

# 御巢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名の死者を出したJAL123便



御巢鷹山墜落事故から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）

## あれから40年、経営陣に改めて問いかけたい

JAL123便



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なっていた。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

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。

かける言葉など見つかるはずもなかった。

JALは1982年に羽田沖事故、上海オーバーラン事故を起こし、安全対策に危機の感が相次いでいた。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

19時過ぎ、事務所のTVにJAL123便の機影が消えた。速報が流れ空は一変した。墜落したのか、不時着したのかさへ解らず焦慮に駆られた。休暇どころではなくなり、それから1か月あまり成田に泊まり込み、フライト前後に事務所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、御用組合である第二組合員には青。また墜落したのかどうか、ましてや乗客と乗務員の安全さへ解らない状態で、組合所員だけは早く確認する。というJALの労務最優先方針の表れだった。常軌を逸している。残念ながら異常

サが39歳、11名は全員女性で24歳から31歳という若さだった。亡くなった520名の中に愛媛県出身で帰省途中の乗務員がいたと解り弔問に伺った。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、祭壇の前で憔悴きったお父様に

庁が「効率化を強化せよ」とあるまじき勧告を出していた。株主配当を行うために142億円の純利益を上げる気運を醸成するため社内の目立つ所に、石にかじりついて、とメ縄を巻いた石が飾られていた。

客乗組合は「行き過ぎた合理化は重大事故に繋がる」と合理化の見直しを強く申し入れていた。が、その1週間後に大事故は起きた。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なくない。

8・12宣伝に参加を！  
@松山市駅前17時〜18時