

茨城、平 9 不 8、平12.2.28

命 令 書

申立人	国鉄水戸動力車労働組合 執行委員長 X 1
同	X 2
同	X 3
同	X 4
同	X 5
同	X 6
同	X 7
同	X 8
同	X 9
同	X 10
同	X 11
同	X 12
同	X 13
同	X 14
同	X 15
同	X 16

被申立人 東日本旅客鉄道株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人 X 2、同 X 3、同 X 4、同 X 5、同 X 6、同 X 7、同 X 8、同 X 9、同 X 10、同 X 11、同 X 12、同 X 13、同 X 14、同 X 15及び同 X 16を平成 9 年 6 月 1 日付けで運転士に発令したものと取り扱い、運転士として就労させなければならない
- 2 被申立人は、運転士発令において、申立人国鉄水戸動力車労働組合に所属する組合員に対して差別的取扱いを行うことによって、同組合の運営に支配介入してはならない。
- 3 申立人のその余の申立ては、これを棄却する。

理 由

第 1 請求する救済内容

1 主位的請求内容の要旨

- (1) 被申立人は、申立人目録 1 記載の申立人らに対し、昭和 60 年 10 月 1 日付けで運転士に発令したものと取り扱い、直ちに運転士として就労させなければならない。

- (2) 被申立人は、申立人目録2記載の申立人らに対し、昭和62年3月10日付けで運転士に発令したものとして取り扱い、直ちに運転へ士として就労させなければならない。
- (3) 被申立人は、申立人目録3記載の申立人らに対し、平成4年2月1日付けで運転士に発令したものとして取り扱い、直ちに運転士として就労させなければならない。
- (4) 被申立人は、申立人国鉄水戸動力車労働組合に所属する組合員に対する差別的取扱いを行い、同申立人を敵視し、弱体化させる等の支配介入をしてはならない。
- (5) 被申立人は、本救済命令受領後3日以内に、別紙(省略)の謝罪文を縦1メートル、横2メートルの白木の板に明瞭に墨書し、被申立人本社及び水戸支社の従業員の見やすい場所に2週間掲示しなければならない。
- (6) 被申立人は、本救済命令受領後3日以内に、別紙(省略)の謝罪文を内容とする新聞紙1ページ大の謝罪広告を新聞に掲載しなければならない。
- (7) 被申立人は、前2項の命令を履行したときは、茨城県地方労働委員会に報告しなければならない。

2 予備的請求内容の要旨

被申立人は、申立人目録1ないし3記載の申立人らに対し、平成9年6月1日付けで運転士に発令したものとして取り扱い、直ちに運転士として就労させなければならない。

(申立人目録1) X2、X3

(申立人目録2) X4、X5、X6、X7、X8、X9、X10、X11、X12、X13、

(申立人目録3) X14、X15、X16

第2 認定した事実

1 当事者等

(1) 申立人国鉄水戸動力車労働組合(以下「申立人組合」という。)は、昭和61年11月19日、国鉄の分割・民営化に反対して国鉄動力車労働組合(以下「動労」という。)を脱退した組合員によって結成された労働組合であり、現在は、東日本旅客鉄道株式会社(以下「被申立人」という。)及び申立外日本貨物鉄道株式会社の社員などで組織され、本件申立時の組合員数は36名である。

(2) 申立人X2(以下「X2」という。)、同X3(以下「X3」という。)、同X4(以下「X4」という。)、同X5(以下「X5」という。)、同X6(以下「X6」という。)、同X7(以下「X7」という。)、同X8(以下「X8」という。)、同X9(以下「X9」という。)、同X10(以下「X10」という。)、同X11(以下「X11」という。)、同X12(以下「X12」という。)、同X13(以下「X13」という。)、同X14(以下「X14」という。)、同X15(以下「X15」という。))及び同X16(以下「X16」とい

う。)は、申立人組合に所属する組合員であり、日本国有鉄道(以下「国鉄」という。)に採用され、昭和62年4月1日から被申立人の社員となった。

- (3) X 2 及び X 3 (以下「X 2 ら 2 名」という。)は、昭和56年4月に国鉄に採用されるにあたって、一般の国鉄職員となるための学科試験の外に、適性考査等動力車乗務員としての特別な資格要件についてもすべて合格した。採用後直ちに動力車乗務員予科と呼ばれる乗務員養成教育を受け、X 2 においてはディーゼル機関助手、X 3 においては電気機関助手を経て、昭和59年8月から運転士になるための養成教育を受け、昭和60年8月に運転士資格を取得した。
- (4) X 4、X 5、X 6、X 7、X 8、X 9、X 10、X 11、X 12、X 13、X 14、X 15 及び X 16 は、昭和57年4月に国鉄に採用されるにあたって、一般の国鉄職員となるための学科試験の外に、適性考査等動力車乗務員としての特別な資格要件についてもすべて合格した。採用後直ちに動力車乗務員予科と呼ばれる乗務員養成教育を受け、それぞれディーゼル機関助手、気道車・電車等の検査・修繕・誘導などの業務を経て、X 4、X 5、X 6、X 7、X 8、X 9、X 10、X 11、X 12、及び X 13 (以下「X 4 ら 10 名」という。)においては、昭和60年11月から運転士になるための養成教育を受け、昭和61年8月に運転士資格を取得し、X 14、X 15 及び X 16 (以下「X 14 ら 3 名」という。)においては、昭和61年6月から運転士になるための養成教育を受け、昭和63年7月に運転士資格を取得した。
- (5) 被申立人は、昭和62年4月1日、日本国有鉄道改革法(以下「国鉄改革法」という。)等に基づき、国鉄から東北及び関東旅客輸送事業を承継して設立された株式会社である。肩書地に本社を置き、本件申立時の従業員数は約80,000名である。
- (6) 本件申立時、被申立人には申立人組合のほか、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。)、東日本鉄道産業労働組合(以下「鉄産労」という。)、動力車労働組合(以下「動力車労組」という。)、全国鉄動力車労働組合(以下「全動労」という。等があった。

2 国鉄改革について

(1) 国鉄改革法

ア 昭和61年12月、国鉄による鉄道事業及びその他の事業における巨額の債務、過剰な要員等の問題に対処して、新たな経営体制を確立するため、国鉄の抜本的な改革に関する基本的な事項を定めた国鉄改革法が成立した。

イ 国鉄改革法により、運輸大臣は閣議決定を経て、国鉄の事業等の承継法人への引継ぎ並びに権利及び義務の承継に関する「基本計画」を定め、さらに、この「基本計画」に従い、国鉄に対し、承継法人ごと

にその事業等の引継ぎ並びに権利及び義務の承継に関する「実施計画」の作成を指示し、国鉄は上記指示を受けて「実施計画」を作成して運輸大臣の許可を受けた。

ウ 承継計画となる「実施計画」には、①当該承継法人に引き継がせる事業等の種類及び範囲、②当該承継法人に承継させる資産、③当該承継法人に承継させる国鉄長期債務その他の債務、④当該承継法人に承継させる②、③以外の権利及び義務、⑤①から④の他当該承継法人へ事業等の引継ぎに関し必要な事項が記載された。

エ 被申立人を含む各承継法人は、運輸大臣の認可を受けた「実施計画」（認可後は「承継計画」と呼ばれた。）に定められた事業を会社設立の昭和62年4月1日に引き継ぎ、権利及び義務をも承継した。

(2) 承継法人の社員採用手続について

ア 承継法人の社員採用は、国鉄改革法第23条に定められた手続によって行われた。

イ 昭和61年12月4日に運輸大臣から任命された各承継法人の設立委員は、同年12月11日、第1回設立委員会を開き、新会社職員採用の基準を決定し、さらに、同月19日に開かれた第2回設立委員会において、新会社職員の労働条件を決定し、決定した採用基準及び労働条件を同日国鉄に示した。

ウ 国鉄は、これを受けて、同月24日から昭和62年1月7日までの間に、職員に対し、各承継法人の労働条件及び採用の基準を記載した書面を交付したうえで承継法人の職員となることの意味確認を実施した。

エ この時、国鉄は、国鉄職員に対して、国鉄の承継法人となる被申立人を含む各旅客鉄道会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する職員の労働条件及び職員の採用基準が記載された文書等を配付した。

オ 上記労働条件が記載された文書の「1. 就業の場所」という項目には「各会社の営業範囲内の現業機関等において就業することとします。ただし、関連企業等へ出向を命ぜられることがあり、その場合には出向先の就業場所とします」と記載されており、「2. 従事すべき業務」という項目には「主な業務」として、「鉄道事業に関する営業、運転、施設、電気又は車両関係の駅区所における業務」、「関連事業の業務」等の記載があった。

カ X2から2名、X4から10名及びX14から3名（以下「X2から15名」という。）も以上の経過に従い、採用を希望する新会社として被申立人名を記入した意思確認書を国鉄に提出した。

キ 国鉄は、承継法人の社員候補者名簿を作成し、昭和62年2月7日、これを設立委員会に提出した。そして、同月12日に開催された設立委員会は、国鉄から提出された名簿に記載された者全員を採用することに決定し、同月12日付け書面をもって、同月16日以降名簿登載者に対してその旨通知した。

(3) 被申立人設立時の余剰人員

- ア 「日本国有鉄道再建監理委員会は、昭和60年7月26日付け「国鉄改革に関する意見」の中で、新事業体設立にあたっての適正要員規模は約183,000名であるとし、昭和62年度初めにおいて国鉄の在籍職員数約276,000名のうち、約93,000名が余剰人員になると推定した。
- イ さらに、この余剰人員の問題の具体的解決方法については、新事業体移行前に20,000名程度の希望退職を期待し、移行時点で、新会社に適正要員規模の2割程度にあたる約32,000名を移籍させ、残る41,000名を再就職のための対策を必要とする職員として「旧国鉄」（国鉄清算事業団）が引き受けるという考えを示した。
- ウ 昭和61年12月16日に閣議決定された「日本国有鉄道の事業等の引継ぎ並びに権利及び義務の承継等に関する基本計画の決定について」によれば、国鉄職員のうち承継法人の職員となる者の総数を215,000名とすることになっていたが、希望退職者や地方公共団体等への転籍者が予想以上に多かったことから、最終的には、承継法人の職員となった者の総数は215,000名を下回った。
- エ 被申立人においても、上記閣議決定では89,540名を採用する予定であったが、被申立人が会社発足時に採用した社員数は82,469名であった。しかし、旅客鉄道運送業を遂行するために必要な社員数は約73,000名であったので、約9,500名が余剰人員であった。
- オ 余剰人員9,500名の系統別内訳は、駅等の営業関係で約3,000名、運転士、車掌、車両の検査・修繕等の運転関係で約4,700名、そのほか施設・電気関係及び非現業関係等で約1,800名であった。運転関係の余剰人員4,700名のうち、2,200名は運転士であった。
- カ 被申立人水戸運行部（現在は水戸支社）においても、昭和62年4月の被申立人設立時には、鉄道事業に必要な社員約3,400名のところ、約3,600名の社員がいたため、余剰人員は約200名であった。
- キ 余剰人員200名の内訳は、駅関係で約40名、運転関係で約60名、施設・電気関係で約60名、非現業で約40名であった。
- ク 被申立人水戸運行部は、これら余剰人員を駅、車掌、車両保守職等への配置転換を行うだけでなく、鉄道事業以外の関連事業に従事させるなどした。

3 国鉄の分割・民営化に至るまでの労使関係

- (1) 昭和61年1月13日、それまで国鉄の分割・民営化に反対していた動労は、鉄道労働組合（以下「鉄労」という。）及び全国鉄施設労働組合（以下「全施労」という。）と共に、国鉄と労使共同宣言（以下「第1次共同宣言」という。）を締結し、国鉄改革が成し遂げられるまでの間、労使が一致協力して取り組むことを宣言した。
- (2) 当時動労の組合員であった申立人組合員らは、動労本部が組合員の承諾を得ずに労使共同宣言を締結したことは問題であるとして、職場内で

- のピラ等の配付、オルグなどを行った。
- (3) 同年5月21日、東京都内で動労の会議が開かれ、その会議に招かれた国鉄本社のA職員局次長は、「分割・民営化を遅らせれば自然に展望が開けるといふ理論を展開している人たちがいる。国労のB委員長です。私はこれから、Bの腹をぶんなぐってやろうと思っています」、「不当労働行為をやれば法律で禁止されていますので、やらないということはいまやるといふことでありまして……」などと発言した。
 - (4) 動労水戸地方本部（以下「動労水戸地本」という。）で動労本部の運動方針に反する行動を取っていた当時動労組合員であったX17（以下「X17」という。）、同X1（以下「X1」という。）及び同X18（以下「X18」という。）は、同年7月に開催された動労の全国大会を傍聴するために会場に入ろうとしたところ、それまでは自由であった傍聴のための入場を拒否されたため、会場入口で押し問答となったが、動労水戸地本の委員長の取り成しによって傍聴を許された。会場内では、動労の青年部員に取り囲まれるようにして大会を傍聴していたX17らは、同大会に来賓として出席していた鉄労のC委員長の発言に対し、やじを飛ばしたため、会場から排除された。この件について、同月19日ごろ、X17、X1及びX18は、動労水戸地本から組合員権停止の処分を受けた。
 - (5) 動労は、この大会直後の戦術委員長会議において、国労の解体方針と総評からの脱退を決定した。
 - (6) 同年7月1日、国鉄は、余剰人員対策として全国に人材活用センターを設置し、職員を配置した。国鉄水戸鉄道管理局（以下「水鉄局」という。）においては、同年12月時点で人材活用センターに配置されていた職員は239名であり、そのほとんどが国労組合員で占められていた。人材活用センターでは、ほとんど仕事がなく、作業内容といえば、草取り、ペンキ塗り等であった。
 - (7) 同年7月から8月ごろに、水鉄局において、運転関係の職場から人材活用センターに配属された者は20名いた。その内訳は、動労内で国鉄の分割民営化に反対していたグループ（以下「反対派」という。）に属していたX17、X19（以下「X19」という。）、X20、X21、X22、X18、X23（以下「X23」という。）、X24、X25（以下「X25」という。）、X26（以上の者は後に申立人組合員となる。）、D（以下「D」という。）の11名のほかに国労組合員8名、全動労組合員1名であり、いずれも国鉄の分割・民営化に反対していた者であった。
 - (8) X17らが人材活用センターに配属されて間もないころ、当時動労組合員であった申立人組合員X17、X18、X19、X25、X23及びX24は、連名（X24の当時の姓はX24'であったので「X24'」と記載してある。）で『人材活用センター』を廃止しろ」と題するピラを職場内で配った。
 - (9) 当時、国鉄職員の間では、人材活用センターに配属されるということは、新会社には採用されず、国鉄清算事業団に送られると受け止められ

- ていた。
- (10) 同年9月28日、人材活用センターの勝田駅売店に配属されていた当時24歳の国労組合員Eが、国鉄の分割・民営化に向かって国鉄改革が行われている最中、前途を悲観して自殺した。
 - (11) 同年10月3日、後に申立人組合の母体となる動労水戸地本水戸支部青年部は、動労本部の許可を得ずに国労水戸機関区分会青年部と共同で国鉄水戸機関区の講習室においてEの追悼集会を開催した。追悼集会の場所として国鉄の施設を使用することについては、当初国鉄はそれを認めなかったが、最終的には使用を認めた。追悼集会は、助役等の職制が監視する中、水戸機関区の運転関係の職員を中心に約80名が参加して行われた。
 - (12) 同年1月13日の第1次共同宣言後、動労、鉄労、全施労等は、国鉄改革労働組合協議会を結成し、同年8月27日、国鉄と、①鉄道事業のあるべき方向について、②あるべき労使関係について、③望ましい職員像についての3項目に関して、労使共同宣言を締結した。
 - (13) 動労水戸地本水戸支部、同勝田支部及び同大子支部の青年部に所属していた反対派は、動労の名前を掲げて、街頭や職場で分割・民営化に反対する運動を行ったり、国労のハンガーストライキに参加するなど、動労の運動方針と異なる行動をとった。このため、同年11月4日、上記行動に参加した動労水戸地本上記3支部の青年部員21名は、動労水戸地本から組合員権停止処分を受けた。
 - (14) 同月19日、動労水戸地本水戸支部、同勝田支部及び同大子支部の青年部に所属する反対派の約40名は、「国鉄分割・民営化、10万人首切り攻撃を全国のたたかう仲間とともに絶対阻止しよう」、「動労のたたかう伝統をふみにじり、投げ捨てた動労本部と決別し、国鉄労働者のなかに分割・民営化絶対阻止のたたかいを強固に形成しようをメイン・スローガンに掲げて、X17を執行委員長とする申立人組合を結成した。
 - (15) 同月30日、申立人組合は、国鉄千葉動力車労働組合（以下「動労千葉」という。）などと共に上部組合となる国鉄動力車労働組合総連合（以下「動労総連合」という。）を結成した。
 - (16) 国鉄は、昭和62年3月10日付けで国鉄最後の人事異動を行うとともに、人材活用センターを廃止した。しかし、運転関係の職場から人材活用センターに配置されていた20名のうち、本務の運転士や車両係に復帰したのは、国労組合員8名、全動労組合員1名のほかに反対派では申立人組合に加わらなかったD1名であり、退職者を除く残りの申立人組合員は引き続き人材活用センター廃止前とほとんど変わらない業務に従事することになった。
- 4 被申立人設立後の労使関係
- (1) 昭和62年4月7日付け異動発令
ア 被申立人は、昭和62年4月7日付けで、当時申立人組合員執行委員

長 X17（現在、書記長）を水戸運転所運転士兼水戸駅兼関連事業本部から平駅営業係兼務（平旅行センター）に、同書記長 X18（現在、特別執行委員）を水戸運転所車両係兼水戸駅兼関連事業本部から湯本駅営業係兼務、関連事業本部兼務（湯本駅の売店）に、同水戸支部副委員長 X19（現在、会計監査）を水戸運転所運転士兼水戸駅兼関連事業本部から高萩駅営業係兼務、関連事業本部兼務（高萩駅の売店）にそれぞれ異動発令を行った。

イ 当時、X17は那珂湊市（現在、ひたちなか市）に、X18は水戸市に、X19は旭村に住んでいたため、この異動によって、片道50キロから100キロの通勤距離となり、X17については通勤に片道約2時間を要することになった。

ウ 当時、被申立人水戸運行部（現在、被申立人水戸支社）はいわき方面の出身者が多かったため、いわきから水戸方面へ通っている社員は多かったが、反対に水戸からいわき方面へ通っている社員はほとんどいなかった。

エ X17はこの異動によって、助役2名と国労組合員数名がいる平旅行センター分室勤務となった。異動直後は、午前と午後それぞれ1回の駅構内の巡視が仕事であったが、同年6月ごろになると、それに加えて、午前に1時間ほど特急券の販売や午後1時間ほど改札口付近でオレンジカードの販売等を行うようになった。

オ X18の異動先となった湯本駅の売店は、タコ焼きを売る店であったが、X18が異動してきたことにより1名余剰となったことから、その後ほかの1名が別の職場に異動になった。

カ X19の異動先となった高萩駅の売店はそば屋であった。

キ 同年5月12日、X17、X18及びX19は、同年4月7日付け配転を組合潰しを狙った不当配転であるとして、水戸地方裁判所に被申立人を被告とする地位確認を請求した。

ク 平成4年3月17日、水戸地方裁判所は、この異動発令を不当労働行為であると認定した。

(2) 総合現場長会議

被申立人が設立されて間もない昭和62年6月ごろ、被申立人水戸運行部は、駅長、区長等の現場長を集めて総合現場長会議を開催した。集団討議方式で行われたこの会議では、「『会社を潰してもかまわないと思っているような人とは一緒に仕事は出来ない』この社長の意志を、現場運行部門の管理者としてどのように受け止めかつ実行していくのか」がテーマの一つとして取り上げられ、グループごとに「どんな人」、「原因」、「対策」等の項目について討議が行われた。「どんな人」については、「組合意識の強い人」、「教条主義、主張で飯が食べていけると思っている」、「JR内に『職場に労働運動を』と主張する社員がいる」等、また「対策」については、「出向させて意識を改革させる」、「適時適切な処置—

排除」、「遠隔地へ転勤させる」、「基本的には、辞めてもらう」等の意見が出された。同年6月、被申立人水戸運行部総務課は、これらの意見を取りまとめ、人事担当課長名で業務上の参考資料として参加者に送付した。

(3) 業務用掲示板への掲示文書

昭和62年6月から7月にかけての約1か月間、湯本駅の業務用掲示板に「JR水戸を守る有志一同」の名前で「良識ある国労組合員の皆さんに訴える」及び「良識あるJR水戸社員に訴える」と題する文書が掲示された。「良識ある国労組合員の皆さんに訴える」と題する文書には「国労は組織的にも、財政的にも崩壊を迎えることになったということは過言ではありません。良識ある国労組合員の皆さん、このようなことでよいのでしょうか。！！この際、国労から決裂を！！」などと記載されており、「良識あるJR水戸社員に訴える」と題する文書には「会社の方針に反対しているあるグループは、エセ革新の不良社員の牛耳る暴力団まがいの過激派グループとなっています。……不良社員は、新会社にはふさわしくありません。新会社が嫌いなようですから、早くやめてもらいましょう」などと記載されていた。

(4) 被申立人幹部の発言等

ア 昭和62年5月25日、被申立人常務取締役Y1（現在、被申立人代表取締役）は、被申立人本社で開催された「昭和62年度経営計画の考え方等説明会」において、「会社にとって必要な社員、必要でない社員のしゅん別は絶対に必要なのだ。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。反対派はしゅん別し断固として排除する」などと発言した。

イ 同年8月、東鉄労の統一大会において、被申立人代表取締役社長Y2（現在、被申立人取締役最高顧問）は、「今後も皆さん方と手を携えてやっていきたいと思いますが、そのための形としては一企業一組合というのが望ましいということはいうまでもありません。残念なことは今一企業一組合という姿でなく東鉄労以外にも二つの組合があり、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。……このような人たち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が、この人たちはいわば迷える子羊だと思います。皆さんにお願いしたいのは、このような迷える子羊を救ってやって頂きたい。皆さんがこういう人たちに呼びかけ、話し合い、説得し、皆さんの仲間に迎え入れて頂きたいということで、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ご援助頂くことを期待し、……」などとあいさつした。

ウ 各旅客鉄道株式会社には、動労、鉄労及び全施労が中心となって結成された東鉄労と同系統の労働組合が存在し、全日本鉄道労働組合総連合会（以下「JR総連」という。）を上部組合としていたが、平成

3年ごろから、旧鉄労系の組合員がJR総連を離れ、新たに日本鉄道労働組合連合会（以下「JR連合」という。）を結成する形で旧鉄労系と旧動労系に分裂した。その結果、西日本、四国、九州の各旅客鉄道株式会社ではJR連合を上部組合とする労働組合が第一組合となった。また、東鉄労内でも、新潟で旧鉄労系の組合員が平成7年末にJRグリーンユニオンを結成した。

エ 平成8年2月15日、東鉄労新潟地方本部の新春講演会が、被申立人Y2会長、同新潟支社長以下部長等が出席し、新潟市で開催された。この席に招かれた被申立人Y2会長は、「JR東日本がゴタゴタして一番喜ぶのは他のJRであり国労なのだ。この『迷える子羊』に手を差しのべると不当労働行為と言われる。『迷える子羊』達に言いたいのは、『人生はたった一度の貴重なものであり、定年がきて退職する時に、JR東日本の足を引っ張ったという慚愧の思いをもって去ることのないように、よく考えて欲しい』ということだ」などと発言した。

被申立人Y2会長に引き続いて講演をした東鉄労のF会長は、国労は間違っていたのだから直す必要がある。もし私が国労と共に闘っていたらどうなっていたのか、「今や国労は『何とか大臣』に身も心も売っている。その国労に歓喜の声で迎えられているのが『ブラックユニオン』である」、「『迷える子羊』『溺れる犬』は叩く必要がある。必要な事はやりましょう。動労の責任者として、列車をぶっ止めることのできた私が『列車を動かそう』と言っている。それでいいではないか」などと述べた。

(5) 労使協同宣言

ア 同年11月28日、鉄産労水戸地方本部、国労水戸地方本部及び動力車労組は、「JR水戸労組協議会」を結成し、「JR東日本会社とJR東労組の異常な癒着による労務政策により、何一つ道理も正当性もない差別・選別が公然と行われ、汗して働く仲間のプライドさえもなくなるような攻撃が今日も行われている」という内容の「アピール」と題する文書を発表した。（なお、JR東労組は、東鉄労と同じである。）

イ 同年12月6日、被申立人水戸支社と東鉄労水戸地方本部は「JR東日本水戸支社の更なる発展を期して」と題する宣言を行い、その中で「私たち労使は水戸において、今日まで本社・本部間で三度にわたって締結された労使共同宣言の趣旨に沿って、会社の発展と社員の幸福を実現するとともに、尊い犠牲を乗り越えて、相互の信頼に基づいた健全な労使関係を築き上げてきた。従って、このような貴重な努力を踏みにじるような行為、特に国鉄改革やその成果を否定するような動きを容認することはできない。私たちは、この10年間の労使で築き上げた実績に自信を持って、自主自立の経営と企業内労働組合主義を堅持し、一切の外部干渉・介入を排除し、これまで以上の労使協力をもって、会社の更なる発展に向けて取り組んでいくことをここに宣言す

る」などと述べた。

(6) 動労千葉組合員救済命令

平成2年に千葉動労は、被申立人が動労千葉所属の組合員を運転士に発令しなかったことは不当労働行為であるとして、千葉県地方労働委員会に救済申立てを行った。この申立てに対して、平成5年6月1日、千葉県地方労働委員会は、「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」であるとして、動労千葉所属の組合員を「運転士に発令したものとして取扱い、運転士として就労させなければならない」とする救済命令を出した。

(7) 団体交渉

ア 申立人組合は、組合を結成してから、数度にわたり文書で団体交渉の申入れを行ったが、被申立人は窓口交渉は行ったものの本交渉には応じず、結局昭和62年11月ごろ、第1回の団体交渉が行われた。

イ 第1回交渉が行われて以降、本件不当労働行為救済申立てがあった平成9年8月26日までに申立人組合員の運転士発令に関する団体交渉は二十数回開催され、申立人組合は被申立人に対して、運転士資格を有しながら運転士に発令されていない申立人組合員の個人名を示して運転士に発令するよう求めた。

ウ ところで、被申立人は設立当初から、関連事業として駅等にハンバーガー店、そば屋、カレー店、ホーム売店等を設け、社員を配置するとともに、自動販売機への補充業務等を行うベンディング事業所にも社員を配置した。平成10年7月の時点で、関連事業所に配属されている者を所属組合別に見ると次のとおりである。

(単位：人)

組合名	東鉄労	鉄産労	国労	動力車労組	全動労	申立人組合	未加入	合計
ルトラ湯本	1	2	3					6
ルトラ水戸			1			2		3
ピッコロ勝田						3		3
クロスポイント土浦	1		5					6
クロスポイント水戸	1		4			1	1	7
ピアット佐貫			5					5
パサージュ常陸多賀	1		6					7
サンテレオ植田		2	3			1		6
水戸ベンディング	4		1			5		10
土浦ベンディング	2		5			3		10
合計	10	4	33	0	0	15	1	63

エ 上記関連事業所に配属されている申立人組合員15名は、異動等によ

り申立時と配属場所が変わった者もいるが、申立時においても関連事業に配属されていた。このうち11名は、昭和62年または昭和63年以来関連事業に配属されている。

オ これに関連して、平成6年3月13日の団体交渉で、申立人組合が、運転士に発令しない理由を問い質したのに対し、被申立人は「職場を抜けない（転出させるわけにはいかない）ことがあれば（運転士に）発令できない」、「動労水戸の皆さんは、現在いる職場での必要性の度合いが高い」と述べた。

カ 同年4月22日の団体交渉で、申立人組合は被申立人に対して、上記団体交渉で被申立人が「皆さんは、現在いる職場での必要性の度合いが高い」から、運転士に発令しない旨述べた意味を尋ねたのに対し、被申立人は「ベンディングは作業内容からいって若い人がいいということで、当時水戸機関区に余力があったことからいってもらったという経緯は聞いている」と答えた。これに対し申立人組合は「状況は変わっている。運転士は足りなくなっていて補充するまでになっている。新入社員も入っている。若い人というなら新入社員を使うべき」と主張したが、被申立人は「その考えはない。現行のままでいてほしいというのが会社の考え方である」と答えた。

キ 平成6年秋ごろに行われた団体交渉の中で、被申立人から、「車掌経験をさせないで運転士に発令するわけにはいかない。だから、車掌をやってもらえないか」という発言とともに、申立人組合員の中からも車掌に発令される者がでるであろうと申立人が信じ得る程度の言動が被申立人からあり、実際に翌年3月に申立人組合員のX2ら2名が車掌に発令されたことから、申立人組合としては団体交渉にある程度での前進がみられたと判断し、平成6年秋ごろに運転士発令に関する団体交渉を開催してから、平成9年6月までの3年近くの間、この問題を団体交渉では取り上げなかった。

ク 平成9年5月23日、被申立人は、X2ら2名と共に2年間車掌業務を務め、平成9年度運転士技量試験に合格し、運転士資格を取得した40名に対して運転士発令の事前通知（運転士発令は同年6月1日付けで行われた。）を行ったが、X2ら2名には事前通知はなかった。そのため、申立人組合は、被申立人に対して、同月30日付け「運転士登用差別問題について」と題する文書で、車掌業務を2年間務めてきたX2ら2名に運転士発令通知がなかった理由を明らかにするよう回答を求めた。

これに対して被申立人は、同年6月19日に開催された団体交渉で、X2ら2名が運転士発令の条件を満たしていることを認めた上で、運転士発令がなかった理由として、「社員の登用にあたっては、転勤などと同様に、任用の基準に則り行っている」と回答したが、さらに申立人組合は、この2名だけを車掌に残す業務上の必要性について質し

たのに対し、被申立人は個人の問題は団体交渉になじまないとして回答を避けた。

ケ 同年7月24日の団体交渉で、申立人組合が、「いつ、だれが、どこの組合を脱退したのかという情報は入ってくるのか」と尋ねたことに対し、被申立人は「情報は入ってくる」と答えた。

コ 国鉄に採用されるにあたって動力車乗務員としての特別な資格要件を満たし、採用後動力車乗務員予科と呼ばれる乗務員養成教育を受け、運転士資格は取得したが、運転士に発令されていない者（以下「運転士未発令者」という。）の車掌業務経験の必要性について、平成2年10月9日の団体交渉で被申立人は、車掌を経験しなければ運転士になれない旨の発言をしたが、平成4年2月25日の団体交渉では、車掌を必ずしもやらなくてはならないということではなく、会社の自由裁量であると発言した。

サ 運転士発令について、平成2年1月30日の団体交渉で被申立人は、要員需給等を勘案して実施する旨発言したが、同年10月9日の団体交渉では、運転士の需給状況だけでなく、任用の基準（就業規則第27条）も考慮する旨発言した。

被申立人の昇進基準（規程）第19条には「車掌試験及び運転士試験の合格者については、試験合格日以降、教育を実施し、修了試験に合格した者に対しては、……需給状況等を勘案し順次発令する」とある。

また、被申立人の就業規則第27条には、「会社は、社員の任用にあたり、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、試験成績等の人事考課に基づき、公正に判断して行う」とある。

シ 被申立人水戸支社は、毎年の新規採用者の数を決めるに当たっては、駅職から車掌になるのが採用者の約9割、車掌から運転士になるのがその約6割という傾向から、新規採用者のうち運転士になる率は五十数パーセントとなっているので、それを考慮し、数年先の運転士の需給状況を予想しながら、新規採用者数を決めていた。

ス 申立人組合は、運転士の要員需給の見通しについて、被申立人に明らかにするよう平成2年10月9日、同月22日、平成3年10月3日、平成4年2月5日等の団体交渉で求めたが、被申立人は明らかにしなかった。

セ 平成6年4月22日に行われた団体交渉で、申立人組合が、運転士の発令に関して、昇進基準（規程）第19条では「需給状況等を勘案し順次発令する」となっているが、「運転士が足りているのに運転士に発令し、1年以上も車掌をやらせている事実がある。なぜか」と質問したのに対し、被申立人はその事実があることを認めた。しかし、その理由は答えなかった。

ソ 昇進基準（規程）第19条にある「順次」の意味について、平成4年

6月29日の団体交渉で、被申立人から、国鉄時代に運転士として養成された者は昇進基準（規程）第19条にはあてはまらない旨発言があった。

タ 運転士発令の順番については、国鉄時代には、労使慣行として在職年数、年齢、経験年数等を考慮し、労使の協議によって、ある程度、発令の順番が決められていた（以下「前任順位」という。）。これについて、被申立人は、平成2年3月17日の団体交渉で、「本社では前任順位で登用する考えはないと言っているが、水戸では、前任順位が基本であると考えている」と発言したが、同年10月9日の団体交渉では、前任順位というものはない旨発言した。

5 運転士養成制度の概要

(1) 国鉄における運転士養成制度

昭和51年6月28日、動労と国鉄との間で、運転士養成に関して「動力車乗務員の新たな養成体系に関する了解事項」、「議事録確認」等の協約が締結された。「動力車乗務員の新たな養成体系に関する了解事項」の概要は次のとおりである。

ア 科について

科は、普通課程動力車乗務員予科（以下「予科」という。また、昭和56年に国鉄に採用され、予科に進んだ者を以下「56予科生」、昭和57年に国鉄に採用され、予科に進んだ者を以下「57予科生」という。）及び普通課程動力車乗務員本科が設けられ、教育期間は予科が5.5か月、本科は分科の種類ごとに4.5か月から6.25か月と定められた。

イ 教育の目的について

予科は、動力車乗務員として必要な基礎教育のほか、助士職（機関助士及び電気機関助士をいう。）、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。）の各職務に必要な教育を行うこととされており、本科は、一定の職務経験を前提として、士職（機関士、電気機関士、電車運転士、気動車運転士及び新幹線電車運転士をいう。）に必要な教育を行うこととなっている。

ウ 入学資格について

予科に入学させる者は、「高等学校卒業者で動力車乗務員採用試験に合格した者」又は「2年以上国鉄部内に勤務し、入学試験に合格した者」であり、本科に入学させる者は、「予科修了者であって、助士職、検修職、列車掛及び構内職の各職務に通算して3年以上従事している者で、入学試験に合格した者」又は「職員として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ヶ月以上、その他の者は4年6ヶ月以上国鉄部内に勤務し、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」である。

また、予科修了者が本科に入学する場合の入学試験は、「議事録確認」では、「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」としている。

エ 実務練習期間等について

「動力車乗務員予科修了者を助士職に従事させるときは、見習で1ヶ月以上助士職の実務練習に従事し、実務試験に合格」しなければならないが、また「動力車乗務員本科修了者を士職に従事させるときは、士職見習で6ヶ月以上士職の実務練習に従事し、実務試験に合格」しなければならないとの取り決めがあった。

(2) 被申立人設立後の運転士養成制度

ア 被申立人は、設立当初の就業規則には昇進制度を定めていなかったが、昭和63年2月23日、各組合に対して「昇進の基準に関する協定」の締結を提案した。被申立人はこれについて各組合と団体交渉を行った結果、同年3月30日には東鉄労、鉄産労及び鉄道医療協議会と、同年6月24日には国労と、同月27日には全動労とそれぞれ同協定を締結した。被申立人は、申立人組合の上部組合である動労総連合にも同協定の締結を提案し、団体交渉を行ったが、締結するには至らなかった。

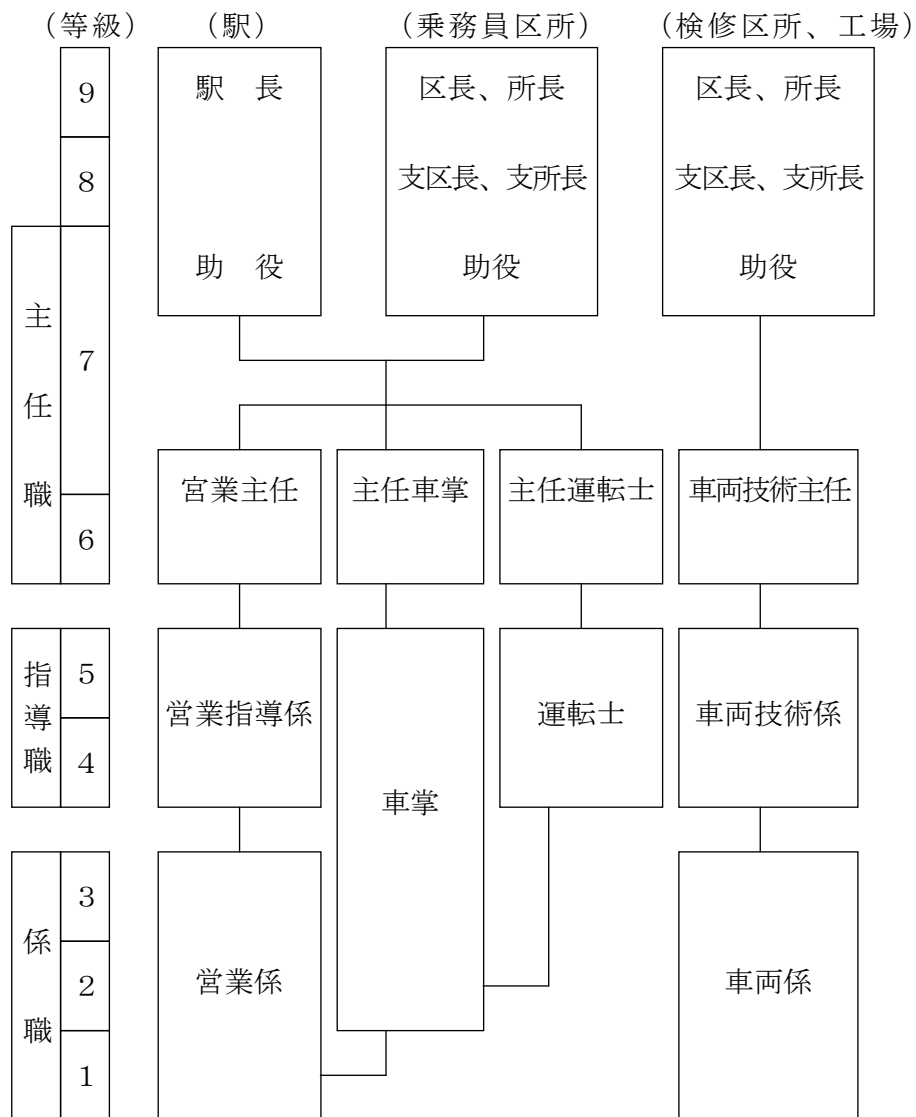
イ 被申立人は、昭和62年度中に、従業員の大半が加入する組合と前記協定を締結したことから、就業規則の整理を行い、昭和63年5月26日、就業規則本則の細則として、前記協定と同内容の昇進基準（規程）を定めた。

就業規則第28条第3項には「社員の昇進、昇格に関する事項は、昇進基準（規程）……の定めるところによる」とある。

ウ 国鉄では、系統ごとに職員を採用し、上位職への昇進は系統ごとの職種に限られていたため、一部の者を除いては採用時の系統以外の職種に就くことはできなかったが、被申立人では、昇進基準（規程）により、系統ごとの人事運用にとらわれることなく広く横断的に人事運用を行うようになり、昇進試験に合格することによってのみ昇進が可能となった。

エ 職制と賃金の等級の関係は、1等級から3等級までが係職、4等級と5等級が指導職、6等級と7等級が主任職、7等級と8等級が助役、8等級と9等級が駅長及び区長と位置づけられている。

オ 職制と等級の関係及び標準的な昇進経路は、次のとおりである。



カ 昇進試験には、指導職等試験、主任職等試験、助役職等試験、現場長等試験といった上位職に昇職する昇職試験と、2等級試験、3等級試験、5等級試験、7等級試験、8等級試験といった上位等級に昇格する昇格試験がある。また、運転士は4等級以上、車掌は2等級以上と位置づけられているため、運転士試験及び車掌試験についても昇進試験として位置づけられている。

キ 車掌試験及び運転士試験については、昇進基準（規程）第9条により、「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」と規定されている。

ク 被申立人は、昭和63年に車掌試験及び運転士試験を実施するにあたり、運転士になるためには、2年程度の車掌経験をさせるという方針を決めた。系統ごとに職員を採用していた国鉄では、機関士と車掌のつながりが希薄であったことから、被申立人は、大手私鉄の制度を参考にして、接客を学ばせる目的で車掌業務を経験させてから運転士に

するという昇進制度を作った。

ケ 被申立人は、昭和63年10月13日付け社内報（JR東日本報第131号）において、「昭和63年度車掌試験及び運転士試験の実施について（人事部）」と題する運転士の募集を行ったが、その第6項「合格者の運用」には、「運転士教育については、車掌運用終了後に別途計画する」と記載されている。

6 運転士発令について

(1) 水鉄局における運転士発令者

ア 国鉄は、余剰人員を抱えていたことから、昭和58年から、運転士になる職員の新規採用を中止した。

イ 水鉄局は、昭和60年8月に運転士資格を取得した56予科生33名のうち22名に対して、同年10月1日付けで運転士発令を行ったが、X2ら2名は運転士に発令されなかった。

ウ 水鉄局は、昭和61年8月に運転士資格を取得した57予科生28名のうち2名及び昭和60年8月に運転士資格を取得した56予科生1名、併せて3名に対して、昭和62年3月10日付けで運転士発令を行ったが、X2ら2名及びX4ら10名は運転士に発令されなかった。

エ 運転士発令の順番については、前任順位によって、先に運転士養成教育を受け、運転士資格を取得した者から順次運転士に発令するのが通例であった。

(2) 被申立人水戸支社における運転士発令者

ア 被申立人は、昇進基準（規程）に基づく運転士試験を昭和63年12月から実施し、その合格者の中から平成4年以降運転士に発令した。昇進基準（規程）に基づく運転士試験に合格し、運転士養成を受けた者の運転士発令状況は、平成4年4月1日付け運転士発令から本件申立日直近の平成9年7月1日付け発令までで、少なくとも10回の発令があり、合計106名が運転士に発令された。

なお、平成9年6月1日付け発令では、X2ら2名と共に2年間車掌を務め、平成9年度運転士技量試験に合格し、運転士資格を取得した40名が運転士に発令されたが、運転士未発令者であるX2ら2名は運転士に発令されなかった。

イ 被申立人水戸支社では、被申立人設立時から既に余剰人員を抱えていたことから、設立後平成2年度末までは高校卒業者等の新規採用を行っていなかったが、平成3年度からその採用を開始した。この新規採用者が昇進基準（規程）に基づく運転士試験に合格し、運転士養成を受け、運転士に発令されたのは平成6年度になってからであり、この時5名が運転士に発令された。

ウ また、被申立人は、上記アの発令とは別に、運転士未発令者のうち運転士になることを希望している者の中からも運転士に発令した。被申立人は、本件申立時までに運転士未発令者に対して3度の運転士発

令を行っており、その発令状況は、被申立人設立後、初めての運転士発令となった平成4年2月1日付けで8名、平成5年3月1日付けで3名、平成6年10月26日付けで2名、合計13名である。

- エ 運転士未発令者を運転士に発令することについては、被申立人水戸支社では、運転士登用の可否について決定権限のある本社に照会をしていた。被申立人は、国鉄において既に運転士資格を取得している運転士未発令者を運転士に発令する場合についての規定を設けていなかったが、昇進試験と位置づけられていた被申立人の運転士試験を運転士未発令者は改めて受験する必要はないという扱いにし、その代わりに勤務成績をよく見るようにとの指示をしていた。
- オ また、昇進基準（規程）による昇進制度の定着を図り、いつまでも運転士試験によらない運転士登用は避けるために運転士未発令者の運転士登用は、被申立人が新規に採用した者が運転士に発令されるころまでに終えるようにとの指示もしていた。この指示どおり被申立人水戸支社においては、被申立人が新規に採用した者が運転士に発令された平成6年に、運転士未発令者2名を運転士に発令してからは、発令していない。この指示内容は、申立人組合には知らされていなかった。
- カ 被申立人が、設立後初めて運転士発令を行った平成4年2月1日付け発令から、運転士未発令者を最後に発令した平成6年10月26日付け発令までに運転士に発令された者は、昇進基準（規程）に基づき運転士試験に合格し、運転士養成を受けた者28名、56予科生、57予科生を含む運転士未発令者の中から13名、合計41名となっている。この間、申立人組合員で運転士に発令された者はいなかった。
- キ 平成6年10月26日付け運転士発令によって、被申立人水戸支社における運転士未発令者は18名となった。この18名は、いずれも56予科生又は57予科生であり、これを所属する組合別で見ると、申立人組合員15名（いずれも申立人）、動力車労組組合員1名、東鉄労組合員1名、無所属1名となっている。運転士に発令されていない動力車労組組合員1名は、申立人組合には加入しなかったが、申立人組合結成前に申立人組合員らとともに国鉄の分割・民営化に反対する運動を行ってきた者であり、東鉄労組合員1名は、本人が希望して駅業務に就いている。また、無所属1名は平成9年7月ごろに申立人組合を脱退した者である。なお、56予科生の運転士発令状況は別紙1、57予科生の運転士発令状況は別紙2のとおりである。
- ク 被申立人は、昭和63年から実施している昇進基準（規程）に基づく運転士試験に合格し、運転士になるための養成教育を受け、運転士資格を取得した者については、直近の運転士発令によって、例外なく全員運転士に発令している。
- ケ Z1（以下「Z1」という。）及びZ2（以下「Z2」という。）はともに国鉄に採用され、57予科生として運転士になるための教育を受

け、昭和61年8月運転士資格を取得した。動労組合員であったZ1及びZ2は、申立人組合が結成されると申立人組合員となった。

コ Z1は、平成3年10月に申立人組合を脱退した。その後、平成4年8月に車掌に発令され、被申立人平車掌区配属となり、2年間車掌を経験した後、平成6年10月26日付けで運転士に発令された。

サ Z2は、平成4年5月に申立人組合を脱退した。その後、平成4年8月に車掌に発令され、被申立人平車掌区配属となり、2年間車掌を経験した後、平成6年10月26日付けで運転士に発令された。

7 申立人の勤務成績

(1) 被申立人の人事考課

ア 被申立人は、現業の一般社員の人事考課において、業績考課、態度考課及び能力考課の3種類の考課を行っている。業績考課は、問題意識、仕事の成果の2項目、態度考課は、執務態度、責任感、積極性、協調性の4項目、能力考課は、知識、技能、判断力、指導力の4項目、合計10項目について5段階の評価を行っている。

イ 人事考課は、4月から9月末までの上期と、10月から翌年3月末までの下期の二つの期間で行われる。

ウ 被申立人が昇進のときに最も重視する評定は、直近の半年間の勤務評定である。通常昇進試験は6月から7月にかけて一次試験が行われているため、前年度の下期の評定を最も重視している。

エ 評定は一次評定と二次評定の2段階になっており、現業の一般社員の人事考課者は、一次評定を助役が行い、二次評定を現場長である駅長、区長等が行っている。そして、被申立人水戸支社における最終的人事考課者は、被申立人水戸支社長である。

オ 被申立人水戸支社において評定を行う現場長は、非組合員を除けばほとんどが東鉄労に所属していた。

カ 昭和62年5月13日付けで被申立人東京運行部総務部長名で、「東京運行本部の設立に伴い従来のエリヤ別職員管理台帳の相違点を統一し、併せて相対評価及び職種・等級に対する配慮といった社員考課上の問題点を解消する」ため、「社員管理台帳の作成について」と題する文書が出され、これに基づいて社員管理台帳が作成されることになった。社員管理台帳には、社員の所属する組合名を記入する欄が設けられていた。この社員管理台帳は、その後、本社が新しい様式を作成したため、廃止になったが、昭和62年度の上半期の間は使用された。

(2) 申立人組合員の処分歴と表彰

ア 被申立人設立以降、運転士未発令者が最後に運転士に発令された平成6年10月26日の前年度までの申立人組合員の処分歴は以下のとおりである。

氏名	処分発令日	処分量定
X2	平成元年11月2日	口頭注意

X 3	平成元年1月30日	訓 告
	平成3年4月5日	口頭注意
	平成6年2月14日	口頭注意
X 4	平成3年3月15日	厳重注意
X 5	昭和62年11月21日	出勤停止
X 6	平成元年11月20日	厳重注意
X 9	昭和63年11月8日	訓 告
	平成元年5月23日	戒 告
	平成元年12月19日	訓 告
	平成2年1月20日	戒 告
	平成2年7月25日	戒 告
	平成3年9月26日	訓 告
X 10	平成4年7月14日	厳重注意
X 11	平成元年5月27日	訓 告

イ 被申立人における処分の種類は、軽いものから順に、口頭注意、厳重注意、訓告、戒告、減給、出勤停止、諭旨解雇、懲戒解雇となっており、懲戒は戒告以上となっている。

ウ 昇進試験については、昇進基準（規程）第15条により、「受験日現在休職中の者（出向休職、特命休職及び専従休職を除く。）」及び「前年度から受験日までの間に、懲戒処分（訓告を含む。）又は不参欠勤のあった者」は、直近の試験は受験できない。

エ また、昇進基準（規程）第21条により、昇進試験に合格しても、「昇進発令日までに、懲戒処分（訓告を含む。）又は不参欠勤があった者」は、原則として合格が取り消され、「昇進発令日現在、休職中（出向休職、特命休職及び専従休職を除く。）の者」は、翌年度の発令まで昇進が延伸となる。

オ 昭和62年11月21日付けのX 5に対する出勤停止処分の理由は、同年9月28日にX 5が賭博行為をし、同年10月28日に罰金3万円の略式命令を受けたことによる。

カ X 5と一緒に賭博行為したZ 2もX 5と同様に、被申立人から同日付けで出勤停止処分を受けた。

キ 被申立人が過去に運転士に発令した社員の中には、処分を多く受けた者や、重い処分を受けた者もおり、処分を受けた回数、処分の軽重によって運転士への道が閉ざされることはない。

ク 平成8年8月9日、X 2及びX 3は、無事故で輸送業務に従事し安全安定輸送の確保と運転事故防止に尽力したとして、被申立人から、運転無事故社員として表彰を受けた。被申立人は、3年間無事故という実績のある社員に対してこの表彰をしていた。

(3) 小集団活動

被申立人は、業務改善と職場の活性化を図るために、勤務時間外に行われる小集団活動を積極的に推進していた。被申立人は、この小集団活動を社員に強制はしていなかったが、この活動に積極的に取り組んだ社員については、業績考課の問題意識の項目においてプラスの評価をしていた。申立人組合員はこの小集団活動には参加していなかった。

第3 判断

1 運転士発令について

(1) 当事者の主張

ア 申立人の主張の要旨

国鉄での運転士登用は、動労などの労働組合との労働協約である「動力車乗務員の養成体系に関する了解事項」に基づき、少なくとも水鉄局内では先任順位制度により昭和55年までは規定どおり公平に行われ、国鉄は、運転士資格を取得しだい遅滞なく運転士に発令していた。

しかし、国鉄は、昭和56年度採用者（56予科）、昭和57年度採用者（57予科）に関しては、運転士養成こそ例年どおり行ったが、運転士の余剰を理由に運転士発令を留保した。昭和58年以降は新規採用を中止したため、水鉄局管内では、56予科、57予科生だけが、運転士未発令者となった。

水鉄局は、運転士の余剰を理由に昭和60年8月に運転士資格を取得した者（56予科生）全員に対し、運転士への発令を一時留保したが、国鉄分割民営化に賛成する職員を「優遇」するため、当時国鉄が推し進めていた余剰人員の調整策である他企業への出向に応じた者を同年10月に、出向に応じなかった者も昭和62年3月までにX2ら2名を除く全員を運転士に発令した。この結果、56予科生の中で国鉄時代に運転士に発令されなかったのは、申立人組合に所属するX2ら2名だけとなった。

昭和61年8月に運転士の資格を取得した者（57予科生）は、申立人10名を含む29名であった。水鉄局は、運転士の余剰を理由に57予科生への運転士の発令を一時留保したが、気動車運転士に欠員が生じたため、昭和62年3月に申立人組合に所属する組合員以外の2名を運転士に発令した。この結果、57予科生の中で国鉄時代に運転士に発令されたのは、上記2名だけである。

被申立人は、平成4年2月、被申立人が設立されてから初めての運転士発令を行った。このときに運転士発令されたのは、昭和61年8月と昭和63年7月に運転士資格を取得した56予科生、57予科生らの未発令者であったが、X2ら15名は、だれ一人発令されなかった。この後も平成5年3月と平成6年10月に、予科生の未発令者に対する運転士発令が行われたが、X2ら15名は、やはりだれ一人発令されなかった。

また、被申立人は、平成4年4月、被申立人会社が新たに設定した昇進基準に基づき運転士試験に合格し、運転士養成を受けた者に初め

て運転士発令を行った。この後も平成6年4月以降に、被申立人が採用した社員も含めて毎年運転士発令が行われ、本件申立時までには100余名の新しい運転士が誕生しているが、申立人組合に所属する組合員は、だれ一人として含まれていない。

以上のように、被申立人が申立人組合に所属するX2から15名を運転士に発令しない行為は、申立人組合の組合員に対する組合所属と組合活動を理由とした差別待遇であるとともに、申立人組合を敵視し、弱体化させるための支配介入であり、労働組合法第7条第1号、第3号に該当することが明らかである。

イ 被申立人主張の要旨

国鉄から被申立人に採用された社員は、採用時に新会社の職員の労働条件を示した書面を示されてこれを了承の上採用されたのであるから、これらの社員は職種や勤務箇所を限定されないで採用されていることは明らかであり、被申立人がこれらの社員をどのような職種、職場に従事させるかは、まさに通常の人事運用そのものであり、被申立人は大幅な裁量権を有するものである。

したがって、既に運転士資格を有する社員を運転士に発令するかどうかについても会社のとるべき施策、運転士の需給状況、社員の人事考課等を勘案して判断すべきものである。

被申立人発足当時の水戸支社（当時は水戸運行部）における社員数は、相当数の余力人員があったため平成3年までは新たな運転士発令を行うことはなかったし、運転士のうちの余力人員に対しては駅業務、車掌あるいは関連事業への配置転換を行った。

被申立人は新たに昇進基準（規定）を設け、新しい昇進ルートの定着を図るべく努めてきたのであるが、水戸支社においては徐々に運転士の需給状況が逼迫してきたにもかかわらず、新規採用者の運転士発令が平成6年度以降となることから、この間の運転士不足を解消するため例外的に運転士未発令者のうち運転士を希望している者の中からも運転士に発令することとした。

運転士未発令者を運転士に発令することは昇格に該当するため、水戸支社は昇格の決定権限を有する本社に対して指示を仰いだ。本社からの指示の内容は、運転士の登用は昇格という結果を伴うことからその前提として行う運転士試験は昇進試験として位置づけられるところ、運転士未発令者は国鉄においても運転士試験に相当するような試験を受験していないから、実際の発令にあたっては、勤務成績の優秀な者から、需給状況を踏まえて必要な数だけ登用せよ、というものであった。

被申立人水戸支社では、この本社の指示に従い、運転士未発令者の中から就業規則第27条の任用の基準により、公正厳格に判断して13名を運転士に発令したのである。

なお、運転士未発令者からの発令は平成6年10月の発令以降は行っ

ていないが、これは、本社から新しい昇進ルートの定着を図るという意味から、運転士未発令者の発令は新規採用者が運転士に発令されるころまでには終えること、という指示がなされたためである。

申立人らが運転士に発令されなかったのは当時の勤務成績が発令された者に比して上位職に昇格するほどの勤務成績ではなかったからであり、組合所属によるものではない。申立人らは被申立人が重要視している自己啓発のための小集団活動、提案活動等について消極的であることは、申立人ら本人の尋問からも窺われるし、また、申立人らのうち半数を超える8名もの人数が処分を受けていることは申立人らの仕事に対する取り組み方を窺わせるものである。

以上のとおり、被申立人は昇進基準（規程）、就業規則に則って公平適正に運転士発令を行ってきたものであり、申立人らが運転士に発令されなかったのはその結果にすぎず、組合所属による差別によるものではなく、本件申立ては棄却されるべきである。

(2) 当委員会の判断

ア 国鉄及び被申立人の認識

運転士発令について判断する前に、まず、国鉄及び被申立人が申立人組合及び申立人組合員に対してどのような認識をもっていたかを検討する。

国鉄は、国鉄の分割・民営化に向けて、国鉄改革を推進する過程において、分割・民営化に協力する動労、鉄労等の労働組合と労使共同宣言を締結し、労使協調関係を強める一方で、A職員局次長の発言からも窺えるように、分割・民営化に反対する国労等の労働組合を敵視する姿勢を鮮明にした（前記第2・3・(1)、(3)及び(12)）。

これを具現化したのが人材活用センターであり、国鉄が余剰人員対策として設置したとされる人材活用センターに配置された職員に対しては、持てる知識や技能を生かせるような仕事も与えられず、新たな業務に就くための教育も行われなかったことが窺われ、しかも、その職員のほとんどが分割・民営化に反対する国労等の労働組合員であったことや国鉄幹部の発言などを併せ考えると、人材活用センターへの配置は分割・民営化を円滑に成し遂げるための障害となる国労等の労働組合員を他の職員から切り離す目的と共に分割・民営化に反対する職員に雇用不安と動揺を与えるという意味をもっていたとさえ言える（前記第2・3・(6)、(7)及び(9)）。

国鉄は、当時動労組合員であった申立人組合員らが、動労本部の方針に反し、昭和61年1月ごろから積極的に分割・民営化に反対してきたことについては、職場内でのビラの配付、オルグ等で申立人組合結成前に知り得る立場にあったことから、国鉄は、国労組合員と同様に当時動労組合員であった申立人組合員らも作為的に人材活用センターに配置したことが推認できる（前記第2・3・(2)及び(7)）。

国鉄分割・民営化阻止をメイン・スローガンに掲げた申立人組合が結成されて以降、昭和62年3月10日付けで行われた国鉄最後の人事異動でも、国鉄は、人材活用センターは廃止したものの、申立人組合員を人材活用センター廃止前とほとんど変わらない業務に従事させたことから申立人組合員を冷遇する姿勢が見て取れる（前記第2・3・(14)及び(16)）。

以上のことから、国鉄は、分割・民営化に反対する活動を積極的に行ってきた申立人組合及び申立人組合員を嫌悪していたことが認められる。

また、被申立人設立後も、被申立人は、水戸地方裁判所が不当労働行為と認定したように、昭和62年4月7日付け異動発令で、当時申立人組合幹部であったX17、X18、X19を業務上の必要性も疑われる通勤困難な遠隔地に異動発令をあえて行ったり、総合現場長会議で、会社の方針に反する労働組合を敵視するテーマを取り上げ、現場長に討議させたことは、国鉄と変わらぬ被申立人の申立人組合等への嫌悪感の現れと言える。また、約1か月間も国鉄の分割・民営化に反対してきた国労等を中傷する文書掲示を放置していたこと自体こうした被申立人の姿勢を示すものでもある（前記第2・4・(1)ないし(3)）。

さらに、被申立人幹部の発言内容、東鉄労以外の労働組合の活動が活発化し、東鉄労内に動揺がみられると、時を移さず東鉄労との協調関係を労使共同宣言等で表明したり、申立人組合は団体交渉等を通じてX2ら15名の本務希望を被申立人に伝えているにもかかわらず、単に「現在いる職場での必要性が高い」との理由のみで申立人組合員の約4割にあたる15名を関連事業へ配置している状況などから判断すると、国鉄の分割・民営化を現在の東鉄労を中心とする労働組合の協力を得て成し遂げたことから、被申立人は、「一企業一組合」を実現すべく、東鉄労を優遇する一方で、分割・民営化に反対してきた申立人組合を嫌悪し、申立日に至ったと言うべきである（前記第2・4・(4)、(5)及び(7)・アないしカ）。

被申立人は、国鉄と同様に分割・民営化に協力してきた現在の東鉄労と分割・民営化に反対してきた申立人組合らを峻別し、申立人組合及び申立人組合員を嫌悪し、組合の弱体化を図る意図を有していることは上記のことから明らかである。

以上のことから、申立人組合員が国鉄分割・民営化に反対する活動をはじめた昭和61年1月ごろから本件申立日に至るまで、国鉄、被申立人は申立人組合及び申立人組合員を一貫して嫌悪していたことが認められる。

イ 運転士発令の不当労働行為性

次に、申立人は、国鉄及び被申立人が行った運転士発令が不当労働行為であると主張するので、これについて判断する。

国鉄改革の大きな柱に、巨額に膨らんだ赤字の解消とともに余剰人員の削減があったことから、国鉄は人員削減の一環として、昭和58年から運転士になる職員の新規採用を中止し、人員削減に努めていた(前記第2・2・(1)・ア及び6・(1)・ア)。

国鉄の運転士発令状況をみると、昭和60年10月に運転士に発令された者は、同年8月に運転士資格を取得した56予科生33名のうち22名にとどまっており、昭和62年3月に運転士に発令された者は、昭和61年8月に運転士資格を取得した57予科生28名(昭和61年10月に運転士資格を取得した者1名を含めると29名となる。)のうち2名及び56予科生1名であったことから、運転士にも余剰人員を多く抱えていた国鉄は、運転士の養成はしたものの、運転士資格を取得した者全員を一斉に運転士に発令することができない状況にあったことは認められる(前記第2・6・(1)・イ、ウ)。

被申立人設立にあたっては、国鉄から適正要員規模を上回る職員を採用し、運転士についても余剰人員を抱えていたことから、被申立人は、平成3年度に初めて新規採用を行うまでは高校卒業者等の採用を行っておらず、運転士発令についても、平成4年2月まで運転士発令を行っていなかったことから、運転士発令自体を行える状況にはなかったことは認められる(前記第2・2・(3)及び6・(2)・イ、カ)。

その後、被申立人は、平成4年2月1日付けで初めて運転士発令を行ってから平成6年10月26日付けの発令までに56予科生及び57予科生を含む国鉄が養成した者13名、被申立人が養成した者28名、合計41名を運転士に発令した。この結果、運転士資格を取得していながら運転士に発令されていない者は、56予科生及び57予科生の運転士未発令者18名となった(前記第2・6・(2)・カ、キ)。

ところで、申立時に被申立人水戸支社の総務部人事課長であったY3は、被申立人申請証人として、被申立人は56予科生及び57予科生の運転士未発令者の数を把握していなかった旨発言しているが、被申立人は、新規採用者が運転士に発令されるまでに運転士未発令者の発令を終了するという方針を決めていたこと、そのとおりにその新規採用者が発令されたのと同じ年である平成6年の10月26日付けの発令を最後に運転士未発令者への運転士発令を行っていないこと、申立人組合では団体交渉の場で運転士に発令されていない組合員の個人名を挙げて発令を求めてきたことから、被申立人は、56予科生及び57予科生で運転士に発令されていない者がだれであるのか個人名を含め、その人数も把握していたと推認できる(前記第2・4・(7)・イ及び6・(2)・オ、カ)。

その上で、運転士未発令者18名という数字について考えると、平成4年2月から平成6年10月までの間に、被申立人が養成した者28名と申立人組合員以外の13名の運転士未発令者が運転士に発令されている

ことから、運転士未発令者18名を運転士に発令する余裕がなかったわけではなく、また、被申立人が主張するように、新しい運転士養成制度を定着させる必要性があったことは理解できるが、そのことをもって、運転士未発令者18名を運転士に発令できなかつたとする被申立人の主張は採用できない。まして、先任順位によって運転士資格を取得した者から順次運転士に発令するのが通例であった国鉄はもとより、被申立人においても、運転士資格を取得した者は、直近の運転士発令によって積み残しなく全員運転士に発令されているのであって、18名の運転士未発令者よりも後に運転士資格を取得した者が積み残しなく運転士に発令されているにもかかわらず、平成6年10月26日付け運転士発令を最後に上記18名だけが運転士に発令されずに放置されている状況をみると、運転士に発令されない理由が、ほかのところにあったと考えざるをえない（前記第2・6・(1)・エ及び(2)・ア、ウ、オ、カ、キ、ク）。

そこで、昭和62年3月10日付け運転士発令から平成6年10月26日付け運転士発令まで、申立人組合員が一人として発令されていないこと、Z1及びZ2が申立人組合を脱退して間もなく車掌に発令され、車掌業務経験後運転士に発令されたこと、運転士資格を取得し、運転士を希望しながら運転士に発令されていない者は、平成6年10月26日付け運転士発令によって、本人が希望して駅業務に就いている者1名を除くと、申立人組合員15名と申立人組合と関係のある2名だけとなったこと、前記ア判断のとおり、国鉄及び被申立人は申立人組合及び申立人組合員を一貫して嫌悪していることを併せ考えると、国鉄及び被申立人が昭和62年3月から平成6年10月までに行つた運転士発令は、申立人組合員を意図的に避ける発令であったと判断せざるを得ない（前記第2・6・(2)・カ、キ、ケないしサ及び別紙1、2）。

換言すれば、国鉄の分割・民営化反対運動を積極的に行つてきた申立人組合及び申立人組合員を嫌悪していた国鉄及び被申立人は、申立人組合員は運転士に発令しないという不当労働行為意思の下に意図的に申立人組合員を運転士に発令しなかつたと言える。

その後、被申立人は、X2及びX3に対して運転士発令の期待をもたせるかのように平成7年3月に車掌には発令したものの、平成9年6月1日付けで、X2及びX3と同じ時期に車掌経験をし、運転士資格を取得した40名を挙げて運転士に発令したにもかかわらず、X2及びX3の2名だけを運転士に発令しなかつたことは、被申立人の上記不当労働行為意思が不変であることを示すとともに労使間の信頼関係を決定的に損なうところとなった。そして、その当然の成り行きとして、申立人組合において、自主的な労使交渉による解決を断念し、不当労働行為救済申立てへと路線変更を余儀なくされたものと思料される（前記第2・4・(7)・キ、ク及び6・(2)・ア）。

被申立人は、X 2ら15名が運転士に発令されなかった理由として、勤務成績が発令された者に比して上位職に昇格するほどの勤務成績ではなかったと主張する。

しかし、このことについて、被申立人は、X 2ら15名が運転士に発令された者に比し、成績が劣るとの疎明はほとんどしておらず、間接的に、X 2ら15名が小集団活動、提案活動等に消極的であったこと、X 2ら15名のうち8名が処分されていることをもって運転士に発令するには成績が劣っていると主張しているに過ぎない。また、X 2ら15名の勤務成績を評価する現場長のほとんどが、申立人らが脱退した動労が母体となって結成された東鉄労の組合員であること、被申立人幹部の発言と被申立人の意を体したと思われるテーマが現場長会議で討議されていたこと等を併せ考えると、人事考課が公正に行われたと認めるに足る疎明もない（前記第2・4・(2)、(4)並びに7・(1)・エ、オ、(2)・ア及び(3)）。

さらに、X 2ら15名のうち8名の者が、被申立人設立後平成6年10月までの間に処分を受けていることは認められるが、被申立人申請証人も証言しているとおり、運転士に発令された社員の中には、多くの処分を受けた社員や重い処分を受けた社員もいたこと、これら社員との比較において8名の申立人が特に劣っているとの疎明がないこと、X 5と同時期に同じ処分を受けたZ 2は運転士に発令されていることから、申立人の処分歴だけでは、申立人らが運転士に発令するには成績が劣っていると判断することもできない（前記第2・7・(2)・ア、オないしキ）。

また、小集団活動等については、被申立人が懲慥している小集団活動にX 2ら15名が消極的であることは認められるが、被申立人が積極的に懲慥はしているが、強制はしていない小集団活動に消極的であることをもって、勤務成績を著しく低く評価する理由ともなりえない（前記第2・7・(3)）。よって、X 2ら15名が運転士に発令されなかった理由として、勤務成績が発令された者に比して上位職に昇格するほどの勤務成績ではなかったとする被申立人の主張は認められない。

以上のことから、X 2ら2名を運転士に発令しないこと、X 4ら10名及びX 14ら3名を運転士発令の事実上の前提となっている車掌にすら発令しないことは、申立人組合員が国鉄の分割・民営化反対運動を行ったことに起因する国鉄及び被申立人の一貫した嫌悪感から発した不当労働行為意思を決定的動機として行われてきたものと認められ、申立人組合員に対し差別、不利益扱いをなすとともに、申立人組合の組織運営及び活動を阻害し、もって申立人組合の弱体化を企図してなしたものと認めざるを得ないから、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と認められる。

2 救済方法について

前記1で判断したとおり、X2ら15名に対する国鉄及び被申立人の運転士発令行為による不当労働行為は、昭和62年3月10日付け運転士発令行為にまでさかのぼることができるが、申立人組合員が運転士に発令されないことが明確になったのは、X2ら2名が車掌業務を経験したにもかかわらず、運転士に発令されなかった平成9年6月1日付け運転士発令行為の時点であること、また、国鉄、被申立人を通じて、運転士資格を取得し、運転士を希望する者は、X2ら15名を含む申立人組合と関係のある者を除けば、これまでに全員運転士に発令されていることから、X2ら15名全員を、平成9年6月1日付けで運転士に発令したものとして取り扱い、運転士として就労させるのが相当である。

たしかに、系統ごとに職員を採用し、上位職への昇進は系統ごとの職種に限られていた国鉄では、運転士になるために車掌業務を経験する必要はなかったが、被申立人では、昭和63年度の運転士試験合格者から、昇進基準（規程）等には規程はないが、運転士に発令する前提として車掌業務を経験させていること、これまでに被申立人が運転士に発令した運転士未発令者は、運転士に発令される前に車掌業務の経験があること、団体交渉での被申立人の主張には一貫性を欠くところもあるが、平成6年秋ごろの団体交渉で、被申立人は車掌経験をさせないで運転士に発令するわけにはいかない旨発言していたことから、車掌業務を経験させてから運転士に発令するという被申立人における取扱いは、昭和63年度に初めて実施されて以来十余年を経過した現在においては、定着していると考えられる（前記第2・4・(7)・キ、コ及び5・(2)・ウ、ク並びに別紙1、2）。

しかしながら、X4ら10名及びX14ら3名については、本来、X2ら2名と差別すべき合理的理由はなく、平成7年3月に車掌に発令し、就労させるべきであったにもかかわらず、同人らに車掌発令しなかったのは、被申立人の不当労働行為意思に基づくものであり、その責めはひとえに被申立人が負うべきものである。

したがって、X4ら10名及びX14ら3名に対しては、殊更車掌に発令しないでおきながら、車掌業務未経験の故をもって運転士に発令しないことは許されず、上記のとおり、X4ら10名及びX14ら3名についても、X2ら2名同様の救済を認めるのが相当である。

また、申立人は、謝罪文の掲示及び新聞掲載を求めているが、本件においては、主文の救済をもって足りると思料する。

3 被申立人適格及び申立期間について

本件においては、前記2で判断したとおり、平成9年6月1日付けで主文のとおり救済することが相当であるから、被申立人適格及び申立期間については判断するまでもない。

第3 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12年 2 月 28 日

茨城県地方労働委員会
会長 山本 吉人

「別紙 略」