

鹿児島、昭53不1、6、昭55.9.8

命 令 書

申立人 鹿児島第一交通労働組合

被申立人 第一交通株式会社

主 文

- 1 被申立人は、昭和53年8月14日、16日及び18日に行ったA1に対する3日間の下車勤務の処分について、これを処分がなかったのと同様の状態に復し、その間に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 被申立人は、昭和53年8月19日の午前9時から12時まで行ったA2に対する3時間の下車勤務の処分について、これを処分がなかったのと同様の状態に復し、その間に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。
- 3 申立人のその余の申立てを棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者等

- (1) 申立人鹿児島第一交通労働組合（以下「組合」という。）は、昭和51年6月30日第一交通株式会社の従業員をもって結成された労働組合で、肩書地（編注、鹿児島市）に事務所を置き、審問終結時の会社在籍組合員数は2名であり、現在、全国自動車交通労働組合総連合会に加盟している。
- (2) 被申立人第一交通株式会社（以下「会社」という。）は、肩書地（編注、鹿児島市）に本社及び営業所を置き、他に5か所の営業所（谷山、川内、霧島、大小路、登山口）を

持つほか、県内に2系列会社を有し、道路旅客運送業及び不動産業を営む会社である。
本件申立時の従業員数は約270名で、車両保有台数は約150台である。

なお、会社は、昭和53年2月15日、鹿児島市西千石町6番30号から肩書地へ本社及び
本社営業所を移転した。

2 本件発生までの労使関係

- (1) 組合は、昭和51年8月には、約70名いたが、昭和54年8月17日の本件審問終結時には、
5名（うち会社籍者は2名）となった。

なお、会社における労働組合は申立人組合のみである。

- (2) 現在までの当地労委に係る事件は、次表のとおりである。

年 番 号	申立年月日	終結年月日	終結態様	申立条項 労組法第7条	申 立 内 容
51-4	51. 7. 29	51. 9. 13	取下げ	1・2号	団交応諾・差別取扱いの禁止
10	51.10.25	52.12.19	関与和解	2号	団交応諾
11	51.11.17	係 属 中	(再審)	1・3号	処分撤回・賞金補償・支配介入の禁止・ポストノーティス
52-1	52. 1. 4	"	"	1・3号	処分撤回・差別取扱いの禁止・賞金補償・ポストノーティス
2	52. 2. 8	"	"	1・3号	水揚高減少分の補償・支配介入の禁止・ポストノーティス
4	52. 4. 5	53. 9. 4	取下げ	1・3号	年末一時金の差額支給・ポストノーティス
7	52. 8. 20	53. 3. 6	"	1・2号	ベア賞金及び夏季一時金の支給・ポストノーティス
8	52. 9. 2	53.11.20	"	1号	処分撤回・賞金補償・新車への代替配車・ポストノーティス
9	52.10. 7	53. 9. 4	"	1・3号	処分撤回・賞金補償・ポストノーティス
13	52.12.26	53. 9. 4	"	1・3号	処分撤回・賞金補償・利息支払い・ポストノーティス
53-1	53. 5. 8	本 件	-	1・2・4号	団交応諾・会場費負担金返還・支配介入の禁止・ポストノーティス
6	53. 9. 4	"	-	1・3号	処分取消し・賞金補償・ポストノーティス
54-11	54.12.19	係 属 中	-	1・2・4号	不利益取扱いの是正・不当賞金控除の払戻し及び不作為・団交応諾・ポストノーティス

計13件

3 団体交渉について

- (1) 昭和53年2月19日、中原別荘で行われた団交の際に、「次回の団交については、3月15日前後に行うことにし、具体的日時については会社より申し出る。」という確認事項があった。
- (2) 団交は、昭和53年4月3日、大一荘で行われたが、短時間で終わった。
- (3) 上記(2)の大一荘での団交会場費1,000円のうち、半分の500円は組合負担分だとして、第一交通労働組合執行委員長A1（以下「A1委員長」という。）から、第一交通株式会社部長B1（以下「B1部長」という。）が500円を徴収した。

4 A1委員長に対する下車勤務の処分について

- (1) 昭和53年8月14日午前7時頃から8時50分ごろまで、A1委員長が制服着用のまま、会社出入口の路上で営業車の従業員に対し、「組合ニュース93号」を配ったことを発端として、同年8月14日、16日及び18日の3日間、午前9時から午後5時まで、A1委員長に対して下車勤務の処分が行われた。

なお、ビラ配布が処分対象となったのは、これが初めてである。

- (2) 昭和53年8月20日午前9時から10時まで、A1委員長は乗務記録簿（通称運転日報）に不正確な点があるとして、第一交通株式会社営業課長B2（以下「B2課長」という。）から注意を受けた。

5 第一交通労働組合組合員A2（以下「A2」という。）に対する下車勤務の処分について

- (1) 昭和53年8月15日夜、A2が営業車のマフラーに損傷を与えるという自損事故を起こしたことを発端として、同年8月17日午前9時から午後5時まで、A2に対して下車勤務の処分が行われた。
- (2) 昭和53年8月19日午前9時から12時まで、下車勤務の処分がA2に対して行われた。

第2 当委員会の判断

1 双方の主張

(1) 組合の主張

ア 団交について

- (ア) 「今回は、昭和53年3月15日前後に行う。」と会社と確認していた団交の実施を、会社に対して3回ほど申し入れたが、同年4月1日ごろになって、会社は「北九州市の第一交通株式会社専務B3（以下『B3専務』という。）が来るから、4月3日にしよう。」と言って、4月3日に引き延ばした。
- (イ) 同年4月3日、大一荘で開かれた団交で、団交の遅れた理由の釈明と陳謝を求めたところ、B1部長は、「仕事が多忙で、こうなった。」といい、B3専務は、「そういうことなら、今後一切約束しない。」と言った。そこで、団交は決裂し、組合側は引きあげた。
- (ウ) 大一荘での団交会場費について、組合は本来支払うべきではないと思っていたが、B1部長は、「組合負担分の500円を支払わなければ、営業車に乗せない。」と強迫のような感じだったので、やむを得ず500円を支払った。
- イ A1委員長に対する下車勤務の処分について
- (ア) 昭和53年8月14日の処分理由は、会社の車庫前でビラ（組合ニュース93号）を配ったこと、そしてビラの内容の「ほぼ全面勝利」という文言が不適當であること及び和解の内容が説明してないことというものであった。しかし、今までビラを93号まで配ったが、営業妨害と言われたことはない。また、裁判所の和解調書には、和解金の明細は書いてない。
- (イ) 同年8月14日朝、ビラを配ったときに、B1部長は注意はしなかったが、写真を撮った。また、営業車は止めたというよりも、運転手の方から止まった。
- (ウ) 同年8月14日の下車勤務中に、B1部長が教育すると言ったが、具体的には何もなく、A1委員長は所長室に座っていただけであり、退屈でもあり夜の勤務もあるのでベットに就いた。
- (エ) 賃金は、組合ができる前は、市内44タクシー会社で第一交通が一番低かったが、組合ができてからは、下から10番内であり、労働条件は低いと理解している。また、組合ニュースにも「低い労働条件」と書いている。
- (オ) A1委員長は、8月14日の午前11時10分から1時間の休憩を確認し、約束の12時10

分に帰って来た。

- (カ) 8月14日に、下車勤務中だったので、特別に配車室のC 1に報告してから、2時間ぐらい仮眠した。
- (キ) 8月16日の処分理由は、「14日の下車勤務の懲戒処分中に休憩室で2時間ほど仮眠をとった。」ことであった。
- (ク) 8月18日の処分理由は、14日と同じく、組合ニュース93号の「ほぼ全面勝利」と和解の中味の問題であった。
- (ケ) 8月14日には、16日及び18日の処分についての通告はなく、16日も18日も、A 1委員長が出社したたびに、「今日は下車勤だ。」とB 1部長が言った。
- (コ) A 1委員長は、処分通告を「文書で下さい。」としつこく言ったが、B 1部長は「私は字が下手だから口頭でいい。」と言ったので、(口頭通告を)手帳にメモした。
- (カ) 8月20日、A 1委員長の営業車のボンネットが開かず、それは2～3分で直ったが、その際午前9時から1時間くらい、運転日報の不実記載だということでB 2課長から注意があった。
- (シ) 運転日報が不正確であるのは普通のことであり、今までA 1委員長は時間が不正確だと言われたことはない。

会社は、仮眠と休憩時間の関係から、きちんと決まったように書くよう言っており、正確に書くべきことは分っているが、一勤一乗務だから時間のズレはやむを得ない。働きのいい人ほど不正確になる。

ウ A 2に対する下車勤務の処分について

- (ア) マフラーのへこみを生じた場所及び時間は、昭和53年8月15日午後10時ごろの西郷屋敷付近だったかも知れない。
- (イ) マフラーのへこみの程度は軽微であり、8月19日にA 2がプライヤーで直した。
- (ウ) へこみについては、第一交通株式会社営業係長B 4 (以下「B 4係長」という。)に尋ねられて、A 2ははじめて気付いたが、「直しましょうか。」と言ったところ、「まあいいが。」ということで終わった。

- (エ) マフラーの損傷の程度が小さいから、事故報告書は出さなくてよい、とA2は考えたが、「B1部長が何か言ったら、『事故報告書は出しますから。』と言ってくれ。」と、8月16日の朝引き継ぎのとき相番のA1委員長に頼んだ。
- (オ) A2は、自損事故のときは事故報告書及び始末書の提出義務があることを知っていたのに、始末書を書かなかったのは、この件は自損事故であり、給料にも響くし、その日一応言っているのに、納得がいかなかったためである。
- (カ) 8月19日の懲戒処分は、午前9時から午後1時までの下車勤務であり、その理由は、「8月17日の運転日報の時間が不正確」ということであった。
- (キ) 8月17日の乗務記録簿の乗降時間が著しく不正確であったことは認めるが、時間調整は日常的であり、休憩、仮眠をとることになっているのに、実際にはとらないことが多く、労基法に反するので、実際とは違ったことを書くように言われている。

(2) 会社の主張 ㊦主張の各項は、すべて組合主張に対応している。

ア 団交について

- (ア) 「今回は、昭和53年3月15日前後に行う。」と、組合と確認していたが、組合から団交の実施について、要求とか抗議は、全然なされていないし、むしろ、3月16日にA1委員長に相談したところ、「勤務の都合上4月4日にしてくれ。」と同委員長は主張したが、結局4月3日という合意に達したのであり、引き延ばした事実はない。
- (イ) 同年4月3日大一荘で開かれた団交で、組合から激しい陳謝要求が出たので、「A1委員長と合意していたのに、陳謝を求めるのだったら、先の日取りについては約束できない。」とB3専務が発言したところ、組合は、「今後約束できない団交は、もう打ち切ります。」と、駆け足で引きあげていった。
- (ウ) 大一荘での団交会場費1,000円については、半分を組合が負担すべきであるのに、組合側は逃げた。

しかし、大一荘に迷惑をかけられないので、会社が一応立替え、後でその500円をA1委員長からとった。

イ A 1 委員長に対する下車勤務の処分について

- (ア) 昭和53年8月14日の処分の主なる理由は、「営業中の車を止めて、ビラを配った。」つまり、営業妨害をしたことであり、一部には、ビラの文言の「低い労働条件」、「ほぼ全面的な組合の勝利」及び、和解の内容を大げさに書きたてて、従業員を混乱させたこともある。そして、営業妨害について、始末書の提出を求めたが、「書く必要はない。」と、拒否したので、下車勤務を続行した。
- (イ) 同年8月14日朝、ビラを配ったときに、出庫しようとしている車を逐一止めて窓を叩いて配ったので、「事故の危険性もあるし、営業妨害だから、中止しないと処分するぞ。」と三、四回注意したが、無視した。
- (ウ) 同年8月14日の下車勤務中に、B 1 部長が「営業妨害をしないように。」と言い、ビラの内容について注意したが、処分中に職場放棄したので、さらに指導した。
- (エ) 賃金については、市内の44業者で、下から数えて何番目かであろうが、会社は、従業員が働きやすいように企業努力しているのを考えると、低い労働条件ではない。
- (オ) A 1 委員長は、8月14日の午前11時10分から1時間の休憩を確認したが、約束を守らず午後2時前ごろに帰って来た。
- (カ) 8月14日の下車勤務中に、無断で寝ていた。
- (キ) 8月16日の処分理由は、「8月14日の処分中に、反省の色がみられず、無断で寝ていて職場放棄をしたこと。」及び「組合ニュース93号のビラの内容と営業妨害」であった。
- (ク) 8月18日の処分理由も、上記(キ)と同様であった。
- (ケ) 8月14日の昼過ぎに、所長室で16日及び18日も9時から17時まで、下車勤務だとあらかじめ通告した。
- (コ) 処分通告を口頭で伝えたのは、口頭ではいけないという法律はないからであり、組合が言うように「字が下手だから…」とか言ったことはない。文書か口頭かは、会社が適当に判断する。
- (サ) 8月20日は、1時間ほど開かなくなったA 1 委員長の営業車のボンネットの修理

の合間をみて、乗務記録簿の時間が大きく食い違っていたので、的確に書くようにB2課長が指導しただけである。

(シ) 運転日報については、他の従業員にも時間を正確に書くようにかねがね指導しており、他の人は大体正確である。

ウ A2に対する下車勤務の処分について

(ア) マフラーのへこみを生じた場所について、申立書では西郷屋敷付近だとし、審問では谷山だと言っているが、配車表によると谷山が正しい。

(イ) マフラーは三角にぺちゃんこになっており、工場で修理して数十分かかる程度であったが、素人が直してある程度のびていたので、そのままにしていた。

(ウ) へこみについては、8月16日朝9時ごろB4係長が所長室の中から発見し、A1委員長に尋ねてA2がやったと分った。

(エ) 事故報告書については、有責、非責とも提出し、始末書は有責のときに提出するようになっており、A2以外の者は、大小にかかわらず事故の時は自ら報告している。ところが、A2は本人にその意思があれば、十分報告の時間はあるのに、報告しなかった。

(オ) 有責事故では、事故報告書及び始末書の提出を就業規則で謳っており、始末書の回数によって処分をするが、始末書を提出しなければ、乗務停止や出勤停止等になる。ところが、A2に事故報告書と始末書の提出を求めたところ、「これくらいの事故で、なぜ出さないかんのか。」と反発した。

(カ) 8月19日の下車勤務の処分は、午前9時から12時までであり、その理由は、答弁書では「乗務記録簿の記載に関して」となっているが、主な内容は「事故報告書、始末書の提出を拒否したこと」である。

(キ) 8月17日の乗務記録簿の乗降時間に、3時間近くのアズレがあったので、8月19日の下車勤中に指導教育をした。

なお、今まで運転日報の乗降時間に誤差は1回もなかった。

2 判断

(1) 団交について

- ア 当委員会が判断するまでもなく、認定した事実3.(2)のとおり、団交は昭和53年4月3日に行われているから、組合が申立てた被救済利益は存在しない。
- イ 団交に要する経費負担については、本来労使間で協議して決定すべき事項である。
- ウ 団交会場費の組合負担分だとして会社が500円を徴収する際の争いによって生じたその間の賃金減少分の補償については、その必要性を認めない。

(2) A1委員長に対する下車勤務処分について

- ア 認定した事実4.(1)のとおり、A1委員長がビラを配ったことを端緒として、会社は3日間の下車勤務処分を行ったが、処分の理由となった当該ビラ配布の態様及びビラの内容については、次のことが言える。
 - (ア) 配った時間については、午前7時ごろから8時50分ごろまでと認められ、一方、当日のA1委員長の勤務は午前9時からであり、勤務時間外であった。
 - (イ) 配った場所については、市道上つまり会社敷地外であった。

ここで、会社主張の「交通事故の可能性」については現場の状況からみて、ビラ配りにより交通事故の可能性を増大させ、ひいては会社の業務に支障を来たしたとは認め難い。
 - (ウ) 配った目的は、和解内容の従業員へのアピール及び組合加入の勧誘であり、非組合員へ配ったことも併せて、組合の教宣活動として容認される。
 - (エ) 配った方法については、徒歩の従業員はともかく、出庫途中の車両は現地の状況からみて、会社敷地から市道に出る時に、一旦停止あるいは除行して進むのが普通であると認められ、A1委員長が無理に車両を止めてビラを配ったとは考え難い。
 - (オ) ビラの内容については、和解の金額はむしろ実際の方が上回っており、また、「組合弾圧を繰り返し…」「和解が成立し、ほぼ全面的な組合の勝利…」「…低い労働条件の…」等の文言は、当事者間の過去の経緯等を考慮すれば、ことさらに事実を歪曲誇張しているとは言い難く、この程度のことは会社も受忍すべきであろうと考える。

以上を総合すれば、ビラ配布の態様については、組合の教宣活動として容認される範囲内であると認められる。

次に、ビラの内容については、会社をいたずらに誹謗中傷してもおらず、おおむね客観的な事実と符合している。

よって、当該ビラ配布行為及びビラの内容を理由とする処分は、組合員であるが故の不利益取扱い及び組合への支配介入であり、労働組合法第7条第1号及び同第3号に該当する不当労働行為である。

イ 認定した事実4.(2)のとおり、A1委員長は約1時間乗務記録簿の記載について注意を受けたが、乗務記録簿の記載は、事実と異っていたと認められ、会社はこれに対して処分を加えたものでもなく、この程度のことについては、不当労働行為とは考えられない。

(3) A2に対する下車勤処分について

ア 認定した事実5.(1)のとおり、A2は1日間の下車勤処分を受けたが、処分理由は「マフラーに損傷を与えるという有責事故を起こしたにもかかわらず、事故報告書及び始末書の提出を拒否した。」というものであった。

ここで、もし本人に報告の意思があれば、その時間は十分あったのにそれを怠ったことは明らかであり、またA2は、この件については自損事故であり、事故報告書及び始末書の提出義務があるのを知っていたのに、始末書を書けば給料に響くことなどを考えて、提出を拒否したことを認めている。このことは、会社就業規則第8条第25号及び同第13条第18号に反するものであり、当該処分に不当労働行為の意思があったとは認められず、処分が妥当性を欠くものとは言えない。

よって、当該処分に対する申立ては容認できない。

イ 認定した事実5.(2)のとおり、A2は3時間の下車勤務の処分を受けたが、その処分理由が「運転日報の記載が不正確」というものであったり、「事故報告書、始末書の提出拒否」であったりして一貫性を欠き、処分権乱用の疑いもあり、不当労働行為の意思が十分うかがえる。いやしくも会社はその従業員に対して、処分を行う際には、

その理由と根拠を明示すべきことは当然のことである。

よって、当該処分は組合員であるが故の不利益取扱いであり、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。

第3 法律上の根拠

以上のように、A1委員長に対する昭和53年8月14日、16日及び18日の下車勤務の懲戒処分は、労働組合法第7条第1号及び同第3号に該当し、A2に対する同年8月19日の下車勤務の懲戒処分は、労働組合法第7条第1号に該当するが、その余の申立ては、同条に該当しない。

なお、申立人は、ポストノータイスをも救済請求内容としているが、本件の救済について、その必要はないと考える。

よって、労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条を適用して、主文のとおり命令する。

昭和55年9月8日

鹿児島県地方労働委員会

会長 栗川久雄