

平成 20 年 2 月 18 日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官
平成 18 年（行ウ）第 515 号 不当労働行為再審査申立棄却命令取消請求事件
口頭弁論終結日 平成 19 年 11 月 26 日

判決

原告 国鉄千葉動力車労働組合
被告 国
処分行政庁 中央労働委員会
参加人 東日本旅客鉄道株式会社

主文

- 1 原告の請求を棄却する。
- 2 訴訟費用は、参加によって生じた費用を含め、原告の負担とする。

事実及び理由

第 1 請求

中央労働委員会が、中労委平成 12 年（不再）第 21 号事件について、平成 18 年 4 月 5 日付け
でした命令を取り消す。

第 2 事案の概要

原告は、平成 7 年 10 月 4 日、千葉県地方労働委員会に対し、参加人が同年 12 月 1 日に勝浦
運転区を廃止して鴨川運輸区を設置し、その際、勝浦運転区に所属していた原告組合員を配
置転換したことは、原告勝浦支部を解体しようとする意図の下に行われた不当労働行為に
当たるとして、不当労働行為救済申立てをした（千労委平成 7 年（不）第 3 号）ところ、同委員
会は、平成 12 年 3 月 14 日付けでこれを棄却した（以下「本件初審命令」という。）。原告
は、本件初審命令を不服とし、同月 31 日、中央労働委員会に対し、再審査申立てをした（中労委
平成 12 年（不再）第 21 号）ところ、同委員会は、平成 18 年 4 月 5 日付けでこれを棄却した（以
下「本件命令」という。）。

本件は、原告が本件命令を不服としてその取消を求めた事案である。

1 争いのない事実等

(1) 参加人は、昭和 62 年 4 月 1 日、日本国有鉄道改革法等に基づく日本国有鉄道（以下「国鉄」
という。）の承継法人の 1 つとして設立され、国鉄から主として東北及び関東地域の旅客輸
送事業を引き継いだもので、本件初審申立て時の従業員は約 8 万名である。参加人の千葉
支社管内の運転士関係の職場には、勝浦運転区、館山運転区、千葉運転区等があった。

(2) 原告は、参加人及び日本貨物鉄道株式会社の従業員等のうち、主に千葉県区域の動力車乗
務員によって組織される労働組合であり、本件初審申立て時の組合員は約 700 名である。
勝浦運転区では、区長、助役を除く運転士等の 57 名全員が原告組合員であり、原告勝浦支部
を構成していた。原告は、勝浦運転区廃止に伴い、平成 7 年 11 月 29 日、勝浦支部を解散し、鴨
川支部を結成した。

(3) 参加人には、原告のほかに国鉄労働組合所属の国鉄労働組合東日本本部（以下「国労」
という。）、日本鉄道産業労働組合総連合所属の東日本鉄道産業労働組合、全日本鉄道労働組

合総連合会所属の東日本旅客鉄道労働組合(以下「JR 東労組」という。)等の労働組合がある。

原告と参加人との間には、本件初審申立て時にも、多数の不当労働行為救済に関する事件や訴訟が係属していた。

2 争点及びそれに対する当事者の主張

(1)勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置の不当労働行為性

(原告の主張)

ア 参加人は、原告の排除、弱体化を図るため、管理職以外の運転士等 57 名全員が原告組合員である勝浦運転区を廃止し、鴨川運輸区を設置した。参加人が平成 6 年秋ころから密かに行っていた測量の事実を団体交渉において否認したこと、平成 7 年度経営計画に勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置について記載しなかったこと、団体交渉時に原告に渡された鴨川運輸区平面図には、現場で配布された平面図とは異なり、要員数推知の手掛かりとなるロッカーの記載がなかったこと等から、参加人の不当労働行為意思が推認される。

イ 本件命令は、運輸区の設置の目的について、参加人の主張を認め、運輸区設置が特に原告の排除を意図してなされたものではないとしている。しかし、参加人による効率化は、常に要員の合理化であり、とりわけ安全面にかかわる要員の削減を押し進めて、効率化を名目に鉄道輸送にとっての使命である安全を切り捨ててきた。運輸区設置は、多大の費用を要した上、業務管理上具体的な効果がなく、経営上の合理性は全く認められない。また、同一運輸区でも運転士と車掌の乗務行路は往々にして異なることがあり、系統意識の払拭は、参加人が殊更に設けた口実に過ぎず、運転士と車掌の融合化による効率化等というのは現場の実態とかけ離れた観念的議論を弄ぶものである。さらに、鴨川運輸区に先立って参加人の千葉支社管内に設置された京葉運輸区及び習志野運輸区の設置は不当労働行為であり、勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置もこのような参加人による運輸区設置施策の経過の中でとらえるべきである。なお、被告は、原告代表者の X1 の供述と原告の京葉運輸区及び習志野運輸区の設置が不当労働行為であるという主張が矛盾すると主張するが、X1 の供述は、運輸区設置の施策一般を否定するわけではないことと個別の運輸区設置が不当労働行為に該当するかは別であること以上の意味はない。

ウ 本件命令は、鴨川運輸区設置について、結論として、鴨川に運輸区を設置したことには相応の理由があるとする。しかし、参加人千葉支社における京葉運輸区及び習志野運輸区の設置等は、原告を敵視した参加人の労務政策を優先させたものである。安房鴨川は、鉄道の結節点ないし要衝的地位にない。参加人は、鴨川運輸区の設置の理由として乗務効率を持ち出しているが、そもそも参加人がこれを持ち出すのは参加人の乗務員の行路の検討状況等からすれば欺瞞であり、参加人の鴨川運輸区設置により乗務効率が上がったという主張は事実に反するし、要員合理化は鴨川運輸区とは関係がない。また、経費削減については、鴨川運輸区設置に多大な建築費用を要する等、効率化が図られたとはいえない。したがって、鴨川運輸区設置により効率化が図られるという参加人の主張は、不当労働行為の本質を覆い隠すための虚偽のものであり、本件命令の判断は事実から逸脱したものである。

エ 参加人は、原告に対し、木更津運輸区の設置を提案した際、効率的乗務員運用を 1 つの理由として説明しているところ、それは木更津が内房線の間接点であることに起因する。この説明は、参加人が鴨川運輸区の設置理由として安房鴨川駅が内房線と外房線の始末端駅

で結節点であると説明したことと矛盾する。したがって、参加人の主張する鴨川運輸区設置の理由は、うわべだけの理由であり、真の理由は、原告勝浦支部の解体にあった。

(被告の主張)

ア 運輸区設置の目的については、参加人が安定的な経営を行っていくため、業務運営の効率化を図ることは当然であり、このために、固定費の削減と収入の確保は重要な観点といえるところ、参加人は、省力化システムの導入や現場機関の統合等を行い、全社的な方針として業務の効率化を進めており、原告が主張するような単純な要員の合理化を進めているのではない。また、参加人は、国鉄時代、系統意識が非常に強かったために、他との連携が図れず、業務の効率化を阻害していたことから、この系統意識を解消するために、組織の簡素化、系統を超えた人事運用等の施策を進めてきた。したがって、このような参加人の施策に不合理な要素は認められない。なお、原告代表者の X1 は、運輸区設置という参加人の施策に理解を示し、京葉運輸区及び習志野運輸区の設置は反対しない旨供述しており、京葉運輸区及び習志野運輸区の設置が不当労働行為であるという原告の主張は、上記 X1 の供述と矛盾するものである。

イ 業務の効率化、系統意識の払拭、乗務員育成の一元化等の観点から、全社的な施策として運輸区の設置を進め、この施策の一環として鴨川に運輸区を設置することについて、参加人は、勝浦運転区と千葉車掌区安房鴨川支区の 2 つの現業機関が近接していたこと、千葉車掌区安房鴨川支区の設備を改善する必要があったこと、安房鴨川駅が外房線及び内房線の始末端駅に位置するため、車掌、運転士共に効率的な業務行路を作成できることを挙げており、合理的である。そして、鴨川運輸区設置に伴い、千葉支社全体で 8 名の要員合理化を達成することができた。鴨川運輸区の設置費用が多いためと、非効率であると評価することはできず、経費の問題は、参加人の運輸区設置という施策を立案、決定する際の費用、効果等の評価、計算の問題であり、経営方針として合理性を否定されることにはならない。運輸区をどこに設置するかは経営上かなり高度な政策的な判断であり、参加人は、設備、経費、要衝性、業務執行面等の諸観点から総合的に判断し、鴨川に運輸区を設置したのである。

(参加人の主張)

ア 勝浦運転区の廃止及び鴨川運輸区の設置は、会社経営の観点から合理的な業務組織を築く目的の下に行ったものである。

イ 運輸区設置の経営上の目的は、要員削減等の業務運営の効率化、国鉄分割民営化の際に指摘された系統意識の払拭である。運輸区設置により、設備面、組織面、経費面、業務執行面において具体的な効果が上がっている。

ウ 参加人は、全社的に運輸区の設置拡大を図ってきた。千葉支社においては、京葉運輸区及び習志野運輸区を設置し、更に運輸区構想を推進していたところ、勝浦運転区と千葉車掌区安房鴨川支区が近接しており、千葉車掌区安房鴨川支区の設備の改善の必要があったので、鴨川運輸区を設置し、これに伴い、勝浦運転区及び千葉車掌区安房鴨川支区を廃止することとした。運輸区の設置場所を勝浦ではなく鴨川にしたのは、安房鴨川駅が外房線及び内房線の始末端駅に位置しており、運転士、車掌共に効率的な乗務行路を作成できるからである。参加人は、鴨川運輸区設置により、千葉支社全体で 8 名の要員を合理化することができた。なお、鴨川に運輸区を設置したことに対する原告の主張は、勝浦と鴨川のいずれに運輸区を設置した方が効率が上がるかについて結論を得ておらず、また、車掌についての効率に

ついて全く検討していない不十分なものであり、参加人の主張の合理性が揺らぐことはない。

エ 参加人の木更津への運輸区設置は、効率的な乗務員運用、異常時対応能力向上及び安全輸送の確保、将来的な輸送体系の変化等を踏まえた対応を理由とするもので、木更津が内房線の間接点であることによるものではなく、この点に関する原告の主張は前提に誤りがあり、失当である。

(2) 鴨川運輸区設置に伴う人事異動の不当労働行為性
(原告の主張)

本件命令は、本件人事異動についての①車掌経験のある者、②指導操縦者に指定されている者又は今後指定可能な者、③小集団活動、提案活動に積極的な者という基準について十分理解できるとするが、原告組合員には上記基準に該当する者はおらず、このような基準は予め参加人の施策に協力的な者を集めるための手法であり、同基準による選別自体が不当労働行為である。本件命令は、異動のほとんどが希望に添った配属であるというが、原告組合員は、勝浦運転区の廃止に反対しており、これを前提とする希望調査は本人の本来の希望に即していない。また、第2希望を挙げることを拒否して勝浦運転区廃止を表明し続けた3名は、希望通りにならないという不利益を受けたのであり、参加人は、希望先の表明か不利益取扱い(鴨川運輸区以外への配転による勤務地の大幅な変更)の甘受かという選択を強いるものとして、原告に対する支配介入としての現実的意味を有するものであった。

勝浦運転区廃止及び原告組合員の配置転換は、①管理者を除き全員が原告組合員である勝浦運転区という原告組合の南房地区の最大の拠点の喪失、②地域性を要素とする組合員の組合帰属意識の希薄化、③勝浦運転区の組合員の分散による勢力の減殺、④隣接する館山運転区の原告組合員に与えた不安、⑤鴨川運輸区以外に配置転換になった者の通勤時間の延長と勤務地変更の不利益という原告の組織、組合活動に重大な影響を与えた。

(被告の主張)

参加人は、全社的に進めている運輸区設置の理念にふさわしい人材を選定するため、①運転士と車掌が共に相互理解を図りながら仕事をする職場を作る観点から、車掌経験者を、②若手の社員の指導育成の重要性から、指導操縦者に指定されている者又は今後指定可能な者を、③様々な活性化の取組に積極的な者という観点から、小集団活動、提案活動に積極的な者という選定の基準を設けたのであり、勝浦運転区では、上記3基準を前提としつつも、本人の希望、年齢、通勤駅等を考慮して人選されていることを考えれば、不合理で不公平な人選方法ではないと判断できる。そして、鴨川運輸区の設置は、参加人の方針による施策で合理的理由のある決定事項であるから、勝浦運転区廃止を前提とした希望調査が行われたのは当然であり、また、結果として希望通りにならなかったのは3名のみである。

原告は、原告組合員の人事異動が原告の組織、組合活動に重大な影響を及ぼしたと主張するが、いずれも原告の推論又は抽象的、一般的な主張に過ぎない。

鴨川運輸区への人事異動の人選については、勝浦運転区の運転士の希望調査が鴨川運輸準備区が設立され、それに伴う異動者がほとんど JR 東労組所属の組合員で占められた後になされたという点で参加人の人事異動の過程に対する対応に一部配慮に欠けたところはあるが、人選の方法及び結果とも妥当であったということができ、また、原告組合員の人事異動が原告の組織、組合活動に重大な影響を及ぼし、原告の活動に打撃を与え、原告を弱体化させ

る意図でなされたとはいえない。

(参加人の主張)

参加人は、鴨川運輸区に配置する社員の人選に関しては、鴨川運輸区の設置が運転士と車掌の相互理解と融合を促し、効率的な業務運営体制を構築することを目的としたものであることから、勝浦運転区及び千葉車掌区安房鴨川支区の所属社員を対象を絞らず、情報を・共有化し、切磋琢磨し、自己啓発を図り日々の業務に問題意識を持って取り組んで活性化された職場を作るという理念にふさわしい社員を幅広く人選することを基本的な考え方とし、本線乗務運転士については、被告の指摘する 3 基準のいずれかに該当する社員の中から本人の希望、年齢、通勤駅等を考慮して人選した。勝浦運転区の社員についても、当該社員の希望、通勤等の事情を十分考慮して異動を行った。その結果、運転士については、勝浦運転区以外から 20 名を、勝浦運転区から 16 名を鴨川運輸区に異動させた。

勝浦運転区及び千葉車掌区安房鴨川支区以外からの社員の異動が先行して行われたのは、指導担当については運輸区発足に合わせて必要な帳票及び内規等を作成するほか、運転士及び車掌の訓練計画作成、乗務訓練等を行い、本線乗務員については教育期間を考慮したためである。勝浦運転区の社員のうち、第 1 希望として鴨川運輸区のみを挙げ、第 2 希望の申出がなかったため千葉運転区に異動となった 3 名以外は、いずれも希望する運輸区等に異動したのであり、不利益取扱い又は支配介入とされる余地はなく、上記 3 名についても、通勤の状況や都市手当の支給等に照らせば、不利益はない。

原告は、原告組合員の配置転換が原告の組織、組合活動に重大な影響を及ぼしたと主張するが、主観的、観念的、抽象的なものに過ぎず、実際の状況とも異なっている。

(3) 本件命令の手続的瑕疵

(原告の主張)

本件命令は、審問終結後、5 年 5 か月経って発せられており、その間、審理に直接関わった公益委員は退任し、審理に全く関わらなかった公益委員らの合議によって決定されたものである。労働委員会規則 41 条の 8 第 2 項の趣旨から、審理終結後 5 年以上という長期間が経過した上、審査委員が交代した事件については、審問再開が義務的になると解するべきであり、また、当事者に審問再開の申出をする機会を与えるべき義務があると解すべきである。したがって、本件命令は、重大な遅延、審問再開義務違反、審問再開申出の機会付与義務違反の手続的な瑕疵があり、取消を免れない。

(被告の主張)

具体的な事件について、命令を発するに熟すると認めて審問を終結するか又は審問を再開するかの判断は、審査委員の裁量に委ねられており(労働委員会規則 41 条の 8 第 2 項)、審査委員の交代があったり、審問終結後命令を交付するまでに相当の時間の経過があっても、審問再開や審問再開申出の機会を当事者に与えることが必要ではない。したがって、本件で、審問を再開せず、審問再開申出の機会を当事者に与えることなく命令を交付したことが本件命令の手続上の瑕疵にはならない。また、行政処分としての不当労働行為事件における労働委員会の審査、判断においては、裁判と同じ意味での直接主義の要請は、法律上なく、本件で審問を再開せず、審問再開の機会を当事者に与えることなく命令を発したことが取消理由には当たらない。

第 3 争点に対する判断

1 認定事実

上記争点に関する事実関係については、前記争いのない事実等のほかに、証拠及び弁論の全趣旨によれば、次の事実を認定することができる（争いのない事実については証拠等を掲記しない。）。

(1) 運輸区の設置

参加人は、業務運営の効率化と系統意識の払拭を目的として、運転士の所属する運転区、電車区等と車掌の所属する車掌区を統合した現業機関として運輸区を設置することとした。鉄道事業は人件費等の固定費の比率が高く、安定的な経営を行うためには固定費を削減する必要があるところ、輸送計画、近接した箇所を設置されている車掌区と運転士基地を統合し、散在する小規模現業機関を集約することにより、効率的な業務運営体制がとれ、要員削減等を図ること、国鉄時代は、全国一元的に運営されて系統が分かれて系統意識が強く、運転士と車掌は別々の機関に所属しており、相互の連携が不十分で職場の活性化が阻害される状況にあったのに対し、系統意識を払拭する方策の1つとして、運転士と車掌を同一業務機関に所属させ、運転士と車掌の相互理解、融合化を図ること等を目的とするものである。参加人は、上記目的のため、運輸区の設置のほかにも省力化システムの導入、組織の簡素化、標準的な昇進経路の見直し等の方策に取り組んできた。

参加人は、昭和63年12月に籠原、原ノ町、京葉の3運輸区を設置したのをはじめ、平成7年12月の鴨川運輸区設置時点で合計25か所の運輸区を有することとなり、その後も運輸区の設置を続け、平成18年2月には合計43か所である。参加人千葉支社管内では、京葉運輸区、鴨川運輸区のほか、平成3年3月に習志野運輸区、平成19年3月に木更津運輸区が設置された。

(2) 鴨川運輸区の設置

参加人は、上記方針のもと、勝浦運転区と千葉車掌区安房鴨川支区を統合して鴨川運輸区を設置した。鴨川運輸区設置の理由は、①勝浦運転区と千葉車掌区安房鴨川支区の2つの現業機関が近接していたこと、②千葉車掌区安房鴨川支区では従来から設備上問題があり改良する必要があったこと、③安房鴨川駅が内房線と外房線の結節点で始末端駅であり、同駅に近い鴨川に運輸区を設置する方が勝浦に設置するよりも運転士及び車掌の効率的な乗務行路を作成できること等である。

(3) 鴨川運輸区設置までの経緯

平成6年秋ころ、原告組合員が鴨川にある参加人の関連企業である車両整備会社の社員から鴨川に運輸区ができ、車両整備会社の詰所が入ると知らされ、また、原告組合員が同詰所付近で測量が行われているのを目撃した。原告は、同年11月2日及び同月4日に開催された団体交渉の際、測量について質問したが、参加人は測量の事実を認めなかった。

参加人は、平成7年3月27日、鴨川市役所に鴨川運輸区の建物の建築確認申請を行い、同年5月30日、千葉県鴨川土木事務所により建築確認がされ、建築工事は同年6月に開始された。

参加人千葉支社は、同年4月、原告に対し、同年度の経営計画を説明したが、同計画には勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置は記載されていなかった。

参加人は、同年5月25日の団体交渉でダイヤ改正時に勝浦運転区及び千葉車掌区安房鴨川支区を廃止して鴨川運輸区を設置すること、そのための工事を同月末に開始することを

提案したが、要員等については説明しなかった。

原告は、同月 29 日付け文書で、参加人に対し、鴨川運輸区設置及び勝浦運転区廃止提案を撤回し、鴨川運輸区設置の合理性及び工事規模等を明らかにするよう申し入れた。これに対し、参加人は、同年 6 月 30 日付け文書で、上記提案を撤回する考えはない、鴨川運輸区設置により効率的な業務運営を営むことが可能である、工事規模は別に説明したとおりである等と回答した。同日の団体交渉で、参加人は、鴨川運輸区設置を円滑に進めるため、同年 9 月 1 日に鴨川運輸準備区を設置すること、同準備区の要員は準備区長 1 名、助役若干名、事務係 1 名、車掌及び運転士若干名であることを明らかにしたが、鴨川運輸区の要員数、工事費については明らかにしなかった。団体交渉時に原告に渡された鴨川運輸区の平面図には、現場で同時期に配布された平面図と異なりロッカーの記載がなかった。

原告は、同年 7 月 25 日付け文書で、参加人に対し、鴨川運輸区の概ねの要員規模、転入社員のためのマンション借上計画の有無、千葉支社管内の列車設定、列車運行、乗務員運用の基本的な考え方、工事の総工費、千葉支社幹部が勝浦市議会議員等を手土産持参で訪問した目的等を明らかにするよう申し入れた。同年 8 月 7 日の団体交渉で、参加人は、要員規模は精査中で同年 9 月に明らかにしたい、マンション借上については調査中である、工事の総工費は 1 億 8000 万円である、ダイヤ改正等について理解を得るために勝浦市議会議員等を訪問した等と回答した。

参加人は、同月 29 日の団体交渉で、同年 12 月 1 日時点の鴨川運輸区の要員規模について、区長 1 名、助役 9 名、事務係 3 名、車掌 54 名、運転士 35 名の合計 102 名とする資料を配布した。同資料には、準備区に乗務員を逐次配置して、必要な訓練を実施すると記載され、ここでいう必要な訓練とは、勝浦運転区の運転士には必要はなく、勝浦運転区以外から転入する運転士に必要な訓練であるとされた。

参加人は、同年 12 月 1 日、勝浦運転区及び千葉車掌区安房鴨川支区を廃止し、鴨川運輸区を設置した。

(4) 鴨川運輸区設置後の状況

乗務率は、勝浦運転区の平成 5 年、平成 6 年に 61~62% 台だったのが、鴨川運輸区の平成 7 年、平成 11 年では 58% 台になった。

鴨川運輸区の設置により、標準数として 3 名の要員が削減され、更に平成 7 年 12 月のダイヤ改正による乗務員行路の見直しにより、支社全体として本線車掌、本線運転士で若干名の要員が削減された。また、同日のダイヤ改正により、勝浦駅の終着列車は 11 本、安房鴨川駅の終着列車は 42 本となり、勝浦～、鴨川間の運転士の便乗は 6 本から 0 本となった。

(5) 鴨川運輸区設置に伴う人事異動

参加人は、平成 7 年 9 月 1 日、鴨川運輸準備区を設置し、各区から社員を人選して同準備区に順次配置した。同年 9 月 1 日～同年 11 月 30 日の間に発令された同準備区の本線運転士は、館山運転区からの 1 名が国労の組合員であり、それ以外はすべて JR 東労組所属の組合員であった。管理者の 5 名を除き、勝浦運転区から選ばれた者はいなかった。

参加人は、鴨川運輸区に配属する本線運転士について、運輸区設置の理念にふさわしい人選を行うため、千葉支社全体から広く人選することとし、人選の基準として、①通転士と車掌が相互理解を図りながら仕事をする職場を作るという観点から、車掌経験のある者、②若手社員の指導育成の重要性という観点から、指導操縦者に指定されている者又は今後指定可

能な者、③職場の活性化への取組という観点から、小集団活動や提案活動を積極的に実施している者という 3 基準を設け、これに該当する者を基本としつつ、本人の経験、通勤駅、年齢、希望等を考慮して選任した。

原告組合員の運転士は、運転系統の社員として国鉄に採用され、運転業務のみに従事していたため車掌経験のある者はおらず、また、指導操縦者に指定された者もおらず、そして、原告は、小集団活動に反対しており、勝浦運転区では小集団活動は全く行われていなかったため、勝浦運転区所属の原告組合員の運転士のうち、上記 3 基準に該当する者はいなかった。

参加人は、同年 9 月ころ、勝浦運転区の社員に自己申告書を提出させ、これを基に同年 10 月 4 日から個人面談を実施し、勝浦運転区廃止を前提とする異動希望先を聞いた。

参加人は、同年 12 月 1 日、鴨川運輸区を設置し、同日付けで鴨川運輸準備区に配属していた者を鴨川運輸区に発令するとともに、新たに人事異動を行い、勝浦運転区からは、管理者の 2 名、事務の 2 名、指導運転士の 1 名、本線運転士の 15 名を新たに鴨川運輸区に発令した。勝浦運転区の管理者及び千葉車掌区安房鴨川支区の車掌は全員鴨川運輸区へ異動した。

勝浦運転区廃止に伴う人事異動の結果、勝浦運転区所属の原告組合員 57 名のうち、第 1 希望へ異動した者は 44 名、第 2 希望へ異動した者は 10 名で、残りの 3 名は希望以外へ異動した。上記 3 名は、第 1 希望に鴨川運輸区のみを挙げ、第 2 希望を挙げなかった者であり、千葉運転区に異動した。そのため、上記 3 名の通勤時間は、異動後 101 分~106 分となり、異動前に比べて 81 分~91 分長くなった。また、上記 57 名のうち、鴨川運輸区に異動した者は 18 名、京葉運輸区に異動した者は 13 名、千葉運転区に異動した者は 8 名、幕張電車区に異動した者は 12 名、習志野運輸区に異動した者は 2 名、いすみ鉄道に出向した者は 2 名、経理課等の非現業の部門に異動した者は 2 名であった。なお、勝浦運転区の社員が千葉方面に配置転換となった場合、都市手当として基本給の 10% が支給され、それに伴い超過勤務手当や期末手当が増加した。また、勝浦運転区廃止に伴い異動になった原告組合員の平成 8 年度~平成 12 年度の自己申告書によると、鴨川運輸区以外の運転区等へ異動となった者のうち 3 分の 2 程度が転動希望として当分現箇所又は鴨川運輸区以外の勤務箇所を記入している。

(6) 木更津運輸区の設置

参加人は、平成 19 年 3 月、木更津運輸区を新設し、これに伴い、千葉運転区木更津支区及び館山運転区を廃止した。木更津運輸区設置は、①効率的な乗務員運用、②異常時対応能力の向上及び安定輸送の確保、③将来的な輸送体系の変化等を踏まえた対応を理由とするものであった。

2 勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置ないしこれに伴う人事異動の不当労働行為性について

(1) 上記認定事実のとおり、参加人は、全社的に業務運営の効率化と系統意識の払拭を目的とする方策に取り組んできており、その 1 つとして、運転士の所属する現業機関と車掌の所属する現業機関を統合して運輸区を設置し、増加させるという方針を採っていること、その一環として勝浦運転区と千葉車掌区安房鴨川支区を統合して鴨川運輸区を設置したが、その設置の理由は、①勝浦運転区と千葉車掌区安房鴨川支区の 2 つの現業機関が近接していたこと、②千葉車掌区安房鴨川支区では従来から設備上問題があり、改良する必要があったこと、③安房鴨川駅が内房線と外房線の結節点で始末端駅であり、同駅に近い鴨川に運輸区を設置する方が勝浦に設置するよりも運転士及び車掌の効率的な乗務行路を作成できること

等であることが認められる。上記の目的並びに勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置の経営判断には不合理な点は見当たらない。、実際、上記認定事実のとおり、鴨川運輸区設置後、標準数として3名の要員削減が実現し、勝浦~鴨川間の運転士の便乗が6本減少し、0本になったこと等の効率化の効果も認められる。

そもそもどのような現業機関を設けるか、どこに運輸区を設置するかという問題は、基本的に参加人の経営判断に委ねられるべきものであるところ、参加人の鴨川運輸区設置の判断に不合理な点は存しないというべきである。

(2) 上記認定事実によれば、参加人は、鴨川運輸区に配属する本線運転士について、運輸区設置の理念にふさわしい人選を行うため、千葉支社全体から広く人選することとし、その基準として、①車掌経験のある者、②指導操縦者に指定されている者又は今後指定可能な者、③小集団活動や提案活動を積極的に実施している者という3基準を設け、これに該当する者を基本としつつ、本人の経験、通勤駅、年齢、希望等を考慮して人選したことが認められ、このような人選方法に不合理な点は見当たらない。また、勝浦運転区に所属していた原告組合員の異動について見ると、上記認定事実のとおり、事前に異動希望先を聞かれた上、概ね希望通りの異動となっており、希望先以外への異動になった者についても通勤時間が極めて長時間になったわけではなく、都市手当等の経済的手当が施されたことが認められ、原告組合員に特に不利益な人事異動が行われたとは認められない。なお、原告は、勝浦運転区廃止に反対している原告組合員に対して勝浦運転区廃止を前提として希望調査を行っても本人の本来の希望に即しているわけではないと主張するが、参加人は、既に勝浦運転区の廃止と鴨川運輸区の設置を決定しており、それを前提とした希望調査をすることに問題があるとは考えられない。

(3) 原告は、参加人が鴨川運輸区の設置については安房鴨川駅が外房線及び内房線の始末端駅に位置していることを理由としながら、木更津運輸区の設置については木更津駅が内房線の間接点であることを理由としているとして、両者の理由に矛盾があると指摘するが、参加人が運輸区を設置するのに、それぞれに応じた必要性等を検討するのは当然であり、この点に関する原告の主張もまた採用できない。

(4) 前記争いのない事実等及び認定事実によれば、確かに、参加人と原告は、対立的な関係にあると推認されること、鴨川運輸区設置に至るまでの参加人の原告に対する対応が警戒的であったこと、鴨川運輸準備区に発令された本線運転士は、ほとんどが JR 東労組所属の組合員であり、勝浦運転区に所属していた原告組合員が自分たちが排除されるのではないかと不安を抱いたと推認されること、勝浦運転区の廃止等が結果として原告の組織や組合活動に一定の影響を与えたことが認められるが、これらから直ちに参加人に勝浦運転区の廃止、鴨川運輸区の設置、それに伴う人事異動に乗じて原告を排除、弱体化させる意図があったとまで認めることは困難であり、参加人の不当労働行為を認めることはできない。そして、その他の原告の指摘する諸点に留意しつつ、本件全証拠を精査しても、上記判断を覆すに足りる証拠は見当たらない。

3 本件命令の手続的瑕疵の有無について

本件再審査手続では、平成12年12月8日に審問を終結し、平成18年4月5日付けで本件命令が発せられ、その間に審査委員が交代したことが認められる。しかし、労働委員会規則41条の8第2項、56条は、その文言からして、労働委員会に対して、審問再開義務、審問再開

申出の機会付与義務を課する趣旨とは解し難く,それは,審問終結後約 5 年 4 か月を経て命令が発せられたとか,その間に審査委員が交代したと行って,にわかには義務づけられたと解する根拠もない。確かに,本件命令は,審問終結後 5 年を超えた後に発せられており,本件事案の内容に照らせば,この期間は長すぎるとのそしりは免れないが,このことから直ちに本件命令が違法であるということとはできない。原告のこの点の主張もまた採用することはできない。

第 4 結論

以上によれば,本件命令は適法であり,原告の請求は理由がないのでこれを棄却することとし,主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第 36 部