

# 命 令 書 (写)

再 審 査 申 立 人 国鉄千葉動力車労働組合外 19名

再審査被申立人 東日本旅客鉄道株式会社

上記当事者間の中労委平成21年(不再)第22号事件(初審千葉県労委平成18年(不)第1号事件)について、当委員会は平成23年4月20日第141回第一部会において、部会長公益委員諏訪康雄、公益委員野崎薫子、同柴田和史、同山本眞弓、同中窪裕也が出席し、合議の上、次のとおり命令する。

主 文

本件再審査申立てを棄却する。

理 由

## 第1 事案の概要等

### 1 事案の概要

再審査申立人国鉄千葉動力車労働組合(以下「組合」という。)は、平成18年3月10日から同月18日にかけて、争議行為として、再審査被申立人東日本旅客鉄道株式会社(以下「会社」という。)千葉支社管内の全線区で、列車の最高速度を10km/h減速し、回復運転を行わないという安全運転闘争(以下「本件争議行為」という。)を実施した。

本件は、会社の本件争議行為に対する以下の行為が、労働組合法第7条第1号及び第3号の不当労働行為に該当するとして、組合及び再審査申立人X1ら19名が、平成18年9月4日、千葉県労働委員会（以下「千葉県労委」という。）に救済申立てを行った事案である。

- ① 同年3月9日、本件争議行為を行った場合には厳重に対処する旨の「違法闘争に対する警告」を発するなどしたこと。
- ② 本件争議行為の実施に際して、組合所属の運転士が乗務する列車へ会社の管理者等を添乗させ、現認・監視などを行ったこと。
- ③ 本件争議行為実施後の同年4月4日以降、別表1の組合の本部役員7名及び1分以上列車の遅延があった組合所属の運転士12名（以下「X1ら19名」という。）に対して事情聴取を行ったこと。
- ④ 同年4月12日以降、上記③のX1ら19名に対して、それぞれ戒告、訓告又は厳重注意の処分を行ったこと。
- ⑤ X1ら19名のうち、(i)戒告処分とした本部役員6名に対して、平成18年度の定期昇給の1号俸カット（X3及びX6の2名を除く）、平成18年度夏季手当の10%減額の取扱いを、(ii)訓告処分とした本部役員1名に対して平成18年度夏季手当の5%減額の取扱いを行ったこと。

## 2 初審において請求した救済内容の要旨

- (1) 会社は、組合が平成18年3月10日から同月18日にかけて行った本件争議行為に対して、同年4月12日以降、X1ら19名に対して発令した戒告、訓告又は厳重注意の処分を取消し、X1ら19名に対する不利益取扱いについて、処分がなかったものとして回復しなければならない。
- (2) 会社は組合が行う意思決定及び争議行為（同盟罷業、怠業）に対して、いかなる理由があろうとも介入してはならない。

- (3) 謝罪文掲示
  - (4) 千葉県労働委員会への謝罪文掲示の報告
  - (5) 再審査申立てを行う場合であっても、中央労働委員会命令が出されるまでは、救済命令を遅滞なく履行しなければならない。
- 3 初審千葉県労委は、平成21年6月26日付けで、本件救済申立てを棄却する旨決定し、組合、X1ら19名及び会社に同年6月30日、命令書を交付した。
  - 4 組合及びX1ら19名は、これを不服として、初審命令の取消し及び上記2の救済を求めて、平成21年7月7日、再審査を申し立てた。

## 第2 本件の争点

- 1 組合が平成18年3月10日から同月18日の間に実施した本件争議行為は正当な争議行為であるか。
- 2 本件争議行為に関して、会社がX1ら19名に対して行った戒告、訓告又は嚴重注意の処分及びこれに伴う定期昇給の1号俸カット、平成18年度夏季手当の10%又は5%減額の取扱いは、X1ら19名に対する不利益取扱い及び組合に対する支配介入に当たるか。
- 3 本件争議行為に関して、会社が組合及びX1ら19名に対して行った次の行為は、組合に対する支配介入に当たるか。
  - (1) 「違法闘争に対する警告」を発するなどしたこと。
  - (2) 組合所属の運転士が乗務する列車に、会社の管理者等を添乗させ現認・監視などを行ったこと。
  - (3) X1ら19名に対して、本件争議行為実施後、事情聴取を行ったこと。

## 第3 当事者の主張要旨

- 1 組合ら（再審査申立人ら）の主張要旨

本件争議行為に対して会社は不当な介入を行い、さらに戒告、訓告、嚴重注意等の不当処分を行ったのであり、これらの行為はいずれも労働組合法第7条第1号及び第3号の不当労働行為に該当する。

(1) 本件争議行為が正当な争議行為であることについて（争点1）

ア 本件争議行為の正当性について

(ア) 本件争議行為の手段は、「千葉支社管内の全線区で最高速度を10 km/h ダウンする」ことを主要な形態とするものであるが、線区ごとの最高速度の値は、区間と車両によって決定される。しかも、その最高速度とは、その線区において、制限速度が設定されていない場合に限ってその値までの速度を出すことができる速度の値であって、当該区間を最高速度として指定された速度で走行しなければならないとのことではない。

本件での「線区の最高速度を10 km/h ダウンする」とは、非争議時には最高速度として設定された速度、例えば130 km/h の速度で運行することのある箇所を、10 km/h 下げた120 km/h で進行するというものであり、通常作業と比べて作業の速度を落とす、スローダウン（怠業）の一種である。

(イ) 初審命令は、本件争議行為が会社の労務指揮権の部分的排除にとどまらず、定時運行確保のために会社が有する余裕時分に対する管理権を積極的に侵害する行為である点で正当な争議行為とは認められないと判断している。

しかし、本件争議行為は、物的施設や所有権の侵害はなく、あるのは列車運行管理(業務指示との関係では労務指揮権)の一部排除のみであり、これまでの学説や判例で「積極的態様」として理解されてきた行為は存在しない。列車への乗務は所有者である会社の承諾のもとに行われていて、列車の運行も所有者である会社の承諾の下

に行われている。

(ウ) また、本件では、会社は就労を受け入れたのであり、就労を受け入れるに当たって、組合やその組合員が強行突破したとか、暴行脅迫を用いたとかの意思抑圧手段の行使はない。すなわち、怠業における使用者の自由意思は確保されていたのである。

(エ) さらに、初審命令は、「余裕時分に対する管理権を積極的に侵害する行為」というが、この「余裕時分」の管理権というのは、運行管理権の一部である。ところが、運行管理権の侵害は、怠業であれば当然内包するものであり、列車の遅延が生じたとしても、それは流れ作業における製品の完成の予定時間からの遅延と同様、怠業の枠内である限り正当なのであるから、「余裕時分」の管理権の侵害があつたとしても、正当な争議行為たるを失わない。

#### イ 東海旅客鉄道事件判決について

東海旅客鉄道事件判決（東京地方裁判所平成9年（行ウ）第247号、平成12年8月2日判決）は、初審命令と同じように、「怠業は、必然的に企業の業務の正常な運営を阻害するものではあるが、その本質は労働者が労働契約上負担する労務供給義務の不完全履行であり、その手段方法は労働者が団結して、その持つ労働力を使用者に完全には利用させないことにあるのであって、それを超えて、不法に使用者側の自由意思を抑圧しあるいはその財産に対する支配を阻止するような行為をすることは許されず、これをもって正当な争議行為と解することはできない」と論じている。しかし、怠業においては、そもそも労務指揮権の一部排除はその内容をなしているのであるから、怠業が正当な争議行為である以上は、その怠業の枠内で労務指揮権を排除することは、争議行為の正当性に影響を及ぼさない。

このように、東海旅客鉄道事件判決は、怠業の法的性格を誤って理

解しており、この判断に従えば怠業一般が不当な争議行為となってしまう。また、この事件の判断は、新幹線の運行に関するものであって、本件と事案を異にするものであり、これを本件に当てはめることはできない。

ウ 本件争議行為の影響等について

(ア) そもそも、本件争議行為が行われた平成18年3月10日から同月18日までの間において、作業の「フォーメーション」が崩れ、不測の事態が生じ、危険性が高まったことはなかった。

すなわち、会社の主張する「危険性」は、数分の遅延をもって他の列車に影響が生ずる可能性を抽象的に述べるにすぎず、「危険性」自体の主張も立証もされていない。そのうえ、数分の遅延によって「安全運行への危険」が発生するのであれば、日常的に発生する数分の遅延が、列車運行の危険を生じさせ、そのような危険な状態において会社が日常的に列車運行をしていることになってしまう。このような不自然な論理を導く会社の主張自体が、本件争議行為による列車の数分の遅延に、危険性の存在しないことを示しているというべきである。

(イ) 本件争議行為と列車遅延との間に因果関係がないことについて、念のため論じる。会社の立証方法では、本件労働争議行為と列車遅延との間の因果関係をおよそ立証し得ないというだけでなく、(本件争議行為によって仮に列車に遅延が生じたとしても)その遅延列車が他の列車に影響を与えたこともおよそ立証し得ないのであるから、本審問において会社は何らの立証も行えていないのである。

(2) X1ら19名に対する戒告、訓告又は嚴重注意処分の不当労働行為性について (争点2)

ア 本件争議行為は正当な怠業であるから、それを理由とするX1ら1

9名に対する懲戒処分等の全体が不当労働行為に当たることは明らかである。

イ X1ら19名に対する本件各処分の理由はいずれも不当であり、また本件争議行為を理由に下した本件各処分は、極めて恣意的な判断基準に基づくものである。

すなわち、①本件争議行為は、会社の自由意思を抑圧しておらず、また、会社の財産に対する支配を阻止していないから、正当な争議行為である。②本件争議行為は係員に不測の事態を生じさせ危険性を高めていない。③会社が本件争議行為の影響によって1分以上の遅延が生じたと認定した範囲は不合理であり、極めて恣意的なものである。よって、本件争議行為を理由とした本件各処分が不当なものであることは明らかである。

### (3) 事前警告等の不当労働行為性 (争点3)

#### ア 事前警告の不当労働行為性

会社の事前警告は、正当な争議行為である怠業一般を違法と断定し、本件争議行為に参加する組合員に不利益取扱いを行う旨述べたものであって、不利益処分という威嚇をもって組合が行おうとする正当な争議行為の実行を中止させようとしたものであるから、報復・威嚇の要素が含まれ、支配介入となることは明らかである。

#### イ 添乗の現実の不要性と不当労働行為性

列車の運転状況や争議行為の状況を確認・記録するだけであるならば、そもそも運転台に同乗しなくとも可能であるばかりか、管理職等が運転台へ同乗するにしても1名の同乗で足りることは明白である。それにもかかわらず会社は、あえて2名を、狭い運転台に同乗させ監視し威圧したものであり、仮に「運転状況を把握するため」であったとしても、狭い運転台への2名もの管理職の同乗は不必要であり、1

名の運転手に対して管理職による監視員2名の存在が運転士を威圧するものであって、これは組合が行おうとする正当な争議行為の実行を中止させようとの意図に基づくものである。したがって、これが組合の組合活動に対する支配介入に当たることは明らかである。

#### ウ 事情聴取の不当労働行為性

本件各処分が理由が運転取扱実施基準第11条違反であれば、組合活動との関与を問題とせず遅延の具体的な理由を聴取するだけで足りる。職場秩序維持のためと称しても、それが職務内容となっている管理者でないかぎり、労働者は他人の行為について調査に応じる義務はない(富士重工業事件、最高裁判所昭和52年12月13日判決)。それにもかかわらず、会社の聴取内容は、争議行為に関し組合の内部的意思決定の経緯を探ろうとするものであって、それ自体組合の団結権に対する侵害であって、支配介入に当たることは明らかである。

## 2 会社(再審査被申立人)の主張要旨

本件争議行為は違法な争議行為であり、組合らの本件救済申立てをいずれも棄却した初審命令は正当である。

### (1) 本件争議行為が違法な争議行為であることについて(争点1)

#### ア 本件争議行為の違法性について

(ア) 本件争議行為は、組合所属の運転士が職場から離脱せず、通常の乗務を行いながら、千葉支社管内の全線区で最高速度を10km/h減速し、また、回復運転を行わないという態様の争議行為であるから、使用者である会社の指揮命令から完全に離脱することなくこれを部分的に排除しつつ不完全な労働力を提供する怠業という争議行為である。

本件争議行為の態様からみて、以下のとおり、怠業としての正当

性は認められない。

(イ) 本件争議行為は、会社の運転時分の管理権を一時的に組合ないし組合員である運転士の管理下に置く積極的行為と言うべきである。すなわち、列車の運行につき、社会的に定時性が要請されていることは周知の事柄であり、定時運行を確保するための運転時分の管理権は、被申立人の業務の本質の一つをなすものであるところ、本件争議行為は、この運転時分の管理権を一時的に会社から排除し、組合ないし組合員、運転士の管理下に置くものであって、不法に会社の自由意思を抑圧しあるいはその財産に対する支配を阻止するような行為である。よって、本件争議行為は正当な争議行為と言うことはできない。

(ウ) また、本件争議行為は、それにより定時運行を守れないおそれがある以上(現に遅れが生じている)、いわば不良品を作ることを内容としているのと同様であって、許される態様の争議行為ではないことは明らかである。

#### イ 東海旅客鉄道事件判決について

(ア) 会社は、東海旅客鉄道事件判決（東京地方裁判所平成9年(行ウ)第247号、平成12年8月2日判決）の判旨と同じ見解を採るものであり、本件争議行為は、会社の管理下にあり、定時運転を確保するという設定目的と会社の指示に従って使用されるべき運転時分を、設定目的及び会社の指示から逸脱して、一時的にせよ、組合の組合員運転士、ひいては、同運転士に本件争議行為を指令した組合の管理下に置くものであると言えるから、東海旅客鉄道事件判決の判旨に照らし、これを正当な争議行為と認めることはできないと言うべきである。

(イ) 在来線であっても、駅での発着時刻は列車時刻表として公表され

ており、利用者が公表に係る発着時刻のとおり列車が発着することを前提として行動することは新幹線と同様であるから、新幹線の運行でも在来線の運行でも、同様に定時運行が要求されているものであり、新幹線の方がより高い定時運行を要求されているとは言えない。少なくとも、運転士が列車を故意に遅延させることを利用者が許容しないという意味では新幹線も在来線も同様である。

ウ 遅延が本件争議行為によって生じたものであること等について

(ア) 本件争議行為の現認添乗中に、本件争議行為以外の遅延の原因となりうる事項があった場合には、添乗者の記録中に特記事項として記載がなされているところ、本件で処分の対象となった遅延が発生した区間の添乗記録にそのような記載はない。したがって、本件で処分対象となった区間における遅延は、他の要因によらず、本件争議行為のみによって生じたものである。

(イ) 上記ア、イに述べたとおり、本件争議行為は正当な争議行為ということとはできない。したがって、列車の遅延が及ぼす影響は、本件争議行為の違法性の判断に関わりないものではあるが、途中区間や客扱いをしない通過駅、信号場における遅延であっても、列車の運行上看過することができないことを付け加えることとする。

すなわち、鉄道は、多くの係員のフォーメーションによりその安全運行が成り立っており、このフォーメーションが崩れた場合には、不測の事態を生み、危険性が高まる。よって、列車の遅延は、安全運行に影響を及ぼす要素となりうるのであるから、これを故意に引き起こすような本件争議行為は会社にとって、安全確保の面からも看過することはできないのである。また、一本の列車が遅れると、それにより、その後続く列車の遅延が生じうるのはもちろんであるが、当該先行列車の遅れの影響は必ずしもそれに止まらない。こ

の点からも、会社としては、違法な争議の結果である列車の遅延につき、それが途中区間における遅延であったり、客扱いをしない通過駅や信号場での遅延であっても、看過することができないのである。

(2) 本件各処分の正当性について（争点2）

本件争議行為は違法であるから、X1らに就業規則違反があれば、その事由、情状に応じた処分等の発令を受けることは当然であるところ、X1らには就業規則違反があり、会社が同人らに対して発令した本件各処分は、その事由、情状に応じた処分であって（なお、「訓告」及び「厳重注意」は会社の就業規則上懲戒処分ではない）、処分にあたり、会社が組合の組合員を萎縮させ組合を弱体化させようとしたという恣意的な意図もなかった。また、本件各処分に伴ってなされた定期昇給のカットや夏季手当減額あるいは永年勤続表彰や運転無事故表彰の延伸についても、各処分に伴って会社の規程に基づいてなされたものであるから、これも初審命令の認定するとおり不当労働行為とはならない。

(3) 警告、点呼、添乗及び事情聴取について（争点3）

ア 本件争議行為は違法であるから、会社が組合及び組合員運転士に対して、予めその旨を伝え、組合員運転士が本件争議行為を行った場合は厳重に対処せざるを得ない旨の警告書を掲出したこと及び警告書の内容を徹底するため、乗務前の点呼の際に、組合の指示に従った場合は、就業規則等の規定に基づき厳正に対処することとなる旨の指示指導したことについては、違法な本件争議行為を未然に防ぐために行ったことである。よって、これらは正当な行為であるから、不当労働行為にあたらぬ。

イ 組合所属の運転士が運転する列車の運転台に、本社、東京支社、横浜支社の運転士経験のある管理者等を2名1組にして添乗させたこと

についても、運転状況等を確認し、組合による違法な争議行為及び組合員運転士による運転取扱基準違反の運転の事実を把握するために行ったものであり、その態様においても運転速度と遅延時分の確認以上のことは行っておらず、運転中の運転士を恫喝したり精神的プレッシャーを与えたりするようなことは行っていない。よって、これは正当な行為であって、不当労働行為にあたらぬ。

ウ 本件争議行為終了後、会社の千葉支社が組合の本部役員及び組合員運転士に行った事情聴取についても、組合本部役員に対しては、本件争議行為への組合役員としての関与の確認と弁明の機会を与えるため、組合員運転士に対しては、本件減速闘争による列車遅延についての事実関係の確認のために事情聴取を行うとともに、弁明の機会を与えるためのものである。また、聴取事項もその目的の範囲内のものであって、それ以外の組合活動等についての事情聴取はしていない。よって、これは会社の正当な行為であって、不当労働行為にはあたらない。

#### 第4 認定した事実

##### 1 当事者等

(1) 組合は、会社及び申立外日本貨物鉄道株式会社の社員並びにこれらの会社で就労する権利を有する元日本国有鉄道の千葉鉄道管理局管内の動力車に関係ある者及びあった者で組織された労働組合であり、本件初審申立時（平成18年9月）の組合員数は約500名である。

また、再審査申立人であるX1、同X2、同X3、同X4、同X5、同X6（X1ないしX6の6名を以下「X1ら6名」という。）、同X7は、本件争議行為当時、組合の役員である。再審査申立人X8、同X9、同X10、同X11、同X12、同X13、同X14、同X15、同X16、同X17、同X18、

同X19は、本件争議行為当時、組合に所属する組合員である（X8ないしX19の12名を以下「X8ら12名」という。）。X1ら19名の本件初審申立時の会社における職名、勤務箇所及び組合における役職名は別表1のとおりである。

- (2) 会社は、昭和62年4月1日、日本国有鉄道改革法等に基づき、日本国有鉄道が経営していた旅客鉄道事業のうち、東北及び関東地方を中心とする事業を承継して設立された株式会社であり、肩書地に本社を置き、本件初審申立時（平成18年9月）の社員数は約67,700人である。
- (3) 会社には、組合のほかに、国鉄労働組合、ジェイアール東日本労働組合、全日本鉄道労働組合総連合会所属の東日本旅客鉄道労働組合等の労働組合がある。

## 2 会社における列車の定時運行体制について

### (1) 列車の運行に関する法令の定め及び運行計画等

会社は、鉄道事業法第3条に定める鉄道事業の許可を受けた鉄道事業者であり(同法7条)、鉄道運送事業者である(同法第13条第1項)。

鉄道運送事業者は、同法第17条の規定に基づき国土交通省令で定めるところにより、列車の運行計画を定め、あらかじめその旨を国土交通大臣に届け出ることを義務づけられている。

同法施行規則第35条は、上記の届出をしようとする者は、運行計画設定届出書を提出しなければならないこと、当該届出書には、運行計画を設定しようとする列車の運行計画を適用する区間、設定しようとする列車の最高許容速度、定期に運行する列車の発着時刻(列車運行図表をもって示すこととされている。)及び実施予定日等を記載すること、添付書類として、設定しようとする列車の最高許容速度が安全上支障のないものであることを証する書類及び運転曲線図を添えること、また、最高許容速度については、鉄道線路の構造及び車両の走行性能、軌道中心

線の曲線半径及び車両の曲線通過性能並びに軌道中心線のこう配及び車両の制動性能の異なるごとに定めた最高許容速度を記載すべきことと定めている。

会社は、上記法令の定めに従い、列車運転速度表及び運行図表を定めている。列車運転速度表は、列車の最高速度や曲線における制限速度等を定めたものであり、運行図表は、各線の各停車場(停車場とは、駅・信号所等)の発着時刻を10秒又は15秒単位で定めている。

(2) 運転取扱実施基準の届け出及び運転作業要領等の各種規程の作成等

鉄道営業法に基づき定められた鉄道に関する技術上の基準を定める省令(以下「省令」という。)は、列車等の運転について「鉄道信号の現示又は表示により列車等を運転する場合は、鉄道信号が現示又は表示する条件に従わなければならない。」(第112条)、「列車の運行が乱れたときは、所定の運行に復するように努めなければならない。」(第99条第2項)、「列車は、線路及び電車線路の状態、車両の性能、運転方法、信号の条件、列車防護の方法等に応じ、安全な速度で運転しなければならない。」(第103条)と定め、第3条第1項は、鉄道事業者は、この省令の実施に関する基準を定め、これを遵守しなければならないと規定している。

会社は、この規定に従い、運転取扱実施基準を規定し届けるとともに、運転作業要領等の各種規程を作成し、列車運転速度表、運行図表とあわせて運転士に配付し、指導を行っている。

(3) 定時運転に関する規定及び運転時分に関する設定等

ア 定時運転に関する規定

会社は、運転取扱実施基準第11条で「列車は所定の運転時刻により運転するものとする。」(以下「定時運転」という。)と定めるとともに、各運転士の乗務列車及び各停車場の発着時刻を具体的に記載し

た携帯時刻表等を、当該運転士に事前に交付している。

上記の各停車場（駅、信号所等）の発着時刻は、列車ごと、区間ごとに定められた各停車場間の運転時間（以下「運転時分」という。）に基づいて設定されている。

#### イ 運転時分に関する設定

（ア）運転時分は、運転士が乗務する毎に携帯時刻表等により運転士に示されており、それに従って運転することとされている。

携帯時刻表には、停車場の着時刻、発時刻及び通過時刻が15秒単位（線区によっては10秒または5秒単位）で記載されている。

（イ）運転時分は次のとおり設定されている。

a 運転時分とは、車両性能及び線路条件から列車の運行に要する時間（「基準運転時分」）に、安全確保及び定時運転確保のために要する時間（「余裕時分」）を加えて設定されている。

ただし、下記（c）に列挙する余裕時分を設定する事由がない場合には、基準運転時分に余裕時分を加えない。

#### b 基準運転時分

基準運転時分は、車両性能及び線路条件から算定される列車の運行に要する時間のことである。

算定に当たっては、車両性能による条件として加速力や制動力など、線路条件として線区の最高速度のほか、分岐器の位置、勾配や曲線、トンネルの有無等様々な条件を入力する。

これらに加えて、トンネルによる空気抵抗の増加など細かな条件も考慮して基準運転時分が算定される。

#### c 余裕時分

実際の列車運行計画策定では、先行列車との間隔など運行状況及び線路保守に伴う徐行なども想定されることから、安全確保及

び定時運転確保のために、設定される時分を余裕時分という。

#### ウ 列車遅延の回復運転に関する規定

会社は、上記（２）の省令第９９条第２項の規定を受けて、運転作業要領のNo. ９において、「運転士は、列車が遅延したときは、許された速度の範囲内で、遅延の回復に努めること。」と定めている。

#### （４）列車運行に係わる乗務員等の連携作業の状況

列車の運行は、当該列車の乗務員だけではなく、車両や線路設備などの保守にあたる係員との連携のもとにその安全運行が確保されている。例えば、列車が進来してくる駅の係員がこれに合わせて、他の車両の入換業務を終了させ、当該列車のために進路を空け、信号係員は構内の進路の安全を確認したうえで予定の時刻に駅の信号機に進行の信号を示すという具合である。また、他の列車の乗務員も、列車を側線に入れて、先行させる列車に進路を提供するなど、鉄道は、多くの係員の連携により、その安全運行が確保されている。

#### （５）列車の定時運行

会社は、列車を利用する乗客に対し、駅での列車の発着時刻を列車時刻表として公表しており、公表している発着時刻のとおり列車を運行させることが会社に対する社会的要請であると認識している。

### 3 平成16年安全運転闘争

（１）組合は、平成16年以降、様々な形態があるレール損傷のうち開口を伴うもの（レールが縦に裂けた状態のもの。以下「レール破断」という。）等、軌道に係わる深刻な事態が多発するようになったとして、同年2月9日付け動労千葉申第13号により、会社に対して、レール破断の原因及び今後の対策について明らかにするよう申し入れた。

（２）組合は、会社の千葉支社（以下「千葉支社」という。）管内におけるレール破断への抜本的な安全対策の実施等を求めて、同年3月12日か

ら同年3月14日にかけてストライキを実施した。

#### 4 平成17年安全運転闘争

(1) 平成17年2月から同年3月にかけてレール破断等が発生したとして、組合は同年2月24日付け動労千葉申第8号及び同年3月9日付け動労千葉申第12号により、会社に対してレール破断等に対する原因究明と具体的な対策等を求めるとともに、同月15日から同月19日にかけて総武快速線（東京～千葉間）、鹿島線（香取～鹿島スタジアム間）、成田線（滑河駅構内）において、最高速度を減速して運転を行った。

(2) 組合は、同年4月25日にJR西日本福知山線で発生した列車脱線事故（尼崎事故）から1ヵ月後の同年5月25日を期して、次のとおり「安全運転・危険箇所総点検行動」（以下「安全運転行動」という。）を実施することを決定した。

- ① 回復運転はしない。
- ② 制限速度を絶対に遵守する。
- ③ 運転中危険と認めたときは、必ず列車を止め、あるいは速度を落とす。
- ④ 遅れは必ず報告する。
- ⑤ 無線通告は、例外なく停車中に受ける。
- ⑥ 総武快速線・津田沼駅～幕張駅間（上り、下り）については最高速度を90km/hとする（レール破断、損傷多発箇所）。
- ⑦ 東浪見駅（上り）について、場内信号機で45km/hに減速して進入する（構内45km/hポイントに対する安全対策）。
- ⑧ 無理な運転時分が設定されている区間、振動の激しい箇所、運転保安上危険と思われる箇所、車両故障等についてすべて組合に報告すること。
- ⑨ 体調不良のときは必ず当直助役に報告し、指導員の添乗を要請す

ること。

(3) 組合は、安全運転行動を実施するに当たって、同年5月23日付け動労千葉申第15号により会社に対して、

- ・ 在来線での130km/h運転の中止。
- ・ レール破断の原因の究明や安全対策の実施。
- ・ 列車が遅延した場合、回復運転は行わせないこと。
- ・ 指令からの指示・通告については、例外なく停車中に行うよう指令への指導を強化すること。
- ・ この間レール破断等が多発している津田沼駅～幕張駅間（上り、下り）については、最高速度を90km/hに制限すること。
- ・ 東浪見駅構内上り、11ロポイントについて、早急に取り替えること。
- ・ この間組合側が指摘した列車が恒常的に遅延している区間及び列車の振動等が激しい箇所等について、改めて徹底的に調査を行うこと。

等を申し入れた。

また、同日付け動労千葉発第7号「尼崎事故を踏まえた安全運転行動について」と題する文書により、会社に対して、安全運転行動のうち上記(2)の①から⑦までを実施する旨通知した。

(4) 会社は、同年5月24日付け千総勤第70号により、安全運転行動のうち①、⑤、⑥及び⑦項について、会社の定める就業規則、運転取扱実施基準及び運転作業要領等に違反する行為であり、会社の運行管理権を奪う違法な行為であるとして、かかる行為に対する組合指示を早急に撤回するよう要請し、仮にかかる行為がなされた場合は、上記規定に基づき厳正に対処せざるを得ない旨の申入れを行った。

(5) 組合は、会社に対して、同年5月24日付け動労千葉発第8号により、翌25日から当分の間、千葉支社管内全本線運転士を対象に、上記

- (2) の安全運転行動のうち、①、⑥及び⑦を争議行為（以下「平成17年安全運転闘争」という。）として実施する旨の通知をした。
- (6) 会社は、同年5月24日付け千総勤第72号により、平成17年安全運転闘争は、会社の運行管理権を奪う違法な争議行為であるなどとして、中止の申し入れを行った。
- (7) 組合は、同年5月25日、始発列車から平成17年安全運転闘争を実施した。
- (8) 会社は、組合所属の運転士に対し、乗務前の点呼において、平成17年安全運転闘争は違法な争議行為であり厳正に対処する等通告するとともに、組合員が運転する列車の運転台に管理者2名を添乗させた。
- (9) 会社は、同年7月19日以降、平成17年安全運転闘争は会社の持つ運行管理権を奪う違法な争議行為であるとして、同行為を決定し、所属組合員へ指示した組合の本部役員8名に対して「嚴重注意」の処分を発令した。
- なお、この8名の中には、本件再審査申立人であるX1ら6名が含まれている。
- (10) 会社は、同年7月28日、運転関係の各職場に「違法闘争に対する警告」と題する掲示を掲出した。その内容は以下のとおりであった。

#### 違法闘争に対する警告

社員は、会社事業の社会的意義を自覚し、会社の発展に寄与するために、自己の本分を守るとともに、会社の命に服し、法令、規程等を遵守し、全力をあげてその職務の遂行に専念しなければならないにも関わらず、国鉄千葉動力車労働組合は、平成17年3月15日以降から二度にわたり、安全運転闘争と称する争議行為を行い、現在も一部継続してい

る。

かかる争議行為は、会社の持つ運行管理権を奪う違法な争議行為であり、会社としては本争議行為の実施を決定し、指示をした国鉄千葉動力車労働組合の本部役員に対し、「厳重に注意する」旨を書面にて行ったところで、かような違法行為に対しては、今後も厳重に対処せざるを得ないことを警告する。

平成17年7月28日

千葉支社長

## 5 平成18年安全運転闘争

### (1) 組合における18年安全運転闘争の決定経緯

ア 組合は、平成18年1月5日に第4回執行委員会、同月25日に第5回執行委員会を開催し、千葉支社管内で3年連続してレール破断が発生するという安全の危機等から運転保安確立を求めて、3月初めから安全運転闘争を実施する旨を決定した。

イ 組合は、同年2月2日、動労千葉申11号により、運転保安確立に向けた56項目の要求を会社に提出し、①NEX（成田エクスプレス）130km/h運転の中止、②シェリング、きしみ割れ、波状磨耗、レール側面の異常磨耗、道床の異常等が認められる全ての箇所について、レール交換及び基盤強化を行うこと、③軽量化車両・ボルスタレス台車使用車両の千葉支社への投入中止及び現在使用されている車両の速度制限、④検修・構内業務の外注化計画の中止、⑤技術継承対策の実施、⑥指令の指示・通告にあたり規程に則った厳格な取扱い及び運転士等による現場の状況把握の尊重、⑦強風や降雨等、異常気象対策の強化等を求めた。

この申し入れをめぐる団体交渉は同年2月23日及び同月24日の

両日に行われた。

ウ 組合は、同年2月19日、第6回執行委員会及び第54回定期委員会を開催し、安全運転闘争の具体的戦術は次期執行委員会で決定する旨を決めた。

組合は、同年2月20日、労働関係調整法に基づく争議の事前通知を厚生労働省及び当委員会に行った。

組合は、同年2月27日、第7回執行委員会を開催し、安全運転闘争は同年3月10日から同月18日まで千葉支社管内の全線区で最高速度を10km/hダウンし、回復運転はしないこと等を決定した。

組合は、同年3月2日、第2回支部代表者会議を開催し、下記(2)ウ記載の安全運転闘争を行う旨を報告した。

## (2) 平成18年安全運転闘争実施直前の労使状況

### ア 争議行為中止の申入れ

会社は、組合発行の同年3月3日付け「日刊動労千葉No.6246」により、組合が同月10日から同月18日まで本件争議行為を計画していること等を知り、同月6日付け千葉支社長発千総勤第384号をもって、本件争議行為に対する遺憾の意を表明し、組合に対して早急に中止を検討するよう強く求めるとともに、本件争議行為は会社の運行管理権を奪う違法な争議行為であり、かような違法行為には今後も厳重に対処せざるを得ない旨警告した。

### イ 団交申入れ

組合は、同年3月7日、動労千葉申第15号により、①NEXでの東京～成田空港間53分運転の中止、②レール側面が削られている区間について抜本的な対策が済むまでの間、徐行すること、③鹿島線・北浦橋梁について抜本的改修・強風対策が済むまでの間徐行すること、④3年連続してレール破断が発生していることを踏まえ、当分の間、

線路の徒歩巡回・列車巡回の頻度を、巡回周期を延ばす前の頻度に戻して実施すること等について、会社に対して申し入れを行った。

ウ 平成18年安全運転闘争の通知

同年3月7日、組合は会社に対して、運転保安確立を求めて、同月10日から同月18日にかけて、千葉支社管内全本線の組合所属の運転士を対象に、以下のとおり争議行為を行うことを動労千葉発第2号により通知した。

- ① 千葉支社管内の全線区で、最高速度を10km/hダウンする。
- ② 回復運転はしない。
- ③ 構内については、制限速度を厳守する。
- ④ 運転中危険と認めたときは必ず列車を止める、あるいは速度を落とす。
- ⑤ 遅れは必ず報告する。
- ⑥ 無線通告は、例外なく停車中に受ける。
- ⑦ 無理な運転時分が設定されている区間、振動の激しい箇所、運転保安上危険と思われる箇所、車両故障等について全て組合に報告する。
- ⑧ 体調不良の時は、必ず当直助役に報告し、指導員の添乗を要請する。

(上記①から⑧の争議行為を、以下「18年安全運転闘争」又は「本件争議行為」という。)

エ 同年3月9日、千葉支社において動労千葉申第15号に関する団体交渉が行われた。

オ 「違法闘争に対する警告」の掲示

会社は、同日付けで、千葉支社内の運転士を配置する全ての運転職場に「違法闘争に対する警告」と題する掲示を掲出した。その内容は

以下のとおりであった。

#### 違法闘争に対する警告

社員は、会社事業の社会的意義を自覚し、会社の発展に寄与するために、自己の本分を守るとともに、会社の命に服し、法令、規程等を遵守し、全力をあげてその職務の遂行に専念しなければならない。しかし、国鉄千葉動力車労働組合は、平成18年3月10日以降、安全運転闘争と称する争議行為を行おうとしている。

会社の持つ運行管理権を奪うかかる違法な争議行為を行った国鉄千葉動力車労働組合の組合員に対しては、厳重に対処せざるを得ないことを警告する。

平成18年3月9日

千葉支社長

#### (3) 18年安全運転闘争の実施

組合は、同年3月10日から同月18日にかけて本件争議行為を実施した。

会社は、本件争議行為期間中、組合所属の運転士に対して、乗務前の点呼の際に、「あなたの所属する組合から争議行為の予告通知がありました。この争議行為は違法であるので、もし組合の指示に従った場合は、就業規則等の規程に基づき厳正に対処することとなります。」と指示、指導を行った。

#### (4) 会社管理者等の添乗

会社は、本件争議行為実施の有無及び組合所属の運転士による運転状況を確認・把握するために、組合所属の運転士が乗務する列車の運転台に、少なくとも1名は運転士経験のある管理者等2名を一組として添乗

させた。

添乗者は、総武快速線（千葉～東京間）、総武緩行線（千葉～錦糸町間）、京葉線（蘇我～東京間）、内房線（千葉（一部は蘇我）～木更津間）、外房線（千葉～茂原間）、総武本線（千葉～佐倉間）、成田線（佐倉～成田空港間）、武蔵野線（西船橋～東所沢間）の計８線区で添乗を行った。

添乗において現認することとした内容は、乗車した列車における駅の到着時刻、発車時刻、お客さま扱い（乗降）時分、通過駅では通過時刻、各駅間での最高速度及び途中区間で信号機が進行現示（青信号）以外の場合は、その信号機等の場所、信号機名称、信号機の現示であり、添乗者がそれぞれ確認し、所定のフォーマットに記録した。

また、駅でお客さま混雑等により停車時間が所定時間より遅れた場合など、特記すべき事項は記事欄に記入することとしていた。

添乗を行うに当たっては、あらかじめ添乗者に対して、乗務中の運転士にはみだりに話しかけないこと、添乗者同士での不要な言動をしないこと等が定められた添乗者マニュアルの周知を行った。

添乗は、組合所属の運転士が乗務する全ての列車に対して行ったものではなく、通常時と比較して本件争議行為により列車運行への影響が大きく、遅延の発生がある程度予測される列車を中心に行った。

また、添乗者と運転士との間にトラブルが生じたケースはなかった。

#### (5) 18年安全運転闘争実施期間内での列車の遅延

##### ア 列車の遅延が現認された列車等

会社は、別表２のとおり、管理者等が添乗した列車のうち、平成18年3月10日、X10が運転した列車番号2010M（成田エクスプレス）について、根古屋信号場から東千葉までの乗務区間で携帯時刻表に記載されている所定運転時分から1分の遅延を現認した（以下、

ある一定の乗務区間で、添乗者により列車の遅延が現認された区間を「遅延現認区間」という。)のを始め、同月16日、X17が運転した列車番号2024M(成田エクスプレス)について根古屋信号場から錦糸町駅までの乗務区間で携帯時刻表に記載されている所定運転時分から3分10秒の遅延を現認するまで、同月10日から同月16日までの間に、X8ら12名が運転した列車15本について、遅延現認区間において1分ないし4分15秒の遅延(以下「1分ないし4分の遅延」という。)を添乗した管理者等により現認した。

#### イ 遅延現認区間における列車の最高速度

別表2によれば、上記列車15本は、列車愛称名では成田エクスプレスが11本、しおさいが2本、わかしお及び内房線が各1本である。

これら15本の列車の最高速度は、別表3のとおり、列車運転速度表では、成田エクスプレス(東京・成田空港間)は、東京・錦糸町間(総武本線)100km/h、錦糸町・千葉間(総武本線)130km/h、千葉・佐倉間(総武本線)120km/h、佐倉・成田間(成田線)120km/h、成田・成田空港間(成田線)130km/hである。同様に、しおさい(東京・銚子間はいずれも総武本線)は、東京・錦糸町間100km/h、錦糸町・千葉間130km/h、千葉・佐倉間120km/h、佐倉・銚子間95km/hである。わかしお(東京・蘇我間は京葉線)は、同区間100km/hである。内房線(千葉・君津間)は、千葉・蘇我間(外房線)95km/h、蘇我・木更津間(内房線)110km/hである。

上記アの15本の列車について、それぞれの遅延現認区間における携帯時刻表に記載された最高速度と、その区間内の各停車場間でX8ら12名の運転士らが実際に運行した最高速度とを比較すると、実際の列車の最高速度は概ね10km/hダウンの運行を行っていた。

ウ 遅延現認区間内における添乗者が記載した事項

上記ア記載の列車15本について、遅延現認区間での特記事項に関する記録があったのは、別表5のとおり、平成18年3月10日の2023M、同月12日の2024M、同月13日の2011M、同月14日の78M、同月15日の4008M、同月16日の2017Mの6本の列車であった。

これら6本の列車について、特記事項に関する記録が記載された箇所での遅延時分を除外したとしても、同6本の列車では一定の乗務区間で1分ないし4分程度の遅延時分があった（別表5）。

(6) 成田エクスプレスの走行線路について

成田エクスプレスは、成田線で成田空港駅を発車し、成田駅、酒々井駅を経由し佐倉駅まで走行し、同駅から総武本線で東京方面に向かうことになる。

成田線の成田駅から成田空港駅間は単線区間であり、その区間の途中に根古屋信号場がある。同区間で上下列車が行き違いする際は、一方の列車は成田駅、根古屋信号場、又は成田空港駅で待避する。

成田駅には、3番線への下り列車と2番線からの上り列車とが線路を共用する箇所があり、成田駅で上り列車と下り列車の到着時間が近接している場合には、一方の列車が通過するのを待って通過することになる。

(7) 18年安全運転闘争による他列車への影響

本件争議行為期間内である平成18年3月16日、組合所属の運転士が運転した2023Mと2024Mの列車が遅延したことにより、次のとおり、他の列車に影響を及ぼした（別表4）。

ア 2023Mの列車について

(ア) 同日、2023M（成田エクスプレス23M成田空港駅行き）が、本件争議行為により根古屋信号場を3分30秒遅れの14時25分

45秒に通過したため、根古屋信号場で待避していた2022M（成田エクスプレス22M新宿行き）は少なくとも3分30秒遅れて同信号場を発車した。

(イ) 上記2022Mが少なくとも3分30秒遅れて成田駅2番線ホームを通過したことにより、2022Mと一部線路を共用する4275F（成田空港行快速）は、2022Mの通過待ちのため、少なくとも3分30秒遅れて成田駅に到着した。

(ウ) 上記2022Mが少なくとも3分30秒遅れて成田駅2番線ホームを通過することにより、2022Mの通過後に成田駅2番線ホームに到着する450M（千葉行普通列車）は、少なくとも3分30秒遅れて成田駅到着となった。

(エ) 上記4275Fの成田空港駅到着を待つて発車する2024M（成田エクスプレス24号池袋・横浜行）は、同駅を4分05秒遅れて発車した。

#### イ 2024Mの列車について

(ア) 平成18年3月16日、2024M（成田エクスプレス24M池袋・横浜行き）が根古屋信号場を4分10秒遅れて14時54分25秒に到着したことにより、根古屋信号場で待避していた2025M（成田エクスプレス25号成田空港駅行）が少なくとも3分15秒遅れて発車した。

(イ) 上記2025Mの成田空港駅到着を待つて発車する4574F（久里浜行快速）は、同駅を1分45秒遅れて発車した。

(ウ) 上記2024Mが佐倉駅を5分遅れて通過したことにより、後続の貨物76列車が佐倉駅を5分遅れて発車し、360M（千葉行普通列車）が同駅を3分30秒遅れて発車し、1012M（東京行特急しおさい12号）が千葉駅到着時4分遅れた。

#### (8) 組合役員らへの事情聴取

会社は、平成18年4月4日以降、組合が実施した本件争議行為に関して、組合本部役員7名（X1ら6名及びX7）及び組合所属のX8ら12名の運転士に対して事情聴取を行った。

事情聴取の対象となったX8ら12名は、本件争議行為期間中、乗客の乗降や先行列車の遅延等具体的な遅延の理由がないにもかかわらず添乗者が1分以上の遅延を把握した者であった。

事情聴取に当たっては、現場長及び支社の社員の複数名により、事情聴取の対象者が属する区所の会議室等で行い、組合本部役員に対しては、本部役員であることの確認、本件争議行為の実施の決定や組合員への指示について、組合役員としてその関与の仕方を確認するとともに、平成17年安全運転闘争で嚴重注意の発令を受けている者に対しては、今回の行為が前回と同様の行為であることの認識について確認した。

また、X8ら12名については、本件争議行為中に乗務した列車の遅延について具体的理由を確認するとともに、本件争議行為への参加の指示、それに対する行動の内容等を確認した。

さらに、本部役員、運転士ともに、上記(2)オの「違法闘争に対する警告」についての認識を確認するとともに、弁明の機会を与えた。

運転士であるX8ら12名のうち、列車遅延の事由について、運行上の具体的な理由を明確に述べた者はいなかった。

#### (9) 18年安全運転闘争に係る処分及び理由

会社は、平成18年4月12日以降、本件争議行為に関わった組合員に対し、X1ら6名及びX7の7名の組合本部役員については違法な争議行為の決定に関与し、これを組合員に指示して法令規程違反をさせたものであり、就業規則第139条第11号「他人を教唆扇動して、上記の各号に掲げる行為をさせた場合」、同条第12号「その他著しく不都合

な行為を行った場合」に該当し、X8ら12名の運転士については、組合の指示により列車の運転速度を落とし、列車に1分以上の遅延を生じさせたものであり、運転取扱実施基準第11条の定時運転義務に違反し、就業規則第139条第1号「法令、会社の諸規定等に違反した場合」、同条第2号「上長の業務命令に服従しなかった場合」に該当するとして、以下のとおり処分（以下「本件各処分」という。）の発令を行った。

戒告 本部役員6名（X1ら6名）

訓告 本部役員1名（X7）

嚴重注意 本件争議行為により列車が1分以上遅延したと会社が現認した運転士12名（X8ら12名）

本件各処分の理由は以下のとおりであった。

① 戒告

平成17年3月及び5月以降から行った安全運転行動と称する争議行為に関し、会社の持つ運行管理権を奪う違法な争議行為である旨を通知し、嚴重に注意したにも関わらず、同18年3月10日から同月18日にかけて行った安全運転闘争を組合本部役員として再び同行為を決定し、所属組合員へ指示したこと。

② 訓告

同月10日から同月18日までに行った安全運転闘争と称する争議行為は、会社の持つ運行管理権を奪う違法な争議行為であるところ、組合本部役員として同争議行為を決定し、所属組合員へ指示したことは、社員として著しく不都合な行為である。

③ 嚴重注意

同月10日から同月18日までに行った安全運転闘争と称する争議行為で列車に遅延を発生させたことは、社員として著しく不都合な行為である。

(10) 18年安全運転闘争に係る処分の経済的不利益

本件各処分のうち、「戒告」を受けたX1ら6名は、処分当時55歳以上であったX3及びX6の2名を除いて、平成18年度の定期昇給において、本来4号俸の昇給が実施されるどころ、1号俸カットされた3号俸の昇給がなされた。

また、平成18年度夏季手当について、X1ら6名は支給額を10%、「訓告」を受けたX7は、支給額を5%それぞれ減額された。「嚴重注意」を受けたX8ら12名は後記7(2)の賃金規程第145条第3項(3)の勤務成績が良好でない者としての取扱いは行われず、減額されなかった。

6 会社の就業規則及び賃金規程等について

(1) 懲戒に係る規定は次のとおりである。

○ 就業規則

(懲戒の基準)

第139条 会社は、社員が次の各号の1に該当する行為を行った場合、懲戒する。

(1) 法令、会社の諸規程等に違反した場合

(2) 上長の業務命令に服従しなかった場合

(3) ないし(10)(略)

(11) 他人を教唆煽動して、上記の各号に掲げる行為をさせた場合

(12) その他著しく不都合な行為を行った場合

(懲戒の種類)

第140条

懲戒の種類は、次のとおりとする。

(1) 懲戒解雇 予告期間を設けず、即時解雇する。

(2) 諭旨解雇 予告期間を設けず、即時解雇する。

(3) 出勤停止 30日以内の期間を定めて出勤を停止し、将来を戒める。

(4) 減給 賃金の一部を減じ、将来を戒める。

(5) 戒告 嚴重に注意し、将来を戒める。

2 懲戒を行う程度に至らないものは、訓告する。

(2) 賃金規程のうち、懲戒処分等がなされた場合の扱いは次のとおりである。

○ 賃金規程

(昇給の欠格条項)

第24条 昇給所要期間内において、別表第8に掲げる昇給欠格条項(以下「欠格条項」という。)に該当する場合は、当該欠格条項について定める号俸を昇給号俸から減ずる。・・・(以下略)

別表第8 (第24条)

昇給欠格条項

1 (略)

2 懲戒処分

処分1回につき 所定昇給号俸の1/4減

(以下略)

(昇給)

第33条の6 満55歳以上の社員については、第2章第3節に規定する昇給は実施しない。

(成績率)

第145条 第1項ないし第2項 (略)

3 成績率(減額)は、調査期間内における懲戒処分及び勤務成績

に応じて、次の各号に定めるとおりとする。

- (1) 出勤停止の処分を受けた者 …………… 15/100減
- (2) 減給または戒告の処分を受けた者 …… 10/100減
- (3) 訓告を受けた者及び勤務成績が良好でない者  
…………… 5/100減

(以下略)

(3) 永年勤続表彰規程及び運転無事故表彰規程について

懲戒処分等を受けた場合の永年勤続表彰及び運転無事故表彰の扱いに係る規定は、以下のとおりとなっている。

○ 永年勤続表彰規程

第6条 第2条（表彰の種別）の規定に該当する者であっても、懲戒処分を受けたことがある場合（略）は、次の各号に掲げる期間内は表彰を行わない。

- (1) 戒告処分を受けた場合 …………… 1年
- (2) 減給処分を受けた場合 …………… 1年
- (3) 出勤停止処分を受けた場合
  - ア 15日以下 …………… 1年
  - イ 16日以上 …………… 2年

○ 運転無事故表彰規程

（懲戒処分等を受けた場合の取扱い）

第8条 懲戒処分等を受けた場合の取扱いは、次の各号の定めるところにより行うものとする。

- (1) 減給又は出勤停止
  - ア 無事故継続期間から36箇月を減じ、また、受賞回数から2回を減ずる。
  - イ（略）

(2) 戒告

ア 無事故継続期間から24箇月を減じ、また、受賞回数から1回を減ずる。

イ (略)

(3) 訓告

無事故継続期間から12箇月を減ずる。

(4) 嚴重注意

無事故継続期間から6箇月を減ずる。

(5) (略)

(表彰及び認定の延伸)

第9条 第4条(運転無事故表彰の選考基準等)に規定する基準に達した者が、表彰を受けるまでの間に前条第1号から第4号までの1に該当することとなった場合については、次の各号に掲げる期間、表彰を延伸するものとする。

(1) 前条第1号又は第2号に該当する場合

・・・ 6箇月以内

(2) 前条第3号又は第4号に該当する場合

・・・ 3箇月以内

2 第5条(運転無事故社員の認定基準等)に規定する基準に達した者が、認定を受けるまでの間に前条第1号から第4号までの1に該当することとなった場合については、前項の規定を準用し、認定を延伸するものとする。

7 列車の遅延が安全運行に及ぼす影響

(1) 列車遅延が列車乗務員に及ぼす影響

列車遅延は、列車の乗務員にとって、事故を誘発する要因になる。

運転士は、先行列車が遅延した場合、速度を抑える信号を確認しながら

運転することになり、そのため、加速やブレーキ操作を繰り返すなど、運転操作が煩雑となり、精神的負担が増大する。車掌は、遅延を気にすることにより、乗客の乗降確認が疎かになることで、事故が発生することにもなる。

平成18年8月、外房線安房小湊駅事故の例を取ると、外房線普通列車の車掌は、安房小湊駅発車の際、既に発車時刻が過ぎていることに気を取られ、出発信号機が停止を指示していることを失念し、ドアを閉めた。運転士は、車掌がドアを閉扉した出発合図につられて運転を開始したところ、保安装置ATS-Pが動作し、列車は緊急停止した。

## (2) 列車遅延が事故発生の一因とされた例

### ア 常磐線三河島駅構内での列車衝突事故

昭和37年5月3日、田端操車場を発車した下り貨物列車は三河島駅で常磐線に合流する際、停止信号を冒進して安全側線に突入し、本線側に車両が脱線した。

同貨物列車が脱線した直後、三河島駅を4分遅れて発車した下り電車が脱線車両と衝突した。約6分後、上り本線を走行してきた上り電車が脱線した下り電車に衝突して車両が脱線した。この事故により、乗客159名と職員1名が亡くなり、296名が負傷した。

### イ 東海道本線来宮駅構内列車衝突事故

平成4年6月28日、来宮駅の上り線に停車していた回送列車の運転士は、隣接する上り本線の出発信号機の進行指示を自らの列車に対する信号と誤認し、運転を開始し、上り本線に入って停車した。

そこに、約2分遅れで上り本線を通過した貨物列車が、当該回送列車に衝突し、回送列車及び貨物列車が脱線した。

### ウ JR伯備線事故

平成18年1月24日、JR伯備線根雨―武庫間で、保線作業をし

ていた J R 西日本の社員 7 名のうち 4 名が、岡山発出雲市行きの下り特急列車にはねられて 3 名が死亡した。

特急列車は、約 15 分遅れて運転していたが、既に現場を通過したとの勘違いが生じ、当該特急列車の監視を怠った。

## 第 5 当委員会の判断

1 争点 1 (組合が平成 18 年 3 月 10 日から同月 18 日の間に実施した本件争議行為は正当な争議行為であるか。) について

(1) 前記認定のとおり、組合は会社に対して、運転保安確立を求めて、平成 18 年 3 月 10 日から同月 18 日にかけて、千葉支社管内全線区の組合所属の運転士を対象に、①千葉支社管内の全線区で、最高速度を 10 km/h ダウンする、②回復運転はしない、等の通知を発し、上記の期間において、本件争議行為を実施した(前記第 4 の 5 (2) ウ、同 5 (3))。会社は、本件争議行為の実施の有無及び組合所属運転士による運転状況を確認・把握するために、会社管理者等の添乗を行い、上記の期間中に、X8ら 12 名が運転した列車 15 本について、特定の乗務区間において、1 分ないし 4 分の列車の遅延を現認した(同 5 (5) ア)。

組合らは、本件争議行為は、会社の労務指揮権の部分的な排除にとどまる消極的な態様であるなどとして正当な怠業である旨主張し、これに対して会社は、本件争議行為は、会社の運転時分の管理権を一時的に組合らの管理下に置く積極的な態様であるなどとして、怠業としての正当性は認められない旨主張する(前記第 3 の 1 (1)、同 2 (1))。よって、以下判断する。

(2) 本件争議行為は、組合の組合員が会社の指揮命令(労務指揮権)の下で、これを部分的に排除して不完全な労務の提供をするもの、あるいは

労務の一部のみを提供するものとみるならば、その意味ではいわゆる怠業としての側面を有するともいえる。しかしながら、本件争議行為の手段・態様に照らすと、通常の乗務を行うという外形はあるものの、その実は列車の最高速度を10km/h減速し回復運転を行わないというものであって、単に不完全な労務提供、あるいは、労務の一部のみの提供にとどまるものではない。本件争議行為は、次に述べるとおり、会社における列車の定時運行体制の中において、それに従うことなく独自に減速走行を行い、意図的に当該運転列車と相前後して運転される他の列車とは別個の運行体制をとることによって、列車の定時運行体制に支障を生じさせるものというべきである。

ア 本件争議行為は、法令等の定めによる列車の運行計画等に基づく定時運行の要請に積極的に反するものである。

すなわち、会社は、鉄道事業法第3条に定める鉄道事業の許可を受けた鉄道事業者として、同法第17条の規定に基づき国土交通省令で定めるところにより、列車の運行計画を定め、あらかじめ国土交通大臣に届け出ることを義務づけられている。また、会社は、運行計画設定届出書の中に、運行計画を適用する区間、設定しようとする列車の最高許容速度、定期に運行する列車の発着時刻等を記載しなければならないとされており、さらに法令の定めに従い、列車運転速度表により列車の最高速度や曲線における制限速度等を定め、運行図表により各線の各停車場(停車場とは、駅・信号所等)の発着時刻を10秒又は15秒単位で定めることとされている。加えて、会社は、列車を利用する乗客に対し、駅での列車の発着時刻を列車時刻表として公表しており、公表している発着時刻のとおり列車を運行させること(定時運行)が会社に対する社会的要請であるとの認識のもと列車の運行を行っている(前記第4の2(1)、(5))。

本件争議行為は最高速度を10km/hダウンさせたうえ、回復運転を行わないとするものであるから、上記の法令等の定めによる会社の定時運行体制の要請に意図的、積極的に反するものというべきである。

イ 本件争議行為は、定時運転に関する規定等に積極的に反するものである。

すなわち、会社は、この定時運転の実施、維持のために、運転取扱実施基準第11条で「列車は所定の運転時刻により運転するものとする。」と定めるとともに、各運転士の乗務列車及び各停車場の発着時刻を具体的に記載した携帯時刻表等を、当該運転士に事前に交付している。携帯時刻表には、停車場(駅、信号所等)の着時刻、発時刻及び通過時刻が15秒単位(線区によっては10秒または5秒単位)で記載され、さらには「運転時分」が記載されている(前記第4の2(3)イ)。

本件争議行為に参加した運転士は、当該列車の最高速度を10km/hダウンさせたうえ、回復運転を行わないとすることによって、上記の携帯時刻表に基づく運行に反したものであり、会社における定時運転に関する規定等に意図的、積極的に従わないものというべきである。

(3) また、本件争議行為は、次に述べるとおり、会社における列車の定時運行体制に意図的に支障を生じさせるだけでなく、これによって列車事故等を招来する内在的危険性をも有している。

上記(2)に述べたとおり、会社においては、法令や各種規定によって列車の定時運行体制を保持することとされており、加えて、列車運行においては、乗務員等の連携作業によって安全運行が確保されている(前記第4の2(4))。

本件争議行為は、このような列車の定時運行体制に支障を生じさせるだけではなく、乗務員等の連携作業を乱すものであるから、列車の安全運行に対する内在的危険性を有している。

また、本件争議行為によって1～4分の遅延が発生したと認められることについては、下記（4）に判断するとおりである。そして、このような遅延が他列車へも大きな影響を及ぼし、たとえば、1本の列車の遅延が少なくとも5本の列車に1分～5分の遅延をもたらしたことが認められる（同5（7））。このことと、乗務員等の連携作業によって安全運行が確保されていることを勘案すると、本件争議行為によって生じた1～4分の遅延が、列車事故等の危険性に結びつくことは否定できない。

（4）組合らは、①本件争議行為は、通常作業と比べて作業の速度を落とす、スローダウン（怠業）の一種であり、これによる物的施設や所有権の侵害はなく、これまで判例で「積極的態様」として理解されてきた行為は存在しない旨、②会社は就労を受け入れたのであり、怠業における使用者の自由意思は確保されていた旨、③本件争議行為の影響等について、不測の事態が生じる危険性が高まったことはない旨主張する（前記第3の1（1））が、いずれも失当である。

すなわち、上記判断のとおり、①本件争議行為は、意図的に会社における列車の定時運行体制に支障を生じさせるものであり、単に不完全な労務提供や労務の一部のみの提供という消極的態様にとどまるものではない。②また、本件争議行為への会社の対応（前記第4の5（2）ないし（4））に照らすと、本件において会社が組合員らの就労を受け入れたからといって、本件争議行為を容認したとか、これが正当性を有するということにはならない。③さらに、本件争議行為は、乗務員等の連携作業を乱すものであり、その結果として、列車事故等を招来しかねないという内在的危険性を有するものである。

なお、組合らは、本件争議行為と列車遅延との間に因果関係はないとも主張する（前記第3の1（1）ウ（イ））が、会社が遅延を現認した時間から、本件争議行為以外の事由による遅延時間を差し引いた時間をみても1～4分程度の列車の遅延が存しており（前記第4の5（5）ウ、別表5）、当該1～4分の遅延は、本件争議行為によって生じたものと認められる。

（5）以上のとおりであるから、本件争議行為は、いわゆる怠業という範疇を超えたものであり、争議行為として正当性の範囲を逸脱するといわざるを得ない。したがって、本件争議行為は労働組合の行為としての正当性を有しないものである。

2 争点2（本件争議行為に関して、会社がX1ら19名に対して行った戒告、訓告又は嚴重注意の処分及びこれに伴う定期昇給の1号俸カット、平成18年度夏季手当の10%又は5%減額の取扱いは、X1ら19名に対する不利益取扱い及び組合に対する支配介入に当たるか。）について

（1）上記1で判断したとおり、本件争議行為は労働組合の行為として正当性を有しない。したがって、本件争議行為を理由とするX1ら19名に対する本件各処分並びに本件各処分に伴う定期昇給の1号俸カット及び夏季手当の減額は、労働組合の正当な行為をしたことを理由とする不利益取扱いとはいえないから、労働組合法第7条第1号の不当労働行為には該当しない。

（2）次に、X1ら19名に対する本件各処分の理由とされた本件争議行為は正当性を有しないとしても、処分の程度の相当性等からみて、各処分が組合の組織運営に対する介入や弱体化を企図した支配介入に当たるか否かについて、さらに検討する。

ア X1ら6名に対する戒告処分等

上記各処分に至る経過をみると、X1ら6名は、組合本部の副委員長、書記長、執行委員、特別執行委員として、平成18年2月27日、第7回執行委員会を開催し、安全運転闘争は同年3月10日から同月18日まで千葉支社管内の全線区で最高速度を10km/hダウンし、回復運転はしないこと等を決定し（前記第4の5（1）ウ）、本件争議行為を実施した（同5（3））。会社は、X1ら6名に対して、組合の本部役員として本件争議行為の実施を決定し、組合所属の運転士に対して本件争議行為の実施を指示したとして、同年4月12日以降、戒告処分を行ったことが認められる（同5（9））。

そこで、上記各処分の当否についてみると、X1ら6名は組合所属の運転士に正当性を有しない争議行為の実施を指示することにより、組合所属の運転士をして、運転取扱実施基準第11条（列車は所定の運転時刻により運転するものとする。）に違反させる結果となっており、このことは、会社の就業規則第139条第11号（他人を教唆煽動して、上記の各号に掲げる行為をさせた場合）及び同条第12号（その他著しく不都合な行為を行った場合）に当たるといえる。よって、同人らの各処分については就業規則上の根拠があるといえる。

次に、上記各処分の程度についてみると、X1ら6名は平成17年安全運転闘争に際して、本部役員として本件争議行為と同様の行為の実施を決定したことにより嚴重注意処分を受けており（同4（9））、重ねて本件争議行為の実施を決定したことを勘案すると、前回より厳しい戒告処分となったこともやむを得ないと判断される。

また、本部役員に対しては、一般組合員である運転士が嚴重注意処分であるのに対し、戒告ないし訓告処分と重くなっている。これは本部役員が正当性を有しない本件争議行為を現実に執行委員会において

企画、指令、指導した責任を勘案すると、本部役員は一般組合員より重い制裁を課されてもやむを得ないものである。

そうすると、X1ら6名に対する戒告処分については、その根拠や処分の程度等において相当性が認められ、また、上記各処分に当たって、会社がことさら組合員を萎縮させることにより、組合の弱体化を企図したとする事情はうかがえないから、労働組合法第7条第3号の支配介入に当たるとすることもできない。

#### イ 本部役員X7に対する訓告処分等

会社は、X7に対して、組合の本部役員として本件争議行為の実施を決定し、組合所属の運転士に対して本件争議行為の実施を指示したことをもって、平成18年4月15日付けで訓告処分を行ったことが認められる（前記第4の5（9））。

上記処分の当否についてみると、同人の行為は、X1ら6名と同様、会社の就業規則第139条第11号及び同条第12号に該当する行為であると認められ、上記処分には就業規則上の根拠はあるといえる。

次に、上記処分の程度についてみると、一般組合員の運転士に比べて、嚴重注意より重い訓告処分となっているが、上記アと同様に、本部役員が正当性を有しない本件争議行為を現実に執行委員会において企画、指令、指導した責任を勘案すると、本部役員は一般組合員より重い制裁を課されてもやむを得ないものである。

そうすると、その根拠や処分の程度等において相当性が認められ、本件処分に当たって、会社がことさら組合員を萎縮させることにより、組合の弱体化を企図したとする事情はうかがえないから、労働組合法第7条第3号の支配介入に当たるとすることもできない。

#### ウ X8ら12名に対する嚴重注意処分について

会社は、組合所属の運転士であるX8ら12名が、本件争議行為に

において、その運転する列車に1分から4分の遅延を発生させたことをもって、平成18年4月12日以降、嚴重注意処分を行ったことが認められる（前記第4の5（9）、別表2）。

上記各処分の当否についてみると、X8ら12名は、会社からの事前の警告に従わず、会社が交付した携帯時刻表等に定められた運転時刻に従った運転を行わなかったことによりその乗務する列車に遅延が生じた（同5（5）ア）。その結果、「列車は所定の運転時刻により運転するものとする。」と定める運転取扱実施基準第11条に違反することとなった。よって、同人らの行為は、会社の就業規則第139条第1号（法令、会社の諸規程等に違反した場合）及び同条第2号（上長の業務命令に服従しなかった場合）に当たるといえることができる。

次に、上記各処分の程度についてみると、会社は同人らに対し乗務前の点呼において厳正に対処する旨の指導等を行っていること（同5（3））、嚴重注意処分には経済的不利益は伴わないこと（同5（10））を勘案すると、これが相当性を欠くとはいえない。そうすると、その根拠や処分の程度等において相当性が認められ、また上記各処分に当たって、会社がことさら組合員を萎縮させることにより、組合の弱体化を企図したとする事情はうかがえない。

したがって、X8ら12名に対する嚴重注意処分は、労働組合法第7条第3号の支配介入には当たらない。

エ 定期昇給の1号俸カット、平成18年度夏季手当の10%又は5%減額の取扱いについて

（ア）戒告処分を受けたX1ら6名のうち、処分当時55歳以上であったX3及びX6の2名を除く4名は、平成18年度の定期昇給において、本来4号俸の昇給が実施されるどころ、1号俸カットされた3

号俸の昇給がなされた（前記第4の5（10））。

これは賃金規程第24条において「別表第8に掲げる昇給欠格条項（以下「欠格条項」という。）に該当する場合は、当該欠格条項について定める号俸を昇給号俸から減ずる。」とする規定に基づき行われたものであり、「別表第8の「2 懲戒処分」の「処分1回につき 所定昇給号俸の1/4減」との規定が適用されたものである（同6（2））。また、上記各処分当時55歳以上であったX3及びX6の2名については、賃金規程第33条の6の「満55歳以上の社員については、第2章第3節に規定する昇給は実施しない。」により、同2名はもともと昇給そのものが存在しないものである（同6（2））。したがって、上記X1ら4名に対する平成18年度の1号俸カットは、賃金規程上の措置であるといえる。

次に上記各処分に伴う不利益の程度をみるに、「処分1回につき所定昇給号俸の1/4減」が戒告処分に伴うものとして特段過重なものだということはできず、相当性を欠くとはいえない。

そうすると、上記X1ら4名に対する平成18年度の定期昇給の1号俸カットは、その根拠や不利益の程度等において相当性が認められ、また、上記各処分に当たって、会社がことさら組合員を萎縮させることにより、組合の弱体化を企図したとする事情はうかがえないから、当該1号俸カットをもって労働組合法第7条第3号の支配介入に当たるとすることもできない。

(イ) 平成18年度夏季手当について、戒告処分を受けたX1ら6名は支給額を10%、訓告処分を受けたX7は、支給額を5%それぞれ減額された（前記第4の5（10））。

これは賃金規程第145条第3項において「成績率（減額）は、調査期間内における懲戒処分及び勤務成績に応じて、減給または戒

告の処分を受けた者 10/100減、訓告を受けた者及び勤務成績が良好でない者 5/100減」との規定がそれぞれ適用されたものであり（同6（2））、賃金規程上の根拠はあるといえる。また、上記各処分による夏季手当の減額の程度をみるに、「10%あるいは5%減額」が戒告・訓告処分に伴うものとして特段過重なものだということはできず、相当性を欠くとはいえない。

そうすると、X1ら6名及びX7に対する18年度夏季手当の減額は、その根拠や不利益の程度等において相当性が認められ、また、上記各処分に当たって、会社がことさら組合員を萎縮させることにより、組合の弱体化を企図したとする事情はうかがえないから、当該減額をもって労働組合法第7条第3号の支配介入に当たるとすることもできない。

3 争点3（本件争議行為に関して、会社が組合及びX1ら19名に対して行った次の行為は、組合に対する支配介入に当たるか。

- (1) 「違法闘争に対する警告」を発するなどしたこと。
- (2) 組合所属の運転士が乗務する列車に、会社の管理者等を添乗させ現認・監視などを行ったこと。
- (3) X1ら19名に対して、本件争議行為実施後、事情聴取を行ったこと。）について

(1) 「違法闘争に対する警告」を発するなどしたことについて

ア 警告を発するなどしたことについて

- (ア) 会社は、平成18年3月9日付けで、千葉支社内の運転士を配置する全ての運転職場に「違法闘争に対する警告」と題する文書（以下「警告書」という。）を掲出し、本件争議行為は会社の持つ運行

管理権を奪う違法な行為であり、かかる行為を行った組合員に対しては厳重に対処せざるを得ない旨警告したことが認められる（前記第4の5（2）オ）。

（イ）組合らは、本件の事前警告は、正当な争議行為の実行を中止させようとしたものであるから、報復・威嚇の要素が含まれ、支配介入となることは明らかである旨主張する（前記第3の1（3）ア）。

しかしながら、上記1に判断したとおり、本件争議行為は正当な争議行為であるとはいえないから、会社が組合及び組合所属の運転士に対して、予め本件争議行為は違法な争議行為である旨を伝え、組合所属の運転士が本件争議行為を行った場合は厳重に対処せざるを得ない旨を警告すること自体は、不当であるとはいえない。

また、警告書の内容、掲出方法等をもみても、本件争議行為は違法な争議行為である旨の会社の見解を表明しているものであって、組合の運営に不当に介入するものとはいえない。

したがって、本件警告を発するなどしたことは、労働組合法第7条第3号の支配介入に当たるということとはできない。

イ 組合所属の運転士に対する列車乗務前の点呼における指示について  
会社は、本件争議行為期間中、組合所属の運転士に対して、乗務前の点呼の際に、「あなたの所属する組合から争議行為の予告通知がありました。この争議行為は違法であるので、もし組合の指示に従った場合は、就業規則等の規程に基づき厳正に対処することとなります。」と指示、指導を行ったことが認められる（前記第4の5（3））。

上記の点呼における指示が支配介入に当たるか否かを検討するに、本件争議行為は正当な争議行為であるとはいえないから、会社が組合所属の運転士に対してその乗務に先立ち、本件争議行為の違法性及び

本件争議行為を行った場合は厳正に対処する旨を伝えること自体は、不当とはいえない。

また、指示の内容、点呼の際の状況等をみても、組合員に対する報復・威嚇的言動や組合運営に対して不当に介入するような言動も認められない。

したがって、本件乗務前の点呼における指示は、労働組合法第7条第3号の支配介入に当たるということとはできない。

## (2) 会社管理者等の添乗について

ア 会社は、本件争議行為の期間中、組合所属の運転士が乗務する列車の運転台に、会社の管理者等2名を添乗させた。添乗は、あらかじめ、乗務中の運転士にはみだりに話しかけないこと、添乗者同士での不要な言動はしないこと等を定めた添乗者用マニュアルに基づき実施され、添乗において現認した内容は、乗車した列車における駅の到着時刻、発車時刻、乗降時分、通過駅での通過時刻、各駅間での最高速度等で、添乗員が確認したものを、所定のフォーマットに記録している。なお、添乗は、会社が組合所属の運転士が乗務する全ての列車に対して行ったものではなく、通常時と比較して本件争議行為により列車運行への影響が大きく、遅延の発生がある程度予測される列車を中心に行った。

(前記第4の5(4))

イ 本件の列車への添乗が支配介入に当たるか否かについて検討するに、本件争議行為は正当な争議行為であるとはいえないことからすると、本件添乗の目的は、運転状況や違法な争議行為等の事実を把握するためであるとする会社の主張(前記第3の2(3)イ)は理解できる。また、添乗の態様や状況をみても、運転士に対してみだりに話しかけたことなどは認められず、運転速度と遅延時分の確認等以上のことは行っていないこと(前記第4の5(4))から、これが組合の弱体化

を企図したものということとはできない。

したがって、本件列車への添乗は、労働組合法第7条第3号の支配介入に当たるということとはできない。

ウ 組合らは、狭い運転台への2名もの管理職の同乗は不必要であり、1名の運転手に対して管理職による監視員2名の存在が運転士を威圧するものであって、これは組合が行おうとする正当な争議行為の実行を中止させようとの意図に基づくものである旨主張する（前記第3の1（3）イ）。

しかしながら、正当性を有しない争議行為の事実を確認することが不当であるとはいえないし、添乗の内容も特段に監視し、威圧したもとのとは認められないから、組合らの上記主張は失当である。

### （3）組合員らへの事情聴取について

ア 本件争議行為終了後の平成18年4月4日以降、会社は、組合の本部役員7名及び組合所属の運転士であるX8ら12名に対して、事情聴取を行った。事情聴取の目的は、組合本部役員に対しては、本部役員であることの確認、本件争議行為の実施の決定や組合員への指示について組合役員としてその関与の仕方等の確認であり、組合員運転士に対しては、乗務した列車の遅延についての具体的理由の確認と、本件争議行為への組合からの指示とそれに対する行動の内容等であり、併せて弁明の機会を与えることであった（前記第4の5（8））。

イ 本件の事情聴取が支配介入に当たるか否かについて検討するに、本件争議行為は正当な争議行為であるとはいえないから、本件争議行為に係る就業規則違反の有無について、会社がその事実関係を確認して、弁明の機会を与えることは、それ自体何ら不当であるとはいえない。また、本件事事情聴取の内容や状況をみると、組合本部役員に対しては、本件争議行為の実施の決定や組合員への指示の仕方等、一般組合員に

対しては、乗務した列車の遅延についての具体的な理由の確認等を行ったものであり（前記第4の5（8））、組合員に対する報復・威嚇的な言動が行われたというものではない。

したがって、本件事情聴取は、労働組合法第7条第3号の支配介入に当たるということはできない。

ウ 組合らは、本件の事情聴取の内容は、争議行為に関し申立人組合の内部的意思決定の経緯を探ろうとするものであって、それ自体組合の団結権に対する侵害であって、支配介入に当たるとは明らかである旨主張する（前記第3の1（3）ウ）。

しかしながら、本件争議行為が、前記1のとおり正当性を有しない行為であり、これに対して、上記アの範囲で事情聴取することは、組合運動に対する不当な介入ということとはできない。よって組合の主張は採用できない。

#### 4 結論

上記1、2及び3の判断のとおり、本件の争点1、2及び3については、いずれもこれを不当労働行為に該当しないとした初審命令の判断は相当である。

以上のとおりであるから本件再審査申立てにはいずれも理由がない。

よって、労組法第25条、第27条の17及び第27条の12並びに労働委員会規則第55条の規定に基づき、主文のとおり命令する。

平成23年4月20日

中央労働委員会

第一部会長 諏訪 康雄 ㊟