

< 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/

ソラシドは組合差別をするな！ KLMは無期雇用転換逃れするな！

フェニックス PHOENIX

18夏闘

安全で働きやすい職場に変えよう



利用者が増加する羽田空港

一時金・勤務・職場改善急務

好決算続くANA・JAL

内航は春闘から夏闘へ、外航は本国を交えた春闘交渉が継続し、ヘリなどの離陸空はこれから貴上り交渉が大詰めを迎えます。6月4日は航空連の夏闘の回答指定日。春闘継続要求や夏季一時金、職場改善をめぐる労使交渉が本格的に始まっています。

好調な業績を背景に全日空は日本航空は好決算が続いています(表参照)。全日空の17年度売上高は兆971.7億円、営業利益164.5億円と3期連続過去最高を更新する増収増益。日本航空は売上兆388.2億円、営業利益は全日空を上回る兆45.5億円を上げました。17年度決算確定により

全日空		日本航空	
18年度	17年度	17年度	18年度
20,400	19,717	売上高 13,832	12,550
18,750	18,072	営業費用 12,087	12,880
1,650	1,645	営業利益 1,745	1,670
8.2%	8.3%	営業利益率 12.6%	11.5%
1,580	1,606	経常利益 1,631	1,560
1,020	1,438	純利益 1,354	1,100
-	8,827	内部留保 11,249	-

※各社決算短信を基に作成
※内部留保＝資本剰余金＋利益剰余金＋退職給付負債。

成時。夏夏2・1カ月10月末(2カ月10)を示しています。

日本航空は春闘で、一時金交渉はANA・JALグループが中心。日航・運(日航乗組・CCU・日航ユニオン)は3・3カ月を統一要求に掲げ、土日祝手当の新設、年末年始手当の増額、法定3手当の割増率アップ、安全要求、時短や勤務間インターバルなどの勤務改善などの要求前進をめざします。JGSグループ各別組は夏季一時金3・2カ月15万円を統一要求に掲げ、ロードマスター手当やトイング手当の新設、人員増や休憩時間の確保、時短や勤務改善、組合差別問題などを追求していきま

内部留保 ANA 8800億円 JAL 1.1兆円

時金を期末含め年3回にすべし(業種連動型)を提示。このままでは夏季一時金が前年実績(2

組は夏闘で、エアジャパンへの出向やインド線業務、乗員養成などの改善を求め要求の前進をめざ

でも要求の前進を勝ち取りました。JAL解雇争議の解決を求める取り組みでは、

2020年の首都圏枠拡大を視野に各社の事業計画が相次ぎ打ち出されています。高稼働による労働強化は働く者の健康をむしろはみ健康被害が顕在化しています。人員不足解消や働く環境改善はまったなしです。

パキスタン労組

パワハラ・賃金未払い裁判 組合員の不利益は止され和解

パワハラや賃金カットによって不利益を受けたとして、パキスタン航空労組組合員が未払い賃金

の支給と慰謝料などを求めていた裁判が5月18日、東京地裁で和解が成立しました。訴えていた

大野さんは「嫌がらせを受けましたが、会社が反省し不利益がなくなり和解が成立しました。みな

さんご支援に感謝申し上げます。ご声援ありがとうございました。【2面につづく】

■主な記事から■

- ▶大阪でグラハンセミナー開催。組合差別や賃金など酷い実態が次々明らかに 2面
- ▶フィンランド航空の客室乗務員4名が「成田への配転は無効」と提訴 2面
- ▶JAL争議一日航「整理解雇問題の解決に踏み出す」と労組に見解示す 3面
- ▶KLM無期転換逃れ許されない。JCUの要請に本国労組が支援を約束 3面
- ▶ITFオープンスカイ検証会議に航空連代表が参加 4面
- ▶安全会議大阪支部、関西エリアの空の安全活動 4面

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

誘導路

6月23日は沖繩では「慰霊の日」。司令官が自決し、沖縄戦の組織的戦闘が終結した日として定められた。●沖繩がアメリカ植民地下にあった当時、琉球政府が定め、返還後の1974年には「沖縄県慰霊の日」を定める条例として制定されました。条例第1条は「我が県が、第二次世界大戦において多くの尊い生命、財産及び文化的遺産を失った冷戦歴史的事業に受けとめ、戦争に厳罰を再び起こすことのないよう、人類普遍の願いである恒久的平和を希求するとともに戦没者の霊を慰めるため」と謳っている。●吉田裕著「日本軍兵士アジヤ・太平洋戦争の現存(中公新書)」、新書としては異例の10万部を突破した。310万人におよぶ日本人に犠牲者を出した先の大戦。実は9割が1944年以降と推定される「アジヤ・太平洋戦争」。本書は「兵士の目線・立ち位置」から、特に戦色濃厚になった時期以降のアジヤ・太平洋戦争の実態を追う。『英雄』と崇められる日本兵の多くが戦病死や餓死・栄養失調などで生命を失っていた凄惨な実態を、様々な資料から浮かび上がらせています。●極端な精神主義と相手方への過小評価、そして自己陶酔。最近の「日本すごい」に似てないか。

大阪でグラハンセミナー開催

航空連ラハン連は5月16日と17日、大阪府池田市内で2018グラハンセミナーを開催。全国のグラハン労組関係者約30名が参加しました。航空連の事業計画や2020年首都圏発着枠拡大をグラハン労働者を取り巻く諸問題を解決する方策を検討し、

差別や人員不足 賃金実態を告発 事業計画・自動化・空港民営化など学習

「魅力ある希望のもてるグラハンドリンクへ安全で働きやすい職場に変えよう」をテーマに

開催されました。セミナーでは2つの報告を踏まえ議論が行われました。

「魅力ある希望のもてるグラハンドリンクへ安全で働きやすい職場に変えよう」の報告は島田副議長（ラハン連事務局長。討論ハンドリングでは、グランドリンクを取り巻く環境として、JAL・ANAで出された新たな事業計画の特徴、そして新たに加筆した航空行政の動向について、先端技術（自動化）の盲点、ロドマップが紹介され、「省力化・自動化は予想を超える速さで進んでいる。新たな労働負担を抱きか



報告を熱心に聴く参加者

改善の取組強化を確認

なぬす、想像力を働かし予想される事態に備えよう」と強調しました。グラハン労組の動向として、JGS、ANANA、OSSAP、鴻池運輸の空港関連業務について、収支状況や人員不足の実態、安全性をめぐるとの具体的な資料を基に、それぞれの特徴を説明し、とりわけ安全性では事故トラブルに有効な対策を打ち出していないと指摘しました。

安全を働きやすい職場にするためには、①人材確保と定着化の業務負担の軽減②安全な職場、作業環境向上に向けての3つの柱と具体的な要求を

大阪地連若井井事務局長は「関西空港の動向は民営化と影響を考えると、テーマに報告。2兆3000億円を投じた関西空港、3400億円を投じた神戸空港を191億円で運轉を売却した問題点や、伊丹・神戸の国際線乗り入れ希望などの財界の思惑、今後の利用者負担増への懸念などを報告しました。

2つの報告を踏まえ「安全で働きやすい職場に変えよう」を主題とした討論では、2日間で延べ32名が発言。JGSグループの各労組からは、

成田への配転は無効



「森友学園」を見学する参加者

組合員の昇進資格が、たくないて、組合差別の実態がつきまぎ報告され、差別のない職場にすることを緊急の課題と確認しました。人員関係ではJAS新労組は、客室乗務員は外国人が多く多国籍化しコミュニケーションが課題と報告しました。成田地連の村上さんは、成田空港のグラハン会社の動向を報告しました。各地で開催したイベントを通じ、組合以外との距離が近づいたとの報告もありました。

「森友学園」を見学する参加者

職場でのパワハラや低賃金の実態も報告されました。討論を踏まえハラメントや差別問題などコンプライアンス、人員増や賃金引上げを重要課題として取り組むことを全体で確認し、討論を締めくくりました。

昨年のセミナーから取り入れた体験型学習では、「森友学園」見学を実施しました。見学には26名が参加。「森友学園問題」を考える、の山本一徳氏共産党元豊中市議から説明を受けました。

【1面からつづく】

成田空港で働く大野さんは、2013年の人員削減で業務量が大幅に増加。残業で業務をこなしていました。加えて2014年5月には、貨物業務を行う社員の退職に伴い同業務も指示されました。しかし、会社に残業に伴う時間外割増賃金の支給を求めず支払われず、やむなく成田労働者に割増賃金未払い違反として申告。その後嫌がらせが始まりました。

嫌がらせ許せない！ ご支援に感謝

申告後は、割増賃金が支払われなくなると定期

昇給や賞与は50%カットされました。その後会社

から「旅客業務と貨物業務を適切に遂行していない」との警告書が発行され、毎週水曜日に東京支社

なDカードを取り上げられる一方、空港内の車両修理の負担も増えるよう指示するなど、数多くの嫌がらせをしました。

大野さんは「会社の嫌がらせは許すことができない。経済的なダメージを受け生活も厳しい。会社にはきちんと賃金を払

ってほしい。何となくも正したい」と、2017年1月に東京地裁に未払い賃金の支給と慰謝料請求を提訴。提訴後、パキスタン航空は、日本支社長が交代し、新支社長のもとで労使の話し合いが進められ、今回の和解に至りました。

大野さんは「この間のご支援いただきまして、皆さんのおかげで乗り越えられました。ありがとうございました。ご報告いたします。

パキスタン労組パワハラ・賃金未払い裁判

申告後は、割増賃金が支払われなくなると定期

昇給や賞与は50%カットされました。その後会社

から「旅客業務と貨物業務を適切に遂行していない」との警告書が発行され、毎週水曜日に東京支社

なDカードを取り上げられる一方、空港内の車両修理の負担も増えるよう指示するなど、数多くの嫌がらせをしました。

大野さんは「会社の嫌がらせは許すことができない。経済的なダメージを受け生活も厳しい。会社にはきちんと賃金を払

ってほしい。何となくも正したい」と、2017年1月に東京地裁に未払い賃金の支給と慰謝料請求を提訴。提訴後、パキスタン航空は、日本支社長が交代し、新支社長のもとで労使の話し合いが進められ、今回の和解に至りました。

大野さんは「この間のご支援いただきまして、皆さんのおかげで乗り越えられました。ありがとうございました。ご報告いたします。



会社と和解した大野さん

から「旅客業務と貨物業務を適切に遂行していない」との警告書が発行され、毎週水曜日に東京支社

なDカードを取り上げられる一方、空港内の車両修理の負担も増えるよう指示するなど、数多くの嫌がらせをしました。

大野さんは「会社の嫌がらせは許すことができない。経済的なダメージを受け生活も厳しい。会社にはきちんと賃金を払

ってほしい。何となくも正したい」と、2017年1月に東京地裁に未払い賃金の支給と慰謝料請求を提訴。提訴後、パキスタン航空は、日本支社長が交代し、新支社長のもとで労使の話し合いが進められ、今回の和解に至りました。

大野さんは「この間のご支援いただきまして、皆さんのおかげで乗り越えられました。ありがとうございました。ご報告いたします。

1人での就労を命じられました。中部ヘルシンキ便は夏期は1日1便、冬期は2017年は週5便でした(2018年から週6便に増便する計画)。国内の各ベースには成田に34名、関空に36名が所属しています。

名古屋ベース所属は中部ヘルシンキ便を業務する勤務地限定で採用されており、配置転換は契約に反します。また、組合員は首原や介護などをしており、家族介護を行う労働者の福祉に関する法律(育児法26条)の配慮機会を奪い、一方で業務上の必要性もありません。原告は、配転命令は不当な動機によるものと分析しています。昨年11月に名古屋ベースミーテ

裁判が行われる名古屋地裁



フィンランド航空(A)が客室乗務員の名古屋ベース閉鎖に伴い成田に配置転換する問題で、AY労組(客室乗務員で組織)組合員4名が成田ベースに勤務する雇用契約上の義務はなく、配転命令は無効として裁判に

訴えました。AYは、中部国際空港とヘルシンキ空港を結ぶ路線を担当する客室乗務員24名を名古屋ベース所属としてきました。ところが名古屋ベース廃止を理由に、本年7月1日以降は成田もしくは関空へ

1人での就労を命じられました。中部ヘルシンキ便は夏期は1日1便、冬期は2017年は週5便でした(2018年から週6便に増便する計画)。国内の各ベースには成田に34名、関空に36名が所属しています。

名古屋ベース所属は中部ヘルシンキ便を業務する勤務地限定で採用されており、配置転換は契約に反します。また、組合員は首原や介護などをしており、家族介護を行う労働者の福祉に関する法律(育児法26条)の配慮機会を奪い、一方で業務上の必要性もありません。原告は、配転命令は不当な動機によるものと分析しています。昨年11月に名古屋ベースミーテ

フィンランド航空客乗が提訴

フィンランド航空(A)が客室乗務員の名古屋ベース閉鎖に伴い成田に配置転換する問題で、AY労組(客室乗務員で組織)組合員4名が成田ベースに勤務する雇用契約上の義務はなく、配転命令は無効として裁判に

訴えました。AYは、中部国際空港とヘルシンキ空港を結ぶ路線を担当する客室乗務員24名を名古屋ベース所属としてきました。ところが名古屋ベース廃止を理由に、本年7月1日以降は成田もしくは関空へ

名古屋ベース所属は中部ヘルシンキ便を業務する勤務地限定で採用されており、配置転換は契約に反します。また、組合員は首原や介護などをしており、家族介護を行う労働者の福祉に関する法律(育児法26条)の配慮機会を奪い、一方で業務上の必要性もありません。原告は、配転命令は不当な動機によるものと分析しています。昨年11月に名古屋ベースミーテ

JAL

「整理解雇問題の解決に踏み出す」

労働組合に見解示す

注目される今後の動向

JAL解雇争議

日本航空は5月14日、社内4労組に、労務方針を見直し、整理解雇問題の解決に踏み出すとの見解を示した。破綻時に早期退職者や希望退職者に出され、JALグループ内での再就職禁止措置を全職種で撤廃するとしている。解雇問題とのように解決する場合は今後の労使交渉を待たなければならぬが、日本航空が争議解決に向け大きく舵を切ったことは間違いないとみられる。国際線中距離ローコストキャリア（LCC）設立を踏まえて打ち出されたものの、当該労組による労使交渉、全国に広がる支援の輪、そして原告の粘り強い闘いの成果



「香川支える会」結成総会にて。5月23日

です。赤坂新住は4月の経営協議会で「解雇争議をなるべく早く解決したい」と心から思っていると言及。それを受けて日航乗員組合（Jドゥ）とキャビンクルーユニオン（CCU）は4月19日に、解雇問題を議題とした交渉を行うよう要請していました。日本航空は2010年、経営破綻理由に多くのベテラン社員を追職に追いやり、大晦日には年齢や病欠を理由に165名の解雇を強行しました。しかし、その1年数カ月後には客室乗務員（CA）の採用再開。これまでの採用人数の累計は3000名を超え、その数は全CA6000名の6割に相当します。経験豊富なベテランと新人が入れ替わる状況は安全運航にも影響を与えて

います。破綻後のコスト一切削減の働き方は様々な痛みを生み、抜本的に見直さざるを得なくなってきた。2016年4月にCAの採用を契約制から正社員に見直ししました。士気にも影響があったP制度（ポストオ制度、2007年4月導入。55歳以降のCAは責任者業務から外れる）は、職位や経験をないがしろにするものも多く、CAが反対。2017年に廃止を打ち出しました。またマハラ裁判を通じた妊娠したCAの働き方も大きく改善しました。60歳以降のCAは再雇用職場は地上業務しかありませんでしたが、今春巡回啓で、希望すれば65歳までCAとして継続できる制度に見直されました。

31番目 香川に支援組織誕生
全国で31番目になる支援組織「香川支える会」が結成され、5月28日に高松市内で結成総会が開催されました。総会には50名が参加しました。総会では世話人代表の酒井光雄氏から設立主旨の説明があり、原告団からは、パイロット原告・清田事務局長が解雇の狙いと闘いの意義を報告し

ました。客票原告で地元香川出身の小栗さん、愛媛で活動している林さん、大池さんが8年にわたる争議への思いを込めた決意表明しました。設立にご尽力頂いた田中和夫事務局長から行動提起の安全を守るため闘い抜く「ことをがんばろう」と唱え確認し合いました。



オランダ・スキポール空港のKLM機

KLMオランダ航空は7月以降、有期雇用の契約制客室乗務員（CA）50名余りを順次雇止めし、新人客室乗務員に置き換えようとしています。契約制CA組合を組織するシン・アムステルダム・ユニオン（JCU）はKLM日本支社に、日本に新たに改正された労働契

約法の目的は安心して働き続けることのできる社会の実現であり、その趣旨に沿って有期雇用を無期雇用へ転換すること（転換）を求めています。国際的な支援も求め、オランダ・アムステルダムのFNVやVNCを訪問するなど取り組みを強化しています。5月17日には、JCU5名がアムステルダムにある契約制CAを組織しているVNCを訪問し、支援を訴えました。アネックスはIETF（国際運輸労働）に加盟しており、JCUの訴え

に支援を約束しました。早速支援文がJCUに届き「あなた方の無期雇用を求めた闘いを私たちが高く評価し、組合が表明している懸念にすべてを同意し、サポートの意思を表明する」と力強く書かれていました。5月17日には、JCU5名がアムステルダムにある契約制CAを組織しているVNCを訪問し、支援を訴えました。アネックスはIETF（国際運輸労働）に加盟しており、JCUの訴え

構成員は「ベテラン客室乗務員のノウハウを生かしたい狙いがある」（5月4日NHK報道）と指摘されています。一方、人員確保はまったなしの状況に追い込まれていました。今年2月の経営協議会で植木社長（現会長）は「今年度は人員計画の根本的考え方を要する」と発言。日本航空はパイロット不足を認めようとせず、安全運航のために設けられていたパイロットの年間業務時間制限を60時間も増やしました。稼働強化は健康にも影響を及ぼし、乗務中断者は40%を超え、70名以上のパイロットが健康上の理由で業務できない状況になっています。日本航空はパイロットの自社養成のために定期採用を行っています。それが行けては間に合わず、今年度は初めて既卒採用を打ち出しました。

無期転換逃れ許されない
本国労組がJCU支援を約束

約法の目的は安心して働き続けることのできる社会の実現であり、その趣旨に沿って有期雇用を無期雇用へ転換すること（転換）を求めています。国際的な支援も求め、オランダ・アムステルダムのFNVやVNCを訪問するなど取り組みを強化しています。5月17日には、JCU5名がアムステルダムにある契約制CAを組織しているVNCを訪問し、支援を訴えました。アネックスはIETF（国際運輸労働）に加盟しており、JCUの訴え

に支援を約束しました。早速支援文がJCUに届き「あなた方の無期雇用を求めた闘いを私たちが高く評価し、組合が表明している懸念にすべてを同意し、サポートの意思を表明する」と力強く書かれていました。5月17日には、JCU5名がアムステルダムにある契約制CAを組織しているVNCを訪問し、支援を訴えました。アネックスはIETF（国際運輸労働）に加盟しており、JCUの訴え

に支援を約束しました。早速支援文がJCUに届き「あなた方の無期雇用を求めた闘いを私たちが高く評価し、組合が表明している懸念にすべてを同意し、サポートの意思を表明する」と力強く書かれていました。5月17日には、JCU5名がアムステルダムにある契約制CAを組織しているVNCを訪問し、支援を訴えました。アネックスはIETF（国際運輸労働）に加盟しており、JCUの訴え



「高プロ」は過労死促進法
働き方改革法案は徹底審議を

働き方改革法案は徹底審議を
「高プロ」は過労死促進法
働き方改革法案は徹底審議を

修正「働き方改革法案」案って何？
安倍政権が「働き方改革法案」労働時間規制、同一労働同一賃金、裁量労働制に関するアタ改正

労働制の拡大、高プロ、フェニショナル制度、高プロの導入を前国会に提出しましたが、裁量労働制に関するアタ改正

「高プロ」は過労死促進法
働き方改革法案は徹底審議を

働き方改革法案は徹底審議を
「高プロ」は過労死促進法

安全会議だより 110

大阪支部

関西エリアの空の安全活動 航空局や空港会社に要請



定例会議で討論する大阪支部幹事のみなさん

航空安全推進連絡会議には、全国に7つの支部があります。今回は大阪支部の活動について紹介いたします。

大阪支部は現在45期目。毎月10月から翌年9月にかけて各単組から選出された幹事が、大阪空港の会議室に集まって月に一度の幹事会を開催しています。今期も、エアラインパイロット・航空管制官・航空管制運航情報官・気象予報官・クランドリンクなどから幹事が選ばれていきます。

9月には定例会議があり、前期の活動報告と今期の活動計画が承認され、1年間の活動がスタートします。月に一度の幹事会では、各単組（職場）で最近発生した安全にかかわる事例の紹介や意見交換を行っていきま

八尾空港事務所、6月上旬には大阪管区気象台と大阪航空局に安全に関する要請を行います。結果は、7月に大阪空港内で開かれる安全集会の場で報告され、詳細は9月の総会で共有されます。また、現幹事を通じて情報を伝えていきます。

関西エリアの空の安全のため、これからも職場の意見を各関係機関に伝え、少しでも安全な職場、安全な空港と空域になっていくよう幹事一同努力していきます。

オープンスカイ検証のワークショップ開催 ICAO規制に労働者保護を

航空連参加



ITFモトヨシ氏（中央）と近村議長（左）、和波事務局次長

ITF（国際運輸労働者連）は5月8日と9日、モントリオールでITFグローバルオープンスカイワークショップを開催しました。

ITFニュース

目的は、国際民間航空機関（ICAO）の諸規則に、労働者保護やILOの労働条件に関する条約に合致する内容などの概念を盛り込ませること。会議後のレセプションには、ICAO理事会議長や各国政府代表などと、近村航空連議長とも、近村航空連議長と和波事務局次長が参加しました。

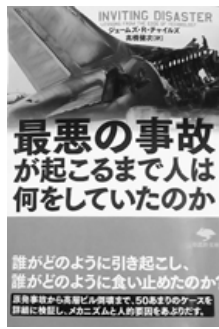
ICAO・ATRP（各国の交通運輸担当者）の会議体では航空の自由化に関する議論が行われており、ITFは航空労働者の権利保護・促進に努めています。

1日目の会議ではITF民間航空部会のスティーブン・コットン書記長とガブリエル・モトヨシ議長が基調講演しました。両氏は、航空便便宜書籍（FOC）の問題を考慮するとき、海運の歴史や状況を見れば政府はほとんど何もできないことは明らかと強調。そのうえで、自動化に対するポリシーを考える必要性や、ATRP（航空運送規制パネル）が次の自由化に向けて各国は利害が分かれていると指摘し、

「早くしろ」の圧力に屈するどころくなくない

最悪の事故が起こるまで人は何をしていたのか

ジェームズ・R・チャイルズ著 高橋健次訳



航空業界は今大きな利益を上げています。ANA・JALとも年間の純利益が1000億円を超える状態だし、米國航空社も好調を維持しています。ただ、そこで働く労働者の実態は、会社の発展を犠牲にして、事故のメカニズムと人的要因を調査しつづけている。その実態が続いているのが現状です。

本書では、原発事故から高層ビル倒壊まで、50あまりのケースを検証して、事故のメカニズムと人的要因を追求しています。

あふります。もちろん航空事故の記載にも触れられていて、読み応えがあります。人間のコントロールがでなかったスリーマイル原発事故や人間の限界が起したチェルノブイリ原発事故の模様は、福島原発の物語でありながら人間が制御できなかった原力の恐怖がよみがえります。仕事でもよくある、早くしろという圧力に屈す

るどころくなくない。あつた。あのスペースシャトル、チャレンジャー。墜落事故も「早くしろ」の圧力の中で起きた事故だそう。それと、事故といえは、人間のミスがつきものです。水洗いのために数センチのテープを貼って、そのテープをはがして忘れてそのまま飛び立った航空機が墜落するという事例もあります。

安全第一といいつながら、人間の限界まで働き続ければ、必ず事故につながる。この事故の事例は教えてくれます。日本では、畑村洋太郎さんの失敗学のすすめも併せてお薦めです。

ITFは次の自由化に賛成しないとの立場を明らかにしました。さら

に、多國間条約が労働者にどのような影響を与え、政府によってきちんと監督されているのか注視する必要があります。

そしてITFはATRPの中にILOを介入させることに努力し、現在ITF ATRA（国際定期航路）の交渉中。

ATRPに働きかけ

ATRP（航空運送規制パネル）が次の自由化に向けて各国は利害が分かれていると指摘し、

ITFがICAO本部のあるモントリオールで開催した理由は、各国の

ITF加盟国が、ITFの見解や意見をICAO本部内にいる自国政府代表部に働きかけ、ATRPへの反映させるため

ATRPとは、私たちが目指している「国際民間航空条約付属書（ICAO Annex）」などの諸規則の策定を、各国の交通運輸を有する職員が中心となって、ICAOの労働者保護「ILOの労働条件に関する条約に合致する内容」を「デーセント・ワーク（人間的、働きがいのある労働）の実現」などの概念を盛り込ませることに様々な努力を続けてきました。

けしごむ

GW明けの4日間、九州熊本の実家掃除ツアーを行いました。友人に清掃等を依頼しているが、誰も住まない家は傷みが進みます。近所のゴルフ仲間が「近くにゴルフ場があるだろう。連れていけ」という話になり、男4人のLCC格安の旅となりました。春秋航空のヤバンの成田・佐賀線はネット価格が往復なんと8600円（手荷物5kg以下税抜き）でした。この価格は預け手荷物（私たちの場合ゴルフバッグ代金は含んでいない）です。10kgの預け手荷物

荷物の追加料金は1個1500円とあります。予約の時それを付加しました。当日、4個のゴルフバッグを持ちチェックインです。そこで問題発生。このチケットでは、ゴルフバッグは別料金となり片道1個2000円、10kgの預け手荷物料金は一般の旅行用バッグでゴルフバッグは2000円、10kgの預け手荷物料金は別料金です。「定款に書いてあり皆さんお支払いいただいています」と。「えーそれはちょっと」という言葉を囁み続けたり。そして、それでも安いのです。それが安いのです。それが安いのです。それが安いのです。