

大阪、平元不63・2不12、平7.2.23

命 令 書

申立人 国鉄労働組合近畿地方本部

被申立人 西日本ジェイアールバス株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人組合員X1及び同X2に対する平成元年夏季手当の減額措置（5%）並びに申立人組合員X3に対する同年年末手当の減額措置（5%）がそれぞれなかったものとして取り扱い、同人らに対し、各手当から減額した金額及びこれに年率5分を乗じた金額を支払わなければならない。
- 2 被申立人は、申立人に対し、下記の文書を速やかに手交しなければならない。

記

年 月 日

国鉄労働組合近畿地方本部

執行委員長 X4 殿

西日本ジェイアールバス株式会社

代表取締役 Y1

当社が、貴組合員X1氏及び同X2氏に対して平成元年夏季手当を5%減額したこと、並びに貴組合員X3氏に対して平成元年年末手当を5%減額したことは、大阪府地方労働委員会において、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認められました。

今後このような行為を繰り返さないようにいたします。

- 3 申立人のその他の申立ては、棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者等

(1) 被申立人西日本ジェイアールバス株式会社（以下「会社」という）は、昭和63年3月1日、西日本旅客鉄道株式会社（以下「西日本会社」という）が経営していた近畿・石川ブロックの旅客自動車運送事業を承継することを目的として設立され、同年4月1日、営業を開始した株式会社であり、肩書地に本社を置き、その従業員は本件審問終結時約600名である。

(2) 申立人国鉄労働組合近畿地方本部（以下「組合」という）は、申立外国鉄労働組合（以下「国労」という）の下部組織で、会社及び西日本会社等の近畿地方に所在する事業所に勤務する者で組織する労働組合であ

り、肩書地に組合事務所を置き、その組合員は本件審問終結時約4,000名である。

- (3) 会社には、本件申立時申立人組合の他に、西日本旅客鉄道労働組合（以下「西鉄労」という）及び西日本鉄道産業労働組合（以下「鉄産労」という）があった。

2 会社設立に至るまでの労使関係の推移

- (1) 昭和57年7月、第2次臨時行政調査会は、日本国有鉄道（以下「国鉄」という）の分割・民営化を基本とする第3次答申を、また、60年7月、国鉄再建監理委員会は、「国鉄改革に関する意見」を政府に提出した。
- (2) 昭和61年1月13日、国鉄と鉄道労働組合、国鉄動力車労働組合及び全国鉄施設労働組合（以下「鉄道労働組合ら」という）は、労使が一致協力して国鉄改革に取り組むことを内容とする労使共同宣言（第1次労使共同宣言）を締結したが、国労は、同月16日に同宣言の締結を拒否した。
- (3) 昭和61年8月27日、国鉄は、国労を除く4労働組合（鉄道労働組合ら及び真国鉄労働組合）で結成された国鉄改革労働組合協議会との間で、新たな労使共同宣言（第2次労使共同宣言）を締結した。同宣言は、分割・民営を国鉄改革の基本とし、鉄道事業の健全な経営が定着するまで争議権の行使を自粛するとともに、企業人として自覚し望ましい職員像へ向けて労使それぞれが職員指導を徹底することを内容としていた。
- (4) 昭和61年11月28日、日本国有鉄道改革法が成立し、同年12月4日に公布された。62年4月1日、西日本会社が同法に基づき発足した。同社には一般自動車運送事業（以下「バス事業」という）を経営する自動車事業部（以下「バス部門」という）があり、一般乗合旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業及び旅行業その他の関連業務を行っていた。
- (5) 昭和62年6月6日、西日本会社は、同社の事業所の助役で構成するジェイアール西日本鉄輪会及び西鉄労との間で、ジェイアール西日本労使共同宣言を締結した。

同宣言は、①西日本会社は従業員の雇用と生活の安定に最大限の努力を行うこと、②両労働組合は争議権の行使を必要とする労使紛争が発生しないと認識し、鉄道事業の健全な経営を定着させるため、万難を排して取り組むことを内容としていた。

- (6) 昭和62年9月30日、西日本会社は、日本国有鉄道改革法等施行法に基づき、運輸大臣に「バス事業の経営の分離に関する検討結果報告書」を提出したが、国労は、それに先立つ同月27日の定期大会において、西日本会社のバス部門の分離計画に反対する決議を行った。その後、同部門の国労組合員らで構成する国労西日本本部自動車協議会は、同年10月21日付け自動車ニュースで、ジェイアール各社が運輸省に提出したバス事業の経営の分離に関する「検討結果」の問題点として、従業員の人員削減及び労働強化が避けられず、また、採算の取れない路線の廃止によって、バス以外に交通手段を持たない者の足が奪われることを挙げ、分離

計画の中止を訴えていた。

- (7) 昭和62年10月1日、西日本会社のバス部門にY2が次長兼総務課長として赴任した。

同月19日、同次長は、西日本会社水口営業所のY3所長からヒアリングを行った際に、「職場は労働組合の運動場所ではない。仕事をするところだ。労働組合が運動しやすいようにしてはだめだ」など、労働組合との従前の関係を改め厳正に対処するよう指示をした。

また同次長は、他の営業所長から同様のヒアリングを行った際にも、従前は分会大会等のため労働組合から口頭の申入れがあれば、会議室等を使用させていたが、今後は労働協約どおり許可手続きを遵守させるよう各営業所長を指導した。

- (8) 昭和62年11月から63年2月まで、西鉄労執行委員長名で8通の手紙が申立人組合員の一部に送られてきた。それらの手紙には、国労に所属していることの不利益と西鉄労へ加入することの利益についての記述があった。なお、最初の手紙には国労脱退届用紙と西鉄労への加入用紙が同封されていた。

- (9) 昭和62年12月中旬、西日本会社は、バス部門に従事している従業員を対象に、会社への出向について意向聴取を行い、さらに同月22日には、国労西日本本部、西鉄労及び鉄産労との間で、会社への出向対象者、期間及び労働条件に関して、団体交渉（以下「団交」という）を行った。

- (10) 昭和62年12月28日、西日本会社は、バス事業を近畿・石川ブロックと中国ブロックに分割して、それぞれに全額出資の株式会社を新たに設立し、当該会社に営業譲渡を行うことにより経営分離を図ること及びその従業員は全員出向者で構成することを内容とする「バス事業の経営の分離に関する計画書」（以下「分離計画」という）を運輸大臣に提出するとともに、各労働組合に提示した。なお、分離計画は、63年1月末に申請どおり承認され、経営分離の実施時期は同年4月とされた。

- (11) 昭和63年1月13日、西日本会社は、同年3月13日の列車ダイヤの改正に合わせ、バスのダイヤ改正を実施するとともに乗務行路その他の見直しを行い、近畿・石川ブロックではバス部門の現業の要員を566人から510人にする計画を打ち出した。

また、同年2月上旬、西日本会社は、バス部門に従事している従業員を対象に、再度会社への出向について意向聴取を行った。

- (12) 昭和63年2月26日、国労西日本本部は西日本会社と「自動車事業の経営分離に伴う労働条件等に関する協定」（以下「出向協定」という）を結んだ。これに伴って、バス部門の申立人組合員は、3名を除いて会社への出向希望を出した。

3 会社設立後の労使関係の推移

- (1) 昭和63年3月1日、前記2(10)の分離計画に基づき、近畿・石川ブロックを営業範囲とする会社が、西日本会社の全額出資により設立された。

- なお、同日付けでY 2は、会社取締役総務部長に就任した。
- (2) 昭和63年3月18日、西日本会社は、同年4月1日付けの会社への出向予定者に事前通知を行ったが、先に出向希望を申し出た者のうち21名の希望はかなえられなかった。その労働組合別の内訳は、申立人組合17名、鉄産労3名及び西鉄労1名であり、申立人組合の17名のうち、12名が当時組合役員であった。
- (3) 組合は、昭和63年3月22日西日本会社に、また同月25日同社バス部門に対して、申立人組合員17名が出向できなかつたことに抗議し、それぞれ緊急団交の申入れを行った。さらに、国労西日本本部自動車協議会は、同月22日付けの自動車ニュースにおいても、「西日本会社は国労つぶしの不当配属を撤回せよ」と記載していた。
- これに対し、西日本会社は、「会社への出向等に関しては、出向協定による。人事運用は団交事項でない」旨、また、同社バス部門は、「出向者の決定に当たっては、営業所別・職種別の需給、勤労意欲、執務態度、知識、共通運用の可能性、年齢等を勘案のうえ、個人個人について前記の評価を行い、その評価に基づいて人事を行ったものであり、労働組合別の人数は結果にすぎない」旨の見解をそれぞれ書面で明らかにした。
- (4) 昭和63年4月1日、会社は、会社組織として総務部、運輸部及び10箇所の営業所を置き、営業を開始した。
- 同日、会社は、西鉄労との間で「西日本ジェイアールバス労使共同宣言」を締結した。なお、同宣言の内容は、前記2(5)のジェイアール西日本労使共同宣言と同様であった。
- (5) 昭和63年9月5日、会社は、Y 2取締役総務部長を発行人として、「西日本ジェイアールバスニュース」(以下「会社ニュース」という)の発行を始めた。その第1号には、日常業務の改善に関する提案制度の新設が紹介され、「提案制度は西鉄労からノルマ化するなど要求された経緯もあり、強制的に行うものではない」旨の記載があった。また、同年12月5日付けの第7号では、慶弔見舞金制度の新設が紹介され、「西鉄労から強い要望が再三にわたってあったため、まじめに働き、真剣に会社の発展を考える従業員の要望には報いるべきと考え、思い切って、さらに追加的に明確な制度化を図った」旨の記載があった。
- (6) 平成元年2月1日、組合は、京都駅西口において「西日本ジェイアールバスご利用のみなさまへ」と題するビラを配った。そこには「運転手は地獄、苛酷な仕事と国労敵視—このままでは大事故が」との記載があった。
- (7) 平成元年2月16日、組合は、国労の全国闘争の一環として、国労組合員に対する差別的な労務支配を中止することを掲げ、会社に対しても、安全輸送の確保のため現業要員の増員を求めて、午前7時から8時まで会社京都営業所でストライキ(以下「スト」という)を行い、申立人組

- 合員 4 名が参加した。
- (8) 平成元年 4 月 16 日、組合は、大阪駅西口において「ジェイアールバス会社は、差別・不当労働行為をやめ、安全輸送に専念できる職場環境をつくれ」と題するビラを配った。そこには、「あまりにひどい組合差別、国労を不良呼ばわり、事故につながる心理状態、会社は安心して働ける環境をつくれ」との記載があった。
- (9) 平成元年 4 月 17 日、組合は、午前 7 時から 8 時まで会社の京都営業所及び福知山営業所篠山支所で、午前 8 時 30 分から 9 時 30 分まで会社大阪営業所で、春闘での賃金引上げ及び生活改善を求めてストを行った。同ストには、本件申立てにかかる X 1（以下「X 1」という）及び X 2（以下「X 2」という）が会社福知山営業所篠山支所で、X 5（以下「X 5」という）が会社大阪営業所で参加し、会社京都営業所でも申立人組合員 1 名が参加し、それぞれ賃金カットを受けた。
- (10) 平成元年 6 月、会社は、「勤務成績が良好でない者」として、X 1、X 2 及び X 5（以下「X 1 ら 3 名」という）を含む 11 名に対して、夏季手当（以下「夏季一時金」という）を 5 % 減額して支給した。
- (11) 平成元年 11 月 17 日、組合は、X 1 ら 3 名への夏季一時金の減額措置について、当委員会に不当労働行為救済申立て（平成元年（不）第 63 号事件）を行った。
- (12) 平成元年 12 月、会社は、「勤務成績が良好でない者」として、本件申立てにかかる X 6（以下「X 6」という）及び X 3（以下「X 3」という）を含む 4 名に対して、年末手当（以下「冬季一時金」という）を 5 % 減額して支給した。
- (13) 平成 2 年 4 月 5 日、組合は、X 6 及び X 3 への冬季一時金の減額措置について、当委員会に不当労働行為救済申立て（平成 2 年（不）第 12 号事件）を行った。
- (14) 西日本会社発足から会社設立を経て平成元年 5 月までの、西日本会社バス部門及び会社における申立人組合員数等の推移は、次表のとおりである。

年 月	従業員数 (管理職を除く)	
	申立人組合員数	
昭和 62 年 4 月 (西日本会社発足)	572	270
昭和 63 年 1 月 (分離計画発表後)	560	192
昭和 63 年 4 月 (会社営業開始)	522	103
平成元年 5 月 (元年スト後)	508	77

4. 期末手当の減額措置について

- (1) 会社は、賃金規程に基づき、従業員に期末手当として毎年6月に夏季一時金を、また12月には冬季一時金を支給しているが、その支給額は次の算式により算定される。

$$\text{基準額} \times (1 - \text{期間率土成績率}) = \text{支給額}$$

期間率は、対象期間中の勤務状況により算出され、100分の70が上限とされる。成績率は、対象期間中の勤務成績により増額、又は減額する割合であり、減額の場合、出勤停止で100分の10減、減給、戒告、訓告及び「勤務成績が良好でない者」で100分の5減とされる。

- (2) 会社は、乗務員の勤務成績については、「能力考課」及び「情意考課」の28項目で評価を行っているが、期末手当においては次の「情意考課」の24項目で評価を行っている。

[情意考課]

1. 欠勤、遅刻、早退等はなかったか。
 2. 突発休により他に迷惑をかけることはなかったか。
 3. 上司の指示に従って仕事をしているか。
 4. 上司に対して反抗的な態度をとることはなかったか。
 5. 身だしなみ、言葉づかいはよかったか。
 6. 制服、制帽、安全用具等定められた通り着用していたか。
 7. よく声を出し、より良いサービスを提供したか。
 8. お客様とのトラブル、苦情はなかったか。
 9. 職場の秩序を守ることができたか。
 10. チーム・ワーク上、プラスになる協力態勢をとったか。
 11. 定められた洗車等、自発的な清掃等を行っているか。
 12. 会社の方針や施策等を理解した上で行動できたか。
 13. 日頃から自己啓発（勉強）に努めていたか。
 14. 仕事の改善等について、意見提案を行ったか。
 15. 運転事故、傷害事故防止に関心が高く、日頃から努力しているか。
 16. 仕事で困難に直面しても、何とかやり遂げようと努力したか。
 17. 仕事上、不明な点をそのまま放置することはなかったか。
 18. 仕事の遂行に必要な知識の修得、技術力の向上に努力したか。
 19. 仕事は正確で、その達成度合いは期待通りだったか。
 20. 仕事は期日（時間）までにやり遂げたか。
 21. 仕事の流れを阻害するような基本的ミスはなかったか。
 22. 大事な報告や連絡はキチンと行い、他に迷惑をかけることはなかったか。
 23. 仕事で使用する書類、機器、備品等の整理や手入力はキチンと行ったか。
 24. その他（上記項目に該当しない項目）
- (3) 会社は、「勤務成績が良好でない者」を次の手順で決定している。

- ① 各営業所では、営業所長が評価責任者として、全員の氏名と24項目の評価点数を一覧表にしたものを作成し、これを本社に送る。
- ② 本社は、各営業所ごとのアンバランスを偏差値によって修正し、点数の下位から順に一定割合の者について具体的事実の報告を求め、検討の上「勤務成績が良好でない者」を決める。
- (4) 会社では、前記(2)の評価項目についてAからEの5段階で評価しているが、例えば「欠勤、遅刻、早退等」にかかる項目の点数は高いというように、項目によってAからEに与えられる点数は異なっている。また、項目ごとの点数は明らかでなく、一つの事実が多数の項目に関係して評価されるしくみである。

なお、会社が、昭和63年度夏季一時金から平成3年度夏季一時金までで勤務成績が良好でないとして減額した者の人数は、次表のとおりである。

各期末手当	昭和63年度		平成元年度		平成2年度		平成3年度	合計
	夏季	冬季	夏季	冬季	夏季	冬季	夏季	
人員	27	19	11	4	3	2	1	67

また、平成元年度に減額措置を受けた者のうち、夏季については少なくとも8名、冬季については2名が申立人組合員である。

- (5) 審問の中で、組合は、会社に対し前記減額措置を受けた67名について、本件申立人組合員と同様の理由によって減額措置を受けた者があるかどうか、並びに減額措置を受けた者の所属労働組合別内訳を明らかにすること、また本件申立人組合員の属する会社大阪、篠山両営業所従業員の勤務評定一覧表及び本件申立人組合員にかかる職務行動観察記録表の提出を求めたが、会社は機密事項に属するとして拒否した。
5. X1に対する一時金減額措置について

X1は、昭和41年に国鉄に採用され、51年からはバス乗務員として勤務し、西日本会社を経て63年4月1日から、会社篠山営業所（平成元年4月1日から「福知山営業所篠山支所」に組織変更、以下同じ）で勤務していた。平成元年6月当時、同人は、組合篠山地域分会の書記長であった。

なお、減額理由とされている事項は、以下のとおりである。

- (1) 確認喚呼の励行について

ア 会社は、確認喚呼について、運転の安全の確保に関する省令（昭和31年運輸省令第44号）に基づいて昭和63年4月1日付けで運転安全規程を定め、「従業員は、作業にあたり必要な確認を励行し、憶測による作業をしてはならない」とし、同日付け自動車運転取扱規程で、次表のとおり14種類の喚呼用語を定めていた。

種	別	項目	用	語	記	事
---	---	----	---	---	---	---

発車時（バス停）	○	ドアランプよし、 左よし、右よし 発車	ドアランプの確認 を確実に行う。
バス停	停車する時	○	停車、左よし
	通過する時	○	通過
交差点	右折時	○	前方よし、右よし
	左折時	○	左よし、前方よし
追越時における車線 変更	○	前方よし、右よし (左よし)	前車の動向に注意
後退時	○	後方よし	バックテレビ等により 確認する。
踏切通過時	※	踏切一旦停車 右よし、左よし	前方の余裕スペース を確認する。
一旦停車場所	※	一旦停車 右よし、左よし	確実に確認できる場所 まで徐行
歩行者、自転車等の 側方通過時	※	歩行者注意 自転車注意	通過時は十分な余裕 幅を確保する。
横断歩道通過時	※	歩行者よし 歩行者注意	歩行者保護を最優先 で走行する。
道路信号	※	信号よし 停車	無理な進入は避ける。

(注) ○印は必ず実行すべきもの。

※印は道路状況、路線状況を考慮して各営業所で基準を定めて行うもの。

また、会社は、同年10月26日付け会社運輸部長発各営業所長あて「自動車事故防止について（通達）」において、確認喚呼による事故防止を重点実施項目の一つとして挙げていた。会社篠山営業所でも、乗務員全員に同月29日付け篠営通達第26号「自動車事故防止について」の回覧文書で、確認喚呼基準による喚呼運転を徹底し確認疎漏による事故が絶滅するよう周知を図っていた。

イ 昭和64年1月3日、X1は、Y4助役から添乗指導の際、確認喚呼が不十分であるとして、また平成元年1月16日及び2月22日、Y5所長から添乗指導の際、確認喚呼が不十分あるいは行わなかったとして注意を受けた。

X1は、この点につき、国鉄時代から目で安全を確認すれば、声を出さなくても十分確認できるとしていた。

ウ 平成元年6月、確認喚呼が会社ニュース20号において取り上げられ、「確認喚呼に対する従業員の皆さんの理解が得られておらず、また確認喚呼そのものにも問題があるのではないかと考えられる。真に安全

運転につながり、しかも皆さんが納得し実践できる確認喚呼とするため喚呼基準を見直すことにしました」旨の記載があった。その後、会社は、乗務員からアンケート調査をした上で、新確認喚呼基準を定め、同年7月25日付けの会社ニュース第25号においてその周知徹底を図った。

なお、新確認喚呼基準での喚呼用語は、左よし・右よし・後方よし・ドアよしの4種類に統一された。

(2) マイク案内の励行について

ア 会社は、前記(1)ア記載の昭和63年10月26日付け通達において、マイク使用による案内サービスの向上を重点実施項目に挙げ、会社篠山営業所でも、前記同記載の回覧文書で、マイクを使用した案内（以下「マイク案内」という）の実施により乗客へのサービス向上に努めるよう周知を図っていた。また、同営業所では、マイク案内については従来テープ放送からのスイッチの切り替えを要していたのを、切り替えスイッチの構造を改善して、テープ放送作動のままマイク案内ができるようにし、マイクに押釦スイッチを取り付けた。

マイク案内については、貸切バスや福知山ハイウェイバス開業関係等では、放送文例が定められていたが、路線バスでは、放送文例は定められず、臨機応変に鉄道への接続案内や雨の日の忘れ物の注意等を行うことが求められていた。

イ 平成元年1月16日、X1は、Y5所長から添乗指導の際、マイクを使用しなかったとして注意を受けた。また、同年2月22日、同所長から添乗指導の際、マイクを発車時に使用するのみでスイッチを切ったとして、「決められた事をしようとする姿勢が見られず反省の色もない」として注意を受けた。

また、X1は、マイクのスイッチを入れたままにしておくようにとの指導に対し、くしゃみや咳払いあるいは地元の乗客との挨拶などが全て入るとして従わなかった。

(3) 自家用車の洗車について

ア 国鉄当時篠山営業所では、洗車場の上水道を使っての自家用車の洗車は禁止されていたが、井戸水を使っての洗車は事実上黙認されていた。

イ 昭和63年12月27日、X1は、営業所構内の洗車場で自家用車を洗車し、Y4助役から注意を受けた。

なお、X1は、雪落としのため井戸水を使用したものであり、これ以降、洗車場で自家用車の洗車を行っていない。

6. X2に対する一時金減額措置について

X2は、昭和50年に国鉄に採用され、56年からはバス乗務員として勤務し、西日本会社を経て63年4月1日から、会社篠山営業所で勤務していた。平成元年6月当時、同人は、組合篠山地域分会の組合員であった。

なお、減額理由とされている事項は、以下のとおりである。

(1) 確認喚呼の励行について

ア 確認喚呼についての規定及び会社の指導は、前記5(1)アと同じである。

イ 昭和63年12月11日、X2は、Y4助役から添乗指導の際、確認喚呼を行おうとしないとして注意を受け、また、平成元年1月16日及び2月9日、X2は、Y5所長から添乗指導の際、確認喚呼が不十分なし行われていないとして注意を受けた。

X2は、この点につき、国鉄時代から目で安全を確認すれば、声を出さなくても十分確認できるとしていた。

(2) マイク案内の励行について

ア マイク案内についての規定及び会社の指導は、前記5(2)アと同じである。

イ 平成元年1月16日及び2月9日、X2は、Y5所長から添乗指導の際、マイクを使用していないとして注意を受け、また、2月22日にも、マイクのスイッチを切ったままにして全く使用していないとして、マイク案内を励行するためスイッチを入れっぱなしにしておくようにと注意を受けた。

これに対しX2は、マイク案内が必要なときにスイッチを入れている旨反論した。

(3) 自家用車の洗車について

平成元年2月4日、X2は、営業所構内の洗車場で自家用車を洗車し、Y5所長から「お客さんから見えるからやめてください」と注意を受けた。

なお、この際、X2は、井戸水を使ったものであり、また、これ以降、洗車場で自家用車の洗車を行っていない。

(4) 転動防止措置について

ア 会社は、昭和63年4月1日付けの自動車運転取扱規程において、乗務員が自動車を駐車する場合にはセンターブレーキ措置とともに、必要に応じ車止め等の転動防止措置をとるよう定めていた。

イ 平成元年2月10日、X2は、ジェイアール篠山口駅前でバスを駐車した際、車止めをせず、必要な転動防止措置を怠ったとしてY5所長から注意を受けた。

X2は、バスの駐車位置は前方に緩やかな下り勾配であったが、センターブレーキ措置に加えてチェンジレバーを入れているので、車止めをせずとも動くことはない判断していた。

なお、これ以降、X2は車止め措置を行っている。

(5) 燃料の浪費について

ア 会社篠山営業所では、昭和63年5月12日付け「経費の節減について」(篠自通達)においてアイドリングは5分以内とし、乗務員に同文書

を回覧していた。

イ 平成元年2月2日、X2は、会社篠山営業所に到着後次便発車までの約30分間エンジンをかけたままにし、上司から注意を受けた。

なお、これ以降、X2はアイドリングの時間について、上司から注意を受けたことはない。

7. X5に対する一時金減額措置について

X5は、昭和48年に国鉄に採用され、57年からはバス乗務員として勤務し、西日本会社を経て63年4月1日から、会社大阪営業所で勤務していた。平成元年6月当時、同人は、組合大阪地域分会の組合員であった。

なお、減額理由とされている事項は、以下のとおりである。

(1) 接客態度について

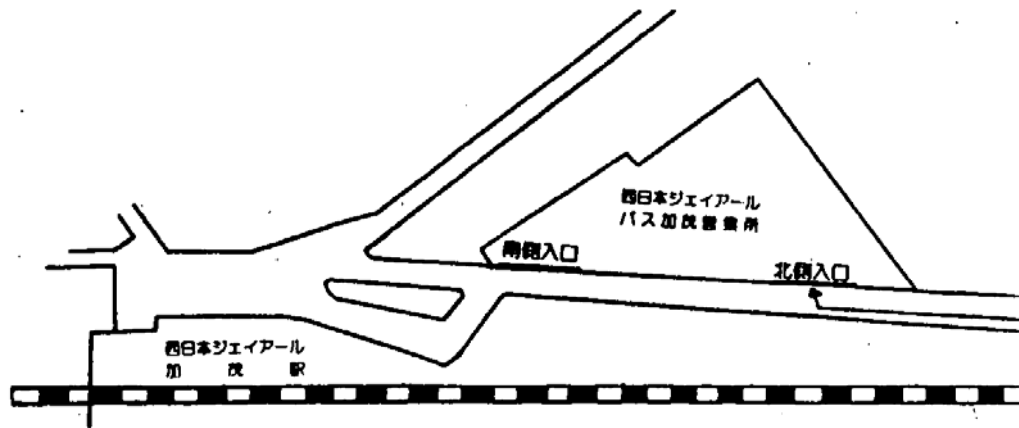
ア 会社は、昭和63年12月5日付け運輸部長通達「昭和63年度年末年始輸送安全総点検の実施」において「お客様に対する親切、丁寧な対応の励行」を指示していた。

イ 昭和64年1月3日、X5は、福崎発大阪行急行バスを運転したが、乗客から会社大阪営業所に次のような苦情（同月7日消印の葉書）が寄せられた。「この車の運転手の接客態度は道中とても不愉快でした。満員でこれ以上乗せられない。増発便が後続している。中のお客さん一歩中のほうへゆずって下さいなど少しの配慮の言葉があってもよかったのではないのでしょうか。それにも増してケンカを仕掛けるような口吻。他の乗客と共にいやな言い方をする運転手ねと話しました。（以下略）」

会社は、この葉書のコピーを掲示するに際し、Y6助役がX5に同コピーを見せ注意したが、X5は同コピーの内容を確かめることもなく、「立席させるからこういうことになる」旨述べた。また、後日、X5は、同助役から始末書もしくは反省文を提出するよう求められたが、提出しなかった。

(2) 回送経路の逸脱について

ア 会社は、奈良ドリーム号（ジェイアール奈良駅と東京駅間の長距離バス夜行便）を奈良から回送する際の会社加茂営業所への入庫については、次図のとおり同営業所北側入口で右折して入庫する経路をとるよう定めていた。



イ 昭和63年12月16日、X5は、ドリーム号を奈良から回送する際、会社加茂営業所斜め向い約100mのジェイアール加茂駅前のバスターミナルまで車を走らせ、同駅前でバスを停車させた。その際、同人は、バスを降りてトランクから私物を取り出し、知人と5分程度話をしていたところを、会社加茂営業所の役職者から見とがめられ、その場で注意を受けた。その後、同人は、バスを発車させ、南側入口から左折により入庫した。

なお、前記アの回送車の回送経路はその後変更されて、平成3年4月からジェイアール加茂駅前で方向転換をして南側入口から入庫する経路が、正規の回送経路になっている。

8. X6に対する一時金減額措置について

X6は、昭和47年に国鉄に採用され、50年からはバス乗務員として勤務し、西日本会社を経て63年4月1日から、会社大阪営業所で勤務していた。平成元年12月当時、同人は、組合大阪地域分会の副分会長であった。

なお、減額理由とされている事項は、以下のとおりである。

(1) 終業点呼離脱及び超過勤務手当の要求について

ア 年次有給休暇（以下「年休」という）の申込みは、毎月20日までに翌月の年休取得日を年休申込簿に記載することにより、また、21日以降においては、やむを得ない場合に、休暇及び欠勤願を提出することにより行われている。

イ 平成元年4月、組合大阪地域分会高速自動車班の書記長をしていたX6は、年休の申込みに対し会社がこれを認めないとして、天満労働基準監督署に電話で相談したところ、監督官から「時季変更権の行使もなく、それが放置されているならばそれは年休です。休んでよい」旨の回答を得た。

ウ 平成元年6月29日、組合は、会社大阪営業所においては年休を請求しても年休が与えられず、また、その請求を無視することが繰り返されているとして、天満労働基準監督署に是正指導を求める申告を行った。同年10月4日、同監督署は、同営業所に対して時季変更権の行使のないまま年休を与えなかったことがあるとして、是正勧告を行った。

エ 平成元年8月28日、X6は、同年9月12日及び13日の年休を願い出たが、9月11日に至っても会社から時季変更権の行使はなかった。同人も、交番表を見て両日の勤務予定表が変更されていないことに気づいていたが、会社にお問い合わせることはなかった。

オ 会社は、運行管理規程に基づき、乗務点呼執行基準を定めている。点呼は、始業時及び終業時に点呼執行者が、乗務員に対し運行ダイヤに基づく安全な運行を確保するために行われるもので、終業点呼においては、運行前検査の結果の聴取、運行表等の受領、道路や運行等の状況の聴取及び翌日の勤務の指示が行われるものである。平成元年9月11日、X6は、翌12日及び13日が、ともに乗務扱いとされていたことから、終業点呼時に点呼を終了しないまま、運転助役であるY7助役に年休の調整を申し出た。X6は、年休の調整に時間がかかる様子であったので、「2階で待つ」と言い、調整の間、2階の乗務員休憩所で待機した。同助役は調整のため何回か2階へ上がり、同助役とX6との話し合いで、12日は乗務とし、13日は年休とすることとなり、X6の翌日の勤務確認は終わった。

カ 平成元年9月11日及び27日、X6は、Y7助役に対し前記オの年休調整に要した時間につき、超過勤務手当を出すべきではないかと口頭で指摘した。これに対し同助役は、超過勤務に当たらないと回答した。

(2) その他の言動について

ア 会社は、平成元年3月に開業した神戸線の回送経路について、当初吹田インターチェンジ経由としていたが、豊中インターチェンジ経由に変更することになり、乗務員へ周知のため地図と写真を掲示し、さらに地図と写真では分からない者のため経路を走行する車内から撮影したビデオと路線調査用の車を用意した。

同年4月19日の点呼終了後、X6は、2名の乗務員が神戸線の回送経路変更について話し合っているところにやってきて、点呼執行者に「これは超勤で行かすのか。昔はちゃんと全員に訓練させとったやろ」と発言した。これを聞いたY6助役が「この地図と、写真で何処が分からないのや。新大阪や新御堂筋も分からんのか。新御堂筋までは所定の行路やろ。そんな大きな声を上げたり嫌がらせをするな。回送経路の変更には訓練は必要ないやろ。地図と写真とビデオをみても分からない人は、連絡車を貸すから何時でも自分の時間で行ってくれたらよい。全く知らん者に今日から行けとは言っていない」と言ったのに対し、X6は、「これまでも、行路変更のときは、訓練をさしてたやないか。到着が遅れたらお客さんに迷惑がかかるやないか。大阪を全然知らんもんはどうするんや。知らんもんがその日にあたらどうするんや。わしは行かへんからな」と発言した。

なお、審問の中で、X6は、この後も、2年2月に会社京都営業所に転勤となるまで、旧回送経路を通っていたことが判明した。

イ 平成元年4月26日、X6は、乗務を終えバスを会社大阪営業所の車庫に停める際、車両が多く駐車スペースがないとして、検修車庫事務所横に停めた。その場所は、駐車が禁止されており、やむを得ず駐車する場合には、車両係か点呼執行者の指示に従うこととされていた。X6はこれを行わず、点呼執行者から注意を受けた。Y6助役がX6を呼び止め注意したところ、X6は、「そんなら何処に停めるんや。構内をもっと広うせいや」旨発言し、同助役がバスを別の場所に移すよう指示したところ、X6は「へーイ」と発言したが、指示には従わなかった。

ウ 平成元年6月14日、X6は、会社大阪営業所の事務所において、年休処理に関しY8助役に対して「休暇を申し込んだら、処理するのがおまえらの仕事やないか。何の権限がおまえにあるのや」などと「おまえ」呼ばわりしたことについて、これを聞いたY6助役から注意された際、「こんなん上司やと思とれへん」と答えた。

9. X3に対する一時金減額措置について

X3は、昭和52年に国鉄に採用され、55年からはバス乗務員として勤務し、西日本会社を経て63年4月1日から、会社大阪営業所で勤務していた。平成元年12月当時、同人は、組合大阪地域分会高速自動車班の執行委員であった。

なお、減額理由とされている事項は、以下のとおりである。

(1) 運行前検査記録の提出について

ア 会社では終業点呼において、前記8(1)オのとおり、点呼執行者が乗務員から運行前検査の結果の聴取を行っているが、運行前検査については自動車検査規程で、乗務員は、検査箇所の良否及び必要な事項の概要をチャート紙裏面の乗務記録（他社との乗り継ぎ運行の場合は別の乗務記録）に記録するよう定めていた。

なお、国鉄当時、名神線における運行前検査の記録方法については、点検用紙によることとされ、点検用紙がバスに積まれていない場合には、口頭で報告することが認められていた。

イ 平成元年6月9日、X3が名古屋発大阪行の便に乗務し、会社大阪営業所に戻って終業点呼を受けた際、運行前検査の結果をチャート紙裏面の点検項目に確認のための記入をせず、口頭で「異状なし」と報告したところ、Y6助役及びY8助役から「点検項目に基づいてチェックを行い、異常の有無を記入するように」と注意を受けた。X3は、名神線の運行については、点検結果はチャート紙を使わずに報告することになっているとして「口頭で言っているからよい。そのような指導を受けていない」旨反論したが、Y8助役は「どう言おうと口頭ではだめだ。中国線も名神線もチャート紙裏面の点検項目のチェックをすることになっている」旨答え、5分ほどやりとりが行なわれた。X3は、この後納得して、チャート紙裏面に確認のための記入を行い、以

後会社の指示通りにチェックを行うようになった。

(2) 点呼時の敬礼について

ア 会社は、発足当初、点呼の開始と終了の際には、点呼執行者及び乗務員が「双方会釈する」としていたが、その後、昭和63年5月1日から運行管理規程に基づく乗務点呼執行基準において、点呼の際には乗務員は点呼執行者に対して「敬礼」を行うと改めた。また、会社大阪営業所では、平成元年8月2日、所長が幹部会議において、敬礼について指導を徹底するよう指示していた。

イ 平成元年8月6日、X3は、点呼執行者のY9指導員に対して敬礼を行わず、Y6助役から注意されてもこれを拒否した。その際、X3は敬礼の意味を「なんでせないかんの。敬礼がなんの意味があるんや」等同助役に尋ねた。X3は、会社の従前のやり方である会釈をしていた。X3以外にも会釈をしている者もいたが、注意されると敬礼をしていた。なお、X3は、その後も敬礼について注意されたことがあったが、これを拒否し、本件減額措置以降も敬礼をせず会釈を続けているが、減額措置は受けていない。

10. 申立人の請求する救済内容

申立人が請求する救済内容の要旨は、次のとおりである。

(1) 会社は、申立人組合員5名に対して、平成元年夏季一時金または同年冬季一時金から減額した金額及びこれに年率6分を乗じた金額を支払うこと。

(2) 陳謝文の掲示及び手交

第2 判断

1 当事者の主張要旨

(1) 組合は次のとおり主張する。

西日本会社からバス部門を分離するについては、営利優先により赤字路線の存続が危うくなり地域生活が影響を受け、また労働強化につながり同部門に従事する労働者の雇用不安を増大させるおそれがあった。

そこで、組合は、当初から会社の西日本会社からの分離に反対し、会社発足後も安全確保の見地から労働条件の改善を求めてストなどを行ってきた。

これに対し、西日本会社並びに会社は、西日本会社から会社への出向に際して、他の労働組合に比して多数の申立人組合員を出向させず、また会社ニュースで他の労働組合との協調と申立人組合非難の記事を掲載するなど、会社分離に協力した他の労働組合に比べて申立人組合を嫌悪し、一貫して厳しい姿勢をとってきた。

会社が、申立人組合員5名に対し平成元年夏季一時金または同年冬季一時金の5%減額措置（以下「本件減額措置」という）を行ったのは、組合のストに同人らが参加したことへの見せしめ、あるいは、組合に所属して活動していたことを嫌悪して行われたものであり、いずれも組合

の弱体化を企図した不当労働行為である。

このことは、「勤務成績が良好でない者」として一時金減額措置を受けた者の労働組合所属別人員の内訳を会社は明らかにしようとしなかったこと、さらに、平成元年夏季一時金で勤務成績不良を理由とする減額者数は全部で11名であったが、そのうち少なくとも8名までが申立人組合員であったことにも表れており、本件の不当労働行為性は明らかである。

以下、本件減額措置を受けた各人について、減額理由がない旨を述べる。

ア X 1 について

(ア) 確認喚呼の励行

会社は、確認喚呼の実質的な必要性を何ら説明できないまま、「決まりだから実行せよ」と機械的に求めている。問題は、確認喚呼という形式ではなく、実質的に安全確保に万全を期しているかが問われなければならない。X 1 は、目視による安全確認を長年実行してきており、事故も起こしていない。声を出さなくとも、十分に確認ができる。確認喚呼に関する会社の指示は形式的であり、指示に従ったか否かのみを問題とするものであり、かつ確認喚呼の発声をうるさく言うようになったのは、本件減額措置の一時期だけである。さらに、乗務員の大半は確認喚呼を実行していないのが実情である。

(イ) マイク案内の励行

会社のマイク案内の指導は、とにかくマイクのスイッチを常時入れておくようにという機械的な指示であった。X 1 は、接続の案内や迂回運転の案内などをマイクを使用して行っており、乗客に対するサービスとして支障はない。マイクのスイッチを入れたままにして、咳払いや顔見知りの客との挨拶をマイクを通して他の乗客に聞かせる必要はなく、会社の指導は不合理である。

また、実際に常時マイクのスイッチを入れたままにしている乗務員はいないのが実情である。

(ロ) 自家用車の洗車

本件洗車場の井戸水の使用は、国鉄時代から禁止されておらず、会社からも使用してはいけないという指導はなかった。また、X 1 について問題とされた洗車行為も、車の上に積もっていた雪を落としたという些細なことであり、使用した井戸水で会社の実質的な損害を与えてはいない。

(ハ) バスの遅発

他の便での遅発はあるが、会社主張の昭和63年12月22日の便での遅発はない。

イ X 2 について

(ア) 確認喚呼の励行

前記ア(ア)主張と同様である。

なお、X 2 は、国鉄時代の見習いの時には声を出して確認するよう言われていたが、見習いを過ぎてから声を出して安全確認をすること自体が初心者のように気恥ずかしい上に、声を出すことで注意が散漫になるため目視による安全確認を行ってきており、そのことは事実上容認されてきた。

(イ) マイク案内の励行

前記ア(イ)主張と同旨である。

(ウ) 自家用車の洗車

洗車の問題については、上司からの注意も「お客さんからみえるからやめてください」と言われただけであり、減額理由となるようなものではない。

なお、井戸水の使用については、前記ア(ウ)主張と同旨である。

(エ) 転動防止措置

ジェイアール篠山口駅前の勾配は急ではなく、車止めの木片がなくてもセンターブレーキ措置に加えてチェンジレバーを入れるだけで十分転動を防止できるのであるから、実害のないものというべきである。普段から同駅前で転動防止措置をとっていない乗務員は多いにもかかわらず、X 2 の行為だけが減額措置の理由とされるのは問題である。

(オ) 燃料の浪費

会社は、燃料節約のために注意を促していたとするが、回覧文書に捺印を求めるだけのおざなりな指導である。また、同文書により周知徹底を図ったのは、5月の比較的暖かな時期であるが、X 2 に関して問題とされているのは、冬場で暖房が必要な時期であり状況が異なる。

X 2 は、冬季の乗客への配慮から、車内が冷えないようにエンジンをかけたままにしていたものである。なお、他の乗務員も冬場は車内の暖房のため、停車中エンジンをかけっぱなしにしている。

ウ X 5 について

(ア) 接客態度

高速バスで乗客が多い場合立席を余儀なくされ、乗客がイライラして乗務員と緊張した関係になることがよくある。X 5 は、乗客とのトラブルは避けるようにしており、当日も乗客に喧嘩を仕掛けるような口ぶりで話をした記憶はない。また、会社は、X 5 から苦情の内容を確かめることもなく反省文の提出を求めており、その対応にも問題がある。

(イ) 回送経路の逸脱

X 5 は、当日北側入口付近にバスが滞留しており、南側入口から入庫すべく、会社加茂営業所とは目と鼻の先にあるジェイアール加

茂駅のバスターミナルで迂回したものである。X5が方向転換のため迂回したこの経路は、同営業所の路線バスの経路であり、しかも現在では回送車の正規の経路になっている。同駅前でバスを停車させたのは、トランクから携帯品を取り出し車内に持ち込むためであり、これは、多くの乗務員がしていることでありX5だけがことさら問題とされる理由はない。

また、同駅前で知人と話をしたが、これは、トランクから荷物を取り出している際に、たまたま通りかかった知人から声をかけられて世間話をしたものである。

エ X6について

(7) 終業点呼離脱と超過勤務手当の要求

終業点呼離脱の問題は、会社が、X6の年休願いに対して時季変更の連絡をしていないことから起こったもので、時期変更の連絡をしていないことは明らかである。本件申立てに先立つ会社への簡易苦情処理の申立てに対して、会社は、平成元年8月31日に年休の時季変更権を行使したと主張し、審問においても同様の主張をしていた。ところが、同日が、X6の公休日であって時季変更の連絡を受けられるはずがないことが明らかになると、会社は、9月の始め頃であったと変更したのであり、「9月4日の10時半頃確かに連絡しました」という訂正の陳述書が後から提出されているが信用し難い。

当時、時季変更の連絡がなされないことが常態化していたのであり、それゆえに労働基準監督署の是正勧告も出ていた。本当に事前の連絡がなされたのであれば、X6がこれほど強く年休の調整を申し出るはずがない。

X6の職場離脱とされている行為は、会社の主張を前提としても職場の2階で制服を着たまま待機しているのであり、十分会社の管理下にある。

超過勤務手当の要求について、X6は、時季変更の事前連絡の無いもとでの会社側の不当な対応で年休調整が遅れたこと及び勤務確認の捺印を得るまでが勤務時間であるという会社の説明から超過勤務になるのではないかと考えて要求したまでである。要求しただけで、なぜ減額理由となるか全く理解しがたい。

(イ) 上司に対する暴言

会社が主張する平成元年4月19日の神戸線の回送経路変更に関する発言については、経路の変更がなされる際に、それに伴って予想される問題点を労働者の立場から指摘しただけのことであり、暴言には当たらない、また会社が主張する同年4月26日の駐車に関する発言及び同年6月14日の年休処理に関する発言については、行っていない。

オ X3について

(7) 運行前検査記録の提出

X 3 は、平成元年6月9日まで、運行前検査で異常がなければ口頭で異常なしと報告することを一度も注意されたことがなかった。したがって、上司からチャート紙裏面への記入を指導された際、X 3 が従来の終業点呼となぜ違う指導をするのか、その理由を質問したのは当然であり、反抗的態度とは言えない。しかも、やりとりの時間は5分程度であった。

(イ) 点呼時の敬礼

会社では、従来、点呼の開始と終了時には双方会釈をするよう指導がなされていたが、特に合理的理由もなく敬礼をすることに変更された。X 3 は、相手に主従の関係を示す意味をもつことになる敬礼を点呼時にする必要はないと考えていた。X 3 は、点呼毎に会釈は行っているのであり、敬礼拒否が職場秩序を乱すものとは考えられない。また、注意を受けたのは、同年8月6日だけであり、会社の主張する6月9日、8月5日及び8月11日には注意を受けていない。さらに当時、X 3 以外にも点呼時に敬礼をしない者はいたが、期末手当を減額されていない。

敬礼拒否は、運行の安全性や具体的な業務に全く支障を与えない些細な事由である。

(2) 会社は次のとおり主張する。

会社が、本件減額措置を行ったのは、対象期間内において、申立人組合員らの日頃の勤務ぶりを、所定の査定手続きにより客観的かつ公正に評価した結果、「勤務成績が良好でない者」と判断したからに外ならず、正当な理由に基づくものであり、何ら不当労働行為に該当するものではない。

申立人組合員各人について、減額理由は次のとおりである。

ア X 1 について

(7) 確認喚呼の励行

確認喚呼は、運転の安全の確保に関する運輸省令に基づいて定められたもので、事故防止の最も基本となるべきものであって、事故防止の上で極めて有効であることは、検証、実験の結果からも明らかである。会社としては事あるごとにその励行を指導し、徹底を図ってきた。

しかるにX 1 は、昭和64年1月3日、平成元年1月16日及び2月22日、添乗指導の際、確認喚呼を励行しないため上司から注意を受けたにもかかわらず、上司の指示に従わず、事故防止への努力を怠っている。

(イ) マイク案内の励行

会社は、利用者により良いサービスを提供し、企業イメージのアップを図るべく、マイク案内の励行を厳しく指導している。会社篠

山営業所では、特にテープ放送作動のままマイク案内ができるよう放送設備の改善を行った。

しかるにX 1は、平成元年1月16日、添乗指導の際、マイクの使用について上司からマイクを使用するよう注意を受け、また2月22日の添乗指導でも、マイクのスイッチを切っているのに、上司からマイクのスイッチを入れたままにしておくよう指導されたが、これに従わず、より良いサービスを提供しようという努力を怠っている。

(ウ) 自家用車の洗車

会社篠山営業所は、本篠山のバス停留所から営業所構内が見渡せるため、勤務時間中の自家用車洗車との誤解を招かないよう、かねてより営業所構内での自家用車洗車を禁じていた。

しかるにX 1は、昭和63年12月27日、同営業所構内で自家用車を洗車した。

(エ) バスの遅発

X 1は、昭和63年12月22日午前6時45分発後川下行きに乗務の際、定刻より3分遅発させた。

イ X 2について

(ア) 確認喚呼の励行

X 2は、昭和63年12月11日、平成元年1月16日及び2月9日、添乗指導の際、確認喚呼が行われていない、あるいは不十分であるとして上司から注意を受けたにもかかわらず、これに従わなかった。

このことは、前記ア(ア)主張のとおり、事故防止への努力を怠ったものである。

(イ) マイク案内の励行

X 2は、平成元年1月16日、同年2月9日及び2月22日、添乗指導の際、マイク案内励行のため、上司からマイクのスイッチを入れたままにしておくよう注意を受けたにもかかわらず、これに従わなかった。

このことは、前記ア(イ)主張のとおり、より良いサービスを提供しようという努力をしなかったものである。

(ウ) 自家用車の洗車

X 2は、平成元年2月4日、会社篠山営業所構内で自家用車を洗車した。

(エ) 転動防止措置

転動防止措置は、事故防止の上で極めて重要なことであらうであり、乗務員にとって基本的な遵守事項である。

しかるにX 2は、平成元年2月10日、ジェイアール篠山口駅前バスを駐車させた際、必要な転動防止措置である車止めをせず、事故防止のための努力を怠った。

(オ) 燃料の浪費

会社は、経費節減の一環として燃料の節約を厳しく指導し、会社篠山営業所では昭和63年5月12日付け篠自通達を回覧し、アイドリングは5分以内にするよう指示してきた。

しかるにX2は、平成元年2月2日、会社篠山営業所に到着後次便発車までの約30分間、会社の指導に反しエンジンをかけたまま放置した。

同人の行動は、経費節減を図る会社方針を無視するものである。

ウ X5について

(7) 接客態度

X5は、昭和64年1月3日、福崎発大阪行急行バスを運転し、後日乗客から会社に接客態度が悪いとする苦情の葉書が寄せられ、上司から注意を受けたにもかかわらず、その内容を確認しようともせず、「立席させるからこんなことになる」などと、会社に責任があるかのごとく言い立て、反省の態度を一切示さなかった。

会社では、年末年始を輸送安全総点検期間として、乗務員に対し、特に「お客様に対する親切丁寧な対応の励行」を指示していた。

高速バスの場合、この時期には利用者の数が多く、やむを得ず立席で乗客を乗せることがある。X5は、立席が苦情の原因であると言うが、立席の問題と乗客に対する口の利き方の問題とは別個の問題であり、乗客からの苦情を招くこのようなX5の言動は、より良いサービスを提供しようとする会社の方針に反するものである。

(イ) 回送経路の逸脱

路線バスの場合、行き先、運行経路、停留所の位置などが定められており、これを逸脱した運行は許されない。回送経路についても、会社が定めた経路を勝手に変更することは許されない。

しかるにX5は、昭和63年12月16日、奈良ドリーム号をジェイアール奈良駅から会社加茂営業所まで回送する際、ジェイアール加茂駅前知人と話をするため回送経路を逸脱し、同営業所前を通過してその先の同駅まで走らせるという考えられない行動をとった。また、このことを上司から注意されたにもかかわらず、無反省な態度に終始しており、乗務員としての安全に対する基本的な認識を欠いている。

エ X6について

(7) 終業点呼離脱と超過勤務手当の要求

X6は、平成元年9月11日、点呼執行者が終業点呼で翌12日の勤務確認を求めた際、年休とされていないので勤務確認をしないとして上司の指示に従わず、一方的にその場を離れた。

X6の同年9月12日及び13日の年休の願い出は8月28日になされたが、交番担当助役は、9月初め頃X6に対し口頭で時季変更を連絡しており、X6は、両日が交番表では勤務となっていることを知

っていた。

X 6 は、自らの勝手な行動によって勤務確認が遅れたにもかかわらず、その間の時間について超過勤務手当を要求するといった非常識な行動をした。

(イ) 上司に対する暴言

X 6 の平成元年 4 月 19 日、神戸線回送経路の変更に関する発言、同年 4 月 26 日、会社大阪営業所の車庫での駐車に関する発言及び同年 6 月 14 日、年休処理に関する発言は、会社の方針ないし上司に反抗する暴言である。

オ X 3 に対する一時金減額措置について

(ア) 運行前検査記録の提出

運行前検査は、安全運転のため欠くことのできないものであり、その結果を記録しておくことは乗務員としていわば常識に属する。しかし、これを忘れたからといってそのことだけで勤務成績不良と評価するものではない。他の者でもチャート紙裏面への記入を忘れることはあるが、指導すれば素直にその指導に従っており、期末手当の考課の際にマイナス点として評価されることもないのである。

しかるに X 3 は、平成元年 6 月 9 日、終業点呼の際、チャート紙裏面の点検項目のチェックの記録を提出せず、これを注意した上司に対し「口頭で異常なしと言っているからいいではないか」と述べるなどして、反省の態度を示さなかった。

(イ) 点呼時の敬礼

X 3 は、平成元年 6 月 9 日、同年 8 月 5 日、同月 6 日及び同月 11 日、点呼の際に敬礼を行わず、上司から注意を受けたにもかかわらず、反抗的言辞を弄し、敬礼を拒否した。点呼の際の敬礼について、乗務員は、会社の定めた規則として忠実に従う義務がある。そもそも点呼において行われる敬礼は、単なる礼儀を求めるものではなく、乗務員がきちんと気分を切り替えて点呼の執行が整然と確実に行われるためのものである。個人的嗜好で敬礼を拒否することは許されず、そのようなことがあれば、その者の乗務への影響に止まらず、職場全体の秩序を乱し、他の乗務員の士気の低下にもつながり、会社として由々しき問題となる。

2 不当労働行為の成否

会社の掲げた理由による一時金減額措置に対し、組合は、組合嫌悪に基づくもので合理性がなく不当労働行為であると主張するので、各人の減額理由とされている点について、以下判断する。

(1) X 1 に対する一時金減額措置について

X 1 について、一時金の減額理由とされているのは、確認喚呼、マイク案内、自家用車の洗車及びバスの遅発にかかる問題である。

まず、確認喚呼について、乗務員はその励行が要請されていたけれど

も、前記第1.5(1)認定のとおり、会社は、乗務員にアンケート調査を行い、平成元年7月頃に喚呼用語を従来の14種類を4種類に統一しており、これらに先立って発行した会社ニュースにおいて「従業員の理解が得られていない。また確認喚呼そのものにも問題がある。真に安全運転につながり、乗務員が納得し実践できるものとするため基準を見直す」旨の記載をしていた。このような経過からすれば、当時、乗務員の大半が、確認喚呼を規定ないし指示どおり励行していなかったことは容易に推認される。

マイク案内の問題については、前記第1.5(2)認定のとおり、会社篠山営業所は、放送設備を改善して、マイク案内によるサービス向上に力を入れており、マイクのスイッチを入れたままにしておくようにとの同営業所の指導を守らなかったという点でX1に非はあると言わざるを得ない。しかしながら、「接続の案内や迂回運転の案内は行っている。スイッチを入れたままにしている乗務員はいない」旨の組合の主張に対し、会社はなんらの反論もしておらず、相当数の乗務員がマイク案内を指示どおり励行していなかったものと考えられる。

こうしたことからすれば、会社が、X1について確認喚呼をしないこと及びマイク案内の指導に従わなかったことを減額理由としたことは、公平を失するものと言わねばならない。

また、自家用車の洗車の問題については、前記第1.5(3)認定からすれば、国鉄当時篠山営業所では、営業所構内の洗車場の井戸水を使つての洗車は事実上黙認されていた経緯があり、問題とされているのが一回限りのことで、それが雪落としのための洗車であることからすれば、そのことを減額理由とすることは酷に過ぎると言わざるを得ない。

さらに、バスの遅発の問題については、会社は、対象期間内の当該日時に遅発がなされたとの疎明をしていないことから、減額理由とするのは相当でない。

このように、会社のX1に対する減額理由は、いずれも希薄又は相当でないものであって、総合的にみても合理性の認められるものではない。さらに、会社が、減額措置の根拠となる職務行動観察記録表等を提出していない状況では、前記第1.2及び3認定のとおり、会社の発足前からバス部門の分離に反対し、組合員数が急減する中で、発足後も2度にわたるストを実施するなどして会社の経営方針を受け入れようとしないう組合と会社が、当時厳しく対立していたことからして、会社のX1に対する減額措置は、同人が申立人組合員であることを理由に不利益に取り扱い、もって組合の弱体化を企図して行ったもので、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判断せざるを得ない。

(2) X2に対する一時金減額措置について

X2について、一時金の減額理由とされているのは、確認喚呼、マイク案内、自家用車の洗車、転動防止措置及び燃料の浪費にかかる問題で

ある。

確認喚呼、マイク案内及び自家用車の洗車の問題については、前記第1.6 認定のとおり、X 1 の場合と同様の状況と判断され、したがって、これらを減額理由とすることは首肯できない。

転動防止措置の問題については、「ジェイアール篠山口駅前の勾配は急ではなく、車止めをしなくても、センターブレーキをし、さらにチェンジレバーを入れているので十分に転動を防止できる」旨の組合の主張は肯けるものがあり、さらに「同駅前で車止めをしている乗務員は少ない。また、これ以降は、車止めをしている」との組合の主張に会社が特段の反証をしていないことからしても、この点についても勤務成績不良とは断じ難い。

次に、燃料の浪費の問題について、会社が、X 2 は30分間エンジンをかけたまま停車して、燃料を浪費したと主張する点については、前記第1.6 (5) 認定のとおり、燃料節約の通達は出されていたが、この行為は厳寒期である2月になされたことから、「冬季の乗客への配慮から車内が冷えないようにした」旨の組合の主張に理由がないとは言えない。また、1回だけの当該行為を取り上げて減額事由とすることは、酷に過ぎると言わざるを得ない。

以上のとおり、会社のX 2 に対する減額理由は、相当とは言えず、その減額措置は、X 1 の場合に判断したと同様の理由で、申立人組合員であることを理由に不利益に取り扱い、もって組合の弱体化を企図して行ったもので、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判断せざるを得ない。

(3) X 5 に対する一時金減額措置について

X 5 について、一時金の減額理由とされているのは、接客態度と回送経路逸脱にかかる問題である。

まず、接客態度の問題について、前記第1.7 (1) 認定のとおり、X 5 の乗務にかかる乗客からの苦情の葉書を上司が示した際、同人は内容を確認することもなく、「立席させるからこういうことになる」旨述べている。苦情の内容の当否はともかく、自らの乗務にかかるものであれば、内容を確認、事情を説明するなどの対応があつてしかるべきであると考えられる。ところが、X 5 は、あたかも責任はすべて立席乗車をさせる会社にあるかのような態度を示している。

このことから、親切丁寧な乗客への応対を重視している会社が、X 5 の接客態度を不良と判断して、減額措置をとったのは十分に理由があると言わねばならない。

次に回送経路逸脱の問題について、前記第1.7 (2) 認定のとおり、X 5 はジェイアール加茂駅前を通る迂回路をとったが、組合は、これについて、当日、本来入庫すべき入口付近にバスが滞留していたせいであり、現在では、同駅前経路が正規の迂回路になっているのでことさら問

題にされる理由はない、また、同駅前で知人と話をしたのは偶然の出会いであるなどの主張をしている。

ところが、同認定のとおり、X5は、迂回した同駅前でバスから降りて知人と5分ほど話をしているが、その際、トランクから私物を取り出しており、これらの行動からみて、X5に正規の経路を変更すべき正当な理由があったとは認め難い。

定められた経路を守ることは、安全確保を旨とする旅客運送業にとって基本的に重要であると考えられ、会社がX5の行為を減額理由としたのは相当であると考えられる。

以上からすれば、本件減額措置は会社が組合を嫌悪して行ったものであるとの組合の主張を考慮に入れても、会社が、X5について、接客態度不良及び回送経路の逸脱を理由に勤務成績が良好でないと判断したことはやむを得ないところであり、X5についての本件申立ては棄却せざるを得ない。

(4) X6に対する一時金減額措置について

X6について、一時金の減額理由とされているのは、終業点呼離脱、超過勤務手当の要求及び上司に対する暴言にかかる問題である。

まず、終業点呼離脱の問題については、前記第1.8(1)認定のとおり、X6が年休申込期限を過ぎた平成元年8月28日に、同年9月12日及び13日の年休を願い出たのに対し、会社が、同月11日に至っても翌12日及び13日を乗務扱いとしていたことから、X6は、終業点呼終了前にその場を離れ、運転助役のY7助役に調整を申し出て、調整がつくまでの間、2階の乗務員室で待機していたことが認められる。

問題は、時季変更権の行使であるが、X6に対する時季変更の連絡があったかどうかで、会社と組合間で争いがある。この点についてみると、前記同認定のとおり、会社大阪営業所が、労働基準監督署から時季変更権の行使のないまま年休を与えなかったことがあるとして是正勧告を受けた経緯があること、また、会社が当初の請求に代えて何日に時季変更したかを明らかにしていないことなどから、会社の時季変更権の行使はなかったものと判断せざるを得ない。

確かにX6が、交番表では願い出た両日が勤務となっていることを知りながら、その直前の同年9月11日の終業点呼時まで異議を述べていないことは、問題がなくはないが、同日、終業点呼の場を離れたのは、会社がX6の年休願い出に対し、時季変更権を行使しなかったことが原因であると考えられる。

してみれば、勤務確認をせず、その場を離れたことに関し、X6にのみその責めがあるとするのは酷である。

また、超過勤務手当の要求の問題については、前記第1.8(1)カ認定からすれば、会社は、X6が、Y7助役に対して超過勤務手当を要求したと捉えるが、これは口頭でなされたものであり、要求したというよ

りむしろ同手当の支給について見解を問いただしたものとみるのが相当と考えられる。

次に、上司に対する暴言の問題については、組合はその一部について否定するが、審問の全趣旨から前記第1.8(2)のとおり認定される。

神戸線の回送経路の変更について、前記第1.8(2)ア認定のとおり、会社は、乗務員に対する周知のため地図と写真を掲示し、地図と写真と経路を走行する車内から撮影したビデオを用意して、ビデオを見ても分からない者は、路線調査用の車を貸すから下見に行ってよい旨述べていた。会社の回送経路変更は、吹田インターチェンジ経由を豊中インターチェンジ経由に変更したもので、会社大阪営業所に勤務する乗務員にとっては分かりやすく、また、会社の準備も十分なものであると判断される。しかるに、変更された経路について、上司が訓練の必要性はないと発言したのに対し、他の乗務員の面前で「これまでも行路変更のときは、訓練をさしてたやないか。わしは行かへんからな」と拒否したX6の発言は、会社の指示を相当の理由なく公然と批判する言辞とみられてもやむを得ない。

さらに、前記第1.8(2)イ及びウ認定のとおり、X6は、会社大阪営業所の駐車が禁止されている場所にバスを止め、そのことに関して上司から注意を受けた際、X6に非があるにもかかわらず、「そんなら何処に停めるんや。構内をもっと広うせいや」と発言し、別の場所にバスを移すよう指示された際に、「へーい」と発言し、指示に従わず上司を軽んずる受け答えを行ったこと、また、年休処理に関するやりとりの中で、上司に対し「休暇を申し込んだら、処理するのがおまえらの仕事やないか。何の権限がおまえらにあるのや」、「こんなん上司やと思とれへん」と不穏当な発言をしたこと等が認められる。

これらの発言は、労働者の立場から行ったものである等の組合の主張を考慮に入れても、会社が、上司を上司と思わない言動を繰り返し、規律及び職場の秩序を無視しているとして、勤務成績が良好でないと判断したことは、やむを得ないところであって、X6についての本件申立ては棄却せざるを得ない。

(5) X3に対する一時金減額措置について

X3について、一時金の減額理由とされているのは、運行前検査記録の提出及び敬礼拒否にかかる問題である。

まず、運行前検査記録の提出の問題については、前記第1.9(1)認定のとおり、国鉄当時は、名神線において点検用紙がバスに積まれている場合など、口頭報告が認められるケースがあったが、西日本会社を経て会社発足時には自動車検査規程の整備が図られていたことが認められる。X3が、チャート紙裏面の点検項目に確認のための記入をせず、上司から記入を指示された際も、同認定のとおり、「口頭で言っているからよい。そのような指導は受けていない」旨発言し、当該問題につい

て5分程度話し合った後、納得してチャート紙裏面への記入を行い、以降同規程に従ってチェックを行っていることが認められる。このことからすれば、X3は、同規程を十分理解していなかったか、誤解をしていた可能性が高いと考えられ、この点については、X3に責めがないとは言えないが、それをもって直ちに減額理由とすることは、酷と言わねばならない。

次に、敬礼拒否の問題については、前記第1.9(2)認定のとおり、会社は、昭和63年5月に乗務点呼執行基準の改正を行い、会釈を敬礼に変更したが、会社大阪営業所において所長による敬礼指導の徹底の指示がなされた平成元年8月当時は、X3以外の乗務員の中にも従来からの会釈を続け、上司から指導されてはじめて敬礼を行う者が相当数いたものと考えられる。また同月6日、X3が、上司から敬礼を行うよう注意を受けた際に、従前は点呼時に双方が会釈をしてきたにもかかわらず、どうして敬礼をしなくてはならないのかについて、上司に対しその説明を求めたとしても、あながち反抗的言辞を弄したものとは言えない。その説明を求められた上司が敬礼を行うよう指導したにもかかわらず、X3が敬礼を拒否している点については、X3独自の個人的考えに基づく行為であると非難されてもやむを得ない面があるものの、始業時及び終業時の点呼は、原則として点呼執行者と乗務員とが一対一で行うものであり、X3は、敬礼に代えて従前どおりの会釈は必ず行っていることから、X3の敬礼拒否が、職場全体の秩序を乱し、他の乗務員の士気の低下にもつながる由々しき問題であるとまでは言えない。

以上のとおり、会社のX3に対する減額理由は、相当とは言えず、その減額措置は、X1及びX2の場合に判断したのと同様の理由で、申立人組合員であることを理由に不利益に取り扱い、もって組合の弱体化を企図して行ったもので、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判断せざるを得ない。

3 救済方法

- (1) 組合は、会社が平成元年夏季一時金または同年冬季一時金から減額した金額及びこれに年率6分を乗じた金額の支払いを求めるが、主文1の救済が相当であると考ええる。
- (2) 組合は、陳謝文の掲示をも求めるが、主文2の救済で足るものと考ええる。

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条により、主文のとおり命令する。

平成7年2月23日

大阪府地方労働委員会
会長 由良数馬 ㊟