

千葉、昭63不11、平2.6.18

命 令 書

申 立 人 国鉄千葉動力車労働組合

被申立人 東日本旅客鉄道株式会社

被申立人 Y

主 文

- 1 被申立人東日本旅客鉄道株式会社は、千葉支社の管理職らをして、申立人組合の組合員に対し、申立人組合からの脱退勧奨をするなどして、申立人組合の運営に支配介入してはならない。
- 2 被申立人東日本旅客鉄道株式会社は、本命令受領後速やかに、申立人に対し、下記の文書を手交しなければならない。

記

平成 年 月 日

国鉄千葉動力車労働組合
執行委員長 A 1 殿

東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役 B 1

当社千葉支社の車務担当課長が、貴組合員A 2 氏の出向解除による当社への復帰に際し、同氏に対し貴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号に該当する不当労働行為であると千葉県地方労働委員会において認定されましたので、今後このような行為を繰り返さないようにいたします。

(注 年月日は、手交の日を記載すること。)

- 3 被申立人Yに対する申立ては、却下する。
- 4 その余の申立は、棄却する。

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及びその附帯事業のうち、東日本地域における鉄道事業及びその附帯事業を承継して設立された会社であって、肩書地に本社を置き、職員数は本件申立時(昭和63年4月28日)約82,000名である。

会社は、発足と同時に首都圏の列車、電車の運行を司る東京圏運行本

部を設け、その下部組織として旧国鉄千葉鉄道管理局管内の地域を管轄する千葉運行部を置いていた。その後、千葉運行部は、昭和63年4月1日の組織変更により東京圏運行本部から独立し、千葉支社となり現在に至っている。

- (2) 被申立人Y（以下「Y課長」という。）は、昭和53年4月国鉄に入社後、昭和62年2月に千葉鉄道管理局運転部車務課長事務取扱となり、同年4月の会社発足によって、千葉運行部運輸課車務担当課長になり、その後、昭和63年4月千葉支社運輸部車務課長となり、更に、平成元年2月に本社鉄道事業本部車両部運用課課長代理となった。
- (3) 申立人国鉄千葉動力車労働組合（以下「申立人」という。）は、昭和62年3月31日までは国鉄の、同年4月1日以降は国鉄の承継法人である会社及び日本貨物鉄道株式会社の職員等のうち、旧国鉄千葉鉄道管理局管内の動力車に関係のあるもので組織された労働組合であり、その組合員数は、本件申立時750名である。
- (4) なお、会社には、申立人のほか、国鉄労働組合（以下「国労」という。）、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（以下「東鉄労」という。）、日本鉄道産業労働組合総連合所属の東日本鉄道産業労働組合等の労働組合がある。

2 国鉄分割・民営化に至るまでの労使関係

- (1) 申立人は、昭和54年春闘ストライキ及び同年10月と11月にジェット燃料貨物輸送の増送に反対するストライキを実施した。これに対し、国鉄は申立人組合書記長を公共企業体等労働関係法（以下「公労法」という。）第18条により解雇した。
- (2) 申立人は、昭和56年3月にジェット燃料貨車輸送の期間延長に反対して乗務員の指名ストライキを実施した。これに対し、国鉄は申立人組合本部執行委員4名を公労法第18条により解雇した。
- (3) 昭和60年11月28日から29日にかけて、申立人は雇用安定協約の締結を求めるとともに、国鉄の分割・民営化に反対するために、24時間の総武線千葉以西の乗務員の指名ストライキを実施した。このストライキに対し、国鉄は公労法第18条により申立人組合員20名を解雇した。
- (4) 同年11月30日、国鉄は、申立人に対し、国鉄と申立人との間で申立人の組合員は休職・派遣・出向に応じる旨の合意が成立していたにもかかわらず、申立人はこれに積極的に応ぜず、前記(3)のストライキを実施するなど国鉄の分割・民営化に反対したとして、昭和57年6月1日に締結された「機械化、近代化及び合理化等の実施に当たっては、①雇用の安定を確保するとともに、労働条件の維持改善を図る。②本人の意に反する免職及び降職は行わない。③必要な転換教育等を行う。」旨の協約（以下「雇用安定協約」という。）の継続を拒否し、このため昭和60年12月1日以降、雇用安定協約は失効した。
- (5) 昭和61年2月15日、申立人は、昭和61年3月のダイヤ改正に伴う東京

三局（東京北鉄道管理局、東京南鉄道管理局及び東京西鉄道管理局をいう。以下同じ。）への業務移管等によって生ずる申立人組合員の「余剰人員化」に反対して乗務員の指名ストライキを実施した。このストライキに対し、国鉄は申立人組合員8名を解雇した。

- (6) 同年3月に実施された千葉鉄道管理局から東京三局への業務移管問題に関連して、当時の国鉄千葉鉄道管理局のB2運転部長は、次のような発言を行った。

「今回の決定がなされた原因は、ストへの報復がすべてではないが皆無とはいえない。」

- (7) 同年8月27日、国鉄は、国鉄の分割・民営化に協力する立場から、鉄道労働組合、国鉄動力車労働組合（以下「動労」という。）、全国鉄施設労働組合が結成した国鉄改革労働組合協議会と第2次労使共同宣言を発表した。申立人組合は、この労使共同宣言には反対の見解をとっており、参加しなかった。

3 会社設立後の労使関係

- (1) 昭和62年5月25日、会社のB3常務は、昭和62年度経営計画の考え方の説明会において、「会社にとって必要な社員、必要でない社員の峻別は絶対必要なのだが、会社の方針派と反対派が存在する限り、特に東日本は別格だが、おだやかな労務政策をとる考えはない。反対派は断固として峻別する。等距離外交など考えてもいない。」などと述べた。

- (2) 申立人は以前から年2回程度、組合員が集会参加するのに先立って、旧成田運転区庁舎前に集合して出発することとしていたが、同年5月17日、会社は、組合が三里塚で行われる集会へ参加するために旧成田運転区庁舎前に集合しようとする組合員の立ち入りを認めず、組合員が庁舎前で集合することを禁止した。

- (3) 同年8月6日、会社の代表取締役B1（以下「B1社長」という。）は、東鉄労の単一組織の大会に出席し、あいさつに立ち、そのあいさつで、「残念なことは東鉄労以外にも組合があり、その中には今なお民営分割反対を叫んでいる時代錯誤の組合もあります。皆さんにお願いしたいのは、このような迷える子羊を救ってやっていただきたい。皆さんの仲間に迎え入れてもらいたい。名実共に東鉄労が当社における一企業一組合になるようご援助頂くことを期待する。」と述べた。

- (4) 会社は、申立人が支部大会等を開くための組合事務所の使用を認めないという方針であったが、昭和62年12月26日、支部組合事務所で支部大会を開こうとした際、会社は津田沼支部組合事務所前に数十人の社員らを動員しピケを張り、組合員が集まるのを阻止した。

- (5) 申立人は、職員の不採用をめぐり、会社及び日本貨物鉄道株式会社を被申立人として、当委員会に対して不当労働行為の救済申立てをし（昭和63年（不）第7・8号併合事件）、これについて当委員会は、不当労働行為と判断し救済命令（平成2年2月13日決定）を発した。

4 派遣制度

(1) 派遣制度導入の経緯

昭和59年2月に実施されたダイヤ改正に伴って、国鉄の在職職員数が事業の運営に必要な要員数を大幅に上回るという状況になり、国鉄は余剰人員調整策として ①退職制度の見直しによる退職勧奨 ②一時休職制度の導入 ③派遣制度の一般職員への拡充を内容とする提案を各組合に昭和59年7月10日に提示した。申立人と国鉄は、職員の派遣の取扱いに関する協定（以下「派遣協定」という。）を昭和60年5月16日に締結した。

(2) 派遣の条件

派遣協定は派遣の終了・復帰時の取り扱いについて次のように定めていた。

① 派遣の終了

派遣職員が次のいずれかに該当する場合、派遣を終了する。

ア 派遣期間が満了したとき

イ 業務上の理由により、派遣職員を復帰させる必要が生じたとき

ウ その他、派遣を継続することが不可能などと認められるとき

② 復帰時の取扱い

ア 派遣の終了後は、原則として派遣前の所属・職名を復帰させるものとする。なお、資格要件及び派遣経歴等を考慮して、適職につけることができるものとする。

イ 復帰にあたっては、必要に応じ教育・訓練等を行うものとする。

また、協定付属了解事項において、派遣に際しては、当時、千葉鉄道管理局は局長名で、派遣前の所属・職名に復帰させるという趣旨の文書を派遣者に渡していた。

(3) 会社移行に伴う措置

昭和62年4月に国鉄から会社に移行したことにより、それまでの派遣協定は失効し、4月1日以降に派遣期間が満了する者については、そのまま会社の就業規則に定める出向と読み替えて期間満了まで出向の取扱いをすることになった。

これにより、復帰する場合は会社における就業規則ないし出向規程が適用され、原則として原職に戻すという扱いはされなくなった。

5 A2の派遣

(1) A2の経歴・組合歴

ア A2（以下「A2」という。）は昭和50年3月に臨時雇用員として国鉄に採用、千葉鉄道管理局新小岩機関区に配属され、同年11月に正職員になり、昭和51年4月幕張電車区車両検修係、昭和53年9月に津田沼電車区の電車運転士見習を経て、昭和54年2月に電車運転士に発令され千葉運転区に勤務し、それ以降、昭和61年4月に派遣に出るまで千葉運転区で電車運転士をしていた。

- イ A 2は昭和50年5月に動労に加入、昭和52年3月に申立人が動労から分離独立した際にもそのまま申立人組合に所属していた。A 2は昭和57年秋から派遣に出るまで申立人組合千葉運転区支部の乗務員分科会ダイヤ検討委員を経験したが、組合の役職に就いたことはなかった。
- (2) A 2の派遣の申し出
- ア A 2が派遣を決意するきっかけとなったのは、昭和61年2月頃、以前からの知り合いである、当時動労本部役員のB 4から、派遣に行けば新会社に残れるという話を聞いたことによる。当時、A 2自身も、国鉄の分割・民営化のなかで「3人に1人は首」と認識しており、家庭の事情からどうしても首になるわけには行かない状況だったこともあり、派遣に協力しようと決意した。
- イ 昭和61年3月3日、A 2はB 5千葉運転区長（以下「B 5区長」という。）に派遣を申し出るため、区長室を訪れた。B 5区長はA 2に対し、乗務員休養室630号室へ行くように指示し、同室において面接した。A 2は、京神倉庫株式会社に派遣に行く旨と派遣先に近い宿舎への変更を希望する旨を申し出た。
- ウ 面接後、B 5区長は、A 2の派遣と宿舎の変更について事務助役を通じて手続きをとった。

6 面 談

(1) 復職時の面談

千葉運行部は、昭和63年3月31日をもって出向期間が満了となる15名について、出向中の慰労をし、出向先での経験や出向後の本人の事情を聞く必要から、個々に面談を実施した。

出向終了予定者に対する面談は、本人の出身系統、派遣先の業務内容あるいは面談担当者の都合により人事担当課の係長が実施したり、出身系統の課長や係長が実施したり、あるいは両方で実施することもあった。

(2) Y車務担当課長による面談

運輸課では、復帰者のうち運転関係出身者について面談を実施することとし、総務課人事担当者と運輸課人事担当者が調整した結果、Y課長らが面談を実施することにした。

昭和63年3月末時点で出向から復帰を予定している者のうち運転関係者はA 2を含めて4名おり、Y課長はこの4名全員に対して面談を実施することとした。

運輸課車務担当課長による面談は、同課長の事務分掌事項である「動力車乗務員及び列車乗務員の指導・教育」を根拠とするものであり、その目的は、近い将来動力車乗務員としてY課長が指導担当する職場に来る者に対し、新会社設立後における会社の状況及び会社の目指している目標や職場の状況、復帰にあたっての心構えについて話をするためであった。

また、運転職場への復帰が予定されていたA 2とA 3（以下「A 3」

という。)に対しては、これらの目的に加え、出向終了後京葉線へ配属したい旨の打診をするということも目的とされていた。

7 第1回面談

- (1) 昭和63年3月初め、千葉運行部総務課人事担当係員は、電話でA2に対し、3月20までに配属先を決めたいので面談に来るように連絡した。
- (2) A2は、3月15日午後3時、同じく派遣に出ていた、友人で東鉄労組合員のA3と共に千葉運行部に赴き、4階の応接室においてYとB6運輸課人事係長(以下「B6係長」という。)と面談した。面談はまずA3から初められ、10分程度で終了した。
- (3) 面談でY課長がA2に対して話した内容は、先ず、派遣・出向中の労をねぎらい、国鉄から民間会社になり様々な面で大きく変わってきていること、一人一人が会社をよくしていこうという気持ちを持って行動することが大切であり、上司からいわれたことをやっていたらよいという時代ではないということ、民間会社として提案、小集団活動に対する取組みも大切であることなど、復帰にあたっての心構え等であった。さらに、このような状況下においても提案や小集団活動に反対し、会社で定めた作業標準すら守らない社員がいること、今後の関連事業の展開や人材の育成等に必要な出向等に対してもストライキで阻止する人たちがいること等、会社の方針に反対する組合を批判した内容の話をし、「あなたが社長であったら、このような組合をどう扱いますか」と質問した。
- (4) さらに、Y課長は、昭和63年12月に予定されている京葉線の暫定開業の意義についても話をし、A2の復帰後の配属先として、原職ではなく京葉線の運転士を勧めた。このときのやりとりは次のとおりであった。

Y 「京葉線を考えているがどうか」

A2 「千葉運転区以外はいやだ」

Y 「京葉線と千葉運転区とでは仕事の意欲はどちらが湧くか」

A2 「千葉運転区のほうが意欲は湧く。ところで、他の人は新しい制服をもらっているのになぜ自分のはできないのか」

Y 「どこに配属になるかわからないからだ」

A2 「2年前に局長からもとの職場に帰すという書類までもらっている。そういう約束はどうなるのか」

Y 「京葉線に今から開業する新しい線区であって、将来的な展望も明るい線区で、動労千葉の組合員もいないからそこがいいんじゃないか」

A2 「動労千葉の組合員が希望したらどうするのか」

Y 「希望しても回さない」

A2 「京葉線に回されるのだったら動労千葉のままでいく。千葉運転区以外への配属は絶対にいやだ」

Y 「今日の話はまだ予定の話だから組合とか他の人には絶対にいわないでくれ」

- (5) A 2 に対する面談は約 1 時間行われ、A 3 の面談時間に比べ、長時間要した。
- (6) A 2 は、この面談における Y 課長の申立人組合に対する批判的言辞から、申立人組合所属のままでは自分が希望する千葉運転区に復帰できないのではないかと考え、同日の夕刻、申立人組合千葉運転区支部書記長の A 4（以下「A 4」という。）に電話をし、復帰について組合として取り組んでもらうよう要請した。

8 第 2 回面談

- (1) 3 月 16 日、千葉運行部人事担当者は、A 2 に対し、出向終了後京葉線の乗務員として働くことの意味の有無を確認するため、再度来るように連絡した。
- (2) 同月 17 日午後、A 2 は派遣先から A 3 と共に A 3 の車で千葉運行部に赴き、現業庁舎 4 階の会議室において Y 課長と B 6 係長と面談した。
- (3) 面談が始まると、A 2 は、Y 課長からいきなり「組合に話をしたか」と聞かれ、「していない」と答えたところ、「組合から約束通り千葉運転区に戻すようにとの話があった」と言われ、A 2 は返答に窮した。
- (4) Y 課長は、A 2 に、津田沼運転区新習志野派出で検討するとの打診をし、続いて次のやりとりがあった。

Y 「これからどうするつもりか。組合をやめる意思はあるか」

A 2 「千葉運転区に帰れるなら。国労ではだめか」

Y 「国労では同じだ。千葉運転区は乗り入れも含めて動労千葉が大半を占めているから大変だ。動労千葉に対しては会社がサポートするが、外周区などへ行くと大変だ。組合をやめるのなら、動労千葉もないし、京葉線のほうが良いのではないか。いったん、東鉄労に入り、また動労千葉へ戻ったら、人間としての、会社からの信用がなくなりますよ」

A 2 「いや、千葉運転区の方がよい」

Y 「何で京葉線が嫌いなのか」

A 2 「運転線区と車両が嫌いだ。なぜ、千葉運転区へ配属すると言わないのか」

Y 「じゃあそういう方向で検討します。あなたが東鉄労に入るといふ確証を見せて下さい」

A 2 「この場で脱退届を書けばよいのか」

Y 「……………」

- (5) A 2 に対する面談の後、A 3 についても行われた。A 3 については第 2 回面談の予定はなかったが、A 3 自身が原職への復帰を希望する旨を伝えるため、自分から面談を希望したため行われた。
- (6) A 3 の面談が終わり、A 2 と A 3 が帰ろうとすると、運輸課係員の C 1 が A 3 に対して、「組合から来てくれと電話があった」と伝えたため、A 2 は A 4 と会う約束があったが、A 3 の車に同乗して面談に来ていた

ためA3とともに東鉄労千葉地方本部へ行った。A2は車の中で待っているつもりであったが、一緒に来てくれとA3が呼びに来たので車を降りて事務所に入った。

- (7) 東鉄労の事務所には、A5東鉄労千葉地方本部執行副委員長らがおり、A2があいさつをすると、A5らは、「いろんなことをすっきりして東鉄労に入ろう」と言いながら、加入届用紙と脱退届用紙をA2の前に置いた。A2は、面談時間に合わせて東鉄労から会社に入っていることから、自分の配属について会社と東鉄労の間で何か話が出来ているかもしれないと思いながら、所属欄について、「まだ配属が決まっていないのにここにはどう書けばいいんだ」と言うと東鉄労役員のうち某が「今、運行部から電話があって、千葉運転区に配属になると言っていたので、千葉運転区と書いてよい」と言ったため、A2は自分の思ったとおり千葉運行部と東鉄労との間で話が通じていることを知り、今ここで千葉運転区と書き入れて届を出さなければ、千葉運転区への配属がだめになると考え、その場で東鉄労への加入届と申立人への脱退届を書いた。
- (8) 同月23日、会社はA2に対して千葉運転区へ電車運転士として配属される旨の事前通知をなし、昭和63年4月1日をもってA2を千葉運転区運転士に発令した。

9 昭和63年4月1日の状況

- (1) 昭和63年4月1日朝、A2は千葉支社に赴任するため出社した。当日は、まず出向先から復帰した職員の報告会が行われ、報告会が終わって千葉運転区に行くまでの待機中に、B7輸送課長（以下「B7課長」という。）、B8輸送課長代理らが入替わり立ち替わり現れ、A2に対し、「動労千葉を脱退したのはいいことだ」、「色々なことを言うてくるが、自分の気持ちがしっかりしていれば大丈夫だから」等と言った。
- (2) このなかでB7課長は、動労千葉はどうしようもないというような話をしたので、A2は「動労千葉でも真面目にやっている人はどうするのか」と質問したところ、B7課長は「真面目に仕事をやっていけば、そのこと自体は否定しないが、動労千葉組合員であることを勘案して差し引きゼロと評価する。例えば動労千葉組合員であればボーナスの5%アップはさせないし、試験なども少しくらい点数がよくても合格させない」と言った。
- (3) 運転区に着くと、A2は区長室で着替えをするように言われ、昼食についても友人と約束があったにもかかわらず、区長や助役らがついてきて、同席した。
- (4) 同日午後5時過ぎ、A2は当直室で終了点呼を受けた際、「まっすぐ帰って下さい」「何か言ってくる相手にも相手には必要はない」と言われた。
- (5) A2は帰りにA4と会い、申立人への復帰を説得され、A2はその場で東鉄労の脱退届と申立人の加入届に署名押印した。

第2 判 断

1 当事者の主張要旨

(1) 申立人は、次のとおり主張する。

Y課長が、A2に対する2回にわたる面談のなかで、同人に出向終了後、同人が希望している千葉運転区に配属するのと引き換えに、申立人組合から脱退することを勧めたことは申立人の組合運営に支配介入するものであって、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。

(2) 会社は、次のとおり主張する。

ア 昭和63年3月15日のA2に対する第1回面談のとき、Y課長がA2に話した内容は、①派遣・出向中の労のねぎらい、②会社に移行してからの状況、③社員としての心構え、④提案・小集団活動への取組みの必要性、⑤出向から復帰するにあたっての心構え、⑥提案・小集団活動に反対し、会社の作業標準すら守らない社員がいること、⑦出向に対しストライキをもって阻止しようとする者がいること等について事実を客観的に話したのにすぎず、A3に対しても同内容の話をした。また、出向先からの復帰にあたっては、必ずしも全員が原職に復帰していたわけではなかったため、京葉線暫定開業のための要員需給を考慮し、A2、A3の両者に対しても本人の理解を得たうえで京葉線運転士として働いてもらいたいと考えてその意思を打診したものである。A3よりA2の方が面談に長い時間を要したのは、A2は京葉線について理解を得られないためであり、申立人主張のように同人に対し申立人から脱退することを勧めた事実はない。

イ 3月17日のA2に対する第2回面談は、第1回の面談で京葉線に配属することについてA2の理解を得られなかったため、再確認のため行ったものであり、このときも、A2に申立人組合からの脱退を勧奨したような事実は全くないのみならず、かえって、この面談においてA2の方から進んで、組合を変わるから千葉運転区にして欲しい旨の申し出があり、これに対し、Y課長は組合を変わる変わらないというのは自己の問題であると答えたくらいである。

ウ 面談後のA2の行動については会社の何ら関知するところではないが、A2は自分の意思をもって動労千葉脱退届けを提出したことは明らかであり、会社やY課長が脱退を勧奨したという事実はないし、会社はA2がA3と東鉄労事務所へ行くことについて何ら関知していない。

2 判 断

(1) 第1回面談について

ア 前記第1の7(3)認定のとおり、Y課長は、第1回面談において、会社をとりまく情勢を述べ、新会社の下においても提案や小集団活動に反対したり、会社の施策に対してストライキをもってこれを阻止しようとする者がいるのは民間会社の社員として望ましくなく、会社を発展させるとは思えないと述べたうえで、A2に対し、「あなたが社長

であったらこのような組合をどう扱いますか」と質問している。これらは、単なる会社をとりまく客観的情勢の説明というものとどまらず、復帰者の面談の時という発言の時期を考えると、その発言の真意は、Y課長が管理職の地位を利用して、A2に対して申立人組合に所属していることについて再考を求め、もって申立人組合からの脱退を勧めたものと解するのが相当であり、したがって、脱退を勧めたことはないとの会社の主張は採用できない。

イ 前記第1の7(4)、(5)認定のとおり、Y課長は、この面談で、A2の復帰後の配属先として京葉線を勧め、その説得に多くの時間を費やしており、また、やりとりのなかでY課長は、たとえ申立人組合員が希望しても京葉線には配属しないと述べている。このように、Y課長は申立人の組合員への差別の意向を明らかにすると同時に、Y課長自身、乗務員の人事配置に関与していることを示唆するもので、結局、Y課長による京葉線への執拗な説得と、申立人組合への批判的言動がその後、A2の申立人組合をやめるきっかけとなったものといわざるをえない。

(2) 第2回面談について

前記第1の8(4)認定のとおり、

ア Y課長は、A2の京葉線配属について再確認するために行われた第2回面談において「組合をやめる意思はあるか」とA2に質し、A2が「国労ではだめか」と答えると、「国労では同じだ」、「一旦、東鉄労に入り、また動労千葉へ戻ったら、人間としての、会社からの信用がなくなりますよ」と言っていること。

イ また、A2が千葉運転区への配属を強く希望すると、Y課長は、希望に沿うように検討すると述べたうえで、「東鉄労に入るという確証を見せ」るように言っていること。

ウ 以上、ア、イを総合すると、Y課長の発言は、申立人組合員であるA2に対して露骨に、申立人組合からの脱退を勧奨し、東鉄労への加入を働きかけたものと解するのが相当である。

なお、会社は、第2回面談においてA2の方から進んで組合が変わるから千葉運転区にして欲しい旨の話があり、これに対してY課長は組合については自分自身が考えて決めることだと答えた、とも主張するが、しかし、仮にA2が組合をやめると申し出たとしても、第1回面談におけるY課長の発言を考え合わせると、A2にやめると言わしめるだけの働きかけないし心理的圧力があつたとみるのが自然であり、むしろ会社側の脱退勧奨行為があつたことを推測させるものである。したがって、会社の主張は採用できない。

(3) 面談後の状況

前記第1の8(6)、(7)認定のとおり、

ア 第2回面談後、A2はA3に同行して東鉄労千葉地方本部事務所に

行くと、東鉄労の役員に説得されて、東鉄労への加入届と動労千葉への脱退届とを書いた。届に記入する際、用紙の所属欄についてA2が質問すると、東鉄労役員の中のひとりが、「運行部から電話があって、千葉運転区に配属になると言っていたので、千葉運転区と書いてよい」と言われたこと。

イ A2が、自分の配属について会社と東鉄労との間で話が通じており、ここで断れば千葉運転区への配属がだめになると考えたのは無理もないことであること。

ウ 以上、ア、イを総合すると、東鉄労役員らに説得されたにせよ、千葉運転区への配属を希望しているA2にとって、動労千葉脱退届に記入する決心をしたきっかけは、これまでのY課長の面談における言動に起因するものであり、これによりA2が千葉運転区に戻れなくなることをおそれたためであると解するのが相当である。したがって、A2は自分の意思で申立人の脱退届を提出したものであり、脱退勧奨によるものではないとの会社の主張は採用できない。

3 不当労働行為の成否

会社の管理者であるY課長が面談において申立人組合員A2に対して行った言動は、前記第1の2及び3において認定したとおりの労使の厳しい対立関係のもとにおいて、B1社長の、会社において東鉄労が名実共に一企業一組合になることの期待（前記第1の3の(3)参照）の趣旨を体して、申立人の活動を嫌悪している同人が、職務上の地位を利用して、社長の上記趣旨に沿い申立人からの脱退勧奨を行ったものというべく、その責任は、同人の地位、権限からして会社に帰属される。以上のおり、会社のこの脱退勧奨行為は、申立人の弱体化を企図し、その運営に支配介入するものであり、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。

4 申立人はY課長をも被申立人としているが、同人は、前記第1の1(2)に認定のとおり、昭和63年3月のA2との面談当時は千葉運行部運輸課車務担当課長の職にあった会社の一従業員であるので、労働組合法第7条の使用業者に該当せず、被申立人適格を欠くので、同人に対する救済申立は却下するのが相当である。

5 救済の方法

申立人は、謝罪文の掲示及び新聞各紙への謝罪広告の掲載をも求めるが、主文の救済をもって足りるものと思料する。

第3 法律上の根拠

以上のおりであるから、労働組合法第27条並びに労働委員会規則第34条及び第43条に基づき、主文のとおり命令する。

平成2年6月18日

千葉県地方労働委員会
会長 新垣進 ㊟