日本航空 OB 乗員 有志の会ニュース

2017.8.27
No.17-020

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

安全で明るい JAL

8月12日羽田空港宣伝行動報告
多くの支援者が参加しました
大阪空港・松山空港でも

羽田空港：羽田スカイアーチ前　　第１ターミナル

大阪国際空港

大阪国際空港　モノレール大阪空港駅前

松山空港

以下は当日の配布ビラです

JAL

御巣鷹山事故を忘れない！

123 便　御巣鷹山事故から 32 年
JAL は事故の教訓を生かせ！

＜JAL123 便事故の概要＞

1985 年 8 月 12 日、羽田を離陸し大阪に向かっていた JAL123 便が群馬県の御巣鷹山の尾根に墜落し、乗客乗員 520 名の尊い命が失われました。

改めてご冥福をお祈り致します。

事故の背景に「利益第一主義」経営が

当時、社内では「高品質で利益率の向上」が叫ばれ、燃油費と人件費の削減が強調されていました。同時に全社的に大幅な人員削減が計画されていました。

整備の職場では、自社整備を外注し、他社からの受注整備を拡大する等「儲かる整備」の方針のもとで、「人がいない」「時間がない」「部品がない」という状況でした。

安全の基盤を崩した分裂・差別の労務政策

- 1972 年 ニューデリー事故
- 1972 年 モスクワ事故
- 1977 年 アンカレッジ事故
- 1977 年 クアラルンプール事故
- 1982 年 羽田沖事故
- *1985 年* 御巣鷹山事故

「なぜ、JAL に事故が多発するのか？」が問われ、批判されたのが分裂・差別の異常な労務政策でした。

「機長を全員管理職にする制度」や、職場を分断する「昇給・昇格差別」はその象徴でした。その結果、安全の基盤である“チームワーク”や“自由にものの言える職場”は失われていきました。

新経営が抜本的改革を・・しかし・・逆戻り！

事故後、鐘紡出身の伊藤淳二氏が会長に就任し、4 方針で改革が進められました。

① 絶対安全の確立　　③ 公正明朗な人事
② 現場第一主義　　④ 労使関係の安定・融和

しかし、労使癒着の労働組合と旧経営陣の反発を受け、伊藤会長は 469 日で退任し、旧経営に逆戻りしました。

見直され始めていた本業以外のリゾート開発、ドルや原油の先物買い等も不問にふされ、その後も放漫経営が続き、ついに 2010 年 1 月、経営破たんしました。

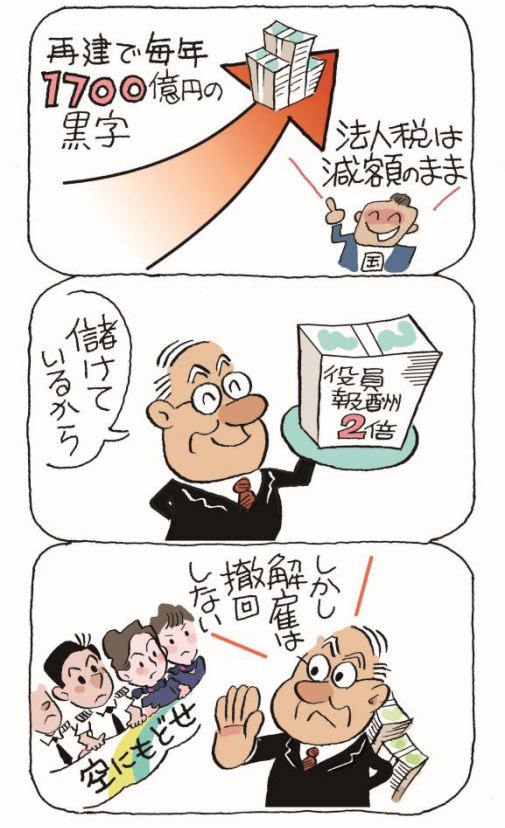
17 年 8 月 12 日

この道はいつか来た道

経営破たん後、京セラから稲盛和夫氏が会長に就任しました。稲盛氏は「利益なくして安全なし」の経営理念で、部門別採算制を導入、「売り上げを最大に、経費を最小限に」を経営の基本にしました。こうした中で、年齢と病気欠勤歴を基準にパイロット81名と客室乗務員84名が12月31日に解雇されました。経験豊富なベテラン乗務員を「将来の貢献度がない」という理由で解雇したのです。

不当解雇から6年7か月、理不尽なＪＡＬの対応

＊解雇の過程での違法行為を、最高裁が憲法違反と断罪。
＊国土交通大臣は、最高裁で不当労働行為を裁かれた件で、「遺憾である。労使で解決して欲しい」と発言している。
＊国際労働機関（ILO）から3度の勧告が出されている。
＊毎年1700億円以上の利益を上げている。しかも、法人税は減額されている。
＊今年の株主総会で、役員報酬が現行の2倍も可能になる新報酬制度が導入された。
＊整理解雇後にパイロット200名が他社に流出、客室乗務員は3000名以上採用されている。



私たちはJALに求めます
解雇争議の解決と安全運航の確立を！

ベテランパイロットや客室乗務員 165 名の整理解雇は、経験者の切り捨てであり、“もの言う労働者”の排除を狙ったものです。解雇は最悪の差別で、労働者にとっては生活を奪われることです。いまJALの職場は、「辞めたい」「きつい」の声が蔓延しています。過去に学ぶならば、JAL は面子にこだわらず、社内に閉塞感を持ち込んだ理不尽な解雇争議を解決して、労使の信頼関係を築き、安全運航の基盤を確立させるべきです。

JAL 原告団　検索　Facebook/JALgenkoku

JAL 不当解雇撤回争議団

〒144-0043 東京都大田区羽田 5-11-4　フェニックスビル 航空連気付

17年8月12日

皆さん
2017 年度も
カンパ支援・取り組み参加
宜しくお願い致します

OB 乗員有志の会：カンパ振込先

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

＊山口 宏弥氏 著書紹介
「安全な翼を求めて」　　アマゾン書評

・詳細は、枠内をクリックして御覧下さい。