

東京、昭62不98、平元.6.20

命 令 書

申 立 人 国鉄組合東日本本部
申 立 人 国鉄労働組合東京地方本部
申 立 人 国鉄労働組合東京地方本部関東地方自動車支部

被申立人 東日本旅客鉄道株式会社

主 文

- 1 被申立人東日本旅客鉄道株式会社は、申立人国鉄労働組合東日本本部、申立人国鉄労働組合東京地方本部および申立人国鉄労働組合東京地方本部関東地方自動車支部に対して、本命令書受領の日から10日以内に、下記の文書を交付しなければならない。

記

平成 年 月 日

国鉄労働組合東日本本部
執行委員長 A 1 殿
国鉄労働組合東京地方本部
執行委員長 A 2 殿
国鉄労働組合東京地方本部関東地方自動車支部
執行委員長 A 3 殿

東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役 B 1

昭和62年11月27日、当時の当社自動車事業部B 2総務課長が貴組合員であったA 4氏の自宅を訪問し、同氏に対して、「国労に残っていては駄目だ」、「あんたに来てくればこまる」などと申し向けて、貴組合からの脱退を勧奨したことが、不当労働行為に該当すると、東京地方労働委員会において認定されました。

今後このようなことがないよう留意します。

(注：年月日は、交付の日を記載すること。)

- 2 被申立人会社は、前項を履行したときは、当委員会に対して、すみやかに文書で報告しなければならない。

理 由

第 1 認定した事実

1 当事者等

- (1) 被申立人東日本旅客鉄道株式会社(以下「会社」という。)は、昭和62年4月1日、日本国有鉄道改革法に基づき、日本国有鉄道(以下「国鉄」

という。)が経営していた旅客鉄道事業のうち、東日本地域(青森県から静岡県の一部まで1都16県)における事業を継承して設立された会社であり、肩書地に本社を置き、本件申立て当時の従業員数は、約82,500名であった。

なお、本件申立当時、会社には自動車運送部門として、関東地方を中心とする13の自動車営業所を管轄する自動車事業部があり、従業員数は、約920名であった。その後、63年4月1日、自動車事業部は、会社全額出資のジェイアールバス関東株式会社として、分離独立した。

- (2) 申立人国鉄労働組合東日本本部(以下「東日本本部」という。)は、申立外国鉄労働組合(以下「国労」という。)の下部組織であり、主として会社従業員中の国労の組合員で組織する労働組合である。
- (3) 申立人国鉄労働組合東京地方本部(以下「地本」という。)は、東日本本部の下部組織であり、会社事業区域のうち、東京を中心とする地域に勤務する国労組合員で組織する労働組合である。
- (4) 申立人国鉄労働組合東京地方本部関東地方自動車支部(以下「支部」という。)は、会社自動車事業部(63年4月1日以降は、ジェイアールバス関東株式会社)に勤務する国労組合員を中心として組織する労働組合であり、東京自動車営業所に申立外東京自動車分会(以下「分会」という。)など各自動車営業所ごとに分会を置いている。
- (5) 本件申立て当時、会社には、主な労働組合として、国労のほか、東日本旅客鉄道労働組合(以下「東鉄労」という。)と日本鉄道産業労働組合総連合があった。

2 会社自動車事業部をとりまく状況

(1) 人員配置の状況

- ① 62年4月1日、会社設立当時、自動車事業部は、13の自動車営業所を有していたが、そのうち東京、水戸、土浦などの自動車営業所は、人員不足の状況にあったのに反し、長野原や栃木県下の自動車営業所などは、人員の余剰があり、アンバランスが生じていた。

そこで、会社では、余剰ある営業所から人員不足の営業所へ臨時に応援を派遣する方式(助勤)で当面を乗り切ることとし、62年秋には、人事異動により、抜本的な対策を講じることとしていた。

- ② この人事異動は、11月5日から翌63年2月にかけて行われ、長野原、小諸、宇都宮、下諏訪の各自動車営業所から東京自動車営業所へ28名が転入し、東京自動車営業所からは水戸、土浦の各自動車営業所へ8名が転出した。

この異動により、組合員Mは、異動を希望していなかったが、62年11月5日、東京自動車営業所から水戸自動車営業所に転勤を命じられた。なお、11月当時、国労の組合員であったI、Hは、水戸への転勤を希望していたが、この時は異動の対象とはならず、両名が11月末日で国労を脱退した後の翌63年1月5日付で水戸への転勤を命じられるなど

のことがあった。

ちなみに、会社では、各職員から自己申告書（国鉄時代は身上調書）を提出させており、この中には、異動希望を書く欄が設けられていた。

(2) 自動車事業部の分離独立と東京自動車営業所の移転問題

- ① 会社は、62年4月1日に発足したが、日本国有鉄道改革法の中に、旅客自動車運送事業について、「日本国有鉄道からその事業を引き継いだ旅客会社における検討を経て、その事業を併せて経営することが適切である場合を除き、当該旅客会社からのその事業の経営の分離を図るための手続その他の方策がとられるものとする。」（第10条参照）と定められており、自動車事業部の分離独立について、9月末までに運輸大臣に報告し、細部の計画を12月末までに策定する必要に迫られていた。
- ② 自動車事業部の東京自動車営業所は、両国にあったが、そこが日本国有鉄道清算事業団に引継がれるので、63年度中に越中島に移転することが予定されていた。そのためには、62年7月中に、移転先の営業所の建築に着手する必要があるが、両国の土地の売却が遅れていたこと、工事内容に問題があり、10月頃から日本国有鉄道清算事業団と話し合いが続いていたことなどから着工が遅れ、遅くとも11月頃には、工事を始めることが、焦眉の急となっていた。

(3) 2人乗務問題

- ① 国鉄当時、東京から大阪または京都へ行く高速バス（ドリーム号）は、東京自動車営業所に所属する運転手が静岡まで1人で運転し、そこで他の営業所の運転手に引き継ぐという方式で運行していた。
ところが国鉄の分割民営化に伴い、この方式では、会社運転手が別会社である東海旅客鉄道株式会社の運転手に引き継ぐことになったため、運輸省から一つ運行は一つの会社で運行するという責任体制がくずれることになるので、2人乗務により、一つの会社で運行すべきであるとの指導を受けることになった。
- ② この2人乗務に伴う仮眠室は、客席の下の荷物置場に設置されることになったため、国労は、安全面等から反対し、62年8月11日、会社に対し、この問題について団体交渉を申し入れたが、会社は、翌63年までこれに応じなかった。
また、62年9月3日の新聞の夕刊には、分会の執行委員長であったA4が「車輪の間に穴蔵みたいな部屋だから、震動もあるし、うるさくて眠れないだろう。私達は荷物ではない。仮眠室の設置には反対する。」との談話を、実名、写真入で発表するなどのことがあった。
- ③ なお、この2人乗務問題について会社は、12月9日の東鉄労との経営協議会において、「会社としては、要員、車輛の弾力的運用が可能な三ヶ日での乗り継ぎを考えることとする」との見解を明らかにし、翌63年3月からは、従前の方式から東海旅客鉄道株式会社を除外し、

会社と西日本旅客鉄道株式会社の各運転手が、静岡県三ヶ日で交互に乗り継ぐという方式で運行している。

3 支部をとりまく状況

- (1) 61年4月当時、自動車事業部の前身である国鉄関東地方自動車局の組合員対象者は、全員が国労の組合員であったが、5月には、東京自動車営業所において28名が国労を脱退して国鉄自動車労働組合協議会を、館山自動車営業所において8名が国労を脱退して真国労自動車地方本部を、それぞれ結成するなど支部における国労の組織にも亀裂が生じ始めた。
- (2) その後9月には、この国労からの脱退者を中心に、国鉄関東自動車協議会が結成されたが、その時期と前後して、職制から「このままでいたら新会社に採用されないよ」、「国労にいたのでは差別されるよ」などの国労組合員に対する働きかけがあり、分割民営化後新会社に採用されるかどうかという雇用不安が生じたため、国労からの脱退が相次ぎ、62年4月、民営化直後の自動車事業部における国労の組織率は、約40パーセントにまで低下した。

なお、国鉄の分割民営化に際しては、支部組合員も全員会社に採用された。

- (3) 会社B1社長は、62年8月6日の東鉄労第2回定期大会に来賓として招かれ、「今後も皆さん方と手を携えてやっていきたいと思いますが、そのための形としては、一企業一組合が望ましいということはいまでもありません。(中略)今なお民営分割反対を叫んでいる時代錯誤の組合があります。(中略)このような人達が残っているということは、会社の将来にとって非常に残念なことです。(中略)皆さんがこういう人達に呼びかけ、話し合い、説得し、皆さんの仲間に迎え入れて頂きたいということで、名実共に東鉄労が当社における一企業一組合となるようご援助頂くことを期待し(以下略)」などと挨拶して、暗に国労の方針を非難した。
- (4) その後、9月26日から11月にかけて会社自動車事業部烏山自動車営業所において、11月12日以降宇都宮自動車営業所において、12月4日以降長野原自動車営業所において、それぞれ職制から、国労組合員に対する脱退勧奨が行われたとして、東日本本部以下の組合は、それぞれ栃木県、群馬県の地方労働委員会に不当労働行為の救済を申立てた。
- (5) 62年10月頃には、東京自動車営業所において、所長が分会書記長に対し、「国労にいたのでは飼いきれぬよ、東鉄労に行けばまあ希望はかなえられる」などといった。
- (6) 11月5日の人事異動と前後して、東京自動車営業所においては、11月3日に4名が、同月10日に5名が国労を脱退し、このことは10日の分会執行委員会に報告された。
- (7) 11月16日、A4が自動車事業部に呼びだされ、同事業部B2総務課長、東京自動車営業所の所長と面談したこと、その席に東鉄労のB3委員長が同席していたことが、同日A4から分会の役員に報告されたが、面談

の内容については報告されなかった。

- (8) 当時の支部委員長が国労を脱退することは、1月18日の分会の職場集会においてもA4から報告されていたが、これにともなう支部臨時大会の前日である11月24日に分会の執行委員会が開催された。この会議では、支部臨時大会に出席する代議員を決定したが、分会のあり方についても議論となり、A4は、最後まで国労に残る、しかし支部臨時大会の動向もみたい旨発言した。

4 B2課長のA4宅訪問とA4の国労脱退

- (1) 前述のとおり、62年11月頃には、会社東京自動車営業所の移転問題が焦眉の急となっていたため、移転の担当課長でもあったB2課長は、11月27日の午前中に、移転先の越中島の状況を見るため、B4係長を同道して同地に赴いたが、その際、近くにA4宅があることをB4係長から聞いたB2課長は、東京自動車営業所所長を通じて電話したうえA4宅を訪問した。

なお、同課長が国労の組合員宅を訪問したのは、この時が初めてであった。

- (2) 同日夜7時、A4によって、分会の緊張三役会議が召集された。この時A4は、当日B2課長とB4係長がA4の自宅を訪問したこと、課長からA4に対し、「国労に残ってはいはだめだ。」などといわれたことなどを出席した分会役員に報告したうえ、国労からの脱退を表明した。この席上、分会の役員は、A4に対し、分会の執行委員長はやめてもいいが、国労にはとどまるよう説得した。なお、同様の説得が29日にも行われた。

- (3) 11月30日、分会の執行委員会が、支部の委員長らも出席して開催された。この執行委員会では、A4の国労脱退問題が中心議題となったが、A4は、国労脱退の理由を、概略次のように説明した。

自分は、国労一本でやっていくつもりであり、B2課長が自宅を訪問した時も、分会の副委員長でも書記長でも東鉄労に引き抜いてもよいが、自分が国労に残るし、配転されてもかまわない旨を伝えたが、課長からは、「あんたに来てくれなければこまる」、「あんたを飛ばすわけにはいかない」などといわれ、東鉄労に移ることを説得された。そこで課長に対し、自分が東鉄労に移れば、ある程度意に反する配転者を出さないで済むのかを確認したところ、課長は、努力する旨約束した。これらの経緯の中で、自分としては国労脱退を決意した。

- (4) そして結局、A4は、11月30日付で国労を脱退した。なお、同日付けで支部の国労組合員中70名近い組合員が国労を脱退した。

第2 判 断

1 当事者の主張

(1) 申立人の主張

62年11月27日、B2総務課長とB4係長は、分会の執行委員長である

A 4 を国労から脱退させる目的をもって A 4 宅を訪れ、「A 4 さんお前国労に残ってはいかぬだ」、「あんたが東鉄労に来てくれなければこまる」、「あんたを飛ばすわけにはいかない」などと申し向けて国労からの脱退を勧奨し、ついに A 4 を国労から脱退せしめたものであり、明らかに支配介入に該当する。

(2) 被申立人の主張

62年11月27日、B 2 課長が A 4 宅を訪問したのは、会社が実施しようとしていた東名高速線 2 人乗務問題の理解を得るためのものであり、申立人らが主張している脱退勧奨を行った事実は一切ない。このことは、A 4 がその陳述書において明確に陳述しているところである。

2 当委員会の判断

(1) 被申立人は、B 2 課長が62年11月27日 A 4 宅を訪問したのは、もっぱら 2 人乗務問題に対する理解を得るためであったと主張する。

会社が、国鉄の分割民営化直後から、高速バスの 2 人乗務による自社運行方式に移る必要に迫られていたことは事実であるから、B 2 課長の A 4 宅訪問の際、2 人乗務問題が話題にならなかったとはいえないであろう。

しかしながら、① A 4 は、分会の執行委員長であるとはいえ、A 4 1 人を説得すればこの問題が解決するとは考えられず、現に会社は、国労が62年 8 月 11 日付で申し入れていたこの問題についての団体交渉を、翌63 年まで行わず、国労にこの問題への理解を求めることさえしていないこと、② A 4 が新聞紙上に登場したのは62年 9 月 3 日であり、新聞記事からおおよそ 3 か月近くを経過するまで放置しておきながら、あえてこの時期に自宅まで訪問してこの問題の説得にあたったとすることは、不自然であること、③ 会社は、12月 9 日の東鉄労との経営協議会において、三ヶ日での乗り継ぎを考えることとするとの見解を示しており、既にこの頃には、その方針が固まりつつあったのではないかと推認されること、などを併せ考えれば、B 2 課長らの A 4 宅訪問が、2 人乗務問題の説得のみであったとは信じがたい。

(2) 他方 A 4 は、前述のとおり、B 2 課長が自宅を訪問した11月27日の夜には、国労からの脱退を表明し、30日の分会執行委員会では、B 2 課長から、あんたが東鉄労に来てくれなければこまるなどと説得されたことを報告している事実が認められる。

(3) さらに B 2 課長の本件 A 4 宅訪問は、東鉄労大会における B 1 社長の挨拶にみられるように、会社が、国労を時代錯誤の組合として位置づけ、かつ62年10月頃の東京自動車営業所長が分会書記長に対して「国労にいたのでは飼いやつだよ、東鉄労に行けばまあ希望はかなえられる」などと、利益誘導をほのめかして国労からの脱退を迫った時期であった。またこの訪問は、会社が脱退に応じない国労組合員に対しては、11月 5 日以降の人事異動にみられるように、希望によらない異動を行い、国労を

脱退した者に対しては希望どおりの異動を行うなどのことがあった時期と近接して行われている。

- (4) ところでA 4は、その陳述書において、B 2課長から、国労脱退の話はなかったと述べている。しかしこの陳述書は、同人が国労を脱退した後には作成されたものであり、11月24日の分会執行委員会においては、A 4自身、国労一本で行くと明言しながら、B 2課長の自宅訪問直後の11月27日夜には、国労脱退を表明し、ついには同月30日国労を脱退するに至ったことについての明確な説明はなされておらず、この陳述書の信憑性については疑問の残るところである。

ちなみに、A 4は、当委員会から、証人として審問廷に出席するようにとの呼び出しにも応じなかった。

- (5) 以上を総合して考えれば、2人乗務の説得問題はしばらく措くも、B 2課長は、A 4宅訪問において、申立人らの主張するように、A 4に対し、「国労に残っていてはだめだ」、「あんたに来てくれなければこまる」、「あんたを飛ばすわけにはいかない」などと申し向けて国労からの脱退を勧奨し、結果としてA 4を国労から脱退せしめたものと判断せざるを得ない。

第3 法律上の根拠

以上の次第であるから、会社B 2総務課長が申立人組合の組合員であったA 4の自宅を訪問し、申立人組合からの脱退を勧奨したことは、労働組合法第7条第3号に該当する。

よって労働組合法第27条および労働委員会規則第43条を適用して主文のとおり命令する。

平成元年6月20日

東京都地方労働委員会
会長 古山宏