日本航空 OB 乗員
有志の会ニュース

2012. 02 29

No.12-021

HP：http://jalfltcrewob.web.fc2.com/
Mail：jalfltcrewob@gmail.com

安全で明るい JAL

最終準備書面トピックシリーズ（15）

# 急激な事業規模の縮小で安全上の問題が

被告の安全認識について

（この色の見出しは世話人による）

## 本件解雇による安全上の影響

### 安全への配慮を強調した被告の更生計画

### 「諸施策の実行にあたって、安全への配慮が疎かになるようなことがあってはならない 」

**第２部　第６　全文**

（以下、第２部　第６　２ より抜粋）

被告は更生計画案、第２章、第４節で、安全運航確保の必要性について次のように述べている。

「ＪＡＬグループが再生を果たすためには、『本章、第２節　事業計画の骨子』を完遂することが必要不可欠である。

一方で航空運送事業としての大前提である安全確保には常に最大限の配慮を行う必要がある。安全運航は航空運送事業の大前提であり、これをなくしては企業の存立はありえないからである。

航空機は、その安全性において、飛躍的な技術革新を遂げてきたが、ICAO（International Civil Aviation Organization）の統計によると、現在も世界平均で、約 200 万便（ＪＡＬグループの総便数に換算して約 6 年分）に 1 回程度の大事故

が発生している。こうした事故の大半は、航空機そのものによらない、人的要因（ヒューマンエラー）に起因しており、また、様々な運航環境の変化（交通量の増加やシステム自動化等）による新たなリスク要因も次々と発生している。したがって、航空事業者は、それぞれにこうした安全上のリスクを常に監視し、適時的確な対応の実行を求められている。航空業界において、「過去の安全は、将来の安全を保証するものではない」と言われているのは、このような不断の努力の必要性を意味するものである。

日本航空は、1985 年の 123 便御巣鷹山墜落事故以来、事故の教訓を活かし、風化させることのないよう、地道な努力を積み重ねてきた結果、その後の 26 年間にわたり、お客様の死亡事故ゼロという実績と、高い信頼性を獲得することができた。

今後も安全に対する真摯な姿勢と、緩みない努力を継続していくことで、厚い安全の層を後世に継承していく責任がある。また、日本航空が、これまでのように、安全を第一とする企業としてあり続けることは、お客様や国民の期待に応えるものであり、安全分野のリーディングカンパニーとして、今後もその責任を果たしていく必要がある。

本更生計画における諸施策の実行にあたって、安全への配慮が疎かになるようなことがあってはならない。安全確保を大前提としたうえ、経営陣および現場が一体となったコミュニケーションを欠かすことなく、適切なマネージメントによって安全確保体制の実行状況をモニタリングしつつ、これを実現していく。」

## しかし、現実の施策は安全の維持向上に逆行

### 「一般企業の再建でさえ普通は実施しないような急激な事業規模の縮小」

こうした被告の更生計画の記述は、ICAO（国際民間航空機構）の「安全管理マニュアル（以下、「ＳＭＭ」という）」や、ＳＭＭに沿って制定された航空法第１０３条が定める「輸送の安全性の向上」に則したものであり、原告としても全く異論のないところである。

ところが、被告が示した上記の認識と現実の施策には大きな隔たりがあり、被告が

再建途上において、「安全上のリスクを常に監視し、適時的確な対応」を取った形跡など全く見られない。それどころか、実際には、安全の維持向上に逆行するような形で日本航空の再建が強引に推し進められたのである。

ＳＭＭは、「安全管理の中核は『ハザード（人員の負傷あるいは航空機または設備などの損害を引き起こす可能性を伴う状態または物）の特定』と『安全リスクマネジメント（ハザードによって発生する安全リスクの評価と実行可能な限りでのその低減）』である」と指摘した上で、

「ハザードの特定に格段の注意が必要となる特別な企業の状態が三つある」と述べている。

その一つが「大きな組織の変化、急激な事業拡大や縮小、企業合併、ダウンサイジング」である。

このＳＭＭの指摘を踏まえるならば、航空会社が適切な安全管理を実施しながら再建を進めるためには、事業規模の縮小をできるだけ抑制しつつ、その過程において注意深くハザードを特定していかなければならない。

ところが、日本航空の場合、経営破綻当初の再建計画が、その後、債権者の意向などによって変更され、事業規模縮小などの施策が大きく「前倒し」して実施されることとなったのである。

機長組合との団体交渉において加藤管財人代理は、「大型倒産事件では整理解雇はほとんどない」との認識を示した上で、次のように述べている。

「通常の大型倒産ではもっと時間をかけて手続きを踏むことができる。この会社のように１年足らず、半年強で更生計画案を書いて、１年以内に認可を受ける、そういうスケジュールは普通取られない。整理解雇をせずに回避するような再建スキームも時間があれば取れる。」

航空会社にとって安全管理のバイブルともいうべきＳＭＭにおいて、「急激な事業規模の縮小は、安全上特段の注意が必要である」旨が指摘されているにもかかわらず、被告は、経済性を厳しく求める債権者など専ら航空安全に素人である関係者らの要求に応じて、「一般企業の再建でさえ普通は実施しないような急激な事業規模の縮小」を、こともあろうに、航空会社の再建策として実施したのである。

この点だけを見ても、この再建策が、いかに航空会社の存立基盤である安全、つまりは国民の生命と財産を脅かす計画であったかが解かる。

## 安全面での検証を行うことなく人員削減、解雇

仮に、この計画が必要不可欠なものであったと仮定するとしても、その場合はＳＭＭに則ってハザードの特定に細心の注意を払い、従来以上に安全対策を実施しつつ計画を実行していかなければならないはずである。しかし、そのような事実は全く無い。

被告は、実際に更生計画の遂行にあたり、事業計画上の数値目標を達成することを至上命題として、安全面での検証を全く行うことなく人員削減を行い、１６５名もの無謀な解雇を実施してきたのである。被告が更生計画で謳っている安全運航確保の実現のための施策などは、更生計画が実行される過程でどこにも見当たらない。

被告は一方では更生計画の人員削減について、債権者との約束であり、社会との約束であると殊更強調しているが、更生計画の「安全運航の確保」の約束については一切言及していない。被告のこうした行為こそ、自らが策定した更生計画に示されている安全への認識という社会との約束を反故にするものである

参考（以下、世話人より）

整理解雇直後の２０１１年１月６日

進運航本部長は「運航本部の皆さんへ」として「倒産以降繰り返し実施した雇用調整策によって、運航本部に所属する皆さんは心身ともに疲弊し、またお互いへの信頼感も揺らいでしまったと感じています」と述べ、「職場の信頼感を再構築する所存です」と決意表明。

２０１１年２月１０日

進運航本部長発文書「揺るぎ無い安全運航のために」で不具合事例が後を絶たないこと、航空局から厳重注意を受けたことを述べ、絶対に不具合事象を起こさないという固い決意でフライトに臨んでください、と結んでいる。

２月１８日

運航乗員部長通達「イレギュラーの連鎖を断ち切ろう！」

２月２３日から３月３１日まで

航空局の立ち入り調査

## 「リストラが安全にどう影響を与えるか検証すべきだ」

日航安全アドバイザリーグループ座長

（以下、第 2 部 第 6　2 （3）より抜粋）

この立ち入り調査の結果について被告は、トラブルの発生件数はこれまでと比べて数値的に大きな変化はないと主張し、清田証人への反対尋問でも、航空局の安全監査ではトラブルの発生状況に増加傾向が見られなかったのではないかと質問し、人員削減の影響を否定しようとしている。しかし、トラブルの発生件数の分析にあたっては、事業規模縮小により運航便数が減っていることが考慮されなければ意味がない。

安全上のトラブルの数値化の問題について、

日航安全アドバイザリーグループ座長の柳田邦男氏は、

新聞インタビューの中で、

「企業再生支援機構は『エラー発生率』といった数値に目を向けているが、それでは本質は見えない。再生機構の人は安全の本質の理解が不十分だと思う」

「今後、機械的に人員整理をするのではなく、リストラが安全にどう影響を与えるか検証すべきだ」（日経新聞 2010 年 1 月 20 日付）と指摘している。

被告は数字の外側に潜む危険を見ていないのである。

**最終準備書面　全文**