

命 令 書

申 立 人 平和タクシー労働組合

被申立人 平和第一交通有限会社

被申立人 第一通産株式会社

主 文

- 1 被申立人平和第一交通有限会社は、申立人組合員A1及びA2に対してなした昭和63年5月2日付解雇を撤回し、両名を原職に復帰させ、解雇がなければ受けるべき賃金・一時金相当額及びこれに年5分の割合による金員を付加して両名に支払わなければならない。
- 2 被申立人平和第一交通有限会社は、本命令交付の日から7日以内に縦1メートル、横1.5メートルの白紙に下記内容を明瞭に記載して、被申立人平和第一交通有限会社の乗務員控室の見易い場所に10日間掲示しなければならない。

記

平成 年 月 日

平和タクシー労働組合

執行委員長 A3 殿

平和第一交通有限会社

代表取締役 B1

当社が昭和63年5月2日付で行った貴組合のA1書記長及びA2執行委員の普通解雇はいずれも福岡県地方労働委員会により不当労働行為であると判断されました。

よって今後このような行為を繰り返さないよう誓約いたします。

- 3 被申立人第一通産株式会社に対する申立てを棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者

(1) 申立人等

ア 申立人平和タクシー労働組合（以下「組合」という。）は、平和第一交通有限会社の従業員で組織された労働組合で、全国自動車交通労働組合総連合福岡地方連合会に加盟している。

イ 本件救済申立てに係るA1（以下「A1」という。）及びA2（以下「A2」という。）は、被申立人平和第一交通有限会社の乗務員として雇用されていたが、昭和63年（以下「昭和」を略す。）5月2日普通解雇された。A1は56年9月以降組合の書記長の地位にあり、A2

は62年2月以降組合執行委員の地位にある。

(2) 被申立人

ア 被申立人平和第一交通有限会社（以下「会社」という。）は、一般乗用旅客自動車運送業を営む有限会社で、本件結審時の従業員数は約80名、車両台数は39台である。

イ 被申立人第一通産株式会社（以下「第一通産」という。）は、主として、一般乗用旅客自動車運送業、自動車販売及び整備事業等を含む第一交通グループと称する関連・系列会社約80社（被申立人会社も含む。）の管理統括指導を業とする株式会社である。

2 経営者の交代

会社は、もと商号を有限会社平和タクシーと称していたが、1億円余の累積損失を抱えていたことから61年6月第一通産（その代表者であるB2は当事者間で「B2オーナー」と呼称されている。）に買収され、第一交通グループに属する会社として同月10日現商号に変更し、これにより第一通産役員B3が代表取締役、同B4及び同B5（以下「B5取締役」という。）が取締役に就任したほか、会社の職制として第一通産乃至は第一交通グループ企業の職員が着任した。

3 経営者交替後の労使紛争

(1) 身分一新

ア 61年6月14日、経営者交替後初めて開催された団体交渉で、B5取締役は、組合に対し、従業員は過去の労務債権等を一切精算するため一旦退職して身分一新を図り希望者については再雇用すること（以下「身分一新」という。）、組合執行部で全組合員の退職について取りまとめること、の2項目に協力されたい旨提案した。その際、同取締役は、過去第一交通グループが買収してきたタクシー会社で身分一新を実施し企業再建を果たした等と説明し、「第一交通には組合に勝る班長制度があり、サービス産業に生きる者としては労働組合の存在の必要性は認めない。これが第一交通グループの方針である。」と発言した。

イ 61年6月18日、B5取締役はA1に対し、また、同月23日B6支配人はA1とA3執行委員長に対し、組合員の退職届の取りまとめを要請し、これに要する費用の提示を求め、また、同人らの管理職登用を示唆した。

ウ 次いで、61年6月24日の団体交渉で、組合は、先の会社申入れの身分一新について、全員が退職しなければならない理由自体が不明確であり、全員退職ということは組合の解散に外ならず、本来労働条件等の改善を目指すべき団体交渉において組合解散の話をするのは問題である等と主張し、結局身分一新に伴う具体的な退職条件等の中身に入ることなく交渉は決裂した。

エ 上記61年6月24日の団体交渉決裂後、会社は身分一新に関する手続

内容を社内掲示し、翌25日頃から管理職は、各組合員宅を訪問するなどして身分一新と称して退職勧奨を開始したが、この際退職金、夏季一時金相当のほかに就業規則等に定めがなく、かつ、上記社内掲示にない退職慰労金と称する現金を提示して退職勧奨を行うケースも見られた。その後、会社は、組合を申立人、会社を被申立人とする61年（不）第9号不当労働行為救済申立事件において、当委員会が同年7月12日に行った労働委員会規則第37条の2に基づく審査の実効確保の措置勧告に従い、翌日以降組合員宅への戸別訪問を一時中止したが、翌年1月頃から再開した。

オ 62年3月25日の点呼で、当時の代表取締役であったB7社長は、会社の身分一新に応じた者及び新規採用者51名、身分一新に応じない者（組合員）は31名であり、身分一新に応じない組合員については今後解雇を行うこともある旨発言した。

カ 63年4月4日、B8副長は、勤務中のA1を久留米市内の小料理屋「つるぎ」に呼び出し、同人に身分一新を勧め、これに応じればB2オーナーに金銭支給をするようとりなす旨申し入れた。

(2) 筑後会の結成等

ア 61年6月29日、既に身分一新して組合を脱退したA4（以下「A4」という。）は、組合員A5宅を訪問し、「会社を辞めると退職金、一時金及び退職慰労金20万円が払われる。どうせ組合はガタガタになる。早く辞めたほうがよい。自分も50万円もらった。」と話し、退職に応じるよう奨めた。

イ 61年7月初め、A4と同じく身分一新に応じ組合を脱退したA6、A7らの従業員が中心となって「筑後会」と称する従業員組織の結成が準備された。同月12日、筑後会の結成総会とも言うべき集会在B5取締役、B6支配人、B9係長らの出席の下に開かれ、筑後会の役員（会長A4、副会長A6、書記C1、会計A7）が決定された。引き続き筑後会と会社との間で団体交渉が開かれ、勤務ダイヤ、賃金体系等の労働条件に関する協定が結ばれ、その日のうちにこれら協定事項及び筑後会の役員に関する文書が会社掲示板に掲示された。

ウ 62年5月23日から3日間、組合は、身分一新に応じた筑後会員宅周辺で、「組合の裏切り者」、「会社の犬」といった趣旨の、また会社前で、「会社は組合潰しのため暴力団まがいの刺青者を使って暴行、脅迫する。」といった内容の街頭宣伝活動を行った。これに反発した筑後会は、翌月16日組合員宅周辺を宣伝カーで回り、「組合は共産党が牛耳っており、会社乗っ取りを策動している。」といった趣旨の宣伝活動を行った。その直後会社は、組合の情宣活動等に参加した組合員延べ22名に出勤停止処分を課したが、筑後会員の同活動に対しては「嚴重に訓告」したに留まった。

4 業務に関する取り扱い

(1) 勤務ダイヤの一方的変更

61年8月29日、会社は、組合に対し組合員に適用されている勤務ダイヤ月間13乗務制を日勤5勤制（月間24日制）に変更したい旨申し入れ、3回に亘り労使交渉が持たれたが、組合はこれに反対し、交渉は決裂した。同年9月26日会社は、一方的に組合に10月1日から日勤5勤制を実施する旨通告した。これに対し9月29日組合員らは、福岡地方裁判所久留米支部に13乗務制の適用を受けるべく労働契約確認仮処分（61年（ヨ）135号事件、第4表の④）を申請し、同年10月28日その認容決定を得た。他方この間、組合は従前の13乗務制による就労を申し入れたが、会社は日勤5勤制に従わない場合には懲戒処分を行う旨通告したため、これに対抗して組合は同年10月1日以降上記仮処分認容決定日までの間ストライキを反復、継続した。上記仮処分認容決定後組合はストライキを解除し、会社も同決定に従って13乗務制によるダイヤで組合員を乗務させた。

(2) 勤務ダイヤと乗務の実態

ア 前記認定のとおり、組合員に適用されてきた月間13乗務制の勤務ダイヤは、1ヵ月の乗務回数が13回（月により12回又は14回である場合もある。）で、1回の拘束時間が18.5時間と19.5時間で組み合わせられたものである。これを月間13回の乗務で見ると月間拘束時間数は242.5時間である。また、この13乗務制の賃金は、月間運収水揚額が足切額27万円（月間12乗務の場合は25万円、月間の年次有給休暇1日1回に限り足切額2万円の減額）以上の者には、「固定給（12万8千円）＋年功給＋（月間運収水揚額－足切額）×0.42」の算式により支給され、月間運収水揚額が足切額未満の者には「月間運収水揚額×0.36」の算式により支給される、という内容であった。

イ 61年10月1日から62年5月までの間において、筑後会員（一部の者を除く。）に適用された勤務ダイヤは、1ヵ月の乗務回数を24回とし、1回の拘束時間は8時間、9時間、10時間、13時間又は14時間で組み合わせられ、月間拘束時間数を250時間とするものであった。次いで62年6月乃至63年7月までの間において、筑後会員に原則的に適用された勤務ダイヤは、1ヵ月の乗務回数を20回とし、1回の拘束時間を10時間、14時間、15時間又は16時間とし、その月間拘束時間数を285時間とするものであった。筑後会員の賃金は、月間運収水揚額が27万円未満の場合は運収水揚額の45パーセント、月間運収水揚額が27万円以上の場合は運収水揚額の50パーセントの、いわゆるオール歩合制であり、また、一時金及び退職金の支給もされない体系であったが、63年4月から退職金については支給されることとなった。

ウ 上記のとおり、筑後会員の賃金はオール歩合制であり、組合員のそれは一部固定給があるものの、全体的に見れば歩合給のウエイトが高いものであること等から、乗務の実態は組合員、筑後会員を問わず協

定上の勤務時間を超える乗務が恒常化していた。特に筑後会員は、元々、一月当りの拘束時間が長いのみならず後記認定のとおり公休出勤をしたり、非番日に乗務するなどのこともあって組合員よりも長時間乗務していた。

(3) 公休振替拒否等

会社は、経営者交代前、私用又は組合活動のための公休振替（乗務日に休み、公休日に乗務すること。）を認めていた。ところが、61年9月19日、会社は、公休振替は今後原則として認めない旨組合に通告し、他方、筑後会員にはこれを認める措置を取ったことから、組合は筑後会員と同様公休振替を認めるよう再三会社に申し入れたが、会社は、取扱いの差異は両者間に適用される賃金体系の差異によるものであって、組合員は年次有給休暇取得により足切額が2万円下がる制度を悪用して月末に年次有給休暇を集中して取得することから遊休車が生じ、他方、その遊休車を見越して公休振替の申し出が重ねられる等の車両管理面に不都合が生じるためにとった措置である等と説明して、組合の申入れを拒否した。また、A1及びA2は、後記認定のとおり裁判所及び当委員会への出廷、弁護士との打合せ等の組合用務が続出し、このため公休振替や組合用務終了後の乗務を認めるよう再三会社に申し入れたが、会社は遊休車があっても両名の申し出をほとんど拒否した。

(4) 本社、聖マリア病院待機の禁止

会社では一定台数のタクシーを常時本社構内で待機させ、本社からの客の乗車、或いは本社近辺の客からの迎車要請に応える体制をとっている。本社に近在する聖マリア病院は会社の大きな得意先の一つであったが、本社待機中の車は、本社の指示により順番に聖マリア病院へ回送し、そこで待機してきた。ところが、63年2月24日、会社は、新人乗務員が久留米市内の地理に暗く、かつ、同人らに顧客を覚えさせる等の営業指導を行う必要があるとして、今後本社待機は経営者交代後入社の新入に限る旨指示した。以降約4ヵ月間にわたってA1及びA2を含む古参の乗務員によって組織された組合の組合員が本社待機をすれば個別に注意され本社からの出庫を命じられ、A1及びA2を含む組合員の本社待機回数は従前に比べ幾分減った。これに反し、身分一新した筑後会員は新人とみなされ本社待機が認められた。

63年4月6日午前9時20分頃、本社に待機していたA1はB10副長から「出ていけ。」と指示された。そこでA1は、B10副長を乗せ午前11時頃まで市内を流したが、その間の乗客は僅か1回、運送料金は410円であった。このためA1は、午後になって組合書記長の立場から組合員に本社待機を呼びかけた。A1の指示を受けたA8組合員が午後2時頃本社待機をしたところ、B11部長は同待機を理由として、同日、A8の乗務を停止する処分付した。同処分についてA1は他の組合員とともにB11部長と協議した結果、同部長は午後4時頃A8の処分を撤回した。

(5) 無線機のハンドマイクの取り外し

会社の営業車にはお客の送迎に直ちに対応するために無線機が設置されているが、乗務員の実車（客を乗せて走行すること）回数の多寡は、無線指示に少なからず依存している。

会社は、62年1月13日から数日間、組合員の1人が無線連絡に協力しなかったとして全組合員のハンドマイクを取り外した。また、会社は、62年3月24日に聖マリア病院に会社の指示した台数（2台）を超えて待機したことを理由として、同月26日には組合員3名の、同月28日には組合員2名のハンドマイクを取り外した。他方、会社は同月24日規定台数を超えて待機した筑後会員に対しては特段の措置も取っていない。

(6) 駐車券の有償配布

久留米市六ツ門にある井筒屋デパートや西鉄久留米駅前のタクシー乗場を利用して客待ちする場合は久留米市乗用自動車協会（以下「市乗協」という。）発行の駐車券が必要とされ、従来、会社は、市乗協から一括購入後乗務員に無償配布していた。ところが、62年1月初旬ごろ駐車券をメモ紙がわりにして投棄することが発生した。会社は、これが組合員の行為であるとして、62年1月9日から組合員に限って駐車券の実費購入を指示した。これに対し、組合は、市乗協に駐車券を有しない組合員の上記タクシー乗場利用を認めるよう申し入れた結果、同年3月頃から組合の申入れが認められるようになった。その後同年7月27日の団交において会社も無償配布を約し、同月29日から組合員にも駐車券の無償配布を再開した。

(7) 担当車割り当て

会社は、経営者交代後順次新車への代替を行ってきた。会社は、63年10月までの間15台余の代替新車のうち13台余を筑後会員に割り当て、2台を組合員に割り当てたに過ぎなかったが、殊に身分一新に応じた筑後会社員のA7に対する経営者交代後平成元年7月までの約3年間の新車の割り当て回数は4回に及んだ。このように組合員への新車割り当てが少なかったことに関し、組合は九州運輸局に対し会社への指導要請に及んだ。

(8) 運輸局の改善命令等

ア 九州運輸局長は、会社の事業用自動車の運行の管理及び車両管理について、旅客自動車運送事業等運輸規則（以下「運輸規則」という。）違反を認定し、62年6月3日付で会社に対し、道路運送法第30条第2項の規定に基づき4項目の改善命令を発した。同命令第3項は「定められた乗務割に従い、運転者を事業用自動車に乗務させることにより、運転者の休息時間を確保すること。」、第4項は「乗務記録は運輸省令で定める事項を確実に記録すること。」という内容を含むものであった。同日付で九州運輸局福岡陸運支局長は、福岡労働基準局長に対し、会社が、C2（筑後会員）外3名に対し62年3月1日から同月30日ま

での間、労働基準法第36条に基づく時間外労働の協定を超えて時間外労働を行わせており、C 2に限れば、(ア) 3月1日から同月28日の4週間について休日がないこと、(イ) 2週間における総拘束時間が168時間を超え237時間あり、69時間上回っていること、(ウ) 勤務と次の勤務の間連続して8時間以上の休息時間が確保されない日が最高10回あること、との通報を行った。上記通報に基づき62年12月、久留米労働基準監督署は、会社に対し、労働基準法第36条の協定の届けがなく2日間の休日労働が行われていたこと、日勤の運転者の1日の最大拘束時間が16時間以内でないこと、隔勤の運転者の2暦日における拘束時間が21時間以内でないこと、等の違反を指摘し、その是正勧告を行った。

イ(ア) 63年2月16日、会社は、A 2に車両のボンネットを外してボンネット裏側やエンジン部分の清掃を命じ、また、同年3月25日頃、乗務停止処分中の組合員A 5に会社に隣接する他人所有の空き地のゴミ拾いを命じた。組合は、会社のA 2やA 5に対する清掃命令が日常的な清掃の域を越える、異常かつ不当なものであるとして運輸局に対し会社への指導を要請し、これを受けて運輸局は会社から事情聴取を行った。

(イ) 63年4月24日会社は、従前筑後会員が乗っていた車両をA 2に割り当てるや、同車両の車体部の黄ばみのシリコンによる磨きのみならず、エンジン部の清掃を指示したが、次の同人の乗務日の26日、30日(28日の乗務日は欠勤)にも同様の指示を行った。

5 組合員の減少

経営者交替が行われた61年6月当時、組合は78名の組合員を擁していたが、会社の身分一新に応じて退職したり、また、身分一新後筑後会に加入する者が続出し、本件申立時の63年6月22日当時は30名に減少した。一方、10名程度で発足した筑後会の会員は、本件申立時においては約50名に増加していた。また、61年11月A 3執行委員長は解雇され、62年2月以降会社の従業員としての身分を有する組合役員はA 1、A 2の2名だけであった。

6 本件解雇

(1) 目標運収額、走行キロの指示等

ア 会社は、次表のとおり1乗務当りの運収額と走行キロの目標を示し、その達成に努めるよう指示したが、その際、目標額は責任額であり、これを下廻った者については指導し、それでも改善がない者は処分する旨の指示がなされることがあった。

年月日	運収額(円)	走行キロメートル
62. 4. 4	26,000	220
63. 3. 7	28,000	250
63. 4. 7	29,000	280

これに対し組合は、会社の指示が、運輸規則違反のノルマ強制であるとして、運輸局に改善指導を要請した。

- イ 会社は、62年4月26日、6月9日及び同月25日のA2の乗務走行時間が少ないこと等を理由に同人を各2日間の出勤停止処分に付した。
- (2) 警告書等の交付

ア 63年3月11日開催の団体交渉において、B7社長は組合員の低運収を指摘し、その改善を求めた。これに対し、組合は後記ウの文書と同趣旨の反論を行った。

イ 63年3月14日、会社は、A1、A2、A9、A10及びA11の5名の組合員に対し内容証明郵便で警告書（第1回警告）を送った。その内容は、①62年の1月乃至12月の稼働日数が年次有給休暇算定出勤率80%（123日）に及ばず1日当りの日車平均運収も会社の採算ラインである26,000円を大幅に割り込む低運収であること、②今後も成績が向上できないときは従業員として不相当と判断せざるをえないので特別指導を行い貴殿の成績向上を図るので協力されたいこと、③成績向上が行われなときは処分を含め厳正に対処すること、というものであった。

会社が示した当該5名の62年の1年間の実績は次表のとおりである。また、市乗協作成に係る同期間中の会社の実働1日1車当り平均運収額は21,252円、市乗協加盟全社の平均運収額は23,844円であった。この市乗協の実働1日1車当りの平均運収額は、組合員の1乗務当りの運収額に見合うものである。

組合員名	62年乗務回数	1乗務当りの運収額（円）
A1	97	17,318
A2	96	17,466
A9	117	19,109
A10	100	18,241
A11	122	20,807

62年1月乃至12月の従業員の月別運収額は、第1表の1のとおりである。同表によれば警告を受けた組合員A11の1ヵ月平均運収額は213,183円であったが、これより低額であった組合員A12（211,788円）、筑後会員A6（203,915円）及び同C3（205,798円）に対して会社は警告書を交付していない。

第1回警告書に記載されていた会社の特別指導については、同警告書交付日以降本件A1、A2の解雇に至るまでの間、前記4の(4)に認定の同年4月6日A1の本社待機禁止に関連してB10副長がA1の流し営業に同乗したことを除いて、両名に対し、特段の指導が行われたことはない。

- ウ 第1回警告を受けた5名中A1、A2、A9及びA10の4名は、63年3月18日付内容証明郵便で「生産性の向上は労使関係の正常化が不

可欠要件であり、日常茶飯事的な嫌がらせ、配車差別、担当車差別、振替出勤差別や不当な懲戒処分等の兵糧攻めを改め、一日も早く労使関係の正常化を図られることを切望する。」という趣旨の文書を会社に送付した。このA 1ら4名の文書に対し、会社は、処分を予告しての警告にもかかわらず全然反省の色が見られないとして、赤字経営のなか隔日勤務者は正常な勤務回数の上に立って1乗務当り運収30,000円以上、走行キロは300キロ以上を達成するよう職務に専念し、生活の向上と会社の信用を図るよう努められたいとの趣旨の63年3月25日付警告書（第2回警告）を発した。

なお、第1回警告を受けたA 11は63年1月から4月23日まで欠勤しており、会社はその後同人には警告書を出していない。

エ 63年4月6日、会社は、第1回警告を送った後のA 1、A 2及びA 10の3名の同年3月分の運収等が未だ改善されていないとして、同人らに対し、「62年の1年間の勤務成績が悪い状態だったので数回警告したにもかかわらず、63年3月の成績も依然として改善されていない。今後とも業績の向上がない場合は、タクシー乗務員としては不適格者と断定し、就業規則にのっとり解雇を含めての処分を申し渡すこととなる。」という趣旨の同月5日付警告書（第3回警告）を発した。

上記3回の警告を受けたA 1、A 2、A 10の63年3月分の会社が示した3名の運収実績及び第1回警告を受けたA 9の同月分の運収実績は次表のとおりである。また、市乗協作成の同月の会社全乗務員の日車平均運収額は24,443円、市乗協加盟全社の日車平均運収額は25,713円であった。

組合員名	3月分 運収額（円）	乗務回数	1乗務当りの 運収額（円）
A 1	238,870	11	21,715
A 2	171,700	9	19,078
A 10	283,210	12	23,600
A 9	327,590	13	25,199

オ 会社は、A 1に対しては63年4月18日に、またA 2に対しては同月26日に、「4月5日付警告書で反省を促したにもかかわらず4月1日から同月15日迄の実績は、会社の再三にわたる警告内容を無視しつつけている表れであり、同じ組合員の1乗務当りの平均運収額(24,700円)にも到底及ばない低額運収である。今後も成績向上が見受けられないときはタクシー乗務員としての技能が著しく劣り、全く成績の向上に対する見込みが薄く、かつ従業員としての責任感に欠如しているものと断ぜざるを得ない」旨の警告書（第4回警告）を発した。

以上4回の警告を受けたA 1、A 2の4月1日から同月15日までの会社が示した両名の運収実績並びに、第1、2、3回の警告を受けた

A10及び第1回警告を受けたA9の同期間の運収実績は次表のとおりである。市乗協が作成した資料によれば、4月の会社全乗務員の日車平均運収額は23,749円、市乗協加盟全社の日車平均運収額は24,986円である。

組合員名	4/1～4/15分 運収額（円）	乗務回数	1乗務当りの 運収額（円）
A1	85,500	5	17,100
A2	82,460	4	20,615
A10	148,760	6	24,793
A9	147,530	6	24,588

カ 63年1月乃至4月までの間の従業員の月別運収額は、第1表の2のとおりである。同表によると同期間の1ヵ月平均運収額はA1が197,302円、A2が217,952円であったが、これより低額であった筑後会員C3（165,956円）に対し、会社はなんの咎め立てもしていない。

キ 会社は、後記(3)の本件A1、A2解雇後の63年5月31日から同年6月2日にかけて、次表のとおりA10ら6名の組合員の同年4月分の運収額及び乗務回数を示して同人らの反省及び奮起を促し、業績向上のない場合はタクシー乗務員として不適格者と判断せざるを得ないとの警告書を交付した。

組合員名	4月分運収額 （円）	乗務回数 （勤務日数）	1乗務当りの運 収額（円）
A10	240,300	11(22)	21,845
A13	252,560	12(24)	21,046
A14	252,330	12(24)	21,027
A15	273,500	12.5(25)	21,880
A12	256,660	12(24)	21,388
A16	258,470	12(24)	21,539

会社は、上記警告を受けた組合員A15よりも同月の運収額が低かった筑後会員であるC4（210,520円）、C5（165,560円）、C6（211,470円）、C7（257,970円）、C8（260,020円）及びC9（227,680円）には警告書を交付していない。

(3) 解雇通告

63年5月2日、会社は、A1及びA2に対し、低運収であること、再三にわたる警告指導にもかかわらず運収を改善しなかったことを理由として、就業規則第33条第4号（技能が劣り、上達の見込みがなく、又勤務成績が低劣で向上の見込みがないとき、又は責任感が薄く従業員として不適当と認めるとき）を適用して同日付で普通解雇した。

(4) A 1、A 2 の勤務状況等

ア 運収状況

会社が A 1、A 2 の低運収を問責する 62 年 1 月から 63 年 4 月までの間（以下「本件低運収対象期間」という。）の両名を含む従業員の月別運収額は、第 1 表の 1、2 のとおりであり、また、同期間中の両名の運収順位は第 2 表の 1、同じく筑後会員の A 6 及び C 3 の運収月額の場合は第 2 表の 2 のとおりである。

イ 勤怠状況等

- (ア) 経営者交替後、会社は、身分一新を柱とし、退職勧奨、労使慣行・労使協定の破棄、勤務ダイヤの一方的見直し、新就業規則（第一交通グループ共通のもの）の導入等の労務政策を強く推進した。その過程において、これらに反対する組合は、ストライキや赤旗掲揚の諸戦術を展開して闘争したが、会社は、A 1、A 2 を含む組合員の解雇（9 名）、懲戒休職処分 2 ヶ月（4 名）及び大量の出勤停止、乗務停止処分（本件低運収対象期間中の出勤停止、乗務停止処分の延べ回数に限っていえば 130 回余）を行うなど、トラブルが絶えることなく繰り返されてきた。これら処分等に関し、組合は、第 3 表のとおり労働委員会に不当労働行為救済申立てを行ったり、第 4 表のとおり裁判所に仮処分申請等や組合員の同申請等の支援を行って争訟しており、また、紛争の過程で発生した暴力事件等に関し第 5 表のとおり刑事告発を行ったり、告訴した組合員の支援を行った。
- (イ) これら労使紛争に際し、A 1 は、組合書記長の立場から、乗務日に欠勤や早退又は年次有給休暇を取得して、争訟期日における証人や当委員会での代理人として出頭し、或いは弁護士との打合せ等の争訟準備や争訟期日の傍聴、労使紛争に起因する刑事事件の告発や取調べ、労働基準監督署や運輸局への労働条件改善の指導要請等の諸活動に従事してきたほか、勤務時間中に会社に抗議したり、掛け合ったり、労使交渉に出席したりしてきた。また、A 1 の本件低運収対象期間の乗務実態は、勤務時間内に納金業務及び車両清掃を終えたとの考えに基づき終業時刻の 1 時間余り前に帰庫したり、協定化された休憩時間（2 時間）を超える休憩をとったケースも多かった。本件低運収対象期間における A 1 の勤怠状況等は第 6 表の 1、同人に対する懲戒処分は第 7 表の 1 のとおりである。
- (ウ) A 2 は、62 年 2 月 20 日以降組合執行委員の立場から欠勤や早退して、A 1 と同様の諸活動に従事してきたほか、管理職から暴行を受け欠勤を余儀なくされることがあった。また、A 2 の本件低運収対象期間における帰庫時間や休憩時間のとり方は、A 1 とほぼ同様であったほか、同人の出庫時間が遅い事例も散見される。同人の本件低運収対象期間における勤怠状況等は第 6 表の 2、同人に対する懲戒処分は第 7 表の 2 のとおりである。

7 第一通産

- (1) 前記認定のとおり、第一通産は第一交通グループの管理統括指導業務の一環として、物品の共同購入、共済事業（グループ内企業の従業員を対象とした冠婚葬祭の見舞金支給や貸付金制度）等を行っている。
- (2) 会社の総出資口数5,100口のうち、第一通産が4,590口、第一通産の代表取締役であるB 2が510口所有している。
- (3) 会社の役員は、第一通産の役員又は職員が兼任している。管理職は第一通産又は第一交通グループの職員であった者が、会社の管理職に就任しては退任を繰り返しているが、退任後、その大半は第一通産又は第一交通グループに属する企業へ戻っている。
- (4) 先に認定のとおり経営者交替後、会社は第一交通グループ共通の就業規則を導入した。
- (5) 62年12月17日に開催された経営者交替後の労使紛争に関する会社と組合との間の和解交渉で、B 5取締役は、「自分はB 2の名代できている。全権を任されている。」と発言した。また、63年1月28日の同じく和解交渉で、B 5取締役は、「本社でB 2オーナーを交えてB 7社長と3人で誰が会社の代表として和解交渉に責任をもつのか決着を着けてくる。」と発言した。
- (6) 第4表の㊸「求償金仮払い仮処分」認容決定後、第一通産福岡支社のB 12課長が会社側窓口となり、求償金の支弁方法について再三にわたり組合との折衝を行った。また、A 1が第4回警告を受けた63年4月18日、B 11部長は、A 1を社長室に呼び、同人の低運収を指摘し、その改善を求めた後労使問題の全体的解決について協議したが、その場に第一通産福岡支社のB 13部長も同席した。
- (7) 61年冬季一時金支払いに係る仮処分認容決定に基づき、会社が組合に振り出した小切手には「第一交通グループ関連会社」の印章が押され、その小切手の会社の代表者としては半月前に退社したB 3の名が記載されていた。
- (8) 63年2月第一通産は、福岡地区内に所在する会社を含めた第一交通グループ企業の事業拡張と全国の同グループの経営管理の一部を分担させるため、福岡支社を開設した。61年12月会社の代表取締役についたB 7は、63年2月同支社のタクシー事業部福岡ブロック長となり、会社ほか第一交通グループ2社（B 7は、この2社の取締役でもあった。）を管理統括する立場にあった。
- (9) 会社を含む第一交通グループ企業の係長等管理職への登用は、同グループ企業各社が第一通産へ推薦し、同各社と第一通産交通事業部との協議を経て面接試験及び学科試験を受けるべき者を選抜し、第一通産が第一交通グループ各社から選抜された者に一斉に面接・学科試験を行い、その合格者は第一通産の研修センターで研修を受けた後会社の管理職となるシステムが採られている。

第1表の1 62年運収額

(単位 円)

* No.	乗務員氏名	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計	1ヵ月平均 運収額	備考
1	A 1	60,760	67,350	58,100	125,660	85,850	183,170	177,160	204,960	190,210	141,890	188,350	196,480	1,679,940	139,995	
2	A 2	143,510	54,170	80,100	54,770	39,970	136,150	201,220	219,190	211,710	162,530	201,490	183,230	1,688,040	140,670	
3	A16	203,120	202,700	288,580	212,600	272,320	277,620	270,690	275,160	252,180	275,600	257,600	375,090	3,163,260	263,605	
4	A10	54,880	149,360	199,040	219,600	181,930	99,420	3,510	39,290	250,310	231,200	73,830	321,740	1,824,110	152,009	
5	A17	379,910	309,040	288,710	322,010	262,330	315,670	322,540	348,390	300,870	261,770	274,190	413,300	3,798,730	316,560	
6	A18	355,820	272,870	293,050	299,970	319,050	0	284,050	318,240	260,990	291,920	261,640	412,140	3,369,740	306,340	6月病欠
7	A12	285,280	134,040	309,770	283,070	254,960	232,140	139,790	21,290	82,490	221,640	238,190	338,800	2,541,460	211,788	
8	A11	291,660	187,930	259,920	127,990	54,660	250,510	254,960	254,230	250,180	270,600	174,590	180,970	2,558,200	213,183	
9	A14	279,050	195,640	263,160	295,210	236,680	276,170	192,970	322,250	250,950	255,120	257,160	332,030	3,156,390	263,032	
10	A19	272,770	238,370	258,840	274,820	259,950	270,980	271,290	282,550	277,030	270,960	270,540	361,090	3,309,190	275,765	
11	A20	107,800	332,110	295,000	316,430	230,930	298,290	343,990	324,710	252,100	314,160	301,350	375,440	3,492,310	290,025	
12	A 8	214,310	105,830	185,170	302,340	239,470	304,640	257,860	305,740	254,380	283,310	274,830	366,630	3,094,510	257,875	
13	A15	206,290	98,230	275,740	292,840	234,770	298,680	283,080	299,800	250,590	250,460	256,810	374,870	3,122,160	260,180	
14	A 9	166,110	133,460	157,540	220,500	86,420	0	124,360	247,990	230,620	270,570	251,630	358,310	2,247,510	204,319	6月病欠
15	A21	304,520	234,200	292,470	313,220	303,070	266,130	305,050	333,480	262,610	259,510	284,180	395,670	3,554,110	296,175	
16	A22	329,540	249,630	305,000	299,650	265,930	18,810	328,980	331,150	279,960	268,790	295,440	363,900	3,336,780	278,065	
17	A23	384,060	342,190	334,710	341,380	336,220	322,990	313,630	357,130	329,940	269,650	242,330	434,000	4,008,230	334,019	
18	A24	0	0	361,430	392,980	380,460	348,980	396,830	354,150	292,410	356,120	310,220	439,620	3,633,200	363,320	1月2月病欠
19	A25	119,120	56,960	170,360	271,650	179,280	270,410	305,160	274,560	270,390	296,330	274,640	317,830	2,806,690	233,890	
20	A26	163,210	0	171,830	294,350	282,620	258,300	281,520	270,320	271,050	302,340	264,070	351,380	2,910,990	264,636	2月病欠
21	A27	322,360	322,490	353,730	322,430	358,790	298,650	342,460	363,840	250,240	338,680	272,780	381,780	3,928,230	327,352	
22	A28	305,740	291,080	268,340	270,510	230,600	276,340	254,300	298,240	255,640	251,180	253,560	359,220	3,314,750	276,229	
23	A13	310,830	122,140	0	0	0	0	0	0	0	0	0	382,440	815,410	271,803	9ヵ月間 退職後

* No.	乗務員氏名	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計	1ヵ月平均 運収額	備考
24	A 6	302,290	226,150	247,550	153,350	251,800	159,920	237,840	330,520	270,470	165,130	16,120	85,850	2,446,990	203,915	
25	A 7	332,410	299,610	401,110	286,260	289,030	175,810	295,590	278,720	218,450	184,800	246,280	347,820	3,355,890	279,657	
26	C 10	381,750	292,450	342,640	288,190	332,280	337,130	379,210	324,530	301,520	338,280	300,740	324,650	3,943,370	328,612	
27	C 11	269,440	276,400	327,260	321,400	291,400	311,060	307,610	317,660	262,330	264,230	273,630	373,900	3,596,320	299,693	
28	C 12	358,090	262,390	374,390	391,760	406,350	353,470	304,260	396,510	330,410	339,590	279,570	502,960	4,299,750	358,313	
29	C 13	339,820	278,410	400,020	21,120	0	352,400	348,610	361,350	306,720	342,300	325,860	504,040	3,580,650	325,514	5月病欠
30	C 14	365,880	311,710	412,960	389,910	413,850	290,990	387,260	351,180	351,280	322,490	369,090	524,330	4,490,930	374,245	
31	C 15	270,730	78,850	242,690	303,040	284,200	283,340	337,530	270,390	272,470	274,510	278,810	372,830	3,269,390	272,450	
32	A 29	151,160	0	0	0	0	40,470	382,520	403,040	380,040	348,550	343,050	483,030	2,531,860	316,483	2月~5月 病欠
33	C 16	317,420	328,460	396,760	411,840	402,800	369,990	341,720	387,620	365,180	357,110	356,230	488,010	4,523,140	376,919	
34	C 17	444,580	340,750	140,090	0	0	0	0	0	354,960	374,920	419,070	580,820	2,655,190	379,313	4月~8月 病欠
35	C 3	118,260	225,090	287,130	209,870	205,550	186,550	230,870	78,030	0	0	147,090	369,540	2,057,980	205,798	9月~10月 病欠
36	C 18	563,630	467,110	512,520	515,000	503,830	459,010	510,010	533,400	424,360	457,340	410,760	678,930	6,035,900	502,991	
37	C 19	430,750	366,200	477,810	471,060	457,120	434,070	495,300	467,460	426,260	459,800	456,420	575,750	5,518,000	459,834	
38	C 20	495,210	460,800	568,030	506,610	411,200	404,460	600,140	489,820	316,410	410,410	441,540	720,560	5,825,190	485,433	
39	C 21	419,900	297,260	461,110	364,240	394,220	403,580	470,070	371,620	468,200	391,160	341,480	488,880	4,871,720	405,977	
40	C 2	634,480	517,380	667,680	352,920	438,820	427,250	480,530	596,690	493,380	394,770	480,970	724,850	6,209,720	517,477	
41	C 22	668,100	494,850	624,370	511,790	426,300	473,850	501,380	529,270	398,540	416,530	434,390	607,340	6,086,710	507,226	
42	C 23	444,740	336,700	484,400	365,740	387,880	421,960	493,460	282,910	282,160	340,510	365,260	361,460	4,567,180	380,598	
43	C 24			561,420	588,370	578,570	463,230	484,070	466,270	384,440	386,610	421,430	593,380	4,927,790	492,779	
44	C 25			294,300	390,090	399,100	513,510	574,280	512,330	400,680	411,330	434,840	498,060	4,428,520	442,852	
45	C 26			276,000	374,290	338,300	270,580	284,450	319,390	99,180	0	0	0	1,962,190	280,313	10月~12月 病欠
46	C 27			324,080	285,950	315,870	260,400	271,070	277,830	228,210	219,650	314,340	390,750	2,888,150	288,815	

* No.	乗務員氏名	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計	1ヵ月平均 運収額	備考
47	C28				464,990	444,150	383,470	389,900	437,830	389,520	374,030	397,340	506,530	3,787,760	420,863	
48	C29				430,380	436,670	403,510	396,700	319,010	312,820	54,140	0	466,160	2,819,390	352,424	11月病欠
49	C30				431,090	443,920	390,160	454,300	410,920	391,380	443,550	402,580	562,070	3,929,970	436,664	
50	C31				263,660	432,160	399,080	425,520	396,820	365,350	358,340	375,340	461,610	3,477,880	386,432	
51	C32					292,900	376,840	388,190	417,500	295,570	252,010	0	497,730	2,520,740	360,106	
52	C4						319,700	0	0	0	366,600	341,680	521,210	1,549,190	387,298	
53	C33								441,460	434,690	454,030	443,530	590,280	2,363,990	472,798	
54	C34								290,580	262,750	238,050	271,510	496,170	1,559,060	311,812	
55	C35								370,670	293,580	296,370	305,400	461,090	1,727,110	345,422	
56	C36								444,070	407,370	462,750	478,750	564,320	2,357,260	471,452	
57	C37								312,960	300,870	302,110	296,020	447,290	1,659,250	331,850	
58	C5								174,170	337,020	349,510	328,420	467,820	1,656,940	331,388	
59	C38								82,570	305,170	306,590	207,060	404,980	1,306,370	261,274	
60	C6								18,590	470,100	575,060	543,880	640,200	2,247,830	449,566	
61	C39									304,660	563,560	389,540	548,590	1,806,350	451,588	
62	C40									213,070	506,950	493,110	592,070	1,805,200	451,300	
63	C41									204,620	347,160	331,770	459,740	1,343,290	335,823	
64	C42										422,720	452,930	634,280	1,509,930	503,310	
65	C7										303,570	236,360	353,180	893,110	297,703	

(注) 1. No.1 乃至No.23 は組合員であり、No.24 乃至No.65 は筑後会員である。

2. 1ヵ月平均運収額は、月間運収額が0の月は除外して算定した。

第1表の2 63年運収額

(単位 円)

* No.	乗務員氏名	1月	2月	3月	4月	計	1ヵ月平均運収額	備考
1	A 1	207,510	172,220	238,870	170,610	789,210	197,302	
2	A 2	296,610	251,200	171,700	152,300	871,810	217,952	
3	A16	328,970	271,040	303,910	258,470	1,162,390	290,597	
4	A10	218,180	175,800	283,210	240,300	917,490	229,372	
5	A17	323,580	303,510	332,820	283,570	1,243,480	310,870	
6	A18	354,570	303,450	323,810	301,870	1,283,700	320,925	
7	A12	146,050	221,730	328,770	256,660	953,210	238,302	
8	A11	0	0	0	34,280	34,280	34,280	1月～4月26日乗務上(事故の為)欠勤
9	A14	263,660	275,680	263,140	252,330	1,054,810	263,702	
10	A19	254,510	273,310	257,200	291,520	1,076,540	269,135	
11	A20	315,560	263,940	287,290	290,580	1,157,370	289,342	
12	A 8	341,670	260,100	360,910	332,520	1,295,200	323,800	
13	A15	270,640	252,430	264,720	273,500	1,061,290	265,322	
14	A 9	297,620	213,220	327,590	342,930	1,181,360	295,340	
15	A21	333,620	259,270	297,190	350,690	1,240,770	310,192	
16	A22	225,710	286,790	311,080	324,110	1,147,690	286,922	
17	A23	389,990	283,750	399,060	398,230	1,471,030	367,757	
18	A24	323,630	293,430	405,910	357,170	1,380,140	345,035	
19	A25	286,420	214,710	325,690	336,650	1,163,470	290,867	
20	A26	283,940	0	0	271,130	555,070	277,535	2月～3月病欠
21	A27	327,370	204,660	390,580	388,980	1,311,590	327,897	
22	A28	303,050	284,080	204,790	286,020	1,077,940	269,485	
23	A13	308,530	253,530	283,140	252,560	1,097,760	274,440	

* No.	乗務員氏名	1月	2月	3月	4月	計	1ヵ月平均運収額	備考
24	A 6	55,330	310,280	270,110	27,390	663,110	165,777	1月1日～27日病欠 4月3日～病欠
25	A 7	230,930	267,090	314,010	57,190	869,220	217,305	4月12日より 配車室へ勤務
26	C10	329,000	295,270	400,120	319,060	1,343,450	335,862	
27	C11	362,850	285,440	347,200	349,170	1,344,660	336,165	
28	C12	388,610	384,610	373,900	389,860	1,536,980	384,245	
29	C13	373,920	324,180	414,900	0	1,113,000	371,000	4月1日～病欠
30	C14	404,920	380,440	405,570	280,160	1,471,090	367,772	
31	C15	239,180	273,560	296,400	287,770	1,096,910	274,227	
32	A29	339,140	243,850	254,640	332,220	1,169,850	292,462	
33	C16	361,390	312,220	354,280	314,610	1,342,500	335,625	
34	C17	538,420	448,090	436,280	387,730	1,810,520	452,630	
35	C 3	134,090	157,380	206,400	0	497,870	165,956	4月の1ヵ月は病欠
36	C18	472,780	449,740	544,410	476,410	1,943,340	485,835	
37	C19	523,160	476,400	543,890	536,280	2,079,730	519,932	
38	C20	425,490	416,260	561,490	514,780	1,918,020	479,505	
39	C21	347,430	298,890	407,030	375,100	1,428,450	357,112	
40	C 2	456,150	384,480	330,390	301,720	1,472,740	368,185	
41	C22	499,380	364,050	422,020	441,970	1,727,420	431,855	
42	C23	419,070	276,200	259,520	293,180	1,247,970	311,992	
43	C24	419,010	290,010	357,590	355,440	1,422,050	355,512	
44	C25	443,840	423,040	566,320	537,250	1,970,450	492,612	
45	C26	288,540	63,750	339,310	376,900	1,068,500	267,125	
46	C27	309,890	280,980	344,020	312,640	1,247,530	311,882	

* No.	乗務員氏名	1月	2月	3月	4月	計	1ヵ月平均運収額	備考
47	C 28	454,140	367,100	400,410	365,670	1,587,320	396,830	
48	C 29	417,700	326,980	404,390	358,950	1,508,020	377,005	
49	C 30	496,060	447,690	435,130	380,490	1,759,370	439,842	
50	C 31	346,100	427,250	399,900	365,550	1,538,800	384,700	
51	C 32	405,590	329,620	356,040	366,870	1,458,120	364,530	
52	C 4	403,000	220,900	306,810	210,520	1,141,230	285,307	
53	C 33	254,810	0	0	0	254,810	254,810	2、3、4月3ヵ月間は乗務 上（事故の為）病欠
54	C 34	284,470	185,530	309,090	280,960	1,060,050	265,012	
55	C 35	325,640	290,070	337,580	336,440	1,289,730	322,432	
56	C 36	400,550	430,020	513,360	462,410	1,806,340	451,585	
57	C 37	319,830	281,290	367,040	316,850	1,285,010	321,252	
58	C 5	368,030	302,330	280,520	169,560	1,120,440	280,110	
59	C 38	346,940	295,120	300,160	359,080	1,301,300	325,325	
60	C 6	634,640	466,040	479,370	211,470	1,791,520	447,880	
61	C 39	355,050	369,870	405,070	309,770	1,439,760	359,940	
62	C 40	528,860	417,500	417,080	444,990	1,808,430	452,107	
63	C 41	402,340	307,730	381,840	380,720	1,472,630	368,157	
64	C 42	503,030	412,150	532,980	525,490	1,973,650	493,412	
65	C 7	328,510	203,110	274,240	257,970	1,063,830	265,957	
66	C 43	235,630	0	358,800	380,980	975,410	325,136	2月1ヵ月間病欠
67	C 8	319,540	259,190	338,690	260,020	1,177,440	294,360	
68	C 44	382,970	213,070	405,240	359,200	1,360,480	340,120	
69	C 9	9,450	242,220	264,030	227,680	743,380	185,845	

* No.	乗務員氏名	1月	2月	3月	4月	計	1ヵ月平均運収額	備考
70	C45		224,380	355,600	311,300	891,280	297,093	2月入社
71	C46			396,610	295,630	692,240	346,120	3月入社
72	C47			280,050	463,290	743,340	371,670	3月入社
73	C48			192,050	284,380	476,430	238,215	3月入社
74	C49			310,710	496,810	807,520	403,760	3月入社
75	C50				277,830	277,830	277,830	4月入社
76	C51				56,640	56,640	56,640	4月入社

(注) 1. No.1乃至No.23は組合員であり、No.24乃至No.76は筑後会員である。

2. 1ヵ月平均運収額は、月間運収額が0の月は除外して算定した。

第2表の1 A1、A2の月額運収等（62年1月乃至63年4月）

区 分	62年1月	62年2月	62年3月	62年4月	62年5月	62年6月	62年7月	62年8月	62年9月	62年10月	62年11月	62年12月	62年 1ヵ月平均
A1 a (円)	60,760	67,350	58,100	125,660	85,850	183,170	177,160	204,960	190,210	141,890	188,350	196,480	139,995
A2 b (円)	143,510	54,170	80,100	54,770	39,970	136,150	201,220	219,190	211,710	162,530	201,490	183,230	140,670
組合員平均 c (円)	252,819	209,383	266,620	283,678	248,522	260,263	263,851	281,126	256,247	276,996	254,479	363,631	268,849
筑後会平均 d (円)	384,665	325,587	401,105	363,717	383,131	345,207	398,977	356,105	332,216	354,428	352,159	494,465	376,451
a / c、b / c	24%、57%	32%、26%	22%、30%	44%、19%	35%、16%	70%、52%	67%、76%	73%、78%	74%、83%	51%、59%	74%、79%	54%、50%	52%、52%
a / d、b / d	16%、37%	21%、17%	14%、20%	35%、15%	22%、10%	53%、39%	44%、50%	58%、62%	57%、64%	40%、46%	53%、57%	40%、37%	37%、37%
A1の順位	40位/41人	37位/38人	44位/44人	44位/46人	45位/47人	42位/48人	45位/48人	51位/57人	58位/60人	61位/62人	57位/61人	61位/64人	65位/65人
A2の順位	36位/41人	38位/38人	43位/44人	45位/46人	47位/47人	45位/48人	43位/48人	50位/57人	57位/60人	60位/62人	56位/61人	62位/64人	64位/65人

(注) 1. CはA1、A2を除いた組合員の平均運収月額である。

2. 62年1ヵ月平均、63年1ヵ月平均及び62年1月乃至63年4月平均は、月間運収額が0の月は除外して算定した。

区 分	63年1月	63年2月	63年3月	63年4月	63年 1ヵ月平均	62年1月乃至 63年4月平均
A1 a (円)	207,510	172,220	238,870	170,610	197,302	154,322
A2 b (円)	296,610	251,200	171,700	152,300	217,952	159,991
組合員平均 c (円)	294,864	257,602	313,201	291,622	289,450	273,983
筑後会平均 d (円)	367,074	333,544	371,052	335,687	348,940	368,207
a / c、b / c	70%、101%	67%、98%	76%、55%	59%、52%	68%、75%	56%、58%
a / d、b / d	57%、81%	52%、75%	64%、46%	51%、45%	57%、62%	42%、43%
A1の順位	64位/68人	64位/66人	68位/71人	67位/73人	72位/76人	76位/76人
A2の順位	50位/68人	51位/66人	71位/71人	69位/73人	71位/76人	75位/76人

第2表の2 A6、C3の月額運収等(62年1月乃至63年4月)

区 分	62年1月	62年2月	62年3月	62年4月	62年5月	62年6月	62年7月	62年8月	62年9月	62年10月	62年11月	62年12月	62年 1ヵ月平均
A6(円) a	302,290	226,150	247,550	153,350	251,800	159,920	237,840	330,520	270,470	165,130	16,120	85,850	203,915
C3(円) b	118,260	225,090	287,130	209,870	205,550	186,550	230,870	78,030	0	0	147,090	369,540	205,798
両名を除く筑後会平均(円) c	405,182	338,083	414,482	379,552	396,562	358,435	412,147	365,307	333,884	359,282	366,783	508,145	387,726
a/c	75%	67%	60%	40%	63%	45%	58%	90%	81%	46%	4%	17%	53%
b/c	29%	67%	69%	55%	52%	52%	56%	21%	0%	0%	40%	73%	53%

(注) 62年1ヵ月平均、63年1ヵ月平均及び62年1月乃至63年4月平均は、月間運収額が0の月は除外して算定した。

区 分	63年1月	63年2月	63年3月	63年4月	63年 1ヵ月平均	62年1月乃至 63年4月平均
A6(円) a	55,330	310,280	270,110	27,390	165,777	194,381
C3(円) b	134,090	157,380	206,400	0	165,956	196,603
両名を除く筑後会平均(円) c	379,454	338,083	414,482	379,552	355,906	376,445
a/c	15%	92%	65%	7%	47%	52%
b/c	35%	47%	50%	0%	47%	52%

第3表 当委員会及び中央労働委員会係属・終結事件

事 件 名	申立年月日	請 求 す る 救 済 内 容	経 過 ・ 結 果
①61年（不）第9号事件	61年7月5日 組合申立	経営者交替後約1ヵ月の間に会社が行った①組合役員に対する利益誘導等を伴った組合員に対する身分一新と称する退職勧奨及び組合からの脱退懲憑、②新規採用乗務員に対する黄犬契約、③組合旗掲揚に対する処分警告等、④組合との間に締結されていた運収金の管理協定等の破棄等の支配介入の禁止	62年11月20日付一部救済 左記①のうち組合員に対する脱退懲憑及び組合役員に対する利益誘導等、②の黄犬契約の締結、③のうち61年7月13日以降の処分警告等、④のうち一部の協定の破棄を不当労働行為であると認めた。
②61年（不）第18号事件	61年12月25日 組合申立	会社が組合員に対してなした赤旗掲揚、教育研修拒否、車両点検不十分、職場離脱等、無届欠勤、録音用ラジカセの点呼持込み及び接客態度不良を理由とする出勤停止処分等の撤回等	平成2年5月10日付一部救済 61年12月乃至62年5月の間、組合員28名に対する延べ87回にわたる処分のうち、組合を脱退した9名（延べ21回）を除く19名に対する延べ65回の処分について救済命令を出した。
③62年（不）第15号事件	62年12月4日 組合申立	勤務ダイヤ変更の強行実施に対する抗議ストライキ等の機関責任を理由とする61年11月4日付A3の諭旨解雇、従業員の業務を阻害した等を理由とする61年12月29日のA30の懲戒解雇、経歴詐称を理由とする61年9月22日のA31の普通解雇及び職場放棄等を理由とする62年11月28日のA32の諭旨解雇処分の撤回と原職復帰	係属中

④63年（不）第2号事件	63年2月29日 組合申立	会社がなした63年2月26日付組合大会参加を理由とする出勤停止処分及び同年5月24日付ストライキ参加を理由とする出勤停止処分の撤回等	平成2年2月22日付一部救済第1次及び第2次の処分は会社が本件大会及び本件ストライキに参加した申立人組合員らに報復的になした不利益取扱いであり、かつ、申立人組合の大会開催又はストライキ実施を困難ならしめるためにしたものであって……不当労働行為である。
⑤63年（不）第3号事件	63年3月18日 組合申立	組合掲示板の移設、破壊及び記載記事の抹消による支配介入の禁止並びに新掲示板の購入及び元の場所への設置	63年5月19日関与和解 和解条項 掲示板の原状回復及び社内車庫への設置
⑥63年（不再）第8号事件	63年2月4日 会社申立	①の救済命令の取消	63年3月14日取下
⑦平成2年（不再）第33号事件	平成2年3月30日 会社申立	④の救済命令の取消	係属中
⑧平成2年（不再）第47号事件	平成2年7月4日 会社申立	②の救済命令の取消	係属中

第4表 福岡地裁・高裁係属及び終結事件

事 件 名	申請年月日	概 要	終 結 ・ 係 属 状 況
① 61年（ヨ）第81号団結 権等侵害禁止仮処分	61年7月2日 組合申請	身分一新のための退職勧奨の禁止及び 退職勧奨目的のための組合員宅の訪問禁 止	61年12月26日付却下決定 会社の身分一新方針に基づく退職勧 奨行為は不当労働行為意思に基づく ものであって、その態様は執拗であり 事実行為としても受忍の限度を越え ていたと認める余地があるが61年7 月14日以降退職勧奨を行っていない から、もはやその不作為を求める被保 全権利は消滅したものというべきであ って却下を免れない。
② 61年（ヨ）第118号 A33地位保全仮処分	61年8月27日 組合員申請	従業員に対する脅迫的言動及び上司の 業務命令違反等を理由としてなされた61 年8月13日付の組合員A33の懲戒解雇に 係る地位保全等	61年12月26日付認容決定 A33が組合員であることに基づく不 利益取扱いであるとともに就業規則の 解釈適用を誤り懲戒権を濫用したも ので解雇は無効である。
③ 61年（ヨ）第131号 立入禁止等仮処分	61年9月21日 会社申請	被解雇者A33の会社内立入を禁止	62年12月3日付認容決定
④ 61年（ヨ）第135号 労働契約確認仮処分	61年9月29日 組合員申請	会社の勤務ダイヤ変更命令に対して従 来の隔日勤務制とする労働契約の確認	61年10月28日付認容決定
⑤ 61年（ヨ）第136号 A31地位保全仮処分	61年10月3日 組合員申請	経歴詐称を理由としてなされた組合員 A31の61年9月22日付普通解雇に係る地 位保全等	62年6月3日付却下決定

⑥ 61年(ヨ)第162号 地位保全等仮処分	61年11月13日 組合員申請	61年10月からの勤務体系変更に対する抗議ストライキ等の機関責任を理由としてなされた61年11月4日付A3委員長の諭旨解雇に係る地位保全等、同月2日付A1書記長の懲戒休職2ヵ月及び同月3日付A24副委員長の懲戒休職2ヵ月の各処分の効力停止並びにストライキ中の暴力行為を理由とする同月1日付組合員A30の懲戒休職2ヵ月及び同月3日付A20の懲戒休職2ヵ月の各懲戒処分の効力停止	61年12月26日付認容決定 A3を除く4名に対する懲戒処分は不当労働行為であり処分権の濫用であって無効である。 62年6月29日認容決定 A3が組合の執行委員長であることを嫌悪し、これを決定的な理由として同人を企業から排除するためになした不利益取扱いであるとともに、処分権の濫用であって、解雇は無効である。
⑦ 61年(ヨ)第181号 冬季一時金仮払仮処分	61年12月9日 組合員申請	会社が組合に61年度年間一時金協定の解約を申し入れ、冬季一時金の支払いを拒否したことに伴う同一時金の仮払い	61年12月10日付認容決定 61年度年間一時金協定書の約定とおりの冬季一時金を61年12月20日に仮に支払え。
⑧ 61年(ヨ)第191号 冬季一時金仮払仮処分	61年12月19日 組合員申請	同 上	61年12月19日認容決定 冬季一時金を61年12月20日に仮に支払え。
⑨ 62年(ワ)第16号 解雇無効確認等請求	62年1月23日 組合員提起	②のA33の懲戒解雇処分、⑥のA24、A1、A30及びA20の各懲戒処分の無効確認等	係属中(A33は取下)
⑩ 62年(ヨ)第9号 地位保全仮処分	62年1月27日 組合員申請	従業員の業務を阻害した等を理由とする61年12月29日のA30の懲戒解雇に係る地位保全等	62年6月12日認容判決 本件解雇処分は、懲戒権の濫用であって無効である。

⑪ 62年(ヨ)第24号 懲戒処分停止等仮処分	62年2月12日 組合員申請	61年12月15日からの組合旗掲揚等を理由とする懲戒処分の効力停止等	係属中
⑫ 62年(ヨ)第28号 懲戒処分停止等仮処分	62年2月25日 組合員申請	組合員A29に対する懲戒処分の効力停止等	取 下
⑬ 62年(ヨ)第37号 地位保全等仮処分	62年3月6日 組合員申請	業務中交通事故を起こしたことを理由とする62年2月16日付組合員A13の諭旨解雇に係る地位保全等	62年11月17日認容決定 退職届の提出による本件労働契約の解消は、債権者及び債務者会社間の合意の形式を取りながら債務者会社が自らの不当労働行為意思を実現したものであるとして無効であり、また諭旨解雇も同様の不当労働行為意思に基づく不利益処分が無効と判断するのが相当である。
⑭ 62年(ワ)第175号 解雇無効確認等請求	62年7月10日 組合員提起	⑥のA3の解雇処分の無効確認等	係属中
⑮ 62年(ヨ)第100号 懲戒処分停止等仮処分	62年7月27日 組合員申請	組合員A8外12名の組合員に対する懲戒処分の効力停止等	係属中
⑯ 62年(ヨ)第111号 退職金共済契約に基づく掛金仮払仮処分	62年8月20日 組合申請	退職金協定に定める中小企業退職金共済の掛金を会社が経営者交替後滞らせたため、その掛金の仮払いを求めたもの	62年10月27日認容決定
⑰ 62年(ヨ)第112号 夏季一時金仮払仮処分	62年8月25日 組合員申請	62年度夏季一時金の支給	63年5月20日認容決定 夏季一時金3,485,240円の仮払いを命じる。

⑱ 62年(ヨ)第187号 地位保全仮処分	62年12月14日 組合員申請	組合員A32の解雇に係る地位保全等	取 下
⑲ 62年(ヨ)第192号 冬季一時金仮払仮処分	62年12月22日 組合員申請	62年度冬季一時金の支給	63年5月20日認容決定 冬季一時金3,782,242円の仮払いを命じる。
⑳ 63年(ヨ)第7号 求償金仮払仮処分	63年1月13日 組合申請	62年10月27日の裁判所の退職金共済契約に基づく掛金の仮払仮処分認容決定に会社が従わないため、組合が立替払いした未払掛金の仮払いを求めたもの	63年1月19日認容決定 会社は組合に1,721,780円を仮に支払え。
㉑ 63年(ワ)第37号 損害賠償請求	63年2月9日 組合・組合員提起	会社の買収以来の組合に対する不当労働行為等の不法行為についての会社、第一通産、B2オーナー、各管理職等に対する総額約6千万円の損害賠償請求	係属中
㉒ 63年(行ウ)第1号 不当労働行為救済 命令取消請求	63年2月19日 会社提起	第3表の①の救済命令の取消	係属中
㉓ 63年(モ)第223号 夏季一時金仮処分決定取消 異議申立	63年6月10日 会社申立	⑰の認容決定に対する異議申立	係属中
㉔ 63年(モ)第224号 冬季一時金仮処分決定 取消異議申立	63年6月10日 会社申立	⑲の認容決定に対する異議申立	係属中
㉕ 63年(ヨ)第86号 地位保全仮処分	63年6月24日 組合員申請	A1、A2の63年5月2日付普通解雇に係る地位保全	係属中

㊦ 62年（ネ）第449号 地位保全並びに金員仮払仮 処分請求控訴事件	62年6月24日 会社提起	㊦の認容判決に対する控訴	係属中
---	------------------	--------------	-----

第5表 刑事告発事件

整理番号	告 訴 事 由	結 果
1	61年10月9日発生した組合員A33らのB14課長らに対する暴行傷害	起訴猶予
2	62年1月16日発生したB15課長の組合員A20に対する暴行傷害	不 明
3	62年1月16日発生したB9係長のA2に対する暴行傷害	不 明
4	62年1月27日発生したB16主任の組合員A15に対する暴行傷害	起訴猶予
5	62年1月11日及び同年2月15日発生した管理職らの掲揚組合旗の隠匿	不 明
6	62年5月26日発生したB6支配人のA2所有ラジカセの損壊	罰金3万円
7	63年3月11日発生した管理職らの組合掲示板の損壊	不 明
8	63年3月11日発生したB10副長のA2に対する暴行傷害	罰金5万円

第6表の1

A1の勤怠状況

区分	乗務		非乗務数																																					
	予定乗務数	実乗務数	欠勤・早退							年次有給休暇							拘束時間内					小計					⑩ 出勤停止	⑪ 乗務停止												
			① 争訟準備	② 争訟期日出頭	③ 争訟期日傍聴	④ 団交・協議・打合せ	⑤ 監督署・運輸局折衝	⑥ 警察署出頭	⑦ 大会等組合用務	⑧ 私用	⑨ その他	① 争訟準備	② 争訟期日出頭	③ 争訟期日傍聴	④ 団交・協議・打合せ	⑤ 監督署・運輸局折衝	⑥ 警察署出頭	⑦ 大会等組合用務	⑧ 私用	⑨ その他	① 争訟準備	② 争訟期日出頭	③ 争訟期日傍聴	④ 団交・協議・打合せ	⑤ 監督署・運輸局折衝	⑥ 警察署出頭			⑦ 大会等組合用務	⑧ 私用	⑨ その他									
62年1月	14	3.8	2.0		1.0			2.0			1.0	1.0					1.0								0.2			3.0	1.0	1.0			2.0	1.2				2.0		
2月	12	4.0	2.5			0.5		2.0			1.0						1.0											2.5	1.0		0.5		3.0				1.0 (1.0)			
3月	13	3.5	1.0	1.0	1.0					1.5	1.0	1.0					2.0											2.0	2.0	2.0					2.0	1.5				
4月	13	7.3	2.5		1.0												1.0											2.5		1.0	0.2		2.0							
5月	13	5.0	1.0	1.0	1.0												2.0											1.0	1.0	1.0					2.0			3.0		
6月	13	10.9	1.0	1.0																								1.0	1.0		0.1									
7月	13	9.3	0.4	1.0	1.0																							0.4	1.0	1.0	0.3				1.0					
8月	13	9.7	1.0	2.0																									1.0	2.0							0.3			
9月	13	11.0	2.0																									2.0												
10月	14	8.4	1.5	1.0				2.0	1.0																			1.5	1.0				0.1	2.0	1.0					
11月	13	9.9	0.5					1.5				1.0																	0.5		1.0				1.6					
12月	13	7.0		2.0													3.0												2.0				1.0	3.0						
63年1月	13	9.7	2.0				1.0			1.0																			2.0			0.3				1.0				
2月	12	9.4			1.0				1.5																						1.0	0.1			1.5					
3月	14	11.0		2.0																									2.0					1.0						
4月	13	8.4		2.0		0.4				1.0	1.0																		2.0		0.6			1.0		1.0				

注⑩及び⑪の()書の数字は、当委員会において救済された各懲戒処分に係る乗務数を内数で示す。

第6表の2

A2の勤怠状況

区分	乗務		非乗務数																																									
	予定乗務数	実乗務数	欠勤・早退									年次有給休暇									拘束時間内									小計										⑩ 出勤停止	⑪ 乗務停止			
			① 争訟準備	② 争訟期日出頭	③ 争訟期日傍聴	④ 団交・協議・打合せ	⑤ 監督署・運輸局折衝	⑥ 警察署出頭	⑦ 大会等組合用務	⑧ 私用	⑨ その他	① 争訟準備	② 争訟期日出頭	③ 争訟期日傍聴	④ 団交・協議・打合せ	⑤ 監督署・運輸局折衝	⑥ 警察署出頭	⑦ 大会等組合用務	⑧ 私用	⑨ その他	① 争訟準備	② 争訟期日出頭	③ 争訟期日傍聴	④ 団交・協議・打合せ	⑤ 監督署・運輸局折衝	⑥ 警察署出頭	⑦ 大会等組合用務	⑧ 私用	⑨ その他	① 争訟準備	② 争訟期日出頭	③ 争訟期日傍聴	④ 団交・協議・打合せ	⑤ 監督署・運輸局折衝	⑥ 警察署出頭	⑦ 大会等組合用務	⑧ 私用	⑨ その他						
62年1月	13	6.4								2.7																												2.7	3.7 (3.7)	0.2 (0.2)				
2月	12	3.0	1.0				1.0	1.0	2.2																					0.1								1.0	0.1	1.0	1.0	2.2	3.7 (3.7)	
3月	14	4.9						1.0	8.0	8.0																						0.1						1.0	8.0	0.1				
4月	13	4.6	1.0					2.0	1.0																													1.0		2.0	1.0	4.4 (3.4)		
5月	13	1.9			1.0				5.0																					0.1								1.0	0.1	5.0	5.0 (3.0)			
6月	13	8.7	1.0						1.0											0.2																		0.2	1.0		1.0	2.1		
7月	13	9.9							2.5																				0.3		0.3							0.3		0.3	2.5			
8月	13	10.5	2.0																																			0.5	2.0			0.5		
9月	13	11.0							2.0																																2.0			
10月	14	9.9	1.0					1.0	2.0																													0.1		1.0		1.1	2.0	
11月	13	10.6			1.0				1.4																															1.0		1.4		
12月	12	7.8	2.0				1.0		1.0																													0.2	2.0		1.0	1.0		
63年1月	14	13.0							1.0																																1.0			
2月	12	10.9																																				0.1			0.5	0.1	0.5 (0.5)	
3月	14	8.6	2.0					1.0	2.0	2.0																													2.0		1.0	2.0	0.4	
4月	13	7.7	4.0						1.0																													0.3	4.0		1.0	0.3		

注 ⑩及び⑪の()書の数字は、当委員会において救済された各懲戒処分に係る乗務数を内数で示す。

第7表の1 A1の処分状況

処分年月日	処分内容	処 分 理 由	関連する事項
61年11月2日	自宅待機	61年10月1日から 同月28日までのス トライキに対する 責任	
61年11月6日	懲戒休職2ヵ月	同 上	第4表の⑥で認容
62年1月1日	乗務停止1日	処分理由不明	
62年1月2日	乗務停止1日	処分理由不明	
62年1月3日	乗務停止1日	処分理由不明	
62年1月4日	乗務停止1日	処分理由不明	
62年2月12日	出勤停止2日	旗掲揚	第3表の②で認容
62年5月26日	出勤停止2日	宣伝活動	
62年5月28日	出勤停止2日	同 上	
62年5月30日	出勤停止2日	同 上	

第7表の2 A2の処分状況

処分年月日	処分内容	処 分 理 由	関連する事項
61年12月15日	乗務停止1日	旗掲揚	第3表の②で認容
62年1月4日	乗務停止半日	同 上	同 上
62年1月16日	出勤停止2日	同 上	同 上
62年1月22日	同 上	同 上	同 上
62年1月24日	同 上	同 上	同 上
62年1月26日	同 上	教育研修拒否	同 上
62年1月30日	同 上	同 上	同 上
62年2月1日	同 上	同 上	同 上
62年2月5日	同 上	同 上	同 上
62年2月7日	同 上	旗掲揚	同 上
62年2月13日	同 上	同 上	同 上
62年4月6日	出勤停止1日	録音機持参	同 上
62年4月10日	出勤停止2日	同 上	同 上
62年4月14日	乗務停止30分	処分理由不明	
62年4月16日	出勤停止2日	録音機持参	第3表の②で認容
62年4月18日	同 上	同 上	同上
62年4月28日	同 上	勤務不良	第3表の②で棄却
62年5月8日	同 上	録音機持参	第3表の②で認容
62年5月10日	同 上	同 上	同 上
62年5月22日	同 上	同 上	同 上
62年5月26日	同 上	宣伝活動	
62年5月28日	同 上	同 上	
62年6月11日	同 上	弁護士在所へ行ったこと (勤務不良)	
62年6月27日	同 上	流し営業が少ない	
62年6月29日	出勤停止1時間	処分理由不明	
63年2月26日	出勤停止1日	就業時間中の組合大会 に参加したこと	第3表の④で認容
63年3月25日	乗務停止6時間 30分	警告書の受取拒否	

第2 判断及び法律上の根拠

1 第一通産の当事者適格について

(1) 当事者の主張

ア 申立人の主張

被申立人第一通産は、35年設立以来、他社の買収を重ね、現在ではタクシー会社約50社、レストランや不動産会社を含めると約80社を管理統括指導する株式会社で、これまで買収した企業の労働組合をことごとく壊滅させてきたものであって、本件解雇は、被申立人第一通産が被申立人平和第一交通をして行わせた不当労働行為であり、このことは、後者の出資口数5,100口のうち前者が4,590口、その代表取締役B2が510口所有していること、人事、経理等の経営の全ての面にわたり前者が後者を支配していること、から明らかである。

イ 被申立人第一通産の主張

被申立人第一通産は、第一交通グループ各社の管理統括指導を主たる事業としているが、被申立人平和第一交通を含むグループ各社は代表者が経営権を持ち、被申立人平和第一交通においては代表取締役がその権限を有している会社である。また、管理統括指導という意味においては、主として物品の共同購入や従業員の福利厚生面におけるグループ各社の均等化を図ることを目的として管理統括指導を行っている。従って、被申立人第一通産が被申立人平和第一交通の出資口数を所有しているというだけで、本件不当労働行為の被申立人とすることは筋違いであり、もとより本件解雇について被申立人第一通産は全く関知していない。

(2) 当委員会の判断

会社の出資全額が第一通産とその代表者であるB2に所有され、その役員は第一通産の役員や従業員が兼務し、その管理職も第一通産やその系列関連企業の第一交通グループに属する企業の従業員が就任、退任を重ね、退任後その過半は同グループ所属企業へ戻っていること、会社は第一交通グループ共通の就業規則を導入したこと、会社の役員がB2オーナーの名代で和解交渉に臨んでいる旨発言したこと等のことからすれば、会社と第一通産との間に密接な関連が存する。しかし、第一通産が、会社従業員の採用、賃金その他の労働条件の決定等の労使関係上の諸利益のすべてについて、なかんずく、本件A1、A2の解雇について直接的乃至具体的な支配力、規制力を有することを示す事実の疎明が不十分である。

従って、本件において第一通産が労働組合法第7条にいう使用者であるとはいえず、この点に関する申立人の主張は理由がないからこれを棄却する。

2 本件解雇について

(1) 当事者の主張

ア 申立人の主張

61年6月の会社の経営者交代以来、会社は第一通産の組合否認の政策に基づいて組合破壊攻撃を続けてきた結果、組合員数は半数以下となった。そのようななかで本件申立てにかかるA1、A2の両名は、組合役員として組合団結の要として先頭に立って活発な組合活動に従事してきた。殊に、本件解雇当時職場内の組合役員は両名のみであった。両名の「低運収」の原因は、会社が組合員に業務上の不利益取扱いを行ってきたこと、両名が会社の組合破壊攻撃に対して前面に立って事に当たってきた結果、勤務中にもその対抗措置に相当の時間を費やさざるをえなかったこと、地労委、裁判所の手続に勤務日を充てざるを得なかったこと、併せて振替出勤、組合用務終了後の中途からの出勤が認められなかったこと、筑後会員に適用される勤務ダイヤによる勤務時間が組合員のそれよりも長いこと、A2の場合特に62年前半に出勤停止処分が乱発されたことなどが挙げられる。これら原因の責任は専ら会社側にあることは明白である。

従って、本件A1、A2の両名に対する解雇は、両名の組合活動を嫌悪する会社が両名の低運収を口実として職場から排除することによって組合破壊を推し進めようとした労働組合法第7条第1、3号に該当する不当労働行為である。

イ 被申立人会社の主張

A1、A2の両名を解雇した理由は、両名の62年1月から63年4月までの成績不良である。両名に対しては、低運収を改善させるため会社は特別に指導を行おうとしたり、警告も行ったが、両名は自らの運収を上げようとする努力もせず、管理職の指導に従おうとしなかった。そこで、会社としては、両名のこれまでの運収月額、時間単位の運収額、労働意欲と運収改善の見込み、欠勤とその理由の合理性その他勤務態度、運収額の市乗協平均との比較、会社内での成績順位及び乗務員としての適性等を総合的に判断した結果両名を解雇することとしたものである。従って、本件解雇は不当労働行為にあたらぬ。

(2) 当委員会の判断

ア A1、A2の勤務成績

(ア) 第1表の1、2の運収額によると会社がA1、A2の解雇事由として挙げる本件低運収対象期間における両名の各月の実績運収額は、いずれも従業員中最後尾周辺を低迷し、この間の実績運収平均月額は、A1が154,322円、A2が159,991円で、従業員中最低であり、両名を除いた組合員の同期間の実績運収平均月額を100とするとA1は56パーセント、A2は58パーセント、筑後会員の同月額を100とするとA1は42パーセント、A2は43パーセントであった。その原因の一端として、両名は欠勤が多いのみならず出庫が遅く、帰庫が早い、或いは休憩時間が長いなどの勤務振りから低運収に繋がっ

たと認められる。しかしながら両名の低運収の解雇事由については、次の諸点についても併せ考慮されなければならない。

- (イ) A 1、A 2の本件低運収対象期間における実績運収平均月額について、組合員と筑後会員とグループ分けして平均すると後者の実績が高い。因みに本件低運収対象期間の筑後会員の実績運収平均月額を100とするとA 1、A 2を除いた組合員の同月額は74パーセントである。この差異は、両組織に適用される賃金体系及び勤務ダイヤが異なり、殊に62年6月以降筑後会員に適用された勤務ダイヤはその拘束時間数が組合員のそれよりも月間42.5時間長い（率にして18パーセント高い）のみならず、筑後会員の中には労働基準法所定の拘束時間を大幅に超える時間外勤務を行った者が含まれていること、会社は、組合員について、その乗務車両から無線機のハンドマイクを取り上げたり、本社待機や公休振替を認めず、駐車券を有料とする等、筑後会員より不利な取扱いを行ったこと、会社と組合との間には間断なく紛争が頻発し、組合執行部をはじめ組合員はその対応に追われ、殊に本件低運収対象期間中における組合員に対する延べ130回余に及ぶ出勤停止、乗務停止処分を行ったこと等に相当程度起因するものと考えられる。

また、被申立人は、両名の時間当りの運収額が低いことをも解雇事由として主張し、乙第9号証の1乃至5及び乙第10号証の1乃至5を提出した。乙第9号証の3によれば、筑後会員のC 2の62年3月の1ヵ月間の総拘束時間数は291時間とされている。他方、九州運輸局福岡陸運支局長から福岡労働基準局長への通報によれば、同人の同月の勤務について、1日から28日の4週間に休日がないこと、2週間における総拘束時間が168時間を超え、237時間あり、69時間上廻っていること、勤務と次の勤務の間に連続して8時間以上の休息時間が確保されない日が最高10回あること等が指摘されていることからすれば、同人の同月の総拘束時間数は乙第9号証の3に記載されている291時間をはるかに上廻るものであったばかりか、A 1、A 2については時間内の交渉・協議時間のみならず、同人らの早退した以降の時間が当日の拘束時間の中に含めて計上されているものとも推認されることなどの事情をも考慮すると、乙第9号証の1乃至5及び乙第10号証の1乃至5を時間当りの運収額を疎明するものとしては直ちに信用することができない。

- (ウ) 会社は、A 1、A 2らに対し、63年3月14日と同月27日付で62年の1年間の運収が低い（第1回、2回警告）、次いで同年4月6日に同年3月の運収に改善がみられない（第3回警告）、更に同年4月18日又は同月26日に同月1日から同月15日までの間の運収に改善が見られない（第4回警告）旨各指摘し、爾後の成績向上がない場合には解雇を含む処分を行う旨の警告書をそれぞれ発した。

しかし、62年1月から12月までの1年間の運収が低いとして第1回警告を受けた組合員A11の同期間の実績運収平均月額は、213,183円であったが、同人よりも低額であった組合員A12（同期間平均運収月額211,788円）、筑後会員A6（同203,915円）及び筑後会員C3（同205,798円）について会社は何の咎め立てもしていない。

また、会社が、第1回警告以降の両名の運収改善がみられないとした期間は、上記のとおり63年3月の1ヵ月間（第3回警告）、同年4月1日から同月15日までの半月間（第4回警告）であった。成程、3月、4月の期間中における両名の運収額は、筑後会員や両名を除いた組合員平均のそれと対比すれば極めて低額であり、運収改善がなかったと一応言い得る。

しかし、62年1月から同年12月までの間の1年間の実績運収平均月額を100として63年3月、4月の実績運収平均月額とを対比して伸び率をみると、A1は146パーセント、A2は115パーセントであり、筑後会員の同伸び率は94パーセント、両名を除いた組合員の同伸び率は112パーセントであるから、両名の運収改善がなかったものでもない。

一方、A2の63年1月と2月の運収額は組合員平均のそれと同程度であったが、会社が第1乃至第4回警告書において63年1月と2月の運収について評価していないのは不自然であるばかりか、両名の解雇理由が62年1月から63年4月までの低運収を咎めるものであったことからすれば、63年1月と2月の両名の運収についても考慮する必要があると考える。

この観点に立って、63年1月、2月の運収を含めて検討をすると、62年1年間の実績運収平均月額を100として63年1月乃至4月の実績運収平均月額の伸び率を見ると、A1とA2を除いた組合員平均は108パーセント、筑後会員平均は93パーセントであったのに対し、A1は141パーセント、A2は155パーセントであったのであるから、両名の運収が改善されなかったわけではない。

また、63年1月から4月までの間における実績運収平均月額は、A1は197,302円、A2は217,952円であったが、これより低額であった筑後会員C3（同運収月額165,956円）については、会社は何の咎めもしていない。更に、本件解雇後の63年4月分の低運収額を理由に6名に対し警告書が出されたが、その相手方はいずれも組合員であって、同6名よりも低運収であった筑後会員6名については何の咎め立てもされていない。

- (エ) 経営者交代前からA1は組合の書記長職にあり、A2は62年の2月以降同執行委員の地位にあった。一方、会社は61年6月の経営者交代後、身分一新を中心に据えた労務政策を強力に推進し、これに反対する組合との間に間断なく紛争が惹起、繰り返され、その一部

は、労働委員会や裁判所で争訟されてきた。この間、61年11月A3執行委員長は解雇され、62年2月以降、職場内の組合役員はA1、A2の両名を残すだけとなり、職場内の組合活動は専ら両名が中心となって活動せざるをえなかった。實際上、両名は諸々のトラブルに関し、会社との掛け合い、協議交渉に臨んできたばかりか、争訟事件に関し、A1は書記長としての職責上その準備や弁護士との打合せ等について中心的役割を果たし、とりわけ労働委員会係属事件について、A1は代理人、A2は補佐人となって審査手続を遂行してきた。本件低運収対象期間における両名の勤怠状況は第6表の1、2のとおりである。同表記載のとおり、両名はその乗務日に欠勤若しくは早退し、或いは年次有給休暇を取得して、①争訟準備、②争訟期日出頭、③争訟期日傍聴、④団交・協議・打合せ、⑤労働基準監督署・運輸局折衝、⑥警察署出頭、⑦組合用務等に当たった。同表中の「②争訟期日出頭」、「④団交・協議・打合せ」についてみれば、前者のうち、証人として出頭することは労働基準法第7条の公民権行使に当たると解され、また、後者については勤務時間中の交渉に要した間の水揚げが補償されていないことやB8副長による63年4月の小料理屋「つるぎ」へのA1呼び出しにみられる如く、その申入れが会社側からなされたことも少なからずあったと推認されることからすれば、両名がその乗務日に欠勤、早退して争訟期日に証人として出頭し、或いは勤務時間中に団交等に出席したことにより、両名の運収が上がらなかったことは已むを得ざるものであったといえることができる。また、労働基準監督署や運輸局折衝は会社に労働基準法や道路運送法等違反行為があるとして、その行政指導を求めるものであったこと、会社は、A2に対し63年2月16日、4月24日、同月26日、同月30日と立て続けに埒外的な車両清掃を命じたこと、等を総合すれば、両名の運収低下の事由についてその責を両名のみを負わせるのは不合理と解され、同表中、欠勤・早退、年次有給休暇欄の①乃至⑥の一部並びに⑩及び⑪のうち当委員会による救済命令が出されたものについても両名の運収が上がらなかった理由の一端として斟酌しなければならない。

因みに、本件低運収対象期間におけるA1、A2の乗務日における非乗務回数中、上記理由を斟酌すればA1については19乗務、A2については28乗務程度が乗務できたとの想定も可能であり、これに基づく両名の運収額を仮想してみると、その仮想運収額は、本件低運収対象期間における筑後会員中最も運収が低かったA6、C3の実績運収額と較べて遜色のないものとなる。

(オ) 以上を要するに、A1、A2の運収が極めて低い事実は認められる。しかし、その原因については両名の勤務不良も存するが、両名にのみ低運収の責を問うことは衡平を欠くものといわなければならない

ない。先に説示のとおり筑後会員の低運収者については、そのことを理由として一切の警告乃至処分が行われていないことや兩名の仮想運収は、乗務に関する種々の優遇的措置が講じられている筑後会員のA 6やC 3の実績運収と較べて遜色のないものであること、一定の運収の改善もみられることをも勘案すると、兩名の低運収等を理由として解雇することは未だ当を得ないものといわなければならない。

イ 不当労働行為の成否

会社は、会社が第一通産に買収され役員交替が行われて以降、累積損失の解消や職場規律の確立を図る経営改善策の一環として、身分一新、労働協約の不履行または破棄（第3表①及び第4表⑦⑧⑯⑳）、労使慣行の破棄（第3表①、②、④、⑤及び第4表⑪）、勤務ダイヤの改訂、新就業規則の導入等を強力に推進してきた。これに抗して、組合は、労働条件の維持改善と組合組織の防衛のため、諸々の対抗策に出、その過程で本件A 1、A 2解雇を含む組合役員の解雇、組合員の大量の出勤停止処分や乗務停止処分が行われ、それがまた争訟事件として争われるなど本件労使間の紛争は拡大激化の一途を辿ってきている。

成程、会社の経営が極めて厳しいものであり、生産性の向上を図ることが緊急な課題であったことは否定し得ない事実であり、組合も会社の経営についてはそれなりに理解はしていたものの、会社の経営改善策に対して硬直的な対応に出たことを窺わしめるものも一部存する。しかしながら、会社の身分一新をはじめとする経営改善策自体は組合にとってそのままでは容易に受け入れ難いものであったばかりか、組合と十分な協議・交渉が行われることなく一方的に強行されてきた。そのみならず、この間、「第一交通グループの方針として労働組合の存在の必要性を認めない。」とのB 5取締役発言、「身分一新に応じなければ解雇することもありえる。」とのB 7代表取締役発言、筑後会結成に会社の関与を窺わしめる事実の存在、身分一新に応じた筑後会員に対する乗務に関する優遇的措置等の諸事情、これに加えて当委員会の61年（不）第9号、61年（不）第18号及び63年（不）第2号各不当労働行為救済申立事件命令に徴表される会社の態度を総合すれば、経営者交替後の組合に対する会社の態度は、組合を否認する姿勢が貫かれているものとみることができる。

本件A 1、A 2の解雇についていえば、兩名の低運収の事実は認められるが、先に述べたように筑後会員の低運収者には何の咎め立ても行われていない等の不均衡な取扱いや兩名の低運収については、会社の組合を否認する言動に起因して、組織防衛のために兩名が組合役員の立場から乗務日における組合活動に忙殺されたためといえないこともないことに照らせば結局、本件A 1、A 2解雇は、兩名の低運収を

奇貨として、会社が両名を解雇することにより会社内の組合役員を排除し、もって組合を壊滅することを企図してなした労働組合法第7条第1、3号に該当する不当労働行為であると断じなければならない。

ウ 救済について

会社が本件A1、A2を解雇した不当労働行為に対する救済として、解雇の撤回とバックペイ（これに対する年5パーセントの割合の金員を含む。）及び会社の一貫した組合否認の態度を考慮すればこれに付加して、ポスト・ノーティスを命じることが相当である。

3 法律上の根拠

以上の次第であるから、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。

平成3年4月22日

福岡県地方労働委員会
会長 倉増三雄