

空港業務の受け入れ体制強化に向け、人材確保・離職対策の強化を。そのためには継続した賃上げなど労働環境の改善を！

# フェニックス

PHOENIX

発行所  
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/>

## スキルマンの減少 安全低下招く



羽田空港で発生した追突事故

空港で飛行機の誘導や貨物・手荷物の搭降載、旅客業務などの地上業務を担うグラウンドハンドリング。人員不足による過重労働が指摘されるなか、事故などの不安全事例が増回傾向にあることが分かりました。

グラウンド連（航空連のグラウンド部門）の調査によれば、JALグループやANAグループの国内空港での不安全件数が増加傾向にあります。特にANAでは人身事故が多発しており、空港業務を統括するオペレーションサポートセンターは、グループ内のグラウンドハンドリング各社に対し、「作業者の安全確保」に関する文書を発行し、

## 増加する人身事故 激増するインシデント

JAL ANA

注意喚起を図っています。文書によると、4月から7月初旬までに全国で15件の人身事故が発生し、うち3件は重大事故です。また、8月末に発行されたオペレーターへの文書によれば、7月には全国で7件の人身事故が発生しています。グラウンド連が職場からの報告を基にまとめたANAグループの人身事故は、8月

度、67件を上回ることも予想されます。国内の主要5空港でJALのグラウンドハンドリングを担うJALグラウンドサービス（JGS）。ここでも事故や品質面での不具合事例が増加傾向にあります。4月から8月までのインシデント件数は40件（22年度67件）に上ります。人身事故は4件ですが、積み残しやコンテナ搭載間違いなどのイレギュラーや車両事故

が多発しています。8月後半には羽田空港で、運転者の居眠り運転による追突事故が発生し、同乗していた3名が負傷しました。当日の運転者の勤務は朝6時からで、事故は19時ごろに発生しました。同様の不安全事例はJALグループでも多く報告されています。

JALグループで空港業務を統括する空港本部によれば、第1四半期（4～6月）のランフィインシデント（物損・航空機損傷・人身災害）は22件発生しており、前年度同期の7件から激増しました。この状態で推移するとコロナ前の2019年度の67件を上回ることも予想されます。

国内の主要5空港でJALのグラウンドハンドリングを担うJALグラウンドサービス（JGS）。ここでも事故や品質面での不具合事例が増加傾向にあります。4月から8月までのインシデント件数は40件（22年度67件）に上ります。人身事故は4件ですが、積み残しやコンテナ搭載間違いなどのイレギュラーや車両事故

## 2023 年末闘争

航空各社は、10月後半から始まる冬季スケジュールに向け積極的な増便計画を発表しています。原油高といった懸念材料はあるものの、航空需要は堅調に回復しており、JAL・ANAの中間決算は好業績が予想されています。一方、職場の人員不足は解消されず、混

た。事故の背景には長時間過重労働があることは容易に想像できます。このように、各社で安全の低下が危惧される状況にあります。

で作業にあたるが、ベテラン1名、新人5名で作業をしている。30代から40代の従業員が退職したため、人員構成にほっかり穴が開いた状態になっている会社もある。増便に対応するための人員採用と教育が重要だが、安全を維持するために離職を抑制することはもっと重要。そのため何ができるか、経営側はもっと真剣に考えるべきと訴えます。

## 離職抑制を急げ

グラウンド連は「コロナ禍の3年半で多くの経験ある労働者が退職した。旅客需要の回復に伴う増便に対応するため、各社は採用を積極的に進めているが、日々の運航業務

と新人教育が並行して行われ、ベテラン・中堅層の負担が増している。ANAでは、4月から9月で339名が入社したが、4月から8月までの退職者は165名

に上る。コロナ3年間で260名が退職したJGSでは、23年度260名が入社した。スキルマンと新人が入れ替わった計算になる。A社では、大型機の貨物搭降載を6名

している。北米の国際線は回復の勢いは弱まっているものの、コロナ前を上回りました。中東や欧州線は引き続き好調を維持しており、回復が遅れているアジア太平洋地域も回復基調にありま

## 旺盛な旅客需要

## 相次ぐ増便計画

航空各社は、10月後半から始まる冬季スケジュールに向け積極的な増便計画を発表しています。原油高といった懸念材料はあるものの、航空需要は堅調に回復しており、JAL・ANAの中間決算は好業績が予想されています。一方、職場の人員不足は解消されず、混

た。事故の背景には長時間過重労働があることは容易に想像できます。このように、各社で安全の低下が危惧される状況にあります。

で作業にあたるが、ベテラン1名、新人5名で作業をしている。30代から40代の従業員が退職したため、人員構成にほっかり穴が開いた状態になっている会社もある。増便に対応するための人員採用と教育が重要だが、安全を維持するために離職を抑制することはもっと重要。そのため何ができるか、経営側はもっと真剣に考えるべきと訴えます。

### ■主な記事から■

- ▶23年末闘争—解消されない人員不足、好業績予想されるANA・JAL中間決算。利益を賃金引き上げに回せ……………2面
- ▶「ビジネスと人権」—航空の男女賃金格差、所属組合による昇進昇格差別……………2面
- ▶JCU、不当労働行為事件解決に向けANAに和解交渉を申し入れ……………3面
- ▶オーストラリア高裁、カンタス航空の1700名の解雇は違法と認定……………3面
- ▶「安全会議だより」—進められる上下分離官制……………4面

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

### 誘導路

国内航空各社は、コロナの打撃から脱し、本格的な回復基調にあります。はやければ10月末には発表される中間決算（4月9月）は好業績が見込まれています。そんな航空業界でホットな話題といえば、空港業務を担う人員問題。それを裏付けるように航空局の24年度予算の概算要求の冒頭には「ポストコロナにおける持続可能性と利便性の高い空港業務等のあり方を実現」とあります。この空港業務（グラウンドハンドリングなど）の人員不足は「航空会社の営業活動に大きな脅威」になっています。桜美林大学の戸崎肇教授は「実際に労働実態や待遇の現状を体験した場合、定着率が低くなるのは当然である。これは、航空会社がこれらの業務を関連会社として切り離し、コスト削減を推進した方針の結果でもある。その意味では、航空会社の『自業自得』ともいえる」とこうしたなか、空港の地上業務（グラウンドハンドリング）を行う業界団体として「空港グラウンドハンドリング協会」が設立されました。事業計画の基本方針には「働く人にとって魅力ある業界づくり」に取り組みとあり、「労使間の対話」も掲げられています。●働き手の幅広い声が届き活かせ、一人ひとりが安心して働き続けられる仕組みづくりにつながることを期待したい。

【2面に続く】

# 解消されない人員不足

## 2023年未闘争



訪日外国人旅行者が急増する関西空港

# 好業績予想の中間決算

## 利益を賃金引き上げに回せ

「下面から続く」  
IATAのウィリー・ウォルシュ事務局長は「航空業界は、パンデミック前の運航水準に戻る準備はほぼ整っているが、人員不足が足を引っ張っているところもある。憂慮すべきはメキシコやオランダをはじめとする一部政府が、主要なハブ空港のキャパシティ削減を課す決定を下した」と述べている。

原油価格について、国際エネルギー機関（IEA）は、10-12月に大幅な供給不足につながるとしており、今後の価格上昇が懸念されています。日本政府観光局（JNTO）が発表した8月の訪日外国人旅行者数は、2019年同月比85・6%の213万8900人、新型コロナ後初めて8割を超えました。特にアジアや米国、カナダからの訪日客増加が回復を押し上げる要因になりました。中国からの訪日客数は2019年同月比で36・4%にとどまっています。

シコやオランダをはじめとする一部政府が、主要なハブ空港のキャパシティ削減を課す決定を下したと述べています。原油価格については、国際エネルギー機関（IEA）は、10-12月に大幅な供給不足につながるとしており、今後の価格上昇が懸念されています。

全日空の下期修正事業計画によれば、人的リソースが事業計画のボトルネックになっていることから、採用の強化、離職抑制の施策を強化するとし、下期は、期初の計画から生産量を下げています。計画を下回ったビジネス需要の減少は、レジャーや訪日需要を獲得していきます。国内線事業では、B787-10型機を導入します。一方、A320neo/A321neoのエンジンのサプライヤーからの部品供給遅れや修理時間の長期化により、期初に計画していた以上にAOG（飛行機が飛ばない状態にあること）が発生、冬場の生産量を引き下げています。この2機種に使用しているP&Wエンジンの不具合の影響は修正事業計画に織り込んでいません。JALでは、国際線のホノルル線の増便、ニューヨーク線に投入予定のA350-1000型機の就航に大きな宣伝効果を期待しています。国内線ではHACやJAC路線の増便を計画しています。

外航各社でも増便を計画しています。プリティッシュ・エアウェイズ（BA）は、羽田/ロンドンの週10便を来夏夏ダイヤ（4月から）から1日2往復へ増便を計画しています。ユナイテッド航空は、冬スケジュールから成田/ロサンゼルス線を再開し、供給量をコロナ前比で20%増回させる計画です。シンガポール航空は日本路線について、羽田・福岡・中部・関西便を増やす計画です。一方、保安検査業務やクラハンなどの空港業務の受入れ体制が整わないことから、増便を延期せざるを得ない航空会社

も出ています。国内線の旅客需要はコロナ前の2019年を上回り、国際線は訪日需要が急速に回復していることから、国内各社は好調な国際線へ人員や資源を集中させる計画です。しかし、職場の人員不足は深刻さを増しています。特にグランドハンドリングでは、在職者の退職が後を絶たず、安全やサービスへの影響が懸念されており、離職抑制は緊急の課題です。春闘での賃上げや一時金は一定の回復を見せていますが、物価高騰には追い付けず、私たちの生活は依然として厳しい状況が続いています。「継続した賃上げが必要」は共通認識になっており、職場の頑張りで上げた中間決算の利益をきちんと年末一時金の引き上げや職場改善に回すことが求められます。

航空大手2社の下期の事業計画は、両社ともに国際線を中心に増便を計画しています。中間決算についても好業績が予想されており、JALは労組に対する第1四半期決算説明で「しかるべき時期に修正を行う」とも述べています。

全日空の下期修正事業計画によれば、人的リソースが事業計画のボトルネックになっていることから、採用の強化、離職抑制の施策を強化するとし、下期は、期初の計画から生産量を下げています。計画を下回ったビジネス需要の減少は、レジャーや訪日需要を獲得していきます。国内線事業では、B787-10型機を導入します。一方、A320neo/A321neoのエンジンのサプライヤーからの部品供給遅れや修理時間の長期化により、期初に計画していた以上にAOG（飛行機が飛ばない状態にあること）が発生、冬場の生産量を引き下げています。この2機種に使用しているP&Wエンジンの不具合の影響は修正事業計画に織り込んでいません。JALでは、国際線のホノルル線の増便、ニューヨーク線に投入予定のA350-1000型機の就航に大きな宣伝効果を期待しています。国内線ではHACやJAC路線の増便を計画しています。

外航各社でも増便を計画しています。プリティッシュ・エアウェイズ（BA）は、羽田/ロンドンの週10便を来夏夏ダイヤ（4月から）から1日2往復へ増便を計画しています。ユナイテッド航空は、冬スケジュールから成田/ロサンゼルス線を再開し、供給量をコロナ前比で20%増回させる計画です。シンガポール航空は日本路線について、羽田・福岡・中部・関西便を増やす計画です。一方、保安検査業務やクラハンなどの空港業務の受入れ体制が整わないことから、増便を延期せざるを得ない航空会社

も出ています。国内線の旅客需要はコロナ前の2019年を上回り、国際線は訪日需要が急速に回復していることから、国内各社は好調な国際線へ人員や資源を集中させる計画です。しかし、職場の人員不足は深刻さを増しています。特にグランドハンドリングでは、在職者の退職が後を絶たず、安全やサービスへの影響が懸念されており、離職抑制は緊急の課題です。春闘での賃上げや一時金は一定の回復を見せていますが、物価高騰には追い付けず、私たちの生活は依然として厳しい状況が続いています。「継続した賃上げが必要」は共通認識になっており、職場の頑張りで上げた中間決算の利益をきちんと年末一時金の引き上げや職場改善に回すことが求められます。

も出ています。国内線の旅客需要はコロナ前の2019年を上回り、国際線は訪日需要が急速に回復していることから、国内各社は好調な国際線へ人員や資源を集中させる計画です。しかし、職場の人員不足は深刻さを増しています。特にグランドハンドリングでは、在職者の退職が後を絶たず、安全やサービスへの影響が懸念されており、離職抑制は緊急の課題です。春闘での賃上げや一時金は一定の回復を見せていますが、物価高騰には追い付けず、私たちの生活は依然として厳しい状況が続いています。「継続した賃上げが必要」は共通認識になっており、職場の頑張りで上げた中間決算の利益をきちんと年末一時金の引き上げや職場改善に回すことが求められます。

### 2023年7月1日付 日経新聞 経済産業省の報告

航空業界の現状と課題に関する調査結果をまとめた報告書。主要なポイントとして、

- 航空業界の現状：乗客数回復、機材更新の遅れ、人材不足の深刻化。
- 課題：燃料費高騰による収益圧迫、パンデミックによる設備投資の遅れ、国際線再開の遅延。
- 対策：燃料効率向上のための機材更新促進、人材確保のための研修プログラム実施、国際線再開に向けた準備の加速。



# 「ビジネスと人権」航空の現状

「国連がジャニース問題で声明」7月下旬から国連人権理事会「ビジネスと人権」作業部会による訪日調査が行われ、その結果が記者会見（8月4日、日本記者クラブ）で発表されました。ジャニー喜多川氏の性加

害問題にも触れられていたことから、このような見出しになったようです。グローバル化が進展する中で、企業の支配力が増大し、企業の人権侵害の範囲が広がっていることから、歯止めをかける

うと2011年に「ビジネスと人権に関する指導原則」（UNGPR）が策定されました。これは、国家の人権侵害、企業の人権侵害の義務、人権侵害からの救済への確保を規定したものです。報道によると、声明の

全文は300行を超し、ジャニース問題は10行程度だったようですが、それ以外は、多くの企業の人権侵害の具体例が記載され、外国人労働者の技能実習生問題、原発労働者の下請け構造と強制労働。男性の75%にしかならぬ女性の低賃金、障がい者、部落労働者への差別などが取り上げられています。

JGS労組の元役員は「日本航空は、ジャニース事務所所属タレントを広告に起用することを見送る方針を明らかにしました。しかし、客室乗務員の初任給が他職種に比べ低位にあること、あるいはグループ会社での所属組合による差別が顕著である実態については見て見ぬふりなのではないか。足元の労働者の人権侵害を放置しているのではないのでしょうか」と指摘します。

23年末闘争、ともに頑張りましょう。

### 一秋の学習会のお知らせ

## ジェンダー平等と労働組合の役割

**日時** 10月17日(火) 18時~19時30分  
オンライン学習会

**講師** 首藤若菜さん  
立教大学経済学部教授  
(女性労働論、労使関係論を研究)

お問い合わせ:航空労組連絡会  
Tel:03-3742-3251  
Email:honbu@kohkuren.org  
主催:航空連

# ANA 不当労働行為申し入れ 公益委員発言受け 和解交渉申し入れ

## 便間業務の休憩扱い 異質な解釈

### ANA 不当労働行為事件

ジャパンキャビンクルーユニオン(JCU)は、客室乗務員の休憩問題等で2021年5月〜10月にかけて全日空(ANA)と行った団体交渉(5回実施)が、組合の拡大阻止を意図した不誠実交渉だったとして2021年12月17日、東京都労働委員会(都労委)に不当労働行為救済申立を行いました。

この事件は8月21日に結審し、来年1月に命令が出される段階となっていますが、担当公益委員から、命令までの間も労使で和解解決の努力を求め、発言がありました。19日にANAに和解交渉を申し入れました。

ANAの不誠実交渉は、客室乗務員の「みなし休憩」取得要求をめぐるやりとりの中で行われました。乗務時間6時間以内の短距離国際線・国内線において、勤務時間が6時間を超える場合は労基法施行規則32条2項のみなし休憩を与えなければいけません。しかし、ANAは32条2項を「便間のインターバル時間(ステイタイム)が全て該当する」との解釈で運用していました。団交では法律の条文そのままの文言を述べ、それを守っている」と繰り返して述べただけで、JCUが「何を根拠

に守っていると言えるのか、具体的な事例」を示すよう何度質問しても答えませんでした。このことが不誠実交渉(不当労働行為)に該当することは、都労委の審問の中で明らかになったと言えます。他方、それは別に労基法施行規則32条2項のみなし休憩に対するANAの解釈・運用が許されるのかという問題もあります。ANAの解釈では、6時間を超える乗務でも、ステイタイムの合計が労基法の求める休憩時間(6〜8時間・45分、8時間超え・60分)を超えていれば問題ないということになります。このステイタイム中に客室乗務員は、乗客の乗降機対応や忘れ物チェック、次便の準備もあれば機内清掃も行います。これらの業

務をANAは休憩に該当するといっていますから驚きです。このANAの解釈は、1953年発行の「改正労働基準法関係諸規則の詳解」にある労基法施行規則32条2項の解説文「勤務中であっても実際に乗務しない時間で乗務時間に比して精神的肉体的に緊張度の低い時間の合計が労基法の求める休憩時間分あれば良い」を根拠に、ステイタイム中は上空よりも精神的肉体的緊張度が低いから、みなし休憩に該当すると言っています。

客室乗務員は保安要員として、パイロットに続き疲労リスク管理(FRM)の基準作りが始まっています。早朝深夜勤務や時差による睡眠への影響、休憩不足による疲労リスクなども考慮すべきです。よく「4レグ(1日連続4回の乗務)の最後は疲れて頭が回らない」と言った声が出されていますが、これでは保安要員としての役割は果たせません。ANAが引用した解説書の、今から70年前のもので、当時とは比較にならないほど客室乗務員の業務量は増加しています。今客室乗務員のFRM基準作りが進められています。同様に現状に合わせた整備が求められます。

客室乗務員は、乗客の乗降機対応や忘れ物チェック、次便の準備もあれば機内清掃も行います。これらの業

務をANAは休憩に該当するといっていますから驚きです。このANAの解釈は、1953年発行の「改正労働基準法関係諸規則の詳解」にある労基法施行規則32条2項の解説文「勤務中であっても実際に乗務しない時間で乗務時間に比して精神的肉体的に緊張度の低い時間の合計が労基法の求める休憩時間分あれば良い」を根拠に、ステイタイム中は上空よりも精神的肉体的緊張度が低いから、みなし休憩に該当すると言っています。

客室乗務員は、乗客の乗降機対応や忘れ物チェック、次便の準備もあれば機内清掃も行います。これらの業

務をANAは休憩に該当するといっていますから驚きです。このANAの解釈は、1953年発行の「改正労働基準法関係諸規則の詳解」にある労基法施行規則32条2項の解説文「勤務中であっても実際に乗務しない時間で乗務時間に比して精神的肉体的に緊張度の低い時間の合計が労基法の求める休憩時間分あれば良い」を根拠に、ステイタイム中は上空よりも精神的肉体的緊張度が低いから、みなし休憩に該当すると言っています。

客室乗務員は、乗客の乗降機対応や忘れ物チェック、次便の準備もあれば機内清掃も行います。これらの業

務をANAは休憩に該当するといっていますから驚きです。このANAの解釈は、1953年発行の「改正労働基準法関係諸規則の詳解」にある労基法施行規則32条2項の解説文「勤務中であっても実際に乗務しない時間で乗務時間に比して精神的肉体的に緊張度の低い時間の合計が労基法の求める休憩時間分あれば良い」を根拠に、ステイタイム中は上空よりも精神的肉体的緊張度が低いから、みなし休憩に該当すると言っています。

※傍線は編集部

航空局24年度予算要求概況

## 持続可能性と利便性の高い

## 空港サービスの実現を前面に

### 総額3980億円

財務省が、2024年度予算の概算要求の総額が一般会計で114兆3852億円になったことを発表しました。昨年に続いて金額の記載がない「事項要求」の項目が多く、「防衛費は昨年の6兆8219億円を9千億円上回る7兆7385億円(過去最高)(朝日新聞)になりました。さて、航空産業に直結する航空局関係予算の要求概要を考察します。

24年度の航空局関係概算要求総額は3980億円(23年度予算対比38億円増)です。予算編成にあたり、「航空・空港を取り巻く環境変化に対応するため、ポストコロナにおける持続可能性と利便性の高い空港業務等のあり方を実現するために必要な措置」を検討していくとし、「(1)安全・安心で持続可能性と利便性の高い航空・空港サービスの実現。(2)航空分野のグリーン施策の推進。(3)航空ノーズの推進」の3本柱を掲げています。

「安全・安心で持続可能性と利便性の高い航空・空港サービスの実現」では、①空港受入環境整備等の推進として、事業者の人材確保・育成等の取り組み支援、旅客の利便性を図るための施設整備支援として、一般空港含めた要求額は930億円。②保安検査の量的・質的向上の推進として、検査機器の入れ替え等に

16億円。③空港整備事業では、羽田空港の機能の拡充等に680億円(前年度予算543億円)、成田空港のB滑走路延伸との機能拡充に156億円、関西空港・伊丹空港の機能強化には、2025年の大阪関西万博に向けた年間発着50万回の実現に向け、財政投融資を活用し要求額は1309億円(うち100億円は財政投融資要求額。中部空港については、大規模補修等も視野に財政投融資(235億円)も活用し機能強化に取り組みます。その他一般空港の機能強化や受入環境整備としての要求額は919億円です。また、空港の民営化については、新潟・大分・小松について、地元自治体からの要望があれば公募手続きを進めるとしています。

航空交通路の安全確保など航空路整備事業には274億円。航空需要の回復・増大に対応するため、航空路官制空域の再編(上下分離)を段階的に進めており、24年度は、東日本上空の上限分離に必要な整備を行うとしています。空港周辺環境対策として25億円(23年度予算11億円)。離島の航空輸送の確保には、関連事業としての地域公共交通確保維持事業(運航費補助や島民割引など)含め264億円を要求しています。操縦士・整備士の養成・確保対策には32億円。

現在主力となっている50代の操縦士・整備士の将来における一斉大量退職が見込まれることから、養成・確保に取り組みます。航空大学校の養成規模(72人→108人)も拡大します。

航空分野のグリーン施策の推進では、SAFの導入促進、空港分野の脱炭素化に取り組みます。航空インフラ・ドローンの安全対策、空港業務の先進技術の導入促進を図ります。

税制改正要案として、国内路線に就航する航空機の課税標準(固定資産税)の特例措置の2年間延長、空港内の特殊車両の軽油引取税(軽油引取税)の特例措置の3年間延長、新関西国際空港会社の事業税に関する特例措置の5年間延長を要望しています。

離島航空路維持対策では、運航費補助、機体購入費補、衛星航法補強システム受信機購入補助、着陸料の軽減高校援助施設利用料の軽減、航空機燃料税の軽減、固定資産税の軽減を求めています。

政府は、航空ネットワークの維持を図るとともに、訪日外国人旅行者の2030年6000万人の目標を堅持しており、目標の達成に向け必要な支援を行うとしています。ポストコロナにおける持続可能性と利便性の高い空港業務の実現が求められています。



CO2削減をアピールする全日空機

#### 労基法施行規則32条2項

##### 【法文要旨】

使用者は、従事する業務の性質上、休憩時間を与えることができないと認められる場合において、その勤務中における停車時間、折返しによる待合せ時間その他の時間の合計が法34条1項の休憩時間に相当するときは、休憩時間を与えないことができる。

##### 【説明】

公共性の高い交通運輸労働者は、労基法34条の休憩の例外を認められ、「停車時間、折返しによる待ち合わせ時間その他の時間(みなし休憩)の合計」が45分、60分あれば労基法34条の業務から開放される休憩時間を与えなくても良い。

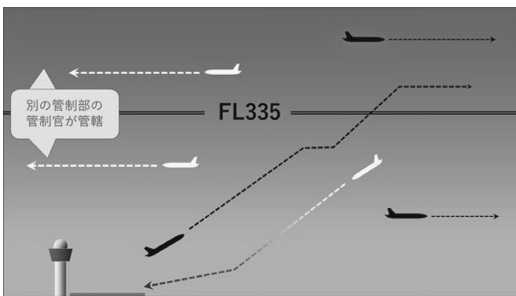
客室乗務員のみなし休憩をめぐるのは、ソラシドエア、JALでも交渉が行われ、機内清

安全会議だより 172

上下分離官制に空域再編

懸念される通信量の増大

航空路の管制を行う機 関である航空交通管制部 (以下、管制部) の空域 について、順次、空域再



上下分離イメージ図

編が進められています。管制部の英名は Area Control Center (ACC) で、2023年9月

時点で全国に札幌、東京、神戸、福岡の4管制部が存在しています。当該空域再編は、航空路管制機関である航空交通管制部の管轄する空域を、フライトレベル335の高度3万3500フ

この空域再編は、当初より効率性の向上と業務負担軽減を図るべく進められており、高高度での巡航がメインの交通と、上昇降下を伴うものがメ

みで取り入れられていた管制官パイロット間の非音声のデータリンク (CPDLC) を、陸域部分に導入するなどして、通信量を一部軽減して管制部の空域再編を副次的に補強する施策等もあるものの、今後とも増大を続けることが予想され

ITFニュース

オーストラリア連邦高裁 カンタス航空の解雇は違法

カンタス航空が1700人の地上スタッフと手荷物スタッフを解雇したこと

史上最大の違法解雇を認定しました。オーストラリア交通運輸労働組 (TWU) は、既に連邦裁判所で2回、コロナ下でカンタス航空が行ったアウトソーシング

として判決を心から歓迎する。組合は労働者のために闘い、労働者のために勝利する」という教訓を、欲望のために労働者を搾取する他の企業にも学んでもらおうと

この一年半、カンタス航空は手荷物ハンドリングで大きな問題を抱えてきました。オーストラリア競争・消費者委員会 (ACC) の報告によると、解雇以来、カンタス航空とそのサービスに

対する苦情は急増し、2022年には68%も増えました。TWUマイケル・ケイン委員長は「カンタス航空がオーストラリア企業

史上最大の違法解雇を行ったことが最高裁で認められた「カンタスの取締役会とアラン・ジョイスは、解雇された労働者とその家族に壊滅的な影響を及ぼした責任を取らなければならない」「航空産業の決定はオーストラリアのコミュニティと労働者の利益のために下される必要がある。安全・安心航空委員会 (Safe and Secure Skies Commission) を設置し、公正労働法の抜け穴を塞ぐことで、カンタスのアウトソーシングのよ

うな決定が二度と行われないようにしなければなりません。違法に解雇された労働者に対する補償請求の審査が厳格に行われます。航空安全会議では、上

下分離の課題整理と安全性のさらなる向上を求めていきます。理が連邦裁判所で再開されません。

メジャー120年の歴史を変えた男

SHO-TIME 大谷翔平

ジェフ・フレッチャー 著 タカ大丸 訳



「ヒリヒリする9月」を迎えられないまま、大谷選手がついに肘を故障してしまい、今期のシーズンが終了してしまいました。気が

づいてみれば、BS-1 NHKのエンゼルス戦を応援しているのが我が家の楽しみ、日課になっていました。そして大谷選手のいないエンゼルス戦はテレビ放映も今期は終了となり、「オオタニ・ロス」状態が日本の多くの家庭に広がっているとテレビが伝えています。それくらい、大谷選手は全米メジャーの中でもスター中のスターに

1460日密着した番記者が明かす 全米が驚嘆した大谷の秘密

「オオタニさん・オオタニさん」といわくファンが圧倒的に増えたのは、映画にもなった2023春のWBC (野球の世界一決定戦) で、大谷選手がアメリカ代表の同僚トアウト選手を三振に切って奇跡のような日本優勝を遂げたあたりからではないでしょうか。大谷選手の活躍はアメリカではユニコーン (勇敢な伝説の生き物) とよく表現されています。早く故障が癒えて、次の活躍を見たいものです。来年は、直接応援に行く日本人もさらに多くなることでしょう。

無線音声通信や調整等に

に係る負担低減にはまだ課題があるといえます。航空安全会議では、上

下分離の課題整理と安全性のさらなる向上を求め

ていきます。

熱狂的な応援に何度も圧倒され、その熱狂に驚かされたことがあります。そんな熱狂的な阪神ファンが身近にもおり、その方の応援行動にはしばしば驚かされます。

読書のススメ

お詫びと訂正

けいごむ

2023年度のプロ野球セ・リーグは阪神タイガースが優勝しました。2005年以来18年ぶりの6度目のリーグ優勝。私は阪神タイガースを応援するようになって10年たらずですが、優勝には本当に喜んでいました。もともと私は横浜ベイスターズ、妻は巨人ファンの我が家。息子がとある元阪神選手のマネージャー的な仕事をする事になり、それがきっかけで阪神タイガースを応援するようになりました。以前、横浜ファンだった時には、横浜球場で対阪神戦での阪神ファンの

熱狂的な応援に何度も圧倒され、その熱狂に驚かされたことがあります。そんな熱狂的な阪神ファンが身近にもおり、その方の応援行動にはしばしば驚かされます。ある日、その方に「今日のxの逆転ホームランはすごかったね」とメールを送ると、返信は球場で撮ったライブ動画でした。その後も何度かライブ動画を送っていたが、熱狂的なファンの心情を垣間見ることができました。優勝マジックのときに「今日にも優勝」と送ったら、「緊張して寝不足です」との返信があり、にわかファンには想像できない本物ファンの熱情を感じました。

「国際定期航空操縦士協会連盟」は「国際航空管制士協会連盟」は「国際航空管制官協会連盟」に訂正いたします。