

千葉、平 7 不 3、平12.3.14

命 令 書

申立人 国鉄千葉動力車労働組合

被申立人 東日本旅客鉄道株式会社

主 文

本件申立てを棄却する。

理 由

第 1 事案の概要

本件は、被申立人東日本旅客鉄道株式会社（以下「会社」という。）が平成 7 年12月 1 日、勝浦運転区を廃止し鴨川運輸区を設置するとともに同運転区に所属していた国鉄千葉動力車労働組合（以下「申立人」という。）の組合員らを配置転換したことについて、勝浦運転区廃止は申立人勝浦運転区支部（以下「支部」という。）を解体しようとするもので、申立人に対する支配介入であり、また勝浦運転区に勤務していた個々の組合員の配置転換も支配介入及び不利益取扱たる不当労働行為であるとして救済申立てがあったものである。

請求する救済内容は、勝浦運転区の再開、組合員の原職復帰、謝罪文の掲示である。

第 2 認定した事実

1 当事者等

- (1) 会社は、昭和62年 4 月 1 日、日本国有鉄道改革法並びに旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律に基づき日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）の承継法人の一つとして設立され、国鉄から主として東北及び関東地域の旅客輸送事業を引き継いだもので、本件申立て時の従業員は約80,000名である。
- (2) 会社の千葉支社（以下「支社」という。）は、主として国鉄千葉鉄道管理局が所管していた事業等を受け持っている。
支社管内の運転士関係の職場には、勝浦運転区、館山運転区、千葉運転区等があった。
- (3) 申立人は、会社及び申立外日本貨物鉄道株式会社の従業員などのうち主に千葉県区域の動力車乗務員によって組織される労働組合であり、昭和54年 3 月に国鉄動力車労働組合から独立し、本件申立て時の組合員数は約700名である。
- (4) 勝浦運転区には、管理職（区長、助役）を除くと運転士等が57名おり、管理職以外の全員が申立人組合員であり、支部を構成していた。
- (5) 支部は勝浦運転区廃止に伴い平成 7 年11月30日に解散した。

- (6) 会社には、申立人組合のほかに、国鉄労働組合所属の国鉄労働組合東日本本部（以下「国労」という。）、日本鉄道産業労働組合総連合所属の東日本鉄道産業労働組合（以下「鉄産労」という。）、全日本鉄道労働組合総連合会所属の東日本旅客鉄道労働組合（以下「JR総連」という。）等の労働組合がある。

2 会社における労使関係

- (1) 申立人は、会社設立時に申立人組合員が採用されなかったことは不当労働行為であるとして、救済申立てを行い、当委員会はこれを不当労働行為と判断した（千労委昭和63年（不）第7号及び第8号併合事件）。
- (2) 申立人は、会社の支社の管理職らが申立人組合員に脱退を勧めたことは不当労働行為であるとして、救済申立てを行い、当委員会はこれを不当労働行為と判断した（千労委昭和63年（不）第11号事件）。
- (3) 申立人は、従来申立人に認められていた組合掲示板の使用などの便宜供与を会社が一方的に停止し続けていることは不当労働行為であるとして、救済申立てを行い、当委員会はこれを不当労働行為と判断した（千労委平成2年（不）第2号事件）。
- (4) 申立人は、申立人のストライキに際し、会社が申立人組合員に不利益な勤務取扱をしたこと等は不当労働行為であるとして、救済申立てを行い、当委員会はこれを不当労働行為と判断した（千労委平成2年（不）第3号事件）。
- (5) 申立人は、申立人組合員を運転士に任用しないことは不当労働行為であるとして、救済申立てを行い、当委員会はこれを不当労働行為と判断した（千労委平成2年（不）第4号事件）。
- (6) 申立人は、申立人のストライキに際し、会社が出勤した従業員に褒賞金を支払ったことは不当労働行為であるとして、救済申立てを行い、当委員会はこれを不当労働行為と判断した（千労委平成2年（不）第7号事件）。
- (7) 申立人は、会社が申立人組合員を習志野運輸区から他の運輸関係の現業機関へ配置転換したことは申立人津田沼支部の弱体化を図る不当労働行為であるとして、救済申立てを行い、当委員会はこれを不当労働行為と判断した（千労委平成5年（不）第5号事件）。

3 本件経緯等

(1) 鴨川運輸区設置

ア 運輸区は、列車の運行に直接関係する業務機関として運転士の所属する運転区、電車区等と車掌の所属する車掌区を統合したもので、会社は、昭和63年12月に籠原、原ノ町、京葉の3運輸区を設置し、平成9年3月現在で28か所運輸区を設置している。支社管内には、同年同月現在京葉、習志野、鴨川の3運輸区が設置されている。

イ 平成6年秋頃、申立人組合員が鴨川にある被申立人関連企業である車両整備会社の社員から「ここに運輸区ができ、車両整備の詰め所が

移転する」と知らされた。

また、同じ頃申立人組合員らが車両整備詰め所付近で測量が行われているのを目撃した。

- ウ 申立人は、測量について平成6年11月2日及び同年同月4日の団体交渉時に質問したが、会社は測量の事実を認めなかった。
- エ 平成7年3月27日、会社は、鴨川市役所に鴨川運輸区の建物の建築確認申請を行った。同年5月30日、千葉県鴨川土木事務所により建築確認がなされた。建築工事は同年6月に開始された。
- オ 支社の平成7年度「経営計画」（4月10日付け）には、鴨川運輸区設置に伴う庁舎の増築は記載されていなかった。
- カ 平成7年5月25日の団体交渉で会社は、平成7年ダイヤ改正時に勝浦運転区及び千葉車掌区安房鴨川支区（以下「鴨川車掌支区」という。）を廃止し鴨川運輸区を設置すること、またそのための工事を平成7年5月末に開始することを提案したが、要員等について説明はなかった。
- キ 平成7年5月29日、申立人は会社に鴨川運輸区設置及び勝浦運転区廃止提案を撤回し、鴨川運輸区設置の合理性及び工事規模等を明らかにするよう文書で申し入れた。
- ク 平成7年6月30日、会社は上記申入れに対し文書で「鴨川運輸区設置及び勝浦運転区廃止提案を撤回する考えはない。鴨川運輸区設置により効率的な業務運営を営むことが可能である。工事規模は別に説明したとおりである。」等と回答した。

同日の団体交渉で、会社は鴨川運輸区設置を円滑に進めるため平成7年9月1日に鴨川運輸準備区（以下「準備区」という。）を設置すること、準備区の要員は準備区長1名、助役若干名、事務職1名、車掌及び運転士若干名であることを明らかにしたが、鴨川運輸区の要員数、工事費については明らかにしなかった。
- ケ 団体交渉時に申立人に渡された鴨川運輸区（仮称）平面図には、現場で同時期に配布された平面図と異なりロッカーの記載がなされていなかった。
- ケ 平成7年7月25日、申立人は会社に申入書を提出し、鴨川運輸区の運転士及び車掌の概ねの要員規模、要員操配の基本的な考え方、マンション借上計画の有無、支社管内の列車設定及び運行並びに乗務員運用の基本的な考え方、工事の総工費、支社幹部が勝浦市役所及び市議会議員宅を手土産持参で訪問した目的を明らかにするよう求めた。
- コ 上記申入れに対し平成7年8月7日に団体交渉が行われたが、会社は、「要員規模は精検中で9月上・中旬にはまとめて明らかにしたい。要員操配については全体の中で考えて異動していく。工事の総工費は1億8千万円。マンション借上については調査している。訪問はダイヤ改正等について理解をいただくためである。」等と回答した。
- サ 平成7年8月29日の団体交渉で、会社は平成7年12月1日（ダイヤ

改正時) 時点の鴨川運輸区の要員規模を明らかにした。会社の配布した資料によれば区長1名、助役9名、事務職3名、車掌54名、運転士35名の合計102名が標準数である。

また、同資料には「準備区に乗務員を逐次配置して、必要な訓練を実施する」と明記されている。

- シ 平成7年12月1日、会社は、勝浦運転区及び鴨川車掌支区を廃止し鴨川運輸区を設置した。
- ス 会社の要員は、昭和62年の発足当時は約7万2千人であったが、平成9年には約5万6千人となった。また、1日当たりの列車運行キロ数は昭和62年には約61万8千kmであったが平成8年には約70万5千km、1日当たりの列車本数は昭和62年には約1万本であったが平成8年には約1万2千本になった。

(2) 鴨川運輸区設置に伴う人事異動

- ア 会社は、平成7年9月頃、勝浦運転区の社員に自己申告書の提出を求め、これを基に個人面談を実施し異動希望先を聞いた。
- イ 会社は、平成7年11月2日の団体交渉で、本線乗務運転士の人選基準は、車掌経験のある者、将来指導的地位になり得る者、小集団活動(勤務時間外に問題点の改善を行う活動)・提案活動に積極的な者で、通勤条件を考慮して選任していると説明した。
- ウ 申立人組合員の運転士には、車掌経験のある者、指導操縦者(会社が指定し運転士見習の技能講習の指導にあたる者)に指定されている者はほとんどおらず、また勝浦運転区では、小集団活動は全く行われていなかった。
- エ 会社は、平成7年9月1日、準備区を設置し、同日以降鴨川運輸区(平成7年9月1日から同年11月30日までは準備区)に配置する社員を各区等から人選し次のとおり人事異動を行った。

a 管理者 () は兼務発令日

所属区	人数	発令日
鴨川車掌支区	5名	12月1日(9月1日)
勝浦運転区	7名	12月1日(うち5名は9月1日)

b 事務職

所属区	人数	発令日
京葉運輸区	1名	9月1日
勝浦運転区	2名	12月1日

c 車掌

① 指導担当

所属区	人数	発令日
千葉車掌区	1名	9月1日
鴨川車掌支区	1名	12月1日

⑥ 本線乗務車掌

所属区	人数	発令日
千葉車掌区	6名	1名は9月18日 5名は12月1日
津田沼車掌区	1名	9月18日
京葉運輸区	1名	9月18日
習志野運輸区	2名	9月18日
鴨川車掌支区	43名	12月1日

d 運転士

① 指導担当（本線乗務運転士の指導を行う者）

所属区	人数	発令日
千葉運転区	2名	9月1日
勝浦運転区	1名	12月1日

② 本線乗務運転士

所属区	人数	発令日
京葉運輸区	7名	9月18日
習志野運輸区	2名	9月18日
東京地域本社	5名	10月1日
千葉運転区	3名	11月1日
館山運転区	1名	11月10日
勝浦運転区	15名	12月1日

オ 平成7年9月1日から同年11月30日までに発令された前記エの本線乗務運転士の異動については、館山運転区の1名のみが国労組合員であったが、それ以外は全てJR総連組合員であった。（千葉運転区より異動の3名のうち1名は、鉄産労の組合員であったが、異動と同時に脱退しJR総連に加入した。）

カ 勝浦運転区廃止に伴う人事異動の結果、支部組合員57名のうち第一希望への異動がなされた者は44名、第二希望への異動がなされた者は10名で、残りの3名は希望以外への異動となった。この3名は、第一希望に鴨川運輸区のみを挙げ第二希望を出さずに千葉運転区に異動したものである。

支部組合員57名のうち鴨川運輸区に異動した者は18名、京葉運輸区に異動した者は13名、千葉運転区に異動した者は8名、幕張電車区に異動した者は12名、習志野運輸区に異動した者は2名、いすみ鉄道に出向した者は2名、経理課等の非現業に異動した者は2名であった。

第3 判断

1 申立人主張

(1) 申立ての適法性

会社は、労働委員会規則（以下「労委規則」という。）第34条第1項目

第6号を引用し、却下事項に該当すると主張するが、引用する同号の「請求する救済内容が、法令上または事実上実現することが不可能であることが明らかなき」とは、会社が解散して原職に復帰させることができない場合等で本件は該当しない。企業が経営の自由を有することは一般論として認めるが、経営の自由といえども無制約ではあり得ず、憲法秩序や公序良俗に反するものは許されない。すなわち会社の組織改廃であっても不当労働行為までは許されることにはならない。

会社は申立人の求める内容の救済命令を発することは、営業の自由を制限するもので労働委員会の裁量権を逸脱すると主張するが、営業の自由は絶対ではなく、不当労働行為がある場合には是正措置に服するのであり、それが労働委員会制度による救済の趣旨である。本件では、勝浦運転区は廃止されたが、庁舎はそのまま残され引き続き運転士の宿泊所として使用されており勝浦運転区として再開は十分可能である。

(2) 勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置について

ア 勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置の経緯

会社は測量の事実、勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置計画を明らかにしないまま準備を進め、平成7年3月27日、鴨川市役所に鴨川運輸区の建物の建築確認申請を行った。予算を念頭に置かないで設計することは不可能であり、また要員規模を念頭に置かないで庁舎の規模を決めることはないから、要員規模は遅くとも庁舎増築設計の段階で決められていたことは明らかである。

平成7年4月頃には、会社も測量の事実を認めざるを得なくなったが、測量の目的を聞いても一切明らかにしなかった。しかし、その一方でJR総連には事実を明らかにし協力を求め、具体的計画の実現を進めていた。

会社の事実隠しは、1年間の支社の施策を明らかにする「経営計画」の文書にまで及び、勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置に伴う庁舎の増築が掲げられねばならないところ、平成7年度「経営計画」（4月10日付け）には、鴨川運輸区設置に伴う庁舎の増築は記載されていなかった。

会社は、団体交渉において、経営計画に記載しない理由として「予算面も含め経営計画の時点では何も決定されていなかった」と説明しているが、建築確認申請が3月27日に提出されており、会社の言うことは全く説明になっていない。

平成7年5月25日の団体交渉で会社は、平成7年ダイヤ改正時に勝浦運転区及び鴨川車掌支区を廃止し鴨川運輸区を設置すること、またそのための工事を平成7年5月末に開始することを提案したが、要員等について説明はなかった。提案の時期からみて、会社は申立人と実質的に協議する気は全くなかったことがわかるし、団体交渉の場で勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置の経営上の合理性、概ねの要員規模

を明らかにするよう求めたが、会社の担当者は全く答えようとしなかった。

平成7年5月29日、申立人は会社に鴨川運輸区設置及び勝浦運転区廃止提案を撤回すること、鴨川運輸区設置の合理性、運輸区設置に伴う管内の列車設定及び運行並びに乗務員運用のあり方、工事規模、5月25日の提案までの間に測量の事実及びその目的を隠した理由等を明らかにすることを文書で申入れた。

平成7年6月30日、会社は前記申入れに対し文書で「鴨川運輸区設置及び勝浦運転区廃止提案を撤回する考えはない。鴨川運輸区設置により効率的な業務運営を営むことが可能である。工事規模は説明したとおりである。」等と回答した。

しかし、同日の団体交渉時に会社から渡された資料には、鴨川運輸区の庁舎の平面図はあったが、既に決定している要員規模を申立人に知らせないため現場で同時期に配布された平面図と異なりロッカーの記載がなされていなかった。

平成7年7月25日、申立人は前記第2の3(1)ケのとおり会社に申入れを行った。この申入れに対し平成7年8月7日に団体交渉が行われたが、会社は、鴨川運輸区設置の工事の総工費は1億8千万円であり、損益費からの支出を加えると更に巨額になることを明らかにした以外は答えず、申立人の疑問と不安をつのらせるものであった。要員規模は精検中であるとしか答えず、「JR総連の組合員が『運転士は30名ちょっと全体で100名強となる。』と言っている。」と指摘すると会社の担当者は黙ってしまった。会社は、要員操配は要員規模が決まっていないとして答えず、要員は全体の中で考え異動していくとしながら東京地域本社との調整はしていないと事実と異なる回答に終始した。

会社は、鴨川運輸区設置の根拠として運転士と車掌の融合を図ると言うが、申立人組合から、同じ運輸区の運転士と車掌が同じ列車に乗務する確立は低いこと、習志野運輸区では運輸区設置によりかえって効率が悪くなっており、習志野運輸区に配置した車掌はわずかで大半は津田沼車掌区配属のままとなっていること、館山運転区では運転士と車掌を同じ詰め所にするのを試みたが、車掌の要求で結局別々の詰め所を設置したことを指摘され、認めざるを得なかった。

平成7年8月29日の団体交渉で、会社は平成7年12月1日（ダイヤ改正時）時点の鴨川運輸区の要員規模を明らかにした。会社の配布した資料には準備区に乗務員を逐次配置して、必要な訓練を実施すると明記されている。この必要な訓練とは線見訓練で周辺の線路を知りつくしている勝浦運転区の運転士には不要で、このことは勝浦運転区以外から運転士を異動させることを意味するが、要員操配は全体を見て行っていくと言うのみで、具体的な要員操配のみならず考え方を示すことさえ拒否した。

平成7年9月1日から同年11月30日までに行われた異動は、館山運転区の1名が国労組合員である以外は、全員がJR総連組合員であった。

以上のように本件は、会社が長期的戦略に基づいて申立人の弱体化を図るために行ってきた不当労働行為の一環で、会社は単純な不当労働行為は避け、組織変更の外形を装いつつ申立人の拠点の一つであった支部の存在する勝浦運転区を廃止し支部の解体に成功した。その間、会社は不当労働行為を申立人に気取られぬよう長期間にわたり情報を一切遮断し、一方でJR総連の協力を得つつ成就した極めて大掛かりで悪質な不当労働行為である。

イ 運輸区設置の目的

a 業務運営の効率化

支社管内の運輸区は、労務政策を優先させ、JR総連と結託し申立人を排除する施策として設置された。鴨川運輸区設置に際しても、平成7年7月7日、JR総連の千葉地方本部書記長が鴨川車掌支区分会集会で鴨川運輸区はJR総連で運営する旨発言したこと等に見られるように労務政策の一環として行われたのは明白である。会社は、車掌と運転士の基地は同一乃至近接しており、統合により効率的業務運営を図るというが、一方で同一敷地内の検査修理業務を電車区という形で分割していること、習志野運輸区のように津田沼電車区の一部業務を移管するような非効率的なことを行っており矛盾する。列車運行が乱れた場合は、車掌は習志野運輸区所属であるが津田沼電車区の指示を受けることになっており会社の言う設置目的を逸脱している。

b 系統意識の払拭

会社は、運転士と車掌で一つの列車を運行しているから運輸区設置により効率的な管理ができるというが、同じ区の運転士と車掌が必ず同一の行路を乗務するわけではなく、行路も別々に指定されており、たまたま同じ運輸区の運転士と車掌が同一列車に乗務したとしても交代する場所も別々になっている。また会社は、運転士の営業意識の向上を言うが、運転士に求められるのは営業成績ではなく安全を第一とした技術性、専門性である。系統意識を問題とするなら昇進ルートを全系統ではなく駅員、車掌、運転士の順に定めた合理性は見出せない。

ウ 運輸区設置の具体的効果

会議室・講習室の共用、事務室の集約のための庁舎の建設で1億8千万円も使うのは無駄である。具体的効果を言うならば運輸区設置提案時点で、工事費をはじめとする経費についても効率化により何年で費用回収ができるという提案をすべきである。

勝浦運転区や鴨川車掌支区の者を千葉方面に配置転換すれば都市手

当分10%の支払が増える。運転士と車掌は日常連携の具体的な作業はほとんどなく運輸区という施策自体合理性はない。館山運転区では、以前運転士と車掌が同じ詰め所であったがJR総連からの要求で別々にした。

エ 鴨川に運輸区を設置した理由

効率的な乗務行路作成については、鴨川が列車の本数の少ない閑散線区であることを無視した主張であり、また団体交渉時に要員数及び工事経費は現段階で不明と回答しながらなぜ効率的といえるのか。

便乗ロス、折り返し待ち合わせ時間、特急行路の長時間滞泊待合などは、乗務員行路の組み方次第であり鴨川だからロスが少なくなるとはいえない。

会社は、運輸区設置により乗務率（1日の労働時間に占める乗務時間の割合）は上がったというが、乗務率は61乃至62%から58%に低下しており会社の主張は事実と反する。要員数は支社全体で8名の合理化をしたというが、支社全体で運転士7名減、車掌8名増の計1名増で何ら効率化されていない。

オ 結論

会社は、測量の事実をひた隠しにし、申立人の疑問に対し虚言を弄し、建築工事の着工間際になって鴨川運輸区設置を申立人に提案したが、その後も団体交渉を遅らせたり、不誠実な対応をしたり、事実を隠したりして鴨川運輸区設置の具体的な内容を一切明らかにせず秘密主義を貫いてきた。

会社は、JR総連のみと意を通じ平成7年9月1日以降準備区への異動発令を行い、対象者は1名を除いて全てJR総連組合員であった。

会社は、勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置について、経営上の合理的理由がないのに実施したものであり、過去の労使関係、一連の経過を踏まえれば勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置は申立人支部の解体を目的とした不当労働行為である。

(3) 鴨川運輸区設置に伴う人事異動の合理性について

ア JR総連組合員に対する転勤の打診

会社は、平成7年初めに京葉運輸区においてJR総連役員と共同し、JR総連組合員を対象として鴨川への転勤希望打診を始め、その後千葉運輸区、中野電車区、東京電車区でもJR総連組合員を対象として打診をしたが、申立人にはそしらぬ顔を続けた。

また、会社は、JR総連所属運転士にマンションを借り上げるから鴨川運輸区に転勤してほしいという打診を行っていたが、マンション借上のため物件を探していることだけは認めたものの実情を明らかにしなかった。

イ 異動の基準

会社は、平成7年11月2日の団体交渉で、本線乗務運転士の人選基

準について前記第2の3(2)イのとおり説明した。しかし、会社は申立人組合員を嫌悪し、申立人組合員が指導操縦者から排除されている状況のもとでは公平な基準とはいえない。

また同日までに準備区に異動したJR総連組合員20人の中には車掌経験のない者、小集団活動をしていない等基準に合致しない者が多数いる。

ウ 異動希望調査

自己申告書記入に際し、勝浦運転区と記入すると管理者から受取を拒否され、本人としては全く希望していない職場を記入しなければならなかった。会社は、鴨川運輸区の内容を明らかにしないまま設置を推進し、JR総連組合員を優先して異動発令し申立人組合員の異動可能性が減少していく中で自己申告を求められたもので、記載された希望は最悪の事態を想定したものである。

エ 個々の組合員に対する配置転換について

配置転換が不当労働行為に当たるかどうかは、配置転換命令が発せられた経緯、必要性、入選基準、具体的人選の合理性、労働組合における地位、活動状況、配置転換による組合活動の影響の有無、程度を総合して決定すべきである。

本件配置転換は、組合活動拠点である支部を解体する目的でなされたもので、勝浦運転区廃止の合理性は存在せず、したがって配置転換の必要性もない。配置転換は、支部解体を目的とするもので申立人の組織、組合活動に重大な影響を及ぼしたことから、配置転換が支配介入及び不利益取扱に当たることは明らかである。

勝浦運転区の運転士で、鴨川運輸区を希望する者を同運輸区に配置転換しなかったことは不自然、不合理である。

鴨川運輸区に配置転換された申立人組合員は、勝浦運転区から排除され支部の組合活動を一切奪われるという不利益を受け、また鴨川運輸区以外に配置転換された者は、前記不利益に加え勤務地の大幅変更という二重の不利益を受けたものである。

2 被申立人主張

(1) 申立ての適法性

ア 勝浦運転区は会社の組織を構成する現業機関の一つで、その存続廃止は会社が経営権に基づき自ら判断し自由に行える事柄で、廃止に際し組合活動に対する影響等を考慮しなければならないという制約を受けるものではない。

組合組織は会社組織の改廃、変更にかかわらず組合が自由に構築できるもので、会社組織とは別個独立の存在で勝浦運転区廃止が直ちに支配介入に当たるということはあり得ない。

したがって申立ては不適法で労委規則第34条第1項第5号により却下されるべきである。

イ 救済命令は、不当労働行為による被害の救済としての性質を持つものでなければならず、このことから導かれる一定の限界を超えることはできない。限界の一つとして使用者の企業活動の自由による制約が認められている。

申立人の求める請求内容は、会社の経営権に専属すべき会社の組織改廃にかかる事項で、この請求内容を容れた命令を発することは著しく使用者の営業の自由を制限するもので労働委員会の裁量権を明らかに逸脱しており、労委規則第34条第1項第6号により不適法で却下されるべきである。

(2) 勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置について

ア 勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置の経緯

測量の事実を公表しなかったのは、予算要求前の現地調査であり、憶測を呼ぶようなことはしたくなかったからである。

平成6年末から平成7年初め頃、会社が、京葉運輸区でJR総連の組合員に転勤の打診をしたということはある。人選そのものは、人事課の最終作業でもっと後になる。

平成7年度経営計画作成時には、予算面を含め最終的に具体化しておらず、あいまいな形で出すと社員の不安をあおるので同年度の経営計画には勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置に関することを記載しなかった。

鴨川運輸区設置は、会社の本社で決定されるが、平成7年5月1日に本社から支社に設置準備するよう話があり、5月中旬に正式決定がありこれを受けて同年5月25日に申立人を含めた各組合に説明した。

平成7年5月25日に鴨川運輸区設置の提案をしたが、要員規模については決まっていなかったので示さなかった。要員規模を概数で示すことはなく、要員規模が決まったのは平成7年8月29日である。12月にダイヤ改正する場合は、通常は9月中頃に要員を提示しているが、組合から強い要望があり8月に示した。

ロッカーが記入されている図面は、工事施工段階で作成されたもので、ロッカーは一応置いてみただけであり、通常運輸部で管理している図面はロッカーの記載のないものである。

支社の幹部が勝浦市市議会議員宅を訪問したのはダイヤ改正等について説明するためである。

鴨川エリアには社宅がなく、民間のマンションを借り上げて社宅にする場合は往々にしてある。

イ 運輸区設置の目的

a 運輸区は、前記第2の3(1)アのとおり設置され、運輸区設置の目的は、要員削減などの業務運営の効率化及び系統意識の払拭である。

b 業務運営の効率化

鉄道事業は、固定費率が高く、固定費の中で人件費の占める割合

が高いので人件費を減らす企業努力が不可欠で、効率化、省力化施策の推進に取り組み労働時間短縮を実現した。

要員面では、発足当時鉄道事業を運営するのに約7万2千人を必要としていたが、平成8年には約5万6千人で運営できる体制となった。社員の年間労働時間は、発足当時2088時間が平成8年には1866時間に短縮された。

1日当りの列車運行キロ数は昭和62年には約61万8千kmであったが平成8年には約70万5千km、1日当りの列車本数は、昭和62年には約1万本であったが平成8年には約1万2千本になり、一方乗務員の年間労働時間は、昭和62年には1962時間であったが平成8年には1799時間になった。

c 系統意識の払拭

国鉄は、全国一元化組織であったため、内部において高度な分業が行われ幹部から職場第一線の社員に至るまで系統意識が根強く定着していたが、分割民営化後、会社は運輸局、工作局を一本化して車両運輸部を設置する等系統意識の払拭に努め、経営幹部も系列別の垣根を取り払うよう訓示や講演会等で訴えていた。

運転士は、運転区、電車区等に所属し、車掌は車掌区というように別々の機関に所属し、連携について強く意識する風潮にはなかったが、民営化後は駅の業務、車掌の業務を経験してから運転士の業務につかせる私鉄方式を取入れ運転士と車掌の融合を図ってきた。

運転士と車掌で一つの列車を運行しているのであるから、安全輸送の確保、事故等の緊急時に互いに密接な連携を取り対応する必要がある面から、運転士と車掌を同一の業務機関に所属させる方がより効率的な管理ができ、加えて運転士の営業意識の向上という点からも同一の業務機関に所属させた方が望ましいので必要により運輸区を創設することとした。

ウ 運輸区設置の具体的効果

運転士と車掌が同一の職場になるので、予備のベッド、風呂場、乗務員訓練を行う会議室・講習室等の共用ができ事務室が集約され、建物スペースが必要最小限度ですみ、備品類が節約され、また管理者や事務職など管理間接部門の要員が簡素化され、設備に関する保守経費も節減される。

業務執行面では、運転士と車掌の相互連帯感の醸成、乗務管理の一元化、オールラウンドの管理者の養成、教育等が容易に行われるシステムの確立、一貫性ある指導及び指示、運転士と車掌の合同訓練の効率化、事故防止上の問題点の把握及び解決、小集団活動の促進等の効果が図れる。

エ 鴨川に運輸区を設置した理由

鴨川に運輸区を設置したのは、安房鴨川駅が内房線、外房線の終始

端駅に位置することから、運転士、車掌共に効率的な乗務行路を作成できるのが理由である。

車掌の乗務行路については、勝浦に運輸区を設置した場合、普通列車を担当すると勝浦～鴨川間の便乗ロスが多く発生し、鴨川での折り返し待ち時間のロスが発生するが、鴨川に設置すればそのようなことはない。特急列車の場合、勝浦に運輸区を設置すると東京、鴨川の双方で折り返し待ち時間が生じるが、鴨川に運輸区を設置すると折り返しの待ち時間は東京でしか生じない。

運転士の行路については、従来京葉運輸区担当の特急を鴨川運輸区が担当することにより長時間停泊待合のロスが解消された。安房鴨川駅の入出区作業を行う際、勝浦に運輸区を設置すると便乗ロスが発生するが鴨川に置けばロスが生じない。

申立人証人は、どちらに運輸区を設置した方が運転士の乗務効率が良くなるか比較検討したが、極めて複雑な要素があって詳細な検討はできないと証言している。

鴨川運輸区設置により支社全体で8名の要員合理化を達成した。

(3) 鴨川運輸区設置に伴う人事異動の合理性

ア 異動の基準

鴨川運輸区は運転士、車掌の相互理解と融合を促すとともに効率的な業務運営体制を構築する目的で設置されたもので、勝浦運転区、鴨川車掌支区の社員に絞らず理念にふさわしい社員を人選し配置することを基本的な考えとした。理念とは、お互いが情報を共有し切磋琢磨し自己啓発を図り日々の業務に問題意識を持って取り組むといった活性化した職場を作ることを指し、この基本的な考えにたち人事異動を行った。勝浦運転区、鴨川車掌支区以外からの異動が前もって行われたのは、指導担当については、運輸区発足に合わせて必要な帳簿及び内規等を作成するほか、運転士及び車掌の訓練計画作成、乗務訓練等を行うためであり、本線乗務員については、教育期間を考慮したためである。

指導担当は、現在指導担当者であり、指導能力がある社員または今後管理者として育成できる社員の中から年齢、通勤駅等を考慮して人選した。

本線乗務運転士は、勝浦運転区以外の運転区等に所属する運転士については、車掌経験のある者、指導操縦者に指定されている者または今後指定可能な者、小集団活動・提案活動に積極的な者という3つの基準のいずれかに該当する者の中から本人の希望、年齢、通勤駅等を考慮して人選した。

この基準に基づき運転士については、勝浦運転区以外から20名異動させた。

勝浦運転区は、当時の支社管内の6つの運転職場の中で運転士の平

均年齢及び在所年数が最も高く、小集団活動・提案活動の取組がほとんどない状況で運輸区設置の理念と相容れないものであることから勝浦運転区以外から幅広く人選した。

したがって、勝浦運転区からは運転士16名（指導担当1名を含む）が鴨川運輸区に異動となったが、その余は必然的に他区に異動となった。鴨川運輸区設置後は小集団活動・提案活動は活発に行われている。また勝浦運転区の運転士については、本人の希望、年齢、通勤駅を考慮して人選した。

イ 異動希望調査

平成7年9月頃、会社は勝浦運転区の社員に自己申告書の提出を求め、これを基に同年10月初め頃、個人面談を実施し希望と通勤等を考慮し異動を行った。

申立人は、57名の異動が不利益取扱で原職復帰させるよう求めているが、このうち44名は希望する運転区等に異動したもので不利益取扱、支配介入とされる余地はない。特に、〇〇〇〇については前期記平成5年（不）第5号事件において習志野運輸区に復帰させるよう求められ、今回同運輸区に異動させたもので勝浦運転区への復帰を求めるのは理解しがたい。第一希望に鴨川運輸区のみを挙げ、第二希望を申し出ずに千葉運転区に異動した3名についても、通勤時間は100分程度で、現在千葉への通勤者の中で特に長いわけではなく、勝浦では支給されなかった基本給10%の都市手当が支給され、これに伴い超過勤務手当、期末手当の支給額も増額され異動による不利益はない。

申立人が原職復帰を求める57名の平成8、9年度の自己申告書の転勤希望では勝浦運転区を希望する者は皆無で、当分現職場若しくはいすみ鉄道を希望する者が多い。

ウ 個々の組合員に対する配置転換について

申立人は、個々の組合員に対する配置転換も支配介入及び不利益取扱であると主張しているが、何故配置転換が支配介入及び不利益取扱に該当するのか具体的に主張していない。勝浦運転区が廃止される以上、勤務していた社員の配置転換を実施するのは必然であるから、配置転換自体が何ら不当労働行為になるものではない。

勝浦運転区の社員の異動は、社員の希望、通勤事情を十分考慮して行ったもので不当労働行為に該当しない。

3 当委員会の判断

(1) まず申立ての適法性について検討する。

被申立人は、「会社組織の改廃は経営権に基づくもので自ら判断し自由に行える事柄であるから直ちに支配介入に当たることはあり得ず、申立ては不適法で却下されるべきである。また申立人の求める請求内容を容れた命令を発することは、著しく営業の自由を制限するもので労働委員会の裁量権を逸脱しており、不適法で却下されるべきである。」と主張す

る。これに対し、申立人は「企業が経営の自由を有することは認めるが、経営の自由といえども無制約ではあり得ず、すなわち会社の組織改廃であつても不当労働行為までは許されない。また営業の自由は絶対ではなく、不当労働行為がある場合は是正措置に服するのである。」と主張する。

一般に企業が、ある部門の廃止を含む組織の変更を行うか否かは、本来営業の自由の範囲内に属し、当該企業が専権的に決定し得る事柄であるから、組織の変更が経営上の合理性を有する場合は、それ自体不当労働行為となることはないと解するのが相当である。

(2) そこで、勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置の合理性について検討する。

ア 運輸区設置の目的

申立人は、「支社管内の運輸区は労務政策を優先させ、JR総連と結託し申立人を排除する施策として設置され、鴨川運輸区設置も同様である。」と主張する。

また申立人は、「同じ運輸区の運転士と車掌が必ず同一の行路を乗務するわけではなく、行路も別々であり、たまたま同じ運輸区の運転士と車掌が同一列車に乗務したとしても交代する場所は別々で運転士と車掌を同一の業務機関に所属させても効率的な管理はできない。」と主張する。

被申立人は、「運輸区は運転士の所属する運転区、電車区等と車掌の所属する車掌区を統合したもので、要員削減などの業務運営の効率化、系統意識の払拭のために設置されたものである。業務運営の効率化を推進した結果、前記第3の2(2)イのbで主張するように要員数、社員労働時間、乗務員の労働時間は減少したにもかかわらず、1日当たりの列車運行キロ数及び列車本数は増加した。」と主張する。

また被申立人は、「国鉄時代は、運転士と車掌は別々の機関に所属し、連携について強く意識する風潮にはなかったが、民営化後は駅の業務、車掌の業務を経験してから運転士の業務につかせる私鉄方式を取り入れ運転士と車掌の融合を図ってきた。運転士と車掌で一つの列車を運行しているのであるから、安全輸送の確保、事故等の緊急時に互いに密接な連携を取り対応する必要がある面から、運転士と車掌を同一の業務機関に所属させる方がより効率的な管理ができるので、必要により運輸区を創設することとした。」と主張する。

そもそも、会社が、業務運営の効率化のために必要に応じて組織を改廃することは当然である。また安全輸送等のため一つの列車を運行する運転士と車掌を運輸区という一つの所属にしてお互いの連携を図るということも理解できる。

これに対し、申立人を排除するために労務政策の一環として鴨川運輸区を設置したという申立人の主張は、疎明が不十分である。

イ 鴨川に運輸区を設置した理由

被申立人は、「鴨川に運輸区を設置したのは、安房鴨川駅が内房線、外房線の終始端駅に位置することから、運転士、車掌共に効率的な乗務員行路を作成できるのが理由である。」と主張するが、申立人は、「これは鴨川が列車の本数の少ない閑散線区であることを無視している。また鴨川に運輸区を設置しなくても乗務員行路の組み方次第で効率化は図れる。」と主張する。

鴨川と勝浦のどちらに運輸区を設置すべきかについて、判断することはできないが、安房鴨川駅は、外房線、内房線の終始端駅に位置すること、鴨川には従前から鴨川車掌支区があることを考慮すると鴨川に運輸区を設置したことには合理的な理由があると認められる。

以上から判断するに、勝浦運転区廃止は労働組合法第7条第3号の支配介入に当たるとまではいい切れない。

(3) 次に鴨川運輸区設置に伴う人事異動の合理性について、検討する。

ア 異動の基準

被申立人は、「本線乗務運転士の人選基準は、勝浦運転区以外の運転区等に所属する運転士については、車掌経験のある者、指導操縦者に指定されている者または今後指定可能な者、小集団活動・提案活動に積極的な者という3つの基準のいずれかに該当する者の中から本人の希望、年齢、通勤駅等を考慮して人選したものである。また勝浦運転区の運転士については、本人の希望、年齢、通勤駅を考慮して人選したものである。」と主張し、申立人は、「会社は申立人組合員を嫌悪し、申立人組合員が指導操縦者から排除されている事情のもとでは公平な基準といえない。」と主張するが、前記第3の3(2)アで判断した運輸区設置の目的を考慮すれば、この基準自体不合理なものとはいえない。

さらに勝浦運転区の運転士については、前記第2の3(2)ウで認定したとおり、上記3つの基準を満たす者がいないため、本人の希望、年齢、通勤駅を考慮して他の職場に配置転換したものであると認められる。

また、申立人は、「会社は、平成7年初めに京葉運輸区においてJR総連と共同し、JR総連組合員を対象として鴨川への転勤希望打診を始め、その後他区でもJR総連組合員を対象として打診をしたが、申立人にはそしらぬ顔を続け、平成7年9月1日から同年11月30日までに行われた準備区設置に伴う人事異動も館山運転区の1名のみが国労組合員である以外は全てJR総連組合員であった。」と主張し、これに対し、被申立人は、「勝浦運転区、鴨川車掌支区以外からの異動が前もって行われたのは、指導担当については、運輸区発足に合わせて必要な帳簿及び内規等を作成するほか、運転士及び車掌の訓練計画作成、乗務訓練等を行うためであり、本線乗務員については、教育期間を考慮したためである。」と主張する。

準備区設置に伴う人事異動対象者が1名を除き全てJR総連組合員

となったのは事実である。前記第2の3(2)ウで認定したとおり、申立人組合員には車掌経験のある者、指導操縦者に指定されている者がほとんどいない。それには、前記第2の2で認定した労使関係に因る事情もあると推測できるが、そのことをもって直ちにこの人事異動が不利益取扱に該当するとまでは判断しがたい。

なお、申立人は「平成7年11月2日までに準備区に異動したJR総連組合員20人の中には上記基準に該当しない者が数多くいる。」と主張するが、疎明が不十分で申立人主張は採用することはできない。

イ 個々の組合員に対する配置転換の不当労働行為の成否

申立人は、個々の組合員に対する配置転換も支配介入であり、不利益取扱であると主張する。

前記第2の2で認定した事実によると、会社は、申立人組合を快く思っておらず、事あるごとに対立関係を続けてきたこと、勝浦運転区では管理職を除く社員全員が申立人組合員であることなどの事情があり、これが前記第2の3(1)エ及びカで認定したとおり、鴨川運輸区設置工事の直前まで勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置に関する情報を申立人組合に開示しなかったことに結びついたらと推認するに難くない。

しかし勝浦運転区社員の配置転換については、前記第2の3(2)アで認定したとおり当該社員の希望を聞いており、その結果を見ても前記第2の3(2)カで認定したとおり支部組合員57名のうち第一希望への異動となった者は44名、第二希望への異動となった者は10名であり、希望以外への異動となった者は3名にすぎない。この3名については、前記第2の3(2)カで認定したとおり、第一希望に鴨川運輸区のみを挙げ第二希望は申し出していない。よって、申立人組合員を特段不利益に取扱ったものとはいえない。

更に、申立人は、「組合員の配置転換は、組合の組織、組合活動に重大な影響を及ぼした。」と主張するが、どのような影響があったか具体的な疎明はない。

したがって、勝浦運転区廃止に伴う組合員の配置転換は専ら申立人組合員を各運輸区、運転区等に異動させることによって、組合活動に打撃を与え組合を弱体化させる意図をもってされたものとまで認めることは困難である。

以上から個々の組合員の配置転換は、労働組合法第7条第1号の不利益取扱及び同法同条第3号の支配介入に当たるとはいえない。

第4 法律上の根拠

以上の認定した事実及び判断に基づき、当委員会は労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条の規定を適用して、主文のとおり命令する。

平成12年3月14日

千葉県地方労働委員会

会長 一河 秀洋 印