

石川、昭62不5・7・8・9・10、昭63不2、平元.6.21

命 令 書

申 立 人 国鉄労働組合北陸地方本部
申 立 人 国鉄労働組合北陸地方本部石川県支部
申 立 人 国鉄労働組合北陸地方本部糸魚川支部
申 立 人 別紙1申立人個人目録記載107人

被申立人 西日本旅客鉄道株式会社

主 文

1. 被申立人は、別紙1記載のNo.4、No.7ないしNo.12、No.14ないしNo.16、No.19、No.21、No.22、No.24ないしNo.37、No.39ないしNo.47、No.49ないしNo.55、No.57、No.59、No.63ないしNo.65、No.67、No.68、No.70ないしNo.92及びNo.94ないしNo.106の申立人に対し、次の措置を講じなければならない。

記

- (1) 設立委員が西日本旅客鉄道株式会社設立委員会委員長名でなした別紙2記載の昭和62年3月16日付け事前通知書による同年4月1日付けの配属通知及び被申立人がなした同年9月22日付け事前通知書による同年10月1日付け組織改正配属の発令並びに別紙2「昭和62年4月2日以降結審時までの異動」欄記載の出向の発令及び所属変更の配転の発令をそれぞれ撤回して、申立人らを、別紙2「4.1委員配属本務」欄記載の所属・職名またはそれに相当する所属・職名に再配属し、鉄道輸送事業部門の業務に従事させること。
- (2) 被申立人は、上記(1)の再配属の具体的方法に関し、申立人国鉄労働組合北陸地方本部から協議もしくは団体交渉の申し入れを受けた場合は、誠実にこれに応じること。
2. 被申立人は、申立人X1に対する昭和63年3月25日付けの金沢事業所への配転の発令を撤回し、同人を金沢支社総務部経理課（情報通信）情報運用係へ復帰させなければならない。
3. 被申立人は、申立人らに対するものとして、本命令書受領後すみやかに、下記文書を申立人らを代表する申立人3組合に手交するとともに、縦1.5メートル、横2メートルの白紙に明瞭に墨書して、被申立人本社及び金沢支社の正面玄関並びに金沢駅、七尾駅及び糸魚川駅の各駅舎の従業員の見易い場所に、毀損することなく10日間掲示しなければならない（年月日は文書を手交、掲示した日を記載すること）。

記

年 月 日

国鉄労働組合北陸地方本部

執行委員長 A 1 殿
国鉄労働組合北陸地方本部石川県支部
執行委員長 X 2 殿
国鉄労働組合北陸地方本部糸魚川支部
執行委員長 A 2 殿

西日本旅客鉄道株式会社
代表取締役 B 1

設立委員及び当社が、昭和62年4月1日付ないし同年4月2日以降、石
労委昭和62年（不）第5号、同第7号、同第8号、同第9号、同第10号及
び同63年（不）第2号併合事件の申立人である貴組合所属の組合員107人
に対して行った配属、出向及び配転の発令は、労働組合法第7条第1号及び
第3号に該当する不当労働行為であると、石川県地方労働委員会において
認定されました。

当社は、このような行為を行ったことを反省するとともに、今後繰り返
さないように留意します。

4. 申立人らのその余の申立ては、これを棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者等

(1) 被申立人西日本旅客鉄道株式会社（以下「会社」という。）は、日本国
有鉄道改革法に基づき、昭和62年4月1日、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のうち、西日本地域（主として北
陸、近畿、中国地方）における事業を承継して設立された会社で、肩書
地に本社を置き、本件申立当時の従業員は約51,500人である。

会社は、支社の一つとして、旧日本国有鉄道金沢鉄道管理局（以下「金
鉄局」という。）の事業範囲（主として石川、富山、福井、新潟県地方）
を引き継いだ金沢支社を設けており、本件申立当時の金沢支社の従業員
は約5,770人である。

(2) 申立人国鉄労働組合北陸地方本部（以下「北陸地本」という。）は、申
立外国鉄労働組合（22年結成。以下「国労」という。）の下部組織で、金
沢支社の従業員を主たる構成員とする労働組合であり、本件申立当時の
組合員は781人である。

(3) 申立人国鉄労働組合北陸地方本部石川県支部（以下「石川県支部」と
いう。）は、北陸地本の下部組織で、金沢支社の従業員のうち石川県内の
職場に勤務する者を主たる構成員とする労働組合であり、本件申立当時
の組合員は145人である。

(4) 申立人国鉄労働組合北陸地方本部糸魚川支部（以下「糸魚川支部」と
いう。）は、北陸地本の下部組織で、金沢支社の従業員のうち新潟県内の
職場に勤務する者を主たる構成員とする労働組合であり、本件申立当時

の組合員は88人である。

- (5) 申立人 X 3 外106人（別紙 1 申立人個人目録記載。以下、各人を「申立人個人」という。）は、本件申立時においては、金沢支社の従業員で石川県内または新潟県内の職場に勤務しており、石川県支部または糸魚川支部の組合員である。
- (6) なお、会社には、国労の下部組織である国鉄労働組合西日本本部（以下「国労西日本」という。）のほか、全日本鉄道労働組合総連合会（以下「鉄道労連」という。）に所属する西日本旅客鉄道労働組合（以下「西鉄労」という。）、日本鉄道産業労働組合総連合（以下「鉄産総連」という。）に所属する西日本鉄道産業労働組合（以下「西日本鉄産労」という。）、全国鉄動力車労働組合連合会（以下「全動労」という。）に所属する全国鉄動力車労働組合西日本地方本部（以下「全動労西日本」という。）等の労働組合がある。

2 国鉄改革（分割民営化）の経緯

- (1) 昭和56年 3 月16日、臨時行政調査会（以下「臨調」という。）が発足し、その第四部会において国鉄の経営再建問題が審議されることとなった。
- (2) 57年 7 月30日、臨調は、国鉄の経営再建のためには現行制度を抜本的に改める必要があるとして、5 年以内に国鉄の事業の分割民営化を実施すること、新経営形態移行までの間に、職場規律の確立と人事管理の強化、新規採用の原則的停止と各現場要員数の徹底的合理化等11項目の緊急措置をとるべきであること等の答申（以下「基本答申」という。）を政府に提出した。
- (3) 臨調の基本答申を受けて政府は、日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法の成立を図り、58年 6 月、同法に基づき日本国有鉄道再建監理委員会（以下「監理委」という。）が発足した。
- (4) 60年 7 月26日、監理委は、「国鉄改革に関する意見」（以下「最終意見」という。）を政府に答申した。

この最終意見には、「国鉄の経営が悪化した最大の原因は、公社という自主性の欠如した制度の下で全国一元の巨大組織として運営されている現行経営形態そのものに内在するから、この経営形態を抜本的に改革することによってはじめて国鉄事業の再生が可能になる」という認識の下に、①鉄道旅客事業を 6 地域に分割、②鉄道貨物事業を分離、③62年 4 月 1 日に分割民営化、④新事業体の適正要員規模は約183,000人（鉄道旅客部門約158,000人・バス部門約10,000人・鉄道貨物部門等約15,000人）であり、余剰人員約93,000人については、分割民営化前に希望退職者を公募し約20,000人を減員する、適正要員数の 2 割程度約32,000人を鉄道旅客部門の新事業体へ上乗せして移籍させる、移行後に再就職対策を要する職員約41,000人を旧国鉄（現日本国有鉄道清算事業団。以下「清算事業団」という。）に所属させ 3 年間で転職させる、国鉄は移行前に徹底した合理化により新事業体の要員数で事業が行い得る体制を調えること

等の国鉄改革案が提言されていた。

(5) 政府は、提出された「最終意見」最大限尊重する旨の閣議決定を行うとともに、61年3月、9つの国鉄改革関連法案を第104回国会に提出したが、職員の転出を促進するための希望退職制度を主な内容とする「日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭和61年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律」だけが同年5月に成立し、残りの8法案は衆議院の解散により廃案となった。

(6) 61年11月28日、総選挙後の第107回国会に再提出されていた次の8つの国鉄改革関連法が可決成立し、同年12月4日に公布施行された。

「日本国有鉄道改革法」（以下「改革法」という。）

「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律」（以下「鉄道会社法」という。）

「新幹線鉄道保有機構法」

「日本国有鉄道清算事業団法」

「日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進等に関する特別措置法」

「鉄道事業法」

「日本国有鉄道改革法等施行法」

「地方税及び国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律」

(7) 以後、国鉄の分割民営化は改革法等に定められた手続に基づき進められ、62年4月1日に会社等が設立された。

3 国鉄分割民営化へ向けての全国的な労使の動向等

(1) 臨時発足後の昭和57年に入った頃からマスコミ等で国鉄の職場規律問題が盛んに取り上げられたが、同年3月5日、国鉄は、運輸大臣の指示を受け、「職場規律の総点検及び是正について」と題する総裁通達により、3月末までに4,831個所の現業機関を対象に、ヤミ協定・悪慣行、現場協議制度の運用実態、昇給・昇格・昇職問題、管理者問題に関し職場総点検を実施し、既に判明している悪慣行・ヤミ協定を即刻解消するように指示した。

以後国鉄は60年まで八次にわたって職場総点検を実施するとともに、各現業機関等において、職場規律の確立を図るため各種慣行・協定の廃止、ワッペン着用の禁止、組合活動の規制等人事管理を強化する施策等を講じた。

(2) 57年7月15日、国鉄は、ブルー・トレイン検査係に支払われていた運転検査旅費の返還を求めて、国労組合員と全動労組合員155人を相手取り全国の簡易裁判所へ訴訟を提起した。なお、国鉄動力車労働組合（26年結成。以下「動労」という。）組合員は、それ以前に返還に応じている。

(3) 57年7月19日以降、国鉄は、国労、鉄道労働組合（43年結成。以下「鉄労」という。）、動労、全国鉄施設労働組合（46年結成。以下「全施労」

という。)等の各組合に対し、「現場協議に関する協約」(国労は43年締結。現場単位の労使の交渉制度。)の改定案を提示し、現行協約の有効期限である同年11月30日までに労使の意見が一致しないときは、再締結しない意向を示した。

その後、鉄労、動労、全施労の3組合はこの改定案を大筋で受け入れたが、国労と全動労(49年結成)は、現行現場協議制度の基本を変質させ骨抜きにするものだとして拒否したため、両組合は現場協議制に関しては同年12月1日から無協約状態となった。

(4) 57年7月30日、臨調は基本答申を政府に提出したが、国労、動労、全施労及び全動労の4組合は、「基本答申は、国民の利益をそこね、国鉄労働者の期待に反するものであるから絶対に容認できない。」旨の共同の抗議声明を發表した。

(5) 58年8月19日から下関市で開催された第45回定期全国大会で、国労は、国鉄の分割民営化反対の方針を決定した。国労の反対理由は、①分割民営化は国鉄の解体とともに国労の解体を狙ったものであること、②国鉄の赤字財政は、国鉄労働者や国民の責任ではなく、政府等の交通政策と過剰設備投資、政治路線の押しつけとこれに迎合した国鉄当局にあること、③分割民営化で国鉄の再建・赤字解消は実現できず、むしろ利用者に対するサービス低下と安全輸送が脅かされること等にあった。

(6) 59年6月5日、国鉄は、約25,000人削減の59年度要員計画と余剰人員対策を發表し、同年7月10日、各組合に対し、①退職制度の見直し、②職員の申し出による休職の取り扱い、③職員の派遣に関する取り扱い(指定職以外の一般職員の国鉄関連企業等への派遣は、本人から同意書を提出させて所属長が決定し、期間は3年以内とする等。)の3項目から成る「余剰人員の調整策」を示し、同年10月10日から実施(有効期間は3年間)したい旨提案したが、国労は、「職場に雇用不安を助長させる事実上の首切り案」であるから絶対に容認できない旨反対した。

その後、国鉄は各組合と団体交渉を重ねた結果、退職制度については継続協議となったが、休職制度と派遣制度については、鉄労、動労、全施労の3組合はこの調整策を大筋で受け入れ、同年10月10日に到って妥結した。

一方国労は、休職者・派遣者の復帰について明確な保証がないとしてその解明を要求していたが、国鉄は、同日国労に対し交渉打ち切りを通告するとともに、翌11日には、「雇用安定等に関する協約」(46年締結。合理化等の実施に伴い職員の雇用を安定し労働条件の改善を図る協定。以下「雇用安定協約」という。)を翌60年1月11日をもって解約する旨通知した。

しかし、その後の交渉により、60年4月9日、国労と国鉄の間で休職・派遣制度等に関して協定が締結されたため、国鉄は、雇用安定協約解約を撤回し、国鉄と国労の同協約は、同年11月30日まで延長された。

(7) 60年7月26日、監理委は、政府に対し最終意見を答申したが、国労、動労、全施労及び全動労の4組合は、「国鉄の真の再建をめざして国民の支持と連帯の輪をひろげ、分割民営化を許さず、公共交通としての国鉄を守り抜くとともに国鉄労働者の雇用を確保するために組織の総力をあげて闘い抜く決意である。」旨の共同の抗議声明を公表した。

また、国労は、同年8月5日、分割民営化に反対して1時間の時限ストライキを執行したが、国鉄は、同年10月5日、8.5ストライキ参加等を理由に国労組合員約64,000人に減給、戒告及び訓告等の処分を通告した。

一方、鉄労は、同年8月8日、全国大会で、「監理委の最終意見に沿って国鉄の分割民営化の実現に全力をあげる」旨の運動方針を決定した。なお、この大会には国鉄総裁が国鉄の組合の全国大会としては初めて出席し、「国鉄改革の協力」を呼び掛けた。

(8) 60年10月9日、国鉄は、最終意見の6分割民営化を前提とし、61年10月末までに約195,000人の要員に削減する旨の「今後の要員体制の考え方」を公表した。

(9) 60年11月30日で期限切れとなる雇用安定協約の再締結に関し、国鉄は各組合と団体交渉を重ねていたが、鉄労、動労、全施労の3組合とは、余剰人員調整策、特に派遣について協力的だとして、同年11月13日、再締結に合意した。

一方、国鉄は、同年10月24日、国労に対し、「余剰人員調整策に非協力が続くのなら雇用安定協約は再締結できない。」という趣旨の申し入れをした。これに対し国労は、その後中央委員会で、「三ない（行かない、休まない、辞めない）運動中止」の方針を決定したが、同年11月30日、国鉄は、「下部機関で十分認識されているとは判断できない状況にある。」として、雇用安定協定の再締結を拒否したため、同年12月1日以降、国労は同協約に関しては無協約状態となった。

(10) 60年12月、国鉄は、全職員を対象に「進路希望のアンケート調査」表を配布して、61年1月6日までに回答を提出するように求めた。このアンケートは、国鉄改革の不可欠の前提となる余剰人員対策の一環である61年度の公的部門における採用のための調査を主目的とし、今後の配属等についての希望表明の一つの機会であるとされ、選択枝として「公的部門」と「その他」に分かれ、「その他」の中には「旅客鉄道会社」が含まれており、国鉄の分割民営化を前提とするものであった。

これに対して国労は、公的部門の採用に限定するのなら協力するとしてアンケート内容の変更を要求したが、国鉄は変更せずを実施したため、国労は、アンケート調査提出に際しては国鉄の分割民営化反対を明確にすることを決定した。

(11) 61年1月13日、国鉄は、各組合に対し、「雇用安定の基盤を守るという立場から国鉄改革が成し遂げられるまでの間、労使は、①安定輸送、安全輸送の維持のため諸法規を遵守し全力をあげてこれを実現すること、

②リボン、ワッペンの不着用、氏名札の着用等、折り目正しいサービスの提供に努めること、③鉄道事業の再生を図るために必要な合理化は一致協力して積極的に推進し、新しい事業運営の体制を確立すること、④余剰人員対策については、派遣制度等、退職勧奨、希望退職の目標達成に積極的に取り組み、職員の将来の雇用の場の確保・拡充について一致協力すること」等を内容とする「労使共同宣言」(以下「第一次共同宣言」という)案を提示して調印を求めたところ、鉄労、動労、全施労の3組合は即日調印し、国鉄と共同で記者会見を行ったが、国労は、第一次共同宣言は分割民営化と首切りを容認し、労働者・労働組合の権利を否定するものだとして調印を拒否した。

(12) 61年2月28日、国鉄は、従来から職員の勤務実態等については、管理局等地方機関ごとに職員個々の管理台帳を作成し把握に努めてきたが、八次にわたる総点検を経ても、なお職員の意識・意欲にかかわる問題は未だ残されており、今まで管理者の個人把握が不十分であったとして、これに加えて統一した様式で職員個々の勤務実態にかかわる調査(以下「職員管理調書」という。)を作成し、職員の意識・意欲にかかわる問題についての総点検の集大成とし、今後の業務運営面、職員管理面に活用することとした。

この職員管理調書作成のための調査は、61年4月2日現在の約270,000人の職員(指定職・退職前提退職者等は除く)について、58年4月1日から61年3月31日までの過去3年間の期間を対象として行われたが、調査対象事項は、特記事項として、一般処分、労働処分(組合活動を理由とする懲戒処分)、昇給、昇格、行賞、派遣、復職前提退職の7項目についての有無と回数等を問い、また、評定事項として、業務遂行に必要な知識、技能、責任感等の10項目の他に、職場秩序を乱す行為(点呼妨害、体操不参加、管理者への暴言等)、服装の乱れ(リボン・ワッペンの着用、氏名札・安全帽・ネクタイ等の未着用)、勤務時間中の組合活動、上司・同僚・部下からの信頼、国鉄の厳しい現状の認識等の10項目についての有無等と5段階の総合判定を問うものであった。

なお、労働処分について言えば、調査対象期間を過去5年間にすると、国労組合員の被処分者は約18万人、動労組合員の被処分者も1万人を越えていたが、対象期間中に限定すると、国鉄分割民営化反対のためのワッペン着用闘争やストライキ等を理由に、国労組合員には10万人を越える被処分者がいたが、動労組合員の被処分者は451人であった。

(13) 61年3月4日、国鉄は、今後の余剰人員対策を円滑に進めていくためには、雇用の場の地域的なアンバランスを調整することが必要だとして、北海道と九州に勤務する約3,400人の職員を東京、名古屋、大阪方面へ広域異動させることを発表した。鉄労、動労、全施労の3組合は協力を表明した。

これに対し国労は労働条件の変更に関わる問題だとして団体交渉を要

求したが、国鉄は、管理運営事項であるとして同年3月20日から希望者の募集を開始した。

- (14) 61年5月、国鉄本社車両局のB2機械課長は、全国の機械区・所長あてに、概要次のような文書を送付した。

『今年度に入り、民営分割に伴う職員管理調書の改訂、広域異動、企業人教育等の余剰人員対策が急ピッチで続けられたが、機械部門は問題を残しており、4月10、11日の国労のワッペン闘争では15%の職員がワッペンを着用した。これら一連の施策を評価すると、我々機械部門の新事業体における存在は有りえない。国鉄改革を完遂するには職員の意識改革が大前提である。当局側の考え方を理解でき行動できる職員、新事業体と運命共同体的意識を持ちうる職員のみが新事業体に明るい未来を約束する。イデオロギーの強い職員、話をしても最初から理解しようとしぬ職員、意識転換に望みを託し得ぬ職員等はもうあきらめても結構だ。今大切なことは、良い子・悪い子に職場を2極分化することである。職員に対して言いにくいことをズケズケ言った結果機械区が潰れてもかまわない。区所長が良かれと思ってやったことに対しては、私自身の責任である。』

- (15) 61年5月21日、国鉄本社のB3職員局次長は、動労の会議の講演で、「分割民営化を遅らせば自然に展望が開けるという理論を展開している人達がいる。国労のA3委員長です。私はこれからA3の腹をぶん殴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。やらないということは、うまくやるということでありまして……」という趣旨の発言をした。

- (16) 61年6月24日、国鉄は、61年度首で約38,000の余剰人員が、現在進めている合理化が完了した時点で80,000人を越える情勢にあるとして、同年7月1日から、全国1,010か所の現業機関に人材活用センター（以下「人活センター」という。）を設置し、①業務遂行に必要な要員を上回る人数を分離して各系統内を原則として集中的に一括管理すること、②配置にあたっては一般異動または兼務により担務指定すること、③配置要員は教育も含め有効な活用を図ること、④現在の余剰人員は8月末までに配置を完了させその後順次余剰人員を追加配置すること等を決定した。

人活センターは、同年11月1日現在で全国に1,438箇所設置され、約18,510人の職員が配置されたが、そのほとんどは国労組合員であり、翌62年3月10日に廃止されるまでの間、草刈、雑施設の撤去作業、列車の清掃、銘板磨き、文鎮作り、竹細工等の業務に従事された。

なお、国鉄は、職員が持っている知識や技能の他に幅広くその他の技能等を取得させてより広い要員配置を可能とするため、「多能化教育」を実施することを決定し、61年夏頃から受講者の公募を始め、選抜試験により入学者を決定し、1ヶ月の学園教育の後、4～5ヶ月の現場見習いを経て業務に従事させるようになっていた。

また、国鉄は、60年3月のダイヤ改正に引き続き、61年11月にもダイヤ改正を行ったが、このダイヤ改正により、監理委が適正要員とした183,000人の業務遂行体制に近い186,000人体制を確立した。

- (17) 61年7月、鉄労、動労、全施労の3組合と真国鉄労働組合（国労を脱退した者等で61年4月結成。）は、国鉄改革労働組合協議会（以下「改革労組協」という。）を結成した。また、同年7月30日には、改革労組協加盟4組合と国鉄は、国鉄改革労使協議会（以下「改革労使協」という。）を結成した。

なお、改革労組協にはその後、工事労働組合連合会、国鉄車両労働組合、全国鉄道協議会連合会（以下「鉄道協」という。）等の組合が加盟した。

- (18) 61年8月21日、鉄道協の結成記念パーティが開催され、鉄労ら改革労組協の代表の外、国鉄からはB4常務理事、B3職員局次長らが出席した。その中で、B4常務理事は、「全国に陸続として国鉄改革に邁進する組織ができている。力強い援軍を得た思いだ。4組合や工事、車両の先輩組合と是非力を合わせてほしい。」と発言した。

- (19) 61年8月27日、鉄労ら改革労組協加盟7組合は、国鉄と、「①民営分割による国鉄改革を基本とするほかないこと、②改革労使協が今後の鉄道事業における労使関係の機軸となること、③鉄道事業の健全な経営が定着するまでの間、付与された争議権の行使を自粛すること、④今後の鉄道事業は、企業人としての自覚を有し、向上心と意欲にあふれる職員により担われるべきこと、⑤派遣・休職制度、直営売店、広域異動等を推進してきたが、今後は、労使それぞれの立場で職員の指導を徹底すること」等を内容とする「今後の鉄道事業のあり方について」と題する労使共同宣言（以下「第二次共同宣言」という。）を締結した。

- (20) 61年8月28日、国鉄総裁は、全施労の定期大会の席上、国鉄が国労と動労を相手に50年のいわゆるスト権ストの損害202億円の賠償を求めている訴訟について、動労に対する訴訟は取り下げる旨表明し、当該訴訟は後日取り下げられた。

取り下げの理由として、総裁は、「動労は57年以来国鉄改革の方向で当局と一致している。ストもしていないし今後もしないと言っている。一致協力して国鉄改革を進めるには訴訟を残すのは良くないと判断した。」旨述べている。

- (21) 61年10月1日、国鉄本社において、国鉄側からは総裁らが、改革労組協側からは加盟9労組の委員長、書記長らが出席して改革労使協が開催されたが、席上国鉄総裁は、「国労の内部で改革や雇用について議論が起きている。それなりの前進だと思う。しかしそれが単に形だけの方向転換では意味がない。実行行為で示してもらわないと信頼するわけにはいかない。」旨述べた。

- (22) 61年7月下旬に開催された国労の定期全国大会において、国労は、「雇

用と組織を守るという目標達成のためには場合によって大胆な妥協が必要である。」との路線を打ち出し、61年10月9、10日に静岡県修善寺で開催が予定されていた国労臨時全国大会に先立ち、国労執行部は、総評を通じ、9月17日に労使共同宣言の調印と雇用安定協約の締結を国鉄に申し入れたが、国鉄は、反合理化闘争等の運動方針の修正、不当労働行為等の訴訟の取下及び中傷行為の中止を、国労中央本部と全地方本部で事実行為として完了することが、労使共同宣言調印の前提である旨提示した。

これを受けて国労執行部は、61年9月30日開催の中央闘争委員会でこの前提条件沿った形の緊急対処方針を決定し、臨時全国大会に提案したが、同提案は否決されたため執行部が交替し、国労は、分割民営化反対の立場を堅持した。

(23) 国鉄分割民営化へ向けての過程の中で、国労は61年春頃までは一貫して70%の組織率を擁していたが（61年4月1日現在で68.6%・組織人員165,403人）、その後、組合員の脱退等により急激に減少し始め、61年10月1日現在では49.8%（117,401人）と過半数を割り、その後も国労からは前執行部の路線を支持する組合員等が脱して62年1月末までに西日本鉄産労外5組合を結成したこともあり、62年2月1日現在では27.5%（62,165人）へと減少した。

この間の国鉄内各労働組合の組織率・組織人員数の推移は次表のとおりである。

労働組合		組合員数 / 比率 (61. 4. 1)	組合員数 / 比率 (62. 2. 1)	組合員数増減	
第一次共同宣言調印組合	鉄道労働連 (第二次共同宣言調印)	鉄 労	28,720 / 11.9	48,332 / 21.2	+19,612
		動 労	31,353 / 13.0	36,143 / 15.9	+4,790
		鉄道社員労働組合	0 / 0.0	30,191 / 13.2	+30,191
		日本鉄道労働組合	1,532 / 0.7	10,324 / 4.5	+8,792
		その他4労働組合	45 / 0.0	906 / 0.4	+861
		小計	61,650 / 25.6	125,895 / 55.2	+64,246
	東日本鉄道労働組合外1労働組合		0 / 0.0	6,984 / 3.1	+6,984
	鉄産総連	北海道鉄道産業札幌労働組合	0 / 0.0	2,685 / 1.2	+2,685
		東海鉄道産業静岡労働組合	0 / 0.0	2,461 / 1.1	+2,461
		西日本鉄産労	0 / 0.0	11,149 / 4.8	+11,149
		九州鉄道産業労働組合	0 / 0.0	3,641 / 1.6	+3,641
		その他鉄道産業4労働組合	0 / 0.0	1,099 / 0.5	+1,099
小計		0 / 0.0	21,035 / 9.2	+21,035	

以	上	計	61,650/25.6	153,915/67.5	+92,265
国		労	165,403/68.6	62,165/27.3	-103,238
全		動	2,394/1.0	2,018/0.9	-376
そ	の	他	1,212/0.5	900/0.4	-312
任	意	未	10,404/4.3	8,917/3.9	-1,487
合		計	241,063/100	227,915/100	-13,148

なお、鉄道労連の結成は62年2月2日、鉄産総連の結成は同年2月28日である。

また、国鉄が分割民営化した62年4月1日現在での国労の組織人員は、約44,000へと減少していた。

4 国鉄の分割民営化へ向けての北陸地方の労使の動向等

(1) 前記3の国鉄分割民営化へ向けての全国的な労使の動向等の中で、北陸地方においても、金鉄局は国鉄本社の指示の下に、職場規律の確立、人事管理の強化、合理化による余剰人員対策等の施策を講じたのに対し、北陸地本は国労本部の指示の下に分割民営化に反する闘争を行った。

(2) 前記3の(10)のとおり、国鉄は61年12月から62年1月にかけて「進路希望のアンケート調査」を行ったが、その際、糸魚川保線区に所属していた申立人個人X4（以下、別紙1申立人個人目録に基づき「No.81 X 4」といい、他の申立人個人も同様とする。）、No.85のX5らは、希望欄には記入せず、意見記入欄に、「私は分割民営化に反対です。引き続き国鉄で働くことを希望します。」と書いて提出したところ、同年1月下旬に再調査が行われ、一人ずつ順番に保線区長室に呼び出され、区長から、「希望欄に記入がないということは当局に白紙委任したと理解してよいか。」「引き続き国鉄で働きたいということは清算事業団で働きたいということか。」等の質問があり、再調査の過程はテープレコーダーで録音された。

なお、同様な再調査は、糸魚川電力区に所属していたNo.37 X 6、No.88 X 7ら、糸魚川信号通信区に所属していたNo.97 X 8、No.100 X 9らに対しても行われた。

(3) 前記3の(11)のとおり、61年1月13日、国鉄は、鉄労、動労、全施労の3組合と第一次共同宣言を締結したが、同様の内容の宣言は、同年3月13日に、金鉄局と鉄道労働組合金沢地方本部（以下「鉄労金沢」という。）、国鉄動力車労働組合北陸地方本部（以下「動労北陸」という。）、日本国有鉄道職員組合北陸地方本部の3組合との間で締結された。

(4) 前記3の(16)のとおり、61年6月24日、国鉄は余剰人員の活用のため同年7月1日から各現業機関に人活センターを設置することを決定した。

金鉄局管内では、62年1月末頃の時点では、57個所の人活センターに589人の職員が所員に指定されていたが、そのほとんどは北陸地本組合員(423人・71.8%)で、その中には同地本傘下の各支部・分会の役員も多数含

まれ、同年3月10日に同センターが廃止されるまでの間、草刈、ペンキ塗り、トンネル内泥土処理、不用線路の撤去、廃車解体、庁舎清掃、無人駅での乗車券販売等の業務に従事した。

ちなみに、62年1月末頃の金鉄局管内の北陸地本の組織率は約18%であったのに対し、人活センター所員に指定された組合員は、その組織人員の約40%を占めていた。

- (5) 61年8月末から9月初めにかけて金鉄局管内各組合の定期大会が開催されたが、同年8月28、29日開催の鉄労金沢の定期大会には、前年に引き続き金鉄局長が出席して「国鉄改革への協力」を呼び掛けた。

また、8月31日、9月1日開催の動労北陸の定期大会には金鉄局長が初めて出席し、席上、「皆さん方には今の難局を乗り切るための諸々の施策や問題提起について大変スピーディに対応していただき、また、61.11についても提案から僅か13日で妥結をいただき本当に感謝の念にたえません。こと程左様に臨機応変に対応される貴組合のいわゆる華麗な転身は近代的労使関係確立の面から大変意義のあることであり、また、私自身、国鉄改革へ向け百万の味方を得た感じであります。鉄道事業の未来を拓く国鉄改革の実現のために労使共同宣言の趣旨を遵守し、労使共に力をあわせてこの難局を乗り越えて行きたいと思っております。」と挨拶した。

一方、北陸地本の定期大会は、61年春頃から組合員が相次いで脱退している中で、8月30、31日に開催され、分割民営化に関して柔軟路線を取るか否かで意見が分かれ紛糾したが、結局「大胆な妥協も容認する」との闘争方針が決定された。

しかし、前記3の(22)のとおり、国労臨時大会では執行部の同様方針が否決され、国労は分割民営化反対の立場を堅持することになったこともあり、北陸地本からはその後も組合員の脱退が相次ぎ、62年1月10日には、大胆な妥協を容認する組合員らが鉄産労北陸を結成した。なお、鉄産労北陸はその後、同年1月30日の西日本鉄産労の結成により、西日本鉄道産業労働組合北陸地方本部（以下、同様に「鉄産労北陸」という。）となった。

- (6) 前記3の(19)のとおり、国鉄は、61年8月27日、鉄労、動労等改革労組協加盟7組合と第二次共同宣言を締結したが、同様な内容の宣言は、同年10月3日までに金鉄局と鉄労金沢、動労北陸、鉄産協、金沢鉄道工務労組（北陸地本脱退者が同年9月19日に結成）等の国鉄改革労働組合金沢地方協議会加盟組合との間でも締結された。なお、これら組合はその後、西鉄労の結成に伴い、西日本旅客鉄道労働組合金沢地方本部（以下「西鉄労金沢」という。）を結成した。

- (7) 国鉄分割民営化の過程における金鉄局管内の主な組合の組織人員数の推移は概要次表のとおりである。

区 分	北陸地本	鉄労金沢	動労北陸	鉄産労北陸	鉄 産 協
61年 4 月	2,911	3,515	1,106		
61年 6 月	2,849	3,382	1,078		
61年 9 月	2,581	3,553	1,074		
61年12月	1,634	3,549	1,098		280
62年 2 月	1,066	3,154	1,067	422	298
62年 4 月	782	2,673	893	350	240
62年 6 月	781	2,675	892	350	239

5 会社の設立と職員の採用

(1) 改革法は、「国鉄の経営形態の抜本的な改革に関する基本的事項について定める趣旨」（第1条）の下に制定されたが、その中には、国鉄の責務として、「その組織の全力を挙げて、この法律に定める方針に基づく施策が確實かつ円滑に実施されるよう最大限の努力を尽くさなければならないこと」（第2条第2項）が定められ、国鉄改革の実施時期は「昭和62年4月1日」（第5条）とされた。

また、同法は、国鉄改革の基本方針として、「旅客鉄道事業の分割民営化」（第6条）、「貨物鉄道事業の分離民営化」（第8条）、「国鉄の清算事業団への移行」（第15条）等について定め、併せて、国鉄が行っている事業の引き継ぎに関しては、「運輸大臣は、承継法人に引き継がせる事業等の種類及び範囲、承継させる資産・債務並びにその他の権利及び義務、国鉄の職員のうち承継法人の職員となるものの総数及び承継法人ごとの数等に関する基本的事項について閣議決定を経て基本計画を定め、国鉄は、基本計画に従い承継法人ごとに、その事業の引き継ぎ並びに権利及び義務の承継に関する実施計画を作成すること」（第19条）、「承継法人の職員の採用手続については承継法人の設立委員が行うこと」（第23条）等を定め、国鉄が行っていた事業のほとんどは、62年4月1日をもって新事業体である11の承継法人に引き継がれ、残りは清算事業団に移行することとされた。

なお、61年11月28日、参議院国鉄改革に関する特別委員会（以下「参議院特別委員会」という。）は、国鉄改革関連8法案の施行に当たり、政府は次の項目を含む13項目について、配慮すべきであるとの附帯決議を行った。

~~~~~

9. 国鉄改革の実施に当たっては、国鉄職員の雇用と生活の安定を図るため、次の諸点について十分配慮すること。

(1) 各旅客鉄道株式会社等における職員の採用基準及び選考方法について

は、客観的かつ公正なものとするよう配慮するとともに、本人の希望を尊重し、所属労働組合等による差別等が行われることのないよう特段の留意をすること。

~~~~~

- (2) 61年11月28日、改革法等の国鉄改革関連法の可決・成立を受けて、国鉄は、国鉄業務の新事業体への移行について総合的に検討し、全社をあげてその推進に取り組み、円滑かつ確実な移行の推進に遺漏なきを期するため、本社内に副総裁を委員長とする移行推進委員会を設置し、さらに、同年12月3日には、同委員会の下に、各会社等の設立等に関してその準備及び移行に関わる業務を円滑かつ確実に推進するため、それぞれの会社ごとに設立準備室を設置した。

同準備室は、①旅客会社等の設立等に伴う具体的な業務移行の準備及びその実施の推進に関する業務、②旅客会社等の設立等に関連して他の設立準備室等及び部外関係機関との連絡調整に関する業務等を行うこととされ、会社の設立準備室は国鉄本社内に、その分室が大阪鉄道管理局内に設置された。

- (3) 61年12月4日、改革法等の国鉄改革関連法が公布・施行されたのを受けて、運輸大臣は、鉄道会社法附則第2条第1項に基づき、6旅客鉄道株式会社と日本貨物鉄道株式会社（以下これら7鉄道株式会社を「鉄道7社」、6旅客鉄道株式会社を「6旅客会社」、日本貨物鉄道株式会社を「貨物会社」という。）の設立委員34人（共通委員は国鉄総裁を含む16人・各社ごとに2人から5人の委員計18人）を任命し、運輸省内には設立委員会の事務局が設置された。

設立委員は、当該会社の設立に関し発起人の職務を行うものとされ、改革法第23条に定めるもののほか、当該会社はその成立の時に必要業務を円滑に開始するために必要な業務を行うことができるものとされた（鉄道会社法附則第2条第1項及び第2項）。

改革法第23条に定められた承継法人の職員の採用手続等は次のとおりである。

第1項 承継法人の設立委員等は、国鉄を通じ、その職員に対し、それぞれの承継法人の職員の労働条件及び職員の採用の基準を提示して、職員の募集を行うものとする。

第2項 国鉄は、前項の規定によりその職員に対し労働条件及び採用の基準が提示されたときは、承継法人の職員となることに関する国鉄の職員の意思を確認し、承継法人別に、その職員となる意思を表示した者の中から当該承継法人に係る同項の採用の基準に従い、その職員となるべき者を選定し、その名簿を作成して設立委員等に提出するものとする。

第3項 前項の名簿に記載された国鉄の職員のうち、設立委員等から採用する旨の通知を受けた者であって附則第2項の規定の施行

(注:日本国有鉄道法及び同法施行法の62年4月1日からの廃止)の際現に国鉄の職員である者は、承継法人の成立の時に、当該承継法人の職員として採用される。

第4項 第1項の規定により提示する労働条件の内容となるべき事項、同項の規定による提示の方法、第2項の規定による職員の意思の確認の方法その他前3項の規定の実施に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

第5項 承継法人の職員の採用について、当該承継法人の設立委員がした行為及び当該承継法人の設立委員に対してなされた行為は、それぞれ、当該承継法人がした行為及び当該承継法人に対してなされた行為とする。

第6項、第7項 (省略)

以上の採用手続に関し、61年11月25日開催の第107国会参議院特別委員会会議録第8号によると、運輸大臣は、「承継法人の職員の具体的な選定作業は設立委員などの示す採用の基準に従って国鉄当局が行う」が、この国鉄当局の立場は「設立委員などの採用事務を補助するものとしての立場」であり、法律上の考え方でいうと「民法に照らして言えば準委任に近いもの」、「どちらかといえば代行と考えるべき」旨答弁している。

(4) 61年12月11日、鉄道7社の第1回設立委員会が開催され、「職員の採用基準」と移行時点においては基本的には現行の国鉄における労働条件を大幅に変更しないように配慮するとの「労働条件の基本的な考え方」が決定されるとともに、併せて、以後の鉄道7社の成立までの国鉄改革のスケジュールも決定された。

～～～会社の職員の採用基準(抜粋)～～～

1. 昭和61年度末において年齢満55才未満であること。
2. 職務遂行に支障のない健康状態であること。
3. 国鉄在職中の勤務の状況からみて、当社の義務にふさわしい者であること。

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

～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～

なお、「国鉄改革スケジュール」によれば、①国鉄は、設立委員会で決定された採用基準と労働条件の通知を受けて、61年12月下旬から62年1月上旬にかけて職員の配属希望調査を行い、その結果を集計、分析、調整し、62年2月上旬までに候補者名簿を作成して設立委員会に提出する、②設立委員会は、提出された候補者名簿により採用者を決定した後、62年3月上旬に配属の決定を行って国鉄に内示する、③国鉄は、この内示を受けて配転計画を策定して配転を発令する、となっていた。

(5) 61年12月16日、運輸大臣は、改革法に基づく基本計画を決定した。基

本計画では、11承継法人の総定員は215,000人（余剰人員約32,000人は6旅客会社の定員に含む。）とされ、このうち会社の定員は53,400人とされた。

- (6) 61年12月19日、第2回設立委員会が開催され、鉄道7社の労働条件が決定された。

～～～会社職員の労働条件（抜粋）～～～

1. 就業の場所

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。

2. 従事すべき業務

旅客鉄道事業及びその附帯事業並びに自動車関連事業その他会社の行う事業に関する業務とします。なお、出向を命ぜられた場合は、出向先の業務とします。

（主な業務）

- (1) 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
(7) 関連事業の業務

～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～～

- (7) 61年12月24日以降、国鉄は、その職員に対して、鉄道7社を含む11承継法人の職員の「採用の基準」と「労働条件」を記載した書面を交付するとともに、承継法人の職員となることに関する意思の有無の確認を行うための「意思確認書」の用紙を配付し、62年1月7日正午までに提出するよう指示して、職員が、どの承継法人を希望するかについての配属希望調査を開始した。

なお、この確認書は同時に職員が就職を希望する承継法人に対する「就職申込書」を兼ねるものとされ、就職を希望した職員は合計219,340人であった。

- (8) 国鉄は、職員からの前記(7)の意思確認書の提出を受けて、承継法人による採用を希望した職員がその採用の基準に合致するか否かを個別に判断し、各承継法人の職員としての採用すべき者の候補者名簿（名簿記載者は11承継法人で合計205,586人。会社は52,943人）を作成して、62年2月7日、設立委員会に提出した。

- (9) 62年2月12日、第3回設立委員会が開催され、鉄道7社の組織等が決定されるとともに、国鉄が提出した前記(8)の候補者名簿に記載された者全員が、次表のとおり各承継法人に採用されることが決定された

承継法人名	基本計画定員	採用決定者	差
北海道旅客鉄道株式会社	13,000	13,000	0
東日本旅客鉄道株式会社	89,540	84,343	-5,197
東海旅客鉄道株式会社	25,200	21,941	-3,259
会 社	53,400	52,943	- 457
四国旅客鉄道株式会社	4,900	4,610	- 290
九州旅客鉄道株式会社	15,000	15,000	0
小 計	201,040	191,837	-9,203
貨 物 会 社	12,500	12,289	- 211
新幹線鉄道保有機構外3承継法人	1,460	1,460	0
合 計	215,000	205,586	-9,414

(10) 62年2月16日以降、会社設立委員会委員長（以下「設立委員長」という。）は、国鉄を通じ、会社に採用が決定された者に対し、「あなたを昭和62年4月1日付けで採用することに決定いたしましたので通知します。なお、辞退の申し出がない限り、採用されることについて承諾があったものとみなします。」旨の採用通知書（同年2月12日付け）を交付した。

(11) 62年3月17日開催の第4回設立委員会で、鉄道7社の役員候補者が選定されたのを受け、同年3月24日開催の会社創立総会で役員22人が選任された。そのうち会社の業務執行に当たる取締役は20人であり、半数の者が国鉄出身者であった。

なお、国鉄出身の取締役中には、関連事業本部長に就任した会社設立準備室付けのB2（本社車両局機械課長）、近畿圏運行本部長に就任した会社設立準備室分室長のB5（大阪鉄道管理局次長）ほか2人の会社設立準備室付けの者及び金沢支社長に就任した金鉄局長が含まれ、また、会社設立委員2人も含まれていた。

(12) 62年4月1日、会社は、個々の社員に対する辞令を省略して、社報号外第1号により、「62年3月31日現在国鉄の職員であって、昭和61年法律第87号により設立委員長から採用の通知を受けている者は、採用を辞退した者を除いて、同年4月1日付けで会社社員に採用されたものとする。」旨、社長名で通達した。

なお、会社に採用された者は、退職届を提出して、同年3月31日に国鉄を退職している。

6 当初配属の発令

(1) 国鉄の分割民営化を目前にした昭和62年3月3日、国鉄は、61年11月のダイヤ改正を経て確立した186,000人の要員体制を前提に、多数の退職者の後任を補充すること等により、同年4月1日の各会社等の発足の際

に、国鉄の行っている業務を各会社等に円滑に移行させる目的の下に、同年3月10日発令の大規模な人事異動を行ったが、この異動においては、同時に、各旅客会社に上乘せして採用された余剰人員を有効に活用する目的もあった。

62年3月3日、金鉄局長は、上記目的の下に、各現場長（電力区長、駅長等の各現業機関等の長。以下同じ。）を通じ、異動対象者に同年3月10日発令の配属の事前通知書を交付した（以下、国鉄の行ったこの異動を「3.10配属」という。）。

なお、金鉄局では、当時の在籍職員約8,000人のうち、希望退職者、公的部門への転出者、貨物会社等への採用者等で合計約2,000人いたが、会社に採用が決定されていた職員の中には金沢支社の要員体制を上回る者が600人以上いた。

- (2) 3.10配属の人選は、金鉄局においては62年2月中旬頃から作業が開始され、同局は、個々人の日々の勤務成績、職務経歴、能力、適性等及び企業マインドの成熟度等を総合的に勘案し、いわゆる適材適所の人事配置の考慮のもとに、それぞれの業務に従事すべき者を決定したとしているが、同時に、会社においても鉄道輸送事業部門が基幹事業であるとの位置付けをして、同部門には勤労意欲のある勤務成績の優秀な職員を優先的に配置したとしているのに対し、民間企業として発足する会社において展開を予定されていた旅行事業部門や関連事業部門は、企業マインドを育成するのに最も適切な部門であるとして、同部門には、例えば、管理者の指示に従わず罵声を浴びせる等の業務を阻害する者、仕事に対する意欲・協調性・責任感に欠ける者、定められた職場規律を乱す者等を余裕人員として配属したとしている。

なお、企業マインドとは、「会社の発展を常に心掛け、会社や仕事に対し意欲的に取り組む姿勢や態度」であるとされ、また、その成熟度は、「仕事に対する意欲、協調性、責任感、規律性等」により判断され、具体的には、点呼で返事をしない者、作業指示に対して抗議をしたり集団で取り囲む者等はレベル以下の者と判断された。

- (3) また、金鉄局は、3.10配属の人選の資料として、61年に作成された職員管理調書と、57年以降八次にわたって実施された職場総点検により各現場長が把握し、集約していた個々人の勤務成績、勤労意欲等のデータを記録した金鉄局統一様式の職員管理原簿を用い、人事課が主体となり、主管部（例えば、駅は営業部、運転所は運転車両部）と現場長を加えた三者のヒアリングに基づき個々人の配属を決定した。

なお、金鉄局の職員管理調書と職員管理原簿は、会社発足後、金沢支社が承継している。

- (4) さらに金鉄局は、人選に当たり、職員の技術力・経験は総合的な判断の一要素に過ぎないと位置付けし、61年夏頃から実施していた多能化教育を終了して各現場で見習いを行っていた者は、3.10配属時点では新

しい職場でも運用が可能であり、向学心・向上心に燃えた勤労意欲に溢れた職員であると判断し、これらの者を鉄道輸送事業部門の第一線に配属することは大きなプラスになると考え、営業部門へ25人、施設・保線部門へ121人、電力部門へ53人、建築部門へ11人等の多能化職員を配属したが、このうち北陸地本組合員は1人であった。

- (5) 3.10配属においては、金鉄局は、会社が新たに展開を予定していた旅行事業部門と関連事業部門に相当する部門として旅行センターと事業開発課を予定し、金鉄局管内の敦賀、福井、金沢、七尾、高岡、富山、糸魚川の7つの駅（以下「金沢外6駅」という。）に、既設の旅行センター（以下「第一旅行センター」という。）とは別の旅行センター（以下「旅行センター」という。）と事業開発課駐在を新たに設置し、合計412人の職員（公共企業体等労働委員会告示により労働組合法第2条第1号に該当する者一職制上助役以上の者一は除く。）を配属した。組合別配属状況は次表のとおりである。

なお、当時、会社に採用が決定されていた北陸地本組合員は613人であり、そのうちの53.5%が旅行センターと事業開発課駐在に配属されたことになる。

区 分	旅行センター		事業開発課駐在		合 計	
北 陸 地 本	155 人	77.5%	173 人	81.6%	328 人	79.6%
その他組合	45	22.5	39	18.4	84	20.4
合 計	200	100.0	212	100.0	412	100.0

- (6) 旅行センターと事業開発課駐在（以下「旅行センター等」という。）に配属された者の事前通知書には、旅行センターに配属された者に対しては、所属・職名として、当時所属していた現業機関名と担当していた職名（以下「本務」という。）が記載され、発令文には、兼務として、旅行センターが設置された駅名と各職名が命じられ（それまでの所属が駅で、職名が営業係または営業指導係の者はこの記載なし。）、当該駅の旅行センター所員に指定されており、また、事業開発課駐在に配属された者に対しては、所属・職名として、本務が記載され、発令文には、兼務として、総務部を命じ、事業開発課課員に指定し、各駐在が命じられていた。申立人個人らの3.10配属の内容は別紙2のとおりである。

なお、3.10配属の対象となった人活センター所員については、同時に同所員の指定が解除されていた。

- (7) 前記4の(4)のとおり、62年1月末頃現在、人活センター所員であった北陸地本組合員は423人いたが、3.10配属において、これらの組合員は、希望退職等により退職した者を除くと、約1割の者が本務での業務に復帰したが、残りの220人は旅行センター等への配属を命じられた。
- (8) 3.10配属を目前にした頃、北陸地本は、金鉄局に対し、62年2月16日には、同年4月1日の円滑な業務移行を目的とした同局の「現業機関等の業務体制移行について」の提案に対し、新設予定の各業務機関の設置

箇所、新設・現行各所の要員配置及び職名を明らかにすること等の要求、また、同年2月25日には、4月1日移行に伴う異動にかかる労働条件変更問題等と人活センター廃止に伴う人活センター所員の配属問題等に関する要求を提出し、団体交渉の開催を要求したが、金鉄局は、権限外事項等を理由に事務的に一部の説明をするにとどまった。

- (9) 3.10配属以降、北陸地本は、組合員に対する不当配属が明らかになったとして、配属が生活破壊や不当労働行為につながると判断される場合は、①直ちに労働協約に基づき簡易苦情処理申告を行う、②発令される場合は異議留保の手続きをとり、当面配転命令には従う等の対応を下部機関と各組合員に対し指令したので、申立人個人らは、簡易苦情処理の申告をしたり、内容証明郵便で異議を留保したりして3.10配属に従い、旅行センター等に赴任した。

なお、3.10配属の命令を受けた申立人個人らは、その事前通知書を現場長から受け取った際に、人選理由等を質したが、各現場長らは、「金鉄局長が決めたことであり、総合的判断である。」、「適材適所である。」等返答するだけであった。

- (10) 62年3月7日、3.10配属に関する簡易苦情処理会議（申告者225人）が、北陸地本側委員と金鉄局側委員が出席して開催されたが、下記のとおり双方の意見が対立し、申告は却下された。

この会議の中で、金鉄局は、『①「人事に納得がいかない」という苦情は具体性に欠ける、②「人選基準を明らかにせよ」という苦情は管理運営事項に該当する、③「組合差別」という苦情については一切差別をしていない、④「技術力を生かせない、生かすようにしろ」という苦情については、旅行センター等に配属された者は、その箇所で今日までの技術力を生かす場としたい。民間企業では関連事業が総収入の30%以上を占め、その意味で関連事業は重要である。国鉄の現行では関連事業収入は3%程度である。旅行センターについてはイベント等を行う。』等主張、説明したのに対し、北陸地本は、『旅行センター等への組合員の集中的な配属は国労つぶしの不当労働行為であり、これまで培ってきた組合員の技術力に対する冒瀆である。』等主張した。

また、金鉄局は、①事業開発課配属者は出向要員ではなく、関連事業にかかわる業務と位置付けている、②旅行センター配属者は、現行の旅行センターにいる者と取扱が変わるものではない等説明した。

- (11) 62年3月16日以降、会社設立委員は、会社発足の際に、会社の業務が円滑に開始されることを確保するため、同年3月31日現在の国鉄での所属、勤務箇所、職名等（以下「勤務箇所等」という。）をもって同年4月1日の会社発足時の勤務箇所等として取り扱うこととし、3.10配属終了後の国鉄の最終的な配置に合わせて、会社に採用が決定された者全員（従って3.10配属の対象外の者も含む。）に対し、国鉄を通じて、62年4月1日付けの勤務箇所等を設立委員長名で通知した（以下、設立委員が行っ

たこの通知を「4.1委員配属」といい、3.10配属と4.1委員配属をあわせて「当初配属」という。)

なお、この4.1委員配属の通知は、会社設立委員会から国鉄本社へ様式が届けられ、国鉄（金鉄局）が、国鉄の勤務箇所等を会社の勤務箇所等に読み替えて所要事項を記入したが、申立人個人らについては、別紙2のとおりのお知らせがあり、事業開発課課員□□駐在は運輸部営業課課員(□□分室)と改められていた。

- (12) 前記5の(12)のとおり、会社は、62年4月1日、社報号外第1号により、社員採用の発令を社長名で通達したが、併せて、社員の配属の発令についても、同社報により、「配属及び職名については、あらかじめ設立委員長から通知されたとおりとする。」旨一括して通達した。

なお、前記(3)のとおり、金鉄局が行った3.10配属の人選は、人事課、主管部、現場長の三者が関与したが、これら人事担当者の多くは、会社設立時点でも、部署・名称の変更はあっても、そのまま金沢支社の人事担当者となっている。

- (13) 3.10配属以降、会社が発足するまでの間、金鉄局においては、新たな退職者等の補充等のため、旅行センター等に配属された者についても若干の異動があり、62年4月1日の会社発足時点においては、旅行センターと運輸部営業課分室（以下、同様に「旅行センター等」という。）に配属された金沢支社社員は、合計365人（旅行センターに163人、運輸部営業課分室に202人。ただし、職制上助役以上の管理者と、国鉄当時から引続き直営売店等に勤務していた者—以下「またがり配属者」という—は含まない。）で、そのうち北陸地本組合員は298人（81.6%。旅行センター140人・85.9%、運輸部営業課各室158人・78.2%）であった。主要組合別の配属状況は次表Iのとおりである。

*表I (注：括弧内は%)

区 分		本 務	旅 行 セ		営 業 分 室		計	他 会 社	事 業 団	合 計
北 陸 地 本		299 人 (50.1)	140 人 (23.4)		158 人 (26.5)		597 人 (100.0)	123 人	62 人	782 人
鉄 道 労 連	鉄 金 労 沢	2,926 (99.0)	12	19 (0.6)	6	11 (0.4)	2,956 (100.0)	486	364	3,806
	動 労		6		4					
	北 陸 鉄 産 協		1		1					
鉄 産 労 北 陸		271 (96.1)	4 (1.4)		7 (2.5)		282 (100.0)	31	37	350

また、同じく会社発足時点において、申立人個人らが配属された旅行センター等の組合別配属状況は次表Ⅱ、申立人個人らが所属していた各現業機関別・組合別配属状況は次表Ⅲ（a、b、c）のとおりである。

*表Ⅱ

（注1）丸付き数字は助役で内数（またがり配属者は含まない。）。

なお、後記13の(3)のとおり、助役は国鉄時代には組合員資格を有していなかったが、会社発足後は組合員資格を有することになり、JR西日本鉄輪会（以下「西日本鉄輪会」という。）を結成し、金沢支社管内にはJR西日本鉄輪会金沢地方本部（以下「鉄輪会金沢」という。）が結成され、その後西鉄労と組織を一本化している。

（注2）運輸部営業課分室には、またがり配属者として、その他組合組合員が金沢に19人、七尾に3人、糸魚川に3人いる。

区 分	旅行センター			運輸部営業課分室			計		
	金沢	七尾	糸魚川	金沢	七尾	糸魚川	金沢	七尾	糸魚川
北陸地本	26	7	21	22	5	27	48	12	48
その他組合	④9	③5	③7	⑥29	③13	⑤11	⑩38	⑥18	⑧18
計	④35	③12	③28	⑥51	③18	⑤38	⑩86	⑥30	⑧66

*表Ⅲ

（注1）括弧内数字は労働協約上の非組合員管理職で外数。

（注2）その他組合には助役、またがり配属者が含まれている。

（注3）合計欄の丸付き数字は助役で内数（またがり配属者は含まない。）

（注4）「旅分」は旅行センター等をいう。

a. 金沢地区（七尾線横山駅以南）

現業機関名	総 数	北 陸 地 本				そ の 他 組 合			
		人員	組織率	旅分	配属率	人員	組織率	旅分	配属率
金沢運転所	445(2)	19人	4.3%	11人	57.9%	426	95.7%	12人	2.8%
金 沢 駅	152(2)	10	6.6	8	80.0	142	93.4	20	14.1
金沢保線区	150(1)	19	12.7	9	47.4	131	87.3	2	1.5
金沢電力区	76(1)	21	27.6	16	76.2	55	72.4	3	5.5
金沢車掌区	182(1)	9	4.9	2	22.2	173	95.1	0	0.0

（注）上記の外、その他駅区に北陸地本組合員2人とその他組合組合員1人が旅行センター等に配置されている。

b. 七尾地区（七尾線高松駅以北）

現業機関名	総数	北 陸 地 本				そ の 他 組 合			
		人員	組織率	旅分	配属率	人員	組織率	旅分	配属率
七尾車掌区	82	8人	9.8%	4人	50.0%	74人	90.2%	0人	0.0%
七尾保線区	90	3	3.3	3	100.0	87	96.7	3	3.4
七尾駅	59(1)	2	3.4	2	100.0	57	96.6	12	21.1

(注) 上記の外、その他駅区に北陸地本組合員3人とその他組合組合員3人が旅行センター等に配置されている。

c. 糸魚川地区

現業機関名	総数	北 陸 地 本				そ の 他 組 合			
		人員	組織率	旅分	配属率	人員	組織率	旅分	配属率
糸魚川駅	108(1)	15人	13.9%	15人	100.0%	93人	86.1%	12人	12.9%
糸魚川保線区	125(1)	18	14.4	11	61.1	107	85.6	2	1.9
糸魚川電力区	39	18	46.2	12	66.7	21	53.8	1	4.8
糸魚川信通区	29	9	31.0	7	77.8	20	69.0	1	5.0

(注1) 上記の外、その他駅区に北陸地本組合員1人とその他組合組合員2人が旅行センター等に配置されている。

(注2) 他に富山県内の現業機関である富山電力区に所属し、営業課糸魚川分室に配属された北陸地本組合員が2人いる。

7 旅行センター等の運営状況と申立人個人らの担当業務等

(1) 前記5の(9)のとおり、62年2月12日に開催された第3回設立委員会で、52,943人の国鉄職員を会社に採用することが決定されたが、その後採用辞退者があり、同年4月1日の会社発足時点での人員は約51,500人に減少していた。しかし、会社の業務運営に必要な要員は約45,000人であるとされ、会社全体では約6,500人の余剰人員を抱え、金沢支社においても、発足時点での社員約5,770人に対し、業務運営に必要な要員は約5,140人であるとされ、約630人の余剰人員を抱えていた。

(2) 民間企業として発足した会社は、前記(1)の余剰人員の有効な活用を図る目的の下に、また、鉄道輸送事業部門以外の旅行業部門や関連事業部門を大手私鉄並みに積極的に展開して経営基盤の安定を図る目的の下に、国鉄当時外注していた業務を直轄化したり、直営店舗等の鉄道輸送事業部門以外の新種事業を拡大・開発をしたり、鉄道営業収入増加のための旅行業等の営業活動を積極的に展開したりすること等の施策を講じることが緊急の課題であると認識し、金沢支社においては、旅行センター等

を旅行業部門と関連事業部門を担当する機関としての位置付けをして、配属された社員を担当業務に従事させた。旅行センター等は次の個所に設置された。

区 分	旅 行 セ ン タ ー	運 輸 部 営 業 課 分 室
敦 賀 駅	敦賀駅旧人活センター	敦賀電力区旧人活センター
福 井 駅	福井駅旧小荷物扱い室	旧福井客貨車区
金 沢 駅	金沢車掌区講習室	金沢信号通信区旧人活センター
七 尾 駅	七尾駅旧人活センター	七尾車掌区旧人活センター
高 岡 駅	高岡駅旧人活センター	高岡駅旧小荷物扱い室
富 山 駅	富山駅旧小荷物扱い室	富山信号通信区旧人活センター
糸魚川駅	糸魚川駅旧人活センター	糸魚川駅旧貨物事務室・公安派出

(3) 会社は、62年4月1日以降の旅行センター等の担当業務を次のとおりとした。

しかし、3.10配属の通知書を交付した各現場長等の管理者ら、あるいは、3.10配属の後に旅行センター等で会社発足後の事業内容を説明した管理者らは、申立人個人らに対し、「旅行センター等は今後の会社の花形職場である。」、「新種事業の企画、開発を行う最も重要な職場である。」、「配属されたものは出向要員ではない。」等説明したが、会社発足後の担当業務についての具体的な説明はしなかった。

旅 行 セ ン タ ー	運 輸 部 営 業 課 分 室
1. 基本的な業務 <input type="checkbox"/> 宣伝活動に関する業務 <input type="checkbox"/> 各種市場調査に関する業務 <input type="checkbox"/> 企画・立案に関する業務 <input type="checkbox"/> 販売に関する業務 <input type="checkbox"/> その他特に指示する業務 2. 具体的な業務内容 <input type="checkbox"/> セールス活動 <input type="checkbox"/> 地域毎のイベント企画実施 <input type="checkbox"/> 電話予約受付・お届業務 <input type="checkbox"/> ミニ旅行の積極的な計画実施 <input type="checkbox"/> 無人駅の特別改札 <input type="checkbox"/> 多客時の旅客誘導案内と出改札業務 <input type="checkbox"/> 企画商品等の発売 <input type="checkbox"/> 列車別旅客乗降人員調査 <input type="checkbox"/> 多客期における特別改札、臨時携帯品一時預かり、臨時直営売店	1. 基本的な業務 <input type="checkbox"/> 新種事業の基礎的調査業務 <input type="checkbox"/> 新種事業の実施計画業務 <input type="checkbox"/> 直営店舗に関する業務 <input type="checkbox"/> その他上長の命ずる業務 2. 具体的な業務内容 <input type="checkbox"/> 直営店舗販売に関する業務 <input type="checkbox"/> 直営店舗の企画 <input type="checkbox"/> 無人駅における直営店舗の企画 <input type="checkbox"/> 多客期における臨時直営売店、臨時車内販売、臨時自動車駐車場の整理 <input type="checkbox"/> 臨時携帯品一時預かり業務 <input type="checkbox"/> 無人駅のクリーン・アンド・クリーン業務 <input type="checkbox"/> レンタ・サイクルに関する業務

(4) 旅行センターは、現業機関である駅の一部門であり、第一旅行センタ

ーとは組織上は一つで、共に駅長の指揮命令下にある。

旅行センターの具体的な担当業務は前記(3)のとおりとされたが、第一旅行センターのそれは、従来どおり、団体旅行募集を主体としたセールス活動、乗車券類の発売・お届け、旅行相談計画等の渉外業務が主体である。

金沢支社には、第一旅行センターは11個所(金沢外6駅と小浜、武生、小松、魚津の各駅)設置されているが、指定券を発売する端末機(マルス)が設置されているのは、福井、金沢、高岡、富山の4つの駅の第一旅行センターだけである。

また、会社は、62年7月1日から旅行業務の取扱を開始し、第一旅行センターほかの登録職場に所属する社員には、駅構内の作業員に対しても外務員証を交付し始めたが、旅行センター勤務社員に対して配付したのは、駅出身者には8月、その他の系統の出身者には9月になってからで、配付されるまでの間、旅行センター勤務社員は直接には他会社の商品の渉外業務ができなかった。

(5) 運輸部営業課分室(以下「営業課分室」という。)は、非現業機関である運輸部営業課の組織の一部であり、営業課長の指揮命令下にあった。

営業課分室の具体的な担当業務は前記(3)のとおりとされたが、それは、運輸部営業課の担当業務のうちの新種事業の推進、直営店舗の開発・管理等の関連事業担当部門の業務の一部であった。

なお、会社は、62年9月7日の取締役会の決定で、同年10月1日付けで、関連事業の強化とより一層の展開を図ることを目的の一つとして組織改正を行い、金沢支社管内では、営業課分室を事業所に吸収し、事業所を現業機関とした。

事業所においては、前記(3)の営業課分室の具体的な担当業務の中の、基本的な業務としての新種事業の実施計画業務、具体的な業務内容としての直営店舗の企画、無人駅における直営店舗の企画という企画関連業務が除かれ、残りの業務を担当することとされた。

(6) 63年3月1日以降、旅行センター等の業務は次のとおり変更された。

旅行センター	事業所
1. セールス全般	1. 直営店舗業務
2. 電話受付、お届け業務	2. 無人駅における直営店舗業務等
3. 無人駅特別改札	3. 物販及び出改札兼掌設備工事の実施
4. ホーム特別改札	4. 自動販売機の管理業務
5. 団体添乗	5. レンタ・サイクル業務(一部駐車場管理及び貸ロッカー業務を兼掌)
6. 旅行相談、旅行計画	6. 臨時売店
7. 委託業務の暫定直営化	7. 事業開発及び市場調査
8. 無人駅のリフレッシュ	8. 無人駅のリフレッシュ
9. その他指示する業務	9. その他指示する業務

(7) 63年6月1日、会社は、関連事業の一層の発展を期することを目的として、関連事業部門のうちの飲食部門をハート・アンド・アクション・フーズ株式会社（以下「フーズ会社」という。）に、また、物販部門をハート・アンド・アクション・リーティル株式会社（以下「リーティル会社」という。）に、それぞれ100%出資の子会社として分離し、両部門で働いていた社員は両会社への出向の扱いとなった。

なお、会社は、両子会社の要員規模を、発足時は約1,500人とするが、鉄道輸送部門の省力化と効率化により、63年度内で約3,000人、5年後には約5,800人にすることを目標としている。

(8) 62年4月1日以降の旅行センター等における申立人個人らの担当業務は、次のとおりである。なお、申立人個人らは、これら担当業務のうちのいくつかを担当した。

また、申立人個人らは、旅行センター等に配属されたことにより、同人らが鉄道輸送事業部門の業務に従事していれば、当然支給されるはずの各種職務手当等は支給されていない。

ア 金沢駅旅行センター

(ア) 北陸地本組合員は、国鉄時代に別紙2のと通りの業務に従事していたNo.1 X 3からNo.25 X 10までの25人とA 4の計26人が配属されたが、A 4は63年3月30日に国労を脱退して本件申立てを取り下げた。

(イ) 申立人個人らの担当業務

- ・ミニ旅行計画の作成、旅行センターのチラシ配付
- ・乗車券類の電話による受付・配達・集金・セールス
- ・無人駅での特別改札
- ・金沢駅地下での特別改札
- ・乗降人員調査
- ・金沢駅でのオレンジカード販売
- ・夏期多客期対策としての金沢駅での案内、浮浪者対策、臨時直営売店
- ・高校野球試合結果の列車車掌への連絡
- ・列車行き先表の取り替え
- ・冬期要員としての駅構内の除雪と改札・集札補助 等

(ウ) その後金沢支社は、No.1 X 3らに対し、後記10、11と別紙2のと通りの配転、出向の発令を行った。

その結果、本件結審時における金沢駅旅行センター所属（兼務発令の配転を受けている者を含む。以下同じ。）の申立人個人らは、No.9 X 11ら9人で、その担当業務は、列車行き先表の取り替え、冬期要員としての駅構内の除雪等である。

イ 七尾駅旅行センター

(ア) 北陸地本組合員は、国鉄時代に別紙2のと通りの業務に従事していたNo.26 X 12からNo.32 X 13までの7人が配属された。

- (イ) 申立人個人らの担当業務
- ・無人駅での乗車券の発売・特別改札・掃除
 - ・宣伝車の運転
 - ・七尾駅ホームでの案内業務
 - ・乗車券類の配達・セールス
 - ・冬期要員としての駅構内の除雪と改札・集札補助 等
- (ウ) その後金沢支社は、No.26 X 12らに対し、後記11と別紙2のと通りの配転の発令を行った
- その結果、本件結審時における旅行センター所属の申立人個人らは、No.26 X 12ら5人で、その担当業務は、乗車券類の配達・セールス、冬期要員としての駅構内の除雪等である。

ウ 糸魚川駅旅行センター

- (ア) 北陸地本組合員は、国鉄時代に別紙2のと通りの業務に従事していたNo.33 X 14からNo.53 X 15までの21人が配属された。
- (イ) 申立人個人らの担当業務
- ・乗車券類の受付・配達・セールス
 - ・団体旅行等のチラシ配付・セールス
 - ・無人駅での特別改札・掃除
 - ・糸魚川駅ホームでの案内業務
 - ・冬期要員としての駅構内の除雪、出札・改札補助
 - ・列車行き先表の取り替え 等
- (ウ) その後金沢支社は、No.33 X 14らに対し、後記10、11と別紙2のと通りの出向、配転の発令を行った。
- その結果、本件結審時における旅行センター所属の申立人個人らはNo.33 X 14ら19人で、その担当業務は、乗車券類の受付・配達・セールス、無人駅での特別改札、列車行き先表の取り替え、冬期要員としての駅構内の除雪、出札・改札補助等である。

エ 営業課金沢分室（金沢事業所）

- (ア) 北陸地本組合員は、国鉄時代に別紙2のと通りの業務に従事していたNo.54 X 16からNo.74 X 17までの21人とA 5が配属されたが、A 5は63年4月6日に事故により死亡し、本件申立ては取り下げられた。
- (イ) 申立人個人らの担当業務
- ・新規事業の企画・立案・調査
 - ・臨時直営売店
 - ・北陸本線と七尾線の普通列車の車内販売
 - ・レンタ・サイクル
 - ・クリーン&クリーン作戦（駅名表示標のペンキ塗り・駅待合室の掃除・付近の除草等）
 - ・直営飲食店、売店での業務
 - ・無人駅売店での乗車券類の販売と出改札

- ・各駅を巡回しての自動販売機の管理
- ・無人駅売店の売上金の回収
- ・冬期要員としての駅構内の除雪、出札・改札補助 等

(ウ) その後金沢支社は、No.54 X 16らに対し、また、金沢駅旅行センターから配転されてきたNo. 1 X 3らに対し、後記10、11と別紙2のと通りの配転、出向の発令を行った。

また、No.17 X 18は63年9月30日に会社を退職し、No. 1 X 3ら13人がフーズ会社とリーティル会社へ出向となった。

その結果、本件結審時における金沢事務所に所属する申立人個人らはNo. 7 X 19ら12人で、その担当業務は、各駅を巡回しての自動販売機の管理、冬期要員としての駅構内の除雪と出札・改札補助、無人駅売店での乗車券等の販売と出改札、無人駅売店の売上金の回収等である。

オ 営業課七尾分室（七尾事業所）

(ア) 北陸地本組合員は、国鉄時代に別紙2のと通りの業務に従事していたNo.75 X 20からNo.79 X 21までの5人が配属された。

(イ) 申立人個人らの担当業務

- ・新規事業の企画・立案・調査
- ・臨時売店、携帯品一時預かり
- ・無人駅直営店舗の設計、建築
- ・冬期要員としての駅構内の除雪と出札・改札補助
- ・無人駅売店での乗車券類の販売と出改札 等

(ウ) その後金沢支社は、No.75 X 20らに対し、後記10、11と別紙2のと通りの配転の発令を行った

その結果、本件結審時においては、No.76 X 22ら4人が七尾事業所に所属し、その担当業務は、無人駅売店での乗車券類の販売と出改札等である。

カ 営業課糸魚川分室（糸魚川事業所）

(ア) 北陸地本組合員は、国鉄時代に別紙2のと通りの業務に従事していたNo.80 X 23からNo.106 X 24までの27人が配属された。

(イ) 申立人個人らの担当業務

- ・関連事業の企画・立案・調査
- ・クリーン&クリーン作戦（無人駅の整備・補修）
- ・夏期増収策としての臨時売店、車内販売、駐車場管理、携帯品一時預かり
- ・無人駅の売店建築
- ・無人駅売店での乗車券類の販売と出改札
- ・冬期要員としての駅構内の除雪と改札補助
- ・無人駅売店の売上金の回収
- ・レンタサイクル 等

(ウ) その後金沢支社は、No.80 X 23らに対し、後記10、11と別紙2のと
おりの配転、出向の発令を行った

その結果、本件結審時においては、糸魚川事業所にはNo.80 X 23ら24
人が所属し、その担当業務は、無人駅売店での乗車券類の販売と出
改札、駅構内の除雪と改札補助、無人駅売店の売上金の回収等であ
る。

8 組織改正配属の発令

(1) 前記7の(5)のとおり、会社は、昭和62年10月1日付けで組織改正を行
い、金沢支社管内では、金沢外6駅の営業課分室が金沢外6事業所（以
下、旅行センターと事業所を同様に「旅行センター等」という。）となっ
たが、金沢支社は、この決定に先立ち、同年9月7日に北陸地本にその
概要を説明した。

(2) これに対し、北陸地本は、62年9月19日付けで「組織改正」に関する
申し入れを行い、①旅行センター等配属者は原則として元職場に復帰さ
せること、②事業所及び兼務を解除され旅行センターに配置される者に
ついては全社員を対象に希望調査を行い、本人の希望を尊重すること、
③事業所の業務について具体的に明らかにすること等について団体交渉
を行うよう要求した。

北陸地本と金沢支社との間の団体交渉（以下「地本・支社間交渉」と
いう。）は、9月22日に開催されたが、席上、金沢支社は、「旅行センタ
ー等への配属希望調査は行わない。」、「旅行業・関連事業を本務として展
開して行くので兼務は必要ない。」、「組織改正に伴う労働条件の変更はな
い。」、「団体交渉で合意しなければ実施できないというものではない。」
等説明したが、この交渉が行われている最中、金沢支社は、組織改正に
伴う同年10月1日発令の配属の事前通知書を旅行センター等勤務の対象
社員に対し交付した（以下、この異動を「組織改正配属」という。）。

(3) 組織改正配属は所属変更の発令であり、旅行センター兼務社員につい
ては、駅兼務がそのまま本務となり、また、営業課分室兼務社員につい
ては、全員が事業所本務となった（以下「兼務の本務化」という。）。

なお、組織改正配属に際し、現業機関である事業所には新しい職制（職
名）が制定されたが、会社は、兼務の本務化は、「兼務を廃止して単独職
名とし、与えられた職務に専念できるようにするため」であったとして
いる。

(4) 旅行センター等の担当業務、勤務場所及び賃金等は、組織改正の前後
においてほとんど変更はなく、前記7の(5)のとおり、運輸部営業課分室
と事業所との間でその担当業務に若干の変更があったくらいである。

しかし、組織改正配属の発令を受けた旅行センター等の社員は、給料、
年休取得手続等の社員の身分に関する事項は、すべてそれまでの本務職
場から切り離された。

(5) 申立人個人らに対する組織改正配属の発令内容は別紙2のとおりであ

る。

9 会社の出向・配転制度と団体交渉の経緯

- (1) 会社には、昭和62年5月16日に各地の労働基準監督署に届け出た就業規則と出向規程（同年4月1日付け施行）があり、その中には社員の出向等について次のような定めがある。なお、出向規程は、前記3の(6)の国鉄と国労の間で締結された職員の派遣制度に関する協定を踏襲したものであるが、「職員の同意」等の条件は除かれている。

ア 就業規則（抜粋）

（任用の基準）

第27条 社員の任用は、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。

第28条 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。

2 社員は、前項の場合は、正当な理由がなければこれを拒むことはできない。

3 出向を命ぜられた社員の取扱いについては、出向規程（62年4月人達第2号）の定めるところによる。

（事前通知）

第29条 会社は、社員に転勤、転職、降職、出向又は待命休職を命ずる場合には、事前に文書をもって通知する。

イ 出向規程（抜粋）

（出向の意義）

第2条 「出向」とは、社員としての地位を保有したまま、会社の命により、関連会社又は団体等（以下「出向先」という。）に勤務することをいう。

（出向発令）

第3条 出向を命ずるにあたっては、出向先、出向先の業務内容及び就労条件を明示する。

2 事前通知は、原則として発令の14日前までに行う。

（出向中の取扱い）

第4条 出向中の社員（以下「出向社員」という。）は人事担当部署の所属とする。

第5条 出向期間中は、原則として休職とする。

2 出向期間は勤続年数に通算する。

（就労条件）

第8条 出向社員の労働時間、休憩時間、休日、休暇等は出向先の規定による。

（賃金の支給）

第11条 出向社員に対する賃金の支給は出向先基準又は会社基準に区

分して行う。

なお、出向規程中には、出向の期間と出向期間満了の場合の出向社員の復帰についての定めはない。

- (2) 一方、会社と国労西日本との間には、62年4月30日に締結の有効期間を同年9月30日までとした労働協約（62年12月30日再締結）があり、中央では、本部・本社間交渉が行われ、また、地方の一つとして地本・支社間交渉が行われている。当該労働協約の団体交渉に関する事項の抜粋は次のとおりである。

（団体交渉事項）

第39条 団体交渉は次の各号に定める事項について行う。

- (1) 賃金、賞与及び退職手当の基準に関する事項
 - (2) 労働時間、休憩時間、休日及び休暇の基準に関する事項
 - (3) 転勤、転職、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
 - (4) 労働に関する安全、衛生及び災害補償の基準に関する事項
 - (5) その他労働条件の改訂に関する事項
 - (6) この協定の改訂に関する事項
- (3) また、同労働協約により、会社と組合の相互の意思疎通を図り企業運営の円滑を期すために、中央と各地方に経営協議会が設置され（第19条等）、業務の合理化等の協議を行い、事業計画等について会社が組合に説明を行うことが定められ（第27条）、さらに、組合員が労働協約及び就業規則等の適用及び解釈について苦情を有する場合の審理機関として中央と各地方に苦情処理会議が（第57条等）、組合員が転勤、転職、出向等についての事前通知内容について苦情を有する場合の審理機関として各地方に簡易苦情処理会議が（第80条等）それぞれ設置され、苦情を有する組合員の申告により審理を行うこととされている。
- (4) 会社は、62年5月頃から社員の出向についての具体的な取り組みを開始し、各組合からの申し入れを受けて（国労西日本は同年5月と6月に申し入れ）、会社本社と各組合本部の間で出向問題に関する協議が始められた。

会社は、これらの協議を経て、同年7月13日、就業規則と出向規程を補足するための「出向の取扱いに関する協定」（以下「出向協定」という。）案を各組合に提示したところ、西鉄労、鉄産労西日本とは合意に至り、翌7月14日に次のような出向協定が締結された。

社員の関連会社等への出向に関し、次のとおり協定する。

- 1 会社が業務上の必要により、就業規則第28条に基づき、社員を関連会社又は団体等に出向させる場合の取扱いについては、出向規程によるほかこの協定の定めるところによるものとし、出向の円滑な運営を図ることとする。
- 2 出向期間は、原則として3年以内とする。
- 3 出向社員に対する賃金の支給は、出向先基準又は会社基準に区分して行う。
なお、当面、原則として会社基準で支給することとする。
- 4 出向社員の出向終了時の配置箇所については、当該社員の適性、能力、出向経歴及び出向前所属箇所等を勘案のうえ決定する。

- (5) 出向問題に関する本部・本社間交渉は、62年7月22日以降8月13日までの間では、4回にわたって行われたが、この交渉の中で国労西日本は、出向に関しては、旅客輸送の安全とサービスに要員が確保されるのであれば基本的には反対はしないが、最低限、①労働組合との団体交渉で合意したうえで実施すること、②公募制をとり、本人の意思を尊重し、本人の同意を前提とすること等主張し、また、③団体交渉で出向協定に関し合意が成立しない場合は出向を中止するように主張した。

これに対し会社は、出向は会社が人事権に基づき人事運用の一環として行うものであり、出向協定に関し合意が成立しない以上、就業規則及び出向規程に基づいて行わざるをえない等主張したため、同年12月になっても出向問題に関する本部・本社間交渉は妥結せず、出向協定は締結されなかった。

- (6) 金沢支社社員の配転、出向等についての計画と人選は、金沢支社長の権限で行われているが、金沢支社管内では62年5月頃から社員に対する出向の打診が始まり、後記10のとおり、申立人個人らに対しても順次出向の発令がなされた。

これに対して北陸地本は、62年6月10日から同年10月末までの間では、金沢支社に対し10回にわたって団体交渉の申し入れを行ったので、前記(5)の本部・本社間交渉に併行して、地本・支社間交渉も同年7月13日から数次にわたって開催された。

この一連の交渉の中で、北陸地本は、①前記(5)の国労西日本と同様の要求（労使間の合意、公募制、本人の同意、合意不成立の下での出向の中止等）を行うとともに、金沢支社の権限で行われる諸問題については支社で回答・対応すべきであるとの認識の下に、②出向は労働条件の変更であるから各会社への出向計画について事前の組合に提案・説明すること、③各会社への出向の打診は限定せず希望者を優先すること、④健康上の理由から出向先会社の業務に適さない者についての打診は中止すること等主張した。

一方、金沢支社は、①本部・本社間交渉の議題となっている要求及び

全社的な対応を要する要求については地本・支社間交渉では決定できず、本部・本社間交渉で解決を図る、②出向計画については、業務上の必要から就業規則及び出向規程に基づき通常の人事運用として行う、③個々の出向計画について労使の合意は必要ではなく、組合へは連絡はするが、提案・説明はしない、④出向は個々人にとっては労働条件の変更だが、この種の変更は労働組合と交渉することではなく、個人に説明する、⑤出向者の人選は慎重に検討して行っており人道上問題のある人を出向に出していない、⑥個々の発令行為についての労使協議の必要はない等主張した。

このため、出向問題に関する地本・支社間交渉は、合意点・一致点がないままに終始した。

- (7) 前記(5)のとおり、出向協定をめぐる本部・本社間交渉は妥結に至らなかったが、その後、会社は、前記7の(7)のとおり、63年6月から物販・飲食部門を子会社化することを決定し、新規の事業展開の需要を展望すると、これまで以上に広範な社員の円滑な運用が緊急の課題であり、支社等の所管区域を越えた広域的な出向について重点的に取り組む必要があるとして、62年12月17日に子会社化計画を各組合に提案し、その後協議等を行った結果、会社と西鉄労及び鉄産労との間では、63年4月19日、「広域出向等に関する協定」（以下「広域出向協定」という。）等が会社案どおりで、また、国労西日本との間では若干の修正（労働条件に関する部分は同一内容）を経て同年4月30日に締結された。

会社と国労西日本との間で締結された広域出向協定等は次のとおりである。

ア 広域出向協定

会社と国労西日本は、出向並びに広域出向（以下「出向」という。）の実施に関し、以下のとおり協定する。

- 1 出向期間は原則として3年以内とする。
- 2 出向社員に対する賃金の支給は、出向先基準又は会社基準に区分して行う。

なお、当面原則として、会社基準で支給することとする。

- 3 出向にあたっては、業務上の必要性に基づき、社員の適性、能力等を勘案のうえ、公正に行うこととする。
- 4 出向社員の出向終了後の配置については、当該社員の適性、能力、出向経歴、出向前所属箇所及び要員需給状況等を勘案のうえ決定する。
- 5 賃金の取扱いについては、別に定めるところによるものとする。

上記協定締結の交渉過程において、会社は、「出向終了後の配置」に関して、「広域出向社員の出向終了後の配置については原則として元勤務箇所とするが、要員需給状況、出向経歴等を勘案し、元勤務箇所以外に配置する場合もある。」旨説明した。

イ 物販、飲食部門の事業分離に伴う覚書

物販・飲食部門の事業分離に伴う取扱いについては、協議経過（別紙）を踏まえ、次によることとする。

- 1 物販・飲食部門の事業分離に伴い設立するリーティル、フーズ両会社の社員については、当面、J R 西日本からの出向で運用することを基本とする。
- 2 出向社員に対する賃金は会社基準で支給する。
- 3 出向期間は、原則として3年とする。
- 4 リーティル、フーズ会社における就業規則については、賃金、職制等を除き、現行J R 西日本とほぼ同様のものとする。
- 5 リーティル、フーズ会社発足時の勤務については、6月分を5月20日までに、J R 西日本において指定する。

上記協定締結の交渉過程において、会社は、「出向終了後の配置」に関して、「平素の個人把握に基づき、当該社員の適性、能力を把握するとともに、出向経歴、出向前所属箇所及び要員需給状況等を勘案のうえ決定する。なお、要員需給が前提となるが、需給が許すならば、原則として、鉄道事業部門に配置することとなるものと考えている。」旨説明した。

ウ なお、広域出向協定等締結後の地本・支社間交渉において、金沢支社は、「広域出向及び子会社出向以外の出向の終了後の配置についても、広域出向・子会社出向と同様に取り扱う。」旨説明した。

10 出向の発令

(1) 前記6の(1)のとおり、会社は、鉄道輸送事業部門等の業務運営に必要な人員を上回る多数の余剰人員を抱えて発足したことにより、経営基盤の安定と発展のために、企業マインドの育成、人件費の回収による経費節減、余剰社員の活用、関連企業の育成等を目的として、関連企業等への出向を推進している。

(2) 会社は、出向者の人選に当たっては、次のような一般的基準を設け、通常の人事異動と同様に適材適所の見地で総合的に判断し、出向者の人選を行っているとしている。

ア 出向先企業の意向と会社の要員需給

イ 出向者の職務経歴、資格、適性

ウ 出向者の健康状態

エ 出向者の通勤事情

(3) 金沢支社社員に対しては、昭和62年5月から順次出向の発令が出されたが、金沢支社は、前記(2)の出向者人選の一般的基準に従い出向者を決定し、当該職場の各現場長を通じて本人に出向の打診を行い、事前通知による発令を行ってきた。

金沢支社の出向命令は、形式上、出向者が所属している機関から総務部人事課所属となり（職名の変更はなし）、各出向先会社へ出向が命じら

れており、賃金は会社基準で支給されている。

申立人らが取消等の救済を求めている申立人個人らの各出向命令における各出向先会社から要請内容と金沢支社の人選理由は、次表のとおりである。

なお、申立人個人らは、いずれも、出向問題について北陸地本との合意がないこと、本人の同意が必要なこと、出向先会社の労働条件の詳細が不明であること等の理由により出向を拒否したが、結局、異議を留めて金沢支社の出向命令に従っている（後記(4)ウとエのとおり、No.14 X 25とNo.18 X 26については、出向の発令はなく、事前通知は取り消されている。）。

ア 各出向命令に共通の人選理由

業務を遂行する上で、その社員を出向させることによって生ずる後補充、又は教育養成の必要性及び旅行業・関連事業の両部門は要員に見合った事業展開が困難である状況等を考慮し、社員の効率的運用という観点から両部門から人選した。
--

イ 各出向先会社別要請内容と人選理由

(ア) 西日本キヨスク株式会社（以下「キヨスク」という。）

出 向 者	要 請 内 容	人 選 理 由
No.25 X 10 No.72 X 27 No.73 X 28 No.74 X 17 A 5	業務はキヨスク売店での商品販売が主体であり、早番・遅番の勤務があり、近くの通勤可能者がベター。 年令は50才までぐらい資格は特に有しないが、真面目な人を希望する（小松店2人、寺井店1人、津幡店2人）。	①要請内容である、年令50才未満で、早番・遅番勤務に従事できるような通勤事情を特に考えた。 ②通勤及び身体状況から出向先の就業は問題ないと判断した。

(イ) 日本食堂株式会社（以下「日本食堂」という。）

No. 2 X 29 No.14 X 25	特急列車内での車内販売業務だから、若くて明るい人で、朝9時前発車の列車及び19時過ぎに帰着する列車に乗務する関係で、通勤可能者が望ましい。	①特急列車内での車内販売業務の性格や要請内容から、35才ぐらいまでの者で、能力、適性、勤労意欲、通勤事情等を考え判断した。 ②勤務及び身体状況から出向先の就業は可能であると判断した。
--------------------------	---	--

(ウ) 北陸整備株式会社（以下「北陸整備」という。）

No. 4 X 30 No.57 X 31 No.55 X 32	検修業務が主体となるので、検修経験者で真面目な人であれば、特に年令等は問わない。	①検修業務経験者の中から能力、適性、勤労意欲、通勤事情等を考え判断した。 ②勤務及び身体状況から出向先の就業は可能であると判断した。
--	--	---

(エ) 株式会社駅レンタカー中部（以下「レンタカー中部」という。）

No.70 X 33	駐車場管理及びレンタカーフロント業務で、特に経験、資格等は要しない。7時40分から21時45分までの勤務なので、通勤可能者が望ましい。	①要請内容にてらし、本人の能力適性、勤労意欲、通勤事情等を考え判断した。 ②勤務及び身体状況から出向先の就業は可能であると判断した。
------------	---	---

(オ) 名工建設株式会社（以下「名工建設」という。）

No.68 X 34	土木工事一般及び軌道保守一般だが、主として土木工事が主体となる。従って、土木の経験者で土木施工管理士の有資格者が望ましい。	土木経験者で、土木施工管理士の有資格者のNo.68 X 34が、能力、適性、資格等から最も適していると判断した。
------------	---	--

(カ) 名古屋軌道株式会社（以下「名古屋軌道」という。）

No.19 X 35	軌道保守一般業務であり、金沢保線区の軌道保守業務経験者で通勤可能な者。 注・中部施設工業株式会社（以下「中部施設」という。）の要請内容もほぼ同じ。	①金沢保線区の軌道保守業務経験者の中から、能力、適性、勤労意欲、通勤事情等を考えて判断した ②勤務及び身体状況から出向先においての就労は可能であると判断した。
------------	--	--

(4) 出向の発令状況

ア 黒部峡谷鉄道株式会社（以下「黒部鉄道」という。）への出向

- ① 62年5月下旬、金沢支社は富山と糸魚川の各駅旅行センター等に、黒部鉄道への出向計画要領（出向要員5人）を掲示したところ、営業課糸魚川分室社員2人が出向を希望した。

しかし、出向の打診は、希望者以外のNo.48 X 36外2人の北陸地本組合員に対してだけ行われたので、申立人個人らが、出向の打診者である糸魚川駅長らに対し、希望者を無視した理由、選考基準等について質したところ、駅長らは、「支社が決めたことでわからない。」旨返答するだけであった。

- ② その後金沢支社は、62年6月に入り、黒部鉄道の都合を理由に出向要員を3人に減員し、X 36以外の者については出向の中止を通告し、北陸地本富山県支部組合員2人とX 36に対し出向の事前通知を行った。
- ③ X 36は、62年6月11日事前通知（同年6月25日発令）の出向命令により黒部鉄道へ出向し、同人が国鉄時代に担当していた業務と同様の車両・列車の入換・整理等の操車業務に従事したが、同年12月1日付けで出向命令が解除され、同人は糸魚川駅旅行センターへ復

帰した。

イ キヨスクへの出向

① 62年7月上旬、金沢支社は、金沢駅旅行センターと営業課金沢分室に、キヨスク、日本食堂及び北陸整備への出向計画要領を掲示したが、このうちキヨスクへの出向内容は、要員は5人、期間は2年間、業務内容は駅売店での販売等であった。

② 金沢支社は、No.25 X 10、No.72 X 27、No.73 X 28、No.74 X 17及びA 5の5人を出向要員として人選し、金沢駅長と営業課金沢分室長が、7月10日から出向の打診を開始した。

なお、金沢分室長は、No.73 X 28に対する数回の打診の中で、「(出向の理由については)上からの指示でそれ以外はわからない。」、「出向は関連事業などの経営施策として必要だから前向きに考えてほしい。2年間で室長の責任で戻す。」、「(全職場で募集しなかった理由は)わからない。」等返答している。

③ 62年7月31日、金沢支社は、同人らに対し同年8月14日発令の出向命令(出向期間は平成元年7月31日まで)の事前通知を行ったので、同人らはキヨスクへ出向し、教育等を受けた後、No.25 X 10とNo.73 X 28はキヨスク小松店、No.72 X 27は同寺井店、No.74 X 17とA 5は同津幡店の勤務となったが、これら売店は同人らの居住地の最寄り駅にある。

④ 売店の勤務時間は、小松店が、7:00~14:30、11:35~19:00、7:00~19:00、寺井店が、7:10~12:50、12:40~18:30、7:10~18:30、津幡店が、6:45~12:50、12:40~18:45、6:45~18:45の半日又は1日交替勤務で、1週平均の労働時間は38時間13分であった。

小松店は、昼食時の代替要員がいるため休憩時間が確保されているが、寺井店と津幡店では満足に取れない状況にあり、また、各店とも要員が不足していることにより、年休の取得にも支障が生じている。

⑤ No.72 X 27は、62年11月末頃、「膠原病により、寒冷時の勤務は身体及び疾患に悪影響がでる。」旨の診断を受け、診断書を金沢支社へ提出し、元の電話交換の職場に戻して欲しい旨要請したが、本件結審時においてもキヨスク売店で販売業務等に従事している。

ウ 日本食堂への出向

① 62年10月初旬、金沢支社は、No.2 X 29とNo.14 X 25に対し、金沢駅長を通じて日本食堂への出向の打診を開始した。

この出向は、同年8月の日本食堂への出向者5人(北陸地本富山県支部組合員)のうち、病気のより出向命令を解除された2人の後補充によるものであった。なお、X 29は旅行センター配属後に旅行業務取扱主任者資格をとっていた。

② 日本食堂(後の株式会社にしよく西日本)での出向内容は、業

務内容は特急列車内での車内販売、出向期間は63年7月末まで、乗務行路は金沢・名古屋往復（3行路）、金沢・上野往復（泊勤務）、金沢・新潟往復（泊勤務）の5種類で3行路乗務後休みのローテーション、1日平均7時間40分の勤務時間であった。

- ③ No.14 X 25は、金沢駅長の出向の打診に対して、乗り物酔いがひどく腰痛があるので列車内での販売業務には耐えられないから、出向は中止してほしい旨要請したが、金沢支社は、同人とNo. 2 X 29に対し、62年10月14日、同年10月28日発令の出向命令の事前通知を行った。

なお、No.14 X 25の出向は、発令されないままに、健康上の理由により62年12月31日付けで事前通知も取り消されており、同人は日本食堂へは出向せず、金沢駅旅行センターでの業務に従事し続けた。

- ④ No. 2 X 29の出向命令は、出向期間の満了により63年7月末に解除され、同人は、同年8月1日発令で金沢駅旅行センターに復帰し、4か月間同所で勤務した後、同年12月1日発令で金沢運転所へ配転され、同人は国鉄時代に担当していた運転士の業務に復帰した。

エ 北陸整備外4社への出向

- ① 金沢支社は、62年9月半ば頃までにあった北陸整備、レンタカー中部、名工建設、名古屋軌道、中部施設外数社の要請を受けて、出向計画要領を金沢駅旅行センターと金沢事業所にも掲示し、同年10月初旬から、No. 4 X 30、No.55 X 32、No.57 X 31に対しては北陸整備への出向、No.70 X 33へはレンタカー中部への出向、No.68 X 34へは名工建設への出向、No.18 X 26へは中部施設への出向、No.19 X 35へは名古屋軌道（以下、これら5社を「北陸整備外4社」という。）への出向をそれぞれ金沢駅旅行センター所長と金沢事業所長等を通じて打診し始め、No. 4 X 30ら7人は各々数回にわたって打診を受けた。
- ② 北陸整備外4社の出向内容は、出向計画要領によると概要次のとおりであったが、各社とも、出向期間は62年11月4日から平成元年10月30日までであった。

会社名	勤務地	人員	業務内容	勤務種別と時間
北陸整備	金沢運転所 構内・金沢 第三事業所	4人	車両の検修、排水処理、燃料取扱業務等。ただし、業務の都合により金沢第一事業所（車両清掃等）への助勤を行う。	○日勤（検修） 8:35～17:20（休憩45分） ○一日交替（排水処理） 8:35～翌8:35（休憩・睡眠各4時間） ○一日交替（燃料取扱） 7:20～翌6:20（休憩3時間・睡眠4時間） ○1週平均労働48時間

レンタカー 一中部	金沢駅隣接 金沢営業所 外	1人	駐車場管理（料金収受、場内誘導他）及びフロント業務（案内及び現金取扱等接客）	○7:40～13:40、7:40～14:40（休憩45分） ○7:40～16:40、8:00～18:15、11:00～21:15（休憩60分） ○16:00～21:15（休憩45分） ○1週平均労働43時間30分
名工建設	金沢支店及び富山営業所	1人	土木工事・軌道保守一般（設計監督、現場責任者、保守作業、列車見張員、自動車運転等）	○日勤 8:30～17:00（休憩60分） ○夜勤勤務、現地出勤もあ うる ○1週平均労働45時間00分
中部施設	津幡作業所 富山作業所	1人 1人	軌道保守一般（現場作業責任者、保守作業、列車見張員、自動車運転等）	○日勤 8:30～17:00（休憩60分） ○夜勤勤務、現地出勤もあ うる ○1週平均労働45時間00分
名古屋軌道	美川作業所	1人	軌道保守一般（現場作業責任者、保守作業、列車見張員、自動車運転等）	○日勤 8:30～17:00（休憩60分） ○夜勤勤務、現地出勤もあ うる ○1週平均労働48時間00分

③ No.4 X30は、出向の打診の中で、電車の検修業務の経験が浅いこと等を理由に出向を断り、代わりに国鉄時代に電車検修業務に25年従事しており、電気・ガス溶接等の数々の技能資格を有するNo.54 X16が、出向を希望する旨金沢事業所長に申し出たが、同所長は、62年10月20日、X16に対し、「(出向に対する支社の方針は) 打診者以外変更しない。」「希望はとらない。」等返答した。

また、同所長は、No.55 X32、No.57 X31、No.68 X34に対する打診の中で、「出向により会社には契約金が入る。」旨説明し、また、X32、X31が選ばれたのは、「北陸整備が来てほしいと言っている。」旨返答した。

さらに、同所長は、X34に対する打診の中で、同人が、「出向先会社の就業規則を見せてほしい。」と頼んだのに対し、「絶対に見せるわけにはいかない。」旨返答した。

前記②表中のとおり、中部施設の業務には自動車運転もあったが、同社への出向の打診を受けたNo.18 X26は、自動車運転免許は取得しておらず、その旨旅行センター所長に告げると、同所長はその事実

を知らず、「運転ができなくてもその他の項目が当てはまるのではないか。」と返答した。

- ④ No. 4 X 30ら 7 人の出向の事前通知は、62年10月21日（発令は11月4日）に交付されたが、No.18 X 26は、10月23日に、「右側結腸憩室症、筋緊張性頭痛、高血圧症にて通院加療中」との診断書を提出した結果、同人は出向の発令を受けることなく、同年12月31日付けで事前通知も取り消され、同人は出向をせずに、旅行センターの業務に従事した後、63年 8 月 1 日発令でリーティル会社へ出向となった。
- ⑤ No. 4 X 30ら 6 人が各出向先会社で具体的に担当した業務は次のとおりである。

出向先会社（出向者）	具 体 的 な 担 当 業 務
北 陸 整 備 (X 30、X 32、X 31)	電車車両の塗装・窓ガラス・ドア・冷水機・洗面所・トイレの検査と修繕、電車パンタグラフの碍子磨き、クーラー内部の掃除とフィルターの取替え、カーテンの取替え等
レンタカー中部(X 33)	駐車場切符発行、料金の徴収等
名 工 建 設 (X 34)	ほとんど毎日、夜勤・現地出勤による保線下請け業務の現場監督
名古屋軌道 (X 35)	一作業員としての線路保守作業

なお、北陸整備外 4 社は会社の下請会社で、No. 4 X 30、No.55 X 32、No.57 X 31らは会社社員の指示・監督の下に各々の業務に従事した。

- ⑥ No.19 X 35が出向した名古屋軌道は、その後、業務エリアの変更に伴い金沢支社管内での業務がなくなったため、同人の出向命令は63年 3 月 31 日発令で解除され、金沢駅旅行センターに復帰し、同所での業務に従事した。

(5) 広域出向協定等締結後の出向

前記 9 の (7) のとおり、本部・本社間交渉の結果、63年 4 月 30 日に広域出向協定等が締結されたが、以後、申立人個人らのうちでは、No.38 X 37が同年 7 月 18 日発令で三菱化成株式会社へ、No.10 X 38とNo.18 X 26が同年 8 月 1 日発令でリーティル会社へ、また、No.93 X 39が同年12月 8 日発令で北陸電気保安協会株式会社へ、それぞれ同協定等に基づき出向した。

なお、No.10 X 38の出向命令はその後解除され、同人は金沢駅旅行センターへ復帰している。

また、後記11の(4)のとおり、直営店舗に勤務していた申立人個人らも、同協定等に基づき、63年 6 月 1 日発令の出向命令により、特に異議を留めることもなくフーズ会社またはリーティル会社へ出向（出向期間は 3 年）している。

- (6) 62年 4 月 1 日以降、広域出向協定等が締結された63年 4 月 30 日までの間、金沢支社は、支社社員を民間企業を主体とした40数社の企業等に出向させたが、その概要は次表のとおりである。

また、表中の括弧内数字は、助役職及び助役になれるリーダーコース資格認定試験（以下「LC試験」という。）合格者の数の内数である。

なお、金沢支社管内ではLC試験合格者は63年8月1日現在で、1,376人であったが、北陸地本組合員は1人もおらず、会社は、出向先会社の要請により助役職またはLC試験合格者を出向させたとしている。

出 向 発 令 日	出 向 会 社 名	北 陸 地 本	他 組 合	計
62. 3. 31以前	またがり出向者	0	(32)46	(32)46
62. 4. 1	清 算 事 業 団	0	(24)24	(24)24
〃	貨 物 会 社	1	8	9
以 上 小 計		1	(56)78	(56)79
62. 5. 15	北 陸 厚 生 株	0	(5)5	(5)5
62. 6. 25、7. 1	黒 部 鉄 道	3	0	3
62. 8. 1	北 陸 整 備	0	1	1
62. 8. 14	キ ヨ ス ク	5	0	5
〃	日 本 食 堂	5	0	5
62. 9. 1	安田海上火災保険	0	(1)1	(1)1
62. 10. 1～11. 1	の と 鉄 道	0	(5)6	(5)6
62. 10. 8	株 富山ターミナル	2	1	3
〃	株 ホクタテ	0	3	3
62. 10. 28	日 本 食 堂	1	0	1
62. 11. 4	北 陸 整 備	3	2	5
〃	レンタカー中部	1	0	1
〃	名 工 建 設	4	1	5
〃	名 古 屋 軌 道	1	0	1
〃	中 部 施 設	0	1	1
〃	日本電設株外5社	1	6	7
63. 2. 1～3. 14	の と 鉄 道	0	(8)31	(8)31
63. 3. 1、3. 12	株 中農組外1社	0	(1)2	(1)2
63. 4. 1	北陸整備外37社	5	(39)60	(39)65
以 上 小 計		31	(59)120	(59)151
合 計		32	(115)198	(115)230

(注1) またがり出向者とは、62年3月31日以前に国鉄から他企業へ派遣されていた者をいう。

(注2) またがり出向者の他組合欄の数字には国鉄時代非組合員管理職であった助役等を含む。

11 配転の発令

(1) 前記10の(1)のとおり、会社は、経営上の必要性から種々の目的の下に出向を推進しているが、会社自身の業務の運営においても、鉄道輸送事業の収益増大を図るだけでなく、関連事業の拡大その他各種事業の展開が必要であると認識し、顧客へのサービスを図り、民間企業としての好ましいイメージを醸成をして顧客を誘引する目的の下に、余剰人員を活用する施策を推進している。

(2) 金沢支社では、各業務機関の業務内容を勘案し、労働力の適正配置、業務能率増進、収入確保、経費節減、社員の能力開発、業務運営の円滑化、企業マインドの育成等に寄与することを念頭にして、支社管内に旅行業と関連事業を担当する機関としての位置づけをした旅行センター等に勤務する社員を含む支社社員に対して、会社発足以降、順次配転の発令を行ったとしている。

(3) 会社は、配転者の人選に当たっては、「各業務機関の要員需給状態、及び業務を遂行する上で、その社員を転勤・転職させることによって生ずる後補充または教育養成の必要性等を勘案し、通常の人事異動の一環として、社員としての自覚、勤労意欲等の平素の個人把握に基づき、通勤方法、年齢等を総合的に判断」したとしている。

(4) 直営店舗への配転

ア 会社は、旅客サービスの向上と関連事業の収入拡大を図るため、関連事業部門に直営店舗として、物販部門では新聞、雑誌、菓子・ジュース類等を販売する売店サンクスを、また、飲食部門では各種飲食店を経営し、金沢支社管内では、営業課分室（事業所）に勤務する社員をその業務に従事させていたが（前記7の(7)のとおり、これら直営店舗は63年6月1日に子会社化された。）、申立人個人らの直営店舗への各配転命令における、金沢支社の人選理由は次表のとおりである。

なお、申立人個人らはいずれも異議を留保して各配転命令に従っている。

① 各配転命令に共通の人選理由

業務を遂行する上で、その社員を転勤・転職させることにより生ずる後補充または教育養成の必要性、及び旅行業、関連事業の要員規模に見合った事業展開が早急に困難である状況から、両部門の社員を一部に考えた。
--

② 各配転命令別人選理由

a. 金沢駅ビア・ガーデン（以下「ビア・ガーデン」という。）

配転発令日	配 転 者	人 選 理 由
62. 6. 21	No. 1 X 3、No. 3 X 40、No. 5 X 41、 No.55 X 32、No.56 X 42、No.58 X 43	ビアガーデンという仕事柄、その中でも比較的若い人で通勤事情を考慮した。
63. 4. 26	No.32 X 13	
63. 5. 9	No.11 X 44	

b. サンクス（金沢店・西金沢店・森本店）

62. 9. 10	No. 6 X 45、No.13 X 46、 No.15 X 47、No.60 X 48、 No.62 X 49、No.66 X 50	通勤事情等を考え、通勤可能者の中から人選した。
62. 12. 7	No.64 X 51、No.69 X 52	

c. 金沢駅喫茶店タムタム（以下「タムタム」という。）

62. 9. 21	No. 1 X 3 No. 3 X 40 No. 5 X 41 No.56 X 42 No.58 X 43	支社の表玄関で、しかも金沢では初めての店舗であることから、客の対応に慣れているビア・ガーデン従事者及びサンクス従事者から配転した。 仕事柄、比較的若い社員で通勤事情を考えて人選した。
-----------	---	--

d. 小松駅居酒屋安宅（以下「安宅」という。）

62. 11. 4	No.20 X 53 No.23 X 54 No.61 X 55	通勤事情を考え、両部門から通勤可能者4人を人選したが、通勤可能者が少ないため、鉄道事業部門からも10人の人選を行い、事業所所属として配転した。
-----------	--	---

イ 各配転命令の発令状況

(ア) ビア・ガーデンへの配転

- ① 金沢支社は、金沢駅出札室屋上にコミュニティー広場（63年はポケット・パーク金沢に名称変更）を新設し、昭和62年と63年の夏季の間、ビア・ガーデンを開設した。
- ② 金沢支社は、上記開設に当たっては、62年6月12日と63年4月19日に、北陸地本に対し、新設・開設場所、営業期間（62年は62年7月1日から9月20日まで、63年は63年5月9日から8月31日まで）、営業時間、要員・教育計画、店舗社員の服装等について提示した。
- ③ 62年の開設に当たっては、金沢支社は、62年6月16日、No. 1 X 3、No. 3 X 40、No. 5 X 41とNo.55 X 32、No.56 X 42、No.58 X 43の計6人の北陸地本組合員と8人の西鉄労金沢組合員（金沢駅旅行センター4人、営業課金沢分室1人、その他3人）の計14人に、62年6月21日発令の配転の事前通知書を交付し、他店での研修を受けさせた後、厨房での調理やウエイターの仕事等に従事させた。
また、63年の開設に当たっては、No.32 X 13（63年4月26日発令）

とNo.11 X 44(63年5月9日発令)を含む5人の北陸地本組合員(その他3人は高岡事業所)と9人の西鉄労金沢組合員(金沢駅旅行センター1人・タムタム3人・非現業機関5人)の計14人を配転し、ビア・ガーデンの仕事に従事させた。

- ④ No.3 X 40は、ビア・ガーデン配転の事前通知書を金沢駅長から交付された際、配転理由を質したが、駅長は「支社の判断である」旨返答するだけであった。
- ⑤ ビア・ガーデンの勤務時間(営業時間)は、平日は14時15分(17時)から22時(21時)まで、土曜・日曜は12時(15時)から22時(21時)までであった。
- ⑥ ビア・ガーデンの営業期間の終了に伴い、同所で勤務していた社員は、62年においては、北陸地本組合員は、No.55 X 32は金沢事業所へ復帰したが、No.1 X 3ら5人は、同年9月21日、口頭で、同年10月に新規開店予定のタムタムに配転された。
一方、西鉄労金沢組合員は、前勤務個所が旅行センター等である5人の者については、3人がタムタムへ配転され、2人が旅行センターに復帰し、残り3人は前勤務個所に復帰した。
また、63年においては、北陸地本組合員は全員前勤務個所に復帰し、西鉄労金沢組合員は、タムタムから配転された3人のうち1人がタムタムに復帰し、2人が金沢事業所へ、残り6人は前勤務個所に復帰した。
- ⑦ 金沢事業所へ復帰したNo.55 X 32は、前記10の(4)エのとおり、62年11月4日発令の出向命令により北陸整備へ出向した。

(イ) タムタムへの配転

- ① 62年10月、金沢支社は、金沢駅コンコースから直接立ち寄れる階段を新設して、同駅2階にタムタムを開店した。
- ② タムタムへの配転社員は、前記(ア)⑥のとおり、62年9月21日発令でビア・ガーデン勤務社員から8人(北陸地本組合員はNo.1 X 3、No.3 X 40、No.5 X 41、No.56 X 42、No.58 X 43の5人)、サンクス勤務者から西鉄労組合員7人(金沢分室5人・高岡分室2人)及びその他職場から2人の計17人であった。
- ③ タムタムへ配転となった社員は、1か月くらいの実地研修を終えた後、62年10月25日から調理、ウェイター等の喫茶店の業務に従事した。
- ④ タムタムの営業時間は7時30分から21時までで、勤務時間は8時間38分から11時間までの9種類の勤務体系がある。
- ⑤ 前記7の(7)のとおり、会社は、63年6月1日、関連事業部門のうちの飲食部門をフーズ会社として分離したため、タムタム勤務者のNo.1 X 3、No.3 X 40、No.5 X 41、No.56 X 42、No.58 X 43の5人は同日発令で同会社へ出向となった。

- ⑥ No.58 X 43は、その後出向命令が解除され、63年12月 1 日発令で金沢運転所へ運転士として配転され、同人が国鉄時代に担当していた業務に復帰した。

(ウ) サンクスへの配転

- ① 前記(イ)②のとおり、金沢支社は、タムタム開店のために7人のサンクス勤務者を配転することになったため、62年9月10日発令でこの7人を含む8人の社員を後補充としてサンクスへ配転した。

このうち、北陸地本組合員は、No. 6 X 45、No.13 X 46、No.15 X 47、No.60 X 48、No.62 X 49、No.66 X 50の6人であった。

- ② No. 6 X 45、No.13 X 46、No.15 X 47の3人はサンクス西金沢店と森本店での、No.60 X 48は森本店での、No.62 X 49、No.66 X 50の2人は金沢店での勤務を命じられ、新聞、雑誌、菓子、ジュース等の販売業務等に従事した。

なお、No.15 X 47は、その後63年3月1日発令で配転命令は解除され、同年4月1日発令で横山駅売店勤務、同年6月15日発令で免田駅売店勤務の配転命令等を受けている。

- ③ また、金沢支社は、62年12月7日発令で、No.64 X 51とNo.69 X 52を、それぞれ金沢店と森本店に配転し、販売業務等に従事させたが、この配転は、両店勤務の運転士の資格を有する社員（西鉄労金沢組合員）を冬期要員として運転区に配転するための後補充であった。

なお、No.64 X 51は、その後サンクスへの配転命令は解除され、63年6月1日発令で野々市駅売店勤務となっている。

- ④ No.69 X 52は、事前通知を受けた12月1日に、金沢事業所長に対し人選理由を質したところ、同所長は、「わからない。」と返答している。

- ⑤ サンクス各売店の勤務時間は、西金沢店と森本店は7:10～19:10、8:30～17:08の交替勤務、金沢店は7:10～20:10、11:13～19:45、8:30～17:08の交替勤務である。

- ⑥ 前記7の(7)のとおり、会社は、63年6月1日、関連事業部門のうちの物販部門をリーティル会社として分離したため、サンクス勤務者のNo. 6 X 45、No.13 X 46、No.60 X 48、No.62 X 49、No.66 X 50、No.69 X 52の6人は同日発令で同会社へ出向となった。

(エ) 安宅への配転

- ① 62年10月27日、金沢支社は、敦賀駅・小松駅の直営店舗開設計画について、支社管内の各組合に対し、開設個所及び業種（小松駅は安宅と飲食店マイタウン小松）、要員（勤務時間等）及び教育計画、営業時間、開業予定日等を提示し、翌28日付けの事前通知書により、No.20 X 53、No.23 X 54、No.61 X 55、の3人を含む4人

の北陸地本組合員と 8 人の他組合組合員の計 14 人を、同年 11 月 4 日発令で小松駅直営店舗へ配転した。

なお、安宅には No.20 X 53 3 人と、福井事業所から 1 人、高岡保線区外 3 現業機関から各 1 人が、マイタウン小松には芦原温泉駅から 3 人、金沢保線区外 2 現業機関から各 1 人がそれぞれ配転された。

- ② 62年10月28日、事前通知を受けた No.20 X 53 は、金沢駅長に対し、「一方的な配属には応じられない。」旨主張したところ、同駅長は、「支社の方針であり、駅長としてはこれ以上どうしようもない。」と返答した。

また、同駅長は、同日、事前通知を受けた No.23 X 54 の人選理由の質問に対しても、「支社の決めたことで私にはわからない。」旨返答している。

さらに、翌 29 日に金沢事業所長から事前通知を受けた No.61 X 55 は、人選理由、労働条件等についての説明を求めたところ、同所長、「(人選は) 支社の総合的判断で詳しくはわからない。」「(勤務個所は) 居酒屋であり、勤務時間は 10 時から 21 時 30 分まで 3 人、12 時から 21 時 30 分まで 1 人で、教育は 1 か月間。細部はわからない。」旨返答している。

- ③ 安宅の営業時間は、11 時から 21 時までで、1 週平均 41 時間労働、勤務時間 (拘束時間) は、10 時間 30 分 (11 時間 30 分) が 3 人、8 時間 30 分 (9 時間 30 分) が 1 人で、この 4 人の出勤で、厨房での調理や接客業務に従事した。

- ④ 前記 7 の (7) のとおり、フーズ会社の設立により、No.20 X 53、No.23 X 54、No.61 X 55 の 3 人は、63 年 6 月 1 日発令で同会社へ出向となった。

ウ 62 年 12 月 1 日現在、金沢支社管内には飲食・物販の両部門に 19 の直営店舗 (後記 (5) の無人駅売店は除く。) があり、社員の配転状況は次表のとおりであった。

なお、*印の店舗は国鉄時代からの設置店である。

県別	店 舗 名 (配 転 人 員)	合計人員	北陸地本
福井	*敦賀まいたうん (4 人)、敦賀ベーカリー店 (6 人)、*福井サンクス (7 人)	17 人	4 人
石川	安宅 (8 人)、マイタウン小松 (6 人)、*松任シャルム (5 人)、*西金沢サンクス (3 人)、*金沢サンクス (5 人)、タムタム (17 人)、*森本サンクス (2 人)、*七尾マイタウン (4 人)	50	15

富山	*高岡マイタウン（5人）、*高岡サンクス（7人） *小杉マイタウン（4人）、*富山サンクス（5人） *富山マイタウン（4人）、*富山バーガー愛ランド（11人）、*富山モンモン（12人）	48	3
新潟	*糸魚川まいたうん（4人）	4	0
以上合計		119	22

(5) 無人駅売店への配転

ア 国鉄時代、金鉄局管内には、61年4月1日現在で現業機関の駅は217あり、そのうち旅客駅は189、駅員配置駅43、無人駅は113、業務委託駅は33であった。

会社は、前記(4)アの直営店舗設置と同様な目的で、暫定的に金沢支社管内の無人駅に直営店舗を開設し、併せて兼掌業務として簡易な乗車券を発売することを決定し、62年11月9日と63年2月29日に、管内の各組合に次のとおりその計画の概要を提示した。

(ア) 設置個所は、62年は、北陸本線の越前花堂（福井県）、小舞子・野々市（石川県）、西高岡（富山県）、梶屋敷・谷浜（新潟県）の6駅、七尾線の横山・金丸・徳田の3駅（石川県）、富山港線の東岩瀬（富山県）、大糸線の根知駅（新潟県）、小浜線の気山駅（福井県）の計12駅、また、63年は、北陸本線の北鯖江・大土呂（福井県）、東滑川・越中宮崎（富山県）、浦本（新潟県）の5駅、小浜線の粟野駅（福井県）、七尾線の能瀬・免田・西岸・笠師保の4駅（石川県）、富山港線の越中中島駅（富山県）、氷見線の島尾駅（富山県）、大糸線の小滝駅（新潟県）の計13駅。

(イ) 営業時間は、7時頃から19時頃までで、変7 a（拘束11時間）、変7 c（拘束11時間30分）、変8 a（拘束12時間）等の日勤の1人勤務で、1週平均41時間労働。

(ロ) 業務内容は、タバコ・雑誌・菓子類・飲料等の物品と車内片道乗車券・改札補充券の販売業務と出札・改札・集札業務。

(ハ) 要員運用は事業所所属社員。62年は11月の間、63年は3月の間が売店建設の工事期間。62年度は同年12月と63年3月に開店、63年度は同年4月に開店。

イ 七尾事業所のNo.75 X 20らと糸魚川事業所のNo.81 X 4らは、62年9月頃から無人駅店舗の設計業務を命じられ、10月と11月に入ると横山駅・谷浜駅等の店舗改装工事に従事した。なお、開設された無人駅店舗の多くは、駅事務所を改装したのではなく、待合室等の一面を少額の予算で改装したものである。

ウ その後、金沢支社は、62年11月25日発令で、No.7 X 19、No.8 X 56、No.17 X 18、No.24 X 57の4人を金沢事業所へ配転し、X 19とX 57には小舞子駅売店勤務を、X 56とX 18には野々市駅売店勤務を命じたのをか

わきりに、後記(6)の62年冬期除雪要員の発令を解除した後の63年4月1日以降、別紙2のとおり、申立人個人らに対して順次無人駅売店勤務の配転発令を行った。

なお、無人駅売店は当初計画より若干多く開設されたが、配転対象者のほとんどは北陸地本組合員であった。

エ 金沢支社の申立人個人ら(No.107X 1を除く)の人選理由は次のとおりである。

- | |
|--|
| <p>① 業務を遂行する上で、その社員を転勤・転職させることにより生ずる後補充または教育養成の必要性、及び旅行業、関連事業の要員規模に見合った事業展開が早急に困難である状況から、両部門の社員を一義的に考えた。</p> <p>② 通勤事情等を考えて人選した。</p> |
|--|

また、金沢支社総務部人事課長B6は、63年7月、「無人駅売店に国労組合員ばかりが配置されている」件についてのマスコミの取材に対し、「国労組合員ばかりとなったのはたまたま。冬の間はポイントの確保など人手を必要とするのでいつまで続けられるかは分からない。」旨答えている。

なお、無人駅売店への配転発令に関しては、申立人個人らはほとんど簡易苦情処理会議への申告は行っていない。

オ 無人駅売店勤務の社員は、無人駅売店業務は物品販売が主体の事業所の業務とされたので事業所の職名である事業管理係または事業管理主任のまま発令され、駅勤務社員の営業用の制服は貸与されず、営業系統以外の出身の者も10日間程度の教育を受けた後、事業所社員の制服を着用して勤務についた。

カ 北陸地本は、国鉄時代から実施されてきた駅無人化施策は、①旅客の安全とサービスを著しく低下させ、②要員削減のみを目的としたものであり、③無人駅が青少年の非行の温床となっている等の理由により反対してきたこともあり、金沢支社の無人駅への社員配置施策自体については積極的に評価して対応し、62年11月25日と63年3月2日に開催された地本・支社間交渉では、施策に反対する申し入れはせず、業務遂行に伴う作業方法、設備改善等の要求を行っている。

また、北陸地本は、無人駅売店業務を物品販売業務主体から各種乗車券類の販売等の出改札業務主体に切り換えるように要求したが、金沢支社は、あくまで事業所の業務は物品販売業務が主体であるとして変更しなかった。

キ 無人駅売店の1日平均の販売実績は、石川県内の七尾線の能瀬、横山、免田駅で、63年5月からの10月の184日間、物品は1日平均140円から220円であったのに対し、乗車券は15,850円から56,200円、また、北陸本線の野々市、小舞子駅で、同年6月から10月の153日間、物品は1,270円と1,820円であったのに対し、乗車券は56,970円と76,720円

であった。

なお、七尾線の能瀬駅、横山駅、免田駅では、上記期間中、物品の売上額がゼロの日が、それぞれ109日、84日、100日あった。

ク 無人駅売店業務を命じられた申立人個人らのうち、その後、No.17 X 18は63年9月30日に会社を退職し、また、別紙2のとおり、No.8 X 56は西金沢駅、No.54 X 16は寺井駅、No.59 X 2は能瀬駅、No.67 X 58は横山駅、No.84 X 59は中土駅、No.85 X 5は梶屋敷駅、No.94 X 60は小滝駅、No.95 X 61は谷浜駅、No.103 X 62は根知駅、No.106 X 24は泊駅へ、それぞれ冬期除雪要員として、63年12月6日発令の配転命令を受けている。

なお、X 2、X 58、X 5、X 60、X 61、X 62 (No.103) の6人の業務内容には、無人駅売店業務もあった。

(6) 冬期除雪要員としての配転

ア 国鉄時代、冬期除雪要員は、線路除雪については保線区等が臨時に要員を雇い入れていたが、その他の現業機関である駅、区、所では、通常の時期より要員の配置を多くし、降雪があった場合、当日の勤務者の中から除雪担当者が指命されるというプール運用がなされていた。

イ 金沢支社は、62年の配転に当たっては、62年10月29日、管内の各組合に対し、62年の雪害対策に関する要員計画を説明し、同年11月10日と12日に資料を交付し、地本・支社間交渉も同月19日から数回開催され、この中で北陸地本は、除雪要員は国鉄時代と同様にプール運用をすること、列車見張員を配置すること等を要求したが認められなかった。

ウ 62年12月に入って、金沢支社は、駅構内等の除雪と改集札業務の補助を目的に管内の各駅等に冬期除雪要員を配置したが、石川・新潟の両県には合計71人が配置され、そのうち北陸地本組合員は47人であった。

なお、このうち各駅等へ勤務箇所の異動があった者は合計47人で、北陸地本組合員は、別紙2のとおり申立人個人ら43人で、それぞれ輸送係等の職名でもって各駅へ兼務発令による配転を受けている（別紙2には勤務地の駅名だけを記載）。

エ 62年は暖冬で降雪が少なく、各駅に配置された申立人個人らは、各駅長等に対し、駅の業務をさせてほしい旨要請し、北陸地本も金沢支社に対して要求したが、除雪と改集札補助の業務に限定されほとんど仕事がなかった。また、金沢運転所へ配転されたNo.22 X 70ら3人は除雪作業以外の時は運転所の雑作業に従事した。

オ 63年においては、金沢支社は、63年12月6日発令の配転命令で、別紙2のとおり、申立人個人らのうちの31人を各駅へ冬期除雪要員として配転し、ポイント・ホームの除雪、改集札補助、出改札、除雪臨時雇いの監督等の業務に従事させた。

(7) 暫定直営化業務委託駅への配転

ア 金沢支社は、63年3月15日、旅客サービスの向上を図ることを目的として、同年4月1日から関連会社に委託していた西入善駅と敷波駅の出改集札業務を暫定的に直営化する計画を北陸地本に提示した。

なお、この件については北陸地本から団体交渉の申し入れはなかった。

イ 勤務時間は、西入善駅が7時30分から18時まで、敷波駅は7時から19時までの日勤の1人勤務で、1週平均41労働時間である。

ウ 金沢支社は、63年3月25日発令で、No.27 X 63とNo.29 X 64を敷波駅へ、No.101 X 65とNo.102 X 66を西入善駅へ配転した。金沢支社の人選理由は次のとおりである。

- | |
|--|
| <p>① 業務を遂行する上で、その社員を転勤・転職させることにより生ずる後補充または教育養成の必要性、及び旅行業、関連事業の要員規模に見合った事業展開が早急に困難である状況から、両部門の社員を一義的に考えた。</p> <p>② 営業系統出身者の中で、能力、適性、通勤事情等を考え人選した。</p> |
|--|

エ 業務委託駅の配転は、職名は輸送本来職名とされ、駅社員の制服も貸与され、発売乗車券類も多く、売店も設置されていない。

オ その後金沢支社は、さらに3駅を暫定直営化し、これら5つの業務委託駅へは合計13人の社員が配転された。その内訳は、北陸地本組合員が10人、西鉄労金沢組合員が3人であった。

(8) 工事グループへの配転

ア 金沢支社は、経費削減を目的として、福井、金沢、七尾の3保線区に工事グループを設置し、旅行センター等から6人、鉄道輸送事業部門から4人の計10人を配転し、この10人を含む合計12人でスタートさせた。

組合別の配置状況は、福井と金沢の工事グループは北陸地本組合員3人と西鉄労金沢組合員1人（助役）、七尾工事グループは鉄産労北陸組合員3人と西鉄労金沢組合員1人（助役）であった。

イ 金沢支社は、63年3月25日発令で、No.71 X 67に対し金沢保線区施設係（工事グループ）へ配転したが、その人選理由は次のとおりである。

なお、X 67の外に高岡事業所と高岡駅旅行センターから2人の北陸地本組合員が金沢工事グループへ配転されている。

- | |
|---|
| <p>① 業務を遂行する上で、その社員を転勤・転職させることにより生ずる後補充または教育養成の必要性、及び旅行業、関連事業の要員規模に見合った事業展開が早急に困難である状況から、両部門の社員を一義的に考えた。</p> <p>② 通勤事情等を考え、通勤可能者の中から人選した。</p> |
|---|

ウ X 67は、63年3月17日、配転の事前通知書を金沢事業所長から受け取る際に、同所長から、「これで本来職場に帰れる。仕事は土木関係

の仕事。」と言われたが、要員、作業内容、労働条件等については明確な返答がなく、説明を受けたのは同年3月25日で、金沢保線区長からであった。

エ X67が配転された工事グループは、経費節減効果と将来の社外からの受注能力をも考慮し、自グループで実施可能な土木工事を施行することとされ、①用地境界の木まくらぎ・コンクリート柱の建植・修繕、②施行基面歩行路の歩行板修理、③冬期踏切進入防止柵の基礎埋設、④軌道外歩道手すりサビ止めペンキ塗装、⑤指定通路外の柵垣根建植、⑥柵垣の有刺鉄線及び横板取替等の保線関連の土木業務が具体的な担当業務とされた。

オ 工事グループは、設置目的と経費節減効果区分を明確にするとの理由で、他グループとの共同作業は行われなため、線路保守作業は一切行われていない。

また、保線区本区所属とされ、作業担当区域は、例えば金沢工事グループは、北陸本線の大聖寺・倶利伽羅間及び七尾線の津幡・高松間とされ、作業のための往復の移動だけで3時間以上も要する場合もあった。

(9) 魚津駅輸送指導係への配転

前記10の(4)のア③のとおり、黒部鉄道へ出向したNo.48 X36は、その後、62年12月1日出向命令が解除され、同人は糸魚川駅旅行センターへ復帰し、乗車券類のお届け業務に従事していたが、金沢支社は、63年3月25日発令で同人を魚津駅輸送指導係へ配転した。なお、X36の住居地からの最寄り駅は、糸魚川駅と魚津駅の間に位置する泊駅である。魚津駅輸送指導係としてのX36の担当業務は、別紙2のとおり、同人が国鉄時代に担当していた貨車・客車の入れ換え・整理等の操車業務のほか、信号業務の代務、駅舎等の清掃等である。

(10) 経理課情報通信から金沢事業所への配転及び無人駅売店への配転

ア 金沢支社は、63年3月25日発令で、総務部経理課（情報通信）情報運用係のNo.107 X1を金沢事業所へ配転した。金沢支社の人選理由は次のとおりである。

- | |
|---|
| <p>① 経理課情報通信の効率化により6人の余裕人員が生じたため、社員の効率的な運用を図る必要があった。</p> <p>② 社員としての自覚、勤務意欲等の平素の個人把握に基づき人選した。</p> |
|---|

なお、余裕人員6人のうち、X1以外の5人は西鉄労金沢組合員で、4人は金沢支社の非現業機関の課員へ配転され、1人は駅助役として配転された。

また、効率化前の情報システム室は27人の要員で運営されており、所属組合別の内訳は、北陸地本組合員がX1を含め8人、その他組合員が19人であった。

イ X 1 は、63年3月18日、配転の事前通知書を交付した経理課長に対し、事業所での担当業務を尋ねたところ、同課長は、「わからない。」と返答するだけで、また、人選理由についても、「あなたに合った仕事だと判断したから。」旨返答するだけであった。なお、X 1 は簡易苦情処理の申告を行ったが却下されている。

ウ X 1 (本件申立時48才) は、33年に国鉄に臨時雇用員として入社、36年に大阪鉄道教習所電信科に入所し、モールス信号とテレタイプの教育を受けた後、37年に金沢電務区(54年に金沢情報区となる)へ配属され、以後25年有余にわたって情報通信の業務に従事してきた。通信方式の発達により、国鉄にも大型コンピューターが導入され、全国ネット・ワーク化が進められる中で、X 1 は、勉学に励み、機械操作に熟練し、パソコンの導入後はプログラム作成業務にも従事する等、金沢支社の情報通信分野に働く社員の中で指導的な役割を担っていた。

X 1 が配転前に従事していた業務は、旅客収入及び輸送人員データ処理、コンピューター・オペレーション、データ処理ソフト研究指導等であった。

エ X 1 が金沢事業所に配転されて当初に担当した業務は、金沢駅前でのレンタ・サイクル業務と北陸本線の倶利伽羅駅・小舞子駅間の7カ所にある自動販売機のジュース缶の補充と売上金回収業務であった。

オ X 1 は、事業所の業務に従事するようになって1か月余りたつてから、元の職場でコンピューターを操作してみたが、機械取り扱いの大切な部分の記憶が薄らいでおり愕然とした。

カ 金沢支社は、63年6月1日発令で、X 1 を小舞子駅へ配転し、数日間の教育の後、無人駅売店業務を命じたが、その人選理由は、「事業所の要員配置に変動が生じ、小舞子駅へ1人配転する必要があるため、能力、適性、通勤事情等を考慮した。」というものである。

キ X 1 は、36年に糸魚川支部青梅分会青年部委員に就任して以来、金沢支部青年部長(41年)、北陸地本青年部書記長(43年)、金沢電務区分会書記長(50年)、国労電務協議会北陸地区協議会議長(51年)、金沢情報区分会執行委員長(53~57年)、国労電務協議会全国常任委員(59~62年)等を歴任し、62年4月12日の石川県支部結成時に同支部執行委員の職に就き、金沢事業所への配転・小舞子駅への配転当時にもその職にあり、併せて金沢第二地区分会の執行副委員長の職にもあった。

12 当初配属の発令と申立人組合組織との関連等

- (1) 当初配属により旅行センター等兼務となった北陸地本組合員の中には、同地本下部組織の役員が多数含まれていたが、そのうち、申立人個人らの配属状況(昭和62年4月1日現在)は、次表のとおりである(なお、次表には執行委員長、執行副委員長、書記長の三役と執行委員のみを掲げた。)

(注) 副員長は執行副委員長、委員は執行委員をいう。

組 織 名	役 員 数	社 員 数	本 務	兼 務	申 立 人 個 人		
					旅 行 セ ン タ ー	営 業 課 分 室	
北 陸 地 本	7	5	2	3			
金 沢 支 部	10	10	3	7	No.3 X 40 (委員) No.12 X 68 (委員) No.16 X 69 (委員)	No.59 X 2 (委員長) No.64 X 51 (副員長) No.69 X 52 (書記長) No.63 X 71 (委員)	
分 会	金 沢 運 転 所	3	2	0	2	No.22 X 70 (書記長)	No.54 X 16 (委員長)
	金 沢 電 力 区	9	9	3	6	No.8 X 56 (委員長)	No.61 X 55 (副員長)
						No.6 X 45 (書記長)	No.60 X 48 (委員)
						No.9 X 11 (委員) No.25 X 10 (委員)	
	金 沢 車 掌 区	3	3	1	2	No.17 X 18 (委員長) No.16 X 69 (副員長)	
	金 沢 保 線 区	9	7	3	4	No.18 X 26 (副員長) No.20 X 53 (書記長)	No.71 X 67 (委員長) No.68 X 34 (委員)
金 沢 建 築 区	1	1	0	1	No.3 X 40 (委員長)		
金 沢 地 区 運 輸	7	6	1	5	No.12 X 68 (委員長) No.15 X 47 (副員長) No.23 X 54 (書記長) No.13 X 46 (委員) No.14 X 25 (委員)		
七 尾 支 部	6	6	1	5	No.31 X 72 (委員長) No.27 X 63 (副員長) No.30 X 73 (書記長) No.28 X 74 (委員)	No.76 X 22 (委員)	

組 織 名	役 員 数	社 員 数	本 務	兼 務	申 立 人 個 人		
					旅 行 セ ン タ ー	営 業 課 分 室	
分 会	七尾線運輸	3	3	1	2		No.75 X 20 (委員長) No.77 X 75 (副委員長)
	七尾保線区	3	3	0	3	No.30 X 73 (副委員長) No.79 X 21 (書記長)	No.78 X 76 (委員長)
	七尾車掌区	3	3	2	1	No.26 X 12 (委員長)	
糸魚川支部		8	4	1	3		No.81 X 4 (委員長) No.94 X 60 (書記長) No.87 X 77 (委員)
分 会	糸魚川駅	5	5	0	5	No.52 X 78 (委員長) No.45 X 80 (副委員長) No.43 X 81 (書記長) No.53 X 15 (委員)	No.105 X 79 (委員)
	糸魚川保線区	6	5	0	5	No.33 X 14 (副委員長) No.35 X 82 (副委員長) No.34 X 83 (委員)	No.87 X 77 (委員長) No.82 X 84 (委員)
	糸魚川電力区	5	5	0	5	No.37 X 6 (書記長) No.39 X 86 (委員)	No.90 X 85 (委員長) No.88 X 7 (副委員長) No.91 X 87 (委員)
	糸魚川信号 通 信 区	5	5	0	5	No.41 X 88 (委員長) No.40 X 89 (委員)	No.97 X 8 (副委員長) No.100 X 9 (書記長) No.99 X 90 (委員)
以 上 合 計		93	82	18	64	36 (重複 3)	25 (重複 1)

(2) 会社発足直後の組合組織の再編と申立人個人らの役員就任状況

その後、北陸地本の各支部は、敦賀支部と福井支部が福井県支部に、金沢支部と七尾支部が石川県支部に（62年4月12日結成）、高岡支部と富山支部が富山県支部に、それぞれ再編された（松任工場支部と糸魚川支部は再編なし。）。

また、各支部分会は、それまでの電力区、保線区等の職域分会から地域分会に再編され、石川県支部傘下の各分会は、62年4月29日と30日に、金沢第一地区分会（主に貨物会社社員で構成）、金沢第二地区分会、金沢第三地区分会、七尾地区分会の4分会に、また、糸魚川支部傘下の各分会は、62年4月29日、糸魚川地区分会と青梅地区分会に再編された。なお、申立人両支部は毎年度10月頃、各分会は毎年度10月から11月にかけて役員改選を行っている。

組織再編時と62年度の申立人個人らの役員就任状況は、次のとおりである。

ア 組織再編時

区 分	石川 県 支 部	金沢第二 地区分会	金沢第三 地区分会	七尾地区 分会	糸魚川 支 部	糸魚川 地区分会
執行委員長	No.59 X 2	No. 8 X 56	No.63 X 71	No.76 X 22	No.81 X 4	No.87 X 77
副執行委員長	No.31 X 72	No.15 X 47	No.54 X 16	No.28 X 74	他不明	No.41 X 88
	No.64 X 51	その他 1				その他 1
	その他 1					
書記長	No.69 X 52	No.20 X 53	No.71 X 67	No.30 X 73	No.94 X 60	No.90 X 85
執行委員	No. 3 X 40	No. 2 X 29	No.66 X 50	No.75 X 20	No.87 X 77	No.33 X 14
	No.16 X 69	No. 4 X 30	その他 3	No.77 X 75	他不明	No.52 X 78
	No.30 X 73	No. 6 X 45		No.79 X 21		
	No.78 X 76	No.13 X 46		その他 1		
	No.107X 1	No.23 X 54				
	その他 2	その他 2				

イ 62年度

区 分	石川 県 支 部	金沢第二 地区分会	金沢第三 地区分会	七尾地区 分会	糸魚川 支 部	糸魚川 地区分会
執行委員長	No.59 X 2	No. 8 X 56	No.63 X 71	No.78 X 76	その他	No.41 X 88
副執行委員長	No.31 X 72	No.107X 1	No.54 X 16	No.28 X 74	No.94 X 60	その他 1
	No.64 X 51	他不明	他不明	No.75 X 20		
	その他 1			他不明		
書記長	No.69 X 52	No.20 X 53	No.71 X 67	No.30 X 73	No.87 X 77	No.90 X 85
執行委員	No. 3 X 40	No. 2 X 29	No. 5 X 41	No.76 X 22	No.35 X 82	No.36 X 91
	No.15 X 47	No. 4 X 30	No.66 X 50	No.79 X 21	No.43 X 81	No.52 X 78
	No.16 X 69	No. 6 X 45	その他 1	他不明	No.88 X 7	No.80 X 23
	No.30 X 73	No.14 X 25	他不明		No.95 X 61	No.91 X 87
	No.76 X 22	No.23 X 54			その他 4	
	No.107X 1	No.24 X 57				
	その他 3	他不明				

13 会社発足後の労使関係等

- (1) 会社は、会社発足後、各組合と次のように労働協約を締結した。なお、各組合と締結した労働協約の内容はほとんど同じである。

区分	労働協約締結期間	労働協約無締結期間
西鉄労	62年4月4日から62年9月30日 62年10月1日から63年9月30日	なし
西日本 鉄産労	62年4月6日から62年9月30日 62年10月1日から63年9月30日	なし
国 労 西日本	62年4月30日から62年9月30日 62年12月31日から63年9月30日	62年10月1日から63年12月30日
全勤労 西日本	62年4月30日から62年9月30日 63年1月30日から63年9月30日	62年10月1日から63年1月29日

(2) 前記9の(4)とおり、会社は、会社発足後各組合に対し出向協定案を提示し、西鉄労と西日本鉄産労とは協定を締結したが、昭和63年1月末日までの間の各組合との出向問題に関する団体交渉の開催状況は次表のとおりである。なお、金沢支社においては、地本・支社間交渉が行われたが、その他の組合からは団体交渉開催要求はなかった（括弧内は出向以外の問題も含む総数。○印は窓口間で整理した回数で別掲。）。

区分	62. 4. 1～9. 30		62. 10. 1～12. 31		63. 1. 1～1. 31		計	
	申入れ	回数	申入れ	回数	申入れ	回数	申入れ	回数
西鉄労	0 (2)	0 (1)	0 (0)	0 (1)	0 (0)	0 (1)	0 (2)	0 (3)
西日本 鉄産労	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (1)
国 労 西日本	6 (18)	5 (④7)	4 (29)	4 (13)	0 (1)	0 (2)	10 (48)	9 (④22)
全勤労 西日本	0 (1)	0 (0)	0 (2)	0 (3)	0 (1)	0 (0)	0 (4)	0 (3)

また、労働協約に基づき設置された経営協議会及び小委員会の開催状況は、次表のとおりである。

区分	62. 4. 1～9. 30		62. 10. 1～12. 31		63. 1. 1～1. 31		計	
	申入れ	回数	申入れ	回数	申入れ	回数	申入れ	回数
西鉄労	2	2	4	6	3	2	9	10
西日本 鉄産労	2	2	2	5	1	1	5	8
国 労 西日本	1	1	0	0	0	0	1	1
全勤労 西日本	2	2	0	0	0	0	2	2

(3) 国鉄時代は、非組合員の範囲は、公共企業体等労働関係法第4条第2項に基づき、公共企業体等労働委員会告示により定められ、現業部門で

は、駅長・区長・所長・室長・支区長・助役等は非組合員とされていたが、会社発足後は、会社と各組合との間で締結された労働協約により、現業部門の管理職社員は、石川県内では17人、新潟県内では2人、大部分の者は組合員資格を有することとなった。

会社発足時の非組合員の内訳は、会社全体では、非現業部門で1,094人、現業部門で309人の計1,403人、金沢支社管内では、非現業部門で75人、現業部門で33人の計108人であった。

なお、会社は、駅長、区長、助役等については、就業規則により、現業部門の業務を能率的かつ円滑に遂行し、職名、職務内容及び指揮命令関係を明確にするために「職制」を定め、駅長、区長等は、「駅（区）業務全般の管理及び運営」の業務、また、助役は、「駅（区）長の補佐又は代理」の業務を担当することとしている。

(4) 上記(3)により、会社発足後、組合員資格を有することとなった駅長、区長、助役等は、西日本鉄輪会を結成したが、その後、西鉄労と組織が一本化された。

63年1月1日現在の会社における各組合の組織状況は次表(単位:%)のとおりであるが、会社発足時(西鉄労に西日本鉄輪会を含む)とほとんど変化はない。

区 分	西鉄労	鉄産労	国 労	全動労	その他	計
会社全体	66.9	18.5	12.7	0.5	1.4	100.0
金沢支社	83.8	5.1	10.5	0.1	0.5	100.0

(5) 62年6月12日、金沢支社は、西鉄労金沢及び鉄輪会金沢と、次のような労使共同宣言を締結した。なお、北陸地本とは締結していない。

会社発足にあたっての合意事項

会社は、国鉄改革に伴い4月1日に発足した。……
……会社が、こうして円満なスタートをきることができたのは、ここに至るまで国鉄改革に向け全力を尽くしてきた関係者の努力の結果である。

しかし、会社をとりまく経営環境は厳しく、……経営上の問題が山積みしている。

そこで、我々労使は、これまでの互いの努力を踏まえ、更に今後活力ある立派な会社を築きあげていくため、その立場をこえて国鉄改革実践の当事者として、相互の信頼関係を基礎に、以下の項目について一致協力して取り組むことをここに確認する。

1. 会社の進むべき方向について（省略）
2. 新しい労使関係について

会社の発展のためには、相互の理解と信頼に基づいた新たな労使関係の確立が何よりも重要であり、それは、企業の繁栄をともに語りあえる労使関係でなければならないことは労使の一致した認識である。企業の繁栄をともに語りあえる労使関係でなければならないことは労使の一致した認識である。そのため労使は、企業内における問題は企業内労使で自主的に解決するという大原則に立ち、「経営協議会」における議論を充実させ、これが、今後会社の労使関係の機軸として発展的に位置づけられるよう緊密な連絡協議を行う。

このような労使関係の帰結として、「会社」は社員の雇用と生活の安定に最大限の努力を行うこととし、「組合」は争議権の行使を必要とするような労使紛争は発生しないと認識し、鉄道事業の健全な経営を定着させるため、列車等の安定運行に関して全てを優先させ、万難して排して取り組む。

3. 望ましい社員像について

会社が、その健全な発展を遂げるためには、業務遂行に必要な知識と技能に優れていることは勿論、企業人としての自覚を有し、創造性と向上への意欲にあふれる社員により担われるべきである。……

第2 判 断

1 当事者の主張

(1) 申立人らの主張と請求の要旨

国鉄分割民営化の前後を通じ、国鉄と会社は、一貫して国労潰しを狙い、団結権侵害の数々の不当労働行為を重ねてきた。本件当初配属、組織改正配属、出向、配転もこれら一連の継続した労務政策としての国労

敵視、弱体化攻撃の一貫である。

会社は、国鉄と設立委員の共同の行為（3.10配属と4.1委員配属）によって成し遂げられた結果を利用、追認し、北陸地本組合員を集中的に旅行センター等に収容・隔離して単純作業・雑作業に従事させ、兼務を本務化し、さらに、次々と強制出向・強制配転を行った。これら一連の行為は、申立人個人らを鉄道輸送の本来の業務から排除して不利益に取扱い、申立人組合組合員を動揺させ、申立人組合組織の弱体化を図った不当労働行為である。よって、次のとおりの救済を求める。

ア 会社は、別紙2 申立人異動等一覧表中の

(ア) No. 1 X 3 ないしNo.106 X 24に対する3.10配属命令と4.1委員配属命令の両配属命令によってなされた旅行センター等への各配属

(イ) No. 1 X 3 ないしNo.22 X 70、No.26 X 12ないしNo.30 X 73、No.33 X 14ないしNo.45 X 80、No.54 X 16ないしNo.71 X 67、No.75 X 20ないしNo.106 X 24に対する各組織改正配属命令

(ウ) 「昭和62年4月2日以降結審時までの異動」欄記載のNo. 1 X 3らに対する配転・出向命令

をいずれも取り消し、もってNo. 1 X 3 ないしNo.107 X 1 の107人を、同一覧表記載の「4.1委員配属本務」欄記載の勤務個所・職名（No.24 X 57、No.31 X 72、No.32 X 13、No.44 X 92、No.47 X 93、No.72 X 27の6人については人活センター前の勤務個所・職名）又はそれがないときはそれに相当する勤務個所・職名に配属し、他の社員と一切差別することなく、鉄道本来の業務に従事させなければならない（ただし、No.17 X 18を除く。）。

イ 申立人らに対する謝罪文の手交と掲示。

(2) 会社の主張の要旨

ア 当初配属の発令について

(ア) 3.10配属は、改革法第2条第2項に基づいて、国鉄の判断と責任においてなされたことは規定上明らかであり、会社は何ら関知するものではない。

3.10配属に関し、国鉄が設立委員の代行者として行ったとする見解があるが、設立委員はそのような権限は与えていない。

特に職員の雇用関係については、改革法第23条により新規に職員が採用されることとなっており、会社が申立人個人らと国鉄との間において存在した従前の雇用関係を、62年4月1日以降承継する筋合いにないことは明白である。会社には、国鉄が使用者としてなした行為の責任を負う余地はない。

(イ) 改革法第23条に定められた設立委員の採用行為は、62年2月12日付けの採用通知により完了している。4.1委員配属は、62年4月1日に予定されている会社の業務開始が円滑に行われることを確保するという混乱防止の見地から、設立委員が会社の採用予定者に対し、

国鉄における最終の勤務個所等を会社発足時の勤務個所等に読み替えて、機械的、確認的に通知したものに過ぎず、それ以上に従前の勤務個所と異なる勤務個所での勤務を命じ、あるいは、従前と異なる職務を命ずる等、実質上の変更をきたすものではないことも明らかであるから、会社が、使用者として不当労働行為をなしたものと解する余地はない。

- (ウ) 62年4月1日の会社発足に際しての社員の配置は、4.1委員配属そのままに、同日付け社報により一括して配属等の発令を行ったものであり、会社としては社員個々の配置については何らの判断もしておらず、不当労働行為意思の働く余地はあり得ない。
- (エ) 申立人個人らは、雇用契約上、会社のいずれの就業の場所、どのような業務であってもこれに従事することを合意の上で採用されたものであって、申立人個人らの当初の就業の場所、業務等に関し、会社は何ら雇用契約に違反していない。

イ 組織改正配属の発令について

62年10月1日の組織改正は、関連事業の強化充実を図ることを目的とした業務上の必要性から行ったものであり、組織改正配属による職務の内容、勤務場所及び賃金等についても従前のそれとさしたる差異はなく、また兼務の本務化も関連事業等に専念するためのものであって、適材適所の人事異動であり、人事を固定化するものではなく、不当労働行為には当たらない。

ウ 出向の発令について

- (ア) 会社は、会社の安定した経営と健全な発展のため、鉄道輸送業務に必要な人員を越える社員を採用したことや早急に新たな事業展開が困難な状況にあること等を背景として、関連会社の育成と企業マインドの育成のため、業務上の必要性から社員の出向を推進してきた。
- (イ) 出向の取扱いについては、会社発足後、本部・本社間交渉を行い鋭意協議を重ねてきたが妥結に到らず、出向協定は締結されなかった。また、地本・支社間交渉においても、本部・本社間交渉の状況を見ながら理解と協力を得るため協議してきた。会社としては、労使間で出向協定が締結されない以上、出向は人事運用の一環として就業規則及び出向規程に基づき行ってきたものである。

なお、会社は、社員の採用時に人事異動の一環として出向を命ずることがある旨を労働条件として明示しており、いわば包括的同意がなされているから、出向を命ずるに当たっては、その都度本人の同意を得る必要はない。

- (ウ) 申立人個人らの出向の発令に当たっては、出向先会社の意向、社員の勤務状況、生活状況等を総合的かつ公正に判断して、通常の人異動と同様に適材適所の見地から人選した。

仮に申立人個人らの意向にそぐわないものであるとしても、出向は会社の業務上の必要性からとられる措置であって、会社の人事権との利益較量上受忍すべき範囲内に属する。

- (エ) しかも、申立人個人らは、就労条件として示したように、出向期間は2年とし、賃金及び年次有給休暇についても会社の基準が適用されており、何ら不利益を課すものではない。
- (オ) 62年4月1日以降の金沢支社社員の出向の実態からみても、出向は北陸地本組合員に限るものではなく、組合間差別はない。
- (カ) 以上、本件各出向の発令が不当労働行為に当たらないことは明らかである。

なお、No.14 X 25とNo.18 X 26については出向の発令は行っていないので、申立ては却下すべきである。

エ 配転の発令について

- (ア) 会社は、鉄道輸送業務に必要な人員を越える社員を採用して発足したため、関連事業等の展開により、これら余裕社員の有効な活用を図ってきたものであり、業務上の必要性から配転を命じてきた。
- (イ) 会社は、社員に対し人事権を有し、申立人個人らに対する配転の発令は、人事権に基づく正当なものであり、不当労働行為とは全く関係がない。

なお、就業規則では、「会社は、業務上の必要がある場合には社員に転勤、転職等を命じることができる。社員は、正当な理由がなければ拒むことができない。」とされており、本人の同意は必要ではない。

- (ウ) 本件各配転は、北陸地本組合員に限るものではなく、組合間差別はない。また、何ら不利益を課すものでもない。
- (エ) No. 1 X 3ら13人は、広域出向協定等に基づきフーズ会社とリーテイル会社へ出向したので、申立ては却下すべきである。

オ 本来業務と非本来業務について

会社は、発足以来、総合サービス企業を目指し、活発な事業展開を行っているのであり、いわゆる本来業務（鉄道輸送関連業務）・非本来業務（鉄道輸送関連業務以外の業務）という区分は通用しない。申立人らが、会社の一部の業務を殊更「みせしめ」的業務と指称して非難するのは、職業に貴賤の区別を持ち込むものである。

カ 大量観察方式による立証について

本件審査における申立人側の立証は、いわゆる大量観察方式によるもののごとく見られる節がある。

しかし、元来この方式は、組合間の賃金査定差別をめぐる事件において実務の運用として採用されるに至った立証方式であり、本件のような配属、出向、配転に関する事件にはなじまない。

2. 当委員会の判断

(1) 本件当初配属に関する会社の責任について

ア 申立人らが本件で救済を求めている申立人個人らに対する当初配属については、次の事実が認められる。

(ア) 昭和62年2月12日に開催された第3回設立委員会において会社社員の採用が決定され、同年2月16日以降、国鉄を通じ、設立委員長名で採用通知が発せられた後、国鉄は、同年4月1日の会社発足に備え、3.10配属を行った（前記第1の5の(9)、(10)、6の(1)、別紙2）。

(イ) 設立委員は、3.10配属が終了した後、会社発足の際に会社の事業が円滑に開始されることを確保するために、国鉄を通じ、会社採用者全員に対して4.1委員配属を行ったが、この配属は、3.10配属終了後の国鉄の最終的な職員の配置に合わせ、国鉄の勤務箇所等を会社の勤務箇所等に機械的に読み替えて、会社の発足時点での勤務箇所等としたものである（第1の6の(11)、別紙2）。

(ウ) 会社は、62年4月1日、社報号外第1号により、会社発足時点での「配属及び職名については、あらかじめ設立委員長から通知されたとおりとする。」旨一括して発令した（第1の6の(12)）。

以上の経緯からすると、62年4月1日の会社発足時点での配属は、外形的には、国鉄が行った3.10配属の決定を、設立委員と会社がそれをそのまま引き継いだように見える。

イ しかし、設立委員は、会社の設立に関し発起人の職務を行うものとされ、改革法第23条に定めるもののほか、会社がその成立の時ににおいて事業を円滑に開始するために必要な業務を行う権限を付与されており（第1の5の(3)）、会社が円滑に事業を開始するためには、発足時点での勤務箇所等を事前に会社に採用が決定された者（以下「会社採用者」という。）に通知しておくことは必要不可欠なことであったから、上記権限の中には当然会社発足時の社員の配属の決定権も含まれていたとみるべきである。

事実、設立委員は、61年12月11日に開催された第1回設立委員会で国鉄改革のスケジュールを決定し、前記アのとおり、実際にはこのスケジュールどおりには事は運ばなかったが、その中には、設立委員は、採用者を決定した後、さらに社員の配属を決定して国鉄に内示し、国鉄がこの内示を受けて配転の発令を行うこととされていた（第1の5の(4)）。

また、設立委員は、61年12月19日に開催された第2回設立委員会で会社職員の労働条件を決定したが、その中には、「就業の場所と従事すべき業務」が包括的に示されていた（第1の5の(6)）。そして、設立委員は、この包括的な労働条件を、国鉄を通じ、会社へ採用を希望している国鉄職員に対して提示していること（第1の5の(7)）からみて、会社の事業が円滑に開始されるためには、会社発足時まで、

会社採用者個人に対して具体的な勤務箇所等を通知することもまた必要不可欠なことであった。

ところが、5万以上もいる会社採用者個人への配属を具体的に決定することは、会社採用者を決定することと同様に、人選の資料等を有していない設立委員には、国鉄の全面的な協力なしには不可能なことであった。

なお、会社職員の採用に関してではあるが、国鉄関連法案の審議の過程で、運輸大臣は、国鉄は、「設立委員などの採用事務を補助する立場」にあり、法律上の考え方でいうと、「準委任に近いもの」、「どちらかといえば代行と考えるべきである」旨答弁している（第1の5の(3)）。

さらに、設立委員は、4.1委員配属に際しても、通知書作成の実務的作業のすべてを国鉄に行わせている（第1の6の(11)）。

ウ 一方、国鉄は、会社発足に備え、61年12月4日の設立委員の任命（共通設立委員の一人として国鉄総裁が任命された。）と同時期に、国鉄の業務を円滑に会社へ移行させる目的で、副総裁を委員長とする移行推進委員会の下に会社設立準備室を設置したが、同準備室の業務内容が、会社の設立等に伴う具体的な業務移行及びその実施の推進並びに部外関係機関との連絡調整であったこと、加えて、運輸省内に設立委員会の事務局が設置されていた（第1の5の(2)、(3)）ことからみて、会社発足の際に国鉄の行っている業務を円滑に会社に移行させる目的の下に行われた3.10配属は（第1の6の(1)）、会社設立準備室と設立委員との連携の下に行われたものであったことは、否定できない事実である。

エ 以上の事実関係によれば、62年4月1日の会社発足時点での配属は、外形的には、国鉄が行った3.10配属の決定を、設立委員と会社がそれをそのまま引き継いだようにみえるが、実際には、会社発足の際に国鉄が行っていた業務を円滑に会社に移行させ、会社の事業を円滑に開始させるという国鉄と設立委員の共通の目的の下に、設立委員が、本来設立委員自身はその権限と責任において行うべきこととされていた会社発足時点での配属の具体的な決定を、国鉄に包括的に代行させたものであり、設立委員は、その後、3.10配属の結果をそのまま認めた4.1委員配属により、会社発足時点での職員の具体的な配属を完成させたとみるのが相当である。

従って、国鉄が行った3.10配属が不当労働行為であれば、それは国鉄を代行者として設立委員自身が不当労働行為を行ったことになり、設立委員がその責任を負うことは当然である。

また、会社発足時点での職員の具体的な配属の決定は、職員の採用に密接に関連した行為であるから、改革法第23条第5項の規定により、会社が設立委員の不当労働行為責任を負うこともまた当然のことである。

る。

(2) 本件当初配属、組織改正配属、出向、配転について

ア 当初配属の発令状況について

会社発足時点（昭和62年4月1日時点）での旅行センター等への金沢支社社員の所属組合別配属状況には、次の事実が認められる。

(ア) 金沢外6駅の旅行センター等へは合計365人（旅行センターに163人、営業課分室に202人）の社員が配置されたが、そのうち北陸地本組合員は298人で、配属人員全体の82%（旅行センターには140人で86%、営業課分室には158人で78%）を占め、著しく高率である（第1の6の(13)）。

その結果、北陸地本組合員は、本務への配属者が50%、旅行センター等への配属者も50%とその比率は半々であるのに対し、鉄道労連所属3組合の組合員は、本務配属者は99%、旅行センター等への配属者はわずか1%であり、また、鉄産労北陸組合員は、本務配属者は96%、旅行センター等への配属者は4%にしか過ぎない（前記第1の6の(13)の表Ⅰ。ただし、会社職制上の管理者である助役とまたがり配属者—以下「助役等」という。—を除いた数字である。）。

(イ) 申立人個人らが配属された金沢、七尾、糸魚川の旅行センター等においても、合計182人（旅行センターに75人、営業課分室に107人）の社員が配属されたが、そのうち北陸地本組合員は108人で、配属人員全体の59%（旅行センターには54人で72%、営業課分室には54人で51%）を占め、前記(ア)と同様に著しく高率である（第1の6の(13)の表Ⅱ。助役等を含む。）。

その結果、申立人個人らが本務として所属している主な現業機関においても、金沢、七尾、糸魚川の旅行センター等への北陸地本組合員の配属割合は、他組合組合員の配属割合と比較すると、次のとおり著しく高率であり（第1の6の(13)の表Ⅲのa、b、cの各表。助役等を含む。）、北陸地本の組織率からみて不自然な配属状況となっている。

① 金沢地区の金沢運転所、金沢駅、金沢保線区、金沢電力区、金沢車掌区においては、北陸地本の組織率は4%から28%であるのに対し、北陸地本組合員は22%から80%の割合で配属されている。一方、他組合の組織率は72%から96%であるのに対し、他組合組合員は0%から14%の割合でしか配属されていない。

② 七尾地区の七尾車掌区、七尾保線区、七尾駅においては、北陸地本の組織率は3%から10%であるのに対し、北陸地本組合員は50%から100%の割合で配属されている。一方、他組合の組織率は90%から97%であるのに対し、他組合組合員は0%から21%の割合でしか配属されていない。

③ 糸魚川地区の糸魚川駅、糸魚川保線区、糸魚川電力区、糸魚川

信号通信区においては、北陸地本の組織率は14%から46%であるのに対し、北陸地本組合員は61%から100%の割合で配属されている。一方、他組合の組織率は54%から86%であるのに対し、他組合組合員は2%から13%の割合でしか配属されていない。

イ 出向の発令状況について

申立人個人らに対して行われた本件各出向の発令状況に関連して、次の事実が認められる。

(ア) 金沢支社は、62年8月上旬から中旬にかけて、キヨスク、日本食堂及び北陸整備の3社へ計11人の支社社員を出向させているが、そのうち北陸地本組合員は、No.25 X 10、No.72 X 27、No.73 X 28、No.74 X 17、故A 5の5人を含む10人で、出向者の9割を占めていた（第1の10の(4)のイ①、③、(6)）。

また、会社発足後、貨物会社と清算事業団を除く企業（以下「関連企業」という。）への支社社員の出向者は、上記発令時期までに合計19人を数えたが、北陸地本組合員はそのうちの13人で7割近くを占めていた（第1の10の(6)）。

以上のとおり、会社発足直後の金沢支社の出向者のほとんどは北陸地本組合員で占められており、北陸地本の組織率（10.5%・第1の13の(4)）を考慮すれば、他組合組合員に比較して著しく高率で出向の対象者とされていたことが認められる。

(イ) 金沢支社は、62年11月4日発令で、北陸整備外10社へ合計20人の支社社員を出向させているが、このうち北陸地本組合員は、No.4 X 30、No.19 X 35、No.55 X 32、No.57 X 31、No.68 X 34、No.70 X 33の6人を含む10人で、出向者の5割を占めていた（第1の10の(4)のエ①、④、(6)）。

また、会社発足後、上記発令時期までの支社社員の関連企業への出向者は合計53人を数えたが、北陸地本組合員はそのうちの26人で5割を占めていた（第1の10の(6)）。

以上のとおり、会社発足後から半年を過ぎた時点においても、金沢支社の出向者中に占める北陸地本組合員の比率はかなり高く、北陸地本の組織率を考慮すれば、依然として他組合組合員に比較して著しく高率で出向の対象者とされていたことが認められる。

(ウ) なお、会社発足後、国労西日本と会社との間で広域出向協定等が締結されるまでの間、支社社員の関連企業への出向者の合計は151人であるが、そのうち北陸地本組合員は31人で、出向者全体の2割に当たり（第1の10の(6)）、北陸地本の組織率を考慮すれば、かなり格差は縮まったことが認められるが、他組合組合員と比較して依然として高率である。

ウ 当初配属、組織改正配属、出向、配転の不利益性について

(ア) 申立人個人らが受けた不利益について

申立人個人らは、3.10配属の事前通知書を各現場長から受け取っ

た際、「旅行センター等は今後の花形職場である」、「新種事業の企画、開発を行う最も重要な職場である」、「配属された者は出向要員ではない」等の説明を受け、旅行センター等に赴任している（第1の7の(3)）。

また、62年3月7日に開催された3.10配属に関する簡易苦情処理会議の席上において、金鉄局側の出席者は、①旅行センター等は配属された者の技術力を活かす場としたい、②旅行センター配属者は第一旅行センターにいる者と取扱が変わるものではない等説明している（第1の6の(10)）。

しかし、申立人個人らが旅行センター等に配属されてから実際に担当した業務は、旅行センターにおいては、乗車券類等の電話による受付・配達・セールス、無人駅での特別改札・掃除、夏期多客期対策としての駅での案内業務・浮浪者対策・臨時直営売店店員、ホーム特別改札、列車行き先表の取り替え、冬期要員としての除雪等であり、また、営業課分室（事業所）においては、無人駅の整備・補修、夏期増収策としての臨時直営売店店員・車内販売・携帯品一時預かり・駐車場整理、直営店舗店員、無人駅売店の設計建築、無人駅売店店員、レンタ・サイクル貸付、自動販売機の管理、冬期要員としての除雪等である（第1の7の(8)）。

これらの業務のほとんどは、申立人個人らが、国鉄入社以来、積み重ね、培い蓄積してきた経験・技術・技能・知識等（第1の6の(10)、別紙2。以下「経験・技術等」という。）を生かすことのできない雑作業的業務、単純業務または異職種業務である。

また、上記業務の中には無人駅の清掃・整備・補修、夏期多客・増収策、無人駅売店店員、除雪等の臨時的、暫定的な業務や、直営店舗、無人駅売店、除雪等の勤務箇所の移動や勤務体系の変更を伴う業務も多く含まれている（第1の7の(3)、(6)、(8)のアからカ、11の(4)から(6)、別紙2）。

そのため会社は、会社発足直後の62年6月から、申立人個人らに対して、兼務発令による配転の発令や旅行センターから事業所への所属変更の配転の発令等を次々に行ってきた（別紙2）。

また、会社は、このような状況の中で、62年10月1日発令で組織改正配属を行い、申立人個人らのうちの多数の者の兼務を本務化して、それまで所属していた本務職場との身分上の繋がりを断ち（第1の8、別紙2）、それまで実質的には旅行センター等の所属であった申立人個人らを、形式的にも旅行センター等の所属とし、旅行センター等への配置を固定化している。

さらに、会社は、申立人個人らに対して次々と出向の発令を行い、あるいは、その後、暫定直営化業務委託駅や保線区工事グループへの所属変更の配転の発令も行っているが、同人らが出向先会社であ

るいは配転先で担当した業務も、上記業務と同様に、同人らの経験・技術等を生かすことのできない単純業務、異職種業務または暫定的業務である（第1の10の(4)のイ①、ウ②、エ⑤、11の(7)のア、(8)のエ、オ、別紙2）。

以上のように、旅行センター等に配属された申立人個人らは、当初の説明とは大きく違い、経験・技術等を生かすことができない業務に従事させられ、また、担当業務、勤務箇所、勤務体系等も次々と変わっている。

このような職場環境、労働環境に置かれたことにより、申立人個人らが精神的に不安定な状態に陥り、動揺をきたしていたことは、本件審査において、当委員会に疎明資料として提出された申立人個人らの報告書（以下「個人報告書」という。）からも充分窺うことができ、同人らは精神的な不利益を受けたものと認められる。

なお、申立人個人らのほとんどの者は、旅行センター等や出向先会社での勤務を続けたことにより、鉄道輸送事業部門の業務に従事していれば当然支給されるはずの各種職務手当等は支給されず、経済的不利益も受けている（第1の7の(8)）。

(イ) 組合組織への影響について

当初配属における北陸地本下部組織の役員の配属状況についてみると、金沢、七尾、糸魚川の3支部及びこれら3支部各分会においては、執行委員長、執行副委員長、書記長の組合三役のみならず、役員ほとんどの者らが旅行センター等に集中的に配属させられている（第1の12の(1)）。旅行センター等に配属された者らは、従来所属し、勤務していた本務職場から切り離された場所で勤務することとなったわけであるから、申立人個人らの下部組織役員としての組合活動並びにこれら下部組織の運営については北陸地本の運営に支障が生じたことは、容易に推認できる。

また、その後申立人個人らは、直営店舗や無人駅売店での勤務や除雪業務のため、北陸本線、七尾線及び大糸線沿線の各駅にばらばらに配転されているが、その中には石川県支部、糸魚川支部及び両支部分会の役員も多数含まれている（第1の11の(4)ないし(6)、別紙2、12の(2)のア、イ）。そのため、申立人個人らの役員としての組合活動並びにこれら組合組織の運営については北陸地本の運営に支障が生じたことも、容易に推認できる。

また、上記(ア)で判断したとおり、申立人個人らが不利益な取扱いを受けたことにより、申立人組合組織が動揺をきたしたことも、明らかである。

エ 国鉄・会社と国労の労使関係等について

(ア) 国労は、国鉄の分割民営化（以下「分割民営化」という。）と職場規律確立を提言した57年7月30日の臨調基本答申に対し、「絶対

に容認できない」旨の抗議声明を発し（第1の2の(2)、3の(4)）、翌58年8月の全国大会では分割民営化反対の方針を決定した（第1の3の(5)）。

以後、国労は、分割民営化の具体策を提言した60年7月26日の監理委の最終意見に対しても、「分割民営化を許さず組織の総力をあげて戦い抜く」旨の抗議声明を発し（第1の2の(4)、3の(7)）、60年12月から翌61年1月にかけて国鉄が実施した分割民営化を前提とした進路希望のアンケート調査においても、反対の立場を明確にしている（第1の3の(10)）。

その後国労は、61年7月下旬の全国大会で、いったんは「大胆な妥協」を容認する路線を打ち出したが、結局、この路線は同年10月の全国大会で否決され、分割民営化反対の立場を堅持した（第1の3の(22)）。

なお、北陸地本は、同年8月末の定期大会で大胆な妥協を容認する旨の方針を決定したが、その後、この方針を支持した組合員らが62年1月に北陸地本を脱退したため、結局、国労本部と同様に分割民営化反対の立場を堅持した（第1の4の(5)）。

このように、国労は、一貫して分割民営化反対の立場を堅持していたため、分割民営化を前提とした国鉄の職場規律確立、余剰人員対策、進路希望のアンケート調査、広域異動等の各種施策に対し、非協力的な態度を取り続け（第1の3の(3)、(6)、(9)、(10)、(13)、4の(2)）、さらに、分割民営化反対のストライキやワッペン着用闘争も行った（第1の3の(7)、(12)、(14)、4の(1)）。

そのため、国鉄と国労との間では、現場協議の関する協約や雇用安定協約が失効し（第1の3の(3)、(9)）、分割民営化に向けての労使の協力関係の確立を内容とする第一次・第二次共同宣言も締結されず（第1の3の(11)、(19)、4の(3)、(6)）、対立した労使関係が継続したままに会社の発足を迎えている。

(イ) これに対し、鉄労は、60年8月の全国大会で、「分割民営化の実現に全力をあげる」との方針を決定するなど一貫して分割民営化に向けての国鉄の各種施策に協力し（第1の3の(3)、(6)、(7)、(13)）、さらに、第一次・第二次共同宣言を締結するなどして（第1の3の(11)、(17)、(19)）、労使の協力関係を確立し、会社の発足を迎えている。

また、動労も、当初の頃は、国労と共同で臨調基本答申や監理委最終意見に反対の抗議声明を発するなどして分割民営化反対の立場に立ちつつも（第1の3の(4)、(7)）、運転検査旅費の返還や現場協議に関する協約の改定に応じて、従前行っていたストライキも行わないようにするなど国鉄の各種施策に協力し（第1の3の(2)、(3)、(6)、(9)、(20)）、さらに、61年1月には第一次共同宣言を締結し、

以後、第二次共同宣言も締結するなどして(第1の3の(11)、(19))、労使の協力関係を確立し、会社の発足を迎えている。

なお、第一次・第二次共同宣言を締結して国鉄と労使の協力関係を確立した鉄労、動労等の組合は、会社発足直前の62年2月2日、鉄道労連として大同団結している(第1の3の(23))。

(ウ) 金鉄局管内においても、上記第一次・第二次共同宣言の締結後に同様な内容の第一次・第二次共同宣言が鉄労金沢、動労北陸等の組合と金鉄局との間で締結され、金鉄局長が組合の定期大会に出席して協力を呼び掛けるなど(第1の4の(3)、(5)、(6))、両者の間には労使の協力関係が確立されて会社の発足を迎えたのに対し、北陸地本と金鉄局との間ではこれら共同宣言は締結されず、両者の間では対立関係が継続したまま会社の発足を迎えている。

(エ) 会社発足後の62年6月12日、金沢支社と西鉄労金沢及び鉄輪会金沢との間で、「労使は、国鉄改革実践の当事者として、相互の信頼関係を基礎」に、「今後の会社の労使関係の機軸は『経営協議会』における議論の充実であり、緊密な連絡調整を行うこと」、「『組合』は争議権の行使を必要とするような労使紛争は発生しないと認識し、列車等の安定運行に関して全てを優先して取り組むこと」等を確認した『会社発足にあたっての合意事項』と題する労使共同宣言が締結されているが、北陸地本は上記宣言を金沢支社と締結していない(第1の13の(5))。

また、出向問題については、会社と西鉄労及び西日本鉄産労との間では、団体交渉が開催されることもなく、会社が出向協定案を提示した翌日に会社案どおりに協定化されているが、国労西日本との間では、団体交渉を重ねても協定化されないままに終始し、本部・本社間交渉で出向問題について合意が成立したのは63年4月30日になってからであった(第1の9の(4)、(5)、(7)、13の(2))。

なお、金沢支社管内でも、本部・本社間交渉に併行して出向問題についての地本・支社間交渉が何度も行われたが、その他の組合からは団体交渉の開催要求はなかった(第1の9の(6)、13の(2))。

以上の事実からみれば、国労西日本(北陸地本)と会社(金沢支社)との間の労使関係は、会社発足後も以前として対立関係が続いたのに対し、西鉄労(鉄労金沢・動労北陸等)と会社(金沢支社)との間の労使関係は、会社発足後さらに協力関係が強化されたことが認められる。

オ 分割民営化の過程における国鉄幹部の発言等について

(ア) 61年5月、国鉄本社車両局機械課長B2は、全国の機械区・所長あてに、「民営分割に伴う余剰人員対策が急ピッチで続けられたが、機械部門は問題を残しており、4月10、11日の国労ワッペン闘争では、15%の職員がワッペンを着用した」こと、「国鉄改革を完遂す

るには職員の意識改革が大前提である」こと、「当局側の考え方を理解でき行動出来る職員のみが新事業体の明るい未来を約束する」こと、「イデオロギーの強い、話をしても最初から理解しようとしなない、意識転換に望みを託し得ない職員等はまだあきらめても結構な」こと、「今大切なことは、良い子・悪い子に職場を2極分化する」こと等を内容とする文書を送付して（第1の3の(14)）、分割民営化に賛成する者と反対する者を色分けすることを指示している。なお、上記文書を送付したB2は、その後、会社設立準備室の業務に従事した後、会社取締役関連事業本部長に就任している（第1の5の(11)）。

(イ) 61年5月21日、国鉄本社職員局次長B3は、動労の会議の講演で、「分割民営化を遅らせば自然に展望が開けるという理論を展開している人達がいる。国労のA3委員長です。私はこれからA3の腹をぶん殴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。やらないということは、うまくやるということでありまして……………」(第1の3の(15))という国労に対する不当労働行為を是認する趣旨の発言をし、また、同年8月21日に開催された鉄道協の結成記念パーティに出席した国鉄のB4常務理事は、「全国に陸続として国鉄改革に邁進する組織ができています。力強い援軍を得た思いだ。」(第1の3の(18))と感謝の弁を述べている。

さらに、同年8月28日、国鉄総裁は、「動労は57年以来国鉄改革の方向で当局と一致している。ストもしていないし今後もしないと言っている。一致協力して国鉄改革を進めるためには訴訟を残すのは良くないと判断した。」と述べ、動労に対するスト権訴訟を取り下げ（第1の3の(20)）、また、同年10月1日には、国鉄本社で行われた改革労使協の会議の席上で、「国労の内部で改革や雇用について議論が起きている。それなりの前進だと思う。しかしそれが単に形だけの方向転換では意味がない。実行行為で示してもらわないと信頼するわけにはいかない。」旨述べている（第1の3の(21)）。

なお、北陸地方においても、同年8月31日から開催された動労北陸の定期大会において、金鉄局長は、「皆さん方には今の難局を乗り切るために諸々の施策や問題提起について大変スピーディに対応していただき、本当に感謝の念にたえません。こと程左様に臨機応変に対応される貴組合のいわゆる華麗な転身は近代的労使関係確立の面から大変意義のあることであり、また、私自身、国鉄改革へ向け百万の味方を得た感じであります。」(第1の4の(5))と動労北陸を賞賛している。

以上の国鉄幹部の発言からみて、国鉄は、分割民営化に賛成し、国鉄の各種施策に協力してきた鉄労や動労等を高く評価する一方、分割民営化に反対し、各種施策にことごとく非協力的な態度を貫い

てきた国労を強く嫌悪していたことが認められる。なお、上記発言を行った金鉄局長は、その後、会社取締役金沢支社長に就任している（第1の5の(11)）。

カ 当初配属の発令に関連する事情について

(ア) 国鉄（金鉄局）は、3.10配属の人選で、職員管理調書と職員管理原簿を資料として使用している（第1の6の(3)）。

しかし、61年5月に国鉄本社車両局B2機械課長が全国の機械区・所長あてに出した文書の中でも触れられているように、国鉄は、国鉄改革（分割民営化）を完遂するには職員の意識改革が大前提であると認識し、職場規律の確立や合理化施策を進めており、これら資料は、そのような過程の中で、職員の意識・意欲に関わる問題についての総点検の集大成として作成されたものである（第1の3の(1)、(7)、(12)、(14)）以上、この間、ストライキやワッペン着用闘争等により分割民営化反対運動を行っていた国労組合員（北陸地本組合員）が、分割民営化に協力的であった他組合組合員に比し、不利益に評価されたことは、例えば、職員管理調書作成に際しては、労働処分の有無と回数が問われているが、58年4月1日から61年3月31日までの調査対象期間中の国労組合員の労働処分の被処分者数が10万人を越えたのに対し、動労組合員の被処分者はわずか451人であったこと（第1の3の(12)）一つを取ってみても、明らかである。

また、3.10配属の人選では、金鉄局の人事課、主管部、現場長の三者ヒアリングに基づき個々人の配属が決定されているが（第1の6の(3)）、現場長の中には、61年12月から62年1月にかけて実施された進路希望のアンケート調査の際に、「私は国鉄の分割民営化に反対です。引き続き国鉄で働くことを希望します」と書いて提出した申立人個人らに対する再調査の際、調査内容をテープレコーダーで録音する（第1の4の(2)）という不自然な対応を示した者も含まれていることから、これら現場長が参加したヒアリングにおいて、北陸地本組合員が不利益に判断されたことも否定できない。

(イ) 国鉄は、余剰人員対策の一環として、61年7月から全国各地に人活センターを設置して、同所に配置した職員を、草刈、不要施設の撤去、清掃等の作業に従事させたが（第1の3の(16)）、金鉄局管内では、人活センターに設置された職員のほとんどは北陸地本組合員であり、人活センターの廃止により、国鉄を退職した者を除き、これら北陸地本組合員のほとんどは当初配属により旅行センター等に配属され、かつ、旅行センター等の建物は、その多くを人活センターから引き継いでいる（第1の4の(4)、6の(7)、7の(2)、別紙2）。

以上の事実からみれば、金鉄局管内においては、人活センターの要員と建物はほとんどそのまま旅行センター等に引き継がれたと言

える。

- (ウ) 3.10配属の人選において、金鉄局は、職員の技術力、経験は総合的な判断の一要素に過ぎないと位置付けし、人活センター発足時頃から始められた多能化教育を終了し、現場で数か月間見習いを行っていた他組合所属の多能化職員を、勤労意欲に溢れた職員であると判断して、会社発足後も基幹事業であると認識していた鉄道輸送事業部門に多数配属し、会社発足後新たに展開を予定していた旅行業部門と関連事業部門（旅行センター等）は、企業マインドを育成するのに最も適切な部門であるとして、点呼で返事をしない者、管理者の指示に従わず罵声を浴びせる者、抗議したり集団で取り囲む者等職場規律を乱す者を配属したとしている（第1の6の(2)、(4)）。

しかし、安全輸送が要請される鉄道輸送事業部門への配属の適格性の判断が、技術力や経験に比し、規律性をことさらに重視して行われたこと自体に疑問があり、また、これら多能化職員の鉄道輸送事業部門への配属が、技術力や経験を有する多数の北陸地本組合員の旅行センター等への配属（第1の6の(4)、(5)、別紙2）と引き換えに行われたことからみても、他意を窺わせるものがある。

- (エ) 会社（金沢支社）は、国鉄（金鉄局）から3.10配属の人選の際に使用された職員管理調書及び職員管理原簿を承継しており（第1の6の(3)）、また、3.10配属の人選に当たった人事担当者もほとんどそのまま会社の人事担当者として採用されている（第1の6の(12)）にもかかわらず、本件審査においては、3.10配属の人選についての手続と人選基準の概要を明らかにしただけで、申立人個人らに対する個別・具体的な疎明は一切行っていない。

キ 出向、配転の発令に関する事情について

- (ア) 出向問題に関しては、国労西日本は、会社に対し、62年5月と6月に申し入れを行い、これを受けて会社は、62年7月13日出向協定案を提示し、同年7月22日から本部・本社間交渉が開始された。また、地本・支社間交渉も同年7月13日から本部・本社間交渉と併行して開始された（第1の9の(4)、(5)、(6)）。

しかし、金沢支社は、これらの交渉が開始される前の同年5月下旬の段階で、既に黒部鉄道への出向の打診を行い、同年6月11日にはNo.48 X 36を含む3人の北陸地本組合員に対して出向の事前通知書を交付し、同年25日に発令している（第1の10の(4)のア）。

また、金沢支社は、これらの交渉が開始される前の同年7月上旬に、キヨスク、日本食堂及び北陸整備への出向の打診を開始し、これらの交渉が始まったばかりの同年7月31日には、出向の事前通知書をNo.25 X 10ら5人を交付し、同年8月14日に発令している（第1の10の(4)のイ①から③）。

さらに、金沢支社は、同年10月14日と21日には同年10月28日と11

月4日発令のNo.2 X29ら9人に対して日本食堂外5社への出向の事前通知書を交付している（第1の10の(4)のウ①、③、エ①、②、④）。

なお、出向問題に関しては、結局、本部・本社間交渉も地本・支社間交渉も双方の意見が対立し、同年12月17日に会社が提案した子会社化計画に関連して、広域出向協定等が翌63年4月30日に締結されるまで合意が成立しなかったが、金沢支社は、62年10月末頃までの間数次にわたって開催されていた地本・支社間交渉において、支社管内の出向に関して、「個々の出向計画については組合に提案も説明もしない」、「出向は労働条件の変更であるが、この種の変更は労働組合と交渉することではなく、個人に説明する」等主張していた（第1の9の(5)、(6)、(7)）。

以上の事実からみると、会社は、申立人個人らの出向に関する団体交渉において不誠意な態度をとっていたことが認められる。

(イ) 金沢支社は、出向の発令に際しては、各現場長を通じて打診を行っていたが、打診を受けた申立人個人らがある人選理由を質しても、「上からの指示でそれ以外はわからない」、「出向により会社には契約金が入る」、「北陸整備が来てほしいといっている」、「出向先会社の就業規則は絶対に見せるわけにはいかない」等何ら具体的な説明はなされていない（第1の10の(4)のイ②、エ③）。

また、出向者を人選した後、希望者がいても人選された者以外には一切変更せず（同(4)のア①、エ③）、当人に健康上の理由により出向先の業務が勤まらない事情があっても事前通知書を交付し（同(4)のウ③）、出向先会社の要請内容を満たさない場合でも事前通知書を交付している（同(4)のエ③）。

以上の事実からみると、会社は、申立人個人らに対する出向に関して不誠意な態度をとっていたことが認められる。

(ウ) 金沢支社は、配転の発令に際しては、担務指定の場合は除き、各現場長を通じて事前に通知書を交付しているが、申立人個人らの人選理由の質問に対しては、出向の場合と同様に、各現場長は「支社の判断である」、「わからない」、「支社の決めたことでわからない」、「支社の総合的な判断で私にはわからない」等何ら具体的な説明はなされていない（第1の11の(4)のイ(ア)④、(ウ)④、(エ)②、(8)ウ）。

以上の事実からみると、会社は、申立人個人らの配転に関して不誠実な態度をとっていたことが認められる。

(エ) 会社は、金沢支社管内においては、毎年冬期要員として、支社社員を管内の各駅等に配転して除雪業務に従事させている。この除雪業務は、国鉄時代においては、各現業機関に通常の時期より要員を多く配置して、降雪の際は、当日の勤務者の中から除雪担当者が指名されるというプール運用がなされていた（第1の11の(6)のア）。

しかし、62年度においては、金沢支社は、石川・新潟両県に合計71人の要員を配置したが、そのうちの43人が申立人個人らであり、それぞれ輸送係等の職名で兼務発令の配転を受けている。また、63年度においても、金沢支社は、申立人個人らのうちから合計31人を冬期要員として各駅等へ配転している（第1の11の(6)のウ、オ、別紙2）。

以上の事実からみると、会社は、冬期要員としての除雪業務に関しては、形式上は、輸送係等の職名で兼務発令を行い、旅行センター等の業務ではない扱いとしているが、事実上は、旅行センター等の業務としていたことが認められる。

(オ) 会社の旅行センター等に所属する申立人個人らに対する出向及び配転の発令に共通した人選理由は、「業務を遂行する上で、その社員を転勤・転職させることにより生ずる後補充または教育養成の必要性、及び旅行業、関連事業の要員規模に見合った事業展開が早急に困難である状況から、両部門（旅行センター等）の社員を一義的に考え、通勤事情を考えた」というものであり、そして、出向の場合はさらに出向先会社からの「要請内容」が考慮されているが（第1の10の(3)のア、イ(ア)から(カ)、11の(4)のア①、②、(5)のエ、(7)のウ、(8)のイ)、会社は、申立人個人らに対する出向、配転の人選理由について、個別・具体的な疎明は一切行っていない。

以上の事実からみると、会社は、単に、旅行センター等に所属している社員は余剰人員だから出向や配転の発令をしても後補充はならないことから、旅行センター等に所属する社員の中から、出向先会社の要請内容や社員の通勤事情を考慮して、申立人個人らを人選していたことが認められる。

ク 当初配属、組織改正配属、出向、配転の不当労働行為の成否について

以上アからキの事情を総合的に考慮すれば、国鉄が、会社発足に当たり、申立人個人らを集中的に旅行センター等に配属し、会社が、会社発足後、同人らを雑作業的業務、単純業務、異職種業務、あるいは臨時的業務、暫定的業務に従事させ、さらにこれら業務に従事させるために次々と配転の発令を行い、また、このような状況の中で、組織改正配属により、兼務を本務化して本務職場との繋がりを断ち、旅行センター等への配属を固定化し、さらに出向の発令やその後の所属変更の配転の発令を行い、出向先会社あるいは配転先で単純業務、異職種業務あるいは暫定的業務に従事させたこれら一連の行為は、国鉄の分割民営化に賛成して協力してきた他組合に所属する組合員を業務担当上優遇する反面、分割民営化に反対して非協力的な態度をとってきた国労に所属する申立人個人らを冷遇して不利益に取り扱い、これによって申立人組合組織に動揺を与え、その弱体化を意図した労働組合

法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為であると判断せざるを得ない。

ただし、No.48 X 36の63年3月25日発令の魚津駅輸送指導係への配転は、配転先での業務が、同人が国鉄時代に担当していた鉄道輸送事業部門の業務とほぼ同様な業務であり、かつ、通勤事情の悪化も認められないので（第1の11の(9)）、不当労働行為であるとまでは判断できず、取消等を求めるその請求は、これを棄却せざるを得ない。

また、日本食堂への出向の事前通知を受けたNo.14 X 25と中部施設への出向の事前通知を受けたNo.18 X 26の両名についても、出向の発令がなされないままに62年12月31日に事前通知は取り消されているので（第1の10の(4)のウ③、エ④）、出向の事前通知を受けた件については、それだけでは不当労働行為であるとまでは判断できない。

(3) その他会社の主張について

ア 余剰人員対策の必要性について

会社は、安定した経営基盤の確立のため、業務上の必要性から出向、配転等を行ってきたと主張している。

確かに、多数の余剰人員を抱えて発足した会社にとって、その余剰人員を有効に活用する必要性並びに関連事業の早急な展開が困難であったという事情は、それ自体としては是認できる。

しかし、上記必要性や事情を考慮しても、前記(2)のクで判断したように、申立人個人らを旅行センター等に集中的に配属して、次々と出向、配転等の発令を行い、経験・技術等を生かせない業務に従事させ続けたことは、申立人個人らを、他組合の組合員と差別して不利益に取り扱ったものであり、是認できることではなく、その主張は採用できない。

イ 採用時の労働条件の明示等について

会社は、社員採用時に、関連事業に従事する場合のあることや出向を命ぜられる場合があることを労働条件として明示しているから、申立人個人らはそれを合意の上で採用されていると主張している。

しかし、申立人個人らは、不当労働行為による配属、出向、配転まで承認して会社に採用されたわけではないことは当然のことであるから、その主張は採用できない。

ウ 本来業務と非本来業務について

会社は、総合サービス企業を目指しているので、本来業務・非本来業務の区分は通用せず、一部の業務を殊更「みせしめ」的業務として非難するのは、職業に貴賤の区別を持ち込むものであると主張している。

しかし、当委員会は、申立人個人らが、経験・技術等を生かせないことが不利益であると判断したのであり、それら業務が「みせしめ」的業務に当たると判断したわけではない。従って、その主張は採用で

きない。

エ 申立人らの立証について

会社は、本件のような配属、配転、出向に関する事件においては、大量観察方式による立証はなじまないと主張している。

しかし、本件審査において、申立人らは、個人報告書も提出し、量的観察方法のみで立証を行ったわけではない。これに対し会社は、個人報告書に対してもほとんど反論は行わず、むしろ会社の方がほとんど反証を行っていない。従って、その主張は採用できない。

(4) No.107 X 1 の配転について

ア 会社は、63年3月25日発令でX 1 を金沢事業所へ配転したが、当時X 1 は、金沢支社総務部経理課（情報通信）情報運用係として、旅客収入及び輸送人員データー処理、コンピューター・オペレーション、データー処理ソフトの研究指導等の業務を担当していたが、金沢事業所へ配転された後の担当業務は、レンタ・サイクルの貸付、自動販売機の管理、無人駅売店店員の業務である（第1の11の(10)のア、ウ、エ、カ）。

これらの業務は、金沢支社管内の情報通信の分野で指導的な役割を担ってきたX 1（第1の11の(10)のウ）にとっては、それまで培ってきた経験、技術、技能、知識等を全く生かすことのできない異職種業務である。また、配転されてから1か月たった時点でコンピューター操作技能が低下している事実を知り、精神的なショックを受け（第1の11の(10)のオ）、技術力低下の不安も生じている。

イ X 1 の金沢事業所への配転の人選理由は、「情報通信業務の効率化で余裕人員が生じたため、社員の効率的な運用を図るという必要があり、社員としての自覚、勤務意欲等の平素の個人把握に基づき人選した」というものである（第1の11の(10)のア）。また、同年6月1日発令の無人駅売店への配転の人選理由は、「事業所の要員配置に変動が生じ、小舞子駅へ1人配転する必要が生じたため、能力、適性、通勤事情等を考慮した」というものである（第1の11の(10)のカ）。

確かに、会社が、業務の効率化により人員に余裕が生じた場合、社員の効率的な運用を図る必要があることは是認できる。しかし、会社は、X 1 の「社員としての自覚、勤務意欲、能力、適性」がどのようなものであったかについては、一切疎明していない。

また、この異動では、X 1 のほかに他組合に所属する5人の社員が、事業所ではなく支社課員または駅助役として配転されているが（第1の11の(10)のア）、他の者と比較して、何故X 1 だけが事業所社員として選ばれたかについての会社の疎明も全くない。

さらにX 1 が、配転の事前通知書を交付した経理課長に対し、担当業務を質したところ、同課長は、「分からない」と返答しながら、人選理由については「あなたに合った仕事だと判断したから」と矛盾す

る返答をしている（第1の11の(10)のイ）。

ウ X 1は、36年に糸魚川支部青梅分会青年部委員に就任して以来、金沢支部青年部長、北陸地本青年部書記長、金沢情報区分会執行委員長、さらには国労電務協議会全国常任委員等を務め、活発な組合活動家であったことが認められる。

また、配転当時は、石川県支部執行委員と金沢第二地区の執行副委員長の職に就任していた（第1の11の(10)のキ）。

エ 加えて、前記(2)のエ、オで判断したとおり、国労（北陸地本）と会社の労使関係は対立関係にあり、会社は国労（北陸地本）を嫌悪していたことが認められ、また、金沢事業所の実態は、前記(2)のクで判断したように、申立人個人らが集中的に配属されて、会社が一連の不当労働行為を行っていたところである。

カ 以上アからエの事情を総合的に考慮すれば、会社が、63年3月25日発令で、X 1を金沢事業所へ配転し、さらに同年6月1日発令で無人販売店へ配転したことは、X 1が北陸地本組合員であることを理由に、他組合組合員と業務担当上差別して不利益に取り扱い、ひいては申立人組合組織の弱体化を意図した労働組合法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為であると判断せざるを得ない。

(5) 救済方法等について

ア 申立人らは、本件不当労働行為の救済について、別紙2「昭和62年4月2日以降結審時までの異動」欄記載のとおり、兼務発令等による配転の取消等も求めているが、これら配転の発令は、所属変更を伴わない本務に従属した発令であるから、申立人個人らの旅行センター等への配属の根拠となった設立委員が設立委員長名でなした62年3月16日付事前通知書による同年4月1日付けの配属通知及び会社がなした同年9月22日付事前通知書による同年10月1日付け組織改正配属の発令並びに同異動欄記載の申立人らが取消等を請求している出向の発令及び所属変更の配転の発令を撤回させることで救済は可能と考えるので、主文1の(1)及び3のとおり命令する。

従って、申立人らの請求のうち、同異動欄記載の所属変更のない兼務発令等の配転の発令は、その本務発令の撤回により当然失効するものであるから、撤回の対象としていない。

また、同様の考え方により、No.107 X 1に対する救済については、主文2及び3のとおり命令する。

なお、申立人らの請求中には、同異動欄記載のとおり、所属変更の配転の発令に関し請求のないものもあるが、本件申立ての趣旨に鑑み、これらの配転の発令の撤回も申立人らの請求に含まれると解することが相当であると考えるので、主文1の(1)及び3のとおり命令する。

イ 申立人個人らの再配属に関しては、労使間の協議による調整が必要とされる場合も想定されるので、主文1の(2)のとおり命令する。

ウ No. 2 X 29とNo.58 X 43は、63年12月 1 日発令で、金沢運転所へ配属され、同人らが国鉄時代に担当していた運転士の業務に復帰しているので（第 1 の10の(4)のウ④、11の(4)のイ(イ)⑥)、両名に対する救済については、主文 3 のとおり命令する。

また、No.48 X 36については、前記(2)のクで判断したとおり、63年 3 月25日発令の魚津駅輸送指導係への配転は、不当労働行為には該当せず、同人は国鉄時代に担当していた貨車・客車の入れ換え業務に復帰しているので、同人のその他の請求に対する救済についても、主文 3 のとおり命令する。

エ 申立人個人らのうち、タムタム、サンクス及び安宅への配転の発令を受けた後、63年 6 月 1 日のリーティル会社とフーズ会社の発足に伴い、同日付で両会社への出向となったNo. 1 X 3、No. 3 X 40、No. 5 X 41、No. 6 X 45、No.13 X 46、No.20 X 53、No.23 X 54、No.56 X 42、No.60 X 48、No.61 X 55、No.62 X 49、No.66 X 50、No.69 X 52の13人と、その後、リーティル会社に出向したNo.18 X 26、三菱化成株式会社に出向したNo.38 X 37、北陸電気保安協会株式会社に出向したNo.93 X 39の 3 人については、労使間で合意した広域出向協定等に基づき出向しているので（第 1 の10の(5)、別紙 2）、これら計16人に対する救済についても、主文 3 のとおり命令する。

オ No.17 X 18に対する救済については、同人は既に会社を退職しているので、主文 3 のとおり命令する。

また、No.19 X 35の名古屋軌道への出向の発令に対する救済についても、主文 3 のとおり命令する。

カ 申立人らは、本件不当労働行為に対し、会社本社及び金沢支社のほか、金沢支社事業所での謝罪文の掲示も求めているが、主文 3 のとおり、金沢支社事業所での掲示については、旅行センター等が所在する金沢駅、七尾駅及び糸魚川駅の各駅舎に掲示させることが相当と考える。

第 3 法律上の根拠

以上の事実認定と判断に基づき、当委員会は、労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条の基づき、主文のとおり命令する。

平成元年 6 月21日

石川県地方労働委員会
会長 越島久弥 ㊟

(別紙 略)