

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/>

航空需要は堅調 現場負担は増加



航空会社の出発カウンターに並ぶ旅客。
羽田空港国際線出発ロビー

2026 年末闘争

航空大手2社の第1四半期決算は、両社ともに第1四半期としては過去最高の収入となったものの、燃油費の高騰などの影響を受け、減益となりました。

中東情勢の緊迫化や燃油価格の高騰など、航空業界を取り巻く環境には不透明感が広がっています。一方、旅客需要は堅調に推移し、航空各社は路線の拡大や増便を進めています。しかし、事業を拡大する一方で、人員や資格者の育成が追い付かず、現場の負担が増している状況もみられます。2026年末闘争では、各労組が要求アンケートを取り組み、年末一時金や勤務、職場環境の改善など、年末要求づくりを進めています。2026年末闘争に向けた航空情勢と現場の課題をみていきます。

安全と働きやすさ支える 人員や勤務など職場改善を

冬季スケジュール——

国際線を中心に路線拡大

7～9月期の第2四半期は、年間で最も旅客需要が高い夏期繁忙期間です。7月の運航実績をみると、両社ともに前年同月比で供給量（ASK）の減少率を旅客数の減少率が上回りました。一方お盆期間の利用実績で

は、旅客数の減少率が提供座席数の減少率を下回りました。各社は、昨年には関西万博が開催されていたことや、期間中の台風の影響などを要因として挙げています。9月の旅客需要は堅調に推移しているものの、シルバークに東地方を襲った台風の影響が懸念されます。

初めてで、中国からの旅行者が前年より約60万人減少するなど、東南アジアを含む一部地域からの旅行者が減少しました。1月から8月までの累計では前年同期比2・7%減の2762万人6300人となっています。一方、出国日本人数も伸び悩んでいます。8月は前年比3・6%減の158万8600人、1月から8月の累計は前年同期比2・8%増の972万4500人となりました。円安や海外での物価高の影響もあり、海外旅行需要の完全な回復には時間がかかりそうです。

10月25日から始まる冬季スケジュールでは、各社ともに国際線を中心に増便が計画されています。日本路線を強化する動きもあり、大韓航空（KE）は、アジアナ航空との統合後、日韓路線を週412便とし、夏の約1・7倍になります。就航空港は15空港から19空港に増えます。

ユナイテッド航空では、サンフランシスコ―札幌線を冬季限定で運航し、来年3月からは沖縄、成田、関空便の増便を計画しています。デルタ航空も、米国から日本への旅行者が増加していることを受け、来年3月からシアトル―成田線を再開

します。JALは欧州直行便を強化し、提供座席数を前年比で116%に拡大します。国内線については、北海道や沖縄路線を強化する一方、地方路線や離島路線などを減便する計画です。

中堅航空会社やLCCも積極的な展開を計画しており、特にジェットスター・ジャパン（JTP）は、国内18路線・国際線7路線の計25路線を22機のエアバス機で1日最大108便運航する予定です。現在の夏ダイヤに続き、冬ダイヤにおいても国内LCCとして最大規模の路線網を展開します。

このように各社が積極的な路線展開を進める一方で、現場の生産体制が追い付いていない状況が

JALは欧州直行便を強化し、提供座席数を前年比で116%に拡大します。国内線については、北海道や沖縄路線を強化する一方、地方路線や離島路線などを減便する計画です。

一方、疲労管理に直結する休憩をめぐり、ジェットスター・ジャパンでは、客室乗務員が訴えていた休憩裁判で、乗務員側が勝訴し、さらには控訴審では調停による和解が成立しました。こうした変化も基準づくりに影響を与えていると考えられます。

長時間拘束や休憩が十分に確保されない乗務員の改善など、客室乗務員が安心して長く働き続けられる制度につながる基準となるか、今後の動向が注目されます。

2面に続く

人員や資格者不足 追い付かない生産体制

あります。

年2月に「中間とりまとめ」を公表し、最終とりまとめに向け大詰め段階にあります。

2面に続く

- ### ■主な記事から■
- ▶ 2026年末闘争：現場の声を年末要求に…………… 2面
 - ▶ 欧米大手航空会社の第2四半期決算—欧州大手3グループの業績に明暗…………… 2面
 - ▶ 令和9年度の航空局概算要求の概要。歳出4545億円…………… 2面
 - ▶ FRM基準、客室乗務員の十分な休息確保や現場実態を踏まえた実効性ある基準を…………… 3面
 - ▶ JCA、3つの裁判闘争が終結し、報告集会を開催…………… 3面
 - ▶ 安全会議だより：騒音対策と安全運航の両立を。伊丹空港の運用改善を要請…………… 4面
- 労働相談は航空連に
03-3742-3251
e-mail/honbu@kohkuren.org

誘導路

キンモクセイの甘い香りが漂う季節です。とはいっても、北海道では晩秋を迎え、冬支度が進んでいます。●人は時に、匂いを使って何かをこまかそうとします。その臭いから連想される行動や状況を隠したいのかもしれない。●7月、熊本日日新聞が、自衛隊が大学教授やNPO法人代表ら市民を対象に、「愛国心」や「対自衛隊感情」、「思想・信条」といった内心に関わる情報を組織的に調査・収集していたと報じました。9月には朝日新聞も、陸上自衛隊の現地情報隊が、海外情勢を調べるため、国内の有識者と接触した際に本人に無断で個人情報収集し、組織的に保管していたこと、内部資料や元隊員の証言をもとに報じています。そこには、思想・信条や極めて私的な情報も含まれており、プライバシー侵害が疑われると●一方、小泉防衛大臣は「現時点で不適切な活動を行ったことは確認されていない」。報道と政府側の説明が食い違っただけに、疑念を晴らすには第三者を交えた検証が必要ではないでしょうか。こうした報道に接し思い出したことがあります。2007年2月、日本航空で、客室乗務員約9800名の個人情報無断で収集し、リスト化していることが発覚しました。当時、マスコミは「監視ファイル事件」と報じました。

欧州大手3グループの2026年第2四半期決算

単位：百万ユーロ、上段4－6月、下段1－6月
カッコ内は前年同期比増減額

	I A G	A F / K L	L H
営業収入	8,883 (21) 16,064 (158)	9,277 (834) 16,756 (1,148)	11,141 (819) 19,887 (1,438)
営業損益	1,257 (▲423) 1,608 (▲270)	455 (▲624) 343 (▲601)	213 (▲787) ▲365 (▲482)
純損益	732 (▲393) 1,033 (▲268)	190 (▲459) ▲61 (▲462)	123 (▲889) ▲542 (▲669)

グラハンも人材育成が課題



1面から続く

現場の声を年末要求に

グラントハンドリングの現場では、採用活動の強化によって一定数の人員は増えているものの、資格者の育成が追いついていません。そのため、有資格者やベテラン層に負担が集中しており、こ

うした状況が不安全或不具合の背景要因の一つとして指摘されています。羽田空港でグラントハンドリングを行うANAエアポートサービス（ANAS）とJALグラインドサービス（JGS）では、不安全・不具合事例が後を絶ちません。グラハン連（航空連のグラハン担当）の調査でも、4月から8月まで件数が前年同期を上回っています。

これまでグラハンの不安全事故の多くは羽田空港で発生していましたが、最近では他の主要空港で発生しています。9月中旬には福岡空港で、出発搭乗中の航空機後部に屋根付きのパセンジヤーステップ車が追突す

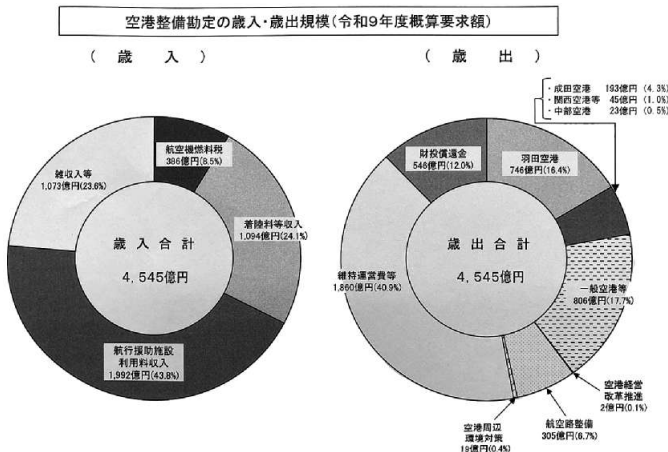
る事故が発生しました。また、定時出発に向けて手荷物の預け入れ締め切り時間が出発30分前に変更されたことで、機内持ち込み手荷物やゲートでの預け入れ手荷物が増えるのではないかと、現場からは懸念する声も上がっています。

こうした状況の中で、各労組では2026年末要求つくりが進んでいきます。

ANAグループでは、年末一時金は2カ月分で確定していますが、来年4月の導入に向けた定年延長や乗務員編成に関わる協議が、JALグループ各労組や内航労組では、生活改善や働きに見合った一時金の獲得を目指します。

航空局

令和9年度概算要求の概要



令和9年度概算要求の歳入・歳出規模

報道によると、2027年度(令和9年度)の予算編成に向けた各省庁の概算要求が出そろい、一般会計の要求総額は143兆超(26年度122兆4545億円)となり、4年連続で過去最大を更新しました。

高市政権は、成長投資枠を新設し、要求上限を設けずに各省庁が要求できる仕組みとしました。また、金額を平さない「事項要求」を加えると、最終的な予算規模はさらに膨らむ可能性があります。

物価高や高齢化の進展などを背景に社会保障関係費も増加し、厚労省は投資枠含め36兆5803

億円を要求しました。防衛費も引き続き拡大基調にあり、27年度は概算要求として過去最大の8兆8908億円の要求となっています。

さて、航空業界に直結する航空局の概算要求では、①成長投資を支える航空ネットワークの維持・活性化、②強い地域経済の構築を支える空港政策等の推進など、新たな行政課題に対応するため、航空局関係組織の体制強化を求めています。

個別案件を見ると、A Iの活用等を通じた管制サービスの高度化など航空路整備事業として305億円、保安検査の推進に313億円を要求しています。

空港整備事業では、羽田空港に746億円、成田空港に193億円、関西空港・伊丹空港には45億円、中部空港には、大規模修繕に伴う代替滑走路整備として23億円(同21億円)を要求することにも、財政投融資として194億円を計画しています。

コロナ禍以降、今後の航空需要の回復・拡大を支えるため、航空ネットワークや空港機能、人材の確保・育成などについて、さまざまな提言が出されました。今回の概算要求にも、こうした提言を踏まえた事業が盛り込まれています。

一方、航空需要の拡大を支えるためには、施設やシステムへの投資だけでなく、現場を担う人材確保と定着、処遇・労働環境の改善を進めることが不可欠です。今後、要求された施策がどのよう

欧州大手3グループの業績に明暗

欧米大手航空第2四半期決算 ①

欧州大手航空会社は、中東情勢の緊迫化に伴う燃料価格の上昇や運航への影響を受けています。一方で、競合他社の減便による需要の取り込みなど、影響の度合いには各社で差がみられます。欧州大手航空会社3グループの2026年第2四半期決算の特徴をみていきます。(表参照)

■IAGグループ(BA、イベリア航空)

計画を下回る供給量となったものの、旅行需要

体の供給能力低下を背景に需要を取り込み、グループ全体の供給能力を増加させました。継続的なプレミアム化(高付加価値化)や旺盛な貨物需要により、増収となりました。また、燃油価格上昇分は、旅行需要が堅調に推移すると予想しており、下半期の予約率は約51%となっています。予約ベ

に支えられ、上半期は堅調な営業利益を確保しました。一方、燃料費については、5月時点で残り期間の70%をヘッジしています。

今後の見通しについては、旅行需要が堅調に推移すると予想しており、下半期の予約率は約51%となっています。予約ベ

2026年の見通しについては、供給量を2、3%増加させる計画で、機敏な価格設定を行うことで、燃油費高騰の影響を抑制するとしています。

■ルフトハンザ航空グループ

中東危機による業界全

上半期(1－6月)のEBIT(利払い・税引き前利益)はマイナス2億2900万ユーロとなりましたが、第2四半期単独では3億8300万ユーロの黒字を確保しました。通期のEBITは17億22億ユーロを見込んでおり、今後の業績を左右する重要な要因とし

また税制改正要望では、航空燃料税の軽減措置の拡充・延長(当面の間延長)、空港内で使用される特殊車両に係る軽油引取税の課税免除措置の延長(令和11年度まで)することを求めています。

さらに、成長投資を支える航空ネットワークの成長へと転じています。一方、北米の航空会社は輸送量を減少させています。

今後については、8月は前年比1.9%増加し、9月には2.9%増加となることが予想されています。

客室乗務員の十分な休息確保を



ロビーで待機する出発便の客室乗務員

FRM基準

実効性ある基準求める

航空局では、客室乗務員の疲労リスク管理（FRM）に基づく勤務基準づくりに向け、有識者による検討会を立ち上げ、検討が進められています。今年2月発表された「中間とりまとめ」では、日本の基準は欧州基準を参考に作成するとしています。

航空連の客室部門を担う客室乗務員連絡会（客乗連）は、昨年8月以降、たびたび航空局を訪問し、職場の実態を伝えるとともに、改善に向けた要望を提出してきました。今年7月に航空局を訪ねた際には、1日に4〜5回の乗務を行い、8時間を超える勤務であっても休憩時間がほとんど確保されていない実態を説明しました。そのうえで、「労働負荷の軽減のため、シフトフ

に就くEJ基準を明示する」ことを求めました。

EJ基準では、①FDP（飛行勤務時間）が6時間を超える場合、乗務員の業務遂行能力に悪影響が及ばないよう、食事や飲料を摂取する機会が確保されなければならない、②運航者は、FDP中の乗務員の栄養摂取をどのように確保するかを運航マニュアルに定めること、が明示されています。

では、実際の勤務はどうなっているのでしょうか。1日に4〜5回乗務する事例として、以下のようなパターンがあります。

【例1】ANAウイングスにおける1日5回乗務（B737-800型機）では、関空⇄沖縄⇄宮古島⇄沖縄⇄宮古島というパターンで、出社から退社までの勤務時間は10時間10分にも及びます。この間の休憩時間は、調査によると

わずか10〜15分でした。

【例2】JACにおいてる5回乗務（ATR機）では、鹿児島⇄福岡⇄屋久島⇄福岡⇄出雲⇄福岡（泊）で、勤務時間は9時間50分。この間の休憩時間は、わずか5〜10分でした。

また、スカイマークやIBEXエアラインズでは、9時間を超える1日4回乗務のパターンがあり、休憩時間がわずか10分程。日によっては、ほとんど休憩が取れないという過酷な状況もあります。

こうした勤務実態は、単に労働者の健康や働きやすさだけの問題ではありません。9月3日には、ANAウイングス機が那覇空港で緊急着陸する重大インシデントが発生しました。

客室乗務員は保安要員であり、こうした緊急事態に備えて乗務している職種でもあります。いざという時に最大限の力を発揮できるよう、機内での十分な食事・休息を確保することが求められます。

さらに、ANAでは現在、バンクーバーやシドニーなどを運航するB787型機にクルーバンク（休憩専用室）がなく、客室乗務員は乗客が使用するエコノミークラスで休憩しています。そのため、周囲に気を使い、十分な休息が取れないとい

う実態があります。

こうした実態について航空局は、既存の787型機についてはクルーバンク設置のための改修は求めず、新規購入の際に設置させる方向としています。これに対し客乗連は、EJ基準からしてもクルーバンク非装備機を改修する必要があること、また、クルーバンク非装備機で乗務する場合

には、少なくともビジネスクラスでのレストを確保するよう指導することを求めました。

ANAの客室乗務員からは、次のような声が寄せられています。

「9時間を超えるフライトで、横になれるクルーバンクがないのはつらいです」「エコノミー6席に4〜5名座ってレストを取りますが、全然眠れないです」「最近、会社はアイマスクや耳栓、空気で膨らませるフットレストやブランケットをCA用に搭載しましたが、そもそも足を伸ばせないのフットレストは使えないし、やはり眠れないのは同じです」。

客室乗務員の十分な休息は、健康を守るだけのもではありません。保安要員として緊急時に必要な能力を発揮し、安全運航を支えるためにも不可欠です。疲労リスク管理を実効性のあるものにするため、現場の実態を踏まえた勤務基準と、十分な食事・休息を確保できる環境の整備が求められます。

JCA、3つの裁判闘争が終結



経過とお礼を述べる木本前委員長

報告集会に40名が参加

ジェットスター・ジャンの客室乗務員とパイロットによる労働組合、ジェットスタークルーアソシエーション（JCA）は、一連（懲戒処分取り消し裁判、賃金裁判、休憩裁判）の裁判の終結を受け、9月9日、都内で「JCA裁判終結報告集会」を開催しました。集会には、JCA組合員や支援者、弁護士など40名が参加しました。

開会にあたりあいさつした木本前委員長（現副委員長）は、裁判闘争への支援に感謝を述べるとともに、それぞれの裁判に至った経緯を説明しました。

なかでも休憩裁判については、「パイロットや航空全体に与える影響が大きい、負けた時のリスクも考えた。おかげさまで、弁護団の素晴らしい働きで、勝ち取ることができました」と振り返りました。そのうえで、「勝ったとはいえ、マイナスがゼロになったようなもので、これからの取り組みが重要になります」と述べました。

また、ジェットスター・ジャンは新たな株主を迎え、社名も変更されることに触れ、「社内体制も刷新され、新たな賃金制度の導入に向けた協議も始まっています。これらにしっかりと取り組

み、いずれの裁判も、一審では勝利判決を勝ち取りました。しかし、賃金裁判や休憩裁判では会社が控訴し、高裁での裁判が続いていました。その後、休憩裁判は3月24日に調停が成立し和解、賃金裁判も6月26日に会社との和解が成立し、すべての争議が終結しました。

労働法専門誌『労働法律旬報』の2026年8月下旬号には、ジェットスター・ジャンにおける休憩裁判の特集が掲載されています。

同特集では、客室乗務員にとって休憩は単なる労働条件の問題ではなく、安全に職務を遂行するための重要な基盤であることが指摘されています。

「客室乗務員にとって

休憩・賃金の成果を職場改善へ

これからの取り組みが重要

み、よりよい制度の実現を目指したい。引き続きのご支援をよろしくお願いいたします」とあいさつしました。

JCAによる一連の裁判闘争の始まりは、賃金裁判でした。会社による新賃金制度の強行導入を不利益変更として提訴。

その後、休憩裁判が始まり、さらには賃金制度改定をめぐる問題で、会社が組合役員を懲戒処分したこと、懲戒処分取り消し裁判も始まりまし

た。この裁判を通じて示された問題や成果が、ジェットスター・ジャンだけにとどまらず、同様の課題を抱える他の航空会社においても、客室乗務員の休憩や勤務環境の改善につながっていくことを願っています。

また、航空業界全体で実効性ある疲労管理を進めていくため、こうした現場の実態や声が、航空局における疲労管理基準の策定・充実にも活かされることを期待しています。

休憩と疲労管理は、働く人のためだけではなく、乗客の安全、そして安全運航を支えるためのものです。

JCAの内田委員長は、「裁判は終結しましたが、私たちの取り組みはこれで終わりではありません。今回得られた経験や成果を今後の職場改善につなげ、より良い航空業界を次の世代へつないでいくよう、JCAとして引き続き取り組んでまいります」とコメントを寄せました。

休憩は、単なる労働条件の問題ではありません。長時間勤務や短距離路線の連続乗務、深夜・早朝の不規則な勤務のなかで、安全に職務を遂行するための重要な基盤です。

騒音対策と安全運航の両立を

伊丹空港



A I 作成によるイメージ写真

大阪国際空港（伊丹空港）は、開港から85年以上にわたって運用されている、日本を代表する空港の一つです。都市部に近く利便性が高いことから、現在も多くの旅客に利用されています。一方、開港以来の課題である騒音問題は、空港と地域との共存を考える上で重要なテーマとなっています。

伊丹空港は1939年に軍用飛行場として開港し、戦後は民間航空の拠点として発展しました。高度経済成長期にはジェット機の導入により便数が急増し、1960年代後半から周辺住民による騒音被害の訴えが相次ぎました。こうした騒音による日常生活への影響が問題となり、1969年には住民が国を相手国に損害賠償を求め、訴訟が提起されました。

この訴訟を契機に、夜間（21時から7時まで）の発着制限や防音工事への助成、飛行経路の見直しなど、さまざまな騒音対策が進められました。また、1994年に関西国際空港が開港した際には、伊丹空港の廃止も検討されましたが、都心へのアクセスの良さやビジネス需要の高さから存続が決まり、現在に至っています。現在は国内線専用空港として関西圏の航空輸送を支える重要な役割を担い、多くの旅客に利用されています。

さらに2025年4からは、午後9時以降に離着陸する便を対象に「夜間騒音抑制制」が導入され、徴収した料金は空港周辺地域の生活環境の改善に活用されています。

航空安全会議、運用改善を要請

大阪国際空港（伊丹空港）は、開港から85年以上にわたって運用されている、日本を代表する空港の一つです。都市部に近く利便性が高いことから、現在も多くの旅客に利用されています。一方、開港以来の課題である騒音問題は、空港と地域との共存を考える上で重要なテーマとなっています。

伊丹空港は1939年に軍用飛行場として開港し、戦後は民間航空の拠点として発展しました。高度経済成長期にはジェット機の導入により便数が急増し、1960年代後半から周辺住民による騒音被害の訴えが相次ぎました。こうした騒音による日常生活への影響が問題となり、1969年には住民が国を相手国に損害賠償を求め、訴訟が提起されました。

この訴訟を契機に、夜間（21時から7時まで）の発着制限や防音工事への助成、飛行経路の見直しなど、さまざまな騒音対策が進められました。また、1994年に関西国際空港が開港した際には、伊丹空港の廃止も検討されましたが、都心へのアクセスの良さやビジネス需要の高さから存続が決まり、現在に至っています。現在は国内線専用空港として関西圏の航空輸送を支える重要な役割を担い、多くの旅客に利用されています。

さらに2025年4からは、午後9時以降に離着陸する便を対象に「夜間騒音抑制制」が導入され、徴収した料金は空港周辺地域の生活環境の改善に活用されています。

伊丹空港は1939年に軍用飛行場として開港し、戦後は民間航空の拠点として発展しました。高度経済成長期にはジェット機の導入により便数が急増し、1960年代後半から周辺住民による騒音被害の訴えが相次ぎました。こうした騒音による日常生活への影響が問題となり、1969年には住民が国を相手国に損害賠償を求め、訴訟が提起されました。

善に活用されています。

一方、騒音に関する厳しい制限は、安全運航にも大きな影響を及ぼしています。運用の選択肢が限られることで、エアラインと管制の双方に高い負担がかかる状況が常態化しています。特に運用時間の終了間際には、地域との取り決めに尊重しながら運航を継続する必要があるため、ワークロードが極めて高くなる場面があります。

出発時の騒音軽減についても、悪天候や強風時には制限を守りながら運航することで、乗員の負担がさらに高まります。また、滑走路14運用時には運用の柔軟性が大きく損なわれ、航空機間の間隔が狭くなることによる着陸復行が発生するなど、安全上の課題も指摘されています。

こうした状況を踏まえ、航空安全会議では、①滑走路14運用時に使用する計器進入方式の新設、②20時台における混雑軽減対策、を要請しています。

さらに2025年4からは、午後9時以降に離着陸する便を対象に「夜間騒音抑制制」が導入され、徴収した料金は空港周辺地域の生活環境の改善に活用されています。

伊丹空港は1939年に軍用飛行場として開港し、戦後は民間航空の拠点として発展しました。高度経済成長期にはジェット機の導入により便数が急増し、1960年代後半から周辺住民による騒音被害の訴えが相次ぎました。こうした騒音による日常生活への影響が問題となり、1969年には住民が国を相手国に損害賠償を求め、訴訟が提起されました。

この訴訟を契機に、夜間（21時から7時まで）の発着制限や防音工事への助成、飛行経路の見直しなど、さまざまな騒音対策が進められました。また、1994年に関西国際空港が開港した際には、伊丹空港の廃止も検討されましたが、都心へのアクセスの良さやビジネス需要の高さから存続が決まり、現在に至っています。現在は国内線専用空港として関西圏の航空輸送を支える重要な役割を担い、多くの旅客に利用されています。

航空乗務員の放射線被ばく FFAが規制強化を要求

米国家客室乗務員組合（AFA）の8月21日付ニュースに、「新たな研究で判明：航空乗務員は放射線関連がんによる死亡率が最も高い」と題する記事が掲載されました。この研究結果について、AFAは6月26日付ニュースでも報じています。調査は、AFAが議会に働きかけ、2024年の連邦航空局（FAA）の再承認法において、民間航空機内での放射線被ばくに関する重要な調査を、米科学・工学・医学アカデミー（NASEM）が実施するよう定められ、この結果を受けて行われました。

NASEMの報告書は、「緊急措置」では既存の規制および運用枠組み

て、連携体制を構築するよう促しています。以下、AFAの8月21日付ニュースの全文を紹介いたします。

『JAMA Internal Medicine』誌に掲載された研究によると、放射線関連がんについて、客室乗務員やパイロットは、放射性物質を扱う業務に従事する人々と比べても、末期がんとなるリスクが高いことが明らかになりました。

どこかに行きたくなる秋がやってきた

鉄旅・空旅、ときどき船旅

おでかけアンソロジー

阿川 佐和子 他

9月19日〜23日のシルバーウィーク。さわやかな秋晴れを期待しましたが、台風25号の関東急接近で、散々な5連休となりました。9月18日の連休前

日、連れ合い姉妹の実家の法事に向かう旅の荷物持ちとして、東京駅まで同行しました。東京駅は、ものすごい人出で、「大丸」の土

産品売り場も、人



鉄旅・空旅

読書のススメ

人。行列をかき分けながらお土産を追加調達し、新幹線乗り場へ。すると、ホームへは向かわず「ちよつと待ってて」改札内地下のお土産売り場へ再突入。荷物持ちは3度目のゴロゴロを引き、

大量のお土産を抱えてお留守番です。新幹線乗り場下の階段に腰を下ろし、30分、ゴロゴロの主を待ちました。ものすごい人数が行き交い、騒音の響く階段の端で、私はパラパラと文庫本をめくりました。

浅田次郎さんの「マイ・ファースト・フライト」では、当時のハワイ旅行の心配事などが描かれ、自分の旅の思い出も重なりました。また、岸本佐知子さんの「海芝浦」。横浜・鶴見線の終着駅ですが、私も40年間、一度は行ってみたいと思いつけている場所です。どこかに行つてみたくなる、そんな秋がやってきました。

けいぞむ

客が降り、座っていた私の少し前に、女性らしき人が横たわっていたのが確認できました。

長いサラリーマン生活のなかで、通勤時や移動中に、思わぬ事態に遭遇することがあります。そんな時、人はどのようにふるまうのだろうか。筆者自身も電車の緊急ボタンを使用したことがありますが、人助けとはいえないドキドキします。

先日、帰宅途中の電車の中で体験した出来事です。少し込み合った車内で男性が「人が倒れたので、緊急停止を押ししてください」と何度か呼びかけ、「押ししました」との応答。間もなく駅に到着し、救護活動が始まりました。混んだ車内から乗

問題解決の第一歩は、その問題を正確に把握することにあります。AFAは、放射線被ばくへの対策を求める取り組みを裏付けるため、必要な調査や働きかけを進めています。