

平成 21 年 9 月 30 日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官

平成 20 年(行コ)第 150 号不当労働行為再審査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 646 号)

口頭弁論終結日・平成 21 年 6 月 24 日

判決

控訴人 国鉄千葉動力車労働組合

被控訴人 国

裁決行政庁 中央労働委員会

被控訴人参加人 東日本旅客鉄道株式会社

主文

1 原判決を取り消す。

2 裁決行政庁が,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。

3 千葉県地方労働委員会が,千労委平成 2 年(不)第 4 号不当労働行為救済申立事件について,平成 5 年 6 月 1 日付けでした命令を以下のとおり変更する。

参加人は,控訴人の組合員

X1,X2,X3,X4,X5,X6,X7,X8,X9,X10,X11,X12,X13,X14,X15,X16,X17,X18 及び X19 を平成 10 年 1 月 1 日付けで運転士に発令したものと取り扱わなければならない。

4 訴訟費用は,第 1,2 審を通じ,表加により生じた費用は参加人の,その余は被控訴人の負担とする。

事実及び理由

第 1 控訴の趣旨

主文 1,2 と同旨

第 2 事案の概要等

1 本件は,千葉県地方労働委員会(地労委)が,平成 5 年 6 月 1 日,参加人に対し,別表記載の控訴人の組合員 19 名(本件組合員)を平成元年 11 月 30 日付けで運転士に発令したものと取り扱い,運転士として就労させなければならないとする不当労働行為救済命令(初審命令)を発したところ,裁決行政庁が初審命令を取り消して控訴人の救済申立てを棄却する決定(本件命令)をしたため,控訴人がその取消しを求めている事案である。

2 原審は,控訴人の請求を棄却した。

3 争いのない事実等,争点及び争点に対する当事者及び参加人の主張は,次のとおり当審における当事者及び参加人の主張(上記引用に係る原判決の描示と重なる点も含む。)を加えるほかは,原判決の事実及び理由の「第 2 事案の概要」1 及び 2(原判決 2 頁 17 行目から 6 頁 18 行目まで)に記載のとおりであるから,これを引用する。

(控訴人の主張)

(1)ハンドル訓練における組合差別

昭和 57 年に動力車乗務員採用試験に合格して同年 4 月に採用された者(57 年予科生)のうち,X20,X21 及び X22 の 3 名については,日本国有鉄道(国鉄)の分割民営化前の昭和 62 年 1 月 19 日から,更に X23,X24 及び X25 の 3 名については,参加人が設立された後の昭和 63 年 3 月 1 日から,その余の 57 年予科生 10 名については同年 4 月 4 日から,それぞれ鉄道

学園の普通課程動力車乗務員本科(本科)終了後の仕職見習いとしての 6 か月の実務練習(ハンドル訓練)が実施された。

最初にハンドル訓練を受けた 3 名のうち、2 名は全日本鉄道労働組合総連合会に属する東日本旅客鉄道労働組合(JR 東労組)の組合員であり、1 名はハンドル訓練実施前に控訴人を脱退した者である。2 番目にハンドル訓練を受けた 3 名のうち、2 名はハンドル訓練実施前に控訴人を脱退した者であり、1 名はハンドル訓練実施後に控訴人を脱退している。

以上のとおり、JR 東労組に属し、あるいは控訴人を脱退した 57 年予科生については先行してハンドル訓練が実施され、本件組合員である X19 を含む控訴人組合員については遅れてハンドル訓練が実施されたが、同訓練は、運転士資格を取得するために必須の手続であるところ、このように所属組合によって訓練が先後したのは、参加人が、控訴人を脱退しなければハンドル訓練を受けることができないのではないかという不安を組合員に与え、控訴人を弱体化させることを目的としたものである。

(2) 補完教育における差別

参加人は、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(昇進基準)を作成した上、昭和 55 年及び昭和 56 年に動力車乗務員採用試験に合格して各年の 4 月に採用された予科生(55 年予科生、56 年予科生)並びに 57 年予科生から車掌希望者を募って車掌発令に必要な補完教育(補完教育)の対象となる者を選考した。予科生に対する面談を担当した現場長の多くは JR 東労組の組合員であって、参加人の控訴人に対する嫌悪感や敵対意識が十分に浸透した者であった。しかも、現場長の面談後にされた参加人千葉支社(千葉支社)における面談では、担当者が面談対象の予科生に対して組合活動に対する態度表明を迫り、争議行為に対する評価を尋ね、控訴人組合員が車掌補完教育を希望した場合は強い脱退懲憑が行われた。

そして、平成元年に行われた補完教育の対象者の選考においては、55 年から 57 年予科生(本件予科生)で車掌となることに積極的な意思を表明した者 29 名のうち、補完教育の対象として選考された者は 15 名であるが、JR 東労組に所属する者はその全員が補完教育の対象として選考されたのに対し、控訴人に属していた 11 名のうち、補完教育の対象とされた者はわずか 3 名であり、しかも、うち 1 名は車掌発令の前に、2 名は運転士発令直前に控訴人を脱退した。

このように、補完教育の対象者の選考において明らかな組合差別が行われた上、選考された控訴人組合員 3 名についても参加人から脱退懲憑が行われたことが明らかである。

なお、参加人は、本件予科生を対象として昭和 63 年に車掌になる意思や希望を確認する際には、車掌を経験することと運転士発令との関係を説明せず、平成元年に同様の意思や希望を確認する際には、「車掌を経験した方がベターである」とか、「運転士になる可能性がある」という程度の説明をしたにすぎず、車掌を経験することが運転士に発令されるための必須の要件であるという説明はしなかった。そのため、本件組合員らの多くは車掌になる意思を表明しなかったのであるから、そのような意思を表明しなかったという事実は、運転士登用に関する組合差別がなかったとする根拠とはならない。

(3) 運転士発令における差別

本件予科生のうち、平成 2 年 11 月 1 日までに運転士に発令された 23 名のうち、22 名が JR 東労組の組合員であり、控訴人組合員で運転士に発令された者はいない。参加人は、JR 東労

組に属する予科生のうち、運転士になることを希望していた者全員を補完教育の対象者として選考し、同組合員で運転士の発令を希望する者がいなくなると、本件予科生に対する補完教育を廃止した上、以後は自らが立てた運転士の需給予測を下に、新規に運転士試験に合格した者を昇進基準に基づいて運転士発令を行った。そのため、X13 が平成 12 年 9 月に運転士に発令された例を除いて、控訴人組合員である予科生は運転士に発令されることはなかった。このような補完教育の廃止、その後の運転士の登用に関する運用は、本件予科生のうち、控訴人に属する者を運転士にさせないことを目的とするものである。

また、当時、予科生とは別に、運転士経験を有しながら営業等の業務に従事している控訴人の組合員が多数存在し、運転士発令を希望する者は控訴人あるいは国鉄労働組合（国労）の組合員のみであったが、参加人は、上記のような昇進基準の運用によって、これらの組合員に対する運転士の発令（再発令）もしなかった。

このように、参加人は、昇進基準を利用して、本件予科生のうち控訴人組合員には運転士発令を行わないこととしたものであり、上記のとおり本件予科生のうち運転士に発令された者がほとんど JR 東労組に属する者で占められ、控訴人組合員に対する発令がほとんどされていないのは、組合の所属を理由とした差別がされたからである。

(4) 参加人の不当労働行為意思

ア 参加人の幹部は、社長を含めて、国鉄の分割民営化に反対する組合を嫌悪する発言をしている。

イ 参加人は、国鉄時代から繰り返し控訴人を弱体化するための業務移管を行った。

ウ 参加人は、多数の運転士資格を有する控訴人組合員を運転職場から排除して営業職場等にとどめている。

エ 参加人は、控訴人が行ったストライキに標して、スト破り報償金を支払い、あるいは控訴人の組合員に対して脱退懲滯を行い、更には控訴人と共に国鉄動力車労働組合総連合（動労総連合）を結成する国鉄水戸動力車労働組合（動労水戸）に所属する組合員については、動労水戸に所属することを理由として運転士の発令から排除する不当労働行為を行った。

オ 控訴人設立以後、控訴人に所属する組合員が運転職場から営業職等に配転されているが、その比率は JR 東労組等の組合員に比して著しく高い。

これらの事実をみただけでも、参加人が控訴人に対して敵対的な意思を有していることは明らかである。

(被控訴人の主張)

(1) ハンドル訓練について

57 年予科生は、全員がハンドル訓練を受けて運転士資格を取得しているから、その先後に問題があるわけではない。また、ハンドル訓練に先後が生じたのは、指導のための要員に余裕があった運転区から実施されたからであって、予科生の所属組合を理由とする差別がされたわけではない。

(2) 参加人は、運転士の登用に当たっては車掌経験を要するとする昇進基準を定めたが、この昇進基準には合理性が認められること、昇進基準に基づいた運転士登用ができるまでの間、一時的に車掌に登用した本件予科生から運転士発令を行ったが、本件予科生の車掌登用については全員に平等の機会を与え、希望者の中から車掌補完教育を受ける者を選考した上で車掌に登用しており、その選考過程に組合差別があったとは認められないことから、本件

組合員 19 名が運転士に発令されなかったことは不当労働行為には当たらない。

なお、運転職場以外で職務に従事している運転手経験者に対する運転士の発令の問題は、本件の争点とは直接関連しないが、参加人の就業規則 27 条の任用の基準によるものとされている。

(参加人の主張)

(1) ハンドル訓練について

57 年予科生は、全員がハンドル訓練を受けて運転士資格を取得しているから、その先後に関わりなく同予科生が不利益を受けたものではない。また、ハンドル訓練に先後が生じたのは、対象となる社員の職場の要員の関係からであって、予科生の所属組合を理由とする差別はしていない。

(2) 昇進基準について

国鉄時代は、運転士、車掌などの系統ごとに社員を採用していたため、系統間の壁が厚く、列車の運行に際して車掌と運転士との関係が希薄で連携が十分にとれずにサービスの低下を招く等の弊害が生じていたため、参加人は昭和 63 年 2 月に「昇進の基準について」を作成し、運転士については車掌を経験することを標準的な昇進ルートとし、これを控訴人も含む全組合に説明した上、同年 5 月に「昇進基準(規程)」を就業規則の細則として定めた。

参加人は、その発足当初は、運転士の需要に対して運転士経験を有するが運転士職場ではない職場の職務に従事している者を対象に運転士の発令をし、次いで本件予科生を対象として運転士の発令をした後、その後は昇進基準に基づいて運転士を発令しており、このような運転士の発令に関する運用には十分な合理性がある。

(3) 昭和 63 年及び平成元年の車掌発令について

昭和 63 年は、同年 12 月に予定されていた京葉線の暫定開業、車掌職にある者の退職、夏季輸送に伴う列車の増発などの事情から車掌要員に不足を生ずることが予想されていたが、運転士資格を有する本件予科生については運転科目の教育が不要となること、車掌経験を運転士発令の標準的な経路とする昇進基準にも合致することから、本件予科生の中から車掌発令をすることとした。また、平成元年は、平成 2 年 3 月に予定されていた京葉線の全面開業及び平成 3 年 3 月に予定されていた成田アクセス線の開業によって近い将来運転士が不足することが予想されたため、その需要に応じて運転士の発令ができるように本件予科生を対象として車掌に登用することとした。

いずれの際にも本件予科生全員について各区長ないし駅長(現場長)による面談が行われ、車掌になることの希望を聞いた上、車掌になる意思を表明した者に対して支社面談をして補完教育の対象者を選定した。現場長による面談及び支社における面談のいずれの場面でも、組合活動に対する態度表明を迫ったり、争議行為に対する評価を尋ねたり、あるいは控訴人からの脱退を慫慂した事実はない。昭和 63 年にされた現場長面談では、控訴人に属する予科生は全員が車掌になる意思を表示せず、また、平成元年に行われた現場長面談で控訴人組合員で車掌になる意思を示した者については、支社面談の結果補完教育対象者に選ばれなかったものであり、その過程で組合差別はなかった。同年に補完教育の対象となった者は 15 名であるが、そのうちの 3 名は控訴人組合員である。以上のとおり、昇進基準に沿って予科生全員に対して現場長面談が行われ、支社面談でも公正、中立に補完教育の対象者を選考しており、運転士に登用される機会は予科生全員に平等に与えられている。

(4) 運転士発令における差別

千葉支社は、平成元年 11 月以後、本件予科生の中から補完教育を受けて車掌経験を経た者を運転士に発令した。これは、昇進基準に基づく人事運用であって、車掌経験を経していない予科生を運転士に発令していないことは、組合による差別に基づくものではない。また、控訴人に属する予科生の多くが車掌になる意思を表示せず、補完教育の対象者の選考において、差別をしていないことは前記のとおりであって、参加人が控訴人の解体や控訴人組合員を排除する目的で本件組合員を運転士に発令しなかったという事実はない。なお、補完教育の対象となった控訴人の組合員 3 名は、運転士発令までの間に控訴人を脱退したため、結果的に予科生から運転士に発令された 23 名の中に控訴人組合員がいない状況となったが、参加人は上記 3 名の脱退には全く関与していない。

運転士の経験を有する者に対する運転士発令の問題は、本件の争点に直接関連するものではないが、本件予科生に対する最初の運転士発令がされた平成元年 11 月 30 日までに運転士経験者を対象として運転士に発令した人数は、合計 60 名であり、この中には控訴人の組合員 23 名が含まれている。同日より後に運転士経験者から運転士発令はしていないが、平成 3 年までは補完教育を受けた予科生を運転士に発令し、同年以後は昇進基準に基づいた運転士の発令によってその需要を賄ったことによるもので、任用基準に沿った人事運用である。また、当時運転職場以外の職場に配置されていた運転士経験者は、控訴人の組合員だけではなく、他の組合に所属する運転士経験者もいたから、運転士経験者に対する取扱いについて、参加人が組合差別をしたことはない。

第 3 当裁判所の判断

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、昭和 63 年 5 月に社員の昇職（職制上の上位の職名に移動すること）及び昇格（賃金規程の上位の等級に異動すること）の基準を定めた昇進基準（規程）を就業規則の細則として定めた。この基準によると、運転士については、運転士になるための教育を受けることができる資格を与える試験を受け（9 条）、その試験に合格した者は運転士としての教育を受けた後に修了試験を受け、修了試験の合格者については 3 等級に昇格するものとされ、実際の運転士の発令は、需給状況等を勘案してするものとされている（19 条）。同じころ作成された「昇進の基準について」（昇進基準の説明資料とされている。）には、標準的な昇進経路が示されており、運転士については、一部例外的な経路を除いて、その前段階で車掌職を経験することを標準的な経路とするものである。運転士に関する標準的な昇進経路が定められたのは、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ことを目的とするものであるが、千葉支社では、運転士未経験者に関する運転士の発令については、車掌職の経験を、ほぼ必要不可欠な条件として運用され、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（昇進基準の修了試験）に合格して運転士の資格を取得するものとされた。

運転士としての発令を受ければ、昇格がされ、乗務に応じた乗務手当が支給される。

(2) 参加人による 57 年予科生に対するハンドル訓練

57 年予科生のうち、X20、X21 及び X22 の 3 名（2 名は当時の動力車労働組合に所属し、1 名は控訴人からの脱退者である。）については、国鉄の分割民営化前の昭和 62 年 1 月 19 日からハンドル訓練を受けて運転士資格を取得していたが、その余の者に対するハンドル訓練は実施されていなかったため、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。控訴人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 から 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 名が控訴人からの脱退者で、1 名がハンドル訓練実施後に控訴人を脱退し、控訴人は、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 から 4 名の控訴人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指導者の需給関係によるものである。

なお、東京では、国鉄時代に 55 年から 57 年予科生で運転士資格を取得した者全員について運転士発令がされている。

(3) 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 月から 12 月の間に 34 名、平成元年 1 月から 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、控訴人組合員は 23 名であった。もっとも、国鉄あるいは参加人において運転士を経験していた者の中には、現在も営業等の現場に配属されて運転士としての職としての資格を失ったまま長年経過した者もあり、そのような者の中に控訴人組合員の占める比率が高いことが窺われる。

イ 55 年から 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、平成元年夏に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る。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、車掌教育のうち運転関係の教育を省略できる本件予科生のうち、車掌発令を希望する者の中から車掌に登用することとした。本件予科生からの車掌登用は、車掌経験を経て運転士発令を行うことを標準的な経路とする昇進基準に合致するものでもあった。千葉支社は、本件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。その際には車掌経験と運転士発令との関係は説明されていない。

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、控訴人組合員は、18名の本件組合員も含めていずれも車掌になることを希望しなかった(ただし、本件組合員のうちX3は、条件によってはやってもいいという意味を表明しているが、千葉支社における面談の対象とはされなかった。)。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。選考された7名はいずれもJR東労組に属していた。

千葉支社は、平成元年も前年と同様、本件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、需要に応じた運転士の発令ができる人材を確保する必要があったことによるものである。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。控訴人組合員で車掌になる意思を表示した者は、X1、X3、X14及びX15を含めて11名であるが、このうち補完教育の対象とされたのは3名であり、うち1名は車掌発令前に、うち2名は運転士発令直前に控訴人を脱退している。また、その際車掌になる意思を表示したJR東労組組合員9名は全員が補完教育の対象とされ、他に国労組合員3名全員が補完教育の対象とされたが、うち2名は車掌発令後に国労を脱退している。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ず、また、車掌の需要は充足されているとして車掌教育を受けさせることもなかった。

ウ 55年から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、車掌を経た本件予科生から、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(うち、2名が控訴人組合員からの脱退者であり、3名が国労からの脱退者である。)、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(うち、6名が控訴人組合員からの脱退者であり、8名が国労からの脱退者である。)、国労組合員が1名であり、控訴人組合員はいなかった。なお、平成2年8月に運転士に発令されたX26(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となり、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X27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、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 年予科生で控訴人組合員の 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、原則として新規に運転士試験に合格した者で車掌経験を積ませた者の中から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、以後上記のような方法で運転士の発令が行われている。平成 12 年 9 月に X13 が運転士に発令された以外、その中に控訴人組合員が含まれていることを示す証拠はない。

オ 参加人と控訴人との関係等

(ア)控訴人は、国鉄時代から国鉄の分割民営化に反対する立場を明確にし、ストライキを含む反対闘争を行った。参加人、が設立された以後も平成元年 11 月に営業・売店・研修職場において 2 波にわたるストライキを実施し、同年 12 月には列車を止めるストライキを実施し、その後も平成 2 年 1 月及び 3 月に断続的にストライキを実施した。

(イ)他方、参加人の Y1 常務取締役は、昭和 62 年 5 月 25 日、同年度経営計画の考え方等の説明会において、「会社にとって必要な社員、必要でない社員のしゅん別は絶対必要なのだ。会社の方針派と反対派が存在する限り、特に東日本は別格だが、おだやかな労務政策をとる考えはない。反対派はしゅん別して断固として追求する。等距離外交など考えていない。処分、注意、処分、注意をくりかえし、それでも治らない場合は解雇する」などと述べ、Y2 代表取締役は、同年 8 月 6 日、JR 東労組の定期大会で「このような人たち(注・分割民営反対を掲げて親方日の丸意識を持っている人たち)がまだ残っているということは会社の将来にとって非常に残念なことです。この人たちはいわば迷える子羊だと思います。皆さんにお願いしたいのは、このような迷える子羊を救ってやっていただきたい。皆さんがこういう人たちによびかけ、話し合い、説得し、皆さんの仲間に迎え入れて頂きたいということで、名実共に東鉄労が当社における一企業一組合になるようご援助頂くことを期待し」と述べ Y3 人事部長も「東鉄労を基軸とした一企業一組合を少しでも早く達成して欲しいものと期待しています。」と述べた。

(ウ)控訴人と参加人との間には多数の労使紛争が生じている。

このうち、以下の事件については参加人の不当労働行為が認定され、確定している。

①控訴人組合員に対する脱退懲遷の有無、不当労働行為の成否が争われた事件(東京地裁平成 16 年(行ウ)第 476 号,535 号。)

②控訴人が行ったストライキの当日及びその前後の日にあらかじめ指定された勤務以外の勤務又は通常担当する業務以外の業務に就いた労働者に対して褒賞金を支給したことが不当労働行為に当たるかが争われた事件(東京高裁平成 18 年(行コ)第 283 号)

③ 動労水戸の組合員で 56 年及び 57 年予科生 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が争われた事件(東京地裁平成 18 年(行ウ)第 69 号,東京高裁平成 19 年(行コ)第 334 号,最高裁平成 20 年(行ヒ)第 190 号。)

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、控訴人主張の不当労働行為の成否を検討する。

(1) 参加人が、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とは前記認定のとおりであり、これは、国鉄時代の運転士の登用の方法が運転士や車掌等の系統ごとにされるため、その系統間における意思疎通を欠き、サービスの低下などの弊害が生じた経験から、その解消を目的とし、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、参加人が車掌確保のため、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本件予科生に補完教育を施し、車掌に発令することとしたことも不合理とはいえない。しかし、本件予科生は、国鉄における新養成体系の下では、運転士となるべく養成され、運転士としての相当期間の訓練を経ている上、運転士資格を取得した場合には、車掌経験を経ずにはほぼ確実に運転士として発令されることが予定されていたのであるから、運転士資格を取得した本件予科生に新たな昇進基準を適用して車掌経験を運転士発令の必要不可欠の要件とすることは、これを不合理なものとはいいないものの、運転士養成の効率や本件予科生の士気ひいては職場秩序の観点からは、一定の問題を含むものであることも否定できない。このことは、国鉄と参加人の法的同一性が認められないこととは別問題である。

(2) 参加人が、昭和 63 年及び平成元年に本件予科生を対象として車掌としての補完教育の対象者の選考を行い、このうち、運転士の発令を受けるために車掌となることが有利であることを説明した上で実施された平成元年の現場長面接において、補完教育を希望した控訴人組合員は 11 名いたが、千葉支社における面談で補完教育の対象者として選考された者は 3 名にすぎず、しかもこの 3 名はいずれも運転士発令前に控訴人を脱退しており、他方で JR 東労組の組合員で補完教育を希望した 9 名は、全員が補完教育の対象者として選考され、著しい差異が生じていることは上記認定のとおりである。参加人は、控訴人組合員が適性や成績で劣るといような主張や立証は一切しておらず、JR 東労組員と控訴人組合員との間で適正や成績に見るべき差がないとすれば、このような差異が生じたのは組合の所属が選考の考慮要素とされたことを強く推定させるものである。

この点、被控訴人及び参加人は、平成元年の支社面談における質問事項や参加人が評価の対象とした項目（回答や態度、服装、身だしなみ、言葉遣い、質問に対する理解度、回答の的確性、表現力、知識等、適性検査の結果及び日常の勤務成績等）等から、補完教育の対象者の選考は中立、公正に行われたと主張している。しかし、上記の評価項目には主観が入り込む要素が多く、必ずしも評価の客観性が担保されたものとはいえず、実際にどのような評価が行われ、どのような手続で補完教育の対象者が選考されたのかも、本件証拠上は明らかではない。また、千葉支社における面談を担当した参加人の社員は、人事課及び輸送課の課長代理、車務課課長又は車掌係長とされているが、前記認定のとおり、参加人の幹部は控訴人組合員に対して嫌悪や敵対的な態度を表明しているのであるから、面談あるいは選考を担当した千葉支社の幹部においても、同様の意識を有していたがい然性は高いというべきである。したがって、控訴人組合員で車掌教育の対象として選考された 3 名の脱退について、参加人がこれを直接懲罰したことを認めるに足る証拠はないとしても、参加人の控訴人組合員に対する差別的な対応と関連していることは十分に推認することができる。上記のような補完教育の選考結果及び 3 名の脱退は、控訴人組合員に対して控訴人から脱退しなければ運転士

発令を受けることができないのではないかという不安をもたらすことは明らかである。

(3)ア さらに、参加人千葉支社では、車掌を経験することが運転士発令のためにほぼ必要不可欠とする運用をしていたにもかかわらず、平成元年を最後に本件予科生に対する補完教育を廃止し、車掌となることを希望した X19 については車掌の需給関係を理由として車掌になるための教育を受けさせず、その後も本件予科生からは 1 名の例外を除いて車掌発令も運転士発令もされていない。このような運用からすると、参加人は、本件予科生に対し、車掌経験を運転士発令の必要不可欠の要件としながら補完教育を廃止し、新たに車掌、運転士試験に合格した者の中から昇進基準によって車掌、運転士を発令し、車掌、運転士の需要をすべて満たすことによって、本件予科生のうち、平成元年までに補完教育を受けた者以外の者は、原則として運転士に発令しないという人事政策をとったものと考えざるを得ない。しかし、本件予科生は、もともと運転士になることを目指して長期間の実務経験を経て登用試験も受けて運転士の資格を取得したものであるから、運転士への登用を希望している者が相当数あり、しかも、国鉄時代は、千葉局では 54 年予科生まではそのまま運転士発令がされ、少なくとも東京では 55 年から 57 年予科生で運転士資格を取得したものはほぼ全員について運転士発令がされていたのであるから、運転士の養成の効率や通常の職場秩序の観点から、このような運用に合理性があるとは考えにくい。

他方、参加人は、本件予科生のうち補完教育を希望した JR 東労組に所属する 22 名について補完教育を実施し、運転士発令をし、平成 4 年の時点で、JR 東労組に属するその余の予科生は、そのほとんどが千葉支社の課員となるか(控訴人及び国労に属する予科生で千葉支社の課員として登用された者はいない。)、運転士発令を希望しない者で占められていることが認められ、JR 東労組に属する本件予科生について更に運転士発令をする必要性がある者はいないか、あるいはごく少数にとどまっているように窺われる。

このような事情からすると、参加人が平成元年を最後に本件予科生を対象とする補完教育を廃止し、以後新規に運転士試験に合格した者等を昇進基準に基づいて車掌、運転士に発令してその需要を満たし、本件予科生を運転士登用の経路から排除したのは、この時点で本件予科生のうち運転士になることを希望する者のすべてないし大半が、JR 東労組員以外の者、すなわち控訴人組合員等であったためであると考えざるを得ず、参加人において、本件予科生のうち控訴人組合員を運転士の登用から排除する人事政策をとっていたことを示しているというべきである。

イ なお、参加人は、本件組合員のうち 15 名は、車掌を希望しなかったから将来運転士に発令される可能性を自ら放棄したものであると主張する。しかし、昇進基準は就業規則としての周知方法はとられていたと推定され、また、昇進基準の説明資料とされる「昇進の基準について」に基づき、車掌を経験して運転士となることが標準的な昇進の経路であることは、控訴人を含む組合に説明されたことが認められるが、車掌を経験することが運転士発令のためにほぼ必要不可欠の要件であるとする千葉支社の運用が、本件予科生に説明されたことを認めるに足りる証拠はなく、かえって、平成元年の面談に際して、現場長からの本件予科生に対する説明は、「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」というものにとどまっているのであるから、上記千葉支社の運用は、少なくとも平成 2 年当時の本件予科生に理解されていなかった可能性が高い。まして、同年の補完教育を希望しなければ、運転士登用の道が閉ざされることを前提としても、本件組合員 15 名が車掌を希望

しなかったと認める証拠はないから、上記参加人の主張は当を得ないものというべきである。のみならず、上記のような参加人の人事政策の下では、上記 15 名が、補完教育を希望したとしても、控訴人を脱退しなければ補完教育の対象者として選考されなかったがい然性が高かったものと考えられる。

なお、平成 12 年 9 月に 55 年予科生で控訴人組合員の X13 が運転士に発令されているが、わずか 1 人の例である上、X13 の例は、同人以外に代替で運転士に発令できる対象を選定することが著しく困難であった事情が窺われるから、このような例があることは上記認定を左右するものではない。

(4) 参加人水戸支社においては、控訴人と同様に動労総連合に属する動労水戸に所属する予科生及びその関係者は、車掌経験を有する者も含めて 1 人も運転士に発令されず、これが不当労働行為か否かが争われた訴訟においては、このような運転士の選考が所属組合を理由とする不当労働行為であることが認定されていることは前述のとおりである。

(5) 以上のとおり、参加人は、本件予科生からの運転士の発令に関して、所属組合を理由として控訴人に属する予科生を不利益に扱い、控訴人の弱体化を図ったものというべきであるから、その余の点について判断するまでもなく、このような扱いは、労働組合法 7 条 1 号の不利益取扱い及び同条 3 号の支配介入に該当する不当労働行為というべきである。

3 救済の内容

以上のとおりであるから、本件組合員について運転士の発令がされなかったことが不当労働行為に該当しないとして初審命令を取り消して、控訴人の救済申立てを棄却した本件命令は取り消されるべきである。

他方、初審命令は、平成元年 11 月 30 日付けで本件組合員を運転士に発令したものとして取り扱い、運転士として就労させなければならないとして、本件組合員を昭和 63 年に補完教育を受けた予科生と同等に扱うように命じている。しかし、本件組合員は同年の補完教育を希望せず、また、平成元年の補完教育に応じた者も本件組合員のうち 4 名に過ぎなかったこと、昇進基準を本件予科生に適用することを不合理とまではいえないことは先に述べたとおりであり、これに基づけば本件組合員が運転士に発令されるためには車掌経験を経ることが原則となり、また、実際の発令の際に運転士の需要のあることが必要とされることを考えると、不当労働行為がなかったとしても、初審命令が命じた日付で本件組合員が運転士に発令されたがい然性は低いと考えられる。救済命令は不当労働行為がなかったと同じ状態を回復することを目的とするものであるから、上記日付で本件組合員を運転士に発令したものとして取り扱うべきことを命じた初審命令には、救済命令の内容について裁量権を逸脱した違法があるといわなければならない。

本件では千葉支社における運転士の需給の状況は明確ではないが、平成 3 年には合計 13 名の運転士の発令がされていること、補完教育の対象となった本件予科生の場合、車掌発令から運転士発令までにおおむね 1 年弱の期間がかかっていること等を勘案すると、どんなに少なく見積もっても前記不当労働行為がなければ平成 10 年ころまでの間に本件組合員全員について車掌としての経験を積ませた上で運転士として発令するだけの需要はあったものと推認できる。そうすると、本件では初審命令を変更して本件組合員を平成 10 年 1 月 1 日付けで運転士に発令したものとして取り扱うべきことを命ずることが相当である（参加人は、X13 は既に運転士としての発令がされているから救済の対象ではないと主張す

るが、同人が運転士に発令されたのは平成12年9月であるから、参加人の主張は採用できない。)

なお、平成元年に行われた現場長面接において、本件組合員の多くが車掌となることを希望する意思を表明しておらず、中には車掌となることについて明確に拒否の意思を表示した者も含まれているが、上記のとおり、千葉支社の方針が本件予科生に十分理解されていたとは考えにくい状況における意思の表明であり、運転士の発令を受けるために車掌経験が必要であることの意義や理由を説明すれば、相当部分が車掌としての経験を積むことを受け入れたと推測されるし、もともと昇進基準を本件予科生に適用することに一定の問題があったことを考えると、参加人による不当労働行為がなければ、遅くとも平成10年1月1日の時点で本件予科生全員について運転士発令の条件が整っていたがい然性は高いというべきである。

また、初審命令は、本件労働者を運転士として就労させることも命じているところ、本件組合員が運転士としての免許を取得した後長期間が経過しており、実際に運転士として就労するためには、再度の訓練、研修が必要となることは明らかである。しかし、そのために、どのような研修や訓練が必要となり、どの程度の期間が必要となるのかは明らかではない。参加人に対して本件組合員を運転士として発令されたものとして扱うことを命じたのであるから、最終的には本件組合員を運転士として就労させるべきことは当然ではあるが、以上のような事情を考慮すると、本件で直ちに本件組合員を運転士として就労させることを命ずることは相当ではなく、必要な研修や訓練については参加人の専門的見地からの裁量に任せ、救済の内容とはしないことが相当というべきである。

第4 結論

よって、主文のとおり判決する。

東京都高等裁判所第1民事部