

平成 19 年 9 月 13 日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官
平成 18 年行ウ第 69 号 不当労働行為救済命令取消請求事件
口頭弁論の終結の日 平成 19 年 5 月 17 日

判決

原告	東日本旅客鉄道株式会社
被告	国
処分行政庁	中央労働委員会
被告補助参加人	国鉄水戸動力車労働組合
被告補助参加人	X1
同	X2
同	X3
同	X4
同	X5
同	X6
同	X7
同	X8
同	X9
同	X10
同	X11
同	X12
同	X13

主文

- 1 原告の請求を棄却する。
- 2 訴訟費用(補助参加費用を含む。)は、原告の負担とする。

事実及び理由

第 1 請求

中央労働委員会が平成 12 年(不再)第 17 号事件について、平成 17 年 12 月 21 日付けでした命令は、主文第 1 項の再審査被申立人 X14 及び同 X15 の救済申立てを却下した部分を除き、これを取り消す。

第 2 事案の概要

本件は、原告が被告補助参加人国鉄水戸動力車労働組合(以下「補助参加人組合」という。)に所属するその余の被告補助参加人らを運転士に発令しなかったことは不当労働行為に当たるとして、被告補助参加人らが茨城県地方労働委員会(以下「茨城県地労委」という。)に救済申立てをしたところ、不当労働行為の存在が認められて救済が命じられ、再審査においても、その一部が変更されたものの基本的に初審命令が維持された(以下「本件命令」という。)ことから、原告がその取消しを求めた事案である。

- 1 前提事実(争いのない事実及び証拠により容易に認められる事実)

(1) 当事者等

ア 原告は、昭和 62 年 4 月 1 日、日本国有鉄道改革法に基づき、日本国有鉄道(以下「国鉄」という。)が経営していた旅客輸送事業のうち、主として東北地方及び関東地方における事業を承継して設立された株式会社である。

イ 補助参加人組合は、昭和 61 年 11 月 19 日、国鉄の分割、民営化に反対して、当時方針を変更して分割、民営化に協力するようになった国鉄動力車労働組合(以下「動労」という。)を脱退した組合員によって結成された労働組合であり、原告及び日本貨物鉄道株式会社の従業員などで組織されている。

ウ 被告補助参加人 X1 及び同 X2(X1 と併せて「X1 ら 2 名」という。)は、昭和 56 年 4 月に国鉄に採用され、水戸鉄道管理局管内で勤務し、乗務員の養成課程である普通課程動力車乗務員予科(動力車乗務員として必要な基礎教育のほか、助士職、検修職、列車掛及び構内職の各職務に必要な教育を行うもの。以下、昭和 56 年に採用され予科に進んだ者を「56 予科生」という。)等を経て、昭和 60 年 8 月に運転士資格を取得した。

被告補助参加人 X3、同 X4、同 X5、同 X6、同 X7、同 X8、同 X9、同 X10、同 X11、同 X12 及び X13 は、昭和 57 年 4 月に国鉄に採用され、水戸鉄道管理局管内で勤務し、普通課程動力車乗務員予科(以下、昭和 57 年に採用され予科に進んだ者を「57 予科生」という。)等を経て、X3、X4、X5、X6、X7、X8、X9、X10 及び X11(以下「X3 ら 9 名」という。)は昭和 61 年 8 月に、X12 及び X13(以下「X12 ら 2 名」という。)は昭和 63 年 7 月に、それぞれ運転士資格を取得した(以下、X1 ら 2 名、X3 ら 9 名及び X12 ら 2 名を併せて「X1 ら 13 名」という。)

X1 ら 13 名は、国鉄の分割、民営化に伴う原告の設立により原告に採用されることとなり、昭和 62 年 4 月 1 日から原告の従業員として、原告水戸支社管内で勤務している。

同人らは、いずれも補助参加人組合の組合員である。

エ 平成 9 年 8 月当時、原告には、補助参加人組合のほか、東日本旅客鉄道労働組合(以下「東鉄労」という。)、国鉄労働組合(以下「国労」という。)、東日本鉄道産業労働組合(以下「鉄産労」という。)、動力車労働組合(以下「動力車労組」という。)、全国鉄動力車労働組合(以下「全動労」という。)等の労働組合があった。

(2) 国鉄の運転士養成過程の概要

国鉄では、原則として、普通課程動力車乗務員予科及び普通課程動力車乗務員本科(電車運転士等に必要な教育を行うもの)を終了した者で、実務試験に合格して運転士資格を取得した者を運転士に発令していたが、この当時、運転士資格を取得した者に対しては、資格を取得した順に、運転士に発令する運用が事実上行われていた。

(3) 原告の運転士養成過程の概要等

ア 原告は、昭和 63 年 5 月 26 日に昇進基準(規程)を定め、原則として、同基準(規程)に基づく運転士試験の合格者に対して、運転士教育を実施し、終了試験に合格した者について、需給状況等を勘案して順次運転士に発令する方針とした。

また、同年、運転士試験に合格した者のうち車掌経験のない者については、一定期間(2 年間)車掌勤務を経験させた後で運転士教育等を実施する取扱いとした。

イ 原告は、昇進基準(規程)に基づく運転士試験に合格して運転士資格を取得した者(以下「新資格者」という。)については、本件命令が発出された時まで、その全員を運転士

に発令している。

ウ なお、原告は、後記のとおり、新資格者のほか、運転士試験が実施される以前に運転士資格を取得していたが運転士の発令を受けていなかった者(以下「未登用者」という。)からも運転士に発令したが、未登用者に対しては、運転士試験の受験を認めていなかった。

(4) 本件までの運転士発令の状況等

ア 国鉄水戸鉄道管理局は、昭和 60 年 8 月に運転士資格を取得した 56 予科生 33 名のうち 22 名に対し、同年 10 月 1 日付けで運転士の発令を行ったが、X1 ら 2 名は運転士に発令されなかった。

また、同局は、昭和 61 年 8 月に運転士資格を取得した 57 予科生 28 名のうち 2 名及び昭和 60 年 8 月に運転士資格を取得した 56 予科生 1 名に対し、昭和 62 年 3 月 10 日付けで運転士の発令を行ったが、X1 ら 2 名及び X3 ら 9 名は運転士に発令されなかった。

イ 原告は、昭和 63 年 12 月から昇進基準(規程)に基づく運転士試験を実施し、平成 4 年以降その合格者の中から運転士の発令を行った(なお、水戸支社では、会社設立時から余剰人員を抱えていたため、平成 2 年度まで高校卒業者等の新規採用を行わず、平成 3 年度から始めた新規採用者が運転士に発令されたのは、運転士教育等を経た平成 6 年からであった。)

また、原告は、新資格者に対する運転士発令のほか、平成 4 年 2 月 1 日、平成 5 年 3 月 1 日及び平成 6 年 10 月 26 日に、前後 3 回にわたり、未登用者で運転士を希望している者の中から合計 13 名に対し、運転士の発令を行った。

原告設立から初審命令申立てまでの間の水戸支社における運転士の発令状況は、別紙 1 (省略) 記載のとおりである(この間、補助参加人組合の組合員で運転士に発令された者はいない。)

ウ 56 予科生及び 57 予科生に対する運転士の発令状況は、別紙 2 (省略) 及び同 3 (省略) 記載のとおりである。平成 6 年 10 月 26 日付けの発令の結果、水戸支社の未登用者は 56 予科生及び 57 予科生の 17 名(国鉄の分割、民営化の過程等で退職した者と自ら駅の業務を希望している者を除く。)だけとなった。

これを所属組合別で見ると、補助参加人組合が 15 名、動力車労組が 1 名、無所属が 1 名である。動力車労組の組合員は、補助参加人組合には加入しなかったが、補助参加人組合が結成される前から現在の組合員とともに国鉄の分割、民営化に反対する運動を行ってきた者であり、無所属の 1 名は、平成 9 年 7 月ころ、補助参加人組合を脱退した者である。

なお、57 予科生で補助参加人組合の組合員であった X16 及び X17 は、昭和 61 年 8 月に運転士資格を取得していたが、平成 3 年 10 月(X16)又は平成 4 年 5 月(X17)に補助参加人組合を脱退すると、同年 8 月に車掌発令され、2 年間の車掌勤務を経験した後、平成 6 年 10 月 26 日付けで運転士に発令された。

エ X1 ら 2 名は、平成 7 年 3 月、車掌に発令され、その後 2 年間車掌業務を務めた。平成 9 年 6 月 1 日、X1 ら 2 名とともに車掌業務を務めた後、平成 9 年度の技量試験に合格して運転士資格を取得した 40 名が運転士に発令されたが、X1 ら 2 名は発令されなかった。

(5) 原告の人事考課等

ア 原告水戸支社における現業一般従業員の人事考課は、助役の一次評定、現場長(駅長、

区長等)の二次評定、水戸支社長の最終評定により行われる。

イ 原告では、従業員の自己啓発や業務改善のため、職場のグループで自主的に業務上の問題解決を図る「小集団活動」や、従業員が自分の創意で考えた業務改善等のアイデアを提出する「提案」が施策として奨励され、これらに対する積極的な取り組みは、人事考課上プラス評価を受けていた。

56 予科生及び 57 予科生で運転士の発令を受けた者 10 名と、X1 から 13 名に補助参加人組合所属の 57 予科生で未登用者である X14 及び X15 を併せた 15 名の、平成 4 年から平成 6 年までの小集団活動及び提案への取り組み状況は、別紙 4 (省略) 記載のとおりである。

ウ 原告の従業員に対する処分は、軽いものから順に、口頭注意、嚴重注意、訓告、戒告、減給、出勤停止、諭旨解雇、懲戒解雇があり、就業規則上の懲戒処分は戒告以上となっている。

原告設立から平成 5 年度までの X1 から 13 名の処分歴は、別紙 5 (省略) 記載のとおりである。

なお、X17 は、昭和 62 年 10 月 28 日、賭博行為をし、罰金 3 万円の略式命令を受けたことで原告から出勤停止処分を受けている。また、運転士に発令された従業員の中には、多くの処分を受けた者やより重い処分を受けた者も含まれる。

(6) 救済命令の申立て等

ア 平成 9 年 8 月 26 日、被告補助参加人らと X14 及び X15 は、原告が X1 から 13 名と X14 及び X15 を運転士に発令しなかったのは不当労働行為に該当するとして、茨城県地労委に対し、① X1 及び X2 を昭和 60 年 10 月 1 日付けで運転士に発令したものととして取扱い、直ちに運転士として就労させること、② X3 から 9 名及び X14 を昭和 62 年 3 月 10 日付けで運転士に発令したものととして取扱い、直ちに運転士として就労させること、③ X12 から 2 名及び X15 を平成 4 年 2 月 1 日付けで運転士に発令したものととして取扱い、直ちに運転士として就労させること、④ 補助参加人組合の組合員に対する差別的取扱いや同組合に対する支配介入をしないこと、⑤ 謝罪文の掲示等を求めて救済申立てを行った。

また、平成 10 年 6 月 12 日ころ、被告補助参加人らと X14 及び X15 は、予備的に、X1 から 13 名と X14 及び X15 を平成 9 年 6 月 1 日付けで運転士に発令したものととして取扱い、直ちに運転士として就労させることを求める救済申立てを行った。

イ 平成 12 年 2 月 28 日、茨城県地労委は、X1 から 13 名と X14 及び X15 を運転士に発令しないことは不当労働行為に当たるとし、原告は、① 同人らを平成 9 年 6 月 1 日付けで運転士に発令したものととして取扱い、運転士として就労させなければならない、② 運転士発令において、補助参加人組合の組合員に対して差別的取扱いを行うことによって、同組合の運営に支配介入してはならないと命じた。

ウ 原告は、これを不服として、平成 12 年 3 月 27 日、中央労働委員会(以下「中労委」という。)に再審査を申し立てたところ、中労委は、平成 17 年 12 月 21 日付けで、X1 から 13 名を運転士に発令しないことは不当労働行為にあたりと判断し、実質的に初審命令を維持して、原告は X1 らを平成 9 年 6 月 1 日付けで運転士に発令したものととして取扱い、必要であれば再訓練を行い、遅滞なく運転士として就労させなければならないことを命じた(本件命令)。

なお、X14 及び X15 は、平成 17 年 9 月 28 日、救済命令の申立てを取り下げた。

エ 原告は、平成 18 年 2 月 16 日、本件命令を不服として、本訴を提起した。

2 争点

(1)原告が X1 から 13 名を運転士に発令しなかったことが不当労働行為(不利益取扱い、支配介入)に当たるか。

(2)本件命令は、労働委員会の裁量を逸脱したものか。

3 争点に対する当事者の主張

(1)争点(1)(原告が X1 から 13 名を運転士に発令しなかったことが不当労働行為に当たるか)について

(原告の主張)

ア 原告は、昭和 63 年 12 月から昇進基準(規程)に基づく運転試験を実施し、これに合格して運転士資格を取得した者は全員運転士に発令して、同基準に基づく昇進ルートの定着を図ってきた。

他方、国鉄で既に運転士の資格を有していた者は、運転士試験に合格しなくても運転士の資格を有していることになるが、原告はこれらの者を運転士に発令すべき義務を負うものではない。これらの者を運転士に発令するかどうかは、原告の取るべき施策や運転士の需給状況、従業員の人考課等を勘案して原告が判断すべきものである。

イ 原告設立当時の水戸支社 1(当時の水戸運行部)では、運転士に相当数の余力人員があったため、平成 3 年までは新たな運転士発令を行わず、余力人員については、駅事業、車掌又は関連事業に配置転換していた。平成 4 年から新資格者に対する運転士の発令を始めたが、平成 3 年度に始めた高校卒等の新規採用者が運転士試験に合格して、運転士に発令されるのは早くても平成 6 年度であった。

原告は、運転士の将来の需給状況を予想し、標準数と現在員のバランスを勘案して、計画的に発令を実施しているところ、水戸支社では、余力人員が徐々に減少し、平成 4 年度から平成 6 年度にかけて需給状況が逼迫することが予想された。そこで、新規採用者の発令が行われる平成 6 年度までの運転士不足を解消するため、例外的に未登用者のうち運転士を希望している者の中から運転士に発令することとし、平成 4 年 2 月 1 日から平成 6 年 10 月 26 日までに合計 13 名の未登用者に発令した。

平成 6 年以降は、新資格者に発令することで、必要な数の運転士を確保することが可能となったので、未登用者を運転士に発令する必要はなくなった。

以上のとおり、未登用者から運転士に発令した 13 名は、必要かつ十分な要員数であるから、さらに未登用者から発令する必要はなかったことは明らかである。

ウ また、原告では未登用者を運転士に発令することは昇格に当たるところ、未登用者は国鉄において運転士試験に相当する試験を経ていないため、就業規則に定める勤務成績等の人事考課に基づき公平に判断して 13 名の運転士発令を行ったのであって、補助参加人組合への所属を理由に判断したものではない。X1 から 13 名の人事考課の記録は、被告補助参加人らが茨城県地労委に救済申立てを行った時点で保存期間(3 年)が経過していたので、既に存在しないが、同人らが人事考課において原告が重視している小集団活動や提案に消極的であったことや、その半数を超える 7 名もの人数が過去に処分を受けていたことは、同人らの勤務成績が劣っていたことを推認させるものである。

エ以上によれば、原告が X1 から 13 名を運転士に発令しなかったことは不当労働行為に当

たらない。

(被告の主張)

ア 原告は、運転士の需給状況から必要かつ十分な要員を運転士に発令したと主張するが、発令に先行する要員の需給予測の存在を具体的に立証する資料はない。

イ また、原告は、未登用者に対する運転士発令は、勤務成績の優秀な者から行ったもので、その発令には合理性があると主張するが、人事考課の結果など X1 から 13 名の勤務成績を直接明らかにする資料は提出されず、発令の合理性について立証があるとはいえない。

なお、X1 から 13 名のうち 6 名に処分歴はないことや、7 名の処分歴を見ても軽度の処分を受けている者も多いこと、その一方で、X17 は、出勤停止処分を受けてもその後に運転士に発令されていることなどからすると、7 名の処分歴があることは、X1 から 13 名の勤務成績が劣っていたことの根拠にはならない。また、小集団活動は、勤務時間外の自主的活動であって、これに消極的であることは相対的には勤務成績に関係するものの、マイナス評価の要素とはされないのであるから、直ちに勤務成績全体を低く評価する理由とはならない。

他方で、①補助参加人組合の組合員で運転士に発令された者はいないこと、②未発令者は補助参加人組合の組合員に集中していること、③補助参加人組合の脱退者は発令されていること、④発令者の中にも処分歴があるものが存在すること(X17 は少なくともその 1 人である)という極めて不自然な事実があり、これについて納得できる事情の疎明のない本件では、発令の合理性を認めることはできない。

ウ また、原告は、昭和 62 年 4 月 7 日付けで補助参加人組合の幹部らを業務上の必要性が疑われる通勤困難な遠隔地に配転したこと、同年 6 月ころ、当時の水戸運行部が現場長を集めて開催した総合現場長会議で、会社の方針に反する労働組合を敵視するテーマを取り上げて討議させ、その発言をまとめた文書を人事課長名で業務上の資料として後から参加者に送付したこと、同年 6 月から 7 月にかけて、湯本駅の業務用掲示板に国鉄の分割、民営化に反対する国労その他のグループを中傷する文書が掲示されたまま放置されたこと、原告設立後に原告の幹部らが、「反対派は峻別して断固として排除する」「一企業一組合が望ましい」「今なお民営分割反対している時代錯誤の組合もある」「この人たちは迷える子羊だと思います」などと発言していることなどの事情からすると、原告が国鉄の分割、民営化に反対してきた補助参加人組合を嫌悪していたことは明らかである。

エ以上を総合すると、原告が X1 から 13 名を運転士に発令しなかったのは、補助参加人組合に対する嫌悪の念によるものであり、組合員に対する不利益取扱いであるとともに、組合の弱体化を企図した支配介入に該当するといえる。

(被告補助参加人らの主張)

ア 56 予科生及び 57 予科生で運転士を希望しながら発令されていない従業員は 17 名いるが、そのうち 15 名が補助参加人組合の組合員であり、残り 2 名のうち 1 名も平成 9 年 7 月まで同組合の組合員であった者である。

したがって、原告が補助参加人組合の組合員を差別していることは明らかである。

イ また、昭和 62 年 4 月 7 日付けの人事異動や、前記原告幹部の発言内容、湯本駅の掲示文書がそのまま放置されていたこと、X16 及び X17 は補助参加人組合を脱退して東鉄労に加入すると、運転士に発令されるという優遇措置を受けていることなどからすると、

原告が補助参加人組合を嫌悪していることは明らかである。

ウ そうすると、原告が X1 から 13 名を運転士に発令しなかったことは、補助参加人組合の組合員に対する差別待遇と、同組合を弱体化させるための、支配介入であるといえる。

(2) 争点(2) (本件命令は、労働委員会の裁量を逸脱したものか) について

(原告の主張)

人事権は本来使用者のみが行使できる権限である。特に鉄道事業の根幹的職種への発令であり、昇格を伴う運転士発令については、原告以外にこれを行使する権限を有する者はないというべきである。

しかるに、本件命令は、原告の人事権の基幹に介入するものであって、労働委員会が命じ得る救済命令権の限界を逸脱するものである。

(被告の主張)

本件命令は、原告の不当労働行為によって生じた不合理な状態を現実的に是正させ、正常な集団の労使関係秩序の迅速な回復、確保を図るためにされたもので、労働委員会の裁量権を逸脱するものではない。

(被告補助参加人らの主張)

X1 から 13 名は、補助参加人組合の組合員であるために運転士に発令されないという差別を受けている以上、その回復を図るための救済としては、同人らを運転士に発令すること以外にない。

したがって、本件命令は、労働委員会の裁量を逸脱するものではない。

第3 争点に対する判断

1 争点(1) (原告が X1 から 13 名を運転士に発令しなかったことが不当労働行為に当たるか) について

(1) 本件命令は、その主文や前提事実(6)ウによれば、原告が平成9年6月1日までに運転士発令に当たって X1 から 13 名を運転士にしなかったことが不当労働行為であると判断していると解されるから、最初に、原告が X1 から 13 名を補助参加人組合の組合員であることがゆえに不利益に取り扱ったかどうか判断する。

(2) ア 前提事実(4)イないしエのとおり、原告は、水戸支社において、平成4年2月1日、平成5年3月1日及び平成6年10月26日と、前後3回にわたって未登用者のうち合計13名に運転士の発令を行ったが、補助参加人組合の組合員で発令された者はなかった。

これらの発令の結果、未登用者で運転士を希望していながら運転士発令を受けていない者は、56 予科生及び 57 予科生を合わせて、17 名となったが、補助参加人組合の組合員 15 名(X1 から 13 名を含む。)のほかは、同組合の組合員とともに国鉄の分割、民営化に反対する運動を行ってきた者と、平成9年7月ころに同組合を脱退した者であって、いずれも同組合の関係者といえるものであった。未登用者のうち、補助参加人組合の組合員及びその関係者は、運転士を希望していながら、誰ひとり、運転士発令を受けていない。

他方、56 予科生及び 57 予科生のうち、東鉄労(自ら駅での業務を希望している者 1 名を除く。)、動力車労組(補助参加人組合の組合員とともに国鉄の分割、民営化の反対運動をした前記 1 名を除く。)、鉄産労及び国労に所属する従業員は全員運転士に発令されている。とくに、補助参加人組合の組合員であった X16 と X17 は、同組合の組合員であった時には運転士発令の前提となる車掌発令を受けていなかったのに、同組合を脱退して東

鉄労に加入すると、時間を置かずには車掌発令を受け、その後運転士に発令されている。

以上のとおり、未登用者の運転士発令において、補助参加人組合の組合員及びその関係者と、それ以外の者との間で、歴然とした差違があることは明らかであり、未登用者に対する運転士発令の選考に当たり、所属組合と発令の有無との間に関係があることが強く疑われる。

イ これに対して、原告は、運転士の発令は昇格に当たることから、その発令については、人事考課の結果等勤務成績に基づき公正に判断しており、X1 13 名が発令されなかったのは、同人らの勤務成績が劣っていた結果である、X1 13 名が小集団活動や提案に消極的であったことや、過去に処分を受けた者がいることなどは、同人らの勤務成績が劣っていたことをうかがわせる事情であるなどと主張する。

しかしながら、前提事実(5)イによれば、小集団活動や提案については、補助参加人組合の組合員の中にもこれに取り組んだ者が現に存在するうえ、運転士発令を受けた者による提案数の合計は、運転士発令を受けた者の数より少ないから、運転士発令を受けた者の中にも提案をしていない者がいることは明白であって、小集団活動や提案を行った人数が少ないことは直ちに X1 13 名の個々の勤務成績が劣っていたことをうかがわせる事情とはいえない。また、前提事実(5)ウによれば、X1 13 名のうち、7 名の者が平成 5 年度までに原告から戒告、訓告等の処分を受けているが、これらの処分者のうち、就業規則上の懲戒処分を受けたのは 1 名だけであり、その余は懲戒に至らない軽微な処分を受けたにとどまっているし、X1 13 名のうち 6 名は、処分を受けた事実がない。一方で、X17 は、昭和 62 年 10 月 28 日に出勤停止処分を受けていながら、その後運転士に発令されていることや、運転士に発令された従業員の中には、多くの処分を受けた者やより重い処分を受けた者も含まれることなどからすると、X1 13 名の中に処分歴を有する者がいることについても、同人らの個々の勤務成績が運転士の発令を妨げる程度に劣っていたことをうかがわせる事情とはいえない。

他に X1 13 名の勤務成績が運転士発令を妨げる程度に劣っていたことをうかがわせる事情は見当たらず、X1 13 名が発令されなかったのは同人らの勤務成績が劣っていたことが理由であるとする原告の前記主張は根拠を欠くというべきである。

ウ 以上に加え、原告のかつての社長が、東鉄労の統一大会等に出席し、補助参加人組合を「迷える子羊」とたとえた上で、東鉄労を軸とした一企業一組合を目指すなどと発言していたこと、原告は、水戸支社で開催された総合現場長会議において、「『会社を潰してもかまわないと思っているような人とは一緒に仕事は出来ない』この社長の意志を、現場運行部門の管理者としてどのように受け止めかつ実行していくのか」をテーマとして取り上げ、参加者に討議させた上、その際、参加者がこれに当てはまる人物像として、「組合意識の強い人」等と述べたり、対策として「基本的には辞めてもらう」と発言した内容を文書に取りまとめ、これを後で業務上の参考資料として参加者に送付したりしていること(この事実は当事者間に争いがない。)、原告と補助参加人組合とは、昭和 62 年 4 月 7 日付けで行われた組合幹部に対する人事異動について、その不当労働行為性を、労働委員会及び訴訟で争っていたこと(この事実は当事者間に争いがない。なお、この訴訟の第 1 審及び第 2 審判決では、不当労働行為性が認定された。)などの事情を併せ考慮すると、原告は、国鉄の分割、民営化に反対する方針を取っていた補助参加人組合を嫌悪していたこ

とが推認される。

エ 以上のとおり、前記 3 回の未登用者に対する運転士発令において X1 ら 13 名が運転士に発令されなかったことについては、発令状況からみて所属組合との関係が強く疑われる上、X1 ら 13 名がいずれも勤務成績が劣っていたなどの決定的な理由は認められず、原告は X1 ら 13 名が所属する補助参加人組合を嫌悪していたと認められるのであるから、原告は、前記 3 回の未登用者に対する運転士選考に当たり、X1 ら 13 名については、その所属組合を理由に運転士の発令から排除したものと認められる。

(3)ア もっとも、本件命令は、X1 ら 13 名を運転士発令の選考に当たり排除をし、選考の対象としなかったことを不当労働行為とするのではなく、前提事実(6)ウのとおり、X1 ら 13 名を運転士に発令しなかったことを不当労働行為であると判断し、平成 9 年 6 月 1 日付けで運転士に発令したものとして取り扱うことを命じるものである(X1 ら 13 名を選考の対象としなかったことが不当労働行為であるというにとどまるのであれば、X1 ら 13 名を含めた選考をやり直すことを命じることはできても、X1 ら 13 名を運転士に発令することを命じることはできないはずである。)。X1 ら 13 名が所属組合を理由として運転士発令の選考から排除される、ことがなく、公平に選考がされたとしても、既発令の 13 名に代わって X1 ら 13 名が当然に運転士に発令されたはずであるとはいえない。他方で、運転士に発令される者の数は、運転士として必要な数と無関係であり得るはずはないから、運転士発令者の数に限界があるのは当然である。原告は、未登用者に対する運転士発令のほか、平成 4 年以降、新資格者に対する発令も継続的に行っている(前提事実(3))ところ、原告は、同基準に基づく昇進ルートの定着を図っていたものであり、運転士は原則として新資格者から発令する方針としていた事実も認められる。したがって、X1 ら 13 名は、所属組合による差別が認められる以上、運転士の需給状況や運転士発令の状況と全く関係なく、差別がなかったのであれば、当然に、既発令者に加えて運転士に発令されたはずであるともいえない。

そこで、原告が平成 9 年 6 月ころまでに行った運転士の各発令において、X1 ら 13 名を発令しなかったことが不当労働行為に当たるかどうかについては、さらに、その当時の運転士の発令状況や需給状況等を前提としたうえで、X1 ら 13 名は、所属組合を理由とする不利益取扱いがなかったのであれば、既発令の 13 名に加えて、運転士に発令されていたはずであるといえるのか、また、それはどの時点について認められるのかを検討する必要がある。

イ この点について、原告は、会社設立後は新資格者を運転士に発令する運用の定着を図っていたが、平成 5 年及び平成 6 年ころに運転士が不足したので、これを解消するため、例外的に必要なかつ十分な要員として 13 名の未登用者を運転士に発令したのであって、これ以上に未登用者から運転士に発令する必要はなかったと主張する。

確かに、原告は、既発令の 13 名以外に未登用者から運転士に発令することなしに事業を継続してきたと認められる(弁論の全趣旨)のであるから、この結果からすれば、未登用者からさらに発令することが事業遂行のために絶対に必要不可欠であったとはいえない。

しかしながら、原告が平成 4 年度から平成 10 年度までの各 4 月 1 日現在の水戸支社における運転士の余力等を明らかにするものとして提出した「乗務員需給状況」と題する表によれば、平成 5 年度の運転士の余力数は 5、平成 6 年度の余力数は 2 であって、その余

の年度に比していずれも極端に少ないものとなっている。同表に記載された数値は、水戸支社内の7つの現業機関の数値を合計したものであるから、平成5年度及び平成6年度の前記余力数では、運輸区によっては全く余力がないこととなり、各運転区での旅客輸送事業を円滑に遂行するための運転士数を確保、維持する上で、未登用者からさらに運転士を発令する必要がなかったというのにはわかに信用し難い。平成5年度及び平成6年度を除いた各年度の4月1日現在における余力数の平均は12である(平成4年度は16、平成7年度は9、平成8年度は14、平成9年度は9、平成10年度は12)から、同表の記載を前提にした場合でも、平成5年度や平成6年度においても、この程度の余力数が確保されてしかるべきであったとも考えられる。

他方、現実に運転士発令をされた者の数は、前提事実(4)イのとおり、平成4年度(4月2日から翌年4月1日まで、以下も同じ。)は7(うち未登用者3)、平成5年度は7、平成6年度は13(うち未登用者2)平成7年度は17、平成8年度は18、平成9年度は41であって、運転士発令者数と余力数との間に不可分の関係があるとは認めがたく、余力数に応じて、発令者数を増減させているとは認められない。

また、平成6年6月1日には新資格者から9人が運転士発令され、かつ、翌年度以降も新資格者からの運転士発令が増加することがわかっていたはずであるのに(原告自身が、平成6年以降は新資格者に発令することで運転士の必要数を確保することが可能となったので未登用者を運転士に発令する必要がなくなったと主張している。)、前提事実(4)ウのとおり、原告は、補助参加人組合を脱退したX16とX17を、平成6年10月に運転士に発令している。この2名の運転士発令は、運転士数が逼迫したために例外的に未登用者から行われたものとは認めがたく、むしろ、運転士の需給状況とは関係なく、この2名が補助参加人組合を脱退したので運転士発令をしたのではないかと疑われる。

以上によれば、運転士発令はその必要数と全く無関係に行われることはないとしても、原告における運転士の必要数には相当に幅があり、前記表に記載された余力数を超える運転士がおよそ必要なかったとは認められないし、現に、厳密な不足数だけでなく、諸般の事情を考慮して、発令する運転士数を決定していたと推認される。また、原告においては、昇進基準(規程)による昇進ルートの定着を図るため、新資格者からの運転士発令が進められていたという事実があったとしても、未登用者からの運転士発令も、厳密な意味で運転士が不足した場合に、極めて例外的に行われたというのではなく、運転士の必要数は相当の幅があることを前提として、資格がある者については、運転士発令をしていたと推測される。

そして、原告が平成4年2月1日から平成9年6月1日までの間に運転士発令をした者は合計118名である(前提事実(4)ウ)のに対して、未登用者のうち運転士を希望しながら運転士発令されなかったのは、X1ら13名を含む17名にすぎないことも併せると、原告は、平成4年2月1日以降に行った運転士発令に際して、既に発令をした者以外にも、X1ら13名分の運転士数の需要があるとみられたにもかかわらず、同人らを運転士にさせないため、あえて発令しなかったものと認めるのが相当である。すなわち、原告が行った運転士発令において、X1ら13名に対する不利益な取扱いがなければ、同人らは、運転士に発令されていたと認めることができる。

ウ また、前提事実(4)エのとおり、原告は、平成7年3月、X1ら2名を車掌に発令して、

その後2年間の車掌業務に就かせているが、原告では、運転士に発令するには2年程度の車掌業務を経験させる取扱いにしていたこと(前提事実(3)ア)や、X1ら2名の車掌発令は、平成6年秋ころに行われた原告と補助参加人組合との団体交渉において、原告から「車掌経験をさせないで運転士に発令するわけにはいかない。だから車掌をやってもらえないか」という発言があった後で行われていること(この事実は当事者間に争いがない。)からすると、この車掌発令は、将来X1ら2名を2年間の車掌勤務の後、平成9年春以降には運転士に発令するという前提の下に行われたものと推認するのが相当である。

これに対し、原告は、この車掌発令は、平成8年度に車掌が不足するため、これを解消するために通常の人事異動として行ったものであると主張するが、この当時、車掌の要員数が逼迫していた事情があったとしても、車掌発令に至った前記経過に照らすと、将来推名ら2名を運転士に発令するとの前提があったことを否定することはできず、単に要員需給上の必要性によるものとは考え難い。

以上から、原告は平成9年春ころにも、未登用者からの運転士発令を考えていたことが推認できるし、また、原告は未登用者からの発令を、運転士の必要数に相当の幅があることを前提として、行っていたことも裏付けられる。

しかるに、原告は、平成9年6月1日、X1ら2名とともに車掌業務を務め、その後運転士資格を取得した40名を運転士に発令したが、X1ら2名は運転士に発令しなかった。前記のとおり、X1ら2名について、勤務成績が劣るなどの特段の事情は見当たらないから(同人らの勤務成績が劣るものであれば、車掌に発令される理由もない。)、X1ら2名は、本来は前記40名と同様に平成9年6月1日付けで運転士に発令されるはずであったのに、その所属組合を理由として運転士の発令から排除されたものといわざるを得ない。

(4)以上によれば、X1ら13名は、同人らが補助参加人組合に属していることを理由とする不利益な取扱いを受けなければ、原告が平成4年2月1日から平成9年6月1日までに行われた運転士発令において、運転士に発令されていたと認められる。すなわち、原告は、X1ら13名を、その所属組合を理由に運転士に発令しなかったと認められる。これは、同人らに経済的な不利益を与える(原告では未登用者の運転士への登用は昇格に当たる。また、運転士として乗務すれば、乗務員手当が支給される。)など、労働組合法7条1号が定める労働組合員であるが故の不利益取扱いに該当することは明らかであるし、また、X1ら13名に対して不利益な取扱いをすることによって補助参加人組合の結成、運営に対して影響を与えるものであり、同条3号が定める支配介入にも該当するというべきである(労働組合員であることを理由として運転士にしなかったのであるから、不利益取扱い及び支配介入について、いずれも不当労働行為意思があることは明らかである。)

なお、以上に認定した不当労働行為は、労働組合法27条2項の「継続する行為」に該当すると解されるから、補助参加人らは、同項が定める申立期間(1年)が経過する前に救済申立てをしたと認められる。

2 争点(2)(本件命令は、労働委員会の裁量を逸脱したものか)について

ア 労働組合法が労働委員会に救済命令を発する権限を与えた趣旨は、正常な集团的労使関係秩序の迅速な回復、確保を図るとともに、労使関係について専門的知識経験を有する労働委員会に対し、その裁量により、個々の事案に応じた適切な是正措置を決定し、これを命じる権限を委ねる趣旨に出たものと解される。そして、労働組合法が、このような労

働委員会に広い裁量権を与えた趣旨からすると、訴訟において労働委員会の救済命令の適法性が争われる場合においても、裁判所は、労働委員会の前記裁量権を尊重し、その行使が前記趣旨、目的に照らして是認される範囲を超え、又は著しく不合理であって濫用にわたると認められるものでない限り、当該命令を違法とすべきでない。

前記観点から検討すると、前記のとおり、X1ら13名は不当労働行為がなければ運転士に発令されていたと認められるのだから、正常な集团的労使関係秩序の回復、確保を図るための手段としては、原告に対し、X1ら13名の運転士発令を命ずることがもっとも直接的な手段であるといえる。

イ 原告は、救済命令による運転士発令は、原告の人事権を侵害するものであると主張する。

しかし、昇進する者を選抜するなどその適格性を総合的に判定して決定すべきような事案とは異なり、前記のとおり、X1ら13名は不当労働行為がなければ運転士に発令されていたと認められるのだから、X1ら13名を運転士に発令したものとして取り扱うことを命ずることは、労働委員会に与えられた前記裁量権の範囲を超え、又は著しく不合理であって濫用にわたるものであるとは認められない。

また、X1ら13名は、平成4年2月1日から平成9年6月1日までに行った運転士発令において、運転士に発令されていたと認められるのであるから、被告が、X1ら13名を運転士として発令したものとして扱うべき日を平成9年6月1日付けとした点についても、裁量の逸脱、濫用は認められない。

したがって、この点に関する原告の主張は理由がない。

3 以上によれば、原告の請求は理由がないから、これを棄却することとし、訴訟費用(補助参加費用を含む。)の負担につき、行政事件訴訟法7条、民事訴訟法61条、66条を適用して、主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第19部