

御巣鷹の尾根墜落事故の記憶

JAL不当解雇撤回争議団

林 恵美

単独機として世界最悪の520名の死者を



御巣鷹山墜落事故から39年目の日に市駅前で行われた、安全運航確立と解雇争議解決を求める宣伝行動（2024年8月12日、松山市）



JAL123便

事故が起きたのは1985年8月12日。あれから40年。長い年月が過ぎたが、記憶はあせ

あれから40年、経営陣に改めて問い合わせたい

19時過ぎ、事務所のTVにJAL123便の機影が消えたと速報が流れ空気は一変した。墜落したのか、不時着したのかと見え解らぬ焦慮に駆られた。休暇どころではなくなり、それから1ヶ月あまり成田に泊まり込み、フライト前後に事務所に立ち寄る組合員への対応

第一組合である客乗組員には赤、御用組合員には青。また墜落したのかどうか、ましてや乗客と乗務員の安否さえ解らない状態で、組合所属だけはいち早く確認するというJALの労務最優先方針の表れだつた。常軌を逸している。残念ながら異常

ることはない。あの日、成田空港の一角にある客室乗務員組合の事務所にいた。組合役員になって3年目の夏だった。定期大会に備え、1年間の活動のまとめを仕上げ、心は翌日からの休暇に飛んでいた。ところが、その日の

午後、123便は群馬県御巣鷹の尾根に墜落したと判明した。乗務していた客室乗務員12名は男性チーフパー

に追われた。

最初に行われた会社の記者会見でわが目を疑う場面がTVに映し出された。担当者の後ろの白板に書かれていた、123便乗務員の氏名の頭に赤と青の丸いマグネットが付けられていたのだ。所属組合を表わす印だった。

な労務姿勢は連綿と続いているおり、2010年大晦日に強行された1

984年には、総務

繋がる」と合理化の見直しを強く申し入れて

いた。が、その後間に大事故は起きた。

JALの歴史で現場の指摘を真摯に検討していれば防げた事故は少くない。

事故後、社外から迎え入れられた新経営陣は、組合からの指摘を受け入れ新しい方針を発表した。「絶対安全・現場第一主義・公正明朗な人事・労使関係の安定融和」これらの方針は520名の犠牲の上に作られ、二度と事故を起さない誓いである。この夏、日本航空の経営陣に改めて問い合わせたい。

会社と補償について話し合いをする際の参考資料を届ける役目も

あったが、祭壇の前で憔悴しきったお父様に

ぎた合理化は大事故に

サーガ39歳、11名は全員女性で24歳から31歳という若さだった。亡くなつた520名の中に愛媛県出身で帰省中の乗務員がいたと解り弔問に伺つた。

会社と補償について話し合いをする際の参考資料を届ける役目もあったが、祭壇の前で憔悴しきったお父様に

かけた言葉など見つかることはなかった。JALは1982年に羽田沖事故、上海オーバーラン事故を起こし、安全対策に危惧の声が相次いでいた。しかし会社は、更なる合理化策を打ち出し、第二組合は協力を表明。1984年には、総務

8・12宣傳に参加を！

◇
時 8・12宣傳に参加を！
@松山市駅前17時～18時