

平成26年7月16日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官
平成23年(行ウ)第530号 再審査申立棄却命令取消等請求事件
口頭弁論終結日 平成26年4月16日

判決

当事者等

別紙1当事者等目録記載のとおり

主文

- 1 原告らの請求をいずれも棄却する。
- 2 訴訟費用は,参加によって生じた費用を含め,原告らの負担とする。

事実及び理由

第1 請求

中央労働委員会が中労委平成21年(不再)第22号事件について平成23年4月20日付けでした命令を取り消す。

第2 事案の概要

本件は,原告らが平成18年3月に実施した参加人千葉支社管内の線区で列車の最高速度を時速10キロメートル減速し,回復運転は行わない旨を主たる内容とする安全運転闘争(以下「本件争議行為」という。)に対し,参加人が行った警告,管理者等の添乗調査,事情聴取,懲戒処分等及び賃金上の不利益待遇について,原告らが,不当労働行為に該当するとして千葉県労働委員会(以下「千葉県労委」という。)に対してした救済申立てが棄却されたため,中央労働委員会(以下「中労委」という。)に対して再審査申立てをしたところ,中労委が上記再審査申立てを棄却したことから,原告らが,上記再審査申立棄却命令の違法性を主張して,その取消しを求める事案である。

1 前提となる事実

以下の各事実は,いずれも当事者間に争いがなく,後掲各証拠及び弁論の全趣旨により認められる。

(1) 当事者等

ア 原告国鉄千葉動力車労働組合(以下「原告組合」という。)は,参加人の従業員等で組織された労働組合である。

イ 原告組合を除く原告ら19名(以下,この19名を総称して「原告ら19名」という。)は,いずれも参加人千葉支社管内で勤務する参加人の従業員であり,原告組合所属の組合員である。なお,原告ら19名のうち,原告X1(以下「原告X1」という。),同X2(以下「原告X2」という。),同X3(以下「原告X3」という。),同X4(以下「原告X4」という。),同X5(以下「原告X5」という。),同X6(以下「原告X6」という。)及び同X7(以下「原告X7」という。)の7名(以下,この7名を総称して「原告X1ら7名」という。)は,本件争議行為当時,いずれも原告組合の本部役員(原告X1につき本部副委員長,同X2につき本部書記長,同X3,同X4,同X5及び同X7につき本部執行委員,同X6につき本部特別執行委員)の地位にあった者

であり、その余の原告X8ら12名（以下、この12名を総称して「原告X8ら12名」という。）は、本件争議行為当時、参加人千葉支社管内でいずれも運転士として勤務していた組合員である。

ウ 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、日本国有鉄道が主として東北地方及び関東地方において経営していた旅客鉄道事業を承継するものとして設立され、鉄道事業法3条所定の第一種鉄道事業の許可を得て旅客鉄道事業等を行う株式会社である。

(2) 本件争議行為等

ア 本件争議行為に至る経緯

(7) 原告組合は、平成16年以降、参加人千葉支社管内において、レール損傷等の軌道の安全に関わる異常事態が多発しているとの認識の下、参加人に対し抜本的な安全対策をとるよう求める申入れを繰り返し行うなど、参加人との間で上記安全対策の実施要請に係る文書のやり取りを行った。そして、原告組合は、参加人に対し、上記安全対策の実施等を求める目的で、平成16年3月12日から同月14日までの間にストライキを実施した。

原告組合は、参加人の安全対策にはなお問題があるとの認識の下、上記同様に安全対策の実施等を求める目的を持って、平成17年3月15日から同月19日までの間及び同年5月25日から同年9月1日までの間にも、参加人千葉支社管内の一部線区において、列車の最高速度や制限速度を減速して走行するなどの争議行為を実施した（以下、この平成17年に実施された争議行為を「平成17年争議行為」という。）。なお、同年5月25日から同年9月1日までの間に実施された上記争議行為については、参加人に対する争議行為に関する通知等において、具体的手段として、減速走行の実施とともに回復運転はしない旨が明示されていた。

(4) これに対し、参加人は、平成17年争議行為について、同年5月24日、原告組合に対し、参加人の有する運行管理権を奪う違法な争議行為であるなどと指摘して中止の申入れ等を行うとともに、同月25日以降、原告組合所属の運転士に対し、乗務前の点呼において、違法な争議行為であり厳正に対処する旨を告知し、原告組合所属の運転士が運転する列車の運転台に管理者2名を添乗させた上、平成17年争議行為の実施後には、これが参加人の有する運行管理権を奪う違法な争議行為であるとして、同年7月19日以降、平成17年争議行為を決定、指示した原告組合の本部役員8名を厳重注意とした。これらの本部役員8名の中には、原告X1、同X2、同X3、同X4、同X5及び同X6（原告X1ら7名のうち、原告X7を除く6名。以下、この6名を総称して「原告X1ら6名」という。）が含まれていた。

イ 本件争議行為の決定、実施等

(7) 原告組合は、参加人千葉支社管内において、平成17年争議行為の後である平成18年以降もレール損傷等が頻発していたことから、参加人に対し、原告組合の組合員をはじめとする参加人の従業員や参加人を利用する来客などの生命身体に対する危険を解消すべく、平成16年以降の参加人によるレール交換等の安全対策が不十分であるなどとして、平成18年2月以降も引き続き、成田エクスプレスの時速130キロメートルの運転の中止、車両が蛇行動を起こしている区間やレール側面が磨耗している区間での抜本的改善、鹿島線木浦橋梁に対する早急な改善策の実施とそれまでの間の徐行運転の実施などのレール損傷等に対する参加人の抜本的な安全対策を求め、文書による申入れを行ったが、参加人からは原告組合が求めるレベルの具体的な改善策の提案もないまま受け入れられなかった。

原告組合は、平成18年2月までに、執行委員会及び定期委員会の開催を経たうえ、参加人に対し、上記の安全対策を訴え、運転保安の確立を求める目的を持って、同年3月10日から同月18日までの間、参加人千葉支社管内の全線区で列車の最高速度を時速10キロメートル減速し、回復運転は行わない旨等の本件争議行為を実施する旨決定し、中労委及び厚生労働大臣に対し、労働関係調整法37条1項に基づく本件争議行為等の事前通知を行った。原告組合は、同年3月2日、支部代表者会議を開催して本件争議行為の決定経緯等について報告し、同月3日、原告組合の各支部長に対し、本件争議行為の実施に向けた準備を指示し、同月7日、参加人に対し、本件争議行為に関する事前通知を行うとともに、同月9日、参加人との間で、前述の安全対策等に関する団体交渉を行った。

この間、参加人は、原告組合の平成18年3月3日付け機関紙により、原告組合が本件争議行為を計画していることを知り、同月6日、原告組合に対し、本件争議行為に対する遺憾の意を表明し、中止の検討を強く求めるとともに、本件争議行為は参加人の有する運行管理権を奪う違法な争議行為であり、厳重に対処せざるを得ないことを警告する旨の申入れを行った。

なお、原告組合による前述の決定、指示及び参加人への事前通知において示された本件争議行為の具体的態様は、以下のとおりであった。

- ① 参加人千葉支社管内の全線区で、最高速度を時速10キロメートル減速する。
- ② 回復運転はしない。
- ③ 構内については、制限速度を厳守する。
- ④ 運転中危険と認めたときは、必ず列車を止める、あるいは速度を落とす。
- ⑤ 遅れは必ず報告する。

- ⑥ 無線通告は、例外なく停車中に受ける。
 - ⑦ 無理な運転時分が設定されている区間、振動の激しい箇所、運転保安上危険と思われる箇所、車両故障等については、すべて原告組合に報告する。
 - ⑧ 体調不良の時は、必ず当直助役に報告し、指導員の添乗を要請する。
- (イ) 原告組合は、平成18年3月10日から同月18日までの間、本件争議行為を実施した（ただし、同月16日から同月18日までの間においては、原告組合により、参加人千葉支社管内の運転士を対象とするストライキが併せて実施されたため、同月17日及び同月18日に本件争議行為に参加した原告組合所属の運転士はいなかった。）。
- (ウ) 本件争議行為の実施期間中における列車の遅延

本件争議行為の実施期間中においては、別紙2「平成18年安全運転闘争における遅延現認列車の運転時分等一覧表」（以下「遅延時分一覧表」という。）の「月日」欄（いずれも平成18年）記載の各日において、「運転士」欄記載の原告X8ら12名がそれぞれ乗務した「列車愛称名」、「列車番号」、「車両番号」及び「編成両数」欄記載の列車合計15本につき、「遅延現認区間」欄記載の各区間（ただし、同欄に記載された「根古屋」とは当時の「根古屋信号場」を、「空港第2」とは「空港第2ビル駅」を意味する。その他の記載は、いずれも駅名である。）において、「処分対象となった遅延時分」欄記載のとおり、所定運転時分より少なくとも1分から4分15秒までの間の遅延が発生した。

- (エ) 遅延発生区間における当該遅延列車の最高速度

前記(ウ)において遅延発生が認められた各列車について、遅延時分一覧表の「遅延現認区間」欄記載の各区間（当該遅延発生が認められた各区間）における最高速度（参加人の列車運転速度表において許容された速度の上限であり、同表における線区別の最高速度と車両形式別の最高速度のうちの低い方。なお、列車運転速度表については後記2(2)ア参照。）は、以下のとおりである（下記列車については、遅延時分一覧表における「列車愛称名」欄及び「車両番号」欄の各記載内容により特定されている。）。

- ① 成田エクスプレス（253系）

東京駅・錦糸町駅間	時速100キロメートル
錦糸町駅・千葉駅間	時速130キロメートル
千葉駅・成田駅間	時速120キロメートル
成田駅・成田空港駅間	時速130キロメートル

- ② しおさい（E257系、255系）

錦糸町駅・千葉駅間	時速130キロメートル
佐倉駅・銚子駅間	時速95キロメートル

- ③ わかしお（E 2 5 7系）
東京駅・蘇我駅間 時速100キロメートル
- ④ 内房線（1 1 3系）
蘇我駅・木更津駅間 時速100キロメートル

(3) 本件争議行為に対する参加人の対応

ア 警告

(ア) 参加人は、平成18年3月9日付けで、参加人千葉支社管内の運転士を配置する全職場に「違法闘争に対する警告」と題する文書（以下「警告文」という。）を掲示した。警告文には、「社員は、会社事業の社会的意義を自覚し、会社の発展に寄与するために、自己の本分を守るとともに、会社の命に服し、法令、規程等を遵守し、全力をあげてその職務の遂行に専念しなければならない。しかし、国鉄千葉動力車労働組合は、平成18年3月10日以降、安全運転闘争と称する争議行為を行おうとしている。会社の持つ運行管理権を奪うかかる違法な争議行為を行った国鉄千葉動力車労働組合の組合員に対しては、厳重に対処せざるを得ないことを警告する。」との記載がなされていた。

(イ) 参加人は、本件争議行為の期間中、原告組合所属の運転士に対し、乗務前の点呼の際に、担当者において「あなたの所属する組合から争議行為の予告通知がありました。この争議行為は違法であるので、もし組合の指示に従った場合は、就業規則等の規定に基づき厳正に対処することとなります。」との告知を行った。

イ 管理者等の添乗調査

参加人は、千葉支社管内における特定の8線区において、原告組合所属の運転士が乗務する列車のうち、通常時と比較して本件争議行為により列車運行への影響が大きく、遅延の発生がある程度予測される列車を選び、少なくとも1名は運転士経験のある管理者等2名を一組として運転台に添乗させた上、各列車における駅の発着時刻、乗降時分、通過駅での通過時刻、各駅間の実際の走行における最高速度、進行現示（青信号）以外の信号機の場所、名称、現示内容及び乗客混雑等の本件争議行為以外の遅延原因となるべき特記事項を確認させ、これらを各運転士が所持する携帯時刻表（各運転士が参加人担当者から乗務前に交付を受けるもので、各運転士の乗務列車や各停車場の発着時刻等が具体的に記載されている。後記2(2)ウ参照。）の写しに記録させた。なお、これらの添乗調査は、乗務中の運転士に対してみだりに話しかけず、添乗者同士で不要な言動はしないこと等をあらかじめ定めた参加人の添乗者用マニュアルに基づいて行われたものであり、添乗者と運転士との間にトラブルが生じた事実はなかった。また、これらの添乗調査は、添乗前に、各添乗者の腕時計を正確な時刻に合わせた上で行われた。

ウ 事情聴取

参加人は、平成18年4月4日以降、本件争議行為に関し、原告組合の本部役員であった原告X1ら7名に加え、参加人において、前記イの添乗調査の結果に基づき、乗客の乗降や先行列車の遅延等の具体的な遅延理由がないにもかかわらず、遅延時分一覧表記載のとおり、所定運転時分より1分以上の遅延を発生させたものと判断した原告X8ら12名に対し、事情聴取を行った。これらの事情聴取においては、原告X1ら7名に対し、本件争議行為の決定、指示への関与の在り方に関する聴取等が行われ、うち原告X1ら6名に対し、上記に加え、本件争議行為と平成17年争議行為の同質性に関する確認が行われたほか、原告X8ら12名に対し、各乗務列車の遅延理由に関する聴取とともに、本件争議行為における指示、行動内容等についての確認が行われた。また、これらの事情聴取においては、原告ら19名に対し、警告文の認識についての確認や弁明の機会付与がなされた。なお、これらの事情聴取の際、原告X8ら12名において、遅延時分一覧表記載の列車遅延に関し、運行上の具体的理由を述べた者はいなかった。

エ 懲戒処分等

参加人は、原告X8ら12名が、本件争議行為において、原告組合の指示に従い、いずれも遅延時分一覧表の「月日」欄（いずれも平成18年）記載の各日に、「列車愛称名」、「列車番号」、「車両番号」及び「編成両数」欄記載の各乗務列車につき、「遅延現認区間」欄記載の各区間内において列車の減速走行等を行い、これにより「処分対象となった遅延時分」欄記載のとおり所定運転時分より1分以上の遅延を発生させたとして、当該行為が、懲戒事由を定める参加人の就業規則139条1号「法令、会社の諸規程等に違反した場合」及び同条2号「上長の業務命令に服従しなかった場合」に該当するとし、また、原告X1ら7名による本件争議行為の決定、指示への関与が、同条11号「他人を教唆煽動して、上記の各号に掲げる行為をさせた場合」及び同条12号「その他著しく不都合な行為を行った場合」に該当するとして、平成18年4月12日以降、①原告X1ら6名に対し、戒告（懲戒の種類を定める就業規則140条1項5号において、「厳重に注意し、将来を戒める。」旨の最も軽い懲戒処分として規定されたもの。）、②原告X7に対し、訓告（就業規則140条2項において「懲戒を行う程度に至らないものは、訓告とする。」旨規定されたものであり、懲戒処分ではない。）、③原告X8ら12名に対し、厳重注意（参加人において訓告を行う程度に至らないものを対象とする処分であり、懲戒処分ではない。）とする旨の各処分（以下「本件各処分」という。）を発令した。

なお、上記厳重注意は、参加人の賃金規程等に基づく賃金上の不利益待遇（後記オ）を伴うものではないが、参加人の運転無事故表彰規程

において、表彰の要件である無事故継続期間の算定につき、本来の無事故継続期間から6か月を減ずる旨（同規程8条4号）、無事故継続期間が表彰を受けられる期間（表彰基準期間）に達した後、表彰を受けるまでの間に嚴重注意を受けた場合、表彰時期を3か月以内の期間延伸する旨（同規定9条1項2号）等の不利益を伴う旨が規定されている。

オ 賃金上の不利益待遇

戒告を受けた原告X1ら6名のうち、原告X3及び同X6（両原告については、本件各処分当時いずれも55歳以上であり、満55歳以上の社員については昇給を実施しない旨を定める参加人の賃金規程33条の6により昇給が実施されない。）を除く4名（以下、この4名を総称して「原告X1ら4名」という。）においては、平成18年度の定期昇給において、通常の場合は4号俸の昇給が実施されるべきところ、賃金規程24条、別表第8（昇給所要期間内に懲戒処分を受けた場合は、処分1回につき所定昇給号俸の4分の1を減ずる旨を規定する。）に基づき、1号俸を減じた3号俸の昇給がなされるにとどまった。

また、平成18年度夏季手当においては、賃金規程143条、145条3項2号（調査期間内に減給又は戒告の処分を受けた者については、夏季手当を含む期末手当の通常の支給額を10パーセント減額する旨を規定する。）、賃金規程143条、145条3項3号（同期間内に訓告を受けた者及び勤務成績が良好でない者については、同手当の通常の支給額を5パーセント減額する旨を規定する。）に基づき、原告X1ら6名については通常の場合の支給額の10パーセント、原告X7については通常の場合の支給額の5パーセントをそれぞれ減額された。

(4) 救済申立て等

原告らは、本件争議行為に対する参加人の警告（前記(3)ア）、管理者等の添乗調査（同イ）、事情聴取（同ウ。以下、これら三者を併せて「本件警告等」という。）、本件各処分（同エ）及び賃金上の不利益待遇（同オ。以下、これら二者を併せて「本件各処分等」という。）につき、いずれも不当労働行為に該当するとして、平成18年9月4日、千葉県労委に救済申立てを行ったが（千葉県労委平成18年（不）第1号事件）、千葉県労委は、平成21年6月26日付け命令（以下「初審命令」という。）により、上記救済申立てを棄却した。原告らは、初審命令を不服として、同年7月7日、中労委に再審査申立てを行ったが（中労委平成21年（不再）第22号事件）、中労委は、平成23年4月20日付け命令（以下「本件命令」という。）により、上記再審査申立てを棄却し、本件命令は、同年6月7日、原告らに交付された。

原告らは、同年9月9日、本件命令の取消しを求めて本件訴えを提起した。

2 参加人の列車運行管理体制

(1) 関係法令の定め

ア 鉄道事業法及び同法施行規則

参加人は、鉄道事業法 3 条所定の第一種鉄道事業の許可を受けた鉄道運送事業者（同法 1 3 条 1 項参照）として、同法 1 7 条に基づき、国土交通省令で定めるところにより、列車の運行計画を定め、あらかじめ、その旨を、国土交通大臣に届け出なければならない（ただし、同法 6 4 条、同法施行規則 7 1 条 1 項 8 号により、上記届出の受理の権限は、地方運輸局長に委任されている。）ところ、上記国土交通省令に該当する同法施行規則 3 5 条は、上記届出について、設定しようとする列車の運行計画を適用する区間、列車の最高許容速度（鉄道線路の構造、車両の走行性能等の相違に応じて個々に定めるべきものとされている。）、定期に運行する列車の発着時刻（列車運行図表をもって示すべきものとされている。）等を記載した運行計画設定届出書の提出によるべき旨、上記届出書には、設定しようとする列車の最高許容速度が安全上支障のないものであることを証する書類等を添付すべき旨を定めている。

イ 鉄道営業法及び鉄道に関する技術上の基準を定める省令

鉄道営業法 1 条は、鉄道の運転等につき、国土交通省令で定める規程によるべき旨を定めるところ、上記国土交通省令に該当する鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成 1 3 年国土交通省令第 1 5 1 号。以下、単に「省令」という。）は、列車の運転につき、必要に応じ、停車場における出発時刻、通過時刻、到着時刻等を定めて行わなければならない旨（省令 9 9 条 1 項）、列車の運行が乱れたときは、所定の運行に復するように努めなければならない旨（同条 2 項）等を定めるとともに、鉄道事業者において、省令の実施に関する基準を定め、あらかじめ、地方運輸局長に届け出た上で、これを遵守しなければならない旨（省令 3 条 1 項、4 項）を定めている。

(2) 参加人による列車運行管理の定め

ア 列車運転速度表及び列車運行図表

参加人は、鉄道事業法 1 7 条及び同法施行規則 3 5 条に基づき、列車運転速度表及び列車運行図表を定め、これらを関東運輸局長に届け出ているところ、列車運転速度表は、線区別及び車両形式別の最高速度（同表において許容された速度の上限は、線区別の最高速度と車両形式別の最高速度のうちの低い方。）や曲線における制限速度等を定めたものであり、列車運行図表は、ダイヤグラムの形で、各停車場（駅、信号場等）における発着時刻を 1 0 秒又は 1 5 秒単位で定めたものである。なお、各停車場（駅、信号場等）における発着時刻は、列車運転速度表に定める最高速度及び制限速度に従って走行することを前提として、車両性能及び線路条件に照らして列車の運行に要すると見込まれる時間（基準運転時分）に、安全確保及び定時運転確保のための余裕時間（余裕時分）を加えて設定された各停車場間の運転時間（運転時分）に基

づいて設定されている。

イ 運転取扱実施基準

参加人は、鉄道営業法1条及び省令3条1項、4項に基づき、運転取扱実施基準（以下「実施基準」という。）を定め、これを関東運輸局長に届け出ているところ、実施基準には、列車は、所定の運転時刻により運転するものとする旨（実施基準11条）、列車の運転時刻の採時は、到着時刻、出発時刻及び通過時刻による旨（実施基準12条）の規定が存在する。

ウ 運転作業要領等

参加人は、関係法令の定め及び実施基準の内容に従い、運転作業要領等の各種内部規程を作成し、列車運転速度表及び列車運行図表と併せて各運転士に配布し、指導を行っているところ、運転作業要領No.9においては、運転士において、列車が遅延したときは、許された速度の範囲内で、遅延の回復に努める旨が規定されている。また、参加人は、各運転士の乗務列車や各停車場の発着時刻等（列車運行図表における運転時分の定めに基づくもの。）を具体的に記載した携帯時刻表等を、当該運転士に事前に交付しており、また、列車を利用する乗客に対し、各駅における列車の発着時刻を列車時刻表として公表している。

3 争点

- (1) 本件争議行為の具体的態様及びこれによる列車の遅延発生の有無・程度等
- (2) 本件争議行為の正当性
- (3) 本件各処分等の不利益取扱い及び支配介入該当性
- (4) 本件警告等の支配介入該当性

4 争点に対する当事者の主張

- (1) 争点(1)（本件争議行為の具体的態様及びこれによる列車の遅延発生の有無・程度等）について
（原告らの主張）

ア 本件争議行為は、参加人千葉支社管内の全線区で、列車の最高速度を時速10キロメートル減速し、回復運転は行わない旨を主たる態様とするものであるが、その具体的内容は、通常時において、参加人の列車運転速度表に定める線区別の最高速度又はこれを時速10キロメートル未満の範囲内で下回る速度により走行し得る区間においてのみ、当該最高速度から時速10キロメートル減速して走行するとともに、これにより発生する遅延に対しては、当該最高速度を長時間維持しつつ進行するなどの無理な回復運転を行わないというものである。すなわち、各線区には、最高速度とは別に制限速度が設定された曲線等の区間が存在するほか、通常時においても、各停車場間の距離等の物理的事情や、乗客への悪影響を避ける必要等から、実際には、定時運行を確保し得る範囲内で、当該最高速度を時速10キロメートル以上下回る速度での

み走行し得る区間が存在している。本件争議行為は、これらの区間を除いた一部区間においてのみ実施し得るものであり、この区間をもって実施区間としたものである。

上記の理由から、原告X8ら12名のうち原告X9(以下「原告X9」という。)を除く11名(以下、この11名を総称して「原告X8ら11名」という。)は、遅延時分一覧表の「運転士」欄記載の各原告らに対応する「遅延現認区間」欄記載の各区間のうち、それぞれ次の(ア)から(カ)までに記載された一部区間においてのみ、本件争議行為を実施したにすぎず、また、原告X9は、遅延時分一覧表記載の平成18年3月15日の内房線(列車番号193M、車両番号113系)の走行に際し、「遅延現認区間」欄記載の蘇我・木更津間においては、本件争議行為を実施していない(上記区間における線区別の最高速度は時速110キロメートルであるところ、原告X9が乗務した上記内房線の車両における車両形式別の最高速度は、時速100キロメートルであるから、原告X9は、上記区間において、線区別の最高速度を時速10キロメートル以上下回る速度でのみ走行し得るものであり、そもそも本件争議行為を実施し得ない。)

(ア) 原告X10(平成18年3月10日、成田エクスプレス、2010M)
成田駅・酒々井駅間、佐倉駅・東千葉駅間(遅延時分一覧表の「遅延現認区間」欄の記載は、根古屋信号場(当時)・東千葉駅間。)

(イ) 原告X11(同日、成田エクスプレス、2023M)
東千葉駅・四街道駅間、物井駅・佐倉駅間、酒々井駅・成田駅間(上記「遅延現認区間」欄の記載は、千葉駅・空港第2ビル駅間。)

(ウ) 原告X12(同日、しおさい、1010M)
稲毛駅・津田沼駅間、船橋駅・市川駅間、新小岩操車場駅(当時)・新小岩駅間(上記「遅延現認区間」欄の記載は、千葉駅・錦糸町駅間。)

(エ) 原告X13(同月12日、成田エクスプレス、2010M)
成田駅・酒々井駅間、佐倉駅・東千葉駅間、黒砂信号場・船橋駅間、西船橋駅・市川駅間、新小岩操車場(当時)・新小岩駅間(上記「遅延現認区間」欄の記載は、根古屋信号場(当時)・錦糸町駅間。)

(カ) 原告X14

① 同日、成田エクスプレス、2023M
東千葉駅・四街道駅間、物井駅・佐倉駅間、酒々井駅・成田駅間(上記「遅延現認区間」欄の記載は、千葉駅・根古屋信号場(当時)間。)

② 同日、成田エクスプレス、2024M
成田駅・酒々井駅間、佐倉駅・東千葉駅間、黒砂信号場・船橋駅間、西船橋駅・市川駅間、新小岩操車場(当時)・新小岩駅間(上記「遅延現認区間」欄の記載は、根古屋信号場(当時)・東

京駅間。)

- (カ) 原告 X15 (同月 13 日, 成田エクスプレス, 2011M)
東千葉駅・四街道駅間, 物井駅・佐倉駅間, 酒々井駅・成田駅間 (上記「遅延現認区間」欄の記載は, 千葉駅・成田空港駅間。)
- (キ) 原告 X8
 - ① 同月 14 日, 成田エクスプレス, 2017M
新小岩操車場 (当時)・西船橋駅間, 船橋駅・稲毛駅間, 東千葉駅・四街道駅間, 物井駅・佐倉駅間, 酒々井駅・成田駅間 (上記「遅延現認区間」欄の記載は, 東京駅・空港第 2 ビル駅間。)
 - ② 同日, 成田エクスプレス, 2016M
成田駅・酒々井駅間, 佐倉駅・東千葉駅間, 黒砂信号場・船橋駅間, 西船橋駅・市川駅間, 新小岩操車場 (当時)・新小岩駅間 (上記「遅延現認区間」欄の記載は, 成田空港駅・錦糸町駅間。)
- (ク) 原告 X16 (同日, わかしお, 78M)
蘇我駅・新習志野駅間, 南船橋駅・葛西臨海公園駅間 (上記「遅延現認区間」欄の記載は, 蘇我駅・東京駅間。)
- (ケ) 原告 X17 (同月 15 日, しおさい, 4008M)
銚子駅・猿田駅間, 干潟駅, 佐倉駅間 (上記「遅延現認区間」欄の記載は, 銚子駅・佐倉駅間。)
- (コ) 原告 X18 (同月 16 日, 成田エクスプレス, 2017M)
新小岩操車場 (当時)・西船橋駅間, 船橋駅・稲毛駅間, 東千葉駅・四街道駅間, 物井駅・佐倉駅間, 酒々井駅・成田駅間 (上記「遅延現認区間」欄の記載は, 東京駅・空港第 2 ビル駅間。)
- (カ) 原告 X19 (以下「原告 X19」という。)
 - ① 同日, 成田エクスプレス, 2023M
東千葉駅・四街道駅間, 物井駅・佐倉駅間, 酒々井駅・成田駅間 (上記「遅延現認区間」欄の記載は, 千葉駅・空港第 2 ビル駅間。)
 - ② 同日, 成田エクスプレス, 2024M
成田駅・酒々井駅間, 佐倉駅・東千葉駅間, 黒砂信号場・船橋駅間, 西船橋駅・市川駅間, 新小岩操車場 (当時)・新小岩駅間 (上記「遅延現認区間」欄の記載は, 根古屋信号場 (当時)・錦糸町駅間。)

イ 前記アにおける限定された本件争議行為の実施区間において, 1 分以上の列車の遅延が発生した旨の事実は認められず, 遅延時分一覧表記載の 1 分以上の列車の遅延が, 本件争議行為によって発生したものと認めるべき証拠は存在しない。また, 本件争議行為による列車の遅延に起因して, 他の列車に遅延が発生した旨の事実も存在しない。

(被告及び参加人の主張)

ア 本件争議行為の態様は, 飽くまで参加人千葉支社管内の全線区で, 列

車の最高速度を時速10キロメートル減速し、意識的な回復運転については、これを全く行わないというものであり、原告らの主張するように、一部区間においてのみ実施されたものではなく、原告X8ら12名は、いずれも遅延時分一覧表の「遅延現認区間」欄記載の各区間内において、それぞれ本件争議行為を実施したものである。本件争議行為における実施区間や回復運転に関する原告らの主張は、何ら裏付けを伴うものではない。

イ 本件争議行為により、遅延時分一覧表記載の合計15本の列車につき、「遅延現認区間」欄記載の各区間において1分以上の遅延が発生したことは、参加人による管理者等の添乗調査の結果から明らかであり、その信用性を否定すべき事情は存在しない。また、平成18年3月16日に原告X19が実施した本件争議行為による成田エクスプレス（列車番号2023M及び2024M）の各遅延によって、別紙3「遅延が現認された列車による他列車への影響」（以下「他列車への影響一覧表」という。）における「遅延が現認された列車」欄記載の各列車（上記列車番号2023M及び2024M）に対応する「影響を受けた列車（千葉から成田空港間）」欄記載の各列車（列車番号2023Mの遅延につき他の列車4本、列車番号2024Mの遅延につき他の列車5本）に対し、少なくとも「遅延時分」欄記載の各遅延（1分45秒から5分までの間の遅延）が発生したことが、列車運行図表に基づき、合理的に推認できる。

(2) 争点(2)（本件争議行為の正当性）について

（原告らの主張）

争議行為としての怠業（スローダウン）は、労務の一部を不提供とし、作業能率の低下や作業速度を落とすという態様によるものであって、労働者の支配領域にある労働力の提供に関わる争議手段にとどまるものであり、組合が業務や生産手段を排他的に支配するものではなく、正当な争議行為として認められている。また、怠業の際に、労務の一部不提供という争議手段から生じる一時的な結果として組合員の職場への滞留や組合による部分的な業務管理という現象が生じるとしても、そもそも使用者が、このような労働者の労働力の部分的な提供を受領する意思を有しない場合には、ロックアウトという対応手段をとることが可能なのであり、このような対応手段を有することにかんがみると、使用者において上記現象の発生を承諾したものというべきであり、怠業の正当性は左右されるものではない。

そして、本件争議行為は、参加人千葉支社管内の全線区で列車の最高速度を時速10キロメートル減速し、回復運転は行わない旨を主たる態様とするものであるが、上記態様は、通常時と比べて作業の速度を落とす怠業の一種に該当し、参加人の物的施設の管理権や所有権の侵害を伴うものではなく、列車の乗務・運行自体も、参加人の承諾の下に行われるなど、参加

人の自由意思の抑圧を伴うものではなかった。

また、本件争議行為は、通常時において、最高速度又はこれを時速10キロメートル未満の範囲内で下回る速度により走行し得る区間のみ、当該最高速度から時速10キロメートル減速して走行するとともに、これにより発生する遅延に対し、当該最高速度を長時間維持しつつ進行するなどの無理な回復運転は行わないとするものにすぎず、本件争議行為が行われた区間及びその影響の程度は極めて限定的なものにすぎない。本件争議行為によって1分以上の列車の遅延が発生したものと認めるべき証拠はないし、仮に、本件争議行為によって1分以上の列車の遅延が発生したとしても、当該遅延の程度は、通常時の乗客混雑等によっても生じ得る軽微なものにすぎず、本件争議行為によって、列車運行に対する具体的危険が発生した旨の事実はない。

なお、本件争議行為は、列車の減速走行を目的とするものであり、これによる遅延発生自体を目的としたものではなく、参加人の定時運行体制の侵害を意図するものではない。また、そもそも定時運行体制なるものは、法令上の要請ではなく、参加人の内部規定（実施基準11条）に基づくものにすぎず、これに反するからといって、本件争議行為の正当性が失われるものではない。

以上によれば、本件争議行為については、怠業に当たるものであって争議行為としての正当性が認められる。なお、本件争議行為は、正当な争議行為として認められている遵法闘争の軽微な形態に当たるものでもあり、その意味でも適法なものである。

（被告の主張）

本件争議行為は、列車の最高速度を時速10キロメートル減速し、回復運転はしない旨の態様によって、列車を所定運転時分から遅延させることを当然の前提としており、現に、遅延時分一覧表記載の「遅延現認区間」欄記載の各区間において、1分以上の列車の遅延を発生させたものである。

公共輸送を担う会社が、その営業として公共輸送の業務を遂行する中で、法令等により求められるとともに、その使命でもあるところの安全運行を確保するためには、定時運行体制により、統一した指揮の下で業務を遂行する必要があるところ、本件争議行為は、原告組合所属の運転士が、原告組合の決定、指示に基づき、独自の判断で減速走行という行為を行い、当該列車と相前後して運転される他の列車とは別個の運行体制をとることによって、列車の定時運行体制に支障を生じさせようとするものであって、このような行為が、当該列車はもとより、他の列車についても列車事故等を招来するという安全上の問題を生じさせる内在的危険性を有することは明らかである。すなわち、本件争議行為は、前記2の法令等の定めによる列車の運行計画等に基づいて要請され、参加人の業務の内容をなす定時運行体制に意図的、積極的に反することによって、公共輸送の使命たる安全運行を脅かす内在的危険性のある行為を行うものであり、争議行為として

の正当性の範囲を逸脱するものである。仮に、本件争議行為の実施区間や、これによる遅延の程度がわずかなものであったとしても、そのような遅延を意図的、積極的に生じさせ、安全運行の要である列車の定時運行体制に支障を生じさせることは許されず、本件争議行為の正当性は認められない。
(参加人の主張)

本件争議行為は、列車の最高速度を時速10キロメートル減速し、回復運転は行わないことによって、故意に列車の遅延を引き起こすものであり、実際に、遅延時分一覧表記載の「遅延現認区間」欄記載の各区間において、1分以上の列車の遅延を発生させたものである。

上記争議手段は、原告組合所属の運転士が職場から離脱せず、通常の乗務を行いながら、最高速度を時速10キロメートル減速し、回復運転は行わないというものであるから、参加人の指揮命令から完全に離脱することなく、これを部分的に排除しつつ不完全な労働力を提供する旨の怠業に該当するものといえる。しかしながら、上記争議手段は、労働者がその労働力を使用者に完全には使用させないという消極的態様にとどまるものではなく、原告組合独自の目的・見解に基づいて、回復運転を伴わない減速走行を実施し、列車を所定運転時分より遅延させることによって、定時運行を確保するための参加人の運転時分の管理権を一時的に参加人から奪い、原告らの管理下に置く旨の積極的行為というべきであるから、不法に参加人の自由意思を抑圧し、財産に対する支配を阻止するものであって、正当な争議行為とはいえない。

(3) 争点(3) (本件各処分等の不利益取扱い及び支配介入該当性) について
(原告らの主張)

本件争議行為は、前記のとおり、労務の一部を不提供とし、作業能率の低下や作業速度を落とすという態様によるものであって、組合が業務や生産手段を排他的に支配するものではなく、正当な争議行為と認められている怠業に当たるものであるから、これを決定、指示、実行したことを理由とする原告ら19名に対する本件各処分等は、いずれも労働組合法(以下「労組法」という。)の規定する不利益取扱い(同法7条1号)及び支配介入(同条3号)に該当する。

仮に、本件争議行為の正当性が認められないとしても、原告らと参加人との間には、従前より不当労働行為救済申立事件が相次ぐなど、参加人の原告組合に対する嫌悪や敵対的態度は顕著であり、本件各処分等は、参加人の上記態度の発露としてなされたものといえる。また、本件各処分を行うに際し、参加人が本件争議行為により1分以上の遅延が発生したと認定した区間(遅延時分一覧表の「遅延現認区間」欄記載の各区間)は恣意的かつ不合理であって、本件争議行為による1分以上の遅延発生を認めるべき証拠は存在しない。さらに、遅延時分一覧表記載の列車の遅延が、仮に本件争議行為によって発生したものだとしても、当該遅延の程度は数分という日常的に生じる軽微なものにすぎないところ、参加人は、あえて原

告組合所属の運転士による労務提供の受領を拒否することなく、本件各処分等に及んでいる。これらの事情を考慮すれば、本件各処分等は、本件争議行為を契機に、原告組合の弱体化をねらってなされたものというべきであり、やはり労組法の禁止する不利益取扱い（同法7条1号）及び支配介入（同条3号）に該当する。

（被告の主張）

本件争議行為には正当性が認められない以上、参加人の不当労働行為意思の有無を問題とするまでもなく、本件各処分等は労組法の禁止する不利益取扱いに該当しない。また、本件各処分等は、その根拠や不利益の程度において相当性が認められ、参加人において殊更原告組合の組合員を委縮させることにより、原告組合の弱体化を企図したとする事情もうかがえないから、支配介入にも該当しない。

（参加人の主張）

本件争議行為は違法であるから、原告ら19名に就業規則違反があれば、その事由及び情状に応じた処分等の発令を受けるのは当然であるところ、原告ら19名には、前記1(3)エのとおり、いずれも本件争議行為に関して就業規則に定める懲戒事由が存在する。そして、本件各処分は、原告X1ら6名については、原告組合の本部役員として本件争議行為の決定、指示に関与するとともに、本件争議行為と同様の平成17年争議行為につき、同様の理由で嚴重注意を受けていることを勘案して戒告とし、原告X7については、上記同様、本件争議行為の決定、指示に関与したものの、原告X1ら6名のような処分歴がないことを勘案して訓告とし、原告X8ら12名については、原告組合の決定、指示に従い、運転士として実際に本件争議行為を実施し、これにより1分以上の遅延を生じさせたことを勘案して嚴重注意としたものであるから、その事由及び情状に応じた処分であって、原告組合の組合員を萎縮させ、原告組合を弱体化させようとする参加人の意図によるものではない。また、賃金上の不利益待遇（定期昇給及び夏季手当の減額）については、前記1(3)エのとおり、本件各処分に伴い、参加人の賃金規程の関係条項に基づいて実施されたものにすぎない。以上によれば、本件各処分等が不利益取扱いや支配介入に該当するものとはいえない。

(4) 争点(4)（本件警告等の支配介入該当性）について

（原告らの主張）

参加人は、従前から原告組合に対する敵対的態度を示していたところ、正当な本件争議行為を違法と断定し、本件争議行為に参加する組合員に対して不利益を課す旨を述べ、威嚇をもって、正当な本件争議行為の実行を中止させようとした。

また、本件争議行為に際しては、参加人において、原告組合所属の運転士からの怠業による労務提供の受領をあえて拒否せず、本件争議行為を契機として原告組合に打撃を与えようとする意図を有していた。参加人は、

そのような意図の下、正当な争議行為である本件争議行為の際に、あえて管理者等2名を狭い運転台に同乗させて、原告組合所属の原告X8ら12名を含む運転士を監視、威圧したうえ、本件争議行為の後には、前記1(3)ウの事情聴取を行った。

これらの事情に照らせば、本件警告等が、原告組合の活動妨害や弱体化を企図した行為として、いずれも支配介入（労組法7条3号）に該当することは明らかである。

(被告の主張)

本件争議行為は正当な争議行為とはいえないから、参加人が、本件争議行為について、事前の警告や事後の事情聴取を行うことが不当であるとはいえないし、管理者等の添乗調査においても、運転士を特段に監視、威圧するなどの行動は行われず、運転速度や遅延時分の確認等以上のことは行われていないから、これらの参加人の対応において、原告組合の運営に対する支配介入の意思は認められず、支配介入該当性は認められない。

(参加人の主張)

本件警告等は、以下の理由から、いずれも支配介入には該当しない。

ア 前記1(3)アの警告は、違法な本件争議行為を未然に防ぐ目的で、その違法性を原告組合及びその所属運転士にあらかじめ伝えた上で、原告組合所属の運転士が本件争議行為を行った場合には厳重に対処せざるを得ない旨を告知する正当な行為である。

イ 前記1(3)イの管理者等の添乗調査は、参加人において、原告組合所属の運転士による運転状況等を確認し、違法な本件争議行為の実施状況を把握するために行われたものであり、その態様においても、運転速度や遅延時分の確認等以上のことは行われておらず、運転士に対して精神的抑圧を与えるなどのことはなされていない。

ウ 前記1(3)ウの事情聴取は、原告組合の本部役員に対し、違法な本件争議行為の決定、指示に対する関与の確認と弁明の機会を与えるため、原告組合所属の運転士に対し、違法な本件争議行為による列車遅延についての事実関係の確認と弁明の機会を与えるためになされたものであり、聴取事項も上記目的の範囲内にとどまる正当な行為である。

第3 当裁判所の判断

1 争点(1)（本件争議行為の具体的態様及びこれによる列車の遅延発生の有無・程度等）について

(1) 本件争議行為の具体的態様について

ア 原告らは、本件争議行為の実施区間について、通常時に列車の最高速度（参加人の列車運転速度表における線区別の最高速度をいう。）又はこれを時速10キロメートル未満の範囲内で下回る速度により走行し得る区間に限定されるとした上、原告X8ら11名が遅延時分一覧表の「遅延現認区間」欄記載の各区間内において本件争議行為を実施した事実はあるものの、その実施区間は、上記各区間内の一部区間に限

定され、また、原告X9については上記「遅延現認区間」欄記載の蘇我・木更津間において本件争議行為を実施した事実はない旨主張する。

イ まず、原告X8ら11名による本件争議行為の実施区間について検討するに、確かに、参加人千葉支社管内においては、各線区において、最高速度とは別に制限速度が設定された曲線等の区間や、停車場間の距離が短いなどの客観的事情により、通常時においても当該最高速度をはるかに下回る速度で走行せざるを得ない区間、さらに、定時運行を確保し得る範囲内において、各運転士に許されたある程度の裁量により、通常時においても最高速度を時速10キロメートル以上下回る速度での走行が行われている区間が存在していることは否定できない。そうすると、列車の最高速度を時速10キロメートル減速することを内容とする本件争議行為についても、これらの区間においてまで、原告組合所属の運転士に対し、最高速度を時速10キロメートル減速した速度を維持したり、逆に通常時と異なる速度への減速をしたりして走行することを求める趣旨であったと解することはできない。

しかしながら、本件争議行為については、前提となる事実（前記第2の1）のとおり、本件争議行為の決定、指示及び参加人への事前通知のいずれにおいても、本件争議行為の具体的方法として、減速行為と回復運転をしないという不作為とが一体のものとして指示されるとともに、その実施区間が参加人千葉支社管内の全線区である旨が示されていたのであるから、それにもかかわらず、本件争議行為の実施区間自体について、当然に、一定の線区のうち通常時において最高速度による運転ないしこれから時速10キロメートル未満の減速運転をしている区間という最高速度から時速10キロメートルの減速走行を行い得る特定の一部区間に限定される旨の原告らの主張は、その内容自体において不自然であるといわざるを得ない。

しかも、原告らの上記主張内容は、原告らが当初から明確に把握しているはずの本件争議行為の実施区間が参加人の主張している範囲よりも限定的な範囲であったというものであり、原告X8ら12名において、自らに対する本件各処分の効力等というその利害にも絡む基本的な事実関係と位置付けているものであるが、それにもかかわらず、当該主張は、中労委の再審査手続において、参加人から本件各処分の根拠となった列車の遅延現認区間を明示する書証が提出されたのを契機として、原告らの最終陳述書において初めて述べられたものであり、それ以前においては、千葉県労委の初審手続を含めて一切主張されていない。その上、原告らは、遅延時分一覧表の「遅延現認区間」欄記載の各区間における原告X8ら12名による本件争議行為の実施の有無及び具体的な実施区間について、上記再審査手続における最終陳述書及び本件訴訟手続を通じてその主張内容を度々変遷させており、上記主張内容について、これを裏付けるべき客観証拠が存在するものともいえない。

そうすると、原告X8ら11名による本件争議行為の実施区間について、上記「遅延現認区間」欄記載の各区間のうち特定の一部区間に限定される旨の原告らの主張は、るるその理由を述べるところではあるが採用することができない。原告X8ら11名が実施した本件争議行為による列車の遅延の有無・程度については、前記第2の1(2)イ(ウ)において遅延発生を認めた上記「遅延現認区間」欄記載の各区間において、減速行為と回復運転をしないという不作為が取り混ぜられながら実施されたものと認定するのが、本件争議行為の実態に即し、相当と認められる。

ウ また、原告X9による本件争議行為の実施の有無及び実施区間について検討するに、関係証拠及び弁論の全趣旨によれば、原告らは、中労委の再審査段階における最終陳述書において、原告X9につき、減速の対象となる「列車の最高速度」を、参加人の列車運転速度表における線区別の最高速度（時速110キロメートル）ではなく、原告X9が乗務した内房線の車両（列車番号193M、車両番号113系）における車両形式別の最高速度（時速100キロメートル）であると解した上で、遅延時分一覧表の「遅延現認区間」欄記載の蘇我・木更津間のうち特定の一部区間において、原告X9が本件争議行為を実施した旨認めていたこと、上記蘇我・木更津間における原告X9の実際の走行における最高速度が時速90キロメートル（前述の車両形式別の最高速度である時速100キロメートルから時速10キロメートル減速したもの。）を上限とするものであり、原告らが主張する上記区間において通常時に実際に走行し得る速度（原告らの平成26年3月5日付け準備書面(11)添付の表の11枚目における上記蘇我・木更津間に対応する「箇所」欄記載の一連の速度であり、各停車場間に応じて時速85キロメートルから時速95キロメートルまでの間の速度が主張されている。）と比較しても、上記区間全体を通じて、これより時速5キロメートルから時速10キロメートル程度低いものであったことがそれぞれ認められる。

これらの事実によれば、原告X9が、上記「遅延現認区間」欄記載の蘇我・木更津間において、本件争議行為を行ったものと認めるのが相当である。

エ なお、原告らは、本件争議行為における回復運転の位置付けについて、「当該最高速度を長時間維持しつつ進行するなどの無理な回復運転は行わない。」との趣旨であった旨主張しており、これに沿うかのような原告組合代表者らの供述も存在するところである。しかし、関係証拠及び弁論の全趣旨によれば、原告組合及び参加人においては、本件争議行為の実施前から、本件争議行為により、一定の区間において、所定運転時分から数分程度の列車の遅延が発生することが想定されていたことが認められ、他方、証拠によって認められる原告X8ら12名の実際

の走行における最高速度や遅延時分の推移をみても、発生した遅延に対する意図的な回復運転が行われた様子はいかたがわれない。これらの事情を踏まえつつ、原告らの上記主張及び原告代表者らの上記供述の趣旨を勘案するに、本件争議行為における回復運転の位置付けとしては、遅延発生後に、特段の回復運転をしなくてもその後の列車の運行状況によって遅延が回復するような場合に、そのような状況を妨げるようなことはしないものの、飽くまで意図的な回復運転はしないという趣旨であったものと認めるのが相当である。

(2) 本件争議行為による列車の遅延発生の有無・程度等について

ア 前提となる事実（前記第2の1）及び前記(1)の検討結果に加え、関係証拠及び弁論の全趣旨によれば、本件争議行為の実施期間中に発生した遅延時分一覧表記載の1分から4分15秒までの間の列車の遅延は、いずれも乗客の乗降や先行列車の遅延等の他の理由によるものではなく、本件争議行為によって発生したものと認めるのが相当である。

イ この点、原告らは、本件争議行為による1分以上の列車の遅延発生を否定する。しかしながら、遅延時分一覧表記載の1分から4分15秒までの間の列車の遅延は、参加人による管理者等の添乗調査によって計測、記録されたものであるところ、上記管理者等の添乗調査は、少なくとも1名は運転士経験のある管理者等2名を一組として運転台に添乗させ、その際、添乗前に、各添乗者の腕時計を正確な時刻に合わせた上で、各列車における駅の発着時刻、乗降時分、通過駅での通過時刻及び各駅間の実際の走行における最高速度、進行現示（青信号）以外の信号機の場所、名称、現示内容に加え、乗客混雑等の本件争議行為以外の遅延原因となるべき特記事項を確認させ、これらを各運転士が所持する携帯時刻表の写しに記録させるという形で行われたものである。そして、遅延時分一覧表記載の列車の遅延に関しては、上記管理者等の添乗調査の結果において、いずれも乗客混雑等の本件争議行為以外の遅延原因となるべき特記事項等が記録されていない。また、原告X8ら12名は、本件争議行為後の参加人による事情聴取の際に、各乗務列車の遅延理由の聴取を受けたが、その際、運行上の具体的な理由を明確に述べた者はいなかった。これらの事情によれば、遅延時分一覧表記載の列車の遅延については、原告X8ら12名による本件争議行為以外の事由を原因として生じたものとは認め難く、いずれも原告X8ら12名による本件争議行為によって発生したものと認めるのが相当である。上記認定を覆すに足りる証拠は存在しない。

ウ これに対し、被告及び参加人の主張に係る本件争議行為の実施による他列車への影響（他列車への影響一覧表記載の平成18年3月16日における合計9本の他列車に対する少なくとも1分45秒から5分までの間の遅延）は、参加人による管理者等の添乗調査によって現認等がされたものではなく、列車運行図表等に基づいて、他列車が所定の列

車運行図表どおりに運行されていたことを前提に、これを推認したものである。しかるに、平成18年3月16日における他列車の具体的な運行状況は、取調べ済みの全証拠によっても明らかではなく、他列車が所定の列車運行図表どおりに運行されていたという前提自体、必ずしも採り得るものではないというべきである。そうすると、このような推認によっても、他列車への影響一覧表記載のとおりの結果が実際に生じたものと認めることはできないといわざるを得ず、他にこれを認めるに足りる的確な証拠は見当たらない。

2 争点(2) (本件争議行為の正当性) について

- (1) 本件争議行為については、参加人千葉支社管内の全線区で列車の最高速度を時速10キロメートル減速し、回復運転は行わない旨を主たる内容とし、原告組合及び参加人においては、本件争議行為の実施前から、本件争議行為により、一定の区間において所定運転時分から数分程度の列車の遅延が発生することが想定され、実際にも、遅延時分一覧表記載の合計15本の列車に対して、1分から4分15秒までの間の遅延を発生させたものであることは、これまでに認定したとおりであり、その態様は、原告組合所属の運転士が職場から離脱せず、通常の業務を行いながら、列車の最高速度を時速10キロメートル減速し、回復運転をしないというものであると認められる。そうすると、本件争議行為は、怠業、すなわち、使用者である参加人の指揮命令から完全に離脱することなく、これを部分的に排除しつつ、不完全な労働力を提供するという手段の争議行為に該当するものといえる。
- (2) そして、怠業は、必然的に企業の業務の正常な運営を一定程度阻害するものであるにもかかわらず、それが正当な争議行為と位置付けられているのは、その本質が、労働者において労働契約上負担する労務供給義務の量的一部分を提供しないという形態によって不完全履行をするという消極的な態様の行動であり、その争議行為としての手段方法は、労働者が団結してその持つ労働力を使用者に完全には利用させないことにあり、そのような本質及び手段方法の範囲にとどまる限りにおいて、使用者の有する業務や生産手段に対する管理・支配を排除したり、業務や生産手段に対する危険を及ぼすおそれを生じさせたりしないことから、正当な争議行為と認められると考えるべきものである。そうすると、労働力の一部の不提供を内容とする争議行為であって、形態が怠業に該当し、あるいは類似する行為であっても、上記の本質及び争議行為としての手段方法を逸脱して、不法に使用者側の自由意思を抑圧したり、その業務や生産手段といった財産に対する管理・支配を阻止するようなものであったりする場合（最高裁判所昭和24年（オ）第105号昭和27年10月22日大法廷判決・民集6巻9号857頁、最高裁判所昭和27年（あ）第4798号昭和33年5月28日大法廷判決・刑集12巻8号1694頁、最高裁判所平成元年（オ）第676号平成4年10月2日第二小法廷判決・裁判集民事

166号1頁参照),あるいは,業務や生産手段という財産に対する危険を及ぼしたり,そのおそれを生じさせるものであったりする場合には,正当な争議行為とはいえ,許されないものと解するのが相当である。

この点,原告らは,使用者にはロックアウトという対抗手段が存在するところ,使用者がこの対抗手段を講ずることなく,一部の提供を欠く労働力の提供を受領することを選択した場合には,怠業によって,職場への労働者の滞留や組合による部分的な業務管理という事態が生ずることになっても,それは使用者の承認に基づくものといえる旨を主張するが,使用者が,真実,労働者の滞留や組合による部分的な業務管理という事態の発生を承諾する意思を表明したのであればともかく,ロックアウトをしないということだけで,職場への労働者の滞留や組合による部分的な業務管理という事態の発生を承認したとすることは困難である。原告らの一般論としての主張は,採用することができない。

- (3) ここで,参加人の行う旅客鉄道事業に係る遂行体制についてみるに,参加人の列車運行管理体制に関する関係法令及び参加人の規程等の定め(前記第2の2)によれば,参加人は,鉄道事業法17条及び同法施行規則35条に基づき,最高速度及び制限速度を定めた列車運転速度表と,上記最高速度及び制限速度の遵守を前提とした各停車場(駅,信号場等)における発着時刻を定めた列車運行図表を定め,これらの届出を行い,各運転士に配布,指導等を行っているほか,各運転士に対し,乗務列車における各停車場の発着時刻等(列車運行図表における運転時分の定めに基づくもの)を具体的に記載した携帯時刻表等を事前に交付している。また,参加人は,鉄道営業法1条及び省令3条1項,4項に基づき,列車の運転は,必要に応じ,停車場における出発時刻,通過時刻,到着時刻等を定めて行わなければならない旨(省令99条1項),列車の運行が乱れたときは,所定の運行に復するように努めなければならない旨(同条2項)等を定める省令の実施に関する基準として,実施基準の作成・届出を行っているところ,実施基準11条では,列車は,所定の運転時刻により運転するものとする旨を規定している。加えて,参加人は,内部規程として運転作業要領を作成し,各運転士に配布,指導等を行っているところ,運転作業要領No.9では,運転士は,列車が遅延したときは,許された速度の範囲内で,遅延の回復に努める旨を規定している。その上で,参加人は,列車を利用する乗客に対し,各駅における列車の発着時刻を列車時刻表として公表している。

これらの法令等の存在及びその内容等の諸事情に照らせば,参加人に対しては,法令上,その業務を遂行するにつき,列車運行の安全確保を目的とした定時運行体制の確保が要請されていることが明らかであり,参加人は,上記法令上の要請に伴うものとして,経営管理上,列車の定時運行体制を確保するための運転時分の管理をすべきものであって,そのような管理をなし得るような体制が参加人の業務ないしその営業権の内容として管理保有されているものと認めるのが相当である。

原告らは、定時運行体制について、法令上の要請ではなく、参加人の内部規定（実施基準11条）に基づくものにすぎないと主張するが、採用することはできない。

- (4) 以上説示したところと認定の事実関係を前提に、本件争議行為が正当な争議行為であったといえるか否かについて判断するに、本件争議行為の態様は、原告らにおいて、意図的な回復運転を伴わない減速走行を行うことによって、故意に列車運行に対する一定の遅延を発生させるというものであり、列車の安全運行を目的として法令上要請され、参加人の営業権の発現としての業務遂行体制として構築されている参加人の定時運行体制を、原告ら独自の判断及び行為によって混乱させる結果をもたらすものであり、そのことは参加人の定時運行体制の基礎となっている参加人による運転時分の管理・支配を一時的に排除し、原告らの独自の管理・支配を設けてその下に置くことによって、定時運行体制を内容とする参加人の業務について、参加人が保持すべきその管理・支配を失わせしめる結果を招来するものであるというべきである。そうすると、本件争議行為は、単なる労働力の一部不提供といった消極的態様にとどまらず、不法に参加人の自由意思を抑圧し、その業務ないし財産に対する管理・支配を阻止する積極的態様に及ぶものとして、正当な争議行為の範囲を逸脱するものといわざるを得ない。

そうすると、原告らは、本件争議行為によって列車運行に対する危険が抽象的にすら発生していなかったとして、本件争議行為が違法ではないことを主張するが、危険発生のおそれについての判断をするまでもなく、本件争議行為は違法なものというべきこととなる。なお、この点について付言するに、参加人の営む鉄道事業のように、これに従事する職員の職種が複雑多岐にわたる職場において、業務が安全確実に遂行されるためには、関係職員の協力一致が必要であり、業務の遂行は統一した指揮命令の下で実施される必要があるところ、このような指揮命令系統の統一が失われた場合、列車運行の遅延を生ずる可能性があるだけでなく、当該列車はもとより、他の列車に対しての安全上の危険が発生するおそれがあることも自明であるところ、このような危険発生のおそれを解消し、危険を顕在化・顕現化させないためには、統一的指揮命令の体制下に、定時運行体制を含む安全対策が維持・遂行される必要があるのであり、本件争議行為はこれを侵害するものといわざるを得ないのであるから、この点について原告らが、列車の走行については、その走行が一定区間に列車を1本しか入れない閉塞方式の下に行われ、かつ、閉塞方式を担保するシステムとしてATS保安装置が採用されているので、本件争議行為の態様によっては、危険が抽象的なものとしても発生する余地がない旨を主張し、原告組合代表者もそれに沿う供述をすることを考慮しても、前記本件争議行為を違法とする判断を左右するものではないことになる。

そして、原告らは、本件争議行為の動機・目的が正当なものであること

や、惹起した結果の軽微さから、本件争議行為が違法といえない旨も主張するところ、前提となる事実（前記第2の1）(2)イ(7)において認定したように、原告らにおいて、たとえ本件争議行為が列車運行の安全確保を指向するという十分に了解可能で実現結果が社会的に望ましいといえるような動機・目的を持って実行したものであることが認められるとしても、そのことが本件争議行為の行為態様の違法性を阻却するものとはいえず、また、本件争議行為によって発生した列車の遅延の程度が1分から4分15秒までの間という日常的に生じ得る比較的軽微なものであったとしても、定時運行体制の実現が自然状況や乗降客の多寡などの状況により不可抗力的に生起する要因によって障害されるのと、本件争議行為を原因とするように人為的、意図的に遅延が惹起されて障害されるのでは、意味合いが全く異なり、遅延時分という結果のみを取り上げて正当性・違法性の有無を論ずる考え方は相当ではない。したがって、これらいずれの事情をもってしても、本件争議行為が正当な争議行為としての怠業の範囲にとどまるものであるということとはできない。

(5) 原告らの他の関連する主張についても付言しておく。

ア 原告らは、本件争議行為が列車の遅延発生自体を目的としたものではない旨を主張するが、本件争議行為の態様が一定の区間において所定運転時分から数分程度の列車の遅延を発生させるものであることは、原告らにおいても本件争議行為の実施前から当然の前提とされていたものであると認められる以上、原告らの上記主張は、採用することができない。

また、原告らは、法令によっても参加人の就業規則等によっても、常に最高速度で走行することを義務付けられてはいないのであるから、本件争議行為における減速走行は、何ら違法なものではない旨の主張をするが、本件争議行為は、繰り返し述べるように、減速走行と意図的な回復運転をしないという二つの行為を組み合わせたものであるから、その一方のみを取り上げる原告らの主張は採用することができない。

イ 原告らは、本件争議行為において、参加人が、原告組合所属の運転士による列車の乗務・運行自体を拒否していないことから、本件争議行為が参加人の自由意思の抑圧を伴うものではない旨を主張するが、本件争議行為の態様自体が、前記のとおり、参加人の運転時分の管理・支配を一時的に排除し、原告らの独自の管理・支配を設けてその下に置くというべきものであると認められる以上、参加人の自由意思の抑圧を伴うというべきであって、原告らの上記主張は、採用することができない。

この点、原告らは、参加人が乗務拒否という形でロックアウトを行わなかったことをとらえて、本件争議行為の正当性が基礎付けられる旨も主張するが、弁論の全趣旨によれば、参加人は、原告組合の組合員に対する警告文の掲示、点呼時の警告告知を行うことにより、原告組合の

運転士が本件争議行為に及ぶことのないことを期待したのであって、参加人が更に進んで乗車拒否を行わなかったことをもって、参加人において違法な本件争議行為についての承諾を行ったなどといえないことは明らかである。

ウ さらに、原告らは、本件争議行為をもって、正当な争議行為として許されたいいわゆる遵法闘争の軽微な態様のものであるとの主張をするが、遵法闘争とは、争議手段として、法令を平常時より厳格に遵守する態様で労務を遂行することにより、平常時に比して業務の能率を低下させる行為をいうところ、このような遵法闘争であっても、客観的に法令が要求する程度に適う態様のものであることを超える態様の争議行為である場合には、怠業における正当行為性の判断基準によってその正当行為性の有無を判断すべきものであるというべきであり、原告らの上記主張は採用することができない。

(6) 以上によれば、本件争議行為は、正当な争議行為であるとはいえず、労組法7条1号所定の労働組合の正当な行為には該当しない。

3 争点(3) (本件各処分等の不利益取扱い及び支配介入該当性) について

(1) 前記2において判断したとおり、本件争議行為は労働組合の正当な行為とはいえないから、本件争議行為を理由とする原告ら19名に対する本件各処分等は、労働組合の正当な行為を理由とする不利益取扱い(労組法7条1号)には該当しない。

(2) また、本件各処分等は、以下のとおり、根拠や不利益の程度において相当性を有するものと認められ、参加人において、殊更原告組合の組合員を委縮させることにより、原告組合の弱体化を企図したなどの事情はうかがわれないから、原告組合の運営に対する支配介入(労組法7条3号)には該当しない。

ア 原告X1ら6名に対する戒告について

原告X1ら6名は、違法な本件争議行為の実施を決定し、これを原告組合所属の運転士に指示して実施させたものであり、懲戒事由を定める参加人の就業規則139条11号「他人を教唆煽動して、上記の各号に掲げる行為をさせた場合」及び同条12号「その他著しく不都合な行為を行った場合」に該当するところ、原告組合の本部役員として執行委員会において違法な本件争議行為を決定、指示した責任と、本件争議行為と同様の平成17年争議行為につき、同様の理由で嚴重注意を受けていることを勘案すれば、懲戒処分としての戒告(就業規則140条1項5号)には相当性がある。

イ 原告X7に対する訓告について

原告X7は、原告X1ら6名と同様、違法な本件争議行為の実施を決定し、これを原告組合所属の運転士に指示して実施させたものであり、懲戒事由を定める参加人の就業規則139条11号「他人を教唆煽動して、上記の各号に掲げる行為をさせた場合」及び同条12号「その

他著しく不都合な行為を行った場合」に該当するところ、原告組合の本部役員として執行委員会において違法な本件争議行為を決定、指示した責任を勘案するとともに、原告X 1ら6名のような処分歴がないことに照らせば、懲戒を行う程度に至らないものとしての訓告（就業規則140条2項）には相当性がある。

ウ 原告X 8ら12名に対する嚴重注意について

原告X 8ら12名は、参加人からの事前の警告に従わず、原告組合の決定、指示に従い、原告組合所属の運転士として違法な本件争議行為を実施し、これにより1分以上の列車の遅延を生じさせ、定時運行を定める実施基準11条に違反したものであり、懲戒事由を定める参加人の就業規則139条1号「法令、会社の諸規程等に違反した場合」及び同条2号「上長の業務命令に服従しなかった場合」に該当するところ、上記違反行為の責任を勘案すれば、訓告を行う程度に至らないものとしての賃金上の不利益待遇を伴わない嚴重注意には相当性がある。

エ 原告X 1ら7名に対する賃金上の不利益待遇について

原告X 1ら4名に対する平成18年度定期昇給の減額は、参加人の賃金規程33条の6所定の年齢要件により昇給が実施されない原告X 3及び同X 6を除き、昇給所要期間内に懲戒処分を受けた場合に、処分1回につき所定昇給号俸の4分の1を減ずる旨を規定する賃金規程24条、別表第8に基づいて実施されたものであり、原告X 1ら7名に対する平成18年度夏季手当の減額（原告X 1ら6名につき10パーセント、原告X 7につき5パーセント）は、調査期間内に戒告を受けた者につき、夏期手当等の通常の支給額を10パーセント減額し、同期間内に訓告を受けた者につき、同手当等の通常の支給額を5パーセント減額する旨を規定する賃金規程143条、145条3項2号、3号に基づいて実施されたものであり、いずれも賃金規程に基づく措置であるところ、当該不利益の程度が、戒告、訓告に伴うものとして相当性を欠くものとはいえず、参加人において、殊更原告組合の組合員を委縮させることにより、原告組合の弱体化を企図したなどの事情は窺えないから、原告組合の運営に対する支配介入（労組法7条3号）には該当しない。

(3) 原告らは、参加入の原告組合に対する従前からの嫌悪の情等、諸々の理由を挙げて、本件各処分等が、本件争議行為を契機として、原告組合の弱体化をねらってなされたものであるなどと主張するが、前記2における本件争議行為の違法性の内容・程度、前記(2)における本件各処分等の根拠や不利益の程度に照らす限り、本件各処分等が、原告ら19名につき原告組合の組合員であること自体を理由としてなされたものであるとか、原告組合自体への嫌悪等を動機としてなされたものであるなどと解することはできず、原告らの上記主張は失当である。

(4) 以上によれば、本件各処分等は、不利益取扱い（労組法7条1号）及び支配介入（同条3号）には該当しない。

4 争点(4) (本件警告等の支配介入該当性) について

- (1) 前記2において判断したとおり、本件争議行為は正当な争議行為とはいえないところ、これに対する参加人の本件警告等は、以下の理由から、いずれも原告組合の運営に対する支配介入（労組法7条3号）には該当しない。

ア 警告について

参加人による警告文の掲示及び原告組合所属の運転士に対する乗務前の点呼の際における警告告知は、違法な本件争議行為の実施を未然に防ぐ目的で、原告組合及び原告組合所属の運転士に対し、あらかじめ本件争議行為が違法である旨の参加人の見解及び本件争議行為を行った場合の参加人の厳正対処の予定を告知したものであり、当該告知内容や掲示・告知の態様において、原告組合所属の組合員に対する威嚇的言動や、原告組合の運営に対する不当な介入にわたる言動がなされたものとはいえない。

イ 管理者等の添乗調査について

参加人による管理者等の添乗調査は、違法な本件争議行為の実施の有無・状況等に関する事実関係を把握する目的で、少なくとも1名は運転士経験のある管理者等2名が運転台に添乗し、運転時分、走行速度、信号機の状況、他の遅延原因となるべき状況等の確認、記録を行ったものであり、その間、これらの行動以外に、原告組合所属の運転士に対してみだりに話しかけるなど、当該運転士を特段に監視・威圧するような言動がなされた旨の事実はない。

ウ 事情聴取について

参加人による本件争議行為後の原告ら19名に対する事情聴取は、違法な本件争議行為に係る就業規則違反の事実について、原告ら19名に直接確認するとともに、弁明の機会を付与する目的で行われたものであり、聴取事項も上記目的の範囲内にとどまるほか、聴取の際、原告ら19名に対して報復、威嚇的言動がなされた旨の事実もない。

- (2) 原告らは、参加人の原告組合に対する従前からの敵対的態度等、諸々の理由を挙げて、本件警告等が、原告組合の活動妨害や弱体化を企図した行為である旨を主張するが、前記2における本件争議行為の違法性の内容・程度、前記(1)における本件警告等の目的、態様等に照らす限り、本件警告等が、原告組合自体への嫌悪等を動機としてなされたものであるなどと解することはできず、原告らの上記主張は失当である。

5 小括

以上の検討によれば、原告らの再審査申立てを棄却した本件命令には違法事由が認められない。

第4 結論

よって、原告らの請求はいずれも理由がないからこれら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11部

別紙1

当事者等目録

原告	国鉄千葉動力車労働組合
同代表者	X 20
原告	X 1
原告	X 2
原告	X 3
原告	X 4
原告	X 5
原告	X 6
原告	X 7
原告	X 8
原告	X 11
原告	X 10
原告	X 18
原告	X 14
原告	X 15
原告	X 9
原告	X 12
原告	X 13
原告	X 19
原告	X 16
原告	X 17
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

別紙2, 3 省略