

命 令 書

申立人 国鉄千葉動力車労働組合

被申立人 東日本旅客鉄道株式会社

主 文

被申立人は、別表記載の申立人の組合員A1、A2、A3、A4、A5、A6、A7、A8、A9、A10、A11、A12、A13、A14、A15、A16、A17、A18及びA19を平成元年11月30日付けで運転士に発令したものととして取扱い、運転士として就労させなければならない。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者等

- (1) 被申立人東日本旅客鉄道株式会社（以下「会社」という。）は、昭和62年4月1日、日本国有鉄道改革法に基づき、日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）が経営していた鉄道事業及びその附帯事業を承継して設立された会社であり、肩書地に本社を置き、従業員数は、本件申立時（平成2年3月30日）約82,000名である。会社は、発足時に、主として千葉県及び東京都の一部を担当する千葉運行部を設置したが、同運行部は昭和63年4月1日の組織変更により千葉支社と改称され、現在に至っている。
- (2) 申立人国鉄千葉動力車労働組合（以下「申立人」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である会社及び申立外日本貨物鉄道株式会社の職員のうち、旧国鉄千葉鉄道管理局（以下「国鉄千葉局」という。）管内の動力車に関係ある者で組織された労働組合であり、その組合員数は本件申立時約750名である。申立人の上部組合として「動労総連合」がある。
- (3) 会社には、申立人のほかに、全日本鉄道労働組合総連合会（以下「鉄道労連」又は平成元年6月略称改称の「JR総連」という。）所属の東日本旅客鉄道労働組合（以下「東鉄労」という。）、国鉄労働組合（以下「国労」という。）等の労働組合がある。

なお、国鉄当時には、国労のほか、国鉄動力車労働組合（以下「動労」という。）、鉄道労働組合（以下「鉄労」という。）、全国鉄施設労働組合（以下「全施労」という。）等があった。

2 国鉄分割・民営化に至るまでの労使関係

- (1) 昭和54年3月30日、申立人は、動労から分離独立したが、その後、国鉄は、約半年間にわたって申立人との団体交渉に応ぜず、労働基準法第24

- 条及び第36条に基づく協定についても職場ごとに当該職場の労働者の過半数を代表する申立人の組合員との間で締結するという状態であった。
- (2) 申立人は、昭和54年春闘ストライキ及び同年10月と11月にジェット燃料貨車輸送の増送に反対するストライキを実施した。これに対し、国鉄は、申立人の書記長を公共企業体等労働関係法（以下「公労法」という。）第18条により解雇した。
- (3) 昭和56年3月、申立人は、ジェット燃料貨車輸送の期間延長に反対して乗務員の指名ストライキを実施した。これに対し、国鉄は、申立人の本部執行委員4名を公労法第18条により解雇した。
- (4) 昭和60年11月28日から29日にかけて申立人は、雇用安定協約の継続、国鉄の分割・民営化反対を目標に、総武線千葉以西を対象に乗務員の指名ストライキを実施した。これに対し、国鉄は、申立人の組合員20名を公労法第18条により解雇した。
- (5) 昭和60年11月30日、国鉄は、申立人間との、雇用安定協約の継続を拒否した。このため、同協約は、同日をもって有効期限満了により失効した。
- (6) 国鉄は、昭和61年3月のダイヤ改正にあたり、国鉄千葉局が管掌していた運転業務の一部を東京西鉄道管理局、東京南鉄道管理局及び東京北鉄道管理局（以下それぞれ「東京西局」「東京南局」「東京北局」若しくは一括して、「東京三局」という。）に移管した。その内容は、総武緩行線、津田沼電車区担当乗務キロのうち約3,000キロメートルを東京西局に、総武快速線、千葉運転区担当乗務キロのうち約2,000キロメートルを東京南局に、常磐・我孫子線の成田運転支区の担当乗務キロのうち約2,000キロメートルを東京北局に、それぞれ移管するというものであった。この東京三局への業務移管及びこれと併せて行われた館山、勝浦、銚子の各運転区等での乗務員運用の見直しにより電車運転士について74名の要員が削減された。ついで、同61年11月のダイヤ改正においても東京三局への約8,800キロメートルの業務移管が行われた。
- これらの業務移管等により同61年11月時点で運転士の余力人員は、320名（現在員の約20パーセント）となった。
- (7) 昭和61年2月15日、申立人は、上記同年3月のダイヤ改正にあたっての業務移管によって生ずる申立人の組合員の余力人員化に反対して乗務員の指名ストライキを実施した。これに対し、国鉄は、申立人の組合員8名を解雇した。
- (8) 上記昭和61年3月の業務移管問題に関連して、当時の国鉄千葉局の運転部長B1は、「今回の決定がなされた要因は、ストへの報復がすべてではないが皆無とはいえない。」と発言した。
- (9) 国鉄千葉局は、業務移管を行ったことにより乗務員の約半数を占める申立人の組合員を余力人員として扱い、運転業務からはずし、助勤、兼務発令により運転職場から排除した。

(10) 昭和61年1月13日、国鉄と動労、鉄労及び全施労は、「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。」との第一次労使共同宣言を締結し、ついで同年8月27日、国鉄とこれら組合などが同年7月に結成した国鉄改革労働組合協議会は、「分割・民営による国鉄改革の実施に向かって労使は一致協力する。」との立場を表明した第二次労使共同宣言を締結した。

申立人は、これらの労使共同宣言には反対であった。なお、国鉄と上記各組合との間の雇用安定協約は、維持された。

3 会社における労使関係

(1) 昭和62年5月25日、会社の常務取締役B2は、昭和62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、必要でない社員の峻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、とく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。反対派は断固として峻別する。等距離外交など考えてもいない。処分、注意、処分、注意、を繰り返し、それでも直らない場合は解雇する。人間を正しい方向へ向ける会社の努力が必要だ。」などと述べた。

(2) 昭和62年8月6日、会社の代表取締役B3は、東鉄労の第2回定期大会に出席し、その挨拶で「…残念なことは東鉄労以外にも組合があり、その中には今なお民営分割反対を叫んでいる時代錯誤の組合もあります。…このような人達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。この人達はいわば迷える小羊だと思います。皆さんにお願いしたいのは、このような迷える小羊を救ってやって頂きたい、…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御援助頂くことを期待する。」などと述べた。

(3) 会社は、平成3年3月のダイヤ改正にあたり、総武緩行線、津田沼運転区担当乗務キロのうち3,200キロメートルを会社の東京地域本社中野運転区に移管し、併せて津田沼運転区を廃止のうえ津田沼車掌区のうち総武緩行線の車掌業務と統合し習志野運輸区を新設した。

この業務移管により津田沼運転区の運転士34名が削減され、会社は、申立人の津田沼支部組合員35名中支部長等主な役員を含む20名を他の運転区に配置転換した。また、この統廃合により、津田沼運転区で運転士数では比較的多数を占めていた申立人は、習志野運輸区において少数勢力となった。

(4) 申立人は、職員の不採用をめぐり、会社及び日本貨物鉄道株式会社を被申立人として、当委員会に対して不当労働行為の救済申立てをし（昭和63年（不）第7・8号併合事件）、これについて当委員会は、不当労働行為と判断し、救済命令（平成2年2月13日決定）を発した。

(5) 申立人は、会社の千葉支社の管理職らによる組合員に対する脱退勧奨など支配介入に関し、会社を被申立人として、当委員会に対して不当労働行為の救済申立て（昭和63年（不）第11号事件）をし、これについて

当委員会は、不当労働行為と判断し、救済命令（平成2年6月18日決定）を発した。

- (6) 申立人は、申立人が平成元年12月、翌2年1月及び3月に実施したストライキに関連して、会社がJR総連の組合員等に「褒賞金」を支払った、として不当労働行為の救済申立て（平成2年（不）第7号事件）をし、これについて当委員会は、不当労働行為と判断し、救済命令（平成5年3月24日決定）を発した。

4 被申立人と国鉄との連続性の実態

被申立人と国鉄との連続性の実態について、当委員会は、事業・業務及び役員、職員の連続性の事実において「従来の国鉄の事業、業務自体が形を変えて継続しているという連続性の実態は否定し得ないものがある。」として被申立人と国鉄との連続性について肯定した（昭和63（不）第7号事件及び同第8号併合事件・平成2年2月13日決定）。

5 運転士養成制度の概要

- (1) 動力車乗務員の「新養成体系に関する了解事項」以前の運転士養成制度

昭和51年6月28日に申立人が分離独立する前の組合である動労と、国鉄との間で締結された労働協約「動力車乗務員の新養成体系に関する了解事項」（以下「新養成体系」という。）以前の国鉄における運転士養成制度の昭和33年頃の状況は、おおむね、以下のとおりであった。

採用については、運転士・機関士として特別の採用試験制度はとられておらず、それ以外の職種の国鉄職員と同様の採用試験により採用され、運転士・機関士として必要な適性検査も採用時には実施されていなかったが、将来、営業・運転・施設・電気の4部門のうち、どの部門を希望するか、の希望はとられた。運転系統を希望した者は、機関区・気動車区・電車区等に配属された。機関区配属者は、約1年整備掛（機関車の清掃等を行う。）として勤務し、教習所の機関助士科への入学資格を得た。機関助士科の試験（適性検査を含む。）に合格した者は、教習所（3か月）、機関助士見習（3か月）、技量審査、機関助士（2年9か月）を経て教習所機関士科への入学資格を得、その試験に合格した者は、機関士科に入学し、6か月の教育修了後機関士見習（5年6か月）、技量審査を経て機関士となることができた。

- (2) 新養成体系以後の運転士養成制度

申立人は、動労から分離独立（前記2の(1)）後の昭和54年9月26日、国鉄と「団体交渉に関する協約附属了解事項」を締結した。その内容は、「既存の労働組合との間に締結された関連する協約・協定等は、これを準用するものとする。」とするものであり、これにより新養成体系の効力は、申立人と国鉄との間において確認された。この「団体交渉に関する協約附属了解事項」は有効期間満了の都度更新され、昭和62年3月31日まで維持された。

新養成体系に基づく運転士養成制度は、以下のとおりであった。

- ア 高等学校卒業者を対象とする日本国有鉄道職員採用規定によるほか適性考査及び脳波検査をもって行われる動力車乗務員採用試験に合格した者はいったん準職構内整備係などの発令をうけて運転職場に配属され、0.5か月の新規採用時教育を経て学園の動力車乗務員予科（以下「予科」という。）に入学し、5.5か月間ディーゼル、電気の各分科での教育を受ける。なお、この試験による採用定数は、毎年度、国鉄の各鉄道管理局ごとの5年後の乗務員の要員需給状況を勘案して定められた。
 - イ 予科終了後、助手職（「機関助手及び電気機関助手」をいう。）、検修職（「車両検修係」をいう。）、列車掛及び構内職（「構内運転係」をいう。）の各職務に通算して3年以上従事する。
 - ウ その後、動力車本科（以下「本科」という。）の入学試験を受け、合格後本科に入学する。本科での教育期間は車種別分科によって異なるが新幹線電車を除き4.5か月乃至6.25か月である。本科入学試験は「不合格者を出すことを目的とするものではなく予科で学習した程度の知識、技能を維持していることを前提とした、車種別分科の入学者数の調整等を行うためのもの」（新養成体系「議事録確認」）であった。
 - エ 本科卒業者は、各鉄道管理局において士職見習として6か月以上士職の実務練習、いわゆるハンドル訓練（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士職となる。
 - オ 以上によるほか、本科については、職員として一定期間以上（高等学校卒業者又はこれと同等以上の学校卒業者は3年6か月以上、その他の者は4年6か月以上）勤務し、そのうち3年以上運転系統の検修職、又は列車掛の職務に従事している者で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。この動力車乗務員採用試験によらずに採用された職員を対象とする運転士養成制度は上記ウ～エの養成制度を補完するものとされた（新養成体系「議事録確認」）。
- (3) 新養成体系に基づく運転士養成

上記(2)の新養成体系に基づく運転士養成は、昭和52年度動力車乗務員採用試験から実施された。

国鉄千葉局においては、昭和52年度同試験合格者から同54年度同試験合格者までは、その全員がほぼ新養成体系の規定どおり養成され、運転士として発令された。さらに、昭和55年度及び同56年度の同試験合格者についても、士職見習、実務試験終了までは、何らの支障もなく規定に従った養成が行われた。しかし、これらの者に対する運転士発令は、留保された。また、57年度同試験合格者については、これらの者の本科入学、ハンドル訓練実施に当たり選別が行われた。これら昭和55年度乃至同57年度同試験合格者中申立人の組合員に対する国鉄千葉局及び会社移行後の千葉支社の取り扱いは、後記6、7及び8のとおりである。

(4) 会社移行後の運転士登用制度

昭和63年5月、会社は、あらたに「昇進基準（規程）」（以下「昇進基準」という。）を定め、この中で運転士発令の基準を規定した。その主旨は、社員の大多数は最初に営業係として駅に配置し、その後、車掌試験を受けて車掌となり、一定期間経過後、運転士試験受験資格を得、これに合格した者の中から運転士発令を行う、とするものである。

規程中の車掌試験及び運転士試験に係る規定は、次のとおりである。

昇進基準（規程）昭和63年5月人達第9号

第2章 昇進試験の種別、受験資格等

第3節 車掌試験及び運転士試験

第9条 車掌試験及び運転士試験は、一般社員が車掌又は運転士と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であり、受験資格は次の各号に定めるところによる。ただし、各年2月1日以前に満55歳に達する者は、当該年度以降の車掌試験及び運転士試験の受験資格はないものとする。

(1) 車掌試験

1 等級以上の等級に在級する者のうち、勤続年数1年以上の者

(2) 運転士試験

2 等級以上の等級に在級する者のうち、勤続年数3年以上の者

なお、会社は、昭和63年2月23日、動労総連合に対し標準的な昇進経路について次の説明資料を提示している。

昇進の基準について

『1』基本的な考え方

昇進は、東日本旅客鉄道株式会社就業規則（昭和62年4月社達4号。以下「就業規則」という。）第27条（任用の基準）の規定により、社員としての自覚、勤労意欲、執務態度、知識、技能、適格性、協調性、及び試験成績等の人事考課に基づき、公正に判断して行う。

『2』 標準的な昇進経路

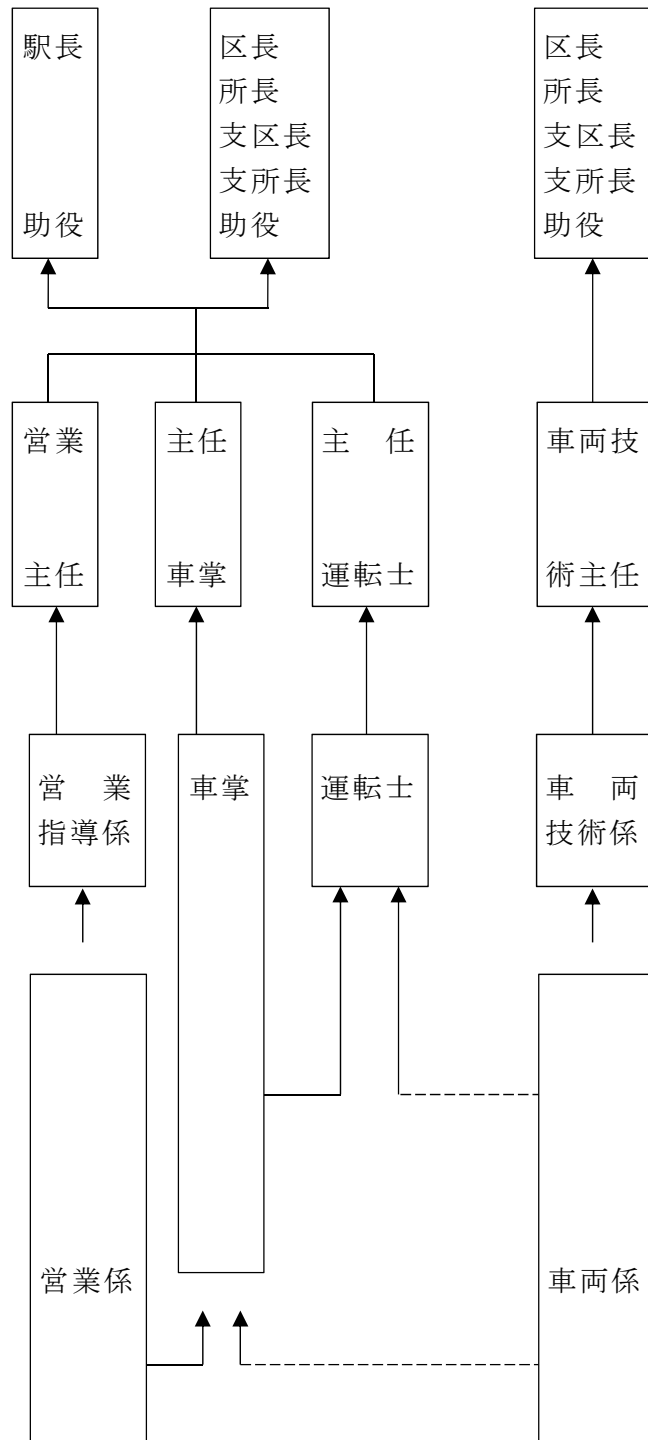
※ 抜 粹

(駅)

(乗務員区所)

(検修区所)

(工場)



注 1 略

2 略

『3』昇進試験の種別及び受験資格

(1) 一般社員

ア 昇職試験

略

イ 昇格試験

略

ウ 車掌試験及び運転士試験

車掌及び運転士と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であり、受験資格は、次のとおりとする。

(ア) 車掌試験

1 等級以上の等級に在級する者のうち、勤続年数 1 年以上の者

(イ) 運転士試験

2 等級以上の等級に在級する者のうち、勤続年数 3 年以上の者

(2) 以下略

6 運転士資格取得

(1) 昭和55年度乃至57年度動力車乗務員採用試験合格者

ア 昭和55年度動力車乗務員採用試験の合格者（以下「55年予科生」という。）として採用された者のうち、申立人の組合員は、別表記載の番号 1 A 1、同 2 A 2、同 3 A 3、同 4 A 4、同 5 A 5、同 6 A 6、同 7 A 7、同 8 A 8、同 11 A 11、同 12 A 12、同 13 A 13 の 11 名である。

上記の者は、昭和55年 4 月 1 日付けで採用され、前記（5 の(2)ア.イ.ウ.エ）の運転士養成制度を経て、同60年 6 月 4 日に運転士実務試験に合格し、運転士資格を取得した。

イ 昭和56年度動力車乗務員採用試験の合格者（以下「56年予科生」という。）として採用された者のうち、申立人の組合員は、別表記載の番号 14 A 14、同 15 A 15、同 16 A 16、同 17 A 17、同 18 A 18 の 5 名である。

上記の者は、昭和56年 4 月 1 日付けで採用され、前記（5 の(2)ア.イ.ウ.エ）の運転士養成制度を経て、A 18 は同61年 11 月 11 日に、他の 4 名は同62年 3 月 30 日に、それぞれ運転士実務試験に合格し、運転士資格を取得した。

ウ 昭和57年度動力車乗務員採用試験の合格者（以下「57年予科生」という。）として採用された者のうち、申立人の組合員は、別表記載の番号 19 A 19 である。

上記の者は、昭和57年 4 月 1 日付けで採用され、前記（5 の(2)ア.イ.ウ.エ）の運転士養成制度を経て、会社移行後の同63年 7 月 15 日

に運転士実務試験に合格し、運転士資格を取得した。

- (2) 動力車乗務員採用試験によらずに採用され、運転士資格を取得した者別表記載の番号9 A 9及び同10 A 10の2名は、動力車乗務員採用試験によらずに国鉄に採用された後に、前記5の(2)オの運転士養成制度により、55年予科生と同時期に本科に入学し、その後、昭和60年6月14日に運転士実務試験に合格し、運転士資格を取得したこの2名についても、以下「55年予科生」という。)

7 57年予科生に対する本科入学及びハンドル訓練

(1) 本科入学

国鉄千葉局の56年予科生までは、その全員がほぼ同時期に本科に入学したが、57年予科生の本科入学においては、事前に面談が行われ、申立人の組合員である申立外A20及びA21は、本科に入学できなかった。面接においては、「組合でスト指令が出た場合、それに従うのか」、「ストライキをやるような組合の所属している者にハンドルを持たせる訳には行かない」、「労使共同宣言を結んでいない組合に所属していることをどう思うんだ」というようなことを聞かれ、その大半は組合関係のことであった。両名は、前記2の(7)のストライキの拠点となった津田沼電車区に所属していた。なお、57年予科生では、ほかに国労所属の3名が本科に入学できなかった。

(2) ハンドル訓練

国鉄千葉局の57年予科生のうち、A22、A23及びA24の3名だけが、昭和62年1月19日からハンドル訓練を受けた。A22及びA23は、動労の組合員であり、A24は申立人を脱退した者であった。A22及びA23は機関区に所属しており、機関車（貨物）のハンドル訓練をすべきところ、いわゆるE・Cに転換し、津田沼運転区で電車のハンドル訓練を受けた。

また、会社移行後の昭和63年3月1日から実施のハンドル訓練を受けた57年予科生は、申立人を脱退したA25、A26の2名と、このハンドル訓練実施前の会社の千葉運行部の担当者との面談において申立人からの脱退を約したA27（ハンドル訓練実施後申立人から脱退した。）の3名であった。この面談は、車務課長B4（以下「B4」という。）らが行い、面談では組合の話ししかせず、「動労千葉の人間にハンドルを持たせる訳には行かない」などと、執拗な組合脱退懲罰があった。B4は、本件面談の同時期に、別件の昭和63年（不）第11号事件（前記3の(5)）での面談において、申立人からの脱退勧奨を行ったとして、当委員会は不当労働行為として認定した。

A25ら上記3名だけを申立人や国労に所属している57年予科生よりも先にハンドル訓練を実施したことについて、申立人が強く抗議したことにより会社は、同予科生の残りの10名に対するハンドル訓練を、上記3名より約1か月遅れの同年4月4日から実施した。

以上のような57年予科生に対するハンドル訓練の選別実施をめぐり、

同予科生などの間では申立人や国労に所属していると運転士になれないのではないかと、というような不安や、動揺がみられた。

8 運転士発令

(1) 55年乃至57年予科生中申立人組合員に対する運転士発令留保

55年乃至57年予科生中前記6(1)及び(2)の者は、運転士に発令されていない。隣接する東京三局では、国鉄時代、新養成体系に基づき運転士資格を取得した全員が運転士に発令されたが、旧国鉄水戸鉄道管理局では、57年予科生のうち国鉄動力車水戸労働組合（動労水戸）に所属する全員が、会社移行後も運転士に登用されていない。

(2) 会社移行後の55年乃至57年予科生に対する運転士発令

ア 会社は、千葉支社の55年乃至57年予科生のうち、平成元年1月30日に7名、平成2年8月1日に1名、同11月1日に15名を運転士に発令した。その所属組合は、1名が国労（平成2年11月1日発令の15名中1名）であるほかは総てがJR総連であった。

この運転士発令は、平成2年8月1日発令者以外は、会社が昭和63年5月に定めた前記5(4)の昇進基準に沿って行われた。

イ 千葉支社は、昭和63年度における車掌養成方法として、同年7月現在において車両職又は営業職にある社員で運転士資格を保有している者のなかから選考して車掌としての養成を行うことを決定した。これに該当する者は55年乃至57年予科生であった。該当者を対象とする車掌試験では、まず関係の区長又は駅長による個人面談を実施した。面談の主たる目的は、車掌の職に就く意思の有無を把握することであり、面談時に聴取した事項を千葉支社に報告させ、千葉支社は、この結果に基づき、車掌になることに対して積極的な意思を表示した者を対象に、運転適性検査及び医学適性検査を実施したうえで面談を行った。これによる合格者は7名であり、千葉支社は、この7名に対して約1か月半のいわゆる補完教育を実施したうえで、昭和63年12月3日付けで車掌に発令し、その後、上記アのとおり、平成元年11月30日付けで運転士に発令した。

ウ 平成元年度の車掌試験も前年度と同様の方法により、55年乃至57年予科生を対象に実施され、会社は、合格者15名を平成2年1月26日付けで車掌に、ついで上記アのとおり同年11月1日付けで運転士に発令した。

この15名の車掌試験合格当時の所属組合は申立人2名、国労4名、JR総連9名であったが、運転士発令を前に「今回が運転士に登用される最後のチャンスだ」などとの脱退意欲が行われ、発令時における15名の所属組合は、上記アの如くとなった。

エ 会社は、上記イ、ウのごとき昇進基準に沿った手順によることなく、申立人を脱退しJR総連の組合員となった55年予科生1名を、平成2年8月1日付けで運転士に発令した。この者は、気動車運転士の有資

格者であったが、転換教育により電車運転士となった。ちなみに、申立人の組合員である55年乃至57年予科生の多くは、このような転換教育を要しない有資格者である。

(3) 運転士経験者の原職復帰

会社は、上記(2)と併せて平成元年11月30日付けで運転士の経験者で直営売店に配属されていた者の中から他組合所属の3名を運転士に発令した。申立人の組合員の中にも直営売店に配属されている運転士経験者がいるが、これらの者あるいは申立人に対する運転士経験者の原職復帰について会社からの打診あるいは説明はなかった。

上記3名の原職復帰は、要員需給上、上記(2)のイの7名では不足であったことによる。

会社は、従前は運転士の欠員補充等は運転士経験者の原職復帰をもって充て、事実上配転期間の長い者から順にこれを行うという方法をとっていた。なお会社は、運転士経験者で他の職種に従事している者に対して平成2年3月31日までに士職給与(賃金格差補てん)を支給していた。

(4) 平成2年度末以降の運転士発令

会社は、平成2年度末から、昇進基準による運転士試験に合格し、運転士資格を取得した者を運転士に発令している。その者は、平成3年3月に8名、同年7月に5名の計13名であるが、その全員が55年乃至57年予科生以外の者であった。

申立人の組合員で57年予科生のA19(以下「A19」という。)は、元年度の車掌試験は受験しなかったが、その後申立人の役員や元職場の先輩の奨めもあり、2年度実施と思料される同試験受験を申し出たところ、会社はその機会を与えなかった。この試験は、第一次筆記、第二次面接という方法をもって行われたが、A19が受験する場合は運転士資格を保有しているので第一次試験は免除される。A19は、駅長から「A19君は、第一次試験は関係ない。この間の車掌試験は、第一次から実施しており、受験する機会が回ってこないようだ。」という趣旨の説明を受けた。

(5) 会社移行後の千葉支社における55年乃至57年予科生等の運転士発令状況

	発令者数	所属組合		
		J R 総連	国労	申立人
元年11月30日	7名	7名	0名	0名
2年8月1日	1	1	0	0
2年11月1日	15	14	1	0
3年3月	8	8	0	0
3年7月	5	5	0	0

計	36名	35名	1名	0名
---	-----	-----	----	----

(注) (1) 原職復帰者は、含まない。

(2) 3年3月、同7月の発令者は55年乃至57年予科生以外の者である。

9 申立人の組合員中の運転士有資格者

平成3年3月頃の時点で、申立人の組合員中運転士経験者、55年乃至57年予科生等運転士資格を保有しているが、他の職場に配置され、無人駅における特別改札、踏切りでの遮断機開閉、駅ホームの直営売店等を含む他の職種に従事している者が約40名いた。これらは、短期間の補習により運転士としての実務登用が可能な者である。

第2 判 断

1 当事者の主張要旨

(1) 申立人は、次のとおり主張する。

ア 新養成体系においては、予科修了者の本科入学のための試験は「不合格者を出すことを目的とするものでない」とされていたが、申立外のA21、A20の2名は、申立人に所属していることを理由に本科入学を拒否された。

イ 57年予科生のうち、ハンドル訓練時期について、昭和62年1月から7月にかけて鉄道労連の組合員であった3名のみが先行してハンドル訓練を受けた。

さらに、その他の者のハンドル訓練を開始するに際しては、面接が行われ「申立人の組合員にハンドルを持たせる訳には行かない」等の脱退懲罰がなされ、結果として面接を受けた13名のうち鉄道労連の組合員2名と、面接で申立人から脱退を約束した者（ハンドル訓練開始直後に申立人を脱退した。）の合計3名のみを対象に同63年3月1日からハンドル訓練を開始したので抗議した結果、本科を終了した申立人の組合員らに対しては、翌4月からハンドル訓練を開始した。

ウ 運転士発令については、車掌から優先採用という基準自体、すでに運転士資格を取得している者にとっては何ら合理性のないものであり、車掌発令についても、その発令は組合間差別に基づくものである。

エ 運転士発令は、これまでの「動力車乗務員の養成体系に関する了解事項」を全く無視し、運転士資格取得者から年次順に発令するという運用実績すら無視して、所属組合による差別的発令を行っている。

(2) 被申立人は、次のとおり主張する。

ア 動力車乗務員は輸送の重要な責任ある職務であって、本科入学に当たって、一定レベルの技能、知識等を有していたかどうかを調査するため、適性検査、入学試験及び面接を行うことは当然であり、その結果を総合的に判断して不合格者が出たものであり、これを組合間差別であるとする、申立人の主張は失当である。

イ 国鉄千葉鉄道管理局においては、長期間にわたるハンドル訓練の見送りによる意欲の喪失を防止し、社員の士気の高揚を図る意味からも、本科就学中の成績及び態度等が特に模範的であり、かつ、本科入学前後の勤務成績が特に優秀であった3名については、例外として昭和62年1月19日からハンドル訓練を実施した。国鉄は、運転士及び機関士の余剰が多かったことに鑑み、57年予科生について原則としてハンドル訓練を実施しなかったのであって、「所属組合による差別行為をなした」とする、申立人の主張は誤りである。

ウ 昭和63年3月及び4月から実施したハンドル訓練についてであるが、新会社発足後の動力車乗務員は、運輸省令により「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、国鉄時代に運転士及び機関士の教育を修了している者については、修了後2年以内にハンドル訓練を修了すれば免許が受けられることになっていたもので、ハンドル訓練が終わっていない社員については、この経過措置を活用して免許だけは取得させておくこととした。しかし、ハンドル訓練の対象となる社員の所属する職場の需給状態により、1回にまとめて実施することができないため、2回に分けて実施したものであって、組合所属をもって意図的に2回に分けたという、申立人の主張は失当である。

また、ハンドル訓練に先立って実施した個人面談において、脱退意欲を行ったり、脱退の約束を得たという事実はなく、「組合脱退の執拗な工作が行われた」という申立人の主張は、事実無根である。

エ 運転士の経験があつて他の職に就いている者と、免許は持っているが運転士に発令されたことのない者がいるが、昇進基準では会社において、運転士となる者は車掌の職を経て発令することになっており、運転士としての経験を有しているが現に他の業務に就いている社員よりも、まだ運転士の経験のない社員を、昇進基準の考えに沿って車掌として養成し、一定期間経過後運転士に登用した方が妥当である、との結論に達した。

オ 平成2年3月開業予定の、京葉線の訓練運転要員確保のための増要素や、退職等による減耗等を検討した結果、翌3年1月には運転士に補充の必要が生ずる見込みとなったこと、3年3月のダイヤ改正における成田空港アクセス輸送の要員が必要となったことにより、昇進基準では運転士となる者は車掌を経て発令することが望ましいとされていたため、現に車掌の職にある者で運転士の免許を有する者から、運転士に発令することが妥当である、と考えた。

2 判 断

(1) 業務移管

国鉄は、前記第1の2(6)及び(9)で認定したとおり、国鉄千葉局が管掌していた担当乗務キロを、東京三局に業務移管したことにより、国鉄千葉局の運転士及び運転士資格者について余力人員を発生させた。

そして、前記第1の2(8)で認定したとおり、国鉄千葉局の当時の運転部長B1は「今回の決定がなされた要因は、ストへの報復がすべてではないが皆無とはいえない。」と発言をした。この業務移管の担当乗務キロについては、国鉄千葉局が担当していても電車等の運行においては、何らの支障が生じないものであり、むしろ運行経路に不慣れな東京三局の運転士に敢えて担当させたことは、きわめて不自然、かつ、作為的である。

これは、国鉄千葉局の運転士についてみると、業務移管は申立人に所属する運転士を運転職場から意図的に排除、あるいは減少させ、申立人の影響力を減退させることの目的の下に行ったものであり、このような行為は、前記第1の3(3)で認定したとおり、会社においても引続きなされているといわざるを得ない。

(2) 本科入学

会社は、国鉄当時の57年予科生の本科入学に関し、一定レベルの技能、知識等を有しているかどうかを調査するために、適性検査、入学試験及び面接を行うことは当然であり、その結果を総合的に判断して不合格者が出たもの、と主張するが、前記第1の5(2)ウの認定のとおり、本科の入学試験は『不合格者を出すことを目的とするものではなく、予科で学習した程度の知識・技能を維持していることを前提とした、車種別分科の入学者数の調整等を行うためのもの』であるのに、前記第1の7(1)の認定のとおり、本科入学前の面接においては「組合でスト指令が出た場合、それに従うのか」、「ストライキをやるような組合の所属している者にハンドルを持たせる訳には行かない。」「労使共同宣言を結んでいない組合に所属していることをどう思うんだ」というようなことを聞き、面接の大半は組合のことであったこと等からすると、国鉄千葉局は、申立人を嫌悪し差別的取扱いを行った、と解するのが相当である。

(3) ハンドル訓練

会社は、57年予科生のハンドル訓練について、長期間にわたるハンドル訓練の見送りによる意欲の喪失を防止し、社員の士気の高揚を図る意味からも、本科就学中の成績及び態度等が特に模範的であり、かつ、本科入学前後の勤務成績が特に優秀であった3名について例外として、昭和62年1月19日から、また、昭和63年3月及び4月に実施したハンドル訓練については、対象となる社員の所属する職場の需給状態により、1回にまとめて実施することが出来ないため、2回に分けて実施したものであって組合所属をもって意図的に2回に分けたのではない、と主張するが、前記第1の7(2)で認定の昭和62年1月19日からハンドル訓練を実施した動労に所属するA22及びA23は機関区に所属しており、機関車(貨物)のハンドル訓練をすべきところ、わざわざ、いわゆるE・C転換を行い、津田沼運転区で電車のハンドル訓練を実施したこと、A24は申立人からの脱退者でもあり、しかも、この3名については本科就学中の成

績及び態度等が特に模範的であり、かつ、本科入学前後の勤務成績が特に優秀であるとしているが、その疎明がないこと、昭和63年3月及び4月の2回に分けて実施したハンドル訓練実施前の車務課長B4らの面談は、前記第1の3(2)で認定したB3社長の、会社においては一企業一組合になることを期待するとの趣旨を体して行ったものであり、しかも、前記第1の7(2)で認定したA25及びA26は申立人の脱退者であり、A27は面談で申立人から脱退を約束した者（ハンドル訓練実施後に脱退している。）であることからして会社のいう勤務成績等が特に優秀であったとすることや、職場の需給状態から2回に分けた、とするのは全く措信し難い。

これらのことから、申立人に所属していない者を先にハンドル訓練を実施したことは、まだ、ハンドル訓練を受けていない申立人の組合員に不安と動揺を与え、申立人の弱体化を企図するために行ったものと、推認する。

(4) 車掌発令

会社は車掌の発令について、昇進基準によれば運転士となる者は車掌の職を経て発令することになっており、運転士の経験のない社員を昇進基準の考え方に沿って車掌として養成する方が妥当であるとの結論に達したとし、車掌試験において区長又は駅長による面談の中で車掌となることについて積極的な意思表示した者を対象とした、と主張するが、前記第1の8(4)で認定したとおり申立人に所属する運転士有資格者のA19は平成2年度実施と思料される車掌試験を受験したい旨を再三、駅長に申し出たにもかかわらず。会社は受験を認めなかった。

これは、会社の昇進基準や動労総連合に対する説明資料によれば『昇進は、…公正に判断して行う。』としているのに、申立人に所属していることを理由に、昇進基準を恣意的に運用することによって、申立人の組合員を車掌試験から排除していたのであり、その主張は採用できない。

(5) 運転士発令

会社は、前記第1の8(5)で認定したとおり、55年乃至57年予科生及びそれ以外の昇進基準に基づく運転士試験合格者のなかから平成元年11月30日から同3年7月までに36名を運転士として発令したが、このうち35名はJR総連に所属しており、1名が国労に所属しているのみであり、申立人にいたってはゼロである。そして、『昇進は、…公正に判断して行う。』としているが、前記(4)にもあるとおり、平成2年度以降の車掌試験において申立人の運転士資格を有する組合員に対しては、その門戸を閉ざしており、しかも、運転士は車掌から発令するのが望ましい、としているのに、平成元年11月30日に発令した55年予科生乃至57年予科生以外の3名は前記第1の8(3)で認定したとおり、車掌から発令したのではなく、関連事業等に従事している運転士経験者であり、さらに平成2年8月1日に発令した55年予科生1名も、車掌から登用したものではな

い。申立人には前記第1の9で認定したとおり、関連事業等に従事している運転士有資格者が約40名いるが上記3名及び1名の発令は申立人には一切配慮することもなく行われ、とりわけ、平成2年8月1日付けで登用された者が申立人を脱退したJR総連の組合員であること、気動車運転士から電車運転士に転換していることからして、これら運転士発令は、申立人の組合員からは運転士に登用しない、という意図からの差別取扱いのもとで行われたものと推認する。

(6) 以上総合して判断すれば、本件運転士発令は、会社が、畢竟、申立人を嫌悪しての不利益な取扱いであり、かつ、申立人の弱体化を狙った支配介入であり、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。

3 救済の方法

申立人は、本件運転士発令を、平成元年11月22日付けを求めているが、平成元年の運転士発令は、平成元年11月30日付けであることから主文のとおりとする。

第3 法律上の根拠

よって、労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条を適用して、主文のとおり命令する。

平成5年6月1日

千葉県地方労働委員会
会長 新垣進 ㊟

(別表 略)