26年末闘争方針案
【18-01中央委員会議案】

JLUニュース

No 1090（18－01）
航空連 日本航空ユニオン
中央執行委員会
2026年 9月04日

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

# 誰もが納得感を得られる26年末に

## 2026年末闘争を巡る情勢

### 1.社会一般の情勢

(1)中東情勢は緊迫化 ホルムズ海峡の混乱続く

米国とイランが 6 月に戦闘終結に向けた覚書に署名してから 60 日が経過しましたが、和平に向けた協議は進まず、ホルムズ海峡をめぐる緊張が続いています。両国は覚書に基づき戦闘の終了や海峡の通航正常化、米軍による海上封鎖の終了などを確認しましたが、6 月下旬には攻撃の応酬が再燃し、7 月以降は直接協議も開かれていません。ホルムズ海峡の通航量も大幅に減少しており、さらに紅海でも親イラン武装組織による海上封鎖が宣言されるなど、原油輸送への影響が広がっています。戦闘終結の見通しは立たず、世界経済やエネルギー市場への影響が懸念されています。

(2)第 1 四半期 GDP は 3 四半期連続増 個人消費は低迷

内閣府が発表した 2026 年 4～6 月期の実質 GDP は前期比 0.3%増、年率換算で 1.1%増となり、3 四半期連続のプラス成長となりました。一方、GDP の半分を占める個人消費は 0.02%減と 8 四半期ぶりにマイナスとなり、設備投資も 1.2%減と 2 四半期連続で減少しました。外需が成長を支えたものの、物価高や中東情勢の緊迫化などを背景に消費者心理も悪化しています。名目 GDP は過去最高となりましたが、実質的な暮らしの改善には課題が残っており、賃金上昇による個人消費の底上げが求められています。



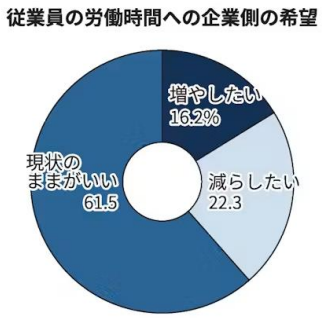

【2026.08.17 日経新聞】

(3)物価高は「定着期」へ 人手不足など構造的な要因も

2022 年以降の世界的なインフレを背景に続いてきた物価上昇は、エネルギー価格や円安による一時的な「輸入インフレ」から、人手不足による人件費の上昇などを価格に転嫁する「構造的な物価上昇」へと変化しています。外食や運輸、生活関連サービスなどでは、人件費の上昇を背景とした値上げが続いています。また、円安による輸入コストの高止まりも家計を圧迫しています。物価上昇率が一時期より鈍化しても、一度上昇した価格が元の水準に戻るとは限りません。食料品や日用品など生活に欠かせない商品の価格が高止まりすることで、家計の負担感は依然として大きいままです。物価高が定着する中、生活水準を維持するためにも、物価を上回る継続的な賃金上昇が求められています。

(4)裁量労働制の拡充を議論 長時間労働につながる懸念

働き方改革関連法の施行から 5 年を迎え、労働基準法をめぐる見直しの議論が進んでいます。2024 年 4 月に裁量労働制の制度改正が施行されたばかりですが、2026 年に入り、裁量労働制や変形労働時間制などの見直しについて検討が加速しています。政府は裁量労働制について、健康確保や長時間労働防止などを前提に、制度対象の見直しを検討するよう指示しています。一方、労働政策審議会では、現時点で制度の実態把握が十分でない中での拡充に疑問の声も出ています。労働時間の管理が曖昧になり、長時間労働を助長することのないよう、労働者の健康と生活時間を守る視点から慎重な議論が求められています。




（注）厚労省が2025年10～12月に327社を対象に実施した調査結果

### 2.航空業界を取り巻く情勢

(1)訪日客は高水準を維持 日本人の海外旅行は伸び悩む

2026 年 7 月の訪日外客数は前年同月比 0.1%増の 344 万 2,100 人となり、4 カ月ぶりに前年を上回りました。中でも台湾からの訪日客は 26.4%増の 76 万 3,800 人と、単月で初めて 70 万人を突破し過去最高を更新しました。航空座席数の増加や夏休み、クルーズ船の寄港などが訪日客を押し上げています。一方、7 月の出国日本人数は 1.2%減の 119 万 1,300 人と 5 カ月ぶりに減少し、2019 年 7 月比では 28.2%減にとどまっています。7 月からパスポートの申請手数料が引き下げられ、海外旅行を後押しする環境は整いつつありますが、物価高による旅行費用の上昇などから、海外へ旅行する日本人は依然として低調となっています。

(2) JAL・ANA の第1四半期売上好調も費用増で利益圧迫

JAL・ANA の 2026 年第1四半期決算では、国際線を中心に旅客・貨物需要が好調で、両社とも売上高は大きく伸長しました。一方、中東情勢の緊迫化に伴う燃油価格の高騰が利益を圧迫。JAL は売上収益が前年同期比 11.2%増の 5237 億円と過去最高となったものの、EBIT は 72.1%減の 127億円、純利益は 80.2%減の 53 億円。ANA も売上高が 22.6%増の 6727 億円と過去最高を更新する一方、純利益は 15.4%減の 194 億円となりました。両社とも通期業績予想は据え置いています。

### (3) お盆の輸送実績　台風が影響するも底堅い旅客需要

お盆期間は台風 13 号･15 号の影響で国内線を中心に欠航が相次ぎ、ANA･JAL とも旅客数、搭乗率は前年を下回りました。一方、国際線はレジャー需要が堅調で、特にハワイ線は高い搭乗率を維持。ANA ではハワイ線が過去最多の旅客数を記録し、JAL もハワイ･グアム方面の搭乗率が前年を上回りました。国内線では北海道方面が好調で、スカイマークも旅客数が前年を上回るなど、高い需要が続きました。台風による影響を受けながらも、夏休み･帰省需要の強さが示されたお盆となりました。

2026お盆期間の輸送実績

| | 会社 | 旅客数（前年比） | 搭乗率（前年差） |
|---|---|---|---|
| 国際 | JAL | 91.9% | ▲ 4.8pt |
| | ANA | 99.3% | ▲ 1.6pt |
| 国内 | JAL | 94.2% | ▲ 2.6pt |
| | ANA | 92.3% | ▲ 2.5pt |
| | SKY | 100.3% | ▲ 0.5pt |
| | JJP | 90.7% | ▲ 2.4pt |

### (4) ANA･JAL、羽田―岡山線で初のダイヤ調整

ANA と JAL は 10 月 25 日から、羽田―岡山線で出発時間をずらすダイヤ調整を行います。両社はそれぞれ 1 日 5 往復を運航していますが、近接する時間帯の便が多く、運航間隔を広げることで搭乗率の向上と利便性の確保を図ります。背景には、燃料費高騰やビジネス需要の減少などによる国内線の収益性悪化があります。羽田―岡山線は新幹線との競争も激しく、2025 年度の座席利用率は 75.9%と国内線全体を下回っています。国土交通省が 5 月に航空会社間のダイヤ調整などについて独占禁止法上の考え方を明確化して以降、初の事例となり、今後、他路線や他社にも同様の動きが広がる可能性があります。

### (5) 羽田空港第1ターミナル北サテライトが共用開始

羽田空港第 1 ターミナルでは 9 月 1 日、1993 年以来となる大規模拡張となる北側サテライト施設の供用が始まりした。搭乗橋付きの 6 スポットを新設し、JAL とスカイマークが使用します。本館から最遠で約 550 メートル離れるため、動く歩道や自動走行モビリティも整備されます。北側サテライト施設は 2024 年 5 月に着工し、今年 5 月末に竣工しました。1 階を鉄骨造、2 階 以上を木造とする木造･鉄骨ハイブリッド構造を採用。木造部分には、スギやカラマツ、ナラ、カバザクラなどの国産木材約 1,800 立方メートル分を使用。また、供用開始に伴い、JAL やスカイマークなど国内線 7 社では受託手荷物の預け入れ締め切りが出発 20 分前から 30 分前に変更されます。



羽田空港第 1 ターミナル北側サテライト施設のイメージ（日本空港ビル提供）

## 要求と課題･運動の進め方

**JAL グループの第 1 四半期は、国際旅客･貨物の旺盛な需要を捉えた機動的な価格転嫁と国内旅客の単価向上等により、売上収益は過去最高を達成。燃油価格の高騰はあったものの非航空分野の収益力も向上しており、通期目標である EBIT1,800 億円を据え置きました。一方で、現場では不適切事案が相次ぎ、4点確認シート等対策も講じられていますが、部品不足、人材不足による繁忙感はおさまっておりません。その結果、疲弊した職場では作業ミスや事故も散見されています。**

**今年も業績連動による年末一時金 2.0 ヵ月（条件により 2.5 ヵ月）が提示されていますが、生活の安定と将来の安心のため、高水準の一時金が不可欠です。経営は、人的資本への投資にふさわしい一時金のあり方を検討すべきです。**

### 1. 要求と課題

① 魅力的なエアライングループへ。物価上昇に対応し、生活向上が実感できる年末一時金を目指す。
② 重要課題である賃金制度、勤務の改善を目指す。
③ 時宜にあった諸制度の改善を目指す（暖房手当など）。
④ 安全･品質の低下を招く費用削減を許さず、安全要求の前進を目指す。
⑤ 身近で切実な諸問題の改善を目指す。

### 2. 運動の進め方

① アンケートにより幅広い職場の声を集めて要求作りを行う。
② 安心して暮らせる一時金を確保し、地上職の待遇改善を実現するため、年末要求に対して争議権を確立する。
③ 年末収拾の中央委員会前に収拾期限が来た場合には中央執行委員会で妥結の判断をする。

## 当面の主な日程

① **9/4～9/28　年末要求アンケート**




② 9/5　航空連定期総会
③ **9/29　中央執行委員会:年末要求案決定**
④ 9/30　航空安全会議定例総会
⑤ **10/7　18-01 中央委員会:年末要求決定**
⑥ **10/8～10/27　争議権投票（予定）**
⑦ **11/4　2026 年末闘争回答指定日**

以上