

命 令 書

申立人 X1
同 X2
同 X3
同 X4
同 X5
同 X6
同 X7

被申立人 神戸陸運株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人 X2、同 X3、同 X4、同 X5、同 X6 及び同 X7 に対し、平成 3 年 4 月 16 日から同年 5 月 15 日までの間、同人らに対する乗務拒否がなかったものとして取り扱い、各人の平成 3 年 1 月分ないし 3 月分賃金の平均額とそれぞれに支払われた同年 5 月分賃金との差額に諸掛け 20,000 円を加えた金額を支払わなければならない。
- 2 被申立人は、申立人 X1 に対し、平成 3 年 4 月 16 日から同月 29 日までの間、乗務拒否がなかったものとして取り扱い、平成 3 年 1 月分ないし 3 月分賃金の平均額と同年 5 月分賃金との差額に諸掛け 20,000 円を加えた金額に 30 分の 14 を乗じて得た金額を支払わなければならない。
- 3 申立人らのその余の申立ては棄却する。

理 由

第 1 認定した事実

1 当事者

- (1) 申立人 X1、同 X2、同 X3、同 X4、同 X5、同 X6 及び同 X7 は、被申立人神戸陸運株式会社(以下「会社」という。)のタンクローリー運転手たる従業員で、本件不当労働行為救済申立て時には、陸上貨物運送事業に働く労働者を主体に構成された労働組合である全日本運輸一般労働組合神戸支部(以下「組合」という。)に所属し、申立て外の 2 名の会社の従業員とともに、組合の神戸陸運分会

(以下「分会」という。)を組織していた。

- (2) 本件不当労働行為救済申立ては、当初、組合が行ったものであるが、平成 5 年 8 月 31 日、分会員 9 名全員は、組合を脱退し、同年 9 月 1 日、申立て外全日本建設運輸連帯労働組合関西地区生コン支部に加入し、同年 10 月 20 日、申立人らが当事者追加の申立てを行ったので、当委員会は労働委員会規則第 32 条の 2 により、関係者の意見を聴取した上、同年 11 月 2 日第 1,005 回公益委員会議において申立人らを当事者として追加することを決定した。

また、組合は、同年 10 月 26 日、本件不当労働行為救済申立てを取り下げた。

- (3) 会社は、肩書地に本店を置き、タンクローリーによる食用油輸送を主たる事業とする資本金 9,060 万円の株式会社で、タンクローリー運転手たる従業員は 25 名、その他の従業員は 10 名である。

なお、会社は、ハリマ化成株式会社、株式会社クラレ、鐘淵化学工業株式会社及び日本油脂株式会社等を主な取引先とし、各取引先での取引形態は他の運送会社と競合しており、専属的に請け負っているところはない。

- (4) 会社のタンクローリー運転手たる従業員の職務内容は、取引先構内での積込み並びに取引先の得意先への運送及び搬入作業であり、各取引先への配車は毎日一定したものではないため、数日前に取引先から出される注文に基づき会社が配車を行っている。

2 本件乗務拒否発生以前の労使関係

- (1) 昭和 59 年 6 月、会社は、当時経営していた海上コンテナ輸送部門を分離し、全国港湾労働組合阪神支部に譲渡したが、これに反対する者が中心となり、組合の分会が結成された。

組合は、上記の問題に関連して、当委員会に、兵庫県地労委昭和 61 年(不)第 3 号事件の不当労働行為救済申立てを行ったほか、神戸地方裁判所に対し、分会員の地位保全の仮処分申請等を行った。

昭和 61 年 8 月 25 日、当委員会において上記事件の関与和解が成立し、組合は、当委員会及び裁判所に係属中の事件を取り下げた。

- (2) この後、会社においては、昭和 62 年から昭和 63 年にかけて、タンクローリー運転手たる従業員が従来の 14 名から 25 名に増員されたが、上記和解時 6 名であった分会員は、昭和 62 年から昭和 63 年にかけて 4 名が退職又は脱退したため、昭和 63 年には 2 名となった。

- (3) 平成元年 5 月から同年 6 月にかけて、11 名が分会に加入した。

- (4) 平成元年 6 月から同年 7 月頃、当時の Y1 専務が、申立人 X1 及び同 X5 に対して、終業後に酒食を提供した上、事務職への職種変更を打診するとともに、分

会は会社のためにならないとか、組合をやめてほしい旨の発言をした。

さらに、1週間から2週間後、再びY1専務が申立人X1及び同X5に対して、終業後に酒食の提供を行った。

(5) 平成2年2月、当時のY2社長が当時副会長であった申立人X2を喫茶店に呼び出し、分会から脱退し会社の従業員の親睦会である神友クラブの役員のX8と協力して新しい組合を結成することを求めた。

(6) 平成2年2月、Y1専務が申立人X5を喫茶店に連れ出し、約2時間にわたり分会からの脱退を働きかけた。

この日、同人は、分会脱退を断わったが、その後も二、三度Y1専務に命じられ、車で得意先に送ることがあり、その車中で同様のやり取りが行われた。

(7) 平成2年3月、Y2社長及びY1専務が、四国の住友化学に出張中の申立人X2の所に赴き、前記(5)と同様に新しい組合を結成し分会から脱退する旨の説得をした。

(8) 平成2年3月から同年5月にかけて、分会員2名が退職し、3名が脱退した。

(9) 平成2年4月、Y1専務が代表取締役社長に就任した。

3 分会における腕章等の使用例について

会社において、過去に分会が団結を示威するために、旗、腕章等を使用した例は、以下のとおりである。

(1) 昭和60年の春闘時に、分会が、通用門の外側に組合旗の掲揚及び腕章着用を行った。

これに対し会社は、分会長に対し腕章着用による乗務については得意先から出入り禁止とされる恐れがあるとして、乗務拒否の通告書を渡し、分会は、得意先構内で腕章を外すので乗務させるよう要求した。なお、この時、腕章を着用した状態で乗務した事実はない。

(2) 昭和62年春闘時に、分会が、通用門の外側に組合旗を掲揚し、車両のフロントパネル上にステッカーを置いた。

この時、乗務拒否が行われた事実はない。

(3) 平成元年の春闘時に、分会が腕章着用及びステッカー掲示を通告したが、会社が配車表変更による乗務拒否の態度をとったため、約1時間後に再度交渉が行われ、分会はこれを行わずに乗務した。

(4) 平成2年の春闘時に、分会が、通用門の外側に組合旗の掲揚を行ったが、その直後の同年5月28日に、分会と会社の間で春闘に関し合意が成立したため、組合旗はすぐ降ろされた。

4 本件乗務拒否

- (1) 平成3年3月13日、分会は、定期昇給込みで50,000円のベースアップ等の12項目の春闘要求書を会社に提出した。

会社は、同要求書中の同月20日までに文書にて回答されたいとの指定に対し、検討中である旨の文書回答を行った後、同年4月4日、分会との間で第1回団体交渉を行った。

会社は、要求項目のうちのベースアップについては、定期昇給込みで8,500円の第1次回答を行ったが、妥結に至らなかった。

- (2) 平成3年4月8日に行われた第2回の団体交渉は、午後6時に始まり約30分の休憩をはさんで午後8時20分頃まで続けられた。

この席上、会社は、従来の日給月給制を月給制にすること及びベースアップにつき定期昇給込みで10,000円を第2次回答し、要求項目中の市内プラス中、長距離の場合、総走行距離で諸掛けを出すこと及び市内で走行距離が同じ場合は諸掛けを同じ扱いにすることについては了解したが、分会が特に重視していた残業とクリーニング作業の平均化及びクリーニング手当の改定については、全従業員間の個人差を調査の上、それぞれ同月末及び同月20日頃に回答するとした。

なお、諸掛けとは、長距離走行時の食費の補助の名目で、300キロを超える走行距離の2分の1に、1キロ当たり6円を乗じた額が支給されていたものである。

また、クリーニング作業とは、タンクローリー車のタンク内の洗浄作業のことであり、取引先や積載内容により必要性が異なるため、配車先により、従業員間の作業量に格差が生じていた。

- (3) 第2回の団体交渉の席上での会社の回答に対し、分会は、残業及びクリーニング作業は、従業員間の個人差が相当開いており、また、従来から要求していたものであり、改めて調査して回答するような問題ではないので、会社は誠意ある回答をしていないものであると判断し、このような会社の態度に対抗するため、組合旗の掲揚及び腕章着用並びに車両の運転席の前面へのステッカー掲示を通告した。

これに対し、Y1社長は、即時に、腕章着用及びステッカーを掲示した状態では乗務させることはできないこと、及び腕章を着用して得意先の業務につくことは営業上支障を来すため、会社構内での業務に従事するように、口頭で通告した。

- (4) この通告後、分会は、一旦退席し、分会が組合室として使用していた従業員の控室に戻っていたところ、会社は、午後9時頃に配車表の変更を行い、分会

員中労働災害で休業していた 1 名を除く分会員 7 名に対し、翌日の乗務を拒否した。

このため、分会は、Y1 社長に対し、得意先の構内に入構時には腕章を外すので乗務させるように要望した。この申出に対しても、Y1 社長は、「ドライブインで競争相手の運送会社の方々に会う、あるいは路上で得意先の方々が目撃される」などの営業上の問題点があるため、腕章着用は会社の構内にとどめて欲しい旨を告げて、分会員の乗務を認めなかった。

なお、乗務拒否の通告に対して、分会員は、特に抗議せず従った。

また、この当時、会社における乗務員に対する勤務の指示は、個別の指示によらず、配車表に記載することにより行われていた。

- (5) 分会員は、平成 3 年 4 月 9 日午前 8 時に、会社の制服である作業服に、赤地に白字で「運輸一般」と染め抜いた腕章を着用し、赤地に白色の大文字で「全日本運輸一般労働組合」、白色の小文字で「神戸支部神戸陸運分会」と染め抜いた組合旗を会社通用門の外側にくくり着けた。

この組合旗については、Y1 社長が口頭で撤去指示を行ったが、分会が従わなかったため、非組合員である会社の営業担当者が Y1 社長の立会いの上で撤去し、分会がその場でもらい受けた。

その後、組合旗は、分会員の手により会社敷地と公道との接点の場所の、ほぼ公道上に駐車された分会員所有の通勤用自家用車に取り付けられたが、Y1 社長は、会社敷地にかかっているとして、なおも掲揚を認めなかったため、会社付近の公道上の電柱にくくり着けられ、同年 5 月 17 日まで毎日、同所で会社の就業時間である午前 8 時から午後 5 時まで掲げられた。

なお、分会は、ステッカーの形状は通告しておらず、また、分会員全員が乗務拒否されたため、ステッカーが実際に掲示されることもなかったが、会社は、過去の掲示例から、組合のマーク入りのもので、車両のフロントガラスの内側に外から見えるように立てかけるもの、との認識をもっていた。

- (6) 平成 3 年 4 月 9 日より同月 15 日まで、分会員は、配車表の記載に従い洗車及びクリーニング作業に従事した。

この作業については、会社は同年 4 月分賃金として、通常のクリーニング手当を支給した。

しかし、同月 16 日の団体交渉の席上、分会が、分会員に対する洗車等のみの割当ては不当労働行為であるとして抗議した結果、会社は、以後、具体的な業務指示を行わず、分会員は同年 5 月 20 日まで会社の業務に従事せず、終業時刻まで会社構内の控室等で過ごし、定時に退社していた。

なお、会社におけるクリーニング作業は、実際に乗務した運転手が行っていることから、乗務に付帯するものと認められ、通常乗務時には、分会員も一定量のクリーニング作業を行っている。

- (7) 分会は、平成3年4月9日以降、同年5月16日までの間に行われた6回の団体交渉では春闘要求を中心とした交渉を行い、うち一回は乗務についても要求したが、交渉はいずれも進展しなかった。

また、分会は、残業及びクリーニング作業の平均化を求めて、同年4月22日午後3時より30分間の時限ストを行ったが、この時にも乗務させるよう要求した。

なお、このストに対し会社は分会員の賃金カットを行った。

同日、会社は、対象を特定することなく、従業員の控室の掲示物について、就業規則に違反するものであり会社としては認めることはできないとして、同日午後5時までにはすべて撤去すること、及びもし撤去しない場合は会社で撤去することを通告した。

従業員の控室は、昭和61年3月頃まで会社にあった別の労働組合が組合室として使用していた部屋であり、前記2(1)で認定した昭和61年8月25日の和解の頃に、会社の親睦会と分会との両方で組合室として使用することについて会社から認められていたものであるが、実際には主として分会員が使用することが多く、他の従業員は食堂で休憩することが多かった。

従業員の控室内には、掲示板が3個と黒板が2個と金庫があったが、会社から通告のあった平成3年4月22日には、掲示板1個と黒板2個にかけて横断幕が張られ、もう1個の掲示板には春闘の回答状況報告が張り出され、金庫には運輸一般のワッペンが貼られていた。

- (8) 平成3年4月30日、会社は、前記4(1)で認定した、同年3月13日付春闘要求書の12項目の要求のうちの1つである残業時間及びクリーニング作業の平均化に対して、「大幅に残業時間の発生する業務については交代制の対策をとり、日本油脂(株)ステアリン酸の引取り業務については、現在2名体制で行っているが、他の業務と合わせ4名体制の交代制とする」こと、及び「クリーニング業務については全員が行い業務の個人的拒否は認めない。平均化については、得意先の専用車両として運用している車両があり、画一的にはできないが極力努力はする」ことを、書面で回答した。

しかしながら、分会は、会社回答では残業の平均化はできないこと及びクリーニング作業を個人的に拒否している者はいないことから、回答内容自体がすりかえであり平均化するための誠意が認められないとして拒否した。

- (9) 平成3年5月15日、同日付けで、分会が、同月20日以降の乗務について、車両をクリーニングされた状態に戻すこと及び分会員が乗務できるようになった時点で組合旗を降ろし腕章を外すこと等を内容とする要望書を、会社に提出した。

この要望書の提出の前に、分会は、口頭で、組合旗を降ろし腕章を外した場合の乗務の可能性をY1社長に打診したが、Y1社長は、一旦乗務させても再び組合旗の掲揚や腕章着用をするのであれば乗務させられない旨を回答するとともに、今春闘で再び組合旗の掲揚及び腕章着用をしないとの内容の文書を提出することを求めた。

同月17日、第9回の団体交渉が行われ、分会は、乗務拒否された同年4月9日以降の団体交渉では初めて、腕章を外すので乗務させるよう要求し、旗、腕章を外し抗議行動を中止した。

同月20日、分会は会社に対し、同年4月9日以降、分会員を乗務させなかったことは、不当労働行為であるとの抗議を文書で行った。

会社は、同年5月15日付要望書の内容に沿って、車両をクリーニングされた状態に戻し、中1日をあけて、同月22日以降、順次分会員を乗務させた。

- (10) 本件乗務拒否当時の会社における運転手たる従業員の賃金は、基本給と勤続給に、危険物手当、無事故手当、休日出勤手当、残業手当、深夜残業手当、クリーニング手当、家族手当及び通勤費を合計したものとなっていた。

このうち、乗務により生じる残業等の手当が賃金の支給額に占める割合は、分会員の場合、本件乗務拒否の直前の平成3年1月から同年3月では、約5割に達していた。

しかし、分会員には、同年4月9日から同年5月20日に至る本件乗務拒否により、休日出勤手当、残業手当及び深夜残業手当が支給されず、また、クリーニング手当も一部を除いて支給されなかった。

このため、当該期間にかかる賃金は、大幅に減少したのみならず、会社では、賃金以外に諸掛けが支給され、その額は分会員一人当たり平均で月額2万円ないし3万円となっていたが、本件乗務拒否により支給されなかった。

なお、会社における賃金計算の締め日は毎月15日であり、支給日は25日である。

- (11) 平成3年3月13日付けで、分会が、会社に対し要求した12項目については、同年9月に至り、同年4月8日の団体交渉での会社の回答内容どおり、定期昇給込みで10,000円のベースアップ、諸掛けを総走行距離で算出すること、及び日給月給制を月給制化すること、並びに同月30日付けの会社の回答内容ど

おり、大幅に残業の発生する業務を交代制にすることで妥結した。

5 申立人 X1 の乗務資格について

- (1) 平成 3 年 3 月 5 日、申立人 X1 は、交通違反を起こし同年 4 月 16 日に、同月 30 日から同年 5 月 29 日まで運転免許停止とする行政処分を受けたが、会社には申告しなかった。
- (2) 運転手が運転免許停止の行政処分を受けた場合、会社における過去の取扱いは、助手として乗務させた例、年次有給休暇の取得を認めた例などがある。
- (3) 同人は、平成 3 年 5 月 21 日以降運転免許停止の期間中、年次有給休暇を申請し、会社は異議なくこれを認めた。

6 組合休暇の状況について

- (1) 会社は昭和 60 年 4 月 27 日付けで、分会に対し年間 9 日の組合休暇を認める旨の文書回答を行い、給与明細上は特別休暇として表示し、有給休暇として扱っていた。
- (2) 平成 4 年 6 月 17 日、会社は、申立人 X1 について組合休暇の申請を認めたが、同年 7 月 22 日、当委員会の本件の第 3 回調査期日においては、申立人 X1 の組合休暇の申請を認めなかった。
- (3) 平成 4 年 7 月 27 日、分会は抗議の申入れを行ったが、会社は分会に対し同年 8 月 4 日付けで、従前より組合休暇を認めていなかった旨回答した。

第 2 判 断

1 当事者の主張

- (1) 申立人らは、会社が、平成元年 6、7 月頃から平成 2 年 3 月頃まで申立人 X1、同 X5、同 X2 らに対して行った脱退勧奨、平成 3 年 4 月 22 日に分会に対し行った掲示物撤去要求、及びその後の組合休暇の否認に見られる組合敵視の一環として、腕章着用、ステッカー掲示及び組合旗掲揚の組合活動を嫌悪して、平成 3 年 4 月 9 日から同年 5 月 20 日まで乗務を拒否し、申立人らに不利益を与えたことは、労働組合法第 7 条第 1 号の不当労働行為である旨主張する。
- (2) 会社は、腕章を着用して乗務することは、業務に支障を来すので乗務を拒否したものであるが、腕章を着用しての就労は、業務に支障を生じたかどうかを問うまでもなく、債務の本旨に従った労務提供ではないので、乗務拒否は正当である旨主張する。

2 当委員会の判断

- (1) 会社は、上記のとおり腕章を着用しての就労は債務の本旨に従った労務提供ではなく、乗務拒否は正当である旨主張するので、以下この点について検討する。

- (2) 一般に就業時間中の腕章着用行為が、正当な組合活動かどうかを判断するに当たっては、腕章着用に至る経緯と会社の業務内容、労働者の職務内容、腕章の形状及び文言等を勘案した上での業務阻害性を具体的に検討することを要するものとする。
- (3) これを本件についてみると、まず、会社が分会からの腕章着用の通告段階で乗務拒否を行ったことについて検討すると、前記第1の4(3)で認定したとおり、会社は、即時に乗務を拒否していることから、どのような形態の腕章かを問うまでもなく、腕章着用を一律に認めないとの姿勢をとっていたと認められるが、就業時間中の腕章着用が正当な組合活動かどうかについては、前記(2)の判断基準により判断されるべきであり、すべての形態の腕章着用が直ちに業務を阻害するものとは考えられないので、分会が組合活動の一環として腕章着用の通告をした段階で直ちに乗務拒否を行った会社の行為は正当なものとはいえない。
- (4) 次に、分会員が実際に行った腕章着用行為について検討すると、
- ア 平成3年の春闘において、会社は、前記第1の4(1)及び(2)で認定したとおり、同年4月4日の第1回団体交渉で、ベースアップ要求に対して8,500円を回答し、同年4月8日の第2回団体交渉で、ベースアップ要求に対し10,000円を回答し、その他の要求項目中の諸掛けの扱いにつき分会の要求を認めたものの、分会が最も強く要求していた残業及びクリーニング作業の平均化については、従業員の残業量等の個人差を改めて調査の上回答するとした。この回答に対して、分会は、前記第1の4(3)で認定したとおり、上記の残業及びクリーニング作業の平均化について、従来から会社に要求していたものであり、改めて調査して回答するような問題ではないため、会社は誠意ある回答をしていないものと判断し、腕章を着用するに至ったこと。
- イ 会社の業務内容は、前記第1の1(3)で認定したとおり、タンクローリーによる食用油等の輸送であること。
- ウ 分会員の職務内容は、前記第1の1(3)、(4)及び4(6)で認定したとおり、タンクローリーによる食用油等の得意先への運送及びこれに付随する積込み、タンク内の洗浄等の作業であること。
- エ 分会員が実際に着用した腕章は、前記第1の4(5)で認定したとおり、赤地に白字で「運輸一般」と染め抜いたものであること。
- オ 分会は、前記第1の4(4)で認定したとおり、得意先の構内に入構するときには腕章を外すことを申し出ていること。
- が、それぞれ認められる。
- (5) 以上のことから、分会員が本件の腕章着用に至った経緯は、春闘時における

会社と分会との対立の中で、分会が、会社の誠意ある回答が無いと判断したために、会社に対する分会の団結示威行為の一環として着用したものであることが認められ、腕章の形態も奇異な文言が記載されたものでもなく、また、特に得意先を刺激するようなものでもなく、その上分会は得意先の構内に入るときは外す旨申し出ていることや、会社の業務内容は食用油の輸送であること、分会員の職務内容はタンクローリーの運転であるから腕章を着用していても特に職務に支障を来すとは考えられないこと等を勘案すると、腕章着用により会社業務を阻害するものではないと考える。

したがって、分会員の本件腕章の着用は、分会の団結示威行為として正当な組合活動の範囲を逸脱するものとはいえず、腕章着用の状態での就労を債務の本旨に従った労務提供ではないとする会社の主張は採用できない。

- (6) 以上のとおり、分会からの腕章着用の単なる通告段階で会社が直ちに乗務拒否したことは正当なものではなく、また、分会員が実際に行った腕章着用については正当な組合活動と認められる。

したがって、会社が乗務拒否を行い、その結果、残業等の手当を支給せず、申立人らの賃金を減少させたことは、正当な組合活動をしたことをもって申立人らに不利益な取扱いをしたものと認められるので、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と判断する。

3 救済方法

- (1) 本件における救済方法

平成3年4月9日から同年5月20日までの間、会社が分会員に乗務拒否を行い、申立人らの賃金を減少させたことが、不当労働行為に該当することは前記2(6)で判断したとおりである。

この救済方法としては、乗務すれば得られたであろう賃金、諸手当等を算定したうえ、乗務拒否期間に該当する賃金の既受領額との差額の支給を命じることが必要である。

ところで、前記第1の4(10)で認定したとおり、会社の賃金計算の締め日は毎月15日であるので、賃金の計算期間は前月16日から当月15日までである。したがって、賃金の差額は、同年4月9日から同年4月15日までは4月分賃金に、同年4月16日から同年5月15日までは5月分賃金に、また同年5月16日から同年5月20日までは6月分賃金にそれぞれ発生することになるが、この点につき、申立人らは5月分賃金の差額についてのみ救済を求めているので、本件の救済に当たっては、同年4月16日から同年5月15日までの期間について、差額の支払いを命じれば足りるものであり、また、乗務していれば得られ

たであろう賃金の額は、本件乗務拒否が行われる直前3ヵ月の平均額とするのが妥当であると考える。

したがって、申立人 X2、同 X3、同 X4、同 X5、同 X6 及び同 X7 に対して、各人の平成3年1月分ないし同年3月分賃金の平均額とそれぞれに支払われた同年5月分賃金との差額の支払いを命じることが相当である。

(2) 諸掛けの扱い

申立人らは、給与明細表には記載されていないが、諸掛けとして少なくとも月に20,000円が支給されており、それを加えた金額の支払いを求めているので、以下この点について検討する。

前記第1の4(2)で認定したとおり、この諸掛けは、長距離走行時の食費補助の名目で支給されているが、走行距離に応じて支給されており、賃金の補填的なものとなっていると認められるから、本件乗務拒否が不当労働行為に該当する以上、回復されるべき経済的損失と考えられるので、本件の救済としては、申立人 X2、同 X3、同 X4、同 X5、同 X6 及び同 X7 に対し、前記(1)の賃金差額に諸掛け20,000円を加えた金額の支払いを命じるものである。

(3) X1の救済方法

前記第1の5(1)で認定したとおり、申立人 X1 は、平成3年4月30日から同年5月29日まで運転免許停止の行政処分を受けていたが、この期間のうち同年5月分賃金計算の期間である同年4月30日から同年5月15日の賃金の計算について、申立人らは、会社においては乗務により生じる残業手当等を除いた賃金が著しく少ないため、運転免許停止者については従来から助手として乗務しており、本件乗務拒否が行われなければ、その全期間にわたって助手として乗務していたものであり、本件不当労働行為の救済は、この運転免許停止期間を含むものと主張するので、以下この点について検討する。

一般に、運転手たる従業員を助手として乗務させるかどうかは、その点についての労働協約や慣行がない限り会社の裁量によるものと考えられる。

そこで本件についてみると、会社において乗務員たる従業員が運転免許停止の行政処分を受けた場合の取扱いについての労働協約や慣行についての疎明もなく、前記第1の5(2)で認定したとおり、助手として乗務した例や、年次有給休暇を取得した例等があり、その取扱いが統一的になされていたとは認められない。

したがって、助手として乗務させるかどうかは、会社の裁量によるものと考えられるので、本件乗務拒否が行われなければ当然に助手として乗務できたと推定することは困難である。

以上のことから、この点についての申立人らの主張は採用できず、同人について本件乗務拒否が行われなかった場合、同人が乗務することのできた期間は同年4月16日から同月29日までであると判断するので、同人について支払うべき差額が発生するのは、同年5月分賃金計算期間30日分のうち14日分となる。

したがって、同人については、同年1月分ないし同年3月分の賃金の平均額と同年5月分賃金との差額に諸掛け20,000円を加えた金額に30分の14を乗じて得た金額の支払いを命じることが相当である。

- (4) 申立人らは、謝罪文の掲示も求めているが、本件の場合、主文の救済で足りると考えられるので、この点についての申立ては棄却する。

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。

平成6年8月2日

兵庫県地方労働委員会

会長 元 原 利 文 ㊞