

令和3年（不）第88号不当労働行為救済申立事件

申立人 JAL被解雇者労働組合

被申立人 国土交通省

最 後 意 見 陳 述 書

2025年4月10日

東京都労働委員会 会長 殿

申立人代理人

弁護士 指 宿 昭



同 上 条 貞 夫



同 岡 田 尚



同 加 藤 桂 子



第1 申立人は、被申立人に対し、本件で何を根拠に、何を求めているのか

1 申立人の求めるもの

申立人が、本件で被申立人に対し求めているものは、「請求する救済の内容」に明記しているように、2010年12月31日、日本航空株式会社（以下「JAL」

という。)が申立人組合員になした整理解雇の「争議解決の合意形成を図るために誠実に交渉に応じなければならない」ということである。申立人は、被申立人に対し「被申立人独自、単独で争議解決してくれ」と要求しているわけではない。甲1の「要求書および団体交渉申入書」＜要求＞にあるように、第1に、「日本航空経営と協議の上で申立人組合員が、かつて所属していた日本航空乗員組合(JFU)、日本航空機長組合(JCA)、日本航空キャビンクルーユニオン(CCU)が2016年10月19日に確立した『統一要求』に対する回答をすること」、第2に「日本航空経営に対して、争議の全面解決の指揮を執ること」とされているように、あくまでもJALと「協議の上」あるいはJALに対し「指揮を執ること」を求めて、そのための協議、即ち団体交渉を求めているのである。それは、これまで「団体交渉」とあえて言わずに協議を求めたことに対して、被申立人が一切応じなかった故である。

後に詳細に具体的事実でもって指摘するように被申立人は、今回のJAL再建にあたっては、再建に向けた手続についても「私的手続ではなく公的手続でいく」、必要不可欠な資金手当についても、当面のつなぎ資金だけでなく再建のための資金も日本政策投資銀行が拠出し、累積した債務についてもメガバンクに対し、多額の債権放棄を求め、裁判所に提出する更生計画案も、企業再生支援機構に作成させ、再生JALのCEOについても、前原誠司国土交通大臣（以下、「前原大臣」あるいは「前原国交大臣」という）自らが三顧の礼をもって稲盛和夫氏を迎え入れている。

要するに何から何まで国家まる抱えであり、国家がここまでの介入、援助しなければJALが企業解体に追い込まれたことは、当時の鳩山総理大臣と峰崎財務副大臣が「JALはつぶれてもいい」（つまり国家が援助しなければつぶれること前提）との発言からも推測に難くない。被申立人の前記行為がなくばJALの再建はあり得ないこと誰の目にも明らかだったのである。

かかる事実の存在は、本件解雇争議の解決に向け、申立人が求める被申立人において「JALに対し、JALと協議しながら、指揮を執ること」の根拠となり、これを実行することに何の困難も障碍もないことの証左である。

しかも、現在JALは、再建され、本件解雇後乗務員については、乗員は600名を超え、客室は7,000名近くが大量に採用されている。このことはJALも認めている。ILO第166号勧告は、「経済的、技術的若しくは構造的な性格又はこれと類似の性格の理由により雇用を終了された労働者は、使用者が同等の資格を有する労働者を再び雇用する場合には、再雇用に係る一定の優先権を与えられるべきである。」としている。JALは、申立人組合員を誰一人も雇用していない。労働者に責めない整理解雇で、14年も職場に戻れず申立人組合員は、それぞれ筆舌に尽くせない苦しみ、悩みを背負いながら闘っている。再建に向けて、人員削減を含む全ての施策の実行にあたってきた被申立人が、ここに至って「解決するにあたっての具体的権限の法的根拠がない」との一言でこの現実を目をつむり、責任逃れするのは「国は、何のために、誰のためにあるのか」と問わざるを得ず、国民の目からしたら批判の対象とならざるを得ない。

被申立人が、再建の筋道、手立てを全て決め実行し、その効あってJALは再生した。

しかし、それまでJALのために身を粉にして働いてきた肝腎の労働者が職場から放り出されたままで14年を経過した。負の遺産として残された課題は、解決しなければならない。そうでなければJALが真に再生をしたとはいえない。

2 国鉄改革の解決において被申立人が果たした役割

1987年4月、国鉄からJRに移行する際の労働組合差別でJRに採用されなかった国鉄労働組合や全動力車労働組合の組合員等1,047名のいわゆる国鉄闘争は、最後は政治解決した。被申立人も、その件で当初は「国鉄改革は過去のこと、終わったこと」等弁解して解決に背を向けていた。それでも最後は、被申立人も解決のために大きな力を尽くした。別紙(1)は、「国鉄改革1,047名問題の解決案(四党申

入れ)について」、平成22年4月9日付の国土交通大臣談話である。これによると、「民主党、社会民主党、国民新党及び公明党から、国鉄改革1,047名問題に関する人道的観点からの解決案について、再度申入れがあり、その解決案の概要は、

- 1.鉄道・運輸機構が原告に和解金約1,563万円を支払う
 - 2.鉄道・運輸機構が四者・四団体に58億円の団体加算金を支払う
 - 3.JRへの雇用について要請する
 - 4.鉄道・運輸機構と原告は、裁判上の和解を行い、すべての訴訟を取り下げる
- というものであった。

この解決案に対して、政府としては、「四者・四団体（原則原告団910名全員）が、これを了解し、その旨を正式に機関決定することを条件として、これを受け入れることとしたのである。」

談話は更に続く。

「振り返れば、昭和62年4月1日に実施された国鉄改革は、経営が破綻した国鉄を分割・民営化することにより、その鉄道を我が国の基幹的輸送機関として再生することを目的とした、戦後最大の行政改革だと認識しております。この改革により、23年を経た今日、これらの鉄道は我が国の国民生活に欠かせない存在として復活を遂げ、この間JR東日本、JR東海、JR西日本は完全民営化を果たすまでにまりました。このように、国鉄改革は、国民に対して大きな成果をもたらしたものと考えております。

しかし、一方で、国鉄改革は大きな痛みを伴いました。本格的に再就職対策が開始された昭和61年以降に限っても、約7万4千人の方が慣れ親しんだ鉄道の職場を去らざるを得ませんでした。また、鉄道の職場に残られた方々でも約5,400人の方々が住み慣れた北海道、九州の土地を離れ、遠く離れた本州の地で生活を始めなければなりませんでした。国鉄改革は、こうした方々のご理解とご協力、そして現在までも続くご労苦の上に初めて成り立ったものです。この機会に、改めて深く敬意を表します。

こうした中、いわゆる 1,047 名問題は、当時の国鉄による J R への採用候補者名簿不登載に端を発し、最終的に平成 2 年 4 月 1 日に国鉄清算事業団を解雇された方々と国鉄清算事業団（現鉄道・運輸機構）との間で争われてきた問題です。解雇から 20 年を過ぎた今、本日四党から提示されたこの解決案により多年にわたる争いが全面的に終結するのであれば、人道的観点からは、喜ばしいことであると考えております。今回、この問題に対する解決案をとりまとめられた方々のご苦勞に感謝を申し上げる次第です。

今後は、原告団の方々が先程の条件を受け入れ次第、私から鉄道・運輸機構に対して、この解決案に沿って問題の最終解決を図るよう指示することとしております。」

陸と空の違いはあれ国鉄と J A L は、国民・市民にとって国の基幹的輸送機関であることに違いはない。陸と同様空の便も我が国の国民生活には欠かせないものである。そこで働く者が自らの責任ではなく経営不振が原因で自らの意思に反し、一方的に職を失ったことにおいても両者は同様である。

対象人員の多寡はあっても本質は変らない。国鉄労働者へのこの国土交通大臣のメッセージは J A L の労働者にも同様に向けられねばならない。J A L は、国鉄と異なり、速やかに再建しており、現に、本件解雇後も前記の通り、同資格の労働者を大量に採用しているのである。

J A L の再建にあれほど関与した被申立人において、解決のために仲介の労を採るぐらい何の障碍もない。それすらやってはいけないという法的根拠があるなら明示してもらいたい。国鉄改革と比較すれば、被申立人による J A L 再建に向けた具体的関与のあり方は本件の方が圧倒的に深い。

「私から鉄道・運輸機構に対して・・・問題の最終解決を図るよう指示することとしております。」と明言したように、本件でも「私から J A L に対し、問題の最終解決を図るよう指示します。」となぜ一言表明できないのか不可思議というほかない。

J A L という経営体を救った被申立人は、そこで働いていた人間も救う責務も負う。それなくして J A L の再建は完成したといえない。

第2 当事者双方の主張立証の特徴

1 申立人

申立人が提出した甲号証は 28 通である。そのうち申立人側作成は団体交渉申入書 2 通、J A L 解雇撤回裁判原告団等の要請書 2 通と宮垣忠（元日本国家公務員労働組合連合会中央執行委員長）の陳述書の計 5 通だけである。その余は、被申立人、国会、全国大手新聞社、元国土交通大臣・副大臣が公にしている客観的な資料である。

申立人は、上記客観的資料を整理した上で主張している。つまり、主張も立証も客観的事実に基づいているのである。

2 被申立人

これに対する被申立人の主張は、法令の解釈や判例の評価に止まり、「被申立人の J A L の再建に対する措置は行政指導に過ぎず、指導監督権限は抽象的で、具体的指導監督権限はない」というものであり「仮に J A L 再建という特殊なケースのその時点において支配力があつたとしても、現在においても当該支配力が継続していると考えることあまりにも不合理である」という、抽象的な域を出ない。

申立人が主張する具体的事実についても積極的否認による反論ではなく、最も重要で本件の判断の帰趨を決定すると思われる前原元国交大臣が YouTube で述べている事実についての被申立人の答弁は、「甲第 11 号証～甲第 13 号証は、前原誠司氏（以下「前原氏」という。）が YouTube で話した内容を反訳した内容とすることである。しかし、そもそも、前原氏の発言内容が客観的な真実と合致しているか否かは不明であり、甲第 11 号証～甲第 13 号証の証拠価値は低いと言わざ

るを得ない。そして、甲第 11 号証～甲第 13 号証に依拠した申立人の主張が認められるべきではないことは明らかである」というものである。

このような答弁は、二重に不当極まりない。前原元国交大臣が現役のときつまり被申立人の代表であったときの事実を述べているのである。よって、本審理では、当事者としての認否を要求されているのであるから「認める」か「否認する」かしかない。他人事のように「真偽不明」はない。そう答弁せざるを得ないのであろうが、「あなたのやったことはこうですね？」と問われているのに「不明です」はない。

「不明」なら調査して「あったか、なかったか」を答弁し、事実と異なっていたら、それを積極的否認事実として主張しなければならない。それもしないとなると前原発言は「事実であった」と判断するしかない。「真偽不明」の答弁こそが前原発言の真実を物語る。

そして、何より前原発言の内容は、被申立人自身が作成した「日本航空の再生について」（甲 2）の記載内容と符合している。2010（平成 22）年 1 月 19 日付けの「国土交通大臣声明（日本航空の再生について）」でも「2 日本航空は、…企業再生機構による全面的な支援の下…確実な再生を図ることになります。（中略）6 …同社が再生を果たすまでの間、必要な支援を行ってまいります。」と明言している。「真偽不明」はない。

第 3 被申立人の労働組合法 7 条の使用者性について

1 被申立人の J A L 経営再建への関与

J A L の更生手続きについて、被申立人が更生手続きを採用する方針を決定し、その実現に向けて具体的な関与を行ったことは、前原元国交大臣の YouTube における発言（甲 11～甲 13）及びそれが客観的事実と符号していることを検証した宮垣忠元国公労連中央執行委員長の陳述書（甲 25）ならびに証人尋問によって明らかである。その具体的事実経過は別紙（2）の通りであり、これらを要約し、

以下詳述する。

(1) J A L の経営再建で被申立人が会社更生法による法的整理を選択した

2009 年 9 月 16 日、鳩山政権が成立し、前原誠司氏が国土交通大臣に就任した。前原大臣に財務省の香川俊介官房審議官から電話があり、「J A L には地雷がある、経営状態が悪い、再建のためには企業再生支援機構ができるのでそれが使える」というものであった。

前原大臣は、香川審議官の言を受け容れ、大臣直轄の顧問団として「J A L 再生タスクフォース」を設立し、資産査定（デューデリジェンス）を行った。

鳩山総理と峰崎財務副大臣は、J A L に冷たくて、つぶれても良いと考えていたが、被申立人はネットワークの維持と航空路線の確保が所掌事務なので、A N A との 2 社体制で行くために、前原大臣をはじめとする被申立人は、法的整理で会社更生法を用い、企業再生支援機構の 3,500 億円の公的資金を使うことを決めた。

企業再生支援機構の J A L の資産査定に 2 か月かかるために、2009 年の年末のつなぎ資金が必要となった。経営破綻になれば、売り掛け金での取引ができずに現金での支払いが必要となるからである。

(2) 航空機の運航を継続するためのつなぎ資金も被申立人により確保された

日本航空を再建するためには、航空機の運航の継続が不可欠で、それにはつなぎ資金が必要であった。しかし、政府内でその合意ができていなかったので、2009 年 11 月 10 日、菅副総理、藤井財務大臣、長妻厚生労働大臣、前原国土交通大臣、平野官房長官の 5 大臣が日本航空の再建とそのために政府が J A L の資金調達を行うことを合意して、11 月 24 日、1,000 億円のつなぎ融資が確認された。日本政策投資銀行や企業再生支援機構を監督する立場にあった菅副総理が 11 月 30 日の内閣府の記者会見で、「これをもって日本政策投資銀行からつなぎ融資ができる。そのために 5 大臣合意をした」と

述べている。

しかし、日本政策投資銀行の11月24日の1,000億円のつなぎ融資だけでは足りず、あと1,000億円のつなぎ融資がなければ、2010年1月4日の東京証券取引所における大発会でJALの株価が暴落する危険が有り、そうになるとJALの再建ができなくなる恐れがあった。

そのため、2009年12月30日、菅副総理と前原大臣が、元財務事務次官であった日本政策投資銀行の藤井社長に1,000億円のつなぎ融資を要請し、了解を得た。そして、2010年1月4日の大発会の前日の1月3日に菅副総理と前原大臣で1,000億円のつなぎ融資を確認したと公表し、ここにおいて大発会におけるJALの株価大暴落を防いだのである。1月6日には日本政策投資銀行が従来の1,000億円に加えて、新たに1,000億円の融資をすることを発表した。ここでの被申立人をはじめとする国の関与がなければ、JALの再建はできなかった。

(3) 更生計画における金融機関の債権放棄も被申立人が金融機関に要請した

2009年末のJALの運航継続のための資金繰りができた後は、2010年1月19日の会社更生法申請から8月31日の更生計画案提出までの間、前原大臣と企業再生支援機構の瀬戸英雄委員長が、5,215億円の債権放棄を東京三菱UFJ、三井住友銀行、みずほ銀行などの金融機関に要請し、了解を得るために力を尽くした。

(4) JALの更生計画の実施についての被申立人の指導監督

2012年11月に被申立人航空局が作成した「日本航空の再生について」(甲2)によると、企業再生支援機構が日本航空の更生計画案を裁判所に提出した2010年8月31日に、日本航空更生計画案に関する関係大臣閣議が開催され、仙谷官房長官、前原国土交通大臣、野田財務大臣、荒井国家戦略担当大臣が、以下の事項を確認している。

「①更生計画案は、路線の見直し等の事業面の再構築を通じて財務面の健全

化が図られるなど、評価できる内容となっていること

②日本航空は更生計画案の施策を着実に実施すべきこと、また、早期のリファイナンスの実現により更生手続きを早期に終了すべきこと

③日本航空の確実な再生に向けて、政府として必要な支援を行っていくこと、また、国土交通省は日本航空をしっかり指導監督していくこと」

そして、国土交通大臣がコメントを公表し、その中において、日本航空の確実な再生に向けて、政府として必要な支援を行っていくこと、国土交通省は日本航空をしっかり指導監督していくことを明記した（甲5）。

その後も、被申立人からの日本航空の再生手続きについてのコメントは、節目節目で続き、11月30日には、JALの更生計画について、東京地方裁判所が認可をするにあたって、馬淵国土交通大臣がコメントを公表し（甲6）、2011年3月28日に更生手続きが終結するにあたって、大畠国土交通大臣よりコメントが公表されている（甲7）。

更生手続きが終了した後の2012年8月10日には被申立人航空局航空事業課から「日本航空の企業再生への対応について」が公表され（甲8）、同年9月19日には、日本航空の上場に当たっての国交大臣のコメントが公表されている（甲9）。ここにおいて、被申立人は更生手続き終了後においても、日本航空に対し、引きつづき指導助言等を行うことを明らかにしている。

（5）日本政府の全面的支援の下、JALは業績回復した

本件解雇翌年の年度決算において、JALは、財産評定による減価償却費の軽減効果（約460億円）、債務放棄による利子負担の解消（約50億円）、繰り越し欠損金による法人税負担の軽減効果により350億円（法人税の軽減は9年間継続）等を享受し（甲2、11頁）、過去最高の1886億円の純利益を上げるに至った（甲2、11頁、15頁）。

莫大な政府支援を受けて再生手続きを行うことにより、JALは、急激な業績回復を果たしたのである（甲4）。

(6) 被申立人が J A L の CEO の就任を稲盛和夫氏に要請した

前原大臣は、「日本航空 CEO を稲盛和夫氏にお願いするために、3 度お願いに行き、法的整理でないと受けないと仰って、結構ですと、企業再生支援機構も法的整理でないと支援しないという方針ですのでぜひ、お受けいただきたい。ということで最終的に受けていただきました。12 月 26 日頃です。年末でしたね。債権放棄が決まったのも年末、CEO が決まったのも年末、緊急の追加融資が決まったのも年末です」と述べている（甲 13）。

2 本件整理解雇における被申立人の役割

(1) 人員削減は、経営再建にとって重要なファクター

更生計画案が、被申立人の指導・監督の下、企業再生支援機構により作成され、これが裁判所に提出、認可されたことは前述した。資金（つなぎも含め）手当、債権放棄等急場をしのぐための措置が不可欠であると同時に、将来に向けた経営収支を考える上で、重要な要素の一つに固定費の削減があり、そのための施策の一つに人件費の削減＝人員整理がある。

よって更生計画の中で、人員削減の占める位置は大きい。加えてそれまで企業のために働いてきた労働者に退職を要請し、場合によれば本人の意に反して解雇するという一大事である。

被申立人において、真摯かつ慎重な検討と判断が求められる課題であるはずであり、なければならない。早期特別退職、希望退職等自主退職であっても、もともと労働者の意に反するものである。特に労働者の自己決定ではなく、使用者による一方的意思表示である解雇に至る場合は尚更そうである。

よって、被申立人には、更生計画案作りにおいても、どれだけの人員削減が必要か、計画遂行の過程の中でも計画に基づき、早期特別退職や、自主退職も含め希望退職等に応じて退職する人員数を常に把握しながら、可能な限りの解雇回避義務がなされているか監視する責務がある。

(2) 本件整理解雇時に人員削減の必要はあったのか

更生計画による人員削減は、JALグループ全体でパイロットが844名、客室乗務員が2,718名である(甲17-2)。本件整理解雇前の2010年11月12日の衆議院国土交通委員会で、JALの管財人だった企業再生支援機構の河本茂行常務取締役は、日本共産党の穀田衆議院議員の質問に対し、「更生計画上の削減人数目標としてパイロットで約900人、客室乗務員で約2,700人」と答えている。

2010年12月31日、JALは、パイロット81名、客室乗務員84名を整理解雇した、正にその時、それぞれについて、グループ全体及びJAL本体で何名在籍していたのか、即ち客観的に整理解雇の必要があったのか、今もって明らかにされていない。こんな理不尽なことはない。また、整理解雇39日後の2011年2月8日、JALの稲盛会長(当時)は、「160人(165名)を残すことは経理上(経営上)不可能ではなかった」と公の場で発言している。更に整理解雇68日後の同年3月9日の衆議院国土交通委員会で、企業再生支援機構の水留浩一常務取締役は、日本共産党の穀田衆議院議員の質問に対し「既に16,000人の更生計画上の人員削減は達成しており、パイロット約1,000人、客室乗務員約3,000人を減らした」と回答している。また、JALグループの2010年度安全報告書(甲17-1)には、2011年3月31日時点の各企業毎のパイロット及び客室乗務員の在籍人数が記載されている。

各航空会社に提出が義務づけられている毎年度の安全報告書は、その中にはパイロット、客室乗務員、整備士の在籍人数は必要的記載事項になっている。

これによると、在籍人数はJALグループ全体で運航乗務員(パイロット)は2,705名、客室乗務員は5,937名となっている(甲17-1)。

前記更生計画によって、必要とされている人員数は、運航2,974名、客室は6,403名である(甲17-2)。運航2,974名－2,705名＝269名、客室6,403

名－5,937 名＝466 名が人員不足となっている。人員削減の目標を過剰達成して、むしろ人員不足の状態を呈しているのである。

このことは、2011 年 3 月 31 日まで待てば本件整理解雇の必要性はなかったことを物語る。

次に解雇時点における在籍人員数が明らかにされていないので、解雇時点から 3 月 31 日までにどれだけの労働者が退職したのか不明であるが、およその推測は成り立つ。まず、3 ヶ月でパイロット 269 名、客室 466 名もの多くが退職することはありえない。加えて、前記稲盛 J A L 会長発言が 2 月 8 日、企業再生機構の水留常務取締役の国会答弁が 3 月 9 日であることを考慮すると、2010 年 12 月 31 日時点で既に再生計画に基づく人員削減は達成されていたとするのが常識である。もし、そうでないと主張するなら、解雇時の在籍人員数を明らかにすべきであるところ、J A L も被申立人もこれをしていない。被申立人においては、あろうことか 2014 年 4 月 16 日の衆議院国土交通委員会で田村明比古航空局長（当時）が「（削減の）内訳の数字は日本航空問い合わせましたが非公開という事で、お答えできる状況にはない」と答弁している。（甲 19、2 頁、3 段目最後の田村政府参考人発言）被申立人が、もし航空法に基づき提出されたこれらの内容を知らないと言うなら、それこそ更生計画の遂行、実現に向け指導・監督する立場としては任務懈怠と言わねばならない。

そして、このことは翌年の 3 月になるとそのことが白日の下に曝され、解雇できなくなるので、それを回避するために 3 か月前の異例の大晦日に本件解雇を強行したのである。何故わざわざそんな措置を採ったのか、申立人組合員ら労働組合の活動家を職場から排除するのが狙いであった。そうでないなら、あえて大晦日に解雇する必要性は全くない。

なお、J A L 本体としての更生計画による人員削減数は明らかにされていない。別紙（3）の解雇前の 2009 年度安全報告書によると、2010 年 3 月 31

日時点のパイロットは 2,568 名、客室乗務員は 6,384 名となっている。それが、2010 年度安全報告書では、パイロット 1,861 名、客室乗務員 5,033 名（加えて J A L ways の 2,193 名を 0 名に削減）となっている。J A L 本体だけ見ても解雇前後での在籍人員の違いは歴然としており、更生計画による人員削減のすさまじさを表している。

（３）被申立人の任務懈怠

被申立人の任務懈怠はそれに留まらない。

国土交通省の所掌事務として、国土交通省設置法第 4 条第 104 項で「航空運送及び航空に関する事業の発達、改善及び調整に関すること」、同条第 106 項で「航空機の安全の確保及び航空機の航行に起因する障害の防止並びに航空機の航行の安全の確保に関すること」を定めており、国土交通省航空局は、空港の整備、航空交通の安全確保および利用者利便の向上と航空運送事業の発展を担っている。

そのため、被申立人は、航空機の航行の安全の確保の観点からも更生計画以上の人員削減を行わないよう、J A L に対して行政指導できたはずである。

飛行機の運航に直接携わるパイロットの必要人員が 269 名不足し、客室乗務員のそれが 466 名不足しているのである。これは空の、航空の安全にとって危機的状況と言わねばならない。かかる危機的状況に至るまで、人員の減少を見過ごしていたことになる。

人員の減少の推移を見ながら必要人員の確保が十分でない動きになったら、削減は中止せよ、と J A L を指導・監督するのが被申立人の責務である。

在籍人数を調査、確認して、整理解雇までする必要があるのか検討するのが被申立人の役割である。もし、これをしていないのであれば、結果的に既に更生計画による人員削減は達成しているのに、本件整理解雇を容認少なくとも見過ごしたことになる。本件解雇の狙いが前記の通り労働組合活動家廃除の不当労働行為意思に基づくものであることから、被申立人はそれに加担

したとの評価を免れない。

3 労働組合法7条の「使用者」とは

(1) 朝日放送事件・最高裁平成7年2月28日の判示内容

労働組合法（以下「労組法」という。）7条は、どのような者が「使用者」に当たるか何ら定めていない。

これについて「使用者」の一般的な判断基準を明らかにしたのが、朝日放送事件・最高裁平成7年2月28日判決である。同判決は、「一般に使用者とは、労働契約上の雇用主をいうものであるが、同条が団結権の侵害に当たる一定の行為を不当労働行為として排除、是正して正常な労使関係を回復することを目的としていることにかんがみると、雇用主以外の事業主であっても、雇用主から労働者の派遣を受けて自己の業務に従事させ、その労働者の基本的な労働条件等について、雇用主と部分的とはいえ同視できる程度に現実的かつ具体的に支配、決定することができる地位にある場合には、その限りにおいて、右事業者は同条の「使用者」に当たる。」と判示した。

本判決は、その後の団体的労使関係をめぐる紛争（多くは団交拒否事案）においてしばしば引用され、当該事件に適用することが相当かどうか、本判決の射程範囲が議論の対象となった。

学説は、判決の理解について2つの見解がある。

第一の立場は、団結体に参加する労働者の労働条件等に対する影響力なり支配力がある者を使用者とするものであり、第二の立場は、第一の立場が無限定的であり、使用者の範囲が広がると批判し、本来認められている労働契約上の使用者に準ずるものとしての使用者を指定する労働契約近似関係説である。

(2) 本件と最高裁判決

結論を先に言えば、問われている事件の本質や救済の論理からすれば、第一の立場「労働条件支配力説」が正しいと考える。その立場からすれば、本件では前記事実を前提にすれば被申立人の「使用者」性を認めるのは困難で

はない。また、「労働契約近似関係説」であったとしても、本件は、単なる労働条件ではなく、労働者としての身分の得喪に係わり、しかも使用者の一方的意思表示であり、加えて労働者の責によらない、もっぱら経営者側の責任による整理解雇である。

そして、その整理解雇に対して、前述したように被申立人は、初めから終わりまで強く関与しているのである。労働契約上の使用者に準ずるものとすることにさほど困難はない。

まして冒頭指摘したように、本件は団体交渉拒否事案である。

前記最高裁判決は、「部分的使用者」概念を認めたことに意義があると評価されている。本件では、被申立人に使用者としての雇用責任を問うているのではない。労働契約上の使用者と協議し、あるいはその使用者を指揮し、整理解雇問題解決のための協議（団体交渉）を求めているだけで、その限りにおいて「部分的使用者」と認定してしかるべきである。

4. 本件争議解決の必要性と被申立人の関与の不可欠性

(1) 本件整理解雇問題は解決が求められている

本件整理解雇は 2010 年 12 月 31 日付でなされた。14 年 3 か月が経過した。申立人組合員はその間一貫して解雇撤回、職場復帰を求めて闘ってきた。人生の林住期を、解雇争議を闘うことで過ごしてきた。このままの放置は、人道的にも許されない。

(2) 本件解雇は不当労働行為

本件解雇は前述したように更生計画による人員削減は既に目標を達成し、解雇の必要がないのに、あえて強行されたものである。

それは、申立人組合員たちの組合活動を嫌悪した J A L が、更生計画に名を借り、これを奇貨として職場からの排除を狙った不当労働行為意思に基づくものである。かかる違法行為は、速やかに是正されなければならない。

(3) 航空の安全問題にも影響

本件解雇争議は、職場のパイロットや客室乗務員にも影響を及ぼし、会社に対し「モノ言う労働者」がいなくなり、それが航空事故を発生させている遠因と考えられる。そのことを否定する材料は、JALは持ち合わせていないはずである。

労働者が人らしく働き、生きられる職場にする必要は、安全上からも求められている。

(4) ILO第166号勧告およびJALグループ人権方針にも反している

ILO第166号勧告に定める「整理解雇者に対する優先雇用」についても、解雇後、パイロット600名余、客室乗務員7,000名余採用しておきながら、申立人組合員は唯の一人も採用していない。

貴労働委員会における1年間にわたるあっせん手続きにおいても、解決に向けた対応は全くせず、不調に終わっている。

JAL自ら宣言している「JALグループ人権方針」にも違反している。

(5) 被申立人の関与なしに解決できない

上記の通り、JALに対する強い指導、監督権限を有し、JALの経営再建、更生計画の初めから終わりまでを、事実上決定してきた被申立人の関与なくば、本件争議は解決しない。まずは申立人との団体交渉の場につくことが喫緊に求められている。

(6) 被申立人の主張に対する反論

被申立人の「使用者」性に対する主張は、以下に尽きる。

被申立人に対する指揮監督は、監督官庁としての抽象的な権限があるというにとどまり、具体的な権限ではない。

仮に、被申立人がJALの更生手続きにおいて、監督官庁としての役割を踏まえて抽象的な関与以上の関与があったと認められたとしても、そのことから直ちに労組法第7条の使用者性が認められることにはならない。

これについては、申立人第3準備書面で詳細に反論した。

被申立人のJALに対する指揮監督権が抽象的なものとどまるという理論上の根拠はない。同省の指揮・監督権は同省設置法に基づく行政指導の一種ではあるが、行政指導だから抽象的にとどまるという根拠は全くない。むしろ、行政指導であるからこそ必要に応じて具体的な指導や助言ができるのであり、実際、同省がこれまでJALに対してかなり具体的な指導や監督を行ってきたことは、被申立人自身が認めている。

本件において被申立人がJALに対して行った指揮・監督は、法的拘束力は伴わないものであっても、監督官庁である同省と監督を受けるJALとの関係をふまえるならば、単なる助言や知識供与の枠を超えた事実上の優越的・規制的な力をもつものであることは否定できない。

特に羽田国際線の発着枠の配分権限を被申立人が有している。

発着枠の増減は、航空会社にとっては死活問題であり、この権限を背景に強力な行政指導を行うことが出来る。

ロイター通信の報道（甲27、29）では、「2014年春からの羽田国際線の新規発着枠をANAが11枠、JALが5枠とかなりの差が出て、JALは売上がそのことによって300億円減少し、利益も60億円減少する」と報道している。JALが被申立人に対し、この点を問題視し、これの是正を申し入れた（甲28）ところ、被申立人は、「配分については、国土交通大臣が航空法の趣旨に基づき広範な裁量権を有している」として全く受け付けていない（甲30-1）。ここに両者の圧倒的な力関係の差が典型的に表れている。

第4 団体交渉拒否に正当理由なし

- 1 被申立人が団体交渉に一度も応じていないことは争いない。
- 2 団体交渉に応じていない理由の最たるものは、使用者ではないという点であり、これについては前述した。

3 被申立人が「仮に使用者として認められたとしても」として団体交渉拒否の理由として主張しているのは、次の2点である。

① 申立人組合に所属する労働者は労組法第7条第2号の「雇用する労働者」という要件を充足していない。

② 申立人組合員の解雇から10年8か月以上経過した後、突如として団体交渉を申し入れたことが社会通念上合理的な期間内になされたものとはいえない。

しかし、① 労組法7条2号の「雇用する労働者」とは、現に労働契約が継続している労働者に限られない。労働契約の継続を一方的に使用者の意思表示によって解除された被解雇者がこれに含まれることは詳論するまでもない。

また、② 申立人組合が被申立人に団体交渉を申し入れたのは、確かに解雇後10年8か月後であるが、申立人組合員らがかつて所属していた労働組合（J F U、J C A、C C U）は、本件解雇直後からJ A Lに団体交渉を申し入れ、J A Lもこれに応じてきた。

被申立人に対しては、10年8か月後であっても、前述したように被申立人は本来の使用者たるJ A Lの「部分的使用者」であり、労働契約締結当事者である使用者相手の対交渉申し入れ事件の日立メディコ事案とは事案が異なり、先例とならない。

4 よって被申立人の団体交渉拒否に正当理由はない。

第5 結論

以上、縷々述べた通り、申立人が団体交渉開催を求めたことに対し、被申立人がこれに応じていないのは、労働組合法第7条2号に該当する。

速やかなる救済命令を求める次第である。

以上