

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八王子支部
申立人	国鉄労働組合東京地方本部八王子支部中野電車区分会
申立人	国鉄労働組合東京地方本部八王子支部三鷹電車区分会
申立人	国鉄労働組合東京地方本部八王子支部武蔵小金井電車区分会
申立人	国鉄労働組合東京地方本部八王子支部豊田電車区分会
申立人	国鉄労働組合東京地方本部新橋支部
申立人	国鉄労働組合東京地方本部新橋支部田町電車区分会
申立人	国鉄労働組合東京地方本部新橋支部品川電車区分会
申立人	国鉄労働組合東京地方本部新橋支部蒲田電車区分会
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、同八王子支部、同中野電車区分会、同三鷹電車区分会、同武蔵小金井電車区分会、同豊田電車区分会、同新橋支部、同田町電車区分会、同品川電車区分会および同蒲田電車区分会に所属する別表Ⅰ～Ⅷ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) 設立委員が東日本旅客鉄道株式会社設立委員会委員長名でなした別表Ⅰ～Ⅷ記載の昭和62年4月1日付配属通知における兼務発令および被申立人会社のなした同じく別表Ⅰ～Ⅷ記載の同年4月2日以降における兼務発令・配転発令（ただし、別表ⅢのNo.12、別表ⅣのNo.26～No.30・No.33、別表ⅤのNo.39～No.45および別表ⅦのNo.30・No.31の各組合員に対する昭和62年5月20日付配転発令を除く。）をそれぞれ撤回して別表Ⅰ～Ⅷの「所属職名」欄記載の所属職名に復帰させたうえ、本命令交付後3か月以内に改めて組合所属の如何によらない公正な仕方で配属の発令を行うこと（ただし、再発令が行われるまでの間、別表Ⅰ～Ⅷ記載の組合員の担当業務は現状のままとする。）。
 - (2) 上記の再配属の具体的方法に関し、申立人国鉄労働組合東京地方本部または申立外国鉄労働組合東日本本部から協議ないし団体交渉の申入れを受けた場合は、誠実にこれに応じること。
- 2 被申立人会社は、被申立人会社の中野電車区、三鷹電車区、武蔵小金井電車区および豊田電車区における運転士に対する「交番勤務」、「予備勤務」および「日勤勤務」などの勤務指定について、それら電車区の申立人組合所属の運転士に対し、すみやかに組合所属の如何によらない公正な勤務指定を行わなければならない。
- 3 被申立人会社は、被申立人会社の三鷹電車区、武蔵小金井電車区および豊田電車区における「特修チーム」や「第二機動班」などの検修職の本来業務ではない業務への勤務指定について、それら電車区の申立人組合所属の車両係、車両技術係等の検修職員に対し、すみやか

に組合所属の如何によらない公正な勤務指定を行わなければならない。

- 4 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配属ないし勤務指定に関し、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。
- 5 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中野電車区、三鷹電車区、武蔵小金井電車区、豊田電車区、田町電車区、品川運転区、山手電車区および蒲田電車区の各事業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 1 殿

国鉄労働組合東京地方本部八王子支部

執行委員長 A 2 殿

国鉄労働組合東京地方本部八王子支部中野電車区分会

執行委員長 A 3 殿

国鉄労働組合東京地方本部八王子支部三鷹電車区分会

執行委員長 A 4 殿

国鉄労働組合東京地方本部八王子支部武蔵小金井電車区分会

執行委員長 A 5 殿

国鉄労働組合東京地方本部八王子支部豊田電車区分会

執行委員長 A 6 殿

国鉄労働組合東京地方本部新橋支部

執行委員長 A 7 殿

国鉄労働組合東京地方本部新橋支部田町電車区分会

執行委員長 A 8 殿

国鉄労働組合東京地方本部新橋支部品川電車区分会

執行委員長 A 9 殿

国鉄労働組合東京地方本部新橋支部蒲田電車区分会

執行委員長 A 10 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日付ないし同年4月2日以降、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34号～40号事件に係る配属発令(兼務発令・配転発令)および勤務指定は、いずれも不当労働行為であると東京都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：年月日は文書を掲示した日を記載すること。)

- 6 被申立人会社は前記第1項、第2項、第3項および第5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に基づき、日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）が経営していた旅客鉄道事業のうち、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）における事業を承継して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、現業機関として電車区、運転区、駅、車掌区、要員機動センター等を置いている。
- (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。）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八王子支部（以下「八王子支部」という。）は、会社の経営する中央線、横浜線等の電車区、運転区、駅等の現業機関に勤務する者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八王子支部中野電車区分会（以下「中野電車区分会」という。）は、会社の中野電車区に勤務する者等で組織する八王子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65名である。
- ④ 申立人国鉄労働組合東京地方本部八王子支部三鷹電車区分会（以下「三鷹電車区分会」という。）は、会社の三鷹電車区に勤務する者等で組織する八王子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134名である。
- ⑤ 申立人国鉄労働組合東京地方本部八王子支部武蔵小金井電車区分会（以下「武蔵小金井電車区分会」という。）は、会社の武蔵小金井電車区に勤務する者等で組織する八王子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94名である。
- ⑥ 申立人国鉄労働組合東京地方本部八王子支部豊田電車区分会（以下「豊田電車区分会」という。）は、会社の豊田電車区に勤務する者等で組織する八王子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77名である。
- ⑦ 申立人国鉄労働組合東京地方本部新橋支部（以下「新橋支部」という。）は、会社の経営する山手線、京浜東北線等の電車区、運転区、駅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3,400名である。
- ⑧ 申立人国鉄労働組合東京地方本部新橋支部田町電車区分会（以下「田町電車区分会」という。）は、会社の田町電車区に勤務する者等で組織する新橋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78名である。
- ⑨ 申立人国鉄労働組合東京地方本部新橋支部品川電車区分会（以下「品川電車区分会」という。）は、会社の品川電車区に勤務する者等で組織する新橋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約1,200名である。

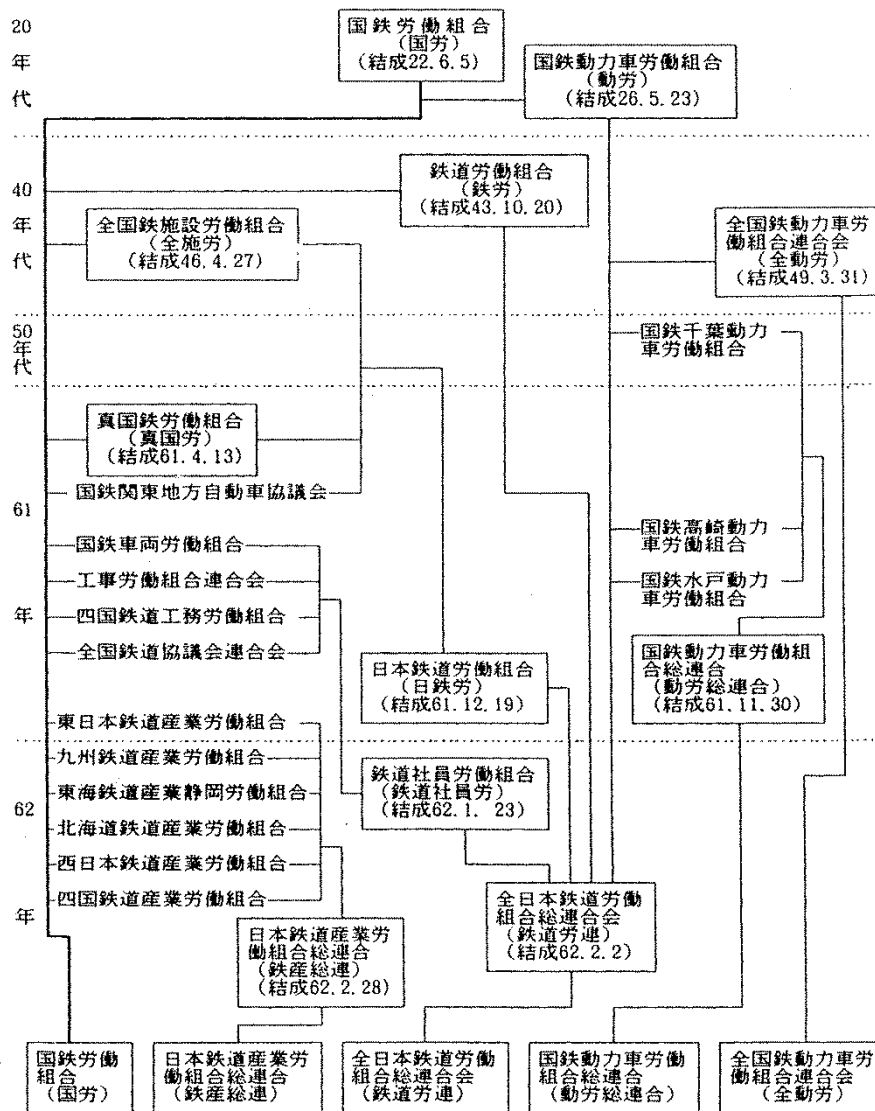
という。)は、会社の品川運転区および山手電車区に勤務する者等で組織する新橋支部の下部の労働組合であり、本件申立て当時の組合員数は136名である。

⑩ 申立人国鉄労働組合東京地方本部新橋支部蒲田電車区分会(以下「蒲田電車区分会」という。)は、会社の蒲田電車区に勤務する者等で組織する新橋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110名である。

(3) なお、日本国有鉄道改革法に基づき設置された会社を営む旅客鉄道株式会社、日本貨物鉄道株式会社などには、現在、次頁の「主な組合の結成経過」に示すように、昭和22年6月5日に結成された国労のほか、後記経緯により、62年2月2日に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。)、同じく後記経緯により同年2月28日に結成された日本鉄道産業労働組合総連合(以下「鉄産総連」という。)、全国鉄動力車労働組合連合会(49年3月31日結成、以下「全動労」という。)等全国規模の労働組合がある。ちなみに、上記「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。)、鉄道労働組合(43年10月20日結成、以下「鉄労」という。)、日本鉄道労働組合(46年4月27日に結成された全国鉄施設労働組合<以下「全施労」という。>、61年4月13日に結成された真国鉄労働組合<以下「真国労」という。>等が統合して61年12月19日に結成。)等で構成されていた。

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。)、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。61年12月結成の当初は「東日本鉄道労働組合」と称していた。)等の労働組合がある。

<主な組合の結成経過>



2 国鉄改革の経緯と新事業体職員の採用手続き

(1) 国鉄改革（分割民営化）の経緯

① 臨時行政調査会による国鉄の分割民営化の答申

国鉄は昭和39年に欠損を生じて以来、経営悪化の一途をたどり、昭和55年度には単年度で1兆円を超える欠損を生じた。この間国鉄は、数次にわたる経営再建計画を策定しこれを実施してきたが、経営は好転せず巨額の累積債務を抱えるに至った。

このような状況のなかで、昭和56年3月発足した臨時行政調査会（第2次）は、翌57年5月17日、その「第4部会報告」において、国鉄を再建するためには現行公社制度を抜本的に改める必要がある旨指摘し、さらに、同年7月30日、「行政改革に関する第3次答申」（基本答申）において、(ア)国鉄の分割民営化、(イ)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、(ウ)新形態移行までの間緊急に講ずべき11項目の実施（職場規律の確立、新規採用の停止、貨物営業の合理化など）等を政府に答申

した。

② 日本国有鉄道再建監理委員会の設置と分割民営化の具体策

政府はこれを受けて、57年9月24日、国鉄事業の再建は国家的課題であり総力を結集してこれに取り組む、との声明を発表するとともに、当面緊急に講ずべき対策として上記11項目と同内容の「緊急対策10項目」を閣議決定し、さらに同年11月19日、「国鉄再建閣僚会議」を設置した。

こうして、翌58年5月13日「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」が制定され、これに基づき、同年6月10日、国鉄事業の効率的な経営形態確立のための方策を検討する機関として「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。）が設置された。

同委員会は、国鉄の下でもできる限り経営の悪化を食い止めるため緊急の措置が必要であるとして、58年8月2日、(ア)経営管理の適正化（組織の抜本的見直し、役員・職員の自覚、職場規律の確立）、(イ)事業分野の整理、(ウ)営業収支の改善および債務増大の抑制（要員縮減等）を内容としたいわゆる「第1次緊急提言」を政府に提出した。次いで翌59年8月10日、(ア)現行経営形態では国鉄事業の再建は不可能であり、基本的には分割民営化の方向で再建の具体的方策を検討する、(イ)当面緊急に措置すべき事項として要員縮減など4項目を実施する必要がある、とのいわゆる「第2次緊急提言」を政府に提出した。

そして60年7月26日、同委員会は、国鉄経営が破綻した原因は公社という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。

この最終意見による国鉄改革の具体的方法は、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、貨物部門を全国一社制とし、新幹線は別主体が一括保有してこれを旅客鉄道会社に貸付け、さらに、研究所等を独立させるというものであった。また、62年度における旅客鉄道事業を遂行するための適正要員規模を158,000名とみて、これにバス事業等に必要な10,000名、さらに貨物部門、研究所等で必要な15,000名を加えた183,000名が新事業体における適正要員であると推計した（ちなみに、60年4月現在の国鉄の職員数は約307,000名であったが、同委員会は62年4月の国鉄在籍職員数を約276,000名と予測した。）。しかし、同委員会は、国鉄の余剰人員（62年4月時点で、約93,000名と予測）が膨大であることから、経営の過重な負担とならない限度において旅客鉄道会社に余剰人員の一部を移籍させることが適切であるとして、6旅客鉄道会社には旅客鉄道部門の適正要員（158,000名）に2割程度（約32,000名）上乗せし、約190,000名を移籍させたうえ、この上乗せ要員については各旅客鉄道会社において関連事業の積極的展開等で逐次その有効な活用を図るものとした。このようにして、同委員会は62年度発足時の新事業体の要員規模を全体で215,000名とした。

なお、同委員会は、上記2割の上乗せ要員以外の余剰人員の解消策として、新事業体移行前に20,000名程度を希望退職で募集することとし、残りの約41,000名は移行後

に再就職のための対策を必要とする職員として「旧国鉄」（日本国有鉄道清算事業団）に所属させることとした。

③ 国鉄改革関連法の成立

政府は、60年7月30日、上記「国鉄改革に関する意見」を最大限尊重し、国鉄改革のための措置についてすみやかに成案を得て所要の施策を実施に移す旨閣議決定し、さらに、同年10月11日、国鉄改革の時期を62年4月1日として施策を進め、次期国会に法律案を提出する旨閣議決定した。こうして、「日本国有鉄道改革法案」をはじめとする、いわゆる国鉄改革関連9法業が61年2月から3月にかけて国会に提出された。このうち、国鉄職員の希望退職募集にかかる「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案」（希望退職法案）は、他の法案に先がけて審議が進められ同年5月21日成立（同月30日公布）したが、「日本国有鉄道改革法案」など8法案は同年6月2日の衆議院解散により廃案となった。その後これら8法案は同年9月11日国会に再提出されて、同年11月28日参議院本会議で可決され、ここに国鉄改革関連法のすべてが成立した。

④ 新事業体の設立および事業の引継ぎ

国鉄改革の基本法である国鉄改革法は、国鉄改革の実施時期を62年4月1日と定め（第5条）、国鉄改革の基本方針として、旅客鉄道事業の分割及び民営化（第6条）、新幹線鉄道の一括保有及び貸付け（第7条）、貨物鉄道事業の分離及び民営化（第8条）、電気通信等に関する業務等の別法人への引継ぎ（第11条）、国鉄の清算事業団への移行（第15条）などを規定した。同法はさらに、国鉄事業の引継ぎ、権利及び業務の承継、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ついては、運輸大臣が閣議決定を経てこれに関する基本計画を定めるものとし（第19条）、承継法人の職員の採用手続きについては、承継法人の設立委員がこれを行う旨定めた（第23条）。

このようにして、国鉄の行っていた事業の大部分は、昭和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。

(2) 新事業体職員の採用手続き

① 設立委員の任命

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34名を任命した。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（同第2項）と定められている。

② 国鉄改革法第23条の概要

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(注:62年4月1日をもって日本国有鉄道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条) 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)

なお、61年11月25日、参議院の国鉄改革に関する特別委員会において、運輸大臣は、採用手続きに関する設立委員と国鉄の関係について、次のような答弁を行った。

すなわち、「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わけではありますが、この国鉄当局の立場と申しますものは、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ございます、法律上の考え方で申しますならば、民法に照らして言えば準委任に近いものでありますから、どちらかといえば代行と考えるべきではなかろうかと考えております。」というものであった。

③ 運輸大臣の基本計画

61年12月16日、政府は「日本国有鉄道の事業等の引継ぎ並びに権利及び義務の承継等に関する基本計画」を閣議決定し、このなかで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を次頁の表(「基本計画」欄)のように定めた。承継法人ごとの職員数は前記「再建監理委員会」最終意見と若干異なったが、職員となるものの総数は同最終意見と同数であった。

④ 新事業体の労働条件および職員の採用基準

61年12月11日、6旅客鉄道会社及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、上記7社が発足する62年4月1日までの「国鉄改革のスケジュール」が確認された。これによれば、職員の採用および配属手続きについては概ね次のような手順で進めていくこととされた。

1) 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(61年12月)。

承 継 法 人	基本計画	(最終意見)
北海道旅客鉄道株式会社	13,000	13,000
東日本旅客鉄道株式会社	89,540	89,000
東海旅客鉄道株式会社	25,200	25,000
西日本旅客鉄道株式会社	53,400	53,000

四国旅客鉄道株式会社	4,900	5,000
九州旅客鉄道株式会社	15,000	15,000
日本貨物鉄道株式会社	12,500	15,000
新幹線鉄道保有機構	60	
鉄道通信株式会社	570	
鉄道情報システム株式会社	280	
財団法人鉄道総合技術研究所	550	
総 数	215,000名	215,000名

- 2) これを受けて、国鉄は職員の配属希望調査を行い（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）。
- 3) 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）。
- 4) 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）。

もともと、配属の決定・内示については、必ずしも上記のような手順どおりに進められたわけではなかった。

また、同委員会は新事業体の職員の労働条件について、基本的には国鉄における労働条件を大幅に変更しないよう配慮する旨の「新会社の職員の労働条件についての基本的考え方」を決定するとともに、概要次のような「職員の採用基準」を決定した。

〔東日本旅客鉄道株式会社の職員の採用基準〕

1. 昭和61年度末において年齢満55歳未満であること。
 2. 職務遂行に支障のない健康状態であること。
なお以下（略）
 3. 国鉄在職中の勤務状況からみて当社の業務にふさわしい者であること。
なお、勤務状況については、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。
 4. ～6. （略）
- * なお、・・・当社が事業を運営する地域内の業務を担当する地方機関に所属する職員からの採用を優先的に考慮するものとする。
また、広域異動の募集に応じて既に転勤した職員及び北海道又は九州内の地方機関に所属する職員からの採用については、特段の配慮をするものとする。

次いで、61年12月19日の第2回設立委員会において以下のような新事業体における労働条件の細部が決定され、上記「職員の採用基準」とともに国鉄に提示された。

〔旅客鉄道株式会社の職員の労働条件〕

1. 就業の場所
各会社の営業範囲内の現業機関等において就業することとします。ただし、関連企業等へ出向を命ぜられることがあり、その場合には出向先の就業場所とします。

2. 従事すべき業務

旅客鉄道事業及びその付帯事業並びに自動車運送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

(2)～(6) (略)

(7) 関連事業の業務

3. 以下 (略)

⑤ 「職員の意思確認」および「社員候補者名簿」の作成

国鉄は61年12月24日、前記「採用基準」に該当しないことが明らかな者を除く職員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及び意思確認書の用紙を配付し、62年1月7日正午までに意思確認書を提出するよう示達した。

意思確認書は62年1月7日までに提出されたが、このうち、新事業体に就職を希望した者は219,340名、また、新事業体別の就職申込数は延525,720名であった。国鉄は同日、直ちに各事業体別の「社員候補者名簿」の作成を開始した。

国鉄は、「社員候補者名簿」を作成するにあたり、希望順位を最優先するとともに、新事業の円滑な業務運営を確保するという観点で職員を名簿に記載する一方、「職員管理調書」(後記3の(3)の②参照)等で勤務状況を把握し、一定の重い処分を受けた者は新事業体の業務に明らかにふさわしくない者(採用基準第3項非該当)として名簿には記載しないこととした。このようにして「社員候補者名簿」が作成されたが、次表のように11承継法人のうち東日本旅客鉄道株式会社等5社に係る「社員候補者名簿」記載人員は、運輸大臣が定めた基本計画の数を下回るものであった。そして、62年2月7日、国鉄は、これら「社員候補者名簿」を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第1希望とした者の数は、89,830名であった。

承継法人	基本計画 A	就職申込	名簿記載 B	差 (B - A)
北海道	13,000	23,710	13,000	0
東日本	89,540	113,350	84,343	△5,197
東海	25,200	71,630	21,941	△3,259
西日本	53,400	80,150	52,943	△457
四国	4,900	10,830	4,610	△290
九州	15,000	29,270	15,000	0
日本貨物	12,500	94,400	12,289	△211

(参考)

新幹線	60	37,790	60	0
鉄道通信	570	31,620	570	0
鉄道情報	280	23,330	280	0
研究所	550	9,640	550	0

総 数	215,000名	525,720名	205,586名	△9,414名
-----	----------	----------	----------	---------

⑥ 新事業体への採用者決定

設立委員は、62年2月12日、第3回設立委員会において国鉄が提出した上記「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た。そして、同月16日以降、設立委員会委員長名で、採用内定者に対し「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いたします。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。」との「採用通知」を国鉄を通じて交付した。

⑦ 採用内定者に対する設立委員の「通知」

62年3月16日以降、設立委員は、前記採用内定者のうち管理職を除く一般職員に対し、設立委員会委員長名で「昭和62年4月1日付で、あなたの所属、勤務箇所、職名等については、下記のとおりとなります。」との、所属、勤務箇所、職名、等級、賃金を記載した「通知」（以下「配属通知」という。）を国鉄を通じて交付した（なお、配属通知が交付されなかった管理職は、4月1日に新事業体から発令通知を受けた。）。

この配属通知は、設立委員が設立委員会委員長の氏名、印および定型様式を印刷した「通知」と題する書面を国鉄に交付し、国鉄に対し必要事項の記載と採用内定者への交付を指示したことに基づき、国鉄において名宛人および名宛人の所属、勤務箇所、職名等各人別の具体的内容を記載して行われた。

3 国鉄における労使関係と分割民営化をめぐる労使の確執

(1) 職場慣行の見直しによる職場規律確立の動き

① 職場規律の総点検

国鉄における労使関係は、昭和56年秋の臨時国会での「職場慣行」に関する論議と、翌57年1月23日、東京機関区の運転検査業務に係るいわゆる「ヤミ手当」支給問題が新聞報道されたことを契機に、以後、不正常的な労使関係であるとして社会的に注目されるようになった。

このような中で、運輸大臣は57年3月4日、国鉄に対し、「国鉄の再建のためには、国鉄の労使関係を健全化し、職場規律の確立を図ることが必須の条件である」として、「ヤミ手当、悪慣行全般について実態調査を行う等総点検を実施し、調査結果に基づき厳正な措置を講じる」よう指示した。

翌5日、国鉄は直ちに下部機関に対し、(ア)ヤミ慣行、ヤミ協定の是正、(イ)現場協議制度の本旨にたちかえった運用、(ウ)業務管理の適正及び服务等の新たな認識、などについて職場規律の総点検及び是正を指示した。これを受け、国鉄の全国4,831か所の現業機関で、3月末日までに、ヤミ協定、勤務時間中の組合活動、リボン・ワッペンの着用等31項目、現場協議制度の運用実態14項目など全体で約60項目にわたる総点検が実施された。

この職場規律問題は、同年7月30日の臨時行政調査会の第3次答申、それに続く9月24日の閣議決定でも緊急対策の必要性を指摘されたが、国鉄は、職場規律の確立があらゆる施策の基盤をなすものであるとして、上記57年3月の総点検を皮切りに、以後毎年2回、60年9月の第8次総点検まで約3年半にわたってこれを実施した。総点検開始後、ヤミ手当等職場規律の乱れとして指摘されていた慣行は徐々に解消したが、

他方、飲酒運転による脱線事故、非現業部門の不祥事、金銭取扱い事故等が発生するなど、是正されていないものもみられた。また、国鉄が職場規律問題の一環として是正をめざし、59年11月29日の運輸大臣談話においても改善を指摘された「ワッペンの着用」については、後記のように国労が分割民営化反対運動の中で着用闘争を行っていたため所期の結果を達成できなかった。

こうしたことから、国鉄は、職員の意識、意欲の向上策・改善策については是正が進んでいないとして、60年以降、管理者による職員の個人把握・個別指導を強化するとともに、この結果を人事考課、人事配置等に積極的に活用するようになった。

② 現場協議協約の改訂提案と国労の対応

国鉄労使は、職場における労働問題について、従来から「現場協議に関する協約」（国労とは43年4月に締結）に基づき、現場の労使による協議を行ってきた。

ところが、上記57年3月の職場規律の総点検の結果、この現場協議につき、多すぎる開催回数、長すぎる1回あたりの時間、現場長の権限外事項の協議など、多くの問題点が現場から報告された。国鉄は、これらの原因が同協約自体に内包されているとして、同年7月19日以降、国労など5組合に現行協約を再締結しないことを明示したうえ、協約の改訂を提案した。この改訂案は、現場における紛争解決機関として「現場協議委員会」を設置するとともに、協議の対象範囲を限定し、その運営ルールを明確化したものであった。

これに対し国労は、上記改訂案は従来の現場協議を制限するものであり、そのように制限を加えては現場における問題を労使交渉で解決することはできないとしてこれに反対したが、鉄労、動労および全施労は国鉄の改訂案を受け入れ、57年11月30日協約を締結した。国労および全動労は、結局妥結せず、現場協議に関しては同年12月以降無協約状態となった。

(2) 余剰人員調整策をめぐる労使の対立

① 余剰人員調整策と国労の反対闘争

国鉄は昭和59年2月のダイヤ改正において、貨物の輸送システム転換を中心とする合理化を行った結果、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（国鉄における59年4月1日現在の職員数は約337,000名、事業運営に必要な「所要人員」は約312,500名であった。）。このため、国鉄は、同年6月5日、次のような余剰人員調整策を発表した。

すなわち、(ア)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、勧奨退職を促進する）、(イ)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）、(ウ)派遣制度の拡充（現行の指定職員の派遣制度を一般職員に拡充する）というものであった。そして、翌7月10日、国鉄は各組合に上記「3項目」を含む余剰人員調整策（以下、単に「3項目」という。）の細目を提示した。

これに対し国労は、国鉄の提案は出向（派遣）と休職の二者択一を迫るものであり、雇用不安、労働不安を増大させ、国鉄労働者の事実上の首切りにつながるとして、真向から反対し、国鉄が3項目を発表した直後の6月18日から同月30日までワッペン着用闘争を実施し、次いで7月6日および7日には全国規模で順法闘争を展開し、さら

に8月10日には全国404か所で始業時から2時間のストライキを実施した。動労と鉄労は、当初、提案内容には批判的であったものの、その後10月9日、上記3項目のうち「休職制度」および「派遣制度」について妥結した（「退職制度」については60年4月妥結）。

国鉄は、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名の処分を行った。そしてこの間、動労と鉄労が妥結した直後、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」（46年に締結されたもので、合理化の実施に伴って、本人の意に反する免職及び降職は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。

この余剰人員調整策3項目については、その後、公労委の仲裁裁定等を経て、60年4月9日、国鉄と国労の間で妥結し、両者間で「職員の派遣の取扱いに関する協定」及び「職員の申出による休職の取扱いに関する協定」が締結された。協定締結に際し、派遣、休職何れの場合も、本人の同意により行うものとし、管理者による強制・強要は行わない旨確認された。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、ようやく余剰人員調整策をめぐる問題が決着した。

② 国労の「3ない運動」と雇用安定協約の失効

ところが、上記3項目合意後、国労は、国鉄が派遣・休職などを事実上強要しているとして、「私の意思として、休職を申し出たり、『派遣』を希望する気持ちはありません。したがって、今後私に対する休職または『派遣』についてのいっさいの話し合い、説得をお断りします。」との書面を、勤務箇所の長宛に一斉に提出するよう下部機関に指示した。また、国労は全国各地で「やめない、休まない、出向かない」と書いた壁新聞を掲示したり、ビラを配布する等のいわゆる「3ない運動」を展開した。

これに対し、国鉄は「協定を結んでいながら、このような指導を行おうとすることは、労使間の信義則上看過し得ない行為といわざるを得ないし、このような状態が続けば、『雇用の安定等に関する協約』の存続にも深刻な影響を及ぼすことにもなりかねない。したがって、このような指導を直ちに中止するよう」2度にわたり、国労に申し入れた。ちなみに、60年9月1日現在、派遣に応じた職員は、動労2,641名（組合員数約34,000名）、国労1,720名（同約187,000名）、鉄労728名（同約31,000名）であった。

国労は60年11月下旬、中央委員会を開催し、当面の方針として「雇用安定協約」については継続して締結するという立場で国鉄と交渉し、「3ない運動」については協定による派遣等の募集行為及び本人の自由な意思表示を妨げない等を決定した。一方、国鉄は同年11月30日、動労、鉄労、全施労とは「雇用安定協約」を締結したが、国労との関係では、前記60年4月9日の労使協定のように職場では対応していないとして、「雇用安定協約の継続締結はできない。」と通告した。これにより同協約は国労との関係では失効し、以後無協約状態となった。

(3) 分割民営化に向けた国鉄の施策と労働組合の対応

前記のように、60年7月30日政府は、「再建監理委員会」の意見を最大限尊重し国鉄改革の時期を62年4月1日として施策を進める旨閣議決定したが、さらに60年12月13日に

は、「国鉄余剰人員雇用対策の基本方針について」を閣議決定して、国鉄の余剰人員を国等公的部門で30,000名受け入れるよう取り組む、旨発表した。

一方、国鉄においても、60年6月26日就任したB2総裁が、「再建監理委員会」の意見に沿って事業体制を整備していくとの方針を明らかにするとともに、60年10月9日には、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合理化計画を発表した。国鉄における60年4月当時の職員数は約307,000名であり、いわゆる所要人員が約281,500名であったから、膨大な数の合理化計画であった。

こうして、国鉄は、これ以降、分割民営化に向けた諸施策を進めるとともに、全国各機関で合理化を行い、かつこれに伴って生ずる余剰人員対策を強化するようになった。

① アンケート調査の実施

このような中で、国鉄は、60年12月11日、分割民営化への準備として、公務員への転出希望の有無などをたずねるアンケート調査を実施する旨発表し、その後これを実施した。同アンケートは、61年度の公的部門での職員採用に対処するため、管理職を含む全職員を対象に希望者を調査するというものであり、新事業体への移行が行われる場合、最終的に職員の帰属等を決定するための希望調査は改めて後日実施するとされた。

同アンケートは進路先として、国、地方公共団体、関連企業、一般産業界と並んで分割民営化の新事業体も選択肢に入っており、職員にこれらの中から希望する進路を順位をつけて三つ選ばせるというものであった。

国労はこのアンケート調査に対し、国鉄改革法成立前に分割民営化を前提にした調査を行うべきでないとして国鉄を批判した。しかし、調査には応じることとし、下部機関に対しては、アンケートの回答用紙に、希望順位の記載とは別に「分割民営化に反対します。」などの記載を指示した。このアンケート調査は、61年1月6日終了したが、国鉄に提出された国労組合員の回答用紙のうち、約半数は希望順位欄を空欄にしたまま、「分割民営化に反対」などと記載したものであった。なお、動労、鉄労、全施労の組合員はほぼ全員希望順位を書いて提出した。

② 職員管理調書の作成

国鉄は、職場規律を確立するとして、前記のように57年3月から60年9月まで、8次にわたる職場規律の総点検を実施したが、総点検終了後も酒気帯び勤務や是正項目とされていた「勤務時間中の組合活動」などが職場内にみられた。

こうしたことから、国鉄は61年3月、人事管理の徹底と職場における管理体制確立のため、新たに職員の勤務状況、意識・意欲に焦点をあてて問題の所在を明らかにしていく必要があるとして、全国的に様式を統一した「職員管理調書」を作成することとし、同年4月2日現在の管理職を除く一般職員を対象にこれを実施した。

同調書は、調査対象期間を58年4月1日から61年3月31日までとし、調査項目を「基本事項」「特記事項」「評定事項」の3つに区分している。このうち「特記事項」欄には調査対象期間中の「一般処分」及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項目を記載することとし、「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、氏名札等の着

用状況)、「勤務時間中の組合活動」、「現状認識」など21項目を記載することとした。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、動労がストライキ等の闘争を実施したのは57年12月までであり、これに関する処分が58年3月に行われた以降、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。

③ 広域異動の実施

前記「再建監理委員会」意見において、余剰人員となる93,000名のうち、61,000名(20,000名の希望退職を含む)を鉄道事業以外に転出させることとなっていたため、国鉄はこの対策として、職員の雇用の場を、公的部門、関連企業、一般産業界等に求めた。ところが、雇用の場は北海道・九州では少ないなど、地域的に偏在していることが明らかとなった。

こうしたことから国鉄は、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、余剰人員を雇用の場に見合った規模に調整する必要があるとして、特に余剰人員の割合が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、次のような方法で実施する旨説明した(第1陣の目標は約3,400名)。

- 1) 募集対象者は、北海道・九州に勤務する職員であって、異動先の地区を将来とも生活の場として希望する者とする。
- 2) 募集期間は61年3月20日から1か月とし、条件が整ったものから逐次異動を行い、昭和61年7月末を目途に完了する。
- 3) 応募は本人の希望に基づくこととするが、異動者の決定にあたっては勤務成績等を勘案して行う。
- 4) 同系統の異動を基本とするが、希望がある場合には、異系統への異動も行う。
- 5) 異動先においては、必要な教育、訓練を行った上で、本務グループに編入することを基本とする。
- 6) 必要な宿舎等は確保する。
- 7) 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。

そして国鉄は、広域異動は通常の人事異動であり、組合と協議すべき事柄ではないが、労働条件について交渉するにやぶさかでないとし、3月20日から募集を開始する旨述べ、各組合に協力を求めた。これに対し、国労、全動労は広域異動は団体交渉事項であるとして、団交を求めるとともに、協議のルール化を求めた。他方、動労、鉄労、全施労は広域異動を基本的に了解し、同月14日妥結した。

その後国労は、3月14日に東京地裁に団交応諾の仮処分申請を行ったり、4月1日には公労委に調停を申請するなどして、広域異動について団交を求める活動を展開した。

一方、国鉄は予定通り3月20日から広域異動の募集を開始したが、国労は、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として、ワッペン着用闘争を実施した。この闘争に対して、国鉄は、従前から注意・警告してきたことに反する行為だとして、管理者の注意・指導によってワッペンを外した者をも処分対象とし、5月30日、29,089名の処分通告を行った。

このような中で、第1陣の広域異動が実施されたが、応募状況が低調だったことから、国鉄は、募集対象範囲を本州および四国に拡大するとともに、募集期間を5月9日まで延長した。募集期間内の応募者は3,515名であったが、国鉄はこれらの者の中から、5月1日以降7月30日まで逐次2,582名を発令した。このうち、東京地区には1,753名が発令された。

しかし、その後も北海道、九州における余剰人員の状況は、全社的にみて著しい偏りがあったため、国鉄は再び3,400名を目標として、第2陣の広域異動を実施することとした。国鉄は、8月25日から募集を開始し、途中、募集対象範囲の拡大や募集期間の延長を行ったが、結局、第2陣の広域異動としては、12月1日までに1,236名を発したにとどまった。このうち、東京地区には867名が発令され、第1陣と合わせ2,620名が異動した。

このようにして、第1陣及び第2陣の広域異動で3,818名が北海道・九州等から東京・名古屋・大阪地区に発令されたが、異動者の系統別内訳では運転系統が最も多く1,909名にのぼり、次いで営業系統が946名であった。また、異動者の組合所属別内訳は動労が最も多く1,791名、次いで国労が653名、鉄労が561名であった。

④ 「意識改革」運動の推進

ア 国鉄改革関連法案がすべて国会に提出された61年4月、国鉄は各組合に対し「国鉄経営の現状に鑑み今後を展望するとき、職員一人一人が企業人としてふさわしい考え方と行動力を身につけることが、活力ある経営を通して鉄道事業の未来を切り拓いていくために、現在なによりも必要とされている」として「企業及び企業に働く職員としての認識を深めることができるよう」広く職員に対して「企業人教育」を行う旨説明した。

この内容は、B2総裁の「職員に語る」(VTR)、「企業及び企業人について」(討議、部外講師等)、「私達をめぐる現状分析」(討議)など6題目につき、61年4月中旬以降おおむね5か月間に約70,000名を対象に実施するというものであった。この企業人教育は、国鉄の内部では「意識改革」の運動と理解されることとなった。

国労はこのような企業人教育は、職業(技能)教育の範囲を超え、企業意識の注入という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。

イ また、同年5月、国鉄本社のB3車両局機械課長は、職員の意識改革の必要性について、全国の各機械区・所長に宛て、概要次のような書簡を発した。

すなわち、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「当局側の考え方を理解でき、行動できる職員であり、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。そして「意識改革を行うということは、過去の労働慣行に基づく職員の意識と新事業体の進むべき道との間の闘いであり」、労使対決を「避けて通ることは不可能である」が、「対決とまでゆかなくとも職員に対して云にくいことを云うなどということをおそれては、職員の意識改革は不可能」である。そのためには「管理者は自分の機械区は自分の責任において潰すのだという居直りが必要不可欠である」。「イデオロギーの強い職員や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えない職員等は、もうあきらめて結構

です。いま大切なことは、良い職員をますます良くすること、中間帯で迷っている職員をこちら側に引きずり込むことなのです。そして、良い子、悪い子に職場を2極分化することなのです」というものであった。

⑤ 希望退職の募集と実施状況

前記「再建監理委員会」の意見では、余剰人員の解消策として新事業体移行前に約20,000名の希望退職を募集することとされたが、前記のように政府もこの意見に沿って余剰人員対策を進めることを60年12月に閣議決定した。

そして、61年5月、希望退職者の優遇措置等を定めた「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」が成立したことから、国鉄は同法に基づき、6月30日から希望退職の募集を開始した。これに対する応募は国鉄の予想を上回り、最終的には39,092名にのぼり、62年3月末までに応募者全員が退職した。

⑥ 「人材活用センター」の設置と余剰人員の集中的一括管理

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名を超える余剰人員が見込まれた。

こうしたことから、国鉄は61年6月24日、上記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、またそ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、本務に従事している職員と上記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、他システム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。

国労は同日、国鉄の発表に対し、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か所に人材活用センターを設置し、同月5日以降、逐次職員を配置していった。そして、8月1日現在、同センターに配置された職員は、管理要員を含め14,160名にのぼった。

国鉄は、人材活用センターへの職員配置については、日常の勤務成績等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。この人材活用センターは、11月1日現在では1,438か所に設置され、約18,500名（管理委員を除く。）の職員が配置された。このうち、国労組合員は81%を占めて圧倒的に多く、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%）。同センターに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、便所掃除、文鎮つくり等に従事したりした。

その後、人材活用センターへ配置された職員は、62年1月1日現在、管理要員を含め約23,300名に達したが、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。

⑦ 61年11月のダイヤ改正と新事業体移行時の要員体制

国鉄は、前記のように61年11月までに約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国鉄改革実施以前に新事業体移行時の業務遂行体制を確立させ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月時点で予定を上回る約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伴う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、新事業体への採用者が決定した62年2月中旬以降は、これに対応した採用内定職員の配置替等の大規模な人事異動を実施し、3月10日頃にはほぼ完了した。

(4) 国労の分割民営化反対運動と国労組織の動揺

① 国労の分割民営化反対運動

国労は、前記「臨時行政調査会（第2次）」第3次答申において国鉄の分割民営化方針が発表された昭和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との立場を明らかにした。そして、これ以降、国労は、(ア)国鉄の分割民営化は国鉄職員の3分の1近い労働者を事実上クビにする、(イ)国鉄の赤字の原因は国の借金政策にあり、これを無視した分割民営化はローカル線の切捨てにつながるもので公共交通の理念に反する、(ウ)分割民営化は国労の弱体化をも意図しているなどを理由に、一貫して国鉄の分割民営化に反対してきた。

国労は、上記のような基本的立場で、57年11月16日、いわゆる再建監理委員会設置法反対を掲げて2時間のストライキを実施したのをはじめ、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、同委員会が前記「第2次緊急提言」を政府に提出して、国鉄の分割民営化方針を示唆した59年8月10日、分割民営化反対などを掲げて2時間のストライキを実施し、さらに、翌60年8月5日にも同じく分割民営化反対を掲げて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うとともに不当労働行為点検摘発運動なども行い、61年の後半からは主に「国労バッジ」の着用を続けた。

② 労使共同宣言の締結拒否

国鉄は、61年1月13日、各組合に対し概要次のような「労使共同宣言（案）」を提示した。

すなわち、国鉄改革にあたり、労使は、真面目に働く意思のある職員がその生活の基盤を失うことがあってはならないとの共通の認識に立ち、雇用安定の基盤を守る立場から、国鉄改革が成し遂げられるまでの間、一致して以下の項目1)～4)に取り組むことを宣言する、というものであった（以下、要旨）。

- 1) 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・ワッペンの不着用、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。酒気帯び勤務、点呼妨害等の根絶に努める。
- 2) 鉄道事業再生のため、労使は一致協力して必要な合理化を積極的に推進し、新しい事業運営の体制を確立する。

- 3) 派遣制度・退職勧奨を積極的に推進し、希望退職に積極的に取り組む。将来の雇用の場の確保、拡充について労使が一致協力する。
- 4) 「国鉄改革推進労使会議」等労使間のルールに則った話し合いの場を活性化、活用していく。

これに対し、国労は提案の仕方が唐突であり、また国鉄総裁、組合委員長の名前がすでに印刷されているなど非常識だとして、これを受け取らなかった。そして国労は、同月16日、上記「労使共同宣言（案）」は、労働運動・ストライキ権を否認し、労働組合に事実上分割民営化の容認を求めているとして、労働組合である以上拒否するほかはないとの見解を「労使共同宣言（案）」に対する態度」として発表した。

他方、動労、鉄労、全施労は同日、国鉄の提案通り受諾し「労使共同宣言」を締結した。

③ 国鉄と分割民営化を支持する労働組合との協調関係

ア 前記のように、国労は一貫して国鉄の分割民営化に反対する立場をとり続けたが、鉄労はすでに60年8月の大会において分割民営化を支持する運動方針を決定した。また、当初分割民営化反対を唱えていた動労、全施労も、61年1月13日の上記「労使共同宣言」締結以降、分割民営化を支持するようになった。

そして、同年7月18日、動労、鉄労、全施労および真国労の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日には国鉄と改革労協とで「国鉄改革労使協議会」を設置した。さらに、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、国鉄改革に向けて連携、協力関係の度を深めていった。その後、改革労協を中心としたいわゆる労使協調路線の組合は、62年2月2日、鉄道労連を結成し、組合員約126,000名を擁する国鉄内最大組織となった。

イ このような状況のなかで、61年5月21日、動労は東京地本各支部三役会議を開催し、この会議に国鉄本社のB4職員局次長を招いた。席上、動労のC1中央執行委員長が「私たちにとって今一番大事な事は、雇用基盤をしっかりと確立することだと考えています。・・・だから最も適当なこの場における講演をいただける方として、B4職員局次長を選ばしていただいたのです。・・・今、どうこう言おうと国労が破産したことは事実なんです。第一再起不可能です。この国鉄闘争をふみつぶしてわれわれは前進していく以外にないんです。・・・」と述べたのに続いて、B4職員局次長は、国鉄改革問題に触れ「『分割・民営』を遅らせれ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A11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、A11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いまややるということでありまして・・・」などと発言した。

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、「難局を乗り切るためにいろいろな施策、問題提起を矢継早に行ったが、鉄労のスピーデ

ィ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、「大変革の事業を完成するために、皆さんにいろいろな問題を矢継早に提案してきました。三本柱、労使共同宣言、あるいは広域異動の大変な事柄を、動労の皆さんには積極果敢に処置を講じていただきました。この姿勢が私どもにとりましてはありがたく思います。」と述べた後、「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『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。そのことを想像するたびに、私は背筋が寒くなるような感じがします。・・・あらためて動労の皆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。

このような、国鉄と動労の協調関係のなかで、8月28日、B2総裁は「これまで動労がとってきた労使協調路線を将来にわたって定着させることは、今後の鉄道事業の健全な発展にとって大変有益である」として、51年に国労、動労に対し提起した、いわゆるスト権ストによる202億円損害賠償請求訴訟を、動労分については取り下げる旨発表した。

④ 国労組織の動揺

国労は、53年6月当時、国鉄職員の70%近くを組織し、組合員約252,000名を擁する国鉄内の最大組合であった。そして、前記「再建監理委員会」による最終意見が発表された60年7月頃においても、組合員約187,000名を擁し、国鉄内における組織率は70%を超えていた。

このような組織状況が続いていた60年11月30日、国鉄は前記のように国労に対し「雇用安定協約」を継続締結しない旨通告した。他方、国鉄は動労、鉄労、全施労とは「雇用安定協約」を再締結するとともに、翌61年1月13日「労使共同宣言」を締結し、同年3月以降、広域異動（3月）、希望退職の募集（6月）、人材活用センターの設置（7月）など分割民営化に向けた施策を順次実施していった。

これら事態の進展のなかで、国労内部においては、61年4月13日、組合員約1,400名が脱退し、これらの者により真国労が結成された。同組合は組合員の雇用を確保するため、早急に雇用安定協約、労使共同宣言を締結していききたいとして、動労、鉄労などと共同歩調をとる方針を明らかにした。こうしたなかで、国労は61年7月22日から第49回定期大会（千葉大会）を開催し、「雇用確保と組織維持のため、現実的に大胆な対応を行う。このため、中央闘争委員会にその扱いを一任する。そして、緊急にして重要な課題については、事前もしくは事後に機関にはかることとする。」旨の運動方針を決定した。これを受け、9月30日の中央闘争委員会は、雇用安定協約の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」を決定した。しかし、この緊急方針は、10月9日から開催された第50回臨時大会（修善寺大会）において否決され、執行部は総辞職した。これに伴い選出された新執行部は、「分割・民営化は90,000人の首切りを意味し、労使共同宣言は、労組自身が当局とともに選別・差別・合理化を推進することだ」として、従来どおり分割民営化反対の立場を堅持することを明らかにした。

上記のように、61年4月、国労脱退者によって真国労が結成されるという動きがあ

ったものの、国労は、6月頃までは70%近くの国鉄職員を組織していた。ところが、7月以降は毎月10,000名以上の組合員が国労を脱退するという事態が続いた。これら脱退者の中には前記「主な組合の結成経過」（1の(3)末尾参照）に示したように次々と新組合を結成するものも現れ、62年2月28日には国労の旧主流派を中心とした「鉄産総連」が結成された。

こうして、61年4月1日時点で組合員163,403名を擁し、組織率68.6%と国鉄内の最大組合であった国労は、10か月後の62年2月1日までに100,000名以上が脱退し、組合員は62,165名（組織率27.3%）と激減した。

ちなみに、動労、鉄労を含めた組合員の推移と組織率は次表のような状況であった。

組 合	61年4月1日現在	62年2月1日現在	増 減
国 労	165,403 (68.6%)	62,165 (27.3%)	△103,238
動 労	31,353 (13.0%)	36,143 (15.9%)	4,790
鉄 労	28,720 (11.9%)	48,332 (21.2%)	19,612

4 新会社発足と本件配属発令および勤務指定

(1) 会社における労使関係

① 会社発足直後の会社と国労の関係

会社は、前記のような経緯で62年4月1日発足し、同年4月23日、国鉄労働組合東日本本部との間で労働協約を締結した（その後、この労働協約は同年9月末で期限切れとなり、本件結審時の63年7月18日まで無協約状態が続いた。）。そして、5月に入ってから、社員の出向をめぐって会社と国労の間で団体交渉が行われ、就業規則、出向規程どおり出向を実施したいとする会社に対し、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するなど、話し合いは平行線のままであったが、会社は同年6月以降、逐次出向を実施していった。

また、新会社発足前後から、国労が「組合バッヂ」の着用を組合員に指示し、同組合員が断続的にこれを着用したため、現場の管理者が国労組合員に対しバッヂをとりはずすよう繰り返し注意することが続いた。そして5月下旬に、会社は、組合バッヂ等を着用して勤務した者に対しては厳正に対処せざるを得ない旨の警告を行うなどした。

② B5常務取締役の労務政策に関する意思の表明

このような状況のなかで、62年5月25日「昭和62年度経営計画の考え方等説明会」において、会社のB5常務取締役は「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。特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。」と述べた後、会社の労務政策に触れ「制度をいくらよくしても社員管理ができなければ意味がない。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 新宿車掌区における国労組合員の担当業務指定替え

また62年6月5日には、61年後半以降、国労組合員が大幅に減少した中で、新会社に移行した後もなお国労が組織率80%と比較的高率を維持していた新宿車掌区（東京圏運行本部管内の現業機関）において、同区のB6区長が、内勤担当の国労組合員に対し「上からいわれているので、国労では内勤はだめだ。変わってくれ。」と話したり、同月9日、国労の新宿車掌区分会執行委員長に対し「新宿車掌区における分会の組織率が高く、（東京圏運行本部から）注目の的となっている。」などと言い、この間の同月8日、上記内勤担当国労組合員の担当業務指定替えを行った。これに対し、国労東京地本等は当委員会に不当労働行為救済の申立てを行った（都労委昭和62年不第46号）。

当委員会は、63年3月3日に同事件の命令書を交付し、そのなかで上記「担当業務指定替えは、会社が国労所属の組合員は内勤車掌の業務に従事すべきでないとの考え方により、国労から脱退しないA12（上記内勤担当国労組合員）に対し、組合所属を理由に行った不利益取扱いであるとともに」、国労等の「組織の動揺を狙った支配介入に当たる。」と判断した。

④ 東鉄労の大会における会社幹部の発言

ア 鉄道労連傘下の東鉄労は、62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（組合員約49,000名）が、この大会には、会社のB1社長以下、副社長、常務等会社幹部が来賓として出席した。

B1社長は挨拶の中で「今後も皆さん方と手を携えてやっていきたいと思いますが、そのための形としては一企業一組合というのが望ましいことはいまでもありません。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、この人たちはいわば迷える小羊だと思います。皆さんにお願いしたいのは、このような迷える小羊を救ってやって頂きたい、皆さんがこういう人に呼びかけ、話合い、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。

イ さらに、翌63年2月11日、東鉄労東京地本定期大会に出席したB7東京圏運行本部長は「東京圏は、改革しなければならないことがまだあり、私達も至らない点がある。改革に関する意見は堂々と述べて頂きたい、それに対し、私達も堂々と応えていきたい。・・・いまだに国鉄分割・民営化に反対する等の考えをもった集団があり、投書や抗議があるが、会社としてはこの様な過去に目を向けている集団は、無視していけるようにしていきたい。」などと挨拶した。

(2) 会社における余剰人員とその活用策

① 会社発足時の業務遂行体制

前記第3回設立委員会において会社の社員として84,343名の採用が決定されたが、その後、4月1日までに公的部門への再就職内定者など約1,900名が採用を辞退したため、会社発足時の社員は82,469名となった。この社員数は、運輸大臣が定めた基本計

画（89,540名）を下回ったものの、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。

ところで余剰人員については、前記再建監理委員会が、関連事業の積極的展開等で逐次その有効な活用を図るものとしていたが、会社も、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た。このため会社は、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」として改組し、引続き本社に設け、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開発を推進する「開発事業本部」を新設するとともに、「関連事業本部」の組織を一部改正し、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。

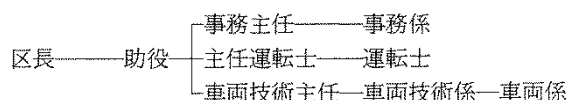
② 東京圏運行本部の業務遂行体制と余剰人員の状況

東京圏運行本部は、前記のとおり、主として首都圏の列車・電車の運行を掌り、現業機関として電車区、運転区、駅、車掌区、要員機動センター等を置いている。

同本部の会社発足時の社員数は約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。なお、62年4月1日現在、同本部内の系統別余剰人員は、運転系統（運転・検査）約1,800名、営業系統（駅・車掌）約800名、施設系統（保線・建築）約300名、電気系統（信号・通信）約100名であった。

③ 電車区・運転区の組織と余剰人員の活用策

東京圏運行本部は、運転系統として18電車区、12運転区、6運転所、1客車区を置き、これを同本部の運輸部ないし車両部（63年4月以降は組織改正により両部が統合され「運輸車両部」となった。）が統括管理している。この電車区・運転区の指揮命令系統は以下のとおりである。



上記運転系統においては、60年3月ダイヤ改正時の「超過勤務を前提とした交番作成、継続乗務キロの延伸」の合理化と、翌61年3月ダイヤ改正時の「車両基地の統廃合、車両検査周期の延伸」などの合理化の結果、次第に余剰人員が発生するようになった。そして、運転系統の中でも、特に運転士は余剰人員が多く発生し、会社発足時には約1,200名に達した。

国鉄時代、上記の余剰人員は、関連企業への派遣、直営売店への配置、外注業務の直営化などに活用されたが、新会社移行後の東京圏運行本部の運転系統における活用策は、(ア)物品販売・飲食等の直営店舗や自動販売機による販売などの関連事業に係る業務、(イ)系統別要員需給の平準化、(ウ)車両の清掃を行うクリーンアップ作業の実施、(エ)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、(オ)日本国有鉄道清算事業団から請け負った廃車解体作業などでの活用であった。

④ 余剰人員活用に伴う人選基準とその手続き

ア 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、それぞれの要素ごとに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（区長等）とされている。会社は、社員管理台帳に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を記載し、これを人事異動全般にわたって活用している。

イ 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（運転・検修業務等）に従事していない社員とされている。そして、どの社員を鉄道輸送業務に就けるかという勤務指定は、電車区等においては当該区長の権限とされており、区長は、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・技能・適格性・協調性が他の者に比し劣るかどうかで判断されるが、会社は、国労所属の運転士の運転技能については他労組所属の運転士と差異がないと認めている反面、職場における規律性を重視し、国労バッヂの着用は就業規則違反であり、執務態度の面で問題があると評価している。

このような区長の勤務評価の結果、余剰人員が存する電車区等において相対的に勤務成績不良とされた社員は、鉄道輸送業務に従事できないこととなるから、上記余剰人員活用策の人選基準に該当することになる。

ウ 具体的な人選は次のような手順で行うこととされている。

まず、本社もしくは東京圏運行本部が各種の余剰人員活用施策とその実施に必要な要員を決定した場合、同本部総務部人事課は同本部運輸部管理課に対し、施策実施のための候補者の人選を依頼する。同管理課では、電車区等の要員状況を見たいえ、業務内容、勤務成績、通勤状況などを勘案して候補者を選考するよう各区長に指示する。これを受けた区長は、職場の執行体制、社員の職務経歴、日頃の勤務成績、適性、家庭事情、通勤事情を勘案して候補者を決定し、管理課に報告する。管理課では、報告された候補者をもとに部内各課と協議するとともに内容をチェックし、区長と調整した後、候補者を総務部人事課へ報告する。

(3) 申立人組合員に対する本件配属発令

① 設立委員の配属通知に先立つ国鉄の人事異動

前記のように、国鉄は61年11月のダイヤ改正時に新事業体移行時の要員体制を設定し、これに伴う職員の配置を同月以降翌62年3月まで順次実施したが、特に62年3月10日付の人事異動は、新会社への採用者決定を踏まえ、それぞれ採用される会社に応じた職場に職員を配置する必要からも行われたものであり、大規模な人事異動であった。

国鉄は、62年3月以前にすでに直営店舗等の業務に従事させるため約500名に対し兼務発令を行ってきたが、上記62年3月の人事異動においては、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、また営業課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ったとして、現東京圏運行本部管内で約4,000名の職員に対し兼務発令を行った。このうち、運転系統では1,040名に対して発令が行われたが、その内訳は事業部兼務の発令が400名、駅営業兼務および要員機動センター兼務の発令

が640名であった。

なお、本件各電車区・運転区における上記62年3月10日付兼務発令は、本件で救済を求めている国労所属の組合員（別表Ⅰ～Ⅷ、以下「申立人組合員」という。）308名のうち224名に対して行われた。

② 設立委員の配属通知

次いで63年3月16日以降、設立委員は、前記（2の（2）の⑦）のように、国鉄を通じて会社への採用内定者に対し、会社における所属、職名等を記した配属通知を交付した。

この配属通知の内容は、本件においては国鉄が主として62年3月10日付で行った上記人事異動の内容をそのまま新会社の勤務箇所・職名等に読み替えたものであり、本件申立人組合員らに対しては勤務箇所・職名欄に「兼関連事業本部」とか「兼要員機動センター」などの兼務発令が併記されていた。本件電車区・運転区においては、区長が上記配属通知を直接職員に手交して通知が行われ、その際、申立人組合員らが区長にその兼務発令の理由を質したところ、区長が「設立委員に聞いて下さい。」などと答えるやりとりがあったが、結局、申立人組合員らは異議をとどめて上記配属通知を受け取った。この兼務発令は、大別すると「関連事業本部兼務」、「駅営業兼務」および「要員機動センター兼務」の3種類であり、それぞれの主な業務内容は「関連事業本部兼務」が本社関連事業本部直轄の直営売店・直営店舗での業務、「駅営業兼務」が駅における改札・出札などの業務、「要員機動センター兼務」が繁忙期の駅での多客対策・ラッシュ時の通勤対策・特別改札などの業務とされている。

本件中野電車区、三鷹電車区、武蔵小金井電車区、豊田電車区、田町電車区、品川運転区、山手電車区および蒲田電車区における上記兼務発令は、全体で348名に対して行われたが、このうち本件に係る申立人組合員は224名である（なお、本件の申立人組合員308名のうち残りの84名は、62年4月2日以降、会社による兼務発令または配転発令を受けている。また、この224名の大部分の者も同じく62年4月2日以降再び兼務発令や配転発令を受けている。）。申立人組合員に対する兼務発令の内容は、別表Ⅰ～Ⅷの「設立委員の62年4月1日付配属通知・本務／兼務」欄記載のとおりであり、この発令における組合所属別兼務発令者の割合は、後記5～12で認定のとおり、国労組合員に対する兼務発令の割合が他労組の組合員に対する兼務発令の割合に比し、一様に高いものとなっている。

なお国鉄は、同配属通知が交付された3月16日以降同月末日まで、「関連事業本部兼務」発令者などに対し、関連事業に関する講習等を実施した。

③ 62年4月2日以降の会社による配属発令

ア 会社は、余剰人員の活用について、国鉄時代から兼務発令という形式で直営店舗に職員を従事させてきた経緯があることと、会社発足直後の職制組織・指揮命令系統が不備な中での配転発令は業務運営上の障害が予想されるとして、62年4月以降も「兼務発令」という方法で人事異動を行った。また会社は、後記のように、62年7月頃、余剰人員の活用としての配転発令も行い、さらに翌63年4月、関連事業に従事させてきた上記兼務発令者に対し、職種変更を伴う配転発令を行った。これら配属発令の概要は以下のイ～クに記述するとおりであり、また本件申立人組合員ら

に対するこれら配属発令の詳細は、別表Ⅰ～Ⅷの「会社の62年4月2日以降の配属発令（兼務発令・配転発令）」欄記載のとおりである。この兼務発令における組合所属別兼務発令者の割合は、後記5～12で認定のとおり、国労組合員に対する兼務発令の割合が他労組の組合員に対する兼務発令の割合に比し一様に高いものとなっている。

イ 会社は、前記設立委員の配属通知において「要員機動センター兼務」や「関連事業本部兼務」の発令を受けた申立人組合員に対し、4月9日から5月7日にかけて、関連事業に従事させるため「関連事業本部兼務・駅兼務」等の発令を行った。

ウ 次いで会社は、5月20日、関連事業等に関する講習修了者に対し、直営店舗等に配置するための「駅兼務」の発令を行うとともに、設立委員から兼務発令を受けなかった者に対しても、新たに直営店舗等の要員として「関連事業本部兼務」の発令を行った。また会社は、同日、上記講習を終了した者と、各運転区所に勤務する社員のうち直接運転業務や検修業務に従事していない余剰の社員を車両の清掃作業（クリーンアップ作業）に従事させるため、それら余剰の社員に対し「要員機動センター」への兼務発令を行った。

エ 翌6月23日、会社は、従来外部に委託してきた電車行先表示板の取替え要員として「上野要員機動センター」への兼務発令を行い、同月26日には、「大清水」事業（駅での自動販売機による缶コーヒー等の販売）を7月1日から拡大するため、自動販売機を新たに500台設置するとともにベンディングセンターを9か所に設け、この缶コーヒー等の搬入・出、現金回収業務（以下「大清水業務」という。）などの要員をベンディングセンターに配置するため、「要員機動センター」への兼務発令を行った。

オ そして7月1日、モトトレイン（オートバイを持った旅客者のための列車）へのオートバイ積み込み要員として、「上野要員機動センター」への兼務発令を行ったほか、同月7日、駅営業職員の地域的アンバランスを調整するため、「駅営業係」への兼務発令を行った。

カ さらに会社は、分割民営化の過程で発生した不用車両を解体する前記「廃車解体作業」を7月21日から実施するため、6月から7月にかけて、本件各電車区・運転区から主として検修業務に係わっている申立人組合員を、品川運転所、大宮運転区など5か所へ配転発令した。そして、この廃車解体作業が一部の運転所で終了した翌63年3月、会社は、信号ケーブルの銅線の被膜剥離作業などの「廃材整理」要員として、上記解体作業従事者を拝島運転区、下十条運転区などへ再び配転発令した。

キ 新会社移行後1年を経過した63年4月、会社は上記「大清水」事業が好調だったことから、これを関連事業本部から分離・独立させることが効率的であると判断し、新たに、大清水の業務を行うための「ベンディング事業所」を25か所に設置した。そして、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、ベンディング事業所への本務発令（配転発令）とすることとし、上記兼務発令者に対し、主として63年4月21日付で改めて配転発令した。

このベンディング事業所の63年7月現在の職員数は約580名であり、東鉄労組組合員が約100名いるものの、これら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、現金回収業務などの従事者はほとんど国労組合員であった。

ク また会社は、これまで直営店舗への配置については「関連事業本部兼務」等の兼務発令を行ってきたが、63年4月、組織改正を行って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で指揮命令系統を整備したとして、上記兼務発令者に対し、主として63年4月21日付で直営店舗が置かれている駅へ改めて配転発令を行った。

なお、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317名は国労組合員であった。

④ 発令後の申立人組合員の就労状況

ア 62年3月16日以降、設立委員から兼務発令を受けた申立人組合員らの多くは、関連事業等に係わる講習として、3月中旬から5月19日まで連日、ビデオ鑑賞、野外研修、オレンジカードの販売実習などを受けた。しかし、駅営業兼務発令を受けた申立人組合員らは、発令直後の3月中旬から発令先の駅において改札、出札などの業務に就き、新会社移行後も引き続き発令先の駅において同様の業務に就いた。

イ そして、5月20日以降、会社から関連事業本部兼務の発令を受けて直営店舗勤務を命じられた者は、「サンクス」等で新聞、雑誌を販売したり、「旅路」等の喫茶店や「どんぶりっ子」等の飲良店で調理、レジ、ウェイター、売上計算などの業務に従事した。

同年6月以降、要員機動センターに発令された者は、電車行先表示板の取替え作業に従事したり、関連事業本部に発令された者のうち、さらに要員機動センターに発令された者は、「大清水」の商品名で駅の自動販売機で販売している缶コーヒー等の入れ換え作業・現金回収業務などに従事した。

また、廃車解体作業要員として品川運転所等に配転発令された者は、バーナーで貨車を切断する作業などに従事した。ちなみに、ここに配転された100名はほとんど国労組合員であった。

ウ 上記のように関連事業等の業務に従事している運転士は、運転士としての本来的業務に従事しないことから乗務員手当等の諸手当が支給されないこととなり、本来的業務である後記「交番勤務」等に従事した場合と比較すると月平均約50,000円の減収となった。

(4) 申立人組合所属の組合員に対する本件勤務指定

① 運転士の業務と勤務形態

ア 運転士は、国鉄入社後、運転業務に係る専門的な教育・訓練を受けた職種であり、主として営業線での電車運転業務を行うこととされており、通常の勤務形態は「交番勤務」および「予備勤務」である。

「交番勤務」は、交番順序表により一定の期間で循環する勤務形態で、毎月25日に翌月分を指定して発表される。交番勤務に指定された場合、運転士にとっては、その期間の勤務内容を事前に知ることができるため、交番勤務は一般的には後記の予備勤務などより生活設計をたてやすい勤務形態と理解されている。また、勤務はすべて電車への乗務であることから諸手当（乗務員手当、超過勤務手当、旅費等）が加算される。

他方、「予備勤務」は、交番勤務と岡じく毎月25日に発表されるが、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。

このほか、「100予備勤務」（乗務中の運転士が突発的に病気となった場合の代替乗務等）、「構内運転業務」（電車区構内での運転業務）などがある。

イ 上記のような勤務形態に対し、後記のように60年5月以降、国鉄は新たに「日勤勤務」という勤務指定を行うようになった。この「日勤勤務」は、特定の業務がなく、必要に応じて区長が指示する業務を行う勤務形態である。

② 検修職の業務

ア 車両技術主任、車両技術係、車両係（以下、3者を一括して「検修職」という。）の業務は、車両の定期的検査や修繕であるが、この検修職も、国鉄入社後、車両の検査・修繕に係わる専門的な教育・訓練を受けてきている。

これら検修職の業務には、技術管理室（車両の定期検査の計画・立案、故障データの調査・管理、技術データの作成・管理等の業務を行い、通常もっとも知識、経験、熟練を積んだ技術者が配置される。）、交番検査（電車が90日又は30,000km走る毎に行う定期検査）、仕業検査（72時間毎に行う定期検査）、機動検査（日勤時間帯の故障箇所修理や車両の異常箇所の測定検査）、派出検査（駅に待機して走行中の電車の突発的故障に対応して行われる検査）がある。

イ しかし、国鉄は余剰人員対策として、61年3月頃、上記のような検修職としての本来業務とは別に「特修班」や「特修チーム」を設置した。これらは、新会社移行後も存続したが、さらに会社は、63年3月、一部の電車区に検修職の本来業務とは異なる「第二機動班」を設置した。

③ 申立人組合所属の組合員に対する本件勤務指定

ア 運転士の勤務指定の方法は、60年3月頃までは、「交番勤務（2か月）→予備勤務（半月）→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月のダイヤ改正時の合理化により余剰人員が生じたこと、職場規律の総点検実施後も職場規律が保たれていないこと等の理由で、同年3月から4月にかけて、各現場長（電車区長等）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、日勤勤務の順に指定するよう指導した。これを受けて本件各電車区等においては、同年5月頃から服装の整正（ネクタイの着用など）、電車運転室背面の遮光カーテンの開放、乗務員用鞆の携帯、ワッペン不着用などを要素として評価する勤務成績に基づいて勤務指定をするようになった。

そして、本件中野電車区、三鷹電車区、武蔵小金井電車区および豊田電車区の運転職場においては、勤務指定の方法が変更された以降、交番勤務には主として動労所属の運転士が指定されたのに対し、予備勤務または日勤勤務には大部分国労組合員が指定されるようになった。申立人組合が本件で救済を求める62年4月以降の勤務指定においては、後記5～8で認定のとおり、国労所属の運転士はほとんど交番勤務に指定されず、予備勤務または日勤勤務に指定されている。この日勤勤務に指定された国労組合員らは、62年5月以降行われた車両の清掃業務（クリーンアップ

作業)や、同年6月から行われた定期券の顧客登録原票等を作成するコーディング作業などに従事した。

イ また、三鷹電車区、武蔵小金井電車区および豊田電車区の検修職場においては、61年3月頃から「特修班」ないし「特修チーム」が設置され、ここには大部分国労所属の検修職が配置された。そして、それら国労組合員は、庁舎建物のペンキ塗り、構内のゴミ拾いなどの作業に従事した。申立人組合が本件で救済を求める62年4月以降の勤務指定においては、後記6～8で認定のとおり、「特修班」ないし「特修チーム」に配置された者は国労組合員のみであった。同組合員らは、62年5月以降、前記「日勤勤務」に指定された運転士とともに車両の清掃業務（クリーンアップ作業）等に従事し、63年3月以降は「第二機動班」に配置されて扇風機と暖房を分離する回路の工事等の業務に従事している。

5 中野電車区における配属発令および勤務指定

(1) 中野電車区および中野電車区分会の概況

① 中野電車区の担当業務と人員

中野電車区は主として中央線の東京・高尾間、総武線の三鷹・千葉間の電車の運転を担当している。このほか、61年3月までは車両が配置され検収業務も担当していたが、同月のダイヤ改正で検修部門が縮小されたことにより、検修業務は仕業検査、派出検査を担当するのみである。

同電車区の所要人員は、61年11月のダイヤ改正時に241名とされ、これがそのまま新会社の要員として同電車区に引き継がれたが、62年4月1日現在の社員数はその所要人員を上回る294名であった。同電車区は、次表に示すように、検修関係で1名欠員が生じているものの、運転士は所要人員を54名上回っており、全体で53名の余剰人員があった。

	管理者	事務	運転士	検修等	合計
所要人員	11	8	198	24	241
現在人員	10	9	252	23	294
過・△欠	△1	1	54	△1	53

② 中野電車区分会の組織人員と活動状況

61年4月1日当時の中野電車区における労働組合の組織状況は国労185名、動労58名であったが、会社発足時の62年4月1日現在では国労67名、動労203名であり、さらに63年3月1日には国労57名、東鉄労223名となって、国労の組合員は大幅に減少した。

国労が、国鉄の分割民営化に反対する立場で運動を展開してきたことは、前記3の(4)にみるとおりであるが、中野電車区分会においても、58年から60年にかけて「順法闘争」、「時限ストライキ」等を実施したほか、ワッペン着用闘争、点検摘発ノート携帯運動等を断続的に行い、新会社移行前後からは国労バッジの着用を行った。

③ 管理者の職場規律に関する指導と中野電車区分会に所属する組合員の対応

ア 国鉄は、61年3月頃から、電車の運転室背面の遮光カーテンを開放するよう指導を強めた。この指導は中野電車区においても行われたが、中野電車区分会所属の運転士は、カーテンを開放すると気が散るなどの理由で、管理者の指示に従わないこ

とがあった。

イ また、同電車区においては、中野・三鷹間の線区について、従来から電車乗務時に乗務員用鞆を携帯しなくてもよいとの慣行があり、運転士は鞆を携帯せずに乗務していたが、同電車区では、60年から61年にかけて運転士に対し鞆の携帯を指示するようになった。これに対し、同分会所属の運転士は指示されてから約1か月間は鞆を携帯しなかったものの、その後全員携帯するようになった。

ウ このほか、同電車区では、60年以降、同分会所属の組合員に対しネクタイの不着用、ワッペンを着用、訓練内容に関する解答拒否などについて注意・指導が行われたが、同分会所属の組合員はこれに従わないことがあった。そして、会社が発足した62年4月以降は、同分会所属の組合員に対し国労バッジを取り外すよう注意等が行われたが、同分会所属の組合員は国労バッジの着用を続けた。

エ 他方、同分会所属の運転士の運転技量は、動労など別組合に所属する運転士と比較し遜色がなく、国鉄および会社も、同分会所属運転士の運転業務の遂行および運転技量に係わる知識・技能面については、特段これを問題としたことがなかった。

(2) 中野電車区に所属する申立人組合員に対する本件配属発令

① 国鉄の62年3月10日付人事異動

国鉄は、62年3月当時の東京西鉄道管理局の営業系統（駅業務）の要員が不足しており、また、従来から推進していた関連事業を拡大する必要があるとして、同年3月10日付で中野電車区に所属する申立人組合員16名に対しそれぞれ「駅営業係兼務」（13名）および「事業部兼務」（3名）の発令を行った。

この通知は同電車区長が行ったが、その際、申立人組合員らが兼務発令の理由を問い質したのに対し、区長は「勤務成績を総合的に判断した」、「適材適所の職場であるから・・・」などと答えた。「駅営業係兼務」の発令を受けた上記13名のうち8名は、3月中旬、発令先へ赴任して駅の改札・出札業務に就いたが、他の5名は3月末まで八王子、豊田等の講習会場でビデオ鑑賞等の講習を受け、「事業部兼務」の発令を受けた上記3名は、3月中旬以降、新宿、渋谷等の講習会場において作文、ビデオ鑑賞、オレンジカードの販売実習等の講習を受けた。

なお、兼務発令を受けた上記16名のうち8名は、国鉄時代の61年8月11日付～9月24日付で八王子機関区に設けられた「人材活用センター」へ配置され、上記兼務発令を受けるまで同センターにおいて電気機関士への転換教育を受けた者である。

② 設立委員の申立人組合員に対する本件配属通知

中野電車区において、設立委員が上記申立人組合員16名（別表ⅠのNo.1～16、以下この項における括弧内のNo.は別表ⅠのNo.である。）に対し62年3月16日以降行った62年4月1日付配属通知における兼務発令は、国鉄の上記3月10日付兼務発令の内容を新会社の勤務箇所等に読み替えたものであり、その具体的内容は別表Ⅰにおける「設立委員の62年4月1日付配属通知・本務／兼務」欄記載のとおりである（なお、この兼務発令と同時に1名に対し「在勤」発令がなされているが、この発令は兼務発令に付随して勤務場所を指定する発令であるので、以下の兼務発令の記述においてはこのような在勤地の発令を省略した。）。

新会社移行後、会社は、国鉄が3月中旬から実施してきた上記①の事業部兼務（設

立委員の通知は「関連事業本部兼務」または「駅兼務・関連事業本部兼務」発令者3名（No.1、No.10、No.11）に対する講習を4月1日以降も継続し、5月19日まで実施した。他方、上記①の駅営業係兼務（設立委員の通知は「駅営業指導係兼務」または「駅営業主任兼務」）の発令を受けた8名（No.2～No.9）は、4月1日以降も引き続き兼務先の各駅において改札・出札等の業務を行い、他の5名（No.12～No.16）はオレンジカードの販売業務等に従事した。

ちなみに、設立委員の配属通知における兼務発令（「派遣」を除く。）は、中野電車区においては申立人組合員を含め全体で24名に対して行われ、その組合所属別人員は次表のような状況であった。

		組合員数	本務発令	兼務発令	兼務率
運 転 士	国 労	55	38	17	31%
	動 労	194	187	7	4%
	その他	2	2	0	0%
計		251	227	24	

注：中野電車区においては、運転士以外の検修職、事務職に対する兼務発令は行われていない。

③ 会社の申立人組合員に対する本件配属発令

ア 会社は、62年5月20日付で、設立委員から「関連事業本部兼務」の発令を受けた2名のうち1名（No.1）に対し直営店舗の要員として「駅兼務」の発令を行い、他の1名（No.11）と設立委員から「駅営業指導係兼務」を発令された5名のうち4名（No.13～No.16）に対し駅の助勤業務要員として「要員機動センター兼務」の発令を行った。

そして、同日付で、新たに4名（No.17～No.20）に対し直営店舗の要員として「駅兼務・関連事業本部兼務」の発令を行ったほか、6月以降も順次以下のように兼務発令および配転発令を行った。これら62年5月20日以降の発令の詳細は、別表Ⅰの「会社の62年4月2日以降の配属発令（兼務発令・配転発令）」欄記載のとおりである（なお、会社の配属発令においても、兼務発令および配転発令と同時に多くの「在勤」発令または「駅在勤」発令がなされているが、前記②と同様、以下の記述ではこれら在勤地の発令を省略した。）。

イ 6月3日付で、新たに1名（No.21）に対し直営店舗の要員として「駅兼務・関連事業本部兼務」を発令した。

ウ 6月12日付で、設立委員から「駅営業指導係兼務」を発令された1名（No.12）に対し駅の多客対策要員として「要員機動センター兼務」を発令した。

エ 6月23日付で、新たに2名（No.23、No.24）に対し駅での列車の行先表示板の取替え作業要員として「駅営業指導係兼務」を発令するとともに、1名（No.22）に対し駅の助勤・波動業務要員として「要員機動センター兼務」を発令した。

オ 6月26日付で、新たに1名（No.25）に対し大清水業務の要員として「要員機動センター兼務」を発令した。

カ 7月1日付で、新たに1名（No.26）に対し直営店舗の要員として「駅兼務・関連

事業本部兼務」を発令した。

キ 7月7日付で、新たに4名（No.27～No.30）に対し駅の欠員補充のため「駅営業指導係兼務」を発令した。

ク ちなみに、9月1日現在の中野電車区における兼務発令（派遣・出向を除く。）の組合所属別人員は次表のような状況であった。

		組員数	本務発令	兼務発令	兼務率
運 転 士	国 労	50	18	32	64%
	車鉄労	193	191	2	1%
	その他	2	2	0	0%
計		245	211	34	

ケ さらに会社は、9月22日付で、5月20日に秋葉原駅の直営店舗の要員として兼務発令した1名（No.17）に対し、さらに西日暮里駅の直営店舗の要員として「駅兼務」を発令した。

コ 63年4月11日付で、すでに62年5月20日ないし6月23日に波動業務要員として「要員機動センター兼務」を発令した3名（No.11、No.16、No.22）と、新たに1名（No.31）に対し大清水業務の要員として「要員機動センター兼務」を発令した。

サ 63年4月21日付で、すでに直営店舗の要員として兼務発令した8名（No.1、No.10、No.17～No.21、No.26）に対し改めて直営店舗所在駅の「営業指導係（営業主任）」に職種変更を伴う配転発令を行うとともに、同日付で、すでに大清水業務の要員として兼務発令した9名（No.11～No.16、No.22、No.25、No.31）に対しても改めて新設した「ベンディング事業所事業指導係」に職種変更を伴う配転発令を行った。

④ 配属先における申立人組員の就労実態

上記のような発令を受けた申立人組員は、配属先で次のような業務に従事した。すなわち、直営店舗に配属された者は、「駅売店」、「うどん・そば店」、「コーヒーショップ」、「ハンバーガーショップ」、「物産店」、「ミルクスタンド」、「喫茶店」において、仕入れ・販売等の業務に従事した。「要員機動センター」に配属された者は、ラッシュ時の駅ホームでの尻押し業務等に従事するとともに、後に新設された「ベンディング事業所」への配属者と同様、駅に設置された自動販売機への缶コーヒー等の運搬・投入業務等に従事した。駅の営業要員として駅に配属された者は、改札、出札、列車行先表示板の取替え、踏切番等の業務に従事した。

(3) 中野電車区分会所属の組員に対する本件勤務指定

① 国鉄時代における運転士に対する勤務指定方法変更の経緯

従来、中野電車区における運転士の勤務指定は、前記のいわゆる「ローテーション方式」がとられていた。

ところで、国鉄は、職場規律を確立するとして、前記のように57年3月以降「職場規律の総点検」を実施したが、この総点検は中野電車区においても同様に実施された。しかし、総点検実施後もワッペンの着用、執務上の規程違反等がみられ、所期の結果を達成できなかった。他方、60年3月のダイヤ改正による合理化により同電車区でも

余剰人員が発生するようになった。

こうしたことから、同年3月、同電車区長は「5月からは管理局の指示をまって、各種施策を反映した新しい考え方で交番割の作成を行うことといたします」との指示を行い、同年4月までで従来のローテーション方式による勤務指定を廃止した。そして、同年5月から新たに「日勤勤務」を設け、勤務成績の上位の者から「交番勤務」、「予備勤務」、「日勤勤務」の順に勤務指定するようになった。

こうして、60年5月以降、中野電車区においては勤務成績による勤務指定が行われたが、61年4月から同年11月の間、動労所属の組合員がほぼ交番勤務にのみ指定されたのに対し、予備勤務は中野電車区分会所属の組合員に集中していた。そして、61年5月以降、同電車区に転入した約90名の広域異動者（主に動労組合員）のうち、電車運転士への転換数育終了者が電車に乗務するようになった同年12月からは、この傾向がさらに強まった。

② 会社移行後の中野電車区分会所属の組合員に対する勤務指定

前記①のように、61年12月以降、中野電車区長は中野電車区分会所属の運転士を主として予備勤務に指定してきたが、62年4月の会社発足時の勤務指定においては同分会所属の運転士を全く交番勤務に指定せず、予備勤務に19名を、日勤勤務に19名を指定した。日勤勤務に指定された者は同分会所属の運転士のみであり、別組合所属の運転士で日勤勤務に指定された者はいなかった。そして、次頁の表（62年4月～63年3月における組合所属別運転士の交番勤務・予備勤務・日勤勤務の指定状況）のように、同電車区長は62年5月以降も、ほぼ同様の勤務指定を行った。

		昭和62年										昭和63年		
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
交 番	国 労	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	0	
	動 労	135	138	137	135	134	132	140	141	140	140	140	142	
	その他	8	5	6	8	9	9	1	0	1	1	1	1	
予 備	国 労	19	15	14	12	8	4	4	4	4	10	11	12	
	動 労	18	10	22	22	23	24	25	25	24	25	22	19	
	その他	1	3	2	1	0	1	0	0	1	0	0	0	
日 勤	国 労	19	23	19	10	7	9	9	9	8	1	1	1	
	動 労	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

注①：「100予備」、「構内運転業務」などの勤務指定は省略。

注②：「動労」欄の62年9月以降は「東鉄労」である。

同電車区長は、上記の日勤勤務に指定した同分会所属の運転士に対し62年4月1日から5月19日まで講習を実施し、規程集の訂正作業や新しい規程の学習を命じた。そして、5月20日からは18名を「クリーンアップ作業」に勤務指定し、さらに、6月15日からは18名を「コーディング作業」に勤務指定した。「クリーンアップ作業」の指定を受けた者は、電車乗降口滑りどめマットの清掃、乗客用椅子側面の化粧板の清掃、車内広告カバーの水洗い等の作業に従事し、また、「コーディング作業」の指定を受け

た者は、定期券の顧客登録原票等の作成作業に従事した。

本件においては、会社が同分会所属の運転士に対して行った以上のような62年4月以降の勤務指定を不当労働行為であるとして救済を求めている。

(4) 国労脱退者の従事業務

中野電車区において、61年6月から翌62年12月までの間に国労を脱退した約90名の中野電車区分会所属の組合員は、脱退後、主に動労に加入した。これら脱退者は退職者を除きほぼ全員が当該職種の本来業務に就いている。

6 三鷹電車区における配属発令および勤務指定

(1) 三鷹電車区および三鷹電車区分会の概況

① 三鷹電車区の担当業務と人員

三鷹電車区は主として中央線の東京・高尾間の電車、三鷹・中野間の東西線直通電車、東京・甲府間の中長距離電車の運転および総武線、東西線電車等の検査・修繕を担当している。

同電車区の所要人員は、61年11月のダイヤ改正時に234名とされ、これがそのまま新会社の要員として同電車区に引き継がれたが、62年4月1日現在の社員数はその所要人員を上回る313名であった。同電車区は、次表に示すように、運転職場・検修職場とも所要人員を上回っており、全体で79名の余剰人員があった。

	管理職	事務	運転士	検修等	合計
所要人員	15	9	130	80	234
現在人員	15	10	177	111	313
過・△欠	0	1	47	31	79

② 三鷹電車区分会の組織人員と活動状況

62年4月1日当時の三鷹電車区における労働組合の組織状況は国労134名、動労160名であったが、63年3月1日現在では国労103名、東鉄労175名となり、新会社移行後においても国労組合員は30名以上減少した。

三鷹電車区分会の活動状況は、前記中野電車区分会の場合（5の(1)の②後段）とほぼ同様であった。

③ 管理者の職場規律に関する指導と三鷹電車区分会に所属する組合員の対応

ア 三鷹電車区においても、61年3月頃から、前記中野電車区の場合と同様、電車の運転室背面の遮光カーテンを開放するよう指導が行われた。三鷹電車区分会所属の運転士は、当初、その指導に従わなかったものの、同年10月頃にはカーテンを開放するようになった。

イ また、運転士は、42年当時から同電車区における労使の合意により、中野・三鷹間の線区については乗務員用鞆を持たずに電車に乗務していたが、同電車区では61年8月頃から鞆の携帯を指示するようになった。このため、同分会所属の運転士は10月頃には携帯するようになった。

ウ このほか、同電車区においては、60年以降、同分会所属の組合員に対しネクタイの不着用、ワッペンを着用、氏名札の未着用、訓練内容に関する解答拒否などについて決意・指導が行われたが、同分会所属の組合員はこれに従わないことがあった。

そして、会社が発足した62年4月以降は、同分会所属の組合員に対し主として国労バッヂを取り外すよう注意等が行われ、同組合員の多くは8月頃国労バッヂを外すようになった。

エ 他方、同分会所属の組合員の運転技量および検修技量は、動労等の別組合所属の組合員と比較しても遜色がなく、国鉄および会社も同分会所属の運転士および検修職の運転・検修技量に係る知識・技能面については、特段これを問題としたことがなかった。

(2) 三鷹電車区に所属する申立人組合員に対する本件配属発令

① 国鉄の62年3月10日付（一部12日付）人事異動

国鉄は、62年3月10日付～12日付で、三鷹電車区に所属する申立人組合員11名に対しそれぞれ「駅営業係兼務」（5名）および「事業部兼務」（6名）の発令を行った。「駅営業係兼務」の発令を受けた5名は、3月中旬までに発令先へ赴任して駅の改札・出札業務に就いたが、「事業部兼務」の発令を受けた6名は、3月中旬以降、立川、武蔵境、新宿等の講習会場において作文、ビデオ鑑賞、オレンジカードの販売実習等を行った。

なお、事業部兼務の発令を受けた上記6名は、国鉄時代の61年7月21日付～10月8日付で中野電車区および八王子機関区に設けられた「人材活用センター」へ配置され、上記兼務発令を受けるまで同センターにおいて、灰皿・消火バケツのペンキ塗り、詰所の清掃、電車の横流ファンの整風板の清掃等に従事したり、電気機関士への転換教育を受けた者である。

② 設立委員の申立人組合員に対する本件配属通知

三鷹電車区において、設立委員が上記申立人組合員11名（別表ⅡのNo.1～No.3、No.5、No.7、No.18、No.37～No.41、以下この頃における括弧内のNo.は別表ⅡのNo.である。）に対し62年3月16日以降行った62年4月1日付配属通知における兼務発令は、国鉄の上記3月10日付～12日付兼務発令の内容を新会社の勤務箇所等に読み替えたものであり、その具体的内容は別表Ⅱにおける「設立委員の62年4月1日付配属通知・本務／兼務」欄記載のとおりである。

新会社移行後、会社は、国鉄が3月中旬から実施してきた上記①の事業部兼務（設立委員の通知は「関連事業本部兼務」）発令者6名（No.1～No.3、No.5、No.7、No.18）に対する講習を4月1日以降も継続し、5月19日まで実施した。他方、上記①の駅営業係兼務（設立委員の通知は「駅営業指導係兼務」）の発令を受け、駅の営業要員として3月中旬各駅に赴任した5名（No.37～No.41）は、4月1日以降も引き続き兼務先の各駅において改札・出札等の業務に従事した。

ちなみに、設立委員の配属通知における兼務発令（「派遣」を除く。）は、三鷹電車区においては申立人組合員を含め全体で29名に対して行われ、その職種別・組合所属別人員は次表のような状況であった。

		組合員数	本務発令	兼務発令	兼務率
運 転	国 労	69	60	9	13%
	動 労	105	92	13	12%

士	その他	2	2	0	0%
検	国 労	59	54	5	8%
	動 労	43	41	2	5%
修	その他	0	0	0	0%
計		278	249	29	

注：三鷹電車区においては、事務職に対する兼務発令は行われていない。

③ 会社の申立人組合員に対する本件配属発令

ア 会社は、62年5月20日付で、設立委員から「関連事業本部兼務」の発令を受けた6名のうち5名（No.2、No.3、No.5、No.7、No.18）に対し直営店舗の要員として「駅兼務」の発令を行い、1名（No.1）に対し「要員機動センター兼務」の発令を行った。

そして、同日付および5月23日付で、新たに13名（No.4、No.6、No.8～No.15、No.19～No.21）に対し直営店舗の要員として「駅兼務・関連事業本部兼務」の発令を行ったほか、6月以降も順次以下のように兼務発令および配属発令を行った。これら62年5月20日以降の発令の詳細は、別表Ⅱの「会社の62年4月2日以降の配属発令（兼務発令・配転発令）」欄記載のとおりである（なお、以下の記述では、前記5の（2）の③と同様「在勤」発令および「駅在勤」発令を省略した。）。

イ 6月15日付、7月8日付および7月16日付で、新たに廃車解体要員として「品川運転所」へ11名（No.27～No.36、No.43）を、「大宮運転区」へ3名（No.24～No.26）をそれぞれ配転した。この配転発令は、三鷹電車区においては上記14名を含む三鷹電車区分会に所属する組合員15名に対してのみ行われた。

ウ 6月26日付で、5月20日に「要員機動センター兼務」を発令した1名（No.1）と新たに2名（No.16、No.17）に対し大清水業務の要員として「要員機動センター兼務・関連事業本部兼務」を発令した。

エ 7月7日付で、新たに1名（No.42）に対し駅の要員として「駅営業指導係兼務」を発令した。

オ ちなみに、9月1日現在の三鷹電車区における兼務発令（派遣・出向を除く。）の職種別・組合所属別人員は、次表のような状況であった。

		組合員数	本務発令	兼務発令	兼務率
運 転 士	国 労	64	44	20	31%
	東鉄労	109	100	9	8%
	その他	2	2	0	0%
検	国 労	52	33	19	37%
	東鉄労	43	42	1	2%
	その他	19	0	19	100%
計		289	221	68	

注①：「検修・その他」欄の19名には、全動労16名が含まれている。

注②：事務職に対する兼務発令は行われていない。

カ さらに会社は、9月22日付で、5月20日に秋葉原駅の直営店舗の要員として「関

連事業本部兼務」を発令した1名(No.13)に対し池袋駅の直営店舗の要員として「駅兼務」を発令した。

キ 63年3月3日付で、62年6月15日、同年7月8日および同月7月16日に廃車解体要員として「品川運転所」へ配転した11名に対し、廃材整理要員として「拝島運転区」へ7名(No.27～No.29、No.31、No.32、No.34、No.43)を、「下十条運転区」へ4名(No.30、No.33、No.35、No.36)を再び配転を発令した。

ク 63年4月11日付で、62年6月26日に「要員機動センター兼務・関連事業本部兼務」を発令した1名(No.16)と、新たに2名(No.22、No.23)に対し大清水業務の要員として「要員機動センター兼務」を発令した。

ケ 63年4月21日付で、すでに直営店舗の要員として兼務発令した18名(No.2～No.15、No.18～No.21)に対し改めて直営店舗所在駅の「営業係(営業指導係・営業主任)」に職種変更を伴う配転発令を行うとともに、同日付で、すでに大清水業務の要員として兼務発令した5名(No.1、No.16、No.17、No.22、No.23)に対しても改めて新設した「ベンディング事業所事業指導係(事業主任)」に職種変更を伴う配転発令を行った。

④ 配属先における申立人組合員の就労実態

上記のような発令を受けた申立人組合員は、配属先で次のような業務に従事した。

すなわち、直営店舗に配属された者は、「駅売店」、「うどん・そば店」、「コーヒーショップ」、「ハンバーガーショップ」、「ビデオショップ」、「喫茶店」等において、仕入・販売、調理、ウェイター等の業務に従事した。「要員機動センター」に配属された者は、ラッシュ時の駅ホームでの尻押し業務などに従事するとともに、後に新設された「ベンディング事業所」への配属者と同様の大清水業務などに従事した。駅の営業要員として駅に配属された者は、改札、出札、踏切番などの業務に従事した。

また、廃車解体要員、廃材整理要員として「品川運転所」、「拝島運転区」等に配転された者は、不用貨車をバーナーで切断する作業や信号ケーブルの銅線の被膜剥離作業等に従事した。

(3) 三鷹電車区分会所属の組合員に対する本件勤務指定

① 国鉄時代における勤務指定方法変更の経緯

ア 運転士に対する国鉄時代の勤務指定

従来、三鷹電車区における運転士の勤務指定は、中野電車区と同様、前記のいわゆる「ローテーション方式」がとられていた。しかし、前記国労の「3ない運動」を契機に、三鷹電車区長は60年5月から、勤務成績等をもとに運転士の交番割を作成することとし、同月の勤務指定において余剰となった運転士16名(三鷹電車区分会所属組合員15名、動労組合員1名)を日勤勤務に指定した。そして、同年6月に13名(同分会所属組合員11名、動労組合員2名)、7月に12名(同分会所属組合員のみ)と、3か月間日勤勤務の指定が行われた。

一方、交番勤務への勤務指定は、60年秋頃から動労所属の組合員に集中するようになり、とりわけ60年11月、61年2月および4月の勤務指定においては動労所属の組合員は全員交番勤務に指定された。これに対し、同分会所属の組合員に対する勤務指定は、61年10月に予備勤務指定者が交番勤務指定者を上回って以来、予備勤務

指定者が常に交番勤務指定者を上回った。

イ 検修職に対する国鉄時代の勤務指定

三鷹電車区では、61年3月のダイヤ改正において、車両基地の統廃合および車両の検査周期延伸などの合理化が実施された結果、検修職の余剰人員が増加した。このため、同電車区長は、同月から検修職場に「特修班」を設け、勤務成績等を勘案して余剰となった検修職員18名をこの「特修班」に配置した。そして、61年3月以降新会社移行後の62年5月まで、扇風機の清掃、電車行先字幕の清掃、約160両の列車への無線取付け工事などの業務を命じた。「特修班」に指定された検修職員は、61年11月に26名、62年2月には30名となったが、すべて三鷹電車区分会所属の組合員であった。

② 会社移行後の三鷹電車区分会所属の組合員に対する勤務指定

ア 運転士に対する本件勤務指定

前記①のように、61年10月以降、三鷹電車区長は動労所属の運転士を交番勤務に集中的に指定する一方、三鷹電車区分会所属の運転士の多数を予備勤務に指定した。そして、会社発足時の62年4月の勤務指定においても、それまでと同様の勤務指定を行うとともに、新たに7名を「日勤勤務」に指定した。この日勤勤務に指定された運転士は、全員同分会所属の運転士であり、別組合所属の運転士で日勤勤務に指定された者はいなかった。同電車区長は、62年5月以降も、次頁の表（62年4月～63年3月における組合所属別運転士の交番勤務・予備勤務・日勤勤務の指定状況）のように、ほぼ同様の勤務指定を行った。

62年4月に日勤勤務に指定された者は、製本、資料整理、列車ダイヤの作成、メモ用紙作りなどの作業に従事した。そして、5月20日、同電車区長は、日勤勤務者10名と「要員機動センター」への兼務発令者2名（1名に対してはその後7月10日付で出向発令が行われた。）および後記「特修班」に配置された検修職員15名など27名の分会所属組合員に対し「クリーンアップ作業」を命じた。この作業は7月まで続けられ、上記27名は、電車の扇風機・蛍光灯・座席の清掃、国鉄の名盤剥がしなどの業務に従事した。

		昭和62年										昭和63年		
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
交 番	国 労	20	10	10	10	9	9	8	7	6	5	4	7	
	動 労	60	70	70	70	72	73	73	74	75	76	77	74	
	そ の 他	2	2	2	2	1	0	0	0	1	1	1	1	
予 備	国 労	27	29	27	22	22	22	22	21	24	27	27	25	
	動 労	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	そ の 他	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	
日 勤	国 労	7	14	11	11	9	7	8	8	8	8	7	5	
	動 労	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	そ の 他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

注①：「100予備」、「構内運転業務」などの勤務指定は省略。

注②：「動労」欄の62年9月以降は「東鉄労」である。

さらに6月15日以降、同電車区長は、上記クリーンアップ作業を命じた運転士11名に対し定期券の顧客登録原票等を作成する「コーディング作業」を命ずるとともに、予備勤務に指定した分会所属の運転士に対しても同様の作業を命じた。

本件においては、会社が同分会所属の運転士に対して行った以上のような62年4月以降の勤務指定を不当労働行為であるとして救済を求めている。

イ 検修職に対する本件勤務指定

前記①の「特修班」は、新会社移行後も引き続き設置され、62年5月まで国鉄におけると同様の作業を行った。三鷹電車区長は、上記のように「特修班」に配置した15名の三鷹電車区分会所属組合員に対し同年5月20日から開始された「クリーンアップ作業」を命じた。しかしその後、前記(2)の③のように、上記15名全員が廃車解体要員として「品川運転所」等へ配転されたため、「特修班」へ配置された職員は存在しなくなった。

ところが、63年3月のダイヤ改正の際、同電車区には「第二機動班」が設置され、同分会所属の組合員のみ7名が配置された。この7名は、電車内の扇風機と暖房の回路の分離工事、モーターの玉軸の取替えなどの業務に従事している。

本件においては、会社が同分会所属の組合員に対して行った以上のような62年4月以降の勤務指定を不当労働行為であるとして救済を求めている。

(4) 国労脱退者の従事業務

三鷹電車区において、61年8月から63年2月までの間に国労を脱退して動労に加入した三鷹電車区分会所属の運転士は25名であるが、これら脱退者のうち他の運転区へ転出した者などを除く18名に関する脱退後の勤務指定をみると、国労脱退直後から連続して交番勤務に指定された者が9名、構内運転業務などに就いた者5名、脱退前と同様の兼務先の業務に従事している者4名となっている。これらのうち、交番勤務に指定された上記9名は、脱退前は交番勤務と予備勤務が交互していたにもかかわらず、脱退後は交番勤務のみが指定されている。

7 武蔵小金井電車区における配属発令および勤務指定

(1) 武蔵小金井電車区および武蔵小金井電車区分会の概況

① 武蔵小金井電車区の担当業務と人員

武蔵小金井電車区は主として中央線の東京・高尾間および青梅線の立川・青梅間の電車の運転と、この線区で使用される電車の検査・修繕を担当している。

同電車区の所要人員は、61年11月のダイヤ改正時に202名とされ、これがそのまま新会社の要員として同電車区に引き継がれたが、62年4月1日現在の社員数はその所要人員を上回る254名であった。同電車区は、次表に示すように、運転職場・検修職場とも所要人員を上回っており、全体で52名の余剰人員があった。

	管理職	事務	運転士	検修等	合計
所要人員	13	8	105	76	202
現在人員	13	9	136	96	254
過・△欠	0	1	31	20	52

② 武蔵小金井電車区分会の組織人員と活動状況

61年4月1日当時の武蔵小金井電車区における労働組合の組織状況は国労157名、動労78名であったが、会社発足時の62年4月1日現在では国労85名、動労113名となり、国労組合員は大幅に減少した。

武蔵小金井電車区分会の活動状況は、前記中野電車区分会の場合(5の(1)の②後段)とほぼ同様であった。

③ 管理者の職場規律に関する指導と武蔵小金井電車区分会に所属する組合員の対応

武蔵小金井電車区においても、中野電車区等と同様、60年以降武蔵小金井電車区分会所属の組合員に対しネクタイの不着用、ワッペンを着用、氏名札の未着用、訓練内容に関する解答拒否などについて注意・指導が行われ、会社が発足した62年4月以降は主として国労バッヂの着用について注意等が行われたが、同分会所属の組合員はこれに従わないことがあった。なお、同電車区では、主に電車の運転室背面が鉄板で仕切られた中央線の快速電車を担当しており「遮光カーテン」開放の注意・指導は少なかったが、同分会所属の組合員はこれに従わないことがあった。

他方、国鉄および会社は、同分会所属の組合員の運転技量および検修技量については、前記三鷹電車区の場合(6の(1)の③のエ)と同様、特段これを問題としたことがなかった。

(2) 武蔵小金井電車区に所属する申立人組合員に対する本件配属発令

① 国鉄の62年3月10日付(一部11日付)人事異動

国鉄は、62年3月10日付～11日付で、武蔵小金井電車区に所属する申立人組合員7名に対しそれぞれ「駅営業係兼務」(4名)および「事業部兼務」(3名)の発令を行った。「駅営業係兼務」の発令を受けた4名のうち3名は、3月中旬までに発令先へ赴任して駅の改札・出札業務に就いたが、他の1名は3月末日まで豊田電車区でビデオ鑑賞等の講習を受けた。他方「事業部兼務」の発令を受けた3名は、3月中旬以降、立川、三鷹等の講習会場において作文、ビデオ鑑賞、オレンジカードの販売実習等の講習を受けた。

なお、兼務発令を受けた上記7名のうち4名は、国鉄時代の61年7月5日付～9月17日付で中野電車区および八王子機関区に設けられた「人材活用センター」へ配置され、上記兼務発令を受けるまで同センターにおいて、ペンキ塗り、草むしり等に従事したり、電気機関士への転換教育などを受けた者である。

② 設立委員の申立人組合員に対する本件配属通知

武蔵小金井電車区において、設立委員が上記申立人組合員7名(別表ⅢのNo.1～No.7、以下この項における括弧内のNo.は別表ⅢのNo.である。)に対し62年3月16日以降行った62年4月1日付配属通知における兼務発令は、国鉄の上記3月10日付～11日付兼務発令の内容を新会社の勤務箇所等に読み替えたものであり、その具体的内容は別表Ⅲにおける「設立委員の62年4月1日付配属通知・本務/兼務」欄記載のとおりである(なお、この兼務発令と同時に1名に対し「駅在勤」発令がなされているが、前記5の(2)の②と同様、以下の兼務発令の記述においてはこのような在勤地の発令を省略した。)

新会社移行後、会社は、国鉄が3月中旬から実施してきた上記①の事業部兼務(設立委員の通知は「関連事業本部兼務」または「駅兼務・関連事業本部兼務」)発令者3

名（No.5～No.7）に対する講習を4月1日以降も継続し、5月19日まで実施した。また、上記①の駅営業係兼務（設立委員の通知は「駅営業指導係兼務」）の発令を受け、駅の営業要員として3月中旬各駅に赴任した3名（No.1～No.3）は、4月1日以降も引き続き兼務先の各駅において改札・出札等の業務に従事した。

ちなみに、設立委員の配属通知における兼務発令（「派遣」を除く。）は、武蔵小金井電車区においては申立人組合員を含め全体で27名に対して行われ、その職種別・組合所属別人員は次頁の表のような状況であった。

③ 会社の申立人組合員に対する本件配属発令

ア 会社は、62年5月20日付で、設立委員から「関連事業本部兼務」等を発令された3名のうち2名（No.5、No.7）に対し直営店舗の要員として「駅兼務」の発令を行い、他の1名（No.6）および設立委員から「駅営業指導係兼務」を発令された1名（No.4）に対し駅の助勤業務要員として「要員機動センター兼務」の発令を行った。

		組合員数	本務発令	兼務発令	兼務率
運 転 士	国 労	25	19	6	24%
	動 労	68	55	13	19%
	その他	20	20	0	0%
検 修	国 労	55	53	2	4%
	動 労	20	20	0	0%
	その他	11	6	5	45%
事 務 等	国 労	2	1	1	50%
	動 労	6	-	-	-
	その他	2	-	-	-
計		209	174	27	

そして、同日付で、新たに2名（No.8、No.9）に対し直営店舗の要員として「駅兼務・関連事業本部兼務」の発令を行ったほか、6月以降も順次以下のように兼務発令および配転発令を行った。これら62年5月20日以降の発令の詳細は、別表Ⅲの「会社の62年4月2日以降の配属発令（兼務発令・配転発令）」欄記載のとおりである（なお、以下の記述では、前記5の(2)の③と同様「在勤」発令および「駅在勤」発令を省略した。）。

イ 6月15日付、7月8日付および7月16日付で、新たに廃車解体要員として「品川運転所」へ2名（No.10、No.11）を、「松戸電車区」へ2名（No.18、No.21）を、そして「大宮運転区」、「蒲田電車区」、「中原電車区」へ3名（No.19、No.20、No.22）をそれぞれ配転した。この配転命令は、武蔵小金井電車区においては武蔵小金井電車区分会所属の組合員に対してのみ行われた。

ウ 7月7日付で、新たに6名（No.12～No.17）に対し駅の営業要員として「駅営業指導係（営業主任）兼務」を発令した。

エ ちなみに、9月1日現在の武蔵小金井電車区における兼務発令（派遣・出向を除く。）の職種別・組合所属別人員は次表のような状況であった。

	組合員数	本務発令	兼務発令	兼務率
--	------	------	------	-----

運 転 士	国 労	31	14	17	55%
	東 鉄 労	65	56	9	14%
	そ の 他	20	19	1	5%
検 修	国 労	48	44	4	8%
	東 鉄 労	25	25	0	0%
	そ の 他	11	5	6	55%
事 務 等	国 労	2	1	1	50%
	東 鉄 労	5	-	-	-
	そ の 他	2	-	-	-
計		209	164	38	

オ さらに会社は、9月14日付で、5月20日に吉祥寺駅の直営店舗の要員として「駅兼務」を発令した1名（No.5）に対し大清水業務の要員として「東京要員機動センター新橋支所営業指導係」に配転発令を行うとともに「関連事業本部兼務」を発令した。

カ 63年3月3日付で、62年6月15日に廃車解体要員として「品川運転所」に配転した2名のうち、1名（No.10）に対し廃材整理要員として「拝島運転区」へ再び配転を発令した。

キ 63年4月1日付で、62年7月16日に廃車解体要員として「中原電車区」へ配転した1名（No.22）に対し廃材整理要員として「拝島運転区」へ再び配転を発令した。

ク 63年4月11日付で、62年5月20日に「新宿要員機動センター兼務」を発令した1名（No.6）に対し大清水業務の要員として「上野要員機動センター兼務」を発令するとともに、新たに1名（No.23）に対し同じく大清水業務の要員として「要員機動センター兼務」を発令した。

ケ 63年4月21日付で、すでに直営店舗の要員として兼務発令した3名（No.7、No.8、No.9）に対し改めて直営店舗所在駅の「営業指導係（営業主任）」に職種変更を伴う配転発令を行うとともに、同日付で、すでに大清水業務の要員として兼務発令した4名（No.4、No.5、No.6、No.23）に対しても改めて新設した「ペンディング事業所事業指導係」に職種変更を伴う配転発令を行った。

④ 配属先における申立人組合員の就労実態

上記のような発令を受けた申立人組合員は、配属先で次のような業務に従事した。すなわち、直営店舗に配属された者は、「うどん・そば店」、「ミルクスタンド」、「ショットバー」等において、調理、ウェイター、レジなどの業務に従事した。「要員機動センター」に配属された者は、ラッシュ時の駅ホームでの尻押し業務に従事するとともに、後に設置された「ペンディング事業所」への配属者と同様の大清水業務などに従事した。駅の営業要員として駅に配属された者は、改札、出札、ホームでの客整理などの業務に従事した。

また、廃車解体要員、廃材整理要員として「品川運転所」、「拝島運転区」等に配転された者は、不用貨車をバーナーで切断する作業や信号ケーブルの銅線の被膜剥離作業等に従事した。

(3) 武蔵小金井電車区分会所属の組合員に対する本件勤務指定

① 国鉄時代における勤務指定の状況

従来、武蔵小金井電車区における運転士の勤務指定は、中野電車区などと同様、いわゆる「ローテーション方式」がとられていた。ところが、61年4月以降の勤務指定において、武蔵小金井電車区長は、動労所属の運転士を主として交番勤務に指定するようになった。他方、同電車区長は武蔵小金井電車区分会所属の運転士を交番勤務に指定したものの、予備勤務については同分会所属の運転士のみ勤務指定するようになった（動労所属の運転士で62年3月まで予備勤務に指定された者はいなかった。）。

その後、同年12月に同分会所属組合員約40人の脱退により、同分会の組合員数が激減し、同月以降、同分会所属の運転士に対する交番勤務の指定も大幅に減少したが、毎月3名～8名は交番勤務に指定されていた。ところが、62年3月の勤務指定においては、同分会所属の運転士で交番勤務に指定された者はいなかった。これに対し、動労所属の運転士に対する勤務指定は、従前と同様交番勤務に集中した（40名～50名）。

また、同電車区においては、61年4月頃から運転士に対し日勤勤務の指定が行われたが、62年3月までの間、同勤務に指定された運転士の延人員は、同分会所属の組合員4名、動労所属の組合員7名、その他3名であった。

② 会社移行後の武蔵小金井電車区分会所属の組合員に対する勤務指定

ア 運転士に対する本件勤務指定

前記①のように、61年12月以降、武蔵小金井電車区長は動労所属の運転士を交番勤務に集中的に指定する一方、予備勤務には武蔵小金井電車区分会所属の運転士の多数を指定してきた。そして、会社移行後の62年4月以降の勤務指定においても、次表（62年4月～63年3月における組合所属別運転士の交番勤務・予備勤務・日勤勤務の指定状況）のようにほぼ同様の勤務指定を行い、とりわけ62年6月～8月および11月以降は同分会所属の運転士を全く交番勤務に指定しなかった。また、62年5月以降、同電車区長は同分会所属の運転士を集中的に日勤勤務に指定するようになり、11月、12月における東鉄労所属の運転士各1名に対する日勤勤務の指定を除き、日勤勤務に指定した者は全員同分会所属の組合員であった。

		昭和62年										昭和63年		
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
交 番	国 労	4	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	
	動 労	40	44	47	49	50	48	54	54	51	-	53	52	
	その他	19	17	16	14	13	9	8	9	12	-	10	16	
予 備	国 労	15	14	11	7	7	6	6	8	8	5	8	8	
	動 労	1	3	1	7	5	7	3	2	3	2	2	4	
	その他	1	2	6	4	5	4	8	7	8	10	7	2	
日 勤	国 労	0	4	14	13	7	2	3	2	5	10	2	2	
	動 労	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

注①：「100予備」、「構内運転業務」などの勤務指定は省略。

注②：「動労」欄の62年9月以降は「東鉄労」である。

同電車区長は、上記日勤勤務に指定した者に対し5月20日から車両を清掃する「クリーンアップ作業」への従事を命じ、6月15日からは定期券の顧客登録原票等を作成する「コーディング作業」を命じたほか、7月以降は他駅における大清水業務の助勤、ラッシュ時の尻押しなどの業務を命じた。

本件においては、会社が同分会所属の運転士に対して行った以上のような62年4月以降の勤務指定を不当労働行為であるとして救済を求めている。

イ 検修職に対する本件勤務指定

武蔵小金井電車区長は、62年4月以降、検修職場に「特修チーム」を設置し、4月から11月までは各月10～14名、12月から翌63年3月までは各月3～4名を配置し、63年3月13日のダイヤ改正直後からは15名を配置した。この「特修チーム」に配置された者は全員武蔵小金井電車区分会所属の組合員であった。

「特修チーム」に配置された上記分会所属の組合員は、62年4月～5月は電車行先字幕内清掃作業、5月～10月はクリーンアップ作業、10月～11月はコーディング作業、11月～63年1月は乾電池公害対策作業（電車乗客が落とした乾電池がドアの溝に入ることにより、ドアの開閉が不可能となることに対する対策）、63年2月以降は電車行先字幕内清掃作業などに従事した。

本件においては、会社が同分会所属の組合員に対して行った以上のような62年4月以降の勤務指定を不当労働行為であるとして救済を求めている。

(4) 国労脱退者の従事業務

武蔵小金井電車区において、63年1月に国労を脱退した2名の武蔵小金井電車区分会所属の組合員（運転士）は、新会社移行後、予備勤務もしくは日勤勤務に指定されていたが、脱退後の同年3月の勤務指定において両名とも交番勤務に指定された。

8 豊田電車区における配属発令および勤務指定

(1) 豊田電車区および豊田電車区分会の概況

① 豊田電車区の担当業務と人員

豊田電車区は、中央線の東京・高尾間、青梅線、五日市線等の電車の運転とその線区で使用される電車の検査・修繕を担当している。

同電車区の所要人員は、61年11月のダイヤ改正時に230名とされたものの、その後2名が増員され、会社発足時の所要人員は232名となった。しかし、次表のように、同電車区の62年4月1日現在の社員数は、その所要人員を上回る310名となっており、全体で78名の余剰人員があった。

	管理職	事務	運転士	検修等	合計
所要人員	11	9	97	115	232
現在人員	10	11	153	136	310
過・△欠	△1	2	56	21	78

② 豊田電車区分会の組織人員と活動状況

61年4月1日当時の豊田電車区における労働組合の組織状況は国労149名、動労104名であったが、会社発足時の62年4月1日現在では国労67名、動労208名であり、さら

に63年3月1日には国労61名、東鉄労236名となって、国労の組合員は大幅に減少した。

豊田電車区分会の活動状況は、前記中野電車区分会の場合（5の(1)の②後段）とほぼ同様であった。

③ 管理者の職場規律に関する指導と豊田電車区分会に所属する組合員の対応

豊田電車区においても、61年3月頃から、前記中野電車区の場合と同様、電車運転室背面の遮光カーテンを開放するよう指導が行われた。しかし、豊田電車区分会所属の運転士のなかには、この指示に従わずカーテンを開放しない者もみられた。

このほか、同電車区においては、60年以降、同分会所属の組合員に対しネクタイの不着用、ワッペンを着用、訓練内容に関する解答拒否などについて注意・指導が行われたが、同分会所属の組合員はこれに従わないことがあった。そして、会社が発足した62年4月以降は、同分会所属の組合員に対し主として国労バッヂを取り外すよう注意等が行われたが、同組合員は国労バッヂの着用を続けた。

他方、国鉄および会社は、同分会所属の組合員の運転技量および検修技量については、前記三鷹電車区の場合（6の(1)の③のエ）と同様、特段これを問題としたことがなかった。

(2) 豊田電車区に所属する申立人組合員に対する本件配属発令

① 国鉄の62年3月10日付人事異動

国鉄は、62年3月10日付で、豊田電車区に所属する申立人組合員12名に対しそれぞれ「駅営業係兼務」（5名）および「事業部兼務」（7名）の発令を行った。「駅営業係兼務」の発令を受けた5名は、3月20日以降発令先へ赴任して出札・改札等の業務に従事したが、「事業部兼務」の発令を受けた7名は、3月中旬以降、八王子、三鷹等の講習会場で、企業人教育のビデオ鑑賞、作文の自学自習、オレンジカードの販売実習等の講習を受けた。

なお、兼務発令を受けた上記12名のうち8名は、国鉄時代の61年7月5日付～11月1日付で中野電車区、八王子機関区等に設けられた「人材活用センター」へ配置され、上記兼務発令を受けるまで同センターにおいて草むしりや清掃作業に従事したり、電気機関士への転換教育を受けた者である。

② 設立委員の申立人組合員に対する本件配属通知

豊田電車区において、設立委員が上記申立人組合員12名（別表ⅣのNo.1～No.7、No.21～No.25、以下この項における括弧内のNo.は別表ⅣのNo.である。）に対し62年3月16日以降行った62年4月1日付配属通知における兼務発令は、国鉄の上記3月10日付兼務発令の内容を新会社の勤務箇所等に読み替えたものであり、その具体的内容は別表Ⅳにおける「設立委員の62年4月1日付配属通知・本務／兼務」欄記載のとおりである（なお、この兼務発令と同時に4名に対し「在勤」発令がなされているが、前記5の(2)の②と同様、以下の兼務発令の記述においてはこのような在勤地の発令を省略した。）。

新会社発足後、会社は、国鉄が3月中旬から実施してきた上記①の事業部兼務（設立委員の通知は「関連事業本部兼務」または「駅兼務・関連事業本部兼務」）発令者7名（No.5～No.7、No.21～No.24）に対する講習等を4月1日以降も継続し、5月19日まで実施した。また、上記①の駅営業係兼務（設立委員の通知は「駅営業指導係兼務」または「駅営業主任兼務」）の発令を受けた5名（No.1～No.4、No.25）は、4月1日

降も引き続き兼務先の各駅において、改札、出札、旅行センター等の業務に従事した。

ちなみに、設立委員の配属通知における兼務発令（「派遣」を除く。）は、豊田電車区においては申立人組合員を含め全体で32名に対して行われ、その職種別・組合所属別人員は次頁の表のような状況であった。

		組合員数	本務発令	兼務発令	兼務率
運 転 士	国 労	32	24	8	25%
	動 労	107	97	10	9%
	その他	14	14	0	0%
検 修	国 労	33	28	5	15%
	動 労	93	85	8	9%
	その他	5	4	1	20%
事 務 等	国 労	2	2	0	0%
	動 労	8	8	0	0%
	その他	0	0	0	0%
計		294	262	32	

③ 会社の申立人組合員に対する本件配属発令

ア 会社は、62年5月20日付で、設立委員から「関連事業本部兼務」等を発令された7名のうち6名（No.5～No.7、No.22～No.24）に対し直営店舗の要員として「駅兼務」等の発令を行い、1名（No.21）に対しクリーンアップ作業要員として「要員機動センター兼務」の発令を行った。

そして、同日付で、新たに8名（No.10～No.16、No.20）に対し直営店舗の要員として「駅兼務・関連事業本部兼務」の発令を行ったほか、6月以降も順次以下のように兼務発令および配転発令を行った。これら62年5月20日以降の発令の詳細は、別表Ⅳの「会社の62年4月2日以降の配属発令（兼務発令・配転発令）」欄記載のとおりである（なお、以下の記述では、前記5の(2)の③と同様「在勤」発令および「駅在勤」発令を省略した。）。

イ 6月26日付で、5月20日に「要員機動センター兼務」を発令した1名（No.21）と、新たに2名（No.8、No.9）に対し大清水業務の要員として「要員機動センター兼務・関連事業本部兼務」を発令した。

ウ 7月1日付で、新たに1名（No.30）に対しモトトレイン作業要員として「上野要員機動センター兼務」を発令した。

エ 7月7日付で、新たに4名（No.18、No.26～No.28）に対し駅の改札・出札業務要員として「駅営業係（営業指導係）兼務」を発令した。

オ 7月14日付で、新たに1名（No.29）に対し大清水業務の要員として「要員機動センター兼務・関連事業本部兼務」を発令した。

カ 7月16日付で、新たに1名（No.33）に対し直営店舗の要員として「駅兼務・関連事業本部兼務」を発令した。

また、同日付で、新たに2名（No.31、No.32）に対し廃車解体要員として「大宮運転区」および「松戸電車区」への配転発令を行った。

キ ちなみに、9月1日現在の豊田電車区における兼務発令（派遣・出向を除く。）の職種別・組合所属別人員は次頁の表のような状況であった。

ク 63年4月11日付で、62年7月14日に「要員機動センター立川支所兼務・関連事業本部兼務」を発令した1名（No.29）に対し大清水業務の要員として「要員機動センター八王子支所兼務」の発令を行うとともに、新たに2名（No.17、No.19）に対し同じく大清水業務の要員として「要員機動センター兼務」を発令した。

ケ 63年4月21日付で、すでに大清水業務の要員として「要員機動センター兼務」を発令した6名（No.8、No.9、No.17、No.19、No.21、No.29）に対し改めて新設した「ベンディング事業所事業係（事業指導係・事業主任）」に職種変更を伴う配転発令を行った。

		組合員数	本務発令	兼務発令	兼務率
運 転 士	国 労	39	14	25	64%
	東 鉄 労	115	106	9	8%
	そ の 他	4	4	0	0%
検 修	国 労	33	27	6	18%
	東 鉄 労	94	92	2	2%
	そ の 他	4	3	1	25%
事 務 等	国 労	2	1	1	50%
	東 鉄 労	8	8	0	0%
	そ の 他	0	0	0	0%
計		299	255	44	

また、同日付および翌22日付で、すでに直営店舗の要員として兼務発令した15名（No.5～No.7、No.10～No.16、No.20、No.22～No.24、No.33）に対し改めて直営店舗所在駅の「営業係（営業指導係・営業主任）」に職種変更を伴う配転発令を行った。

④ 配属先における申立人組合員の就労実態

上記のような発令を受けた申立人組合員は、配属先で次のような業務に従事した。
すなわち、直営店舗に配属された者は、「駅売店」、「うどん・そば店」、「コーヒーショップ」、「ビデオショップ」において、仕入れ・販売などの業務に従事した。「要員機動センター」に配属された者は、車両の清掃、モトトレイン業務、ラッシュ時の駅ホームでの尻押し業務などに従事するとともに、後に新設された「ベンディング事業所」への配属者と同様、大清水業務等に従事した。駅の営業要員として駅に配属された者は、改札、出札などの業務に従事した。

(3) 豊田電車区分会所属の組合員に対する本件勤務指定

① 国鉄時代における勤務指定の状況

ア 運転士に対する国鉄時代の勤務指定

従来、豊田電車区における運転士の勤務指定は、前記中野電車区等と同様、いわゆる「ローテーション方式」がとられていた。しかし、同電車区長は、60年4月までで従来の「ローテーション方式」による勤務指定を廃止し、同年5月以降、勤務成績を考慮して勤務指定する方法をとるようになった。そして、5月から新たに「日

勤務」を設け、勤務成績の上位の者から「交番勤務」、「予備勤務」、「日勤勤務」の順に勤務指定するようになった。

勤務指定方法変更後、豊田電車区においては、60年8月から、動労所属の運転士に対する予備勤務の指定が減少したのに対し、豊田電車区分会所属の運転士に対する予備勤務の指定は増加した。そして、同年10月以降は同分会所属の運転士のみが予備勤務に指定され、さらに61年7月からは同分会所属の運転士のみが日勤勤務に指定された。62年2月からは、同分会所属の運転士が全く交番勤務に指定されなかったのに対し、動労所属の運転士は交番勤務に集中的に指定されるようになった。

イ 検修職場における「特修班」の設置

国鉄当時の61年3月、豊田電車区長は、余剰人員対策として「特修班」を設け、豊田電車区分会に所属する組合員17名をそこに配置し、庁舎建物のペンキ塗り、構内のゴミ拾い等に従事させた。

② 会社移行後の豊田電車区分会所属の組合員に対する勤務指定

ア 運転士に対する本件勤務指定

前記①のように、60年8月以降、豊田電車区長は豊田電車区分会所属の運転士を主として予備勤務や日勤勤務に指定してきたが、62年4月以降もほぼ同様の勤務指定を行った。

すなわち、同年4月の勤務指定においては、同分会所属の運転士を全く交番勤務に指定せず、予備勤務に1名、日勤勤務に10名、通勤対策業務に5名を指定する一方、動労所属の運転士に対しては交番勤務に42名、予備勤務に6名を指定した。翌5月の勤務指定においても、同分会所属の運転士を全く交番勤務に指定せず、予備勤務に1名、日勤勤務に10名を指定し、動労所属の運転士に対しては、交番勤務に42名、予備勤務に6名を指定した。このような状況は同年6月の勤務指定においてもほぼ同様であった。

同電車区長は、上記日勤勤務に指定した同分会所属の運転士に対し62年4月から草刈りやペンキ塗りを指示し、5月からは車両の清掃（クリーンアップ作業）業務等に従事させた。

本件においては、会社が同分会所属の運転士に対して行った以上のような62年4月以降の勤務指定を不当労働行為であるとして救済を求めている。

イ 検修職に対する本件勤務指定

前記①の「特修班」は新会社移行後再び設置され、62年5月の勤務指定において、豊田電車区分会所属の組合員のみ4名が「特修班」に配置された。その後、この「特修班」に配置された者はすべて同分会所属の組合員であり、63年5月現在では6名が配置されている。

豊田電車区長は、62年6月15日、「特修班」に配置した同分会所属の組合員6名に対し5月21日から開始した「クリーンアップ作業」を命じた。「特修班」に配置された同分会所属の組合員は、車両クーラーの整風板の水洗い、車両側面の旧東京西鉄道管理局を表す「西局」の文字をペンキで塗りつぶす作業、「東」シールの貼付作業、国鉄の名盤剥がし作業、ブレーキ弁の凍結防止作業、冷房結露対策作業などに従事した。

本件においては、会社が同分会所属の組合員に対して行った以上のような62年4月以降の勤務指定を不当労働行為であるとして救済を求めている。

(4) 国労脱退者の従事業務

豊田電車区において、61年5月から翌62年10月までの間に国労を脱退した豊田電車区分会所属の組合員約50名は、脱退後、主に動労に加入した。これら脱退者は、ほぼ全員が当該職種の本業業務に就いている。

9 田町電車区における配属発令

(1) 田町電車区および田町電車区分会の概況

① 田町電車区の担当業務と人員

田町電車区は主として東海道線の東京・伊東間および横須賀線の錦糸町・横須賀間の電車の運転と、東海道線の東京・伊東間に使用される車両の検査・修繕を担当している。

同電車区の所要人員は、61年11月のダイヤ改正時に282名とされたものの、その後41名が減員となり、会社発足時の所要人員は241名となった。しかし、次表のように、同電車区の62年4月1日現在の社員数は、その所要人員を上回る303名となっており、全体で62名の余剰人員があった。

	管理職	事務	運転士	検修等	合計
所要人員	11	8	128	94	241
現在人員	11	10	172	110	303
過・△欠	0	2	44	16	62

② 田町電車区分会の組織人員と活動状況

61年4月1日当時の田町電車区における労働組合の組織状況は国労222名、動労110名であったが、会社発足時の62年4月1日現在では国労70名、動労158名であり、さらに63年3月1日には国労68名、東鉄労210名となって、国労の組合員は大幅に減少した。

田町電車区分会の活動状況は、前記中野電車区分会の場合（5の(1)の②後段）とほぼ同様であった。

③ 管理者の職場規律に関する指導と田町電車区分会に所属する組合員の対応

田町電車区においても、60年以降、田町電車区分会所属の組合員に対しワッペンの着用、点呼拒否、バッジの着用などについてこれを改めるよう注意・指導が行われたが、同組合員らはこれに従わないことがあった。

他方、国鉄および会社は、同分会所属の組合員の運転技量および検修技量については、前記三鷹電車区の場合（6の(1)の③のエ）と同様、特段これを問題としたことがなかった。

(2) 田町電車区に所属する申立人組合員に対する本件配属発令

① 国鉄の62年3月10日付（一部11日、13日、14日付）人事異動

国鉄は、62年3月10日付～14日付で、田町電車区に所属する申立人組合員32名に対しそれぞれ「要員機動センター兼務」（16名）、「事業部兼務」（11名）および「駅営業係兼務」（5名）の発令を行うと同時に、それまで横浜貨車区等に所属していた申立人組合員6名を田町電車区に配転するとともに、これら6名に対し「要員機動センター

兼務」(2名)および「事業部兼務」(4名)の発令を行った。

「要員機動センター兼務」の発令を受けた18名は、業務上の指示を受けず待機したり、ラッシュ時の尻押し・乗客整理、改札業務の応援、オレンジカード販売などの業務に従事したりした。「事業部兼務」の発令を受けた15名は、直営店舗で営業の講習を受けたり、構内の植木の枝打ち作業などを行った。「駅営業係兼務」の発令を受けた5名は、営業関係のビデオ鑑賞、工場見学、オレンジカードの販売実習などの講習を受けた。

なお、兼務発令を受けた上記38名のうち8名は、国鉄時代の61年7月5日付～12月2日付で東京運転区に設けられた「人材活用センター」へ配置され、上記兼務発令を受けるまで同センターにおいて、灰皿・窓枠掃除、カーテンの取替え、看板のペンキ塗りなどの作業に従事した者である。

② 設立委員の申立人組合員に対する本件配属通知

田町電車区において、設立委員が上記申立人組合員38名(別表VのNo.1～No.38、以下この項における括弧内のNo.は別表VのNo.である。)に対し62年3月16日以降行った同年4月1日付配属通知における兼務発令は、国鉄の上記3月10日付～14日付兼務発令の内容を新会社の勤務箇所等に読み替えたものであり、その具体的内容は別表Vにおける「設立委員の62年4月1日付配属通知・本務/兼務」欄記載のとおりである。

新会社移行後、会社は、国鉄が3月中旬から実施してきた上記①の要員機動センター兼務発令者18名(No.1～No.3、No.9、No.10、No.12、No.20、No.21、No.23～No.30、No.36、No.38)に対し、従前と同様、駅における助勤・波動業務やオレンジカードの販売を命じた。そして、上記①の事業部兼務(設立委員の通知は「関連事業本部兼務」)発令者15名(No.4～No.8、No.14、No.16～No.19、No.22、No.33～No.35、No.37)に対し、引き続き直営店舗において営業の講習などを5月6日頃まで実施するとともに、上記①の駅営業係兼務(設立委員の通知は「駅営業係兼務」または「駅営業指導係兼務」)発令者5名(No.11、No.13、No.15、No.31、No.32)に対しても、従前と同様、営業の講習、工場見学、オレンジカードの販売実習などの講習を5月20日頃まで実施した。

ちなみに、設立委員の配属通知における兼務発令(「派遣」を除く。)は、田町電車区においては申立人組合員を含め全体で48名に対して行われ、その職種別・組合所属別人員は次頁の表のような状況であった。

③ 会社の申立人組合員に対する本件配属発令

ア 会社は、62年4月9日付で、設立委員から「要員機動センター兼務」を発令された5名(No.23、No.27、No.28、No.36、No.38)に対し大清水業務の要員として「関連事業本部兼務・東京機械所機械技術係兼務」を発令し、同じく1名(No.20)に対し「要員機動センター兼務・関連事業本部兼務・東京機械所機械技術係兼務」を発令したほか、5月以降も順次以下のように兼務発令および配転発令を行った。これら62年4月9日以降の発令の詳細は、別表Vの「会社の62年4月2日以降の配属発令(兼務発令・配転発令)」欄記載のとおりである(なお、以下の記述では、前記5の②の③と同様「在勤」発令および「駅在勤」発令を省略した。)

	組合員数	本務発令	兼務発令	兼務率
--	------	------	------	-----

運 転 士	国 労	32	6	26	81%
	動 労	104	104	0	0%
	そ の 他	36	35	1	3%
検 修	国 労	33	15	18	55%
	動 労	51	50	1	2%
	そ の 他	26	26	0	0%
事 務 等	国 労	5	3	2	40%
	動 労	3	3	0	0%
	そ の 他	11	11	0	0%
計		301	253	48	

イ 5月6日付で、設立委員から「関連事業本部兼務」を発令された15名（No.4～No.8、No.14、No.16～No.19、No.22、No.33～No.35、No.37）に対し直営店舗の要員として「関連事業本部兼務・駅兼務」等を発令した。

ウ 5月20日付で、設立委員から「要員機動センター兼務」ないし「駅営業指導係兼務」を発令された8名（No.9、No.11、No.13、No.21、No.25、No.26、No.29、No.30）に対し直営店舗の要員として「駅兼務・関連事業本部兼務」を発令し、同じく設立委員から「新橋駅営業指導係兼務」を発令された1名（No.15）に対し「品川駅営業指導係兼務」を発令した。

そして、同日付で、それまで品川運転所および東神奈川電車区に所属していた7名（No.39～No.45）を田町電車区に配転するとともに、これら7名に対しクリーンアップ作業要員として「要員機動センター兼務」を発令した。

また、同日付で、設立委員から「駅営業係兼務」を発令された1名（No.31）を蒲田電車区へ配転するとともに、同人に対し廃車解体に係わる要員として「要員機動センター兼務」を発令した。

エ 6月23日付で、設立委員から「要員機動センター兼務」を発令された1名（No.12）に対し列車の行先表示板の取替え作業要員として「駅営業指導係兼務」を発令した。

オ 6月26日付で、4月9日に「関連事業本部兼務・東京機械所機械技術係兼務」を発令した2名（No.27、No.36）に対し大清水業務の要員として「要員機動センター兼務」を発令した。同日付で、5月20日に「要員機動センター兼務」を発令した2名（No.40、No.41）に対し、同じく大清水業務の要員として「要員機動センター兼務・関連事業本部兼務」を発令した。

カ 7月16日付で、5月20日に「要員機動センター兼務」を発令した4名に対し廃車解体要員として「品川運転所」へ2名（No.42、No.44）を、「大宮運転区」へ1名（No.45）を、「松戸電車区」へ1名（No.43）をそれぞれ配転した。

キ ちなみに、9月1日現在の田町電車区における兼務発令（派遣・出向を除く。）の職種別・組合所属別人員は次頁の表のような状況であった。

ク 9月22日付で、5月20日に「池袋駅兼務・関連事業本部兼務」を発令した1名（No.21）に対し蒲田駅の直営店舗要員として「蒲田駅兼務」を発令した。

	組合員数	本務発令	兼務発令	兼務率
--	------	------	------	-----

運 転 士	国 労	34	6	28	82%
	東鉄労	103	103	0	0%
	その他	36	35	1	3%
検 修	国 労	41	15	26	63%
	東鉄労	51	50	1	2%
	その他	26	26	0	0%
事 務 等	国 労	5	3	2	40%
	東鉄労	3	3	0	0%
	その他	12	12	0	0%
計		311	253	58	

- ケ 12月7日付で、設立委員から「要員機動センター兼務」を発令された1名(No.24)に対し直営店舗の要員として「駅兼務・関連事業本部兼務」を発令した。
- コ 63年1月26日付で、62年5月20日に「駅営業指導係兼務」を発令した1名(No.15)に対し助勤・波動業務要員として「要員機動センター兼務」を発令した。
- サ 63年3月3日付で、62年7月16日に廃車解体要員として「品川運転所」へ配転した2名(No.42、No.44)に対し廃材整理要員として「下十条運転区」へ再び配転を発令した。
- シ 63年4月11日付で、設立委員から「東京要員機動センター兼務」を発令された1名(No.3)に対し助勤・波動業務要員として「新宿要員機動センター兼務」を発令するとともに、62年5月20日に「東京要員機動センター兼務」を発令した1名(No.39)に対し大清水業務の要員として「上野要員機動センター兼務」を発令した。
- ス 63年4月21日付で、すでに大清水業務の要員として「要員機動センター兼務」を発令した9名(No.20、No.23、No.27、No.28、No.36、No.38～No.41)と、助勤・波動業務要員として「要員機動センター兼務」を発令した1名(No.2)に対し改めて新設した「ベンディング事業所事業係(事業指導係・事業主任)」に職種変更を伴う配転発令を行った。

また同日付および翌22日付で、すでに直営店舗の要員として兼務発令した24名(No.4～No.9、No.11、No.13、No.14、No.16～No.19、No.21、No.22、No.24～No.26、No.29、No.30、No.33～No.35、No.37)に対し改めて直営店舗所在駅の「営業係(営業指導係・営業主任)」に職種変更を伴う配転発令を行った。

④ 配属先における申立人組合員の就労実態

上記のような発令を受けた申立人組合員は、配属先で次のような業務に従事した。すなわち、直営店舗に配属された者は、「駅売店」、「食堂」、「ベーカリーショップ」、「コーヒースタンド」、「ハンバーガーショップ」、「物産店」において、新聞・雑誌・雑貨類の仕入れ・販売などの業務、厨房作業・接客・レジなどの業務に従事した。「要員機動センター」に配属された者は、ラッシュ時の駅ホームでの尻押し、ホーム階段での乗客整理、イベントなどで混み合う駅での改札、出札業務、コーディング作業、灰皿の水洗い、連結器渡り板下や電車の窓枠等の清掃作業などに従事するとともに、後に新設された「ベンディング事業所」への配属者と同様、大清水業務等に従事した。

駅営業要員として駅に配属された者は、改札、出札、列車行先表示板の取替え、オレンジカードの販売、乗車券類の売込み等の業務に従事した。

また、廃車解体要員、廃材整理要員として「品川運転所」、「下十条運転区」等に配転された者は、バーナー等による不用車両の切断、解体物の移動作業や信号ケーブルの銅線の被膜剥離作業等に従事した。

(3) 国労脱退者の従事業務

田町電車区分会において、61年6月から翌年4月までの間に国労を脱退した128名の田町電車区分会所属の組合員は、脱退後、主に真国労に加入した。これら脱退者は、退職者等を除きほぼ全員が当該職種の本来業務に就いている。

10 品川運転区における配属発令

(1) 品川運転区および品川電車区分会の概況

① 品川運転区の担当業務と人員

品川運転区は、旧品川電車区が60年11月1日、品川運転区と山手電車区に分割された際、旧品川電車区の運転部門と大井工場派出業務を引き継いで発足したもので、山手線の電車の運転と大井工場で検査するための入・出場電車の運転および各電車区へ車両部品等を運搬する配給車等事業用車の運転・検査等の業務を担当している。

同運転区の所要人員は、61年11月のダイヤ改正時に154名とされ、これがそのまま新会社の要員として同運転区に引き継がれたが、62年4月1日現在の社員数はその所要人員を上回る217名であり、次頁の表のように、全体で63名の余剰人員があった。

② 品川電車区分会の組織人員と活動状況

品川電車区分会は、品川運転区および山手電車区に所属する国労組合員で組織する労働組合であり、61年4月1日当時の品川運転区における労働組合の組織状況は国労113名、動労81名であった。しかし、会社発足時の62年4月1日現在では国労71名、動労136名となり、さらに63年3月1日には国労48名、東鉄労157名となって、国労の組合員は大幅に減少した。

	管理職	事務	運転士	検修等	合計
所要人員	8	5	130	11	154
現在人員	8	9	188	12	217
過・△欠	0	4	58	1	63

品川運転区における品川電車区分会の活動状況は、前記中野電車区分会の場合（5の(1)の②後段）とほぼ同様であった。

③ 管理者の職場規律に関する指導と品川電車区分会に所属する組合員の対応

品川運転区においても、60年以降、品川電車区分会所属の組合員に対しワッペンの着用、点呼拒否、バッジの着用などについてこれを改めるよう注意・指導が行われたが、同組合員らはこれに従わないことがあった。

他方、国鉄および会社は、品川運転区の同分会所属組合員の運転技量および検修技量については、前記三鷹電車区の場合（6の(1)の③のエ）と同様、特段これを問題としたことがなかった。

(2) 品川運転区に所属する申立人組合員に対する本件配属発令

① 国鉄の62年3月10日付人事異動

国鉄は、62年3月10日付で、品川運転区に所属する申立人組合員40名に対しそれぞれ「事業部兼務」(31名)、「要員機動センター兼務」(7名)および「駅営業係兼務」(2名)の発令を行った。

「事業部兼務」の発令を受けた31名は、3月中旬以降、直営店舗配属に向けての実習、外部企業での研修等を受け、「駅営業係兼務」の発令を受けた2名は、3月中旬以降、品川の講習会場でビデオ鑑賞等の講習を受けた。他方、「要員機動センター兼務」の発令を受けた7名は、兼務発令を受けたにもかかわらずそのまま本務に従事した。

なお、兼務発令を受けた上記40名のうち17名は、国鉄時代の61年7月8日付～8月12日付で東京運転区等に設けられた「人材活用センター」へ配置され、上記兼務発令を受けるまで同センターにおいて電気機関士への転換教育等を受けたものである。

② 設立委員の申立人組合員に対する本件配属通知

品川運転区において、設立委員が上記申立人組合員40名(別表ⅥのNo.1～No.40、以下この項における括弧内のNo.は別表ⅥのNo.である。)に対し62年3月16日以降行った同年4月1日付配属通知における兼務発令は、国鉄の上記3月10日付兼務発令の内容を新会社の勤務箇所等に読み替えたものであり、その具体的内容は別表Ⅵにおける「設立委員の62年4月1日付配属通知・本務/兼務」欄記載のとおりである(なお、この兼務発令と同時に1名に対し「在勤」発令がなされているが、前記5の(2)の②と同様、以下の兼務発令の記述においてはこのような在勤地の発令を省略した。)

新会社移行後、会社は、国鉄が3月中旬から実施してきた上記①の事業部兼務(設立委員の通知は「関連事業本部兼務」または「駅兼務・関連事業本部兼務」)発令者31名(No.2～No.4、No.7、No.9～No.14、No.16、No.18～No.31、No.34～No.39)に対する研修等を4月1日以降も継続した。

他方、上記①の駅営業係兼務(設立委員の通知は「駅営業係兼務」または「駅営業主任兼務」)の発令を受けた2名(No.8、No.40)は、4月1日以降引き続き5月19日まで、品川、東京の講習会場でビデオ鑑賞等の講習を受けた。上記①の「要員機動センター兼務」の発令を受けた7名(No.1、No.5、No.6、No.15、No.17、No.32、No.33)は、4月1日以降、規程類の整理などに従事した者も存在したが、多数の者は後記③のウおよびエで改めて兼務発令を受けるまで引き続き本務に従事した。

ちなみに、設立委員の配属通知における兼務発令(「派遣」を除く。)は、品川運転区においては申立人組合員を含め全体で60名に対して行われ、その職種別・組合所属別人員は次表のような状況であった。

		組合員数	本務発令	兼務発令	兼務率
運 転 士	国 労	59	4	55	93%
	動 労	126	126	0	0%
	その他	1	1	0	0%
検 修	国 労	8	7	1	13%
	動 労	3	3	0	0%
	その他	1	1	0	0%
事	国 労	4	0	4	100%

務 等	労 務	5	5	0	0%
	その他	0	0	0	0%
計		207	147	60	

③ 会社の申立人組合員に対する本件配属発令

ア 会社は、62年4月23日付で、設立委員から「駅兼務・関連事業本部兼務」を発令された1名（No.38）に対し直営店舗の要員として「関連事業本部兼務・駅兼務」の発令を行ったほか、5月以降も順次以下のように兼務発令および配転発令を行った。これら62年4月23日以降の発令の詳細は、別表Ⅵの「会社の62年4月2日以降の配属発令（兼務発令・配転発令）」欄記載のとおりである（なお、以下の記述では、前記5の(2)の③と同様「在勤」発令および「駅在勤」発令を省略した。）。

イ 5月6日付で、設立委員から「関連事業本部兼務」を発令された30名（No.2～No.4、No.7、No.9～No.14、No.16、No.18～No.31、No.34～No.37、No.39）に対し直営店舗の要員として「関連事業本部兼務・駅兼務」を発令した。

ウ 5月20日付で、設立委員から「要員機動センター兼務」を発令された5名（No.1、No.5、No.6、No.15、No.17）に対し直営店舗の要員として「駅兼務・関連事業本部兼務」を発令した。

また同日付で、設立委員から「駅営業係兼務」を発令された1名（No.40）を田町電車区へ配転するとともに、同人に対しクリーンアップ作業要員として「要員機動センター兼務」を発令した。

エ 6月23日付で、設立委員から「要員機動センター兼務」を発令された2名（No.32、No.33）に対し上野駅での列車行先表示板の取替え作業要員として「上野駅営業主任兼務」を発令した。

オ ちなみに、9月1日現在の品川運転区における兼務発令（派遣・出向を除く。）の職種別・組合所属別人員は次頁の表のような状況であった。

		組合員数	本務発令	兼務発令	兼 務 率
運 転 士	国 労	53	1	52	98%
	東鉄労	126	126	0	0%
	その他	1	1	0	0%
検 修	国 労	2	1	1	50%
	東鉄労	9	9	0	0%
	その他	1	1	0	0%
事 務 等	国 労	3	0	3	100%
	東鉄労	5	5	0	0%
	その他	0	0	0	0%
計		200	144	56	

カ 63年1月19日付で、62年4月23日に「関連事業本部兼務・駅兼務」を発令した1名（No.38）に対し大清水業務を行うベンディング事業所の開設要員として「要員機動センター兼務」を発令した。

キ 63年2月20日付で、62年5月20日に田町電車区へ配転するとともに「要員機動セ

ンター兼務」を発令した1名（No.40）に対し廃材整理現場の事務等の要員として「下十條運転区」へ再び配転発令した。

ク 63年4月21日付で、63年1月19日に「要員機動センター兼務」を発令した1名（No.38）に対し大清水業務の要員として、改めて新設した「ベンディング事業所事業主任」に職種変更を伴う配転発令を行った。

また、同月21日～24日付で、すでに直営店舗の要員として兼務発令した35名（No.1～No.7、No.9～No.31、No.34～No.37、No.39）に対し改めて直営店舗所在駅の「営業指導係（営業主任）」に職種変更を伴う配転発令を行った。

④ 配属先における申立人組合員の就労実態

上記のような発令を受けた申立人組合員は、配属先で次のような業務に従事した。

すなわち、直営店舗に配属された者は、「駅食堂」、「駅売店」、「うどん・そば店」、「コーヒーショップ」、「DPE店」、「ミルクスタンド」、「喫茶店」等において、調理、ウエイター、レジなどの業務に従事した。「要員機動センター」に配属された者は、コーディング作業、車両の清掃作業などに従事するとともに、後に新設された「ベンディング事業所」への配属者と同様、大清水業務等に従事した。駅の営業要員として駅に配属された者は、オレンジカードの販売、定期券の一括販売、列車行先表示板の取替え等の業務に従事した。

また、事務要員として「下十條運転区」に配属された者は、廃材整理現場と本区との連絡業務などに従事した。

(3) 国労脱退者の従事業務

品川運転区において、62年6月から翌63年1月までの間に国労を脱退した品川電車区分会所属の組合員は19名であったが、これら脱退者は、退職者を除きほぼ全員が当該職種の本業業務に就いている。

11 山手電車区における配属発令

(1) 山手電車区および品川電車区分会の概況

① 山手電車区の担当業務と人員

山手電車区は、旧品川電車区が60年11月1日、山手電車区と品川運転区に分割された際、主として旧品川電車区の検修部門を引き継いで発足したもので、山手線に運用される全車両の検修およびそのための車両の構内入れ換え作業を担当している。

同電車区の所要人員は、61年11月のダイヤ改正時に122名とされたものの、その後5名が増員され、会社発足時の所要人員は127名となった。しかし、次表のように、同電車区の62年4月1日現在の社員数はその所要人員を上回る175名となっており、全体で48名の余剰人員があった。

	管理職	事務	運転士	検修等	合計
所要人員	7	5	18	97	127
現在人員	7	8	31	129	175
過・△欠	0	3	13	32	48

② 品川電車区分会の組織人員と活動状況

品川電車区分会は、前記のように品川運転区および山手電車区に所属する国労組合

員で組織する労働組合であり、61年4月1日当時の山手電車区における労働組合の組織状況は国労129名、動労48名であった。しかし、会社発足時の62年4月1日現在では国労73名、動労75名となり、さらに63年4月1日には国労43名、東鉄労122名となって、国労の組合員は大幅に減少した。

山手電車区における品川電車区分会の活動状況は、前記中野電車区分会の場合（5の(1)の②後段）とほぼ同様であった。

③ 管理者の職場規律に関する指導と品川電車区分会に所属する組合員の対応

山手電車区においても、60年以降、品川電車区分会所属の組合員に対しワッペンの着用、点呼拒否、バッヂの着用などについてこれを改めるよう注意・指導が行われたが、同組合員らはこれに従わないことがあった。

他方、国鉄および会社は、山手電車区の同分会所属組合員の運転技量および検修技量については、前記三鷹電車区の場合（6の(1)の③のエ）と同様、特段これを問題としたことがなかった。

(2) 山手電車区に所属する申立人組合員に対する本件配属発令

① 国鉄の62年3月10日付人事異動

国鉄は、62年3月10日付で、山手電車区に所属する申立人組合員25名に対しそれぞれ「要員機動センター兼務」（6名）、「要員機動センター兼務・事業部兼務」（5名）、「事業部兼務」（11名）および「駅営業係兼務」（3名）の発令を行ったほか、それまで横浜貨車区等に所属していた申立人組合員5名を山手電車区に配転するとともに、これら5名に対し「事業部兼務」の発令を行った。

「要員機動センター兼務」の発令を受けた6名は、発令後も従来どおり本務に就いた者もいたが、多くの者は3月中旬以降、駅での出札・改札業務、電車区での「起こし番」業務、ラッシュ時の乗客整理、オレンジカードの販売業務等に従事した。「要員機動センター兼務・事業部兼務」の発令を受けた5名は、3月中旬から、田町電車区等の講習会場でビデオ鑑賞、作文、オレンジカードの販売実習、接客マナーに関する講習等を受けた。「事業部兼務」の発令を受けた16名は、特定の業務の指示を受けず山手電車区で待機した者もいたが、多くの者は3月中旬以降、直営店舗配属に向けての実習を行ったり、直営店舗などの発令先に赴任して各種業務に従事した。「駅営業係兼務」の発令を受けた3名は、ビデオ鑑賞、会社見学等の講習を受けたり、オレンジカードの販売業務等に従事した。

なお、兼務発令を受けた上記30名のうち13名は、国鉄時代の61年7月5日付～12月2日付で東京運転区に設けられた「人材活用センター」へ配置され、上記兼務発令を受けるまで同センターにおいて、切断したレールによる文鎮の作成、蛍光灯カバーの清掃などの事業に従事したり、電気機関士への転換教育を受けた者である。

② 設立委員の申立人組合員に対する本件配属通知

山手電車区において、設立委員が上記申立人組合員30名（別表ⅦのNo.1～No.29およびNo.32、以下この項における括弧内のNo.は別表ⅦのNo.である。）に対し62年3月16日以降行った62年4月1日付配属通知における兼務発令は、国鉄の上記3月10日付～11日付兼務発令の内容を新会社の勤務箇所等に読み替えたものであり、その具体的内容は別表Ⅶにおける「設立委員の62年4月1日付配属通知・本務／兼務」欄記載のとおりで

ある（なお、この兼務発令と同時に4名に対し「在勤」発令または「駅在勤」発令がなされているが、前記5の(2)の②と同様、以下の兼務発令の記述においてはこれら在勤地の発令を省略した。）。

新会社移行後、上記①の要員機動センター兼務の発令を受けた6名（No.1、No.7、No.8、No.12、No.26、No.28）は、引続き上記①と同様の業務に従事し、本務に就いていた者は後記③のエで改めて兼務発令を受けるまでそのまま本務に従事した。上記①の要員機動センター兼務・事業部兼務（設立委員の通知は「要員機動センター兼務・関連事業本部兼務」）の発令を受けた5名（No.9、No.16、No.18、No.19、No.21）は、引続き営業関係の講習を受けた。上記①の事業部兼務（設立委員の通知は「関連事業本部兼務」または「駅兼務・関連事業本部兼務」）の発令を受けた16名（No.2～No.4、No.10、No.11、No.13～No.15、No.17、No.22～No.25、No.27、No.29、No.32）は、引続き上記①と同様の業務に従事したほか、4月以降、接客に関する講習や外部企業の研修等を受けた。上記①の駅営業係兼務（設立委員の通知は「駅営業係兼務」または「駅営業指導係兼務」）の発令を受けた3名（No.5、No.6、No.20）は、引続き営業関係の講習を受けるとともにオレンジカードの販売業務等を行った。

ちなみに、設立委員の配属通知における兼務発令（「派遣」を除く。）は、山手電車区においては申立人組合員を含め全体で42名に対して行われ、その職種別・組合所属別人員は次表のような状況であった。

		組合員数	本務発令	兼務発令	兼務率
運 転 士	国 労	19	8	11	58%
	動 労	12	10	2	17%
	その他	0	0	0	0%
検 修	国 労	42	16	26	62%
	動 労	56	56	0	0%
	その他	29	29	0	0%
事 務 等	国 労	4	1	3	75%
	動 労	3	3	0	0%
	その他	1	1	0	0%
計		166	124	42	

③ 会社の申立人組合員に対する本件配属発令

ア 会社は、4月23日付で、設立委員から「要員機動センター兼務・関連事業本部兼務」等を発令された2名（No.19、No.29）に対し直営店舗の要員として「駅兼務」の発令を行い、5月以降も順次以下のように兼務発令および配転発令を行った。これら62年4月23日以降の発令の詳細は、別表Ⅶの「会社の62年4月2日以降の配属発令（兼務発令・配転発令）」欄記載のとおりである（なお、以下の記述では、前記5の(2)の③と同様「在勤」発令および「駅在勤」発令を省略した。）。

イ 5月6日付で、設立委員から「関連事業本部兼務」を発令された13名（No.2～No.4、No.10、No.11、No.14、No.17、No.22～No.25、No.27、No.32）に対し直営店舗の要員として「関連事業本部兼務・駅兼務」を発令した。

ウ 5月20日付で、設立委員から「駅営業指導係兼務」、「要員機動センター兼務」を発令された2名（No.5、No.28）に対し直営店舗の要員として「関連事業本部兼務」等を発令し、同じく「要員機動センター兼務・関連事業本部兼務」、「駅兼務・関連事業本部兼務」、「営業係兼務」を発令された7名（No.9、No.13、No.15、No.16、No.18、No.20、No.21）に対しクリーンアップ作業要員として「要員機動センター兼務」を発令した。

また、同日付で、それまで大船電車区および東神奈川電車区に所属していた2名（No.30、No.31）を山手電車区に配転するとともに、これら2名に対しても同じくクリーンアップ作業要員として「要員機動センター兼務」を発令した。

エ 6月23日付で、設立委員から「要員機動センター兼務」を発令された1名（No.26）に対し電車行先表示板の取替え作業要員として「駅営業係兼務」を発令した。

オ 6月26日付で、5月20日に「要員機動センター兼務」を発令した3名（No.9、No.13、No.31）に対し大清水業務の要員として「要員機動センター兼務・関連事業本部兼務」を発令した。

カ 7月16日付で、5月20日に「要員機動センター兼務」を発令した6名に対し廃車解体要員として「品川運転所」へ4名（No.15、No.20、No.21、No.30）を、「松戸電車区」へ2名（No.16、No.18）をそれぞれ配転した。この配転発令は、山手電車区においては上記6名の品川電車区分会所属の組合員に対してのみ行われた。

キ ちなみに、9月1日現在の山手電車区における兼務発令（派遣・出向を除く。）の職種別・組合所属別人員は次表のような状況であった。

		組合員数	本務発令	兼務発令	兼務率
運 転 士	国 労	19	10	9	47%
	東 鉄 労	12	9	3	25%
	そ の 他	1	1	0	0%
検 修	国 労	37	15	22	59%
	東 鉄 労	58	55	3	5%
	そ の 他	29	28	1	3%
事 務 等	国 労	4	1	3	75%
	東 鉄 労	3	3	0	0%
	そ の 他	1	1	0	0%
計		164	123	41	

ク 11月27日付で、6月26日に「要員機動センター兼務・関連事業本部兼務」を発令した1名（No.13）に対し大清水業務の要員として「要員機動センター小田原支所営業指導係兼務」を発令した。

ケ 63年3月3日付で、62年7月16日に廃車解体要員として「品川運転所」に配転した4名のうち3名（No.20、No.21、No.30）に対し廃材整理要員として「下十条運転区」へ再び配転を発令した。

コ 63年4月21日付で、すでに直営店舗の要員として兼務発令した17名（No.2～No.5、No.10、No.11、No.14、No.17、No.19、No.22～No.25、No.27～No.29、No.32）に対し改めて直

営店舗所在駅の「営業係（営業指導係・営業主任）」に職種変更を伴う配転発令を行うとともに、同日付で、すでに大清水業務の要員として兼務発令した3名（No.9、No.13、No.31）に対しても改めて新設した「ベンディング事業所事業係（事業指導係）」に職種変更を伴う配転発令を行った。

④ 配属先における申立人組合員の就労実態

上記のような発令を受けた申立人組合員は、配属先で次のような業務に従事した。

すなわち、直営店舗に配属された者は、「鉄道関連商品販売店」、「飲食店」、「DPE店」、「駅売店」、「喫茶店」、「ハンバーガーショップ」、「ベーカリー」、「ミルクスタンド」等で、調理、ウェイター、レジ、新聞・雑誌・物品類の販売などの業務に従事した。「要員機動センター」に配属された者は、クリーンアップ作業として、電車の天井・網棚・蛍光灯・扇風機・冷房の吹き出し口の拭掃除などに従事するとともに、後に設置された「ベンディング事業所」への配属者と同様の大清水業務などに従事した。駅の営業要員として駅に配属された者は、改札、列車行先表示板の取替え業務などに従事した。

また、廃車解体要員、廃材整理要員として「品川運転所」、「下十条運転区」等に配転された者は、不用となった貨車をバーナーで切断する作業や信号ケーブルの銅線の被膜剥離作業等に従事した。

(3) 国労脱退者の従事業務

山手電車区において、61年8月から62年11月までの間に国労を脱退した品川電車区分会所属の組合員は約50名であるが、これら脱退者はほぼ全員が当該職種の本務に就いている。

12 蒲田電車区における配属発令

(1) 蒲田電車区および蒲田電車区分会の概況

① 蒲田電車区の担当業務と人員

蒲田電車区は主として京浜東北線（根岸線）の大宮・大船間の電車の運転および京浜東北線、横浜線に使用される車両の検査・修繕を担当している。

同電車区の所要人員は、61年11月のダイヤ改正時に272名とされたが、その後1名が増員され、会社発足時の所要人員は273名であった。しかし、次表のように、同電車区の62年4月1日現在の社員数はその所要人員を上回る361名となっており、全体で88名の余剰人員があった。

	管理職	事務	運転士	検修等	合計
所要人員	11	9	168	85	273
現在人員	11	9	214	127	361
過・△欠	0	0	46	42	88

② 蒲田電車区分会の組織人員と活動状況

61年4月1日当時の蒲田電車区における労働組合の組織状況は国労224名、動労115名であったが、会社発足時の62年4月1日現在では国労105名、動労244名であり、さらに63年6月1日には国労57名、東鉄労237名となって、国労の組合員は大幅に減少した。

蒲田電車区分会の活動状況は、前記中野電車区分会の場合（5の(1)の②後段）とほぼ同様であった。

③ 管理者の職場規律に関する指導と蒲田電車区分会に所属する組合員の対応

蒲田電車区においても、60年以降、蒲田電車区分会所属の組合員に対しワッペンの着用、点呼拒否、バッヂの着用などについてこれを改めるよう注意・指導が行われたが、同組合員らはこれに従わないことがあった。

他方、国鉄および会社は、同分会所属組合員の運転技量および検修技量については、前記三鷹電車区の場合（6の(1)の③のエ）と同様、特段これを問題としたことがなかった。

(2) 蒲田電車区に所属する申立人組合員に対する本件配属発令

① 国鉄の62年3月10日付人事異動

国鉄は、62年3月10日付で、蒲田電車区に所属する申立人組合員56名に対しそれぞれ「事業部兼務」（37名）、「要員機動センター兼務・事業部兼務」（8名）、「駅営業係兼務」（2名）、「要員機動センター兼務」（9名）の発令を行ったほか、それまで横浜貨車区等に所属していた申立人組合員5名を蒲田電車区に配転するとともに、これら5名に対し「事業部兼務」（4名）および「要員機動センター兼務」（1名）の発令を行った。

「事業部兼務」の発令を受けた者は、3月中旬から4月中旬にかけて兼務先の直営店舗へ赴任し直営店舗の各種業務に従事したほか、直営店舗における実習や返子等の会場でビデオ鑑賞等の講習を受けた。「要員機動センター兼務・事業部兼務」の発令を受けた者は3月中旬以降、田町、磯子等の講習会場で作文、ビデオ鑑賞、オレンジカードの販売実習等を行った。「駅営業係兼務」の発令を受けた者は、3月中旬以降東京駅で旅客の案内業務等の営業講習を受けた。「要員機動センター兼務」の発令を受けた者は、兼務発令後も引き続き本務である電車運転や車両検査の業務に従事したほか、3月中旬以降横浜の講習会場や横浜駅等で、作文、ビデオ鑑賞、オレンジカードの販売実習、改札業務の講習などを受けた。

なお、兼務発令を受けた上記61名のうち25名は、国鉄時代の61年7月1日付～12月15日付で東京運転区および茅ヶ崎機関区に設けられた「人材活用センター」へ配置され、同センターにおいて、切断したレールによる文鎮作成、車両の蛍光灯・天井・床の清掃等の業務に従事したり、電気機関士への転換教育を受けた者である。

② 設立委員の申立人組合員に対する本件配属通知

蒲田電車区において、設立委員が上記申立人組合員61名（別表ⅧのNo.1～No.61、以下この項における括弧内のNo.は別表ⅧのNo.である。）に対し62年3月16日以降行った62年4月1日付配属通知における兼務発令は、国鉄の上記3月10日付兼務発令の内容を新会社の勤務箇所等に読み替えたものであり、その具体的内容は別表Ⅷにおける「設立委員の62年4月1日付配属通知・本務／兼務」欄記載のとおりである（なお、この兼務発令と同時に3名に対し「駅在勤」発令がなされているが、前記5の(2)の②と同様、以下の兼務発令の記述においてはこのような在勤地の発令を省略した。）。

新会社移行後、上記①の事業部兼務（設立委員の通知は「関連事業本部兼務」）の発令を受けた41名のうち37名（No.1～No.6、No.8、No.9、No.11～No.15、No.20～No.24、No.26

～No.31、No.38、No.41、No.45、No.49、No.52～No.57、No.59～No.61)は3月中旬以降兼務先へ赴任して直営店舗の業務に就いたが、1名(No.16)は他の直営店舗で実習を行い、3名(No.42、No.50、No.51)は5月19日まで講習を受けた。上記①の要員機動センター兼務の発令を受けた7名(No.10、No.17～No.19、No.25、No.33、No.44)は、4月1日以降も引き続き本務である電車運転や検修補助作業を行ったが、5月以降は資料作成やクリーンアップ作業などの業務に従事し、同じく3名(No.35、No.36、No.58)は、4月1日以降も引き続き横浜駅等において改札業務や周辺駅への助勤等の業務に従事した。上記①の駅営業係兼務(設立委員の通知は「駅営業指導係兼務」)の発令を受けて駅の営業要員として3月中旬兼務先へ赴任した1名(No.47)は、4月1日以降も引き続き兼務先の駅で講習を受け、4月16日以降は東京駅で乗車券類のセールスや駅の改札業務に従事した。

他方、会社は、上記①の要員機動センター兼務の発令を受けた1名(No.40)と、同じく上記①の要員機動センター兼務・事業部兼務(設立委員の通知は「要員機動センター兼務・関連事業本部兼務」)発令者8名(No.7、No.32、No.34、No.37、No.39、No.43、No.46、No.48)に対する講習会を4月1日以降も継続し、5月19日まで実施した。

ちなみに、設立委員の配属通知における兼務発令(「派遣」を除く。)は、蒲田電車区においては申立人組合員を含め全体で86名に対して行われ、その職種別・組合所属別人員は次頁の表のような状況であった。

③ 会社の申立人組合員に対する配属発令

ア 会社は、5月6日付および5月7日付で、設立委員から「関連事業本部兼務」を発令された前記38名(No.1～No.6、No.8、No.9、No.11～No.16、No.20～No.24、No.26～No.31、No.38、No.41、No.45、No.49、No.52～No.57、No.59～No.61)に対し直営店舗の要員として「関連事業本部兼務・駅兼務」を発令するとともに、5月20日以降も順次以下のように兼務発令および配転発令を行った。これら62年5月6日以降の発令の詳細は、別表Ⅷの「会社の62年4月2日以降の配属発令(兼務発令・配転発令)」欄記載のとおりである(なお、以下の記述では、前記5の(2)の③と同様「在勤」発令および「駅在勤」発令を省略した。)

		組合員数	本務発令	兼務発令	兼務率
運 転 士	国 労	47	2	45	96%
	動 労	160	160	0	0%
	その他	1	0	1	100%
検 修	国 労	57	18	39	68%
	動 労	68	68	0	0%
	その他	0	0	0	0%
事 務 等	国 労	1	0	1	100%
	動 労	8	8	0	0%
	その他	0	0	0	0%
計		342	256	86	

イ 5月16日付で、設立委員から「東京要員機動センター横浜支所兼務」を発令され

- た1名（No.25）に対しクリーンアップ作業の要員として「東京要員機動センター新橋支所兼務」を発令した。
- ウ 5月20日付で、設立委員から「関連事業本部兼務」を発令された3名のうち2名（No.42、No.50）に対しクリーンアップ作業の要員として「要員機動センター兼務」を発令し、1名（No.51）に対し直営店舗の要員として「駅兼務」を発令した。
- 同日付で、設立委員から「要員機動センター兼務」を発令された2名（No.19、No.33）に対し直営店舗の要員として「関連事業本部兼務・駅兼務」の発令を行った。
- 同日付で、設立委員から「要員機動センター兼務・関連事業本部兼務」を発令された8名のうち4名（No.7、No.34、No.37、No.39）に対しクリーンアップ作業の要員として「要員機動センター兼務」を発令し、3名（No.32、No.43、No.48）に対し直営店舗の要員として「駅兼務」を発令し、1名（No.46）に対しては駅渉外の要員として「駅営業指導係兼務」を発令した。
- 同日付で、設立委員から「駅営業指導係兼務」を発令された1名（No.40）に対し直営店舗の要員として「駅兼務・関連事業本部兼務」を発令した。
- エ 6月3日付で、設立委員から「要員機動センター兼務」を発令された2名（No.10、No.18）に対し直営店舗の要員として「駅兼務・関連事業本部兼務」を発令した。
- オ 6月23日付で、設立委員から「東京要員機動センター兼務」を発令された1名（No.17）に対し駅の特別改札等の要員として「上野要員機動センター兼務」を発令した。
- カ 6月26日付で、5月20日に「東京要員機動センター兼務」を発令した3名（No.7、No.34、No.42）に対し大清水業務の要員として「要員機動センター兼務・関連事業本部兼務」を発令した。
- キ 7月8日付で、5月6日に「関連事業本部兼務・駅兼務」を発令した1名（No.61）と、5月20日に「東京要員機動センター兼務」を発令した1名（No.50）に対し廃車解体要員として「品川運転所」へ配転を発令した。
- ク 7月16日付で、5月20日に「要員機動センター兼務」を発令した2名（No.37、No.39）に対し廃車解体要員として「松戸電車区」および「品川運転所」へ配転を発令した。
- ケ 7月20日付で、5月6日に「関連事業本部兼務・駅兼務」を発令した1名（No.59）に対し廃車解体要員として「中原電車区」へ配転を発令した。
- コ 7月31日付で、5月20日に「有楽町駅兼務・関連事業本部兼務」を発令した1名（No.33）に対し直営店舗の要員として「関連事業本部兼務・横浜駅兼務」を発令するとともに、5月20日に「駅兼務」を発令した1名（No.43）に対し大清水業務の要員として「要員機動センター兼務」を発令した。
- サ ちなみに、9月1日現在の蒲田電車区における兼務発令（派遣・出向を除く。）の職種別・組合所属別人員は次頁の表のような状況であった。
- シ 63年3月3日付で、62年7月8日および同月16日に廃車解体要員として「品川運転所」に配転した3名（No.39、No.50、No.61）に対し廃材整理要員として「下十条運転区」へ再び配転を発令した。
- ス 63年3月7日付で、設立委員から「要員機動センター兼務」を発令された1名（No.44）に対し直営店舗の要員として「駅兼務・関連事業本部兼務」を発令した。
- セ 63年4月1日付で、62年7月20日に「中原電車区」に配転し廃車解体作業に従事

させていた1名（No.59）に対し引き続き廃車解体要員として「蒲田電車区」へ再び配転を発令した。

		組合員数	本務発令	兼務発令	兼務率
運 転 士	国 労	47	0	47	100%
	東 鉄 労	157	157	0	0%
	そ の 他	1	0	1	100%
検 修	国 労	53	26	27	51%
	東 鉄 労	68	68	0	0%
	そ の 他	0	0	0	0%
事 務 等	国 労	2	1	1	50%
	東 鉄 労	8	8	0	0%
	そ の 他	1	1	0	0%
計		337	261	76	

ソ 63年4月21日付および4月22日付けで、すでに直営店舗の要員として兼務発令した45名（No.1～No.6、No.8～No.16、No.18～No.24、No.26～No.33、No.38、No.40、No.41、No.44、No.45、No.48、No.49、No.51～No.57、No.60）に対し改めて直営店舗所在駅の「営業係（営業指導係・営業主任）」に職種変更を伴う配転発令を行うとともに、すでに大清水業務の要員として兼務発令した6名（No.7、No.17、No.34、No.36、No.42、No.43）に対しても改めて新設した「ベンディング事業所事業指導係」に職種変更を伴う配転発令を行った。

④ 配属先における申立人組合員の就労実態

上記のような発令を受けた申立人組合員は、配属先で次のような業務に従事した。

すなわち、直営店舗に配属された者は、「駅売店」、「うどん・そば店」、「ハンバーガーショップ」、「喫茶店」等において、新聞・雑誌類の仕入れ・販売や調理、ウェイター、レジなどの業務に従事した。「要員機動センター」に配置された者は、ラッシュ時の駅ホームでの尻押し、混み合う駅での改札業務等に従事するとともに、後に新設された「ベンディング事業所」への配属者と同様の大清水業務等に従事した。駅の営業要員として駅に配属された者は、乗車券類のセールス等の渉外、改札などの業務に従事した。

また、廃車解体要員、廃材整理要員として「品川運転所」、「下十条運転区」等に配転された者は、不用となった貨車をバーナーで切断する作業や信号ケーブルの銅線の被膜剥離作業等に従事した。

(3) 国労脱退者の従事業務

蒲田電車区においては、61年1月から63年3月までの間に国労を脱退した蒲田電車区分会所属の組合員76名は、脱退後、主に動労に加入した。これら脱退者は、退職者を除きほぼ全員が当該職種の本来業務に就いている。

第2 判 断

1 当事者の主張

(1) 申立人らの主張

本件配属および勤務指定は、国鉄の分割民営化に反対してきた申立人組合員を採用の段階で排除できなかった国鉄、設立委員および会社の三者が共同して、会社設立時の62年4月1日付「配属通知」および会社設立後の人事異動・勤務指定において、申立人組合員を主要な職場から排除することにより旅客輸送業務に対する申立人組合員の影響力を減殺するとともに、申立人組合員をこのように不利益取扱いすることにより組合員の動揺を誘い、申立人組合を潰滅させることを企図してなされた不当労働行為である。よって、以下のとおり救済を求める。

- ① 被申立人は、別紙配属発令一覧表ⅠないしⅧ記載の申立人組合員らに対する同一一覧表記載の62年4月1日付配属通知ないし同年4月2日以降の配属発令を撤回し、同人らを同一一覧表記載の「所属・職名」欄記載の業務に従事させなければならない。
- ② 被申立人は、中野・三鷹・武蔵小金井・豊田・田町・品川・山手・蒲田の各電車（運転）区に所属する運転士に対する勤務指定にあたって、申立人組合所属の組合員を不利益に取り扱うことによって、申立人組合の運営に支配介入してはならない。そして、被申立人が、運転士に対し「交番勤務」、「予備勤務」などの勤務指定および「コーディング作業」など運転士本来の職務ではない業務に従事させる勤務指定を行う場合は、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 被申立人は、上記各電車（運転）区に所属する車両係、車両技術係等の検修職員に対する勤務指定にあたって、申立人組合所属の組合員を不利益に取り扱うことによって、申立人組合の運営に支配介入してはならない。そして、被申立人が検修職員に対し、「特修チーム」、「第二機動班」など通常の勤務体制と異なる組織に配置する勤務指定、あるいは「コーディング作業」など検修職本来の職務ではない業務に従事させる勤務指定を行う場合は、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。
- ④ 被申立人は、社員の配属、勤務指定等を行うにあたっては、公正かつ公平に行い、申立人組合所属の組合員を差別してはならない。
- ⑤ 陳謝文の手交・掲示および社報への掲載

(2) 被申立人の主張

① 設立委員の配属通知について

設立委員のなした62年4月1日付配属通知は、会社の採用予定者につき国鉄における最終の勤務箇所、職名、賃金等を、新会社である会社におけるものに読み替えて確認的に通知したものに過ぎないのであるから、この配属に実質的に関与していない設立委員はもとより、被申立人会社が「使用者」として独自に不当労働行為をなしたものと解する余地はない。しかも、申立人組合員らは、62年3月16日以降提示された設立委員の通知内容を受諾して会社との間に雇用契約を成立せしめたことは法理上明らかであるから、設立委員の上記通知に関しても、会社による不当労働行為を問擬する余地はない。

なお、国鉄の行った62年3月10日付人事異動は、国鉄改革法第2条第2項（「日本国有鉄道は、日本国有鉄道の改革が国民生活および国民経済にとって緊急の課題である

ことを深く認識し、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実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。』)に基づき、事業が新会社へ円滑に移行されるよう企図して、国鉄自らの責任と判断のもとになされたものであるから、このような人事異動の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、国鉄とは異なる被申立人会社に承継されることはあり得ない。

② 本件人事異動および勤務指定の理由について

ア 本件人事異動および勤務指定は、余剰人員の活用という重要な課題に対処するため、これら余剰人員を鉄道事業以外の事業に活用すべく行ったものである。この人事異動・勤務指定に際しては、職場規律の維持厳守が健全な事業経営のために極めて重要であるとの観点から規律違反の有無を重視して勤務成績を評価するとともに通勤事情等も考慮し、適材適所主義の見地のもとで具体的な転勤および担当業務を命じたものである。

したがって、申立人組合の組合員が他の組合に所属する組合員に比し、より高い割合で配属および勤務指定を受けているとしても、それは、社員の配属および勤務指定を命ずるに際しての人事評価において、勤務成績が著しく悪いとの評価を受けた者の絶対数が申立人組合所属者に多かった、という結果を反映しているにすぎない。

イ 申立人組合は、国鉄の分割民営化という改革に反対の立場から、改革実施に向けて国鉄が遂行しようとする諸施策にことごとく反対・抵抗し、各職場においても、国鉄の管理者らの日常の指示命令に反抗すべきことを示唆してきた。また、会社発足後も会社管理者に対して同様の対応をしてきた。申立人組合の組合員らも、このような申立人組合の方針に盲従して、職場における日常の執務態度において、上司の指示・命令にことごとく反抗する等就業規則に違背する悪質な態度をとってきた。このような、申立人組合員らの執務態度の結果、その勤務成績が著しく悪いものと判断されたのは当然である。

ウ 以上要するに、国鉄および会社は社員の勤務成績を正当に評価し、適材適所の立場で人事異動または具体的な業務の指示を行っている。このことは、申立人組合員らに対する本件配属および勤務指定にあたっても同様であり、申立人組合が主張するように所属組合の如何によって行っているものではない。なお、申立人組合員らが、新会社移行後も、国鉄におけると同じ職場で同じ内容の業務に就労しうることを前提として、これと異なる業務への就労や転勤がなされたこと自体を不服としているとすれば、そのような不服は失当であることというまでもない。

2 当委員会の判断

(1) 申立人組合員に対する本件配属・勤務指定の状況

① 本件配属の状況

ア 本件で救済が求められている申立人組合員に対する会社発足時の（62年4月1日付）設立委員の配属通知については、兼務発令の割合を組合所属別の兼務率で比較すると、次のような状況が認められる。

運転士に対する兼務発令は、中野・三鷹・武蔵小金井・豊田電車区においては、

国労組合員の13～31%に比し、動労組合員は4～19%であり、いずれの電車区においても国労組合員に対する兼務発令の割合がより高い（第1の5～8の(2)の②）。そして、田町・品川・山手・蒲田電車（運転）区（以下、電車区・運転区の呼称を略す。）においては、国労組合員の58～96%に比し、動労組合員はわずか0～17%となっており、国労組合員に対する兼務発令の割合が著しく高くなっている（第1の9～12の(2)の②）。

また、検修職に対する兼務発令をみると、三鷹・武蔵小金井・豊田においては、国労組合員の4～15%に比し、動労組合員は0～9%であり、ここでも国労組合員に対する兼務発令の割合がより高く（第1の6～8の(2)の②）、また、田町・品川・山手・蒲田においては、国労組合員の13～68%に比し、動労組合員はわずか0～2%となっており、両者の差は歴然としている（第1の9～12の(2)の②）。

イ そして、会社が62年4月の新会社発足以降順次行った本件配属について、兼務発令の割合を同年9月1日現在の組合所属別兼務率で比較すると、次のような状況が認められる。

運転士に対する兼務発令は、中野・三鷹・武蔵小金井・豊田においては、国労組合員の31～64%に比し、東鉄労組合員は1～14%で、国労組合員の方がいずれの電車区でも兼務率が一樣に高い（第1の5～8の(2)の③）。また、田町・品川・山手・蒲田においては、国労組合員の47～100%に比し、東鉄労組合員は0～25%であり、国労組合員全員に兼務発令がなされた電車区がある一方、東鉄労組合員には全く兼務発令が行われていない電車区もみられるなど、兼務発令は国労組合員に集中的に行われている（第1の9～12の(2)の③）。また、検修職に対する兼務発令をみると、三鷹・武蔵小金井・豊田においては、国労組合員の8～37%に比し、東鉄労組合員はわずか0～2%であり（第1の6～8の(2)の③）、田町・品川・山手・蒲田においても、国労組合員の50～63%に比し、東鉄労組合員はわずか0～5%となっている（第1の9～12の(2)の③）。

ウ 上記アおよびイのように、中野・三鷹・武蔵小金井・豊田の4電車区においては、国労組合員に対する兼務発令の割合は、動労ないし東鉄労組合員に対する割合に比し、田町・品川・山手・蒲田におけるようには歴然とした差となっていない（特に設立委員の62年4月1日付配属通知において）。しかし、後述（②）のように、上記4電車区において兼務発令を受けず当該電車区に残った国労組合員の多くは、予備勤務・日勤勤務（運転士）や特修班（検修職）に勤務指定されており、結局、そのような勤務指定によって運転士や検修職としての本来業務からは外されていることが認められる。したがって、これら配属・勤務指定を総体としてみた場合は、やはり、それら4電車区においても、国労組合員と動労ないし東鉄労組合員との取扱いには他の上記4電車区におけると同様の顕著な差があるというべきである。

また、上記兼務発令とは別に、会社は、三鷹・武蔵小金井・豊田・田町・山手・蒲田において、62年6月15日から7月20日にかけて、約40名に対し廃車解体作業への配転命令を行ったが、この配転発令においても発令を受けた者は全員国労組合員であり、国労組合員のみが本務から排除されている（第1の6～9・11・12の(2)の③）。

② 本件勤務指定の状況

ア 次に、会社が発足した62年4月以降、中野・三鷹・武蔵小金井・豊田電車区において申立人組合所属の運転士に対してなされた本件勤務指定については、他の組合所属の運転士に対する勤務指定と比較すると、次のような状況が認められる。

中野電車区および豊田電車区においては、国労組合員を全く交番勤務に指定せず、予備勤務および日勤勤務に指定することが続き、とりわけ、日勤勤務に指定された者はほとんどが国労組合員であり、他方動労ないし東鉄労組合員に対する勤務指定は交番勤務に集中している（第1の5の(3)の②、同8の(3)の②のア）。三鷹電車区においては、国労組合員中交番勤務に指定された者は少数であり、多数の者は予備勤務に指定され、また、日勤勤務には国労組合員のみが指定されている。他方動労ないし東鉄労組合員に対する勤務指定はすべて交番勤務である（第1の6の(3)の②のア）。武蔵小金井電車区においても、交番勤務に指定された国労組合員はごくわずかであり、ほとんどの国労組合員が予備勤務および日勤勤務に指定されている。特に、日勤勤務に指定された者はほとんどが国労組合員である。他方、動労ないし東鉄労組合員に対する勤務指定は、交番勤務に集中している（第1の7の(3)の②のア）。

このように、上記4電車区においては、交番勤務は動労ないし東鉄労組合員に集中し、他方国労組合員は交番勤務に指定された者がごくわずかであり、ほとんどが予備勤務または日勤勤務に指定された。わけても、日勤勤務に指定された者はほぼ全員が国労組合員であることが認められ、外形的には交番勤務および予備勤務という運転士としての本来の業務から外された者は、一様に国労組合員であるという結果となっている。

イ また会社は、62年4月以降、三鷹・武蔵小金井・豊田電車区の検修職場においても、「特修班」ないし「特修チーム」という検修業務以外の業務に従事するグループを設置したが、ここに配置されたのも国労組合員のみである（第1の6～8の(3)の②のイ）。さらに三鷹電車区においては、63年3月から「第二機動班」という検修業務でない業務に従事するグループが設置されたが、ここにも国労組合員のみが配置されている（第1の6の(3)の②のイ）。

このように、上記電車区の検修職場においても、上記運転士に対する勤務指定と同様、検修職としての本来の業務から外された者は国労組合員に集中している。

③ 本件配属・勤務指定の不利益性

上記組合員は、国鉄の分割民営化の過程で遂行された余剰人員対策としての本件配属・勤務指定によって、運転士、検修職または事務職の本来の業務から外され、直営店舗における店員、缶コーヒーなどの搬入・出、車両清掃などの業務に従事してきた。このように大量の余剰人員が発生した企業において、一定の職種にある従業員をその職種に本来の業務から外し、それと甚だしく異なる余剰人員対策的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労働契約上使用者に委ねられているとしても、それを望まない当該労働者にとっては、従来の経験や技術を生かせなくなり、かつ余剰人員としての不安定な境遇に置かれるという点では、「不利益な取扱い」となるといわざるを得ない。とくに、上記組合員の大多数は運転士または検修職にあ

った者であり、それら特定職種のための教育訓練を受け、その職種に特有の技能を培ってきたものであるから、それら職種に本来的な業務を外されることによる上記の不利益は大きいといわなければならない。そして、本件の職種ないし職種内容の変更措置は、組合員に与えるそのような不利益性を通じて組合組織にも動揺をきたしうるものであることも明らかである。

なお、運転士の場合は、運転業務を外されて電車に乗務しない場合は乗務員手当、旅費等が支給されないこととなるから（第1の4の(3)の④）、本件配属・勤務指定が賃金面においても「不利益に取扱い」に当たることが明らかである。

(2) 労使関係の経緯と状況

① B2 総裁就任（60年6月）までの国鉄と国労の労使関係

前記認定のように、国鉄は57年3月から職場規律総点検運動を開始したが、国労はその後分割民営化反対運動などでリボン・ワッペンを着用し、総点検に抵抗する姿勢を続けた（第1の3の(1)の①）。しかも、この過程で国鉄が同年7月「現場協議協約」の改訂を提案したのに対し、動労、鉄労、全施労はこれを受け入れたが、国労は改訂案に反対したため、国鉄・国労間では結局57年11月30日に同協約が失効した（第1の3の(1)の②）。

また、59年7月、国鉄が余剰人員調整策（3項目）を各組合に提案したのに対し、動労、鉄労はこれを受け入れたが、国労は真向から反対し時限ストライキ等を実施した。国鉄は、この国労の闘争に関し大規模な処分を行うとともに、国労に対し「雇用安定協約」の破棄を通告するなど、労使の対立は激化した（第1の3の(2)の①）。そして、国労がいわゆる「3ない運動」を実施したため、結局、60年11月30日、国鉄は「雇用安定協約」を動労、鉄労、全施労とは継続締結したものの、国労に対しては継続締結できないとして打ち切った（第1の3の(2)の②）。

このように、国鉄によって分割民営化が推進される前段階においても、国鉄の労使関係においては、国鉄の職場規律確立運動や余剰人員調整策をめぐる国鉄・国労間の対立と国鉄・他組合間の協力関係とが生じていた。

② 国鉄の分割民営化の推進と、国労および他組合との労使関係

上記のような労使関係の状況の中で、国鉄においては、60年6月、B2総裁が就任し、分割民営化に向けての諸施策が遂行されていった。すなわち、国鉄は、60年12月、分割民営化を念頭に置いた職員の転出希望のアンケート調査を実施し（第1の3の(3)の①）、ついで翌61年1月には、「労使共同宣言（案）」を各組合に提示し（第1の3の(4)の②）、さらに、同年3月には、広域異動を各組合に提案・実施した（第1の3の(3)の③）。そして、同年4月以降、国鉄は、職員の意識改革の一環として企業人教育を実施した（第1の3の(3)の④）。

これらの国鉄の施策に対し、動労、鉄労、全施労は協力する方針をとり、アンケート調査への協力、労使共同宣言の受諾、広域異動への協力などの対応をした（第1の3の(3)の①、同(4)の②、同(3)の③）。これに対し国労は、57年以降の分割民営化反対の方針を維持し、アンケート調査への非協力的対応、労使共同宣言の拒否、広域異動についての団交要求やワッペン着用闘争、企業人教育に対する思想教育との批判などを行った（第1の3の(3)の①、同(4)の②、同(3)の③～④）。このうち、ワッペン

着用闘争については、国鉄は、管理者の注意によってワッペンを外した者に対しても処分を行うなど強硬な姿勢を示した（第1の3の(3)の③）。

この間、鉄労は60年8月の大会で分割民営化支持の方針を決定し、また、動労、全施労も、61年1月の労使共同宣言受諾後、分割民営化を支持するようになり、この3組合を中心とした分割民営化を支持する組合は、61年7月の改革労協の結成、翌62年2月における鉄道労連結成へと動いて、分割民営化賛成の他組合の大同団結が行われた（第1の3の(4)の③）。他方、国労は61年7月の大会で分割民営化反対方針の転換を試みたが、結局、同年10月の大会で従来どおり分割民営化反対を堅持することとなり、その方針での運動が続けられた。こうした中で、同年7月以降、毎月10,000人以上の組合員が国労を脱退するという事態が続いた（第1の3の(4)の④）。

以上のように、国鉄がB2総裁就任以来分割民営化を推進するなかで、動労、鉄労、全施労はこれに全面的に協力して鉄道労連結成へと大同団結し、他方、国労は終始分割民営化反対の立場を堅持して国鉄・国労間の対立関係が継続した。そして、国労はこの過程で組合員数が激減し、短期間のうちに国鉄内の少数組合となった。

③ 新会社移行後の労使関係

国鉄から会社へ移行した62年4月以後も、会社と国労の主張が対立したまま出向が実施されたり、また国労が組合バッヂの着用運動を行い、これに対し会社の管理者が繰り返し注意するなど、会社と国労の関係は、ほぼ、国鉄時代と同様の対立が続いた（第1の4の(1)の①）。

(3) 国鉄・会社の国労・他組合についての考え方

① 分割民営化遂行のなかでの国鉄の国労および他組合への態度

国労が国鉄の分割民営化に反対し続けている中で、61年5月21日、B4職員局次長は動労会議に出席して「A11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・・・不当労働行為を・・・うまくやるということ」などと国労委員長を嫌忌する発言を行い、また同年7月、B2総裁は鉄労大会に出席して「鉄労のスピーディな対応には感謝に耐えない」と鉄労を賞賛している。そして、8月28日には、B2総裁が「動労がとってきた労使協調路線を将来にわたって定着させる」ため、動労に対する202億円損害賠償請求訴訟を取り下げる旨発表している（第1の3の(4)の③）。

このように国鉄は、分割民営化に賛成・協力する動労・鉄労の路線を高く評価し、それらとの協調関係を意識的に推進する反面、分割民営化に反対・抵抗する国労の運動方針を嫌悪していたことが認められる。

そして、国鉄職員の意識改革の必要性について61年5月にB3機械課長が述べた「いま大切なことは、良い職員をますます良くすること、中間帯で迷っている職員をこちら側に引きずり込むこと・・・そして、良い子、悪い子に職場を2極分化することなのです」との書簡（第1の3の(3)の④）に示されるように、国鉄管理者は職員を分割民営化の施策に賛成協力する者と反対抵抗する者とに区分して、前者を鼓舞し増加させようとの方針を有していたことが認められる。

② 会社の国労についての考え方の表明

前記(2)の③のように、新会社移行後も国鉄時代と変わらない国労との対立状態の中

で、62年5月25日、B5常務取締役は会社部内の会議において「職場管理も労務管理も3月までと同じ考えであり・・・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」、「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・・・おだやかな労務政策をとる考えはない」と発言し、会社の方針に反対する者に対しては厳しい態度で臨むことを表明した(第1の4(1)の②)。また、同年8月6日、東鉄労大会に出席したB1社長は「一企業一組合というのが望ましい・・・今なお分割民営化反対を叫んでいる時代錯誤の組合もあります」、「迷える子羊を救ってやって頂きたい、皆さんがこういう人に呼びかけ、話合い、説得し、皆さんの仲間に迎え入れて頂きたい」などと発言している。同様の趣旨の発言は、63年2月11日の東鉄労東京地本大会における「過去に目を向けている集団は、無視していけるようにしていきたい」とのB7東京圏運行本部長の発言にも表明されている(第1の4の(1)の④)。

このように、新会社発足後、会社は、会社の民営化推進の方針に賛成の他組合とは協力的労使関係を強化する方針をとる一方で、会社の上記方針に反対の立場をとる国労およびその組合員に対しては強硬な労務政策で臨む方針を有していた。また、会社は、国労組合員が減少し続けて、国鉄時代における労使関係が新会社移行後は「一企業一組合」の形で他組合によって統合されることが望ましいと考え、国労組合員に対するそのための働きかけを他組合に望んでいた。

(4) 本件配属・勤務指定の意図に関する他の事情

- ① 国鉄が作成した前記職員管理調書は、評定期間を58年4月1日から61年3月31日までとし、この間の労働処分を記載することとされていたため(第1の3の(3)の②)、57年12月以来ストライキ等の闘争を実施していない動労と、この期間中も分割民営化反対闘争を展開してきた国労の、いずれの組合に所属するかによって、組合員に対する評価が異なってくることになり、上記のような期間設定が国労組合員に不利に働くことは否めない。そして、この職員管理調書の評価項目は、新会社移行後作成されている社員管理台帳にも転記されており(第1の4の(2)の④)、国鉄時代の記載事項が会社を引き継がれている。
- ② また、61年7月に国鉄が設置した人材活用センターへの配属は、同年11月の時点で国労組合員が81%と圧倒的多数を占め(当時の国労の組織率48%)、動労組合員は7%、鉄労組合員は6%とわずかであることが認められ(第1の3の(3)の⑥)、組合比較において著しく国労に偏った配属であることが伺われる。
- ③ さらに、会社移行後の62年6月、東京圏運行本部の現業機関である新宿車掌区において、同区長が「上からいわれているので、国労では内勤ではだめだ。変わってくれ。」とか「分会の組織率が高く注目の的になっている」と発言しつつ、国労所属を理由として国労組合員の担当業務を指定替えするという不当労働行為を行っている(第1の4の(1)の③)。

(5) 本件配属・勤務指定の意図

以上の(1)本件配属・勤務指定の状況、(2)労使関係の経緯・状況、(3)国鉄・会社の国労・他組合についての考え方、そして上記(4)の関連事情を総合すると、62年3月と62年4月以降の配属・勤務指定について、それぞれ国鉄と会社は、分割民営化に賛成協力

する他組合の組合員を優遇し、それに反対する国労組合員を冷遇し、これによって国労組合員を減少させて国労組織を弱体化しようとする意図で、配属において国労組合員を他組合員よりもはるかに高い割合で運転士、検修職または事務職としての本来的業務から外し、余剰人員対策としての他の業務に就けるとともに、勤務指定においても国労組合員を運転業務や検修業務から外したことが推認される。

(6) 本件配属・勤務指定の理由に関する被申立人主張の検討と本件不当労働行為の成否

① 会社は、本件配属および勤務指定は、余剰人員活用のため勤務成績や通勤事情等を考慮し適材適所主義の方針で行ったものであり、国労組合員は社員としての自覚、勤労意欲、執務態度、知識・技能、適格性、協調性などにおいて、とりわけ規律違反の面において、他組合の組合員に対し著しく勤務成績が劣っていたために本件配属および勤務指定の対象とされたと主張する。

② 前記認定のように、国鉄が分割民営化を成し遂げるまでの間においても、また新会社に移行した後においても余剰人員が存在したことは確かであるので、そのために国鉄および会社が運転士や検修職の勤務について日勤勤務や特修班などの余剰人員対策の勤務を設けたり、関連事業や新規事業を推進してそこに必要な人員を配置することも、事業体としては当然許される行動である。そして、そのための人選の基準として上記のような諸事項を勘案した適材適所主義の方針をとることも格別異とするに足りない。

しかしながら、本件においては、申立人組合員らが業務遂行能力、適格性などの点において他組合員のそれに比し一様に劣っているとの疎明は一切なされていない。かえって、運転士については、国労組合員も他組合員も一般的には技能において差異がないと会社自身も認めている。また、確かに申立人組合員らは国労の分割民営化反対の行動としてのワッペン・バッジ着用闘争などに参加してきたが、申立人組合員らのそのような行動が、被申立人主張のような適材適所主義の下においても本件の配属や勤務指定の相当な理由となるかは、甚だ疑問である。かえって、会社は動労がいわゆる闘争をしなくなった57年12月以降の国労の行動のみを問題としており(第1の3の(3)の②)、かつ国労脱退者の大部分は過去における国労の行動への参加にもかかわらず、少なくとも脱退後においては本来的業務に従事しているのであって(第1の5～8の(4)、同9～12の(3))、これらの点からすれば、むしろ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、会社の主張する規律違反はそのような国労の組合員を他組合の組合員と区別して本来的業務を外す取扱いをするための口実に用いられているに過ぎないのではないかとの疑いを抱かざるを得ない。要するに、申立人組合員らが規律違反を繰り返してきたとの会社の主張も、本件配属・勤務指定が分割民営化に反対する国労組合員らを仕事の面で冷遇しこれによって国労を弱体化する意図で行われたとの上記推認を覆す内容のものではない。

結局、本件配属・勤務指定は、前述のとおり、国鉄の分割民営化の推進に国労は反対し、他組合は賛成協力する状況のなかで、それら方針に賛成する国労以外の他組合の組合員に比し、それらに反対する国労組合員を、そのような方針を掲げて運動し続ける同組合に所属しているが故に、配属・勤務指定において運転業務や検修業務などの本来的業務を外し、余剰人員対策的業務に就かせるという不利益な取扱いをした行

為であると判断せざるを得ない。また、本件配属・勤務指定は同時に国労組合員に対してそのようないわゆる本務外しを行うことによって、国労組合員を動揺させて同組合員を減少させようと意図した行為であるとも判断せざるを得ない。これは、国労組合員であるが故の不利益取扱いであるとともに、国労組織の弱体化を図る支配介入であると認められる。

(7) 設立委員の62年3月16日以降の配属通知の基礎となった国鉄による同年3月10日付人事異動に関する会社の責任

- 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の2の(2)の⑥）を踏まえ、職員をそれぞれ採用される会社に応じた職場に配置するため、主として3月10日付で大規模な人事異動を実施した（第1の3の(3)の⑦）。

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の所属、勤務箇所、職名、賃金等に読み替えて、国鉄を通じ、採用内定者に「通知」書（本件62年4月1日付「配属通知」）を交付した（第1の2の(2)の⑦）。

- ② このような国鉄による3月10日付人事異動と、設立委員による3月16日以降の配属通知によるその承継の法的意義を検討するに、新会社の職員の採用それ自体については、国鉄改革法第23条において、まず設立委員が新会社の労働条件および採用基準を提示して職員の募集を行い（第1項）、次いで、国鉄が上記採用基準に従って職員を選定し、候補者名簿を作成して設立委員に提出し（第2項）、さらに、設立委員が上記候補者名簿に記載された職員の中から採用者を決定して採用通知を行うこととされており（第3項）、実際の採用過程も法律の定めるこれらの手順に従って行われている（第1の2の(2)の④～⑥）。

このような国鉄改革法第23条の規定およびこれに基づく実際の採用手続きからすると、新会社の職員の採用は設立委員が自ら示した採用基準に則ってその判断と責任によって行ったものであり、他方、採用手続きにおける国鉄の行為は、設立委員のために新会社職員の採用の準備行為を代行したものであると解される。ちなみに、参議院国鉄改革に関する特別委員会においても、運輸大臣は、「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「民法に照らして言えば準委任に近い・・・代行と考える」と答弁している（第1の2の(2)の②）。

- ③ そこで、本件で問題の配属の手続きについては、まず設立委員は、上記採用手続きのみならず、旅客鉄道株式会社および日本貨物鉄道株式会社に関する法律附則第2条において「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。」とされている（第1の2の(2)の①）。

そして、第1回設立委員会に提出されて了承された「国鉄改革のスケジュール」によれば、設立委員は採用者を決定した後さらに配属を決定して、これを国鉄に内示するものとされており、実際にはこのように手続きが進められなかったとはいえ、設立委員会においては、新会社発足のための採用者の配属を行う主体はあくまで設立委員であり、實際上国鉄によって行われるその準備行為は国鉄が設立委員のなすべき「事業を円滑に開始するために必要な業務」を包括的に代行するものであると認識されて

いたことが伺われる（第1の2の(2)の④）。

また、国鉄が行った62年3月10日付の人事異動は、会社自ら主張するように、同年3月末日までしか存続しない国鉄自身の業務運営のため必要とされたものではなく、専ら新会社への事業の円滑な移行のために行われたものである。そして62年3月16日以降交付された設立委員の本件配属通知の作成等の実務的作業も、設立委員の指示に基づき国鉄において行われている（第1の2の(2)の⑦）。

以上のように、本件配属の手続きにおいても、前記採用手続きと同様、設立委員が自らの判断と責任で新会社の配属を決定する建前の下にその実際上の準備と事務を包括的に国鉄に代行させる方式がとられたのであり、したがって新会社における配属のための国鉄の62年3月10日付人事異動は、新会社移行後の業務遂行の人員体制を作り上げるといふ設立委員の業務を国鉄が設立委員に代わって行った措置とみるのが相当である。したがって、国鉄の62年3月10日付人事異動が専ら国鉄の責任において行われたとする会社の主張は採用できない。

④ また会社は、申立人組合員らが設立委員の上記配属通知の内容を受諾していると主張する。確かに、62年2月16日以降行われた採用通知に至る採用過程では、新会社における勤務場所・業務内容については、「会社の営業範囲内の現業機関等において就労」することや「関連事業の業務」にも従事すべきであることが表示されていたが（第1の2の(2)の④）、これは新会社における勤務場所・業務内容に関する一般的可能性を表示したものに過ぎず、そのような表示のある採用通知を受領したことをもって本件で問題の具体的な配属に関して申立人組合員による受諾がなされたものとは到底解し得ない。本件での配属の通知はそのような採用通知の後の同年3月16日以降になされたものであって、これに対しては申立人組合員らから同意書などの提出は一切なく、逆に、申立人組合員らのほとんどは上記配属通知交付の際異議をとどめたうえで配属通知を受け取っている（第1の4の(3)の②）。しかも、申立人組合は新会社移行後間もない62年6月に本件不当労働行為の救済を申し立てているのであるから、申立人組合員らが上記配属通知を一旦認容した後に、その態度を翻して本件申立てに及んだとは到底解されない。したがって、この点についての会社の主張は採用できない。

⑤ 結局、国鉄が行った62年3月10日付人事異動は、設立委員が新会社移行後の人員体制の形成という業務の遂行を国鉄に包括的に代行させて行ったものであり、設立委員は、その後この人事異動の結果を確認したうえ、同年3月16日以降設立委員会委員長の名において採用予定者に対し新会社の配属を確定的に通知することによって、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。したがって、設立委員が国鉄に包括的に代行させた上記人事異動のなかに不当労働行為にあたる配属が存する場合には、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、設立委員が責任を負うべきは当然である。

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各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。

以上とは反対に、国鉄、設立委員、会社の三者は別個独立の存在であるので、国鉄の介在や会社の設立によって設立委員の上記不当労働行為の責任が切断されると解するのは、労働組合法第7条の反組合的行為を事実上是正して労使関係の正常化をはかるといふ不当労働行為救済制度の趣旨を没却するものである。

(8) 救済の方法について

① 配属（兼務発令・配転発令）の場合

本件配属（兼務発令・配転発令）が不当労働行為に当たるものであることは前記判断のとおりであるが、一方、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。したがって、本件配属（兼務発令・配転発令）を受けた申立人組合員に対する救済としては、会社が、(ア)設立委員が東日本旅客鉄道株式会社設立委員会委員長名でなした別表Ⅰ～Ⅷ記載の昭和62年4月1日付属通知における兼務発令および会社のなした同じく別表Ⅰ～Ⅷ記載の同年4月2日以降における兼務発令・配転発令（在勤発令を含む。ただし、別表ⅢのNo.12、別表ⅣのNo.26～No.30・No.33、別表ⅤのNo.39～No.45および別表ⅦのNo.30・No.31の各組合員に対する昭和62年5月20日付の発令のうち配転発令を除く。）をそれぞれ撤回させて別表Ⅰ～Ⅷの「配属職名」欄記載の配属職名に復帰させようえ、(イ)本命令交付後3か月以内に改めて組合所属の如何によらない公正な仕方で配属のやり直しをするように、命ずるのが相当と考える（ただし、再配属までの間、同人らの担当業務は後記のとおり現状のままとする。）。そして、上記(イ)の再配属を実施するに当たっては、配属の具体的方法について会社と組合との間で実情に即した具体的な協議を行ったうえでこれを実施する必要性も存するので、(ウ)会社が申立人東京地本またはその上部組合たる申立外国労東日本本部から上記再配属の実施に関連する問題について協議ないし交渉の申入れを受けた場合は、これに誠実に応ずべきことを命ずることとする。

なお、本件においては上記(ア)のように本件配属発令を撤回させて申立人組合員を所属職名上本来業務に復帰させることを命ずるけれども、申立人組合員らの配属に関する実際上の担当業務の是正それ自体は、本件の内容や経緯にかんがみれば、ポストノータイスによる救済のほかは、(イ)による将来の再発令に委ねるほかない。したがって、(イ)による再発令がなされるまでの間における担当業務は現状のままとする。ちなみに、この間における申立人組合員の乗務員手当等の手当面での原状回復については、申立人東京地本または申立外国労東日本本部と被申立人との間の協議ないし交渉によって解決されるのが望ましい。

② 勤務指定の場合

本件「予備勤務」、「日勤勤務」などの指定を受けた申立人組合所属の運転士に対す

る救済としては、会社は、命令交付後すみやかに、同人らに対して勤務指定の仕方を組合所属の如何によらない公正な方法に改めるべきである。

また、「特修チーム」や「第二機動班」の勤務指定を受けた申立人組合所属の検修職（車両係および車両技術係）に対する救済としては、会社は、命令交付後すみやかに、同人らに対して勤務指定の仕方を組合所属の如何によらない公正な方法に改めるべきである。

なお、上記①による配属やり直しの結果、申立人組合員が運転士および検修職のいわゆる本務に復帰するような場合においては、被申立人は上記と同様の方法により公正な勤務指定を行うべきであることは当然である。

第3 法律上の根拠

以上の次第であるから、設立委員が東日本旅客鉄道株式会社設立委員会委員長名で申立人組合所属の組合員に対して行った本件兼務発令および被申立人会社が申立人組合所属の組合員に対して行った本件配属発令（兼務発令・配転発令）・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。

よって、労働組合法第27条および労働委員会規則第43条を適用して主文のとおり命令する。

昭和63年12月20日

東京都地方労働委員会
会長 古 山 宏

(別表 略)