

命令書(写)

再審査中立人 国鉄千葉動力車労働組合

再審査被申立人 東日本旅客鉄道株式会社

主 文

本件再審査申立てを棄却する。

理 由

第1 事案の概要等

1 本件は、再審査被申立人東日本旅客鉄道株式会社(以下「会社」という。)が、勝浦運転区を廃止して鴨川運輸区を設置し、その際に同運転区に所属していた再審査申立人国鉄千葉動力車労働組合(以下「組合」という。)の組合員らを配置転換したことについて、勝浦運転区廃止は管理職を除く運転士等が組合の組合員である組合勝浦運転区支部(以下「支部」という。)を解体しようとする意図のもとに行われたもので、また、勝浦運転区勤務の組合員の配置転換も同一の意思のもとに行われ、組合の組合員を各運輸区、運転区等に配置することにより組合の弱体化を企図した不当労働行為であるとして、千葉県労働委員会(以下「千葉県労委」という。)に救済申立てがあった事件である。

初審千葉県労委は、平成12年3月14日付けで組合の救済申立てについていずれも不当労働行為に当たらないとして棄却した。

組合は、これを不服として平成12年3月31日、再審査を申し立てた。

2 組合が、初審において請求する救済の内容は、①勝浦運転区の再開及び組合員47名の原職復帰、② ①にかかるポスト・ノーティス、③ ②にかかる労委報告である。

なお、組合は再審査申立てに当たって、原職復帰を求める組合員のうち9名については、退職、死亡等の事情により原職復帰の請求を取り下げた。

第2 当委員会の認定した事実

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、本件初審申立時の従業員は約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)組合は、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、本件初審申立時の組合員は約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

員が組合の組合員であり、支部を構成していた。

(5) 組合は勝浦運転区廃止に伴って、平成 7 年 11 月 29 日、支部を解散し、同日、鴨川支部を結成した。

(6) 会社には、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 会社と組合間における不当労働行為事件

(1) 組合は、会社設立時に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、千葉県労委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)。会社はこれを不服として、再審査申立てを行い、平成 8 年 5 月 10 日、当委員会は初審命令を一部変更した(中労委平成 2 年(不再)第 26 号事件)。労使双方はこれを不服として、行政訴訟を提起し、平成 14 年 3 月 28 日、東京地方裁判所(以下「東京地裁」という。)は、再審査命令の救済部分を取り消し、組合の請求を棄却した。中労委及び組合はこれを不服として、控訴し、平成 16 年 2 月 27 日、東京高等裁判所(以下「東京高裁」という。)は、各控訴を棄却し、平成 16 年 10 月 8 日、最高裁判所は、上告を棄却及び上告審として受理しない旨の決定を行い、同事件は確定した。

(2) 組合は、会社の支社の管理職らが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、千葉県労委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)。会社はこれを不服として、再審査申立てを行い、平成 9 年 7 月 17 日、当委員会は棄却した(中労委平成 2 年(不)第 45 号事件)。会社はこれを不服として、行政訴訟を提起し、平成 12 年 12 月 28 日、東京地裁は、再審査命令を取り消し、平成 13 年 11 月 22 日、東京高裁もこれを維持して、同事件は確定した。

(3) 組合は、従来組合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、千葉県労委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)。会社はこれを不服として、再審査申立てを行い、平成 18 年 1 月 19 日、当委員会は初審命令を取り消し、組合の申立てを棄却した(中労委平成 9 年(不再)第 9 号事件)。

(4) 組合は、組合のストライキに際し、会社が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、千葉県労委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)。労使双方はこれを不服として、再審査申立てを行い、平成 15 年 8 月 18 日、当委員会は初審命令を取り消し、組合の申立てを棄却した(中労委)平成 8 年(不再)第 8・10 号事件)。組合はこれを不服として、行政訴訟を提起したが、平成 17 年 2 月 28 日、東京地裁は再審査命令を支持した。さらに組合はこれを不服として控訴し、同事件は東京高裁で係争中である。

(5) 組合は、組合員を運転士に任用しないことが不当労働行為であるとして、救済申立てを行い、千葉県労委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)。

会社はこれを不服として、再審査申立てを行い、同事件は当委員会に係属中である(中労委平成 5 年(不再)第 31 号事件)。

(6) 組合は、組合のストライキに際し、会社が臨時に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、千葉県労委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)。会社はこれを不服として、再審査申立てを行い、平成17年9月27日、当委員会は初審命令を一部変更した(中労委平成5年(不再)第22号事件)。労使双方はこれを不服として、行政訴訟を提起し、同事件は東京地裁で係争中である。

(7) 組合は、会社が組合員を習志野運輸区から他の運輸関連の現業機関へ配置転換したことは組合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、千葉県労委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)。会社はこれを不服として、再審査申立てを行い、平成15年4月25日、当委員会は初審命令を取り消し、組合の救済申立てを棄却した(中労委平成10年(不再)第24号事件)。組合はこれを不服として、行政訴訟を提起したが、平成16年9月30日、東京地裁は組合の請求を棄却し、平成17年10月13日、東京高裁も原判決を維持し、同事件は確定した。

(8) 組合は、支社幕張電車区木更津支区の支区長が組合所属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、千葉県労委は一部救済命令を発した(千労委平成9年(不)第1号事件)。労使双方はこれを不服として、再審査申立てを行ったが、平成16年10月13日、当委員会は労使双方の申立てを棄却した(中労委平成11年(不再)第20・21号事件)。労使双方はこれを不服として、行政訴訟を提起したが、平成18年1月26日、東京地裁は労使双方の請求を棄却し、同事件は確定した。

(9) 組合は、JR不採用問題に関して、自由民主党、公明党、保守党及び社会民主党の4党間で行われた、いわゆる「4党合意」は不当労働行為であるとして、救済申立てを行い、東京都労働委員会はこれを却下した(都労委平成13年(不)第101号事件)。組合はこれを不服として、再審査申立てを行ったが、平成13年10月29日、当委員会は組合の申立てを棄却した(中労委平成13年(不再)第21号事件)。組合はこれを不服として、行政訴訟を提起したが、平成14年8月1日、東京地裁は組合の請求を棄却し、平成15年12月25日、東京高裁もこれを維持し、同事件は確定した。

(10) 組合は、会社が満60歳定年に達する組合所属組合員7名に対してグループ会社等への再雇用機会提供制度を適用しなかったことが不当労働行為であるとして、救済申立てを行い、千葉県労委はこれを不当労働行為と判断した(千労委平成12年(不)第2号及び平成13年(不)第2号併合事件)。会社はこれを不服として、再審査申立てを行い、当委員会に係属中である(中労委平成14年(不再)第33号事件)。

(11) 組合は、会社が組合幕張支部の本部役員2名を幕張電車区から他の検修現場へ配置転換したことは組合幕張支部の弱体化を図る不当労働行為であるとして、救済申立てを行ったが、千葉県労委はこれを棄却した(千労委平成14年(不)第4号事件)。組合はこれを不服として、再審査申立てを行ったが、平成17年10月19日、当委員会は組合の申立てを棄却した(中労委平成16年(不再)第3号事件)。組合はこれを不服として、行政訴訟を提起し、東京地裁に係属中である。

(12) 組合は、会社が満60歳定年に達する組合所属組合員8名に対してグループ会社等への再雇用機会提供制度を適用しなかったことが不当労働行為であるとして、救済申立てを行い、千葉県労委はこれを不当労働行為と判断した(千労委平成15年(不)第1号事件)。会社はこれを不服として、再審査申立てを行い、当委員会に係属中である(中労委平成16

年(不再)第 39 号事件)。

(13)組合は、会社が満 60 歳定年に達する組合所属組合員 10 名に対してグループ会社等への再雇用機会提供制度を適用しなかったことが不当労働行為であるとして、救済申立てを行い、千葉県労委はこれを不当労働行為と判断した(千労委平成 16 年(不)第 3 号事件)。会社はこれを不服として、再審査申立てを行い、当委員会に係属中である(中労委平成 17 年(不再)第 20 号事件)。

3 本件経緯等

(1) 運輸区設置

ア 会社は、昭和 63 年以降要員削減などの業務運営の効率化及び系統意識の払拭を目的に、列車の運行に直接関係する業務機関として運輸区を設置することとした。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、会社は、昭和 63 年 12 月に籠原、原ノ町、京葉の 3 運輸区を設置したのを皮切りに、平成 7 年 12 月の鴨川運輸区設置によって合計 25 か所になり、平成 12 年 9 月現在で合計 34 か所の運輸区を設置している。支社管内には、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 会社が運輸区を設置することとしたのは、①鉄道事業は人件費を主とする固定費率が高いことから、これまで輸送計画上接近箇所を設置されていることが多い車掌と運転士の基地を統合し、散在する小規模現業機関を集約することにより、要員削減等の効率的な業務運営体制の構築がとれること、②国鉄時代は、全国一元化組織で系統意識が根強く定着し、運転士と車掌は別々の機関に所属していたことから相互の連携について強く意識する風潮にはなかったが、会社設立を機に、業務についての相互理解、融合化を図り、系統意識を払拭するために、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昇進制度を取り入れたこと、③乗務員運用等の列車運行に関する計画業務の一元的な管理を行うことにより、調整・変更手続き等が簡素化、迅速化できること、など業務運営の効率化及び系統意識の払拭を目的としたものである。こうした業務運営の効率化や系統意識の払拭という経営方針については、経営幹部が雑誌や年頭あいさつ等で明らかにしている。

ウ 上記経営方針の下、会社は、勝浦運転区と千葉車掌区安房鴨川支区(以下「鴨川車掌支区」という。)を統合して、鴨川に鴨川運輸区を設置することとした。

鴨川運輸区を設置するに当たっては、勝浦運転区と鴨川車掌支区の 2 つの現業機関が近接していたこと、鴨川が内房線・外房線の結節点であり運転士及び車掌の効率的な乗務行路を作成できると考えたことなどから、鴨川を新運輸区の候補地として具体的に検討を進め、また、鴨川車掌支区は従来から設備上の問題があったことから、庁舎を増築、改良し、鴨川運輸区を設置することとした。

(2) 鴨川運輸区設置提案までの経緯

ア 平成 6 年秋頃、組合の組合員が鴨川にある会社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、組合の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。

イ 組合は、測量について平成 6 年 11 月 2 日及び同月 4 日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。

ウ 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。

エ 支社が平成7年度「経営計画」の説明を4月10日に組合に行ったが、経営計画には勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置について、全く記載されていなかった。

経営計画には、本社及び各支社の当該年度の基本的な経営方針、設備投資の計画、目標、効率化、列車の設定等が記載され、各年度当初において組合側に説明しているものである。

(3) 鴨川運輸区設置までの団体交渉等

ア 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。

イ 平成7年5月29日、組合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。

ウ 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、事務係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。

団体交渉時に組合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。

エ 組合は、支部を中心に平成7年6月から8月頃まで「勝浦運転区廃止・ローカル線削減」反対を目的とする署名活動及びビラ配布を行った。組合は8月11日の団交で集まった署名の受け取りを拒否されたため、8月31日に市民の代表者らから署名を提出した。

オ 平成7年7月25日、組合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、鴨川運輸区に転入してくる社員のための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勝浦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。

カ 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、「要員規模は精査中で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。

キ 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、事務係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。必要な訓練とは勝浦運転区の運転士には必要はなく、勝浦運転区以外から転入する運転士に必要な訓練である。

組合は、具体的な要員操配及びその考え方について説明を求めたが、会社はいずれも明らかにしなかった。

ク 組合は、平成7年10月4日、会社の勝浦運転区廃止及びそのための人的物的準備行為は不当労働行為であるとして、本件救済申立てを行った。その後、平成7年12月28日付け準備書面(一)において、請求する救済内容を前記第1の1のとおり変更した。

ケ 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。

(4) 鴨川運輸区設置後の状況

ア 1日当たりの列車運行キロ数は昭和61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61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。

イ 乗務率(1日の労働時間に占める乗務時間の割合)は、勝浦運転区の平成5年、平成6年に61~62%台だったのが、鴨川運輸区設置後の平成7年、平成11年では58%台になった。

ウ 鴨川運輸区の設置により、3名の要員(標準数)が削減され、さらに平成7年12月1日のダイヤ改正による乗務員行路の見直しにより、支社全体として本線車掌、本線運転士で若干名の要員が削減された。

また、同日のダイヤ改正により、勝浦駅の終着列車は11本、安房鴨川駅の終着列車は42本となり、勝浦-鴨川間の運転士の便乗は6本から0本となった。

(5) 鴨川運輸区設置に伴う人事異動

ア 組合は、会社が平成7年初めに京葉運輸区において、JR総連組合員を対象として鴨川への転勤希望の打診を始めているという情報を得ており、また、同年5月頃、組合は、千葉運輸区、館山運輸区の組合員や国労の乗務員から、東京から鴨川に運転士が異動するという話を聞いた。しかし、会社は組合の申し入れに対し、6月末にそのような事実はないと否定していた。

イ 会社は、平成7年9月1日、準備区を設置し、同日以降準備区に配置する社員を各区等から人選し、順次次のとおり人事異動を行った。

	所属区	人数	発令日
管理者	鴨川車掌支区	5名	9月1日(兼務)
	勝浦運転区	5名	9月1日(兼務)
事務職	京葉運輸区	1名	9月1日
車掌(指導担当)	千葉車掌区	1名	9月1日
車掌 (本線乗務車掌)	千葉車掌区	1名	9月18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
運転士(指導担)	千葉運輸区	2名	9月1日
運転士 (本線乗務運転)	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

ウ 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10月4日から個人面談を実施し異動希望先を聞いた。面談では勝浦運転区がなくなることが前提の話だった。

エ 会社は、鴨川運輸区に配属する本線乗務運転士の人選基準として、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当たる者）に指定されている者又は今後指定可能な者、小集団活動（勤務時間外に業務に関する問題点の改善等を行う活動）・提案活動に積極的な者のうち、いずれかに該当する者を前提に、さらに本人の希望、通勤駅、年齢等を考慮して選任した。

なお、会社は、平成7年11月2日の団体交渉で、鴨川運輸区に配属する本線乗務運転士の人選基準として、概ねこれに沿う説明をしている。

オ 組合の組合員の電車の運転士は、国鉄に運転系統の社員として採用され、運転業務のみに従事していたため車掌経験のある者はおらず、また指導操縦者に指定されている者もない。さらに、組合は小集団活動に反対しており、勝浦運転区では、小集団活動は全く行われていなかった。

一方、準備区に異動した本線乗務運転士の中で、車掌経験のない者、小集団活動をしていない者等いずれもの基準にも合致しない者は、国労組合員1名のみであった。

カ 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イ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総連の組合員であった（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、異動と同時に鉄産労を脱退し、JR総連に加入した。）。

キ 会社は、平成7年12月1日に鴨川運輸区を設置し、同日付けで準備区に配属していた者を同運輸区に発令するとともに、新たに次の人事異動を行った。

	所属区	人数
管理者	鴨川車掌支区 勝浦運転区	5名（準備区に兼務されていた者） 7名（うち5名は準備区に兼務されていた者）
事務職	勝浦運転区	2名
車掌（指導担当）	鴨川車掌支区	1名
車掌 （本線乗務車掌）	千葉車掌区 鴨川車掌支区	5名 43名
運転士（指導担当）	勝浦運転区	1名
運転士 （本線乗務運転士）	勝浦運転区	15名

ク 勝浦運転区廃止に伴う人事異動の結果、支部所属組合員57名のうち第一希望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。なお、希望以外への異動となった3名の異動後の通勤時間は以下のとおりである。

	異動前通勤時間	異動後通勤時間	差
X1	25分	106分	81分
X2	13分	104分	91分
X3	10分	101分	91分

ケ 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。

コ 勝浦運転区の管理者及び鴨川車掌支区の車掌は全員鴨川運輸区へ異動した。

サ 勝浦運転区の社員が千葉方面に配置転換となった場合には都市手当として基本給の10%が支給され、それに伴い超過勤務手当や期末手当が増加する。

シ 勝浦運転区廃止のため異動になった組合の組合員の平成8,9,11,12年度の自己申告書によると、鴨川運輸区以外の運転区等へ異動となった者のうち3分の2程度の者が転勤希望として、当分現箇所又は鴨川運輸区以外の勤務箇所を記入している。

第3 当委員会の判断

1 本件救済申立ては不適法であるとの会社の主張について

(1) 会社は、初審において、本件救済申立ては不適法であるから却下すべきである旨主張し、当審において、初審命令はこの点について判断することなく救済申立棄却命令を発したが、当審においてはこの点について判断すべきである旨主張している。

すなわち、①現業機関の廃止は会社がその経営権に基づき自由になし得るものであり、そのこと自体は何ら不当労働行為に問擬される余地がないことは明らかであり、組合が不当労働行為に該当すると主張している勝浦運転区の廃止は、「申立人の主張する事実が不当労働行為に該当しないことが明らかなきとき」(労委規則33条1項5号)に該当し、②本件において組合の求める勝浦運転区の再開という請求の内容は、会社の経営権に専属する組織の改廃に係る事柄であり、この請求を容れた救済命令を発することは使用者の営業の自由を著しく制限するものとして労働委員会の裁量の範囲を大きく逸脱することは明らかであり、現行法上到底許されるものではなく、また、上記請求の内容が事実上不可能なものに該当することは明らかであって、「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なきとき」(労委規則33条1項6号)に該当するから、組合の本件救済申立ては不適法であって、却下されるべきである。

(2) よって、以下判断する。

ア 一般に企業がある部門の廃止等組織の変更を行うことは、本来営業の自由の範囲に属する事柄であって、当該企業が自らの裁量で決定し得るものであるから、そのこと自体は不当労働行為になることはないのが原則である。しかし、このような営業の自由に基づく

行為も、他の法律による制限があればこれに服すべきことは当然であって、部門の廃止等組織の変更であっても、それが不当労働行為に該当する場合には、労働委員会における救済の対象となることはいうまでもないことである。したがって、運転区の廃止は救済の対象となり得ないとする会社の主張は理由がない。

イ また、会社は、運転区の再開を命ずる命令は営業の自由を制限し労働委員会の裁量権を逸脱し違法であると主張するが、初審命令は運転区の閉鎖について不当労働行為には該当しないと判断したので、このような救済命令は出されていない。この点に関する会社の主張は仮空の事実についてのものであり、全く理由がない。

以上のとおり、会社の主張はいずれも理由のないものである。

2 勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区の設置について

組合は、勝浦運転区廃止及び鴨川運輸区設置は経営上の合理性がなく、組織変更の外形を装って勝浦支部の解体を意図したものであり、組合に対する支配介入として不当労働行為に該当すると主張する。

よって、以下判断する。

(1) 運輸区設置の目的

運輸区とは、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電車区、運転区等と車掌の所属する車掌区とを統合したものである。

会社は発足以来経営の合理化、効率化を大きな方針としてきたが、運輸区の設置は、第2の3(1)イで認定したとおり、乗務員の効率化施策として実施されたものであり、その目的は、線区の輸送計画に近接した箇所に設けられている運転士と車掌の基地を統合し、散在する小規模現業機関を集約することにより効率的な業務運営を図るものであること、また、同一業務機関に運転士と車掌を所属させ、両者を融合させることにより系統意識を払拭しようとするものであること、が認められる。

このことは、従来会社がとってきた業務運営の効率化に沿うものであり、乗務員育成の一元化を図ってきた経営方針にも見合うものであって、会社の施策として特に不合理な要素は見当たらない。

それのみか、第2の3(1)ア認定のとおり、運輸区は昭和63年12月に籠原、原ノ町、京葉の3か所を皮切りに、平成7年12月の鴨川運輸区設置によって25か所になり、平成12年9月では34か所設けられ、支社管内でも、本件で問題となった鴨川運輸区以外に、京葉、習志野の2運輸区が設けられ、全社的に展開された施策であることからみると、運輸区の設置が特に組合ないし支部の排除を意図してなされたということとはできない。

したがって、以上の点に関する初審命令の判断は相当である。

ところで、組合は、①同一運輸区でも運転士と車掌は乗務行路が異なることがあり、系統意識の払拭には寄与しない、②運輸区の設置には多大の費用を要した上、旧運転区の庁舎、施設等が残存・放置され、運輸区の設置は業務管理上具体的効果がなく、経営上の合理性が認められないとして、初審命令の上記判断は誤りであると主張する。

しかし、この点はいずれも運輸区の設置という施策を立案・決定する際における、会社の費用・効果等の評価、計算の問題であって、仮に組合のいうとおりであるとしても、運輸区の設置、すなわち運転区の廃止が経営方針として合理性を否定されることにはならない。したがって、組合の主張は採用できない。

(2) 鴨川運輸区の設置

ア 会社は、平成7年12月1日に鴨川運輸区を設置した。鴨川に新しい運輸区が設置されたのは、第2の3(1)ウの認定によれば、勝浦運転区と鴨川車掌支区が近接していたこと、鴨川車掌支区の設備の改善の必要性があったこと、鴨川は終始端駅で内房線と外房線の結節点であること、であった。

これに対し、組合は、①鴨川は過疎化が進んで列車本数が激減しており、乗務員基地を作る必要性はない、②乗務員の便乗ロスや待ち合わせ時間は、鴨川に運輸区を設けなくても、行路作成いかにて対処し得る、③乗務率は、勝浦運転区の時より減少していることをあげ、鴨川運輸区の設置が支部解体の意図でなされたと主張する。

しかし、もともと運輸区をどこに設置するかは経営上かなり高度の政策的な判断である上、かえって、第2の3(4)ウ認定のとおり、①平成7年のダイヤ改正時に、勝浦駅の終着列車は11本であるのに対し、安房鴨川駅には42本の終着列車があること、②同上ダイヤ改正時に勝浦一鴨川間の運転士の便乗は6本減少し0本になったこと、③乗務の効率化が達成され3名を超える要員削減が実現されたことという事実が認められる。

イ組合は、さらに、当時の労使関係事情や鴨川運輸区設置に至る一連の経過を考えれば、会社の組合排除の意図は明らかであると主張する。

確かに、第2の2認定のとおり、当時会社と組合の間には多くの紛争があり、そのいくつかは労働委員会にも係属していた。しかし、これに本件における工事直前までの情報開示の不十分さや団交の経緯等組合が不満としている事情をあわせ考えても、それだけで会社が組合排除のために鴨川に運輸区を設置したと断定するのは無理である。また、鴨川運輸区設置に至る一連の過程をみても、先立つ京葉運輸区及び習志野運輸区の設置が組合の排除を目的としたものであったとする証拠はない。

したがって、鴨川に運輸区を設置したことには相応の理由があると認められ、勝浦運転区の廃止及び鴨川運輸区の設置は労働組合法第7条第3号の支配介入に該らないとした初審命令の判断は正当である。

3 鴨川運輸区設置に伴う人事異動について

組合は、鴨川運輸区の設置に伴う組合員らの人事異動は合理性のないもので、このため支部が解体され、その組織、活動が重大な影響を受けたから、人事異動は不利益取扱い及び支配介入に該る不当労働行為であると主張する。

よって、以下判断する。

(1) 異動の基準と人選

鴨川運輸区への人事異動は、運転士についてみると、勝浦運転区以外から20名が異動(転入)し、勝浦運転区から16名が異動(転入)した。

人事異動の結果、第2の3(5)ク及びケ認定のとおり、支部に所属していた組合員(57名)は、鴨川運輸区(18名)、京葉運輸区(13名)、千葉運転区(8名)、幕張電車区(12名)、習志野運輸区(2名)、いすみ鉄道(2名、出向)、経理課等(2名)に配属された。第1希望への異動者が44名、第2希望への異動者が10名で、残り3名が希望以外への異動という分布であった。

運転士の異動は、①車掌経験のある者、②指導操縦者に指定されている者又は今後指定可能な者、③小集団活動・提案活動に積極的な者の3つの基準のいずれかに該当した者を

前提に、さらに本人の希望、年齢、通勤駅等を考慮して決定されたが(第 2 の 3(5)エ)、組合は、3 つの基準自体合理性がなく、勝浦運転区の運転士でこれに該当する者はいないから、人選は公平を欠いていると主張する。

そこで、この点を検討すると、3 つの基準のうち、①は運輸区の設置の基となった乗務員育成の一元化に見合うもの、②は新人養成のため重視されているもの、③は職場の活性化施策とされているものであって、人選の基準としては十分理解できるものである。人事異動は、このような基準を前提に、本人の事情を加味して決定されたものであって、人選の方法として特に不合理な点はない。

こうして、鴨川運輸区に配属する運転士は上記方法で人選がなされたが、勝浦運転区の運転士については、もっぱら本人の希望、年齢、通勤駅等を考慮して人選がなされた。

しかし、これは勝浦運転区の運転士で 3 つの基準に該当する者がいなかったためであり(第 2 の 3(5)エ、オ)、このような事情を考えれば、勝浦運転区の運転士についてのやり方が不合理で不公平な人選方法であるとはいえない。

(2) 個々の人事異動

勝浦運転区の運転士には、異動を決定する前に個人面談が行われ、本人の希望が聴取された(第 2 の 3(5)ウ)。この結果決定された人事異動は、組合員 57 名のうち希望(第 2 希望を含む。)が容れられた者は 54 名となり、3 名だけが希望以外の異動となった(第 2 の 3(5)7)。

組合は、鴨川運輸区に配属された者(18 名)以外は勤務地の大幅変更になると主張するが、以上のようにほとんどの者は希望に沿った配属である。そうでなかった 3 名は第 1 希望として鴨川運輸区をあげ、第 2 希望を申し出ていなかったことから、千葉運転区に配属された者である。

したがって、この配属を本人の意に反する不利益な異動といつてよいか否かも問題であるし、通勤時間が 100 分を超え従来より 80 分ないし 90 分長くなったことが不利益に当たるとしても、勝浦運転区から千葉運転区に配置換えになったことにより、第 2 の 3(5)サ認定のように、都市手当として基本給の 10%が支給され、それに伴い超過勤務手当や期末手当も増加するから、経済的にはそれなりの補償がなされている。こうしてみると、人事異動は人選の方法及び結果とも妥当なものであったといえる。

もっとも、勝浦運転区の運転士の希望調査は、鴨川運輸区の準備区が設立され、それに伴う異動者がほとんど JR 総連所属の組合員で占められた事態の後になされており、組合員らが人選の段階で自分たちが排除されるのではないかとの危惧を抱いたのも無理からぬところがあり、こういう点では、人事異動の過程での会社の対応は、組合員らに対する配慮に欠けるところがあったと言わざるを得ない。

(3) 人事異動と組合の弱体化

組合は、組合員の人事異動が組合の組織、活動に重大な影響を及ぼしたとして、①勝浦運転区支部という南房地区最大の拠点の喪失、②地域性を要素とする組合員の組合帰属意識の希薄化、③組合員の分散による勢力の減殺、④隣接する館山運転区に与えた不安、⑤鴨川運輸区以外に配属された者の通勤時間の延長と勤務地変更の不利益を主張している。上記のうち⑤については既に判断したが(前記 3 の(2))、残りの①ないし④はいずれも抽象的であるか一般的な主張であって、具体的な疎明がなされておらず、採用の限りではな

い。

これまで検討してきたところによると、人事異動が組合の活動に打撃を与え、組合を弱体化させる意図でなされたとは到底いえず、労働組合法第7条第1号の不利益取扱い及び第3号の支配介入に該当しないとした初審命令の判断は正当である。

以上のとおりであるので、本件再審査申立てには理由がない。

よって、労働組合法第25条、第27条の17及び第27条の12並びに労働委員会規則第55条の規定に基づき、主文のとおり命令する。

平成18年4月5日

中央労働委員会