

命 令 書

申 立 人 国鉄労働組合近畿地方本部

申 立 人 X1

申 立 人 X2

被申立人 西日本旅客鉄道株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人 X1 及び同 X2 を、昭和 62 年 4 月 1 日付けで被申立人の職員として採用したものと取り扱うとともに、同人らに対し、同日以降同人らが受けるはずであった賃金相当額(既に申立外日本国有鉄道清算事業団から支払われた金額を除く)及びこれに年率5分を乗じた金額を支払わなければならない。
- 2 被申立人は、申立人らに対し、下記の文書を速やかに手交しなければならない。

記

昭和 年 月 日

国鉄労働組合近畿地方本部

執行委員長 X3 殿

X1 殿

X2 殿

西日本旅客鉄道株式会社

代表取締役 Y1

当社が、貴組合員 X1 及び同 X2 の各氏を昭和 62 年 4 月 1 日付けで採用しなかったことは、大阪府地方労働委員会において、労働組合法第 7 条第 1 号及び第 3 号に該当する不当労働行為であると認められましたので、今後このような行為を繰り返さないようにいたします。

理 由

第 1 認定した事実

1 当事者等

- (1) 被申立人西日本旅客鉄道株式会社(以下「会社」という)は、肩書地に本社を置き、日本国有鉄道改革法(昭和 61 年法律第 87 号、以下「改革法」という)及

び旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律(昭和 61 年法律第 88 号、以下「鉄道会社法」という)に基づき、昭和 62 年 4 月 1 日に設立された日本国有鉄道(以下「国鉄」という)の承継法人(改革法第 11 条第 2 項に規定する承継法人をいう、以下同じ)の一つで、本州の西日本地域を中心として主に鉄道事業等を営む会社であり、その職員は本件審問終結時約 5 万 1,500 名である。

(2) 申立外日本国有鉄道清算事業団(以下「清算事業団」という)は、国鉄から承継法人に承継されない資産、債務等の処理業務等及び承継法人に採用されなかった元国鉄職員の再就職の促進を図るための業務を行うことを目的として、改革法及び日本国有鉄道清算事業団法(昭和 61 年法律第 90 号、以下「清算事業団法」という)に基づき、昭和 62 年 4 月 1 日に設立された法人であり、その職員は本件審問終結時約 8,000 名である。

(3) 申立人国鉄労働組合近畿地方本部(以下「近畿地本」という)は、昭和 62 年 3 月 31 日までは国鉄の、同年 4 月 1 日以降は国鉄の承継法人等の職員で組織する国鉄労働組合(以下「国労」という)の地方組織で、近畿地方を中心とする事業所に勤務する者を主たる構成員とする労働組合であり、その組合員は本件審問終結時約 4,840 名である。

なお、近畿地本は、会社設立に伴う国労の組織改正により、国鉄当時の国労大阪地方本部(以下「大阪地本」という)、同南近畿地方本部及び同福知山地方本部のほぼすべてを併せて発足した組織である。

(4) 申立人 X1(後記 10.1 処分当時、大阪地本梅田支部宮原電車区分会副執行委員長、昭和 62 年 3 月 31 日当時、国鉄大阪鉄道管理局宮原電車区電車運転士、以下「X1」という)及び同 X2(後記 10.1 処分当時、大阪地本梅田支部宮原電車区分会執行委員、62 年 3 月 31 日当時、国鉄大阪鉄道管理局宮原電車区電車運転士、以下「X2」といい、これら兩名を併せて「X1 ら」という)は近畿地本の組合員であり、清算事業団の職員である。

2 国鉄改革について

(1) 昭和 57 年 7 月 30 日、内閣総理大臣の諮問機関である臨時行政調査会(会長 Y2)は、「行政改革に関する第 3 次答申－基本答申－」(以下「臨調答申」という)を政府に提出した。この答申には、国鉄の再建のため、5 年以内に国鉄の事業を分割し、民営化するとの基本方針とともに、職場規律の確立等について緊急にとるべき措置に関する提言が含まれていた。

(2) 昭和 57 年 9 月 24 日、5 年以内に国鉄の事業再建を図るとの旨を含む「今後における行政改革の具体化方策について」が閣議決定され、同日、政府は、「国鉄の再建は未曾有の危機的状況にあり、一刻の猶予も許されない非常事態に立

ち至っている。その再建は国家的課題であり、政府は総力を結集してこれに取り組む。」との声明を発表した。

- (3) 昭和 58 年 6 月 10 日、日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法(昭和 58 年法律第 50 号)に基づき、内閣総理大臣の諮問機関である国鉄再建監理委員会(委員長 Y3、(以下「監理委員会」という)が設置され、同年 8 月 2 日、同委員会は、「国鉄の経営する事業の運営の改善のために緊急に講ずべき措置の基本的実施方針について」と題する提言を政府に提出した。これには、国鉄における職場規律の確立、私鉄並の経営効率化及び赤字ローカル線の廃止等が提言されていた。

また、59 年 8 月 10 日、監理委員会は、第 2 次の提言を政府に提出した。これには、国鉄について、分割・民営化の方向で再建の具体策を検討する必要ありとし、私鉄並の生産性と要員、地方交通線廃止等が提言されていた。

- (4) 昭和 60 年 7 月 26 日、監理委員会は、政府に対し、「国鉄改革に関する意見—鉄道の未来を拓くために」と題する最終答申(以下「監理委員会答申」という)を提出した。それには、「①旅客部門を 6 地域に分割、②貨物部門は切り離して 1 社、③新幹線は一括保有で旅客会社に貸付け、④分割・民営化の実施は 62 年 4 月 1 日、⑤新事業体の適正要員規模は 18 万 3,000 名、⑥約 9 万 3,000 名の余剰人員については、分割・民営化前に約 2 万名を希望退職募集、約 3 万 2,000 名を新旅客会社でかかえる、残り約 4 万 1,000 名は旧国鉄(現在の清算事業団の意、以下同じ)に所属し 3 年間で転職させる。」旨記載されていた。
- (5) 昭和 60 年 10 月 9 日、国鉄は、「今後の要員体制についての考え方」と題する書面により、監理委員会答申に沿う分割・民営化を前提とした職員 8 万 6,200 名の削減方針を発表し、国鉄の各組合に提案した。
- (6) 昭和 60 年 10 月 11 日、政府は、監理委員会答申に沿った「国鉄改革のための基本方針」を閣議決定した。
- (7) 昭和 60 年 12 月 13 日、政府は、各省庁が 61 年度ないし 65 年度の職員採用数の 10 パーセント以上を国鉄職員から採用する等を内容とする、「国鉄余剰人員雇用対策の基本方針」を閣議決定した。
- (8) 昭和 61 年 2 月 12 日、政府は、①日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭和 61 年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律(昭和 61 年法律第 76 号)の法案を閣議決定し、第 104 回国会に提出した。また、同月 28 日、政府は、②改革法、③鉄道会社法、④新幹線鉄道保有機構法(昭和 61 年法律第 89 号)、⑤清算事業団法、⑥日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に関する特別措置法(昭和 61 年法律第 91 号)の

各法案を閣議決定し、同年3月3日、第104回国会に提出した。さらに、同月14日、政府は、⑦鉄道事業法(昭和61年法律第92号)、⑧日本国有鉄道改革法等施行法(昭和61年法律第93号)、⑨地方税法及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律(昭和61年法律第94号)(上記②ないし⑨の各法律を併せて以下「国鉄改革関連8法」という)の各法案を閣議決定し、同月18日、第104回国会に提出した。このうち、国鉄職員の希望退職制度を主な内容とする上記①記載の法律は、61年5月30日に成立し、残りの国鉄改革関連8法の各法案は衆議院の解散により廃案となったが、その後、第107回国会に再提出された。

- (9) 昭和61年10月20日、参議院の日本国有鉄道改革に関する特別委員会(以下「特別委員会」という)において、運輸大臣は、「基本計画(後記5(3)参照)の定める承継法人の職員数は、鉄道業務そのものからみれば約2割の余分な人員を抱えてスタートする。」と述べた。
- (10) 昭和61年10月21日、衆議院の特別委員会において、国鉄総裁は、「労使共同宣言(後記3(7)及び(13)参照)に調印のできないあるいはすることに反対である組合に対しましては、私ども信頼を持ってません。」と述べた。
- (11) 昭和61年11月25日、参議員の特別委員会において、運輸大臣は、「承継法人の職員の具体的な選定作業は設立委員(承継法人の設立に関して発起人の職務等を行う者であり、改革法第23条第1項に規定する承継法人の設立委員をいう。以下同じ)などの示す採用の基準に従って国鉄当局が行うわけでありますが、この国鉄当局の立場と申しますものは、設立委員などの採用事務を補助するものとしての立場でございます。法律上の考え方で申しますならば、民法に照らして言えば準委任に近いものでありますから、どちらかといえば代行と考えるべきではなかろうかと考えております。」と述べた。
- (12) 昭和61年11月28日、国鉄改革関連8法が国会で成立した。

なお、同日、参議院の特別委員会は、国鉄改革関連8法の法案採決に際し、「各旅客鉄道株式会社等における職員の採用基準及び選定方法については、客観的かつ公正なものとするよう配慮するとともに、本人の希望を尊重し、所属労働組合等による差別等が行われることのないよう特段の留意をすること。」との項目を含む附帯決議を行った。
- (13) 昭和61年12月4日、国鉄改革関連8法は公布され、同日施行された。

これらの法律によれば、国鉄による鉄道事業等の経営が破綻し、現行の公共企業体による全国一元的経営体制の下においてはその事業の適切かつ健全な運営を確保することが困難となっている事態に対処して、これらの事業に関し、

輸送需要の動向に的確に対応し得る新たな経営体制を実現するため、国鉄の経営形態の抜本的な改革を行うこととし(改革法第1条)このため、国鉄の事業を分割して承継法人に引き継がせる(改革法第6条ないし第11条)とともに、承継法人の職員は、設立委員等が、国鉄を通じて国鉄職員に対し承継法人の職員の労働条件及び採用の基準を提示して募集を行い、国鉄が、承継法人の職員となる意思を表示した者の中から選定して承継法人の職員となるべき者の名簿を作成し、設立委員等が同名簿に記載された者の中から採用することになった(改革法第23条)。また、残余の資産、債務等の処理業務及び承継法人に採用されなかった職員の再就職の促進を図るための業務を清算事業団に行わせる(改革法第15条)ことになった。

3 国鉄における労使関係について

- (1) 昭和57年2月20日、日本労働組合総評議会(以下「総評」という)、全国産業別労働組合連合、国労(22年6月5日結成、61年4月1日当時、組合員数16万5,403名、組織率68.6パーセント)、動力車労働組合(26年5月23日結成、61年4月1日当時、組合員数3万1,353名、組織率13.0パーセント、以下「動労」という)、全国鉄施設労働組合(46年4月27日結成、61年4月1日当時、組合員数1,532名、組織率0.7パーセント、以下「全施労」という)及び全国鉄動力車労働組合連合会(49年3月31日結成、61年4月1日当時、組合員数2,394名、組織率1.0パーセント、以下「全動労」という)は、臨調答申に国鉄の分割・民営化が盛り込まれないことを目指して、国鉄改革共闘委員会を結成した。
- (2) 昭和57年7月19日、国鉄は、従来から行われてきた現場協議(労働組合の分会と現場の責任者との間で行う職場単位の交渉制度)が悪しき労使慣行を生んできたとして、国労、鉄道労働組合(43年10月20日結成、61年4月1日当時、組合員数2万8,720名、組織率11.9パーセント、以下「鉄労」という)、動労及び全施労(以下、鉄労、動労及び全施労を併せて「鉄労ら」という)に対し、現場協議に関する協約の改訂案を提示し、57年11月30日までに交渉がまとまらなければ現行協約を破棄すると通告した。

鉄労らと国鉄は、国鉄の提案した改訂案どおり協約を改訂したが、国労と国鉄の交渉は決裂し、国労については、同年12月1日以降現場協議に関する協約は失効し、それまで14年間続いた現場協議の制度がなくなった。

次いで、国鉄と各組合の間では、議員兼職制度の廃止、無料乗車証制度の変更等これまでの労使間の慣行及び協定が大幅に変更された。

なお、このころ以降、国労及び全動労を除く各組合は、争議行為を行わなくなった。

- (3) 昭和 57 年 3 月から 60 年 9 月に至るまで、国鉄は、8 次にわたる職場総点検を実施し、この中で、事実上、就業時間中の組合活動の禁止、職場集会のための構内空き地の提供拒否、組合掲示板の管理の強化、組合事務所での組合旗の掲揚の禁止並びに組合事務所の明渡し要求及び実力撤去等が行われ、これに抗議した国労の組合員に対し、昇給延伸等の処分がなされた。
- (4) 昭和 60 年 7 月以降及び 61 年 4 月以降、国労は、国鉄の分割・民営化反対のキャンペーンとして、ワッペン着用闘争を行った。これに対して、国鉄は同闘争の参加者について、60 年 9 月 11 日、約 5 万 9,200 名に対し、さらに、61 年 5 月 30 日、約 2 万 9,000 名に対し、戒告、訓告及び嚴重注意等の処分を行った。
- (5) 昭和 60 年 11 月 30 日、国鉄は、国労に対し、「国鉄と国労との間で国労組合員は休職・派遣・出向に応じる旨の合意が成立していたにもかかわらず、その旨を地方機関に徹底させていない」として、46 年 3 月 2 日に締結された「機械化、近代化及び合理化等の実施に当たっては、①雇用の安定を確保するとともに、労働条件の維持改善を図る、②本人の意に反する免職及び降職は行わない、③必要な転換教育等を行う。」との旨の協定(以下「雇用安定協定」という)の継続を拒否し、60 年 12 月 1 日以降、雇用安定協定は失効した。

なお、国鉄と鉄労らとは、雇用安定協定の継続を協定した。

- (6) 昭和 60 年 12 月 11 日、国鉄は、61 年度の転職希望者の把握のため、全職員を対象とする第 1 次進路希望アンケート調査(国の機関及び地方自治体等への転職希望に関する調査、以下「調査」という)を実施すると発表した。

同月 13 日、国労は、「①調査が 5,000 万署名(総評の行った国鉄の分割・民営化反対のための署名活動)の全国的な成果に対する巻き返し策の一つであり、国鉄労働者の動揺と競争を煽る極めて悪辣な政治的策謀であることなどを組合員に徹底する、②調査には組織的に対処し、12 月 17 日までアンケートの提出はしないこと。」との闘争指令を行った。

同月 25 日、国労は、「組合員が、調査のアンケート用紙に、『私は分割・民営化に反対です。引き続き国鉄で働くことを希望します。』と記載すること。」との旨の闘争指令を行った。

61 年 1 月 16 日、国鉄は、全国総務部長会議において、「調査に対して、白紙のアンケート用紙を提出した者及び提出しない者を現場長が個々に呼び出して、個人の意思か、組合の指導によるものかを質し、白紙のアンケート用紙を提出した者は旧国鉄へ行くことになる」と述べることにする。」との旨指示した。

- (7) 昭和 61 年 1 月 13 日、国鉄は、国労及び鉄労らに対し、労使共同宣言(以下「第 1 次労使共同宣言」という)の案を示して、同意するよう要請した。その内容は、

「国鉄改革が成し遂げられるまでの間、労使は以下の項目について一致協力して取り組むことを宣言する。」として、「①安定輸送の確保、安全輸送の維持が国鉄労使に対する国民の信頼の基盤であり、労使は諸法規を遵守し、全力を挙げてこれを実現する。②一人一人のお客様に明るく笑顔で誠意のこもった応対をして行くことが輸送サービスに従事する者としての基本であり、そのためには、まず第一に、リボン・ワッペン不着用、氏名札の着用等定められた服装を整え、お客様に不快感を与えない、折り目正しいサービスの提供に努めることとする。③鉄道事業の再生を図るため、必要な合理化は労使が一致協力して積極的に推進し、新しい事業運営の体制を確立することとする。④余剰人員対策について、派遣制度等を積極的に推進し、退職勧奨を積極的に推進する。」等の項目が挙げられていた。

同日、国鉄と鉄労らは、第1次労使共同宣言を発表した。

同月16日、国労は、第1次労使共同宣言の案に対する態度を発表した。その内容は、「①中身は到底受け入れられるものではなく、国会審議すらない時点で臨調答申を既成事実化するという国会軽視であり、反動的性格を露骨にしたものである、②3,300万人以上もの署名をいただいた国民の皆さんに対しても分割・民営化を容認する第1次労使共同宣言を受諾することは背信行為であり、まともな労働組合の取る態度ではない、③労使が共同宣言を行うとすれば宣言とともに労働条件などについて具体的内容が協定化されるのが常識であるが、第1次労使共同宣言にはそのような具体性がなく、労働者の諸権利を放棄し、丸ハダカになり、得るものは何もなく、国労を孤立化させるものである、④我々は、このような国鉄の労働者分断策を許さず、職場・地域から一層団結し、共闘を強化することを内外に明らかにする。」等であった。

- (8) 昭和61年2月28日、国鉄は、職員の勤務実態などの把握を統一的行うためとして、同年4月2日在職の一般職員約25万人を対象に、全国一律の様式で職員管理調書を作成することを決定した。

その調査対象期間は、58年4月1日から61年3月31日までであり、その内容には、「①一般処分及び労働処分並びに表彰の種類、回数等、②職場の秩序を乱す行為(点呼妨害、体操不参加、管理者への暴言等を含む)の有無、③リボン・ワッペン、氏名札、安全帽、あごひも、ネクタイ等について、指導された通りの服装の有無、④勤務時間中の組合活動の有無、⑤国鉄の厳しい現状を認識し業務に取り組んでいるか。」等の項目が含まれていた。

- (9) 昭和61年5月1日、国鉄は、職員346名に対し、北海道及び九州から東京、大阪等への配置転換(以下「広域異動」という)を行い、その後、62年3月まで

の間に、合計 3,818 名に対し、広域異動を行った。そのうち、第 1 次労使共同宣言を締結している動労の組合員は 2,267 名であり、それらの者が、主に運転系統の現業機関へ配属され、それに伴いその配属先職場で同種業務に従事していた国労の組合員が人材活用センター(後記(10)参照)に配置転換されるなどの人事異動が行われたところもあり、運転系統の職場の職員の所属組合別では、国労の組合員が従来の多数から少数となる職場も生じた。

- (10) 昭和 61 年 7 月 1 日、国鉄は、「①現在約 3 万 8,000 名が余剰人員でそのうち約 1 万 6,500 名が派遣・休職の調整策に応じており、現存の余剰人員は約 2 万 1,500 名、②余剰人員は今後さらに増加することが予想され、新たに全国統一的に人材活用センターを設置し、余剰人員を集中的に配置して有効活用を図っていく。」として、全国 1,010 か所に人材活用センターを設置した。

同年 8 月 1 日、人材活用センターの收容人員は 1 万 2,730 名となり、そのうち約 80 パーセントが国労(当時の組織率約 50 パーセント)の組合員であった。

人材活用センターにおける仕事は、竹細工づくり、コンコースのモップかけ、銘板磨き及び草むしりなどであり、ほとんど一日中何も仕事がなく待機状態にあるということもしばしばあった。

この人材活用センターについては、62 年 1 月 13 日、国労の組合員で、吹田機関区分会所属の X4 某らが、大阪法務局人権擁護部及び大阪弁護士会人権擁護委員会に対し 3 件の人権侵害の救済申立てを行ったところ、同年 3 月 9 日、大阪弁護士会は、会長名で、国鉄に対し、「各人材活用センターでの業務内容は申告人らに対しいたずらに精神的苦痛を強いる単純作業等が多くその妥当性に問題があるので、これらの担務指定は人事権の濫用であり、人権侵害のおそれがあると認められる。

よって、人材活用センターの運営及び業務内容について早急に再検討のうえ、職員の人権に十分な配慮をすること。」との旨記載された勧告書を送付した。

- (11) 昭和 61 年 7 月 18 日、鉄労ら及び真国鉄労働組合(同年 4 月 13 日、国労東京地方本部から脱退した者を中心に結成され、結成当時組合員数約 1,200 名)は、国鉄の分割・民営化に協力する立場から、国鉄改革労働組合協議会(以下「改革労協」という)を結成した。この結成総会には、国鉄総裁が出席し、「私としても心強く、感謝している。」と述べた。

- (12) 昭和 61 年 7 月頃から、国労においては、毎月約 1 万名の組合員が脱退し、そのほとんどが改革労協所属の組合に加入したため、同年 10 月 1 日には、国労

の組織率は50パーセントを割った。

- (13) 昭和61年8月27日、国鉄は、改革労協と第2次労使共同宣言を締結した。その内容は、「①分割・民営化による国鉄改革を基本とするほかはない、②改革労協は鉄道事業の健全な経営が定着するまでは争議権の行使を自粛する、③企業人として自覚し、望ましい職員像へ向けて労使それぞれ職員指導を徹底する。」であった。

同日、国労は、第2次労使共同宣言について、「①改革労協は分割・民営化を積極的に推進する立場を明確にし、一定期間のストライキ権行使の自粛を前提に、所属組合員の新事業体への採用の約束をとりつけようとしたと思われる。しかし、②新事業体への職員採用に当たり所属組合によって差別・選別することは、法律上も許されない、③国労は国鉄改革・再建の必要性を十分認識しているが、同時にその過程で職員の雇用を完全に確保することが最大の使命であると考えている。」との見解を発表した。

- (14) 昭和61年9月3日、国鉄は、スト権スト(50年11月26日から同年12月3日までの間、国労及び動労を含む公共企業体等労働組合協議会が官公労働者にストライキ権を付与することを求めて行ったストライキをいう。以下同じ)に関し国労及び動労を共同被告として提訴していた総額約202億円の損害賠償請求訴訟のうち、動労についてのみ訴えを取り下げ、その理由として、「動労が再度の労使共同宣言で分割・民営化に全面協力し、新会社移行後もスト権行使は自粛することを約束するなど、当局との一層緊密な連携を確約したので労使協調路線を将来にわたって定着させるため」と発表した。

4 停職処分について

(1) 転換教育の実施

ア 昭和61年6月24日、国鉄は、高槻電車区、宮原電車区及び向日町運転所(EC(電車))の電車運転士又は車両検査係であるX1ら56名に対し、「吹田機関区兼務を命ずる。(7月1日付け)」と記載された大阪鉄道管理局長の発令通知書並びに「多車種教育の実施について」及び「教育案内」と題する書面を交付し、運転士は同年7月1日から同年9月24日までの間、また検査係は同年7月1日から同年8月25日までの間、吹田機関区において、午前8時50分から午後5時25分まで、ECからEL(電気機関車)への転換教育(以下「7.1多車種教育」という)受講の業務命令を発した。

なお、同教育は、同年7月1日から同月22日までは吹田機関区会議室において机上教育を行い、その後実務見習い等を行うこととされた。

イ 従前、ELからECへ等の職務の内容の変更に伴う教育は、職員管理規定第

24 条に規定する転換教育として行われ、大阪鉄道管理局管内に勤務する者の転換教育は、同条及び教育機関教育基準規定第 33 条により、関西鉄道学園で実施されることになっていた。

また、国鉄における電化の進行により、近畿地区においては EL 要員は過員の状態であった。

さらに、国鉄と国労との間には、「近代化・機械化および合理化等に伴う事前協議に関する協定」及び「職員の教育、養成の計画概要については事前に説明し組合側の意見を尊重する」旨の確認事項があり、従前は転換教育の実施に当たっては、国鉄と国労は事前に協議を行っていたが、7.1 多車種教育については事前協議がなされなかった。

なお、転換教育の受講生については、事前に希望者を募集し、応募者の中から受講生が選ばれていたが、7.1 多車種教育については、一方的な業務命令により指名された。

7.1 多車種教育の受講を命ぜられた者は、全動労組合員が 2 名で、残り全員は国労組合員であった。また、受講を命ぜられた国労組合員(以下「受講対象者」という)のうちの3分の2は大阪地本の支部または分会の役員であった。

ウ 昭和 61 年 6 月 25 日、大阪地本は、国鉄に対し、7.1 多車種教育について、①転換教育の実施であるにもかかわらず事前協議がなされなかったこと、② EL の要員は過員であるので、新たに養成する必要がないこと、③受講生を募集もせず一方的な業務命令で指名したこと等から、国労組合員を EC 職場から排除することを目的とした不当なものであるとして、団体交渉を行うこと及び協議が整うまで実施しないことを要求したが、同月 28 日、国鉄は、7.1 多車種教育は幅広い技術、資格を習得するためのものであり、団体交渉事項ではないとしてこれを拒否した。

エ 受講対象者は、各職場の所属長に対し、受講者として指名された理由及び 7.1 多車種教育終了後元の職場に戻れるのか等について質問したが、各職場の所属長は、「上部の指導でやっているのだから分からない。」「行ってから吹田機関区で聞いてくれ。」との旨回答した。

オ 昭和 61 年 6 月 30 日、大阪地本は、公共企業体等労働委員会近畿地方調停委員会に対し、7.1 多車種教育に関して緊急あっせん申請を行ったところ、同日あっせんは開始されたが、席上、国鉄があっせん案の提示は受けることができないと述べたため、あっせんは不調に終わった。

カ 昭和 61 年 6 月 30 日、受講対象者は、大阪地方裁判所(以下「地裁」という)に対し、7.1 多車種教育受講の業務命令の効力停止を求める仮処分申請を行い、

同日、地裁は、当事者に対し審尋を行った中で、7.1 多車種教育の実施について国鉄と大阪地本が話し合うことを勧告し、同日、国鉄は、大阪地本との話し合いにおいて、7.1 多車種教育終了後受講対象者については、吹田機関区兼務を解くと説明したが、元の職務に従事させるのか否かは明らかにしなかった。

大阪地本と国鉄との話し合いはその他の点で平行線をたどったが、翌7月1日未明、大阪地本は、「7.1 多車種教育当日は出席し、現地で大阪地本の指揮の下、団体交渉で明らかになっていないことについて適宜説明を求める等の必要な行動を行う。」旨決定し、受講対象者に指令した。

(2) 抗議行動

ア 昭和61年7月1日早朝、大阪地本は同地本執行委員 X5(以下「X5 執行委員」という)を責任者として、受講対象者を、吹田機関区近くの岸辺駅に集合させ、大阪地本の方針を伝達するとともに、受講対象者を教育現場へ向かわせた。

7.1 多車種教育の会場には、「転換教育講習会々場」との立て看板による表示があり、周辺には、ヘルメットをかぶった約15名の現場の管理者を含め約40名の転換教育担当職員(以下「転換教育担当職員等」という)がおり、さらに、鉄道公安職員約40名が2台の車の中で待機していた。

イ X5 執行委員及び受講対象者は、会場入り口付近で、転換教育担当職員等に対して、立て看板の表示に「講習会」とあるのは、転換教育会場として不適切な表示であるのでこの看板を取り外すようにと抗議したが、国鉄から表示理由についての説明はなく、約40分の抗議の後、看板は撤去された。

ウ 7.1 多車種教育の冒頭のオリエンテーションでの吹田機関区長の挨拶終了後、講師が入室した際、同時に入室した X5 執行委員は、その講師に対し、7.1 多車種教育に関する労使間で未解決の問題の解決をこの場で行いたいから、責任者をこの場に連れて来てもらいたい旨述べたところ、講師がこれを拒否したため、約20分間の抗議の後、X5 執行委員は受講生全員に講義室の外へ出るよう指示し、受講生は約50分間講義室外でシュプレヒコール等を行った。その後、X5 執行委員は機関区長室に行き抗議した。

同日午後、受講生らは、講師らに対し、講義室周辺で管理者等が受講生を監視するのを止めること及び倉庫として使用されていた状態そのままの講義室の整備をすること等の要求を行った。

これらの行動の結果、当日の講義は事実上行われなかった。

エ 昭和61年7月2日、受講生は講師に対し、講義室周辺の道路工事及び通過列車の汽笛等の騒音について環境改善の要求を出した。この要求の取扱いを巡って同日の講義は午前、午後とも数十分間の遅れを生じた。

同日夕方、国鉄は、機関区長名で、「制服を着用するよう注意したにもかかわらず、従わなかった者については現認しているが、明日からの授業は制服、氏名札を着用せず、教科書の受領印を捺印しない者は授業を受ける意思がないことを確認する。」との警告書を講義室内に掲示した。

なお、受講対象者が、制服及び氏名札を着用せず、教科書の受領印を捺印しなかったのは、労使間に正常な関係が回復していないとの判断の下に、国鉄に対する抗議の意思を表明するための手段として、X5 執行委員の指示により行われていたものである。

オ 昭和 61 年 7 月 3 日、受講対象者は、X5 執行委員の指示により、制服は着用したが、氏名札の着用及び教科書の受領印の捺印は行われなかった。

これに対し、講師は、この状態では授業に入ることができないとしたため、これに受講対象者は抗議し、このため、同日の講義は約 1 時間 30 分間の遅れを生じた。

カ 昭和 61 年 7 月 4 日及び 7 日、前記(1)カ記載の仮処分の審尋に出席するための年次有給休暇の取得を受講対象者が申し出たところ、国鉄は、時季変更権を行使して休暇を認めなかったため、受講生らはまた抗議行動を行い、講義が数分から数十分遅れた。

キ 昭和 61 年 7 月 7 日、大阪地本は、受講対象者を元の職場に戻すことを国鉄が確認したこと、講義室の環境改善がなされたこと等から、前記(1)カ記載の仮処分申請の取下げ及び 7.1 多車種教育に関する抗議行動の中止を指示したため、その後、講義は正常に行われ、同月 25 日、7.1 多車種教育の机上教育は、当初の予定より 3 日間遅れて全課程を終了し、国鉄は、X1 ら受講生全員に、「電気機関車(直流)の講習を修了したことを証する」との記載のある大阪鉄道管理局長名の修了証書を手交した。

ク X1 らの抗議行動及び説明要求行動においては、暴力行為はなかったが、国鉄は、受講生 42 名に対し、抗議行動及び説明要求行動参加による職場離脱を理由に、各人計 1 時間 29 分ないし 3 時間 30 分の賃金カットを行った。そのうち、X1 らは各 3 時間 23 分である。

(3) 停職処分

ア 昭和 61 年 10 月 1 日、国鉄は前記(2)記載の抗議行動に参加した受講生 54 名並びに抗議活動の指導を行った大阪地本、同梅田支部及び同吹田支部の役員 4 名の合計 58 名に対し、「同年 7 月、吹田機関区において多車種教育を実施した際、同月 1 日から 4 日までの間及び同月 7 日、管理者の再三にわたる業務命令に従わず、勤務時間中、定められた講義室を離れたり、管理者等に

抗議等を行うなど職場秩序を乱したうえ、同教育に多大な支障を与えたことは職員として著しく不都合であった。」として、1 か月ないし6 か月の停職処分又は戒告処分を行った(以下「10.1 処分」という)。

そのうち、X1 らは6 か月の停職処分であった。

イ 昭和61年11月28日、前記ア記載の停職処分を受けた者のうちX1 らを含む41名は、地裁に、国鉄を被告として、10.1 処分が不当労働行為に該当する等の理由で、同処分の無効確認及び同処分を理由とする雇用契約上の一切の不利益取扱いの禁止等を求めて、訴えを提起し、本件審問終結時現在訴訟継続中である。

5 設立委員による承継法人の職員の募集及び採用決定について

- (1) 昭和61年12月4日、運輸大臣は鉄道会社法附則第2条第1項の規定に基づき、改革法第6条第2項に規定する6つの旅客会社及び同法第8条第2項に規定する貨物会社(これら7法人を併せて以下「鉄道会社」という)並びに同法第7条に規定する新幹線鉄道保有機構(これら8法人を併せて以下「鉄道法人」という)の設立委員37名を任命した。
- (2) 昭和61年12月11日、鉄道法人の設立委員及び鉄道法人を除く承継法人(以下併せて「設立委員等」という)は、合同の第1回委員会等を開催し、改革法第23条第1項の規定により、次のとおり、承継法人の職員の採用基準を決定した。

「職員の採用の基準

- 1 昭和61年度末において年齢満55歳未満であること(医師を除く)。
- 2 職務遂行に支障のない健康状態であること。

なお、心身の故障により長期にわたって休養中の職員については、回復の見込みがある、長期的にみて職務遂行に支障がないと判断される健康状態であること。

- 3 国鉄在職中の勤務の状況からみて、当社の業務にふさわしい者であること。

なお、勤務の状況については、職務に対する知識技能及び適性、日常の勤務に関する実績等を、国鉄における既存の資料に基づき、総合的かつ公正に判断すること。

- 4 「退職前提の休職」を発令されていないこと。
- 5 「退職を希望する職員である旨の認定」を受けていないこと。
- 6 国鉄において再就職のあっせんを受け、再就職先から昭和65年度当初までの間に採用を予定する旨の通知を受けていないこと。

(以下省略)」

- (3) 昭和 61 年 12 月 26 日、改革法第 19 条第 1 項の規定に基づき、「国鉄の事業等の引継ぎ並びに権利及び義務の承継等に関する基本計画」（以下「基本計画」という）が閣議決定された。

これによると、承継法人の職員となる者の総数は、21 万 5,000 名であり、そのうち、会社の職員数は 5 万 3,400 名とされた。

- (4) 昭和 61 年 12 月 19 日、設立委員等は、合同の第 2 回委員会を開催し、改革法第 23 条第 1 項の規定に基づき、承継法人における職員の労働条件を決定した。

そのうち、有給休暇については、「有給休暇の付与日数の算定基礎となる在職期間に国鉄での在職期間を含めるとともに、付与の条件を過去 1 年間の出勤率 8 割以上とする。」こと、及び、退職手当については、「退職手当の算定基礎となる在職期間に国鉄での在職期間を含める。」とされている。

- (5) 昭和 61 年 12 月 24 日、改革法第 23 条第 2 項の規定に基づき、設立委員等から承継法人の職員の労働条件及び採用の基準を提示された国鉄は、承継法人の職員の採用候補者名簿の作成を行うため、全国鉄職員に対し、承継法人における職員の労働条件及び採用の基準を記載した書面並びに意思確認書の用紙の配付を始めた。

なお、意思確認書の用紙は、国鉄総裁宛となっており、「私は、次の承継法人の職員となる意思を表明します。」との記載及び「この意思確認書は、希望順位欄に記入した承継法人に対する就職申込書を兼ねます。」との注記があり、第 5 希望まで承継法人を記入する欄が設けられており、「記入要領」と題する書面には、「第 6 希望以下もある場合には、第 5 希望の下の欄に…(中略)…記入してください。」と記載されていた。

- (6) 昭和 62 年 2 月 8 日、国鉄は、改革法第 23 条第 2 項に基づき、設立委員会に対し、承継法人ごとの採用候補者名簿を提出した。名簿登載者総数は 20 万 5,586 名で、基本計画に定められた定員を 9,414 名下回っていた。なお、会社については、名簿登載者数は 5 万 2,943 名で基本計画による定員を 457 名下回っていた。

国鉄は、上記名簿提出の際、「新会社の職員となるべき者の選定結果について」と題する書面も併せて提出した。その書面には、「明らかに新会社の業務にふさわしくないと判断される者については、名簿登載者数が基本計画に示された数を下回る場合においても名簿に記載しなかった。」との記載があった。

また、国鉄は、採用候補者名簿の作成に当たって、職員管理調書の記載対象期間である 58 年 4 月 1 日以降に、停職 6 か月以上の処分を受けた者について、これらの者は前記(2)記載の職員採用基準第 3 項に該当しないとの判断基準を

設け、同名簿に登載しなかった。この理由による除外者数は、大阪鉄道管理局管内の職員では 8 名であり、所属組合別内訳は、国労が 7 名、鉄道産業労働組合総連合(62 年 2 月 28 日、国労を脱退した者を中心に結成され、結成当時組合員数約 2 万 1,000 名)が 1 名であり、また、処分理由内訳は、労働処分が 5 名、一般処分が 3 名である。

- (7) 昭和 62 年 2 月 12 日、設立委員等は、合同の第 3 回委員会において、国鉄から提出された採用候補者名簿のとおり採用内定者を決定した。
- (8) 昭和 62 年 2 月 16 日以降、設立委員等は、前記(7)記載の採用内定者に対し、同月 12 日付けの鉄道法人設立委員会委員長名等の採用通知書を国鉄を通じて交付した。これには、「あなたを昭和 62 年 4 月 1 日付けで採用することに決定いたしましたので通知します。なお、辞退の申し出がない限り、採用されることについて承諾があったものとみなします。」と記載されていた。
- (9) 昭和 62 年 3 月 20 日、運輸大臣は、改革法第 19 条第 5 項の規定に基づき、国鉄作成の承継法人ごとの、「国鉄の事業等の引継ぎ並びに権利及び義務の承継に関する実施計画」(以下「実施計画」という)を認可した。

国鉄改革関連 8 法、基本計画及び実施計画によれば、①承継法人は、北海道旅客鉄道株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社、日本貨物鉄道株式会社、新幹線鉄道保有機構、鉄道通信株式会社、鉄道情報システム株式会社、財団法人鉄道総合技術研究所及び会社の 11 法人とする、②国鉄の事業及び業務の全ては、11 の承継法人が引き継ぎ、国鉄の資産の約 85 パーセント、長期債務の約 34 パーセントを帳簿価格により承継し、残りの資産及び債務は溝算事業団が引き継ぐ、③鉄道会社の設立時に発行する株式は、全て国鉄が引き受け、これは 62 年 4 月 1 日以降、清算事業団に帰属することとされた。

- (10) 昭和 62 年 3 月 16 日以降、国鉄は、前記(7)記載の採用内定者に対し、鉄道法人の設立委員会委員長名等の同年 4 月 1 日付け配属先の通知書を手交した。
- (11) 昭和 62 年 3 月 17 日、設立委員等の合同の第 4 回委員会において、鉄道法人等の定款の案、取締役及び監査役の候補者並びに創立総会の日程等が決定された。

同月 23 日から同月 25 日にかけて、各鉄道会社の創立総会が開催され、(会社については、同月 24 日)、上記設立委員会の決定のとおり、役員を選任等が行われた。これらによれば、承継法人の代表取締役及び非常勤役員には国鉄出身者以外の者が多く選任されているが、常勤役員の大半は国鉄の役員または職員であった者であり、会社については、次表のとおり、常勤役員 15 名のうち

11名が国鉄の役員または職員であった者である。

表 会社常勤役員名簿(15名)

役 職 各	氏 名	国鉄時の役職名	外部団体・民間企業の役職名
代表取締役会長	Y4		(株)アサヒビール代表取締役会長
代表取締役社長	Y1		(株)モノレールエージェンシー取締役(元海上保安庁長官)
常務取締役副社長	Y5	本社総測室長兼広報部長	
常務取締役	Y6	大阪鉄道管理局長	
常務取締役	Y7	大阪鉄道管理局次長 西日本旅客鉄道会社設立準備室分室長	
常務取締役	Y8	下関工事事務所長	
常務取締役	Y9		(株)帝国石油顧問
取締役	Y10	金沢鉄道管理局長	
取締役	Y11	本社総裁室文書課長	
取締役	Y12	本社職員局労働課長 西日本旅客鉄道会社設立準備室分室付	
取締役	Y13	本社車両局機械課長 西日本旅客鉄道会社設立準備室分室付	
取締役	Y14	本社車両局管理課長 西日本旅客鉄道会社設立準備室分室付	
取締役	Y15		(株)住友銀行赤坂支店長
取締役	Y16	元京都駅長	(株)大阪ターミナルホテル常務取締役
監査役	Y17	米子鉄道管理局長 西日本旅客鉄道会社設立準備室分室付	

(12) 昭和62年4月1日、承継法人及び清算事業団が発足し、事業が開始された。

6 X1らの不採用について

- (1) 昭和62年1月、X1らは、国鉄から配付を受けた意思確認書の用紙の希望順位欄に会社と記入して、国鉄に提出した。
- (2) 昭和62年2月8日に国鉄が会社の設立委員に提出した採用候補者名簿に、X1らは登載されていなかった。その理由は、X1らが停職6か月の処分を受けていたからである。
- (3) 昭和62年3月26日、国鉄は、X1らに対し、大阪鉄道管理局長名の「事前通知書」と題する書面を交付した。この書面には、「昭和61年法律第90号により清算事業団職員となる。昭和61年法律第91号により再就職を必要とする職員に指定する。関西雇用対策部勤務を命ずる。大阪雇用対策支所勤務を命ずる。(4月1日付け)」と記載されていた。
- (4) 昭和62年4月1日、X1らは清算事業団に配属されたが、再就職促進特別措置法が清算事業団発足3年後の65年3月31日限りその効力がなくなるため、その後の職員としての身分保障はされていない。

同人らの労働条件は、定期昇給及び昇格はなく、夏季及び年末一時金は会社の職員より低額である。

また、同人らの日常の業務は、清算事業団から求人企業のリストを与えられ、その中から自己の再就職先を探すというのが主なものである。

- (5) 昭和 62 年 5 月 15 日、会社は、①採用予定人員を約 1,800 名、②募集対象者を北海道地区及び九州地区に勤務する清算事業団の職員、③採用の基準として、国鉄及び清算事業団在職中の勤務状況からみて、当社の業務に就くことがふさわしい者であること、④採用予定日を、同年 8 月 1 日として、職員の募集を行った。

同月 11 日、会社は、清算事業団の職員から 117 名を採用した。

- (6) 昭和 62 年 6 月 5 日、清算事業団の職員の再就職促進基本計画(以下「再就職促進基本計画」という)が閣議決定された。この計画には、再就職目標数 1 万 8,880 名について 3 年以内の再就職目標を達成するため、承継法人が職員を採用するときは優先的に清算事業団の職員を採用すべきこと等の承継法人、清算事業団及び国等の講ずべき措置が定められている。

第 2 判 断

1 当事者の主張要旨

- (1) 申立人らは次のとおり主張する。

国鉄は、X1 らに不当な 7.1 多車種教育の受講命令を発し、同教育の当日、大阪地本執行委員の指示の下に正当な組合活動として、釈明要求・抗議行動をした同人らに対して 6 か月の停職という不当な 10.1 処分を行った。

そして、同人らは、会社の職員募集に応募したにもかかわらず、10.1 処分を理由として、採用されなかった。同人らに対する採用拒否は、正当な組合活動を理由とするものであり、不当労働行為である。

この採用拒否の不当労働行為についての責任は、設立委員、国鉄と実質的に同一性のある会社が負うべきである。

- (2) これに対し、被申立人は、次のア及びイの理由により、本件申立てが労働委員会規則第 34 条第 1 項第 5 号及び第 6 号に該当するので却下されるべきであると主張する。

なお、被申立人は、不当労働行為の存否に関する証拠調べは不要であるとして、当委員会の審問に終始出頭しなかった。

ア 会社と X1 らとの関係においては、改革法第 23 条に定められた会社の職員の採用手続に関する規定及び現実に履行された採用手続によれば、従来の雇用関係が当然に移転ないし承継されないこと、国鉄と会社は、法人の法的性

格、事業内容、役員の人的構成、会計及び契約の規制、納税義務の存否並びに雇用関係の規制において決定的に異なるので、実質的同一性は認められないこと、及び会社は国鉄の経営の抜本的改革という国家的目的に沿うために設立された会社であり、偽装解散と同様に論ずることはできず、また、一般私企業の営業譲渡ないし合併のように雇用関係が承継されるという解釈は成立しないことから、会社は労働組合法第7条の使用者には該当しない。

イ また、申立人らの請求する救済の内容は、①改革法に定められた採用手続によらずに雇用関係を生ぜしめ、同法に抵触することになり、②企業には憲法上保障された採用の自由が存することから、行政処分としての救済命令の裁量権の範囲を著しく逸脱し、法令上実現が不可能なことを求めることになる。

よって、以下判断する。

2 不当労働行為の成否

(1) 承継法人の職員採用における国鉄、設立委員及び承継法人の関係について

ア 会社は、前記 1.1(1)認定のとおり国鉄の承継法人の一つとして設立されたものであるので、まず、承継法人、特に鉄道会社の企業体としての実態についてみるに、前記 1.2(13)、5(2)、(4)ないし(12)及び6(6)認定によれば、①国鉄と鉄道会社の事業は共に鉄道事業が主であり、承継法人はその事業に必要な資産、施設及び機構等の全てを国鉄から引き継ぎ、事業は瞬時も休むことなく継続されたこと、②承継法人は、国鉄から、その資産の約85パーセント、長期債務の約34パーセントを帳簿価格により承継し、残りの国鉄の資産、債務は清算事業団が引き継いだこと及び③承継法人の役員については、代表取締役等の一部に国鉄出身者以外の者が就任しているものの、常勤役員のほとんどを国鉄出身者が占め、また、職員は、改革法第23条第1項の規定に基づき、全て国鉄職員から募集されることとなっており、そのとおり実施されたこと、さらに、再就職促進基本計画によれば、承継法人がその設立後に職員を採用する場合は、清算事業団の職員を優先的に雇用しなければならないとされていること

イ 次に、承継法人の職員の身分等についてみるに、前記第 1.2(9)及び5(3)ないし(5)認定によれば、①基本計画の定める職員数は各承継法人の業務上必要な人数を上回って設立されたこと、②国鉄職員が国鉄を通じて設立委員等に提出した意思確認書には就職を希望する承継法人を5つ以上記入する欄が設けられていたこと及び③承継法人の職員となる者の退職手当は、改革法第23条第6項及び設立委員会で定めた労働条件の規定により、国鉄からは支給さ

れず、承継法人において国鉄と承継法人の在職期間の通算が行われ、また、有給休暇付与条件についても国鉄の勤務が通算されること

ウ また、設立委員による承継法人の職員の採用手続きについてみるに、前記第 1.2(11)、5(2)、(6)及び(7)認定によれば、①設立委員会が提示した承継法人の職員の採用の基準の第 3 項は、「国鉄在職中の勤務状況からみて、当社の業務にふさわしい者であること」というものであり、その「ふさわしい者」の具体的判断基準は国鉄に委ねられたこと、②設立委員会は、国鉄の作成した採用候補者名簿に登載された者全てを採用内定していること、③運輸大臣が参議院の特別委員会において、「国鉄の名簿作成は、法的には設立委員が行うべき採用業務の『事務補助』であり、法的には『準委任』ないし『代行』である。」旨説明していること及び④改革法施行規則第 12 条の規定では、「国鉄は設立委員への名簿提出に際し、当該名簿に記載した職員の選定に際し判断の基礎とした資料を添付しなければならない。」ものとされ、国鉄が第 3 回設立委員会に提出した「承継法人の職員となるべき者の選定結果について」と題する書面には「明らかに承継法人の業務にふさわしくないと判断される者については、名簿登載者数が基本計画に示された数を下回る場合においても名簿に記載しなかった。」との記載があること、しかるに、意思確認書により承継法人に応募しながら名簿に登載されなかった者の名簿不登載の理由について設立委員会が独自のチェックをしたとの疎明はないこと

エ 以上アないしウを総合的に併せ考慮すれば、民営化により、国鉄が公営企業から私企業へと転換し、企業体の性格は変化しているとはいえ、承継法人の職員募集に応じた国鉄職員については、国鉄における雇用関係と承継法人におけるそれとは連続性を有し、設立委員会が国鉄職員に対して行った改革法第 23 条による採用行為は、国鉄職員を承継法人の職員と清算事業団の職員に振り分ける手続の一環であり、国鉄の事業等を引継いだ承継法人は、職員募集に応じた国鉄職員について、特段の事由のない限りその職員として採用すべき義務があるものと判断される。

また、承継法人の職員採用に当たって、国鉄と設立委員とは代行者(準委任を受けた者)と本人という関係にあり、設立委員は、最初に採用基準を作成した後は、募集から選抜という事実上の採用決定を全て国鉄に一任し、採用候補者名簿登載者全員をそのまま採用しているのであるから、国鉄の行った採用候補者名簿作成行為は、設立委員の行為と判断するのが相当である。

さらに、「承継法人の職員の採用について、当該承継法人の設立委員がした行為及び当該承継法人の設立委員に対してなされた行為は、それぞれ、当該

承継法人がした行為及び当該承継法人に対してなされた行為とする。」との改革法第 23 条第 5 項の規定により、設立委員の採用に関する行為責任は承継法人に帰属するのであるから、結局、事実上国鉄職員の振り分け行為である設立委員の行った承継法人の職員の採用候補者名簿作成行為及び採用するか否かに関する行為は、承継法人に帰するものと判断するのが相当である。

オ 以上要するに、本件については、会社の職員募集に応募した X1 らについて、国鉄が会社の採用候補者名簿を作成する過程において不当労働行為意思に基づく行為が存在した場合には、会社の設立委員自らの行為とみなされ、この設立委員の行為の責任は、会社が負わなければならないものと解するのが相当である。

カ 会社は、X1 らとの間には使用者性はなく、また、採用の自由があり、改革法によらないで X1 らを採用することは法令違反となる等から本件申立ては却下されるべきであると主張するが、上記判断からすれば、会社は X1 らに対して使用者性を有するものと解するのが相当であり、かつ、会社主張の如き無制約な採用の自由はないことからして、X1 らの不採用決定過程で不当労働行為があったとすれば、同人らは改革法に基づいて会社に採用されるべき者であり、当委員会が会社に同人らの採用を命じたとしても改革法に反するものではないと判断するのが相当であって、会社の主張は失当である。

(2) 本件不採用行為の不当労働行為性について

ア 10.1 処分について

(ア) 前記第 1.4(3)ア、5(6)及び6(2)認定によれば、X1 らが 7.1 転換教育の当日抗議行動等を行ったことを理由として停職 6 か月という 10.1 処分を受けたこと、国鉄が会社の職員採用候補者名簿作成に当たって X1 らを登録しなかったのは、同人らが停職 6 か月の処分を受けていたためであることが認められる。

そこで、まず、X1 らに対する 10.1 処分について検討する。

(イ) X1 らが受講を命ぜられた 7.1 多車種教育の性格、内容、実施方法等についてみるに、前記第 1.4(1)ア及びイ認定によれば、①7.1 多車種教育の性格、内容については、EC の運転士及び検査係の資格を有している者に対し EL のこれらの資格を付与するためのものであったこと、近畿地方の国鉄においては、EC 化が進化しており、EL 関係の資格を有する者は過員の状態であり、EL 要員の育成教育はその必要性の程度が少なかったこと及び②7.1 多車種教育の実施方法については、従来の転換教育では受講希望者を募り、その応募者の中から受講者を選定していたのに対し、受講者

の一方的な指名が行われたこと、受講を命ぜられた者は国労組合員及び全動労組合員のみであったこと、実施場所は、教育機関教育基準規定等で定められていた関西鉄道学園ではなく、吹田機関区であったこと

- (ウ) また、7.1 多車種教育実施に関する国鉄と大阪地本との関係についてみるに、前記第 1.4(1)イ及びカ認定によれば、①教育等の実施について、国鉄と国労との間では、「近代化・機械化及び合理化等に伴う事前協議に関する協定」及び「職員の教育、養成の計画概要については事前に説明し組合側の意見を尊重する」旨の確認事項があり、従来、転換教育が実施される際には国鉄と大阪地本で事前協議がなされていたこと及び②大阪地本が 7.1 多車種教育の実施問題について団体交渉開催を申し入れたにもかかわらず、国鉄は団体交渉事項ではないとしてこれに応じなかったこと、このため、受講対象者は地裁に 7.1 多車種教育受講の業務命令の効力停止を求める仮処分申請を行っていたこと
- (エ) さらに、7.1 多車種教育の当日の状況、X1 らの抗議行動の態様等についてみるに、前記第 1.4(1)エ及び(2)認定によれば、①X1 ら受講対象者は、事前にそれぞれの所属長から、7.1 多車種教育の実施についての疑問は当日現場の責任者に聞くように言われていたこと、②受講者が行った抗議行動は、X5 執行委員の指揮の下に行われたこと、X1 らは抗議行動の責任者ではなく参加者の立場にあったこと、講義の開始が 1 日遅れたり、吹田機関区長室へ押し掛けたりはしているが、暴力的行為はなかったこと、受講者らが抗議行動に参加したとして賃金カットされた時間数は最高で延べ 3 時間 30 分であったこと、③組合活動としてなされた抗議行動であることは国鉄も知っていたこと、抗議に対する国鉄の対応は、講師らが説明を拒否することもあったなど必ずしも適切とは言えなかったこと、抗議の重点も 2 日目からは通過列車の汽笛の騒音等環境整備問題に移っていたこと、④7.1 多車種教育初日、会場周辺にヘルメット姿等の約 40 名の職員を配置した上、鉄道公安職員約 40 名を待機させるなど教育会場にふさわしくない緊張状態を国鉄としても作り出していたこと及び⑤抗議行動により吹田機関区での机上教育は 3 日間遅れたが、受講者は X1 らを含め全員教育課程を修了し、修了証書が交付されていること
- (オ) 以上(イ)ないし(エ)からすれば、大阪地本及び受講対象者が 7.1 多車種教育に不安と不満を抱き、釈明要求・抗議行動を行ったとしても無理からぬ一面があり、また、これらの抗議行動等によって生じた支障もさほど重大なものとは考えられず、したがって、X1 らに対する 10.1 処分は、前記

第 1.3 認定の、当時国労は分割・民営化に反対して国鉄と激しい対立関係にあったこと、7.1 多職種教育の実施と同時期に人材活用センターが設置されたこと及び国労組合員は本来の運転業務から外され人材活用センターに配属される率が高かったこと等を併せ考えると、国鉄が、分割・民営化に反対していた国労を嫌悪して、その弱体化を企図した処分であると解するのが相当である。

イ 本件不採用について

(ア) X1 らが、停職 6 か月という 10.1 処分を受けたことにより、職員採用基準第 3 項に該当しないとして採用候補者名簿に登載されず、会社に採用されなかったことについて検討する。

(イ) X1 らが会社の採用候補者名簿に登載されなかったことについてみるに、①前記第 1.6(4)認定によれば、清算事業団における処遇は被申立人に採用された場合と比較して著しく不利益なものであること、②前記第 1.3 認定によれば、国鉄改革を巡る国労と国鉄の激しい労使対立があったこと、③前記第 1.2(10)認定によれば、国鉄総裁が国会で国労は信頼できない旨発言していること等から、国鉄が、国鉄の分割・民営化に反対していた国労の組合活動を活発に行う組合員を承継法人の職員として採用することに慎重であったと考えられること、④前記第 1.5(6)認定によれば、国鉄は、採用候補者名簿の作成に当たって、昭和 58 年 4 月 1 日以降に停職 6 か月以上の処分を受けた者が職員採用基準第 3 項に該当しないとの判断基準を設けたが、この 58 年 4 月という時期は、動労等が争議行為を行わないとの方針転換を行った直後であり、これ以降、国鉄の分割・民営化に反対し、争議行為その他の組合活動を行っていたのは国労及び全動労のみであったこと、⑤前記第 1.4(3)イ認定によれば、X1 らは 10.1 処分について地裁でその効力を争っていたこと、⑥そもそも、X1 らに対する 10.1 処分が前記ア判断のとおり国労を嫌悪して、その弱体化を企図したものと解されること及び⑦前記第 1.5(6)認定によれば、会社の職員採用候補者名簿登載者数は、基本計画による定員を 457 名下回っていたこと

これらを併せ考慮すれば、国鉄が採用候補者名簿に 6 か月の停職処分を受けた者は登載しないとの基準を設けたことの是非はともかく、X1 らに対する 10.1 処分が不当なものであり、かつ、その効力が争われているのであるから、国鉄が同人らをこの基準に該当する者としたことに妥当性は認められず、国鉄が同人らをその国労組合員としての活動を理由に不当に取り扱ったものと考えざるを得ない。

(ウ) そもそも、労働組合として国鉄の分割・民営化に賛成するか反対するかはそれぞれ労働組合独自の組合活動であって、かかる組合の方針如何と会社の職員採用如何とを結び付けることは許されるものではなく、前記第1.2(12)認定の参議院の特別委員会の附帯決議も、このようなことを懸念してなされたものと認められるのである。

(エ) 以上から、国鉄がX1らを会社の採用候補者名簿に登載せず、その結果、設立委員が同人らを会社の職員として採用しなかったことは、組合活動を理由にして同人らを不利益に取り扱い、もって国労、近畿地本の弱体化を図ったものと判断せざるを得ず、かかる行為は労働組合法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為であり、このX1らの採用に関してなされた不当労働行為についての責任を会社が負うべきことについては、前記判断(1)のとおりである。

3 救済方法

申立人らは、X1らの国鉄当時の原職に相当する会社の職に配属することを求めるが、同人らの採用に際しての配属については、会社の責任で適正に行われるべきものと考えられるので、主文1の救済をもって足りると考える。

また、申立人らは、陳謝文の掲示を求めるが、主文2の救済をもって足りると考える。

以上の事実認定及び判断に基づき、当委員会は労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条により主文のとおり命令する。

昭和63年11月28日

大阪府地方労働委員会

会長 寺 浦 英太郎 ㊟