

大阪、昭62不39、平元. 8. 31

命 令 書

申 立 人 国鉄労働組合近畿地方本部  
申 立 人 国鉄労働組合近畿地方本部大阪新幹線支部  
申 立 人 国鉄労働組合近畿地方本部大阪新幹線支部大阪車両所分会  
  
被申立人 東海旅客鉄道株式会社

主 文

被申立人は、申立人らに対して、下記の文書を速やかに手交しなければならない。

記

年 月 日

国鉄労働組合近畿地方本部  
執行委員長 A 1 殿  
国鉄労働組合近畿地方本部大阪新幹線支部  
執行委員長 A 2 殿  
国鉄労働組合近畿地方本部大阪新幹線支部大阪車両所分会  
執行委員長 A 3 殿

東海旅客鉄道株式会社  
代表取締役社長 B 1

当社の職制が、昭和62年4月6日から同月8日かけて、就業時間中に貴組合員を呼び出し、職場配置上の不利益を示唆するなどして貴組合からの脱退を勧めたことは、大阪府地方労働委員会において、労働組合法第7条第3号に該当する不当労働行為であると認められましたので、今後このような行為を繰り返さないようにいたします。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者等

(1) 被申立人東海旅客鉄道株式会社（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（以下「国鉄改革法」という）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等のうち、東海道新幹線のほか東海地方における旅客鉄道事業等を承継して設立された会社であり、肩書地に本社を置き、その従業員は本件審問終結時約2万1,400名である。

なお会社は、新幹線の運行を司る部門として新幹線運行本部（従業員約7,900名）、その下に現業機関として車両所、保線所、電気所等を設け

- ている。
- (2) 申立人国鉄労働組合近畿地方本部（以下「近畿地本」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、会社及び西日本旅客鉄道株式会社等の近畿地方で働く従業員で組織する労働組合であり、昭和62年10月13日に従来の国鉄労働組合大阪地方本部が名称を変更したものであって、その組合員は本件審問終結時約4,800名である。
  - (3) 申立人国鉄労働組合近畿地方本部新幹線支部（以下「新幹線支部」という）は、近畿地本の一支部であり、新幹線に係る職場のうち近畿地方で働く従業員で組織され、その組合員は本件審問終結時約680名である。
  - (4) 申立人国鉄労働組合近畿地方本部大阪新幹線支部大阪車両所分会（以下「分会」という）は、新幹線支部の一分会であり、昭和63年1月17日に従来の国鉄労働組合近畿地方本部大阪新幹線支部大阪第一運転所分会が名称を変更したものであって、会社の現業機関である大阪第一車両所、大阪第二車両所、大阪第三車両所及び名古屋車両所（後述のとおり、これら4現業機関は、昭和62年10月1日以前は新幹線運行本部大阪第一運転所（以下「大阪第一運転所」という）と称していた）に勤務する従業員で組織され、その組合員は本件審問終結時約180名である。
  - (5) なお会社には、本件審問終結時、国労の下部組織である国鉄労働組合東海本部（組合員約2,900名）、全日本鉄道労働組合総連合会（昭和62年2月2日結成、組合員約13万名、以下「鉄道労連」という）所属の東海旅客鉄道労働組合（62年9月14日結成、組合員約1万4,000名）、日本鉄道産業労働組合総連合（62年2月28日結成、組合員約3万名、以下「鉄産総連」という）所属の東海旅客鉄道産業労働組合（62年2月1日結成、組合員約3,400名、以下「鉄産労」という）等の労働組合がある。

## 2 大阪第一運転所の組織等

- (1) 大阪第一運転所は、会社発足前の国鉄時代も新幹線車両の検査・修繕を業務とする現業機関として、大阪府摂津市に設置されていたもので、昭和62年4月1日の会社発足時の同所の組織は、総務科（30名）、企画科（10名）、列車科（31名）、検修一科（206名）、検修二科（285名）、検修三科（306名）、名古屋支所（86名）より成り、所長の下に科長、総括助役及び助役をそれぞれ配置している。

なお、同年10月1日、組織改正により、同所は、大阪第一車両所、大阪第二車両所、大阪第三車両所及び名古屋車両所に分かれた。

- (2) 大阪第一運転所の所長は、同所の業務全体を総括管理し、各科の長はその属する科の作業管理及び要員管理を、助役は自己の担当する業務に関し、部下に対する日常の仕事の監督、技術指導等を担当していた。

## 3 国鉄の分割・民営化に至るまでの労使関係等について

- (1) 昭和56年3月に発足した臨時行政調査会は、57年7月、国鉄の分割民営化を基本とするなどの第3次答申を政府に提出した。

58年6月、日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法に基づき、日本国有鉄道再建監理委員会（以下「監理委員会」という）が設置され、同委員会は、60年7月、「①旅客部門を6地域に分割する、②貨物部門を分離して1社とする」などを骨子とする「国鉄改革に関する意見」を政府に提出した。

これを受けた政府は、同年7月、この意見を最大限尊重する旨の閣議決定を行い、その後、国鉄の改革に関連する9法案を国会に提出し、そのうち国鉄改革法等8法案が、61年11月28日に成立し、翌12月4日に公布された。

62年4月1日、国鉄改革法に基づき、国鉄が行っていた事業の大部分は、会社を含めた新しい事業体に引き継がれた。

- (2) 昭和57年7月19日、国鉄は、従来から行われてきた現場協議が悪しき労使慣行を生んできたとして、国労ほか国鉄における各労働組合に対し、協議の対象範囲の明確化等を内容とする現場協議に関する協約の改訂案を示し、同年11月30日までに交渉がまとまらなければ現行協約を破棄する旨通告した。
- (3) 昭和57年11月30日、国鉄は、鉄道労働組合（61年4月1日当時、以下同じ、組合員約2万9,000名、以下「鉄労」という）、国鉄動力車労働組合（組合員約3万1,000名、以下「動労」という）及び全国鉄施設労働組合（組合員約1,500名、以下「全施労」という）（以下、鉄労、動労及び全施労を併せて「鉄労ら」という）との間で現場協議に関する協約について、改訂案どおり締結したが、国労については交渉が決裂し、同年12月1日以降現場協議に関する国労との協約は失効した。
- (4) 昭和59年8月10日、監理委員会は、国鉄について、分割民営化の方向で再建の具体策を検討する必要があるとし、私鉄並みの生産性と要員、地方交通線廃止等について政府に提言した。  
同日、国労は、国鉄の分割・民営化反対などの要求を掲げて、2時間の時限ストライキを行った。
- (5) 昭和60年4月から8月にかけて、国労は、国鉄の分割・民営化反対キャンペーンとしてワッペン着用闘争を行った。
- (6) 昭和61年1月13日、国鉄は、国労及び鉄労らに対し、「労使共同宣言」（以下「第一次労使共同宣言」という）の案を示して同意するよう要請した。

同日、国鉄と鉄労らは、第一次労使共同宣言を締結した。

その内容は、①安全輸送の確保、維持が国鉄労使に対する国民の信頼の基盤であり、労使は諸法規を遵守し、全力を挙げてこれを実現する。②一人ひとりのお客様に明るく笑顔で誠意のこもった応対をしていくことが輸送サービスに従事する者としての基本であり、そのためには、まず第一に、リボン・ワッペンの不着用、氏名札の着用等定められた服装を整え、お客様に不快感を与えない、折り目正しいサービスの提供に努

- めることとする。③鉄道事業の再生を図るため、必要な合理化は労使が一致協力して積極的に推進し、新しい事業運営の体制を確立することとする。④余剰人員対策について、派遣制度等を積極的に推進し、退職勧奨を積極的に推進する等の項目が挙げられていた。
- (7) 昭和61年1月16日、国労は、前記の第一次労使共同宣言について、①はストライキ権の否認につながる。②は労働組合運動の初歩的運動さえ否定している。③は労働組合に事実上「分割・民営化」を前提にし、かつその容認を求めている。④は組合員の自由な意思を求めるのではなく、労働組合自らに選別を求めており、労働組合運動存立の基本である中身を剥奪する宣言を意味するものであり拒否するほかないものとなっている旨の態度を表明した。
- (8) 昭和61年8月27日、国鉄は、鉄労ら及び真国鉄労働組合（同年4月13日、国労東京地方本部から脱退した者を中心に結成され、結成当時組合員約1,200名）とにより同年7月18日に結成された国鉄改革労働組合協議会（以下「改革労協」という）との間で、①分割・民営化による国鉄改革を基本とする。②改革労協は鉄道事業の健全な経営が定着するまでは争議権の行使を自粛する。③企業人として自覚し、望ましい職員像へ向けて労使それぞれ職員指導を徹底する旨を骨子とする第二次労使共同宣言を締結した。
- (9) 昭和61年9月3日、国鉄は、50年11月26日から同年12月3日にかけて行われたスト権スト（国労及び動労を含む公共企業体等労働組合協議会が官公労働者にストライキ権を付与することを求めて行ったストライキをいう）に関し、国労及び動労を共同被告として提訴していた総額約202億円の損害賠償請求訴訟のうち、動労についてのみ訴えを取り下げ、その理由として、「動労が再度の労使共同宣言で分割・民営化に全面協力し、新会社移行後もスト権行使は自粛することを約束するなど、当局との一層緊密な連携を確約したので労使協調路線を将来にわたって定着させるため」と発表した。
- (10) 昭和61年10月9日及び10日、国労の第50回臨時全国大会において、執行部提案の①労使共同宣言と雇用安定協約の締結、②不当労働行為などの提訴取下げ、③点検・摘発行動の中止などを内容とする緊急方針を否定し、これまでの分割・民営化反対の方針を堅持していくことを決定した。
- (11) 昭和62年2月2日、鉄労、動労、日本鉄道労働組合（61年12月19日、真国鉄労働組合及び全施労が統合して結成）及び鉄道社員労働組合（62年1月23日結成、組合員約3万名）は、鉄道労連を結成した。
- この結成大会において、新会社は第二次労使共同宣言の趣旨に沿って、まじめに努力した者によって担われるべきである旨の特別決議が採択された。
- (12) 昭和62年2月28日、国労を集団脱退した旧主流派によって結成された

鉄道産業労働組合は、その連合組織として鉄産総連を結成し、進路と課題、規約、財政方針を決定し、執行部役員を選出した。

その結成大会において、①民間企業として再生する鉄道産業にふさわしい労働組合員意識の確立、②国鉄との間で雇用安定協約、労使共同宣言を始めとする諸協定の締結等の当面の運動方針を決定した。

#### 4 大阪第一運転所における本件申立てに至るまでの労使関係について

- (1) 昭和62年2月14日、B2（以下「B2所長」という）は国鉄の新幹線総局大阪第一運転所長に、B3（以下「B3二科長」という）は同所検修二科長にそれぞれ発令された。

同所における同年2月1日現在の労働組合別組織状況は、1,193名の職員中、動労478名（40%）、国労392名（32.9%）、鉄労109名（9.1%）、鉄産労113名（9.5%）であった。

- (2) 昭和62年2月末頃、検修二科においてATC（自動列車制御装置）班の業務に従事する分会員A4（以下「A4」という）は、同月21日に検修二科助役に発令されたB4（以下「B4助役」という）に対し、「目が痛むので、治療のため暫く休みます。ATCにいと、夜、目が見えにくい。」と述べたところ、同助役は、「異動でも考えようか。」と述べた。

- (3) 昭和62年3月2日、B2所長は出勤者全員を前にした点呼（以下「総点呼」という）において「新会社は、民間企業である以上、従業員に対して企業への帰属意識、忠誠心を強く求めるのは当然であって、他の組織に対する帰属意識が優先するようなことは許されない。

未だに帽子を被っていない職員、胸にバッジを着けている職員がほんの一握り見受けられます。就業中の勝手な行動は許されない」旨述べた。なお、大阪第一運転所では国労組合員のみがバッジ（組合章）を着けていた。

- (4) 昭和62年3月4日及び5日、大阪第一運転所では、53名が構内警備及び巡回を行う警戒班に、35名が営業部に発令されたが、その全員は国労組合員であった。

- (5) 昭和62年3月12日ないし27日、警戒班に配属されていたA5、A6、A7、A8及びA9（以下この5名を「A5ら5名」という）は国労を脱退した。

- (6) 昭和62年3月20日頃、A4は国労を脱退したが、同月30日頃、同人は国労の組合員である同僚から説得を受けて国労に復帰した。

- (7) 昭和62年4月1日、大阪第一運転所は、発足した会社の新幹線運行本部の大阪第一運転所として国鉄時代と同一の業務を行い、その従業員の職名も概ね変わらなかった。

その従業員は956名であり、労働組合別組織状況は、動労411名（43%）、国労211名（22%）、鉄労145名（15%）、鉄産労151名（16%）、鉄輪会28名（3%）である。

なお、鉄輪会は、国鉄当時、非組合員であった従業員によって組織さ

れたものである。

- (8) 昭和62年4月6日、午後1時半頃、検修二科ATC班の分会員A10（以下「A10」という）は、上司の指示により資料室へ車務規程を取りに行ったところ、B4助役に呼びとめられ、二科長室へ一緒に入った。

B3二科長がA10に対し、「新しい企業というものを認識して下さい。」と言ったところ、A10は、「友達の関係もあってなかなか難しいですわ。」と返事した。そこで、同科長は、「そんな甘いこと言っていたらだめだ。」「言われた仕事だけしてはだめだ。今のままでは認めることはできない。これからは会社の方針というものをよく理解して、会社の方針に従った行動をもっと積極的にやるべきだ。」と述べた。

- (9) 同日、午後5時頃、ATC班の分会員A11（以下「A11」という）が手待ち時間で試験室内にいたところ、B4助役が来て二科長室へ呼び出した。

B3二科長がA11に対し、「国鉄も民営会社になって、今までみたいに甘い考え方ではだめだ。労使協調でやっていこうとしているから、お前も意地張らずに意識改革したらどうだ。」と述べ、「どこかよそからの勧誘はないのか。」と尋ねたところ、A11は、「二つほどの組合から誘いがあります。」と答えた。

そこで、同科長は、「意識改革をして困ったようなこと、嫌がらせとか、そんなことがあれば私に言って来なさい。どちらでもよいから早く決断しなさい。会社も広いから、そのままであれば、お前を助けることができない。」と述べた。

- (10) 昭和62年4月7日、午前9時半頃、ATC班の詰所において、B3二科長は、分会員A12（以下「A12」という）に対し、「新会社は非常に厳しい見方をしている。大阪第一運転所は余剰人員が多いのでどうなるかわからない。組合を変ったらどうか。」と言ったところ、A12は「なかなか難しいですわ。」と答えた。そこで、同科長は「組合を変っても悩むのは一時である。今までの考え方を変えることは難しいかもしれないけど、しっかり頑張ってください。」と述べた。

- (11) 昭和62年4月8日、午前10時頃、B4助役はATC班の試験室において、分会員A13（以下「A13」という）に声をかけ隣の和室へ誘い、「一部の人はこっちじゃなくて、逆の方向に流れている。君はどちらの方向に行くつもりか話を聞かせて下さい。」と尋ねたところ、A13は、「今までどおりの道を行います。」と答えたので、同助役は、「今のままでずっといたら、ATC班に居れなくなるし、下手したら検修の仕事も出来なくなるかもわからない。それでもいいのか。」と述べた。

- (12) 昭和62年4月9日、午後6時の終了点呼直前、分会員十数名がB3二科長のところへ来て、「勤務時間中に分会員を呼び出して何を話したのか。我々が聞いたところでは不当労働行為に当たり、極めて不当である」旨問いただしたところ、同科長は、「私は皆んなに現状認識してもらうため

- にやったのである」旨答えた。
- (13) 昭和62年4月10日、分会は『勤務中に恫喝をするB3二科長を許さない』との見出しの分会ニュースを発行して、同月9日における同科長とのやりとりを報じた。
- (14) 昭和62年4月14日、大阪第一運転所は、警戒班に配属されていた者のうち、既に国労を脱退していたA5ら5名を同月20日付けで従来従事していた検修各科の業務に配属した。
- なお本件申立てまでに、警戒班に配属されてその後従前の業務に戻った者はA5ら5名以外にはいなかった。
- 同日、同所は、国労組合員であるA12、A4、A14、A15及びA16（以下この5名を「A12ら5名」という）を同月20日付けで検修各科の業務から警戒班へ配属した。
- (15) 同日、分会長のA17は、B2所長に対し、「今運転所内において、職制を通じて国労組合員に対して不穏当な発言がなされており、不当労働行為である」と抗議し、警戒班の将来展望及び発令の基準等を明らかにするよう申し入れた。
- (16) 昭和62年4月15日、B2所長は分会に対し、「調査の結果、B3二科長は、そんなことをやっていないと言っている」との旨伝えた。
- (17) 昭和62年4月17日、午後3時頃、A4は交番詰所においてB3二科長に対し、「警戒班に回されました。今まで仕事の失敗をしていないし、腑に落ちない。」と問いただしたところ、同科長は、「会社がこっち行っているのに、君の方がそっちに行っている。協力してもらわねば困る。」と答えた。
- (18) 本件申立て後の昭和63年8月1日、会社は警戒班の業務が一段落したとして全員同班の配属を解いて従前の業務に戻した。

## 第2 判 断

### 1 当事者の主張要旨

- (1) 申立人らは次のとおり主張する。
- 会社が、大阪第一運転所の職制をして、分会員に対して国労に所属していれば、警戒班へ配属するという職場配置上の不利益をほのめかすなどして国労からの脱退を強要したことは、国労の組織弱体化を図った不当労働行為である。
- (2) これに対し、会社は次のとおり主張する。
- ① 大阪第一運転所のB3二科長及びB4助役は、単なる現場担当者として発言したにすぎず、会社の立場で発言したものでないので会社が責任を負うものではない。
  - ② B3二科長及びB4助役は、部下に対して新会社の方針をよく認識して積極的な姿勢で仕事に取り組むよう指導したものであり、国労からの脱退を強要した事実は一切ない。
  - ③ 警戒班への配属は、業務への取り組みにおいて企業人意識がなく、

能動的に対処できないなど、欠陥のある者と判断された者について行い、そこでの訓練を通してこれらの欠陥が是正されたと判断された者についてその解除を行っており、警戒班への配属及びその解除は組合所属とは全く無関係の事柄である。

よって、以下判断する。

## 2 不当労働行為の成否

- (1) 会社の主張①について検討するに、①B 3 二科長及びB 4 助役の権限は、前記第 1. 2 (2) 認定のとおり、一般従業員に対する仕事上の指揮・監督を行うものであること、②B 3 二科長及びB 4 助役の発言は、前記第 1. 4 (8)ないし(11)認定のとおり、部下に対し、就業時間中に科長室等に呼び出して行われていることがそれぞれ認められる。

以上のことから、B 3 二科長及びB 4 助役の前記の発言は、現場の指揮・監督者としての職務上の地位に基づいて行ったとみるのが相当であり、会社は同人らの発言についてその責任を免れるものではない。

- (2) 会社の主張②について検討するに、前記第 1. 4 (8)ないし(11)認定の B 3 二科長及 B 4 助役の分会員に対する発言は、①就業時間中わざわざ個別に科長室等に呼び出して行ったものであること、その発言内容は、②国鉄が民営化したことにより従業員が企業人として意識改革が必要であることを強調してはいるものの、一方では、「組合を変わったらどうか」と所属組合である国労からの脱退を勧めたり、また、「今のままでずっといたら、A T C 班に居れなくなるし、下手したら検修の仕事も出来なくなるかも分らない。それでもいいのか」といった発言にみられるように、国労から脱退しなければ現在の職場には残れず、配属で不利益を受けることもあることを示唆するものであることがそれぞれ認められる。

このような発言は、前記第 1. 3 認定のとおり、会社の発足に当たり、国鉄の分割・民営化について鉄労らと国鉄とは労使協調の姿勢で進んでいたが、国労と国鉄とは鋭く対立していたこと、また、大阪第一運転所においても、前記第 1. 4 (3) 認定のとおり、昭和62年 3 月 2 日の B 2 所長の総点呼における発言にみられるようにバッジを着けていた分会員の勤務態度を問題視していたことを併せ考えれば、申立人ら所属組合を嫌悪している会社の職制が、職務上の立場を利用して従業員に対する企業人意識の改革についての指導にこと寄せて、分会員がこのまま国労に所属しておれば職場配置上の不利益を受けることをほのめかして国労からの脱退を勧めたものと認めざるを得ず、この点に関する会社の主張は失当である。

- (3) 会社の主張③について検討するに、①前記第 1. 4 (4) 認定のとおり、昭和62年 3 月 4 日及び 5 日に警戒班へ発令された 53 名全員が国労組合員であったこと、②前記 1. 4 (5) 及び(14) 認定のとおり、同年 4 月 14 日に警戒班配属を解かれた A 5 ら 5 名は、同班への配属後に国労を脱退した者であること、③前記第 1. 4 (14) 認定のとおり、A 5 ら 5 名に代わっ



て、全員が国労組合員であるA12ら5名が検修各科の業務から警戒班へ配属されたこと、④このA12は前記第1.4(10)認定のとおり、B3二科長より組合を変わったかどうかと言われてその申し出を拒否した者であること、⑤またA5ら5名に代って警戒班に配属されたA4は、前記第1.4(6)認定のとおり、一旦は国労を脱退したが、再度国労に復帰した者であることがそれぞれ認められることから、警戒班への配属は国労所属組合員であることと関係があるものと解するものが相当である。

なお会社は、A5ら5名については、警戒班へ配属されて1か月余りの間に、仕事の取り組みにおいてリーダーシップをとれるようになったり、自主的に勉強会をしたり、QC活動に積極的に参加する等して前向きの姿勢で仕事に取り組むよう変わってきたことが認められたので、企業人としての意識改革がなされたものであると判断して警戒班配属を解いたものであると主張するが、これらの具体的事実があったとの疎明がない本件にあつては、会社の主張は採用できない。

- (4) 以上要するに、会社の発足に当たり、国鉄の分割・民営化をめぐって国労と厳しく対立していたなかで、会社の職制が申立人ら所属組合員に対して行った前記第1.4(8)ないし(11)認定の発言は、同組合から脱退しない場合には、職場配置上の不利益を受けることを示唆して脱退を勧めたものと言わざるを得ず、かかる行為は、申立人らの弱体化を企図した労働組合法第7条第3号に該当する不当労働行為である。

### 3 救済方法

申立人らは脱退工作の禁止及び陳謝文の掲示を求めるが、主文の救済をもって足りると考える。

以上の事実認定及び判断に基づき、当委員会は労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条により、主文のとおり命令する。

平成元年8月31日

大阪府地方労働委員会  
会長 寺浦英太郎 ㊟