大阪、昭48不61・83、昭49.３.14

# 命　　令　　書

申 立 人　全自交三菱興業労働組合

被申立人　三菱興業株式会社

## 主　　文

1　被申立人は、申立人組合員を直ちに就労させなければならない。

2　被申立人は、昭和48年12月９日以降にストライキを解除された申立人組合員に対しては、その日は通常の勤務をしたものとして扱い、得たであろう賃金相当額（ただし、既に支給した金額を除く）を支払わなければならない。

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

被申立人三菱興業株式会社（以下「会社」という）は、肩書地において車輌約80台をもってタクシー事業を営んでいる会社であり、申立人全自交三菱興業労働組合（以下「組合」という）は、会社の従業員15名をもって組織されている労働組合である。

2　ストライキの経過

⑴　昭和48年６月20日、組合は、春の賃上げ要求に対する会社回答を不満として「反復24時間ストライキを翌21日始業時から決行する」との旨を会社に通告し、全組合員がストライキにはいった。以後、連日、組合は「前日に引続き反復24時間ストライ

キをする」旨の通告を繰返し、全組合員によるストライキを続けてきた。

⑵　48 年 12 月９日、組合は会社に「Ａ1（以下「Ａ1」という）Ａ2（以下「Ａ2」という）両名を除き、12 月８日に引続き同月９日始業時より反復 24 時間ストライキをする」旨の通告をし、両名を就労させるよう求めたが、会社は「組合の通告は理解しがたく認められない」と回答して、これを拒否した。なお、Ａ1は組合の執行委員長であり、Ａ2は同書記長である。

組合は、翌日以後も連日、同様のいわば逆指名ともいうべきストライキ通告をなしつつ、Ａ1、Ａ2両名（日によってはそれ以外の組合員を加えたこともあった。その状況は下記のとおりである）を就労させるよう会社に要求し続けてきたが、会社はすべて拒否した。

この連日のストライキ通告、就労申出は、通常、Ａ1またはＡ2のいずれかが始業時に会社事務所へ出向いて行なっていたが、その間、他の者は会社構内の組合事務所に待機していた。

記

ストライキ解除の状況

| 年月日 | ストライキから除かれた組合員 |
|---|---|
| 48.12.19 | Ａ3、Ａ4、Ａ5 |
| 49. 1.11 | Ａ6、Ａ3、Ａ7、Ａ5、Ａ8、Ａ9、Ａ10 |
| 49. 1.13 | Ａ3、Ａ4、Ａ5 |
| 49. 1.15 | Ａ3、Ａ4 |
| 49. 1.17 | Ａ4、Ａ11、Ａ12、Ａ8、Ａ13、Ａ14 |
| 49. 1.18 | Ａ7、Ａ6、Ａ9、Ａ5、Ａ8 |
| 49. 1.20 | Ａ4、Ａ5、Ａ9、Ａ14、Ａ3、Ａ8 |

⑶　48 年 12 月 18 日、会社は組合に対して書面で「会社はＬＰガス（タクシーの燃料である液化石油ガスのこと）の供給削減を受けている。12 月の供給は 11 月の実績によるため、当社で稼動しなかった者の運行を可能とするＬＰガスの配分がないので、Ａ1、Ａ2両名の就労は直ちにはできない。しかし、その保障については今後とも組合と継続して交渉する考えがある」旨通告した。

⑷　48 年 12 月 27 日、組合と会社は団体交渉をした。席上会社側は、$A_1$、$A_2$の就労申出は受入れなかったが、「両名については平均賃金の 60％の補償をする」旨の発言をし、同月 29 日にその額を支払い、両名はこれを賃金の内金として受取る旨意思表示して受領した。

⑸　49 年１月 10 日、組合と会社は団体交渉を持ったが、この日も会社側は燃料事情がいぜん悪いとの理由を述べて、$A_1$、$A_2$の就労申出を受入れなかった。

⑹　49 年１月 25 日午前８時 45 分ごろ、組合は会社に対し文書をもって「ストライキを解除し、全員直ちに就労する」旨の通告を行なった。

同日、午前９時半ごろ、$A_1$、$A_2$の両名は、会社事務所で会社の専務取締役Ｂ（以下「Ｂ専務」という）に会い、「ストライキを解除したんだから、直ちに全員就労させろ」と抗議したが、Ｂ専務は、これを拒否した。

以後会社は、連日の組合の就労要求と抗議を受けながらも、今日に至るまで組合員の就労を拒み続けている。

３　燃料供給削減の実態等

いわゆる石油危機のため、48 年 12 月初旬から、会社は燃料の供給削減を受けはじめた。その後 49 年に入ってからは情勢が変化し、削減率も緩和されつつあるが、49 年２月現在、なお完全には従前に復していない。

しかし、このような情勢のなかで会社は、48 年 12 月 16 日と 49 年１月 21 日の両日、同系資本のタクシー会社数社と共同で、新聞紙上に、タクシー乗務員募集の広告を出している。

第２　判断

会社は、会社が組合員の就労申出を受入れない理由を次のように述べて不当なものではないと主張する。すなわち、会社は石油危機のため昭和 48 年 11 月の実績を基準に燃料削減の措置を受け、このため従業員には有給休暇の消化奨励等の対策を強いて休車をふやすことを余儀なくされていた、このようなところへ、同月の稼動実績のない組合員から、それも同年春闘未解決との関係上きわめて不安定な就労の申出を受けても、それを受入れる

ことは実際上無理である、また同年 12 月 9 日以来の部分的ストライキ解除は組合の組織全体がストライキを続行しているなかでその最高指導者のみが就労するというものであって、通常考えられない変則的なストライキ形態であり、いつまたストライキに参加されるか判らず、常識的に理解しがたいものがある、と。

よって、以下判断する。

組合のやり方は、指名による部分的なストライキ解除といえるもので、いわゆる指名ストライキとは逆に少数の組合員だけをストライキから離脱させるものである。

このようなストライキも指名ストライキと同様使用者側にできるだけ打撃を与え、組合側はストライキによって失う賃金を最小限にとどめようとするものであり、法的には正当と見なされるものであるが、操業体制における使用者の統一的な指揮命令を混乱阻害させるという意味で適正を欠く場合があるといえる。しかして、本件の場合、たしかに、前記認定のようにストライキ解除者は日によって異なり、その人数の増減も甚だしいのであるから、日日配車を行なわなければならないタクシー業の特殊性から見て、組合のストライキの態様は会社の操業体制をいたずらに混乱させる点が見受けられたことは確かであるが、これをもって直ちに違法とまでは言えない。しかも、乗務員募集の事実からみても、会社は努力すれば、ストライキから解除された一部組合員を就労させることは可能であったと認められる。また、ストライキの原因である 48 年度賃上げ要求は未解決であるとはいえ、組合がストライキの全面中止を会社に通知するにいたった以上会社が全組合員の就労を拒む理由もない。よって、この点に関する会社の主張は認められない。

次に燃料不足について見る。たしかに、石油危機のあおりで会社の事業活動がある程度制約を受けたであろうことは察せられる。しかし、実際にどの程度の燃料供給削減を受け、どれだけの休車を余儀なくされたか等についての十分な疎明はない。また、燃料不足のため大量の休車を余儀なくされ従業員に休暇をとらせるなどの対策をとらざるを得なかったという会社の主張と、ちょうど、その燃料不足の最中にも運転手を募集していた会社の行動との相関関係は理解しがたいところがある。以上あわせ考えれば、会社のいう燃料不足も、48 年 12 月中のきわめて限られた期間を除き、さほど深刻なものではなかったと判断

せざるを得ない。

まして49年に入ってからは、燃料事情も次第に好転しているのであるから、これを今に至るまで一貫して組合員の就労を拒んでいる理由とすることは当を得ない。

以上のように会社の主張には合理性がなく、一方、この労使が鋭い対立関係にあることが、過去半年以上にわたるストライキからして明らかであるから、本件就労申出の拒否は、組合員を不利益に扱い、もって組合の弱体化を図ったもので、労働組合法第7条第1号および第3号に該当する不当労働行為であると見るべきである。

なお、会社は、就労させなかった組合員に対して支給すべき賃金については、ストライキから解除された組合員がその都度現実の労務の提供をしていないから、会社としては賃金全額を支払う義務はないが、ただ会社が前もって組合員の就労を拒否していたことは、組合員に対する会社の休業の通告と考えられるから、使用者の責に帰すべき事由による休業として労働基準法第26条により平均賃金の60%の支払い義務があるのみであるという。

就労申出の拒否が休業であるとの主張が不当であることは既に述べたところから明らかである。次に現実の労務提供がなかったという点であるが、48年12月9日以降のストライキ通告（一面からいえば一部解除通告）に際して、ストライキから解除された組合員が必ずしも全員会社事務所に出向かなかったのは、会社のいうとおりである。しかし、それらの者は、会社の就労申出拒否の態度がはっきりしていたため、会社構内の組合事務所に待機していたのであるから、これをもって、現実の労務の提供をしなかったとすることはできない。

なお組合は本件について陳謝文の掲示をも求めるが、主文救済をもって足りると判断する。

以上の事実認定および判断に基づき、当委員会は、労働組合法第27条および労働委員会規則第43条により、主文のとおり命令する。

昭和49年3月14日

大阪府地方労働委員会

会長　川　合　五　郎