

福岡、平6不6、平9.6.2

命 令 書

申立人 ジェーアール西日本労働組合
申立人 ジェーアール西日本労働組合福岡地方本部

被申立人 西日本旅客鉄道株式会社
被申立人 西日本旅客鉄道株式会社福岡支社

主 文

- 1 被申立人西日本旅客鉄道株式会社は、申立人ジェーアール西日本労働組合福岡地方本部が平成6年2月28日ないし同年6月3日申し入れた新幹線乗務員の運用に関する団体交渉について西日本旅客鉄道株式会社福岡支社をして誠実に交渉させなければならない。
- 2 被申立人西日本旅客鉄道株式会社は、申立人らに対し、本命令書写し交付の日から7日以内に、下記の誓約書を手交しなければならない。

記

誓約書

当社福岡支社が、ジェーアール西日本労働組合福岡地方本部から平成6年2月28日ないし同年6月3日申し込まれた新幹線乗務員の運用に関する団体交渉に誠実に応じなかったことは、福岡県地方労働委員会によって、労働組合法第7条第2号に該当する不当労働行為であると認定されました。

よって、当社は、再びこのような行為を繰り返さないことを誓約します。
平成 年 月 日

ジェーアール西日本労働組合

中央執行委員長 X 1 殿

ジェーアール西日本労働組合福岡地方本部

執行委員長 X 2 殿

西日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 Y 1

- 3 申立人らの被申立人西日本旅客鉄道株式会社福岡支社に対する申立てを却下する。
- 4 申立人らのその余の申立てを棄却する。

理 由

第1 申立人らの請求の趣旨

- 1 被申立人らは、申立人ジェーアール西日本労働組合福岡地方本部が平成6年2月28日ないし同年6月3日申し入れた、新幹線乗務員の運用についての団体交渉に誠実に応じなければならない。

- 2 被申立人らは、前項の履行状況について、この命令の到達した日から15日以内に福岡県地方労働委員会に文書で報告しなければならない。
- 3 被申立人らは、別紙発令者目録記載の運転士に対してなした平成6年4月1日付の博多車掌所への在勤を命ずる旨の発令を取り消し、同日録記載の運転士を直ちに被申立人会社福岡支社博多新幹線運転所運転士に復帰させなければならない。
- 4 被申立人らは、昇進試験、指導員担務指定の人事上の運用にあたり、申立人組合所属の社員を差別的に扱ってはならない。
- 5 ポスト・ノーティスの手交と掲示

第2 認定した事実

1 当事者

(1) 申立人

ア 申立人ジェーアール西日本労働組合（以下、「申立人西労」という。）は、申立外西日本旅客鉄道労働組合に所属していた組合員ら約4,300名が脱退して平成3年5月23日（以下、年数が2桁のものについては「昭和」を、1桁のものについては「平成」をそれぞれ略す。）結成された労働組合であり、6年10月1日現在の組合員数は約3,000名である。なお、申立人西労は、全日本鉄道労働組合総連合会（以下「JR総連」という。）に加盟している。

イ 申立人ジェーアール西日本労働組合福岡地方本部（以下、「申立人地本」という。）は、申立人西労が組織する8地方本部の一つであり、被申立人会社福岡支社管内の申立人西労の組合員によって3年9月頃組織された申立人西労の下部組織であり、組織時の組合員数は約300名であったが、申立時（6年7月28日）現在約240名に減少している。

申立人地本には、博多支部、博多総合車両所支部の2支部があり、博多支部内には博多新幹線運転所分会などの分会がある。

(2) 被申立人

ア 被申立人西日本旅客鉄道株式会社（以下「会社」という。）は、日本国有鉄道（以下、「国鉄」という。）が、62年4月1日、分割・民営化されたのに伴い、西日本において旅客鉄道輸送を業とする株式会社として日本国有鉄道改革法により設立されたものであり、肩書地に本社を、福岡市などに10の支社を置き、その社員数は約48,000名（申立時）である。

イ 被申立人西日本旅客鉄道株式会社福岡支社（以下、「支社」という。）は、被申立人会社の支社の一つで、肩書地に所在し、申立時の社員数は約2,000名である。

2 本件発生前の労使関係

(1) 申立人西労結成

国鉄の分割民営化が実現される過程において、国鉄関連の労働組合が再編成される中で、62年3月14日、西日本旅客鉄道労働組合が結成され、

同組合はＪＲ総連に加盟した。ＪＲ総連では２年６月１９日の第５回定期大会においてスト権論議が提起され賛否両論が対立した。

３年５月２３日、西日本旅客鉄道労働組合に所属する動力車乗務員を中心としたスト権論議に賛成するＪＲ総連派組合員らは、同組合を脱退し申立人西労を結成した。ＪＲ総連派組合員が脱退した後、西日本旅客鉄道労働組合は、ＪＲ総連から脱退して、西日本旅客鉄道産業労働組合と改称し（以下、西日本旅客鉄道産業労働組合又は西日本旅客鉄道労働組合を「ＪＲ西労組」という。）、日本鉄道労働組合連合会に加盟した。

なお、被申立人会社の社員らで組織される労働組合には、申立人西労、ＪＲ西労組の他に、国鉄労働組合（以下、「国労」という。）などが存在する。

(2) 新幹線乗務員の運用に関する経過

ア ＪＲ西労組本部・本社間協議

(ア) 会社提案

会社発足後、新幹線（新大阪－博多間）の乗務員の乗組み基準では、国鉄時代と同様、運転士は２名乗組みであった。

２年３月、会社は、業務運営の効率化を図るためＪＲ西労組などの労働組合に対して「新幹線乗務員の見直し」を提案した。その主な内容は、従来運転士が行っていた車両の巡視検査（走行中の車両の異常を巡回して検査することをいう。）、応急処置業務を車掌が行うことにより運転士を１名に削減するというものであった。

当時、ＪＲ西労組と会社は団体交渉を繰り返し、同年７月２６日、「新幹線乗務員の乗組員数に関する協定」（以下、「乗組員数協定」という。同協定には有効期間の定めはなかった。）を締結し、同時に「議事録確認」をした。その主な内容は、次のとおりである。

(イ) 乗組員数協定

a 基本乗組員数は以下のとおりとする。

編成	乗組員数
16両	車掌３名 運転士１名
12両	車掌２名 運転士１名
６両	車掌１名 運転士１名

なお、車掌の乗組員数のうち、少なくとも１名は、巡視検査担当とする。

b 必要な教育、訓練は実施する。

c 車掌の検査教育終了までの間については、乗務員の需給を勘案し、現運転士（車掌教育終了者）を車掌として運用する。

d ２年１０月１日から実施する。

(ウ) 議事録確認

a 運転士の余力活用については、今後の乗務員養成の実態や需給見込みなどを踏まえ、効果的な運用を検討していくこととするが、

当面は、車掌の欠員対応、特改（特別改札の略であり、車両の中で行う改札をいう。）等の効果的な運用を行っていく。

- b 6両編成については暫定的に車掌業務をなす者を2名にする。運転士が車掌（巡視検査担当）として乗務することとなる期間は、車掌1名を特改業務を中心として運用する。また、教育終了後は、車掌（巡視検査担当）が乗務することとなるが、概ね6か月間、運転士1名を車掌として特改業務を中心として暫定的に運用する。
- c 具体的な教育計画等地方に関わる事項については、関係地方機関において、労働協約（平成元年9月28日締結）に基づき取り扱う。

イ JR西労組地方本部・支社間協議

2年8月、支社は、西日本旅客鉄道労働組合福岡地方本部（以下、「JR西労組福岡地本」という。）に対し、本社のJR西労組に対する提案と同様の提案をし、以後経営協議会小委員会や団交が開催され、同年9月、車掌の検査業務教育期間中は、運転士が車掌業務（検査担当）を行うこと及び運転士の車掌業務はローテーション回しとし、その期間は最高6か月とすること等が口頭確認された。

本件博多新幹線運転所（以下、「運転所」という。）は、支社内の現業機関の一つであり、博多駅構内の一角に所在し、山陽新幹線の運転部門を担当している。博多車掌所（以下、「車掌所」という。）も同じく支社内の現業機関の一つであり、運転所に隣接し、山陽新幹線の車掌部門を担当している。

2年10月1日から上記乗組員数協定等に基づき運転士が車掌所に在勤を命ぜられて車掌業務を行うこととなった。在勤とは、本務である運転士という職名と社員としての等級は残したまま、車掌所に兼務発令され車掌業務に従事することをいう。以後支社は、運転所の運転士に対し、運転所作成の乗組順序表に基づき順番に車掌所への在勤を発令し、概ね6か月後に在勤を免ずる発令を行うようになった。この乗組順序表は運転所所属の運転士全員を11組に分け、各組ごとに運転士に1番から14番までの番号を付けたものである。11組の14番の次の順番は1組1番に戻る。例外的に、指導員、指導補助者、交番係員、出向者、転勤予定者、病気等の者は在勤命令の対象から外されたが、6年3月末日まで乗組順序表の1組から組順、番号順に毎回50名前後の者に対し概ね6か月ローテーションにより在勤発令がなされ、この間運転所の運転士は2～3回の車掌所勤務を経験した。

ウ 本件労使間における乗組員数協定等の取扱い

申立人西労と会社は、申立人西労結成直後の3年6月10日、有効期間を3年9月30日までとする（ただし、期間満了1月前までに、当事者のいずれからも文書による改定の意思通告がないときは、さらに1ヶ年間有効とする。）労働協約（以下、「総合労働協約」という。）を

締結した。この協約には、申立人西労結成以前に既存の労働組合との間で締結された協定等はこれを準用する旨の条項（以下、「準用条項」という。）が規定され、乗組員数協定についても準用されることとなった。総合労働協約は、この準用条項を含んだままで3年9月25日、4年9月28日に改定されたが、5年9月の労働協約改定交渉では乗務員勤務制度を巡って労使が対立し、同月30日締結の労働協約から準用条項は削除された。これに伴い、乗組員数協定については同日以降労使交渉を行うこととされ、5年10月18日の団体交渉において、申立人西労は乗組員数協定について個別協定化を求めたところ、会社は、「車掌巡視教育が終了しつつある。今後の運用等を検討している。」と回答した。

3 新幹線乗務員の在勤発令についての労使協議

(1) 申立人西労・本社間協議

5年12月14日、会社は、各労働組合に対し「新幹線乗務員の運用について」と題する書面で次のとおり提案した。

ア 新幹線乗務員の取扱いについては、関係支社において支社内の需給状況を踏まえた効果的な運用を行う。

イ 在来線運転士の需給状況を勘案し、一部新幹線運転士から在来線運転士への運用を行う。

ウ 新幹線車掌の需給状況を勘案し、在来線車掌からの運用を行いつつ、一部新幹線運転士を新幹線車掌に運用する。

エ 巡視検査教育終了後の6両編成の暫定的取扱い及び支社間の助勢は解除する。

オ 6年3月以降、準備出来次第実施する。

申立人西労は、5年12月27日、翌6年2月23日及び3月24日、新幹線乗務員の運用について会社に団交を申し入れたが、会社は、1月21日、同月28日及び3月11日の団交において、新幹線運転士の新幹線車掌所への6か月ローテーションによる在勤を求める組合に対して、新幹線運転士の効率的運用を図るために本新提案を実施すること、本社・本部間の協議は要員の基本運用の整理であり、要員の有効活用及び要員の具体的配置は支社権限であること、要員の一時的必要性及び保障号俸を考えて在勤発令とすること等を回答した。

また、4月6日の団交で、申立人西労は、在勤発令の在勤期間が明確にされておらず、駅→車掌→運転士という昇進経路からみて実質上の降格である旨主張し、また6か月ローテーションを継続すべきであり、これに反する4月1日付発令（後記4の(1)認定事実）を撤回し発令を延期するよう要求したが、会社は、運転士という職名をもっていることから一時的な運用であり、等級も横滑りで降格ではなく、乗組員数協定は5年10月1日以降失効している旨回答した。

(2) 申立人地本・支社間協議（本件申立事項）

ア 6年2月2日、申立人地本は支社に対し新幹線乗務員の運用について次の6項目を申し入れ、回答を求めた（以下、同申し入れを「申15号」という。）。

- (ア) 新幹線乗務員の運用について、支社内運用である旨周知徹底すること。
- (イ) 運転所の3月以降の運転士の要員運用を明らかにすること。
- (ウ) 車掌所の需給状況を明らかにすること。
- (エ) 支社の将来の基本的基盤確立の考え方を明らかにすること。
- (オ) 運転士の車掌への運用は、在勤の6か月ローテーションとすること。
- (カ) 乗務員の余裕人員対策・運用は、生活設計等を考え同職種（車掌）を中心とすること。

これに対し支社は、当日、支社における新幹線乗務員の運用について具体的内容ができていないので、でき次第説明する旨回答した。なお、この時、支社総務課のY2係長（以下、「Y2係長」という。）は、申立人地本のX3業務部長（業務に関する申立人地本の責任者。以下、「X3地本交渉委員」という。）に対して、申15号は団交事項ではなく説明事項であると述べた。

イ 2月23日、Y2係長は、X3地本交渉委員に電話し、新幹線乗務員運用について説明するので翌24日出頭するよう連絡した。

ウ 2月24日、支社のY3運輸課課長代理（以下、「Y3課長代理」という。）、Y4総務課課長代理（以下、「Y4課長代理」という。）及びY2係長は、X3地本交渉委員に対し勤務免除の手続きを取り、新幹線乗務員の運用について次の5項目の提案説明を行った。

- (ア) 運転所の余裕社員については、他箇所の要員需給等を勘案し運用を行う。
- (イ) 車掌所の欠員補充については、他箇所からの兼務操配等により対処する。
- (ウ) 運用期間は当分の間とする。
- (エ) 必要な教育は実施する。
- (オ) 6年3月以降準備でき次第実施する。

同日は約4時間にわたり質疑応答等が行われ、主として①余裕社員活用の運用期間、②車掌所の欠員数、③6か月ローテーション制が議論されたが、支社の補足説明の要旨は次のとおりである。

- (カ) (ア)項の運転所の余裕社員の運用に係る「他箇所」とは新幹線関係以外の職場も含まれること。
- (キ) (イ)項の車掌所の欠員数は約30名であること。
- (ク) 車掌所の欠員に対しては従来、新幹線運転士全員を対象に6か月ローテーションで欠員対応を行ってきたが、車掌業務のサービス向上のためこれを改めること。

- (ケ) (ウ)項の運用期間は、車掌所の要員需給が好転するまでとすること。
その要因としては、例えば車掌の特例募集やダイヤ改正などがあること。
- (コ) (カ)項の実施期間は6年4月1日とすること。
これに対して、X3地本交渉委員は、車掌所の欠員補充としては従来どおりの運転士による6か月ローテーション制での欠員対応を強く主張した。
- エ 2月28日、申立人地本は、支社に対し、同月24日の支社提案は申立人地本の申15号を無視した一方的なものであると抗議して、次の9項目にわたる解明要求を提出した(以下、同申入れを「申18号」という。)
- (ア) 6か月ローテーション実施中問題が発生していないことから、6か月ローテーション廃止を撤回すること。
- (イ) 在勤発令により運転士は車掌に遜色のない実績を上げているが、この点とサービス向上及び車掌の質の向上との関連性について明らかにすること。
- (ウ) 運転士の生活設計や技術力の維持向上のためにも6か月ローテーションを継続すること。
- (エ) 運転所及び車掌所の将来展望(要員、退職、登用)の明示。
- (オ) 大卒者の運転士発令が運転所の余裕社員を生み出しているので大卒者の将来展望の明示。
- (カ) 人選について、「希望しなくても行ってもらう」との同月24日の支社説明の意味を明らかにすること。
- (キ) 人選基準の制定と公正な運用。
- (ク) 発令は、教育期間や諸準備のため余裕をもった取扱いとすること。
- (ケ) 約30名の兼務発令は、最小限の所要が前提と思われるので車掌の特情(特改、年齢層、年休付与等)を考慮した発令とすること。
- オ 3月2日、支社は、X3地本交渉委員の勤務免除の手続きを取り、2月24日と同一メンバーで申15号及び申18号について約3時間にわたり申立人地本と協議した。この中で支社は、次のとおり回答を行った。
- (ア) 前記アの(ウ)に関し、車掌所の欠員は約30名であること。
- (イ) 前記アの(エ)に関し、支社の将来的基盤確立に係る新幹線の営業キロは支社の権限外であること。
- (ウ) 前記アの(カ)及びエの(ア)、(イ)、(ウ)に関し、運転士から車掌へのローテーションによる運用は車掌業務のサービスの向上の観点から廃止すること。
- (エ) 前記アの(カ)に関し、運転所の余裕人員対策は、他箇所の要員需給を勘案して運用すること。
- (オ) 前記エの(エ)に関し、運転所、車掌所の要員将来展望については具体的なものはないこと。
- (カ) 前記エの(カ)、(キ)に関し、車掌所の欠員対応のための人選は人事権

の範疇の問題であり、差別なく厳格公正に取り扱っていくこと。

- (キ) 前記アの(イ)に関しては根拠のない噂について究明する考えはないこと。
- (ク) 前記アの(イ)に関し、他箇所の変員需給を勘案して運用したいこと。
- (ケ) 前記エの(イ)に関し、大卒者の運用は本社運用で支社では取り扱えないこと。
- (コ) 前記エの(イ)に関し、規定に定められた期間は十分そのとおりに扱っていくこと。
- (カ) 前記エの(イ)に関し、車掌業務として必要な変員については確保していくこと。

カ 3月8日、申立人地本は、支社が2月25日から3月3日までの間に運転所で行った車掌所への欠員対応希望調査結果（申立人地本は希望者なし）を基に、運転所の職場実態を充分考慮して従来どおりの6か月ローテーションの継続及び職場実態に即した諸施策を行うことを求める緊急申入れを行った（以下、同申入れを「申19号」という。）。

これに対し支社は、翌9日、運転所における希望調査では希望者が1名いたと説明し、ローテーション問題については2月24日、3月2日の交渉の中で充分説明、論議を尽くした旨回答した。また、3月8日、支社は、運転士の在勤発令に向けて運転士31名（申立人地本25名、JR西労組福岡地本5名、国労1名）に対し車掌教育指定者を発表した。

キ 3月11日、申立人地本は、新幹線乗務員の運用について労使間で協議、審議が継続中であるにもかかわらず、支社が同月8日に車掌教育指定者を発表したとして、これに抗議するとともに、①車掌教育指定者の選出基準の明示、②車掌教育指定状況は申立人地本差別であるのでその白紙撤回、③今回の兼務は9月のダイヤ改正までの他労組役員の発言に支社がその言質を与えたか否かの確認、④車掌兼務発令期間の明示を求める緊急申入れを行った（以下、同申入れを「申20号」という。）。

ク 3月17日、Y3課長代理及びY4課長代理は、X3地本交渉委員に対し勤務免除の手続きの上、申20号についての協議を行った。席上、支社側は、車掌教育指定者の人選基準は人事権の範疇であり、人選は厳格公正に取り扱う旨、また車掌教育指定者の発表は撤回しない旨回答した。

ケ 3月30日、申立人地本は、後記4(1)認定のとおり、同月22日に運転士31名に対し、4月1日付で車掌所在勤を命ずる旨の支社長名の事前通知書が交付されたこともあって、①ローテーション廃止の根拠や人選の基準等の具体的内容の明示、②ローテーション廃止は乗組員数協定及び議事録確認に反するので発令を撤回することを議題とする支社との緊急団交申入れを行った（以下、同申入れを「申22号」という。）。

これに対し、支社は、申立人西労が大阪府地方労働委員会に申請した支社の事前通知による転勤の中止等を内容とするあっせん事件（被申請人は会社）が係属しているのので、その動向を見てから対応したい旨回答した。

コ 4月13日、申立人地本は、支社に対し、3月30日の緊急団交申し入れ議題（上記ケ申22号①、②）と同様の議題を再度申し入れ、4月15日までに団交を行い書面で回答するよう申し入れた（以下、同申し入れを「申23号」という。）。

これに対し、4月14日、支社は、X3地本交渉委員に対し、申23号については2月24日、3月2日、3月17日に十分説明、議論は尽くした内容であるが、必要であるなら理解を深めるために説明は行う旨回答した。

サ 5月24日、申立人地本は、支社に対して、申15号ないし申23号の「新幹線乗務員の運用について」に関連する部分について、5月31日までに正式団交を行うよう申し入れた（以下、同申し入れを「申28号」という。）。

これに対し、6月2日、支社は、新幹線乗務員の運用については2月24日の説明以降、申立人地本の申し入れには誠意をもって対応しており、既に議論は充分尽くされており、申15号ないし申23号の議論を重ねて繰り返すことは今後の労使交渉による円満解決という観点からも望ましくなく、これまでの議論を正確に理解されることを期待する旨回答した。

シ 6月3日、申立人地本は、支社に対し、申28号で申し入れた議題についての団体交渉を6月8日までにを行うよう申し入れた（以下、同申し入れを「申30号」という。）。

これに対し6月8日、支社は、申立人地本がこれまでの経過及び6月2日の支社回答を正確に理解して対応されることを要望する旨回答した。

ス 新幹線乗務員に関する本件支社・申立人地本間協議が行われた当時の労働協約第4章は団体交渉について規定し、その第39条では、転勤、転出、出向、昇職、降職、退職、解雇、休職及び懲戒の基準に関する事項等は団体交渉事項である旨定めており、第40条では、団体交渉を行おうとするときは、あらかじめ交渉事項を相手方に示すとともに、交渉の日時、所要時間、場所、交渉委員の員数及び氏名等について取り決めを行う旨定めている。

また、就業規則第28条では、会社は業務上の必要がある場合は、社員に転勤、転職、昇職、降職、昇格、降格、出向、待命休職等を命ずる旨定めている。

4 在勤発令（本件申立事項）

(1) 6年3月22日、支社は、運転所所属の運転士31名に対し（後に本人希

望により1名追加)、4月1日付で車掌所在勤を命ずる旨の事前通知を行った。その所属労働組合別発令状況等は次表のとおりであり、在勤発令(以下、「本件在勤発令」という。)を受けた申立人地本の組合員は別紙発令者目録記載の者(24名)の外1名(申立て後死亡のため請求する救済内容第3項については取下げられた。)である。

組 織 区 分	運転所所属の 運転士数(a)	在 勤 命 令 発令者数(b)	発令率 $\frac{(b)}{(a)}$
申 立 人 地 本	86名	25名	29.1%
J R 西 労 組 福 岡 地 本	63	5	7.9
国 労	2	1	50.0
未 加 入 者	2	0	0
計	153	31	20.3

(注) 運転所には上記のほか組合員資格を有しない所長1名及び助役1名が存する。J R 西 労 組 福 岡 地 本 の 発 令 者 は 5 名 の ほ か に 希 望 に よ り 発 令 さ れ た 者 1 名 が 存 在 す る。

(2) 本件在勤発令の人選は概ね次のとおりであった。

ア 支社は、上記31名の人選については、それまでの在勤発令の最後の6か月ローテーションが乗組順序表の10組の6番の者までであったところ、これに続く10組の7番の者から順番に発令することを基本としたが、従来在勤発令対象外とされていた交番係等内勤者6名、病気の者1名のほか、新たに事故防止委員及び指導操縦者を対象外とした。この31名の10組の7番から4組の5番までの人選順番中、事故防止委員として対象外とされた者は8名(申立人地本の組合員2名、J R 西 労 組 福 岡 地 本 の 組 合 員 6 名)であった。また、指導操縦者として対象外とされた者は13名(申立人地本の組合員3名、J R 西 労 組 福 岡 地 本 の 組 合 員 10 名)であった。

イ 事故防止委員は、事故原因の究明等を行う会議の委員であり、5年11月頃希望者を募り、同年12月に運転所長が任命したものである。任命当時の人数は、申立人地本の組合員6名(6年4月1日時点では1名減少した。)、J R 西 労 組 福 岡 地 本 の 組 合 員 7 名 の 合 計 13 名 で あ っ た。

ウ 指導操縦者は、運転士の育成を担当し、そのため、動力車操縦者として3年以上の経験を有し、かつ十分な技能、能力を有する者を支社が任命するものである。本件在勤発令当時の指導操縦者は、5年8月1日に任期1年間として任命されたが、運転所における指導操縦者の総員は不明である。

(3) 在勤発令により車掌業務に従事する者の1日当たり勤務時間は、運転士より概ね50分程度長くなる。また、在勤発令により車掌業務に従事する者の乗務員手当は、乗務時間数による付加給の時間単価及び実乗務距離数による付加給の距離単価ともに運転士に比べ低額となるが、労働時

間が長いため、実際の支給額は運転士とほぼ同じである。

なお、新幹線運転士となるためには、駅の営業係等から車掌職を経験していなければならない、いわゆる駅務員→車掌→運転士という基本的ルート（昇進経路と呼ばれている。）が存する。

- (4) 本件在勤発令の結果、運転所勤務の社員数は、所長を除き申立人地本61名、JR西労組福岡地本57名、国労1名、未加入者2名及び助役1名の計122名となった。運転所長は、運転所の三六協定締結権について申立人地本の組合員数が運転所の労働者の過半数を割ったとの理由から申立人地本の締結権を認めていない。
- (5) 本件在勤発令を受けた別紙発令者目録記載の申立人地本の組合員の運転士24名中、申立て後、21名に対し車掌所在勤を免ずる発令（7年5月10日付けで10名、同年7月1日付けで1名、同年10月1日付けで5名、8年3月1日付けで1名、同年4月1日付けで4名）があった。なお、上記24名中6名が申立人地本を脱退したが、そのうち5名については車掌所在勤を免ずる発令があった。

5 昇進差別（本件申立事項）

(1) 昇進制度

ア 被申立人会社は、社員の昇進については、申立人西労を含む各労働組合との間で締結している「昇進の取扱いに関する協定」、「同付属了解事項」、「同議事録確認」に基づいて行っている。昇格試験は毎年度実施され、A昇格試験とB昇格試験に分かれている。B昇格試験は3等級から4等級へ及び5等級から6等級へ昇格するための試験で、1次試験として筆記試験（一般教養及び専門科目）と小論文、2次試験として面接試験がある。A昇格試験はB昇格試験以外の等級へ昇格するための試験で、1次試験として小論文、2次試験として面接試験がある。A・B昇格試験とも、2次試験は、1次試験の合格者及び1次試験免除者（リーダーコース及びシニアリーダーコース資格認定者）を対象に面接試験が行われる。1次試験、面接試験の結果及び箇所長意見である人事考課を総合的に判定し最終合否が決定される。なお、人事考課には所属組合の記載欄はない。

イ 試験問題は、本社が作成している。筆記試験（一般教養及び専門科目）は選択形式、穴埋め形式、記述式等であり、小論文は、課題テーマについて700字程度で記述するものである。採点者は上位等級が支社次長、総務企画課の担当課長及び課長代理の3名で、下位等級が総務企画課の担当課長及び課長代理の2名である。採点の基準、評価項目について本社からの指示はなく支社が設けている。面接試験は2名の面接官が業務に関することを中心に質問する。質問する事項は決まっていますそれを一つ一つチェックしていく。面接官は、6等級から7等級への試験までは支社人事担当課の担当課長と主管課の担当課長が、7等級から8等級への試験及びそれ以上の等級への試験では支社次長

と主管課長が行う。

ウ 試験は応募制であり、その実施時期は1次が12月の上旬、2次が1月下旬から2月中旬にかけて行われ、最終合格者は4月1日付で昇格発令される。

なお、支社ごとの等級別最終合格者数の枠は本社から支社に対して指示がある。

(2) 5年度の昇格試験合格状況等

ア 支社における昇格試験の5年度を含む近年の受験者総数は毎年800名ないし1,000名、最終合格者数は250名ないし300名であり、最終合格率は約30%程度である。

イ 5年度の昇格試験を受験した申立人地本の組合員の合格状況は、小倉電力区、博多電力区、運転所並びに博多総合車両所の運用、電車、検査、車体、台車及び設備の各センターについてみると合計で114名が受験し、1次試験に24名が合格、2次試験合格者は5名であった。

なお、5年度の支社の組織には、6年2月時点で上記職場のほか、総務課、運輸課、工務課、安全対策室、小倉駅、博多駅、車掌所、小倉保線区、博多保線区、小倉信号通信区、博多信号通信区並びに博多総合車両所の試験課、検修車両課及び総務課があり、出向先としてリイテル（昇格試験受験資格あり。）があった。

(3) 組合分裂前と組合分裂後の昇進状況

3年5月の申立人西労結成以前は、申立人地本所属の組合員はJR西労組に所属していた。JR西労組分裂後の4年当時に申立人地本に所属した組合員約270名を対象として、これらの者の組合分裂前の62年から2年まで及び分裂直後の3年の各年度の昇格試験の合格者数をみると概ね次表のとおりである。

年 度	62	63	元	2	3
合格者（名）	24	29	35	29	7

また、4年度の昇格試験においては、申立人地本所属の組合員289名のうち最終合格者数は9名であった。

なお、62年度ないし2年度の各昇格試験の上記約270名に係る受験者数は明らかではない。また、組合分裂後の3年度、4年度の申立人地本以外の組合員の受験者数や合格者数及び同年度の申立人地本の組合員の受験者数も明らかではない。

(4) 組合脱退と昇進

申立人地本の組合員数は、3年9月組織時の約300名から本件申立時の6年7月には約240名に減少している。この間の脱退者数は明らかではないが、脱退者のうち数名は脱退直後に昇格試験に合格している。すなわち、X4は4年3月27日に脱退、同年4月1日に合格し、また、X5は4年12月1日に脱退、X6は同月5日に脱退し、いずれも翌年4月1日に合格しており、更に、X7は6年1月4日に脱退、X8は同月17日に

脱退、X 9 は同月18日に脱退、X10は同年3月3日に脱退、X11は同月21日に脱退し、いずれも同年4月1日に合格している。

6 指導員担務指定に係る組合間差別（本件申立事項）

(1) 運転所では運転士の技術的訓練や緊急時の対応知識教育の指導にあたるため、運転所長が指導員を指定し、また、リーダーコース資格認定試験合格者などの人材育成のために運転所内の企画、計画業務を幅広く経験させるために担務変更が行われている。指導員の指定も担務変更として行われている。

(2) 6年3月19日、運転所長は指導補助であったX 7を指導員に指定した。同人は、年齢33歳で、運転士歴は7年程度であり、リーダーコース合格者ではなかったが、指導員指定後リーダーコースに合格した。また、同人は同年1月4日に申立人地本を脱退し、J R西労組福岡地本に加入している。

指導員には月額8千円の手当が支給されるが、列車乗務が少なくなることから、運転士に支給される一般的な乗務手当額に比べ手取り手当額は減少する。

(3) 3年9月30日、Y 5 運転所長は申立人地本の組合員であるX12指導員及びX13指導員に対し指導員指定を解いた。同所長は両名の指導員指定を解いた理由について、指導員はリーダーコース合格者で運用する方針であること、両名の年齢が高過ぎること、人材の育成及び活性化を図るためであることと説明した。X12指導員は当時年齢50歳で運転士歴19年、指導員歴4年程度であったが、リーダーコース合格者ではなかった。X13指導員は年齢49歳で運転士歴19年、指導員歴4年程度であった。

なお、両名の後任指導員は、当時5名いたリーダーコース合格者の中から申立人地本の組合員1名及びJ R西労組福岡地本の組合員1名が指定された。

(4) X 7 が指導員に指定された6年3月19日当時申立人西労と会社間で締結されていた労働協約第92条は、任用の基準ではなく協約の保管について定めている。

別紙発令者目録

1	X 14
2	X 15
3	X 16
4	X 17
5	X 18
6	X 19
7	X 20
8	X 21
9	X 22
10	X 23

11	X 24
12	X 25
13	X 26
14	X 27
15	X 28
16	X 29
17	X 30
18	X 31
19	X 32
20	X 33
21	X 34
22	X 35
23	X 36
24	X 37

第3 判断及び法律上の根拠

1 福岡支社の被申立人適格について

申立人らは、本件において、会社とともに福岡支社を被申立人として申し立てているが、不当労働行為を禁止する労働組合法第7条の規定にいう「使用者」とは、法律上独立した権利義務の帰属主体であることを要し、企業主体である会社の構成部分に過ぎない福岡支社は「使用者」に当たらない。よって、支社に対する救済申立ては却下すべきものと判断する。

2 新幹線乗務員運用に関する団交拒否について

(1) 申立人らの主張

申立人地本は、6年2月1日、「新幹線乗務員の運用について」申15号を提出し、団交申入れを行ったが、支社はこれを拒否した。

同年2月24日、支社は、労働協約で定める手続きを踏まない非公式折衝の場で新幹線乗務員の運用について変更説明を行った。これに対し、申立人地本は、同月28日、3月8日、3月30日、4月13日、5月24日及び6月3日に団交申入れを行ったが、支社は、3月2日及び同月17日に非公式折衝を行ったものの、3月以降団体交渉には応じなかった。このことは、誠実団交義務に違背するものである。

(2) 被申立人らの主張

ア 支社は、申立人地本が2月2日提出した申15号に対しては申入れ当時、本社・本部間で議論中であり、議論の経過後当然説明すべきものについては説明していく旨回答した。

イ 支社は、申15号の一部（第6項「乗務員の余裕人員対策・運用については、生活設計等を考え同職種（車掌）を中心にされたい。」）が団交事項と判断し、かつ、2月24日支社が申立人地本に提案した事項については団交事項ではなく説明事項であるが申立人地本の理解、協力を求める必要があるため、同日、労働協約上の事前手続きを経て団体

交渉を行い、支社の提案説明や、地本の反論が行われた。

また、支社は、3月2日にも申立人地本と申15号及び申18号について労働協約上の事前手続きを経て団体交渉を行い、支社の考え方を説明したが、申立人地本が6か月ローテーションに固執したため平行線をたどった。

更に、支社は、3月17日にも申立人地本と申20号等についてX3地本交渉委員の勤務免除の手続きを踏んだ上で団体交渉を行い、教育指定者の白紙撤回は行わないこと、個別人事は人事運用の範疇の事柄であること等回答し、6か月ローテーションを求める申立人地本とは主張が対立し、交渉は決裂状態となった。

支社は、その後の申立人地本からの団交申入れに対しても、既に3回の団交で十分議論が尽くされていると考えるが、更に理解を深めるために必要な説明は行う旨回答するなど誠実に対応している。

ウ 以上のとおり、新幹線乗務員の運用については、それが団交事項か否か、団交であるか非公式折衝であるか否かは別にしても十分交渉が行われた結果決裂したものであり、支社は誠実に団体交渉を行っており、団交拒否の事実はない。

(3) 当委員会の判断

申立人らは、3月2日、3月17日に開催された協議は団体交渉ではなく非公式折衝である旨主張するが、これは、要するに本件労使間の労働協約第4章に定める団体交渉ではない旨主張しているものと解される。

被申立人らは、申15号、申18号、申19号及び申20号に基づき申立人地本から支社に対し団体交渉の申入れがあったことについては自認し、かつ、2月24日を含め、3月2日、3月17日に申立人地本と協議し、一定の説明ないし回答を行っている。したがって、上記協議が労働協約上の団体交渉か否かはさておき、上記協議における支社の説明ないし回答及びその後の対応が労働組合法第7条第2号にいう団体交渉拒否に当たるか否かについて検討する。

申立人地本は、申15号に基づき6項目の、申18号に基づき9項目の、申19号に基づき2項目の、申20号に基づき4項目の要求事項を掲げ、これに関する団体交渉を申し入れた。これら団交申入事項は、

① 新幹線運転士の余裕人員対策の車掌を中心とした運用

② ①の運用すなわち運転士の車掌所在勤発令に関し、

ア 従来どおり6か月ローテーションによる運用

イ 車掌所の欠員数ないしは運転士の在勤発令数

ウ 運転所、車掌所の要員等の将来展望

エ 6か月ローテーション制廃止の場合の在勤発令の人選基準

等に要約され、これら事項は運転士の勤務条件ないしはそれに密接に関連する事項であり団体交渉事項である。

これら事項に対する支社の説明ないし回答は次のとおりであった。

①の「新幹線運転士の余裕人員対策」についてみると、支社は他箇所（新幹線関係以外の職場を含む。）の要員需給等を勘案し運用を行う旨説明、回答したに止まっている。支社提案が必要となった状況の説明やこれに関する資料の提示などの点において、支社の説明は不十分なものであったと言わざるを得ない。

②のアの「運転士の車掌所への6か月ローテーションによる運用」についてみると、支社は、車掌業務のサービス向上のため6か月ローテーションは廃止すると回答したに止まっている。6か月ローテーション廃止を検討する上で極めて重要な在勤発令人数、予想される在勤発令期間、在勤発令者の選出基準等については、以下判断するように不十分な説明、回答しか行っておらず、6か月ローテーションによる運用についての協議において誠実な対応をしたとは認め難い。

②のイの「車掌所の欠員数ないしは運転士の在勤発令数」についてみると、支社は、車掌所の欠員数は約30名であること、欠員補充は他箇所からの兼務操配等により対処すること、車掌業務に必要な要員については確保していくこと等と回答しているに止まり、また、申立人地本が申し入れた車掌の特情（特改、年齢層、年休付与等）に対応する説明は行っておらず、不十分な説明、回答と言わざるを得ない。

②のウの「運転所及び車掌所の要員等の将来展望」についてみると、支社は運転所、車掌所の要員将来展望の具体的なものはない旨回答したに止まっている。また、運転士の車掌所への在勤発令については6か月ローテーションを廃止し、車掌所の要員需給の好転（例えば車掌の特例募集による養成やダイヤ改正等）までとする趣旨の支社回答は、固定的な在勤運用、すなわち特定の運転士に長期間の兼務発令がなされるものと解され、申立人地本組合員らが運転所への復帰に不安感を抱いたとしても無理はない。そうである以上、前に述べたように、6か月ローテーションの存廃を検討する上で、運転所及び車掌所の要員の将来展望は極めて重大な要素であり、ダイヤ改正や営業キロの増減等、支社として不確定な要素はあるとしても、その時点における運転所及び車掌所の要員計画について可能な限り明らかにすべきものである。にも拘らず、具体的なものはないとの支社回答は不誠実な対応であったと言わざるを得ない。

②のエの「6か月ローテーション廃止の場合における在勤発令の人選基準」についてみると、支社は、個別人選は人事権の範疇であり、差別なく厳格公正に取り扱っていると回答し、人選基準は一切明らかにしていない。車掌所の欠員対応のための運転士の車掌所への在勤発令は一種の転勤と解され、そうである以上、申立人地本とすればその人選基準は6か月ローテーションの存廃を検討する上で極めて重要な事項であったというべきであるから、支社は人選基準を示し、また具体的な人選に当たってはその妥当性について説明を尽くすべきであったといわなければな

らないにも拘らず、人選基準は一切明らかにしなかったばかりか、個人選は人事権の範疇であるとして、回答を拒否したことは容認し難い。

以上のとおり、申立人地本の新幹線乗務員の運用についての団交申入れに対する支社の2月24日、3月2日及び同月17日の説明ないし回答は、申立人地本を納得させるよう努めたとはいえないものであったばかりか、人選基準に関し一切回答しないというものであり、更にその後、支社は申立人地本が3月30日の申22号ないし6月3日の申30号によって申し入れた新幹線乗務員の運用についての団交申入れについては既に説明、議論を尽くしたなどとして団交開催に応じていない。よって、申立人地本の2月28日以降の新幹線乗務員の運用についての団交申入れに対する支社の対応は、労働組合法第7条第2号に該当する不当労働行為である。

3 本件在勤発令について

(1) 申立人らの主張

6年3月22日、支社は、運転所の運転士31名に本件在勤命令を発したが、これを労働組合所属別にみると、申立人地本に所属する組合員は25名であったのに対し、JR西労組福岡地本に所属する組合員は5名、国労に所属する組合員は1名であって、申立人地本所属の組合員が異常に多く、このことは申立人らを嫌悪する被申立人らが他労組に較べて多数の申立人地本に所属する組合員を在勤発令することにより、申立人らの団結権を弱体化することを企図した労働組合法第7条第1、3号の不当労働行為である。

(2) 被申立人らの主張

本件在勤発令は、人選の公平を期するため、①全員を対象として募集する、②応募者が必要数に満たない場合は従来の乗組順序表により必要数を発令する、③乗組順序表から運転所の円滑な業務遂行に欠かせない社員（事故防止委員、指導操縦者等）は除外する、との考え方に基づき人選を行ったものであって、申立人ら主張のごとき組合所属により差別的な人選を行ったものではない。

(3) 当委員会の判断

ア 支社は、6年3月22日、運転所の運転士153名中31名に対し本件在勤命令を発した。この内25名は申立人地本に所属する組合員であったのに対し、JR西労組福岡地本の組合員は5名、国労の組合員は1名であり、また、本件在勤発令から除外された事故防止委員及び指導操縦者数は申立人地本に所属する組合員は5名であったのに対し、JR西労組福岡地本の組合員は16名であった。これを要すれば、本件在勤発令の81%（25/31）は申立人地本の組合員で占められており、また、組合別に組合員数に占める在勤発令を受けた組合員比率をみると、申立人地本は29%（25/86）であるのに対し、JR西労組福岡地本は8%（5/63）、国労は50%（1/2）であって、申立人地本の組合員に対する在勤発令数の多さと、その発令率の高さは際立ったものがある。

イ 2年7月26日、会社本社とJR西労組本部との間において、新幹線運転士の乗務員数について、それまでの2名体制から1名体制とする、これに伴う余剰運転士は、車掌として運用することを骨子とする乗組員数協定が締結された。これを受けて同年9月、支社とJR西労組福岡地本との間に「運転士の車掌業務はローテーション回しとし、その期間は最高6か月とする」との口頭確認が成立した。3年6月10日、本社と申立人西労との間で総合労働協約が締結されたが、同協約で、既存の労働組合との間で締結した労働協約等はこれを準用する旨の条項が規定されたことにより、申立人西労の間にも乗組員数協定が適用されることとなり、以降乗組員数協定は継続更新されてきた。しかし、5年9月の労働協約改定交渉で乗務員勤務制度を巡って本件労使は対立し、同年9月30日、労働協約から準用条項が削除された。

ウ 上記協定ないし口頭確認に従い、支社は、6年3月末日まで6か月ローテーションで毎回50名程度運転所の運転士を車掌所へ在勤発令を行ってきた。これら在勤発令の人選は、運転所の運転士総数150余名を1組から11組に区分し、各組を14番までとする乗組順序表に依拠し、その1組から組順、番号順に順次6か月ローテーションで回すという基準で運用されてきたが、指導員、指導補助者、交番係員、出向者、転勤予定者、病気の者は除外されてきた。この乗組順序表における6年3月末日の在勤発令者の最後尾は10組6番であった。

エ 本件在勤発令に当たり支社は、予め在勤発令希望者の募集をしたが、その応募者が1名にすぎなかったことから、その人選基準は前記第2の4(2)ア認定のとおりそれまでの乗組順序表を踏襲し、その10組7番から4組5番までを在勤発令の対象とした。このうち、従前から除外対象者としていた病気の者(1名)、交番係等内勤者(6名)に加えて、新たに指導操縦者(13名)、事故防止委員(8名)については本件在勤発令の対象から除外したうえで、31名の運転士に本件在勤命令を発した。

この点、申立人らは、本件在勤発令に先立って、支社は意図的に多数のJR西労組福岡地本の組合員を事故防止委員及び指導操縦者に任命したうえで、これらの者を本件在勤発令から除外し、もって多数の申立人地本の組合員の発令を行った旨主張する。

なるほど、本件在勤発令から除外された事故防止委員及び指導操縦者は申立人地本の組合員は5名であるのに対し、JR西労組福岡地本の組合員は16名であり、JR西労組福岡地本の組合員の除外対象者が多かった。

しかし、支社が、本件在勤発令において乗組順序表の10組7番から4組5番までを対象としたことについて、支社の恣意性が入り込む余地はない。また、事故防止委員は、事故原因を究明する会議のメンバーであって、本人の希望に基づき運転所所長により本件在勤発令に先

立つ3か月前の5年12月に任命されたが、その総数は申立人地本の組合員6名であったのに対し、JR西労組福岡地本の組合員7名であって、その差は僅か1名である。更に、指導操縦者は、運転士の育成、指導を担務することから動力車操縦者として3年以上の経験と十分な経験、能力を有する者の中から本件在勤発令に先立つ8か月前の5年8月に任命されたが、その総数は明らかにされていない。加えて、事故防止委員及び指導操縦者の任命が組合所属による差別的なものであったとの疎明は一切なされていない。

以上のことを勘案すれば支社の本件在勤発令の人選が、申立人地本の組合員を狙い撃ちにした意図的なものであったとは認めることはできない。

オ 申立人らは、本件在勤発令は、前記第2の2(2)イ認定の「運転士の車掌業務は6か月のローテーション回しとする」旨の口頭確認に違反する旨主張するけれども、同確認は、JR西労組福岡地本と支社の間で成立したものであって、同確認が申立人地本との関係において支社を拘束するものとは俄かに認められず、仮に、申立人西労と本社間に協定化された「乗組員数協定」等の準用条項により、JR西労組福岡地本の口頭確認が申立人地本と支社間に適用されることとなったとみることができたとしても、前記第2の2(2)ウ認定のとおり同準用条項はその後失効しているのであるから、同確認も効力を失っているというべきである。よって、上記申立人らの主張は採用できない。

カ 前記のとおり、本件在勤発令に関する支社の交渉態度は労働組合法第7条第2号に当たるものであったと判断したところであるが、この点を考慮に入れても、本件在勤発令が、申立人らを嫌悪してなした不当労働行為であるとは認めることはできない。

4 昇進差別について

(1) 申立人らの主張

支社における申立人地本の組合員の昇格試験合格率は、JR西労組福岡地本の組合員に比較して極端に低く、特に申立人西労がJR西労組から分裂し新たに組合を結成して以降に極端に合格者が減少している。

5年度昇格試験における運転所、博多総合車両所、小倉電力区、博多電力区の労働組合別の受験者数、合格者数及び合格率は次表のとおりであり、申立人地本の組合員の合格率は極端に低い。

このことは、申立人地本を嫌悪する被申立人らが申立人地本を破壊する意図に出た支配介入であり、申立人地本の組合員に対する不利益取扱いである。

組 合 別	受験者数(名)	合格者数(名)	合格率(%)
申 立 人 地 本	114	5	4.3
J R 西 労 組 福 岡 地 本	261	125	48

国	労	4	2	50
未	加	1	1	100

(2) 被申立人らの主張

社員の昇進については、申立人西労を含む各労働組合との間で締結している「昇進の取扱いに関する協定」、「同付属了解事項」、「同議事録確認」に基づいて行っており、合否については、試験の結果及び勤務成績等により総合的に最終合否を厳正かつ公正に決定しているものであり、申立人らが主張するような申立人地本に対する「組合所属別の差別」は存在しない。

小論文試験をはじめ一般教養及び専門科目試験の試験用紙に所属組合を記載する欄があるわけではなく、また、試験自体は協定等に基づいて厳格・公正に実施されており組合所属別に差別を行えるはずはない。

甲第21号証のデータについての正確性の有無はわからないが、昇格実勢は社員個人に対する評価の結果であり申立人地本の組合員の合格率が低いのは、社員個人に対する評価の結果に過ぎない。

(3) 当委員会の判断

申立人らは、5年度の昇格試験に係る労働組合別の受験者数、最終合格者数及び最終合格率を上記のとおり主張し、その証拠方法として所属組合別、支社の勤務箇所別による受験者数、合格者数を掲げる甲第21号証別表1-1、1-2を提出した。

複数組合併存下の賃金、昇格等に係る組合間格差を不当労働行為として争う事件において、組合間格差の存在について大量観察方式によりその存在を認定しうるためには、原則として賃金、昇格等に係る各組合別の状況を全体として比較対照し、格差の存在が認められることを要するものというべきである。

これを本件についてみれば、甲第21号証別表1-1、1-2では支社の勤務箇所として運転所、博多電力区、小倉電力区、車掌所、リーテル並びに博多総合車両所の検査、運用、台車、電車、車体及び設備の各センターが掲記されているが、そのうち車掌所及びリーテルについては受験者数、合格者数の記載がなく、また、同表掲記の勤務箇所以外にも支社には前記第2の5(2)イ認定のとおり総務課、運輸課、工務課、安全対策室、小倉駅、博多駅、小倉保線区、博多保線区、小倉信号通信区、博多信号通信区並びに博多総合車両所の試験課、検修車両課及び総務課の勤務箇所が存在し、これらの勤務箇所においても少なからず本件昇格試験の受験者とその合格者が存したとみられるのに、同表には掲記されていない。

のみならず、同表によれば、受験者総数は380名、合格者総数は133名と記載されているが、支社における近年の昇格試験の状況は、前記第2の5(2)アの認定のとおり受験者総数は800名ないし1,000名であり、最終合格者数は250名ないし300名であったことからすれば、同表で掲げる受

験者数、最終合格者数はその半数程度にすぎない。

また、申立人らは、申立人西労がJ R西労組から分裂し、新たに組合を結成して以降、極端に合格者が減少している旨主張する。確かに前記第2の5(3)認定事実のとおり、J R西労組分裂後の4年当時申立人地本に所属した組合員約270名を対象とし、これらの者の分裂前の62年度ないし2年度における昇格試験の各年度の平均合格者数をみれば29名程度であったのに対し、分裂後の3年度は7名、4年度（組合員289名を対象）は9名であり、5年度は5名であったから、その減少には著しいものがある。しかしながら、5年度を除いては申立人地本所属の組合員の受験者数は明らかにされていないばかりか、他労組の組合員の各年度の受験者数と合格者数についても明らかにされていない。よって、組合分裂後に、申立人地本所属の組合員の合格率が他労組の組合員の合格率と対比して格差の存在を認定できるまでの疎明がなされたとは言いがたい。

以上のとおり甲第21号証別表1-1、1-2の上では、5年度昇格試験においては、申立人地本所属の組合員の合格率に特異な傾向が窺われなくはないが、同表は支社における5年度昇格試験の結果の一部を取り出して比較しているに過ぎず、同表及び審査の全趣旨に照らしても、申立人ら主張の如くいまだ申立人地本所属の組合員と他労組の組合員との間に昇格試験の合格率に格差が存在するとは認めることはできず、よって、申立人らの不当労働行為であるとの主張は理由がない。

5 指導員担務指定差別について

(1) 申立人らの主張

支社は、6年3月、J R西労組福岡地本の組合員であるX7運転士を指導員に発令したが、同人は、申立人地本の組合員が指導員を解任された理由の一つである「指導員はリーダーコース合格者で運用する」に該当しないものであり、指導員発令の2か月位前申立人地本を脱退したものである。この発令は労働協約第92条（任用基準）に違反したものであり、明らかに申立人地本の脱退者を優遇し、申立人地本の組合員らを不当に差別するものである。

(2) 被申立人らの主張

運転所長は、社員の技術、技能、適性、進路希望等に見られる向上心などの自己研鑽努力等を総合的に判断し、指導員の指定を行うものである。X7社員は、当時指導補助を担当しており人材育成の目的で適任であるとの判断から指定したものである。したがって、所属組合と関連づけて主張するのは全く見当違いである。

(3) 当委員会の判断

申立人ら主張のとおり、3年9月、申立人地本の組合員2名が指導員を解任されたが、その際、当時の運転所長は解任理由の一つとして、指導員はリーダーコース合格者で運用する方針である旨説明している。しかし同所長は、解任理由として同人らの年齢が高すぎることや人材の育

成及び活性化を図ることも併せ説明している。これらの説明が労使間を拘束するものとは解されない。よって、X7運転士がリーダーコース合格者ではなかった一事をもって同人を優遇しているとはみることができない。

また、申立人らは、X7運転士が指導員指定2か月程前に申立人地本を脱退したことを指摘し、脱退者を優遇している旨主張するが、支社が指導員指定を条件に申立人地本を脱退するよう慫慂した等の申立人地本脱退と指導員指定とが直接的に関係があるとの疎明はない。

更に、申立人らはX7運転士の指導員指定について労働協約第92条の任用基準に違反すると主張するが、本件指導員指定時における労働協約第92条には任用基準の規定はない。よって、申立人らの主張は理由がない。

以上のとおりであるので、支社が指導員指定に関し申立人地本の組合員以外の者を優遇することにより申立人地本に支配介入しているとの申立人らの主張は採用できない。

6 救済方法について

申立人らは、新幹線乗務員の運用に関する団交拒否について前記第1の1、2及び5のとおり救済を求めるが、当委員会は、本件の全経過に照らして主文第1項及び第2項をもって救済することが相当であると思料する。

7 法律上の根拠

以上の次第であるから、当委員会は、労働組合法第27条並びに労働委員会規則第34条及び第43条に基づいて主文のとおり命令する。

平成9年6月2日

福岡県地方労働委員会

会長 黒田 慶三 ㊞