

東京、昭62不62、平元. 4. 18

命 令 書

申 立 人	国鉄労働組合東京地方本部
申 立 人	国鉄労働組合東京地方本部上野支部
申 立 人	国鉄労働組合東京地方本部上野支部上野新幹線 第二運転所分会
申 立 人	X 1
申 立 人	X 2
申 立 人	X 3
申 立 人	X 4
申 立 人	X 5
申 立 人	X 6
申 立 人	X 7
申 立 人	X 8
申 立 人	X 9
申 立 人	X 10
申 立 人	X 11
申 立 人	X 12
申 立 人	X 13
申 立 人	X 14
申 立 人	X 15
申 立 人	X 16
申 立 人	X 17
申 立 人	X 18
申 立 人	X 19
申 立 人	X 20
申 立 人	X 21
申 立 人	X 22
申 立 人	X 23

被申立人 東日本旅客鉄道株式会社

主 文

1 被申立人東日本旅客鉄道株式会社は、申立人国鉄労働組合東京地方本部上野支部上野新幹線第二運転所分会に所属する別表記載の組合員に対し、次の措置を講じなければならない。

(1) 申立人 X 22 (別表 No. 22) については、別表「62年 5 月 20 日付配転・兼務発令欄の兼務発令がなかったものとして取扱い、今後とも、同人の「交番

勤務」、「構内勤務」、「予備勤務」および「日勤勤務」などの勤務指定に当たって、組合所属に如何によらない公正な取扱いをすること。

申立人組合所属の組合員A 1（別表No.25）については、別表「設立委員の62年4月1日付配属通知による本務・兼務発令」欄の兼務発令および「63年4月21日付配転発令」欄の配転発令がなかったものとして取扱い、今後とも、同人の「交番勤務」、「構内勤務」、「予備勤務」および「日勤勤務」などの勤務指定に当たって、組合所属の如何によらない公正な取扱いをすること。

(2) 申立人X 17（別表No.17）、同X 18（同No.18）、同X 19（同No.19）、同X 20（同No.20）の4名については、別表「62年5月20日付配転・兼務発令」欄の配転発令がなかったものとして取扱い、同人らの「交番勤務」、「構内勤務」、「予備勤務」および「日勤勤務」などの勤務指定に当たって、組合所属の如何によらない公正な取扱いをすること。

(3) 申立人X 3（別表No. 3）については、別表「設立委員の62年4月1日付配属通知による本務・兼務発令」欄の兼務発令、同「62年5月20日付配転・兼務発令」欄の兼務発令および同「63年1月26日付業務変更の兼務発令」欄の兼務発令がいずれもなかったものとして取扱い、別表「設立委員の62年4月1日付配属通知による本務・兼務発令」欄の「本務」に復帰させ、かつ、同人の「交番勤務」、「構内勤務」、「予備勤務」および「日勤勤務」などの勤務指定に当たって、組合所属の如何によらない公正な取扱いをすること。

(4)① 申立人X 9（別表No. 9）、同X 10（同No.10）、同X 11（同No.11）、同X 12（同No.12）、同X 13（同No.13）、同X 14（同No.14）、同X 15（同No.15）、同X 16（同No.16）の8名については、別表「62年5月20日付配転・兼務発令」欄の配転発令および同「62年7月1日付兼務発令」欄の兼務発令がいずれもなかったものとして取扱い、別表「設立委員の62年4月1日付配属通知による本務・兼務発令」欄の「本務」に復帰させること。

② 申立人X 1（別表No. 1）、同X 2（同No. 2）、同X 4（同No. 4）、同X 6（同No. 6）、同X 7（同No. 7）、同X 8（同No. 8）、同X 21（同No.21）、同X 23（同No.23）、申立人組合所属の組合員A 2（同No.24）の9名については、別表「63年4月21日付配転発令」欄の配転発令および同人らに宛てられた同発令に先立つ別表「設立委員の62年4月1日付配属通知による本務・兼務発令」欄の兼務発令ないし別表「62年5月20日付配転・兼務発令」、同「62年6月26日付兼務発令、同年7月1日付兼務発令」、同「62年8月11日付在勤地変更の発令、63年4月11日付在勤地変更の発令」各欄の各発令がいずれもなかったものとして取扱い、別表「設立委員の62年4月1日付配属通知による本務・兼務発令」欄の「本務」に復帰させること。

③ 上記①②の「本務」復帰後、同人らの「交番勤務」、「構内勤務」、「予備勤務」および「日勤勤務」などの勤務指定に当たって、組合所属の如

何によらない公正な取扱いをすること。

- (5) 申立人 X 5 (別表 No. 5) については、別表「62年7月10日付外向発令」欄の外向発令およびこれに先立つ別表「設立委員の62年4月1日付配属通知による本務・兼務発令」欄の兼務発令、同「62年5月20日付配転・兼務発令」欄の配転・兼務発令がいずれもなかったものとして取扱い、別表「設立委員の62年4月1日付配属通知による本務・兼務発令」欄の「本務」に復帰させ、かつ、同人の「交番勤務」、「構内勤務」、「予備勤務」および「日勤勤務」などの勤務指定に当たって、組合所属の如何によらない公正な取扱いをすること。
- 2 被申立人会社は、申立人組合に所属する組合員に対する今後の兼務発令、配転発令および外向発令並びに勤務指定に関し、他組合所属の組合員と差別取扱いをすることによって申立人組合の組織・運営に支配介入してはならない。
- 3 被申立人会社は、本命令書受領の日から1週間以内に、下記文書を55センチメートル×80センチメートル(新聞紙2頁大)の白紙に明瞭に墨書して、被申立人会社の本社正面玄関および上野新幹線第二運転所の従業員の見易い場所に10日間掲示しなければならない。

記

年 月 日

国鉄労働組合東京地方本部

執行委員長 A 3 殿

国鉄労働組合東京地方本部上野支部

執行委員長 A 4 殿

国鉄労働組合東京地方本部上野支部上野新幹線第二運転所分会

執行委員長 X 1 殿

東日本旅客鉄道株式会社

代表取締役 B 1

設立委員および当社が、昭和62年4月1日付ないしそれ以降63年4月21日までの間、貴組合所属の組合員に対して行った都労委昭和62年不第62号事件に係る発令(兼務発令・配転発令・外向発令)および勤務指定は、いずれも不当労働行為であると東京地方労働委員会において認定されました。今後このような行為を繰り返さないよう留意します。

(注意：年月日は文書を掲示した日を記載すること。)

- 4 被申立人会社は、前第1項および第3項を履行したときは、すみやかに当委員会に文書で報告しなければならない。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者等

(1) 被申立人東日本旅客鉄道株式会社(以下「新会社」または「会社」と

いう。)は、後記のような経緯で昭和62年4月1日、「日本国有鉄道改革法」および「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」に基づいて日本国有鉄道(以下「国鉄」という。)が経営していた旅客鉄道事業のうち、東日本地域(本州の青森県から静岡県の一部まで1都16県)における事業を引き継いで設立された会社であり、肩書地に本社を置き、その従業員数は本件申立て当時約82,500名である。そして、会社は、首都圏の列車・電車の運行を掌る部門として東京圏運行本部を設け、同本部に東北・上越新幹線の電車の検査・修繕を担当する現業機関として上野新幹線第一運転所(以下「上一運」という。)を、同新幹線の列車運転を担当する現業機関として上野新幹線第二運転所(以下「上二運」または「所」という。)を置いている。

- (2)① 申立人国鉄労働組合東京地方本部(以下「東京地本」という。)は申立外国鉄労働組合(以下「国労」という。本件申立て当時組合員数約42,000名)および会社の上記事業地域に対応した国労の下部組織である申立外国鉄労働組合東日本本部(以下「東日本本部」という。)に所属する労働者のうち、東京を中心とする地域で勤務する者等で組織する国労および東日本本部の下部の労働組合であり、本件申立て当時の組合員数は約13,000名である。
- ② 申立人国鉄労働組合東京地方本部上野支部(以下「上野支部」という。)は、会社の経営する東北本線の秋葉原・大宮間、常磐線の日暮里・取手間を中心とする駅、車掌区、電車区、運転所等の現業機関に勤務する者等で組織する東京地本の下部の労働組合であり、本件申立て当時の組合員数は約1,700名である。
- ③ 申立人国鉄労働組合東京地方本部上野支部上野新幹線第二運転所分会(以下「上二運分会」という。)は、会社の上二運に勤務する者等で組織する上野支部の下部の労働組合であり、本件申立て当時の組合員数は、次項記載の25名(現在も同様)である。
- ④ 申立人X 1(別表、本件発令等一覧表のNo.1、以下括弧内のNo.は同表のNo.である。)、同X 2(No.2)、同X 3(No.3)、同X 4(No.4)、同X 5(No.5)、同X 6(No.6)、同X 7(No.7)、同X 8(No.8)、同X 9(No.9)、同X 10(No.10)、同X 11(No.11)、同X 12(No.12)、同X 13(No.13)、同X 14(No.14)、同X 15(No.15)、同X 16(No.16)、同X 17(No.17)、同X 18(No.18)、同X 19(No.19)、同X 20(No.20)、同X 21(No.21)、同X 22(No.22)、同X 23(No.23)の23名および申立人組合所属の組合員A 2(No.24)、同A 1(No.25)の計25名(以下一括して「申立人組合員ら」という。)は、いずれも上記申立人組合所属の組合員で、新会社発足直前までは東北・上越新幹線の運転業務に従事していたが、後記経緯による人事異動により、現在は大部分の者が同運転業務以外の業務に従事している。なお、申立人組合員らの職歴および組合歴は、別表、本件発令等一覧表中の「職歴、組合(分会)歴」欄記載のとおり

りである。

- (3) なお、会社を含むいわゆるJRグループには、現在、国労（昭和22年6月5日結成）のほか、62年2月2日結成された全日本鉄道労働組合総連合会（以下「鉄道労連」という。）等全国規模の労働組合がある。ちなみに「鉄道労連」は、結成当初、国鉄動力車労働組合（26年5月23日に結成された「日本国有鉄道機関車労働組合」が34年に名称を変更。以下「動労」という。）や鉄道労働組合（43年10月20日結成。以下「鉄労」という。）等で構成されていた（動労および鉄労はその後解散し、現在ではJRグループ各社毎に鉄道労連傘下の単組が組織されている。）。

そして、会社には現在、前記国労傘下の東日本本部のほか、鉄道労連傘下の東日本旅客鉄道労働組合（62年8月6日結成。以下「東鉄労」という。）等の労働組合がある。

## 2 国鉄改革（分割民営化）と労使関係の推移

### (1) 国鉄改革の経緯

- ① 昭和56年3月発足した臨時行政調査会（第2次）は、翌57年7月30日「行政改革に関する第3次答申」において、国鉄の分割民営化、再建に取り組むための推進機関（国鉄再建監理委員会）の設置等を政府に答申した。

そして58年6月10日設置された「日本国有鉄道再建監理委員会（以下「再建監理委員会」という。）は、同年8月2日いわゆる「第1次緊急提言」を、翌59年8月10日いわゆる「第2次緊急提言」を政府に提出した後、60年7月26日、国鉄経営が破綻した原因は公社制度の下で巨大組織による全国一元的な運営を行ってきたことにあり、現行制度での再建はもはや不可能であるから、国鉄事業を再生させるには62年4月1日を期して分割民営化を断行するしか道はない、との「国鉄改革に関する意見」（最終意見）を政府に提出した。その内容は、国鉄の旅客鉄道部門を北海道、東日本、東海、西日本、四国、九州の6旅客鉄道会社に分割するとともに、貨物部門を貨物鉄道会社（全国1社制）として分離するなどというものであり、また62年度発足時の新事業体の要員規模を全国で215,000名（旅客鉄道部門の適正要員規模158,000名に2割程度上乗せした190,000名に、バス事業10,000名、貨物部門約15,000名を加えたもの。）とした。ちなみに、60年4月当時の国鉄職員数は約307,000名であった。

- ② 61年11月28日、「日本国有鉄道改革法」（以下「国鉄改革法」という。）など国鉄改革関連法が成立したことに伴い、国鉄の行っていた事業の大部分は、62年4月1日をもって6旅客鉄道会社等11の新事業体に引き継がれ、残りは日本国有鉄道清算事業団に移行することとなった。
- ③ 61年12月4日、政府は同日公布施行された「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」附則第2条に基づき、6旅客鉄道会社および貨物鉄道会社の設立委員を任命した。同法においては、

設立委員は当該会社の設立に関して発起人の職務を行う（附則第2条第1項）ほか、当該会社はその成立の時に於いて事業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（同第2項）と定められている。

また、前記国鉄改革法第23条は、新事業体への職員の採用手続きを定めたが、その概要は以下のとおりである。

（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）国鉄は前項の規程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（注：62年4月1日をもって日本国有鉄道法および同法施行法を廃止する。）の施行の際現に国鉄の職員であるものは、承継法人の成立の時に於いて、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） （略）

- ④ 61年12月11日、6旅客鉄道会社および貨物鉄道会社の第1回設立委員会（以下、鉄道7社の設立委員会を単に「設立委員会」という。）が開催され、「国鉄改革のスケジュール」を確認するとともに、職員の採用基準を決定した。同スケジュールによれば、（i）設立委員は承継法人の労働条件・採用基準を決定し、国鉄に通知する（12月）、（ii）これを受け、国鉄は職員の配置希望調査を行い（61年12月～62年1月）、これを集計・分析・調整したうえ、候補者名簿を作成して設立委員に提出する（62年2月）、（iii）設立委員は職員を選考して採用者を決定（62年2月）するとともに、その後、さらに職員の配属を決定して国鉄に内示する（62年3月）、（iv）内示を受けた国鉄は配転計画を策定し、配転発令する（62年3月）、との手順を定めていた。ただし、実

際には配属の決定・内示は、必ずしもこの手順どおりに進められたわけではなかった。

ついで、同年12月19日の第2回設立委員会で新事業体における労働条件の細部を決定し、上記職員の採用基準とともにこれを国鉄に提示した。この労働条件の内容として、「就業の場所」は、「各会社の営業範囲の現業機関等」とするが「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」とすること、また、「従事すべき業務」は、「旅客鉄道事業およびその付帯事業」その他会社の行う事業に関する業務とするが、「出向を命ぜられた場合には出向先の業務」とすること等が定められていた。

国鉄は、同年12月24日、前記採用基準に該当しないことが明らかなる者を除く職員230,400名に対し、新事業体11社分の労働条件と採用基準を記載した書面および承継法人の職員となる意思表示と就職申込を兼ねた「意思確認書」（1位から5位までの希望順位欄が設けられていた。後記第1、3(2)⑥参照）を配布し、同確認書を翌62年1月7日までに提出するように示達した。国鉄は提出された「意思確認書」によって、新事業体に就職を希望した219,340名について、採用基準を前提に、希望順位を最優先するとともに「職員管理調書」（後記第1、2(2)④イ参照）で勤務状況を把握するなどして205,586名の「社員候補者名簿」を作成し、62年2月7日設立委員に提出した。なお、東日本旅客鉄道株式会社への就職を希望し、同名簿に登載されたのは84,343名であった（ちなみに、同社等5社に係る同名簿記載人員は、運輸大臣が61年12月に定めた「基本計画」の数を下回るものであった。同社の「基本計画」人員は89,540名。）。

- ⑤ 設立委員は、62年2月12日の第3回設立委員会で、上記「社員候補者名簿」に記載された者全員を各事業体に採用する旨決定し、国鉄を通じてこれらの者に「採用通知」を交付した。
  - ⑥ 設立委員はこれらの者に対し、62年3月16日以降、設立委員会委員長名で同年4月1日付の所属、勤務箇所、職名等を記載した「通知」（以下「配属通知」という。）を、国鉄を通じて交付した。
- (2) 新会社移行前における国鉄の労使関係と余剰人員問題
- ① 国労は、前記臨時行政調査会第3次答申が発表された昭和57年頃から、「国民の国鉄」を守り、組合員の雇用を確保するとして、国鉄の分割民営化に反対する立場を明らかにし、57年11月16日には再建監理委員会設置法案反対の2時間ストライキを、翌58年5月13日にも同様の理由で29分間のストライキを実施した。そして再建監理委員会設置後も、同委員会が「第2次緊急提言」で国鉄の分割民営化を示唆した59年8月10日、後記余剰人員調整策に反対し、全国404か所で始業時から2時間のストライキを実施し、さらに翌60年8月5日には前記再建監理委員会の「国鉄改革に関する意見」（最終意見）に抗議し、1時

間のストライキを実施した。このほか国労は、断続的に順法闘争やワッペン着用闘争を行った。なお、国労は、以上の闘争と並行して不当労働行為摘発運動なども行った。

- ② 国鉄は、57年3月以降、60年9月までの約3年半にわたり、いわゆる「ヤミ手当」の慣行等職場規律の総点検を実施し、その結果いくつか是正された点もみられたが、59年11月の運輸大臣談話でも指摘された「ワッペンの着用」については、前記国労の分割民営化反対運動のなかでの着用闘争が行われていたため、所期の結果を達成できなかった。
- ③ 国鉄は、59年2月のダイヤ改正時の合理化により、同年4月1日現在で24,500名の余剰人員を生じることになったことから、同年6月5日、退職制度の見直し（現行制度を維持しつつ、在職条件・退職条件を見直し、勸奨退職を促進する）、休職制度の改定・拡充（現行の退職前提休職制度を改めるほか、新たに復職前提の休職制度を設ける）および派遣制度拡充（現行の指定職職員の派遣制度を一般職員に拡充する）の3項目を含む余剰人員調整策を発表した。これに対し、動労と鉄労は、同年10月9日、「休職制度」と「派遣制度」について妥結したが（「退職制度」については60年4月妥結）、国労は、これに真向から反対し、6月18日から同月30日までワッペン着用闘争、7月6日と7日に全国規模の順法闘争、8月10日には前記2時間のストライキを実施した。

国鉄は、同年8月4日と9月8日に上記順法闘争に対する処分（解雇1名を含む。）、11月24日には上記2時間ストに対する23,301名の処分を行う一方、この間の10月10日頃、国労に対し、労使関係の信頼の基盤が失われたとして「雇用の安定等に関する協約」（合理化の実施に伴って本人の意に反する免職・降職を行わない旨定めている。以下「雇用安定協約」という。）の破棄を通告した。しかし、その後の60年4月9日、国鉄と国労の間で「職員の派遣の取扱いに関する協定」および「職員の申出による休職の取扱いに関する協定」（派遣、休職何れの場合も、本人の同意により行うものとし、管理者は強制、強要を行わない旨確認されている。）を締結すると同時に、先に国鉄が破棄通告した「雇用安定協約」についても、有効期間を60年11月30日までとする「覚書」を締結し、余剰人員対策をめぐる問題はひとまず決着した。ところが、その後の同年11月30日、国鉄は、動労、鉄労との間で「雇用安定協約」を締結したが、国労との間では、国鉄が派遣等について上記60年4月9日の労使協定に即した対応をしていないとして、同協約の継続締結を拒否し、以後、無協約状態となった。

- ④ 政府は、60年12月13日「国鉄余剰人員雇用対策の基本方針について」を閣議決定し、国鉄の余剰人員を国等公的部門で30,000名受入れるよう取組む旨発表した。一方、60年6月26日就任したB2国鉄総裁は、

前記「再建監理委員会」の意見に沿って事業体制を整備して行くとの態度を明らかにした。かくして、国鉄は、60年4月当時の職員数が約307,000名、いわゆる所要人員は281,500名であったが、私鉄並みの効率的業務遂行をめざすとして、61年11月のダイヤ改正までに約195,000名の要員体制を確立するとの大規模な合理化計画を策定し、分割民営化に向けた諸施策を実施するとともに、全国各機関の合理化を行い、これに伴って生ずる余剰人員についての対策を強化するようになった。これに関して、以下のような事実が認められる。

ア 国鉄は、分割民営化への準備として60年12月11日以降翌61年1月6日まで、全職員に対し、公務員等公的部門への進路希望をたずねることを主目的とするアンケート調査（国、地方公共団体のほか、分割民営化後の新事業体等の選択肢を掲げ、希望順位をつけて三つ選ばせるというもの。）を実施した。動労、鉄労はこれに応じたが、国労は、国鉄改革法成立前にこのような調査を行うべきでないと批判し、アンケート回答用紙に、希望順位の記載とは別に「分割・民営化に反対します。」などと記載して提出するよう下部機関に指示した。国鉄に提出された国労組合員の回答のうち約半数は、希望順位欄の記入がなく、「分割・民営化に反対します。」などと記載されていた。

イ 国鉄は、従来から職員管理台帳を作成し、これを職員の管理に用いていたが、61年3月、人事管理の徹底と職場の管理体制確立のため、61年4月2日現在の一般職員を対象に全国的に様式を統一した「職員管理調書」作成することとし、これを実施した。その際、調査対象期間は58年4月1日から61年3月31日までとされ、調査項目は「基本事項」「特記事項」「評定事項」の3つに区分し、そのうち、「特記事項」欄には調査対象期間中の「一般処分」および組合行動に関する「労働処分」（両処分とも通告日ベースで記入）など7項目を記載し、「評定事項」欄には、業務遂行に関する事項のほか、「職場の秩序維持」、「服装の乱れ」（リボン、ワッペン等の着用、氏名札の不着用等）、「勤務時間中の組合活動」、「現状認識」など21項目を記載するものとされていた。国鉄はこのようにして作成した職員管理調書を、前記新事業体職員の採用手続きに係る「社員候補者名簿」作成の際、職員の勤務状況等を判断する資料として使用した。

なお、国労以外の有力組合の一つであった動労は57年12月までは、しばしばストライキ等の闘争を実施していたが、その後ストライキは行っておらず、上記ストライキに関する58年3月の処分以降、動労組合員に対するいわゆる労働処分は行われていない。

ウ 国鉄は、61年3月4日、各組合に対し、余剰人員対策を進めていく上で、余剰人員の規模を各地区間で調整する必要があるとして、特に余剰人員の割合の高い北海道および九州から東京地区、名古屋

地区および大阪地区への広域異動を実施する旨(募集開始3月20日)協力を求めた。その際、異動先においては必要な教育、訓練を行ったうえで、本務グループに編入することを基本とする、異動先における将来の配属に際しての希望は、可能な限り優先的に配慮するなどの説明がなされた。動労、鉄労等はこれを基本的に了解し、3月14日妥結したが、国労は広域異動についての団交応諾を求める運動を展開する一方、4月10日から12日まで分割民営化反対・広域配転の一方的実施に抗議するなどして、ワッペン着用闘争を実施した。この闘争に対し国鉄は、5月30日、29,089名の処分通告を行った。

このようななかで、国鉄は5月1日以降7月30日までの第1陣の広域異動で2,582名を発令し(東京地区では1,753名)、その後の12月1日までの第2陣の広域異動で1,236名を発令した(東京地区は867名)。

エ 61年4月、国鉄は各組合に対し、同月中旬以降おおむね5か月間に約70,000名を対象に「企業人教育」を実施する旨説明した。これに対し国労は、職業(技能)教育の範囲を超え、企業意識を注入する思想攻撃であるなどと批判したが、国鉄は予定通り実施した。

オ 国鉄の余剰人員は、61年4月現在約38,000名(当時の職員数約277,000名、いわゆる所要人員約239,000名)にのぼり、さらに60年10月以降進められている合理化が完了する61年11月のダイヤ改正時には、80,000名を超えると見込まれたことから、国鉄は61年6月24日、このような大量の余剰人員を、従来の活用策・調整策で解消させることは不可能であり、このまま放置すれば大量の「ブラ日勤」の状態が生ずるとして、同年7月以降、全国の駅、区等に「人材活用センター」を設置する旨発表した。そして、本務に従事する職員と余剰人員を分離した上、この余剰人員を同センターにおいて集中的に一括管理して、団体旅行募集などの増収活動、外注業務直営化などによる経費節減、他系統への多能化教育等を行い、当分の間継続して安定的運用に努めるものとした。

国労は、人材活用センターの設置は余剰人員を固定化しないという59年2月ダイヤ改正時以降の運用に反するなどとして抗議したが、国鉄は7月1日、全国1,010か所に同センターを設置し、同月5日以降、逐次職員を配置していった。

国鉄は、同センターへの職員配置については、日常の勤務成績を総合的に判断して行うとしていたが、具体的な選定基準を国労に示すことはしなかった。同センターは、11月1日現在、1,438か所に設置され、約18,500名(管理要員を除く)の職員が配置され、このうち、国労組合員は81%、動労組合員は7%、鉄労組合員は6%であった(当時の国労の組織率約48%)。配置された多くの国労組合員は、転換教育を受けたり、沿線等の草刈り、電車の床についたガ

ム剥がし、壁・天井・ホーム等のペンキ塗り、便所清掃、文鎮つくり等に従事したりした。

なお、国鉄は分割民営化直前の同年3月上旬に実施した人事異動と同時に、同センターを廃止した。

カ 国鉄は、前記のように61年11月までに195,000名の要員体制を達成するとして、60年10月以降、全国各機関で合理化を進めてきたが、さらに新事業体への円滑な移行のためには国鉄改革実施以前の新事業体移行時の業務遂行体制を確立しておく必要があるとして、61年11月ダイヤ改正に伴う合理化を実施した。国鉄はこれらの合理化により、61年11月時点で目標を上回る約186,000名の業務遂行体制を確立し、これをそのまま62年4月の新事業体移行時の業務遂行体制とした。

他方、国鉄は、新事業体への円滑な移行のためには、上記業務遂行体制に応じた職員配置が不可欠であるとして、61年11月以降、本務従事者の退職に伴う欠員補充等の人事異動を逐次実施した。そして後記のように、新事業体に採用される者が決定した62年2月中旬以降、これらの者の配置替え等の大規模な人事異動を実施し、3月10日頃これをほぼ完了した。

- ⑤ 国鉄は、61年1月13日、各組合に対し、「労使は諸法規を遵守し、安定輸送の確保・安全輸送の維持に全力をあげる。輸送サービスのため、リボン・ワッペン不着用、氏名札の着用等定められた服装を整え、お客様に不快感を与えない」旨等を内容とする4項目の「労使共同宣言(案)」(第1次)を提示した。これに対し、動労、鉄労等は同月16日同提案を受諾・締結したが、国労は提案の仕方が唐突であるなどとしてこれを受取らず、同月16日、同提案は労働運動・ストライキ権を否認し、事実上分割民営化の容認を求めるもので拒否するほかないとの見解を表明した。
- ⑥ 同年7月18日動労、鉄労等4組合は「国鉄改革労働組合協議会」(以下「改革労協」という。)を結成し、同月30日国鉄との間で「国鉄改革労使協議会」を設置した。そして、8月27日国鉄と改革労協は、争議の自粛を含む「今後の鉄道事業のあり方についての合意事項」(第2次労使共同宣言)を締結し、国鉄改革に向けての提携、協力関係を深めていった。ちなみに、その後の62年2月2日、改革労協を中心として前述のように鉄道労連が結成され、組合員約126,000名を擁する国鉄内最大組織となった。
- ⑦ このような状況のなかで、61年5月21日、国鉄本社のB3職員局長は、動労の東京地本各支部三役会議に招かれた席上国鉄改革問題にふれ「『分割・民営』を遅らせれば自然に展望が開けるとい理論を展開している人達がいる。国労のA5委員長です。・・・レーガンがカダフィーに一撃を加えました。あれで、国際世論はしばらく動きが

とれなくなりました。私はこれからA5の腹をブンなぐってやろうとおもっています。みんなを不幸にし、道連れにされないようにやっていかなければならないと思うんですが、不当労働行為をやれば法律で禁止されていますので、私は不当労働行為をやらないという時点で、つまり、やらないということはどうまくやるということでありまして・・・」などと発言した。

同年5月、国鉄本社のB4車両局機械課長は、全国の各機械区・所長に宛て、国鉄改革のためには職員の意識改革が大前提であり、この意識改革とは「当局の考え方を理解でき、行動出来る職員であり、新事業体と運命共同体的意識を持ち得る職員であり、真面目に働く意志のある職員を、日常の生産活動を通じて作り込む」ことである、「いま大切なことは、良い職員をますます良くすること、中間で迷っている職員をこちら側に引きずり込むことです。良い子、悪い子に職場を2極分化することなのです」などという内容の書簡を發した。

また、国鉄のB2総裁は、同年7月、鉄労の定期大会に来賓として出席し、「鉄労のスピーディーな対応には感謝に耐えない。国鉄改革の大きな原動力である。」などと鉄労を賞賛するとともに、ほぼ同時期に動労の定期大会にも出席し「国鉄の組合のなかにも『体は大きい、非常に対応が遅い組合』があります。この組合と仮に、昔の『鬼の動労』といわれたままの動労さんが、今ここで手を結んだといたしますと、これは国鉄改革どころではない。・・・あらためて動労のみなさんに絶大なる敬意と賞賛の言葉を申し上げます。」などと挨拶した。

そして、同年8月28日、B2総裁は、51年に国労、動労に対して提起したいいわゆるスト権ストによる202億円損害賠償請求訴訟を、動労分について取下げる旨發した。

- ⑧ 以上のような事態の推移のなかで、61年4月13日、国労組合員約1,400名が国労を脱退して真国鉄労働組合（真国労）を結成し、動労、鉄労と共同歩調をとる方針を明らかにし、また同年10月9日の国労の第50回臨時大会（修善寺大会）で、執行部は雇用安定協約締結のため必要な効率化を推進し、労使共同宣言締結の意思を明らかにするなどの「当面する情勢に対する緊急方針」を提案したが否決され、総辞職し、これに伴って選出された新執行部は引き続き分割民営化反対の方針を堅持することを明らかにしたところから総辞職した執行部らの旧主流派はその後62年2月28日、日本鉄道産業労働組合総連合（鉄産総連）を結成した。

こうして国労は、61年4月1日時点で組合員165,403名（組織率68%）を擁し、国鉄内最大組合であったが、とりわけ7月以降毎月10,000名以上が脱退し、62年2月1日までに、組合員62,165名（組織率27%）と激減した。ちなみに、61年4月1日時点における動労の組合員

は31,353名（13.0%）鉄労の組合員は28,720名（11.9%）であったのに対し、62年2月1日の時点では、動労の組合員36,143名（15.9%）、鉄労の組合員は48,332名（21.2%）と増加した。

(3) 労使関係についての新会社の態度

- ① 従前は「組合バッヂ」の着用がとりたてて問題とされたことはなかったが、新会社発足前後の頃から、会社側は、現場の管理者に向け、「国労バッヂ」を着用する国労組合員に対してそのとりはずしを指導・注意するように再三指示した。
- ② 同年5月25日、会社のB5常務取締役は「昭和62年度経営計画の考え方等説明会」において、「職場管理も労務管理も3月までと同じ考えであり、手を抜くとか卒業したとかいう考えは、毛頭持っていない。とくに東日本の場合は従来と中身は少しも変わっていないのだから。2ヶ月経ったから遠慮なく申すが、もう我慢できない。非常に危険な状態になっている。当分は立上がって闘う必要がある。闘争心、競争心を忘れないように。」「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。等距離外交など考えてもいない。処分、注意、処分、注意をくりかえし、それでも直らない場合は解雇する。人間を正しい方向へ向ける会社の努力が必要だ。」などと述べた。
- ③ 東鉄労は、同年8月6日、定期大会を開催し、旧動労・鉄労などの組合員で構成する完全単一組合への移行を決定したが、この大会に来賓として出席した会社のB1社長は、挨拶のなかで「今後もみな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。残念なことに今一企業一組合という姿ではなく、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、この人達はいわば迷える小羊だと思います。・・・皆さんがこういう人に呼びかけ、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・・・」などと話した。

(4) 新会社における余剰人員とその活用策

- ① 62年4月1日の新会社発足時の社員数は82,469名（採用予定者84,343名のところ、約1,900名が採用辞退。）であったが、会社は鉄道事業を遂行するために必要な社員数を約73,000名とみていたことから、すでにこの時点で約10,000名の余剰人員が生じたことになった。そのため会社は、鉄道輸送業務以外の業務の開拓、外注業務の直営

化、鉄道営業収入の増収に向けた営業活動などにより、積極的に余剰人員の活用を図ることとし、国鉄時代に各鉄道管理局に設置した事業部を「関連事業本部」に改組して引き続き本社に置いた。さらに、1年後の63年4月1日には、沿線地域等の不動産開発をはじめ大規模な改革を推進する「開発事業本部」を新設するとともに、「関連事業本部」を一部改組し、構内営業、広告等の事業管理、関連企業グループの一体的管理・指導を行う体制を整えた。

- ② 会社発足時の東京圏運行本部の社員数は約31,400名であったが、国鉄時代の61年11月のダイヤ改正において、現東京圏運行本部に相当する機関の業務遂行体制は約28,400名とされており、会社発足時にすでに約3,000名の余剰があった。そして、その余剰は、運転系統（運転・検査）が最も多く約1,800名であった。

国鉄時代、上記余剰人員については、関連企業への派遣、直営売店への配置などの方針がとられていたが、新会社移行後の東京圏運行本部の運転系統におけるいわゆる活用策は、(i) 直営店舗（物品販売・飲食等）や自動販売機による販売などの関連事業に係る業務、(ii) 他系統への配置による要員の平準化、(iii) 車両の清掃を内容とするクリーンアップ作戦の実施、(iv) 外部委託していた定期券販売業務を会社で行うためのコーディング作業の実施などであった。

- ③ 東京圏運行本部における余剰人員活用策の人選基準は、施策実施の時に鉄道輸送業務に従事していない社員から選出するものとされている。どの社員を鉄道輸送業務に就けるかという勤務指定は、運転所等においては当該所長の権限とされており、所長は、勤務成績良好と評価した社員を鉄道輸送業務に勤務指定している。勤務成績は、平素の社員としての自覚の有無、勤務意欲・執務態度・知識・技術・適格性・協調性の優劣で判断される。

なお、会社は、国鉄時代に作成された前記職員管理調書の評価事項および職員管理台帳を引き継ぎ、新たに社員管理台帳を作成した。この社員管理台帳は、考課区分を業務考課、意欲・態度考課、能力考課の3つに分けて、各要素毎に5ランクで評価するもので、評価者は第1次が助役、第2次が現場長（所長等）とされている。同台帳には、また、全社員の労働組合所属および専門部長以上の執行委員の役職名が記載されており、会社は、同台帳を人事全般にわたって活用している。

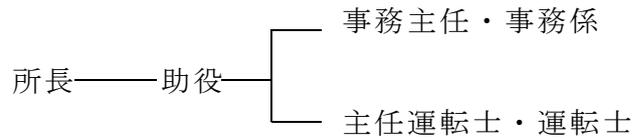
### 3 上野新幹線第二運転所の概要と同所における労使関係等の推移

#### (1) 上野新幹線第二運転所の概要

##### ① 担当業務・人員構成・勤務形態

ア 上二運は56年8月設置され(当初は「上野運転所」と称していた。)、前記(第1、1(1))のように東北・上越新幹線(以下「新幹線」という。)の列車運転を担当する、会社の東京圏における唯一の現

業機関であって、その指揮命令系統は、以下のとおりである。



イ そして、本件審査終結直前の63年7月20日時点の同所における現在人員は、管理者7名（所長1名、助役6名）、事務4名、内勤担当の新幹線運転士11名、乗務担当の新幹線運転士106名、計128名（但し、後記配転対象者および後記助役を含む出向者37名を除く。）であり、乗務担当の新幹線運転士（以下、単に「新幹線運転士」という。）のみが、所要人員（96名）を10名上回っている。ちなみに、この新幹線運転士106名のうち、新幹線に乗務している者101名、乗務していない者5名（後記日勤勤務の申立人組合X17、X18、X19、X20の4名、兼務のX31名）である。

ウ 新幹線運転士の勤務形態は、本線勤務と構内入替え運転のための構内勤務とから成り、さらに前者は、交番勤務と予備勤務とに分かれる。

交番勤務は、交番表（動力車乗務員仕業計画表）により一定期間で予備勤務、構内勤務などと循環する勤務形態で、毎月25日に翌月分の指定が発表される。交番勤務は、新幹線運転士にとっては、予め乗務する列車が指定されているため、次に述べる予備勤務などより生活設計を立てやすい勤務形態と理解されており、乗務員手当等の諸手当も支給される。予備勤務は交番勤務は同じく毎月25日に発表されるが、予備勤務に指定された場合は、突発的、臨時的に発生する乗務のために待機するほか、交番勤務者が年次有給休暇をとった場合などの穴埋めの仕事につくという勤務形態であり、通常、乗務回数は交番勤務者より少ない。また、構内勤務は、上記勤務と同様毎月25日に翌月分の指定が発表されるが、構内入替え運転を担当し、本線の運転には従事しないため、新幹線運転士にとっては、予備勤務に準じた勤務形態と理解されている。なお、後記のとおり、国鉄の指導で60年3月に新たに「日勤勤務」と称する勤務形態が設けられ、同年5月以降、運転系統の各現場で実施されるようになった。これは、特定の業務がなく、必要に応じて現場長（所長等）が指示する業務を行う勤務形態である。

## ② 新幹線運転士の養成・配置

新幹線運転士の養成の方法には、新規に養成する場合と在来の電車運転士・電気機関士等を転換して養成する場合とがあり、上二運においては東海道新幹線から転入した運転士を除き、いずれも后者の転換養成を受けた者がこれに充てられている。ちなみに、この転換養成を受けるためには、希望者が多いことから、在来線の職場長の推薦が必

要とされており、推薦を受けた電車運転士・電気機関士等は、速度反応テスト・識別反応テスト・平衡感覚テスト等の高速度適性検査に合格し、2.25か月の学園教育（前記教育）と2.25か月の実務訓練（後記教育）を受けてから現場に配置される。

③ 開業準備に関する経緯

この新幹線の開業は、57年6月東北新幹線の開業（大宮）、同年11月東北・上越新幹線の暫定開業、60年3月東北・上越新幹線の上野開業という段階を経て行われたのであるが、上記転換養成をうけた新幹線運転士らは、56年8月頃から60年1月頃にかけて、順次、上二運（当時は「上野運転所」）へ配属された。そして、これらの新幹線運転士は、いずれも、工事の進行に伴い設備が部分的に完成するたびに、線路見学（線路のカーブ、勾配等を熟知するため、徒歩ないし時速30kmのモーターカーに乗ること。）監査運転（沿線の建物等が電車に触れないか、ポイント、信号等は正常かを確認するため、時速30kmから順次210kmまでの試運転を繰り返すこと。）、訓練運転（営業運転に支障ないよう万全の体制を整えるため運転すること。）の業務に従事し、その間、現地で長期間泊まり込むなど、開業準備に精力的に取り組んだ経緯がある。

(2) 上二運における労使関係等の推移

① 59年半ば頃までの労使関係とその後の労使関係の険悪化

すでに上二運（当時は「上野運転所」）に配属されていた上記新幹線運転士85名のうち44名は、東北新幹線が先行開業される前の57年2月6日、上二運分会を結成した（当時「上野運転所分会」と称していた。）なお、その余の41名は動労所属の組合員であった。当時、上二運に所属された新幹線運転士の出身職場が、東京北・南・西鉄道管理局（以下「東京三局」という。）の電車区・機関区、東海道新幹線など一様でなく、上二運の労働条件もほとんど決まっていなかったことなどから、上二運分会は東京地本の指導の下、仙台・盛岡・新潟の各運転所分会と連携をとりながら、新幹線の運転に係る諸問題について国鉄当局とも交渉し、一定の合意をみるなどの活動を行った。そして、59年半ば頃までは、上二運における労使関係は比較的静穏に推移した。

ところが、59年6月頃から、上二運における労使関係にきしみが生じはじめ、とりわけ、前記のように60年6月、B2国鉄総裁が就任し、分割民営化に向けた諸施策を強化するようになった以降は、上二運における労使の対立も、以下のように次第に険しいものとなった。

② ワッペン着用とそれに対する管理者の注意・指導

前記のように国鉄が59年6月、各組合に提示した余剰人員調整策について国労が反対運動を展開したが、上二運分会所属の申立人組合員らも国労の指導により、これに反対するワッペン着用闘争を行い、その後においても国労の指令によるワッペン着用闘争を行った。これに

対し上二運の管理者は、ワッペンを取り外すようしばしば注意・指導したが、同人らはこれに従わなかった。

③ 公的部門等への進路希望アンケート調査

国鉄が前記60年12月、公的部門等への進路希望をたずねるアンケート調査を行った際、申立人組合員らの多くは、公的部門等への転出希望がないとして希望順位欄を空白にしたうえ、国労の指示に従って、下部余白欄に「分割民営化に反対します。引き続き現行国鉄の所属・職名で働くことを希望します。」などと記載し、これを提出した。

これに対して、上二運のB 6 所長は、このアンケート調査終了後の61年1月18日から数日間、就業時間中、申立人組合員らを一人一人所長室などへ呼び出し（B 7 主席助役、東京北鉄道管理局の職員も同席）、「私の質問にだけ答えること。余計な発言は認めない。」と前置きし、「白紙で出したのは個人の意思か。」「希望が書かれていないが、どこにやられても異存はないと判断する」などといった。そして「引き続き国鉄で働きたい。」と申立人組合員らが答えたところ、同所長は、「国鉄を希望するということは、分割民営化になると国鉄は清算事業団になるので、そこを希望することになる。」などといった。なお、この所長面談では、テープレコーダーが用意されており、また、中央鉄道病院に入院中の者に対しても所長、助役が出向き、同様の態様での面談を行った。

④ 広域・東京三局内異動とその後の過員の状況

前記のように国鉄が61年5月以降第1陣の広域異動を実施した際、東京地区へは北海道からの異動者約1,000名を含む1,753名が配属されたが、そのうち、上二運は北海道からディーゼル車の運転士20名が配属された。これら20名の運転士は、いずれも動労に所属する者で、同年6月10日から東北鉄道学園で前期教育を、8月29日から上二運で後期教育としての実務訓練をそれぞれ受けた後、11月11日に新幹線運転士として発令され、12月から新幹線の運転業務に就いた。

上記20名の運転士が配属される直前の同年5月、申立人であるX 1 上二運分会委員長は、当時、上二運における新幹線運転士の現在人員112名（管理者・事務・内勤の新幹線運転士を除く。本件では以下同じ。）が既に所要要員101名を上回っていたことから、B 6 所長やB 8 助役に対し、広域異動の者を受け入れる必要性がないのではないかと質したのに対し、B 8 助役は、「これは血の入れ替えだ。」「血の入れ替えとして、近々のうち北海道より広域異動者がこの職場に送り込まれてくる。」などと答えた。なお、同年5月時点の同所における新幹線運転士の現在人員112名の組合所属別内訳は、国労所属組合員54名に対し、動労所属組合員は58名であった。

また、国鉄は、前記のように62年4月の新事業体移行時の業務遂行体制に応じた職員配置が不可欠であるとして、61年11月以降翌62年3

月まで順次人事異動を実施したのであるが、当時の東京三局内においても、要員にアンバランスが生じ、各区所に平均的に配属する必要があるとして人事異動が行われた（以下「東京三局内異動」という。）これにより、61年11月、上二運はさらに東京三局内の電車運転士および電気機関士17名が配属された。これら17名の運転士は、前記広域異動によって配属された運転士と同様いずれも動労に所属する者で、同年11月18日から東北鉄道学園で前期教育を、翌62年1月29日から上二運で後期教育としての実務訓練をそれぞれ受けた後、同年3月21日に新幹線運転士として発令され、4月から新幹線運転業務に就いた。

以上の結果、新会社発足直前の62年3月時点の上二運における新幹線運転士の現在人員は、次に述べる表のように、広域異動の者20名、東京三局内異動の者17名を含む146名となり、所要人員（101名）を45名上回るようになった。

⑤ 上二運における新幹線運転士の所要人員と現在人員との対比および現在人員の組合別加入状況の変化

上記広域異動が行われた61年6月から、新会社移行直前の62年3月までの間の上二運における、新幹線運転士の所要人員と現在人員の対比および現在人員の組合別加入状況の変化の内訳は、下表のとおりである。

人員		年月									
		61.6	7	8	9	10	11	12	62.1	2	3
所要人員		101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
現在人員		111	131	131	131	130	130	146	145	142	146
内 訳	国 労	53	53	53	48	40	27	27	27	27	27
	動 労	58	78 (20)	78 (20)	82 (20)	89 (20)	101 (20)	118 (17)	117 (17)	114 (17)	116 (17)
	未加入				1	1	2	1	1	1	3

注1 所長、助役、事務および指導技術等の内勤者は除外。

注2 ( ) は転換養成中の者で内数。(20)は広域異動者、(17)は東京三局異動者。

注3 組合所属別の時点は、各月の初日とした。なお、62.3に動労、未加入の者が前月に比し各2名増となっているが、その時期が不明であるので、便宜上62.3とした。

これによれば、61年6月には、国労組合員と動労組合員との人数の割合がほぼ拮抗していたが、同年7月から12月にかけて、動労組合員が大幅に増加したのに対し、国労組合員は、同年9月から11月にかけて逆に減少していることが認められる。このように、上二運の国労組合員が減少したのは、相当数の者が国労を脱退して動労に加入したこ

などによるものと認められ、前記国労組合員全体の大幅減少傾向の時期とほぼ軌を一にしている。また、動労組合員の大幅増加は、上記国労脱退者の加入に加え、前記広域異動者および東京三局内異動による転入者がいずれも動労組合員であったことによるものと認められる。

⑥ 就職意思確認と転出の働きかけ

国鉄は、前記のとおり61年12月24日、新事業体への採用者を決定する手順として、職員に対し62年1月7日までに意思確認書を提出するよう求めたが、その間上二運においては、同確認書の希望順位欄（第1順位から第5順位まで）の記載の仕方等をめぐって、所長・助役らと申立人組合員らとの間で以下のようなやりとりがあった。すなわち、B9所長は申立人X18に対し、「（東日本旅客会社）一つだけでなく、東海とか貨物会社とか他の会社も書いておかないと、東日本（旅客会社）がだめな場合、清算事業団に行かされる。」といった。また、事務助役は申立人X3に対し、これとほぼ同趣旨のことを述べた。これに対しX3は、「国会論議、附帯決議、東日本エリア内の要員状況からいうならば、それはありえない。」などと反論した。

また、62年1月から3月にかけては、上二運からの転出の働きかけが個別に行われた。たとえば、同年1月、申立人X21は、B9所長から中央鉄道学園への出向を勧められたので、同人は、4月以降、同学園が清算事業団所属となる関係上、新会社に残れるかどうか懸念し、出向条件その他の資料を求めた。これに対し同所長は、「資料は別がない。2年位すれば現職に復帰できる。」「上局に聞いて知らせる。」などといったが、同人に何の連絡もないまま、後日に至り、「直営店に今希望すれば、1～2年で乗務に復帰できる。」と別の職場への転出を勧めた。X21が直営店転出の理由を尋ねたところ、同所長は、「1年前からの事を胸に手を当てて良く考えてみろ。」などといった。また同年2月、組合事務所にいた申立人X8（当時執行委員）は、所長から、「用事で帰るが、もし転出希望者がいたら私が居なくても助役に話してください。X8さんは出ないんですか。」と電話を受けた。X8が、出るつもりがないと答えたところ、同所長は、「そうですね。組合役員の方は、出るにしても最後なんでしょうね。」などといった。さらに、3月に入ると、申立人組合員X22ら7～8人に対して関東鉄道学園への転出の働きかけが集中的に行われた。たとえば、3月中旬頃、所長が申立人X22の自宅に電話し、「関東鉄道学園の事務員を募集している。今のうちに事務員になった方がいいよ。きみには合っているとおもうよ。売店は大変だよ。」などといったり、3月18日、申立人X13に対し、後記4月1日付配属通知を渡す際、「関東鉄道学園の事務を希望しないか。」などといった。

4 本件各発令・勤務指定に先立つ国鉄による勤務指定・兼務発令とその経過

(1) 上二運における62年3月分の勤務指定

① 上二運所属の新幹線運転士の勤務形態は、前記のように本線勤務(交番勤務・予備勤務)と構内勤務とから成っているが、開業以来、同運転士に対するこれら勤務指定の方法は、国労、動労の組合所属とは係わりなくほぼ1か月毎に「交番勤務→予備勤務または構内勤務→交番勤務……」という循環方式(以下「ローテーション方式」という。)で行われていた。ところが、国鉄は、60年3月以降、新たに日勤勤務を導入し運転系統の各現場長(所長等)に対し、勤務成績に基づいて上位の者から交番勤務、予備勤務、日勤勤務の順に勤務指定するよう指導したことから、上二運のB6所長も「(60年)5月以降、局(東京北鉄道管理局)指導による(上記のような)新たな考えで乗務割を発表する」旨掲示した。しかし、その後62年2月までの上二運における実際の勤務指定は、ときに、上二運分会の役員らが昼食の際組合事務所に立ち寄ったことや管理者に反発したことなどを理由に、申立人組合員らの何人かが3週間連続して予備勤務に指定されるなどのこともあったが、基本的には、上記ローテーション方式に沿った運用が行われていた。

② ところが、62年2月に至り、上二運における勤務指定の取扱いが一変した。すなわち、62年2月24日午前、上二運は3月分交番表を発表したが、これによれば、国労所属の組合員は従来のローテーション方式とは異なり3名が交番勤務、1名が構内勤務、他の23名は予備勤務(当時の国労所属の組合員は前記のように27名)とされたのに対し、動労所属の組合員は、すべて従来と同様のローテーション方式により交番または構内ないし予備の勤務指定がなされた(但し、東京三局内異動の前記17名は見習中で別枠。当時の動労所属の組合員は前記のように114名)。

さらに同日午後、上二運は、この交番表に「一部間違いがあったので訂正する。」として全面撤回し、翌2月25日、改めて3月分交番表を発表したが、これによると、前日、交番勤務に指定されていた3名の国労組合員および構内勤務に指定されていた1名の国労組合員はいずれもこれらの勤務から外され、すべての国労組合員が予備勤務に指定されていた。これに対し、申立人X1(上二運分会委員長)が直ちに、勤務指定の方式を変更したことについてB9所長に説明を求めたが、同所長は即答を避け、翌3月に入ってから、「4月以降の人事配置を考慮し、上局の指導で訂正した。」と述べた。

(2) 国鉄の62年3月10日付兼務発令

① 前記のように国鉄は、新事業体移行のための職員配置を61年11月以降62年3月まで順次実施したが、とくに62年3月10日付人事異動は、新事業体への採用者決定を踏まえ、前記のような余剰人員を関連事業の分野で活用する必要があり、また営業職員が不足している駅へ運転

系統の余剰人員を配置する必要があるなどとして行われた大規模なものであった。上二運においては、62年3月10日付で申立人組合員ら25名のうちX1ら9名（No.1～No.7、No.24、No.25）に対してのみ、駅営業兼務、事業部兼務または要員機動センター兼務の発令が行われた。なお、新会社が発足した62年4月1日現在、現東京圏運行本部管内で関連事業へ配置された職員は、約1,200名であった。

- ② X1ら9名に対する兼務発令の通知は、同年3月4日頃、上二運のB9所長が行ったが、その際、同人らが兼務発令の基準やその理由を問い質したのに対し、同所長は、「会社の方針と上からの指示による。」「適材適所の人事配置。」「幹電運（新幹線電車運転士）としての技能は大変優れているが、今日までの諸施策に協力していただけなかった。」などと答えた。そして、X1ら9名のうち7名（No.1～No.7）は、簡易苦情処理申請（個別的な人事異動等の通知内容に不服がある場合申告できる制度）を行ったが却下され、異議を留めて、同年3月16日、それぞれ発令先に赴任した。他のA2、A1の2名（No.24、No.25）は、それまでの間、繰り返し直営店への転出を勧められた経緯があったことなどから、いわば諦めたような形で簡易苦情処理申請も行わず発令先の直営店へ赴任した。

X1ら7名（No.1～No.7）は、3月16日以降、上野、大宮、宇都宮等の講習会場で、他の兼務発令を受けた現場職員ら（上二運の属する東京北鉄道管理局管内では264名で、全員国労組合員であった。）とともに、作文、接客マナー等のビデオ鑑賞、オレンジカードの販売等の講習を受けた。また、直営店へ赴任した上記2名のうちA2（No.24）は、3月16日以降、「プレゼントショップ」で土産物販売等の業務に、A1（No.25）は、同じく「コーヒーショップ」でコーヒー、カレー等飲食物提供の業務にそれぞれ従事した。

## 5 本件各発令・勤務指定とその経過

- (1) 本件62年4月1日付配属通知による発令と本件62年4月分以降の勤務指定

### ① 62年4月1日付配属通知による本件兼務発令

前記のように、設立委員は、62年3月16日以降、国鉄を通じて会社への採用者に対し、新会社における所属・職名等を記した配属通知を交付したのであるが、上二運における上記申立人組合員X1ら9名（No.1～No.7、No.24、No.25）に対して行われた62年4月1日付配属通知による兼務発令（以下「62年4月1日付兼務発令」という。）は、国鉄の行った上記3月10日付兼務発令の内容を新会社の勤務箇所等読み替えたものであり、その具体的内容は、別表「設立委員の62年4月1日付配属通知による本務・兼務発令」中の「兼務」欄記載のとおりである（なお、兼務発令と同時に「在勤地」発令されている者もあるが、この発令は兼務発令に付随して勤務箇所を指定する発令であるので、

とくに記述する必要がある場合を除き、以上兼務発令の記述ではこのような「在勤地」の発令は省略する。)

② 本件62年4月分以降の勤務指定

他方、前記のように62年3月の交番表で予備勤務に指定されていた申立人組合員X8ら16名(No.8～No.23)は、62年4月1日付配属通知ではいずれも本務のみの配属発令を受けた。しかし、上二運が同年3月25日に発表した同年4月分の交番表では、これら16名全員が日勤勤務に指定されており、これが、そのまま新会社における交番表とされた。なお、このような日勤勤務の指定は、翌5月19日まで行われた。その内容は、別表「上野新幹線第二運転所における同月分以降の勤務指定」欄記載のとおりである。

日勤勤務に指定されたこれら申立人組合員らが、乗務を外されたことに抗議しその理由を質すため同年4月1日以降、所長室に赴いたところ、B9所長は「一人で来れば説明する。」などといって退席するなどのことがあったが、その後同所長は、「みんな優秀だし、誰でも幹電運の仕事をしたという気持ちはわかる。しかし、だれかがやらなければならない。」などと述べ、また日勤勤務指定の基準についての質問に対しては、「いうべきものではない。」として答えなかった。4月17日、上二運分会は、この問題の取扱い等について要求書をまとめ、所長に話し合いを申し入れたが、所長は同要求書の受領を拒んだ。

③ 従事業務

上記兼務発令を受けたX1ら7名は、新会社移行後の62年5月19日まで、国鉄が同年3月中旬から実施してきた講習を引き続き受けた。ちなみに、このうちX4、X6、X7の3名(No.4、No.6、No.7)は、国鉄時代の同年3月に有給休暇をとったため講習が不十分であったとして、最初から講習のやり直しを命ぜられた。また、同じく、兼務発令を受けたA2、A1の2名(No.24、No.25)は、新会社移行後も引き続き、直営店で土産物の販売業務およびコーヒー等飲食物提供の業務に従事した。

他方、上記日勤勤務に指定されたX8ら16名(No.8～No.23)は、新会社移行後の5月19日までの間、上野駅地下3階コンコースやホームで、旅客案内、内勤の新幹線運転士の手伝い、運転所内外の清掃業務等に従事した。なお、日勤勤務に指定された者のなかに、上記X8ら16名のほか、動労組合員も5名含まれていたが、これらの5名は、国鉄時代の61年11月から取り組んできた「経済運転研究プロジェクトチーム」(動力費節減を主なテーマとする新幹線電車の経済運転マニュアル等の作成)の業務に従事し(62年10月終了)、繁忙期には新幹線に乗務した。

④ 日勤勤務の申立人組合員らに対する転出の働きかけ

上二運のB9所長は、同年4月7日から9日にかけて、上記日勤勤

務に指定されたX 8らと個別に面談し、直営店（関連事業本部）や営業（駅営業係・要員機動センター営業係）への転出をしきりに勧めたが、同人らはこれに応じなかった。

(2) 本件62年5月20日付～7月1日付発令等

① 本件62年5月20日付配転・兼務発令

ア 会社は、62年5月20日付で、配属通知による兼務発令を受け前記講習を終了したX 1ら7名のうち、X 1、X 4、X 5、X 6の4名（No. 1、No. 4、No. 5、No. 6）、および、配属通知による本務発令を受けたものの前記日勤勤務に指定されたX 8ら16名のうち、X 8、X 9、X 10、X 11、X 12、X 13、X 14、X 15、X 16、X 17、X 18、X 19、X 20の13名（No. 8～No.20）、計17名に対し、上二運運転士または主任運転士から上一運（前記のように新幹線電車の検査と修繕を主たる業務とする職場）所属の運転士または主任運転士としての配転を発令した。同時に、そのうち、X 1、X 4、X 5、X 6の4名（No. 1、No. 4、No. 5、No. 6）に対しては「要員機動センター兼務」を発令した。また、同日付で、会社は、前記講習を終了した残るX 2、X 3、X 7の3名（No. 2、No. 3、No. 7）および配属通知による本務発令を受けたものの日勤勤務に指定された残るX 21、X 22、X 23の3名（No.21～No.23）、計6名に対し、「駅勤務」「駅営業指導係兼務」「駅兼務・関連事業本部兼務」を発令した。これら配転発令および兼務発令の詳細は、別表「62年5月20日付配転・兼務発令」欄記載のとおりである。

イ 上記配転発令・兼務発令を受けた申立人組合員らは、上二運のB 9所長に対しこれら発令の理由等を質した。これに対し同所長は、「適材適所である。」「幹電運としての技能は優れているけれども、社の方針としてこういう発令が上局からあった。」などと答えた。

ウ 以上のうち、上一運に配転された申立人組合員X 1ら17名（No. 1、No. 4～No. 6、No. 8～No.20）は、新幹線車両をバケツ、タワシ等で清掃するクリーンアップ作戦の作業に従事し、6月下旬までこれを続けた。また、「駅営業指導係兼務」発令を受けたX 3（No. 3）は、「セールスセンター」で企業への旅行セールス活動（団体旅客の募集等）の業務に従事し、翌63年1月下旬までこれを続けた。「駅兼務」発令を受けたX 2、X 7の2名（No. 2、No. 7）は、「サンクス」で新聞・雑誌・たばこ等の販売業務に、「駅兼務・関連事業本部兼務」発令を受けたX 21、X 22、X 23の3名（No.21～No.23）のうち、X 21（No.21）は「喜多」でうどん・そばの販売業務に、X 22（No.22）は「プレゼントショップ」でカステラ等贈答品の販売業務に、X 23（No.23）は「ベル2号」でコーヒー・カレー等飲食物の販売業務に、それぞれ従事した。

② 本件62年6月26日付兼務発令

ア 会社は、新幹線車両のクリーンアップ作戦の作業が62年6月末で終了することに伴い、前記62年5月20日付で上一運へ配転・兼務発令したX1ら17名（No.1、No.4～No.6、No.8～No.20）のうち、X1、X4、X6の3名（No.1、No.4、No.6）に対し、6月26日付発令で、上一運所属のまま、新たに「要員機動センター営業指導係兼務・関連事業本部兼務」を命じた。これら兼務発令の詳細は、別表「62年6月26日付兼務発令」欄記載のとおりである。

イ X1ら3名は、いずれも「ベンディングサービスセンター」で、「大清水」業務に従事した。この業務は工場から運ばれてきた「大清水」（缶コーヒー等）を倉庫に搬入し、各駅に設置してある自動販売機にこれを搬送して補充し、現金、空き缶を回収する仕事である。

③ 本件62年7月1日付兼務・配転発令および62年7月分以降の勤務指定

ア 会社は、前記62年5月20日付で上一運へ配転した者のうち、X8、X9、X10、X11、X12、X13、X14、X15、X16の9名（No.8～No.16）に対し、新たに、62年7月1日付発令で、上一運所属のまま、「要員機動センター営業指導係（営業主任）兼務」を命じた。また、同じく62年5月20日付で上一運へ配転した者のうち、X17、X18、X19、X20の4名（No.17～No.20）に対し、再び同年7月1日付発令で上二運への配転命令、すなわち、62年4月1日付配属通知における同一内容の本務発令を行ったが、同時に同年7月分以降いずれも日勤勤務に指定した。上記兼務発令・配転発令および勤務指定の詳細は、別表「同年7月1日付兼務発令および配転発令（同年7月分以降の勤務指定）」欄記載のとおりである。

イ 上記上一運所属のまま兼務発令を受けたX8ら9名（No.8～No.16）は、いずれも「モトトレーン」（オートバイを持った北海道方面への旅行者のための、7月16日から8月23日までの間、上野から盛岡まで1日1往復する夜行列車）へのオートバイ積み込み作業に従事した。同作業終了後、同人らは、「特改」業務（「特改」ボックスでの臨時の切符販売）と「助勤」業務（多客時に各駅に出掛け、ホームでの尻押しや競輪客等の整理を行う。）に従事した。また、上二運へ再配転の発令を受けると同時に日勤勤務に指定されたX17ら4名（No.17～No.20）は、全員コーディング業務（8桁～11桁のマスのなかに駅固有のコードや個人のコードを書き込むことによって、定期券一括販売のための顧客リストの整理をする作業。国鉄時代は交通公社で取扱っていた。）に従事した。

(3) 本件62年7月10日付出向発令

① 本件外向発令

会社は、前記62年5月20日付で上一運へ配転すると同時に要員機動

センターへ兼務発令した4名のうち、X5（No.5、他の3名は前記のように6月26日で兼務発令を受けている。）に対し、62年7月10日付発令で、新たに「総務部人事課主任運転士」を命ずると同時に64年（平成元年）7月9日までの2年間、国鉄車輛整備株式会社東大宮事業所（以下「国鉄車輛整備」という。）への出向を命じた（別表「同年7月10日付出向発令欄」）。

## ② 出向制度の概要・経緯

ア 会社は、62年4月1日の会社発足を機に、新しい就職規則・出向規程を整備し、国鉄時代の「派遣」制度では、希望者を募り、本人の同意書を提出させたうえで発令していたのを改め、「会社は業務上の必要がある場合は、社員に転勤、出向等を命じ、正当な理由がなければこれを拒むことができない」（就業規則第28条）こととし、同年5月26日、これに沿った関連会社等への出向の推進に関する協定を各組合に申入れた。これに対し、国労以外の各組合は同月28日協定を締結したが、国労は、募集によることと本人の同意を得て実施することを主張し締結に応じなかったが、会社は、同年6月以降、逐次、出向を実施した。

そして、会社のB1社長は、同年6月10日の記者会見で、「現在約10,000人の余剰人員がいるが、出向で経営の安定に貢献できる」としたうえで、「JRは鉄道だけでなく、巾広い生活関連サービスを展開する方針で、どの社員も1～2回は別会社に行ってもらうことを考えている。」ことを明らかにした。次いで、同年8月7日、会社は東鉄労との間で、「民間企業に相応しい能力を身につけるため社員一人一人が、提案や小集団活動に積極的に参加することはもとより、長い会社生活において最低一度は、他企業への出向あるいは関連事業への従事を経験する」という内容を含んだ労使共同宣言を締結した。さらに、同年9月24日、会社は、鉄産総連傘下の東日本鉄道産業労働組合（以下「鉄産労」という。）との間で、上記と同内容の労使共同宣言を締結した。

イ これとは別に、新会社発足と同時に新就業規則に基づく209名の出向（国労99名、動労、鉄労等45名、未加入56名、非組合員9名が清算事業団、JR貨物、JR北海道へ出向）が行われている。

なお、会社発足時の62年4月1日現在で派遣期間の残っている社員は約1,100名おり、これらの者は新会社移行と同時に「出向」扱いとされた。そして、このうち東京圏運行本部の該当者は463名（国労50名、動労・鉄労等245名、未加入168名）で、本件上二運において、このような「出向」扱いとされた者は2名（次に述べる動労組合員1名、未加入の者1名）であった。

ウ ところで、会社は、62年6月以降、逐次、出向を実施したのであるが、翌63年6月1日までの間、その対象となった社員は313名で、

組合所属別内訳は、東鉄労186名、国労99名、鉄産労13名、未加入15名である。このうち、上二運における出向対象者は、本件X5を含む3名である。X5以外の2名のうち、1名は62年12月出向発令された東鉄労所属の助役であり、他の1名は、国鉄時代からの派遣に応じ、上記出向扱いとされた動労組合員で、63年1月以降もひきつづき出向発令されている。なお、本件審査終結直前の63年7月20日現在の上二運における出向者は、上記3名と、国鉄時代からの派遣に応じ、ひきつづき上記出向扱いとされている未加入の者1名を加えた計4名である。

エ 出向者の人選方法は、出向先の受け入れ企業について見通しがつくと、それぞれの主管課から、現業機関の長に出向候補者の推薦を依頼し、依頼を受けた現業機関の長は、社員の自覚、勤労意欲、執務態度、知識、技能、適格性、試験成績等を総合的に判断し、出向候補者を推薦し、これに基づき人事課で検討のうえ出向を命ずるとされている。

③ 本件出向発令の際の説明

本件出向発令に先立つ62年6月25日、X5は、上一運のB10所長に呼ばれ、国鉄車輛整備への出向を内示され、同社の業務概要・労働条件等の説明を受けたのであるが、その際、同人が出向の基準等を問い質したのに対し、同所長は、「基準は私にもわからない。」「出向先のノウハウを得るのに適している人物であるからで、それ以外のことは人事課サイドが決めたことで、私は知らない。」などと答えただけで、それ以外の具体的な説明はしなかった。X5は、異議を留めて出向先に赴任した。

④ 本件出向先での業務

X5の出向先である国鉄車輛整備の主たる業務は、列車の清掃・検修整備・会社事務所建物の清掃であるが、同人が実際に従事している仕事の内容は、会社の運転士が仮眠などする尾久客車区東大宮派出所の廊下、便所、風呂、寝室等の清掃作業である。

(4) 本件62年8月11日～63年4月11日付発令

① 会社は、前記62年6月26日付で上一運所属のまま「要員機動センター営業指導係兼務・関連事業本部兼務」を命じ「大清水」業務に従事していたX1（No.1）に対し、さらに62年8月11日付発令で、在勤地の変更を命じた（別表「62年8月11日付在勤地変更の発令」欄）。同人の業務内容は変わらず、引き続き「大清水」業務に従事した。

② ついで会社は、前記62年5月20日付で「駅営業指導係兼務」を命じ、「セールスセンター」で旅行セールス活動の業務に従事していたX3（No.3）に対し、さらに翌63年1月26日付で、「要員機動センター営業指導係兼務」に業務変更の兼務発令を行った（別表「63年1月26日付業務変更の兼務発令」欄）。そして、同人は、駅で「特改」「助勤」

等の業務に従事した。

- ③ 引き続き、会社は、前記62年6月26日付で「要員機動センター営業指導係兼務・関連事業本部兼務」を命じ「バンディングサービスセンター」の業務に従事していたX6（No.6）に対し、さらに63年4月11日付発令で、在勤地の変更を命じた（別表「同年4月11日付在勤地変更の発令」欄）。同人の業務内容は変わらず、引き続き「大清水」業務に従事した。

また、前記62年7月1日付で「要員機動センター営業指導係兼務」を命じ、駅に在勤して、「特改」「助勤」等の業務に従事していたX8（No.8）に対し、さらに、同じく63年4月11日付発令で在勤地の変更を命じた（別表「同年4月11日付在勤地変更の発令」欄）。そして、同人は、在勤地変更後、業務内容の変更を命ぜられ、「バンディングサービスセンター」で「大清水」業務に従事した。

- (5) 本件63年4月21日付発令とその他の発令

- ① 本件63年4月21日付配転発令

ア 会社は、前記62年6月26日付で上一運所属のまま「要員機動センター営業指導係兼務・関連事業本部兼務」を命じたX4（No.4）および前記62年8月11日～63年4月11日付で在勤地変更を命じたX1、X6およびX8の3名（No.1、No.6、No.8）の計4名に対して、63年4月21日付発令で、改めて「バンディング事業所事業指導係」に配転を命じた。

この措置は、新会社移行後1年を経過した63年4月、上記「大清水」事業が好調だったことから、この事業を関連事業本部から分離・独立させ、新設を含む25か所の「バンディング事業所」の業務とすることとし、それに伴って、これまで「大清水」業務に従事させるために行ってきた「要員機動センター」への兼務発令を、バンディング事業所への本務発令としたものである。それは、「新幹線運転士」の職名を失わせ、本務における職種の変更を生ずる点で、これまでの発令と異なる。同配転発令の詳細は、別表「63年4月21日付配転発令」欄記載のとおりである。

上記発令後、同人らは引き続き「大清水」業務に従事した。そして、この「大清水」業務を行うバンディング事業所に配置されている社員数は、63年7月現在約600名で国労組合員が大部分を占めているが、東鉄労の組合員は管理者と事務係であり、肉体的労働を伴う缶コーヒー等の搬入・出、現金回収の業務などはほとんど国労組合員で占められている。

- イ また、会社は、前記62年4月1日付配属通知で「兼駅・兼関連事業本部」の兼務を命じたA2、A1の2名（No.24、No.25）および前記62年5月20日付で「駅兼務」「駅兼務・関連事業本部兼務」を命じたX2、X7、X21、X23の4名（No.2、No.7、No.21、No.23）計

6名に対して、63年4月21日付発令で、改めて直営店舗所在駅の「駅営業指導係（営業主任）」に配転を命じた。

この措置は、会社がこれまで直営店舗へ配置するため「関連事業本部兼務」等の兼務発令を行ってきたところ、63年4月、指揮命令系統を整備するための組織改正により東京圏運行本部に駅業務部を設置し、駅における直営店舗等を駅長の管下に置くことにしたから、上記兼務発令者に対して、改めて当該店舗が置かれている駅へ配転発令するという形式をとったものである。この配転もまた、これまでの発令と異なり、「新幹線運転士」の職名が外され、職種変更を生ずるものであった。同配転発令の詳細は、別表「63年4月21日付配転発令」欄記載のとおりである。

上記発令後、同人らは、引き続き直営店舗の業務に従事した。ちなみに、63年6月1日現在、直営店舗の「サンクス」（駅売店）へ配置された340名のうち、国労組合員は317名を占めている。

② その他の兼務を免ずる発令および上二運への配転発令

他方、会社は、前記62年5月20日付で「駅兼務・関連事業本部兼務」を命じたX22（No.22）に対して、63年4月21日付発令で、これらの兼務を免ずる旨命じた（別表「63年4月21日付兼務を免ずる発令」欄）。これにより、同人は上二運の新幹線運転士として本務に復帰することになり、現に新幹線の運転業務に従事している。

また、会社は、前記63年4月21日付で「駅営業指導係」へ配転を命じたA1（No.25）に対して、63年6月30日付発令で、上二運新幹線運転士への配転を命じた（別表「同年6月30日付配転発令」欄）。これにより、同人は上二運の新幹線運転士としての本務に復帰することになり、現に新幹線の運転業務に従事している。

(6) 本件各発令・勤務指定の理由

会社は、以上のような本件各発令・勤務指定を行うに当たっての人選基準として勤務成績・通勤事情等を考慮したとし、さらに、本件国労所属の申立人組合員らの新幹線運転士としての技量については他労組所属の新幹線運転士と差異がないとする半面、運転技量以外の執務態度等を重視し、各自2～3つの理由で他組合所属の組合員に比し劣っていたとしている。すなわち、会社は、申立人組合員25名全員にほぼ共通する理由として、前記ワッペン着用を注意したが従わなかったこと、および公的部門等への進路希望アンケート調査に無記入で提出したことの2つを挙げ、そのほか個別に、点呼の際、ノーネクタイ、ワイシャツのボタンのはずれなどについて注意したが反発したこと、同じく点呼の際、「一口諮問」に答えなかったこと、勤務時間中、許可なく分会事務所に立ち入ったので注意したが反発したこと、同じく勤務時間中、許可なく所長室に押しかけ国労役員と抗議したこと、61年9月、居眠りによりATCブレーキが作動し、ホーム中央で停車したことがマスコミにとりあげられ、

停職3か月の処分を受けたことなど種々の理由を挙げている。しかし、これらのうち、上記二つの共通理由と最後の個別の理由以外にはこれを裏付ける具体的事実ないし態様についての資料は提出されていない。なお、この最後の個別理由と同種ないし、より重要とみられる「責任事故」がこれまでいくつか発生しているが、それらに対し行われた処分は乗務停止1日程度のものであった。また、会社は、前記61年9月～11月にかけて国労を脱退し、動労に加入した旧国労組合員らの勤務態度については全く指摘していない。

(7) 本件各発令・勤務指定の結果

① 申立人組合員らが現実に従事している業務

本件審査終結直前の63年7月20日時点において、申立人組合員らが現実に従事している業務は、別表〔63年7月20日現在従事している業務〕欄記載のとおりであり、X22 (No.22)、A1 (No.25) の兩名以外は、新幹線運転士としての本来的業務に従事していない。

② 申立人組合員らの減収

また、申立人組合員らは、本件各発令・勤務指定の結果、新幹線運転士としての本来的業務に従事しなくなったことから、新会社発足後の62年4月以降は、乗務手当等の諸手当が支給されないことになり、本来的業務である交番勤務等に従事した場合と比較すると、月平均約50,000円の減収となっている（但し、X22 (No.22) については63年4月まで、A1 (No.25) については63年6月まで）。

③ 申立人組合員らの職場の分散

前記配属通知に先立って行われた62年3月10日付兼務発令により業務講習の対象とされたX1ら7名 (No.1～No.7) のうちには、上二運分会の役員が6名 (No.1～No.6) (委員長、副委員長、書記長、執行委員各1名および分会委員2名) 含まれていた。そして、新会社移行後の前記62年7月10日付発令までの時点で同役員を含む分会員らは9か所の職場（浜松町、上野の各ベンディングセンター、秋葉原、池袋、上野の各直営店、上野駅セールスセンター、上野要員機動センター、国鉄車輛整備、上二運）に分散し、上二運に実際に勤務する分会員はX17、X18、X19、X20の4名 (No.17～No.20) のみとなった。さらに、本件審査終結直前の63年7月20日現在においても同分室員らの職場は10か所（品川、上野、北柏、王子の各ベンディング事業所、秋葉原、池袋、上野の各駅、上野要員機動センター、国鉄車輛整備、上二運）に分散しており、上二運に勤務する者はX17、X18、X19、X20、X22、A1の6名 (No.17～No.20、No.22、No.25) のみである。

(8) 上二運における組合別の本務・非本務従事者数の推移等

① 上二運における組合別の本務・非本務従事者数の推移

国鉄時代の62年3月10日付兼務発令の時点から本件審査終結直前の63年7月20日までの間の上二運における「本務従事者」（本務発令

され、かつ新幹線に現実に乗務している者」と「非本務従事者」（被配転者、被出向者、本務発令されているが兼務や日勤勤務に指定され、新幹線に乗務していない者）の人数の推移を組合別に示すと、次表のとおりとなる。

組 合 別		年 月 日	国鉄時 代の62. 3 .10 付兼務 発令の 時点	本件62. 4 .1付 発令・ 勤務指 定の時 点	本件62. 5 .20付 発令 (配転・ 兼務)の 時点	本件62. 7 .10 付 出 向 発令の 時点	本件63. 4 .21付 発令 (配転と 兼務を 免ずる 発令) の時点	本件終 結直前 の63. 7 . 20 の時点
国 労	本 務 従 事 者		18名	0	0	0	1	2
	非本務従事者		9名	25	25	25	24	23
	計		27名	25	25	25	25	25
動 労 (東鉄労)	本 務 従 事 者		113名	108	101	101		99
	非本務従事者		3名	8	14	14		17
	計		116名	116	115	115		116
未 加 入	本 務 従 事 者		1名	0	0	0	0	0
	非本務従事者		2名	2	2	2	1	1
	計		3名	2	2	2	1	1
合 計			146名	143	142	142		142

注1 所長、助役、事務および指導技術等の内勤者は除外。

注2 一部不明の部分は空欄にしてある。

これによれば、本件各発令・勤務指定に先立つ国鉄時代の62年3月10日付兼務発令が行われた時点で、すでに、国労組合員に比し、本務従事者の圧倒的多数が動労組合員で占められていたのであるが、新会社が発足した62年4月1日の時点においては、国労組合員の本務従事者が零となり、全員が非本務従事者となったのに比し、動労組合員のみが本務従事者となっていることが認められる。そして、約1年を経過した本件審査終結直前の63年7月20日時点では、国労組合員は、その若干名が本務従事者として復帰しているものの、ほとんどの者が依然として非本務従事者となっているのに比し、東鉄労組合員は、非本務

従事者の人数がやや増えてはいるものの、62年4月1日以降の全期間を通じて圧倒的多数が本務従事者で占められている。なお、本務従事者の勤務については、従前どおりのローテーション方式がとられているものと推認される。

なお、上記期間中、本件申立人組合員25名の従事した業務等については、すでに認定したとおりであるが、他方、動労（東鉄労）組合員の非本務従事者については、以下のような点が認められる。62年3月10日時点における非本務従事者3名のうち、1名は、国鉄時代の61年12月以降直営店に兼務している者、1名は、前記国鉄時代の派遣に応じた者、他の1名は、日勤勤務に指定されたが、それまでの間、前記「プロジェクトチーム」や内勤担当の業務に従事していた者である。新会社が発足した同年4月1日時点における動労の非本務従事者8名のうち5名は前記日勤勤務に指定された「プロジェクトチーム」のメンバーであり、1名は日勤勤務に指定されたが、従事業務は不明である。他の2名は、上記国鉄時代からの直営店兼務者と国鉄時代の派遣に応じ、出向扱いとされた各1名である。62年7月10日時点における動労の非本務従事者14名のうち、7名は、新たに直営店兼務を発令された者、その他は上記「プロジェクトチーム」のメンバー5名、国鉄時代からの直営店兼務者と国鉄時代の派遣に応じ、出向扱いとされた各1名である。63年7月20日時点における動労の非本務従事者17名のうち16名は、職種変更を伴う直営店等への配転対象者であり、他の1名は、上記国鉄時代の派遣に応じ、出向扱いとされたが、63年1月以降も引き続き出向している者である。

② 上二運における国労脱退者の従事業務

前記のように、61年8月から同年10月にかけて国労を脱退し、動労に加入した組合員らは、退職ないし直営店等へ転出した少数の者を除き、上二運における62年3月分の勤務指定で、すべて従来どおり、本務従事者として取扱われ、新幹線に乗務し、新会社発足後の62年4月・5月分の勤務指定においても、引き続き同様の取扱いを受けた。

第2 判 断

1 当事者の主張

(1) 申立人らの主張

本件62年4月1日付配属通知による発令ならびにその後の兼務・配転・出向発令および勤務指定（「本件各発令・勤務指定」）は、国鉄、設立委員および会社の三者が一体となって、申立人組合員らが国鉄の分割民営化に反対してきた国労に所属するがゆえに、会社設立時の62年4月1日付「配属通知」、会社設立後の発令（兼務発令・配転発令および出向発令）および勤務指定において、申立人組合員らを新幹線の運転職場から排除することを狙ってなされた差別取扱であるとともに、このような屈辱的差別取扱により組合員の動揺を誘い、申立人組合を壊滅させることを企

図してなされた支配介入行為である。よって、以下のとおり救済を求める。

- ① 被申立人は、別表「本件発令等一覧表」記載の申立人組合員らに対する各発令中、上野新幹線第二運転所主任運転士ないし同運転士の発令を除くすべての発令を撤回し、同人らを同一一覧表中の「62年4月1日付配属通知による本務発令・兼務発令」欄記載の「本務」に勤務させなければならない。
- ② 被申立人は、同一一覧表記載の申立人組合員らに対する勤務指定にあたり、組合所属による差別を行って、申立人組合の運営に支配介入してはならず、とくに、「交番勤務」、「予備勤務」などの勤務指定については、ローテーション方式によるなど組合所属による差別が生じない方法で行わなければならない。
- ③ 陳謝分の手交・掲示および社報への掲載

(2) 被申立人の主張

- ① 申立人組合らの申立人適格について

申立人国労東京地本、同上野支部および同上二運分会は、いずれも、全国単一組織である申立外国労の下部組織にすぎず、独立した労働組合ではない。これら各申立人には、本件申立資格がないというべきであるから、これに係る申立は却下されるべきである。

- ② 国鉄による62年3月10日付兼務発令およびこれに係る新会社の行為について

国鉄による62年3月10日付兼務発令は、国鉄改革法第2条第2項に基づき、もっぱら国鉄の判断と責任においてなされたものであるから、それに関する問題は、日本国有鉄道清算事業団に承継される余地はあるにしても、同発令に実質的に関与していない設立委員はもとより、国鉄と人格を異にする被申立人会社に承継されるなどということは国鉄改革法の解釈上あり得ない。そして、被申立人会社は、国鉄時代これら兼務発令を受けて62年3月16日から3月31日まで講習会や関連事業の業務に就いていた者を、設立委員の62年4月1日付配属通知（これは、国鉄における最後の勤務箇所・職名等を新会社における勤務箇所・職名等に読み替えたものにすぎない。）にもとづき、5月19日まで、ひきつづき同じような業務に就かせたが、これは、国鉄の行った上記兼務発令の単なる結果にすぎず、このような新会社の行為それ自体、不当労働行為とされるべきいわれはない。

- ③ 本件各発令・勤務指定の理由について

本件申立人組合員らに対する本件各発令・勤務指定（出向を除く）は、余剰人員の活用という重要な課題に対処するため行ったものである。これを行うに当たっては、社員としての自覚、勤労意欲、執務態度、適格性等の勤務成績や通勤事情等を考慮して、適材適所主義の見地のもとで個々の転勤ないし業務担当を命じたものであって、申立人

らの主張するように、組合所属の如何を理由としてなされたものではない。そして、本件におけるように新幹線運転士としての技量に大差がなく、かつ余剰人員をいわゆる本務以外の職務に就けざるをえない場合、これらの者の選定に当たっては、運転技量以外の日頃の勤務意欲や執務態度等に重点が置かれるのは当然であって、申立人組合員らが他の者に比し、これらの点で劣っている以上、本務以外の職務に従事するよう命ぜられることがあっても止むを得ない。

また、被申立人会社においては、設立当初より余剰人員を抱えていることから、事業の安定した運営と健全な発展を期すべく、関連会社の指導・育成を図るとともに、民間企業に相応しい人材の育成を図ること等が必要であるとの観点から、関連会社への出向を積極的に行うことを計画してきた。そして、被申立人が、申立人X5に対し申立外国鉄車輛整備に出向を命じたのもその一例にすぎず、同出向は、他の出向事例におけると同様、同人の勤労意欲、執務態度、知識、技能、適格性、協調性等を総合的に判断して行われたものである。しかも申立人組合以外の他の組合所属の者も、現実に多数、出向している。したがって、同出向は、もとより同人が国労に所属しているがゆえになしたのではない。また、申立人X5は、これにより社員としての賃金・昇給等の処遇面で何ら不利益を受けていない。

## 2 当委員会の判断

### (1) 申立人組合らの申立人適格について

被申立人は、申立人国労東京地本、同上野支部および同上二運分会の三者は、申立外国労の下部組織にすぎず、独立性を欠くので、本件申立人適格を欠くと主張する。

たしかに、申立人三組合は、いずれも国労の組合員でもって構成され、国労本部とこれら申立人三組合との組織上の関係は、被申立人主張のように、いわゆる上部・下部の関係にある。しかし、これら各三組合ともそれぞれ独自の規約・会計および執行機関を有しており、国労本部の統制の下にありながらも各組織単位に応じて独立した固有の組合活動をしていることが認められ、かつ、本件申立人組合員らもこれら組織の一員である以上、これら三組合が、本件についての申立人たりうことは明らかであって、被申立人の上記主張は採用できない。

### (2) 会社設立前に行われた新会社職員の配属に関する責任の帰属

① 前記認定のように、国鉄は、第3回設立委員会（62年2月12日）において新会社への採用者が決定されたこと（第1、2(1)⑤）を踏まえ、職員をそれぞれ、採用される会社の業務体制に応じて配置し直すため、主として62年3月10日付で大規模な人事異動を実施し、本件においても同日付で兼務発令をなした（第1、2(2)④カ、同4(2)①）。そして、設立委員は3月16日以降、設立委員会委員長名で、国鉄の上記人事異動の内容をそのまま新会社における所属、勤務箇所、職名、

賃金等に読み替えて、国鉄を通じ採用決定者に4月1日付配属通知を行った(第1、2(1)⑥)。

これら新会社職員の採用および所属のうち、新会社職員の採用は、国鉄改革法第23条の規定(第1項、第2項、第3項)およびこれに基づく実際の採用手続(第1、2(1)④前段)からすると、設立委員が定めた採用基準に則り、設立委員の判断と責任において行われたのであって、他方、国鉄は、設立委員のなすべき行為を代行する立場で、採用者名簿の作成その他の採用手続上の行為を行ったものと解される。

そこで、これとの対比で、本件で問題の配属手続について考えると、まず、設立委員は、上記採用手続に限らず、「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」を行うことができる(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附則第2条)ところ、62年3月16日以降に設立委員会委員長名で行われた本件兼務発令を含む4月1日付配属通知が、新会社の「事業を円滑に開始するために必要な業務」としてなされたものであることは明らかである。そして、前記認定によれば、設立委員会においても、新会社発足のための採用者の配属は、採用手続それ自体と同じく、本来、設立委員の任務に属することがらであると認識されていたことが窺われる(第1、2(1)④前段)。また、設立委員による上記配属通知の基礎となった国鉄の3月10日付兼務発令等の人事異動は、国鉄の名で行われたものではあるが、その目的としては、同年3月末までしか存在しない国鉄自身のためではなく、もっぱら新会社のためにその業務遂行の人員体制を作り上げようとするものであったことは明らかである(第1、2(1)④前段、同(2)④カ)。

以上の点に照らせば、国鉄の上記人事異動は、設立委員の任務および責任に属する新会社職員の配属を国鉄が代わって準備したものであり、設立委員は、国鉄が準備したその人事異動に基づき、同年3月16日以降、それを新会社における配属に読み替えたものを設立委員会委員長名で被採用者に通知しなすことにより、新会社移行のための人員体制を完成させたものとみるのが相当である。

新会社移行時の配属手続についての国鉄と設立委員の関係が以上のようなものであったと解される以上、国鉄の名で行われた上記3月10日付兼務発令が国労組合員に対する差別的取扱いまたは国労に対する支配介入にあたるかすれば、それは国鉄を行為者とする設立委員自身の不当労働行為であって、設立委員は、それに読み替えを施した3月16日以降の設立委員会委員長名の配属通知と相まって不当労働行為の責任を負うべきである。

- ② そして、今回の国鉄改革においては、現に稼働している国鉄の事業をそのまま新会社に承継させるべく、設立委員が新会社の人員体制を整えるという手続・方法がとられ、新会社職員の採用については、こ

のような手法にかんがみ、「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……は、……当該承継法人がした……行為とする」（国鉄改革法第23条第5項）と規定されている。この規定の考え方は、設立委員が新会社の事業の円滑な開始のために採用と密接に関連して行う配属についても当然に及ぼされるべきものである。このことは、本件における問題が、刑事責任や不法行為責任の所在の問題ではなく、いわば国鉄を行為者とする設立委員の不当労働行為の責任を不当労働行為救済制度のなかで新会社に帰属さすべきか、ないしはさせうるかという問題であることを考えると、一層妥当する。したがって、設立委員の上記不当労働行為について新会社が責任を負うべきことも当然である。

(3) 本件各発令・勤務指定の不当労働行為性について

① 本件各発令・勤務指定により申立人らの被っている不利益

申立人組合員らおよび上二運分会は本件各行為により以下のような不利益を被っていることを認めることができる。

ア 専門的な技能・経験を要する新幹線運転業務にこれまで従事し、今後も従事しつづけることを期待していた申立人組合員らを、それとかけはなれた臨時的・非熟練的な業務に従事させることは、たとえそのような措置をとる権限が使用者に委ねられているとしても、申立人組合員らにとっては、それまで培ってきた技能・経験を生かすことができないという意味において不利益であることは否めない。また、会社においては、国鉄改革の経緯に照らして余剰人員の存在および余剰人員対策の必要が公然化しており、そのような状況のもとで余剰人員として位置づけられることはその者の職種、業務内容に関する将来の見通しを不安定にするものであって、それ自体不利益性を有するともいわざるをえない。

イ 申立人組合員らは、上記のように新幹線に乗務出来なくなった結果、乗務員手当等が支給されなくなり、賃金面でも不利益を受けている（第1、5(7)②）。

ウ 本件出向については、かりに被申立人主張のように処遇面で不利益がなく、また、民間企業のノウハウの取得等、研修に類する側面があるとしても（第1、5(3)②、③、第2、1(2)③）、本件申立人組合員X5の場合には、なお上記アの不利益性が認められるとともに、出向先で現実に従事している運転士仮眠場所等の清掃という業務（第1、5(3)④）は、自らも運転士であった同人にとって精神的苦痛を伴うものであることが推認されるのであって、その面での不利益性も認められる。

エ 本件各発令により、上二運分会の三役がいずれも上二運以外の場所に配置されたことを含めて申立人組合員らの職場が9～10か所にも分散されていること（第1、5(7)③）は、分会活動家にとって

も、また同分会全体にとっても、組合活動に著しい影響を与えるものであることは明らかである。

② 本件各発令・勤務指定の意図

- ア 国鉄の分割民営化推進以前、すでに国鉄と国労との対立が激化し、他方、他組合は国鉄と協調的關係にあった（第1、2(2)①～③）。その後国鉄が推進した分割民営化の施策に関しても、他組合は協力的であったのに対し、国労はこれに反対し、その結果として国鉄と国労との対立が尖鋭化し、上二運においても労使の対立が顕著となった。そして、国鉄は、他組合との対比において国労の方針についてはその存在自体を嫌悪しており、また、新会社もこれと同様であったことが窺われる（第1、2(2)④～⑦、同(3)）。
- イ 前記認定のように、上二運における組合別の本務・非本務従事者数の推移をみると、62年4月1日以降は、国労組合員全員が非本務従事者とされたのに対し、動労組合員の圧倒的多数は本務従事者となっている。そして、約1年後の63年4月以降は、申立人組合員らのうち若干名は本務従事者として復帰しているが、ほとんどの者は依然として非本務従事とされており、他方、この間、動労（東鉄労）組合員については非本務従事者が増えているものの、本務従事者の構成比からすれば、その圧倒的多数は同組合員らで占められている。また、61年8月から同年10月にかけて国労を脱退し、動労に加入した組合員らは62年4月以降も本務従事者とされている（第1、5(8)）。
- ウ さらに、申立人組合員らに対する62年3月10日付発令およびその後の本件各発令・勤務指定は、61年の広域異動および東京三局内異動によって過員が上積みされた状況のもとで、それを前提となされたものであるところ（第1、2(2)④ウ、同3(2)④）、国鉄当局が余剰人員調整策としてこれらの異動を行ったこと、および、その実施を円滑にするため、進んで異動に応ずる者に対しある程度の優遇をもって臨む方針をとったこと（第1、2(2)④ウ）は、いずれも、国鉄が置かれていた当時の状況にてらし、それ自体として不当なものということとはできない。しかし、本件において、上二運に欠員がないのにわざわざ長期間の転換養成を行ってまで異動を実施したことの当否は問題となりうるのであって、申立人らもこの点を争っているところ、会社側からはこの問題について具体的な説明はなされていない。したがって、それらが果たしてやむをえない理由に基づく妥当な措置であったかどうかは、なお疑問の残るところである。そして、すでに認定したように、上二運助役は「広域異動は血のいれかえである」という趣旨の発言をしており（第1、3(2)④）、これによれば、少なくとも上二運の管理者の立場からは、上記広域異動が、国労に対する国鉄当局の前記アのような態度を上二運の現場において具体化する施策として理解されていたことが認め

られる。

エ 以上のほか、62年4月1日付の本件配属通知に先立って、その準備の一環として行われた62年3月の上二運の勤務指定においては、国労組合員のみが従来のローテーション方式をはずされ、全員が予備勤務に指定されたのに対し、動労組合員は従来ローテーション方式に従って勤務指定をされている（第1、4(1)②）。同様に上記配属に連なった上二運に関する同年3月10日付の兼務発令においても、その対象となったのは全員国労組合員である（第1、4(2)①）。そしてこの兼務発令に関して、「施策に協力していただけなかった」ことがその理由であるとの上二運所長の発言（第1、4(2)②）は、上二運における労使対立の状況を考えれば、管理者がこの発令を国鉄と国労との対立のなかに位置づけていたことを示しているものといえる。

オ 以上ア～エおよび前記①に述べたところを総合すれば、本件各発令・勤務指定は、いずれも、国労の存在と活動を嫌悪し、したがってまた上二運における分会の存在と活動を嫌悪した国鉄ないし会社が、前記広域異動および東京三局内異動による過員の増加を前提としつつ、分会員の全部または大多数を上二運の新幹線運転業務から排除し、さらには上二運以外の職場に勤務させることによって、国労および申立人東京地本・支部・分会の活動を妨げようとする意図のもとに行ったものと推認せざるをえない。

### ③ 被申立人の主張についての判断

ア 被申立人会社は、本件各発令・勤務指定はいずれも業務上の正当な理由にもとづいて行われたものであって不当労働行為にはあたらないと主張する。すなわち会社は、申立人組合員らに対する本件各発令・勤務指定に際しては個々人の勤務成績・通勤事情等を考慮しつつ適材適所主義によって人選を行ったとし（第2、1(2)③）、前記のように（第1、5(6)）、申立人組合員ら各人の事由にもとづくマイナスの勤務成績評価をもって、その主たる根拠としている。

イ 申立人組合員らの執務態度に関して指摘されている上記事由のなかには、例えばノーネクタイ、ワイシャツのボタンが外れていたこととそれをめぐるやりとりなど、勤務成績評価にあたってさほど重要な意味をもつとは考えられないようなものも含まれている。しかも、会社の挙げるこれら事由のかなりの部分については、当該事実の有無ないしその具体的な態様を認定するに足りる資料がそもそも存在しない。もっとも、61年9月、A T Cブレーキが作動した「責任事故」により申立人組合員らの一人が停職3か月の処分を受けた事実は認められるが、従来この種の事故の処分の場合、乗務停止1日程度であったのに比し著しく均衡を失する嫌いがあると思われる。さらに、仮に本件各発令・勤務指定の理由として申立人組合員らの

この種の執務態度を問題とするのであれば、他の職員の執務態度との相対的な比較が必要となるはずであるところ、会社は、この観点からの具体的な主張も疎明もしていない。

他方、申立人組合員らに共通して挙げられているのは、ワッペン着用および公的部門等への進路希望アンケート調査の無記入の2項目であり、これらがはたして申立人組合員らを新幹線運転士の本務からはずして、余剰人員対策的業務につけるうえでの適切、十分な理由となりうるかはなお疑問なしとしない。そして、61年後半に国労を脱退した者についてみると、これらの者のなかには、上記2項目に該当するものが相当数存在するものと推認されるにもかかわらず、62年3月分の勤務指定において、申立人組合員らとは異なり、すべて従来どおりのローテーション方式（交番勤務、構内勤務または予備勤務）に組み入れられ、その後も少なくとも62年5月まではこのような取扱いの違いが続いている（第1、4(1)②、同5(8)②）。これらの点からすれば、国鉄や会社にとっては、分割民営化に反対の方針を掲げる国労に所属していることが問題なのであって、会社の主張する勤務成績上の理由はそのような国労の組合員を他の組合員と差別して本来業務を外す取扱いにするための口実として用いられているにすぎないのではないかとの疑いを抱かざるをえない。

ウ 以上を要するに、本件各発令・勤務指定が業務上の正当な理由にもとづいて行われたものであるとする会社の主張は、具体的な事実による裏づけを欠き、本件各発令・勤務指定が不当労働行為にあたるとの前記推認をくつがえしうるものではない。

#### ④ 結 論

設立委員および会社による本件各発令・勤務指定は、上記のとおり、申立人組合員らに対し、その組合所属の故に同人らを新幹線運転業務から外して、他の業務ないし職場につける不利益取扱いであるとともに、かかる不利益取扱いを通じて申立人組合らの弱体化を図る支配介入に該当する。

#### (4) 救済の方法について

本件においては、申立人組合員らがいずれも長年にわたり運転士として勤務していた者であり（第1、1(2)④）、上二運の新幹線運転業務に関しても、同人らは一般に、十分な運転技量をもって業務に従事してきたと自負し、管理者からもそれ相応の評価を受けていたと認められること（第1、4(2)②、同5(2)①イ、同5(6)）をあわせて考えると、救済の方法は、申立人組合員らを62年3月分勤務指定以前の状態に回復させることを基本としてこれを定めるのが妥当である。したがって、本件においては以下のとおりの救済が与えられるべきものと思料される。

なお、現在、会社には相当多数の余剰人員が存在するので、そのための対策として関連事業や新規事業を推進し、そこに必要な人員を配置す

ることも事業体の行動としては是認すべきものである。そこで、かりに、本命令後、上二運において改めてそのような余剰人員活用策を講ずることが必要となった場合には、以下の命令にあるとおり、会社が組合所属の如何による差別をしてはならない。また、事情に応じて関係各組合と協議することが望ましいのはいうまでもない。

- ① 現在、本務に復帰し、現実に乗務しているX22およびA1の場合  
X22(No.22)については、「別表」62年5月20日付兼務発令が、また、A1(No.25)については、「別表」62年4月1日付兼務発令および63年4月21日付配転発令が、いずれもなかったものとして扱うよう命ずるとともに、今後の勤務指定において組合所属の如何によって取扱を異にすることのないよう命ずることとする。
- ② 現在、本務に復帰しながらも現実には日勤勤務に指定され乗務していないX17ら4名の場合  
X17、X18、X19、X20の4名(No.17、No.18、No.19、No.20)については、「別表」62年5月20日付配転発令がいずれもなかったものとして扱うよう命ずるとともに、勤務指定に当たり、組合所属の如何によらない公正な方法に改めるよう命ずることとする。
- ③ 新会社発足の当初から、本務発令を受けながらも、現実には兼務を命ぜられ乗務していないX3の場合  
X3(No.3)については、「別表」62年4月1日付配属通知による兼務発令、62年5月20日付兼務発令および63年1月26日付業務変更の兼務発令がいずれもなかったものとして本務に復帰させるとともに、今後の勤務指定に当たっては組合所属の如何によらない公正な方法でこれを行うよう命ずることとする。
- ④ 現在、配転を命ぜられ、現実に乗務していないX1ら17名の場合  
要員機動センターに勤務するX9、X10、X11、X12、X13、X14、X15、X16(No.9、No.10、No.11、No.12、No.13、No.14、No.15、No.16)の8名およびベンディング事業所や直営店に勤務するX1、X2、X4、X6、X7、X8、X21、X23、A2(No.1、No.2、No.4、No.6、No.7、No.8、No.21、No.23、No.24)の9名計17名については、「別表」62年4月1日付兼務発令ないし「別表」62年5月20日以降の配転・兼務発令(在勤地変更を含む)がいずれもなかったものとして、本務に復帰させるとともに、本務復帰後の勤務指定に当たっては、組合所属の如何によらない公正な方法でこれを行うよう命ずることとする。
- ⑤ 現在、出向を命ぜられ乗務していないX5の場合  
X5(No.5)については、「別表」62年7月10日出向およびこれに先立つ「別表」62年4月1日付兼務発令及び「別表」62年5月20日付配転・兼務発令がいずれもなかったものとして本務に復帰させるとともに、本務復帰後の勤務指定に当たっては、組合所属の如何によらない公正な方法でこれを行うよう命ずることとする。なお、本務へ復帰

させるに当たっては、出向先の国鉄車輛整備と速やかに協議のうえ、  
同人に不利益にならないような方法を講ずべきである。

### 第3 法律上の根拠

以上の次第で、設立委員および会社の行った本件発令・勤務指定はいずれも労働組合法第7条第1号および第3号に該当するので、これについて労働組合法第27条および労働委員会規則第43条を適用し、主文のとおり命令する。

平成元年4月18日

東京都地方労働委員会  
会長 古山宏

(別表 略)