

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は終了しました。(詳細3面参照)

# 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/>

# 生活を支える一時金引上げを



出発客で混雑する保安検査場。羽田空港第3ターミナル

## 逼迫する生産体制 増加する不安安全事例

物価高対策や暮らし改善には賃金引き上げが最も重要です。年末一時金の引き上げや賃金制度の改善、人員増、勤務条件の改善などを求める24年末交渉が本格化しています。航空連は11月1日を回指定日とし、15日を「航空の山場」と位置付け、年末闘争を取り組みます。

ウクライナ戦争の長期化や中東でのイスラエルによる軍事侵襲の拡大により、国際的な軍事紛争が航空業界に与える影響が懸念されています。これ以上の犠牲者を防ぐためにも、軍事衝突の即時停戦が求められます。10月16日に発表された訪日外国人旅行者数によると、9月の訪日外客数は287万2200人で、8か月連続で同月過去最高を記録しました。また、1月から9月まで

の累計では2688万200人となり、前年の年間累計(2506万6350人)を上回りました。この状態で推移すれば2024年の訪日外客数は3500万人を超えることが予想されます。国内航空各社の状況では、全日空と日本航空の間決算が10月末から11月初めに発表予定です。両社ともに好調な旅客需要に支えられ、中間決算は好業績が予想されています。

### 2024 年末闘争

こうしたなか、各労組は、一時金の引き上げや諸手当の増額、人員増や勤務改善などの職場要求の前進を目指します。全日空乗組(ACA)は、経営監視や乗員養成計画(RCO (Reduced Crew Operations))に関して取り組みます。ANA乗員組合(APU)では、B737二体化に伴う諸課題や機長の機種移行の秩序、組織改善等に取り組みます。日航労連(JUJF U、CCU、JLU)は、統一要求として年末一時金3カ月以上(各労組の要求は表参照)、グループ社員全員の賃金水準や諸手当の引き上げを求めています。諸要求では、安全要求や労働時間の短縮、勤務改善、福利厚生面の改善、シニア処遇の改善など、各職種に合わせた個別要求の前進と課題解決に取り組みます。グランドハンドリング労働組合連合会(GHU JGS労組、JGSO労組、JGSO労組)は、10月末に年末一時金要求を決定します。外航労組の一時金状況は、シンガポール航空(SQ)労組は年間5カ月、ユナイテッド航空(UA)労組は年間6カ月、ノースウエスト航空(NW)労組は年間5カ月、フィリピン航空(PR)労組は年末3・5カ月、フェデックス(FX)労組は年末2・4カ月が確定しています。一方、懸念されるのは職場の人員不足です。特にグランドハンドリングの職場では、受託便の増加に人員や資格者の育成が追い付かず、生産体制がひっ迫しています。グランドハンドリング連(航空連のグラハン担当部門)によると、大手グラハン会社では、中途採用や専門学校

■主な記事から■

- ▶ ITF第46回世界大会に航空連から3名が参加。世界の交通運輸労働者ら1000名超が参加し活動計画を決定……2面
- ▶ 専門家がひも解く、労働基準関係法制研究会の狙いは何か。航空連が学習会を開催……2面
- ▶ 全日空不当労働行為事件で可視化されたCAの休憩問題。改善は急務……3面
- ▶ JCA懲戒取り消し裁判が結審。判決は12月2日……3面
- ▶ 安全会議だより：第59回定例総会を開催。年間総括と向こう1年間の方針を決定……4面

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

### 各労組の年末一時金要求 (10月25日時点)

※太線より下は回答済

JFU	3カ月
CCU	3.3カ月+10万円
JLU	3.3カ月+10万円
GHU	3.2カ月
NAFCO	3.5カ月+5万円
ACA	2カ月
APU	2カ月
UA労組	3カ月
NW労組	2.5カ月
FX労組	2.4カ月
SQ労組	2.5カ月

GHU=JGS労組、JGS大阪労組、JGS九州労組の統一要求。

この年末闘争では、一時金の引き上げに加え、人員増や勤務条件の改善、安全な職場環境を求める大事なたたかいになります。ともに職場要求の前進を目指し頑張りましょう。

# ITF 2024 世界大会報告

2面

10月も過ぎ、秋本番と言いたるところですが、季節外れの気温が続いており、調子が今一つです。数年前、「憲法9条にノベル平和賞」といった機運が高まった時期がありました。2024年のノベル平和賞は、日本原水爆被害者団体協議会(日本被団協)に贈られることが決まりました。日本被団協は、核兵器廃絶と原爆被害への国家補償などを求める活動をしている団体です。東大名教授の藤原一さんは、「被団協の平和賞受賞の背景にはプーチン政権の核による威嚇がある」と述べ、中国や北朝鮮の脅威をかきし核抑止の強化の議論になっていることに憂慮しています。藤原さんは、「核に対し核で立ち向かえば、小規模な国際紛争が核戦争にエスカレートする危険が拡大する。核の傘は平和を保証しない」「いま必要なのは核兵器不使用の再確認、安全保障における核兵器依存からの脱却、そして核兵器廃絶に向けた核軍縮の再会である」。一方、日本の防衛費は1.5倍に増加しているものの、教育費の割合は諸外国に比べ低いままで。OECDの調査によると、日本は36カ国中3番目に低かったようです。核廃絶を理想ではなく現実にするためには、学ぶことの重要性が改めて問われていると思

# 世界の交通運輸労働者が参加

## ITF第46回 世界大会(上)



写真左から千明幹事、赤坂議長、ITF民間航空部会書記モチヨ氏、石田EK労組委員長

第46回国際運輸労働者連合会(ITF)150カ国、加盟組合700以上、組

### 今後5年間の活動計画を決定

合員1650万人)の世界大会が、10月13日から19日の日程でモロッコのマラケシュにて開催されました。欧米やアジア、アフリカ、南米などから1000名を超える参加がありました。航空連加

ら赤坂議長、千明(ちぎら)幹事、石田エミレ(石田EK)航空労組委員長の出陣が注目を集めた。大会の様子は本誌の別冊「航空連加」に掲載されています。

3名は仕事などの都合により別々の現地入りになりました。3名ともに羽田空港から出発しましたが、利用する航空会社によって移動時間が大きく異なる、千明幹事は羽田からドーハ経由でマラケシュに向い、乗り継ぎ時間を含めた飛行時間は26時間に及びました。

赤坂議長と千明幹事は大会前日の12日に現地入りし、大会初日からの参加でした。一方、石田委員長は14日朝に現地に着

着し大会2日目の全体会議からの参加を予定していましたが、入国審査や送迎、ホテルのチェックインの遅れにより、2日目の全体会議には間に合いませんでした。前回シンガポールでの世界大会に続き2回目の参加になった石田委員長は、「世界大会の会場は、いつも通りフレンドリーで、サポートも充実していて安心感がありました。相互尊重を会議のはじめに毎回ビデオで案内されるのも良かった」と話します。

世界大会は5年ごとに開催されており、大会では今後5年間の活動方針が決定されます。ITFが掲げる6つの要求(①仕事の未来、②安全、③

平等、④権利、⑤説明責任、⑥持続可能性)に基づき、今後取り組むべき行動計画について各国労働者の意見が発表され、それらから動議が提出され、それらについて議論し、決定された動議を各国で実践していくことになりました。

大会1日目の開会式では、モロッコの伝統音楽の演奏やモロッコの歌手によるライブが行われ、華やかな幕開けとなりました。その後、全体会議が行われ、1日目の終了

後にはレセプションが開かれましたが、開始30分後にはホテル内が水浸しになるほどの大雨に見舞われました。

2日目の全体会議では、1日目に続き、今後の取り組み課題やアルゼンチンの労働問題(政府による弾圧)、労働者の疲労などに関する発言が各団体からありました。また、会議後には日本からの参加者による結団式が開催され、約40名が参加し、意見交換しました。

大会3日目には民間航空部会総会が開催され、航空連加から3名が参加しました。総会では民間航空部会に関する動議について活発な議論が行われ承認されました。主な動議は、動議25(航空労働者のより良いグローバル規制(派遣など不安定雇用は安全に影響))、動議28(航空労働者と社会間

を拡大することが提案されています。また、「労働者の安全配慮義務を、労働者自身の「自己管理」へと転換しよう」としている点です。多様な働き方を進めるには労働基準法の適用除外が必要とされています。

2024年1月に経団連が発表した「労使自治を軸とした労働法制に関する提言」にも、労働基準法の適用を除外しようとする狙いが見られます。この提言では、労働者の健康確保は最優先としつつも、労使間の合意があれば労働時間規制の適用除外(デロゲーション)

題、動議29(民間航空輸送におけるパイロット2名の運航を維持し、減員運航を拒否)、動議30(航空労働者の権利と自由に関する憲章の策定)、動議33(客室乗務員の疲労リスク軽減、航空の安全衛生と規制の遵守について、長時間労働や休憩、時差、乗務スケジュールによる疲労のデータを集積し、疲労に関する規制案の立案)、動議38

(空港の自由化がもたらす健康と安全への危機)、動議41(航空サプライチェーンにおける規制緩和と細分化の闘い)です。民間航空部会の新たな議長に選出された米国の客室乗務員組合(AFA)のサラ・ネルソン委員長は、「規制緩和は、労働者と乗客の両方に危険な道を歩ませることになった。労働者は今、主導権を握り、賃金、労働条件、

安全性において、できるだけ高い基準を設定しようとしている。航空会社が労働者の権利や安全を犠牲にして、手抜きをすることがないよう、我々は規制強化を求めて闘っている。我々の闘いは、良質な仕事・生活のためであり、航空産業を動かしている労働者一人ひとりの尊厳と尊重のためでもある」と語りました。(次号につづく)

### 最賃1500円は共通目標

### 賃金引き上げ生活守ろう

10月1日から、最低賃金が引き上げられました。

もつなぐります。

航空では、JGSグループの3労組(GHUII JGS労組、JGS大阪労組、JGS九州労組)が、「25歳で時給換算1500円を下回らない賃金体系」を統一要求として賃上げを求めています。春闘では2年連続で賃上げが実現しましたが、物価高騰の中で2年以上にわたり実質賃金はマイナスでした。6月に27ヵ月ぶりにプラスに転じましたが、その効果もつかの間、8月の所定内賃金は物価上昇に追いつかず、再び実質賃金がマイナスになりました。暮らしを支えるためには、継続的な賃上げや一時金の引き上げは待たないです。コロナ禍が始まった当初、航空では運休が相次ぎ、乗務手当がなくなっただけでなく、客室乗務員の賃金は大幅に減少しました。AN

Aでは、乗務手当がなくなった客室乗務員の賃金が最低時給を下回る事態が発生し、急遽手当が支給されることになりました。それから4年、賃金制度の見直しや2年連続のベースアップもあり、一定程度の基本給の引き上げが図られましたが、客室乗務員の賃金が高騰種に比べて依然として低い状況にあります。

航空連が行った聞き取り調査によると、地上業務を行う企業の中には、この2年間で1度しか賃上げがなかったり、基本給を時給換算したら最低賃金を下回るケースがあることが明らかになっています。人材確保や定着のためには、賃金の継続的な引き上げや賃金制度の改善、一時金の引き上げなど、労働条件の改善が求められます。

## 専門家が解説 労働基準関係法制研究会の狙い

10月13日、労働基準関係法制研究会での議論の進捗をテーマにした「秋の学習会(主催:航空連)がオンラインで開催され

ました。講師は東京南部法律事務所竹村和也弁護士です。以下に概要を報告します。

研究会で議論されている問題点や課題を、法律の専門家でもある弁護士の立場から明確にするのを目的としています。

本誌では、これまで研究会での議論内容を4回に分けて報告してきました。

まず、研究会で検討されている主なテーマは、①「新しい時代の働き方に関する研究会 報告書」を踏まえた、今後の労働基準関係法制的論点

の整理。②働き方改革関連法の施行状況を踏まえた、労働基準法等の検討の2点です。そして実際の検討課題は4点です。

①労働基準法の事業(適用単位)、②労働基準法上の労働者の性、③労働時間制度、④労使コミュニケーションとしてあります。

一方で、検討されている①「新しい時代の働き方に関する研究会 報告書」を踏まえた、今後の労働基準関係法制的論点

①「新しい時代の働き方に関する研究会 報告書」を踏まえた、今後の労働基準関係法制的論点

①「新しい時代の働き方に関する研究会 報告書」を踏まえた、今後の労働基準関係法制的論点

## 航空連 秋の学習会



竹村弁護士

研究会で議論されている問題点や課題を、法律の専門家でもある弁護士の立場から明確にするのを目的としています。

本誌では、これまで研究会での議論内容を4回に分けて報告してきました。

まず、研究会で検討されている主なテーマは、①「新しい時代の働き方に関する研究会 報告書」を踏まえた、今後の労働基準関係法制的論点

の整理。②働き方改革関連法の施行状況を踏まえた、労働基準法等の検討の2点です。そして実際の検討課題は4点です。

①労働基準法の事業(適用単位)、②労働基準法上の労働者の性、③労働時間制度、④労使コミュニケーションとしてあります。

一方で、検討されている①「新しい時代の働き方に関する研究会 報告書」を踏まえた、今後の労働基準関係法制的論点

①「新しい時代の働き方に関する研究会 報告書」を踏まえた、今後の労働基準関係法制的論点

①「新しい時代の働き方に関する研究会 報告書」を踏まえた、今後の労働基準関係法制的論点

# 可視化されたCAの休憩問題

救済命令で

## マスコミが相次ぎ報道

## ANAの勝手な解釈許されない

### JCU全日空不当労働行為事件

9月2日、東京都労働委員会は、ANAがジャパンキャビンクルーユニオン（JCU）に対して行った不当労働行為（不誠実な団体交渉）について、救済命令を出しました。

この事件の交渉テーマだった客室乗務員の休憩問題については、10月4日付の東京新聞が1面で大きく取り上げ、その後も週刊誌やニュースサイトで報じられるなど、社会的な関心が高まっています。これは、JCUが救済命令を勝ち取ったことを受けて、9月6日に厚生労働省で行った記者会見によって、多くのマスコミが客室乗務員の労働環境に注目しました。労働基準法第34条では、使用者は労働者の労働時間が6時間を超える場合は45分、8時間を超える場合は1時間の休憩時間を与えなければならないと定められています。一方、労基法施行規則第32条2項では、航空機に乗務する操縦士、給仕（客室乗務員が該当）などに該当する場合、勤務中における停車時間・待ち合わせ時間などの時間が休憩時間に相当するときは、使用者は休憩時間を与えないことができると定められています。JCUは、実質的に休憩時間に相当する時間を「みなし休憩」と呼び、勤務中に業務をせず身体を休められる時間（レスト時間）の確保を求めています。長距離国際線では、身体的負担軽減のため上空でのレスト時間を



10月4日付「東京新聞」1面

は中労委での審議が続きます。引き続きご支援・ご協力をお願いいたします。

「しかし、働き方改革からして問題」との見解を示しました。とも労基署がお墨付きを与えたとはいえず、ANAの勝手な解釈だと言えます。

客室乗務員の休憩問題に関しては、ジェットスター（JAL）、ソラシドエア、ジェットスター・ジャパン（JCS）でも、みなし休憩を巡る労使交渉が行われていました。他社では、勤務時間内の業務をしない時間をみなし休憩とする一方、ANAでは地上業務中の時間も休憩として見なしています。ANAは自らの見解を労基署が認めていると公言していますが、JCU組合員らが労基署に確認したところ、労基署は「労基法に違反しているかどうかについてはグレイである。白でも黒でもない」

今年1月、羽田空港で発生した航空機同士の衝突事故では、客室乗務員の保安要員としての役割が注目されました。保安要員としての客室乗務員はFRM（疲勞リスクマネジメント）の対象職種にも指定されています。ANAが都労委命令に従わず、中央労働委員会（中労委）に再審査を申し立てているため、今後

JCUは10月3日、スプリング・ジャパンに対して、労働条件や職場改善に関する要求書を提出し、団体交渉を申し入れました。要求は、年休が取りにくいこと、一方的な勤務変更がある職場実態の改善、乗務・残業手当の支払いに関する疑問点の解消、JALグループ企業には制定されている不妊治療休職制度の新設を求めるものです。今後、団体交渉が始まります。JCUにまた新たな仲間が加わり、労働組合の無い職場がひとつ減りました。

KLMOランタ航空雇止め事件は、和解協議が山場を迎えます。当該組合員らは10月30日に示された会社回答を踏まえ、11月20日の和解協議期日に臨みます。和解解決に至らなかった場合は、1月20日に結審となります。結審に向けた最終主張の準備書面づくりも並行して進めており、事件は大詰めを迎えています。引き続きご支援をお願いします。

第4回和解協議  
11月20日11時〜東京高裁511号法廷  
（傍聴はできませんが、状況報告をします）  
第6回口頭弁論  
1月20日11時〜東京高裁511号法廷

## 9月30日をもって署名活動は終了しました

航空労組連合会（航空連）は、2024年1月2日に羽田空港で発生した日本航空機と海上保安庁機の衝突事故を受けて、同年4月より「航空機の非常口に1名以上の客室乗務員の配置の義務づけ」「保安要員として客室乗務員のライセンスを国が付与すること」を求める請願署名に取り組みをまいりました。この間、請願署名の取り組みと並行して、日本航空内の3つの労働組合（日本航空キャビンクルーユニオン、日本航空乗務員組合、日本航空ユニオン）は、日本航空経営に対して各ドアへの客室乗務員の配置を要求してきました。そして、請願署名の取り組みは、9月30日をもって終了しました。また、航空連は同年4月30日に国土交通省への要請を行いました。こうした中、日本航空は5月17日、ボーイング787型機の客室乗務員の編成数を現行の7名から8名に見直すことを発表しました。この発表を受け、航空連と客室乗務員連合会（客乗連）には、職場の切実な要求が前進したことへの喜びの声が寄せられています。この運動の成果を受け、国内他航空会社にも客室乗務員の各ドアへの配置と、国家ライセンス制度の導入を求める活動を引き続き進めてまいります。そして、請願署名の取り組みは、9月30日をもって終了しました。お手上げに署名が残っている場合は、航空連まで返送をお願いいたします。集まった署名は、9月30日の活動終了後、国土交通大臣へ提出する予定です。

の取り組みは9月30日をもって終了することになりました。尚、皆さまにご協力いただきました署名は、8月31日時点で1万5000名を超える数に達しました。お手元に署名が残っている場合は、航空連まで返送をお願いいたします。集まった署名は、9月30日の活動終了後、国土交通大臣へ提出する予定です。最後に、私たち航空連および客乗連の活動に対するご理解とご支援に感謝するとともに、請願署名へのご協力にあたたかみをお礼申し上げます。

### JCA懲戒処分取り消し裁判

## 判決は12月2日

ジェットスター・ジャパンの客室乗務員とパイロットによる労働組合、ジェットスター・クルー・アンソニエーション（JCA）は、組合員に対する懲戒処分が不当であるとして、その取り消しを求めている裁判が、10月21日、東京地裁で結審しました。判決は12月2日に下される予定です。

この裁判は、JCA委員長と執行委員1名が、賃金制度の改定をめぐる問題で誤った情報をもとに従業員を扇動したとして、委員長には20日間、執行委員には15日間の出勤停止処分が下されたことに対し、その処分の取り消しを求めたものでした。裁判では、会社が主張する「誤った情報により職場を混乱させた」とするメールの送信者が誰なのか一つの争点になりました。裁判所は会社に対し、証拠となるメールの提出を求めましたが、会社は提出できませんでした。

また、この裁判では、労働組合の正当な組合活動に対する侵害が、重要なテーマとなりました。この裁判では、賃金制度の改定をめぐる問題で誤った情報をもとに従業員を扇動したとして、委員長には20日間、執行委員には15日間の出勤停止処分が下されたことに対し、その処分の取り消しを求めたものでした。裁判では、会社が主張する「誤った情報により職場を混乱させた」とするメールの送信者が誰なのか一つの争点になりました。裁判所は会社に対し、証拠となるメールの提出を求めましたが、会社は提出できませんでした。

確認や不当な給与控除に対する対応を、メールなどで情報提供することには、労働者および組合の正当な権利です。しかし、会社は十分な調査も行わず、執行委員長に対して重い懲戒処分を科しました。ジェットスター・ジャパンでは、労働条件の一方的な変更や、休憩や食事が取れない長時間労働が問題視されています。この問題はこれらの問題解決に対して誠実な姿勢を示していません。このような従業員の状態を余儀なくされる状況

JCAは現在、3つの訴訟と不当労働行為救済申立を通じて、労働組合の活動に対する権利保護、不当な経営姿勢の是正、そして労働環境の改善に向けて全力で取り組んでいます。引き続き、皆さまのご支援・ご協力をお願いいたします。  
JCA懲戒処分取り消し裁判  
12月2日13時15分  
東京地裁611号法廷

第59回定例総会

# 1年間の総括・活動方針を決定 若い世代と協力し取り組もう

航空安全会議は10月2日にフェニックスビルで第59回定例総会を開催しました。総会には19名の

代議員と6名のオブザーバーが出席し、58期運動総括と決算、そして59期運動方針及び予算案が可決承認されました。主な内容を以下に報告します。

### ■事故対応について

58期運動総括では、1月2日に発生した羽田空港での航空機衝突事故に関連した1年間の取り組みの概要が報告されました。出席者からは、事故翌日に発表した緊急声明に関して、迅速かつ英文対応であったことに対し、高く評価されました。また、「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会 中間取りまとめ」に対する航空安全会議の見解については、事故対策への理解が深まったとの声が寄せられました。

航空安全会議は今後、近年の酷暑や激しい雷

決承認されました。主要内容を以下に報告します。Runway Safety Team※に現場の意見が反映されるよう、各単組が積極的に関わることを求めました。また、今回の事故を受けて初めての事故対応となったCISM活動により、ケアを受けた管制官が一人も離職せずという状況が国土交通省から報告され、その意義が再確認されました。終盤には、今後のCISM活動の推進方法についての議論が行われました。

※中間取りまとめでも提言されている、空港ごとの滑走路の安全対策を検討する会議体。

### ■異常気象について

近年の酷暑や激しい雷

資格や経験を持つ社員に負担が集中しており、長時間労働や不安全事故に繋がっているとの報告がありました。

田空港衝突事故への対応に非常な忙しさを覚えた。事故を受けて発表した緊急声明はメディアやインターネット上で広く注目されました。今後も若い世代と力を合わせながら取り組んでいくことが重要です。そのためにも、各単組から複数年活動いただける方の推薦をお願いしたい」と挨拶し、定例総会は閉会しました。

せながら取り組んでいくことが重要です。そのためにも、各単組から複数年活動いただける方の推薦をお願いしたい」と挨拶し、定例総会は閉会しました。

10年ぶりに御巣鷹山慰霊登山に参加してきました。例年であれば紅葉が見られる時期とこのころでしたが、気温の高い日が続いたためか、紅葉の気配は感じられませんでした。

朝6時過ぎに羽田空港を出発した御巣鷹山慰霊登山隊は、関越自動車道の高坂パーキングエリアで休憩をとり、そこから一気に御巣鷹山登山口へ。気温は少し高め。目指すは尾根にある「昇魂之碑」です。

私が初めて航空安全会



定期総会で挨拶する永井議長（左奥）

## エア・カナダALPA 賃上げで大きな成果

前号で、エア・カナダのパイロット組合が、ストライキを背景に賃上げを勝ち取り暫定合意したことを報告しました。組合員投票で合意案が承認され、争議は終結しました。

容は、賃上げ率は4年間で約42%。即時の賃上げは26%で、続く3年間は毎年4%の賃上げになるということです。エア・カナダと子会社ルージューのパイロット5200名が対象になります。合意内容は9月30日に遡及開始

され、即日実施されます。エア・カナダによると、この契約は2027年9月29日まで有効です。エア・カナダの最高経営責任者のマイケル・ルノー氏は、「この新しい労働協約がパイロット

グループに承認されたことを大変嬉しく思います。この協約は双方に利益をもたらすし、パイロットの給与はカナダで最高の水準に留まります」と語りました。

パイロット組合（ALPA）代表のシャリー・ハディ氏は、「この契約によりパイロットの報酬と生活の質が大幅に向上する」とこの契約は、エア・カナダのパイロットが過去20年間に失ったものを回復し、今後の基

暫定合意当時、ALPAは、契約期間中にエア・カナダのパイロットに約14億カナダドルの追加収入がもたらされると述べていました。

米国では、港湾労働者の賃上げをめぐるストライキの動向が注目されています。

航空では現在、年末闘争の真っただ中です。年末一時金の引き上げや勤務改善、シニアの働き方見直しなど、労働条件の改善に向け労使交渉が本格化しています。

今では道路が整備されたので、登山口までなら4時間くらいで済むか。時の流れとともに、事故現場の樹木は成長し、その姿は変わっています。今では、社員教育の場としても利用されているようです。

私が初めて航空安全会

## ITFニュース

### 力発揮するストライキ

私が初めて航空安全会



私が初めて航空安全会

私が初めて航空安全会

私が初めて航空安全会

私が初めて航空安全会

私が初めて航空安全会

## 高い山をひとつ飛びがんばる操縦士や整備士 「ついでに」乗るもの飛べ！山小屋へヘリコプター

星野秀樹 写真 池田奈津美 文



### 読書のススメ

テレビで見るのが私には妥当でした。さて、富士山ではビールだけではなく、飲料水や食事も高価です。それは3000メートル以上の場所に物資を運ぶための運送費が高いからです。富士山だけではなく、3000メートルを超える槍ヶ岳にも、一度に300人が宿泊できる山小屋があります。そのふもとは有名な上高地

が広がっています。山小屋に登山客のための食材や生活用品を届けるのはヘリコプターで、大きな荷物を吊り下げて一日に何回もピストン輸送を繰り返します。山の天気は急に変わることがあり、常に緊張感が続くのです。

私が初めて航空安全会

## けいこむ

私が初めて航空安全会

私が初めて航空安全会