

命 令 書

申立人 ジェーアール九州労働組合

被申立人 九州旅客鉄道株式会社

主 文

本件申立を棄却する。

理 由

第 1 申立人の請求する救済内容

- 1 被申立人は、申立人が平成 4 年12月29日ないし平成 5 年 2 月26日申し入れた「平成 5 年 3 月ダイヤ改正」に伴う労働条件の変更についての団体交渉に、誠実に応じなければならない。
- 2 被申立人は、前項の履行状況について、この命令の到達した日から15日以内に当委員会に文書で報告しなければならない。
- 3 誓約書の手交

第 2 認定した事実

1 当事者

(1) 申立人等

申立人ジェーアール九州労働組合（以下「九州労」という。）は、九州旅客鉄道労働組合（以下「九州労組」という。）に所属していた組合員らが、同労組を脱退して平成 3 年12月21日（以下、年数が 2 桁のものについては「昭和」を、1 桁のものについては「平成」を略す。）結成した労働組合である。九州労の組合員は九州旅客鉄道株式会社及び同関連会社に勤務し、本件申立時の組合員数は約1,400名である。九州労は、中央本部のほか地方本部、分会等の組織を設け、全日本鉄道労働組合総連合会に加盟している。

被申立人会社には、上記両組合のほか、本件申立時に九州鉄道産業労働組合（以下「鉄産労」という。）、国鉄労働組合九州本部（以下「国労」という。）及び全国鉄動力車労働組合九州本部（以下「全動労」という。）の労働組合があった。

(2) 被申立人

申立人九州旅客鉄道株式会社（以下「会社」という。）は、肩書地に本社を置き、旅客鉄道事業、旅行業等を営み、長崎市、大分市、熊本市及び鹿児島市に支社を、東京都、大阪市及び那覇市に支店を設け、本件申立時の従業員数は約14,000名である。

2 本件労働協約締結に至る経緯

- (1) 63年8月、九州労組は、会社との間に締結している「労使間の取扱いに関する協約」の改訂時期に当たり、経営協議会（以下「経協」という。）に「専門分科委員会」を設置することや地方団体交渉事項の追加等を要求した。改訂交渉の末、同協約第20条に「なお、中央においては、必要により経営協議会小委員会を設置することができる。」との規定が加えられ、会社と九州労組との間で同年9月新たな協約が締結された。なお、鉄産労と会社との間においても同様の協約が結ばれた。

ダイヤ改正に関連する問題は、従前は団体交渉の場で取り扱われてきたが、同規定追加後、会社と九州労組、鉄産労との間においては、実施計画の概要は経協に提案され、その具体的な協議は同規定に則り経営協議会小委員会（以下「経協小委員会」という。）において行われた。

さらに、翌元年9月には、上記追加規定から「中央においては、」の字句が削除されて「なお、必要により経営協議会小委員会を設置することができる。」と改訂されたことから、ダイヤ改正に関連する問題は、支社と上記両組合の地方本部との間でもそれぞれの経協小委員会で協議されることになった。

なお、この労働協約には同小委員会設置の趣旨、機能及び協議事項等の明文の規定はない。

- (2) 九州労は、組合結成後の3年12月27日、会社との間に4年9月30日までを有効期限とする労働協約（以下「本件労働協約」という。）を締結した。

本件労働協約は、先に会社と九州労組及び鉄産労が締結したものと同一内容で、第19条以下に次のとおり経営協議会、団体交渉を定めている。

本件労働協約の一部を抜粋すると、次のとおりである。

第3章 経営協議会

（目的）

第19条 会社と組合は、企業の繁栄を目的として、相互の意志疎通を図り企業運営の円滑を期するため、経営協議会を設ける。

（設置単位）

第20条 経営協議会は、中央は本社、地方は本社直轄及び支社（営業支社を除く。）に設ける。

なお、必要により経営協議会小委員会を設置することができる。

（協議委員）

第21条 協議委員は、本社においては、会社側、組合側各4名以内、本社直轄及び支社においては、会社側、組合側各3名とする。

（付議事項等）

第27条 経営協議会の付議事項は、次の各号に掲げるものとする。

- (1) 業務の合理化並びに能率の向上に関する事項
- (2) 福利厚生に関する事項
- (3) 事故防止に関する事項

(4) その他会社側と組合側とが必要と認めた事項

2 会社は、前項に掲げるものの他、次の各号について組合側に説明を行う。

(1) 事業計画に関する事項

(2) 営業報告及び決算に関する事項

(3) その他会社が必要と認めた事項

第4章 団体交渉

(団体交渉の設置単位)

第32条 団体交渉は、中央は本社、地方は本社直轄及び支社（営業支社を除く。）において行う。

(交渉委員)

第33条 団体交渉は専ら交渉委員がこれを行う。

(交渉委員の数)

第34条 交渉委員の最大数は、毎年9月1日現在の社員たる組合員数が5,000人以下の場合は7人、5,000人を超え10,000人以下の場合は10人、10,000人を超える場合は13人とする。

(団体交渉事項)

第39条 団体交渉は次の各号に定める事項について行う。

(1) 賃金、賞与及び退職手当の基準に関する事項

(2) 労働時間、休憩時間、休日及び休暇の基準に関する事項

(3) 転勤、転職、出向、昇職、降職、退職、解雇、休職及び懲戒の基準に関する事項

(4) 労働に関する安全、衛生及び災害補償の基準に関する事項

(5) その他労働条件の改訂に関する事項

(6) この協約の改訂に関する事項

3 4年7月のダイヤ改正の実施

4年1月、会社は同年7月のダイヤ改正実施（以下「4・7ダイヤ改正」という。）に向け、九州労をはじめとする会社内の各組合に対して実施計画の概要を提案し、4月には経協小委員会で詳細な説明を行った。

九州労は、5月中旬以降数次にわたってワンマン運転問題（福岡県の香椎線において、従来2両編成までであったワンマン運転列車を3両までとすること。）及び車掌乗務員数の問題（特急「つばめ」の車掌乗務員を9両編成まで1人乗務とすること。）など多項目にわたって安全性に問題がある、あるいは組合員の労働条件に変更を来すものであるとして、団体交渉の開催を会社に要求した。それに対し、会社は、ダイヤ改正問題や効率化等の経営施策に関する問題は本件労働協約で経協小委員会において協議することになっていると反論して、同小委員会での協議を主張した。九州労は、上記のワンマン運転と車掌乗務員数の2件の問題に絞って団体交渉を要求したが、会社がこれを受け入れず双方の主張は対立した。しかし、九州労は最終的には経協小委員会での協議に応じ、4年7月14日付けで会社との

間で「平成4年7月ダイヤ改正等の実施に伴う労働条件に関する協定」を締結し、同ダイヤ改正は翌15日から実施された。

4 労働協約の改訂要求

(1) 4年8月、本件労働協約の改訂期に至り、九州労は、本件労働協約第39条の団体交渉事項中第1号乃至第4号に規定する「基準」及び同第5号の「改訂」の字句は組合の団体交渉権を制限するものであると主張し、それらを削除すること等を会社に要求した。

(2) 同年9月1日以降、同月25日迄の間に5回にわたって団体交渉が開かれた。その間、九州労は、ダイヤ改正は労働条件の変更をもたらすものであるにもかかわらず、前記「基準」、「改訂」の字句によって団体交渉が制約されていると一貫して主張し協約の改訂を求めた。

これに対し会社は、ダイヤ改正は既に定められた「基準」等の範疇で実施しており本件労働協約上の団体交渉事項には当たらず、ダイヤ改正や効率化に関する事項は本件労働協約で経協小委員会の付議事項とされており、従前からそこにおいて処理されてきたと回答して両者の主張は対立した。

(3) 同年9月29日、九州労は、本件労働協約の改訂を求めて当委員会にあっせんを申請した。翌30日、あっせんが開かれたが、そこにおいても両者の主張は折り合わなかったため、あっせん員会はこれを打ち切ることとし、それに際し次の勧告を行った。

なお、本件労働協約は同年9月30日付けで従来どおりの内容で更新され、「有効期間は、平成4年10月1日から1年間」と定められている。

勧告

今次紛議については、残念ながら打切らざるを得ないが、今後の労使関係を配慮して次のように勧告する。

記

1. 労使双方は、現行労働協約第39条（団体交渉事項）について来年度労働協約締結までの間に誠意をもって協議を行うこと。

5 経営協議会小委員会における本件ダイヤ改正の協議

(1) 4年10月30日、会社と九州労との間では翌5年3月のダイヤ改正（以下「本件ダイヤ改正」という。）についての経営協議会が開かれ、会社は、新幹線「のぞみ」の博多乗り入れに伴う在来線特急との接続改善、福岡市営地下鉄の空港延伸に合わせた筑肥線の輸送改善、業務運営の効率化推進本件ダイヤ改正の3月18日実施等を内容とする実施計画の概要を示した。

4年12月24日、同計画の具体的な内容説明が、経協小委員会において行われた。

(2) 同年12月29日、九州労は、ダイヤ改正の内容の多くが労働条件の変更を伴うとして、本件ダイヤ改正について各地方本部が主要な問題として取り上げた事項を17項目の要求に集約し、これらを団体交渉で解決する

よう会社へ申し入れた。

この要求事項は、翌年1月8日と同月21日の経協小委員会で取り上げられたが、協議内容等は明らかではない。

- (3) 会社は、本件ダイヤ改正に伴い唐津運輸区が担当している筑肥線を博多運転区へ移管する（以下「筑肥線の行路持替え」という。）ため5年1月11日から直流電車要員養成実施訓練を開始したところ、九州労は、同月25日、同実施訓練の計画等を団体交渉において明確にするよう要求した（以下、同申入れを「申20号」という。）。

これについては、2月2日の経協小委員会で協議されたが、その内容等は詳らかではない。

- (4) 同年1月18日、会社は、これまで車掌が操作していた気動車列車のドアスイッチを、本件ダイヤ改正と同じ3月18日から運転士にも行わせたいと九州労に申し入れた。これに対し、九州労は、2月10日に至り同取扱いの変更は本件ダイヤ改正の提案時に説明がなく、また安全性等の面からも問題があるとして、従前どおりの取扱いとすること等を求めて団体交渉の開催を要求した（以下、同申入れを「申24号」という。）。

これより前、九州労は、同年2月6日の中央委員会でダイヤ改正に関し「妥協を許さない闘いを組む。」との強い姿勢を示し、賃上げ等同年の春闘にはストライキをもって臨む方針を決定した。

- (5) 同年2月12日及び同月16日、会社は、九州労にダイヤ改正関連の協議を一層促進するように求め、来る20日までには協議を終えたいこと、また、同月23日からは同改正の実施に伴う転勤希望調査を実施したいとの方針を伝えたところ、九州労は要求事項を整理中であると答えるにとどまった。

なお、会社が経協小委員会を同月19日と20日に開催するよう提案したところ、九州労はこれを受け入れた。

- (6) 同年2月17日、九州労は、JRバス運行に関する43項目の申入れと並んでトンネル内の作業体制と安全性の問題など各地方本部での未解決事項を新たに取りまとめた20項目に及ぶ要求書を会社に提出し、団体交渉を申し入れた。（以下、同申入れを「申27号」という。）。

翌18日、申24号及び申27号等の協議日程について打合せがあり、申27号は2月19日に、申24号については同月22日の経協小委員会に付議することになった。また、18日、九州労は、筑肥線の行路持替えによる同路線の将来展望など7項目を明らかにするよう会社に申し入れた（以下、同申入れを「申28号」という。）。

同月19日、経協小委員会が開催された。九州労は、開始早々、申27号は「団体交渉でなければ協議しない。」と主張し、経協小委員会での協議を拒否した。これに対して、会社は、九州労の申入れ事項が団体交渉事項に該当するか否かという入り口論ではなく、ダイヤ改正に関連することであるから経協小委員会で実質的な協議を行いたいと申し出たが、

九州労はこれを受け入れず、協議の進展はなかった。また、申28号についても協議が整うまでには至らなかった。

- (7) 同年2月20日、経協小委員会が開催された。九州労は、本件ダイヤ改正について労働条件の変更を伴うものとして、①筑肥線の行路持替えの中止、②早岐運輸区の始終業時刻の変更の取止め等、14項目に上る申入れを行い、これについても団体交渉を開催するように強く求めた(以下、同申入れを「闘争申2号」という。また、「申24号」、「申27号」及び「闘争申2号」を合わせて「闘争申2号等」という)。

同日、会社は、九州労の要求する団体交渉に応じること、初回は組合の趣旨説明を受けることを取り決めた。

なお、会社は、本件ダイヤ改正について鉄産労とは2月18日、九州労組とは同月20日、国労と全動労とは同月22日に協議を終えた。

- (8) 同年2月22日、九州労は、経協小委員会の席上、上記(4)の申24号についての協議を拒否し、団体交渉の開催を求めた。会社は当初の予定どおり、同小委員会での協議を主張したが、九州労はこれに応じなかった。その後の折衝により、会社は闘争申2号等について団体交渉に応じることを明らかにした。その際、九州労から、今まで何故団体交渉を拒否してきたのかと抗議があり、それまでの会社の対応について双方で強いやりとりがあった。

翌23日、九州労は、「業務の合理化並びに能率の向上に関する労働条件の変更」は団体交渉での提案を確約すること等4項目についての団体交渉を申し入れた(以下、同申入れを「闘争申4号」という。)

同日、会社は、本件ダイヤ改正によって配属の変更を要する社員を対象にした転勤希望調査を実施した。

- (9) 同年2月25日、会社は、闘争申4号に対してダイヤ改正は経協の場で誠実に対応してきたこと、闘争申2号等については直ちに団体交渉に応じる用意があることなどを回答した。翌26日、九州労は、前日の会社回答内容について団体交渉によって明らかにするよう申し入れた。

なお、その日の事務折衝で交渉期日が取り決められ、3月1日の団体交渉では九州労が闘争申2号等要求趣旨を説明し、次回には会社がそれに回答することになった。

6 本件ダイヤ改正についての団体交渉

- (1) 5年3月1日、第1回目の団体交渉が開催された。同日上記第2、5(9)の経緯により、九州労が闘争申2号等についての要求趣旨を説明し、これに対し会社が質疑を行うという形で交渉は約3時間に及んだ。
- (2) 同年3月4日、第2回目の団体交渉が開催された。席上、会社は3月1日の九州労の趣旨説明に対する回答書を九州労に手交するとともに、①筑肥線の行路持替えについては、従来から他の路線でも実施しており安全面で問題がなく協議する考えはない、②早岐運輸区の始終業時刻の変更につき、職場ごとに設定する考えはない等と同回答を読み上げ始め

たところ、九州労は、これを遮るように闘争申2号等の申入れ項目の「どれが団交事項で、どれが団交事項でないか」を明らかにするよう主張した。これに対し会社は、要求項目がそれに該当するか否かは、先の組合の説明でもなお判然としない箇所もあるので、まず要求の各項目にわたって一通り回答したうえで、その後具体的な議論を進めたいと主張し、団体交渉事項に当たるか否かについては明言しなかったため、九州労は、「こんな回答では話にならん。」と言って一斉に退席した。

(3) 同年3月5日、九州労は、会社に対し勤務制度改悪反対、会社施策の一方的実施反対等を目的として、同月16日零時以降にストライキを実施する旨の予告を行った。

(4) 同年3月6日、会社は、闘争申2号等の団体交渉を再開するように求めたが、九州労は、団体交渉事項かどうかを区分けすることがあくまで先決であると主張しこれに応じなかった。

(5) 会社は、同年3月9日にも、九州労に交渉を再開し中身のある議論をするよう申し込んだが、九州労は上記(4)と同じ理由で拒否した。

翌10日、九州労は本件不当労働行為救済の申立てを行った。

(6) 会社は、3月11日以降13日、15日、16日、17日と団体交渉を再開するよう申し入れたが、九州労は、これまでどおり上記(4)の主張を繰り返してこれに応じなかった。

3月18日には当初の予定どおりダイヤ改正が実施され、これに抗議して九州労は、同日及び翌19日にストライキを実施した。

第3 判断および法律上の根拠

1 当事者の主張

(1) 申立人の主張

ア 九州労は、5年3月のダイヤ改正に伴う労働条件の変更問題について団体交渉を申し入れたが、会社は、ダイヤ改正や効率化等に関する諸問題は経協小委員会で協議するとの労使合意があったとして、また、本件ダイヤ改正の実施に伴う諸問題は協約上の団体交渉事項にも該当しないとして、団体交渉を拒否してきた。しかしながら、労働協約上は経協小委員会の設置目的等について会社主張のような明文の根拠規定は存しないし、また、ダイヤ改正関連問題を同小委員会で協議することを合意していないから、ダイヤ改正による労働条件の変更という義務的団体交渉事項について、上記小委員会で協議を行うことによって、団体交渉を行ったことにならないことは明白であり、かつ、組合の団体交渉権が労働協約によって何ら制約を受けるものでもないことから上記会社の行為は、労働組合法第7条第2号に該当する不当労働行為である。

イ 会社は、九州労の団体交渉申入れについて、上記のとおり一貫して拒否してきたが、5年2月22日に至り突如団体交渉に応ずる旨通告してきた。しかしながら会社の上記申出は、同日までに他組合と妥結し

たことをもって、ダイヤ改正をそのまま実施するべく形式的に行ったものに過ぎない。そのことは翌23日にダイヤ改正に伴う転勤希望調査を一方的に実施してきたことや後の団体交渉における会社の対応に照らせば明らかである。会社は、5年3月1日の九州労の要求趣旨の説明を受けて同月4日の交渉において回答したが、その内容は、「行路持替え」は団体交渉事項とはせず、また闘争申2号等についても具体的に回答しないものであった。会社の対応は、本件ダイヤ改正を計画どおり実施するとの立場から、会社施策を一方的に押しつけるなど、労使対等の立場に立って交渉していくことを実質上形骸化させる不誠実なものである。したがって、団体交渉を申し出た5年2月22日以降における会社の態度は、同日に至るまでの団体交渉拒否を正当化するため形式的になされた不誠実なもので、団体交渉拒否に該当する違法な行為である。

(2) 被申立人の主張

ア ダイヤ改正や効率化等に関する問題は経協小委員会でも取り扱うべく労働協約を締結しており、また従来そのような取扱いをしてきたのであるから、締結当事者たる九州労は合意を誠実に履行すべきである。

経協小委員会では、ダイヤ改正に関連するものについて実質的な協議を行い調印し協定化するなど、そこでの協議は団体交渉の機能を果たしてきた。従って、労使の合意により経協小委員会でも協議すべき事項とされたものについて同小委員会での協議を経れば、たとえそれが義務的団交事項と認められても改めて団体交渉の必要はなく、このことで組合の団体交渉権を否定したことにはならない。

たしかに、上記合意については明文の規定は存在せず労働協約上は単に「経協小委員会の設置」の項を追加したのみであるが、労使が共に合意し既にルールとして確立しているものを協約上の条文を一般的に解釈し、これを否定し得るものではない。

イ 九州労は、本件ダイヤ改正等に関して他労組との協議が終了するのを見計らうかのように、5年2月20日付けで闘争申第2号等を申し入れてきた。そして、従来は経協小委員会での協議に臨んできた九州労が、この時期から、同問題は団体交渉しかないという頑迷な態度を取るようになった。そこで会社は、協議終了のままダイヤ改正等の実施になることを憂慮し、同月22日に団体交渉を開催することに同意したもので、その後九州労からの申し入れに対しても、直ちに回答を行うとともに、これらの内容についての折衝も行ってきたところである。

しかるに、九州労は、その後も自ら団体交渉を申し入れておきながら、申入書各項の「どれが団交事項で、どれが団交事項でないのか」を会社が決めるのが先であるなどの主張を繰り返した。

以上のことからすれば、九州労は、そもそも初めから団体交渉を行う気などなかったのであって、このことは、会社が団体交渉を応諾し

た後の九州労の対応に積極的姿勢が見られなかったことから明らかである。会社は労使間のルールに基づき誠実に対応してきたので、不誠実と非難される点はない。

2 当委員会の判断

(1) 経協小委員会におけるダイヤ改正等の協議の取扱いについて

会社は、ダイヤ改正問題については経協小委員会で協議するとの労使合意が成立していたと主張し、九州労はそのようなものはなかった旨主張するので、以下検討する。

会社と九州労との間で結ばれた本件労働協約では、同小委員会設置の規定はあるけれども、それへの付議事項等については何らの定めはない（第2、2(2)、同4(3)）。

また、本件当事者間におけるダイヤ改正の取扱いを見ると、九州労結成後の初の改正である4.7ダイヤ改正において九州労が経協小委員会での協議に応じ最終的には実施前日に決着したことが認められるのみである。しかし、そこに至る香椎線のワンマン運転拡大等についての前記第2、3の事実に照らせば、当労使間においてはダイヤ改正問題は経協小委員会において処理するとの合意なり慣行が存在していたと解することはできない。

付言すると、本件労働協約と同内容の協約を結んでいる会社と九州労組、鉄産労との間では、ダイヤ改正問題は経協小委員会で協議されてきたことが認められる（同2、2(1)）ことからすれば、同小委員会設置の過程において、当該当事者間ではその目的、協議事項等につき何らかの取決めがあったことを窺わせないではない。しかし、同小委員会が設けられた63年9月当時、九州労は未だ結成されておらず、他労組とのそのような取決めをもってその後に結成された九州労まで拘束することはできないというべきである。

よって、これらのことを併せ勘案すれば、会社の主張はこれを採用することはできない。

(2) 本件ダイヤ改正に係る経協小委員会における協議並びに団体交渉について

九州労は、会社が団体交渉に応じると表明した5年2月22日まで交渉を拒否し、その後3月1日、4日に開催された交渉も九州労との話し合いによって解決するとの姿勢すら認められない不誠実な態度であったと主張し、他方、会社は本件ダイヤ改正についての経協小委員会での協議は実質的に団体交渉としての機能を果たしており、3月1日、4日の団体交渉においても誠実に対応してきたので団体交渉拒否は成立しない旨主張する。

そこで、以下検討する。

ア 前回の4.7ダイヤ改正は、九州労と会社は経協小委員会での協議によって合意に達し協定書を取り交わしていることからすれば（第2、3）、

その限りにおいて同小委員会の協議は会社主張のように団体交渉としての機能を果たしていたと解することができる。

本件ダイヤ改正についてみると、前記第2、5(2)に認めるように4年12月29日に九州労が本件ダイヤ改正は労働条件の変更を伴っているとして団体交渉を申し入れ、これは翌年1月8日と21日の経協小委員会において協議されている。次いで、同月25日には九州労から直流電車要員養成実施訓練計画に関する交渉の申し入れがあり、これについては2月2日の経協小委員会において協議されている。しかしながら、これらの協議の内容等は詳らかではなく、それにおいて会社が主張するような実質的協議が尽くされたとの疎明はない。

さらに、九州労は前記(第2、5(4)ないし(7))認定のとおり2月10日(申24号)から同月20日(闘争申2号)にかけて団体交渉を申し入れているが、この間は経協小委員会の協議日程の調整等に費やされ、同月19日、20日に開かれた経協小委員会で九州労が強く団体交渉の開催を主張した翌々日の22日には、会社がその申出に応じることを明らかにしたことが認められる。

このような経緯に照らすと、会社は4年12月末から5年2月22日までは、経協小委員会での協議を主張して九州労の団体交渉要求に応じなかったとみることができ、そのことは労働組合法第7条第2号違反を問われかねない態度であったとも解される。

次に、5年3月1日及び4日に開催された団体交渉についてみると、前記第2、5(6)に認定する2月19日の経協小委員会における会社の対応や、同月22日に会社が九州労の要求に沿って団体交渉に応じることを明らかにしたこと、また3月1日には九州労が要求趣旨説明を行い次回は会社が回答を行うことになっていた経緯によって、九州労が同月4日の交渉では要求事項が団体交渉の対象になるか否かについて会社から明らかにされると期待していたであろうと思われるところ同交渉で会社がそのことを明らかにしないまま回答を始めたことから、前記(同2,6(2))の「どれが団交事項で、どれが団交事項でないか」の発言に及んだことは、その限りにおいて理解できないことではない。

しかしながら、当労使間においては、前回ダイヤ改正を始めとして労働協約の改訂などそのつど交渉は難航しており、本件ダイヤ改正関連の交渉もその要求内容に鑑みると、直ちに合意解決に至るのは至難であることは容易に予想しうるころであり、粘り強い交渉を重ねる中で九州労の要求も解明されていく余地があったと解されるのである。それゆえ、ようやく交渉の緒に着いた3月4日、会社の回答が始まるや九州労がそれに不満を唱え、会社から具体的議論を進めるように催促されたことをも顧みずに率然と退席し、その後も会社からの再三の交渉再開の要請にも応じなかったことは、交渉再開への道を自ら閉ざしたものだといわざるをえない。

イ 上述のとおり、本件ダイヤ改正を巡る協議・交渉の経緯を顧みると、その途中の段階において会社の対応に問題はあったものの前回の４・７ダイヤ改正が経協小委員会の協議で決着をみたこと、本件ダイヤ改正においても当初九州労が同小委員会での協議に応じ、その後の協議日程の調整にも応じてきていたことを斟酌すれば、会社が同小委員会でダイヤ改正問題を協議しようとしたことも相応に理解できなくはない。さらに、九州労が２月１９日、２０日の同小委員会での協議中に強く団体交渉を求めた後は会社は速やかにこれに応じており、そこでの態度も不誠実であつことは認められない。

以上を総合して勘案すると、九州労の本件ダイヤ改正問題にかかる団体交渉申入れに対する会社の一連の対応は、全体としては労働組合法第７条第２号に該当する不当労働行為とはいえないので、九州労の主張を採用することはできない。

なお、九州労は、会社が団体交渉に応じたのは交渉拒否の事実を回避するために形式的に行ったに過ぎない、あるいは会社の施策を一方的に押しつけるための交渉であったなどと主張するけれども、上記判断のとおりであるからこれも採用することはできない。

３ 法律上の根拠

よって、当委員会は、労働組合法第２７条及び労働委員会規則第４３条に基づき主文のとおり命令する。

平成８年４月２日

福岡県地方労働委員会
会長 黒田 慶三 ㊟