



JAL不当解雇撤回ニュース

No 066 号 2011.10.14
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.phenix.or.jp/lkkk/>

日航に今こそ必要 安全第一の経営

航空会社の生命線は安全運航確保。利用者・国民の一歩も譲れない要求でもあります。航空法も、日航の安全憲章も、そして経営危機の中で出された日本航空の安全アドバイザリーグループの新提言も安全第一と述べています。これに対して日本航空経営トップの稻盛会長は? そして再建の行く先は? 以下、航空法の規定や日航の安全憲章とともに、稻盛会長の発言等を紹介します。労働組合や労働者が発信した発言等は掲載していません。それでも、日航の不当解雇撤回闘争が安全運航の確保と深く結びついていることが見えてきます。

安全運航は航空会社の責務

航空法:安全性の向上を規定

航空法 103条(輸送の安全性の向上)

本邦航空運送事業者は、輸送の安全の確保が最も重要なことを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。

- 規則を遵守し、基本に忠実に業務を遂行します。
- 推測に頼らず、必ず確認をします。
- 情報は漏れなく直ちに正確に伝え、透明性を確保します。
- 問題、課題に迅速かつ的確に対応します。
- 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦します。

JALが制定した「安全憲章」

JAL グループにとって、安全運航は社会的責務であり、経営の最優先課題です。従って、JAL グループ企業理念のもと、安全運航に関わる方針をより具体的に示す必要があると考え、「安全憲章」を制定しました。

安全憲章 (全文)

安全運航は、JAL グループの存立基盤であり、社会的責務です。

JAL グループは安全確保の使命を果たすため、経営の強い意志と社員一人一人の自らの役割と責任の自覚のもと、知識と能力の限りを尽くして、一便一便の運航を確実に遂行していきます。

そのために私たちは以下のとおり行動します。



守れ!! 安全の砦

危機の中でこそ問われる一人ひとりのモチベーション

日航の安全アドバイザリーグループの新提言より

●今私たちが呼びかけたいことを一言で表すなら、「守れ安全の砦」ということです。航空輸送における安全は、航空会社の至上命題であり、いかなる危機の下でも揺るぎないものにしなければなりません。そのためには、全役員・社員一人ひとりが、「自分は何をなすべきか」「自分に出来ることはないか」という課題にむけて、高いモチベーションを持っていただきたいということです。



●財務状況が悪化し、資金繰りが厳しくなったときには、安全の本質を理解していないと、安全への投資や取り組みについて、ギリギリの線まで合理化してもよいような誘惑にとらわれがちである。その悪しき事例を、私たちは産業界でいくつも見てきた。

●安全への投資や各種取り組みは、財政状態に左右されはならないのであって、相対的に見るなら、財政が悪化したときこそ安全への取り組みを強化するくらいの意識を持って、「安全の層」を厚くすることに勢力を注がなければならぬのである。決して安全の層を薄くすることで、コスト削減を図ってはならない。薄氷を踏みながら運航するエアラインを、誰が選択するだろうか。

「安全アドバイザリーグループ」とは

多発した安全問題に対応し的確なアドバイスを受け、経

営に反映するために、日本航空が設置した。座長は柳田邦男氏が務めている。

再建策は露骨な利益優先

稻盛氏「利益なくして安全なし」

◆2011年5月16日付日経ビジネスで

「御巣鷹山の事故以降、安全のために全ての経営資源を集中させると言う考え方。乗客の安全こそ我々の使命で、利益を出すことは邪道と言う雰囲気があった。これでは本末転倒です。そもそもつぶれかかっていてお金もなければ、安全は守れんでしょう。利益を出して余裕がなければ安全を担保できる訳がない。そう幹部に問うと、みんな目をパチクリさせている。『そう言われてみればそうだ』と」「このような未熟な理想論で経営をしてきたため、(日本航空には)基本的な哲学、文化が欠落していた」。(この発言を同誌は「利益なくして安全なし」との見出しで報じた)



◆御巣鷹山事故の慰靈祭を終えて

「経営が安定していかなければ安全は守られず、更生計画を上回る実績を上げ、今後も慰靈を丁寧にやっていきたい」(2011年8月13日付朝日新聞)

◆9月30日の客乗裁判での証言は

Q: 安全アドバイザリーグループは「安全は財務状態に左右されなければいけない」「財政が悪化したときこそ安全への取り組みを強化するくらいの意識を持って、安全の層を厚くすることに勢力を注がなければならない」と提言をしていましたがご存知ですか?

稻盛: よく知りませんでした。

Q: 航空法103条は、「絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない」と規定していますがご存知でしたか?

稻盛: 今そう聞かれても分かりません。

※証人尋問で稻盛氏の口からは安全と言う言葉を、一言も聞くことができませんでした。

儲け優先で檄を飛ばす元管財人

加藤元管財人代理の講演ビデオより

(安全第一の再建をと言う社員の声に対応して)「安全を理由に利益が追求できないというようなことを言うなら、会社を辞めてくれ」「これだけの迷惑をかけていながらそんなこというなら、この会社をなくしてもよいと思う」「京セラの内部留保をめざせ。ANAなんか問題ではない」「2013年1月18日には支援機構は引き上がる」「リファイナンス期限もそこまでだ」「その時点で銀行から評価を得られなければならない」(社員に視聴させているビデオより)

安全支え利益を生み出すのは労働者です

日航を支える現場の努力・モラル

安全アドバイザリーグループの新提言より

今回の職場訪問において、現場のひたむきな努力とモラルの高さが、日本航空を支えていることを改めて実感した。安全を保ち、利益を上げるのは現場である。航空機はすべての現場があって始めて運航できる。日々着実に取り組む姿から伝わる「感動」を役員・社員で共有することは、社員の連帯や意欲の向上につながるのは確実である。

安全支える現場のモチベーション

JAL再生タスクフォースの「調査報告説明」より

「JALで働く人々の特徴として、より航空機の運航現場に近いセクションにいる人ほど活気があり、目を輝かせて仕事をしている。今やJALの現場レベル、若年層職員の多くの

給与は、実質手取りレベルでは、決して世間相場や同業他社に比べても高くないにもかかわらずである。

昨今の経営危機報道、人員削減報道が流れる中で、JALが安全運航面でかつてのような大きな問題を起こさずに運営を続けていることは、JALの現場で働く人達のモチベーションの高さの一つの証左といえよう。安全、安心、正確な運航こそが事業の根幹、生命線たる航空事業において、このことは決して小さくない光明である。新経営陣の思いが、余計な雑念、騒音を忘れて100%この現場とお客様に集中することが出来

れば、この会社の人才力、現場力はJAL再生をさらに加速させていくであろう。」

