

2014年(平成26年)8月20日

内閣総理大臣 安倍晋三 殿

札幌弁護士会
会長 田村 智 幸



同人権擁護委員会
委員長 秀 嶋 ゆかり



勧告書

当弁護士会は、申立人からなされた人権救済申立事件について調査した結果、次のとおり勧告します。

第1 勧告の趣旨

申立人は、日本国有鉄道(現在、独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構が事業を承継している。)から、1950年(昭和25年)12月7日に免職処分を受けた者であるが、かかる措置は、いわゆる「レッド・ページ」として申立人が共産黨員であることを理由になされたものと認められる。

これは、申立人の思想・良心の自由及び結社の自由を侵害するとともに同人を処遇上差別した重大な人権侵害行為であった(日本国憲法19条・21条1項・14条1項・世界人権宣言2条1項・7条・18条・20条1項)。申立人は、かかる免職処分の措置によって、申立人に非があるかのように取り扱われてその名誉を侵害されたばかりでなく、生活の糧を失うことによって苦しい生活を強いられるなど、生涯にわたる著しい被害を被ってきた。

このような人権への侵害は、当時わが国が連合国最高司令官総司令部(GHQ)の占領政策の下にあり、GHQの指示や示唆があったとはいえ、いかなる状況下においても許されるものではないばかりではなく、当時から日本政府も自ら積極的にその遂行に関与し、又は指示して行われたものであると認められる。

申立人は、当時公共企業体である日本国有鉄道の職員であり、当時、公共企業体における共産黨員を排除する旨の閣議決定がなされた事実もあり、日本政府はその人権侵害に対し、直接の責任を負っている。

さらに1952年(昭和27年)に平和条約が発効した後は、日本政府は、申立人の被害回復措置を容易に行うことができたにもかかわらず、今日までこれを放置してきたこと責任は重い。

よって、当弁護士会は、日本政府に対し、申立人が既に高齢であることを鑑みて、可及的速やかに、申立人の被った被害の回復のために、名誉回復や補償を含めた適切な措置を講ずるよう勧告する。

第2 勧告の理由

別紙「調査報告書」記載のとおり。

2014年(平成26年)8月20日

独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 御中

札幌弁護士会
会長 田村 智 幸



同人権擁護委員会
委員長 秀 嶋 ゆかり



勧告書

当弁護士会は、申立人からなされた人権救済申立事件について調査した結果、次のとおり勧告します。

第1 勧告の趣旨

申立人は、日本国有鉄道から、1950年(昭和25年)12月7日に免職処分を受けた者であるが、かかる措置は、いわゆる「レッド・ページ」として申立人が共産党員であることを理由になされたものと認められる。

これは、申立人の思想・良心の自由及び結社の自由を侵害するとともに同人を処遇上差別した重大な人権侵害行為であった(日本国憲法19条・21条1項・14条1項・世界人権宣言2条1項・7条・18条・20条1項)。申立人は、かかる免職処分の措置によって、申立人に非があるかのように取り扱われてその名誉を侵害されたばかりでなく、生活の糧を失うことによって苦しい生活を強いられるなど、生涯にわたる著しい被害を被ってきた。

このような人権への侵害は、いかなる状況下においても許されるものではなく、1952年平和条約発効後は、被害回復措置を容易に行うことができたにもかかわらず、今日まで、これを放置してきたことの責任は重い。

よって、当弁護士会は、日本国有鉄道の事業を承継した貴機構に対し、申立人が既に高齢であることを鑑みて、可及的速やかに、申立人の被った被害の回復のために、名誉回復や補償を含めた適切な措置を講ずるよう勧告する。

第2 勧告の理由

別紙「調査報告書」記載のとおり。

調査報告書

下記人権救済申立事件について、次のとおり調査の結果を報告します。

事件名 レッド・ページによる解雇に関する人権救済申立事件
事件番号 2009年(平成21年)16号
受付日 2009年(平成21年)6月30日
申立人 N

相手方 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構, 日本政府, アメリカ合衆国

勧告の理由

目次

- 第1 申立ての概要及び調査の経過
- 第2 当会の判断—レッド・ページの歴史的経過と政府の対応に関する事実認定
- 第3 当会の判断—日本国有鉄道におけるレッド・ページ
- 第4 当会の判断—申立人に関する事実認定
- 第5 当会の判断—人権侵害性の判断
- 第6 まとめ

【凡例】

- ・GHQ: 連合国最高司令官総司令部 (General Headquarter of the Supreme Commander for the Allied Powers, GHQ / SCAP)
- ・解雇等: 解雇, 免職処分又は休職処分 (休職期間満了による当然退官) を総称する。
- ・特審局: 法務府特別審査局 (1950年8月設立)
- ・講和条約: サンフランシスコ講和条約 (1951年調印)
- ・三宅『レッド・ページ』: 三宅明正『レッド・ページとは何か—日本占領の影—』(大月書店, 1994年)
- ・平田『史的研究』: 平田哲男『レッド・ページの史的研究』(株式会社新日本出版社, 2002年)
- ・『労働運動史(昭和25年)』: 労働省『資料 労働運動史』(1950年)
- ・国労『札幌地方本部30年史』: 国鉄労働組合札幌地方本部『国鉄労働組合札幌地方本部30年史』(1982年)
- ・高倉『レッド・ページ関係極秘公文類集』: 高倉金一郎『レッド・ページ関係極秘公文類集』(1986年)
- ・吉田茂『回想十年』: 吉田茂『回想十年』第二巻(昭和32年)

第1 申立ての概要及び調査の経過

1 申立ての趣旨

申立人は、レッド・ページにより日本国有鉄道を解雇されたことによる人権侵害について、申立人の被害回復のため、下記内容の人権救済を求める。

- (1) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、申立人に対する解雇を取消して謝罪し、申立人の名誉を回復すること。
- (2) 日本政府は、日本国有鉄道が申立人をレッド・ページにより解雇することを容認したことを謝罪し、申立人の名誉回復をさせるとともに、解雇期間を年金加入期間に算入した上で、一般的な労働者の平均的な厚生年金を支給すること。
- (3) アメリカ合衆国政府は、共産主義的破壊分子の排除命令を撤回し、申立人に謝罪し、申立人の名誉を回復すること。

2 申立ての理由及び相手方独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の回答

(1) 申立の理由

ア 申立人がレッド・ページされた事実

申立人は、1939年(昭和14年)12月21日、国営事業としての国有鉄道札幌鉄道局工場技工手伝として採用され、苗穂工場旋盤職場に配属された。

1943年(昭和18年)4月10日、帝国陸軍に召集入隊したため、休務を命じられたが、終戦により、1945年(昭和20年)9月11日復務を命ぜられ、同年11月10日から苗穂工機部工具職場工場技工として勤務を開始した。

申立人は、戦後の復務後、1946年(昭和21年)1月に結成された苗穂工機部労働組合に加入し、同年3月から1948年(昭和23年)3月まで同組合常任書記として専従した。その間の、1947年(昭和22年)3月1日に日本共産党(以下、「共産党」という。)に入党した。当時の所属組織は、「北海道・札幌地区国鉄苗穂工場細胞」であった。

1948年(昭和23年)7月31日に公布され、即日施行された政令201号に反対し、新得機関区から始まった職場離脱闘争に呼応し、苗穂工機部でも組合分会長などが職場離脱したため、申立人は、同年9月、組合の分会長、支部委員の後任に選出された。

なお、申立人は、1949年(昭和24年)4月4日に公布・施行された団体等規制令に基づく特審局に対する届出・登録をしていなかったと記憶している。

申立人は、その後、苗穂工機部工具職場長から「上からの命令で解職する」と通告され、これを拒否したものの、1950年(昭和25年)12月7日、日本国有鉄道法第29条第3号(その他の職務に必要な適格性を欠く場合)を理由に免職とされた。

申立人は、正当な組合活動を行っていただけで、何ら懲戒事由に該当する行為を行っていたことはない。

上記免職は、申立人が共産黨員であることを理由としてしたものであり、いわゆるレッド・ページとしてなされたものであった。

申立人は、上記レッド・ページにより、名誉が著しく侵害された。その後、申立人は、生計を立てることの出来ない時期もあり、深刻な精神的、経済的打撃を被った。また、申立人は、レッド・ページされなかったと仮定した場合と比較して年金額が低額となっており、その経済的損失は現在も続いている。

イ 日本政府及びアメリカ合衆国による人権侵害

日本国有鉄道においては、1950年（昭和25年）11月に、公然とレッド・パージが実施された。申立人が在職していた札幌鉄道局において、免職の通告は、同年11月12日から行われたが、14人が通告を受領し、依願退職扱いとなったものの、7名は受領を拒否し、免職となった。申立人もその一人である。

アメリカ政府及び日本政府や各企業により遂行されたレッド・パージは、思想・良心の自由、法の下での平等、結社に参加する自由等の申立人らの人権を侵害するものであり、これらの権利を保障する日本国憲法及び労働基準法、世界人権宣言、市民的および政治的権利に関する国際規約、自由権規約等に反し、違憲、違法である。

当時、日本は、連合国による支配下にあったものの、日本政府には、レッド・パージによる人権侵害を回避するために可能な措置をとるべきであったし、また、そのことが全く期待できない状況ではなかったといえる。

また、日本政府がGHQの指示に従い、止むを得ずレッド・パージを行ったのだとしても、1952年（昭和27年）4月28日に日本国と連合国（一部を除く）との講和条約が発効し、法的に連合国の占領が終了し、日本国に完全な主権が回復した時点より、日本政府と各企業は、レッド・パージされた者に対し、人権回復措置を講じるべきであった。

しかし、日本政府は、現在に至るまで、レッド・パージされた者に対し、何ら人権回復措置を講じていない。また、アメリカ政府も、現在に至るまで、何ら人権回復措置を講じていない。

よって、申立人らは、国有鉄道札幌鉄道局の事業を承継した独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に加え、日本政府及びアメリカ政府に対し、申立ての趣旨に記載のとおりの人権救済を求める。

（2）独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の回答

ア 日本国有鉄道の現在までの組織変更

日本国有鉄道は、日本国有鉄道法に基づき、1949年（昭和24年）6月1日に発足した公共企業体である。それ以前は国営事業として運輸省鉄道総局が経営を担っていた。

その後、日本国有鉄道は、いわゆる国鉄分割民営化によって、1987年（昭和62年）4月1日、地域別の6つの旅客鉄道会社と一つの貨物鉄道会社などに分割された。また同時に日本国有鉄道は、固定資産売却利益による長期債務償還や余剰人員再就職促進などを行うことを目的として日本国有鉄道清算事業団に移行し、その業務にあたることになった。同事業団は、1998年（平成10年）10月22日に解散となり、日本鉄道建設公団がその業務を引き継ぎ国鉄清算事業本部が組織された。その後、2003年（平成15年）10月1日独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構にその業務が引き継がれて現在に至っている。

かかる事業承継を経て、日本国有鉄道の負債は一部を除き、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に承継された。

イ 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対し、申立人の過去の在籍の有無や解雇の状況等を照会したところ、同機構より回答があり、これにより、申立人が、昭和14年12月21日に苗穂工場旋盤職場にて就労を開始し、昭和25年12月7日に、日本国有鉄道法第29条第3号により免職されたこと等が確認された。

しかし、同機構によると、申立人が免職された具体的理由や当時日本国有鉄道においてレッド・パージがなされた経緯等については、「当時の資料（保存期限到来により廃棄されたと思われる。）がないため、内容等が確認できません。」とのことであり、申立人に対する免職処分がレッド・パー

ジによるものであったかについては確認することが出来なかった。

第2 当会の判断—レッド・パーズの歴史的経過と政府の対応に関する事実認定

日本弁護士連合会人権擁護委員会「レッド・パーズによる解雇に関する人権救済申立事件調査報告書（2010年8月19日）」9頁3行目乃至38頁21行目を引用する。

第3 当会の判断—日本国有鉄道におけるレッド・パーズ

1 本件は、日本国有鉄道におけるレッド・パーズ事案であるため、本書第2の引用箇所と一部重複するものの、本項において、日本国有鉄道を中心にレッド・パーズの経緯等について改めて整理することにする。

2 日本政府及びGHQにおける共産党員又はその同調者の調査状況

レッド・パーズが実施され始めたとされる1949年（昭和24年）当時より、特審局を中心として、日本政府およびGHQは、公務員や公共企業体及び全産業における共産党の党員およびその周辺者を詳細に把握していた。

すなわち、1949年（昭和24年）4月に施行された団体等規制令に基づき、共産党の党員および届出団体の届出がなされ、1950年（昭和25年）8月31日時点で、8万5148人の党員の届出がなされた（三宅『レッド・パーズ』3頁、47頁、『労働運動史（昭和25年）』1080頁）。

特審局は、これらの届出を集約し、さらに、届出をしていない党員やシンパ、動員可能数といった、党員以外の周辺者に至るまで独自に調査し集計を行った（三宅『レッド・パーズ』47～49頁）。

特審局が作成した「昭和25年8月 所謂特殊官庁グループに関する報告」において、1949年（昭和24年）に実施された行政整理時に排除された共産党員や同調者等の内訳が官公庁別に記載されているが（平田『史的研究』45頁以下）、かかる調査結果が存在することからも、後述の行政整理（第一次整理通告）が実施された1949年（昭和24年）7月時点においては、既に相当詳細な調査がなされていたものと考えられる。

なお、1950年（昭和25年）8月31日付の特審局の調査によると、同年6月4日時点において、共産党員は、12万6700人、「シンパ」とされる者は199,615名、「動員可能数」は678,610名とされている（三宅『レッド・パーズ』47～49頁）。また、左記調査は共産党の地域委員会別・地区別に詳細になされたものであり、申立人が所属していたとされる北海道地方委員会・札幌地区における党員数は合計339名、「シンパ」とされる者は3,079名、「動員可能数」は4,981名とされている（三宅『レッド・パーズ』47～49頁）。

また、特審局の調査によると、1950年（昭和25年）9月末日時点（後述の前年度に実施された行政整理後の統計）における日本国有鉄道の労働組合における党員数は、1,111名、同調者は538名であったとされる（三宅『レッド・パーズ』52頁）。

特審局は、団体等規制令に基づく集計結果と、上記の独自の調査結果をGHQ労働課に提出した（同50頁）。

このように、当時、特審局を中心として、日本政府およびGHQは、当時の共産党の党員及びその周辺者を詳細に把握していた。

3 1949年（昭和24年）の日本国有鉄道における行政整理下でのレッド・パーズ

1949年（昭和24年）における、同年5月に成立した行政機関職員定員法に基づく行政整理

下での人員整理において、国家公務員や日本国有鉄道の職員に対するレッド・パーージが実施されていたことについては、本書「第2」で引用した、日本弁護士連合会人権擁護委員会「レッド・パーージによる解雇に関する人権救済申立事件調査報告書（2010年8月19日）」の9頁以下（特に20頁以下）に記載されているとおりである。以下はその補足である。

特審局の1950年（昭和25年）10月時点での集計によると、1949年（昭和24年）4月以降の日本国有鉄道職員の行政整理の人員は、全体で9万4773人となり、内共産党員が2,052人、その同調者が539人とされている（三宅『レッド・パーージ』27頁～38頁）。なお、労働省編『資料労働運動史』昭和24年版においては、上記行政整理の人員数は9万4312人とされており（平田『史的研究』44頁以下）、本書「第2」が引用する報告書の21頁では労働省の数字を引用している。

申立人が所属していたとする日本国有鉄道札幌鉄道局における行政整理の状況については、1949年（昭和24年）7月4日から実施された第一次整理通告において5595人、同月12日から実施された第二次整理通告において5036人、同年9月17日に実施された第三次整理通告において46人の職員が整理通告をされた（国労『札幌地方本部30年史』318頁～328頁）。第一次整理通告及び第二次整理通告について、国労『札幌地方本部30年史』は「それにしても、すべてが共産党員、あるいは革同に所属していた組合員が整理されたのであるから、本質的にはレッド・パーージである」と評している（同322頁）。また、同書では、第三次整理通告における被通告者は、組合役員に限られていて、「定員法は九月三〇日で失効するのだが、執行期限と組合役員の動きを注視しつつ、処断したきらいがある」とも評している（同327頁）。

また、本書「第2」の引用部分でも述べられているとおり、当時の吉田茂首相は、後に、行政機関職員定員法による行政整理の際に、「総司令部筋の示唆に従って、官庁業務の正常な運営を害する虞のあるものとして、赤色分子を併せて解雇する方針を立てた。そして、各官庁を督励して、該当者を一斉に調べさせ、その年の七月から九月に亘って、他の通常の被整理者と併せて、これらの分子を整理させたのである。」と述べている（吉田茂『回想十年』286頁）。

このように、1949年（昭和24年）においても、行政整理と称して、日本国有鉄道の職員を含む公務員に対する実質的なレッド・パーージが実施され、多数の共産党員またはその同調者が排斥されていた。

4 1950年（昭和25年）の日本国有鉄道職員に対するレッド・パーージ

(1) 既述のとおり、1949年（昭和24年）に実施された行政整理において、多数の共産党員又はその同調者が排斥されたものの、行政整理後も公職において相当数の共産党員ないし同調者が在職していたため、これらの残存する共産党員等を排斥するため、より直接的なレッド・パーージが実施されることになった。

この点につき、行政整理後の昭和25年8月に特審局が作成した「所謂特殊官庁グループに関する報告」と題する報告書において、「党員および同調分子が一人残らず整理された訳ではなく、又整理後新たに党員又は同調分子となったのも相当数ある模様で現業の職場等にはなお相当多数の破壊分子が残存して居るものと推定される」という、行政整理下でのレッド・パーージの不十分さが指摘され、「より徹底した直接的なレッド・パーージを誘い出すことになった」とされる（平田『史的研究』45頁～49頁）。吉田茂首相も後の回想録で、1949年（昭和24年）の行政整理について「そのようにして、官庁機構の中から、破壊的分子を排除するには排除したが、固よりそれによって完全に一掃し得るわけもなく、またその後時の経過とともに、新たに増加するものも多くあるはずである。そこでその次の昭和二十五年七月から民間と歩調を合わせて、いわゆる赤色追放を勧め、重ねて破壊的勢力の排除に努めた。」と述べている（吉田茂『回想一〇年』286、287頁）。

なお、前述しているが、1950年（昭和25年）9月末日時点での特審局が作成した資料である「主要労働組合に於ける共産勢力一覧表（産業別）」によると、行政整理の結果、日本国有鉄道に残った共産党員は、主要労働組合の組合員44万人のうち、1111名、内登録党員248名、「同調者と思われる者」が538名とされており（三宅『レッド・ページ』36頁、同書巻末の特審局資料である付表第5表）、前記行政整理後も日本国有鉄道において相当数の共産党員またはその同調者が在籍していた。また、上記248名の登録党員のうち、札幌の人員は5名とされていた（同書同附票第5表）。

このようにして、1950年（昭和25年）に、民間企業におけるレッド・ページと歩調を合わせて、国家公務員や公共企業体職員、地方公務員に対し、より直接的なレッド・ページが行われることになった。

（2）1950年（昭和25年）9月5日、大橋法務総裁からの提案を受けて、「共産主義者等の公職からの排除に関する件」が閣議決定された。かかる閣議決定では、「民主的政府の機構を破壊から防衛する目的をもって、危険分子を国家機関その他公の機関から排除するために、左記の措置を講ずること。」として、「（一）共産主義者又はその同調者で、官庁、公団、公共企業体等の機密を漏洩し、業務の正常な運営を阻害する等その秩序をみだり、又はみだる虞があると認められるものは、これらの機関から排除するものとする。（二）排除の方法は、国家公務員法第七十八条第三号（公共企業体の職員については、日本国有鉄道法第二十九条第三号又は日本専売公社法第二十二条第三号）の規定による。」等が決議された（三宅『レッド・ページ』173、174頁、高倉『レッド・ページ関係極秘公文類集』37頁）。なお、日本国有鉄道の職員に対するレッド・ページの法的根拠とされた日本国有鉄道法第29条第3号は、柱書において「職員は、左の各号の一に該当する場合を除き、その意に反して、降職され、又は免職されることがない。」、第3号において「その他その職務に必要な適格性を欠く場合」となっている。

その後もレッド・ページの実施に係る閣議事項として、同月11日には、各省次官宛通達として「脱党者取扱要領」と「次官会議に諮るべき事項」が、12日には、「共産主義者等の公職からの排除に関する件」が、いずれも極秘で作成され、閣議了解された（三宅『レッド・ページ』173頁、174頁、高倉『レッド・ページ関係極秘公文類集』21頁以下）。

このようにして、国家公務員や公共企業体（日本国有鉄道を含む）の職員等に対し、公然とレッド・ページが実施されることになった。

但し、1949年（昭和24年）の行政整理において、既に実質的なレッド・ページが行われていたため、日本国有鉄道職員を含む、政府関係機関全体のレッド・ページの人数は、1177人とどまった。うち、日本国有鉄道の職員は、467名である（三宅『レッド・ページ』11頁、12頁、『労働運動史（昭和25年）』1078頁）。

（3）申立人が所属していた札幌鉄道局を含む日本国有鉄道におけるレッド・ページの状況については、国労『札幌地方本部30年史』で当時の状況が触れられている。同書によると、1950年（昭和25年）「一〇月一二日から島根県松江市で開かれた第九回臨時大会でも、レッド・ページが議論の中心になった。執行部は『便乗的赤迫放に反対し、当局が一方的に団体交渉をせず、又は団体交渉の過程において一方的に団体交渉を打ち切った様な場合は公労法違反として法廷闘争を行い、辞職勧告理由の明示されない場合、不当減首の疑いある場合に、支部機関の決定により苦情処理、仲裁等の機関を利用して闘う』という決意を披瀝した。」とし、その後国鉄労働組合本部は国鉄当局との間で臨時整理の基準について確認するために団体交渉を持ち、その結果、次の事項が取り定められた。「一、実施にあたって、個人が法律、協約等に基づく苦情処理、調停、仲裁、裁判の利用ができることは当然である。二、免職を通告してから一週間以内に申出があった場合には依願免の取扱いとする。三、正当な組合活動を制約しない、又は影響も及ぼさない。四、今回の措置を

今回限りとし、将来のことは別途の問題として必要あれば改めて団体交渉を行う。」(337, 338頁)。

その後、日本国有鉄道当局は、同年11月12日から14日にかけて、パーージ対象者への「個人通告」を実施した。レッド・パーージされた日本国有鉄道の職員467名中、北海道の職員は74名で、そのうち札幌局は24名であった。個人通告に対し、「七人が受領を拒否し続け」、「拒否した七人は依願免の取扱いとならず、免職とな」ったとされる(同338頁)。

このようにして、札幌鉄道局を含む、全国の日本国有鉄道において、レッド・パーージが実施されたが、レッド・パーージにより免職通告をされた者については、組合史(国労『札幌地方本部30年史』)や当時の新聞において、業務阻害等の具体的行為をしたとの記載は無く、かかる事情は無かったものと認められる。したがって、これらの免職通告をされた者は、専ら共産黨員又はその同調者であるという理由で免職の通告がなされたものと認定することが出来る。

5 レッド・パーージ後の被免職者の状況

GHQ労働課は、レッド・パーージ実施後も被解雇者の動向を追跡調査し、1951年(昭和26年)2月2日時点において、GHQ労働課が把握していたところによると、民間企業の被解雇者総数1万1426人のうち、帰農者や日雇い労働のうちの潜在的な失業者を入れると求職者は70%ほどになり、また、就業できたものも以前よりは悪い労働条件で働いていた(三宅『レッド・パーージ』19頁以下)。

なお1950年12月末日時点での労働省職業安定局調査によると、公務員を含む解雇者総数12,231人に対し、失業対策事業による日雇労働なども含めて、雇用されたのは202人(1.7%)とあり(三宅『レッド・パーージ』14,15頁)、公務員や公共企業体の職員等における再就職の状況も同様であったと考えられる。

当時GHQ労働課は、被解雇者の動向について「全体として、失業保険が近々打ち切られたあとの趨勢に注意すべきである。雇用される者は臨時労働者や社外工となる場合が多いが、世界的な軍備増強による景気拡大の中で、彼らが重要な産業に再び雇われる可能性がある。このことがわれわれがもっとも注意をしなければならない点である。」とコメントしており(三宅『レッド・パーージ』22頁)、GHQが被解雇者等の重要産業への再就職に警戒を続けていた状況が伺われる。

また、1950年(昭和25年)代のレッド・パーージが、日本の重要産業を網羅して行われたものであったことから、解雇等をされた者が、それらの産業で再就職することは難しく、解雇された者の多くがその後の就業に非常に困難を極め、相当な生活苦に陥ったものと考えられる。

第4 当会の判断—申立人に関する事実認定

1. 申立人に対するレッド・パーージがなされた事実

(1) 申立人が日本国有鉄道において免職された事実

申立人から当会に提出された、相手方独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による2008年(平成20年)11月14日付の国管職第748号の「履歴証明願について(回答)」と題する書面によると、申立人が、1939年(昭和14年)12月21日に当時国営事業としての日本国有鉄道の苗穂工場旋盤職場に工場技工手伝として採用され、1950年(昭和25年)12月7日に、日本国有鉄道より日本国有鉄道法第29条第3号を理由に免職されたこと、免職された当時、申立人が日本国有鉄道札幌鉄道管理局苗穂工機部工具職場において工場技工として就任していたことが認められる。

(2) 申立人が共産党に所属していたことに関する日本国有鉄道における認識

共産党の1997年度「五十年黨員」登録名簿において、申立人が1947年3月1日に入党した旨の記録があることから、申立人が1947年以降50年間、継続して共産黨員であったことは明らかであり、申立人が免職処分を受けた1950年当時、申立人が共産黨員であったことは明白である。

なお、申立人の記憶によると、申立人は、当時、1949年（昭和24年）4月4日に公布・施行された団体等規制令に基づく特審局に対する届出・登録しなかったとのことであるが、仮に申立人が左記届出・登録をしていなかったとしても、日本国有鉄道において申立人が共産黨員またはその同調者であると把握していた可能性が高い。

すなわち、前述のとおり、当時、特審局は、上記届出・登録のなされていない共産黨員および同調者を把握するため、独自に詳細な調査をしていた。申立人が、レッド・ページが実施される2年以上前から共産党に所属していた事実を鑑みても、申立人が共産党に所属していたことは容易に調査しえたと考えられる。

したがって、当時、特審局及び日本国有鉄道が、申立人を共産黨員またはその同調者であると把握していた可能性は高く、申立人はレッド・ページの対象者となりうる状況であった。

(3) 申立人に対する免職処分がレッド・ページとしてなされたこと

本書第3「4」で既述したとおり、日本国有鉄道当局は、1950年（昭和25年）11月12日から14日にかけて、レッド・ページ対象者への「個人通告」を実施し、札幌局での被通告者24名中、7名がこれを拒絶し、免職扱いになったとされている。申立人は、これらの免職扱いとなった7名のうちの一人であると主張しているところ、申立人の免職の時期と日本国有鉄道当局による個人通告の時期は近接している。

また、申立人は、日本国有鉄道法第29条3号により免職となっているところ、前記のとおり日本国有鉄道におけるレッド・ページは、本人から申出があった場合には、依頼免職の扱いとすることが日本国有鉄道当局と組合の間で取り交わされたが、それ以外の者については、日本国有鉄道法第29条3号の免職の規定を適用することとされていたのであり、申立人が適用された免職の規定とレッド・ページ対象者に適用された免職の規定も整合する。

さらに、今回の調査においては、申立人が、日本国有鉄道法第29条第3号における、「その他その職務に必要な適格性を欠く」といえるような具体的な業務阻害行為等をしたとの事実は認められず、申立人が免職処分を受ける理由としては、レッド・ページの他には見当たらない。

なお、当時、日本国有鉄道当局が申立人をレッド・ページの対象者として選定しうる状況であったことは既述のとおりである。

これらの事情を総合すると、申立人は、レッド・ページとして日本国有鉄道より免職の処分を受けたものであり、申立人に対する免職処分は、業務阻害等の具体的事実に基づくものではなく、もっぱら共産黨員であるという理由のみに基づいてなされたものであると認められる。

3 申立人の免職後の状況

申立人代理人に対する照会結果によると、以下の事実が認められる。

申立人は、日本国有鉄道から免職処分を受けた後、職場からの即刻退去・出入り禁止を言い渡され、日本国有鉄道の寮からも強制退去を言い渡された。

申立人は、1951年（昭和26年）1月からは、寮の生活用品等を地域の共産黨員の同志宅に預け、行政機関職員定員法で行政整理された仲間の自営パン工場で半年程働き、同年6月からは、札幌地区委員会で共産党の専従となった。

申立人の兄が、日本国有鉄道の保線区職場に従事していたこともあり、レッド・ページされた

申立人が出入りしては家族に迷惑がかかることから実家に近づくこともできず、共産党の専従は給料も出なかったことから、住まいや食事は地域の同志や支持者の援助に頼っていた。

1953年(昭和28年)7月から申立人は組合活動や専従活動によって身に着けたガリ切り謄写印刷の下請け等で自活し、1960年(昭和35年)12月に結婚、1965年(昭和40年)から夫婦で印刷業を開業して1986年(昭和61年)に廃業した。

そして、申立人は、現在まで、国やアメリカ政府、日本国有鉄道及びその事業承継者から、謝罪や賠償等の被害回復のための措置を受けていない。

4 申立人の年金の加入状況

申立人の制度共通被保険者記録照会回答票によると、申立人は、1963年(昭和38年)1月10日から1965年(昭和40年)6月1日にかけて(株)昭和堂印刷所において、厚生年金に加入していたこと及び1975年(昭和50年)7月18日から1981年(昭和56年)12月24日まで国民年金に加入していたことが認められる。

このように、申立人は、レッド・ページにより免職処分を受けた後、年金に加入していない時期が相当期間あった。

第5 当会の判断—人権侵害性の判断

1 申立人の人権 占領下の人権侵害及び日本政府、日本国有鉄道、日本国有鉄道の事業を承継した、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の責任

(1) 申立人には、特定の思想や主義を信奉し、あるいは、特定の政党を支持する思想・良心の自由、結社の自由が保障され、平等原則により、このような特定の思想・信条を有していることを理由に差別的取扱いを受けないことが保障されている(日本国憲法19条・21条1項・14条1項、世界人権宣言2条1項・7条・18条・20条1項)。

(2) これら思想・良心の自由、結社の自由及び平等原則は、個人の尊厳に直結するものとして保障されているのであり、憲法や天皇から恩恵として与えられたものではなく、人間であることにより当然に有するとされる基本的人権である。この人権の固有性の考え方の淵源は、1776年のアメリカ独立宣言、すなわち、「すべての人間は平等に作られ、造物主によって一定の譲り渡すことのできない権利を与えられており、そのなかには生命、自由および幸福の追求が含まれている…」という宣言などに求められ、国際人権規約(社会権規約と自由権規約)前文にも、人権が「人間の固有の尊厳に由来する」ものと謳われている。

以上のように考えると、基本的人権は、人間が社会を構成する自律的な個人として自由と生存を確保し、その尊厳性を維持するため、それに必要な一定の権利・自由が当然に人間に固有するものであることを前提として認め、そのように憲法以前に成立していると考えられる権利・自由を憲法が確認したものということができる。

(3) このように、思想・良心の自由、法の下での平等は、人間の尊厳に由来する自然権的な権利として保障されているものである。それゆえ、思想・良心の自由、法の下での平等は、連合国最高司令官をも規制する上位規範といえるのであり、連合国最高司令官といえども、思想・良心の自由、法の下での平等を侵害してはならないとの制約を受ける。したがって、思想・良心の自由、法の下での平等を侵害する指示は法的効力を有しない。

ちなみに、国際人権(自由権)規約4条1項は戦争・内乱等「国民の生存を脅かす公の緊急事態の場合」の個人の権利制限措置を容認するが、同条2項は、その場合でも18条(思想・良心及び宗教の自由)の保障の規定に違反することは許されないとし、思想・良心の自由は緊急事態下の一時的効力停止も許されないと確認している。

さらに、日本管理の指針であるポツダム宣言（第10項）は、日本に対して「思想ノ自由」の確立を求め、「降伏後ニ於ケル米國ノ初期対日方針」（1945年9月22日）でも「政治的見解ヲ理由ニ差別待遇ヲ規定スル法律」等の廃止を求めている。これは、連合国自身が思想・良心の自由が重要な人権であり、それを侵害してはならないということを当然の前提としているからである。そして、連合国極東委員会の「降伏後の対日基本政策」（1947年6月）では、連合国最高司令官の権限は「降伏条項を実施し並びに日本国の占領及び管理の遂行のために確立された政策」を実施するために認められるとともに、その限度の範囲に限定されると確認されている。

そうである以上、GHQ（特に、連合国最高司令官）はそもそも、思想・良心の自由を侵害するような指示を出す権限は有していないといえるのであるから、思想・良心の自由を侵害する指示は、権限の濫用・逸脱として法的効力を有しないと解するのが相当である。

(4) したがって、占領下におけるGHQの指示・命令に従ったのだとしても、当時の公共企業体としての日本国有鉄道が申立人の思想・良心の自由や結社の自由を侵害し、処遇上差別することは、個人の基本的な人権を侵害する重大な違法行為というべきである。

(5) 連合国による日本の占領下では日本政府及び当時の公共企業体としての日本国有鉄道は、マッカーサー指令に従わざるを得ない立場に置かれていたことは間違いない。そしてレッド・パージは、一般的にGHQの指示や示唆にもとづいて実施されたものとされている。

しかし、とくに本書第2で引用しているとおり、レッド・パージが行われる契機にはGHQの指示や示唆があったとしても、日本政府や企業自身もまた、レッド・パージを積極的に推し進めようとしてきたことが認められる。その結果、3万人にも及ぶ人たちが、その犠牲となり、職を失い、名誉を毀損された。その広汎な被害の重大性、人権侵害の深刻さに照らしても、ことに日本政府の責任は重いとわなければならない。

しかも、占領下の当時においても、レッド・パージの少なくとも一部は、回避可能であったといえる。1949年の行政整理・企業整備については、GHQの関与はあるとしても、未だマッカーサーの指示・指令などは存在せず、それは同年から翌年にかけての教育機関におけるレッド・パージについても同様であって、日本政府が積極的に選択したという性格が相当に強い。

大学教員に対するレッド・パージは、イールズ講演などGHQの積極的企図や要求があったにもかかわらず、大学関係者による反イールズ闘争などの抵抗も強く、他の分野に比べて相当に歯止めがかかったとみられている。

また、1950年6月から7月にかけてのマッカーサー書簡は、直接には共産党ないしアカハタに対するものであり、直接に民間の産業を対象としたものではなく、それ以外にレッド・パージを指示する書簡等は存在しない。

それゆえ、「マッカーサーの具体的指示があった」のか否かについては、当時から論争があり、裁判例も分かれている。政府や当時の公共企業体としての日本国有鉄道が、他に選択の余地がなかったとは言い難いのである。

(6) さらに、以上の点を一旦措くとしても、1952年4月28日、連合国と日本国との間の平和条約が発効した以降、連合国の占領は撤廃され、日本国に完全な主権が確立したことに留意されるべきである。すなわち、これによる占領の終了と主権の回復後は、日本政府及び日本国有鉄道、日本国有鉄道の事業を承継した、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、自主的にレッド・パージによる被害の回復を図り、被解雇者の地位と名誉の回復措置をとることが十分可能であったし、行うべきであったことは疑いを容れない。これを放置・容認し、現在に至るまで何らの人権回復措置を行っていないことの責任は重いとわざるを得ない。

2 被害の深刻さ

申立人は、本件免職処分により、名誉を著しく害され、一時は家族に類が及ぶことを恐れて実家に近づくことすら出来ない状況となった。また、免職処分を受けた申立人は、生活の糧である職を失うことにより収入が途絶え、その後の就職活動にも深刻な影響を受けた。

その被害は、免職処分を受けた当時のみならず現在に至るまで続いており、その人生の大半を前記被害が回復されないまま過ごしてきた。

本件免職処分は申立人のその後の人生を規定したといっても過言ではないのであり、申立人が本件免職処分により被った被害は極めて重大かつ深刻なものといわざるを得ない。

3 アメリカ政府の責任

申立人は、アメリカ政府に対しても謝罪と名誉回復等を求めている。

たしかに、既に述べた歴史的経過に鑑みれば、連合国の一員であったアメリカ政府が日本におけるレッド・パージに相当程度影響を与えていたことは否定できないと思われる。

しかし、アメリカ政府の責任を問うためには、レッド・パージに関する当時の連合国内の各国の関与等の分析も不可欠とならざるを得ない。例えば、アメリカ合衆国、ソビエト連邦、イギリス、中華民国、オーストラリアなどの当時の連合国内においてどのような経緯でどのような話し合いがなされ、その間、アメリカ政府がどのような関わりを持っていたのか、また、GHQの行ってきた政策について各国がどのように責任があるのかなどについて、当時の文献資料を調査したり、当時の状況を知る証人などから事情を聴取することが必要となってくるのである。

しかし、アメリカ政府の関与に関して日本国内で十分に研究がなされているとは言い難く、当委員会も、調査能力、対応能力に限界があることを考えると、アメリカ政府の関与について、詳細な調査をすることは困難であるといわざるを得ない。

そこで、今回の調査報告書ではアメリカ政府に対する判断を行わないこととした。

4 結論

そこで、前記人権侵害に対して、申立人の被った被害の回復のために、名誉回復や補償を含めた適切な措置を講ずるよう勧告するものである。

第6 まとめ

1 本件免職は、申立人の思想・良心の自由、結社の自由、法の下での平等を侵害するものである。それにより、申立人の名誉等が傷つき、深刻な被害を生み出している。

2 レッド・パージにより解雇等を受けた者の中には、訴訟を提起し司法による救済を求めた者も多数存在する。しかし、共同通信社事件最高裁決定（1952年（昭和27年）4月2日決定・民集6巻4号387頁）にみられるように、多くの裁判では、マッカーサー指示が超憲法的効力を有することなどを根拠に原告らの要求を退けてきた。また、最近では、2013年（平成25年）4月25日に、最高裁判所第一小法廷は、レッド・パージにより解雇等の処分を受けた3名が国家賠償を求めた裁判で、実質審理をすることなく上告を棄却する決定を下し、3名の請求を棄却するとの結論が確定した。このように、わが国では、レッド・パージという重大な人権侵害が公然となされたにもかかわらず、60年以上にもわたり、司法救済されることなく、現在に至っている。

人権救済において司法が十分な役割をはたしてこなかったといわざるを得ない中で、申立人は、救済のための最後の砦として弁護士会に対して人権救済を求めてきている。レッド・パージという歴史的な大事件について、弁護士会が法律家団体として政治的観点を排し、あくまで法的観点から人権擁護の視座に立ってこれを検証し、申立人を含めレッド・パージにより解雇等をされた者らの人権救済を図ることは極めて重要な意義がある。

3 本件は今から60年余り前に起きたものではあるが、現在においても依然として職場における思想差別が克服されたわけではない。現在も形を変え類似の被害は繰り返されている。

職場において思想・良心の自由、法の下での平等などが保障されるべきことは、過去の問題ではなく現代的な人権課題である。まして、政府などの権力機関が自らこれを侵害したり、その侵害を推進し助長するなどの行為が、決して繰り返されてはならない。現在及び将来にわたり、職場において思想差別が繰り返されないようにするためにも、過去の人権侵害に対してその侵害事実と責任を認め、救済をしていくことは極めて重要である。

とりわけ、占領下という特殊な状況下における人権侵害に対しても救済を行うことは、どのような状況下におかれても人権は保障されなければならないという、人権の固有性・普遍性・不可侵性をあらためて確認するという意味においても重要な意義を有するものである。

4 2008年(平成20年)以降、日本弁護士連合会をはじめ、当会を含む各地方の弁護士会に対し、多数のレッド・ページに関する人権救済の申立てがなされ、既に国や企業、最高裁判所長官の責任を認め、可及的速やかに、被害回復のための名誉回復や補償を含めた適切な措置をとるよう勧告しているにも関わらず、未だに日本政府や最高裁判所による、具体的な被害救済に向けた対処はなされていない。

このような、日本政府や最高裁判所における重大な人権侵害問題に関する責任の放棄を容認すべきでなく、一人一人の市民の思想・良心の自由と結社の自由は、政治的党派的立場を超え、過去・現在・未来にわたって保障されるべきであることについて、改めて日本政府等に啓発し、さらには、関係者のみならず、広く社会の理解を求める必要があると考える。

5 以上から、当会は、申立人の申立について、日本政府に対し、前記人権侵害に対して、申立人の被った被害の回復のために、名誉回復や補償を含めた適切な措置を講ずるよう勧告するものである。

以上