

命 令 書

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

主 文

- 1 本件初審命令第1項を次のとおり改める。
  - 1 被申立人トモエタクシー株式会社は、申立人トモエ労働組合の組合員X1を昭和60年3月31日当時の乗務命令（2車3人制）による勤務に戻すとともに、平成元年10月15日以降上記勤務形態に戻す日までの間（同3年3月22日から同5年2月21日までの間を除く。）、同人がこれにより就労したら得られたであろう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、申立人トモエ労働組合の組合員X2に対し、平成2年9月1日付け諭旨解雇がなかったものとして取り扱い、同人を同社に復帰させるとともに、同日から復帰させる日までの間、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。
- 3 本件初審命令主文第3項中「同年8月21日から3年3月21日までの間」を「同年8月21日以降上記是正措置がとられる日までの間（同3年3月22日から同5年2月21日までの間を除く。）」に改める。
- 4 本件初審命令主文第4項中「同日から3年3月21日までの間」を「同日以降原職に復帰させる日までの間（同3年3月22日から同5年2月21日までの間を除く。）」に改める。
- 5 本件初審命令主文第7項中、被申立人トモエ自動車株式会社が申立人トモエ労働組合に手交する文書の記中(1)を次のとおり改める。
  - (1) 貴組合員X2氏を平成2年9月1日付けで諭旨解雇したこと
- 6 本件初審命令主文第9項中、「及び出勤停止処分」を「出勤停止処分及び平成元年6月1日付けトモエ自動車株式会社徳庵営業所への転勤命令」に改める。
- 7 その余の本件各再審査申立てを棄却する。

理 由

第1 当委員会の認定した事実

## 1 当事者等

- (1) 再審査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。）を置くほか、大阪府内に住道営業所等5ヵ所の営業所を置き、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。）等従業員は本件初審査審問終結時約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。）を同60年3月に社名変更したものである。

- (2) 再審査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、肩書地に本社を、守口市南寺方に事務所及び営業所（以下「寺方営業所」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、その従業員は本件初審査審問終結時約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。）を同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、一括して「佐太本社営業所」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、その従業員は本件初審査審問終結時約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同58年6月に社名変更したものである。

- (4) 再審査被申立人トモエ労働組合（以下「組合」という。）は、後記8の(9)の経緯により結成され、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（以下、これら3社及びその社名変更前の各会社を含め「トモエ3社」という。）の従業員を対象として組織する労働組合であるが、その組合員は本件再審査審問終結時、トモエタクシーの乗務員であるX1（以下「X1」という。）、後記5の(18)のとおりトモエ自動車から解雇されたX2（以下「X2」という。）、トモエ自動車の乗務員であるX3（以下「X3」という。）及び後記7の(10)のとおりトモエ交通への出向を命じられたX4（以下「X4」という。）の計4名（以下、これら4名を総称して「X1ら4名」という。）である。

トモエタクシー及びトモエ自動車には、組合の他に、それぞれの会社の大多数の従業員が組織す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。）がある。また、トモエ交通には、トモエ交通佐太労働組合及びトモエ交通鴻池労働組合がある。なお、これら労働組合は上部団体に加盟していない。

## 2 トモエ3社の経営体制、労務管理等

(1) トモエ3社はトモエグループと称され、各会社の代表取締役社長及び副社長はそれぞれ同一人が就任している。また、その主要な業務の運営、労務管理についてはトモエ3社間で緊密な連携を取り合っており、さらに、上記1の(4)の各会社の従業員で組織する労働組合との団体交渉等の対応もトモエ3社一体となって行ってきた。そして、トモエ3社の従業員の労働条件は同一とされ、トモエ3社間の人事異動も同一企業内におけるのと同様の態様により行われている（もっとも、同一会社内における人事異動を「転勤」、トモエ3社間の人事異動を「出向」と称している。）。

(2) トモエ3社は、それぞれ共通の内容の就業規則を制定しており、これによると、乗務員の勤務体系は別紙のとおり6種類あり、それぞれの勤務形態毎に乗務員の勤務時間、残業時間等が定められている。

本件初審申立時においては、乗務員の約8割以上は2車3人制（勤務時間は就業規則の原則によると午前11時～翌日午前3時。残業2時間30分を含む。）の勤務形態で乗務していたが、トモエ3社はタクシー営業の24時間体制に対応するとして、始業（出庫）時刻及び終業（入庫）時刻を上記別紙を基準として5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。）を就業規則に置き、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た（この繰上げ繰下げの限度時間は後記4の(16)の経緯により平成2年1月以降は8時間以内とされた。）。

なお、トモエ3社では、乗客の都合等により乗務員の入庫時刻が遅れることもあった。そして、少なくとも平成2年頃までの乗務員の出入庫時刻の実態は必ずしも就業規則どおりではなく、かなりのばらつきがみられ、就業規則に定められた出入庫時刻に一斉に点呼が行われることはほとんどなく、トモエ3社もこのような状態を容認していた。

(3) トモエタクシー及びタクシー労組が昭和63年4月30日に締結した賃金協定（トモエ自動車及び自動車労組も同一内容の賃金協定を締結しており、これらの協定内容はX1ら4名にも適用されていた。このことは下記賞与協定についても同様。）によると、同社の常用の乗務員の賃金は、月間営業収入が一定の額（本件当時65万円であり、以下「目標額」という。）を超えるか否かで大きく異なり、目標未達成の場合は無事故手当が支給される場合があるほかは歩合的給与のみとなり大幅に低下する。また、同社と同組合が平成元年5月2日に締結した賞与協定（平成元年年末支給分・同2年夏期支給分）によると、同社の常用の乗務員の一時金は、一律支給分及び歩合支給分があり後者の方が多くの部分を占めるが、同支給分は一定期間（6ヵ月）の営業収入額に一定の営業収入額の区分毎に設定された指数を乗じて得た額とされ、この指数は営業収入額の低いランクほど大幅に下がるため、営業収入額が少ないと一時金支給額も

著しく低下する。そして、トモエ3社では目標額が同業他社より高めに設定されていることもあって、乗務員は、目標額の達成あるいは多くの営業収入を上げ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、トモエ3社もこれを容認しており、乗務員の8割以上は目標額を達成していた。

なお、後記のとおり、組合の組合員等のなかには昼勤を命じられた者があったが、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、さらに上記賃金協定における深夜、残業の割増給が支給されないため、営業収入ないし賃金収入を上げる上で不利な勤務形態とされていた。

### 3 本件に至る労使事情

- (1) バタクシーが買収した東大阪タクシー（現トモエ自動車）にはその従業員で組織する東大阪タクシー労働組合（現自動車労組。以下「東大阪労組」という。）があったが、同労組の自交総連加盟と脱退の経緯は次のとおりであった。

イ 昭和57年12月7日、東大阪労組は自交総連に加盟した。

ロ 当時、東大阪労組を含むトモエ3社の従業員で組織する4つの労働組合は、トモエグループ協議会なる組織（以下「組合協議会」という。）を作り、共同でトモエ3社と団体交渉を行っていた。ところが、東大阪労組が自交総連に加盟した後は、トモエ3社は組合協議会の団体交渉の申入れを拒否し、以後、各組合、各会社毎に個別に交渉が行われることがあった。

ハ 同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刻を厳守するよう命じ、同月28日、10名の組合員らに対し、入庫時刻に遅れたことを理由に下車勤務の処分を行った。この出入庫時刻の厳守命令により、組合員らは目標額を達成できず賃金が低下した。

ニ 同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たが、同総会で自交総連から脱退することが決定され、翌29日、同労組は自交総連から脱退した。

ホ 同年6月3日、東大阪労組と東大阪タクシーは、「東大阪タクシーは自交総連を脱退した東大阪労組組合員に対し、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。東大阪タクシーは今後退職者に対し新就職先よりの問合わせに関し、思想、身上による就職に不利益な証言はしない。」旨の確認書を締結した。

- (2) トモエタクシーでは昭和61年7月に新たな労働組合が結成されたが、この労働組合は次のような経緯により消滅した。

イ 同59年1月、バタクシーの大多数の従業員で組織するバタクシー労働組合（現タクシー労組。以下「バタクシー労組」という。）住道支部の支部長X5（以下「X5」という。）は、公休日に住道駅前及び

車庫内で巴タクシー労組の運営方針を批判する旨のビラを配布した。これに対し巴タクシーは、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、X5に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。

なお、トモエ3社では、労働者に非違行為があった場合に転勤や出向を命じることがあった。

ロ 同年5月、トモエ3社は、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、タクシーの走行時間等をコンピューターで管理するものであり、「実ハンドル時間制」とは、同システムに基づいてタクシーが走行している時間又は乗客を乗せている時間（以下、この時間を「実ハンドル時間」という。）を乗務員の実労働時間、走行していない時間（当時のトモエ3社の就業規則によると車輪の停止が3分を超える時間とされた。）を実労働時間外として、実ハンドル時間と基本給を連動させるものであった。そして、この「実ハンドル時間制」導入に伴い、新たな目標額等が設定された。

ハ 同年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、同61年3月7日、国会の衆議院予算委員会で取り上げられ、その後行政官庁からの指導もあり、同62年5月に廃止された。

ニ 同61年7月1日、巴タクシー労組が名称を変更したタクシー労組の住道支部は、「実ハンドル時間制」導入に対する反発等から、全員集会を開催して同労組からの離脱と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（組合とは別組織。以下「トモエ労組」という。）を結成した。

ホ 住道支部がタクシー労組から離脱を決定した10日程後の同月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、今後は出入庫時刻を厳守（入庫は午前1時厳守）するよう命じ、入庫が遅れた者については「事実報告書」を提出させるよう営業所に指示した。このため、組合員らは目標額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、一時金支給の「欠格事項」の1つとして、「事実報告書」1件につき3,000円（当時。平成元年5月2日協定では1件につき3,300円）を一時金から控除する旨の協定を締結していた。また、トモエ自動車と自動車労組も同一の内容の協定を締結していた。

ヘ 同61年7月26日、トモエ労組副執行委員長X6は、執行部の了承を得ないまま執行部の解散を宣言した。そして、この執行部解散宣言に

前後して組合員の脱退が相次ぎ、トモエ労組の組合員は書記長 X 7 (以下「X 7」という。) 1 名となり、結局、トモエ労組は消滅した。

#### 4 X 1 に対する昼勤の乗務命令

- (1) 昭和56年 9 月22日、X 1 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) 上記 3 の (2) のハのとおり、同59年 7 月、巴タクシーに「実ハンドル時間制」が導入されたが、労働条件が悪化したとして乗務員の間に不満が高まった。
- (3) 同年10月、X 1 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。X 1 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、X 1 が繰上げ当選となった。しかし、同人は、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 X 1 の副執行委員長就任は認めない。」旨述べたため、副執行委員長を辞任した。
- (4) 同年12月、巴タクシーは X 1 に対し、指導員に登用する旨述べたが、同人は辞退した。
- (5) 同60年 2 月 8 日及び同月18日、X 1 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、X 1 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、同人は両日とも担当乗務員となっていなかったことなどから、配車指示を拒否した。これに対し巴タクシーは、この配車指示拒否を理由として、同月18日から同月28日までの間、X 1 に無線配車停止処分を行った。また、同社は、配車指示の拒否について「事実報告書」を提出するよう X 1 に求めた。同人は、当初これを拒否したものの、結局、同月23日、同報告書を提出した。
- (6) 同年 2 月28日、X 1 が配車指示を否定したこと及び「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、同委員会は同年 4 月 1 日付けをもって同人を諭旨解雇とする旨決定した。

なお、トモエ 3 社では、乗務員等に就業規則違反等があった場合、懲罰委員会（議長、書記及びトモエ 3 社の労使各 6 名の委員で構成）において、労使の代表者が処分の要否、程度について意見を交わし、同委員会としてその決定を行い、この結果を当該労働者の所属する会社に通知し、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。

- (7) 同年 4 月 1 日、上記 (6) の懲罰委員会の決定に従い、トモエタクシーは、X 1 を諭旨解雇した。これに対し、同月10日、X 1 は、大阪地方裁判所（以下「大阪地裁」という。）に乗務員の地位の保全等を求める仮処分を申請した。
- (8) 同年 7 月 3 日、トモエタクシーとタクシー労組は、同60年度の賞与協定を締結するとともに、「トモエタクシーとタクシー労組は、とも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。
- (9) 同年10月11日、大阪地裁は、上記(7)のX1の仮処分申請事件について、X1が従業員の地位を有することを仮に定める旨等の決定を行った。また、同地裁は、X1の解雇に関する本案訴訟においても、同63年10月28日、同人に対する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旨等の判決を言い渡し、平成元年9月22日、大阪高等裁判所もこれを支持し、トモエタクシーの控訴を棄却した。同判決は確定した。
- なお、この間の昭和61年9月20日、後記8の(1)のとおり、X1はX7とともに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「トモエ分会」という。）を結成し、トモエタクシーに通知した。
- (10) 平成元年10月11日、トモエタクシーは、X1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。
- 一方、タクシー労組は、翌12日、X1の復帰後は同人を当組合員として待遇するのでトモエタクシーもそのように扱うよう同社に通告した。
- (11) 同年10月15日、X1は、トモエタクシーに出勤し、同人の解雇前の勤務形態である2車3人制での乗務を前提とした復職後の勤務形態及び労働条件について説明を求めた。しかし、同社は同人に対し、「とりあえず昼勤をやって欲しい。」とのみ述べたため、同人は「それでは原職復帰にならない。」旨述べ、勤務せずに帰宅した（以下、トモエタクシーのX1に対する同日以降の昼勤の乗務命令を「本件X1に対する昼勤乗務命令」という。）。)
- (12) 同年10月23日、後記8の(6)のとおり、トモエ分会は、X1の2車3人制での職場復帰を求めて、このこと等を議題とする団体交渉をトモエタクシーに申し入れたが、同月27日、同社は団体交渉には応じられない旨回答した。
- (13) 同年10月28日、同年11月11日及び同月25日、トモエタクシーは、X1に出勤するよう命じた。同人は同年11月末まで約10回出社したが、同社の昼勤をとりあえずやって欲しいとする旨の態度が変わらず、X1の解雇前の勤務形態に戻すべきであるとする要求に同社が応じなかったため、X1は乗務には就かなかった。
- (14) 同年11月28日、後記8の(7)のとおり、トモエ分会は、再度、X1の職場復帰等を議題とする団体交渉を申し入れたが、トモエタクシーはこれも拒否した。
- (15) 同年12月12日、X1は、生活上の不安から、とりあえず乗務に就くことをトモエタクシーに申し入れたところ、同社は同人に対し、教育として側乗（乗務員の隣に乗ること）を命じ、X1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、この勤務形態での指示はその後も続けられた。X1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X1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が続くのか問い質したが、同社は、「慣れるまで。」との回答を繰り返すのみであった。

なお、トモエタクシー乗務員の平成元年1月分、2月分、7月分及び8月分の4ヵ月分の平均営業収入は約69万3千円であり、これによる賃金額は約28万7千円となるが、X1の賃金は同年12月分は78,213円、同2年1月分は102,830円、同2月分は167,259円であった。

- (16) その後、X1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、就業規則上ありえ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。トモエタクシーは、同2年1月、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、X1の他は1名のみであり、この者の勤務時間は深夜を含む午後7時から午前7時までであった。

- (17) 同2年3月15日、トモエ分会は、トモエ自動車に対し、X1の復帰後の勤務形態への抗議等を記載した文書を内容証明郵便で送付した。
- (18) 同3年3月22日、後記8の(9)のとおりトモエ分会を組織改編し結成した組合は、目標額引き上げ、トモエタクシーの団体交渉拒否、組合の組合員に対する勤務差別、解雇、配転等の不当労働行為に抗議するとして、トモエタクシーにストライキ通告を行うとともに、X1、X4及びX3に24時間反復ストライキを指令した。X1は、同日から本件初審命令交付後の同5年2月21日をもってこの指令が解除されるまで同指令に従ったが、組合のストライキ指令解除後、同人は解雇前の勤務形態による就労を求めた。
- (19) 同5年2月20日、トモエタクシーは、X1に対し、「ストライキ以前の現状で勤務することを命ず。なお、乗務前は同月22日より5日間の再教育を受けることを命ず。」との旨の命令を発した。しかし、同人は、ストライキ以前の勤務形態での就労は本件初審命令等による権利を放棄することになるとして、トモエタクシーの業務命令を拒否した。
- (20) 同年6月17日、トモエタクシーは、X1が連絡もなく出勤を拒否しているとして、同月30日に懲罰委員会を開催するので出席するよう同人に求めたが、同人はこれに応じなかった。同社は、同日、本件再審査結審日である同年7月19日より後の同月31日付けでX1を諭旨解雇処分とすることを決定した。

なお、組合は、同年6月29日、「組合員の懲罰委員会の呼出しに関する件」等を議題とする団体交渉申入書をトモエタクシーあて郵送し、これは懲罰委員会の開催前にトモエタクシーに到達していたが、交渉は行



われなかった。

5 X 2 に対する転勤命令及び諭旨解雇

- (1) 昭和57年7月5日、X 2 は、乗務員として東大阪タクシーに入社した。
- (2) 同年12月7日、上記3の(1)のイのとおり、東大阪労組は、自交総連に加盟し、X 2 は、同労組の職場代議員に就任した。同58年5月29日、同(1)のニのとおり、東大阪労組は、自交総連から脱退したが、その際、X 2 はこれに反対した。
- (3) 同58年11月3日、東大阪労組が名称変更した自動車労組は、第1回定期大会を開催し、X 2 を書記長に選出した。X 2 は、組合において各種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) 同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、「X 2 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、執行部が協議した結果、X 2 を含む組合役員4名が辞任した。その後、X 2 は組合大会毎に役員に立候補したが落選した。  
なお、同人は、上記4の(7)のX 1 の解雇の撤回活動を支援する団体である「X 1 氏を守る会」の事務局長に就任していた。
- (5) 同63年11月20日、X 2 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、X 2 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として、内容証明郵便で組合脱退届を送付した。これに対し、自動車労組は、同年12月12日、「X 2 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取扱い致しかねる。」旨回答した。
- (6) 平成元年2月14日、X 2 は、トモエ分会に加入し、同日付けの同分会機関紙で加入を明らかにした。
- (7) 同年2月18日、トモエ自動車は、X 2 に対し、同年3月分（同年2月21日から同年3月20日まで。以下、勤務形態についての「何月分」とは前月21日から当月20日までの勤務を表す。なお、トモエ3社は毎月翌月分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板への掲示により、各乗務員に指示していた。）の乗務につき、入社以来の2車3人制に代え、午前8時から翌日の午前5時（午前2時から午前5時までは残業時間）までの1車2人制での隔日乗務を命じた。この隔日乗務命令は、別紙のとおり、それまでの月19～20回の乗務日数が13回に減るものであった。この乗務命令の指示は後記(13)の転勤命令が発せられるまで続いた。

X 2 の昭和63年の平均賃金は月289,115円であったが、この隔日乗務命令により、同人の平成元年3月分の賃金（13乗務皆勤）は176,586円に、同4月分の賃金（13乗務中11乗務）は193,508円となった。

なお、X 2 が配属されていた寺方営業所において、隔日乗務に就いていた者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 名就いている程度であった。

- (8) 同年 2 月 27 日、X 2 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ことを求めたが、トモエ自動車の管理職は、「上司に聞いてくれ。」と回答するのみであった。
- (9) 同年 4 月、トモエ自動車は、今後残業をしないよう X 2 に命じ、さらに午前 2 時以降は無線配車しない旨通告した。
- (10) 同年 5 月 9 日、X 2 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。）が、同人はこの長時間の休憩についてトモエ自動車には連絡しなかった。
- (11) 同年 5 月 11 日、トモエ自動車は 5.9 休憩取得についての「事実報告書」を提出するよう X 2 に命じたが、同人は「事実報告書」を提出すれば処分の対象となるとし所定の様式を使用せず、当日の体調を記載した理由書を内容証明郵便で同社に送付した。また、X 2 は、同日、医師の診断書（後の同月 27 日に提出した診断書とは別の疾病名が記載されている。）も同社に提出した。
- (12) トモエ自動車は、この理由書を受け取った後、就労が可能かどうか X 2 に尋ねたところ、同年 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、X 2 は、体調が回復せず、その後、流行性耳下腺炎（おたふく風邪）と診断され、同月 27 日まで欠勤した。そして、同人は、同疾病が治癒した旨の同 27 日付け診断書をトモエ自動車に提出した。
- (13) X 2 は、入社以来寺方営業所から異動したことはなかったが、同年 5 月 26 日、トモエ自動車は、同人に対する同年 6 月 1 日付け徳庵営業所への転勤命令を公表した（以下この命令を「本件 X 2 に対する転勤命令」といい、同転勤を「本件 X 2 の転勤」という。）。X 2 は、体調回復後の同月 28 日出勤し、初めてこの転勤命令を知った。なお、同月 26 日に X 2 の転勤命令と同時に公表された人事異動の通知の中には、同人と入替えに徳庵営業所から寺方営業所へ乗務員 1 名の転勤を命じる異動が含まれていた。

トモエ自動車は、X 2 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等を挙げているが、X 2 と上司等といざこざがあったとの疎明はない。他方、X 2 の自宅から徳庵営業所への通勤時間は寺方営業所と大差なく、仕事内容は変わらず、同年に転勤又は出向を命じられたトモエ 3 社の乗務員は X 2 を含め 8 名いた。

なお、トモエ自動車寺方営業所には、トモエ分会の組合員は X 2 のほ

- かX3がいた。
- (14) X2は、5.9休憩取得についての「事実報告書」を提出しなかったことについて、同年6月2日の懲罰委員会への呼出しを受けたが出席しなかった。
- 同2日、X2欠席のまま懲罰委員会が開催され、同委員会は同人を同月3日から同月16日まで（乗務数にして7乗務）の出勤停止処分とする旨決定し、トモエ自動車は、同委員会の決定どおりX2を処分した。
- (15) 出勤停止処分が終了した同年6月17日、トモエ自動車は、徳庵営業所に出勤するようX2に命じたが、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これを拒否し、撤回を求めた。そして、X2は、その後も寺方営業所に出勤し就労を求めたが、トモエ自動車は、「寺方営業所では配車していない。徳庵営業所で乗務せよ。」と述べ、同人の寺方営業所での就労を拒否した。
- なお、トモエ自動車は、同月17日から同2年7月16日までの間、10数回にわたり徳庵営業所に出勤するようX2に命じ、同年6月11日、同年7月16日に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。
- (16) X2は、大阪地裁に対し、本件X2に対する転勤命令の効力停止を求める仮処分を申請したが、同年5月16日、同申請を取り下げた。
- (17) 同年6月5日、X2は、組合の副執行委員長に就任した。
- (18) 同年7月18日、X2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、同月30日開催の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、X2欠席のまま懲罰委員会が開催され、同年8月1日、同委員会は同年9月1日付けで同人を諭旨解雇とする旨決定し、トモエ自動車は、同委員会の決定どおり、9月1日付けで同人を諭旨解雇（以下「本件X2の解雇」という。）した。
- なお、X2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就労を行っている。
- (19) 組合の本件X2に対する転勤命令及び本件X2の解雇に係る救済申立ては、同2年8月20日になされた。
- 6 X3に対する隔日乗務命令および出入庫時刻厳守命令
- (1) 昭和62年3月3日、X3は、乗務員としてトモエ自動車に入社し、寺方営業所に配属された。
- (2) 同63年11月、トモエ自動車は、X3に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、X3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、この指示に従わなかったことについての「事実報告書」の提出を求めた。X3がこれを拒否したところ、トモエ自動車は、平成

元年1月分につき、従来の2車3人制の乗務に代え、1車2人制の隔日乗務を命じた。

- (3) 同月7日、トモエ自動車は、X3の同日の営業収入が少ないとして同人に「事実報告書」の提出を求めたが、X3はこれを拒否した。これに対し、トモエ自動車は、X3の同月9日から同月16日までの間の乗務（乗務数にして5乗務）を拒否した。

なお、同人の昭和63年の営業収入のなかには目標額に達していない月が6ヵ月あった。

- (4) 平成元年1月11日、X3は、営業収入が少ないことを理由に「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、同委員長が相談を受けつけなかったため、同人はトモエ分会に相談した。同月13日及び16日、X3及びトモエ分会の分会長のX1は、近畿運輸局を訪ねX3の現状を訴えた。近畿運輸局がトモエ自動車に対し指導を行ったところ、同月17日、同社の管理職は、X3の自宅を訪れ、『「事実報告書」は書かなくてもよい。2月分から2車3人制に戻す。』旨述べた。

なお、X3は、同月11日、自動車労組を脱退する旨同労組に通告したが、同月23日、同労組は、執行委員会において検討した結果脱退は認めないと決定した旨回答した。

- (5) 同年2月初旬頃、X3が上記(3)のとおり「事実報告書」を提出しなかったことについて、X3出席のもと懲罰委員会が開催された。同委員会は、同人を同(3)のとおり、トモエ自動車が同人の乗務を拒否した期間（同年1月9日かち同月16日まで）について、遡って乗務停止処分とする旨決定し、トモエ自動車は同年2月4日付けで同委員会の決定どおりX3を処分した。

- (6) 同年2月11日、X3は、トモエ分会に加入し、同月14日付けの同分会機関紙で加入を明らかにした。

- (7) X3は、同年2月分の乗務は2車3人制の勤務形態に戻されていたが、同月、トモエ自動車は同人に対し、遅刻、早退や入庫遅れを繰り返すなどしており、病気がちで2車3人制には耐えられそうにないとして、今後の勤務形態について、休日が多い隔日乗務か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X3は、隔日乗務や6車7人制では目標額が達成できないとして、2車3人制での乗務の継続を求めた。

同月18日、トモエ自動車は、同人の3月分の乗務について、水曜日、金曜日及び日曜日乗務の隔日乗務（以下「本件X3に対する隔日乗務命令」という。）及び出入庫時刻の厳守を命じ、この乗務命令は同年4月30日まで続いた。なお、一般には日曜日は平日に比べ営業収入が少ない日であった。

X3の昭和63年の平均賃金は月221,212円、平成元年2月分の賃金（19

乗務皆勤)は201,500円であったが、本件X3に対する隔日乗務命令により、同人の同年3月分の賃金(13乗務中11乗務)は142,817円に、同4月分の賃金(13乗務中11乗務)は123,399円となった。

なお、X3の同年1月から同年2月までの出入庫時刻は必ずしも定められた時間どおりではなかったが、遅刻、入庫遅れにより賃金カットされたことは一度もなかった。

同年6月、X3は、大阪地裁に対し、隔日乗務命令の効力停止を求める仮処分を申請した。

(8) 同年7月、X3は、病気のため通院し、同月分の13乗務中8乗務欠勤した。また、X3は、同年12月末、病気のため入院し、同2年1月分の13乗務中10乗務欠勤し、同年2月分は自宅療養のため全く乗務せず、同年3月分は12乗務中8乗務欠勤した。

(9) X3は、上記(7)の仮処分申請事件において、2車3人制に戻せば同申請は取り下げる旨トモエ自動車に述べたところ、同社は同人に対し、同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、X3が同年4月分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、同人は上記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、X3に対してのみ、出入庫時刻を厳守するよう命じた。

(10) なお、X3の同年7月から同3年2月までの乗務を記録するタコメーターの中には、車が数時間にわたり停止した状態のものや乗務時間のうち稼働時間が著しく少ない状態が記録されているものがある。

(11) 同3年3月22日、上記4の(18)のとおり、組合は、ストライキ指令を発し、X3は同5年2月21日に解除されるまで同指令に従った。しかし、トモエタクシーがストライキ解除後の組合員の就業の条件等の団体交渉に応じず、また、X3の就業条件について折り合いがつかないこともあって、同人は同年4月13日まで就労しなかった。

同人は、就労再開後、同月14日から20日までは2車3人制の勤務を、同月21日から同年5月20日までは午後2時から翌日午前2時までの勤務を、同月21日から31日までは午前6時から午後5時までの勤務を、同年6月1日以降は午前10時17分から午後9時まで(金曜日は休日)の乗務を命じられた(残業は認められなかった。)が、このようにその月ごとに勤務形態が変更となる常用の乗務員はいなかった。

(12) 同年6年30日、懲罰委員会は、ストライキ解除後4月14日に就業を再開するまでの間、X3が欠勤届を出さなかったことを理由に同人を出勤停止3日間とすることを決定した。

## 7 X4に対する出向命令

(1) 昭和49年12月、X4は、アルバイト就労の乗務員として巴タクシーに入社し、同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) X4は、同54年11月から同55年11月まで巴タクシー労組の書記長を1

期務め、引き続き同55年11月から同58年11月まで執行委員長を3期務めた。

X4は、組合大会に一部の組合員しか出席しないこと、団体交渉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、X4は、上記3の(1)の口のとおり、東大阪労組が自交総連に加盟した際にトモエ3社が団体交渉の方式を個別交渉の方式に変更したことについて、従来どおり組合協議会と交渉を行うべきである旨主張した。

X4は、同58年11月の役員選挙において僅差で落選した。

- (3) 同59年3月、巴タクシーは、X4に対し、班長に登用する旨述べ、同人は、次回の労働組合の役員選挙までとの条件で班長に就任した。
- (4) 同年7月、上記3の(2)のハのとおり、巴タクシーに「実ハンドル時間制」が導入されることになったが、X4は、これに反対し、同年11月に行われる巴タクシー労組の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) 同年9月、X4は、同月分の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、X4出席のもと懲罰委員会が開催され、同月9日、同委員会は、同年11月10日付けで同人を諭旨解雇する旨決定し、これを受け巴タクシーは、同委員会の決定どおり同人を11月10日諭旨解雇した。なお、解雇の11月10日は役員選挙の前日であった。

X4の処分理由とされたこの日報の虚偽記載は、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し、実際に乗務した者との間で賃金支給日に精算を行うというもので、班長等の目標額達成のために班長の裁量によって頻繁に行われており、巴タクシーもこれを黙認していた。

- (6) 同60年11月、X4は、上記(5)の諭旨解雇に対して、大阪地裁に従業員の地位の保全等を求める仮処分を申請したが、同61年12月19日、同地裁において、トモエタクシーは同人を再採用すること、退職金を含む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、同人は守口本社営所に乗務員として再採用された。
- (7) 上記(6)のX4の解雇に係る仮処分申請事件が大阪地裁に係属中であった同61年9月1日、トモエタクシーは、X4と同様の日報の虚偽記載を理由に、同年10月1日付けで営業所長1名及び班長4名を諭旨解雇することを決定し、さらに、別の2名に対しては出勤停止処分を行った。しかし、諭旨解雇された5名は、解雇後半月から1ヵ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た。

なお、トモエタクシーでは、平成3年1月ないし同年2月においても

同様の日報の虚偽記載が行われた。また、同4年9月1日、近畿運輸局大阪支局は、トモエタクシーに対し、増車申請の監査の結果、日報の改ざんが多く判明したとして、車両使用停止処分（3両、5日間）を行った。

- (8) X4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。

同人は、同役員選挙当日の投票締切り後、選挙管理委員長が投票用紙、投票箱、投票箱の鍵等を自宅へ持ち帰ろうとしたため、不正のおそれがあるとして即日開票を求めた。開票の結果X4は当選したが、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た。そして、再選挙が行われた結果、同人は落選した。なお、選挙管理委員にはトモエタクシーの職制である組合員が就任するのが通例となっていた。

- (9) X4は、同2年5月31日をもってタクシー労組を脱退する旨同組合に通告の上、翌6月1日、トモエ分会に加入し、同月5日、組合の書記長に就任した。トモエタクシーは、その直後、X4に対し、従来の勤務形態である夜勤の6車7人制（同人には専用の固定車が割り当てられていた。）に代え、2車3人制での乗務を命じ、同人に対する固定車の割当てはなくなり、古い年式の車での乗務となった。

- (10) 同年8月16日、トモエタクシーは、X4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本社営業所への出向を命じた（以下この命令を「本件X4に対する出向命令」といい、同出向を「本件X4の出向」という。）。なお、同日公表された人事異動の通知のなかにはX4のほか同社及びトモエ自動車の各1名の乗務員の同営業所への出向命令も含まれていた。

トモエタクシーは、本件X4の出向の理由として、佐太本社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ことを挙げているが、その疎明はない。他方、X4は徒歩で通勤しており、自宅から佐太本社営業所への通勤時間は守口本社営業所より約40分多くかかるが、仕事内容は変わらず、また、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X4を含め6名いた。なお、トモエ交通には組合の組合員はいなかった。

同月20日、X4は、同出向命令に対し、同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抗議し、これに応じなかった。

- (11) 同年9月4日、トモエタクシー及びトモエ交通は、X4に対し、佐太本社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X4は、上記(10)と同内容の抗議を行った。

- (12) 同年9月25日、同年11月6日及び同月29日、トモエ交通は、X4に対し、佐太本社営業所への出勤を再度命じた。しかし、X4は、これを拒否し、一方、トモエタクシーは同人の守口本社営業所での就労の求めに応じなかった。
- (13) 同3年3月22日、上記4の(18)のとおり、組合は、ストライキ指令を発し、X4は同5年2月21日に解除されるまで同指令に従った。しかし、トモエタクシーがストライキ解除後の組合員の就業の条件等の団体交渉に応じず、また、X4の就業条件について折り合いがつかないこともあって、同人は直ちには就労しなかったが、本件X4に対する出向命令については異議を留める旨を述べ、同年5月6日からトモエ交通において就労した。同人の勤務形態は6車7人制(午後4時半から午前3時まで)とされ、残業は認められなかった。
- (14) 同年6月30日、懲罰委員会は、本件X4に対する出向発令後ストライキ開始まで及びストライキ解除後同年5月6日にトモエ交通で就業を開始するまでの間、X4が欠勤届を出さなかったことを理由に同人を出勤停止3日間とすることを決定した。
- 8 トモエ分会及び組合の結成と再審査申立人らの団体交渉拒否等
- (1) 昭和61年9月20日、上記4の(7)及び(9)のとおり、大阪地裁において、解雇の効力を争っていたX1は、X7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トモエ分会を結成し、トモエタクシーに対し、分会の結成通知書を提出したが、同社は受取りを拒否した。
- (2) 同年10月18日、トモエタクシーは、X7に対し、11月分の乗務につき、それまでの2車3人制に代え、昼勤(午前7時から午後6時まで)の6車7人制での乗務を命じ、この勤務形態での指示はその後も続けられた。X7は、その後、トモエタクシーを退職した。
- (3) 同年10月22日、トモエ分会は、X1の解雇、X7の勤務形態及び労働条件改善を議題とする団体交渉をトモエタクシーに申し入れたが、同社はこれに応じなかった。
- (4) 同年10月31日、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改めて通告した。
- (5) 平成元年5月31日、トモエ分会は、X2及びX3の勤務形態、X1の解雇問題等を議題とする団体交渉をトモエタクシーに申し入れたが、同年6月2日、トモエ自動車は、トモエ分会に対してではなく自交総連大阪自動車交通労働組合東地区協議会議長に対し、「X2及びX3の問題に関しては自動車労組より兩名脱退の申し出もないため、団体交渉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、X1の問題は裁判所で解決のための話し合い中であるので、団体交渉事項にする考えはない。」旨の回答を行った。
- (6) 同年10月23日、トモエ分会は、X1の職場復帰、X2及びX3の勤務



形態等を議題とする団体交渉をトモエタクシーに申し入れたが、同月27日、同社は、X1に対し、「タクシー労組よりX1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体交渉申入れに応じることはできない。」旨回答した。

- (7) 同年11月28日、トモエ分会は、再度、X1の職場復帰等を議題とする団体交渉をトモエタクシーに申し入れたが、同月30日、同社は、X1に対し、上記(6)と同様の回答を行い、団体交渉に応じなかった。
- (8) 同2年5月23日、トモエ分会は、一時金及び年次有給休暇等を議題とする団体交渉をトモエタクシーに申し入れ、同月29日、目標額を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、同社はこの申入れも拒否した。これに対し、同月30日、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体交渉を拒否することは不当であると抗議した。
- (9) 同年6月5日、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、その旨をトモエタクシー及びトモエ自動車に通知した。
- (10) 同年7月10日、組合協議会は、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。
- (11) 同年7月19日、組合は、賃金その他の労働条件、X1に対する勤務形態の是正及び本件X2に対する転勤命令の撤回等を議題とする団体交渉申入書を内容証明郵便でトモエタクシーに送付した。これに対し、トモエタクシーは、上記(5)及び(6)と同様の理由を挙げ、団体交渉に応じなかった。そして、その後も、組合はトモエタクシー又はトモエ自動車に対し団体交渉を申し入れたが、両社は上記回答を繰り返してこれを拒否し、本件再審査審問終結時まで団体交渉は行われていない。
- (12) 上記4の(18)のとおり、組合は、同3年3月22日から本件初審命令交付後の同5年2月21日までX1、X4及びX3に24時間反復ストライキを指令したが、このストライキ指令解除に際し、組合は、同5年2月19日、トモエタクシーにその旨通告するとともに、本件X2の解雇撤回、本件X4に対する出向命令の撤回、団体交渉の応諾等を求めたが、同社はこれら要求に応じなかった。

#### 9 X1ら4名に対するチェックオフの継続

- (1) 平成元年5月6日、X2及びX3は、自動車労組を脱退したにもかかわらず未だ同労組への組合費のチェックオフが行われているとして、トモエ自動車にチェックオフの中止を申し入れたが、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、中止しなかった。また、X1は、同2年3月15日、トモエ分会を通じてトモエ自動車に対し、同人のタクシー労組への組合費のチェックオフの中止を求め、さらにX4も、同年6月4日、トモエタクシーに対し、同様の申

- し入れを行ったが、その後も両社はチェックオフを中止しなかった。
- (2) 同5年4月28日、枚方簡易裁判所は、X 1ら4名のチェックオフされた組合費の返還請求を認め、タクシー労組、自動車労組に対し、同人らの各請求額の支払いを命じた。
- (3) なお、トモエ自動車と自動車労組、トモエタクシーとタクシー労組との間には、ユニオンショップ協定は結ばれていない。

## 第2 当委員会の判断

再審査申立人らは、本件初審命令が本件X 1に対する昼勤乗務命令、本件X 2に対する転勤命令及び本件X 2の解雇、本件X 3に対する隔日乗務命令及び出入庫時刻厳守命令、本件X 4に対する出向命令並びに組合に対する団体交渉拒否を不当労働行為であると判断したことを不服として再審査を申し立てているので、以下判断する。

### 1 本件X 1に対する昼勤乗務命令について

#### (1) トモエタクシーの主張

本件X 1に対する昼勤乗務命令は、できるだけ多く乗りたいとのX 1の希望に沿うもので、同人も納得して乗務したものである。X 1は、6車7人制の勤務では多くの営業収入を揚げられないとするが、同乗務命令当時2車3人制の乗務の割合は少なくなっていたのであり、また、6車7人制と2車3人制での乗務の所定労働時間は変わるものではない。

#### (2) 判断

イ トモエタクシーは、本件X 1に対する昼勤乗務命令はX 1の希望に沿うものであると主張するが、同人が同乗務命令に先立ち、6車7人制の乗務を希望したとの事実は認められない。また、同乗務命令当時、2車3人制の乗務の割合が少なくなっていたとの疎明もない。

ロ 前記第1の2の(3)及び同4の(15)認定のとおり、本件X 1に対する昼勤乗務命令は、午前6時から午後6時までの勤務であり、営業収入ないし賃金収入を上げる上で不利な勤務形態とされていた。そして、X 1がやむなく勤務した際の営業収入ないし賃金額もトモエタクシーの他の乗務員のそれに比して著しく低いものであった。このような不利な乗務命令に対して、X 1が、同人の解雇に対する大阪高等裁判所の判決の確定に伴い、解雇以前の勤務状態での乗務を求め、これに反する同社の同乗務命令を拒否したとしても非難することはできないというべきである。しかるに、トモエタクシーは、同人の解雇以前の勤務形態であり、当時大多数の者が乗務していた2車3人制での乗務にX 1を就けることを拒否し、同人の抗議には「慣れるまで。」と繰り返し述べのみで何ら理由を示そうとはせず、また、これについての組合の団体交渉の要求にも応じようとはしなかった。

ハ ①前記第1の3の認定のとおり、トモエタクシーは、以前、自交総連に加盟した労働組合や大多数の従業員で組織する労働組合から離脱して結成された労働組合に対しては、自交総連加盟直後あるいは組合

結成直後にこれらの組合員らに賃金の低下をもたらす出入庫時刻の厳守等を命じ、このためもあって、当該労働組合が自交総連から脱退したり、消滅したりしたことがあったこと、②同4の(9)及び8の(2)認定及び後記2から4までの判断のとおり、再審査申立人らはX1とともにトモエ分会を結成したX7や組合の組合員全員に対して、トモエ分会又は組合に加入するや直ちに不利益な取扱いをしていること、③前記第1の8及び9認定のとおり、再審査申立人らはトモエ分会及び組合からの団体交渉の求めや組合の組合員が従前に所属していた労働組合へのチェックオフの中止の求めに応じようとはしていないこと等を併せ考えると、再審査申立人らは自交総連に加盟するトモエ分会を強く嫌悪しているものと認めるのが相当である。

ニ 以上からすると、本件X1に対する昼勤乗務命令は、従来から実ハンドル時間制の導入等トモエタクシーの方針に反対して積極的に組合活動を行い、トモエ分会を結成したX1を嫌悪し、同人に経済的不利益を与え、このことを通じて同分会の弱体化をも企図して行われたものとみざるをえない。

よって、これを労働組合法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為であるとした初審命令は相当である。

## 2 本件X2に対する転勤命令及び本件X2の解雇について

### (1) トモエ自動車の主張

イ 本件X2の転勤は、トモエ自動車の通常行っている人事異動の一環であり、X2は、寺方営業所において、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、通勤の距離、勤務条件は従前と殆ど変わらず、本件X2の転勤は、X2に何ら不利益を与えるものでない。

ロ 本件X2の解雇は、X2が平成元年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出勤命令を無視したため、懲罰委員会の意見に従って行ったものである。同社は、1年以上も同人の翻意を期待して処分を見合わせていたが、このままでは業務命令が無視される事態になるため、やむをえず同2年9月1日付けで諭旨解雇したのである。なお、X2は、解雇後、同業他社に就職しており、本件解雇を承認している。

ハ 本件初審命令は、本件X2に対する転勤命令及び本件X2の解雇の判断に当たって、X2がトモエ分会に加入したからトモエ自動車が勤務形態を変更したとするが、同勤務形態の変更は同人の出入庫時刻が守られていなかったことによるもので、同人が同分会に加入したことによるものではない。また、本件初審命令は、5.9休憩取得に係る「事実報告書」の提出拒否が懲戒処分理由になることを考慮していない。

### (2) 判断

イ 本件X2に対する転勤命令について

前記第1の5の(19)認定のとおり、組合の本件X2に対する転勤命令に係る救済申立ては、同転勤の発令日である平成元年6月1日から1年以上経過した同2年8月20日に行われている。また、転勤命令を拒否し続けたことを理由とする本件X2の解雇と本件X2に対する転勤命令とはそれぞれ完結した別個の行為であって、労働組合法第27条第2項にいう継続する行為に該当するものではない。

よって、組合の本件X2に対する転勤命令に係る救済申立ては、労働組合法第27条第2項及び労働委員会規則第56条により準用する第34条第1項第3号の規定に基づき却下する。

ロ 本件X2の解雇について

(イ) 上記イのとおり、本件X2に対する転勤命令について、当委員会はこれを救済の対象とはなしえないが、本件X2の解雇は本件X2に対する転勤命令の拒否を理由とするものであるから、まずはこれについてみることにする。

① トモエ自動車は、本件X2に対する転勤命令について、上記(1)のイのとおり主張するが、前記第1の5の(13)認定のとおり、同社が転勤の理由とする寺方営業所においてX2と上司や同僚との間でいざこざが絶えなかったとする事実の疎明はない。

② 同2の(2)、5の(6)、(7)及び(9)認定のとおり、X2は、平成元年2月14日、トモエ分会に加入したが、その4日後の同月18日にはトモエ自動車から、入社以来の2車3人制に代え、乗務日数が半分となる隔日乗務を命じられ、さらに、就業規則における「勤務体系表」でさえ残業時間を含む拘束時間が示されているにもかかわらず、同年4月には残業をしないよう命じられた。これによりX2の賃金は著しく低下した。

トモエ自動車は、この勤務形態の変更について、同人の出入庫時刻が守られていなかったことを挙げるが、同2の(2)認定のとおり、少なくとも本件X2に対する転勤命令当時は、トモエ3社では出入庫時刻のばらつきを容認していたのであり、X2が他の者に比べ特に出入庫時刻が守られていなかったとの疎明はない。

また、トモエ自動車は、本件X2に係る申立てについて、初審命令は5.9休憩取得に関する「事実報告書」提出拒否が懲戒処分理由になることを考慮していないとする。確かに、同5の(10)から(12)まで及び(14)認定のとおり、この休憩取得に関し、同人の対応には適切さを欠くところがあり、トモエ自動車が提出を求めた「事実報告書」の提出もなされていないが、これはトモエ分会に加入をするや直ちに上記のような対応をする同社がこれを口実に懲戒処分をなすことをX2が懸念したことによるものであること、同休憩取得も体調の悪いことを理由とするものであること、また、同人は「事実報告書」に替わる理由書や診断書を提出して

いることからすると、7乗務に及ぶこの出勤停止処分が相当であったか否かについては疑問がある。

③ 同5の(2)から(4)までの認定からすると、トモエ自動車は同社の方針に反対して積極的に組合活動を行うX2を快く思っていなかったものと認められる。

④ 以上からすると、トモエ自動車が本件X2の転勤の理由とする事由には疑問があり、上記1の(2)のハの事情を併せ考えると、本件X2に対する転勤命令は、直ちにX2に勤務上、経済上の変更をもたらすものではないが、トモエ自動車がトモエ分会に加入した同人を嫌悪し、同分会の組合員であるX3と切り離し、他に同分会の組合員のいない営業所に転勤させることによりその組合活動を抑止することを意図し、併せて組合の弱体化をも企図してなされたものであるといわざるをえない。

(ロ) 同5の(15)及び(18)認定のとおり、トモエ自動車は、X2に対し、転勤に応じるよう1年以上、10数回にわたり命じたが、同人は応じず、同社はこれを理由に平成2年9月1日付けをもって同人を諭旨解雇した。このように、本件X2の解雇は、トモエ自動車の再三の徳庵営業所への出勤命令を拒否したことによるものであるが、本件X2に対する転勤命令は上記(イ)の④のように評価されるのであるから、この拒否を理由として同人を解雇することは不当労働行為といわざるをえない。

よって、これを労働組合法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為であるとした初審命令は相当である。

なお、トモエ自動車は、X2は解雇後同業他社に就職しており、本件解雇を承認していると主張するが、X2が同業他社でアルバイト就労していることのみをもって本件解雇を承認したとみることはできず、その他これを認める事実もない。

### 3 本件X3に対する隔日乗務命令等について

#### (1) トモエ自動車の主張

X3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、トモエ自動車は、再三注意していた。このような状況から、同社は、X3が2車3人制の乗務に耐えられないのではないかと考え、同人に対し、隔日乗務か6車7人制のどちらかの乗務を選択するよう求めたところ、同人が隔日乗務を希望したので同年3月分以降の乗務についてこれを命じたのである。その後、大阪地裁における同乗務命令に対する仮処分申請事件において、トモエ自動車がX3の勤務状態を見たうえで2車3人制の乗務に戻してもよい旨述べ、同人がこの意向をいれて勤務状態を改善したため、同社は2車3人制の乗務を命じたのである。

X3は、元々労働意欲に問題がある労働者であり、トモエ自動車は、上記仮処分申請事件における同人の要望を入れて2車3人制の乗務に戻

したが、その後もルーズな勤務を継続しており、このような事情をみない本件初審命令は誤りである。

(2) 判断

イ トモエ自動車は、本件X3に対する隔日乗務命令は同人の選択によるものであると主張する。しかしながら、前記第1の6の(7)認定のとおり、トモエ自動車の隔日乗務又は6車7人制選択の求めに対し、X3は、収入を上げるうえで有利な2車3人制での乗務の継続を求めており、同社の主張するような事実は認められない。

ロ 同6の(3)及び(10)認定のとおり、確かに、X3の営業収入ないし勤務状況には問題があったが、本件X3に対する隔日乗務命令及び出入庫時刻厳守命令は、X2と同様、同人がトモエ分会への加入を明らかにした平成元年2月14日の4日後の同月18日に命じられている。同命令は、同6の(7)認定のとおり、同月分から戻されていた2車3人制に代え、乗務日数が半分となる隔日乗務への勤務形態の変更及び出入庫時刻厳守の命令であったが、これによりX3の賃金は著しく低下した。

トモエ自動車は、この勤務形態の変更等について、同人の出入庫時刻が守られていなかったことを挙げるが、同2の(2)及び6の(7)の認定のとおり、少なくとも本件X3に対する隔日乗務命令当時は、トモエ3社では出入庫時刻のばらつきを容認していたのであり、X3の同年1月から同年2月までの出入庫時刻は定められた時間どおりでなかったものの、賃金カットを受けるようなことはなかった。

ハ 以上及び上記1の(2)のハの事情を併せ考えると、本件X3に対する隔日乗務命令及び出入庫時刻厳守命令は、同人の勤務状況によるというより、トモエ分会に支援を求め同分会に加入した同人を嫌悪し、同人に経済的不利益を与えることを意図し、併せて組合の弱体化をも企図して行われたものとみざるをえない。

よって、これを労働組合法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為であるとした初審命令は相当である。

4 本件X4に対する出向命令について

(1) トモエタクシーの主張

本件X4に対する出向命令は、トモエ3社間で行われている人事異動の一環としてトモエ交通佐太本社営業所の営業成績が下がっているために行われたものであって、X4の通勤の距離、勤務条件は従前と変わらず、同人に何ら不利益を与えるものではない。X4は、固定車を取り上げられたと主張するが、これは車両の都合によるものである。

本件初審命令は、トモエ交通佐太本社営業所の営業成績は悪くなかったと認定するが、同命令はこの地域が同業他社との競争地域で人手不足であることを見落としている。

(2) 判断

イ 前記第1の7の(10)認定のとおり、トモエタクシーが本件X4の出向の理由として主張するトモエ交通佐太本社営業所の営業成績については、これが下がっていたとの疎明はない。また、X4の出向と同時に同営業所へ2名の出向がなされているが、この地域が同業他社との競争地域で人手不足であったとする具体的な疎明もない。

ロ 同7の(9)及び(10)認定のとおり、X4は、平成2年6月1日、トモエ分会に加入し、同月5日には組合の書記長に就任したが、トモエタクシーは、その直後にそれまでの深夜乗務を含む6車7人制に代え、2車3人制での乗務を同人に命じ、それまで同人に割り当てていた固定車の割当てをしなくなった。そして、その2ヵ月半余り後に本件X4に対する出向命令を発したが、出向先であるトモエ交通には組合の組合員はいなかった。

ハ 同7の(2)から(5)まで及び(8)の認定からすると、トモエタクシーは同社の方針に反対して積極的に組合活動を行うX4を快く思っていなかったものと認められる。

ニ 以上からすると、トモエタクシーが出向の理由とする事由には疑問があり、上記1の(2)のハの事情を併せ考えると、本件X4に対する出向命令は、直ちにX4に勤務上、経済上の変更をもたらすものではないが、トモエタクシーが組合に加入した同人を嫌悪し、他に組合の組合員のいないトモエ交通に出向させることによりその組合活動を抑止し、併せて組合弱体化をも企図して行ったものとみざるをえない。

よって、これを労働組合法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為であるとした初審命令は相当である。

## 5 組合に対する団体交渉拒否について

### (1) 再審査申立人らの主張

再審査申立人らが組合との団体交渉に応じないのは、大多数の従業員が多数派組合に所属していることのみならず、多数派組合から組合と団体交渉を行うことは労働組合内部の問題に介入することになる旨の申し入れを受けており、これに応じることにより円満な労使関係が破壊されることを恐れてのことである。

### (2) 判断

企業内に複数の労働組合が存在し、各労働組合から団体交渉の申し入れがなされた場合、その組合員数が少ないことの故をもって団体交渉を拒否することができないことはいうまでもない。また、仮に大多数の従業員で組織する労働組合から再審査申立人らに対して、上記(1)の旨の申し入れがあったとしても、前記第1の4の(9)、5の(5)、6の(4)及び7の(9)認定のとおり、X1ら4名は、解雇後の職場復帰にあたり、既に別の労働組合を結成しその組合員となっていたり、加入していた労働組合に脱退の意思を明らかにしたりしているのであるから、これをもって組合の団体交渉を拒否する正当な理由とすることもできない。

よって、再審査申立人らの主張は採用できず、同人らの団体交渉拒否を労働組合法第7条第2号に該当する不当労働行為であるとした初審命令は相当である。

6 救済方法について

以上のとおり、本件X1に対する昼勤乗務命令、本件X2の解雇、本件X3に対する隔日乗務命令及び出入庫時刻厳守命令、本件X4に対する出向命令並びに組合に対する団体交渉拒否は、それぞれ不当労働行為に該当するが、本件X2に対する転勤命令に係る救済申立てについては申立期間が徒過しているのをこれを却下する。よって、主文のとおり改めるほかは、初審命令主文のとおり命じることが相当である。

なお、主文第1項ないし第4項中のX1ら4名が受けるはずであった賃金相当額又は一時金相当額の算定にあたっては、各人のそれまでの営業収入、各人の所属する営業所（X4にあつてはトモエタクシー守口本社営業所）における従業員の平均営業収入、本件再審査申立人らの不当労働行為がなかったとしたら各人が得られるべき昇給・昇格の状況、再審査申立人らの賃金改訂・一時金協定状況等を勘案して行うものとする。

以上のとおりであるので、本件初審命令主文を主文のとおり改めるほかは、本件再審査申立てには理由がない。

よって、労働組合法第25条及び第27条並びに労働委員会規則第55条及び第56条により準用する第34条第1項第3号の規定に基づき、主文のとおり命令する。

平成7年3月15日

中央労働委員会  
会長 萩澤清彦 ㊟

(別紙 略)