

日航事故40年とJR安全崩壊

「分割・民営化反対」と共に「国鉄を第二の日航にするな」掲げストにたった動労千葉

○日航の運行実績

	1975 年度	1984 年度
旅客キロ (旅客人数 × 距離)	17,546,553	37,024,520
飛行距離 (千キロ)	145,775	187,644
飛行時間	217,286	262,991
便 数	58,140	63,168

○日航の職員数

	1980 年度	1983 年度	増 減
職 員 数	21,132	20,709	△ 423
うち整備	4,580	4,431	△ 149

1985年8月12日、日本航空のジャンボ機が墜落し、乗客・乗員520人が死亡。単独機の航空事故としては現在も世界最悪です。事故から40年を迎えました。

合理化強行による大事故

事故原因は圧力隔壁の修理時のミスでした。強度が本来の約70%まで低下する中で飛行し、隔壁が壊れて墜落に至りました。

この背後では、利益を優先した合理化が進められていました。日航は87年までに「2万人体制」を実現するとして、要員削減と合理化を進めてました。

安全の要である整備部門も削減の対象でした。2日連続の深夜勤務などの

労働強化、格納庫に入れた点検やオーバーホールではなく、運行の合間の点検を中心とする整備の手抜き・先送りが日常化されました。こうした合理化で利益を急拡大（84年度は前年度の5倍以上の経常利益、1・8倍の営業利益）させる中での事故でした。

日航は「反省」を語りました。しかし、この10年で4回も事業改善命令や勧告を受けています。安全軽視は今も続いています。

「闘いなくして安全なし」

事故当時、鉄道をめぐっては国鉄分割・民営化が推し進められる過程でした。

動労千葉はこの年の大会で、「①国鉄分割・民営化阻止 ②10万人首切り合理化攻撃粉碎——一人の首切りも許すな ③運転保安確立——国鉄を第二の日航にするな ④国鉄労働運動解体攻撃粉碎」をスローガンに掲げ、闘いにたちあがっていきました。民営化や外注化、合理化との闘いは、鉄道の安全を守る闘いでもありました。

JR東では現在、新幹線をはじめ重大事故が相次いでいます。しかし会社は、「現業と非現業の区別をなくす」「機能保全を含めた検修部門の全面外注化」など、技術継承と安全をさらに崩壊させる攻撃を進めています。「労働組合が闘わない限り安全は確保できない」——今こそ闘う労働組合の力がが必要です。