

命 令 書

申立人 新光タクシー労働組合

被申立人 有限会社 新光タクシー

主 文

- 1 被申立人有限会社新光タクシーは、申立人新光タクシー労働組合の組合員に対し、昭和50年度一時金について、昭和49年度一時金と同一の配分方法により計算し、既に支払われた金額との差額を支払わなければならない。
- 2 被申立人有限会社新光タクシーは、A 1 に対する昭和50年10月 5 日付懲戒処分を取り消し、同人に対し同処分がなかったものとして取り扱わなければならない。
- 3 被申立人有限会社新光タクシーは、申立人新光タクシー労働組合の解散を懲憑するなど同労働組合の運営に支配介入してはならない。
- 4 申立人のその余の申立ては、これを棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者

申立人新光タクシー労働組合（以下「申立人組合」という。）は、昭和25年頃有限会社新光タクシーの従業員でもって組織された労働組合であり、本件申立て当時の組合員は9名である。上部団体として全国自動車交通労働組合（以下「全自交」という。）に加盟している。

被申立人有限会社新光タクシー（以下「被申立人会社」という。）は、肩書地（編注、

福岡市)に所在し、一般乗用旅客運送を業とするもので、資本金300万円、本件申立て当時の従業員は約120名である。

なお、被申立人会社には、昭和41年申立人組合からわかれて結成された新光タクシー新労働組合（以下「新労」という。）があり、本件申立当時組合員は約90名である。上部団体として、昭和50年2月、同盟傘下の全国交通運輸労働組合（以下「交通労連」という。）に加盟した。

2 昭和50年度一時金配分問題について

(1) 昭和50年度一時金についての協定内容

申立人組合は、昭和50年度一時金について、昭和50年2月末夏冬それぞれ30万円合計60万円の要求書を提出し、5月5日第1回団体交渉が開催された。そこでは具体的な回答はなく短時間で終り、その後被申立人会社は新労ならびに交通労連との交渉を先行させ申立人組合との団体交渉には応じなかった。8月5日第2回団体交渉が開催され、後述のごとく新労との交渉妥結にもとづいて具体的な提案をなし、8月8日申立人組合、被申立人会社間で一時金に関する協定が成立した。

協定内容の要旨は次のとおりである。

「一 一時金金額

有資格者一人平均 年間 300,000円

夏季一時金 140,000円

冬季一時金 160,000円

二 資格条件

水 揚 1,600,000円以上

出 勤 130日以上

三 配分方法

従来通りとする

四 成果配分

有資格者一人平均 年間 22,000円

夏季 11,000円

冬季 11,000円

なお「配分方法従来通り」とは、昭和49年度夏季一時金協定書にある次の配分方法をさしている。

「(1) 一律 40% (2) 水揚 35%
(3) 年功 15% (4) 勤怠 10%」

(2) 原資の配分について

ところが、上記協定の履行について、どのように原資をわけののかについては合意が得られなかった。昭和49年度については申立人組合、新労が全く同一の一時金協定がなされ、全従業員を対象として共通の原資により配分した（以下、この配分方法を「プール配分」という。）。昭和50年度夏季、冬季一時金については、新労の強い要求により、組合別に、平均妥結額×人員によって算出した比率で原資をわけて配分（以下、この配分方法を「組合別配分」という。）することとして、被申立人会社は8月5日の団交の席上申立人組合に通告した。これに対して申立人組合は、申立人組合に年功の古い者が多いため組合別配分では年功配分において不利益になることから、交渉の席上A1委員長は被申立人会社の提案に不服であることを表明し、その実施については労働委員会に救済申立てを行なう旨述べたが、その配分による一時金の支給についてはこれをやむなしとして、夏季および冬季の2回にわたって受領した。

なお、申立人組合の50年度一時金協定書の文言は、金額、有資格条件を除いて49年度一時金協定書とほぼ同一である。

プール配分か組合別配分かについては、過去、被申立人会社、申立人組合、新労間に長年にわたる争いがあった。昭和41年組合分裂後、組合別に配分したところ、上述の理由で申立人組合所属の組合員が新労所属の従業員に比して不利益になるとして当労働委員会で争い、昭和47年（不）第5号事件として係属した。それに関して、昭和47年6月17日、新労からも事情聴取のうえ、次のとおり和解協定がなされ終結した経緯がある。

和解協定書の内容

- 「1 一時金問題解決にあたっては、会社は全従業員を対象として労使間に於て協定し、従業員各個人間に於て、勤続、勤怠、運収等で不平等の起らないよう処置すること。
- 2 従って現存する複数労働組合は、一時金交渉に当っては組合相互間に於て充分なる連携をとり、同時妥結するよう努力すること。」

以来昭和49年までプール配分がなされていたが、50年に至り再び組合別配分となったため争いが再燃したものである。

(3) 昭和50年度一時金について組合別配分に至った背景

上記のような組合別配分に至った背景には新労の強い要求があったのであるが、新労と被申立人会社との一時金交渉は次のような経緯である。

新労は交通労連に加盟しており、交通労連傘下の組合は福岡市内に6社ある。賃金、一時金については、例年その6社の経営社側と交通労連との間で集団交渉を行ない金額について妥結し、資格を含めての配分については単組と各社ごとの交渉によって行なわれている。

昭和50年度一時金について、交通労連は、8月5日322,000円で妥結し、当日ひきつづいて新労、被申立人会社で配分方法についても交渉し、8月6日協定書を取りかわした。その協定内容は、金額、資格要件については申立人組合の協定書と同じであるが、配分方法について「組合配分とする」旨明記されている。そして、協定書とあわせて締結された覚書において

| | | | | |
|-------|----|-----|----|-----------------|
| 「配分方法 | 一律 | 40% | 水揚 | 35% (基礎控除額90万円) |
| | 勤怠 | 10% | 年功 | 15%」 |

となっており、さらに成果配分については、水揚金額ごとにランクを設け差をつけていることが認められる。

なお、新労が組合別配分を要求するに至る経過として、次のような事情が認められる。

新労が労働金庫に加入しようとしたところ、労働金庫から、企業内に競合組織がある場合は後日に問題を残さないために他組合の了解をとってくるようにとの要請があったため、全自交および申立人組合に対して、交通労連および新労からその了解を求めた。しかし、全自交福岡地方連合会A2書記長は、賃上争議がすむまで待つて欲しい旨述べたにもかかわらず、賃上争議が解決しても音沙汰がなく、また、申立人組合は、新労は御用組合のようなやり方をやっているのでは労働金庫に加入させるわけにはいかない、姿勢をかえて前向きになるならかまわないがこの件は保留するとの態度を示し、了解を与えなかった。

これに対し交通労連は、申立人組合が労金問題についてそのような「差別的考え」をもつならば、少なくとも一時金、賃金については交通労連独自として妥結をするとの態度をかためた。昭和47年の当労働委員会での和解協定については、当時は新労が中立であり、現在は同盟交通労連に加盟した段階であり状況が違ふとの判断のもとに、新労に対して、組合別に配分するとの前提でしか調印してはならないとの指示を行なったものである。

被申立人会社は、新労の要求を入れて組合別配分を決定し、申立人組合に対しては8月5日の交渉の席上、新労と申立人組合間にトラブル（労金問題）があること、原資は平等にわけるので差別ではないとの理由を付して、組合別配分を通告した。その後冬季一時金支給前の昭和50年12月15日～16日頃、B1常務は、申立人組合A1委員長に対し、新労が労金に加盟できるようにするならば組合別配分をやめてもいいとの趣旨の発言をした事実がある。

(4) 組合別配分とプール配分との比較

一時金は年間一人平均30万円、夏季が14万円、冬季が16万円であり、その配分方法は一律40%、水揚35%、年功15%、勤怠10%である。

ところが、平均年功および水揚平均がそれぞれ組合によって異なるため、原資をどのようにとるかによって同じ条件にある従業員でも、所属組合いかんによって、実際の一時金の額に差が生じる。

平均年功および6ヶ月間の平均水揚は次のとおりである。

| | | 年功 | 水揚 |
|--------|---------|------|------|
| 昭和50年夏 | 申立人組合のみ | 6.9年 | 185万 |
| | 従業員全体 | 4.8年 | 190万 |
| 昭和50年冬 | 申立人組合のみ | 7.1年 | 185万 |
| | 従業員全体 | 4.7年 | 194万 |

以上の事情からすると、原資を組合別に配分すると、年功においては申立人組合員が不利となり、水揚配分においては有利となる。したがって組合別配分をするとプール配分したときよりも、夏季についてはA 3、冬季についてはA 4、A 3を除いては、申立人組合の組合員の一時金の額が少なくなることが認められ、申立人組合の主張によれば年功部分の差額の平均は、夏季10,855円、冬季14,884円である。

3 A 1 の譴責処分と新車割当の除外について

(1) 被申立人会社における新車割当の慣行と昭和50年10月の新車導入について

被申立人会社での新車割当順は、従来から入社古い順に割り当て、途中で欠員が生じて新しい車に空きができるとやはりより古い人が新しい車に乗りかえるよう配車されていた。その結果、車は当時2年程度で廃車にされていたが、古い運転手は1年半程度で新車が割り当てられる結果となっていた。

新車の割当の具体的手順としては、準備期間として約1ヶ月間自分が乗っている車から廃車予定のより古い車に代替されてから新車に配車されるのが常であった。

以上のことについては、協定書の形態はとっていなかったが、労使間において従来から守られていた慣行といえる。

ところで、昭和51年から車の公害規制が実施されることとなり、それによると車の値段が1台あたり10万円程度高くなるとともに燃料消費量も高くなるので、昭和50年9月末、被申立人会社では急拠いまだ廃車予定ではない車についてもその時点で新車

に入れかえることとなった。予定台数は9台であったが、10月時点での車の納入が遅れ、予定台数全部が入ったのは51年4月であった。

被申立人会社は、50年10月はじめの朝の点呼の際に、新車をもらう予定の人を発表し、事務室の後の壁に掛けてある乗務員の名前札の上に、新車割当の準備として廃車予定の車75号～87号車へそれぞれ割当をかえた番号札を付して示した。

その順番については、被申立人会社は、急拠したことであり、割当者の中の順番までは示していなかったと主張するが、申立人組合は、従来もそうであったように車番の少ない方から廃車になるので新車割当の順位を示していると考えていた。最後尾87番は、申立人組合執行委員長A1（以下「A1」という。）であった。その後実際に配車されたところを見ると、ほぼ申立人組合のいう順番どおりであるが、数名の者については準備期間として古い車に代替されることなく新車割当を受けた者もいたことが認められる。

さらに当時の問題として、昭和50年9月末にこれとは別に1台納入された新車について、慣行に従えば新車割当の順番に達していない新労所属のC1、C2両運転手に対して、被申立人会社配車係のミスで割当を行なったということがあった。このことについては、被申立人会社は、9月30日に開催された新労との団体交渉の席上で、会社の手違いで割当をしてしまった。本人達が既に公休日に出勤して車の整備などしていたので、今さら違っていたとは人情としていけない。どうだろうか、と了承を求めた。それに対して新労は、後の人が先になるのはいかんと思うが、会社が点呼のときに皆の前で説明し、乗務員の同意があればいい。との趣旨の返事をした経緯がある。

申立人組合に対しては、本件について事前の通知や了承を求めるということはなかった。

(2) 昭和50年10月3日朝の点呼におけるA1の言動

被申立人会社では毎朝7時30分から点呼を行ない、通達事項を示したり、事故のないように一般的注意などをするのが例であった。

被申立人会社は上記新労との話合いの結果にもとづいて、10月1、2、3日の点呼

に際して、B 2 次長は、10月以降の新車導入と新車割当に先立つ代替予定の説明をするとともに、C 1、C 2 両運転手への新車割当の手違いについて謝まり了解を求めた。後述のA 1 を除いては特段の意見不満は出されなかった。

10月3日の点呼において、A 1 は、定刻より若干おくれて出席したが、8時頃点呼が終了し、他の従業員は2～3人を残しそれぞれ就労したが、A 1 は、新車割当および新労から要求があり協議中の報償制度について異論がある旨の発言をし、8時10分位まで抗議をつづけ、8時20分頃出庫した。

抗議の内容は、新車の担当割について、第1にC 1、C 2 両運転手の新車の順番が慣例に従っておらず、特別の割当がなされているので正せということ。第2にA 1 の割当について、年功からいくと新車9台の担当者18人のうち、本人は5～6番目に位置しているので、準備期間の代替としては78番の車に割当られるべきであるのに最後の87番の車になっているのは納得できない。予定どおりに新車が入らないとき不利益をうけるので順番どおりにしてくれということ。第3に報償金の問題について、時間外労働で午前2時以降に走った者に手当を出すのはおかしいという趣旨の発言をした。

それに対して、被申立人会社は管理職全員5人がその場にいたが主としてB 2 次長が対応した。第1の点については、C 1、C 2 両運転手については会社の手違いで新車割当を発表したので本人達が非番の日に車の整備をしたので、今さら心情的に言っても降ろすわけにいかないのでは納得してくれと発言した。その間、営業係のC 3が「そういうことなら自分でしてみい」ということをA 1 に対して言ったことから、かなり激高した口論がA 1 との間になされた。B 2 次長は、第2、第3の件については直接の返答はせず、C 3 との口論もあったので、「いいたいことがあれば明日でも明後日でも時間を設定して話合う。今日は仕事に出なさい。」と指示した。それに対してA 1 は「是正を前提にして話をするのか」というので、B 2 次長は「話をしてみないとわからない。自分のいうことを相手が必ず聞くという話合いはない。」と返答したので、A 1 は納得せず抗議を続けたので管理職は、かわるがわるA 1 に対して「仕事につきなさい。」と指示した経過がある。

(3) 団体交渉と処分の通告

次いで10月4日、被申立人会社は、A1に対して「先日の抗議は不都合であるから始末書を提出せよ」との文書を交付した。これについて、申立人組合は団体交渉を申入れ、翌10月5日団体交渉が開催された。その席上被申立人会社は、A1を就業規則違反であるから譴責処分に付するとし、始末書の提出を求め、懲戒の種類、根拠および当日の事実の概要を記した文書を交付した。

申立人組合は、事実の概要については認めたが、そもそも会社が慣例を無視したことから発生した問題であり、不当処分であるので始末書は提出しないと通告した。それに対して、さらに被申立人会社は、始末書を提出しないなら今後新車割当の順番からA1をはずすと通告した。そしてA1の担当車は、廃車予定の87号車から従来の担当車であった91号車に変更された。

被申立人会社は、新車割当の順番をはずすことについて、就業規則上の根拠はないが、被申立人会社において配車の慣例としていた労使間で争いのないメモ書による基準に従ったものであり、始末書を提出しないことは勤務成績不良に該当するとした。昭和46年7月10日作成の割当基準のメモ書によると「従来年功序列で新車の割当をしていたが、今後（46年7月12日代替より）本人の勤務状況、出勤、水揚、事故、車輛の手入れ、接客態度等を勘案して割り当てることに変更する。……」となっている。

その後においても、A1は始末書を提出せず新車割当の順番からはずされたままであったが、被申立人会社は昭和51年9月30日に至り同人に対し新車を配車していることが認められる。

4 石狩山荘事件について

昭和50年7月頃、福岡県筑紫野市二日市の旅館石狩山荘において、当時の申立人組合A5副委員長およびA6書記長が、被申立人会社B3社長、B4次長、B5部長と会合した事実が認められる。

そこで被申立人会社側は、申立人組合を解散して一本化してはどうかと勧め、全自交福岡地連に出入りしている者は誰かなどを尋ねたりした。また、その際被申立人会社側

からは、申立人組合の主張を維持するならば、申立人組合組合員を一人一人ごぼう抜きにして組合を潰す、ささいな行為についても見逃さない趣旨の発言があった。

第2 判断および法律上の根拠

申立人は、被申立人会社と申立人組合との間に昭和47年6月不当労働行為救済申立事件において和解協定が成立しているにもかかわらず、被申立人会社は、昭和50年度一時金につき新労からの申入れがあったとして、組合別配分にもとづき一時金の支給を行なったため、従来のプール配分による支給額と比べ、申立人組合員に不利益が生じたこと、および申立人組合A1委員長が、申立人組合を無視して新車割当の配車をしたことについて、被申立人会社に質問と抗議を行なったことに対し、被申立人会社は就業規則の懲戒事由に該当するものとして始末書の提出を求め、さらに始末書の提出されないことを理由として新車割当の順位からはずしたことは不当労働行為であると主張し、また、被申立人会社が申立人組合役員との会合において申立人組合を誹謗、中傷し、酒食をもてなし、申立人組合の解散、脱退や金銭解決を働きかけたことは、申立人組合の運営に対する支配介入であると主張し、その救済として、昭和50年度一時金支給についての差額支払、A1に対する新車割当および始末書提出要求の撤回、謝罪文の掲示、支配介入の排除を求める。

一方、被申立人は、昭和50年度一時金については被申立人会社と新労および申立人組合とそれぞれ合意にもとづき調印されたものであること、A1に対する新車割当についての差別的取扱いの事実はなく、同人に対する処分は再三にわたる業務命令を拒否したことに対する就業規則上の処分であり、新車の割当をしないのは、先の処分に対する同人の反省がみとめられないことによる追加処置であること、および申立人組合役員との会合は、労使の合意にもとづいてなされたものであり、酒食の提供や金銭解決の事実はないと主張する。

以下、これについて判断する。

1 昭和50年度一時金配分について

一時金原資の配分方法として、いわゆるプール配分方式が妥当か、組合別配分方式が

妥当かは、いずれをもって可とするかを一律に判断することができる性質のものではなく、当該労使間の事情により判断されなければならない。

本件労使間においては、昭和50年度一時金交渉において、被申立人会社は、新労の強い要求により、新労との間に組合別配分に合意し、それを申立人組合に対しても提案したものであることが認められるが、これに対し、申立人組合はかかる配分方式に不服を表明しながらもやむをえないものとして、この方式にもとづき計算された一時金を夏季および冬季にわたり受領している事実が認められる。かかる事実をもって申立人組合が組合別配分に同意したと判断することができるかについては、昭和50年度一時金に関する協定書の調印に際し、申立人組合A1委員長は被申立人会社提案の配分方式に不服であることを表明していること、その際この問題については労働委員会に救済申立をする旨述べていること、および新労との協定書では配分方法について組合別配分をする旨の記載があるが申立人組合との協定書では配分方法については従来通りとする旨が記載されているにすぎないものであることから明らかなとおり、申立人組合が被申立人会社の配分方式に同意したものと判断することはできない。また、このことは、昭和50年12月B1常務がA1委員長に対し新労が労金加入できるようになるならば、組合別配分をやめてもよい趣旨の発言をしていることからもうかがわれるごとく、申立人組合は組合別配分方式に反対の意思を維持しており、かつこのことについては、被申立人会社にも認識されていたものと認められるので、前記一時金の受領をもって、被申立人会社と申立人組合との間に組合別配分方式について合意が成立したものと判断することはできない。

ところで、当該労使間においては、一時金の配分問題について、次の事情が認められる。

- ① プール配分か組合別配分かをめぐって長期にわたり労使間に紛争があり、昭和47年6月17日当労働委員会が関与して和解協定が締結されていること。
- ② 前記協定の内容は、一時金問題の解決にあたっては、全従業員を対象として不平等の生じないように処置すべきこと、および組合相互間において十分連携をとって解決

に努力すべき趣旨のものであること。

③ 前記協定成立以来、本件紛争が発生するまで、プール配分方式が採用されていたこと。

④ 昭和50年度一時金に関する協定書の内容は、配分方式については従来通りとする旨が記載されているのみで、特に原資配分方法については何ら記載されていないこと。

以上の事実を総合して判断すると、被申立人会社は、昭和50年度一時金交渉において従来のプール配分方式を改め、組合別配分方式を実施するにあたっては、労働組合との間に十分な協議を尽し、その確認を得て実施すべきところ、申立人組合との間においては、昭和50年度一時金交渉に関して2回交渉が行なわれたにすぎず、そのうち配分方式の変更に関する交渉は1回のみで、しかもその席上被申立人会社の提案に対し申立人組合は同意しない旨の主張をしていることからすれば、事実上、配分方式の変更に関しては被申立人会社は申立人組合との間に誠意をもって交渉を行なったものとは認めることができない。このことが被申立人会社にとって従業員の多数を組織する新労からの強い要求であったとしても、被申立人会社の申立人組合との関係においては、被申立人会社の責を免れる理由とはなり得ないところである。

したがって、かかる配分方式の実施により、申立人組合の組合員に従来の配分方式と比べて不利益を受ける者の存在が認められ、かつそれまでの配分方式をめぐる当該労使間の経緯、昭和50年度一時金交渉における被申立人会社の申立人組合に対する態度、および当該協定の内容などを併せ判断すると、本件組合別配分方式による一時金の支給は、申立人組合の組合員であることを理由とする不利益取扱いであり、労働組合法第7条第1号の不当労働行為に該当する。

2 A1の譴責処分と新車割当の除外について

昭和50年10月3日の点呼におけるA1の言動が被申立人会社の就業規則上の懲戒事由に該当するものとして、同人に始末書の提出を求めそれが提出されないことを理由に新車割当の順位から除外する処置がとられたことが認められる。

同日の点呼におけるA1の発言内容は、C1、C2両運転手に対する新車割当、A1

本人の新車割当の順位、および新労と被申立人会社の間で交渉中の報償金問題であるが、同人がこのような問題に関して発言した動機は、同日の点呼において被申立人会社が新労との交渉にもとづき、10月以降の新車導入と新車担当割の説明およびC 1、C 2 両運転手の新車割当の問題が取り扱われたことによるものである。

そこで、A 1 がかかる発言に及んだ事情を考えると、次のことが認められる。

- ① C 1、C 2 両運転手の新車割当については、被申立人会社と新労の間におけるこの問題をめぐる交渉の経緯から判断すると、被申立人会社は、会社側の手落ちにより両運転手に新車割当の順位を間違えて配車したことを全従業員に説明し、その了承を得ることを目的としたものであること。
- ② 新車担当割およびC 1、C 2 両運転手の問題について、被申立人会社はあらかじめ新労との間に交渉を行なったが、A 1 の属する申立人組合には全く事前に知らされていなかったこと、また、報償金問題は被申立人会社と新労との間に交渉されていたが、申立人組合との間では交渉されていなかったこと。
- ③ 新車割当の後順位者が先順位で新車を割り当てられることは、当然のこととして先順位者にとって不利益となり、このことはひいては運転手全員の利害に関係するものであること。
- ④ A 1 の新車割当までの間の代替車割当の順位が、被申立人会社におけるこれまでの慣行に反し、後順位におかれていると同人が疑問をもったことには無理からぬ点があること。

これらのことを前提として考えれば、A 1 が同日の点呼において発言した主たる内容は新車の割当等に関連するものであることから、かかる発言をしたことは当然のことと認められ、しかも被申立人会社が点呼においてかかる問題を全従業員に説明した目的もその了承を得ることにあつたことからすれば、同人が点呼に若干遅れて出席したとはいえ、被申立人会社としては意を尽して返答すべきであるところ、B 2 次長は他日の話し合いを提案したことは認められるが、当日出席した管理職の態度からはこれを十分にうかがうことができないのである。また、A 1 の発言をめぐって被申立人会社側出席者との

間にやりとりがあり、そのために若干の時間を要したとしても、その間は点呼終了後約10分程度にすぎず、A1も被申立人会社の業務につくようにとの指示に従って出庫したことが認められる。

したがって、点呼におけるA1の言動は、その原因、内容およびこれに対する被申立人会社の対応を考えるならば、同人のかかる言動をもって懲戒処分に該当する行為とは認めることができない。

以上のことを総合して判断すると、新車割当等がタクシー運転手にとって重要な労働条件であることを考えれば、これについて質問をし、その不当性を主張したA1の行為は正当な行為であって、このために被申立人会社管理職との間に若干のトラブルがあったとしても、その程度を考えればこのことをもって同人の行為を不当視すべきものとは認められず、しかも被申立人会社の申立人組合に対する態度を併せ考えれば、同人に対する本件譴責処分およびそれに応じないことをも理由とする新車割当の順位から除外した追加処置は、同人が申立人組合の執行委員長であることを理由とする不利益取扱いであると判断され、労働組合法第7条第1号に該当する不当労働行為である。

3 石狩山荘事件について

昭和50年7月頃、申立人組合役員と被申立人会社社長らが石狩山荘において会合した事実が認められる。その際、申立人組合の主張するとき酒食を提供した事実は認められないが、その席上、申立人組合役員に対し被申立人会社側出席者が申立人組合の解散、労働組合一体化、上部団体での活動状況等に言及している事実が認められるので、かかる事項は労働組合固有の領域に属する事項であることから判断すれば、この会合における被申立人会社側出席者の発言内容は申立人組合の運営に介入するものであって、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。

4 不当労働行為の救済について

上記不当労働行為の救済として、昭和50年度一時金配分については、申立人組合員に対し、従来のプール配分方式により計算した額により、既に支払われた金額との是正を行ない、その差額分を支給する措置を、また、A1の譴責処分および新車割当の順位か

ら除外した処置については、同人はまだ始末書を提出していないこと、および被申立人会社は昭和51年9月30日から同人に対し新車を割り当て配車している事実が認められることを考慮し、譴責処分の取消し措置を、さらに、石狩山荘における被申立人会社側出席者の発言については、申立人組合の運営に支配介入することを禁止する措置をもって、それぞれ相当と思料する。

以上の認定した事実および判断にもとづいて、当委員会は、労働組合法第27条および労働委員会規則第43条により主文のとおり命令する。

昭和52年1月21日

福岡県地方労働委員会

会長 副 島 次 郎