

令和8年熊本地震で被災されたみなさまにお見舞い申し上げます。
また、救助・救援活動やインフラ復旧に尽力されているすべての関係者のみなさまに敬意を表します。



＜ 発 行 者 ＞
航 空 安 全 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/>

IATA

航空需要は底堅く推移



年間発着回数が48万回を超える羽田空港

中東情勢で収益環境は悪化 迫られる脱炭素化への対応

国際航空運送協会（IATA）は、中東情勢の影響を強く受けている航空業界の今後の見通しを発表しました。航空需要は底堅く推移する一方で、中東での戦争による運航混乱や原油価格の上昇などにより、収益環境は厳しさを増すとみられています。

IATAによると、2026年の世界の航空会社による純利益を230億ドル（約3兆6600億円）となる見通しで、2025年見込みの450億ドルからは半減する見込みです。業界全体の収入は1兆1650億ドルと、2025年の1兆650億ドルから9・4%増加する一方、営業費用は13%増の1兆1170億ドルに達し、収益性を圧迫すると指摘しています。営業

利益（EBIT）は480億ドルと、2025年の764億ドルから縮小し、営業利益率は7・2%から4・1%へ低下する見込みです。純利益率も4・2%から2・0%へ低下すると予想しています。

需要面では、2026年の旅客数は51億人（前年比2・4%増）、貨物量は7170万トン（同0・7%増）を見込み、座席利用率は84・0%と過去最高を更新する見通し

しです。

一方、2026年4の世界航空需要統計では、航空旅客需要を示すRPK（有償旅客キロ）は前年同月比3・4%減、座席供給量を示すASK（有効座席キロ）も2・9%減少し、搭乗率は83・1%と前年同月から0・4ポイント低下しました。IATAは、「中東地域における戦争の影響が大きく、これが世界全体の需要を押し下げた。一方で、中東地域を除けば依然として緩やかな成長軌道が維持されている」と分析しています。

また、7月16日に発表した2025年の世界航空輸送統計によると、プレミアムクラス（ビジネス、ファーストクラス）が強い成長を示しています。プレミアムクラスの乗客数は1億970億キロに達し、前年比4・5%増加しました。最大の市場はヨーロッパとなつています。

次に航空貨物需要です。IATAは、国際航空貨物について、環太平洋地域が需要を牽引するとしています。5月の航空貨物市場分析によると、世界の航空貨物需要（貨物トンキロ、CTK）は、前年同月比6・0%増加し、アジア太平洋地域と北米地域の

空輸統計によると、プレミアムクラス旅行（ビジネス、ファーストクラス）が強い成長を示しています。プレミアムクラスの乗客数は1億970億キロに達し、前年比4・5%増加しました。最大の市場はヨーロッパとなつています。

次に航空貨物需要です。IATAは、国際航空貨物について、環太平洋地域が需要を牽引するとしています。5月の航空貨物市場分析によると、世界の航空貨物需要（貨物トンキロ、CTK）は、前年同月比6・0%増加し、アジア太平洋地域と北米地域の

また、7月16日に発表した2025年の世界航空輸送統計によると、プレミアムクラス（ビジネス、ファーストクラス）が強い成長を示しています。プレミアムクラスの乗客数は1億970億キロに達し、前年比4・5%増加しました。最大の市場はヨーロッパとなつています。

酷暑のランブ作業

万全な熱中症対策を

本格的な夏を迎え、全国各地で気温が40度を超える日も相次いでいます。ランブ現場では、万全な熱中症対策が求められています。

航空機の整備作業やグラウンドハンドリングなど、空港のランブ作業は、アスファルトからの照り返しも加わることから、「毎日40度超え」ともいえる過酷な環境での作業となります。

厚生労働省は昨年6月、熱中症による労働災害を防止するため、事業者に対策を義務付ける労働安全衛生規則を改正しました。対象となるのは、

WBGT（湿球黒球温度）28度または気温31度以上の作業場において、継続して1時間以上、または1日当たり4時間を超えて行われる作業です。事業者には、熱中症の重篤化を防止するための措置

などが義務付けられています。

国土交通省も、「空港グラウンドハンドリング作業の生産性向上に関する技術検討会」において、「夏場の過酷な暑さによる屋外・半屋外作業の熱中症リスクが喫緊の重要課題」との認識を示しています。さらに、「ランブ作業や貨物上屋作業は一度作業に出るとしばらく控室等の屋内に戻るこ

■主な記事から■

- ▶「安全を支える人が足りない」ーグラハン連、航空局にアンケート結果を説明し、職場実態などで意見交換…………… 2面
 - ▶客室乗務員の疲労管理基準づくりが大詰め。客乗連、実効性ある基準づくり要請…………… 2面
 - ▶ジェットスター賃金裁判が和解。JCAが提起したすべての争議が解決…………… 3面
 - ▶ITFコットン書記長がILO総会で演説…………… 3面
 - ▶安全会議だより：航空安全求め沖縄で要請。宮古空港の平行誘導路整備で前進…………… 4面
- 労働相談は航空連に
03-3742-3251
[e-mail/honbu@kohkuren.org](mailto:honbu@kohkuren.org)

前年同期比1・9%増にとどまり、需要の伸びが供給を上回ったことから、貨物積載率（CLF）は上昇しました。脱炭素化に向けた取り組みも重要な課題です。国際民間航空機関（ICAO）と国際航空運送協会（IATA）は、航空分野の脱炭素化に向け、SAF（持続可能な航空燃料）の開発・導入を加速するため、協力関係を

とができず、昨今の過酷な暑さにおいては熱中症リスクが非常に高く、重症化すると命に関わる問題」と指摘しています。現場では、送風付きベストやスポットクーラー等の対策が実施されているものの、「根本解決にはつながらない」とされています。こうしたなか、福岡空港では国内線・国際線エリアに供用控室が設置されています。羽田空港の第1・第2ターミナルのランブエリアや成田空港のランブ内には、5〜6人が利用できるトレーラーハウス型の簡易休憩所

が設置されました。さらに、JALグラウンドサービス（JGS）でも、独自に設置することが明らかになっています。これら施設の設置は、熱中症対策としてだけでなく、悪天候時の避難場所としても活用することができま

誘導路

米国のトランプ大統領が2度目の大統領に就任して1年7カ月が過ぎました。お騒がせな大統領によって世界の混乱は一段と深まっていますが、有効な対策を見いだせずにいます。選挙という民主的な手続きで誕生したとしても、絶大な権力を持つ者の振る舞いが、私たちの想像を超える形で使われることを肝に銘じたものです。●先日、トランプ大統領が2026年1月〜3月期に3700回以上にわたり株式等の売買を行い、その取引規模は2・2億〜7・5億ドルに及んだとの報道がありました。政策決定権を持つ大統領がこれだけのかと思いましたが、米国では大統領の株式売買は認められているこのことです。●米國政治を専門とする同志社大学の三牧聖子教授は、トランプ大統領は公的な立場を自身の資産形成に利用しているのではないかと指摘しています。大統領就任直前に家族で暗号資産（仮想通貨）企業を立ち上げ、政権発足後は暗号資産に関する規制を緩和。暗号資産関連の収益14億ドル超に上るといいます。●イラン戦争をめぐる攻撃開始や停戦は、株式市場に大きな影響を与えます。●大国が仕掛けた戦争や作業環境の改善をさらに進め、誰もが安心して働くことができる職場づくりが求められています。何かがずれいてませんか。

安全を支える人が足りない



現場実態を説明するグラハン連メンバー（右側）

グラハン連、航空局にアンケート結果を説明

安全と労働環境の改善を要請

航空連グラハン連は6月24日、航空局を訪問し、4月に実施した「2026年グランドハンドリング職場の安全・健康アンケート」の結果と特徴について説明しました。その後、2025年度の安全監査におけるグランドハンドリングに関する指摘事項や制限区域内での事故件数、自動化や新技術の進展状況などについて質疑を行い、航空局の見解を求めました。

訪問には、航空連からは島田副議長他5名が、航空局からは航空事業安全監督室、航空ネットワーク企画課、空港安全室、航空安全推進室、空港技術課の担当者が出席しました。

グラハン連はアンケート結果について、この1年間の職場の安全状況を聞いたところ、「安全が向上した」が22・1％に対し、「安全が低下した」は49・8％と半数近くに達したことを報告しました。

職場での事故・トラブルの発生状況では、「発生していない」が31・1％と前年より増加したものの、具体的な事例では「車両事故が最も多く」「人身事故」「施設損傷事故」「航空機損傷」「積み残し」「誤送」が続きました。

適正取引ガイドラインの運用注視

人員配置については、「適正に配置されている」が10・3％にとどまる一方、「不足している」は81・7％に上り、多くの職場で深刻な人員不足が顕在化していること――

個社情報理由に監査指摘答えず

アンケート結果からは、①慢性的な人員不足と人材育成に関わる課題、②健康不安が6割を超え、身体的・精神的負担が蓄積されていること、③ハラスメントとメンタル不調が職場課題として顕在化していること――が最も多く、「ストレスを常に感じる」「疲れがとれない」「肩・首がこる」「目が疲れる」が続きました。また、「眠れない」と回答した人は4年連続20％台を超えています。

平均睡眠時間の調査では、平均睡眠時間が6時間以下の割合が約7割を占めました。休憩の取得状況では、「取れている」が69・7％、「取れていない」が17・5％でした。ハラスメントについては、「受けた」と「見聞きした」を合わせると46・3％に上りました。内容では「パワーハラスメント」が突出して多く、加害者は「上司」「先輩」が中心となっています。

た。あわせて、福岡空港で進められているGSB（地上支援機材）の共用化の状況についても紹介し、今後の安全確保や業務効率化の観点から意見交換を行いました。

航空局との質疑では、2025年度の委託元（航空会社）に対する安全監査で、グランドハンドリングに関する指摘事項があつたかを質問しました。これに対し航空局は、「個社情報に関する内容なので、詳細な回答は差し控えたい」と回答しました。これまでは全体件数や傾向について説明があつただけに、今回は異例の対応となりました。

の受け入れ状況については、2025年12月末現在で在留資格者が2218名となっています。航空局は「グラハン業界としては、有効に活用しているが、社内の受け入れ環境の整備が課題となっている。より活かしてもらうため、予算面から日本語教育費用への補助など、支援策の活用を進めている」と説明しました。

最後に航空連は、2023年6月に公表された「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会中間とりまとめ以降、賃上げや受託料の引き上げ、職場環境の改善など一定の前身が見られると評価しました。

一方で、現場では不安全事故や不具合事例が依然として発生しており、安全確保はこれまで以上に重要な課題になっています。安全で質の高いグランドハンドリングを維持するためには、人材の定着と育成が不可欠であり、賃上げを含めた継続的な労働条件の改善が必要です。

客室乗務員の疲労管理基準大詰め

客乗連

航空局に実効性ある基準づくり要請

客室乗務員の疲労管理基準づくりに向けた議論が大詰めを迎えています。

客室乗務員の疲労管理基準づくりについては、国交省が設置した「客室乗務員の疲労管理に関する検討会」で議論が進められており、今年2月9日には「中間とりまとめ」が公表されました。

7月24日、客乗連（航空連客乗専門部）は航空

局を訪問し、6月28日に提出した「最終とりまとめ案に関する質問および要望」の確認、また次回検討会の開催日程や最終とりまとめに関する進捗状況などを確認しました。

現時点では、検討会の日程等は検討中との回答であり、客乗連から提出した前述の文書の内容に関して確認等が行われました。

中間とりまとめ「示さ

れた乗務時間制限の方向性では、1日あたりの乗務時間制限の基準は設けず、連続28日間で100時間、連続365日間で1000時間を設定するとしています。

また、国内線などの飛行勤務時間（シヨウアップ・乗務集合時刻から勤務最終便のブロックイン・駐機完了時刻まで）の上限については、9時間から13時間まで可能とす

る考えが示されています。累積飛行勤務時間については、操縦士と同じく、連続7日毎は60時間、連続28日毎は190時間とする方向で検討が進められています。

客乗連は、昨年の10月以降、航空局を6回訪問し、保安任務の重要性、平均勤続年数の短さ、メンタル疾患、在職中の死亡事例など、客室乗務員を取り巻く実態をまとめ

た意見・要望書を提出してきました。そして、こうした実態を疲労管理基準に反映するよう求めてきました。また、現場実態の吸い上げに繋がる疲労レポートが各社で活用されるよう規定化も求めています。

客室乗務員の働き方はITF（国際運輸労連）も警鐘を鳴らしています。客室乗務員の疲労も安全のリスクとしてFRM（国際空港労連）が取り入れられている以上、安全を確保する基準として実効性のあるものにすることが重要です。今後もう少し現場実態の改善につながるよう取り組んでいきます。

客室乗務員の疲労管理基準案「中間とりまとめ」より抜粋

①乗務時間の上限

○連続28日：100時間 ○連続365日：1,000時間

②飛行勤務時間の上限

○1日（機内休息を取らない場合）

勤務開始時刻	飛行回数				
	1～2	3	4	5	6
0:00～4:59	11h	10.5h	10h	9.5h	9h
5:00～5:59	12h	11.5h	11h	10.5h	10h
6:00～13:59	13h	12.5h	12h	11.5h	11h
14:00～15:59	12h	11.5h	11h	10.5h	10h
16:00～23:59	11h	10.5h	10h	9.5h	9h

○連続7日：60時間 ○連続28日：190時間

○1日（機内休息を取る場合の飛行勤務時間の延長）

延長される飛行勤務時間	機内休息設備のレベル*		
	クラス1	クラス2	クラス3
～14:30	1:30	1:30	1:30
14:31～15:00	1:45	2:00	2:20
15:01～15:30	2:00	2:20	2:40
15:31～16:00	2:15	2:40	3:00
16:01～16:30	2:35	3:00	延長不可
16:31～17:00	3:00	3:25	延長不可
17:01～17:30	3:25	延長不可	延長不可
17:31～18:00	3:50	延長不可	延長不可

*クラス1：温度調節等が可能でフラットな睡眠姿勢が取れる設備
クラス2：乗客と仕切られた十分なリクライニング可能な設備
クラス3：フットレスト等がある40°リクライニング可能な設備

④不足の事態

○離陸前：
機内休息しない場合は最大2時間
機内休息する場合は最大3時間の飛行勤務時間の延長が可能
○離陸後：
適切な空港に着陸するまでの間、延長が可能

基準の詳細や補足、適用時期等については、本邦航空運送事業者の運航実態も踏まえ、更なる具体化を行う。

③休養時間

○勤務間：8時間の睡眠を含む10時間の休養
○定期休養（7日毎）：2夜を含む連続36時間以上の休養
○深夜早朝（人間が生物学的に最も眠くなる2:00～5:59の時間帯）に業務を行う場合は、更に休養を追加

上記の他、以下のような基準を設定
・時差のある地域を運航する際の追加休養
・スタンバイ（待機）に関する時間の取扱い等

JCA賃金減額訴訟が全面解決



成田空港を拠点に運航するジェットスター・ジャパン

ジェットスター賃金裁判

ジェットスター・ジャパンの客室乗務員などで組する「ジェットスタークルーアソシエーション（JCA）」の組合員が、賃金制度の変更による賃金減額は労働条件の一方的な不利益変更にあたるとして損害賠償などを求めていた裁判が、6月26日に和解しました。

この裁判は、新賃金制度への移行に伴う不利益変更の是正を求めて提起されたものです。第1陣（原告15名）は東京地裁で原告勝利となり、会社が東京高裁に控訴していました。また、第2陣は（原告24名）は東京地裁で係争中でした。

JCAは和解について、「会社は2027年7月に予定されている株主変更を控え、新ブランドへの移行という大きな転換期を迎えています。この節目に、従前の給与制度との均衡や給与水準の見直しについて会社と速やかに労使協議を開始し、新たなブランドにふさわしい賃金制度の構築と、相互の信頼に基づく新たな労使関係の構築に向けて建設的な協議を進めてまいります」とのコメントを発表しました。

会社は、コロナ禍の拡大を背景に、客室乗務員の賃金制度を変更しました。2020年には役職手当を定額制から勤務日数に応じた支払いへ変更し、2021年4月には基本給を時給制から固定給制とする新たな賃金制度を導入しました。

会社は制度変更の際に「不利益はない」と説明していましたが、実際には多くの客室乗務員で賃金が減額される内容でした。このため相当数の客室乗務員が同意しませんでした。客室乗務員が同意しませんでした。客室乗務員が同意しませんでした。

また、2025年8月には、同様の賃金減額について一方的な不利益変更であるとして損害賠償を求める第2陣（原告24名）の訴訟も提起されました。

今回の和解により、控訴審と第2陣訴訟の双方で和解が成立し、賃金をめぐる訴訟はすべて終結となりました。

すべての争議が終結 新たな労使関係構築へ

ジェットスター・ジャパンでは、この賃金訴訟として並行して、JCA執行部への懲戒処分をめぐる裁判や不当労働行為事件、客室乗務員の休憩時間に関する裁判などが続いていましたが、今回の和解により、すべての争議が解決することとなりました。

JCAの本委員長の「JCAが提訴したすべての裁判が終了しました。しかし、ここに至るまでの道のりは決して平坦なものではありませんでした。組合執行部への懲戒処分、組合員への不利益な取扱い、不当労働行為など、厳しい状況が続くなかでも、キャビンクルーとしての日々の安全運航を支えながら、一つ一つの課題に向き合ってきました」と振り返りました。

さらに、「自らの立場や不利益に恐れることなく、キャビンクルーの正当な権利、公正な企業文化、そして航空の安全を守るために勇気をもって行動した原告やJCAメンバーに心から敬意を表します。今後は給与水準の見直しに加え、十分な休憩の確保や疲労管理など、安全を最優先とした労働環境の整備を進めるとともに、キャビンクルーが保安要員として専門性にふさわしい評価を受けられる制度の実現に取り組んでいきます」と決意を述べています。

公正と尊厳に基づく『仕事の未来』を



ILO総会で演説するスティーブン・コットン書記長

ITFニュース

ITF書記長

国際労働運動の課題を提起

ILO第114回総会

国際労働機関（ILO）の第114回総会（6月1日～12日、スイス・ジュネーブ）において、国際運輸労連（ITF）のステイブン・コットン書記長が6月3日の本会議で演説を行いました。その概要を紹介いたします。

コットン書記長は、現在の世界は労働の未来を左右する重要な転換点にあると指摘しました。事務局長報告が示すところ、今はまさに「選択の時」であり、運輸産業の労働者は急速な技術革新、経済の不安定化、地政学的緊張、気候変動による混乱、格差の拡大といった課題に直面していると述べました。

そのうえで、私たちの選択が労働の未来を決定づけるとし、公正と尊厳に基づく未来を築くのか、それとも不安定さと搾取が拡大する社会となるのかの岐路に立っていると強調しました。

また、こうした状況のもとで、ILOの役割はこれまで以上に重要になっているとし、ITFは多国間主義の擁護、国際労働基準の強化、社会的対話の推進に引き続き取り組む姿勢を示しました。民主的な制度が試練にさらされるなか、社会的対話を中核に据えた建設的な議論の重要性を訴えました。

さらに、プラットフォーム経済における「ディセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）」を実現するため、強力な条約と勧告の策定が必要であると指摘しました。デジタル・レイバー・プラットフォームは輸送、物流、配送などの分野に大きな変革をもたらしている一方で、インベーションは労働者の権利や尊厳を犠牲にしてはならないと強調しました。

平等と安全 正義の実現を

もつて、ILOの役割はこれまで以上に重要になっているとし、ITFは多国間主義の擁護、国際労働基準の強化、社会的対話の推進に引き続き取り組む姿勢を示しました。民主的な制度が試練にさらされるなか、社会的対話を中核に据えた建設的な議論の重要性を訴えました。

さらに、プラットフォーム経済における「ディセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）」を実現するため、強力な条約と勧告の策定が必要であると指摘しました。デジタル・レイバー・プラットフォームは輸送、物流、配送などの分野に大きな変革をもたらしている一方で、インベーションは労働者の権利や尊厳を犠牲にしてはならないと強調しました。

最後にコットン書記長は、ITFはディセント・ワーク、民主主義、平等、安全、正義を基礎とした「仕事の未来」の実現に向け、政府、使用者、ILOと協力して取り組んでいく決意を表明しました。

輸送産業で働く女性については、依然として差別や暴力、ハラスメント、賃金格差、管理職への登用機会の不足などの課題に直面していると、ジェンダー平等を実効性のあるものにしていかなければならないと訴えました。

また、ILOの監視システムの重要性に触れ、専門家委員会や「条約・勧告適用委員会（CAS）」が果たしてきた役割を評価するとともに、CAS設立100周年を祝福しました。

西アジア情勢については、紛争の激化による深刻な人的被害に強い懸念を示しました。輸送労働者も直接的な影響を受けているとして、紛争地域で働く労働者の保護を最優先課題として取り組む必要があると述べました。また、ガザ地区の人道状況は壊滅的であると、二「国家解決」の実現とパレスチナに対する違法な占領の終結を求めました。

人工知能（AI）の活用が急速に進むなかでは、AIの導入や運用ルールづくりに労働者と労働組合が参画することが不可欠であると強調しました。

現場の声を安全対策へ 沖縄で安全要請

安全会議だより 206

地道な要請活動が成果に

宮古空港 平行誘導路整備が前進

航空安全会議沖縄支部

では、現場で働く乗員の声を安全対策に反映させるため、5月12日に那覇空港事務所、同19日に沖縄県庁および沖縄気象台を訪問し、安全要請と意見交換を実施しました。

那覇空港事務所に対しては、パイロットにとつて分かりやすい誘導路名称への変更や、E08S以南のA誘導路における舗装面の凹凸改修、B滑走路に設置予定のRWSL（滑走路状態表示灯）設置におけるTHL（離陸待機灯）の有効性についてOKA RST（滑走路安全チーム）でリスク評価を実施することなど

を要請しました。

特に、離陸前の安全性チェックを行う客室乗務員が転倒する危険性があるA誘導路の凹凸については、早期の改善を求めました。これに対し、空港事務所からは「路面調査時期の前倒しを計画し、改善方法を検討する」との回答がありました。

沖縄県に対する要請では、宮古空港、石垣空港、久米島空港の安全対策について意見交換を行いました。宮古空港については、昨年までは平行誘導路の設置を要請してきましたが、十分な回答を得られていませんでした。今年

は、滑走路末端付近で離陸機が待機できるスペースを新設することで、滑走路占有時間の短縮と安全性向上につながることを、さらに将来的には平行誘導へ拡張できることを説明しました。

これに対し沖縄県からは、「平行誘導路や駐機場の拡充整備に向けた調整を令和7年度より開始しており、事業化に向けて動き始めている」との説明がありました。長年にわたり航空安全会議が訴えてきた平行誘導路の必要性が、ようやく具体的な検討段階へと前進したことになります。

このほか、石垣空港ではスポット導入線の視認性向上、久米島空港では滑走路中心線標識幅の拡幅について要請を行いました。

沖縄気象台に対しては、航空気象観測の精度向上や航空気象業務に必要な人員の確保、那覇空港における気象情報提供の充実などを要請しました。特に、低視程や低い雲高など運航判断に大きく影響する気象情報については、TAF（飛行場予報気象通報式）へ積極的に反映するよう求めました。



沖縄県の担当者に要請書を手交する
沖縄支部議長（右）

要請活動は、現場の課題を関係者へ直接伝え、安全対策の充実につながる大切な取り組みです。毎年の地道な活動によって理解が深まり、今年も一部の要請事項について具体的な調査や検討が開始されることになりました。現場で日々感じている課題を関係者と共有し、改善に向けて認識を深めていくことが、安全の向上につながっています。

航空安全会議では、これからも現場の声をもとに関係者との対話を重ね、安全で動きやすい運航環境づくりに取り組んでいきます。引き続き、皆さまからの「声」をお待ちしています。

「賃金が上がらない」理由を構造から読み解く なぜ賃金は上がらないのか

首藤 若菜 著

2025年の新年号では、立教大学の首藤若菜教授へのインタビューを掲載し、賃金問題や空港の人材不足、労働組合の取り組み、賃金課題について伺いました。その中で、「賃金や労働環境の改善を起点にして、収益構造や価格の設定を変えていかなければならない」とのお話がありましたが、当時は具体的なイメージをつかめず

にいました。それから1年6カ月。そのモヤモヤ感を解き明かしてくれる新書が発刊されました。

『なぜ賃金は上がらないのか―日本経済30年の陥穽』です。

なぜ賃金は上がらないのか
日本経済30年の陥穽
首藤 若菜

人手不足、物価上昇… それなのに…
誰もが知りたい
謎を解く!



読書の
ススメ

本書は、賃金が上がらない理由を「企業」の努力が足りない、「労働者の生産性が低い」「労働組合が弱い」からと特定の努力不足と捉えるのではなく、労使交渉や大企業と中小企業、元請けと下請けの関係など、賃金や価格をめぐる調整の仕組みに着目して分析しています。

著者は多くの労働現場を訪ね、「厳しい状況ではあるが、現場がささえてくれている」という声を繰り返している。現場では働く人々が真摯に努力を重ね、労働組合もまた、働く人々の生活を守るために生産性向上や職場環境の改善に取り組んでいます。それにもかかわらず、賃金は上がらず、日本の生産性は低いと言われ続けている。このギャップはどこから生まれているのか。本書は、そうした違和感から出発しています。

賃上げを実現するためには何が必要なのかを考えると示唆に富む一冊です。

けいごむ

子どもたちにとって、は、待ちに待った夏休みがはじまりました。宿題はたくさんありますが、「毎日休み」というだけで、子供の顔が輝いて見えます。

私が小学生だったころは、毎日の出来事を書く「夏休み日記」がありました。毎日こつこつ書いていけばいいものを「まだ大丈夫」と後回しにして、夏休みの終わりに書くとして大苦戦。最後は、記憶と想像で作文になってしまったことを思い出します。今の子どもたちには日記の宿題はないようです。

いようですが、少しうらやましいです。今年の夏休みは、物価高や円安の影響もあり、海外旅行よりは国内の近場が人気ようです。我が家では、「宝くじが当たったら、いつでも海外旅行に連れて行く」と子どもと約束しています。が、残念ながら、いまだ当選の知らせはありません。

そんな我が家の夏のお出かけは、静岡にあるちびまる子ランドと山梨に桃狩り。どちらも車での日帰り旅行ですが、子供たちは楽しみにしています。海外旅行には遠く及びませんが、子どもの笑顔を見れば、夏休みの思い出に距離は関係ないようです。