

高裁勝利に向けて・控訴理由書を解く！シリーズ⑥

安全の視点が全くない経営陣

安全を守る最後の砦は労働者

2010年1月破綻後、ベテランを中心に約2400名の社員（JAL本体）が職場を追われ

+

それでも人員削減が足りないとして、165名が整理解雇されました。

+

職場では賃金低下・労働条件低下・年休取れず体がきつい状況に。



解雇による職場の動揺・不安
仕事へのモチベーション低下



どの職種も退職者が止まらない。パイロットは昨年1月から今年9月までで98名も自主退職し、他社へと移っています。



高利益・再上場の一方で、人員不足に拍車がかかり、不安全事例が続く



安全最優先に例外はない

航空法

安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全の向上につとめなければならない。

国際民間航空機関

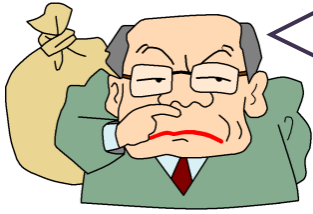
航空運送事業者に安全管理体制を求めている。安全管理体制とは、組織内に存在する危険要素を見つけ、安全上のリスクを見極め、必要な対応を取ることにより、事故などを未然に防止する取組み。

更生計画

航空運送事業として、安全確保には最大限の配慮をする必要がある。諸施策の実行にあつて、安全への配慮が疎かになるようなことがあってはならない。

「いかに儲けるか」安全より利益の経営陣？

稲盛会長（現名誉会長）



利益なくして安全なし。私のフィロソフィー教育を徹底しよう。京セラの50億円特別融資でまた儲かった。「航空法も安全アドバイザーグループも知りません。」（昨年の特人尋問での証言）

加藤管財人代理（当時）



まずは京セラのように内部留保（1兆円）を超えてから安全について語ってほしい。

「安全アドバイザーグループ」の提言はどこに行った

柳田邦男氏を座長とする「安全アドバイザーグループ」は、2005年、国土交通大臣から事業改善命令が出された後、社外有識者をメンバーとして設置されました。「新提言」では以下のように述べています。

- ◆財務状況が悪化した時こそ、安全への取り組みを強化するくらいの意識を持って、安全の層を厚くすることに精力を注がなければならない。
- ◆ベテランの乗員が身体に染み付かせた技量やノウハウが、その社員の退職とともに消えてしまうのは、組織として大きな損失である。

安全を阻害する解雇は許されない

◆パイロットは羽田沖事故をきっかけに、社内健康管理体制の見直しがされた。体調に異常や不安がある場合は、躊躇なく申告し、乗務中断や乗務制限が徹底され、結果として安全に貢献してきた。

今回傷病者に対し、「貢献度が低い」として解雇されたことで、そうした環境が損なわれた。

◆国交省発行の手引きでも、事故を起こす背景には、職場環境の悪化が影響すると指摘している。管財人は解雇が職場にもたらす不安感や、それがもたらす安全への影響を一切配慮しなかった。安全を向上させるどころか、自ら危険を作り出した。

◆大量のベテランパイロットや客室乗務員が職場から追われ、その経験から得られる教訓が継承されず、安全の維持向上に逆行している。

雇用不安が広がる中、会社施策を批判することはた
められ、「もの言えぬ職場」が作り出された。

JALは事故の犠牲者735柱に「絶対安全」で報うべき

過去の事故の背景には、常に利益を最優先した会社の姿勢があった。そして長年に渡り、利益のためには会社にももの言う組合をつぶす、不当労働行為が繰り返されてきた。

520名の犠牲者を出した御巢鷹山事故を契機に、「絶対安全の確立」「法の順守」「労使関係の安定」が約束されました。

この約束こそ、JAL経営は守らなければなりません。

