

群馬、昭62不9、同63不1、平2.7.12

命 令 書

申 立 人 国鉄労働組合東日本本部  
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関東地方自動車支部  
申 立 人 国鉄労働組合東京地方本部関東地方自動車支部  
長野原自動車営業所分会

被申立人 東日本旅客鉄道株式会社  
被申立人 ジェイアールバス関東株式会社

主 文

- 1 被申立人東日本旅客鉄道株式会社は、国鉄労働組合東京地方本部関東地方自動車支部長野原自動車営業所分会に所属する組合員に対し、申立人組合からの脱退を懲憑するなどして申立人組合の組織運営に支配介入してはならない。
- 2 被申立人東日本旅客鉄道株式会社は、申立人組合員A1及び同A2に対して発令した昭和63年1月25日付「高崎運行部勤務を命ずる。高崎駅営業指導係を命ずる。関連事業本部兼務を命ずる。」旨の転勤命令を撤回し、直ちに被申立人ジェイアールバス関東株式会社への出向を発令しなければならない。
- 3 被申立人ジェイアールバス関東株式会社は、被申立人東日本旅客鉄道株式会社が発令するA1及びA2の出向を受け、A1については長野原自動車営業所の運転係、A2については長野原自動車営業所渋川支所の運転係の業務に就かせなければならない。
- 4 被申立人東日本旅客鉄道株式会社は、本命令書交付の日から7日以内に、下記文書を申立人組合に手交しなければならない。

記

会社が、貴組合員に対し、昭和62年12月4日及び5日の両日にわたり、会社長野原自動車営業所長をして、貴組合員であることの不利益などを示唆して、貴組合からの脱退を懲憑したこと、並びに貴組合員のA1及びA2に対し、昭和63年1月25日付で高崎運行部への転勤を命じたことは、労働組合法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為であると群馬県地方労働委員会により認定されました。

今後、このような行為を行なわないよう十分留意します。

平成 年 月 日

国鉄労働組合東日本本部

執行委員長 A3 様

国鉄労働組合東京地方本部

執行委員長 A 4 様  
国鉄労働組合東京地方本部  
関東地方自動車支部

執行委員長 A 5 様  
国鉄労働組合東京地方本部関東地方  
自動車支部長野自動車営業所分会  
執行委員長 A 6 様

東日本旅客鉄道株式会社  
代表取締役 B 1

(注：年月日は手交の日とする。)

- 5 被申立人は、前第2項から第4項に命ずるところを履行したときは、遅滞なく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「会社」という。）は、昭和62年4月1日、日本国有鉄道改革法（以下「改革法」という。）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、旅客自動車運送事業（以下「自動車事業」という。）などのうち、東日本地域（青森県から静岡県の一部までの1都16県）の事業を承継して設立され、肩書地に本社を置き、審問終結時の社員数は、約82,000名である。
- (2) 被申立人ジェイアールバス関東株式会社（以下「バス会社」という。）は、昭和63年3月4日、改革法第10条及び日本国有鉄道改革法等施行法（以下「施行法」という。）第21条に基づく運輸大臣の承認を受け、会社が経営していた自動車事業のうち関東・上信地区を管轄する自動車事業部を分離して、会社の100パーセント出資により設立され、肩書地に本社を置き、東京、福島、茨城、栃木、群馬、千葉及び長野の1都6県に14の自動車営業所を有し、審問終結時の社員数は、約940名である。
- なお、会社のその余の自動車事業は、同年3月5日、上記と同様の経緯によりジェイアールバス東北株式会社として設立された。
- (3) 申立人国鉄労働組合東日本本部（以下「東日本本部」という。）は、申立外国鉄労働組合（以下「国労」という。）の下部の労働組合で、会社の社員等で組織する労働組合であり、審問終結時の組合員数は、約21,000名である。
- (4) 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、東日本本部の下部の労働組合で、会社の事業地域のうち東京を中心とする地域に勤務する社員等で組織する労働組合で、審問終結時の組合員数は、約12,000名である。
- (5) 申立人国鉄労働組合東京地方本部関東地方自動車支部（以下「自動車

支部」という。)は、東京地本の下部の労働組合で、本件申立時においては会社の自動車事業部に勤務し、バス会社発足後においてはバス会社に勤務する社員等で組織する労働組合で、審問終結時の組合員数は、約170名である。

(6) 申立人国鉄労働組合東京地方本部関東地方自動車支部長野原自動車営業所分会(以下「長野原分会」という。)は、自動車支部の下部の労働組合で、本件申立時においては会社の、バス会社発足後においてはバス会社の長野原自動車営業所に勤務する社員で組織する労働組合で、審問終結時の組合員数は、33名である。

(7) 審問終結時、会社には、東日本本部のほか主な労働組合として、東日本旅客鉄道労働組合(以下「東鉄労」という。)及び東日本鉄道産業労働組合などがある。

## 2 国鉄改革の経過等

(1) 昭和56年3月、臨時行政調査会(2次)(以下「臨調」という。)が発足し、臨調は、翌57年7月30日、国鉄の分割・民営化等を内容とする「行政改革に関する第3次答申」(基本答申)を政府に提出した。

(2) 昭和58年6月10日、日本国有鉄道再建監理委員会(以下「監理委員会」という。)が発足し、昭和60年7月26日、監理委員会は、「国鉄改革に関する意見―鉄道の未来を拓くために」(最終意見)を政府に提出した。

(3) 政府は、監理委員会の意見を最大限に尊重する旨の閣議決定を行い、昭和61年3月、国鉄改革関連9法案を国会に提出した。

このうち1法案は同国会で成立したが、残り8法案は衆議院の解散により廃案となったため、同年9月再度国会に提出され、同年11月28日成立し、同年12月4日公布施行された。

(4) 改革法によると、

① 国鉄の経営していた旅客鉄道事業を、東日本をはじめ6つの旅客鉄道株式会社に分割する。

② 承継法人に承継されない資産、累積債務等の処理及び職員の再就職の促進を図るための業務は、日本国有鉄道清算事業団が行う。

③ 新幹線は、新幹線鉄道保有機構が一括して貸付ける。

④ 貨物鉄道事業を分離し、株式会社とする。

などとされ、改革の実施時期は、昭和62年4月1日となっていた。

## 3 国鉄改革をめぐる労使関係

(1) 昭和57年2月10日、総評、新産別、国鉄動力車労働組合(以下「労働」という。)、全国鉄施設労働組合(以下「全施労」という。)等による「国鉄改革共闘委員会」が発足し、同年3月9日、国労、動労、全施労等による「国鉄再建問題四組合共闘会議」が結成され、国鉄の分割・民営化反対運動を展開した。

とりわけ、国労は、「国民の国鉄を守り組合員の雇用を確保する。」との立場から、ストライキやワッペン着用闘争などを行ったが、国鉄は、

これらの運動に対し、組合員の処分などを行った。

しかし、その後、動労や全施労などの組合は、分割・民営化推進の立場へと方針を転換したため、国労は孤立化していった。

(2) 監理委員会の前記最終意見によると、国鉄職員の新会社への採用は、215,000名とされており、約61,000名が採用されないこととなるため、組合内では雇用不安が増大した。

(3) 国鉄は、余剰人員の調整策としての退職制度の見直し、休職制度の改正・拡充及び派遣制度の拡充の三項目に対する国労側の協力度合が弱いことを理由に、昭和46年以来国労との間で締結していた雇用の安定等に関する協約（以下「雇用安定協約」という。）の継続を拒否したため、昭和60年11月30日、同協約は失効した。

なお、国鉄は、動労、鉄道労働組合（以下「鉄労」という。）、全施労とは同協約を再締結した。

(4) 昭和61年1月13日、国鉄は、労使共同宣言（第1次）の締結を各労働組合に提案した。

この共同宣言の主な内容は、「諸法規を遵守し、国鉄改革を推進するため、労使が一致協力して取り組むことを宣言する。」というもので、動労、鉄労、全施労は、この共同宣言を締結したが、国鉄の分割・民営化に反対の立場をとっていた国労は、これを拒否した。

(5) 昭和61年3月、国鉄は、人事管理の徹底等を図るため、職員管理調書の作成に着手した。

同調書は、調査対象期間を昭和58年4月1日から昭和61年3月31日までとし、調査項目として、「一般処分」、「労働処分」、「勤務時間中の組合活動」、「職場の秩序維持」、「現状認識」などがあつた。

(6) 昭和61年7月から翌62年3月までの間、国鉄は、余剰人員を一括管理する人材活用センター（以下「人活センター」という。）を全国に設置し、職員を配置した。

昭和61年11月1日現在では、約1,500箇所の人活センターが設置され、18,000名余りの職員が配置された。

このうち、約80パーセントが国労組合員で、動労組合員は約7パーセント、鉄労組合員は約6パーセントであつた。

なお、人活センターに配置された国労組合の多くは、草刈り、電車の床に付いたガムはがし等に従事した。

(7) 昭和61年7月18日、動労、鉄労、全施労及び国労脱退者などで新たに結成された真国鉄労働組合は、国鉄改革労働組合協議会（以下「改革労協」という。）を結成した。

同年8月27日、国鉄と改革労協は、第二次労使共同宣言を締結した。

同宣言には、「組合は、今後争議権が付与された場合においても、鉄道事業の健全な経営が定着するまでは、争議権の行使を自粛する。」「労使は、国鉄改革労使協議会における議論を更に充実させ、同協議会が今後

の鉄道事業における労使関係の機軸として発展的に位置づけられるよう緊密な連携、協議を行う。」などと謳われていたが、国鉄の分割・民営化に反対の立場をとっていた国労は、締結しなかった。

- (8) 昭和61年4月1日現在で約165,000名いた国労組合員は、会社発足時の昭和62年4月1日現在では、約44,000名に減少した。

自動車事業部においても、国労は、昭和61年4月時点では、ほぼ100パーセントの組織率であったが、翌62年4月には、50パーセントを割る状況となった。

- (9) 国鉄の分割・民営化に反対してきた国労は、「地域の足を守る。あるいは、労働者の労働条件なり、安全なりを守る。」という立場から、自動車事業の分離・独立についても反対し、地方公共団体への要請行動などを行った。

- (10) 昭和62年8月6日、会社代表取締役B1（以下「B1社長」という。）は、東鉄労の第二回定期大会に来賓として出席し、挨拶の中で「残念なことは、今一企業一組合という姿でなく東鉄労以外にも二つの組合があり、その中には今なお民営分割反対を叫んでいる時代錯誤の組合もあります。」「この人たちは、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たちに呼びかけ、話し合い、説得し皆さんの仲間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に援助頂くことを期待し……」などと発言した。

翌7日、会社は、東鉄労と労使共同宣言を締結した。

- (11) 会社と国労の間で締結されていた三六協定は、協定の締結方式についての労使の意見の食い違いから締結されず昭和62年10月1日から同月8日までの間失効したが、翌9日再締結された。

なお、同協定の締結権は各営業所段階にはなく、上部機関が行っていた。

- (12) 東日本本部、東京地本、自動車支部、国鉄労働組合東京地方本部関東地方自動車支部宇都宮自動車営業所分会及び同烏山自動車営業所分会は、会社自動車事業部総務課長代理B2、宇都宮自動車営業所長B3、烏山自動車営業所長B4らが昭和62年11月頃行った言動は、国労脱退工作であり、労働組合法第7条第3号の支配介入にあたる不当労働行為であるとして、栃木県地方労働委員会に栃地労委昭和62年（不）第7号及び同第8号事件の不当労働行為救済申立を行い、同地労委は、平成元年6月26日、申立の全部を救済する命令を発した。

#### 4 自動車事業の状況

- (1) 改革法第10条によると、自動車事業については、事業地域に応じて引き継いだ各旅客会社の検討を経て、その事業を併せて経営することが適切である場合を除き、当該旅客会社からその事業の分離を図るための手続き、その他の方策がとられるものとされていた。

- (2) また、施行法第21条によると、自動車事業の分離の検討を行い6か月以内にその検討結果を運輸大臣に報告するものとされ、特別なことがない限り、会社から自動車事業が分離されることが予定されていた。
- (3) 昭和61年6月4日、社団法人長野県バス協会は、国鉄自動車局長に対し、長野県内における貸切車両及び事業区域拡大計画の見合わせ、中央高速道への国鉄バス乗入れ申請の取下げ及び同県所在の国鉄バスを関連する同県民営バス事業者と協議のうえ、適正な人員と施設を含め一括譲渡すること等を要望する旨の文書を提出した。
- (4) 会社は、旅客自動車運送業務を遂行する組織の一つとして、自動車事業部を置いていた。

本件申立時、同部では、東京をはじめ1都6県に13の営業所（東京、棚倉、水戸、土浦、西那須野、烏山、宇都宮、長野原、八日市場、館山、小諸、下諏訪、伊那）が置かれ、社員数923名、路線数31路線、乗合営業距離2,701キロメートル、配置車両数485台、貸切免許数29台をもって一般乗合旅客自動車運送事業及び一般貸切旅客自動車運送事業を行っていた。

- (5) 昭和62年9月、会社は、施行法第21条の規定に基づき、「一般自動車運送事業の経営の分離に関する検討報告書」を、運輸大臣に提出した。

同年12月、会社は、この検討結果を踏まえ、一般自動車運送事業の経営の分離計画の承認申請を行った。

なお、この承認申請によると、会社の自動車事業を東北ブロック及び関東・上信ブロック2分割し、関東・上信ブロックにおける新事業者の職員数は、888名と予定されていた。

- (6) 会社自動車事業部では、月1回程度、本社会議室において、自動車事業部長、総務課長、輸送課長、課長代理及び各自動車営業所長が出席して営業所長会議が開催されていた。

同会議においては、経営全般についての話し合いがされていたが、一企業一組合、労使協調が望ましいなど、労働組合問題などが話題になったこともあった。

- (7) 東京、水戸、土浦、八日市場、館山、の5つの自動車営業所では、週末の臨時便の運行や、高速線の新規事業の拡大等により欠員を生じていたが、棚倉、烏山、宇都宮、西那須野、長野原、下諏訪、小諸、伊那の各営業所では余力人員が生じていた。

会社は、この要員問題を解消するため、昭和62年4月からは長期的な助勤という形で対応していたが、同年11月から本格的に転勤で対応することとなった。

なお、烏山、宇都宮、長野原などの自動車営業所では、国労の組織率が高かった。

- (8) 自動車事業部における転勤者の人選は、営業所長が行い、発令は、営業所長の具申に基づき、自動車事業部長が行っていた。

## 5 長野原自動車営業所の状況

- (1) 昭和62年の会社発足当時、長野原自動車営業所は、長野県小県郡真田町及び群馬県渋川市に支所（以下、真田町にある支所を「真田支所」といい、渋川市にある支所を「渋川支所」という。）を置き、主に長野原から草津温泉方面などへの一般乗合旅客自動車運送事業及び一般貸切旅客自動車運送事業を行っていた。当時、同営業所には、B5営業所長（以下「B5所長」という。）を筆頭に、首席助役、事務助役、運転助役など5名の助役と、各支所に支所長がいたほか、乗務員及び日勤勤務者など、約112名の社員がいた。

なお、当時の長野原自動車営業所は、B5所長、各支所長及び5名の助役を除くほぼ全員が、国労の組合員であり、長野原分会のほか、渋川支所には、国鉄労働組合東京地方本部関東地方自動車支部渋川支所分会（以下「渋川分会」という。）があり、真田支所には同真田支所分会（以下「真田分会」という。）があった。

- (2) 審問終結時の長野原自動車営業所の営業状況は、路線数4路線、営業距離246.6キロメートル、配車車両数37台、貸切免許数5台、社員数60名である。

なお、真田支所は、平成元年5月1日、小諸自動車営業所へ業務移管された。

- (3) 会社が昭和62年6月に行った交通量調査によると、長野原自動車営業所では、管轄する路線の約65パーセントが、乗車密度5人未満で休止対象であるところの第三種生活路線であった。

- (4) 昭和62年9月頃、B5所長は、社員から身上調書を取り転勤希望の有無を確認した。

- (5) B5所長は、本件申立時、長野原自動車営業所には約30名の過員がいると判断していた。

- (6) B5所長は、常々長野原自動車営業所の所員に対し、長野原自動車営業所には余力人員があるから、当然その他の営業所へ転勤してもらおうような状態にあることを話していた。

- (7) 昭和62年11月、B5所長は、長野原自動車営業所における全体的な路線再編成についての営業所長としての考え方を、組合役員、乗務員会役員、その他出席できる社員を集めて説明した。

- (8) 同月28日、長野原分会では、自動車支部の執行委員長であったA7（以下「A7」という。）及び長野原分会副委員長の2名が、国労を脱退した。

その後、11月25日付の、A7の署名入りの国労脱退声明文が、東鉄労の掲示板に貼り出されたが、この声明文には、「残念ながら、国労の組織では、自動車の展望について話し合うことすらできません。これまでの行きがかりにこだわらずに、これからのことについて進まなくてはなりません。こうした立場から支部委員長を辞任致したところであります。」などと書かれていた。

- (9) A 7は、自動車支部の執行委員長を辞任する際、A 6に対し、「このまま国労にいと大変なことになる。配転されるとやめざるを得ないような人が強制配転されることは間違いない。または、分離された新会社へ連れていってもらえない人が出る。だから、国労を脱退して会社がパートナーとして認めている東鉄労へ行かなければだめだ。そこで話し合いで出られる人を出すようにするんだ。」などと語った。
- (10) 昭和62年12月5日、A 8は、A 7の国労脱退に伴い、組織を混乱させたことなどの責任をとって、長野原分会の分会長を辞任した。
- (11) 同月、真田分会において、13名中7名の組合員が国労を脱退した。

#### 6 渋川支所における国労組合員の減少

- (1) 渋川支所では、昭和62年4月1日現在、支所長を除く11名全員が国労組合員であった。
- (2) 同年11月5日、1名が東京自動車営業所へ転勤となった。
- (3) 同年12月25日5名が国労を脱退した。

このため、この時点では、支所長を除く10名のうち国労組合員が5名、国労以外が5名となった。
- (4) 翌昭和63年1月25日、申立人組合員A 2（以下「A 2」という。）が高崎運行部へ転勤となった。
- (5) 同年2月、2名が国労を脱退した。

その際、脱退者のひとは、国労にいては飛ばされるということでも不安でいられないから脱退します、などとA 2に電話で語った。
- (6) 同年3月12日、1名が東京自動車営業所へ転勤となった。
- (7) 同月、1名が長野原自動車営業所へ転勤となったため、渋川支所には、国労組合員が1名もいない状況となった。

なお、国労を脱退した7名は、東鉄労に加入し、その後も渋川支所に転勤している。

#### 7 B 5所長の言動

- (1) 昭和62年12月4日午後4時頃、B 5所長は、日勤勤務者で長野原分会のA 9（以下「A 9」という。）を所長室に呼び入れ、「今の組合にいたのでは、会社は相手にしてくれない。考えた方がよい。」「特にデスクの人はよく考えてほしい。」などという趣旨の話をした。
- (2) B 5所長は、A 9に引き続き、日勤勤務者で長野原分会のA 10を所長室に呼び入れ話をした。
- (3) 同日午後4時30分頃、B 5所長は、A 10に引き続き、日勤勤務者で長野原分会のA 8を所長室に呼び入れ、「今の組合では、労使共同宣言なり雇用安定協約がない組合では、いくら一生懸命仕事をして、まじめに働いても、会社は認めない。」「ストライキをするような組合があつては困る。」などという趣旨の話をした。
- (4) 同日午後5時から7時頃まで、B 5所長は、A 8に引き続き日勤勤務者で長野原分会のA 11、A 12及びA 13の3名を所長室に呼び入れ、「国労

を抜けて向こうの組合に行ってほしい。向こうの組合がだめならシロにでもなってくれないか。」「長野原は人が余っているから配転があるかもしれない。」「上信ブロックを欲しがってる会社があるので、そこに身売りをするかもしれない。その時にも国労にいたら不利ですよ。」などという趣旨の話をした。

また、午後6時頃、A9が書類を届けるため所長室に入室し、しばらくA11らと同席したが、その際にもB5所長は、「国労にいたのではどんなに仕事をしていても会社は認めない。」「デスクの人たちで集まりをもって、国労脱退を決めてほしい。」などという趣旨の話をした。

(5) 翌5日午前9時頃、B5所長は、前日同様日勤勤務者で長野原分会のA14及びA15を所長室に呼び入れ、「現場で皆さん一生懸命仕事しているのは、私の方はわかるんですが、本社はそれを認めてくれません。」「一企業一組合でなければ会社は発展しない。」「とりあえず日勤者だけでも抜けてくれないか。」などという趣旨の話をした。

(6) 同日午前9時30分頃、B5所長が所長室においてA14及びA15に話をしていたので、A6は、B5所長の言動は組合に対する介入であるとして、書記長としての立場で抗議を行った。

その際にも、B5所長は、A6に対し、「国労では、いくら一生懸命仕事をしていても会社は認めない。」「新会社に移行するにあたって三六を破棄するような組合は困る。」などという趣旨の話をした。

(7) A6がB5所長に抗議をした以後は、日勤勤務者で長野原分会のA1（以下「A1」という。）外1名は、他の日勤勤務者と同様にB5所長から話しをされるということにはなかった。

## 8 A1及びA2の転勤にいたるまでの状況

(1) A1は、昭和39年に国鉄に採用になり、営業係として長野原自動車営業所に勤務していたが、昭和44年大型第二種免許を取得し、昭和51年、運転係となった。昭和61年1月からは、ローテーションにより営業当直の業務に就いたが乗務も行っていった。

翌62年4月、A1は、国鉄の分割民営化により会社に採用になった。

また、A1は、国鉄採用と同時に国労に加入し、以後、昭和46年に長野原分会青年部長、昭和49年から50年まで自動車支部青年部長、昭和52年から54年まで長野原分会書記長、翌55年長野原分会副分会長、昭和58年に国労東京地本群馬県協議会議長、昭和62年12月から国労全国自動車協議会副議長の役職を歴任した。

国労全国自動車協議会は、全国の自動車部門で働く国労組合員で組織する協議会で、A1は、これの副議長として全国オルグや事務処理などを行っていた。このため、A1は、週2回程度、勤務明けの日に、東京の本部へ行っていた。

なお、A1は、本件申立時、勢多郡に居住していた。

(2) A2は、昭和44年国鉄両国自動車営業所に運転係として採用になり、

昭和54年に長野原自動車営業所に、さらに翌55年に渋川支所に転勤になり、一貫して定期バス、貸切バス等の運転業務に従事し、昭和62年4月、国鉄の分割・民営化により会社に採用になった。

A 2 は、国鉄に採用となってすぐ国労に加入し、昭和56年から58年まで、渋川分会の執行委員、昭和60年に渋川分会書記次長、翌61年に渋川分会副分会長の役職を歴任した。

また、分会長の退職に伴い、昭和62年4月から分会長代行を勤めていたが、B 5 所長はこのことを知っていた。

なお、A 2 は、本件申立時、高崎市に居住していた。

- (3) A 2 は、孺恋村、草津町など会社のバス路線周辺の自治体から運輸省に提出されたバス部門の分離独立に反対する趣旨の要請書の取りまとめについて、自治体の議員に働きかけるなどの活動を行った。
- (4) A 2 は、乗務員の休憩室に置いてあった組合の本棚の撤去命令に従わなかったことなどを理由に、昭和62年の期末手当カットの処分を受けた。
- (5) B 5 所長は、昭和63年1月25日付転勤の人選にあたり、長野原自動車営業所の一昼夜交替勤務による営業当直担当者及び渋川支所から6名を自動車事業部長に推薦した。
- (6) 昭和62年度における長野原自動車営業所の転勤実績は、次表のとおりであった。

年	月	日	人 数	転 勤 先
昭和62年	9月	1日	1名	東京自動車営業所
昭和62年	11月	5日	7名	〃
昭和63年	1月	25日	2名	高崎運行部
昭和63年	2月	1日	1名	東京自動車営業所
昭和63年	3月	12日	6名	〃

- (7) 昭和62年11月5日付で東京自動車営業所に転勤した7名については、身上調書により転勤に応じる意思が確認されていた。
- (8) 国鉄が、会社の設立に先立って職員に配布した、会社の労働条件には、以下のとおり記されていた。

北海道旅客鉄道株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社の労働条件（抜粋）

#### 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

(各旅客鉄道株式会社)

旅客鉄道事業及びその附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) 自動車営業所における業務。

〈中 略〉

(7) 関連事業の業務。

〈以下略〉

(9) 会社の就業規則には、以下のとおり規定されている。

就業規則 (抜粋)

第28条 会社は、業務上の必要がある場合は、社員に転勤、転職、昇職、降職、昇格、降格、出向、待命休職を命ずる。

2 社員は、前項の場合、正当な理由がなければこれを拒むことはできない。

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

## 9 A 1 及び A 2 の転勤

(1) 昭和63年1月17日午前10時10分頃、B 5 所長は、スキーバスの助勤のため長野原自動車営業所に出勤していたA 2 を所長室に呼び、昭和63年1月25日付で、「高崎運行部勤務を命ずる。高崎駅営業指導係を命ずる。関連事業本部兼務を命ずる。」旨の、自動車事業部長名の事前通知書を手交した。

(2) 同日午後3時30分頃、B 5 所長は、乗務を終え点呼を済ませたA 1 を所長室に呼び、昭和63年1月25日付で「高崎運行部勤務を命ずる。高崎駅営業指導係を命ずる。関連事業本部兼務を命ずる。」旨の、自動車事業部長名の事前通知書を手交した。

(3) A 1 及びA 2 に事前通知書を手交する際、B 5 所長は、転勤理由について、通勤が近くなること、A 1 については担当している一昼夜交代勤務による営業当直制度が廃止となること、A 2 については要員が余っていること、また、転勤後の業務内容については、直営店舗の販売員であることなどを説明した。

(4) A 1 及びA 2 は、昭和63年1月25日付で自動車事業部長あてに異議留保書を提出したうえで、命令に従った。

(5) 本件転勤により、A 2 の通勤時間は、自転車で5分程度になった。

また、A 1 の通勤時間については、長野原自動車営業所へは約1時間20分であったが、本件転勤により約30分短縮された。

(6) 昭和63年2月1日からA1及びA2が従事した仕事は、高崎線沿線などの主要駅に出向き、駅の構内で「D51物語」(デゴイチ物語)という、いわゆる今川焼きを実演販売するもので、ほぼ3日サイクルで、営業する駅を変えるというものであった。

A1らが出向いた主な駅は、高崎線の本庄、深谷、上尾、北本、両毛線の前橋、上越線の新前橋、渋川などであった。

(7) 同年4月18日、A1及びA2は、熊谷駅の中にある、いわゆるディスカウントショップ「ライフセルクル熊谷店」の店員として配属になった。

(8) A1は、同年5月の連休明けに、高崎駅に配属となった。

(9) 当時、熊谷から高崎のライフセルクルに配属されていた者がおり、A2と入れ違いになっていたが、同年10月16日、A2は高崎のライフセルクルに配属となった。

(10) A1は、同月20日、高崎駅常設の今川焼きの業務に配属された。

#### 10 本件転勤後の状況

(1) 昭和63年1月18日、真田分会において5名の組合員が国労を脱退したが、その後4名が国労に復帰した。

(2) 昭和63年2月1日、長野原自動車営業所では、運賃収入金の精算、両替金の授受業務、鉄道とバスの通し乗車券等の精算事務及び貸切バスに係る営業関係の業務等を遂行するため採っていた一昼夜交代勤務による営業当直制度を廃止した。

なお、この営業当直は、運転係がローテーションにより担当していたが、本件申立時長野原自動車営業所には、3名の営業当直担当者がいた。

(3) 昭和63年3月4日、バス会社は、会社の100パーセント出資の子会社として設立され、同年4月1日、営業を開始した。

バス会社の役員には、自動車事業部長であったB6(以下「B6」という。)が専務取締役、自動車事業部次長であったB7及び会社副社長のB8が取締役にそれぞれ就任している。役員を除く社員は全員が会社人材開発部からの出向で、営業部長、総務部長、営業一課長、営業二課長、整備課長、総務課長、企画課長、保険事業室長及び経理課長には全て会社自動車事業部に勤務していた課長等が就き、また、各営業所長には、分離前の会社における各営業所長がそのまま移行している。

なお、出向期間は5年とされ、これら出向社員の賃金は、会社から支給されている。

また、業務運営に必要な施設、車両等は全て、会社から承継されている。

(4) A1及びA2は、高崎運行部へ転勤となったためバス会社へは出向されなかった。

(5) 昭和63年10月11日、申立人は、バス会社は会社の一事業部門を分離するため設立されたものであり、会社とは形式上別法人とされているものの、分離前後を通じてその業務内容、管理職を含めた人事構成等、その

実態に何ら変わるところがなく、両者は実質的に不可分一体の関係にあるとして、バス会社を被申立人として当事者追加するよう申立てた。

同年11月7日、当委員会は、公益委員会議の決定により、バス会社を当事者に追加した。

## 第2 判断及び法律上の根拠

### 1 当事者の主張の概要

#### (1) 申立人組合の主張

ア 国労は、一貫して国鉄の分割民営化及びその延長上に設定されていた自動車事業の分離独立にも反対していた。このため、国鉄は、国労を嫌悪し、①雇用不安を煽り、②雇用安定協約の再締結拒否、③人材活用センターの設置とそこへの国労組合員の配属、④改革労協と第二次労使共同宣言を締結し国労組合員を職場から排除する等の国労攻撃を行ったが、会社の発足時約44,000名の国労組合員が団結を守った。

国鉄の分割・民営化後も、会社は、継続して国労敵視策を取り続けた。

労働組合が併存している状況のもとで、会社の最高責任者であるB1社長が、東鉄労の定期大会に出席し、挨拶の中で国労を敵視し東鉄労を擁護する発言をしたことから見ても、会社の労務政策が特定の意味を持った一企業一組合政策であり、東鉄労擁護、国労壊滅を基本方針としていることは明らかである。

こうした中で、昭和62年12月4日及び5日にB5所長は、申立人組合員らに対し、国労組合員であることの不利益を述べ、申立人組合からの脱退を勧奨した。

これら、B5所長が申立組合員らに行った言動は、労働組合法第7条第3号に該当する不当労働行為である。

イ A1及びA2は、それぞれ国労の役員であり活動家として分会活動の中心であった。

A1は、運転士であり、運転係に配属されていたものである。営業当直制度の担当は、運転係の中で順番に担当してきたものであり、この時期にたまたまA1が担当していたのに過ぎず、営業当直制度が廃止になるのであれば、A1は本来の運転係に戻るだけであって、即配転に結びつくということではない。A1を本来の運転係に戻したうえで、運転係全体の中で配転を検討すべきである。

渋川分会においては、昭和62年12月のB5所長による国労脱退攻撃により5名が国労を脱退し、本件A2らに対する転勤命令のあった昭和63年1月時点においては、国労組合員5名、国労以外が5名という状況になった。当時A2は、分会長代行であり国労組合員の中心であったが、A2に対する転勤攻撃の結果、同年2月には更に2名が国労を脱退し、その後、残る2名も転勤となったため、渋川支所には国労組合員が1名もいない状況となり、組合活動ができない状況となった。

本件転勤後の業務は、本庄、深谷、上尾、北本、前橋、新前橋、渋川などの駅の構内で「D51物語」という今川焼きの実演販売又は高崎線沿線の駅の構内などにある「ライフセルクル」というディスカウントショップの店員としての仕事であり、本来の運転業務とは全く関係のない仕事で、旅客用自動車の運転を生き甲斐にしていたA1、A2に重大な打撃を与え、精神的痛手を与えるものであった。

両名に対する転勤命令とこれによるバス会社への出向対象からの除外は、同人らが今日まで一貫して国労の役員として活動してきたことを嫌悪してなされた不利益取扱いであるとともに、両名を申立人分会から排除することにより、国労組織の弱体化を意図した支配介入である。

## (2) 被申立人の主張

ア 自動車事業の経営分離は、改革法に基づき十分な検討を行った結果、会社の経営判断により実施したものであり、この経営分離に伴い会社の社員としての雇用契約を喪失することはなく、雇用不安などあり得ず、会社がバス部門を分離独立させるため、特段不当労働行為を行うべき必然性は存在しない。

B5所長は、長野原自動車営業所は余力人員が多く、路線資質も悪く、第三種生活路線が約6割を占める状況であったため、同営業所に働く一般社員をリードする立場にある日勤勤務者に対し、昭和63年4月に予定されているバス部門の経営分離に向けて、社員としてどのように取り組んでいくべきかを強く訴えたにすぎず、国労からの脱退を強要したような発言は、一切行っていない。

イ 昭和62年当時、自動車事業部では、自動車営業所間の要員需給のアンバランスの解消と、自動車事業の分離計画書に明記されていたバス会社に必要な社員数888名と、自動車事業部に従事していた社員数との差30名余りについて、自動車事業以外での活用を検討する必要があった。

自動車事業部としては、可能な限り多くの社員を長野原自動車営業所から高崎運行部へ転勤させる予定であったが、当時高崎運行部でも余力人員を抱えていたため、昭和63年1月25日付の転勤者数は、最終的に2名で調整がついた。

これにより、自動車事業部長からB5所長に対し、具体的な転勤者の推薦を指示したところ、廃止となる一昼夜交代勤務の営業当直者と渋川支所から、合計6名の推薦があった。自動車事業部は、これらの推薦者をもとに、勤労意欲、執務態度、知識、技能、適格性等に基づき、転勤者の選考を行ったが、長野原事業所営業所の社員の地元指向は強く、転居を伴う転勤が種々の家庭事情から困難である旨を全社員が述べていたことから、高崎運行部への転勤者については、転勤先となる高崎駅への通勤事情を最大限配慮し選考したものである。

申立人らは、A 1 は、もともとが運転係であるので、営業当直の一昼夜交代勤務廃止に伴い、一旦運転係に戻し、運転係全体の中から転勤者を人選すべきであったと主張するが、当時の長野原自動車営業所の余力人員の大半は、本所の運転係に集中しており、A 1 を運転係に戻し徒に余力人員を増やすことは、社員管理上好ましくなく、また、運転係については鉄道部門と併せて、東京自動車営業所への転勤も推進しなければならないため、要員運用を総合的に見直す中で、営業当直勤務者のA 1 を人選したものである。

会社の設立に先立って全職員に提示した会社の労働条件には、社員は会社が経営する全ての営業範囲内の現業機関内において就業しなければならない旨規定されており、職種及び勤務箇所を限定して採用されるものではなく、また、会社の就業規則には、業務上の必要がある場合は社員に転勤を命ずることがあり、社員は正当な理由がなければこれを拒むことができないと明記されており、申立人らは当然これを知悉して入社したのであるから、申立人らの主張は理由がない。

A 2 は、昭和62年4月から渋川支所の分会長代行であると言うが、同月現在、渋川支所に勤務していた国労組合11名のうち8名が分会の役員であり、渋川分会の役員比率は極めて高いうえ、A 2 が転勤発令された昭和63年1月25日時点の渋川支所の国労組合員5名全てが分会の役員であり、A 2 一人の転勤により渋川分会の組合活動に特段の支障あるとは認められないこと、また、高崎駅への転勤により受けた組合活動上の不利益について、具体的には何ら主張されてないこと等からみても、A 2 の高崎駅への転勤に伴う組合活動に、一切不利益はないものと言わざるを得ない。

申立人の主張する不当労働行為を構成する具体的事実は、いずれもこれを認めるに足る証拠はなく、その他労働組合法第7条に該当する事実はなく、本件申立は速やかに棄却されるべきである。

## 2 判 断

(1) 昭和62年12月4日及び5日のB 5 所長の言動について、以下のとおり判断する。

認定した事実5の(3)のとおり、本件申立時、長野原自動車営業所は、第三種生活路線が全路線の65パーセントを占めるなど、路線資質が悪く、バス部門の経営分離に向けて厳しい状況にあったため、所員に対し、バス部門の経営分離に対する社員としての取り組み方を話す必要があったことは否定できない。

しかしながら、本件申立にいたるまでの労使関係をみると、認定した事実3の(10)のとおり、B 1 社長は、東鉄労の定期大会に来賓として出席し、挨拶の中で「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に……」などと発言しており、認定した事実4の(6)のとおり、会社自動車事業部では月1回程度営業所長会議が開かれていたが、この営業

所長会議においても一企業一組合が望ましい旨の話題が出たこと、また、認定した事実3の(12)及び4の(7)のとおり、昭和62年11月頃、長野原自動車営業所と同様に国労の組織率が高かった宇都宮、烏山の各自動車営業所でも本件と同様の脱退態勢について不当労働行為救済申立がなされ、それぞれ救済命令が発せられていること、並びに、認定した事実3の(1)乃至(9)から判断すると、会社は、東鉄労を前提とした一企業一組合が望ましいと考え、一貫して国鉄の分割・民営化に反対し自動車事業の分離独立にも反対の立場をとっていた国労を嫌悪していたことが推認される。

こうした労使関係の中で、認定した事実7の(1)乃至(6)のとおり、昭和62年12月4日及び5日の両日、B5所長の行った、日勤勤務者である申立人組合員らに対する話の内容が、被申立人が主張するとおり、バス部門の経営分離に対する社員の取り組み方を訴えただけであるとするならば、日勤勤務者に限らず全所員を一同に集めて話をする方が、所員が一丸となって一致協力するという意味においても、話の趣旨、目的にかなわない、かつ重複して話をすることもなく合理的であると思料される。然るに、B5所長は、日勤勤務者のみを対象として、1名乃至3名ずつ個別に所長室に呼び入れ、勤務時間中を含む都合約3時間もの長時間にわたって話をしており、また、認定した事実7の(7)のとおり、同月5日、A6がB5所長の言動に対し抗議を行った後は、B5所長は日勤勤務者を所長室に呼んで話しておらず、B5所長のこうした行為は不自然であり、単にバス部門の経営分離に対する社員の取り組み方を訴えただけであるとは考えられず、被申立人の主張は是認できない。

また、被申立人は、単に三六協定の締結が望ましい旨を話したに過ぎないと主張する。しかしながら、この時点では、既に会社と国労との間で三六協定は再締結されており、また、営業所段階では協定の締結権がなく上部機関で行っていたことは、B5所長自ら証言しているとおりであって、営業所における、一社員に向けたバス部門の経営分離に対する社員の取り組み方についての話であるとするならば、こうした三六協定の締結問題などの組合問題について話をする必然性は乏しいと思料され、B5所長はむしろ「三六協定を破棄するような組合は困る。」などと、国労を嫌悪する趣旨の発言をしたものと推認せざるを得ず、被申立人の主張は首肯できない。

以上のとおり、被申立人の主張は是認しがたく、認定した事実7の(1)乃至(6)のとおり、B5所長は、申立人組合員らに対し「国労にいたのではどんなに一生懸命仕事をしていても会社は認めません。」などという趣旨の申立人組合員であることの不利益を述べたうえで、「国労をやめて東鉄労へ行ってもらいたい。東鉄労がだめならば、どの組合にも所属しないシロにでもなってもらいたい。」という趣旨のことを述べ、申立人組合からの脱退を慫慂したことは明らかであり、こうした行為は会社に帰責されるもので、申立人組合に対する支配介入であり、労働組合法第7条第3

号に該当する不当労働行為である。

(2) A 1 及び A 2 の転勤について以下のとおり判断する。

被申立人は、本件転勤の人選にあたり、B 5 所長が自動車事業部長に対し廃止となる一昼夜交代勤務の営業当直者と渋川支所から 6 名を推薦したと主張する。しかしながら、認定した事実 10 の (2) のとおり、営業当直はもともと運転係がローテーションにより担当していたのであり、認定した事実 8 の (1) のとおり、A 1 は、本来運転手で営業当直担当を行いつつながら乗務も行ってたことを考慮すれば、営業当直制度の廃止が予定されていることのみを理由に、単純に、たまたまその時に担当していた A 1 を人選すべきでなく、この営業当直制度の廃止に伴い、運転係に戻されるべきであったと認められる。

被申立人は、A 1 を運転係に戻すことは、徒に運転係の余力人員を増やすことになり社員管理上好ましくないと主張する。しかしながら、運転係全体の中から転勤者を選出すれば、余力人員を増やすことにはならず、被申立人の主張は認め難い。

また、A 2 の推薦理由について、被申立人は、渋川支所に余力人員があったためであると主張するのみで、具体的には何ら疎明していない。

被申立人は、6 名の推薦者の中から A 1 及び A 2 を人選した理由について、通勤事情を最大限配慮したと主張する。確かに、通勤事情については、転勤者の人選にあたり考慮されるべき事項の一つであることは認められ、認定した事実 9 の (5) のとおり、A 1 及び A 2 の通勤事情は好転しており、この限りにおいては被申立人の主張に一応の理由が認められる。しかしながら、単に通勤時間が短縮されることのみをもって転勤の主たる理由とすることは認め難く、A 1 及び A 2 を除く 4 名の推薦者については、その氏名すら明らかにせず、推薦理由、通勤状況等についても何ら疎明していないことから、両名の人選理由に合理性は認められない。

認定した事実 8 の (1) とおり、A 1 は国鉄採用後の昭和 44 年に大型第二種免許を取得し、昭和 51 年から運転業務に就いていた。認定した事実 8 の (2) とおり、A 2 は国鉄採用以来、一貫して運転業務に就いていた。この両名を本来的な運転業務から外し、それと甚だしく異なる余力人員対策的な、今川焼きの実演販売やディスカウントショップの店員としての業務に従事させることは、たとえ自動車事業部に大量の余力人員が発生しており、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、それを望まない両名にとっては、自動車事業において長年培ってきた経験や技術を生かせなくなり、その精神的不利益は大きいといわざるを得ない。

本件転勤は、長野原自動車営業所の余力人員を自動車部門以外に転勤させることが目的であったことは、被申立人の主張からしても明らかであり、自動車事業の経営分離を直前に控えたこの時期に、両名が関連事

業部に転勤させられるということは、自動車事業から排除され余力人員としての不安定な境遇に置かれることになり、この意味においても、両名にとっての精神的な不利益は大きいと認めざるを得ない。

認定した事実8の(1)及び(2)のとおり、A1及びA2は、組合の活動家であり、A1は、昭和62年12月から国労全国自動車協議会副議長の役職に就き、その事務処理のため週2回程度東京に通い、全国オルグなどの活動も行っており、また、A2は昭和62年4月から渋川分会の分会長代行を勤めており、実質的に分会の代表者であった。この両名が、自動車事業部門から高崎運行部の関連事業部門へ転勤となることは、各分会ばかりか、自動車支部からも抜けざるを得ず、その組合活動に影響が出ることは明らかである。

前記判断(1)のとおり、昭和62年12月4日及び5日の両日にわたり、B5所長による脱退懲憑が行われるというような労使関係のもとで、認定した事実6の(3)のとおり、同月25日、渋川支所において、組合員の半数にあたる5名が渋川分会から脱退した。こうした状況の中で、認定した事実9の(1)及び(2)のとおり、昭和63年1月17日、A1及びA2に対し転勤の事前通知が発令され、認定した事実10の(1)のとおり、翌18日、真田支所において5名が国労を脱退し、渋川支所においても、認定した事実6の(5)のとおり、翌2月に2名が国労を脱退するなど、本件事前通知の発令が申立人組合員らに多大の動揺を与えたことが推認できる。

また、認定した事実6の(6)及び(7)のとおり、その後渋川支所においては、残った国労組合員2名も東京自動車営業所及び長野原自動車営業所へ転勤となったため、渋川分会は事実上消滅したが、渋川分会を脱退した7名は東鉄労に加入し、その後も渋川支所に勤務していることをみると、会社が東鉄労を前提とした一企業一組合が望ましいと考えていることとの関連性を認めざるを得ない。

以上のとおり、被申立人の主張はいずれも認め難く、本件転勤が全くの異職種への転勤でありその不利益性に鑑みれば、より多くの候補者の中から勤労意欲、執務態度、知識、技能、適格性等について慎重に検討したうえで、公正な人選を行うべきであると思料されるが、本件転勤における人選は合理性に欠けるものと判断せざるを得ず、A1及びA2の受けた不利益、組合活動における影響等を併せ考えると、本件A1及びA2の転勤発令は、長野原自動車営業所の余力人員の活用を口実とし、申立人組合の弱体化を企図して、両名を分会から排除し、不利益に扱ったものと判断せざるを得ず、会社のこうした行為は申立人組合員に対する不利益取扱いであると同時に、申立人組合に対する支配介入であり、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) 救済方法等について

#### ア A1及びA2の救済方法について

認定した事実10の(3)のとおり、本件申立当時両名が勤務していた会

社自動車事業部は、昭和63年3月4日、会社から経営分離され、会社の子会社である「バス会社」として新たに発足し、法人格を異にしたが、その事業内容、資産、施設、役職員等の承継状況からみて、会社（自動車事業部）とバス会社とは、経営分離の前後を通じ、実質的に同一であると認められる。因って、A1及びA2が原職相当職に復帰するため、主文第2項及び第3項のとおり命令することが適当と判断する。

イ 申立人組合は、陳謝文の掲示及び社報への掲載を求めるが、主文第4項の救済をもって足りると判断する。

### 3 法律上の根拠

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条を適用して主文のとおり命令する。

平成2年7月12日

群馬県地方労働委員会

会長 中山新三郎 ㊟