

# 日刊 勤労千葉

84. 3. 10

No. 1585

国鉄千葉動力車労働組合  
千葉市要町二一八（動力車会館）  
（鉄電）二九三五（六・公衆）〇四七二（二二）七二〇七

# 当局の「18協定破棄」通告は明らかに違法無効だ

## 動乗勤改悪阻止闘争の勝利のために

### シリーズ 1

\*\*\*\*\*

国鉄当局が実施しようとしている内達一動乗勤改訂とは、動力車乗務員の勤務制度を改悪し働き度を高めるだけでなく、国鉄内全職種の勤務制度改悪の突破口として、国鉄二〇万人台体制実現に国鉄労働運動破壊にむけた恐るべき攻撃です。  
動労千葉は、国鉄当局・動労「本部」革マル一体となつた「三月―六月末集約」に「60・3実施」の策動を許さず、無協定も辞さず闘いぬく方針を決定しています。「日刊動労千葉」では、動乗勤改悪の問題点について四点に分けて順次掲載していきます。

\*\*\*\*\*

### 協定改悪にむけた当局の考え方

一九八二年一月二一日に、内達一号及び動力車乗務員の勤務に関する諸協定の改訂を提案した国鉄当局は、一九八三年六月三〇日に至り「59・2実施を断念する」旨通告してきました。

しかし、「国鉄再建のためには、国鉄職員の自働努力の成果を業務能率向上として示し、国民および利用者の理解を得ることが必須の要件である」とし、翌七月一日に突如として「千総労第六四号」をもって、「『有効期間の定めのない協定等の取り扱いに関する協定』（54・10・1協定）に基づき、動力車乗務員の勤務に関する協定のうち十八協定を破棄する」旨を、全く一方的に通告してきました。

すなわち、国鉄当局は、「『54・10・1協定』第3項及び『同附属了解事項』第2項の主旨に基づき、三カ月を経過する時点を八三年九月三〇日とし、同期間内に意見の一致が見られない場合、さらに、六カ月間、十八協定が延長になる」としています。従つて、八四年三月三一日をもって、「54・10・1協定」および「同附属了解事項」の手続きは完了したとし、以降は労働組合法第15条4項「前項の予告は、解約しようとする日の少なくとも九〇日前にしなければならない」に基づき、六月三〇日に十八協定の破棄が確定する、との考え方です。

### われわれの見解と立場

「54・10・1協定」がある限り、「現行協定」が無限に続く

当局の考え方は正しいでしょうか。いや、全くの誤りです。  
なぜなら、国鉄の労使間には「有効期間の定めのない協定等の取り扱いに関する協定」が存在しており、この協定の主旨からも、また、これまでの永い間実施されてきた慣行からいっても、「労

使双方が協定改訂に合意しない限り、現行協定が無限に続いていく」というのが法的にも慣行的にも当然なことだからです。  
われわれの、この見解と立場こそが唯一の正しい立場であることは、次の四つの理由によります。

### 第一の理由は、

労働組合法第15条も現行協定が無限に存続することを否定してはいないからです。例えば、期間を定めている協定が自動更新や自動延長で何年も続いていくことが許されており、予想もされているからです。

### 第二の理由は、

労働組合法第15条3項「有効期間の定めがない労働協約は、当事者の一方が署名し、または記名押印した文書によつて相手方に予告して解約することができる。……以下略」、4項「前項の予告は、解約しようとする日の少なくとも九〇日前にしなければならない」は強行規程ではないと解すべきだからです。  
さらに、これを強行規程と解釈したとしても、この条項の立法主旨は労働者が期間の定めのない協定によつて無限に拘束されて不都合な結果をまねくことを防ぐためにつくられたものなのです。

### 労働組合法 第十五条

#### （労働協約の期間）

- 第十五条 労働協約には、三年をこえる有効期間の定めをすることができない。
- 三年をこえる有効期間の定めをした労働協約は、三年の有効期間の定めをした労働協約とみなす。
- 有効期間の定めがない労働協約は、当事者の一方が署名し、又は記名押印した文書によつて相手方に予告して、解約することができる。一定の期間を定める労働協約であつて、その期間の経過後も期限を定めず効力を存続する旨の定めがあるものについては、その期間の経過後も、同様とする。
- 前項の予告は、解約しようとする日の少なくとも九十日前にしなければならない。（昭二七法二八八号 本条全改）

（裏面へつづく）

### 有効期間の定めのない協定等の取扱いに関する協定

有効期間の定めのない協定等については、締結後3箇年を経過した時点で次のとおり取り扱う。

- 1 双方で必要ないと認めた協定等は廃棄する。
- 2 当局、組合の双方もしくはいずれか一方より改訂の意思表示がない場合は、それを確認し、更に3箇年延長するものとし、以後この例による。
- 3 協定等を改訂しようとするときは、相手方に改訂事項を通知し、労使交渉を経て改訂するものとする。
- 4 協定等の改訂について意見の一致がみられない場合は、6箇月間は当該協定を延長する。  
この6箇月をこえてもなお意見の一致をみない場合は、その時点で当該協定を暫定的に再締結し改訂交渉は継続する。

昭和54年10月1日

日本国有鉄道総裁	高木文雄
国鉄千葉動力車労働組合執行委員長	関川 宰

## 資料

### 「54.10.1 協定」

第三の理由は、  
労組法第15条の立法精神は無協約状態を避けることにあります。  
労働条件は、労働協約によって律する—という考え方がそもそも労組法の一貫した考え方です。しかも、それは使用者側からの不当な力によって「無協約状態」を労働者に強制するようなことがあつてはならないという考え方を同時に含んでいるからです。  
当局は、労組法第15条、3項、4項を強行規程だと主張して、そうでなければ4項の「九〇日」の予告は意味がないと主張しています。しかし、この当局の主張は、全くのこじつけであり、誤りです。なぜなら、労組法第15条の基本的なとらえ方は不当かつ一方的な行為によって、無協約状態に陥るといふ事態を避けるという点にあります。  
従つて、例えば「期間の定めのある協約」であったとしても、もし、双方が納得のいく合意に達しないならば、三年を超えて無限に続いていくことを予想しているわけでは

第四の理由は、  
労組法第15条は、協定が労働者にとって有利なものであればならん問題はありますが、不利な協約であつた場合、労働者がその協約によって長期間不当に拘束されるので、一定の期間で破棄できる途をつくらねばならないというのがその立法主旨となつています。  
従つて、現行協約が労働者側にとって有利な協約であるとの前提に立つならば、たんに「無限に続く」ということだけをとらえて「法律違反」との当局側の主張は成り立ちません。  
当局が「動力車乗務員の勤務等の改正」について強行実施するといふのであれば、まず「54.10.1 協定」を破棄し、その後労働条件に関する協約の破棄を通告しなければなりません。しかし、そんなでたらめなことが許される訳はありません。  
「54.10.1 協定」は、協約の改訂交渉がままならない限り、現行協定が無限に続いていくといふ協定であることをしっかりと確認しようではありませんか。

### 有効期間の定めのない協定等の取扱いに関する協定附属了解事項

- 1 実施が完了するまでに3年以上を必要とする協定等を改廃する場合は、原則として協定等の締結後地方を含めて当該協定等の実施が完了したのち行うものとする。ただし、当該協定等の内容について必要にもとづいて交渉し、部分的に改訂することができる。
- 2 第3項の通知については、概ね3箇月前に文書をもつて行うものとする。

昭和54年10月1日

日本国有鉄道職員局長	吉井 浩
国鉄千葉動力車労働組合書記長	中野 洋