

勝利にむけて 支援の意を固めあう !!

J A L 不当解雇撤回をめざす愛媛決起集会が 7 月 25 日にコムズで開かれました。



弁護団の今村幸次郎弁護士は、東京高裁判決には、憲法が保障する労働基本権、生存権、人格権などを基礎に置くべき使用者

の雇用維持努力義務を考慮しない致命的な欠陥があると指摘。

山口宏弥パイロット原告団長は、地裁判決の2ヵ月後に、最高裁元判事が日航の社外取締役に就任したことなどを示して、裁判所の独立性に疑問が持たれると厳しく批判しました。

愛媛出身の原告3人は、「不当判決に屈せず勝利するまでたたかう」と力強く決意表明。愛媛合唱団と「あの空へ帰ろう」を合唱して、70人余の参加者は支援の意を固めあいました。



不正と嘘は あつてはならない 伊古町出身原告 二宮斉子

伊方町出身原告 二宮斉子

この人も「支援ありがとうございます。」

バイロット、高裁での判決がでました。地裁の判決を上回るほど納得のいかない判決でした。6月17日、愛媛出身の原告3人を含む客乗71名、バイロット64名が最高裁に上告しました。

市フォーブスで行われた報告集会には、70名を超える方々にお集まりいただき、暖かいご支援に感謝する」ととも

に、これから先も心折れる
ことなく3人で頑張つてい
こうと決意しました。

2010年末の解雇から
早3年半が過ぎ解雇撤回裁
判は、地裁、高裁、最高裁
と在職中には想像だにしな
かった展開となつていま
す。人生には思いもよらぬ
ことが起ります。解雇は
本当に残念で悔しい出来事
ではあります。そのお
かげで、これまでご縁がな
かつた方々とめぐりあい、
行くことのなかった場所に
出かけ、やることのなかつ
たことに挑戦し、いろいろ
な経験をさせていただき大
きくなった気がします。

南予の女は働き者でお人
よしと司馬遼太郎先生が評
してくださっていますが、
もうひとつ正直者であると
いうことも付け加えさせて
いただきたいと思います。
不正と嘘はどんな立場でも
あつてはなりません。これ
からもご支援よろしくお願
いいたします。

御巣鷹山事故から29年

このままでいいのか日本航空

事故当時の反省忘れ、利益第一主義に逆戻り

1985年8月12日、日航123便のジャンボ機が、群馬県の御巣鷹山に墜落した事故から29年が経ちました。520名の犠牲者を出した史上最悪の航空機事故でした。ここに改めて、亡くなられた方々のご冥福をお祈りいたします。

当時の日航は「儲ける整備」をめざしていた

当時の日航は、整備の考え方を変えて、「儲ける整備」をめざしていました。成田空港などでは、自社機の整備よりも外国機の整備に力を入れました。その結果、職場では“人がいない”“部品がない”、“時間がない”といった状態でした。

事故後に会長に就任した伊藤淳二氏(カネボウ出身)は、事故の反省から「絶対安全」「現場第一」「公正明朗な人事」「労使関係の安定融和」を掲げました。

飛行機ごとに「機付整備士制度」を設け、責任を明確にしました。また、安全対策として、管理職である機長の組合活動を認

め、機長の声を経営に反映させました。客室乗務員については、組合所属による差別を是正しました。これは、安全の確立には、自由にものが言える明るい職場が必要と考えたからでした。

”利益なくして安全なし”

社員に採算意識求める日航経営

2010年1月の経営破たん後、会長に就任した稻盛和夫氏(京セラ出身)ら経営陣は、本業以外の数々の経営の失敗を不問にして、社員に責任を押し付けてきました。社内教育では“あなた方が会社を潰した”との意識を持たせ、雑誌のインタビューでは「利益なくして安全なし」「安全・安全と、御巣鷹山事故がトラウマになっている」と発言しています。そして、社員には最小の費用で最大の利益(売上)を求めていました。燃料節減のために台風を突っ切るパイロットが出る背景には、このような経営方針があります。

人手不足と経験不足は、”いつか来た道”

日航は破たん後、事業規模を3分の2に縮小しましたが、今では路線を次々と拡大しています。今年5月には、整備トラブルが相次ぎ、重整備を5日間も中止しました。原因には人手不足もありますが、重整備の海外委託や、ベテラン整備士の大量退職の影響も無視できません。客室乗務員は年休が取れない状態です。解雇後に1820名を新規採用し、現場は3人に一人は新人です。しかし、84名は解雇されたままです。パイロットについても、解雇後に130名もの自主退職もあり不足していますが、ベテランの81名を戻しません。今、日航に求められているのは御巣鷹山事故の教訓を生かすことではないでしょうか。

2014年8月12日

日本航空の不当解雇撤回をめざす愛媛原告団