

大幅賃上げで経済を活性化させ、勤務改善やジェンダー平等、多様な働き方の実現で職場を活性化!

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/

IFALPA

韓国で第79回定期総会を開催

日本から日乗連代表6名が出席 RCOなど多岐のテーマを議論

IFALPA(国際定期航空操縦士協会連合会)は、4月3日～6日の日程で第79回定期総会を韓国・仁川(インチョン)にて開催しました。

総会には世界各国の操縦士協会(IFALPA)から200名以上が参加し、日本からは日乗連の馬場議長をはじめとする計6名が出席しました。総会の模様を馬場議長へのインタビューをもとに、総会の概要を紹介し

ます。総会には多岐にわたるテーマについて活発な議論が交わされ、IFALPA

PAの新たな役員も選出されました。なかでも私たちが重視したのは、以下の3点です。

1点目は、アジア・太平洋地域では、シンガポールやオーストラリアなどが航空立局と良好な関係を築いており、事故調査時にPositive safety culture(積極的な航空保安文化)を実践できる環境が整っています。

2点目は、RCO(Reduced crew operations)※やPRMS(疲勞リスク管理システム)といった重要課題の取り組みには、航空立局の関与が不可欠です。そのため、国際的に発言力を持つIFALPAを通じて今後働きかけを継続する必要があります。今回の総会では、これに関するIFALPA声明も決

議されました。3点目は、IFALPA

A内部は欧米のパイロットが多く役割を担っているが、今後は最もパイロット需要の増大が見込まれているアジア地域からの積極的な参加と影響力の拡大が重要です。

初日(4月3日)のオープニングセレモニーでは、韓国の国土交通部大臣や国会議員、韓国航空大学学長などの挨拶。続いて、IFALPA議長および役員による2024年の総括と、2025年の活動方針の説明が行われました。

2日目(4月4日)には、ICAOとの連携や疲労管理に関する議論のほか、特に重要視されているRCOについても詳細な議論が行われました。RCOのリスクは視覚資料を用いて説明がされ、「安全システムから要素(ブロック)を取り除くことは、システム全体を脆弱にし、最終的に崩壊させる危険がある」と警告されました。

今後は、世界的なキャンペーンも計画されており、「人間はエラーを起こす一方で、創造性や問題解決能力を持つ重要な存在であり、システムを強化する役割を担っている」とのメッセージを広めていく方針が示されました。

3日目(4月5日)の

IFALPAの長い歴史の中で、アジア・太平洋地域の航空産業が急成長する中、IFALPAのベン氏がIFALPAの議長に就任し大きな役割を果たしてきました。今回、再びUS-ALPAから議長が選ばれましたが、今後の航空機・パイロット需要が一番大きい

IFALPAの長い歴史の中で、アジア・太平洋地域の航空産業が急成長する中、IFALPAのベン氏がIFALPAの議長に就任し大きな役割を果たしてきました。今回、再びUS-ALPAから議長が選ばれましたが、今後の航空機・パイロット需要が一番大きい

■主な記事から■

- ▶グランドハンドリングの適正取引に向けたガイドライン策定へ。ワーキンググループが初会合。航空連も提言提出 …… 2面
- ▶ジェットスター・ジャパン休憩裁判で、東京地裁が休憩なき勤務の禁止と慰謝料を命令 …… 2面
- ▶JCU、航空会社3社と春闘交渉進行中。ベア1万円や手当引き上げの成果 …… 3面
- ▶「シリーズ—航空とインバウンド400万人」—増える外国人労働者、新たな課題 …… 3面
- ▶航空安全会議、臨時総会で2025総合安全要請を決定。5月から関係省庁へ要請 …… 4面

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

アジア太平洋地域ミーティング(APRM)では、同地域の活動や課題、目標について意見が交わされました。特に、オンライン会議の活用によって地域内のコミュニケーションが大きく強化されたことが強調されました。今後は影響力を高めていくため、技術的な力量や代表としての能力をさらに

拡大するアジア太平洋地域 期待される積極的な活動

IFALPAの長い歴史の中で、アジア・太平洋地域の航空産業が急成長する中、IFALPAのベン氏がIFALPAの議長に就任し大きな役割を果たしてきました。今回、再びUS-ALPAから議長が選ばれましたが、今後の航空機・パイロット需要が一番大きい

東京地裁
ジェットスター・ジャパン休憩裁判
組合勝訴の判決
2面

誘導路

耳ざわりの良い公約を掲げながら、当選後はその約束を無視する政治家は珍しくありません。いま最も注目を集めているアメリカのトランプ大統領も、そうした政治家の一人かもしれません。同志社大学の三枝聖子教授は、「インフレを抑え、暮らしをよくする」と人々に約束して大統領選に勝利したにもかかわらず、トランプ大統領は庶民の生活を守ることに興味をまったく示していないと厳しく指摘します。●トランプ大統領の相互関税政策は、世界経済に大きな混乱をもたらす。●アメリカ経済や庶民生活への影響が出ています。しかし、トランプ大統領にはその政策を見直す気配がありません。●さらに、岩盤支持層である白人男性の支持をとりつけるため、反DFI(多様性・公平性・包摂性)政策を推し進めています。三枝教授は、こうした政策について「マイノリティ迫害としか言いようがない」と批判し、「そもそもマイノリティとは誰なのか」と問いかけます。●反DEI政策を支持する白人男性たちも、いざれ病気を怪我、高齢などによって、支援が必要な立場、すなわち「マイノリティ」になる可能性があります。●こうした不条理は、航空業界にも見られます。所属する組合による差別は、今なお明確に存在しています。

グランドハンドリングの適正取引ガイドライン策定へ

国交省

ワーキンググループが初会合

委託者と受託者の対等な関係を構築

…航空連も提言を提出…

国土交通省は4月18日、航空機の運航に不可欠な空港グランドハンド

リング事業における取引の適正化を目的に、第1回「空港グランドハンド

リング事業における適正取引等推進のためのガイドライン策定に向けたワー

キンググループ（WG）を開催しました。

このWGは、下請代金支払遅延等防止法や独占禁止法に抵触する恐れのある取引内容や不適切な取引や行為を防止し、委託者と受託者の対等な関係を構築するとともに、公正かつ透明な取引の推進を目指すものです。副

題には「空港グランドハンドリング事業における多重委託構造や契約慣行の見直しにむけて」と掲げられています。

これに先立ち、航空連は4月15日に国交省を訪問し、「グランドハンドリングの適正取引に向けた提言を提出しました。提言では、以下の基本的な考えが示されています。①グランドハンドリングの安定した雇用の確保、②問題解決に向け労働者の代表が参加する場の設置、③質の高い雇

用を維持するための労働条件の改善、④労働者の健康と安全が守られる職場環境と安全衛生システムの構築。

さらに具体的な取組事項として、安全管理システムの導入や行政による安全監査の実施、低価格受託や労働強化を防ぐための最低受託料の策定、需要変動リスクに備えた補償制度の導入、労働条件の産業基準など9項目をあげています。

航空連は、今後も他産業の事例や航空業界の実態を踏まえ、ガイドライン策定に資するより具体的な提案を行っていく方針です。



人手不足が続くグランドハンドリング

多重委託構造や契約慣行の見直し

ANA JAL 25年度事業計画を考察

2024年度の決算発表は、ANAが4月末、JALが5月2日に発表予定なので、決算分析は別の機会に譲り、本紙では両社の2025年度の事業計画について考察することにします。

ANAが発表した2025年度の航空輸送事業計画によると、引き続きエンジン取り卸し・交換により機材AOG（部品等がないため運航ができ

ない状態）がB777やA320・A321に影響が残り、厳しい機材繰りが想定されています。そのため、国内線は羽田枠の効率的な運用、国際線は2024年度末の路線便数を据え置きま

す。ピーチについても2024年度の路線便数を基本維持します。エアシヤパンについては3号機を導入し、増便や新路線を計画しています。

貨物事業については、引き続きB777をフル稼働させ、B767は9機から6機に減機します。中国発北米向けの需要は堅調さを継続しているとしていますが、トランプ関税の影響が気になる点です。

一方、JALでは3月19日に発表した「2024-25年度経営計画」で、2024年度の業績見通しを下方修正したものの、利益目標はそのまま。前年比では増収増益を見込んでいま

す。同時に発表した2025年度業績予想では、売上高1兆9770億円、EBIT・2000億円、純利益1150億円としています。25年度の業績予想を同時に発表することで、24年度業績の下方修正の影響を和らげる狙いがあったと思われる

輸送量を示すASKは24年度対比4%増、収入につながる有償座席キロ（RPK）は同4.1%増を計画しています。内訳は国内線のASKは24年度対比で同数、国際線のASKは同5.1%

増。貨物事業については自社貨物機の活用により、収入を前年比17%増。ZIPAIRについては、25年度の収入を24年度比17.6%増、スプリングシヤパンは同13.6%増を計画しています。



ANAとJALの25年度事業計画。社内誌より

ANAが発表した2025年度の航空輸送事業計画によると、引き続きエンジン取り卸し・交換により機材AOG（部品等がないため運航ができ

ない状態）がB777やA320・A321に影響が残り、厳しい機材繰りが想定されています。そのため、国内線は羽田枠の効率的な運用、国際線は2024年度末の路線便数を据え置きま

す。ピーチについても2024年度の路線便数を基本維持します。エアシヤパンについては3号機を導入し、増便や新路線を計画しています。

貨物事業については、引き続きB777をフル稼働させ、B767は9機から6機に減機します。中国発北米向けの需要は堅調さを継続しているとしていますが、トランプ関税の影響が気になる点です。

一方、JALでは3月19日に発表した「2024-25年度経営計画」で、2024年度の業績見通しを下方修正したものの、利益目標はそのまま。前年比では増収増益を見込んでいま

す。同時に発表した2025年度業績予想では、売上高1兆9770億円、EBIT・2000億円、純利益1150億円としています。25年度の業績予想を同時に発表することで、24年度業績の下方修正の影響を和らげる狙いがあったと思われる

輸送量を示すASKは24年度対比4%増、収入につながる有償座席キロ（RPK）は同4.1%増を計画しています。内訳は国内線のASKは24年度対比で同数、国際線のASKは同5.1%

増。貨物事業については自社貨物機の活用により、収入を前年比17%増。ZIPAIRについては、25年度の収入を24年度比17.6%増、スプリングシヤパンは同13.6%増を計画しています。

シエットスターシヤパン（JJP）の客室乗務員や運航乗務員で組織する「シエットスタークルーアンソーション（JCSA）」が、客室乗務員に労働基準法に定められた休憩時間が与えられていないとして、休憩時間のない勤務命令の禁止などを求めていた裁判で、東京地裁は4月22日、同社に対し「休憩なしの勤務の禁止」と「慰謝料の支払い」を命じる判決を言い渡しました。

この裁判は、客室乗務員に対して労働基準法で定められた休憩時間が与えられていないとしてJCSAが提訴していたもので、休憩時間に関する司法判断としては初めてのものです。金銭支払いにとどまらず、休憩なき勤務の差し止めを命じた点で、画期的な判決と言えます。

判決によると、原告らは国内線や国際線で、1日に複数区間の乗務を担当しており、各フライトの間には次の便に備える客室清掃などの業務も行っていました。

労働基準法では、労働時間が6時間を超える場合は45分以上、8時間を超えた場合は1時間以上の休憩時間を与えることが義務付けられています。ただし、労基法施行規則32条では、折り返し待ち合わせ時間などが「休憩時間に相当する」とき「例外的に休憩時間を与えなくてよい」とされています。

判決は、例外が認められるのは、勤務中であっても乗務していないときと同程度の「心身の緊張度が低い時間」がある場合と判断。実際にはフライトの合間に清掃業務な

どがあるため、例外的水準に届かず、労基法通りの休憩が必要だとしました。

さらに、休憩時間がない勤務をさせることは人格権の侵害だと指摘し、法定の休憩がとれない勤務命令を禁止し、原告1人あたり11万円の慰謝料の支払いを命じました。

判決を受け、JCSAの本委員長は「本判決は、航空の安全を現場で支える客室乗務員の健康・人権・働き方に光を当てた意義ある判決です。制度改革と労使関係の改善こそが、安全を支え、企業の信頼を高める礎になると私たちは確信しています」と話しました。

シエットスターシヤパンは、JCSA組合員に対する懲戒処分をめぐる裁判でも敗訴しており、東京地裁から懲戒処分の無効と賃金の支払いを命じられています。加えて、千葉県労働委員会も、同社による組合活動への介入を不当労働行為と認定し、不当労働行為救済命令を出しています。



裁判所で記者会見する原告（写真中央、木本委員長）。

東京地裁

休憩なき勤務は禁止 慰謝料の支払い命じる

スケジュールについての説明があり、あわせて受託者側のヒヤリングが実施されました。ヒヤリングでは空港グランドハンドリング協会などが意見

を述べました。次回のワーキンググループは5月に開催予定です。

航空局の担当者は、「現在、21の業種でガイドラインが策定されており、問題となる行為が例示されている。（航空連からの）提言についてはWG委員に伝える」と述べました。

航空連は、安全で高品質なグランドハンドリングの提供に向けたガイドライン実現を目指し、今後も幅広い観点から具体的な提案を重ねていきます。

JCU 中労委で和解協議へ



ANA不当労働行為事件

ジャパンキャビンクルーユニオン(JCU)が、客室乗務員の休憩に関する問題でANAと行った団体交渉が不誠実であったとして申し立てた事件は、昨年9月2日、東京都労働委員会よりANAに対し、不当労働行為救済命令が出されました。これに対しANAは中央労働委員会(中労委)に再審査を申し立て、2月25日に中労委で2回目の調査が行われました。

3社で春闘交渉進行中

賃上げ1万円の回答

JCUは現在、スカイマーク(SKY)、ZIPAIR(ZIP)、スプリングジャパン(SJO)の3社において、2025春闘の交渉を行っています。3月末までに、3社とも回答が提示されました。

JALグループのZIPとSJOでは、いずれもベースアップ1万円の回答が出され、JALと同様の回答でした。このほかZIPでは、物価上昇により実態に合わなくなったパティエムの引き上げ要求に対し、現行の45ドルから54ドルへと9ドル増額されました。また、勤務制作成時に2日の固定休日を設定するよう求めたことに対しては、会社が検討姿勢を示しています。

SJOでも、物価上昇に対応した食事手当の引き上げを要求したところ、見直しを検討しているとの回答が示されました。

一方、SKYではベー

また、東京都労働委員会の救済命令にあわせ、JCUは記者会見を実施。東京新聞はその内容をもち、昨年10月4日付の紙面で「客室乗務員の休憩5分」との大見出しで報道されました。

このように、客室乗務員の休憩問題がメディアで大きく報じられたことにより、労基法を活用した勤務改善に加え、現在の

賃上げ1万円の回答

スカイマークに対し「給与アップ要求に対し、給与と制度は会社の業績、国内物価の動向、人事評価等を総合的に勘案し、適切な賃金改定を行う仕組みで運用」と、昨年と同様の回答を繰り返しています。しかし、SKYの給与規定には「国内物価の動向、政府の行う統計調査…賃金表そのものを

神戸ベースのロッカー問題 SKYに緊急要求を提出

スカイマークでは、客室乗務員の神戸ベースのロッカーについて、従来の「個人貸与」から「共有化」へと変更する業務連絡が、3月31日に突然出されました。その理由として、新入客室乗務員の増加により、ロッカー設置スペースが不足していることが挙げられています。

JCU・SKY支部はこの問題について緊急アクションを実施したところ、神戸ベース所属の約

航空局で進められている客室乗務員の疲労リスク管理(FRM)に関する基準づくりにも今後、影響を与える可能性があります。JCUは、この記事も活用しながら、ANAにおける客室乗務員の職場実態の改善に向けた取り組みを進めています。

変更することがある」との条文があり、これを適用しない理由の説明はありません。全社員を対象とした賃金引上げについても明確にせず、不誠実な対応が続いています。

また、その他の賃金関係の要求に対しては、25年度から複数年かけて人事賃金制度を改定する予定のため、現時点では、

要求に「応じられない」と回答しています。

賃金以外の要求では、ステイ先ホテルの改善について、一部で変更していくことが示されました。

ZIPのパティエム引上げやSJOの食事手当の見直しにみられるように、労働組合が存在し、継続的に要求していくことの重要性が改めて示されました。特にSJOでは、4回にわたる団交を通じて職場改善につながり、

一方、SKYでは地上職を中心とした新労組結成の動きがある中で、会社側の交渉姿勢の硬さも目につきます。この3月には組合掲示板の設置が実現し、今後は組織拡大と数の力で交渉成果を勝ち取っていく段階になってきたといえます。

かといって持ち歩くのも置き忘れなどありそう怖い」「辞めろって言われている気分だ」といった切実な声が多く寄せられました。

JCUはこれを受けて緊急要求を提出。「従来どおりの個人貸与とし、ロッカースペースを早急に確保すること。それまでの間、個人で利用できる代替手段を用意すること」を会社に求めました。

4月21日の回答では、「靴置き場の設置を決定した」とされたものの、抜本的な問題解決には程遠く、今後の団交で引き続き交渉する予定です。

毎月二桁の伸び示すインバウンド



シリーズ 航空と
インバウンド4000万人

増える外国人作業員 業務指示伝達に苦勞

3月の訪日外客数は349万7600人と、3月としては過去最高を記録しました。また、1月から3月までの累計は1053万7300人となり、過去最速で1000万人を突破しました。前年同月比では毎月二桁の伸びを示しています。

国際定期便の運航便数も、すでにコロナ前を上回っています。国土交通省の発表によると、国内航空会社と比較して、外国航空会社の便数増加率が高くなっています。こうした国際線の増便に伴い、旅客数とともに手荷物の取扱量も増加しています。

手荷物の仕分け業務は多くが二次委託会社に委託されており、低賃金や労働条件のもとでは人員確保が厳しい状況です。このため、最近では外国人労働者の採用が増加しています。航空運の聞き取り調査によると、手荷物業務を行うA社では、出動者の4割以上が外国人労働者で、業務指示の伝

手荷物を抱え並ぶ旅客。成田空港

達にも苦勞しているといえます。

成田空港でも、外国航空会社の増便に伴い同様の状況が見られます。コウノイケグループのJASSCOでは、増加する外国航空会社の受託に備え、100名を超える外国人労働者を採用する計画です。現場では会社が計画している、「数カ月で一定の訓練を終え、独り立ちさせる」という方針のもと、現場での教育が行われています。一方で、増便と訓練の重なりによって残業も増加しています。現場労働者は「会社は外国人労働者が独り立ちすれば残業はなくなる」と話すが、期待どおりになるかは分からないと話します。

国土交通省は、グランドハンドリングなどの空港業務の人材確保に向けた有識者による検討会を立ち上げ、2023年6月に「中間とりまとめ」を公表しました。そこでは、取り組み項目として「人材確保にマイナスに働く受託契約の内容の適正化」「多重委託構造や雇用慣行・契約慣行の見直し」も打ち込まれています。

4月18日には、「空港グランドハンドリング事業における適正取引等推進のためのガイドライン策定に係るワーキンググループ」が新たに立ち上げられました。どのようなガイドライン策定になるのか、今後の動向が注目されます。

(次号につづく)

航空安全会議

第50回臨時総会を開催 2025総合安全要請を決定 5月から関係省庁へ要請

航空安全会議は3月27日、代議員・オブザーバー・本部役員あわせて44名参加のもと、第50回臨時総会を開催しました。総会の冒頭では、2024年1月2日に羽田空港で発生した衝突事故に関する航空安全会議の取り組みを報告。その中で、航空局が進めようとしている対策について、現場の乗員や管制官の意見が全く反映されておらず、再発防止にならないことを改めて強調しました。

【航空行政分野】

災害発生時の迅速な対応事例として、総会直前にロンドン・ヒースロー空港近傍で発生した火災に伴う停電事例が取り上げられ、日本の対応にも同様の即応力が求められるとの声が寄せられました。

【空港・空域管制分野】

各空港が抱える固有の問題に関する議論が交わされ、特に羽田空港ではCDM(協調型意思決定)が実質的に機能していないとの懸念が示されました。具体的にはCDMに必要な不可欠な関係者間の連携不足、さらには災害時における柔軟な航空交通制御スキームの構築も急務であるとの意見が示されました。

【航空整備分野】

人員不足に加えて、安全担保のために必要な「別人格によるチェック体制」が十分に機能して

【グランドハンドリング、保安、省関連分野】

慢性的な人員不足、OT中の有資格者への負担の集中、教育体制の不徹底、さらには感染症対応の継続的な要請など、現場からは切実な声が数多く寄せられました。

【航空事故調査分野】

事故発生時に乗客が撮影した動画を事故調査機関が提出を求めることの是非について報告がありました。客室乗務員は緊急脱出時、乗客の迅速な避難を促すために行動する一方、乗客に撮影した動画提供を求めることが脱出時の混乱を招く恐れがあるとの懸念が共有されました。

【客室乗務員分野】

疲労リスク管理の調査方法に課題があるとの報告があり、より包括的な対応が求められました。また、保安要員の職責やライセンス制度の位置づけについて、国際水準との整合性を求める声もありました。



挨拶する航空安全会議・永井議長

後半に行われた活動報告では、航空安全会議が実施している事故後のメンタルケアを目的としたCISM(Critical Incident Stress Management)活動(関連し

て、羽田空港での事故をきっかけに、航空局が職員を対象にメンタルケア研修を開始したことが紹介されました。参加者からは「羽田事故の後、メンタルケアの重要性に気づいた職員が増えた」との声もあり、今後、航空局とCISM活動での連携を模索する動きが高まる可能性が示唆されました。なお、今期3回目のCISMセミナーを8月に実施する計画です。

最後に、永井議長より「事故の教訓を風化させず、あらゆる職域が協力し合う体制の構築が今後必要である」との挨拶があり、組織として活動を継承し、若い世代への継承の重要性が改めて確認され、第50回臨時総会は閉会しました。

関係各所への要請活動は5月より開始の予定です。羽田空港での事故により様々な課題が浮き彫りとなった今、航空安全会議は現場の声を力に、さらなる航空の安全性向上を目指していきます。

航空連と組合ライアンスを締結しているIAM(国際機械工・航空宇宙産業労働者組合、組合員60万人)と全米連邦職

ITFニュース



トランプ政権に抗議する労働者。IAMホームページより

「トランプ政権が数千人の連邦職員の団体交渉権をなく奪する大統領令に署名したことに、私たちは深く懸念しています。この無謀な行動は、職場での労働者の発言権

と、尊敬と尊厳という基本原則を直接的に侵害するものです」 「トランプ政権の行動は、退役軍人の世話をし、軍の準備を整え、パスポート申請を審査し、公有地を管理し、その他数えきれないほどの重要な公共サービスを提供する連邦職員の権利と雇用保障に対する攻撃です。この明らかに違法な動きは混乱を引き起こし、私たちが知っている公務員制度を破壊するでしょう。私たちは国の英雄に対するこの攻撃とたたかい、政府を運営し続ける献身的な公務員を励まし続けま

「おはようございます」と元気を頭を下げ、小学校とは反対方向へ駆けて行きました。 なんでもない一日の始まりですが、どこかすがすがしい気持ちが残る朝でした。 さて、本題の「本所おけら長屋」。時代は異なりますが、こちらも庶民の「おせっかい」と「人情」が描かれた物語です。仇討ちに友情、ばくち打ちに恋物語―貧乏長屋を舞台にした人間模様は尽きることはありません。読んで笑って、泣いて、心があたたくなり、また明日の糧となりました。

庶民の人情とおせっかいに涙と笑いあり 本所おけら長屋

畠山健二 著



4月6日から15日まで、春の交通安全週間でした。新学期を迎えた小学生の皆さんが、「仮称長屋マンシヨンの狭い1階エンタランスに集合し、毎朝の集団登校が始まります。今日は1名の小学生が集まり、2班に分かれて出発しました。「1班集合」と声がかかり、黄色い帽子をかぶ

った新1年生が1人。昨年からは班長を務めているA君がその新1年生の隣に立ち、颯爽と出発していきます。大人の保護者も一緒に付き添って歩きます。 その1分後、「2班集合」と控えめな声。 任務を終えてエレベーターを待っているとき、真新しいブレザー姿の中学生が階段から降りてきました。3月まで小学校の登校班長を務めていたT君で

IAM 団交権はく奪の大統領令に抗議

「トランプ政権が数千人の連邦職員の団体交渉権をなく奪する大統領令に署名したことに、私たちは深く懸念しています。この無謀な行動は、職場での労働者の発言権

と、尊敬と尊厳という基本原則を直接的に侵害するものです」 「トランプ政権の行動は、退役軍人の世話をし、軍の準備を整え、パスポート申請を審査し、公有地を管理し、その他数えきれないほどの重要な公共サービスを提供する連邦職員の権利と雇用保障に対する攻撃です。この明らかに違法な動きは混乱を引き起こし、私たちが知っている公務員制度を破壊するでしょう。私たちは国の英雄に対するこの攻撃とたたかい、政府を運営し続ける献身的な公務員を励まし続けま

場したのは、ダンスコンクールで優勝した女性2人組。ヒップホップの音楽に合わせ、さすが優勝者と思わせる見事なダンスを披露しました。 続いて、各グループの発表が始まります。子供たちが登場するたびに、応援する親たちの声援もどんどん熱を帯びてきました。 昭和生まれの私にとって、ダンスと言えば盆踊りやフォークダンスが主流でしたが、今ではヒップホップやジャズ、チャダンスなど、実に多様なジャンルがあることを実感しました。

発表はダンスクラブの先生ごに、教えた方へのグループが順番に披露していきます。最初に登