



JAL不当解雇撤回ニュース

No395号 2014.08.20
発行: JAL 解雇撤回国民共闘事務局
連絡先: 航空労組連絡会事務局
〒144-0043 大田区羽田 5-11-4
フェニックスビル内
TEL:03-3742-3251 FAX:03-5737-7819
<http://www.jalkaikotekkai.com>

8月12日、羽田空港での宣伝行動で配布したチラシより、安全の部分を紹介します

御巣鷹山事故から 29 年

事故を風化させることなく、航空政策や企業が真に安全を最優先する計画や体制になっているかを真摯に見直すことが求められています。そして、現場から安全施策について、率直に意見を述べる組合を敵視する労務政策を即刻改める必要があります。

海外では紛争地での「撃墜」や「墜落事故」が発生

1985年8月12日、日本航空123便事故。御巣鷹山のあの暑い夏から29年がたちました。今改めて航空の安全が注目されています。



7月17日、マレーシア航空のボーイング777型機がウクライナ東部で「撃墜」、そして7月23日には、台湾で復興航空のATR71型機が墜落と、あつてはならない惨事が連続して発生しました。特にマレーシア機の「撃墜」は、世界を震撼させました。そもそも民間

の航空機を撃墜自体がゆるされません。

危険エリアを避ける飛行ルートに変更していた航空会社がある中で、マレーシア航空は、経済性優先で最短の飛行ルートを飛んでいなかったのか？ 航空機の安全性能が向上しても、安全優先の経営姿勢がなければ、安全は維持できません。

乗員や整備士不足の背景に成長戦略やコスト競争も

最近、日本の空の安全は大丈夫かと危惧する報道が相次いでいます。「機長不足、LCC 飛ばず」「ピーチ最大 2000 便減便」(4月25日 日経新聞)、「ピーチ機が異常降下」(4月30日 東京新聞)、「バニラ 154 便欠航」「格安航空深刻な機長不足」(5月17日 東京新聞)「エンジン部品忘れ運航」「日航整備ミス昨年10月から16件」(5月30日 日経新聞)等々です。

政府の成長戦略にのり LCC が本格参入してから 2 年が経過しました。しかし乗員不足に整備士の不足、そして運賃競争の激化に対応したコスト削減策の進行と、今、航空の安全が問われる事態が進行しています。

今こそ、より確かな安全運航をめざした、取り組みを強めなければなりません。

安全規制の緩和や企業の無謀な事業拡張の見直しを

政府は、乗員不足や整備士の不足に対応し、ライセンス

制度や乗務時間制限の緩和など、新たな安全規制の緩和で乗り切ろうとしています。これでは安全の向上は望めません。

見直すべきは、成長戦略と称して LCC の参入を促し、競争をあおり、乗員不足が起きても反省もしない政府と、成長戦略に乗っかり安全や公共性を無視し、無謀に拡張を続けてきた企業戦略こそ見直すべきです。

安全を求める組合に「1兆円の内部留保が優先」?

2010年の経営破綻から4年が経過した日本航空。再建を理由に不当解雇をも実施して大幅な人員削減を強行しました。また賃金の切り下げや労働時間の延長など労働条件も大改悪しました。

次々と「合理化」を断行する経営陣に「安全運航最優先」を求めると「安全は京セラの様に1兆円の内部留保を溜めてから言え」と開きなおる経営。こうした利益優先が今も続いています。

安全について主張する組合を排除した日航経営

私たちは今、JAL の「整理解雇事件」と子会社の日東航空整備解散と不当解雇事件を法廷で闘っています。

裁判では、整理解雇事件も、日東整争議も、安全運航を求めて、経営に対し率直に問題点を指摘し取り組んできた労働組合を、再建に乗じてつぶそうとした不当解雇であることを立証してきました。

組合つぶしのために、安全に不可欠なベテランのパイロットや客室乗務員、そして整備士を排除し、その一方で大量に新人を採用する経営姿勢は、安全軽視そのものです。

安全運航の一層の強化に向け、私たちは引き続き全力を上げます。皆様のご支援を心から訴えます。

