

日本航空 123 便事故から 30 年の節目の年に

≪ 2015 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 30 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います。事故の再調査が必要であるとする私たちの立場は、30 年経過した現在も変わっていません。

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。しかし、その実践は不十分で、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。その後、国の航空政策と放漫経営、安全への信頼低下による旅客離れで企業体力が低下し、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、この好決算を支える職場では、「二度と破綻しないように」との掛け声の下、史上最高レベルの利益目標と、その達成へ向けたコスト削減と効率化を求められ、慢性的な人員不足と高稼働が続き、肉体的、精神的な疲弊が目立つ状況となっています。

破綻時に行われた希望退職によりベテラン層が減少、さらに整理解雇を強行し、その後も経営回復に対応した労働環境の改善がない中で退職者が後を絶たず、破綻後の利益最優先の経営方針の下、安全の層が薄くなっていることが強く危惧されます。

私たちは、昨年秋より過度なコスト削減・生産性追求に走る「部門別採算制度」の見直し、123 便事故から 30 年の節目となるこの夏には、改めて事故の教訓から生まれた絶対安全の確立を柱とする「最高経営会議方針」の原点に立ち返った経営を行うよう、会社に要求してきました。

**未曾有の大事故から 30 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