

< 発行者 >

航空安全推進連絡会議 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/

ロシアによるウクライナ侵攻の即時停止を求めます。物価高上回る賃上げで暮らし守ろう!

フェニックス PHOENIX

回復支える厳しい現場実態

空の安全人員確保急務

航空各社は業績回復へ

航空連は2月4日、第42回航空政策セミナーをオンラインで開催しました。民間航空の温暖化対策、コロナ禍からの回復傾向が鮮明になるなかで航空各社の業績はこれまで回復したのか。回復を支える職場では人員不足を背景に様々な問題が噴出しており、職場問題の解決に向けた提起がなされました。学者や報道関係者、航空労働者など70名を超える方が視聴しました。

航空連第42回航空政策セミナー

最初の報告は中川幹事(兼政策委員)。環境問題と民間航空をテーマに報告しました。地球温暖化対策のなかで航空でも二酸化炭素の排出量の削減が求められており、国際民間航空機関(ICAO)は2050年までに排出量の実質ゼロを指します。「革新的な航空機技術」効率的な運



グラハンの実態を報告する谷口・グラハン連事務局長

多額を削減するとしており、持続可能な航空燃料(SAF)の生産強化と安定した確保が課題と強調しました。中川幹事からは引き続きコロナ禍からの業績回復が鮮明になる内航・外航各社の直近の決算状況や特徴が報告されました。米國やヨーロッパ、アジアの主要航空会社の決算状況を説明。米國大手3社はコロナからの回復を鮮明にし、業界をリードし黒字化を達成。2023年は業界全体が黒字に転換するとの見通しを述べたうえで、北米ではパイロットを確保するための高額ボーナス支給や賃上げが行われていることを紹介しました。

日本国内の各社の経営状況については、JAL・ANAの第3四半期決算、中堅航空会社の決算の特徴を説明しました。中堅・LCCともに回復傾向にあること、そして大手7社は通期で黒字化を達成し、ANAは通期業績を上方修正。JALは配当を行う見通しと述べ、アフターコロナを見据え23年度は更なる増便を計画している。また、離島路線維持に向け系列を超えたコードシェアが進む「地域航空サバイブ

各職種からの報告では、最初に「客室乗務員は保安要員」職場の現状と問題と題して客乗連事務局の酒井さんが報告しました。人員不足のほか、旅客需要の回復に比例して急増する業務時間のなかで「休みは浸って過労」「離陸後に客室乗務員が倒れ1名減でフライトした」「仕事量と賃金が見合っていない。モチベーションも低下し、退職者が増えている」実態や、国内線や国際線短距離路線の休憩が確保されない問題は法律に照らしても問題があり、現在裁判で争われていることが報告されました。客乗連として、①ライセンス

■主な記事から■

- ▶2023春闘—各労組の賃上げ交渉本格化。人員確保、物価上回る回答勝ち取ろう...2面
- ▶生活苦しい59%、人員不足86%。厳しい生活、職場の繁忙実態を裏付ける...2面
- ▶びっくり!内外航空会社でこんなに違う休日数...2面
- ▶KLMオランダ航空雇止め撤回裁判の勝利判決必ず...3面
- ▶回復のなか相次ぐ不安全事故、FAA安全サミット開催...3面
- ▶「安全会議だより」—成田支部27年の成果と課題...4面
- ▶トルコ大地震!TF声明...4面

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

職場改善 賃上げ待ったなし

航空機整備について、整備連事務局の三和さん(白航ユニオン)が「航空機整備の現状と課題」と題して報告。整備は大別してライン整備とドック整備に分かれていること。整備をめぐって課題として、子会社への整備委託の現状や重整備の委託問題、さらには飛行

苦しい生活職場の人員不足

春闘統一アンケートで浮き彫りに

2面

誘導路

「天災は忘れなごころにやってくる。関東大地震を経験した物理学者で随筆家の寺田虎彦の言葉です。トルコとシリアの国境付近で起きた大地震。死者は4万6千人を超え、支援を必要としている人は600万人を超えています。水点下になるこの地域では、住み家を持った多くの人が被災で寒さをしのいでいます。シリア側の国境付近では、反政側の住民が多く住んかを具体的に説明しました。今後の主要な港の発着枠拡大計画のなかでグラハンの重要性は、一層高まっており、人員確保のためには賃金をはじめとした労働条件の引き上げが待ったなし」と訴えました。

閉会挨拶した津恵事務局長は、政策活動の歴史を振り返り、航空連の値上げ反対の取り組みや、下地島空港建設に伴う那覇—下地島路線の開設などに触れ「政策活動の積み重ねが航空労働者の大きな力になってきた」「賃上げややすにいつやるのか。安全のためは労働生活を送っている人々。政府は原発事故を教訓に「可能な限り原発依存度を低減する」方針を、「電力需給の逼迫」など理由に原発を再稼働する方針に転換しました。この間、政府はどれだけ再生可能エネルギーの開発に、予算と力を入れたのだろうか。疑問はつきない。

シリーズ 客室乗務員の今

「勤務がきつい」「有休がとれない」 内外航空会社 こんなに違う休日数

航空連「春闘統一アンケート」には、多くの声が寄せられました。客室乗務員の職場からは、「勤務がきつい」「賃金が低すぎる」「有給休暇が取れない」「入員不足」などの悲痛な声が寄せられました。どれも切実なもので改善を求めたいものばかりですが、

すでに休調を願う人、疲労に悩むヒヤリハットが報じられており、勤務改善を求める声は一段と高まっています。なぜ客室乗務員の勤務がきついのか、外国航空会社（外航）との違いやどのようなシステムになっているのか、改善策は何か。ロン

異なるのはフライト後の休日数です。JALやANAでは泊4日バタンの乗務後の休日は2日間ですが、BAは泊4日のロンドン→羽田便の乗務後の休日は4日間です。LHも4日バタンの場合の休日は4日間ですが、日本フラインク（主基地は西向き）は長距離路線のため休日が2日加算され6日間となります。現在6日間のウクライナ侵襲により迂回ルートにより長時間業務になることからさらに1日加算され合計7日間40歳以上の客室乗務員は

次にな年次有給休暇を見てください。ルフトハンザ航空は年間42日間、休む時に20日間しかない

の休日が労使で合意されています。KLでは4日バタンの後、5日間または6日間（季節による）の休日が付与されます。外航に比べ、JAL・ANAの休日が少ないのが特徴です。これでは差や深夜を伴う長時間フライトの疲れを取り除くのは容易ではありません。疲れを引きずったまま3日目から新たなフライトに行かなくてはなりません。

4日間プラスされます（ドイツの一般的な年次有給休暇は年間30日）。BAは年間31日、エアルフランスは最大48日、スインターナショナル航空は最大46日（入社時28日）、ユナイテッド航空は最大40日付与されます。欧米の航空会社では病欠休暇（シッター）も有給休暇制度もあり、疲労を感じた時にはシッターを利用し休むこともできます。

これ比べて日本の有給休暇は最大20日間です。それも病欠やケガで休む時に20日間しかない

生活「苦しい」59%

人員「不足している」86%

航空連23春闘統一アンケート結果 単位：%

回収数1,698名	カッコ内前年
かなり苦しい	27.7 (23.1)
やや苦しい	31.0 (35.8)
まあまあだ	35.2 (33.5)
ややゆとりがある	4.5 (5.6)
ゆとりがある	1.7 (2.0)
不足している	85.9 (66.4)
足りている	14.1 (33.6)
忙しくなった	59.7 (44.9)
相変わらず忙しい	23.1 (21.6)
変わらない	16.1 (30.3)
楽になった	1.2 (3.2)
健康不安	24.9 (20.4)
雇用不安	10.7 (16.3)
航空安全への不安	8.7 (8.5)
技術力・スキル低下	14.2 (14.5)
旅客サービス低下	5.6 (3.5)
労働条件低下不安	23.4 (25.2)
組合力低下	12.5 (11.6)
コロナや感染対策	8.2 (16.1)
安全は向上している	18.9 (9.3)
安全は低下している	28.3 (28.2)
どちらとも言えない	52.9 (62.5)
ヒヤリハット経験	24.5 (26.1)
ヒヤリハットなし	75.5 (73.9)

※回答率は項目ごとの回答比

賃金引き下げによる厳しい生活、人員不足を背景にした職場の繁忙状態が航空連の「春闘統一アンケート」で浮かび上がりました。（表参照）

生活実態では「かなり苦しい」「やや苦しい」を合わせ58・7%、生活の厳しさを訴える層は6割に上ります。

人員については「不足している」85・9%に対し「足りている」14・1%と圧倒的多数が人員不足を訴えています。業務実態では「忙しくなった」59・7%、相変わらず忙しい」23・1%と職場の繁忙感が8割に上りました。この間の賃金の引き下げにより、生活の厳しさを訴える層は6割に上ります。生活用品の相次ぐ値上げは家計に重くのしかかります。8割を超える職場の繁忙感には、人員削減や後発的な入員削減が原因と見られます。客室乗務員は、人員削減や後発的な入員不足が一段と深刻化していることを裏付ける結果となっています。生活を支えるための賃金引き上げは、人員確保と勤務改善が、春闘での最優先課題であることが示されています。

賃上げ交渉本格化



物価上回る回答勝ち取る

3年3月期第3四半期決算（4～12月）は、ANAは売上1兆2586億円、営業利益989億円、経常利益923億円、純利益626億円。JALは売上1兆55億円、営業利益154億円、EBIT347億円、純利益163億円でした。通期見通しは、ANAは上方修正し売上1兆7100億円、純利益600億円。JALは下方修正し売上1兆3950億円、EBIT500億円、純利益250億円を予想しています。両社ともに当初見通しを修正しているのは黒字化を達成しているが、共通しているのは黒字化を達成して大きく業績を回復させています。

このように、23春闘は業績の回復が進むなかで、賃上げ交渉が本格化しています。ANAは上方修正し売上1兆7100億円、純利益600億円。JALは下方修正し売上1兆3950億円、EBIT500億円、純利益250億円を予想しています。両社ともに当初見通しを修正しているのは黒字化を達成しているが、共通しているのは黒字化を達成して大きく業績を回復させています。

引き上げられた賃金の回復はもとより、物価高のなかで職場からは賃上げ期待は一段と高まっています。賃金制度の根本的見直しや人員確保、勤務改善も重要な課題です。

全日乗組（ACA）ではペーパーアップや手当

の労使交渉が本格化しています。賃上げ交渉の前段で始まった今年度の期末一時金、昨年10月に期末一時金水準が提示されている全日では、支給条件の連結営業利益900億円超が予想されていることから期末一時金は1カ月前になる見通しです。第3四半期決算後に考えを明らかにするとしている日本航空では、労働組合に「期末一時金については継続検討中」と述べています。

含め一律3%の引き上げやシニア乗員の引き上げ一時金を求めます。ANA乗員組合（APU）では、賃金上げとあわせて乗員養成などが交渉テーマになります。

日航連（J-UJ航）は乗員組合・CCU・日航ユニオン）は賃金の引き上げ（F-UJ航）3%以上、CCUは5%、J-UJ航は4・5%、職場間格差の是正、諸手当の増額・新設、復便に対応した人員体制の構築、職場のハラメントの掃蕩などを統一要求として前進を目標とします。

JGSグループ各男組（GHU）JGS男組・JGS大阪男組・JGS九州男組）は、25歳以下00円（時給換算）を下回る賃金体系への見直し、諸手当の引き上げ、物価手当10万円、人員体制、グループ格差の是正などの要求の前進を目標とします。

外航では、昨秋から先行して賃上げ交渉が行われていたキャセイ航空男組（一時金含む）に加え人員増を求めています。NAFCO男組はペー1万円、出向手当新設や諸手当引き上げ、員増など諸要求11項目を要求しています。JAS新男組は賃上げや賃金制度の見直し（定期昇給の実施、55歳での55歳役職停止の廃止）を要求します。

急増した回復する航空需要を支えるには航空労働者です。労働条件の引き上げは労働者を確保する重要な要件です。要求の前進めざしとも頑張りましょう。

変化が将来不安につながっていることが推察されます。減便・運休による業務機会の減少がもたらす技量面への影響が指摘されており、こうした懸念の反映も伺えます。

安全関係では「安全は向上している」18・9%に対し「低下している」28・3%、「どちらとも言えない」52・9%です。ヒヤリハット経験24・5%に対しヒヤリハットなし75・5%です。ヒヤリハットは4人に1人が経験しています。

春闘統一アンケートはコロナ禍で4回目となりました。この間の賃金の引き下げにより、生活の厳しさを訴える層は6割に上ります。生活用品の相次ぐ値上げは家計に重くのしかかります。8割を超える職場の繁忙感には、人員削減や後発的な入員削減が原因と見られます。客室乗務員は、人員削減や後発的な入員不足が一段と深刻化していることを裏付ける結果となっています。生活を支えるための賃金引き上げは、人員確保と勤務改善が、春闘での最優先課題であることが示されています。

勝利判決勝ち取り職場復帰必ず

無期転換逃れ許さない

東京地裁 3月27日判決

KLMオランダ航空雇止め撤回裁判

ジャパンキャビンクルーユニオン（JCU）のKLMオランダ航空雇止め事件1・2・4陣訴訟（原告29名）は、3月27日に判決を迎える。コロナ禍により裁判の中断もありましたが、2018年12月に提訴してから4年を超える闘いは、いよいよ判決を迎えます。

2013年4月施行の改正労働契約法18条は、雇用の安定のため契約年

数が5年を超えた場合、無期雇用への切り替えを制度化しました。法の趣旨（雇用の安定）を踏まえれば、5年を超える雇用期間があれば無期雇用で雇うことが求められます。しかし、そうした法の趣旨に反して無期雇用を回避するため、契約に5年の上限を設定し雇止めする企業が出てきました。これが「無期転換逃れの雇止め」です。

JCUは、日本の客室乗務員がほとんど正社員雇用となる中で、KLMが契約制のままでいることは「相手国（日本）の雇用及び労働関係の基準を下回る（劣）とするOECD多国籍企業行動指針に反する」として、2018年7月に外務省の日本NOPに申し立てました。日本NOPは、2022年6月に公表した最終報告の結論で「KLMが行動指針を尊重しつつ、活動することを求める」と記載しました。KLMの雇用方針が、社会的責任の観点からも問題があることを明らかにしました。

2022年12月15日の結審までの裁判は21回に

わび、中盤からは初の無期転換逃れの雇止めは是非を問う論点に加え、法の適用に関する通則法に基づきオランダの法律適用を主張しました。オランダの国内法では、契約期間が5年を超えた時点で無期雇用となり、2013年の契約更新時点で無期転換し、それ以降の雇止めは無効となります。

KLM雇止め事件は、通則法部分の争点で勝訴する可能性は十分にありますが、そこで勝利すれば、日本の無期雇用切り替えまでの期間（5年）が、先進諸国に比べて長いことが明らかになり（EU諸国2・4年、オランダ3年、韓国2年）、現在進められている労働契約法関連の見直しに対しても良い影響を与えることとなります。

無期雇用を求め提訴した29名の原告らは、必ず勝利判決を勝ち取って職場に戻り、オランダの同僚らと働くことを楽しみにしている」と決意を新たにしています。

判決日には、多くの皆さまの傍聴支援をお願いします。

判決日：3月27日14時
東京地裁631号決定
報告集会：14時30分、弁護士会館（予定）



オランダからの直行便を再開したKLMオランダ航空

30年にわたる契約制雇用
無期雇用回避目的明らか

KLMオランダ航空（KLM）は、30年にわたる日本人客室乗務員を契約制として雇用してお

り、5年上限の契約は、無期雇用回避目的であることは明らかです。この訴訟は無期転換逃れの是非を正面から争う構えで開始し、毎月1回の裁判所前宣伝、全労連・東京地評の「争議支援総行」に参加するなど運動を広げてきました。公正な判決を求める裁判所宛の署名は、団体署名757団体、個人署名は1万5657筆に上りました。

JCUは、日本の客室乗務員がほとんど正社員雇用となる中で、KLMが契約制のままでいることは「相手国（日本）の雇用及び労働関係の基準を下回る（劣）とするOECD多国籍企業行動指針に反する」として、2018年7月に外務省の日本NOPに申し立てました。日本NOPは、2022年6月に公表した最終報告の結論で「KLMが行動指針を尊重しつつ、活動することを求める」と記載しました。KLMの雇用方針が、社会的責任の観点からも問題があることを明らかにしました。

2022年12月15日の結審までの裁判は21回に

回復鮮明のなか相次ぐ不安全事故例



国際線旅客が急増する羽田空港国際線出発ロビー

新型コロナと航空

国交省（観光局）によると、1月の訪日外国人は2019年同月比55・7%の149万3000人でした。国別では韓国、台湾、香港からの旅客が多く、3地域で全体の65%を占めています。中国は2019年同月対比4%でした。一方、日本人の出国者は44万3100人と2019年同

FAA 3月「安全サミット」開催

新型コロナウイルスによって打撃を受けた航空各社の回復が鮮明になってきました。旅客需要の急回復に伴い各社の業績も回復しており、需要を取り込むための運航、そして人材確保が課題になっています。

世界旅行ツーリズム協議会（WTTC）によると、2023年の海外旅行意欲はかつてないほど高まっており、成長を牽引するのはアジア太平洋と語ります。また、中国における渡航制限の緩和は、需要をさらに高めるとしています。

地域です。アジア太平洋航空協会（AAPA）によると、2022年の需要は、2019年のレベルの70%に過ぎず、完全な回復に向けて大きな進展が必要であることが浮き彫りになったと、AAPAの事務局長は「2023年の見通しは、旅客輸送を中心に進む」と述べています。また、中国における渡航制限の緩和は、需要をさらに高めるとしています。

月比30・5%でした。観光局は、例年1月は観光市場を中心に閑散期にあたるが、旧正月等の影響もあり、東アジア市場からの訪日外国人旅行者や消費拡大を促進しインバウンドのV字回復を図る必要がある」と述べています。

今後は、中国からの訪日旅客の回復や日本人旅行者の増加が予想されます。米国のからの報道では、連邦航空局FAAは、最近のいくつかの危機一髪（18日ユナイテッド航空機がハワイ島を離陸した直後に海面から800フィートまで急降下。1月13日アメリカン航空のパイロットが、デルタ航空機が離陸のために加速している滑走路を横切った。2月4日エテック・スウェーデンに管制官がサウスイースト機に離陸許可の事態を受けて、安全性の再検討を開始しました。上院公聴会でFAA長官代理・ノレン氏は、危機的状況に対して「正しい注意を払うこと」を強調するに役立ちました。3月に「安全サミット」を開催し、「安全記録を維持するために航空業界が取るべき追加行動を検討する」としています。

「V字回復させる必要がある」

観光庁

観光庁は、観光客の回復が必ずしも、多くの職場で人員不足が指摘され、休息も取れず身体的負担が増えています。乗務員にとっての欧州路線は、迂回ルートによる長時間乗務が続くことから疲労対策が求められます。

旅客手荷物の積み残し、地上作業員の人身災害、客室乗務員のケガなど、回復過程で様々な問題が起きています。「無理をしない、させない」運航の安全を守るのは現場労働者です。

米国のからの報道では、連邦航空局FAAは、最近のいくつかの危機一髪（18日ユナイテッド航空機がハワイ島を離陸した直後に海面から800フィートまで急降下。1月13日アメリカン航空のパイロットが、デルタ航空機が離陸のために加速している滑走路を横切った。2月4日エテック・スウェーデンに管制官がサウスイースト機に離陸許可の事態を受けて、安全性の再検討を開始しました。上院公聴会でFAA長官代理・ノレン氏は、危機的状況に対して「正しい注意を払うこと」を強調するに役立ちました。3月に「安全サミット」を開催し、「安全記録を維持するために航空業界が取るべき追加行動を検討する」としています。

成田支部 振り返れば多くの成果 解決すべき課題も山積

中森明葉が歌った「北ウイング」と南ウイングからなるターミナルに滑走路一本で1978年5月に開港した成田空港。広い誘導路と長い滑走路は好評で日本を玄関としての活気に溢れていました。その後1992年に



開港当時の成田空港

第2ターミナル、2002年に2本目の滑走路が増設されましたが横風用滑走路の計画は消滅。今年に竣工した成田空港は、後にはB滑走路の延長と3本目の平行滑走路の建設が計画されています。

航空安全会議成田支部は成田地連(航空労組連)と成田支部の主体活動です。成田国際空港株式会社(NAA)と成田空港事務所に対して要請文を提出し、後日回答を頂きました。これまでの主な成果は、今では当たり前となった誘導路中心線に付随する路面標識やILSD Mの設置、誘導路の線の改善、誘導路名称の標準化、消防体制の改善などがあります。同様に、保所内の存続、屋外トイレの環境、チェックインカウンターの周囲の柵、手荷物検査機の改善、受託手荷物の取扱い、AEDの配置、ドクターヘリの扱い、横断歩道や歩道の仕様、駐車場の整備、路上駐車などにも問題提起してきました。

また、関東空域の再編、誘導路名称の変更、貨物地区フォークリフト事故対策、空港内保衛所の存続などに関しては個別に意見書を提出してきました。

安全集会では、CISM活動の紹介、NAAを招いての空港の現状と今後、気象台の出前講座、

絶念をベースにグランドハンドリングや外航、税関や気象庁など多様な労組が参加して1996年に竣工しました。発定後もない時期から成田支部の活動に参加してきた前巻が定年を機に、23年間にわたった成田支部の活動を振り返ります。

こうした成果の一方で、誘導路形状の改善、地上車両を表示する管制システムの導入、EODSの公表など、未解決な課題も残っています。また、予想困難な到着経路や進入方式も課題として取り組んでまいりました。レタ業務が羽田に移転されて以降は担当外となり、要請しても回答を得られないのが実情です。

趣旨が的確に伝わらず的外れな回答に「どうする成田支部」と悩まされる場面もありました。SMS(安全管理システム)の浸透には相互理解が不可欠ですが、もう少し時間が必要だと、片想いを恐れず、成田

エアバス社を招いてのA380の紹介、輸入商品の安全性、セキュリティ、ドアロックなどを取り上げ、管制官とパイロットを中心としたパネルディスカッションを開催し相互理解の向上に努めました。

時代が変わっても、富士登山は大変でした

強力伝・孤島

新田 次郎 著



コロナ禍の前年2019年夏、ひょんなことから富士山に登ることになりました。女性知人が職場のババハラで病気がなり退職し

なせ富士山に、それは私の友人が「山小屋の主入」で7月から8月は泊まり込みで富士山で働いているのです。山小屋までたどり着き、あわよくば頂上までと、ろくな準備もせずに6人で新宿から



高速バスに乗って「いきたの登山」となりました。到着した富士山5合目は外国人観光客で大賑わい。6合目まではワイワイとハイキング気分です。しかし、6合目からいよいよ登山の開始です。私たちが6人は、8合目にある山小屋に寄り着くのがやっと、山小屋の友人に笑われながら翌朝下山をりました。

さて、本書ですが、富士山頂に向かうのが昭和7年の設定です。山小屋に何トンもの荷物をバリバリと運ぶトラックもないし、整備された登山道もありません。すでに廃止となった山頂の気象台もこれらが建設を国会で議論している中、真冬の富士山頂で長期観測を行うために命がけで登山するのです。読んでいて気持ちが「ジャン！」とします。

軟弱な私たちが見た山小屋からの光景は格別の美しさでした。昔も今も富士山はいつも美しいのです。もちろん、空から見る富士山もすばらしいです。

トルコ・シリアの大地震

I-TF 哀悼と連帯を表明

支援の準備を整える

トルコ南部のカンザンテ付近を震源とするマグニチュード7.8の大地震の死者は4万6千人を超えた今なお被害の全容は不明です。I-TFは以下のコメントを発表

現地地連のI-TF加盟組合は、非常に破壊的な地震だったと報告している。10都府が最も被害が激しかったエリアにあり、鉄道、道路トンネル、港

湾倉庫など何千もの建物が破壊された。瓦礫を取り除く作業は始まったばかりだ。

加盟組合からは、倒壊した鉄道車両集合住宅に居住する船員を含む多くの組合員の死亡が報告されている。住居や職場

を失った人も多い。滑走路の損傷で二の空港が閉鎖された。イスタンブールでは倉庫が倒壊し、港の運営が停止された。

救助活動は、山岳地帯の冬の日陰だけでなく、交通インフラの損傷に妨げられ、ほぼ不可能な状態になっている。山間部を抜ける高速道路網は多くのトンネルに依存しているが、トンネルが多くが崩壊したり、安全性が損なわれたりしている。

トルコ4つのナショナルセンターはすべて危機管理センターを設置し、情報収集と人道支援に当たっている。交通連輸労働者は必要な場所に援助物資や救助隊を輸送する準備を整えている。

I-TFのバディ・クラムリン会長は「現地の状況は非常に痛ましい。荒廃の中で愛する人の喪失に直面している人々がいる」「現地の加盟組合に我々の連帯と心からのお見舞いを送りたい。

トルコはレベル4の緊急事態宣言を出し、国際

けんぽ

電気代の高騰が朝の情報番組で取り上げられていたのを見てあまりの高額にビックリです。北海道札幌市に二軒家で二人住まいの方は、今年1月の電気代が10万47円、1年前の同時期に比べ約3倍でした。神奈川県川崎市でマンション2人住の方は、今年1月の電気代は2万6千円、昨年1月は1万3500円です。これらから、連絡が取れない組合員がまた大勢いると聞いている。彼らは倒壊した建物の瓦礫の中を捜している。I-TFは時間との戦いだ。我々の思いは、命がけの捜索を続ける家族と救助隊員とともにある。

トルコはレベル4の緊急事態宣言を出し、国際

泊施設を営む経営者の話では、「一人宿泊は暖房費がかさみ利益が出ないのでお断りしている」と話します。

電気代の高騰に追い打ちをかけるように大手電力会社が更なる値上げを申請しているようです。北海道電力は6月から32.2%、東京電力は6月から28.6%、北陸電力は4月から42.7%アップです。23年の値上げされる食品や飲料は7000品目以上とも。電気代アップに生活用品の値上げ。出てくるのはため息ばかりです。

岸田首相、巡回ミサイルドマホークの一括契約より、収入を増やし支出を減らす物価対策をお願いします。