

命 令 書

申立人 自交総連五台山ハイヤー労働組合

被申立人 有限会社五台山ハイヤー

主 文

本件申立てを棄却する。

理 由

第1 認定した事実と判断

1 当事者

(1) 被申立人有限会社五台山ハイヤー（以下「会社」という。）は、肩書地に本店を有し、一般乗用旅客自動車運送業を目的とする会社で、その従業員は本件申立て当時20数名で、保有する車両台数は12台であった。

(2) 申立人自交総連五台山ハイヤー労働組合（以下「組合」という。）は、タクシー運転手の組合員で構成する全国自動車交通労働組合総連合会高知地方連合会（以下「地連」という。）に加盟する労働組合で、昭和57年ごろに会社及び有限会社追手交通（以下「追手交通」という。）に勤務する従業員をもって結成され、その組合員（以下「組合員」という。）は、本件申立て当時会社5名、追手交通11名の計16名であった。

2 労使関係等

(1) 覚書締結以前の経緯

① 会社は、平成2年12月25日付けで四国運輸局長に対し、運賃料金変更認可申請を行い、平成3年6月14日付けで同月24日から実施の認可を得た。此の申請の主な理由は、労働時間の短縮（以下「時短」という。）等労働条件及び職場環境の改善を図り、人材を確保して車両の稼働率を高め、効率的な経営を実現するための原資の確保であった。

② 組合は、前項の運賃改定に伴う労働条件改善を要求して団体交渉を行ったが、解決に至らず、同年8月10日から同年10月23日まで75日間のストライキを実施した。

③ 前項の結果、組合は、会社との間に同日付けで、勤務暦による賃金格差の段階的解消等賃金、賞与その他の労働条件に関する労働協約である覚書（以下「覚書」という。）を締結し、労使紛争は解決した。

(2) 覚書締結後の経緯

① 会社の申入れにより、平成5年3月4日に団体交渉が行われた。議題は、次回運賃改定に伴う労働条件改善等4項目であり、出席者は、組合側が執行委員長及び組合員3名、会社側が代表取締役及び支配人

であった。会社は、次回運賃改定の際に覚書に定める賞与の支給基準に係る営業収入金額の一定額の引上げ（以下「スライド」という。）を提案した。これに対し、組合は、極端なスライドはしないよう要請した。所用時間は、50分であった。

- ② 会社は、同月29日付けで四国運輸局長に対し、運賃料金変更認可申請を行った。この申請の主な理由は、時短への対応、経済不況に伴う運送収入の伸び悩み等に直面した経営を立て直すために必要な原資の確保であった。
- ③ 組合は、同月23日付け文書で団体交渉の開催を申し入れ、それは、同年4月5日に行われた。議題は、一律3万5千円の賃金引上げ等平成5年春闘の地連要求8項目及び組合要求6項目（以下「平成5年春闘要求」という。）であり、出席者は、前記①の組合側出席者に地連執行委員長が加わった。会社は、平成3年11月分から平成4年3月分まで及び同年11月分から平成5年3月分までの組合員の個人の営業収入成績表を組合に手交するとともに、これを説明し、賃金に係る歩合の引上げは考えていないが、賞与はスライドを考えている旨回答した。所用時間は、2時間以上2時間30分以下であった。
- ④ 会社は、同年4月11日付け文書で団体交渉の開催を申し入れ、それは、同月23日に開催された。議題は、前記②に係る運賃改定に伴う労働条件改善（以下「労働条件改善」という。）であり、出席者は、前項のとおりであった。会社は、スライドの内容についても、数字を具体的に提案するとともに、その他の労働条件についても具体的な数字を示した。組合は、その内容では、労働条件が現行より後退すると主張した。所要時間は、45分以上50分以下であった。
- ⑤ 組合は、同年6月9日付け文書で同月11日の団体交渉の開催を申し入れたが、それは、同月18日に開催された。議題は、平成5年春闘要求及び労働条件改善であり、出席者は、前記③のとおりであった。組合は、同年4月23日の団体交渉で示された会社の回答のうち、1欠勤当たり1千5百円を賞与から控除するという欠勤控除制度及び財形貯蓄の会社負担額に営業収入金額の実績により差異を設ける制度の導入、スライドの実施等組合にとって不利益となる事項の撤回、平成6年4月の時短に係る補償等を要求した。これに対し、会社は、平成4年12月分から平成5年3月分までの組合員の営業収入の実績から試算した運賃改定後の営業収入額並びにこれに基づく賃金及び賞与の金額等主として組合員の収入状況を把握できる内容の書類を組合に手交するとともに、これを説明し、欠勤及び早退が組合員に多く、時短に係る補償は運賃改定により措置される旨回答した上で、この団体交渉の議題は、いずれも交渉により円満な解決をしたいが、賞与については、交渉がまとまらなければ、運賃改定に際し、覚書を破棄してでもその支給基準を見直すつもりであるとした。所要時間は、1時間45分以上2

時間以下であった。

- ⑥ 組合は、同年7月2日付け文書で同月5日の団体交渉の開催を申し入れたが、それは、同月16日に開催された。議題は、前項のとおりであり、出席者は、組合側が地連執行委員長、執行委員長及び組合員2名、会社側が前記①のとおりであった。会社は、前項の会社側の書類の組合員平均の1ヶ月当たりの営業収入金額等を挙げ、その改善につき組合の協力を求めるとともに、前記④の会社側の提案に対する組合としての回答を出すよう要請したが、新たな会社側資料は提出しなかった。所要時間は、1時間5分以上1時間25分以下であった。
- ⑦ 会社は、前記②の運賃料金変更認可申請について同月30日付けで同年8月7日から実施の認可を得た。これに係る運賃引上げの率は平均9.8パーセントであった。
- ⑧ 組合は、労働条件改善を要求して前項の運賃改定前から団体交渉を行ってきたが、解決に至らなかったため、同月8日以降断続的に指名ストライキを実施した。
- ⑨ 組合は、前記⑤の議題について同日付け文書で同月14日の団体交渉の開催を申し入れたが、会社の回答はなかった。
- ⑩ 会社は、同月21日付けの労働協約破棄通知書（以下「破棄通知書」という。）により組合に対し、覚書の賞与の項は、同年11月20日をもって失効する旨を通知した。
- ⑪ 会社は、破棄通知書で破棄の理由として、賞与の計算方法は、その合意の時点におけるタクシー運賃を前提にしたもので、運賃改定時には賞与の計算方法の見直しをする旨覚書にも明記されているが、同年3月以降5回にわたる団体交渉でも妥結に達せず、従前の支給規準を変更しなければ、運賃改定による会社の適正利益の確保が困難になる恐れが生じることを挙げた。
- ⑫ 覚書の賞与の項の概要は、次のとおりである。
  - ア 賞与の支給対象期間は、3月26日から7月25日までの上期、同月26日から11月25日までの中期及び同月26日から3月25日までの下期に分かれ、それらの支給日は、7月、11月及び3月の各末日である。
  - イ 賞与の額は、各支給対象期間の総営業収入金額が152万円以上又はこの総営業収入金額を当該各支給対象期間の実勤務日数の合計で除して得た金額が2万8千円以上の者にあつては当該各支給対象期間の総営業収入金額の5パーセントの額、各支給対象期間の総営業収入金額が125万円以上125万円未満の者にあつては当該各支給対象期間の総営業収入金額の2.5パーセントの額である。
  - ウ 賞与の支給に係る総営業収入金額は、運賃改定又は覚書成立後2年ごとに見直す。この合意が成立しない場合には、覚書による支給を行う。見直しに当たっては、その運賃改定の額、会社の営業実態、社会経済の変動等を基準とする。

エ 賞与の項以外の覚書の有効期間は、平成3年10月24日から3年間とし、それ以後は自動延長とするが、当事者に改廃の意思があり、かつ、有効期間満了までに新たな労働協約が成立しない場合には、新たな労働協約が成立するまで覚書は有効である。

- ⑬ 会社は、破棄通知書の日付けと同日付けの仮払賞与に関する通告書（以下「仮払通告書」という。）により組合に対し、前記⑩の破棄に伴う措置を通告した。
- ⑭ 仮払通告書の概要は、前記④の会社が提案した数字と同じであり、前記⑫イの項中「152万円」を「158万円」に、「2万8千円」を「2万9千5百円」に、「125万円」を「132万円」にそれぞれ引き上げる内容であった。
- ⑮ 組合は、前記⑤の議題について平成5年8月22日付け文書で同月24日の、同月28日付け文書で同月31日の、同年9月3日付け文書で同月7日の、同月9日付け文書で同月14日の、同月17日付け文書で同月21日の、同月25日付け文書で同月28日のそれぞれ団体交渉の開催を申し入れたが、会社の回答はなかった。
- ⑯ 会社は、同年10月1日に組合との間で、それまでの団体交渉の経緯を踏まえ、解決の糸口を探るための小委員会と称する交渉（以下「小委員会」という。）を開催した。出席者は、組合側が地連執行委員長、執行委員長及び組合員2名、会社側が支配人であった。会社は、運賃改定後における車両の変更等新たな設備投資に要する金額、組合員の現在の営業収入金額等の具体的数字を挙げ、苦しい経営状態の説明を行うとともに、スライドについて仮払通告書の数字を示し、前記⑤の欠勤控除制度の導入は撤回し、1早退当たり1千2百円を控除する制度の金額を1千5百円とすること及び財形貯蓄の1人当たり5百円の上積み提案した。これに対し、組合は、早退に係る控除の金額については1千3百円への減額を、スライドについては40数社が平成3年6月の運賃改定時に平成5年8月の運賃改定時にはスライドを実施しないと公約した文書もあるので、そのように取り扱って欲しい旨をそれぞれ主張した。会社は、組合にこの公約文書の提出を要請した。
- ⑰ 組合は、前記⑤の議題について同日付け文書で同年10月5日の、同月9日付け文書で同月12日のそれぞれ団体交渉の開催を申し入れたが、会社の回答はなかった。
- ⑱ 会社は、同日小委員会を開催した。出席者は、組合側が執行委員長及び組合員2名、会社側が支配人であった。会社は、スライドに係る金額のうち、2万9千5百円を2万9千円とする等の譲歩案を示したが、組合が前記⑯の公約文書の存在を前提にスライドの実施に反対したことから、公約文書の提出を求めるとともに、2回の小委員会での交渉経緯は、白紙に戻すこととなった。
- ⑲ 組合は、前記⑤の議題について同月15日付け文書で同月19日の、同

月21日付け文書で同月25日の、同月27日付け文書で同年11月1日の、同月4日付け文書で同月8日のそれぞれ団体交渉の開催を申し入れたが、会社の回答はなかった。

- ⑳ 小委員会は、同月9日に開催された。
- ㉑ 組合は、前記⑤の議題について同月10日付け文書で同月15日の団体交渉の開催を申し入れたが、会社の回答はなかった。
- ㉒ 組合は、同日会社に対し、前記⑯の公約文書は存在しないと通知した。
- ㉓ 会社は、同年12月7日に小委員会を開催した。出席者は、組合側が地連執行委員長、執行委員長及び組合員3名、会社側が支配人であった。組合は、賞与に係るスライドについては受け入れられないこと、定年年齢を60歳とすること等を主張し、会社は、交渉の余地がなくなったとした。双方は、地方労働委員会での判断に委ねることとした。

### 3 団体交渉拒否に係る不当労働行為の成否

#### (1) 事実関係

##### ① 本件申立て前の状況

ア 会社は、平成6年1月6日に労働条件改善等の解決のため、組合執行委員長から、その見解を聴取したが、その際、双方は、今後の措置として賞与に係る問題を解決し、その他は継続して交渉していくとの考えで一致した。会社は、その具体化のため、組合に対し小委員会の開催日を3日後に連絡するとしたが、この小委員会は、開催されなかった。

イ 組合は、前記2(2)⑤の議題について同月13日付け文書で同月18日の、同月21日付け文書で同月25日の、同年2月2日付け文書で同月7日のそれぞれ団体交渉の開催を申し入れたが、会社の回答はなかった。

ウ 会社は、同月8日に当委員会に対し、労働条件改善について組合を相手とするあっせん申請を行った。同年3月8日のあっせん員会におけるあっせん員の説得にも、双方はその主張を譲らなかったため、あっせん員会は、同日「労使双方は、自主交渉を行い、紛争を円満に解決すること」との口頭勧告を行い、あっせんは不調に終わった。

エ 組合は、前記2(2)⑤の議題について同年2月10日付け文書で同月15日の、同月22日付け文書で同月27日の、同月28日付け文書で同年3月5日の、同月10日付け文書で同月15日の、前記2(2)⑤の議題に時間外労働に関する協定及び時短に係る要求を付加した議題について同月16日付け文書で同月19日の、前記2(2)⑤の議題について同月22日付け文書で同月29日の、前記2(2)⑤の議題に平成6年春闘に係る諸要求及び組合の執行委員長であるX1（以下「X1」という。）ほか組合員1名に対する仮払通告書による賞与の不支給

の撤回要求（以下「X 1 ほか 1 名に係る要求」という。）を付加した議題について同年 4 月 17 日付け文書で同月 20 日の、同月 29 日付け文書で同年 5 月 5 日の、同月 15 日付け文書で同月 20 日のそれぞれ団体交渉の開催を申し入れたが、会社の回答はなかった。

オ 組合は、同年 5 月 19 日に当委員会に対し、労働条件改善について追手交通を相手とするあっせん申請を行った。追手交通は、組合の車による街頭宣伝及び立看板の内容に対する反発等から同年 6 月 2 日の第 1 回あっせん員会に欠席したが、同月 28 日及び同年 7 月 13 日のあっせん員会には出席した。このあっせん員会においても、双方はともに従来主張を譲らず、解決の糸口が見い出せなかったため、あっせん員会は、同日「労使双方は、自主的に話し合いを行い、解決に努めること」との口頭勧告を行い、あっせんは不調に終わった。

カ 組合は、前記 2 (2) ⑤の議題に平成 6 年春闘に係る諸要求及び X 1 ほか 1 名に係る要求を付加した議題について同年 5 月 25 日付け文書で同月 30 日の、同月 31 日付け文書で同年 6 月 7 日の、同月 10 日付け文書で同月 15 日の、同月 16 日付け文書で同月 20 日のそれぞれ団体交渉の開催を申し入れたが、会社の回答はなかった。

キ 組合は、前項の議題に固定客確保等の要求を付加した議題について同年 7 月 14 日付け文書で同月 17 日の団体交渉の開催を申し入れたところ、会社は、同日が日曜日であるので、応じられないとした。

ク 組合は、前項の議題について同月 18 日付け文書で同月 21 日の団体交渉の開催を申し入れたところ、会社は、組合が賞与に係るスライドの受入れを考慮しない限り、団体交渉に応じられないとした。

ケ 組合は、前記キの議題について同月 28 日付け文書で同年 8 月 4 日の、同月 9 日付け文書で同月 12 日の、同年 9 月 22 日付け文書で同月 29 日の、同年 10 月 16 日付け文書で同月 19 日の、同月 22 日付け文書で同月 27 日の、同年 11 月 1 日付け文書で同月 7 日の、同月 13 日付け文書で同月 18 日の、同月 23 日付け文書で同月 30 日のそれぞれ団体交渉の開催を申し入れたが、会社の回答はなかった。

## ② 本件申立て以後の状況

ア 組合は、同年 12 月 13 日に当委員会に対し、不当労働行為の申立てを行った。

イ 組合は、前記①キの議題について同日付け文書で同月 20 日の、同月 21 日付け文書で同月 26 日の、X 1 ほか 1 名に係る要求の対象者に組合員 1 名を加えた要求に変更した後の前記①キの議題（以下「変更後の議題」という。）について平成 7 年 1 月 8 日付け文書で同月 13 日の、変更後の議題に組合員の交通事故に係る要求を付加した議題について同月 20 日付け文書で同月 27 日の、変更後の議題について同年 2 月 3 日付け文書で同月 6 日の、同月 23 日付け文書で同月 28 日のそれぞれ団体交渉の開催を申し入れたが、会社の回答はなかった。

- ウ 組合は、同年4月20日に同月27日の団体交渉の開催を申し入れたが、それは、同年5月12日に開催された。議題は、前記①キの議題に平成7年春闘に係る諸要求を付加した事項であり、出席者は、組合側が地連執行委員長、地連書記長、執行委員長及び組合員2名、会社側が代表取締役及び支配人であった。会社は、議題に関する疑問点の説明を求めるなどし、組合は、これに応じた。所要時間は、1時間45分であった。
- エ 組合は、同年6月1日に会社と団体交渉を行った。議題及び出席者は、前項のとおりであった。会社は、平成5年12月26日から平成6年12月25日まで及び平成6年12月26日から平成7年5月25日までの組合員の個人成績表、昭和63年から平成6年までの会社の配車回数一覧表等の書類を組合に手交するとともに、これにより具体的数字を示し、組合員の勤務状況及び会社の経営実態について説明し、次の団体交渉においては労働条件改善に係る会社の回答を示すとした。所要時間は、1時間55分であった。
- オ 組合は、平成7年6月16日に会社と団体交渉を行った。議題は、平成5年から平成7年までの春闘に係る諸要求であり、出席者は、組合側が地連執行委員長、執行委員長及び組合員1名、会社側が前記ウのとおりであった。会社は、平成5年8月の運賃改定前後の組合員の個人成績表、平成6年度の会社の運送原価報告書等の書類を組合に手交し、これにより具体的数字を示し、組合員の勤務状況及び会社の経営実態を明らかにするとともに、組合に対し、会社の回答及びその根拠を説明した。会社の回答は、財形貯蓄に係る会社の負担金及び賞与における皆勤手当をそれぞれ1千円引き上げて3千円とし、賞与の支給基準等を仮払通告書にあるとおりとするなどの内容であった。組合は、この回答では組合の要求のほとんどは拒否されたも同然と判断した。所要時間は、2時間30分であった。
- カ 組合は、平成7年7月15日付け文書で団体交渉の開催を申し入れ、それは、同年8月4日に開催された。議題は、組合からの提案事項全部であり、出席者は、組合側が地連執行委員長ほか1名並びに執行委員長及び組合員2名、会社側が前記ウのとおりであった。会社は、仮払通告書の賞与の支給基準に係る数値である2万9千5百円について運賃改定後には無理なものとは考えられないなどと主張し、これに対し、組合は、乗客の減少及び時短のある状況下では無理な数字であるなどと主張し、その他の事項についても、従前の主張に変化はなく、物分かれとなった。所要時間は、1時間20分であった。

## (2) 判断

組合は、会社の賞与に係るスライドに固執した団体交渉の拒否は不当労働行為であると主張するので、以下のとおり判断する。

- ① 会社の団体交渉に当たり賞与に係るスライドに固執した態度は、運賃改定等に際し賞与の項を見直すとした規定が覚書に存在し、かつ、現実に運賃改定が実施されたことからすると、あながち不合理なものとする事はできない。しかしながら、会社の提示した賞与に係るスライドは乗務員である組合員にとり不利益をもたらすことは避けられないのであるから、スライドによって会社の得る資金の具体的金額等を十分に説明し、組合の理解を得る必要がある。この観点からすると、その交渉過程の平成5年4月5日及び同年6月18日の団体交渉で会社が組合に提供し、説明した資料の内容で説明が尽くされたとするには無理があると解せられ、会社の事態打開に関する対応は十分とはいえなかったのではないかと考えられる余地もあり、同年7月16日の団体交渉において交渉は行き詰まりの状況に至ったとするには疑問がある。
- ② 会社は、同月17日以後小委員会の開催、当委員会へのあっせん申請等事態打開の模索こそ行ったと認められるが、同日以後1年10ヶ月にわたり、組合の団体交渉の開催要求に応じていない。
- ③ 前二項に揚げる事項その他諸事情を併せ考えると、会社の団体交渉拒否は、労働組合法第7条第2号に該当する不当労働行為の疑いがあると認められる。しかしながら、会社は、平成7年5月12日以後結審に至るまでの間において4回の団体交渉の開催に応じた。この団体交渉の議題は、当事者間に存するすべての懸案事項であり、そこで会社が組合に提供し、説明した資料の内容は、会社の経営状況の概要が把握できる事項にまで及んでいる。この4回の団体交渉でも合意は達成されず、今後の交渉でも合意の達成は予断を許さないところではあるが、団体交渉の目的は、当事者が互いに譲歩を重ね、合意の達成を目ざすところであり、譲歩及び合意自体は強制されることではないこと等を併せ考えると、団体交渉に係る労使関係は既に正常化が果たされたと考えられ、救済の必要性は認められない。

#### 4 出勤停止処分に係る不当労働行為の成否

##### (1) 事実関係

##### ① 出勤停止処分前の状況

ア X2（以下「X2」という。）は、会社の乗務員であって、平成5年から平成6年12月の組合定期大会の時まで組合の副委員長であった。

イ X2は、昭和62年6月19日、平成元年5月17日、同月23日、平成2年4月20日及び平成5年1月10日に会社の車両に乗務中その過失により交通事故を起こしたが、これらの事故のうち昭和62年6月19日及び平成元年5月17日の2件については過半、残りの3件についてはその全部の責任があったとされた。

ウ 会社は、X2に対し平成5年1月28日付けの処分書で会社の就業規則第101条第23号の規定違反により、始末書の提出期限を同年2



月5日とした譴責処分（会社の就業規則で、訓戒した上始末書をと  
り将来を戒めるとする懲戒処分。以下同じ。）を行った。会社は、  
この処分書で違反の具体的事実として、同年1月10日のX2の不注意  
による重大な交通事故及び昭和62年から平成2年までの4件の交  
通事故の繰返しを挙げるとともに、再三の指導にもかかわらず反省  
が認められないこと及び今後は法令等を順守し安全運転に努めるこ  
とを付記した。

エ X2は、平成5年2月2日付けで会社に対し前項の始末書を提出  
した。

オ X2は、同年8月22日に会社の業務車両を離れ直ちに運転できな  
い状態にし、道路交通法（昭和35年法律第105号）に違反したが、  
会社に対しこの事実を届け出なかった。

カ 会社は、高知県公安委員会の追手交通の乗務員による道路交通法  
第51条の3の放置行為に係る同年11月22日付けの指示書を追手交通  
が受領した直後から、駐車違反（同条の放置行為を含む。以下同じ。）  
をしたときは直ちに会社はその旨を届け出るようにとの大きなはり  
紙を1ヶ月以上の間、その掲示板に掲示した。会社は、これ以前の  
平成4年以降、駐車違反の防止について周知活動を行っていた。

キ 会社は、追手交通と連名で平成5年11月26日付けの通達を1週間  
以上の間、その掲示板に掲示した。その通達の概要は、駐車違反は  
してはならないこと、駐車違反をしたときは会社に届け出ること及  
び駐車違反をした者は出勤停止以上の懲戒処分を命ずることであ  
った。

ク 会社は、組合員1名に対し平成6年3月3日付けの処分書で会社  
の就業規則第101条及び第2号並びに乗務員服務規定（以下「服務  
規定」という。）第6条第8号の規定違反により、始末書の提出期  
限を同月9日とした譴責処分を行った。会社は、この処分書で違反  
の具体的事実として、同人が同年2月21日午後4時ごろ高知市竹島  
町において駐車違反をし、その事実を届け出なかったことを挙げた。

ケ 前項の組合員は、同年3月5日付けで会社に対し同項の始末書を  
提出した。その後、この組合員は組合を脱退した。

コ 会社は、高知県公安委員会からの同年6月21日付け指示書で道路  
交通法第51条の4（旧第51条の3）の規定により運行管理者、運転  
者等に対し、必要な教育を行う等駐車違反を防止するよう指示を受  
けた。この指示の理由として、X2、前記クの組合員及び乗務員1  
名による同条の放置行為が挙げられた。

サ 会社は、前項の指示書により初めてX2の放置行為を知ったこと  
から、同月25日にX2に対し、この放置行為の事情について聴取を  
したところ、X2はその事実を認めた。

シ 会社は、X2に対し同月26日付けの処分書で会社の就業規則第101

条第1号、第2号及び第5号並びに第102条第26号並びに服務規定第6条第8号の規定違反により、自動車安全運転センター法（昭和50年法律第57号）による運転記録証明書（以下「証明書」という。）を即時に提出するよう指示するとともに、始末書の提出期限を同年7月2日とした譴責処分を行った。会社は、この処分書で違反の具体的事実として、前記オの違反をし、その事実を届けでなかったことを挙げた。

ス 会社は、前記コの指示書で同指示書に係る乗務員1名の放置行為の事実を知ったが、同人は既に退職した後であり、処分はできなかった。

セ X2は、前記シの証明書及び始末書を提出しなかった。

ソ 会社は、同年8月3日に高知警察署はりまや橋交番から会社の車両が同日高知市はりまや町で駐車違反した旨通報を受けた。当該車両は、X2が乗務していた。

タ 会社は、追手交通と連名で同月5日付けの告を1週間以上の間、その指示板に掲示した。その概要は、空港行きバス停留所付近での客待ちは禁止すること等であった。

チ 会社は、同月11日支配人にX2から前記ソの駐車違反の事情について聴取させたが、同日になったのは、支配人等の都合からであった。

## ② 出勤停止処分以後の状況

ア 会社は、代表取締役、支配人及び追手交通の代表取締役で検討した結果、X2に対し同月13日付けの処分書で会社の就業規則第101条第1号及び第2号並びに第102条第1号並びに服務規定第6条第8号の規定違反により、証明書を即時に提出するよう指示するとともに、始末書の提出期限を同月25日とした同月19日から同月23日までの出勤停止処分を行った。会社は、この違反の具体的事実として前記①ソの駐車違反をし、その事実を届け出なかったこと並びに前記①シの証明書及び始末書が未提出で改悛の情が認められないことを挙げた。

イ 会社は、法令違反を理由に四国運輸局により同月16日から同月25日までの間、営業用車両4台につき車両停止処分を受けた。

ウ 会社は、組合員でない乗務員から同年9月29日に駐車違反をした旨届出があったが、この乗務員にあっては初回の駐車違反で、かつ、この旨届出があったことから口頭注意を行った。

エ 会社は、組合員でない乗務員から同年11月21日に駐車違反をした旨届出があったが、この乗務員にあっても、初回の駐車違反で、かつ、この旨届出があったことから口頭注意を行った。

オ 会社は、X2以外に二度の駐車違反をした乗務員はいないとの認識であった。

(2) 判断

組合は、会社の平成6年8月13日付けのX2に対する出勤停止処分は組合員であることを理由とする不利益処分であり、不当労働行為であると主張するので、以下のとおり判断する。

- ① X2の出勤停止処分は、同年6月26日付けの譴責処分の一部である始末書の提出のない状況下で行われた駐車違反に対するものであり、処分権者たる会社がその心証を一層悪くさせたのには無理からぬ面が認められる。
- ② 会社は、駐車違反に対して一定の基準により、全乗務員について同一の処理を行っており、その基準の内容及び具体的取扱いに不合理な部分は認められない。
- ③ 前二項に掲げる事項その他諸事情を併せ考えると、会社のX2に対する出勤停止処分は、組合を嫌悪し、組合員に不利益を及ぼし、組合の弱体化を図る意図の下に行ったとはいえないので、これに関する組合の申立ては認めることができない。

第2 法律上の根拠

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12月21日

高知県地方労働委員会  
会長 小松幸雄 ㊟