

平成20年11月27日判決言渡 同日原本領収

平成20年（行コ）第115号不当労働行為再審査申立棄却命令取消請求控訴事件（原審・東京地方裁判所平成18年（行ウ）第515号）

口頭弁論終結日 平成20年9月9日

判 決

控 訴 人 国鉄千葉動力車労働組合
被 控 訴 人 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 本件控訴を棄却する。
- 2 控訴費用及び参加によって生じた費用は控訴人の負担とする。

事実及び理由

第1 当事者の求めた裁判

1 控訴人

- (1) 原判決を取り消す。
- (2) 処分行政庁（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（以下「本件命令」という。）を取り消す。
- (3) 訴訟費用は、第1, 2審とも被控訴人の負担とする。

2 被控訴人

主文と同旨

第2 事案の概要

- 1 控訴人（原審原告）は、平成7年10月4日、千葉県地方労働委員会に対し、参加人を相手方として不当労働行為救済申立て（千労委平成7年（不）第3号）をし、申立て後の同年12月1日に参加人が勝浦運転区を廃止して鴨川運輸区を設置し、これに伴い勝浦運転区に所属していた控訴人組合員を配置転換したことについて、参加人が行ったこれらの行為は控訴人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主張してその救済を求めたが、同委員会は、平成12年3月14日付けで控訴人の申立てを棄却した（以下「本件初審命令」という。）。控訴人は、本件初審命令を不服とし、同年3月31日、中央労働委員会に対し、再審査申立て（中労委平成12年（不再）第21号）をした。同委員会は、平成12年12月8日に審問を終結し、平成18年4月5日付けで控訴人の再審査申立てを棄却する旨の命令（本件命令）を発した。

本件は、控訴人が本件命令を不服としてその取消しを求めた事案であり、参加人は行政事件訴訟法22条により本件訴訟に参加した。

原審は、参加人の上記行為が不当労働行為に該当するとは認められないから本件命令は適法であるとして、控訴人の請求を棄却した。そこで、控訴人が原判決を不服と

して控訴した。

- 2 争いのない事実等、争点及びそれについての当事者の主張は、原判決の「事実及び理由」欄の「第2 事案の概要」の1及び2に記載（原判決2頁18行目から10頁11行目まで）のとおりであるから、これを引用する。

3 控訴人の控訴理由の要旨

原判決は、要旨、①参加人の鴨川運輸区の設置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不合理な点は見当たらない、②鴨川運輸区の設置に伴う配属運転士の人選方法にも不合理な点は見当たらない、③勝浦運転区の廃止等が結果として控訴人の組織や組合活動に一定の影響を与えたとしても、そのことから直ちに参加人に控訴人を排除し弱体化させる意図があったとまでは認められない、として、控訴人の請求を棄却したが、原判決の事実認定及び法律判断は誤っている。

第3 当裁判所の判断

- 1 当裁判所も、参加人の行為が不当労働行為に該当するとは認められないから本件命令は適法であり、控訴人の請求を棄却すべきものと判断する。その理由は、原判決の「事実及び理由」欄の「第3 争点に対する判断」の1ないし3に記載（原判決10頁13行目から17頁22行目まで）のとおりであるから、これを引用する。

ただし、原判決13頁11行目の「鴨川運輸区の設置」から同頁13行目の「削減された。」までを「平成7年12月1日の鴨川運輸区設置（勝浦運転区と千葉車掌区安房鴨川支区の廃止）により標準数として3名（支社全体の効果としては8名）の要員が削減された。もっとも、同日のダイヤ改正による乗務員行路の見直しに伴い、支社全体として本線運転士は7名減少したが、本線車掌は8名増加した。」に改める。

2 控訴人の控訴理由について

- (1) 控訴人は、「参加人の鴨川運輸区の設置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不合理な点は見当たらない。」とした原判決の判断は誤っている旨を主張する。

しかしながら、原判決が「事実及び理由」欄の第3の1及び2で認定、説示するとおり、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とを統合して運輸区を設置し、増加させるという方針をとることとし、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（廃止）して鴨川運輸区を設置したものであり、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終端駅であり、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、等であったことが認められるのであるから、上記の参加人の設置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は鉄道経営者としての経営判断として一定の合理性を有するものであって不合理なものということとはできないものというべきである（原判決も説示するように、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、基本的には参加人の経営判断に属する事項であり、実際にも、鴨川運輸区の設置（勝浦運

転区と千葉車掌区安房鴨川支区の廃止)により、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本減少して0本になったこと等の効率化の効果も認められるのである。)。同旨の原判決の判断に誤りはない。

なお、控訴人は、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たとしても、支社全体としては本線運転士が7名減少する一方で車掌が8名増加しているのであるから、鴨川運輸区の設置は人員削減に役立っていない旨の主張をするが、平成7年12月に支社全体で車掌が8名増加したのは、鴨川運輸区の設置と同時に行われたダイヤ改正により2階建てグリーン車両を連結した新型近郊電車が導入された関係であって、車掌の事務量が増えたことに伴う増員の結果であると認められるから、鴨川運輸区の設置による要員削減の効果自体が否定されるものではない。

- (2) また、控訴人は、「鴨川運輸区の設置に伴う配属運転士の人選方法にも不合理な点は見当たらない。」とした原判決の判断は誤っている旨を主張する。

しかしながら、原判決が「事実及び理由」欄の第3の1及び2で認定、説示するとおり、鴨川運輸区の設置に伴う配属運転士の人選方法については、参加人は、千葉支社全体から広く人選することとし、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るのであって、上記の3基準は合理性を有するものと認められ、しかも、実際の人員配置に当たっては、上記の3基準を形式的に当てはめるのではなく、本人の経験、通勤駅、年齢、希望等も考慮して人選がされたのであるから、上記のような人選方法には一定の合理性があるものというべきであって不合理なものと認めることはできないものである。同旨の原判決の判断に誤りはない。

- (3) さらに、控訴人は、「勝浦運転区の廃止等が結果として控訴人の組織や組合活動に一定の影響を与えたとしても、そのことから直ちに参加人に控訴人を排除し弱体化させる意図があったとまでは認められない。」とした原判決の判断は誤っている旨を主張する。

しかしながら、上記(1)及び(2)でも判断したとおり、参加人による勝浦運転区の廃止及び鴨川運輸区の設置並びに鴨川運輸区の設置に伴う配属運転士の人選方法は一定の合理性を有するものであって不合理なものとは認められないのであるから、そうである以上は、参加人と控訴人との従前の対立的な関係や、勝浦運転区においては区長及び助役を除く運転士等57名全員が控訴人の組合員であってこれらの者が控訴人勝浦支部を構成していたこと(当事者間に争いがない。)、うち3名は自己の希望しない千葉運転区への異動を余儀なくされたこと、参加人の勝浦運転区の廃止及び鴨川運輸区の設置並びにこれに伴う人事異動が結果として控訴人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こと、等を考慮したとしても、そのことから直ちに参加人に勝浦運転区の廃止等によってこれに乗じて控訴人を排除し弱体化させる意図(不当労働行為の意思)があったとまでは認定することは困難である。同旨の原判決の判断に誤りはない。

3 その他，控訴人が控訴理由として指摘する点を踏まえ，当審で新たに提出した書証を加えて検討しても，上記 1 及び 2 の判断は変わらない。

第 4 結論

よって，控訴人の本件請求を棄却した原判決は相当であり，本件控訴は理由がないから，これを棄却することとして，主文のとおり判決する。

東京高等裁判所第 8 民事部