広島、昭43不９・20、昭48．２．15

命　　令　　書

申立人　　広島ハイヤータクシー労働組合

申立人　　Ｘ１

申立人　　Ｘ２

被申立人　　有限会社　大河タクシー

被申立人　　株式会社　敷島タクシー

主　　文

１　被申立人有限会社大河タクシーは、昭和43年７月15日懲戒解雇した申立人Ｘ１を原職に復帰させ、懲戒解雇後原職復帰までの間に受けるはずであった給与相当額を支払うこと。

２　被申立人株式会社敷島タクシーは、昭和43年９月21日懲戒解雇した申立人Ｘ２を原職に復帰させ、懲戒解雇後原職復帰までの間に受けるはずであった給与相当額を支払うこと。

３　その余の申し立ては棄却する。

理　　由

第１　認定した事実

１　当事者など

⑴　被申立人有限会社大河タクシー（以下「大河タクシー」という。）は、申し立て当時、資本金300万円、タクシー営業用車両（以下「車両」という。）15台、従業員33人でタクシー業を営み、広島市およびその周辺の無

線営業を主とするタクシー業者のグループである交友会に属していた。

⑵　被申立人株式会社敷島タクシー（以下「敷島タクシー」という。）は、申し立て当時、資本金200万円、車両28台、従業員67人でタクシー業を営み、広島市ハイタク事業協同組合（以下「協同組合」という。）の組合員であり、広島市およびその周辺の流し営業を主とするタクシー業者のグループである研修会に属していた。

⑶　協同組合は、中小企業等協同組合法に基づき、昭和38年12月25日に設立され、事務所を広島市出島に置き、広島市内に事業場を有する小規模のハイタク事業を営む者が加入する資格を有し、協同組合の組合員のために必要な共同事業を行ない、その自主的経済活動の促進、経済的地位の向上を図ることを目的とするものであって、事業に関する共同施設の提供、自動車、燃料、部品等の共同購買販売、自動車の共同整備・修理等の事業を行なうために、延べ約1,320平方メートルの４階建てビル、約1,320平方メートルの車庫､約265平方メートルの修理工場および約430平方メートルのＬＰＧスタンドの施設（以下「協同組合施設」という。）を所有していた。

43年４月当時、敷島タクシー、丸三タクシー株式会社（以下「丸三タクシー」という。)、有限会社胡タクシー、有限会社広三自動車、有限会社キリンタクシーおよび有限会社かもめタクシーの６社が協同組合の組合員であり、車庫、ビル１階にある管理事務室および４階の乗務員睡眠室を共同使用し、各社の所有物としては多少のじゅう器、備品がある程度であった。

協同組合施設の管理権は、６社が共同使用する部分も含め、すべて協同組合が有し、協同組合施設を使用する６社は、共同使用するうえで必要な車庫の使用区分についての申し合わせ､火元の注意などをしていた。

なお、修理工場およびＬＰＧスタンドは、協同組合の直営事業であっ

た。

⑷　申立人広島ハイヤータクシー労働組合（以下「組合」という。）は、35年７月に結成され、広島市およびその周辺のタクシー労働者が個人加盟する合同労組であり、申し立て当時、車両30台以下のタクシー会社17社に16の分会組織を有し、組合員は182人で、全国自動車交通労働組合連合会に所属していた。

⑸　大河タクシー分会は、40年９月に組織され、申し立て当時の分会員は９人であり、敷島タクシー分会は、37年９月に組織され、申し立て当時の分会員は20人であった。

⑹　申立人Ｘ１（以下「Ｘ１」という。）は、39年９月に大河タクシーに入社し、申立人Ｘ２（以下「Ｘ２」という。）は、35年11月に敷島タクシーに入社し、本件懲戒解雇されるまでそれぞれの会社のタクシー運転手であった。

２　Ｘ１およびＸ２の組合活動

Ｘ１は、41年に組合執行委員、42年、43年には同書記長に選出され、同書記長になってからは、組合組織の拡大を中心に活動した。

Ｘ２は、敷島タクシー分会が組織されると同時に組合執行委員になり、38年には同書記次長、39年、40年同書記長、42年、43年同委員長に選出された。

なお、Ｘ２は、39年に組合の書記長になってからは、敷島タクシー分会内での活動よりも組合全体としての活動を続けていた。

３　協同組合施設における闘争に至るまでの経過

⑴　43年３月11日組合は、敷島タクシー等研修会に属する９社（以下「研修会９社」という。）と大河タクシー等交友会に属する４社およびいずれの会にも属さない６社（以下「交友会その他10社」という。）との計19社に賃上げ等15項目にわたる統一要求書を提出し、団体交渉を申し入れ

た。

同月27日研修会９社は統一して組合と第１回団体交渉をもったが、交友会その他10社が団体交渉に参加しなかったため、４月５日組合は、当委員会に、交友会その他10社との団体交渉の促進についてあっせんを申請した。

⑵　組合は、４月４日、５日の両日非番者集会を開きスト権を確立し、10日、11日の両日、全国自動車交通労働組合連合会広島地方本部（以下「地本」という。）の統一行動としての決起集会に参加し、広島市およびその周辺の車両延べ900台を広島市所在の株式会社広島タクシーの車庫に集結し、１時間ずつのストを行なった。

12日当委員会では、交友会その他10社の団体交渉促進のあっせん作業にはいり、当事者から事情を聴取したが、解決には至らずあっせんは継続されることになった。その後、組合は交友会その他10社に対し、研修会９社と同様に統一して団体交渉を開くよう申し入れたが、24日に至るまで団体交渉は開かれなかった。

24日研修会９社は３回目の団体交渉で基本給の580円増額を回答し、他方、交友会に所属する大河タクシー等４社と組合は、ようやく第１回団体交渉をもち基本給の200円増額を回答したが、その当時広島市内の大手タクシー会社では、地本さん下の労組が1,500円以上の回答をなお不満として団体交渉を続けていた。

４　協同組合施設における闘争

⑴　４月25日地本の統一行動に参加した組合は、車庫に協同組合に加入していない会社（以下「協同組合非加入会社」という。）の車両も含め、約115台の車両を集結して24時間のストを行なった。

27日、３日後の30日に予定された地本の統一行動としての24時間ストを控え、組合と研修会９社は４回目の団体交渉を行ない、1,040円の増額

回答が出されたが妥結に至らず、この席上組合が、30日のストを回避するためそれまでに重ねて団体交渉をもってほしい旨申し入れたのに対し、研修会９社は、30日または５月２日のいずれかを団体交渉日にしたいと述べ確約はしなかった。

組合は、団体交渉終了後、すでに組合内部に設けられていた闘争委員会を開き、30日の統一行動への取り組みを協議した。

闘争委員会は､組合三役､執行委員および分会長の計28人で構成され、Ｘ２は闘争委員長、Ｘ１は闘争委員であった。闘争委員会で協議した結果、30日までに争議が解決しない場合には、各分会の職場の実情に応じて可能な範囲で車両を車庫に集結させることが決定され、各分会長を通じて組合員に伝達された。

なお、29日研修会９社は、５月２日を団体交渉日として組合に通告した。

⑵　30日早朝から、組合員らによる車両の集結が始まった。入庫した車両は、全部で141台で、そのうち86台は、当時車庫を使用していた敷島タクシー等４社（以下「協同組合加入会社」という。）の車両であり、それには非組合員の乗務する車両も含まれ、一部の車両のキーについて当該会社の管理職が保管したものもあった。残りの55台は、大河タクシー等の協同組合非加入会社の車両であり、入庫に際しては、協同組合加入会社の管理職らが、なぜはいるのかと言って制止したが、それ以上阻止することもできないまま、組合員のほか数人の非組合員の手によって５月１日までに入庫したものであり、それらは、車庫の奥の通路などのあいている場所に、人の通行にはさして支障のないほどの間隔で置かれた。

なお､Ｘ２が協同組合非加入会社の車両の集結を具体的に指示したり、自ら車両を搬入した事実は認められず、また、Ｘ１は当時病気欠勤して出社しておらず、大河タクシーの車両を車庫に搬入する行為にはたずさ

わっていない。

車両の集結直後組合は、関係各社に対し、地本の統一行動により車両を車庫に保管している旨をそれぞれ通告した。

30日に組合の代表３人と研修会９社の代表とは、事態収拾のためトップ交渉をもち、研修会９社の代表から提示された1,550円増額案に対し、組合の代表は1,800円ならストを解くという線まで歩み寄ったが了解点に達するまでには至らず、研修会９社は、組合案を検討したあと、翌５月１日にこれを拒否する旨組合に通告した。これを受けた組合は、全員大会を開き、それまでと同様ストを続行することを決定した。

協同組合は、集結された車両について、協同組合非加入会社に対して各社の車両を車庫から引き取るよう文書で通告し、組合に対しては、協同組合非加入会社の車両を徹去するよう数回にわたって通告した。一方、協同組合非加入会社からは、組合員または各乗務員宛に自社の車両を返還するよう口頭あるいは文書でひんぱんに通告がなされた。

なお、協同組合加入会社の車両については、各社からの申し出により、４月30日、５月１日、２日の３日間にわたって定期整備がなされた。

⑶　車両の集結が始まった４月30日に協同組合は、スト期間中は乗務員睡眠室の使用を認めないことにし、日ごろその睡眠室への出入口にしていたビル４階の非常階段出口のドアに敷島タクシーの管理職らが鍵をかけた。翌５月１日朝、鍵をかける前から乗務員睡眠室で寝ていた組合員１人が目をさまし、鍵をかけられていることに気づいたが、内側からは容易にあけられたので外に出て、今後の方針を検討するために集会を開いていた組合員に、鍵をかけられていたことを知らせた。組合員らは、直ちに協同組合加入会社の管理職のいる管理事務室につめかけ、乗務員睡眠室から締め出そうとしたことは、争議の早期解決に努力している組合を無視した行為であると抗議し、そのまま居すわって、そこに臨時の組

合事務所を設け、乗務員睡眠室も組合員らが使用し、協同組合からの退去通告にも応ぜず、事実上占拠する状態に至った。もっとも占拠した当初は、協同組合職員や協同組合加入会社管理職が組合への連絡などのため管理事務室に出入りもしていた。

⑷ア　５月１日組合は、ビルの北側にあるＬＰＧスタンドとは反対方向のビルの南側に、コンクリートブロックで５個のくどを築き炊き出しを始めた。ビルの南側は、幅2.6メートルの空地を隔てて木材乾燥場と境を接していたが、その境には高さ約１メートルのコンクリートブロックべいがあり、くどは、ビル南側のほぼ中央部のコンクリートブロックべい寄りにつくられていた。炊き出しについては、水道からホースで水を引き、各分会から２人程度の炊事担当者を出し、火災防止にも注意を払っていた。

イ　ＬＰＧスタンドには、数か所に火気厳禁の表示がされており、組合としても集会のたびごとにＬＰＧスタンド内での禁煙について組合員に注意をしていた。

ウ　車両の集結当初、ＬＰＧスタンドの利用については、一般の者も多少充塡にきていたほか、組合員がときどき自家用車を駐車させていたが、５月３日ごろからは、充塡にくる者もいなくなり、組合員の自家用車の駐車がふえた。しかし、組合員が直接ガス充塡を妨害した事実は認められない。

エ　修理工場は、従来、協同組合加入会社の車両の整備を主とし、一般の修理の受注も多少あったが、車両集結後の協同組合加入会社の車両の定期整備を終わってからは、事実上休業状態になった。

オ　車両集結中に、組合に対し協同組合は、炊き出しのための火気使用はやめること、ＬＰＧスタンドに駐車している組合員の自家用車は撤去することを文書で通告した。

⑸　５月２日研修会９社と組合との間に団体交渉がもたれたが進展はみられず、その後、組合から申し入れがあったものの交渉は行なわれないまま推移した。７日組合の上部団体である広島県労働組合会議（以下「県労会議」という。）の議長と広島県乗用自動車協会広島支部長（以下「県乗協広島支部長」という。）との間で事態収拾のため話し合いがもたれ、協同組合非加入会社の車両を別の場所に移したうえで団体交渉を開くことにし、早急に使用者側の意見を調整することになった。

他方、6日広島地方裁判所昭和43年(ヨ)第340号自動車仮処分（以下「仮処分」という。）の決定があり、これを翌７日ひる前に知った組合は、その日行なわれていた県労会議の議長と県乗協広島支部長との折衝の結果に期待しながら、一方では仮処分が執行されたときの対策について、闘争委員会の委員に職場委員を加えた34人で構成した拡大闘争委員会を上部団体の役員も参加して管理事務室で開いて協議し、車両については、破損やタイヤのエアーを抜いたりすることのないように組合員に伝達した。拡大闘争委員会は夜を徹して続けられたが、その間、組合員だけでなく、仮処分が執行されたときの抗議のため応援にかけつけた支援労組員も合わせて約350人が車庫などに泊まり込み、車庫出入口の鉄扉が閉ざされ、車両は鉄扉寄りにほとんど間隔がないほどに詰められ、鉄扉に近い車両は、バンパーと鉄扉がワイヤーでくくりつけられていた。

⑹　翌８日は、事態収拾のための折衝がなされているにもかかわらず仮処分が執行されるかもしれないという事態を知った組合員によって、車庫付近は朝から相当緊迫した空気につつまれ、車庫出入口鉄扉前には自家用車数台が置かれ、それを背に組合員および支援労組員約380人がピケを張り、その前に組合および上部団体の宣伝カー四、五台が並べられた。組合は、こうした仮処分執行に対する抗議体勢をとりながら、一方では県労会議等上部団体の仲介による最後の収拾工作に望みをかけていた

が、13時30分過ぎ、警察官、機動隊員約150人ならびに執行補助官約200人を伴った執行官により仮処分の執行が開始され、上部団体役員らが宣伝カーから話し合いによる解決を呼びかけるなかでピケは排除され、集結されていた全車両は搬出され、15時30分ごろ執行に終わった。

⑺　仮処分執行によって搬出された車両のなかには、タイヤのエアーが抜けた車両、パンクした車両が相当数あり、ブレーキオイルの抜けた車両もあった。しかし、加害者は明らかでなく、被害を受けた車両、被害の程度などについて搬出直後の第三者の立会による調査も行なわれていない。また、これらの事態の発生が組合の指令によると認められるものはない。

なお、組合は、集結していた車両の一部の車検、キー等を保管していたので、その旨を仮処分執行のあった日の翌９日、それぞれの所有会社に通告し､10日には保管していたいっさいの物件を執行官に引き渡した。

⑻　仮処分が執行されたときから組合員がビルから引き上げた５月11日ごろまでの間に、協同組合の職員により、乗務員睡眠室の窓ガラス、ブラインド、天井、ドア、男子小便所のつい立てその他ビル屋上のテレビアンテナ等が、また、敷島タクシーの管理職により、その自家用車の窓ガラスが、破損しているのがそれぞれ発見された。これらの破損については、協同組合から組合に対し、真相を調査のうえ報告するよう文書で通告がなされ、組合は、調査しわかりしだい報告する旨回答したが、組合の調査したところによると、これらの破損の一部は、仮処分執行のあった８日の夜、当時有限会社広三自動車に勤務していた組合員のＡが飲酒のうえなしたものとなっており、それ以外のことは判明しない。

なお、同人は、18日に組合を脱退し、６月１日協同組合に対し、破損行為についての始末書を提出して引き続き会社に勤務している。

５　組合のステッカー、ビラ貼り

⑴　仮処分執行後も、依然として争議解決のきざしはみられず、５月10日から13日にかけて、県労会議の議長と県乗協広島支部長の仲介によってもたれた団体交渉も進展のないままに終わり、こう着状態が続いていたが、20日組合は、ひとまずストを解き、21日から就労した。

24日ごろ、拡大闘争委員会は、「事故なしで食える賃金を」「春闘早期解決」「ベトナム侵略反対」等の文言を記載した西洋紙半切ほどのステッカーを、組合員が運転する車両の後部ウインドーの両脇に縦に貼ることを決定したうえ組合員に指令し、当初は指令どおりに貼られていた。これに対し、敷島タクシー社長や丸三タクシー社長から、組合あるいは各乗務員宛に、器物損傷あるいは安全運行の妨げになるのでやめるようにとの警告書が出された。

⑵　５月27日丸三タクシーで、使用者が組合員に対して、ステッカーをはがさないと出庫させないと言ったことから端を発し､硬化した組合員が、抗議のビラをビル内に貼り始めた。このビラは、組合員が七、八十枚を勝手に書き、手当たりしだいに貼ったもので､「団結」「金を早く出せイボ」「ベトコン魂」などの文書が書かれており、なかには、つぎのようなものもあった。

「長束ボチ丸三」「Ｂ１社長本日午後二時告別式」

このころから車両へのステッカー貼りも激しくなり、後部ウインドーに３枚貼ったもの、西洋紙半切より大きなものを貼ったもの、なかには車体に六、七枚貼った車両もあった。また、仮処分執行に憤慨した組合員らが拡大闘争委員会の指令を無視して、協同組合の構内に駐車していた管理職の自家用車その他トラックの窓ガラスあるいは車体に、ステッカーや新聞紙を乱雑に貼りつけた。

⑶　大河タクシーでは、車両へのステッカー貼りや建物へのビラ貼りは、６月９日から約２週間続いた。

⑷　５月17日ごろ、敷島タクシーの社長宅にビラが貼られたが、このビラ貼りは、拡大闘争委員会が、車両へのステッカー貼りを指令する以前のことであり、だれが貼ったかも明らかでなく、また、組合の指令に基づいたものとは認め難い。

６　Ｘ１およびＸ２の懲戒解雇

⑴　研修会９社の争議は、７月11日に妥結し、交友会その他10社の争議は、各社まちまちに終結した。

⑵　大河タクシーは７月15日にＸ１、敷島タクシーは９月21日にＸ２に対し、つぎの懲戒解雇通知書を送付し、それぞれ懲戒解雇した。

なお、Ｘ２の懲戒解雇の時期がＸ１のそれより遅れたのは、Ｘ２が病気療養中であったためである。

昭和43年７月15日

広島市（以下会社の所在地町名番地）

有限会社　大河タクシー

代表取締役　Ｂ２

広島市（以下Ｘ１の住所町名番地）

Ｘ１　殿

懲戒解雇通知

貴殿は他の者と共謀し昭和43年４月30日当社所有の自動車５輌を無断で持出し、これをハイタク事業協同組合車庫において不法占有し、再三に及ぶ返還要求にも応じず遂には前記車輌に損傷を与えるに至りました。その後も当社の制止にもかかわらず、車輌、建物等に「ビラ」貼り等の行為を行ったのは極めて違法であり、この行為は当社就業規則第68条第14、21、24、25、26、34号の各号及び同規則第61条にも該当しますのでこれを理由として貴殿を懲戒解雇します

昭和43年９月21日

広島市（以下会社の所在地町名番地）

株式会社　敷島タクシー

取締役社長　Ｂ３

安芸市（以下Ｘ２の住所町名番地）

Ｘ２　殿

懲戒解雇通知

貴殿は他の者を指揮命令して昭和43年４月30日より当社所有の営業用自動車25台の車庫（広島市ハイタク事業協同組合車庫）に他13社の営業用自動車118台を無断あるいは作為をもって集結し、当社の自動車24台を凍結して不法占有し、会社の営業を不能ならしめ、財産権を侵害する等の行為をなし再三に及ぶ返還要求にも応じることなく遂には前記の車輌に損害を与えるに至りました。又協同組合の自動車修理工場を事実上営業不可能な状態にし、尚かつＬＰＧスタンドの営業も甚しく不便ならしめた。その後も当社の制止警告にもかかわらず営業用車輌並びに会社、社長個人等の施設、建物、自動車にビラ等を貼り、又睡眠室、当社管理職個人所有の車輌等の破損、さらに構内に於て濫りに火気を使用せしめた行為は極めて違法であり、当社の就業規則第28条第２号、第３号、第４号、第12号、第23号にも該当します。

よってこれを理由として９月21日付を以って懲戒解雇します。なお右期日に当会社事務所で予告手当金45,290円を受領して下さい。

⑶　40年の春闘において組合は、当時広島市東雲町にあった協同組合の車庫に７分会が車両57台を集結して10日間にわたるストを行なったが、これに対する処分はなかった。また、42年の春闘で組合は、関係会社数社の車庫に車両を集結してストを行なったが、この時も同様であった。

第２　判断および法律上の根拠

敷島タクシーは、43年の春闘において、組合が協同組合施設を拠点に闘

争を展開するなかで、車両を集結し、それを不法に占有保管し多くの車両に損傷を与えたこと、車両、ビル等へステッカー、ビラを貼ったことおよびビルを無断で使用、破損したこと、その他危険な場所で火気を使用し、修理工場およびＬＰＧスタンドの利用を妨げた行為は違法であるとして、これらの行為を行なうことを協議決定し、組合員に指令、指揮して実行行為をなさしめた闘争委員長Ｘ２の責任は重く、会社の就業規則の懲戒解雇理由にも該当するので同人を懲戒解雇したものであり、大河タクシーも、同様の理由で闘争委員Ｘ１を懲戒解雇したものであって、いずれも不当労働行為には該当しないと主張する。

1　車両の集結について

⑴　組合が、争議行為の手段として、車両を集結したことは、当時17社にわたる小規模タクシー会社に組織を有する合同労組として、ストの実効を期するうえからとった措置であったことはうかがえるが、だからといって、これをもって正当な組合活動とは認められない。

しかし、車両の集結については、組合員の総意を具体化する範囲で行なわれたものであったことは、車両の集結が組合として従来からとってきた争議行為の手段でもあり、団体交渉が行きづまった時期であった４月27日になされた闘争委員会の車両集結の決定、指令が、車両集結直後の５月１日全員大会において、そのままストを続行するということで確認されている事実からしても推察できるところである。また、４月27日の闘争委員会の決定、指令に至るまでにも、４月10日、11日、25日には、地本の統一行動として車両の集結が行なわれて組合員がこれに参加したのであるから、すでに４月４日、５日には、車両の集結を予定して組合員の総意によってスト権確立がなされたことをうかがうに難くない。

つぎに、４月30日から５月１日にかけての車両集結当初の状態では、車両に破損を生じるおそれがあったとは認められず、加えて、破損の事

実もなく、組合は車両集結後直ちに各所有会社に対して、統一行動により車両を車庫に保管している旨を通知していた。さらに、集結車両の141台中半数以上の86台は、もともと車庫に格納されるべき車両であったものであり、車両集結中に協同組合加入会社から申し出のあった車両については定期整備にも応じており、また、仮処分執行前夜に車両を車庫出入口のほうに詰め寄せた行為は、仮処分に対する抗議行動であって、それによって車両に破損が生じたとの疎明もない。

以上の車両集結の指令に至る経過、集結の状態および集結後の措置からみると、本件車両の集結について、正当な組合活動といい難いものがあるとはいえ、Ｘ２およびＸ１が幹部としてなした行為を使用者がとくに取り上げて制裁を加えるいわれはない。

⑵　５月８日仮処分執行によって車両を搬出した際に発見された車両の破損およびその後に発見された敷島タクシーの管理職の自家用車の破損については、行為者も明らかではなく、また、組合も車両の破損防止についてはあらかじめ注意しており、組合の指令に基づいたものとは認められず、行為者本人の責任であって、組合幹部が責任を負わなければならない筋合いのものではない。

２　ステッカー、ビラ貼りについて

⑴　５月24日ごろの拡大闘争委員会の指令に基づいて、当初、車両の後部ウインドーの両脇に貼られたステッカーは、西洋紙半切くらいのもので、これによって車両の運行に困難をきたすほどのものではなく、記載内容も、「要求貫徹」「早期解決」といったものが多く、争議中の組合の宣伝活動として使用者の受忍できないほどのものとはいえない。

⑵　また、それ以降の車両、ビル内へのステッカー、ビラ貼りは、当初の車両へのステッカー貼りと比べ、貼り方、内容において、かなり過激なものもあったけれども、これは、組合が約３週間にわたって続けたスト

をようやく断念して就労はしたものの、その後の団体交渉が進展せず、組合員が感情的にせん鋭化していた状態のなかでなされたものであることが推察され、しかも、車両へのステッカー貼りが激化し、ビル内へのビラ貼りが始まった発端になったのは、丸三タクシーの使用者が組合員に対し車両のステッカーをはがさないと出庫させないと言ったことからであり、組合の宣伝活動として、これらのステッカー、ビラ貼りには好ましいものとはいえない点もあるが、使用者がことさら取り上げて責任を追及するほどのものではなく、まして、それらを強力に推進したとは認められないＸ２およびＸ１について幹部責任を問うべき理由は見当たらない。

⑶　敷島タクシー社長宅へのビラ貼り、また、管理職の自家用車等に一面に新聞紙等を貼りつけたことは、組合の宣伝活動としては意味のない個人的ないやがらせというほかないのであるが、いずれも貼りつけた行為者が明らかでなく、組合の指令によるものでもなく、かかる行為は行為者本人において責任を負うべきものである。

３　協同組合施設について

本件争議中、組合が管理事務室および乗務員睡眠室を占拠し、ビル南側で火気を使用したことおよび仮処分執行後乗務員睡眠室や屋上のテレビアンテナ等が破損されていたことその他修理工場が事実上休業状態になったことおよびＬＰＧスタンドの利用者がいなくなったことについては、協同組合が協同組合施設を所有し管理する者であって、これらのことが、協同組合施設の所有、管理に属することであることから、協同組合と組合または個人との間で処理されるべき事項であり、使用者が直接組合幹部の責任を問うべき筋合いのものではない。

４　以上、全体としてみると、使用者がＸ２およびＸ１に対して行なった懲戒解雇は、両名が組合幹部であることを理由としたものであり、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といわなければならない。

５　申立人等は、請求する救済内容として、謝罪文の掲示および新聞への掲載をも申し立てているが、主文のとおりの救済でじゅうぶんであると判断し、これを棄却する。

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

昭和48年２月15日

広島県地方労働委員会

会長　勝　部　良　吉