

大阪、平6不24・37・50、平8.9.13

命 令 書

申立人 全日本運輸一般労働組合近畿地区バス産業支部

被申立人 大阪淡路交通株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人組合員X1及び同X2に対し、平成6年4月28日午前10時30分から午後5時30分までの間同人らが就労したものとして取り扱い、平成6年5月27日支払いの5月分賃金から控除した8時間分の賃金のうち6時間分（X1については8,066円、X2については6,200円）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 申立人のその他の申立ては棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当時者等

- (1) 被申立人大阪淡路交通株式会社（以下「会社」という）は、肩書地に本社を置き、貸切観光バスの運行、通勤・通学の送迎バスの運行等の一般貸切旅客自動車運送業を営んでおり、大阪市福島区に大阪営業所、大阪府豊中市蛍池に蛍池営業所及び兵庫県西宮市に西宮営業所を置き、その従業員数は本件審問終結時約200名である。
- (2) 申立人全日本運輸一般労働組合近畿地区バス産業支部（以下「組合」という）は、近畿地区のバス産業で働く労働者で組織された労働組合で、その組合員数は、本件審問終結時約80名である。
会社には、組合の下部組織として全日本運輸一般労働組合近畿地区バス産業支部大阪淡路交通観光バス分会（以下「分会」という）があり、その組合員数は、本件審問終結時37名である。
- (3) 会社には、分会のほかに、大阪淡路交通観光バス労働組合（以下「淡路交通労組」という）がある。

2 平成5年春闘におけるストライキ及びあっせんについて

平成5年4月20日午後5時頃、同年度の賃上げ・年間一時金を中心とする春闘要求を巡り、分会は、会社に対し、口頭で、翌21日にストライキ（以下「スト」という）を終日実施する旨通告し、同ストは予定どおり行われた。

会社は、同年夏季一時金において、上記ストを欠勤として取り扱い、支給額から欠勤相当分をカットする意向を示したため、組合は、スト実施日を欠勤扱いとしないことを求めて、平成5年6月30日、当委員会にあっせ

んを申請（平成5年（調）第33号）した。

同年7月8日、当委員会は、①会社は、上記スト参加者に対して一時金カットを行わないこと、②労使双方は、今後、懸案事項について信義誠実の原則に基づき、相互理解に立って円満な解決に努めること、③組合側は、争議行為を行う場合、労使及び社会的信頼関係を損なわないよう、諸般の状況に鑑みて、適当な時期に使用者側へ事前に通告することなどを内容とするあっせん案を提示し、同日、あっせんが成立した。

また、当委員会からのあっせん案提示に当たって、あっせん員から口頭で「あっせん案にある、『適当な時期に』とは、使用者側は争議行為の72時間前を強く主張されていましたので、組合側はその点について十分に留意してください」との補足説明がなされた。

3 平成6年4月7日のストについて

(1) 平成6年2月23日、組合及び分会は、同日付けで会社に対し、平成6年春闘に係る賃上げ、夏季・冬季一時金等についての要求書を提出した。

同年3月8日、会社と分会との間で第1回目の団体交渉（以下「団交」という）が開催され、分会は、春闘要求に関し趣旨説明を行った。

(2) 平成6年3月23日、第2回目の団交が開催され、席上、会社は分会に対し、不況による業務量の減少や業界内の競争による会社の売上げの減少のため、合理化による経費削減が必要であるとして、運転手1人の1日当たりの走行距離に対する手当の改定等の合理化案（以下「合理化案」という）を内容とする申入書を分会に提示するとともに、この合理化案に対する分会の意見を聴取した上で、本年度の賃上げを検討すると回答した。

(3) 平成6年4月6日、第3回目の団交が開催され、分会は、会社に対して、賃上げの有額回答を求めたが、会社は、合理化案に対する理解を求め、論議は平行線をたどったまま、正午頃に団交は終了した。

団交終了時、分会は、翌7日に早朝出勤拒否及び午前8時30分から同10時30分までの時限スト（以下、同日の早朝出勤拒否及び時限ストを併せて「4.7スト」という）を実施することを口頭で会社に通告した。

これに対して、会社は、分会員が乗務する予定であった長距離運行バス等につき、淡路交通労組の組合員に乗務するよう指示するほか、備車を手配した。

また、会社は、同6日午後7時頃、文書で、分会に対し「4.7ストの該当時間に運行乗務を指示されている乗務員は、仕事に従事することが不可能になり、以後の就労の必要がなくなったため、労務の受領を拒否する。よって、該当する乗務員はスト終了後も出社する必要はない」旨を通告した。

なお、備車とは、会社が他のバス会社に費用を支払って、業務を代行してもらうことをいう。

(4) 平成6年4月7日、分会は、予定どおり4.7ストを実施した。

同ストには、大阪営業所では運転手3名及びバスガイド1名が、また、
蛭池営業所では運転手8名及びバスガイド5名が参加した。

同日午前5時30分頃、会社取締役営業部長Y1（以下「Y1営業部長」
という）は、大阪営業所に乗用車で出勤したが、同人が入構した後は同
営業所の門は閉ざされていた。

午前6時頃、職場集会を開催するため、10数名の分会員が、組合の街
宣車1台及び10数台の乗用車（以下、組合の街宣車及び分会員の乗用車
を併せて「分会員の乗用車等」という）に乗って、大阪営業所付近に集
合した。分会長X3（当時。以下「X3分会長」という）が、Y1営業
部長に対し、会社のバスの出庫は妨害しないので分会員の乗用車等を営
業所内に入構させて欲しい旨述べたため、Y1営業部長は、同営業所の
門を開けた。分会員は、同営業所構内に分会員の乗用車等を入構させ、
駐車されていたバスの前に駐車したため、そのままでは出庫が予定され
ていたバスはすべて出庫できない状態となった。

Y1営業部長は、X3分会長に分会員の乗用車等を移動するように申
し入れた。しかし、車の移動はされなかったため、Y1営業部長は、淡
路交通労組の組合員が乗務する予定であった7台のバス分について急き
よ追加備車を手配した。

その後、X3分会長から会社に対して、次回の団交において賃上げの
有額回答を約束するならばバスの前の分会員の乗用車等を移動させるとの
提案があったが、Y1営業部長がそのような約束はできない旨返答し、
結局分会員の乗用車等は移動されなかった。

- (5) 4.7ストが終了する午前10時30分頃、分会は、会社に対し、X3分会長
を含む同スト参加者17名について、同スト終了後は就労の意思があり、
午後5時30分まで自主的に車両整備、待機業務などの下車勤務を行うこ
とを文書で通告した。しかし、会社は、前記(3)記載の通告と同様、午前
10時30分以降の就労は拒否するとして、同スト参加者に対して業務指示
は行わなかった。このため、同スト参加者は、自主的に車両整備及び待
機業務を行ったが、X3分会長は、上記分会からの通告どおりの下車勤
務を行うことなく、午後6時頃まで組合の上部団体である全日本運輸一
般労働組合大阪地方本部において、組合機関紙の作成に従事していた。

なお、会社において、通常、車両整備とは、主に車両の清掃等を行う
ことをいい、待機業務とは、会社の待機室において特に作業をすること
なく待機することをいうが、バスガイドの場合は、待機中に観光コース
の学習を行うこともある。

- (6) 4.7スト対象者である分会員17名の平成6年4月7日に予定されていた
業務については、次のとおりである。

大阪営業所では、同スト参加者4名は、同日午前7時から8時頃出庫
の広島県方面等への長距離運行に従事することが予定されていたが、同
ストによりこれらの運行は、結局すべて備車により代行された。

また、蛍池営業所では、同スト参加者13名は、運転手のX 1（以下「X 1」という）を除いていずれも午前7時から8時頃出庫の岡山県、山梨県方面等への長距離運行に従事することが予定されていたが、同ストによりこれらの運行は、淡路交通労組組合員及び備車により代行された。なお、X 1は、午前6時30分に出庫して通勤バスの運行の後、いったん蛍池営業所に戻り改めて同10時00分に出庫し、大阪市内の難波に同11時45分配車し、以後、滋賀県、京都府方面への長距離運行に従事する予定であったが、会社は、同人が同スト終了後業務に従事したとしても、出庫点検に20分を要するため、出庫は同10時50分となるので、同11時45分に難波に配車することは困難であり、当該運行業務は不可能になったとして、淡路交通労組組合員に運行業務を代行させた。

- (7) 平成6年4月27日、会社は、4.7ストに参加した分会員17名につき、分会員が同スト後自主的に行ったとする車両整備等の労務提供は、いずれも無価値で受領し得ないものとして同日支払いの4月分賃金から8時間分の賃金カットを行った。

上記賃金カットを受けた者及びカットされた金額は別表のとおりである。

なお、同ストの際、分会員の乗用車等の駐車により大阪営業所のバスが出庫できなかつたため、業務に就けなかつた淡路交通労組組合員について、会社は、車両整備業務の指示を行ったとして、賃金カットを行わなかつた。

- (8) 平成6年5月6日、組合は、4.7ストについて、午前8時30分から10時30分までの時限ストであるにもかかわらず、会社が、同10時30分以降の分会員の就労を拒否し、2時間分を超えて8時間分の賃金をカットしたことは、不当労働行為に当たるとして、当委員会に対し、本件救済申立て（平成6年（不）第24号）を行った。

4 平成6年4月28日のストについて

- (1) 平成6年4月13日、第4回目の団交が行われ、会社は、分会に対し、合理化案を受け入れることを条件に、賃上げに関して有額回答を行ったが、分会は回答内容を不満として妥結には至らなかつた。
- (2) 平成6年4月27日、第6回目の団交が行われ、会社が賃上げについて同月13日の回答額に300円を増額する旨回答したが、合理化案について合意に至らなかつたため、団交は物別れに終わった。分会は、同日午後7時頃、会社に対し、同日付け文書で翌28日に早朝出勤拒否及び午前8時30分から10時30分までの時限スト（以下、同日の早朝出勤拒否及び時限ストを併せて「4.28スト」という）を行う旨通告した。

これに対して、会社は、4.7ストと同様に、分会の組合員が乗務する予定であった長距離運行バス等に淡路交通労組の組合員に乗務するよう指示するほか、備車を手配するとともに、同27日午後8時40分頃、同日付け文書で、分会に対し、「4.28ストの該当時間に運行乗務を指示されてい

る乗務員は、仕事に従事することが不可能になり、以後の就労の必要がなくなったために、労務の受領を拒否する。スト終了後も出社する必要はない」旨を通告した。

なお、平成6年4月28日には、同スト対象者は、蛍池営業所の運転手のX1及びX2（以下「X2」という）を除き、午前7時から8時頃出庫の京都府、兵庫県方面等への長距離運行に従事することが予定されていた。また、X1及びX2は、同日午前7時に出庫して、同7時30分に豊中市千里中央駅付近に配車し、茨木市内の高等学校の通学バスを2往復運行した後、いったん蛍池営業所に戻り改めて午後2時20分に出庫し、同3時10分に同学校に配車する予定となっていた。

- (3) 平成6年4月28日、会社は、大阪営業所において、4.7ストの際、分会員の乗用車等の駐車によりバスの出庫ができなかったことから、淡路交通労組の組合員に運行を割振ったバスの出庫時間を繰り上げて午前5時30分から6時にかけて出庫させた。

4.28ストには、大阪営業所の運転手3名及びバスガイド2名、また、蛍池営業所の運転手10名及びバスガイド11名が、参加する予定であったが、同人らが、同日午前6時頃、大阪営業所に集合した時には、淡路交通労組の組合員が乗務したバスは既に出庫していた。分会は、同日に時限ストを実施しても意味がなくなったとして早朝出勤拒否を実施したのみで、同8時20分頃、会社に対し、文書で同日午前8時30分からの時限ストについては、解除し、就労する旨通告した。

これに対して、会社は、X1、X2を含め4.28スト対象者に対し、労務の受領を拒否するとして業務指示は行わなかったが、分会員は、午後5時30分まで自主的に車両整備及び待機業務を行った。

- (4) 平成6年5月27日、会社は、4.28スト対象者であった分会員26名につき、同ストは午前8時30分以降解除されたものの分会員の労務提供は同スト解除後も無価値になったとして、同日支払いの5月分賃金から8時間分の賃金カットを行った。

上記賃金カットを受けた者及びカットされた金額は、別表のとおりである。

- (5) 平成6年6月13日、組合は、4.28ストについて、午前8時30分からの時限ストについては、その開始前に解除する旨の通告をし、同8時30分から分会員が就労したにもかかわらず、会社が賃金を8時間分カットしたことは不当労働行為に当たるとして、当委員会に対し、本件救済申立て（平成6年（不）第37号）を行った。

5 平成6年夏季一時金について

- (1) 平成6年度の夏季及び冬季一時金（以下「年間一時金」という）に関しての団交が平成6年6月15日、同月22日及び同年7月6日に行われたが、会社は、回答に当たって夏季一時金の支給条件として、4.7スト及び4.28ストに参加した分会員について、当該ストの日を欠勤控除の対象と

することを提案した。これに対し、分会は、一時金の全額自体については、同年6月22日の団交で了解したが、ストを欠勤控除の対象にすることについては反対した。

- (2) 平成6年6月27日、組合は、夏季一時金について、ストを欠勤控除の対象としないことを求め、当委員会に対しあつせんを申請(平成6年(調)第23号)したが、同年7月15日、自主交渉により解決するとして申請を取り下げた。
- (3) 平成6年7月15日、分会は、団交の席上、春闘、夏季一時金、不当労働行為救済申立事件などすべての問題の解決を目指すためとして、7項目の条件を提示し、これに対する会社回答を求めるとともに、会社からの団交申入れにはいつでも応じる用意があり、分会としても事態の收拾に努力する旨の申入書を会社に対し提出した。この7項目の条件のうちには、「賃上げと労働条件改定とは切り離して協議すること」及び「夏季一時金について、会社が行おうとしているスト中の欠勤扱いとするカットは、留保して仮払いを行うこと」が記載されていた。

これを受け、同月27日及び29日に団交が行われ、同月29日の団交において、平成6年度賃上げ及び年間一時金について合意が成立し、同月30日付けでそれぞれ協定書が締結されたが、年間一時金に係る協定書では、欠勤1日につき、夏季一時金では143分の1、冬季一時金では144分の1を控除する旨規定された。また、夏季一時金におけるスト参加者の賃金カット問題については、4.7スト及び4.28ストに参加した分会員には1日につき143分の1をカットして仮払いすることで合意が成立し、同年8月1日付けで確認書が締結された。なお、仮払金は、同月5日に支払われた。

また、会社提案の合理化案についても、同年9月1日付けで協定書が締結された。

なお、上記夏季一時金仮払いに際して賃金カットを受けた者及びカットされた金額は、別表のとおりである。

- (4) 平成6年8月24日、組合は、平成6年度夏季一時金について、会社が、4.7スト及び4.28スト参加者を欠勤扱いとし、同一時金から欠勤控除したことは、不当労働行為に当たるとして、当委員会に対し、本件救済申立て(平成6年(不)第50号)を行った。
- 6 淡路交通労組の平成4年のストについて

淡路交通労組は、平成4年4月26日に、同年の春闘に関してスト実施を予定し、会社は同労組の組合員が乗務する予定のバスにつき備車を手配するなどして運行を確保していたが、スト前日の団交で労使合意に至り、同労組はストを中止した。その際、会社は、既に手配済みであった備車を変更しないこととし、一方、同労組との間で、備車によりバスの運行業務に従事することができなくなった同労組の組合員について、翌日は車両整備等を行うこと、また、同ストに関し賃金カットを行わない旨の合意がなさ

れた。

なお、同労組と会社には、ストを行う場合は、72時間前に会社に通告する旨の協定が締結されている。

7 請求する救済の内容

組合が請求する救済の内容の要旨は、次のとおりである。

- (1) 平成6年4月7日のスト終了後の6時間分の賃金の支払い
- (2) 平成6年4月28日の8時間分の賃金の支払い
- (3) 平成6年夏季一時金支給に際し、ストを欠勤扱いとして控除した金額の支払い
- (4) 陳謝文の掲示
(別表)

4.7スト及び4.28ストにより賃金カットを受けた者及びカットされた金額
(単位:円)

氏名	4月7日賃金分	4月28日賃金分	夏季一時金仮払い分
X 4	11,076	—	4,700
X 5	9,478	9,478	8,200
X 6	9,455	—	4,200
X 7	11,030	11,030	9,300
X 1	10,754	10,754	8,800
X 3	10,662	—	4,300
X 8	10,386	10,386	8,200
X 9	9,742	9,742	7,100
X 10	8,876	—	3,300
X 11	7,672	7,672	5,700
X 12	8,278	8,278	6,300
X 13	7,158	7,158	5,100
X 14	6,104	6,104	3,700
X 15	7,074	7,074	4,900
X 16	6,614	6,614	4,500
X 17	6,614	—	2,300
X 18	6,271	6,271	4,000
X 19	—	10,846	4,500
X 20	—	6,698	2,400
X 21	—	6,271	2,000
X 22	—	6,355	2,100
X 23	—	7,672	2,900
X 24	—	8,278	3,100
X 2	—	8,266	3,000
X 25	—	7,074	2,500

X 26	—	6, 614	2, 300
X 27	—	9, 420	4, 100
X 28	—	6, 614	2, 300
X 29	—	6, 104	1, 900
X 30	—	10, 574	4, 300
X 31	—	6, 614	2, 300

第2 判断

1 4.7ストに係る賃金カットについて

(1) 当事者の主要要旨

ア 組合は、次のとおり主張する。

(ア) 4.7ストについては、前日の昼頃に通告した上で、実施している。

2時間の時限ストを計画したのは、長距離運行等を止めることで多くの打撃を会社に与え得るからである。

会社は、分会員が本来乗車する予定の業務を淡路交通労組の組合員及び他社に振り替えたため、同スト終了後分会員の業務がなくなったとして分会員の就労を拒否したが、当初の予定通りの乗務ができる者もあり、会社の工夫次第では、分会員を同スト終了後に乗車業務に就けることは可能であった。

また、同スト終了後の午前10時30分から午後5時30分まで分会員は、車両整備又は待機業務に従事していた。

しかるに、この2時間の時限ストに対し、会社は、スト後の就労を拒否し、不当にも8時間分の賃金カットを行ったものである。

(イ) 他組合との関係でみると、会社は、4.7ストの際、大阪営業所の淡路交通労組の組合員に対し、蛍池営業所へ赴いて業務を行うように命じたが、同組合員らは会社の指示に従わず、組合のストに協力したにもかかわらず、これら淡路交通労組の組合員に対して賃金カットを行っていない。

また、淡路交通労組が平成4年4月26日に予定していたストの中止に際しては、本件と同様の事情であったにもかかわらず、会社は、同労組の組合員に対して賃金カットを行っていない。

これらの会社の行為は、72時間前のスト通告を受け入れ、ストの権利を事実上放棄している淡路交通労組に対しては賃金カットをせず、このような要求に屈しない組合に対しては賃金カットをするという明確かつ露骨な差別取扱いを行うことにより、組合及び分会の弱体化を狙った攻撃であり、ここに本事件の本質がある。

(ウ) 以上のとおり、会社が、4.7スト終了後分会員を乗務可能なバスに乗務させず、また、分会員の行った車両整備等の業務に対して賃金を支払わなかったことは、他組合に比べて差別的な不利益取扱いであり、組合及び分会を嫌悪し弱体化を図るために行ったもので、

かかる会社の行為は、不当労働行為である。

イ 会社は、次のとおり主張する。

- (7) 会社が8時間分の賃金カットを行ったのは、早朝出勤拒否と2時間の時限ストにより、当日、分会員の従事すべき会社業務がなくなり、したがって無価値となった同人らの労務提供の受領を会社が拒否したことによるものである。

時限ストにより当日指示されていた業務に従事し得なくなった場合、時限スト終了後においてもその労働義務の履行が不能になったと解すべきであり、賃金請求権は発生しない。もっとも組合は、時限スト終了後、車両整備や待機業務に就いていたと主張するが、会社としては、そのような業務を指示した事実はなく、会社が本来指示していた業務に従事していない以上、分会員らの果たしたとする労務提供は、債務の本旨に従ったものではなく、使用者たる会社は、その無価値な労務提供の受領を拒否し得るのである。

さらに組合は、時限スト終了後の分会員らの業務を工夫により、確保すべきであると主張するが、前日の正午頃にスト通告があったため、会社は、スト参加者に指示していた運行業務をどのように代替するかについて忙殺されており、このような短時間で処理しなければならない緊急事態において、スト参加者のスト終了後の業務を確保することは不可能である。

- (4) 4.7スト当日、会社が、大阪営業所の淡路交通労組の組合員に対して、蛭池営業所に赴いてバスを運行するよう指示したことはなく、淡路交通労組の組合員が車両整備業務等を行ったことに対しては、当該組合員の責任ではないため、会社は賃金を支払ったものである。

さらに、平成4年4月26日に予定されていた淡路交通労組のストについては、備車などにより同労組組合員の乗務すべきバスはなかったが、同労組とはスト前日の団交において合意に達し、スト終結に際しての協議も行われ、その結果として車両整備等を命じたものである。

- (7) 以上のとおり、会社が4.7スト参加者に対し8時間分の賃金をカットしたことは正当な行為であり、不当労働行為に当たらないことは明らかである。

(2) 不当労働行為の成否

ア 組合は、4.7ストについて、会社がスト終了後分会員の就労を拒否したことは不当であると主張するので、以下検討する。

- (7) 労働者の所定労働時間の一部についての不就労が、時限ストという労働組合の正当な争議行為の一環として行われた場合に、時限スト終了後については、特段の事情のない限り、使用者は当該時限ストを理由として労働者の提供する労務の受領を拒否することはできないものと言うべきである。しかしながら、時限ストにより労働者

が就労しなかった労務とスト終了後に提供を予定されている労務が不可分の関係にあり、当該ストが実施されたことによってスト終了後の労務の遂行が事実上不可能となり、当日の労務全体が債務の本旨に照らして無意味・無価値になるなどの特別の事情にある場合は、使用者が、債務の提供の本旨に従うものでないとして、時限スト終了後の就労の申し出を拒否しても、違法、不当とは認められないと考えられる。

- (イ) これを本件についてみると、前記第1. 1(1)認定によれば、会社は貸切観光バスによる長距離運行等を業務としており、このような長距離運行等に従事する運転手やバスガイドは、あらかじめ定められた運行表に基づき、所定時刻に目的地に向け出庫し、その後帰社するまでの間継続した労務を提供することによって初めて当該業務の遂行が可能となるものであり、早朝出勤拒否や時限ストの実施により予定された運行に従事することができなかった場合は、当日の労務は全体として遂行不能となり、時限スト等の終了後の労務の提供が無意味・無価値になるものと判断される。

前記第1. 3(6)認定によれば、4.7スト当日のスト対象者となった分会員の運行予定は、X1を除いて、大阪営業所及び蛍池営業所を午前7時から8時頃にかけて出庫し、広島県、岡山県、山梨県方面等への長距離運行業務であったことが認められ、同ストの実施により、分会員による当日の当該長距離運行業務そのものが不可能となり、当初予定されていた分会員の労務の提供が実現し得なくなったことは明らかである。この点に関しては、組合も2時間の時限ストによって、長距離運行を止め、会社に打撃を与えることを目的としていることを認めているところである。

また、X1についてみても、同スト終了後同人が直ちに勤務に就いたとしても、出庫点検等を考慮すれば、当初予定の難波配車は困難として、同人の乗務を不可能とした会社の判断は不当とは言えない。

以上からすると、同日のスト終了後においては分会員の労務は無価値なものになったとして、会社が分会員に対し同日の労務の受領を拒否したことをもって不当なものとすることはできない。

なお、組合は、同スト終了後、会社の工夫次第では、分会員を乗車業務に就かせることが可能であった旨主張するが、この主張は、既に淡路交通労組組合員に命じられている乗車業務を変更させたり、備車先の企業から乗車業務を受注することを意味するものであり、このような一方的な主張は、これを採用することができない。

- (ウ) また、組合は、4.7スト終了後において、分会員の行った車両整備及び待機業務に対し賃金が支払われるべきであると主張するので検討する。

前記第1. 3(3)及び(5)認定によれば、分会は、X3分会長を含む同スト参加者がスト終了後就労する旨会社に対して通告してはいるが、他方、会社は、スト前日に事前に分会に対し、スト終了後は分会員の業務がなくなったため就労を拒否すると通告しており、スト終了後のスト参加者に対し就労を拒否するとして何ら業務指示を行っていないことが認められる。

また、分会員が同スト終了後に行った車両整備等についても、X3分会長が当日もっぱら組合活動に従事していたことが認められることなどからして、分会員のスト終了後の行動は会社の指揮管理外に行われたものであることは明らかである。

以上からすると、同スト終了後に行った当日の分会員の労務については、会社に受領義務はないと言うべきである。

イ 次に組合は、淡路交通労組と比べて差別的不利益取扱いがあると主張するので検討する。

4.7スト当日に、乗車業務に就けなかった淡路交通労組組合員は、前記第1. 3(4)及び(7)認定のとおり、分会員の乗用車等の駐車のため乗車業務が不可能となったもので、会社の指示を受け車両整備業務に就いたのであるから、これら同労組組合員に対し、会社が賃金を支払うのは当然のことである。また、淡路交通労組組合員は会社から蛸池営業所へ赴くようにとの業務指示を受けたが、この指示に従わず4.7ストに協力したとの組合の主張については、そのような会社の業務指示が出されたことを認めるに足る事実はない。

また、平成4年の淡路交通労組のスト中止時における取扱いについては、前記第1. 6認定によれば、同年4月26日にストが予定されていたものの、淡路交通労組と会社との間でスト予定日の前日の団交において妥結し当該ストが中止されたため、労使間の紛争が終結し、これに伴い労使の協議により翌日の同労組組合員の勤務について車両整備等を行わせることとした経緯により、賃金カットが行われなかったものであることが認められ、早朝出勤拒否等が実施され、そのため時限スト終了時点で既に出庫予定時刻を経過していた本件のケースとは同一視することはできず、本件との間で会社の対応に差異があったとしても合理的理由があり、差別的不利益取扱いとは認められない。

ウ 以上のとおりであるから、会社が、4.7スト参加者に対し、8時間分の賃金カットを行ったことは、不当労働行為に該当するとは認められない。

なお、組合は、本件賃金カット問題は、ストの72時間事前通告を巡る会社と組合との対立に起因するものであると主張するが、本件労使関係においてストの72時間事前通告問題が対立点となっていることは理解できるとしても、本件賃金カットに係る不当労働行為の成否に関する判断には何ら影響するものではない。

2 4.28ストに係る賃金カットについて

(1) 当事者の主張要旨

ア 組合は、次のとおり主張する。

4.28ストについては、スト当日、会社が淡路交通労組の組合員を使って事前にバスを出庫させており、ストの意味が無くなったため、急きょストを解除した。

会社は、分会員の就労を拒否したが、4.28ストの解除後分会員が乗車勤務につくことは十分に可能であった。特に蛸池営業所では分会員にとって乗務可能な運行業務があり、少なくともX1及びX2については、当初予定どおりの運行業務に従事し得た。また、分会員は、午前8時30分から午後5時30分まで車両整備又は待機業務を行っており、賃金をカットされるいわれはない。

以上のように、会社が、4.28スト解除後分会員を乗務可能なバスに乗務させず、車両整備等の業務に対しても賃金を支払わないことは、組合及び分会を嫌悪し弱体化を図るために行ったもので、他労組と比べて差別的な不利益取扱いであり、かかる会社の行為は、不当労働行為である。

イ 会社は、次のとおり主張する。

4.28スト当日は、分会員によるバスの出庫妨害を避けるべく淡路交通労組の組合員が乗務するバスの出庫時間を繰り上げて出庫させたものである。

会社は、スト通告を受け、備車を手配したり、乗務の組替えを行っており、分会員の乗務するバスがなくなり分会員の労務提供が無価値になったので就労を拒否したものである。

組合は、X1及びX2が午後の運行業務に従事し得たと主張するが、仮にこの2名の乗務を認めても、急に指名ストを行うなどにより運行できなくなるのではないかとの不安感があり、乗客に対する迷惑を配慮して就労を拒否したものである。

さらに、組合は、同スト解除後分会員が車両整備等に従事していたと主張するが、組合の争議行為により従事すべき業務がなくなった場合まで、会社がこれら分会員に車両整備等を命じる義務は存在しない。

以上のとおり、会社が、4.28ストに関し、8時間分の賃金カットを行ったことは、不当労働行為に該当しない。

(2) 不当労働行為の成否

ア 4.28ストについても、組合は、スト解除後分会員を乗務させるべきであったと主張するので検討する。

前記第1, 4(2)及び(3)認定によれば、同スト当日のX1及びX2を除く分会員の運行予定は、京都府、兵庫県方面等への長距離運行で、午前7時から8時頃に出庫となっており、同ストが通告どおり実施されれば当該運行業務を分会員が行うことが不可能となることは、4.7ス

トの場合と同様である。分会は、午前8時20分頃に同8時30分からの時限ストを解除する旨通告しているが、4.28スト対象者は、分会のスト通告及び早朝出勤拒否によって、既にこれら早朝出庫予定の業務に従事することを分会員が自ら拒否していたものであり、分会は、淡路交通労組組合員の乗務により既にバスが出発した状況を見てから時限スト解除を行ったものである。このように予定された業務に分会員が従事できないことが明らかになった以後に、分会の都合によって時限ストを解除したような場合には、会社が分会員の同日の業務は無価値なものになったとして同日の労務受領を拒否したとしても、これを不当とは言えないことは、前記1.(2)判断と同様である。

また、分会員の行った車両整備及び待機業務並びに淡路交通労組との取扱いの差異に関する判断についても、前記1.(2)判断と同様である。

したがって、会社が、X1及びX2以外の4.28スト参加者に対し、8時間分の賃金カットを行ったことは、不当労働行為に該当するとは認められない。

イ 次に、X1及びX2の業務についてみると、会社は両名が就労を拒否するのではないかとの不安感があったため、午後に予定されていた近距離運行業務に就かせなかったと主張する。

両名については、前記第1.4(2)認定のとおり、4.28スト当日午前7時に出庫して通学バスの運行業務に従事した後、いったん蛍池営業所に戻り改めて午後の運行業務に就く予定となっていたことが認められる。したがって、早朝の出庫に係る業務については、前記ア判断と同様、当該業務について会社が労務の受領を拒否したことは不当とは言えない。

しかしながら、同日の時限ストは、通告どおり実施されていたとしても、午前10時30分には終了する予定であったのであるから、それ以降当初の勤務予定からみて、X1及びX2は早朝勤務とは異なる別の勤務に従事し得る態勢にあったと認められる。会社は、両名が就労を拒否する不安があったと主張するが、争議行為の通告も出されない中で、単に不安があるからといって就労を拒否することは許されず、会社が、4.28ストの終了予定時刻である午前10時30分以降の両名の就労を拒否したことは、分会のストに対する正当な対抗手段とは言い難い。

したがって、両名に対し当初通告されていた時限スト予定の2時間を超えて8時間分の賃金カットを行ったことは、同人らが分会の組合活動に参加したことを理由とした不利益取扱いと判断するのが相当であり、かかる会社の行為は、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。

3 平成6年夏季一時金における欠勤控除について

(1) 当事者の主張要旨

ア 組合は、次のとおり主張する。

会社は、4.7スト及び4.28ストの対象者に対して、両日を欠勤扱いとして平成6年夏季一時金を減額した。これは、スト参加者に対して一時金カットを行わないとした平成5年の当委員会におけるあっせんの趣旨に反するものである。また、4.7スト及び4.28ストについては、賃金からカットされており、一時金からもカットするのは二重カットである。

また、減額分を留保して仮払いという形で分会員に支払われたのは、淡路交通労組の組合員に支払われてから、ほぼ1か月遅れの平成6年8月5日であった。

以上のように、会社は、組合を不当に差別し、弱体化しようとする意図をもって同一時金を減額支給したものであり、不当労働行為である。

イ 会社は、次のとおり主張する。

会社と分会とは、平成6年7月29日、夏季一時金について、4.7スト及び4.28ストの取扱いを今後協議することと、争いのない金額、すなわち会社の主張する欠勤控除を行った金額を仮払いすることで合意した。

このように労使間でその取扱いについて今後引き続き協議することを前提に仮払いしたものである以上、確定した支払いとしてこれを不当労働行為とすることはできない。

また、ストによる不就業を欠勤扱いとして一時金から控除することは適法と解されているが、その扱いは労使の合意によって決定されるべき性質のものである。

さらに、平成5年の当委員会におけるあっせんは、今後組合が争議行為の72時間前の事前通告を行うことと引き換えに、同年に限っての取扱いとして応じたものである。

以上のように、会社提案を引き続き協議することを前提に、控除部分を留保して仮払いすることを組合と合意した上で行った仮払いが不当労働行為になることなどあり得ない。

(2) 不当労働行為の成否

前記第1. 5(1)及び(3)認定によれば、平成6年夏季一時金に関して、4.7スト及び4.28ストを欠勤扱いとし控除対象にするか否かについて分会と会社に争いがあったが、分会は、会社に対して、同一時金の仮払いを行うことを要求し、その後平成6年8月1日付け確認書で、組合及び分会と会社との間で、上記ストの取扱いについて、今後労使協議を行うことを前提に1日につき143分の1をカットして同一時金を仮払いすることで合意がなされ、同月5日に合意どおり支払われたことが認められる。

そうすると、平成6年夏季一時金については、会社と組合との間で成立した合意のとおり支払われたのであるから、これを不当なものと言う

ことはできない。

また、組合は、本件夏季一時金からのカットは、同5年の当委員会でのあっせんの趣旨に反すると主張するので検討するに、前記第1. 2及び5(2)認定によれば、同5年7月8日、当委員会において行われたあっせんにおいて、平成5年夏季一時金に関して、同年のスト参加者に対して一時金カットを行わないことを内容とするあっせんが成立したことは認められるが、その後、翌6年6月27日、組合は、平成6年夏季一時金についても、ストを欠勤控除の対象としないことを求めて当委員会に対しあっせんに申請した経緯が認められる。このことからすると上記平成5年のあっせんにおいて成立した合意は同年度限りのものであって、以後の一時金に関する取扱いについて合意はなされていないものと認められるので、この点についての組合の主張は採用できない。

以上のとおり、会社が、平成6年夏季一時金において、4.7スト及び4.28ストを欠勤控除対象として仮支給したことについては、不当労働行為とは認められない。

4 救済方法

組合は、謝罪文の掲示を求めるが、主文1の救済をもって足りると考える。

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。

平成8年9月13日

大阪府地方労働委員会
会長 由良 数馬 ㊞