

広島、平6不7-2、平11.7.14

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広島地方本部
申立人 X 1
申立人 X 2

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 X 2 に対して、次の措置を講じなければならない。
 - (1) 申立人 X 2 に対する平成6年10月28日付けの30日間の出勤停止処分がなかったものとして取り扱うこと。
 - (2) 申立人 X 2 に対して、同処分がなかったとすれば受けるはずであった賃金及び期末手当の額と既支給額の差額相当額を支払うこと。ただし、本命令交付の日までの分については、半額を控除して支払うこと。
- 2 被申立人は、本命令交付後、速やかに申立人組合及び申立人地本に対して、下記の文書を交付しなければならない。

記

当社が、貴組合に所属する組合員 X 2 に対して、平成6年12月2日付けで中国交通事業株式会社に出向発令したことは、不当労働行為であると広島県地方労働委員会において認定されました。

今後は、このような行為を繰り返さないようにいたします。

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 48 殿

ジェーアール西日本労働組合広島地方本部

執行委員長 X 49 殿

西日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 Y 14 印

- 3 申立人らのその余の申立ては、棄却する。

理 由

第1 申立人らの請求する救済内容

申立人らが請求する救済内容の趣旨は、次のとおりである。

- 1 被申立人は、平成6年9月28日付けで申立人組合員 X 1 に対して行った

減給処分、同月27日付けで同 X 3 及び同 X 4 に対して行った各戒告処分、同月29日付けで同 X 5 に対して行った戒告処分、同月30日付けで同 X 6 に対して行った戒告処分、同月27日付けで同 X 7 に対して行った訓告処分並びに同月29日付けで同 X 8 に対して行った訓告処分をいずれも取り消さなければならない。

- 2 被申立人は、平成6年10月28日付けで申立人 X 2 に対して行った出勤停止処分を取り消し、処分がなかったものとして取り扱わなければならない。
- 3 被申立人は、平成5年12月8日付けで申立人組合員 X 6 に対して、同月9日付けで同 X 4 に対して発令された広島運転所への各配転命令を取り消し、これらの者を下関運転所運転士として原職復帰させなければならない。
- 4 被申立人は、平成6年2月23日付けで申立人組合員 X 9 に対して、同月24日付けで同 X 10 に対して、同月26日付けで同 X 11 に対して、同月27日付けで同 X 12、同 X 13、同 X 14 に対して発令された広島運転所への各配転命令を取り消し、これらの者を下関運転所運転士として原職復帰させなければならない。
- 5 被申立人は、申立人組合の組合員に対する運転士登用において差別的不利益取扱いを行ったことを認め、これを謝罪し、今後このような行為を繰り返さないことを約束しなければならない。
- 6 被申立人は、申立人 X 1 に対して、本件減給処分により減額された賃金8,230円を支払わなければならない。
- 7 被申立人は、申立人 X 2 に対して、本件出勤停止処分により減額された賃金1,277,587円を支払わなければならない。
- 8 被申立人は、本件命令書写し交付の日から3日以内に、申立人組合及び申立人地本に対して、前記1から7までに掲げる項目及び申立人 X 2 に対する本件出向命令に係る陳謝文を交付するとともに、これを掲示しなければならない。

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（略称西労。以下「申立人組合」という。）は、被申立人西日本旅客鉄道株式会社及びその関連会社の社員等で組織する労働組合であり、所属する組合員（以下「申立人組合員」という。）の数は、平成6年12月の本件申立て時で約3,100人である。申立人組合には、地方組織として、申立人ジェーアール西日本労働組合広島地方本部（以下「申立人地本」という。）、近畿地方本部等8の地方本部がある。また、申立人組合には35歳以下の組合員で組織する青年婦人部（以下「青婦部」という。）がある。

なお、申立人組合は、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 申立人地本は、被申立人西日本旅客鉄道株式会社広島支社管内の申

立人組合員で構成する申立人組合の下部組織であり、平成6年12月の本件申立て時の組合員数は約800人である。

申立人地本には、広島支部及び山口支部があり、広島支部には広島運転所分会等9の分会があり、山口支部には下関運転所分会、徳山運転区分会、岩国運転区分会等9の分会がある。

ウ 申立人X1は、被申立人の社員で、平成6年12月の本件申立て時には広島運転所所属の主任運転士として勤務し、同年8月当時は申立人地本広島運転所分会（以下「広島運転所分会」という。）分会長であった。

エ 申立人X2は、被申立人の社員で、平成6年12月の本件申立て時には徳山運転区所属の主任運転士として勤務し、同年10月当時は申立人地本徳山運転区分会（以下「徳山運転区分会」という。）分会長であった。

(2) 被申立人

被申立人は、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。）が経営していた旅客鉄道事業等のうち本州の西日本地域における旅客鉄道事業等を承継して設立された法人であり、肩書地に本社を置き、その社員数は平成6年12月の本件申立て時で約48,000人である。

また、本件申立て時には、広島支社、米子支社、岡山支社、神戸支社、大阪支社等10の支社を置き、広島支社の現業機関として、三次鉄道部、可部鉄道部、山口鉄道部、宇部新川鉄道部、広島運転所、下関運転所、徳山運転区、岩国運転区等を置いていた。

2 申立て前後の労使関係

(1) 申立人組合結成の経緯

ア 国鉄のいわゆる分割民営化の過程において、国鉄の関係労働組合が再編される中で、昭和62年3月14日、西日本旅客鉄道労働組合（後に、西日本旅客鉄道産業労働組合となる。以下併せて「西労組」という。）が結成され、JR総連に加盟した。

イ 平成2年（以下特に年号の記載がない場合は、平成とする。）6月19日、JR総連の第5回定期大会においてストライキ権の確立及び委譲に関する論議が提起され、西労組内で賛否が対立した。

ウ 2年10月29日から同年11月1日まで、東日本旅客鉄道株式会社等が開催した国際鉄道安全会議、JR総連が主催した国際鉄道安全労組会議が開催され、西労組側は両会議とも参加したが、西労組のZ1委員長はいずれも欠席した。また、被申立人側はいずれの会議にも出席しなかった。

エ 3年2月19日、西労組第9回提起中央委員会で、Z1委員長は、「JR総連との断絶」発言を行った。

オ 西労組組合員のうち、運転士（主任運転士及び運転士をいう。以下

同じ。)を中心とした、「JR総連との断絶」に批判的であった組合員等約4,300人は、西労組を脱退し、3年5月23日申立人組合を結成した。また、これに伴って、申立人地本が同年6月6日結成された。

カ 3年7月、西労組はJR総連を脱退し、その後日本鉄道労働組合連合会(略称JR連合)に加盟した。

キ 被申立人は、その他に国鉄労働組合西日本本部(以下「国労」という。)、全国鉄動力車労働組合西日本地方本部(以下「全動労」という)等の労働組合が存在する。

(2) 新乗務員勤務制度とブルトレ指名ストに伴う労使関係

ア 4年9月21日、被申立人は各労働組合に対して、労働時間の見直し及び運転士1人乗務の場合の1継続乗務キロの延伸等を主な内容とした勤務制度(以下「新乗務員勤務制度」という。)を提案した。

労働時間の見直しとは、従来労働時間として扱われてきた待合せ時間の制度を廃止するなどというものであり、運転士1人乗務の場合の1継続乗務キロの延伸とは、運転士1人が連続して乗務する距離の上限を従来の220キロメートルから245キロメートルに延伸するというもので、これに伴い、223.4キロメートルである広島駅と下関駅の間の寝台特急に乗務する運転士がこれまでの2人から1人になるものである。

イ 新乗務員勤務制度の提案後、申立人組合及び被申立人は、4年12月7日までの間、延べ9回の団体交渉(以下「団交」という。)を行ったが、申立人組合は新乗務員勤務制度が労働強化につながるとして反対したため合意に至らなかった。

ウ 4年11月、申立人組合はストライキ権行使についての批准投票を行い、ストライキ権を確立した。

エ 申立人組合は、4年12月8日から同月11日までの間、96時間ストライキを実施した。

オ 4年12月、被申立人は5年3月のダイヤ改訂を各労働組合に、提案したが、申立人組合及び申立人地本(以下「申立人組合ら」という。)は、新乗務員勤務制度が前提となっているものであるため、この提案に応じなかった。

カ この間、被申立人における最大の労働組合であり社員の過半数で組織する西労組と被申立人は、新乗務員勤務制度については4年12月4日に、5年3月のダイヤ改訂については同年2月24日にいずれも合意した。

また、国労と被申立人は、新乗務員勤務制度及び同年3月のダイヤ改訂について同年2月23日に合意し、全動労と被申立人は、新乗務員勤務制度については同年3月18日、同年3月のダイヤ改訂については同年2月24日にいずれも合意した。

キ 5年2月8日、被申立人は、申立人組合に対して新乗務員勤務制度

を盛り込んだ就業規則の変更を通知し、同年3月18日から同就業規則を適用するとともに、同年3月のダイヤ改訂を実施した。

ク 申立人組合は、5年3月2日の第5回中央委員会においてストライキ方針を決定し、同月12日被申立人に対して、各地方本部における波状ストライキ及び指名ストライキを実施する旨の争議予告通知を行った。指名ストライキは、下関運転所において下関駅と広島駅の間の列車等に1人乗務する申立人組合員運転士に対するもの（以下「ブルトレ指名スト」という。）で、同月18日以降当分の間実施することとされた。

ブルトレ指名ストは予告どおり実施され、同時に申立人組合は、同日に近畿地方本部で行ったストライキを皮切りに、各地方本部で波状ストライキを実施し、申立人地本は同月25日広島運転所等で12時間ストライキを実施した。

ケ ブルトレ指名ストは、5年5月12日に開催された申立人組合の第6回定期中央本部大会において、同年9月30日で有効期限切れとなる労働協約の改訂交渉まで続行することが決定され、結局、同年8月11日までの147日間にわたり続行された。

コ 広島支社（以下「支社」という。）は、ブルトレ指名スト期間中、申立人組合以外の労働組合（以下「他労組」という。）に所属する運転士、支社課員、助役等を代替運転士に充てることにより、ブルトレ指名ストに対応した。

サ 申立人地本は、ブルトレ指名ストの実施に際して、その一環として、新乗務員勤務制度の実施後列車が正常に運行されているか否かの確認や被申立人のブルトレ指名スト対抗策を監視するなどの監視活動と称する行動、申立人組合を脱退した運転士に対するブルトレ指名ストへの協力要請や申立人組合への復帰を呼びかけるなどの説得活動と称する行動（以下併せて「申立人組合員の行動」という。）を実施した。「申立人組合員の行動」は、勤務時間外の申立人組合員により実施された。

シ 5年4月9日に新下関駅新幹線上りプラットホーム上において、ブルトレ指名ストの代替運転士に「申立人組合員の行動」を行った申立人組合員7人のうちX4（以下「X4」という。）、X6（以下「X6」という。）ら4人に対して、支社は同年5月19日付けで訓告処分（以下「X4らの各訓告処分」という。）を発令した。

ス 5年5月17日に広島駅4番プラットホーム上から広島運転所運転分所入口通路までにおいて、ブルトレ指名ストの代替運転士に「申立人組合員の行動」を行った申立人組合員10人のうちX5（以下「X5」という。）ら5人に対して、支社は同年7月29日から同月31日付けで訓告処分（以下「X5らの各訓告処分」という。）を発令した。

セ 5年8月4日にX4らの各訓告処分に係る不当労働行為救済を求める申立てが、同年11月15日にX5らの各訓告処分に係る不当労働行為

救済を求める申立てが当地労委になされた。

ソ 10年3月11日、当地労委において、X4らの各訓告処分及びX5らの各訓告処分に係る不当労働行為救済を求める申立てに対して、申立人らの請求を認容する命令が決定され、同月24日、申立人ら及び被申立人に命令書の写しが交付された。

(3) 岩国運転区設置時における事前通知書交付前の労使関係

ア 6年8月当時、広島運転所は、主として山陽本線（徳山～岡山間）、呉線及び芸備線の一部列車の運転に従事する運転士関係と車両（電車及びディーゼル車）を保守管理する検修関係の業務を主体とする支社の運転関係の現業機関であり、このうち運転士関係者は運転分所に勤務していた。運転分所はJR広島駅の北側に位置する3階建ての庁舎で、1階には所長室、事務室及び業間訓練室が、2階には指導・運転当直室（乗務員の出退勤、点呼等の実施箇所）、乗務員室、運転科長室及びパソコン室が、3階には乗務員休憩室、乗務員ロッカー室（更衣室）及び会議室があった。2階の床面積は約207平方メートルで、運転科長室とパソコン室は部屋が区切られていたが、指導・運転当直室と乗務員とはカウンターで仕切られているだけの構造となっていた。乗務員室は2階全体の面積中約30パーセントを占め、同室には3つのテーブルと各テーブルに椅子が置いてあった。また、指導・運転当直室は2階全体の面積の約40パーセントを占め、同室には全部で20前後の机があり、交番担当や助役等の執務場所となっていた。当時、広島運転所全体の社員数は約410人で、このうち運転所の社員数は約240人（運転士約220人）おり、運転士点呼回数1日約330回（自区所約260回、他区所約70回）を実施する業務量を持ち、支社の運転業務関係では最も大きな職場だった。

イ 6年3月、広島運転所における実乗務率は50.9パーセント、本務キロは188.2キロメートルであった。実乗務率とは、運転士の総労働時間中に占める実際にハンドルを握っている時間の割合をいう。また、本務キロとは、運転士が実際に運転した区間の合計距離をキロメートルで表したものである。

ウ 6年4月5日、支社は、会社・組合間相互の意志疎通を図るため事業計画等に関する事項等比較的広範囲に話し合いをする場である経営協議会において、岩国に乗務員基地を設置する計画を提示した。

エ 6年4月11日、支社は申立人地本に対して、岩国運転区の設置について同年8月のダイヤ改正時期を目途とすることを提案した。

オ 6年4月18日から同月21日までの4日間、広島運転所分会は同分会所属の全乗務員に対して、岩国運転区設置に関する1回目の非番者集会を開催した。

カ 6年5月2日及び同月9日、申立人地本と支社は経営協議会小委員会（以下「経小」という。）において、岩国運転区設置について協議

した。この中で支社は、岩国運転区設置の目的は、広島都市圏輸送の充実、広島駅での乗務員の乗継ぎをなくすなど乗務員運用の効率化等であることを説明した。

- キ 6年5月14日、申立人地本は闘争委員会において、「岩国運転区設置に伴う労働強化、JR西労破壊、強権的職場支配を許すな！」とのスローガンを掲げ、一方的な選別による不当配転、西労破壊に反対するなどとする闘争を開始した。
- ク 6年5月23日から同月26日までの4日間、広島運転所分会は、職場討議資料を基に2回目の非番者集会を開催した。
- ケ 6年6月、申立人地本は支社に対して、転勤希望調査をすべきだと申し入れたが拒否されたため、広島運転所分会は同分会の申立人組合員に岩国運転区への転勤希望調査を実施した。
- コ 6年6月6日、申立人地本は、岩国運転区の設置目的は現行の広島運転所のままでも達成できるとして、支社に現行体制での組合案行路表を提出した。
- サ 西労組と被申立人は6年6月17日に、国労と被申立人は同年7月5日に、全動労と被申立人は同月6日に、岩国運転区設置について大筋で合意した。
- シ 6年6月27日、申立人地本と支社は団交を実施したが、その中で、支社は岩国への転勤の希望調査は実施しないと回答した。
- ス 6年6月27日及び同月29日、広島運転所分会は岩国運転区転勤希望者の非番者集会を開催した。
- セ 6年7月中旬頃、広島運転所分会は広島運転所Y1運転科長（以下「Y1運転科長」という。）に岩国運転区への申立人組合員の転勤希望者名簿を渡そうとしたが、同科長は受け取らなかった。
- ソ 6年7月25日、申立人地本と支社は、岩国運転区設置等について団交を行った。この団交を含めそれまで計8回の団交及び経小を行ってきたが、合意には達していなかった。この席上、支社は岩国運転区の設置については今後被申立人の責任で実施する旨通知し、この団交が最終団交となった。なお、遅くとも同年6月27日の第3回団交の時点では、申立人組合らは、岩国運転区の設置とダイヤ改正について同年8月20日付けとなることを把握していた。
- タ 被申立人は、年2回実施の個人面談を基に、家族状況や通勤状況を考慮し、運転士の年齢や等級のバランス、運転資格等業務執行体制を勘案し、岩国運転区への配転者を広島運転所、徳山運転区、可部鉄道部から人選した。なお、個人面談では時期的に岩国運転区への転勤の話はできなかった。また、その他転勤の希望を聴くことはしなかった。
- チ 6年8月3日、申立人地本は、『「8月ダイヤ改正・岩国運転区設置」の一方強行実施に断固抗議する総決起集会』を開催した。
- ツ 6年8月3日から同月4日にかけて、広島運転所分会は、広島運転

所管理者等10人の家族宛に「お宅のご主人達が不当労働行為を行っているのでやめさせてください」という内容の葉書を送付した。

テ 6年8月5日、Y1 運転科長は、広島運転所分会書記長X8（以下「X8」という。）から広島運転所分会闘争委員会発行の「岩国運転区（可部鉄道部）転勤に伴う抗議を含めた注意事項」と題するチラシを入手し、広島運転所Y2 所長（以下「Y2 所長」という。）、支社に報告した。このチラシには、岩国運転区への転勤を希望していない人が事前通知書（辞令）をもらった場合には簡易苦情申告をすること、できれば交付後に年休取得を要求すること等が記載されていた。

3 本件抗議行動及びX1らの本件各処分について

- (1) 6年8月8日の13時過ぎから岩国運転区への配転を中心とした事前通知書の交付が始まり、18時過ぎまでに被交付運転士6人中4人が受取を拒否した。このため、Y2 所長は、支社へこの旨を報告した。この時の交付体制は、乗務員室での終了点呼後の運転士に交付を通告して、運転科長室で事前通知書を交付するというもので、従前からの方法と同一であった。なお、事前通知書は、申立人組合及び被申立人間の労働協約において、効力発生日の7日前までに交付されることになっていた。
- (2) 6年8月8日19時30分頃からは支社課員の援助を受けて乗務員室へ広島運転所管理者側が出向き、被交付運転士を取り囲んで事前通知書を手交する体制（以下「対面制止体制」という。）に変更した。対面制止体制での交付においては、同日は、広島運転所管理者Y2 所長外2人、支社課員3人の計6人、同月9日は、当初広島運転所管理者Y2 所長外2人、支社課員8人の計11人、13時頃から同月10日には、広島運転所管理者Y2 所長外2人が概ね乗務員室に出向いた。
- (3) 乗務員室には、6年8月8日には12～13人、同月9日には6～14人、同月10日には10～13人、同月11日には5～9人の申立人組合役員らが出向いた。乗務員室内にいた申立人組合役員らは概ね勤務時間外であった。
- (4) 広島運転所において事前通知書の受取を拒否した者は、6年8月8日に6人、同月9日に2人、同月10日に1人の計9人いた。このうち、同月8日は対面制止体制後2人が受取拒否をした。
- (5) 6年8月9日からは、被申立人は被交付運転士の終了点呼前に原則として乗務員室で事前通知書を交付する体制に変更した。
- (6) 事前通知書交付時には、乗務員室は騒然として、混乱状態であった。この際に、申立人組合約員は、「なんでやるんか」「管理者は不当労働行為をしている」「支社課員は帰れ」「科長室に行くことはない。乗務員室で受け取れ」「ここで渡してもらえ」等の発言をした。
- (7) 乗務員室が騒然となり業務に支障を及ぼすため、Y2 所長の指示によりY3 指導総括助役が「業務でない人は退出してください」等の退出命令を就業規則第9条に基づいて通告した。退出命令の回数は、6年8月8日が3回、同月9日が7回、同月10日が6回、同月11日が1回であっ

た。なお、就業規則第9条には、「社員は、終業時刻後速やかに退出しなければならない。…」と規定されている。また、就業規則第23条には、「社員は、会社が許可した場合のほか、勤務時間中に又は会社施設内で、組合活動を行ってはならない」と規定されている。

(8) 支社側は、次のような事実を現認した。

ア 6年8月8日、14時20分頃、Y4指導助役が終了点呼後のX15運転士に対して、運転科長室で事前通知書の交付があることを通告した際に、X4が「転勤の理由を説明しろ」と、X8が「所長がここへ来て話せ、ここへ来て、皆の前で説明してくれ。転勤の理由を言わないのなら、行かなくても良い」と発言し、それに呼応して申立人組合員X7（以下「X7という。」）が「行くことはないぞ。ここで所長の話聞いて、ここで渡してもらえ」などと発言したため騒然となり、結局、同運転士には事前通知書が手交されなかった。このため、電話で広島駅と業務打合せ中であったY5運転当直助役は、一時打合せを中断した。

イ 6年8月8日、16時50分頃、当日の勤務が休日だったX5が、被申立人が申立人組合のビラは誹謗中傷だということで撤去するのに、他労組のビラは内容がでたらめであったとしても撤去しないことに抗議するため、「でたらめを言うやつは処分せー」と言って、全動労の組合情報紙を運転科長室に投げ込んだ。

ウ 6年8月8日、17時15分頃、Y4指導助役が終了点呼後のX16、運転士に対して、運転科長室で事前通知書の交付があることを通知した際に、X8は、「行くことはない、乗務員室で受け取れ」などと怒鳴り、結局、同運転士への手交は出来なかった。

エ 6年8月8日、19時30分頃、X17運転士の退庁点呼終了後、乗務員室に出向いていた支社課員を含めたY2所長ら6人が事前通知書の手交を通告した。X17運転士が対面制止体制ではなく運転科長室で受け取る旨の意思表示をしたので、Y2所長とともに運転科長室に行こうとした際に、X4が同所長に対して、「おいっ、コラッ、勤務時間外の者を連れて行くのは強制連行ではないか」などと発言した。

オ 6年8月8日、19時50分頃、退庁点呼を終えた申立人X1（以下「X1分会長」という。）が点呼カウンター端付近でY2所長らに対して、「管理者が不当労働行為をしている」「希望していない者を何故転勤させるのか」「おまえらー、一人ずつ誰が誰の所へ行ったのか言ってやろうか」「おまえらーのやっていることは全部分かっている。訴えてやる、今、準備をしている」等と大声で喚いた。

カ 6年8月8日、19時55分頃、Y2所長はX1分会長に対して、同月3日から同月4日にかけて広島運転所分会が広島運転所管理者等10人の家族宛への葉書を出したことに対する嚴重注意書を読み上げた後、手交しようとしたが、X1分会長は、「何が中傷・誹謗か、説明して

みい」「どこが中傷・誹謗か具体的に言うてみいや、お前らは不当労働行為をあれだけやっておいて、どこが中傷・誹謗か、わしらは読めんけん、読んでくれ」「ここにいる助役ら皆やっとうろが、Y4ら何か、Y6も事務助役もじゃー、今まとめるけえ、そのうち不当労働行為で訴えてやるよ」、「わしらーは組合活動内で不正な事は何も悪いことはしとらん、お前らはひどいことをしとるじゃないか。こんなもんは受け取れん」「今後、助役の家を一人ひとり回るけん。OBまで使って何じゃー、OBの人が頼まれたと言うとる。家族の中にもJRはこんなにひどい会社か、と嘆いている者もあるんで。あんたらー、皆うられるぞ」と言って受け取らなかった。この時、乗務員室にいた申立人組合役員ら13人ぐらいがこの付近に集まり騒然となった。このため、近くで業務をしていた交番担当は、その場を離れた。

キ 6年8月8日、21時10分頃からのX18、X19運転士に対する事前通知書の交付の際に、X1分会長、X8、X4、X6は支社課員に対して、「支社は何しに来た」「お前らは帰れ」「今日は事前通知はせんとやったろうが」との罵声を浴びせた。両運転士は、運転科長室での交付を希望したので、事前通知書は同室で手交された。

ク 6年8月8日、22時頃、X20運転士に対する辞令の交付が初めて対面制止体制で行われようとした際に、X1分会長は同運転士を取り囲んだ支社課員等に対して、「何をしょうるんか」と発言した。この直後、X6はカメラのフラッシュをたき、写真を撮った。周りの申立人組合役員らが口々に発言し、X20運転士が「私は岩国を希望していないからね。絶対に貰わんど」と発言すると、「よし」「よし」「よし」と周りの多数の申立人組合役員らが発言するとともに拍手をし、さらにX1分会長は、「何か（運転）科長、希望していない。どういふことなんか、えっ、不当労働行為で暴露するぞ。街宣（車）を停めるぞ」「大嘘つきは勤労課（支社の労務担当課）の人間ではないか。大嘘つきの言うことを聞く必要はない。大嘘つきは帰りな」「何がうるさいだ、何もしゃべっていないのに、そっちの方がうるさい」「わしが黙っているのに、静かにしなさいとはどういうことか。俺はずっと黙っていた。静かにしなさいとはどういうことや」等と大声で怒鳴り、さらに加えて、X1分会長はY7事務助役に対して「おまえ、やったんなら正直に言うてみいや」等の発言をし、結局、X20運転士には事前通知書が手交されなかった。

ケ 6年8月8日、22時10分過ぎ頃、X21運転士の退庁点呼後、乗務員室に出向いていた支社課員を含めたY2所長ら6人が対面制止体制で事前通知書を読もうとしたが、同運転士はそれを避けるように乗務員室を退出ししたため、手交できなかった。この際に、X4が、持っていたテープレコーダを支社勤労課Y8課長代理の口付近に近づけたので、同課長代理が「やめなさい」と注意したがやめなかった。

- コ 6年8月9日、8時過ぎ頃、X22運転士への事前通知書手交時に、広島運転所管理者側の対面制止体制を見たX1分会長は、「何か、この体制は何か、支社は何か」「何で支社をいれるんか」と発言し、支社課員にカメラを向けて制止されるとX1分会長は、「何でや、やかましい、異常だ」「つまらんものを受け取ることはないぞ」と発言し、さらにX1分会長は、支社課員等に対して「何か、お前ら帰れ」等と怒鳴るなどした。結局、X22運転士には事前通知書が手交されなかった。
- サ 6年8月9日、8時50分過ぎ頃、X23運転士への事前通知書手交後、X1分会長はY7事務助役に対して、「こらっ、事務助役、苦情処理の書類を一緒に出せと言うところが」「何がそうは、いかんか」「明日から仕事をせんいうて書け」等大声で怒鳴った。
- シ 6年8月9日、9時頃、Y3指導総括助役が乗務員室まで出向き、当日2回目の退出命令を通告した際に、X1分会長は、「何を言いよるんか、何回でも言え」と発言した。このため、乗務員室内にいた申立人組合員は、この命令を無視した。
- ス 6年8月9日、9時45分頃、Y3指導総括助役が乗務員室まで出向き、当日3回目の退出命令を通告した際に、X1分会長が、「つまらん役をおおせつかって、分かった、分かった」と発言したため、乗務員室内にいた9人程度の申立人組合役員らは退出しなかった。
- セ 6年8月9日、10時15分過ぎ頃、直前に出勤していたX5は、次の事前通知書の手交のため乗務員室に出向いて来た支社課員を含めた広島運転所管理者側の体制を見て、「どうしたんなあー、おい。運転所じゃない者が一杯おるじゃないか出せーや。あんたらー運転所じゃないじゃろーが出ーや。あんたらー仕事じゃないだろうが出ていけーや。責任者は誰か。気分が悪い。ちょっと年休をくれ。X7、名前を書けや。(支社課員は)外へ出ーや。気分が悪ーて点呼を受ける気がせんわ。新聞社に電話せーや」と発言し、これをX7が「会社は責任を持ってやると言っていたが、これが会社の態度か」と受けた後、X1分会長が「点呼ができん、外へ出てくれ」「新聞社に電話してくれ」と加勢して、さらにX5が「点呼が出来ん。乗務員が大事ではないのか」と、X1分会長が「あー、支社の馬鹿が。管理能力がない」とX5が「こげえーなんじゃ仕事ができんじゃないか。わしゃー点呼を受けんでー、列車を遅らせるでー、みんな外へ出ーや」と続けたため、Y2所長は「点呼は十分受けられます」と言ったが、X5は「わしが受けられんと言うとるじゃ。こんなに一杯出きて気分が悪うて点呼を受ける気がせんわ」などの発言をした。このため、乗務員室は騒然とした。
- ソ 6年8月9日、11時過ぎ、運転分所の玄関付近で、支社Y9人事課長(以下「Y9人事課長」という。)と申立人地本X24書記長(以下「X24書記長」という。)が事前通知書の交付に関して会話をした。

- タ 6年8月9日、14時20分頃、乗務のため乗務員室を出た西労組所属のZ2主任運転士と申立人組合員X3（以下「X3」という。）、X6らが出会い、X3が「お前は岩国に行かんのか。西鉄労（西労組の別称）が決めたんじゃろーが」と発言したところ、Z2主任運転士が「お前には関係があるか」と言ったので、X3、X6が「勝負しようか」などと言いつ返した。この口論に気付いたY1運転科長らが仲裁して、Z2主任運転士は運転分所を出た。
- チ 6年8月10日、16時頃、Y2所長ら3人が対面制止体制でX25運転士へ事前通知書を手交しようとした際に、X3、X5らが同所長に近づいてきたため、Y1運転科長がこれを制止した。Y2所長はX25運転士に対して、事前通知書を手交しようと繰り返したが、X5が「受け取るな」と発言したため、同運転士は同所長の前から逃げて、手交できなかった。
- (9) 6年8月12日、10時10分頃、申立人組合所属のX26運転士に対して、平穩に事前通知書の交付が行われた。
- (10) 6年8月8日から同月12日の間、広島運転所において合計54人の運転士に対する事前通知書の交付が行われ、結局、53人に対して交付され、1人に対しては保留となった。
- (11) 広島運転所分会発行の「不当労働行為撤廃速報No.9」の中に「…分会は今後も希望者以外の事前通知には抗議の取り組みは展開するが、今後の取り組みとしては岩国にJR西労の旗を高く掲げる体制にも着手します。…」という記載内容があった。
- (12) 6年8月15日、支社は申立人地本に対して、同月8日からの一連の行動（以下「本件抗議行動」という。）に対する猛省及び同地本の下部組織に対する指導を要請し、本件抗議行動に対して厳正に対処する考えである旨の文書を出した。
- (13) 6年8月20日、ダイヤ改正とともに、岩国運転区が設置された。要員は、区長1人、助役6人、事務係1人、運転士70人、検修職7人の合計85人であった。この際に、広島運転所の運転士は44人が異動し、うち申立人組合員は43人であった。申立人組合員のうち、何らかの組合役員経験者は2人であった。
- (14) このダイヤ改正により、広島駅で運転士の乗継ぎがない列車が16本から49本になった。なお、運転士が乗り継ぐ場合には、乗務前後に35分の準備時間があった。また、運転の始発となる所や駅に行くため、運転士が他の列車に乗せてもらう便乗列車の本数が14本から3本に減少した。
- (15) 岩国運転区設置後における広島運転所の実乗務率は52.0パーセント、本務キロは198.9キロメートル、岩国運転区における実務率は53.4パーセント、本務キロは198.4キロメートルであった。
- (16) 被申立人は、支社の賞罰審査委員会において、現場にいた広島運転所管連者、支社課員計15人の現認書を総合して処分事実を認定し、被処分

者及びその処分内容を決定した。被処分者及び処分内容は、X1分会長が減給2分の1・1日、X5、X3、X4、X6の4人が戒告、X8、X7の2人が訓告で、合計7人が処分（以下「X1らの本件各処分」という。）された。なお、6年8月8日から同月11日の間に現認されていた申立人組合役員は17人であり、申立人地本X27委員長、X24書記長らも現認されていたが処分はされなかった。

- (17) X1らの本件各処分の決定の際に、被処分者への事情聴取、弁明の機会の付与はなされていない。
- (18) 減給処分の処分理由は、岩国運転区設置に伴う関係社員に対する事前通知書手交の際に、上司の再三にわたる退室命令に従わず、上司等に暴言を吐き、また、他の社員を教唆扇動し、正常な業務遂行を集団で妨害する行為を行い、職務上の規律を乱し、社員として著しく不都合な行為を行ったことが、就業規則第146条第1号の「法令、会社の諸規程等に違反した場合」、第2号の「上長の業務命令に従った場合」、第3号の「職務上の規律を乱した場合」、第11号の「他人を教唆扇動して、上記の各号に掲げる行為をさせた場合」及び第12号の「その他著しく不都合な行為を行った場合」に該当するものとされた。また、X1分会長は6回の退室命令に従わなかったと現認されていた。なお、X1分会長の本件減給処分は6年9月28日付けで発令された。
- (19) 戒告処分の処分理由は、減給処分の処分理由のうち、「他の社員を教唆扇動し」という理由がなく、就業規則第146条第11号の適用が除かれた。また、X5は5回、X3及びX6はそれぞれ8回、X4は6回の退室命令に従わなかったと現認されていた。なお、X3及びX4の本件各戒告処分は6年9月27日付けで、X5の本件戒告処分は同月29日付けで、X6の本件戒告処分は同月30日付けで発令された。
- (20) 訓告処分の処分理由は、戒告処分の理由のうち、退室命令に関して「再三わたる」という文言が除かれて単に「上司の退室命令に従わず」とされたもので、就業規則の適用条項は戒告処分と同じであった。また、X8及びX7はそれぞれ3回の退室命令に従わなかったと現認されていた。なお、X7の本件訓告処分は、6年9月27日付けで、X8の本件訓告処分は同月29日付けで発令された。
- (21) 6年10月3日、申立人地本は支社に対して、X1らの本件各処分について撤回等の申入れを行った。
- (22) 6年10月7日、申立人地本岩国運転区分会が結成された。
- (23) 6年12月15日、本件不当労働行為救済を求める申立てが当地労委になされた。

4 徳山運転区X2分会長に対する本件出勤停止処分及び本件出向命令について

- (1) 6年9月当時、徳山運転区はY10区長が責任者であり、その下にY11首席助役がおり、その下に事務助役、指導総括助役、運転総括助役等が

- いた。
- (2) 申立人 X 2（以下「X 2 分会長」という。）は、昭和62年4月の西日本旅客鉄道株式会社の発足後から徳山運転区の運転士であり、6年9月当時は運転士で、52歳であった。運転歴は国鉄時代を含めると30年弱で、その間無事故であり、運転競技会での、あるいは無事故での表彰歴があった。また、申立人組合結成と同時に徳山運転区分会の分会長であった。
 - (3) Z 3 指導担当運転士（以下「Z 3 指導担当」という。）は、5年7月以降徳山運転区の指導担当運転士（以下「指導担当」という。）で、32歳であった。
 - (4) 就業規則上の命令系統では、運転士の上に主任運転士がおり、等級の上でも主任運転士の方が高位であったが、実務上においては指導担当が運転士、主任運転士を問わず指導する立場で、上司に当たっていた。徳山運転区においては、指導担当は5人おり、Z 3 指導担当に次いで若い指導担当は37歳ぐらいであった。このうち、Z 3 指導担当を含む4人が西労組の組合員で、残り1人が申立人組合員であった。
 - (5) 6年春、X 2 分会長は、1日目は17時07分に出勤し、2日目の16時13分に退勤するという2日にまたがる業務である607行路について、運転士にとってきつい行路であるので改善して欲しい旨を分会長としてY 10 区長に話した。
 - (6) 6年9月17日及び同月25日、岩国駅から徳山駅の間にある南岩国駅－藤生駅間で線路上にスロープ状に束ねた鉄板を置くという列車妨害があった。X 2 分会長は、徳山運転区の管理者に事実を確認したが不明であったため、徳山駅の鉄道警察隊で確認し、乗務員を代表してY 10、区長に乗務員への周知と現場付近の徐行を提案した。Y 10 区長は支社に上申するとして提案を受け入れたが、支社はX 2 分会長の提案を採用しなかった。X 2 分会長は、乗務員に周知する必要があるとして、組合情報板に列車妨害について掲示した。
 - (7) 6年9月25日、Z 3 指導担当は、社員提案制度であるマイオピニオンの原稿用紙を乗務前の書類整理をしていたX 2 分会長の机の上に黙ってぽんと置いた。
 - (8) 6年9月26日、X 2 分会長は、当日の乗務後Y 10 区長にZ 3 指導担当がマイオピニオンの原稿用紙を投げて渡したとして抗議したところ、助役からよく制度の趣旨を話して渡すように指導していた同区長は、「あ、それは何じゃったのう」の発言した。その後、Y 10 区長は、再度助役に同旨の指導をした。
 - (9) 6年9月26日、Y 11 首席助役は、同月17日及び同月25日の列車妨害について、X 2 分会長に「お前があおっている」と発言した。
 - (10) 6年9月30日、X 2 分会長は、乗務前にY 11 首席助役や居合わせた指導担当に対して、指導添乗の際に西労組所属の数人の指導担当が申立人組合所属の運転士に支社の運動会の参加を呼びかけ、それを機会に脱退

工作をしているとして、また、マイオピニオンの用紙の件で抗議をした。このとき、Z3指導担当は、指導添乗業務に従事していて不在であり、当日の業務終了後同僚にこのことを聞いた。

- (11) 指導添乗とは、指導担当が列車に添乗し、運転士の基本動作の指導、チェック等を行うことである。指導担当が指導添乗するときには、氏名を名乗り、添乗の目的を言って乗車することになっている（以下「指導添乗の原則」という。）。また、指導を受ける運転士は、列車名、所属、氏名、運転状況等を報告することになっている（以下「添乗報告」という。）。
- (12) 6年9月30日、607行路に乗務したX2分会長の最後の運転列車は、10月1日14時19分発の2453Mで、同乗の車掌は下関車掌区のZ4車掌であった。同列車は、岩国駅始発、徳山駅終着で、途中の田布施駅からの停車は、岩田、島田、光、下松、櫛ヶ浜、終点徳山駅である。
- (13) 6年10月1日、田布施駅でZ3指導担当が指導添乗のためX2分会長の運転する2453Mに添乗する際に、同指導担当は「お願いしまーす」と言って添乗しようとした。それに対して、X2分会長は指導添乗の原則を無視しているとして、むっとして「やめてくれ」と言ったが、Z3指導担当は添乗した。
- (14) 田布施駅発車後、X2分会長はZ3指導担当に対して、マイオピニオンの用紙を配ったこと、運動会の参加の件について抗議した。これに対して、Z3指導担当は「マイオピニオンの用紙は上司の命令で配った、運動会のことはやっていない」と答えたが、X2分会長は同指導担当の態度に、また、むっとした。
- (15) 岩田駅に着いたときに、X2分会長はZ3指導担当のカバンを持って運転室と客室の間の客室扉を開けて「添乗をやめてくれ、降りてくれ」と同指導担当に言ったが、同指導担当はすぐ「やめてくれ、降りない」と言ってカバンを取り返し元の席に戻った。このやり取り等で列車は岩田駅を2分遅発した。このとき、Z4車掌はドアを閉めても列車が出発しないので、X2分会長に連絡をとった。この際のX2分会長の返答について、Z4車掌は車掌乗務報告で「指導が降りるので少し待ってくれ」と言ったと、Z3指導担当は事実確認報告書で「気に入らん指導が乗っておる。降りろというのに降りんのだ」と言ったと報告した。
- (16) 岩田駅発車後、X2分会長はZ3指導担当に「次の駅で降ろすからのう」と言ったが、同指導担当は黙っていた。
- (17) 島田駅に着いて、X2分会長はZ3指導担当に「降りてくれ」と言ったが、同指導担当は「降りない」と言った。
- (18) 櫛ヶ浜駅を発車した時、X2分会長はZ3指導担当に「徳山駅に着いて車両入替えがあるので、最後まで乗って指導しろよ」と言ったが、同指導担当は黙っていた。
- (19) Z3指導担当は、終着の徳山駅まで添乗を続けた。Z3指導担当が徳

- 山駅到着後、降りようとした際に、X 2 分会長は「降りないと言うたじゃないか。ここにおれ」と言ったが、同指導担当は「私の添乗行路は、ここまでで、入区作業はついていない」と言って降りた。
- (20) 運転士は運転中の基本動作を定められているが、Z 3 指導担当の添乗中、X 2 分会長は基本動作をあまり行わなかった。一方、Z 3 指導担当は、その点について気がついてはいたが指導をしなかった。
- (21) 列車の遅れにより乗客からの苦情等影響があったとの報告はなかった。))
- (22) 16時13分頃の終了点呼時、X 2 分会長は、Y 12 運転当直助役に「異状なし」と報告した。なお、動力車乗務員作業標準には、終了点呼時、乗務中にあった異常を動力車乗務員乗務表に記入して報告することになっている。また、被申立人が提起した同表の記載例である乙第 7 号証の 2 では、報告は15秒ごとになっていた。
- (23) 徳山駅の遅着について、X 2 分会長は30秒以内であったため報告せず、Z 4 車掌は30秒、Z 3 指導担当は1分と報告（以下Z 3 指導担当の田布施駅での添乗から徳山駅到着後の報告までを「本件事件」という。）した。このうち、Z 4 車掌は、車掌乗務報告で「運転関係」の欄には「異状なし」と記入し、「特記事項」の欄で磐田駅の2分の遅発と徳山駅の30秒の遅着を記入した。列車の遅れは、一般的には「運転関係」の欄に書くのが普通である。なお、X 2 分会長は、点呼の際に、30秒単位で報告しても良いと指導担当助役から聞いていると証言した。また、甲第47号証の広島地本の「ぎょうむだより」では、ワンマン列車の2分遅れまでは、列車指令から運転士に対する問い合わせはしない旨の回答を支社が行ったことが記載されている。このことについて、申立人組合員 X 28（以下「X 28」という。）は、列車の2分ぐらいの遅れは許容範囲であり、特別詮索して聞くことはしないと被申立人が回答したものと理解していると証言した。
- (24) 16時30分頃、Y 11 首席助役は、Z 3 指導担当からの報告を受けて、同指導担当とのトラブルについてX 2 分会長と話をした。
- (25) 21時50分頃、Y 12 運転当直助役は、X 2 分会長に電話して岩田駅の遅発の時間を確認した。X 2 分会長は「1分ぐらいではなかった」と言った。
- (26) 6年10月2日朝、Y 11 首席助役は、X 2 分会長の自宅に列車の遅れの時間について電話をした。X 2 分会長は、起きがけだったので、「こんな朝早くから電話するな」と言った。
- (27) 列車の遅延は事故として扱われるが、事故は大きなものから責任事故、反省事故Ⅰ、反省事故Ⅱと三つに区分されており、列車の遅延事故単独の場合は、30分以上の遅れが責任事故、10分以上の遅れが反省事故Ⅰ、それに至らない場合が反省事故Ⅱであり、X 2 分会長の場合は、反省事故Ⅱに該当するものであった。被申立人側の Y 13 証人は、反省事故Ⅰで

- 訓告に、責任事故で戒告になるのが一般的で、反省事故Ⅱで処分を下された例は記憶にないと証言した。
- (28) 6年10月6日、Y10区長はX2分会長に対して、当分の間、日勤勤務に就くよう指定をした。日勤勤務の指定は、一般的に業間訓練等の運転士の教育をする、安全衛生委員会等の各種委員会に参加させる、QC・マイオピニオン等の発表会に参加させる、又は事実関係の把握をするときなどに行う。X2分会長の日勤勤務の指定の理由は、本件事件により列車を遅延させたという運転事故を起こしたとと指導担当の業務を妨害したことでの事情聴取と運転の基本等の再訓練の必要があったためとされている。なお、Y10区長は、反省事故Ⅱのケースで日勤勤務を指定した経験はないと証言した。
- (29) X2分会長は、6年10月30日まで日勤勤務を指定され、事情聴取の外、業間訓練室等に一人で置かれ、運転取扱心得を熟読したり、事故情報を基にしてその原因や対策を考えるよう指示された。事情聴取は、同月12日に終了していた。
- (30) Y10区長は、徳山駅遅着の時間等について、Z3指導担当、Z4車掌、X2分会長の報告等の食い違いを確認しなかった。
- (31) 6年10月11日、支社は申立人地本に対して、同年8月8日以降の岩国運転区設置時における事前通知書の交付に際しての申立人組合役員らの抗議行動に対する職場秩序維持の要請文を出したが、同時に本件事件について申立人組合の分会長の行動として遺憾の意を表した。
- (32) 6年10月14日、X2分会長はY11首席助役に「話をしよう」と言って同主席助役に向かって椅子を滑らせたが、その椅子が同主席助役に当たりそうになった。なお、Y10区長は、同区長の陳述書である乙第27号証に記載された同日を含めた日勤勤務中のX2分会長とY11首席助役のやりとりは、同首席助役が自分で書いたものを同区長が書き写したものであると証言した。その中で、Y11首席助役は、X2分会長に対して、「待機しろ」「直ちに行け」「どけい言うたらどけ」「指示に従え」「(仕事を)やれ」等の発言をしているとともに、椅子を滑らせたことを「滑らすように投げた」と表現している。また、X2分会長のY11首席助役とのやりとりが上司の業務指示違反等であるとして、後記本件出勤停止処分の事由の一つとなっている。
- (33) 支社は、賞罰審査委員会で本件事件等一連のX2分会長の行為をZ3指導担当の事実確認報告書、助役等の現認書等を基にして事実認定し、暴力事件、飲酒事件、無断欠勤、一般刑事事件等過去の出勤停止30日の処分を参考に、X2分会長に対する出勤停止30日の処分を決定した。処分事由は、指導添乗拒否、業務指示に対する違反、運転事故(列車遅延)、虚偽の報告、上司への暴言等で、就業規則第146条第1号の「法令、会社の諸規程等に違反した場合」、第2号の「上長の業務命令に服従しなかった場合」、第3号の「職務上の規律を乱した場合」、第8号の「懲戒

されるべき事実を故意に隠した場合」、第12号の「その他著しく不都合な行為を行った場合」に該当するものとされた。なお、出勤停止処分は懲戒解雇、論旨解雇に次いで重い懲戒処分であり、出勤停止処分の中でも30日の処分が最も重い処分である。

- (34) 6年10月28日、X2分会長は、Y10区長から同月31日から同年11月29日までの出勤停止処分（以下「本件出勤停止処分」という。）の通告を受けた。
 - (35) 支社は、X2分会長を運転士業務に従事させることは当面不可能と判断し、出向させる方針を出した。その際に、X2分会長に出向の打診は行わなかった。
 - (36) 支社は、定年前の高齢者運転士を出向させていた。本件事件当時、徳山運転区にはX2分会長より年輩の運転士が10数人いた。
 - (37) 6年11月30日、X2分会長は、区長室でY10区長から出向の通告を受けた。
 - (38) 6年12月2日、X2分会長は、Y10区長から中国交通事業株式会社への出向の事前通知書を手交（以下「本件出向命令」という。）された。
 - (39) 6年12月15日、本件不当労働行為救済を求める申立てが当地労委になされた。
 - (40) 6年12月16日、X2分会長は、中国交通事業株式会社岩国事業所に出向（以下「本件出向」という。）した。出向先でのX2分会長の業務は、同日から7年4月10日までの間は岩国駅のトイレ清掃、待合室のモップ掛け・清掃、ゴミ缶のゴミ収集等であった。同年4月11日以降は列車の行き先表示案内板の交換、遺失物の列車内の搜索、中小企業の事務所のワックス掛け等の業務に従事した。なお、本件出向により、X2分会長は、分会長の役職を退いた。
 - (41) X2分会長の出向後の給与は、徳山運転区に勤務していたときより少なくとも約2万円、多いときには約6万円減少した。
 - (42) 6年12月20日、ダイヤ改正により607行路は廃止された。
 - (43) 7年10月、徳山運転区は、徳山地域鉄道部徳山乗務員センターに組織改正された。
 - (44) 8年3月、X28は、Y11首席助役が昇格して徳山乗務員センター所長のときに、同センターに転入してきた申立人組合らに対して、X28らを「膿（うみ）だ」と称したということを知った。同年4月30日、X28は、このことを山口地方法務局徳山支局において人権擁護委員会に相談した。
 - (45) 9年12月16日、X2分会長は、徳山地域鉄道部の主任運転士として列車の運転業務に復帰した。
- 5 X4ら及びX9らの本件各配転命令並びに本件登用について
- (1) 元年度から、被申立人は、各支社間の要員の不均衡対策、かつ社員の資質向上の目的で、各支社の営業関係社員を近畿圏の駅に2年間配置させる社内出向を開始した。

- (2) 2年度から、被申立人は、高齢運転士の大量退職の時期に備えるため、いろいろな職場の社員からの募集（以下「特例募集」という。）で運転資格者の養成を始めた。なお、運転士になるための正規のルートは車掌を経験した者からの募集によるものである。
- (3) 4年度末頃までには、支社管内で特例募集により20人の運転有資格者が誕生した。この内訳は、電車14人、ディーゼル車6人で、資格取得年月別では3年4月ディーゼル車2人、同年8月電車8人、4年1月電車2人、同年3月ディーゼル車4人、同年7月電車2人、5年4月電車2人であった。支社は、この20人について正規のルートに従い、当面車掌の業務を行わせた。また、この20人の所属労働組合は、申立人組合員が19人、西労組の組合員が1人であった。
- (4) 5年3月頃、広島市に所在する広島高速交通株式会社（以下「広島高速」という。）から被申立人に対して、ベテランの運転士15人程度の出向要請があった。
- (5) 5年3月18日、ブルトレ指名ストが開始された。申立人地本下関運転所分会（以下「下関運転所分会」という。）はブルトレ指名ストを中心に行的に行い、また、同分会青婦部は下関駅における「申立人組合員の行動」を担っていた。
- (6) 5年3月のダイヤ改訂の時点で、支社全体では約60人の運転士が過員の状態であったが、うち約40人については、在来線の車掌区に約25人が、新幹線の車掌区に約15人が充てられ、残り約20人の過員はその大半が下関運転所におけるものであった。
- (7) 5年4月時点で、下関運転所は123人の運転士がおり、申立人組合員が112人、西労組の組合員が11人いた。また、17人の運転士が過員の状態であった。
- (8) 支社の広島高速への出向募集に対して、下関運転所分会では下関運転所で過員の状態が生じているとの認識のもと、17人が希望を出した。17人の中には、X9、X11、X12、X29（以下それぞれ「X9」、「X11」、「X12」、「X29」という。）の4人が含まれていた。この出向は3年間で元職場に戻られるが、転勤の場合は戻られるかどうかは分からない状態であった。なお、この出向募集には年齢要件は記載されていなかった。
- (9) 5年5月から、被申立人は、支社管内の運転区所等における助役は高齢者が多いことから、特例募集とは別に、将来の助役等の人材確保のため支社課員等の運転資格者の養成を始めた。なお、養成を受けた支社課員等は、ほとんど西労組の組合員であった。
- (10) 5年6月、被申立人がブルトレ指名スト対策として、下関運転所所管の行路を別の運転区所等に振り替えることを内容とする行路移管を実施したことなどにより、下関運転所の運転士は37人の過員の状態となった。一方、この時点で、広島運転所の運転士は若干名の欠員の状態であった。
- (11) 5年6月時点で、下関運転所の運転士は、121人中108人が申立人組合

- 員で、このうち約20人が青婦部員であり、さらにそのうち約15人が同音婦部の役員であった。
- (12) 5年7月9日、いずれも申立人組合員であるX30、X31（以下「X31」という。）及びX32の3人の運転士が下関運転所から広島運転所に配転（以下「X30らの各配転」という。）された。
 - (13) 支社では、X30らの各配転について、広島運転所の乗務行路の約87パーセントが運転できるとして電気機関車及び電車の運転資格を持った運転士で、経験を積ませるとして年齢が若く運転士経験の浅い運転士の中から、家庭状況等が転勤に耐えうる運転士ということを基準として人選した。
 - (14) 5年8月4日、X30らの各配転に係る不当労働行為救済を求める申立てが当地労委になされた。
 - (15) 5年8月11日、ブルトレ指名ストが終了した。
 - (16) 5年9月、運用改正により行路移管されていた行路の一部が下関運転所に返されるなどしたため、下関運転所は、18人の運転士が過員の状態となった。
 - (17) 5年10月、支社は、広島車掌区の17人の車掌を駅業務に従事させた。これは、5年度が社内出向の交替時期で、支社においてはそれまでの約240人から約270人へと約30人出向枠が増員されることになり、交替時期の5年9月から同年10月と6年1月から同年2月は駅業務の要員が厳しくなることによるものであった。この17人のうち4人は、特例募集による運転士登用待ちの運転有資格者であった。
 - (18) 5年12月1日、下関運転所において実際に運転業務に従事する運転士は105人で、そのうち94人が申立人組合員であった。
 - (19) 5年12月時点で、下関運転所では、17人の運転士が過員の状態であった。一方、広島運転所では、同年11月の運転士の死亡、運転士の助役への昇格による三次鉄道部及び可部鉄道部への助勤等で4人の運転士が欠員の状態であった。このため、支社では、広島運転所から三次鉄道部及び可部鉄道部に各1人ずつ30代の運転士を、下関運転所から広島運転所に2人の運転士を配転することとした。なお、助勤とは、運転士の場合、長期の病休者が出た場合等に元の運転区所等に籍を置いたまま他の運転区所等に手伝いに行くことをいう。
 - (20) 支社では、この配転については、広島運転所の乗務行路の約90パーセントが運転できるとして電気機関車及び電車があるいは電気機関車、電車及びディーゼル機関車の運転資格を持った運転士で、経験を積ませるとして年齢が若く運転士経験の浅い運転士の中から、家庭状況等が転勤に耐えうる運転士ということを基準としてX4、X6の2人（以下「X4ら」という。）を選考した。当時、下関運転所には、電車単種の運転資格を持つ20代から30代の運転士として、Z5、X33、X34、X35、X36、X37、X38、X39らがいたが、選考されなかった。その他、30代の運転

- 士として、Z 6、Z 7、X 40、X 41、X 42、X 43、X 44、X 45らがいたが、配転の基準に合わないため選考されなかった。X 4らは申立人組合員であり、X 4は下関運転所分会の青婦部長、X 6は同副部長であった。なお、Z 5、Z 6、Z 7は西労組の組合員でありX 33、X 34、X 35、X 36、X 37、X 40、X 41、X 42らは申立人組合員であった。
- (21) X 4は、31歳で電気機関車及び電車の運転資格を持っており、基準の運転資格を持つ運転士では三番目に若く、運転士経験は一番浅かった。X 4は次男であったが、独身で母親と下関市内の借家に同居していた。母親は、喘息で週1回通院していたが、発作を起こすこともあった。なお、支社は、X 4の事情については、産業医の意見を聞いて支障の有無を検討し、配転に際して、新幹線通勤等いくつかの選択の余地があると判断した。
- (22) X 6は、31歳で電気機関車及び電車の運転資格を持っており、基準の運転資格を持つ運転士では二番目に若く、運転士経験はX 4、と同様一番浅かった。X 6は、妻子（幼児）及び母親と同居していた。母親は、糖尿病が持病で、時々低血糖で倒れることがあった。なお、支社は、X 6の事情については、配転に際して、新幹線通勤等いくつかの選択の余地があると判断した。
- (23) 支社は、X 6に対して5年12月8日付けで、X 4に対して同月9日付けで下関運転所から広島運転所への配転の事前通知書を交付（以下「X 4らの本件各配転命令」という。）した。同月17日、X 4らは、下関運転所から広島運転所に転勤した。
- (24) X 4らの配転前の下関運転所分会青婦部の役員は、部長1人、副部長2人、書記長1人、常任委員7人（X 31の配転前は8人）、会計監査1人であった。X 4の後任は残った副部長が昇格し、X 6の後任は常任委員の1人が昇格した。なお、後任の部長は6年7月大阪へ広域出向したため、X 4が配転になる前の部長在任当時の会計監査が後任の部長となった。
- (25) 6年2月頃、運転資格者として要請していた支社課員等が運転資格を取得した。（19審P 14）
- (26) 6年3月1日、広島運転所から11人、可部鉄道部から2人、下関運転所から3人の運転士が広島高速に出向になった。支社はこの出向を高年齢者対策として実施することにし、出向運転士の選考において、通勤等を勘案して広島地区居住の50代の高齢者運転士を対象とし、不足人数を下関運転所から出向させたが、申立人組合ら及び申立人組合員はこの基準を知らなかった。これにより、広島運転所は10人の欠員、下関運転所は14人の過員の状態となった。なお、下関運転所から出向した運転士は出向を希望した17人のうちの3人で、いずれも50代であり、X 9、X 11、X 12、X 29は、出向にならなかった。
- (27) 6年3月時点で、下関運転所の運転士は114人で申立人組合員が93人、

西労組の組合員が21人であった。このうち、40代で実際に運転業務に携わる運転士は、申立人組合員が33人、西労組の組合員が2人であった。また、30代の運転士は、申立人組合員が34人、西労組の組合員が3人であった。

- (28) 6年3月の段階で、特例募集による運転士登用待ちの運転有資格者20人は、広島車掌区に16人、下関車掌区に4人が所属していた。広島車掌区に所属していた16人のうち4人は、駅への兼務運用により駅業務に従事していた。
- (29) 支社は、広島運転所の10人の欠員の状態を解消するため、過員の状態の下関運転所から7人の運転士の配転を計画した。それでもなお不足する3人について、支社は、駅業務、車掌業務の人員が不足していたため、特例募集による運転士登用待ちの有資格者をすぐには登用できないことから、運転有資格者として養成していた支社課員等を一時的な欠員対策として臨時的に運転士業務に従事させることとした。
- (30) 支社ではこの配転について、運転資格についてはX4らの本件各配転命令と同じ理由で電気機関車及び電車かあるいは電気機関車、電車及びディーゼル機関車の運転資格を持った運転士で、年齢についてはこれらの運転資格を持っている運転士の広島運転所と下関運転所の年齢構成を比較し、両運転所の運転士の年齢構成のバランスをとるために40代の運転士の中から、家庭状況等が転勤に耐えうる運転士ということを基準としてX9、X12、X10（以下「X10」という。）、X13（以下「X13」という。）、X14（以下「X14」という。）、X29、X11の7人（以下「X9ら」という。）を選考した。X9らは40代の運転士で、電気機関車、電車及びディーゼル機関車の運転資格を持っており、かつ全員が申立人組合員であり、X9は申立人地本山口支部委員長、X12は下関運転所分会乗務員分科会事務次長であった。支社は、X9らの家庭事情について、病弱の同居者がいる場合には、当人以外に介護する者がいること等の状況を確認していた。また、単身赴任となる場合には、別居手当等の措置を講じていた。
- (31) X9は、配転前は下関市内の被申立人の社宅に、共稼ぎの妻及び子供2人（1人は中学3年生）と居住していた。70歳を超える母親が山口県豊浦郡豊浦町に居住し、足の具合が悪いため通院していた。X9は持家ではなかったため、配転当初は単身赴任して広島市内の被申立人の寮に入った。
- (32) X12は、下関市内の自宅に共稼ぎの妻及び子供2人と居住していた。自宅を3年6月に新築し、住宅ローンの返済中であった。妻は自律神経失調症が持病で腰痛等年1回程度症状が現れていたため、X12はなるべく一緒にいるよう心がけており、個人面談においてもその旨を説明していた。配転後は新幹線通勤をした。
- (33) X10は、豊浦郡豊北町の実家に両親、妻及び子供3人と居住していた。

- 兼業農家で主にX10と妻が米を作っていた。父親は77歳で病弱、母親は69歳で、子供は中学3年生、小学6年生、同3年生の3人であった。父親は4年に倒れ3か月入院したが、その時は母親が付き添った。X10は、家庭の事情を個人面談の時に説明していた。X10は、持家ではなく、通勤時間も2時間を超えることになるため、新幹線通勤が認められず、配転後広島市内の被申立人の寮に単身赴任した。
- (34) X13は、下関市内の自宅に妻及び子供1人と居住していた。母親は病弱であり、弟夫婦と居住していた。X13は、出向経験はなかった。配転後新幹線通勤をした。
- (35) X14は、下関市内の借家に妻と同居していた。妻は、喘息が持病で通院していた。母親は別居していたが、病弱で毎日通院していた。持家でないため、配転後は単身赴任した。
- (36) X29は、下関市内の自宅に母親、妻及び子供3人と居住していた。母親は、2年半前、右足大腿骨骨折で手術歴があり、少し足が不自由であった。長男が高校3年生で受験を控えていた。X29は、家庭状況から配転ではダメージが大きいと考え、広島高速に出向希望を出していた。配転後は新幹線通勤をした。
- (37) X11は、下関市内の自宅に両親、妻及び子供2人と居住していた。母親は病弱で、子供は進学を控えていた。また、住宅ローンを返済していた。配転後は新幹線通勤をした。
- (38) 広島運転所で、X4は6年3月から7年12月まで電気機関車・電車組におり、X6も6年3月から8年3月までと同年8月から9年9月まで同組にいたことがあった。
- (39) 支社は、6年2月23日付けでX9に対して、同月24日付けでX10、X29に対して、同月26日付けでX11に対して、同月27日付けでX12、X13、X14、に対して、下関運転所から広島運転所への配転の事前通知書を交付（以下「X9らの本件各配転命令」という。）した。同年3月7日、X9らは下関運転所から広島運転所に転勤した。
- (40) 6年3月7日、下関運転所から山口鉄道部へX46、X47が、宇部新川鉄道部へX33が配転された。X46、X47及びX33の3人（以下「X46ら」という。）は全員申立人組合員であり、X46は下関運転所分会副分会長、X47は申立人地本執行委員、X33は下関運転所分会青婦部常任委員であった。
- (41) 6年4月26日に開催の経小で、申立人地本と支社は、特例募集による運転士登用待ちの運転有資格者の登用（以下「本件登用」という。）について協議した。この中で、申立人地本側は翌27日付けの登用を運転有資格者の資格取得の順番を無視した登用であるとして抗議したが、支社側は駅及び車掌の要員の関係でやむを得ないこと、年度内には全員登用する予定であること、今後こういうケースはあり得ることを説明したが、物別れに終わった。

- (42) 6年4月27日、支社は、特例募集による運転士登用待ちの運転有資格者20人のうち、車掌をしていた電車の運転資格を持つ11人を運転士に登用した。この11人の資格取得年月別の内訳は、3年8月5人、4年1月2人、同年7月2人、5年4月2人であった。
- (43) 6年4月時点で、下関運転所には99人の運転士がおり、申立人組合員が77人、西労組の組合員が22人いた。
- (44) 6年6月時点で、支社では、車掌が8人の過員の状態であったが、夏季の多客輸送、臨時列車等のため、その8人に車掌の業務をさせることが必要であった。
- (45) 6年7月、X9は、下関市内にマンションを購入し、自宅からの新幹線通勤に切り換えた。
- (46) 6年9月26日、支社は、特例募集による運転士登用待ちの運転有資格者9人のうち車掌をしていたディーゼル車の運転資格を持つ5人を運転士に登用した。この5人の資格取得年月別の内訳は、3年4月2人、4年3月3人であった。この結果、特例募集による運転士登用待ちの運転有資格者は、駅業務に従事していた4人だけになった。
- (47) 6年12月3日、被申立人は、ダイヤ改正を実施し、駅の効率化を図ることにより駅の人員を削減した。また、ブルートレインを廃止するなどして車掌の人員も削減した。
- (48) 6年12月15日、支社は、駅業務をしていた17人の車掌を車掌業務に復帰させ、残っていた運転士登用待ちの運転有資格者3人を運転士として登用した。この3人の資格取得月別の内訳は、電車の運転資格を持つ3年8月の2人、ディーゼル車の運転資格を持つ4年3月の1人であった。また、残る1人は、6年12月末での退職の意思表示をしたため、登用されなかった。なお、発令行為となる運転士登用の事前通知書は、少なくとも7日前にはこの3人に交付されていた。
- (49) 6年12月15日、本件不当労働行為救済を求める申立てが当地労委になされた。
- (50) 7年4月時点で、下関運転所には98人の運転士がおり、申立人組合員が63人、西労組の組合員が35人いた。
- (51) 7年10月、三原、徳山、下関に地域鉄道部が設置され、下関運転所は下関地域鉄道部下関運転派出に組織改正された。
- (52) 8年1月、X10は、下関地域鉄道部下関運転派出に助勤になったため、豊北町の実家から通勤できるようになった。
- (53) 8年2月、X13、X14及びX29は、下関地域鉄道部下関運転派出に助勤になった。
- (54) 8年3月、下関地域鉄道部下関運転派出が下関地域鉄道部下関乗務員センターに統合され、運転士の要員が10人増となった。
- (55) 8年4月、X29は、下関地域鉄道部下関乗務員センターに配転された。
- (56) 10年2月22日から同月24日付けで、X4、X6は、他の申立人組合員

3人と広島車掌区兼務、広島車掌区在勤を命じられ、同年3月2日から車掌業務に従事した。

- (57) 10年3月11日、当地労委において、X30らの各配転に係る不当労働行為救済を求める申立てに対して、申立人らの請求を棄却する命令が決定され、同月24日、申立人ら及び被申立人に命令書の写しが交付された。

第3 判断

1 本件抗議行動及びX1らの本件各処分について

(1) 申立人の主張

ア 申立人地本は、不合理な施策である岩国運転区の新設による労働強化、岩国運転区への不当配転と配転を口実にした申立人組合破壊などに反対して本件抗議行動を実施した。被申立人は、これを敵視し、その報復として、参加した申立人組合の中心的役員に対してX1らの本件各処分を行ったものである。X1らの本件各処分は、明らかに組合活動への支配介入、組合役員への不利益扱いである。

イ 被申立人は、広島運転所から岩国運転区への配転に際して、申立人組合の活動家を意図的に除外し、被申立人に都合の良い運転士を配転させて、従来から続けている脱退懲遷を狙おうとするものである。

ウ 申立人組合は、6年8月7日以降予想される配転命令（事前通知書の交付）に対しては転勤希望者についてはこれに応じ、そうでない場合は抗議行動を行うとともに簡易苦情処理の申告をすることとした。このため、広島運転所分会は、同分会役員を乗務員室に配置し、まず簡易苦情処理の申告は翌日までに会社に提出しなければならないため書き方が分からない組合員に対して記載方法等を指導することとし、さらに不当な配転については現場管理者に理由を質しながら抗議をすることとしたのである。X1らの本件各処分は、このような組合として当然取り組むべき活動の中で、同月8日から同月11日にかけて行われた抗議行動をもって処分事由とされたものである。

エ 本件抗議行動については、被申立人は、「上司の再三の退出命令を無視した、上司に暴言を吐いて正常な業務を妨害した、職場の規律を乱した」等々と説明しているが、次のとおり事実とは異なり、退出命令が出されていなかったり、暴言を吐いたような事実は認められない。本件抗議行動は、業務妨害や職場規律の紊乱を指摘されるものではなく、組合活動・争議行為としては正当な範囲内のものであった。

(ア) X1分会長については、「事前通知書の受取拒否を教唆扇動した」として処分されているが、このような事実はない。そもそも広島運転所分会は、事前通知書の受取拒否の方針や指示を一切出していない。

(イ) X1分会長ら申立人組合役員が、暴言を吐き、上司の退出命令に応じなかったとされる処分事由についても、不当労働行為の存在を具体的に指摘し直ちに中止をするよう要求したもめや不当な配転に

ついて抗議をしたもの、さらには支社課員が動員されたことよ
つてかえって混乱が生じることから支社課員を引き上げるよう要求し
たものに外ならない。

X 4、X 3、X 7 及び X 8 については、「科長室へ行くことはない。
乗務員室で受け取れ」などと発言したもので、そもそも勤務を終了
した社員の拘束時間後の手交について抗議しているものに外ならず、
しかも乗務員室では受け取ることを明言しているものである。

X 4、X 6 及び X 8 らが、支社課員に対して、帰るように要求し
たのは、支社課員が20人以上も動員され、異常な状況の中で交付行
為が行おうとされていることについて抗議の意思表示をしたもので
ある。

なお、X 6 及び X 3 らが、対立関係にある労働組合に所属する Z 2
主任運転士に対して行った言動については、現実には同主任運転士
の業務には何らの影響を与えているものでもない。

(ウ) 上記(イ)のような状況の中で、申立人組合員が抗議を行うのは当然
のことであり、このような正当な組合活動のため、会社施設内に一
定時間とどまることが退出命令違反とならないことはいうまでもな
い。

(エ) 6年8月9日午前11時頃、X24書記長がY9人事課長との間で混
乱を收拾するための協議を行っている事実が存在し、この協議によ
って支社課員が引き上げられ、事前通知書の交付が徐々に行われ、
申立人組合役員らの数も減少し、会社側の退出命令も出されず、混
乱した事態の收拾が実現した。

オ X 1 らの本件各処分の手続きについては、被申立人は被処分者の事
情聴取を行わず、各人の具体的行為を特定することを全くしていない。

(2) 被申立人の主張

ア X 1 らの本件各処分については、被申立人は証拠によって、被処分
者らの行為を具体的、客観的に事実確認したうえ、公正適正に行った
ものである。X 1 らの本件各処分が被処分者らの行為の態様、程度、
結果等を考えると重きに失していないことは明白で、認定事実のよう
な行為をする社員は就業規則に違反した社員として、処分されるのは
当然の事理であり、被処分者らが申立人組合の役員等であったことと
は全く関係がなく、決して同組合の中心的役員を狙いうちしたもので
はない。

イ 岩国運転区への運転士の配転は、転出側である広島運転所等と転入
側である岩国運転区双方の業務執行体制を勘案し人選したものであり、
また、社員の配転について、被申立人と労働組合が相談して行うよう
になっているわけではなく、被申立人としては、業務上の必要性に基
づき、社員の能力、適性等を総合的に勘案しながら、社員の能力の有
効活用の観点から実施しているものである。

ウ X 1 分会長ら被処分者は、6 年 8 月 8 日から同月 11 日の間に、岩国運転区設置に伴う関係社員に対する事前通知書交付の際に、上司の退出命令に従わず、上司等に暴言を吐き、正常な業務遂行を集団で妨害する行為を行い、職務上の規律を乱し、社員として著しく不都合な行為を行ったもので、特に X 1 分会長、X 5、X 4、X 6 及び X 3 は上司の退出命令に再三にわたり従わず、さらに X 1 分会長は他の社員を教唆扇動してそれらの行為をさせたもので、これらの行為が就業規則第 146 条第 1 号、第 2 号、第 3 号及び第 12 号に、X 1 分会長についてはさらに同条第 11 号に各々該当することが明らかで、過去の事例等を総合的に判断し、賞罰審査委員会で審議の結果、X 1 分会長は同規則第 147 条第 1 項第 4 号により減給、X 5、X 4、X 6 及び X 3 は同項第 5 号により戒告、X 7 及び X 8 は同条第 2 項により訓告という処分を決定したものである。

エ X 1 らの本件各処分の手続については、懲戒処分に先立って被処分者から事情聴取をしなければ処分できないものではない。X 1 らの本件各処分における事実認定は、広島運転所の管理者や支社課員等の現認書に基づき、同人等から事情聴取をして行ったもので、被処分者らの行為等が明白であったから、手続的に違法・不当との主張は全く理由がない。

(3) 当委員会の判断

ア 職場内での組合活動は、使用者の許諾がなければできないものではなく、許諾なくして行われた組合活動は一般に違法といわざるを得ない。しかしながら、このような違法とされるべき組合活動であっても、これに対して懲戒処分がなされ、それが不当労働行為に該当するかどうかは問われているときには、許諾を得ていないということの外に、その組合活動の必要性、態様、その組合活動が与える悪影響の程度等諸般の事情を総合的に勘案して、当該組合活動が正当なものかどうかをみるべきである。

イ 以上のような観点から、本件抗議行動が正当な組合活動かどうかを判断する。

(ア) 申立人組合らの主張によると、広島運転所分会は岩国運転区への配転を希望しない者に事前通知書が交付されようとした場合に、申立人組合役員が簡易苦情得処理の申告の記載方法の指導と不当な配転に対して理由を質しながら抗議をするために本件抗議行動を行っており、その目的が違法なものとはいえないが、前記第 2 の 2 の (3) のキ、ソ及びテ並びに同 3 の (1) のとおり、申立人組合らは岩国運転区の設置そのものには反対していないこと、岩国運転区の開設が差し迫り、事前通知書の交付は開設日の少なくとも 7 日前には被配転者に交付する必要がある、この時点で抗議行動をしても変更になる可能性はなかったことなどを考え併せると、理由を質しながら抗議

をする行為が中心的なものとなることは明らかであり、その意味においては目的自体に限度を超える危険性が内在しており、あえてその危険を冒してまで本件抗議行動をしなければならない直接的な必要性があったかどうかには、若干の疑問がある。

- (イ) 前記第2の3の(1)、(2)、(3)、(6)及び(8)のとおり、事前通知書の交付は過去においては運転科長室において実施されていたのに、終了点呼後の勤務時間外の交付であることを主張することによって、申立人組合の役員らが5人から14人待機している乗務員室において被申立人に事前通知書を交付させることにより、申立人組合役員らの発言や行動がしやすくなり、乗務員室内が騒然となったことが認められる。申立人組合らは、簡易苦情処理の申告の書き方が分からない組合員に対して記載方法等を指導するため待機したものであると主張するが、それならば事前通知書交付後、組合事務所で指導するなど穏やかに処理できる方法は外にもあり、申立人組合役員らが常時5人から14人も張り付く必要はない。抗議することが目的であるならば、申立人組合員らが1、2人いれば良いことで、やはり多人数がいる必要性はないものである。

また、前記第2の2の(3)のア及び同3の(7)のとおり、管理者側も騒然とした状態になった場合、乗務員室と一体となっている指導・運転当直室で交番担当や助役等が執務しているのであるから、職場の秩序を守るため、生じた混乱を收拾し、さらには今後予測される混乱を防ぐために、乗務員室内にいる社員に退出命令を出すことは必要な措置で、申立人組合役員らがそれを無視して会社施設内にとどまることは退出命令違反となるものである。

したがって、その態様において、本件抗議行動は問題があったというしかない。

- (ウ) 前記第2の3の(4)、(8)及び(10)のとおり、結局は、期日までには全員に対して交付は終わったものの、本件抗議行動により事前通知書の受取拒否者が9人も出たことが認められる。この場合、一見自発的に事前通知書の受取拒否をしているとみられる場合であっても、結果的に申立人組合役員らの言動により被交付者が受取を拒否せざるを得ない状況を作っていたと考えられる。前記同2の(3)のソ並びに同3の(3)及び(7)のとおり、本件抗議行動は、既に6年8月20日における岩国運転区の設置とそれに伴うダイヤ改正が決まっている同月8日から同月11日にかけての事前通知書の交付に対するものであり、仮に受取拒否が続いて期限内に同書の交付が終わらなかった場合には、被申立人の業務に重大な影響が出ることは明らかである。事実、本件抗議行動により、辞令交付の業務に支障が生じており、また、前記同(8)のア及びカのとおり、運転当直助役や交番担当の通常の業務にも支障が生じたことが認められるため、本件抗議行動が

被申立人に与えた業務への悪影響の度合いは大きかったものといえる。

以上のようにみてくると、本件抗議行動は、総体としては、正当な組合活動であるとはいいがたい。

ウ 次に、本件抗議行動における X 1 分会長ら被処分者各人の言動についてみると、

(ア) X 1 分会長については、前記第 2 の 3 の(8)のオ、カ、キ、ク、コ、サ、シ、ス及びセ並びに同(18)のとおり、6 年 8 月 8 日 19 時 50 分頃広島運転所管理者らを「訴えてやる」等と大声で喚いたこと、同日 19 時 55 分頃広島運転所管理者等の家族宛の葉書に対する嚴重注意の際に、「こんなものは受けとれん」「今後、助役の家を一人ひとり回るけん」等と発言したため、乗務員室にいた申立人組合役員ら 13 人ぐらいが X 1 分会長の付近に集まり騒然となったこと、同日 21 日 10 分頃 X 18 運転士等に対する事前通知書交付の際に、「支社は何しに来た」「お前らは帰れ」等と罵声を浴びせたこと、同日 22 時頃 X 20 運転士に対する事前通知書交付の際に、支社課員に対して「何をしようるんか」との X 1 分会長の発言に端を発して周りの申立人組合役員らが口々に発言し、同運転士が「私は岩国を希望していないからね。絶対に貰わんど」と発言したこと、それを聞いて「よし」「よし」「よし」と周りの申立人組合役員らが発言するとともに拍手をしたこと、さらに X 1 分会長が「何か、(運転)科長、希望していない。どういうことなんか、えっ、不当労働行為で暴露するぞ。街宣(車)を停めるぞ」等と発言し、結局、X 20 運転士に対しては事前通知書が交付されなかったこと、同月 9 日 8 時過ぎ頃 X 22 運転士に対する事前通知書交付の際に、「何でや、やかましい、異常だ」「つまらんものを受け取ることはないぞ」等と発言したため、結局、同運転士に対しては事前通知書が交付されなかったこと、同日 8 時 50 分過ぎ頃 X 23 運転士に対する事前通知書交付の際に、「こらっ、事務助役、苦情処理の書類を一緒に出せと言うとろうが」、「明日から仕事をせんというて書け」等大声で怒鳴ったこと、同日 9 時頃 Y 3 指導総括助役の、当日 2 回目の退出命令通告の際に、「何を言いよるんか、何回でも言え」と発言したため、乗務員室内にいた申立人組合役員らはこの命令を無視したこと、同日 9 時 45 分頃 Y 3 指導総括助役の当日 3 回目の退出命令通告の際に、「つまらん役を仰せつかって、分かった、分かった」と発言したため、乗務員室内にいた 9 人程度の申立人組合役員らは退出しなかったこと及び同日 10 時 15 分過ぎ頃支社課員を含めた広島運転所管理者側の体制を見た X 5 の発言に加勢して「新聞社に電話してぐれ」「あー、支社の馬鹿が。管理能力がない」等と発言したこと並びに 6 回の退出命令に従わなかったことが認められる。

(イ) X 5 については、前記第 2 の 3 の(8)のイ、セ及びチ並びに同(19)の

とおりに、6年8月8日16時50分頃「でたらめを言うやつは処分せー」と言って全動労の組合情報誌を運転科長室に投げ込んだこと、同月9日10時15分過ぎ頃支社課員を含めた広島運転所管理者側の体制を見て「どうしたんなあー、おい。運転所じゃない者が一杯おるじゃないか出せーや。…責任者は誰か。…気分が悪くて点呼を受ける気がせんわ。新聞社に電話せーや」「こげえーなんじゃ仕事ができんじゃないか。わしゃ一点呼を受けんでー、列車を遅らせるでー、みんな外へ出ーや」等と発言したこと及び同月10日16時頃X25運転士に対する事前通知書手交の際に、「受け取るな」と発言したこと並びに5回の退出命令に従わなかったことが認められる。

(ウ) X6については、前記第2の3の(8)のキ、ク及びタ並びに同(19)のとおり、6年8月8日21時10分頃X18運転士等に対する事前通知書交付の際に「支社は何しに来た」「お前らは帰れ」等との罵声を浴びせたこと、同日22時頃X20運転士に対する事前通知書交付の際に、X1分会長の発言時に同運転士を取り囲んだ支社課員等に対してカメラのフラッシュをたき写真を撮ったこと及び同月9日14時20分頃乗務前の西労組所属のZ2主任運転士に対して「勝負しようか」等と発言したこと並びに8回の退出命令に従わなかったことが認められる。

(エ) X3については、前記第2の3の(8)のタ及びチ並びに同(19)のとおり、6年8月9日14時20分頃乗務前の西労組所属のZ2主任運転士に対して「お前は岩国に行かんのか。西鉄労が決めたんじゃろーが」「勝負しようか」等と発言したこと及び同月10日16時頃のX25運転士に対する事前通知書交付の際に、同書を手交しようとするY2所長にX5らとともに近づいて行ったためY1運転科長に制止されたが、結局、X5の「受け取るな」との発言により同運転手が逃げて手交できなかったこと並びに8回の退出命令に従わなかったことが認められる。

(オ) X4については、前記第2の3の(8)のア、エ、キ及びケ並びに同(19)のとおり、6年8月8日14時20分頃X15運転士に対する事前通知書手交の際に、「転勤の理由を説明しろ」等と発言したこと、同日19時30分頃X17運転士に対する事前通知書手交の際に、「おいっ、コラッ、勤務時間外の者を連れて行くのは強制連行ではないか」等と発言したこと、同日21時10分過ぎ頃X18運転士等に対する事前通知書交付の際に、「支社は何しに来た」「お前らは帰れ」等との罵声を浴びせたこと及び同日22時10分過ぎ頃X21運転士に対する事前通知書交付の際に、X4が持っていたテープレコーダーを支社課員の口付近に近づけ注意してもやめなかったこと並びに6回の退出命令に従わなかったことが認められる。

(カ) X8については、前記第2の3の(8)のア、ウ及びキ並びに同(20)の

とおり、6年8月8日14時20分頃X15運転士に対する事前通知書手交の際に、「所長がここへ来て話せ、ここへ来て、皆の前で説明してくれ。転勤の理由を言わないのなら、行かなくても良い」等と発言したこと、同日17時15分頃X16運転士に対する事前通知書手交の際に、「行くことはない、乗務員室で受け取れ」等と怒鳴ったこと及び同日21時10分頃X18運転士等に対する事前通知書交付の際に、「支社は何しに来た」「お前らは帰れ」等と罵声を浴びせたこと並びに3回の退出命令に従わなかったことが認められる。

(キ) X7については、前記第2の3の(8)のア及びセ並びに同(20)のとおり、6年8月8日14時20分頃X15運転士に対する事前通知書手交の際に、X4、X8の発言に呼応して、「行くことはないぞ、ここで所長の話聞いて、ここで渡してもらえ」等と発言したこと及び同月9日10時15分過ぎ頃支社課員を含めた広島運転所管理者側の体制を見た出勤直後のX5が「どうしたんなあー、おい。運転所じゃない者が一杯おるじゃないか出せーや。…責任者は誰か。…気分が悪くて点呼を受ける気がせんわ。新聞社に電話せーや」等と発言したことを受けて、「会社は責任をもってやると言っていたが、これが会社の態度か」と発言するなどし、乗務員室内が騒然となったこと並びに3回の退出命令に従わなかったことが認められる。

エ 以上のようなX1分会長ら被処分者の言動は、前記第2の3の(7)のとおり、組合活動は許可を得なければならないという就業規則などに違反し、再三にわたる退出命令に従わず、辞令交付や電話の対応など業務妨害や行き過ぎた言動が発生しており、会社の諸規程に違反し、上長の業務命令に従わず、企業秩序及び職務上の規律を乱し、著しく不都合な行為を行ったものである。

オ 前記第2の3の(18)、(19)及び(20)のとおり、被申立人は、X1分会長ら被処分者の行為を就業規則第146条第1号「法令、会社の諸規程等に違反した場合」、第2号「上長の業務命令に服従しなかった場合」、第3号「職務上の規律を乱した場合」、第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、懲戒処分を行ったことが認められる。なお、X1分会長に対しては、別に同条第11号の「他人を教唆扇動して、上記の各号に掲げる行為をさせた場合」という処分理由が付加されている。

カ こうしてみると、X1分会長ら被処分者の言動が就業規則違反であるとして、退出命令を受けた回数が多いX5、X3、X4、X6の4人が戒告、少ないX8、X7の2人が訓告処分を受けたことは、不当であるとはいえない。

また、X1分会長については、「他の社員を教唆扇動した」という事由が付加され、減給処分を受けているが、X1分会長は、前述ウの(7)のとおり、6年8月9日8時過ぎ頃X22運転士に対する事前通知

書交付の際に、「つまらんものを受け取ることはないぞ」等と発言したため、結局、同運転士に対しては事前通知書が交付されなかったこと、同日9時頃Y3指導総括助役の当日2回目の退出命令通告の際に、「何を言いよるんか、何回でも言え」と発言したため、乗務員室内にいた申立人組合役員らはこの命令を無視したことなどが認められ、闘争に取り組んだ分会の責任者たる分会長であるが、このような状況の中でその場を鎮めようとする行為に出た様子は全くなく、本件抗議行動の指導者として率先して行動していることが窺えること、また、結果的にそういう騒然とした状態の中で、受取拒否した者が9人いたことは前記第2の1の(1)のウ、同2の(3)のテ並びに同3の(8)及び(11)のとおりであり、X1分会長の発言や態度が騒然とした状態に拍車を掛け、教唆扇動行為があったとみなされてもやむを得ない状況であったと認められる。

キ なお、申立人組合らは、その他、次のように主張するので、この点について判断する。

(ア) 申立人組合らは、X24書記長がY9人事課長との間で混乱收拾の協議を行って事前通知書の交付と受取は徐々に実行できたと主張しているが、前記第2の3の(3)、(4)、(7)並びに(8)のソ及びチのとおり、6年8月9日11時過ぎのX24書記長とY9人事課長との会話後も乗務員室にいる申立人組合役員らの数は減っていないこと、会話後1日経過した同月10日16時頃にも受取拒否者がいたこと、会社の退出命令も出されていることからみると、事態收拾の協議ができたという申立人組合らの主張は認めがたい。

(イ) 申立人組合らは、処分手続についても妥当でないと主張しているが、これについては、前記第2の3の(16)及び(18)から(20)までのとおり、被申立人は支社の賞罰審査委員会において、現場にいた15人の広島運転所管理者及び支社課員の現認書を総合して事実を認定して処分を決定しており、事情聴取や弁明の機会の付与をすることが望ましいが、それをもって不当とはいえない。

(ウ) 申立人組合らは、申立人組合の中心的役員を狙いうちしたものであると主張するが、申立人組合らの主張に沿う疎明はない。

ク 以上により、被申立人の行ったX1らの本件各処分は不当なものではなく、組合活動への支配介入、申立人組合役員に対する不利益取扱いとは認められず、不当労働行為には該当しない。

2 徳山運転区X2分会長に対する本件出勤停止処分及び本件出向命令について

(1) 申立人の主張

ア 本件出勤停止処分は、X2分会長に対する不当かつ差別的な不利益取扱いであり、本件出向命令は、何ら合理性の認められない不当な不利益取扱いに外ならず、このことは申立人組合の中心的役員を選別的

に処分、出向させるもので、申立人組合の、組合活動に対する支配介入行為である。

- イ 本件出勤停止処分は、暴力事件のみが前例とされている30日間の出勤停止処分で妥当性を欠く不当なものであり、被申立人があえて処分を発令したのは、X 2分会長が徳山運転区分会の分会長の地位にあり、申立人地本の中心的な活動家であることから、申立人組合の活動を嫌悪する被申立人が報復的恣意的に処分権を濫用行使したものである。

本件出勤停止処分の事由は、次のとおり不当なものである。

- (ア) X 2分会長の言動よりもZ 3指導担当が指導添乗の原則を守らなかったことが問題とされるべきで、その他に同指導担当がマイオピニオンの原稿用紙をX 2分会長に投げ渡したこと、西労組所属の指導担当が添乗の機会に申立人組合からの脱退工作を行っている事実が存在し、添乗中止の要求はZ 3指導担当の責任である。

加えて、申立人組合らはX 2分会長が前日からの長時間の勤務で疲労しており、直近に列車妨害があったので安全運転に集中する必要があることからZ 3指導担当が横にいれば正常な運転ができないと判断し、添乗中止を求めたものである。

また、結局は添乗を受け入れており、運転中の基本動作の問題は、一部行わなかった事実は認められるが、それは列車の回復運転のため手が離せなかったからで、さほど重大な動作の過怠ではない。

- (イ) 列車の遅れの報告については、2分程度の遅れ、終点への30秒程度の遅着は事故扱いしないこととされており、しかも本件事件の遅着による影響は全く生じておらず、虚偽報告を行ったことは全く認められない。
- (ロ) X 2分会長の日勤勤務中の勤務態度も問題とされているが、むしろ上司であるY 11首席助役の申立人組合員に対して異常な敵愾心を示す態度こそが問題であり、このような上司に対して椅子を滑らせたことは責められるべき事柄ではない。

- ウ 本件出向命令は業務上の必要性も合理性も認められないもので、報復的恣意的な人事権の行使であり、申立人組合に対するみせしめとして申立人組合員に動揺を与えようとする支配介入行為である。

本件出向命令は、次のとおり不当なものである。

- (ア) X 2分会長には本件出勤停止処分事由のような乗務員の適格性が否定されるような事実はない。
- (イ) 徳山運転区にはX 2分会長より外に出向に適当な運転士が存在していた。
- (ロ) 本件出向により、X 2分会長は乗務手当がなくなるなど収入の減少を強いられたもので、被った不利益性は著しい。

- (2) 被申立人の主張

- ア 被申立人は、X 2分会長の非違行為を厳正に認定し、就業規則に照

らし、厳正かつ公平に本件出勤停止処分を行ったものであり、報復的恣意的に処分権を行使したといわれるべき理由はなく、したがって、同処分に基づいて賃金が減額されたのは当然の事理であるから、申立人らの減額賃金の返還申立ても本件出勤停止処分の取消申立てと同様、次のとおり理由がない。

(7) 運転士が指導担当の添乗を拒否したことは前代未聞の不祥事で、これにより列車の遅延、遅発を生ぜしめたことは大変責任の重い事態であり、多数のお客様の生命・財産を預かり、安全・正確な輸送を使命とする当社としては到底容認できない。

(イ) 本件事件の事実関係の調査や本人の再教育のために日勤勤務を指定し、事実を確認するとともに反省を求めたが、X2分会長は反省するどころか、上司に椅子を投げて威嚇したり暴言を吐くなどという始末であった。

(ウ) X2分会長の処分事由は明白であり、X2分会長の行った指導添乗拒否、添乗業務の妨害、列車運転に関する基本動作の欠如、終了点呼における虚偽の報告、列車を遅れさせたこと等を全く意に介していないこと及びこれらの行為について全く反省の態度を示さず、さらに上司の業務指示に従わず、暴言を吐き、威嚇する行為は、就業規則第146条第1号の「法令、会社の諸規程等に違反した場合」、第2号の「上長の業務命令に服従しなかった場合」、第3号の「職務上の規律を乱した場合」、第8号の「懲戒されるべき事実を故意に隠した場合」及び第12号の「その他著しく不都合な行為を行った場合」に該当することは明らかで、このような行為をなす社員は、就業規則に違反した社員として、処分されるのは当然のことであるから、申立人組合らの主張は理由がなく、失当である。

イ X2分会長に対する本件出向命令に係る申立ても次のとおり理由がなく、申立人らの主張は失当である。

(7) 被申立人は、本件出向命令については、本件出勤停止処分に係るX2分会長の行為が社員としてあるまじき行為であることは勿論のこと、列車運行の基盤を脅かすもので、多くのお客様の生命や財産を預かる運転従事員としてこのまま従事させることは当面不可能と判断し、X2分会長の今後の活用方等を考慮して出向させるのが相当と判断したものである。

(イ) 本件出向命令の発令に際しては、X2分会長に対してあらかじめ説明を行った。

(ウ) 被申立人は、全社的に余剰人員対策を継続しており、これに伴う配転等が発生せざるを得ない状況にあり、出向者の交替等出向の要請は毎日のようにあった事情も考慮したものである。

(3) 当委員会の判断

ア X2分会長に対する本件出勤停止処分について

(7) 前記第2の4の1(33)のとおり、X2分会長に対する本件出勤停止処分の事由は、6年10月1日列車乗務に際し、指導担当の指導添乗を拒否し、添乗業務を妨害し基本動作の励行について幾多の業務指示を無視し、これに起因する列車遅延を生ぜしめたこと、更に、当直報告に際して列車遅延等を報告しなかったこと、上司への暴言等であったことが認められる。

本件事件については、前記第2の4の(13)、(15)、(16)、(17)、(22)及び(23)のとおり、田布施駅でZ3指導担当が指導添乗のためX2分会長の運転する列車に添乗したこと、添乗したときにX2分会長がZ3指導担当に対して「やめてくれ」と言ったこと、岩田駅に着いたときにX2分会長がZ3指導担当のカバンを持って客室扉を開けて「降りてくれ」と言ったこと、Z3指導担当のやり取りで岩田駅を2分遅発したこと、岩田駅を発車してからX2分会長がZ3指導担当に「次の駅で降ろすからのう」と言ったこと、島田駅でもX2分会長はZ3指導担当に対して「降りてくれ」と言ったこと、最終的に終着駅の徳山駅に30秒程度遅着したこと、徳山駅での終了点呼時にX2分会長が「異状なし」と報告したことが認められる。

(4) 申立人組合らも、これらのことは認めたとうえで、数点主張しているので、この点について判断する。

a 指導添乗拒否は、マイオピニオン原稿用紙の件に関するZ3指導担当の元々の態度や同指導担当が指導添乗の原則を遵守していないこと等に原因があると主張している。

前記第2の4の(7)、(8)、(10)及び(14)のとおり、マイオピニオンの原稿用紙についてのやり取りは業務上でのトラブルであるがX2分会長とZ3指導担当の個人的な関係であり、それを指導添乗の業務にまで持ち込んだのはX2分会長であること、既にこのトラブルについてはX2分会長からY10区長に抗議済みであること、脱退工作については申立人組合と他労組との関係であり、特にZ3指導担当個人の事由ではないことから、このことをもって添乗中止の言動を行って良いことにはならないというべきである。

また、前記第2の4の(11)及び(13)のとおり、Z3指導担当が「お願いしまーす」とだけ述べて添乗しているとしても、X2分会長は同指導担当が指導担当であることを知っていたこと、X2分会長もZ3指導担当に添乗報告をしなかったことが認められる。この点、申立人組合らは、Z3指導担当が指導添乗の原則を守らなかったと主張しているが、そうだからといってX2分会長も添乗報告をしなくても良いことにはならないというべきであり、さらに、そのことをもって「やめてくれ」とか「降りろ」とか言うことができることにはならず、まず、同指導担当に対して何の目的の添乗かを確かめたり、指導添乗の原則が守られていないことを

指摘すれば良いことである。また、終了点呼等のときにそういう問題があったことを報告、指摘すれば良いことであって、指導担当の指導添乗を拒絶するが如き言動を採ることは許されるべきではない。

- b 加えて申立人組合らは、X 2 分会長は長時間勤務による疲労や直近の列車妨害による安全運転への神経集中の阻害となるため、添乗中止を求めたものであると主張している。前記第 2 の 4 の(5)、(6)、(12)及び(42)のとおり、確かに当該乗務行路は 2 日にまたがる行路で拘束時間も長く、その後のダイヤ改正で廃止された経緯をみれば問題がある行路であったことは推認できるし、直近に列車妨害があったことは認められる。しかし、前述のとおり、Z 3 指導担当との個人的感情を指導添乗の業務に持ち込んだのは X 2 分会長自身であって、それにより業務ができないことを主張することは妥当ではない。
- c 次に申立人組合らは、X 2 分会長は結局、添乗を受け入れているとか、運転に際し基本動作を怠ったのは回復運転に努めた結果であり、さほど重大な動作の過怠ともいえないと主張している。しかし、X 2 分会長が添乗を受け入れるのは当然のことであり、回復運転に努めることがすぐに基本動作ができないことにつながるとまでは判断しがたい。
- d さらに申立人組合らは、途中駅での遅れや終点の遅着についての報告も虚偽ではないと主張している。まず、前記第 2 の 4 の(23)のとおり、徳山駅遅着については、どの程度遅れたのかについて争いがある。

これについては、被申立人は Z 3 指導担当の報告のとおり 1 分の遅れであると主張し、申立人組合らは X 2 分会長の証言、Z 4 車掌の報告のとおり 30 秒以内であると主張し食い違いがある。この点、本件事件の直接の当事者でない Z 4 車掌が 30 秒の遅着と報告しており X 2 分会長の証言と一致していること、Z 4 車掌が虚偽の報告をすることは考えにくく、虚偽の報告であったとの被申立人側の主張もないことから、遅着は 30 秒であったと認められる。

そうすると、X 2 分会長が途中駅での 2 分程度の遅れや 30 秒の遅着を報告すべき義務があったかどうかが問題となる。規程とは別に途中駅での 2 分程度の遅れ、終着駅での 30 秒以内の遅着は報告をしなくても良いという運用をしていたとの申立人組合らの主張がある。現に、前記第 2 の 4 の(23)のとおり、Z 4 車掌の報告は列車の遅れについて本来記入されるべき「運転関係」の欄には「異状なし」と記入しているのに、「特記事項」の欄に改めて遅れを記入しており、この記入は後から指摘されて記入された形跡が窺われ、主張のような運用がなされていた可能性もある。

この点、申立人組合らは2分の遅れは報告しない扱いであると主張しているが、前記第2の4の(23)のとおり、それは列車が遅れた場合に遅れの理由を聞く列車指令からの問い合わせについて2分以内の遅れであれば理由は聞かないという趣旨のものであって、点呼の際の報告とは無関係である。しかもワンマン線区の手配であるので、本件事件には該当しないことが明白である。また、前記同(22)のとおり、列車乗務員は乗務中の異常の有無を動力車乗務員乗務表に記入し終了点呼を受ける制度になっており、列車の遅れは15秒単位毎に途中駅でも到着駅でも記入している例があることが認められる。さらに、前記同(23)のとおり、X2分会長の証言によると同乗務表は少なくとも30秒単位では報告することを認めており、そうであれば途中駅での2分の遅れについては報告する義務があったといわざるを得ない。

次に、30秒以内の遅着については報告しなくても良い運用をしていたことが窺われないでもないことは前述のとおりであるが、それ以上のことについて疎明がなされたとは認めがたい。

以上のことから、X2分会長は途中駅の遅れも徳山駅への遅着も報告義務があったにもかかわらず報告しなかったものと認めざるを得ない。

(ウ) ところで、被申立人は、本件事件後もX2分会長は業務指示に従わなかったなどと主張している。

a 前記第2の4の(28)及び(29)のとおり、X2分会長は6年10月1日の本件事件後、同月6日から日勤勤務に指定され、業間訓練室で本件事件の事情聴取を受け、運転取扱心得の熟読、事故情報を基にその原因や対策の考慮等を指示されたことが認められる。日勤勤務の指定は、いろいろの場合があることは前記同(28)のとおりであるが、X2分会長に対する指定は本件事件により列車を遅延させたこと、すなわち運転事故を起こしたことと指導担当の業務を妨害したことが理由であり、事情聴取と運転の基本等の再訓練のためであることが認められる。

しかし、事情聴取はともかくとして運転等の基本の再訓練については、本件事件を起こしたことによる乗務停止の意味合いがあることは否定できないうえに、事情聴取が終わった6年10月12日から同月30日まで指定を継続したこと、運転の基本等の再訓練といたしながら指導担当や上司等が同席のうえ指導したわけではなく、単に運転取扱心得の熟読、事故対策等の考慮を当人に任せたまにしておき、X2分会長が休憩のため席を立つこと等を指示違反として記録できるように場を設定したと採られてもあながち不合理だとは思えないような状況であることが認められる。

b また、前記第2の4の(32)のとおり、日勤勤務中のX2分会長の

Y11首席助役とのやりとりが上司の業務指示違反等であるとして処分事由の一つにされているが、このやりとりは同首席助役が自分で書いたものをY10区長が書き写したものであることが認められる。これによるとY11首席助役は「待機しろ」「直ちに行け」「どけいうたらどけ」「指示に従え」「(仕事を) やれ」等の非常に強い口調で発言していることが認められる。また、前記同(6)及び(9)のとおり、本件事件の直前に列車妨害があったときにY11首席助役がX2分会長に対して、「お前があおっている」と発言したことが認められる。

さらに、前記第2の4の(44)のとおり、Y11首席助役は徳山乗務員センター所長となった後の8年3月、同センター転入の申立人組合員に対して、徳山で活動していたX28らを「膿(うみ)だ」と称したとして、X28が山口地方法務局徳山支局において人権擁護委員会に相談したことが認められる。

これらの点を考え併せるとY11首席助役はX2分会長ひいては申立人組合を嫌悪していたことが窺える。そうであれば、X2分会長の日勤勤務時におけるY11首席助役の非常に強い口調には、上司の発言として適切さを欠くものであったことが窺われ、X2分会長を挑発する発言である要素もあると考えられるため、X2分会長の口調が荒くなったことすべてがX2分会長の責任であるとはいいがたい面もあると判断する。

- c. 加えて、被申立人の主張によると、日勤勤務中、Y11首席助役に対して、椅子を投げて威嚇したことも処分事由の一つになっていることが認められる。確かに、前記第2の4の(32)のとおり、X2分会長が椅子を滑らせてY11首席助役に当たりそうになったことは認められるが、実際は、X2分会長が同首席助役を椅子に座らせてじっくり話をしようとしたものと考えられ、同首席助役とのやりとりで多少力が入って当たりそうになったことはあり得るとしても、それを「投げて」と空中を投げ飛ばしたと受け取れる主張をしていることは、被申立人の意図を感じさせる部分もある。

しかも、前記第2の4の(33)のとおり、本件出勤停止処分の事実認定はZ3指導担当の事実確認報告書を中心に行っていることが認められるが、前記同(30)のとおり、Y10区長はZ4車掌やX2分会長の報告等との食い違いについて、確認していないことが認められる。

- (エ) このようにみても、X2分会長の行為は懲戒事由に当たるとは認められるが、前述のとおり、遅れの報告については規程とは別に運用していたことが窺われなくても、日勤勤務の際に部屋に一人で放置したことは指示違反を記録するための措置と考えられないこともないこと、日勤勤務中の言動もY11首席助役の発言

がX2分会長を挑発させる要素が感じられること、日勤勤務中のY11首席助役の態度は勘案されていないこと、椅子を滑らせたことを「投げて」と主張していること、徳山運転区では区長の次の地位であるY11首席助役がX2分会長に対して、「お前があおっている」と発言していること、さらに本件事件の関係者の報告等の食い違いを確認せずに処分していること、前記第2の2の(2)並びに同4の(2)、(5)、(6)、(8)、(13)及び(31)のとおり、X2分会長が申立人組合結成以来徳山運転区分会の分会長であったこと、申立人組合が乗務員勤務制度の改定に関し被申立人と対立関係にあったこと、X2分会長が行路の改善の要求をY10区長に話したこと、列車妨害があったときにX2分会長が乗務員を代表してY10区長に対策を提案していること、支社はその提案を採用しなかったこと、Y10区長がマイオピニオンの用紙の件でZ3指導担当とX2分会長との間にいざこざがあったことを知っているにもかかわらずその数日後に同指導担当に指導添乗を命じていること、申立人地本宛の支社からの要請文において本件事件のX2分会長の言動を個人の行動としてではなく、分会長の行動として遺憾の意を表しており、支社は申立人組合員であることを強く意識していること等を勘案すれば、本件事件を奇貨としてX2分会長に過重な不利益処分を課する意思があったものと認められる。

(ウ) そのことは、前記第2の4の(20)、(21)、(27)、(28)、(29)、(33)及び(34)のとおり、Z3指導担当も指導添乗業務を完全に遂行していないことが確認されているにもかかわらず何らその点を斟酌している様子が窺えないこと、列車の遅れによる乗客等への影響があったことは認められないこと、既に日勤勤務の指定による長期の乗務停止の措置が取られており、これは事実上の制裁であって一種の不利益処分と考えられ得ること、その日勤勤務の指定終了後すぐ引き続いてさらに出勤停止30日の処分がなされたもので、かかる30日の処分例は暴力事件、飲酒事件、無断欠勤、一般刑事事件等であり本件事件とは性質が違うものであること、X2分会長の起こした事故の種類は事故としては一番程度の軽い反省事故Ⅱであり、これにより日勤勤務の指定をした例は経験がないと被申立人側のY10証人が証言しているだけでなく、これにより処分を課された例は記憶にないと被申立人側のY13証人も証言していること、さらに加えて、30日の出勤停止処分は懲戒解雇、論旨解雇に次いで重い懲戒処分であり、出勤停止処分の中でも30日の処分が最も重い処分であることから過重な処分であったことが認められるものである。

(カ) 以上のように、X2分会長の本件事件に係る一連の言動は就業規則違反に該当する非違行為ではあるが、X2分会長に対する本件出勤停止処分は解雇に次いで重い処分であり、非違行為に比して不当に過重な処分である事は明白で、このことは被申立人が懲戒処分に

名を借りて長年徳山運転区分会の指導者として活動してきたX2分会長を不利益に扱うとともに、これにより徳山運転区分会の弱体化を図り、ひいては申立人組合の運営に支配介入する労働組合法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為である。

イ X2分会長の本件出向命令について

(ア) 本件出向命令は、前述アの(オ)並びに前記第2の4の(37)及び(38)のとおり、日勤勤務の長期指定及び本件出勤停止処分という、いわば二重の不利益処分の直後に発令されていることが認められる。

(イ) 前記第2の4の(2)及び(36)のとおり、X2分会長が出向した年齢は52歳であり、一般に高齢者として出向を命じられる年齢には到達しておらず、X2分会長よりも高齢の運転士が10数人いたことが認められ、被申立人側もこの点については反論していない。そうであれば、いくら被申立人に余剰人員があり、業務運営上出向は必要不可欠であったとしても、出向先の業務が駅のトイレ清掃やゴミ缶のゴミ収集が含まれているだけに、X2分会長よりも出向適任者が10数人いたことを考慮すると、本件出向命令も不利益処分と判断でき、日勤勤務の指定、本件出勤停止処分と一連の処分であることが窺われる。

(ウ) しかも、前記第2の4の(2)及び(40)のとおり、X2分会長が長年無事故の運転士であり表彰歴もあること、本件出向により分会長の職を辞めざるを得なかったこと、前記同(41)のとおり、本件出向により徳山運転区で勤務していたときより少なくとも約2万円給与が減少したこと、被申立人が主張しているとおり、本件出勤停止処分と同一の理由で運転士としてこのまま従事させることは当面不可能と判断され出向させられたことを考え併せれば、本件事件等による懲戒処分の効果を確認することなく、出勤停止処分が終了した直後に本件出向を命令した被申立人の態度は問題があるといえることができる。

すなわち、本件出向命令は三重の不利益処分に当たるといわざるを得ない。

(エ) 以上のことから、本件出向命令は、本件出勤停止処分と同様に不当労働行為意思があったものと判断でき、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 X4らの本件各配転命令について

(1) 申立人の主張

ア X4らの本件各配転命令は、何ら合理性がなく、下関運転所分会青婦部の部長及び副部長という中心的役員を選別的に配転したもので、申立人組合の組合活動に対する支配介入であると同時に、X4らへの不利益取扱いである。

イ X4らの本件各配転命令は、西労組の組合員で転勤に特別障害のない社員がいたにもかかわらず命じられたもので、6年3月にもX46ら

下関運転所分会の中心的役員3人を配転させるなど同分会の弱体化を狙ったものに外ならない。

ウ X4らの本件各配転命令は、過去の出向・配転経験者は下関運転所に残るといふ従来の慣行や、かねてから被申立人が熟知していた次のような個人的事情を一切無視したものであった。

(ア) X4は、喘息に苦しむ母親と同居すべき事情があった。

(イ) X6は、糖尿病の母親と妻子を抱え、転勤が困難であった。

エ X4らの本件各配転命令は、手続においても、配転につき申立人地本及び下関運転所分会と労使間の協議のうえで発令していたという取扱いに反して、一方的に強行されたものである。

(2) 被申立人の主張

ア X4らの本件各配転命令は、被申立人の広島運転所及び下関運転所の労働力の適正な配置、業務上の能率増進や労働者の能力開発等企業の合理的運営に寄与するため、業務上の必要性の見地から合理的に判断して行ったもので、申立人らの主張・非難は理由がなく失当である。

イ X4らの本件各配転命令の場合、他鉄道部の欠員に伴う広島運転所からの補充、広島地区を中心とした広島高速への出向、それぞれに対する下関運転所からの補充を社内出向の拡大に伴う駅・車掌の要員や職種間相互の需給状況を見極めながら実施したもので、あえて駅・車掌区にいる運転有資格者社員の運転士登用を抑えて実施したのではない。

ウ X4らの本件各配転命令の人選については、広島運転所及び下関運転所の状況を勘案し、電気機関車及び電車かあるいは電気機関車、電車及びディーゼル機関車の運転資格を持つ、年齢の若い運転士経験の浅い運転士を次のような家庭状況を考慮して適正に人選して発令したものである。

(ア) X4については、勤務形態上母親の介護も不可能とはいえ、転勤に当たっては、単身赴任、家族での転居などいくつか選択の余地があり、著しく不都合が生じることはない。

(イ) X6については、母親の介護の問題はX4社員と同様の理由で著しく不都合が生じることはない。

エ 被申立人は、配転について労働組合と事前に協議等をするという手続を採ってきたことは一切なく、これが慣行になっていたという事実もない。

また、過去の出向等の経歴があるから配転させることが難しいということにもならない。

なお、下関運転所の内勤及び車掌兼務を除く運転士は5年12月1日現在105人のうち94人が申立人組合員であり（チェックオフにより調査）、申立人組合員が人選の対象となる可能性は十分あるもので、あえて申立人組合員を意図的に人選したのではない。

(3) 当委員会の判断

ア X 4らの本件各配転命令については、前記第2の5の(19)、(20)、(21)、(22)及び(23)のとおり、5年12月の時点で下関運転所では17人の運転士が過員の状態であったこと、広島運転所では逆に可部鉄道部及び三次鉄道部への助勤等で4人の運転士が欠員の状態であったこと、このため支社は広島運転所から30代の運転士を各1人ずつ可部鉄道部及び三次鉄道部に配転させ、下関運転所から2人の運転士を広島運転所に配転させることとしたこと、下関運転所からの配転に際しては広島運転所の乗務行路を勘案して電気機関車及び電車あるいは電気機関車、電車及びディーゼル機関車の運転資格を持った、年齢が若く運転士経験の浅い運転手の中から家庭状況を勘案してX 4らを選考したこと及び支社はX 4らに事前通知書を交付してその発令どおりX 4らは転勤したことが認められる。

これらの点から判断すると、配転を決定する際に、運転資格については幅広い運用ができる運転有資格者を、年齢については広島運転所から同時期に配転された30代の運転士の後任という観点から同年代を選考したということがいえる。また、前記第2の5の(18)のとおり、下関運転所では12月時点で実際に運転業務に従事する運転士105人中94人が申立人組合員であり、広島運転所への配転の対象者として申立人組合員が選考される確率が高くなることは明らかであるし、前記同(38)のとおりX 4らは2人とも広島運転所に配転された後、電気機関車・電車組に入っており、電気機関車の運転資格を併せ持つ者を基準にしたことは、被申立人の主張のとおり理由があったものといえることができる。さらに、前記同(21)及び(22)のとおり、X 4らには各々一定の事情があることが認められるが、X 4の事情については産業医の意見を聞いて支障の有無を検討し、配転に際して新幹線通勤等いくつかの選択の余地があると判断し、X 6についても同様にいくつかの選択の余地があると判断して決定しており、被申立人はX 4らの事情を考慮したうえで配転命令を出したといえることができる。

そうであれば、業務上の必要性の見地から合理的に判断して配転を行ったものという被申立人の主張には合理性があるものと認められる。

イ 一方、申立人組合らは、X 4らの本件各配転命令は合理性のない、不当なものであると次のように主張しているので、この点について判断する。

(7) 申立人組合らは、X 4らの本件各配転命令を出す際に事前に労使間で協議を行っていないと主張している。しかし、従前において労使間で事前の協議があったとの具体的な疎明はなされていない。

(イ) 申立人組合らは、下関運転所分会青婦部の部長、副部長を配転させているということを主張している。実際に、X 4は下関運転所分会の青婦部長であり、X 6は同副部長であり、2人とも同青婦部に

においては中心的役員であることが認められる。しかし、前記第2の1の(1)のAのとおり、下関運転所分会青婦部は同分会の35歳以下の組合員で組織された同分会の一部組織に過ぎず、分会としての責任を担っている分会長等三役のような同分会の中心的役員とまではいえない。また、前記同5の(5)のとおり、ブルトレ指名ストは下関運転所を中心に行われ、下関運転所での「申立人組合員の行動」は下関運転所分会青婦部が中心に取り組んだことも認められる。したがって、ブルトレ指名スト続行中の配転であれば、下関運転所での「申立人組合員の行動」を行っていた下関運転所分会青婦部の部長、副部長が一度にいなくなれば直ちに「申立人組合員の行動」に、ひいてはブルトレ指名ストに影響が出ることが予想されないこともないが、同ストは、前記同(15)のとおり、既に5年8月には終了している。

確かに、被申立人が下関運転所分会青婦部の部長、副部長を一度に配転したことについてブルトレ指名ストに対する報復ではないかとの疑念もぬぐい去ることはできないが、この主張が認められるためには、X4らの配転により組合活動等への影響が出たこと等を申立人側が疎明する必要がある。しかるに申立人組合らによって、下関運転所分会青婦部の申立人地本や下関運転所分会における位置付け、同青婦部のブルトレ指名ストを含めた具体的活動内容、X4らの配転による同地本、同分会及び同青婦部に対する影響等について疎明がなされたとはいいがたい。前記第2の5の(24)のとおり、下関運転所分会青婦部には部長1人、副部長2人、書記長1人等役員12、13人がいたことが認められ、X4らが配転になった後は、部長、副部長職は補充されており、X4らの配転によって同青婦部の活動に影響があったことは窺われない。したがって、この配転が選別的かどうかは、配転に係る他の事情により判断するしかないが、前述Aのとおり、被申立人の主張に合理性が認められる反面、申立人組合らのこの点に関する疎明はなされていない。

- (ウ) 申立人組合らは、X4らの配転が、過去の出向歴や配転歴がある者は下関運転所からの異動はないという慣行に反するものであることを主張しているが、申立人側の証人は、申立人組合結成前の別労働組合の経験を伝聞によって証言しているに過ぎないのであり、このような取扱いがあったかどうか、また、それが慣行となっていたかどうかの疎明がなされたとはいいがたい。
- (エ) 申立人組合らは、X4ら以外に転勤に特別の支障がない西労組の組合員がいたことを主張し、具体的には西労組のZ5らの名前を挙げている。しかし、Z5らの運転資格は、前記第2の5の(20)のとおり、この基準に該当しておらず、外に申立人組合らの主張に沿う疎明がなされたとはいいがたい。
- (オ) 申立人組合らは、6年3月にも下関運転所のX46ら申立人地本の

役員に対する配転命令が出されたが、これも下関運転所分会の弱体化を狙った選別的配転であると主張している。確かに、前記第2の5の(40)のとおり、6年3月にX46ら申立人組合員が配転されたこと、それらの者が申立人地本等の何らかの役員であったことは認められるが、これらの配転が選別的なものであったとの疎明はなされていない。

ウ 以上のとおり、X4らの本件各配転命令は、業務上の必要性は認められ、人選の基準や具体的人選についても不当なところは認められず、手続などについても格別問題とすべき事実は認められないので、これを不当労働行為とする申立人組合らの主張は採用しがたい。

4 X9らの本件各配転命令について

(1) 申立人の主張

ア X9らの本件各配転命令は、何ら合理的な選別の基準も示されず、また、従来の慣行を無視したものであり、下関運転所分会の役員や中堅活動家、組合員を選別的に配転したもので、申立人組合に対する支配介入行為であるとともに、X9らに対する人事権を濫用した不利益扱いである。

イ X9らの本件各配転命令は、次のとおり必要性も合理性も認められないもので、明らかに不当なものである。

(ア) 広島高速への出向は、元々、下関運転所分会の運転士17人が希望を出していたにもかかわらず3人しか認めず、大半を広島運転所から出向させたため広島運転所の要員不足が生じたものである。

しかも、支社内には、運転士登用待ちの運転有資格者が当時でも7人以上いたことから、これらの者を登用し、広島運転所に配転すれば、同所の要員不足は容易に解消されるものであった。

したがって、被申立人は、下関運転所からの運転士の配転を実現するため、あえて広島運転所の要員不足を生ぜしめたものとする外はない。

(イ) X9らの本件各配転命令は、X4らの本件各配転命令と同じく、手続においても労使協議を行わない一方的なものであり、X9らはいずれも40歳代で、一般的にも家庭の事情により転勤が困難な世代に属するものであるが、実際にも次のようなX9らの個人的な事情は全く考慮されず、申立人組合に対して、組合を脱退しなければ容赦なく配転させる姿勢を示したものとする外はない。

a X12については、自宅を新築して間がなく、妻に持病があった。

b X10については、長男で病弱・高齢な老父母と妻及び子供3人と同居する兼業農家であり、自宅から広島運転所へ通勤するとなると約2時間半かかるため、かねてから下関運転所の管理者に対して転勤できない旨を常々訴えていた。

c X13については、国鉄時代に出向していないことを配転の理由

の一つにされた。

d X14については、病弱な母親と妻を抱えていた。

e X29については、足の不自由な母親と妻及び子供3人がいた。

f X11については、老父母と3人の子供がいた。

(ウ) 下関運転所の運転士の中には他労組に属する者で、かつX9らに比して広島運転所への転勤が容易な運転士が存在したのに、申立人組合の組合員のみを選別したもので、合理的に選別するとなれば、申立人組合の組合員のみが配転の対象となるのはあまりにも不自然、不合理である。特に、X4らの本件各配転命令については「若年の運転士の転勤が必要」であったと主張しておきながら、わずか3か月後には、40代の「中堅の運転士が必要」であったなどと全く説得力のない不合理な理由を挙げている。

(2) 被申立人の主張

ア X9らの本件各配転命令は、被申立人の広島運転所及び下関運転所の労働力の適正な配置、業務上の能率増進や労働者の能力開発等企業の合理的運営に寄与するため、業務上の必要性の見地から合理的に判断して行ったもので、申立人らの主張・非難は理由がなく失当である。

イ X8らの本件各配転命令の場合、他鉄道部の欠員に伴う広島運転所からの補充、広島地区を中心とした広島高速への出向、それぞれに対する下関運転所からの補充を社内出向の拡大に伴う駅・車掌の要員や職種間相互の需給状況を見極めながら実施したもので、あえて駅・車掌区にいる運転有資格者社員の運転士登用を抑えて実施したものではない。

ウ X9らの本件各配転命令の人選については、運転資格はX4らと同じ基準であり、年齢は広島運転所及び下関運転所の年齢構成から熟練度の高い指導的立場の40代の運転士を次のような家庭状況を考慮して適正に人選して発令したものである。

(ア) X9については、別居中の母親に対する介護、妻の仕事、子供の高校進学はそれほど大きな制約となるわけではなく、転勤に当たっては単身赴任、家族での転居などいくつか選択の余地があり、著しく不都合が生じることはない。

(イ) X10については、父親の介護、子供の進学は専業主婦の妻で対応可能であり、単身赴任になっても手当等の措置を講じているので、経済的負担により転勤不可能にはならず、実態としても単身赴任は多く実施されている。

(ウ) X29については、母親の介護、子供の進学は専業主婦の妻で対応可能であり、「持家」であるので新幹線通勤も可能である。

(エ) X13については、母親の介護は専業主婦の妻と弟夫婦で対応可能であり、「持家」であるので新幹線通勤も可能である。

(オ) X14については、母親の介護は妻で対応可能であり、単身赴任に

なっても手当等の措置を講じているので、経済的負担により転勤不可能にはならない。

(カ) X11については、母親の介護は父親又は妻で対応可能であり、子供の進学、住宅ローンの返済は誰にも予想されることで、「持家」であるので新幹線通勤も可能である。

(キ) X12については、妻の病気は妻自身が勤めていること、住宅ローンの返済は誰にも予想されることで、「持家」であるので新幹線通勤も可能である。

エ 被申立人は、配転について労働組合と事前に協議等をするという手続を採ってきたことは一切なく、これが慣行になっていたという事実もない。

また、過去の出向等の経歴があるから配転させることが難しいということにもならない。

なお、下関運転所の内勤及び車掌兼務を除く運転士は5年12月1日現在105人のうち94人が申立人組合員であり（チェックオフにより調査）、申立人組合員が人選の対象者となる可能性は十分あるもので、あえて申立人組合員を意図的に人選したものではない。

(3) 当委員会の判断

ア X9らの本件各配転命令については、前記第2の5の(4)、(26)から(37)まで及び(39)のとおり、5年3月頃広島市に所在する広島高速から出向要請があったこと、6年3月1日に支社は広島高速への出向を主として広島地区在住の50代の高齢者運転士を対象に実施したこと、この出向により広島運転所は10人の欠員、下関運転所は14人の過員の状態となったこと、6年3月時点で車掌及び駅業務に従事しながら運転士への登用を待っていた特例募集による運転士登用待ちの運転有資格者が20人いたこと、この20人については、駅業務、車掌業務の要員が不足していたため、支社がそれら有資格者を運転士に登用できなかったこと、6年3月時点で下関運転所の運転士114人中約82パーセントに当たる93人が申立人組合員であったこと、このうち実際に運転業務に携わる運転士は40代では35人中約94パーセントに当たる33人が申立人組合員で、30代では37人中約92パーセントに当たる34人が申立人組合員であったこと、支社は広島運転所の欠員の状態を解消するため過員の状態の下関運転所から7人の運転士の配転を計画したこと、人選の基準としては、広島運転所の乗務行路を勘案して電気機関車及び電車あるいは電気機関車、電車及びディーゼル機関車の運転資格を持った運転士の中で、広島運転所及び下関運転所の年齢構成のバランスを考慮して40代の運転士の中から家庭状況を勘案してX9らを選考したこと及び支社はX9らに事前通知書を交付してその発令どおりX9らは転勤したことが認められる。

これらの点からみると、支社は、各方面の要員需給を総合的に判断

し下関運転所からの配転を計画したこと、配転を決定する際に、運転資格については幅広い運用ができる運転有資格者を選考し、年齢については広島運転所及び下関運転所の年齢構成のバランスが崩れているため、そのバランスを補正できるよう40代の運転士を選考したということができ、被申立人の主張には理由があったものといえることができる。さらに前記第2の5の(30)から(37)までのとおり、X9らには各々事情があること、個人面談で家庭の事情を説明した者がいたことが認められるが、支社は病弱の同居者がいる場合には当人以外に介護する者がいたなどの状況を把握しており、特に同居者がそれ以上に重大な病状にあり、介護に人手を要するという事情も窺われないこと、進学、住宅ローン返済、単身赴任等はサラリーマンには特殊な事情ではないこと、単身赴任の場合に手当等の措置を採っていたことなどから支社はX9らの事情を考慮したうえで配転命令を出したものといえることができる。

イ 一方、申立人組合らは、X9らの本件各配転命令は何ら合理性のない、不当なものであると次のように主張しているため、その点について判断する。

(ア) 申立人組合らは、X9らの本件各配転命令を出す際に事前に労使間で協議を行っていないことを主張している。しかし、従前において労使間で事前の協議があったことについては具体的な疎明はなされていない。

(イ) 申立人組合らは、申立人組合の役員、中堅活動家、組合員を選別的に配転したものであることを主張している。この点については、前記第2の5の(30)のとおり、X9ら7人のうち2人は申立人組合で何らかの役員を務めていたことが認められる。しかし、いうところの中堅活動家が具体的に何を指すのか明らかにされておらず、かつ、誰が中堅活動家、組合員に該当するのかは一切明らかにされていない。確かに7人全員が申立人組合員であることに、被申立人の意図が全く感じられないわけではないが、申立人組合員が選考される可能性が大きいことは前述アのとおりである。その場合に役員が1、2人含まれることは一般的に考えられることであり、それが選別的なものといえるかどうかは判然としないので、この主張も採用しがたい。

(ウ) 申立人組合らは、下関運転所からの配転を実現するため、あえて広島運転所の要員不足を生じさせたことを主張している。確かに、前記第2の5の(8)及び(26)のとおり、支社は広島高速への出向募集の際に年齢要件を記入していなかったため下関運転所分会の17人の出向希望者のうち、50代の3人しか出向できなかったなど被申立人に配慮に欠ける部分はあったにしても、支社の出向基準に格別不当なところは認められない。また、運転士の登用についても、資格取得

後登用までの期間が制度化されていたり、慣例化されていればともかく、このことについての疎明はなく、また2年度から始められた特例募集による運転士の登用はまだ実施されていない時点でのことで、意図的に抑えたものかどうかは判然としないというべきである。さらに、被申立人が主張するように、駅業務や車掌業務のことを考慮する必要性もあることは明らかであり、広島車掌所等で運転士登用を待っている者を登用しても被申立人の業務に支障が生じないことが疎明されたともいいがたいので、あえて広島運転所の要員不足を生じさせたという主張は認められない。

(エ) 申立人組合らは、X4らの配転については30代を基準にし、3か月後のX9らの配転については40代を基準にしていることを挙げている。しかし、前記第2の5の(4)、(19)、(26)及び(29)のとおり、X4らの場合は運転士の死亡、助役への昇格などにより生じた4人の欠員状態のうちの2人の補充であり、急を要する要素も窺われるとともに、広島運転所から三次鉄道部及び可部鉄道部へ1人ずつ30代の運転士が配転されたことを考慮した結果であるのに対して、X9らの場合は以前から要請されていた広島高速への出向による欠員状態の補充で、人数も多くなることもあり、ある程度計画性を持って実行する必要があったものと認められる。支社は、前述アのとおり、広島運転所及び下関運転所の年齢バランスを考慮した結果、X9らを選任しており、X4らと事情を異にすると考えられるので、配転の年齢基準が異なることだけをもって不合理であり、不当であるということはできず、この主張は認めがたい。

(オ) 申立人組合らは、西労組の組合員にX9らより転勤が容易な運転士が存在したのに、申立人組合員のみを選別したことを挙げている。確かに、前記第2の5の(30)のとおり、X9らは全員申立人組合員であることが認められるが、前述アのとおり、下関運転所の運転士の所属労働組合は圧倒的に申立人組合が多く、40代が基準であっても、30代が基準であっても申立人組合員が選考される可能性は大きい。また、申立人組合らが挙げているZ6、Z7、Z5らは、前記同(20)のとおり、配転の基準を充たさないもので、この主張も採用できない。

ウ 以上のとおり、X9らの本件各配転命令は、業務上の必要性が認められ、人選の基準や具体的人選についても不当なところは認められず、手続などについても格別問題とすべき事実は認められないので、これを不当労働行為とする申立人組合らの主張は採用しがたい。

5 本件登用について

(1) 申立人の主張

ア 本件運転有資格者の運転士登用の問題は、結局は本件申立ての審問中に全員登用されたものの、申立人組合員の資格取得の順番によるのではなく、資格取得の遅い者を先に登用するという恣意的意図的な差別

的人事運用によって申立人組合員を動揺させ、申立人組合からの脱退を促すもので、申立人組合を破壊しようとする被申立人の人事運用・労働組合対策の一つに外ならず、明らかに不当労働行為と認められるものである。

イ 5年から、申立人地本は、運転有資格者である申立人組合員の運転士登用を申し入れてきたが、支社は、終始抽象的であいまいな回答をするのみであった。従来、被申立人においては、運転士登用は、原則として資格取得の順番に行われていたが、6年4月に意図的にこの順番を無視した。

ウ 被申立人は申立人組合の結成以降、申立人組合に対する様々な差別的取扱いを行っているが、特に昇進昇格試験においては、他労組の組合員と比して著しい不平等・差別的扱いを平然と繰り返している。

(2) 被申立人の主張

ア 運転士の登用については、被申立人が駅、車掌業務、運転士の需給状況と旅客輸送の変動等その時々業務の遂行状況に対応し、円滑な業務運営を行うため、総合的に勘案して決定していくもので、これは企業としては当然のことであり、元々、資格を取得した順番に登用を行わなければならないという定めはない。申立人らの主張は失当である。

イ 5年度は、駅社員の社内出向の拡大、運転士の広島高速への出向等要員需給の変化が必至であったため、運転士の登用は社内出向の交替終了後で、兼務発令していた車掌が元の職場に復帰して駅・車掌の要員需給が落ち着く6年4月以降が相当であると判断し、山陽本線においてかなりの運用枠を持っている電車の運転有資格者11人について、6年4月27日付けで運転士登用を実施した。残りの9人については、そのうち5人を同年9月26日付け、残り3人を同年12月15日付けで登用した。なお、1人は退職した。

ウ 支社課員等の運転士登用は、支社における運転士の要員需給の中長期展望に立ったとき、運転士の大量退職時代を迎え、運転士に多くの欠員が予想されること、運転関係区所等の助役の年齢が特に高く、将来的に助役等に運用するのに相応しい人材を確保しておく必要があることを考慮して、5年5月から実施したものであり、広島高速への出向等に伴う一時的な欠員対策のため、運転士として、臨時に活用を図ったもので、彼らを優先的かつ固定的継続的に登用したというものではない。

(3) 当委員会の判断

ア 本件登用については、前記第2の5の(2)、(3)、(17)、(29)、(41)、(42)、(46)、(47)及び(48)のとおり、4年度末頃までには支社管内で特例募集による20人の運転有資格者が誕生したこと、6年3月の段階では駅業務、車掌業務の人員が不足していたため、この20人を運転士に登用できなかつ

たこと、同年4月26日の経小で資格取得の順番によって登用されないことについて、支社は要員の関係でやむを得ないことや年度内には全員登用する予定であること等を説明したこと、最後に残った4人は全員駅業務に従事していたこと、支社はダイヤ改正をして駅及び車掌の人員を削減したうえで、同年12月15日に退職の意思表示をした1人を除く残る3人を運転士に登用したことが認められる。

これらの点をからすると、被申立人は駅業務や車掌業務の要員状況をみながら、登用の時期を考慮していたと考えられ、駅業務に従事していた4人を除いては、運転資格の車種毎でみると順番に登用していることが認められ、結局、車種毎に業務を勘案しながら運転士への登用を実施した合理的なものといえることができる。また、駅業務に従事していた者については、ダイヤ改正により駅の効率化を図って駅業務に従事する人員が削減されたことにより、運転士に登用されており、それまでは駅業務に従事していた者を他の業務に就かせることは困難なものであったと推認され、これらの者の運転士登用が遅れたことについては、理由があったものと認められる。加えて、支社は経小において運転士登用待ちの運転有資格者について、6年度中に全員登用することを説明し、そのとおり全員登用しており、不当な点は認められない。また、資格取得順の登用が制度化されておれば格別、そのような疎明はない。

イ 一方、申立人組合らは、申立人組合結成以降、被申立人が申立人組合員に対する様々な不平等、差別的扱いを繰り返しているというが、具体的な事実の主張はない。この点、運転士の登用についてみると、前記第2の5の(3)、(9)、(29)及び(42)のとおり、特例募集による運転有資格者より後に運転資格を取得した支社課員等の運転有資格者を先に運転士に登用したこと、支社課員等はほとんどの者が西労組の組合員であることが認められる。支社は、前記同(26)及び(29)のとおり、広島高速への出向により生じた広島運転所の欠員の状態を是正するため、下関運転所、駅及び車掌業務の要員状況を検討して、それでもなお3人が不足するので、支社課員等を一時的な欠員対策として臨時に運転士として登用しており、これは被申立人の業務運営上必要で、やむを得ない措置であったものと認められ、このことをもって、直ちに申立人組合員に対する差別的取扱いであるということとはできない。

ウ 以上のように、本件登用は、業務状況を勘案しながら、支社内における要員需給や円滑な業務運営を行うことを考えて実施したものであるという被申立人の主張には合理性が認められ、これにより申立人組合員を動揺させることによって脱退を促すことにはならないし、ひいては申立人組合を破壊する被申立人の人事運用・労働組合対策の一つであるともいえないから、不当労働行為とは認められない。

第4 救済の方法及び法律上の根拠

X 2 分会長に対する本件出勤停止処分は不当労働行為であるので、本件出勤停止処分を取り消し、処分がなかったものとして取り扱い、バックペイを命じるのを相当とするが、本件出勤停止処分は過重な処分であるが故に不当労働行為を認定したものであり、X 2 分会長に懲戒事由があることは前述のとおりである。このため、今後の労使関係を考慮して、バックペイの額の算定に当たり、本命令交付の日までの分については、半額を控除することを相当とする。

また、X 2 分会長に対する本件出向命令に関しては、前記第 2 の 4 の(4)のとおり、X 2 分会長が 9 年 12 月 16 日に原職相当職に復帰したため、10 年 2 月 3 日付けで申立人らは請求する救済内容の変更をし、陳謝文の掲示と手交を求める救済申立てのみとなるが、これについては、主文の救済内容をもって相当であると判断する。

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 条の規程により、主文のとおり命令する。

平成 11 年 7 月 14 日

広島県地方労働委員会

会長 山口 高明 ㊟