上げや絶対安全の確立、人員体制に見合った持続可能な事業計画の策定、ハラスメントの1掃、予備品不足の解消、労働時間の短縮などを求めています。



また、JLUはJALの整備子会社であるJALECに対し、JAL格差解消に向けた労働条件の引き上げを要求しています。GHU（JGS労組、JGS大阪労組、JGS九州労組）は、統一要求として夏期一時金3カ月10万円、シニアの労働環境の改善、控室・更衣室などの拡充、衛生面に配慮した環境改善、必要な人材配置と人材の育成、を熱中症対策、昇進昇格差別の是正など職場環境の改善を求めます。

深刻化する人員・資格者不足

JAS新労組（会社JASCO）は夏期一時金2.8カ月を要求。NAFCO労組では春闘の職場要求の交渉が継続しており、夏期一時金交渉は6月に入ってから行う予定です。

外航では、フェデックス（FX）労組やエミレックス航空（EK）労組、シンガポール航空労組など5労組が賃上げと一時金交渉を継続しています。ANAは決算説明会で中東情勢の影響について問われ、「国内線の燃料油は3年前から均等取得のヘッジを実施、今年度も既に9割弱のヘッジを完了している」と説明しました。また利益計画につ

いては、「一時的な燃料油価格の高騰は織り込み、収支影響の抑制を図りながら成長投資を実施」としています。JNTO（日本政府観光局）によると、4月の訪日外国人旅行者数は369万2200人で、前年同月比5.5%減となりました。2026年1月～4月までの累計は1437万58000人となり、2年連続で4月時点の累計1400万人を超えとなりました。また、4月の日本人旅行者の出国者数は前年同月比8.4%増の104万2100人となり、1

■主な記事から■

- ▶ I FALPAがトルコで年次総会開催。日本からALPAジャパン代表らが参加…………… 2面
 - ▶ 寄稿—フェデックス労組の闘いと教訓。権利と安全を守る闘いを未来へ…………… 2面
 - ▶ JGS、貨物郵便業務をJALグループ内の他社に移管…………… 2面
 - ▶ グラハンの安全に赤信号。増える不安全・不具合事例…………… 3面
 - ▶ 労基法改正と裁量労働制拡大に強まる反対の声。許すな長時間労働の固定化…………… 3面
 - ▶ 安全会議だより：名古屋支部、滑走路見学ツアー開催…………… 4面
- 労働相談は航空連に
03-3742-3251
e-mail/honbu@kohkuren.org

高市早苗首相の陣営が、2月の衆議院選や2025年の自民党総裁選で、候補を中傷する動画をSNSに投稿したとする週刊文春の報道をめぐり、自身や陣営の関与が取りざたされています。報道では、動画を投稿した男性は「秘書とやりとりをして実施した」と証言しているとのこと。真相が明らかになることを期待したい。●国会では政府の情報収集・分析機能の強化に向け、「国家情報会議」を新設する法案の審議が進められています。安全保障の確保やテロ防止、外国による情報活動への対処などが目的です。●一方で、市民監視やプライバシー侵害の懸念も強く、特に「影響工作」への対応は対象範囲が広く、SNSや世論形成まで含まれる可能性が指摘されています。しかも、情報分析や運用を第三者が検証する監視機関は設けられておらず、政府の解釈次第で権限が広がる不安もあります。●政治の世界では、質問に真正面から答えるようで微妙にずらす、いわゆる「こぼし論法」的な答弁もしばしば見られます。中傷動画を信じる「秘書を信じる」と答えているのは、男性証言との整合性そのものです。●もし国家情報会議が発足したら、最初に分かるのは、「首相官邸発のSNS案件」だったとしても、

誘導路

IFALPA、トルコで年次総会開催

日本からALPA Japan3名が参加



GNSS妨害など総会声明を採択

AIやサイバーセキュリティ・定年問題を議論

2026年のIFALPA（国際定期航空操縦士協会連合会）年次総会が、4月23日から26日かけて、トルコ・イスタンブールで開催されました。IFALPAでは、IFALPA（航空操縦士協会）を原則としており、日本からはALPA Japanが加盟しています。IFALPAには70カ国以上、16万人を超えるパイロットが所属しており、今回の年次総会には57カ国の加盟ALPAが参加しました。日本からは、ALPA JAPANプレジデント、IFALPAディレクターを含む3名が参加しました。

総会では、この1年間の活動を振り返るとともに、今後1年の活動方針や具体的内容について確認が行われました。また、近年の重要課題となった「GNSS妨害（GNSS Interference）」および「ポジティブ・セーフティ・カルチャー」をテーマにパネルディスカッションが実施され、全体で理解を深めました。

GNSS妨害に関するセッションでは、紛争地域周辺で増加しているGPS妨害（Spoofing・Jamming）が、航空機の運航やパイロットの判断に与える影響について議論されました。安全運航

を維持するためには、最終的にパイロット自身の判断力が極めて重要であることが改めて確認されました。

また、「ポジティブ・セーフティ・カルチャー」については、ICAO（国際民間機関）やIAA（国際航空運送協会）など航空業界全体と連携しながら、懲罰を前提とするのではなく、「報告しやすい安全文化」を構築していく重要性が共有されました。パイロット、航空会社、規制当局が相互に協力し、安全性向上に取り組む必要性が強調されました。

最終日には、これら2つのテーマに関する総会声明（conference statement）が採択されました。

さらに、昨年開催されたICAO第42回総会（ICAO Assembly



トラックから貨物を降ろすJGS社員

JGS

貨物郵便をJCG JCHに移管

びy42)に関する活動報告に加え、AI(人工知能)、サイバーセキュリティ、65歳定年問題(Age65)など、将来的な課題についても議論が行われました。

今回の総会は、中東情勢が不安定な中で開催となり、各国からは、直近の燃料不足問題や中東地域における空域の不安定化についても活発な情報交換が行われました。

また、最終日に行われる役員選挙では、我々が

所属するアジア・太平洋地域のリーダーとして、ALPA Singapore所属のジャファール機長(Captain Jafar)が再任されました。今秋には、IFALPAアジア・太平洋地域会議(IAA Pacific Regional Meeting)が東京で開催される予定であり、ジャファール機長のリーダーシップのもと、地域内のALPAと連携しながら開催する予定です。

2026年の成田空港の第3滑走路供用開始に向け、JALグランドサービス(JGS)は昨年11月26日、JALグループ内で重複している業務を主管会社へ移管し、「フライングハンドリング業務」により一層人材を集中させる」との方針を打ち出していた。これまでも、羽田空港での車両器材整備部門や、成田空港での手荷物

びJALカーゴハンドリング(JCH)に移管する方針を労働組合に説明しました。

説明によると、業務移管は今年10月1日から開始され、対象社員239名はJCHへ出向となります。出向期間は2028年3月末までとされ、同年4月からは完全移管を予定しています。対象人数は羽田空港勤務者の約2割に上り、職場への影響は極めて大きいものがあります。

会社は「フライングハンドリングへの集中で戦略的な再編」を掲げていますが、将来的な事業体制や具体的な将来像は依然として示されていません。そのため、職場からは不安や戸惑い、不満の声が上がっており、会社には丁寧で誠実な対応が求められています。

イベントリスクの多い航空業界では、労働者の権利を守る闘いは容易ではありません。中東情勢の緊迫化が続く今だからこそ、過去の教訓に学ぶ必要性を訴えるフェデックス労組です。

航空・運輸業界で働く私たちにとって、適正な休息は安全運航の礎であり、譲れない権利です。しかし約14年前、フェデラルエクスプレスコーポレーションで、その根幹を揺るがす事態が起きました。会社側が一方的に進めようとした「年間休日4日削減」をめぐる争いです。いわゆる「フェデラルエクスプレスコーポレーション事件(東京

地裁 2012年3月21日判決)として知られるこの事件は、中東情勢の緊迫化が続く今こそ、改めて教訓を確認すべき重要な事例です。

寄稿
フェデックス労組

ち4日間を削除しました。これにより年間所定労働時間は約9時間増加し、実質的には約2%の賃金カットと同じ意味をもちものでした。加えて、会社独自の休日(7日から3日)半減し、労働者への影響は極めて大きいものでした。

張を退け、労働者側全面勝訴の判決を下しました。判決では、①労働者に重大な不利益を受けさせるほどの「高度な必要性が認められないこと、②休日半減は労働者生活への影響が大きく合理性に欠くこと、③賃金補償など代償措置が存在しないこと、④組合との十分

な交渉が行われていないこと——などを問題視しました。

現在、航空業界を取り巻く環境は再び厳しさを増しています。中東情勢の緊迫化による燃油価格の高騰や航路制約は、航空会社の経営を圧迫しています。こうした状況は、会社側が「緊急避難的な

労働条件見直し」を持ち出す口実になりかねません。しかし判決が示した通り、「経営が苦しい」という理由だけで労働者との権利を安易に削ることは法的に許されません。社会情勢が不安定な今だからこそ、会社側の主張を慎重に見極める必要があります。

この事件は決して特殊な事例ではありません。近年も「福利厚生の見直し」や「制度統合」の名のもと、労働条件が少しずつ切り下げられる事例が各地で起きています。一度失った権利を取り戻すには、長い時間と労力が必要で

他労組の皆さま、そしてまた組合に加入していない仲間も。航空業界の健全な発展と安全を守るため、ともに歩んでいきたいと思います。組合の力が高まることは、経営との建設的な対話を強め、一人ひとりが安心して働ける職場と、より確かな安全につながります。

権利と安全を守る闘いを未来へ

現場の疲弊は安全を脅かす

職場に広がる不安・戸惑い

JGS労働組合は、足元では安全や品質の維持にも課題がある中で再編が進められていることに強い危機感を抱いています。会社に対しては、「丁寧な説明」と「安心して長く働き続けられる環境づくり」に責任をもった取り組みを求めるとともに、職場の不安払拭に向けた取り組みを進めていきます。

グラハンの安全に赤信号 増える不安全・不具合

現場の安全確保急務

2025年12月の航空法施行規則等の一部改正により、空港における滑走路の安全対策の強化策が打ち出されました。その二つが、グランドハンドリング事業者に対する安全監督体制の強化です。事故等の防止措置の実施や、国による調査に協力させるとともに、事故等防止に向けた協議会の設置（主要8空港に設置）が求められています。こうした管理体制強化の背景には、制限区域内で発生する事故の約8割をグランドハンドリング関連が占めている実態があります。グランドハンドリングの安全をめぐる現状について報告します。



運転操作を誤りフェンスに突っ込んだ車両

2024年度実績が80件であり、3月の状況次第では前年度を上回る可能性があります。グランドハンドリングの職場の安全については、国土省がグラハンの人材確保を目的に設置した「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」でも議論されてきました。さらに2024年12月には、「グランドハンドリングにおける安全監督体制の強化」に向けたワーキンググループも立ち上げられています。

このように安全対策は進められてきましたが、不安全・不具合事例は依然として後を絶たないのが現状です。グラハン連（航空連のグラハン部門担当）の調査によると、全日本グループのグランドハンドリング分野における2025年度の不安全・不具合件数は、前年比41件増の172件となりました。特に、航空機損傷や人身事故・傷害が増加しました。

不足する教育・訓練時間

「慣熟訓練追い付かず」

個別企業の状況を見ると、羽田空港でグランドハンドリング業務を担うANAエアポートサービス（ANAAS）の2025年度の不安全・不具合件数は、前年比18件増の161件に上りました。特に、重大性を示すカテゴリーは、目標の6件を大きく上回る10件発生しています。こうした増加傾向はANAグループに限りません。JALグループのJALグランドサービス（JGS）では、2025年度の羽田空港で発生した不安定・不具合事例が、前年比37件増の128件に上っています。特に、積み残しや誤送など品質に関わる不具合は50%増となりました。調査したグラハン連は、「これまででは便数の多い羽田空港での事例が中心だったが、この1年間は羽田以外の主要空港でも不安全事例が増加しているのが特徴」と指摘します。

不安全・不具合事例が後を絶たない背景については、現場のベテラン作業員は「教育や訓練不足がある」と指摘します。グラハン会社の団体でもある「空港グランドハンドリング協会」も、「若年層の経験不足によるインシデントがある程度の割合を占めている」「新規採用者の慣熟訓練が追い付いておらず、コロナ禍で中堅層が抜けた穴は未だに大きい」と述べ、人材育成と教育訓練の強化が課題だとしています。

グラハン連は、「ハイリッヒの法則から見ても、重大事故につながるような状況の中で作業が行われている。経営側はこうした実態を直視し、安全を担保できる生産体制となっているのか検証すべき」と訴えています。

裁量労働制拡大に強まる反対の声

「成果」の名で残業代ゼロ

問われる労働者保護

経団連は裁量労働制の緩和を求め、高市首相は2月の施政方針演説で制度見直しに言及しました。これに対し、労働界からは強い反対の声が上がっています。労基法改正で狙われる裁量労働制の問題点を整理します。裁量労働制とは、実際の労働時間に関わらず、「労使で協定した時間を働いたものとみなす」制度です。経営側は「労働時間を自分でコントロールできる自由な働き方」と説明しますが、実態は長時間働いても残業代は支払われない仕組みとして運用される危険があります。業務量や期限は会社側が握っているため、労働者に「時間を決める自由」よりも、「残業代なしで仕事を終わらせる責任」だけが押し付けられることとなります。その結果、深夜や休日にも及ぶ「隠れ長時間労働」が構造的に発生します。現在、高市政権は経済活性化や投資促進を掲げ、さらなる労働時間規制の緩和を進めようとしています。これまで専門業務型や企画業務型に限られていた対象を、一般の事務職や営業職にまで拡大する動きも指摘されています。また、「成果で評価する」という名目で、企業の労働時間管理責任を弱め、自己責任化を進める狙いも懸念されています。



多くの労働者に影響を及ぼす労基法改正

許すな長時間労働の固定化

裁量労働制が拡大されれば、タイムカードによる管理は形骸化し、月100時間を超える長時間労働でも実態は把握されにくくなります。過労死基準の適用が困難になる恐れもあります。また、残業代で生活を補ってきただけで生活が苦しい労働者にとっては、実質的な賃下げにつながり、生活悪化を招きかねません。高市政権は「国際競争力向上」を理由に規制緩和を進めています。しかし、日本が「失われた30年」に陥った背景には、人件費抑制や非正規雇用拡大を優先してきた政策があります。企業の内部留保が過去最高を更新する一方、実質賃金は伸びず、労働密度だけが高まってきました。今回の労基法改正も、「企業ファースト」の延長線上にあるのではないかと懸念があります。「柔軟な働き方」という言葉の裏で、労働者の時間や命が削られていなかを注視する必要があります。「成果」の名のもとに、労働者の命と時間を安く扱う裁量労働制の拡大を許してはなりません。私たちの健康と生活を守るため、法改正の動きを監視し、声を上げていくことが求められています。

(おわり)

安全を支える空港の現場を見学

名古屋支部 滑走路見学ツアーに43名参加

航空安全会議名古屋支部では、安全に対する啓発活動の一環として、毎年「安全集会」を開催しています。昨年初めて実施した「中部国際空港滑



中部国際空港の滑走路西側からフェンス越しに見学する参加者

走路見学ツアー」は大変好評だったことから、今年も3月20日に開催しました。昨年に続き多数の応募をいただき、総勢43名の参加者を集めた大型バスは、普段では入ることができない空港内の誘導路や滑走路付近の外周道路を走行しました。参加者はツアーガイドの解説を受けながら、離着陸する航空機や空港施設、多くの地上作業車などを間近で見学しました。

参加者からは、「普段と違う視点から見学することが、様々な気づきを得ることができた」、「家族や友人に自分の職場を間近で見てもうることができた」といった声が寄せられました。

滑走路の運用開始によって、中部国際空港の景色は大きく変わることになります。その一方で、工事期間中の誘導路閉鎖や灯火の不作動などは、安全運航への「Heart（脅威）となる可能性があります。航空安全会議名古屋支部では、空港管理者である中部国際空港（株）と定期的に意見交換を行い、安全確保に向けた取組を進めています。今後も航空の安全を守るための活動を続けていきますので、引き続き皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

※航空安全推進連絡会議は、2026年3月から「航空安全会議」へ名称変更しました。

U A客乗、31%の賃上げ

ユニテッド航空の客室乗務員を組織するAFA-CWA (Association of Flight Attendants - CWA) 組合員20社・5万5000人超）が、大幅な賃上げを含む労働条件の改善を勝ち取りました。

AFA-CWAは5月12日、新たな労働協約を82%の賛成で批准したと発表しました。この協約では、約3万人の客室乗務員に対し、この夏から平均31%の賃上げを実施するほか、搭乗業務手当の新設により平均で5%

に7~8%の補償増が行われます。また、総額7億400万ドルの週及支払いをはじめ、雇用保障や休暇制度など労働条件の大幅な改善も盛り込まれました。

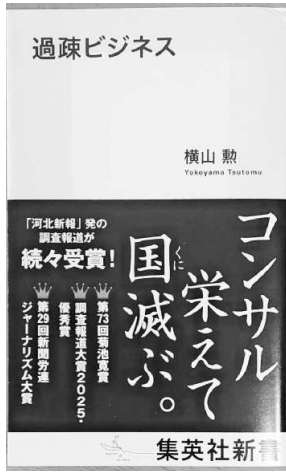
AFAユニテッド支部長のケン・ディアス氏は、「ユニテッド航空の客室乗務員の生活は直ちに変わるものとなります。特に、パネミック以降に採用された数千人の新規採用者にとって大きな意味があります」と述べ、「私たちの団結が成果を勝ち取った」と強調しました。

また、AFA-CWA国際会長のサラ・ネルソン氏は、「ユニテッド航空の客室乗務員の協約は、業界最高水準の内容になった」と評価し、一方で、「私たちは引き続きすべての協約交渉を前進させ、組織化を通じて力を強め、航空業界の

「ふるさと納税」の陰で何が起きているのか

過疎ビジネス

横山 勲 著



「ふるさと納税」を手に取りました。「企業版ふるさと納税」で地方のふるさと創成資金を食い物にする「サンタクロース」、それをあばいた河北新報社の新聞記者のドキュメントです。

か引つかかるものがあり、私はここ数年はふるさと納税はしていません。本当にふるさと納税は納税者や全国の自治体の利益になっているのかなあと感じています。

今回の報道で、ふるさと納税で大儲けしているのは大企業と様々な中間業者なのかなあと思っています。

印刷から白黒にする味気ない気もしますが、苦渋の経営決断だったことは想像できます。なかなか昭和の駄菓子屋を思い出します。

けんぼ

米国とイスラエルによるイラン攻撃によってホルムズ海峡が封鎖され3カ月が経過しました。この影響がいつまで続くのか見通せません。政府は、原油は備蓄があると言いますが、ナフサ不足が波紋を広げています。

先日、おにぎり用のノリが薄くなったような気がしたので、妻に聞いてみたら、「だいたい前から値段は変わらないけど薄くなったし、枚数も減った」とのこと。値段は同じでも内容を減らすことをステルス値上げと言います。話には聞いていましたが、実際に目にする、なんだか寂しくなっています。中身が減っているのに、袋だけ同じ大きさだなんて、こんな値上げが増えるのかな。

ITFニュース



手当引き上げ労働条件改善

グリーストレスボンダである客室乗務員が、仕事に見合った評価

と待遇を得られるよう、今後も取り組みを進めていく」と述べました。

「ふるさと納税」の陰で何が起きているのか

けんぼ

印刷から白黒にする味気ない気もしますが、苦渋の経営決断だったことは想像できます。なかなか昭和の駄菓子屋を思い出します。