

東京、平4不14、平7.5.9

命 令 書

申立人 ジェイアール東海労働組合
申立人 ジェイアール東海労働組合
新幹線地方本部東京運転所分会

被申立人 東海旅客鉄道株式会社

主 文

- 1 被申立人東海旅客鉄道株式会社は、新幹線鉄道事業本部管理部人事課長に、申立人ジェイアール東海労働組合傘下の申立人ジェイアール東海労働組合新幹線地方本部東京運転所分会所属の組合員に対して、ジェイアール東海労働組合からの脱退を勧奨する言動を行わせることによって、また、東京運転所の助役がなす、申立人東京運転所分会所属の組合員に対して、ジェイアール東海労働組合からの脱退を勧奨する行為を容認することによって、申立人組合の組織運営に支配介入してはならない。
- 2 被申立人会社は、本命令受領の日から1週間以内に、50センチメートル×80センチメートル（新聞紙2頁大）の白紙に、下記文書を楷書で明瞭に墨書して、被申立人会社本社正面玄関、新幹線鉄道事業本部および東京運転所の従業員の見やすい場所に、10日間掲示しなければならない。

記

年 月 日

ジェイアール東海労働組合
中央執行委員長 X 1 殿
ジェイアール東海労働組合
新幹線地方本部東京運転所分会
分会執行委員長 X 2 殿

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役 Y 1

平成4年3月16日に当社新幹線鉄道事業本部管理部人事課長が貴組合所属の組合員X3氏に対して、ジェイアール東海労働組合からの脱退を勧奨する言動を行ったこと、また同日、当社東京運転所の助役が貴組合所属の組合員X3氏および同X4氏に対してなした、ジェイアール東海労働組合のストライキへの不参加を使喚するなどによって、ジェイアール東海労働組合のからの脱退を勧奨する言動について、これを容認したことは、当社の不当労働行為であると東京都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を繰り返さないよう留意します。

（注；年月日は文書を掲示した日を記載すること。）

- 3 被申立人会社は、前第2項を履行したときは、すみやかに当委員会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) 被申立人東海旅客鉄道株式会社（以下「新会社」または「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、主として東海地方および東海道新幹線の事業を引き継いで設立された会社であり、本件申立て当時の会社の従業員数は約22,000名であった。会社は、肩書地に本社を置いているが、人事部並びに総合企画本部および総務部の一部などは東京都に本社機能を置いている。また会社は、在来線の運行にかかわる業務を統括する東海鉄道事業本部を名古屋市に、新幹線のそれを統括する新幹線鉄道事業本部（以下「新幹線本部」という。）を東京都に置いている。

新幹線本部は、非現業部門として管理部、運輸営業部、車両部、施設部、電気部および関西支社を置き、現業機関として、駅、車両所および運転所等を置いている。

- (2) 申立人ジェイアール東海労働組合（以下「JR東海労」という。）は、後記のとおり、平成3年8月11日、申立外東海旅客鉄道労働組合（以下「東海労組」という。）に所属していた組合員ら約1,200名が結成した労働組合で、本件申立て当時の組合員数は約1,300名である。なお東海労組は、5年3月15日、申立外東海鉄道産業労働組合（以下「鉄産労」という。）と組織統一して以降、略称を東海ユニオンと称している。
- (3) 申立人JR東海労新幹線地方本部東京運転所分会（以下「東運分会」という。）は、JR東海労の下部組織である申立外JR東海労新幹線地方本部の下部組織の労働組合であり、3年8月28日、前記新幹線本部の現業機関の1つである東京運転所に勤務する者らによって結成された。本件申立て当時の組合員数は約270名である。
- (4) 本件申立て当時、会社には前記JR東海労、東海労組、鉄産労の他、国鉄労働組合（以下「国労」という。）等の労働組合があった。

2 東海労組およびJR東海労の結成の経緯

(1) 東海労組の結成

分割民営化の前の国鉄には国鉄動力車労働組合（以下「動労」という。）、鉄道労働組合（以下「鉄労」という。）、全国鉄施設労働組合（以下「全施労」という。）、真国鉄労働組合（以下「真国労」という。）および国労等の労働組合が併存していた。昭和61年7月、動労、鉄労、全施労および真国労は、国鉄改革に協力する立場をとり、国鉄改革労働組合協議会「以下「改革労協」という。）を組織し、改革労協は62年4月に設立

が予定される新会社の営業区域に、その下部組織として東海国鉄改革労働組合協議会を組織した。そして62年2月、改革労協は、鉄道社員労働組合等の組合も加えて、全日本鉄道労働組合総連合会（以下「鉄道労連」または「JR総連」という。）に組織変更した。また62年3月、東海国鉄改革労働組合協議会は、東海旅客鉄道労働組合連合会「以下「東海鉄道労連」という。）に組織変更し、さらに9月、同労連は単一組合の東海労組に組織統合し、鉄道労連に加盟した。東海鉄道労連は、動労出身のX5を中央執行委員長に選出し、同委員長（以下「X5委員長」または「X5」という。）は、その後東海労組においても中央執行委員長に選出された。

(2) 東海労組と会社の労使関係

① 62年4月30日、会社と東海鉄道労連は、相互の信頼関係を基礎に一致協力して、活力ある会社を築きあげていくとの内容の「共同宣言」に調印した。さらに平成2年6月7日、会社と東海労組との間で労使関係のより一層の安定をめざし、当該労使を運命共同体と認識し一致結束して対処すること、従来にも増して緊密な連携・協議を行い、強固な労使関係を築きあげること等を内容とした「第二次共同宣言」を締結するなど、労使関係は労使協調を基軸として安定的に推移した。

② JR総連のスト権論議の動向

ア JR総連は、2年3月、JR各社が日本国有鉄道清算事業団（以下「清算事業団」という。）からの旧国鉄職員の採用はないとしていたにもかかわらず政治的介入により採用が行われ、このことはJRの労使の信頼関係を破壊することになりかねないものであるとして、JRの労使関係や会社経営を無視するような外部からの介入、組合否定などの危機に遭遇した場合、労働組合の固有の権利であるスト権を確立し、その行使も考慮しなければならないとの考えのもとに、6月定期大会に「闘うべきときは、いつでも闘える組織体制をつくる」との運動の基本姿勢を提起し、次期執行部がこれを集約することとした。そしてJR総連は、大会後「いまはストライキを行使する必要は一切ありません。しかし、いついかなる事態においても会社と組合員を守るために“労働組合としてどうあるべきか”ということについて傘下の組織に職場討論を行うよう通達した。

イ 2年8月、会社は、助役ら組合員資格を有する者を含む管理者を対象に「争議権（ストライキ権）論議について」という文書を配布した。同文書には仮にストライキが実施されると労使の社会的信用を失墜し、企業体質が脆弱な現状では「経営の悪化に直結し、会社の経営を危うくすることとなり、ひいては社員（＝組合員）の雇用と生活の安定の基盤を危うくすることとなります」とか、争議権確立や行使の条件を議論するめでなく、争議権行使を必要とする労使紛争を発生させないために「我々労使はどうしたら良いかという観

点から議論すべきであると考えます」、そして具体的には「第一次、第二次の共同宣言を正しく理解し、誠実に実践していくことにほかなりません」等と述べられており、さらに争議権は必要になったとき確立するものであり、事前に争議権を確立しておくことは「共同宣言と全く相容れないものです」とか正当な争議行為とは何かについての会社の見解が記述されていた。

ウ 東海労組は、2年秋頃から前記スト権問題の職場討議を開始した。このうち静岡地方本部の湘南分会の職場討議では、同分会に所属する5つの駅の組合員資格を有する駅長が全員休暇をとって参加し、スト権論議は反対だとか、時期尚早であるとか、第二次共同宣言を結んだのだからスト権論議は必要ないなどと繰り返して発言した。これら駅長らは、従来組合の集会等には参加したことがなかった。また、中津川地区の集会でも、かつて組合の集会には殆ど参加したことのない駅長ら現場長や首席助役らが出席し、同様の発言を行った。

(3) J R 東海労結成にいたる経緯

① 東海労組の活動に対する会社の対応

ア 3年1月30日、関西地方本部の青年婦人部副部長S1が、青年婦人部地方本部三役会議において、湾岸戦争に対する抗議声明や駅頭ビラ配布の実施について、積極的発言をしたところ、後日、上司の課長代理から「今度、集会で発言するときは気をつけた方がいい」と注意を受けた。なお同年2月22日、会社はS1に対して関連会社へ出向させる旨の事前通知を發した。

イ 東海労組が3年5月に開催した安全フォーラムの準備をしていた神領電車区（愛知県）の分会が、2年10月に多治見駅で発生した事故の事例から安全確立の提言を企画したところ、区長は、発表内容が同電車区の恥をさらすものであるとか、事実と違うなどと異論を述べ、発表内容の変更を迫った。

ウ 3年2月19日、J R 総連傘下の西日本旅客鉄道労働組合（以下「西労組」という。）の委員長が、J R 総連の使命は終わった、J R 総連との関係を断絶すると発言したことについて、その後J R 総連は西労組を批判する見解を發表した。新幹線東京第一車両所の分会は、同分会の掲示板に上記J R 総連の見解を掲示したところ、所長および総務課長らは、他社、他労組の話であるとして掲示物の撤去を命じた。

② 東海労組中央執行委員の内部対立

ア 2年6月の大会で東海労組の副執行委員長に就任したX6（以下「X6副委員長」という。）は、就任直後の7月頃の中央執行委員会でスト権論議は反対であるとか、時期尚早であるとの論陣を張った。ちなみに、同副委員長は新幹線本部の人事課長代理から総務課

長代理に異動した後、組合員資格を得て、同年4月頃、東海労組に加入している。翌3年になると、X5委員長がスト権論議での現場長や助役らの発言を問題としたのに対し、同副委員長は、現場長らの発言は組合員としての自由な発言であると反論し、東海労組の青年婦人部がJR総連と一緒に活動することはおかしいなどと主張してX5委員長と対立を深めていった。

この頃から東海労組は、組合内部に旧動労を中心にJR総連に同調してX5委員長を支持するグループ（以下便宜、「X5派」という。）と、JR総連と一線を画し、会社と協調的な路線をとろうとするX6副委員長を中心とするグループ（以下便宜、「X6派」という。）が形成され、次第にこの二つのグループの対立が顕在化していった。ちなみに、中央執行委員はX5派が3名、X6派が9名であった。

イ 東海労組は、3年4月18日の中央執行委員会で、第7回定期大会を7月9日、10日とすることを決定した。しかしその後、6月頃の中央執行委員会では、X6派の中央執行委員MがJR総連の役員の送別会でJR総連を誹謗したこと、JR総連と断絶した西労組を脱退した者が結成した新組合と連帯すること、X6副委員長らが旧動労以外の本部、地本役員だけで会合を持ってJR総連を批判したこと等の問題の取扱いについて意見が分かれ、運動方針案がまとまらないでいた。このためX6派は、中央執行委員会の決定は多数決で決するよう要求したり、両派の意見を併記するよう主張し、これに対してX5派は、多数決による決定や両論併記は組織の亀裂と混乱を拡大するのでとるべきでないと反論し対立が深まった。

ウ そして3年7月1日、X5委員長は、定期大会の延期と「委員長見解」を各地本および大会代議員等に通知した。

これに対して同日、X6派の9名の中央執行委員は、中央執行委員会は4月18日の決定に基づく所定の定期大会を開催する責務がある旨、X5委員長に文書で要求し、また7月4日にはX5委員長が発した上記定期大会延期の通知は、中央執行委員会の承認したのではなく、「委員長見解」も委員長の個人的見解であるとして、改めて正規の手続きに則り対処するようX5委員長に申入書を提出した。そして同日、X6派の大会代議員は、大会を予定どおり開催するよう求める署名をX5委員長に提出した。

エ 大会予定日の7月9日、X6派の大会代議員は集会を開き、X5委員長らが同月6日に「東海労組を考える会」を組織したことについて、分派行動であり、組合員の期待と信頼に背く行為であると非難する緊急声明を発し、また定期大会開催が不可能になったとして役員解任や予算を議題とする臨時大会の開催を求める要求書をX5委員長あてに発した。その後同月25日、X6副委員長らは、臨時大

会を開催すること等を求めて仮処分を申請した。

さらに同日、X6派の一般組合員は、規約・規則に従った組織運営を行うこと、一次・二次共同宣言に基づき良好な労使関係のなかで経営協議会を充実させ、広範な組合員が参加できる活動を行うこと等を骨子とする運動方針案を作成し、早急に臨時大会を開催することを求める内容の署名簿をX5委員長あてに提出した。

オ 3年8月11日、旧動労の組合員を中心に東海労組の組合員中約1,200名はJR東海労結成大会を開催して、JR総連に加盟すること、御用組合化に反対し健全な労使関係をつくること等を基調とした運動方針を決定し、併せてX5を同組合の中央執行委員長に選出した。

③ 会社の動向

ア 3年4月26日、会社のY2副社長（以下「Y2副社長」という。）は経営会議で「動労系のグループは……東海や西日本の御用組合として社内に不満を喚起しようとしている。管理者側も旧動労系はダメといっている者もいるが、……他の者に悪影響を及ぼすエイリアンは許さないということで考えなくてはいけない。ただ白か、黒かで単純に色分けすると組合が割れてしまう。やり方を良く考えなければならない。旧動労、旧鉄労ではなく、いい奴、悪い奴と区別すべきである。……両鉄道事業本部の運転系統職場では派閥化しやすいので、十分注意せよ」と指示した。

イ 3年6月20日、会社の人事部は、関連事業本部あてに「当面の行動内容（組合）」という文書を発送した。同文書には、多数決での決定、大会開催等をあらゆる場面で要求すること、代議員の組織固めを行い、中央執行委員や代議員による大会開催の署名要求を大会ギリギリまで行うこと、大会延期については、執行委員会で既に大会の開催を決定済であるとして拒否すること等が記載されていた。

ウ 3年7月9日頃、会社の広報誌「おれんじ」の特集号が全社員に郵送された。同誌は「気持ちを一つに前進しよう」と題して、会社が2月22日に事前通知したS1の出向問題等の人事を不当だと喧伝する者がいるが、会社の調査によれば事実を歪めて伝えているとして、これに反論する会社の見解を示すと同時に、株式上場を控えて全社員がこころを一つにして会社発展のため努力する必要があると述べ、また「労使関係についての基本的な考え方」との特集記事には、会社が順調に成長した要因として、相互理解と信頼に基づいた健全な労使関係を見逃すことはできないとした上で、2度にわたる共同宣言の精神に則り協議交渉してきたが、今後ともこの姿勢を貫くことが将来の労使関係にとって大事だと考える旨および「一部に会社が御用組合化を意図しているという人がいますが、これは、これまでやってきた東海労使の実績に対する評価を全く誤っているも

のであり、会社の考え方とも異なっています。」などの記述がなされている。

3 J R 東海労の活動と会社の対応

(1) J R 東海労の団体交渉申入れ等と会社の対応

J R 東海労は、以下のような問題について、会社に対して、矢継ぎ早に申入れや団体交渉要求を行った。

- ① 3年9月17日、Y2副社長が週刊誌に掲載された問題の事実関係とその責任について回答を求める申入れをした。
- ② 同年9月20日、大卒新入社員の研修の一環として運転士の資格を取得させるとの会社提案に対して、このような提案は、運転士は必ず車掌所に所属して運転士見習いを経験させるという、従来の上昇ルートを破壊するものであるとして、その撤回を求めた。
- ③ 同年10月16日、去る9月30日に発生したひかり号の車両事故の状況、原因および安全問題等について、文書回答を求めた。
- ④ また、9月末に期限の切れる三六協定の再締結にあたり、J R 東海労が過半数を占めている東京運転所外2事業所では、協定期間を1年とするか（会社）、1か月とするか（J R 東海労）で対立し、10月8日、J R 東海労は、会社が期間1か月では協定できないとする理由、同協定が締結されないことの原因等を経営協議会および団体交渉で明らかにするよう申し入れた。
- ⑤ 同年10月23日、J R 東海労は上記の申入れにもかかわらず、会社が三六協定の交渉を除いては交渉のテーブルにも就かず、何らの進展もなかったとして、抗議を表明すると同時に、改めて上記運転士養成研修等の問題について団体交渉を申し入れ、また、ひかり号の車両事故問題について、重ねて事故原因と今後の安全対策等について明らかにするよう申し入れをした。

(2) J R 東海労臨時大会後の会社の対応

- ① 3年11月12日、J R 東海労は、会社に対して、同月9日の臨時大会決定事項であるY2副社長の辞任、安全対策についての協議、大卒社員運転士養成研修の中止等20数項目の申入れを行い、会社に誠意をもって対処するよう求めた。これに対して会社は何らの協議、交渉も行わなかった。他方、交渉の継続していた三六協定期間でも会社は期間を1年間とする主張を譲らず、労使の主張が対立したまま進展がなかった。
- ② 3年11月22日、J R 東海労は、会社に対して、ストライキ権を確立し、改めて上記①と同趣旨の申入れを行い、文書回答と団体交渉を求め、また同月26日には、同組合は会社に争議予告を行った。J R 東海労が争議予告を発して以降、会社は経営協議会（業務委員会）や団体交渉に応ずるようになったが、殆どの店で合意に至らず、協議・交渉は平行線に終始した。そして会社は、同年12月、「勤労情報」の号外

において、交渉経過を報ずるとともに、人事部長のコメントを掲載し「全く内容のない漠然とした要求となっているなど、争議を構えてまでの交渉にしては到底真摯な態度とは言い難い姿勢……交渉経過とは全く無関係に争議権を弄び、国民利用者を人質にとって無理を通そうとするような挙にでるようなことがあれば、会社としては断じて容認できません」などとJR東海労を非難し、会社は理不尽なJR東海労の要求に屈することなく従来の姿勢を堅持していく旨表明した。なお12月10日、JR東海労はストライキが決定的な問題解決にならないとして争議行為の実施を延期することとした。

- ③ 翌4年3月16日、JR東海労は、改めて関係方面に3年11月12日付、同月22日付および4年2月27日付4年度賃上げの要求に関して、3月27日以降の争議予告を行った。そしてJR東海労は、3月31日から組合結成以来初めての48時間ストライキを実施した。
- ④ 会社の総合企画本部長は、社内誌「JR東海」4月7日号で、JR東海労の実施したストライキに言及し、安易にストを構えるのは国鉄時代への逆戻り現象だと批判し、会社の労使関係は平和的労使関係の構築、生活改善等を基軸に節度ある労使関係づくりであり、JR東海労の動きを見ると、ますますこれまでの考え方の正しさがクリアになったとか、東海労組がJR総連を脱退し新しい産別組織を結成したことについて「社員・家族の幸せを実現するということについて、考え方を同じくする人達が、新しい産別を結成したことは、大いに歓迎すべきこと」であるなどと述べた。

4 東京運転所の労使関係

(1) 東京運転所の概要

東京運転所は、東京駅と新大阪駅間の新幹線の運転および車掌業務等を行う新幹線本部の現業機関であり、3年9月当時の人員は、所長以下、科長を含む助役21名、事務10名、乗務員432名、合計464名であった。所長は「所業務全般の管理及び運営」を職務内容とし、所長を補佐する助役は、総務、営業、運転、指導の4科のいずれかに属し、その責任体制を明確にするため、各科にはそれぞれ助役である科長を置いていた。なお、乗務員は、一貫して特定の助役の指揮命令をうけるのではなく、例えば、点呼については運転科の助役の、技術指導に関する事項は指導科の助役の指揮命令を受ける関係にある。ちなみに、本件支配介入問題発生当時の所長はY3であり、科長は、総務がY4、営業がY5、運転がY6、指導がY7であった。

(2) 東海労組時代の労使関係

東海労組の組合員は、新会社発足の頃から小集団活動、提案等の活動にも積極的に参加し、運転士が車掌業務も行う兼掌化にも協力する関係が続いていた。しかし、3年7月、同組合の東京運転所の分会は、前記会社の広報誌「おれんじ」特集号のS₁の出向問題等の記事に関して、経

営協議会で協議中であった事柄について一方的見解を押しつけ、組合員や家族を不安に陥れるものだと批判し、もの言えぬ職場にはしてはならないと訴えるとともに、会社に操られた一部組合役員による X 5 委員長解任の策動を許してはならないなどとするビラを発行した。

その後、X 6 派が X 5 委員長の解任や臨時大会開催を要求する中で、東京運転所の分会は、同年 7 月末から 8 月上旬に X 5 委員長支持を表明するとともに、近く結成される予定の新組合加入を目的とて分会員に対する署名を実施したところ、分会員の約 9 割の署名を集めた。なお、同分会の執行委員は 20 名中 17 名が X 5 委員長を支持していた。

(3) J R 東海労結成前後における職制らの言動

① 4 科長の一斉休暇による東海労組慰留工作

東京運転所の Y 4 ら 4 人の科長は、3 年 8 月 6 日から 9 日の間の非常に多忙な時期に一斉に休暇を取ったうえ、この休暇期間中に、他の現業機関の助役らと連名で、労使協調で健全な現在の東海労組で心一つにして頑張ろうと呼びかける手紙を東京運転所の組合員の運転士らに発送し、また組合員やその家族に電話をかけて「東運の Y 6 です。現在組合がゴタゴタしている……あなたの気持ちを聞かせて下さい」「科長の Y 5 です。東運の一部少数派が…… 8 / 11 (8 月 11 日) に結成大会を行うようですが、〇〇さんはどう考えていますか」「東運の Y 7 です……脱退・加入のやつ (上記の分会が実施している署名を指す。) よく考えてくれ」などと述べたうえで、X 5 委員長を支持する署名をしないようにとか、東海労組から脱退しないようになどと求めた。さらに 4 人の科長は、東京駅構内で、東京運転所の運転士らに新組合の結成に参画しないよう説得したりした。当時 4 人の科長は、東海労組の組合員であったが、いずれも組合役員の経験はなく、またそれまで組合の集会にも参加したこともなかった。その後、同年 9 月 12 日、J R 東海労は、この 4 人の科長の言動は不当労働行為に該当するとして、愛知県地方労働委員会に救済を申し立てた (平成 3 年 (不) 第 5 号、現在係属中)。

なお同じ頃、東京運転所の元所長 S 2 ら 5 名が連名で 4 人の科長らと同趣旨の手紙を組合員に郵送した。

② 東京運転所第二会議室における小集団活動の「相談会」

東京運転所第二会議室は、従来から小集団活動の事務局の部屋にあてられる一方、東京運転所の分会の備品、用品等も置き、同分会の会議等にも使われていたほか、乗務員の昼食や休憩の場所としても使用していた。そして同会議室を使用するにあたっては、従来から事前に使用申込簿への記載など一定の手続きは必要とされていたものの、使用時間などについて厳格な管理はされていなかった。また会社は、同所の分会が同会議室を組合活動に利用していることについて、格別の注意や指摘をしたことはなかった。

新幹線本部管理部人事課は、3年8月7日から9日までの3日間、Y8人事課長（以下「Y8人事課長」という。）も参加して、第二会議室において東京地区の小集団活動の指導者を対象とした「相談会」を、小集団の事務局にも知らせないまま、突如開催した。このため、この3日間、東京運転所の分会は組合活動のために第二会議室を使用することはできなかった。

その後、JR東海労結成直後の8月13日、東京運転所は、会議室の使用は利用者が使用申込簿に記入し、会社が許可することになっているが、新幹線本部から組合活動に使用されているのではないかとの指摘を受けたので、それが明らかになれば使用を停止せざるを得ないとして、使用方法を徹底する旨の所長名の掲示をし、以降、会議室の使用手続きは厳格に行われるようになった。

③ Y7科長のX7、X8らに対する言動

東京運転所ではJR東海労結成後、同組合が組合員有資格者の過半数を組織したことから、三六協定締結の当事者となることが必至の状況であった。JR東海労は、このような状況下においてY7科長が、3年8月19日、JR東海労組合員X7（後の東運分会書記長）を呼び出し、X5委員長の出身母体として過半数を握るのは当然としても（組織率を）フィフティ・フィフティにならないか、協力してくれないかと述べたとか、「（JR東海労組合員の切り崩し工作について）会社があたることにとにかくいわないでくれ」などと述べたとして、前記4人の科長の言動と併せて愛知県地方労働委員会に救済を申し立てた。

また8月22日、Y7科長は、「個人として」と断って、JR東海労組合員X8に対して、「このままだったら、『K』（国労のことを指す。）のようにみえない『差』が将来必ずついてくるよ」とか、「このまま運転士をやっていける保証はない。……何か希望があれば俺が責任をもつけど」などと述べてJR東海労からの脱退を迫った。

(4) 東運分会結成と組合員の推移

3年8月28日、東京運転所所属のJR東海労組合員283名は、同組合の東運分会を結成した。この結果、東京運転所の組合組織は、東運分会のほか、東海労組約100名、国労約75名、鉄産労5名となった。しかし5年1月頃には、東京運転所の従業員数が従前より増加しかにもかわらず、JR東海労が265名、東海労組が166名（運転士養成研修の修了者が、その後訓練のため在籍するときは10名から30名増える。）、国労が91名（JR東海労がストライキを実施してから、営業などにいた者が運転士に復帰している。）、鉄産労が5名という構成になり、JR東海労の組合員数は単独過半数を割り込んだ。

(5) 東運分会結成後のJR東海労組合員に対する処遇等

① 人事上の手続きの変更

東京運転所の人事は、原則として所長と同運転所を管轄する新幹線本部運輸営業部の間で調整し、運輸営業部が原案を作成したうえ、管理部人事課の調整を経て、新幹線本部長が決定している。

そして東京運転所における人事の実際をみると、例えば、指導員（運転士の技術上の指導、教育を行う。）に欠員を生じると、従前はその都度、会社から東海労組の分会に話があり、同分会が後任者を推薦すると、特段の事情がない限り所長はその者を会社に推薦する方法がとられていた（もっとも、分会の推薦者が必ず指導員になる訳ではない。）また配転等の人事においても、従前は「事前通知」の前に、東海労組の分会に打診がなされていたことから、組合員は組合を通じて希望がある程度実現する機会があった。しかしJR東海労結成後、会社は、JR東海労に対して、人事に関して事前の連絡や話し合いを行わず、またJR東海労の組合員を指導員に一人も発令していない。

② 指令科研修

会社の指令員（事故の対応や車両・要員の確保等について、必要な命令・指示を行う。）発令の手続きは以下のとおりである。先ず会社が指令員の要員状況を勘案して、必要に応じて研修センターに指令科の講座を設置する。研修受講者の人選は、運輸営業部と所長とが勤務成績、適性等を考慮して候補者を絞り、同部で面接を実施のうえ、管理部人事課を経由して新幹線本部長が決定している。そして会社は、具体的に指令員の補充が必要となったとき、上記指令科研修を修了した者の中から発令している。

運転士は、指令員になることによって等級格付が上がるものではないが、事実上、運転士は指令員の指示に従う関係になることから、社内では指令員を上位職と考え、いわば栄転と認識していた。そして昭和63年頃の東京運転所では、事前に東海労組の分会に受講者募集の連絡（年齢は40歳位まで）があり、分会は第二会議室等に連絡ノートを作って、組合員から研修センター指令科入所の希望者を募ったうえ、経歴、経験年数および年齢等を勘案して、所長に分会としての推薦を行っていた。

しかし、4年10月の研修センター指令科入所の際、東京運転所では東運分会に対して、受講者募集の案内や連絡は一切なかった。このため東運分会は、東海労組組合員3名が研修センター指令科入所後に、募集があった事実を知った。そして東京運転所では6年3月までに10名弱の研修センター指令科入所者があったが、JR東海労組合員の入所は皆無であった。

なお3年8月20日、JR東海労組合員S3はJR東海労加入を撤回し、その直後の9月に研修センター指令科に入所したが、東運分会役員に「褒美だとおもうよ」と述べた。

③ 昇進試験

4年3月、J R 東海労本部の指示で東運分会が昇進試験の結果を調査したところ、J R 東海労組合員は5等級昇進試験において36名の受験に対して16名の合格に過ぎないが、他組合は受験者全員が合格している（東海労組14名、国労5名）事実が判明した。また6等級の試験でも、他組合は受験者全員が合格している（東海労組19名、国労4名）にもかかわらず、J R 東海労の合格者は65名中4名でしかないと判明した。なお、東海労組時代、東京運転所における昇進試験の合格率は6割を越えていた。

5 本件 J R 東海労組合員 X 4 および同 X 3 に対する Y 8 人事課長ら管理者の言動

(1) Y 8 人事課長および Y 9 助役の言動

①ア J R 東海労が会社に争議予告を行った4年3月16日、東運分会の組合員 X 4（以下「X 4」という。）は、同日午後5時半過ぎの運転業務終了間際に、東海労組組合員 I を介して、X 4 の上司であり、東海労組新幹線地本組織部長でもある Y 9 助役（以下「Y 9 助役」という。）からのメモを渡された。このメモには「話したいことがあります。酒でも飲みながら楽しくやりましょう。3/16 18:30 八重洲富士屋ホテルの前でお待ちしています。」と書かれていた。X 4 は、同日6時半過ぎ同ホテル前で Y 9 助役と落ち合い、7時前に有楽町駅近くのビアホール「R y u ' s」に入った。Y 9 助役と X 4 は、ともに新会社発足の時は既に東京運転所に勤務していたが、このように X 4 が Y 9 助役から誘いを受け、酒食をともにするのは初めてのことであった。

その後間もなく J R 東海労組合員の X 3（以下「X 3」という。）と東海労組組合員の X 9（以下「X 9」という。）が入店し、上記両名と同席した。

イ 他方、「R y u ' s」の Y 9 助役らの席から10数メートル先の奥まった席では新幹線本部管理部会計課の Y 10 課長代理、東京運転所の Y 4 科長、Y 11 助役、Y 12 助役、Y 13 運転士らが歓談していた。そこへ午後7時30分頃、新幹線本部管理部人事課長で、労働組合との窓口を担当し、また会社が設置したスト対策本部の本部員でもあった Y 8 人事課長が現れて同席した。同課長の本件審問における証言によれば、同課長は東海労組組合員で東京運転所の Y 4 科長から山仲間のプライベートな飲み会であるとして誘われている。しかし、このグループのうち Y 14 課長代理、Y 13 および Y 12 助役は山岳部員であったが、Y 8 人事課長、Y 4 科長、Y 11 助役らは山岳部員ではなかった。また J R 東海労組合員の中には他にも山岳部員はいたが、この会合に誘われた事実はない。さらに Y 12 助役および Y 13 は J R 東海労組合員であり、Y 4 科長および Y 11 助役は東海労組合員であった。

なお、この席で山岳部の総会など山の話には、Y 8 人事課長ら部員でない者は積極的に加わることはなく、相づちを打つ程度であった。

- ② Y 9 助役らの席では、同助役は、会社が編集した J R 東海労のストライキの方針等を報じた新聞の切り抜きのコピーを X 4 と X 3 に示して「(J R 東海労は) ストをやるんでしょう、今ストをやれば 1 日 30 億の赤字になるから、いまさらストをやっても不利益になるだけで、別にメリットはなにもない。(ボーナスが) 3.4 か月出たのもうちの組合がやったことだから、そっちにいても何のメリットもないから早くこっちへ移ったら損はさせない、一介の運転士で終わっちゃうよ」などと話し、さらに「ストをやると賃金カットで普通は済むが、そのことは一生つきまとう」などといった。この間、X 9 は特には発言しなかったが、Y 9 助役の言葉に相づちを打ったりしていた。

また X 3 は、以前から指令員を希望していることを前所長に話していたにもかかわらず、現在の Y 15 所長からはそのような話は前任の所長から聞いていないといわれ、希望が叶わないでいたものであるところ、Y 9 助役は、X 3 に対して「組合を変えれば指令科に行かせてやる」といった。これに対して X 3 は「今は人間不信になっているから、会社がアメをくれるといっても信じられない」とか「指令科に行かしてくれれば、組合が変わる」と述べるなどして、しばらく二人の間で、同様のやり取りが続いた。

- ③ その後 8 時過ぎ、Y 9 助役は、「奥のほうに人事課長がきているからちょっと話してくる」と席を立ち、Y 8 人事課長らの席に移動した。
- ④ Y 8 人事課長は、Y 9 助役が席に加わってしばらくして、同助役から X 3 らの席に同席するよう要請を受け、Y 11 助役とともに X 3 らの席に合流した。Y 8 人事課長と X 3 および X 4 とは初対面であった。同課長は、X 3 が慔然とした表情をしていたので、「何か変な雰囲気じゃないの」、「一体どうしたのかね」と尋ねたところ、X 3 は「そんなこと初対面のあんたに話すようなことじゃないよ」とか「自分は(所長や科長らに不信をもっている、結局) 会社に不信をもっているし、話す気にはならんのだ」などといった。これに対して同課長は「話は聞きました、どうか会社を信じてください」、「私と所長とは信頼関係がある。どうか結果を見てください」とか、所長や科長らは信頼できる人だからよく話し合うようになどと勧めたりしたが、それでも X 3 は納得せず、会社は信用できないなどと言って、議論は平行線を辿った。Y 8 人事課長が同席してからは、殆ど同課長と X 3 のやり取りであったが、それでも途中、Y 9 助役が「俺に下駄を預けてくれ、それでだめだったら俺が腹を切る」とか、X 9 も「俺に下駄を預けてくれ」などと言うと、X 3 は「あなたに預けてどうなるんですか」と反発することもあった。結局、10 時頃、結論がでないまま Y 8 人事課長がそ

の場の支払いをして一旦解散した。

その後、Y 8 人事課長は X 3 と X 4 を二次会に誘い、有楽町駅近くのビアホール「ニュートーキョウ」に行ったが、ここでは労働組合の話は出ず、同課長の経歴や子供の話に終始した。

- ⑤ なお、Y 8 人事課長を誘った Y 4 助役は、同課長が X 3 らの席に移る前に帰っていたが、残っていた Y 14 課長代理、Y 12 助役および Y 13 が帰るとき X 3 らの席に立ち寄り、Y 12 助役は、X 4 に握手を求め「お互いに頑張りましょう」と言って帰った。そして Y 12 助役と Y 13 は、直後の 3 月 24 日、J R 東海労を脱退した。

(2) Y 8 人事課長らの言動に対する J R 東海労の対応

4 年 3 月 18 日、X 4 から報告を受けた J R 東海労は、会社に対して新幹線地方本部名で J R 東海労を名指してのスト批判や組合員に対し脱退勧奨等を行ったことについての事実経過の説明および謝罪を求めた。また同日、同地本は、去る 3 月 16 日夕刻に「Y 8 人事課長が酒席をもうけ、助役を利用し、数名の J R 東海労組合員を集めさせ、ストに反対し脱退を強要した」などと具体的言動を記載した「緊急抗議声明」を発した。

- (3) 上記 J R 東海労組合員 X 3（同人は 2 年当時は東海労組組合員であったが、J R 東海労結成とともに同組合に加入した。）は、2 年頃、指令科入りを希望し、分会も 35 歳以下という年齢制限も満たしていた同人を研修受講者に推薦したが、最終的な人選にもれた。その後、X 3 は 5 年に入ってから「いま抜けなければいけないんだ、リミットなんだ」と J R 東海労を脱退し、同年秋に研修センター指令科に入所した。

なお、会社は本件結審の直前に、X 3 から Y 8 人事課長に宛てた親書を証拠として提出した。そこには 3 月 16 日に同課長と会ったのは偶然であること、同課長から励ましを受けたこと、申立人は事実を曲げていることなどが記載されていた。そこで当委員会は、X 3 に対し証人として出頭するよう求めたが、同人はこれを拒否した。

また、Y 9 助役および X 5 も、当委員会が両名を証人として採用決定したことに対し、出頭を拒否する旨通知をしてきた。

以上の事実を認められる。

第 2 判断

1 当事者の主張

(1) 申立人らの主張

- ① 会社は東海労組当時の 2 年 8 月頃から態度を変え、現場長らをしてスト権論議に介入し、東海労組の活動を監視し、活動の内容にも介入するようになった。そして会社と意を通じた X 6 派と会社は、「当面のシナリオ」等の怪文書を作成し、X 5 委員長を解任し、東海労組を J R 総連から離反させようとも画策した。さらに J R 東海労結成後、会社は団体交渉を拒否し続け、J R 東海労がスト権を確立して交渉を求めると、J R 東海労を敵視する姿勢を露骨に示すなどした。また会

社は、X 5 委員長の影響力の強い東京運転所に集中的に攻撃をかけた。即ち、J R 東海労結成直前、科長が一斉に休暇をとって東海労組に留まるようけしかけ、第二会議室で小集団活動の相談会を開いて新組合を結成しようとするのを妨害した。東運分会結成後も会社は、助役組合員に対する配転、J R 東海労からの脱退により助役の組合員を排除し、一般組合員に対しては昇進試験や人事上の手続きを変更するなどして東運分会の切り崩しを図った。

以上のように、会社は、会社の御用組合化攻撃に抵抗する運動を進めている J R 東海労を嫌悪し、敵視していることは明白である。

- ② 4年3月16日、Y 9 助役は X 4 と X 3 に対して、J R 東海労のストを非難し、ストに参加することによる不利益を繰り返し、1日も早い東海労組への加入を態態した上、以前から指令科を希望していた X 3 には「労組（東海労組）に来たら行かしてやる」等といい、途中から加わった Y 8 人事課長も、「話は聞きました。どうか会社を信じてください」などと J R 東海労を脱退し、東海労組に加入すれば、指令科勤務を命令すると繰り返した。このように Y 8 人事課長は、Y 9 助役らと共に共謀の上、J R 東海労の争議行為を非難し、同争議行為に X 4 が参加しないよう働きかけ、指令科入所などの利益を約束して東海労組に加入させるため酒食をもてなし、J R 東海労から X 3、X 4 の脱退を図った。
- ③ 会社が敵視する J R 東海労組合員に対して、人事権を持つ人事課長を中心に助役、東海労組組合員が J R 東海労のストに参加しないようそそのかして、J R 東海労を脱退し東海労組に加入すれば指令所入所等で有利に扱う約束をするなどして、J R 東海労の弱体化を図るため、J R 東海労からの脱退を慫慂したことは、会社の組織的計画的かつ悪質な支配介入行為である。

(2) 被申立人の主張

- ① X 5 委員長は、会社が清算事業団から旧国鉄職員を採用したことを非難し始め、スト権論議や個別人事についても一部組合幹部、会社幹部および現場長らを批判して、会社に対する不信感を煽り立てた。そこで会社は、会社と東海労組の労使関係を維持・発展させるために、会社の見解や正確な事実関係を知らせる目的で、文書や社内報を通じて周知したものであって他意はない。他方、X 5 委員長は「J R 東海労結成準備会」等を自ら結成し、自由意志で J R 東海労を結成したことは明らかであり、その意思決定に会社が関与するなどあり得ない。また申立人はシナリオ等と称する書証に基づき会社が東海労組の運営に介入したというが、当該文書を作成した事実はなく、偽造された怪文書に過ぎない。結局、会社が J R 東海労の結成過程で不当労働行為を云々される余地はない。
- ② 会社が東運分会を差別ないし無視したとの主張は、何ら根拠のない、

言いがかりに過ぎないものである。

ちなみに、(a)運転士養成研修は、鉄道事業の中で最も重要な安全確保のため、運転する立場から幅広い経験をもたせる趣旨であり、会社の将来を担う大卒者の人材育成の一環としての研修である。(b)指令科入所の人選は、勤務成績や適性等を勘案して、所定の手続きによって決定されるものであり、申立人が主張するような組合推薦などという要素が入り込む余地はなく、全くの作りごとである。(c)助役の配転は、現業管理者の需要調整、運転と営業の人事交流による能力向上を狙いとした通常の人事であり、スト対策といわれるいわれはない。また人事異動について組合からの異動の希望や会社からの事前の打診など介在する余地は一切ない。さらに昇進試験については会社の規程、JR東海労との協定等に基づき、厳正中立な選考を実施しており、組合所属など一切無関係である。

③ 3月16日のY8人事課長らの会合は、専ら山岳部の総会など山の話が殆どであった。Y8人事課長は、偶然一緒の店に居合わせたY9助役の要請を受けてX3らの席に同席することになったが、同課長はそれまでにY9助役とX3らの話を聞いてもいなかった。席上、X3は、所長や会社に不信感しかないなどというので、同課長が所長も4人の科長も管理者として信頼しているので、もっとよく話し合うように勧めたが、X3は納得しなかった。しかし、その不信感の原因が指令を希望しているにもかかわらず、その希望が叶えられないことにあるとわかったので同課長は、向上心を大切にしてほしいと話したまでである。

④ 以上のとおりであるから、Y8人事課長の言動は、たまたま勤務時間外に酒食を共にし、上記のような話をしたまでであり、何ら違法・不当と目されるものではない。申立人はY8人事課長の言動について、二言三言の会話を主張するのみで、時間に比して曖昧かつ不自然極まるものである。申立人は当初からX3を証人として尋問すべきであったのに、それを行わなかったのは申立ての事実が虚偽であることを裏付けるものである。なおX3は、Y8人事課長に宛てた親書により、偶然一緒になり激励を受けたこと、申立人が事実を歪曲していることを明らかにしている。

Y9助役とX3らの間でいかなる話がされたか知らないが、仮にY9助役において東海労組への勧誘の言動があったとしても、その行為を会社に帰責せしめる根拠は全くない。同助役は、東海労組地本組織部長であり、勤務時間外に就業場所以外の所で、組織拡大の話をするのは同人の組合活動である。

2 当委員会の判断

(1) JR東海労に対する会社の姿勢

① 前段認定のとおり、2年秋頃から行われた東海労組のスト権論議に

関し、湖南分会等の職場討議において、従来、組合の集会に殆ど参加したことの無い現場長、助役らが休暇をとって参加し、スト権論議自体に懐疑、否定的な発言を繰り返して行ったが、その頃、会社は、スト権論議に関する会社の見解等を表明する文書を組合員を含む会社管理者に配布した（第1.2(2)②）。組合内部の課題を組合員が議論している最中に、そのことに関連して会社が意見や見解を表明すれば、組合員でありながら会社の管理者でもある現場長や助役がその影響を受けることは当然予想されるところであり、会社はそれを承知のうえで、当該文書を配布したものとみるべきである。現に上記文書における会社の主張と、前記職場討議における現場長、助役らの発言は、内容においてほぼ同趣旨であると認められる。

翌3年、会社では、組合内部の会議での発言について上司が注意をしたり、組合行事の内容について区長がその変更を迫り、また掲示物の内容により撤去を求めるなど（第1.2(3)①）会社が、東海労組の組合活動の内容に介入する事態が生じた。

他方、東海労組内部ではX5派とX6派の対立により、6月になっても7月上旬の定期大会に提案する大会運動方針案さえ決定できず、定期大会が延期される事態におちいり、両派の対立、混迷が深まっていった（第1.2(3)②）のであるが、会社においては、4月の経営会議でY2副社長が「動労系のグループは……社内には不満を喚起しようとしている。管理者側も旧動労系はダメとうっている者もいるが、……他の者に悪影響を及ぼすエイリアンは許さないということで考え……」等と述べ、また東海労組内部の対立が深まった7月に広報誌「おれんじ」の特集号を発行し、X5委員長らが経営協議会等で問題としているS1の出向問題や労使関係のあり方についての見解を示して（第1.2(3)③）、暗にX5委員長を批判した。

これらの事実を併せ考えると、会社は少なくとも3年4月には、東海労組の活動の動向を注視し、とりわけJR総連と協調するX5派の活動と影響力について懸念し、警戒を強めていたものと認められる。

なお、申立人は、3年7月に予定された定期大会をめぐるX6派の行動は会社とX6派が意を通じて作成したシナリオによるものであったと主張するが、その事実の存否は、本件の結論を左右するものではないので、あえて判断するまでもないと思料する。

- ②ア JR東海労の結成後、同労組の文書回答の申入れや団体交渉の申入れに会社は殆ど答えず、JR東海労の争議予告以降、会社は交渉に応じたが、その交渉に進展はみられなかった。他方、東海労の姿勢について会社は「交渉経過とは全く無関係に争議権を弄び、国民利用者を人質にとって無理を通そうとするような挙にでるようなことがあれば、会社としては断じて容認できません」など（第1.3）とJR東海労との対決姿勢を表明した。既に判断したように、会社

は J R 東海労の結成前から X 5 委員長をはじめ X 5 派の影響力を懸念し、警戒していたことが窺われるのであり、会社が J R 東海労を嫌悪し、その弱体化を願っていたであろうことは容易に推認されるのであって、会社が J R 東海労の要求を無視し、放置し続け、争議予告に対して強い姿勢で臨んだのもこの現れとみるのが相当である。

イ a 東京運転所の労使関係は、3年7月頃までは穏やかに推移していたが、J R 東海労結成直前の3年8月上旬、4人の科長が一斉に休暇をとって東海労組からの脱退の慰留工作を行っていること、会社が東京運転所第二会議室を使用して小集団活動の相談会を実施したこと、J R 東海労結成後も科長が、組合員 X 7 および X 8 に対して J R 東海労の運営に介入し、または J R 東海労からの脱退を勧奨する言動を行ったこと、東運分会結成後、東京運転所では東海労組時代とは異なる人事上の手続きの取扱いを受けるように変わったことは、いずれも前段認定のとおりである（第1. 4 (2) (3) (5)）。

b このように組合員とはいえ所長に次ぐ所の責任者である科長が一斉に休暇をとり、下位の職位にある組合員に対して、東海労組に残るよう説得等を行ったことは、同人らが助役の中でも各部門の責任者であるが故にその言動の影響力は大きく、しかもその時期が業務上非常に忙しく、かつ組合が分裂の危機にある時期であること、同人らはいずれも積極的な組合活動をしたことのない者であることを勘案すると、東海労組の意を体した言動とばかりは言えず、科長という会社の管理者としての地位を利用して部下である組合員らに対し、会社の意を汲んで影響力を行使した面は否定できない。また Y 7 科長の X 7、X 8 に対する言動も同様である。

また、小集団活動の相談会の実施は、それが J R 東海労結成の直前、唐突に、かつ東海労組の東京運転所の分会の活動に使用されていた部屋で行われたこと、かつて同所の分会が会議室の利用について、何ら注意を受けていなかったにもかかわらず、相談会の後、組合活動を理由として使用手続きが厳格に変更されたことを勘案すると、少なくとも、J R 東海労の結成に向けての活動を妨害する意図が含まれていたとみるのが相当である。その他、労使関係が良好な時期に東京運転所の運営を円滑に行うために採られていた人事上の措置につき、東運分会に対してはその取扱いが変更されたこと、J R 東海労を脱退した者が指令科に入所している事実があることは、いずれも前段認定のとおりである。

③ 以上のとおり、申立人らは、会社の東海労組に対する諸々の行為を御用組合化の現れと捉えて、御用組合化に反対することを標榜して結

成された労働組合（第1. 2(3)②オ）であり、会社がJ R 東海労の結成前からX 5 派の動向を注視していたことは既に判断したとおりであり、会社は、J R 東海労がストライキを構えるまでJ R 東海労の申入れに対する回答すらせず、協議・交渉も殆ど行わず、その後一定の交渉はなされたものの、ストを構えたJ R 東海労の姿勢を強く批判し、J R 東海労と対決する姿勢を鮮明にしたのであるが、これら一連の経緯からみて、会社はJ R 東海労を嫌悪し、その弱体化を望んでいたと認めるが相当である。

(2) 本件脱退勧奨等について

① Y 9 助役の脱退勧奨の言動とY 8 人事課長の関係

4 年3 月16日の件に関し、会社は、人事課長はY 9 助役から同助役とX 3 らとの話の内容を聞いていないし、たまたま同助役やX 3 らと勤務時間外に酒食を共にしたに過ぎないと主張する。

ア しかし、前段認定のとおり、(a) Y 9 助役はX 4 とX 3 に対して、ストライキを非難し、これに参加しないよう説得しながら、J R 東海労からの脱退を勧奨したが、X 3 の強い抵抗にあった時点で、「奥のほうに人事課長がきているからちょっと話してくる」とY 8 人事課長の助力を求めた経過が認められる。(b) Y 8 人事課長らの会合に参加していたJ R 東海労組合員Y 12 助役はその後間もなくJ R 東海労を脱退しているところ、同助役が当日の帰り際、X 4 に「お互いに頑張りましょう」と声をかけたのは、同助役もX 4 とX 3 が脱退勧奨を受けているのを承知していたがゆえの発言と考えられる。(c) Y 8 人事課長は、X 3 らの席に同席した後、話しは聞きました云々と述べている。(d) Y 9 助役は双方の席を往復しており、Y 8 人事課長らの席で同課長とどのような話をしたかを含め、全体としての会話の流れについて証言できる立場にあるが、同助役は当委員会の証人呼出しに応じなかった。

以上の事情を勘案すると、会社のY 8 人事課長がY 9 助役とX 3 らの話の内容は知らないという主張は採用し難い。

イ また、(d) 同日の会合は、Y 9 助役がJ R 東海労組合員X 4 に、同じくX 9 がX 3 に、また同じくY 4 科長がY 8 人事課長に、それぞれ誘いの声をかけた結果、当日午後7 時前後に2 グループの全員が「R y u' s」に集合したものである。(e) Y 4 科長は、当日の会合に自分よりも上位の職にあり、かつ職場も異なるY 8 人事課長をわざわざ誘った本人であるにもかかわらず、午後8 時過ぎ、Y 9 助役がY 8 人事課長の席に赴いた時点で、既に帰っていた。これはプライベートな親睦のためにY 8 人事課長を誘ったにしては、いかにも不自然である。(f) 当日はJ R 東海労が会社に対して争議予告を発した日であり、労使関係が緊迫を増す状況の中で、Y 8 人事課長は、会社のスト対策本部員でもあり、労働組合との窓口を担当す

る職にあるものとしては、特に慎重な行動に努めるはずの時期であった。にもかかわらず同課長は、東海労組組合員Y4科長の誘いを受けて、山岳部員でもないのに、東海労組組合員およびJR東海労組組合員らが一緒の山仲間の飲み会と称する会合に参加したものである。

ウ 以上のアおよびイの事情を総合して考えると、Y8人事課長は、会社との緊密な労使関係を維持しようとする東海労組の方針が会社の方針と一致することから、同組合の組合員であるY9助役らがJR東海労組組合員に対して、JR東海労からの脱退を勧奨することを支援する意図ないし目的のもとに本件会合に参加したものであり、Y9助役とX3らとのやりとりの内容についても、Y9助役から説明を受けて十分承知していたとみるのが相当である。

② Y8人事課長のX3に対する言動と責任

Y8人事課長は、Y9助役とX3とのやりとりの内容を聞き、同助役と意思を通じた上で、X3に対し「話は聞きました、どうか会社を信じてください」などと人事に関する影響力を背景に、JR東海労の弱体化を望んでいた会社の意を体し、その地位を利用して、会社のために脱退勧奨行為を行ったものと認められる。

会社は、申立人は事実を歪曲しており、人事課長とX3は偶然一緒になり、同課長がX3に向上心を大切にしよう励ましたに過ぎないと主張し、JR東海労脱退後のX3のY8人事課長に宛てた親書を書証として提出している(第1.5(3))。しかし、当委員会がX3を証人として採用し、審問期日への出頭を求めたところ、同人はこれを拒否しているのであるから、会社の主張が疎明されたとはいえず、会社の主張は採用できない。

以上を要するに、4年3月16日のY8人事課長のX3に対する言動は、同課長が会社の意を体して申立人組合の組合員に対し、Y9助役と通謀して、JR東海労からの脱退を勧奨したものであり、JR東海労および東運分会の組織運営に対する支配介入として、会社の不当労働行為に該る。

③ Y9助役のX3およびX4に対する言動と責任

ア 前段認定のとおり、Y9助役がJR東海労組合員X3および同X4に対し「(ストをやっても)メリットはなにもない……そっちにいても何のメリットもないから早くこっちへ移ったら損はさせない、一介の運転士で終わっちゃうよ」「ストをやると賃金カットで普通は済むが、そのことは一生つきまとう」「組合を変えれば指令科に行かせてやる」とか、同助役はY8人事課長が同席した後も「俺に下駄を預けてくれ」などと述べたことは、JR東海労のストライキに参加しないよう牽制するとともに、人事上の不利益による威嚇や利益誘導をも伴うJR東海労からの脱退勧奨を図った言動であること

は明白である。

イ もっとも Y 9 助役は、東海労組地本の組織部長の職にあり、組織拡大を図る東海労組組合員としての立場からなされた側面もないではない。しかし、Y 9 助役の X 3 および X 4 に対する「一介の運転士で終わっちゃうよ」、「指令科に行かせてやる」等の言動は、同助役が部下である J R 東海労組組合員に対しての助役という優位にある職位を利用して、低い職位にある J R 東海労組組合員に対して、人事に関する職制上の影響力を背景に、J R 東海労からの脱退を勧奨した言動と認められる。そして、会社は、J R 東海労が御用組合化反対を標榜して会社と対峙しているのに比して、東海労組が生活改善の実現を軸に、二次の共同宣言に沿った労使関係を維持しようとしており、その方針が会社の方針と一致することから、Y 9 助役が東海労組の組合員であることを承知しながら、同助役が J R 東海労組組合員に対して、人事に関する職制上の影響力を背景に J R 東海労のストライキを非難し、同ストライキに参加しないよう働きかけつつ、J R 東海労から脱退させようとする行為を積極的に容認し、利用していたものと判断せざるを得ない。このことは J R 東海労および東運分会の組織運営に対する支配介入として、会社の不当労働行為に該る。

(3) ストライキへの不参加の使喚等について

申立人らは、Y 9 助役らが X 3 および X 4 に対して、J R 東海労の実施するストライキに参加しないよう使喚したと主張する。確かに、Y 9 助役が「今ストをやれば 1 日 30 億の赤字になるから、いまさらストをやっても不利益になるだけで、別にメリットはなにもない……そっちにいても何のメリットもないから早くこっちへ移ったら損はさせない、一介の運転士で終わっちゃうよ」などと述べたことは、J R 東海労のストライキを非難し、ストライキに参加することによる不利益の威嚇をも伴いつつ、ストライキに参加しないよう働きかけたものであることは明らかである。しかし、それは、X 3 と X 4 に対して、同一日時、同一場所で、終極的には、J R 東海労から脱退させ、東海労組に加入させるために行われた一連の言動の一部とみるのが相当であって、本件はその言動の全体を脱退勧奨としてとらえ、申立人組合の組織運営に対する支配介入として救済を与えるのが適当と思料する。

なお、申立人らは、文書掲示の他に社内報への掲載をも求めているが、主文をもって足りると思料する。

第 3 法律上の根拠

以上の次第であるから、平成 4 年 3 月 16 日に新幹線本部人事課長が申立人東運分会所属の X 3 に対して行った言動、同日に会社が東京運転所の助役と通謀し、同助役が申立人東運分会所属の X 3 および X 4 に対して脱退勧奨を行うことを容認していたことは、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7年5月9日

東京都地方労働委員会
会長 沖野威