

命 令 書

申 立 人 北九州市交通局労働組合

被申立人 北九州市交通局長

主 文

被申立人は昭和 42 年 8 月 2 日付行なった X1、X2、X3 に対する停職 6 カ月、X4、X5、X6、X7、X8 に対する停職 3 カ月、X9、X10、X11、X12 に対する停職 1 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と同様の状態を回復しなければならない。

理 由

第 1 認定した事実

1 当事者

申立人北九州市交通局労働組合(以下「申立人」という。)は地方公共団体である北九州市が経営する自動車運送事業ならびに軌道事業に勤務する一般職に属する地方公務員によって結成された労働組合で、地方公営企業労働関係法の適用を受け、本件申立当時の組合員数は 573 名である。

なお、北九州市の上記事業には申立人のほか北九州市交通局新労働組合(本件申立当時の組合員数は約 30 名)がある。

被申立人北九州市交通局長(以下「被申立人」という。)は北九州市が昭和 38 年 2 月 10 日北九州五市合併に伴ない旧若松市から引き継いで経営する自動車運送事業ならびに軌道事業について地方公営企業法第 7 条の規定にもとづき置かれた管理者であって、肩書地に本庁および二島営業所を、そのほか北九州市八幡区に折尾営業所、若松区に小石営業所をそれぞれ設けているものである。

2 市議会にたいする交通事業財政再建計画案提案に至るまでの経過

- (1) 北九州市の交通事業は旧若松市が経営していた昭和 36 年頃から次第に経営が悪化し、昭和 40 年度決算では累積赤字が約 7 億 9,000 万円となった。このため北九州市は地方公営企業法の規定による交通事業の財政再建を行なうべく、同法第 43 条第 1 項の規定にもとづき昭和 41 年 12 月の市議会の議決を経て自治大臣にその旨を申し出た。

その結果、昭和 42 年 3 月末日までにその財政再建計画を策定し市議会の議決を経て自治大臣の承認を得なければならないことになった。

- (2) 一方、その財政再建計画の立案に当たっていた被申立人は累積赤字を昭和 41 年度から 12 年間で解消しようとする計画案(以下「12 年計画」という。)をまとめ、昭和 41 年 11 月 24 日、申立人にたいし、この 12 年計画案を提示した。この計画案の骨子は運賃増額等による収入増を図るほか、経費を節減することであり、経費節減の方法としてはワンマン・カーの導入、閑散便の廃止などによる運行ダイヤの「適正化」、非乗務員 21 名の配置転換、車掌 120 名程度の削減等による職員の減員、勤務体系の改訂、および給与体系の改訂、特殊勤務手当の廃止、時間外勤務手当の節減、期末勤勉手当の支給率の低下、昇給延伸基準の改正、女子車掌優遇退職制度の改正、58 才以上の高令者の退職など人件費の節減などが挙げられ、労働条件の大幅な変更を伴うものであった。

この計画案の提示を受けた申立人は合理化反対の意向を示し、既得労働条件の確保、市民利用者の利益擁護を目標とした闘争方針を確立した。

- (3) 財政再建計画案を提示した被申立人は、申立人にたいし、計画案の協議に当たって、団体交渉で審議したのでは進展が困難であるので小委員会方式で交渉を行ないたい旨申し入れ、申立人はこれに同意したが他面再建計画の実施に当たっては労使の意見の一致を前提とするよう要求した。被申立人もこの要求に同意し、その結果、申立人と被申立人は、昭和 42 年 2 月 25 日、事前協議制に関する協定ならびに確認書を締結した。

事前協議制に関する協定は、労使間において職員の労働条件について事前に協議しもって民主的平和的な解決を図ることを目的とし(第 1 条)、事前協議機関として交通事業改善委員会を設置し(第 2 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こと(第 4 条第 2 項)を協定したものであった。さらに、確認書は、事前協議に関する協定第 4 条第 2 項の解釈について、再建計画に関連して提案された合理化事項について当局は労使双方による協議が合意に達しない場合一方的に強行実施しないこと、労働組合は審議拒否しないことに意見の一致をみたことを確認したものであった。

- (4) この結果、同年 2 月下旬から 4 月上旬までの間、労使各 5 人の委員による交通事業改善委員会が 10 数回開催されて計画案について協議が行なわれ、また他企業の調査等が行なわれた。

ところが、同年 4 月上旬に至って被申立人は自治省から 12 年計画では不充分であるので再建期間を短縮するよう指示を受け、自治省と折衝の結果、12 年計

画を昭和 41 年度から 9 カ年で財政を再建する計画(以下「9 年計画」という。)に変更することを余儀なくされた。その後被申立人は 9 年計画の立案、そのための自治省との折衝等のため忙殺され、ために改善委員会は 6 月上旬まで開催されなかった。

- (5) 同年 6 月 7 日および 8 日に改善委員会が開催され、被申立人は申立人にたいし 9 年計画案を提示し、6 月市議会にこの案を提案する旨通告した。被申立人側が議会への提案を急ぐ理由は、財政再建計画は同年 3 月までに策定すべきであったところ申立人との交渉が難航したため間に合わなくなったので自治省と折衝し同年 5 月開催の臨時議会まで猶予してもらっていたところ、計画案の変更等の事情もあって 5 月市議会への提案も果せなかった。したがって、どうしても 6 月市議会では財政再建計画の承認を得たうえで、自治大臣の承認を受けなければならないということにあった。

これにたいし、申立人は労使の意見の一致をみないまま議会に提案することは事前協議制に関する協定に違反すると主張し、交渉の継続を要求した。

しかし、被申立人の 9 年計画案は、6 月 15 日、市議会に提案された。

3 市議会における財政再建計画の議決承認に至るまでの経過

- (1) 財政再建計画案が労使の合意をみないまま市議会に提案されたため申立人は、6 月 15 日、事前協議制に関する協定の遵守を求めて当労働委員会にあっせんを申請した。当労働委員会のあっせん員は、労使双方から事情聴取のうえ、6 月 19 日に「財政再建計画短縮等のやむを得ない事情があったとしても当局の協定ならびに確認書が無視するが如き態度は極めて遺憾であり、北九州市交通局の財政事情を配慮しつつ労使が更に協議を重ねるとともに、交通局は市当局ならびに市議会に対して労使間の正常化のため適当な措置を講ずるよう努力されることを切望する」との趣旨の勧告を行なった。しかし、被申立人はこの勧告を拒否した。
- (2) 一方、申立人は 6 月 10 日、11 日および 12 日の 3 日間に亘って組合員の全員投票を行ないその結果いわゆるスト権の集約を行ない、その後、6 月 15 日の戦術委員会で第一波実力行使(6 月 21 日から 3 日間の超勤拒否闘争)、第二波実力行使(6 月 27 日から 7 月 1 日まで 5 日間の超勤拒否ならびに完全点検闘争)および 7 月 3 日の第三波実力行使の闘争スケジュールを決定した。
- (3) 申立人は、被申立人にたいし、事前協議制に関する協定に従って、市議会提案前に財政再建計画案について労使の意見の一致をみるべく交渉を行なうべきと主張したのに対し、被申立人は議会提案後あるいは承認決議の後においても再建計画の具体的細目について申立人と協議を続けるが 6 月市議会において財

政再建計画の承認を求めなければならないとしてその態度を変えずまた当労働委員会の勧告も拒否するとの態度に出たため、申立人は市議会の承認決議後では計画案についての交渉の余地は殆んどなくなると抗議するとともに闘争スケジュールにしたがって第一波ないし第三波の実力行使を行なった。

この間、被申立人は、議会对策事務に忙殺され、再建計画に対する労使の団体交渉ないしは改善委員会は開催されず、交渉は中断したまま 7 月 3 日、財政再建計画案は市議会本会議において可決承認された。

4 第一波の実力行使

(1) 時間外勤務拒否闘争

被申立人のバス運行ダイヤは労使の委員によって構成されるダイヤ編成審議会の審議を経て定められるが、本件紛争当時の公示ダイヤは申立人の同意のもとに一日約 9 勤務が時間外勤務ダイヤとして編成されており、労働基準法第 36 条の規定にもとづく協定(以下「36 協定」という。)を結んで時間外勤務が実施されていた。しかし、同年 4 月ごろに至って申立人は財政再建計画案に関する交渉の難航を予想し、長期間の 36 協定の締結を拒み、ために当事者間においては 1 月 1 日の短期間について 36 協定を繰返し締結していた。

しかし、財政再建計画案に関することの経緯が上記のとおり労使間の意見のそごを来たして解決への進展をみなかったので、申立人は、同年 6 月 21 日に至って、第一波の実力行使として同日から 23 日までの 3 日間にわたり 36 協定の締結を拒否し北九州市立養護学校スクールバス、貸切バスおよび福岡市行き定期便を除く全ての部門で時間外勤務を拒否した。

このため 1 日につき 15 勤務ぐらいのバス運行の欠行が生じた。

なお、これに伴ないつぎのような紛議が生じた。

(2) ディーラー整備員に関する紛争

A 時間外勤務拒否により午後 4 時以降の整備作業が困難となるため被申立人は、昭和 42 年 6 月 21 日の午前中、Y1 整備課長および Y2 労務係長を通じ、申立人にたいし、各営業所ごとに 2 名ずつのディーラー整備員を外部から雇い入れ整備作業に従事させたいので了解を乞う旨申し入れ、いすゞ自動車ニッサン自動車、ふそう自動車に対し、各ディーラー整備員の派遣を要請した。上記の申し入れを受けた申立人の X6 書記長はディーラー整備員の入構はトラブルの原因となるので認め難い、あえて入構を強行するなら申立人側としては実力をもって阻止せざるを得ない旨答えた。

B 同日午後 3 時 30 分頃、二島営業所にふそう自動車のディーラー整備員 2 名が来たが、構門付近にて X3、X9 両執行委員外組合員 6~7 名がその整備員の

車の前面にピケを張るなどして整備員の入構を阻止した。Y1 整備課長は X3、X9 らにたいし整備員を入構させるよう約 20 分間折衝したが、X3、X9 ら組合員はこれに応ぜず整備員の車の横側に坐り込んだ。このため同課長は、その整備員を入構させることを断念し、これら整備員を小石営業所にて就労させるべく、Y3 管理係長に整備員を小石営業所に案内させた。

C 同日午後 4 時頃、二島営業所に日産自動車のディーラー整備員 2 人位が来た。構内附近にて X7、X9 両執行委員は整備員らにたいし争議中であり入構されては困るので引取ってもらいたい旨申し入れたところ整備員らは申し入れを了解して直ちに帰った。

D 同日午後 4 時頃、いすゞ自動車北九州支店のディーラー整備員 X14 は上司の命をうけ整備作業を行なうべく同僚 2 人とともに折尾営業所に赴いたところ、構門附近で同人らの乗っていた車の前に組合員 4～5 人が現われ組合にたいする協力を求め入構して作業することのないよう要請した。X14 ら整備員は組合員の言分を了解しすぐその場を引揚げ、その後 X14 は Y1 整備課長に電話でピケ隊に阻止されて入構できないと報告した。同課長は X14 に組合員の目に立たぬ場所で待機するよう指示したが、その後同課長は、申立人の執行委員 X10 から電話で組合の了解なしにディーラー整備員を要請したことはけしからんと趣旨の抗議を受けたので、X14 整備員の状況報告や X10 執行委員の抗議により整備員による作業を断念し整備員らに対し帰社するよう指示を与えた。

E 同日午後 4 時 50 分頃、Y1 整備課長は小石営業所に電話し Y3 管理係長に同営業所におけるディーラー整備員の入構の状況について報告を求めたが、Y3 係長は午後 4 時 30 分頃から X2 執行委員外 15 ないし 16 名の組合員から抗議を受けておりディーラー整備員の入構は不可能であると報告した。

これにより Y1 整備課長はディーラー整備員の入構就労は困難と判断し整備員を引揚げさせるよう指示をした。

(3) 教宣ビラの貼付と撤去に関する紛争

A 申立人側は、6 月 11 日頃から、本庁舎 1 階から 3 階までの屋内外の窓、屋内の壁、廊下などおよび整備工場にある整備課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も中傷もしくは攻撃するものなど多数のビラを糊又はセロテープ等によって貼付・結着していたが、被申立人はこれらのビラ貼り行為は庁舎管理規程に違反するものとして 6 月 16 日に撤去を要請する文書、さらに 6 月 21 日に撤去命令書を手交せんとした。いずれの場合も申立人側は文書の受領を拒んだため被申立人側は申立人がビ

ラを撤去しない場合は、被申立人の手によって撤去する旨通告した。

B 6月22日、Y4庶務課長は同課Y5係長およびY1整備課長に対し午後1時から本庁舎および整備工場の整備課事務所に貼ってあるビラを撤去するよう命じて、申立人の時間外勤務拒否によるバスダイヤの混乱についての乗客の苦情処理の目的で折尾駅前監督派出所へ赴いた。Y4課長は午後1時頃派出所に着いたが、間もなくY5係長から電話があり、ビラ撤去作業を始めたところ多数の組合員から強い抗議が行なわれていると報告を受けたが、Y4課長はなお撤去作業を続けるよう指示した。

一方、被申立人が局外作業員を雇い入れてビラ撤去作業を始めたことを知り、現実の指示者がY4庶務課長であることを聞いた申立人書記長X6は申立人折尾支部のX10およびX11執行委員に対し、折尾駅前監督派出所に行き同所に居るY4庶務課長にたいし抗議するとともに撤去作業の中止を要請するように依頼した。

X10、X11両執行委員は組合員約10人を伴って折尾駅前に赴き、派出所内に居るY4庶務課長にたいし、事前協議制に関する協定や地労委の勧告に沿って根本的な解決のために努力すべき重大な時期に当たってビラの如き些細な問題を取り上げるのは本末転倒ではないかとの趣旨で30分ないし40分に亘って相当激しく抗議し、撤去作業の中止を要請した。この抗議と前後してY5係長から組合の抗議により雇い入れた作業員もこれをいとうので、撤去作業を続けることは困難である旨2〜3回に亘って報告を受けたので、Y4庶務課長はこれ以上撤去作業を続ければ紛糾が起るばかりと判断し作業の中止を指示した。

C 同日午後1時頃Y1整備課長が被申立人が雇い入れた作業員にビラ撤去作業について指示を与えた後間もなくX6書記長及びX9執行委員他組合員2名が整備課事務室内に入って来て、Y1整備課長にたいしビラ撤去作業について抗議し作業中止を要請した。Y1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旨応酬したが、X9らは諒承せず約40分間に亘って抗議を続けた。Y1課長は雇い入れた作業員も事態を心配しているとしてとりこれ以上撤去作業を続けることは困難と判断し、Y5係長を通じてY4庶務課長と相談した結果作業を中止する旨X6、X9らに通告した、これまでの間、作業員の手によって2〜3枚のビラが撤去されていたが、X6、X9らは組合のビラを剥げばその何倍も貼りかえすと言い残してその場を引揚げたが、その後午後4時すぎに至り、X9らは組合員14〜5名とともに整備課事務所に来て、Y1整備課長が制止したにもかかわらず、事務所の窓ガラスに50〜60枚のビラを

セロテープを用いて貼付した。

(4) 管理職による運行の阻止に関する紛争

6月22日、折尾営業所において、当日の2番勤務の運転手が出行時間になっても出勤しないため、かねてより欠行の恐れあるときは代替乗務して欠行を防ぐよう指示を受けていたY10営業所長が代替乗務し1回目のダイヤを運行したのち、午前5時50分頃、2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両執行委員は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してあるいは何年も乗務していない所長がバスを運転すれば乗客に危険を及ぼす恐れがあるとしてこれに反対した。所長の業務を応援すべく出張して来ていたY6職員課長は運行を阻止しないよう申し入れてX10、X11らと折衝したが了解がつかず、ためにY10所長に乗務を命じた。しかし、組合員10数名がバスの前面にピケットを張り、Y6職員課長が運行を阻止しないよう要請したが、ピケットは解かれなかった。

このため運行を強行すれば怪我人が出る恐れがあると判断したY6職員課長は午前6時50分頃Y10所長によるバス運行を断念した。

この結果、2番勤務のその後の5、6回分のダイヤの欠行を生じた。

5 第二波実力行使

申立人は第二波の実力行使として昭和42年6月27日から7月1日までの5日間、36協定の締結をせず、時間外勤務を拒否するとともに別にこの期間中完全点検闘争を実施した。

かねて、運転手は出庫前仕業点検表に定められた25項目の点検個所について車輛を点検し、管理隊に異状の有無を報告し、その確認または指示を受けることが義務づけられていた。申立人は完全点検闘争において各営業所毎に執行委員数名を派遣し、運転手の行なう仕業点検を指導し平常よりも時間をかけて綿密に点検し、25項目以外の事項についても細部に亘って極めて慎重に点検し、もし欠陥を発見した場合には、その部分が実際の車の運行には殆んど差支えがなく何らの危険を伴なうおそれがないような場合でも、これを充分補正しなければ運行に使用しないようにした。このため局全体で時間外勤務拒否闘争と併せて3.9%ないし8.6%のダイヤの欠行を来たした。

なお、処分理由に掲げられたつぎのような紛争が各営業所で発生した。

(1) 二島営業所関係

7月1日午前5時30分頃から、副執行委員長X5、執行委員X3、同X7の3名の者は、順次出庫する車輛について各運転手と共同して仕業点検を行なったが、その際、運行管理者であるY7営業所長に対し、点検を行なった車輛中3~4台

の車輛(ツー・マン用)についてパイロット・ランプの点滅不良を理由に不良個所を整備しなければ出庫は認められない旨申し入れた。これに対し Y7 所長はパイロット・ランプの点検は運転者に義務づけられてないので点検の必要はない、又パイロット・ランプが不良でも運行には差し支えないと述べ出庫を要請した。しかし、上記 3 名の組合役員はこれを容れず、両者押問答のあげく、結局 Y7 所長は不良個所の修理に当たったが不良個所が簡単に修理できないものであったため 2 台の車について各運行ダイヤの 0.5 回分の欠行を余儀なくされた。

(2) 小石営業所関係

A 6 月 27 日の前後数日間、Y7 二島営業所長は、小石営業所長が病気休暇をとって不在のため、上司の命により小石営業所の運行管理業務を担当したのであるが、その際 6 月 27 日午前 5 時すぎ Y7 所長は二島営業所から貸切用バス市号 41 号車を運転して小石営業所へ行ったが、構門附近に X2、X8 両執行委員が出て来て Y7 所長にたいし「何のためこの車を持って来たのか」と問うた。Y7 所長は、申立人の点検闘争に備えて代車にするつもりもあって乗って来ていたが、X2、X8 にたいしてはそのことを明言せずしてただ「小石営業所に来る足の便がないので乗って来た」と答えた、X2、X8 らは「代車にするつもりで持って来たのだろう、代車は入構できない」などと云って暫らく押し問答したが、結局、Y7 所長は車を構内に入れ、キーをつけたままにして組合側の仕業点検に立会するなど運行管理者としての職務に就いた。その後、点検作業中の Y7 所長に対し X8 執行委員は上記の市号 41 号車のキーを手にして「車にキーをつけたままにしておくで車を動かされるかも知らないので、預かっておく」といった。Y7 所長はキーを車につけたままにしておくようにとあったが、X8 はそのままこれを所持しつづけた、午前 7 時 30 分頃 Y7 所長が、二島営業所へ戻ろうとしてキーを返すようにいったところ、X8 は着用していたヤッケのポケットからキーを取り出して Y7 所長に手渡した。

B 7 月 1 日、X2、X8 両執行委員は午前 5 時 20 分頃から 7 時すぎにかけ順次出庫する車輛について各運転手と共同して仕業点検を行ない、運行管理者である Y8 営業所長に 4~5 台の車についてバッテリー液が不足しているので運行できない旨申告した。Y8 所長はバッテリー液は仕業点検表に記載されていないので点検の必要はない旨申し渡したが、X2、X8 らはバッテリー液の補給をしなければ運行を認めるわけにはいかないと運行を阻止する意向を示した。このため所定の点検時間を超過してバスの出行遅れが生じた結果、3 勤務 4 回のダイヤが欠行した。

(3) 折尾営業所関係

6月27日から7月1日まで申立人は完全点検闘争を行なったが、折尾営業所においては平常の仕業点検と特に変わった点は見受けられず、仕業点検が原因となって欠行ダイヤや出行遅れが生じた事実はない。

6 第三波実力行使

申立組合は、財政再建案が市議会に上程され、その承認の議決がなされるものと予想された同年7月3日に第三波の実力行使として第一波、第二波の場合と同様の超勤拒否闘争とともにあらたに多数組合員の一斉休暇を請求してダイヤの運行を大幅に阻止するとともに多数の組合員が市議会に赴き承認議決をしないように請願するという闘争を執行することにした。この機関決定は7月1日ごろ戦術委員会を開いて決定されたもので、その決定は、機関紙「北九交通レポート」により「戦術委員会では7月3日は5割ぐらいの止まる方法として休暇闘争に入ることを決定しました。乗務員関係は全闘争委員が休暇をとること。非乗務員関係は闘争委員及一般組合の中で指名します。指名された人は必らず消化して下さい。休暇をとった人、午後出の人、公休の人は必らず各営業所に午前5時に集合して下さい。」と組合員に教宣された。これを知った被申立人は7月3日の休暇申請についてはこれを認めない方針を決定した。しかし申立人は休暇闘争を執行し、その結果36.79%のダイヤの欠行を生じた。

7月1日から3日にかけて休暇承認を求める申立人側と承認を拒まんとした被申立人側との間で紛争が生じたがこのことに関し、各営業所及び整備課に関して次のような事実が認められる。

(1) 二島営業所関係

A 7月1日午後9時頃X3執行委員及びX12中央委員は組合員約20名とともにY7営業所長に対し7月3日の休暇を承認するよう申し入れ、上司の指示により承認できないとこれを拒否したY7所長との間で午後11時頃まで「認めよ」「認められない」とのやりとりが行なわれ、結局両者物別れに終わった。

B 7月2日午前10時過頃X3執行委員外組合員約20名は本庁舎2階会議室においてY6職員課長、Y9自動車課長およびY7所長に対し当局の方針は勤務に支障の有無にかかわらず休暇を承認しないとするものだとして抗議するとともに7月3日の休暇を承認するよう要請した。Y6課長らは7月3日は申立人が休暇闘争を予定しており業務に支障を来たすので当日の休暇は承認できない旨応論したが、X3らの抗議にあつて、結局、Y6課長は重大な用事のある者については業務に支障がない限り休暇を承認する旨発言した。

これを聞いて、X3は着用していたヤッケの中から約20名分の休暇願書を取り出しY6課長らに提出した。Y6課長らはそんなに多勢では困る旨抗議したが、

認めるといったではないかとの X3 らの議論に抗しきれず、やむなく申請の全員約 20 名について休暇を承認した。

C 7 月 3 日午前 5 時頃点呼場において運転手 X15 某が当日の休暇を申請したため、Y7 所長は当日は申立人の休暇闘争が行なわれるし時間外勤務拒否が行なわれているので交替勤務者がいないので休暇の期日を変更するよう話していたところ、X3 執行委員外数名の者が来て「休暇を認めよ」「認められない」の論争となった。その後事務室に場所をかえ Y7 所長および同所長を応援するため出張して来ていた Y9 自動車課長と X3 ら組合員との間で同様の論争が行なわれたが、このことが契機となって約 10 名の組合員が我も我もと当日の休暇を申請した。Y7 所長らはダイヤの欠行など業務に支障が生ずるので当日の休暇は承認できない旨繰返し述べたが、組合員から病気の者はどうするのかと詰問され、Y9 自動車課長は病気の者は乗務させるわけにはいかないと述べた。

これを聞いて X3 は休暇申請の理由を病気のためと書き直すよう指示し各人が指示に従がって書き替えた申請書を一括して Y7 所長が座していた机の上に提出した。

Y7 所長らは病気の者は医師の診断書をつけて病気欠勤の申請をするよう要請したが、組合員らは早朝で医者起床していないとか初診料等の経費を局が負担するのかなどとあって休暇を承認するよう激しく抗議した。

このため午前 7 時頃、Y7 所長らは組合側の激しい抗議に抗し切れず、休暇を申請した組合員らが本当に病気であるかどうか疑いをもちながらも病気であれば仕方がないとして申請者全員について、やむなく当日の休暇を承認した。

(2) 折尾営業所関係

7 月 3 日午前 4 時 20 分頃から病気を理由に当日の年次有給休暇の申請が提出されたが、Y10 営業所長は休暇申請者に対し当日は申立人が休暇闘争を予定しているので上司の指示により休暇を承認できないので他日に休暇をとるよう申し渡した。その後間もなく X1 執行委員長、X6 書記長、X10、X11 各執行委員が組合員 14～15 名(後に 30 名位に増えた)を伴って来所し、Y10 営業所長および同人を応援するため出張して来ていた Y6 職員課長、Y11 係長らに対し、何故休暇を承認しないのかと抗議した。Y10 所長らは局長通達により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附して病気欠勤の手続をとるよう申し渡した。申立人側は従来から病気理由の年次有給休暇を承認しているのに当日に限って異なった取扱いをするのはおかしいではないか、あるいは他の営業所等では診断書がなくても休暇を承認しているのではないかなどとあって相

当激しく抗議した。これに困惑した Y10 所長は、Y6 課長と相談の結果、病気の者については診断書がなくても休暇を承認することとし、午前 7 時過ぎ、この頃までに病気を理由に年次有給休暇を申請していた 24～25 名の者について、当人らが真実病気であるかどうか疑念をもちながらも、やむなく休暇を承認した。

この結果、当日は時間外勤務拒否による結果と相俟って運行ダイヤ 220 回中 105 回のダイヤが欠行した。

(3) 小石営業所関係

7 月 2 日午前 9 時頃、翌 3 日の休暇願(年次有給休暇 12 名、事故欠勤 4 名、病気休暇 11 名、生理休暇 4 名、組合欠勤 3 名)が提出されたので、Y8 営業所長は局長の通達があったので 3 日の日には休暇の承認はできないので他日に休暇をとるよう指示した。午前 9 時半頃 X2、X8 両執行委員が営業所事務室に入って来て何故休暇を承認しないのかと抗議するとともに組合員を呼び集めて 40 名位の組合員とともに Y8 所長および Y14 係長を取り囲んで抗議を続けた。午後 1 時頃まで両者の間で「休暇を認めよ」「認められない」との応酬が続き、午後 1 時半頃組合側の要請によって Y4 庶務課長が来所してからは同人と X2・X8 ら組合員との間で同じく「休暇を承認せよ」「承認できない」との応酬が行なわれた。

この結果、Y8 所長らは病気の者には休暇を認めるので医師の診断書を提出するよう指示した。しかし、X2・X8 らは診断書料が要る、病気欠勤扱いにされると賃金カットされる、あるいは当日は日曜日で診断書がとりにくいなどといった Y8 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。このような応酬があつて午後 3 時に至り、X2・X8 および組合員等の抗議に困惑した Y8 所長らは不本意ながらも病気の者には診断書がなくても休暇を承認することとし、結局、申請者全員についてやむなく休暇を承認した。この結果、7 月 3 日は申立人の時間外勤務拒否による結果を含めて運行ダイヤ 371.5 回のうち 139 回のダイヤが欠行した。

(4) 整備課関係

A 7 月 1 日、午後 4 時から 5 時にかけて 15 名の整備課員が整備課の Y12 係長を通じて 7 月 3 日の年次有給休暇の申請をした。このことを Y12 係長から報告を受けた Y1 整備課長は、翌 2 日の昼頃、休暇申請者にたいし電報で業務に支障があるので休暇は認められない旨通知した。

B 7 月 3 日、午前 4 時 30 分頃、整備課事務所で勤務のため待機していた Y1 整備課長のところへ、X3、X9 両執行委員と X12 中央委員を先頭に 26～27 名の組合員がやって来て休暇不承認について抗議した、Y1 課長は 3 日の休暇は業務に支障があるため認められないので他日に休暇をとるよう話したが、組合

員らはこれに承服せず、午前8時頃には人員も50～60人に増え、大声でわめくなど相当に激しい抗議を行なった。その際X12中央委員は、興奮のあまり、Y1課長の机の上にあつた木製の補職名札を手にして2回程机の上を激しく叩き机上の板ガラスを破損した。

(5) 振替勤務に関する紛争

小石営業所においては、ワンマン甲番(5勤務)の勤務割を6人の運転手で編成していたが、各運転手について4週間に1回の繰上げ勤務が行なわれていたため、4週間で各運転手について1日ずつ合計して6日の日について休日予定者が2人となる日が生じていた。このような日は、通常の場合においては休日予定者のうちの1人による休日勤務若しくは当日勤務の運転手による時間外勤務(連勤)により勤務が消化されていた。

7月2日、午後2時すぎ、Y8小石営業所長は翌3日の勤務編成に当って同日の休日予定者が2人であるためワンマン5番勤務の乗務員が欠員となることを知った。申立人が7月3日について36協定の締結を拒否していたことにより、ワンマン5番勤務の乗務員不足を補なうため休日勤務若しくは時間外勤務を命じることができなかったためY8所長は、3日が休日の予定となっていた申立外北九州市交通局新労働組合所属のX16運転手に就業規程第52条にもとづき休日振替による出勤を依頼しその承諾を得て、3日の勤務表を編成した。

7月3日、午前4時40分頃、X2、X8両執行委員が営業所に来て申立人が超勤拒否闘争として36協定の締結を拒否しているときであるのでX16の振替勤務を取消すよう要求した。Y8所長がこれを拒否したところ、X2、X8は一時は約40名を数える多数の組合員とともに、Y8所長および管理職応援のため来所していたY4庶務課長にたいしX16の振替勤務の取消しを要求して抗議を繰返した。Y8所長らはX16の勤務は休日の振替によるもので休日出勤ではないので36協定の有無にはかかわりのない旨反論したが、午前8時頃に至ってX2、X8らの抗議に抗しきれなくなりX16の振替勤務を取消した。このため当日のワンマン5番勤務のダイヤが欠行した。

(6) 管理職による運行に関する紛争

A 7月3日午後2時頃、Y13自動車課主査は、当日の二島営業所の午後勤務の多数が要員不足となっていたため、ダイヤの欠行を防ぐため同営業所の運行管理代務者と管理職による乗務について打合わせをしていたところX3執行委員が来て、管理職によるバス運行は組合の指令にもとづき阻止するといった。Y13主査はこれにより威圧を感じ、打合わせを続けることはできないと判断し運行管理代務者との打合わせを中止した。

B 7月3日、X4副執行委員長は若松渡場案内所で乗客にたいし今次の闘争とダイヤの欠行について理解を求めていたが、午後5時30分頃、自動車課長から自づから乗務してダイヤの確保に努めるよう命令されていたY7二島営業所長が若松渡場始発のダイヤを運行すべく同所にバスを回送して来た。発着所に車を停めたところへX4がやって来て、車の窓越しにY7所長に対して、組合員が議会行動から帰って相当に興奮しているのでバスを運行すると問題になるとの趣旨のことをいった。これを聞いてY7所長は運行を断念して再びバスを二島営業所へ回送した。

7 懲戒処分が発令

被申立人は、昭和42年8月2日付をもって、申立人執行委員長X1、執行委員X2、同X3に対し停職6カ月、副執行委員長X4、同X5、書記長X6、執行委員X8、同X7に対し停職3カ月、執行委員X9、同X10、同X11に対し停職1カ月、執行委員X13に対し戒告、さらに中央委員X12については停職1カ月の懲戒処分を発令した。

被申立人の主張する懲戒処分の理由は第一波実力行使として行なわれた超勤拒否闘争、第二波実力行使として行なわれた超勤拒否ならびに完全点検闘争、第三波実力行使としてなされた超勤拒否ならびに休暇闘争についてX1が申立人の執行委員長としてこれを指導したこと、X1、X12を除くその他の11名が申立人の役員もしくは執行委員としてこれに関与したことは地方公営企業労働関係法第11条の禁止規定に触れるものであるとし、さらにこれに加うるに、X1については7月3日折尾営業所において休暇闘争を煽動した行為、X4については7月3日若松渡場案内所において管理職が欠行ダイヤの代りに自分で運行しようとしたのに対しこれを阻止した行為、X5については7月1日二島営業所において完全点検闘争を実行した行為、X6については7月3日折尾営業所において休暇闘争を煽動した行為、X2については6月21日小石営業所において外部からのディーラー整備員の入構を阻止した行為、6月27日同営業所にて完全点検闘争を実施した行為、7月1日同営業所で同じく点検闘争を実施した行為、7月2日同営業所で休暇闘争を煽動した行為、7月3日同営業所にて代替出勤者の代替につきこれを阻止した行為、X3については6月21日二島営業所においてディーラー整備員の入構を阻止した行為、7月1日同営業所で点検闘争を実施した行為、7月1日より2日にかけて同営業所において休暇闘争を煽動した行為、7月3日同営業所で休暇闘争を煽動した行為、7月3日同営業所において管理職によるダイヤの運行を阻止した行為、X8については6月27日小石営業所において管理職が代替の車を運行して来たのに対し車のキーを取上げその運行を阻止した行為、同日同営業所

において点検闘争を実施した行為、7月1日同営業所において点検闘争を実施した行為、7月2日同営業所において休暇闘争を煽動した行為、7月3日同営業所において代替勤務につきこれを阻止した行為、X7については7月1日二島営業所において点検闘争を実施した行為、X9については6月21日二島営業所においてディーラー整備員の入構を阻止した行為、6月22日整備課事務所において組合が無断で貼ったビラを管理職が撤去しようとしたのを阻止し、更に無断でビラを貼った行為、X10については、6月21日折尾営業所においてディーラー整備員の入構を阻止した行為、6月22日同営業所にて管理職がダイヤの車を運行しようとしたのを阻止した行為、同日折尾駅前案内所において申立人が無断で貼ったビラを管理職が撤去しようとしたのに対し、これを阻止した行為、7月3日折尾営業所において休暇闘争を煽動した行為、X11については6月22日折尾駅前案内所において申立人が無断で貼ったビラを管理職が撤去しようとしたのにたいし、これを阻止した行為、同日折尾営業所において管理職がダイヤの車を運転しようとしたのを阻止した行為、7月3日折尾営業所において休暇闘争を煽動した行為についてそれぞれこれを違法行為として地方公務員法第29条第1項を適用し、X12については7月2日二島営業所において休暇闘争を煽動した行為、7月3日整備課事務所において管理職の机のガラスを破損した行為、同日二島庁舎において無断で組合のアジビラを貼った行為、同年7月19日整備課において管理職がディーラーに修理を外注することを阻止した行為をいずれも地方公務員法第29条第1項に該当するとしている。

第2 判断および法律上の根拠

- 1 第一波ないし第三波の実行使として行なわれた超勤拒否闘争、完全点検闘争、休暇闘争が地方公営企業労働関係法(以下「地公労法」という。)第11条の禁止行為に該当するかどうかについて次のとおり判断する。

まず、超勤拒否闘争についていえば、さきに認定した事実のとおり、当時いわゆる36協定は本件紛争の数カ月以前に失効してしまい、それから後は申立人が紛争の見通しとも関連して一括して長期にわたる協定の締結を避けその日その日の時間外勤務について1日1日の36協定を締結更新しながらこの紛争の時点に至ったものである。そして、前に認定したとおり、組合員の全員投票においてスト権の集約を行ない、さらに戦術委員会において第一波ないし第二波の闘争内容が具体化し、第一波、第二波の超勤拒否闘争に突入するに当たって36協定の締結ないし更新を拒否したものである。その拒否の間もちろん時間外勤務は行なわれなかった。36協定締結の拒否が時間外勤務自体の労働条件に関する労使の意見不一致のため行なわれたような場合は協定を締結するかどうかはもっぱら労働

組合ないし労働者の自由な意思により決定し得るところであって、その拒否をしたからといって、これを違法な行為とみることができないことはいうまでもないところである。しかしながら、本件の場合のように、そのような経緯や意思に基づくものではなくして、労使間の他の紛争について要求を貫徹する手段として 36 協定の締結を拒否しまたはその更新を拒み時間外勤務を拒否する行為は、地公労法第 11 条の規定に触れるものであるかどうかの問題は後で説明するとして、ともかく一種の同盟罷業に相当すると理解せざるを得ない。

つぎに第二波実力行使における点検闘争についていえば、自動車の運行前における点検をことさらに綿密に行ない、かねて定められている 25 項目に亘る点検のほかにさまで実際の運行上支障のないと認められる微細な点についてまで逐一その点検を実施したものであって、これは、結局、労使間の紛争に関し要求を貫徹する手段として自動車の運行を妨げる趣旨のもとに行なわれたものであったと考えられるので、地公労法第 11 条に触れるかどうかは別として一種の怠業行為であるといわなければならない。

つぎに休暇闘争についていえば、本件の場合前に認定した事実のとおり 7 月 3 日の 1 日に有給休暇ないし病気休暇等の名目で合計 150 人近くに及ぶ組合員が一斉に休暇を行なって市議会に請願行動を起したものであり、単なる通常の有給休暇、病気休暇とは異なるもので、このような休暇を要求貫徹の手段としてこれを行なったと認められるのであるから、この休暇闘争もまた一種の同盟罷業行為であると判断せざるを得ない。

申立人はバスの運行という本件の事業内容は他の一般民間企業と実質的に何らの区別もなく公共性の乏しい事業であり、また本件の闘争によって業務の正常な運営を阻害したことがきわめて軽微であり地域市民の生活に重大な支障を来たしたものではないのみならず、しかも本件の闘争は被申立人側の不当な措置にたいして申立人がやむなく行なった闘争であるから違法性がないと主張する。

なるほど、地公労法第 11 条における争議行為の禁止規定については一切の争議行為を一律にかつ絶対的に禁止しているものと解釈することは正当でない。その業務内容の公共性の強弱とか争議行為の縁由、目的、態様、業務停廃の影響の大小などを勘案し、この禁止によって保護しようとする法益との比較衡量のもとに憲法の保障する労働基本権との調和を考慮してこの規定を解釈すべきである。

本件の事業内容は北九州市若松区内およびその周辺を主とするバスの運行とそれに若干の軌道事業を含むものである。一般民間企業の行なう営利事業と異なっていて地方公共団体が地域住民の交通の便を図ることを目的として行なう事業であるからそれ相当の公共性を否定することはできないけれども、また反面公共性

の強いものとみることもできない。本件闘争のために生じた業務停廃の影響をみるに、第一波の超勤拒否によっては1日について15勤務程度のバスの欠行を生じたものであり、第二波の場合は超勤拒否闘争と完全点検闘争との結果をあわせて3.9%ないし8.6%ダイヤの欠行を生じたことが認められる。したがって、この第一波および第二波の実力行使については業務停廃の影響もさまで大きなものではなく、地域住民の生活に重大な影響を来したものとは考えられない。しかも申立人はこの第一波および第二波の闘争に当って、前に認定したとおりとくに北九州市立養護学校スクールバス、貸切バス、福岡市行き定期便等重要なものについては闘争を行なわずこれを除外するなどその影響については慎重な考慮を払ったことが認められる。

また本件闘争に至った事情をみるに、前に認定したとおり、当初の12年計画の場合においては被申立人も申立人と十分に事前の折渉を重ね事前協議制に関する協定ならびに確認書の締結をしたのであるが、昭和42年4月に至って被申立人が自治省の指示にもとづき9年計画に変更することになった後は、その計画の立案、自治省との折渉に忙殺されたためとはいえ、6月上旬までこの内容に関する労使間の折渉は全く省みられず、同年6月7、8日に久しく断絶した後ののはじめての労使折渉において、突如として、従来の12年計画を変更し申立人側にとってきわめてきびしい内容の9年計画を提示し、かつ6月市議会にこの案を提案する旨通告したものである。申立人はこれに驚き、労使の意見の一致をみないまま市議会に提案することは事前協議制に関する協定の禁ずるところであるから市議会に提案する前に労使の交渉を継続してほしいと要求したのにもかかわらず、被申立人はこれを無視して同月15日市議会に提案した。また、当労働委員会のあっせん員が同年6月19日に事前協議制に関する協定ならびに確認書を無視するが如き態度は極めて遺憾であるから労使がさらに協議を重ねるようにとの勧告をしたにもかかわらず、被申立人はこの勧告を受け容れなかった。

被申立人は経営主体としての能力を十分に具備していたとはいいい難く、地方公営企業法に基づく企業の再建に当って諸々の制約を受けていたことが認められる。しかしながら、12年計画の策定以後の労使間の経緯から考えれば、申立人が労働条件の変更にかかわる問題として団体交渉による解決に期待をもっていたことは十分に首肯できるところであり、これに対する被申立人の態度に鑑み、申立人は実力行使の方途に出ずるよりほかに途を失ない、本件の実力行使に突入したものと認められる。

このような諸点を総合して判断すれば、叙上の第一波、第二波の超勤拒否闘争、完全点検闘争は地公労法第11条によって禁止される争議行為であると認めるこ

とはできない。

しかしながら、第三波の実力行使をみるに、この場合は申立人の組合員 573 名のうち公休者 67 名を除き 150 名の多数組合員が一斉に休暇を請求して就労をしなかったもので、その結果は超勤拒否と併せて平常のダイヤの 36.79%が欠行となったのである。このことは定期旅客運送事業においては、1 日の行為とはいえ、代替輸送、欠行時間、欠行路線等について特段の事情が認められないかぎり、当該地域住民の生活に重大な影響を及ぼしたものと推定される。

しかも、その手段、方法についてみるに、折尾、小石、二島の各営業所などにおいて多数の組合員がそれぞれ営業所長ら管理職の者を取り囲み休暇の許可を迫り、容易にこれを肯じなかった所長らに対し激しく抗議し、所長らをしてこれを承諾するのやむなきに至らせたことなど相当性を欠く点が多かったと認められる。してみれば、7 月 1 日頃戦術委員会において決定し同月 3 日実施された超勤拒否闘争と休暇闘争の第三波実力行使はやはり地公労法第 11 条において禁止された争議行為であると判断される。

2 被処分者らが第三波の実力行使に関して責任を有するかどうかについては次のとおり判断する。

被申立人の主張する懲戒処分の理由によると、X12 を除く被処分者ら 12 名はこの争議行為に関与し、またこれを煽動し指導したものであるからその点において責任を負担しなければならないというのである。案ずるに、被処分者のうち X1 は申立人の執行委員長として最高の地位にあり、また X4、X5 はいずれも副執行委員長として X1 に次ぐ責任の地位にあり、X6 は書記長として申立人組合の事務に専従するものであって、その他 X2、X3、X8、X10、X11 の 5 名はいずれも執行委員であったこと、本件第三波の闘争が 7 月 1 日頃の戦術委員会において一切の内容を決定され実施の運びに至っていること、さらにまた、すでに認定した事実のとおりに X1、X6、X10、X11 はいずれも折尾営業所において同営業所長らに対し多数組合員の休暇請求書を提出してその許可を迫り、容易にこれを肯じなかった同所長らに対し多数組合員とともにこれをとり囲み激しく抗議して同所長らをしてやむなくこれを承諾するに至らしめ、また X2、X8 の両名が同月 2 日小石営業所において同営業所長らに対し同様の行為をなし、さらに X3 が同月 1 日および 2 日二島営業所において同営業所長らに対し同様の行為を為し、それらの結果いずれも多数組合員の休暇の実行に至った点などの諸事情を総合するときは、上記 X1、X4、X5、X6、X2、X3、X8、X10、X11 の 9 名はいずれも主としてこの第三波の争議行為を相ともに企画実施したものと判断される。したがって、上記 9 名に対しては 7 月 3 日の第三波の争議行為については地公労法第 11 条第 1 項の違法行

為があったものとしてその点に関する懲戒の処分を免れることはできないといわねばならない。

被処分者のうち X7、X9、X13 の 3 名はいずれも申立人の執行委員であるけれども、この第三波の争議行為について自づからこれを企画し実行したことに關する何らの具体的行動もなくその疎明もない。なるほど、執行委員は本件争議行為が決定された 7 月 1 日頃の戦術委員会のメンバーであったかも知れないけれども、それも明白な疎明はなく、仮りにそのメンバーであったとしても同人らがこの会議に出席し如何ように決定に参画したかの事実は全く明らかでない。したがって、同人らがただ単に執行委員であったという一事をもって本件の第三波の争議行為に実行者または共謀者などとしての責任を認めることは困難である。

3 つぎに第一波ないし第三波の実力行使中における労使の紛争事件であって本件懲戒処分の理由にとりあげられているものについてそれぞれ次のとおり判断する。

A X2、X8 両名が 6 月 27 日小石営業所において点検闘争を実施したという事実に關しては、被申立人はこれを認めるに足る疎明を提出しなかったのみならず、仮りにその事実があったとしても叙上のとおりこの第二波の点検闘争は違法な争議行為と認められない。

B X5、X3、X7 の 3 名が 7 月 1 日二島営業所において点検闘争を実行したという点に關してはこれを認め得るけれども、既に判断したとおりこの行為は違法な争議行為とは認められない。

C X2、X8 両名が 7 月 1 日小石営業所で点検闘争を実施したという事実は明白であるけれども、前同様違法な争議行為とは認められない。

D X3、X9 の両名が 6 月 21 日二島営業所においてふそう自動車のディーラー整備員 2 名に対しその入構を阻止したという事実に關しては前に認定したとおりの事実関係であり、労働組合の正当なる行為の範囲を逸脱したものとは認められない。とくにその行為の内容が暴力その他不法なものがなく、Y1 整備課長も両名の要求を容れてその整備員の使用を取り止めたものと認められる。

E X10 が 6 月 21 日折尾営業所においていすゞ自動車から来た整備員 X14 の整備作業を阻止したという点に關しては前に認定した事実のとおりで、結局 X10 は X14 に対して申立人組合への協力を要請した Y1 整備課長に対し抗議を申し入れたのみのことであって、特に暴行脅迫その他不正の行為をもって作業を阻止したという事實在認められないのでこの X10 の行為は労働組合の正当な行為の範囲を出でたものとは考えられない。

F X2 が 6 月 21 日小石営業所においてディーラー整備員の入構を阻止したとい

う事実については既に認定した事実のとおりで、X2 は Y1 整備課長らに対し抗議をし同課長もこれを了承したのであって、とくに暴行その他の不正行為が伴った事実はなく、X2 の上記行為は違法不当のものとは認められない。

G X10、X11 は 6 月 22 日折尾駅前監督派出所において Y4 庶務課長に抗議し同課長が庁舎に貼られた申立人の教宣ビラを撤去しようとしたのを阻止したという事実については前に認定したとおりの事実で、とくに暴行その他不正の手段に出でたと認められることがなく、抗議の言葉つきがかなり激しいものであったことはいかぬけれどもこの程度をもってただちに不正不当のものであるとは認め難く、結局両名の行為は労働組合の正当な行為の範囲を逸脱したものとは判断できない。

H X9 が同日整備課事務所において Y1 整備課長に抗議し同課長が庁舎に無断で貼られた申立人の教宣ビラを撤去するのを阻止しかつ同課長の制止を無視し勝手に約 50～60 枚の教宣ビラを庁舎の窓ガラスにセロテープで貼り付けたという事実については上に認定したとおりの内容で、抗議または撤去の阻止に当りとくに違法と認められるような不正手段を用いたとの疎明はなく、さらに 50～60 枚のビラ貼った行為についてはやや当を失するかの感もあるけれども、これがために被申立人の事務に支障を来したり庁舎を汚損したり著しく外観を損ったというような事実関係も疎明上認められないので、これまた違法行為であると断ずるわけにはいかない。

I X10、X11 の両名が 6 月 22 日折尾営業所において Y10 営業所長に対し同所長が自づからバスの運転をしようとするのを危険であると称して反対し組合員 10 数名とともにそのバスの前面に立ちふさがって運行を阻止したという事実については前に認定したとおりの内容で、長らく運転業務から離れていた同営業所長が営業としてバスを運転することが危険防止上からも必ずしも歓迎すべきことでないことはいうまでもなく、X10 ら両名がこれを述べて同所長を思いとどませようとしたこともあながち不当ではないと思われる。バスの前面に立ちふさがったということもこの場合必ずしも違法の行為とは認め難い。

J X2、X8 の両名が 6 月 27 日小石営業所において Y7 所長がバス用自動車を操縦して同営業所に到着したことに對し抗議し、X8 はその車の鍵を勝手にとりはずし暫時自づからこれを保管し同所長がそのバスを使用することを妨害したという事実については前に認定したとおりで、抗議は口頭上述べただけで何ら不当のことはなく、鍵についても同所長がやがて車を運転しようとしたときにはこれを返しているのですから少しの実害も発生しておらず、両名の行為は違法である

とは認め難い。

K X2、X8 が 7 月 3 日小石営業所において Y8 所長に対し同所長が公休者の代替勤務として第二組合の X15 運転手を稼働させようとしたことにつきこれを阻止妨害したという事実については、前に認定したとおりで、ただそのようなことをしないよう説得を試みたのみに過ぎないので、労働組合の正当な行為の範囲を出でたものとは認め難い。

L X3 が 7 月 3 日に二島営業所で Y13 主査に対し管理職として代替運行をしようとするのを阻止したという事実については、これまた前に認定のとおり、暴行その他の不法の手段を用いた事実はなく説得の範囲を出でないので労働組合の正当な行為の範囲を逸脱したものとは認められない。

M X4 が 7 月 3 日若松渡場案内所において Y7 所長が自づからバスを運行しようとするのに対しこれを阻止したという事実については既に認定したとおりで、X4 のその際の言動の内容が違法行為と認められる程度のもものではなかったと考えられる。

4 X12 は執行委員ではないので、同人の懲戒処分理由として掲げられた各点について次のとおり判断する。

A X12 が 7 月 3 日整備課事務所において Y1 課長の机の上にあった木製名札をもって机上を激しく叩き機の板ガラスを破損した事実は前に認定したとおりで、地方公務員法第 29 条の懲戒を受くべき行為に該当するものと判断する。

B X12 が 7 月 1 日二島営業所において Y7 営業所長に対し組合員約 20 名とともに休暇の承認を迫りこれに抗議し、組合員の休暇闘争を煽動したという点については、ただ同人が休暇の承認を要求した事実は認めることができるけれども、それ以外に違法な行為があったという具体的事実は認められない。

C そのほか懲戒処分理由として被申立人は X12 が 7 月 3 日二島営業所で無断で教宣ビラを貼ったこと、同月 19 日整備課において外注による車の修理を行なおうとした管理職に対しこれを妨害したこと、同日二島営業所において無断でビラを貼ったことの 3 点をも掲げているが、これらを認めるに足る何らの疎明もない。

5 叙上判断したところを総合すれば、X1、X4、X5、X6、X2、X3、X8、X10、X11 の 9 名については 7 月 3 日の第三波の争議行為を主として企画し実行した点において地公労法第 11 条第 1 項の違法行為があったものと判断されるので、地方公務員法により同人らを何らかの懲戒処分に付することはその理由があるものと認められる。しかしながら、同人らに対する本件懲戒処分にはこの第三波の争議行為とは別に正当な組合活動と認められる第一波、第二波の超勤拒否闘争、完全点

検闘争をも懲戒処分理由として掲げられており、そのほか X4、X2、X3、X8、X10、X11 の 6 名については、前に掲げた判断の 3 において説明したとおり、同人らの正当な種々の組合活動までもがそれぞれ本件停職処分理由とされている。また、X12 については、同人が 7 月 3 日整備課事務所において Y1 課長の机上にあった板ガラスを破損した点については地方公務員法第 29 条の懲戒処分を受くべき行為に該当すると判断されるけれども、同人に対しては同人の行為があったと認定できないもののほか、7 月 1 日二島営業所における同人の必らずしも違法とはいえない組合活動までもこれを懲戒理由として掲げている。換言すれば、上記 10 名に対する停職処分理由のうちには正当な組合活動が含まれており、しかもそのことが同人らに対する本件懲戒処分の要否とその程度とに影響がなかったものとはいえない。

X9、X7 の 2 名については懲戒処分に値する行為が認められず、被申立人が懲戒処分理由として掲げている同人らの組合活動は違法ではないので、同人らに対する本件の懲戒処分は結局において同人らの正当な組合活動を理由としたものである。また X13 に対する懲戒処分は事実ではない事柄を理由としたものである。

被申立人の財政再建計画に対しこれに反対し、人員の削減、労働条件の低下を阻止しようとしてはげしく抵抗していた申立人の三役、執行委員、中央委員である被処分者らを被申立人が嫌悪していたことは当時の前後の事情より明らかに推認し得るので、本件懲戒処分の上記 X1 から 10 名に対する行き過ぎと X9 から 3 名に対する理由なき懲戒処分は何れも正当なる組合活動を理由とする不利益処分であり、またはそのようなものを含むものであるから、違法な第三波の争議行為などについてそのことに責任を有する者をあらためて懲戒処分に付するや否やはともかく、本件懲戒処分はこれを取消さなければならない。

よって、労働組合法第 27 条および労働委員会規則第 43 条の規定に則り、主文のとおり命令する。

昭和 47 年 4 月 26 日

福岡県地方労働委員会

会長 副 島 次 郎 ㊞