慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	〔労働法・経済法 九九〕安全運転闘争を企画し指導した地方本部・支部三役に対する懲戒処分の効力
Sub Title	
Author	宮本, 安美(Miyamoto, Yasumi) 社会法研究会(Shakaiho kenkyukai)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	1974
Jtitle	法學研究 : 法律・ 政治・ 社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.47, No.7 (1974. 7) ,p.75- 81
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	判例研究 本文の記述 : 〔労働法・ 九九 経済法〕
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19740715-0075

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

〔労働法・九九　経済法〕　安全運転闘争を企画し指導した地方本部・支部三役に対する懲戒処分の効力

（動労四国地方本部控訴事件　高松高裁昭和四五年一月二二日判決　労民集二一巻一号三七頁）

〔事実〕

昭和三一年から国鉄近代化第一次五カ年計画が実施され、動力の近代化等が推進されることとなり、四国支社管内にも大量の気動車が導入された。これによつて列車のスピードアップが実現し、列車の密度が増大したが、同時に踏切事故も増加した。これに対して国鉄は踏切設備などの改善をはかつてきたが思うにまかせず、他方、動力車労組四国地本傘下の乗務員、ことに徳島・高知両支部所属の乗務員は、その乗務する路線の踏切状況が非常に悪い等の事情から安全についての関心が高く、乗務員の間から踏切等設備の改善が強く起つてきた。このため、四国地本は、保安設備の改善を迫つて四国本社と団交を重ねた。昭和三五年一一月、乗務員の業務上過失傷害事件についてきびしい判決（福岡高判昭和三五年一一月一七日）が言渡されると、乗務員に不安と動揺が生じ、四国地本に対し列車の安全運転について当局の明確な指導を求めるよう強い要請がなされた。

ところで動労は、昭和三六年度の年末経済要求と車両検修方式の変更要求に関する申入れを当局に対して行なつていたが、右要求を貫徹するため、各地本に対し「一二月五日から八日までの間に一日全支部が職場長集団交渉並びに順法闘争を実施し、適切な指導を行ない効果をあげること……順法闘争については乗務員を対象とし安全運転とする、殊に踏切事故の激発に伴い、その付近の運転は人命を守ることを基本とする列車の安全確保であるが、これが指導は効果をあげるように実施する」ことを含む本部指令を発した。四国地本は一一月二七日この指令の実施を確認するとともに、安全運転実施細則については中央本部の指令を待つて地本三役に一任することに決定し、傘下各支部にほぼ同内容の地本指令を発した。

以上の情勢のもとで、一一月二九日、動労本部は安全運転闘争を具体的に指示した指令を発した。四国地本は右指令の実施を確認し、本部指令と同一内容の安全運転実施要領を傘下支部に対して発出した。徳島・高知支部はこの指令の実施を確認し、安全運転を行なつたが、その結果、徳島気動車区と高知機関区において五日約一、七〇〇分、六日約四、〇〇〇分、七日約六、〇〇〇分、八日約四、〇〇〇分の列車遅延(ただし、個々の列車についてみれば最高一〇数分を出ない)を生じた。そこで翌三七年四月二八日、国鉄は地本三役および高知・徳島支部三役、合計九名を懲戒停職処分に付した。右九名はこの処分の無効確認を求めたが、第一審判決(高松地裁昭和四一年五月三〇日)は、安全運転闘争が列車ダイヤを大幅にみだした点で懲戒規程に違反し「著しく不都合な行為」に該当するとし、また「業務の正常な運営を阻害する」行為に該当する点で公労法一七条違反を構成すると認めた。しかし諸般の情状からみて、当局の懲戒権行使はその合理的裁量の程度をこえ客観的妥当性を欠くとして処分無効と判断した。ただ、四国地本委員長については、闘争の最高指揮者としての役割にかんがみ、その責任は重く、したがつて停職処分は懲戒権の濫用ではないとされた。そこで右委員長および国鉄はそれぞれ控訴した。

〔判旨〕

一　「一審原告等の指令にかかる本件安全運転は、……運心(運転取扱心得――筆者)、並びに服務規程に違反するものであり、これを強行することはとりも直さず右運心等に従つて平素行なわれている基準運転と異なる運転方法を強行することになるものであり、……本件安全運転指令に於ては回復運転は行なわれないこととされているのであるから、右安全運転指令は少くともこの範囲に於て列車指令による運転管理を排除することとなるわけである。而して斯様な事態は一審被告の企業秩序を破る不当、違法な事態であることはいうまでもなく、本件安全運転闘争が、仮令保安設備の改善を要求する為のものであり、乗務員及び公衆の生命身体の安全を確保するという正当な動機目的の為に行なわれるものであるとしても、そのことの故に直ちに右違法な事態を惹起せしめたことに対する一審原告等の責任を阻却するもの」ではない。「その結果　…多くの列車遅延を生ぜしめた一審原告等の行為は　…懲戒規定六条一七号所定の『著しく不都合な行為』に該当するものと認められる」。

二　「争議権は憲法上保障された勤労者の基本的な権利であるから、正当な争議行為である限り、その内容をなす勤労者の個々の行為を禁止乃至制限する事業法の規定はその限りに於て適用を排除される結果となるが争議行為が違法なものである場合には本来斯る争議行為をなすことは許されないのであるから、これを組成する個々の勤労者の行為も当然事業法による規制を受けるものといわねばならない。」

三　「公労法一七条一項の規定の趣旨が、公共企業体等の職員のなす具体的な争議行為の中、それが当該公共企業体等の業務の正常な運営を阻害し、かつ、国民生活全体の利益を害し国民生活に重大な支障をもたらす虞れのある行為に限つて禁止するにあることは、既

に最高裁判所判例の示すところである（昭和四一年一〇月二六日大法廷判決及び昭和四四年四月二日大法廷判決……）。そこで右判例の趣旨に従つて考察するに、」先ず「従来の列車運転業務が安全を無視した違法な業務運営が状態であつたことを肯認するに足る証拠はない」。「そうすると従来の業務運営に列車運転に関する諸規定等に違背するところはなく、正常に行なわれていたというべきところ、本件安全運転闘争により、……多くの列車遅延を生ぜしめ、又列車の一部休止の事態を発生せしめたのであつて、これにより、一審被告の業務運営が阻害せられたことは明らかである。又国鉄事業の国民生活に於て占める重要性を考慮するとき、右の如く多くの列車遅延を生じ、又一部列車の運転休止を生ぜしめるような行為は、国民生活全体の利益を害する虞れのあるものであり、更に前認定の如く、列車の遅延により大幅に列車ダイヤが乱れることは、運転事故を発生せしめる危険性をはらむのであるから、それは国民生活全体の利益を害し、国民生活に重大な支障を与える虞れのあるものといわねばならない。そうすると、本件安全運転闘争は公労法一七条一項の禁止にふれる違法な争議行為であるから、これについて事業法の適用がないという一審原告等の主張は採用し難い」。

四　全逓中郵判決が、「争議権の制限に違反してなされた争議行為に対しては、刑事制裁は必要やむを得ない場合に限られるべきであると判示していることから、刑事制裁と同視すべき懲戒処分についても同様な制限が存するものと主張するが」、「刑事制裁は、国家がその社会秩序を維持する為、反社会性のある行為中、可罰的違法性を具備したものについてのみこれを科することとしているのに反し、懲戒処分は、企業内に於ける経営秩序を維持する為に、当該企業主体によつて科せられるものであるから、これと同一に論ずることは正当ではない」。

五　「公労法一八条の趣旨は、同法一七条違反の争議行為をした者に対し、……公労法一八条によつて解雇するか否か、又は国鉄法三一条による措置をとるかは、職員のした違法行為の態様、程度に応じ合理的な裁量に委ねられていると解すべきである（最高裁判所昭和四三年一二月二四日第三小法廷判決……）」。

六　「凡そ懲戒権はその性質上、企業秩序を維持し業務の正常な運営を確保する為に客観的に見て必要最少限の範囲内に止められるべきことはいうまでもない。そして懲戒に値する行為があつた場合に、これに対して如何なる制裁を科するかは、秩序違反の程度のみならず、その動機、目的、態様のほか、当該職員の秩序違反行為への参加の仕方、当該職員の地位、懲戒処分によつて受ける不利益の程度等諸般の事情を考慮して決すべく、かつ、その処分は右の事情に照し合理的妥当性のあるものであることを要し、若しその裁量程度を著しく越え合理的妥当性を欠くものであるときは斯る処分は懲戒権の濫用として無効というべきである。」

「以上の見地から本件処分の適否につきまず一審原告ら全員に通ずる事実について検討するに、本件闘争の動機については：闘争の経緯等から窺われる如く、：激増する列車運転事故から乗務員、乗客及び一般公衆の生命身体の安全を守り、又乗務員を事故による

刑事責任から免れさせるには所謂安全運転の方法により訴える以外にないというつきつめた気持から右闘争をなすに至つたものであり、従つて又、右闘争の目的についても……年末手当要求の性格を有していたことは否定出来ないけれども、主として運転保安設備の改善要求を貫徹することにあつた」し、秩序違反の態様をみると、地本指令は「ただ恣意的に定められたものではないのであり、……又回復運転を行なわない点についても、……著しく不当な運転方法を指示したものともいえない。」一方、「一審被告が四国支社管内に於て本件闘争前後になした安全施設への予算の投入状況並びに施設改善の状況と、……踏切事故増加等の事実とを対比してみると、一審被告の本件闘争直前頃の安全施設改善状況が適切妥当なものであつたとは断定し難い」。「そして本件安全運転による列車遅延の程度は……総計においては平常の遅延を相当上回るものであるが個々の列車についてみれば最高一〇数分を出ない」。

次に地本三役を除く一審原告の関係について考えると、「同原告等は夫々四国地本徳島支部並びに同高知支部の各三役として夫々同様の立場で略同様の行為に出たもので、その間の責任に軽重の差は少ないと考えられる。即ち同原告等は夫々地本指令……の実施を確認し、……略右地本指令と同内容のものを各支部指令として発出し、各組合員にその実施を指示したものであるが、その指示も地本指令により細部に亘つて基準の定められていたものをそのままこれに従つて各乗務員に伝達した程度のものに過ぎない。……右両支部の区域は全国的に事情のわるい四国支社管内でも予讃線等に比し安全面では特に条件が悪く、従つて両支部の乗務員は元々日常の勤務から運転の安全について特に強い関心を持つていたものであり従つて四国地本管内においても右両支部のみが安全運転による列車遅延を生ぜしめたこともかような事情が強い要因となつたものと認められ、前記一審原告等の指示指導が特に効果的に行なわれた結果とは認められない。そして又……右一審原告等乗務員において本件安全運転と年末闘争との関連の意識も強くなかつたことが窺われる。……一方本件各停職処分によつて右一審原告等の蒙る損害額の総計はかなり高額となる。これらの事情を考慮すると、「各懲戒処分は著しく苛酷な処分であり、懲戒権行使の合理的裁量の程度を著しく越え客観的妥当性を欠くものであつて、懲戒権の濫用として無効と解すべきである」。

しかし、地本三役については、「本件闘争の指導的立場にあり、かつそれぞれ徳島支部、高知支部において闘争の指導に当つたものである」から、「本件闘争において果した役割、その他前記認定の本件闘争の動機、目的、秩序違反の程度等諸般の事情を総合すれば、同原告等の本件処分によつて蒙る損害の点を考慮しても同原告等に同原告等主張の如き各停職処分を選択したことは特に過重な問責であり、懲戒権の濫用があつたものとは認められない」。

〔評釈〕

一　安全運転闘争は、残業拒否、定時出退勤、休暇戦術などとともに順法闘争の一形態とされる。ここに順法闘争とは、日常守られて

いない諸法規を労働者が厳格に守つて、実質上怠業と同じ効果を生じさせ（例・安全運転闘争）、また法律上認められた権利・自由を労働者が一斉に行使して、そこに実質上ストライキと同じ効果をもたらす（例・残業拒否、休暇戦術）争議手段をいう。順法闘争は日本に特殊な争議手段であつて、一九五二年ごろから広範に行なわれるようになつたが、その直接的原因は、国家公務員法、地方公務員法、公共企業体等労働関係法、地方公営企業労働関係法において争議行為が禁止されていることにある。すなわち、官公労働者は、これらの法律によつて禁止された争議行為としての法的評価を回避するため、順法闘争を、それは「順法」行為であるから、法律で禁止される違法行為ではないと主張して行なつてきたのである（民間労働者の場合にも、労働関係調整法やいわゆるスト規制法があり、さらに労働協約に平和条項・争議条項がある場合には、多かれ少かれ同じ状況にあるといえる）。

かかる順法闘争は、使用者の日常の業務運営を妨げるものであるから、社会的事実としては争議行為の一種であることに異論をみない。しかし、法的意味においても争議行為に該当するかどうかについては説が分かれている。第一の見解は、労調法七条や公労法一七条などの規定から「業務の正常な運営を阻害」するものが争議行為であり、そこにいう「正常」の意味を、法規違反の事実であつても慣行的事実となつている業務のノーマルな運営状態であると解する[2]。この見解によれば、順法闘争は争議行為である。第二の見解は、学説の多数がとるもので、第一の見解とは反対に、「正常」の意味を「法律上正当」と解し、たとえ法規違反の状態が慣行化していたとしても違法な状態であることに変りなく、違法状態のもとでは業務の正常な運営というものは存在しない。したがつて、それを妨げても争議行為とはならないとする[3]。第三の見解は、順法闘争が法規違反の状態を改めることを目的とするときは争議行為といえないが、賃上げその他の要求を実現するために行なわれるときは争議行為となるという[4]。

本件では安全運転闘争が問題となつたが、裁判所は、従来の列車運転業務が安全を無視した「違法な業務運営の状態であつたとは認められない」。本件闘争は「多くの列車遅延を生ぜしめ、又列車の一部運転休止の事態を発生せしめた」のであるから、これにより国鉄の「業務運営が阻害されていることは明らかである」と判断した。このように、従来の業務運営が阻害され、しかもその運営に「違法」がないと認められた以上、右の第一の見解はもちろん、第二の見解によつても、本件安全運転闘争は業務の「正常な」運営を阻害するものと認めざるをえないであろう。また第三の見解にたち、本件闘争の目的が「仮令保安設備の改善を要求する為のものであり、乗務員及び公衆の生命身体の安全を確保する」ことにあつたとしても、従来の業務運営に安全の無視がなく違法がないとされる以上、右闘争は争議行為であると判断されることになるであろう。ただ本判決は、本件安全運転闘争が業務の正常な運営を阻害したということから、これを直ちに公労法一七条一項に違反する争議行為であるとの

結論を導びき出していない。もともと、公労法一七条一項が労使双方の争議行為を禁止したのは、「公共企業体等における企業主体の特殊性およびその社会的機能における公益性、社会性および独占性にかんがみ、公共の福祉を擁護するため、職員およびその労働組合により業務の正常な運営が阻害されることを阻止しようとするもの」(5)であるが、本判決は、全逓中郵事件および都教組事件における最高裁大法廷判決（昭和四一・一〇・二六、および同四四・四・二）に従つて、同条同項の趣旨を「公共企業体等の職員のなす具体的な争議行為の中、それが当該公共業企体等の業務の正常な運営を阻害し、かつ、国民生活全体の利益を害し国民生活に重大な支障をもたらす虞れのある行為に限つて禁止するにある」と限定解釈する。そして、そのうえでこの趣旨に従つて本件事実を考察し、右のように「多くの列車の遅延を生じ、又一部列車の運転休止を生ぜしめるような行為は、国民生活全体の利益を害する虞れのあるものであり、更に……列車の遅延により大幅に列車ダイヤが乱れることは、運転事故を発生せしめる危険性をはらむのであるから、それは国民生活全体の利益を害し、国民生活に重大な支障を与える虞れのあるもの」である、従つて、公労法一七条一項の禁止にふれる「違法な争議行為」にあたると判断している。ここに「国民生活に対する重大な支障」という判断基準は、きわめて不明確であり、具体的に何が国民生活に支障を与え、または与える危険性をもつかは、判例の形成に期待するほかないのかも知れない。本件では、判示程度の「阻害」をもつてこれに該当する「違法な争議行為」と判定されたが、これによれば、適法とされる争議行為の範囲は、かなり狭く限られるように思われる。なお、全農林警職法事件判決（最大判昭四八・四・二五）は、非現業国家公務員について、「全体の奉仕者」性などを根拠にその争議行為を一律全面的に禁止し、都教組事件判決の示した限定解釈論をくつがえしたが、その趣旨によれば、公労法一七条一項によつて禁止されない争議行為というものは存在しないことになるであろう。ただその後に出た順法闘争に関する判決では依然限定解釈論をとるものがあり（国労熊本地本事件、熊本地判昭四八・一〇・四――作業ダイヤどおりの作業のみを厳格に行なうという形での順法闘争を行なつたところ、懲戒減給処分を受けたことに関する。）、「国民生活に重大な障害をもたらすおそれがあるかどうかは、多数の列車の運行を著しく阻害しまたは、乗客その他の利用者に著しく迷惑をおよぼす行為か否かにこれを求め、この判断にあたつては、とりわけ争議行為の期間の長短、その規模、阻害された列車の種類などが重要な要素になる」と解したものがある。これは、動労幹部解雇事件判決（東京地判昭四七・一二・一九）と趣旨を同じくするものと思われるが、この判決では、この事件における行為は業務の正常な運営を阻害するけれども、公労法一七条一項に違反する争議行為とはいえないとされている。

二　本判決は、公労法一七条一項違反の争議行為については事業法の適用があるといい、千代田丸事件に関する最高裁判決を引用して、右各項違反者に対し、解雇するか否か、または国鉄法三一条による措置をとるかは、当局の合理的な裁量に委ねられると判示して

いる。千代田丸事件においては、「解雇するかどうか、その他どのような措置をするかは、……公社の合理的裁量に委ねる」と判示されているのであるが、ここに「その他どのような措置」とは、不明確ではあるが懲戒をも含むものと考えるほかはない。[6] そしてこの千代田丸事件では、一般労働法上問題とされる正当性の有無を問題としていない。従つて、その意味における正当な争議行為であつても、懲戒の対象となるという趣旨に解すべきであろうか。本判決も公労法一七条一項に違反する争議行為は、正当性の有無を問うことなく懲戒処分の対象となしうるとしていることに注意すべきである。

他方、この判決は、懲戒処分は合理的範囲に止めなければならないとしていることではすでにみたとおりである。そして、そのことから、懲戒権濫用の法理を用い、本件処分を地本三役を除いて無効であると判断した。この懲戒権濫用の法理は、前記全農林警職法事件に関する判決によつても何ら影響を受けるものではない。[7]

(1) 林迪広「怠業・順法闘争」労働争議法論・浅井清信教授還暦記念九四―九六頁、大脇雅子「順法闘争」新労働法講座4 一四五頁参照。

(2) 吾妻光俊「遵法闘争の法理」季刊労働法一五号七一頁、石井照久・要説労働法一七〇頁、日本化薬厚狭作業所事件（広島高判昭三四・五・三〇）参照。

(3) 窪田隼人「順法闘争とはなにか」窪田・本多・片岡・労働法の基礎知識一一〇頁―一一一頁、片岡　昇・労働組合法の争点二一六頁以下参照。

(4) 吾妻光俊編・註釈労働基準法三九二―三九三頁、本件一審判決（高松地判昭四一・五・三一）参照。

(5) 峯村光郎・公労法・地公労法（コンメンタール）一三四頁。

(6) 川口　実「争議行為に対する責任追求としての懲戒処分(三)」法学研究四四巻一一号五二頁参照。

(7) 本評釈二の部分については、川口前掲論文のほか、同「労働基本権制限の法理(下)」判例タイムズ三〇六号二頁以下参照。

宮本安美