

兵庫、昭51不1、昭53.5.12

命 令 書

申立人 全日本運輸一般労働組合神戸支部

被申立人 森本陸運株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人組合森本陸運倉庫分会に所属する組合員に対し、長距離運行乗務に関して、組合員以外の乗務員との間に差別をしてはならない。
- 2 被申立人は、別表（末尾添付）記載の申立人組合森本陸運倉庫分会所属の組合員に対して、それぞれ同表差額合計欄記載の金員を支払え。
- 3 被申立人は、本命令書交付の日の翌日からひきつづき1週間、下記文言を縦1メートル、横2メートル大の白紙に墨書し、本社内の従業員の見易い個所に掲示しなければならない。

記

誓 約 書

会社が昭和51年10月28日から昭和52年5月22日まで貴組合森本陸運倉庫分会所属組合員を長距離運行に乗務せしめなかった行為は、兵庫県地方労働委員会によって、貴組合と組合員に対する不当労働行為であると判断されました。

よって、ここに深くおわびするとともに、今後かかる行為を行わないことを誓約します。

昭和 年 月 日

全日本運輸一般労働組合神戸支部

執行委員長 A1 殿

森本陸運株式会社

代表取締役 B1

理 由

第1 認定した事実

1 当事者

- (1) 申立人は、トラック運送ないしこれに関連する事業に従事する組合員で組織する労働組合で、旧称を全国自動車運輸労働組合神戸支部（以下「全自運」という。）といい、使用者である被申立人森本陸運株式会社（以下「会社」という。）の従業員をもって組織する森本陸運倉庫分会（以下「分会」という。）を含め、38分会、約500名の組合員を有する。申立人が本件で救済を求めるA2、A3、A4、A5、A6、A7、A8、A9、A10、A11、ならびにA12は、分会に所属する分会員である。
- (2) 被申立人会社は、肩書地（編注、神戸市）に本店を有し、旧商号を森本陸運倉庫株式会社と称し、一般区域貨物自動車運送事業を営む資本金1億5千万円の株式会社である。保有車輛は、大型冷凍車25台、大型平ボデー車1台、2トン車7台、中型車25台合計58台である。

2 会社の賃金形態

- (1) 会社の従業員のうち乗務員の賃金形態については、「乗務員賃金規程」にその定めがあり、本給のほかに職能給、役付手当、精勤手当、無事故手当、奨励手当、調整手当が加算されたものが基準内賃金とされている。うち精勤手当は、その月の給与計算期間中の休日を除き、出勤すべきすべての日を出勤し、又は1回の片途走行が200kmを超える遠距離走行を9回以上運行した者に対し、月額15,000円が支給され、無事故手当は、その月の給与計算期間内に20日以上勤務し、無事故で勤務した者に対し、月額15,000円が支給されるものであり、奨励手当は、大型冷凍車長距離班、大型冷凍車近距離班、大型平ボデー班、中型平ボデー班に属する乗務員に対し、フェリー、高速道路、有料道路料金を控除した1か月の水揚げ額が、大型冷凍車長距離班については75万円、大型冷凍車近距離班については70万円、大型平ボデー班については60万円、中型平ボデー班については35万円の各基準を5万円超えるごとに、5,000円を加算して支給されるものである。また、

昭和52年4月の賃金規程の改正までは、遠距離手当の制度があったが、これは1回の片途走行が200kmを超え、かつ、それが時間外走行となる遠距離走行について、1km当たり10円の割合で計算した額を支給するものであり、この場合には、遠距離手当を時間外手当に充てるものとされていた。また、所定就業時間内で200kmを超える遠距離走行をした場合にも、当分の間遠距離手当を支給することとされていた。

- (2) 会社の発足当初は、時間外手当の算定方法について、指定出発時刻から時間外運行に入る時刻を予定して計算する「指定出発時間制」を採用していたが、昭和44年7月頃から主要な行先について、あらかじめ時間外運行となる時間数を定めておく「標準時間制」に改め、次いで昭和48年12月頃から、前記のように距離を時間に換算して手当を支給し、これを時間外手当とみなす「距離制（遠距離手当制）」を採用した。本制度を採用した当時、会社の計算ではキロ当たり約7円を支給することで、時間外手当に見合う額を支給することになると考えられたが、会社はゆとりを見てキロ当たり10円としたものであった。昭和49年、50年及び51年の春のベースアップの結果、時間外手当の算出の基礎となる諸手当は増額されたが、会社はその都度キロ当たり10円の基準額が、時間外手当に見合う額として相当であるかどうかの点検をしなかったため、少くとも昭和51年の春のベースアップ時から後には、法定の時間外手当を下廻る額が支給される者も生ずる結果を招来した。
- (3) また、会社には賃金規程に定めた基準により、登録の古い車に乗務する者に対しては1か月15万円、新しい車については14万円あるいは13万円を最低保障給として支給する制度がある。
- (4) 賃金は、前月16日に起算して当月15日に締め切って計算し、毎月25日に（支給が休日に当たるときはその前日に）本人に支給される。

3 大型冷凍車乗務員の班編成

会社は、昭和51年3月16日以降、大型冷凍車乗務員について、主として中近距離の運行に従事する（社内では横持ちという）1班と、長距離の運行に従事する2班に区分して所属させた。分会員A8、A9、A10、A11は1班に、A2、A3、A4、A5、A6、A7、

A12は2班にそれぞれ所属するものとされたが、その後も業務繁忙の故もあって、所属する班に左右されることなく遠距離乗務を続けていた。

4 長距離運送の年間サイクル

会社の長距離運送は、毎年1月ないし3月は比較的に暇であり、4、5月から忙しくなり、8月の盆の時期に少し落ち込むほかは9月頃まで繁忙期が続き、以後は漸減して12月の年末需要期に多少忙しくなるという年間サイクルを繰り返している。この事実は乗務員の給与額にも反映し、繁忙期は支給額が多くなっている。

5 運行上の諸問題

(1) 過積運行

大型冷凍車は、9トン500ないし10トンが有効積載量であるが、装備や燃料に約1トンの荷重がかかるため、積荷は8トン500ないし9トン程度しか積載ができない。ところが、荷主からのオーダーは、その7割ないし8割がネット10トンあるいは11トンで出され、これに梱包資材や附着氷の重量を加えれば12トンないし13トンの積載量となる。オーダーの2ないし3割は、更に大きな重量での注文であり、積載量違反で警察等の取り締まりの対象となることがある。警察は約2トンの過積で乗務員に始末書の提出を求め、あるいは反則金を課すが、反則金は会社が負担している。過積による違反を重ねて運転免許停止処分を受けた乗務員は、会社から助手勤務を命ぜられるが、給与の大幅な減少は免れない。

(2) 区域外運送

会社の事業免許は、兵庫県および大阪府に発着する貨物の輸送について付与されているところ、昭和46年に会社が日本水産東京本社と運送契約を締結後、免許を受けない区域に発着する貨物の輸送を取り扱う、いわゆる区域外運送を行うようになった。区域外運送の車輦に乗務する乗務員は、一般的に長時間労働に従事する結果となる。

(3) ワンマン運行

会社は、昭和44年5月頃以降、長距離運行についても乗務員1名による運行を行っている。

6 分会と森本陸運倉庫労働組合の結成ならびにその後の経過

(1) 会社の大型冷凍車乗務員 A12は、労働の過重を改善するために労働組合の結成の必要を感じていたが、昭和51年8月30日、乗務員 A11の解雇問題に関し、会社と意見の相違が生じたのをきっかけに、労働組合結成の決意を固め、同僚への呼びかけを始めたが、同年9月16日、とりあえず A12と A11の両名が非公然に個人加盟として全自運の組合員となった。

(2) 一方、全自運の分会結成の動向を察知した冷凍車乗務の B 2 班長、B 3 副班長らは、昭和51年9月末頃、全自運に対抗する別組合の結成を決意し、従業員に呼びかけて10月1日に森本陸運倉庫労働組合（以下「森本陸運組合」という。）を結成し、直ちに会社に対して組合結成通知書と要求書を提出、10月5日には、会社との間に下記内容の協定を成立させた。

ア 従来労働慣行として行っていたワンマン運行を継続する。

イ 会社は、組合員が同一車輻に乗務できるよう配慮する。

ウ 時間外手当が走行手当に振り替えになった関係上、土曜積込み日曜発走の場合は、従来どおり日躍を出勤扱いとしない。但し、走行区間により、車輻の走行の難易に鑑み、次のとおりの残業時間を付加する。

戸畑、新潟行 2時間

福岡、福島行 4時間

佐賀、熊本行 6時間

長崎、大分行 8時間

なお、上記着地近辺は、上記に準ずる。

エ 会社は、帰り荷等の関係で着地泊りになった時は、従来どおり食事手当2食分を支給する。なお、2日目より3,000円を支給する。

(3) A12らは昭和51年10月11日に分会を結成し、10月14日会社に分会結成通知書を提出するとともに、下記内容の要求書をもって、団体交渉の開催を申し入れた。

ア 全自運森本陸運倉庫分会を組合として認めること。

- イ 組合事務所を本社事務所内に設置すること。
- ウ 組合休日を年間60日認めること。
- エ 必要備品、電話器、机、椅子、黒板等を貸与すること。
- オ 会社は、企業の解散、縮小、従業員の配置転換等その他生活に重要な変化を及ぼす事項については、事前に組合と協議し同意を得ること。
- カ 就業時間内の組合活動を認めること。
- キ 賃金体系を昭和51年10月16日をもって次のとおり改正すること。

基本給		150,000円
精勤手当		3,000円
家族手当、通勤手当		現行どおり
住宅手当		10,000円
大型手当		20,000円
中型手当		10,000円
最低保障	大型車	220,000円
	中型車	200,000円
	小型車	180,000円

- ク 食事代は、今後キロ当たり4円とすること。
- ケ 労働基準法を遵守し、過去2年間の未払賃金を全額支払うこと。
- コ 青果物等の運送に関しては、今後2人運行を実施すること。
- サ 過積運行は、今後一切させないこと。
- シ 今後泊りについては、1日につき5,000円を支給すること。
但し、地方における横持運行も泊りとみなす。
- ス 大型平ボデー車は、原則として助手をつけること。
- セ 業務上必要と認められる備品、安全靴、作業用ゴム手袋を支給すること。
- ソ 業務上必要な車輛には、寝具一式を支給すること。

(4) 昭和51年10月18日 A12は、労働基準監督署に監督官を訪ね、長距離運送に伴なう労働

問題について相談したところ監督官は、翌19日に会社を訪問し、昭和42年2月9日基発第139号通達「自動車運転者の労働時間等の改善基準について」（いわゆる2・9通達）に抵触する疑いがあるとして調査を行い、また、A12らの相談を受けた陸運事務所は、会社に対して区域外運送の問題について資料の提出を求めたので、会社のB4営業本部長は10月25日に資料を持参して陸運事務所に出頭した。

- (5) 昭和51年10月26日、会社と分会間の第1回団体交渉が開催されたが、会社は事前に分会の要求事項を検討し、分会が要求事項について弾力的に考慮しないときは、分会員を長距離運送に乗務せしめないこともやむなしとの方針をもって臨み、冒頭会社側から、分会員が労働基準監督署等に通告したことに対し激しい憤りの表明があった後、要求事項について回答がなされた。会社は、就業時間内の組合活動については、これを拒否し、賃金体系の改正については、例年4月に改正するが、分会提示の如き内容では受け入れ難いとし、食事代をキロ当たり4円にする問題については、考慮をしてみる旨回答し、過去2年間の未払賃金問題については、これが存しない旨を、青果物等の運送について2人運行を実施する要求に対しては、ツーマン乗務を要求するのであれば、1名に支払われる賃金を2名に割る必要が生ずる旨をそれぞれ回答し、過積運行については、常識的な範囲で乗務しなければ経営が成り立たない旨を、泊りについての金銭の支給については、翌年の4月に検討する旨を、大型平ボデー車に助手をつける問題については、仕事の種類によって必要があればつけるが、助手が原則では困る旨を、安全靴、作業用ゴム手袋の支給については、安全靴代の半額を会社が負担し、手袋は考慮する旨を、寝具の支給については、既に実施済みである旨をそれぞれ回答した。過積問題については、交渉開始前の雑談中に組合側から100キロ超過でも違反は違反だとの発言があり、また、団体交渉の中でも過積は過積だとの発言があったところから、会社は分会員がネット10トンの貨物を積んでも乗務する意思が無いものと受けとり、また過去2年間の未払賃金の問題については、分会から1人当たり100万円に達する旨の発言があったので驚き、万が一そのような事態であれば会社の経営上支障が生ずることを恐れ、早急な対策を樹てる必要を認識する一方、あるいは過去の時間外手当について、支払不足が生じているか

も知れない旨を自覚するに至った。

(6) そこで会社は、翌10月27日に森本陸運組合と団体交渉を開催し、28日には同組合との間で次の内容の協定書を取り交わし、同組合の組合員についての過去2年間の未払賃金の請求権を放棄させた。

ア 会社は、組合に対し、昭和51年10月迄の奨励手当過払による返却請求権を放棄する。

イ 組合は、会社に対し、過去2年間の未払賃金の請求権を放棄する。

ウ 奨励手当については、昭和51年11月以降昭和52年3月迄現行規程に修正し、会社は別途5,000円をその他手当として支給する。

エ 時間外手当の計算にあたっては、未算入であった奨励手当を計算基礎に算入する。

(7) 会社は、森本陸運組合と前記協定が成立した10月28日から分会員に対して、長距離運送に乗務させることを一切中止した。分会がこれに抗議すると、会社は「全自運の要求書どおりにすると長距離運送はできない」「全自運のたれ込みのため仕事が大幅に減った」等と主張して、抗議に耳をかさなかった。

(8) 会社は、昭和51年10月末頃から区域外運送を減らすように自己規制を開始した。

(9) 会社は陸運事務所より、昭和51年12月27日頃から10日間、4台の運行停止処分を受けた。この4台には、分会員の乗務していた車輛や空き車等が充てられた。

7 長距離運送乗務中止後の分会員の行動

(1) 昭和51年11月15日、会社は大阪市内の宝船冷蔵堀江工場から、神戸第4工区の横浜冷凍へ20キロの冷凍すり身500ケース宛、ネット10トンずつを、分会員A9及び分会員A4に運行するように指示したが、分会員らは、ネット10トンであればパッケージ込みで過積となるから分載せよと会社に求め、同時に長距離ならば過積でも行くと主張したので、会社はやむなく更に1台を配車して分載運行させた。

(2) 昭和51年11月18日、会社が分会員A2及び分会員A4に対し、カン詰の運送を命じたところ、分会員から助手をつけるように要求が出され、併せて長距離運送に乗務させるように抗議があったので、会社はやむなく両名に対し、それぞれ助手として分会員のA3、A8を乗務させた。翌11月19日、会社が分会員A8に対して、カン詰の運送を命じたと

ころ、前日と同様の要求が出されたので、分会員A4を助手として乗務させた。

(3) 昭和51年11月22日11時20分、会社が分会員A5、A11、A9、A8の4名に対し、日冷西大路宛の運行を指示したところ、帰路が時間外となるとの理由で乗務を拒否したので、会社は直ちに、森本陸運組合所属の乗務員に振り替え、これを運送させた。

(4) 昭和51年11月29日、会社が点呼終了後に分会員A3、A5、A7に対して運行指示を出したところ、3名は下痢等の理由で乗務をしなかったため、他の者に振り替え乗務させた。

(5) 昭和51年11月30日、会社が分会員A11にトロールすり身ネット8トンの運行指示を出したところ、同人は、燃料、窒素が満タンで、グロスでは過積となるとの理由を挙げて分載を要求したので、会社はこれに応じ分載運行をさせた。

8 労働基準監督署の監査と会社の対応

(1) 昭和51年12月8日、労働基準監督署は、会社に対して2回目の運行管理の監査を実施し、会社の運行管理は、2・9通達の上から問題があること、キロ当たり10円の長距離手当は、その後の賃金ベースの増額などによって法定支給基準を下廻っていることも考えられる旨を指摘した。

(2) 会社はその指摘を受けて、過去の時間外手当の再検討を実施することにし、監督署のアドバイスにより、遠距離制を採用する前の標準時間方式によって、運行実績表を参照しながら、全乗務員の時間外手当の再計算を実施した。その結果、一部乗務員について不足額があることが判明したので、昭和52年2月上旬頃、会社は自己の計算による時間外手当不足額を各乗務員に提供したが、分会員は分会の計算と異なるとして受領を拒否した。

(3) 会社は、遠距離手当制に問題があったことを知り、その改善策を検討した結果、運行の実態に合わせた行先別のダイヤを組み、完全な時間管理を実施することとし、その作成作業を進め、成案を両組合に提示して意見を求めた結果、森本陸運組合の同意は得たが、分会は同意しなかった。しかし、会社は、昭和52年5月23日、新しい乗務員賃金規程と、これに付属するモデル所要時間表を労働基準監督署に届け出た。

9 分会員A12の解雇

会社は、分会員A12を昭和52年3月8日付で懲戒解雇処分にした。会社は処分の理由として、分会が自動車に張ったビラを課長が取り外し中、A12が体当たりして課長を転倒させ、約26日間の治療を要する打撲傷を負わせ、これによって同人が起訴されたからであると主張し、他方、A12は、その事実の存在を否定して、神戸地方裁判所に従業員としての地位保全の仮処分を申請して、現在係争中である。

10 分会員に対する長距離運行乗務の再開

会社は、昭和52年5月23日以降、分会員A10、A9、A11を除くその余の分会員に対して、長距離運送の運行指示を再び出すようになった。その理由として会社が挙げるところは、新しい乗務員賃金規程の制定によって、乗務員の完全な時間管理ができるようになったこと、分会の証人A7が当委員会の審問廷で、ネット10トンなら乗務しても良いと発言したこと、その後の団体交渉でも分会から同趣旨の発言があったこと、区域外運送、ワンマン運行についても、分会がこれを問題視する発言をしなくなったこと等である。

11 長距離運行に従事しない間の分会員の賃金

(1) 分会員A2、A3、A4、A5、A6、A7、A8、A9、A10、A11、A12が、長距離運送に従事しなかった間の賃金は、全員が会社の定める最低保障給を受けるに止まり、大幅な減少をみた。申立人が救済を求める昭和51年10月28日から昭和52年4月15日までの間の上記分会員の賃金は、別表（略）各人別欄の上段に記載した金額であり、その期間の森本陸運組合に所属する大型冷凍車乗務員の平均賃金は、同表最上欄に記載した金額である。従って各分会員との差額は、同表各人別欄の下段に記載した金額となり、当該期間内の各分会員別の差額の合計額は、同表各人別欄の右端差額合計欄記載の金額となる。但し、分会員A12については、昭和52年3月7日までの差額である。

(2) 上記分会員中には、不就労等の事由によって、1か月15,000円の精勤手当の受給を受け得なくなった者があるが、森本陸運組合の平均額の計算中には精勤手当の失格者も含まれている。

第2 当委員会の判断

1 当事者の主張

申立人は、会社が分会員に対してなした配車差別は、分会員の正当な組合活動を嫌悪し、分会員に対して報復的になされた不利益取り扱いであると同時に、組合の運営に支配介入し、その弱体化をはかることを意図した不当労働行為であるとして、配車差別期間内の賃金差額の支払いと謝罪文の掲示等を求めている。

これに対して会社は、分会員らを長距離運行に乗務せしめなかったことには、正当な理由が存したとし、その根拠として次のとおり主張する。即ち、

- ① 遠距離運送については、必然的に時間外労働が伴う分会は、時間外手当を遠距離手当に代置するに至った経過を無視して、会社が意図的に労働基準法を無視し、時間外手当を故意に少額支給しているかの如く主張し、未払賃金の支払を請求するに至った。
- ② また会社は、荷主との関係で季節的要因や特殊車の有効利用の必要から三角運送が不可避免的に生じ、経営上かかる運送も受けざるを得ない現状にあるにも拘らず、分会はその実情を理解せず、陸運事務所に内部告発をなし、為に会社は行政処分を受けるに至り、その後も告発を続けるおそれが生じた。
- ③ 大型冷凍車のシャシー自体は12トン積であるが、冷凍庫、冷凍機械等を装備し、かつ、行動半径が大きいためそれに必要な多量の燃料を積み込むと、有効積載量は9.5トンないし10.5トン程度となる。ところが会社の主要運送貨物である冷凍魚は、1回の受渡しロットがネット10トン単位であり、包装材や氷の附着を加えたグロスでは、1トンないし2トンの積載超過となる実情にある。ところが組合は、10キロないし100キロの過積でも違反は違反であると主張し、現実にネット10トンの積荷に対して、2台の車輛での輸送を強要した。
- ④ 更に、現在の運送業界のダンピング競争により、2人乗務では経営が成り立たないので、従来慣行としてワンマン運行を実施してきたが、分会は陸運事務所に内部告発をすると同時に、近距離運送についても強硬に2人乗務を要求した。
- ⑤ 以上のような理由から会社は、昭和51年10月28日以降、分会員に対しては、長距離運行に乗務させることができなくなったが、その後、労働基準監督署の指導のもとに、賃

金体系の改善に努め、昭和52年4月、乗務員賃金規程の改定成案を得て、昭和52年5月中旬には時間外手当の支払いについて会社として一応の確信を持つに至り、また過積については、組合は昭和51年中はネット10トンはすべて過積になるとの厳格な立場をとってこれを言明し、その後もネット10トンの運行を拒否し続けたが、昭和52年に入って分会のA13書記長が兵庫県地方労働委員会の証言の場で、ネット10トンなら乗務してもよいと証言し、その前後の団体交渉の席上でも同趣旨の発言があり、区域外運行、ワンマン運行についても、昭和52年に入って組合が、これを問題視する発言をなさなくなった。このような事情の変化が生じたため、会社は昭和52年5月23日以降、分会員を長距離運送に再び乗務させるに至ったものである。

2 配車差別の根拠の有無について

よって以下において、会社の主張する根拠の有無につき、順次検討する。

(1) 未払時間外手当の請求

ア さきに第1の2の(2)で認定したように、会社が昭和48年12月頃遠距離手当制を導入し、これをもって時間外手当の支給に代置させることとした当時は、当時の賃金水準に照らし、キロ当たり10円の単価が相当であったとしても、これを維持する為には、常に手当の算出基礎となる賃金との比較で、その相当性が点検されなければならないものであった。ところが会社は、この理を忘れ、昭和49年、50年及び51年の春の賃金改訂時における再点検を怠り、分会の要求に接して始めて問題の所在を認識するに至ったことは、第1の6の(5)で認定したとおりである。

イ しかし、過去の時間外手当の未払分の存否ならびにその額の問題は、分会員が遠距離運行に乗務を継続すると否とに拘らず、会社と分会との間で相互にそれぞれの主張の根拠をただし合い、協議を重ね協議が進展しないときは監督官庁の意見を聴取するなどして、解決が可能であるべき問題である。また、遠距離運行の乗務の継続に伴う将来の時間外手当の問題の新たな発生についても、算定の基礎となる賃金は双方に明らかなのであるから、運行実績の資料を整えておくことによって、いずれも解決が可能な問題であった筈である。

ウ ところが会社は、昭和51年10月26日開催した団体交渉において、過去の時間外手当の未払問題について、分会との間に意見の相違が著しいとみるや、その交渉を継続して問題の解決に努めようともせず、2日後に森本陸運組合との間で、過去2年間の時間外手当の放棄の協定を締結し、突如、分会員に遠距離運行の割当てを中止する措置に及んだのである。

エ 以上のような経過をみると、会社の措置は余りにも性急かつ唐突であって、到底合理性を見出し難いところである。

(2) 区域外運送

分会員A12らの申告によって、会社が昭和51年10月25日陸運事務所において、区域外運送の問題に関し調査を受けたことは、第1の6の(4)で認定したとおりである。しかしながら、第1の6の(3)のとおり組合の要求項目の中には、区域外運送の廃止の要求は入っていないこと、第1の6の(5)のとおり10月26日の分会との団体交渉においても、区域外運送の廃止についての話し合いはなされていないこと等の事実を徴すると、A12らの真意は区域外運送に伴う労働過重の軽減を意図していたものとみるのが相当である。他方分会員を、区域外運送が随伴する遠距離運行に乗務せしめなかったとしても、会社が分会員以外の乗務員によって、区域外運送を継続する事実は残るのであるから、分会員のみを遠距離運行の乗務から外してみても、いささかも問題の解決とはならないことが明らかである。結局、会社の真意は、第1の6の(5)の団体交渉の冒頭における会社側発言、あるいは、第1の6の(7)の乗務差別後の分会の抗議に対する会社側発言にみられるように、分会員が陸運事務所に対して申告したことに対する報復を考えたものとみるのが相当であり、これまた分会員を長距離運送に乗務せしめない合理的根拠とはなり得ないものである。

(3) 過積問題

ア 分会の要求項目中には、「過積運行は今後一切させないこと」との要求が盛り込まれており、また団体交渉の開始前の雑談あるいは交渉中の発言で、組合側から100キロ超過でも違反は違反だ、過積は過積だとの発言があったことは、第1の6の(3)、6の(5)

で認定したとおりである。会社は、組合側のかかる発言を聞いて、分会員はたとえ僅かの過積車輛でもこれに乗務する意思が無いものと判断したというのであるが、分会の要求は、その要求事項の実現へ向っての改善要求とみるべきが当然であるから、会社が分会員に対して、真実100キロの過積でも遠距離運行の乗務を拒否するか否かの確認をなそうともせず、また、荷主のオーダーの実態を知る分会員に対して、或程度の弾力的対応の可能性の有無について協議をなそうともせず、組合側の断片的発言にいわば乗じた形で、分会員を長距離運行に乗務をさせない措置に出ることは、これまた性急に過ぎる態度といわざるを得ない。

イ 会社は、分会員がたとえ僅かの過積車輛であっても、これに乗務する意思がなかった例証として、第1の7の(1)及び(5)で認定したようなその後の一連の分会員の態度を挙げているが、分会員の分載要求は、長距離運行への乗務要求と共になされているのであるから、むしろ会社の措置に対する分会員の抗議手段と理解するのが相当であって、会社が分会員に対して遠距離運行に乗務せしめない措置を決定した昭和51年10月28日段階においては勿論、その後昭和52年5月22日までこれを継続した会社の措置を肯認せしめる資料とはなり得ないものである。

(4) ワンマン運行

ア 分会の要求中には、「青果物等の運送に関しては、今後2人運行を実施すること」との項目があったことは、第1の6の(3)で認定したとおりである。しかしながら、この要求項目がすべての車輛について2人運行を認めなければ今後一切の乗務をしないと趣旨ではないことは、その表現自体で明らかであり、また青果物等の積下しに相当の労働量を要する貨物に関する2人乗務の要求は過積問題の要求と同様に将来へ向けての改善要求と理解するのが相当である。従って、分会が上記の要求を提出したことを根拠として、分会員を遠距離運行に乗務させない挙に出ることは、これまた合理的な根拠があったとはいえない。

イ 会社は、分会員が2人乗務でなければ乗務を拒否したであろう例証として、第1の7の(2)で認定したように長距離乗務をさせなくなった後に、分会員が近距離運送につ

いてとった態度を挙げるのであるが、分会員の要求は、カン詰という特殊貨物についてのものであるうえ、長距離運行への乗務をさせないことへの抗議とともになされているのであるから、上記の判断を左右する資料とはなり得ない。

(5) 以上にみたように、会社が昭和51年10月28日以降、分会員を遠距離運行の乗務から外す措置に出たことには、合理的な根拠が全く存しなかったものといわざるを得ない。会社は、昭和52年5月23日に至って事情の変化が生じたので、分会員の遠距離運行乗務を再開したと主張しているが、過積、区域外運送、ワンマン運行の問題については、当初から分会員の遠距離走行の乗務の障害となるような種類のものでなかったことは前述の如くであり、また時間外手当の問題も、解決を後に残したままで、乗務を継続させることに支障が生ずる問題ではなかったのである。

3 不当労働行為性

会社が、昭和51年10月28日から昭和52年5月23日まで、分会員A2、A3、A4、A5、A6、A7、A8、A9、A10、A11、A12を遠距離運行に乗務せしめなかったことには、以上のように合理的な根拠が存しないうえ、更に第1の6の(4)で認定したように分会員A12が労働基準監督署や陸運事務所に赴き、会社の労働条件等の相談を行ったこと、第1の6の(5)で認定したように会社が分会との団体交渉に先立ち分会の要求事項についての対応の仕方によっては分会員に対して遠距離運送へ乗務せしめない措置をとることもやむなしとの態度を決定していたこと、また団体交渉の席上分会員が監督官庁に対して申告したことに対し激しい憤りの念を表明したこと、第1の6の(7)で認定したように分会員の抗議に対して分会の要求の不当性をなじり官庁への通告について不満の意を表明したこと、会社が分会と1回目の団体交渉をした2日後森本陸運組合との間に過去の時間外手当の放棄についての協定を成立せしめるや直ちに本件措置に及んだこと、その結果第1の11で認定したように分会員の受ける給与の大幅な減少を来したこと等も考え合わせると、会社の措置は会社が分会員ならびに分会の組合活動を嫌悪し、その活動に対して報復を加え、これを抑圧しようとの意図の下にこれをなしたものと認めるのが相当であり、分会員らに対しては労働組合法第7条第1号に、組合に対しては同法同条第3号にそれぞれ該当する不当労働

行為を構成するものと判断せざるを得ないのである。

4 救済について

- (1) よって、申立人組合ならびに分会員に対してそれぞれ相当な内容の救済が与えられるべきところ、申立人組合に対しては、主文第3項のとおり誓約書の掲示を会社に命ずるのが相当であり、分会員に対しては、以後長距離運送乗務に関して、分会員以外の乗務員との間に差別をしないように命じ、併せて、長距離運行に乗務できなかった間の、森本陸運組合所属の乗務員との間の賃金の差額の支払いを命ずるのが相当である。
- (2) 既に第1の11の(2)で認定したように分会員中には、不労等事由によって精勤手当の受給権を喪失した者があることが認められるが、他方森本陸運組合の乗務員中にも同様の事由によって精勤手当の受給権を失った者のあること、別表の森本陸運組合員の平均賃金の算出に際しては、このような乗務員の賃金も含めて平均を算出していることが認められるから、差額の計算に当たっては精勤手当の受給権の失格の有無を考慮しないこととする。
- (3) また分会員中には、第1の3で認定したように主として中近距離の運行に従事する1班に編入されていた者が存在するが、昭和51年は、所属する班別に左右されることなく遠距離運行の乗務を命ぜられていたことが認められるので、少なくとも本件の差額計算期間である昭和52年4月15日までは班別によって区分することなく差額を計算して然るべきものと判断する。
- (4) なお、組合は、分会員A12に対して、他の分会員と同じく昭和52年4月15日までの差額の支払いを求めているが、同人は第1の9で認定したように、昭和52年3月8日付で会社から懲戒解雇処分を受け、現在神戸地方裁判所でその解雇の効力について係争中であるものと認められ、他方、申立人は、本件の主張、立証活動の態様から判断する限り、本件で同人の解雇問題自体の救済を求めているものでないことが明らかであるから、本件において同人に対する差額金の支払いを会社に命ずるに当たっては、同人が懲戒解雇処分を受けた日の前日である昭和52年3月7日までに止めるのが相当がある。

第3 法律上の根拠

よって、当委員会は、労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条を適用して主文のとおり命令する。

昭和53年5月12日

兵庫県地方労働委員会

会長 奥野久之