

命 令 書

申立人 全国自動車交通労働組合連合会
愛媛地方本部
申立人 X 1
申立人 X 2
被申立人 宇田タクシー株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人X 1 及び同X 2を昭和58年4月19日付で本採用従業員として復帰させ、同日以降本命令履行に至るまでの間、両名が受けるべきであった諸給与相当額を支払わなければならない。
- 2 申立人のその余の申立ては、これを棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者

(1) 被申立人

被申立人宇田タクシー株式会社（以下「被申立人」という。）は、肩書地に本社を有し、川之江市外数箇所に営業所を置いて、タクシー業を営む株式会社で、申立時の従業員数は55名であった。

(2) 申立人

ア 申立人全国自動車交通労働組合連合会愛媛地方本部（以下「申立人組合」という。）は、肩書地に事務所を有し、県下タクシー業務に従事する乗務員を主体に昭和36年6月に結成された労働組合であり、旧名称を全国自動車交通労働組合連合会愛媛県自動車交通労働組合といい、申立時における組合員は約840名であった。

また、被申立人には、申立人組合傘下の宇田タクシー分会（以下「分会」という。）が、申立時25名の組合員によって組織されている。

イ 申立人X 1（以下「X 1」という。）は、昭和51年8月22日、同X 2（以下「X 2」という。）は、昭和54年3月2日、それぞれ被申立人に採用され、昭和58年4月18日までタクシー業務に従事していた。

この間、X 1、X 2両名は、昭和56年8月1日付けで申立人組合に加入した。

2 分会発足後の労使関係

- (1) 昭和42年に被申立人のタクシー乗務員約30名が、申立人組合に加入し、分会を結成した。それ以降、申立人組合と被申立人の間では、春闘の賃金交渉の外、労働条件の問題で毎年のように労働争議が発生していた。
- (2) たとえば、昭和44年11月から、申立人組合は、労働協約の改訂を被申立人に要求し、

時限ストライキを繰り返したり、街頭でのビラ配布や宣伝などを行った末、昭和45年6月26日に労働協約が改訂された。

(3) また、昭和49年の春闘では、同年4月に2日間のストライキが行われた。この時被申立人のタクシー乗務員は、嘱託以外全員が申立人組合に加入し、分会員数は42名となった。

(4) 更に、翌50年の春闘は、夏季一時金の支払い時期に至っても妥結せず、同年8月13日から同年9月24日までの長期ストライキが行われた。(この時分会員数は、55名であった。)しかし、解決には至らず被申立人の春闘問題は地域の問題となり、川之江市長、県議会議員、当地労委などの斡旋によって同年12月になってようやく解決の見通しとなった。

その際、今後このようなことのないよう、労使で話し合いを行う場として、業務改善委員会を設置することになったが、同委員会は、数回開かれたにすぎない。

(5) 昭和51年から昭和55年までは、ストライキは行われなかった。(昭和55年9月当時の分会員数は、28名であった。)

しかし、昭和56年には、また激しく対立した。すなわち、この年の春闘は、申立人組合が賃上げ20,000円、一時金年間800,000円、労働時間短縮などを求める要求書を同年3月に被申立人に提出し、その後3回交渉を行ったが決裂し、同年7月17日申立人組合は、第1波ストライキを行った。同年8月1日付でX1、X2兩名を含む10名の臨時雇用のタクシー乗務員が申立人組合に加入したため、(この時の分会員数は、38名であった。)申立人組合は、前記要求に合わせて、組合員である臨時雇用乗務員の本採用要求を被申立人に行うこととし、同月13日に交渉を行ったが、被申立人は申立人組合の要求を全て拒否した。そこで申立人組合は、X1、X2ら10名の臨時雇用乗務員の組合員を含めて、同日から同月16日まで、第2波、第3波のストライキを行った。

第2波、第3波のストライキ中には、組合員と非組合員間で、営業車の運行をめぐる傷害事件が発生した。

(6) 昭和59年4月25日被申立人は、申立人組合に対し、労働協約の破棄通告を行った。

(7) 昭和60年3月初旬、被申立人の従業員の内非組合員である臨時雇用者約20名が、臨時職員組合と称する企業内労働組合(以下「別組合」という。)を結成したが、その結成と相前後して同月に被申立人のB1専務取締役(以下「B1専務」という。)とB2常務取締役は、営業所単位で非組合員を集め、正月の慰労会と称して料亭等で会合を開いた。

3 労働協約中、従業員の採用及び組合員の範囲に関する規定について

昭和45年6月26日に被申立人と申立人組合間で改訂した労働協約に次のとおり定められている。

(1) 従業員の採用に関する規定

第22条 会社が従業員(運転士)を採用する場合は予め組合の意見を聴いて会社が決定する。

第23条 新たに採用された者は3ヶ月間これを試用し、適格者は試用期間満了と同時に本採用とする。

但し、会社が適格と認めた場合は、組合の意見を聴いて試用期間を短縮することができる。

第24条 会社は業務上必要ある場合組合の意見を聞いてその必要の期間臨時雇用員

を雇入れることがある。

(以下略)

(2) 組合員の範囲に関する規定

第4条 会社の従業員（運転士）は総て組合員でなければならない。会社は組合から除名されたものを解雇する。

但し、会社の業務に支障を来すと認められた場合は組合と協議する。(以下略)

第5条 前条に拘らず次の各号に該当するものは組合員から除外する。

- 1 (略)
- 2 (略)
- 3 臨時に雇われた者
- 4 (略)
- 5 (略)

4 被申立人の従業員採用状況

(1) 昭和49年までの状況

労働協約改訂以降昭和49年までに採用された従業員は、労働協約に基づき、3ヶ月の試用期間を経て本採用になっていた。ただし、被申立人は、事実上3ヶ月の試用期間を経過すれば、自動的に本採用に移行させており、採用に当たっては、特に試用期間ということは告げられず、また、本採用に当たっても特段の手続きは存在しなかった。

なお、試用期間中に、成績が悪いとか、勤務状態が悪いと言うことで本採用を拒否された事例はない。

(2) 昭和50年以降昭和58年1月20日までの状況

ア 被申立人は、昭和50年12月14日にC1を臨時雇用のタクシー乗務員として採用した。それ以降、少なくとも昭和58年1月20日までに採用された30数名の従業員は、全て臨時雇用者の名称で呼ばれ、そのほとんどの者は、タクシー運転業務に従事する乗務員であった。このため、申立時には、被申立人のタクシー乗務員46名の内、半数の32名が臨時雇用者であった。

イ X1、X2両名は、この時期に採用されたタクシー乗務員である。

(ア) X1は、被申立人川之江営業所のB3所長と面接した。この時B3所長は、X1に対し、勤務時間や給与についての簡単な説明をただけで、臨時雇用については何ら触れなかった。

X1は、採用から3ヶ月経過した同年11月に、申立人組合への加入手続きをしようとしたところ、被申立人代表者B4（以下「B4社長」という。）から、「お前は臨時として雇っているのだから、本採用にはしないし、組合加入は許さない。」などと言われたため、申立人組合への加入を保留した。

X1は、昭和54年にも再度申立人組合への加入手続きをしようとしたが、B4社長から「組合加入手続きをしても組合員とは認めない。首にする。」と言われこの時も加入を保留した。

(イ) X2は、昭和54年3月2日に被申立人に採用される場合、B4社長と面接した。この時B4社長は、X2に対し、職務内容を簡単に説明しただけで、臨時雇用については何ら触れなかった。

(3) 昭和60年4月頃の他の臨時雇用者の状況

昭和60年3月初旬に結成された別組合が、臨時雇用者の本採用を求め、被申立人と数回団体交渉を行ったところ、被申立人は、同年4月1日付けで別組合の組合員である臨時雇用者約20名を全員本採用とした。

なお、この際被申立人は、臨時雇用者各人の営業成績や勤怠について具体的に検討することなく、本採用とした。

5 臨時雇用乗務員の本採用についての労使交渉経過

(1) 申立人組合は、昭和50年12月採用のC1以降タクシー乗務員として採用された者が、労働協約第24条に違反する臨時雇用者であると被申立人に抗議し、本採用として扱うよう要求していた。

これに対し、被申立人は、臨時雇用は赤字経営を解消するための非常手段であるとか申立人組合がストライキをするので自己防衛のためであるとして、申立人組合の要求を拒否し続けた。

(2) 昭和56年8月1日にX1、X2兩名を含む10名の臨時雇用乗務員が、申立人組合に加入した時点から申立人組合は、臨時雇用乗務員の本採用問題に本格的に取り組むことにした。その時の状況は、前記2、(5)のとおりである。

(3) しかし、労使間での交渉は進まず、申立人組合側の立場で、社会党のC2県議会議員、被申立人側の立場で、B4社長の遠縁にあたる自民党のC3県議会議員、中立の立場で、元県議会議長である自民党のC4県議会議員の3氏が仲介人として入ることになり、申立人組合の代理的立場のA1愛媛地評事務局長（以下「A1」という。）とB4社長を交えた5氏の間で調整作業が行われることになった。

(4) 同年12月14日に上記5氏の間で第1回目の調整作業が行われた。

その中でB4社長は、被申立人の基本的考え方を示すメモ（甲第8号証）を仲介人に提出した。

その内、臨時雇用乗務員の本採用に関する部分は、次のとおりである。

「1 現在問題の10名については、本協定成立時より試備者として採用する。

2 試備期間満了時の本採用決定については、分会の意見を聞いて採否を決定する。」
一方、A1も申立人組合の基本的考え方を示すメモ（甲第9号証）を仲介人に提出した。

その内、臨時雇用乗務員の本採用に関する部分は、次のとおりである。

「(1) 協定成立と同時に本採用とする。

(2) 採用基準は業績、勤怠によって評価し本採用を決める。但し直ちに本採用が困難と判断される者（社長説明2～3名）は、ひきつづき試用期間雇用者としたうえで採否を決定する。」

以後、双方の案を基軸に調整作業が進められた。

(5) 同月16日、第2回目の調整作業が行われた。この時は主に昭和56年一時金について作業が行われ、とりあえず仮払いをすることで合意した。

また、X1、X2ら10名の臨時雇用乗務員である組合員については、その雇用期間を同月18日から3ヶ月間とすることになった。

(6) 昭和57年3月15日に第3回目の調整作業が行われ、X1、X2ら10名の臨時雇用乗務

員である組合員の雇用期間を、同月18日から同年6月17日までの3ヶ月間とすることで合意した。

- (7) 同年5月11日から翌12日にかけての第4回目の調整作業において、斡旋案が仲介人らから示され、労使はこれを受諾した。そして、同月14日、その斡旋案を内容とする協定書が申立人組合代表者A2とB4社長の間で締結された。

その協定書第1項には、「臨時雇用者の身分について」として、「組合員である臨時雇用者は現在の雇用期間満了と同時に各人の営業成績及び勤怠を公正に評価して、予め組合と協議して採否を決定する。」とあり、また、申立人組合は、上記協定書に基づく協議をA1に委任することとした。

- (8) 同年6月17日から同月19日にかけて、申立人組合側はA1を、被申立人側はB4社長をそれぞれ中心として、被申立人本社で、上記協定書に基づく協議が行われた。

この時点で、協議対象の「組合員である臨時雇用者」は、X1、X2兩名を含め、6名になっていたが、被申立人は、この6名についての同年1月から同年5月までの営業成績表並びに勤怠表を提出して6名とも営業成績が悪く、欠勤、遅刻、早退が多すぎる、また、昭和56年8月のストライキの際、この6名に不穏当な言動があったとして、本採用にはできない旨述べ、協議は整わなかった。

そこで、とりあえずX1、X2ら6名の雇用期間を3ヶ月間延長した。

この時、被申立人が提出した資料によると、同年1月から同年5月までの月平均営業成績は、X1が432,532円、X2が396,157円であった。協議対象者6名の月平均は、401,988円であった。

なお、同期間中の申立人組合員33名（上記6名を含む）の月平均営業成績は、386,800円であった。

また、同期間中の勤怠の月平均は、X1が欠勤0.4日、早退2.2回、遅刻0.8回で、X2が欠勤0.8日、早退1.4回、遅刻1回となっており、協議対象者6名の月平均は、欠勤1.5日、早退0.9回、遅刻1.2回であった。

- (9) 同年9月17日、X1、X2ら6名の臨時雇用乗務員の本採用についての協議が前回とほぼ同様のメンバーで行われた。しかし、この時も前回と同様の理由で被申立人が本採用に難色を示したため、協議は整わず。A1とB4社長は、同日付で協議をいったん打ち切るとの覚書を交わした。

この時も、とりあえず、X1、X2ら6名の雇用期間を6ヶ月間延長した。

この時、被申立人が提出した資料によると、同年6月及び7月の2ヶ月の月平均営業成績は、X1が362,060円、X2が333,785円で、協議対象者6名の月平均は、344,700円であった。

なお、同期間中の申立人組合員33名（上記6名を含む）の月平均営業成績は、362,338円であった。

また、同期間中の勤怠の月平均は、X1が欠勤3日、早退1回、遅刻0回で、X2が欠勤2日、早退1回、遅刻0回となっており、協議対象者6名の月平均は、欠勤2.8回、早退0.7回、遅刻0.4回であった。

- (10) 昭和58年3月17日、X1、X2ら6名の臨時雇用乗務員の本採用についての協議が再開されたが、たまたま県議会議員選挙の期間と重なり協議の時間が取れなかったため、

とりあえずX 1、X 2ら6名雇用期間を同年4月18日までとする旨の確認書がA 1とB 4社長の間で締結された。この確認書に基づき、X 1、X 2両名の雇用期間は、同年4月18日までとされたが、他の4名については、同年5月31日までとされた。

- (11) 同年4月18日、協議が行われたが、被申立人は、組合員である臨時雇用乗務員を本採用とする態度は示さなかった。

この時、被申立人が提出した資料によると、昭和57年12月から昭和58年2月までの月平均営業成績は、X 1が358,880円、X 2が344,363円で、協議対象者6名の月平均は、343,249円であった。

また、同期間中の勤怠の月平均は、X 1が欠勤2.7日、早退1.7回、遅刻0.3回で、X 2が欠勤2日、早退0.7回、遅刻0.3回となっており、協議対象者6名の月平均は、欠勤4日、早退0.6回、遅刻0.2回であった。

同4月18日、B 1専務がX 1、X 2両名に、雇用期間延長の意思を確認したところ、両名は、本採用ならともかく臨時雇用では契約する意思はないとしたため、被申立人は、翌19日から両名を退職扱いとした。

- (12) 同年5月25日、X 1、X 2両名は、松山地方裁判所に本採用従業員としての地位保全及び同年4月19日以降の賃金の支払いを求める仮処分の申請を行い、昭和61年1月22日、同裁判所は、両名の申請を容認する判決を言い渡した。

これに伴い、X 1は昭和61年3月15日、X 2は同月16日それぞれ被申立人に本採用乗務員として復帰し、また、昭和58年4月19日以降の賃金をそれぞれ受領した。

6 臨時雇用乗務員の労働条件

- (1) 本採用乗務員は、基本給100,000円ないし103,000円と勤続加算給、家族手当、時間外手当、深夜手当といった固定給と水揚高の多少に基づく歩合給を支給される。これに対して、臨時雇用乗務員は、辞令上は日額1,600円の基本給と水揚高の多少に基づく歩合給を支給されることになっているが、事実上支給される額は、水揚高の45%となっている。また、本採用乗務員は、夏と年末の2回一時金が支給されるが、臨時雇用乗務員には全く支給されない。このため、本採用乗務員と臨時雇用乗務員の間では、年間20数万円の賃金格差が生じることもあった。

- (2) 本採用乗務員には、退職員規定に従い退職金が支給されるが、臨時雇用乗務員には支給されない。

- (3) 臨時雇用乗務員は、本採用乗務員と同様タクシー運転業務に従事する従業員として雇い入れられたものであり、自己都合で退職した者を除き、採用以来継続して雇用されており、被申立人から期間満了を理由に更新を拒絶された例はない。(ただし、臨時雇用乗務員の本採用問題や昭和56年春闘の話し合いが難行し、C 4県議会議員らが入って調整作業が行われることになった時期である昭和56年12月3日に、臨時雇用乗務員が申立人組合加入後初めて期間満了となり、翌12月4日から同月17日までの間一度だけ引き続いた更新が行われなかったことがある。)

なお、少なくともX 1、X 2両名に対しては、遅くとも昭和54年12月以降期間を区切った辞令が交付されている。

- (4) 臨時雇用乗務員の勤務体系は、月間15乗務(1乗務実働16時間)240時間以上である。一方、本採用乗務員の勤務体系は、月間13乗務208時間に加え、時間外1乗務の合計14

乗務224時間である。

なお、その他年次有給休暇の有無、祝祭日の代休暇の有無等で格差がある。

第2 判 断

1 昭和50年12月以降の臨時雇用制度の運用について

申立人は、被申立人は申立人組合加盟の宇田タクシー分会を嫌悪し、それへの加入を阻止しようとする目的のもとに労働協約等に存在した臨時雇用制度を濫用したものであり、不当労働行為であると主張する。

これに対して被申立人は、昭和48年のオイルショックを契機にタクシー業界は不況となり、経費の節減はもとより、景気の動向に合わせて休車または減車などの体制をとりやすくするため、労働協約上正当な臨時雇用制度で対応したと主張するので、以下この点について判断する。

臨時雇用従業員の雇入れについては、前記認定事実第1、3、(1)のとおり労働協約に規定があり、必要ある場合申立人組合の意見を聞いて、その必要の期間に限って「臨時雇用員」という名称の臨時雇用従業員の雇入れを認めている。

この制度は、例えば本採用従業員であるタクシー乗務員が、病気や事故によって休業せねばならない事由が発生した場合に、その期間臨時に雇用するという有期の暫定的な雇用形態として設けられたものであると解釈される。

しかし、昭和50年12月以降昭和58年1月20日までに被申立人に採用された臨時雇用従業員（主にタクシー乗務員）の中には、被申立人に雇止めされた者はなく、自ら退職する者のほかは採用以来継続して雇用されており、その雇用期間は、例えばX1が約6年9ヶ月、X2が約4年（いずれも昭和58年4月18日までの期間）と、かなり長期にわたっている者が存在すること、その従事する業務内容は、本採用従業員と差異がないこと、申立時には、タクシー乗務員の内半数を臨時雇用従業員が占めていること、少なくともX1、X2兩名に関しては、採用時特に臨時であるという話しはなかったし、また、採用当初から必ずしも期間満了の都度直ちに新契約締結の手続きをとっていたものではないことなどから、昭和50年12月以降被申立人の採用した臨時雇用乗務員は、賃金、退職金などの点で本採用乗務員より条件が劣ってはいたものの、あたかも本採用乗務員と実質的に異なる状態が存在していたものと認められ、被申立人は労働協約上定められている「臨時雇用員」制度を正当に運用したものとはいえず、被申立人の主張は失当である。

そこで進んで臨時雇用制度の運用について考察するに、前記認定事実第1、2のとおり、被申立人の労使関係は、分会発足後不安定な状態にあり、特に昭和50年には春闘問題で長期間のストライキが行われ、被申立人は、営業停止に近い状態にまで追い込まれたことが推認される。

被申立人が臨時雇用乗務員を初めて雇い入れたのは、その春闘が解決の見通しとなった直後である。

そして被申立人は、以後臨時雇用乗務員の採用に当たり、申立人組合がストライキをするから自己防衛のためであると主張していること、X1が申立人組合に加入しようとしたところ、B4社長が臨時雇用乗務員の組合加入は認めない旨の発言をしていること、また、昭和50年9月当時の分会員数が55名であったのが、昭和55年9月には28名となっている事実などを考え合わせれば、被申立人は、労働協約により申立人組合加入資格を持つ本採用

乗務員を採用した場合、その者が争議に参加し、営業に支障を及ぼすであろうと危惧し、新たに採用する乗務員を申立人組合へ加入させない意図のもとに、昭和50年以降の乗務員採用に当たって、労働協約上申立人組合への加入資格を持つ本採用乗務員の採用をやめ、資格を持たない臨時雇用乗務員を採用したものであると判断せざるを得ない。

2 X 1、X 2 両名の本採用拒否について

申立人は、昭和57年5月14日付け協定書によって、昭和57年3月18日以降X 1、X 2 両名は試採用従業員の地位にあり、その後試用期間が3回延長され、昭和58年4月19日以降は本採用従業員の地位にあると主張し、X 1、X 2 両名の営業成績及び勤怠は良好であるにもかかわらず、被申立人がX 1、X 2 両名を本採用としないのは、X 1、X 2 両名が申立人組合の組合員であることを嫌悪し、そのことを理由に不利益取扱いをしたものであり、不当労働行為であると主張する。

これに対して被申立人は、昭和57年3月18日時点で試採用したとの証拠はなく、協定書も臨時雇用者の存在を前提として、その取扱いについて協定したものであり、X 1、X 2 両名を試採用若しくは本採用した事実はないと主張するので、以下この点について判断する。

昭和57年5月14日付け協定書は、昭和56年8月にX 1、X 2 両名を含む臨時雇用乗務員10名が、申立人組合に加入したことをきっかけに申立人組合が彼らの本採用を本格的に要求し始めたことに端を発し、県議会議員らの調整作業の結果成立したものである。その第1回調整作業時において労使双方は、その後の調整作業の基軸となるメモを提出しているが、それによれば、被申立人は、協定成立時点から試採用者とするとし、一方申立人組合側は、協定成立と同時に本採用とするとの意向を表明している。この時点で少なくとも被申立人に有利に解するとしても、協定成立時点からは、試採用としての身分を有すると解するのが妥当であり、被申立人が試採用とした事実はないと主張するのは不合理である。

よって協定書は、営業成績及び勤怠面で特に劣らない限り試用期間の満了時である昭和57年6月17日の翌日には、申立人組合と被申立人が協議の上、X 1、X 2 両名らを本採用とする趣旨で作成されたものと解するのが相当である。

事実、昭和57年6月17日から同月19日にかけて協定書に基づく協議が行われ、その時に、被申立人は、X 1、X 2 両名らの営業成績及び勤怠についての資料を提出し、本採用には問題があるとしたわけである。

そこで、この協議の際評価の対象となった昭和57年1月から同年5月までのX 1、X 2 両名の営業成績及び勤怠を検討してみると、営業成績はいずれも他の本採用乗務員と比較してほぼ同等若しくはそれ以上であり、勤怠も両名ら臨時雇用乗務員の勤務体系に照らしてみれば決して不良とはいえないと認められる。

また、過去試用期間中の営業成績や勤務態度が悪いため本採用を拒否された者はないこと、前記第2、1で判断したとおり、X 1、X 2 両名は、協定成立前既に本採用従業員とみてもおかしくない程度に長く継続的に被申立人に雇用されていること、昭和60年4月1日に別組合から要求のあった臨時雇用者の本採用に当たって、被申立人は特に営業成績、勤怠を評価することなく本採用としていることなどから、被申立人がX 1、X 2 両名の本採用を拒否する合理的理由はなかったというべきである。

ところで、被申立人は、前記第2、1で判断したとおり新規採用者の申立人組合加入阻

止の意図で昭和50年以降臨時雇用制度を運用したきたわけであるが、その臨時雇用乗務員が申立人組合に加入し、昭和58年8月のストライキに参加したことは、被申立人の意図に反したものであったことは理解に難くない。

そうしてみると、X 1、X 2 両名を昭和57年6月18日時点で本採用乗務員としなかったことはX 1、X 2 両名が申立人組合員であることに真の理由があったものと判断せざるを得ず、このことは労働組合法第7条第1号に該当する不当労働行為である。

なお、本来試用期間の延長は、合理的理由がない限り認められるべきではないが、X 1、X 2 両名の試用期間は、その後も延長され、労使は協議を重ねている。これは、被申立人が両名の本採用を拒否したため、申立人組合側が本件問題を円満に解決したいという意図でやむなくそれに応じたものである。

3 X 1、X 2 両名の離職について

申立人は、被申立人は昭和58年4月19日日以降X 1、X 2 両名をタクシーに乗務させず事実上解雇したと主張し、これに対して被申立人は、両名が自ら臨時雇用契約の更新を拒絶したものであると主張するので、以下この点について判断する。

昭和58年4月18日に、被申立人はX 1、X 2 両名は臨時雇用乗務員であるとして、その契約更新をしようとしたところ、両名が本採用乗務員でなければ働く気はないとしたため、両名を退職扱いとしたわけであるが、前述のとおり、X 1、X 2 両名は協定成立前、既に本採用乗務員と見てもおかしくない程度に長く、継続的に雇用されており、昭和57年5月14日付け協定書によって昭和57年6月18日以降は、名実とも本採用乗務員としての地位を確立したと認められる。

よって、昭和58年4月19日時点でのX 1、X 2 両名の地位は、本採用乗務員であったと解されることから、被申立人の主張は失当であり、X 1、X 2 両名の離職は、被申立人が両名の本採用を拒否したことによる実質的な解雇であると見るのが相当である。

なお、前記認定事実第1、5、(12)のとおり、X 1は昭和61年3月15日、X 2は同月16日に被申立人に本採用乗務員として復帰し、また、昭和58年4月19日以降の賃金も受領しているが、これは仮処分判決による仮の地位並びに仮の支払いであるから本件の救済として、改めて本採用乗務員としての復帰並びに諸給与相当額の支払いを命じるのが相当である。ただし、諸給与相当額の支払いに際しては、仮処分によって既に支払われた分を充当することができる。

第3 法律上の根拠

以上の認定した事実及び判断に基づき、当委員会は、労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条を適用して、主文のとおり命令する。

昭和61年10月24日

愛媛県地方労働委員会

会長 越 智 俊 夫