

東京、5不25、平9.4.15

## 命 令 書

申立人 ジェイアール東海労働組合

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、申立人ジェイアール東海労働組合から減速闘争の指令を受けた組合員の「のぞみ」への乗務を拒否して、その組合員に対して支払わなかった賃金および乗務に伴う手当を支払わなければならない。
- 2 被申立人会社は、前記組合員が東京・新大阪間を移動したことによって負担した費用を支払わなければならない。

## 理 由

### 第1 認定した事実

#### 1 当事者

- (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年に日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）が分割・民営化され、東海地方を中心にして、東海道新幹線をはじめとする旅客鉄道輸送等を業とする株式会社として発足したものであり、肩書地に本社、名古屋市に東海鉄道事業本部、東京に新幹線鉄道事業本部、静岡市、大阪市に支社、津市、飯田市に支店をそれぞれ置き、従業員数は22,000名である。
- (2) 申立人ジェイアール東海労働組合（以下「組合」という。）は、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名が平成3年8月11日に同労働組合を脱退して結成した労働組合である。
- (3) 会社には、組合のほか、東海労組、国鉄労働組合などがある。

#### 2 組合結成前後の労使関係

- (1) 国鉄の従業員の一部をもって組織する国鉄動力車労働組合（以下「動労」という。）、鉄道労働組合、全国施設労働組合及び真国鉄労働組合は、昭和61年7月、国鉄改革に協力する立場に立ち、国鉄改革労働組合協議会を結成した。同協議会は下部組織として、設立準備中の会社の営業区域に東海国鉄改革労働組合協議会を発足させた上、昭和62年2月国鉄従業員の一部を構成員とする他の組合をも加えて全日本鉄道労働組合総連合会（以下「鉄道労連」という。）に組織を変更した。

東海国鉄改革労働組合協議会は、昭和62年3月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、ついで同年9月、単一組

合である東海労組に組織を変更した上、鉄道労連に加盟した。

東海鉄道労連は、動労出身のX1を中央執行委員長に選任し、同人はその後東海労組においても中央執行委員長に選ばれた。

- (2) 東海鉄道労連はそれより先、同年4月30日、会社との間で、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るとの趣旨の「共同宣言」に調印した。東海鉄道労連の後身である東海労組は、平成2年6月8日、会社とともに上記共同宣言をさらに強化する趣旨の第二共同宣言に調印した。このように労使関係は協調を旨として発展してきた。
- (3) 鉄道労連は、これより先、平成2年3月、JR各社が日本国有鉄道清算事業団から旧国鉄職員を採用しないと称していたにもかかわらず、政府の介入に応じて採用したことは、労使の信頼関係に反すると考え、将来も外部からの介入によって職員人事が行われれば、労使の信頼関係を危うくし、労働組合否定にもつながりかねないと懸念、このような場合に労働組合は予めスト権を確立し、これを行行使する体制を要するとの基本姿勢をとるべきものとして、同年6月の定期大会にその旨提案した上、現場での討議を促し、近く就任する次期執行部においてこれを集約することとした。
- (4) 東海労組は、鉄道労連の動向に即応して同年6月の大会で、「スト権確立」について、組合内で議論を行う方針を決定し、この方針に基づいて各地でこの問題について議論を重ねることとした。

会社は、東海労組がスト権を確立すれば、上記2(2)の共同宣言で確立された労使の協調路線が崩壊してストライキの頻発を招き、新幹線の定時運行が妨げられ、乗客の信頼を失って運送業界での競争上不利な立場に立たされることを恐れ、東海労組のこの方針に強く反発して、「争議権論議について」と題する書面を助役以上の役職者に配布し、その中でスト権を行行使すれば大変なことになる、スト権は、団体交渉をつくしたにもかかわらず労使双方の主張が一致しない場合等の前提があつて、その行使が必要になった場合に確立すべきものであり、その前提がないのにスト権を確立しておくということは、2年6月8日に取り交わした前記2(2)の共同宣言の趣旨に反するものである旨述べて、会社がスト権確立に反対しているとの姿勢を明らかにした。

東海労組と会社とはこれより先同年1月、組合員の範囲拡大について合意したことにより、新たに組合員となった課長代理などの役職者などは、あるいは東海労組の副執行委員長として、あるいは一組合員として、中央執行委員会または東海労組が各地で行ったスト権確立のための集会で、会社のこの姿勢に賛同して、東海労組の方針に反対する旨の発言を行い、東海労組のスト権確立賛成派と反対派との対立は激化し、中央執行委員会では賛成派は少数となった。そしてスト権確立を目指す賛成派は、翌3年7月定期大会開催延期問題をきっかけに東海労組から脱退して組合を結成するに至った。

- (5) 会社が、会社浜松運転区において、基本協約（平成3年8月30日締結）に組合が違反したとして、一切の便宜供与を停止したこと、組合員の向・配転に際し、組合に所属している限り、意に反した職場に配属することをほのめかすことにより、組合からの脱退を懲慥したこと等を主張して、組合は、3年12月5日、静岡県地方労働委員会に不当労働行為の救済を申し立てた（静労委平成3年不第4号事件）。これに対して7年3月28日、同労働委員会は会社に対し、組合に掲示板を貸与することを中止したり、組合からの脱退を懲慥したりして組合の運営に支配介入してはならないこと等を命令した。
- (6) 4年3月16日、東海労組の組合員でもある助役が、組合の組合員2名に対し、東海労組への加入を懲慥し、さらに新幹線鉄道事業本部管建部人事課長が、そのうちの1名の組合員に対し、会社を信じて組合を脱退して東海労組に加入するよう懲慥した等と主張して、組合および組合新幹線地方本部東京運転所分会は、4年3月24日に当委員会に不当労働行為の救済を申し立てた（都労委平成4年不第14号事件）。そして7年5月9日付けで、当委員会は上記組合の主張事実を認め、会社に対し、会社は、新幹線鉄道事業本部管理部人事課長をして、組合の組合員に対して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、助役が組合の組合員に対して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旨命令した。
- (7) その他にも、組合結成直後に当時の会社の役員が「(組合を) 1年以内にぶつつぶす」などと発言したこともあり、また、組合と会社の間には、4年5月15日に東京地方裁判所に当時の組合の委員長と鉄道労連が、会社および当時の会社役員等を相手に、損害賠償を求める訴えを提起し、6年9月30日には、大阪府地方労働委員会に不当労働行為の救済を申し立てるなど、紛争が相次いでいる。
- 3 新幹線「のぞみ」の事故と労使の対応
- (1) 会社は、平成4年3月14日のダイヤ改正から、東海道新幹線において、東京・新大阪間を従前より30分短縮する時速270キロメートル（以下「キロ」という。）の「のぞみ」の運行を開始した。なお「のぞみ」は、300系と呼ばれる車輛を使用している。
- (2) 「のぞみ」の運行開始以降、同年9月4日までに生じた300系車輛の故障は、2件の運休を含め、主電動機取付ボルトの脱落、主変換装置の保護回路動作による故障表示、空気調和装置の冷房効果不良、タンパ類のボルトの緩みなどであった。
- (3) 翌5年1月25日、組合は、会社に対し、ダイヤ改正まで2か月足らずとなったが、300系車輛の故障・欠陥は克服されていないとして、300系車輛そのものの故障は改善されたのか、ことに改善を要する事項として8項目、その他時速270キロ走行に伴う施設・設備の改善など運行に関する事項をあげて、基本協約に基づく団体交渉、経営協議会、業務委員

会を開催して回答するよう申し入れた。

- (4) 経営協議会、業務委員会とは、基本協約に基づき本社、事業本部、支社、支店ごとに開催されるが、本件に関連する新幹線事業本部については、会社・組合とも、3ないし7名が出席して開催し、付議事項としては、「業務の合理化ならびに能率の向上に関する事項」、「福利厚生に関する事項」、「事故防止に関する事項」、「その他会社側と組合側が必要と認めた事項」となっている。また会社が組合に説明する事項としては、「事業計画に関する事項」、「営業報告及び決算に関する事項」、「その他会社が必要と認めた事項」となっている。

経営協議会と業務委員会とは、組合側出席者がいずれも地方組織の三役と関係部長であるが、会社側の出席者が、経営協議会では、関係課長以上となっているのに対し、業務委員会では、課長代理以上となっている。

- (5) 4月4日、岐阜羽島駅において、「のぞみ」が通過する際に、バラスト（レールの下に敷きつめている石）をはね上げ、ホームで列車の通過待ちをしていた乗客の足にあたって怪我をさせるという事故が起こった。

組合は、この事故が、「のぞみ」を時速270キロで運転していることに起因する事故であるとして、4月5日、この事故を教訓として、「のぞみ」が時速270キロで通過する駅（新富士、三河安城、岐阜羽島）での時速270キロ走行をやめ、当分の間、時速220キロの臨速手配（自動列車制御装置の速度表示を臨時に変えること）とし、そのうえで、事故の原因を解明し、抜本的な対策を講じることなど6項目の申し入れを行い、早急に安全確保のための経営協議会、業務委員会の開催を申し入れた。

- (6) 一方、会社は、4月5日付けの「岐阜羽島駅における飛石の原因等について」と題する会社広報部名の書面において、当面の対策として、「バラストを安定した状態にするため、マクラギ面と同レベルとなっている箇所についても、さらに5センチ程度下げる工事を全線にわたり緊急に実施する（約430キロ、工期1～2日月程度）」と発表した。

- (7) 4月22日、組合は、「バラスト跳ね上がり防止対策の申し入れ」と題する書面において、（会社の対策が）バラスト面を5センチ下げたとしているが、これでは、原因の究明が不十分であり、対策として十分かもはっきりせず再び同種の死傷事故が発生する可能性があるとして、「バラスト面を5センチ下げたのは、いつ、どのような方法、どこの駅、どこの場所で実施したのかを明らかにされたい」、また4月4日の事故を教訓にして「のぞみ時速220キロ～270キロ通過駅にバラスト跳ね上がり防止用のネットを早急に張られたい。それまでの間、時速220キロの臨速手配とされたい」旨申し入れ、早急に経営協議会、業務委員会を開催するようかさねて申し入れた。

- (8) 4月26日、会社は、「300系新幹線電車の安全輸送対策について」と題する書面において、発生したトラブルは、300系システムに係わる本質

的な故障ではなく、初期的な故障であり、27日までに必要な対策を終了するとして、バラスト対策など5項目のトラブル対策の実施状況を発表した。

(9) 4月28日、組合と会社との間でこの問題に関する第1回目の業務委員会が開催されたが、組合の要求に対して会社は、バラスト跳ね上がり防止用ネット、時速220キロ臨速手配については必要ない、ガラス割れや打痕については300系に限ったものではなく、特に多くもなっていないなどと主張し、双方の意見は平行線のままに終わった。

(10) 4月30日、豊橋駅で「のぞみ」が時速約225キロで通過中、バラストを跳ね上げ、ホームで列車の通過待ちをしていた乗客が負傷するという事故が再度起こった。

これに対して組合は、5月1日、会社に対し、「バラスト跳ね上がり防止対策の再緊急申し入れ」と題する書面で、『のぞみ』の駅の通過は、時速220キロの臨速手配とされたい。『のぞみ』の通過駅の軌道にバラスト跳ね上がり防止用のネットを張られたい。」「バラスト面を5センチ下げたので安全対策は万全だ、としていた貴側の今回の事故に対する見解と責任を明らかにされたい」として、「貴側がなんらの対策も講じなければ、自らと乗客の生命を守るために労働組合として重大な決意で臨むことを明らかにする」と申し入れた。

会社はこれに対して、この事故は、幼児の靴を何者かが軌道内に投げ入れたことによるものであり、それによって幼児の靴を巻き上げ、つられてバラストが跳ね上げられたものであり、従来事故とは異なるとの見解を示した。

(11) 5月10日、会社は、バラスト面をより安定化させるために、「のぞみ」が通過する12駅の構内の道床に乳剤を散布し、バラストの表面を固化する作業を、5月20日までに完了する予定である、との対策を発表した。

(12) 5月13日、組合は会社に対し、バラスト跳ね上がり防止対策に関する事故後4回目の申し入れを行い、5月17日に第2回目の業務委員会が開催されたが、この問題に関する双方の主張は変わらなかった。

(13) 会社は、5月20日までにバラスト面への乳剤散布を完了し、同日以降バラスト跳ね上げによる事故は起こっていない。

#### 4 「のぞみ」運行の実態

(1) 会社は、平成4年3月14日のダイヤ改正から、東海道新幹線において、東京・新大阪間を2時間30分で結ぶ最高時速270キロの「のぞみ」の1日2往復の運行を開始し、翌5年3月18日のダイヤ改正以降は、1日上下34本を運行していた。

(2) 会社における新幹線の運転士の業務は、次のとおりである。

① 運転士は、大きく分けて、会社から交番に指定される者と予備に指定される者に分かれる。

交番とは、当月の25日に翌月の勤務が指定されるものであり、運転

士は、その指定に従って勤務する。また予備に指定された者は、休日だけが指定され、他の運転士が休むときにその運転士に代わって勤務するもので、勤務は5日前に指定される。

- ② 東海道新幹線には「のぞみ」「ひかり」「こだま」があるが、運転士の乗務はいずれかに固定されることはなく、例えば行きは「のぞみ」で帰りが「こだま」であるなど、さまざまな組み合わせが指定される。
- ③ 運転士は、交番で指定された日時に出勤すると、乗務員作業票により、出・退勤、点呼の時刻、乗務する列車、発車・停車・到着時刻、通過駅の通過時刻など、細かく指示される。

例えば「8-1 仕業」によれば、出勤は当日の16時57分、17時22分に点呼を受け、東京駅17時56分30秒出発の列車に乗務し、浜松駅と豊橋駅の間で運転操縦を交代するまで「兼掌」と呼ばれる車掌業務に従事し、運転交代後20時26分45秒に新大阪に到着するまで運転士として列車を操縦する。そして新大阪と大阪第1車輦所の間で回送運転を1往復行い大阪で宿泊する。翌日は、8時8分に起床し、8時18分に点呼を受け、新大阪8時57分30秒発の列車に乗務し、豊橋・浜松間で交代するまで車掌の業務を行い、その後東京に13時17分30秒に到着するまで運転士として列車を操縦し、14時5分に退出する。なおこの間の通過駅の通過時刻、停車駅の到着・出発時刻は、15秒単位で細かく定められている。

- ④ 「のぞみ」の運行は、自動列車制御装置（ATC）に表示される速度（以下「ATC信号現示」という。）に従って行われる。この表示は、区間毎の最高速度を示すものであり、運転士は、この表示以下の速度で運転しなければならない。

停車駅の相違または列車による相違はあるが、このATC信号現示に従って運転した際の各駅間の所要時間を「基準運転時分」というが、ダイヤは、基準運転時分で組まれているわけではなく、通常各駅間に15秒から最高45秒（列車によっては、まれに0秒または1分の場合もある）の「余裕時分」が設けられている。従って、ATC信号現示によって運転すれば、次の停車駅までに、通過する駅の余裕時分の合計秒数だけは早く到着することになる。

- ⑤ 「のぞみ」も、会社があらかじめ計画している道床更換などのための計画徐行、車体や線路の異常を感知した際の緊急徐行、気象状況などによる遅れもあり、運転士は、この余裕時分を使って遅れを取り戻す努力をすることになる。

## 5 本件争議について

- (1) 平成5年5月10日、組合は、会社に対し、争議行為の予告を行った。その内容として、この争議の目的は組合が4月5日以降、重ねて申し入れていた安全対策についての要求の実現などで、日時は5月21日以降争議の目的が完全に達成されるまでの間、争議の場所は組合員が従事す

る職場の全部または一部、争議の態様は「のぞみ」の減速闘争などストライキを含むあらゆる形の争議、となっている。

なお、同日、組合は、労働大臣、中央労働委員会に対して、同趣旨の「争議行為に関する通知」を行った。

- (2) 5月17日目組合は会社に対し、基本協約に基づいて「争議行為に関する通知」を行った。その内容は、およそ次のとおりであった。

4月4日の負傷事故以降、組合の前記第1、3(5)、(7)、(10)、(12)の申し入れにもかかわらず、会社は、業務委員会の開催に2回応じた(4月28日、5月17日)にすぎない。しかも会社の回答はなんら抜本的な対策になっておらず、組合としてはさらに協議・交渉を求めていくが、平和的に解決できない場合、すでに予告してある争議行為を実施する。争議の目的は、「のぞみ」の駅通過を時速220キロ以下とすること、その他安全対策に関する組合要求の解決を図ることなど、争議形態は『「のぞみ」乗務の全運転士による時速270キロ通過駅である岐阜羽島駅、三河安城駅、新富士駅を時速230キロで通過する安全確認のための減速行動』であり、5月21日から東京運転所・大阪運転所で行う。

なお、この減速闘争によるダイヤへの影響について、組合の試算によると1駅で10数秒、会社の試算によれば1分程度の遅れが見込まれた。この時間の差は、組合が通過する駅の前後各4キロ程度を惰行運転により減速し、通過駅のみを時速230キロで運転するものとして試算したのに対し、会社は、ATC信号現示を230キロに設定して試算したことによる差である。

- (3) 5月17日、この通知時において、組合、会社間でおよそ次のようなやりとりがあった。

会社は、①減速闘争が正当な争議行為か否か若干の疑義があるが争議行為として受け付ける、②「のぞみ」を減速することは、労務の安全な提供ではなく、債務の不完全履行であり、「のぞみ」の乗務部分の労務の受領を拒否する、との見解を口頭で表明した。

組合は、3駅減速しても遅れる事はないのに「のぞみ」乗務部分だけ労務の受領を拒否するという事は、明らかなロックアウトであり、会社は、法律に基づいた手続きをすべきである、と主張した。

さらに、会社は組合に対し、ともかく会社の業務指示に従い、出先から乗務先へは自費でいくこと、制服で乗車しないことを主張し、譲らなかった。

- (4) 5月18日、組合は、会社に対し、争議行為に関する通知の一部変更についてと題する書面で、「前日に細部を申し入れたが、5月21日の争議行為対象者を下記のように変更・指定するので通知する」として、東京運転所2名、大阪運転所1名を指名して通知し、以降各日毎の争議行為対象者を書面で通知した。

- (5) 同5月18日、組合は、会社に対し、前日の会社の見解について「私た

ちは貴側の見解を到底認める訳にはいかない。そもそも理解に苦しむところである。よって労使関係の根幹にかかわる問題なので、その貴側の真意を解明すべく早急に正式の団体交渉を開催し、協議されたい」として、緊急に団体交渉を行うよう申入れを行った。

- (6) 5月19日、東京運転所に所属する運転士で、組合から21日の減速闘争を指令されていた者が、東京運転所で仕業終了の点呼を受け、次の仕業の確認を行った際に、担当の助役から、「あなたの所属する組合からあなたが『のぞみ』の減速行動を行うとの通告がありました。会社としては『のぞみ』に関する部分の労務提供は拒否します。したがって5月21日20時30分までに大阪運転所で点呼を受けて下さい。車発機、ハンドルキー等は、その場所で授受して下さい。なお移動に必要な費用は、本人の負担です。また移動に際しての制服の着用は認めません。」と通告された。

これに対して、前述の運転士が、「ロックアウトなのか」と質したところ、助役は「そうではありません」と答え、さらに「では就業規則に基づくものなのか」と質したが、なんの回答もなかった。また、この運転士が「私は就労の意思があります。したがって所定どおりの出勤を確認します。」といったところ、助役は「困ったな」と繰り返すだけであった。

- (7) さらに組合は、5月20日、会社に対し、5月18日付け団体交渉申し入れに細部を追加申し入れるとして、「貴側は、就業規則に基づき『のぞみ』担当部分の労務の受領を拒否するとしているが、規則の何条に基づくのか明らかにされたい」「労務の受領拒否』の理由は何かを明らかにされたい」など16項目を列挙して、団体交渉を申し入れた。

- (8) 5月20日、団体交渉が開催され、組合は、「列車の遅れはないし、実害はないのだから労務の受領拒否はおかしい」、「就労する意思があるのに会社の都合で労務の受領を拒否するのはおかしい」、「会社の都合で大阪へ出勤するのだから交通費等は会社が負担すべきだ」、「この受領拒否はロックアウトではないか」などと主張した。

これに対し会社は、それぞれ「遅れる可能性があるので債務の不完全履行であり、受領はしない」、「契約の原則から労務の受領を拒否できる」、「欠務の時間に金は支払わない」、「債務の不完全履行なので『のぞみ』の担当部分の受領を拒否する」などと主張し、平行線のまま終わった。

- (9) 組合は、5月21日以降、1日数名の運転士に対し、「新富士、三河安城、岐阜羽島の3駅について、時速230キロで通過すること」を指令した。これに対し会社は、前記5月19日に運転士に通告した内容の通告を繰り返して乗務することを拒否し、「のぞみ」乗務分の賃金、手当を支払わなかった。

このように、会社が「のぞみ」への乗務を拒否したため、運転士は、次の乗務地である東京あるいは新大阪駅へ移動しなければならなくなっ

たが、その移動のための費用は、運転士の自己負担となった。

- (10) 組合のこの闘争は9月14日24時をもって終結した。  
この間、争議に参加した組合員は280名、延べ308名におよんだ。
- (11) そして組合は、5年5月24日、当委員会に対して、以下の事項を請求する救済内容とする不当労働行為の救済を申し立てた。
- ① 被申立人会社は、申立人組合から「のぞみ」の減速闘争を指名された申立人組合組合員（新幹線運転士）に対し、「のぞみ」乗務の拒否をしてはならない。
  - ② 被申立人会社は、「のぞみ」減速闘争に指名され、就労を拒否された申立人組合組合員に対し、賃金及び手当等をカットしてはならない。
  - ③ 被申立人会社は、「のぞみ」減速闘争に指名され、就労を拒否された申立人組合組合員に対し、被申立人会社が指定した出勤場所までに要した移動費用を支払わなければならない。
  - ④ 陳謝文の掲示と社内報への掲載

## 第2 判断

### 1 当事者の主張

#### (1) 組合の主張

本件減速闘争によるダイヤへの影響は、余裕時分の活用などにより、殆どないことは明らかである。

ところが会社は、組合が減速闘争を指令した組合員に対し、組合員が就労の意思を明らかにしているにもかかわらず、「のぞみ」についての労務の受領を拒否し、さらには「のぞみ」乗務分の賃金・手当を支払わなかった。

組合員が争議行為に参加しながら、労務を提供する意思を表明した時、会社がこれを拒否し、賃金の支払いを拒否するためには、ロックアウトによらなければならないというべきであるが、会社は、これによらず、組合員に対して労務受領拒否、賃金・手当の支払い拒否を行った。これは組合員に対する不利益取扱いであるとともに、組合の争議行為に対する支配介入である。

また、「のぞみ」に乗務できなかったことにより、東京運転所と大阪運転所間の移動を余儀なくされたが、会社は、次に乗務する列車を指定して乗務を命じながら、その間の移動について、移動費用の自己負担を強要し、制服での車内への乗り込みを禁じたことは、争議行為参加者に対する報復行為であるばかりでなく、組合の団結の破壊を意図した行為であることは明白である。

#### (2) 会社の主張

会社が、争議行為参加者の「のぞみ」への乗務を拒否し、賃金・手当を支払わなかったのは、個別的労働契約関係において、債務の本旨に従った労務の提供がない労働者についてその就労を拒否するというもので、一般市民法上の債権者たる地位において当然許容されるべき権利の

行使である。なお、組合は、争議行為に使用者が対抗して取りうる措置は、ロックアウトに限られると主張するが、これは失当である。

また移動費用の自己負担については、労働者自身に帰すべき事由により、乗務開始場所が変更になったものであり、このような場合まで会社が移動費用を負担する謂われはなく、債務の本旨に従った労務の提供をしなかったことの当然の帰結として、当該労働者は、次に予定された乗務列車の乗務開始場所へ自らの費用をもって赴き、労務の提供をすべき債務を負うことになるのである。

## 2 当委員会の判断

### (1) 不利益取扱、支配介入の成否

① 第1、2において認定したように、組合・会社間に紛争が相次いでいる状況にあり、双方の対立は、抜き差しならない状態にあったことが窺える。さらには「スト権確立」を主張したグループが中心となって結成した組合を会社が嫌悪していたこともまた、これら紛争の状況や当時の会社役員の発言などからも明らかである。

このような労使関係のなかで、本件2事故が発生し、組合は最初の事故の翌日である4月5日事故原因の究明と根本的対策の樹立、経営協議会または業務委員会の開催を申入れ、4月22日にも同旨の申入れを行ったところ、第1回の業務委員会が開かれたのは4月28日で、双方の意見対立のまま同月30日2度目の事故が発生したのであって、その間会社は、4月5日、26日に対策実施状況を一般に公表するにとどまり、組合に対し、その要求する団体交渉等により協議したとは認められない。

このように組合に対する会社の対応が遅くなった理由についての立証もない。

② 会社が、5月20日までに通過駅の構内道床に乳剤散布という安全対策を完了した直後に、組合は、その効果を確認することもしないまま、これでは不十分として減速闘争を行ったことは性急の感もある。

③ そこで減速闘争が労働債務の本旨に反するか否かにつき検討する。会社が、組合の減速闘争を若干の疑問を残しつつも、争議行為として受け付けている以上、争議行為の範囲内では債務の本旨に適う履行を当然に期待し得るものではないことは明らかであろう。

さらに、第1、4(2)③で認定した8-1仕業によれば、この運転士が運転する区間は、浜松・豊橋から新大阪に至る間であり、東京から浜松・豊橋間は、兼掌業務と呼ばれる車掌の業務に従事するのであって、減速闘争には関与できないことが明らかであり、この間は会社のいうまさに債務の本旨に従った労務の提供を申し出ていることになり、この労務の受領と賃金の支払いを拒否することは許されない。

しかも、減速闘争の対象となる駅は、浜松・豊橋から東京寄りに1駅、新大阪寄りに2駅があり、この3駅について、ATC信号現示の

時速270キロに従わず、その前後を含め数キロにわたり最大時速40キロ程度を減速し、その後、正常の速度を回復するまで合計数キロないしは10数キロを要する。従って組合員は、これらの区間を除いては、「債務の本旨に従った労務」の提供を申し出ていたともいえる。

また、減速闘争による遅れが生ずるが、減速闘争に参加する組合員各人が減速する筈であった駅は、浜松付近で運転士が交替するから1駅または2駅であり、遅延の時間は短く、その程度は、1駅あたり会社の指示する通常時刻にくらべて10秒から1分と予想され、この遅れは、つぎの停車駅に到着するまでにはかなり回復されると考えられる。

しかしながら、減速闘争は、会社が労務の受領を拒否したことにより、現実には実行されなかったが、会社の労務の受領拒否がなければ、減速闘争を伴う就労により、会社のいう債務の本旨に従った労務の提供が行われたとまではいいきれず、不完全履行に陥ることも考え得るところである。

- ④ ところで、会社の労務受領拒否が正当であるか否かは、会社の使命である安全性、経済性の確保の必要性と減速闘争によって会社が受けるであろう不利益との比較において検討すべきであろうが、本件においては、組合が争議を予告して以降、会社と組合とは、団体交渉、業務委員会を各1回開催するなど、闘争を回避するための話し合いの機会があったにもかかわらず、会社は、減速闘争を回避する方策を講じないまま、労務の受領拒否という対抗手段を取ったのであり、予測される減速闘争の影響を勘案してもなお、性急の感を免れない。

また、減速闘争により、債務の不完全履行という事態に立至ったとしても、その程度は極めて軽微であり、実質的影響は殆どないものと推認される場所であり、また会社としてもこの事態を十分に認識し得たと考えられるから、会社のした本件集团的乗務の受領拒否は、減速闘争に対する過剰な対応というべきであり、正当ということはできない。

従って、本件受領拒否は、会社の責めに帰すべき受領拒否であるから、組合員は、会社が支払わなかった賃金、手当の支払いを請求できることは当然というべきである。

- ⑤ よって会社が、東京・新大阪間の約半分について車掌業務に従事する「債務の本旨に従った労務の提供」を拒否したことはもちろん、業務のごく一部について組合の指令に従うことをもって、他の大部分の債務の本旨に従った運転業務に従事することまでも拒否して、賃金、乗務に伴う手当を全く支給しなかったことは、受領拒否の要件を欠き、賃金、手当債務の不履行にあたる。
- ⑥ 移動費用自己負担については、その前提としていた労働者自身の責めに帰すべき事由によって乗務場所が変更になったものではなく、会社が労務の受領を拒否できる場合でないにもかかわらずこれを拒否し

たために乗務場所が変更になったものであり、移動自体会社の指示に基づくものであるから、その移動に伴う費用は、会社が負担することは当然というべきであって、会社の主張は採用できない。

- ⑦ 以上のとおりであるから、会社は要件を欠く受領拒否を行い、その賃金等の債務の全部または大部分および移動費用の債務を履行しなかったものである。
  - ⑧ 前記のような労使関係のもとで、会社が組合を嫌悪していたことと、組合の申入れに対し、十分に協議をしなかったことを併せ考えると、組合の減速闘争が前記のように性急に行われたことを考慮しても、会社の前記措置は過剰な対応であり、労務の不適法な受領拒否であり、かつこれに伴う賃金等の債務不履行であるにとどまらず、本件減速闘争という争議行為を実行しようとしたが故の組合員に対する不利益取扱いに該るとともに、組合員に負担を強いることによって組合の方針に影響を与えようとしたものと判断せざるをえない。
- (2) 救済の方法について

申立人は、本件手続きでは第1、5(11)のような命令を求めるが、その①、②はすでに行われてしまったことは前記のとおりである。従ってそのような命令を発しても遅きに失するから、将来に向かっての労使関係の形成という趣旨で、支払われなかった賃金、手当の支払いを命ずるのが相当である。

また、移動費用についても同様の理由で会社にその支払いを命ずるのが相当である。

組合は、ポストノータイスをも求めているが、本件以降、同種の紛争が生じたことは認められないので、その必要はないと判断する。

### 第3 法律上の根拠

以上の次第であるから、会社が減速闘争を指令された組合員の「のぞみ」への乗務を拒否し、その間の賃金・乗務に伴う手当を支払わなかったこと、東京・新大阪間の移動に伴う費用を自己負担させたことは、労働組合法第7条第1号および第3号に該当する。

よって、労働組合法第27条並びに労働委員会規則第43条を適用して主文のとおり命令する。

平成9年4月15日

東京都地方労働委員会  
会長 沖野 威 ㊟