日本航空 OB 乗員
有志の会ニュース

2014. 08. 11

No.14-053

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

安全で明るい JAL

御巣鷹山 JAL123 便事故
JJ 労組連絡会議見解
全文を紹介します

（ PDF ファイルへのリンク ）

JJ労組ニュース
発行：JJ 労組連絡会議　TEL/FAX:03-6423-2461
日本航空キャビンクルーユニオン:日本航空ユニオン
日本航空乗員組合:日本航空機長組合:先任航空機関士組合

あなたの声を JJ 労組へ
E-mail : jjunions07-contact@jalcrew.jp

2014.8.12　Vol. 17 - 10

日本航空 123 便（JA8119 号機）の事故から 29 年を迎えるにあたって

2014 年 8 月 12 日　JJ 労組連絡会議見解

1985 年 8 月 12 日、520 名の尊い人命を奪った日本航空 123 便（JA8119 号機）事故から 29 年の歳月が過ぎました。改めて犠牲になられた方々のご冥福をお祈りするとともに、ご遺族の皆様に心から哀悼の意を表します。

私たちは、123 便事故直後から事故調査委員会（現運輸安全委員会）の垂直尾翼の破壊を「圧力隔壁の破壊によるもの」とする推定原因に疑問を呈してきました。その後、運輸安全委員会は 2011 年 7 月 29 日に事故報告書の解説書を発行しましたが、事故調査報告書にある「急減圧の発生」を強調する内容となっており、事故の再調査が必要であるとする私達の立場は 29 年が経過した現在も変っていません。

123 便事故後、経営陣は一新され「絶対安全の確立」「現場第一主義」「公正明朗な人事」「労使関係の安定・融和」などの最高経営会議方針を発表しましたが、その実践は不十分なものでした。1993 年以降の規制緩和の下で、整備の全面別会社化が進められ、数々の安全上の不具合から 2005 年には事業改善命令を受けるに至りました。事故の教訓を忘れ、安全への投資を欠く一方で、放漫経営にはメスを入れることはなく、2010 年 1 月 19 日に会社更生法の適用に至りました。

更生会社となった日本航空は、破綻直後から業績が急回復し、短期間での更生手続終了、再上場を達成し、現在も好決算が続いています。一方で、破綻時に整理解雇を強行し、ベテラン層を削減した上に、その後も退職者が後を絶ちません。

整備の職場では技術も人手も不足している中での業務効率・生産性の追求、利益確保のために更新が滞った設備の老朽化、買い控えによる部品不足など、この業績を支える職場はギリギリの体制となっています。また、パイロット・客室乗務員の職場でも人手が不足しているため勤務環境が厳しくなっており、安全の層が薄くなっていることが強く危惧される状況になっています。

123 便事故の教訓を胸に刻み、経営の「安全」に対する意識を改めさせる取り組みが必要です。

未曾有の大事故から 29 年を経た今、
私たちは、改めて「事故を風化させない」、「犠牲を無駄にしない」ことを誓い、
安全運航の原点を見失わないよう心に刻み、航空で働く者として
「絶対安全の確立」を追求していきます。

日本航空内　JJ 労組連絡会議

日本航空ユニオン　日本航空乗員組合　日本航空機長組合　日本航空先任航空機関士組合　日本航空キャビンクルーユニオン

今後も

カンパ支援・取り組み参加

宜しくお願い致します

今後の日程

宣伝行動・各地集会：原告団HP日程参照

8 月 28日（木）

不当労働行為裁判　判決

東京地裁527 号法廷

14 時より