

命 令 書

申立人 X

被申立人 服部タクシー株式会社

主 文

本件申立てを棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者

(1) 申立人X（以下「X」という。）は、服部タクシー株式会社に勤務する従業員で組織された服部タクシー労働組合（以下「組合」という。）の組合員であり、昭和61年9月5日から昭和62年9月7日まで組合の副委員長の役職にあった者である。

(2) 被申立人服部タクシー株式会社（以下「会社」という。）は、肩書地に事務所を置き、一般乗用旅客自動車運送事業を営む株式会社であって、本件審問終結時における従業員は124名、うち運転手は108名、保有する車両台数は67台である。

2 組合結成から本件申立てに至るまでの労使関係

(1) 昭和40年4月、会社に勤務する従業員で組合が結成された。

(2) 昭和61年9月1日、従来の組合活動に不満を持っていたA1（以下「A1」という。）は、同月5日に開催する組合定期大会での役員改選に向かって、「執行委員長立候補声明」と題するビラで、基本給の引き上げなどを訴え立候補した。また、同じころA1、X他4名は、「私達の主張」と題するビラで奈良県自動車交通労働組合（以下「自交総連」という。）にオブザーバー加盟し力をつけて、経営者と対等に話し合える組合をつくり、生活安定のため賃金の引き上げなどを訴えた。

(3) 同月5日開催された組合定期大会における役員選挙の結果、A1が新執行委員長に選出され、副委員長にXが就任し、以後組合は、自交総連と連絡をとりながら共闘関係を強化してきた。

(4) 同月26日、組合は、組合員より要望のあった車庫の整備、パワーハンドル車の導入など6項目の要求を要望書として会社に提出した。

(5) 同年10月7日、前記(4)の要求に対して、会社の申し入れにより組合との間で話し合いが行われた。この席上、会社は一車一人制で現在勤務している22名をすべて二車三人制又は一車二人制の勤務形態で就労させると提案した。

(6) 同年11月27日、開催された組合と会社の話し合いにおいて、会社は一車一人制廃止にともなう二車三人制又は一車二人制移行を昭和62年3月より同年12月の間に4回に分けて、個別説得し、応じなければ業務命令によって行うという計画を提示した。

(7) 同年12月27日、組合は、二車三人制移行に絶対反対しているのではなく、労働条件な

どで組合と合意のうえ、移行するよう抗議した。

- (8) 昭和62年1月25日、前記(7)の抗議により、組合と会社との間で話し合いが行われた。
なお、この席上会社は、今後入・出庫時に車両の損傷の有無を点検し、もし損傷があれば、乗務員本人の責任の有無にかかわらず、無事故手当をカットすると申し入れた。
- (9) 同年3月5日、組合は、会社が同月16日から二車三人制を強行しようとしているとして、前記(7)と同趣旨の申入れをした。
- (10) 同月16日、同年2月ころより会社から個別説得されていた5名及び同年4月1日より1名が二車三人制及び一車二人制に移行し、前記(6)の計画の第1回目が完了した。
- (11) 同年4月20日、組合は、賃金改定などに関する春闘要求を組合員の要望により提出した。
- (12) 同年5月11日、団体交渉の席上、会社は、A1、X他4名を、前記(6)の計画の第2回目(6月16日実施)の移行予定者として指名した。

3 Xの出勤停止処分について

- (1) 昭和61年5月13日、Xは営業車に客を乗せ、奈良市手貝町27の路上を走行中、営業車の前でC1(当時86才、以下「C1」という。)が転倒し負傷した。(以下「本件事故」という。)
- (2) 同年10月10日、X及び本件事故にかかる刑事事件などの処理についてX個人が依頼した弁護士C2(以下「C2」という。)はB1(当時会社社長)及びB2(当時業務部次長、現在業務部長、以下「B2」という。)と示談賠償金などについて相談をした。
- (3) 同月16日、会社及びXとC1との間において「X運転の営業車がC1に接触し、転倒負傷した」ものとして、会社及びXが本件事故にかかる一切の補償をするとの内容で、示談が成立した。
また、C1は、奈良地方検察庁(以下「検察庁」という。)に、Xに対する寛大な処分を求める嘆願書を提出した。
- (4) 同月20日ころ、Xは、本件事故について、検察庁で取り調べを受けた際に「(営業車がC1に)当たったかも知れない」と供述した。
- (5) 同年11月6日、Xは、本件事故について、奈良県警察本部より行政処分猶予の通知を受けた。
- (6) 同月14日、Xは、略式裁判により本件事故について罰金15万円の刑事処分を受けた。
- (7) 昭和62年3月7日、会社は、Xに対し、本件事故に対するXの対応を問題として、刑事処分などの結果についての事情聴取をするため同月9日にB2まで来るよう通知した。
- (8) 同月9日、Xは、前記(7)の呼び出しに応じて出頭したところ、B2より、本件事故に対して処分をするから始末書を提出するよう言われた。
- (9) 同月12日、組合は、会社がXに対して処分を強行しようとすることは、組合に対する不当労働行為になると抗議した。
- (10) 同年4月14日、会社は、Xを7日間(4月16日から4月22日まで)の出勤停止処分にした。
- (11) 同月15日、組合は、前記(10)の出勤停止処分を即刻撤回するよう要求した。

4 本件申立て後の経緯

- (1) 昭和62年9月7日に開催された組合の定期大会における役員選挙においてA1が敗れ、

A 2が執行委員長になった。

(2) 同年10月13日、Xは、組合執行部のA 3らに呼ばれて、出勤停止処分の撤回闘争の和解条件について希望があるか聞かれた。

(3) 同月19日、A 2執行部は、会社との間で、二車三人制問題、Xの出勤停止処分を白紙撤回すること及び組合から当委員会への救済申立ての取り下げを内容とする協定を結んだ。

(4) 同月20日、組合は、同年5月18日当委員会に対し、Xと連名で行った救済申立てのうち、組合の申立てについて前記(3)の協定により取り下げた。

会社は、同協定により、Xに対して前記3、(10)の処分を白紙撤回し、同処分にとともなう減給分に利息を付加した金員を支払う旨通知し、提供したがXは同金員の受領を拒否した。

(5) 同月22日、会社は、前記(4)の金員を再び提供したが、Xが受領を拒否し続けたため、同金員を供託した。

第2 判 断

1 Xの主張の要旨

昭和61年9月5日の組合定期大会において、それまでの労使一体路線を唱えるA 4委員長候補を破って、会社と一線を画し、要求実現のために自交総連にオブザーバー加盟し、自覚的、自主的な組合への脱皮などを訴えて当選したA 1委員長のもとの、Xは副委員長となった。

ところが会社は、組合が自主性を持ち、自交総連との連携の道を選択したことを嫌悪し、A 1執行部成立直後からその転覆を図るべく攻撃を開始した。

すなわち、組合が組合員からの要望を取りまとめ会社に要求し、同年10月7日に開かれた労使協議会の席上、会社は、一車一人制を廃止して二車三人制を業務命令によってでも強行し、昭和62年中に移行を完了するという計画を持ち出した。これに対し組合は二車三人制に伴って賃金が減少するので賃金制度の改善と併せて、組合と合意のうえ実施するよう抗議したにもかかわらず実施された。

その後も会社は、従来全く問題にしていなかった車両の傷について、それが乗務員に責任のない不可避的なものであっても無事故手当をカットしたり、また、組合執行部が生駒営業所の組合員の要求を汲み上げて会社に要求したことに対し、会社は同営業所所属の乗務員の中型車を取り上げる（中型車から小型車への乗務替えにともない水揚げがダウンし賃金もダウンする。）との威しをかけるなど、組合員への締めつけをすることにより、組合員のA 1執行部への不満を広げさせた。

こうした労使の対立が続く中、さらに組合が組合史上初の春闘に向けて組合員の同意書を集めて、会社に対し要求しようとしていた時期に、会社は、組合の副委員長であるXに対して、7日間の出勤停止処分を行った。これは11か月も前の交通事故に対するものであり、しかも同事故については昭和61年10月16日に当事者間で円満に示談が成立しているものであり、また、従来会社は、乗務員が営業車で人身事故（死亡事故を含む。）を発生させた場合に懲戒処分を行った例はなく、当該処分を強行したのは、会社が組合の活動を嫌悪し、その活動の中心人物であるXを交通事故を口実として狙い撃ちにした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。

なお、会社は、昭和62年9月7日の組合定期大会において、労使一体路線派のA2が執行委員長になると、二車三人制問題及びXの出勤停止処分の白紙撤回について組合と協定を結び、組合は当委員会への救済申立てを取り下げたが、Xの処分時には処分文書を掲示しながら、処分撤回の事実については、何ら周知徹底されていない。

さらにこの協定には①二車三人制問題について今後、会社は同意を得るべく努力はするが、組合は協議権及び同意権を乱用しない②今後交通事故に対し懲戒処分を行うという項目があることから、申立人らの自主路線派に対し、今後も会社が今回と同様な行為を繰り返す危険性は極めて高いため申立人はなお被救済利益を有している。

2 会社の主張の要旨

会社がXに対し、昭和62年4月16日から同月22日までの7日間の出勤停止処分に処したのは、本件事故が単なる業務上過失致傷であったということにとどまらず、営業車でC1に接触し、傷害を負わせておきながら、C1は勝手に転んで怪我をしたのだとXが虚偽の言い訳をし続けて、C1を怒らせC1から会社に 심각한抗議があり、会社の信用を著しく傷つけた。その後、Xは、C1に嘆願書を書かせるため、接触し、負傷させたことを認めたが、検察庁の取り調べの過程においては、XはC1に営業車を接触させていないと陳述し、さらにその後略式裁判を選択するため同陳述を撤回した。そして罰金15万円の略式裁判が確定すると、またもやXは接触させていない、と言い張った。

このような改心の情を全く示さない不遜な態度を取り続けるXに対し、会社は信用維持の観点から、昭和62年4月14日に至って処分せざるを得なくなり諸般の事情を考慮して同処分を行ったものであり、もとより正当な処分である。

3 以下判断する。

事実関係については、前記第1、2、(1)ないし3、(10)のとおりである。

会社は、Xを処分したのは、Xの事故後のC1に対する対応が、自己の有利になるように二転三転し、C1を怒らせ抗議を受けたので、会社の信用維持の観点、その他諸般の事情を考慮して、やむを得ず行ったものである、と主張する。しかしながら、会社は、C1から会社に対し、抗議があったことについての具体的な立証をしていない。またXがC2と相談のうえ、本件事故については、C1との間で示談を成立させる一方、検察庁に対してはC1から嘆願書を提出してもらうことにより、略式裁判での解決を図ったのは、高齢のC1に負担をかけることなく、早期に解決しようと考えたためと理解できる。

なるほど、会社の主張するとおり、Xの本件事故後の対応に問題があったことは否めないものの、A1の証言によれば、以前はたとえ乗務員が死亡事故を起しても会社は何ら処分をしていないことが認められるのである。しかも本件事故にかかる示談については、Xが個人的に依頼したC2が中心になり、B2もこれに協力して昭和61年10月には解決しているのである。それにもかかわらず、その後6か月経過した昭和62年4月14日に会社はXを7日間の出勤停止処分にしているが、これは、組合がA1執行部になってから労使が対立し、組合が今まで実施したことのない春闘について組合員の同意を求めている時期と認められるのであり、このような機会をとらえて組合の副委員長であるXを11か月前の事故に対して処分をし、さらに会社が処分した文書を掲示したことは、Xに対し精神的苦痛を与えたことは否めず、かかる会社の行為は、労働組合法第7条第1号に該当する不利益取扱いであると言わざるを得ない。

しかし、その後、前記第1、4、(1)ないし(5)で認定したとおり組合と会社との間で二車三人制問題等について協定を結び、当委員会への救済申立てを取り下げ、また、X個人に対しては救済申立時に要求されたとおり処分を白紙撤回し、減給分に利息を付加して支払うこととするなど、会社はXとの関係修復に努めていることが認められるのであり、今後、今回と同様の行為が繰り返される危険性が高いとは認めがたい。

よって、本件の救済利益はもはや存在しないと解するのが相当である。

4 謝罪文の掲示について

Xは謝罪文の掲示を請求しているが、今後の労使関係に及ぼす影響を考慮するとその必要はないものと判断する。

第3 法律上の根拠

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

昭和63年4月26日

奈良県地方労働委員会
会長 本 家 重 忠