

政府は能登半島地震で甚大な被害を受けた被災者・地域の支援に全力を。

フエニックス

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/

暮らしを守る大幅賃上げを

人材確保・働き方見直し

3月末から夏季ダイヤ増

「昨年を上回る賃上げは当然」との世論の高まりの中で始まった24春闘。物価上昇のなかで暮らしを守る賃金引上げ、航空需要を支える職場の人材確保、シニアを含めた働き方の見直しなど労働条件の引き上げを求める労使交渉が本格化しています。航空連は3月1日を内航の回答指定日に、15日を航空の山場として取り組みます。

好調なQ3決算

航空大手2社の2024年3月期第3四半期決算(4-12月)は、ANAは売上1兆5435億円、営業利益2101億円、経常利益2071億円、純利益1489億円。JALは売上1兆2493億円、営業利益1197億円、EBITは289億円、純利益85億円。BITは300億円、純利益800億円(予想)。



訪日外国人旅客で混雑する成田空港



両社ともに、昨年につづき2年連続で通期見通しを上回る修正するほどの好業績を予想しています。通期業績見直しを上方修正したANAでは、23年度の期末一時金3カ月(通期営業利益1900億円)達成時。支給日6月3日)が提示され、グループ各社でも同様の対応が示されました。期末一時金としては過去最水準になり、これにより年間一時金水準(夏2カ月+冬2カ月+期末3カ月)が7カ月台になります。一方のJALでは、23年度年間一時金が5カ月に留まり、同業他社格差是正が争点として労使交渉の議題に加わることが予想されます。

物価上昇により家計負担が増すなかで、昨年を上回る賃上げは当然との機運が高まるなか、各労組の賃上げ要求も積極的です。

全日空乗組(ACA)

では、物価上昇に対応したベースアップ、職務手当及び変動賃金手当の原資10%増額を要求。ANA乗員組合(APU)では、賃金引上げとあわせて変動付加手当の改善、乗員養成などが交渉議題となり、ANAウイングス乗組では機長昇格後から経験年数15年までの習熟昇給を5%とし、レグ手当の導入、教官などの単価引き上げを要求します。

主な労組の賃上げ要求

労組名	賃上げ要求
日航乗組	基本給10%アップ
全日空乗組	物価上昇に対応したベースアップ 職務手当・変動付加手当の原資10%増額
CCU	ベースアップ3万円
日本航空ユニオン	ベースアップ6%
NAFCO労組	ベースアップ2万円
GHU	ベースアップ12%
フェデックス労組	ベースアップ19%
エアインディア大阪労組	ベースアップ20%
※GHU=グラハン労連=JGS労組、JGS大阪労組、JGS九州労組	

改善が大きな争点になります。また、JFUの団体交渉には一般組合員の傍聴参加も増えています。JGSグループ各労組(GHU=JGS労組・JGS大阪労組・JGS九州労組)では、基本給12%引き上げ、25歳1500円(時給換算)を下回らない賃金体系への見直し、諸手当の引き上げ、ロードマスター・ト

イング手当の新設、60歳以降の賃金引上げ、有期社員の時給1500円、人員体制などの要求の前進を目指します。外航では、ユニテッド航空労組は24年度1万1400円(25年度まで複数年協定)の賃上げが確定しており、昨秋から賃上げ交渉を進めるキャセイ航空労組では水準がめざしとも頑張りましよう。

航空連は、シニアの働き方、シエンダー平等を重要課題と位置付けており、3月末から始まる夏季ダイヤでは、各社に供給量を増やす傾向があり、人材確保は極めて重要な課題です。

労働者の引き上げは労働者を確保する重要な要件です。要求の前進をめざしとも頑張りましよう。

■主な記事から■

- ▶ 航空連、第43回航空政策セミナーを開催。人材確保や働き方改善、ドア数に応じた編成など職種課題を報告……………2面
- ▶ 羽田空港での航空機事故を踏まえ、客乗連が編成数見直しや資格制度導入を求める……………2面
- ▶ JCU、3月に全日空不当労働行為事件の命令見直し。KLM裁判は3月11日控訴審……………3面
- ▶ 航空連、グラハン協会と懇談し諸課題の解決努力を訴え……………3面
- ▶ 航空安全会議成田支部、アンケートの声踏まえNAAに要請、施設改善が実現……………4面

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

航空連

第43回航空政策セミナーを開催

航空の諸課題を学習

2面

誘導路

今年の桜の開花予想によると、暖冬の影響もあり3月中旬には各地で桜の開花が予想されています。職場でも「花見でもしたいね」といった話もされますが、近頃は職場の飲み会は好まれない傾向にあるようです。●花見で思い出すのは、安倍元首相による「桜を見る会」。2019年5月に表面化し、公職選挙法や政治資金規正法、公文書管理法、前夜祭での不透明なお金の支出も問題になり、権力の私物化と批判され、お金のデータもな使用が問題になりました。当時の安倍首相や菅官房長官は、実態解明には後ろ向きで曖昧な答弁に終始しました。●あれから5年。またもや自民党にまつわるお金をめぐる問題が表面化しています。裏金事件の発端となった派閥の政治資金パーティーのキックバックを暴いたのが共産党のしんぶん赤旗だったことから、夕刊紙の「日刊ゲンダイ」は、文春砲になぞらえ「赤旗砲」と書いてました。●多くの人は、裏金問題を「政治とカネ」の問題ととらえています。が、岸田首相は派閥問題にすり替え、派閥解消で乗り切ろうと考えているようですが、国民からは「さっさと向かれています」との声を向かれています。●毎日新聞の世論調査では、岸田首相と自民党の支持率も10%台まで落ち込み、信頼回復は風前の灯のようです。

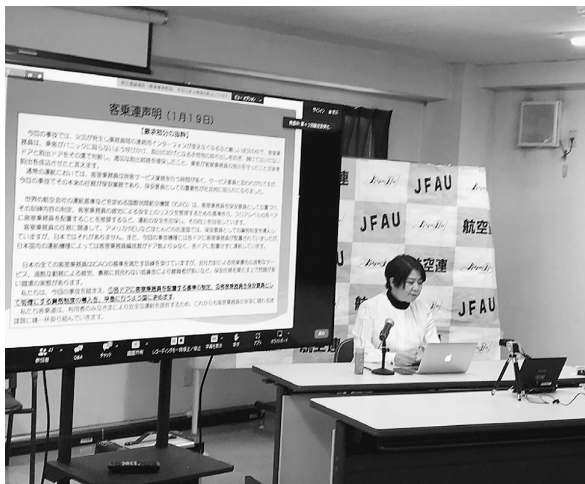
人材確保や働き方改善

ドア数に応じた編成

経営分析や職種別課題を学ぶ

航空連第43回航空政策セミナー

航空連は2月3日、第43回航空政策セミナーを会場参加とオンライン参加を併用して開催しました。



客室乗務員の課題を報告する平岩副議長

加を組合めたハイブリッドで開催しました。セミナーでは、航空会社が旅客需要の回復により好業績をあげる一方で、解消しない人員不足や60歳以降の働き方に関する問題、羽田空港での航空機事故が客室乗務員が保安要員であることを強く印象付けられました。

各職種からの報告では、これらの背景や解決策に向けた提起がされました。セミナーには学者や報道関係者、航空労働者など70名を超える方が参加しました。

最初の報告は中川幹事(兼政策委員)。関心が高まる「シニアの雇用と

労働条件」をテーマに報告しました。シニアの働き方や賃金に関する判例や法律とのかわりについて解説し、シニアの賃金を考えるうえで欠かせない賃金体系の変遷を述べ、人口減少のなかでシニア労働者の重要性や年金との関連性についても言及しました。中川幹事は、労働組合がこれらの問題に対し学習を深め、しっかり要求していくことの重要性を強調しました。

中川幹事からは引き続き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。JALとANAの第3

四半期決算の特徴について、ANAは過去最高の営業利益をあげたものの、今後はエンジン整備に伴う整備費増が予想され、国際線の需要は計画通りに伸びていない。また政府のコロナ対策に伴う補助政策がなくなることで業績を押し下げると見込んでいます。一方、JALについては、羽田空港で起きた事故の影響もなく順調に収益をあげており、上期決算時に上方修正した通り見通しを達成する見通しであるとしました。

米国やヨーロッパ、アジアの主要航空会社の決算状況については、アメリカン航空がパイロット組合との新協定により給与コスト増があり利益減になったとする一方で、ユナイテッド航空経営者の「不可能だと思っていた野心的な目標を達成」とのコメントを紹介し、

各職種からの報告では、最初に「航空機星美の課題」をテーマに糸谷整備連事務局長(兼航空連幹事)が報告しました。整備士育成の現状について、長時間勤務や一人ハンドリング、ベテラン層の大量退職、定例整備などの整備増の増加が技術の伝承を困難にしていることを指摘しました。さらに、整備士の転職や航空機整備士を目指す若者の減少があることを指摘し、若者が航空機整備士を目指したいと思える労働環境に見直すべきことを提起し、夜間偏重勤務や長時間拘束の勤務見直しを急務と強調しました。

多くの国で、客室乗務員に対し保安要員としての資格制度を導入していますが、日本ではそれがありません。また、今回の事故機には各ドアに客室乗務員が配置されていますが、日本国内の運航機種によっては客室乗務員の編成数がドア数より少なく、各ドアに配置せずに運航している機種もあります。また、当日の乗客数に応じ乗務する客室乗務員を減らすロードファクターコントロールを導入している会社もあります。

客室乗務員の職場からは、「保安要員としての客室乗務員の課題」と題して平岩副議長(客室担当)が報告しました。1月2日に羽田空港で発生した航空機同士の衝突事故を例に挙げ、客室乗務員の保安任務に焦点を当てました。編成問題と資格制度について、航空機ドア数に応じた編成数

は、ICAO基準を満たす訓練を受けていますが、会社方針による営業優先の過剰なサービスや過酷な勤務による疲労が問題になっています。また、責務に見合わない低賃金により離職者が多いなど、保安任務を担う上で多くの問題が指摘されています。

客乗連は、今回の事故を踏まえ、①各ドアに客室乗務員を配置する基準の制定、②客室乗務員を保安要員として明確にする資格制度の導入を、早急に行うよう国に求め

客乗連は、今回の事故を踏まえ、①各ドアに客室乗務員を配置する基準の制定、②客室乗務員を保安要員として明確にする資格制度の導入を、早急に行うよう国に求め

を認め、人材確保をめぐる現状や後を絶たない退職の実態については、具体的な数字を示し厳しい状況にあることを説明しました。懸念される職場の安全では、羽田空港での発生件数を示し、実態を共有しました。グラハンドリングの賃金が20年前に比べ20%から35%も引き下がっている調査結果を示し、グラハンドリングの持続的発展に向け労働条件を根本的に見直すことが急務と訴えました。

閉会挨拶した渋谷副議長は、「私たちが抱える課題を中心に報告いただき、各職場で生じている問題を共有できたことが重要であり、コストカットや自らの利益の追求ではなく、賃金改善をはじめ労働条件の見直しを求められる。『現状維持は衰退の始まり』、労働条件の引き上げを求め24春闘がんばろう」と呼びかけました。

客乗連 編成数や資格制度導入を提起

1月2日に羽田空港で発生した日本航空機と海



日本航空516便 乗客367人 乗員12人全員脱出する乗客。テレビ報道より

上保安機の衝突事故を契機に、客室乗務員の編成

数や資格制度に注目が集まっています。客室乗務員組合連絡会(客乗連)は、衝突事故を踏まえ、客室乗務員の編成数と資格制度導入を求める声明を発表しました。

声明では、今回の航空機同士の衝突事故では、海上保安機に搭乗してい

た6名のうち5名が亡くなり、日本航空機に搭乗していた乗客・乗員379名は全員が脱出しました。全員脱出につながった要因について、「今回の事故では、火災が発生し乗務員間の連絡用インターホンが使えなくなるといった状況の中で、客室乗務員は、乗客

がパニックに陥らないよう呼びかけ、脱出の妨げとなる手荷物の取り出しを防ぎ、開けてはいけないドアと脱出ドアをその場で判断し、適切な脱出経路を確保したこと、乗客が客室乗務員の指示を守ったことが非常脱出を成功させた」「通常の運航においては、客室乗務員は旅客サービス業務を行う時間が多く、サービス要員と思われがちですが、今回の事故でその本

来の任務が保安業務であり、保安要員としての重要性が社会的に明らかになりました」と訴えます。

世界の航空会社の運航基準などを定める国際民間航空機関(ICAO)は、客室乗務員を保安要員として位置づけ、その訓練内容の制定、客室乗務員の疲労による安全上のリスクを管理するための基準作り、フロアレベルの各ドアに客室乗務員を配置することを推奨するなど、運航の安全を担保し、その向上を目指しています。

客乗連は、今回の事故を踏まえ、①各ドアに客室乗務員を配置する基準の制定、②客室乗務員を保安要員として明確にする資格制度の導入を、早急に行うよう国に求め

客乗連は、今回の事故を踏まえ、①各ドアに客室乗務員を配置する基準の制定、②客室乗務員を保安要員として明確にする資格制度の導入を、早急に行うよう国に求め

客乗連は、今回の事故を踏まえ、①各ドアに客室乗務員を配置する基準の制定、②客室乗務員を保安要員として明確にする資格制度の導入を、早急に行うよう国に求め

サービス優先疲労蓄積

アメリカやEUなどの

日本の全ての客室乗務

いきます。

客乗連は、今回の事故を踏まえ、①各ドアに客室乗務員を配置する基準の制定、②客室乗務員を保安要員として明確にする資格制度の導入を、早急に行うよう国に求め

客乗連は、今回の事故を踏まえ、①各ドアに客室乗務員を配置する基準の制定、②客室乗務員を保安要員として明確にする資格制度の導入を、早急に行うよう国に求め

ANA不当労働行為 3月に命令見通し

東京高裁

KLM客室乗務員雇止め撤回裁判

3月11日に第3回口頭弁論

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、ANAの近距離国際線および国内線乗務の客室乗務員の休憩問題に関する団体交渉で、会社の対応が不誠実だったため、2021年12月17日に東京都労働委員会(都労委)に不当労働行為救済申立を行いました。申立て1年半に及ぶ調査、証人尋問を経て、昨年8月21日に結審しました。結審時に都労委からの命令は当初1月頃とされていました。3月に命令が出される見通しです。

現在、客室乗務員のFRM基準作りが行われていますが、今回の事件で明らかになったANAの勤務運用を正していくことが求められます。

道垣内正人・早稲田大学法科大学院教授、東大名誉教授、弁護士。1月31日付、北澤安紀・慶応大学法学部教授)の意見書が提出されました。その内容は、「日本人客室乗務員の雇用契約の最密接関係地は日本である」「仮にオランダ法が適用される場合は、関連するオランダ法の消滅時効が適用される」というもので、これまでの会社主張に沿ったものでした。道垣内氏は、自身の著書と

異なる内容を述べ、時効については根拠を示さず、「適用される」との見解を示しました。また、両意見書とも日本でのスタンバイを業務として位置付けていますが、前日に連絡がなければ休日になる仕組みであり、業務ではありません。組合側は、これらの意見書に対する反論を次回3月11日の口頭弁論で行う予定です。

裁判長は、次回口頭弁論後に進行協議を設定し、和解の意向を含め今後の進行に関して議論するとしています。次回も法廷一杯の支援傍聴をお願いします。

本件は不誠実団交の事件ではありますが、本質的な問題は、ANAが「到着した航空機の旅客ドアがオープンしてから次便の出発までのドアクローズまでの時間」を、その間の業務に關係なく労基法施行規則32条2項のみなし休憩だと主張したことです。これでは勤務中まったく身体を休めることができず、客室乗務員に導入された疲労リスク管理(FRM)の点からも大問題です。

KLMオランダ航空は、本人客室乗務員雇止め1・2・4陣訴訟(原告29名)は、一審勝利判決後の控訴審が進行中です。第2回口頭弁論(23年12月18日)で、会社側が述べていた通則法関連の研究9名(12月25日付、

裁判長は、次回口頭弁論後に進行協議を設定し、和解の意向を含め今後の進行に関して議論するとしています。次回も法廷一杯の支援傍聴をお願いします。

2点目は労働条件の根本的な見直し。「グラランドハンドリングの持続的な発展のためには、安定的な人材確保と、そのための労働条件を根本的に見直す必要がある」と述べました。

協会は航空連の指摘に対し、「個社に関するコメントは控えていただたくが、同った3点は我々の取り組みと共通と考えている。賃金について、航空連や国交省が出した257万円が独り歩きしているが、実態を反映しているかは検証が必要。働く環境の見直し、外航との契約はしっかり見直していくべきと考えている」と答えました。

JCU スカイマークに要求書提出

ベア5%、手当増など

JCUは昨年6月、スカイマーク社の客室乗務員の勤務改善を求め団体交渉を行い、改善回答を引き出して以降、組合加入者が増えています。12月には、24春闘に向けた職場アンケートを取り組み、客室乗務員491名のうち205名(42%)から回答が寄せられました。

アンケートは、①会社に改善を求めたい1番目、2番目の要求。②退職が高い一番の理由の2項目のシンプルなものでした。

スカイマークは、23年度第3四半期に史上最高の売り上げを達成、2年連続顧客満足度No.1をアピールしますが、これを支える職場との大きなギャップがあります。アンケートに寄せられた切実な声を力に、組合員の拡大で要求実現を目指します。

意見交換の場では、直近の情勢を踏まえ、航空連から、1点目として人員の定着化に向け、「コロナ禍で印象付けた不安定な業種を払拭することが人員の定着化を図るうえで必要とし、継続した賃金引上げや長時間拘束

の抑制など労働条件を見直し、労働者が長く働いても大丈夫だと思える環境づくりが必要」と述べました。また、スイスポートジャパンでの違法な時間外労働と同様の相談が航空連にも寄せられており、協会としても違法な働き方がないよう、会員各社への指導を求めました。

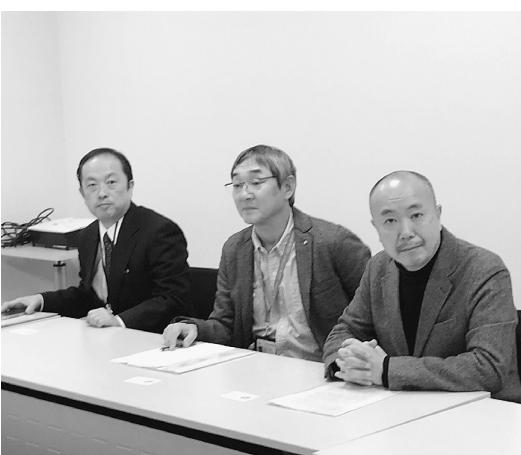


全日空機で混雑する羽田空港第2ターミナル

結果は、1項目の会社に改善を求めたい1番目に、2番目の要求。②退職が高い一番の理由の2項目のシンプルなものでした。

JCUはアンケート結果を踏まえ、スカイマー

JCUはアンケート結



右から赤坂議長、島田副議長、大熊JGS労組委員長

3点目は施設の拡充。「訪日外国人旅行者の急増によって施設関係の問題点があらわなくなった。23年1月、羽田空港でANAの国際線乗り継ぎ旅

客の手荷物の積み残しが大量に発生したが、原因の一つとして手狭な施設があった。政府は2030年に訪日外国人旅客6000万人を目標にしており、受け入れるだけの施設になっているのか検証が必要。また、地方空港では、昭和の時代のままの空港もあり、施設の老朽化が進んでいる。施設改修は喫緊の課題」と述べました。

航空連、グラハン協会と懇談

定着化・賃金・施設など課題提起

航空連は2月5日、空港グラランドハンドリング協会を訪問し、グラランドハンドリングが抱える課題等について意見交換し、人材確保に向け協会として努力するよう要請しました。航空連からは赤坂議長、島田副議長、大熊JGS労組委員長他が出席、協会からは常任理事を設けていないことから事務局が対応しました。

そのなかで打ち出されたのが業界団体の設立でもあり、協会が果たす役割は非常に重要だと強調し、「労働条件は安全を支える基盤であり、グラランドハンドリングの持続的な発展には賃金をはじめとした労働条件の引き上げが欠かせない。また、離職を抑制し人員の定着化を図り、安定的な人材確保のために労働条件の引き上げが重要。24春闘は、昨年を上回る賃金引き上げが求められており、業界としても積極的な対応をお願いしたい」と述べました。

挨拶した赤坂議長は「グラランドハンドリングの4年を経てより深刻さを増し、職場の安全への影響が懸念される。国交省の有識者による検討会は6月に『空海業務の持続的発展に向けたビジョン』(中間とりまとめ)を発表し、賃上げや職場環境の改善、また原資となる受託料の引き上げなどの取り組みを提言し、

抑制など労働条件を見直し、労働者が長く働いても大丈夫だと思える環境づくりが必要」と述べました。また、スイスポートジャパンでの違法な時間外労働と同様の相談が航空連にも寄せられており、協会としても違法な働き方がないよう、会員各社への指導を求めました。

2点目は労働条件の根本的な見直し。「グラランドハンドリングの持続的な発展のためには、安定的な人材確保と、そのための労働条件を根本的に見直す必要がある」と述べました。

協会は航空連の指摘に対し、「個社に関するコメントは控えていただたくが、同った3点は我々の取り組みと共通と考えている。賃金について、航空連や国交省が出した257万円が独り歩きしているが、実態を反映しているかは検証が必要。働く環境の見直し、外航との契約はしっかり見直していくべきと考えている」と答えました。

航空連は、羽田空港でのJGSとANAASの不安事例の実態、ANAグループで行われている伊丹空港と神戸空港の一体運用に伴う長時間拘束、20年前と比較し2割以上も引き下がった賃金実態を示し改善が必要であることを訴えました。また、グラランドハンドリング労働者を対象にした全国規模の実態調査を提案しました。

側溝の蓋に防滑塗装

アラーム不具合の修理

成田支部、NAAに改善要請

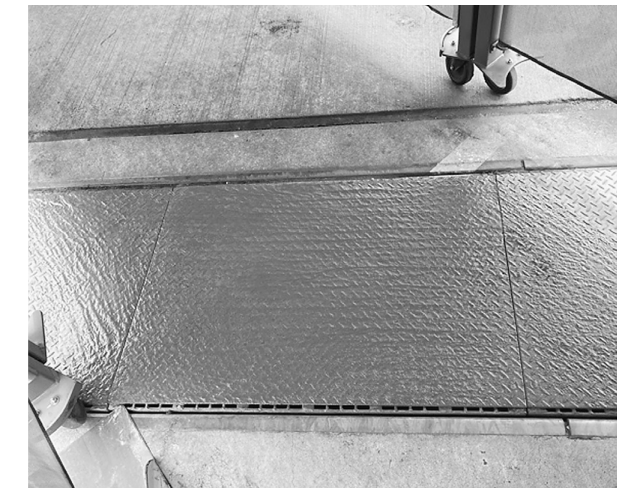
アンケートの声の実現

今回は、安全会議成田支部の2023年要請についてご紹介したいと思います。

安全会議では、毎年年末に行っているアンケートに寄せられた皆さまの声から、航空における様々な不安全要素を抽出しています。2022年末に行ったアンケートでは、アンケート対象者に客室乗務員にも広げた結果、成田国際空港の第3ターミナルにおける不安全要素について多くの声が集まりました。

支部では第3ターミナル関連の要請項目を新設し、NAA（成田国際空港株式会社）に以下の2点を要請しました。

①第3ターミナルでは、お客様の搭乗・降機の際にはランプエリアを歩いていたことにならぬが、機側からターミナルまでのランプエリアの排水が不十分であり、大雨が降るとランプエリア内の旅客動線の所々に大きな水たまりができ、溝にはめ込まれているフタの部分が特に滑りやすく、転倒やケガのリスクが高まっています。ランプエリアの排水の改善や、旅客動線に滑りにくい素材を塗布するなど、転倒事故に向けた措置を講じていただきたい。



滑り止めが施された側溝の蓋。成田空港

②ランプエリアと旅客の到着動線を仕切るドア（パニッケドア）について、老朽化によりわずかな衝撃でアラームが作動したり、施錠状態を確認するためにドアノブを触るとすぐにアラームが作動するといったような不具合を改善していただきたい。

事務折衝および本交渉で、NAA担当者から「具体的に滑りやすい場所を教えてください」との要望があり、NAAとしても不具合箇所の改善に向けた積極的な姿勢が見られました。その後、第3ターミナルを使用している客室乗務員からは、

雨が降った場合に特に滑りやすい側溝のフタに防滑塗装がされ、パニッケドアには扉の施錠状態を確認できる識別ランプが設置されているとの報告がありました。その他、成田国際空港において

は、運航に関する要請も行っており、直近の成果としては10年以上要請し続けていたHOT SPOTが公示されたり、誘導路面標識が改善されたりしています。

これらの改善に至るには、現場からの不安全要素の報告が不可欠です。安全会議では皆さんの声に基づいて活動して参りますので、引き続き声をお寄せ下さい。

ドイツ・アメリカの航空労働者

賃上げ求めストや大規模行動

賃金をはじめとした労働条件の引き上げを求め、世界の航空労働者がストライキを背景に要求の前進を目指しています。

報道によると、ドイツのルフトハンザ航空の地上職員などが加盟する統一サービス産業労組（ウエルデイ）は、ストライキを構え賃上げを求めています。これにより、フランクフルト、ミュンヘン、ハンブルク、デュッセルドルフ、ケルンなど7都市の空港が影響をうけるようです。

米国では、米主要航空会社の客室乗務員が賃金の引き上げや労働条件の改善を求めて行動を起こしています。アメリカン航空の客室乗務員組合（APFA）など3つの労働組合が呼びかけました。

APFAのジュリー・ヘドリック議長は、「航空会社の経営陣は順調に業績を上げている。いまこそ客室乗務員が公平な分け前を受け取り、今日の現実にあった職場のルールを手に入れるときだ」と表明しました。

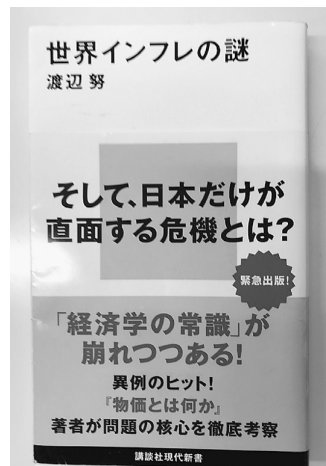
型コロナウイルス対策の緩和で旅行客が戻り、航空会社は利益を強気に回復させています。一方で客室乗務員はスタッフ不足での労働強化に苦しんでいるほか、ここ数年賃上げが実施されていないとのことです。

この半年間でいくつかの空港に出かける機会がありました。新千歳空港では、国際線ターミナルがコロナ禍の21年に拡張され、本格的な運用は今冬からでした。新千歳空

一人ひとりの些細な行動変容が経済活動に影響

世界インフレーションの謎

渡辺 努 著



読書のススメ

最近、生活用品の値段がやけに上がっているように思えます。近頃のイトーヨーカドーやイオンでは、毎月行っている割引セールも

日は、朝から店内は混雑しており、これも庶民の生活防衛の一つの行動なのでしょう。今回紹介する本は、知人から「なかなか面白

白いから読んでみて」と勧められた1冊です。タイトルは「世界インフレーションの謎」。普段あまり読まない経済本ですが、読み進むにつれて引き込まれていきます。

第1章は「なぜ世界はインフレになったのか」、第2章は「オイルショックは世界経済と経済学者を翻弄したか」、第3章「後遺症」としての世界インフレ、第4章「日本だけが苦しむ」「2つの病」、そして締めくくりに第5章「世界はインフレとどう闘うか」です。

著書によると、経済学者の多くは、新型コロナウイルスによるパンデミックの停滞が大

航空連の会議形態も対面とオンラインを組み合わせたハイブリット会議に移行しつつあります。各労組との個別ミーティングも、可能な範囲で対面で行うようにしています。対面での会話は、その時の雰囲気や会話の内容から、相手の言葉が持つ微妙なニュアンスが伝わることで理解が深まります。

港から約1時間30分程度のところにある丘珠空港では、運航便増加や旅客増に伴い、保安検査に時間がかかり、空港駐車場のスペースも問題になっています。HAC乗組によると、駐車場の利用者が増え自家用車通道の連航乗務員が駐車に時間を要し、出発時間に間に合わなかった事例もあったようです。

けごむ

2本目の滑走路建設が取りざたされている小松空港。旅客ターミナルは、昭和時代に建設されて以降、ほとんど改築がされていません。政府は2030年訪日外国人旅行者6000万人を目標にしています。今の空港ターミナルで受け入れ大丈夫だろうか。

ITFニュース

6ユーロの賃上げと残業手当の増額を求めています。経営側は今年4

行動はニューヨーク、アトランタ、シカゴなどの大都市空港で取り組ま

APFAによると、新