

## 「絶対安全の確立」ってな～に？

「絶対安全の確立」は会社が出した経営方針だった。

「絶対安全の確立」という言葉は、123 便事故の後、昭和 60 年 12 月 18 日に会社が最高経営方針として打ち出したもので、その内容は以下のとおりです。

### 最高経営会議通知第 1 号 (抜粋)

#### 1. 「絶対安全の確立」

520 人の犠牲者の霊に応える最も必要なことは、「日本航空絶対安全の確立」にあります。

絶対という極限に挑戦し、これがため担当部門により

(1) 事故原因の徹底説明と対策総点検

(2) 機体の総点検

(3) 整備の総点検

(4) 運航の総点検をする

に着手する。

123 便事故の後、就任した伊藤淳二副会長(当初は副会長、後の会長)は、就任挨拶の中で、「絶対安全の確立」について以下のように解説しています。

世の中には絶対はないといっちはいけないわけでありまして。もし、50 万分の 1 の危険性があると云ったら、その 50 万分の 1 にお客さまは当たりたくないわけでありまして。そういった意味で、絶対安全というものに対して、われわれはどこまでも肉迫しなければならない。

昭和 60 年 12 月 19 日 副会長就任挨拶より

「絶対安全の確立」を実現するために会社が打ち出した施策とは？

会社は、「絶対安全」を実現するために、以下のような具体的方針を打ち出しました。

「絶対安全の確立」ために三つの方針にたって対処いたします。

「絶対安全」の航空機を導入する。

新たに技術研究所を設置しました。研究所の使命は、航空機メーカーと対等の技術陣を確立して内外のメーカーの中で「絶対安全」の航空機を選定、購入することにあります。また、現在保有する機材の徹底的な点検、検査を実施して、必要と考えられる予防保全、予防改修をメーカーに要求し実施させるにあります。

第二の方針は「絶対安全」の運航を確立する。

一つ、運航計画の最終決定権限者を機長とする。

二つ、運航計画にもとづき使用する機材を計画に組み入れるか否か、その機材の整備が「絶対安全」に自信をもってなされたか否かの決定権限者を機付整備長とする。

三つ、運航計画に当たる地上職は全力を傾け運航条件の「絶対安全」チェックを行う。

第三の方針は「労使関係の安定」「労々関係」の統合親和を確立する。

昭和 61 年 8 月 12 日 伊藤会長就任挨拶より

現在、技術研究所・機付整備士制度は廃止され、整備は子会社・海外に移管・委託、労使関係については JALJ の職場に分裂政策を持ち込むなど悪化の一途です。最高経営方針は現在でも有効な方針であり、日本航空経営には「絶対安全の確立」を実現する義務があります。現在の経営は、「絶対安全」という極限に挑戦し、肉迫する努力をしていると言えるのでしょうか？