



JAL不当解雇撤回ニュース

No396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>

大阪支援共闘が8月12日の「伊丹空港大宣伝行動」で配布したチラシを紹介します

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

「儲ける整備」をめざしていた

当時の日航は、整備の考え方を变えて、「儲ける整備」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。また、安全対策として、管理職である機長の組合活動を認め、機長の声を経営に反映させました。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。



全！安全！と、御巢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名もの自主退職も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巢鷹山事故の教訓を生かすことではないでしょうか。

“利益なくして安全なし”と 社員に採算意識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、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