

命 令 書

申立人 全日本運輸一般労働組合静岡県東部地域支部

被申立人 大昭和運輸株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人組合員A1に対し、昭和54年5月7日から同年7月6日までの間、同人が乗車勤務すれば当然得べかりし賃金相当額とすでに支払った額との差額を支払わなければならない。

この場合の賃金相当額は、同期間における申立人組合員の平均稼働実績を基準としなければならない。

- 2 被申立人は、申立人に対し下記文書を本命令書交付の日から5日以内に手交しなければならない。

記

当社が申立人組合を嫌悪し、組合活動に介入したこと及び団体交渉において申立人組合を軽視したこと並びに申立人組合員A1氏に対して配車を拒否した行為が労働組合法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為であると静岡県地方労働委員会から認定されました。

よって、ここに深く反省し、今後再びこのような行為を繰り返さないことを誓約します。

昭和 年 月 日

全日本運輸一般労働組合

静岡県東部地域支部

執行委員長 A2 殿

大昭和運輸株式会社

代表取締役 B1

- 3 申立人組合のその余の申立ては、棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者等

- (1) 被申立人大昭和運輸株式会社（以下「会社」という。）は肩書地（編注、静岡県富士市）において、静岡県富士市内に本社をもつ大昭和製紙株式会社（以下「大昭和製紙株」という。）の製品及び原料を搬出、搬入することを主たる業務としている運輸会社であり、従業員数は約130名である。

なお、会社は上記大昭和製紙株より役員が出向している系列会社である。

- (2) 申立人全日本運輸一般労働組合静岡県東部地域支部（以下「組合」という。）は、全日本運輸一般労働組合静岡地方本部（以下「運輸一般」という。）の下部組織であり、組合員202名で組織されている労働組合である。

この組合の分会として、会社従業員で組織されている全日本運輸一般労働組合静岡県東部地域支部大昭和運輸分会（以下「分会」という。）があり、その分会員数は本件申立時14名である。

なお、会社には現在分会のほかに、会社の従業員約90名で組織する大昭和運輸労働組合（以下「運輸労組」という。）がある。

2 組合公然化と労使関係

- (1) 昭和50年7月19日会社の運転手約20名は、組合結成の目的をもって富士市内の「高嶺バーベキュー」に集まり、全国自動車運輸労働組合静岡地方本部（以下「全自運」という。）（昭和52年9月20日運輸一般に名称変更）のA3、A4、A5らに労働組合結成の指導を受け、同年8月12日会社の運転手12名をもって分会を結成した。

分会は以前、会社従業員らが組合結成を図り、これが発覚して中心人物が解雇されたことがあったとして、慎重を期し、非公然活動に入った。非公然活動時は、会社安全委員会の委員に選出されていた分会員A1、A6らが、その立場を活用して労働条件の改善向上に努め、組合員の獲得に取り組んできた。

一方、昭和52年6月末頃、会社のB2陸運担当部長（以下「B2部長」という。）、B3総務企画担当部長（以下「B3部長」という。）は、当時分会未加入であったA7、C1兄弟らを富士市内の飲食店「角山」に呼び出し、夏季賞与についての従業員としての意見を聴くなどし、帰りのタクシー代として1,000円程度の金銭を手渡した。

その頃、他の大昭和製紙株式系の関連会社において、分会と同様に非公然活動を行ってきた労働組合が、会社に探知され労働組合を解散させられたことを聞くにおよんで、分会は、組合活動の公然化の必要性を感じ、昭和53年4月17日会社に対して組合結成通知書、役員名簿及び春闘要求書を提出した。その当時の組合員は27名であった。

分会の結成通知後、分会長A1、副分会長A8及び分会書記長A6の三役がそろってB4社長（以下「社長」という。）に面会し、組合結成を告げた。社長は「組合をつくるならつくるとなぜ俺に相談しなかったか、全自運はアカだ。俺の性分に合わないんだ、嫌いだ」等と発言した。

- (2) 分会結成の通知後、会社のB5専務取締役（以下「B5専務」という。）、B2部長らは、会社運転手5名を富士市内の「田子の浦ホテル」に招待し、運転手名簿によって組合加入者の確認を行った。

その後、会社は富士宮市内の「高原バーベキュー」に会社運転手15名を集め、会社よりB3部長、B6運行管理者、B7海運部長らが出席して酒食を提供し、その席上会社側は「全自運ができると会社はつぶれる。全自運から抜けるような人間がいたら引抜け」等との発言をした。

- (3) 昭和53年4月27日分会は、53年春闘要求について会社と団体交渉をもったが、交渉ルールについての問題で進展がなかった。

同年5月30日になってようやく会社の示す交渉方式により交渉ルールがとりきめられ、以後これに基づき団体交渉が行われるようになった。

- (4) 昭和53年5月6日「富士市農協会館」に社長、役員及び従業員（分会員を除く）ら約80名が集まり、社員会が開催された。席上社長が、職場を守るといような集まりにこれだけの人が集まってくれたことは結構なことだ、これからもいろいろな問題が起きるか

- もしれないけれど、とにかく会社のために一生懸命やってくれという意味の話をした。
- (5) 同年6月頃、富士市内の「樟泉閣」に非組合員の運転手約40名と会社のB3部長ら管理職が参加し、上記社員会の役員選挙と東京から来た講師の講義を聞く集会を開いた。
- 講義内容は①全自運の活動状況の説明 ②全自運の性格の説明（全自運は総評の中の最も左翼的な闘争的な労働組合で賃金、労働条件の改善を目的とした労働組合ではない。）③望ましい組合の姿は、たとえば大昭和製紙労働組合のような労働組合になること等であった。その後まもなく上記社員会に属する運転手を中心に運輸労組が結成され、昭和53年夏季一時金の交渉が行われた。
- (6) 昭和53年10月26日、沼津市内の料亭「磯亭」で分会書記長A6、同人の妻及び妻方の伯父にあたる端唄千本流家元C2と会社のB8労務担当（以下「B8労務」という。）及び大昭和製紙株の嘱託と称するC3らが会食し、C2、B8労務らが、A6に対し分会からの脱退を強く求めたがA6は回答を保留し、同月29日沼津市内の「ブケ東海」での再会を約束した。
- なお、B8労務とC2との間柄は、この会食を持つにあたってC3により紹介されたもので、従前は格別の面識はなかった。
- (7) 同年10月29日「ブケ東海」において、B8労務はA6と再会し、その席上B8労務は「A1とA8は過激的であるが、A6君は良心的である」等とA6とA1、A8との離反を意図するような発言をしたのに対し、A6は「A1は話し合いで物事を決めていくことを希望している」旨を述べ会社と分会が話し合いを進めていくことを提案した。しかしB8労務はこの提案を了解しなかった。
- (8) 同年11月2日分会は、53年年末一時金についての団体交渉を申し入れた。これに対し会社は先に運輸労組と交渉して妥結した内容を分会に伝えるという方法で団体交渉に入った。分会は、金額的には了解できる線に達していたが、同年12月6日、会社が運輸労組と妥結しているとして配分内容のうち新たに考課査定分28%を提示したため、妥結に至らず、以後団体交渉は行われぬまま、同月9日分会員を除く全従業員に一時金が支給された。
- 分会は、これら会社の一連の行為は組合軽視だとして抗議した。
- しかし、会社は協定書に調印しなければ年末一時金を支給しないとして、その主張を固執したため、分会はやむなく同月13日協定書に調印し、翌14日年末一時金の支給を受けた。
- (9) 昭和54年春闘以降における団体交渉も、ほぼ同じパターンで行われた。

3 第1次懲戒処分

- (1) 会社において分会員らが従事する業務内容は、主に大昭和製紙株の製品を東京、神奈川、埼玉等の東京方面、名古屋方面及び関西方面等県外の取引先へ運搬する長距離運行業務と県内の取引先へ運搬する近まわり運行業務とに分かれている。また長距離運行業務は往路だけの積荷運行と復路にも先方取引先及びその周辺からの帰り荷（故紙等）のある往復積荷運行とがあり、往復積荷運行の場合は帰り荷手当が支給されている。
- (2) これらの運行のうち東京方面の長距離運行業務については、次のような標準運行表が定められており、実際の運行はこの標準運行表に基づいた運行の慣行がとられていた。

標準運行表（富士～東京）（帰り荷がない場合）

時刻	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
労働時間	ハンドルの時間 点検・整備・作業 手待ち時間																									
その他	休憩時間 又時間																									

標準運行表（富士～東京）（帰り荷がある場合）

時刻	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
労働時間	ハンドルの時間 点検・整備・作業 手待ち時間																									
その他	休憩時間 又時間																									

なお、長距離運転者の勤務について分会より昭和53年7月末頃富士労働基準監督署に対し会社の標準運行表と運転の実態が相違しているのを調査されたい旨の要請がなされていた等、運行表の運用をめぐって双方に争いがあった。

(3) 上記標準運行表とともに、会社は就業規則を定めている。

この就業規則は、昭和34年7月21日制定され、昭和38年4月1日給与規程とともに改正が行われ、富士労働基準監督署に届出した。同日先行別標準運行表も制定され富士労働基準監督署に届出した。

その後、昭和42年4月及び同年9月の改正を経て昭和48年4月28日会社は、従業員に意見を求め、従業員代表としてC4が意見書を提出し就業規則の改正を行った。

昭和52年1月21日に至り、年月の経過と共に汚損も甚しくなった縦書の就業規則原本を同一内容で横書に書き改め従業員に周知させた。

この就業規則は、昭和54年8月の改正時まで施行されていた。

(4) 就業規則における就業時間及び懲戒に関する規定は、次のとおりである。

(就業時間関係)

第9条 従業員の所定就業時間は休憩時間を含めて8時間30分とする。

業務上必要あるときは法令の定める処に従い1日の就業時間を変更することができる。

第11条 就業・休憩時間は通常下記の通りとする。但し、業務の都合その他の事情により変更することがある。

始業	終業	休憩時間
8:00	16:30	11:45～12:45

第12条 長距離運行の運転者の就業時間は別に定める標準運行に基づく時間とする。

但し、一時的な道路事情の悪化、交通事故、車両故障、その他止むを得ない事

由によって入庫時刻又は到着時刻の遅延したときはこの限りでない。

(懲戒関係)

第68条 懲戒は譴責、減給、出勤停止及び懲戒解雇の4種とする。

- 1 譴責は始末書を取り将来を戒める。
- 2 減給は始末書を取り当該支給期の賃金総額の1/10以内を減給する。
- 3 出勤停止は始末書を取り10日以内に於て出勤を停止する。
- 4 略

第70条 下記の各号に該当するときは懲戒解雇する。但し情状により出勤停止又は減給に止めることがある。

- 1・2 略
- 3 職務上の指揮命令に従わず職場の秩序を紊したとき。
- 4～6 略
- 7 数回懲戒処分を受けたにも拘らず、尚改悛の見込みがないとき。
- 8 略

第71条 懲戒は「賞罰委員会」の議を経てこれを行う。

(5) 組合公然化直後の昭和53年6月21日、会社は、大昭和製紙㈱より出向してきたB8を労務担当に配置し、配車担当のB6をB9に変え、さらに昭和54年4月15日頃、運輸労組組合長C5を配車係に加えた。

また、会社では昭和53年当初まではB5専務、B2部長、B10課長らが主として分会と応待して来たが、B8労務が就任後は同人が組合対策の専任となった。

B8は、昭和54年3月に取締役陸運部長、昭和55年2月からは労務担当部長に就任した。

(6) 会社は、大昭和製紙㈱の特別の要請により、運転手全員をして昭和53年9月30日に東京行きの荷積をさせる必要が生じ、同年9月29日午後4時頃、全員に業務命令として翌30日には帰り荷を積まないで帰社し、ただちに前記大昭和製紙㈱の東京行の荷物を積載しておくよう申し渡した。これに対して分会のA1、A8は、帰り荷を取り止めることは運転手が帰り荷手当(4,000円相当)を失うこととなり、賃金カットと同じであるから、時間外手当をつけてほしいこと。また運行の慣習として東京への1往復は2日間の作業であって、いわゆる2日1運行であるから帰社後ただちに次の荷積をやるか否かは運転手の自由で会社が強制できないことであるとして抗議したが、会社は30日は東京から空車で帰社すれば帰り荷の荷卸作業がないのであるから、荷積時間が十分あるので必ず東京行の荷積をするように申し渡し、また帰り荷のない場合は、特別の手当を支払う制度はない故、A1らの申し出には応じられないと回答した。

これに対し、A1らは、荷積を拒否する旨を伝えて退去した。

翌30日には、分会員であるA7、A1、A9、A8、A10の5名は会社の指示通り空車回送で帰社したが同じ分会員のA11は帰り荷を積んで帰社した。同日、帰社後、A1、A8らは、会社配車係に「配車されていないから荷物はないんだね」と尋ねたが、B9らは返事をしなかった。

会社は、上記6名の分会員に対して標準運行表の運行にもとづいて同月29日に命令を伝えており、当然荷積をするものとして翌30日は具体的な指示は行わなかった。なお、

命令をうけた者は上記6名を含む17名で、そのうち11名は会社の指示どおり荷積したが6名の分会員は荷積を行わなかった。

(7) 昭和54年1月10日、会社は、同53年9月30日に6名の分会員が荷積を行わなかったことは、業務命令違反であるとして、会社側3名、分会側2名、運輸労組側3名、計8名の委員で構成する賞罰委員会に付議し、出勤停止10日間及び譴責処分の前歴があったA7を出勤停止10日間、その他の5名については譴責に付することを決定し処分した。

なお、賞罰委員会は5回開催されたが、第2回目以降の委員会には分会側の委員は欠席している。

4 第2次懲戒処分

分会長A1は、昭和54年5月5日通常の勤務として午前8時に出勤し、同月3日の運行から帰社した時間が遅かったため、帰り荷の荷卸作業が出来なかったため、その作業を行った。

一方、会社の配車係C5は、当日午前8時前に出社し、通常の配車業務に従い運転手の出社をまって人員を確認し、荷積を割り当てるため運転手の氏名をメモして得意先を廻り、最後の得意先から配車係C6に電話で同日の配車手配を行い、これを受けたC6は配車表(車ごとに荷積先と運行先を明示)に記入し、午前10時10分配車を完了した。配車完了に伴い待機していた運転手が各自配車表を確認し荷積のため得意先に赴いた。しかし、A1は前記の荷卸作業後配車表を確認しなかった。同10時40分頃、C5が得意先から帰社したところ、すでに配車してあるにもかかわらずA1の車が車庫に置いてあり、本人が見えないので不審に思い同人を捜して事務所2階に上がって行ったところ、同人は事務所2階で他の従業員と話しをしていた。そこでC5は、A1に「配車してあるから比奈倉庫へ行って積んでくれ」と指示した。

A1は、午前10時45分頃1階従業員控室に降りて来て配車表によって配車されていることを確認し「今日は出てきたけれども荷物を積むように考えてなかった」とつぶやいた。これを聞いたC5は配車表の記入を抹消し、代車探しの電話をかけ始めたので、これに対しA1は「最終的に積む人がなかったら積む」と言った。

昼食後も、C5はさらに代車手配の電話をかけ代車をさがしていた。

12時頃A1に外部から電話があった。その後午後1時半頃になって同人はC5に対して「さっき荷物を積むといったけれど急用ができたから悪いけど帰してもらいたい」といって、自動車で帰ろうとしたところ、すでに時間の関係で代車の手配ができなかったC5より「荷を積んでくれ」と指示された。しかし、A1は「2時半頃、人にあわなければならぬから時間がないので帰る」といって就業時間内であったがそのまま帰途についた。

会社は、A1のこれらの行為に対し、かりに配車しても運行するか否か信頼出来ないため、同人が態度を改めない限り配車出来ないとして、同年5月7日から7月6日までの2ヶ月間一切の配車をしなかった。

さらにA1の同年5月5日の行為は、明らかに業務を拒否したものであり、就業規則にて業務命令違反であるとして、賞罰委員会に付議し7月6日処分を決定、翌7日から同月16日までの10日間の出勤停止に処した。

第2 判断および法律上の根拠

1 組合公然化と労使関係

(1) 申立人の主張

ア 組合切崩しについて

- ① 昭和52年6月末頃、会社のB2部長らは飲食店「角山」でA7には分会員A8の脱退を、C1兄弟には分会員A11の脱退をそれぞれそそのかした。
- ② 分会結成通知後、会社のB5専務らは、「田子の浦ホテル」に運転手5名を招待し、運転手名簿によって組合加入者のチェックを行い、会社を裏切らないこと及び組合に加入しないことを誓約させた。
- ③ その後、富士宮市内の「高原バーベキュー」に運転手15名を集めB3部長らが出席し、酒食を提供し、組合脱退工作を行ったが、これら一連の行為は組合を嫌悪し、組合切崩しを図った不当労働行為である。

イ 社員会について

昭和53年5月6日「富士市農協会館」において、社長以下会社役員等が出席して社員会が結成されたが、その後「樟泉閣」において行われた集会には、会社のB3部長ら管理職10名が出席し、会場設営の経費の全額を会社が援助し、全自運を中傷・誹謗する講義が行われる等、組合に敵対する目的でもたれたものであることは明瞭である。さらに会社は、この社員会をその後「大昭和運輸労働組合」と称する第2組合に組織替えさせ、団体交渉やその他の日常業務についても有利な扱いをして分会を差別して来たものである。

ウ 分会書記長A6に対する脱退工作について

昭和53年10月26日、沼津市内の料亭「磯亭」において、B8労務と大昭和製紙㈱の嘱託と称するC3は、分会書記長A6に対し、組合の中傷・誹謗を行い、組合からの脱退を迫るなどしたが、これは組合切崩しを意図した脱退工作である。

エ 団体交渉について

会社は、分会との団体交渉において、誠実に懸案解決のための努力を示さず、納得の行く説明を行うこともなく、たんに運輸労組に提示済の内容を通知するに止まり、運輸労組との妥結条件を絶対条件として押しつけることによって実質的協議はほとんど行っていない。このことは、運輸労組に優先的に回答を行い、分会の組合活動の一般従業員への影響を根絶させ、さらに不利益を与えることによって、運輸労組を育成し、分会の団結の弱体化をはからんとする極めて悪質な不当労働行為である。

(2) 会社の主張

ア 組合切崩しについて

会社は、飲食店「角山」ではA7、C1兄弟から夏季賞与についての意見を聞いて、帰りにタクシー代を渡したのみで、労働組合関係の話はしていないし、その他脱退工作等は一切行っていない。

イ 社員会について

会社は、従業員側から社員会を開催したいからと会社幹部の臨席を求められ、これに応じた事実はある。しかし、会社は酒食を饗応したこともなければ、会合を主催あるいは運営したこともない。また社員会はその後、運輸労組に変化したとするが、全く会社の関知せぬところである。社員会は全自運が会社を潰す労働組合であるとの噂を聞き、己れの職場を守らんとする従業員の一部がその意思を統一強固にするため開

催したものであって、労働組合の準備運動でもなければ会社の意思によるものでもない。

ウ 分会書記長A6に対する脱退工作について

B8労務が分会書記長A6と同席したことは全く会社に関係なき個人的な事柄であり、不当労働行為とは無関係である。

もしB8労務の方から積極的にA6の脱退工作を行おうとするならば、C2らを集めてお祭りみたいな脱退工作をするはずもない。

エ 団体交渉について

会社は、会社内に二つの労働組合がある場合、一つの労働組合と一時金等の交渉が妥結すれば、その労働組合に妥結したとおりに支給するのは会社の義務である。このことが不当労働行為になるわけがない。また労働組合からの要求に対し、これを黙殺したり団体交渉を故意に拒否したり引延したりなどして労働組合を軽視した事実はない。

(3) 判断

ア 組合切崩しについて

昭和52年6月末頃、飲食店「角山」において会社のB2部長、B3部長とA7、C1兄弟らとの会合が行われた事実は先に認定した第1の2の(1)のとおりであるが、当時会社がすでに分会結成を察知していたかどうかは別として、少なくとも分会の切崩しを画策した事実は認めがたく、まして「角山」での上記部長らの脱退工作があったという点の疎明もない。

したがって、脱退工作をしたとする申立人組合の主張は採用し難い。

進んで、「田子の浦ホテル」及び「高原バーベキュー」における各集会の事実については先に認定した第1の2の(2)のとおりである。

当時会社は、分会の結成通知を受けた直後であり、すでに認定した分会結成通知に対する社長の発言等からみても会社がその後、分会の動向について相当の関心をもっていたであろうことは、想像に難くない。

そうした状況からみると「田子の浦ホテル」におけるB5専務らの分会加入者のチェックは、単に分会員の確認に留まるものであったとは考えられず、分会の組織拡大を阻止することを意図した介入行為であったとみるのが相当である。

さらにその後の「高原バーベキュー」における会社側の発言に至っては、申立人組合を嫌悪し、分会の切崩しを意図したものであることが明らかである。

したがって、これら会社の言動は、労働組合法第7条第3号にあたるというべきである。

イ 社員会について

「富士市農協会館」における社員会の開催、次いで「樟泉閣」での会合、その後の運輸労組結成の事実は、先に認定した第1の2の(4)及び(5)のとおりである。

社員会の開催について、その形式的な主催者が誰であったかはともかくとして、分会員だけを除外した従業員の集会に会社側から社長及び役員が出席したうえ、席上、社長が「これからはいろいろな問題が起るかもしれないが云々」と明らかに分会の結成を意識して、これへの対抗結束を呼びかける趣旨の話をしたこと。さらに、「樟泉閣」の会合にも会社の幹部が出席し、席上、全自運を攻撃非難する内容の講義が行われた

こと、そして間もなく、社員会に属する運転手を中心に運輸労組が結成された事実を併せ考えると、これら一連の集会は、申立人組合を嫌悪し、その弱体化を意図して会社が計画的に実施したものといわざるを得ない。

したがって、これら一連の集会は、労働組合法第7条第3号にあたるというべきである。

ウ 分会書記長A6に対する脱退工作について

料亭「磯亭」および「ブケ東海」における会合の事実は、先に認定した第1の2の(6)及び(7)のとおりである。

「磯亭」での会食の席上における端唄千本流家元のC2とA6書記長との間のやりとりは縁戚関係にあった当人らの間の私的な事柄であったと認める余地はあるとしても、従前、C2とは格別交際関係のなかった会社のB8労務までが会食に同席し、同人がA6書記長に対し分会からの脱退を強く求めたことは、当時同人が会社の労務担当という職にあったことや、再びその3日後には同人単独で「ブケ東海」においてA6書記長と話し合った事実を併せ考えると、到底、B8労務の個人的言動として看過することはできず、同人が会社側の立場で脱退工作を行ったものというべきである。

したがって、B8労務のA6書記長への言動は労働組合法第7条第3号にあたるというべきである。

エ 団体交渉について

分会結成以来、会社との間で行われて来た団体交渉の経緯については、先に認定した第1の2の(3)、(8)及び(9)のとおりである。

本来団体交渉は複数の組合が存在するとき、会社はそれらの組合と同時に交渉を行うことはきわめて困難であり、そこに若干の日時の差が生じたとしても、それはやむを得ないことである。

しかしながら分会の要求事項についての会社の対応は、多数組合である別組合との妥結をまって、その妥結内容を一方的に分会に伝え妥結をせまるという方式であり、実質的な団体交渉が行われたとはいえず、別組合を意識した形式的な団体交渉であり、組合軽視の意図があったとみられてもやむを得ないものである。

したがって、これら団体交渉についての会社の対応は、労働組合法第7条第3号にあたるというべきである。

2 第1次懲戒処分について

(1) 申立人の主張

ア 標準運行表について

会社は、折返し運行を義務づける業務命令権の根拠を標準運行表とするが、実際の運行慣習は月13回程度の運行つまり2日一運行によるものであり、乙号証として提出した運行表は、本件を会社側が有利に導くためのデッチ上げである。

すなわち上記運行表は、本件審問に入って初めて示されたもので、これを昭和44年9月1日に作成したとするのは全く根拠がなく、法的手続要件を欠き、かつ日常的運行慣習にも適合しないものである。

イ 業務命令違反について

昭和53年9月29日、A1、A8両名が空車回送をうける条件として帰り荷手当の損

失補償を求めたことは正当な要求である。

翌9月30日、会社は分会員らは配車しても荷を積まないものと一方的に決めこんで、分会員6名に配車をしなかったのであり、したがって業務命令はないのであるから、その業務命令拒否が生ずるわけではない。しかも当日、A1、A8らは、会社配車係に配車の有無を確認したにもかかわらず、会社は故意に分会員に仕事を与えず荷積をしなかったとして業務命令違反の処分に陥れたものである。

また、この処分問題について、賞罰委員会が、真実を公平に調査し、その上で然るべき処分を審議した事実はないし、しかも会社が前記9月30日の事案を2ヶ月も遅れて委員会の審議にかけたのは、組合の団結弱体化の攻撃として計画されたものと思料され、全く不当な処分である。

(2) 会社の主張

ア 標準運行表について

運転手の勤務内容については就業規則により、行先別標準運行表が定められ、東京運行の場合、帰り荷のないときは帰着すれば必ず次の荷積をすることになっており、また帰り荷の有る場合は15時までに帰着すれば、荷卸及び荷積することが定められている。荷卸、荷積が時間的にできない場合は翌日日勤して荷卸、荷積をすることとなっている。

昭和53年9月30日当日の被命従業員は17名であったが、荷積を拒否した者はそのうち分会員6名だけで他の11名はすべて会社の命令により標準運行表の定めにしたがって帰社後、直ちに荷積をしているものであり、分会員が勝手な言辭を弄して責を免れんとしても許されるべきではない。

イ 業務命令違反について

昭和53年9月30日の運行は、会社の指示により帰り荷は無いのであるから、特に帰着後の荷積指示がなかったとしても当然運行表に基づき指定の荷積をすべき義務があったわけである。前日の29日に30日帰着の際、特に荷積すべしとの業務命令を出したのは、大昭和製紙㈱からの特別の要請を受けた会社が念のため、申し渡したものである。したがって、A1ら分会員6名の荷積拒否は、明らかに業務命令違反であり、会社は、昭和54年1月10日賞罰委員会の議を経て同人ら6名を懲戒処分に付したものである。

(3) 判断

会社において行われていた東京方面の長距離運行業務の内容、分会員6名が昭和53年9月30日の荷積作業をしなかったこと、そしてこれを理由に会社が分会員に対して行った懲戒処分の事実については、先に認定した第1の3の(1)乃至(4)、(6)及び(7)のとおりである。

昭和53年9月30日当時、東京方面の長距離運行業務につき実施されていた会社の標準運行表によれば、帰り荷がない場合には帰社後に荷積を行うことになっていて、会社の業務命令は同運行表の定めを根拠としてなされていたものであるが、前日の同月29日に会社は運転手全員に対し、30日には荷積できるよう空荷で帰社することを申し渡していたのであるから、帰着後は会社からあらためて特段の指示がなかったとしても、当然荷積をなすべき業務命令が存在したとみるべきである。したがって業務命令が存在せず、

その違反はないとの申立人組合の主張は理由がない。

なお、懲戒処分については、会社は就業規則の定めにしたがってこれを行ったことが認められ、手続および処分内容において会社が分会の弱体化をはかり攻撃を意図して行ったとの事実は肯認しがたいので、この点の申立人組合の主張も採用できない。

3 第2次懲戒処分について

(1) 申立人の主張

昭和54年5月5日の分会長A1に対する配車は、同人が「今日は積む予定がなかった」との発言をしたので配車係のC5が取り消したものであり、したがって配車も、その後の業務命令もなかったものである。

配車係のC5が、当日の配車について自分の思いどおりに事が進まなくなったため、いったん配車を取り消したA1に対し、再び荷積をしてくれといい、これを断られたことを業務命令違反だというのは余りにも身勝手というものであり、懲戒処分とか、それを理由に乗車勤務をさせないことは到底承服できない不利益扱いである。とりわけA1を同月7日から7月6日までの61日間運転業務につかせず、控室に拘束し、読む本も制限し、B8労務から頭をこずかれる等、まさに軟禁され、さらし者としての扱いを受けた処分は、就業規則の懲戒条項には規定されていないし、また、懲戒処分として行われる減給処分ですら当該支給期の賃金総額の10分の1以内と定められているのに、A1の場合は、事実上前記の期間60%強の減給を強いられるなど、明らかに、分会長であるA1に対する報復的な不利益処分であり、不当労働行為である。

(2) 会社の主張

昭和54年5月5日のA1の行為は、どのような理由があろうとも会社の了解を得ることなく命ぜられた業務を実行しなかったのであるから、明らかに業務命令を拒否したものであり、したがって、会社は、この行為に対し賞罰委員会の議を経て出勤停止10日間の懲戒処分に処したものである。

また、A1を同月7日から7月6日まで乗車させなかったのは、同月5日の荷積拒否事件について同人が「出勤しても荷積するとは限らない」と放言したことに関し、このような気持で出勤した者に配車しても荷積して運行するか否か信頼できないので、このことを告げ、今後この様な態度を改めることを誓約しない限り配車できない旨申し渡したが、A1は、これを改めることを約束しないため、会社はやむを得ず懲戒処分が決定するまで配車をしなかったものである。

(3) 判断

昭和54年5月5日A1が、定時に入社しながら、荷卸をただけで、その後荷積みを行わないまま退社した事実は、先に認定した第1の4のとおりである。

ところで、申立人組合は配車係がA1に対する配車を取り消したので、当日の業務命令はなくなると主張する。

しかしながら、従業員が平常の勤務として入社した以上は、配車の取り消しがあったからといって直ちに就業規則及び標準運行表にもとづく就労義務が免除されたものとは解されず、なお、就業時間内にあつては、配車係の指示にしたがう義務があったというべきであるが、A1のとった当日の行動は、結局において配車係の指示を無視したものであるから、これが業務命令違反に問われて懲戒処分を受けるに至ったことは止むを得

なかったものといわざるを得ない。したがって申立人組合のこの点についての主張は採用出来ない。

しかしながら、同人に業務命令違反があったからといって、会社が今後同様な態度を同人がとるであろうということを一方的に危惧即断し、就業規則上何ら根拠もないのに61日間にわたり同人に対して乗車勤務をさせなかったことは、たとえその執務態度に問題があったとしても、運転乗車を専業とする同人にとって精神的苦痛は勿論、収入減による経済的影響も極めて大きく、実質的な制裁懲罰であったというべきであり、この処置は、それまでの会社のとった一連の行為から推して、会社が分会長である同人を意識したうえでの報復的不利益処分であったと認めざるを得ない。

したがって、会社のとった同人に対する配車拒否の行為は、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せざるを得ない。

4 その他

申立人組合は本件不当労働行為の救済として、団体交渉における別組合との差別是正及び謝罪文の掲示を求めているが主文をもって足りるものと判断する。

なお、申立人組合は組合事務所として施設の一部使用及び組合掲示板の移動設置を求めているが、本件不当労働行為とは関係なく審査の対象となるものではない。

以上の事実認定及び判断に基づき、当委員会は、労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条によって、主文のとおり命令する。

昭和56年11月5日

静岡県地方労働委員会

会長 戸塚敬造