

御巢鷹山事故から29年を迎えて

このままでいいのか日本航空

～事故当時の反省を忘れ、利益第一に逆戻り～



1985年8月12日、日航123便のジャンボ機が、群馬県の御巢鷹の尾根に墜落した事故から29年が経ちました。520名の犠牲者を出した史上最悪の航空機事故でした。ここに改めて、亡くなられた方々のご冥福をお祈りいたします。

当時の日航は「もうける整備」をめざしていた



当時の日航は、整備の考え方を変えて、「もうける整備」をめざしていました。成田空港などでは、自社機の整備よりも外国機の整備に力を入れました。その結果、職場では“人がいない”“部品がない”“時間がない”といった状態でした。

事故後に会長に就任した伊藤淳二氏（カネボウ出身）は、事故の反省から「絶対安全」「現場第一主義」「公正明朗な人事」「労

墜落し大破した日本航空ジャンボ機の主翼の一部。「JAL」の文字が確認できる。（群馬県・上野村）。

1985年8月12日午後6時12分に羽田空港を離陸した大阪行き日本航空123便が同24分ごろから操縦不能に陥り、約32分間の迷走の末、同56分、群馬県上野村の山中に墜落した。乗客509人乗員15人のうち4人は救出されたが、520人が死亡、単独機の事故では世界最多の死者となった。運輸省（当時）航空事故調査委員会は墜落より7年前に発生した尻もち事故の際、ボーイング社の行った修理にミスがあり、それが原因で客室と機体尾部を隔てる後部圧力隔壁が破壊され、事故が起きたと認定した。

使関係の安定融和」を掲げました。飛行機ごとに「機付整備士制度」を設け、責任を明確にしました。客室乗務員については、組合所属による差別を是正しま

した。これは安全の確立には、自由にものが言える明るい職場が必要と考えたからでした。

“利益なくして安全なし”と社員に採算意識を求める今の日航経営

2010年1月の経営破たん後、会長に就任した稲盛和夫氏（京セラ出身）ら経営陣は、

（ウラ面に続く）

本業以外の数々の経営の失敗を不問にして、社員に責任を押し付けてきました。社内教育では“あなた方が会社を潰した”との意識を持たせ、雑誌のインタビューでは「利益なくして安全なし」「安全！安全！と、御巣鷹山事故がトラウマになっている」などと発言しています。そして、社員には最小の費用で最大の利益（売上）を求めています。燃料節減のために台風を突っ切るパイロットが出る背景には、このような経営方針があります。

人手不足と経験不足は、“いつか来た道”



日航は破たん後、事業規模を3分の2に縮小しましたが、今では路線を次々と拡大しています。今年5月には、整備トラブルが相次ぎ、重整備を5日間も中止しました。原因には人手不足もありますが、重整備の海外委託や、ベテラン整備士の大量退職の影響も無視できません。客室乗務員は年休が取れない状態です。解雇後に1820名を新規採用し、現場は3人に一人は新人です。しかし、84名は解雇されたままです。パイロットについても、解雇後に130名もの自主退職があり不足してきていますが、ベテランの81名を戻しません。今、日航に求

められているのは御巣鷹山事故の教訓を生かすことではないでしょうか。

JAL不当解雇撤回裁判

こんな解雇はゆるせない

～135名が最高裁に上告～

日本航空は2010年12月31日、パイロット81名、客室乗務員84名の合計165名に及ぶ大量解雇を実施しました。2012年3月29日、30日、JALの不当解雇撤回を求めるパイロット及び客室乗務員の裁判において、東京地裁は原告主張を退け、解雇は有効とする不当判決を下しました。乗員71名・客室乗務員71名、計142名は東京高裁に提訴し、解雇撤回・原職復帰を目指して闘いましたが、本年6月3日、5日、東京高裁はまたも解雇は有効とする不当判決を下しました。現在135名が最高裁に上告し、逆転勝利判決をつかみ取るために闘っています。これからの闘いに、より一層の皆様のお力をお貸しください。

