

東京、平9不65、平13.2.6

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
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、申立人ジェイアール東海労働組合らの組合員X1に対し、次の措置を講じなければならない。
 - (1) 平成10年3月5日付減給処分がなかったものとして扱い、同処分がなければ得られた賃金相当額を支払うこと。
 - (2) 速やかに通常の運転業務に従事させること。
- 2 被申立人会社は、申立人組合らに対し、本命令書受領の日から1週間以内に、下記内容の文書を手交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 X2 殿
ジェイアール東海労働組合新幹線地方本部
地本執行委員長 X3 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 X4 殿

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 Y1

当社が、(1)貴組合員X1氏に対し、平成10年3月5日付で減給処分にしたこと及び通常の運転業務に従事させていないこと、並びに(2)貴組合から平成9年10月9日などに申入れのあった「ひかり48号」の遅通に係わる協議要求に応じなかったことは、いずれも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。

今後このような行為を繰り返さないよう留意します。

(注:年月日は文書を手交した日を記載すること。)

- 3 被申立人会社は、前各項を履行したときは、速やかに当委員会に

文書で報告しなければならない。

4 その余の申立てを棄却する。

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「会社」という。)は、昭和62年4月1日、日本国有鉄道(以下「国鉄」という。)の分割・民営化により、東海道新幹線及び東海地方の在来線の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、肩書地に本社を置き、その従業員数は約22,600名(本件申立時)である。

会社には、鉄道事業を担当する事業本部として、新幹線鉄道事業本部(以下「新幹線本部」という。)と東海鉄道事業本部とがあり、このうち新幹線本部は、東海道新幹線の旅客輸送を担当し、東京都に鉄道事業本部、大阪市に関西支社を置いている。

新幹線本部には、現業部門として、駅、車掌所、運転所、車両所などがあり、非現業部門として、企画部、管理部、運輸営業部など6つの部が置かれている。

(2) 申立人ジェイアール東海労働組合(以下「JR東海労」または「組合」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のうち約1,200名が結成した労働組合で、組合員数は本件申立時約1,300名である。

(3) 申立人ジェイアール東海労働組合新幹線地方本部(以下「地本」という。)は、JR東海労の下部組織で、組合員数は約370名(本件申立時)である。

(4) 申立人ジェイアール東海労働組合新幹線本部東京運転所分会(以下「分会」という。)は、地本の下部組織で、東京運転所(以下「所」ともいう。)に勤務する者ら約220名(本件申立時、出向者・東京駅業務応援者を含む。)によって組織されている。

なお、JR東海労、地本及び分会を併せて、以下「組合」または「JR東海労」ということもある。

(5) 会社には、JR東海労のほか、前記東海労組及び国鉄労働組合(以下「国労」という。)などの労働組合がある。

2 請求する救済の内容

(1) 東京運転所所長が、ひかり48号における添乗指導中の経緯について虚偽の事実、及び「JR東海労への警告」などを掲載したビラを、全所員に配布することによって、組合の組織運営に支配介入しないこと。

(2)① 指導助役をして、添乗指導中に組合員である運転士に対し、組合からの脱退懲遷を行なわないこと。

- ② 添乗中に組合介入を行ったY2指導助役を解任すること。
 - (3) 組合員X1に対し、次の措置を講じること。
 - ① 10年3月5日付減給処分を撤回し、減額した賃金を支払うこと。
 - ② 9年10月7日、9日の「事情聴取」時間分の賃金、及び同月12日、13日の所定行路に乗務した場合に支給される各種手当に相当する賃金を支払うこと。
 - ③ 本来の職務である運転業務に従事させること。
 - (4) 組合掲示物に対し、理由を示さずに撤去を通告することにより、組合の活動に支配介入しないこと。
 - (5) ひかり48号添乗指導に係わる事実確認のための「労使協議」に応じること。
 - (6) JR東海労に対し、次のような支配介入を行わないこと。
 - ① 組合員Sに対して脱退強要を行ったこと。
 - ② 乗務員待機室で使用している組合の「サークルファイル」類を無断で持ち去ること。
 - ③ 別組合がしようする乗務員待機室の区画に限り模様替えを行ったこと。
 - ④ 助役らをして、組合員宅に一斉に電話をかけ、組合に関する話をしたこと。
 - (7) 東京駅業務応援者に関し、
 - ① JR東海労組合員から多数あるいは全員を配置することにより、組合間差別を行わないこと。
 - ② 労使協議を無視した個別介入を行わないこと。
 - (8) 謝罪文の掲示、社内報への掲載
- 3 JR東海労結成前後の労使関係
- (1) 東海労組の結成と会社との労使関係
 - ① 分割・民営化前の国鉄時代に、複数の労働組合が併存するなかで、国鉄動力車労働組合(以下「動労」という。)など4組合は、昭和61年7月、国鉄改革に協力する立場に立って国鉄改革労働組合協議会を組織し、62年2月、全日本鉄道労働組合総連合会(以下「JR総連」という。)に組織変更した。
また、これに対応する下部組織として、61年10月、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が発足し、同協議会は、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。)に組織変更し、続いて同労連は、同年9月、単一組合の東海労組に組織を変更したうえ、JR総連に加盟した。
 - ② 会社は、62年4月30日、東海鉄道労連との間で、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上げていくと

の内容の「第一次共同宣言」を、さらに平成2年6月8日、東海労組との間で、労使関係のより一層の安定をめざし、労使は運命共同体と認識し一致結束として対処するなどを内容とする「第二次共同宣言」を締結するなど、労使関係は協調を基軸として安定的に推移していた。

(2) ストライキ権論議

- ① JR総連は、2年6月の定期大会において、当時、運輸省から本州JR3社に対してなされた国鉄清算事業団職員追加採用の要請は不当な政治的介入であるとの評価を行い、「スト権確立とスト指令権のJR総連への委譲」についての討議(以下「スト権論議」という。)を提起した。これに関して、東海労組をはじめとするJR総連加盟の各単組は、労働組合や労使関係のあり方などについて討議を展開するようになった。
- ② 会社は、2年8月、組合員資格を有する助役らを含む管理職層に「争議権(ストライキ権)論議について」と題する文書を配布した。同文書には、ストライキの実施により労使の社会的信用が失墜し、経営の悪化による社員の雇用と生活の安定の基盤を危うくすることとなるので、スト権論議は、労使の信頼関係を前提とする共同宣言と一体のものとして行われるべきで、ストライキ権の行使を必要とするような労使紛争を発生させないようにするために、共同宣言を正しく理解し誠実に実践していくことが大切である旨の見解が記載されていた。
- ③ 東海労組は、2年秋頃からスト権論議についての討議を各職場で開始した。職場討議では、従来組合の集会にはほとんど参加していなかった組合員である駅長、現場長らから、上記文書における会社見解とほぼ同趣旨のストライキに否定的な意見が多く出された。

(3) JR東海労の結成と会社の動向

- ① 東海労組は、3年初め頃からスト権論議をめぐる、組合内部にJR総連に同調してX 5 中央執行委員長(以下「X 5 委員長」という。)を支持するグループと、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X 6 副執行委員長を中心とするグループが形成され、次第に両グループの対立が顕在化していった。

両グループは、3年6月には、東海労組の中央執行委員会において、7月9日開催予定の第7回定期大会での運動方針案などをめぐり、さらに同年7月には、大会の開催そのものなどをめぐり対立が深まった。

そして8月11日、X 5 委員長を中心とする組合員らは、東海労組を脱退してJR東海労を結成し、9月11日にJR総連に加盟し

た。

他方、東海労組は、11月5日、JR総連を脱退し、その後5年3月15日、別の労働組合と組織統一して以降、略称東海ユニオンと称している(以下、同日以降の東海労組を「東海ユニオン」という。)

- ② 会社のY 1 副社長(当時)は、3年4月26日、経営会議で「動労系のグループは・・・社内に不満を喚起しようとしている。・・・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。・・・」などと述べた。

会社は、東海労組内部の対立が深まった同年7月、会社の広報誌「おれんじ」特集号を全社員の自宅に郵送した。同誌の「気持ちを一つに前進しよう」、「労使関係についての基本的な考え方」と題する記事のなかで、X 5 委員長らが問題としていた会社の人事や労使関係のあり方についての見解を示して、暗に同委員長を批判した。

- (4) JR東海労と会社との紛争

JR東海労が3年8月11日に結成されて以降本件申立時までに、JR東海労らと会社との間で紛争が多発し、裁判所に9件及び労働委員会に10件の事件が係属した。

4 東京運転所の概要

- (1) 東京運転所は、新幹線本部の現業機関の一つで、総務、営業、運転及び指導の4科で構成されていて、それぞれの科に科長、助役、担当者を置いている。本件当時、所員は、所長以下約420名(うち運転士は約360名)で、所長はY 3 (以下「Y 3 所長」または「所長」という。)、指導科長はY 4 (以下「Y 4 科長」という。)である。

運転士は、特定の助役から一貫して指揮命令を受けるのではなく、例えば点呼については運転科の助役から、技術指導に関しては指導科の助役から受ける関係にある。

- (2) 指導科では、助役が運転士に対し、運転操縦や車両構造に関する座学等の集団的な教育及びシミュレーターによる訓練等を行う一方で、通常は1人乗務で実際の運転操縦を行う運転士に対し、助役が1か月に1、2回程度、運転台に添乗して個別指導(以下「添乗指導」という。)を行っている。

- (3) 運転士は、運転中、乗務行路票に従った定時運転を行うために、区間ごとに余裕時分表を参考に距離と時間を計算して速度調整を行っており、区間採時を3回行うように指導を受けている。

また、8年9月6日、当時の所長は、同月4日に起きた停止位置行過ぎ事故に関し、乗務員にあてて「今後更に緊張感をもって事故防止に努めるよう強く要請する。」との掲示を行った。

5 本件「ひかり48号」遅通に係わる経緯

(1) 添乗指導中の経緯

9年9月23日、指導科のY2助役(以下「Y2助役」または「Y2」という。)は、ひかり48号(以下「48A」という。)の運転士X1(以下「X1」という。)に対する添乗指導を行うため、名古屋駅から東京駅まで同列車に乗務した。

① 名古屋駅(午後5時18分発車)で乗務後豊橋駅までの間、X1は、運転整備、発車時の確認喚呼、通過時刻喚呼、添乗報告などを行い、Y2助役は、これらの復唱、応答などを行った。

豊橋駅通過後、Y2助役はX1に対し、当月添乗指導中に行うことになっていた最近の事故事例に基づく事故防止の指導を行った。

② 浜松駅から掛川駅までの間、Y2助役とX1は、X1の運転士見習養成期間中(Y2は技能担当講師を担当した。)の同期生数名に関する近況などについて次のような会話をを行った。

Y2「(私的なトラブルが原因で会社を辞めた)A君は今どうしているのか知っていますか。」

X1「A君はタクシー運転手をやっている。」

Y2「B君は運用指令の方で頑張っている。」

「C君も指令に間もなくいくでしょう。」

「D君もまじめに頑張っている。」

「E君は東京駅に兼務で出て一生懸命やっているようだ。」

「同期生も頑張っているようなので、X1君も頑張つてよ。」

その後、掛川駅を定刻で通過したのち、Y2助役がX1に問い掛けるように、X1の家庭や家業についての会話をを行った。

また、同助役は、X1に対して、「もっと素直になれ。」、「一つの考え方に凝り固まるな。」などと言った。

なお、浜松駅から後記のとおり列車の遅れに気付く日本坂トンネルまでは約20分を要し、この間で確認喚呼を行うのは、掛川入駅時と同駅通過時の2回である。

ちなみに、およそ1年前の8年9月中旬、所内で、Y2助役がX1に対し、X1と仲の良い先輩がJR東海労からの脱退届を書いたと言い、また、「(JR)東海労は革マルが指導部を握っている、そういう組合でいいのか。」などとも言った。これに関し分会は、同月29日付分会情報誌「とううん」に、Y2助役の発言は不当労働行為である旨を記載した経緯がある。

③ 掛川、静岡駅間の日本坂トンネル付近で、列車の遅れに気付いたX1とY2助役との間で次のやり取りがなされた。

X1「おくれちゃった。」

Y 2 「本当に遅れるのか。」

X 1 「1分以上遅れます。どうしますか。」

Y 2 「1分以上遅れるなら指令に報告した方がよい。」

「小雨が降っていたからかな。空転滑走でもしたのかな。」

X 1 「指令に滑走していると報告します。」

X 1 は、輸送指令に「滑って1分以上遅れます。」と報告し、その後、48Aは、静岡駅を定時より1分15秒遅れで通過した。

④ア 静岡駅から東京駅まで、Y 2 助役とX 1 との間で、確認喚呼などのほかは、これまでの同期生や家庭を話題とするような会話はなされなかった。

イ 静岡駅通過後、Y 2 助役は、Y 4 科長に電話をかけ、静岡駅を遅れて通過した旨を報告し、その際、両名は、ATCチャート紙の改修を運用指令に依頼することとした。

その後、48Aは新富士駅を定時に通過し、小田原駅通過後、Y 2 はY 4 科長に再び電話をかけ、ATCチャート紙の回収依頼の確認を行った。

ウ ATCチャートとは、列車の日付、列車番号、キロ程、速度、信号の状態、ブレーキの状態、故障などが自動的に紙に記録される装置で、空転滑走については検知基準に満たない場合は記録に残らない。

ATCチャート紙は車両所の担当者により回収され、また、列車が空転滑走で1分以上遅れた場合には、ATCチャート紙を点検することがルーチンワーク化されている。

⑤ 東京駅に定時(午後7時14分)に到着し、X 1 は、終点に到着した際の乗り継ぎ作業を行い、Y 2 助役とともに東京運転所に帰着した。

また、48Aの到着と同時に、車両所の担当者が運転台に入りチャート紙を回収した。

(2) 東京運転所帰着後の経緯

① X 1 は、東京運転所に帰着後指導科で待機し、午後8時頃、ATCチャートに空転滑走の記録が出ていないことが判った後、Y 4 科長に乗務報告書の遅延理由欄の書き方について尋ねたところ、同科長は、とりあえず鉛筆で、輸送指令に報告したとおり書くよう指示した。

② 9月26日午前8時30分頃、24日朝に事故扱いでなかったことが判ったY 2 助役は、24、25日は休みで外出していたX 1 の自宅へ電話をかけ、事故扱いでなかった旨を伝えた。

6 JR東海労の情宣活動と所長名のビラ配布

(1) 分会のビラ配布と所長の対応

① 9月26日午後1時から開催された分会の青年婦人部定期委員

会において、同部部長であるX 1は、あいさつのなかで、48A遅通の経緯などの報告とともに、当日朝にY 2助役から事故扱いでなかった旨を伝えたことに関し、1分遅れが生じると、運転業務から外され車掌業務に移されるのに、自分だけ事故扱いにならないのはおかしい旨や同助役が事故扱いではなくしてやったという感じに受け取れた旨を述べた。

その後、X 4分会書記長(当時、以下「X 4書記長」という。)ら数名の分会役員は、X 1に対して事情聴取を行った。

- ② 10月1日、分会は、情報誌「とううん(第14号)」(以下「10・1ビラ」という。)を分会員全員に配布した。

同ビラは、48Aに関し、「運転を妨害する。組織介入・破壊目的の添乗反対!」、「Y 2助役が運転を妨害し、列車を遅らせる!」、「Y 2助役(Y 3所長)らのチョンボ隠し」、「管理者の程度の低さがあきらかに」の小見出しを記し、添乗中にY 2助役が運転士に対し組織介入の話をしたため、列車遅延が発生し、そのことを管理者が隠している旨の分会として把握した事実やその評価、見解などが、また、Y 2助役について「自己保身」、「チョンボに関しては事故隠し」、「なんたる極悪非道か、これこそ人間失格」などの表現が記載されていた。

- ③ 同日、10・1ビラを拾得したY 3所長は、同ビラの記載内容が、9月24日にY 4科長から受けていた48A遅通の理由などの報告と異なることから、Y 4科長及びY 2助役に確認したところ、両名は、同ビラの内容は間違いである旨を説明した。

さらに同所長は、10月2日にY 4科長から、3日にY 2助役から改めて事情を聴取した。

同月7日、Y 4科長はY 5助役とともに、X 1から事情を聴取した。その際、X 1は、遅延の理由は計算間違いと余裕時分表の見誤りであり、その原因は、Y 2助役が組合を変われというニュアンスの話をしたため心が動揺していたからである旨を述べた。

翌8日、Y 4科長は、X 1に対する事情聴取についてY 3所長に報告した。

なお、この間、Y 3所長自らはX 1に対する事情聴取は行っていない。

(2) JR東海労の情宣活動と会社の対応

- ①ア 10月8日午前、分会は、「これがプロの手法か?!」と題するビラ(以下「10・8掲示ビラ」という。)を分会掲示板に掲示した。

同掲示ビラには、48Aの遅通に関し組合として把握した経過、これに対する組合の見解、評価などを記載していて、「イ

ンペイ、偽証」、「隠蔽する欺瞞的な体質」などの表現を用いているが、個人名は載せていない。

イ また、同日、地本は、品川駅南口で、会社の東京第一車両所、東京第二車両所や関連企業の社員らを対象に、地本の情報紙「おはよう通信(第17号)」(以下「10・8配布ビラ」という。)を配布した。

同配布ビラには、「真の民間会社にふさわしくない会社の安全姿勢を糾そう!!」との見出しに、「本日、JR東海株上場!」、「新幹線東京運転所で会社・管理者ぐるみの事故隠し発覚!」、「安全確立のために問題点をあえて指摘する」、「事態の発覚にたじろぎ運転士を恫喝する『プロ意識』に欠ける管理者」の小見出しを記し、10・1ビラ及び10・8掲示ビラと同趣旨の内容が記載されていた。

ちなみに、この日は会社の株式上場の日であった。

②ア 8日午後1時10分頃、Y 6 指導助役(以下「Y 6 助役」という。)は、Y 7 運転助役、Y 8 副所長、Y 9 総務科長らとともに、退出点呼を終えた分会のX 4 書記長を組合掲示板前呼び出した。そこでY 6 助役は、同書記長に「これ(10・8 掲示ビラ)は事実と違うから外せ」と言い、同書記長が「どこが事実と違うんですか、その箇所を明らかに」するよう求めたのに対し「事実と違う」、「いいから外せ。とにかく通告する。13時25分までに外せ」などと言った。X 4 書記長は、結局、10・8 掲示ビラを組合掲示板から取り外した。

イ 同日午後5時45分頃、東京運転所の総務科長名で、業務用掲示板に「社員の皆様へ」と題し、10・8 掲示ビラは「著しく事実と異なる内容であるので」早急に事実を明らかにする旨の文書を掲示した。

ウ JR東海労と会社とは、労働協約である基本協約を締結しており、組合掲示について次のように定めている。

(掲示)

第227条 組合は、会社の許可を得た場合には、指定された掲示場所において、組合活動に必要な宣伝、報道、告知を行うことができる。

(掲示内容)

第228条 掲示類は、組合活動の運営に必要なものとする。また、掲示類は、会社の信用を傷つけ、政治活動を目的とし、個人を誹謗し、事実を反し、または職場規律を乱すものであってはならない。

2 掲示類には、掲出責任者を明示しなければならない。(違反の措置)

第229条 会社は、組合が前2条の規定に違反した場合は、掲示類を撤去し、掲示場所の使用の許可を取り消すことができる。

(3) 所長名のビラ配布

① 10月8日、Y3所長は、輸送指令及び運用指令の状況をその主管課である運輸営業部管理課から聴取し、新幹線本部管理部人事課とも相談のうえ、所長名による「JR東海労の悪質な掲示・ビラについて(48Aの列車遅延に関して)」と題する後記内容のビラ(以下「所長ビラ」という。)を作成した。

② 10月9日午前8時過ぎから、Y3所長は助役らを通じて、所長ビラを乗務点呼時や退出点呼時などに、全所員に手渡しで配布を始めた。また、同趣旨のビラを東京第一車両所、東京第二車両所に掲示した。

この所長ビラには、10・1ビラ、10・8配布ビラ(以下、3件のビラを併せて「組合ビラ」という。)の内容に関して、前文で「これらは・・・社員と会社の信頼関係をそこなうことを目的として・・・悪質な行為で・・・所が目指している『普通の職場』にしようという方針に、全く逆行した行為であり・・・所が正常な業務を遂行するうえで、見過ごすことのできないもの」としたうえで、〔事実〕、〔ビラ・掲示の誤り〕及び〔JR東海労への警告〕などの小見出しを付け、所長としての見解など要旨以下の内容が記載されていた。

〔事実〕の小見出し欄では、所長として確認した48A遅通の経過について、〔ビラ・掲示の誤り〕では、組合ビラは、ア 添乗時に脱退誘導を行った、イ 助役が遅れの原因を「空転滑走」であるとして運転士に強制的に指令報告させ、事故を隠蔽した、ウ 助役が「前後の列車も『空転滑走』があったようだから“マル”になった」と言ったなどと「著しく事実と異なる内容」のものであると記載されていた。また、〔JR東海労への警告〕では、「JR東海労は事実と異なる情報を、所のみならず、品川駅頭において配布し、混乱させようとしています。また、管理者個人の名前を挙げて、『組織介入』『もみ消し』『インペイ』『偽証』などと、さも事故隠蔽を行ったかのように、誹謗中傷し、所員の管理者に対しての信頼を失墜させんとする行為は、決して許されるものではありません。相互の理解と信頼に基づいた健全で、安定的な労使関係を提唱している当社にあって、このような行為、姿勢をとり続ける・・・分会に対し、今回改めて厳重に注意、警告を行います。なお、この件に関して、新幹線・・・本部も、・・・地本に対し厳重に注意を行うこととさせていただきます。」と記載されていた。さらに、

〔最後に〕の小見出し欄では、「皆さんには、異例と思われるかも知れませんが、・・・『業務に積極的な所員から信頼が厚く、立派な当該指導助役の名誉のため』そして『会社として事実を正確に伝えるため』に、敢えて全所員に伝える」とし、「今回の事実と、JR東海労の情報が悪質かつ虚偽であることを皆さんにお伝え」と記載されていた。

なお、所長ビラのなかに、X 1は「X 1 運転士」と実名で、Y 2 助役は実名でなく役職名のみで表記されており、また、掛川駅前後におけるY 2 とX 1 との同期生や家庭についてのやり取りなどは記載されていない。

次いで同月12日、Y 3 所長は、「お知らせ」を掲示し、所長ビラのなかで9月24日とした、Y 2 助役がX 1 に事故扱いでなかった旨を電話で伝えた日付を、9月26日に訂正した。

7 地本の申入れと会社の対応

(1) 労使の協議機関と窓口

- ① JR東海労と会社との基本協約において、協議機関として業務委員会を中央(会社本社と組合本部)及び地方(鉄道本部、支社などと各地本)に設けている。そして新幹線本部における労使の窓口として、地本はX 7 業務部長(以下「X 7 地本業務部長」または「X 7」という。)が、新幹線本部は管理部人事課のY 10 人事課長代理(以下「Y 10 課長代理」または「Y 10」という。)が担当している。

なお、東京運転所などのいわゆる現場では、労使協議の定めがないため「現場には労使関係がない」とされ、会社は、分会レベルからの協議要求には応じていない。

- ② また、4年3月、JR東海労と会社は、中央労働委員会(以下「中労委」という。)でのあっせん事件において、「労働協約は、労使の十分な理解の下で締結し運用されるべきであり、その定めに基づき団体交渉を行うことは当然であるが、団体交渉事項に関する協約の解釈・適用につき対立がある現状に鑑み、その解決について労使双方は苦情処理制度等を活用して十分な協議をされたい。」とのあっせん案を受諾した。その際、あっせん員により「あっせん案中、『苦情処理制度等』の『等』とは、協約上に根拠はないが、労使双方の担当者による窓口折衝を意味するものである。」との口頭説明が加えられた。

(2) ビラをめぐる労使折衝の経緯

- ① 10月9日、所長ビラの配布を始めたのちの午前9時30分頃、Y 10 課長代理は、X 7 地本業務部長の自宅に電話をかけ、要旨以下のやり取りがなされた。

Y 10が午前11時に会うことを求めたのに対し、X 7は、今か

らでは(会社に着くのは)無理なので午後1時あるいは午後3時から予定されている業務委員会のと きにと述べたが、Y10は、時間がとれないと答えた。X7が要件を聞くと、Y10は、10・8配布ビラに抗議するとして、文章を読み上げるような調子で、事実 に反して会社管理職を誹謗中傷するものであり、また、10・8掲 示ビラを撤去し、併せて今後も労働協約に反し、労使関係のルールを踏みにじるような行為が継続されるならば便宜供与を含めて重大な決意で臨まざるを得ないと述べた。そして「以上抗議をします。抗議については伝えましたから。」と付言した。X7は、X1に確認していた内容と異なることから、具体的にどこが違うのか尋ねて協議を求めたが、Y10は、事故隠蔽や不当労働行為などの事実はなく、協議の必要はないと答えた。

- ② 同日午後3時から開催された業務委員会の際、地本は、執行委員長名で新幹線本部長あてに「東京運転所指導助役による業務中の組織破壊、運転妨害及び事故隠蔽に対する説明申し入れ」と題する書面(以下「10・9申入書」という。)を提出し、「協議の場を開催し、誠意をもって回答」するよう申し入れた。

同申入書には、ア 指導助役が運転士に行ったことの実事関係及び1分余の遅延の事故概況、イ 添乗中に脱退誘導があったか、ウ 指導助役が「滑走したことにしたらどうか」などと虚偽報告の指導をしたか、エ 乗務報告書の虚偽行為は誰の指示によるものか、及び、オ 「隠蔽工作」に組織ぐるみの関与があったか、などについて会社の見解を明らかにすること、並びに、カ 今後添乗中に安全上問題があるので運転手に「話しかけ」ないよう指導することなどを求める旨が記載されていた。

業務委員会終了後、10・9申入書の取扱いをめぐり、X7は、事実間違いがあれば謝罪し、ビラ、掲示、申し入れも撤回する旨を述べ、協議の開催を求めたが、Y10は、乗務報告書の改ざん、事故隠蔽、恫喝、不当労働行為などがあつたとする6項目全てが事実反するので受け取れない旨を述べ、同申入書の受取を拒否した。

なお、後記地本の申入書は、いずれも執行委員長名による新幹線本部長あてとした書面である。

- ③ 10月24日、地本は、「『48A事故』に対する東京運転所所長名による配布文書への見解を求める申し入れ」書(以下「10・24申入書」という。)により、所長ビラに関して、要旨以下について会社の見解、回答を求めた。ア 「普通の職場」についての認識を具体的に明らかにすること、イ 「事実」に関し、4点について明らかにすること。ウ 「現場に労使関係がない」

といいながら、現場長がビラを配布し、しかもそのなかで〔JR東海労への警告〕をしたことは、組合に対する支配介入であるので見解を明確にし、謝罪すること。

しかし、X 7の申入れに対応したY 10は、支配介入の事実はなく、所長ビラは事実を伝えたにすぎないなどと述べ、10・24申入書の受取を拒否した。

- ④ 11月4日、組合は、当委員会に本件を申し立てた。
- ⑤ 11月5日、地本が10・24申入書と同趣旨の「(10・9及び10・24申入書)の受取拒否に対する申し入れ」書(以下「11・5申入書」という。)を提出したところ、会社は、これまでの対応と異なり、同申入書を受領した。

翌6日、X 7とY 10は、同申入書の取扱いに関する窓口折衝を行い、そのなかで、Y 10が「場を持って議論する必要はな(く)・・・窓口で回答する。」として、所長ビラは、組合ビラが事実と反する内容であったため、誤解を招かないように事実を伝えたものであり、また、申入内容は事実と反しており、助役と運転士の業務上の問題なので労使協議になじまない旨などを述べたのに対し、X 7は、事実関係を一致させるために正式な労使協議を開催するよう求めた。

- ⑥ 11月14日、地本は、「(11・5申入書)の窓口回答に対する再申し入れ」書(以下「11・14申入書」という。)を会社に提出した。

同申入書には、11月6日にY 10が行った窓口回答に対し、ア 所長ビラでの〔JR東海労への警告〕は「事実を伝える」ことから逸脱していること、イ 10・9及び10・24申入書の受取を拒否したことなどについて、会社見解を明確にし、「協議の場を持ち誠意をもって回答」するよう記載されていた。

同日の窓口折衝では、11・14申入書の取扱いについて、X 7が協議の場(業務委員会)での協議を求めたのに対し、Y 10は、11・14申入書を受領したが、この場で回答するとして、所長は事実を伝えただけである、10・9及び10・24申入書の会社見解はすでに伝えてある旨などとともに、これ以上議論の必要はない旨を述べた。

- ⑦ 結局、新幹線本部は、地本の求める業務委員会などでの協議に応じなかった。

8 X 1に対する会社の措置

- (1) X 1は、運転士見習養成期間を経て、2年3月7日に運転士となり、48Aの遅通事故直後の9年10月1日以降本件結審時においても、運転士業務から外され、車掌業務のみに就いている。
- (2) 本件48A遅通事故後、会社がX 1に対してとった措置などは、

次のとおりである。

① 10月9日、Y4科長は、X1に対し、始末書、顛末書、状況報告書の提出を求め、X1は、行路を変更して日勤となった同月12、13日にかけて、これらを書き上げて同科長に提出した。このうち始末書には、余裕時分表の見誤りにより列車を遅延させた旨などを記載した。

② その後、X1は、事故を起こした運転士に対して行われる再教育(フォロー教育)を受けているが、本件結審時現在、フォロー試験に合格していないため運転士に復帰していない。

なお、フォロー教育の進め方は、ア 原因把握を行うと同時に過去の事故歴を勘案しながら、イ 再発防止のための再教育を行い、さらに、ウ 自己学習の期間を設定したうえで、エ フォロー試験を行っている。フォロー試験は、10年4月から導入され、A知識の確認(運転保安と技術の2種)、B運転整備、C運転操縦、D応急処置の4種類からなり、事故原因に対応させて必要な書類が選ばれる。

③ 10年3月5日、会社は、X1に対し、余裕時分表の見誤りにより列車遅通を発生させたこと及び遅延を輸送指令に報告する際にその原因を空転滑走とする虚偽の報告をしたことを理由に減給処分(平均賃金の2分の1)を通知した。

ちなみに、過去には、欠乗と虚偽の報告をした者に出勤停止5日間、1分遅延と虚偽の報告をした者に出勤停止3日間の処分がある。

また、X1は、基本協約の定めによる、4月昇給での1号俸カット、夏一時金の5%カットを受けた。

なお、Y2助役は何の処分も受けていない。

④ 3月11日、X1は、上記処分に関して基本協約に基づいて苦情の申告を行い、4月2日、地方苦情処理会議が開催された。

この会議において、双方の委員は事実関係に対立があることを確認し、組合側委員は事実確認のために関係者の出頭を要求したが、会社側委員はこれを拒否し、「これ以上の進展はない」として同会議を終了させる姿勢を示した。

4月20日、地本は、新幹線本部に対し、「4月2日に開催された苦情処理会議に関する申し入れ」を行い、同会議における会社の対応を非難した。

9 その他の申立事項

(1) Sに対する「脱退強要」

JR東海労の組合員Sは、9年4月、東京駅発車時に見送り客の腕がドアに挟まり、非常ブザーが押されたにもかかわらず列車を起動させる事故を起こした。その後、同人は、運転士を外れ車

掌業務を行うようになり、5月13日、JR東海労を脱退した。

(2) サークルファイル類の持ち去り

- ① 9年7月14日、Y3 所長らは、後記乗務員待機室のレイアウト変更のため、待機室の状況を直接見分した。その際、待機室のテレビの横にJR東海労の所有物である「檄」(色紙)、「土地・建物不動産情報」(ファイル)、「サークル・分会各行事ファイル」(ファイル)、「国鉄改革10年目の検証 写真集」(アルバム)が置かれていた。同所長は、近くにいたJR東海労組合員に役員があとで取りにくるよう伝えて、ファイル類を持ち去り、同月17日 X8 副分会長に返却した。そして、同日、所長名で「社員の皆さんへ」と題し、労働協約、就業規則等の遵守を求める旨の文書を掲示した。

翌18日、組合が待機室のテーブルの上に再び組合所有物、「本部サークル協情報」(ファイル)、組合資料ファイル、組合資料バインダーを置いたため、Y3 所長はこれを一時預かり、X8 副分会長に返却した。その際、同副分会長は、「見えないところでやればよいのか」と言った。

ちなみに、他の組合は所有物を待機室に置いていない。

- ② 基本協約において、会社施設の利用について次のように定めている。

(一時的利用)

第226条 組合は、会社の施設、什器等を一時的に利用する場合は、会社に申し出、その許可を得なければならない。

2 前項の申し出は、使用の目的、責任者名、時間、人数等を明示して書面で行うものとする。

3 会社は、組合が前項の規定に違反した場合、もしくは申し出と異なる使用方法をした場合には、使用の許可を取り消すことができる。

(掲示)

第227条 組合は、会社の許可を得た場合には、指定された掲示場所において、組合活動に必要な宣伝、報道、告知を行うことができる。

2 (略)

3 組合は、会社の指定した組合掲示場所以外の場所に、掲示類を掲示してはならない。

(3) 乗務員の待機室のレイアウト変更

東京運転所の乗務員待機室は、植木置きによってほぼ3区画に分けられており、JR東海労、東海ユニオン、国労の各組合員は、自然のうちに各区画ごとを利用していた。9年8月1日、会社は、

東海ユニオンと国労が主に利用している区画の椅子を、これまでの一方向から対面式とするなどのレイアウト変更を行った。

東海ユニオンは、その直後「ユニオン要求の実現」の見出しで、レイアウトの変更は東海ユニオンの要求により実現した旨を掲示した。他方、所のY9総務科長は、同月11日発行の東京運転所内誌「東運アイズ」のなかで、社員の「提案を反映して」の改善である旨述べた。

その後、会社は、同年10月から所内のレイアウトを再び変更する工事を開始し、翌年3月に完了させた。今回の変更は、乗務員待機室、更衣室、所4科のうち3科を配置換えするなど大幅なものであった。

(4) 助役らによる電話

9年8月28日から9月3日にかけて、東京運転所の助役や科長らがJR東海労組合員宅に電話をかけ、「私は組合員の立場で」と言いつつ、X9分会長を信用するのか、(JR東海労を脱退した)Sらをどう思うか、人が余ると転勤などがある、将来に対する希望や不安はないのかなどと言った。これらはいずれも一定のマニュアルに基づくような内容であった。

(5) 東京駅業務応援者の発令人数

8年3月、会社は、東京運転所所員に対し東京駅業務応援の兼務発令を行ったが、その組合別人数は、JR東海労12名、東海ユニオン2名、国労1名であった。後に、JR東海労組合員1名が東海ユニオンに加入し、また、9年6月以降、東海ユニオンの3名が他の業務に移ったため、当初の業務(ホーム要員と改札要員)に就いている者は、JR東海労11名と国労1名となった。

なお、8年3月の発令に先立つ2月6日、新幹線本部と地本との間で業務委員会を開催し、東京駅業務応援について協議を行った。

その後、JR東海労の組合員は9年12月1日に1名が、10年4月1日に10名が業務応援から元の職場に復帰した。

また、10年3月14日、会社は、東京運転所所員5名に対し東京駅業務応援として概ね1年の期間で兼務発令を行ったが、全員JR東海労の組合員であった。

(6) 東京駅業務応援組合員に対する個別面談

9年9月下旬、東京駅の副駅長や総務科長らは、東京駅業務応援者のJR東海労組合員全員に対し、個別面談を行い、業務応援期間の延期について意思を確認した。

第2 判断

1 所長のピラの配布について

(1) 申立人らの主張

Y3所長は、運転助役らに命じて点呼時に、全乗務員に対し一

齊に、「JR東海労の悪質な掲示・ビラについて」との標題からも明らかなようにJR東海労の組合活動を批判・抗議・警告する所長ビラを手渡しで配布した。

この所長ビラの作成配布は、組合が組合ビラで、Y2助役が添乗指導中にX1に対し組織介入を行ったことに起因して列車遅延が生じたこと、その発覚を恐れた会社が組織的に事故隠しを行ったことなどを指弾した組合の正当な活動に憎悪した会社が組合への支配介入を目的としてなした行為である。

(2) 被申立人の主張

労働者は使用者に対し、企業秩序を遵守すべき義務を負っており、ビラの内容が事実と反しまたは事実を誇張、歪曲する記載をして、その配布によって企業の円滑な運営に支障を来すおそれがある場合には、使用者は企業秩序の維持確保のため、労働者に懲戒を課すこと、あるいは相当な措置を講ずることも可能である。このことは労働組合のビラにおいても同様であって、文書により正しい事実関係を明らかにし、当該組合に対し注意警告を申し入れる措置をとることは当然許される場所である。

本件の組合ビラは、会社業務に関し、著しく事実と反し、また会社や管理者を誹謗中傷して所員の会社に対する信頼を低下させるもので、明らかに違法な組合活動である。従って、これらビラに対し、正しい事実を明らかにし、組合に警告する文書を東京運転所の所員に配布した行為が、支配介入の不当労働行為とならないことは言うまでもない。

(3) 当委員会の判断

① 組合ビラには、組合として48A遅通に関し把握した事実及びその評価、見解などに関する記載のほか、10・1ビラは、「Y2助役(Y3所長)らのチョンボ隠し」、Y2助役について「自己保身」、「チョンボに関しては事故隠し」、「なんたる極悪非道か、これこそ人間失格」、10・8掲示ビラには、「インペイ、偽証」、「隠蔽する欺瞞的な体質」、また、10・8配布ビラには、「恫喝」などの不穏当な表現が記載されている(第1、6(1)②、(2)①アイ)。

② このような組合ビラに対して、所長は、東京運転所の責任者としての立場から、「事実を正確に伝える」ことを目的として所長ビラを全所員に配布した(第1、6(3)①②)のであるが同ビラの内容には、問題があるとされてもやむを得ない次のような点が存する。

ア 組合ビラに関し、標題で「JR東海労の悪質な掲示・ビラについて」、前文で「悪質な行為」、〔最後に〕欄で「JR東海労の情報が悪質・・・」と記しているが、「事実を正確に伝え

る」ことを目的とするのであれば、「悪質」との適切さを欠く表現をわざわざ用いる必要性はない。

イ 組合への注意・警告を要するときは、新幹線本部から地本へ申し入れるのが通常の方法であるところ、〔JR東海労への警告〕欄で、所長が直接、地本や分会に対して注意、警告を行う旨を記載したことは行過ぎである。

ウ 運転士のみを实名で記すことは好ましくない。

エ 掛川駅前後におけるY2とX1との同期生や家庭についてのやり取りなどは記載されていないが、会社側にとって都合の悪いことを意図的に外したものといえる。

- ③ しかしながら、所長ビラは、所長自ら確認した48A遅通の事実経過などを踏まえて、東京運転所の責任者としての立場から、上記①のような内容の組合ビラを「正常な業務を遂行するうえで、見過ごすことのできないもの」と捉えて作成、配布したものと認められるので、その動機においてはやむを得ないものといえる。そして、所長のビラの内容の主要な部分は、第1、6(3)②認定のとおり、〔事実〕の小見出し欄では、所長として確認した48A遅通の経過、〔ビラ・掲示の誤り〕欄では、組合ビラは、・・・「著しく事実と異なる内容」のものであるとの記載、〔JR東海労への警告〕欄では、「JR東海労は事実と異なる情報を、所のみならず、品川駅等において配布し、混乱させようとしています。また、管理者個人の名前を挙げて、『組織介入』『もみ消し』『インペイ』『偽証』などと、さも事故隠蔽を行ったかのように、誹謗中傷し、所員の管理者に対しての信頼を失墜させんとする行為は、決して許されるものではありません。」との記載にあり、これらの内容を所員に周知することを目的としたものとみるのが相当である。

従って、現場の責任者が配布した所長ビラは、上記②のような一部問題点はあるものの、全体としては未だ許容される範囲内にあるといえるのであって、所長ビラの作成配布が直ちに組合への支配介入に当たるとまではいえない。

2 X1に対する処分等について

(1) 申立人らの主張

- ① 会社は、添乗指導の目的の一つに個人把握を挙げているが、その機会は、出退勤前後、乗務前の詰め所、訓練時などにもあり、しかも健康状態については、出勤点呼時に乗務員から運転助役に「心身ともに異常なし」との報告をしているのであるから、あえて安全上問題のある超高速運転中の運転席で行う必要性はない。

会社が添乗指導中にもプライベートの話が必要と論じるの

は、密室状態での組合介入の事実を水掛け論に持ち込むためである。

- ② 添乗指導中にY2助役が、X1に対して、同期生や家庭の話を持ち出し「一つの考えに固まるな」「考え方をええろ」などと組合への介入行為を行ったため、X1は、それへの苛立ちから余裕時分表を見誤り、運転時分の計算ができなくなり、48Aの遅延を生じさせたのである。にもかかわらず、X1に減給2分の1という不当な処分を発令し、その事由に「虚偽の報告」を加えていることは、報復の意図以外の何物でもない。また、X1の輸送指令への滑って1分以上遅れる旨の報告は、Y2助役の指示・了解を得て行ったものであるから、虚偽の報告の責任はY2助役に帰せられるべきである。
 - ③ X1が事実を明らかにしたことへの報復として、運転業務から外し、それを正当化するために「フォロー試験」などという新たな制度を実施して合格点を吊り上げ、「不合格」「成績不良」の形を意図的に作り上げて、未だに運転業務に就かせていない。
- (2) 被申立人の主張
- ① 添乗指導の目的は、運転士に対する運転取扱いの指導にあるが、併せて個人の心身の状態などの把握を行うことにもある。運転士の技術、技能を指導する大前提として、運転士は心身の状態が健康かどうか重要な要素であるから、添乗指導において身体の状態及び職場や家庭での生活状態や心配事がないか等の精神的状態を直接確認する個人把握を行ってきている。このような個人把握は、国鉄時代から現在まで同様の目的、方法で行われてきている。
 - ② Y2は、確認喚呼の合間に、運転士見習同期やX1の家庭についての会話を正味3分にも満たない時間行ったにすぎず、組合の言うような「脱退懲遷」の事実は一切ない。
X1に対し、余裕時分表の見誤りによる列車遅延の発生及び虚偽の報告を理由に減給処分としたことは当然のことで、この処分は過去の例に比べても過酷なものではない。
 - ③ フォロー試験は、運転所において、事故をおこした社員に対して、その事故原因に応じて技能、技術を高め、再発を防止しようとする業務上の必要に基づく制度であり、何ら問題にされるものではない。X1が運転士に戻れないのは、フォロー試験の成績が悪いからにすぎない。
- (3) 当委員会の判断
- ① 本件48Aの遅通の原因は、X1が、10月7日にY4科長らから事情聴取を受けた際の説明、及び同月9日付で同科長に提出

した始末書の記載内容から、X 1 の余裕時分表の見誤りにあったこと(第1、6(1)③、同8(2)①)は明らかであり、また、遅れについての輸送指令への報告が、Y 2 助役の「小雨が降っていたからかな。空転滑走でもしたのかな。」との発言(第1、5(1)③)に添ったものであるとしても、運転士としての責務を負う X 1 が虚偽の報告をしたとやむを得ない。

従って、これらを理由に会社が X 1 を処分したことは、他の処分例(第1、8(2)③)からみても、相当なものであったと一応はいえよう。

② しかしながら、次のような状況が認められる。

ア 浜松駅から掛川駅を通過して48Aの遅れに気付く日本坂トンネル付近までの経緯は、第1、5(1)②の認定にみられるように、Y 2 助役は、X 1 との会話において、A君はどうしているかと発問をし、X 1 の同期生らの近況について「頑張っている」などと話し掛け、X 1 の家庭について問い掛けるなど常に積極的に発言し、また、「もっと素直になれ。」、「一つの考え方に凝り固まるな。」などと言ったことが認められる。

ところで、列車を高速運転する新幹線の運転士は、第1、4(3)認定のとおり、定時運転を行うために、区間ごとに余裕時分表を参考に距離と時間を計算して速度調整を行い、区間採時は3回行うように指導を受けていること、また、8年9月に当時の所長から、停止位置行過ぎ事故に関して「今後更に緊張感をもって事故防止に努めるよう強く」要請されていることなどに則して、運転に従事しているのである。このことからすると、会社の言う、添乗指導の目的の一つに、運転士の身体の状態や精神的状態を直接確認して個人把握を行うことにある旨の主張の是非はともかく、本件については、運転士 X 1 が、Y 2 助役からの話し掛けやその内容によって、上記のように求められている運転業務に支障を来し、余裕時分表を見誤り、その見直しができない状態が生じた結果、48Aの遅通が生じたとみることもできるのであって、添乗指導の主要な目的である Y 2 助役の X 1 に対する運転取扱いの指導が疎かになった面も存する。

加えて、Y 2 が X 1 に対して「もっと素直になれ。」、「一つの考え方に凝り固まるな。」と言っているのが、およそ1年前の8年9月中旬に Y 2 が X 1 に対し、先輩が脱退届を書いた旨や「(JR)東海労は革マルが指導部を握っている、そういう組合でいいのか。」などとの発言があったこと(第1、5(1)②)もあって、X 1 は、Y 2 の48A運転台における上記のよう

な言動が、「脱退」を暗々裡に懲慚しているものと感じ、心理的動揺を来したとみられる。

イ そして、日本坂トンネル付近でX 1 から列車の遅れを知らされた後のY 2 助役の言動をみると、(ア) X 1 から列車の遅れを知らされると「小雨が降っていたからな。空転滑走でもしたのかな。」と、いち早く遅れの原因を口にし(第1、5(1)③)、(イ)ATCチャート紙は担当者により回収されて、空転滑走で1分以上遅れた場合には点検することがルーチンワーク化されている(同④ウ)にもかかわらず、Y 4 科長と2回にわたり電話でチャート紙回収についての話をしており(同④イ)、さらに、(ウ)9月26日には、X 1 の自宅へ電話をかけ、事故扱いでなかった旨を伝える(第1、5(2)②)など、48A遅通に対し過剰といえる対応をとっている。このことは、会社の言うように添乗指導の主要な目的は、運転士に対する運転取扱いや技術、技能の訴えの指導であるところ、Y 2 が、指導助役として添乗指導中に遅通事故が発生し、その原因が自分のX 1 への話し掛けやその内容にあり、また、指導助役として求められる、前記アのと通りの定時運転に対する指導、確認が疎かになったことから、事故の責任が自分に及ぶことを危惧してなされたものとみることができる。

ウ また、処分理由の一つである虚偽の報告については、日本坂トンネル付近で、列車の遅れに気付いたX 1 とY 2 助役とのやり取り(第1、5(1)③)からみると、(ア) X 1 が「1分以上遅れます。どうしますか。」と指示を仰いだのに対し、Y 2 は「1分以上遅れるなら指令に報告した方がよい。」と言い、次いで「小雨が降っていたからかな。空転滑走でもしたのかな。」と遅れの原因を口にし、X 1 は、これに添って輸送指令に報告しており、また、(イ) X 1 は、「指令に滑走していると報告します。」とY 2 に言ったのちに、輸送指令に「滑って1分以上遅れます。」と報告を行っている経緯が認められる。

これからすれば、虚偽の報告について、Y 2 にも責任の一端があるといえる。

エ 第1・8で認定のとおり、X 1 は、48Aの遅通事故直後の9年10月1日以来本件結審時においても、運転士の業務から外され、車掌業務のみに就いていて、事故を起こした運転士に対して行われる再教育(フォロー教育)やフォロー試験を受けており、翌年3月5日には、余裕時分表の見誤りにより列車遅通を発生させたこと及び虚偽の報告をしたことを理由に減給処分に処せられ、また、4月昇給での1号俸カット、夏一

時金の5%カットがされるなどの不利益を受けている。

一方、Y 2 助役は、何の処分も受けていない。

- ③ 以上②の諸情況からみると、会社は、48A遅通の責任の一端がY 2 助役にあるにもかかわらず、X 1 一人のみに負わせている。この真の意図は、会社が、JR東海労と厳しい労使関係にあるなか、同労組が組合ビラを配布、掲示したことに嫌悪感を増大させた結果、所長ビラで「立派な当該指導助役の名誉のため」と言い、X 1 を実名で記している(第1、6(3)②)ことから明らかなように、助役であるY 2 を擁護し、JR東海労の組合員であるX 1 を見せしめ的に扱うことによって、JR東海労の活動に影響を与え、同組合員らの動揺を誘うことにあるとみることができる。

従って、会社がX 1 にとった各措置は、JR東海労の組合活動への支配介入に当たる。

以上の結果、会社に対し、X 1 の10年3月5日付減給処分がなかったものとして扱い、同処分による減給分、4月昇給での1号俸カット分及び夏一時金の5%カット分の支払い、また、通常の運転業務に従事させるよう命じることとする。なお、X 1 が受けているフォロー教育、フォロー試験は、当然にその必要性がないこととなる。

- ④ 組合は、添乗指導中にY 2 がX 1 に対し、脱退懲遷を行った旨主張しその禁止を求めているが、会社によるそのような行為があったとは認められず、また、X 1 に対する9年10月7日、9日の「事情聴取」時間、及び同月12日、13日の所定行路に乗務した場合に支給される各種手当にそれぞれ相当する賃金の支払いを求めているが、それに関する具体的立証がなされていないので、これらの請求は棄却する。さらに、組合は、Y 2 助役の解任を求めているが、このことは、救済命令の対象とはなり得ないものであるから認められない。

3 10・8掲示ビラの撤去通告について

(1) 申立人らの主張

会社は、48Aに関わる組合の正当な活動に畏怖し、憎悪を抱き10・8掲示ビラの撤去通告の際も「理由を具体的に指摘してほしい」との求めに応じず、「事実と違う」と言うのみで理由を明らかにしていない。組合(分会)は、唯一の便宜供与ともいえる組合掲示板の維持のため無用な紛糾は避けているが、理由も明らかにせず一方的に撤去通告を行ったことは、組合への支配介入である。

(2) 被申立人の主張

10・8掲示ビラは前記のとおり、著しく事実と反しかつ職場規

律を乱すものであるため、労使で締結している基本協定228条1項に違反するので、会社は同229条に基づき撤去通告をしたのであり、組合も基本協約に基づく処置であることを十分承知していたからこそ自ら撤去したもので、何ら不当労働行為を構成しない。

(3) 当委員会の判断

労働組合の掲示は、組合団結のための重要な情報伝達手段なのであるから、使用者がその撤去を命ずるに際しては、慎重な判断、取扱いが求められる。

本件においては、会社が10・8掲示ビラ撤去通告の際に、第1、6(2)②アの認定からみて、X 4書記長の説明要求に対し、「事実と違う」、「いいから外せ。とにかく通告する。13時25分までに外せ」などと言うのみで、撤去理由を具体的に説明しようとせず、加えて、Y 6助役ら数名で同書記長に取外しを求めるといふ威圧的な対応であった点においては、会社に問題があったといえる。

しかし、現場の責任者の立場にある所長が、同掲示ビラの内容は、自ら確認した事実関係と著しく異なっていると捉えて、また、「インペイ、偽証」、「隠蔽する欺瞞的な体質」などの不穏当な表現を用いているとして、分会に撤去通告をしたことは、会社の対応に上記の問題があったとしても、支配介入に当たるとまではいえない。

4 労使協議の拒否について

(1) 申立人らの主張

新幹線本部のY 10課長代理は、10月9日朝、地本のX 7業務部長に電話で、地本が前日に品川駅で配布した10・8配布ビラなどに対する批判・抗議を行い、抗議文を読み上げ、便宜供与も再考する旨の「警告」を加えた。

また、9日午後、地本の10・9申入書をめぐりやり取りにおいて、Y 10課長代理は、内容を検討することなく事実と反するとして、受取さえも拒否した。

このような言動は、「事実」に関する労使間の認識の一致さえ拒絶し、労使による問題の解決を否定するもので不当労働行為に当たる。

(2) 被申立人の主張

Y 10課長代理の10月9日朝の抗議は、10・8配転ビラの記載内容が明らかに事実と反していることについての抗議であり、正当な対応である。なお、この抗議については所長ビラでも、新幹線本部も、地本に対し「厳重に注意を行うこととしています」と書かれているところである。

また、Y10課長代理がX7地本業務部長との窓口折衝において、脱退懲慥、運転妨害、乗務報告書の改ざんの指示及び隠蔽工作の事実はないことを説明しており、何ら労使協議の拒絶など目される事実は存しない。その説明した内容は、関係者全員に対する事情聴取を経て10月8日に東京運転所で行きまとめ、確定した事実である。このような事故や列車遅延に関する事実関係の調査や対策については、業務運営上、会社が責任を持って行うべきことは当然であり、集团的労使関係のなかで労使協議によって解決を図らなければならない性質のものではなく、また、事柄が事実の有無である以上、労使協議による解決などもとより不可能である。なお、このような窓口折衝の位置付けについて、中労委が労使間の問題解決の場の一つとして窓口折衝が含まれる旨のあっせん案を示しており、これを労使双方が受諾している。さらに、X1の処分については、同人から基本協約に基づいた苦情申告がなされ、10年4月2日に地方苦情処理会議を開催して労使で協議している。

以上のように、会社は組合に対し必要な事柄は説明しており、苦情処理という基本協約に基づく協議も行っていることから、組合の主張は失当である。

(3) 当委員会の判断

① 第1、7(2)①の事実からみれば、10月9日朝のY10課長代理は、当日午後3時から業務委員会が予定されているにもかかわらず、わざわざX7地本業務部長宅に電話をかけ、早めに会うことを求め、時間調整が付かないとなると、電話口で文章を読み上げるように、10・8配布ビラに抗議し、便宜供与を含めて重大な決意で臨まざるを得ないなどと述べている。

会社としては、組合に対し抗議を申し入れるのであれば、協議の場を設けるなどの方法で行うのが通常の労使関係のあり方であって、配布を始めた所長ビラで、「新幹線・・・本部も、・・・地本に対して嚴重に注意を行うこととしています」と記していること(第1、6(3)②)につじつまを合わせるために、電話口で済ませようとする会社の対応は、会社の組合軽視の現れであり、さらに、Y10が便宜供与についても言及しているのであるから、X7の協議要求に応じる必要があったといえる。

②ア 会社は、地本からの4回にわたる48A遅通事故に係わる協議開催要求に対し、いずれも応じていない(第1、7(2)②③⑤⑥)。

ところで、地本が申し入れている協議の内容は、4回の申入書を総じてみれば、48A遅通事故に係わる組合ビラと所長ビラとに現れた双方の事実関係に関する認識や見解の相違

点を話し合っただけで解明し、これ以上の紛争拡大を防ごうとすることにあると解され、このことは、X7が、事実間違いがあれば謝罪し、ビラ、掲示、申入れも撤回する旨を述べていること(第1、7(2)②)からも窺える。また、地本は、所長ビラにおいて〔JR東海労への警告〕をしたことは、組合に対する支配介入であり、同ビラが「事実を伝える」ことから逸脱しているとして、労使関係に係わる問題であるとして協議を申し入れているのである。

イ しかるに、協議に応じない理由について会社は、窓口折衝において、脱退懲憑、運転妨害、乗務報告書の改ざんの指示及び隠蔽工作の事実はないことを説明しており、窓口折衝の位置付けについては、中労委が労使間の問題解決の場の一つとして窓口折衝が含まれる旨のあっせん案を示しており、これを労使双方が受諾しているのであるから、何ら労使協議の拒絶などと目される事実は存しない旨を主張する。

しかし、窓口折衝で行った「説明」は、乗務報告書の改ざんなどがあったとする地本の6項目全てが事実反している、支配介入の事実はなく、所長ビラは、組合ビラが事実反する内容であったため、誤解を招かないように事実を伝えたものである、業務上の問題なので労使協議になじまない、これ以上議論の必要はない旨などと述べる程度にとどまっています。10・9及び10・24申入書の受取も拒否していたのであるから、地本が求めている48A遅通事故に係わる事実関係の解明や所長ビラの〔JR東海労への警告〕などについての説明がなされたとは、中労委でのあっせんの経緯(第1、7(1)②)を考慮したとしても、当底認められない。

ウ また、会社は、事故や列車遅延に関する事実関係の調査や対策については、業務運営上、会社が責任を持って行うべきことで、労使協議によって解決を図る性質のものではなく、また、労使協議による解決など不可能である旨を主張する。

しかし、地本の求めている協議内容は、上記アのとおり、48A遅通事故に係わる組合ビラと所長ビラとの相違点を解明し、紛争拡大を防ごうとすることにあり、所長ビラにおいて〔JR東海労への警告〕をしたことは、組合に対する支配介入であるなどとしているのであって、このような労使関係に係わる問題は労使協議の対象となり得るのであるから、会社の主張は採用できない。

エ さらに、会社は、地方苦情処理会議を開催して労使で協議している旨主張するが、同会議の開催は、地本の協議申入れからおおよそ半年後の10年4月2日である(第1、8(2)④)ことか

らも、地本の協議要求に応じない理由とはならない。

- ③ 以上①②を総合的にみると、会社が組合(地本)からの協議開催要求に応じなかったことは、いずれも正当な理由とならず、会社としても協議を行い、労使関係がこれ以上悪化しないように努める必要があったが、会社のこのような対応は、JR東海労の申入れにまともに応じず、組合活動に影響を与え、組合の弱体化を企図したものとみるのが相当であり、結局、組合活動に対する支配介入と判断せざるを得ない。

なお、救済方法に関しては、組合の地本労使協議の申入れは、Y2の添乗指導を受けたX1の48Aの遅通に関する事実関係の解明に係わるものであり、本命令の認定したところであるから、改めて協議を命じる必要はなくなったので、手交文への記載のみを命じることとする。

5 JR東海労に対する「介入行為」について

(1) 申立人らの主張

① Sに対する「脱退強要」

ミスを犯したJR東海労組合員S運転士に対して、会社が、期限を明示せず乗務を外し、その間、ミスの弱みに付け込んで執拗に脱退を強要したため、同人はJR東海労を脱退した。

② サークルファイル類の持ち去り

会社は、サークルファイル類を持ち去った理由に基本協約226条、227条違反を挙げているが、一方的な拡大解釈であり、そもそも違反だとするならば、その旨、組合に申し入れて協議するのがルールであり、それをなさずに持ち去ることは、明らかな支配介入である。

③ 乗務員待機室のレイアウト変更

乗務員待機室はワンフロアを植木置きに三つの区画に分けJR東海労、東海ユニオン、国労がそれぞれのエリアを利用しているが、会社は東海ユニオン、国労のエリアのみのレイアウトを変更し模様替えを行った。このことは組合差別である。

④ 助役らによる電話

運転所助役が、ほぼ統一された内容で集中的に、多数のJR東海労組合員宅に電話をかけ、組合活動に関する問い掛けなどをしたことは、所長の命令の下に、一斉に行動を起こしたものであるから、会社による組合活動に対する支配介入に当たる。

(2) 被申立人の主張

① Sに対する「脱退強要」

会社がSに対して脱退を強要した事実は全くない。組合の主張は、いつ、だれが、どのような脱退強要行為をしたのかさえ不明である。

- ② サークルファイル類の持ち去り
乗務員待機室に組合所有物を置くことは、会社施設を利用した組合活動であり、明らかに基本協約(226条、227条)に違反するものである。Y3所長はこれらを一次預かり、分会に返却したもので、この対処に不当労働行為と目されるものは一切存しない。
- ③ 乗務員待機室のレイアウト変更
Y3が所長に着任した9年6月より、所員の多くから待機室等の改善を求める提案が出され、レイアウトを変更したものである。組合は、東海ユニオンと国労のエリアだけを模様替えしたと主張するが、そもそも組合別にエリアを区分している事実は全くない。
- ④ 助役らによる電話
組合は、9年8月28日より東京運転所の助役が組合員宅に電話したことを問題にしているが、だれが、いつ、だれに電話したのかさえ不明であり、失当である。もとより、会社は何ら関知しておらず指示をした事実も全くない。
- (3) 当委員会の判断
- ① Sに対する「脱退懲憑」
JR東海労組合員であったSが、事故を起こして、その後、JR東海労を脱退した事実は認められる。しかし、申立人らは、会社から執拗な脱退強要を受けた故である旨の主張について、具体的な疎明を行っていない。従って、Sに対して脱退懲憑があったとする組合の申立ては棄却する。
- ② サークルファイル類の持ち去り
基本協約の締結時あるいは改訂時などに、同協約第22条及び第227条に関して、組合がどのような申入れを行ったのか、また、労使間でどのような協議が行われたのかについて明らかにされていない。従って、組合の主張するように、会社が一方的に同条文を拡大解釈したが故にサークルファイル類を持ち去ったとみることはできない。そして、所長は、9年7月14日と同月18日の2回、JR東海労の所有物であるサークルファイル類を持ち去っているが、いずれも同組合員に取りにくるよう伝えるなどして返却しており、また、他の組合は所有物を乗務員待機室に置いていないことから、JR東海労の活動に対する支配介入に当たるとまではいえない。
- ③ 乗務員待機室のレイアウト変更
東京運転所の乗務員待機室は3区間に分けられており、自然のうちに各区画をJR東海労、東海ユニオン、国労の各組合員が利用していて、9年8月1日、会社が東海ユニオンと国労の利用

している区画の椅子を対面式とするなどのレイアウト変更を行い、また、東海ユニオンが要求により実現した旨を掲示したことは、第1、9(3)認定のとおりである。

これらの事実からすると、組合の主張するようにレイアウト変更は組合差別とみられる面も存する。しかし、会社が各区画を組合別に利用していたことを認識していたのかについて明らかでなく、また、東海ユニオンの掲示内容は、分会レベルの要求に応じないこと(第1、7(1)①)に反しているものの、単に情宣活動の一環として便乗したものとみられ、さらに、翌年3月にレイアウトが大幅に変更された際に、乗務員待機室の様式替えが行われていることも考慮すると、9年8月1日のレイアウト変更において、会社による組合差別があったとすることはできない。

④ 助役らによる電話

東京運転所の助役らがJR東海労の組合員らに行った発言は、第1、9(4)のとおり認められる。しかし、これらの発言について、だれがだれに言ったのかなど具体的に明らかにされておらず、また、所長の命令の下に行われたとの疎明はない。従って、助役らの言動が会社による組合への支配介入に当たるとまではいえず、本件は棄却せざるを得ない。

ところで、助役らは、組合員資格を有していて、「組合員の立場で」と言いつつの発言であったとしても、JR東海労との間で多くの紛争が存する会社の役職者であり、JR東海労組合員らの上司の立場にもあるのだから、第1、9(4)認定のようなJR東海労の組織に影響を与えるような言動は、これ以上紛争を拡大させないためにも慎重であるべきと思料する。

6 東京駅業務応援者に関する「支配介入」について

(1) 申立人らの主張

① 発令人数

会社は、東京駅業務応援者について、8年3月にJR東海労組合員を他労組員に比して極端に多く発令し、また、9年6月になって東京駅の要員に余裕が生じた際も、東海ユニオン組合員のみを本人の希望を容れて転勤させている。さらに、10年3月にはJR東海労組合員のみ5名を発令した。

これら会社の行為は、所属する組合を理由とする差別扱いである。

② 個別面談

東京駅の副駅長や総務科長らは、東京駅業務応援者の組合員全員に対し、2年以内に運転士へ戻すとの労使協議があるにもかかわらず、個別に面談し、業務応援の延長を求めるとともに、

組合所属による不利益をちらつかせるなどの言動を行った。

(2) 被申立人の主張

① 発令人数

東京駅業務応援者は業務上の必要に基づくもので、その人選は、接客についての知識、意欲の向上を積極的に図るという観点から、車掌業務についての取扱い、年齢、教育効果等を総合的に考慮して決定しており、組合所属とは全く関係ない。

② 個別面談

組合は、東京駅業務応援者について、9年9月下旬に個別面談を行った旨主張するが、その主張自体不当労働行為を構成するものではない。

(3) 当委員会の判断

① 発令人数

たしかに、組合の主張するように、会社が8年3月及び10年3月に発令した東京駅業務応援者の組合別人数比は、JR東海労組合員に極端に偏ったものとなっている。

しかし、地本と新幹線本部との東京駅業務応援に関する労使協議において、どのような取決めがなされているのかが明らかでないことからすれば、組合別の人数比のみをもって不当労働行為であると断ずることはできない。

② 個別面談

組合は、東京駅の副駅長や総務科長らが、JR東海労組合員である東京駅業務応援者全員に対する個別の面談において、業務応援の延長を求めたり、組合所属による不利益をちらつかせるなどの言動を行った旨を主張するのみで、これらに関する立証を行っていない。また、上記のとおり労使協議における、東京駅業務応援に関する取決めの内容について何らの疎明もなされていない。

従って、東京駅の副駅長らが、JR東海労の業務応援者全員に対し個別に面談した事実(第1、9(6))をもって会社の不当労働行為とすることはできない。

第3 法律上の根拠

以上の次第であるから、会社が、(1)組合員X1に対し、10年3月5日付で減給処分にしたこと及び通常の運転業務に従事させていないこと、並びに(2)組合からの10・9申入書などによる協議要求に応じなかったことは、いずれも労働組合法第7条第3号に該当するが、その余の申立てについては、いずれも同法第7条に該当しない。

なお、組合は、謝罪文の掲示及び社内報への掲載を求めているが、主文の程度をもって足りると思料する。

よって、労働組合法第27条及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13年2月6日

東京都地方労働委員会
会長 沖野威