日本航空 OB 乗員
有志の会ニュース

2016. 4.27
No.16-009

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

安全で明るい JAL

ＪＡＬの安全は大丈夫か？

一週間に一台のエンジン交換

今年も止まらない乗員流失

乗員の他社流失により、日常運航を維持することさえも危うくなってきた日本航空は、昨年末に、流失引止め策の一環として賃金の引き上げを回答しました。しかし、この賃金回答以降も、乗員の流失は続いています。

そんなさなか、今春闘の経営協議会で、「日常化している勤務協定違反を是正せよ。疲労が運航の安全に直結する」と、組合が要求したのに対し、

植木社長は、「ただちに、便を切るわけには行かない」
と開き直りました。

また、同席した赤坂整備本部長は、
多発するエンジン・トラブルや新千歳空港での異常運航などの実態が、職場に周知されていない状況を指摘した組合に対し、

「エンジン交換は、１４年で５９件。１５年は５５件。交換回数は減っていて、比較的安定している」と胸を張ったそうです。

云うまでもなく、勤務協定は労使の約束ごとであり、安全を担保するための“長時間連続勤務の禁止”を柱とした、法規でもあるはずです。
また、重大なエンジン・トラブルは、限りなくゼロに近づけるべきものであって、一週間に一台以上のペースで交換しなければならない、ということ自体が異常なのです。
この状況は、どう贔屓目にみても、日本航空の経営者に危機感は皆無であり、《安全より利益優先》に凝り固まっているようにしか思えません。

昨今では、バス事故と代行運転事故の多発・トンネル崩落事故・原発事故・耐震偽装・データねつ造など、法規を無視した長時間労働と安全軽視に起因する事故が、あとを絶ちません。

乗員不足は明らか！

乗員不足を補うため、経営は、特別運航乗務員（６０歳定年退職乗員の再雇用）の一年契約を、６５歳までの五年一括契約に変更しました。この際の運航本部長レターには、
「一人でも多くの皆さんにこれまでの知識と経験を生かして６０歳以降も活躍して頂きたいと考えている」
と、書かれています。
しかし、整理解雇を強行した際に、経営は55歳以上の機長を解雇する理由として、「年齢の高い乗員の貢献度は低い。経験は安全運航に影響しない」と、強固に主張していました。
この相いれない二つの主張は、完全な自己矛盾です。
「貢献度は低い云々……」という、経営の身勝手な主張は、乗員の国際組織(IFALPA)から、「ベテランから排除する差別的

取り扱いは、国際基準にも反し、安全の層を薄くする」と、強烈に批判されましたが、これは当然の帰結でした。

　エアーラインでは、乗員・客乗・整備を問わず、良好なチームワークこそが安全の要(かなめ)です。そこへ、解雇・差別・分裂の労務政策を持ち込んだ日航経営に、現場の人たちが反発し、暗い職場に愛想を尽かしている現状では、今後とも、他社流失が止まることはないでしょう。
　もの言えぬ職場環境こそが、連続事故へ続く道であったのは、日本航空の歴史を振り返れば、拭いようのない事実です。

1965 年懲戒解雇事件　「日航乗員闘いの軌跡」

経営に猛省を促すためにも、乗員を主体とした労働組合の活躍が期待される所以です。

4 月 14 日 JAL 本社前集会の際にカンパ贈呈を行いました。
（ニュース 16－008 で紹介）

原告団からお礼状が届きましたので紹介します。

お礼状全文

皆さん
2016 年度も
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：私たちはあきらめない!!!
原告団 HP 日程参照
5 月 13 日（金） JAL 本社包囲大行動 18:30～

＊東京地裁：5 月 11 日（水）
マタハラ裁判　第五回口頭弁論
527 号法廷　11:00～
報告集会予定あり
「JAL CA マタニティハラスメント是正裁判
未来の飛んでる（みらとん）ママを支える会」
入会案内と会則 ・ビラ ・ 要請書と署名用紙

＊山口 宏弥氏 著書紹介：「安全な翼を求めて」

・詳細は、枠内をクリックして御覧下さい。