

2007年8月12日

日本航空 123 便事故に関する声明

航空安全推進連絡会議

520名の尊い人命を奪った日本航空 123 便（JA8119号機）事故から 22 年目の 8 月 12 日に際して、現場に働く航空労働者として声明を発表いたします。

最初に、犠牲になられた方々のご冥福をお祈りするとともに、被害者・ご遺族、加えてすべての関係者の皆様に心からお見舞い申し上げます。

航空安全推進連絡会議として以下の二点を指摘します。

第一に、この 123 便事故原因についてです。当時の運輸省航空事故調査委員会による推定原因は、垂直尾翼の破壊を「圧力隔壁の破壊によるもの」とするものですが、現在に至っても疑義が解消されていません。フライトレコーダーやボイスレコーダーの解析、機内の写真、生存者の証言、他の事故例に見る急減圧の発生状況、さらには航空関係者が行った急減圧の実験（1999 年 4 月）などから「123 便事故における急減圧の存在の否定」を示す状況証拠が得られており、事故調査報告書の内容に疑問を呈する結果となっています。

私たちの指摘を踏まえた科学的な再調査が行われるよう、改めて航空・鉄道事故調査委員会に求めるものです。それは、真の事故原因を究明することは、航空機を安全に飛ばすための最低条件であるばかりでなく、被害者・遺族の方々にとっても重大な問題であると考えからです。

第二に、22 年たった現在に至っても航空機の運航の安全性が向上していないという事実です。

当時の日本航空経営者は「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を発表しました。しかし、その後経費削減を理由に安全体制を切り崩し、最高経営会議方針をあっさり捨て去りました。結果として日本航空は 1999 年に国土交通省航空局から整備体制を理由に事業改善命令を受けています。さらにまた、2004 年の JAL/JAS 統合後、安全問題で社会から厳しく糾弾され、再度の事業改善命令を受けるに至っています。

この背景には、国の方針として「規制緩和」による競争促進策があり、国際競争力強化を理由に航空会社の「合理化」を求める国の政策があります。各航空会社の安全体制の弱体化が起こってしまった結果を追認するために、航空法が再三改定されました。特に航空機整備では、責任が明確でない「委託化」や人員削減が進み安全問題が、さらには航空機整備そのものがメーカ

一の言いなりの整備となり、そのような中で 2007 年 3 月の全日空高知空港ボンバルディア機事故が発生しています。

このような国の政策を変換し、安全を第一とする施策をとるよう求めています。なければなりません。

私たちは、現場で直接航空機の運航に携わる者として、日々の業務の中で一人一人が安全意識をさらに高め、社会的責任を果たすことを改めて誓います。そのためには、様々な労働環境が整い、有効な訓練教育の機会が獲得され、豊かに働ける職場が必要です。悲惨な航空機事故が二度と起こらないように、国、企業に対して安全を確保するよう強く働きかけていきます。

以上