

命 令 書

再審查申立人 東日本旅客鉄道株式会社

再審査被申立人 国鉄労働組合東日本本部

再審査被申立人 国鉄労働組合東京地方本部

再審査被申立人 国鉄労働組合東京地方本部関東地方自動車支部

主 文

本件再審査申立てを棄却する。ただし、初審命令主文第1項の一部を次のとおり変更する。

「A 1」を「A 2」に、「A 3」を「A 4」に、「B 1」を「B 2」に改める。

理 由

第1 当委員会の認定した事実

1 当事者等

- (1) 再審査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及び旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律に基づき、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、その従業員は、約82,500名であった。なお、本件初審申立時、会社には旅客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、その従業員は、約920名であった。その後、昭和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) 再審査被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、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) 再審査被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、会社の事業区域のうち、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) 再審査被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、地本の下部組織であり、会社自動車事業部（昭和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で組織する労働組合であって、その下部機関として、各自動車営業所ごとに分会を置いており、東京自動車営業所（以下「東京営業所」と

いう。)には、東京自動車分会(「分会」という。)がある。

(5) 会社には、東日本本部のほかに、東日本旅客鉄道労働組合(以下「東鉄労」という。)等の労働組合がある。

2 会社自動車事業部をとりまく状況

(1) 自動車事業部の分離独立と東京営業所の移転問題

イ. 会社は、昭和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)と定められており、自動車事業部の分離独立について、同年9月末までに運輸大臣に報告し、細部の計画を同年12月末までに策定する必要に迫られていた。

ロ. 昭和62年9月30日、会社は、自動車事業部の経営分離を検討する旨の報告書を運輸大臣に提出し、その後、分離の明細等について検討を加え、同年12月28日、運輸大臣に分離計画の承認申請を行った。

ハ. 翌昭和63年1月30日、運輸大臣から上記申請が承認され、同年3月3日ジェイアールバス関東株式会社が設立され、同年4月1日より営業が開始された。

ニ. 自動車事業部の東京営業所は、東京都墨田区両国(以下「両国」という。)にあったが、そこの土地及び建物等施設一切が、日本国有鉄道清算事業団(以下「事業団」という。)に引き継がれるので、昭和63年度中に東京都江東区越中島(以下「越中島」という。)に移転することが予定されており、予定どおり移転するためには、昭和62年7月中旬に、移転先の建物の建築に着工する必要があった。

しかし、東京都への両国の土地の売却が遅れていたことや事業団の工事案では、地盤沈下などの面でその工事内容に問題があり、これらの点について同年10月頃から事業団と話し合っていたことなどから着工が遅れていたが、昭和63年度中に移転するためには、昭和62年11月頃には、工事を始めることが、焦眉の急となっていた。

(2) 2人乗務問題

イ. 国鉄当時、東京から大阪又は京都へ行く高速バス(ドリーム号)は、関東地方自動車局、中部地方自動車局と近畿地方自動車局にそれぞれ所属する乗務員各1名が、関東地方自動車局所属の乗務員は東京駅八重洲南口から静岡県の東名静岡インター、中部地方自動車局所属の乗務員は東名静岡インターから愛知県名古屋インター、近畿地方自動車局所属の乗務員は名古屋インターから大阪駅又は京都駅へとそれぞれ引き継ぐ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、会社所属の運転手は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

になるため、会社は、運輸省から国鉄時代と同様の乗り継ぎ方式で運行することは、道路運送法上問題があり、起点から終点まで同一会社の乗務員が責任をもって運行する自社責任運行方式へ移行するよう行政指導を受けていた。

そこで、会社は、車両内に仮眠室を設けて、2人の乗務員が目的地まで交代で運行する方式（以下「2人乗務」という。）の導入を検討し、昭和62年6月頃より、乗務員の試行的な訓練を始めた。

他方、会社は、この2人乗務を実施すると、要員、車両面が非効率になり経営コストの増加となることから、分離するバス会社の経営を考慮し、従来のような「乗り継ぎ方式」の可能性について、会社設立当初から、引き続き運輸省と折衝を続けていた。

ロ. 上記イの2人乗務に伴う仮眠室は、ドリーム号のバスの客席の下の荷物置場を改造して、設置されることとなったため、国労は、安全面等から反対し、昭和62年8月11日会社に対して、この問題についての団体交渉を申し入れたが、会社は組合に提案できるほどの確定的な計画はまとまっていないとして、翌63年1月頃までこれに応じなかつた。

また、昭和62年9月3日の新聞（朝日、読売）の夕刊には、分会の執行委員長であったA5（以下「A5」という。）の「車輪の間で穴藏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。」との談話が実名、写真入りで掲載された。この新聞記事の掲載後まもなく、B3東京自動車営業所長（以下「B3所長」という。）は、A5に対し、間違った考えを報道されて、2人乗務で運行している他の会社に迷惑がかかるので、今後、そのような話はしないでもらいたいと注意した。

ハ. 東鉄労は、昭和62年12月9日、会社との間で経営協議会を開催した。席上、会社は、この2人乗務問題について、「会社としては、要員、車両の弾力的運用が可能な静岡県三ヶ日インター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た。そして、会社は、翌63年3月から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インター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) 昭和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では、管理職を除き、全員が国労の組合員であったが、同年5月には、東京自動車営業所においては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は8名が国労を脱退して真国労自動車地方本部を結成するなど、支部の組織に亀裂が生じ始めた。
- (2) 昭和61年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、会社管理職らから「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もあって、国労の組合員の間で

国労にとどまっていると、新会社には採用されないのでないかという不安が生じた。その後、国労からの脱退が相次ぎ、昭和62年4月、分割・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) その後、昭和62年9月26日から同年11月にかけて自動車事業部鳥山自動車営業所において、同年11月12日以降宇都宮自動車営業所において、同年12月4日以降長野原自動車営業所において、助役や所長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、地本、支部らは、それぞれ、栃木県、群馬県の各地方労働委員会に不当労働行為の救済を申し立てた。
- (4) 昭和62年10月頃には、東京営業所において、B3所長がA6分会書記長に対し、「国労にいたのでは飼い殺しだよ。東鉄労にいけばまあ希望はかなえられる。」などと言った。
- (5) A7支部委員長（以下「A7」という。）は、昭和62年11月18日の支部三役・分会活動家会議で、国労からの脱退と東鉄労への加入を表明した。A7の脱退表明に伴い、後任支部委員長等役員選出のための支部臨時大会（以下「大会」という。）が同月25日開催されることになり、分会では同月24日執行委員会を開き、大会代議員を決定したが、これからの分会のあり方についても議論となった。A5は、この会議の中で、「最後まで国労に残るが、大会の動向も見たい。」旨発言した。

翌25日の大会で、A7は改めて国労からの脱退を表明した。同大会で新委員長にA8が選出され、書記長を除き、副委員長など他の執行部は、全員留任した。

4 B4課長のA5宅訪問とA5の国労脱退

- (1) 前述のとおり、昭和62年11月頃には、東京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自動車事業部のB4総務課長（以下「B4課長」という。）は、同月27日の午前中に、移転先の越中島の状況を見るため、B5総務課労働係長（以下「B5係長」という。）を同道して同地に赴いたが、その途中、近くにA5宅があることをB5係長から聞いたB4課長は、A5宅訪問の段取りをB5係長に行わせ、越中島の視察の帰りにA5宅に立ち寄った。

なお、同課長が国労の組合員宅を訪問したのは、この時が始めてであった。

- (2) 同日夜6時、A5によって、分会の緊急三役会議が招集され、A5、A9副分会長、A10副分会長、A6書記長、A11乗務員会長が出席した。この席上、A5は、当日B4課長とB5係長がA5の自宅を訪問したこと、同課長からA5に対し、「国労に残っていては駄目だ。」などと言われたことなどを報告した上、国労からの脱退を表明した。A9副分会長らは、A5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、A 5に対し同様の説得が同月29日にも行われた。

- (3) 同月30日、分会の執行委員会が、支部のA 8委員長らも出席して開催された。この執行委員会では、A 5の国労脱退問題が中心議題となつたが、A 5は、国労脱退の理由を、概要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、B 4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、自分は国労に残るし、配転されても構わない旨を伝えたが、同課長からは、「あんたに来てくれなければ困る。」、「あんたを飛ばすわけにはいかない。」などと言われ、東鉄労に移るよう説得された。そこで同課長に対し、自分が東鉄労に移れば、国労から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、同課長は、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、A 5は、昭和62年11月30日付けで国労を脱退した。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。

- (5) 翌12月1日、東日本本部、地本、支部は連名で、東京都地方労働委員会（以下「東京地労委」という。）に対し、B 4課長のA 5に対する国労からの脱退勧奨について救済申立てを行った。

5 初審救済申立て後の事実

- (1) 東京地労委は、昭和63年9月30日の第4回審問をもって結審した。

会社は、同年10月25日、東京地労委に対し、組合から提出されている甲第31号証（昭和62年10月30日開催の分会執行委員会でのA 5発言テープ反訳書）をA 5に確認した結果、真相と異なることが判明したとして、同年10月20日付けのA 5作成名義の陳述書（乙第10号証）とそれに基づいて審問を再開してほしい旨の審問再開申請書を提出した。

- (2) 東京地労委は、審問を再開し、職権でA 5を証人として同年12月7日に証人尋問を行うこととした。しかし、当日、A 5は出頭しなかつたため、平成元年1月23日にA 5の証人尋問を改めて行うこととなった。これに対してA 5は、同年1月17日付けの「私の意見は陳述書に書いたとおりであり、今回も出席する意思はありません。」との手紙を東京地労委事務局に送付し、結局、上記1月23日の審問にも出頭しなかった。

- (3) 会社から提出された乙第10号証（A 5の陳述書）の内容は以下のとおりである。

- 『1 経歴について（略）
- 2 組合経験について（略）
- 3 事実関係について

昭和62年11月27日午前10時過ぎにB 4総務課長が自宅にきました。その際話した内容は、東名高速線の二人乗務に反対していた私にたいし、二人乗務は民間の他社も実施しており、実施に向けて協力してくれないかとの話であり、国労組合員を配転させるとか国労をぬ

けてもらわなくては困るとの話はありませんでした。

(中 略)

また、私も大変感情的になっておりましたのでよく覚えておりませんが、委員会の議論のなかで、強制配転の話があつたので国労を脱退するととられるような話をしたかもしれません、それは前述のとおりの状況であり、私が国労を脱退したことは、私自身が判断し決めたものであります。』

第2 当委員会の判断

会社は、B4課長が昭和62年11月27日、分会執行委員長のA5の自宅を訪問し、国労からの脱退を勧奨したことは、組合の運営に対する支配介入に該当するとして初審命令を不服として再審査を申し立て、次のとおり主張する。

B4課長のA5宅への訪問は、東京営業所の移転先の越中島の状況を視察に行った際に、たまたま訪問したものであり、その目的は、東名高速線の2人乗務問題に対する理解を求めるためのもので、その際、B4課長は、A5に対して国労からの脱退を勧奨するような発言を一切していない。A5は、当時の支部の混乱状態から、同人の陳述書にあるとおり、自らの意思で国労からの脱退を決意したものであり、初審命令は取り消されるべきである。初審命令は、2人乗務問題の経緯やB4課長のA5宅訪問の経緯等を客観的に評価する態度を欠き、国労の何ら証拠に基づかない虚構の主張を一方的に容認したものであり、到底承服できない。

よって、以下判断する。

(1) 確かに、東名高速線の2人乗務問題については、前記第1の2の(2)のイ認定のとおり、国鉄の分割・民営化直後から、会社は、運輸省の行政指導により、起点から終点まで同一会社の乗務員が責任をもって運行する自社責任運行方式に移る必要に迫られていたことが認められ、B4課長のA5宅訪問の際、自社責任運行方式に伴う2人乗務制の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同イ認定のとおり、会社は自社責任運行方式に伴う2人乗務制の導入準備を進める一方、2人乗務制による経営コストの増加を回避するため、「乗り継ぎ方式」の可能性について、会社設立当初から引き続き運輸省と折衝を続けていたこと、②同ロ認定のとおり、会社は、国労が昭和62年8月11日付け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1月まで行わず、A5がいかにこの問題を直接抱える職場の分会の執行委員長であるとはいえ、会社から分会に、事前に理解を求めたり、説明することもなかったこと、③同ロ認定のとおり、A5の2人乗務に伴う仮眠室の設置に反対する談話が掲載されたのは、昭和62年9月3日の新聞の夕刊であり、掲載後まもなく、A5に対し、B3所長から注意を行っている事実が認められるものの、B4課長からはこの件についての注意等が一切なく、およそ3か月近くを経過するまで放置しておきながら、B4課長があえてこの時期に自宅まで訪問してこの問題の説得に当たったとする

ことは不自然であること、④同ハ認定のとおり、会社は、昭和62年12月9日の東鉄労との経営協議会において、三ヶ日インターでの乗り継ぎを考えることとするとの見解を示したこと、などを併せ考えれば、B4課長らのA5宅訪問が、2人乗務問題の説得のみにあつたとは考えられず、他に意図があつて訪問したものと推認される。

(2) ところで、B4課長がA5宅を訪問した時期についてみると、前記第1の3の(4)認定のとおり、その約1か月ほど前の同年10月にB3所長がA6分会書記長に対して、「国労にいたのでは飼い殺しだよ。東鉄労にいけばまあ希望はかなえられる。」などと言って、国労からの脱退を勧めていることが認められる。一方、支部及び分会においては、A7支部委員長の脱退表明から、組織的にも動搖していた時期であったことが同3の(5)認定のA5発言及び同3の(1)並びに(2)認定の支部の昭和61年5月以降の状況からうかがえる。

このような時期にB4課長はA5宅を訪問しているのであり、その模様をA5は、前記第1の4の(2)及び(3)認定のとおり、当日の夕方、自ら招集した分会の緊急三役会議で、同課長から「国労に残っていては駄目だなどと言われた。」ことなどを出席した分会役員に報告した上、国労からの脱退を表明し、さらに、同月30日の分会執行委員会では、B4課長からあんたが東鉄労にきてくれなければ困るなどと説得されたことを報告していることが認められる。

(3) 以上を総合すると、B4課長は、A5宅を訪問した際に、A5に対し「国労に残っていては駄目だ。」「あんたに来てくれなければ困る。」「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たものと認めざるをえない。

したがって、B4課長がA5の自宅を訪問し、国労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した初審判断は相当である。

(4) なお、会社は、A5陳述書の信憑性に疑問があるとした初審命令は不当であると主張するが、前記第1の5の(1)及び(3)認定のとおり、A5は甲第31号証の反証書を見た上で、同陳述書を書いたものであり、反証書に記載されている内容について、詳しく反論したり説明しようとすれば、できたにもかかわらず、同陳述書の内容にはそのような点が全く見られない。しかも、A5は、東京地労委から職権により、証人として審問廷に出席するようにとの二度の呼び出しにも応じていない。これらを併せ考えると、A5陳述書の信憑性に疑問をもたざるをえず、会社の主張は採用できない。以上のとおり、本件再審査申立てには理由がない。

よって、労働組合法第25条及び第27条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6月11月30日

中央労働委員会
会長 萩澤清彦 ㊞