

命 令 書

申 立 人 千葉県千葉市中央区要町 2 - 8
国鉄千葉動力車労働組合
代表者 執行委員長 A

申 立 人 B

申 立 人 C

申 立 人 D

申 立 人 E

申 立 人 F

申 立 人 G

申 立 人 H

申 立 人 I

申 立 人 J

申立人 K

申立人 L

申立人 M

申立人 N

申立人 O

申立人 P

申立人 Q

申立人 R

申立人 S

申立人 T

被申立人 東京都渋谷区代々木 2 - 2 - 2
東日本旅客鉄道株式会社
代表者 代表取締役 U

上記当事者間の千労委平成 18 年（不）第 1 号不当労働行為救済申

立事件について、当委員会は平成21年6月4日第1488回公益委員会議において、会長公益委員竹澤京平、公益委員鈴木牧子、同岡村清子、同松田忠三及び同島崎克美が出席して合議の上、次のとおり命令する。

主 文

本件申立てを棄却する。

理 由

第1 事案の概要及び請求する救済の内容の要旨

1 事案の概要

申立人国鉄千葉動力車労働組合（以下「組合」という。）は、平成18年3月10日から同年3月18日にかけて、千葉支社管内の全線区で、列車の最高速度を10km/h減速する等の安全運転闘争（以下「本件争議行為」という。）を行った。

これに対して被申立人東日本旅客鉄道株式会社（以下「会社」という。）は、本件争議行為は会社の運行管理権を奪う違法なものであるとして、事前に中止するよう求めるとともに、本件争議行為を行った場合には厳正に対処する旨通告した。

さらに、本件争議行為の実施に際しては、組合所属の運転士が運転する列車へ管理者を添乗させ、本件争議行為実施後には、組合の本部役員及び1分以上列車の遅延があった組合所属の運転士に対して事情聴取を行った。

その上で、組合の本部役員7名及び1分以上列車の遅延があった組合所属の運転士12名（以下「B ーら19名」という。）に対して、それぞれ戒告、訓告又は嚴重注意の処分を行った。

これらの会社の行為が、労働組合法第7条第1号に定める不利益取扱い及び同条第3号に定める支配介入に該当するとして、組合及びB ーら19名が救済を求めた事件である。

2 請求する救済の内容の要旨

- (1) 会社は、組合が平成18年3月10日から同年3月18日にかけて行った本件争議行為に対して、同年4月12日以降、B ーら19名に対して発令した戒告、訓告又は嚴重注意の処分を取消し、B ーら19名に対する不利益取扱いについて、処分がな

- かったものとして回復しなければならない。
- (2) 会社は組合が行う意思決定及び争議行為（同盟罷業、怠業）に対して、いかなる理由があろうとも介入してはならない。
 - (3) 謝罪文掲示
 - (4) 千葉県労働委員会への謝罪文掲示の報告
 - (5) 再審査申立てを行う場合であっても、中央労働委員会命令が出されるまでは、救済命令を遅滞なく履行すること。

第2 争点

- 1 組合が平成18年3月10日から同年3月18日に実施した本件争議行為は正当な争議行為であるか。
- 2 本件争議行為に関して、会社がBら19名に対して行った戒告、訓告又は嚴重注意の処分及びこれに伴う定期昇給の1号俸カット、平成18年度夏季手当の10%又は5%減額の取扱いは、Bら19名に対する不利益取扱い及び組合に対する支配介入にあたるか。
- 3 本件争議行為に関して、会社が組合及びBら19名に対して行った次の行為は、組合に対する支配介入にあたるか。
 - (1) 「違法闘争に対する警告」を発するなどしたこと。
 - (2) 組合所属の運転士が乗務する列車に、会社の管理者等を添乗させ現認・監視などを行ったこと。
 - (3) Bら19名に対して、本件争議行為実施後、事情聴取を行ったこと。

第3 認定した事実

- 1 当事者等
 - (1) 申立人である組合は、会社及び申立外日本貨物鉄道株式会社の社員並びにこれらの会社で就労する権利を有する元日本国有鉄道の千葉鉄道管理局管内の動力車に関係ある者及びあった者で組織された労働組合であり、本件申立時の組合員数は約500名である。

また、Bら19名はいずれも組合に所属しており、本件申立時の会社における職名、勤務箇所及び組合における役職名は別紙1のとおりである。
 - (2) 被申立人である会社は、日本国有鉄道改革法並びに旅客鉄道

株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律に基づく設立手続により設立された会社（改革法上は承継法人とされている。）であり、肩書地に本社を置き、国鉄から東北及び関東地域の旅客輸送事業を引き継いでいる。

- (3) 会社には、組合のほかに、国鉄労働組合、ジェイアール東日本労働組合、全日本鉄道労働組合総連合会所属の東日本旅客鉄道労働組合等の労働組合がある。

2 事実関係

(1) 列車の運行について

ア 運行計画等について

- (ア) 会社は、鉄道事業法第3条に定める鉄道事業の許可を受けた鉄道事業者であり（同法7条）、鉄道運送事業者である（同法第13条第1項）。

鉄道運送事業者は、同法第17条の規定に基づき国土交通省令で定めるところにより、列車の運行計画を定め、あらかじめその旨を国土交通大臣に届け出ることを義務づけられている。

同法施行規則第35条は、上記の届出をしようとする者は、運行計画設定届出書を提出しなければならないこと、当該届出書には、運行計画を設定しようとする列車の運行計画を適用する区間、設定しようとする列車の最高許容速度、定期に運行する列車の発着時刻（列車運行図表をもって示すこととされている。）及び実施予定日等を記載すること、添付書類として、設定しようとする列車の最高許容速度が安全上支障のないものであることを証する書類及び運転曲線図を添えること、また、最高許容速度については、鉄道線路の構造及び車両の走行性能、軌道中心線の曲線半径及び車両の曲線通過性能並びに軌道中心線のこう配及び車両の制動性能の異なるごとに定めた最高許容速度を記載すべきことと定めている。

会社は、上記法令の定めに従い、列車運転速度表及び運行図表を定めている。

列車運転速度表は、列車の最高速度や曲線における制限速度等を定めたものであり、運行図表は、各線の各停車場

(停車場とは、駅・信号所等)の発着時刻を10秒又は15秒単位で定めている。【乙1、乙2、乙6、乙21】

(イ) また、鉄道営業法第1条で、運転は国土交通省令をもって定める規程による旨定められており、鉄道に関する技術上の基準を定める省令(以下「省令」という。)第3条第1項「鉄道事業者は、この省令の実施に関する基準を定め、これを遵守しなければならない。」との規定に従い、会社は、運転取扱実施基準を定めている。

さらに、会社は運転作業要領等の各種規程を設け、これらを列車運転速度表、運行図表とあわせて運転士全員に配付している。【乙3、乙4、乙5、乙6、乙7、乙21、被申立人最終陳述書p4】

(ウ) 会社は、運転取扱実施基準第11条で「列車は所定の運転時刻により運転するものとする。」と定めるとともに、各運転士の乗務列車及び各停車場の発着時刻を具体的に記載した時刻表等を、当該運転士に事前に交付している。

上記の各停車場の発着時刻は、列車ごと、区間ごとに定められた各停車場間の「基準運転時分」(運転速度表等に定める最高運転速度及び制限速度に従って運転した場合の各停車場間の運転時間)に先行列車の運転状況等による列車の基準運転時分からの遅延を想定して、定時運転を確保するために設定された「余裕時分」と呼ばれる時間を加えた運転時間(以下「運転時分」という。)に基づいて設定されている。

上記の運転時分は、運転士が乗務するごとに時刻表等により運転士に示されている。

省令第99条第2項は、「列車の運行が乱れたときは、所定の運行に復するように努めなければならない。」と定めており、会社は、これを受けて、運転作業要領のNo. 9において、「運転士は、列車が遅延したときは、許された速度の範囲内で、遅延の回復に努めること。」と定めている。【乙4、乙5、乙7、乙21、乙23、第8回審問V 証人調書7～15ページ(以下「⑧V p7～15」の例により略記する。)、被申立人最終陳述書p5】

イ 列車の定時運行について

会社は、列車を利用する乗客に対し、駅での列車の発着時刻を列車時刻表として公表しており、公表している発着時刻のとおり列車を運行させることが会社に対する社会的要請であると認識している。【乙21、⑧V p16】

(2) 本件争議行為にいたるまでの経緯

ア 組合は、平成16年以降、様々な形態があるレール損傷のうち開口を伴うもの（レールが縦に裂けた状態のもの。以下「レール破断」という。）等、軌道に係わる深刻な事態が多発するようになったとして、同年2月9日付け動労千葉申第13号により、会社に対して、レール破断の原因及び今後の対策について明らかにするよう申し入れた。【甲3】

イ 組合は、会社の千葉支社（以下「千葉支社」という。）管内におけるレール破断への抜本的な安全対策の実施等を求めて、同年3月12日から同年3月14日にかけてストライキを実施した。【甲121、甲140、②A p14】

ウ 平成17年2月から同年3月にかけてレール破断等が発生したとして、組合は同年2月24日付け動労千葉申第8号及び同年3月9日付け動労千葉申第12号により、会社に対してレール破断等に対する原因究明と具体的な対策等を求めるとともに、同年3月15日から同年3月19日にかけて総武快速線（東京～千葉間）、鹿島線（香取～鹿島スタジアム間）、成田線（滑河駅構内）において、最高速度を減速して運転を行った。【甲4、甲5、甲121、甲140】

エ 組合は、同年4月25日にJR西日本福知山線で発生した列車脱線事故（尼崎事故）から1ヵ月後の同年5月25日を期して、次のとおり「安全運転・危険箇所総点検行動」（以下「安全運転行動」という。）を実施することを決定した。

- ① 回復運転はしない。
- ② 制限速度を絶対に遵守する。
- ③ 運転中危険と認めたときは、必ず列車を止め、あるいは速度を落とす。
- ④ 遅れは必ず報告する。
- ⑤ 無線通告は、例外なく停車中に受ける。
- ⑥ 総武快速線・津田沼駅～幕張駅間（上り、下り）については最高速度を90km/hとする（レール破断、損

傷多発箇所)。

⑦ 東浪見駅(上り)について、場内信号機で45km/hに減速して進入する(構内45km/hポイントに対する安全対策)。

⑧ 無理な運転時分が設定されている区間、振動の激しい箇所、運転保安上危険と思われる箇所、車両故障等についてすべて組合に報告すること。

⑨ 体調不良のときは必ず当直助役に報告し、指導員の添乗を要請すること。【甲121、②A p21~29】

オ 組合は、安全運転行動を実施するにあたって、同年5月23日付け動労千葉申第15号により会社に対して、

- ・ 在来線での130km/h運転の中止。
- ・ レール破断の原因の究明や安全対策の実施。
- ・ 列車が遅延した場合、回復運転は行わせないこと。
- ・ 指令からの指示・通告については、例外なく停車中に行うよう指令への指導を強化すること。
- ・ この間レール破断等が多発している津田沼駅~幕張駅間(上り、下り)については、最高速度を90km/hに制限すること。
- ・ 東浪見駅構内上り、110ポイントについて、早急に取り替えること。
- ・ この間組合側が指摘した列車が恒常的に遅延している区間及び列車の振動等が激しい箇所等について、改めて徹底的に調査を行うこと。

等を申し入れた。

また、同日付け動労千葉発第7号「尼崎事故に踏まえた安全運転行動について」と題する文書により、会社に対して、安全運転行動のうち前記エの①から⑦までを実施する旨通知した。【甲6、甲12】

カ 会社は、同年5月24日付け千総勤第70号により、安全運転行動のうち①、⑤、⑥及び⑦項について、会社の定める就業規則、運転取扱実施基準及び運転作業要領等に違反する行為であり、会社の運行管理権を奪う違法な行為であるとして、かかる行為に対する組合指示を早急に撤回するよう要請し、仮にかかる行為がなされた場合は、上記規定に基づき厳

正に対処せざるを得ない旨の申入れを行った。【甲 2 2】

キ 組合は、会社に対して、同日付け動労千葉発第 8 号により、安全運転行動のうち、①、⑥及び⑦を争議行為（以下「平成 1 7 年安全運転闘争」という。）として実施する旨の通知をした。【甲 1 3】

ク 会社は、同日付け千総勤第 7 2 号により、平成 1 7 年安全運転闘争は、会社の運行管理権を奪う違法な争議行為であるなどとして、中止の申し入れを行った。【甲 2 3】

ケ 組合は、同年 5 月 2 5 日、始発列車から平成 1 7 年安全運転闘争を実施した。【甲 1 2 1、甲 1 4 0】

コ 会社は、組合所属の運転士に対し、乗務前の点呼において、平成 1 7 年安全運転闘争は違法な争議行為であり厳正に対処する等通告するとともに、組合員が運転する列車の運転台に管理者 2 名を添乗させた。【甲 1 2 1、甲 1 4 0、②A p 3 1～3 2】

サ 会社は、同年 7 月 1 9 日以降、平成 1 7 年安全運転闘争は会社の持つ運行管理権を奪う違法な争議行為であるとして、同行為を決定し、所属組合員へ指示した組合の本部役員 8 名に対して「厳重注意」の処分を発令した。【甲 1 2 1、甲 1 3 8、甲 1 4 0、乙 2 9】

なお、この 8 名の中には、本件申立人である B、C、D、E、F、G の 6 名（以下「B から 6 名」という。）が含まれている。【甲 1 の 1 ないし甲 1 の 6】

シ 会社は、同年 7 月 2 8 日、運転関係の各職場に「違法闘争に対する警告」と題する掲示を掲出した。その内容は以下のとおりであった。

違法闘争に対する警告

社員は、会社事業の社会的意義を自覚し、会社の発展に寄与するために、自己の本分を守るとともに、会社の命に服し、法令、規程等を遵守し、全力をあげてその職務の遂行に専念しなければならないにも関わらず、国鉄千葉動力車労働組合は、平成 1 7 年 3 月 1 5 日以降から二度にわたり、安全運転

闘争と称する争議行為を行い、現在も一部継続している。

かかる争議行為は、会社の持つ運行管理権を奪う違法な争議行為であり、会社としては本争議行為の実施を決定し、指示をした国鉄千葉動力車労働組合の本部役員に対し、「厳重に注意する」旨を書面にて行ったところで、かような違法行為に対しては、今後も厳重に対処せざるを得ないことを警告する。

平成17年7月28日

千葉支社長

【甲24、甲121、甲140、②A p34～35】

(3) 本件争議行為

ア 組合は、平成18年2月2日、動労千葉申11号により、運転保安確立に向けた56項目の要求を会社に提出し、①NEX（成田エクスプレス）130km/h運転の中止、②シェリング、きしみ割れ、波状磨耗、レール側面の異常磨耗、道床の異常等が認められる全ての箇所について、レール交換及び基盤強化を行うこと、③軽量化車両・ボルスタレス台車使用車両の千葉支社への投入中止及び現在使用されている車両の速度制限、④検修・構内業務の外注化計画の中止、⑤技術継承対策の実施、⑥指令の指示・通告にあたり規程に則った厳格な取扱い及び運転士等による現場の状況把握の尊重、⑦異常気象対策の強化等を求めた。

この申し入れをめぐる団体交渉は同年2月23日及び同年2月24日の両日に行われた。【甲57、甲121】

イ 会社は、組合発行の「日刊動労千葉No.6246」により、組合が同年3月10日から同年3月18日まで本件争議行為を計画していること等を知り、同年3月6日付け千葉支社長発千総勤第384号をもって、本件争議行為に対する遺憾の意を表明し、組合に対して早急に中止を検討するよう強く求めるとともに、本件争議行為は会社の運行管理権を奪う違法な争議行為であり、かような違法行為には今後も厳重に対処せざるを得ない旨警告した。【甲75、乙13】

ウ 組合は、同年3月7日、動労千葉申第15号により、①NEXでの東京～成田空港間53分運転の中止、②レール側面

が削られている区間について抜本的な対策が済むまでの間、徐行すること、③鹿島線・北浦橋梁について抜本的改修・強風対策が済むまでの間徐行すること、④3年連続してレール破断が発生していることを踏まえ、当分の間、線路の徒歩巡回・列車巡回の頻度を、巡回周期を延ばす前の頻度に戻して実施すること等について、会社に対して申し入れを行った。

【甲60、甲121、甲140】

エ 同日、組合は会社に対して、運転保安確立を求めて、同年3月10日から同年3月18日にかけて以下のとおり本件争議行為を行うことを動労千葉発第2号により通知した。

- ① 千葉支社管内の全線区で、最高速度を10km/hダウンする。
- ② 回復運転はしない。
- ③ 構内については、制限速度を厳守する。
- ④ 運転中危険と認めたときは必ず列車を止める、あるいは速度を落とす。
- ⑤ 遅れは必ず報告する。
- ⑥ 無線通告は、例外なく停車中に受ける。
- ⑦ 無理な運転時分が設定されている区間、振動の激しい箇所、運転保安上危険と思われる箇所、車両故障等について全て組合に報告する。
- ⑧ 体調不良の時は、必ず当直助役に報告し、指導員の添乗を要請する。 【甲54】

オ 同年3月9日、千葉支社において動労千葉申第15号に関する団体交渉が行われた。【甲121、甲138、甲140】

カ 会社は、同日付けで、千葉支社内の運転士を配置する全ての乗務員区に「違法闘争に対する警告」と題する掲示を掲出した。その内容は以下のとおりであった。

違法闘争に対する警告

社員は、会社事業の社会的意義を自覚し、会社の発展に寄与するために、自己の本分を守るとともに、会社の命に服し、法令、規程等を遵守し、全力をあげてその職務の遂行に専念しなければならない。しかし、国鉄千葉動力車労働組合は、平成18年3月10日以降、安全運転闘争と称する争議行為

を行おうとしている。

会社の持つ運行管理権を奪うかかる違法な争議行為を行った国鉄千葉動力車労働組合の組合員に対しては、厳重に対処せざるを得ないことを警告する。

平成18年3月9日

千葉支社長

【甲77、甲138、甲150、乙14、乙29、⑨W p 3】

キ 組合は、同年3月10日から同年3月18日にかけて本件争議行為を実施した。【甲121、乙29】

会社は、本件争議行為期間中、組合所属の運転士に対して、乗務前の点呼の際に、「あなたの所属する組合から争議行為の予告通知がありましたが、この争議行為は違法であるので、もし組合の指示に従った場合は、就業規則等の規定に基づき厳正に対処することとなります。」と指示、指導を行った。【甲150、乙29、乙30、乙33、⑥D p 12～13、⑨W p 3～4、⑩X p 5～6】

ク 会社は、本件争議行為実施の有無及び組合所属の運転士による運転状況を客観的事実として確認・把握するために、組合所属の運転士が乗務する列車の運転台に2名の管理者等を添乗させた。【甲150、甲156、乙33、⑥D p 13～17、⑦S p 7～16、⑩X p 7～10、同p 22～27、同p 29～33、被申立人最終陳述書p 22】

添乗者は、本社、東京支社、横浜支社の運転士経験のある管理者等が2名一組となり、総武快速線（千葉～東京間）、総武緩行線（千葉～錦糸町間）、京葉線（蘇我～東京間）、内房線（千葉（一部は蘇我）～木更津間）、外房線（千葉～茂原間）、総武本線（千葉～佐倉間）、成田線（佐倉～成田空港間）、武蔵野線（西船橋～東所沢間）の計8線区で添乗を行った。

添乗において現認することとした内容は、乗車した列車における駅の到着時刻、発車時刻、お客さま扱い（乗降）時分、通過駅では通過時刻、各駅間での最高速度及び途中区間で信号機が進行現示（青信号）以外の場合は、その信号機等の場所、信号機名称、信号機の現示であり、添乗者がそれぞれ確

認し、所定のフォーマットに記録した。

また、駅でお客さま混雑等により停車時間が所定時間より遅れた場合など、特記すべき事項は記事欄に記入することとされていた。

添乗を行うにあたっては、あらかじめ添乗者に対して、乗務中の運転士にはみだりに話しかけないこと、添乗者同士での不要な言動をしないこと等が定められた添乗者マニュアルの周知を行った。【乙33、⑩X p7～10】

添乗は、組合所属の運転士が乗務する全ての列車に対して行ったものではなく、通常時と比較して本件争議行為により列車運行への影響が大きく、遅延の発生がある程度予測される列車を中心に行った。【乙33、⑩X p7～8】

なお、会社の管理者等が添乗した列車のうち、乗務区間において1分以上の遅れが生じたことが確認された列車は15本であり、関与した運転士は12名であった。【申立人準備書面(2) p13、被申立人準備書面(3) p13～14】

また、添乗者と運転士との間にトラブルが生じたケースはなかった。【乙33、⑩X p9～10】

ケ 会社は、同年4月4日以降、組合が実施した本件争議行為に関して、組合本部役員7名（B から6名及びH ）及び組合所属の運転士12名（I 、J 、K 、L 、M 、N 、O 、P 、Q 、R 、S 、T （以下「I から12名」という。)) に対して事情聴取を行った。【甲121、甲138、甲140、甲150、乙29、④C p21～22、⑥D p20～21、⑨W p4～6、審査の全趣旨】

事情聴取の対象となったI から12名は、本件争議行為期間中、乗客の乗降や先行列車の遅延等具体的な遅延の理由がないにもかかわらず添乗者が1分以上の遅延を把握した者であった。【乙29】

事情聴取にあたっては、現場長及び支社の社員の複数名により、事情聴取の対象者が属する区所の会議室等で行い、組合本部役員に対しては、本部役員であることの確認、本件争議行為の実施の決定や組合員への指示について、組合役員と

してその関与の仕方を確認するとともに、平成17年安全運転闘争で嚴重注意の発令を受けている者に対しては、今回の行為が前回と同様の行為であることの認識について確認した。

また、I から12名については、本件争議行為中に乗務した列車の遅延について具体的理由を確認するとともに、本件争議行為への参加の指示、それに対する行動の内容等を確認した。

さらに、本部役員、運転士ともに、前記「違法闘争に対する警告」についての認識を確認するとともに、弁明の機会を与えた。【乙29、⑨W p4～6、被申立人最終陳述書p23】

運転士であるI から12名のうち、列車遅延の事由について、運行上の具体的な理由を明確に述べた者はいなかった。【乙29、⑨W p6】

コ 会社は、同年4月12日以降、本件争議行為に関わった組合員に対して以下のとおり処分（以下「本件各処分」という。）の発令を行った。

戒告 本部役員6名（Bら6名）

訓告 本部役員1名（H ）

嚴重注意 本件争議行為により列車が1分以上遅延したと会社が現認した運転士12名（I から12名）

本件各処分の理由は以下のとおりであった。

① 戒告

平成17年3月及び5月以降から行った安全運転行動と称する争議行為に関し、会社の持つ運行管理権を奪う違法な争議行為である旨を通知し、嚴重に注意したにも関わらず、平成18年3月10日から18日にかけて行った安全運転闘争を組合本部役員として再び同行為を決定し、所属組合員へ指示したこと。

② 訓告

平成18年3月10日から18日までに行った安全運転闘争と称する争議行為は、会社の持つ運行管理権を奪う違法な争議行為であるところ、組合本部役員として同争議行為を決定し、所属組合員へ指示したこと

は、社員として著しく不都合な行為である。

③ 嚴重注意

平成18年3月10日から18日までに行った安全運転闘争と称する争議行為で列車に遅延を発生させたことは、社員として著しく不都合な行為である。

【甲1の1～18、甲121、甲138、甲140、甲150、乙29、⑦S p17、⑨W p6～8】

サ 本件各処分のうち、「戒告」を受けたBら6名は、処分当時55歳以上であったD及びGの2名を除いて、平成18年度の定期昇給において、本来4号俸の昇給が実施されるどころ1号俸カットされた。

また、平成18年度夏季手当について、Bら6名は支給額を10%、「訓告」を受けたHは、支給額を5%それぞれ減額された。【甲121、甲138、甲150、乙29、⑨W p8～11、被申立人最終陳述書p18～19】

(4) 会社の就業規則及び賃金規程等について

ア 懲戒に係る規定は次のとおりである。

○ 就業規則

(懲戒の基準)

第139条 会社は、社員が次の各号の1に該当する行為を行った場合、懲戒する。

(1) 法令、会社の諸規程等に違反した場合

(2) 上長の業務命令に服従しなかった場合

(3) ないし(10)(略)

(11) 他人を教唆煽動して、上記の各号に掲げる行為をさせた場合

(12) その他著しく不都合な行為を行った場合

(懲戒の種類)

第140条

懲戒の種類は、次のとおりとする。

(1) ないし(4)(略)

(5) 戒告 嚴重に注意し、将来を戒める。

2 懲戒を行う程度に至らないものは、訓告する。

【乙11】

イ 賃金規程のうち、懲戒処分等がなされた場合の扱いは次の

とおりにある。

○ 賃金規程

(昇給の欠格条項)

第24条 昇給所要期間内において、別表第8に掲げる昇給欠格条項(以下「欠格条項」という。)に該当する場合は、当該欠格条項について定める号俸を昇給号俸から減ずる。・・・(以下略)

別表第8 (第24条)

昇 給 欠 格 条 項

1 (略)

2 懲戒処分

処分1回につき 所定昇給号俸の1/4減
(以下略)

(昇給)

第33条の6 満55歳以上の社員については、第2章第3節に規定する昇給は実施しない。

(成績率)

第145条 第1項ないし第2項 (略)

3 成績率(減額)は、調査期間内における懲戒処分及び勤務成績に応じて、次の各号に定めるとおりとする。

(1) (略)

(2) 減給または戒告の処分を受けた者・・・10/100減

(3) 訓告を受けた者及び勤務成績が良好でない者

・・・5/100減

(以下略)

【乙12】

ウ 永年勤続表彰規程及び運転無事故表彰規程について

懲戒処分を受けた場合の永年勤続表彰及び運転無事故表彰の扱いに係る規定は、以下のとおりとなっている。

○ 永年勤続表彰規程

第6条 第2条(表彰の種別)の規定に該当する者であっても、懲戒処分を受けたことがある場合(略)は、次の各号に掲げる期間内は表彰を行わない。

(1) 戒告処分を受けた場合・・・1年

(2) 減給処分を受けた場合・・・1年

(以下略)

【乙31】

○ 運転無事故表彰規程

(懲戒処分を受けた場合の取扱い)

第8条 懲戒処分等を受けた場合の取扱いは、次の各号の定めるところにより行うものとする。

(1) 減給又は出勤停止

ア 無事故継続期間から36箇月を減じ、また、受賞回数から2回を減ずる。

イ (略)

(2) 戒告

ア 無事故継続期間から24箇月を減じ、また、受賞回数から1回を減ずる。

イ (略)

(3) 訓告

無事故継続期間から12箇月を減ずる。

(4) 嚴重注意

無事故継続期間から6箇月を減ずる。

(5) (略)

(表彰及び認定の延伸)

第9条 第4条(運転無事故表彰の選考基準等)に規定する基準に達した者が、表彰を受けるまでの間に前条第1号から第4号までの1に該当することとなった場合については、次の各号に掲げる期間、表彰を延伸するものとする。

(1) 前条第1号又は第2号に該当する場合

・・・ 6箇月以内

(2) 前条第3号又は第4号に該当する場合

・・・ 3箇月以内

2 第5条(運転無事故社員の認定基準等)に規定する基準に達した者が、認定を受けるまでの間に前条第1号から第4号までの1に該当することとなった場合については、前項の規定を準用し、認定を延伸するものとする。 【乙32】

(5) 当委員会における組合の不当労働行為救済申立ての状況
会社発足後、組合は以下のとおり会社を被申立人とする不当

労働行為救済の申立てをしている。

昭和63年（不）第7号事件

昭和63年（不）第8号事件

昭和63年（不）第11号事件

平成2年（不）第2号事件

平成2年（不）第3号事件

平成2年（不）第4号事件

平成2年（不）第7号事件

平成5年（不）第5号事件

平成9年（不）第1号事件

平成12年（不）第2号事件

平成13年（不）第2号事件

平成15年（不）第1号事件

平成17年（不）第1号事件

以上のとおり、組合からは会社を被申立人とする多くの申立てがなされているが、組合が安全運転確保を求めて行った減速闘争に関してなされた申立ては、本件が初めてである。

第4 判断

1 争点1（組合が平成18年3月10日から同年3月18日に実施した本件争議行為は正当な争議行為であるか。）について

(1) 当事者の主張

ア 申立人らの主張の要旨

(ア) 本件争議行為は、組合が運転保安確立に向けて、労働組合として当然行うべき要求を掲げ、この安全要求を実現するために憲法に保障された争議行為として行ったものである。

列車乗務を安全な状態においてさせることは使用者としての労働者に対する契約上の責任・義務である。

また、安全運転の確保は、運輸労働者の組合にとって原点であり、事故やレール破断等が相次ぐ現実に対してその抜本的な改善を求め、危険な運転を避けることは、労働組合としてなされなければならない第一の仕事である。

(イ) 争議行為は労働者の要求実現のため、使用者に圧力をかける集団実力行使であり、ストライキやサボタージュは歴

史的にも争議行為として典型的な行為であり、労働関係調整法の定義にもあげられている。

争議権はそうした行為を行うことを原則として権利として認めたものであり、会社が処分の根拠としている「運行管理権」は正常時において使用者の権利であっても、業務の正常な運営の阻害を権利とする争議権行使の対象から免れる聖域ではない。

- (ウ) 労務指揮権の全面的排除であるストライキが合法であるのに、その部分的排除である怠業（減速闘争）が違法とされるいわれはない。
- (エ) 本件争議行為の結果として、生じた列車の遅れは1分ないし最大4分に過ぎず、運転保安確立の緊急性がアピールされただけで、企業への具体的損害も生じていない。
- (オ) 会社が本件争議行為を違法行為と判断したならば、ロックアウトを行い乗務の受領を拒否すればよいだけである。事前に提供される乗務の内容をわかった上で乗務を受領しているから、そこから生じる不利益は甘受すべきである。
- (カ) 東京高裁平成12年（行コ）第258号不当労働行為救済命令取消請求控訴事件（以下「東海旅客鉄道事件」という。）は、使用者が対抗措置としてロックアウトをとり組合員の労務の受領を拒否した事案であるのに対し、本事件は会社がロックアウトすることなく、申立人らの労務の提供を受領した事案である。

したがって、いずれも組合の減速闘争から発した点では共通しているが、東海旅客鉄道事件はロックアウトの正当性の問題であり、怠業の正当性の問題である本事件と争点は異なっているから、両事件は似て非なる事件である。

イ 被申立人の主張の要旨

- (ア) 運転士は、法令及び規程等に基づき、定時運転義務を負っている。

本件争議行為は、最高速度を一律に10km/h減速するというものであるが、区間によってはそれにより基準運転時分に余裕時分を加えた運転時分内での運転ができずに遅延が生じる場合があり、この場合、遅延は運転士が自ら作出したのであるから定時運転義務に違反する。また、本

件争議行為は、遅延が生じた場合でも回復運転をしないというものであるから、既に生じている遅延状態を運転士自らが維持するものであるといえ、この点も定時運転義務に違反する。

- (イ) 本件争議行為は、列車の運行に関する会社の管理権を一時的に排除し、組合の支配下に置くものであって、不法に会社の自由意思を抑圧しあるいはその財産に対する支配を阻止するような行為であるから、違法な争議行為である。
- (ウ) 鉄道は、多くの係員のフォーメーションによりその安全運行が成り立っているが、このフォーメーションが崩れた場合には不測の事態が生じる危険性が高まることを意味する。

本件争議行為は、あえて列車を予定どおり運行させないことをその内容として含むものであるから、列車の運行の安全を阻害するおそれのある行為であるといわざるを得ない。

- (エ) 本件では、被申立人は、申立人らの減速闘争に対して、組合所属の運転士の乗務拒否をせず、仮に組合所属の運転士が被申立人の警告を聞かずに減速闘争をし、それによって遅延が生じたとしても乗務させて運行すべきと判断して乗務させたのであるが、これは、乗務拒否による旅客への影響の大きさを考慮したためであって、違法な減速闘争による乗務を容認したわけではない。
- (オ) 東海旅客鉄道事件は、減速闘争が違法な争議行為であるか否かが問題となっている事案であって、本件に類似しており、その判例は本件を考えるうえで参考になるというべきである。

本件では、会社が乗務拒否をせずに減速闘争が実際に行われているのに対し、上記東海旅客鉄道事件では、同社が乗務拒否をして減速闘争は実際には行われていないが、減速闘争が違法な争議行為となるのは、それが行われた場合に使用者の運行管理権を侵害するという点にあるのだから、会社が乗務拒否をしたか否か、その結果実際に争議行為が行われたか否かということは、本件争議行為の違法性の判断を左右する要素とはならないというべきである。

(2) 当委員会の判断

ア 本件争議行為

本件争議行為は、組合所属の運転士が職場から離脱せず、通常の乗務を行いながら、列車の最高速度を10km/h減速するという態様の争議行為であり(第3-2-(3)-エ)、本件争議行為により、千葉支社管内の成田線、総武線及び京葉線で、組合所属の運転士が乗務する列車15本に1分から4分程度の遅れが出たことが認められる。(第3-2-(3)-ク、別紙2)

イ 争議行為としての怠業

怠業とは、労働者が使用者である会社の指揮命令から完全に離脱することなく、これを部分的に排除しつつ不完全な労働力を提供するという態様の争議行為であり、作業能率の低下などの消極的な態様にとどまる限りは一般的に正当な争議行為として認められるものである。

しかしながら、故意に不良品を生産したり、使用者が所有する施設設備を破壊するなど積極的な態様をとる場合には、その怠業は正当な争議行為とは認められないものと解されている。

東海旅客鉄道事件判決は、『怠業は、必然的に企業の業務の正常な運営を阻害するものではあるが、その本質は労働者が労働契約上負担する労務供給義務の不完全履行であり、その手段方法は労働者が団結してその持つ労働力を使用者に完全には利用させないことにあるのであって、それを超えて、不法に使用者側の自由意思を抑圧しあるいはその財産に対する支配を阻止するような行為をすることは許されず、そのような行為は正当な争議行為と解することはできないというべきである。』と判示している。

ウ 本件争議行為の正当性

本件争議行為は、組合所属の運転士が、会社の指揮命令のもとで通常の乗務を行いつつ、列車の最高速度を10km/h減速して列車の運転を行ったものであるから、怠業の一形態であるところ、これが正当な争議行為であるかどうかは、上記観点から判断すべきものであり、以下、この点につき検討する。

公共交通機関である鉄道を運営する会社は、公表している発着時刻のとおり列車を運行させるため、運転士に対して、乗務列車及び各停車場の発着時刻を記載した時刻表等を事前に交付している。(第3-2-(1)-イ、同ア-(ウ))

各停車場の発着時刻は、基準運転時分に余裕時分を加えた運転時分に基づいて設定されている。余裕時分は、運転士が運転時の具体的諸状況に応じて、定時運行の確保のために、消化することを目的としており(第3-2-(1)-ア-(ウ))、会社が一義的にその管理権を有しているものと解される。

本件争議行為は、列車運転時における具体的諸状況にかかわらず、組合の指示に従い、運転士が一律に列車の最高速度を10km/h減速するというものであり、定時運行の確保のために設定されている余裕時分につき、争議行為の一環として最高速度を10km/h減速するに当たり、組合が組合員運転士をしてこれを消化させたものである。

すなわち、本件争議行為は、定時運行の確保を目的とした余裕時分に対する会社の管理権を、一時的に会社から排除し、減速闘争を行う組合ないし組合所属の運転士の管理下に置くことになるのであって、作業能率の低下など消極的な態様にとどまらず、これを超えて不法に余裕時分に対する会社の管理権を侵害する行為となると解さざるをえない。

組合はこの点に関して、本件争議行為は、運転保安確立を目的とする憲法で保障された争議権の行使であり、労務指揮権の全面的排除であるストライキが合法であるのに、その部分的排除である怠業(減速闘争)が違法とされるいわれはない旨主張する。

しかしながら、本件争議行為は、上記のとおり、会社の労務指揮権の部分的排除にとどまらず、会社が有する余裕時分に対する管理権を積極的に侵害する行為であるという点において正当な争議行為とは認められないものであるから、上記主張をもって本件争議行為を正当なものともみなすことはできない。

エ 会社が運転士を乗務させた点について

上記のとおり、本件争議行為は、争議行為として認められる怠業の範囲を超えて、会社が一義的にその管理権を有する

余裕時分を組合所属の運転士の管理下に置くという点において、正当な争議行為と解することはできないものである。

ところで、会社が本件争議行為への対策を講ずるうえで参考にしたと主張する東海旅客鉄道事件では、使用者は減速闘争に参加する運転士の乗務を拒否したため、実際には減速闘争は実行されなかったところ、本件においては、会社は本件争議行為が予告されていたながら組合所属の運転士を乗務させ、その結果、減速闘争が実行されたものであり、この事実が、本件争議行為の違法性の判断に影響を与えるかどうかの問題となる。

当委員会は、会社が組合所属の運転士の乗務を拒否することなく通常どおり乗務させたからといって、余裕時分に対する会社の管理権侵害の違法性が治癒されるものではないと判断するが、この点は当事者の主張が鋭く対立するところとなっているので、以下、本件争議行為に対する会社の対応を踏まえながら詳論することにする。

(ア) 乗務拒否をしなかった理由について

a 会社は、「警告文の掲出や点呼時の警告により申立人組合の運転士が違法な争議行為に及ばないことを期待して乗務拒否をしなかった」旨主張する。

しかし、認定事実（第3-2-(2) -カないしコ）のとおり、平成17年安全運転闘争において、会社は同様に警告文掲出や警告を行ったにもかかわらず、組合は減速闘争を実施したこと、組合がこれまでに何度も争議行為を実施し、また、認定事実（第3-2-(5)）のとおり、組合と会社との間の不当労働行為救済申立事件が相次いでいること等を考慮すると、会社が警告文の掲出や乗務前の点呼における警告により、組合が本件争議行為を中止することを真に期待したとすれば、そのような会社の認識ないし主張には、はなはだ疑問を呈さざるを得ず、そのことを乗務拒否をしなかった理由として主張しても、説得力は極めて小さいといわざるを得ない。

b 会社は本件争議行為によって「遅延が生じたとしても乗務させて運行すべきと判断したのであるが、これは乗務拒否による旅客への影響の大きさを考慮したためで

あ」る（被申立人最終陳述書 p 1 0）と主張する。

ところが、同陳述書では、V 証言を引用し、列車運行の乱れが惨事を生んだとして、本件争議行為は「列車運行の安全を阻害するおそれのある行為である」（同 p 1 6）と断定している。

すなわち、V 証人は、第 8 回審問において、「鉄道というものは多くの係員のフォーメーションにより安全運行が確保されているという特性を持っております。したがって、その些細な乱れであっても、それが係員の間違いを引き起こすというようなことがあり、過去の例でもそういったような事例をいくつか経験しているところであります。」（⑧ V p 1 7～1 8）と陳述しており、過去の例について次のとおり陳述している。

- 常磐線三河島駅構内で発生した列車衝突事故に関して
「これは、国鉄時代の大きな事故でございますけれども、・・・S L の機関士が赤信号を見落として、そのまま進行したということから、常磐線の電車とぶつかって大変悲惨な結果になったという事故ではあるんですけども、実はこの事故の影には、この常磐線の電車が若干の遅れを持っていたということがございます。」（⑧ V p 1 8）
- 来宮駅構内で発生した列車衝突事故に関して
「・・・長時間にわたって東海道本線をとめざるを得なかったという、比較的輸送影響の大きかった事故だというふうに思っていますが、これも過ちを引き起こした影には、その貨物列車の些細な遅延があったという例でございます。」（⑧ V p 2 1）
- 平成 1 8 年の伯備線事故（西日本旅客鉄道株式会社）に関して
「・・・進来してくるこの特急列車に気づくのが遅れて、非常に悲惨な事故になったということでもあります。これも列車の遅れから生じた悲惨な事故であるというふうに記憶しています。」（⑧ V p 2 2）
そして、総括して「安全であるということの大前提としつつ、安全であるという前提の中では、時刻どおりに

列車が走っているということが、その安全を確保する上でかなり大きな要因になるというのを歴史が教えてくれているというふうに理解をしています。」(⑧V p 22)と証言している。

一方、遅延が生じたとしても乗務させて運行すべきと会社が判断した理由として、V 証人は第8回審問において、事前に列車が遅れるかもしれないとわかっていたらそれを前提とした対策がとれたのではないかとの申立人代理人の質問に対し、「列車を、例えば私どもが運転できれば、それは話は別ですが、実際には運転士さんにゆだねているわけですから、その運転士さんがこの行為に入るということを避けるしかないわけですよ。ですから、そういう意味で事前に避けられるように十分な話し合いもしたというふうに私は理解をしておりますが。」

(⑧V p 34)と陳述し、W 証人は、第9回審問において当委員会審査委員から、(本件争議行為が)安全を損なうような違法行為だということであるならば、もっと踏み込んだ対応をしてしかるべきだったと考えられないかとの質問を受け、「こちら、違法というところでいいますと、会社が、・・・安全に責任を持っているというところの中で、その会社の安全の責任、あるいはその運行管理というものに対して、それを損ねるということについて、しっかりと認識を持ってもらいたいということを教示することが大切だというふうに考えましたので、それはそこまで、具体的な安全というところで、そこまでの措置は行わなかったものです。」(⑨W p 39)と陳述している。

そうすると会社は、「列車の運行の安全」よりも「旅客への影響の大きさ」を優先して乗務拒否をしなかったものと捉えることもできるものであるが、旅客が受ける影響のうち、「安全」よりも大きな要因は考えられないのであるから、この点についての会社の主張も首肯しうるものではなく、組合所属の運転士に乗務させたことについて、十分な説明がされているとは言い難い。

(イ) 組合の主張について

組合は、本件争議行為の目的は安全運行の確保にあること及び会社への具体的損害は生じていないことをもって、本件争議行為の違法性が治癒されると主張するものと解される。

確かに、組合は、運転保安確立を求めて本件争議行為を実施する旨、会社に対して通知している（第3-2-(3)-エ）のであり、本件争議行為により、I から12名が乗務した列車につき、1分から4分程度の遅れが生じたことは確認されているものの、（第3-2-(3)-ク、別紙2）会社が具体的損害を被ったとの疎明はない。

しかしながら、本件争議行為はその態様において正当な争議行為であると認められないものであるから、目的が安全運行の確保にあるからといって、また、本件争議行為によって、具体的損害が生じたとの主張が会社からなされていないといった事情があることをもって、本件争議行為を正当化することはできない。

（ウ）不当労働行為意思の有無について

会社は上記証言のとおり、減速闘争が安全運行の重大な支障となるおそれがある違法な行為であると認識し、これに基づいて組合及び組合員に対し度重なる警告を行っていながら、組合所属の運転士が本件争議行為に参加するかどうかの意思を確認することもなくそのまま乗務させ、さらに添乗者に違法行為をただ見守るだけという指示を与えている。

本件争議行為に対する会社の認識と会社の一連の対応の間には大きな乖離が生じており、一方で、会社が組合所属の運転士の乗務を拒否しなかった事情等について、会社から納得できるような主張はされていない。

そうすると、本件争議行為に対する会社の一連の対応は、あえて正当とはいえない争議行為を行わせることにより組合所属の運転士を処分し、組合に対する支配介入を行うことがその目的であったのではないか、すなわち不当労働行為意思があったのではないかとの推測が成り立つこともあながち否定することはできないものである。

しかしながら、会社のそのような意図が明確に認められ

るのなら格別、組合所属の運転士を取って乗務させた理由に首肯できない点があるとしても、審問の全趣旨によっても、会社の上記対応に不当労働行為意思があったとまで認めることは困難であるから、会社が乗務拒否を行わなかった事実は本件争議行為が正当な争議行為ではないとの結論を左右するものではない。

オ 争点1の結論

以上のとおり、本件争議行為は、会社が有している余裕時分の管理権を一時的に会社から排除し、組合ないし組合所属の運転士の管理下に置くものであり、会社の余裕時分に対する管理権を不法に侵害する行為であるから、正当な争議行為であるということとはできない。

2 争点2（本件争議行為に関して、被申立人がB ーから19名に対して行った戒告、訓告又は嚴重注意の処分及びこれに伴う定期昇給の1号俸カット、平成18年度夏季手当の10%又は5%減額の取扱いは、B ーから19名に対する不利益取扱い及び組合に対する支配介入にあたるか。）について

(1) 当事者の主張

ア 申立人らの主張の要旨

本件争議行為に対する懲戒処分等は、労働基本権の一つである争議権（憲法28条の保証する団体行動権）を否定するものである。

労働組合として当然行うべき安全要求を掲げ、この安全要求を実現するために憲法に保障された争議行為として本件争議行為を行ったにもかかわらず、不当にも事情聴取と称して組合の意思決定に対する介入を行い、さらに戒告、訓告、嚴重注意の不当処分を行ってきたことは、正当な労働組合活動に対する支配介入である。

これらの不当な処分を理由にして会社は、B ーから19名に対して、定期昇給の1号俸カット、一時金の10%又は5%カット等の不利益取扱いを行った。

嚴重注意を受けた組合員も、永年勤続表彰の延伸等の不利益を受けることになる。

イ 被申立人の主張の要旨

本件争議行為は違法であるから、B から19名に就業規則違反があれば、その事由、情状に応じた処分等の発令を受けることは当然である。

組合所属の運転士は、組合の決定に従い本件争議行為に参加し、会社が交付した時刻表等に定められた運転時分に従った運転を行わないことにより、「列車は所定の運転時刻により運転するものとする。」とする運転取扱実施基準第11条に違反しており、これは、会社の就業規則第139条第1号（法令、会社の諸規程等に違反した場合）及び同条第2号（上長の業務命令に従わなかった場合）にあたる。

組合本部役員の行為は、会社の就業規則第139条第11号（他人を教唆煽動して、上記各号に掲げる行為をさせた場合）にあたり、また、同条第12号（その他著しく不都合な行為を行った場合）にあたる。

定期昇給1号俸カット及び夏季手当減額は、いずれも賃金規程に基づくものである。

また、懲戒処分を受けた場合には、永年勤続表彰や運転無事故表彰等の表彰において、その受賞のための期間が延伸されたり、その認定が取り消されることがあるが、これは、会社の規定に基づく取扱いである。

（2）当委員会の判断

第4の1で判断したとおり、本件争議行為は正当な争議行為と認められないのであるから、本件争議行為に係る各処分（以下「本件処分」という。）並びに本件処分に伴う定期昇給の1号俸カット及び夏季手当の減額が、組合員に対する不利益取扱い及び組合に対する支配介入にあたるか否かは、本件処分にあって会社に不当労働行為意思が認められるかどうか、すなわち本件処分の内容がその事由、情状等に応じたものであるか、本件処分にいたるまでの経緯に不合理な点はないか等の観点から判断することになる。

ア B から6名に対する戒告処分等

（ア）処分について

会社は、B から6名に対して、組合の本部役員として本件争議行為実施を決定し、組合所属の運転士に対して本件争議行為の実施を指示したとして、平成18年4月12日

以降、戒告処分を行ったことが認められる。(第3-2-(3)-コ)

なお、Bら6名は、平成17年3月及び同年5月以降に組合が実施した平成17年安全運転闘争に際し、同行為を決定し、所属組合員へ同行為を指示したことにより、会社から、同年7月19日以降、嚴重注意処分を受けている。

(第3-2-(2)-サ)

(イ) 処分の根拠となった規定

Bら6名は組合所属の運転士に本件争議行為の実施を指示することにより、組合所属の運転士をして、運転取扱実施基準第11条(列車は所定の運転時刻により運転するものとする。)に違反させる結果となっており、このことは、会社の就業規則第139条第11号(他人を教唆煽動して、上記各号に掲げる行為をさせた場合)及び第12号(その他著しく不都合な行為を行った場合)にあたるということが出来る。(第3-2-(4)-ア)

(ウ) 本件処分が会社の裁量権を著しく逸脱したものかどうか

労働者に社内規程等に反する行為があった場合、具体的にどのような処分を行うかは使用者の裁量事項であるが、組合員に対する処分が社会通念上過酷に過ぎるとか、非組合員との均衡を著しく失するなど、使用者の裁量権を著しく逸脱するような事情があれば、不当労働行為の成立を認める余地が生じる。

以下、本件処分が、会社の裁量権を著しく逸脱したものであるかどうか検討する。

本件処分に至るまでの経緯をみると、会社は事前に、組合に対して本件争議行為の中止を求めるとともに、警告書の掲出や組合所属の運転士に対する乗務点呼時の通告を行っている。

本件争議行為に際しては、組合所属の運転士の乗務する列車に管理者を添乗させ本件争議行為への関与を確認するとともに、争議行為実施後には事情聴取を行い参加した組合員に対して弁明の機会を与えている。

これら処分に至るまでの経緯に特段不適切な点はみられない。

続いて、処分の程度についてみると、会社の就業規則第140条では、第1号（懲戒解雇）から第5号（戒告）において規定されているが、第5号の戒告は第1号から第5号までの処分の中で最も程度の軽いものであるから、会社が組合員に対して、ことさら重い処分を選択したということにはならない。

また、前記（イ）のとおり、Bら6名の行為は、会社の就業規則第139条第11号及び第12号に該当する行為であると認められる。

さらに、Bら6名は平成17年安全運転闘争に際して、組合本部役員として同行為の実施を決定したことにより嚴重注意処分を受けている。本件では戒告となり前回より厳しい処分になっているが、「平成17年の減速闘争において、同様の理由により嚴重注意の発令を受けている本部役員6名はこれを勘案して戒告処分にした」【⑨W p7】との会社の判断に特段不合理な点はみられない。

そうすると、Bら6名に対する戒告処分については、会社の裁量権を著しく逸脱するような事情はみられないから、労働組合法第7条第1号の不利益取扱いにあたりと認めることはできない。

また、本件処分にあたって、会社がことさら組合員を萎縮させ組合を弱体化しようとしたなどの恣意的な意図があったとまでは窺えないから、同法同条第3号の支配介入にあたりとすることもできない。

(エ) 本件処分に伴う定期昇給1号俸カット及び夏季手当の減額について

会社は、Bら6名のうち、本件処分時に満55歳以上であったD及びGの2名を除く4名に対し、会社の賃金規程第24条の「昇給所要期間内において、別表第8に掲げる昇給欠格条項（以下「欠格条項」という。）に該当する場合は、当該欠格条項について定める号俸を昇給号俸から減ずる。」との規定及び懲戒処分1回につき所定昇給号俸の1/4減とする同規程別表第8の第2項に基づき、平成18年度の定期昇給を1号俸カットしたこと並びにBら6名に対して、賃金規程第145条第3項（成績

率（減額）は、調査期間内における懲戒処分及び勤務成績に応じて、次の各号に定めるとおりとする。(1)(略)、(2)減給又は戒告の処分を受けた者 10/100減、(3)(略))に基づき、平成18年度夏季手当を10%減額したことが認められる。(第3-2-(3)-サ)

これらは、いずれも本件処分の結果、会社の賃金規程に基づきなされたものであり、組合員に対してことさら不利益を課したり、組合を弱体化させようとの会社の意図を窺うことはできないから、労働組合法第7条第1号（不利益取扱い）及び第3号（支配介入）のいずれにもあたると認めることはできない。

イ 本部役員H に対する訓告処分等

(ア) 処分について

会社は、H に対して、組合の本部役員として本件争議行為実施を決定し、組合所属の運転士に対して本件争議行為の実施を指示したことをもって、平成18年4月15日付けで訓告処分を行ったことが認められる。(第3-2-(3)-コ)

(イ) 処分の根拠となった規定

前記ア(イ)のB ら6名に対するものと同様である。
(第3-2-(4)-ア)

(ウ) 本件処分が会社の裁量権を著しく逸脱したものかどうか 同人の行為は、B ら6名と同様、会社の就業規則第139条第11号及び第12号に該当する行為であると認められる。

本件処分に至るまでの経緯についても、前記ア(ウ)でみたとおり、B ら6名に対すると同様、特段不適切な点はみられない。

なお、同人に対しては、訓告処分がなされており、これは会社の就業規則第140条第2項の「懲戒を行う程度に至らないものは、訓告する。」との規定に基づくものである。

同人は、平成17年安全運転闘争に際して嚴重注意処分の対象となっていなかったことから、「今回が初めてということ」を考慮して訓告とした【⑨W p 7】との会社の判断には、会社の裁量権を著しく逸脱するような事情はみられ

ないから、労働組合法第7条第1号の不利益取扱いにあたりと認めることはできない。

また、本件処分にあたって、会社が組合に対してことさら組合員を萎縮させ組合を弱体化しようとしたなどの恣意的な意図があったとまでは窺えないから、同法同条第3号の支配介入にあたりとすることもできない。

(エ) 本件処分に伴う夏季手当減額について

会社は、同人に対して、賃金規程第145条第3項（成績率（減額）は、調査期間内における懲戒処分及び勤務成績に応じて、次の各号に定めるとおりとする。（1）略、（2）略、（3）訓告を受けた者及び勤務成績が良好でない者 5 / 100 減 ）に基づき、平成18年度夏季手当を5%減額したことが認められる。（第3-2-（3）-サ）

これは、本件処分の結果、会社の賃金規程に基づきなされたものであり、組合員に対してことさら不利益を課したり、組合を弱体化させようとの会社の意図を窺うことはできないから、労働組合法第7条第1号（不利益取扱い）及び第3号（支配介入）のいずれにもあたりと認めることはできない。

ウ I から12名に対する嚴重注意処分について

(ア) 処分について

会社は、組合所属の運転士である I から12名が、本件争議行為において、その運転する列車に1分から4分程度の遅延を発生させたことをもって、平成18年4月12日以降、嚴重注意処分を行ったことが認められる。（第3-2-（3）-コ、別紙2）

(イ) 処分の根拠となった規定

I から12名は、会社からの事前の警告に従わず、会社が交付した時刻表等に定められた運転時分に従った運転を行わなかったことによりその乗務する列車に遅延が生じた。その結果、「列車は所定の運転時刻により運転するものとする。」と定める運転取扱実施基準第11条に違反することとなった。

よって、会社の就業規則第139条第1号（法令、会社の諸規程等に違反した場合）及び同条第2号（上長の業務

命令に従わなかった場合)にあたるとすることができる。

(ウ) 本件処分が会社の裁量権を著しく逸脱したものであるかどうか
前記(イ)のとおり、I から12名の行為は、会社の就業規則第139条第1号及び第2号に該当する行為であると認められる。

本件処分に至るまでの経緯をみると、会社は、事前に千葉支社内の運転士を配置するすべての乗務員区に「違法闘争に対する警告」を掲出するとともに、I から12名を含む組合所属の運転士に対し、乗務前の点呼において、本件争議行為に参加した場合は厳正に対処する旨通告している。

本件争議行為の際は、I から12名を含む組合所属の運転士が運転する列車に会社の管理者等2名を添乗させ現認を行うとともに、争議行為実施後には事情聴取を行い、参加した組合員に対して弁明の機会を与えている。

これら処分にいたるまでの経緯に、特段不適切な点はみられない。

次に処分の基準についてみると、組合所属の運転士に対しては、処分の対象を列車の遅れが1分以上生じた者と限定している。(第3-2-(3)-コ)

本件において「1分以上」遅延した者を処分の対象とした根拠について会社からの疎明はないが、この基準そのものは組合員に一律に適用されるものであるから、ことさら特定の組合員に不利益を与えたり、特定の組合員のみ処分することにより組合内部での分裂を図ろうとするなどの会社の恣意的な意図があったとまでは窺えない。

また、処分の程度について、「運転士については、前年の減速闘争において処分を見送ったが、今回は減速闘争の違法性につき再三にわたり周知してきたにもかかわらず行ったために嚴重注意処分とした」【⑨W p 7～8】との会社の判断に特段不合理な点は見られない。

組合の本部役員と運転士とで、処分の程度に差を設けたことについても、それが特定の組合員に対する差別であるとか、組合の内部分裂を意図したものだという疎明は組合からなされていない。

そうすると、組合所属の運転士の処分について、会社に不当労働行為意思を窺わせるような事情があったとまではいえないから、会社の裁量を著しく逸脱するものということとはできない。

従って、I から12名に対する嚴重注意処分は、労働組合法第7条第1号の不利益取扱い及び同条第3号の支配介入にはあたらない。

エ 永年勤続表彰及び運転無事故表彰について

本件処分に伴い、懲戒処分を受けた者はこの両者について、訓告又は嚴重注意の各処分を受けた者は運転無事故表彰について、表彰の延伸や無事故運転期間の減などの取扱いを受けることとなるが、これらは本件処分に伴い、会社の永年勤続表彰規程及び運転無事故表彰規程に基づいてなされるものであるから、労働組合法第7条第1号（不利益取扱い）にはあたらない。

3 争点3（本件争議行為に関して、会社が組合及びB から19名に対して行った次の行為は、組合に対する支配介入にあたるか。

- (1) 「違法闘争に対する警告」等が発するなどしたこと。
- (2) 組合所属の運転士が乗務する列車に、会社の管理者等を添乗させ現認・監視などを行ったこと。
- (3) B から19名に対して、本件争議行為実施後、事情聴取を行ったことについて)

(1) 当事者の主張

ア 申立人らの主張の要旨

安全運転行動への干渉や懲戒処分は、安全確立にむけた労働組合としての努力を敵視するとともに、労働組合の争議権、団結権を踏みにじる断じて許されない行為である。

組合の本件争議行為に対する会社の対応は、組合の正当な争議行為や組合活動に対する不当・異常な攻撃であり、不当労働行為である。これらの対応は、輸送業務における経営者の安全確保の責任に背き、事故防止の要求を抑圧しようとするものである。

(ア) 警告書の掲出及び乗務前の点呼における指示について

警告書の掲出及び乗務前の点呼での「安全運転闘争に参

加した場合は厳正に対処する」との恫喝は、争議行為への悪質な介入である。

(イ) 列車への添乗及び事情聴取について

組合所属の運転士が運転する列車に2名の管理者を張りつけ、事後に事情聴取と称して組合員を呼出し、組合の決定等を問いただすなどしたのは、組合運営に対する不当な干渉である。労働組合が自由にその活動について定め、計画を策定するのは団結自治の権利であり、使用者がこれに干渉することは許されない。

こうした、監視・現認行為は、多くの乗客を乗せて運転士が列車を運転している中で、激しい精神的プレッシャーと、処分の恫喝をかけることになるなど、安全上も重大なことであり、鉄道会社として極めて非常識な行為である。

会社が行った事情聴取では、現場長（区長）及び会社から派遣された管理者が立ち会い、次のような内容が問いただされた。

- ・ 安全運転闘争の指示は誰から受けたのか。
- ・ 「警告文」をどのように理解したのか。
- ・ 執行委員会でどのような議論が行われたのか。

こうした「事情聴取」の内容は、組合活動に対する露骨な介入であり、不当労働行為以外の何ものでもないことは明らかであった。

イ 被申立人の主張の要旨

(ア) 警告書の掲出及び乗務前の点呼における指示について

本件争議行為の違法性を伝え、組合所属の運転士がそれを行った場合には規程（運転取扱実施基準）等に違反する場合もあることから、その旨予め組合及び組合所属の運転士に警告して、違法な争議行為が行われることを未然に防ぐために行ったことであり、正当な行為であるから、不当労働行為にあたらぬ。

(イ) 列車への添乗について

組合による違法な争議行為及び組合所属の運転士による規程（運転取扱実施基準）等違反の運転の事実を確認するために行ったものであり、その態様においても運転速度と遅延時分の確認以上のことは行っていないのであるから、

正当な行為であって、不当労働行為にあたらぬ。

添乗は、運転状況を現認するために運転室に同乗するに止まるものであり、運転中の運転士を恫喝したり、精神的プレッシャーを与えるような行為を行っていない。

(ウ) 事情聴取について

本件争議行為による列車遅延あるいは本件争議行為への関与についての事実関係の確認を行うとともに弁明の機会を与えたものであり、正当な行為であって、不当労働行為にあたらぬ。

会社は、当人が争議行為の決定に関与したか否かについて質問したが、執行委員会における議論の内容については質問していない。

(2) 当委員会の判断

ア 警告書の掲出について

(ア) 警告書の掲出

会社は、平成18年3月9日付けで、千葉支社内の運転士を配置する全ての乗務員区に「違法闘争に対する警告」と題する掲示を掲出し、本件争議行為は会社の持つ運行管理権を奪う違法な行為であり、かかる行為を行った組合員に対しては厳重に対処せざるを得ない旨警告したことが認められる。(第3-2-(3)-カ)

(イ) 警告書掲出に不当労働行為が成立する余地はあるか

すでに判断したとおり、本件争議行為は正当な争議行為であるとはいえないから、会社が組合及び組合所属の運転士に対して、予めその旨を伝え、組合所属の運転士が本件争議行為を行った場合は厳重に対処せざるを得ない旨を警告することは、それ自体では不当労働行為とはなり得ない。

ただし、警告書の内容、掲出方法等において、会社の不当労働行為意思の存在が推認されうるようなものがあれば、不当労働行為が成立する余地がある。

しかし、この点についての具体的な主張は組合からなされていない。

したがって、本件警告書の掲示は、労働組合法第7条第3号(支配介入)にあたることを認めすることはできない。

イ 組合所属の運転士に対する列車乗務前の点呼における指示

について

(ア) 乗務前の点呼における指示

会社は、本件争議行為期間中、組合所属の運転士に対して、乗務前の点呼の際に、「あなたの所属する組合から争議行為の予告通知がありました。この争議行為は違法であるので、もし組合の指示に従った場合は、就業規則等の規定に基づき厳正に対処することとなります。」と指示、指導を行ったことが認められる。(第3-2-(3)-キ)

(イ) 乗務前の点呼における指示に、不当労働行為が成立する余地はあるか

本件争議行為は正当な争議行為であるとはいえないから、会社が組合所属の運転士に対してその乗務に先立ち、本件争議行為の違法性及び本件争議行為を行った場合は厳正に対処する旨を伝えること自体は組合に対する支配介入にはあたらない。

そこで、指示の内容、点呼の際の状況等において、会社の不当労働行為意思の存在が窺えるようなものがあつたかどうか問題となる。

乗務前の点呼における指示の内容は前述のとおりであり、その文言自体からは、会社の不当労働行為意思を窺うことはできず、上記の文言以外に、組合や組合員に対する誹謗中傷や恫喝、嫌悪感を窺わせる発言や態度、組合所属の運転士との紛糾等があつたとの疎明も組合からなされていない。

したがって、本件乗務前の点呼における指示は、労働組合法第7条第3号(支配介入)にあたりと認めることはできない。

ウ 列車への添乗について

(ア) 列車への添乗

列車への添乗については、以下のとおり認められる。

会社は、本件争議行為の期間中、組合所属の運転士が乗務する列車の運転台に、被申立人の管理者等2名を添乗させた。

添乗は、あらかじめ、乗務中の運転士にはみだりに話しかけないこと、添乗者同士での不要な言動はしないこと等

を定めた添乗者用マニュアルに基づき実施され、添乗において現認した内容は、乗車した列車における駅の到着時刻、発車時刻、乗降時分、通過駅での通過時刻、各駅間での最高速度等で、添乗員が確認したものを、所定のフォーマットに記録している。

なお、添乗は、組合所属の運転士が乗務する全ての列車に対して行ったものではなく、通常時と比較して本件争議行為により列車運行への影響が大きく、遅延の発生がある程度予測される列車を中心に行った。(第3-2-(3)-ク)

(イ) 列車への添乗に不当労働行為が成立する余地はあるか

会社は、本件添乗の目的は、乗務前の点呼だけでは本件争議行為が行われるか否か確認できないため、組合所属の運転士による運転状況を客観的事実として確認、把握するためであると主張しており、これ自体は特段不合理なものではなく、その態様においても、運転士に対してみだりに話しかけず、運転速度と遅延時分の確認以上のことは行っていないことが認められる(第3-2-(3)-ク)から、添乗の目的及び態様から会社の不当労働行為意思を窺うことはできない。

次に、添乗する列車について、会社は、全ての列車ではなく、通常時と比較して本件争議行為により列車運行への影響が大きく、遅延の発生がある程度予測される列車を中心に行ったとしており(第3-2-(3)-ク)、会社側が添乗する列車の選別を行っていることが認められる。

会社からは、本件争議行為期間における添乗の対象となる(組合所属の運転士が乗務する)列車の全体の数と、実際に添乗を行った列車の数についての立証はなく、列車選定の基準も決して客観的なものとはいえない。

しかしながら、組合から、会社が特定の組合員が乗務する列車を恣意的に選んで添乗を行ったとの疎明はない。

したがって、本件列車への添乗は、労働組合法第7条第3号(支配介入)にあたり認められない。

エ 本件争議行為実施後の事情聴取について

(ア) 事情聴取

事情聴取に関しては、以下のとおり認められる。

本件争議行為終了後の平成18年4月4日以降、会社は、組合の本部役員7名及び組合所属の運転士であるIら12名に対して、事情聴取を行った。

このうち、運転士については、本件争議行為期間中、乗客の乗降や先行列車の遅延等具体的な遅延の理由がないにも関わらず、添乗者が1分以上の遅延を把握した者を事情聴取の対象とした。

事情聴取は、組合員1名に対して、現場長及び支社の社員複数名で行った。

事情聴取の目的は、組合本部役員に対しては、本部役員であることの確認、本件争議行為の実施の決定や組合員への指示について組合役員としてその関与の仕方等の確認、組合員運転士については、本件争議行為の期間中の運転列車の遅延についての具体的理由の確認と、本件争議行為への組合からの指示とそれに対する行動の内容等であり、併せて弁明の機会を与えることであった。(第3-2-(3)-ケ)

(イ) 事情聴取に不当労働行為が成立する余地はあるか

本件争議行為は、正当な争議行為であるとはいえないから、本件争議行為に参加したことにより就業規則に反する行為があれば、会社はその対象となる組合員に対し、事実関係を確認し、弁明の機会を与えることは、それだけでは不当労働行為には当たらないから、事情聴取の聴取項目及び方法等について、会社の不当労働行為意思が推認されるものが窺えるかどうか問題となる。

本件事事情聴取についてみると、聴取事項は前記(ア)でみたとおり、その目的の範囲内のものであると認められ、その他事情聴取時の状況においても、組合から、特段会社の不当労働行為意思を窺わせるような誹謗中傷、恫喝等が行われたとの疎明もない。

従って、本件事事情聴取は、労働組合法第7条第3号(支配介入)にあたると認めることはできない。

第4 法律上の根拠

以上の認定した事実及び判断に基づき、当委員会は、労働組合法第27条の12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21年6月26日

千葉県労働委員会
会長 竹 澤 京 平

申立人所属一覧（申立て当時）

氏名	職名	勤務箇所	組合での役職等
B	車両技術係	京葉車両センター	本部副委員長
C	車両技術係	習志野運輸区	本部書記長
D	運転士	千葉運転区	本部執行委員
E	車両技術係	千葉運転区木更津支区	本部執行委員
F	車両係	幕張車両センター	本部執行委員
G	運転士	千葉運転区	本部特別執行委員
H	運転士	銚子運転区	本部執行委員
I	運転士	千葉運転区	
J	運転士	千葉運転区	
K	運転士	千葉運転区	
L	運転士	千葉運転区	
M	運転士	千葉運転区	
N	運転士	千葉運転区	
O	運転士	千葉運転区	
P	運転士	千葉運転区	
Q	運転士	千葉運転区	
R	運転士	千葉運転区	
S	運転士	館山運転区	
T	運転士	銚子運転区	

各運転士ごとの遅延時分等一覧

氏名	月日	路線名	乗務列車	区間	遅延時分
I	3月14日	成田線	NEX 2017M	東京 ～空港第2ビル間	1分25秒
	3月14日	成田線	NEX 2016M	成田空港 ～錦糸町間	1分45秒
J	3月10日	成田線	NEX 2023M	千葉 ～空港第2ビル間	1分30秒
K	3月10日	成田線	NEX 2010M	根古屋～東千葉間	1分00秒
L	3月16日	成田線	NEX 2017M	東京 ～空港第2ビル間	1分15秒
M	3月12日	成田線	NEX 2023M	千葉～根古屋間	2分20秒
	3月12日	成田線	NEX 2024M	根古屋～東京間	4分15秒
N	3月13日	成田線	NEX 2011M	千葉～成田空港間	1分15秒
O	3月15日	内房線	193M	蘇我～木更津間	1分00秒
P	3月10日	総武線	しおさい 1010M	千葉～錦糸町間	1分10秒
Q	3月12日	成田線	NEX 2010M	根古屋～錦糸町間	2分15秒
R	3月16日	成田線	NEX 2023M	千葉 ～空港第2ビル間	2分20秒
	3月16日	成田線	NEX 2024M	根古屋～錦糸町間	3分10秒
S	3月14日	京葉線	わかしお 78M	蘇我～東京間	1分00秒
T	3月15日	総武線	しおさい 4008M	銚子～佐倉間	2分22秒

※ 申立人準備書面（2）p13及び被申立人準備書面（3）p13～14から一覧表としたもの。

（注）NEX：成田エクスプレス