

第3章

～労務政策が生んだ大きな代償、航空事故～

◆連続事故

分裂労務政策により、乗員の職場が分けられ、乗員組合の会社に対するチェック機能が弱まる中で日本航空の連続事故が発生します。以下に示します。

★1965年12月 サンフランシスコでDC-8型機の離陸直後のエンジン爆発による緊急着陸（対岸のオークランド空港に着陸）

この爆発したエンジンは、オーバーホール直後のものでありオーバーホール時に鉋止めをしっかりとしていなかったとされています。整備現場では時あたかも、一時金をめぐり業績リンクを受け入れるかどうか、仕事は二の次にして、会社が地上の職場で日航労組対第二組合（現 JALFIO）の多数派工作のため画策していた時期でした。

★1968年11月 DC-8型機がサンフランシスコ空港に進入降下中にサンフランシスコ湾に着水

《この事故に関し、NTSB（米国運輸安全委員会）は次のような指摘を行っています。》

- ✓ 当時、DC-8=62型機は、日本航空が導入して間もない新型機で、そこに備えられたフライト・ディレクターや自動操縦装置に対する乗員の訓練が不十分であった。
- ✓ 機長（日本人）は気圧高度計の調子が悪かったため離陸時から気にかけていた。そして最終進入態勢に入ったとき、副操縦士（外国人）に対し副操縦士席側の気圧高度計の読みなどについて英語で質問したが、意味がよく伝わらず、副操縦士から適切な答えが返ってこなかった。これは両者の言語の相違に基づくものであり、このような誤解のあらゆる可能性を除外するため適切な方式および訓練を行う事は、そのような環境で運航している会社の責務である。等

当時、新型のフライト・ディレクターについては1時間30分ほどの座学しか行われていませんでした。

外国人乗員は、1952年の外国人乗員による「もく星号」事故の後、日本人乗員での運航をめざす中、乗員組合と締結していた「外人ジェットクルーの人数制限の協定」を無視して強行導入したものです。

★1972年6月14日 DC-8型機 ニューデリー事故

ニューデリー国際空港へILS進入中、滑走路手前の川の土手に激突しました。

この事故の背景には、事業の拡大を急ぐ日本航空の経営体質に大きな欠陥があると見られていました。それは、当時の運航乗員組合が、長期賃金協定に反対して組合設立以来初

の争議権投票を行う中で、職場への介入が行われ、事故の一ヶ月前に「日航でもマル生運動」「第二組合まで造反」「管理職が現執行部について行くなれば機長昇格させない」と新聞報道されていたからです。

★1972年9月24日 DC-8型機 ボンベイ誤着陸事故

ボンベイ、サンタクルズ空港の滑走路09に午前7時頃 朝靄の中、太陽に向かって計器進入の後、周回し有視界で着陸しようとした事故機は、その滑走路とほぼ同じ方向の滑走路を持つジュフ空港の1300メートルの滑走路に誤着陸しました。事故原因は乗員のミスとされました。しかし、事故機の機長は同空港には事故以前には計器飛行で4回しか着陸した経験がなく、有視界方式での着陸の経験はありませんでした。近接するジュフ空港の存在についても特別の注意はされておらず、ジュフ空港では外国航空会社を含め10件以上の誤着陸事故が発生していました。また事故後当該機長に日本航空の上司が「反論せずにミスを認めるように」圧力を加えたことが明らかになり強い非難を浴びました。

★1972年11月29日 DC-8型機 モスクワ事故

モスクワ・シェレメチボ空港から離陸し、300フィートまで上昇した後高度を失い、墜落火災が発生した。ソ連事故調査委員会は事故原因として、「予期せぬスポイラーの展開」あるいは「エンジン防氷装置を作動させていなかったことによるエンジン推力の低下」の2つを指摘しました。乗員組合ではこの事故のCVR (Cockpit Voice Recorder) の組合への開示を要求し会社はこれに応じました。

以上、1972年に起きた日本航空の3件の事故は「日航の連続事故」として会社の行き過ぎた「合理化」の結果であるとして社会的にも注目されました。

★1975年12月18日 B-747型機のアンカレッジ滑落事故発生

この事故は、機長が滑走路の凍結状況の下、離陸中断後、横風が強かったために再出発を検討している時、東京本社から「早く出発しなければ東京の空港運用制限に間に合わなくなる」と連絡が入りました。その連絡を受け機長が出発を決断し、凍結した誘導路をTAXI中に横風により誘導路わきの谷間に滑り落ち、大破した事故です。

《NTSB (米国運輸安全委員会) は以下の指摘を行っています。》

- ✓ 機長は東京からのテレックスを受ける前に、21時までに出発しなければならず、もし出発できなければ、飛行を中止してアンカレッジに留まらなければならないことを承知していた。また、もし留まる事になれば日航現地支店に多大の支援業務を負担させる事になると考えた。
- ✓ 機長はこうしたことを考慮して、出発を決意したのに相違ない。
- ✓ パイロットは、悪天候下において、自らの判断をあまくしたり、弱めたりしてスケジュールを保持させるような圧力を許してはならないことを強調しなければならない。

★1977年9月27日 DC-8型機のクアラルンプール事故

この事故は、低視程下で最低安全高度以下に降下し、滑走路手前の丘に衝突した事故であり、

《マレーシア政府の発表した事故調査報告書で以下の点を指摘されました。》

- ✓ この事故は、当該機の機長が滑走路を視認しないまま、最低安全高度以下に降下し、引き続き機が滑走路手前の丘に衝突するまで降下を継続した事を原因として発生した。
- ✓ さらに、重要な事として、副操縦士が発行されている社内規程に違反した機長に対し、異議の申し立てを行わなかった事があげられる。
- ✓ 日本航空は、機長が危険な違反をしようとしているとき、副操縦士がこれを是正する権限を明確に与えるよう検討せよ。

当時、72年の連続事故後事故対策の一つとして、機長養成制度は改定されました。それは「忍の一字の2年間」と言われるほどの長い訓練期間でした。また教官機長への副操縦士の言動のためらいについての、もう一步踏み込んだ実態指摘が必要でした。

◆物の言えない職場

機長が管理職という立場におかれ、操縦室内に管理する者と管理される者が存在する「自由に物の言えない」職場として、事故と直面した極めて危険な状況下ですら、管理されている乗員の心の中に重大な影響を与えていたのです。会社はクアラルンプール事故後の対策として、航空機事故が多発する、離陸後の3分間および着陸前の8分間、つまり「危険な11分間」から名称をとった Critical Eleven Minutes (CEM) 委員会を作り、安全阻害要因の調査・解析を行いました。

《CEM委員会の指摘》

- ・他のクルーが何かおかしいと感じたときは、躊躇せず、機長にアドバイスできる様な雰囲気を作る。
- ・人間の心理的なものが強く作用している。(他からの批判・疲労・労働条件等13項目)
- ・行き過ぎた管理体制は乗員が判断を下す時に結果を気にする余り、不必要なタメライの気持ちを起こさせ、場合によっては判断を狂わせる事もある。
- ・モラルの問題は労務問題に関わるものが多い。クルーモラルはフライトセーフティーに大きく影響する。
- ・コックピット（操縦室）の中に会社対組合の確執が持ち込まれてはならない。

会社自らが設置した CEM 委員会は機長全員管理職制度に起因する問題点を指摘しました。しかし、今も日本航空はこれらの問題点を根本的に解決しようとはしていません。1972年の連続事故後、会社の取った安全運航に関わる施策は、期間を長くして、訓練基準

を厳しくし、人間性教育、人格形成教育強化に名を借りた乗員の管理強化を行うだけのものでした。また 20 項目以上の関門を設けた、世界的にも異常に長い機長養成制度を設定しました。一方でクアラルンプール事故の 1 ヶ月前の 1977 年 8 月 15 日には、運航規程の中に、「経済性」の文言を持ち込むなど、会社の営利優先、安全軽視の姿勢は改まる事はなかったのです。

◆日本航空の労務姿勢がもたらした事故

★1982 年 2 月 9 日 DC-8 型機 羽田沖事故

事故機は福岡から飛来し羽田空港へ進入中、滑走路手前 360 メートル付近で機首を下げアプローチライトに接触、海上に墜落しました。事故原因は機長の精神的変調による逆噴射と機首押し下げ等の異常操作とされました。会社は事前に当該機長の精神的変調を認識して、服薬して乗務させていた事実を隠していました。また当該機長が精神的変調を起こした背景には労働組合への介入のために、会社から当該機長に精神的圧力がかけられていた、とも指摘されました。

この事故の安全対策として、日本航空はカウンセラーデスクを配置しましたが、これも一時的な形だけの安全対策となりました。

この事故を契機に、日航の機長全員管理職制度、機長養成制度が厳しく批判されることとなりました。

事故の機長は、機長養成に入る前は、「同期の中でも一番冗談が多く、明朗で自信にあふれた、日航の範たる副操縦士であった。」と同期からも言われていました。ところが、機長養成が進む中で、会社の評判を気にして「麻雀もやめ」「blank day もいつも家で待機し」「口は災いの元だ」と言って同期との会話にも乗ってこなくなりました。さらに、当該機長は機長養成訓練中、会社の上司にストライキのことについて連絡しなければならぬと、1 日中電話の回りを行き来して悩んでいたという事実が組合の調査で明らかになりました。日本航空の、乗員組合敵視の政策が機長養成制課程中の弱い立場の乗員に影響を及ぼしていた悲しい出来事です。

《羽田沖事故（事故前日の異常飛行）に関して、国会での指摘》

- ✓ 機長に異常があっても、同乗の乗員が報告しにくいのではないかな。
- ✓ 機長が副操縦士の経験報告書（Experience Record）を書かされているのでは報告できない。
- ✓ 機長を従業員から別の枠をはめる。そういうことをやっているのは日航のみ。特異な事をやっている日航が度々事故を起こす。原因と考えざるをえない。（操縦室）3 人の空気が良好になるようにすべき。（機長全員管理職制度が）一つの要因になっており、公平に考えてほしい。