

福岡、昭50不16、昭52. 6. 27

命 令 書

申立人 全国自動車運輸労働組合宏和運輸倉庫支部

被申立人 宏和運輸倉庫株式会社

主 文

- 1 被申立人は、被申立人会社福岡営業所における奥田定期便の乗務について、申立人組合の組合員と申立人組合員以外の者とを差別扱いすることにより、申立人組合の組合員に対する不利益取扱いをしてはならない。
- 2 被申立人は、本命令交付の日から5日以内に縦1メートル・横1.5メートルの模造紙に下記の内容を明瞭に墨書し、これを福岡営業所の従業員の見易い場所に2週間継続して掲示しなければならない。

記

当社は、奥田定期便の乗務担当割当の実施につき、貴組合員を他の従業員と差別して除外してきたことは、不当労働行為であることを認め、ここに陳謝するとともに今後このような行為を繰り返さないことを誓約します。

以上、福岡県地方労働委員会の命令によって掲示します。

昭和 年 月 日

全国自動車運輸労働組合宏和運輸倉庫支部

執行委員長 A 1 殿

宏和運輸倉庫株式会社

代表取締役 B 1

- 3 申立人のその余の申立を棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者

- (1) 被申立人宏和運輸倉庫株式会社（以下「会社」という。）は、肩書地（編注、京都市）に本社を置き、京都市、東京都、福岡市に営業所を有し、本件申立当時従業員約160名を雇用し、貨物自動車約70台を使用して一般区域貨物運送を主たる業務としている。
- (2) 申立人全国自動車運輸労働組合宏和運輸倉庫支部（以下「組合」という。）は、昭和45年企業内組合として結成された宏和運輸倉庫労働組合が発展的に解消し、その組合員であった約100名の者が昭和47年11月に全国自動車運輸労働組合（以下「全自運」という。）に個人加盟し、その者らによって全自運の支部として同月18日に発足したもので、分会として京都本社分会、吉忠分会、福岡分会がある。

会社にはこのほか、同月27日に結成された同盟交通労連に加盟している労働組合（以下「新労」という。）がある。

2 本件申立に至る労使関係

- (1) 昭和47年11月全自運に加盟する組合が発足したことを契機として会社は、同月24日、労務担当課長としてB2を入社させ新たな労使関係に対応させることにした。

B2の入社後数日して新労が結成されるや組合からの脱退者が続出し、同年の年末一時金交渉が妥結した時点では申立組合員数は発足当時の約4分の1に激減した。

- (2) 昭和48年1月24日、会社は申立人の組合事務所及び組合掲示板について新労には貸与していないことを理由にその使用を禁止する旨通告した。

組合は直ちに抗議したが掲示板のビラが会社職制によって剥ぎとられるにおよび、組合は、京都簡易裁判所に対し、会社の妨害の排除を求めた仮処分の申請を行なったところ、同裁判所は、同年2月9日申請人の使用占有を実力で妨害してはならないとの決定をなした。

- (3) 組合は昭和48年3月以降再三にわたり春闘に関する団体交渉の申入れを行なった

が、会社は団体交渉の人員、時間を制限する条件を示し、それを呑まなければ団体交渉に応じない態度を固執したため団体交渉は進展しなかった。

そこで組合は同年5月25日、会社の態度は不当労働行為であるとして京都府地方労働委員会に救済を求める一方、就業時間中に腕章を着用するいわゆる腕章着用闘争を開始したところ、会社は腕章着用者に対し「下車勤務」を命じ就業を拒否したため、紛争はエスカレートしていった。

しかしながら、京都府地方労働委員会が同年6月29日、団体交渉の際の人員、時間制限を不当労働行為と認定し、団体交渉を拒否してはならないと命令したことから、翌7月20日団体交渉が再開され紛争は終結した。

なお、紛争が終結するに際し会社では労務担当課長のB2が退職し、後任としてB3が入社している。

3 奥田便について

- (1) 奥田便とは、会社と取引のある奥田運輸株式会社が顧客から継続的に委託された商品の運送を会社が下請して福岡・東京間を定期的に往復運送する貨物便の呼称である。

同便は昭和47年8月から一時中断していたものを翌48年10月末に再開したもので、当時は福岡を出発し京都を中継点として東京まで運行していたのであるが、福岡営業所の乗務員は福岡から京都まで運送し、京都で東京から運送してきた便に乗りついで福岡に帰ることとされていた。しかし、昭和49年6月からは、京都での中継を廃止し福岡・東京間を直行便5日間で往復している。

同便は一般便に比して新しい車輛が充てられ、直行便であることから荷物の積降しの作業も少なく勤務も安定しているが、賃金については殆ど差はない。

- (2) 会社は、奥田便を再開するにあたり、同便の乗務員について福岡営業所に対し、申立組合員を除外し新労組合員の中から正乗務員3名、副乗務員3名、計6名、3チームの人選を指示した。

福岡営業所ではB4所長・B5課長・B6係長が人選に当たったが、奥田便再開の噂を耳にした申立組合員のうちA2・A3がかねてB4所長に乗務を希望していたとこ

ろから同所長らは右両名で1チーム、残りの2チームについては新労組合員の中から正乗務員としてC1・C2副乗務員としてC3・C4・C5を選考した。またA2・A3が本社で採用されなかった場合の予備に新労組合員のC6を選考し、同所長が本社に報告した。

本社では正乗務員にC1・C2・C6、副乗務員にC3・C4・C5に決定し、全員新労組合員をもって奥田便乗務員に充てた。

なお、当時の福岡営業所の乗務員数は約30名で申立組合に属する者約10名、新労に属する者約15名、いずれの組合にも属さない者が約5名であった。

- (3) 会社は、昭和49年2月申立組合員が担当していた車輛2輛を廃車し、新車2輛を購入したが、従来は廃車となった車輛の担当者に新車を充てる慣行であったにもかかわらず、新車を奥田便に充てて奥田便に使用していた車輛2輛を申立人組合員に使用させた。

一方組合は、同年4月以降、奥田便に新労組合員のみを乗務させていることを問題にして、会社に対し申立組合員にも平等に乗務させるよう要求するに至った。

- (4) 会社は、昭和49年6月、奥田便の運行について京都での中継を廃止し、福岡・東京間を5日間で往復する直行便に変更したが、その際新たに荷物が増加したため同便に使用する車輛を1輛増車し、車輛4輛、乗務員正・副各々4名を充てることにした。

ところが同年4月、奥田便に乗車していたC6・C5が新労を脱退し申立人組合に加入したことから、会社は、同人らを奥田便乗務から外して一般便乗務とし、新たに奥田便乗務員正・副各々2名を補充することにし、新労組合員であるC7・C8を正乗務員に、C9・C10を副乗務員に決定した。

なお、この運行体制の変更に際しても申立組合員であるA3・A2・A4が乗務を希望していた。

会社は申立組合員の奥田便乗務を忌避してきたが、現在では1年程以前から奥田便が不足するとして一般便の中から週に1便、乗務員を固定せず申立組合員、新労組合員を問わず補充してきている。

4 一般便車輛の減車に伴う交替勤務体制について

会社福岡営業所では昭和49年9月当時、一般便には8輛を充て申立組合員15名、新労組合員2名、計17名を担当車輛を固定して8チーム(1名は予備)で乗務させていたが、申立組合員が乗務していた車輛1輛がエンジン部分の故障を起したため廃車し、本社から代替車輛を補充して営業していた。

ところが翌10月、不況により一般便の荷が減少したとして、福岡営業所はその車輛を本社に返し、車輛7輛を17名の者が交替で使用し、余剰の乗務員は帰って来る車輛を待って乗務するいわゆる着発体制をとった。

しかしながら、新労組合員2名はほとんど待機することがなく、従って申立組合員は絶えず待機を命ぜられ勤務が不安定となった。

一方、同営業所ではこの間において車輛の不足から従来からあった荷の一部の輸送を下請で賄った経緯がある。

しかし、その後6名の退職者が出たため現在では車輛5輛で乗務員11名(申立組合員10名、新労組合員1名)となり従前の担当車輛制に戻っている。

第2 判断及び法律上の根拠

申立人は、被申立人が福岡営業所における奥田便の勤務につき申立組合員が乗車を希望しているにもかかわらずこれを排除し、新労組合員のみをもって充てているのは労働組合法第7条第1号の不利益取扱いに該当し、なお被申立人会社が福岡営業所における一般便の勤務につきほとんど申立組合員のみを充て、従来は担当車輛制であったのに昭和49年10月から乗務員17名につき車輛7台を割当て、いわゆる着発体制をとったのは同じく申立組合員に対する不利益取扱いであるとしてその救済を申立て、これに対して被申立人会社は、不当労働行為意思の存在を否定し、特に申立人組合のいう一般便の着発体制については、その後退職者が出たため現在は車輛5輛で11名の乗務員が勤務し、従前の担当車輛制に戻っているため救済申立の理由がないと争うので以下判断する。

1 奥田便について

(1) 昭和47年11月申立組合が結成されて以後昭和48年10月に奥田便が再開されるまでの

間に申立組合と被申立人会社との間に種々の紛争があったことは先に本件申立に至る労使関係の項で認定した通りである。

ところで、会社は奥田便を再開した当初から福岡営業所に対し、申立組合員を除外して新労組合員の中から正乗務員3名、副乗務員3名、3チーム計6名の人選を指示したが、福岡営業所では奥田便再開の噂を耳にした申立組合員のうち、A2・A3の両名が乗務を希望し、会社ではかような場合には通常勤務の古い者の順序で選定する慣行があったので、同営業所長らは右両名で1チーム、残りの2チームについては新労組合員の中から選考するように本社に上申したところ、会社では右両名を除外し、正乗務員3名、副乗務員3名はすべて新労組合員をもって充てた。

なお、奥田便再開に当っては給与、勤務条件等につき会社において一般に公示して明示しなかったため希望者が少なく、新労組合員の中には会社から無理にすすめられて奥田便乗務者となった者もいた。

会社は昭和49年2月申立組合員が担当していた車輛2輛を廃車し新車2輛を購入したが、新車を奥田便に廻し奥田便に使用していた車輛2輛を一般便の申立組合員に使用させる等のことがあり、奥田便の勤務が一般便に比較して給与・勤務条件等の点で安定していることが判ったので、申立組合は同年4月以降奥田便に新労組合員のみを乗務させていることを問題として会社に申立組合員も平等に乗務させるように要求するに至った。

会社は昭和49年6月奥田便の乗務について従来の京都での中継を廃止し福岡・東京間を5日間で往復する直行便に変更し、同時に荷物の増加により車輛を1輛増車し、奥田便の車輛4輛、乗務員正副各々4名を充てることにした。

ところが、同年4月従来奥田便に乗車していたC6・C5両名が新労を脱退し、申立組合に加入したことから同人らを奥田便乗務から外して一般便乗務としたため、新たに奥田便乗務員正・副各々2名を補充する必要を生じ正乗務員2名、副乗務員2名にはすべて新労組合員をもって充てた。

なお、右運行体制の変更に際しても申立組合員であるA3・A2・A4の3名が乗

務を希望したが除外された。

叙上のように、被申立人会社福岡営業所における申立組合員は約10名、新労組合員も約10名でほぼ同数であるところ、昭和48年11月の奥田便再開及び翌49年6月の奥田便の運行体制の変更に当り、会社が当初から申立組合員の奥田便の乗務を拒否し、申立組合員の乗車希望者があるにもかかわらず、ことさらにこれを除外し新労組合員のみを乗務させているのは、申立組合員に対する不利益取扱いというべきである。

- (2) 被申立人会社は極力会社の不当労働行為意思を否定し、奥田便に乗務している新労組合員と一般便に乗務している申立組合員との間には給与面の差はないことを強調する。

しかしながら、労働者の労働条件はひとり給与の面だけでなく、勤務時間、その他の諸条件を総合的に考慮して判定すべきものであることはいうまでもなく、たとえ給与があまり違わないとしても奥田便の乗務者は一週間3日ないし5日の定期便で勤務状態が安定し給与面も当初から予測ができること、これに反して一般便乗務の場合は積荷の量が不安定で短距離輸送のため荷物の積降しの回数が多く、ことに福岡営業所では従来乗務員正副2名で1台の車輛を持ち車として使用する担当車輛制をとっていたところ、昭和49年9月頃から一般便について減車により車輛7輛を17名の者が交替で使用し余剰の乗務員は帰ってくる車輛を待って乗車するいわゆる着発体制をとり、勤務が非常に不安定となり、比較的新しい車を奥田便に廻し古い車を一般車に廻す等のことがあったので、一般便に勤務する申立組合員は給与その他の勤務条件の点において甚だしい不満と不安感を持つに至ったことが認められる。

ことに本件においては従来申立組合と会社との間に種々の紛争があった経緯から考え、会社が奥田便の乗務については当初から労務対策上の意図をもって新労組合員のみを奥田便の乗務に充て、申立組合員をもって一般便乗務に充て、右両組合員を職場の面から切り離すという一定の方針の下に行なわれたことが窺えるのであって会社は人事権の行使は会社の専権に属するというがこれはまさにその限界を超えるものといわざるを得ない。

また、会社は申立組合員はストライキをやり荷主に対して迷惑をかけるおそれがあるから奥田便に乗車させられないともいうが、ストライキ中でも労使の協定により荷主に迷惑をかけない方法はあるはずであり、このことは申立組合員に対して奥田便乗務を拒否する正当な理由とはならない。

会社は1年程前から新労組合員のみによる奥田便では車輛が不足するところから、やむを得ず一般便の中から週に一遍乗務員を固定せず申立組合員も含めて補充的に奥田便の輸送に当たらせているが、現在までのところ荷主に不都合を与えるような事態は発生していない。

以上判断した事実からすると奥田便乗務に当たり会社が申立組合員を除外するについて不当労働行為の意思がないものとは認め難く、会社が奥田便乗務につき新労組合員のみを充て申立組合員を除外しているのは労働組合法第7条第1号にいう申立組合員に対する不利益取扱いに当たるといふべきである。

2 一般便車輛の減車に伴う交替勤務体制について

被申立人会社福岡営業所では昭和49年9月当時、一般便には8輛をもって申立組合員15名、新労組合員2名計17名（1名は予備）で8チームを編成し担当車輛を固定していたが、その後不況により一般便の荷が減少したとして車輛を減車し比較的古い車を一般便に廻す等のことがあり、車輛7輛を17名の者が交替で使用する着発体制をとったことは先に判断したとおりである。

ところで組合は、一般便について会社が申立組合員に対して取っている着発体制は、奥田便に乗務して担当車輛制をとっている新労組合員と比較して申立組合員に対する不利益取扱いに当たるとしてその救済を申立てているがその後6名の退職者が出たため現在では一般便の車輛5輛で乗務員11名（予備員1名）となり従前の担当車輛制に戻っていることが認められるので、この点に関する救済はもはやその必要がないものといふべきである。

なお、申立人の求めている謝罪文の掲示及び手交については主文記載のポストノータイスをもって相当と判断する。

よって、労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条の規定により主文のとおり命令する。

昭和52年6月27日

福岡県地方労働委員会

会長 副 島 次 郎