

福岡地裁、昭和四七年（行ウ）第一五号、五二・一一・一八判決

判 決

原 告 北九州市

被 告 福岡県地方労働委員会

参加人 北九州市交通局労働組合

主 文

原告の請求を棄却する。

訴訟費用は、原告の負担とする。

事 実

第一 当事者の求めた裁判

一 請求の趣旨

1 被告が、福岡労委昭和四二年(不)第二六号不当労働行為救済申立事件について、昭和四七年四月二六日付でなした「北九州市交通事業管理者交通局長Y 1は、昭和四二年八月二日付行なったX 1、X 2、X 3に対する停職六カ月、X 4、X 5、X 6、X 7、X 8に対する停職三カ月、X 9、X10、X11、X12に対する停職一カ月、X13に対する戒告の各懲戒処分を取消し、同人らに対する賃金および処遇面において、上記の懲戒処分がなかったのと同様の状態を回復しなければならない。」旨の命令を取消す。

2 訴訟費用は被告の負担とする。

二 請求の趣旨に対する被告の答弁

主文同旨。

第二 当事者の主張

一 請求原因

1 参加人は、不当労働行為に該当する行為（違法懲戒処分）があったとして、昭和四二年九月八日、被告に対して訴外北九州市交通事業管理者交通局長Y 1（当時）を被申立人とする救済の申立をなし（福岡労委昭和四二年(不)第二六号不当労働行為救済申立事件）、被告は、昭和四七年四月二六日付で、右被申立人にあて、前記請求の趣旨に記載の如き主文の命令を発し、この命令書は、同月二八日、右被申立人に交付された。

2 しかしながらこの命令は、以下述べる如き理由により、重大かつ明白な瑕疵があつて無効である。また、仮りにそうでないとしても事実誤認ないし法律判断を誤った違法がある。

よって、原告は、その取消しを求める。

3 被申立人適格なき者に対する命令

本件救済申立は、前記の如く訴外北九州市交通局長を被申立人として申立てられ、被告はこれに基き審理をしたうえ、同訴外人に対して救済命令を発した。

しかし、本件において使用者は原告であり、原告が被申立人適格を有するものであつて、訴外北九州市交通局長はこれを欠く。被告はその判断を誤ったもので、こ

の命令は、重大かつ明白な瑕疵を有し、無効である。

4 仮りに、右主張が容れられないとしても、本件救済命令は事実関係を誤認し、法律上の判断を誤った違法がある。

(一) 訴外北九州市交通局長は、原告が、地方公営企業法（以下地公企法という）の適用をうける地方公営企業として経営する自動車運送事業（交通事業という）の管理者（同法七条）である。

交通局は、同法第一四条により、交通事業管理者の権限に属する事務を処理させるため、原告が設置している。

訴外X 1、同X 4、同X 6、同X 2、同X 3、同X 8、同X 7、同X10、同X 11は旅客自動車運転者、訴外X 5、同X13は一般事務員、訴外X 9は旅客自動車整備士、訴外X12は自動車車掌として、それぞれ原告に雇傭され、北九州市交通局に勤務していた一般職に属する地方公務員である。

右X 1ほか一二名の訴外人ら（以下一括表示するときは訴外X 1ほか一二名という）を含む交通局職員は参加人北九州市交通局労働組合（以下北九交通労組ともいう）を組織し、訴外X 1は執行委員長、訴外X 6は書記長、訴外X 4、同X 5は副執行委員長、訴外X12は中央委員、その余の八名の右訴外人らは執行委員であった。

訴外X 1ほか一二名は、前記の通り北九交通労組の役員であるが、北九交通労組は昭和四二年六月二日頃から同年七月三日頃までの間、交通局の業務の正常な運営を著しく阻害する争議行為等を行い、右訴外人らは、それぞれこれに関与した。

よって、訴外X 1ほか一二名の任命権者である同交通局長Y 1は、同年八月二日、右訴外人らに対して請求の趣旨記載の如き懲戒処分を行なった次第である。

(二) 本件争議行為等に至る経過

(1) 原告は、昭和三八年二月一〇日、門司、小倉、八幡、若松、戸畑の五市が合併して誕生した。そうして原告は、旧若松市が経営していた交通事業を承継し、その主体をなす自動車運送事業は、若松区を主体に、周辺各区、及び水巻、芦屋の各町の一部を営業範囲として当該地区住民の足としての役割を果たしている。

ところが、石炭産業の衰退、マイカーの増加、その他各種の社会的外部要因に加え、適正運賃への改定遅延、人件費の増大、支払利子の増加等の内部要因により、原告の交通事業は、すでに旧若松市当時である昭和三五年頃から経営状態が悪化（赤字の発生）していた。そうして、昭和三八年度には四億八、七〇〇万円余の累積赤字を示すに至った。

(2) 原告は、このままでは企業の存続が不可能となるので、昭和三八年九月、財団法人生産性九州地方本部の企業診断を受け、その結果を参考として、昭和三九年度には一三項目からなる再建計画を策定した。その骨子は、路線延長、運賃改定、経営の効率化、経費節減等であったが、更に翌四〇年度には民間の学識経験者等による交通事業審議会を設置し、その答申を得て、実現可能なものから実現にうつす経営合理化の努力を重ねた。

(3) その結果、単年度赤字の若干の減少をみたものの、企業要建の期待はとうて

い持てず、累積赤字は遂次増大して、昭和四〇年度末は八億八、四二九万円、昭和四一年度末は一〇億四、三〇四万円と単年度の予算総額にも匹敵する額に達した。また毎年の賃上げによる人件費の増加は、特に経営を圧迫して、人件費は昭和四一年度において運送収益の八五％に相当する額となった。

- (4) 地方公営企業は、地公企法第三条に経営の基本原則が示され「常に企業の経済性を発揮するとともに、その本来の目的である公共の福祉を増進するように運営されなければならない」。しかし、前述の如く原告の努力にもかかわらず、自主再建の見通しはつかなかった。

もっとも、これはひとり原告の交通事業のみならず、全国公営交通事業の経営状況は大なり小なり悪化していたのである。

かかる情勢に対し国は、同法を昭和四一年七月に改正して「第七章財政の再建」の規定を設けた。

この規定に基く再建を行うときは、不良債務相当額の財政再建債を発行して一時的に資金不足を解消でき、財政再建債は再建計画期間内に分割返済する必要があるが、年三分五厘を超える利子部分は国の補助をうけることができる。

そのほか、その財政再建計画の内容と法の趣旨に則り、市の一般会計からの補助をうけることもでき、市議会の積極的な援助の見通しもあったのである。

そこで原告は、前述の如き交通事業の現状にかんがみ、この法による財政再建以外に、交通事業再建の途はないと判断した。そこで原告は、昭和四一年一二月同法第四三条一項に基く市議会の議決を経て、自治大臣にこの法に基く財政再建を行うとすることを申出て、昭和四二年一月一日付をもって、指定日の指定をうけた。

- (5) 財政再建計画の概要

地公企法による財政再建は、自治大臣が指定する日の属する年度（本件では昭和四一年度がそれに当る）及びこれに続くおおむね七年度以内に不良債務を解消し、財政の健全性を回復するよう、財政再建の基本方針、各年度で解消する不良債務、不良債務を解消し財政の健全性を回復するための具体的措置、財政再建債の各年度ごとの償還額を財政再建計画で定めなければならない（同法第四三条二項）。

ここでいう不良債務とは、同法第四三条一項でいうそれであり、昭和四〇年度末の原告の交通事業の不良債務は七億九、五九五万円であった。

そこで原告は、運賃改定（受益者負担）、市の一般会計からの繰入れ（全期間中に五億円）、国の財政再建債利子（年七・三％）中年三・八％の利子補助、経費節減の企業努力を四本の柱として計画案を作成した。

前記の経費節減に関する主要事項は、乗合自動車のワンマン化（車掌一二〇名程度の削減）、運賃精算方式の改善（整理券方式採用）、業務の委託化による非乗務員二名の配置転換、適正な給与体系の確立（行政職給料表一本の適用を改め、企業職給料表第一、第二表に改定）、軌道事業の民間委託等である。

- (6) そうして原告は、当初一二年計画案を作成したが、計画の承認を求めるため自治省と事前協議を行う過程で、地公企法の「指定日の属する年度及びこれに

続くおおむね七年度以内」（同法第四三条二項）の趣旨にそった九年計画とすることを求められた。

原告は、財政再建計画期間の短縮は、毎年度の不良債務解消額が変わってくるなど、計画内容に若干の変更は生ずるが、再建が早く終了する利点もあるので、自治省の指示通り九年計画とすることに踏み切った。

(7) 労使協議の経過

地公企法第七章による財政再建（以下法再建という）が、職員の労働条件変更等を伴う事項を含むので、原告はできるだけ、労働組合との意見一致をみて再建計画を行いたいと配慮し、昭和四二年二月二五日付で、参加人北九交通労組と事前協議制に関する協定を締結し確認書を交換した。

協定は、労使間において職員の労働条件について事前に協議することにより民主的平和的な解決を計ることを目的とし（第一条）、事前協議機関として交通事業改善委員会を設置し（第二条）、同委員会において意見の一致をみるに至らなかった事項はあらためて団体交渉の対象とし、双方最大限の努力をして円満解決を計る（第四条二項）というものであった。

確認書は、右協定第四条二項の解釈につき、当局は労使が合意に達しない限り再建計画に関連して提案された合理化事項を一方的に強行実施せず、組合は審議拒否をしないことを確認したものである。

原告は、直ちに交通事業改善委員会を設置し、昭和四二年二月二七日第一回委員会を開いた。

ところが参加人は、その審議において、再建計画中最最大の柱である運賃改定と給与体系の改正について絶対反対の意思を表明した。

原告は、再建計画の提示後右事前協議協定締結の前から一八回の団体交渉、五回の三役交涉及び事務折衝を行い十分に誠意をつくして事情を説明し、更に協定後は一二回の事業改善委員会開催その他誠意をもって組合と協議を続けた。

しかし、参加人は、再建計画への協力の約束（参加人は事前協議協定を締結し昭和四一年度ベースアップ問題が解決すれば、再建に協力すると約束し、前者は前記の如く締結され、後者も昭和四二年三月一〇日解決されていた。）を守らず、更に、昭和四二年三月一日に参加人は確認書をもって同月三十一日を目標に計画内容を煮詰め、市議会の議決が得られるようにするとした約束にも反して、再建計画に反対する態度に終始し、いたずらに協議を延引させた。

他方前述の如く、原告は、一二年計画を九年計画に短縮せざるを得なくなつて、その経緯を、昭和四二年四月一〇日、事業改善委員会で説明し、九年計画案をまとめて同年六月七日の同委員会に提示した。参加人は、原告が右計画変更にあたり、労働条件に影響を及ぼすことを最少限に止める努力をしたにもかかわらず、計画変更自体を攻撃し続けるので、原告はやむなく、同月一五日これを市議会に提出した。住民の信託をうけて地方公営企業を経営する原告として、企業の健全化をはかるのは、当然の責務であり、組合の協力が得られないからといって企業の危機を放置するのはとうてい許されなかったからである。

なお、地公企法による財政再建計画は、同年三月までに策定すべきであった

ところ、組合との交渉難航により、同年五月の臨時市議会まで自治省に猶予して貰っていた。ところが、五月に市議会に提出することもできなかったのもので、六月市議会ではどうしても財政再建計画の議決を得て自治大臣の承認を得る必要があった。

これに対して、参加人は、労使の事前協議制に関する協定違反と主張し、反対行動に突入した。原告は右協定の趣旨にそって、市議会議決後も労使の協議を続けて意見の一致をみたものから実施したいと要請したのに、これも拒否された。

(三) 違法争議

参加人は、昭和四二年六月一日頃から本庁舎及び整備工場にある整備課事務所に合理化反対等のビラを多数貼付し、更に同月一五日、戦術委員会で同月二日ないし二三日の超過勤務拒否闘争、同月二七日ないし同年七月一日の超過勤務拒否闘争及び完全点検闘争、同月三日のストライキを決定し、当局の警告を無視してこれを実施した。その具体的事実関係は、以下述べる通りである。

(四) 昭和四二年六月二日から同月二三日までの間の状況

- (1) 参加人は六月二日から同月二三日までの三日間、第一波実力行使超過勤務拒否闘争と称し労働基準法第三六条の規定にもとづく協定（以下「三六協定」という。）の締結を拒否し、北九州市立養護学校スクールバスおよび福岡行き定期便を除く全ての部門で超過勤務を拒否し争議行為を行った。

北九州市交通局においては運行ダイヤの編成にあたっては事業管理者への諮問機関として労使双方の委員によって構成されるダイヤ審議委員会の審議を経て定められていたが、本件紛争当時の公示ダイヤは参加人側の同意のもとに一日約九勤務の超過勤務ダイヤを組み入れており、超過勤務拒否が行われれば正常なダイヤ運行に支障をきたすことは労働組合も充分承知のうえでこれを争議行動の手段として行ったものである。

- (2) 六月二日前述の通り参加人が超過勤務を拒否したので整備関係の勤務時間外の整備作業が困難となり、当局としては何とかして業務の正常な運営を維持しようとして、いすゞ自動車、ニッサン自動車、ふそう自動車の各ディーラーに整備業務を依頼した。またこのことを参加人に申し入れたところX 6 書記長は「ディーラー整備員の入構は認めない。あえて入構を強行するなら実力をもって阻止せざるをえない。」と答え各営業所においてディーラーの派遣した整備員の入構について次のとおり妨害した。

イ 二島営業所関係

同日午後三時三〇分頃当局の要請に応じてふそう自動車のディーラー整備員二名が来たが、構門付近にてX 3、X 9 両執行委員外組合員六～七名が整備員の車の前面にピケを張り横に長椅子を二脚並べ整備員の入構を阻止した。これに対しY 2 整備課長が両執行委員らに整備員の入構を妨害しないよう再三にわたり申し入れたが聞き入れず結局整備員を入構させることができなかった。

また同日午後四時頃日産自動車のディーラー整備員が来たが構内付近でX

7、X 9 両執行委員が直接整備員に「入構されては困る」などと云って入構を阻止した。

ロ 折尾営業所関係

同日午後四時頃当局の要請に応じて、いすゞ自動車北九州支店のディーラー整備員三名が整備作業を行うべくやってきたが、X10 執行委員は「組合が承認していないのにディーラー達を中に入れて作業させることはけしからん」「ディーラーの者をスト破りに入れることは不都合だ。絶対阻止する」などと抗議し、整備員が乗ってきた車が動くことができないように組合員と共に取巻き入構を阻止した。

ハ 小石営業所関係

同日午後四時三〇分頃、二島営業所で入構できなかったふそう自動車のカーディーラー整備員をつれて小石営業所に来た Y 3 管理係長に対し X 2 執行委員外組合員一五～一六名が取巻き激しく抗議し、入構を阻止した。

- (3) 六月二二日折尾営業所において二番勤務の運転手が出勤せず超過勤務拒否により代行者を充てることができなかったことから Y 4 営業所長が欠行ダイヤを代替乗務し一回目のダイヤを運行した後、二回目のダイヤを運行するため乗務しようとしたところ X10、X11 両執行委員が「管理職による運行は認めないことを組合の機関で決定している」と抗議し、Y 5 職員課長が再三にわたり運行を阻止しないよう申し入れたがききいれず、やむなく Y 5 職員課長は Y 4 営業所長に乗務を命じ運行しようとしたが、組合員一〇数名がバスの前面にピケットを張り運行を阻止した。

このため Y 5 職員課長は運行を強行すれば怪我人が出る虞れがあるので運行を断念した。この結果二番勤務のその後のダイヤは欠行した。

- (4) なお参加人は許可なく局庁舎にポスター、プラカード類を掲示結着することは庁舎管理規程により禁止されていることを知りながら六月一日頃から本庁舎の屋内外の窓、屋内の壁、廊下等および整備工場にある整備事務所の屋内外の窓や壁などに合理化反対に関するものあるいは職制を個人的に中傷もしくは攻撃するものなど多数のビラを貼付し当局の再三にわたる撤去要請、撤去命令にもかかわらずこれを無視し続けた。

このような事態に際して当局は撤去命令が実行されないので、ビラを貼付した参加人の手を措りずに庁舎管理規程第六条の規定によって当局の費用で外部から作業員を雇い入れ、撤去作業を始めたのである。これに対し参加人は激しく抗議し作業を妨害し撤去作業を中止させるに至ったのである。

すなわち六月二二日午後一時頃から Y 6 庶務係長が作業員と共に本庁舎のビラの撤去作業を始めたが、多数の組合員がおしかけて「何故剥ぐのか」等と云って Y 6 係長らに激しく抗議し、そのような状態に外部から雇い入れた作業員もおじけづいてしまい撤去作業を中止せざるを得なくなった。

同日折尾駅前案内所に出向いていた撤去作業の責任者の Y 7 庶務課長に対し、X10、X11 両執行委員外組合員一〇数名が「何故ビラ撤去を指示したのか、中止させよ」などと云ってビラ撤去作業の中止をせまり激しく抗議した。

同日午後一時頃整備工場の整備事務所においてY 2整備課長が作業員に指示をしてビラの撤去作業を始めたが、X 6書記長、X 9執行委員外組合員四名が来て作業員がビラを剥いているのを中止させ、Y 2整備課長に対し激しく抗議し、Y 2整備課長は「組合が庁舎管理規程に違反して無断で貼ったものだから撤去する。」と云ったがX 9らは激昂し大声で抗議を繰り返し、Y 2整備課長はやむなく撤去作業を断念した。

また当局がビラ撤去を中止した後の午後四時頃X 9執行委員ら組合員一四～一五名は整備課事務所に来て、Y 2整備課長が強く制止したにもかかわらず、同事務所の窓硝子に五〇～六〇枚のビラを貼付した。

(五) 昭和四二年六月二七日から七月一日までの間の状況

参加人は六月二七日から七月一日までの五日間第二波実力行使、超過勤務拒否、車両の完全点検斗争と称する争議行為を行った。

超過勤務拒否斗争は前述のとおりである。

完全点検斗争は次のような方法で行われた。

北九州市交通局においては出庫前三〇分間乗務員を始業点検に従事させることと定めており乗務員は局所定の始業点検表に従い車両を点検し、運行管理者に結果を報告し確認または指示を受けることが義務づけられている。

ところが右期間において参加人は完全点検斗争と称して運転手が行う始業点検にことさら執行委員を加え運行にまったく支障のないささいな欠陥をとりあげ完全に修理整備しなければ運行させないとしつように抗議し出庫を遅らせたりあるいは出庫を不能にしたりしたものである。

イ 二島営業所関係

七月一日午前五時三〇分頃からX 5副執行委員長、X 3、X 7両執行委員の三名が順次出庫する車両について各運転手と共に始業点検を行い三～四台の車両（ツーマン用）についてパイロットランプ（乗降扉のドアの開閉を示す）の点滅不良をみつけ、Y 8営業所長に対し修理しなければ出庫させないと云ってきた。Y 8営業所長は「パイロットランプの点滅不良は何ら運行には差し支えない」と出庫を命じた。しかし上記三名の組合員はあくまでこれを容れずその結果バス運行に欠行をもたらした。

ロ 小石営業所関係

六月二七日午前五時すぎY 8営業所長が点検斗争に備えて代車にするつもりで二島営業所から貸切用バスを運転して小石営業所に赴き車を構内に入れたところ、X 8執行委員は車のキーを預っておく、代車には使わせない旨云って車両のキーをはずして所持し続け、Y 8営業所長がキーの返還を求めたが拒絶した。

七月一日午前五時二〇分頃から午前八時頃までにかけX 2、X 8両執行委員が順次出庫する車両について各運転手と共に始業点検を行い四～五台の車両についてバッテリー液が不足しているから液を補給しなければ運行できないとY 9営業所長に対し云って来た。Y 9営業所長はバッテリー液は定期的に整備課の方で点検補充しており運行に支障のない旨云いわたしたが、X 2、X 8両名

はバッテリー液の補充をしなければ運行させないなどと云って運行阻止した。

(六) 昭和四二年七月三日の状況

参加人は財政再建計画案が市議会で議決される予定の七月三日に第三派の実力行使、休暇斗争、超過勤務拒否斗争と称して多数の組合員が一斉に休暇をとりダイヤの大幅な欠行を生じる争議行動を行った。

これに対し当局は業務阻害を目的とした休暇申請については承認しない方針を決定し、その申請を拒否したのであるが、参加人はその承認を強要し各営業所等において次のような紛争を生じさせた。

イ 小石営業所関係

七月二日午前九時半頃から営業所事務室において、X 2、X 8 両執行委員外多数の組合員がY 9 営業所長およびY 10 係長を取り囲み、七月三日の休暇承認を要求して激しく抗議を行った。午後一時頃まで「休暇を認めよ」「認められない」との応酬が続き、午後一時半ごろY 7 庶務課長が来所し同人とX 2、X 8 両組合員との間で同じようなやりとりが続いた。Y 9 営業所長らは「病気の者は病気休暇として認めるので医師の診断書を提出するよう」指示したが、X 2、X 8 両らは「診断書料がいる」「日曜日で診断書がとりにくい」などと云ってY 9 営業所長らの指示を受け容れず、休暇申請をそのまま認めるよう要求した。

午後三時に至りY 9 営業所長らは組合側の激しい抗議に抗しきれずやむなく休暇を承認した。

七月二日午後二時すぎ、小石営業所においてY 9 営業所長は七月三日の同営業所のワンマン五番勤務の乗務員が欠員となることを知り、七月三日が休日の予定となっていた北九州市交通局新労働組合所属のZ 1 運転手に休日振替による出勤を命じた。

七月三日午前四時四〇分頃X 2、X 8 両執行委員ら組合員多数がY 9 営業所長に対し「労働組合が超過勤務拒否斗争として三六協定の締結を拒否しているときであり、Z 1 運転手の振替勤務を取り消すよう」要求して激しく抗議した。Y 9 営業所長らは「Z 1 運転手の振替勤務は休日の振替によるもので休日出勤でない。三六協定の有無にはかわりない」旨反論したが組合側の激しい抗議に抗しきれずやむなくZ 1 運転手の振替勤務を取消した。

ロ 二島営業所関係

七月二日午前一〇時頃X 3 執行委員外組合員二〇名が本庁舎二階事務室においてY 5 職員課長、Y 11 自動車課長およびY 8 営業所長に対し、七月三日の休暇を承認せよと激しくせまり、Y 5 職員課長が「七月三日は労働組合が休暇斗争を予定しており、業務に支障をきたすので、当日の休暇は承認できない」と承認を拒否したのに対し激しく抗議を繰り返し、休暇承認を強要し、Y 5 職員課長らはつるしあげの中で抗しきれずやむなく当日の休暇を承認した。

七月三日午前五時頃点呼場において、X 3 執行委員外数名の組合員が当日の年次有給休暇の承認を激しく要求し、Y 8 営業所長が「当日は労働組合の休暇斗争が予定されており、また超過勤務拒否が行われているので、交替勤務者が

いないので期日を変更するよう」と繰り返し述べ当日の休暇承認を拒否した。これに対しX3ら組合員は「病気の者はどうするか」と詰問し、Y11 自動車課長が「病気の者は乗務させるわけにいかない」と答えると、すかさずX3は休暇申請の理由を病気のためと書き替えるよう組合員に指示し病気を理由にした申請書を一括してY8 営業所長に提出した。Y8 営業所長は病気の者は医師の診断書を添えて病気休暇の申請をするように云ったが、組合員らは「早朝で医師は起床していない」「初診料等がある」等といった激しく抗議を続けこのため午前七時頃Y8 営業所長らは長時間の組合側の激しい抗議に抗しきれずやむなく当日の休暇を承認した。

ハ 折尾営業所関係

七月三日午前四時二〇分頃からX1 執行委員長、X6 書記長、X10、X11 両執行委員外組合員多数がY4 営業所長、Y5 職員課長に対し、当日の休暇承認を激しく要求し、Y4 営業所長が「当日の年次有給休暇は認められない」「病気の者は医師の診断書を付して病気休暇の手続をとるよう」申し渡した。これに対し組合側は「従来から病気理由の年次有給休暇を認めているではないか」「他の営業所では診断書がなくても年次有給休暇を認めているではないか」などと激しく抗議し、午前七時すぎ、Y4 営業所長らは長時間の激しい抗議に抗しきれずやむなく休暇を承認した。

ニ 整備課関係

七月三日午前四時三〇分頃から午前八時二〇分頃まで整備課事務所においてX3、X9 両執行委員、X12 中央委員外組合員多数がY2 整備課長に対し、当日の休暇不承認について激しく抗議し、その際X12 中央委員は激昂し、Y2 整備課長の机の上にあった木製の補職名札を手にして机の上を激しくたたき机上のガラスを破損した。

月 日	欠行回数	欠行率%
六月二一日	七一・〇	八・〇四
二二日	七五・五	八・五五
二三日	三七・〇	四・一九
六月二七日	七五・〇	八・四八
二八日	七六・〇	八・六〇
二九日	三四・五	三・九〇
三〇日	五八・五	六・六二
七月 一日	五六・五	六・四〇
二日	一三・〇	一・四七
三日	三二五・〇	三六・七九

注 一日当り総回数八八三・五回

以上述べたとおり、それぞれの期間において労働組合の争議行動が行われた結果、次のとおりバス運行に欠行を生じた。

そこで、訴外北九州市交通局長は、以上の参加人及び訴外X1 ほか一二名の行為が、同市交通事業の業務の正常な運営を阻害する行為であって、地方公営企業労働

関係法（以下地公労法という）第一一条一項に違反し、北九州市交通局就業規程第九〇条一號（別紙の通り）、地方公務員法第二九条第一項第一、第三号に該当するので、前記の如き争議の計画、指導及び実行を行った執行委員長もしくはその他の役員である前記訴外X 1 ほか一二名に対し、昭和四二年八月二日付をもって、請求の趣旨第一項の如き懲戒処分を行った。

なお、被告は、本件救済命令において、訴外X 7、同X 9、同X13 が昭和四二年七月三日の争議（被告のいわゆる第三波で、被告は後記の如くこれを違法とした）に参画関与した事実が証明されていないというが、本件争議の具体的計画が執行委員会及び戦術委員会で決定され、実施されたのは明らかで、上記三名は執行委員として、または戦術委員会のメンバーとして、他の委員らと七月三日の違法争議の実行計画に関与し、指導的役割りを果たしたことは明らかである。

- 5 以上要するに、被告は、本件救済申立を審理し、命令を発するにあたり、被申立人適格を誤った違法があるので、本命令は重大かつ明白な瑕疵を有し無効である。また、仮りにこの主張が認められないとしても、訴外X 1 ほか一二名に対する本件懲戒処分は適法に為されたものであるのに、その事実関係を誤認し、法律上の判断を誤って救済命令を発した違法がある。よって、その取消しを求める。

二 請求原因に対する答弁

（被告の答弁）

- 1 請求原因1 は認める。
2 同2 は争う。
3 同3 も争う。訴外北九州市交通局長は、後記の如く地方公営企業の管理者で、地公企法第八、第九条で自己の名において職員の任免、懲戒、労働条件の決定、労働協約の締結等を行う機限を有し、企業に関しては原告を代表する。

本件懲戒処分もまた交通局長の名において行われたものである。不当労働行為救済申立の被申立人は、企業主体に限るわけではなく、原状回復に必要な行為を為し得る権限を有する者を含み、本件労働関係において原告の代表機関たる交通局長に対して発せられた救済命令はそのまま原告にも効力を有する。

- 4 同4 も被告が本件救済命令を為すにあたり、事実関係を誤認し、法律上の判断を誤った旨の主張を争う。

なお請求原因4 のうち、訴外北九州市交通局長（当時Y 1）が、原告主張の日付で訴外X 1 ほか一二名に対し、その主張の如き懲戒処分を行ったこと（但しその処分理由たる事実には、昭和四二年七月一九日の職員らの行為を含む）、右北九州市交通局長は、原告主張の通り地公企法の適用をうける地方公営企業（交通事業）の管理者で、同交通局は原告が、同管理者の権限に属する事務を処理させるため、原告が設置しているものであること、訴外X 1 ほか一二名は、夫々原告に雇用され、その主張の如く右交通局に勤務している職員（一般職に属する地方公務員）であること、右の者らが北九交通労組の組合員であることは認める。

更に、同4 のうち、原告がその主張の如く北九州旧五市が合併して誕生したものであること、原告が計画した地公企法による財政再建計画に車掌一二〇名程度の減員、非乗務員二名の配置転換が含まれていたこと、原告が北九交通労組との間に

その主張の如き事前協議制に関する協定を締結し、かつその主張の如き確認書を取りかわしたこと、原告が交通局の財政再建に関する九年計画案をまとめて昭和四二年六月七日開催の事業改善委員会に提示すると共に、同月一五日、これを市議会に提案したこと、当時地公企法による財政再建計画策定期限が原告主張のとおり経過しており、自治省に猶予して貰っていた事情があったこと、従って原告としては同月市議会でその議決を得て、自治大臣の承認をとる必要があったこと、これについて組合は事前協議制に関する協定違反を主張して来たこと、組合が原告主張の如く闘争方針を決定したこと、北九交通労組の行った争議の事実関係が原告主張の4の(四)から(六)の二までに記載のとおりであったことは認める。

(参加人の答弁)

請求原因1、2については、被告の答弁に同じ。

同3は争う。

請求原因4については被告の請求原因に対する答弁（前記二の4）のうち、前、中段（「右の者らが北九州交通労組の組合員であることは認める。」まで）同じであるほか、更に、

1 原告の交通事業が、昭和三五年頃から赤字に移行したこと、地公企法第三条に原告主張のとおりの規定があること、同法に基く再建を行うときは、原告が前記二の4の(二)の(4)で主張するような再建債の発行、利子補給の利点があること、昭和四〇年度末の原告の交通事業の不良債務が七億九、五九五万円であったこと、原告が、前記二の4の(二)の(5)に記載の如き運賃改定、一般会計からの繰入れ、財政再建債の利子補給、経費節減等を骨子として計画案を作成したこと、原告は当初その主張の如く一二年計画を作成しながら九年計画に変更したことは、これを認める。

2 次に、原告主張の如く、原告は参加人とその主張の如き内容の事前協議協定を締結し、確認書を取りかわしたこと、及びこれに基き原告、参加人間に協議が行われたことも認める。

但し原告は、一二年計画に基く協議が、一定の整理・集約段階に入っていたとき、政府・自治省の指示に盲従し、地方自治体の自治権を放棄し、労使の信頼関係を破壊して突如として九年計画への変更を参加人に通告した。そうして、以後右事前協議協定も、更にその間に行われた被告のあっせん勧告も無視して、市議会にその主張の如く九年計画に基く再建案を提出し、その承認を得た。

3 参加人が行った争議行為については、その態様が原告主張の如きものであったことは否認するが、超勤拒否、完全点検、一斉休暇等の闘争を行ったことは認める。

4 その余は争う。

原告が地公企法上の財政再建を行うべく、当初参加人に示した一二年計画（所謂第三次合理化案）は、その反労働者的、反市民的性格に対し既得労働条件の確保向上、市民利用者利益擁護の立場から反対した。しかし、財政再建関係では、事前協議制を活用し解決する方針をとったのである。

そうして、交通事業改善委員会における協議の結果、参加人が譲歩できるものから実施し、譲歩できないものは更に話し合いを継続して、前記事前協議協定と共にとりかわされた確認書の精神に則り処理してゆくことに労使は合意した。

しかるに原告は、昭和四二年四月八日に予定されていた右委員会を自治省から呼ばれていることを理由に延期した後、一三日にいたり計画期間短縮を発表し、同月一五日、一七日に交渉を行ったがその短縮に伴う手直しの内容を、案が作成されていないことを理由に明らかにせず、それ以上の交渉を拒否し、同年六月七日、八日における交通事業改善委員会の席上はじめて職務給採用、基準内賃金二五二〇円の廃止、二度にわたる運賃値上げ、路線三%切捨て等の「合理化案」を示した。そうしてこの内容が、地公労法第七条にいう団体交渉事項であって、原告は単に前記の協定のみならず、同法第二条によっても徹底した団体交渉をつくす義務を負うのにこれを無視し、一〇数回も交渉していた一二年計画を、何ら組合と事前協議を行うことなく九年計画に変更して押しつけてきたのである。問題の本質は、この原告の背信行為にある。

そうして原告は、組合の申立により被告の為した事前協議協定書及びこれに関する確認書の尊重を求めるあっせんをも拒否してその「財政再建案」の一方的強行をはかった。

よって、参加人としては、財政再建計画議案の議決が予想される同年七月三日にあわせて、実力行使を行わざるを得なくなったのである。

超勤拒否（三六協定締結拒否）について。

三六協定のない状態における超勤拒否が違法視される理由はない。しかも参加人は、養護学院のスクールバス、貸切等には超勤に応じていて、超勤拒否に基く欠行の真の原因は、相次ぐ合理化に伴う定員不足である。

ディーラー阻止について。

本件における民間企業整備員導入は「スト破り」であり、ピケを張って説得することは、正当な組合活動である。またそのピケ破りを組合が抗議し、入構取り止めを要求することも、正当な組合活動である。

Y 5 職員課長の運転阻止について。

第一波（後記三の1 参照）争議における折尾営業所におけるY 5 課長の運転阻止は、これがスト破りであること、同人が永年運転からはなれていたこと、以前死亡事故をおこしたことがあることにより安全確保のため、職務分掌規程及び労使間の確認により、その運転による運行を阻止しようとしたもので、これも正当な組合活動の一つである。

庁舎内のビラについて。

これは、原告が事前協議協定やその確認書を無視し、被告の前記勧告すらないがしろにするに及んで行ったもので、その原因は原告がつくったものである。参加人は、ビラ撤去に抗議はしたが、その作業を実力で妨げる等の行為はしていない。

安全点検闘争について。

参加人は、北九州市交通局自動車乗務員服務心得第四条による仕業点検を、自動車仕業点検表により義務づけられたとおりに行ったにすぎない。

年次有給休暇闘争について。

この点について当局は具体的日時を指定しての時季変更権の行使をしていないから、七月三日の年休はいずれも有効に成立している。

Z 1 運転手の振替勤務の「阻止」について。

七月三日、原告はこれまでやったことのない労働者の「代出」（スキップ）を企て、公休であるZ 1 運転手に振替勤務を命じた。そこで組合はスキップの中止と公休日を公休としてZ 1 運転手に与えることを当局に要求した。よって、当局は組合の正当な要求に従い、Z 1 運転手に対する代替乗務指示を撤回したにすぎない。

三 争議行為の評価に関する原告の主張

1 本件救済命令は、この点についていわゆる限定解釈論に立脚し、参加人の行った争議を昭和四二年六月二日ないし二三日の第一波、同月二七日ないし同年七月一日の第二波、同月三日の第三波に分けて、第一、二波は地方公営企業労働関係法第一条一項において禁止された争議行為に該当しない正当な組合活動であるとする。さらに第三波は違法な争議行為であるが、第一、二波も含めて本件懲戒処分の対象としている点をとらえて本件懲戒処分を不当労働行為であると断定し、救済命令を発している。そうしてその禁じられた争議行為に該当するか否かの基準は主として現実に生じた業務停廃の影響の度合いによっているのである。

2 そこでまず被告は懲戒処分の本質を理解していないといわなければならない。懲戒処分は、公務員の勤務について秩序を維持し、綱紀を肅正して公務員としての義務を全からしめる特別権力関係内部の行政監督作用であり（最高第二小法廷判決昭和三年五月一〇日判決集一一卷五号六九九頁）、懲戒処分を発動するか否か、いずれの処分をえらぶかは懲戒権者の裁量に任されている（もっともその処分が事実上の根拠に基かないか、社会通念上甚だしく妥当を欠き、懲戒権者に任された裁量権の範囲を超えるものであるときは別である）。更にその懲戒に価するものであるか否か、いずれの処分を選ぶのが妥当かは、当該行為の違法性の軽重、本人の性格、平素の行状、他の職員に与える影響、本人及び他の職員への訓戒の効果等をしんしゃくする必要がある、これらの点の判断は、庁内の事情に通ぎょうし直接監督の衝に当たるものの裁量に任すのでなければ、到底適切な結果を期待することはできない（最高第三小法廷昭和二年七月三〇日判決集八卷七号一四六三頁）。

被告は本命令において第三波の闘争を違法争議行為と判断し、「懲戒の処分を免れること」ができないこと、及びX 1、X 4、X 5、X 6、X 2、X 3、X 8、X 10、X 11の各訴外人がこれを企画・実施したことを認めているのであって、前記の各最高裁判例の趣旨からすれば、すくなくとも右各訴外人らに対する懲戒処分の取消しを命ずるのは、明らかに失当である。

3 更に、被告の地公労法第一条一項の解釈は、とうてい承服できない。

地方公営企業に勤務する一般職に属する地方公務員（以下企業職員という）は、同法により団結権、団体交渉権を有するが、同法第一条一項により争議行為が禁止されていることは、一般行政職員が地方公務員法第三十七条一項で争議行為が禁止されていることと異なるものではない。企業職員の団結権、団体交渉権は、地方公営企業の経済性を尊重し、その必要とする限度で認められるにすぎない。

普通地方公共団体が交通その他の企業を経営するのは、地方自治法第二条三項三号、五号による公共事務、固有事務である。そうして公営企業は、一般行政事務と異なる企業性を有し、事業管理者が置かれて経済活動を行うが、企業自体が独自の人

格を有するものではなく地方自治法、地方財政法の適用もうける。

即ち、地方公営企業は、「公共の福祉を増進」させることが「本来の目的」であり（地公企法第三条）、この点私企業とは異なる。そうして地方公営企業は、住民の総意を代表する地方議会の議決に基き、普通地方公共団体が自らの手で住民の信託にこたえ経営し、住民の意思と住民の経済的負担によって成り立っている。

- 4 そうして本件の交通をはじめ、地方自治法第二条三項が例示している普通地方自治体の行うべき公共事務は多種多様であるが、いずれも地方公共団体の住民がその地域住民全体の利益のため、必要を認めて地方公務員をその職務に従事させている。たまたまその中に民間で同種業務を営む企業があるからといって、公共性が弱いなどとは決していえないのである。

地公労法第一条一項は、叙上の如く企業職員も地方公務員として地方住民の信託により、全体の奉仕者として地方公共団体が経営する企業に関与するもので、その使用者（地方住民）に争議を行うのは、地方住民の信託にそむき、地方行政、企業経営活動を停滞せしめ、地方住民の生活に重大な障害をもたらし、公共の福祉に反する故に禁止している。

従ってその禁止をもって憲法二八条に違反するとはいえない。

いわゆる全通中郵事件（四一・一〇・二六）、都教組事件（四四・四・二）、全司法事件（四四・四・二）各最高裁大法廷判決さえ、公務員の争議を懲戒処分の対象となし得ることは当然の前提としているのである。

- 5 右各判決は、刑事事件判決であるが、特に後二者は、「違法性の強弱」という基準による過去に例のない限定解釈をしたため、実務界に大きな混乱をもたらした。

しかし、全農林警職法事件最高裁大法廷判決（四八・四・二五、判例時報六九九号二二頁）は、全司法事件判決の示した限定解釈を排斥し、混乱に終止符を打った。

もともと前記各最高裁判例に示された限定解釈は、憲法制定当時における公務員の労働基本権制限に関する立法者の意思に違背し、国家公務員法、地方公務員法の各法条の文言を逸脱して実質的な立法を裁判所が行うことになり、三権分立の原則を逸脱したものである。そこで前記全農林判決は、公務員の争議につき、正当な立法趣旨の尊重に立ちかえたのである。

- 6 本件事案とこれら大法廷判決（中郵、都教組）との関係について次の点に留意する必要がある。

まず、これら大法廷判決は、共に公務員の争議行為が違法であることは当然認めた上で、組合幹部の特定の行為につき刑罰適用の可否を論じたものである。公務員の争議行為が違法であるかどうかということと、これらの行為を企て、そそのかし、あおった組合幹部に刑事制裁が加えられるか否かということとを混同してはならない。

次に本件は、刑事事件ではないから、「違法性」についても右の各大法廷判決とは異った観点から判断がなされなければならない。懲戒処分は、公務員の勤務についての秩序を保持し、綱紀を肅正することを通じ、公務員としての義務を全からしめるために行う特別権力関係内部の行政監督作用である。刑事上の違法性がないから行政上の違法性がないという論理は成立しない（長期無断欠勤の例参照）。

次に、被告は実定法の解釈と立法論を混同している。解釈によって、立法趣旨と

異なる結論を求めることはあり得るが、これが許されるのは、制定後の社会情勢の変化が著しく、立法趣旨にそった解釈が現実に妥当しない場合である。しかし、本件においてはそのような情勢は全く生じていないのである。

- 7 憲法第二十八条は、勤労者の労働三権を保障するが、その本質は、全農林判決のいうごとく、勤労者の経済的地位の向上という要請に基く手段的権利である。即ち経済的・社会的に劣位にある労働者に、契約自由の原則を回復させるため、団結を認めて使用者と対等の立場に立ち、団体交渉を通じて労働条件の維持・改善をはかることを得しめるための権利である。

その意味で、自由権的基本権、人格権的基本権と異り、後国家的、後市民的であり、それ自体社会的性質を有し、その反面、国家の規律を予想している。

更にいわゆる労働三権の中核は団体交渉権であり、争議権は団結権と共に、更に手段性を有する。

従って、憲法上の労働基本権の保障をとらえて、団結の自由、団体行動の自由を、自由権的基本権の如く考え、これを労働基本権の基底において国家における労働基本権制限の理論的防波堤にしようとするのは誤りである。

- 8 全農林判決は、前記の如き労働基本権の手段性に基き、勤労者を含めた国民全体の共同利益の見地からする制約を免れないとし、このことは憲法第一三条の規定の趣旨に徴しても疑いがないと判示した。即ち、国民全体の共同利益を指して公共の福祉であるとした。

- 9 そうして公共の福祉の概念をどのように理解するにせよ、基本的人権相互間に衝突をきたした場合は、その制約を認めるわけであるから、労働基本権の制約について公共の福祉を援用するか、あるいは前記中郵判決、都教組判決の如くその用語を用いず「国民生活全体の利益の保障という見地からの制約という内在的制約」による制約を認めるかは、法的構成ないし法的説明の相違にすぎない。従って全農林判決をもって直ちに理論的後退というのは誤りであり、問題は、基本的人権の種類、性質に応じて制約の限界をどこにおくかである。

- 10 中郵判決は、労働基本権制限の合憲性判断の基準として、四つの条件をかかげたが、争議行為の禁止について他の手段、方法等による制約（禁止以外の）によっては国民生活に重大な障害をもたらすおそれを避け得ない場合に限ってこれが許容されるという原則（いわゆる「より制限的でない他の選択し得る手段」の基準）を採用したこと、あるいはその原則の萌芽として認め得ると理解する傾向が生じた。

しかし、全農林判決は、法は労働基本権に対する制約、特に罰則を設けることを最少限度にとどめようとしている態度をとっていることを認めたが、限定解釈を排斥するにあたって、公務員の職種、職務内容の公共性の程度によって、国民全体の共同利益への障害の程度と関連して、争議行為の禁止ないし処罰が当を得ないものがあるとするれば、それらの行為に対する措置は、公務員たる地位を保有させることの可否と共に、立法機関において慎重に考慮すべき立法問題である（立法府の裁量の範囲内）とした。

従って、前記のいわゆる四条件を右のような原則に理解することができるとしても、最高裁は全農林判決によってその立場を捨てたのである。

11 そこで更に全農林判決の趣旨にそって公務員の労働基本権制限につき論ずるに、公務員は、実質的には国民（住民）全体を使用者とし、労務提供の義務を負う。即ち、公務員は公共の利益のために勤務し、公務の円滑な運営のためには、その担当職務の別なく、その職場において職責を果たすことを要求される。その公務員が争議行為に及ぶことはその地位の特殊性及び職務の公共性と相容れず、多かれすくなかれ公務の停廃をもたらす、その停廃は、勤労者を含めた国民（住民）全体の共同利益に重大な影響を及ぼすか、またはそのおそれがある。

従って、公務員の地位の特殊性と職務の公共性にかんがみ、公務員の労働基本権に必要やむを得ない限度の制限を加えることは、十分に合理的な理由がある。

12 次に公務員は、私企業と異り給与財源は税収に負い、私企業労働者の利潤分配要求の如きものとは全く異なる。その勤務条件は、全て政治的、財政的、社会的その他諸般の合理的な配慮により適当に決定せらるべく、かつその決定は民主国家のルールに従い、立法府（国会又は地方議会）における論議の上為されなければならない。同盟罷業等争議行為の圧力による強制を容認する余地はない。

13 また公務員の争議行為は、民間企業におけるが如き、競争の諸要因、その他市場における圧力によってチェックされることがない。そのため、ストライキによって強い圧力を行使できる組合は過大な賃金や利益を獲得することもできようし、また多くの場合その害は使用者ではなく公衆に発生することになる。一兆円以上の累積赤字をかかえても潰れることのない国鉄が、順法闘争や短時間の時限ストによる経済的損失に脅威を感じないのは見易い道理であることを考えるべきである。

14 中郵判決は、その第四条件において、労働基本権を制限することがやむを得ない場合はこれに見合う代償措置を講ずべきことを判示した。全農林判決も、公務員の争議行為の全面、一律禁止の合憲性の判断においてこれに見合う代償措置について詳論している。

もともと労働基本権が手段的な性格を持つことは、他の手段（代償措置）で、労働基本権保障の目的を達成し得るならば、これを制限することが可能であることを示している。

そうして、全農林判決は、法が公務員の身分、任免その他勤務条件を詳細に規定していること、人事院の設置、人事院の勧告義務、不利益処分に対する救済等の規定を設けていることをあげ、国家公務員法による争議禁止の合憲性を判示した。このことは地方公務員についても妥当するものである（終戦後一時的に公務員に争議権が認められていたときは、勤務は無定量で、給与法定主義もとられていなかったことを考えるべきである）。

15 地方公務員法第三〇条は「すべて職員は全体の奉仕者として公共の利益のために勤務し、且つ職務の遂行に当っては全力を挙げてこれに専念しなければならない。」と定める。これは、地方公共団体に勤務する職員の真の使用者は当該地域住民であることから職員が当然に負う基本的義務である。

そこで地方公共団体の業務の停廃を招き、住民生活に支障を生ぜしめるおそれのある職員の争議を禁ずる地方公務員法第三七条、地公労法第一条は、地方公共団体をして地方の行政を行わせ、地方の住民が地方公共団体の組織運営に参加するこ

とにより民主主義政治の維持発展を図ろうとする地方自治の本旨にかんがみ、むしろ公共の福祉に適合するといえるものであり、憲法違反とされるいわれはない（前記3、4参照）。

- 16 更に国又は地方公共団体は解散することができないのは勿論、公役務の提供をしない自由もなく、争議に対するロックアウトもなし得ず、また使用者たる住民はその地位を離脱する自由もない。

従って、前記の如く市場の原理による自制を期待し得ない公務員が争議を許される場合、団体交渉によって私企業と同様の力の均衡による自由な取引は期待できない。

この点からみても、法による争議禁止は、必要最少限度の要請とみるべきである。

- 17 以上の如き争議禁止を別とすれば、地方公務員の団結権は勿論、登録された職員団体は当局と交渉することが認められている。企業職員、単純労務職員については労働組合法、地方公営企業労働関係法が適用されて団体交渉権が認められている。ただ、実質的な使用者であり、地方公務員が奉仕を義務づけられている住民全体の意思が議会における議決のかたちで表示されるので、団体交渉の結果締結された協約が条例等に抵触するときは、効力発生に制約をうける。その反面職員は、法定の勤務条件等を享受する。即ち、分限及び懲戒の基準（地方公務員法第二十七条）、勤務条件の根本基準（同第二四条）、給与等の情勢適応の原則（同第一四条）、人事委員会（公平委員会）による勤務条件の研究、提出（同第八条一項二号）、勤務条件に関する措置要求（同第四六ないし第四八条）、不利益処分に対する不服申立て（同第四九条の二）、人事委員会による給料表に関する勧告等、（同法第二六条）、及び企業職員、単純労務職員についての苦情処理共同調整会議等がそれである。

かくして、法は地方公務員の争議行為を禁止したが、警察及び消防職員を除き団結権は保障し、更に一部には団体交渉権も保障し、なお適切な代償措置を講じているのであって、その禁止は憲法第二八条に違反するものではない。

- 18 以上述べた通り、いわゆる限定解釈論は、刑事事件としても全農林警職法判決によって否定されたものであって、その理由は、以上述べたほか同判決多数意見を採用する。

従って、本件救済命令で被告が採用したいいわゆる限定解釈論は失当であることが明らかである。

しかも被告は、同じ目的で行われた争議行為をことさら日時別に分離し、一日一日の業務阻害結果を個別にとらえて前記1の如き判断をしている。

しかし本件はそのいわゆる第一、二波の争議といえどもいずれも夫々数日間の継続をみているのであって、その第三波とあわせて昭和四二年六月二日から同年七月三日の間、継続した争議が行われたことによって、まさに地域住民の生活に重大な障害をもたらしたのである。よって、仮りに地公労法第一条一項の解釈適用について、これを被告の如き立場をとるとしても（その不当性はすでに述べたが）、その被告の為した判断は著しく不当である。

- 19 更に被告は、前記の如きディーラー整備員の入構阻止、振替勤務妨害、管理職による運行妨害等を労務不提供ときりはなしてただ争議行為に伴って生じた紛議と認

定しているが、これらはいずれも原告の業務を積極的に妨害する行為であり、組合の企画する業務阻害の効果の実現を目差す行為であって、争議行為そのものであり、本件争議が単に労務不提供にとどまらず、とうてい許容できない手段で行われたことを明らかにしている。

20 参加人らの順法闘争の法理について。

参加人は、本件の各実力行使は、超勤拒否、安全点検、年休請求といったいわゆる順法闘争であるから、社会的事実としては争議行為であるとしても、法的に禁止された争議行為には当たらない旨主張する。しかし本件の争議は、法令自体の順守を目的とするものではなく、前述の如き原告の財政再建計画反対という他の目的を達する手段として集団的に行われた自らの職場における業務の正常な運営の阻害である。

勿論、職務命令が客観的に違法である場合までも拒否できないとするものではないが本件においてはそのような事実はなかった。

日常業務が強行法規に違反しているわけでもなく、労使合意の上で業務が正常に行われている場合、仮りにその過程に法規違反があってもそれが単なる行政法規違反で、当事者間でも、社会一般においても、あえて違法認識を抱いていないような場合は、むしろ、日常の労働の提供方法自体が「業務の正常な運営」として尊重されるべきである。

そうして、具体的事実につき、労働者側と使用者側とでその判断、主張に対立がある場合は、公務部内ではいわゆる「有権解釈」（公権的解釈）に優越性を認めるのが形成された原則である。

三六協定の締結ないし更新拒否闘争について。

組合の意思に基き、個々の労働者の残業の合意を禁止し、組合の目的を達しようとするときは、業務の正常な運営を阻害しようとするものであり、また阻害のおそれが現存するのであるから、争議行為となる。特に、特定の事業場において、時間外又は休日の労働が行われることが常態であり、それによってのみ当該事業場の業務運営が経常・普通の状態にあると客観的に判断し得る事情にあるときは、組合が協定更新を拒否する行為は争議行為にあたる。

安全点検闘争について。

参加人らは、労使紛争に関し要求貫徹手段として、自動車の運行を妨げる趣旨のもとに、平常時と異なることさら綿密な仕業点検をし、さまで実際の運行に支障なしと認められる微細な点についてまで逐一その点検を行って、自動車の運行を妨げる目的を遂げたのであるから、争議行為にあたる。

年休闘争について。

この点に関する参加人らの主張は、労働基準法上の有給休暇が争議目的で行われることを予定せず、争議と有給休暇が本質的に相容れないことを考えていないもので、立論の前提において誤っている。即ち、組合の争議行為実行の手段として年休請求を行う場合、これを「個々の労働者の個人的行為に還元して」労基法上の時季変更権行使以外に使用者はこれを拒否できないとするのは明らかに誤りである。労働者が所属事業場で、その業務の正常な運営の阻害を目的として、休暇戦術を行い、

職場を放棄離脱する場合は、その実質は年次休暇に名をかりた同盟罷業で、これに対する使用者の時季変更権は問題になる余地もないのである。即ち、実質が同盟罷業であれば形式の如何をとわず、年休権行使として取扱う必要はないのである。

以上の理由により、参加人のいう順法闘争は、全て争議行為であり地公労法第一条一項に違反することは明らかである。

四 争議行為の評価に関する参加人の主張

- 1 官公労働者が憲法第二十八条の勤労者に含まれることは争いのないところである。原告は、地公労法第一条一項、北九州市交通局就業規程第九〇条一一号を根拠として、本件争議行為の違法をいうが、その実質上の根拠である地公労法第一条一項は、地方公営企業職員の争議を全面的かつ一律に禁止したものであり、前記憲法第二十八条に違反し無効である。よって、本件争議行為は、労働組合の正当な行為である。

(一) 戦後、占領軍は、労働組合に、民主主義の復活強化の担い手としての性格も期待し、育成強化策をとり、昭和二一年三月一日施行の労働組合法は、警察、消防、監獄勤務の職員を除く全労働者に、団結権を認めた。

続いて、昭和二二年五月三日施行の憲法（第二十八条）により、勤労者の労働基本権が保障されたが、その間の官公労組合運動の急速な発展に対する恐怖と、タフト・ハートレー法の影響下に、官公労働者に対する抑圧的要素を含む労働関係調整法の制定があった。

(二) その後、国際状況の変化による日本占領政策の転換があり、労働組合育成政策も後退をはじめ、昭和三年八月七日の全官公労組を中心とするゼネスト決行を前に、いわゆるマッカーサー書簡が出されたことは、周知の事実である。

これをうけた日本国政府は、同年七月三十一日官公労働者の争議行為を全面的に禁止し、その違反は刑罰による制裁を加えることを内容とするいわゆる政令二〇一号を公布し、更に同年一二月三日、国家公務員法を改正して政令二〇一号の法律化を行い、引続いて昭和二七年七月までの間に公共企業体等労働関係法、地方公務員法、地公労法を制定して国家・地方公務員の争議を全面一律に禁止する法体制を確立した。

その後、この体制（「全体の奉仕者」、「公共の福祉」論による公務員の争議行為全面一律禁止）は、多くの批判をうけながらも長期にわたって維持されたが、原告も指摘するいわゆる全通中郵判決、都教組判決によって、実務上も変更されたかにみえた。

しかるに、原告の援用する全農林警職法判決によって、この公務員の争議行為禁止法制が、いわゆる限定解釈によらなくても合憲である旨の確認が為されたことも周知の事実である。

(三) しかしながら、原告主張の地公労法第一条一項合憲論は、憲法第二十八条が団結権、団体交渉権の三権を具体的に明示して保障し、その三権は一体として法的価値をにない、夫々独自の機能を有しながらどの一つを欠いても他の権利が無意味となることをことさら無視している。

即ち争議権を伴わない団体交渉は、使用者に対する陳情と化し、労働基本権保

障の意義は失われてしまう。

更に団体行動権（争議権）は団結強化の重要な役割を果たし、また団体交渉権なき団結権など真の意味の団結権ではあり得ない。

- (四) 次に原告主張の労働基本権手段的権利説に基く公務員の争議全面一律禁止合憲論は、労働基本権が社会的に生存する具体的人間としての勤労者の生活実態を基礎とし歴史的社会的必然として生まれた権利であることを忘れている。

その認識があるならば、労働基本権に制限を加えることの妥当性が認められる場合であっても、直ちに全面一律禁止という方法によるべきか否かの検討、必要最少限制約の原則の具体的検討がなされていた筈である。

- (五) 最少限制約の原則について

労働「基本権」の保障を公務員にも認めるというのであれば、必然的にその制約が、「基本権」の本質をそこなうことは許されない筈である。従ってその制約はそれに優越する法益をまもるための合理性ある必要最少限度のものでなければならない。

争議行為といっても、それに伴う他の権利・自由への侵害は千差万別であり、当然官公労働者の職務内容、争議行為の規模・態様によって、一律に論ずることは不可能である。

一口に地方公営企業といっても、地方鉄道事業、自動車運送事業その他の法定七事業のほか、条例によって地公企法、地公労法が適用される事業がある。また地方公務員法第五七条の単純労務職員も地公労法の適用をうける。

これらの企業に勤務する職員、及び「単純労務職員」は、全て争議行為を禁止されている。しかし、地方公営企業は、全てその業務が国民（住民）生活と密接に関連し、その業務停廃が国民（住民）の生命、健康にさし迫った危険を与え、あるいはその生活に重大な障害を与えるから、公営企業にしてあるのではない。資金面、経営面からの要請等、別途の行政目的をもってそのようにされているのであって、地公労法がこれに留意せず、その適用下にある全職員につき争議行為を禁止したのは、全く合理性がない（自治体現業部門の下請化の傾向または都市交通における民営企業との競合、国際電信電話株式会社と電々公社の関係等参照）。

すでに労働関係調整法は運輸、電信、水道その他の公益事業（内閣総理大臣による事業の追加指定もできる）につき、一定の条件のもとに争議行為の制限、禁止制度を設けた。また電気事業、石炭鉱業についても争議行為規制の法制がある（昭二八、法一七一）。それらの具体的な当否は別として、地公労法第一条一項が、これらの争議制限の法的技術にすらよることなく、いわゆる「より制限的でない他の選び得る手段」の原則に反してその適用下の職員につき、争議を全面一律に禁止したのは、当該職員に憲法第二八条の保障を拒否したことと同義であり、必要最少制限の原則に反する。

- (六) 更に地方公営交通労働者の争議行為の場合、よって住民がうける不利益は、日常生活上の便益の喪失以上のものではなく、生命・健康の侵害、あるいは生計維持を不能ならしめる打撃といった性質のものではない。従って日常生活上の便益を一時的に奪われた者が多数居たからといって、それが争議を禁止し、制限する

に足る侵すべからざる保護法益に格上げされるわけではない。

- (七) ちなみに仮りに何らかの形で、争議権を法的に規制することが許されるとしても、その違反に対する制裁は必要最少限度のものであることを要する。特に争議を行ったこと自体に対する報復的制裁、争議に参加した各組合員個人に対する制裁は許されない。せいぜい組合に対する行政上の制裁に止めるべきである。

また、仮りに違法争議があったとしても、争議は組合の組織の決定であり、組合員はその組織決定に従う義務がある。よって、その義務を履行した組合員を制裁することは許されず、若し、これを認めるとすれば、使用者が負う団結権承認義務と矛盾する。

- (八) 更に、経済的劣位に立つ労働者は、争議権を持つことによって、使用者に対し実質的な自由と平等を確保できるのであるから、争議権はその生存のために必要不可欠な基本的権利である。その歴史的意義と社会的機能からみると、争議権は他の何物をもっても代替しえない権利である。

そこで、代償制度が完備されれば、争議権を奪ってよいという理由はなりたない。代償制度はむしろそれがあるためではなく、他の合理的な理由に基いて、仮りに争議権を最少限度の範囲で制限する場合、その制限に見合う代償制度を完備する必要がある（それがなければ、その制限すら違法となる）という意味で意義を持つだけである。

現行代償措置は、その限りでもなお完備とはいえない。即ち代償措置のため設定された第三者機関は、労使の同意を得た公正中立な委員によって構成されるべく、また労働者の意見を適格に反映するための構成がとられなければならない（労働者代表を構成員に加える）。次に、第三者機関の決定は、当局を拘束しなければならない。また第三者機関による調整不調のときは速かに争議ができることになっていなければならない。ところが現在このような法律上の保障はないのである。

- (九) よって、争議行為を全面、一律に禁止した地公労法第一条一項の違憲性は明らかである。

2 いわゆる合憲解釈の不適切性

元来合憲解釈とは「法律の文言が二つの同じような明確な解釈を許す場合には、憲法の規定に明らかに合致する解釈がとられるべきである。」といわれているように「違憲と争われた法規につき広狭二義の解釈が法文上可能にみえ、広義の解釈をとると法が違憲となり、または違憲となる疑いが強い場合、憲法に照らし法解釈をし、憲法上問題のない狭義の解釈を導く」法解釈の態度である。

しかも法に二つの相反する解釈が可能であるとしてもその法の立法目的と明らかに背離する解釈をとることは許されない。

ところで地公労法第一条一項は、文言上明らかに争議行為全面一律禁止の規定であり、又それ以外の解釈は不可能である。

またその沿革は前記1の(一)(二)に記載の如く当時の官公労働者の労働運動、政治活動を窒息させ、全体としての我国の労働運動を抑圧する目的のためのものであった。そのため、公務員（公共企業体職員を含む）から全面一律に争議権を剥奪したので

ある。

従って、いわゆる都教組事件等の合憲解釈は、明らかに合憲解釈の限界を逸脱している。

更に、地公労法第一条一項は、限定的に解釈しようとしても禁止該当範囲外の争議行為にあたるか否かにつき客観的具体的基準を欠き、労使の間に收拾のつかない論議を呼び、長期のかつ多大の費用を要する裁判を経てしか結論がでない（法的安定性を欠く）。

よって、いわゆる合憲解釈が行われるべきでないことは明らかであり、地公労法第一条一項は違憲、無効とする以外の結論はない。

3 順法闘争について。

(一) 本件順法闘争は、「正当な集団行動」ないし「正当行為」であって、争議行為としての評価はこれを行うことができない。

官公労働者の労働関係も、対等当事者間の契約関係にすぎず、法律、命令、規則による職務を担当する義務を負わない。

(二) 本件順法闘争は、被告の認定によると第一波（時間外勤務拒否闘争）、第二波（同上及び安全点検闘争）、第三波（時間外勤務拒否、年休闘争）の形態をとっている。

ちなみに、原告は、このように分けて考えることの不当性をいうが、参加人は六月中旬、第一ないし第三波の一応の戦術決定を行ったが、実施については、各波ごとに当局の対応をみながらその都度戦術会議を開いて決定を行った。

第三波まで実施せざるを得なかったのは、当局が事前協議協定を誠実に履行する意思を示す態度を遂にみせなかったからで、参加人は第一ないし第三波の争議をそれぞれ独立して行ったものである。

(三) 超勤拒否闘争について。

本件当時本件労使間に長期の三六協定は締結されていなかった。一日一日の勤務ごとに、九勤務の超過勤務がくりかえし協定されていただけである。よって、超勤拒否といっても、正確には三六協定の締結ないし更新拒否である。もともと三六協定を締結したこと自体で直ちに個々の労働者に時間外労働義務を生ずるものではないし、三六協定を結ぶか否かは明らかに、労働者の自由である。従って、その拒否はそもそも労働契約の次元のものであり、争議行為であるか否かという問題以前のものである。

原告は三六協定締結拒否が争議目的に利用されることの不当をいうが、超勤を恒常的状态とし、業務の正常な運営状態とすることは予定したであろうか。

(四) 安全点検闘争について。

本件安全点検闘争は、「かねて運転手は出庫前仕業点検表に定められた二五項目の点検箇所について、車輛を点検し、管理者に異状の有無を報告し、その確認又は指示を受けることが義務づけられていた」（本件救済命令の認定）のであって、この義務は労働契約の内容に関係し、参加人組合員は、右契約内容を履行したにすぎない（最高裁四三・一二・二四・千代田丸事件判決参照）。

よって、本件安全点検闘争を争議行為とみることは許されない。

(五) 年休闘争について。

年休権を持つ労働者がその休暇日数の範囲内で休暇の時季指定をしたときは、適法な時季変更権の行使なき限り年休がその指定された日に成立する。

もっとも一斉休暇闘争における年休権の行使は、労働者の所属事業場の業務の正常な運営の阻害を目的とする同盟罷業とする説があるが、仮りにそれが同盟罷業的性格を持つにせよ、労働基準法第三十九条を、目的によって年休に制約を設けたと解釈する根拠はない。

従って、使用者は、同法第三十九条但書の要件に基く時季変更権の行使をする以外に、その年休を制約する方法はない。

そうして本件では、当局による時季変更権行使はなされていないのであるから年休は適法に取得、行使された。

よって、これを争議行為ということとはできない。

(六) なお、以上の全体を通じて、社会的事実としての争議行為（それがあるいは労働関係法調整法上の争議行為となるとしても）と、公務員労働関係法令上の禁止された争議行為とは全く別に考える必要がある。本来労働者の自由に委ねられ、あるいは労働契約関係上の義務を履行するにすぎない行為が、労使間に不一致がありそこに事実上の紛争状態があることをもって、直ちに禁止された「争議行為」とみるのは早計である。

第三 証拠

原告は、甲第一、第二号証、同第三号証の一、二、同第四ないし第一一号証、同第一二号証の一ないし六、同第一三ないし第一五号証、同第一六号証の一、二、同第一七号証、同第一八号証の一ないし三、同第一九、第二〇号証を提出し、証人 Y 5 の尋問を求め、乙号各証及び丙第四号証は成立を認めるが、その余の丙号各証の成立は不知と述べた。

被告は、乙第一ないし第二二号証、同第二三、第二四号証の各一ないし四、同第二五号証の一、二、同第二六号証の一ないし一八、同第二七、第二八号証の各一、二、同第二九ないし第三三号証を提出し、甲第一号証は成立を認めるが、その余の甲号各証の成立は不知と述べた。

参加人は、丙第一、第二号証、同第三号証の一、二、同第四第五号証、同第六号証の一ないし五、同第七号証の一ないし一三、同第八号証の一ないし八を提出し、証人 X 6、同 X 7、同 X 10 の尋問を求め、甲第五ないし第八号証同第一二号証の一ないし六、同第一三号証は不知であるが、その余の甲号各証の成立は認めると述べた。

理 由

一 請求原因事実 1 は当事者間に争いが無い。

二 本件救済申立の被申立人適格を争う原告の主張について

不当労働行為救済命令は、当事者間に権利・義務の存否を確定するものではなく、不当労働行為の主体に一定の作為、不作為を命ずるものである故に、労働（雇傭）契約関係の主体のほか、事業所の代表者で救済命令を履行し得る立場にある者も被申立人となり得る。

訴外北九州市交通局長（Ｙ１）は、原告が地公企法の適用をうける地方公営企業として経営する交通事業の管理者（同法七条）であること、訴外Ｘ１ほか一二名が原告に雇傭され、原告が右管理者の権限に属する事務を処理するため設置している交通局に勤務している一般職に属する地方公務員であり、参加人の組合員であること、右管理者が昭和四二年八月二日、右訴外人らに対して請求の趣旨の如き懲戒処分を行ったことは当事者間に争いがなく、本件救済申立はその懲戒処分が不当労働行為に該当するという主張に基づくものである。

してみると、右市交通局長は、当該懲戒処分をその名において為した者であり、かつ同人は、地公企法第八条、第九条に基き、職員の任免、懲戒その他その地方公営企業の業務を執行し、それに関して原告を代表するものであるから、本件懲戒処分の取消その他原状回復に必要な行為を為す権限も有する。

よって、右交通局長は、本件救済申立の被申立人適格を有し、この点に関する原告の主張は理由がない。

三 原告の交通事業の財政再建計画について

成立に争いなき甲第一、丙第四号証、乙第七号証、同第二〇ないし第二二号証、同第二六号証の一ないし一三、証人Ｙ５の供述の一部、この供述により成立を認める甲第二号証、同第三号証の一、二、同第四、第五、第一〇、第一一号証、証人Ｘ６の供述の一部、この供述により成立を認める丙第一、第二号証、同第三号証の一、二、弁論の全趣旨及びこれにより成立を認める甲第一四、第一九号証をあわせると、以下の事実が認められる。

１ 原告は、昭和三八年二月一〇日、旧北九州五市合併により成立し、旧若松の交通事業も承継した。その主体を成す自動車運送事業（バス）は、若松区全域、戸畑、八幡各区の各一部、遠賀郡水巻町、芦屋町の各一部を営業区域として、昭和四二年当時バス保有台数約一五〇輛、職員数約六〇〇名、一日の利用客は平均して約八万人であった。そうしてその営業区域は、若松区は独占、それ以外は一部訴外西日本鉄道株式会社のバス路線と競合していた。

この交通事業は、旧若松市営時代、昭和二六ないし三三年度の間、累計二億四、六〇〇万円の利益金を同市一般会計に繰入れるほどの成績をあげていた。しかし、その後赤字が続いて、昭和三七年度は年間一億円を超える欠損を出し、原告による承継後も赤字が続いて、自主再建の検討が行われるにいたった。

２ そのため、原告は財団法人生産性九州地方本部の意見を参考にし、一三項目の再建計画を作成し（三九年度）、運賃を改訂し（四〇年度）、経費節減等につとめたが、なお、昭和四〇年度においても一億六、〇〇〇万円の赤字をみた。

昭和四一年七月、地公企法の改正により、同法による財政再建（法再建という）の道がひらかれるに及び、原告は、これによって交通事業再建を行うことを検討した。

法再建は、地公企法の適用をうける公営の自動車運送事業等で、実質上収支が均衡していないもので、昭和四一年三月三十一日において不良債務を有する場合、当該地方公共団体が地公企法第七章による財政再建を行うことを希望する場合に行われる。その際当該地方公共団体は、当該地方議会の議決を経て、昭和四一年一二月三十一日までにその旨を自治大臣に申出て「指定日」の指定を受けなければならない（同法第四三

条一項、同法施行令第三一条)。

指定日の指定をうけた当該地方公共団体は、指定日現在において地公企法第四三条二、三項の定めるところにより財政再建計画を定め、当該地方議会の議決を経て自治大臣の承認をうける必要がある(同法第四四条)。

前記の不良債務とは、地公企法第四三条一項、同法施行令第三〇条により計算され、おおむね流動負債額から流動資産額を控除したものに当たる。原告の交通事業の場合、昭和四一年三月三十一日現在の不良債務は七億九、五九五万円余であった。

法再建を行うと、右不良債務に相当する財政再建債を起して(同法第四五条)、その支払に充て、一時的に資金不足が解消される。

この財政再建債は、財政再建計画に従って逐次償還を要するが(同法第四六条)、年三分五厘を超える利子部分は、一定の限度で国の利子補給がある(同法第四七条、同法施行令第三二条)。

それまで交通局は、資金不足をおぎなうため、原告の一般会計からの借入れのほか、一般の金融機関からも短期の借金をして、毎年度借り替えのかたちで更新しているような状況であったから、法再建は有利な財政再建方法であり、これによってすみやかに財政再建を行うことは、地公企法第三条に定める経営の基本原則にそうわけでもあった。

そのかわり法再建にはいと、財政再建計画は厳しく遵守することを求められ、企業体の予算編成もまず財政再建計画に従ったものでなくてはならないから、企業に勤務する職員の給与その他勤務条件にも重大な影響を及ぼすものであった(地公企法第五〇条、地方財政再建促進特別措置法第二条参照)。

- 3 原告は、法再建によることの意向をかため、昭和四一年十一月、財政再建計画期間を一二年とする計画案を作成した。この期間が長すぎるということで後に自治省の指摘をうけることになるが(地公企法第四三条二項参照)、原告は同年一二月七日、交通局長名で参加人にこの計画案を示し、協力を求めた。その内容は、請求原因4の(二)の(5)に記載の通りで、参加人が協力を求められたのは、ワンマンカーへの移行、運賃精算方式の改善、運賃改訂、非乗務員約四〇名の配置転換、自然退職及び配置転換による車掌約一二〇名の削減、給与体系の適正化等であり、更に、女子車掌優遇退職制廃止、高齢者退職完全実施等であった。

更に原告は、同年一二月二日、市議会の議決を得て、自治大臣に交通事業につき法再建を行うとの申出をし、自治大臣は地公企法第四三条一項の指定日を、昭和四二年一月一日と指定した。

財政再建計画は、右指定日の属する年度及びこれに続くおおむね七年度以内に不良債務を解消し、財政の健全性を回復することを要請されているから(同法第四三条二項)、初年度は昭和四一企業会計年度となり、財政再建計画の自治大臣による承認(同法第四四条)も、同年度内(昭和四二年三月三十一日まで)になされることの一般的要請があった。

そこで、原告は、参加人に前記協力要請のあと、直ちに団体交渉、三役交渉を重ねた。この交渉は、昭和四一年度給与改訂問題もからめて行われたが、参加人は、財政再建問題については、事前協議協定の締結を求めた。

その後約九回の団体交渉とその間の三役交渉の結果、昭和四二年二月二五日、別紙記載の「事前協議制に関する協定」とこれに関する「確認書」が合意の上作成された。

これによると参加人は、右計画案の内容も了知の上、基本的に協力することを約束したことになるが、原告も、参加人所属の組合員の労働条件に関係を持つ財政再建計画部分の実施は、参加人の同意がない限り原則として協約上はできないことになったわけである。してみると、この時点で、参加人が前記財政再建計画の内容を全て承認したとはいえず、協約上は交通事業改善委員会（以下委員会という）や団体交渉での協議に委ねられたことになった。

その後、原告の交通局と参加人は、委員会または団体交渉を通じて財政再建計画案を検討した。

そうして、昭和四一年度給与改訂問題も、昭和四二年三月一日には労使間で解決し、参加人は、同日付確認書（甲四）をもって、同月三十一日を目標に、計画内容を煮つめて、四月臨時市議会で議決が得られるよう協力すると約束した。

原告は、自治省と交渉して、三月市議会では財政再建計画案の議決を得られる見込みがないので、一時延期することの諒承を求め、期限の猶予を得た。

- 4 その間、自治省は、期限は猶予しつつも、事前検討の結果、一二年計画は地公企法第四三条二項の「指定日の属する年度及びこれに続くおおむね七年度以内」の要件に反し、このままでは承認できないとの結論に達して同年四月上旬、原告に対し、これを八年ぐらいの計画に変更せよと指示した。

他方参加人は、右一二年計画を検討し、運賃改訂と給与体系改訂には反対であるが、その余のワンマン化、新運賃精算方式、職員減員等には一応同意し、具体的実施については労働条件低下を来たさぬよう更に検討を行う旨の意向を固め、四月四日「一二年計画についての事業改善委員会における組合の最終回答」（甲一〇）として原告に提出した。

原告は、その直後にあたる四月一〇日、右自治省の指示を参加人に告知し、あわせて自治省との折衝経過を説明した。

ちなみに、参加人が運賃改訂、給与体系改訂に反対して来たことの故をもって、直ちに前記財政再建計画に反対していたという結論にはならない。即ち、参加人はこれまでも運賃改訂（値上げ）には反対して来たが、これはもともと管理運営事項（地公労法第七条）に属し、組合内部でもこの点に重点を置いての実力阻止等の意向はなかったし、このことは原告も察知していたと推認される。給与体系の改訂は、これまで事務職・現業職とも一本の給与表であったものを、分離するのが内容であったから、分断・差別の政策であるとして反対は強かったが、双方共これは検討の余地を残すとみていたし、参加人が基本的には協力姿勢を示していたことはすでに述べた通りである。なお、右一二年計画はいわゆる革新系市長時代に作成されたものであり、原告には昭和四二年三月一日付でいわゆる保守系の現市長が就任した。

- 5 その後四、五月の間、委員会は参加人の要請にもかかわらず再開されず、他の問題をふくめた団体交渉、三役交渉において、参加人から右期間短縮問題についての質疑等が為されたに止ったが、原告はその間、自治省の指示には従わざるを得ないとの結論に達して、部内であらたに財政再建計画（計画期間九年）を作成した。

そうして原告は、昭和四二年六月七日に開かれた委員会で、参加人に対し右新計画案を提示し、協力を求めた。ところが原告は、同時に同月一五日から予定されていた六月市議会に右新計画案を上程して議決を得るべく、すでに議員に配布する議案書にもこれを登載していたので、その姿勢が参加人の反撥を買うこととなった。

即ち参加人は、新計画が事前協議をつくさないまま市議会で可決され、その後は交渉の余地がなくなることをおそれ、事実新計画によって、各年度に解消すべき不良債務額が増大しているので、具体的実施段階において労働条件への更に不利益な条件が加わることをおそれた。

- 6 原告は、六月七日と八日の委員会で右新計画案を説明し、新たに新計画に伴う特殊手当廃止等の協議を求めた。しかし参加人は、協議前に新計画を議会に上程しようとする原告には、事前協議の原則を貫く基本姿勢が失われたとして右新計画の市議会における審議に反対し、計画全体を事前協議にひきもどすことを求めた。なお、参加人がこのような態度をとったもう一つの理由として、原告が新計画の実施段階において、直ちに給与表の分離を行い、また時間外勤務もできるだけなくしてゆく（手取り賃金の減少）旨の意向を明らかにしたこともあった。

そこで参加人は六月一日頃から抗議行動として市民を対象とする財政再建計画反対の署名活動や原告に対する抗議ビラの貼付等の文書活動をはじめたほか、以下述べる如き争議に突入した。

以上の通り認めることができ、証人Y 5、同X 6の供述中この認定に反する部分は措信できず、他に以上の認定を左右するに足る証拠はない。

四 参加人の争議行為について

- 1 成立に争いなき乙第三、第一六号証、弁論の全趣旨により成立を認める甲第九号証によると、訴外X 1は執行委員長、同X 4、同X 5は副委員長、同X 6は書記長、同X 12を除くその余の訴外人らはいずれも執行委員であった。また参加人には大会に次ぐ議決機関として中央委員会があり、訴外X 12は構成員たる中央委員であった。右のとおり認めることができ、この認定に反する証拠はない。
- 2 前掲乙第二二号証、甲第五号証、証人X 6の供述によると、参加人は、同年六月一六日、被告に対し、原告市交通局長Y 1を相手方として、前記事前協議協定等の尊重等に関するあっせんの申立をした。被告は、同月一九日、右申立に基き、労使間の諸取決めは尊重せらるべく、前記協定や確認書を無視する如き態度は極めて遺憾である旨、及び労使が更に協議を重ねて、交通局は市当局及び市議会に対し労使間正常化のための適当な措置をとるよう努力することを切望する旨の勧告を発した。これに対し、同交通局長は、同月二一日、右協定書等は企業存続のための経営合理化を労使が最大限に努力して達成することを大前提として作成され、当局は労働条件のみにしわよせすることなく財政再権の目的を遂げるよう計画案を策定したこと、しかし参加人は積極的に協力せず、計画の重要部分（料金改定、ワンマンカー導入、給与体系改訂）に強く反対していること、従ってその行為は協正そのものをふみにじるもので、当局は職員及びその家族にとっても死活問題につながる企業維持のため、緊急避難的措置として、再建計画議案を六月市議会に上程する手続をとったと回答した。この協定を左右するに足る証拠はない。

3 争議の準備

証人X 6の供述、前掲乙第二六号証の一、六、成立に争いなき同第八号証に弁論の全趣旨をあわせると、参加人は昭和四二年六月始め頃から、全組合員の投票によるストライキ批准の準備をはじめた。ところで参加人は、地公労法の適用をうけ、その組合規約に同盟罷業を行う場合の規定はないが（地公労法第四条、労働組合法第五条二項八号参照）、参加人は労組法第五条二項八号の規定に準じて同月一〇日頃、全組合員の投票を行い、投票率九一・四六%、賛成八六・六五%をもってストライキを行うことを決定した。そうして、具体的戦術として、原告側の対応とにらみあわせて実施することを前提に、戦術委員会において、同月二日から二三日まで超過勤務拒否、同月二十七日から同年七月一日まで完全点検闘争を付加、同月二日に超過勤務拒否と一斉休暇闘争を行うことを決定した。

この認定を左右するに足る証拠はない。

4 財政再建計画の可決

順序は前後するが、その間の市議会での財政再建計画案の審議状況をみると、前掲甲第一、第二、第一四号証、証人Y 5の供述によると、右議案は六月一五日市議会提出後、予算特別委員会の審議を経て同年七月三日の本会議で可決承認された。この認定に反する証拠はない。

5 参加人が右の間、超勤拒否、完全点検、一斉休暇の各闘争を行ったことは、当事者間に争いがない。

(一) 昭和四二年六月二日から二三日までの争議

右争いなき事実と、成立に争いなき乙第八号証、前掲乙第七号証、証人X 6、同Y 5の各供述、弁論の全趣旨とこれにより成立を認める甲第一七号証をあわせると、本件当時交通局では超勤が恒常化し、超勤拒否があれば平常のダイヤ運行に支障を来す状況にあったこと、そのダイヤ編成には参加人側も参加していたこと、この状況のもとで参加人は、本件交渉難航が予想されるや、昭和四二年四月頃からいわゆる三六協定を一日ないし数日間の期間を定めて締結、更新しつつ事態の推移をみていたこと、同年六月一五日原告が財政再建計画を市議会に上程するや三六協定の締結、更新を拒否していわゆる超勤拒否闘争を実施することとし、市立養護学校スクールバス、福岡行き定期便を除いた部門で組合員の時間外勤務を拒否させることとし、請求原因4の四の(1)の通り争議を行った。もっとも整備関係職員は午前八時から午後四時までの勤務であったが、乗務員は担当ダイヤにあわせた個別の始・終業時間の定めをされていたから、この闘争によって直ちに早朝、夕方又は夜間のダイヤ全てが運行不能となるわけではなかった。この認定を左右するに足る証拠はない。

(イ) ディーラー整備員の入構拒否

以上認定の事実によれば、本件超勤拒否は、単に組合員に超過勤務をさせないことを目的としたのではなく、前記の如く超勤が恒常化された勤務状態の下で参加人が原告の業務を阻害すること（争議）を狙ったことは明らかである。

前掲各証拠資料（但しY 5証言はその一部）に、成立に争いなき乙第一一号証（証人Z 2、同X 7各証言部分）、証人X 10、同X 7の各供述、前掲乙第一一号証

証（証人Y 2 証言部分）、証人Y 5 の証言により成立を認める甲第六号証に弁論の全趣旨をあわせると、請求原因4 の(四)の(2)の通り、訴外X 6、同X 3、同X 9、同X 7、同X10、同X 2らは、各営業所において、原告が依頼した各ディーラー所属の整備員の入構就労に対し、あるいは抗議、あるいはピケッティングした。その結果、ディーラー整備員の入構就労はなかった。

しかし、その間に暴行、脅迫と認めるに足る行為はなく、ディーラー整備員中には明らかに組合員の協力要請に応じて引揚げたと認められる者もあり（六月二日折尾、訴外Z 2、同Z 3、同Z 4）、そのピケッティングも平和的説得の域を出ていなかったし、原告側管理職もしいて入構を強行することなく引揚げたものと認められる。

前記乙第一号証中Y 2 証言部分、証人Y 5 の供述中、この認定に反する部分は措信できない。他にこの認定を左右するに足る証拠はない。

(ロ) Y 4 営業所長の代替乗務阻止

前掲乙第七号証、証人Y 5 の供述、成立に争いなき乙第一二号証（証人Y 5 証言部分）に弁論の全趣旨をあわせると、六月二日、折尾営業所で、Y 4 営業所長の運転しようとするバスの前面に、組合員一〇数名がピケッティングをし、訴外X10、同X11 が抗議をし、Y 5 職員課長をして運行を断念するのやむなきにいたらしめた事実は請求原因4 の(四)の(3)のとおり認めることができる。

そのピケッティングは、組合員らがバスの前に背をむけて立ち塞がり、車掌はステップに上ったがY 4 所長はそれも出来ず、Y 5 課長が管理職による運行は違法ではないと言っても「乗り越えて行くなら行ってくれ。」と答えて動かなかった。訴外X10、同X11 らは、機関決定によって管理職の乗務も認めないと言い張り、訴外X 6 もY 5 課長からの電話に同旨の回答をした。

以上の認定に反する証人X10 の供述は措信できず、他にこの認定を左右するに足る証拠はない。

(ハ) ビラ

前掲乙第七号証、成立に争いなき乙第一七、第一九号証、同第二五号証の一、二、第二九、第三〇号証、証人Y 5 の供述、この供述により成立を認める甲第一二号証の一ないし六と弁論の全趣旨をあわせると、参加人が六月一日頃からビラを庁舎等に貼付し、撤去命令をきかず、かつ原告の撤去作業を抗議して妨げたこと、原告主張の如きポスター等を規制する庁舎管理規程があること、これに訴外X10、同X11、同X 6、同X 9らが直接関与したこと、について、請求原因4 の(四)の(4)のとおりこれを認めることができる。

参加人は、本庁舎（交通局）の屋内外の窓、屋内の壁、廊下、整備工場内の整備事務所の屋内外の窓、壁等に糊で、「合理化反対」「ゼニクレ」「課長のくせに小さい事を色々言うな」とか、あるいは特定の管理職名をあげて「止めよ」「出て行け」とか書き込んだビラを貼付けた。特に管理職名を記載したビラの一部は、廊下の床面に貼付け、人がその上を踏んで歩くようにした。

更に参加人は当局の撤去作業を妨害阻止しただけでなく、そのあと原告主張の如き貼増しをしたことも認められる。

この認定を左右するに足る証拠はない。

(二) 昭和四二年六月二七日から七月一日までの争議

前掲乙第七、第八号証、乙第一二号証（証人X 8 証言部分）の一部、成立に争いなき乙第一五号証、同第九号証（証人Y 9 証言部分）、同第二四号証の一ないし四、第二七号証の一、二、証人Y 5 の供述に弁論の全趣旨をあわせると、この間参加人は前同様の超勤拒否と同時に完全点検闘争として、ことさら入念に仕業点検をし、些細な欠陥を問題にして出庫を遅らせたり出庫をさせなかったりしたこと、訴外X 5、同X 3、同X 7、同X 8、同X 2 が直接関与したこと、及びその具体的行為は、請求原因4 の(五)の通り認めることができる。

勿論これも単に交通安全の配慮から入念に仕業点検をしたわけではなく、実質的には業務阻害（争議）を行おうとするものであった。そのように理解しなければ、訴外X 8 がY 8 営業所長の代車準備を妨害した趣旨が判らなくなる。

パイロットランプについて

自動車運転者は、出庫前に定められた仕業点検票による仕業点検をして、その結果を記入の上、異状の有無を報告し、上司の確認又は指示を受けなければならない（服務心得第四二条、第四三条参照）。

しかし、その点検票にパイロットランプの記載はなく、本件車輛はワンマンカーでなかったため、ドアの開閉は車掌の管理するところであり、服務心得上も運転者は車掌の合図に従って、自動車の操縦をすることになっていた（第四一条）。よって、Y 8 二島営業所長は、運行に差支えないと判断したが、なお同日の仕業点検で同種の故障車が三、四台発見されている事実にてらすと、同所では、そのような車輛も通常運行されていた事実も推認されないではない（ワンマンカーでない場合）。

バッテリー液について

これも仕業点検票にはなく、運行に差支えるほど液不足があったとは認められない。

以上の認定に反する前記乙第一二号証（X 8 証言部分）の記載部分は措信し難く、他にこの認定を左右するに足る証拠はない。

(三) 昭和四二年七月三日の争議

この日は前記の如く市議会における財政再建計画案採決の日であった。

前掲乙第八、第一二（証人X 4 証言部分）号証、成立に争いなき乙第一〇（証人X 10、同X 13 各証言部分）、同第一三（証人Z 5 証言部分）と証人X 6 の供述の各一部、前掲乙第二六号証の一三、証人Y 5 の供述により成立を認める甲第八号証、前掲乙第七（証人Y 5 証言部分）、同第九（証人Y 4 証言部分）、同第一二（証人Y 5、同Y 9 各証言部分）、同第一三（証人Y 8 証言部分）号証、成立に争いなき乙第一四、第一六、第一八号証、同第二六号証の一四ないし一六、同第三三号証に弁論の全趣旨をあわせると、参加人は、超勤拒否に加えて年次休暇闘争を実施した。そのため生じた具体的紛争並びにこれに訴外X 2、同X 8、同X 3、同X 1、同X 6、同X 10、同X 11、同X 9、同X 12 らが直接関与したことは、請求原因4 の(六)に記載の通りである。

更に、若干の点について述べると、参加人は、七月一日迄の争議終了の後、事態

を検討したが、七月三日の本会議可決を指向する原告の態度がかわらなかったため、同日の戦術委員会、当日の争議を行うことを決定した。

すなわち、当日休暇闘争によって約五割の不就労を実現することを目標に、「年次休暇は権利として取るのであって何人も侵害できない」とか「要求時に与えなければ不当労働行為にもなる」とか教宣し、乗務員中の全闘争委員、非乗務員中の闘争委員及び一般組合員中の指名された者は年休を申請すること、その余の組合員もなるべく年休を消化することを要請した。

勿論この年休申請も当日の本会議における財政再建計画案可決を目指す原告を、事前協議にひきもどすことを目的とした争議手段であって、自らの事業所における業務阻害の効果を求めたものであった。

従って、原告は、これを通常の年休申請とは扱わず、これを認めない方針を定め、病気休暇にかわる年休申請も診断書がなければ認めないこととした。

その結果前記の如く各営業所で紛争が発生した。

特に、小石営業所におけるZ1運転手の振替勤務は、通常の乗務順から生じた欠員操作で、当日の休暇闘争とは関係がなく、しかも同人は非組合員で振替勤務を承諾していたので、参加人がこれを阻止する理由は見出せないものであった。しかるに参加人側は、当日早朝に出勤していたY9営業所長を取りかこみ、午前四時四〇分頃から午前八時頃まで激しくしつように抗議を続け、振替勤務取消しをさせた。

その他同日、訴外X3は、二島営業所運行管理代理者と管理職による代替乗務につき打合わせ中のY12自動車課主査に対し、管理職によるバス運行は組合指令により阻止すると申向けて打合わせを中止させた。

また訴外X4は、若松渡場で、代替運行すべくバスを回送して来たY8二島営業所長に「組合員が議会行動から帰って相当に興奪している」「バスを運行すると問題になる」等と申向けて運行をやめさせた。

前記乙第八、第一二（X4証言部分）、同第一〇（X10、X13各証言部分）、同第一三（Z5証言部分）号証及び証人X6の供述中以上の認定に反する部分は措信できず、他にこの認定を左右するに足る証拠はない。

（四）争議の結果

証人Y5の供述、成立に争いなき乙第三二号証に弁論の全趣旨をあわせると、右争議の期間中、ダイヤの不規則運休が続き、乗客にある程度の混乱を生じたが、その欠行率は、六月二日八・〇四%、二二日八・五五%、二三日四・一九%、二七日八・四八%、二八日八・六〇%、二九日三・九〇%、三〇日六・六二%、七月一日六・四〇%、二日一・四七%、三日三六・七九%であった。

この認定を左右するに足る証拠はない。

五 地公労法第一条一項について

- 1 地公労法第一条一項は、その文理上企業職員及び組合に対して一切の争議行為といい得るものを禁止しているかにみえ、同第一条は、その違反に対する不利益賦課として、前条に違反する行為をした職員は解雇することができるとする。そうしてまた地方公務員法第三十二条は職員に対して法令等に従う義務を課していて、同法第二九条一項は同法に違反した職員につき免職を含む懲戒処分ができることを定める。

本件において訴外X 1 ほか一二名は、地公労法第一条一項違反（及びこれをうけた北九州市交通局就業規程第九〇条一―号該当）の理由により、地方公務員法第二九条一項一、三号により懲戒処分を受けた（前掲乙第三二号証参照）わけである。

- 2 しかし憲法第二八条は、勤労者に団結権、団体交渉権その他の団体行動権（主として争議権と解される）を保障し、地方公営企業職員を含む公務員も原則的にこの保障を受けることは明らかである。

そうしてその趣旨は、憲法第二五条にいう生存権の保障を実質的ならしめるため、同第二七条一、二項とあいまって、勤労者に対し、使用者に対する実質的な自由、平等を確保する手段を与えることにある。

即ち、憲法は、勤労条件等の決定は、労使の自主的交渉に委ねるべきものとし、その場合経済的に弱い立場にある勤労者に労働基本権を保障して実質的な平等を維持させるのが最も合理的であるという原則を採用していると解される。そうしてその場合、憲法第二八条は、団結権、団体交渉権及び争議権を一体として保障することにより、はじめて労使の実質的対等が実現されるという原則を示しているものと解される。

勿論いかなる基本的人権も、他の基本的人権との関係で無制約ではあり得ず、労働基本権も例外ではない。しかし、労働基本権が手段的権利であるからといって、憲法がこれを保障した右の趣旨にてらし、簡単に他の手段による代置を認めるべきではないであろう。

- 3 地方公営企業に勤務する公務員の職務は、一般的にみて地方住民の共同利益に密接に関連し、争議によってそのなすべき地方公営企業の業務が停廃すれば、当該住民の福祉を害するおそれがあることはいうまでもない。

この点は、他の地方公務員、更には国家公務員にも共通する性格であるから、概括して述べると、公務員は国民全体の奉仕者であって（憲法第一五条二項）、その任免は国民に由来する（同条第一項、第九三条二項等参照）。公務員の給与その他の勤務条件は主権者たる国民が国会又は地方議会を通じてその基本を決定し、給与その他の労働条件につき団体交渉権、協約締結権を法律上保障する公共企業体等労働関係法、地公労法等も予算、国会、条例あるいは地方議会からの制約を認めている（憲法第七三条四号、第八三条、地方自治法第九六条一項一、二号、第二〇四条三項、第二〇四条の二、国家公務員法第六三条一項、地方公務員法第二四条六項、第二五条、公共企業体等労働関係法第八条、第一六条、地公労法第七条、第八条、第一〇条等参照）。

これらは、労使間の交渉のみで労働条件の法定をなし得る私企業の労働者と異る公務員の特殊性であり、この基本となる勤務条件法定主義、財政民主主義は公務員の労働基本権を制約する要素であろう。

- 4 しかし公務といってもその性格、内容によって公共性に強弱があり、公務員の担当する職務ないし業務についても差異があり、争議行為の内容、結果も様々であるから、公務員の争議による公務の停廃によって生ずべき国民又は地方住民の共同利益の侵害の態様、程度も夫々同一でないことは明らかである。

更にいえば、公務員の給与その他の労働条件が、公務員が奉仕を義務づけられている主権者たる国民の意思によって定まるものであっても、憲法は法律や条例によって細部にわたってこれを決定することを要求しているものではなく、大綱は法律や条例

で定めるとしてもその範囲内で、実施面における裁量の余地を残すことは可能であり、憲法がかかる余地も認めていないと解する根拠はない。

そうして、これは単に、立法政策の問題のみならず、現行法制下においても法律、条例、予算の範囲内で政府ないし自治体側と公務員の組合が具体的な労働条件について事実上協議をなし、あるいは文書で協定を結んでこれを実施する余地はあるし（国家公務員法第一〇八条の五、一項、二項、地方公務員法第五五条一項、二項、九項、一〇項等参照）、そうして更にはまた協議結果を政府や自治体首長を通じて国会、地方議会の議決に反映させること（事実上の効果として）も可能であって（予算、法案、条例案の提出等）、これを認めたとしても国会や地方議会の権限を侵すことにはならないであろう。

5 そうだとすれば、くりかえすことになるが勤労条件等の決定は労使の自主的交渉に委ね、その交渉において労使の実質的対等を実現するために、団結権、団体交渉権、団体行動権を保障しようという憲法第二十八条が原則的に公務員にも適用されることを認めるものである以上、公務員の労働基本権に対する制約は、これを認めるとしてもその保障の趣旨を全く没却することは許されず、結局その重要性にかんがみ、前記4前段の諸事情を衡量しつつ、必要やむを得ない場合について、合理性の認められる最少限度の制限であるべく、違反に対する不利益賦課も必要な限度を超えず、また制限する場合にはこれに見合う代償措置が講じられるべきであるということになる。

6 地公労法第一条一項は、前記の如くおよそ一切の争議行為を禁ずるかにみえる文言である。従って若し本条項を争議の全面一律禁止の規定としてのみ解釈運用しなければならないとすれば、本条項による労働基本権の制約は、前記5の条件に反し、著しく合理性を欠き、違憲であるか、もしくはその疑いが極めて強いということになる。何故ならば、公務員の特殊性に応じて争議権を制約するにせよ、その態様には多くの方法が考えられるのに（労働関係調整法第三五条の二、第三六条ないし第三八条、電気事業及び石炭鉱業における争議行為の方法の規制に関する法律第三条、船員法第三〇条等参照）、争議主体、争議態様その他前述の条件を顧慮することなく全面一律に争議を禁止することは、憲法第二十八条による労働基本権保障の趣旨に甚だしく背馳するからである。

7 このように考えると、地公労法第一条一項は、地方公営企業の業務もしくは職員の職務の公共性の強弱、争議行為の種類、態様、規模等を考慮し、労働基本権の尊重保障によって実現される法益と争議行為を禁止することによって保護される法益を衡量し、なお住民生活全体の利益を害し、住民生活への重大な障害をもたらし、もしくはそのおそれがあるものとして合理的判断により禁止したものと解釈するのが相当である。

地公労法第一条一項は、右の如く解釈せらるべきものであり、そのように解釈するならば、同条項は合憲であって、同条項の解釈に関する原告、参加人のこれに反する主張はいずれも採用できない。

六 不当労働行為の成立について

1 本件争議行為の検討

本件昭和四二年六月二日から二三日まで、同月二七日から七月一日まで及び同月

三日の参加人及びその組合員（訴外X 1 ほか一二名を含む）らの行動が、超勤拒否、安全点検、あるいは年休要求と、いろいろ名目は違っても要するに自らの事業所における業務阻害を目的とした争議行為ないしはそれに付随した争議手段であったことは、前記認定の事実にてらして明らかであり、その意味で年休申請も労働者の私的生活上の必要に基くものではなく、その実質はストライキであった。

そこで、右期間に発生した個別の紛争の評価は別として、以上の争議行為が地公労法第一条一項で禁止された争議行為に該当するかどうかを判断する。

前記認定にかかる本件交通事業の規模、市民利用度、独占の度合い（第三項1）、争議の規模、態様（第四項5の(一)ないし(三)）、争議の結果（第四項5の(四)）、本件争議に参加した参加人所属の組合員らの職種（乗務員、整備員主体）等を検討するに、その期間において延べ九日に及び、争議の性質上ダイヤの運休が不規則に生じたため、乗客の混乱もある程度発生した事実はあるが、本件交通事業の内容は民間企業のそれと異なるところはなく、その独占状態等を考慮しても公共性の度合いは特段に強いとはいえず、本件程度の争議を禁止してまで守らなければならなかったほど地方住民の共同利益に対する侵害が重大であり、住民生活への重大な障害があった（もしくはそのおそれがあった）とは考え難い。

従って、本件争議行為が地公労法第一条一項によって禁止された争議行為にあたることは認められず、全体としてみるときは正当な労働組合の活動であったと判断するのが相当である。

2 本件争議期間中に発生した個別の紛争について

前記認定にかかる紛争のうち

- (イ) 六月二二日折尾営業所におけるY 4 営業所長の代替乗務阻止（訴外X10、同X11、同X 6 関与）、
- (ロ) 六月二七日小石営業所におけるY 8 営業所長に対する代車準備阻止（訴外X 8 関与）、
- (ハ) 七月三日小石営業所におけるZ 1 運転手振替勤務阻止（訴外X 2、同X 8 関与）、
- (ニ) 七月三日整備課事務所における訴外X12 のガラス破損行為

は正当な組合活動とは認め難く違法評価をうけざるを得ないが、これと不当労働行為との関係は後述する。

その余の争議手段ないし紛争について。

ディーラー整備員の入構就労拒否については違法とするほどのものがなかったことは前記の通りである。

ビラ貼りに関しては、その手段方法に若干穏当を欠くものがあつたことは否定できないが、前記の如く全体としての争議そのものが違法とは認められない以上、直ちに争議時の文書活動として正当性を否定することは相当でない。なお、本件認定の程度のビラ貼りで、建物の効用を減損せしめたとも認められない。

点検闘争についてもこれが通常の業務のうちで行われたものであるなら格別、原告が地公労法第一条一項の争議禁止を文言通りに全面一律禁止と解して組合による一切の争議行為を認めない立場で臨んでいたわけであるから、参加人はこれに対していわゆる順法闘争のかたちで争議を行ったものと推認される（この認定に反する証拠は

ない)。従って、就業命令に対する抗議活動のかたちで業務障害が行われたことは自然のなりゆきであり、その中に暴行脅迫にわたる行為がない限り（これを認めるに足る証拠はない）特に違法と目すべきものはない。

年休闘争についても点検闘争と同旨の理由により、特に違法と目すべきものはない。

もっともその日に、訴外X 3及び同X 4による管理職代替運行に関する紛議が生じているが、これはY 4所長に対する乗務阻止やZ 1運転手の振替勤務阻止ほどの激しさ、しつようさは認められず、争議中の言動としては特に不当とはいえない。

- 3 原告は、前記の如く訴外X 1ほか一二名に対する懲戒処分を行ったが、その主たる理由は同人らが夫々組合役職にある者として企画・指導して行った本件の争議が全体として地公労法第一条一項（及びこれをうけた北九州市交通局就業規程第九〇条一号）に違反ないし該当する点にあったことは疑いがない。

本件争議中には、前記の如く違法評価を免れない若干の個別行為は認められるが、その不当性は、原告が争議そのものの違法を主張して為した争議対策に対する行為として考えれば、おおむね軽微であり、本件懲戒処分を為した真の理由は原告の主張は別として、かかる不当性の軽微な当該個別行為にあるとは認められないからである。

してみると、本件懲戒処分は、右訴外人らが夫々組合の役職にある者として昭和四二年六月二日から同年七月一日までの間にいわゆる三波にわたる争議を企画、指導関与して実施した点に決定的な動機があったというべきである。そうすると、その争議が全体としてみる限り、地公労法第一条一項の禁止する争議行為に該当せず、従って参加人組合の正当な行為と評価される以上、本件懲戒処分は、労働者が労働組合の正当な行為をしたことの故をもって為された不利益取扱いであると認めるのが相当である。

七 本件救済命令の正当性

そうだとすると、被告が本件懲戒処分が労働組合法第七条一号の不当労働行為を構成すると判定して発した本件命令は結果において相当であり、これを取消すべき瑕疵は認められない。

- 八 よって、本訴請求は理由がないから、これを棄却すべく、訴訟費用につき民事訴訟法第八九条を適用して主文の通り判決する。

福岡地方裁判所第五民事部

(別紙略)