

命 令 書

申立人 全日本運輸一般労働組合南大阪支部

被申立人 大阪ローリー運輸株式会社

主 文

- 1 被申立人は、下記表の申立人分会員に対する車の乗せ替え及び配車差別を速やかに是正するとともに、車の乗せ替え及び配車差別がなされた日以降これらが是正されるまでの間、同人らに対して同表記載の算定期間における平均残業時間に相当する残業手当額と既払残業手当額との差額及びこれに年率5分を乗じた金額を支払わなければならない。
- 2 被申立人は、申立人分会員A1を除く下記表の申立人分会員に対して、昭和60年11月16日から同年12月30日までの間車に乗務して就労したものとして取り扱い、この間の残業手当を含む賃金相当額（既払額を除く）及びこれに年率5分を乗じた金額を支払わなければならない。
- 3 被申立人は、申立人分会員A1を除く下記表の申立人分会員に対する昭和61年2月22日付けの懲戒処分（減給処分）がなかったものとして取り扱い、同人らに対して、賃金カット額及びこれに年率5分を乗じた金額を支払わなければならない。
- 4 被申立人は、申立人分会員A2に対する昭和61年3月24日付けの出勤停止処分並びに同A3に対する昭和61年3月24日付け及び同年4月14日付けの出勤停止処分がなかったものとして取り扱い、同人らに対して、賃金カット額及びこれに年率5分を乗じた金額を支払わなければならない。
- 5 被申立人は、申立人分会員A3及び同A4の昭和61年6月分及び同年7月分の最低保障賃金並びに同A5、同A6及び同A2の同年6月分の最低保障賃金について、賃金カットがなかったものとして取り扱い、同人らに対して賃金カット額及びこれに年率5分を乗じた金額を支払わなければならない。

記

分会員名	算定期間			
	昭和	年	月	～ 年月
A7	59.	10	～	60. 3
A5	59.	12	～	60. 5
A8	59.	10	～	60. 3
A6	60.	1	～	60. 6
A9	60.	5	～	60. 10
A10	60.	5	～	60. 10
A1	59.	5	～	59. 10
A3	59.	10	～	60. 3
A11	59.	10	～	60. 3

A 4	59.10	～	60. 3
A 2	59.12	～	60. 3

6 被申立人は、申立人に対し、下記の文書を速やかに手交しなければならない。

記

年 月 日

全日本運輸一般労働組合南大阪支部

執行委員長 A12 殿

大阪ローリー運輸株式会社

代表取締役 B 1

当社が行った下記の行為は、大阪府地方労働委員会において、労働組合法第7条第1号及び3号に該当する不当労働行為であると認められましたので、今後このような行為を繰り返さないようにいたします。

記

- (1) 貴組合分会員に対して、車の乗せ替え及び配車差別を行ったこと
- (2) 昭和60年11月16日から同月30日まで腕章着用を理由に就労を拒否して、貴組合員に対して、賃金カットを行ったこと
- (3) 貴組合分会員に対して、腕章着用、ビラ配布及び休憩室の無断使用を理由に昭和61年2月22日付けで減給処分を行ったこと
- (4) 貴組合分会員A 3及び同A 4の両氏の昭和61年6月分及び同年7月分の最低保障賃金並びに同A 5、同A 6及び同A 2の各氏の同年6月分の最低保障賃金について、賃金カットを行ったこと
- (5) 貴組合分会員A 2氏に対して昭和61年3月24日付け出勤停止処分を行ったこと、並びに同A 3氏に対して昭和61年3月24日付け及び同年4月14日付けでそれぞれ出勤停止処分を行ったこと

理 由

第1 認定した事実

1 当 事 者

(1) 被申立人大阪ローリー運輸株式会社（以下「会社」という。）は、肩書地に本社を、大阪市内及び奈良県に営業所を置き、主としてタンクローリー車による石油類の輸送を業とする会社であり、その従業員は、本件審問終結時約70名である。

(2) 申立人全日本運輸一般労働組合南大阪支部（以下「組合」という。）は、昭和61年10月24日、全日本運輸一般労働組合泉州支部が組織統一して現名称に変更したものであって、主としてトラック運送に従事する個人加盟の労働者約270名で組織される労働組合である。

会社には組合の下部組織である大阪ローリー運輸分会（以下「分会」という。）があり、その分会員は本件審問終結時11名である。

(3) 会社には、分会のほかに会社従業員で組織される大阪ローリー運輸労働組合（以下「別組合」という。）があり、その組合員は本件審問終結時約45名である。

2 分会結成公然化前の会社の言動等について

(1) 昭和59年9月14日、会社従業員9名が組合に加入して分会を結成した。

しかし、分会は会社にその結成を通知しなかった。

- (2) 昭和59年9月17日、分会員A13が会社構内に駐車していた自分の車から、分会員名簿等の組合資料が何者かによって持ち去られていた。
- (3) 同日、会社は班長会議を開き、取締役総務部長B1（以下「B1部長」という。）は、各班長に分会結成の動きを探るように指示した。
- (4) 昭和59年9月18日、班長C1は分会員A7（以下「A7」という。）に対して、分会員名簿らしきものを見せ、「こういう者たちが変な動きをしている。心当たりがないか」との旨述べた。
- (5) 昭和59年9月26日、代表取締役B2（以下「B2社長」という。）は、従業員全員を集めて「会社に対する不満やわからないことなどは、会社の職制に話をしてくれ」との旨述べた。
- (6) 昭和60年1月26日、分会は職場集会を開き、同年2月24日に結成大会を開催すること、翌25日に分会結成大会を会社に通知して従業員に分会加入を勧誘することを決めた。
- (7) 昭和60年2月16日夜、取締役B3（以下「B3取締役」という。）は、分会員A14の自宅を訪問し、「会社の中で変な動きがある。そういう動きを知らないか。そういう動きにかかわっていないか。そういう動きを感じたら私に知らせてくれ」との旨述べた。

なお、B3取締役は、会社の前身である大阪石油輸送株式会社当時の代表者であり、会社の実質上のオーナーといわれ、別に清水石油ガソリンスタンド（以下「清水石油」という。）を経営している。
- (8) 昭和60年2月19日、B3取締役は会社で分会員A10（以下「A10」という。）に対し、「いま、会社の中で変な動きがある。もし、そういう動きがあるんだったら相談に来てくれ。組合とかそういうものをつくらないで、ワンクッション置いて自分に相談してくれたらほとんどのことは言うことを聞いてあげる」との旨述べた。
- (9) 昭和60年2月22日、B3取締役は分会員A9（以下「A9」という。）に対し、「組合をつくれれば会社がつぶれる。どんな手段をとってでも組合をつぶさないといけない」との旨述べた。

3 分会結成公然化後の会社の言動等について

- (1) 昭和60年2月24日、会社本社で働く運転手18名によって分会結成大会が開かれ、翌25日、分会は会社に分会結成を通知して公然化した。
- (2) 昭和60年2月25日、分会結成の通知を受けた監査役B4（以下「B4監査役」という。）は、A10に対し、「運輸一般の組合をつくられたら会社はつぶれる。運輸一般を脱退して社内組合にするように」との旨述べ、これに対してA10は、「個人的な話し合いは受けることができない」旨述べた。
- (3) 昭和60年2月26日午後7時頃、従業員の集まった席で、B4監査役が「組合をつくられたら会社はつぶれる。上部団体を抜けて社内組合にしてくれ」との旨述べた。
- (4) 昭和60年2月27日、B1部長は分会員A5（以下「A5」という。）に対し、「えらいときに運輸一般の組合をつくってくれた。運輸一般の組合をつくられたら困る。会社がつぶれる。社内組合だったら構わない」との旨述べた。
- (5) 昭和60年3月2日、会社の役職者、班長、古参従業員が清水石油に集まり、「運輸一般ができたら会社がつぶれる。銀行の融資がストップされる」など、分会結成に対する対

応策が話し合われた。

- (6) その後、班長を中心に別組合準備委員会（準備委員長C1）が結成され、従業員に結成趣意書が配られて加入が呼びかけられた。
- (7) 昭和60年3月13日、約40名の従業員で別組合が結成された。
- (8) 分会が公然化した昭和60年2月25日当時の分会員は18名であったが、その後、脱退者及び退職者が出て、同年3月末には11名となった。

4 組合及び分会要求に対する会社の態度について

- (1) 昭和60年2月25日、組合及び分会（以下「分会ら」という。）は、①分会事務所と掲示板の貸与、②組合活動に必要な会社施設の利用、③組合員に影響を与える問題についての労使事前協議など、6項目を会社に要求した。
- (2) 昭和60年3月11日、会社からB2社長、B5専務、B1部長が出席して分会らとの団体交渉が開かれたが、会社は要求事項のすべてを拒否し、その際、団体交渉時間制限を持ち出すなどして交渉は進展しなかった。
その後も団体交渉が重ねられたが、具体的な進展はみられなかった。
- (3) 分会は会社の従業員休憩室（以下「休憩室」という。）の黒板に分会の掲示物を掲示していたが、昭和60年3月25日、会社は分会に対して休憩室、構内施設、黒板等の無断使用を禁止する旨文書で通知した。
- (4) これに対し組合は、「会社の業務遂行に何らの影響を与えるものでなく、組合活動に対する妨害である。休憩室の使用は従業員の会合など以前からの慣行の延長線上のものである」旨を文書で会社に抗議した。
- (5) 昭和60年5月11日、会社は分会に対して「会社施設、敷地内での組合活動を禁ずる。再び無許可活動を強行した場合は、相応の対抗措置をとらざるを得ない」旨文書で通知した。
- (6) 昭和60年4月中旬、B4監査役が専務取締役（以下「B4専務」という。）に就任し、以降の団体交渉に交渉員として出席している。
- (7) その後の団体交渉において、所定労働日数を出勤した場合の最低月収の保障、昭和60年度賃上げ8,750円、2日間の夏季特別休暇の創設等について合意が成立した。
しかしながら、組合事務所及び掲示板の貸与については、会社は検討する旨回答したものの具体化されず、また、施設利用要求、労使事前協議要求などについても進展がみられなかった。
- (8) 昭和60年6月3日、会社が提示したトレーラー乗務手当等のカットについて団体交渉していたが、交渉途中でB4専務が退席した。
- (9) 昭和60年6月4日、分会員は、会社が提示したトレーラー乗務手当等のカット及び会社の交渉態度等に抗議して腕章を着用して乗務しようとした。しかし、会社は乗務を拒否し、会社構内での就労（以下「下車勤務」という。）を命じた。翌5日も同様に分会員は腕章を着用していたため、下車勤務となった。
- (10) 昭和60年6月5日、会社は、分会に対し、「腕章着用戦術は違法不当な組合活動であり認めるものではない。引き続き腕章着用を続けるのであれば相応の措置を取らざるを得ない」旨文書で通知した。

同日、B4専務が分会に対して、「交渉態度は申し訳なかった。トレーラー乗務手当等

のカットについては引き続き協議していく」旨述べたので、分会は同日で腕章着用を解除した。

(11) 昭和60年6月24日、夏季一時金要求（要求額1人平均50万円）についての団体交渉において、会社は「いま苦しい状態にあるが前年度並みである3.5か月を出すよう努力したい」旨述べた。

(12) 昭和60年8月2日、夏季一時金の団体交渉において、会社は経営危機だからとの理由で、1か月分（1人平均約8万円）の回答を行った。

これに対し分会らは、「経理を公開して納得出来るよう示してほしい。経営危機というのであれば公認会計士を入れて再建を図るべきである」旨申入れを行った。しかし、会社はこれを拒否した。

(13) 昭和60年8月26日、B2社長及びB4専務が辞任し、B1総務部長が社長（以下「B1社長」という。）に就任した。

(14) 同日、会社と別組合とは、夏季一時金について1.2か月分プラス1万円で妥結した。

(15) 昭和60年8月27日、会社は、分会らに対して、別組合と同じ金額で妥結してほしい旨申し入れたが、分会らはこれを拒否した。

(16) 昭和60年9月7日、組合は、夏季一時金について、当委員会にあっせん申請を行った。

(17) しかし、当委員会でのあっせんでも妥結に至らず、昭和60年10月11日、あっせん員による次の要望（以下「あっせん員要望」という。）が、組合及び会社に示された。

① 会社は今次賃金交渉時において、組合に対し、夏季一時金に言及して誤解を招くような言辞があったことを認め遺憾の意を表すること

② 会社は組合に対し、経営実態について誠意をもって説明すること

③ 会社は労使関係に配慮し、正常化に努力すること

④ 会社は昭和60年夏季一時金として、基本給の1.2か月プラス1万円を支給すること

(18) その後、分会らと会社は団体交渉を重ね、昭和60年10月16日、会社はあっせん員要望に基づく遺憾の意を表明したが、その他のあっせん員要望項目については合意に達しなかった。

(19) 昭和60年12月17日、組合は、あっせん員要望で示された労使関係の正常化に関する具体的措置を求めて、当委員会にあっせん申請を行った。

しかし、会社はあっせんに応じず、昭和61年4月1日まで夏季一時金問題は解決しなかった。

5 車の乗せ替え、配車問題について

(1) 会社の運送業務は、荷主であるエッソ石油株式会社（以下「エッソ石油」という。）との継続的な運送契約に基づいて会社運転手が直接エッソ石油の指示を受けて運送にあたるもの（以下、会社運転手がこの輸送業務に使用する車輛を「OT車」という。）と、エッソ石油関連の代理店及び特約店から配送依頼を受けて会社が運転手に配送を指示して運送させるもの（以下この業務で使用する車輛を「AT車」という。）とに分けられる。

OT車による運送は少ない車輛で仕事量をこなすことから、AT車に比べて運転手の残業量は多くなるのが実情となっている。

会社は、OT車に乗務する運転手とAT車に乗務する運転手とに予め分け、また、車輛毎に専属の運転手を決めている。

(2) 会社は、昭和60年4月以降、OT車に乗務していた分会員を次々とAT車に乗せ替え、昭和61年8月以降、OT車に乗務する分会員は皆無となった。また、AT車に乗務していた分会員で、他の積載量の小さいAT車に乗せ替えられた者もいた（以下、OT車からAT車への乗せ替え及び積載量の大きいAT車から小さいAT車への乗せ替えを単に「乗せ替え」という。）一般的に積載量の小さいAT車ほど残業量が少ない。

分会員に対する乗せ替えは次表のとおりである。

分会員名	乗せ替え時期	乗せ替え前の車輛	乗せ替え後の車輛
A 7	昭和 60 年 4 月 22 日	14kℓ 積OT車	10kℓ 積AT車
A 5	昭和 60 年 6 月 7 日	14kℓ 積OT車	14kℓ 積AT車
A 8	昭和 60 年 4 月	14kℓ 積OT車	10kℓ 積AT車
A 6	昭和 60 年 7 月	10kℓ 積OT車	12kℓ 積AT車
A 9	昭和 61 年 2 月 3 日	20kℓ 積トレーラー (OT車)	12kℓ 積重油専用車 (AT車)
A10	昭和 61 年 2 月 14 日	20kℓ 積トレーラー (OT車)	12kℓ 積重油専用車 (AT車)
A 1	昭和 61 年 8 月 1 日	20kℓ 積トレーラー (OT車)	14kℓ 積AT車

(3) 乗せ替えのあった分会員の残業量を、乗せ替え後の3か月間と前年度同月で見ると次表のとおりである。

なお、会社の事業実績は、乗せ替え前と乗せ替え後で比較した場合、ほぼ同様である。

分会員名 (乗せ替え時期)	乗せ替え前		乗せ替え後	
	時 期	残業時間数	時 期	残業時間数
A 7 (昭和60年4月)	年 月	時間	年 月	時間
	59. 5	57. 35	60. 5	4. 42
	59. 6	45. 00	60. 6	6. 75
	59. 7	88. 65	60. 7	11. 33
		[63. 67]		[7. 5]
A 5 (昭和60年6月)	59. 7	104. 45	60. 7	27. 50
	59. 8	67. 10	60. 8	29. 91
	59. 9	96. 35	60. 9	20. 00
		[89. 30]		[25. 80]
A 8 (昭和60年4月)	59. 5	26. 7	60. 5	15. 75
	59. 6	85. 00	60. 6	14. 50
	59. 7	76. 10	60. 7	22. 91

		[45.93]		[17.72]
A 6 (昭和60年7月)	59.8	79.71	60.8	26.25
	59.9	65.50	60.9	15.16
	59.10	65.00	60.10	11.50
		[70.07]		[17.64]
A 9 (昭和61年2月)	60.3	104.45	61.3	26.16
	60.4	59.25	61.4	13.58
	60.5	78.50	61.5	6.91
		[80.78]		[15.55]
A10 (昭和61年2月)	60.3	73.70	61.3	22.00
	60.4	57.10	61.4	14.67
	60.5	57.78	61.5	2.91
		[62.86]		[13.19]
A 1 (昭和61年8月)	59.9	53.10	61.9	3.16
	59.10	73.40	61.10	1.67
	59.11	59.08	61.11	15.00
		[61.86]		[6.61]

(注) ① [] 内は、各3か月の平均残業時間数である。

② 残業時間数は繁忙期、閑散期により差があるため、前年同期と比較した。

③ 分会員A1は、昭和59年11月20日から昭和61年7月25日まで労災により休業していたため、休業前の時期と比較した。

(4) AT車の配送先は、前日までに会社からAT車の運転手に指示される(以下、会社がAT車の運転手に配送先を指示することを「配車」という)。配送先は日々異なっており、配車によって残業量の増減が生じる。

分会公然化前から引き続きAT車に乗務している分会員A3(以下「A3」という。)、同A11(以下「A11」という。)、同A4(以下「A4」という。)及び同A2(以下「A2」という。)の残業量は分会が公然化した頃から減少しており、その残業量は次表のとおりである。

分会員名	分会結成公然化前		分会結成公然化後	
	時期	残業時間数	時期	残業時間数
A 3	年 月	時間	年 月	時間
	59.4	30.40	60.4	20.55
	59.5	19.40	60.5	5.50
	59.6	15.00	60.6	8.67
		[21.60]		[11.57]
A11	59.4	48.55	60.4	14.30
	59.5	34.80	60.5	12.50
	59.6	23.05	60.6	13.33
		[35.47]		[13.38]

A 4	59.4	5.60	60.4	6.55
	59.5	34.70	60.5	9.33
	59.6	23.10	60.6	4.91
		[21.13]		[6.93]
A 2	59.4	58.70	60.4	12.40
	59.5	22.50	60.5	3.00
	59.6	30.05	60.6	14.91
		[37.08]		[10.10]

(注) [] 内は、各3か月間の平均残業時間数である。

(5) また、分会員と別組合員の残業量を、昭和61年10月から同年12月の3か月分の残業時間数で比較した結果は次表のとおりである。

組合別	氏名	乗務する 車 輛	残業時間数 (8か月分)	1か月の平均 残業時間数
			時間 分	時間 分
分会	A 7	A T車	18 25	6 08
〃	A 5	〃	25 05	8 22
〃	A 8	〃	43 45	14 35
〃	A 6	〃	42 45	14 15
〃	A 9	〃	52 35	17 32
〃	A10	〃	64 35	21 32
〃	A 1	〃	24 40	8 13
〃	A 3	〃	20 20	6 47
〃	A11	〃	23 30	7 50
〃	A 4	〃	35 00	11 40
〃	A 2	〃	69 45	23 15
別組合	C 2	〃	178 25	59 28
〃	C 3	〃	128 40	42 53
〃	C 4	〃	108 45	36 15
〃	C 5	O T車	155 50	51 57
〃	C 6	〃	149 50	49 57
〃	C 1	〃	170 15	56 45
〃	C 7	〃	178 20	59 27
〃	C 8	〃	162 55	54 18
〃	C 9	〃	186 05	62 01
〃	C10	〃	170 45	56 55
〃	C11	〃	188 25	62 48
〃	C12	〃	195 35	65 12

(注) ① 午前7時以前の早朝残業時間は含まれていない。

② 分会員A 3については、昭和61年12月2日から労災で休業しているので、昭和61

年9月分から11月分の残業時間数で比較した。

6 腕章着用就労等について

- (1) 昭和60年11月1日、分会らは会社に対して年末一時金を要求し、同年11月15日までに有額回答をするよう求めた。
- (2) 昭和60年11月13日、会社は、分会に対して有額回答は示さず、団体交渉で円満に解決したい旨通知した。
- (3) 同日分会らは、会社が、年末一時金で有額回答を示さなかったこと、夏季一時金に関連してあっせん員要望である正常化に関する具体的措置等に誠意ある態度を示さないこと、乗せ替え及び配庫で分会員を差別扱いしていることについて、会社に抗議するため、腕章を着用して就労（以下「腕章着用就労」という）することを決めた。
- (4) 昭和60年11月14日、分会は、B1社長に翌15日から腕章着用就労をする旨通告した。
- (5) 分会員の作業内容は、タンクローリー車を運転してエッソ石油と取引関係にあるゼネラル石油堺製油所（以下「堺製油所」という。）で石油類を積み込みガソリンスタンド等に配送するものである。昭和60年11月15日、分会員は、「運輸一般」と書かれた赤い腕章を着用して乗務し、堺製油所での石油の積み込みの際も腕章を着用していたが、ガソリンスタンド等の配送先では腕章を外して作業を行った。

また、同日、分会員数名は、堺製油所で出入りの運転手に組合ビラを同製油所の許可なく配布した。

- (6) 堺製油所構内では他社の運転手も多数出入りし、これらの運転手の中には労働組合の腕章を着用したり、乗務する車のフロントに労働組合関連のステッカーを付けている者もあり、同製油所の許可なくビラ配布も日常的に行われていた。

また、分会員の中にも、乗務する車の運転台に縦10センチメートル、横30センチメートル程度の「運輸一般」と書かれたステッカーを取り付けている者がいた。

- (7) 昭和60年11月16日、分会員は前日と同様に腕章を着用して乗務に就こうとしたところ、会社の入口付近にB1社長以下ほとんどの職制が待機していて、出発を阻止された。
分会員は、その場で「仕事をさせてくれ」と要求したが、会社は「腕章を着けての就労は必要としない。腕章を取るのであれば、いつでも仕事をさせる」旨述べ、分会員を車から降ろした。そこで分会員は、事務所の隣にある休憩室で待機した。

同日以降も、分会員は腕章着用就労を要求したが、会社に拒否され休憩室で待機する状態が続いた。

- (8) また、同日、会社は分会に対して「分会は会社の警告を無視して許可なく就業時間中に組合活動を強行している。11月15日の腕章着用就労、ビラ配布行為について、会社は荷主から厳重な抗議を受けている。今後とも違法不当な組合活動はしないよう厳重に警告する。違法不当な組合活動に対しては相応の措置をとる」との旨文書で通知した。
- (9) これに対して分会は、会社に対して抗議するとともに、16日以降乗務させるまでの間、通常どおり乗務した場合の賃金相当額を支払う義務があるとの旨を文書で通知した。
- (10) 昭和60年11月17日以降も分会員は、午前7時に出社して腕章着用就労を要求した。会社はこれを拒否したため分会員は休憩室で待機し、終業の定時である午後4時になると会社に「全員、明日就労させて下さい」と述べて退社した。
- (11) 昭和60年11月25日、会社は、分会に対し「再三再四に亘る警告を無視し続け、就業時

間中に腕章着用戦術を強行している。荷主から腕章を着用している乗務員の出入りを禁ずるとの厳重な申入れもある。会社は、違法不当な争議戦術と受けとめている。腕章を着用して就労する乗務員に対しては、その労務の提供の受領を拒否している。かかる会社の取り扱いは不変である。労使紛争の拡大激化を招来する腕章着用戦術を即時中止するよう再度申し入れる」旨文書で通知した。

(12) 昭和60年11月27日、組合は荷主であるエッソ石油大阪油槽所長に対し、腕章を着用している乗務員の出入りを禁ずる旨の申入れを行ったか否かを文書で照会したが、これに対する回答はなく、照会した文書が組合に送り返されてきた。

(13) 昭和60年12月6日、会社と別組合とは、年末一時金について、2.5か月分プラス1万円で妥結した。

(14) 同日、会社は分会に対し、「休憩室の不法占拠を即時中止せよ。会社の警告を引き続き無視する場合には然るべき措置をとる」との旨文書で通知した。

これに対し、分会は、このような文書は不当労働行為であるとして撤回するよう文書で抗議したが、会社は、昭和60年12月14日にも同趣旨の文書を分会あて送付した。

(15) 昭和60年12月16日、会社は、休憩室を閉鎖した。

休憩室が閉鎖された以降も、分会員は従前と同様に午前7時に出社して会社に就労を求めていたが、会社に就労を拒否されると午前10時頃に退社した。

(16) 昭和60年12月17日、組合は、腕章着用を理由とした就労拒否の撤回、労使関係の正常化に関する具体的措置などを求めて、当委員会にあっせん申請を行った。

(17) 昭和60年12月19日、分会らは年末一時金に関し、別組合と同内容で会社と妥結した。

(18) 昭和60年12月30日、分会らは、同日付けで腕章着用を解除する旨会社に通告し、腕章の着用を中止した。

(19) 会社は、分会員A1（以下「A1」という。）を除く分会員全員に対し、昭和60年11月16日から同年12月30日までの賃金として、分会との間で協定している最低保障賃金から4割をカットしたものを支払った。

なお、A1はこの期間、労災により休業中であった。

(20) 昭和61年1月4日、会社は分会員に対し、「私は今後、腕章を着用して運送業務に従事しないことを確約します。」との確約書を提出するよう求めた。

分会員がこれを拒否すると、会社はこれまでと同様、車に乗務させなかった。

(21) 昭和61年1月23日、分会員は、大阪地方裁判所堺支部に、同年1月の賃金支払いについて仮処分（以下「仮処分」という。）を申請した。

(22) 会社が昭和61年2月3日から分会員の就労を認め、同年1月の賃金については過去の平均賃金相当額を支払ったので、同年2月17日、分会員は仮処分申請を取り下げた。

(23) 会社の定時出勤時刻は午前7時であるが、午前7時よりも早い出勤（以下「早出出勤」という）が行われ、早出出勤については残業手当が支払われており、従業員の出勤時刻は前日までに知らされる。

従前、会社は従業員が指定の早出出勤の時刻に多少遅れても就労させていたが、昭和61年2月頃から早出出勤の時刻に遅れた分会員にはその日の就労を認めていない。

なお、別組合員については、従前どおり早出出勤時刻に遅れても、その時からの就労を認めている。

(24) 昭和61年2月22日、会社は、A1を除く分会員全員に対し、昭和60年11月15日から同年12月30日までの間就業時間中に腕章着用を強行したこと、昭和60年11月15日ビラを配布したこと及び昭和60年11月16日から同年12月14日までの間無許可で休憩室を使用し占拠したことは就業規則に違反するとして、減給処分を行う旨通知し、昭和61年2月分の賃金からその1割をカットした。

7 A2及びA3に対する出勤停止処分について

(1) A2に対する出勤停止処分について

ア 昭和61年3月24日、会社は、A2に対して同年2月28日及び同年3月4日に交通事故を起こしたことを理由に、同年3月25日から3日間の出勤停止処分を行い、同月支給賃金から31,610円のカットを行った。

イ 同年2月28日の交通事故は、A2が運転する車が後退した際、路上に止めてあった自転車2台を破損させた物損事故である。

ウ 同年3月4日の交通事故は、A2が走行中に、前方の貨物自動車は急停車したため同人の運転する車が追突した物損事故である。

この交通事故は、事故現場の道路わきで工事が行われており、工事現場のガードマンが突然道路上に工事用柵を出したため貨物自動車は急停車したことによるもので、施工者がその非を認め、車の修理代全額を負担した。

(2) A3に対する昭和61年3月24日付け出勤停止処分について

ア 昭和61年3月6日、A3は得意先である株式会社大喜の松原南サービスステーション（以下「松原南SS」という）において、荷降ろし作業を始めようとしたところ、松原南SSの従業員から乗用車を移動するのに支障をきたすから、A3の運転するタンクローリー車を移動させてほしい旨要請された。

このためA3は、車の頻繁に通行する路上にタンクローリー車の前半分を突き出したまましばらく待機していた。しかし、乗用車が移動しないのでA3が松原南SSの従業員に「早く出せ」と大声で言ったところ、同従業員から「そんなに言うんだったら、車を持って帰れ」と言われた。

A3は、その場で同従業員に失礼を詫び、給油を終えると松原南SSを出た。

イ 昭和61年3月24日、会社はA3の前記アの行為に対し、従業員として粗野な言動をとり、会社の信用、名誉を失墜させたばかりではなく、得意先より出入りを禁じられ業務に支障をきたしたとの理由で、同年3月25日から3日間の出勤停止処分を行い、同月支給賃金から27,081円のカットを行った。

(3) A3に対する昭和61年4月14日付け出勤停止処分について

ア 昭和61年4月7日、大阪府柏原市のスタンダード石油国分サービスステーション（以下「国分SS」という）において、A3は国分SS従業員の指示を聞き誤り、200ℓのガソリンを地下廃油タンクに給油する事故（以下、種類の違った石油が混じる事故を「混油事故」という）を起こし、会社に26,000円余の損害が生じた。

なお、別組合員C1も、昭和60年8月24日、軽油タンクに10kℓのガソリンを混入する混油事故を起こしたことがあったが、会社の損害額は、石油の損失分だけで約130万円であった。

イ 昭和61年4月14日、会社はA3の前記アの行為に対し、始末書を提出させた上、昭

和61年4月15日から同月21日までの出勤停止処分を行い、同月支給の賃金から51,195円のカットを行った。

(4) 分会結成後の事故発生と処分の内容について

分会が結成されて以後、昭和61年4月7日のA3の混油事故までの間に生じた会社従業員の事故の状況は次表のとおりである。

なお、会社では、昭和60年4月5日のA7の交通事故前には、交通事故を理由に懲戒処分を受けた者はいない。

発生年月日	分会員・別組合員氏名	事故の種類	事故の概要	処分の内容
S60. 4. 5	分会員 A 7	物 損	軽乗用車に追突し、相手側の車輛後部を破損	1週間の下車勤務及び1週間の出勤停止処分並びに賃金カット
S61. 2. 28 S61. 3. 4	分会員 A 2	物 損 物 損	後退時に路上の自転車2台を破損 普通貨物車に追突	3日間の出勤停止処分及び賃金カット
S61. 4. 7	分会員 A 3	混油	廃油タンクにガソリン200ℓを混入	1週間の出勤停止処分及び賃金カット
S60. 6. 6	別組合員 C 13	人身及び物損	二輪車に衝突 相手側重症、二輪車破損	な し
S60. 6. 11	別組合員 C 14	物 損	大型貨物車に追突 会社車輛前部を破損	な し
S60. 8. 13	別組合員 C 15	物 損	軽乗用車と接触	3日間の下車勤務
S60. 8. 24	別組合員 C 1	混 油	軽油タンクにガソリン10ℓを混入	1週間の下車勤務
S60. 10. 11	別組合員 C 14	物 損	普通貨物車に追突 会社車輛前部を破損	な し
S60. 10. 24	別組合員 C 15	物 損	普通乗用車と接触	な し
S60. 12. 14	別組合員 C 16	物 損	普通貨物車に追突 会社車輛前部を破損	な し
S61. 1. 4	別組合員 C 9	物 損	車輛前部及び後部タンクを破損	な し

8 最低保障賃金カットについて

(1) 昭和60年6月8日、分会と会社との間で、最低保障賃金に関する協定が結ばれた。

この協定書によれば、乗務する車輛によって異なるが、所定労働日数を精勤した場合、通勤手当を除く賃金総額として月額230,000円から246,000円を最低月収として保障する旨定めている。

(2) 会社における実情では、賃金支払総額に占める残業手当の割合が高くなっている。

(3) 会社は、分会員に対して、有給休暇を取得して所定労働日数に達しなかったとして次のとおり最低保障賃金のカットを行った。

なお、別組合員は残業手当を含む賃金支払総額が多いため、最低保障賃金の支給対象となる者はいない。

分会員名	最低保障賃金からカットされた金額（賃金対象月）
A 3	1,989円（昭和61年6月分）及び2,847円（同年7月分）
A 4	1,885円（同年6月分）及び2,889円（同年7月分）
A 5	1,158円（同年6月分）
A 6	1,804円（同年6月分）
A 2	5,075円（同年6月分）

(4) 会社の就業規則及び給与体系では「精勤」に関する規定はないが、給与体系によると皆勤手当の支給対象とならないのは、賃金対象月において3回以上遅刻した者、無届欠勤した者及び普通欠勤した者とされている。

第2 判 断

1 車の乗せ替え、配車問題について

(1) 当事者の主張要旨

ア 組合は次のとおり主張する。

会社が分会員に対して乗せ替えや配車差別を行って賃金を減少させたことは、分会の活動を嫌悪して分会員を不利益に取り扱い、ひいては分会の弱体化を企図した不当労働行為である。

イ これに対して会社は次のとおり主張する。

(ア) 分会員に対する乗せ替えは、

- ① 分会員が取引先企業の構内へ腕章を着用して出入りし、更には無許可でピラを配布する等の行動を強行したため、荷主から分会員が乗務した車の出入りを拒否されたので、荷主の申し入れを受けて乗せ替えたものである。
- ② A 7については、再三再四に亘り事故を繰り返したため、荷主への信用維持の観点から乗せ替えたものである。
- ③ C 9については、労災により長期休業中であったため同人が復職時に乗務すべきOT車がなかったので、乗せ替えたものである。
- ④ A 5については、新規採用で暫定的にOT車に乗務させていたが、荷主から車種の変更を命じられ、A 5の乗務していた車種とは異なるところから乗せ替えたものである。

(イ) 次に、AT車に乗務する分会員の賃金が配車によって減少したのは、分会員の中には、早出出勤を拒否する闘争（以下「早出残業拒否闘争」という）や車の運転台にステッカーを取り付ける闘争（以下「ステッカー闘争」という）、配車後に休暇をとる闘争（以下「休日闘争」という）など、配車業務に支障をきたす戦術をとっている者がいるので、荷主や顧客に迷惑をかけず、配送の段取りをスムーズに行うため他の従業員に配車を行ったのである。

以上、いずれも合理的な理由があり、何ら不当労働行為ではない。

よって、以下判断する。

(2) 不当労働行為の成否

ア 前記第1.5(1)ないし(5)認定によれば、①OT車乗務はAT車乗務に比べて残業量が多いこと、②AT車の配車は会社の指示で行われ、配車によって残業量の増減が生じ、分会結成前からAT車に乗務する分会員の残業量は、分会結成後に著しく減少していること、③AT車に乗務する者の残業量を分会員と別組合員とで比較すると、別組合員の残業量がいずれの分会員よりも多いこと、が認められる。

イ そこで、会社の主張①について検討するに、前記第1.6(5)認定から分会員が取引先企業の構内に腕章を着用して出入りし、同構内で数名の分会員がビラを配布したことが認められる。

しかしながら、前記第1.6(6)認定によれば、同構内では日常的に他社の労働組合員による腕章着用やビラ配布が行われており、また前記第1.6(12)認定のとおり、組合が荷主に対して腕章着用運転手の出入りを拒否する旨の申入れを行ったか否かを照会しても、荷主からは何らの回答がないまま送りかえされてきたことが認められるほか、OT車からAT車にませ替えたのは荷主からの要請によるものであると認めるに足る疎明はない。

従って、会社の主張は相当でなく採用できない。

ウ 会社が主張する(ア)②ないし④については、これを認めるに足る疎明はなく、会社の主張は採用できない。

エ 次に、会社の主張(イ)について検討するに、①前記第1.6(23)認定によれば、分会員の中には早出出勤の時刻に遅れて出勤した者もいるが、このことをもって、直ちに分会として早出残業拒否闘争を行ったとはいえず、一方、別組合員は多少出勤時刻に遅れても就労が認められていることから、会社の主張は採用できない。②次に、分会らがステッカー闘争を行ったとすることについては、前記第1.6(6)認定のとおり、分会員の中には乗務する車の運転台に「運輸一般」と書かれたステッカーを取り付けている者が認められるが、その形状、内容等から業務に支障をきたすほどのものとは認められず、荷主や顧客に迷惑をかけたと認めるに足る事実の疎明もないことから、これらの行為をもって配車差別の合理的理由があるとは到底認められない。また、休日闘争については、その事実を認めるに足る疎明もないことから、会社の前記主張はいずれも採用できない。

オ ところで、前記第1.2ないし4認定の分会結成時における会社の言動、別組合結成に至った経過及び分会らの要求をめぐる交渉の状況等を勘案すると、会社は分会結成当初から分会らを嫌悪していたことが認められる。

以上から、会社が分会員に対し、組合員であることを理由にませ替え及び配車差別により残業手当を減少させて同人らを不利益に取り扱い、ひいては分会らの弱体化を企図したものと認めるのが相当であって、会社のかかる行為は労働組合法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為である。

2 腕章着用就労等について

(1) 当事者の主張要旨

ア 組合は次のとおり主張する。

分会員が会社の分会敵視や一時金交渉における不誠実な態度に抗議して腕章着用したことに對して、会社が分会員の就労を拒否して賃金カットを行い、更には、腕章着用就労及び休憩室の無断使用等を理由に減給処分を行ったのは、分会員の正当な組合活動を理由として分会員を不利益に取り扱う不当労働行為である。

イ 会社は次のとおり主張する。

分会員が、会社の警告を無視して腕章着用就労を強行し、また、取引先企業の構内で許可なくビラを配布したこと及び休憩室を不法占拠したことは、違法不当な組合活動であり、債務の本旨に従った労務の提供とは言えないので就労を拒否し、その間の賃金をカットするとともに就業規則違反を理由に減給処分を行ったもので、いずれも正当な理由がある。

よって、以下判断する。

(2) 不当労働行為の成否

ア 前記第1.6(5)(7)(10)(15)(18)(19)及び(24)認定のとおり、分会員が昭和60年11月15日に腕章を着用して就労し、分会員数名が取引先企業の構内に入り出す運転手に組合のビラを配布したこと、分会員が同年11月16日から同年12月30日までの間、会社の腕章を取りはずすようにとの指示に従わなかったこと、この間、分会員に対し最低保障賃金の4割がカットされたこと、就労を拒否された分会員は会社の休憩室に待機を続け、休憩室が閉鎖された同年12月16日以後は就労を拒否されると退社していたこと、また、会社が腕章着用、ビラ配布及び休憩室の無許可使用を理由に減給処分を行ったことが認められる。

イ そこで、本件腕章着用就労について検討する。

前記第1.6(1)(2)(3)及び(5)認定によれば、

- ① 腕章着用就労に至ったのは、昭和60年年末一時金要求に対し、会社が分会らの指定した期日までに有額回答をしないとの態度を示すなど、会社の態度に誠意がみられないことに抗議するためであること
- ② 分会員の作業内容は、タンクローリー車を運転して取引先企業の油槽所で石油類を積み込み、ガソリンスタンド等に配送するものであること
- ③ 着用した腕章は「運輸一般」と書かれているのみであること
- ④ 分会員は、ガソリンスタンドなど一般顧客の出入りする所では腕章を外していること

がそれぞれ認められる。

このことから、分会員の作業内容は腕章を着用していても特に作業に支障をきたすとは認められず、まして一般顧客の出入りする所では同人らは腕章を外しているのであるから、本件腕章着用就労は会社に対する抗議の趣旨であると認められ正当な組合活動を逸脱するものとは言えず、本件腕章着用就労を違法不当とする会社の主張は採用できない。

ウ しかも会社は、分会が腕章着用を解除した後の昭和61年1月4日以降においても、前記第1.6(20)認定のとおり、「今後腕章着用しない」旨の誓約書を提出しない限り就労させないとして就労を拒否しているのであるが、前記判断のとおり腕章着用就労

を一概に違法不当といえない以上、就労の意思を示している者の就労を拒否する会社の態度は首肯できない。

エ 次に、取引先企業の構内で許可なくビラを配布したことについて検討する。

前記第1.6(5)認定によれば、数名の分会員が取引先企業の構内で許可なくビラを配布したことが認められるものの、前記第1.6(6)認定のとおり、これら分会員のビラ配布は日常的に行われている場所で行われたこと、また、一部分会員の行為をとらえて全分会員を処分対象としていることからみて、会社の処分理由は妥当性を欠くものと言わざるを得ない。

オ 次に、休憩室を無断で使用したとする点について検討する。

休憩室を無断で使用したのは、前記第1.6(7)及び(10)認定のとおり、分会員が就労を拒否されたため会社に就労を求めて休憩室に待機したものであり、本件腕章着用就労が前記イ判断のとおり正当な組合活動であることを考慮すれば、休憩室の使用を不法占拠とする会社の主張は採用できない。

カ 以上、総合して判断すると、会社の処分理由には合理性があるとは言えず、会社が分会員に対して腕章着用を理由に就労を拒否し、賃金カット及び懲戒処分(減給処分)を行ったのは、分会員の正当な組合活動を嫌悪して分会員を不利益に取り扱い、分会員の弱体化を企図したものと認めるのが相当であって、会社のかかる行為は労働組合法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為である。

3 A2及びA3に対する出勤停止処分について

ア 組合は次のとおり主張する。

① A2に対する出勤停止の事由となった昭和61年2月28日及び同年3月4日の交通事故は、いずれも軽微な物損事故であり、懲戒理由に該当しない。

会社においては、分会結成までは交通事故を起こした従業員が懲戒処分に付されたことは一度もなく、分会結成後も、別組合員の起こした交通事故に対しては何らの懲戒処分もなされていない。

② 次に、A3に対する出勤停止の理由となった昭和61年3月6日の松原南SSにおける同人の言動は、路上に出たタンクローリー車の危険を避けるため車のすばやい移動を求めたものであって、これに対して3日間の出勤停止処分に付したことは極めて苛酷である。

③ また、A3に対し、昭和61年4月7日の混油事故を理由にして1週間の出勤停止処分に付したことは、別組合員の起こした混油事故に対する処分と比べても過重な差別的処分である。

以上、同人らに対するこれらの懲戒処分はいずれも分会員であるが故になされた不当労働行為である。

イ これに対して、会社は次のとおり主張する。

① A2及びA3に対する懲戒処分は企業秩序に違反する非違行為を理由とした、正当な懲戒権の行使である。

② 別組合員の非違行為に対しても同様の懲戒処分をしており、組合間の差別はしていない。

③ とりわけ、A2及びA3は、共に不注意による非違行為を短期間のうちに重ねて

おり、懲戒処分は正当な理由があるから、何ら不当労働行為には当たらない。
よって、以下判断する。

(2) 不当労働行為の成否

ア 前記第1.7(1)ないし(4)認定によれば、分会結成が公然化する昭和60年3月以前には交通事故を理由に懲戒処分に付された者はおらず、A2及びA3に対する出勤停止処分は、分会結成が公然化以降のことであること、A2及びA3に対する処分前に別組合員で下車勤務を命じられた者はいるものの、出勤停止処分まで受けた者はいないことが認められる。

イ そこで、まず、A2の交通事故について検討するに、前記第1.7(1)認定から昭和61年2月28日の事故は自転車2台を破損する物損事故であるが、同年3月4日の事故は、現場における施工者がその責任あることを認め、車の修理代金を負担しており、会社に損害を与えたとの事実は認められない。

また、A2のこの2件の交通事故が短期間のうちに起こった事故であることを考慮しても、前記第1.7(4)認定の別組合員の交通事故に比べて特に重大であったとも認められず、これら別組合員に対しては何ら処分がされないか、下車勤務といった軽い処分がなされているに過ぎないことから、A2に対する3日間の出勤停止処分は、別組合員に対する取り扱いと比較して均衡を欠くものと言わざるを得ない。

ウ 次に、A3の事故について検討するに、前記第1.7(2)認定のとおり、昭和61年3月6日、A3と松原南SS従業員との間で車の移動をめぐってトラブルがあったことは認められるが、A3の言動は顧客先での態度としては多少乱暴であるとも言えても、ガソリンスタンドにおける危険防止という面から特に非難されるべきものではないと認められる。

これに対し3日間の出勤停止処分は、前記第1.7(4)認定の別組合員の事故に係る処分と比較して均衡を欠くものと言わざるを得ない。

また、A3は前記第1.7(3)認定のとおり、同年4月7日に混油事故を起こしているが、前記第1.7(3)認定の別組合員C1の起こした混油事故と比較した場合、その損害額においてC1の事故の方が大きいにもかかわらず、同人に対しては1週間の下車勤務の処分にとどめていることが認められ、また、別組合員C14については前記第1.7(4)認定のとおり、4か月程の間に事故を重ねているが処分を受けていないことが認められる。

このことから、A3が短期間に非違行為を重ねたことを考慮したとしても、同人に対する1週間の出勤停止処分は、別組合員との比較において均衡を欠いた過重な処分であると言わざるを得ない。

エ 以上、イ及びウの判断から、A2及びA3にたいする出勤停止処分は、分会員であることを理由に不利益に取り扱い、ひいては分会らの弱体化を企図したものと認めるのが相当であって、会社のかかる行為は労働組合法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為である。

4 最低保障賃金のカットについて

(1) 当事者の主張要旨

ア 組合は、次のとおり主張する。

会社がA3、A5、A4、A6及びA2に対し、同人らが有給休暇を取得した結果、所定労働日数に達しなかったとして最低保障賃金をカットしたのは、最低保障賃金制度を定めた協定に違反するものであり、分会員の生活を一層困窮化させ、分会の組織破壊を狙った不当労働行為である。

イ これに対して、会社は次のとおり主張する。

有給休暇を取得した場合は、所定労働日数を精勤した場合に該当せず、最低保障賃金のカットは何ら協定に反するものではない。

よって、以下判断する。

(2) 不当労働行為の成否

前記第1.8(1)認定の、昭和60年6月8日に締結された最低保障賃金に関する協定には、有給休暇を取得した場合、精勤として取り扱うか否かについては規定されていないが、前記第1.8(4)認定によれば、会社の給与体系では有給休暇を取得した場合でも皆勤手当の支給対象として取り扱われていることが認められる。

また、会社の主張によれば、有給休暇の取得を困難にし、同制度の趣旨に反するものと解するのが相当であるから、会社の主張は認め難い。

従って、会社が行った最低保障賃金のカットは正当な理由がなく、分会員を不利益に取り扱い、分会らの弱体化を企図したものと認めるのが相当であって、会社のかかる行為は労働組合法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為である。

5 救済方法について

(1) A2、A4、A11及びA3の配車差別については、前記第1.5(4)認定のとおり、申立日以前1年を越える分会公然化後の時期から行われているが、本件配車は会社が日々異なった配車先を毎日指示することによって行われていることからみて、会社の差別意思のもとに反復連続して行われていると判断され、労働組合法第27条第2項の継続する行為に該当すると考えるので、主文1のとおり救済するのが相当である。

(2) 分会員の乗せ替え及び配車差別にかかる残業手当の額の算定に当たっては、乗せ替え及び配車差別の時期前6か月の平均残業月額をもって算定するのが相当であると考え。ただし、A9及びA10については、その間に腕章着用就労の問題があつて就労を拒否されていた事情があつたこと、また、A1については労災により休業していたことから主文表の算定期間に拠るのが相当であると考え。

(3) 組合は、謝罪文の掲示を求めるが、主文6の救済で足りるものと考え。

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。

昭和63年11月21日

大阪府地方労働委員会

会長 寺 浦 英太郎 ㊟