

< 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

ビッグデータやIoT 技術革新を豊かなくらし、働き方に

技術の進展とビック企業を狙い

航空連との共同政策提言報告

2018年7月、スイスの保養地ダボスで開催された第46回世界経済フォーラム(通称「ダボス会議」)での主要テーマは「第4次産業革命」でした。IoT(モノのインターネット)やAI(人工知能)が牽引する第4次産業革命は、世界共通のインフラであるインターネットを核としながら、あらゆる社会インフラの在り方を委ねるものとして議論されています。航空でも、暮らしや働き方などどのような影響が予想されるのか、研究と取り組みが始まっています。

国土交通労組 第6回航空政策セミナー



講演する三重大学・森原准教授

7月21日午後、東京都大田区で、国土交通労組主催の第6回航空政策セミナーが開催されました。ビックデータやIoT、産業革命とデータ駆動型経済と題して三重大学・森原准教授が講演。森原氏は「IoTとビックデータ、AIといった技術革新は製造効率を飛躍的に上げ、従来人間によって行われていた労働を補助・代替しつつある」とし、「この分野は年25%成長している」と、他の成長率との違いを強調しました。



共同政策提言を報告する高橋中央執行委員

氏は「IoTとビックデータ、AIといった技術革新は製造効率を飛躍的に上げ、従来人間によって行われていた労働を補助・代替しつつある」とし、「この分野は年25%成長している」と、他の成長率との違いを強調しました。なぜビックデータやIoTが注目されるのか。森原氏は「ビックデータを収集し利用する経済主体の経済的動機を理解する必要があります」とし、IoTの経済的波及効果が2005年までに100兆ドルと試算されていることを紹介しました。そして、ビックデータの収集を進める主体となっている巨大企業「GAFAM」(グーグル、アマゾン、フェイスブック、アップル、マイクロソフト)の頭文字をとった呼称「GAFAM」の存在を指摘し、「GAFAMはあらゆる事業領域に進出しており、国境を越えたビックデータが蓄積され加工される。そこでは個人情報も取捨選択されている」と指摘しました。アプリケーションを無視提供する「クラウド」は法的対象にならなくなりますが、国際的な新たな動きがあることを紹介しました。「IT企業には、検索や買い物など、膨大なデータが蓄積され、広告などに生かされて利益を生む。それぞれに国の物理的な拠点がなければ当該国は課税ができない。デジタ

■主な記事から■

- ▶無期雇用への転換が求められていたKLMの契約制CA雇用問題。KLMが契約制CA6名の雇止めを強行……………2面
- ▶ソラシドエア不当労働行為事件。9月26日の都労委で証人調べが決定……………2面
- ▶JAL争議―「これからは本番」原告らが各地の支援団体に現状報告……………3面
- ▶2020年と航空―飛行間点検の資格整備の廃止、JALがトライアル開始……………3面
- ▶安全集会を開催。継続した要請が徐々に実る。907便事故の関いを風化させない……………4面

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

無人化で安全運航は守れるか

BAT(バトルバイドウ、アリババ、 Tencent)の頭文字)と呼ばれるような様々な分野で活用されている。GAFAMにとっては様々な研究ができるBATが脅威と管見まじく。共同政策提言の報告は高橋国土交通労組中央執行委員。航空連との共同政策提言です。タイトルは「豊かな働き方をめざして」、副題は「ビックデータ・IoT時代を迎えて。航空インフラに焦点をあて、現場にどのような新技術が導入され研究が進められているのかを報告しました。パイロットの分野では副操縦士をロボットに担わせる研究やコンピュータ化の進展など。グラウンドハンドリングでは旅客手続きの自動化や自動運航の実証実験の動き、航空機自身がフッシュバックを行う装置など。整備分野でのビックデータを活用した仕組み作り。客室乗務員ではマニュアルから勤務、日々の連絡がタラシク端末で行われており、ANAでは機内不具合は客室乗務員が端末に不具合を入力し整備部に連絡しています。航空管制では国際会議で航空管制の自動化が議論されていることが紹介され、飛行検査のビックデータ活用、滑走路や誘導路標線に新技術導入で安

前号の本欄で、7月後半にはつづつしい梅雨も明け、本格的な夏を迎えます」と書いたら記事に外れ、関東甲信越の梅雨明けは6月29日、6月の梅雨明けは観測史上初めてのことと……7月に入ったから西日本は豪雨が襲い、甚大な被害をもたらした。800万人に避難勧告や指示が出されました。死者218人、安否不明12人(22日現在)。避難生活4439人(21日)、総務省消防庁に「上記の被害を受けられた皆様にお見舞い申し上げます。政府与党による強引な国会運営が際立った通帯国会も7月22日閉会しました。疑惑への追及をかわしつつ、国民が納得しない働き方関連法やカジノ法、参議院6増を多数の力で押し通しました。朝日新聞は「公文書が改ざん、破棄され」などとされた文書が見つかる。答弁のうそが明らかになる。国会審議の前提は根拠から覆れないと過労死を招きかねない指摘された制度やキャンセル依存症が増えかねないカン新設を認める法律も野党の反対を押し切って成立。安倍政権の国会操作が際立つ通帯国会は……●しかし世論調査では、成立した主な法律に国民は反対多数。民意を反映させる政治に変えよう。



無期転換逃れ許されない

KLM、6名の雇用止め強行

JCU 今後あらゆる活動行う



オランダ・スキポール空港のKLM機

KLMオランダ航空は、本人契約制客室乗務員（契約制CA）が無期雇用転換を求め、KLMは6名の雇止めを強行しました。法の趣旨を無視した無期雇用転換逃れは許されません。

契約制CAの無期雇用転換を求めた7月3日の団体交渉でKLMは「日本人キャビンクルーの有期雇用というKLMのポリシーは過去から変わらない」と、日本人CAの雇用差別を当然といわんばかりです。これに対しJCU木合委員長

「お金の問題で無期雇用しない」オランダ人

は「今後あらゆる活動を行う」と毅然と主張。ラストリゾートを終えた当事者は職場の仲間の暖かい対応に、次のように語りました。

「オランダ人クルーの方々に、とても素敵に見送っていただきました。コックピットクルーをはじめすべてのクルーが『残念だ』と口々に言っておりまして。オランダ人クルーは『会社はさっさとお金の問題だけで日本人クルーを無期雇用しないんだろが、経験を考えることもあった』

高プロ・カジノ・議員増 反対多数のなか強行採決

〈7月の世論調査〉		
●安倍内閣の支持率	テレビ朝日	産経新聞・フジTV
支持率	38.2% (-1.2%)	42.1% (-2.5%)
不支持率	45.6% (+1.1%)	47.3% (+1.7%)
●参議院6議席増	テレビ朝日	産経新聞・フジTV
賛成(評価する)	19%	26.5%
反対(評価しない)	57%	60.8%
●カジノ法案	共同通信	産経新聞・フジTV
賛成・経済効果期待	27.6%	31.3%
反対・期待しない	64.8%	62.0%
●働き方改革関連法	NHK	産経新聞・フジTV
(評価)改善に期待する	44%	43.50%
(評価しない)期待しない	47%	48.20%
●西日本豪雨対応	テレビ朝日	産経新聞・フジTV
評価する	30%	43.8%
評価しない	53%	45.0%

※編集部まとめ

会期延長を含め18日2日間わたった通常国会が7月22日に閉会しました。この国会では、世論調査で反対が賛成を上回



るような重要法案が審議不十分のまま採決され、さながら強行採決国会という印象です。

中でも私たち労働者に関わる「働き方改革」一括法案は、かつて全ての労働団体が反対した「ホワイトカラーイグゼンプション制度」という雇用形態の名称を変えた「高度プロフェッショナル制度」が盛り込まれて法制

化されました。労働法制の根幹であった労働時間の規制と雇用の管理責任という枠を外したもので、将来には労働者の個人事業主化に発展しかねない要素が含まれており、過労死も至る個人

責任となる危険性を孕んでいます。従来、労働政策・法制については政府使による協議が基本になってきましたが、厚生労働省のHPを見ても労働者代表を除外し政府と経団連の意向に沿った専門家による将来のビジョンを検討する会議が開かれてい

ます。カン・解禁を含むIR法案も世論調査では過半数が反対していました。有力支持者のカジノ王が日本進出を計画しているといわれており、政令など100以上の項目が未

定のまま強行採決したくない悲しい」と。現場のクルーはやはり、長年働いている私たちがいることに信頼し、安心して

いるように思えました。この8年でオランダ人クルーにもたごんの変化がありました。最初の数年は、機内の日本人のト

ラフルは日本人クルーにまかせておけばよいという考えの人が多かったのですが、この数年は日本人クルーに丸投げせず、オランダ人クルーも一緒

にいます。最終的に誠実に契約精神を持って仕事をし、会社が経済的に苦しいときも、もも積もれば小さなところでも節約したりと頑張りました。無期雇用にな

ってまた会社に戻りたいです」

JCUは、雇止め撤回と、これから雇用期限を迎える契約制CAの無期雇用転換を求め、引き続き取り組みを強化していきます。

ソラシド不当労働行為事件

疑問だらけの評価制度 明白になった組合敵視

都労委

ソラシドエアが、ジャパン・キャビンクルー・ユニオン（JCU）組合を理由に不利な扱いをしたことは不当労働行為として、東京都地方労働委員会（都労委）に救済を求めている事件。その第4回調査が7月30日、都労委で行われました。調

査では、2つの争点と次回調査で証人調べが行われることが決まりました。争点は、組合員に対する嚴重注意書処分や平成28年度の人事考課評価をC評価にしたことが、組合員であることが正当な組合活動に対する不利な

扱いです。組合員に対する嚴重注意書処分や平成28年度の人事考課評価をC評価にしたことが、組合員であることが正当な組合活動に対する不利な扱いです。

9月26日に証人調べ

度案件ともいわれています。同じく世論調査も自民党関係者を含め多くの反対があった参議院の定数6議席増の公職選挙法の改正も強行採決しました。

多くの国民が納得していない「付帯」問題は、昨年の「付帯」に続き今年度の流行語大賞となりそうな「記憶がない」「記録がない」の連発で国会では疑惑が解明されないうままです。

私たちが労働者は、直接的には雇用の交渉を通じて労働条件の改善を求めますが、その枠組みの基本である法律が改悪

されれば交渉の余地が狭められます。その法律（とりわけ労働法制）は国会で論議・決定されます。従って、政治にも関心を払い、改悪には反対しより良い労働政策を求めて行動することも重要です。

航空産業は、世の中が平穏であることが基本です。そのためにも、自分達の問題だけでなく人権を守るために運動している様々な人々と連携し、民主主義を基本に政治の歪みを正して行くことも重要な取り組みです。

次回都労委は9月26日。会社側から客室部長、組合側からJCU委員長と当該組合員が証人として立ちます。組合員は「審問がどうなるか心配ですが、皆ごんのお力を借りて頑張ります」と決意を語りました。



誘導路を走行するソラシドエア機。羽田空港

らかになりました。毎年7月25日の給料明細に前年度的人事考課の評価結果が記載されて、初めて自分の評価が分かります。管理職との面談は4月5月頃行われますが、管理職が本人に評価結果を伝えるのは、7月の賃金明細で評価結果が分かってくるからです。その後のことです。また、評価が下げられても本人へのフィードバックがないこと、結果に不服でも申し立てる場がないこと、相対評価であること、その割合も示さない等々、評価そのものも疑問だらけでした。当該組合員が管理職と面談したときも、嚴重注意書のこと

も、会社のPCを使用していることも、C評価に繋がっている理由など何一つ触れられませんでした。JCUは、組合を敵視する会社姿勢を改めさせ、誰もが納得できる公正な人事評価ができることを目指し取り組んでいます。

これからが本番 がんばってね!

原告らが各地の集会で現状報告

JALに求められる実質的交渉

【日本航空が
中長距離CC
C設立に伴
い、破綻に伴
う早期退職者
・希望退職者
を対象とした
JALグルー
プ会社への再
就職禁止措置
の撤廃と、整
理解雇問題の
解決に踏み出すの見解
を労組に伝えてから約1
月半経過しました。解決
に向けた労使の特別協議
が開かれる一方、原告団
による支援団体への報告
が適宜行われています。

6月27日〜30日の間に
北海道の苫小牧市・旭川
と釧路・根室の2つの地
域で「支える会」による
集会が開催され、同時に
地域労組・団体へのオル
グ活動が取り込まれまし
た。苫小牧市・旭川には
金澤国民支援共同代表
表と鈴木客乗原告団副
田パイロット原告団副
局長と杉山客乗原告団副
局長が参加しました。2
つの地域で5回の集会が
開催され158名が参
加。21団体と3政党にオ
ルグ活動を行い現状報告
をしました。支援団体や

集会参加者からは「情報
は適宜伝えてほしい」
「どこまでやってく
れませんか」と来た。
これからは本番頑張って
ね」「会社と交渉して
くれる組合職場にあるこ
と大切。原告団との団結
を」「組合、原告団の方針
を」「組合、原告団の方針
を」「組合、原告団の方針
を」「組合、原告団の方針
を」など力強い
支援が寄せられました。

JALが解雇争議の解
決に踏み出すと宣言して
から特別協議は3回開催
（6月23日、6月12日、
7月11日）されました。
協議で示された会社回答
をまとめると、パイロッ
トと客乗業務員に共通す
る内容としては、①被解
雇者についても2020
年就航予定のLCC新会
社への募集の対象とす
る。条件については未
定。②解決金を支払う考
えはない。③という点で
す。これに対して、日本
航業員組合（JFU）
と日航キャビンクルー
ニオン（CCU）は統一
要求に基づき、JAL本
体での採用と解決金の支
払いを求めています。

一方、客乗業務員の2
018年度既卒150名
の募集（7月24日締め切
り）対象について、定年
は60才、経験者採用枠は
ないとの見解が提示され
ました。CCUは、経験
者が必要な職場実態から

経験者採用について検討
すること、キャビン
ス・ベシヤリスト（60才以降
も乗務できる再雇用制
度。2018年7月実
施）に被解雇者対象と
するよう求めました。会
社は、経験者が必要と
の現場の声を踏襲してい
る。経験者採用について
は研究している。ポジテ
ィブに捉えてほしい」と
回答しました。キャビン
スベシヤリストの対象に
被解雇者を入れろえは
ないとの見解を示まし
た。パイロットについて
は、運航本部内の専門
地上職として、雇託での
採用募集を開始するとの
見解が示され、過去JAL
グループに在籍してい
た人も応募可能してい
ます。

現時点での会社回答は
統一要求とは隔りがあ
ります。次回協議につ
いて会社は準備会社立ち
上げ後を示唆しています
が、組合からの申し入れ
があれば相談し決める
と述べています。日航の
株主総会で植木倉は株
主（山口争議団長）の解
雇争議解決を求める費
に「誠心誠意、組合とも
話し合ってください」と
答弁しました。日本航空
には答弁を履行するため
の具体的かつ実質的な交
渉が求められます。

2地域の集会158名参加



標茶集会で報告する清田事務局長（正面左翼）と杉山副団長

集会参加者からは「情報
は適宜伝えてほしい」
「どこまでやってく
れませんか」と来た。
これからは本番頑張って
ね」「会社と交渉して
くれる組合職場にあるこ
と大切。原告団との団結
を」「組合、原告団の方針
を」「組合、原告団の方針
を」「組合、原告団の方針
を」など力強い
支援が寄せられました。

現時点での会社回答は
統一要求とは隔りがあ
ります。次回協議につ
いて会社は準備会社立ち
上げ後を示唆しています
が、組合からの申し入れ
があれば相談し決める
と述べています。日航の
株主総会で植木倉は株
主（山口争議団長）の解
雇争議解決を求める費
に「誠心誠意、組合とも
話し合ってください」と
答弁しました。日本航空
には答弁を履行するため
の具体的かつ実質的な交
渉が求められます。

機会減少で懸念される整備士育成

飛行間点検なくす航空会社 後を絶たないエンジン不具合

整備編

2020年と航空 ～疲弊する職場～



出発便の機側から有資格整備士がいなくなったANA

「オペレーションにホ
テイングのように影
響を与えているTren
t エンジン不具合の問
題（ANA整備センタ
ー長）を抱えているAN
AのB787型機。一時
は8機が飛ばない状態に
ありましたが、点検・部
品交換が進み3月末には
4機となりました。それ
から4か月、ロールス・
ロイス製のTrent
エンジンには設計上の問
題が明らかになり、B78
7型機の点検や部品交換
のためANAは国内線で
大規模欠航に追い込ま
れ、長期化が予想されて
います。

ANA整備部門の中期
戦略（2018〜2022
）のなかで整備センタ
ー長は、17年度にTF
SD（インフライトシャ
ットダウン）エンジン空
中停止が10件、発生し
ました。異常事態である
ことを肝に銘じます。イ
レキユラ連航も多すぎ
ます。これが今の整備部
門の実力です。と現状を
分析しています。JALで
エンジン整備に携わ
るベテラン整備士は、J
ALではIFSDは10件
程度だったので、年間10
件は多い」と話します。

ANAは2018年1
月から国内線を対象に、
飛行間点検に有資格整備
士を配置しない新ライ
トオペレーション（新FO
）を導入しました。今
後予想される整備不足
対策もあり、整備士0
0名の削減効果が顕著さ
れていました。新FOに
よる、運航整備現場での
航空機整備は夜間にシ
フトし、整備士
の勤務に連続
夜間が導入さ
れました。現
場からは、連
続夜勤務人に
よる健康や生
活への悪影
響、飛行間整
備の経験減少
や質の低下を
懸念する声か
上がりました。

JALも飛
行間点検に有
資格整備士を
配置しない仕
組みへ移行し
ようとしてお
ります。

ANAやJALの整備
部門は今後の整備業務
に、ピクテータやAI
（人工知能）を積極的に
活用する計画です。AN
Aは整備部門のあるべき
姿に向け、ピクテータ
やAIを駆使した「予知
整備」で連航便に影響を
与えなくなる不具合を発生さ
せない整備をめざす、と
しています。ピクテ
ータ分析による故障予測は
JALも研究しており、
整備現場からは「飛行間
点検に有資格整備士を配
置しないで、生きた整備
情報が収集できるか疑
問」との声が上がってい
ます。

今後、整備士不足が予
想されるなか、有資格整
備士養成や新機材（A3
80・A350）導入に
向けた訓練、ANAでは
政府専用機の運用向け
の準備もあります。整備
士の質的向上には労働環
境の改善が欠かせせん
し、整備品質を担保する
ための体制強化が求めら
れます。

ANA整備部門の中期
戦略（2018〜2022
）のなかで整備センタ
ー長は、17年度にTF
SD（インフライトシャ
ットダウン）エンジン空
中停止が10件、発生し
ました。異常事態である
ことを肝に銘じます。イ
レキユラ連航も多すぎ
ます。これが今の整備部
門の実力です。と現状を
分析しています。JALで
エンジン整備に携わ
るベテラン整備士は、J
ALではIFSDは10件
程度だったので、年間10
件は多い」と話します。

ANAは2018年1
月から国内線を対象に、
飛行間点検に有資格整備
士を配置しない新ライ
トオペレーション（新FO
）を導入しました。今
後予想される整備不足
対策もあり、整備士0
0名の削減効果が顕著さ
れていました。新FOに
よる、運航整備現場での
航空機整備は夜間にシ
フトし、整備士
の勤務に連続
夜間が導入さ
れました。現
場からは、連
続夜勤務人に
よる健康や生
活への悪影
響、飛行間整
備の経験減少
や質の低下を
懸念する声か
上がりました。

JALも飛
行間点検に有
資格整備士を
配置しない仕
組みへ移行し
ようとしてお
ります。

ANAやJALの整備
部門は今後の整備業務
に、ピクテータやAI
（人工知能）を積極的に
活用する計画です。AN
Aは整備部門のあるべき
姿に向け、ピクテータ
やAIを駆使した「予知
整備」で連航便に影響を
与えなくなる不具合を発生さ
せない整備をめざす、と
しています。ピクテ
ータ分析による故障予測は
JALも研究しており、
整備現場からは「飛行間
点検に有資格整備士を配
置しないで、生きた整備
情報が収集できるか疑
問」との声が上がってい
ます。

今後、整備士不足が予
想されるなか、有資格整
備士養成や新機材（A3
80・A350）導入に
向けた訓練、ANAでは
政府専用機の運用向け
の準備もあります。整備
士の質的向上には労働環
境の改善が欠かせせん
し、整備品質を担保する
ための体制強化が求めら
れます。

安全会議だより ⑪②

省庁要請が徐々に実を結ぶ

907便事故の闘い風化させない

安全集会



907便事故の闘いを報告する国土交通労組・吉岡さん

7月6日東京蒲田で開催した安全集会には89人が参加しました。集会は空の安全を守るための安全要素を排除する必要性について学ぶ場、活動理解のための宣伝の場となっています。

昨年年度は開催できなかった安全集会。今年は準備段階からの工夫で、なんとでも開催するんだ」という幹事会の強い意思統一の下、開催にこぎ着けました。

集会前半は米原議長による各庁要請の報告。今期も厚生労働省・気象庁・東京空港事務所・東京航空局・運輸安全委員会、そして国土交通省航空局に要請をしました。

集会後半は特別企画、「907便事故裁判闘いの記録」というテーマで国土交通労組の吉岡さんが講演しました。

この事故は2011年1月31日、日本航空907便と同日8便が静岡県焼津市で空中接近し、衝突回避のために乗員・乗客100人が負傷したものです。当時は、機器の不具合や航空機に搭載した衝突防止装置につ

いて運用ルールが確立されていない状況であり、吉岡さんはシステム性の事故であることが主な原因と指摘しました。しかし裁判の結果、当該機の管制官が有罪が確定し、失職しました。当時、全連輸労働組合が中心となり、仲間を守るために裁判闘争をはじめとする様々な運動を展開しました。組合が、丸となって闘ったことについて参加者からは、事故から年月が経過しているが、とても新鮮な感想を持った。「仲間を守る運動の大切さ改めて感じた」などの感想が寄せられました。

この事故は2011年1月31日、日本航空907便と同日8便が静岡県焼津市で空中接近し、衝突回避のために乗員・乗客100人が負傷したものです。当時は、機器の不具合や航空機に搭載した衝突防止装置につ

いて運用ルールが確立されていない状況であり、吉岡さんはシステム性の事故であることが主な原因と指摘しました。しかし裁判の結果、当該機の管制官が有罪が確定し、失職しました。当時、全連輸労働組合が中心となり、仲間を守るために裁判闘争をはじめとする様々な運動を展開しました。組合が、丸となって闘ったことについて参加者からは、事故から年月が経過しているが、とても新鮮な感想を持った。「仲間を守る運動の大切さ改めて感じた」などの感想が寄せられました。

いて運用ルールが確立されていない状況であり、吉岡さんはシステム性の事故であることが主な原因と指摘しました。しかし裁判の結果、当該機の管制官が有罪が確定し、失職しました。当時、全連輸労働組合が中心となり、仲間を守るために裁判闘争をはじめとする様々な運動を展開しました。組合が、丸となって闘ったことについて参加者からは、事故から年月が経過しているが、とても新鮮な感想を持った。「仲間を守る運動の大切さ改めて感じた」などの感想が寄せられました。

ライアンエアとの闘い

労組を認めさせ労働条件改善要求

現在、ITF（国際運輸労連）やIFALPA（国際定期航空操縦士協会連合会）で最も活発に取り組まれている「ライアンエアとの闘い」をITFアビエーションブログ（二部抜粋）よりの紹介します。

ライアン航空のキャンペーン

ライアン航空が以前の約束を履行しないため、更なる混乱と争議に至っている。

ライアン航空が以前の約束を履行しないため、更なる混乱と争議に至っている。

ライアン航空が以前の約束を履行しないため、更なる混乱と争議に至っている。

低賃金・制服は自腹・不可能な機内販売目標

ライアン航空のキャンペーン

ライアン航空が以前の約束を履行しないため、更なる混乱と争議に至っている。

ライアン航空が以前の約束を履行しないため、更なる混乱と争議に至っている。

ライアン航空が以前の約束を履行しないため、更なる混乱と争議に至っている。

不死身の特攻兵

軍神はなぜ上官に反抗したか

鴻上尚史 著



9回の特攻出撃で陸軍参謀から「必ず死んでこい」と言われながら命令に背き生還を果たした特攻兵がい

来い！言われて、「死ななくてもいい」と思いついて死んで何んでも行って、爆弾を命中させます

は、生きて北海道に帰ってからも、ついに扱いをたくさん受けたようです。インターネットにも、その話は知らないという人があります。生き残った特攻隊員（出撃して負傷や機材故障で不時着した生き残った隊員）は福島の振武寮に幽閉されたそう。すでに戦死の通知が親に送られたことや特攻隊員が生きて帰ってきたことをほかの兵隊が知ってしまったこと戦意が鈍る、だから隔離しなければならなかったのだろ

けいこむ

7月6日「これまでに経験したことのない大雨別荘襲撃」が出ました。そして、その後、岡山、広島を中心に大きな豪雨被害が発生しました。昨年は、九州福岡県朝倉市で短時間の豪雨で35名の死者が出ています。異常気象が続いています。今年の被害は、さらに大規模で200名の死者、さらに宅や工場、農地の被害も甚大でまだ復旧のめどもありません。被害を受けたみなさまにお見舞い申し上げます。被災地ではボランティア活動も本格的に活動が始まった先、今度は、猛烈な暑さが日本列島を襲っています。関東では7月23日に熊谷で41.1度と史上最高を記録して気象庁は「災害の記録」しました。総務庁消防庁は7月16日から22日の一週間で搬送された熱中症患者が全国で2万2647人（速報値）、死亡は最多の人にのっています。テレビでも、異常な暑さとなっています。命を守る小まめな水分補給や休憩をとり、一層心がけては「けいこむ」を呼ぶことができます。屋外で働く空港労働者の過酷さは深刻です。これまで、真夏の消走路上は尋常でない暑さでした。健康で働ける対策が求められます。

非常に低い賃金を押しつけているうえに、客室乗務員に制服を支給せず自腹で購入させていました。さらには、達成不可能な機内販売目標を掲げ、達成できなかった従業員に極めて過酷な懲戒を課してきました。これに対し、ライアンエアの労働者は立ち上がり、2017年労働組合を設立しました。その後、経営は様々な抵抗を示しながらも、ついに労働組合の存在を認め、労働組合の活動を認めるなど、画期的な取り組みが進行しています。航空運は、この闘いを支援し、紹介する予定です。

ライアンエアは従業員に