26 夏闘方針案
【17−05 中央委員会議案】

JLUニュース

No 1069（17−44）
航空連 日本航空ユニオン
中央執行委員会
2026年 4月 23日

Tel：03−5756−8690 URL http://www.jlu.co.jp e−mail honbu@jlu.co.jp

26 春闘の課題を継続し 夏闘を開始

2026 夏闘を巡る情勢

1.一般情勢の特徴

(1) 高市政権の本格始動と日米首脳会談

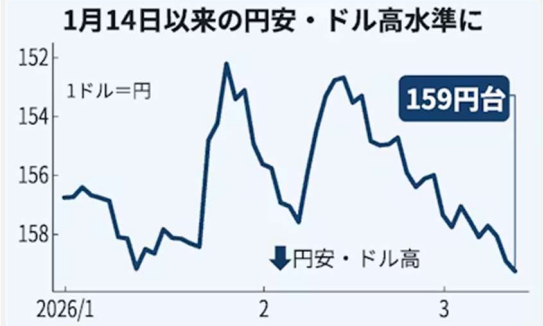
2026 年 3 月現在の日本は新政権の発足と緊迫する国際情勢、そして歴史的な株価の動きが重なり非常にダイナミックな局面を迎えています。直近の衆院選では自民党が大勝し高市早苗内閣が本格的に動き出しています。主な政策として「責任ある積極財政」を掲げつつ、公約であった「食料品の消費税 2 年間ゼロ（減税）」の実施可否や財源確保を巡り、国会やメディアで激しい議論が続いています。3 月 19 日にはホワイトハウスでトランプ大統領と会談し、エネルギー分野への 11 兆円規模の投資合意や、ホルムズ海峡の航行安全への貢献要請など、国防と経済の両面で「最強のバディ」を強調する形となりました。

(2) 日経平均 5 万円台とインフレの影

経済面では期待と不安が入り混じる状況です。中東情勢の緩和期待から、3 月 25 日には日経平均株価が一時 1,700 円以上値上がりし、5 万 3,700 円台を記録した一方、金融政策においては日銀が 3 月の会合で短期金利を 0.75%程度で据え置きました。植田総裁は物価見通しを慎重に見極める姿勢を崩していません。また 2 月の消費者物価指数は上昇が鈍化したものの、中東情勢による原油高リスクが依然として重しとなっており、為替は 1 ドル＝160 円前後と円安傾向が続いています。現在の日本は「高市政権による日米同盟の強化と積極財政」が軸となっていますが、実生活では円安・原油高によるコストプッシュ型インフレへの警戒が解けない状況です。

(3) コストプッシュの要因は原油高と円安の「ダブルパンチ」

コストプッシュ（費用押し上げ）の主犯は、エネルギー価格と為替の相関です。中東情勢の緊迫（米・イラン対立など）を受け、3 月上旬には原油価格が一時 1 バレル＝110 ドル超まで急騰しました。1 ドル＝160 円前後という円安水準では、輸入時の円建て価格が跳ね上がります。



【2026.03.12 日経新聞】

これによりガソリン代だけでなく、物流費やプラスチック容器、肥料などのコストが全方位で上昇しています

(3) 実生活への具体的な波及 価格転嫁と賃上げが焦点

2 月の消費者物価指数（CPI）は政府の補助金効果で表面上は落ち着いて見えますが、内実は依然として厳しい状況です。特に米や輸入小麦関連、乳製品などは高止まりしています。飲食店やクリーニング、宅急便などこれまで粘っていたサービス業も、エネルギー代と賃金上昇分を価格に反映せざるを得なくなっています。インフレが生活を圧迫するかどうかは、「物価上昇以上に給料が上がっているか」にかかっています。2026 年の春闘では、連合が 6%超の賃上げを要求し、大手企業を中心に 5.5%前後の回答が相次いでいます。大手や IT 関連では「インフレに勝つ昇給」が見られますが、コスト転嫁が難しい中小企業や年金受給世帯では、実質的な購買力が低下し続けています。今後の生活水準を左右するのは、4 月の新年度価格改定です。企業がどれだけ「便乗」ではなく「適切なコスト転嫁」を行い、それが私たちの賃金に還元されるかのサイクルが、2026 年最大の焦点となります。



【2026.03.31 時事通信】

2. 航空情勢の特徴

(1) 世界の航空会社の業績予測

IATA によると、航空会社全体の純利益は前年の 395 億ドルから 410 億ドルへ増加し、過去最高となる見通しです。一方で純利益率は 3.9%と横ばいで、旅客一人当たりの利益も大きな改善は見込まれていません。営業利益は 670 億ドルから 728 億ドルへ増加し、営業利益率も 6.6%から 6.9%へ改善する見通しです。需要面では、搭乗率が過去最高を更新し、平均 83.8%、総旅客数も増加が見込まれています。

また、航空券収入は輸送量の増加により拡大し、非航空収入も伸びが続く中で、その割合はパンデミック前を上回る水準となる見込みです。

(2) 世界的な「機体不足」と成長の鈍化

旅客需要自体は依然として強く、2026 年の総旅客数は 52 億人と過去最高を更新する予測ですが、それを運ぶ「機体」が足りていません。サプライチェーンの混乱やエンジンの不

具合問題により、新型機の納入遅れが慢性化しています。世界全体で約 5,000 機が不足しているとの試算もあり、需要があるのに増便できないというジレンマに陥っています。また、売上高は 1 兆ドルを超える見通しですが、燃料高と人件費増により、業界全体の純利益率は約 3.9%と低い水準に留まっています。

（3）2026 年も旺盛な航空貨物市場　取り込み対策を強化

世界各地で建設が進む AI データセンター向けに、高性能半導体やサーバー関連機器の輸送需要が拡大しています。これらは高額かつ納期厳守が求められるため航空輸送が選択されやすく、航空スペースを強く圧迫しています。AI 需要は中長期的に航空貨物のベースロードとなる可能性があり、越境 EC 貨物と重なることでアジア発主要レーンでは高い積載率が常態化すると見込まれます。

一方で、中長期的には旅客便のベリースペース回復や新造フレイターの投入により、供給が需要を上回る局面も想定されます。こうした中、ANA グループは NCA との統合を進め、貨物事業の競争力強化を図っています。一方 JAL も、長距離需要の取り込みに向け大型貨物機の導入検討を進めるなど、貨物事業強化に向けた動きが見られます。

（4）中東情勢の緊迫化と燃油価格の爆騰

現在、航空業界で最も深刻な課題の一つが中東情勢の悪化です。イスラエル・イラン間の緊張に伴う原油価格の高騰により、ジェット燃料価格は短期間で大きく上昇し、経営を強く圧迫しています。JAL においても燃料費の影響で月間 300 億円規模のコスト増が見込まれています。また、クウェート国際空港の閉鎖や周辺諸国への渡航制限・減便が相次ぐなど、運航面への影響も広がっています。

こうした中、各社はコスト抑制に向けた対応を強化しており、地上停留中の電源を燃料のかかる APU から地上電源（GPU）へ切り替える運用の徹底など、使用量の削減に取り組んでいます。燃油価格の高騰は運賃やネットワークにも影響を及ぼす可能性があり、今後の動向を注視する必要があります。

（5）　国内はインバウンド需要が継続 「メンパ旅」は倍増

2026 年 3 月の訪日外国人数は 361 万人と 3 月として過去最多を記録しました。中国市場が一部鈍化しているものの、欧米やアジア他地域からの需要がカバーしています。 JTB 総研の調査では、面倒な手続きや高額な費用を避ける「メンパ（面倒パフォーマンス）旅」という言葉が登場。海外旅行のコア層が減る一方で、手軽な国内旅行を楽しむライト層が倍増するなど、消費者の二極化が進んでいます。

（6）　情勢不安はあるものの GW の予約動向は堅調

HIS の予約動向によると、2026 年のゴールデンウィークは海外・国内旅行とも前年を大きく上回り、旅行需要の回復が鮮明となっています。日並びの良さから長期休暇も取りやすく、海外旅行は前年比 126.7%、国内旅行も同 138.3%と好調に推移しています。人気方面はアジア近距離路線や沖縄・北海道など定番方面が中心となっており、今年も多くのお客様の利用が期待されます。中東情勢や燃油価格上昇といった不透明要因はあるものの、旅行需要は底堅く推移しています。

要求と課題・運動の進め方

夏期一時金については、すでに「2.0 ヵ月」と示されていますが、受託整備の増加に加え、整備体制の変更による配員減少が続く中で、2026 年はその影響が大きく表れ、整備部門の負担は一層高まっています。春闘でベースアップは実施されたものの、繁忙感や客況を踏まえると、十分に還元されているとは言えない状況が続いています。

また、国際情勢の悪化に伴う食料品やエネルギー価格の上昇に加え、金利上昇も懸念される中で、家計は依然として厳しい状況にあります。生活基盤を安定的に支えるには、現在の支給水準では不十分と言わざるを得ません。諸制度では、ST 制度が福利厚生としての LT 制度へ移行し利用点数は増加したものの、依然として使いづらさがあり、別居特任の課題も残っています。資格手当についてもデータサイエンス関連資格が新設されましたが、対象は一部にとどまっています。

26 夏闘は厳しい情勢の中での取り組みとなりますが、一時金を含め全ての社員に関わる賃金改善を求めるとともに、エッセンシャルワーカーとして安心して働ける環境の実現に向け、会社に対して粘り強く働きかけていく必要があります。

1. 要求と課題

① 夏期一時金 3.2 ヵ月+10 万円の獲得を目指す。
② こだわりの強い要求や、現場に合った身近で切実な要求の実現を目指す。
③ 他の労働組合と同様の組合活動を認めるように労働協約締結を目指す。

2. 運動の進め方

① DX を活用したアンケートや要求実現に向け組合員の力を引き出す活動を意識的に行う。
② 夏闘での新たな争議権は確立せず、夏期一時金要求で継続する争議権を活用する。
③ 組合の枠を超えた運動を構築し、要求実現への力を引き出す。
④ 航空連、JAL グループ労連、日航労連会議など、単組だけではなく大きな枠組みの運動を活用する。
⑤ 今期最後の闘争であり、組織課題を整理し第 18 期体制構築へ向けて、執行部選出の準備を開始する。

当面の主な日程

① 4/30　通期決算発表、期末手当の別途協議②
② 5/1　中央メーデー
③ 5/12　中央執行委員会
④ 5/13　17-05 中央委員会：夏闘要求決定
⑤ 6/1　　2026 夏闘 「回答指定日」
⑥ 6/19　2026 夏闘 「山場」

【日本航空ユニオンニュース　1069（17－44）号】