

広島、昭62不7、平2.7.20

命 令 書

申 立 人 国鉄労働組合岡山地方本部第三支部西部連合分会

被申立人 西日本旅客鉄道株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人組合に所属するA1及びA2に対し、現に行っている勤務指定を撤回し、同人らに対する勤務指定については、国鉄労働組合以外の労働組合に所属する組合員と公平に取り扱わなければならない。
- 2 被申立人は、本命令書受領の日から1週間以内に、下記の文書を申立人に交付しなければならない。

記

平成2年 月 日

国鉄労働組合岡山地方本部
第三支部西部連合分会
執行委員長 A3 殿

西日本旅客鉄道株式会社
代表取締役 B1

当社が、貴組合に所属するA1及びA2に対して昭和62年4月7日以降行った勤務指定は、広島県地方労働委員会において不当労働行為と認定されました。

今後、このような行為は繰り返さないようにするとともに、これを機に正常な労使関係の形成に努めます。

- 3 申立人のその余の申立ては、棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者等

- (1) 被申立人西日本旅客鉄道株式会社（以下「会社」という。）は、昭和62年4月1日、日本国有鉄道改革法（昭和61年法律第87号）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、本州の西日本地域における事業を承継して設立された株式会社であり、大阪市に本社を置き、設立時の従業員数は51,538人であった。

会社には、その支社の一つとして岡山支社があり、岡山支社内の運輸系統の現業機関として、糸崎運転区、府中電車区等がある。

なお、糸崎運転区は、昭和60年3月、糸崎客貨車区と糸崎機関区とが統合されてできた。

(2) 申立人国鉄労働組合岡山地方本部第三支部西部連合分会（以下「西部連合分会」という。）は、国鉄労働組合（以下「国労」という。）、国鉄労働組合西日本本部（以下「西日本本部」という。）、国鉄労働組合岡山地方本部及び国鉄労働組合岡山地方本部第三支部の下部組織である。西部連合分会は、糸崎駅から備後赤坂駅間の各駅、糸崎運転区等に勤務する社員で組織され、平成元年11月29日の結成時組合員数は20人である。

本件申立時の申立人は国鉄労働組合岡山地方本部第三支部糸崎運転区分会（以下「糸崎運転区分会」という。）であったが、その組合員数が減少したため、国鉄労働組合岡山地方本部第三支部糸崎駅分会と統合し、昭和63年9月29日、国鉄労働組合岡山地方本部第三支部糸崎分会（以下「糸崎分会」という。）が結成された。更に、糸崎分会は、その組合員数が減少したため、国鉄労働組合岡山地方本部第三支部福山運輸分会の一部と統合し、平成元年11月29日、現在の西部連合分会となり、西部連合分会は本件申立てに係る権利・義務を承継した。

なお、糸崎運転区分会は、昭和63年1月9日、その組合規約の改定により労働組合法第5条第2項第8号に掲げる規定（同盟罷業の開始手続に関する規定）を具備した。また、西部連合分会の規約にも同法第5条第2項第8号に掲げる規定が含まれている。

(3) 会社には西日本本部以外の労働組合として、全日本鉄道労働組合総連合会（以下「鉄道労連」という。）に所属している西日本旅客鉄道労働組合（以下「西鉄労」という。）、日本鉄道産業労働組合総連合に所属している西日本鉄道産業労働組合（以下「鉄産労」という。）、全国鉄動力車労働組合に所属する全国鉄動力車労働組合西日本地方本部等がある。

なお、鉄道労連は、昭和62年2月2日、国鉄動力車労働組合（以下「動労」という。）、鉄道労働組合（以下「鉄労」という。）、日本鉄道労働組合等が集まって結成された。昭和62年3月14日、西日本地域において、鉄道労連に所属する西鉄労が結成された。

(4) 本件で救済を求めるA1（以下「A1」という。）は、昭和39年に国鉄に採用され、糸崎客貨車区、糸崎運転区に所属し、車両検修掛、車両検査係等として車両の検査、修繕業務（以下「検修業務」という。）に長年携わってきた。A1は、国鉄採用と同時に国労に加入し、数回分会の執行委員を経て、昭和61年11月から昭和62年3月まで分会書記長を務め、昭和62年4月現在糸崎運転区分会の執行委員である。

本件で救済を求めるA2（以下「A2」という。）は、昭和41年に国鉄に採用され、糸崎客貨車区、糸崎運転区に所属し、車両検修掛、車両検査係等として検修業務に長年携わってきた。A2は、準職員であった昭和40年当時国労に加入し、昭和45年から昭和61年まで分会の執行委員、昭和61年11月から分会長を務め、昭和62年4月現在糸崎運転区分会の副分会長である。

2 国鉄及び会社における労使事情について

(1) 昭和61年1月13日、鉄労及び動労等の組合は、国鉄との間に「労使共同宣言」(第一次労使共同宣言)を締結した。更に、これらの組合と国鉄は、同年8月27日、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」(第二次労使共同宣言)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。

これに対し、国労は、国鉄との間の第一次及び第二次労使共同宣言を締結せず、国鉄の分割民営化の方針に反対するとの立場を一貫して取り続けてきた。

(2) 国労が国鉄の分割民営化に反対し続けている中で、昭和61年5月21日、国鉄本社のB2職員局次長は動労の会議に出席して「私はこれから、A4(当時国労委員長)の腹をブンなぐってやろうと思っています。みんなを不幸にし、道連れにならないようにやっていかなければならないと思うんでありますが、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るといことでありまして……」などと発言した。また、同年7月8日には、国鉄のB3総裁が、鉄労の大会に出席して「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。……鉄労の存在は画期的であり、絶賛称賛したい。ほめてもほめすぎることはない。」などと、鉄労を称賛する発言を行った。

(3) 昭和62年4月1日、会社の開業式においてB4副社長は、「四つ目には労使関係であります。経営を進めるに当たりまして大切なことは、労使関係の安定であると思います。労使が互いに協調し、社業の発展に専心努めねばなりません。それは国鉄時代に労使でかわした第一次、第二次労使共同宣言の延長線上にこそ可能と思います。あの宣言の精神を大切に、今後の労使関係を築いていきたいと思えます。」と述べた。

(4) 昭和62年6月1日頃、岡山支社のB5福山電力区長は、区長室における区長面接の際、国労組合員のA5(以下「A5」という。)に対して、「なぜ鉄産労にかわって、また国労へかわったのか、そこらへんの気持ち聞かせて欲しい。鉄産労のどこが気に入らないのか。」

「岡山の電気は国労が多すぎる。」

「会社がこういう状態なのに、いまだそういうことだと得になりません。行ったり来たりしていると、そういう目で見られます。」と発言した。

また、その直前の昭和62年5月29日頃国労組合員のA6(以下「A6」という。)に対し、

「意識改革したら岡山へ話をしてやる。」

「実は、組合のことなんだけど、考えてみないか。」

という趣旨のことを述べた。

(5) 昭和62年7月、会社は、社長名で「当面の労働情勢に関する会社の見解」と題する文書を掲示した。この中には「会社としてはこれまで同様、

一企業一組合の方向は安定した労使関係の形成・社業の発展の上で重要であるという考えにかわりがない。」旨が、記載されていた。

(6) 国労組合員数の減少

国労組合員は、全国で昭和61年4月1日現在約160,000人いたが、分割民営化が進められる中で、昭和62年4月1日現在には約44,000人に激減した。岡山鉄道管理局（岡山支社）管内では、昭和61年4月1日現在約3,700人いたが、昭和62年4月1日現在には約830人に激減した。

(7) 府中電車区から糸崎運転区への配転等

昭和62年3月10日から4月7日にかけて、府中電車区の運転士23人のうち11人が糸崎運転区に配転された。これら11人の運転士は全員が国労の組合員であり、府中電車区では福塩線での運転業務に従事していたが、糸崎運転区に配転となってから、同年4月以降、構内整備等の作業に従事した。具体的には、草取り、文鎮作成、清掃等の作業であり、何もしないで待機させられた日もあった。

この配転に併せて、糸崎運転区から府中電車区に11人の運転区が配転された。これらの運転士は全員が動労の組合員であり、福塩線での運転業務に従事した。これらの配転により、府中電車区においては国労の組合員は皆無となった。

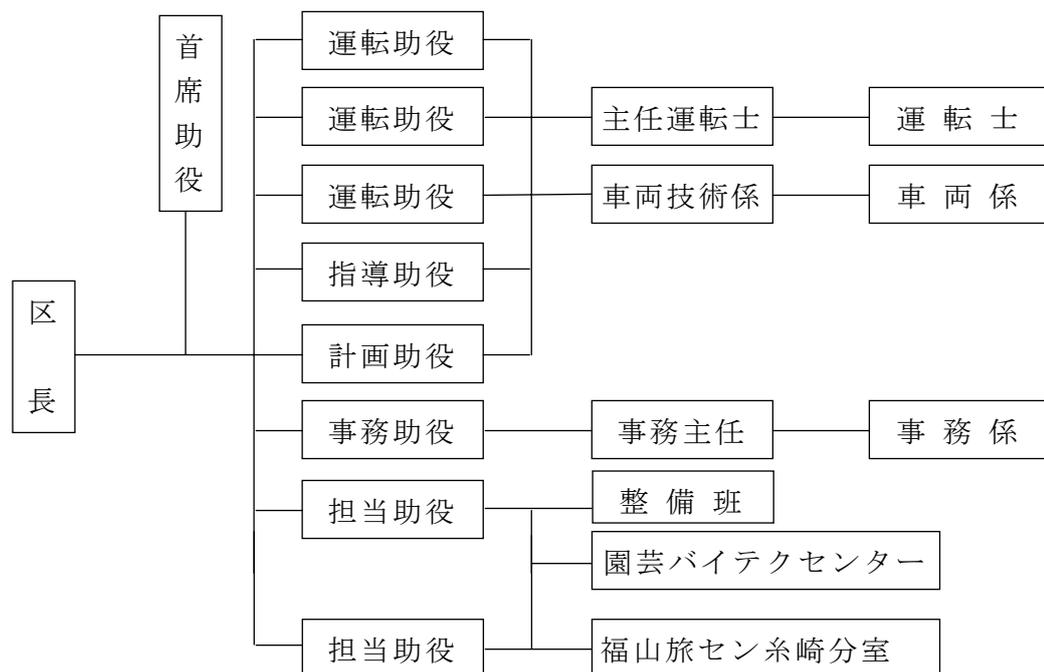
なお、糸崎運転区における運転業務及び構内整備等に従事する運転士の組合所属別の比率は、昭和62年4月10日現在、次のとおりである。

組合名	組合員数	運 転 業 務	構内整備等	出 向 等
西鉄労	96人	89人 92.7%	3人 3.1%	4人 4.2%
国 労	11人	0人 0%	11人 100%	0人 0%

3 本件勤務指定等について

(1) 本件勤務指定

昭和62年4月1日現在の糸崎運転区の組織は下図のとおりである。



会社発足当時、糸崎運転区には、主任運転士、運転士等が約110人、車両技術係、車両係が7人、事務係が4、5人いたが、これらのうち運転士、車両技術係の職名はそのまま整備班に十数人、園芸バイテクセンターに5人、福山旅セン糸崎分室に5人所属していた。

A1、A2は、昭和62年4月1日付けで会社に採用され、糸崎運転区の車両技術係として、同年4月6日まで、引き続き検修業務に従事してきた。A1、A2は、車両技術係の職名はそのまま、それぞれ同年4月7日から整備班に所属し、B6糸崎運転区長より作業内容の指示を受けて勤務した。これは昭和63年1月4日まで続いた。ただし、昭和62年7月20日から同年9月30日までの間は、それぞれ同年7月17日付けの福山駅営業指導係（1級）の兼務を命ずる旨の発令により、福山駅の夏期臨時売店に勤務した。また、昭和63年1月5日、B6糸崎運転区長より整備事業の業務（作業ダイヤに基づく業務）の勤務割の指定（以下上記作業内容の指示を含めて「本件勤務指定」と総称する。）を受け、同日よりこの業務に従事している。

(2) A1、A2の作業内容

本件勤務指定に基づくA1、A2の作業内容は、昭和62年4月7日からは構内整備等の作業であり、具体的には、草取り、窓ガラス等の清掃、布団干し、庭木の剪定作業等であり、何もしないで待機させられた日もあった。ただし、同年7月20日からは駅ホーム等での、ジュース、アイスクリーム等の販売であった。また、昭和63年1月5日からは休養管理リネンの雑務作業及び構内雑務作業の作業ダイヤに基づく作業であった。休養管理リネンの雑務作業の具体的内容は、シーツ・枕カバーの取替え、布団干し、床面をワックスで磨く作業、各階の便所・洗面所の水洗いの作業等であり、構内雑務作業の具体的内容は、交通新聞等を配る作業、便所・浴場の清掃作業、草取り等であった。

4 糸崎運転区で検修業務に従事する社員の状況について

(1) 国鉄当時の昭和61年11月のダイヤ改正時から、糸崎運転区では検修業務の定員は5人と定められていたが、実際には余剰人員2人を含め、車両検査長であったC1（以下「C1」という。）、車両検査係であったA7（以下「A7」という。）、A8（以下「A8」という。）、A9（以下「A9」という。）、A10（以下「A10」という。）、A1、A2の7人が従事していた。

(2) 昭和62年4月1日、C1は退職した。その後任としてA11(以下「A11」という。)が糸崎運転区機関士兼電気機関士兼電車運転士兼車両検査係を命じられ、同月7日から検修業務に従事した。

なお、A11は、昭和61年10月、運転士や列車掛から車両検査係へ登用するための試験に合格し、昭和62年3月中旬から同年4月6日まで車両検査係としての養成教育を受けた。また、同人は、国鉄時代は動労の組合員であり、後に西鉄労の組合員となっている。

- (3) 昭和62年4月7日以降、A7、A8、A9、A10（以下「A7外3人」という。）は、従来どおり検修業務に従事したが、A1、A2は前記3の(1)のとおり、本件勤務指定により検修業務から外された。

なお、A7外3人は昭和61年11月に国労を脱退して鉄労に移り、後に西鉄労の組合員となっていたが、A1、A2は依然として国労の組合員であった。

- (4) B6糸崎運転区長は、A7外3人とA1、A2は検修業務に関しては、技術的に同レベルであったとしている。

A1、A2は昭和62年4月7日時点では、それぞれ車両検査係としてA1は約7年、A2は約6年の経験があり、A11、A9、A10の3人に比し経験が長かった。

A1は、昭和62年4月の会社発足に伴う車両検査規程の説明会に糸崎運転区を代表して出席し、同年3月23日～28日の間、糸崎運転区の検修詰所で検修員全員に対し、検修規程体系の変更等について説明を行っている。

- (5) A7外3人は列車掛の経験があるが、A1、A2には列車掛の経験はなく、サービス班の経験があった。

列車掛は、国鉄当時の昭和44年7月2日に運転関係職員の職制として新設された職名で、運転系統の現業機関に配置され、列車に乗務して検査業務、列車・車両の入換業務等を中心に行うものである。列車掛は、車掌、車両検修掛又は車両掛の職名にある職員から募集され、一定の養成教育（1ヵ月半程度）を受けた後登用された。

サービス班は、糸崎客貨車区時代、客車の便所、洗面所、冷暖房装置等のサービス機器の故障について、要請がある場合列車に乗務してこれらの応急的な修理をすることを業務としており、この班員は検修の業務に従事している者のうちから選ばれていた。

列車掛は、列車の防護無線、列車無線等が完備されたこと等によって、昭和60年頃に廃止された。サービス班もほぼ同じ頃廃止されたが、糸崎客貨車区は岡山鉄道管理局の西の拠点ということで故障対応が必要であるので、駅出作業班というものができた。

- (6) 糸崎運転区の車両技術係として検修業務及び構内整備等・休養管理リネンの雑務作業等に従事する社員の組合所属別の比率は、昭和62年4月7日、昭和63年3月現在では次のとおりである。

		検 修 業 務		構内整備等・休養管理 リネンの雑務作業等	
昭和62年 4月7日	国 労	0人	0%	2人	100%
	西鉄労	5人	100%	0人	0%
昭和63年 3月	国 労	0人	0%	2人	10%
	西鉄労	3人	100%	0人	0%

(注1) 構内整備等・休養管理リネンの雑務作業等にに従事する社員2人は、A1、A2である。

(注2) 昭和63年3月のダイヤ改正時に、糸崎運転区の検修業務の定員は3人となった。

第2 判断及び法律上の根拠

1 被申立人の主張する却下事由について

(1) 被申立人の主張

ア 同盟罷業の開始手続に関する規定の不備について

糸崎運転区分会の規約には、労働組合法第5条第2項第8号に掲げる規定が含まれておらず、同分会の同法第5条第1項により、本件救済申立てをする資格を有しない。したがって、労働委員会規則第34条第1項第2号に基づき、同分会が労働組合法第2条及び第5条第2項の要件に適合する旨の立証をしない限り、本件申立てはいずれも却下されるべきである。

イ 雑用の職務命令の不存在について

A1、A2は、それぞれ、昭和62年4月7日から、糸崎運転区長より作業内容の指示を受けて勤務していたが、昭和63年1月5日から、糸崎運転区長より整備事業の業務（作業ダイヤに基づく業務）の勤務割の指定を受け、同日より現在までこの業務に従事しているものである。

したがって、平成元年1月13日現在、申立人の主張するような「草取り等の雑用の職務命令」自体存在しないものであるから、その取消しを求める本件申立ては請求する救済の内容が法令上又は事実上実現することが不可能であることが明らかであるので、労働委員会規則第34条第1項第6号に基づき却下されるべきである。

(2) 当委員会の判断

ア 同盟罷業の開始手続に関する規定の不備について

申立時、糸崎運転区分会はその組合同規約に労働組合法第5条第2項第8号に掲げる同盟罷業の開始手続に関する規定を有していなかった。

しかし、申立人組合が同法第2条及び第5条第2項の規定に適合することの資格要件は、命令発出時までに具備すれば足ると解されるところ、糸崎運転区分会は前記第1の1の(2)で認定のとおり昭和63年1月9日、その組合同規約の改定により同法第5条第2項第8号に掲げる規定を具備した。また、本件申立てに係る権利・義務を承継する西部連合分会の規約にも同法第5条第2項第8号に掲げる規定が含まれている。

したがって、糸崎運転区分会の規約に労働組合法第5条第2項第8号の規定が含まれていないから却下せよとの会社の主張は認められない。

イ 雑用の職務命令の不存在について

申立人は、会社がA1、A2を本件勤務指定により、検修業務から外し、構内整備等の作業や休養管理リネンの雑務作業等に従事されていることが不当労働行為に該当するのでA1、A2を検修業務に従事させるようにと主張しており、申立人の請求する救済内容のうち「草取り等の雑用の職務命令を取消し」については、申立人の主張する不当労働行為の救済を当委員会に求める趣旨であると考えられる。

したがって、申立人が「草取り等の雑用の職務命令を取消し」を求めたからといって、それが法令上又は事実上実現することが不可能であるとは言えず、会社の却下の主張は認められない。

2 本件勤務指定について

(1) 申立人の主張

ア A1、A2は、車両技術係であるが、検修業務を与えられず、昭和62年4月7日以降、糸崎運転区長により、草取り・掃除・販売などの業務に従事させられた。これらの作業は、車両技術係としての知識・技術・経験は全く不必要な仕事であり、素人でもできる仕事であった。一人として、この仕事を自ら望む者がなく、この仕事に就けたこと自体が差別である。

A1、A2は、構内整備等の作業や休養管理リネンの雑務作業等に従事させられているのであって、旅行業や関連事業の展開のための仕事を全くさせられていない。余剰人員として、検修業務から排除されて、屈辱的な作業に従事させられている。

また、A1、A2は、これらの作業に従事させられることによって超勤・祝日・夜勤・特勤手当が減り、その分減収となっている。

イ 会社は、国労を敵視し、これを消滅させ、一企業一組合（西鉄労）の方針を持ち、国労を潰し、従業員を西鉄労組合員のみによって組織することを企図しており、この最も強力な手段として、A1、A2を検修業務から排除するというような悪辣な行為を行っているのである。

ウ 会社はA1、A2を雑役に従事させるための人選の理由として乗務経験の有無等を総合的に判断したと主張するが、以下の理由から、これには根拠がない。

(ア) 昭和62年4月前の糸崎運転区における検修業務と、同月以降の糸崎運転区における検修業務には変化はなく、同月前の糸崎運転区において、乗務経験の有無は問題とされておらず、A1、A2も検修業務に従事していた。その間、A1、A2が乗務経験がないことによって車両検査系の業務に支障があったことはない。

(イ) 検修の業務に必要なのは、正に検査によって異常を発見し、短時間に修繕する能力である。乗務経験といわれる列車掛は、異常の発見と、より簡単な修繕であり、検査・修理はほとんど地上の検査係へ出していたのである。

乗務経験とされる列車掛については、昭和60年頃までに廃止され

た職務であり、その職務の重要性はないものであった。

(ウ) A 1、A 2ともベテランで知識、技能、経験とも他の検修係に比して遜色がないどころか、優れているのである。特にA 1は、仕事の能力では7人中第一人者であった。

(エ) 会社は、糸崎運転区の業務が駅出作業等の臨時検査業務が中心となっている旨主張するが、糸崎運転区における検修業務は多様であって、臨時検査業務はその中の一部にすぎない。

(オ) 会社は、糸崎運転区における検修業務に乗務経験が重要である理由として、臨時検査業務に運転士との連携が不可欠であること及び時間の観念が発達している点を主張するが、このことは乗務経験の有無とは全く関係のないことである。

また、列車掛の業務は、運転士との密接な連携を必要とするようなものではなかったのである。

(カ) 応急処置能力は、列車掛として長年貨物列車に乗務していた者より、A 1、A 2のように、駅における検修業務に従事していた者の方が経験豊かで、能力的にも優れている。

(キ) 会社はA 2を雑役作業に従事させるよう人選した理由として、昭和61年8月25日の責任事故もあるとしている。しかし、この事故は、本来臨時列車のブレーキ試験、電気扱い作業を行うべき時間に、故障通告のあった他の列車の点検を行ったため、約1分の遅れを出したもので、危険には無縁の軽微なミスであった。

エ 昭和62年4月1日時点で糸崎運転区には車両技術係が6人であったのに、同年4月7日わざわざ運転士であった元動労組合員（後に西鉄労組合員）であるA11を車両技術係に任用し、A 1、A 2を雑務に従事させたことは、国労組合員を検修業務から排除することを意図したものである。

会社は、乗務経験のある者を、検修業務のための要員として養成し、技術融合をはかったものだと主張するが、このことは技術融合のために行われたのではなく、動労の組合員を検修業務に就けさせ、国労組合員を鉄道業務から追い出す、いわゆる「血の入替え」をするために行われたものである。

(2) 被申立人の主張

ア 会社は国鉄とは異なり、旅客鉄道事業の外、各種の事業を営むものであり、車両技術係の職名であっても、その職務が車両の保守に限られるものではないのであって、そのことは就業規則上にも明らかである。

会社が昭和62年4月1日に民間会社として設立されて以来、各種の事業に取り組み、全社員が一丸となって増収、経費節減への努力をし、旅客鉄道事業を再生させるべく邁進しているもので、臨時売店の開設、各種雑務作業もこの一環であり、組合員の不利益といった次元の問題

ではない。

車両技術係としての検修業務のみが重要な仕事であって、売店の業務等が他人のいやがる種類の仕事で、生きがいを見出せないものであるとの主張は、会社の民間会社としての業務目的を全く認識していないだけでなく、職業に関する差別の主張であり、極めて不当なものであると言わざるを得ない。

イ 糸崎運転区における検修業務に従事させる社員の人選については、次のとおりである。

(ア) 糸崎運転区では、検修業務に従事している社員7人について、昭和62年4月7日以降、検修業務に従事する要員を5人、旅行業・関連事業の展開のための要員2人を人選することとなった。この人選については、糸崎運転区における検修業務が、車両基地として仕業検査・交番検査等の本格的な地上検査業務がなくなり、駅出作業等の臨時検査業務中心となり、運転士と連携して列車に遅延を生じさせないよう応急処置をするという乗務員としての判断業務も含まれることから、7人の社員の列車乗務経験等を総合的に判断して、糸崎運転区長が乗務経験のないA1、A2を旅行業・関連事業の展開のための要員として人選した。

(イ) 申立人は、臨時検査業務に運転士との連携は不可欠でない旨主張するが、これは事実と反する。駅出作業において車両技術係が運転士と連携して行う作業があり、駅出作業においては、運転士との連携をとりながら、短時間にスピーディに応急処置を施すことが不可欠である。

(ウ) 糸崎運転区長がA1、A2を人選するに際し、特にA2については、国鉄当時の昭和61年8月にブレーキテストの失念という検修業務に携わる職員としては最も基本的でかつ重要なミスを犯し責任事故を発生させていることも併せて考慮した。

ウ 昭和60年3月糸崎運転区ができた頃から、糸崎運転区の検修業務は駅出作業等の検修業務の一部だけが残された。駅出作業等の応急処置的な業務については、運転士と連携することが必要であるため、車両の乗務経験が重要であるので、運転士等の乗務経験ある者を検修業務のための要員として養成し、技術融合をはかる方針を樹てていた。そのため昭和61年10月には、運転士や列車掛から車両検査係へ登用するための試験を実施し、糸崎運転区においても運転士であるA11がこの試験に合格していたことから、検修職のリーダーとして、退職したC1の後任として養成していたA11を充てることとした。

(3) 当委員会の判断

ア 国鉄及び会社の国労に対する態度について

(ア) 前記第1の2の(1)で認定のとおり、鉄労及び動労等の組合は第一次労使共同宣言及び第二次労使共同宣言を締結し、国鉄の分割民

営化を前提とする諸施策に対し協力してきたが、国労はこれに反対する立場を一貫して取り続けた。

こうした状況下における同2の(2)で認定の国鉄のB2職員局長及びB3総裁の発言内容、同2の(6)で認定の国労組合員数の大幅な減少並びに同2の(7)で認定の府中電車区から糸崎運転区への国労の運転士11人の配転・その従事した職務の内容及び糸崎運転区における運転業務・構内整備等に従事する運転士の組合所属別の比率等からみて、国鉄は国労を嫌悪していたことがうかがわれる。

(イ) 会社設立後も、前記第1の2の(3)で認定のとおり、会社は、国鉄と労使共同宣言を結んだ組合と協調的労使関係を維持する方針を表明し、言外に国労を排除する意図を示した。

また、前記第1の2の(4)で認定のとおり、岡山支社のB5福山電力区長は、昭和62年5月末頃から同年6月始め頃までの間、A6及びA5に対して国労から脱退を求める発言をした。

更に、前記第1の2の(5)で認定のとおり、会社は、昭和62年7月に「当面の労働情勢に関する会社の見解」を掲示し、「一企業一組合」という表現をもって、言外に国労の組織が縮小することが望ましい旨を表明した。これらのことから、会社も国労を嫌悪していることがうかがえる。

イ 本件勤務指定の状況について

前記第1の1の(4)で認定のとおり、A1、A2は、本件勤務指定を受けた昭和62年4月現在、それぞれ糸崎運転区分会の執行委員又は副分会長であり、組合の活動家であることが認められる。

また、前記第1の4の(2)及び(3)で認定のとおり、糸崎運転区では、昭和62年4月7日以降、西鉄労の組合員であるA11は養成教育を終えて検修業務に従事し、西鉄労の組合員であるA7外3人も従来どおり検修業務に従事したが、国労の組合員であるA1、A2は同3の(1)及び(2)で認定のとおり本件勤務指定により検修業務から外され、構内整備等の作業や休養管理リネンの雑務作業等に従事することとなった。

この結果、前記第1の4の(6)で認定のとおり、糸崎運転区の車両技術係として昭和62年4月7日現在構内整備等の作業や休養管理リネンの雑務作業等に従事する社員は、国労の組合員のみであり、昭和63年3月現在でも同様であった。

ウ 本件勤務指定の不利益性について

前記第1の1の(4)で認定のとおり、A1、A2は、国鉄に入社以来、長年検修業務に携わってきたが、同3の(1)及び(2)で認定のとおり、本件勤務指定により、昭和62年4月7日以降、検修業務から外され、草取り、窓ガラス・便所等の清掃、シーツ・枕カバーの取替え、布団干し等の作業に従事することとなった。

A 1、A 2は、長年にわたり検修業務に従事し、特有の技能を培ってきたものであり、その意に反して上記の作業にことさらに従事させられたことは、大きな精神的苦痛であったと推認される。

エ 人選の合理性について

会社は、国鉄と異なり、旅客鉄道事業の外、各種の事業を営むものであり、車両技術系の職名であっても、その職務が車両の保守に限られるものではない。糸崎運転区における検修業務が駅出作業等の臨時検査業務が中心となったことから、検修業務に従事させる社員の人選に当たっては、列車乗務経験等を総合的に判断したと主張する。

しかし、列車掛の乗務経験のないA 1、A 2も、糸崎客貨車区と糸崎機関区とが統合されて糸崎運転区ができた昭和60年3月以降、駅出作業等の臨時検査業務に従事し、何ら業務遂行に支障がなかったことがうかがえ、しかも、この時点では、乗務経験の有無は問題とされていなかった。

そして、A 1、A 2は、国鉄に入社以来、一貫して検修業務に従事し、その技術を蓄えてきたものであり、前記第1の4の(4)で認定のとおり、B 6糸崎運転区長が、A 1、A 2が検修業務に関して、A 7外3人と技術的に同レベルであったとしていることからみても、臨時検査業務に必要とされる運転士と連携をとりながら短時間に応急処置を施す能力がA 7外3人と比較して劣るとは考えられない。

また、乗務経験とされる列車掛については前記第1の4の(5)で認定のとおり、昭和60年頃既に廃止された職務であった。

したがって、乗務経験のあることが臨時検査業務に従事するに当たって必要不可欠のものとは認め難い。

また、会社は、A 2に関する人選の理由として昭和61年8月の責任事故もあげるが、この事故に対する処分の疎明はなく、この事故は軽微なものであったとうかがえる。

更に、会社は、検修業務に従事させる社員の人選に当たって、列車乗務経験等を総合的に判断して人選したと主張するが、乗務経験の有無とA 2の責任事故以外の人選理由の疎明はなかった。

なお、会社は、A 1、A 2を旅行業・関連事業展開のための要員として人選したとも主張するが、前記第1の3の(2)で認定のとおり、A 1、A 2は、もっぱら構内整備等の作業や休養管理リネンの雑務作業等に従事させられている。

以上のことから、A 1、A 2に関する会社の主張する人選理由には合理性があるとは認められない。

オ 結論

以上、前記アからエまでを総合すれば、本件勤務指定は、A 1、A 2が国鉄の分割民営化に反対する国労の組合員であることを理由とした不利益取扱いであり、国労の組合員に対するこのような不利益取扱

いを通じて、国労の弱体化を狙ったものと判断せざるを得ず、これは労働組合法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為である。

3 救済の方法について

会社は、旅客鉄道事業の外、各種の事業に取り組み、増収、経費節減の努力をしており、社員による各種雑務作業の処理もこの一環であって、その必要性は認められる。しかし、勤務指定を行うについては、組合間差別をせず、公平に取り扱うべきものであると考える。

したがって、本件勤務指定を受けたA1、A2に対する救済方法としては、主文第1項のと通りの救済が相当であると判断する。

なお、申立人は、陳謝文の掲示及び手交を求めているが、主文どおりの救済が相当であると判断する。

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

平成2年7月20日

広島地方労働委員会

会長 山根志賀彦 ㊟