

東京、平10不73、平14.5.7

命 令 書

申立人 日本航空客室乗務員組合

被申立人 日本航空株式会社

主 文

被申立人日本航空株式会社は、申立人日本航空客室乗務員組合との間で組合文書のメールボックスへの配布に関する協議が整うまでの間、同組合が1年間に12回を限度として、メールボックスを介して組合文書を配布することを妨げてはならない。

理 由

第1 事案の概要及び請求する救済の内容

1 事案の概要

被申立人日本航空株式会社では、客室乗務員や運航乗務員に対する業務上の指示及び情報等業務文書の迅速かつ確実な伝達手段として、各人ごとに専用のメールボックスを設置している。他方、被申立人会社の従業員である客室乗務員が組織する申立人日本航空客室乗務員組合のほか被申立人会社の従業員で組織する各労働組合(後記第2.1(3))は、各組合の情宣活動の一環として長年にわたり、メールボックスを利用して組合ニュース等の組合文書を配布してきた。

平成9年9月、被申立人会社は客室乗務員のメールボックスを新しいものに取り替えるにあたり、従来の取扱いを変更し、業務文書・情報を迅速かつ確実に伝達するため業務文書専用とし、組合文書は客室乗務員室の出入口に近い所に新たに設置する書類棚に一括して置くべきこととした(組合代議員宛文書は従来どおりメールボックスによる配布を認めている。)。本件は被申立人会社のこのような行為が申立人組合の組合活動を妨害し、支配介入にあたるとして救済申立てされた事案である。

2 請求する救済内容

被申立人会社は、申立人組合が客室乗務員用メールボックスに組合情宣物等の組合文書を配布することを妨害してはならない。

第2 認定した事実

1 当事者等

- (1) 被申立人日本航空株式会社(以下「会社」という。)は、旅客及び貨物等の航空運送事業を主たる目的とする株式会社であり、平成10年3月末現在の従業員は17,863人である。

- (2) 申立人日本航空客室乗務員組合(以下「客乗組合」という。)は、会社に雇用される客室乗務員を組織する労働組合であり、本件申立て時(10年9月14日)の組合員数は1,237名である。
- (3) 会社には客乗組合のほか、客室乗務員と地上職の非管理職員を組織する全日本航空労働組合(以下「全労」という。組合員数は約11,900名、うち客室乗務員は約5,000名。)、地上職の管理職員及び非管理職員を組織する日本航空労働組合(以下「日航労組」という。組合員数は約300名。)、運航乗務員を組織する日本航空乗員組合(以下「乗員組合」という。組合員数は約1,400名。)、運航乗務員のうち機長で組織する日本航空機長組合(以下「機長組合」という。組合員数は約1,100名。)、先任航空機関士を組織する日本航空先任航空機関士組合(以下「先任機関士組合」という。組合員数約140名。)がある(人数は申立て時)。

2 本件申立て前の労使関係

(1) 総合労働協約の失効と便宜供与の取扱い

- ① 昭和44年、客乗組合と会社とは、集团的労使関係事項及び組合員の個別的労働条件事項を含む包括的な総合労働協約を締結し、その後も若干の改正を加えながら同協約は更新されてきた。

同協約は、客乗組合による会社施設の利用について、「会社は、組合からの申出があり、業務に支障なく、かつ適当と認めた場合、組合に対し組合活動に必要な会社施設、構内および物品等の利用を認めるものとする。」(18条)と定めていた。この総合労働協約は50年4月30日に失効した。

- ② 会社は、50年5月6日付文書で客乗組合に対し、客乗組合の組合員の労働条件は就業規則によることとし、組合専従の取扱い及び組合費のチェックオフについては同年5月1日付で締結した「組合専従者の設置及び取扱いに関する覚書」及び「賃金からの一部控除に関する協定」によることを通知した。

また会社は、同文書において、「勤務時間内外を問わず、組合活動を行うため会社の管理する施設を利用する場合には、会社の許可を必要とし、会社の諸規定を遵守すること」を通知した。

(2) 全労客乗支部の設立とその後の労使関係

- ① 50年5月27日、全労は地上職から客室乗務へ職種変更した者らで組織する全労客室乗務員支部(以下「全労客乗支部」という。)を組織した。

- ② その後、客乗組合と会社との間に以下のような紛議が発生した。

50年12月、客乗組合は会社が客室乗務員の配置、新人客室乗務員の研修生に対する世話役の任命及び新入社員との接触にあたっての便宜供与について差別を行ったとして不当労働行為救済申立てを当委員会に行った(昭和50年不第127号)。翌51年以降、客乗組合は、パーサー昇格試験で客乗組合の組合員であるが故に不合格にされたとして(昭和51年不第99号)、管理職が客乗組合の組合員に対して脱退工作等を行ったとして(昭和52年不第43号)、更に客室訓練所の教官任用にあたって全労客乗支部と著しい不均衡があるとして(昭和52年不第112号)、当委員会に不当労働行為救済申立てを行った。

当委員会は、上記申立てに対してそれぞれ会社の行為を不当労働行為と認定し、52年5月26日に一部救済命令(50年不第127号)を、53年7月21日に一部救済命令(51年不第99号)を、53年5月30日に一部救済命令(52年不第43号)を、54年9月21日に全部救済命令(52年不第112号)を発した。これらの事件のうち52年不第112号は、会社が救済命令の取消訴訟を提起し、東京高等裁判所係属中の平成元年12月に会社が訴えを取り下げるまで紛争状態が継続した。

(3) 国内線先任資格付与をめぐるトラブル等

- ① 平成8年10月1日から会社は、国内線に乗務する客室乗務員に対し、客室業務の統括責任者として国内線先任資格を付与する制度を実施したが、客乗組合はパーサー職全員に資格を付与すべきであると主張して反対していた。制度の実施に先立ち8年8月に会社は、資格付与者を公表した際、客乗組合の組合員については氏名を公表しなかった。これに対して客乗組合は、同月13日付抗議並びに申入書で、「春闘回答の実施を人事賃金制度の改悪合意を条件とし、7月1日には賃金・昇格に関する協定等を破棄し、(国内線先任資格では)氏名発表を一方の組合にのみ実施するなどの会社の一連のやり方は……客乗組合の存在を無視するもので(あり、)……組合間の差別や同じ組合の中での差別を持ち込む事が許されてはなりません」などと抗議し、客乗組合の組合員の資格付与者を発表するように要求した。会社は同年9月頃に至って客乗組合の組合員の国内線先任資格者を発表した。
- ② 客乗組合は昭和50年以降組合員に対して争議時のワッペン着用を指令し、会社は同組合に対して、その都度警告書を発していた。平成8年12月会社は、新しい制服の着用基準を定めて全客室乗務員のメールボックスにワッペンを外さないという趣旨の注意書を配布し、それ以降管理職を通じて

客乗組合員に取外しを指示するようになった。その結果、客乗組合は組合員のワッペン着用を中止した。

(4) 本件申立て直前の労使関係

- ① 会社と客乗組合の間には、客乗組合員の業務命令拒否をめぐる不利益取扱いや客乗組合執行委員の組合活動に対する支配介入をめぐる、裁判所や当委員会に少なからず事件が係属するなど、本件救済申立てに至るまで長期にわたり緊張した労使関係が続いた。
- ② 後記本件変更措置と同時期の9年8月5日、会社は客乗組合に対し、より一層の構造改革施策を推進するためには総合労働協約の締結が急務であるとして、同年10月1日付で総合労働協約の締結を申し入れて協議を重ねたが、協約締結の見通しは立たなかった。そこで会社は同年12月1日付社長名の文書で客乗組合に対し、改めて総合労働協約の締結期限を10年4月1日として協議を行い、締結に至らない場合は組合活動の便宜供与を定めていた昭和50年5月6日付通知、同年5月1日付「組合専従者の設置及び取扱いに関する覚書」及び同「賃金からの一部控除に関する協定」（前記2(1)②）等を平成10年3月31日をもって廃止または解約すると通告した。

客乗組合は、この通告は不当労働行為にあたるとして、当委員会に救済を申し立てた(平成10年不第7号)が、この事件は客乗組合と会社との間で和解が成立し、新たな便宜供与の協定を締結して終結した。

3 乗務員のメールアドレスと労働組合のメールアドレス利用

(1) メールボックス設置の経緯等

- ① 会社の客室本部は客室業務を横断的に統括し、同本部のもとに客室業務部、第1客室乗員部等7部が設置され、このうち成田空港内には第1客室乗員部、第2客室乗員部、国際フライト旅客部等が置かれている。そして、第1客室乗員部は第1乃至第7客室乗員室、第2客室乗員部は第8乃至第14客室乗員室からなっている。第1及び第2客室乗員部の各客室乗員室にはそれぞれ約240名の客室乗務員が所属し、全体の客室乗務員数は約3,400名である。なお、国際フライト旅客部には約900名の客室乗務員が所属し、羽田空港及び関西空港にも客室乗務員が在籍している。
- ② 客室乗務員や運航乗務員は個人ごとのデスクは与えられず、勤務時間や時間帯が不規則なシフト勤務であるため、会社は乗務員に対する業務指示や業務連絡の手段として、客室乗員室内に各乗務員ごとの専用トレーを収納するメールアドレスを設置している。成田空港では、各客室乗員室に平均

9台のメールボックスを設置していた。

- ③ メールボックスに収納されているトレイは、スチール製で高さ6.2cm×幅27.8cm×奥行33.8cmの大きさで、重さ880グラム程であった。
- ④ メールボックスは客室乗務員ら従業員の移動とともに移設されており、昭和53年、客室本部が成田空港に移転するに際しては、羽田空港に設置されていた約3,000人分のメールボックスが全て成田空港に移設された。その後も会社は、平成5年のオペレーションセンターの引っ越し、7年の同センターの全面的なレイアウト変更など運営体制の変更に際しても、それぞれメールボックスを移動している。また人事異動の際には会社が全客室乗務員のトレイを全部入れ替える作業を繰り返している。

(2) メールボックスによる業務文書の配布

- ① 会社は客室乗務員に対する業務上の指示を掲示板に掲示する、文書をメールボックスに配布する、管理職が口頭で説明するなどの方法によって行っている。

客室乗務員のメールボックスに配布される会社の文書は、「おおぞらWEEKLY」(広報部発行会社広報誌)、「JALOP NEWS」(生協発行)、3か月に1度差し替えられる「CAM1」(機内サービス企画部発行マニュアル)及び「Trust」(労務部発行)などで、1か月平均概ね30文書である。

客室乗務員は、勤務の都合上、平均して4日に1度の割合でメールボックスの文書等を点検している。

- ② 運航乗務員のメールボックスに配布される業務文書は、運航規定の改訂版、航空機運用規定の修正、航空路図の改訂、オペレーションニュース等である。運航乗務員は、客室乗務員と比べ、業務文書の種類が多く、内容も頻繁に変更されることから配布文書が格段に多くなっている。因みに、運行本部のX1機長のメールボックスには、12年2月から3月にかけての1か月間に業務文書が77件、組合関係の書類が142件配布されていた。

(3) 労働組合によるメールボックスの利用

- ① 会社内では、客室乗務員をも含めて組織していた日本航空労働組合が昭和26年11月に結成された当初から、乗務員を対象に情宣活動の一環として、会社の設置したメールボックスを利用して組合文書が配布しており、このことは40年12月に客乗組合が上記組合から分離独立した後も変化がなく、また、客室本部に全労客乗支部が組織された後も継続して行われていた。即ち、客乗組合は結成当初から30年余にわたって客

室乗務員全員に対して、組合所属にかかわらず組合文書を配布していた。

会社はこの間、メールボックスへの組合文書の配布を禁止しないし制限したことはなかった。

- ② 客乗組合は客乗ニュースを年間230から300号程度、全労は年間300号程度の組合機関紙を発行し、両組合で年間600弱の組合情宣物が組合所属にかかわらず全客室乗務員のメールボックスに配布されており、文書量は1日当たりでB4版で平均4枚程であった。
- ③ 平成12年3月当時、運航乗務員の職場では、「乗員速報」(B4版1枚、年間約550号)、「機長組合ニュース」(B5版2～6枚、同約300号)、客乗組合ら5組合が発行する「5労組ニュース」(B4版1～2枚、同約50号)、機長、前任機関士及び乗員の各組合が共同で発行している「3乗組NEWS」(同110号)、さらに乗員組合が加入している産業別組織の発行する文書が運航乗務員のメールボックスを介して配布されていた。

4 本件メールボックスの取扱い基準の変更

(1) 会社からの本件メールボックス取扱い基準の変更通知

- ① 客室本部客室乗員企画部の総務グループでは、メールボックスの老朽化を理由にその更新について平成9年6月頃から検討を始め、メールボックスに入れる業務文書以外の文書の取扱いについては、新メールボックスに部数を制限して入れさせる案と、業務文書以外の文書は別に書類棚を設置してこれを利用させることとする案が検討された。会社は、検討の過程で前者の案がそのこと自体が組合に対する支配介入と主張されることを懸念して早い時期に断念し、代替措置として書類棚を設置する案を採用することとした。
- ② 会社は客乗組合に対し、9年7月31日付客室本部客室業務部長名による文書で、客室乗務員のメールボックスの取扱いを9月16日から以下のとおり変更する旨通知した(以下「本件変更措置」という。)

変更の趣旨は、「業務文書のより確実な伝達」、「スペースの有効活用」、「客室乗員室の美化」にあるとされ、変更の内容は、現行の客室乗務員用メールボックスを撤去して薄型のものに替え、客室乗務員用メールボックスは業務文書専用とし、また労働組合情宣物及び社員向け販売促進物等を収納する書類棚を同日に新たに設置するというものであった。なお、メールボックスは9月16日以降順次交換すると記されていた。

また会社は客乗組合に対し、上記の内容に加え口頭で、組

合執行部から代議員宛の伝達文書についてはメールボックスの使用を認め、書類棚は3列に区切られたスペースのうち中央1列に販売促進物等を収納し、両側各1列を客乗組合と全労客乗支部とに割り当て、情宣文書等を入れることを認めると伝えた。

8月8日、文書を掲示して会社は客室乗務員に対し、上記と同趣旨のメールボックス取扱い基準の変更を通知した。

- ③ 本件変更措置は、客室乗務員の職場においてのみ行われた。
(2) 本件変更措置に至るまでの労使折衝等

① 前記9年7月31日付通知に対し、客乗組合は、8月4日付文書で、配布させない理由が不明確であり、客室乗務員6,000名の知る権利・知らせる権利を奪い、組合活動を封じ込めようとするものだと抗議し、団体交渉の申入れをするとともに本件変更措置の撤回を要求した。

② 8月14日、客乗組合と会社とは、本件変更措置をめぐる事務折衝を行い、以下のようなやり取りをした。

ア 会社は、メールボックスへ配布した「機内サービスインストラクション」等の業務文書が見つからないと取りに来た乗務員がいたことを挙げ、メールボックスを業務文書専用にするならば、そういう例は減り、業務文書の迅速かつ確実な伝達というメールボックス本来の機能を果たすだろうと述べた。これに対して客乗組合は、会社の情報と同様に組合の情報も大切であり、客室乗務員は両方から情報を得る権利があり、客乗組合は情報を与える権利があると主張した。また、メールボックスに組合文書が配布されるから伝達が徹底しないのかとの質問に対し会社は「そういうこともないと思うが、分からない。」とも答えた。

そして会社は、客乗ニュースなどは代替措置としての書類棚でやりくりしてほしいなどと述べるとともに、機内サービスマニュアル等の業務文書のほか、引き続き労務部が発行する「Trust」をメールボックスに配布すると述べた。

イ 客乗組合が運航乗務員部では何らの変更もないのに、なぜ客室乗務員の職場だけ変更するのかと質したところ、会社は客室本部の部門運営であると答えた。これに対して客乗組合は、会社文書の伝達の徹底ということなら全社的な問題であることなどを述べ、団体交渉の場で再度論議することを申し入れた。

③ 9月4日、客乗組合と会社とは、本件変更措置を議題として団体交渉を行った。会社は、本件変更措置は労使問題ではなく業務運営上会社の実施する施策であり、組合の情報提供に

については代替の書類棚を設けるのでこれを利用すれば、メールボックスへの配布と効果は同じであるから理解してほしいなどと説明した。

これに対して客乗組合は、本件変更措置は昭和60年の最高経営会議の労務方針に反していると指摘し、労使関係の正常化に逆行していると主張した。また会社が挙げる変更の趣旨は納得できないし、会社の労務部が発行する「Trust」は配布されるのだから労使対等にはならないなどと述べた。しかし、会社は「会社としては(本件変更措置実施の)方針を変えるつもりはない、また労務方針も変えるつもりはない。」と述べた。組合は「このままでは解決しませんし、16日からもニュースは配ります。」と応酬して団体交渉を終えた。

- ④ 9月8日、客乗組合は社長宛文書で「労使で長年に亘り確認してきた労使慣行を無視し、一方的な通知で実施を強行しようとする会社姿勢に対して嚴重に抗議」すると表明した。併せて「今回の異常な会社のやり方は……安全やサービスの低下に繋がるとして、本件変更措置の撤回を求め、改めてメールボックスに組合文書を配布させない理由など数項目を質した。

9月5日、全労は会社に対し、本件変更措置を了解する旨の回答をした。

5 本件変更措置と客乗組合の対応

(1) 本件変更措置

- ① 各客室乗員室に設置されたメールボックスは3台で、トレーは従前より規格の小さいサイズ(高さ4.0cm×幅26.0cm×奥行40.0cm)の透明プラスチックのものに変更された。会社はメールボックスを業務文書専用とする代替措置として前記4(1)②のとおり、客乗組合及び全労客乗支部の組合文書配布の便宜のために書類棚1台を各客室乗員室の出入口付近に設置した。なお、書類棚の設置場所は、各室とも管理職の席から見通せる位置にあった。

メールボックスを新規のものに更新することにより生じたスペースには、テーブル、椅子等を置いて面談や打合せに使用し、また掲示板を新設して客室乗務員に対する業務指示に利用している。

- ② 本件変更措置によりメールボックスは業務文書専用とされたが、会社は、前記(4(1)②)のとおり労働組合の発信する代議員宛の連絡文書に限って例外的にメールボックスの使用を認めているほか、客室乗務員の勤務が不規則であることを考慮し、友人間の私信及び殆どの社員が加入している生活

協同組合、厚生年金基金、日本航空健康保険組合、団体保険の4種類の文書配布についてもビニール・パック詰めにすることを条件として、メールボックスへの配布を認めた。

(2) 客乗組合の対応

- ① 会社が本件変更措置を実施した9年9月16日、客乗組合の執行委員らは従前どおりメールボックスに客乗ニュースを配布し始めた。これに対して会社の管理職は、メールボックスの取扱い基準が変わったのでそれを守るように説得をしたところ、執行委員らはこれに従って客乗ニュースの配布を中止した。

なお、客乗組合はこの日以降、本件救済申立てまでの間メールボックスに組合文書を配布することを控えた。

- ② 同日、客乗組合は文書により会社に対して、本件変更措置は社員の知る権利・知らせる権利を奪うばかりでなく、組合活動を制限し、更なる合理化の導入を狙うものだと抗議し、即時撤回を要求するとともに、同月8日付文書(4(2)④)の質問に対する回答を要求した。

その後、客乗組合は9年年末闘争、10年春闘、10年「夏闘」(一時金問題ほか)の際にも、本件変更措置を元に戻すよう要求した。

- ③ 本件変更措置後の情宣活動

ア 本件変更措置前、客乗組合は組合文書をメールボックス及び会社貸与の掲示板を利用して客室乗務員に伝達していたが、本件変更措置後は掲示板を利用するほか、見易さや取り易さを考えて会社が新設した書類棚のトレーを少なくして、客乗ニュース等を8～9号分をまとめて置いた。また成田のオペレーションセンター出入口付近でも客乗ニュースの配布を行った。

イ 本件変更措置後、客乗組合は客乗ニュースの1回あたりのページ数を増加させたが、年間発行号数は例年の300号弱から約25号(概ね月に2回)に激減させた。また本件変更措置前、客乗ニュースは毎号とも全客室乗務員宛にメールボックスを介して約5,000部配布されていたが、変更後は多いときで2,800部、少ないときは1,500部程度まで減少した。

- ④ 10年8月11日、客乗組合は会社に対し文書で、本件変更措置により業務文書はどの程度確実に伝達されるようになったのか、以前より確実に伝達されるようになったとするなら、今後他部門も同じような扱いを検討するのかなど6項目について、回答期限を9月15日(祝日)とする質問書を提出した。

9月11日、客乗組合と会社とは団体交渉を行い、客乗組合は上記質問書の期限までに回答がない場合は、同月16日に当委員会へ不当労働行為救済申立てを行うと表明したが、除斥期間との関係から申立ては9月14日に行った。

6 本件変更措置に対する5労組の対応

(1) 「5労組ニュース」の配布

- ① 9年9月22日、客乗組合、機長組合、前任機関士組合及び乗員組合は連名で会社に対し、本件変更措置は客室乗務員が組合の情報をタイムリーに把握する機会を奪うものであって、組合の自主的な活動に障害になるなどと抗議し、協議を申し入れた。ついで、10年7月30日には、この4組合に日航労組を加えた5組合は連名で同趣旨の抗議等を行った。

上記5労組は遅くとも10年8月頃には「5労組連絡会議」と称し、同連絡会議は本件変更措置により、客室乗務員の人事賃金制度の改正問題についての意見集約ができないことから、本件変更措置の撤回を求めるとともに、人事賃金制度の改正問題について全職場の意見を集約するためのアンケートの実施を決め、これを「5労組ニュース」第1号として同年10月5日に配布した。客室乗員室では5労組の組合員が、管理職の制止を振り切って全客室乗務員のメールボックスに配布した。

- ② これに対して会社は、10月19日に5労組ニュースの配布が本件変更措置に違反しているとして、配布物の回収を求め、再び繰り返さないよう客乗組合に警告するとともに、同月30日には残る4組合に対し、客室乗務員のメールボックスに5労組ニュースを配布したことについて、「二度とかかる事態を引き起こさないよう」申し入れた。

(2) その後の配布状況

しかし、5労組はその後も、成田空港及び羽田空港において11年7月26日までに17回、概ね月2回のペースで、客乗組合の組合員を含む毎回30人から50人程の者が5労組ニュースを客室乗務員のメールボックスへの配布を続けた。その際、室長やマネージャーら管理職が「規則に従ってください。」「やめてください。」などと注意をし、また組合員が配布を強行すると、怒気を含んだ大声で阻止しようとしたり、配布状況を写真撮影するなどのことがあった。

第3 判断

1 当事者の主張

(1) 申立人の主張

- ① 本件変更措置理由の不存在と労使慣行の変更手続きの不

備

- ア 会社は9年9月、業務文書を確実に伝達するとの理由で客室乗務員のメールボックスを業務文書専用とし、組合文書の配布を禁止する措置をとったが、組合文書のために業務文書の確実な伝達が阻害された事実はない。会社の挙げる理由は、他の理由(客室乗員室の美化及びスペースの捻出)を含めて、下記に述べるような「労使慣行」破棄のための口実に過ぎない。
- イ 客乗組合は、本件変更措置の実施以前、何らの制限を受けることもなく、組合文書をメールボックスに配布して全客室乗務員に伝達してきており、メールボックスの組合活動への利用は、会社に客乗組合の前身でもある日航労組が結成された昭和26年から認められ、客乗組合結成(40年)、全労客乗支部結成(50年)前後を通じて変わることがなかった。即ち、会社と客乗組合との間には、客乗組合が結成された昭和40年以来、「会社は客乗組合の組合文書をメールボックスに配布することを認め、配布時期、配布回数、内容について条件を付けない。」という労使慣行が成立していた。
- ウ 労使慣行は労使が自主的に形成した職場秩序であり最大限に尊重されるべきところ、会社は客乗組合に対し、本件変更措置の僅か46日前にそのことを通告し、2回の交渉を経たものの組合の主張にまったく耳を傾けることなく、一方的に実施したのであるから、長年継続してきた重要な労使慣行変更の手続きとして十分なものであったとは到底いえない。
- ② 会社の設置した書類棚の代替措置として不十分性
本件変更措置の代替措置として会社が設置した書類棚は、メールボックスに比べ、組合文書を客室乗務員一人一人に確実に入手させ伝達する上で、情宣機能に格段の差がある。加えて、書類棚は各客室乗員室の管理職の自席から見通すことができる位置に設けられているため、客室乗務員のなかには会社が敵視する少数組合の客乗組合に割り当てられた書類棚から組合文書を取るのを躊躇する者が多数出るとは明らかである。従って、書類棚にメールボックスに代わる機能を期待することはできない。
- ③ 運航乗務員の組合によるメールボックスの利用
会社は、業務文書を迅速かつ確実に伝達することが求められている点において客室乗務員より一層重要と思われる運航乗務員については、乗務員を組織する4組合に従前どおり

各運航乗員室のメールボックスへの組合文書の配布を認めている。従って、客室乗務員に対してのみ業務文書の迅速、確実な伝達のために本件変更措置が必要だとする会社の主張は納得できない。

- ④ 以上のとおり、会社は組合文書の伝達機能の面で格段の差のある書類棚を新設貸与しただけで、従来の労使慣行を一方的に破棄し、組合文書のメールボックスへの配布を禁止している。このことは客乗組合の正当な情宣活動の妨害に帰し、支配介入にあたる。

(2) 被申立人の主張

① メールボックスの更新の必要性

ア 旧メールボックスは老朽化し、設置場所を何度か移設したことから破損箇所もみられた。そこで、新メールボックスに更新することとしたのであり、併せて室内の美観を整え、室内に乗務員の打合わせ等のためのスペースを捻出するためもあって旧トレイより浅底でやや小振りなトレイを収納する規格のものとした。このように会社の措置は必要かつ妥当な措置であることはいうまでもない。

イ かねてから客室乗員室のメールボックスには組合文書が大量かつ無秩序に投入されており、業務文書(例えば、源泉徴収票など特に小型のもの)が紛れて業務に関する指示や情報が確実に伝達されないことがあった。そこで会社は、旧メールボックスの更新を機に、メールボックスの本来の機能及び目的に沿って原則として業務文書専用とし、組合文書の配布を認めないこととした。しかし、組合が長年メールボックスを利用して組合文書の配布を行ってきたことに配慮し、組合による代議員宛て文書の配布は認めることとし、他の組合文書は新たに書類棚を設置貸与しこれによるべきこととした。

② 組合文書の配布に関するメールボックスの利用関係

総合労働協約の有効期間中は同協約18条により、その失効後は昭和50年5月会社が客乗組合に対してした通知文書により、会社と同組合との間には、組合が会社施設、構内、物品等を組合活動に利用する場合は、会社にそのことを申し出、会社は業務に支障がなくかつ適当と認めた場合にその利用を許可するという取扱いがなされてきた。確かに会社は、本件変更措置までの間、客乗組合によるメールボックスへの組合文書の配布に関し、その都度申し出を受けて許可するという取扱いをしてこなかった。それは、会社と客乗組合との間に、上記労働協約及び通知文書に基づき、客乗組合がメール

ボックスを組合文書の配布のために利用する旨の包括的申し出をし、会社が業務に支障を来たさない限りこれに包括的に許可を与えるという基本的合意が成立していたからに他ならない。かかる基本的合意の存在を離れ、会社の許可いかににかかわらず組合文書の配布のためにメールボックスを利用できる労使慣行が成立していたとする組合の主張は到底認めることはできない。

本件変更措置の理由は上記①に述べたとおりであり、会社は、メールボックスを業務文書専用とする一方、組合が支障なく情宣活動が行なえるよう配慮して書類棚を設置貸与することとしたのであるから、本件変更措置は上記基本的合意を破棄したものではなく、同合意の存在を前提に便宜供与の形態を変更したに過ぎない。この会社の措置は尊重されるべきであり、社会通念に照らしても十分に納得し得るところである。

また、組合は、客室乗務員が乗員室の管理職によって監視される結果、書類棚からの組合文書のピックアップを躊躇せざるを得ないというが、多忙な管理職がそのような監視をしている事実はない。

③ 本件変更手続の妥当性

会社は、客乗組合に対し、9年7月31日本件変更措置の趣旨、内容及び変更後の組合文書の配布に関する取扱いを文書で通知し、口頭でも補充説明をした。また、8月14日の事務折衝、9月4日の団体交渉の場で十分に説明し、客乗組合の理解を求めた。このように、会社は尽くすべき手続きを尽くしている。

④ 運航乗務員のメールボックスの利用関係

本件変更措置は、上記①に述べたように、客室乗員室のメールボックスに組合文書が大量かつ無秩序に入れられている状況下で、客室本部において、同本部の業務文書を客室乗務員に迅速かつ確実に伝達することが必要であると判断して行ったものであり、各職場ごとに状況に応じた取扱い基準が考えられるのは当然である。従って、客室本部におけるメールボックスの取扱い基準が他の職場におけるそれと異なるからといって何ら問題はない。

⑤ 以上のとおり、本件変更措置は業務上の必要に基づいて実施したものであって、客乗組合が主張するような同組合の情宣活動をことさら妨害する意図は全くない。

2 当委員会の判断

(1) メールボックスを介した組合文書配布の利用関係

- ① 会社は従業員に対し、メールボックスを介して業務上の指示、連絡を行っている。他方、会社内の労働組合はそれぞれ結成当初からメールボックスを利用して組合文書を配布しており、客乗組合についても例外ではなかった。客乗組合による組合文書のメールボックスへの配布は、同組合結成以来30余年に及んでいた(第2.3(3)①)。このように会社は、組合文書のメールボックスへの配布については、平成9年9月本件変更措置を実施するまでの間、会社内の各労働組合との関係においてほぼ斉一的な取扱い基準によっていたと考えられる。
- ② 会社と客乗組合とは昭和44年から50年4月末日まで総合労働協約を締結し、同協約18条において組合活動のために会社の施設を利用する場合は、組合がその旨を会社に申し出、会社が業務に支障がないと認めた場合に、その利用を認めると定めていた。同協約の失効後会社は客乗組合に対し50年5月、文書により、失効した協約18条と同趣旨の通知をした(第2.2(1)①、②)。
- ③ 上記事実に加えて、会社は本件変更措置までの間に、業務上の指示、情報を従業員に迅速かつ確実に伝達するというメールボックス本来の役割及び機能を確保する上で、客乗組合によるメールボックスの利用状況に問題があるとして、配布する組合文書の種類、分量、体裁及び配布の回数や時期等に関し同組合に必要な改善点を指摘し善処を求めるといったことを行った事実はない。またこの間、客乗組合が会社の施設を利用する場合に許可を要するとしている点について異議や抗議をした事実は認められない。

これらの事情を併せて考えると、会社と客乗組合との間には、メールボックスの利用に関し、総合労働協約有効期間中は同協約18条の定めにより、客乗組合はメールボックスへの組合文書の配布を申し出、特段の支障がない限り会社がこれを認めるという基本的合意が成立し、同協約が失効した後に会社が客乗組合に対し通知した文書によっても、上記合意が変更されたとは認められない。この基本合意は、業務に支障を生じないことといった制限は付されているものの、組合文書の配布の都度の申入れと許可を行うことなく、また配布文書の種類、分量、体裁及び配布回数や時期等に具体的条件を付さないという包括的、抽象的な合意として、長期にわたり存続してきた継続的な合意の性質を有するものと解するのが相当である。従って、このような基本的合意と別個に、組合文書をメールボックスを介して組合員らに配布する労使

慣行が成立していたとの組合の主張はこれを採用できない。

そしてメールボックスを業務文書専用とする会社の本件変更措置は、客乗組合との間に存した前記のような基本的合意に基づく取扱いを変更しようとするものであるから、十分に納得できる合理的な事由(必要性)が存在し、かつ変更措置の申し出から実施に至る手続きの運びにおいても慎重な配慮がなされることが必要と考えられる。以下、このような観点から本件変更措置の相当性について検討する。

(2) 本件変更措置の合理性等

① メールボックスの更新について

会社が設置した旧メールボックスは、客室本部が羽田空港から成田空港に移転した昭和53年以前から長期間使用され、また度重なる移転等により(第2.3(1)④)、全体として劣化が進んでいたことは想像するに難くない。そして会社がこのことを主要な理由としてメールボックスを更新したこと自体の必要性はこれを認めることができ、なんら問題はない。

② 本件変更措置について

ア 会社が本件変更措置を実施した当時、客乗組合は年間230から300号程度、全労も同程度の組合機関紙を発行しており、両組合で約600弱の組合文書が組合所属を問わず全客室乗務員のメールボックスに配布されていた(第2.3(3)②)。このようなメールボックスの利用状況からすれば、会社が主張するように客室乗務員がメールボックスから必要な業務文書を確認できないような事態の発生しうる蓋然性が高くなることは一概に否定できない。しかし、業務文書の確実な伝達が阻害されることがあったか否かはともかくとして、メールボックスには業務文書、組合文書のほかに生協、保険団体等福利厚生関係の書類も多数入れられており(第2.3(2)①、5(1)②)、会社自身もその原因が必ずしも組合文書によるものとまでは断定できないと自認しているところである(第2.4(2)②ア)。

イ 客室本部ではメールボックスを更新するにあたり、業務文書以外の文書の取扱いについて、部数を制限する案と書類棚を設置する案とが検討された(第2、4(1)①)が、会社は、部数制限自体が不当労働行為の謗りを受けることを懸念し、この案の採用を早期に断念した。会社はまた、組合文書を少量でもメールボックスに配布することを認めれば歯止めが利かなくなるともいう。しかしながら、会社は上記のとおり本件変更措置の検討過程及びその前後において、メールボックスの規格を旧来のものよりやや小型の

ものに更新するにあたり、客乗組合に対し、従前のような組合文書の配布の仕方について一定の見直しが必要であることを説示し、その本来の役割、機能を確保する上で必要な具体的提案を試みた事実は全く認められないのであるから、会社の上記懸念及び主張はいずれも根拠のない推測に過ぎないというべきである。

- ウ 会社の運航乗務員に対する業務文書は、性質上安全運航に直接かかわる文書が多くあり、客室乗務員に対するそれに比べてはるかに重要な文書と考えられるが、運航乗務員に対しては業務文書及び乗員組合ら4組合の組合文書ともに、客室乗務員に配布される文書量を大きく上回る種類及び分量の文書がメールボックスに配布されている(第2.3(2)②、同(3)③)。このことに関し会社は、客乗組合に対し、本件変更措置は客室本部の部門運営である(第2.4(2)②イ)と答えるのみで、運航乗務員の各組合に対する取扱いと客乗組合に対する取扱いとの間に重大な差異を設ける本件変更措置の必要性について合理的説明をしていないというほかない。このような会社の対応に客乗組合が納得しないのは当然と言わざるを得ない。会社は、各職場の状況に応じて必要な取扱いを考えるのであり、他の職場の扱いを云々するのは当たらないと主張するが、上記(1)①に述べたところからしても、直ちには採用できない。
- エ 以上のように、会社が本件変更措置の実施にあたり、メールボックスの本来の役割、機能(業務上の指示、情報の迅速かつ確実な伝達)を確保することを最優先させることとした方針は理解できるものの、メールボックスへの組合文書の配布をほぼ全面的に禁止することが差し迫って必要であると納得することのできる理由は、いずれもこれを認めることが困難というほかない。

③ 書類棚について

会社は本件変更措置の実施にあたって、客乗組合の情宣活動の必要性に配慮して書類棚を設置し、これをもって十分な代替措置であると主張し、本件変更措置は組合文書の配布に関し会社が従来許可してきた便宜供与を廃止したのではなく、その形態変更をしたに過ぎないとも主張している。よって、組合文書のメールボックスへの配布に代わる代替措置として設置された書類棚について検討する。

- ア 会社は本件変更措置により、組合代議員宛の伝達文書を除いて、組合文書をメールボックスから排除し、書類棚を新設して客乗組合及び全労に対し組合文書の配布に使用

することを認めた(第2.4(1)②、同5(1)②)。このことは、客乗組合や全労などの発行する年間数百にのぼる組合文書が、長年、メールボックスを介して配布されてきたことを踏まえ、会社として本件変更措置によるメールボックスの利用制限の代替措置として、一定の配慮を示したものと評価することができる。

イ しかしながら、つぎのような事実が認められる。会社は、本件変更措置後も会社労務部が発行する「Trust」は当然に業務文書としてメールボックスを介して直接客室乗務員に配布することとしており、一方組合文書は書類棚を介して任意に客室乗務員に取ってもらう方法で配布されることになり、会社と組合との間に労使関係事項をめぐる情宣活動の点で相当程度の格差が生じるに至ったといえることができる。

また、書類棚が管理職の席から見通せる場所に設置されたため、特に他労組の客室乗務員がわざわざ客乗組合のニュースを手にとることを躊躇する傾向もあながち否定することはできないといえるべきであり、この点からも書類棚方式は従来のメールボックスへの配布より情宣の徹底性の点において劣るといって差し支えない。

更に、本件変更措置実施後、客乗組合はメールボックスへの配布と比べて情宣効果が著しく劣っていると判断し、同組合は会社が貸与したよりもトレーの数を減らして書類棚の内部を見やすくしたことから、客乗ニュースの発行は従来の年間300号から約25号に減らさざるを得なかった。そして客乗組合は、従来のニュース量の維持するため1号当たりの頁数を増やして対応した。また成田オペレーションセンター前で組合員が組合ニュースを配布するなどの工夫をした。しかし、結果的には客乗組合の配布する文書の部数は大幅に減少するに至った(第2.5(2)③)。

ウ 以上からすれば、客乗組合において、メールボックスの代替措置としての書類棚は、従前のメールボックスに比して十分な機能を果たすものではないと判断したことにはそれなりの理由があるといえることができ、現実的にも配布部数の激減など情宣活動に影響を受けていることは明らかであるから、客乗組合がメールボックスを介した組合文書の配布方法を確保しておきたいと切望することには無理からぬ事情があると認められる。

他方、メールボックスを介して組合文書を配布する方法は、組合所属の如何にかかわらず業務文書と一緒に組合文

書を直接手に取る機会を確保でき、この点から会社において、書類棚に組合別に文書を置いて適宜客室乗務員に組合文書を取り出してもらう方法は、本件変更措置以前と比べ、客乗組合の情宣力ないし情宣の徹底性の点で格差が生じることを予測し得たであろうことは推認するに難くない。

④ 本件変更措置の実施に至る労使交渉の経緯について

ア 会社は客乗組合に対し、9年7月31日付文書で9月16日から本件変更措置を実施する旨通知し、8月14日に事務折衝を行い、9月4日に団体交渉を行った。会社は本件変更措置について、このように客乗組合との事務折衝及び団体交渉には応じたものの、本件変更措置は既定の方針であるとの立場で客乗組合の質疑に応答し、また、本件変更措置は会社と客乗組合との労使問題ではなく、客室本部の業務運営上の問題と認識しているとして、団体交渉で会社の方針を変えるつもりはない旨を表明した(第2.4(2)①乃至③)。

イ 会社は、客乗組合と折衝を開始する前の8月8日、客乗組合が本件変更措置に対し抗議と団体交渉を申し入れている最中に、客室乗務員に対し客乗組合への通知と同趣旨の文書で、本件変更措置を周知した(第2.4(1)②)。

ウ 以上のように会社は、本件変更措置の検討過程において組合文書の部数を制限した上で限定的に引き続きメールボックスに入れさせることにしたらどうかとの会社の客室本部内にも存した意見を早々に引っ込め、本件変更措置をめぐる事務折衝後の初回の団体交渉の場において早くも会社の方針を変えるつもりはない旨宣明し、さらに客乗組合の頭越しに客室乗務員に対し本件変更措置を通知したものである。かかる会社の姿勢は、数十年の長期にわたり継続して行われてきた会社と客乗組合とのメールボックスの利用関係に関する基本的合意を原則的に破棄する方向で変更するという重要問題への取組み方として、いささか慎重さや誠実さを欠き、正常な労使関係を支配する信義則にも悖るものと断ぜざるを得ない。

エ 結局、会社は、本件変更措置の通知から1か月半という短期間のうちに会社の決めたメールボックスの取扱いに関する方針を実施に移すため、客乗組合との交渉は実施したものの、会社が交渉によって本件変更措置問題について合意達成の努力を真摯に行い解決しようとしたものとは判断できず、会社が手続きを尽くしたとはいえないのであるから、会社の主張は採用できない。

(3) 不当労働行為の成否

① 昭和50年4月に客乗組合と会社との間の総合労働協約が失効した後、会社は繰り返し総合労働協約の締結を求めたが、現在まで締結に至っていない。また、同年5月客室乗務員の全労支部が結成されて以降、客乗組合と会社との間でいくつもの不当労働行為救済申立て事件が当委員会に係属し、加えて種々トラブルも生じていた(第2.2(2)②、同(3)①②)。

また会社は、本件変更措置実施と同時期に客乗組合に期限を切って総合労働協約の締結を求め、同協約の締結に至らない場合は客乗組合との間に結ばれている重要な便宜供与に関する協定等を廃止する旨申し入れた(同(4)②)。

このように、客乗組合は会社と種々の問題で長期にわたり対立を重ね緊張関係を継続していたのであるから、会社が客乗組合ないしその組合員を快く思っていなかったであろうことは想像するに難くない。また、本件変更措置前後の会社の客乗組合に対する一連の攻勢(第2.2(3)(4))は、総合労働協約の締結の促進などを目的にした面もあろうが、いずれも客乗組合の活動力の抑制に繋がるものであったことを窺うことができる。

② 既に判断したとおり、会社は本件変更措置の実施にあたり、客乗組合にとって重要な情宣手段として30年余の長期にわたり、メールボックス本来の趣旨(業務上の指示、情報の迅速かつ確実な伝達)と共存して存続してきた基本的合意を変更する差し迫った必要性について十分な説明をしなかったというほかない。また、メールボックスの代替措置として会社が設置した書類棚が、情宣機能の点でメールボックスより相当程度劣ることは否定し難く、現に客乗組合の情宣活動に大きな影響を与えていることは前期判断のとおりである。加えて、本件変更措置を実施するにあたり会社は客乗組合との間で事務折衝及び団体交渉を各1回だけ行ったのであるが、審問の全趣旨からみて、組合活動にとって重要な意義を有する情宣活動に対し大幅な制約効果を及ぼす本件変更措置の実施に関し、会社が合意達成の努力を真摯に行った形跡はこれを見出すことができない。

そうすると、会社と客乗組合とは長年にわたり種々の要因による緊張対立の関係にあり、本件変更措置の実施前後には会社が快く思っていない客乗組合の組合活動に対する攻勢的姿勢が強化される状況下で、会社が実施した本件変更措置は、客乗組合の情宣活動に抑制的影響を及ぼし、同組合の情宣力を弱めるに至るとの結果を認識し、かつ認容しつつ行われた組合運営に対する支配介入にあたると判断できる。

(4) 救済方法

当委員会は、会社が行った本件変更措置が不当労働行為にあたる判断したのであるから、会社は本件変更措置がなかったものとして取り扱うべき筋合いではあるが、本来、会社の施設を労働組合が利用する便宜供与の問題は、労使の合意に基づいて実施されるべきものであり、このことに加えて更新されたメールアドレスのトレーの容量が減少していること、情宣機能が不十分とはいえ会社が組合文書配布用に書類棚が新設されたこと、組合代議員宛文書は本件変更措置の対象外であること等の事情を考慮して、当面の措置として、1年間に12回を限度に客乗組合がメールアドレスを介して組合文書を配布することを妨害してはならないことを命じることとする。

なお、客乗組合と会社とは、メールアドレスの本来の役割、機能を確保すべき必要性等を踏まえて、できるかぎり早期に客乗組合が会社施設を利用して行う組合文書の配布につき、配布文書の種類(5労組ニュースを含む。)、分量、体裁及び配布の回数や時期等に関し誠実に協議決定するように努めることを相当とする。

第4 法律上の根拠

以上の次第であるから、会社が客室乗務員用メールアドレスの取扱い基準を変更し、客乗組合に対してメールアドレスに組合情宣物を配布させなかったことは、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14年5月7日

東京都地方労働委員会
会長 藤田 耕三