

## 命 令 書 (写)

再 審 査 申 立 人          ジェーアール西日本労働組合

同                          ジェーアール西日本労働組合関西地域本部

同                          X 3

再審査被申立人          西日本旅客鉄道株式会社

上記当事者間の中労委平成23年（不再）第32号事件（初審和歌山県労委平成21年（不）第3号事件）について、当委員会は、平成25年5月15日、第168回第三部会において、部会長公益委員都築弘、公益委員山川隆一、同鎌田耕一、同山本眞弓、同木本洋子出席し、合議の上、次のとおり命令する。

主                          文

本件各再審査申立てを棄却する。

## 理 由

### 第1 事案の概要

- 1 本件は、再審査被申立人西日本旅客鉄道株式会社（以下「会社」という。）が、当時、会社の和歌山支社管内にあった和歌山列車区に所属する電車等の運転士（以下、単に「運転士」という。）で、再審査申立人ジェーアール西日本労働組合（以下「組合」という。）の組合員であり、同ジェーアール西日本労働組合関西地域本部（以下「関西本部」という。）に所属する同X3を、平成21年6月1日付け（以下、「平成」の元号を省略する。）で、当時、同支社管内にあった橋本運転区（同年5月31日までは橋本鉄道部。以下、その前後を通じ「橋本運転区」という。）の運転士に配置転換したこと（以下「本件配転」という。）が労働組合法（以下「労組法」という。）第7条第1号及び第3号の不当労働行為に当たるとして、組合、関西本部及びX3（以下、これらを総称して「組合ら」という。）が、同年11月13日、和歌山県労働委員会（以下「和歌山県労委」という。）に救済を申し立てた事案に関するものである。

なお、後記第3の1(4)のとおり、本件再審査結審（24年5月15日）後の24年7月1日、和歌山支社における乗務員区所の組織再編成により、和歌山列車区の分割、橋本運転区の統合等が行われた。

- 2 初審における請求する救済の内容は、要旨次のとおりである。

- (1) 本件配転がなかったものとしての取扱い及び原職復帰
- (2) 文書揭示（前記(1)に関して）

- 3 和歌山県労委は、23年4月6日、組合らの申立てを棄却することを決定

し、会社には同月 15 日に、組合らには同月 16 日に、それぞれ命令書を交付した。

これを不服として、組合らは、同月 28 日、初審命令の取消し及び前記 2 のとおりの救済を求めて、再審査を申し立てた。

4 本件の争点は、次のとおりである。

- (1) 本件配転は、X 3 の組合活動の故をもって行われた不利益取扱いに当たるか（労組法第 7 条第 1 号）（争点 1）。
- (2) 本件配転は、組合の弱体化を企図して行われた支配介入に当たるか（労組法第 7 条第 3 号）（争点 2）。

## 第 2 当事者の主張の要旨

以下においては、①会社を定年退職した後、会社と 1 年間の有期雇用契約を締結した社員を「シニア社員」と、②会社の前身である日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）当時に採用された社員を「ベテラン社員」と、③昭和 62 年 4 月 1 日の会社発足後に採用された社員を「若手社員」と、④会社の社員研修センター（「動力車操縦者運転免許に関する省令」第 17 条の規定に基づき、動力車操縦に関する講習を行う施設として国土交通大臣の指定を受けた動力車操縦者養成所をいう。）が定める動力車操縦者養成規程第 9 条に基づき、動力車操縦者として 3 年以上の経験を有し、かつ、十分な技能及び指導能力を有すると認められる者の中から、動力車操縦に関する技能講習のうち乗務講習を担当するものとして、会社の運転区所長等が指定した者を「指導操縦者」と、それぞれ略称する。

1 争点 1（本件配転は、X 3 の組合活動の故をもって行われた不利益取扱いに当たるか）について

(1) 組合ら

ア X 3 の組合活動について

17年4月25日に発生したJR福知山線塚口駅・尼崎駅間列車脱線事故（以下「17.4.25事故」という。）の後、ジェーアール西日本労働組合和歌山地方本部（18年7月28日の関西本部発足後はジェーアール西日本労働組合関西地域本部和歌山地方本部。以下、関西本部発足前後を通じて「和歌山地本」という。）の執行委員長及びジェーアール西日本労働組合関西地域本部和歌山分会（以下「和歌山分会」という。）の分会長であったX3は、JR和歌山駅（以下「和歌山駅」という。）前等でのビラ配布を行うほか、会社の和歌山支社に「安全確立のための申入れ」を再三にわたって行い、団体交渉等に出席して積極的に会社を追及するなど、組合が取り組んだ「不安全な企業体質を一新させる」闘いを先頭で担ってきた。また、航空・鉄道事故調査委員会の鉄道事故調査報告書（19年6月28日）において、「日勤教育」について、17.4.25事故の原因への関与が指摘されたところ、X3は、組合所属の組合員のみならず、組合以外の西日本旅客鉄道労働組合（以下「JR西労組」という。）等の会社の社員が加入する労働組合（以下、これらの労働組合を総称して「別組合」という。）所属の組合員に対しても、「日勤教育の撤廃」等を求める取組に協力するよう訴え、その姿勢に別組合組合員からも信頼が寄せられていた。さらに、X3は、20年8月に和歌山地本執行委員長及び和歌山分会長を退任した後も、日本労働組合総連合会和歌山県連合会（以下「連合和歌山」という。）執行委員、全日本鉄道労働組合総連合会近畿地方協議会（以下「JR総連近畿地方協議会」という。）常任委員及び全日本鉄道労働組合総連合会和歌山県協議会（以下「JR総連和歌山県協議会」という。）副議長に留任したまま、これら関係組織と支援・協力関係を作り出してきており、関係者からの人望も厚く、組合においてなくてはならない存在であった。

イ 本件配転の業務上の必要性について

後記(2)アのとおり、会社は、橋本運転区所属の運転士2名（定年退職予定者1名、社内研修受講予定者1名）の欠員補充を行うため、21年6月1日付けで和歌山列車区所属の運転士であるX3及びY2（別組合所属。）に対して、橋本運転区への転勤を発令した旨主張する。

しかし、和歌山駅勤務のため社内研修の受講を予定していた運転士1名の欠員補充については、当該社内研修は同年7月2日から同月28日までの間に実施されたものであり、しかも、当該運転士は、研修終了後は橋本運転区に戻り、約2か月半の期間を運転士として勤務した後、同年10月15日付けで橋本運転区から転出しており、このような経緯からすると、同年6月1日付けで欠員を補充する必要はなく、同年10月15日の転出まで待って欠員補充するのが自然である。

したがって、同年6月1日付けで欠員補充が必要であったのは同年5月31日付け定年退職予定者の1名のみであったところ、会社は、Y2に対しては、同年5月18日の事前通知書交付の約1週間前に事前打診を行っているが、X3に対しては、事前打診を一切行っていない。このことからすれば、会社は、退職予定者の欠員補充にY2を充てることを決めていたとみることができる。これらの事情からすると、本件配転は、業務上の必要性がないにもかかわらず行われたものといえることができる。

#### ウ 本件配転に係る人選基準の合理性について

後記(2)イの柱書のとおり、会社は、和歌山支社管内の乗務員区所間における21年6月1日付けによる運転士2名の橋本運転区への配置転換について、異動対象者からシニア社員等を除外した上で、4要件全てに該当する社員を異動対象者とする旨の人選基準を設けた旨主張する。

しかし、以下のとおり、4要件はいずれも合理性がなく、会社がX3を異動対象者に充てることを目的として、あえて設定したものである。

(ア) 要件 1 について

後記(2)イ(ア)のとおり、会社は、異動対象者を通勤が可能な和歌山線沿線在住者又は和歌山市内在住者に限ることとして、要件 1 を設定した旨主張する。確かに、会社が異動対象者を和歌山線沿線在住者に限らずに、和歌山市内在住者をも加えたことについては、和歌山市が橋本運転区に近接しており、職住接近の観点からすれば、一見合理性があるかのように見える。しかし、他の 3 要件を除外すれば、和歌山市内在住の X 3 よりも橋本運転区の近隣に位置する和歌山線沿線在住の社員が存在するのであるから、要件 1 は合理性がない。

(イ) 要件 2 について

後記(2)イ(イ)のとおり、会社は、21 年 5 月 1 日現在の橋本運転区所属運転士 33 名のベテラン社員と若手社員との人数比が 15 対 18 となっており、技術等の継承の観点から、ベテラン社員を増やすことによりその是正を図るため、異動対象者をベテラン社員に限ることとして、要件 2 を設定した旨主張する。しかし、若手社員といえども一定の経験を有し、指導操縦者として見習運転士の指導に優れた社員も多く存在するのであるから、ベテラン社員に限る理由はなく、要件 2 は合理性がない。

(ウ) 要件 3 について

後記(2)イ(ウ)のとおり、会社は、DC（ディーゼル列車）又は DL（ディーゼル機関車）の運転免許を所持している運転士について、その運転免許が必要な和歌山列車区、紀伊田辺運転区及び新宮運転区に配置しておくこととして、要件 3 を設定した旨主張する。しかし、ベテラン社員から若手社員への技術等の継承を目的として要件 2 を設定したにもかかわらず、その目的に合致するベテラン社員が DC 又は DL の運転免許を所持している場合には、要件 3 により異動対象外とな

るのであるから、要件２と要件３は矛盾することとなり、要件３を設定したことに合理性があるとはいえない。

(エ) 要件４について

後記(2)イ(エ)のとおり、会社は、指導操縦者の指定を受けている運転士について、一定数を確保した上で、運転士の新規養成を行うため、和歌山列車区及び紀伊田辺運転区に配置しておくこととして、要件４を設定した旨主張する。しかし、本件配転時、和歌山列車区には、指導操縦者が３７名いたところ、その中には一度も見習運転士を指導する機会を与えられなかった者が４名存在することや、指導操縦者の人数がその後２年９か月間のうちに１１名も減少していることからすると、本件配転当時、指導操縦者１名ないし２名が和歌山列車区から橋本運転区に配置転換されたとしても運転士の新規養成に支障はなかったと考えられる。したがって、要件４に合理性があるとはいえない。

エ 本件配転によるX３の不利益について

(ア) X３は、本件配転に伴い、当時、和歌山駅から徒歩約３分の和歌山支社ビル内に所在していた和歌山列車区からＪＲ橋本駅（以下「橋本駅」という。）構内に所在する橋本運転区勤務となり、配転前は片道で２０分程度、往復で４０分程度であった通勤時間が、配転後は片道で最大３時間程度（２時間４０分増）、往復で最大６時間程度（５時間２０分増）を要することとなった。X３は、長時間通勤により、就業前から肉体的・精神的に疲労がたまり、安全運転を行う運転士としての業務に少なからず影響を受けている。

本件配転後のX３の片道通勤時間の内訳については、①自宅から最寄りのバス停（「車庫前」）までが徒歩１０分、②バス停から和歌山駅までのバス乗車時間が２５分、③交通事情を踏まえたバス乗車時間のいわゆる「余裕」が１０分、④バスからＪＲへの乗換え時間が１０

分、⑤和歌山駅から橋本駅までの電車乗車時間が1時間10分、⑥橋本駅電車到着から始業時刻までのいわゆる「捨て時間」が30分ないし1時間5分であり、これらを合計すると2時間35分ないし3時間10分となる。

(イ) 橋本運転区においては、ワンマン運転が中心であり、独自の運行作業手順があること等から、これまで車掌経験がないX3にとって、慣れない人間関係の中での業務上の肉体的・精神的負担は計り知れない。

(ウ) X3は、前記(ア)のとおり往復通勤時間が最大5時間20分増加し、和歌山列車区からバイク等で10分程度の場所に所在していた和歌山地本事務所への移動が難しくなり、組合活動の時間が大幅に制限されることになった。

(エ) 以上のとおり、X3は、本件配転に伴い、通勤に要する時間が大幅に増加したことにより、業務上及び組合活動上の不利益を受けていることは明らかである。

オ 本件配転に際しての、X3の組合活動に対する会社の嫌悪について

(ア) 和歌山地本は、17.4.25事故から4年目に当たる21年4月25日を迎えるに際して、「経営責任を追及し、いのちと安全を守るために分会闘争を強化・拡大しよう！」との組合方針及び同月13日から19日まで主要駅等で「連続ビラ配布行動」を展開する旨の関西本部の闘争スケジュールに基づき、当該期間について、和歌山駅前や和歌山支社前で、17.4.25事故の原因は「日勤教育」であり、「日勤教育の撤廃」を求める旨のビラを乗降客や社員らに配布し、組合への支援・協力を呼びかけた。

この取組に対し、会社は、多数の同支社人事課社員らを配置し、監視・威嚇・妨害を行った。これにより、一部の社員は、上記ビラに興

味を持ったものの、同支社人事課社員らが立ち並ぶ前では受け取ることができなかった。

X 3 は、従来、交渉重視路線の中心的存在で穏健派であったが、上記街宣活動について中心となって陣頭指揮した。会社が、このような X 3 の姿を目の当たりにして、X 3 を中心とする和歌山地本が真っ向から会社に立ち向かってきたと解して、X 3 に対して、激しい嫌悪を抱いたことは明らかである。

- (イ) 和歌山地本は、21 年 4 月 25 日、和歌山市内の教会で、教会信者、組合員ら約 30 名の出席により、17. 4. 25 事故犠牲者に対して「追悼と安全を誓うミサ」を開催した。同日、会社主催の 17. 4. 25 事故犠牲者に対する追悼慰霊式が開催され、その模様がテレビ和歌山を除くテレビ局各社のメインニュースとして放映されたが、テレビ和歌山では、会社の「不安全な企業体質の一新」を訴える組合が主催した上記ミサの開催について、同日夕方のニュースで大々的に放映した。これにより、和歌山地本の取組が和歌山県中に広く知れ渡ることとなった。安全性向上や企業変革を盛んに社会にアピールしてきた会社にとって、内部からそれを覆す主張を繰り返す和歌山地本の存在が計り知れないほど脅威となり、嫌悪の対象となった。

和歌山地本の前記「連続ビラ配布行動」の一部始終は和歌山支社人事課長に逐一報告されていたのであり、上記ミサの取組を仕掛けたのが X 3 であることも会社が十分推測し得る立場にあったことは明らかであって、まさに和歌山地本による上記ミサの取組を契機として、会社が報復的な攻撃として、和歌山地本の闘いの中心を担っていた X 3 に対し、それまで封印してきた転勤攻撃（本件配転）を仕掛けるに至ったのである。

- (ウ) 以上のとおり、本件配転に際して、会社が X 3 の組合活動を嫌悪し

ていたことは明らかである。

## カ 結論

本件配転は、会社が、会社の安全体質を批判し、これを社会的に明らかにすること等を通じて企業体質の一新を図った和歌山地本の「連続ビラ配布行動」及び17.4.25事故の犠牲者に対して「追悼と安全を誓うミサ」の取組並びにその中心的役割を担ってきたX3を嫌悪し、同人に対し、組合活動を押さえ込むため、業務上及び組合活動上の不利益を課したものであり、労組法第7条第1号の不利益取扱いに該当する。

## (2) 会社

### ア 本件配転の業務上の必要性について

橋本運転区においては、運転士1名が21年5月31日付けで定年退職する予定であり、また、和歌山駅勤務となる運転士1名が同年7月2日から同月28日までの間、社内研修を受講することが予定されていた。そこで、会社は、上記運転士2名の欠員補充を行うため、同年6月1日付けで和歌山列車区所属の運転士であるX3及びY2に対して、橋本運転区への転勤を発令した。

会社が長期社内研修による運転士不在を見越して事前に欠員補充するかどうかは、諸事情を考慮してその都度判断すべきものであり、将来を見越して事前に欠員補充してはならない理由はない。会社は、同年7月2日からの社内研修受講のため橋本運転区所属の運転士1名の不在が確実であり、また、和歌山列車区に人員の余力があったこと等を勘案し、年1回の定期異動に合わせて同年6月1日付けで欠員補充を行ったのであり、この判断に裁量の逸脱・濫用はない。

また、前記(1)イの組合ら主張の経緯によれば、会社は突如、不当労働行為意思をもって、同年5月10日頃から18日までの極めて短期間に本件配転を決めたことになるが、会社がかかる不自然極まりない人事

異動を行う理由はない。また、組合らは、Y 2 に対しては同年 5 月 1 8 日の事前通知書交付の 1 週間ほど前に会社から事前打診が行われたが、X 3 に対しては事前打診が一切行われなかった旨をいうが、会社が Y 2 に対して事前打診を行った事実はない。

以上のとおり、本件配転は業務上の必要性に基づくものである。

イ 本件配転に係る人選基準の合理性について

会社は、和歌山支社管内の乗務員区所間における 2 1 年 6 月 1 日付けによる運転士 2 名の橋本運転区への配置転換について、異動対象者からシニア社員、シニア社員内定者及び橋本運転区勤務経験者を除外した上で、①橋本運転区に通勤が可能な範囲に居住している者（具体的には、和歌山線沿線又は和歌山市内に在住していること）（要件 1 ）、②ベテラン社員であること（要件 2 ）、③ E C （電気列車）の運転免許を所持しており、かつ、D C （ディーゼル列車）及び D L （ディーゼル機関車）の運転免許を所持していないこと（要件 3 ）、④指導操縦者の指定を受けていないこと（要件 4 ）の 4 要件全てに該当する社員を異動対象者とする旨の人選基準を設けた。

上記各要件を設定した理由は以下のとおりであり、本件配転に係る人選基準は合理的なものである。

(ア) 要件 1 について

会社は、橋本運転区がある橋本市には会社の社宅、寮等の施設がないため、異動対象者を橋本運転区に通勤可能な範囲に居住している者に限ることとして、和歌山線沿線在住者から選定したところ、要件 2 のベテラン社員の中に該当者がいなかったため、橋本運転区に通勤可能な和歌山市内在住者を異動対象者に加えたものである。2 2 年 7 月 1 日現在の橋本運転区所属運転士 3 2 名中、自宅最寄駅が和歌山市内に所在する運転士は、X 3 を含め 1 1 名存在しており、和歌山市内在

住者が橋本運転区に勤務することは特別なことではない。

(イ) 要件 2 について

会社においては、どの系統の職場でもベテラン社員は若手社員への技術・技能、知識・経験、心構え等の継承という役割を担っており、しかも、国鉄分割民営化前後の昭和 57 年から 4 年までの 11 年間にわたって、国鉄や会社は新規採用を行っておらず、会社のベテラン社員層と若手社員層との間に、40 歳以上 45 歳未満の社員が極端に少ないという断層が生じており、上記技術等の継承が進みにくい状況があるため、会社は、ベテラン社員と若手社員との人数バランスを念頭に置いた上で、人事配置を行っている。そして、人数バランスの具体的な比率については、会社は、固定的基準によらず、当該系統・職場の諸事情を考慮し、ケースバイケースで判断することとしている。

上記事情の下で、会社は、21 年 5 月 1 日現在の橋本運転区所属運転士 33 名のベテラン社員と若手社員との人数比が 15 対 18 となっており、技術等の継承の観点から、ベテラン社員を増やすことによりその是正を図るため、異動対象者をベテラン社員に限ることとして、要件 2 を設定したものである。

なお、指導操縦者の指定を受けている運転士については、後記(エ)のとおり、運転士の新規養成を行うため、和歌山列車区及び紀伊田辺運転区に確保しておく必要があったことから、要件 4 により異動対象外とした。

(ウ) 要件 3 について

会社は、橋本運転区の乗務車種は E C のみであるのに対し、和歌山支社管内にある橋本運転区以外の運転士所属の乗務員区所である和歌山列車区、紀伊田辺運転区及び新宮運転区の乗務車種には E C のほか、D C 又は D L があることを勘案し、D C 又は D L の運転免許を所持し

ている運転士について、その運転免許が必要な和歌山列車区、紀伊田辺運転区及び新宮運転区に配置しておくこととして、要件３を設定したものである。

(エ) 要件４について

会社は、運転士の新規養成について、和歌山列車区及び紀伊田辺運転区では行っているのに対し、橋本運転区及び新宮運転区では行っていないところ、指導操縦者の指定を受けている運転士について、一定数を確保した上で、運転士の新規養成を行うため、和歌山列車区及び紀伊田辺運転区に配置しておくこととして、要件４を設定したものである。

ウ 本件配転によるX３の不利益について

- (ア) X３は、本件配転後も配転前と同様に、本人の申請に基づき自宅から当時の和歌山支社ビル駐輪場までバイク通勤が認められていたのであるから、通勤時間の算出に当たっては、自宅から和歌山駅までの通勤時間は、組合らが主張するような徒歩やバスではなく、バイクで計算しなければならない。これにより、X３の自宅から橋本運転区までの片道通勤時間を算出すると、①自宅から同支社ビル駐輪場までのバイク乗車時間が１０分、②同支社ビル駐輪場から和歌山駅（橋本駅方面行きホーム）までが徒歩４分、③和歌山駅から橋本駅までの電車乗車時間が７０分、④橋本駅ホームから橋本運転区までが徒歩３分であり、合計すると１時間２７分となる。本件配転前の片道通勤時間を１０分として、本件配転に伴い増加したX３の往復通勤時間を算出すると２時間３４分であり、組合らが最大で５時間２０分増加したとするのは誤りである。

２２年１月１日現在の橋本運転区所属社員４０名（区長１名、助役１名、係長６名、事務係１名、運転士３１名）の片道通勤時間は、１

時間未満が20名、1時間以上1時間30分未満がX3を含め14名、1時間30分以上が6名であり、40名の平均は57分となっている。1時間27分という本件配転後のX3の片道通勤時間は、橋本運転区所属社員一般と比して決して長いものではなく、また、和歌山支社所属社員一般とほぼ同水準にある。

組合らがいう本件配転に伴う通勤時間の増加によるX3の安全運転を行う運転士としての業務上の負担は、転勤に伴って通常生ずる範囲内のものであり、他の社員に比して格別不利益なものではない。

- (イ) ①和歌山列車区、橋本運転区、紀伊田辺運転区及び新宮運転区の全てにワンマン列車があり、X3は和歌山列車区でワンマン運転を行っていたこと、②乗務行路に応じて運行作業手順が異なることは、本件配転に限らず、和歌山列車区内においても乗務担当グループの変更により起こり得ること、③22年11月1日現在の橋本運転区所属ベテラン社員14名中、X3を含む7名は車掌経験がないこと、④本件配転後、X3は、会社の「乗務員指導要領」上の定めはないが、Y2とともに転入初日に机上教育を受け、その後10日間程度の見習乗務の教育を受けていることからすれば、組合らがいう本件配転に伴うX3のワンマン運転等業務上の負担は、橋本運転区の運転業務に付随するものとして誰もが負担する通常のものにすぎないのであり、特別過重な負担とはいえない。

- (ウ) 前記(ア)のとおり、本件配転に伴い増加したX3の往復通勤時間は2時間34分であり、組合らが最大で5時間20分増加したとするのは誤りである。

また、本件配転前のX3が組合活動に従事可能であったと考えられる日（年休取得日を除く。）及び時間帯は、①休日の終日、②非番の日の退勤後、③日勤の日の出勤前又は退勤後であるところ、その日数

は月当たり①が８日、②が９日、③が１日の合計１８日であり、本件配転前後を通じて変わらない。このうち、通勤時間の増加によりX３の組合活動の時間が制限される可能性があるのは、非番の日及び日勤の日の１０日間のみである。しかも、和歌山駅から和歌山地本事務所まではわずか徒歩２０分であることからすれば、本件配転に伴いX３の組合活動が著しく困難となるとは考え難く、本件配転に伴うX３の組合活動の時間の制限は軽微である。

- (エ) 以上のとおり、組合らが不利益として主張するのは、いずれも転勤に伴って、X３のみならず会社の社員であれば通常に生ずるものにすぎず、労組法第７条第１号の不利益が生じているということとはできない。

エ 本件配転に際しての、X３の組合活動に対する会社の嫌悪について

- (ア) 会社は、従前から、労働組合や政治団体等が駅前等でビラ配布等街頭宣活動を行う場合、施設管理や乗降客らの通行の安全・通路の確保等を目的として、労働組合・政治団体等あるいは組合・別組合を問わず、当該施設の管理者等が立ち会っていたほか、当該施設からの要請があれば、和歌山支社人事課又は総務企画課の社員が支援に出向いていた。会社は、和歌山地本が２１年４月１３日から１９日まで行った「連続ビラ配布行動」に対しても同様の対応を行ったものであって、監視・威嚇・妨害を行った事実はない。

- (イ) 会社は、17.4.25事故等を踏まえ、２０年４月１日、「お客様の死傷事故ゼロ、社員の重大労災ゼロへ向けた体制の構築」を目標とする等の旨の「安全基本計画」を策定するとともに、毎年４月２５日に同事故の犠牲者に対する追悼慰霊式を開催している。和歌山地本による２１年４月２５日の「追悼と安全を誓うミサ」と会社による上記追悼慰霊式は、いずれも同事故の犠牲者に対する追悼と鉄道の安全確立・

信頼の回復を志すことを目的とするものであり、会社が和歌山地本による上記ミサの取組を嫌悪する理由はない。また、会社は、上記ミサの開催について、開催翌日の「わかやま新報」の記事を読むまでは知らず、X 3を中心に開催の準備が進められたことは本件救済申立てにおいて初めて知った。

(ウ) 以上のとおり、会社は、本件配転に際して、X 3の組合活動を嫌悪していない。

#### オ 結論

本件配転は、X 3の組合活動に対する会社の嫌悪によるものではなく、会社における業務上の必要性及び合理的な人選基準に基づき行われたものであり、また、本件配転に伴い、X 3は転勤に通常伴う範囲を超えて業務上及び組合活動上の不利益を受けてはおらず、本件配転は労組法第7条第1号の不利益取扱いに該当しない。

2 争点2（本件配転は、組合の弱体化を企図して行われた支配介入に当たるか）について

#### (1) 組合ら

和歌山地本においては、20年8月にX 3の後任の執行委員長に就任したX 4が大阪府内に在住していることや、本件配転当時の組合員がX 3を含めわずか13名で、うち和歌山列車区所属の組合員は7名であったこと等から、より効果的な役割分担を図る必要があった。本件配転当時、X 3は、既に和歌山地本執行委員長を退任しており、会社との団体交渉等に出席することはなかったものの、特別執行委員として、街宣活動のほか、共闘関係、マスコミへの対応、更にサークル活動を主な任務としつつ、総務担当として組合業務全般を補佐する役目を担い、機関会議や各種取組に積極的に参加するとともに、連合和歌山執行委員、JR総連近畿地方協議会常任委員及びJR総連和歌山県協議会副議長に留任しその活動に従事する

など、和歌山地本の中心的活動家であった。

そして、前記 1 (1)エ(ウ)のとおり、本件配転に伴い、X 3 の組合活動の時間が大幅に制限されることになり、組合運営に大きな支障が生じている。具体的には、①ビラ配布の際の道路使用許可申請手続や集会会場の予約等について、全て X 3 が担当しており、上部機関から緊急にビラ配布の指示があった場合、対応できないケースが増えたこと、②和歌山地本執行委員会や団体交渉等の開催前に行っている X 4 執行委員長と X 3 との事前打合せについて、日程調整等が難しくなり、開催頻度が減少したこと、③組合主催による 21 年 11 月 9 日、10 日の囲碁将棋大会等の開催準備について、X 3 が十分な時間を確保できなくなり、これをカバーするため、特に X 4 執行委員長のほか、他の役員の業務負担が増えたこと等の支障が生じている。

本件配転は、和歌山地本の中心的活動家である X 3 に対し、組合活動の拠点である和歌山列車区から排除することにより、和歌山地本の活動を阻害し、組合の弱体化を企図したものであり、労組法第 7 条第 3 号の支配介入に該当する。

## (2) 会社

前記 1 (2)ウ(ウ)のとおり、本件配転に伴い X 3 が受けた組合活動の時間の制限は軽微であることや、X 3 は本件配転当時においては既に和歌山地本執行委員長を退任しており、前任者として後任者の X 4 執行委員長を補佐する立場にあったにすぎないことから、本件配転によって、組合自体の活動を阻害する蓋然性が高いとはいえず、組合活動が阻害された事実もない。

また、会社は、本件配転に伴い X 3 の通勤時間が増加し、組合活動を含め私的活動に従事可能な時間が一定程度減少するであろうことは認識可能であったが、かかる抽象的な認識可能性のみをもって不当労働行為の根拠

とするならば、今後、会社が組合活動を行う社員に対し、通勤時間の増加を伴う配置転換を命じることは不可能となる。

さらに、組合らは、本件配転に伴い、和歌山地本執行委員会や団体交渉等の事前打合せ、ビラ配布の際の道路使用許可申請手続、集会会場の予約等に関して組合運営上支障が生じている旨縷々主張するが、これらは全て会社が外部から認識し得ない組合内部の活動に関するものであり、しかも、上記のとおり、本件配転当時においては、X 3 は和歌山地本の中心的人物ではなかったのであるから、会社はなおさら、X 3 が組合内で具体的にどのような活動をしていたかを認識し得なかったものであり、組合らも会社の認識を示す証拠はない旨認めている。

以上のとおり、本件配転は労組法第 7 条第 3 号の支配介入に該当しない。

### 第 3 当委員会の認定した事実

#### 1 当事者

- (1) 組合は、「鉄道事業ならびに関連事業の健全な発展のもとで、組合員の雇用の確保と労働条件の維持・改善および生活の向上をはかり、基本的人権の確立・民主主義・世界平和の達成に寄与することを目的」として、3 年 5 月 23 日に結成された労働組合であり、肩書地が主たる事務所所在地である。

組合は、全日本鉄道労働組合総連合会を上部団体とし、23 年 2 月 3 日の本件初審結審時の組合員数は約 900 名である。会社には、別組合として、J R 西労組（日本鉄道労働組合連合会を上部団体とし、本件初審結審時の組合員数は 2 万 5 2 0 9 名である。）、国鉄労働組合西日本本部等があり、組合は J R 西労組を脱退した組合員約 4 3 0 0 名により結成された。

- (2) 関西本部は、組合の下部組織として 18 年 7 月 28 日に結成された労働組合であり、肩書地が主たる事務所所在地である。

関西本部は、会社の大阪、金沢、京都、神戸、福知山及び和歌山の各支社ごとに地方本部を設置しており、本件初審結審時の組合員数は約４３０名である。関西本部は、和歌山県内には和歌山地本のほか、和歌山分会を設置している。

なお、和歌山地本は、３年６月に結成され、関西本部発足後にその下部組織となったものであり、和歌山駅から徒歩で２５分程度の場所に所在し、本件初審結審時の組合員数は１２名である。和歌山分会は、１８年８月に結成され、本件初審結審時には、上記和歌山地本の組合員により構成され、分会長は和歌山地本のＸ４執行委員長（２０年８月、Ｘ３の後任として、和歌山地本執行委員長及び和歌山分会長に就任）が兼務している。

- (3) Ｘ３は、昭和５３年４月、国鉄に入社し、天王寺鉄道管理局和歌山機関区構内整備係、同和歌山機関区所属の電車運転士・電気機関士（いずれも当時の名称）等として勤務した後、同６２年４月に会社に採用され、近畿運行本部和歌山電車区所属の運転士として勤務した後、同６３年１０月から和歌山支社和歌山電車区所属の運転士、元年３月から本件配転まで同支社和歌山列車区所属の運転士として勤務していた。

Ｘ３は、和歌山地本結成当初に同執行委員及び同青年部長、１０年９月に同書記長に就任した後、１４年９月から２０年８月までの間、同執行委員長を務め、また、和歌山分会結成当初から２０年８月まで同分会長であった。本件初審結審時には、Ｘ３は、連合和歌山執行委員（１４年就任）、ＪＲ総連近畿地方協議会常任委員（１４年９月就任）及びＪＲ総連和歌山県協議会副議長（２０年８月就任）である。

- (4) 会社は、いわゆる国鉄分割民営化に伴い、昭和６２年４月１日、日本国有鉄道改革法に基づき、国鉄が経営していた旅客鉄道事業のうち、主として西日本地域における旅客鉄道事業を引き継いで設立された株式会社である。

会社は、肩書地に本社を置き、上記(2)の各支社のほか、岡山、広島、米子及び福岡の各支社により構成されており、本件初審結審時の社員数は約2万8700名で、うち、和歌山県和歌山市に所在する和歌山支社の社員数は約1000名である。

本件初審結審時において、和歌山支社管内には、運転士の所属する乗務員区所として、同支社と所在地を同じくする和歌山列車区、和歌山県橋本市に所在する橋本運転区、和歌山県田辺市に所在する紀伊田辺運転区及び和歌山県新宮市に所在する新宮運転区（22年5月31日までは新宮鉄道部。以下、その前後を通じ「新宮運転区」という。）があり、和歌山列車区管内は、東に橋本運転区管内、南に紀伊田辺運転区管内と隣接している。

22年1月1日現在の和歌山列車区及び橋本運転区の概要は、別表1のとおりである。

なお、23年12月、和歌山支社は和歌山市に移転するとともに、本件再審査結審後の24年7月1日、同支社において、乗務員区所の再編成が行われ、これにより、和歌山列車区は分割され、新たに和歌山電車区及び和歌山車掌区（いずれも上記移転前に同支社が所在した和歌山県和歌山市のビルに事務所を置く。）が新設され、橋本運転区は和歌山電車区に統合された。

## 2 会社における人事異動制度及び苦情処理制度

### (1) 人事異動制度

会社は、就業規則（「第3章人事」）において、「社員の任用は、社員としての自覚、勤労意欲、執務態度、知識、技能、適格性、協調性、試験成績等の人事考課に基づき、公正に判断して行う。」（第27条）、「会社は、業務上の必要がある場合は、社員に転勤、転職、昇職、降職、進級、出向、待命休職等を命ずる。」（第28条第1項）、「社員は、前項の場合、正当な理由がなければこれを拒むことができない。」（同条第2項）、「会社は、

必要により、社員に対して個人面談を実施する。」（第28条の2）、「会社は、社員に転勤、転職、降職、出向又は待命休職を命ずる場合には、事前に文書をもって通知する。」（第29条）等と規定している。

これらの規定に基づき、会社における人事異動（毎年6月1日付けによる定期異動及び随時の異動）は、要員の需給調整、社員教育、職場の活性化、各社員の勤労意欲、執務態度、知識・技能、適性能力等を総合的に勘案した上で実施することとされている。

また、会社は、各職場の管理者（箇所長、助役等）が一般社員全員に対し、年2回の定例の個人面談を行い、「前期の振り返りと今期の取組み」「将来の希望」等を聴取しており、また、転居や職種変更等を伴う人事異動により生活・就業環境が大きく変化することが予想される場合には、必要に応じて箇所長の判断により、当該社員に対し、発令の事前通知前に個人面談を行い、社員の生活設計、家庭環境等を把握している。

なお、定期異動の事前通知については、通知日時等に関して本社の指示を受け、各支社において行われている。会社は、JR西労組との間で、人事異動発令日の10日前までにその内容を文書で本人に通知する旨の労働協約を締結しているが、組合との間では特にこのような取り決めはない。

## （2） 苦情処理制度

会社及び組合は、苦情処理に関して、労働協約に基づき、簡易苦情処理会議及び苦情処理会議（中央苦情処理会議、地方苦情処理会議）を設けている。

簡易苦情処理会議は、転勤、転職（職種変更）、降職、出向又は待命休職に関する事前通知の内容に係る苦情の処理を行うものであり、地方苦情処理会議が設置される地方機関に常設され、会社及び組合をそれぞれ代表する委員各2名をもって構成されている。簡易苦情処理会議に関する手続については、①苦情の申告期限は、事前通知日の翌日までとする、②苦情

の申告は、簡易苦情申告票を提出することにより行う、③苦情の申告を受け付けたときは、直ちに会議を開催し、発令日までにその苦情を処理しなければならない、④発令日までに判定できなかった場合には、当該事案について苦情処理会議に移管させるか否かその取扱いを決定しなければならない、⑤苦情処理の結果について、文書で申告者及び会社へ通知しなければならない（なお、苦情処理の結果である「決定なし」は、苦情の申告が認容されない結論となるものである。）、⑥簡易苦情処理会議の結果について、争うことはできない。

苦情処理会議は、労働協約、就業規則等の適用に係る苦情や雇用の分野における男女の均等な機会及び待遇の確保等に関する法律第11条に係る苦情の処理を行うほか、簡易苦情処理会議から移管された事案について処理を行うものであり、中央苦情処理会議は会社本社に、地方苦情処理会議は地方機関に設置され、中央苦情処理会議は会社及び組合をそれぞれ代表する委員各4名をもって、地方苦情処理会議は会社及び組合をそれぞれ代表する委員各2名をもって構成されている。苦情処理会議に関する手続については、上記簡易苦情処理会議に関する手続と別に定められている。

### 3 本件配転の事情

- (1) 和歌山支社における運転士の乗務員区所間の異動は、運転士の退職・休職、職種変更等による欠員補充を主な目的として行われており、15年7月1日から22年2月1日までの間に発令された運転士55名の異動の状況は、別表2のとおりである。

また、上記運転士55名の居住地から異動先までの片道通勤時間の状況は、別表3のとおりである。

- (2) ア 橋本運転区においては、運転士1名が21年5月31日付けで定年退職する予定であり、また、和歌山駅勤務となる運転士1名が同年7月2日から同月28日までの間、社内研修を受講することが予定されていた

(なお、同運転士は、同年１０月１５日付けで和歌山駅勤務となった。)

イ 会社では、欠員があらかじめ見込まれる場合には、欠員発生と同時に補充の発令を行い、あるいは、中長期的な要員需給等を勘案して、欠員発生の前に補充の発令を行うことがあった。

(3)ア 橋本運転区がある橋本市には、会社の社宅、寮等の施設がない。

２２年７月１日現在、橋本運転区には３２名の運転士が所属しているが、このうちX３と同様に自宅最寄駅が和歌山市内である運転士は、自宅最寄駅が和歌山線の駅（和歌山駅を除く。）である運転士を除き６名存在する。

本件配転当時、自宅最寄駅が和歌山線の駅（和歌山駅を除く。）であるベテラン社員はいなかった。

イ 国鉄分割民営化前後の昭和５７年から４年までの１１年間にわたって、国鉄や会社は新規採用を行わなかったことから、会社のベテラン社員層と若手社員層との間に断層が生じている。２２年６月１日現在の社員数約１０００名の和歌山支社についてみると、３５歳以上４５歳未満の年齢層の社員は数十名であり、残りの社員は、３５歳未満の年齢層と４５歳以上の年齢層にほぼ半数づつ在籍しており、４５歳以上の年齢層の社員の６割程度がX３を含め５０歳以上５５歳未満の年齢層となっている。

橋本運転区では、発足時は運転士３３名全員がベテラン社員であったが、１１年４月以降の転入者２７名中２４名が若手社員であったこと等から、２１年５月１日現在の橋本運転区所属運転士３３名のベテラン社員と若手社員との人数比は、１５対１８であった。

ウ 橋本運転区の乗務車種はE C（電気列車）のみであるのに対し、和歌山列車区、紀伊田辺運転区及び新宮運転区の乗務車種にはE Cのほか、D C（ディーゼル列車）又はD L（ディーゼル機関車）がある。

本件配転当時、X 3 は、E C の運転免許を所持していたが、D C 及び D L の運転免許は所持していなかった。

エ 会社は、運転士の新規養成について、和歌山列車区及び紀伊田辺運転区では行っているのに対し、橋本運転区及び新宮運転区では行っていない。

本件配転当時、X 3 は、指導操縦者の指定を受けていなかった。

#### 4 本件配転前後の経緯

- (1) 21 年 4 月 21 日、和歌山列車区の助役である Y 3 は、X 3 に対し「平成 20 年度下期の振返りと平成 21 年度上期の取組み」「将来の希望」等について個人面談を行った。

その際、X 3 は、①和歌山列車区で後輩の指導を行い、よりよい乗務員区所を作りたい、②和歌山市内に住んでいるので転勤はしたくない旨を述べ、これに対し、同助役は、①要員の需給調整の関係で異動は発生するので、そのときは誰かが異動しなければならない、②X 3 が転勤したくない旨の希望は聞いたが、人事異動は全ての事情を考慮して行うので、どうなるか分からない旨答えた。

和歌山支社では、転勤を希望しない社員に対しては、管理者が面談等において、特段の事情がない限りは転勤があり得る旨を説明していた。

- (2) 21 年 5 月 18 日午後 4 時 10 分頃、和歌山列車区の区長である Y 4 は、会社の大阪支社管内にある日根野電車区で休憩中の X 3 に対し、電話で本件配転について、「15 時に通告ですが、ちょうど乗務ということで切れ目の日根野電車区ということになりました。」とした上で、「和歌山支社橋本運転区運転士を命ずる（2009 年 6 月 1 日付）」と記載された和歌山支社長名による同年 5 月 18 日付け事前通知書（以下「21.5.18 事前通知書」という。）を読み上げることにより、事前通知（以下「21.5.18 事前通知」という。）を行った。これに対し、X 3 は、和歌山支社簡易苦情

処理会議に苦情の申告を行う旨述べた。

なお、同区長は、本件配転を含む同年6月1日付け定期異動について、同支社から、同年5月18日午後3時以降に異動対象者に対し事前通知を行うよう指示を受けていた。

- (3) 21年5月19日、和歌山列車区のY4区長は、区長室において、X3に21.5.18事前通知書を手渡した。

その際、X3は、①これまで和歌山列車区から転出したくないと伝えており、他に転出を希望している社員もいるのに、どうしてX3が転出しなければならないのか、②和歌山列車区まで片道15分程度で通勤できたのに、橋本運転区までは2時間以上を要し、これは労働強化につながる、③本件配転の打診もなく、コミュニケーションがない旨を述べ、これに対し、同区長は、人事異動については、就業規則に基づき、社員の居住地や資格、職場におけるベテラン社員と若手社員との人数バランス等を総合的に考慮して行っており、21.5.18事前通知がコミュニケーションである旨答えた。

そこで、X3は、同日のうちに、21.5.18事前通知について、和歌山支社簡易苦情処理会議に簡易苦情処理申告票を提出し、苦情の申告を行った。

その内容は、①X3は全く転勤を希望していない、②選考理由が具体的に説明されていない、③通勤距離が遠くなり、現行は約10分で通勤できるのに、橋本運転区までは2時間という多大な時間を要し、生活に支障を来す、④橋本運転区への転勤希望の有無や考え方などについて、21.5.18事前通知までに一切会社から接触がなく、コミュニケーションが全くない、⑤一方的な転勤通知であり、X3の考えや意見が全く聞き入れられていない、⑥和歌山列車区の発展のために今日まで行ってきたことが無駄になってしまう、⑦したがって、21.5.18事前通知の内容は納得できない旨というものであった。

- (4) 21年5月19日、関西本部及び和歌山地本は、連名により和歌山支社

長に対し、同月18日午後4時にX3に対して21.5.18事前通知がされたが、当日のその時刻より前に、既に橋本運転区の社員がその内容を知っていたという事実が発覚したとして、情報漏洩の原因を調査し、情報管理等再発防止策を明示し、情報漏洩の責任の所在を明らかにし及び文書で謝罪し並びにこれらに関して文書で回答を行うとともに団体交渉で誠意をもって対処するよう申し入れる旨の「転勤辞令における情報漏洩に関する申し入れ」を提出した。

また、同月19日、和歌山分会は、21.5.18事前通知に関して、橋本運転区への「これまでの転勤では事前に何らかの接触が管理者側からあって、希望を聞く等の行為がなされていた」が、X3に対しては「一切そのような行為はなく」、会社は「いきなり一方的な転勤の事前通知を強行し」、また、「今回の事前通知では、本人が通知を受ける以前に他区所の社員が転勤人事を把握していた事実が発覚し、個人情報の漏洩が明らかになった。」として、「安全基本計画の精神に背いた本人希望を無視する理不尽な不当配転を決して許すことなく、断固として闘い抜く」などとする旨の「抗議声明」を発した。

- (5) 21年5月26日午後2時00分から2時55分までの間、和歌山支社会議室において、X3の苦情の申告に関する同支社簡易苦情処理会議が行われた。会社代表委員として同支社の人事課長代理であるY5ほか1名、組合代表委員として和歌山地本のX4執行委員長ほか1名が出席した。

席上、会社代表委員は、本件配転について、「業務上の必要性、本人の能力及び適性等を総合的に勘案して決定したものである。」「橋本運転区の年齢構成等を考慮し、若手社員に対する技術承継の点等を踏まえ決定したものである。」などと説明し、これに対し、組合代表委員は「(X3は、)何ら合理性・整合性がないと主張する。」「(X3が)希望した転勤ではなく、選考理由も説明されていないことから納得できない転勤である。」な

どと反論したが、会社代表委員は「これ以上議論しても平行線のままであると考えることから、『決定なし』ということで終わらせていただく。」と述べ、会議は閉会した。

- (6) 21年5月27日、和歌山支社簡易苦情処理会議は、X3及び同支社に対し、会社代表委員及び組合代表委員において慎重に審議した結果、会社代表委員の本件配転は業務上の必要によりX3の能力、適性等を総合的に勘案して決定した旨の主張と組合代表委員の簡易苦情処理申告票に記載されているとおり本件配転について何ら配慮が見られない旨の主張が対立し、平行線のまま結論を得るに至らなかったため、「決定なし」とする旨の簡易苦情処理通知書により、苦情処理の結果を通知した。
- (7) 21年5月20日から30日までの間に7回にわたって、和歌山分会は、21.5.18事前通知は「不当な転勤事前通知」であり、会社はX3に対し「何の接触もコミュニケーションも持たず、なおかつ勤務途中に電話での事前通知を行った」などとするビラを和歌山支社ビル前で配布した。その間の28日、和歌山分会は、上記ビラ配布と同趣旨により「組織破壊攻撃粉碎集会」を開催した。
- (8) 21年5月29日、X3は、和歌山支社の「支社ビル駐輪場利用規則」に基づき、同支社に対し、これまでと同様に1年間更新するため、同年6月1日から22年5月31日までの間について、通勤のためバイクを駐輪する旨の21年5月20日付け「『駐輪場』利用申込書」を提出し、同支社の承認後、所定の駐車料金を納付した。
- (9) 21年6月1日、会社は、定期異動の一環として、和歌山列車区所属の運転士であるX3及びY2に対して、橋本運転区運転士への配置転換を発令した。
- (10) 21年6月29日、和歌山支社は、前記(4)の「転勤辞令における情報漏洩に関する申し入れ」に関して、関西本部及び和歌山地本に対し、「原

因を調査したが、転出元・転出先双方ともに漏洩の事実はなかった。しかし、事前通知以前から当該社員が橋本運転区に転勤となるという噂が流れていたことは確認している。」と文書で回答を行った。

(11) 21年7月24日、関西本部及び和歌山地本は、連名により和歌山支社長に対し、本件配転は組合組織の弱体化を意図した不当労働行為であり、不当労働行為を直ちに中止し、X3を和歌山列車区に戻し及び文書で謝罪し並びにこれらに関して文書で回答を行うとともに団体交渉で誠意をもって対処するよう申し入れる旨の「不当労働行為の中止を求める申し入れ」を提出した。

(12) 21年8月21日、和歌山支社は、前記(11)の「不当労働行為の中止を求める申し入れ」に関して、関西本部及び和歌山地本に対し、「本異動は業務上の必要により本人の能力及び適性等を総合的に勘案して決定したものである。」と文書で回答を行った。

(13) 21年8月26日、関西本部及び和歌山地本は、前記(12)の会社回答に関して、連名により和歌山支社長に対し、①回答は極めて不満であり、到底認められるものではない、②本件配転は組合組織の弱体化を意図した不当労働行為であり、不当労働行為を直ちに中止し、X3を和歌山列車区に戻し及び文書で謝罪し並びにこれらに関して文書で回答を行うとともに団体交渉で誠意をもって対処するよう申し入れる旨の「不当労働行為の中止を求める再申し入れ」を提出しようとしたが、同支社は前記(11)の「不当労働行為の中止を求める申し入れ」と同趣旨であれば受け取る必要がない旨を述べ、受け取らなかった。

(14) 21年11月13日、組合らは、本件救済申立てを行った。

## 5 本件配転前後におけるX3の通勤時間、業務内容等

### (1) 通勤時間

本件配転前、X3は、和歌山市内の自宅から和歌山列車区（和歌山支社

ビル駐輪場）までの約４キロメートルをバイクで通勤しており、片道通勤時間は約１０分であった。

本件配転に伴い、X３は、自宅から和歌山駅経由で橋本運転区まで通勤することとなった。前記４（６）及び（８）のとおり、X３は、和歌山支社簡易苦情処理会議から「決定なし」との結果の通知を受けた後、２１年５月２９日、同支社に対し、これまでと同様に１年間更新するため、翌月１日から１年間について、通勤のためバイクを駐輪する旨の「『駐輪場』利用申込書」を提出し、同支社の承認後、所定の駐車料金を納付した。

以上によれば、本件配転後、X３は、配転前と同様に自宅から同支社ビル駐輪場までバイクを利用する蓋然性が高いと認められ、これを前提として、本件配転後のX３の片道通勤時間を算出すると、①自宅から同支社ビル駐輪場までのバイク乗車時間が約１０分、②和歌山駅から橋本駅までの電車乗車時間が１時間１０分を要するほか、③徒歩による移動時間が同支社ビル駐輪場から和歌山駅までの移動時間を含めて１０分弱を要することから、これらを合わせて１時間３０分弱である。

なお、２２年１月１日現在の橋本運転区所属社員４０名（区長１名、助役１名、係長６名、事務係１名、運転士３１名）の片道通勤時間の状況は、別表４のとおりである。

## （２）業務内容

和歌山列車区の乗務車種はＥＣ（電気列車）、ＤＣ（ディーゼル列車）及びＤＬ（ディーゼル機関車）の３種類であり、橋本運転区の乗務車種はＥＣ（電気列車）のみであるところ、ＥＣの運転免許を所持していたX３は、本件配転前後を通じＥＣの運転に従事していた。

和歌山列車区の乗務行路は阪和線の全区間（和歌山駅・天王寺駅間）、紀勢本線の一部区間（和歌山市駅・白浜駅間）及び和歌山線の全区間（和歌山駅・王子駅間）であったところ、橋本運転区の乗務行路は和歌山列車

区の乗務行路の一部区間（和歌山線の和歌山駅・五条駅間）に限られ、普通列車及び快速列車のみの運行で特急列車は運行されていなかった。このため、橋本運転区では、和歌山列車区と比べ、運転士が車掌の代わりにドアの開閉等を行うワンマン運転に従事する割合が高かった。X 3 は、和歌山列車区においてワンマン運転に従事したことがあり、本件配転に伴い、ワンマン運転に従事する割合が増加した。

なお、和歌山列車区、橋本運転区、紀伊田辺運転区及び新宮運転区の全てにワンマン運転区間があり、また、22年11月1日現在の橋本運転区所属ベテラン社員14名中、X 3 を含む7名は車掌経験がない。また、会社の「乗務員指導要領」では、配置転換後の乗務行路が配転前の乗務行路の一部区間である場合には乗務見習等特別な教育は必要ないとされているが、これまで橋本運転区においては、転入初日に机上教育を実施するとともに10日間程度の乗務見習期間を設けており、X 3 及びY 2 もこれらを受講した。

### (3) 休日等

本件配転前後を通じ、X 3 の1か月当たりの公休日及び特別休日は8日程度、非番（会社の就業規則第68条第2項により「社員に二暦日にわたって臨時に勤務させ、その労働時間が7時間程度ある場合は、翌日に非番を付与することがある。」とされている。）の日は9日程度、日勤（同第59条第1項により、始業時刻は9時00分、終業時刻は17時45分とされている。）の日は1日であり、変わらない。

### (4) 組合活動

X 3 は、前記1(3)のとおり、本件配転当時においては、既に和歌山地本執行委員長及び和歌山分会長を退任しており、会社との団体交渉等に出席することはなかった。X 3 は、非番の日や日勤の日の出勤前又は退勤後、あるいは休日等に、連合和歌山執行委員、JR総連近畿地方協議会常任委

員及びＪＲ総連和歌山県協議会副議長として、連合和歌山執行委員会等各種会議に出席するなどの活動を行うとともに、和歌山地本及び和歌山分会の活動としては、後記６の21.4連続ビラ配布行動への参加や21.4.25ミサの開催準備のほか、前任の執行委員長として、和歌山地本執行委員会や団体交渉等の開催に向けたX4執行委員長との事前打合せを行い、また、日常的な活動として、上部機関からの指示文書やメールの確認、必要事項の組合員への周知、和歌山地本等が行うビラ配布や集会のための道路使用許可申請手続、会場の予約等を行っていた。

本件配転後、X3は、上記組合活動の一部について、日程調整が困難となり、会議等に出席できず、また、日常的な活動を行うことができない場合があった。

## 6 組合の組合活動と会社の対応

- (1) 和歌山地本は、17.4.25事故から4年目に当たる21年4月25日を迎えるに際し、「経営責任を追及し、いのちと安全を守るために分会闘争を強化・拡大しよう！」との組合方針及び同月13日から19日まで主要駅等で「連続ビラ配布行動」を展開する旨の関西本部の闘争スケジュールに基づき、X3を含む組合の組合員らが当該期間について、和歌山駅前や和歌山支社ビル前で、同事故の原因は「日勤教育」であるとして「日勤教育の撤廃」を求める旨のビラを乗降客や社員らに配布し、組合への支援・協力を呼びかける行動（以下「21.4連続ビラ配布行動」という。）を行った。同月21日付け「わかやま新報」は、上記ビラ配布行動を報道した。

会社は、上記ビラ配布行動について、施設管理や乗降客らの通行の安全・通路の確保等を目的として、当該施設の管理者等が立会いを行い、当該施設からの要請を受けて、和歌山支社人事課社員が支援に出向いた。会社では、労働組合等が会社施設前等においてビラ配布等の街宣活動を行う場合には、上記と同様の対応を行っていた。

(2) 和歌山地本は、組合及び関西本部の指導に基づき、21年4月25日、和歌山市内の教会で、教会信者、組合員ら約30名の出席により、17.4.25事故の犠牲者に対して「追悼と安全を誓うミサ」（以下「21.4.25ミサ」という。）を開催した。同ミサの開催準備については、X3が中心になって行った。同日夕刻のテレビ和歌山ニュース及び翌日の「わかやま新報」は、同ミサの開催について報道した。

会社は、17.4.25事故等を踏まえ、20年4月1日、「お客様の死傷事故ゼロ、社員の重大労災ゼロへ向けた体制の構築」を目標とする等の旨の「安全基本計画」を策定するとともに、毎年4月25日に同事故の犠牲者に対する追悼慰霊式を開催している。

#### 第4 当委員会の判断

##### 1 争点1（本件配転は、X3の組合活動の故をもって行われた不利益取扱いに当たるか）について

前記第3の4(9)のとおり、X3は、21年6月1日付けで和歌山列車区所属の運転士から橋本運転区所属の運転士に配置転換された（本件配転）。

組合らは、①本件配転の業務上の必要性は存しない、②本件配転は合理的な人選基準に基づくものではない、③本件配転により、X3は業務上及び組合活動上の不利益を被っている、④会社は、本件配転に際して、X3の組合活動を嫌悪していたとして、本件配転は、X3に対する不利益取扱いである旨主張する。そこで、以下、本件配転の業務上の必要性、本件配転に係る人選基準の合理性、本件配転によるX3への影響の程度、さらに、本件配転に際しての、X3の組合活動に対する会社の嫌悪の有無について検討することにより、本件配転がX3の組合活動の故をもって行われた不利益取扱いに当たるか否かを判断する。

##### (1) 本件配転の業務上の必要性

前記第3の3(2)アのとおり、橋本運転区においては、21年5月31日付けで定年退職する予定の運転士が1名、また、転勤を前提とする約1か月間の社内研修を受講する予定の運転士（以下「社内研修受講予定者」という。）が1名それぞれいたことが認められ、このうち定年退職する予定であった運転士1名については、本件配転当時、運転士1名を補充する必要があったものと認められる（この点については、組合らも特段争っていない。）。

問題は、社内研修受講予定者についてであり、この点について、組合らは、社内研修受講予定者は同年10月15日付けで転出したのであるから、同日まで待って欠員補充するのが自然である、Y2には事前通知書交付の約1週間前に会社から事前打診がされたが、X3に対しては事前打診が一切されなかったなどとして、同年6月1日付けで社内研修受講予定者について欠員補充する必要はなかった旨主張する。

しかしながら、前記第3の3(2)アのとおり、社内研修受講予定者は、同年7月2日から同月28日までの約1か月間にわたって不在となり、研修受講後は転勤が予定されていた（同研修は転勤することを前提に受講するもので、現に、同人は同年10月15日付けで転勤している）というのであり、これを前提に、中長期的な要員需給等諸般の事情を考慮して、欠員が発生する前に、前記第3の4(9)のとおり定期異動に合わせて予想される欠員の補充を行うことは、会社の人事配置上の判断として不合理なものとはいえない。また、前記第3の3(2)イのとおり、会社においては、欠員があらかじめ見込まれる場合に、欠員発生の前に欠員補充のための配置転換を行った例が過去にあったことが認められるのであるから、上記のような欠員補充の在り方は、過去の例と比較しても、不自然・不合理なものではない。

また、事前打診の点については、X3の陳述書に、事前通知書交付の約

1 週間前に Y 2 が会社から事前打診がされていた旨の記載部分があるが、同記載部分は伝聞にすぎず、組合らはこれを裏付ける証拠を提出していない上に、前記第 3 の 2 (1) のとおり、会社においては、転居や職種変更等を伴う人事異動により生活・就業環境が大きく変化することが予想される場合には、必要に応じて当該社員に対して発令の事前通知前に個人面談を行うことがあるところ、Y 2 の同年 6 月 1 日付け配置転換については、転居や職種変更等を伴うものではないことからすれば、上記の場合に該当せず、Y 2 に対する上記個人面談の必要性がうかがわれないから、X 3 の陳述書の上記記載部分のみからは直ちに会社から Y 2 に対して何らかの事前打診が行われた事実を認めることはできず、他にこれを認めるに足りる証拠はない。

以上によれば、社内研修受講予定者についても欠員補充する必要性があり、本件配転は、業務上の必要性に基づくものであると判断するのが相当であって、これに反する組合らの上記主張は採用できない。

(2) 本件配転に係る人選基準の合理性

ア 会社は、和歌山支社管内の乗務員区所間における 21 年 6 月 1 日付けによる運転士 2 名の橋本運転区への配置転換について、異動対象者からシニア社員、シニア社員内定者及び橋本運転区勤務経験者を除外した上で、4 要件全てに該当する社員を異動対象者とする人選基準を設けた旨主張する。

イ 要件 1 「橋本運転区に通勤が可能な範囲に居住している者（具体的には、和歌山線沿線又は和歌山市内に在住していること）」について

前記第 3 の 3 (3) アのとおり、橋本運転区がある橋本市には会社の社宅や寮等の施設がないことからすると、転居を伴わない運転士すなわち自宅から橋本運転区まで通勤が可能な運転士を異動対象者とするのが合理的であるから、そもそも会社が、橋本運転区まで通勤が可能な範囲に

居住している者であることを人選基準にしたこと自体は合理的であると認められる。

問題は、「通勤が可能な範囲」としてどのような範囲を設定するかであり、別表1「③乗務行路」「④乗務車種」のとおり、和歌山列車区と橋本運転区とは隣接区所であり、両区の乗務範囲や乗務車種が一部重複していることや、別表2「和歌山支社における運転士の乗務員区所間の異動の状況」のと通りの過去の異動状況からすれば、和歌山線沿線のうち橋本運転区に近い方に居住する運転士を異動対象者の範囲に含めるのが自然である。

しかるに、前記第3の3(3)アのとおり、本件配転当時、会社には、和歌山沿線に居住する〔自宅最寄駅が和歌山線の駅（和歌山駅を除く。）である〕ベテラン社員が存在しないことが認められるのであるから、組合らが主張するように異動対象者の範囲を和歌山市内よりも橋本運転区により近い和歌山線沿線に居住する者に限ってしまえば、会社が主張する人選基準の要件2によって該当者がいなくなってしまうことになる。そうすると、会社が「通勤が可能な範囲」を和歌山線の最終駅である和歌山駅が所在する和歌山市内にまで広げたことには、異動対象者の候補者の人数を確保する見地からみて相応の理由があるといえるし、同アのとおり、22年7月1日現在の橋本運転区には32名の運転士が所属しているが、このうちX3と同様に自宅最寄駅が和歌山市内である運転士（これらの者は、和歌山市内に居住しているものと推認される。）は、自宅最寄駅が和歌山線の駅（和歌山駅を除く。）である運転士を除き6名存在することに照らしても、格別不自然・不合理であるともいえない。

これに対し、組合らは、そもそも会社が主張する人選基準の要件2ないし4は合理性のないものであり、これらを除外すれば、和歌山線沿線に

居住する社員が存在するのであるから、会社が「通勤が可能な範囲」を和歌山市内にまで広げたのは、殊更にX3を異動対象者に充てるためであるなどと主張する。しかしながら、同要件2ないし4が合理的なものであることは後に述べるとおりであるし、上記のとおり和歌山市内に居住する者が橋本運転区に勤務している例がX3のほかにも認められることからすれば、組合らの上記主張は採用できない。

したがって、要件1は合理性が認められる。

ウ 要件2（ベテラン社員であること）について

運転士の主な業務は、乗客や貨物を、安全かつ時刻表どおりに目的地まで運ぶことであるから、かかる職務を全うするため、運転士には、運転する電車の仕組みや機器等に関する理解・知識はもとより、電車の運転や機器の取扱い等に関する技術・技能が必要とされることは疑いがない。しかし、運転士に求められるものはこれらに尽きるものではなく、乗客を、安全かつ時刻表どおりに、そして快適に運ぶためには、様々な条件を考慮に入れ、四囲の状況に絶えず気を配り、時々刻々と変わる状況に的確かつ迅速に対応し、冷静な判断を下すことができる注意力・判断力、さらには、仕事に対する姿勢や高いモチベーションといった広い意味での心構えも必要とされるものと思われる。そして、これらの能力を維持・向上させるためには、それ相応の経験も必要となるのであるが、その際には、運転士自らが運転経験を積むというだけでなく、若い運転士が豊富な経験を有する運転士と接してその知識・経験等を継承するという方法もまた重要な役割を果たしていることは、一般に知られているところである。

このような観点から本件についてみるに、前記第3の3(3)イのとおり、会社においては、ベテラン社員層と若手社員層との間に断層が生じていること、橋本運転区では、発足時は運転士33名全員がベテラン社

員であったが、１１年４月以降の転入者２７名中２４名が若手社員であったこと等から、２１年５月１日の時点でベテラン社員と若手社員との人数比が１５対１８となっていることが認められることからすれば、これを前提に、会社が主張するように、技術等の継承のほか、安定的な業務遂行や安全性確保の観点から適正な人数比の実現を図るべく、ベテラン社員を異動対象者としたことは、相当の理由があるというべきである。

これに対し、組合らは、若手社員といえども一定の経験を有し、指導に優れた社員も多く存在しているのであるから、異動対象者をベテラン社員に限る理由はないなどと主張するが、既に述べた観点からすれば、単に技術・技能や指導の巧拙にとどまらず、ベテラン社員だからこそ継承できる知識・経験等も存在するのであるから、その点を慮って、異動対象者をベテラン社員に限るとした判断もあながち不合理であるということとはできず、組合らの上記主張は採用できない。

したがって、要件２は合理性が認められる。

エ 要件３〔ＥＣ（電気列車）の運転免許を所持しており、かつ、ＤＣ（ディーゼル列車）及びＤＬ（ディーゼル機関車）の運転免許を所持していないこと〕について

前記第３の３(３)ウのとおり、橋本運転区の乗務車種はＥＣのみであるのに対し、和歌山列車区、紀伊田辺運転区及び新宮運転区の乗務車種にはＥＣのほか、ＤＣ又はＤＬがある。これによれば、橋本運転区で必要とされる運転免許はＥＣのみであり、他方、和歌山列車区、紀伊田辺運転区及び新宮運転区で必要とされる運転免許は、ＥＣに加えＤＣ又はＤＬであるから、会社が、ＤＣ又はＤＬの運転免許を所持している運転士を異動対象者から除外したことについて、格別不自然・不合理と認めべき点はなく、このような会社の判断には相応の理由がある。

これに対し、組合らは、会社が、ベテラン社員からの技術等の継承が

重要であるとして要件 2 を設定したにもかかわらず、要件 3 は D C 又は D L の運転免許を所持しているベテラン社員を異動対象外としてしまうのであるから、矛盾している旨主張する。しかし、D C 又は D L の運転免許を所持しているベテラン社員が異動対象外となったとしても、E C のみの運転免許を所持しているベテラン社員の中には、X 3 のように、ベテラン社員から若手社員への技術等の継承の目的に合致する社員もいる（会社が本件配転を行ったのは、まさにこの理由に基づくものであると推測できる。）のであるから、組合らの主張は前提を異にするものであり、失当である。

したがって、要件 3 は合理性が認められる。

オ 要件 4（指導操縦者の指定を受けていないこと）について

前記第 3 の 3 (3) エのとおり、会社では、和歌山列車区及び紀伊田辺運転区において運転士の新規養成を行っているのに対し、橋本運転区及び新宮運転区ではこれを行っていない。そうすると、和歌山列車区及び紀伊田辺運転区では、新規養成を行う運転士の人数に応じて、一定数の指導操縦者の指定を受けている運転士を確保しておくことが必要となる。このことからすると、会社が、指導操縦者の指定を受けている運転士について、運転士の新規養成を行うため、一定数を和歌山列車区及び紀伊田辺運転区に配置しておくこととして、異動対象者から除外したことには相応の理由がある。

これに対し、組合らは、本件配転時、和歌山列車区においては、指導操縦者の中に一度も見習運転士を指導する機会を与えられなかった者が 4 名存在するとともに、指導操縦者の人数はその後 2 年 9 か月間のうちに 11 名も減少しているとして、本件配転当時、指導操縦者 1 名ないし 2 名が和歌山列車区から橋本運転区に配置転換されたとしても運転士の新規養成に支障はなかったものであり、要件 4 は合理性がない旨主張する。

組合らの主張の内容は必ずしも明らかではないが、要するに、本件配転当時、運転士の新規養成に必要な指導操縦者は既に確保されていたのであるから、それ以上に指導操縦者を確保する必要がない旨をいうものと解される。

しかしながら、新規養成を行う運転士の人数は、和歌山列車区におけるその時々状況によって変動するものであるから、それに応じて新規養成に必要な指導操縦者の人数も変動するのは当然であるし、特に新規養成を行う運転士の人数が増加した場合のことを考えれば、それに対応するための指導操縦者を一定数確保しておく必要もあると考えられるのであるから、組合らが指摘する上記各事実をもって直ちに指導操縦者の指定を受けている運転士を確保する必要がなかったなどということとはできず、組合らの上記主張は採用できない。

したがって、要件４は合理性が認められる。

カ 以上のとおり、４要件はいずれも合理性が認められるから、本件配転に係る人選基準は合理的なものであると判断するのが相当である。

### (3) 本件配転によるX3への影響の程度

ア 組合らは、①本件配転に伴い、配転前は20分程度であったX3の片道通勤時間が、配転後はおよそ2時間30分ないし3時間を要するようになり、往復で最大5時間20分増加したことにより、X3は肉体的・精神的に疲労がたまり、安全運転を行う運転士としての業務に少なからず影響を受けている、②橋本運転区においては、ワンマン運転が中心であり、独自の運行作業手順があること等から、車掌経験がないX3の業務上の肉体的・精神的負担は計り知れない、③X3は、通勤時間の増加により、組合活動の時間が大幅に制限されることになったとして、X3が本件配転に伴う業務上及び組合活動上の不利益を受けていることは明らかである旨主張する。

## イ 前記アの①について

前記第3の5(1)のとおり、本件配転前においては、X3は、自宅から和歌山列車区（和歌山支社ビル駐輪場）までバイクで通勤しており、片道通勤時間は約10分であった。そして、本件配転に伴い、X3は自宅から和歌山駅経由で橋本運転区まで通勤することとなり、配転前と同様に自宅から和歌山支社ビル駐輪場までバイクを利用する蓋然性が高いと認められ、これを前提として、本件配転後のX3の片道通勤時間を算出すると、1時間30分弱である。

また、前記第3の3(1)のとおり、和歌山支社における運転士の乗務員区所間の異動は、運転士の退職・休職、職種変更等による欠員補充を主な目的として行われているところ、15年7月1日から22年2月1日までの間に発令された運転士55名の居住地から異動先までの片道通勤時間の状況（別表3）は、30分未満が22名、30分以上1時間未満が13名、1時間以上1時間30分未満がX3を含め11名、1時間30分以上2時間未満が6名、2時間以上が3名となっており、全体の64パーセントの運転士が本件配転後のX3の片道通勤時間の水準（1時間以上1時間30分未満）より低い水準（1時間未満）にあり、20パーセントの運転士がX3と同一の水準にあり、16パーセントの社員がX3より高い水準（1時間30分以上）にある。また、前記第3の5(1)のとおり、22年1月1日現在の橋本運転区所属社員40名（区長1名、助役1名、係長6名、事務係1名、運転士31名）の片道通勤時間の状況（別表4）は、30分未満が10名、30分以上1時間未満が10名、1時間以上1時間30分未満がX3を含め14名、1時間30分以上2時間未満が6名、2時間以上が0名となっており、全体の50パーセントの社員が本件配転後のX3の片道通勤時間の水準より低い水準にあり、35パーセントの社員がX3と同一の水準にあり、15パー

セントの社員がX3より高い水準にある。上記のことからすると、本件配転後のX3の通勤時間は配転前に比べ片道1時間20分弱長くなっているが、格別に長時間であるとはいえない。

そして、本件配転に伴う通勤時間の増加による肉体的・精神的疲労が蓄積して、X3の安全運転を行う運転士としての業務上の影響が生じていることを認めるに足りる証拠はない。

ウ 前記アの②について

前記第3の5(2)のとおり、確かに、和歌山列車区の乗務行路は阪和線の全区間、紀勢本線の一部区間及び和歌山線の全区間であったところ、橋本運転区の乗務行路は和歌山列車区の乗務行路の一部区間に限られ、普通列車及び快速列車のみの運行で特急列車は運行されていなかったため、和歌山列車区と比べ、運転士が車掌の代わりにドアの開閉等を行うワンマン運転に従事する割合が高いという事情があり、本件配転に伴い、X3はワンマン運転に従事する割合が増加している。

しかしながら、①前記第3の5(2)のとおり、和歌山支社管内にある運転士所属の乗務員区所の全てにワンマン運転区間があり、X3は配転前、和歌山列車区でワンマン運転に従事していたこと、②同(2)のとおり、会社の「乗務員指導要領」では、配転後の乗務行路が配転前の乗務行路の一部区間である場合には乗務見習等特別な教育は必要ないとされているが、これまで橋本運転区においては、転入初日に机上教育を実施するとともに10日間程度の乗務見習期間を設けており、X3及びY2もこれらを受講していること、③同(2)のとおり、22年11月1日現在、橋本運転区所属ベテラン社員14名中、X3を含む7名は車掌経験がないこと、④前記第3の3(1)のとおり、和歌山支社における運転士の乗務員区所間の異動の状況（15年7月1日から22年2月1日までの間に発令された運転士55名）（別表2）は、橋本運転区への転入者

19名中、X3及びY2を含む18名が和歌山列車区からの転入であることが認められる。これらによれば、X3は、ワンマン運転の経験があり、橋本運転区転入当初に机上教育を受け、見習乗務を行っているのであるから、ワンマン運転に従事する機会が増加したとしても、その故に特に負担が大きくなったとはいえず、また、X3と同様に車掌経験のない者が存在しているのであるから、これらの者に比しX3が特に厳しい条件に置かれているとはいえず、さらに、和歌山列車区から橋本運転区に転入した運転士については、X3と同様の条件に置かれることとなる。ところ、橋本運転区への転入者のほとんどが和歌山列車区からの転入であり、X3を除くこれらの者が重大な肉体的・精神的負担を抱えていることを認めるに足る証拠はないのであるから、本件配転に伴うX3のワンマン運転の増加による業務上の負担は、過重であるとは認められない。

エ 前記アの③について

前記第3の5(4)のとおり、確かに、X3は、本件配転当時においては既に和歌山地本執行委員長及び和歌山分会長を退任しており、会社との団体交渉等に出席することはなかったが、非番の日や日勤の日の出勤前又は退勤後、あるいは休日等に、連合和歌山執行委員、JR総連近畿地方協議会常任委員及びJR総連和歌山県協議会副議長として、連合和歌山執行委員会等各種会議に出席するなどの活動を行うとともに、和歌山地本及び和歌山分会の活動としては、21.4連続ビラ配布行動への参加や21.4.25ミサの開催準備のほか、前任の執行委員長として、和歌山地本執行委員会や団体交渉等の開催に向けたX4執行委員長との事前打合せを行い、また、日常的な活動として、上部機関からの指示文書やメールの確認、必要事項の組合員への周知、和歌山地本等が行うビラ配布や集会のための道路使用許可申請手続、会場の予約等を行っていたところ、

本件配転後には、X 3 は、上記組合活動の一部について、日程調整が困難となり、会議等に出席できず、また、日常的な活動を行うことができない場合があった。

しかしながら、前記イのとおり、本件配転後の X 3 の通勤時間は格別に長時間であるとはいえないことからすると、本件配転に伴う X 3 の通勤時間の増加による組合活動の時間の制限は、大幅なものとは認められない。

(4) 本件配転に際しての、X 3 の組合活動に対する会社の嫌悪の有無

ア 組合らは、① X 3 が陣頭指揮した和歌山地本の21.4連続ビラ配布行動に対して、会社は多数の和歌山支社人事課社員らを配置し、監視・威嚇・妨害を行ったのであり、会社がX 3 に対して嫌悪を抱いたことは明らかである、②会社は、21.4連続ビラ配布行動とともに、21.4.25ミサの取組を仕掛けたのも X 3 であると解して、21.4.25ミサの取組を契機として、和歌山地本の闘いの中心を担っていた X 3 に対し、本件配転を仕掛けるに至った、③従来、交渉重視路線の中心的存在であった X 3 が、上記のとおり、21.4連続ビラ配布行動を陣頭指揮し、21.4.25ミサの取組を中心的行い、真っ向から会社に立ち向かってきたと解して、X 3 に対して、激しい嫌悪を抱いたことは明らかである旨主張する。

イ 前記アの①について

前記第3の6(1)のとおり、会社は、従前と同様に、21.4連続ビラ配布行動について、施設管理や乗降客らの通行の安全・通路の確保等を目的として、当該施設の管理者等が立会いを行い、当該施設からの要請を受けて、和歌山支社人事課社員が支援に出向いたにすぎず、21.4連続ビラ配布行動に対し、監視・威嚇・妨害を行ったものではないから、組合らの主張は採用できない。

ウ 前記アの②について

①そもそも、21.4.25ミサにおける和歌山地本の言動やそれに関する報道の中に、鉄道の安全性向上に向けた会社の取組に対する批判など、会社が和歌山地本の存在を嫌悪するに至るような内容が含まれていたことを認めるに足りる証拠はないこと、②前記第3の6(2)のとおり、会社は、17.4.25事故等を踏まえ、20年4月1日、「お客様の死傷事故ゼロ、社員の重大労災ゼロへ向けた体制の構築」を目標とする等の旨の「安全基本計画」を策定するとともに、毎年4月25日に同事故の犠牲者に対する追悼慰霊式を開催していることに加え、③同(2)のとおり、X3が中心になって21.4.25ミサの開催準備を行ったことについて、本件配転当時、会社が知っていたことを認めるに足りる証拠はないことを併せ考慮すると、和歌山地本がX3を中心に21.4.25ミサの取組を行ったことに対して、会社が嫌悪するとは考え難いから、組合らの主張は採用できない。

エ 前記アの③について

関西本部の執行委員長であるX2は、24年5月15日の本件再審査第1回審問において、和歌山地本は19年4月に、X3を含む全組合員により、和歌山駅前や和歌山支社前で2回にわたってビラ配布を行った旨を陳述しており、これによれば、X3は、少なくとも執行委員長であった19年4月当時から和歌山駅前等でのビラ配布を行っていたのであり、組合らがいうように、21.4連続ビラ配布行動や21.4.25ミサの取組において、X3がこれまでと異なる活動を行ったとは認められないから、組合らの主張は採用できない。

オ 加えて、組合らは、Y2に対しては事前通知書交付の約1週間前に会社から事前打診がされたが、X3に対しては事前打診が一切されなかったことにも、X3の組合活動への嫌悪が示されている旨をいうが、会社がY2に対して事前打診を行った事実は認められないことは、前記(1)

のとおりである。

カ 以上のとおり、会社が、本件配転に際して、X 3 の組合活動を嫌悪していたとは認められない。

(5) 結論

以上のとおり、本件配転は、会社における業務上の必要性及び合理的な人選基準に基づき行われたものであること、また、本件配転による X 3 への業務上及び組合活動上の影響は大きなものとは認められないこと、さらに、会社が本件配転に際して X 3 の組合活動を嫌悪していたとは認められないことから、本件配転は、X 3 の組合活動の故をもって行われたとはいえず、その余の点を検討するまでもなく、労組法第 7 条第 1 号の不当労働行為に当たらないと判断するのが相当である。したがって、この点に関する初審判断は結論において相当であり、組合らの本件各再審査申立ては理由がない。

2 争点 2（本件配転は、組合の弱体化を企図して行われた支配介入に当たるか）について

(1) 組合らは、本件配転に伴い、X 3 の組合活動の時間が大幅に制限されることになり、組合運営に大きな支障が生じているとして、本件配転は、和歌山地本の中心的活動家である X 3 に対し、組合活動の拠点である和歌山列車区から排除することにより、和歌山地本の活動を阻害し、組合の弱体化を企図した支配介入である旨主張する。そこで、以下、本件配転による組合運営への影響の程度及び本件配転による会社の組合に対する弱体化意図の有無について検討することにより、本件配転が支配介入に当たるか否かを判断する。

(2) 本件配転による組合運営への影響の程度

前記 1 (3) エで判断したとおり、本件配転に伴う X 3 の通勤時間の増加による組合活動の時間の制限は、大幅なものとは認められない。また、前

記第3の1(3)のとおり、本件配転当時、X3は既に和歌山地本執行委員長及び和歌山分会長を退任している。これらに加え、関西本部の執行委員長であるX2の本件再審査第1回審問における供述によっても、和歌山列車区の組合掲示板の使用に関して一定の支障が生じていることはうかがわれるものの、それを超えて、組合運営への具体的な支障が生じているとは認めらず、他にこれを認めるに足りる証拠はないことを併せ考慮すると、本件配転により組合運営に大きな支障が生じているとは認められない。

(3) 本件配転による会社の組合に対する弱体化意図の有無

前記1(1)、(2)及び(4)で判断したとおり、本件配転は、会社における業務上の必要性及び合理的な人選基準に基づき行われたものであり、また、会社が、本件配転に際して、X3の組合活動を嫌悪していたとは認められない。加えて、前記第3の2(2)、4(5)及び4(6)のとおり、会社及び組合の労働協約に基づき設置され、それぞれを代表する委員各2名をもって構成される和歌山支社簡易苦情処理会議は、本件配転に係るX3の苦情の申告に関して審議を行ったが、審議経過及び「決定なし」（苦情の申告が認容されない旨）の審議結果について、特段の問題があったとは認められないことを併せ考慮すると、会社が、本件配転により組合を弱体化する意図を有していたとは認められない。

(4) 結論

以上のとおり、本件配転により組合運営に大きな支障が生じているとは認められず、また、会社が本件配転により組合を弱体化する意図を有していたとは認められないことから、本件配転は労組法第7条第3号の不当労働行為に当たらないと判断するのが相当である。したがって、この点に関する初審判断は結論において相当であり、組合らの本件各再審査申立ては理由がない。

以上のとおり、組合らの本件各再審査申立ては理由がない。

よって、労組法第25条、第27条の17及び第27条の12並びに労働委員会規則第55条の規定に基づき、主文のとおり命令する。

平成25年5月15日

中央労働委員会

第三部会長 都築 弘 ㊟

別表 1

## 22年1月1日現在の和歌山列車区及び橋本運転区の概要

|          | 和歌山列車区<br>(運転士及び車掌所属)                                                                                                                                                                 | 橋本運転区<br>(運転士所属)                                                         |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| ①所在地     | 和歌山県和歌山市<br>(和歌山駅から徒歩約3分の和歌山支社ビル内に所在する。)                                                                                                                                              | 和歌山県橋本市<br>(橋本駅構内に所在する。なお、和歌山駅・橋本駅間は約40キロメートルである。)                       |
| ②発足経緯    | 元年3月11日、和歌山電車区及び和歌山車掌区が統合して発足した。                                                                                                                                                      | 6年9月、和歌山列車区から和歌山線の乗務行路を分割して発足した。                                         |
| ③乗務行路    | <p>運転士</p> <p>阪和線の全区間（和歌山駅・天王寺駅間）、紀勢本線の一部区間（和歌山市駅・白浜駅間）、和歌山線の全区間（和歌山駅・王寺駅間）</p> <p>車掌</p> <p>阪和線の全区間（和歌山駅・天王寺駅間）、天王寺駅・新大阪駅間（特急列車の運行のみ）、紀勢本線の一部区間（和歌山市駅・新宮駅間）、和歌山線の一部区間（和歌山駅・五条駅間）</p> | <p>運転士</p> <p>和歌山線の一部区間（和歌山駅・五条駅間）<br/>(普通列車及び快速列車のみの運行で特急列車の運行はない。)</p> |
| ④乗務車種    | E C（電気列車）、D C（ディーゼル列車）、D L（ディーゼル機関車）                                                                                                                                                  | E Cのみ                                                                    |
| ⑤職名別社員数  | 区長1名、副区長1名、助役5名、係長23名、事務係2名、運転士125名、車掌11名、客室乗務員7名（計275名）                                                                                                                              | 区長1名、助役1名、係長6名、事務係1名、運転士31名（計40名）                                        |
| ⑥組合の組合員数 | 6名                                                                                                                                                                                    | 2名                                                                       |
| 備考       | <p>1 区長は、労働組合加入資格がない。</p> <p>2 会社及び和歌山支社における乗務車種は、E C、E L（電気機関車）、D C、D Lの4種類である。</p>                                                                                                  |                                                                          |

## 別表 2

和歌山支社における運転士の乗務員区所間の異動の状況  
(15年7月1日から22年2月1日までの間に発令された運転士55名)

|                                                                                                                                                                            |         | 異動先    |       |         |       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------|-------|---------|-------|
|                                                                                                                                                                            |         | 和歌山列車区 | 橋本運転区 | 紀伊田辺運転区 | 新宮運転区 |
| 異動元                                                                                                                                                                        | 和歌山列車区  |        | ※18名  | 21名     | 2名    |
|                                                                                                                                                                            | 橋本運転区   | 1名     |       |         |       |
|                                                                                                                                                                            | 紀伊田辺運転区 | 2名     | 1名    |         | 10名   |
|                                                                                                                                                                            | 新宮運転区   |        |       |         |       |
| ※ 18名の発令日の内訳は、16年4月1日(1名)、5月1日(1名)、17年8月1日(2名)、9月1日(1名)、18年6月1日(2名)、9月1日(2名)、19年6月1日(1名)、9月1日(1名)、20年2月1日(1名)、7月1日(1名)、21年3月1日(1名)、5月1日(1名)、6月1日(X 3、Y 2)、11月1日(1名)となっている。 |         |        |       |         |       |

## 別表 3

別表2に係る運転士55名の居住地から異動先までの片道通勤時間の状況

| 30分未満 | 30分以上<br>1時間未満 | 1時間以上<br>1時間30分未満 | 1時間30分以上<br>2時間未満 | 2時間以上 |
|-------|----------------|-------------------|-------------------|-------|
| 22名   | 13名            | 11名<br>(X 3を含む。)  | 6名                | 3名    |

(55名の平均は48分である。)

## 別表 4

22年1月1日現在の橋本運転区所属社員40名の片道通勤時間の状況  
(区長1名、助役1名、係長6名、事務係1名、運転士31名の計40名)

| 30分未満 | 30分以上<br>1時間未満 | 1時間以上<br>1時間30分未満 | 1時間30分以上<br>2時間未満 | 2時間以上 |
|-------|----------------|-------------------|-------------------|-------|
| 10名   | 10名            | 14名<br>(X 3を含む。)  | 6名                | 0名    |

(40名の平均は57分である。)