謹賀新年
2026年もよろしく
お願い申し上げます

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/

2026年を展望
フェニックス編集部

アメリカファーストを掲げるトランプ氏が大統領に就任して2年目を迎えます。ウクライナやガザでの紛争は長期化し、麻薬対策を理由にしたベネズエラへの干渉など、地政学的リスクは依然として広がりを見せています。

国内では、初の女性首相となる高市早苗政権が誕生しました。物価高対策を盛り込んだ補正予算が成立したものの、物価高の大きな要因となっている円安は是正されず、厳しい国民生活がいつ和らぐのか、不透明な状況が続いています。

また、台湾有事をめぐる高市首相の国会答弁を受け、日中関係は緊張が高まっています。

こうした情勢のもと、2026年の航空業界は、景気やインフレなどの経済情勢やエネルギー価格、地政学的リスクなどによって需要が大きく揺らぐ可能性があります。

その一方で、世界全体の旅客数および需要（RPK）は引き続き成長が見込まれており、特に国際線を中心に拡大基調が続くとみられています。国際航空運送協会（IATA）によれば、2026年の業界売上高は前年比4・5%増の1兆530億ドル、純利益は過去最高の410億ドルが見込まれています。

地域別にみると、中長期的にはアジア・中東など、成長余地の大きい地域での伸びが続き、世界全体として増加傾向が維持される見通しです。

日本の2026年の航空需要についても、旅客需要は引き続き堅調に推移することが予想されています。国内線は、高単価のビジネス需要はコロナ禍前に比べ減少している一方、レジャー需要は好調に推移することが見込まれています。国際線については、2025年の訪日外客は年間4000万人超えが確実視されるほど、旺盛な需要に支えられています。2026年からは中堅航空会社の国際線進出も本格化する見通しです。

2025年度第4四半期中には、ANAとJALの次期中期計画の発表も予定されています。ANAは、成田空港の増枠を活かした国際旅客の成長、国際貨物はANAとNCAのシナジー創出、国内旅客は収益性改善を成長の柱に据える方針です。JALについては、明確な方針は示されていませんが、労使による経営協議会で、路線計画を担当する役員が「中長期的に成長するのは北米とアジア。太平洋を渡る地理的なアドバンテージを持っているのが成田。将来的には成田しかチャンスがない」と発言しています。

成田空港では、2029年3月の第3滑走路の供用開始が予定されており、年間発着枠は現在の34万回から50万回へと拡大されます。朝日新聞は、この計画が実現すると、成田の年間旅客数は現在の約4000万人から7500万人に増え、貨物量も現在の約200万トンから約300万トンに増加し、空港内の従業員も約4万人から7万人に増えると報じています。

現在の年間発着枠の上限は34万回ですが、2025年の年間発着回数は26万回程度にとどまっており、成田空港会社（NAA）は、混雑時間帯を除けば航空会社からの増便申請に応じられるとしています。

中国便の影響がどの程度続くは不透明ですが、国際線は主要空港を中心に増加していくことが見込まれており、その中心的な役割を担うのが成田空港です。

このように航空需要の増加が見込まれる一方で、航空会社にとって大きな課題となっているのが、航空機や乗務員、整備士、さらには空港業務を支える施設・設備や人員の不足です。すでにグランドハンドリング会社の中には、2029年に向け、大幅な人員増が必要になるとして、新たな体制構築の計画を明らかにしている企業もあります。

2026年は、航空業界にとって今後の成長戦略を左右する重要な年です。その成否のカギを握るのが人材です。継続した賃上げと労働環境の改善こそが、持続的な成長を支える基盤であることは間違いありません。

■主な記事から■

▶国交省、空港業務の持続的な発展に向け、グラハン取引適正化ガイドライン策定…… 2面
▶スカイマーク、団交対応を弁護士に丸投げ…… 3面
▶安全会議だより：東日本11空港を支える気象現場の実情…… 4面

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

誘導路

「一年の計は元旦にあり」。物事を始めるにあたっては、最初にしっかりとした計画を立てることが大切だ、という意味です●1月1日、アメリカ・ニューヨーク市長に就任したゾーラン・マムダニ氏が、どのような政策を実行していくのか注目されています。選挙戦では「狂った共産主義者」と非難され、「彼が当選したらNY市への連邦政府の補助金は削減する」とトランプ大統領から脅されていました。ところが初会談では、トランプ氏が「思った以上に多くの共通点があった」「マムダニを支える」と発言したと報じられています●マムダニ氏が掲げていたのは、賃貸住宅の家賃値上げ凍結、公営バスの無料化、育児支援など、生活コストを抑える政策でした。この訴えが、物価高による生活の危機に直面しているニューヨーク市民の心に響いたようです●マムダニ氏の当選以降、よく耳にするようになった言葉が「アフォーダビリティ」です。「手が届く価格」「普通に働いて、普通に暮らしができること」といった意味でつかわれています●賃金が上がらない国から、賃金が上がる国へ。物価高の社会から、安心できる社会へ。一人ひとりを大切にし、分断や差別ではなく共存を目指す国へ。微力ですが、今年も頑張りたい。

国交省

グラハン業務発展に向け

取引適正化ガイドライン策定
内外航空会社、グラハン会社など対象

国土交通省は、空港グランドハンドリング事業における適正な取引等を推進のため、ワーキンググループを設置し、ガイドラインの策定作業を進めてきました。12月末、「空港グランドハンドリング事業取引適正化ガイドライン」を策定・公表しました。

下請代金支払遅延防止法（下請法）が改正され、適用対象の拡大、禁止行為の追加などを盛り込んだ「中小受託取引適正化法（取適法）」として、2026年1月1日から施行にされます。本ガイドラインは、こうした法改正の流れの一環として位置づけられるとともに、空港業務の持続的な発展に向けた取り組み項目の一つでもあります。今後、取適法や独占禁止法に違反した場合には、指導や勧告の対象となります。

国交省は、策定した背景について、急激な物価上昇と、それを上回る賃上げの実現に向けて下請法が改正されたことを挙げています。航空分野においては、訪日外客60

今後の増便が予想される成田空港

取適法や独禁法違反に指導や勧告

00万人という政府目標に向け、航空機の安全・安心な運航の確保に不可欠なグラハン業務を、持続可能な形で維持・発展させることが重要であるとしています。そのためには、労務費やエネルギーコスト等の上昇に対して適切な価格転嫁による適正取引を推進し、人材確保や生産性向上等の取り組みとあわせて、安全で安心な職場環境の確保や処遇改善を継続的に進め、グラハン業務の魅力を向上させる必要があると述べています。

ガイドラインは、全部で11項目から構成されています。主な内容は、①空港グランドハンドリング事業の業界構造及び取引関係、②ガイドラインの対象となる事業者等、③ガイドラインの対象となる取引、④グラハン業務において問題となる得る主な行為類型別の整理と取適法との関係、⑤取適法の違反行為に対する措置、⑥取適法が適用されない取引に対する独禁法の適用、⑦取適法が適用される取引に対する独禁法の適用、⑧受託中小企業振興法、⑨航空会社とグラハン事業者との取引、⑩適正な取引を推進する上で必要な関係事項、⑪ガイドラインの活用方法となっています。

空港グランドハンドリング業務は「役務提供委託」に類型され、委託事業者と中小受託事業者の資本金や従業員数の区分が整理されています。国交省は、「ほとんどの事業者は取適法の対象となる」としています。

ガイドライン策定にあたり、航空連は国交省に対し、「不当な低価格や労働強化を防止するための最低受託料や業務ごとの標準工数の設定」、「運休や欠航など需要変動リスクに備えた補償制度の導入」、「人件費の上昇分を適正に反映させる仕組みの構築」、さらには行政による支援の拡充や多重構造の見直しを含む17項目の提言を行ってきました。今回のガイドラインは、具体的な数値目標や規制といった点では十分とは言えないものの、課題認識においては共通する部分が読み取れます。

優越的地位を背景とした「買いたたき」や「不当な経済上の利益の提供要請」、「不当な給付内容の変更及び不当なやり直し」などの行為については、今後、指導や勧告の対象となります。

今後、労働環境の改善を進めていくためには、取適法や独禁法が実効性をもって機能することが不可欠です、そのためにも、現場の実態を最もよく知る労働組合の役割と取り組みが、これまで以上に重要になります。

JGS、成田空港の増枠見据え戦略的再編

フライトハンドリングに人財を集中

11月26日、成田空港や羽田空港をはじめ国内主要空港でグランドハンドリング業務を担うJGS（JALグランドサービス）は、「未来を創る新たな変革に向けて」と題した社長レターが発信されました。成田空港で計画されている第3滑走路の供用開始によって発着枠が大幅に拡大することを見据え、持続的な成長に向けた新たな体制構築の方向性を示したものです。

社長レターでは、「インバウンド6000万人」という国家目標や、成田空港の大規模拡張、さらには事業環境が大きく変化する状況を確実に捉えるため、JALグループ内で重複している業務を主幹会社へ移管し、フライトハンドリング業務に人財を一層集中させる方針が示されました。成田空港ではC滑走路（第3滑走路）の新設やB滑走路の延伸により、年間発着枠が現在の34万回から50万回へと1・5倍に増えます。会社は、応需体制を十分に整えられなければ競合他社の参入を許し、シェア低下による価格競争の激化を招きかねないと指摘し、こうした事態を避けるため「盤石な事業基盤を築く」ための決断だとし、「今回の決定は、事業縮小ではなく、持続的成長を遂げるための前向きな戦略的再編」であると述べています。

会社の説明によれば、JGSの成田空港におけるグランドハンドリングのシェアは約40%で、これを維持するためには、現在約2000名の人員を1・5倍の約3000名規模まで拡大する必要があると説明します。今後1000名規模の人員確保が不可欠になる一方、具体的な体制の詳細については「準備が整い次第、改めて説明の場を設けます」としています。

一方で、JGS労組への説明の場では、すでにいくつかの業務見直しが提示されています。羽田空港では車両器材の管理・保守点検業務をJALエアテックへの移管（4月1日）し、成田空港では第1ターミナル北側のバゲージハンドリングシステム（BHS）の運行管理業務の受託を終了（3月31日）します。これらの業務に従事するのは計29名で、JGS労組は「1000名規模の人員増が必要とされる中で、29名程度の業務見直しでは到底追い付かないことは、だれの目にも明らか」と指摘します。また、JGSはJAL破綻・再建期に子会社6社との統合によって現在のJGSが誕生し、その後は一人ひとりのスキルを向上させることで生産性を高めてきた経緯があるとして、「今後人員規模は拡大していくことになるだろうが、同時に業務の裾野が狭まることの意味を考えなくてはならない」と話します。

JGSグループは、全国主要5空港（新千歳空港、成田空港、羽田空港、伊丹空港、福岡空港）と長崎空港でJAL便のグランドハンドリングを担う中核会社であり、今回示された新たな体制再編は、グループ全体に影響を及ぼす可能性があります。JGS労組は現在、職場での意見を丁寧に集約し、課題の洗い出しを進めています。同時に、職場の不安を払拭するため、会社に対しては十分な説明と情報提供を強く求めていく方針です。そのうえで、組合としての今後の対応方針を順次提起していくこととしています。

航空労組連絡会
第45回航空政策セミナーのご案内

■日時　2月7日(土)
13：00～17：00
■会場・オンライン併用開催
参加は各労組経由でお申し込み下さい
■プログラム
・今後の事業計画の特徴(仮題)
・航空各社の経営分析
・各職種からの報告
・その他
主催：航空労組連絡会
03-3742-3251

SKY、団交対応を弁護士に丸投げ

失われる迅速性　増す不満
JCU申入れに弁護士抗議

スカイマーク（SKY）では、コロナ禍からの回復過程において客室乗務員の人員不足が深刻化し、勤務変更の多発や年休取得がままならない状況が続いてきました。日々の生活への影響が及ぶなか、退職も相次ぐ事態となりました。

こうした状況を何としても改善しなくてはならないとの思いから、2023年6月、ジャパンキャビンクルーユニオン（JCU）スカイマーク支部による初めての団体交渉が行われました。

その後、2025年10月までに22回の団体交渉を重ねるなかで、有休取得率の向上、一方的な勤務変更に対する「人道上の配慮」、ロビーサポート業務導入の見直し、神戸空港個人ロッカー貸与問題の改善、必要以上に長い空港スタンバイ勤務の短縮など、働きやすい職場に向けた改善を一つ一つ積み上げてきました。これらの取り組みは、働く者にとってだけでなく、安定的で活力ある事業運営という点で、会社にとってもプラスに寄与してきたと言えます。

出発を待つスカイマーク機

こうして約2年半にわたる労使関係が築かれるなか、昨年10月21日の団交で2025年末要求を提出し、団交を申し入れました。ところが11月6日、石嵜・山中総合法律事務所から「当職らは、スカイマーク株式会社から貴組合との団体交渉等の対応について受任致しましたので、その旨をご通知致します。今後一切のご連絡は当職ら宛にいただきますようお願い致します」とする文書が突然送付されてきました。

12月2日に設定された団体交渉には、同法律事務所の弁護士2名と会社管理職4名が出席しました。組合側は団交に先立ち、これまで築いてきた労使関係を無視し、新たな費用をかけて団交対応を弁護士に丸投げするような会社の姿勢を厳しく批判し、当事者同士の話し合いを基本とし、代理人は法的助言にとどめるべきであるとの申入書を提出しました。

これに対し、代理人弁護士2名は大きな声で申入書の内容に抗議してきました。組合が会社に対し、従来の団交の進め方を変更し代理人に委任した理由を質問したところ、「持ち帰って改めて回答する」としています。

また、職場で発生した急病人対応に関する緊急の申し入れを行い、その趣旨を説明したうえで、規程上の取り扱いについて質問しましたが、弁護士からは「それに答える義務があるかどうかも含めて検討が必要」との回答でした。

業務に関する要求については、規程や運用、職場の実態をもとに議論し、問題の本質を明らかにしながら判断をしていくのが、通常の団体交渉のプロセスです。しかし今回は、規程の有無や運用について本来答えられるはずの会社出席者は発言しません。これは、交渉の前進を妨げる対応と言わざるをえません。

近年、JCUと同様に企業の枠を超えて加入できる合同労組との団交において、弁護士が受任し出席する事例は増えています。JCUでも弁護士が同席した団交を行った経験はありますが、弁護士が交渉を仕切り、会社出席者の発言を抑える団交は初めてです。

弁護士主導で回答先送りの団交では、要求事項の解決は引き延ばされ、職場の声に対する迅速なフィードバックも失われ、職場の風通しは悪化していくでしょう。

さらに、交渉が長期化すれば、その間の弁護士費用は膨らみ続けます。不誠実な対応として組合が労働委員会に不当労働行為救済申し立てを行えば、代理人として新たな報酬が発生します。結果として、職場内の問題解決は遅れ、不満が残り、会社は新たな費用負担が生じます。社員にとっても会社にとっても得にならず、利益を得るのは受任した弁護士事務所だけ、という構図が見えてきます。

JCUスカイマーク支部は、職場に根差した要求と職場実態に基づく交渉を重ねてきました。こうした取り組みに対し、弁護士が前面に立ち続けることは容易ではないでしょう。今後も他産業の教訓も学びながら、要求の前進にむけ、粘り強く取り組んでいきます。

疲労について真剣に考える時が来た

客室乗務員調査2025
休憩のない10時間超の勤務
頻繁に変更されるフライト

ITFニュース

ITFは12月5日、「疲労について真剣に考える時が来ました　客室乗務員調査　2025」と題する報告書を発表しました。45社の航空会社の組合代表114名を対象とした調査結果は、深刻な疲労問題が世界共通で存在することを示しています。

ＩＴＦホームページより

報告書によると、自社の航空会社が疲労問題を真剣に受け止めていると考えている客室乗務員代表は、5人に1人に過ぎません。

国際民間航空デーに合わせ公表されたITF報告書は、憂慮すべき実態を明らかにしています。客室乗務員は人間の限界ぎりぎり、あるいはそれを超えて働かされているのです。適切な休憩のない10時間超の勤務、不規則で混乱したスケジューリング、休日出勤への圧力、そして疲労の広範な過少申告―これらが重なり、ITFはこれを「世界の航空業界における構造的かつ危険な安全上の欠陥」と指摘しています。

アンケート結果によると、疲労管理について、自社が疲労問題を真剣に扱っていると答えたのは、わずか19%。安全文化が脆弱、あるいは懲罰的であるため、疲労を申告することに不安を感じる人が多い。

勤務と休憩については、90%の客室乗務員が、10時間を超える勤務を「頻繁に」または「常に」行っている。半数以上が、十分な休憩を「たまにしか取れない」「ほとんど取れない」「まったく取れない」と回答。LCCでは状況がさらに深刻で、73%が「十分な休憩を頻繁に、あるいは常に取れない」と答えています。

スケジューリングについては、31%が、予定されていたフライトが直前に変更されることが「頻繁に」または「常に」あると回答。27%が、出勤開始時刻が1時間以上変更されることが常態化しているとしています。

疲労軽減制度の運用については、同じ航空会社内であっても、疲労の状況に大きな差がある、としています。

ITF民間航空部会議長であり、全米客室乗務員組合（AFA）委員長でもあるサラ・ネルソン氏は、規制当局と業界に対して厳しい警告を発しました。

「航空業界は、安全性の〝金字塔〟を誇ってきました。しかし、乗務員が迅速に反応できず、冷静に判断できないほど疲弊している状態で、安全な運航は成り立ちません。商業的圧力のもとで安全文化が崩壊しつつある―それは航空機に乗るすべての人にとって恐るべきことです」「疲労は解決可能な問題です。しかし、それには航空会社と規制当局が今すぐ行動を起こす必要があります。証拠は明白で、リスクは現実のものなのです」

今こそ業界は行動を

国際民間航空デーにあたり、ITFは規制当局および航空会社に対し、以下の緊急の行動を求めています。

1. 独立した科学的知見に基づき、最大勤務時間の厳格化と最低休憩時間の法的義務化を行うこと。
2. FRMS（疲労リスク管理システム）を強化・厳格に運用し、過度な長時間労働を正当化する手段として使わせないこと。
3. 乗務員が不利益を恐れずに疲労を申告できる、安全文化を確立すること。

以上

安全会議だより 199

東日本11空港を支える気象現場

安全を守り続けるため必要な人員と技術を

今回は、航空安全推進連絡会議（航空安全会議）に参加している東京航空地方気象台の日常業務についてご紹介します。

東京航空地方気象台は、旧管制塔のある羽田空港第2庁舎（旧管制塔がある建物）に所在し、航空気象観測のほか、航空気象情報の提供（飛行場予報、飛行場警報、飛行場気象情報）を担っています。

予報を検討する担当者

航空気象観測は、庁舎屋上から30分ごとに行われています。観測員が目視で視程（観測所から見通せる距離）や天気、雲の量及び高さを確認し、観測装置で計測した風向風速や気温、気圧と合わせて30分ごとに定時通報を行なっています。こうした気象観測には、各種観測装置やドップラーレーダーなどの維持管理が欠かせません。

例えば、滑走路視距離（RVR）は航空機の運航にとって最も重要な観測装置の一つですが、1本のクモの糸でも風に揺られただけでも数値が低下することがあります。そのため、クモの巣を除去するために、直ちに現場へ急行することもあります。

飛行場予報は、①運航用飛行場予報（TAF）、②着陸用飛行場予報（TREND）、③管制解説調整の3業務に分かれ、それぞれ1人ずつが担当します。

TAFは30時間先までの予報を作成するもので、1名が原案を作成した後、3名で検討し、さらに班長の承認を得て発表されます。

TRENDは2時間先までの短時間予報を担当し、気象レーダーやアメダスなどの実況監視、天気図の解析を行いながら、10分単位で風向の変化や雷の発生時間を予測します。

管制解説調整は、管制官へのブリーフィングを専門に行う業務で、滑走路運用と密接に関係することから、羽田空港の気象特性を熟知した経験豊富な予報官が主に担当します。

飛行場警報および飛行場気象情報は、離着陸や駐機中の航空機や空港の施設などに被害が及ぶ気象状況が予想される場合に、関係者に警戒や注意を呼びかけるために発表されます。

このほか東京航空地方気象台では、百里、静岡、新潟、富山、小松といった東日本の空港に加え、仙台航空測候所の廃止に伴い、2023年3月からは青森、秋田、花巻、仙台、福島の東北各空港の飛行場予報も担当し、発表しています。

このように、1つの地方気象台で東日本11空港という数多くの飛行場予報業務を担っている背景には、政府の定員削減計画による影響が大きく関係しています。気象庁の定員は、1978年のピーク時と比べて約150人減少し、現在は約5000人にとどまっています。加えて、新規採用が長期間抑制されてきた結果、中堅職員数が極端に少ない年齢構成となっています。

近年は異常気象により気象現象の急激な変化が頻発し、特に夏場の積乱雲の発達が航空機の運航に影響を与える場面が増えています。このような状況の中で、コンピューター予測に加え、予報官による的確な解析と判断が不可欠です。

こうした高度な解析技術を今後も確実に継承していくためには、安定的な人員の確保と計画的な育成が欠かせないことを、是非知っていただきたいと思います。

インバウンド年間4200万人突破!?

シリーズ　航空とインバウンド4000万人

オーバーツーリズムなど課題山積

日本政府観光局（JNTO）が発表した11月の訪日外客数は351万8000人となり、前年同月比10・4%増と、11月としては過去最高を更新しました。1月から11月までの累計は3906万5600人に達しており、年間では4200万人を突破するとの予測も出されています。

国・地域別でみると、韓国や台湾、マレーシア、インドネシアなどが増加し、11月までの累計では17市場で年間過去最高を更新しました。特に米国は、累計で初めて300万人を突破し、中国、韓国、台湾に続き、年間で300万人を超えた4番目の市場となりました。

訪日外国人旅行者による消費額も堅調に推移しています。観光庁の推計によると、7月から9月の消費額は2兆1310億円で、前年同期比11・1%増となりました。2025年1月から9月までの累計は6兆9156億円に達しており、このペースが続けば年間消費額は9兆円を超える見通しです。

一方、台湾有事をめぐる高市首相の国会答弁を受け、中国政府が自国民に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。ただし、2025年での影響は限定的との見方が一般的です。

10月26日から始まった冬季スケジュールでは、国内外の航空会社128社（国内8社、外航120社）が国際定期便を申請し、週6240・5便と冬季としては過去最高を記録しています。

その一方で、関西空港や成田空港、地方空港では、中国系航空会社による減便が伝えられています。関西空港では計画の約3割が減便となり、成田空港でも12月中旬からの減便が明らかになっています。いずれも減便は3月まで続くとされ、地域経済への影響が懸念されます。

政府は2030年に訪日外客数6000万人という目標を掲げていますが、実現に向け課題も山積しています。急増する訪日外客が特定の観光地に集中することで、地域社会や住民の生活、自然環境、公共サービスに悪影響を及ぼす「オーバーツーリズム」は、すでに社会問題化しています。

しかし、国としての有効な対策は十分とはいえず、対応が地域住民や自治体任せになっているのが実情です。オーバーツーリズムが解消されないままインバウンドだけが拡大すれば、問題はさらに深刻化しかねません。受け入れ準備が整うまでの間、一時的な抑制も含めた議論が必要ではないでしょうか。

魅了されるファンファーレ 歌舞伎の次は競馬か

ザ・ロイヤルファミリー

早見　和真　著

12月14日、日曜日の夜。書き物をしていると、連れ合いがテレビドラマにすっかりはまっていました。画面では馬が走っている。どうやら競馬を題材にしたドラマのようです。そのうち、玉置浩二らしい歌声に合わせて「それ行け！それ行け！」と声援まで送っているではありませんか。競馬とは無縁のはずの主婦を、ここまで夢中にさせるドラマがあるのかと驚きました。

「最終回なのよ。このファンファーレがいいのよ♪」などともおっしゃる。さらには、「今度競馬場に行きたい」などと言い出すものですから、思わず二度見してしまいました。

数日後、東京・八重洲方面での忘年会の帰り、マルゼンの書店をのぞいて歩いていると、平積みになった『ザ・ロイヤルファミリー』の文庫本が目に入りました。その横には『木挽町の仇討ち』。どちらも山本周五郎賞受賞作品です。年末は、この二冊でしっかり泣かせてもらおうと、まとめて購入しました。

妻夫木聡さんは、宝くじかと思ったら、今度は競馬まで手を出していましたね。有馬記念は12月28日。ファンファーレが鳴り、宝くじよりは確率がよさそうです。中山競馬場には〝ロイヤルファン〟がたくさん訪れるのでしょうか。

何がヒットするかは、本当にわからないものです。政府のめざす統合型リゾート、いわゆるカジノ構想にも、知らぬ間にうまくはめ込まれている庶民の一人として首をかしげつつ、「歌舞伎の次は競馬か」と思いながら迎える年の瀬でした。

読書のススメ

けしごむ

年末から年始にかけて、仕事始めまで9連休という方もいるようです。シフト勤務で働く者にとっては、正直うらやましい話です。

入社以来、現場勤務が長かった筆者にとって、混雑が少ない平日に休めることは、むしろありがたいことでした。ところが、子供ができて状況は一変します。未就労のうちはそれでもよかったのですが、小学校に上がると、平日休みでは一緒に過ごす時間がなかなかとれず、うれしさも半分。

「働き方改革」という言葉が盛んに使われるようになったのは、今から10年ほど前でしょうか。長時間労働や過労死ラインを超える残業が当たり前になり、2015年から2016年にかけては、若手社員の過労自殺が社会問題化しました。共働き世帯が増え、育児や介護と仕事の両立が当たり前に求められる中、仕事中心の働き方では人材の確保が難しくなってきたことも、大きな背景だと思います。

まだ十分とは言えませんが、この2～3年で、少しずつ柔軟な働き方が広がってきたように感じます。子育てや介護を抱えていても、安心して働き続けられる職場にしていくために、これからも改善を求めていきたい。