

大阪、平 9 不70、平11.12.10

命 令 書

申立人 全日本建設交運一般労働組合大阪府本部南大阪支部

被申立人 井阪運輸株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人組合井阪運輸分会員（以下「分会員」という）に対し、配車において分会員以外の運転手と差別することなく取り扱わなければならない。
- 2 被申立人は、分会員に対し、平成8年年末一時金について、申立外全国交通運輸労働組合総連合関西地方総支部井阪運輸労働組合組合員への支給基準と同じ基準により算定される金額と既に仮払いをした額との差額及びこれに年率5分を乗じた金額を支払わなければならない。
- 3 被申立人は、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

全日本建設交運一般労働組合大阪府本部南大阪支部

執行委員長 X 1 殿

井阪運輸株式会社

代表取締役 A

当社が、貴組合井阪運輸分会員を平成8年5月27日以降、配車において分会員以外の運転手と差別して取り扱ったことは、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。今後このような行為を繰り返さないようにいたします。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者等

- (1) 被申立人井阪運輸株式会社（以下「会社」という）は、肩書地に本社を置き、全国に営業所等を有し、道路貨物運送業を主たる業とする株式会社であり、その従業員数は本件審問終結時約300名である。また、会社は、大阪府泉佐野市に阪南営業所を置いている。
- (2) 申立人全日本建設交運一般労働組合大阪府本部南大阪支部（以下「組合」という）は、肩書地に事務所を置き、主に運輸業に従事する労働者によって組織する労働組合であり、その組合員数は本件審問終結時約280名である。なお、組合の名称は、本件申立て時は全日本運輸一般労働組

合大阪地方本部南大阪支部であったが、本件審問終結後に上部団体の全日本運輸一般労働組合が全日自労建設農林一般労働組合及び全国鉄動力車労働組合と組織合同を行ったことに伴い、変更されたものである。

全日本建設交運一般労働組合大阪府本部南大阪支部井阪運輸分会（以下「分会」という）は、組合の下部組織であり、阪南営業所の運転手によって昭和57年2月に結成され、その分会員数は本件審問終結時12名である。

- (3) 阪南営業所には、分会員のほかに、申立外全国交通運輸労働組合総連合関西地方総支部井阪運輸労働組合（以下「交通労連労組」という）及び申立外全日本港湾労働組合関西地方本部（以下「全港湾労組」という）の組合員がおり、交通労連労組の組合員数は本件審問終結時6名であり、また、全港湾労組の組合員数は本件申立て時1名であったが、本件審問終結時には全港湾労組組合員はいない。

なお、会社における交通労連労組の組合員は本件審問終結時約二百数十名である。

2 阪南営業所の業務、従業員の賃金等

- (1) 阪南営業所は、タンクローリー17台、トラクター1台、4トン冷凍車4台及びミキサー車1台を有し、専ら申立外不二製油株式会社（以下「不二製油」という）の原料、製品等の輸送を行っており、同社からの貨物引受けが同営業所の取引の90%を超えていた。

同営業所の従業員は、所長、事務担当者、配車係、修理係（嘱託）各1名のほか、タンクローリー及びミキサー車等の運転手24名の計28名である。

- (2) 阪南営業所従業員の勤務時間は、午前8時10分から午後5時までで、途中正午から午後1時までが休憩時間になっているが、遠距離輸送が業務の大半を占めているため、乗車勤務の場合、そのほとんどは相当時間の残業をすることが前提となっている。

賃金は、①資格給・職務給、②運行荷役手当・残業手当、③無事故手当・精勤手当・家族手当等の諸手当、によって構成されており、毎月20日締めで当月27日に支給される。上記賃金のうち、①は固定給であり、②の各手当は乗車勤務実績に基づいて支給されるもので、通常、②の各手当が支給賃金額の半分以上を占めている。

運行荷役手当は、中遠手当及び配点に基づき支給される額の合計である。中遠手当は、中距離運行と長距離運行について運行先に応じて支給される。近距離運行については、例えば目的地が兵庫県高砂市であれば10点、大阪府泉佐野又は堺市であれば3点などとする配点がつき、この配点1点当たり570円で計算される額が支給される。また、残業手当は、中・長距離運行ではみなし残業時間（現実の残業時間によるのではなく、運行先に応じて一定時間残業したのものとして取り扱うこと）に基づき、近距離運行では実残業時間に基づき支給される。

- (3) 阪南営業所においては、運転手に対する毎日の具体的な配送先等の指示（以下「配車」という）は、営業所長の指示に基づき、配車係が行っている。

配車の区分及びこの区分による残業時間数、運行荷役手当の状況は、次表のとおりである。なお、待機の場合は、1か月で4回を限度として、1回当たり8点の配点が付く。

配車の区分		目的地	残業時間数 (1運行当たり)	運行荷役手当
長距離運行		青森県、鹿児島県、新潟県、東京都	みなし残業 13～27時間	中遠手当 運行先に応じた定額
中距離運行	A	広島県、静岡県、富山県	みなし残業 9～12時間	〃
	B	愛知県、岡山県、徳島県	みなし残業 5～8時間	〃
近距離運行		近畿圏	実残業時間	行き先に応じた配点による
待機		—————	なし	1回当たり8点の配点（1か月4回を限度）による

したがって、どのような配車を受けるかによって、運転手の支給賃金額が変動する賃金体系となっており、また、阪南営業所のみなし残業時間数等の労働条件は、会社の他の営業所と比べて高く設定されていた。

- (4) 分会と会社は、平成3年4月23日付けで、乗車勤務実績の如何にかかわらず、分会員ら各人の支給賃金額として月額最低37万円を保障する覚書を作成し、次いで、同6年4月30日付けで、同年度のこの最低賃金保障を月額40万円とする協定を締結した（以下、上記の覚書及び協定を併せて「最低賃金保障協定」という）。

なお、交通労連労組及び全港湾労組と会社との間では、このような最低賃金を保障する協定が締結されたことはなかった。

3 本件配車問題に係る経過

- (1) 平成6年10月頃、会社は、阪南営業所における労働条件が会社の他営業所よりも高い水準であったのを是正するためとして、分会に対し、二人乗務から一人乗務への移行、みなし残業時間数の削減等の合理化提案を行った。これに対し分会は、交通労連労組との合同会議で検討し、中・長距離運行のうち栃木県よりも近距離の場合に一人乗務とすることのみを受け入れ、他の提案については拒否した。その後、同7年12月に交通労連労組から8名の組合員が脱退し分会に加入した。
- (2) 平成8年2月20日付けで、分会は会社に対し、春闘に係る組合の統一要求書を提出した。この後、分会は、同年夏季一時金（以下「夏季一時金」という）について、分会員一人平均100万円を要求した。
- (3) 平成8年3月21日付けで、会社は、当時年間約6,000万円の赤字が計上される状態であった阪南営業所の経営再建のために、同業他社で営業所

長としての経験を有するBを阪南営業所長として採用した（以下、同人を「B所長」という）。B所長は、就任後、営業所の経費削減策として、従業員全員に対し、有料道路利用の削減、みなし残業時間数の削減、車中泊等に係る諸費用の削減等を提案したところ、交通労連労組及び全港湾労組の組合員並びに非組合員はこれを受け入れたが、分会はこの提案を拒否した。

- (4) 平成8年5月13日付けで、分会は会社に対し申入書（以下、この申入書を「第一申入書」という）を提出し、夏季一時金要求に関して、同月17日及び23日に団体交渉（以下、団体交渉を「団交」という）を開催するように求めた。この第一申入書には、「尚、5/28より残業拒否及びノー残業デー、指名ストを考えています」との記載があった。

また、同じく同月13日付けで、分会は会社に対し、同月27日に組合との集団交渉を求める申入書（以下、この申入書を「第二申入書」という）を提出した。第二申入書には、「1996年5月27日（月）PM6～堺市民会館 定時退社 分会5役。仕事都合上最低5役確保で頼みます。5/27集交（集団交渉）の回答で5/28の定時退社は10名。人数は調整します」との記載があった。なお、集団交渉とは、組合に所属する各分会とそれに対応する各社の使用者が参加して行う団交のことである。

また、平成6年から同8年までの間に、分会は、団交や組合の定期大会等出席のため、又は、団交における回答に対する抗議行動として、定時退社又は午後退社を実施したことがあったが、これら定時退社又は午後退社において、分会は会社からの参加人数を減らすようにとの要請を受け入れ、当初分会が申し入れた予定人数より削減して実施したことがあった。

- (5) 平成8年5月13日、会社は、夏季一時金として一人平均42万円を回答した。

その後、同月17日及び23日、分会と会社との間で夏季一時金に関する団交が開催され、同月23日の団交で、会社は一人平均43万円を回答した。なお、同月17日付けで分会は会社に対し、同月24日の組合集会に参加するため分会員8名の定時退社を求める旨の申入書を提出した。

- (6) 平成8年5月24日（金曜日）午後0時40分頃、B所長は、同月27日（月曜日）以降に定時退社をする分会員の数を確認するため、分会長X2（以下「X2分会長」という）に話をしようとしたが連絡がつかなかった。その直後、B所長は、会社専務取締役Cの承諾を得て、不二製油に対し、「分会のストライキ（以下「スト」という）が予定されているため、同日からの貨物輸送の引受けを辞退する」との申入れを行った。このときB所長は、阪南営業所が不二製油から発注を受けていたタンクローリー17台分の業務すべてを辞退したのではなく、交通労連労組及び全港湾労組の組合員や非組合員のために、6台分の業務は残すように不二製油に依頼した。

(7) 平成8年5月27日、定例の月曜日の朝礼でB所長は、分会の定時退社の申入れはストと同じなので分会員への配車は止めると従業員に伝えた。同日の配車は、交通労連労組及び金港湾労組の組合員や非組合員に対するタンクローリー及び冷凍車の5、6台だけで、分会員には配車はなされなかった。

同日以降、後記(12)記載の同年7月18日の分会員X3（以下「X3分会員」という）への配車まで、後記(11)記載の同年6月21日の分会員X4（以下「X4分会員」という）への配車を除けば、分会員に対する配車は、わずかに不二製油の場内移動のような近距離運行等の配車が例外的になされただけであり、中・長距離運行の乗務指示はなかった。

なお、同年5月26日まで分会員への配車は、他労働組合員及び非組合員と格差なく行われていた。

(8) 平成8年5月27日、夏季一時金を議題とする組合と各社との集団交渉が開催されたが、主に集団交渉のあり方が話し合われただけで、同一時金については合意に達しなかった。

(9) 平成8年5月28日、B所長は分会書記長X5（以下「X5書記長」という）に対し、同月13日から同月24日の間の夏季一時金等に係る団交の中で、分会が、会社の出方次第で分会が何らかの行動を起こす、と発言したことについて、「どういうことだ」と質したところ、X5書記長は、「ストととられても構いません」と答えた。

(10) 平成8年5月29日付けで、分会は会社に対し、分会員への配車、夏季一時金に係る回答等を求める要求書を提出するとともに、B所長に対し、分会員に配車を行うように直接抗議を行った。また、同日以降、分会は会社に対し、分会員を乗務させないことについて、申入書の提出や掲示板へのビラの貼付等による抗議をほぼ毎日続けた。

なお、同一時金は、その後、分会と会社の双方で合意し支給された。

(11) 平成8年6月21日、X4分会員への4トン冷凍車の配車がなされた。

(12) 平成8年7月18日、X3分会員にタンクローリーの配車がなされ、この日以降、分会員への中・長距離運行の配車が徐々に行われるようになった。しかし、依然、他労働組合員や非組合員と比べて分会員には近畿圏や不二製油の場内移動のような残業手当及び運行荷役手当が比較的低額しか付かない運行業務が多かった。

このため、同年5月27日以降の分会員の支給賃金額は、同月26日以前と比較して、大幅に低下した。例えば、X2分会長については、次表のとおりである。

期間 手当等	平成8年3月から5月まで 3ヶ月平均給与額 (円)	平成8年6月から8月まで 3ヶ月平均給与額 (円)	平成8年9月から12月まで 3ヶ月平均給与額 (円)
運行荷役手当	172,173	36,171	88,433
残 業 手 当	108,581	10,840	37,286
総支給賃金額	440,626	188,584	285,468

タンクローリー運転手の同年6月以降3か月間及び同10年2月3日から同年3月5日までの残業時間数、同年2月3日から同年3月5日までの運行荷役手当の金額並びに同8年2月以降11か月間及び同10年2月3日から同年3月5日までの待機日数の状況については、別表1、2及び3のとおりである。

4 平成8年年末一時金に係る団交等の経過

- (1) 平成8年10月21日付けで、分会は同年年末一時金（以下「本件一時金」という）に係る要求書を会社に提出し、分会員一人平均100万円を要求した。これに対し、同年12月5日に開催された団交で会社は、分会員一人平均20万円を支給する旨の回答を行った。B所長は、この回答額について、分会員が定時退社することにより貨物輸送ができなくなったので、そのペナルティー分を控除した金額であると述べた。
- (2) 平成8年12月10日、団交が開催され、会社は分会員に対して、本件一時金について、分会員以外の阪南営業所従業員の平均支給額である43万5,000円の半額を支給する旨の回答を行った。B所長は、この回答額について、分会員が定時退社することにより3か月間車が止まり、貨物輸送ができなくなったので、そのペナルティー分を控除した金額であると述べた。なお、分会員以外の阪南営業所の従業員には、本件一時金として平均支給額43万5,000円が支給された。
- (3) 平成9年1月30日、団交が開催され、会社は、分会員への本件一時金の平均支給額を、前記(2)記載の43万5,000円から四分の一減額した32万6,250円とする旨の回答を行った。この団交でもB所長は、この回答額について、分会員が車を止めたのでそのペナルティー分を控除した金額であると述べた。

5 本件申立て及びその後の経過

- (1) 平成9年12月24日、組合は当委員会に対し、本件不当労働行為救済申立てを行った。
- (2) 平成10年5月22日、分会員14名が大阪地方裁判所岸和田支部に同8年6月から同10年2月までの最低賃金保障協定の金額と既払給与との差額支払を求めている事件の判決で、同裁判所は、組合及び分会がストライキを現実に行う予定はなく、第一及び第二申入書の記載内容は、夏季一時金交渉を有利に導くための駆け引きの手段にとどまっており、また、分会の行為により会社の業務が激減したとの主張、立証もないなどとして、最低賃金保障協定の効力を認め、会社側に差額給与の支払を命じた（以下、この判決を「5.22判決」という）。これに対し会社は、本人の病気等の個人的事情により同協定の対象外であるとする3名についてのみ控訴し、その他の分会員については控訴しなかった。
- (3) 平成10年7月6日付けで、会社は分会に対し、最低賃金保障協定の破棄通告書を内容証明郵便で送付した。

- (4) 平成10年9月10日、組合及び分会と会社との間で、本件一時金について、①会社は交通労連労組に対し、「(組合員各人の資格給×2.5) + (組合員各人の勤続月数×850円×15÷2) + アルファ」の支給基準で回答したこと、②分会に対し、会社はペナルティー分を控除した金額として一人平均39万5,000円の支払を回答したこと、③会社は、分会員に対し、上記②の回答どおりの一人平均39万5,000円を仮払いすること、④本件申立てにおいて、本件一時金に関し、会社の主張が認められた場合は、組合及び分会は上記の仮払金の額で妥結し、組合の主張が認められた場合には、会社は上記①の交通労連労組組合員に対する支給基準で計算した額と仮払金との差額を分会員に対し支払うことが確認され、これらを内容とする本件一時金に係る確認書(以下「9.10確認書」という)が作成された。

その後、同月17日に会社は分会員に対し、9.10確認書に基づき本件一時金の仮払いを行った。

6 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) 分会員に対する配車において、残業手当及び運行荷役手当が分会員以外の阪南営業所従業員と同等になるように取り扱うこと。
- (2) 本件一時金について、分会員平均43万5,000円を支給する内容の協定を締結し、仮払金との差額及び年率6分の遅延損害金を支払うこと。
- (3) 配車差別に係る謝罪文の掲示

第2 判断

1 本件配車問題について

(1) 当事者の主張要旨

ア 組合は次のとおり主張する。

- (ア) 会社は、平成8年5月27日以降、2か月近く分会員にほとんど乗務をさせず、同年7月以降、徐々に乗務に就かせているものの、近距離運行等が中心である。これにより、分会員は、残業手当及び運行荷役手当が減少し、他労働組合員や非組合員と比べて大きな賃金格差が生じている。このような配車差別は本件審問終結に至るまで長期間継続して行われている。

- (イ) 会社は、分会が定時退社の申入れをしたところ、これをスト通告であるとして、他労働組合員や非組合員の従業員に優先的に配車をし、分会員に配車差別を行った。

会社は、不二製油に貨物輸送辞退を申し入れたのは、指名ストにより顧客に迷惑を掛け、会社の経営そのものが危機に瀕するのを避けるためであると主張するが、分会は、会社に具体的に指名ストに参加する分会員の氏名を告げたことはない。結局、分会の定時退社の申入れに対して、B所長が必要以上に過剰に反応したか、あるいは、分会の組合活動の成果により阪南営業所の労働条件が他営業所

を上回っていたことから、これを嫌った会社がスト通告であるところじつけて、これを機に組合攻撃に利用したのである。また、分会以外の労働組合が会社が提案した業務処理方法等の見直しに協力的であるとの証拠は提出されていない。

以上のことから、会社が分会員に差別的取扱いを行うことを正当化する理由は何らなく、本件配車差別は、会社の不当労働行為意思によるものであることは明らかである。

- (ウ) 5.22判決で、分会員への支給月額が平均総支給月額40万円の範囲に限っては事後的に回復されたが、配車差別がなければ得たであろう、これを上回る額については回復されておらず、したがって、配車差別による経済的不利益は未だ残っている。また、配車差別の結果、分会員の収入が大幅に減少したことにより、非常な精神的苦痛を受けた事実は、たとえ収入が月額40万円までの範囲で回復されたとしても消えるものではなく、救済の必要性がなくなるわけではない。さらに、その後、会社は、最低賃金保障協定の破棄を通告しており、分会の団結を破壊するという不当労働行為意思を一層明らかにしている。

イ 会社は、次のとおり主張する。

- (ア) 阪南営業所では、長期にわたる業績不振が続いており、年間約6,000万円の赤字が計上される状況であったため、B所長は従業員に対し、業務処理方法等の見直しへの協力を求めた。分会以外の労働組合や非組合員は協力の約束をしたにもかかわらず、分会は協力しなかったばかりでなく、平成8年度春闘要求に係る団交において指名ストを考える旨の発言や定時退社を行う旨の申入れをしてきた。営業所では、所定労働時間内で処理可能な乗務は極めて少なく、定時退社は事実上の乗務拒否を意味するものである。

- (イ) B所長が不二製油に対し、貨物輸送の引受けを辞退する旨の申入れを行ったのは、同社の運送業務に支障があれば、阪南営業所の存続ひいては会社自体の存続にもかかわる問題となるので、営業所長として、貨物輸送の引受けを辞退した方が損害は少ないと判断したためである。当時、B所長が優先的に分会員以外の従業員に配車したのは、分会が荷主に迷惑を掛けないということを明確に約束しなかったからであり、また、営業所の主な顧客である不二製油からの発注が大幅に減少したこと自体が分会がストをにおわす圧力行動に出たことによるものであるから、これには合理的理由がある。

- (ウ) 5.22判決では、分会員らが主張する平均支給月額40万円の最低賃金保障協定が認められ、会社は一部の分会員を除き、同判決を履行しているのであるから、分会員らの経済的損失は生じていない。

(2) 不当労働行為の成否

分会員に対する配車についてみると、平成8年5月13日に分会が提出

した第一及び第二申入書には、同月27日の分会五役の定時退社及び同月28日以降に定時退社、残業拒否を考えている旨の記載があったこと、これに対して、B所長は、分会によるストが予定されているとして同月27日以降の不二製油の貨物輸送引受けを分会員の業務量に相当する分について辞退し、このため、分会員には、同日以降、中・長距離運行の配車はなされず、同年7月18日以降に配車が行われるようになっても、近距離運行等が中心とされたこと、こうした配車により、分会員の賃金が大幅に減少したことは、前記第1. 3(4)、(6)、(7)及び(12)認定のとおりである。

分会員に対する配車を行わなかったことにつき、会社は、定時退社は事実上の乗務拒否を意味するので、会社が受ける不利益を考慮して貨物輸送の引受けを辞退したのであって、同社からの発注が大幅に減少したことには分会にその責任があり、合理的理由があると主張する。

そこで、第一及び第二申入書の内容についてみると、前記第1. 3(4)認定のとおり、まず、第一申入書には、同年5月28日より残業拒否、ノー残業デー及び指名ストを考えているとの記載があるだけであり、具体的な残業拒否、スト等の日時や形態、参加者の範囲等は全く明らかにされておらず、同申入書は、過去の定時退社の申入れと同様に単に残業拒否、ノー残業デー及び指名ストがあり得ることを分会が考えている旨の通知とみるのが相当であって、正式な定時退社あるいは指名ストの実施を通告したものとは認められない。

次に、第二申入書についてみると、同月27日については分会五役の定時退社の申入れが記載されているが、その理由は集団交渉出席のためということであるから、これをストとみることは、相当でない。また、同申入書には、同日の集団交渉の回答次第で同月28日に分会員10名が定時退社すること、人数は調整する旨の記載があり、これについては、年月日、人数、方法を特定して定時退社を告げていることから、スト通告と解される余地はあるものの、その実施は同月27日の集団交渉の回答結果によるとの条件付きである上、参加人数も調整するというものである。したがって、第二申入書の上記二つの内容は、集団交渉出席のための定時退社の通告及び同集団交渉に向けた駆け引きの手段として定時退社があり得る旨の示威と解するのが相当である。加えて、同申入書では、同月27日及び28日の両日限りの記載があるのみで、同月29日以降の分会の行動については、全く触れられていない。また、従来、分会は、その申し入れた定時退社についても実施に当たっては、会社からの要請を受けて退社人数の削減をしたことがあり、同月27日及び28日の定時退社についても、その参加人数の調整が可能であったと認められ、さらに、過去の分会の実施した定時退社によって業務に重大な支障が生じたとの疎明もない。

なお、前記第1. 3(9)認定のとおり、同月28日、X5書記長が、何ら

かの行動を起こすとの分会の発言に対するB所長の質問に、ストととられても構わないと答えたことが認められるものの、この発言は、具体的に日時や人数を指定したものでもなかったのであるから、この言辭がスト通告を行った趣旨とも認められない。

以上のことからすると、本件配車問題については、第一及び第二申入書が従来的人数調整が可能な定時退社の申入れと同等のものであって、従前と異なる重大な対応が必要とされる状況ではなかったにもかかわらず、B所長は、一方的にこれをスト通告とみなして、前記第1. 3(6)認定のとおり、X2分会長との連絡もつかない段階で、分会と定時退社的人数調整を試みることもなく、不二製油に貨物輸送の引受けの辞退を申し入れて、同月27日以降長期にわたって、分会員に対してのみ、中・長距離運行の乗務を削減させたもので、かかる会社の対応に何ら合理的理由は認められない。

したがって、阪南営業所の業務量減少について分会に責任があるとすることはできず、この業務量減少とそれに伴う分会員に対する配車については、会社が意図的に分会員の担当する業務量を削減させて支給賃金を減少させたものと判断するのが相当である。

また、前記第1. 3(1)及び(3)認定のとおり、分会は、平成6年に会社の合理化提案に対し一部を除いてこれを拒否し、次いで、同8年にも阪南営業所の経費削減策について他の労働組合の組合員は、これを受け入れたにもかかわらず、分会だけが拒否したことが認められ、これらの事実からすると、会社が阪南営業所の経営再建に協力的でない分会に対して嫌悪感を抱いていたと推認される。

以上を併せ判断すると、会社は、赤字である阪南営業所の経営再建への協力を拒否した分会を嫌悪して、分会からの第一及び第二申入書の提出を奇貨として貨物輸送の受注を削減し、同年5月27日以降、分会員に対し不利益な配車を行い続けたものであり、かかる会社の行為は、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 本件一時金について

(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、分会員に対する本件一時金として分会員以外の従業員への支給額から四分の一相当額を減額したのは、分会がストを通告したことにより不二製油に貨物輸送の引受けを辞退せざるを得なくなったため、そのペナルティーである旨主張する。

しかしながら、分会の第一及び第二申入書がスト通告ではなく、不二製油に対して貨物輸送の引受けを辞退しなければならない問題ではないことは、明らかであって、会社が分会員に対して行った本件一時金の減額には合理的理由がなく、分会員であることを理由とした不利益取扱いであり、不当労働行為である。

イ 会社は次のとおり主張する。

本件一時金については、労使間で合意が成立しているわけではないので、会社が本件一時金を支払わなければならない理由はなく、労使合意を超えて、当委員会が本件一時金の適正金額を算出することは、当委員会が会社に成り代わり金額を算出することにほかならないから、当委員会に求め得る救済の範囲を超えている。また、本件一時金に係る会社回答額は、乗務実績に基づいた考課（ペナルティー）を行い算出したもので、不当労働行為ではない。さらに、その後の一時金は、既に労使間で自主的に解決しており、2年前の本件一時金についての救済の必要性は極めて乏しい。

(2) 不当労働行為の成否

前記第1.4認定のとおり、会社は、平成8年12月5日、同月10日及び同9年1月30日の各団交で、本件一時金について、分会員への支給額は分会員以外の従業員の平均支給額より減額すると回答し、この減額の理由を、分会員が貨物輸送業務を止めたことのペナルティーであると告げたことが認められるが、分会員が貨物輸送業務を止めたものではないこと、また、本件申立てに係る分会員に対する配車が不当労働行為であることは前記1(2)判断のとおりであるから、本件一時金において、分会員への支給額を他の従業員より減額した額とすることについては、合理的理由は認められない。したがって、会社がペナルティーとしての減額に固執し、本件一時金を全額支給しないことは、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。

また、会社は、本件一時金の金額について労使間の合意がなく、当委員会が一時金の金額を算出することはできないと主張するが、前記第1.5(4)認定のとおり、9.10確認書では、交通労連労組組合員への支給額の計算方法を記載の上、本件において組合の主張が認められた場合には、会社は交通労連労組組合員に対する支給基準で計算した額と仮払金との差額を分会員に支払うことが明記されている。したがって、本件一時金の支給基準については、9.10確認書により、労使合意が既に存しているのであって、会社の主張は失当であり、上記判断のとおり、本件一時金において分会員に対して減額することが不当労働行為である以上、交通労連労組組合員と同様の支給基準で支給することを命じるのが相当である。

なお、会社は、その後の一時金については、労使間で自主的に解決されているので、救済の必要性は乏しいとも主張するが、上記判断のとおりであるから、本件一時金について救済利益が消滅したとは認められない。

3 救済方法

組合は、謝罪文の掲示を求めるが、主文3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11年12月10日

大阪府地方労働委員会
会長 川合 孝郎 ㊟

「別表 略」