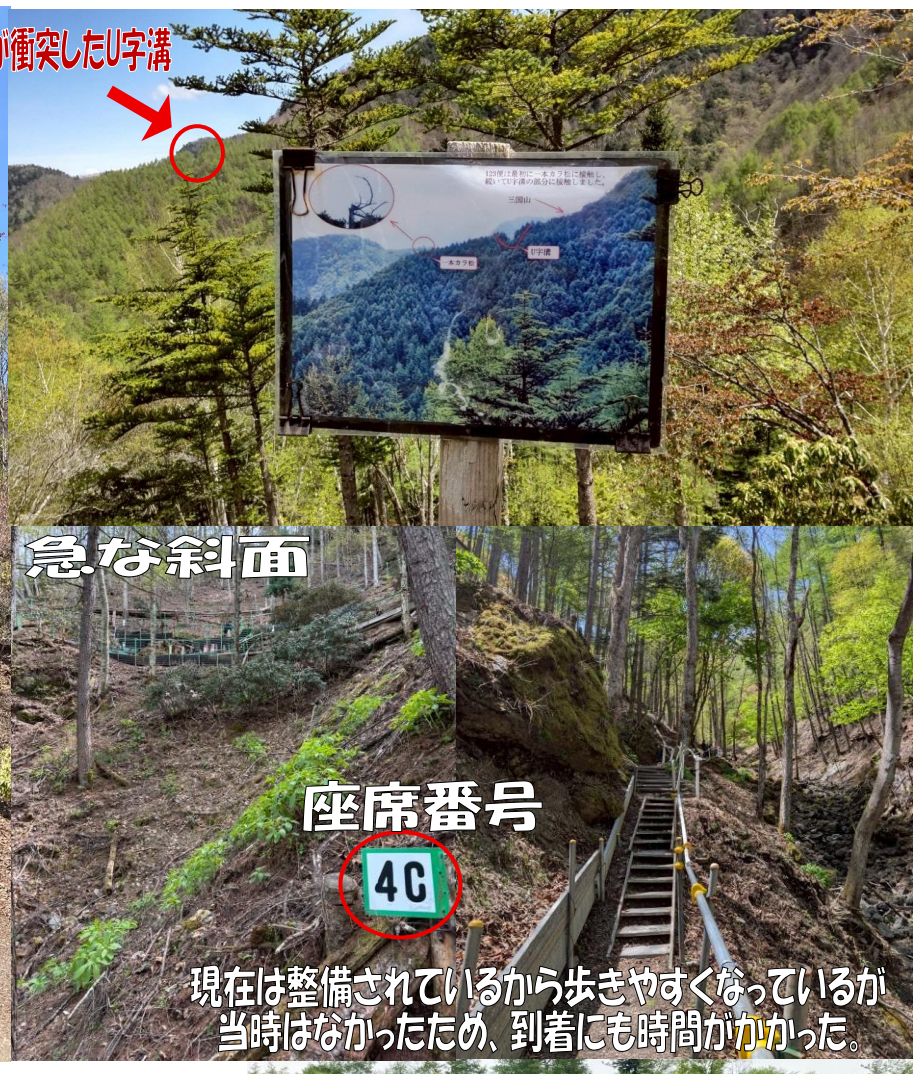
２０２５年 8月12日
第26号

JR東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本
発行人 椀田優一
編 集 情宣担当
ホームページ
http://www.jreu-yokohama1.jp/

日本航空123便墜落事故（御巣鷹山事故）から40年



１９８５年８月１２日、日本航空羽田発大阪行１２３便が御巣鷹山の尾根に墜落し、乗員乗客５２０名が亡くなった日本の航空史上最悪の事故から４０年が経過しました。現場は、急な斜面となっており、現在は階段等が整備され登山靴など装備をしっかりしておけば歩きやすくなってはいますが、当時は整備もされておらず現地に辿り着くにも時間が掛かり、救出の遅れが被害を拡大させたと言われています。現地に訪れた組合員からは「こんな場所に多くの犠牲者がいたことを想像するとゾッとする」「鉄道を担う私達も一歩間違えれば多くのお客さまの命を奪いかねない」「交通インフラを担う責任の重さを感じた」といった感想が出されています。

直接的な原因は、１９７８年の伊丹空港着陸時に発生した「尻もち事故」の修理不備により、機体後部の圧力隔壁が損壊し操縦不能となったためと推定されていますが、その背景にある日本航空の問題点が浮き彫りとなりました。①航空機の新しいシステムに慣熟していない者でも機長として定期便に乗務せざるを得なかった。②路線拡大にパイロットの養成が追い付いていなかった。③経営姿勢の問題（経営計画・労務政策・労組対策・人事政策が優先され、安全が二の次になっている）。④大事故以降はまだしも事故後時間が経過し、世間一般が事故を忘れれば、その後労務政策・経営計画が大前提となり安全が犠牲に。⑤名誉回復のみ、３月２日に再建に向けた「中期経営計画」の発表（１０％賃下げのささやき）。⑥複雑な労使関係（９労組）」。

いかがでしょうか。現在のＪＲ東日本会社と似ていませんでしょうか？モノ言えぬ社員ばかりになってしまい、安全が崩壊してしる危機感を抱いています。ＪＲ東労組に結集して、安全で安心して生活できる職場と、健全なＪＲ東日本会社をつくり出していきましょう！

沈まぬ太陽のように最後まで諦めずたたかっていこう！