

命 令 書

申立人 トモエ労働組合  
被申立人 トモエタクシー株式会社  
被申立人 トモエ自動車株式会社

主 文

- 1 被申立人トモエタクシー株式会社は、申立人組合員 A 1 に対し、平成元年 10 月 15 日以降原職復帰があったものとして取り扱うとともに、同年 12 月 14 日以降につき行った乗務命令(昼勤 6 車 7 人制)がなかったものとして取り扱い、同人を 2 車 3 人制の勤務形態に戻すとともに、同年 10 月 15 日から 3 年 3 月 21 日までの間、同人が受けるはずであった賃金及び一時金相当額と既に支払いを受けた賃金及び一時金との差額並びにこれに年率 5 分を乗じた金額を支払わなければならない。
- 2 被申立人トモエ自動車株式会社は、申立人組合員 A 2 に対し、平成元年 6 月 1 日付けで行った徳庵営業所への転勤命令及び 2 年 9 月 1 日付けの論旨解雇がなかったものとして取り扱い、同人を原職に復帰させるとともに、元年 6 月 1 日から原職に復帰させる日までの間(同年 6 月 3 日から同月 16 日の間を除く)、同人が受けるはずであった賃金と既に支払いを受けた賃金との差額及び一時金相当額並びにこれに年率 5 分を乗じた金額を支払わなければならない。
- 3 被申立人トモエ自動車株式会社は、申立人組合員 A 3 に対し、平成元年 8 月 21 日から 2 年 4 月 30 日の間行った乗務命令(隔日勤務)及び同年 5 月 1 日以降に行った出入庫時間の厳守命令がなかったものとして取り扱い、同年 8 月 21 日から 3 年 3 月 21 日までの間、同人が受けるはずであった賃金及び一時金相当額と既に支払いを受けた賃金及び一時金との差額並びにこれに年率 5 分を乗じた金額を支払わなければならない。
- 4 被申立人トモエタクシー株式会社は、申立人組合員 A 4 に対し、平成 2 年 8 月 21 日付けで行ったトモエ交通株式会社佐太営業所への出向命令がなかったものとして取り扱い、同人を原職に復帰させるとともに、同日から 3 年 3 月 21 日までの間、同人が受けるはずであった賃金及び一時金相当額並びにこれに年率 5 分を乗じた金額を支払わなければならない。
- 5 被申立人らは、「トモエタクシー労働組合及びトモエ自動車労働組合から A 1 から 4 名は当該組合の組合員である旨の申入れがあり、団体交渉に応じることは労働組合の内部問題に介入することになる」旨の理由により、申立人との団体交渉を拒否してはならない。
- 6 被申立人トモエタクシー株式会社は、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

トモエ労働組合

執行委員長 A 1 殿

トモエタクシー株式会社

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、第2号及び第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) 貴組合員 A 1 氏に対し、平成元年10月15日以降原職復帰させなかったこと及び同年12月14日以降につき昼勤6車7人制乗務を命じたこと
  - (2) 貴組合員 A 4 氏に対し、平成2年8月21日付けでトモエ交通株式会社佐太営業所への出向を命じたこと
  - (3) 貴組合から申入れのあった団体交渉に応じなかったこと
- 7 被申立人トモエ自動車株式会社は、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

トモエ労働組合

執行委員長 A 1 殿

トモエ自動車株式会社

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、第2号及び第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) 貴組合員 A 2 氏に対し、平成元年6月1日付けでトモエ自動車株式会社徳庵営業所への転勤を命じたこと及び2年9月1日付けで諭旨解雇を行ったこと
  - (2) 貴組合員 A 3 氏に対し、平成元年8月21日から2年4月30日の間、隔日勤務乗務を命じたこと及び2年5月1日以降も出入庫時間厳守を命じたこと
  - (3) 貴組合から申入れのあった団体交渉に応じなかったこと
- 8 被申立人らは、今後、申立人組合員らに対し、申立人組合員であること又は正当な組合活動を行ったことを理由に、賃金の低下をもたらすような乗務命令の変更を行ってはならない。
- 9 申立人の A 2 に対する隔日勤務命令及び出勤停止処分並びに A 3 に対する平成元年2月20日から同年8月20日の間の隔日勤務命令の撤回にかかる申立

てについては却下する。

## 理 由

### 第1 認定した事実

#### 1 当事者等

- (1) 被申立人トモエタクシー株式会社（以下「トモエタクシー」という）は、肩書地に本社及び営業所（以下、一括して「守口本社営業所」という）を、大東市に住道営業所、寝屋川市ほか4市に営業所を置き、一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー業」という）を営んでおり、そのタクシー乗務員（以下「乗務員」という）等の数は本件審問終結時約400名である。なおトモエタクシーは、昭和25年に設立された巴タクシー株式会社（以下「巴タクシー」という）を、60年3月に社名変更したものである。
- (2) 被申立人トモエ自動車株式会社（以下「トモエ自動車」という）は、肩書地に本社及び営業所（以下、一括して「寺方本社営業所」という）を、東大阪市に徳庵営業所を置き、タクシー業を営んでおり、その乗務員等の数は本件審問終結時約80名である。なお、トモエ自動車は、昭和40年に巴タクシーが買収した東大阪タクシー株式会社（以下「東大阪タクシー」という）を、58年6月に社名変更したものである。
- (3) 申立外トモエ交通株式会社（以下「トモエ交通」という）は、守口市佐太に本社及び営業所（以下「トモエ交通佐太営業所」という）を、東大阪市に鴻池営業所を置き、タクシー業を営んでおり、その乗務員等の数は本件審問終結時約120名である。なお、トモエ交通は、昭和45年に巴タクシーが買収した新京阪交通株式会社を、58年6月に社名変更したものである。
- (4) トモエタクシー、トモエ自動車及びトモエ交通はトモエグループと称され、各代表取締役社長、副社長及び取締役はそれぞれ同一人物が兼務している。
- (5) 申立人トモエ労働組合（以下「組合」という）は、上部団体として全国自動車交通労働組合総連合会（以下「自交総連」という）に加盟し、トモエタクシー、トモエ自動車及びトモエ交通の従業員を対象として組織する労働組合であり、その組合員は本件審問終結時トモエタクシーの乗務員A1（以下「A1」という）、A4（以下「A4」という）、トモエ自動車の乗務員A3（以下「A3」という）及びトモエ自動車から解雇されたA2（以下「A2」という）の計4名である。

また、トモエタクシー、トモエ自動車及びトモエ交通には、組合の他に、それぞれ企業内労働組合であるトモエタクシー労働組合（以下「タクシー労組」という）、トモエ自動車労働組合（以下「自動車労組」という）、トモエ交通佐太労働組合（以下「佐太労組」という）及びトモエ交通鴻池労働組合（以下「鴻池労組」という）があり、その組合員数は本

件審問終結時、タクシー労組が約350名、自動車労組が約70名、佐太労組が約40名、鴻池労組が約30名である。

## 2 トモエタクシー及びトモエ自動車における勤務体系及び賃金体系等について

- (1) トモエタクシー及びトモエ自動車は、トモエグループとして共通の就業規則を制定している。これによると、乗務員の勤務体系は表1のとおり6種類あるが、本件申立時において、乗務員の約8～9割は2車3人制の勤務形態で乗務していた。

乗務員の勤務時間も、それぞれの勤務形態ごとに定められている。しかし、タクシー営業の24時間体制に対応するため、就業規則には、「勤務体系表はモデル表であり始業時間及び終業時間をモデル表を基準として5時間以内（平成2年1月以降は8時間以内）を限度に随時繰上げ又は繰下げることができる」旨の規定（以下「繰上繰下規定」という）があり、各営業所長の権限で勤務時間の弾力的な運用がなされている。また、乗客の都合により入庫時間が遅れることもあり、乗務員の出入庫時間の実態は必ずしも就業規則どおりではなく、個々の乗務員によりかなりのばらつきがみられる。なお、就業規則に定められた出入庫時間に一斉に点呼が行われることもほとんどなく、トモエタクシー及びトモエ自動車もこのような出入庫時間のばらつきを容認している。

- (2) トモエタクシー及びタクシー労組が締結した賃金協定（昭和63年4月30日協定）及び賞与協定（平成元年5月2日協定）では、乗務員の賃金体系及び一時金体系は、別紙1のとおり定められている。なお、トモエ自動車及び自動車労組も同一内容の賃金協定及び賞与協定を締結しており、この賃金体系及び一時金体系は申立人組合員にも適用されている。
- (3) 上記賃金協定及び賞与協定によれば、トモエタクシー及びトモエ自動車においては、月間営業収入が一定の額（この場合は650,000円であり、以下「ノルマ」という）を越えるか否か等で賃金体系が大きく異なるシステムとなっており、ノルマ未達成者はノルマ達成者に比べ賃金及び一時金が大幅に低下することとなる。このため、乗務員は、ノルマを達成するために就業規則で定められた勤務時間が終了しても乗務を続けているのが実情であり、トモエタクシー及びトモエ自動車もこれを黙認している。

## 3 過去の労使関係について

- (1) 東大阪タクシー労働組合の自交総連加盟と脱退

- ① 昭和57年12月7日、東大阪タクシー（現在のトモエ自動車）の企業内労働組合である東大阪タクシー労働組合（以下「東大阪労組」という）は自交総連に加盟した。
- ② 当時、東大阪労組を含むトモエグループ内の4つの企業内労働組合は共同でトモエグループ協議会なる組織（以下「協議会」という）を作り、トモエグループと団体交渉（以下「団交」という）を行っていた。

た。ところが、東大阪労組が自交総連に加盟した後、協議会が団交を申し入れたところ、トモエグループはこれを拒否し、以後、各組合ごとに各会社と個別交渉が行われるようになり、東大阪タクシーも東大阪労組と団交を行った。

- ③ 昭和57年12月9日、東大阪タクシーは、東大阪労組の組合員ら（大半が2車3人制の乗務）に対し、今後は就業規則どおり出入庫時間を厳守するよう命じ、同月28日、10名の組合員らに対し、入庫時間に遅れたことを理由に下車勤務処分を行った。この出入庫時間の厳守命令により、組合員らはノルマを達成できず賃金が低下した。
  - ④ 昭和58年5月28日、東大阪労組執行委員長は、事前に議題を明らかにすることもなく突然臨時総会を開催し、そこで自交総連から脱退することが決定された。同月29日、東大阪労組は自交総連から脱退した。
  - ⑤ 昭和58年6月3日、東大阪労組と東大阪タクシーは、「会社は、自交総連を脱退した東大阪タクシー労働組合員に対し、加盟期間中の組合活動及び業務に関しては今後処分は一切しない。会社は今後退職者に対して新就職先よりの問い合わせに関し、思想、身上による就職に不利益な証言はしない」旨等の確認書を締結した。
- (2) トモエ労働組合の結成と消滅

- ① 昭和59年1月、巴タクシーの企業内労働組合である巴タクシー労働組合（以下「巴タクシー労組」という）住道支部の支部長A5（以下「A5」という）は、公休日に住道駅前及び車庫内で同労組の運営方針を批判する旨のビラを配布した。巴タクシーは、A5に対し、「勤務時間内に無届けで組合活動を行った」として、同年2月9日、10日間の出勤停止処分を行うとともに、同月13日付けで住道営業所から守口本社営業所への転勤を命じた。
- ② 昭和59年5月、トモエグループは、タクシー運行管理コンピューターシステム及び「実ハンドル時間制」と称する賃金体系を導入することを決定した。同システムは、タクシーが走行している時間と駅等での客待ち時間や信号待ち時間など走行していない時間をコンピューターが管理するものであり、「実ハンドル時間制」は、同システムに基づいてタクシーが走行している時間を乗務員の実労働時間（以下「実ハンドル時間」という）、走行していない時間（乗客の乗車中を除く）を実労働時間外（就業規則第39条によると、車輪の停止が3分を越える部分と規定されていた）とし、実ハンドル時間と基本給を連動させることを特徴とするものであった。また、この「実ハンドル時間制」導入に伴い、新たなノルマ等が設定された。
- ③ 昭和59年7月、巴タクシー労組は、執行委員会の決議によりタクシー運行管理コンピューターシステム及び「実ハンドル時間制」の導入に合意し、同月、同制度が導入された。

なお、「実ハンドル時間制」は、61年3月7日、第104回国会衆議院

予算委員会第7分科会で取り上げられ、その後行政官庁による指導もあり、62年5月に廃止された。

- ④ 前記1(1)記載のとおり、昭和60年3月、巴タクシーはトモエタクシーに社名変更し、巴タクシー労組も、タクシー労組に名称変更した。
- ⑤ 昭和61年7月1日、タクシー労組住道支部は、「実ハンドル時間制」に対する反発等から、全員集会を開催し同労組を脱退して新たに労働組合を結成することを決定し、同月18日、トモエ労働組合（申立人組合とは別組織で、以下「トモエ労組」という）を結成した。
- ⑥ 昭和61年7月12日、トモエタクシーは、トモエ労組の組合員ら（大半が2車3人制の乗務）に対し、今後は出入庫時間を厳守するよう命じ、入庫が遅れた者については事実報告書を提出させる旨通告した。このため、組合員らはノルマを達成できず、賃金が低下した。  
なお、トモエタクシーとタクシー労組は、欠格事項として、事実報告書1件につき、3千円を一時金から控除する旨の協定書を締結していた。また、トモエ自動車と自動車労組も同一内容の協定書を締結していた。
- ⑦ 昭和61年7月26日、トモエ労組副執行委員長A6は、執行部の了承を得ないまま執行部の解散を宣言した。この執行部解散宣言に前後して組合員の脱退が相次ぎ、最終的に組合員は書記長A7（以下「A7」という）1名となり、トモエ労組は消滅した。

#### 4 自交総連トモエ分会及び組合の結成と団交拒否

- (1) 昭和61年9月20日、後記5(8)、(10)及び(12)記載のとおり、大阪地方裁判所（以下「大阪地裁」という）において、解雇の効力を争っていたA1は、A7と自交総連大阪自動車交通労働組合へ個人加入するとともに、その下部組織として自交総連大阪自動車交通労働組合東支部トモエ分会（以下「自交総連トモエ分会」という）を結成し、トモエタクシーに対し、分会の結成通知書を提出したが、同社はこれを受け取らなかった。
- (2) 昭和61年10月18日、トモエタクシーは、A7に対し、11月分（10月21日から11月20日まで）の乗務につき、それまでの2車3人制から、昼勤（午前7時から午後6時まで）の6車7人制への変更を命じ、同人に対するこの勤務形態はその後も続けられた。なお、トモエタクシー及びトモエ自動車は、毎月翌月分（基本的には、当月21日から翌月20日まで）の勤務形態を、当月の18日頃に乗務予定表の発表あるいは掲示により、各乗務員に命じている。  
なお、昼勤は、長距離利用者が少なく、また午後11時から午前5時までの深夜割増料金（2割増）が適用されず、さらに深夜残業割増給も支給されないため、営業収入を上げるうえで不利な勤務形態とされているものであった。
- (3) 昭和61年10月22日、自交総連トモエ分会は、トモエタクシーに対し、

- 後記記載のA 1の解雇、A 7の勤務形態及び労働条件改善を議題とする団交を申し入れたが、同社はこれに応じなかった。
- (4) 昭和61年10月31日、自交総連トモエ分会は、トモエタクシーに対し、内容証明郵便で分会結成を通告した。
- (5) A 7は、昭和62年1月、大阪地裁に対し、昼勤6車7人制の乗務命令の効力停止を求める仮処分申請を行ったが、その後、トモエタクシーを退職し、仮処分申請を取り下げた。
- (6) 平成元年2月11日にA 3が、同月14日にA 2が、自交総連トモエ分会に加入した。
- (7) 平成元年5月31日、自交総連トモエ分会は、トモエタクシーに対し、後記記載のA 2及びA 3に対する勤務形態並びにA 1の解雇問題等を議題とする団交を申し入れたが、同年6月2日、トモエ自動車は、自交総連トモエ分会ではなく自交総連東地区協議会議長に対し、「A 2及びA 3の問題に関しては、自動車労組より両名脱退の申し出もないため、団交をすることは労働組合の内部問題に介入することになるので、申入れに応じられない。また、A 1の問題は裁判所で解決のための話し合い中であるので、団交事項にする考えはない」旨の回答を行った。
- (8) 後記5(13)記載のとおり、トモエタクシーがA 1に対し原職復帰させる旨を通知した後の平成元年10月12日、タクシー労組は、同社に対し、「A 1を復帰後は当組合員として待遇するので会社もそのように扱うよう」通告した。
- (9) 平成元年10月23日、自交総連トモエ分会は、トモエタクシーに対し、A 1の原職復帰、A 2及びA 3に対する勤務形態等を議題とする団交を申し入れたが、同月27日、同社は、A 1に対し、「タクシー労組よりA 1を同組合の組合員として取り扱うよう通告を受けているので団交申し入れに応じることはできない」旨回答した。
- (10) 平成元年11月28日、自交総連トモエ分会は、トモエタクシーに対し、再度、A 1の原職復帰等を議題とする団交を申し入れたが、同月30日、同社は、A 1に対し、前記(9)記載と同様の回答を行い、団交に応じなかった。
- (11) 自交総連トモエ分会は、トモエタクシーに対し、平成2年5月23日、一時金及び年次有給休暇等を議題とする団交を申し入れ、同月29日、ノルマを65万円から52万円に引き下げる等々の要求書を提出したが、同社は、前回回答どおりである旨述べた。これに対し、同月30日、自交総連トモエ分会はトモエタクシーに対し、分会結成を通告済みであるにもかかわらず団交を拒否することは不当であると抗議した。
- (12) 平成2年6月1日、A 4は、自交総連トモエ分会に加入した。同月5日、自交総連トモエ分会は、分会大会を開催し、分会組織を改編して組合を結成し、翌6日、組合は、トモエタクシー及びトモエ自動車に対し、その旨を通知した。

(13) 平成2年7月10日、協議会は、機関紙において「自交総連トモエ労働組合なる奇怪な組織は、我々労働組合の立場から一切認めない」旨を表明した。

(14) 平成2年7月19日、組合は、トモエタクシーに対し、賃金その他の労働条件、後記記載のA1に対する勤務形態の是正及びA2に対する転勤命令の撤回等を議題とする団交申入書を内容証明郵便で提出した。これに対し、トモエタクシーは、前記(7)及び(9)記載と同様の理由を挙げ、団交に応じなかった。その後も、組合は数度にわたり団交を申し入れたが、本件審問終結時まで団交は行われていない。

5 A1の原職復帰と昼勤6車7人制乗務命令について

(1) 昭和56年9月22日、A1は、乗務員として巴タクシーに入社し、住道営業所に配属された。

(2) 前記3(2)③記載のとおり、昭和59年7月、巴タクシーにおいて「実ハンドル時間制」が導入されたところ、労働条件が悪化したとして乗務員の不満が高まった。

(3) 昭和59年10月、A1は、「実ハンドル時間制」の改善を掲げ、巴タクシー労組の副執行委員長に立候補した。A1は小差で落選したが、副執行委員長当選者が「実ハンドル時間制」導入に加担していたとして不信任決議により解任され、A1が繰り上げ当選となった。しかし、巴タクシーが、「当初の選挙結果を守るのが筋で、不信任決議及びA1の副執行委員長就任は認めない」旨述べたため、同人は副執行委員長を辞任することとなった。

(4) 昭和59年12月、巴タクシーはA1に対し、指導員に登用する旨述べたが、同人はこれを辞退した。

(5) 昭和60年2月8日及び同月18日、A1は、養護学級生徒を送迎するよう無線配車指示を受けた。しかし、A1は、養護学級生徒の送迎については毎日あらかじめ担当乗務員が定められており、同人が両日とも担当乗務員となっていなかったことなどから、これらの配車指示を拒否した。

(6) 巴タクシーは、A1に対し、前記(5)記載の配車指示を拒否したことを理由として、昭和60年2月18日から同月28日までの間の無線配車停止処分を行った。また、巴タクシーは、A1に対し、配車指示を拒否したことについて事実報告書を提出するよう求めたところ、当初同人はこれを拒否したが、同月23日、結局提出した。

(7) 昭和60年2月28日、A1が配車指示を拒否したこと及び事実報告書の提出を拒否したことについて、同人出席のもと懲罰委員会が開催され、同年3月1日、同人に対する処分は、諭旨解雇（同年4月1日付け）と決定された。

なお、懲罰委員会は、議長、書記及びトモエグループの労使各6名の委員で構成されており、乗務員等に就業規則違反等があった場合、労使の代表者が、処分についての最終的意見を決定し、これをトモエグループ

- プの当該会社に報告し、当該会社はこれに基づき処分を決める扱いとなっている。
- (8) 昭和60年4月1日、巴タクシーから社名変更していたトモエタクシーは、A1を解雇した。これに対し、同月10月、A1は、大阪地裁に従業員の地位の確認を求める仮処分申請(大阪地裁昭和60年(㊄)第1397号事件、以下「A1仮処分申請」という)を行った。
  - (9) 昭和60年7月3日、トモエタクシーとタクシー労組は、60年度の賞与協定書を締結し、同時に、「会社と組合は、共に、社内労使問題の処理に関し関係官庁及び第三者機関等への告訴、告発、斡旋又は助力嘆願を排し処理するものとする」旨の覚書を締結した。
  - (10) 昭和60年10月11日、大阪地裁は、A1仮処分申請について、A1が従業員の地位を有することを仮に定める等の仮処分決定を行った。
  - (11) 前記4(1)記載のとおり、昭和61年9月20日、A1は、A7と共に自交総連トモエ分会を結成した。
  - (12) A1は、大阪地裁に従業員としての地位の確認を求める訴訟(大阪地裁昭和60年(㊄)第9182号事件)を提起していたが、昭和63年10月28日、大阪地裁は、解雇は解雇権の濫用であり無効であるとして、同人がトモエタクシーの従業員たる地位を有することを確認する等の判決を行った。これに対し、トモエタクシーは控訴したが、平成元年9月22日、大阪高等裁判所は、控訴を棄却し(大阪高裁昭和63年(㊄)第2209号事件、以下「大阪高裁判決」という)、同判決は確定した。
  - (13) 平成元年10月11日、トモエタクシーは、A1に対し、同月15日より原職に復帰させるので出勤するよう通知した。
  - (14) 前記4(8)記載の通り、平成元年10月12日、タクシー労組は、トモエタクシーに対し、「A1を復帰後は当組合員として待遇するので会社もそのように扱うよう」通告した。
  - (15) 平成元年10月15日、A1は出勤し、トモエタクシーに対し、同人の解雇前の勤務形態である2車3人制を前提に復帰後の勤務形態及び労働条件について説明を求めたが、同社は、同人に対し、昼勤を「とりあえず、やって欲しい」と述べたのみであったので、同人は自宅に戻った。なお、前記4(2)記載のとおり、昼勤は、営業収入を上げるうえで不利な勤務形態とされているものであった。
  - (16) 前記4(9)記載のとおり、平成元年10月23日、自交総連トモエ分会は、トモエタクシーに対し、A1を同人の解雇前の勤務形態である2車3人制に戻すことが当然であるとして、A1の原職復帰等を議題とする団交を申し入れたが、同月27日、同社は、「タクシー労組よりA1を同組合の組合員として取り扱うよう通告を受けているので団交申入れに応じることはできない」旨回答した。
  - (17) 平成元年10月28日、同年11月11日及び同月25日、トモエタクシーはA1に対し、出勤するよう命じ、同人は、同年11月末までに約10回出勤し

たが、前記(15)記載の昼勤を「とりあえず、やって欲しい」との同社の態度が変わらなかったため、乗務に就かなかった。

- (18) 前記4(10)記載のとおり、平成元年11月28日、自交総連トモエ分会は、再度、A1の原職復帰等を議題とする団交を申し入れたが、トモエタクシーは、前記(16)記載と同様の回答を行い、団交を拒否した。
- (19) 平成元年12月12日、A1は、生活上の不安から、とりあえず乗務に就くことを申し入れたところ、トモエタクシーは、同人に対し、教育としての側乗（乗務員の隣に乗る）を命じ、同人はこれに従った。同日、トモエタクシーは、同月14日以降の乗務につき、2車3人制ではなく、昼勤（午前6時から午後6時まで）の6車7人制を命じ、この勤務形態はその後も続けられた。A1はトモエタクシーに対し、この乗務命令について抗議したが、同社は、「3年も乗務から離れていたのだから慣れるまでこの勤務形態でやってほしい」旨述べた。なお、その後も、A1はトモエタクシーに対し、数度にわたりいつまでこの乗務を続けるのか問い質したが、同社は、「慣れるまで」との回答を繰り返すのみであった。
- (20) その後、A1は、守口労働基準監督署に対し、昼勤（午前6時から午後6時まで）の6車7人制は、就業規則上あり得ない勤務形態であり、同規則違反であるとして、トモエタクシーを指導するよう申告を行った。これに対し、平成2年1月、トモエタクシーは、繰上繰下規定を5時間以内から8時間以内へと変更した。なお、トモエタクシー住道営業所では6車7人制の勤務形態で乗務しているのは、A1の相勤者1名のみであり、この1名の勤務時間は、午後7時から午前7時までである。
- (21) 平成2年3月15日、自交総連トモエ分会は、トモエ自動車に対し、A1の復帰後の勤務形態への抗議及びチェック・オフの中止を求める等旨を記載した抗議書を内容証明郵便で送付した。
- (22) 平成2年6月5日、A1は、組合の結成に参加し、執行委員長に就任した。なお、トモエタクシーはA1の組合費のタクシー労組へのチェック・オフを続けている。また、トモエタクシーとタクシー労組の間には、ユニオン・ショップ協定は結ばれていない。
- (23) 平成3年3月22日、組合は、ノルマ引上げ等に抗議して、24時間反復ストライキを開始し、A1はこれに参加し、同日以降就労していない。  
なお、同ストライキは本件審問終結時、継続中である。A1の元年12月分から3年3月までの営業収入、賃金及び一時金は、表2及び表3のとおりである。

## 6 A2に対する論旨解雇等について

- (1) 昭和57年7月5日、A2は、乗務員として東大阪タクシーに入社した。
- (2) 昭和57年12月7日、東大阪労組は、自交総連に加盟し、A2は、職場代議員に就任した。58年5月29日、東大阪労組は、自交総連から脱退したが、その際、A2は、脱退に反対した。
- (3) 昭和58年6月、東大阪タクシーは、トモエ自動車に社名変更し、東大

- 阪労組も自動車労組に名称変更した。同年11月3日、自動車労組は第1回定期大会を開催し、役員選挙の結果、A2が書記長に選出された。A2は、組合の機関会議を頻繁に開催し、積極的に職場要求を取り上げるなど活発な活動を行った。
- (4) 昭和59年6月頃、自動車労組執行委員会において、副執行委員長から「A2を役員から外さないと、無線機を全部外すと会社に言われている」旨の発言があり、協議した結果、A2を含む組合役員4名が辞任した。その後、A2は組合大会毎に役員に立候補したが落選し、トモエタクシーを解雇されたA1の支援団体「A1氏を守る会」の事務局長に就任した。
- (5) 昭和63年11月20日、A2は、自動車労組に対し、同労組を脱退する旨の通告書を提出したが、同労組は、「内容が理解できない」として通告書を返却した。同月29日、A2は、自動車労組に対し、同労組が民主的に運営されていないこと及び労使協調の名のもとに労働条件を悪化させていること等を理由に挙げ、内容証明郵便で組合脱退届を送付した。これに対し、同年12月12日、自動車労組は、A2が挙げた脱退理由は事実と反しており、組合執行部において検討した結果脱退は認めない旨回答した。
- (6) 平成元年2月14日、A2は、自交総連トモエ分会に加入し、同日付けの分会機関紙により同分会への加入を表明した。
- (7) 平成元年2月18日、トモエ自動車は、A2に対し、同年3月分（2月20日から3月21日まで）の乗務につき、入社以来の2車3人制から隔日勤務へ変更を命じ、この隔日勤務命令はその後後記(14)記載の転勤命令が発せられるまで毎月命じられた。
- なお、A2が配属されていた寺方本社営業所において、隔日勤務はアルバイトや嘱託等の乗務員で、特に希望した者が2、3名行っている程度であった。
- (8) 平成元年2月27日、A2は、トモエ自動車に対し、勤務形態を変更したことについて抗議文を提出し、2車3人制乗務の勤務形態に戻すこと及び勤務形態を変更した理由を明らかにするよう求めたが、トモエ自動車の職制は、「上司に聞いてくれ」と回答するのみであった。
- (9) 平成元年2月20日以降のA2の勤務形態は、午前8時から翌日の午前5時までの乗務（午前2時から午前5時までは残業時間）の隔日勤務であったが、同年3月頃、トモエ自動車は、同人に対し、今後残業をしないよう命じ、午前2時以降は無線配車しない旨通告した。
- (10) 平成元年5月6日、A2は、トモエ自動車に対し、昭和63年11月20日に自動車労組を脱退したにもかかわらず、未だ同労組組合費のチェック・オフが行われているとして、チェック・オフを中止するよう申し入れた。これに対し、平成元年5月12日、トモエ自動車は、労働組合とその組合員との間の諸問題に介入する意思はないので自動車労組を通じて

申し入れるよう通告し、チェック・オフを中止しなかった。

なお、トモエ自動車と自動車労組との間にはユニオン・ショップ協定は結ばれていない。

(11) 平成元年5月9日、A2は、勤務中、体調不良のため午後1時30分頃から午後6時30分頃まで及び午後8時50分頃から翌10日午前5時50分頃まで休憩をとった（以下「5.9休憩取得」という）。なお、A2は、この休憩についてトモエ自動車には連絡しなかった。

(12) 平成元年5月11日、トモエ自動車は、A2に対し、5.9休憩取得について事実報告書を提出するよう命じたが、同人は、事実報告書を提出すれば処分の対象となってしまうとして規定の様式を使用せず理由書を作成し、同社に対し内容証明郵便で送付し、同時に医師の診断書を送付した。

(13) 前記(12)記載の理由書を受け取った後、トモエ自動車は、A2に対し、就労可能かどうか尋ねたところ、平成元年5月12日、同人は、通常業務にはさしつかえない旨の診断書を提出した。

しかし、A2は、体調が回復せず、同月27日まで欠勤した。当初、A2は、体調不調の原因が何によるものかわからなかったが、その後、流行性耳下腺炎（おたふく風邪）にかかっていたことがわかったので、トモエ自動車に対し、同月27日付け診断書を提出した。

(14) 平成元年5月26日、トモエ自動車は、A2に対し、同年6月1日付けで、寺方本社営業所から徳庵営業所へ入社以来初めての転勤を命じた。A2は、体調回復後、同月28日出勤し、初めてこの転勤命令を知った。トモエ自動車は、A2を転勤させる理由として、上司や同僚とのいざこざが絶えないため、心機一転して働いてもらうことを挙げた。

なお、A2の自宅から徳庵営業所への通勤時間は寺方本社営業所と大差なく、仕事内容も同じである。

また、同年に、転勤または出向を命じられた乗務員は、A2を含め8名である。

(15) A2は、5.9休憩取得について事実報告書を提出しなかったことについて、懲罰委員会の呼出しを受けたが出席しなかった。平成元年6月2日、A2欠席のまま懲罰委員会が開催され、同人に対する処分は、同月3日から同月16日まで（乗務日数にして7日間）の間の出勤停止と決定された。

(16) 出勤停止処分が終了した平成元年6月17日、トモエ自動車は、A2に対し、徳庵営業所に出勤するよう命じたが、これに対し、同月21日、同人は、転勤命令は事前協議もなく一方的な措置であり、業務上の合理的理由についても説明がないとして転勤命令を拒否し、その撤回を求めた。トモエ自動車は、A2に対し、同年6月17日から2年7月16日までに10数回にわたり徳庵営業所に出勤するよう命じ、出勤しない場合は就業規則違反により処分することがある旨通知したが、同人は寺方本社営業所

へ出勤し就労を求めた。トモエ自動車は、「本社では配車はしていない。徳庵営業所で乗務せよ」と述べ、A2の寺方本社営業所での就労を拒否した。

(17) A2は、大阪地裁に対し、平成元年6月1日付け転勤命令の効力停止を求める仮処分申請を行ったが、2年5月16日、同申請を取り下げた。

(18) 平成2年6月5日、A2は、組合の結成に参加し、副執行委員長に就任した。

(19) 平成2年7月18日、A2は、再三の出勤命令にもかかわらず出勤を拒否していることについて、懲罰委員会の呼出しを受けたが出席しなかった。同月30日、A2欠席のまま懲罰委員会が開催され、同年8月1日、同人に対する処分は諭旨解雇(同年9月1日付け)と決定され、同人は、同日付けで解雇された。

なお、A2は、同年11月29日から、同業他社において乗務員としてアルバイトを行っている。

(20) A2の昭和63年1年間の営業収入、賃金及び一時金は、表6のとおりであり同人の同年12月分から本件審問終結時までの営業収入、賃金及び一時金は、表4及び表5のとおりである。

#### 7 A3に対する隔日勤務命令等について

(1) 昭和62年3月3日、A3は、乗務員としてトモエ自動車に入社し、寺方本社営業所に配属された。

(2) 昭和63年11月、トモエ自動車は、A3に対し、口ひげを剃るよう指示し、同人がこれを拒否したところ、同月5日及び6日、乗務停止処分を行った。その後、A3は、口ひげを剃りタクシー乗務に戻ったが、トモエ自動車は、同人に対し、指示に従わなかったことについて事実報告書の提出を求め、同人がこれを拒否したところ、元年1月分(昭和63年12月21日から平成元年1月20日まで)の乗務につき、従来の2車3人制から隔日勤務(月15～16日乗務)を命じた。

(3) 平成元年1月7日、トモエ自動車は、A3に対し、同人の同日の営業収入が低いとして事実報告書の提出を求めたが、同人はこれを拒否した。これに対し、トモエ自動車は、A3の同月9日から同月16日までの間(乗務日数にして5日間)の乗務を拒否した。なお、同年2月初旬頃、この件で、A3出席のもと懲罰委員会が開催され、同人に対する処分は上記期間の乗務停止と決定された。

(4) 平成元年1月11日、A3は、営業収入が低いことを理由に事実報告書の提出を求められるのは納得できないとして、自動車労組の執行委員長に相談したが、同委員長は相談を受けつけなかったため、A3は、自交総連トモエ分会に相談した。同月13日及び16日、A3及び当時自交総連トモエ分会長であったA1は、近畿運輸局を訪ねA3の現状を訴えた。近畿運輸局は、トモエ自動車に対し指導を行い、同月17日、トモエ自動車の職制は、A3の自宅を訪れ、「事実報告書は書かなくてもよい。2月

- 分（1月21日から2月19日まで）から2車3人制に戻す」旨述べた。
- (5) 平成元年1月11日、A3は、自動車労組に対し、同労組を脱退する旨を通告した。これに対し、同月23日、自動車労組は、執行委員会において検討した結果、脱退を認めないと決定した旨回答した。
- (6) 平成元年2月頃、トモエ自動車は、A3に対し、「遅刻、早退または入庫遅れを繰り返すなどしていることからすれば、病気がちで2車3人制には耐えられそうにないので、今後の勤務形態について休日が多い隔日勤務か1日の乗務時間が短い6車7人制のどちらかを選択するよう」求めた。これに対し、A3は、隔日勤務や6車7人制ではノルマが達成できないとして、2車3人制を希望した。
- なお、A3の平成元年1月から同年2月までの間の出入庫時間は必ずしも定められた時間どおりではなかったが、賃金明細表の遅刻、早退等の欄において、遅刻、入庫遅れを理由として、賃金カット等の処分を受けたことは一度もない。
- (7) 前記4(6)記載のとおり、平成元年2月11日、A3は、自交総連トモエ分会に加入し、同月14日付けの同分会機関紙により、同分会への加入を公表した。
- (8) A3の平成元年2月分の乗務は2車3人制の勤務形態に戻されたが、同年2月18日、トモエ自動車は、同人の3月分（2月20日から3月21日まで）の乗務につき、水曜日、金曜日及び日曜日乗務の隔日勤務及び出入庫時間を厳守するよう命じ、この隔日勤務命令はその後平成2年4月30日まで毎月命じられた。なお、一般に日曜日は平日に比べ営業収入が少ない。
- (9) 平成元年6月、A3は、大阪地裁に対し、隔日勤務命令の効力停止を求める仮処分申請（以下「A3仮処分申請」という）を行った。
- (10) 平成元年7月、A3は、病気のため通院し、同月分（6月21日から7月20日まで）の乗務のうち8日間欠勤した。
- 同年12月末、A3は、病気のため入院し、平成2年1月分（元年12月21日から2年1月20日まで）の乗務のうち10日間欠勤し、その後、自宅療養のため同年2月分は全く乗務せず、同年3月分（2月20日から3月21日まで）の乗務のうち8日間欠勤した。
- (11) A3仮処分申請の係争中において、A3が、トモエ自動車に対し、2車3人制に戻せば仮処分は取り下げる旨述べたところ、同社は同人に対し、平成2年に入ってから欠勤が多いので、このような勤務態度を改めれば2車3人制に戻す旨述べた。トモエ自動車は、A3が2年4月分（3月22日から4月20日まで）の乗務につき皆勤であったので、同年5月1日から同人の乗務を2車3人制に戻し、同人はA3仮処分申請を取り下げた。しかし、5月1日以降も、トモエ自動車は、A3に対してのみ、出入庫時間を厳守するよう命じた。
- (12) 平成2年5月6日、A3は、トモエ自動車に対し、同年1月11日より

自動車労組を脱退したにもかかわらず、未だ同労組組合費のチェック・オフをが行われているとして、チェック・オフを中止するよう申し入れた。これに対し、同年5月12日、トモエ自動車は、労働組合とその組合員との諸問題に介入する意思はない旨回答し、チェック・オフを中止しなかった。

(13) 平成2年6月5日、A3は、組合の結成に参加し、教宣部長に就任した。

(14) 平成3年3月22日、組合は、前記5(23)記載のとおり24時間反復ストライキを開始し、A3もこれに参加し、同日以降就労していない。

(15) A3の昭和63年1年間の営業収入、賃金及び一時金は、表9のとおりであり、同人の平成元年1月分から3年3月分までの営業収入、賃金及び一時金は、表7及び表8のとおりである。

#### 8 A4に対する出向命令等について

(1) 昭和49年12月、A4は、アルバイトの乗務員として巴タクシーに入社し、51年2月、正社員となり、守口本社営業所に勤務していた。

(2) A4は、昭和54年11月から55年11月まで巴タクシー労組の書記長を1期務め、55年11月から58年11月まで同労組の執行委員長を3期務めた。A4は、組合大会に一部の組合員しか出席しないこと、団交の内容が一般組合員に知らされないことなど同労組の現状に不満を抱き、臨時大会において組合規約を改正する案を提出するなど積極的に活動を行った。また、A4は、前記3(1)①及び③記載の東大阪労組が自交総連に加盟した際、トモエグループが団交方式をトモエグループ内の各組合と各会社との個別交渉に変更したことについて、従来どおり協議会に対する団交を行うべきである旨主張した。しかし、A4は、58年11月の役員選挙において僅差で落選した。

(3) 昭和59年3月、巴タクシーは、A4に対し、班長に登用する旨延べ、同人は、次回の組合役員選挙までとの条件で班長に就任した。

(4) 前記3(2)③記載のとおり、昭和59年7月、「実ハンドル時間制」が導入されることになり、A4は、これに反対し、同年11月に行われる役員選挙に立候補することを表明し、選挙活動を開始した。

(5) A4は、昭和59年9月分の乗務に関し、他人の乗務を自己の乗務として日報に虚偽の記載を行ったことについて、懲罰委員会の呼出しを受けた。同年10月8日、A4出席のもと懲罰委員会が開催され、同月9日、同人に対する処分は諭旨解雇(11月10日付け)と決定され、同人は同日付けで解雇された。なお、11月10日は、役員選挙の前日であった。

従来、乗務数が少ない班長等が、公休日に出勤を希望する乗務員の乗務を自己の乗務として日報に虚偽の記載をするという行為は、タクシーの全車稼働又は班長等のノルマの達成のために、班長の裁量によって頻繁に行われており、トモエタクシーもこれを黙認していた。なお、各班長は他の乗務員が乗務した状況をノート等にメモし、賃金支給日に清算

- を行っていた。
- (6) 昭和60年11月、A 4は、大阪地裁に対し、従業員の地位の確認を求め  
る仮処分申請（大阪地裁昭和60年(㊄)第4899号事件）を行い、61年12月19  
日、同地裁において、同人を一旦退職扱いとしたうえでトモエタクシー  
に採用すること及び退職金を含め和解金を支払うこと等を内容とする和  
解が成立し、同月21日、同人は守口本社営業所に乗務員として復帰した。
- (7) 前記(6)記載のA 4にかかる仮処分の事件が大阪地裁に係属中であった  
昭和61年9月1日、トモエタクシーは、A 4と同様日報に虚偽の記載を  
行ったことを理由に、営業所長1名及び班長4名を諭旨解雇（同年10月  
1日付け）とし、さらに、2名に対し出勤停止処分を行った。
- なお、諭旨解雇された5名は、解雇後半月から1か月後に全員再採用  
され、その後、トモエタクシーの所長あるいは部長等の主要な地位に就  
いている。
- (8) A 4は、昭和63年9月から平成元年9月まで、タクシー労組守口第1  
支部執行委員を1期務めた後、同月の支部役員選挙において、執行委員  
に立候補した。
- 支部役員選挙の当日、投票が締め切られた後、選挙管理委員長が投票  
用紙、投票箱及び投票箱の鍵等を自宅へ持ち帰ろうとしたため、A 4は、  
不正のおそれがあるとして即日開票を求め、即日開票の結果、同人は当  
選した。しかし、選挙管理委員会は、告示では翌日開票となっていたと  
して選挙結果を無効とし、再選挙が行われた結果、A 4は落選した。な  
お、選挙管理委員には組合員のうち、トモエタクシーの職制の地位にあ  
る者が就任するのが通例であった。
- (9) 平成2年5月30日、A 4は、タクシー労組に対し、同月31日付けで同  
労組を脱退する旨通告し、同月31日、同労組を脱退した。また、同年6  
月4日、A 4は、トモエタクシーに対し、同労組組合費のチェック・オ  
フを中止するよう申し入れたが、同社はチェック・オフを中止しなかつ  
た。
- (10) 平成2年6月1日、A 4は、自交総連トモエ分会に加入し、同月5日、  
組合の結成に参加し、書記長に就任した。
- (11) その後すぐ、トモエタクシーは、A 4に対し、従来の勤務形態である  
6車7人制（夜勤の6車7人制で、6日連続して乗務するためA 4専用  
の固定車が割り当てられていた）から、2車3人制への変更を命じ同人  
に対する固定車の割当てを行わなくなった。
- (12) 平成2年8月16日、トモエタクシーは、A 4に対し、同月21日付けで  
守口本社営業所からトモエ交通佐太営業所への出向を命じた。これに対  
し、同月20日、A 4は、出向命令には合理的理由がなく、本人の意思を  
無視した一方的なものであり、また、組合活動に対する報復を目的とし  
た不当労働行為であるとして抗議し、守口本社営業所へ出勤した。なお、  
A 4は徒歩で通勤しており、自宅からトモエ交通佐太営業所への通勤時

間は守口本社営業所より40分長くかかるが、仕事内容は同じである。

トモエタクシーは、出向の理由としてトモエ交通佐太営業所の営業成績が下がっているので応援が必要である旨述べた。しかし、トモエ交通佐太営業所の成績は守口本社営業所と比べて必ずしも悪くなかった。

なお、同年に、トモエタクシー又はトモエ自動車からトモエ交通への出向を命じられた乗務員は、A4を含め6名である。

- (13) 平成2年9月4日、トモエタクシー及びトモエ交通は、A4に対し、トモエ交通佐太営業所へ出勤するよう命じ、出勤しなければ就業規則違反により処分する旨通告した。これに対し、A4は、前記(12)記載と同内容の抗議を行った。
- (14) 平成2年9月25日、同年11月6日及び同月29日、トモエ交通は、A4に対し、トモエ交通佐太営業所への出勤を再度命じた。しかし、A4は、これにも抗議し守口本社営業所への出勤を続けたが、トモエタクシーは、同人の守口本社営業所での就労を拒否し続けた。
- (15) 平成3年3月22日、組合は前記5(23)記載のとおり24時間反復ストライキを開始し、A4もこれに参加し、出勤していない。
- (16) A4の平成元年9月分から2年8月分までの1年間の営業収入、賃金及び一時金は、表12のとおりであり、同人の平成2年9月分から3年3月分までの賃金及び一時金は、表10及び表11のとおりである。

## 9 申立人の請求する救済内容

申立人が請求する救済内容の要旨は次のとおりである。

- (1) 被申立人らは、A1が平成元年10月15日以降原職復帰したものととして取り扱うとともに、同人に対し行った同年12月14日以降の乗務命令を撤回すること
- (2) 被申立人らは、A2に対し行った平成元年2月20日以降の乗務命令、同年6月1日付け転勤命令、同年6月3日から同月16日の間の出勤停止処分及び2年9月1日付け諭旨解雇を撤回すること
- (3) 被申立人らは、A3に対し行った平成元年2月20日以降の乗務命令を撤回し、それ以前の勤務形態に戻すこと
- (4) 被申立人らは、A4に対し行った平成2年8月21日付け出向命令を撤回すること
- (5) 被申立人らは、A1、A2、A3及びA4に対し、同人らが上記の行為により失った賃金相当額及びそれに年率5分を乗じた金額を支払うこと
- (6) 被申立人らは、組合との団交に応じること
- (7) 被申立人らは、上記事項について謝罪文を掲示すること
- (8) 被申立人らは、今後、組合員らを組合員であること又は組合活動を行ったことを理由に組合員を差別するなどして、組合の弱体化を図ったりその運営に介入しないこと

## 第2 判 断

1 A 1 の原職復帰及び昼勤 6 車 7 人制乗務命令について

(1) 当事者の主張要旨

ア 組合は、次のとおり主張する。

トモエタクシーが、大阪高裁判決（昭和63年（ネ）第2209号事件）によって復職が確定したA 1 に対し、原職復帰させる旨を通知した平成元年10月15日以降も原職復帰させなかったこと、また、同人の解雇以前の勤務形態が2車3人制であったにもかかわらず、平成元年12月14日以降の乗務につき、深夜残業割増給が支給されず、夜間に比べて営業収入が低い、かつ当時の就業規則上存在しなかった昼勤（午前6時から午後6時まで）の6車7人制を命じ、同人の資金を低下させたことは、同人が組合及び自交総連トモエ分会（以下「組合ら」という）の中心人物であったこと及びその正当な組合活動を嫌悪した不当労働行為である。

イ 被申立人らは、次のとおり主張する。

- ① トモエタクシーは、大阪高裁判決に従い、A 1 に対し、平成元年10月15日以降原職復帰させる旨通知したが、同人は、この後2か月間正当な理由もなく就労しなかった。
- ② 6車7人制も2車3人制も月間労働時間数は同一であり、営業収入に格差が生じることはない。
- ③ A 1 が約3年間もタクシー業務を離れていたため、トモエタクシーは同人が慣れるまでの間、一日の勤務時間が短い6車7人制で乗務するよう説明し、同人もこれを納得したものである。また、A 1 は最も月間乗務日数が多い勤務形態を希望していたのであり、6車7人制は、この希望に添うものである。

(2) 不当労働行為の成否

ア 前記第1. 5 (12)、(13)、(15)、(19)及び(23)認定によれば、大阪高裁判決確定後の平成元年10月11日、トモエタクシーは、A 1 に対し、同月15日から原職復帰させる旨を通知したが、同人は乗務に就かなかった。また、トモエタクシーは、A 1 に対し、同年12月12日、同月14日以降の乗務につき、同人の解雇前の勤務形態が2車3人制であったにもかかわらず、昼勤（午前6時から午後6時まで）の6車7人制を命じ、この乗務は、同人が組合のストライキに参加する前日の3年3月21日まで続けられた。

イ 被申立人らの主張①について検討するに、前記第1. 5 (13)、(15)ないし(18)認定及び後記6 (2)ウ判断によれば、A 1 は、原職復帰の通知を受けた平成元年10月15日以降同年11月末まで約10回出勤したのであるが、トモエタクシーは、同人が解雇前の勤務形態である2車3人制を前提に復職後の勤務形態及び労働条件について説明を求めたにもかかわらず、営業収入を上げるうえで不利な勤務形態である昼勤を「とりあえず、やってもらいたい」と述べたのみであった。そこで、

同年10月23日及び同年11月28日に、自交総連トモエ分会は、トモエタクシーに対し、A1を解雇前の勤務形態である2車3人制に戻すことが当然であるとして、同人の原職復帰等について団交を申し入れたのであるが、同社はこれらを正当な理由なく拒否して団交に応じなかった。

以上からすると、A1が被申立人主張の期間就労しなかったのは、トモエタクシーが、同人に対し、2車3人制ではなく、昼勤を「とりあえず、やってもらいたい」と命じるのみで、これに対する自交総連トモエ分会の団交申入れにも応じないことから、同人が営業収入を上げるうえで不利な勤務形態である昼勤が既成事実化されることを恐れたためであるものと解される。こうしたA1の態度は、後記オ判断のとおり、トモエタクシーが乗務命令の変更等を利用し一貫して組合活動へ介入してきた事実を照らし合わせると、やむを得ないものであると認められるから、被申立人らの主張は採用できない。

ウ 被申立人らの主張②について検討するに、前記第1.4(2)認定によれば、昼勤の6車7人制では、午後11時から午前5時までの深夜割増料金(2割増)が適用されず、かつ、深夜残業割増給も支給されない。また、一般に、タクシー業においては、深夜は長距離の乗客が多いうえ道路渋滞に巻き込まれることがないため、昼勤に比してはるかに効率良く営業収入を上げることができるものである。

したがって、昼勤の6車7人制と2車3人制を比較すると、その月間労働時間数が同一であるとしても、営業収入を上げるにつき、昼勤の6車7人制は著しく不利であることは明らかであり、営業収入に格差が生じることはないとする被申立人らの主張は採用できない。

エ 被申立人らの主張③について検討するに、前記第1.5(19)認定によれば、A1は、トモエタクシーに対し、平成元年12月14日以降の昼勤の6車7人制乗務命令につき抗議を行い、その後も、数度にわたり「いつまでこの乗務を続けるのか」と問い質した。これに対し、トモエタクシーは「慣れるまで」との回答を繰り返すのみであった。したがって、A1が昼勤の6車7人制を納得し、あるいは希望していたとする被申立人らの主張は採用できない。

オ ところで、前記第1.3(1)①ないし④、3(2)⑤ないし⑦、4(1)、(2)、(5)、5(3)、(7)、(8)、(12)、8(4)及び(15)認定によれば、トモエ自動車の前身である東大阪タクシーは、東大阪労組が昭和57年12月7日に自交総連に加盟するや、同月9日、同労組の組合員らに対し、従前は問題にしていなかった乗務員の出入庫時間について、ことさら厳守を命じ、さらに、同月28日、10名の組合員らに対し入庫時間に遅れたことを理由に下車勤務処分を行い、その後、東大阪労組は自交総連から脱退した。

一方、トモエタクシーは、①昭和59年11月10日付けで、「実ハンドル

時間制」導入に反対し役員選挙に立候補しようとしていたA4を、同人が当時日常的に班長の裁量によって行われ、トモエタクシーも黙認していた日報虚偽記載を理由として解雇しトモエタクシーから排除した。②60年4月1日付けで、59年10月から「実ハンドル時間制」導入に反対して活発な組合活動を行ったA1を、同人が配車指示を拒否したことを理由に諭旨解雇しトモエタクシーから排除した。③61年7月1日、タクシー労組住道支部がタクシー労組を脱退してトモエ労組を結成することを決定するや、同月12日、同労組の組合員らに対して出入庫時間の厳守を命じ、入庫が遅れた者については処分の対象となる事実報告書を書かせる等の通告を行い、その後、トモエ労組は消滅した。④さらに、61年9月20日、A1と共に自交総連トモエ分会を結成したA7に対し、同年10月21日以降の乗務につき、昼勤（午前7時から午後6時まで）の6車7人制を命じ、その後、A7は、大阪地裁に対し、上記乗務命令の効力停止を求める仮処分申請を行ったが、結局退職した。

以上のように、トモエグループは、グループ内の企業内労働組合が自交総連に加盟したり、一部組合員が企業内労働組合の方針とは異なる組合活動等を行おうとした際には、当該組合員らに対し、出入庫時間の厳守、乗務命令の変更等の処分、あるいは解雇等の不利益処分を行い、もって労働組合の運営等に対し一貫して介入してきた。

カ 一方、前記第1. 2(1)ないし(3)、5(19)及び(20)認定によれば、トモエタクシーにおいては、月間営業収入がノルマに達するか否かが賃金及び一時金に大きな影響を及ぼす賃金・一時金体系がとられているが、表2記載のとおり昼勤の6車7人制に就いてからのA1の営業収入において、ノルマが達成できた月は一月もない。また、この勤務時間帯で営業収入を上げるについては、前記ウ記載のとおりさまざまな不利益がある。これらの結果、A1の賃金（乗務数の少ない平成元年12月分を除く）は、守口本社営業所乗務員の平均営業収入を基準に算出した平均賃金287,011円に比して、約120,000～199,000円も低い約88,000～168,000円となっている。また、表3記載によれば、2年7月、12月、3年3月の1年間の一時金を見ると、守口本社営業所乗務員の平均営業収入を基準に算出した平均一時金1,015,926円比して、631,804円も低い384,122円となっている。以上のとおり、A1の賃金及び一時金は、いずれも、守口本社営業所乗務員と比べて大きな格差があり、標準的な社会生活を維持することが困難な低賃金を余儀なくされているのであるが、これらの格差は、トモエタクシーによる昼勤の6車7人制乗務命令によるものと認められる。

しかも、トモエタクシーがA1に命じた昼勤の6車7人制の勤務時間帯は、当時の就業規則上存在しないものであった。また、当時トモエグループにおける乗務員の約8～9割が2車3人制で乗務しており、

A 1 が勤務する住道営業所において、6車7人制の乗務を行っていたのは同人と同人の相勤者1名のみであり、この1名は、夜勤（午後7時から午前7時まで）の6車7人制で、昼勤の6車7人制はA 1 1名であった。

- キ 以上を総合すると、トモエタクシーがA 1 に対し、原職復帰させる旨を通知した平成元年10月15日以降も、同人の解雇前の勤務形態である2車3人制ではなく、営業収入を上げるうえで不利な勤務形態である昼勤を「とりあえず、やってもらいたい」と命じたのみで、自交総連トモエ分会の団交申入れにも正当な理由なく応じず、結果として同人を原職復帰させず、また、同年12月14日以降の乗務につき、昼勤の6車7人制を命じ、この勤務形態を3年3月21日まで続けさせたのは、同人が組合らの中心人物であったことを嫌悪し、同人に対し経済的不利益を与え、もって組合らの弱体化を企図したものであると判断され、かかるトモエタクシーの行為は、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 A 2 に対する隔日勤務命令及び出勤停止処分について  
組合は、トモエ自動車はA 2 に対し行った平成元年2月20日以降の乗務命令及び同年6月3日から同月16日の間の出勤停止処分の撤回を求めるが、上記処分についての救済申立ては、行為の日より1年以上を経過した2年8月20日に行われているので、労働組合法第27条2項により却下する。
- 3 A 2 に対する転勤命令及び諭旨解雇について  
(1) 当事者の主張要旨  
ア 組合は、次のとおり主張する。  
トモエ自動車はA 2 に対し、平成元年6月1日付けで、寺方本社営業所から徳庵営業所への転勤を命じたこと及び同命令に従わなかったことを理由に2年9月1日付けで同人を諭旨解雇したことは、同人が組合らに加入したこと及びその正当に組合活動を嫌悪した不当労働行為である。  
イ 被申立人らは、次のとおり主張する。  
① A 2 に対する平成元年6月1日付けの転勤命令は、トモエ自動車が通常行っている人事異動の一環であり、同人が寺方本社営業所において、上司や同僚との間でいざこざが絶えないこともあり、転勤の対象となったものである。また、転勤先に通勤条件及び労働条件は従前と異ならず、同人に対し何ら不利益を生じさせるものではない。  
② A 2 は、平成元年6月1日付けの転勤命令を拒否し、トモエ自動車の再三にわたる徳庵営業所への出勤命令も無視し、転勤を命じてから1年以上も出勤しなかったものであり、2年9月1日付けの諭旨解雇は、このような同人の不当な態度によるものである。また、A 2 は、諭旨解雇後、同業他社に就職しており、同解雇を承認してい

る。

(2) 不当労働行為の成否

ア 前記第1. 6 (14)、(16)及び(19)認定によれば、トモエ自動車は、A 2に対し、平成元年6月1日付けで徳庵営業所への転勤を命じたが、同人は、これを拒否し、同社の10数回にわたる徳庵営業所への出勤命令にもかかわらず同営業所へ出勤しなかったことを理由に2年9月1日付けで諭旨解雇となった。

イ 被申立人らの主張①について検討するに、前記第1. 1 (5)、6 (6)、(7)、(13)ないし(15)認定並びに表4及び6によれば、平成元年に転勤または出向を命じられた乗務員はA 2を含め8名であり、転勤や出向は、トモエ自動車においてそれほど特異なものではなく、また、徳庵営業所への通勤時間は寺方本社営業所へのそれと大差なく、仕事内容も同じである。しかしながら、①トモエ自動車は、平成元年2月14日、A 2が自交総連トモエ分会に加入したことを明らかにすると、その4日後に、従前の2車3人制を変更して、これより月間乗務日数が少ない隔日勤務命令を行い、その結果、同人は2車3人制で乗務していた間は確実にノルマを達成していたにもかかわらず、隔日勤務命令以後は一転してノルマを達成できなくなり、その賃金は大幅に低下した。②A 2について転勤命令が出されたのは、昭和57年入社以来初めてのことであり、かつ、同転勤命令は、同人が流行性耳下腺炎で欠勤中同人の体調などを確かめることもなく、また、同人に対する連絡もなく命じられたもので、同人は体調が回復して入社したときに初めてこの転勤命令を知ったのであった。③しかも、同転勤命令の翌日である平成元年6月2日、トモエ自動車は、A 2に対し、5.9休憩取得について、事実報告書の提出を求めたのに理由書を提出した等の理由で7日間の出勤停止処分を行った。④徳庵営業所には自交総連トモエ分会の組合員はいなかった。

一方、被申立人らはA 2が寺方本社営業所において上司や同僚とのいざこざが絶えなかった旨主張するが、これを認めるに足る疎明はなされていない。

なお、前記1 (2)オ判断のとおり、トモエグループは、自交総連等を嫌悪し、一貫して組合活動に介入してきたものである。

以上を総合すると、トモエ自動車がA 2に対し、平成元年6月1日付けで徳庵営業所への転勤を命じたのは、同人が自交総連トモエ分会に加入したことを嫌悪し、通常の人事異動に名を借りて同人を分会員がいない営業所へ転勤させることにより、分会員を分散させ、もって同分会の弱体化を企図した労働組合法第7条1号及び3号に該当する不当労働行為であると判断するのが相当であり、被申立人らの主張は採用できない。

ウ 被申立人らの主張②について検討するに、前記第1. 6 (16)、(17)

及び(19)認定によれば、A2は、上記転勤命令の効力停止を求める仮処分申請を行う一方、寺方本社営業所での就労を求め続け、転勤命令及びその後、約1年の間に10数回にわたり命じられた徳庵営業所への出勤命令に従わなかった。トモエ自動車は、A2に対し、寺方本社営業所での就労を拒否し、平成2年9月1日付けで諭旨解雇を行った。

しかしながら、前記イ判断のとおり、A2に対する元年6月1日付け転勤命令は、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り、このような違法な転勤命令に従わなかったことを理由として同人を解雇することは許されないと言ふべきであるから、被申立人らの主張は採用できない。

また、被申立人らは、A2は諭旨解雇後、同業他社において就職しており、同解雇を承認している旨主張するが、同人が原職復帰の意思を有していることは本件申立てにおいて明らかであり、同人の他社への就職は、本件申立てによる救済を得るまでの間、生計を維持するための手段としてやむを得ないものと理解するべきであるので、これについても被申立人らの主張は採用できない。

エ 以上を総合すると、A2に対する平成2年9月1日付け諭旨解雇は、元年6月1日付け転勤命令を同人が拒否したことを口実に、同人を会社から排除し、もって組合の弱体化を企図したものであると判断するのが相当であり、かかるトモエ自動車の行為は、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。なお、同転勤命令及び諭旨解雇に関する本件救済申立ては、平成2年8月20日に行われたもので、A2に対する徳庵営業所への転勤命令は元年6月1日付けであり、1年以上が経過しているが、同人への転勤命令と諭旨解雇処分とは原因と結果の関係にあり、同一の不当労働行為意思のもと行われたものと認められ、「継続する行為」と解されるから、申立期間を徒過しているとは言えない。

#### 4 A3に対する隔日勤務命令等について

##### (1) 当事者の主張要旨

ア 組合は、次のとおり主張する。

トモエ自動車が、A3に対し、同人の従前の勤務形態は主に2車3人制であったにもかかわらず、平成元年2月20日以降の乗務につき、2車3人制より月間乗務日数が少ない隔日勤務を命じ、同人の賃金を低下させたこと、また2車3人制に戻った2年5月1日以降も出入庫時間の厳守を命じ、従前の勤務形態に戻していないことは、同人が組合らに加入したこと及びその正当な組合活動を嫌悪した不利益取扱いである。

イ 被申立人らは、次のとおり主張する。

① A3は、平成元年1月から2月にかけて、遅刻や入庫遅れを繰り返し、再三注意を受けていたので、トモエ自動車は同人が2車3人

制の乗務に耐えられないと判断し、同人に対し今後の勤務形態について、月間乗務日数が少ない隔日勤務か一日の勤務時間が短い6車7人制のいずれかを選択するよう話したところ、同人もこれを納得して隔日勤務を選択したものである。なお、A3が2車3人制の乗務に耐えられないことは、同年1月分の勤務状態（18回の配車に対し、9回しか乗務していない）からも明らかである。

② A3の賃金が低いのは、同人の健康状態が悪く、勤労意欲も他の乗務員に比して低いことによるものである。

(2) 不当労働行為の成否

ア 前記第1. 7(8)、(11)及び(14)認定によれば、トモエ自動車は、A3に対し、同人の従前の勤務形態が主として2車3人制であったにもかかわらず、平成2年2月20日以降の乗務につき隔日勤務を命じ、同年5月1日以降2車3人制に戻したものの、出入庫時間の厳守を命じ、この命令はA3が組合のストライキに参加する前日の3年3月21日まで続けられた。

イ 組合は、トモエ自動車がA3に対し行った平成元年2月20日以降の隔日勤務命令の撤回を求めるが、前記第1. 4(2)、7(8)及び(11)認定によれば、同人は、元年2月20日以降2車3人制から隔日勤務への変更を命じられ、その後2年4月30日まで同命令が続けられていた。一方、上記処分についての救済申立ては2年8月20日に行われている。

ところで、トモエ自動車における乗務命令は、一月分を単位として毎月発せられているのであるから、元年2月20日から本件申立ての1年前の前日である同年8月20日の期間にかかる隔日勤務命令の撤回に関する申立てについては、申立期間を徒過しており、労働組合法第27条2項により却下する。

ウ 以下、平成元年8月21日以降のA3の隔日勤務命令について検討する。

(ア) 被申立人らの主張①について検討するに、前記第1. 2(1)、(3)、7(3)、(6)及び(9)認定によれば、乗務員の出入庫時間は必ずしも就業規則どおりではなく、トモエ自動車もこのような事態を容認していた。A3の平成元年1月から2月までの出入庫時間は必ずしも定められた時間どおりではなかったものの、賃金明細表の遅刻・早退欄において、遅刻や入庫遅れを理由として賃金カット等の処分を受けたことは一度もなかった。また、トモエ自動車が従前からA3の遅刻や入庫遅れを問題にし、上記期間において同人に対し再三注意、指導を行っていたことを認めるに足りる疎明はなされていない。したがって、A3が、同年1月から2月にかけて、遅刻や入庫遅れを繰り返し、再三注意を受けていたとする被申立人らの主張は採用できない。

また、被申立人らは、A3は隔日勤務を納得している旨主張する

が、同年6月、同人は、隔日勤務の効力停止を求める仮処分申請を行っており、同人がこれを納得していなかったことは明らかであり、これについても被申立人らの主張は採用できない。

なお、被申立人らは、A3が2車3人制に耐えられない例として同年1月分の勤務状態を挙げる。確かに、表7のとおり、A3は、平成元年1月分につき、18回の配車に対し9回しか乗務していないが、トモエ自動車は、同人の営業収入が低かったことに関連して、同月9日から同月16日までの間（乗務日数にして5日間）の乗務をさせなかったのであるから、同人の同年1月分の乗務が少なかったことには理由がある。

(イ) 被申立人らの主張②について検討するに、表7記載のとおり、A3は病気により、平成元年7月分で8日、2年1月分で10日、同年2月分で全日、同年3月分で8日欠勤している。また、表9記載のとおり、同人が2車3人制で乗務していた昭和63年1年間の営業収入を見ると、ノルマを達成していない月が6か月あり、また、その平均賃金は221,212円であり、A2の同年1年間の平均賃金289,115円及び守口本社営業所乗務員の平均営業収入を基準に算出した平均賃金287,011円に比して、約70,000円少く、同人が守口本社営業所の平均的な乗務員に比して、営業成績が劣っていたことは否定できない。

しかしながら、A3は、平成元年3月分から隔日勤務を命じられた後は全くノルマが達成できなくなっており、また、全日出勤している元年9月、同年10月、同年11月、2年4月の賃金を見ても、昭和63年1年間の平均賃金221,212円に比して、約31,000～98,000低い。この格差は、A3の健康状態や営業成績による格差のうえに、隔日勤務命令によって生じた格差が加わって生じたものと認められる。

エ また、前記第1. 2(1)、6(7)、7(7)及び(8)認定によれば、寺方本社営業所において、隔日勤務は例外的なものであり、また、A3に対する隔日勤務命令は平日よりも営業収入が少ない日曜日を含むもので、通常の隔日勤務よりもさらに不利なものである。このA3に対する隔日勤務命令は、同人が自交総連トモエ分会への加入を公表した平成元年2月14日の4日後になされており、併せて出入庫時間の厳守が命じられた。一方、前記1(2)オ判断のとおり、トモエグループは自交総連等を嫌悪し、一貫して組合活動に介入していたものであり、これらを考え併せると、A3に対する隔日勤務命令は、遅刻や入庫遅れを理由とするものではなく、同人が同分会に加入したことに対する報復的措置であると判断するのが相当である。

オ 前記第1. 7(11)認定によれば、A3は平成2年5月1日以降2車3人制に戻されたものの、同日以降も同人に対してのみ出入庫時間を

厳守するよう命じられており、同人が隔日勤務を命じられる以前の2車3人制の勤務形態に戻ったとは言えない。その結果、表7記載のとおり、A3の2年5月分から3年3月分までの賃金を見ると、昭和63年1年間の平均賃金221,212円に出勤率（当該月分の乗務数／当該月分の配車数）を乗じて算出した額と比しても、約4,000円～63,300円低くなっている。この格差は、上記エ判断をも併せ考えると、トモエ自動車による出入庫時間の厳守命令によって生じたものと判断することが相当である。

カ 以上のとおり、トモエ自動車がA3に対し、平成元年8月21日以降隔日勤務を命じ、また2車3人制に戻った2年5月1日以降も出入庫時間を厳守するよう命じ、従前の勤務形態に戻していないのは、同人が組合らに加入したことを嫌悪し、同人に対し経済的不利益を与え、もって組合らの弱体化を企図したものであると判断され、かかるトモエ自動車の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 A4に対する出向命令について

##### (1) 当事者の主張要旨

ア 組合は、次のとおり主張する。

トモエタクシーがA4に対し、平成2年8月21日付けで、守口本社営業所からトモエ交通佐太営業所への出向を命じたことは、同人が組合に加入したこと及びその正当な組合活動を嫌悪した不当労働行為である。

イ 被申立人らは、次のとおり主張する。

A4に対する平成2年8月21日付けの出向命令は、トモエタクシーが通常行っている人事異動の一環であり、また、出向先の通勤条件及び労働条件は従前と異ならず、同人に対し何ら不利益を生じさせるものではない。

##### (2) 不当労働行為の成否

ア 前記第1. 8(12)ないし(15)認定によれば、トモエタクシーは、A4に対し、平成2年8月21日付けで守口本社営業所からトモエ交通佐太営業所への出向を命じたが、同人は不当労働行為であるとしてこれを拒否し、トモエタクシー及びトモエ交通による出勤命令にもかかわらずトモエ交通佐太営業所へ出勤せず、3年3月21日以降組合のストライキに参加している。

イ 被申立人らの主張について検討するに、前記第1. 1(5)、4(12)及び8(10)ないし(12)認定によれば、平成2年にトモエタクシー又はトモエ自動車からトモエ交通への出向を命じられた乗務員はA4を含め6名おり、出向はトモエタクシー内においてそれほど特異なものではなく、また、トモエ交通佐太営業所への通勤時間は守口本社営業所へのそれよりも40分程度長くなるが、仕事内容は同じである。しかし

ながら、①トモエタクシーは、平成2年6月6日、A4が組合書記長に就任したことを明らかにした直後、夜勤の6車7人制から2車3人制へ乗務変更を命じた際に、固定車の割り当てを行わなくなり、その約2か月後に、本件出向命令を行った。②トモエタクシーは、同出向命令の理由として、トモエ交通佐太営業所の営業成績が下がっているため、応援が必要であることを挙げているが、同営業所の業績は守口本社営業所と比べて必ずしも悪くなかった。③トモエ交通には組合の組合員はいない。④更に前記1(2)オ判断のとおり、トモエグループは、自交総連等を嫌悪し、一貫して組合活動に介入してきたものである。

ウ 以上を総合すると、トモエタクシーがA4に対し、平成2年8月21日付けでトモエ交通佐太営業所への出向を命じたのは、同人が組合書記長に就任したことを嫌悪し、組合員がいない営業所へ出向させることにより、組合員を分散させ、もって組合の弱体化を企図したものであると判断するのが相当であり、これを通常の人事異動の一環であつて同人に対しなんら不利益を生じさせるものではないとする被申立人らの主張は採用できない。

よって、かかるトモエタクシーの行為は、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。

## 6 団交拒否について

### (1) 当事者の主張要旨

ア 組合は、次のとおり主張する。

トモエタクシー及びトモエ自動車は今日まで一貫して、組合らが申し入れた団交を拒否していることは、不当労働行為である。

イ 被申立人らは、次のとおり主張する。

① 被申立人らが団交に応じないのは、被申立人ら会社内の絶対多数派組合であるタクシー労組及び自動車労組が、申立人組合員4名を現在も自らの組合員であると主張しているからであり、被申立人らが組合と団交に応じることは、労働組合内部の問題に介入することになるからである。

また、A1は、平成3年3月に行われたタクシー労組職場集会において、「組合費を引かれているので組合員だ」旨発言し、自ら同労組の組合員である旨発言している。

② 被申立人らは、以前自交総連と団交を行ったことがあり、団交をすべて拒否しているわけではない。

### (2) 不当労働行為の成否

ア 被申立人らの主張①について検討するに、

(ア) 前記第1. 1(4)、4(3)、(7)、(9)ないし(11)及び(14)認定によれば、昭和61年10月22日、自交総連トモエ分会は、トモエタクシーに対し、団交を申し入れたが、同社は、これに応じなかった。また、

平成元年5月31日、自交総連トモエ分会がトモエタクシーに対し団交を申し入れたところ、同年6月2日、トモエ自動車は、自交総連東地区協議会議長に対し、「A2及びA3両名の問題に関しては自動車労組より両名の脱退の申し出もないため、団交をすることは労働組合の内部問題に介入することになるので申し入れに応じられない。また、A1の問題は、裁判所で解決のための話し合い中であり、団交事項にする考えはない」旨の理由をもっていずれも団交を拒否した。その後、同年10月23日、同年11月28日及び2年5月23日にも同分会がトモエタクシーに対し団交を申し入れたが、同社は上記同趣旨の理由を挙げ、団交を拒否した。その後に行われた組合の団交申し入れも含め、組合らとトモエタクシー及びトモエ自動車の間では一度も団交は開催されていない。

なお、組合らは団交申し入れをトモエタクシーに対し行っているが、①団交申し入事項にはトモエ自動車にかかる事項が一貫して含まれていた。②トモエタクシー及びトモエ自動車はトモエグループと称され、各代表取締役社長、副社長及び取締役をそれぞれ同一人物が兼務している。③自交総連トモエ分会が行ったトモエタクシーへの団交申し入れに対し、トモエ自動車が回答を行ったことがあった。

これらからすると、団交申し入れの名宛がトモエタクシーであったとしても、実質的にはトモエ自動車をも名宛とするという共通の認識が組合らとトモエタクシー及びトモエ自動車の間において存在していたものと推認される。したがって、トモエ自動車も組合らの団交申し入れを一貫して拒否しているものと言わざるを得ない。

(イ) 前記第1.4(8)、(13)、5(12)ないし(14)、(21)、(22)、6(5)、(10)、7(5)、(12)及び8(9)認定によれば、①昭和63年11月20日、A2は、自動車労組に対し同労組を脱退する旨通告したが、同労組は、同年12月12日、組合脱退は認めない旨回答した。②平成元年1月11日、A3は自動車労組に対し同労組脱退を通告したが、同労組は、同月23日、脱退は認めない旨回答した。③平成元年10月11日、大阪高裁判決によりトモエタクシーがA1を原職復帰させる旨通知したところ、翌12日、タクシー労組は、「A1を復職後は当組合員として待遇するので会社もそのように扱うように」旨トモエタクシーに通告した。しかし、A1は、トモエタクシーへの復職以降、タクシー労組への加入を行っていない。④平成2年5月30日、A4は、タクシー労組に対し同労組脱退を通告し、翌31日、同労組を脱退した。

⑤一方、トモエタクシー及びトモエ自動車は、チェック・オフ中止の申し入れがあったにもかかわらず、A1ら組合員4名の組合費について、タクシー労組及び自動車労組へのチェック・オフを中止しなかった。⑥平成2年6月5日、組合が結成されたところ、同年7

月10日、協議会は機関紙において組合を認めない旨表明した。⑦トモエタクシーとタクシー労組及びトモエ自動車と自動車労組の間にはユニオン・ショップ協定は締結されておらず、組合員の組合脱退についてなんら制約はない。

以上を総合すると、A2、A3及びA4は、各企業内組合に対し、明確に脱退の意思を示し、組合の結成に参加するとともに、その旨を当該所属会社にも通知しているのであるから、被申立人らの主張は採用できない。また、被申立人らは、A1がタクシー労組に対し、「組合費を引かれているので組合員だ」旨発言したと主張するが、発言があったことについてこれを認めるに足る疎明はなされていないのであり、これについても被申立人らの主張は採用できない。

イ 被申立人らの主張②について検討するに、前記第1.3(1)②認定によれば、トモエ自動車の前身である東大阪タクシーは、当時自交総連に加盟していた東大阪労組と昭和58年に団交を行っている。しかしながら、東大阪労組と組合らとは明らかに別組織であり、被申立人らの主張には理由が存在しない。

ウ 以上からすると、トモエタクシー及びトモエ自動車は正当な理由もなく組合との団交を拒否しているのであり、かかるトモエタクシー及びトモエ自動車の行為は、労働組合法第7条第2号に該当する不当労働行為である。

### 第3 救済方法

#### (1) A1について

##### ① バック・ペイ対象期間について

前記第2.1(2)ア判断によれば、トモエタクシーは、A1に対し、平成元年10月15日以降原職復帰を通知したが、結果として同人を原職復帰させなかった。また、A1は、同年12月14日以降昼勤の6車7人制を命じられたが、3年3月22日以降申立人組合のストライキにより就労していない。したがって、バック・ペイ対象期間は、元年10月15日から3年3月21日までとすることが相当である。

##### ② 賃金及び一時金について

A1は、解雇されていた期間が長く、復職直後から不利益取扱いを受けているので、不利益取扱いを受ける直前の賃金及び一時金を同人の得られるべき賃金及び一時金とすることはできない。したがって、表2の注1により、トモエタクシー守口本社営業所従業員の平成元年1月、2月、7月及び8月の平均月間営業収入692,693円をもって、A1が通常の乗務に就いていたならば得たであろう月間営業収入と推認することとし、別紙1記載の賃金・一時金体系に基づいて、同人の得られるべき賃金及び一時金を算出することが相当である。なお、表2及び表3のとおり、バック・ペイ対象期間の同人の得られるべき賃金及び一時金のうち、元年10月分の賃金及び同年12月の一時金については、原職復帰通知後の

日数に応じて算出した額とすることが相当であり、主文1のとおり命じる。

(2) A2について

① バック・ペイ対象期間について

前記第2.3(2)ア判断及び1.6(15)認定によれば、A2は、平成元年6月1日付けで徳庵営業所への転勤を命じられたが、これを拒否し、2年9月1日付けで諭旨解雇された。したがって、バック・ペイ対象期間は、元年6月1日から原職復帰時まで（元年6月3日から同月16日の間を除く）とすることが相当である。

② 得られるべき賃金及び一時金について

表6のとおり、A2が2車3人制で勤務していた昭和63年の平均賃金は289,115円であり、バック・ペイ対象期間の同人の得られるべき賃金は、元年6月分について、289,115円に出勤率（当該月分の乗務数／当該月分の配車数）を乗じて算出した額とする他は、毎月289,115円とするのが相当である。また、表5記載のとおり、バック・ペイ対象期間の同人の得られるべき一時金は、元年7月及び12月について、昭和63年同月の一時金に出勤率（当該一時金対象月分の乗務数／当該一時金対象月分の配車数）を乗じて算出した額とする他は、63年同月の一時金（毎年1,193,172円）とすることが相当であり、主文2のとおり命じる。

(3) A3について

① バック・ペイ対象期間について

前記第2.4(2)ア判断によれば、A3は平成元年8月21日以降隔日勤務を命じられ、2年5月1日から2車3人制に戻されたものの、同日以降も出入庫時間を厳守するよう命じられ、3年3月22日以降は、申立人組合のストライキにより就労していない。したがって、バック・ペイ対象期間は、元年8月21日から3年3月21日までとすることが相当である。

② バック・ペイ額について

表9記載のとおり、A3が2車3人制で勤務していた昭和63年の平均賃金は、221,212円であり、バック・ペイ対象期間の同人の得られるべき賃金は、毎月221,212円に出勤率（当該月分の乗務数／当該月分の配車数）を乗じて算出した額とすることが相当である。また、表8のとおり、バック・ペイ対象期間に同人の得られるべき一時金は、昭和63年同月の一時金に出勤率（当該一時金対象月分の乗務数／当該一時金対象月分の配車数）を乗じて算出した額とすることが相当である。したがって、上記に基づき算定した賃金及び一時金の額とバック・ペイ対象期間に支給された額との差額を支給することが相当であり、主文3のとおり命じる。

(4) A4について

① バック・ペイ対象期間

前記第2. 5(2)ア判断によれば、A4は、平成2年8月21日付けでトモエ交通佐太営業所への出向を命じられたが、これを拒否し、守口本社営業所での就労を求めたが、トモエタクシーがこれを認めないため、同人は同日以降就労していない。また、A4は3年3月22日以降、組合のストライキに参加している。したがって、バック・ペイ対象期間は2年8月21日から3年3月21日までとすることが相当である。

② バック・ペイ額について

表12記載のとおり、A4が出向を命じられる直前の1年間（平成元年9月分から2年8月分まで）の平均賃金は303,070円であり、バック・ペイ対象期間の同人の得られるべき賃金は、毎月303,070円とすることが相当である。また、表11記載のとおり、バック・ペイ対象期間中に同人が得られるべき一時金は、元年12月及び2年3月に支給された一時金とすることが相当であり、主文4のとおり命じる。

(5) 組合への支配介入禁止について

前記1(2)オ判断のとおり、トモエタクシー及びトモエ自動車は、自交総連及びトモエグループの企業内労働組合とは異なる自主的な組合活動を嫌悪し、賃金の低下をもたらすような業務命令の変更など一貫して労働組合への介入を行ってきたことが認められ、今後とも同行為が繰り返される恐れなしとは言えないことから、主文8のとおり命じる。

(6) その他

組合は、謝罪文の掲示を求めるが、主文6及び7の救済をもって足りると考える。

以上の事実認定及び判定に基づき、当委員会は労働組合法第27条並びに労働委員会規則第34条及び第43条により、主文のとおり命令する。

平成4年12月21日

大阪府地方労働委員会  
会長 清木尚芳 ㊟

(別紙 略、表1～12 略)