

非常口ドアに客室乗務員の配置とライセンス制導入を求める署名にご協力ください!

フェニックス

PHOENIX

＜ 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/

JAL 夏一時金2カ月、シニア賃金見直し回答



国際線が増加する成田空港

2024 夏闘

NAFCOペア15000円

物価高が声高に叫ばれる中、航空では産業航空労組や内航の一部地上労組、外航労組の賃上げ交渉が継続しています。こうしたなか、NAFCO労組では、ペア15000円(地上労組・契約社員17500円)と手当の増額回答を引き出しました。

高水準の賃上げを勝ち取ったものの、生活用品の相次ぐ値上げによる物価高に追い付かず、実賃金は連続25カ月連続のマイナスとなっています。このような状況の中で迎えた24夏闘の労使交渉では、夏期一時金や60歳以降の賃金見直し、諸要求の前進を勝ち取る成果を上げました。

外航 夏一時金2.5カ月、3カ月水準 職場改善 器材や施設・サービス見直し

外航 夏一時金2.5カ月、3カ月水準

各労組の主な回答

労組	賃上げ・一時金	諸要求
ACA	夏冬各2カ月+ 期末一時金2.2カ月	
APU	夏冬各2カ月+ 期末一時金2.2カ月	
JFU	夏2カ月	シニア賃金見直し、 ST制度改善
CCU	夏2カ月	シニア賃金見直し、 ST制度改善、787編 成数増、サービス見 直し等
JLU	夏2カ月	シニア賃金見直し、 ST制度改善
GHU	夏2カ月	器材の増配備、施設 改善等
JAS新	夏2カ月	
NAFCO	ペア15000円 (嘱託・契約7500円)	滑走路深夜作業手当 1500円増
AI	夏1.5カ月+1カ月	
TG	夏3カ月	
EK	一時金4.5カ月	
SQ	一時金年間5カ月	
UA	一時金年間6カ月	
NW	一時金年間5カ月	

ACA(全日空乗組)・APU(ANA乗組)の期末一時金は業績目標達成時。GHU=JGS労組、JGS大阪労組、JGS九州労組。EKの一時金は好業績に伴う支給。

一時金回答は、全日空では、24年度の一時金は10月末一時金2.2カ月、ANAグループのグラハンや整備子会社各社では、グラハン各社(空港運営会社)の24年度一時金は夏・冬各2.1カ月、10月末一時金2.2カ月

ANAグループのグラハンや整備子会社各社では、5カ月前が回答されました。シンガポール航空労組(SQ)では、年間一時金5カ月前が回答されており、好業績を反映し変更します(運用済)。

JGS 連続夜勤提案を撤回

また、スタッフクラブ(ST)自社機搭乗制度の改善要求に対しては、夏闘要求に対する文書回答として改めて確認されました。また、ミールサービスの見直し、機内持ち込み手荷物の取り扱い、およびカスタマーハラスメント対応についても、会社からの見解を引き出しています。

- ▶ 航空連が航空局と面談。グラハンアンケート結果と職場実態を説明し課題を提起...2面
- ▶ 新連載「どうなる...労基法見直し」。厚労省が研究会立ち上げ労基法見直し議論...2面
- ▶ KLMオランダ航空雇止め撤回裁判：口頭弁論と並行して進む和解協議...3面
- ▶ JCA懲戒処分取り消し裁判：狙いは組合潰し...3面
- ▶ 安全会議だより：官公庁要請報告。杓子定規の回答に憤り、前向き発言一部のみ...4面
- ▶ 賃上げ求め果敢に闘う米客室乗務員組合...4面

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

CCUでは、B787の客室乗務員の編成増はすでに公表されていますが、夏闘要求に対する文書回答として改めて確認されました。また、ミールサービスの見直し、機内持ち込み手荷物の取り扱い、およびカスタマーハラスメント対応についても、会社からの見解を引き出しています。

2面に続く

誘導路

時に、間違いを指摘されても改めることができず、モヤモヤやイライラすることが何度もあります。孔子は言います「過ちを改むるに憚ることなかれ」一間違いを犯しても、それを直すことをためらうべきではないという意味です。孔子は、過ちを認めて正すことの重要性を教えてくださいます。●前号の本欄で、JALグラウンドサービス(JGS)で導入が計画されていた「連続夜勤」について、過去の腰痛裁判の判決文を引用し、「過去の過ちを繰り返してはなりません」と計画の撤回を求めました。この連続夜勤の導入には、職場からの強い反対の声があり、計画を聞いた多くの仲間から、健康被害や職場の安全への影響を懸念する声が上がっていました。●JAL内の日本航空ユニオンは、夏闘の団体交渉のなかで、JGS経営の連続夜勤導入計画を取り上げ、問題視しました。その結果、JGSの連続夜勤導入計画は、労働組合の撤回要求、職場の反対世論の高まり、JALグループ内労組の結束により、JGS経営は白紙撤回を表明しました。●計画を提案した後は引かない経営姿勢を何度も見てきた者として、今回のJGS経営の判断を評価したいと思います。人材確保が重要な航空にとって、労使の信頼関係もまた非常に重要です。

2024 夏闘

多客期迎え負担増す現場 職場安全への影響懸念

1面から続く
航空各社はコロナ禍からの完全回復を目指して積極的に事業計画を推し進めています。しかし、依然として人材や資格者が不足しており、今後の事業計画に影響を及ぼす可能性があります。そのため、人材確保や資格者

育成、離職防止は喫緊の課題です。JALでのシニアの賃金見直しも、こうした事情を反映したものと見えます。また、人材や資格者不足は生産体制にも影響を与え、職場の安全にとっても否定的な影響を与えることとなります。JNTO（日本政府観

光局）によると、5月の訪日外国人旅行者数は304万1000人で、3か月連続で300万人を突破しました。2024年1月から5月までの累計は1464万1500人となり、この状態で推移すれば、2024年の訪日外国人旅行者数は3500万人に達する

ことが見込まれます。一方、出国日本人旅行者は1月から5月の累計は486万7700人と2019年対比61%にとどまり、円安の影響が響いています。夏の旅行シーズン前

に、国内の主要空港では国際線が増加しています。地方空港では航空燃料の不足やグラウンドハンドリングの人員不足により、運航を取りやめる外国航空会社もあります。保安検査やグラウンドハンドリングなど空港業務の人材確保については、

民間あわせて取り組んでい



通勤客で混雑する駅

航空連からは雇用共同アクションに参加している栗田事務局長は「改正が必要と思われる法もあるが、労働基準法は働く者に直結する法律なので、強い関心をもっていく必要がある」と話します。次号から具体的な項目についてみていきます。

(つづく)

職場安全・健康など悪化

グラハン連



グラハンの現状を説明する参加者

グラハン連からは、この1年間の職場の安全を聞いたところ、「安全が向上した」20%に対し「安全が低下した」52.6%で、「安全が低下した」が2年連続で増加。また、職場での事故・トラブルの発生状況では、「発生していない」24.7%で、前年比7.4ポイント減となり、具体的な事故・トラブル事例では、「車両事故」59.9%が最も多く、「人身事故」27.5%、「積み残し」25.2%、「施設損傷事故」22.2%、「コンテナ落下」13.1%、「航空機損傷事故」11.8%が続きました。

健康状態では、「良好」35%に対し「自覚症状あり」26.8%、「不安を感じる」38.1%でした。「自覚症状あり」と「不安を感じる」を合わせると61.8%となり、健康面に不安を感じている層が2年連続で増加しています。自覚症状と不安を感じ

る方に具体的な症状を聞いたところ、「疲れが取れない」が最も多く(63.8%)、次いで「腰痛」、「ストレスを常に感じる」、「肩・首がこる」、「目が疲れる」。また「眠れない」は、2年連続20%台となりました。平均睡眠時間の調査では、平均睡眠時間が6時間以下の割合が7割を超え、2019年以降で初めてです。仕事上の休憩時間の取得状況では、「とれていない」が増加しており、ゆとりのない労働環境や過重労働を裏付ける結果となりました。また、職場でのハラスメントについて4割超が「ある」と答えており、精神衛生面からも職場環境の改善は待たないです。

魅力ある労働条件 2024年は、コロナ禍からの完全回復に向

航空連からは、23年度は委託元の安全監査を通してグラハン14社から聞き取りを行ったが、不具合や規定反などの指摘事項はなかった。一方、電子機器を貨物室に忘れる事例が多い。誤ったウェットバランスでの運航、旅客未搭乗でのフッシュバックなど、不具合事例は報告されており、教育不足やコミュニケーション不足があるとの答弁がありました。

航空局からは、23年度は委託元の安全監査を通してグラハン14社から聞き取りを行ったが、不具合や規定反などの指摘事項はなかった。一方、電子機器を貨物室に忘れる事例が多い。誤ったウェットバランスでの運航、旅客未搭乗でのフッシュバックなど、不具合事例は報告されており、教育不足やコミュニケーション不足があるとの答弁がありました。

航空局からは、23年度は委託元の安全監査を通してグラハン14社から聞き取りを行ったが、不具合や規定反などの指摘事項はなかった。一方、電子機器を貨物室に忘れる事例が多い。誤ったウェットバランスでの運航、旅客未搭乗でのフッシュバックなど、不具合事例は報告されており、教育不足やコミュニケーション不足があるとの答弁がありました。

航空局からは、23年度は委託元の安全監査を通してグラハン14社から聞き取りを行ったが、不具合や規定反などの指摘事項はなかった。一方、電子機器を貨物室に忘れる事例が多い。誤ったウェットバランスでの運航、旅客未搭乗でのフッシュバックなど、不具合事例は報告されており、教育不足やコミュニケーション不足があるとの答弁がありました。

航空局にアンケート結果説明 職場実態や課題を指摘

航空連グラハン連は6月17日、航空局を訪問し4月に取り組んだ「2024年グラウンドハンドリ

ング職場の安全・健康アンケート」結果と特徴を説明。その後、23年度の安全監査でのグラウンドハ

ンドリングに関する指摘事項や、グラハンを取り巻く課題などについて質疑を行い、航空局の見解を聞き取りました。航空連からは島田副議長他4名が、航空局からは航空ネットワーク企画課、空港安全課、航空安全推進室の担当者が出席しまし

た。健康状態では、「良好」35%に対し「自覚症状あり」26.8%、「不安を感じる」38.1%でした。「自覚症状あり」と「不安を感じる」を合わせると61.8%となり、健康面に不安を感じている層が2年連続で増加しています。自覚症状と不安を感じ

る方に具体的な症状を聞いたところ、「疲れが取れない」が最も多く(63.8%)、次いで「腰痛」、「ストレスを常に感じる」、「肩・首がこる」、「目が疲れる」。また「眠れない」は、2年連続20%台となりました。平均睡眠時間の調査では、平均睡眠時間が6時間以下の割合が7割を超え、2019年以降で初めてです。仕事上の休憩時間の取得状況では、「とれていない」が増加しており、ゆとりのない労働環境や過重労働を裏付ける結果となりました。また、職場でのハラスメントについて4割超が「ある」と答えており、精神衛生面からも職場環境の改善は待たないです。

航空局からは、23年度は委託元の安全監査を通してグラハン14社から聞き取りを行ったが、不具合や規定反などの指摘事項はなかった。一方、電子機器を貨物室に忘れる事例が多い。誤ったウェットバランスでの運航、旅客未搭乗でのフッシュバックなど、不具合事例は報告されており、教育不足やコミュニケーション不足があるとの答弁がありました。

厚労省

研究会立ち上げ 労基法見直し議論 根幹の概念含め検討

どうする… 労基法見直し

厚生労働省は、労働基準法について「根幹にか

かわる概念の見直しを含む包括的、中長期的な検討を行うとして、労働基準関係法研究会を立ち

上げ、5月10日までに7回の研究会を開催、法改正に向けた主要な論点につ

いての議論は、巡したと述べています。研究会は、24年末には議論をま

とめ、25年初旬には労働政策審議会(労政審)で

の議論が始まると予想されています。航空連は、「雇用共同アクション」のメンバーとして、研究会での討論状況を注視してきました。雇用共同アクションがまとめた意見案をもとに、研究会の討

議事項を考察します。雇用共同アクションは、労働基準法の見直し作業の必要性について、「現在の労働基準法には、改正すべき点や欠落している点があり、当団体からも、改正要求をあげてきた」と述べたうえで、「研究会の議論では労働者保護の視点をふまえ、労働組合の取り組みにも理解を示す意見も出されているが、他方で、労働者のニーズを言いながら、実際には使用者の要望にそって労働基準法の見直しを進めようとしている

かにも思われる意見がふれている」と述べます。懸念している点について、「働き方の多様性・柔軟化を口実とした、テクノロジー(法律や規則からの逸脱)の仕組みの容易化をはかる」とする議論」だとし、「憲法27条2項(労働条件法定主義)にも、労働基準法1条(労働条件の原則…人たるに値する生活を営むための必要を充たすべき、労働関係当事者による労働条件の向上を図る努力義務)等の規定にも反するもので、認めるわけにいかない」と強調します。「労使自治」とか「職場レベルでの労働基準のカスタマイズ」といった表現は、あたかも良いことであるかのようですが、労働基準関係法が前提としている労使の力関係の違いを無視、もしくはは隠いする主張にはかたくないと指摘します。

航空連からは雇用共同アクションに参加している栗田事務局長は「改正が必要と思われる法もあるが、労働基準法は働く者に直結する法律なので、強い関心をもっていく必要がある」と話します。次号から具体的な項目についてみていきます。

(つづく)

組合 会社主張に沿った意見書に反論

KLM雇止め撤回裁判

会社 オランダ法の時効を主張

組合 次回、会社主張に対し反論

ジャパンキャビンクルーユニオン（JCU）組合員が雇止め撤回を求め闘うKLMオランダ航空雇止め撤回裁判の1・2・4陣訴訟は、雇止め無効の東京地裁判決を不服として会社が控訴したため、東京高裁で控訴審が行われています。6月10日には東京高裁で4回目の口頭弁論が行われ、組合側から、第3回口頭弁論で会社が提出した通則法に関する研究者の意見書2通（12月、2月提出）に対し反論しました。当日は、傍聴席がほぼ埋まる32名の支援者らが傍聴しました。

KLMオランダ航空の雇止めを無効とした東京地裁判決は、通則法に基づき「日本人契約制客室乗務員の労働提供は特定できないが雇入れ事業所所在地はオランダ（本社）」と認定し、オランダの国内法を適用して無期雇用を認めました。これに対する会社側の研究者の意見書（道垣内正人氏・早稲田大学法科大学院教授・東大名義教授・弁護士、北澤安紀氏・慶応大学法学部教授）には、「労働提供地、雇入れ事業所所在地とも日本」とし、さらにオランダ国内法を適用した場合、一時効により雇用の権利は消失、出訴制限に



控訴審が行われている東京高裁

より訴訟で争えないとの法律も適用される」と記されていた。これらの意見は、当然ながら会社側の主張に沿っていま

す。ただ両名の意見書は、その前提となる事実認識において、日本の勤務（BB・スタンバイに似た勤務）を、会社の考え方に基づいた間違った解釈をした状態で意見を述べている問題点があります。

道垣内氏は、法制審議会国際私法部会委員として、通則法制定に関わる

とともに、国際私法学会理事長8年の実績があり、通則法に関する権威とみられています。会社もその点を意識し、6月10日の裁判当日に出してきた組合主張に対する反論書面では、「立法者意思」「立法趣旨」という文言を何度も使ひ、道垣内氏の意見を採用させようとしています。

その道垣内氏の意見書では、労働契約に関する準拠法の考え方について、以前に出した自らの著書の内容に反することが書かれています。

形式的に日本で採用され、日本の法律の下で働きますという内容で契約しても、実際に働き始めたら、実態はオランダの本社で採用されたのと同じだったということがあります。その場合、通則法によりオランダの法律を適用して、一緒に働くオランダ人と同じ労働者保護を受けられるべきですが、道垣内氏は契約時点で決まっていたことに従うべきだとの考えです。

裁判所は、権威ある学者の意見だからと言って特別視せず、働いている実態をみて、法律の条文の正しい適用の仕方を考えるべきです。

組合側は、オランダ法の時効と出訴制限に関する

では、オランダの弁護士に確認し検討した後に、次回に反論書面を提出します。一方、会社側は組合側の反論書面を見て反論をしたいと発言しました。

この日の裁判でのやりとりを踏まえ、裁判長は、あと2回で結審を予定するとし、次回口頭弁論を9月11日に設定しました。

6月10日の口頭弁論後には2回目の和解協議が行われ、前回（4月22日）和解協議で組合側が提出した和解案に対し、会社の検討内容が示されませんでした。しかし、その内容は組合案からは程遠いもので、その場で検討する必要も無いようなものでした。和解協議については、今後の主張が出尽くした時点で再度協議できることから、組合側は持ち帰り検討する形で和解協議を継続することとし、次回口頭弁論後の和解協議が設定されました。

今裁判では、裁判長から、あと2回の口頭弁論で結審する考えが示され、控訴審も大詰めとなります。

■次回裁判・和解協議
9月11日11時〜東京高裁511号法廷

次回裁判・和解協議の9月11日11時から

組合案からほど遠い会社案

和解協議

JCA懲戒処分取り消し裁判

8月5日証人尋問

「20日間の出勤停止処分とする。誤った情報により社員を扇動させた。貴殿の行為は社内多くの人に迷惑をかける行為であり、懲戒処分とすることはやむを得ない」と。ジェットスター・ジャパンから同社の客室乗務員やパイロットで組織する労働組合、ジェットスター・クルー・アソシエーション（JCA）の執行委員長に届いた会社からの通知です。この通知は組合に大きな衝撃を与えました。「組合を潰すために会社はここまでするのか」。JCAはすぐに懲戒処分の取り消しを求め東京地裁に提訴しました。この裁判の証人尋問が8月5日に行われます。組合側からはキャビンクルー支部執行委員長が、会社側からは人事本部長が証人として証言します。

事の発端は3年前に遡ります。会社は突然、就業規定の新設により新制度を導入すると発表しました。それは時間給から固定給に変更するというものでしたが、労働条件の切下げを含む内容でした。これにより職場は混乱し、124人のキャビンクルーがこれに不同意としました。しかしその後、多くのキャビンクルーが有形無形の圧力により不本意ながら同意をせざるを得ない状況となりました。そして、不同意者に対しても新制度が強制運用されました。これに対し、JCAは不利益変更だとして東京地方裁判所に提訴しました。また、この訴訟を進める過程で、「2020年6月に支給された手当の控除額が、大幅に減額されている」と弁護士から指摘がありました。催告のための請求は個人が行う必要があり、時効期限もあつたため、JCAは組合員宛に「手当てについて誤りがある場合は会社に問い合わせるよう」と、メールで配信しました。その結果、13人のキャビンクルーが手当てについて人事本部に問い合わせました。しかし、会社



成田空港を拠点に運航するジェットスター・ジャパン

狙いは組合潰し

問い合わせが職場を混乱？

この裁判はただの懲戒処分裁判ではありません。正当な組合活動に対する会社側の対応が問われているのです。多くのみなさまの傍聴支援をお願いいたします。

■8月5日10時〜東京地裁619号法廷
10時〜会社側証人
13時〜組合側証人

側は手当の控除に誤りはなく、誤った情報を流布扇動し職場を混乱させ、人事本部の業務を著しく妨害したとして、JCA執行委員長に対し20日間の出勤停止処分を通知しました。

さらに、自身の給与額の支給額の齟齬について問い合わせたJCAの別の執行委員1人に対して「上長への執拗な問い合わせや言動により客室本部マネジャーに精神的苦痛を与えた」として、15日間の出勤停止処分が通知されました。JCA執行委員を巡る相次ぐ出勤停止処分は、会社の明らかなる報復行為であり、不当労働行為です。

今回の裁判では、メール送信者が誰なのか争点になっています。会社側は当初、給与明細が添付されていたなどとして、執行委員長が個人的に送ったメールだと主張していましたが、裁判が進むにつれ、「誰からのメールなのかは明らかにできない」と主張を弱め、最終的に裁判所が求めた執行委員長発信メールを裏付ける証拠メールの提出はできませんでした。

2024年官公庁要請報告

杓子定規な回答 前向き発言一部のみ

航空安全推進連絡会議（以下、航空安全会議）は、航空局をはじめとする官公庁や空港会社に対して要請活動を実施しています。今年も要請先の担当者、時に熱く時に冷静な議論を交わしてきました。これまでの実施実績と取り取りの特徴点について報告します。

【厚生労働省】 厚生労働省要請では先期に引き続き、航空分野の感染症対策・メンタルヘルスケア・労働時間管理と救急ヘリコプターについて議論を交わしました。いずれも航空の特殊性という視点が重要であることを指摘しつつ現場の実態を伝え、厚生労働行政に生かすよう求めました。

【東京国際空港】 東京国際空港要請では、回答数が圧倒的に少なく非常に残念な結果となりました。また、当初回答がなかった要請内容について議論を重ねていくと、東京国際空港の管轄外または対応できないという返答がいくつもありませんでした。要請内容について改めて精査し、再整理を

【国土交通省航空局】 基本的には慣例を理由に対応不可との回答がほとんどでしたが、中には前進回答もあり、我々の要請内容について別の関係省庁に確認した結果を以て回答する等、真摯な対応も見られました。一方で、航空局は「既存のものを時代に合わせて改善していくこと」に対して非常に重い組織であることを再認識する2日間となりました。

【まとめ】 要請活動全体を通して改めて感じたことは、航空局という組織が『前時代的思考』から『何か事象が生じてから対応』から抜け出せていないということです。これまで航空安全会議から、『セーフティー（リスク）マネジメント』『技術的に大きく進化している時代に規定や施設も合わせていくこと』

『国内外全航空会社が日本の空を安全に飛行できるようにすること』の重要性を提言してきました。しかし、航空局の政策にはほとんど大きな変化は見られず、結果1月2日の羽田空港における事故に繋がったと我々は考えています。あの悲惨な事故を目の当たりにしても、今回の要請活動ではほとんどが杓子定規の回答となつていて憤りを感じざるを得ません。航空安全会議は、引き続き航空安全の観点から関係機関に対し粘り強くアプローチし、航空機を利用する全ての方々へ安全を提案出来る環境の構築に努めていきます。

【要請活動とは？】 毎年実施するアンケートを基に航空のあらゆる職場から課題を集め、航空安全の観点から要請内容を確立しています。検討の過程から、全国幹事会等を通じて各支部と調整を重ね、課題についてのより詳細な実態の把握などに努めています。例年5月から、本部・支部それぞれが要請を実施しその結果を取りまとめて、総括を行なっています。

全米客室乗務員組合のサラ・ネルソン議長は、「航空会社はますます本気になって合意に達する必要がある」と訴えました。

賃上げや労働条件の引き上げを求める闘いは、世界の各地で果敢に取り組まれています。



航空局に要請する安全会議メンバー（奥側）

日程	要請省庁	要請分野
5月15日	気象庁・厚生労働省	気象・厚生労働
5月22日	東京国際空港	空港・空域管制・保安・グランドハンドリング
5月29日	東京航空局	空港・空域管制・グランドハンドリング
6月12、13日	国土交通省航空局	航空行政・空港・空域管制・運航乗務員・客室乗務員・保安・グランドハンドリング
6月26日※	運輸安全委員会	航空事故調査

※実施予定

局という組織が『前時代的思考』から『何か事象が生じてから対応』から抜け出せていないということです。これまで航空安全会議から、『セーフティー（リスク）マネジメント』『技術的に大きく進化している時代に規定や施設も合わせていくこと』

『国内外全航空会社が日本の空を安全に飛行できるようにすること』の重要性を提言してきました。しかし、航空局の政策にはほとんど大きな変化は見られず、結果1月2日の羽田空港における事故に繋がったと我々は考えています。あの悲惨な事故を目の当たりにしても、今回の要請活動ではほとんどが杓子定規の回答となつていて憤りを感じざるを得ません。航空安全会議は、引き続き航空安全の観点から関係機関に対し粘り強くアプローチし、航空機を利用する全ての方々へ安全を提案出来る環境の構築に努めていきます。

【要請活動とは？】 毎年実施するアンケートを基に航空のあらゆる職場から課題を集め、航空安全の観点から要請内容を確立しています。検討の過程から、全国幹事会等を通じて各支部と調整を重ね、課題についてのより詳細な実態の把握などに努めています。例年5月から、本部・支部それぞれが要請を実施しその結果を取りまとめて、総括を行なっています。

全米客室乗務員組合のサラ・ネルソン議長は、「航空会社はますます本気になって合意に達する必要がある」と訴えました。

賃上げや労働条件の引き上げを求める闘いは、世界の各地で果敢に取り組まれています。

お詫びと訂正 404号（6月1日付）2面の「2024夏闘」の記事で、「一方、マレーシア航空やエミレーツ航空は2023年の好業績を受けて」とありましたが、正しくは「一方、シンガポール航空やエミ

先に、連れ合いのお供で鎌倉に行ってきた。お抱え運転手のように、近場にある大手スーパーやデパートでも販売していますが、入荷日が決まっております。入荷しなくても売って切れてしまっています。そんなこんなで直接、本店がある鎌倉に出かけたわけです。お陰様で、目的の商品は買うことができました。が、連れ合いの話では、その商品は次の人で品切れになったようです。帰りには少し足を延ばし、江の島に向かいました。案

賃上げ取組む米客乗組

6月13日、米航空会社の客室乗務員が、世界中の30以上の空港で、賃金引き上げや労働条件の改善を求め一斉にデモを行いました。現在、米国の航空業界で8万人の客室乗務員が契約交渉中です。

全米客室乗務員組合のサラ・ネルソン議長は、「航空会社はますます本気になって合意に達する必要がある」と訴えました。

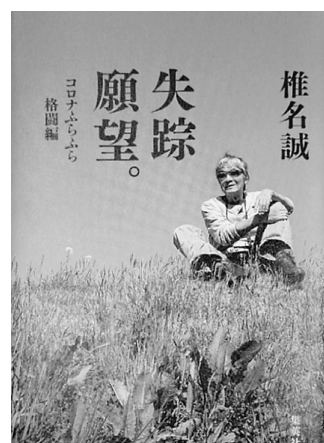
賃上げや労働条件の引き上げを求める闘いは、世界の各地で果敢に取り組まれています。

お詫びと訂正 404号（6月1日付）2面の「2024夏闘」の記事で、「一方、マレーシア航空やエミレーツ航空は2023年の好業績を受けて」とありましたが、正しくは「一方、シンガポール航空やエミ

先に、連れ合いのお供で鎌倉に行ってきた。お抱え運転手のように、近場にある大手スーパーやデパートでも販売していますが、入荷日が決まっております。入荷しなくても売って切れてしまっています。そんなこんなで直接、本店がある鎌倉に出かけたわけです。お陰様で、目的の商品は買うことができました。が、連れ合いの話では、その商品は次の人で品切れになったようです。帰りには少し足を延ばし、江の島に向かいました。案

救急搬送、入院「あなたは運が良かった」 失踪願望。

椎名 誠著



深夜ラジオで知りましたが、岩手県のある町で6月に「ちやぶ台返し世界大会」なるものが開かれるそうです。優勝者はとても嬉しそうにコメントを述べていました。「毎日毎日仕事に追われて、あつちを立てればこっちが立たず、エー！」とちやぶ台をひっくり返したら、さぞかし気持ちがいいことでしょう。

超売れっ子作家のシーナさんがついに「じいじになってコロナになつてしまいましたが」という本を出版しました。ちょっと切なく悲しいですが、新たな「シーナ・ワールド」が全開です。あんなに元気だったシーナさんが、新型コロナで入院し、救急搬送、入院、「あなたは運が良かった」という言葉、そして生還といった深刻な状況が伝わります。それにしても、シーナさんのお酒の飲み方は尋常ではないです。それにしても、シーナさんのお酒の飲み方は尋常ではないです。

先日、連れ合いのお供で鎌倉に行ってきた。お抱え運転手のように、近場にある大手スーパーやデパートでも販売していますが、入荷日が決まっております。入荷しなくても売って切れてしまっています。そんなこんなで直接、本店がある鎌倉に出かけたわけです。お陰様で、目的の商品は買うことができました。が、連れ合いの話では、その商品は次の人で品切れになったようです。帰りには少し足を延ばし、江の島に向かいました。案

けいごむ

の定、途中にある江ノ電の鎌倉高校駅周辺は外国人の旅行者がいっぱいで、写真を撮ってしまつた。漫画の影響を改めて実感した次第です。江の島には、ヨットハーバー近くの奥まったところ、とある食事処があります。行ったのは数回ですが、観光地でありながら料金もリーズナブルで美味しい。連れ合いはいつも定食プラスあら煮を注文します。あら煮は量も多く、余ればタッパに入れて持ち帰りもできます。

先に、連れ合いのお供で鎌倉に行ってきた。お抱え運転手のように、近場にある大手スーパーやデパートでも販売していますが、入荷日が決まっております。入荷しなくても売って切れてしまっています。そんなこんなで直接、本店がある鎌倉に出かけたわけです。お陰様で、目的の商品は買うことができました。が、連れ合いの話では、その商品は次の人で品切れになったようです。帰りには少し足を延ばし、江の島に向かいました。案