

中労委、昭50不再11、昭50. 10. 1

命 令 書

再審査申立人 X

再審査被申立人 三重交通株式会社

主 文

初審決定主文を取消し、再審査申立人の救済申立てを棄却する。

理 由

第1 当委員会の認定した事実

1 当事者等

(1) 再審査申立人Xは、昭和38年6月1日再審査被申立人会社に入社、四日市営業所に配属され、昭和39年9月伊勢営業所へ転勤、一般乗合自動車の運転士として勤務していたが、昭和48年5月8日下車勤務を命ぜられ、同年7月30日用務掛に職種変更され、さらに翌49年5月25日懲戒解雇された。

(2) 再審査被申立人三重交通株式会社（以下「会社」という。）は、肩書地に本社を置き、県内9カ所の営業所のほか観光バスの営業所等を有し、車輛約1,130台、従業員約3,070名をもって、主として一般乗合旅客自動車運送事業を営む会社である。

なお、会社には同社の従業員で組織する三重交通労働組合があり、会社とユニオン・ショップ協定を締結している。

2 Xの本件指定経路外運行

(1) 昭和48年5月8日Xは、伊勢市朝熊町と伊勢市駅前間を往復するバス路線の運行に

従事していた。

(2) 当日は三重県下全域に大雨強風注意報が発令されていて、伊勢市地方では61ミリメートルの雨量が記録されたが、本件バス運行当時も相当激しく雨が降っており、朝の通勤通学のラッシュ時と重なり、バスは全般的に遅れていた。

(3) Xが伊勢市駅前を7時55分着、8時発のダイヤで発車した時は既に定刻より7～8分遅れており、乗客も相当混雑していた。

(4) 途中、Xはバスの運行経路になっている次の宇治山田駅前に到着する前の伊勢警察署前の交差点で信号停車したとき、同時刻の同駅前には経験上4～5名の乗客がいることを承知していたが、降車客のないことを車掌に確認させたうえ、同交差点を左折せず直進して指定経路外の運行（以下「経路外運行」という。）をした。

なお、同時刻頃同駅前を経由する会社の他の路線バスは多かったが、伊勢警察署前の交差点を左折せず直進したバスは他になかった。

(5) 会社は、宇治山田駅前での乗客の申出により、Xの経路外運行を知り、この路線の次便は1時間後しかないこともあって、急拠会社の乗用車を差向け5名の乗客を四郷小学校まで送った。

(6) 会社は、Xから経路外運行をした旨の事後報告もなかったもので、B1主任が宇治山田駅前に同人が再度到着するのを待ちうけて注意したところ、同人は満員でこれ以上乗客を乗せられず、7～8分の遅れもあったので最善と判断して経路外運行をしたままで、これ以上は会社には責任がある旨答えたが、運行中のことでもあったので同主任はそのまま運行を続けさせ、上司のB2営業区長にこの旨報告した。

3 Xの下車勤務

(1) 上記のB1主任の報告をうけたB2区長は、とりあえず代務を出してXを下車させるよう手配し、B3営業所長に報告して同所長らとともにさらに本人から直接事情を聴取するため営業所事務室にXを呼んだ。

(2) 同日午前11時頃、B3所長らはXから事情報告を聞いたうえ経路外運行の非を説諭、指導したが、同人は乗務員勤務規程（以下「勤務規程」という。）第105条からみて正

当な運転であったこと、むしろ経路外運行をしなければならなくなったのは無理な勤務交番表を作った会社にその責任があると述べて反省の態度がみられなかったので、このまま乗務を続けさせられないと判断し、即日下車勤務を命じた。

- (3) Xは、たまたま組合支部書記局で開かれていた伊勢支部執行委員会の場に行き、会社から下車勤務を命ぜられた旨を伝えた。

執行部はXから事情経過を聴き、話し合いのうえ同人に反省を求めたが、同人は自分の行為は正当であり、この件については組合に解決を依頼する意思はなく、裁判で争う、組合には報告だけはしておく、と述べて執行部の説得を聴き容れなかった。

- (4) 下車勤務は、勤務規程第32条に基づくもので、病後或は交通事故直後など肉体的、精神的に適正な運転をすることに支障があるとみられる場合等に指示されるもので、その業務内容は遺失物管理、路線パトロールその他営業所の諸用務である。

- (5) Xは下車勤務中、自分は運転士として会社と雇用契約したのであるから、会社は運転以外の仕事を自分に命ずることはできないとあって、B2区長から乗務員としての職務についての説明や指導がなされたにもかかわらず、指示された業務の一部を行っただけで、そのほかは控室などでぶらぶらしていることが多かった。

- (6) 7月11日会社は、Xに対して本件経路外運行につき、伊勢営業所長名をもって始末書の提出を求めたが、同人は自分の行為は正当であり、会社が組合と協定している勤務制協定等に関連させてその責任を判断すべきである旨の書面を同日会社に提出し、始末書の提出を拒否した。

- (7) なお、勤務規程第32条および第105条には次のとおり規定されている。

第32条 運転士は営業所長の命ずる車輛に乗務し、予め指示された勤務割に従って運転し、又別に命ぜられた場合はその他の勤務に従事しなければならない。

第105条 運転士は道路の決壊、その他やむを得ない場合のほか、指定外の経路を運行してはならない。但し止むを得ず指定外の運転を行った場合は帰着後すみやかに責任者に報告しなければならない。

- (8) 同月20日、会社は本件経路外運行について、再度このようなことのないよう三重陸

運事務所長から口頭注意を受けている。

4 用務掛への職種変更とその後のXの勤務状態

- (1) 7月28日会社は、Xの気ままな下車勤務態度に対して、社内秩序を維持し、また同人の業務内容をさらに明確にするため、同人を用務掛に職種変更する旨を慣例に従って組合本部に内示したうえ、同月30日同人に辞令を交付し、用務掛として出勤簿代りともなる作業日誌を渡そうとしたが、同人は会社と自分は運転士として雇用契約しているので、そのような仕事はできないといって即座にこれを拒否した。
- (2) Xの命ぜられた用務掛は、就業規則第15条により運転士と同区分に位置される一級準社員であって、この職種変更により同人の基本給は変わらず、業務の内容は旅客整理、構内整地、車庫等の補修清掃、路線パトロール等で、毎日出勤したとき営業所庶務係長などから指示を受けることになっていた。
- (3) 8月6日、組合の伊勢支部は執行委員会にXの出席を求めてさらに話し合いをしたが、同人の態度は従前と変わらず、かえって裁判に持ち込むための弁護士への着手金の領収書も示されたので話し合いをあきらめた。
- (4) 同月10日Xは、津地方裁判所に業務命令効力停止の仮処分申請を行った。
- (5) 同月17日組合は、第17回中央委員会においてXの件を検討した結果、同人の言い分には妥当性がないことを確認し、用務掛への職種変更を事実上了承した。
- (6) 昭和49年3月1日津地方裁判所は、Xの仮処分申請を却下した。
- (7) Xは、用務掛発令後、上記裁判所への仮処分申請手続等のため約20日を欠勤し、その他の日は会社の乗務員休憩室に出ていたが、会社は同人が指示した場所に出勤しなかったことおよび用務掛の勤務を拒否したことなどを理由に昭和49年5月24日まで、同人が用務掛の作業に従事した日を除く203日を欠勤として扱った。

会社の上記取扱いの内訳は次表のとおりである。

総日数	勤務した 日	公休	年休	欠勤	欠勤日数内訳		
					無届	業務 拒否	届出
日	日	日	日	日	日	日	日
299	55	22	19	203	154	16	33

欠勤日数のうち連続無届欠勤日数

昭和48. 10. 20 ～ 昭和49. 1. 7 まで	77 日
〃 49. 1. 9 ～ 〃 49. 3. 2 まで	53 日
〃 49. 4. 23 ～ 〃 49. 5. 2 まで	10 日

5 本件懲戒解雇

- (1) 昭和49年5月4日および同月24日会社は、労働協約に基づく懲罰委員会を開催し、次の懲戒理由を付してXの解雇を提案し、同委員会はXの処置について検討した。

(会社提示の懲戒理由)

「Xは過去長期にわたり、職場秩序維持について、種々の問題を惹起している。これは本人個有の独善的、非妥協的な性格に起因するものと考えられる。こういった反秩序的な性格は交通事業のように高度の公共性と協調性を要請される事業の職員として全くの不適格であると断ぜざるを得ない。別添に示す通り (1)指定経路外運行についての強引な自己正当性の主張、(2)業務命令の拒否、(3)用務掛の辞令拒否、(4)不正運行を過去にも行っていたという事実、(5)無断欠勤、(6)上司に対する数々の暴言、(7)規則に定める始末書の提出拒否、(8)裁判決着後の無反省ぶりと勤務の怠慢、(9)車掌からのボイコット等一連の事実によって証明される本人の考え方、態度は管理者の指導の限界をはるかに越え、もはや、現在及び将来に対する改善矯正の期待及び可能性は全くないと断ぜざるを得ない。」以下略。

- (2) 同委員会は検討の結果、下車勤務および用務掛発令後の勤務態度は就業規則第181条の懲戒解雇に該当するが、情状により諭旨解職とすること。但し同月27日までにこれを受け入れないときは同月25日付で懲戒解雇とする旨を決定した。

懲罰委員会の構成は次のとおりである。

会社側 本社2名、営業所5名 計7名

組合側 本部2名、支部5名 計7名

- (3) Xは、上記諭旨解職を受け入れなかったので、会社は同月25日付で同人を懲戒解雇した。

なお、就業規則第181条には次のとおり規定されている。

第181条 職員が次の各号の1に該当するときは懲戒解雇にする。但し、情状によって諭旨解職、降職、謹慎又は減給に止めることができる。

(1) 略

(2) 正当な理由なく無断欠勤引続き15日以上に及んだとき

(3)～(7) 略

(8) 職務上の命令に不当に従わず職場の秩序を紊したり紊そうとしたとき

(9) 故意又は重大な過失によって会社の信用を害し、又は会社に多大の損害を及ぼしたとき

(10)～(14) 略

6 運転士の勤務制等

会社従業員は、就業規則のほか会社と組合が締結している勤務制協定および賃金協定に基づき勤務し、賃金が支給されることになっているが、運転士、車掌等は勤務の特殊性から、それらの取扱上特殊勤務職員とされて、労働時間、賃金ともに日勤者および準日勤者と区別されて扱われており、さらにその具体的勤務は各営業区毎に会社側と組合側の委員によって構成される交番委員会において、運行時間等を実測のうえ勤務交番表が決定され、乗務系統表の順番に営業所長から指示された運行業務を行うことになっている。

なお、会社と組合間には労働基準法第36条に基づく時間外労働の協定も締結されている。

7 Xの組合活動等

Xは、昭和45、46の両年度組合大会の代議員として伊勢支部から選出され、これらの大会で組合と会社が協定している勤務制協定および賃金協定は労働基準法違反であるとしてその改善を求める発言をしたり、職場でもこの趣旨のビラを貼る等支部組合員にアピールしていた。

また、同趣旨を主たる目的として昭和46、47、48の各年度には伊勢支部長に立候補したが、いずれも落選し、昭和47、48の両年度には本部執行委員長にも立候補したが、これらも支部信任投票の段階で不信任となっている。

以上のほか、同人は昭和46年11月頃、前記勤務制協定等が労働基準法に違反するとして個人で伊勢労働基準監督署に申告し、同署監督官のあっせん、立会いのうえで会社のB4労務課長らと話し合ったことがある。

以上の事実が認められる。

第2 当委員会の判断

Xは、会社が同人に対してなした下車勤務命令、用務掛への発令さらに懲戒解雇にいたるまで一連の処分等は同人の組合活動を理由とする不利益取扱いであり、会社と組合間の勤務制協定等も会社の支配介入行為によって締結されたものであると主張して、初審却下決定の取消し、運転士としての処遇および勤務制協定等の改善命令を求めているので以下判断する。

1 Xに対する一連の処分等について

(1) 処分等の発端となったXの経路外運行について

① Xは、本件経路外運行をしたのは、

④ 当日は土砂降りの雨で道路事情悪く、ラッシュ時と重なり、伊勢市駅前発車時既に7～8分遅れていた。

⑤ 同駅前で超満員となり、乗客約30人を積み残して出発した。

㊦ 途中の曲り角で豪雨と満員のため、ハンドル操作も思うようにならず、危険を感ずるような状態であった。

㊧ 乗客からも超満員と遅れのため苦情が出た。

㊨ 伊勢警察署前交差点の信号停車中に、次の宇治山田駅前での降車客のいないことを車掌に確認させた。

㊩ たとえ宇治山田駅前を経由したとしても、満員でこれ以上乗客を乗せられなかった。

㊪ 指定経路を正常運転すると更に遅延し、多数の乗客に迷惑をかけることになる。という諸事情があったからであって、これらの諸事情は勤務規程第105条の「その他止むを得ない場合」に該当するものであると主張する。

しかしながら、旅客輸送の安全と確保が要請される会社事業の公共的性格から、経路外運行については道路運送法等により厳格な規制がなされており、経路外運行が許される例外的なものとしての勤務規程第105条に規定する「その他止むを得ない場合」とは道路運送法第19条第1項の「天災その他止むを得ない事由」の規定に由来し設けられたものであることは明らかである。したがって、これが解釈規定として同法施行規則第14条の2で、①道路または橋りょうの損壊等により安全に運行することができなくなったこと、②道路法等の法令の規定により道路の通行が禁止、制限されたこと、と規定していることは、そのまま会社の勤務規定第105条の「その他止むを得ない場合」にもあてはまるものであり、その他例えば急病人の発生等緊急の必要ある場合等に限られるものと解せられるのであって、個々の運転士の裁量により経路外運行をすとしても上記基準を逸脱することはできないものとする。

Xの主張する前記㊦ないし㊪の諸事情が仮にそのとおりであったとしても、経路外運行が許される上記基準に該当しないことは明らかであり、また、前記第1の2の(4)認定のとおり宇治山田駅前を経由する会社の他の路線において、同時刻頃同駅前を経由せず運行したバスは他になかったのである。

② Xは、本件経路外運行の原因は、会社が道路事情等を見放した無理な運行ダイヤ

による不当な労働条件を、組合の統制力を利用して強制したからであって、その責任は自分になく、会社が負担すべきであると主張する。

しかしながら、前記第1の6認定のとおり、会社の各路線の運行ダイヤは、会社側と組合側の委員によって構成される交番委員会において、運行時間を実測のうえ決められていることが認められ、かつ他にこれを不合理なものと認めうる資料もない。仮にXの主張するようにその運行ダイヤに無理があったとしても、その改善のためには他にとるべき方法もあるのであるから、そのことをもってXの行った本件経路外運行を正当化しうるものではない。

(2) 下車勤務および用務掛への職種変更について

Xは、会社が同人の経路外運行を理由として下車勤務をさせ、さらに用務掛に職種変更したことは、いずれも会社と自分との労働契約にないことであって、会社は運転業務およびこれに直接付随する業務以外の仕事を自分に命ずることはできないと主張する。

しかしながら、同人がそれらの勤務を命ぜられる原因となった本件経路外運行については、前記(1)判断のとおりこれを問責されてもやむをえないと考えられるばかりでなく、前記第1の3の(2)、および(6)認定のとおりXは、経路外運行の非を反省せず、この種事件を再度繰返さないという誓約を拒否しているのであるから、前記第1の3の(8)認定のとおり監督官庁から注意を受けた会社としては同人に対して、そのような措置をとらざるをえなかったものと認めざるをえない。

また、運転士の職務についても、前記第1の3の(4)および(7)認定のとおり、適正な運転をすることに支障がある場合、別に命ぜられる勤務に従事しなければならない旨勤務規程第32条に規定されていることからみても同人の主張は採用できない。

(3) 懲戒解雇処分について

- ① 懲戒解雇処分理由のひとつであるXの用務掛発令後の勤務態度について同人は、実際に欠勤したのは裁判所への仮処分申請手続等のために要した20日程度であり、そのほかの大部分は運転業務に直接関係のない業務に就労することを拒否したのに

対し会社が欠勤扱いとしたものであって、この会社の措置は不当であると主張する。

しかし、前記(2)判断のとおり、会社が同人に用務掛への職種変更を命じたことはやむをえなかったものであり、同人が会社の命ずる業務を拒否した以上、ただ単に会社に出向いていたという事実のみをもって就業したものと認められず、また、前記第1の4の(7)に認定した指示された場所に出勤しなかったことを理由に会社が欠勤扱いしたことを責めることはできない。

② また、前記第1の5の(1)に認定した処分理由のうち(1)指定経路外運行についての強引な自己正当性の主張、(2)業務命令の拒否、および(3)用務掛の辞令拒否については、前記(1)および(2)において既に判断したとおりであって、その余の処分理由について判断するまでもなくXの懲戒解雇処分は、やむをえなかったものと認めざるをえない。

③ さらに、本件懲戒解雇処分は、用務掛発令後1年近くの間、勤務態度不良にもかかわらずXの翻意反省を待ち続けた会社が、前記第1の5認定のとおりの手続きを経たうえでなしているのであるから、この点からいっても会社の措置を非難することはできない。

2 本件不当労働行為の成否について

(1) Xは、会社の挙げる処分等の理由は表面的理由に過ぎないものであって、不当な労働条件を改善しようとする同人の正当な組合活動を圧迫し、かつ職場から排除しようとして行ったものであると主張する。

しかしながら、前記第1の7認定のとおりXが勤務制協定、賃金協定の改善を主張して、代議員として組合大会で発言したり、組合役員に立候補するなどの活動をしたことは認められるが、会社がこれを嫌悪していたとする事情は認めることはできない。他方前記1判断のとおりXに対する会社の一連の処分等はいずれも不合理な措置であるとはいえないのであるから、これら処分等を不当労働行為であるとするXの主張は採用できない。

(2) またXは、不当な勤務制協定等が締結されていること自体が会社の組合運営に対す

る支配介入の事実を実証していると主張し、その改善命令を求めているのであるが、上記諸協定は、会社の組合に対する支配介入行為の結果締結されたものであると認める資料はない。したがって、この点についてのXの主張も採用できない。

以上のとおり、Xの主張するところはすべて理由がない。しかし、本件事案は、労働委員会規則第34条第5号および同条第6号に該当するものとは考えられないので、本件救済申立てを却下した初審決定を取消し、主文のとおり改めた次第である。

よって、労働組合法第25条、同第27条および労働委員会規則第55条を適用して主文のとおり命令する。

昭和50年10月 1 日

中央労働委員会

会長 平 田 富太郎