

労働条件は安全を支える
基盤。賃金引上げ、労働
時間の短縮、勤務改善で
安全・安心な職場を！



＜ 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/>

好調な企業業績 一時金は昨年並み



国際線旅客で混雑する羽田空港第3ターミナル

2025年末闘争では、年末一時金の引き上げや職場環境の改善を主な争点にたたかわれました。JALグループ各労組では、業績連動の考え方に基つき年末一時金が引き上げられました。職場環境の改善についても具体的な回答や前向き発言を引き出すなど、一定の成果をあげました。年末闘争の成果と課題を報告します。

努力への還元不十分

10月30日に発表されたANAとJALの第2四半期決算（4-9月）は、好調なインバウンド需要や国内線のレジャー需要に支えられ、いずれも上期としては過去最高（JALは再上場後）の売上高を更新しました。ANAはNCA（日本貨物航空）の連結効果もあり、

通期業績予想を上方修正し、連結売上高は当初計画より1100億円増の2兆4800億円、営業利益は150億円増の2000億円、当期純利益を2300億増の1450億円と見込んでいます。一方、JALは通期業績見通しの変更にありませぬが、第3四半期も「旅

JAL2・5カ月、ANA2カ月 職場要求に前向き姿勢示す

2025 年末闘争

各労組の年末一時金回答状況 (11月25日時点)

日航乗組	2.5カ月
全日空乗組	2カ月
ANA乗組	2カ月
AWPU	2カ月
CCU	2.5カ月
日航ユニオン	2.5カ月
GHU	2.5カ月
JAS新労組	2.2カ月
NAFCO労組	2.75カ月+8.2万円
JCU	3カ月 (ZIPAIR)
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

AWPU=ANAウイングス乗組、CCU=日航キャビンクルーユニオン、JCU=ジャパン・キャビンクルーユニオン、GHU=JGS労組、JGS大阪労組、JGS九州労組の連合体

客需要は堅調に推移する」との見通しを示しました。あわせて、200億円規模の自社株買いを実施し、株主還元を強化する計画です。

こうしたなかで取り組まれた年末闘争では、年末一時金2カ月が確定している全日空乗組（ACA）では経営監視（次期中期計画）やB777とB787の交互乗務を可能とするMFFに関する協議、ANA乗組（APU）は次期中期計画に関する協議が行われまし

た。一方、日航労連（JUU）は統一要求として年末一時金3カ月以上とし要求獲得を目指しました。春闘で年末一時金2カ月が提示されていたが、「上期決算時にEBIT1400億円を見通せる場合は2・5カ月」に基づき2・5カ月が回答されました。JALグループのGHU（JGS労組・JGS大阪労組・JGS九州労組）でも同様の2・5カ月の回答がありました。客室乗務員が一人でも加入できるジャパンキャビンクルーユニオン（JCU）では、複数の航空会社と交渉を進めており、ジップ

安全な職場へ生産体制強化を

諸要求では、JALでは共通項目としてST（自社機搭乗制度）の改善が回答され、予約方法の見直しや、単身赴任者用有償航空券（年8回）支給など、新たな運用が開始されています。JFUとCCUには、アルコ

ール問題の解決に向けた「労使の対話の場」を設置することが回答され、JLUではシニア（短日勤務者）の資格手当について、「手当のあり方（見直し）」に向けた検討が始まっている旨の発言がありました。JGS（グ

ANAでは、定年を60歳から65歳に延長する提案が打ち出されており、今後の労使協議の行方が注目されます。外航労組の一時金は多くがすでに確定（表参照）しており、来年度の賃上げに向けた交渉を開始している労組もあります。年が明ければ、好業績を踏まえたプ

ANAでは、定年を60歳から65歳に延長する提案が打ち出されており、今後の労使協議の行方が注目されます。外航労組の一時金は多くがすでに確定（表参照）しており、来年度の賃上げに向けた交渉を開始している労組もあります。年が明ければ、好業績を踏まえたプ

- ### ■主な記事から■
- ▶ I F A L P A、D G 委員会を開催。日本からA L P A Japanの中崎D G委員長が参加…………… 2面
 - ▶ 「国内航空のあり方に関する有識者会議」―（後編）中堅航空会社の主張…………… 2面
 - ▶ 成田・羽田地区限定「年末餅つき」のご案内…………… 2面
 - ▶ ANAとJALの上期決算を簡易分析。下期の見通し…………… 3面
 - ▶ 安全会議だより：鹿児島空港の特異な環境と20年以上続く黒豚B B Q…………… 4面
 - ▶ 人員削減に抗し賃上げ求め闘う2労組紹介…………… 4面
- 労働相談は航空連に
03-3742-3251
e-mail/honbu@kohkuren.org

中国4大奇書の一つ「三国志演義」。その世界に魅了され、岩波文庫の「三国志」と吉川英治の「三国志」を何度も読み返したことがあります。登場人物が生き生きと動き出す描写に、わくわくしたものです。●中国系航空会社に勤める知人は、入社時に上司から「中国人を知るには、『三国志』を読め」と助言されたそうです。確かに、そう言われればうなずける気もします。●そんな折、天声人語は「それにしても、要らぬことを言ってしまうものだ」と書いていました。台湾有事に関する高市早苗首相の国会答弁をめぐって日中の応酬が続く、中国政府は首相発言を受けて自国民に日本への渡航自粛を促す措置を打ち出しました。「今後、明言は慎む」と弁明しても後の祭りです。●今後どのような追加措置がとられるかは不明ですが、トランプ関税をめぐる一連のやり取りを思い返すと、樂觀できません。航空業界や観光産業には直撃する問題です。中国からの需要が落ち込めば、経済的なダメージとなつて跳ね返ってきます。●人は時に持論を強調し、勢いで発言してしまうものですが、首相ともなれば、もはや「個人的な発言」では済まされません。外交、観光、経済に連なる波紋は大きく、早急な事態の鎮静化が求められます。



中堅航空会社が離発着する福岡空港

国内各社の 主張を考察

（後編）

国土交通省は今年5月、国内航空ネットワークの維持を目的に「国内航空のあり方に関する有識者会議」を立ち上げました。背景には、コロナ禍を契機とした需要構造の変化や、世界的な物価高やドル高円安の影響による燃料費、整備費等の外貨建てコストの増大があります。

■中堅航空会社が訴える「自助努力の限界」

10月1日に開催された「国内航空のあり方に関

中堅航空会社の主張

する有識者会議」では、中堅航空会社からのヒヤリングが行われました。各社が口をそろえたのは、「コスト増を運賃に転嫁できず、自助努力だけでは限界がある」という危機感です。

スカイマークの本橋社長は、「私たち中堅公共会社が提供してきた路線網や多様な選択肢が、静かに、確実に存亡の危機に瀕している」と危機感を表明。「コストを運賃に転嫁できない市場」の

なかで自助努力には限界があり、エッセンシャルサービスとしての航空ネットワーク維持には「コスト負担の軽減は不可避」と訴えました。

そのうえで、「過度な価格競争から脱却し、コストや人的投資に見合った適正な運賃競争を通じて、大手と中堅航空会社が連携して国内航空ネットワークと旅客利便の確保を図ることが必要」と主張しました。

スターフライヤー（SFJ）は、直近の業績は各種の減免・補助金で下支えされ、「創業時のピ

ジネスモデルが成り立ちにくい状況」と説明。需要波動に見合った供給量調整の実施などが急務とし、「国内線の事業基盤を固め業績を安定させ、早期に国際線事業を再開させることが、社会的使命」と語りました。

共同持ち株会社「リージョナルプライスウイング」傘下の2社（エア・ドゥとソラシドエア）は、コロナ禍の損失により財務体力が低下し、燃料費や整備費の高騰が収益を圧迫している現状を報告。こうした状況が続けば「国内線ネットワークの維持

が困難となり、結果として利用者利便を棄損しかねない」と訴えました。

■航空ネットワーク維持へ支援策検討を

コロナ禍を経て、需要構造の変化に加え、円安や人件費増によるコスト上昇を運賃に転嫁できない状況が続いています。

各社共通の主張は、「国内航空ネットワークの維持と旅客の利便性の確保には、航空会社の負担軽減を図る必要がある」という点です。

経営への影響が大きいのは、着陸料と航空機燃料料です。航空機燃料税

の軽減措置は2026年度までで、27年度からコロナ前の水準に戻ります。着陸料の引き下げは、空港運営の民営化により、運営会社の収入に直結するため、容易ではありません。

こうした中、国交省は有識者会議を設け、各社の実情を明らかにすること、航空会社への支援策を検討しやすくする狙いがあるとみられます。

国内線ネットワークの維持と地域の交通アクセスをどう守るか。今後の議論の行方が注目されます。

「機長への危険物通知 (NOTOC=notice to captain) の電子化)」、
「ICAO Annex 18の改定案」、「無人航空機による危険物輸送」、「各国での危険物輸送の現状報告や問題点の共有」など、盛り沢山な議論が行われました。

ALPA Japan DG委員会は、今後もIFALPAと連携し、安全な危険物輸送の実現に向け取り組みを積極的に進めていきます。

IFALPA

ロンドンでD G委員会を開催



会議に参加したみなさん。左端、中崎DG委員長

リチウムバッテリーやＩＣＡＯ改定案など議論

日本から中崎D.G委員長が参加

国際定期航空操縦士協会連合会（IFALPA）は10月13日から15日までの日程で、ロンドン・ヒースロー空港近くのブリティッシュユ・エアライ
ン・パイロットアソシエーション（BALPA）の事務所、危険物委員会（Dangerous Goods Committee=DG委員会）を開催しました。

日本からはALPA
Japanの中崎DG委
員長が参加しました。

DG委員会は、爆発物・可燃性液体・毒物など危険物輸送に関する安全基準や規則を検討し、パイロットからの視点を組み入れ、策定提案などを行う委員会で、他の委員会を比べて貨物機パイロットの参加が多いのが特徴です。

議論を進める中で最も大切にされているポリシ

1 は、「旅客機も貨物機も安全性の水準は同じである」という考え方です。貨物機は規定上、旅客機では運べない多くの貨物を扱うことがあり、危険物を多く輸送しているイメージがあります。しかし、パイロットにとつては貨物機も旅客機も同じ安全基準で運航されるべきであることは言うまでもありません。

ここ数年、DG委員会で継続的に大きなテーマになっているのがリチウムバッテリーです。輸送に際しての適切な

梱包・検査・搭載手順、さらには機内での異常時に対応したプロシージャ―や体制の構築など、議論は多岐にわたります。現状、充電可能なりチ

ウムイオンバッテリーは旅客機では貨物として受託できず、機内持ち込みになっているのはご存知の通りです。

機内での取り扱い方法も変更されています。

それでも、機内火災や貨物室火災、空港内での発火など、バッテリーに起因する事例は後を絶ちません。

さらに、バッテリーの大容量化や大量生産による不良品増加など、火災リスクは一層高まっています。

航空現場で働く私たちは、最新のルールを遵守するだけでなく、バッテリーが潜在的に非常に危険な存在であることを再認識し、日々の業務に臨む必要があります。

バッテリーは業務だけでなく、日常の私たちの生活の中にも数多く存在

年末餅つきのご案内

<p>12月13日(土) 10時～14時</p> <p>成田市「赤坂公園」</p> <p>500円(1家族=1000円)</p> <p>やしめ縄づくり体験</p>	<p>い つ：12月7日(日) 11時～15時</p> <p>どこで：フェニックスビルガレージ</p> <p>参加費：500円(1家族=1000円)</p> <p>※餅つき体験。差し入れ大歓迎</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------

後を絶たないバッテリー起囚事例

旅客機も貨物機も安全性の水準は同じ

梱包・検査・搭載手順、さらには機内での異常時に対応したプロシージャや体制の構築など、議論は多岐にわたります。現状、充電可能なりチ

事例

率は同じ

航空局の指針により、
ウミイオンバッテリーは
旅客機では貨物として受
託できず、機内持ち込み
になっているのは「存知
の通りです」。

險な存在であることを再認識し、日々の業務に臨む必要があります。
 バッテリーは業務だけでなく、日常の私たちの生活の中にも数多く存在します。
 例えば、モバイルバッテリーの充電中に火災を発生させたというニュースも報じられています。
 バッテリーは、落下などの衝撃や摂氏50度を超

年未餅

【成田地区】

日常生活でも取り扱いに十分注意し、安全意識を持つことが重要です。



熱心に討論する参加者

年末餅つきのご案内

【成田地区】

い つ：12月13日(土) 10時～14時
 どこで：成田市「赤坂公園」
 参加費：500円(1 家族＝1000円)
 ※餅つきやしめ縄づくり体験

【羽田地区】

い つ：12月7日(日) 11時～15時
 どこで：フェニックスビルガレージ
 参加費：500円(1家族=1000円)
 ※餅つき体験。差し入れ大歓迎

上期決算

ANA増収減益、JAL増収増益

通期業績

ANAは上方修正 JALは据え置き

懸念される首相発言の影響

10月末から、ANAとJALをはじめとする航空会社の中間決算が相次いで発表されています。両社ともに好調な旅客需要に支えられ、第2四半期決算（上期決算。4～9月）の売上は過去最高を記録しました（JALは再上場以降）。決算の特徴と通期見通しを、フェニックスならではの視点でまとめました。（表参照）

ANAグループの上期決算では、売上高が前年同期比で909億円増の1兆1904億円と過去最高を更新した一方、営業利益は同107億円減の976億円、純利益も同47億円減の760億円

となり、増収ながら減益となりました。これを踏まえ、通期の連結業績はNCAの連結化や下期事業計画を反映して上方修正しました。下期（10月～3月）も、国際・国内の各セグメントで上期を上回る収入が見込まれています。

一方、JALグループの売上は前年同期比821億円増の9839億円となり、EBIT（税引前利益から利息等の財務収支を除いたもの）は同241億円増の1097億円、純利益も178億円増の676億円となり、増収増益で好調な業績を示しました。通期業績見通しは据え置いています。

参照

ANAグループの上期

決算では、売上高が前年同期比で909億円増の1兆1904億円と過去最高を更新した一方、営業利益は同107億円減の976億円、純利益も同47億円減の760億円

となり、増収ながら減益となりました。これを踏まえ、通期の連結業績はNCAの連結化や下期事業計画を反映して上方修正しました。下期（10月～3月）も、国際・国内の各セグメントで上期を上回る収入が見込まれています。

一方、JALグループの売上は前年同期比821億円増の9839億円となり、EBIT（税引前利益から利息等の財務収支を除いたもの）は同241億円増の1097億円、純利益も178億円増の676億円となり、増収増益で好調な業績を示しました。通期業績見通しは据え置いています。

2025年度上期決算（4月～9月） 単位：億円

ANA	2024	2025	増減	昨年比	下期予想	通期予想
売上高	10,995	11,904	909	108%	12,896	24,800
国際旅客	3,901	4,061	160	104%	4,239	8,300
国内旅客	3,462	3,668	206	106%	3,642	7,310
LCC	754	705	▲49	94%	805	1,510
貨物郵便	1,035	1,446	411	140%	2,069	3,515
その他	1,842	2,024	182	110%	2,141	4,165
営業費用	9,912	10,927	1,015	110%	11,873	22,800
営業利益	1,083	976	▲107	90%	1,024	2,000
経常利益	1,123	951	▲172	85%	989	1,940
純利益	807	760	▲47	94%	690	1,450

JAL	2024	2025	増減	昨年比	下期予想	通期予想
売上高	9,018	9,839	821	109%	9,931	19,770
国際旅客	3,405	3,677	272	108%	3,473	7,150
国内旅客	2,804	3,021	217	108%	2,809	5,830
LCC	452	506	54	112%	744	1,250
貨物郵便	740	909	169	123%	981	1,890
その他	1,617	1,722	105	106%	1,928	3,650
営業費用	8,243	8,908	665	108%	9,172	18,080
営業利益	775	931	156	120%	759	1,690
EBIT	856	1,097	241	128%	903	2,000
純利益	498	676	178	136%	474	1,150

※ANAはANAホールディングス。通期予想は上方修正

※ANAの2025年度貨物郵便はNCA含む。

両社の決算説明をもとに編集部作成

ければ下期も堅調に推移し、増収が期待されます。年末年始の多客期に向け、現場の繁忙感はいささかに増すことが予想されます。作業者の負担軽減や災害リスクを減らすよう労働環境への配慮が重要な課題となります。

JAL、第3四半期決算で通期業績修正か

訪日外客、10月も過去最高を記録



中国からの航空会社が多く就航する成田空港

シリーズ 航空と
インバウンド4000万人

日本政府観光局（JNTO）が発表した10月の訪日外客数は389万6300人となり、前年同月比17・7%増と大きく伸び、10月としては過去最高を更新しました。1月から10月までの累計では3554万7200人に達し、4000万人突破まであと450万人に迫っています。

訪日外国人旅行者による消費額も堅調で、観光庁の推計では7月から9月の消費額は2兆1310億円と前年同期比11・1%増となりました。国

迫る年間4000万人

このペースが続けば年間消費額は9兆円を超える見込みです。

訪日客の消費は、国内総生産（GDP）の統計では「サービスの輸出」として扱われ、主要輸出品目と比べると自動車（24年、17・9兆円）に次ぐ規模となるなど、わ

減便・運休に警戒感

グラハン会社に大きな打撃

航空業界では、10月26日からの冬季スケジュールが始まり、アジア路線を中心に増便が続く動きが見られました。しかし、中国政府の渡航自粛方針が示されて以降、中国発日本行き便の運休が複数発表されています。航空連の聞き取り調査では、11月20日時点で成田や関西空港における運休

格的な影響が出るのは12月に入ってからだろう。年明けから春節にかけて運休となれば、グラハン会社にとっては大きな打撃になる」と話します。

計画便キャンセルなら 影響は避けられない

今回の問題は人的要因による「災害」とも言えるだけに、関係者の不安は大きく、早期の鎮静化が強く望まれます。

が国経済にとっても重要な柱となっています。こうした中、台湾有事に関する高市首相の国会答弁を受けて、中国政府が日本への渡航自粛を呼びかけたことが新たな懸念材料となっています。観光需要の落ち込みを心配する声は大きく、朝日新聞は「ホテルや百貨店など幅広い企業から不安の声が上がっている」と報じています。

鹿児島空港 定期便と訓練機が競合 欠かせない相互理解 20年以上続く「空の安全を語る会」

鹿児島空港（鹿児島県霧島市）は標高891フィート（約270メートル）に位置し、日本で3番目に標高の高い空港です。周囲には南に桜島、北東に霧島山と、国内屈指の活火山が連なり、独特の自然環境に囲まれています。

さらに、1日約170便（2025年11月現在）に加え、訓練飛行が多いという特色があります。人口規模が近い熊本空港が1日約80便であることを踏まえても、鹿児島空港の定期便の多さがうかがえます。



たくさんの仲間が集まる黒豚BBQ

このため、定期便の離発着と訓練機による訓練飛行が競合する場面が多く、パイロット・管制官をはじめとした現場の高度な調整と相互理解が欠かせません。

航空業界は専門職の集合体であり、相互理解は容易ではありません。管制官が扱う「訓練飛行」を例にみても、連続

離着陸（通称タッチアンドゴー）訓練、計器飛行方式（国が定めた経路を管制指示に従って飛行する方式）での他空港への飛行、出発・進入経路を模擬した繰り返し飛行など多岐にわたり、訓練内容により安全な間隔確保に必要な時間的余裕が異なってきます。

そのため、管制官は定期便及び訓練機をレーダー誘導等で意図的に遠回りをさせ適切な間隔を確保しますが、その意図がパイロットに十分伝わらなければ、効率的な降下の妨げや、周辺航空交通への認識低下となり、安全を高く維持するための

「余裕」の低下に繋がりがかねません。

また、管制官は複数機と同時にやりとりするため、交信は端的で誤解のない内容が求められます。

だからこそ、限られた時間でどれだけ齟齬なく意思疎通ができるかが重要となります。

鹿児島支部では、こうした背景を踏まえ、パイロット、管制官、CA、整備士、グラハンなど、普段は直接話す機会が少ない仲間が集まり、互いの視点や状況を共有する場として、「空の安全を語る会」（通称・黒豚BBQ）を20年以上にわたり開催しています。

日々の運航では伝えきれない意図やイメージを共有し、相互理解を深めてきました。この積み重ねが、鹿児島空港の安全を支える礎になっているという自負があります。

今後も、航空安全会議

人員削減に抗し賃上げ求め闘う労組

LH40000人の人員削減

今回は、人員削減に立ち向かい、賃上げ求めたかろう2つの労組を紹介し

ルフトハンザ航空では、効率化・コスト削減プログラム「ターンアラウンド」が限定的な成果にとどまったことを理由に、経営側が4000名に及ぶ大規模な人員削減

を進めています。さらに国内業務のアウトソーシングなど、追加の人件費削減策も計画されており、今後数年をかけて段階的に実施される見通し

こうした状況のなか、ルフトハンザグループの地上従業員約2万人が加盟する統一サービス組合

イギリスのユニイト労組に加盟するエアリンガス（アイルランドの航空会社）の客室乗務員約130名の組合員は、今年9%、来年3%の賃上げを要求しストライキを実施しました。

ユニイト、賃上げ求めスト

（Vol.16／ヴェルディ）は、年明けから団体交渉に臨みます。交渉では、

地上従業員の安全確保策に加え、強制的な解雇を防ぐための措置についても協議する予定としています。

ヴェルディのマウウィン・レシンスキー代表

ユニイトは、この賃上げ要求は書類上は大きく見えるものの、同社の給与水準は非常に低く、新人の年収は1万17640・25ポンドと最低賃金を大きく下回っています。

さらに、英国とアイルランドで賃金に大きな格差が存在します。アイルランドの客室乗務員の新人年収は2万9833・26ユーロで、ポンド換算では8249ポンドの差となります。

生活実態も深刻です。マンチェスターの生活費はダブルと比べてそれほど低くはなく、どちらも大都市でありながら住宅費や生活費の高騰に直面しています。エアリンガスは、家賃の支払いに苦労し、生活必需品を買うために副業をせざるを得ないと報告しています。

一方、エアリンガスはアイルランドのフラッグキャリアであり、高い収益性を維持しています。昨年2億500万ユーロの営業利益を計上。マンチェスター空港の3路線（バルパドス、ニューヨークJFK、オランダ）を運航しています。

私事で恐縮ですが、先日、思いがけず体調を大きく崩しました。健康には気をつけているつもりでしたが、高熱と嘔吐に見舞われました。

深夜、日付が変わろうとする頃でした。突然、強い寒気に襲われ、厚手の布団をかけていても体がふるふる震えました。熱を測ると38度5分。強い吐き気にも見舞われ、3回ほど嘔吐しました。嘔吐して少し楽になったのか、その後は熱も下がり、落ち着きを取り戻しました。食あたりかなとも思いましたが、連れ合いには何の変化もなく、どう

やら違うようでした。翌朝、近所の病院に向かい、受付で昨夜の状況を説明しました。看護師から外で待つように言われ、体温を測るとすでに平熱に戻っていました。診察ではコロナとインフルエンザの検査を受けましたが、どちらも陰性。医者からは「急に体が寒さを感じて反応したと思う」との見立てでした。そういうば、薄着でネットフリックスのドラマを観ていたので、体が冷えたのかもかもしれません。

「人体の神秘」という言葉がありますが、本当にその通りと感じました。未解明の部分が多い人間の体について、日々研究し、診察にあたっている皆さんに感謝です。

ラジオの世界を描いた9つの短編集

黄昏ラジオ

藤井 青銅 著

5年前、新型コロナウイルスで室内で過ごす時間が増えて以来、「ラジオを聞きながらの生活」が習慣になりました。友人に唯一ラジオパーソナリティーがいて、

放送日には「メッセージやリクエスト」を送り合うのも楽しみの一つです。最近はずっとさえ入れれば、スマートフォンやタブレットがそのままラジオ代わ

りになり、電波の届かない地方局のFM番組まで聞けるようになりました。

さて、本書は「オールナイトニッポン」をはじめ、ラジオ界でのレジェンドと呼ばれる人物による三冊です。9つの短編はどれもベ



読書のススメ

テランならではの味わいがあります。タイトルにもなっている「黄昏ラジオ」は最終編に登場します。深夜ラジオで人気を博したパーソナリティーが、30余年を経て夕刻のラジオ番組に戻ってくる——「リンゴ」さんと、30年ぶりにその声を聞く喫茶店フリエリアのママの黄昏が、静かに胸に残ります。

今年はラジオ放送が始まってから100年

いま、この原稿を書いているあいだも、ラジオから紙風船の「冬が来る前に」が流れています。もうすぐ師走。寒さもぐつと近づいてきました。インフルエンザが大流行の気配で、またマスク生活に逆戻りかと心配にもなります。

黄昏を感じたあとは、温かい湯船にでもつかって、どうぞ寒い冬を元気に乗り切ってください。

けいぞむ

私事で恐縮ですが、先日、思いがけず体調を大きく崩しました。健康には気をつけているつもりでしたが、高熱と嘔吐に見舞われました。

深夜、日付が変わろうとする頃でした。突然、強い寒気に襲われ、厚手の布団をかけていても体がふるふる震えました。熱を測ると38度5分。強い吐き気にも見舞われ、3回ほど嘔吐しました。嘔吐して少し楽になったのか、その後は熱も下がり、落ち着きを取り戻しました。食あたりかなとも思いましたが、連れ合いには何の変化もなく、どう

やら違うようでした。翌朝、近所の病院に向かい、受付で昨夜の状況を説明しました。看護師から外で待つように言われ、体温を測るとすでに平熱に戻っていました。診察ではコロナとインフルエンザの検査を受けましたが、どちらも陰性。医者からは「急に体が寒さを感じて反応したと思う」との見立てでした。そういうば、薄着でネットフリックスのドラマを観ていたので、体が冷えたのかもかもしれません。

「人体の神秘」という言葉がありますが、本当にその通りと感じました。未解明の部分が多い人間の体について、日々研究し、診察にあたっている皆さんに感謝です。