愛知、平７不５、平10.2.9

命　　令　　書

申立人　　国鉄労働組合東海本部
申立人　　国鉄労働組合名古屋地方本部
申立人　　国鉄労働組合中部自動車支部
申立人　　国鉄労働組合瀬戸自動車分会

被申立人　　ジェイアール東海バス株式会社

主　　　文

１　被申立人は、本命令書交付後速やかに、Ｘ１、Ｘ２、Ｘ３及びＸ４を瀬戸営業所運転係に復帰させなければならない。
２　申立人のその余の申立ては棄却する。

理　　　由

第１　認定した事実
１　当事者等
⑴　被申立人ジェイアール東海バス株式会社（以下「会社」という。）は、東海地方を中心に旅客自動車運送事業を営むこと等を目的として昭和63年３月１日に設立された株式会社であり、肩書地に本社を置き、名古屋、瀬戸、静岡等の８営業所を有している。
なお、本件結審時の従業員数は446人である。
⑵　申立人国鉄労働組合東海本部（以下「国労東海本部」という。）は、会社や東海旅客鉄道株式会社（以下「ＪＲ東海」という。）の事業所に働く労働者を主たる構成員とする労働組合であり、国鉄労働組合（以下「国労」という。）の地方組織であって、本件結審時の組合員数は約2,800人である。
⑶　申立人国鉄労働組合名古屋地方本部（以下「国労名古屋地本」という。）は、名古屋市を中心とする地域の会社やＪＲ東海の事業所に働く労働者を主たる構成員とする労働組合であり、国労東海本部の下部組織であって、本件結審時の組合員数は約680人である。
⑷　申立人国鉄労働組合中部自動車支部（以下「国労中部自動車支部」という。）は、会社の事業所のうち国労名古屋地本の地域内の事業所に働く労働者を構成員とする労働組合であり、国労名古屋地本の下部組織であって、本件結審時の組合員数は60人である。
⑸　申立人国鉄労働組合瀬戸自動車分会（以下「国労瀬戸自動車分会」という。）は、会社の瀬戸営業所に働く労働者を構成員とする労働組合であり、国労中部自動車支部の下部組織であって、本件結審時の組合員数は

39人である。

⑹　申立外国鉄労働組合東海自動車協議会（以下「国労東海自動車協議会」という。）は、国労東海本部内の職務・職能別協議会の一つであり、国労中部自動車支部及び国鉄労働組合静岡地方本部に属する国鉄労働組合静岡自動車分会によって構成されている。

同協議会は、会社との間の団体交渉及び労働協約締結の当事者となっており、会社との間に平成６年10月１日から平成７年９月30日までの１年を有効期間とする団体交渉、苦情処理、労使の協議機関等について定めた労働協約を締結していた。

⑺　会社には、国労のほか、東海旅客鉄道労働組合（以下「東海ユニオン」という。）及び全国鉄道力車労働組合がある。

２　本件配転に至るまでの労使関係

⑴　平成７年１月17日、会社は、経営協議会（会社側協議委員、国労東海自動車協議会側協議委員各３人以内で構成。業務の合理化、福利厚生、事故防止等について協議）を開催し、国労東海自動車協議会側に対し、同年４月から実施予定の瀬戸営業所における一般乗合バスのダイヤ改正について口頭で説明した（以下、このダイヤ改正を「本件ダイヤ改正」という。）。

説明の内容は、平成５年度の瀬戸営業所の収支が非常に悪かったこと、本件ダイヤ改正の目的が瀬戸営業所の収支の均衡を図るものであること、現金収入の少ない行路（１人の乗務員が１日に乗務する行程）の削減も考えていること、本件ダイヤ改正により浮いた要員を高速線や貸切業務に回す予定であることなどであった。

⑵　平成７年１月28日付けの文書（以下「申第１号」という。）により、国労東海自動車協議会は、会社に対し、本件ダイヤ改正に伴う走行距離の大幅な削減を問題点として指摘し、団体交渉の開催を申し入れたが、会社は応じなかった。

⑶　平成７年２月６日付けの文書（以下「申第２号」という。）により、国労東海自動車協議会は、会社に対し、本件ダイヤ改正により乗務員の在宅休養時間の最低８時間確保がますます困難になることなどを指摘した上、循環交番（一定期間の周期のもとに乗務員が乗務する行路の順序を定めたもの）、行路表等を明示するよう求めて団体交渉の開催を申し入れたが、会社は応じなかった。

⑷　平成７年２月13日付けの文書により、国労東海自動車協議会は、会社に対し、賃金の引上げ等を求めるとともに、本件ダイヤ改正について、「申第１号、申第２号で資料の提示や、団交の申入れをおこなっているが、未だ何の資料の提示も回答もない。はなはだ、不誠実と言わざるを得ない。資料の提示や会社の考え方を求めている部分については、すぐにでも出せるはずである。このままでは、ダイヤ改正を会社は一方的にやることになる。組合としては、重大な決意をせざるを得ない事を申し

述べておく」と記載した。

⑸　平成７年３月８日、会社は、業務委員会（会社側委員、国労東海自動車協議会側委員各３人以内で構成。経営協議会付議事項の細部事項等について協議）を開催し、国労東海自動車協議会側に対し、本件ダイヤ改正に係る「ダイヤ改正の考え方」、「運行系統別回数増減表」を提示した。

⑹　平成７年３月17日、会社は、国労中部自動車支部に対し、同年４月１日から適用すべき三六協定の書類を送付した。これは、当時締結されていた三六協定（有効期間は平成７年１月１日から３月31日まで）と同じ内容のものであった。

なお、当時、瀬戸営業所においては、国労中部自動車支部が労働者の過半数で組織する労働組合であり、会社と三六協定を締結していた。

⑺　平成７年３月20日、会社は、乗務委員会を開催し、国労東海自動車協議会側に対し、本件ダイヤ改正に係る「乗務行路表」、「勤務時間等総括表」を提示した。

この乗務委員会において、会社は、国労東海自動車協議会側委員として出席していた同協議会の議長である国労中部自動車支部のＸ５執行委員長（以下「Ｘ５委員長」という。）に対し、三六協定の締結を求めたが、Ｘ５委員長は、本件ダイヤ改正の内容がわからないのに三六協定は締結できない旨答えた。

業務委員会終了後、会社のＹ１代表取締役社長（以下「Ｙ１社長」という。）が、社長室にＸ５委員長を呼び、「三六あんまりごちゃごちゃ言わんと結ぶようにせんとあかんぞ。闘争の手段とするようなら、会社も本気でやらなあかん」と言ったところ、Ｘ５委員長は、「仕事の中身がわからないのに三六の議論には入れない」と答えた。

⑻　平成７年３月23日、本社のＹ２総務課課長代理（以下「Ｙ２課長代理」という。）は、Ｘ５委員長に電話し、「三六協定を結ぶ気がないなら書類を送り返してほしい」と伝えた。Ｘ５委員長が、「三六については話をしないということか」と尋ねたのに対し、Ｙ２課長代理は、「結ばないのなら関係ないでしょう。とにかく送り返してください」と答えた。

⑼　平成７年３月27日付けの文書により、国労東海自動車協議会は、会社に対し、同年４月１日から適用すべき三六協定についての会社の認識、考え方を明示するよう求めたが、会社の回答はなかった。

⑽　平成７年３月27日、本社のＹ３総務課長（以下「Ｙ３課長」という。）は、本社での賃金改定交渉終了後、Ｘ５委員長に対し、本件ダイヤ改正に係る会社側の対応について説明し、三六協定の締結を求めた。これに対し、Ｘ５委員長は、「組合員に納得してもらうのに時間がかかる。中京大学の貸切輸送が４月10日過ぎに始まるので、それまでには何とかしたい」と答えた。

⑾　平成７年３月29日、Ｙ３課長は、春日井市内の乗務員休憩室にＸ５委員長を訪ね、三六協定の締結に関して、「上に話をしたが10日というわけ

にはいかん。結ぶなら１日だ。だめなら月の１日だ。きょう返事がほしい」と伝えた。これに対し、Ｘ５委員長は、「組織の意思統一ができないので、今決断しろと言うなら５月１日だ」と答えた。

また、同日、本社のＹ４総務課係長は、瀬戸営業所にＸ５委員長を訪ね、本件ダイヤ改正に係る会社側の対応について説明し、三六協定の締結は最短でいつなら可能か尋ねた。これに対し、Ｘ５委員長は、「組合員に納得してもらうのに時間がかかるが、４月５日なら何とかやってみる」と答えた。

同日の夜、本社のＹ５常務取締役総務部長（以下「Ｙ５常務」という。）は、Ｘ５委員長の自宅に電話をかけ、三六協定の締結日を４月５日とすることを提案し、Ｘ５委員長はこれに同意した。この電話の中でＹ５常務が、「今回は闘争ということか」と尋ねたのに対し、Ｘ５委員長は、「会社のダイヤ改正の対応に問題があり、結果としてこうなった」と答えた。

⑿　平成７年４月１日、会社は、本件ダイヤ改正を実施した。

その内容は、平日の53行路を48行路に、第２土曜日を除く土曜日の50行路を46行路（ただし第４土曜日は38行路）に、日曜日、祝日及び第２土曜日の42行路を38行路にそれぞれ削減するものであった。この結果、瀬戸営業所では、年間延べ1,799行路（約6.7人分の仕事量に相当）の削減が行われることとなった。

また、同日、瀬戸営業所において三六協定の期限が切れ無締結の状態となり、会社は、内勤者や他の営業所から応援を求めて対応したが、これは会社発足以来初めてのことであった。

⒀　平成７年４月５日、本社で、会社と国労中部自動車支部との間で三六協定（有効期間は平成７年４月５日から６月30日まで）が締結された。

その際、Ｙ３課長は、Ｘ５委員長に対し、「７名以上人間が浮く。瀬戸から10名、名古屋、静岡へ出てもらう」と言った。これに対し、Ｘ５委員長は、「こんな感情的な話は受けられない。そういう提案をするなら、きちんと団交で組合の委員も呼んでくれ。きょうは聞かなかったことにするからルールに従ってやってくれ」と答えた。

３　本件配転

⑴　平成７年４月24日（Ｘ４については４月25日）、会社は、５月１日付けの人事異動について、その対象者に事前通知を行った（以下、この人事異動を「本件人事異動」という。）。

本件人事異動の内容は、次のとおりであった。

氏　名	異動前	異動後	異動希望	所属組合
Ｘ１ （以下「Ｘ１組合員」という。）	瀬戸営業所 運転係	名古屋営業所 運転係	なし	国労瀬戸自動車分会
Ｘ２ （以下「Ｘ２組合員」という。）	瀬戸営業所 運転係	名古屋営業所 運転係	なし	国労瀬戸自動車分会

Ｘ６	瀬戸営業所 運転係	名古屋営業所 運転系	あり	東海ユニオン
Ｘ３ （以下「Ｘ３組合員」という。）	瀬戸営業所 運転係	名古屋営業所 運転係	なし	国労瀬戸自動車分会
Ｘ４ （以下「Ｘ４組合員」という）	瀬戸営業所 運転係	名古屋営業所 運転係	なし	国労瀬戸自動車分会

なお、瀬戸営業所においては、異動を希望しない乗務員を配転する場合には、本人に対して事前に打診があるのが通例であったが、本件人事異動の際には、Ｘ１組合員、Ｘ２組合員、Ｘ３組合員及びＸ４組合員に対し、事前の打診はなかった（以下、Ｘ１組合員、Ｘ２組合員、Ｘ３組合員及びＸ４組合員の４人を「本件申立対象者」といい、５月１日付けの本件申立対象者の配置転換を「本件配転」という。）。

また、同日、Ｘ１組合員が瀬戸営業所所長室でＹ６所長（以下「Ｙ６所長」という。）から本件人事異動の事前通知書を受け取る際に、「どうして自分が選ばれたのか」と尋ねたところ、Ｙ６所長は、「わからない」と答えた。更に、Ｘ１組合員が、本件人事異動の対象者の中にＸ２組合員らが含まれていることを知り、「これは国労つぶしではないか」と尋ねたところ、Ｙ６所長は何も答えなかった。

⑵　平成７年４月25日、本件人事異動の事前通知を受けた本件申立対象者は、本件配転に納得できないとして、簡易苦情処理会議（会社側委員、国労東海自動車協議会側委員各２人で構成。組合員本人の転勤、転職等に係る苦情について審議）に対して苦情の申告を行った（以下、この苦情の申告を「４月25日付け苦情申告」という。）。

⑶　平成７年４月28日、４月25日付け苦情申告について審議するため、簡易苦情処理会議が本社会議室で開催され､会社側からＹ３課長始め２人、国労東海自動車協議会側からＸ５委員長始め２人が出席した。

この会議で、国労東海自動車協議会側は、会社側に、本件人事異動の人選基準を示すよう求めたが､会社側は人事権を理由に回答を拒否した。

結局、この会議では、本件配転の撤回を主張する国労東海自動車協議会側と本件配転は問題がないと主張する会社側の意見が対立し、一致を見なかった。

同日、会社側委員は､「簡易苦情処理会議の処理結果について」と題する簡易苦情処理会議名の文書を作成し、本件申立対象者に通知した。この文書には、平成７年５月１日付け勤務に関する苦情について慎重に審議したが各側委員の意見一致を見ず事前通知どおりとする旨記載されていた。

また、同日、Ｘ５委員長は、簡易苦情処理会議の通知文書の内容を不服として、苦情処理会議（会社側委員、国労東海自動車協議会側委員各３人で構成。労働協約、就業規則等の適用及び解釈に係る苦情について審議）に対して苦情の申告を行った（以下、この苦情の申告を「４月28

日付け苦情申告」という。)。

⑷　平成７年４月29日、４月28日付け苦情申告の処理に係る事務折衝が行われ、同年４月28日開催の簡易苦情処理会議に出席した各側委員２人ずつが出席した。

この事務折衝では、苦情処理会議で審議すべきである旨主張する国労東海自動車協議会側と苦情処理会議で審議すべき苦情としての要件を欠く旨主張する会社側の意見が対立し、一致を見なかった。

結局、苦情処理会議は開かれなかった。

⑸　平成７年４月30日、本件申立対象者は、本件配転に対し異議を留保する旨のＹ１社長あての通知書をＹ６所長に提出し、５月１日、名古屋営業所に赴任した。

この結果、瀬戸営業所における労働組合の組合員数は、国労45人、東海ユニオン41人となった。その後、平成７年11月の時点では、国労42人、東海ユニオン45人となり、平成８年１月１日付けの三六協定は、東海ユニオンが会社と締結した。

第２　判断及び法律上の根拠

１　本件配転

⑴　当事者の主張要旨

ア　申立人

本件配転の目的は、国労の弱体化と国労の瀬戸営業所における過半数割れをねらい、三六協定締結権を奪い、同時に国労への新規加入者を見せしめ的に配転することにより、国労への新規加入の流れを止めることにあったのは明白であって､本件配転は､その経過からすれば、会社が国労を嫌い、その弱体化を企図してなされたものであることが明らかである。

したがって、本件配転は、労働組合法第７条第３号の不当労働行為に該当する。

イ　被申立人

本件人事異動は、会社の業務上の都合により、なるべく高速線養成終了者の中から選考するなどの基準に基づき合理的な人選を経て、労働契約上の正当な権限のもとになされた極めて適正・妥当な労務指揮権の行使である。

本件配転を支配介入に当たるかのように主張する申立人らの本件救済申立ては全く理由のない言いがかりであることは明らかである。

⑵　労使関係

第１、２、⑷で認定したとおり、平成７年２月13日付けの会社あての文書の中で、国労東海自動車協議会は､「申第１号、申第２号で資料の提示や、団交の申入れをおこなっているが、未だ何の資料の提示も回答もない。はなはだ、不誠実と言わざるを得ない。資料の提示や会社の考え方を求めている部分については、すぐにでも出せるはずである。このま

までは、ダイヤ改正を会社は一方的にやることになる。組合としては、重大な決意をせざるを得ない事を申し述べておく」と記載したことが認められ、同協議会は、本件ダイヤ改正に係る会社側の対応を厳しく批判していたものとみることができる。

また、第１、２、⑺で認定したとおり、平成７年３月20日の業務委員会終了後、Ｙ１社長が社長室にＸ５委員長を呼び、「三六あんまりごちゃごちゃ言わんと結ぶようにせんとあかんぞ。闘争の手段とするようなら、会社も本気でやらなあかん」と発言したこと、第１、２、⑾で認定したとおり、平成７年３月29日の夜、Ｙ５常務がＸ５委員長の自宅にかけた電話の中で「今回は闘争ということか」と発言したことが、それぞれ認められ、会社は、国労中部自動車支部が、瀬戸営業所において、三六協定締結権を闘争の手段として利用しているのではないかとの危惧を持っていたものとみることができる。

以上述べてきたことと、第１、２で認定した本件ダイヤ改正及び三六協定締結に係る会社と国労東海自動車協議会及び国労中部自動車支部との交渉経過並びに会社発足以来初めて平成７年４月１日から同月４日まで、瀬戸営業所において、三六協定無締結の状態が実際に生じたことを総合的に勘案すると、本件ダイヤ改正及び三六協定締結をめぐり、会社と国労の労使関係は著しく悪化していたものと判断するのが相当である。

⑶　本件配転の当否

本件人事異動が、会社の業務上の都合により、なるべく高速線養成終了者の中から選考するなどの基準に基づき合理的な人選を経て行われたとの被申立人の主張についてみるに、第１、２、⑿で認定したとおり、本件ダイヤ改正により、瀬戸営業所においては年間述べ1,799行路（約6.7人分の仕事量に相当）の削減が行われたことは認められるものの、第１、３、⑴で認定したとおり、平成７年４月24日、Ｘ１組合員がＹ６所長から本件人事異動の事前通知書を受け取る際に、「どうして自分が選ばれたのか」と尋ねたところ、同所長は「わからない」と答えていること、第１、３、⑶で認定したとおり、平成７年４月28日に開催された簡易苦情処理会議において、国労東海自動車協議会側が会社に、本件人事異動の人選基準を示すよう求めたところ、会社側は人事権を理由に回答を拒否したことからすれば、本件人事異動が被申立人の主張するところの人選基準に基づいて行われたものであるとすることはできない。

また、第１、２、⒀で認定したとおり、平成７年４月５日、三六協定締結の際、Ｙ３課長がＸ５委員長に対し、「７名以上人間が浮く。瀬戸から10名、名古屋、静岡へ出てもらう」と発言していること、第１、３、⑴前段で認定したとおり、本件人事異動に際し、本件申立対象者は異動を希望していないにもかかわらず、瀬戸営業所において通例として行われていた事前の打診がなかったこと、第１、３、⑴後段で認定したとおり、平成７年４月24日、Ｘ１組合員がＹ６所長から本件人事異動の事前

通知書を受け取る際に、「これは国労つぶしではないか」と尋ねたところ、同所長は何も答えなかったこと、第１、３、⑵から⑷までで認定した本件配転を不服とした本件申立対象者の苦情申告に係る会社側の対応並びに前記⑵で判断したとおり本件ダイヤ改正及び三六協定締結をめぐり、会社と国労との労使関係が著しく悪化していたこと並びに審問の全趣旨を総合的に勘案すれば、本件配転は、会社が、平成７年４月１日から同月４日まで、昭和63年３月の会社発足以来初めて瀬戸営業所において三六協定が無締結の状態となったことに対して、本件ダイヤ改正に伴う乗務員の配転の機会をとらえて、瀬戸営業所における国労の組合活動を牽制し弱体化させる意図のもとに行ったものとみるのが相当である。

したがって、本件配転は、申立人の各組合の運営に対する支配介入であって、労働組合法第７条第３号に該当する不当労働行為であり、主文のとおり命ずることをもって相当と判断する。

２　その他

⑴　被申立人は、国労瀬戸自動車分会が本件申立ての当事者適格を欠いている旨主張するが、同分会が労働組合法第２条及び第５条第２項の各要件を具備していることは、当委員会が行った資格審査において明らかであると判断する。

⑵　申立人は、本件配転に係る事項を議題とした団体交渉を被申立人が拒否しているとしてその救済を求めているが、主文第１項により、団体交渉の目的は達せられるものと判断する。

⑶　申立人は、陳謝文の掲示を求めているが、主文のとおり命ずることをもって相当と判断する。

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条の規定により主文のとおり命令する。

平成10年２月９日

愛知県地方労働委員会
会長　大塚　仁　　㊞