

## 【別紙】

### 1 当事者の概要

- (1) 申立人 J A L 被解雇者労働組合（以下「組合」という。）は、平成22年12月31日に申立外 A 社を整理解雇された X らによって、令和 3 年 4 月 4 日に結成された労働組合である。組合結成時の組合員数は X ら 3 名であり、同年11月14日、上記の整理解雇時に客室乗務員であった 5 名が加入して 8 名となった。
- (2) 国土交通省（以下「国交省」という。）は、被申立人国が国土交通省設置法により設置する行政機関の一つであり、国土の総合的かつ体系的な利用、開発及び保全、そのための社会資本の整合的な整備、交通政策の推進、観光立国の実現に向けた施策の推進、気象業務の健全な発達並びに海上の安全及び治安の確保を図ることを任務としている。国交省航空局（以下「航空局」という。）は、国交省に設置された内部部局であり、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事務等を所掌しており、航空運送事業を許可する権限や、A 社を含む航空運送事業者に対して空港の発着枠を配分する権限を有している。
- (3) A 社は、その子会社及び関連会社とともに、国際旅客事業、国内旅客事業等の航空運送事業及びこれに関連する事業を営む企業グループを形成し、その事業中核会社として、定期航空運送事業等を営む株式会社である。平成24年11月に国交省が公表した資料によれば、A 社のグループ人員数は、21年度が47,526名、24年度が31,190名とされている。

### 2 事件の概要

平成21年 4 月22日、国交省は、A 社に対し、経営改善計画の策定を指示した。

22年 1 月19日、A 社は、申立外 B 機構（以下「機構」という。）に再生支援の申込みを行うとともに、東京地方裁判所（以下「東京地裁」という。）に会社更生法に基づく更生手続の開始を申し立てた。同日、東京地裁は更生手続の開始を決定し、A 社の更生管財人に機構及び Z 1 弁護士が選任された。これを受け、同日、機構は A 社の再生支援を決定し、機構による再生支援と更生手続を併用して、A 社の再生への取組が進められることになった。

22年 8 月31日、機構は A 社の更生計画案を東京地裁に提出し、11月30日、東京地裁は更生計画を認可した。国土交通大臣は、更生計画案の提出及び更生計画の認可の際、コメントを発表していた。

22年12月31日、A 社の更生管財人は、当時、A 社の機長であった X らを含む運航乗務員81名及び客室乗務員84名を整理解雇した（以下「本件整理解雇」という。）。

X らは、令和 3 年 4 月 4 日、申立人組合を結成した。

3 年 9 月15日及び10月26日、組合は、国交省に対し、解雇問題の解決に向けて A 社の経営陣と協議の上で回答すること及び A 社に対して指揮を執ることを求めて団体交渉を申し入れた（以下「本件団体交渉申入れ」という。）。国交省は、9 月15日の団体交渉申入れに対しては、本件整理解雇は A 社において適切に対応すべき問題であり、行政が関与することは適切ではないと考えていることを理由に団体交渉には応じられない旨を回答し、10月26日の団体交渉申入れに対しては、回答を行っていない。

本件は、以下の点が争われた事案である。

- (1) 国（国交省）は、本件において、労働組合法（以下「労組法」という。）上の使用者に当たるか否か（争点 1）。
- (2) 争点 1 で国（国交省）が労組法上の使用者に当たる場合、国（国交省）が、本件団体交渉申入れに応じなかったことが、正当な理由のない団体交渉拒否に当たるか否か（争点 2）。

### 3 主文の要旨 <棄却>

本件申立てを棄却する。

## 4 判断の要旨

### (1) 争点1について

ア 労組法第7条にいう「使用者」とは、通常、労働契約上の雇用主をいうものであるが、雇用主以外の事業主であっても、当該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、当該事業主は同条の「使用者」に当たるものと解される。

本件では、本件整理解雇時点での組合員の雇用主がA社であり、国（国交省）が組合員の雇用主ではないことに争いはなく、組合は、A社の更生手続において、国（国交省）が指導監督権限を行使して、A社に更生手続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から、本件整理解雇に国（国交省）は強く関与しているとして、本件団体交渉申入れの要求事項について、部分的使用者性が認められる旨を主張している。これに対し、国（国交省）は、A社における雇用管理及び職場環境に関する決定について、国（国交省）は現実的かつ具体的な支配力を有していないと主張し、A社の更生計画案について、国（国交省）は承認ないし決定をしておらず、またその権限も有していない、国交省は、会社更生手続における更生計画案について、行政庁として裁判所から意見を聴取されるものと規定されているにとどまる（会社更生法第187条及び同法第199条第2項第6号）旨を主張している。

イ A社の更生手続における国（国交省）の関与をみると、A社の更生手続の開始前から、国交省はA社に対して経営改善計画の策定を指示し、更生手続の開始申立てまでの間に、関係各大臣の間で、A社の再建のための方策が確認され、申立外C銀行によるつなぎ融資枠についての申合せが行われたこと、更生手続の開始申立て当日に、国土交通大臣が、A社が再生を果たすまでの間、必要な支援を行っていくとの声明を発表していたことが認められ、国（国交省）は、A社の再生の手法として会社更生法による法的整理が選択されたことや、A社が航空機の運航を継続するためのつなぎ資金の確保に関与していたことがうかがわれる。

また、更生手続開始後も、国土交通大臣はコメントを複数回発表しており、更生計画案の提出に際して、更生計画案の内容について評価できる旨の見解や、A社が人員削減を含む更生計画案を着実に実施することが重要であるとの認識を示しつつ、A社の確実な再生が図られるよう国交省としてもしっかりと指導監督していく旨をコメントしている。また、更生計画が認可されると、国交省は、A社に対し、人員削減の実行を含め更生計画に定められた事項の着実な達成を求める旨をコメントしている。

このような経過からすると、国（国交省）が、人員削減を含む更生計画の策定や遂行の過程に一定の影響を及ぼしたであろうことは否定できない。

ウ しかし、国（国交省）が、更生計画の策定や遂行の過程に一定の影響を及ぼしていたとしても、そのことをもって、本件団体交渉申入れの当時、A社の労働者の雇用や人事管理について支配、決定することができる地位にあったことが疎明されたとはいえない。本件団体交渉申入れの要求事項に関して、国（国交省）が、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ったとみることは困難であり、そのほかに、国（国交省）が上記の地位にあったと認めるに足りる疎明はない。

また、組合は、ILO勧告に再雇用に係る一定の優先権について定められており、同勧告に基づく指導を国交省が行うべきことを主張するが、国交省が、航空行政を所管する行政庁として安全運航確保を目的とする認可権限や指導監督権限を行使する地位を超えて、A社の労働者の雇用や人事管理について具体的な権限があるとはいえないから、上記の判断を左右しない。

したがって、その余の主張を判断するまでもなく、国（国交省）は、本件において、労

組法上の使用者に当たらない。

(2) 争点 2 について

上記(1)のとおり、国（国交省）が労組法上の使用者に当たらない以上、争点 2 については判断を要しない。

## 5 命令書交付の経過

- |               |               |
|---------------|---------------|
| (1) 申立年月日     | 令和 3 年12月 9 日 |
| (2) 公益委員会議の合議 | 令和 7 年10月21日  |
| (3) 命令書交付日    | 令和 8 年 1 月15日 |