

JALは
争議解決
へ決断を!



フェニックス

PHOENIX

< 発行者 >

航空安全推進連絡会議 03-3742-9359
航空労組連絡会 03-3742-3251
日本乗員組合連絡会議 03-5705-2770
http://www.kohkuren.org/

賃金・諸手当引上げ、一時金など要求



海外から90社が乗り入れる成田空港

全日空と日本航空が2016年度の第3四半期決算を発表しました。最高益を上げた前年を下回っているものの順調に利益を上げています。内部留保は全日空が7600億円超、日本航空が1兆円を超えました。莫大な利益を上げ、財務体質もより強固になっており、私た

17春闘

疲労軽減へ勤務改善急務

蓄えた内部留保ANA 7600億円 JAL 1兆円

17春闘は要求提出を踏まえた労使交渉が本格化しています。航空連は回答指定期を3月1日、山場を3月17日に設定し要求前進をめざします。安倍政権は「働き方改革」を声高に主張しています。まやかしくない真の「働き方改革」のために、経済の好循環につながる大規模な賃金引上げとあわせ、効率化・辺倒による労働強化を見直す職場・勤務改善が求められます。

全日空乗組はベネッセグループ要求と操縦士訓練生採用数を柱に、11月乗員賃金の要求の前進を目標とします。また、春闘には別枠でメキシコシティ線の勤務に関する要求を決定しています。ANAの労組はベネッセグループ各労組は23000円をベースアップ統一要求とし、家族手当や住宅手当の引き上げ、技能手当のグループレット化と引き上げ、法定手当の引き上げを要求します。中期計画達成金1万円以上と夏季一時金3・1万円40000円を要求します。

日航ユニオンはJAL E.C(整備子会社)やJALで労働条件改善が相次いでいます。春闘の本格的な労使交渉を前に、グラハン会社

2016年JAL・ANA第3四半期決算比較 単位:億円

JAL		ANA		
15年度同期	当期	15年度同期	15年度同期	
10234	9754	営業収入	13317	13690
8533	8381	営業費用	12015	12522
1700	1373	営業利益	1302	1167
1704	1360	経常利益	1242	1121
1436	1082	当期純利益	865	733

JAL・ANA財政状況 単位:億円

JAL		ANA		
15年度同期	当期	15年度同期	15年度同期	
15457	16253	総資産	22611	22919
8946	9534	純資産	9220	8299
798	962	有利子負債残高	7267	7532
56.20%	56.30%	自己資本比率	40.60%	36%
8945	10347	※内部留保	7659	6872

※利益剰余金+資本剰余金+退職給付負債

グラハンで要求前進 時短・休日増・賃上げ

乗務員は乗務時間制限拡大につながる勤務問題が春闘でも大きな争点になります。安全のために設けられた乗務時間制限を人員不足解消のため拡大することは許されません。

航空連はベネッセグループ3000円、定昇確保一時金は5ヶ月台の確保、昨年実績を上回る要求を行うとし、JAL F10は、基本給の一律3000円引き上げ、一時金は夏期2・5万円、年末2・5万円、月末0・4万円、連結利益目標を上回る場合、目標を100億円上回った場合は別途協議としています。今春闘は、賃金引き上げ、一時金は夏期2・5万円、年末2・5万円、月末0・4万円、連結利益目標を上回る場合、目標を100億円上回った場合は別途協議としています。

- ### ■主な記事から■
- ▶航空政策セミナー開催。経営分析、酷くなる勤務実態への対応策を学ぶ 2面
 - ▶エミレーツ解雇争議、中労委が組合・会社に和解勧告 2面
 - ▶共謀罪、PKOで関係大臣が質問封じ・隠蔽疑惑 2面
 - ▶JAL解雇争議の解決に向け組合代表がILOに要請 3面
 - ▶「解説」一倉町労災裁判の勝利判決確定 3面
 - ▶「安全会議だより」一課題多い気象観測の自動化、改善に向け活動 4面
 - ▶ITF、トランプ大統領の「入国禁止」に抗議表明 4面

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

JGSグループ4社(JGS、JGS札幌・JGS大阪・JGS九州)で時短・休日増が提示されました。これまでの労使交渉を踏まえ労働組合の要求に答えたものではないものの、4月実施としており、労働時間(現行の月間167時間・年間2004時間)を月間160時間・年間1980時間に短縮します。休日(2年か3年か)も増加させます。夜勤を含まないシフト勤務者の現行年間96日を108日(17年度103日)に、夜勤を含みシフトは、今回の改善についてJGS経営は、「長期的な改善が求められます。」と語っています。人財確保、採用競争力強化のために労働環境改善が求められます。

1月26日の「天声人語」安倍首相が「云々(うんぬん)」を「でんごん」と読み違えたことが載っていました。麻生太郎氏が総理大臣のときには「みぞゆう」発言が話題になりました。歯舞を「読み方」を間違えて「読ませよう」とは少なくないようです。トランプ大統領と安倍首相との日米風評会談。新聞報道でみる限りでは「蜜月」を演出することは成功したようです。筆者は訪米する際首相を見ていて、「アメリカ・ファースト」の旗を振りかざすトランプ大統領に戦々恐々としているかのように感じました。その意味では「成功」だったようですね。しかし、世間には、蜜のまじりに甘い言葉に騙され痛い目に遭った話ばかり聞かれます。今回の日米風評会談について、米国のマスコミは「メー英首相よりもさらに、日本の安倍首相はトランプ大統領に取り入れられようとしている」「こんな大統領におまかせを使う外国の首脳は見当たらない」と皮肉たっぷりの、日々あらゆる評価を射ているか●アメリカ・ファーストの超訳は米

視点に立ち、人財への取り組みに注力すると、将来に亘って安定的な生産体制を構築していくための」施策として、採用の優位性について「人財確保」につなげたい。2020年には発着枠が3・9万回増える。単独に1日出発が52便増え、国内と海外航空会社が半増、さらにANAとJALで半分と仮定すると13便増になる。運航便数が激変する」と語っています。

経営分析、労働問題等を学習

年々酷くなる勤務実態

グラハン 減らない事故トラブル

第36回航空政策セミナー



熱心に報告を聞くセミナー参加者

航空連は2月4日、第36回航空政策セミナーを東京品川区の南部労政会館で開催しました。航空労働者をはじめ国会議員、空・全日空の経営分析、研究者・マスコミ関係者など100名が参加。 「外航・新興中堅・LCCの経営分析」「日本航空・全日空の経営分析」

「迫り来る『過労災害』への予防を考える」をテーマにした講演と、健康と安全輸送、社会生活が守れる勤務をめざしてと題する現場からの報告、60歳再雇用制度の拡充を目指してについて学習を深めました。

テーマ1の航空事業の経営分析では、中川幹事が「外航・新興中堅・LCC、全日空・日航の経営分析」について講演。最新のデータを基に外航9社（米系ユナイテッド社・デルタ航空・アメリカン航空、EU系IBL Aグループ・ルフトハンザ航空・エールフランス

過労災害への予防急務

航空・東方航空)の決算の特徴が報告されました。今後は為替や原油価格の動向によって変化があることを強調しました。中堅航空会社とLCCでは、破綻から復活したスカイマークの特徴、LCCではジェットスター・カンパニーの黒字化など、全体的に順調に推移していることを報告しました。

航空・東方航空)の決算の特徴が報告されました。今後は為替や原油価格の動向によって変化があることを強調しました。中堅航空会社とLCCでは、破綻から復活したスカイマークの特徴、LCCではジェットスター・カンパニーの黒字化など、全体的に順調に推移していることを報告しました。

出せないことがデメリットを強調しました。テーマ2では、「健康と安全輸送、社会生活を守れる勤務の実現をめざして」をテーマに、「迫り来る『過労災害』への予防を考える」と題して奥平顧問が講演。4人が労働実態を報告しました。奥平顧問は年々酷くなる勤務実態を踏まえ、過重

労働がもたらす災害予防の観点から夜間勤務のありかた、「睡眠の質」に焦点をあて、ICAOのガイドラインやトレス解消のための遊びの重要性、過労災害を予防するための労働組の役割を提起しました。

片岡航空連副議長はパイロットの勤務について報告。稼働強化の結果としてJAL・ANAの年間の移動日数が増加傾向にあると報告しました。

客室乗務員の勤務実態を報告。客室乗務員の勤務が「一日休日」から、一定時間を確保することで勤務を可能とする「時間インターバル方式」の導入によって過密な業務が可能になった背景に、航空法のしほりがいがないことを指摘しました。LCCの公休が、13日間で3日間の公休があったが2日間では成田空港への移動にあつたため、公休が勤務のため移動日数になっている実態を報告しました。

した裁判所の問題点を指摘し、アンケートに寄せられたヒヤリハットの実態、整備士の疲労と安全について報告しました。グラッドハンドリングの労働実態は高田航空連副議長が報告。羽田空港でJGS(JAL系)とANA(ANA系)の人員不足や勤務実態、減らない事故・トラブルについて報告しました。広がる業務領域のなか、専門的な知識習得が求められる一方で、歯止めがかけられない退職、不慣れた作業が増加しているとの指摘がありました。

「60歳再雇用制度の拡充を目指して」を講演し、閉会の挨拶で赤坂航空連副議長は、「過重労働をなくす勤務改善は重要な課題。今春闘では大幅な賃上げをはじめ労働条件改善を勝ち取る」と強調しました。

法務・防衛大臣の質問封じ・隠蔽疑惑

今国会で政府が成立を狙う「共謀罪」について、法務大臣による質問封じ



答弁する稲田防衛大臣 (2月9日)

が明らかになりました。また「破壊したとされていた南スーダン国連平和活動DPKOの、陸上自衛隊派遣部隊の日報」が発覚しました。



共謀罪はテロ防止を口実に、実行に至らない話しかただけで罪」といふもの。対象犯罪は600以上にのぼります。メールやSNSも警察の監視下に置かれ、ライバシーはなくなり、監視社会に脅く危険

な法案として、これまで3度も廃案になっていた。ところが担当の金田法務大臣自ら「共謀罪」(テロ等準備罪)法案の質疑に関して、「(法案)提出後に法務委員会で議論すべきだ」と、質問を封じる文書の作成を指示していました。つづきまの合わない説明を繰り返す金田法相に予算委員長が「質問がわからないときは答弁をしないでください」と「前向きな答弁をお願いします」などと繰り返して注意される場面がありました。

昨年11月15日、政府はPKOの派遣部隊に新任務として駆け付け警護を付与する実施計画を閣議決定しました。その際、南スーダンDPKOに参加している自衛隊の日報を

組合・会社に和解を打診 支援傍聴に47名が参加

中労委

エミレーツ解雇争議

昨年10月13日、大阪府地方労働委員会は、SNW大阪支部委員会が不当労働行為救済を申し立てていた「エミレーツ航空3名の組合員に対する自宅待機命令と解雇」事件に対し、「不利益扱い」と「支配介入」に当たる不当労働行為と認定。解雇取り消しと復職までの賃金相当額支払い、謝罪文手交などを命じました。しかし会社はこの命令を不服として中央労働委員会に「命令取り消し」を求める再審査請求を行いました。

1月26日の中労委第1回調査には大阪から15名が支援傍聴に駆け付けるなど、全体で47名の参加がありました。調査が行

われた審問室には被解雇者3名と代理人・補佐人を含めて16名が入室できず、会社側の調査が行われていた時間を利用して公益委員との質疑内容が報道されました。中労委は組合と会社からそれぞれ意見聴取を行うなか、双方に和解の意思を打診しました。両者は和解を望む意思を伝え、そのうち中労委は和解に当たったことのような問題点があるのかを事情聴取。双方の意見を組合と会社に説明しました。組合は、本訴で和解協定が成立したことは裁判所との和解提案をめぐり、それを下回る内容に固執したためであると、西日本における就労

た片岡副議長は、厚生年金の支給年齢が60歳から65歳に段階的に引き上げられることを踏まえ、法制度の内容や各社の実態について報告。拡充に向けた取り組みが義務になっていると強調しました。

争議関係では、JAL不当解雇撤回争議団とエミレーツ航空が不当解雇事件原告が支援を訴えしました。

可能な実態にもなっており3名の職確保は十分出来ることを主張。和解に当たっては決定、解決能力のある担当者の出席を求めました。会社は、本訴の和解時提示したポジションは、今ではポジションであり、今ではどうかという問題があるので、条件的には厳しい面もあると主張しました。

中労委は会社に、権限のある担当者の出席を求めたいと述べました。また、組合の書面に対する反論を3月17日までに出すよう求めました。その後は双方の主張が出そろった時点で証人の採否を決めることになるとし、次回4月4日に会社・組合双方がそれぞれ考える解決案のたたき台の提示を求めました。

隠蔽は自衛隊員を危険にさらす

組合代表がILOに要望書を提出

ILO JAL経営の硬直した姿勢は判りづらい

JAL解雇争議

日航乗員組合(JFU)と日航キャビンクルーユニオン(CCU)の代表は、最新の「追加情報」(2016年10月19日付、送付済)及び今回新たに作成した「要望書」の提出と説明、最新の日本航空の解雇問題に対する経営姿勢を明らかにすることを目的に、1月29日から3日間の日程で、ジュネーブのILO本部を訪問しました。訪問には、内田元CIO委員長、飯田JFU副委員長らが参加しました。

今回のILOの対応には幾つかの特徴がみられました。まずは関係各部署においてJALの解雇問題への理解が細部に渡り進んでいる事に私たちが驚かされ、関係する高官に解雇問題の問題点が深く浸透している点は特筆すべき状況でした。特に昨年10月19日に3男組合同(機長組合・JFU・CCU)で決定した「統一要求」は、ILOとして具体的な内容にま

で踏み込んで高い評価を示した点は私たちの運動の方向性の正しさを再確認する事になりました。同時に「不当労働行為の最」高裁決定が解雇問題にとって極めて重要な司法決定であったということが再度再確認され、更には、今後の運動の方向が多くの局面で具体的な方向を示す見解がILOから示されたことは大きな成果でした。

新たな提出した「要望書」は、真接、結社の自由委員会宛てに「ILOへの要請」を行うという新しい形が取られ、同時に昨年10月に提出された「追加情報」以降の最新状況を報告し、ILOが日本を訪問する事を含めて、ILOアシスタンス(援助施設)を実施されることを要請するものです。それに対しILOは、今回提出された「要望書」は追加情報として正式に取扱うことへの対応が示されました。これは、争議解決に向けた今後の運動に展望を示しています。ILOと我々の組の「統一要求」は評価できます。あらゆる意味で大変に良かった。統一要求に会社が反応したことは、その反応がポジ



写真上：左3人から内田元CIO委員長、アンナ・レオン・ティ副委員長、飯田JFU副委員長、写真左：200人が参加した第7回支援委員会総会(2月16日都内)



ティブであれ、ネガティブであれ、それは前進であったと言える。「要求を撤回から解雇問題解決へ、被解雇者の職場復帰に、被解雇者の再雇用を要求に含めたことは、要求の幅が広がっており、組合が回答する事に向け取り組みやすい内容になっている」、「統一要求が出され、会社にとってこれだけ回答しやすい状況にあるにもかかわらず、一向に歩み寄りを見せないJAL経営の硬直した姿勢は判りづらい状況だ、ILOとして新たに踏み込んだ方策を取るためには、第三者機関を活用するという方法も考えられる」、「整理行っていない不当労働行為を認定した最高裁決定は、ILOの中核条約に直接的に抵触している点はILOとしても重大な問題であると捉えている」、「厚生労働省のみならず、民間航空の監督官庁である国土交通大臣に解決の要請を行うことが重要で」、「日本政府はILOを尊重するという姿勢を示している。各国から悪い評判を避けたいと思う姿勢がみられる。皆さんが政府にシグナルを出し続けることが重要です」との発言がありました。

昨年9月の最高裁判決以降の新たな情勢を踏まえ、争議解決に向けたILOの関心も高まっています。

国が上告断念 勝利判決確定

しかし、今だに労災補償金は支払わず!

強引な労災打ち切りに警鐘 日航の不誠実な対応浮き彫りに

JFU倉町労災裁判

日本航空乗員組合の倉町公爾組合員が緊急脱出訓練中の事故で発症した、腰痛の労災打ち切りをめぐり裁判で東京高裁は1月25日、倉町さんの請求を棄却した東京地裁判決(2016年7月15日)を取り消し、倉町さんの請求を全面的に認め、判決を下しました。国が上告を断念したことで高裁判決が確定しました。高裁判決は地裁判決の誤りを正しただけでなく、強引な労災打ち切りが多い労災行政にも警鐘を鳴らしました。同時に高裁判決は、日本航空の酷さも浮き彫りにしました。

国は倉町さんの腰痛を労災と認めましたが、認定期間がわずか1カ月だったため倉町さんは2008年10月に東京地裁に提訴。東京地裁で倉町さんの請求が認められ、2010年12月24日、たこので、大田労基署は労災の期間を延長しました。しかし今度は、2度目の手術で移植した骨が癒合しなかったため(2007年7月)で労災を打ち切りました。そのため倉町さんは、「地上業務の就労可能」との判断が示された2009年2月までの労災補償を求め2013年

12月に再度の提訴。東京地裁は2016年7月15日、国の主張を丸呑みし、2度目の手術で移植した骨の癒合をもって労災打ち切りとし、倉町さんの請求を棄却しました。その地裁判決を東京高裁は否定し、倉町さんの請求を全面的に認める決定を下したものです。東京高裁は地裁判決が「取り所とした意見書について、手術後6カ月で移植した骨が癒合し治療を打ち切ることが事前に決定され、実際に手術後6カ月で「労災としての治療は終了」と判断したことに對して、患者の個別の事情を検討したかどうか疑わしいと指摘しました。就労可能な判断は

労災を巡る3者の対応

年月日	倉町	国・判決	日本航空
2004年10月6日	緊急脱出訓練中の事故で腰痛発症		
同年12月9日	緊急入院(12月3日~18日)		
2005年2月17日	1回目の手術		大田労基署労災不支給決定
同年4月7日	連続でセカンドオペニオン		
2006年5月15日	2回目の手術		
2007年1月18日	2回目の手術後の6か月診察		
同年7月20日	2回目の手術後の6か月診察		労働保険審査会が労災認定(認定期間1ヵ月で打ち切り)
2008年4月3日			労働保険審査会が労災認定(認定期間1ヵ月で打ち切り)
2008年10月10日	提訴(労災認定を申し入れ)		職認定手続き開始
同年10月27日	第1次裁判・労災期間1ヵ月打ち切りの見直し求め東京地裁に提訴		
2009年2月3日	ペインクリニック診察書(第5日間の地上業務就労可能と診察)		
同年2月10日			地上業務就労可能な診察書を通り、地上業務就労可能と認められ、今後の手術に時間がかかることを理由に、自宅待機を指示。
2010年9月、10月			上司との面談で退職強要。(その一方で、100名以上の運航業務員が地上職に職転変更)
同年12月24日	第1次裁判、東京地裁で判決確定		
2011年1月11日	第1次裁判、国が控訴断念し判決確定		165名を整理解雇
同年6月	判決確定を踏まえ大田労基署が労災期間を見直し、まずは約2年半分を労災認定		総務部の労災補償金が日本航空の口座に振り込まれる。倉町さんへの支払い未実施。
2012年1月31日	第2次裁判・労災期間の延長求め東京地裁に提訴		大田労基署は原告の主張を整理し2007年7月20日で打ち切り。
2013年12月16日	第2次裁判、東京地裁が請求棄却の判決		
2016年4月22日	第2次裁判、東京高裁が請求棄却の判決		
同年7月15日	第2次裁判、東京高裁が原告勝訴の判決		
2017年1月25日	第2次裁判、国が上告断念、勝利判決確定		
同年2月8日			現時点においても支払い未実施

「ハビリティができれば就労可能」という国の主張を否定し、労働契約に基づいて判断すべきであり、倉町さんの場合は「地上業務に従事することができるとか」で判断すべきである」として断念しました。

倉町さんは2010年12月31日に整理解雇された一人でもあり、東京高裁判決は整理解雇の不当性を明らかにしました。倉町さんは2008年10月には職転変更の手続きを始めていました。2009年2月には主治医から「地上業務可」の診断書が出され、産業医も同意し、手続きの間は自宅待機が指示されました。その後倉町さんの職転変更手続きは放置され、2010年9月の退職強要の面談となりました。整理解雇の際には、地上職へ職種を変更した運航業務員は100名以上いましたが、面談を担当した上司は「倉町さんの場合は、私事都合の職転変更である。100名を超える職転変更者は会社都合あり扱いが異なる」と強行しました。

2010年12月の判決で労災期間が見直され、税金や健保等との清算のため2011年6月に給与分の労災補償金が日本航空の口座に振り込まれました。しかし日本航空はいまだに清算せず、倉町さんへの支払を拒否しています。労災補償のお金までも渡していないのです。破綻を口実にした言い訳は許されません。

安全会議だより 96

課題多い自動化の推進 改善求め活動

2月号で説明した「航空機の運航に影響がある天気」が通報されなくなることについては、「これらの現象がないと認識



滑走路わきに設置してある雲の高さを測定するシーロメーター

して運航する可能性があり、安全を阻害するので「はいいか」との疑問が乗員から出されています。さらに、レーダーや雷検

知システム障害時の「TSO C B NO」雷や積乱雲が観測できない」という通報は「雷や積乱雲がない」と誤解を与える可能性があることや、「周回進入や視認進入で重要となる場周経路の視程・シーリングが観測できない」「方向視程が通報されない」ことに対して疑問の声が出されています。

15年ほど前に「徳之島空港の委託観測化」が強化された時、航空安全会議の全国会議では乗員から「SOCAN」地方自治体が観測業務を行う（観測通報される

観測できない項目やTSO（雷電）やCB（積乱雲）が観測されないことなど、問題点を含んでいるといえます。

新たな機器を導入し「合理化」を進め、安全性を軽んじようとする姿勢には、政府の減量化の悪影響が出ていると言わざるを得ません。しかし、過去にはVCT（周辺に雷電有り）という現在天気について航空安全会議からの要望で現在の運用に改善された例もあります。乗員をはじめとした運航関係者から出された意見をもとに改善を求めたいことが航空機の安全運航に寄与するものと確信します。

今後、さらに航空安全会議との連携を深め、「航空気象観測の完全自動化」に関する問題点の改善をめざしていきたいです。

「航空気象観測の完全自動化」に関する問題点の改善をめざしていきたいです。

強いられている。規制の不確かさや空港の混雑は避けられない状況である。

仕事が脅かされる7カ国の乗務員

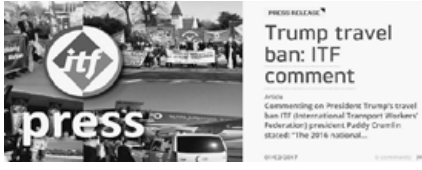
7カ国からの入国禁止の大統領令が国内外から批判を浴びています。ワシントン州の司法長官が入

国禁止は憲法違反として裁判に訴え、大統領側が敗訴しました。これにより入国禁止は中止されましたが、トランプ大統領は新たな大統領側令を検討しているようです。

この入国禁止の大統領令に対しITFは2月1日、クラムリン会長名で見解を発表しましたので紹介します。

航空会社は禁止条項の適用範囲がはっきりしていない中、乗客の送迎を

ITFニュース



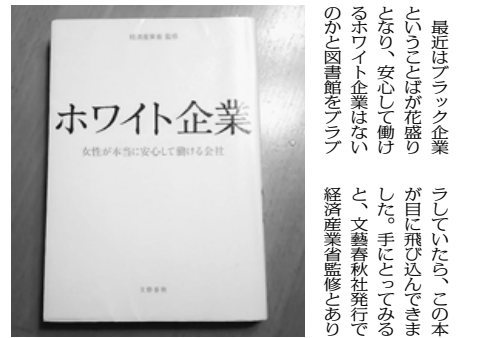
ホームページに掲載された見解

航空会社は禁止条項の適用範囲がはっきりしていない中、乗客の送迎を

航空会社は禁止条項の適用範囲がはっきりしていない中、乗客の送迎を

副題は「女性が本当に安心して働ける会社」!? ホワイト企業

経済産業省 監修



最近ではブラック企業がラしていったら、この本が目に飛び込んできました。手にとってみるホワイト企業はないのかと図書館をランラン

ラしていったら、この本が目に飛び込んできました。手にとってみるホワイト企業はないのかと図書館をランラン

「健康経営銘柄2016」として選定企業25社を発表しているのです。女性が本当に安心して働ける会社があると感じはしやうがありません。

シャーンや東芝など超優良企業が数年であっという間に経営が厳しくなる時代です。4年前のこの本には、「家事が快活になるマコト家電も人気」の東芝も著々トランクインしています。早速、経済産業省が公表している2016年度

「健康経営銘柄2016」として選定企業25社を発表されているのです。女性が本当に安心して働ける会社があると感じはしやうがありません。

シャーンや東芝など超優良企業が数年であっという間に経営が厳しくなる時代です。4年前のこの本には、「家事が快活になるマコト家電も人気」の東芝も著々トランクインしています。早速、経済産業省が公表している2016年度

入国制限は人権侵害

強いられている。規制の不確かさや空港の混雑は避けられない状況である。

「ATA（国際航空運送協会）によれば、たとえアメリカ市民はなか、入国のための特別なビザ（査証）を必要とする必要も、7カ国から来たパイロットやキャビンクルーにも適用されることである。

我々ITFは、アメリカ政府の移民排除の政策の拡大と、航空産業に不確実性が押し付けられることとして、勤務への影響で、仕事が脅かされる7カ国の乗務員に対する

お花見のご案内

お誘い合っご参加下さい

いつ 4月1日(土) 11:00~15:00

どこで 海老取り川・天空橋 京急「天空橋駅」下車2分

参加費 500円(家族参加/1000円)

問合せ フォーラム羽田事務局 03-3742-3251

主催：航空運フォーラム羽田

たびぽ

2月中旬、島根松葉カニ旅行に参加しました。11月の新聞広告に飛びついたので、あの有名な足立美術館も見学して松葉カニや島根牛、4食ついてワインの試飲などもあり、29,900円！往復飛行機でJALの767型機の足元ゆっくりの新座席と期待以上の内容でした。心配した天気も2日間とも傘いらずでいい旅でした。

最近ではLCCの安いチケットでしか飛行機に乗れていなかったのついでに、機内販売で不要な腕時計など買ってしまい、

やは旅行は財布のひもがゆるむなと反省しつつ出張緑結び空港へ到着です。ところで、皆さんは格安国内団体旅行の航空券では「ほとんどマイレが付かない」ことをご存知ですか、私はJALに乗れば自動的にマイルがたまると単純に思っていたのですが、JALのカウンターで「この航空券は乗客の氏名がありませんのでマイルはつきません」とのこと。えー知らなかった！国際線のチケット予約で名前を一字間違えてチケットをパレしたところある私はなんとと釈然としないやら恥ずかしいやら、JALカードにせうか入ったのにそれはないだろう、と思っています。