

平成 20 年 3 月 3 日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官
平成 18 年(行ウ)第 646 号 不当労働行為再審査棄却命令取消請求事件
口頭弁論終結日 平成 19 年 12 月 17 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 5 年(不再)第 31 号事件について、平成 18 年 7 月 19 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 2 年 3 月 30 日、千葉県地方労働委員会に対し、参加人が運転士資格を有する
原告組合員 19 名を運転士に発令しないことが不当労働行為に当たるとして、救済申立てを
した(千労委平成 2 年(不)第 4 号)ところ、同委員会は、不当労働行為の存在を認め、平成 5 年
6 月 1 日付けで救済命令を発した(以下「本件初審命令」という。)。参加人は、本件初審命
令を不服とし、平成 5 年 6 月 15 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
5 年(不再)第 31 号)ところ、同委員会は、平成 18 年 7 月 19 日付けで本件初審命令を取り消
し、原告の救済申立てを棄却した(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(証拠等により認定した事実は証拠等を掲記した。)

(1)当事者等

ア 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き、日本国有鉄道(以下「国
鉄」という。)が経営していた東日本区域の旅客鉄道事業等を承継して設立された株式会
社であり、肩書地に本社を置き、本件初審申立時の従業員は約 8 万 2000 名である。参加人
には、千葉県と東京部の一部を担当する千葉支社(昭和 63 年 4 月 1 日の組織変更により千葉
運行部が千葉支社となったが、以下、千葉運行部も含めて「千葉支社」という。)等がある。

イ 原告は、昭和 54 年 3 月 30 日に国鉄動力車労働組合(以下「動労」という。)から分離
独立した労働組合であり、昭和 62 年 3 月 31 日までは国鉄の、同年 4 月 1 日からは参加人等
の従業員のうち、旧千葉局管内の動力車に関係ある者で組織され、本件初審申立時の組合員
数は約 750 名である。原告の上部組合として国鉄動力車労働組合総連合がある。

参加人の従業員の労働組合としては、原告のほか、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。)、国鉄労働組合(以下「国労」とい

う。)等がある。

ウ 参加人と原告の間には、脱退勧奨や配置転換等を巡って労使紛争が生じ、原告は、千葉県地方労働委員会に数々の救済命令申立てを行っている。

(2) 国鉄における運転士の養成等

ア 国鉄と動労は、昭和 51 年 6 月、「動力車乗務員の養成体系に関する了解事項」を締結した。国鉄と原告は、昭和 54 年 9 月、「団体交渉に関する協約附属了解事項」を締結し、「動力車乗務員の養成体系に関する了解事項」が国鉄と原告との間でも準用されることとなった。

イ 「動力車乗務員の養成体系に関する了解事項」の下での養成体系における運転士の養成の概要は、次のとおりであった。第 1 に、国鉄採用の合格者で動力車乗務員を希望し、動力車乗務員採用試験に合格した者は、新規採用時教育を経て、鉄道学園の普通課程動力車乗務員予科(以下「予科」という。)に入学し、約 6 か月の教育を受け、予科修了後に、助士職、検修職等に 3 年以上従事し、その後に、普通課程動力車乗務員本科(以下「本科」という。)の入学試験に合格した者が本科に入学できる。第 2 に、補完的な養成の方法としては、職員として一定期間以上勤務し、そのうち 3 年以上運転系統の検修職等の職務に従事している者で本科の入学試験に合格した者は予科を経ずに本科に入学できる。本科入学後、教育を受け、本科修了後、士職見習として 6 か月以上実務練習(以下「ハンドル訓練」という。)に従事し、実務試験に合格すれば、運転士資格を取得し、運転士に発令されるというものであった。

ウ 国鉄において、昭和 52 年度に採用された者から上記新養成体系に基づく運転士の養成が実施された。国鉄の千葉局においては、動力車乗務員採用試験に合格して昭和 52 年 4 月に採用された者(以下「52 年予科生」といい、昭和 53 年度へ、昭和 57 年度に採用された者も、同様の例に従って呼称する。なお、予科を経ずに本科に入学した者についても、便宜上、同時期に本科に入学した予科生と同様の呼称を用いることがある。)から 54 年予科生までは、ほぼ全員が新養成体系のとおり養成されて運転士に発令された。55 年、56 年予科生は、実務試験までは同様に行われたが、運転士発令は留保された。また、57 年予科生は、本科入学の際に選別が行われ、本科に入学できない者がいたし、ハンドル訓練でも選別が行われた上、ハンドル訓練は同時期には実施されず、まず 3 名が昭和 62 年 1 月からハンドル訓練を受けた。その後、参加人設立後は、動力車操縦者運転免許に関する省令(昭和 31 年運輸省令第 43 号)により、運転士は動力車操縦者運転免許を保有しなければならなくなったが、国鉄改革に伴う経過措置として、国鉄において運転士の業務に就いていた者等については申請手続のみで運転免許が受けられ、また、本科を修了したがハンドル訓練を受けていない者で修了後 2 年を経過しないものについては、ハンドル訓練を行い技能試験に合格すれば運転免許が取得できることとされた。参加人は、この経過措置に基づき、57 年予科生で本科を修了した者のうち、昭和 63 年 3 月から 3 名に、同年 4 月から約 10 名に対し、それぞれハンドル訓練を実施し、これらハンドル訓練を受けた者は全員技能試験に合格して運転免許を取得した。

国鉄の上記のような職員の採用は、昭和 57 年度が最後であった。

(3) 原告組合員の運転士資格取得状況等

本件救済申立ての対象である原告組合員又は原告組合員であった者 19 名(以下「本件組合員ら」という。)のうち、X1、X2、X3、X4、X5、X6、X7、X8、X9、X10、X11、X12 及び X13 は 55

年予科生(X9とX10は、予科を経ないで昭和55年4月採用の者と同時期に本科に入学した者である。)であり、運転士養成教育及びハンドル訓練を経て、昭和60年6月に実務試験に合格し、運転士資格を取得した。X14、X15、X16、X17及びX18は、56年予科生であり、運転士養成教育及びハンドル訓練を経て、昭和61年11月又は昭和62年3月に実務試験に合格し、運転士資格を取得した。X19は、57年予科生であり、運転士養成教育を経て、昭和61年9月に本科を修了し、参加人設立後の昭和63年4月からハンドル訓練を受け、同年7月に技能試験に合格し、運転士資格を取得した。

本件組合員らは、平成12年9月に運転士に発令されたX13を除き、いずれも運転士に発令されていない。また、本件組合員らのうち、X1、X2、X4、X7、X10、X11、X14及びX19の8名は、原告を脱退し、X3、X5、X6、X8、X9、X12、X13、X15、X16、X17及びX18の11名は、現在も原告組合員である。

2 争点及びそれに対する当事者の主張

本件組合員らを運転士に発令しなかったのは不当労働行為に当たるか。

(原告の主張)

参加人が運転士資格を有する55年~57年予科生中、他の労働組合、特にJR東労組所属の者については、運転士に登用しているにもかかわらず、本件組合員らについて、希望しているのに運転士に発令しないのは、参加人の原告解体、原告組合員の排除という敵視政策に基づくもので、参加人の前身である国鉄の時代からの原告に対する一連の不当労働行為の1事例である。

(被告の主張)

参加人が運転士登用に当たって車掌経験を要するという昇進基準を定め、その昇進基準には合理性が認められる。参加人は、昇進基準に基づいた運転士登用ができるまでの間、特例として車掌に登用した55年~57年予科生から、運転士発令を行い同予科生の車掌登用については、全員に平等な機会を与え、車掌登用を希望する者の中から選考した者に補完教育を行った上で車掌に登用したのであり、車掌経験を有しない本件組合員らを運転士に発令しないことは不当労働行為とは認められない。

(参加人の主張)

参加人は、平成元、2年に、55~57年予科生の一部を運転士に発令しているが、車掌を経て運転士になるという昇進基準に合致する人事運用として車掌経験を有する者に対して運転士発令をした。参加人は、55~57年予科生に対し、一律に現場長面談を実施し、車掌希望の有無を確認したが、昭和63年の面談時には、本件組合員らのうち運転士資格を有していなかったX19を除く18名全員が車掌を希望せず、平成元年の面談時には、本件組合員らのうち15名が車掌を希望せず、車掌を希望した4名は、公正な選考の結果、車掌の補完教育の対象者に選定されなかった。本件組合員らが運転士発令の対象とならなかったのは、車掌経験を有しなかったからであり、不当労働行為を構成するものではない。なお、本件組合員らのうち、X13は、平成12年9月、運転士に発令されている。

第3 争点に対する判断

1 認定事実

上記争点に関連する事実関係に関しては、前記争いのない事実等のほかに、次の事実を認定することができる(証拠等により認定した事実については証拠等を掲記し、争いのない事

実については証拠等を掲記しない。)。

(1) 参加人における昇進基準

参加人は、国鉄において、運転士、車掌等の系統ごとの意識が強くサービスの低下等につながっておりその弊害を解消するためとして、63年5月、他の大手の私鉄と同様、車掌を経て運転士になることを標準的な昇進経路とするという昇進基準を就業規則の細則として定めた。すなわち、参加人は、運転士試験を昇進試験として位置付け、昇進体系に組み込み、運転士試験合格者は、車掌経験がある場合を除き、約2年間車掌業務に従事した後、運転士の教育を受け、動力車操縦者試験に合格して運転士の資格を取得することとされた。

(2) 参加人による57年予科生に対するハンドル訓練

参加人は、57年予科生で本科を修了したがハンドル訓練を受けていない者に対し、運転士免許を取得させるため、ハンドル訓練を実施することとした。原告組合員で本科を修了したがハンドル訓練を受けていなかったのは、X19ら4名であった。

参加人は、昭和63年3月1日から、津田沼運転区に所属する3名に対し、ハンドル訓練を実施した。そのうち2名が原告からの脱退者で、1名がハンドル訓練実施後に原告を脱退し、原告は、参加人がこの3名にハンドル訓練を実施したことにつき、強く抗議した。参加人は、同年4月4日から、幕張電車区等に所属するX19ら4名の原告組合員を含む残りの約10名にハンドル訓練を実施した。このハンドル訓練の後、本科を修了していた57年予科生は全員が運転士免許を取得した。

参加人が、このように2回に分けてハンドル訓練を行ったのは、各従業員が所属する職場の需給関係によるものであると認められる。

(3) 参加人千葉支社の運転士発令等の状況

ア 運転士経験者に対する運転士発令

千葉支社は、参加人設立後、国鉄において運転士を経験していた者で直営売店等に配属されていた者から、昭和63年1月~12月の間に34名、平成元年1月~11月の間に26名の合計60名を運転士に発令した。このうち、原告組合員は23名であった。これらの者は、車掌から運転士に発令された訳ではないが、要員需給状況等の関係で運転士に発令されたものである。もっとも、国鉄において運転士を経験していた者の中には運転士に発令されなかった者もいる。

イ 55年~57年予科生に対する補完教育と車掌発令の状況

千葉支社では、昭和63年12月に予定されていた京葉線の暫定開業に伴う車掌要員の増加等に照らすと、平成元年夏の車掌が不足することが見込まれ、車掌を補充する必要があった。ところが、昭和63年5月制定の昇進基準に基づく車掌試験等を行って車掌を確保することは時期的に困難な面があったため、これに代えて、車掌を経て運転士にするという昇進基準の趣旨に沿う形で運転士経験のない社員から車掌に発令することとし、また、車掌教育のうち運転関係の教育を省略できることから運転士資格を有する者から車掌に発令することとした。上記条件を満たすのが、運転士資格を有する55年~57年予科生であったことから、千葉支社は、上記予科生に補完教育と呼ばれる営業制度及び接客に関する車掌としての教育を施し、車掌に発令することとした。千葉支社は、対象者のいる箇所の現場長に個人面談を実施させ、本人の車掌になる意思、適格性等を把握することとし、同年7月下旬、現場長による上記予科生に対する個人面談が行われた。

この面談の対象者は 54 名であり、本件組合員らのうち運転士資格を有していなかった X19 を除く 18 名を含んでいた。この際、面談対象者中 15 名は、車掌になることを希望したが、18 名の本件組合員らは、いずれも希望しなかった。

千葉支社は、車掌になることを希望した 15 名から 7 名を選考し、補完教育を行い、昭和 63 年 12 月に車掌に発令した。

千葉支社は、平成元年も前年と同様、55 年~57 年予科生に対する個人面談を行う等して補完教育対象者の選考を行った。これは、昭和 63 年 11 月に昇進基準に基づく車掌試験が実施されたこと等から車掌の要員に余裕が出てきた一方、平成 2 年に京葉線の東京駅開業等により運転士が不足することが見込まれ、需要に応じて運転士に発令することができるように上記予科生から車掌を登用する方針になったことによる。平成元年 9 月から、現場長による上記予科生に対する個人面談が行われたが、このときの車掌への発令の目的が将来運転士の補充が必要となった場合に対処するためのものであったことから、現場長は、個人面談の際、「将来運転士となるためには車掌職を経験した方がベターである」旨を説明した上、車掌になることの希望を把握することとした。

この面談の対象者は、本件組合員らを含む 58 名であり、車掌になる意思を表示した者は 58 名中 29 名であった。千葉支社は、車掌になる意思を表示した 29 名から、作文の提出や面談を通じて補完教育の対象者として 15 名を選考し、これらの者に補完教育を行い、平成 2 年 1 月に車掌に発令した。本件組合員らの中で車掌になる意思を表示したのは、X1、X3、X14 及び X15 であるが、これらは補完教育の対象者とはならなかった。X20 等は、補完教育の対象者となったが、補完教育対象者に選ばれた後、原告を脱退した。X19 は、上記個人面談の際は希望しなかったものの、その後、昇進基準に基づく車掌試験の受験を駅長に申し入れた。しかし、参加人は、X19 が既に運転士資格を有しており、車掌試験を受ける必要がなかったことから、これを認めなかった。

ウ 55 年~57 年予科生に対する運転士発令

千葉支社は、参加人設立後、車掌を経て運転士にするという昇進基準の趣旨に沿う形で車掌を経た者から運転士に発令することとし、車掌を経た 55 年~57 年予科生から、平成元年 11 月に 7 名、平成 2 年 8 月に 1 名、同年 11 月に 15 名の合計 23 名を運転士に発令した。このうち、平成元年 11 月及び平成 2 年 8 月に運転士に発令された 8 名は、全員 JR 東労組組合員であり、同年 11 月に運転士に発令された 15 名は、JR 東労組組合員が 14 名、国労組合員が 1 名であり、原告組合員はいなかった。なお、平成 2 年 8 月に運転士に発令した X21(55 年予科生)は、気動車運転士の資格を有していたが、転換教育により電車運転士になったもので、昭和 63 年 12 月に車掌発令されて車掌経験がある。

平成 3 年以降は、昇進基準に基づく運転士発令が可能になったことから、原則として昇進基準に基づいて運転士の発令が行われたが、平成 4 年 4 月に 55 年予科生の X22 が運転士に発令された。同人は、車掌を経ずに運転士に発令されたが、これは、千葉支社総務部人事課に所属していた同人に実務を広く修得させ、将来は幹部として登用すること、同人が事前に輸送指令の業務を経験していること等を踏まえた例外的な措置であった。ちなみに、同人は、平成 6 年 2 月に運転業務を離れ、千葉支社運輸部輸送課等で勤務している。

また、その後、平成 12 年 9 月に 55 年予科生で原告組合員の X13 が運転士に発令されている。そして、X13 以外の本件組合員らは、現在にいたるまで運転士に発令されていない。

エ 昇進基準に基づく運転士発令

千葉支社は、平成3年以降、昇進基準に基づく運転士発令が可能になったことから、原則として昇進基準に基づいて運転士の発令を行った。千葉支社は、昭和63年12月に昇進基準に基づく最初の運転士試験を実施し、その後も毎年運転士試験を実施している。同月に実施された運転士試験の合格者が平成3年3月に運転士に発令されたのをはじめ、昇進基準に基づく運転士の発令が行われている。

オ 輸送指令経験者に対する運転士発令

千葉支社は、平成元年11月以降、これは、車掌経験のない者を若干名運転士に発令している。これは、例外的な措置として、当該担当者は、以前に、列車の運行管理を行う輸送指令の業務を経験し、これにより、車掌業務を含めて輸送業務全般に関する知識を身に付けていた者であった。

2 本件組合員らを運転士に発令しなかったことの不当労働行為該当性について

上記認定事実を前提にして、原告主張の不当労働行為の成否を検討する。

(1)参加人は、上記認定事実のとおり、車掌を経て運転士になることを標準的な昇進経路とする昇進基準を定めている。これは、国鉄においては、系統ごとの意識が強かったことによる弊害の解消を目的とし、大手の私鉄と同様の制度を取り入れたものであって、合理性が認められる。また、参加人が昇進基準に基づく運転士発令が可能になる前に昇進基準の趣旨に沿う形で運転士を発令することとしたことも合理性が認められ、車掌教育のうち運転関係の教育を省略できることから、運転士資格を有する55年~57年予科生で車掌を経た者を運転士に発令することとしたことも不合理とはいえない。参加人は、運転士資格を有する55年~57年予科生から、車掌発令の前提となる補完教育の対象者を選考するに当たり、まず、個人面談で本人の車掌になる希望を聴取し、次に、希望者の中から面談等を通じて適格性等を判断して補完教育の対象者を選考しており、この方法も不合理とはいえない。

昭和63年に行われた選考については、本件組合員らのうち運転士資格を有しない1名を除く18名は、個人面談で車掌になることを希望しなかった。また、平成元年に行われた選考については、本件組合員らのうち15名は、個人面談で車掌になる意思を表示せず、4名は個人面談で車掌になる意思を表示したが、参加人千葉支社により適格性等が判断され、補完教育の対象者に選考されなかった。全体を観察すると、この際の個人面談において、車掌になる意思を表示した者の29名全員が補完教育の対象となった訳ではなく、15名のみが補完教育の対象として選ばれており、その選考過程に組合差別等の不正があったと認めるに足りる証拠はない。したがって、本件組合員らが車掌の補完教育の対象者に選考されなかったことは不合理とはいえない。

確かに、平成元年及び平成2年に運転士に発令された55年~57年予科生23名の労働組合別内訳をみると、JR東労組組合員22名、国労組合員1名、原告組合員0名であり、運転士発令と所属労働組合との間に関係があるとの推認もあり得る。しかしながら、上記のとおり、55年~57年予科生で車掌を経た者から運転士に発令することとした方針や車掌の補完教育の対象者の選考の方法が不合理といえないこと、本件組合員らのうち、昭和63年においては面談を受けた者全員が、平成元年においてもその多くが車掌になる意思を表示しなかったこと及び本件組合員らが補完教育の対象者に選考されなかったことも不合理といえないことを考えれば、上記のように推認することは適切ではなく、参加人が原告解体又は原告組合員

の排除のために本件組合員らを運転士に発令しなかったと認めることは困難である。

しかも、国鉄において運転士を経験していた者で参加人により運転士に発令された者の中には原告組合員が少なからず存在したし、平成 12 年 9 月の段階では、本件組合員らの 1 人で、55 年予科生の X13 が運転士に発令されている。これらの事情は、参加人の原告解体又は原告組合員排除の意図の存在についての消極的な事情となる。

(2)原告は、国鉄の不当労働行為を参加人に帰責すべきであると主張するが、本件命令の違法性とは具体的に関係がないし、国鉄と原告との間で準用されていた「動力車乗務員の新養成体系に関する了解事項」を前提として運転士発令を議論することは、日本国有鉄道改革法の規定等に照らして、その前提を欠いているものである。また、参加人が平成 3 年 3 月に行った業務移管等について、原告は、原告の影響力が強い千葉支社管内から業務を取り上げることに目的があった旨主張するが、そもそも業務移管は、参加人の経営判断に基づく全社的な政策決定であり、原告の弱体化を意図したものというだけの証拠はないから、これらの原告の主張は採用できない。

原告は、上記認定事実のとおり、参加人による昭和 63 年 3 月と同年 4 月の 57 年予科生に対するハンドル訓練について原告からの脱退者のハンドル訓練を先行させたことを組合差別であると主張するが、参加人が 2 回に分けてハンドル訓練を行ったのは、要員の関係が原因であるし、最終的には 57 年予科生全員にハンドル訓練が実施されたのだから、本件組合員らを運転士に発令しなかったことの不当労働行為該当性を考える上で特段問題とすべき事情ではない。

原告は、X22 や X21 の例を挙げて参加人の行為の不合理性を主張するが、上記認定事実のとおり、X22 は、将来幹部として登用すること等を踏まえた例外的な措置であり、X21 は、車掌経験があった同人を運転士に発令する上で必要な転換教育を施したに過ぎず、これらの事実をもって、参加人の行為が不合理であることを推認することはできない。

(3)以上によれば、参加人と原告が好意的な関係にはないと推認できること等、原告のその他の主張を十分考慮しても、参加人が本件組合員ら、を運転士に発令しなかったことを不当労働行為と認めることはできない。

(4)原告は、本件命令は、審理終了後約 12 年にもわたり放置された後に出されたもので、極めて不当であると主張する。確かに、本件命令は、平成 6 年に審理が終了した後、平成 18 年 7 月に発せられており、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取り消さなければならないということとはできない。

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