

島根、昭 44 不 9、昭 48. 8. 21

命 令 書

申 立 人 私鉄中国地方労働組合一畑電鉄支部

被申立人 一畑電気鉄道株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人私鉄中国地方労働組合一畑電鉄支部母衣町分会執行委員長 A 1 に対して行った昭和 44 年 7 月 23 日付の解雇を取り消し、同人を原職に復帰させるとともに、解雇の日から原職に復帰するまでの間に同人が受けるはずであった諸給与相当額を支払わなければならない。
- 2 申立人のその余の請求を棄却する。

理 由

第 1 認定した事実

1 当事者

- (1) 被申立人一畑電気鉄道株式会社（以下「会社」という。）は、肩書地に本社を置き、旅客運送事業、百貨店、遊園地等を経営している企業で、従業員は約 2,400 名である。
- (2) 申立人私鉄中国地方労働組合一畑電鉄支部（以下「私鉄一畑」という。）は、一畑電鉄労働組合（以下「一畑労組」という。）内の民主化同志会（以下「同志会」という。）を母体として、昭和 43 年 5 月 25 日結成された一畑電鉄新労働組合（以下「新労」という。）がその後改称されたものであり、日本私鉄労働組合総連合会（以下「私鉄総連」という。）傘下の私鉄中国地方労働組合（以下「私鉄中国」という。）に加盟しており、

申立当時の組合員は約 200 名であり、現在は約 150 名である。

- (3) なお、別に組織されている一畑労組は、全国交通運輸労働組合総連合（以下「交通労連」という。）に加盟し、組合員は現在約 2,000 名である。

2 私鉄一畑結成の経過について

- (1) 一畑労組は戦後間もなく結成され、私鉄総連、私鉄中国に加入していたが、昭和 29 年 1 月私鉄総連を脱退した。
- (2) その後、会社と石見交通株式会社の合併問題（最終的には合併しなかった。）を契機として、一畑労組の組合員の間から、組合の体質改善、労働条件の向上を目指す者が有志という形で結集した。
- (3) 昭和 40 年の一畑労組役員選挙に、(2)の有志の中から A 2（以下「A 2」という。）などが組合三役に立候補して当選した。
- (4) 昭和 42 年 6 月の役員選挙には、(2)の有志の中から A 2、A 3、A 4（以下「A 4」という。）が三役に立候補したが、A 2が委員長に当選しあとの 2 名は落選した。
- (5) その選挙の際、会社の選挙干渉がひどかったということで、一畑労組の有志を組織化し、組合員に意識的に訴えて行こうという目的で有志会が結成された。
- (6) 同年 12 月 1 日有志会は、名称変更して同志会と称し、A 4が会長となった。同月行われた役員選挙では、同志会から立候補した者のうち、三役は落選したが、執行委員に自動車部集団の 5 名が当選した。
- (7) 昭和 43 年に入って、上部団体加入問題について一畑労組の執行部が全日本労働総同盟（以下「同盟」という。）加盟を指向したのに対し、同志会としては、私鉄総連も日本労働組合総評議会（以下「総評」という。）も、同盟もいずれについても同じ立場においていろいろ話してみるのが当然ではないか、と主張したが、執行部に受け入れられず一畑労組の執行部は、昭和 43 年 5 月 25 日、松江市の自治会館で臨時大会を開いて同盟及び交通労連加盟を決定した。
- (8) このため、かねて私鉄総連及び島根県労働組合評議会（以下「県評」という。）加盟の方向を目指していた同志会員は、近く一畑労組と会社の間にユニオンショップ制が

採用され、同志会員が除名されることにより、会社の従業員の身分を失うおそれがあったので、分裂はしたくないが、やむなく同じ5月25日の夜、新労を結成した。

- (9) 新労は同年6月私鉄総連並びに私鉄中国本部の加入承認を受け、私鉄一畑と改称された。組合員は約200名であった。

3 A1の組合活動について

- (1) A1（以下「A1」という。）は、昭和39年11月会社に入社し、松江市所在の母衣町タクシー営業所（以下「母衣町営業所」という。）にタクシー運転手として配属された。
- (2) A1は、入社後3ヶ月で本採用となると同時に一畑労組に加入していたが、昭和42年11月末有志会に加わり、同年12月1日、同志会が結成されると同時にその母衣町分会の分会長となった。
- (3) 昭和43年5月25日新労（現私鉄一畑）が結成されると、A1はその組合員となり、同時に母衣町分会執行委員長に選出され、昭和44年7月23日懲戒解雇されるまでその地位にあった。その間A1は、同志会副分会長A5（以下「A5」という。）らと共に配車基準、考課給、休憩時間、むちうち症対策としてのストップライト取り付けの問題等について、母衣町タクシー営業所長B1（以下「B1所長」という。）と職場交渉を行うなど、職場において先頭に立って活動した。
- (4) 昭和44年5月15日、島根県地方労働委員会（以下「島根地労委」という。）昭和43年（不）第11号一畑電鉄株式会社事件（現在係属中）第6回審問において、A1は申立人私鉄一畑の証人として被申立人会社の教育管理部長B2（以下「B2部長」という。）及びA1の直属上司であるB1所長に、会社の小型タクシー不正乗車（定員超過）があったと証言した。

4 会社職制の組合活動に対する介入について

- (1) 昭和43年1月4日18時頃に、A1の家から母衣町営業所に、A1にすぐ連絡するよう伝えてほしいと電話があったが、そのことは翌日午前零時を過ぎて終業の点呼を受けた時に初めてA1に知らされた。その間、A1は何回も母衣町営業所の事務室に

入っているのに連絡の機会があったにもかかわらず、連絡がなかった。A 1 は、「今夜は遅くて家に電話しないが、もう一度電話があったら連絡してくれ。」と B 3 運管に依頼して松江市川津の会社寮へ行って泊った、翌日も家から 10 時ごろ電話があったが、13 時 30 分の始業点呼を受けるまで連絡がなかった。このことについて、A 1 は A 5 や A 6（以下「A 6」という。）と共に後で B 1 所長に抗議した。B 1 所長は、「いささはどうか知らぬが、今後十分気をつける。」と言った。

- (2) 同月 20 日、懇親者の新年会が松江市の野津旅館で行われ、B 1 所長、母衣町営業所の運行管理者（以下「運管」という。）B 4、C 1 一畑労組委員長ほか母衣町営業所の従業員約 20 名が出席したが、同志会員には案内がなかった。この会は会社と一畑労組とが相談して行った同志会対策のための集会であったとのうわさが流れた。

これに対して B 1 所長は、「皆に誤解されるような出席の仕方をしていたことは申し訳ない。いろいろうわさされているようだが、あれはただの新年会にすぎなかった。」と各班長を通じて従業員に釈明した。

- (3) 同月 25 日、北松江、松江、母衣町の三営業所の従業員が出席して極秘の会が催された。この会について A 1 らは、A 1 の属する班長 B 5（以下「B 5 班長」という。）を追及したところ、B 5 班長は、B 1 所長が班長を招集し、「同志会員とみなされる者以外の者を出席させること。同志会員に気付かれぬよう十分注意して、個々に連絡をとること。」と命じたものであることを話した。

- (4) 3 月に入って従来あまり行われたことのない大掛りな班替えが行われ、同志会員が偏在していた B 5 班の同志会員が各班に振り分けられた。

- (5) 3 月 20 日頃、同志会員 A 7 と A 8 は、母衣町営業所の B 4 運管、B 6 管理から宿直室に呼びつけられ、同志会から脱退するようしつこく言われた。

- (6) 会社鉄道部門の運輸課長 B 7（以下「B 7 課長」という。）は A 1 の身元保証人でもあったが、3 月頃平田市の A 1 の実家に来て、本人に対し同志会活動について注意した。これは、B 7 課長が B 1 所長と電車通勤途上顔を合わせるたびに、「A 1 を同志会から脱退させてくれ。」といわれているからとのことであった。

- (7) 4月24日、A1ら同志会員が、同志会速報を持って会社の平田営業所へオルグに行き、同志会速報を配った。

平田営業所長B8（以下「B8所長」という。）は、「チラシ（同志会速報）を全部渡せ。焼いてしまうから。」と言った。A1らは、B8所長に対して、「なぜ我々の配ったものを取り上げるか。同じ会社の中で組合活動としてやっているのに、所長からうんぬんされることはない。」と抗議した。

- (8) 5月25日一畑労組の臨時大会が開かれ、同盟加入が決定された。この時、入場券が発行されたが、同志会員には渡されず、A1が入場券なしで入場しようとしたら受付の北松江営業所のB9次長、玉造営業所のB10運管等10人くらいの者に阻止されて入場できなかった。

- (9) 8月11日、午前1時20分頃母衣町営業所運管B3は、古志原連絡所の車庫で、B仕業で仮眠中のA9（以下「A9」という。）を起して、私鉄一畑からの脱退をすすめた。これについてA1らはB3運管及びB1所長に抗議した。

- (10) B3運管は、「A1は、ちょっと人間が変わっている。あんな者につき合ってはいけない。」と同志会に加入して間もない者に言っていた。これに対してA1を先頭にB1所長に抗議を申し入れた。またB3運管は、同志会会長のA4に対して、個人的に「A1君みたいにきびしいことを言ったんでは同志会のマイナスになるので、もっと柔らかく言う人に替えた方がいいではないか。」と言った。

5 タクシー乗務の運転手の勤務実態とB仕業制定の経緯について

- (1) 従来タクシー運転手の勤務時間の割り振りには、A、B、C、Dという4仕業が定められていた。この仕業は次のような順番で6日間を1サイクルとして循環勤務が実施されていた。

A仕業、8時30分から夜中の零時30分まで。

B仕業、13時30分から翌朝8時まで（内1時から5時30分まで仮眠）、仕業明けは非番日。

C仕業、8時から23時まで。

D 仕業、7 時から 20 時まで、翌日は公休日。

- (2) B 仕業の仮眠時間に対して賃金は支払われないが、仮眠時間中に出車すると、原則としては、仮眠時間を延長するという取り決めがあるが、ほとんど実行不可能のため、深夜の割増賃金 3 割と超過勤務手当の 2 割 5 分計 5 割 5 分増しの手当が支給された。
- (3) 運転手の中には、賃金の増収を図るため仮眠時間中にも出車する者がときどきあり、そのため十分な休養が取れず、居眠り運転による事故が発生した。

例えば、昭和 42 年の 11 月頃運転手 A 9 が、松江市大輪町で歩道に車を乗りあげて歩行者に怪我をさせ、また昭和 43 年 1 月頃明け方運転手 C 2 が、松江市津田街道で街路燈にぶつかるという事故があった。

- (4) このような実態を重視して、昭和 43 年春頃から、A 1 ら同志会が中心となって事故防止と運転手の健康管理上の理由も合わせて、仮眠時間中の出車は止めるよう会社側と交渉した。

この結果、かねて義務づけられていた毎朝 4 時頃松江駅に到着する急行「いなば」「ちどり」受けは取りやめになった。

- (5) 昭和 43 年 8 月 14 日早朝、運転手 C 3 が B 仕業の仮眠時間中に、暑くて眠れないので外でぶらぶらしていた。たまたま午前 4 時過ぎ盆の臨時列車が松江駅に到着することを知っていたので、電話番に断って駅へ行った。2 回目の客を輸送した後空車で帰る途中、居眠り運転をして松江市本郷町の路上に駐車中の車輻に追突して、両車とも大破炎上するという事故（以下「C 3 事故」という。）が発生した。
- (6) この C 3 事故が発生したため、会社は島根県陸運事務所から事故状況報告と事故防止対策報告を求められた。そこで今後の事故防止対策としては、仮眠時間中に出車することには問題があるので、まず①通し勤務を作ること、②仮眠時間中の者の出車については緊急輸送に限るという方向で行うことを決定し、同年 8 月 16 日頃責任者である B 2 部長が島根県陸運事務所へ報告に行った。
- (7) 同月 17 日頃、会社は B 1 営業所長に対して「仮眠時間中の出車は、緊急輸送に限る。」という指示をした。

- (8) B 1 所長は会社の指示を受け、母衣町営業所及び出先の各連絡所（古志原、県庁前、駅前、本庄、恵曇）に次のとおり掲示し、その他口頭で指示した。この掲示は、翌年の 6 月中旬頃まで掲示されていた。

仮眠時間内における出庫について

- ① 仮眠時間内に出庫は緊急用務以外にしないこと。
- ② 仮眠時間内にねむれないからといって洗車等の作業はさけ、とにかく横になって休養をとる。

緊急用務とは（例えば）

- (イ) 突発的な病人（ケガ人）の輸送
 - (ロ) 報道関係の緊急取材のとき
- } 等

但し、緊急用務の出庫といえども無断で出車しないこと。（不寝番に連絡する）

- ◎ 予約についても緊急用務以外のものは断ること。

- (9) (7)、(8)の指示に従って、不寝番（電話番）が客に、行先や用件を問いたすので、客から「いちいち行先を言わなきゃいかんのか。」とか、「用件によって出車したりしないということはおかしいじゃないか。」という苦情が出た。

- (10) それに対処するため、8 月 20 日過ぎに班長会議が開かれた。その際、一畑タクシーは出庫する時間としない時間とができて、一般のお客に多大の迷惑をかけるし、不寝番と運転手が困るので、早く通し勤務を作れという要望が出た。

この班長会議には、会社の本社営業本部副部長、タクシー課長が出席しており、同課長はその場で、深夜の輸送需要を調査し、必要車輛台数を早急に検討して、仮眠なしの通し勤務である B 2 仕業を実施したいという会社の意向をのべた。

- (11) 同月 22 日、会社のタクシー課長から電話で、B 1 所長あて、通し勤務の B 2 仕業の実施について指示があった。

6 B 2 仕業実施についての従業員に対する周知方法について

- (1) 会社から B 2 仕業制定についての指示を受けた B 1 所長は、8 月 23 日、営業所の当直室に班長一同を集めて、①班員一同に B 2 仕業の趣旨を徹底してほしいこと、②運行

管理者に点呼の際B₂仕業の制度を設けるということを周知徹底するようにと言った。

(2) 同月 26 日、B 1 所長は、B 4 運管に命じて次のような内容の掲示を書かせ、仮眠室の前の窓硝子に掲示させた。この掲示は、50 センチ四方ぐらいのポスターの裏紙に墨書したものである。掲示は約 2 週間はられた。

- ① B 仕業の中から不寝番要員を除いて毎日 2 名あてをB₂仕業とする。
- ② B₂仕業者は 17 時から翌朝 8 時まで仮眠なしの通し勤務とする。
- ③ B₂仕業は緊急輸送及び一般輸送も行う。
- ④ B₂仕業 2 台が出払った後で緊急輸送の必要が発生した場合は、B 仕業で仮眠時間中の者の協力を求めること。
- ⑤ 出車については不寝番の指示に従う。暇だからといって流しのような形で営業しないこと。
- ⑥ B₂仕業は 8 月 29 日から実施すること。

(3) この掲示があった後、B 4 運管は、A 番の仕業のあいさつの時にB₂仕業について説明した。

(4) 班長B 11（以下「B 11 班長」という。）は、B 番明けの班員 15～16 名を全部営業所の食堂に集めて説明した。この時A 1 らは、B 11 班長からB₂仕業の建前について一応説明を聞き、副班長B 12（以下「B 12 副班長」という。）から運用面の詳しい話を聞いた。

B 11 班長から、B₂仕業の建前は通し勤務であり、依頼された客は全部輸送するという説明があった。このB 11 班長の説明にA 1 は、「そういうことになれば今までのB 仕業と同じではないか。金の問題ではない。1 時 30 分から 5 時まで寝ずにやったら事故防止、健康上同じことになる。」と質問した。

A 1 の質問に対してB 12 副班長は、「B₂仕業ができたのは、これまで急病人や報道機関など緊急用務だけ出車していたけれども、常連の客から文句が出て、どうしても断り切れない客がある関係で、我々が頼んで作ってもらったので、通し勤務であるけれども、緊急用務と断りきれない客だけ出てもらえばいいからB₂に協力してくれ。客

のない場合は仮眠室へ入って寝ておればよい。」という説明をした。この説明を聞いた A 1 ら班員は、B₂仕業は無制限で出車するものでないということを確認し了解した。

(5) B 5 班長は、班の全員を食堂に集めて B₂仕業の説明をしたが、同班の A 5 は、台数は 2 台において緊急用務と断りきれない客を運ぶという説明を聞いた。同班の C 4 は、緊急以外の分は出なくてもよいと聞いた。当時他の班を含めて運転手は 120 人くらいいたがその約半数の者が同じような受け止め方をしていた。

(6) B 2 部長は、9 月 16 日から母衣町営業所のタクシー運転手 6 班を毎日 1 班（1 班は 15～16 名）ずつ本社の会議室に集めてサービス向上、増収、事故防止等について教育した。その際、B₂仕業は C 3 事故の再発防止対策として立てたものであり、B 仕業の仮眠時間中の者は緊急輸送に限り応ずる旨説明した。

7 A 1 の解雇の経緯

(1) B₂仕業実施当初は、B₂仕業者は緊急用務と断りきれない客（以下「緊急用務等」という。）に限り出車し、緊急用務等のない場合は仮眠していた。

しかし日がたつにつれて B 仕業者の中から超過勤務手当、報奨金とか考課の関係で賃金ほしさに 1 時を過ぎても出車したり、流しのような形で働いたりする者が出てきて、それらの者は B₂仕業になったときに仮眠したりすると、賃金が保証されている B₂仕業では働かないと、いやみを言われるのがいやさに、緊急用務等以外にも出車することが多くなってきた。

このように、当初 A 1 らが懸念して反論し確認した運用についての条件が、なしくずしにされるおそれが強くなって来たので、A 1 らはこの原則を崩すような者に対しては、これを崩さぬように繰り返し話し合いをした。

(2) 昭和 44 年 6 月 14 日 17 時から A 1 は、相番の C 5（以下「C 5」という。）と共に B₂仕業の勤務に従事していた。これは翌 15 日 8 時までの通し勤務であった。

(3) 同月 15 日零時過ぎ、A 1 が夜食をとっていたところ、当夜の不寝番であり配車指令をしていた C 6（以下「C 6」という。）が次ぎ次ぎと電話予約を受け、「すぐ参ります。」と言った。これでは B₂仕業の建前と運用の実際が違うとして、A 1 は C 6 に断

れるものは断るべきだと言ったところ、C 6 はA 1 に「お前に出ろと言ったか。」と言った。2メートルくらい離れて2人の話を聞いていたB 4 運管は、そのことについて何も言わなかった。

(4) 1時5分頃、母衣町営業所の事務所へ客が来たので、C 6 が、「A 1 君、お客さんだよ。」と言ったら、A 1 は小走りに客のところへ行って、松江市法吉町方面へ乗せて出た。

(5) A 1 が出車した後、1人の客が営業所へ来て八束郡島根町加賀までの乗車を依頼した。当夜通し勤務のB₂仕業に当たっていたタクシー2台のうち、1台はA 1 が乗り、他の1台は、C 5 が八束郡鹿島町恵曇方面へ出車していたので、C 6 は客に営業所の車庫で待ってもらい、間もなく帰って来る予定のA 1 を無線で呼んだが、応答がなかった。

(6) 客が来所して15分くらい経った頃、A 1 が営業所へ帰って来て、車庫の方へバックした。そこでC 6 は客にどうぞと言って、手で合図した。A 1 が車を降りようとドアを半開きにしたところへ、客が来て、「お願いできますか。」と言った。A 1 は「営業は1時までですので、もう出る車がありませんから。」と言って断った。客は、「あ、そげかね（あ、そうですかの意。）」といってA 1 の車から去った。その後、その客からこのことについて会社に対し何らの苦情も出ていない。

(7) たまたまB仕業で1時に勤務を終った運転手C 7（以下「C 7」という。）は、手洗いへ行って営業所の仮眠室へ帰りがけに、A 1 と客の会話を聞いた。

(8) C 7 はC 6 に「C 6 さん、A 1 君が1時過ぎたから出んと言って断っているが、どこまでのお客さんか。」と聞いた。そこでC 6 は「お客さんは加賀までだが困ったなあ。」と言った。C 7 は「加賀だったら往復40分もあれば行って帰られることだから私が代わって行ってあげますよ。」と言って、その客を加賀へ輸送した。

(9) 事務所に入ったA 1 は、電燈がついていると隣の仮眠室が明るくて眠られないし、また1時過ぎは一部を除いて電燈を消すことになっているので、「いつまでも電燈をつけておるからお客が来るだないか。電燈を消してしまえ。」とC 6 に言って、仮眠室

に入った。C 6 は平素の A 1 の言動から一種の恐怖感を持ち、無用の摩擦を起したらいけないと思い、A 1 に何も言わなかった。A 1 より約 30 分後に帰って来た相番の C 5 は奥の方の布団に入って寝た。

(10) 4 時 30 分頃、松江市朝酌までの客が母衣町営業所へ来たので、C 6 は仮眠室で寝ている A 1 に「A 1 君、お客さんが頼むわ。」と言ったら、何も言わずに起きて出車した。それから帰った後も、松江市北堀町へ A 1 は出車した。

(11) 同月 15 日 8 時 30 分頃、C 6 は B 4 運管に A 1 の言動について報告した。

(12) C 6 から報告を受けた B 4 運管は、B 1 所長が旅行中で不在のため、次番の運管 B 13 と相談のうえ、B 2 部長まで報告した方がよいだろうということになった。当日 15 日は日曜日であったので、翌 16 日朝 B 4 運管は B 2 部長に口頭で報告した。

(13) 16 日の 12 時 30 分頃 B 2 部長は、A 1 を本社応接室に呼び、1 時間にわたって B₂ 仕業中乗車拒否をした事実を取り調べた。この間 B 4 運管が立ち会った。

B 2 部長は A 1 に、① 6 月 14 日から 15 日の勤務はどんな勤務か、② 15 日の 1 時過ぎに客に、もう 1 時過ぎたからと断った事実があるかどうか、③ C 6 に対して「電燈をいつまでもつけているからお客が来るではないか。」と言って仮眠室へ入って寝たかという質問をした。これに対して A 1 は、①については B₂ 仕業で 14 日の 17 時から翌朝 8 時まで通し勤務であった。②についてはそのとおりであると答えたが、③の質問の時点から激こうして、「きたないことをするな。」と言って答えはなかった。

(14) B 2 部長は、B₂ 仕業は通し勤務であって当然賃金も払っているし、B₂ 仕業設定のいきさつから、どんな客でも要請があれば、送らねばならないことになっているのに何故拒否したかと質問した。これに対して A 1 は、1 時以降は緊急輸送と上得意以外は送らないことになっているから断ったと答えた。

B 2 部長が会社の考え方を詳しく説明すると、A 1 は会社の考え方は理解できるが、現場において B 2 部長の趣旨が徹底しなかったのではないかと聞いた。

そこで B 2 部長は傍らの B 4 運管に、B₂ 仕業の趣旨徹底を欠いているのかと問うと B 4 運管は、「そうではない。B₂ 仕業を設定したときに、ビラもはってあるし班長

会議を通じて言っているのに、それを徹底を欠くとは何事か。」とA 1に言った。A 1は再び「自分は1時以降は、緊急輸送、上得意のお客だけを輸送すればよいと考えている。」と言った。

(15) B 2部長はA 1に対し、乗車拒否したこと並びにB 2仕業は17時から翌朝8時まで
は通し勤務である旨の自認書を書くよう要請したが、A 1はこれを拒否した。それで
最後にB 2部長は、就業規則上の定めにより自認書を出せと言ったら、A 1は再び拒
否したので、暫く考えてみなさいと言って応接室にA 1を残してB 4運管と外へ出た。
10分ほどしてB 2部長は再び入り自認書を書かないかとA 1に言ったがA 1は拒否
したので、書かないのなら就業規則に反する問題も出てくるので、上司に報告して協
議するということで再度室を出た。2回目にB 2部長が入室したとき、A 1は「電話
をかけたいので出させてくれ。」と言ったところ、これに対しB 2部長は、「業務上の
問題なら私が代ってやろう。」と言ったら、A 1は何も言わずに椅子に掛けた。その後
B 2部長が出てからA 1は便所に行った。

(16) それからB 2部長は、労務部長B 14（以下「B 14部長」という。）・人事課長等と約
1時間協議し、その結果をB 14部長が会社代表取締役社長B 15（以下「B 15社長」と
いう。）と相談し、出勤停止が至当であるということになった。そこでB 2部長はA 1
に出勤停止命令書を手渡した。

(17) 同月17日朝、B 1所長は自宅でB 4運管からA 1の事件について報告を受けた。B
1所長が出社したときには、既に会社からA 1に対し出勤停止命令が出ていたので、
直接A 1とは話し合わなかった。

(18) 同月17日、A 1は7時から母衣町営業所へ出て、出勤停止命令に不服であり仕業に
つかせるようB 4運管に要請し、日勤仕業の終了時である15時30分まで待機した。
同月18日、A 1は出勤停止命令に対する異議申立書をB 15社長あて郵送した。

(19) 同月17日会社は私鉄一畑に対し、A 1の処分につき6月23日懲戒審査委員会を開
催するので、委員を1名出すよう要請して来た。しかし私鉄一畑は、懲戒審査委員会
の構成については、懲戒審査委員会の組合側委員は、被審査人の属する組合からその

都度選任された者で構成すべきだ、と会社に主張していたが、これが未だ合意に達していないため、この申し入れを拒否した。

(20) 同月 20 日私鉄一畑は、A 1 他 3 名の組合員の懲戒事案について、6 月 23 日団体交渉（以下「団交」という。）を行うよう申し入れたが、会社は 23 日懲戒審査委員会開催を予定しており、団交は行われなかった。その後 7 月 23 日団交が行われた。

(21) 同月 23 日、懲戒審査委員会は、A 1 の乗車拒否事件について次のような理由で「懲戒解雇が相当である。」と決定した。

① 昭和 44 年 6 月 15 日 1 時 15 分頃客が営業所に輸送を依頼したのに、A 1 は直接客に、1 時過ぎているので出車はできないと乗車を断った。このため既に勤務終了した者が代わりに輸送した。通し勤務時間中のこの行為は、会社に損害をもたらし、顧客に迷惑を与え、会社の名誉信用を著しく失墜するものである。

② 配車指令担当者に対して「いつまでも電燈をつけているから客が来る。早く電燈を暗くしてしまえ。」と言ったことは業務妨害、越権専断の行為である。

③ その後仮眠室に入って寝てしまった行為は業務放棄である。

(22) 同月 27 日、A 1 は B 15 社長に対し、懲戒審査委員会の決定に不服であると申し立てた。

(23) 7 月 23 日、B 14 部長は A 1 を本社に招致し懲戒決定書を手渡した。

(24) A 1 が処分された後、母衣町営業所タクシー運転手 A 10 他 58 名から「A 1 不当処分撤回請願書」が会社あて提出された。

(25) A 1 と同班の A 6 は、A 1 が処分を受けたため、B 1 所長に対し、B 2 仕業説明のときの条件と違うことを指摘し、B 2 仕業の趣旨運用をもう一度明確にするよう要求したが、B 1 所長は「今さら B 2 仕業の達しはできない。」と言った。

(26) A 1 が会社から出勤停止命令を受けた 2 日後の 6 月 18 日午前 1 時過ぎ、古志原連絡所の車庫にはられていた「仮眠時間内における出庫について」の掲示を運転手の C 8 がはがしているのを A 11 が見た。その他本庄連絡所では B 6 管理が掲示をはがしているのを A 12、A 13、A 11 の 3 人の運転手が見た。また、A 1 が 19 日頃母衣町営業

所に行った時、B 4 運管が新聞紙で巻いて持って来た「仮眠時間内における出庫について」の掲示のはり紙を B 1 所長に見せたのを目撃した。

8 乗車拒否等の事例について

(1) C 9 運転手の乗車拒否事件について

イ 昭和 44 年 7 月 24 日 23 時頃、出雲へ帰る途中の会社の出雲タクシー営業所 C 9 運転手（以下「C 9」という。）は、当夜松江市の天神祭で車輛混雑のため松江駅通りで一時停止した。そのときたまたま会社の北松江営業所運転手 C 10（以下「C 10」という。）ほか 2 名が C 9 の車を呼び止めて乗車した。

ロ C 10 は C 9 に、北松江へ行くように言った。交通混雑のため北松江へは平常より多く時間がかかるので、当夜 24 時までの勤務である C 9 は、C 10 に「24 時までに
出雲に帰らなければならぬから。」と言って降りてもらった。

ハ C 10 は、翌 25 日本社のタクシー課へ来て C 9 に乗車拒否されたと抗議した。C 9 運転手については何の処分もされなかった。

(2) 大東・奥田原線のバス欠便事件について

イ 北松江営業所大東連絡所の運転手 C 11（以下「C 11」という。）は、大東・奥田原線のバス運行を担当している者であるが、昭和 44 年 5 月 3 日、身体の具合が悪いから 4 日に休ませてほしいと北松江営業所の B 16 運管へ連絡した。しかし会社としては 5 月 3 日・4 日・5 日はいわゆるゴールデンウィークで、可能な限りの人員を動員して輸送に当たっていた関係上、代替運転手の手配がつかなかったので C 11 を説得した結果、C 11 はそれでは明日やってみるということになった。

ロ 4 日、C 11 は奥田原発 7 時大東着 8 時 5 分の第 1 便バスを運転したが、大東着後身体がきついので、次便から乗務できない旨を連絡員に報告するとともに、次便の 8 時 20 分発奥田原行のバスに乗っている客にも欠便する旨の連絡をした。このため当日は 2 往復便が欠便になった。なお会社は、大東町の有線放送を利用して、大東・奥田原線は、車輛故障のため今日の午前中は運休する旨一般に知らせた。しかし実際には車輛は故障していなかった。

ハ C11 は当日大東町の晴木医院で受診し、感冒及び胃炎と診断された。その後C11 は晴木医院から約 40mのところにある自宅（C11 の兄の家）へ帰らず、約 700m離れた友人C12 の家に行き休んだ。

ニ この大東・奥田原線のバス欠便の件について、2、3 日後私鉄一畑の組合員が北松江営業所長 B17 に C11 の欠勤事由を問いただしたところ、C11 は病気のため欠勤したと言った。

ホ 私鉄一畑は、大東・奥田原線の C13 車掌が「当日、C11 が他の車に乗ってどこかへ出かけたのを知っている。」と言ったという情報を得たので、この件について 7 月 23 日の団交でこの点を会社に問いただしたところ、会社は実情を良く調査すると答え、2、3 日後私鉄一畑の A2 副委員長に対し、調査した結果そのような事実はなかったと回答した。

ヘ この大東・奥田原線のバス欠便の件について C11 は会社から何らの処分も受けなかった。

第 2 判断

私鉄一畑は、その主張において、会社が組合の団結権を侵害し、崩壊を企図し、島根地労委昭和 43 年（不）第 11 号一畑電鉄株式会社事件第 6 回審問において、会社幹部の不正の事実・支配介入の事実を証言した組合活動家 A1 を、企業外に排除する目的をもって、不当に解雇したものであり、明らかに労働組合法第 7 条第 1 号及び第 4 号に該当する不当労働行為であるとし、これに対して会社は、A1 に対する懲戒手続は全く正当なものであり、不当労働行為でないと主張するので、以下これについて判断する。

1 解雇理由の当否

会社は、A1 の乗車拒否及び不寝番に対する暴言は、会社に損害を被らしめ、顧客に迷惑を与え、会社の名誉信用を著しく傷つけ、かつ社内秩序を無視するものであって、就業規則第 92 条第 1 項第 2 号（業務妨害）、第 3 号（上長の指示違反、越権専断の行為による規律違反）、第 12 号（会社の名誉信用の毀損）、もしくは労働協約第 23 条（懲戒）のいずれにも該当し、懲戒解雇処分が正当である、と主張する。

(1) 乗車拒否問題について

イ A 1 が顧客の乗車を拒否したときの事情は、前記第 1 の 7 (6) のとおりであるが、A 1 が 1 時過ぎの出車を客に直接断ったことには、次の理由があった。即ち、第 1 の 6 (4) のとおり、B₂ 仕業について班長の説明があったとき、A 1 は B 12 副班長から運用面について、「通し勤務であるが、緊急用務と断りきれない客だけ出てもらえばいい。」という説明を聞き、そのことを A 1 らが確認、了承していたからである。B₂ 仕業をこのように理解していた者は、A 1 だけではなかったことは、第 1 の 6 の各班における B₂ 仕業の説明状況及び第 1 の 7 (24) に記された、A 1 の不当処分撤回請願書に、私鉄一畑の組合員のみならず、一畑労組の組合員も相当数署名請願していることから察知されるところである。

ロ 第 1 の 5 (5)(8) のとおり、C 3 事故が発生した後、「仮眠時間内における出庫について」の掲示が、昭和 43 年 8 月 17 日以降 1 年ちかく母衣町営業所及び各出先連絡所にはられていたが、これとだぶって第 1 の 6 (2) のとおり、B₂ 仕業に関する掲示が、母衣町営業所に 8 月 26 日からはられた。しかし、このほうはなぜか約 2 週間後に撤去された。

そのため、「仮眠時間内における出庫について」の掲示と、B₂ 仕業に関する掲示との関係についての A 1 等運転手の理解に、混乱が生じたことが考えられるのであって、A 1 が客の乗車を断ったのは、会社の B₂ 仕業についての趣旨が、従業員各自に十分徹底していなかったことの一端が表面化したものとみることができる。

また、第 1 の 7 (26) のとおり、A 1 が出勤停止命令を受けた直後に、母衣町営業所及び各連絡所における「仮眠時間内における出庫について」の掲示が、会社の手によって撤去されたことは、この掲示が上記のような、A 1 らの B₂ 仕業に関する理解を正当づける一つの根拠となりうるものであることに気付いたためであって、会社の B₂ 仕業についての趣旨徹底の不十分さを自ら認めたものといえることができる。

ハ 会社は B₂ 仕業は、不寝番の指令に基づいて出庫するものであるにもかかわらず、A 1 が独自の判断で、直接顧客に乗車を断ったことは、顧客に迷惑を与え、会社の

名誉信用を著しく失墜したと主張する。

しかし、当夜の不寝番で配車指令担当者であるC 6は、A 1の平素の言動から口論になるのをおそれて、車庫待ちをしていた顧客の輸送をA 1に命ぜず、たまたま起きてきたB仕業のC 7に出車を依頼していること、そして、第1の7(6)(8)のとおり、A 1に乗車を断られた顧客は、素直に「あ、そげかね。」と言って、不寝番に重ねて依頼することもなく帰りかけていたこと、そしてその直後、C 7がその顧客を乗せて出車していることから考えて、それほど顧客に迷惑を与えたものとは言えず、また後日、その顧客から会社に対し何らの苦情も出されていないことをみても、会社の名誉信用を失墜したとは考えられない。

ニ 会社は、A 1が正当な報酬を受け労務に服すべきB₂仕業の勤務時間中に乗車拒否し、その代りにB仕業で仮眠時間中のC 7が出車したため、深夜割増賃金及び超過勤務手当をC 7に支払わなくてはならなくなったことは、会社に損害を与えるものである、と主張する。

しかしながら、上記のとおり、顧客の乗車依頼を受けた場合、当然不寝番C 6はA 1に指示を与えなければならないのに、これをせず、B仕業のC 7に出車を依頼したのであるから、このことをもって直ちにA 1が会社に損害を与えたということはない。

(2) 乗車拒否後の言動について

A 1が顧客の乗車を拒否した後、C 6に「電燈を消してしまえ。」と言ったこと及び仮眠室に入って寝たことは、第1の7(9)のとおりである。会社はこのA 1の言動が業務妨害、越権専断の行為に当たると主張する。以下これについて考える。

イ 従来、母衣町営業所では、1時以降は不寝番の電燈と車庫の一番前の電燈だけ残して全部消燈することになっていたし、また仮眠者の安眠を妨げないようにするためにも、不用の点燈についてA 1がC 6に申し入れたことは、表現にやや穏当でない点があるが、消燈すべきであるという言い分は不当とは言えない。

ロ 第1の6(4)のとおり、A 1はB12 副班長からB₂仕業の運用面についての説明を

聞き、B₂仕業者も客のない場合は休憩仮眠してもよいと理解したものである。A 1 以外の相当数の運転手も同様に理解しており、これまで机の上で横になったり、仮眠室へ入って寝ていた事実が認められる。このことは、第 1 の 7 (9) で A 1 の相番である C 5 が仮眠していたことでも明白である。したがって上記のような A 1 の言動をもって業務妨害、越権専断の行為であるとすることはとうていできない。

- (3) なお、さらに会社は、A 1 の行為について、社内秩序無視、上長の指示違反を主張するが、以上のことから明らかなとおり、それを肯認するに足る事実は認められない。

2 A 1 の組合活動について

第 1 の 3 のとおり、A 1 は同志会及び私鉄一畑を通じて母衣町分会長及び同分会執行委員長として、指導的な役割を行った。このため、会社が A 1 の活発な組合活動に注目し、A 1 を嫌悪し、機会あれば職場から排除しようとしていたであろうことは、第 1 の 3 及び 4 (1)(6)(10) の各事例から容易に認められるところである。

3 不当労働行為の成否について

前記第 2 の 1 で判断したとおり、会社の A 1 に対する懲戒解雇処分には、解雇に値する十分な理由が認められず、かえって第 2 の 2 で判断したとおり、会社は A 1 の活発な組合活動に注目してこれを嫌悪し、たまたま B₂仕業中の乗車拒否及びその後の言動を奇貨とし、これに藉口して A 1 を解雇したものと言わざるを得ない。

従って自余の判断を待つまでもなく会社は、私鉄一畑の活動家 A 1 を企業外へ排除して、私鉄一畑の組合組織の弱体化を意図したものと認めることが相当である。

第 3 法律上の根拠

以上の次第であるから、本件解雇処分は、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と判断する。なお申立人は A 1 の解雇は労働組合法第 7 条第 4 号違反であると主張するが、これを認定するに足る証拠がない。

さらに申立人は、被申立人の誓約文の交付、木板掲示、新聞広告掲載を合わせて請求しているが、本件の場合、この部分については、主文の命令によって救済の実を果し得

るものと認める。

よって当委員会は、労働組合法第 27 条及び労働委員会規則第 43 条の規定により、主文のとおり命令する。

昭和 48 年 8 月 21 日

島根県地方労働委員会

会長 安 田 登