

日航労連ニュース

発行：日航労組連絡会議 TEL/FAX:03-6423-2461
日本航空乗員組合：日本航空ユニオン
日本航空キャビンクルーユニオン

あなたの声を JAL ユニオンへ

E-mail : jumail@jurouso.com

2021年8月10日

Vol. 24 - 08



日本航空 123 便事故から 36 年を迎えるにあたって

《 2021年8月10日 日航労組連絡会議見解 》

**私たちは「事故を風化させず、二度と事故を起こさない」ことを誓い、
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。**

1985年8月12日に520名の尊い人命を奪った日本航空123便（JA8119号機）事故から36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、ご遺族の皆様にも心から哀悼の意を表します。

私たちは、事故直後から事故調査委員会の「垂直尾翼の破壊は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。2011年7月29日に発行された「解説書」も「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いう私たちの立場は現在も変わっていません。

123便事故後、日本航空経営陣は一新され「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が発表されました。しかし、その掲げた方針の実践は不十分であり、運航・整備トラブルが続発する等、安全への信頼が低下しました。そして、旅客離れによる経営不振や放漫経営等で企業体力が低下し、リーマンショック後に世界景気が冷え込む中、日本航空は2010年経営破綻しました。

その後日本航空は、整理解雇を含む大幅なコスト削減と効率化を徹底させることで短期間に経営再建を成し遂げました。その後も順調に収益を積み重ね、強固な財務基盤を確立するに至りましたが、一方で、運航乗務員・客室乗務員の高稼働問題や、整備など地上支援体制の脆弱性が露わになりました。2020年に入ると、新型コロナウイルス感染による世界的規模のパンデミックによって、航空需要は消失し、日本航空の財政基盤も深刻なダメージを受けています。

経営は、景気が良い時は人手不足を理由に労働強化し、景気が悪くなれば労働条件を切り下げ、コスト削減しようとしています。職場が団結し、安易な労働条件の改悪を阻止してきたからこそ、この36年間、全損事故はありませんでした。しかしながら、この1年を見ても、エンジン故障による空中引き返しが複数発生するなど、安全運航に翳りが見えています。

私たちは「事故を風化させず、二度と事故を起こさない」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」を追求し続けていきます。