

労働条件は安全を支える基盤

大幅賃上げと労働環境を改善し安心・安全な職場を



＜ 発 行 者 ＞

航 空 安 全 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/

安全と人材確保 夏闘の成果と課題

JAL・ANA夏一時金2カ月

外航2労組にベア回答

帝国データバンクの価格動向調査によると、2026年に値上げする飲食料品は2万品目を超える可能性があるとのことです。2万品目を超えれば2年連続となり、物価高による家計への負担はさらに大きくなる懸念が懸念されます。

一方、実質賃金は4カ月連続プラスになりました。1月から続く実質賃金プラスの背景には、ガソリン補助金などにより消費者物価が抑えられていることがあげられています。

こうした状況の中で迎えた2026夏闘。夏期一時金や賃金の引き上げ、職場要求はここまで前進したのか。その成果と課題を報告します。

■一時金の回答状況

全日空では、2026年度の一時金は、春闘で「夏・冬各2カ月」が確定しています。一方、業績を踏まえた期末一時金については、安全目標などの個社裁量部分は0・2カ月とされたものの、

業績目標部分は会社提案もなく、未決着となっています。

ANAグループのグラハン各社(空港運営会社)でも、同様に「夏・冬各2・1カ月」が確定していますが、期末一時金のANA業績目標部分は決まらず、個社業績0・2



増加する国際線。成田空港



の回答を勝ち取りました。

一方、日本航空では春闘で示された2026年度一時金夏2カ月、冬2

カ月の期末一時金2カ月(EBIT1800億円達成時)に基づき、夏期一時金2カ月が回答されました。JGSグループ各労組にも、JAL同様の回答が示されました。

また、JAS新労組(会社名JASCO)では昨年同様の2・2カ月、NAFCO労組では2・7カ月の19万1600円、加えて職能給を4月に通り15000円引き上げ

■主な記事から■

- ▶安全運航を支える現場からの警鐘。慢性的な人員不足と人材育成の課題—グラハン職場の安全・健康アンケート……………**2面**
- ▶中堅航空4社の2025年度決算と2026年度業績予想。外貨建て費用が重荷……………**2面**
- ▶JCU、客室乗務員の声を届ける春闘交渉。SKYとZIPで賃金アップ……………**3面**
- ▶ITFニュース：客室乗務員は安全のプロフェッショナル…**3面**
- ▶安全会議だより：東京管制部の夏期運用。悪天候下で安全を支える最前線……………**4面**

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

■賃上げと職場要求の状況

賃上げ交渉が本国担当者を交えて行われる外航では、BAがベア3%、SQではベア3300円(定昇込1万円)の回答が提示されています。一

方、EK労組ではベア回答が出されておらず、引き続き交渉が継続されています。

■今後の課題

賃金の引き上げや労働環境の整備は、人材流出を防ぐだけでなく、人材確保や定着につながる重要な課題です。

迎える夏期繁忙生産体制の強化を

全日空乗組(ACA)では、乗員編成に関する覚書の失効により訓練にも影響を及ぼすことから、引き続き重要課題として交渉が継続されます。

日航乗組(JFU)では、国内パーディラム宿泊業務時の手当の引き上げ要求に対し「26年度末までに判断」、運航業務嘱託賃金制度(60歳以降の賃金の賃金引き上げに対し「2027年4月の改定を目指す」との回答を引き出しました。

日本航空キャビンクルーユニオン(CCU)では、インド線のサービス見直し、深夜免除者の昇格基準の見直しなどの改善が進みました。JLU

このように、春闘での回答を踏まえた中での交渉ではありましたが、労働環境の改善に向け一定の前進を図ることができました。

GHU(JGS労組、JGS大阪労組、JGS九州労組)では、熱中症対策やトラベラーハウスの設置などの回答が示されました。シニアの働き方見直しについて言及はあったものの、具体案は示されません。

また、JGSでは羽田空港の貨物郵便業務のJALグループ移管問題は

今後、職場の安全、人員確保と労働環境の改善に向け、粘り強く取り組んでいきたいと思います。

中東情勢の緊迫化など、航空を取り巻く情勢は不確実性を増しています。これから夏季旅行シーズンを迎えるなか、熱中症対策や人員・資格者の確保など、生産体制の充実が強く求められます。

今後、職場の安全、人員確保と労働環境の改善に向け、粘り強く取り組んでいきたいと思います。



2026年も半年が過ぎました。この6カ月を振り返ると、突然始まったトランプ政権によるイランへの軍事攻撃は、物価高に拍車をかけています。●米国のイランの軍事衝突は、6月19日に戦争終結に向けた覚書に双方が署名したものの、その後の状況を見ると、終結に向かうのかは判断が許されません。●今回の事態により、原油が世界経済に様々な影響を及ぼしていることが改めて明らかになりました。自由に航行が可能だったホルムズ海峡も、現在はイランの管理下にあるような状況となり、従来とは大きく異なる状況になっています。●国内では「ナフサ」関連の不足から製品の値上がり相次ぎ、商品の袋の印刷がカラーから白黒に変わるといった影響も生まれています。いつ頃元に戻るのか、あるいはこのまま続くのか分りませんが、社会生活の多くが石油に依存している現実を改めて知らしめた出来事だったように感じます。

●政府は原油調達先を分散し、中東依存を減らす計画のようですが、原油依存そのものを減らす必要はないのか●物価高など暮らしに直結する問題が続くなか、国会では皇族数の確保や国旗損壊罪、議員定数削減などが議論されています。国民生活に関わる課題との優先順位が、果たしてこれでいいのか疑問です。

中堅航空会社の2025年度決算と2026年度業績予想 単位：億円

		営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	純利益
S K Y	FY25	1104	1086	18	29	16
	FY26	1208	1193	15	8	8
S F J	FY25	448	434	14	7	4
	FY26	479	472	7	6	6
A D O	FY25	535	515	20	18	12
	FY26	555	546	9	6	
S N A	FY25	553	533	20	12	8
	FY26	557	548	9	2	

空欄は未発表。各社の決算発表を基に編集部作成。

25年度決算と26年度業績予想

航空大手2社の2025年度決算は、上方修正した業績予想を上回る利益を確保しました。一方で、コロナ禍を契機に需要構造の変化に加え、世界的な物価高や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加により、国内線事業を取り巻く経営環境は依然として厳しい状況が続いています。

堅航空4社（スカイマーク、エア・ドゥ、ソラシドエア、スターフライヤー）の2025年度決算と2026年度業績予想が発表されました。独自の視点を交え分析します。

2025年度の営業収入は、1104億4100万円、営業利益18億円となり、前年と同水準の利益を確保しました。配当は1株7円を予定しています。

2026年度は、営業収入1208億円（25年度比9.4%増）を見込んでいます。また「眠れない」「正社員のみ」25.9%（33.4%）で、有期社員の占める割合がもともと多かったのは「有期10%」で39.9%でした。

健康状態では、「良好」38.4%（37.8%）に対し「自覚症状あり」32.5%（28.7%）、「不安を感じる」29.1%（33.5%）でした。「自覚症状あり」と「不安を感じる」を合わせると61.6%（62.2%）となり、健康面に不安を感じている層が6割を超えています。

自覚症状と不安を感じる方に具体的な症状を聞いたところ、「腰痛」56.7%が最も多く、次いで「ストレスを常に感じる」50.4%、「疲れが取れない」48.9%、「肩がこる」44.8%、「目が疲れる」32.5%でした。また「眠れない」23.1%で、4年連続20%台を超えています。

「仕事」が最も多くは、平均睡眠時間が6時間以下で、割合が約7割となっています。

「ある」と答えた方にハラスメントの内容を聞いたところ、「パワーハラスメント」74.7%が最も多く、次いで「モラルハラスメント」11.3%、「カススタマーハラスメント」6.5%、「セクシャルハラスメント」5.9%でした。

増収と減益 中堅航空4社 外貨建て費用が重荷

2025年度の営業収入は、前年並みとなりませんが、費用増加の影響により営業利益は前年比40%減の20億円となりました。

2026年度は、営業収入478億6000万円（2025年度比約30億円増）、営業利益6億1000万円（同7億2900万円減）を見込んでいます。燃油費については、原油価格上昇分

2025年度の営業収入は過去最高となる447億9500万円、営業利益は13億8900万円となり、前年から1億5800万円増加しました。

一方、未払い配当金は総額16億3700万円に達しており、今年の株主総会後に解消する予定となっています。

2026年度は、営業収入478億6000万円（2025年度比約30億円増）、営業利益6億1000万円（同7億2900万円減）を見込んでいます。燃油費については、原油価格上昇分

効率優先からの転換を

2025年度の営業収入は過去最高となる447億9500万円、営業利益は13億8900万円となり、前年から1億5800万円増加しました。

一方、未払い配当金は総額16億3700万円に達しており、今年の株主総会後に解消する予定となっています。

2026年度は、営業収入478億6000万円（2025年度比約30億円増）、営業利益6億1000万円（同7億2900万円減）を見込んでいます。燃油費については、原油価格上昇分

2025年度の営業収入は過去最高となる447億9500万円、営業利益は13億8900万円となり、前年から1億5800万円増加しました。

一方、未払い配当金は総額16億3700万円に達しており、今年の株主総会後に解消する予定となっています。

安全運航支える現場からの警鐘



安全運航を支えるグラハン業務

航空運グランドハンドリング労組連絡会（グラハン連）は4月に、「2026グランドハンドリング職場の安全・健康アンケート」調査を実施しました。慢性的な人材不足と人材育成・健康不安

慢性的な人員不足と人材育成に課題 グラハン職場の安全・健康アンケート結果

回答数：410人。カッコ内は2025年4月調査結果。
■職場の安全
この1年間の職場の安全を聞いたところ、「安全が向上した」22.1%、22%に対し「安全が低下した」49.8%（49.0%）、「わからない」28.2%（28.9%）でした。前年に比べ、「安全が低下した」が微増となりました。「安全が低下した」と答えた方に低下した原因を聞いたところ、「人員不足」が最も多く、続いて「車両事故」

人員が適正に配置されているかどうかについては、「配置されている」10.3%（8.8%）に対し「不足している」81.7%（81.6%）と、圧倒的多数が職場の人員が不足していると感じて

健康状態では、「良好」38.4%（37.8%）に対し「自覚症状あり」32.5%（28.7%）、「不安を感じる」29.1%（33.5%）でした。「自覚症状あり」と「不安を感じる」を合わせると61.6%（62.2%）となり、健康面に不安を感じている層が6割を超えています。

自覚症状について医療機関の受診状況は、「受信した」が31.9%（26.7%）、「受けていない」68.1%（73.3%）でした。

平均睡眠時間については、「5時間未満」20.5%（25.4%）、「6時間」47.1%（43.5%）、「7時間」26.2%（22.9%）、8時間以上が5.9%（8.9%）となり、平均睡眠時間が6時間以下の割合が約7割となっています。

「ある」と答えた方にハラスメントの内容を聞いたところ、「パワーハラスメント」74.7%が最も多く、次いで「モラルハラスメント」11.3%、「カススタマーハラスメント」6.5%、「セクシャルハラスメント」5.9%でした。

「ある」と答えた方にハラスメントの内容を聞いたところ、「パワーハラスメント」74.7%が最も多く、次いで「モラルハラスメント」11.3%、「カススタマーハラスメント」6.5%、「セクシャルハラスメント」5.9%でした。

「ある」と答えた方にハラスメントの内容を聞いたところ、「パワーハラスメント」74.7%が最も多く、次いで「モラルハラスメント」11.3%、「カススタマーハラスメント」6.5%、「セクシャルハラスメント」5.9%でした。

「ある」と答えた方にハラスメントの内容を聞いたところ、「パワーハラスメント」74.7%が最も多く、次いで「モラルハラスメント」11.3%、「カススタマーハラスメント」6.5%、「セクシャルハラスメント」5.9%でした。

「ある」と答えた方にハラスメントの内容を聞いたところ、「パワーハラスメント」74.7%が最も多く、次いで「モラルハラスメント」11.3%、「カススタマーハラスメント」6.5%、「セクシャルハラスメント」5.9%でした。

「ある」と答えた方にハラスメントの内容を聞いたところ、「パワーハラスメント」74.7%が最も多く、次いで「モラルハラスメント」11.3%、「カススタマーハラスメント」6.5%、「セクシャルハラスメント」5.9%でした。

「ある」と答えた方にハラスメントの内容を聞いたところ、「パワーハラスメント」74.7%が最も多く、次いで「モラルハラスメント」11.3%、「カススタマーハラスメント」6.5%、「セクシャルハラスメント」5.9%でした。

まとめ

今回のアンケートでは「慢性的な人員不足」「教育・経験不足」「高い身体的・精神的負荷」「睡眠不足と疲労蓄積」「ハラスメントとメンタル不調」が相互に連鎖し、安全と健康の両面に深刻な影響を与えている実態が明らかになりました。

特に、人員不足が「安全低下」「長時間労働」「教育不足」「健康悪化」「ハラスメント」の共通要因として表れており、単なる個人努力では解決できない「構造的課題」となっている点が大きな特徴です。

航空の安全運航を支えるグランドハンドリング職場では、「効率優先」ではなく、十分な人員配置と技能継承、休息確保を基盤とした安全・健康対策の強化が強く求められています。

客室乗務員の声を届ける春闘交渉

SKY・ZIPで賃金アップ 職場改善へ交渉継続



毎日150便以上を運航するスカイマーク

客室乗務員が企業の枠を超えて一人でも加入できる労働組合・ジャパンキャビンクルーユニオン（JCU）では、複数社との春闘交渉に取り組んでいます。

今回は、スカイマーク（SKY）とジップエア（ZIPAIR）との交渉経緯と回答内容について報告します。

■スカイマーク

これまで3回の春闘団体交渉を実施しました。ベースアップ1万2000円の要求に対し会社は「各自の人事評価による昇給を含め、標準的な評価（B評価）において1万2000円を基準とした基本給の改定を実施する」と回答しました。

これに対し組合は「評価に関わらず、物価上昇分を踏まえた賃金アップが必要」と強調しました。

一時金（賞与）については、年間合計2ヶ月を基準として支給するとの回答でした。SKYでは人材流出を防ぐためにも賃金の大幅アップが必要です。2027年度に賃金改定が予定されていることから、引き続き職場の声を伝えていきます。

また、評価制度については、職場から「制度が不透明」「評価基準がわからない」「上司のさじ加減で決まり、納得性が低い」といった不満が多く寄せられており、引き続き改善すべき課題です。

一方的な勤務変更については、2023年に客室本部長から出された「勤務変更をお願いせざるを得ない場合には、配慮の必要性を確認し対応する」との通達に沿った運用を強く求めました。

6月の交渉では、急病

人発生後の管理職の対応について、疲労リスク管理上の問題やパワーハラメントについて指摘しました。

問題視していた会社代理人弁護士による大声での威嚇的な対応は改善されたものの、「今答えられない」「調べます」といった回答が多く、改めて客室本部管理職の交渉への出席を求めました。

今後も休憩問題などの夏闘要求を提出し、職場環境の改善をめざします。

■ジップエア

2026春闘では、ベースアップ12000円、通勤制度の改善、特定目的積立休暇の5日付与など、改善を引き出す成果がありました。しかし、職場環境にはまだ多くの課題が残されており、さらなる改善が必要です。

今回の春闘では、新たに「月2日間の公休希望日の設定」を要求しましたが、実際に時間内には終わらず、次便クルーがプリフライトチェック時に清掃を手伝っている状況です。旅客から機内の汚れを指摘されることもあり、定時性や旅客サービスの観点からも見直しが必要です。

引き続き職場改善に向けて交渉を継続していきます。

また、ZIPAIRでは初年度の年次有給休暇（年休）は、労基法上の最低付与日数である10日のみで、7年目になってようやく年間20日となります。申請した年休をすべて取得すれば、すぐに不足してしまいます。

以前は、申請した年休のうち一定数が公休になっていた時期もあり、これは現在求めている公休希望申請と同様の仕組みでした。一方、パイロットについては年休申請時に公休付与希望を出せる運用となっていました。少なくとも客室乗務員についても同様の運用をすべきです。引き続き改善を求めていきます。

また、客室乗務員による機内清掃の廃止についても要求しています。

北米路線では、アメリカ路線は清掃業者が入りますが、カナダ・バンクーバー路線では清掃業者は入っていません。長距離路線では機内の汚れも多く、清掃には相当な時間を要します。

会社は「ブロックインから客室乗務員降機までの時間（30分）の中で実施できる」と回答していますが、実際には時間内には終わらず、次便クルーがプリフライトチェック時に清掃を手伝っている状況です。旅客から機内の汚れを指摘されることもあり、定時性や旅客サービスの観点からも見直しが必要です。

引き続き職場改善に向けて交渉を継続していきます。

客室乗務員は安全のプロフェッショナル



注：6分余りの動画は事故を体験した客乗の証言や後半に2024年1月2日羽田事故で保安要員として果たした役割を報じています。URLは<https://www.youtube.com/watch?v=Yobe51Tt3IU>にて視聴ください。

ITFニュース

5月31日 国際キャビンクルーデー

5月31日付のITFニュースに「Cabin Crew Day 2026：客室乗務員は安全のプロフェッショナル」が掲載されました。

ITF（国際運輸労連）は、2019年に開催された第40回ICA総会

において、意見書WP167「国際キャビンクルーデー」を提出し、「キャビンクルーの重要な安全任務の促進を」を提起しました。その結果、総会で、5月31日を「国際キャビンクルーデー」とすることが採択されました。

トの上空で保安上の脅威に直面したとき。そのような緊急事態に対応するための訓練を受けているのが、客室乗務員です。客室乗務員は航空業界における「ファーストレスポンス」（第一対応者）であり、救急救命士、消防士、警察官、看護師の役割を担う存在でもあります。

【客室乗務員は「安全のプロフェッショナル」です】

飛行中に乗客が倒れたとき、機内に煙が充満したとき、機内で暴力行為が発生したとき、あるいは高度35000フィートの上空で、乗客の命を守るために頼ることができるのは、客室乗務員です。しかし、その専門性や責任の重さは、いまだ社会に十分認識されておらず、機内環境の汚染の根絶。人命に影響を及ぼしかねない深刻な疲労問題の解決。

【客室乗務員の歴史】

客室乗務員の歴史は、尊敬、敬意、そして正当な権利を求めて団結してきた歩みと切り離すことはできません。

かつて客室乗務員を専門職ではなく「機内の飾り」のように扱っていた体重や容姿に関する制限を撤廃させたこと。結婚や出産を理由に雇用を失うことなく働き続けられる権利を勝ち取ったこと。

これらの権利は、決して自然に

与えられたものではありません。現在、客室乗務員が享受している権利の多くは、前の世代の仲間たちが連帯し、声を上げ、粘り強く闘い続けたことによって勝ち取られたものです。

そして今もなお、世界各地でこうした闘いは続いています。

【私たちが今なお闘っている】

客室乗務員とその労働組合は、現在も行動を続けています。

労働組合に加入し、団体交渉を行う権利。より安全な機内環境の実現。乗務員と乗客を危険にさらす機内空気汚染の根絶。人命に影響を及ぼしかねない深刻な疲労問題の解決。

そして、客室乗務員の仕事に求められる高度な技能、重い責任、そして専門性にふさわしい社会的評価の確立です。

航空業界はこれからも変化していくでしょう。しかし、決して変わらないことがあります。

それは、客室乗務員が「安全のプロフェッショナル」であるということです。今こそ、航空業界全体がその事実を真に認めるべき時です。

写真提供：Aviation Wire/AFLO（ロイター「ネット経由」）



イメージ写真

悪天候下で安全支える最前線

安全会議だより 205

東京管制部の夏期運用

管制体制拡充が必要

皆さま、こんにちは。今回は、航空交通管制を担う東京管制部の日常業務の中から、特に夏の悪天候が管制業務に及ぼす影響についてご紹介いたします。

埼玉県所沢市にある東京管制部は現在、北海道から本州東日本エリアまでの空域のうち、フライングレベル335（FL335＝高度33、500フィート）以下の航空路管制業務を担当しています。

2023年から始まった航空路管制業務の再編は2025年3月に終了し、今年は新たな運用体制となって2回目の夏を迎えます。昨年は新体制で初めて迎える夏期運用でしたが、これまでとは異なる新たな試練を数多く経験し、東京管制部の管制官が一丸となり、試行錯誤を重ねながら乗り越えることができました。

2025年4月以降、東京管制部では東日本全域のFL335以下の中間高度から低高度までを担当する体制となったことから、特に夏期に発生する発達した積乱雲の管制業務に与える影響は想像以上でした。

民間定期航空機は、原則として指定された経路と高度を維持して飛行することが求められます。そのため、飛行経路上に積乱雲などが発生した場合、パイロットは安全確保のため、管制官に対して針路や高度の変更を求めます。

また、夏期は気温上昇による航空機の上昇性能低下によって、冬場であればFL335以上を飛行する航空機がFL335未満のセクターへ入域するケースが増加し、1セクター内を飛行する航空機数は冬期よりも多くなる傾向があります。

東京管制部では担当空域を14のセクターに分け

ていますが、多い時には1セクターあたり20機近い航空機を1名の管制官（対空席）で通信を担当します。そのような中で、悪天候を避けるため複数の航空機から同時に経路変更の要求が発生すると、対空席の管制官は航空機同士の安全な管制間隔を維持しながら、右へ左へと適切な指示を発出するなど、高度な判断を瞬時に求められます。

隣席には調整業務を担当する管制官（調整席）が配置されています。こうした状況下では調整席の管制官も忙しさを極め、悪天候回避のために経路変更を要求する航空機に対して、自衛隊空域や隣接セクターなど、多い時には3セクターの調整先と連絡を取る必要があります。

その他、羽田・成田空域へ通常とは異なる経路で進入する航空機の場合、東京アプローチとその都度調整が必要となりますが、専用の電話回線で一機ずつ調整を行うため、悪天候時には調整のための業務量が大幅に増加することになります。

こうした厳しい状況の中でも、安全で適切な運用を実施するため、東京管制部では「スレット・

アンド・エラー・マネジメント」と呼ばれる手法を活用し、安全レベルの低下防止に取り組んでいます。その一環として「ハザードマップの作成」などをを行い、管制官一人ひとりの危険要因への意識向上につなげています。

とは言え、安全な航空交通管制体制を維持するためには、現場の努力だけでは限界があるため、安定した人員確保と十分な体制整備を進めることが必要不可欠です。

昨年の経験を活かしながら、今年も厳しい夏を乗り越え、安全な航空交通を支えるため努力を続けていくと共に、安全を守るために必要な体制拡充の重要性について、引き続き訴えていきます。

中央ろうきんの

多目的ローン

●証書貸付型(カードローンを除く) ●無担保

カーライフローン

お使いみち

- ・新車・中古車の購入費用
- ・修理・車検などの費用
- ・免許取得費用・バイクや自転車の購入費用
- ・自動車ローンの借換え費用など

●最高1,000万円 ●最長10年

フリーローン

お使いみち

- ・旅行・趣味・結婚・物品・家具、耐久消費財購入費用など生活に必要な資金
- ・他行・他社資金の借換え資金など
- ・暮らしのための資金など幅広く利用可能

●最高500万円 ●最長10年

教育ローン

お使いみち

- ・受験料・入学金・授業料・学用品購入費用
- ・下宿の敷金・礼金費用
- ・他金融機関等の教育ローン借換え費用など

●最高2,000万円 ●最長20年

福祉ローン

お使いみち

- ・医療・介護等に要する資金・育児に要する資金
- ・育児・介護休業取得中の生活資金
- ・災害復旧に要する資金など

●最高500万円 ●最長10年

リフォームローン

お使いみち

- ・土地・建物購入・外構工事費用
- ・リフォーム・増改築費用・太陽光発電設備費用など

●最高2,000万円 ●最長20年

●団体信用生命保険付(最高2,000万円)

※ご融資額の範囲内となります。

カードローン(マイプラン)

お使いみち

- ・暮らしのための資金など幅広く利用可能

●変動金利型 ●保証料込み ●1年ごとの自動更新

●返済方式…定額型または残高スライド型

●借入限度額…500万円(所属会員により異なります)

各商品の詳細はこちら

最新の金利はこちら

仮審査申込はこちら

真っ白なパスポートと、忘れられない旅のつばくろ

沢木 耕太郎 著



去年は6月から猛暑にうつろいでしたが、今年の6月は中旬以降、傘マークが続く「正しい梅雨」を感じさせる日が続いています。アジサイも大輪の赤

花を咲かせ、木々もどこか嬉しそうです。6月初旬、4日ほど九州の実家で過ごしました。ちょうど燕さんの子育てシーズンで、巣の中では4羽の赤

やん燕が大忙しです。口をいつばいに開け、両親からのご飯を待つ姿は何とも愛らしく、親燕がどのような順番で餌を与えているのか、見ていて飽きるほどありませんでした。



本書の「旅の『つばくろ』の『つばくろ』とは、燕を意味する言葉です。著者の沢木耕太郎さんは、私の好きな「深夜特急」で知られるノンフィクションライターです。

「つばめのように自由に、気ままに、この日本を歩いてみたい」。そんな思いが込められた本書は、令和5年に発行され、50年間にわたるさまざまな旅の記

憶が短編集エッセイとして綴られています。世界を飛び回ってきた著者が、あえて「日本を歩いてみたい」と書かざるを得なかった背景には、令和という時代の大きな変化も感じました。

私は2019年にパスポートを更新し、2020年夏の海外旅行を準備していました。しかし、新型コロナでキャンセルとなり、それ以降6年間、パスポートは真っ白なままです。

一日も早く世界が平和を取り戻し、若い人たちが自由に世界を飛び回れる日が来ることを願っています。

けいごむ

秋に行われていた運動会を春に開催する小学校が増えているようです。秋の運動会は、子どもや教師への負担が大きいことが理由の一つだそうです。また、秋は学校行事が集中しやすく、春に移すことで年間行事の分散にもなるようです。

先日、小学生の孫娘の運動会に出かけてきました。当日は5月中旬とは思えない暑さで、南風も強く砂埃舞うなかでの開催となりました。こうした状況を見越してか、体育館が休憩場所として開放され、身内の出番までは、エアコンの効いた体育館で待機できました。

新1年生やクラス替えしたばかりの新学期に運動会の練習をするのは大変ですが、練習を通じてクラスのまとまりが生まれる効果もあるようです。暑さと強風のなかでの運動会も、いよいよ整理体操と閉会式を残すのみ。整理体操といえど、ジョイ体操と思えばいい。流れてきたのはユミミの曲。音楽に合わせたオリジナル体操に、少し驚かされました。そして閉会式。運動会は秋から春へ、整理体操はユミミへと変わりましたが、校長先生の長めの挨拶だけは、昔も今も変わらないようです。