フ

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/

人員上的對於

では3165万500~

人を突破しました。また、 月として初めて300万 を更新するとともに、同 で、9月として過去最高 は326万6800人

予定です。両社ともに好

月末から11月初めに発表 日本航空の中間決算が10

調な旅客需要に支えら

れ、第1四半期決算に続

き中間決算も好業績が予

-月から9月までの累計

となり、過去最速で30

た。この状態で推移すれ 00万人を突破しまし

想されています。

は2025年の訪日外客

た2025年末闘争で

こうしたなかで始まっ



要求は表参照)、グルー 金3カ月以上(各労組の 統一要求として年末一時 U、CCU、JLU)は、

ア社員全員の賃金水準や

6%に増。成田・羽田— 航便数を前年同期比10

ANAは、国際線の運

国際線が増加する成田空港

各労組の25年末一時金要求 (10月25日時点) ※太線より下は確定済

(1011-1111)	
JFU	3カ月
CCU	3.5カ月+10万円
JLU	3.4カ月+10万円
GHU	3.2カ月+10万円
JAS新	11月3日要求決定
NAFCO	3.5カ月+10万円
A C A	2カ月
APU	2カ月
AWPU	2ヵ月
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、JG
C#川労組の浦入休	

S九州労組の連合体 0-1000を5路線に 増便し、最新鋭のA35 ン、上海、ホノルル線を ます。国際線はメルボル

岡・沖縄線を増便、年末 香港線などを増便しま 10路線で増便、13路線で す。一方、羽田―小松便 期間増便も計画していま 年始など繁忙期に応じた す。国内線は、札幌・福 を計画しています。 やコードシェア便は減便 JALは、国内線では

減便・運休を発表してい 中途採用や専門学校から ラハン連(航空連のグラ がひっ迫しています。グ が追い付かず、生産体制 大手グラハン会社では、 ハン担当部門)によると

> ります。ともに職場要求 の前進を目指し頑張りま

る。そんな格差の広がり

を予感させます。

ざるものは取り残され

加に人員や資格者の育成 の職場では、受託便の増 にグランドハンドリング 増える不安全

日航労連(JU=JF

対策急務

2月から運航します。 期便〈那覇―台北線〉を JTA初となる国際線定 毎日運航します。また、 職場の人員不足です。特 一方、懸念されるのは

出発した航空機が引き返す事態も報告されています。 秋の観光シーズンはこれからが本番です。職場の安全確保には、人員や 資格者育成など生産体制 労働を招き重大なトラブ 生産体制が整わない中で ルにつながるリスクを高 受託便を増やせば、過重

時金の引き上げに加え、 める大事な取り組みにな 人員増や勤務条件の改 この年末闘争では、一 安全な職場環境を求 9000円を突破。持て る者はさらに潤い、持た 感し日経平均株価は4万 す●それでも市場は敏感 は「歯止めなき保守色」 ます。むしろ際立つのは 担増、経済対策は具体性 に乏しいと指摘されてい との見出しを掲げていま に反応し、政権発足を好 「タカ派色」。朝日新聞

めます。

使交渉が本格化しています。航空連は11月4日を

も重要です。年末一時金の引き上げや人員増、勤 務条件の改善などを求める2025年末闘争の労

物価高対策や暮らし改善には賃金引き上げが最

回答指定日とし、21日を「航空の山場」と位置付

年末闘争を取り組みます

ると、9月の訪日外客数 訪日外国人旅行者数によ

要を背景に、国内航空各

解決に取り組みます。

こうした好調な旅客需

社の状況では、全日空と

ることが見込まれます。 数は4000万人を超え

10月15日に発表された

引き上げや諸手当の増 ります。 ており、年末交渉では経 月導入予定)が提案され 定年延長(2027年4 指します。全日空では、 どの職場要求の前進を目 は、各労組は、一時金の 営監視などの交渉課題と 額、人員増や勤務改善な 合わせ重要なテーマにな

労組、JGSQ労組)は、 労働組合連合会(GHU や年末年始手当1万円 10万円、賃金水準の引き 年末一時金3・2カ月+ アの処遇改善、安全問題 上げ、諸手当の引き上げ =JGS労組、JGSO グランドハンドリング

Q) 労組は年間5カ月、

ユナイテッド航空(UA) は、シンガポール航空(S 外航労組の一時金状況

シニア処遇の改善、客乗 改善、福利厚生面の改善、 ていきます。 諸手当の引き上げを求め た個別要求の前進と課題 や労働時間の短縮、勤務 对応など各職種に合わせ **善、アルコール問題への** が長く働ける制度改 諸要求では、安全要求 場要求の前進を目指しま や人員・器材増などの職

スウエスト航空(NW、

要求を決定します。 は11月3日に年末一時金 労組 (会社JASCO) を要求します。JAS新 度のベースアップ3万円 万円、加えて2026年 末一時金3・5カ月+10 NAFCO労組は、年

は日本路線の増便を計画 ら冬期運航スケジュール も積極的な路線計画を発 しており、国内大手2社 まりました。外航各社で (~26年3月28日) が始 国際線は、10月26日か

ス(FX)労組は年末? 年間5カ月、フェデック 会社デルタ航空)労組は 労組は年間6カ月、ノー ・4カ月が確定していま ず、搭乗旅客の重複や、・不安全事例が後を絶た・不安全事例が後を絶たます。羽田空港の大手グ こうした状況による安くのしかかっています。 る会社もあります。しか 名規模の採用を行ってい 全面への影響も懸念され ベテランや有資格者に重 成が追い付かず、負担は し、教育・訓練や資格者養 国人労働者など、100 の研修生の受け入れ、

の発言を「軍隊の中隊長 捨てる」と語った高市氏 ク・ライフ・バランスを が印象的でした。「ワー 加藤陽子さんがそれぞれ 恭男さん、杉田敦さん、 止は先送り、医療費は負 目民・維新の連立合意文 疑問を呈していました● を図れないリーダー像に せることでしか隊の統率 レベルの発想」と評し、 なかでも加藤さんの言葉 局市氏を論じています。 「身を捨てる覚悟」を見 と 題する対談で、 長谷部

■主な記事から■

職場改善に向け交渉本格

高対策賃

番

- ▶ANA、定年を65歳へ延長提案。 どうなるグループ各社、注目さ れる労使協議………2面
- ▶国交省、客室乗務員の疲労管理基 ⋯⋯⋯ 2面
- ▶JCU、CAの要求前進めざし奮 スカイマークでの取り組み
- ▶グラハン業界で採用広がる特定技 能外国人。資格取得や教育、 後の雇用問題…………3面
- ▶安全会議だより:羽田空港の到着 旅客の動線問題。解決求め長年 要請を継続⋯⋯⋯ 4面

労働相談は航空連に

03-3742-3251

e-mail/honbu@kohkuren.org

日本初の女性宰 首相に選ばれ、 早苗氏が新たな 目民党の高市

が連立を離脱し、代わっ 性がトップに立つのは確 いて、中産階級出身の女 員が主流だった政界にお れた「漂流する日本政治_ です●朝日新聞に掲載さ が、その足並みは流動的 て日本維新の会と手を組 ではありません。公明党 た。長年、男性の世襲議 い新体制が発足しました かに画期的な出来事です もっとも、前途は平坦 相が誕生しまし

内航で初、2027年4月導入目指す

手当や 時金支給 年収増へ

労働組合に提案しまし 65歳に引き上げることを 年年齢を現行の60歳から 全日空は9月31日、定 の試みで、2027年4

定年延長の導入は、 玉 す。今後の労使協議の行

、定年を65歳

刀が注目されます。 現行の高年齢者雇用労

での雇用確保が義務づけ 定法では、企業に希望す られています。ANAで る従業員に対して65歳ま

月の導入を目指していま

内の航空会社では初めて

均して59歳時本給の7割 き支給されるため、「平 が、住宅手当・家族手当 程度」(ANA労組ニュ 基本給は50歳時の4%~ 33%と変更はありません 世帯調整手当が引き続

AとJALの主張

す。 2回に分けて報告し

なるグルー

おり、嘱託社員として勤 雇用延長制度を導入して 務が続けられます。 今回の提案では、この

げることで、80歳以降も るようになります。すで 業員も、正社員に移行し そのものを65歳に引き上 嘱託制度を廃止し、定年 に嘱託社員として働く従 止社員として勤務ができ

賃金水準については、

される労使協

満と同水準の支給に見直 -ス) としています。 一時金や手当は6歳未

月、国内航空ネットワー

の変化や、世界的な物価

高やドル高円安の影響に

禍を契機とした需要構造

識者会議が開かれ、中堅

10月1日には第2回有

国土交通省は今年5

航空のあり方に関する有 クの維持を目的に「国内

外貨建てコストの増大が よる燃料費、整備費等の

あります。こうした中で、

「このままでは安定的な

は現在、希望者を対象に

围

|内各社の主張を考察(前編|

せん。退職金については ただし、80歳で支給する 準の見直しはおこないま 選択肢も設けるとしてい し、65歳支給になります。 60歳時点で積立は終了

は、対象機種を限定した 客室乗務員について

国内航空のあり方に関する有識者会議

字に転落していると指摘

化を踏まえ、「国内線事

減少による需要構造の変

置づけ、コロナ禍や人口 の基盤的インフラ」と位

しています。

る」と指摘。政府支援が 業が転換期を迎えてい

55歳以下の社員の賃金水 また、定年延長に伴う も担当します。 組みが導入されます。 ては賃金が加算される仕 60歳以降も評価によっ

比べると年収水準は引き

上がる見通しです。

手不足や、定年年齢の見 の投資、シニア人材の経 直しの機運の加速、人へ いて、人口減少に伴う人 会社は提案の理由につ

性が高まっているとして 験や専門性、長く安心し て働ける環境整備の必要

うえで、チーフパーサー います。

社でも、すでに定年を6 準を維持したまま移行し り、賃金は55歳時点の水 5歳に延長する事例があ 外国航空会社の日本支

使協議の動向が注目され は、今後、ANAグルー 可能性が高く、今後の労 ノ各社にも影響を与える 今回のANAの提出

利益率はコロナ禍前の半 業の中堅4社では、営業 コロナ前の水準まで回復 分程度にとどまってい していない。特に国内専 然として、営業利益率が

収益環境が厳しく、「ネ

ットワーク維持には巨額

ス需要の縮小などにより や整備費の増加、ビジネ

説明。インバウンド旅客

の航空機投資が必要」と

い状況にあり、主要6社期航空運送事業者も厳し く実質的な営業損益は赤 で回復しているものの、 はコロナ禍前と同水準ま の国内線事業は、旅客数 主要6社以外の国内定る」と報告しました。 公租公課の軽減効果を除

> 便と適正運賃の両立を図 改善を通じて、利用者利 の国内線利用拡大や収支

る考えを示しました。

ANAは、 航空を 「国

とない 貨建てコストの増大があ る燃料費、整備費等の外 界的な物価高や円安によ ジネス旅客の減少、②世 厳しい状況の背景に ①需要構造の変化と 高単価の出張・ビ

中心に述べ、ANAは社

的な経営課題への対応を

総じて、JALは現実

現状を示し、構造改革の なければ実質赤字である

必要性を訴えました。

■大手2社の主張 ると分析されています。

なっており、両者の立ち

換に重きを置いた主張と 会的役割と事業構造の転

ずJALは、燃油費

回の大手2社に続き、各

社の主張の特徴を整理し

が実施されました。第1

航空会社へのヒヤリング

なりました。 位置の違いが浮き彫りに

2026年3月期の両

通し、減免・補助金の減 の、「実質的な利益総出 少などによる費用増加で 想しています。ANAの は、いずれも好業績を予 堅航空会社の置かれた状 ています。大手2社と中 刀は着実に成長」と述べ 宮業利益は減少するもの 売り上げは過去最高を見 社の業績見通しについて

です。 次号では、スカイマー

乗務員の疲労

客室乗務員の疲労リス どう防ぐかが中心議題と

づくり

くりに向け、国土交通省 クを考慮した乗務基準づ 設置しました。19月15日 は有識者による検討会を には、第1回「客室乗務 検討会では、睡眠不足

理基準

が、乗務に及ぼす影響を 力の低下といった疲労 討会」が開催されました。 などによる判断力や注意 貝の疲労管理に関する検 や業界団体の要望聴取、

なり、乗務時間の上限や ど、具体的な「疲労管理 必要な休養・休憩時間な 調が始まりました。

は、実態調査のレビュー が確認されました。今後 状、今後の議論の進め方 での制度動向や国内の現 初回検討会では、海外

表する予定とされていま 論点整理を進め、12月中 には中間とりまとめを公

B)が、米国の全公共交通 労管理制度の比較説明に 運輸安全委員会(NTS 加え、海外の事例も紹介 乗務員と客室乗務員の疲 されました。米国の国家 また、検討会では運航

における事故・重大イン

ついても具体的な説明が

疲労が大きな要因として シデントのうち約20%は

労の定義」や管理方法に いることを紹介し、各国 りが進められています。 準も取り上げられ、「疲 空機関) のガイドライン るための明確な基準づく では疲労リスクを軽減す や、米国・欧州の数値基 ICAO(国際民間航

安全・健康求められる実効ある基準 テーマです。

ざし、取り組みを強めて 実効ある基準づくりをめ いきます。 安全と健康を守るための けて、客乗連は引き続き、 中間とりまとめ」に向

行われました。 は、客室乗務員の勤務や 働き方に直結する重要な こうした基準づくり

> との危機感があるようで 事業継続が難しくなる<u></u>

> > 会議で示した国内主要6

国交省が第1回有識者

社の経営状況では、「依

され、現行の嘱託制度と

した。背景には、コロナ 識者会議」を立ち上げま

有識者検討会を設置

基準づくりに向けた申し 足点を指摘し、より良い 部―客室乗務員担当) は これまでも、国交省に対 人れをしてきました。)実態調査の問題点や不 客乗連(航空連の専門

今後予定されている



増便が計画されている新千歳空港

況に違いがあるのは確か

造の 構 安などコス

と、国内航空支援策をめ ど中堅航空会社の訴え ぐる今後の焦点について クやスターフライヤーな

CAO要求前進める「奮闘する」

行うことも珍しくありま の航空会社と労使交渉を 特性から、同時期に複数 ン (JCU)。 その組織 して活動するジャパン・ 用化」へと変更する業務 いることが挙げられまし 務員の増加により、ロッ

寄せられました。 化に対しては、制服の持 からは多くの懸念の声が 間違いの不安など、職場 ち運び負担や制服の取り JCUが実施した緊急 しかし、ロッカー共有

改善につながる成果をあ し、賃上げや職場環境の 渉では、国内4社と実施

2025年の賃上げ交

の一つであるスカイマー

けました。ここでは、そ

みを紹介します。 ク(SKY)での取り組

スカイマークの客室垂

回答しました。 貸与に戻してほしい」と ス所属の約7割が回答 アンケートには神戸ベー し、そのうち99・5%が |共有化に反対」 | 個人

空港の2つのベースに所 務員は、羽田空港と神戸

> 言があり、制服の持ち運 を行っています」との発 個人貸与できるよう調整 を続けてきました。 される見通しとなりまし へ戻すことを求めて交渉 9月29日の団体交渉で

不唆する発言が

ありまし また、出社スタンバイ

スタンバイに伴う7時間 JCUは、現行の出社 半の拘束時 間を、他社

並みの5時 ています。 改善を求め 試算を提示 間に短縮す して会社に とする独自 直しを可能 るよう求め ており、見 さらに、

皮、多様な働き方になど |関する「2025年| JCU・スカイマーク

の乗務員ス れたiPad から貸与さ

神戸空港のスカイマ-

管理アプリ ケジュール −ク旅客カウンタ[・]

新しく会社

ついては、「勤務変更は 原則とすべき」と主張し という厚労省の通達を踏 **本人の合意の上で行う」**

SKY

出社スタンバイ

の時間短縮

個

客室乗務員なら一人で

する個人ロッカーを従来

ない権利」について議論 勢を示していましたが、 務変更は人道的に配慮し 9月の団交では「繋がら か交わされました。 これに対し会社は「勤

ぜ見なかったのかと問う でいいですか」との質問 も出ない」「勤務開始し ことはしません」と明言 視されたことに対し、な に対し、会社は「それを **認せず、電話やメール**な 強要することはありませ てから見る、という認識 トタイムは、 C3を確 |「電話やメールを無 「休日などのプライベ

が進んでおり、スカイマ れます。こうした「繋が 年末一時金や評価賃金制 ークでも一歩前進したる らない権利」は、他の航 り、十分な休養が妨げら 連絡が続くと、オン・オ 空会社や産業でも見直し ノの切り替えが難しくな 10月21日の団交では、 休日などに会社からの

をめざして、引き続き会 たない現状を踏まえ、よ 文部は、退職者が後を絶

00万人を突破しまし 00万人を超えました。 計では3165万500 前年同月比13・7%増と に達し、過去最速で30 **軽高を更新し、初めて3** なり、9月としては過去 6万6800人となり、 9月の訪日外客数は32 日本政府観光局(JN 1月から9月までの要

ウインタースケジュール 10月26日から始まった

> を見込み、増便も予定さ もに国際線を中心に増便 れています。 海道のインバウンド需要 を計画。国内線では、 では、ANA・JALと

> > とです。

後2割まで拡大を計画し

る企業も出ています。今

に伴い、空港の受け入れ

こうした国際線の拡大

全体で受け入れ拡大が広

ている会社もあり、業界

同335往復を計画して います。特に東南アジア 方面の伸びが顕著とのこ

員の3割を外国人が占め

は、独立系グラハン会社

で特に進んでおり、従業

ると、冬ダイヤ期初の旅 ヤの国際線運航計画によ P)が発表した冬季ダイ 北海道エアポート(HA 新千歳空港を運営する 不足が深刻化しているこグランドハンドリンググランドハンドリングがランドハンドリングができる。 なっています。 体制強化が喫緊の課題に

国交省は、訪日外国人

制です。グラハン業務に

るのが資格取得や教育体

一方で課題となってい

は航空機に関わる操作資

俗や特殊車両運転資格な

在留資格は5年間で、めています。 と並行して特定技能外国を受け、国内人材の確保 人労働者の受け入れを進

働者にとっては「資格=

る企業もありますが、労 を短期間での取得を求め 必要です。こうした資格 ど、多岐にわたる資格が

業務量の増加」を意味し、

す。今年5月には、在留能力試験の合格が必要での技能評価試験と日本語 「特定技能2号」への移資格の制限がなくなる 行試験が初めて実施され 貸格を得るには航空分野

思疎通が伴わなければ、

安全への影響が懸念され

組みにくいのが実情で

す。加えてスムーズな意

手当などの賃金改善が伴

わなければ意欲的に取り

ドハンドリング業務や航 従事業務は主にグラン

ますが、5年間の在留期 間終了後の雇用の見通し 技能外国人を採用してい 望しても、本人が望むか ん。会社が雇用継続を希 が十分に描けていませ (材不足対策として特定 現在、グラハン会社は

を「安価な労働力」にと ません。外国人材の活用 確保には、長期的な雇用 とスキルの定着が欠かせ 現場の安定運営と安全

グラハン業界で進む特定技能外国人採用



多岐にわたる資格が必要なグラハン作業

明确总绘瓷描的可

00人の受け入れが計画 ~2023年までに最大空機整備業務。 2019 **拠空分野の在留者(特定** によると、6月末時点の 0名を超えました。報道 技能試験合格者は520 から5年間でさらに44 2200人、2024年 航空連のまとめでは、

技能1号)は1818人 しました。国別では、 末より436人増) 支援を通じて、誰もが安 心して働ける職場づくり

6月末で1800人超

ル15%、ベトナム14%の

フィリピン46%、ネパー

3か国で全体の75%を占

資格取得や教育 負担増す現場

安全会議だより

197

羽田空港 到着旅客の動線に保安上の課題

早期解決に向け国交省に要請を継続

到着旅客が同じフロアで た。当初は、出発旅客と 3年9月開設されまし -ミナルビルは、199 現在の羽田空港第一タ 時から「保安上の改善が おり、航空安全会議は当 らしていました。 必要である」と警鐘を鳴 防ぐために警備員が配置 階への旅客の「逆流」を れ、1階到着階から出発 されるようになりまし た。さらには預け入れ手

時の運輸省を動かすまで しかし、その指摘は当 に至らず、

接触できる構造となって

で発生した ハイジャッ 7月23日 ANA61便 1999年 荷物の「有無」によって は逆流防止用のフラッパ 荷物受け取り場の入口に 旅客導線が分けられ、手 -ゲートが設置されまし

問題の「仕切りの壁」

手荷物のない旅客動線

れ手荷物「無し」の動線 見えますが、実は重大な 造になっている点です。 を受け取らずに、預け入 問題が残っています。そ を 通ってそのまま到着口 ーへ出られてしまう構 は、到着旅客が手荷物 強化が図られたように 「そんなケースは少な 一見するとセキュリテ

1

ク事件によ

牲となると り機長が犠

いのでは?」と思われる 側の回答は「手荷物受け ころ、空港ビルディング S労組が改善を求めたと この問題に対し、JG

ユリティ対 うやくセキ

フ

() 然以

安 可

到着ロビー

手荷物受取所

手荷物のある旅客動線

を受け、よ

この事件

残されています。

きました。 い事態を招 いう痛まし

> かもしれませんが、グラ ったところ、到着ロビー 働者で組織するJGS労 働組合が実態調査を行な 支援業務)に従事する労 ンドハンドリング(地上

らも、現行レイアウトに 捕された事件も発生して ド品のバッグを窃盗し逮 や機内忘れの問い合わせ は深刻な保安上の懸念が います。こうした実態か へ故意に逆流し、ブラン らに過去には、到着ロビ 1件にのぼりました。さ が、今年8月だけで94 -から手荷物受け取り場 航空安全会議は201

なお、国内線の到着動

先して構わない。仮に到 ンがいるので問題はな ッパーゲートとガードマ しても、その先にはフラ った場合にはそちらを優 看ロビー側から手荷物受 け取り場に入ってきたと

では根本的な解決には至 りません。 しかし、こうした対応

での手荷物引き取り忘れ

ばかりで、現場の実態を 局に改善を求め続けてい 2年からこの問題を航空 る」との答弁を繰り返す ロビーから人が入らない ますが、航空局は「手荷 十分に把握していませ ようにするのは必然であ 物受け取り場は保安区域 に指定されており、到着

田空港だけです。このた 区別されているのは、羽 線を手荷物の「有無」で

と主張しています(挿絵 ずは仕切りの壁を取り除 くべき (動線の一本化)_

られます。航空安全会議

は今後も、航空局に対し

かつてハイジャック事

要請を継続していきま

こうした変化は、労働

て問題の早期解決に向け

件を経験した羽田空港だ

は、総会参加国から幅広 及び対処の優良な取り組 防止対策の研究、⑤迷惑 準と推奨される実践)適 策の柱として明確に位置 による航空機乗務員疲労 な持続可能性」を航空政 **革」「安全強化」「社会的** 旅客(UPAX)の防止 防止計画2024の解釈 用及び事業者の国内疲労 ARP(安全に関する基 これらの文書では、「改 - TFが提出したWP ローンの台頭など、新し 業が大きな技術転換期に 認識が、各国で共有され 項が、航空の将来を形づ ある中で行われました。 くる上で欠かせないとの い支持を得ました。 心的な環境・安全目標の れる一方、ICAOは野 い技術への対応が求めら たことを示しています。 拡張最少乗員運航」、ド 労働者の意見や優先事 オートメーション化や 今回の議論は、航空産

> と、ITFは強調してい 性にされてはならない

確固とした労働基準が犠

しい労働)や安全運航、

す。ディーセントワーク

(働き甲斐のある人間ら

者にとってリスクである

と同時に好機でもありま

達成も迫られています。 ます。 き上げる」内容の作業ペ ロットの定年を57歳に引 会)が突如として「パイ ーパー (WP349) を ATA(国際航空運送協 また、総会期間中、Ⅰ

からこそ、他の空港以上 に厳格な保安体制が求め

め航空安全会議は、「ま

指摘。多数の国々がIA TA提案への反対を表明 拠が不十分であることを

働機関(ILO)との問 進し、ICAOと国際労 中でも注目されたのは、 告として採択され、「本 ンセプトを再確認及び推 ALPA共同提出)です 会議」で支持を得ました 続可能性」(オーストリ 「航空における社会的持 \(\text{IFATCA&IF}\) 社会的持続可能性のフ 開港当初にも一度訪れ

お父さんは今日からお父さん辞める

当然制止していただきた

いが、主業務である手荷

物引き渡し業務などがあ

取り場にいる航空会社の

職員が逆流を見た場合は

幸福な食卓 瀬尾

から漂ってきます。そ の甘い香りがあちこち 遅まきながら、金木犀 して待望の「あきたこ 12月中旬、都会にも か?そっか、いい米が できたってか。えがっ たことー、ありがとー 「クマに襲われてねー

ました。①塩だけの塩

類のおにぎりで味わい

ら届きました。早速お まちの新米」が実家か

礼の電話をかけると、

ど炊いて、まずは4種 届いた新米を四合ほ

甘みを引き立てる秋の

―。どれもお米の

ごちそうです。おかず

ます。

撃的な言葉が飛び出し

しかし、一行目から衝

はだし巻き卵に、きゅ

さんを辞めようと思

「父さんは今日で父

④自家製ゴーヤふりか

トルは

「幸福な朝食」。

じゃけ、③焼きたらこ、 むすび、②ほぐした塩

> の紹介に入ります。 いので、このへんで本

本書の第一章のタイ

競害の のぬか漬け。きりがな うり・にんじん・なす

席で、

父さんがそう言

春休み最後の朝食の

提出しました。 -FALPAは科学的証 これに対し、ITFと

件は「委員会」に最終報 せんでした。 し、提案は採択に至りま 提出したWPのうち6

愛称はご存じ「セントレ あるのが中部空港です。 愛知県名古屋市の中心 畑の海上の人工島に の常滑市の沖合約1 ら南に約35㎞、知多

ほとんど覚えていないの た記憶があるのですが、 見学のようなもので 今回は実質的に初め

とが盛り込まれ、総会と

の協力関係を強化するこ

して支持されました。

ず引き込まれます。

何が「幸福の食卓」

疑問の中で、佐和子さ たのか。次々と浮かぶ していきます。 **家族なのか?食卓にい** んの家庭の物語が展開 ないお母さんはどうし なのか?本当に幸せな

ま

ように働き、同じよう に悩み、疲れているか まわりの人たちも同じ がみんな幸せに見え、 ていると、まわりの人 もしれません。 いがちです。だけど、 なぜ自分だけ」と思 日々の生活に追われ

く問いかけています。 う身近な場所から優し 私たちの「日常の幸せ とは何か」を、食卓とい この作品は、そんな

始まります。中学生の

ったところから物語は

兄は驚き、読者も思わ

王人公・佐和子さんと

先日、中部空港を訪れ ح

国人旅行者が比較的少な が、その中では、訪日外 い印象を受けました。 に行く機会がありました 今年はいくつかの空港

す。迫力満点の光景です。 は広い展望デッキになっ ば、やはり丁字型ターミ 路、その先には滑走路が 〇メートル、先端から滑 間近に見ることができま あり、離陸する飛行機を つと、すぐ目の前に誘導 を数えてみると、ちょう と。デッキ下のスポット 長さを尋ねると、「約40 ています。警備員の方に き出たターミナルの屋上 ナル。滑走路の方向に突 走路までも400メート 64スポット分でした。 にいいます」とのこ この空港の特徴といえ さらに、2028年3 展望デッキの先端に立

月の共用開始を目指して 設に向け、埋め立て工事 が始まっていました。 進む2本目の滑走路の建

TFニュース

日までカナダ・モントリ は、9月23日から10月3

:組合員1970万人)

TF (国際運輸労連

国が参加。国連の民間航 空の専門規制当局とし

て、今後の航空産業の将

の情報ペーパー〈①拡張 的持続可能性〉及び五つ ム、④航空における社会 るピアサポートプログラ 安全文化、③航空におけ

み〉を提出しました。

能な航 全・公

空を提 正・持

言

続

つの作業ペーパー(WP

(①疲労管理、②積極的

オールで開かれた第42回

を採択しました。 来を形作る数多くの決議

遣しました。ICAO総

PA)及び国際航空管制

を継続して向上させるた 不す証拠要旨、③安全性

づけています。

「協会連合会(IFAL

ITFは国際パイロッ

におけるピアサポートを 最少乗務員運航、②航空

AO)総会に代表団を派 **国際民間航空機関(IC**

会は3年に1度開催さ

今回は加盟193ヵ

と共に、総会に対して四 官連盟 (IFATCA)

工の疲労防止、④国のS めの航空の技術者・機械