

< 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/

謹賀新年

フェニックス

PHOENIX



2020年3月28日からの国際線が1日50便増になる羽田空港

2020年を展望して

フェニックス編集部

2020年が始まります。航空業界は、首都圏空港発着機拡大に伴う増便と夏の東京オリンピック・パリンピックを迎え、ビジネスチャンスと準備を進めています。一方、安全運航を支える職場は人員不足と通年繁忙状態にあり、増便は繁忙に拍車をかけます。各社には万全の準備で運航の安全、働く者の健康を第一に考えた施策を求めたい。

安倍政権の国会軽視が際立つなか幕を閉じた2019年。疑惑を解明するための一歩を見る会資料は書ききれない、日米貿易協定に関する首脳会談議事録は書ききれない、辞任した閣僚は説明責任を果たさず国会も欠席。臨時国会は、三つの「ない」に象徴される安倍政権の立法府軽視の姿勢が、際立った（朝日新聞 12月11日付）。

一月に召集される通常国会では年度予算はもとより、数々の疑惑解明に関する審議が予想されます。7月5日には東京都知事選挙が行われます。安倍首相は「憲法改正は必ずや私の手で成し遂げたい」と語りますが、支持率は顕著に低下しています。統合リポート

海外に目を向ければ、米トランプ大統領は1月の大統領選での再選を目指し、なりふり構わず強硬な姿勢を示しています。弾劾裁判をめぐると動向も注視が必要です。英国の下院議員選挙で保守が勝利したことで、1月末のEU離脱が決定。このようなか、今後の金融・世界経済の動向は不透明感を増したの指摘が強まっています。グローバル化の進展は貧困と格差を拡大させ、社会の分断を招いています。欧州では極右政治の進出が相次ぐ一方、まもなく生活を取り戻すための幅広い市民運動による社会変革も生まれています。国内に目を転じれば、働き方関連法に伴い4月から同一労働同一賃金が導入されます。19年4月から改正された残業時間の上限規制や年休5日間の取得義務の点検も必要

です。企業に抜けど道を教えるハハラ防止の厚労省指針は直ちに見直しが必要。ハラスメント根絶に向け労働組合の積極的な取り組みが求められます。労働組合が不正を見逃すことは労働組合の自殺行為であり、社会的批判を浴びます。副業・兼業の時間管理、未払い賃金などの請求期間の拡大など、労働法制関係は私たちの働き方に直結するだけに注視が必要。消費税10%への引き上げは暮らしや景気にじわり影響しています。低所得者ほど負担が重い逆進性を強め、貧富の格差をさらに拡大させています。企業の内部留保は450兆円を超えています。政府は減税措置を続けている法人税をもとに戻さず、新たな減税措置を導入しようとしています。消費税引き上げは分は大企業への優遇税制で帳消しに。ゆがんだ税制にメスを入れることも重要。航空会社の20年3月期決算は初計画比で減益が予想されるもの、引き続き好業績が予想されています。一方、好業績を支える現場では安全面や労働環境改善が緊急の課題です。あらゆる職種で人員不足が顕著になっており、職場の安全や健康リスクを高めています。ビジネスチャンスは優先するあまり、有効な対策を怠り事故を招いた例を歴史は示しています。20春闘は生活改善に向けた賃上げはもちろんだが、高稼働による労働強化は是正、安全で働きたい職場に変える取り組みを強化しましょう。それがそが働く人たちのための働き方改革であり、公共輸送を担う労働者の務めです。

「R」の誘致をめくり、各地で「カシノ」反対の住民運動が起きています。外国人就労拡大の改正出入国管理法の本格運用も始まります。沖縄辺野古米軍基地建設問題では沖縄県民の民意を無視し、埋め立てを強行しています。民意を反映した政治への転換が求められます。

消費税10%への引き上げは暮らしや景気にじわり影響しています。低所得者ほど負担が重い逆進性を強め、貧富の格差をさらに拡大させています。企業の内部留保は450兆円を超えています。政府は減税措置を続けている法人税をもとに戻さず、新たな減税措置を導入しようとしています。消費税引き上げは分は大企業への優遇税制で帳消しに。ゆがんだ税制にメスを入れることも重要。

航空会社の20年3月期決算は初計画比で減益が予想されるもの、引き続き好業績が予想されています。一方、好業績を支える現場では安全面や労働環境改善が緊急の課題です。あらゆる職種で人員不足が顕著になっており、職場の安全や健康リスクを高めています。ビジネスチャンスは優先するあまり、有効な対策を怠り事故を招いた例を歴史は示しています。

20春闘は生活改善に向けた賃上げはもちろんだが、高稼働による労働強化は是正、安全で働きたい職場に変える取り組みを強化しましょう。それがそが働く人たちのための働き方改革であり、公共輸送を担う労働者の務めです。

今年の新年として、企業や業界がその年の特徴を表すことがありますが、国内では何例にもなりました。米国の辞書出版社メリアム・ウェブスターは「今年の言葉」として「hey（彼女）」を選びました。「女性差別や性的少数者への偏見を減らす」との思いが込められている（朝日新聞 元旦人語）●注目を浴びたのはタイム誌が2019年の「今年の人」として選んだスウェーデンの環境活動家グレタ・トゥーンベリさん。同誌の編集長は地球が直面する最大の課題に対して、最大の影響力を誇る人物となったと理由を述べた。●12月スペインで開催された第25回国連気候変動枠組条約締約国会議（COP25）で「レタラン」二番危険なのは行動しないことではなく、政治家や企業家たちが、ほとんど何もしていないのだから、正しい説明想像力豊かなPRで、行動をしていないのを見せかけるとだ」と、美辞麗句を並び立てた話巧みにその場をつくらう人たちは虫をかみつぶしたに違いない●2020年、航空は大きな変化を迎えます。春からの大増便、夏には東京オリパラ、56年前の東京五輪、人手不足は多くの健康被害を引き起こした。繰り返してはならない。

■主な記事から■

- ▶新春特別インタビュー「疲労現リスク管理」導入から2年、現状と課題、今後の展望 2面 決
- ▶JAL解雇争議、「解決めめない」一変を確かな解つなげる運動を全力で 3面
- ▶アルコール問題を考える「気づきと予防」寄稿 4面

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

今年の新年として、企業や業界がその年の特徴を表すことがありますが、国内では何例にもなりました。米国の辞書出版社メリアム・ウェブスターは「今年の言葉」として「hey（彼女）」を選びました。「女性差別や性的少数者への偏見を減らす」との思いが込められている（朝日新聞 元旦人語）●注目を浴びたのはタイム誌が2019年の「今年の人」として選んだスウェーデンの環境活動家グレタ・トゥーンベリさん。同誌の編集長は地球が直面する最大の課題に対して、最大の影響力を誇る人物となったと理由を述べた。●12月スペインで開催された第25回国連気候変動枠組条約締約国会議（COP25）で「レタラン」二番危険なのは行動しないことではなく、政治家や企業家たちが、ほとんど何もしていないのだから、正しい説明想像力豊かなPRで、行動をしていないのを見せかけるとだ」と、美辞麗句を並び立てた話巧みにその場をつくらう人たちは虫をかみつぶしたに違いない●2020年、航空は大きな変化を迎えます。春からの大増便、夏には東京オリパラ、56年前の東京五輪、人手不足は多くの健康被害を引き起こした。繰り返してはならない。

疲労リスク管理の現状と展望

管理基準の本格運用 労組の主体的な関与が重要

国際民間航空機関（ICAO）は2016年、航空機事故を未然に防ぐためパイロットを対象にした疲労管理ガイダンス改定を行いました。このガイドラインに従って、日本で疲労リスク管理（FRM）が導入されています。19年3月には国省から疲労管理基準数値が全米共通運用の具体化、さらには業種への展開計画がされています。疲労リスク管理を研究する奥平航空連顧問に現状と課題、今後の展望を聞きました。



航空連顧問 奥平 隆氏

【編集部】2017年10月からパイロットを対象に疲労管理制度が導入されました。19年3月には国省から数値基準も公表されました。この2

年間の現状について感想をお聞かせください。

【奥平】まず大切なこととして、この疲労管理制度が、2009年に米国で起きたコルガン航空機事故で亡くなった遺族が「なぜパイロットは疲労状態で乗務したのかと訴え、それを契機に定められたことを私たちが痛切に感じ、しっかり認識しておく必要がある」として、2017年10月にパイロットを対象に疲労リスク管理制度が導入され、

国交省の指示により、航空各社では制度を浸透させるための疲労リスク管理に関する教育が始まりました。各社には情報収集や分析、対策を打ち出すFSAG委員会も組織されました。また、パイロットに対しては、具体的な取組が行われています。一つは疲労リポート（疲労に関する安全上の問題報告）、二つ目はファティーグコール（疲労告知）業務不可宣言です。各社の状況

を聞いて、疲労リポート

は毎月数十件超が提出されていますが、「乗務できない」というコールは少ないようです。高橋のなか、乗務中断者も増加傾向にあるなかで、乗務ができなくなる「コール」がないのは気になります。

【編集部】FSAG委員会とどのような組織でしょうか。

【奥平】直訳すると疲労安全実行委員会です。ICAOのガイドラインで設置が求められていて、現場から疲労報告をはじめ疲労に関する情報を集約して分析、対策の提案などをします。そこにはそれぞれ立場の異なる人たちが、スケジュール、運航管理者、訓練担当者、組合代表者なども含めて何か疲労発生の危険要因「ハザード」になっているか特定し、そのリスクを減じる対策を提案するのが任務になります。残念ですが、日本ではFSAGに組合代表は参加できていません。

【編集部】2019年3月に国交省が疲労管理基準を公表しました。内容をどのように受け止めていますか。

【奥平】国交省が約1年間の準備期間を経て出したもので、乗務時間や

毎月数十件超が提出されていますが、「乗務できない」というコールは少ないようです。高橋のなか、乗務中断者も増加傾向にあるなかで、乗務ができなくなる「コール」がないのは気になります。

①乗務時間の上限の変更		新基準	考え方
2人編成	国内8時間 国際12時間	勤務開始時刻 2回以下 3回以上 日中(5:00~18:00) 10h 9h 深夜早朝(17:00~4:00) 9h 8h	実態調査の結果(乗務時間、乗務時間、飛行回数)に応じて疲労は増加を招き、夜間の疲労の上昇傾向に留意し、乗務時間、飛行回数も考慮。
3人/4人編成	12時間(適切な夜間設備が必要)	勤務開始時刻 2回以下 3回以上 日中(5:00~18:00) 10h 9h 深夜早朝(17:00~4:00) 9h 8h	2人編成の上昇傾向、実態調査の結果(3人編成は4時間台までは疲労増進し、機上での夜間が有効)を踏まえ設定。
乗務時間上限	1ヶ月:100h 1半年:1,000h	連続28日:100h 連続265日:1,000h	ICAOガイダンス及び欧米と同等の連続勤務方式を導入
飛行勤務時間	新基準	考え方	
2人編成	無し	厳密に深夜早朝乗務による疲労の影響を考慮する欧州基準を参考に設定	
3人/4人編成	無し	厳密に深夜早朝乗務による疲労の影響を考慮する欧州基準を参考に設定	
乗務時間上限	無し	連続7日:60h、連続28日:190h	

③休養時間の明確化		新基準	考え方
勤務前	無し	10時間の休養が必要(うち睡眠が5時間の確保が必要)	ICAOガイダンス(8時間の睡眠)及び欧米と同等の基準を参考
定期的	7日間で1日	深夜早朝乗務の後は追加の休養が必要(2~4時間の追加)	実態調査の結果(深夜早朝乗務は疲労増進を招き追加休養を設定)
飛行勤務時間	新基準	考え方	
時差を考慮した休養時間	無し	時差のある運航後は、時差の大きさに応じて、到着地及び帰国後の本朝時差、追加の休養が必要。(到着地:時差の半分、本拠地:2倍~2.5倍)	ICAOガイダンス(時差)の基準を参考に設定。
特種勤務	無し	特種勤務(空域や極端な気象)に応じた上限時間(14年を予定)	ICAOガイダンス(時差)の基準を参考に設定。

国交省資料より抜粋

4月から客乗職に導入

【編集部】航空会社に よっては勤務の見直しも 始まったようですが、

【奥平】大手航空会社 では、疲労リポートで不 具合の訴えが多くなった 勤務パターンについては 部分的に見直しが行われ ているようですが、人員不 足のためは本格的な導入 が不可欠です。

【編集部】航空会社に よっては勤務の見直しも 始まったようですが、

【奥平】大手航空会社 では、疲労リポートで不 具合の訴えが多くなった 勤務パターンについては 部分的に見直しが行われ ているようですが、人員不 足のためは本格的な導入 が不可欠です。

【編集部】制度導入に 対する職場の反応は、

【奥平】管制官の導 入にあたって、国土交通 労組は疲労リポート調 査をしていきます。働く側 からエビデンスをまとめ あげ、管理基準に反映さ

【編集部】管制官の導 入にあたって、国土交通 労組は疲労リポート調 査をしていきます。働く側 からエビデンスをまとめ あげ、管理基準に反映さ

【奥平】パイロットと 同様な進め方が予想され ますが、業務の特殊性を 考慮する必要があります。旅客と常に対面する

度は形式だけのペーパーワークになります。疲労により事故防止に本気で取り組むためには職場環境を、自由で圧力を感ぜない状態にする必要があります。現在の状況は「リスクが高い状態と分かっていても目の前の乗務を指示する」という判断は難しいでしょう。FSAGの中に労働組合代表が参加できていないことも大きな原因です。現状では経事情が優先されて「対策」を送りつけられる心配もあります。ICAOの求める組織運営には遠慮したいと思います。

【編集部】本格的な運用に向け、FRMを機能させるためには必要なことは、

【奥平】疲労を安全問題として捉えるようになってきたのは最近のことです。国際基準の導入によって日本にも導入されました。後戻りするとはありませんが、行政・航空会社・労働組合は定着させ発展させることが求められます。そのためには社内で権力が守られていることが大事な要素になります。リポートしたリコールになったり、マイナス評価になったり、不利益を被ることがないようにはしなければなりません。安全文化とは人権が守られることでもありま

【奥平】パイロットと同様な進め方が予想されますが、業務の特殊性を考慮する必要があります。旅客と常に対面する

【奥平】パイロットと同様な進め方が予想されますが、業務の特殊性を考慮する必要があります。旅客と常に対面する

解決につなげる取り組み全力で

2020年

争議団・労組・支援者

解決まで諦めない

JAL解雇争議

日本航空が2010年の経営破綻を口実にパイロットと客室乗務員165名に解雇予告通知を出して丸9年となる12月9日夜、JAL解雇争議団と国民支援共闘は東京品川区にあるJAL本社前で、空の安全と争議解決を迫る本社包囲行動を行いました。包囲行動には争議団や当該労組、支援者など650名が集まりました。



650名が集まった12.9本社包囲行動

支援共闘会議共同代表の南彰日本マスコミ文化情報労働組合(MIC)議長は「経営上必要のない解雇を、労働組合への支配介入を行なうか強行し、裁判所も黙認した異常なものだった。一日航は争議を解決できない恥かしい状況で、東京五輪スポンサーを務めるのか。今が解決を迫る正念場」と強調しました。

日航機組の弁委員長は「労使交渉で解決することか被解雇者の人権回復のみならず、労使間の信頼関係の醸成にも寄与する。アンケートでも、会社が誠実に対応していないという意見が90%のぼる。会社は職場の信頼関係を棄損している」と発言。CCU古川委員長は「解雇強行後に565名もの新規採用を行いながら、解雇者を1人も職場に戻していないのはおかしい」と訴えました。

与する。アンケートでも、会社が誠実に対応していないという意見が90%のぼる。会社は職場の信頼関係を棄損している」と発言。CCU古川委員長は「解雇強行後に565名もの新規採用を行いながら、解雇者を1人も職場に戻していないのはおかしい」と訴えました。

パイロット争議団・山口団長は「解雇をみせしめにした組合つぶし、もの言う労働者の排除は許さない」と、客室乗務員の争議団・内田団長は「人員削減は超過達成していた。労働者の尊厳なくして空の安全はない」と訴えました。

支援共闘会議共同代表の小田川全労連議長は、「会社は年内にも解決の方向を示すべきだ。宣伝を強め、労働組合の交渉を後押ししよう。日本航空が誠意ある回答を示し、争議解決の日まで争議団、労働組合、支援者はあきらめない」と強調しました。

包囲行動では日航に年内解決を迫る要請も行いました。要請には、支援共闘会議から中間共同代表(全労協事務局長・糸谷共同代表(全労協委員)、津恵支援共闘事務局長、当該労組から

永井日航乗組委員長、古川CCU委員長、争議団から齋藤パイロット争議団副団長、飯田客室乗組事務局長の7名でした。

2019年は、日本航空がアルコル事業で国交省から2度の事業改善命令を受けました。アルコル問題を解決するには、背景はもうそろったと、職場を抱える諸課題など掘り下げて考える必要があります。19年末闘争では、パイロットや客室乗務員の職場環境について、長年の要求項目など数項目で具体的な改善が図られる回答や次の改善に繋がる発言を引き出すことができました。解雇争議については、年内解決を求める組合に対する会社は「結果にない」と、形にこだわらない社長出席の協議の場を検討するとしていました。会社から誠実な対応が示されるかに注目が集まっています。変化を確か目されます。変化を確か目されます。変化を確か目されます。

KLM雇止め撤回裁判

組合、会社主張を事実で論破



裁判内容を報告する梶山弁護士

KLMオランダ航空に対し、32名の日本人客室乗務員が無期転換逃れの雇止めは違法として、雇止め撤回と復職を求めて裁判をたたかうJCU組合員32名。12月12日には第1・2陣の第6回裁判が行われました。

裁判では、前回裁判(10月17日)で会社が主張した内容に対し原告側が反論しました。ポイントは、①日本路線の増減は安定的に運航しており日本人客室乗務員を有期雇用にする必要性はない。②オランダ本国労組との合意書は当該労組の組合員だった原告らに周知もされず合意の過程にも参加していないので、そのような合意の効力は及ばない。2014年当時の本国労組委員長も内容を把握していないと発言していた、等。③採用の最終面接で有期雇用の説明をしたことが、2014年の団交で会社は認

められているなど、KLMが日本人客室乗務員を有期雇用とする理由を論破。9月に雇止めされ提訴した第4陣裁判が、1・2陣と併合されることも決まりました。

改正労働契約法18条の無期転換ルールを作った目的は、雇用の安定です。日本では非正規社員が4割に迫る中で、KLMの無期転換逃れの雇止めを防ぐことが日本社会全体の雇用の安定にもつながります。

11月28日には、無期雇用転換を求めた労働審判を受け入れず、会社が異議申し立てして始まった裁判の第1回裁判が行われ、当該客室乗務員が意見を陳述しました。

11月28日には、無期雇用転換を求めた労働審判を受け入れず、会社が異議申し立てして始まった裁判の第1回裁判が行われ、当該客室乗務員が意見を陳述しました。

第3陣裁判

当事者が意見陳述 早く職場に戻して

意見陳述に立った客室乗務員2名(JCU組合員)は、本来ならすでに働いているはずなのに、もう1年を越す時期に裁判の1回目を迎えた。経済的、精神的にも厳しいが、職場復帰への決意は固い。1日でも早く職場に戻ってほしい、「いつになったら職場に戻れるのか不安な日々を過ごしている。20年以上客室乗務員として働いてきたが、定年まで残された期間は何数年しかない。これ以上、KLMの勝手な都合で私の人生の貴重な時間を、仕事を奪われてほしい」と訴えました。

会社の異議申立の意図は、無期雇用の実績を避ける時間稼ぎであることは明らかです。裁判当日

第39回航空政策セミナー

■日時 2月15日(土) 10:00~17:30

■場所 南部労政会館 JR山手線「大崎駅」南口徒歩3分

■プログラム(案)

- ・737MAX問題と自動化
- ・経営分析
- ・各職種の抱える課題と対策

主催:航空労組連絡会 03-3742-3251



安全会議だより 127

アルコール問題を考える

「気づきと予防」

寄稿

この一年を振り返ると、アルコール問題で航空会社が行政指導を受けるなど、アルコール問題の解決は労使の共通課題です。「気づきと予防」の観点で中濱慶子氏（臨床心理士、航空安全会議/日米連運メンタルヘルズ顧問）に寄稿いただきました。

どのような病においても重症化しないためには、予防は、基本となりません。

アルコール依存性においても、予防を行うことは、依存後に起こりうる多くの喪失から自分自身を守ってくれる。予防には事前教育が大きな役割を果たします。知識は、行動の制御につながるからです。そしてもう一つ大切なことは「気づき」です。これは「自分が自分のことをどれだけ理解しているか」ということです。プライベートの変化に対する適応力、そして仕事に対する適応力は、それぞれ自分自身と向き合い、見つめなおすことで、自分の弱点が見えてきます。そしてその弱点を癒すためにアルコールを使用しているとしたら、それは癒してはく、病へとつながる道に足を踏み入れている可能性があることを忘れてはなりません。

感情の振幅が大きくて辛いときは、できるだけ早期に以下の認知トレーニングを行ってみてください。

1. 何が辛いのか辛いと思えることを書き出してみる。その時の感情に10点満点で点数をつけてみる。
2. 辛いことになったっている出来事の「事実」を書いてみる。
3. 2の事実が起ったあと瞬間的に浮かんだ考えを、書き出してみる。
4. 3の考え方以外で事実と即した他の考え方をできるだけ沢山書いてみる。
5. 事実に対して、最もバランスのとれた考え方を選択し、その考え方を取り入れた後の自分の感情に10点満点で点数をつけ、1の点数と比較してみる。
6. バランスのとれた考え方を取り入れるために必要な行動があれば、実際に行動してみる(例：相談する)。

クウェート民間航空労組 政府の譲歩引き出す



ITFホームページより

2020年の年明けを飾るにあたり、今月おいては、クウェートに働く民間航空労働者が政府を相手に取り組みを進めた結果、交渉による解決の道筋を引き出したというニュースを紹介しましょう。

国際連輸労働（ITF）は、クウェート首相に書簡を送り、民間航空労働者が計画しているストライキを中止させるために、政府が軍隊を動員する行為は国際法違反であると警告した。

クウェート民間航空労組（CALUK）の組合員は、法的権利を行使し、11月11日、13日、18日のストを通知した。同組合は現在、全民間航空労働者に支給されるべき手当をめぐる、民間航空長官（DGCA）と争っている。既に同意書が締

ITF 国際法違反の可能性を警告 仲介が成果をあげる

ITFニュース

述べた。労働者が合法的な民主主義的活動に従事したことを理由に、国家機関が乗り出し、労働組合の指導者や活動家に嫌がらせや脅迫を行うことは、クウェートも批准している。結社の自由と団結権に関するILO第87号条約や世界人権宣言への重大な違反行為だ。ILOの「中東」民間航空などの産業において、ストを中止させるためにスト破りの代替労働者雇用すること、労働者の結社の自由権に対する重大な違反であるこの立場をILOはこれまで維持してきた。平和的解決策を見出すため、ITFも本交渉に関与し、クウェート政府と組合の労使対話を早急に開始するよう

このように、団結して取り組めば大きな力になることをクウェートの民間航空労働者は示してきました。この確信を胸に、私たちは団結して頑張ります。

航空機は通常、離陸時は最大推力で上昇を続けますが沖繩の那覇空港だけはそうありません。米軍の「アラバマセクター」という300メートル以上に米軍空域がのび上昇したものの、

12月初旬、久々に沖繩を訪れました。晴れた日でした。着陸はすいぶん手前から沖繩の美しい海を眺めながら堪能しましたが、「まだ1000フィート（約300メートル）の米軍空域の壁が残っているのかな」と思った程度でしたが、帰りの便ではそのことを思い出しました。

航空機は通常、離陸時は最大推力で上昇を続けますが沖繩の那覇空港だけはそうありません。米軍の「アラバマセクター」という300メートル以上に米軍空域がのび上昇したものの、

断家の若手時代は貧乏の見本 志ん生の食卓

美濃部 美津子 著

読書のススメ

私の機内でのマナーな楽しみに、落語があります。国内線の約1時間、2ヤリとながら過ぎず時間は短いです。しかし最上はLCCに乗る機会が多々あります。落語が聞けないのは残念です。落語は最近CDやDVDでも人気があります。仕事とはいえ、席席での断家が長い断をたさん覚えていたことだけでも本当に感心します。落語は正月はよく似合います。テレビでも漫才ほどではなくても、落語はよく放映されます。お正月の言葉と落語の二つを合わせて「二はなじみませ。」

さて、本書は昭和の名古今亭志ん生の食卓を娘さんが書きたした本です。なぜか、断家の皆さんの若い時代は貧乏の見本のような暮らしぶりです。それも戦争を挟んでの生活です。一日一食どころか一日一食だった絶対暮らしてました。だから、毎日の食卓といってもいたってシンプルなお料理が並びます。作家の池波正太郎さんのグルメ生活とはちょっと違いますが、日本酒好きは一緒の感がありません。お正月の雑煮は、かつおだしに鶏肉、焼き餅、小松菜とシシトフです。家族の暖かさが感じられます。都心ではコンビニが365日私たちの胃袋を満たします。正月三日がつくお雑煮も必要がなくありません。365日シフト勤務で働く航空労働者のみなさんも、あまりおせちに縁がないかもしれませんが、満員の帰省客を載せて新年も変わらない忙しい毎日が続きます。今年こそ、安全・健康、そして笑顔で働ける職場にしたいものです。