

兵庫、平10不12、平12.5.16

命 令 書

申立人 全日本建設交運一般労働組合兵庫合同支部

被申立人 有限会社たくみ運輸

主 文

- 1 被申立人は、海上コンテナ・トレーラー運転手に対する配車において、申立人組合員と被組合員とを差別することなく公平に取り扱わなければならない。
- 2 その余の申立ては、これを棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者

- (1) 申立人全日本建設交通一般労働組合兵庫合同支部（以下「組合」という。）は、運輸産業に従事する労働者を中心に組織する労働組合で、審問終結時における組合員数は、850名である。なお、組合の本件申立時の名称は、全日本運輸一般労働組合神戸支部であったが、平成11年10月に現在の名称に変更している。

組合の下部組織であるたくみ運輸分会（以下「分会」という。）は、被申立人有限会社たくみ運輸（以下「会社」という。）の従業員である海上コンテナ・トレーラー運転手（以下「運転手」という。）で組織されており、審問終結時の分会員数は4名である。

- (2) 会社は、海上コンテナ・トレーラー（以下「車両」という。）による陸上運送を主たる業務とする有限会社で、肩書地に本社を置き、審問終結時の従業員数は、18名である。

2 会社における労使関係

- (1) 平成9年8月12日、経営が悪化し赤字決算の続く会社は、経営改善策の一環として賃金規定を改定し、同月16日から実施することとした。この改定により、従前は基本給及び諸手当から成っていた運転手の賃金は、基本給、歩合給及び諸手当によるものとなった。その結果、新たな基本給は、従前の各人の基本給月額から14万円を控除した金額となり、歩合給が、各人の水揚高月額の10パーセントと規定された。

運転手は14名で、当時は全員組合員であり、この改定によって平均して月額で7万円程度の減収となった。組合は、会社による一方的な賃金規定の改定は認められないとして、会社に対し、抗議の文書を提出した。

- (2) 同じころ、会社と組合との間で、36協定（労働基準法第36条に基づく

時間外休日労働協定をいう。)の更新問題が起きたが、変形労働時間制の導入について意見が対立し、無協定状態となった。しかし、組合員が36協定がないことを理由に時間外労働を拒否したことは無かった。

- (3) 同月26日、会社は、賃金規定の改定〔前記(1)〕に係る説明会を行う旨の文書を、各従業員あてに出したが、組合は団体交渉の開催を求め、説明会に組合員は全員欠席した。
- (4) 同年10月末ころ、組合員1名が組合を脱退した。
- (5) 同年12月22日、賃金規定の改定〔前記(1)〕及び年末一時金要求等についての会社の誠意ある回答がないとして、組合が、午前3時ころにY1代表取締役(以下「Y1社長」という。)にストライキの実施を通告し、同日午前3時半から、抗議のストライキに入った(以下「早朝ストライキ」という。)。Y1社長は宵積貨物(前日の夜に車両に積み込み早朝に出発する貨物をいう。)の荷主からその運搬要請を受け、貨物を積載した車両を引き出そうとしたが、組合員に阻止され、当日会社の車両は一台も出庫できなかった。これにより、取引先からの発注が減少し、会社の売上げは、早朝ストライキ翌月の平成10年1月度が前年同月比で約800万円減、翌2月度が同じく約840万円減となった。
- (6) 平成10年1月9日に、組合員のうち2名が、同月24日に1名が、組合を脱退し、同年2月12日には、6名が組合を脱退した(以下「2月12日脱退者」という。)。この結果、運転手のうち、組合員は4名となり、非組合員は10名となった。
- (7) 同年5月、組合は、ストライキを実施する約30時間前に、会社に対して通告書を提出し、1時間のストライキを行った。
- (8) 同年8月1日、会社と従業員の過半数を代表するIとによって、36協定が締結された。

3 配車問題

- (1) 会社の取引先の一つにO社があり、同社の貨物運搬は、水揚げの多い仕事である。O社の貨物コンテナには、高さが8フィート6インチ(約2.6メートル)のコンテナと、高さが9フィート6インチ(約2.9メートル)のコンテナ(以下「96コンテナ」という。)の2種類が有るが、96コンテナを車両に載せて運搬することは、積載物の高さの限度を規定する道路交通法に違反するため、その運搬には警察署長の許可が必要となる。

平成9年8月、組合は、会社に対し、96コンテナの無許可運搬の違法性を指摘し、許可の取得を強く申し入れたが、その後も、組合員は、許可の有無に関わらず、O社の96コンテナの貨物運搬には応じていた。

- (2) 平成10年に入り組合員が減り始める〔前記2(6)〕と、会社は、早出勤務(以下「早出」という。)、中長距離運行(以下「中長距離」という。)及びO社の実車便などの水揚げの多い配車を、順次、非組合員に割り当て、組合員には近距離運行(以下「近距離」という。)の定時勤務を割り

当てた。

なお、平成10年4月の運転手の配車実績及び水揚高は、次表のとおりである。表中の○社の貨物運搬は、実車便の方が空車便よりも水揚げが多く、実車の40F（フィード）便が水揚げが最も多い仕事である。

	氏名	早出回数	中長距離回数	○社（実車）		○社（空車）		水揚高（円）
				20F	40F	20F	40F	
組合員	A	0	0	2	0	4	1	651,800
	B	0	0	2	0	3	0	731,500
	C	0	0	3	0	1	0	673,500
	D	0	0	4	0	3	1	593,400
非組合員	E	16	6	6	5	2	5	1,828,950
	F	12	7	3	6	2	3	1,520,550
	G	10	6	4	10	0	1	1,644,050
	H	13	5	4	9	3	2	1,665,150
	I	14	5	8	5	6	3	1,908,700
	J	15	6	2	6	0	0	1,420,200
	K	13	6	10	8	3	4	1,645,400
	L	13	7	5	15	5	5	1,679,850
	M	9	8	7	2	1	0	1,496,100
	N	16	5	10	9	4	3	1,678,400

- (3) 平成10年3月、会社は、非組合員との個別合意によりその賃金体系を改定し、非組合員10名の賃金を各人の水揚高から経費を差し引いた歩合制とした。これは、毎月定額（402,300円）を支給し、6月及び12月に各人の水揚高に応じた賞与を支給するシステムであり、この改定により、組合員と非組合員の賃金の算定方法が異なることとなった。

なお、運転手の平成10年2月から4月分の賃金及び同年の賞与は、次表のとおりであり、組合員には賞与は支給されなかった。

(円)

		氏名	2月分	3月分	4月分	夏季賞与	冬季賞与
組合員		A	223,359	212,928	249,490	0	0
		B	250,589	242,546	287,727	0	0
		C	25,758	215,926	272,864	0	0
		D	275,621	267,943	305,121	0	0
非組合員	2月12日脱退者	E	256,416	402,300	402,300	510,000	633,000
		F	264,308	402,300	402,300	212,000	188,000
		G	284,639	402,300	402,300	363,000	597,000
		H	296,821	402,300	402,300	459,000	561,000
		I	289,923	382,300	419,383	464,000	877,000

	J	270,414	402,300	402,300	281,000	497,000
その他	K	603,272	402,300	402,300	539,000	376,000
	L	619,848	402,300	402,300	791,000	918,000
	M	545,162	402,300	402,300	306,000	400,000
	N	639,759	402,300	402,300	740,000	508,000

第2 判断

1 申立人の主張

会社が、運転手の賃金はその水揚高に左右されるよう、一方的に賃金規定を改定した上で、早出、中長距離及び〇社の貨物運搬などの水揚げの多い配車は専ら非組合員に対して命じ、組合員には待機や近距離を命ずるなどの配車差別を行ったことは、組合員であることを理由とした露骨な差別取扱いである。

2 被申立人の主張

(1) 組合が36協定の締結を拒否するので、会社は、組合員に対し早出及び時間外労働が、必要な中長距離の配車を命じられない状況にある。しかし、時間外労働のない中長距離については、会社は、組合員に対し配車割当てを行っている。

(2) また、会社が、組合員に早出を命じないのは、組合が平成9年12月22日に実施した抜き打ちの早朝ストライキと同様のストライキを今後も行う姿勢を示しているからでもある。

上記ストライキの実施後、会社の売上げは大幅に落ち込んだ。抜き打ちの早朝ストライキにより、宵積貨物が運搬されない事態に陥ることを回避するために、会社としては、組合員に宵積貨物の運搬を行う早出を命じていない。これは、企業経営安定化のための合理的措置であり、会社には、組合の団結権を否認する意思はない。

(3) なお、〇社の貨物運搬は、道路交通法に違反するとして、組合員自身が、乗務を拒否しているものである。

(4) よって、会社には、組合の弱体化を図る意図は存せず、不当労働行為意思も存しない。本件配車の格差は、会社の最低限の企業防衛措置であり、不当労働行為としての不利益取扱いには該当しない。

3 当委員会の判断

(1) 平成10年に入り組合員が減り始めると、会社は、水揚げの多い配車を、順次、非組合員に割り当てるようになり、同年4月の配車においては、会社は、組合員4名には、早出、中長距離及び〇社の実車の40F便を一度も割り当てなかったこと、並びに同月の組合員の水揚高は、非組合員の半分以下であったことが、それぞれ認められる〔第1の3(2)〕。

他方、運転手の賃金は、平成9年8月の賃金規定の改定以降、水揚高の10パーセントと規定された歩合給が賃金の大きな部分を占めるようになり、その結果、平成10年当時には、水揚高の多寡が、運転手の賃金に直接影響する状況にあったこと〔第1の2(1)〕が認められる。

そして実際にも、組合員と非組合員の賃金を比較すると、平成10年2月分では、組合員と2月12日脱退者の賃金に差異は無く、ともに非組合員の賃金の半分以下であったものが、2月12日脱退者の3月分の賃金は、前月分より10万円から15万円程度アップし、同月分の組合員の賃金を10万円から20万円程度上回るものとなったこと、さらに非組合員に対してのみ、夏季及び冬季の賞与が支給されていることが、それぞれ認められる〔第1の3(3)〕。

(2) 会社は、組合が36協定の締結を拒否するので早出及び時間外労働の必要な中長距離を命じられない状況にあると主張するが、36協定が締結されていなかった間も、組合員が36協定の不存在を理由に時間外労働を拒否したことは無かったこと〔第1の2(2)〕、及びその後、会社と従業員代表との間で36協定が締結されており〔第1の2(8)〕、この協定が組合員を含む全従業員に適用されることは明らかであることから、会社の主張には、理由がない。

(3) また、会社は、組合員に早出を命じないのは、抜き打ちの早朝ストライキにより宵積貨物が運搬されなくなる事態を回避するため会社がとった合理的措置であるとも主張する。

確かに、平成9年12月に行われた前記早朝ストライキ〔第1の2(5)〕には、それが早朝にかつ抜き打ち的に行われたという点で問題が無いとは言えず、早朝ストライキの実施により、取引先からの発注が減少した結果、会社の売上げが大幅に減少し、会社の経営が損害を被ったこと〔第1の2(5)〕も、事実として認められる。

しかし、組合は、平成10年5月のストライキにおいては、約30時間前にその実施を通告していること〔第1の2(7)〕、及びこの間、組合員は大幅に減少し、平成10年2月以降は4名のみとなっていること〔第1の2(6)〕などを併せ考えると、抜き打ちの早朝ストライキが行われる可能性のみを根拠に、組合員に対して全く早出を命じないことは、会社の対応としてはやや行き過ぎの感があり、妥当性を欠くものとする。

(4) さらに、会社は、組合が〇社の貨物運搬を拒否している、と主張するが、組合が、会社に対して96コンテナの無許可運搬の違法性を指摘し、許可の取得を強く申し入れた事実は認められるものの、その後も、組合員は、許可の有無に関わらず、96コンテナの貨物運搬には応じている〔第1の3(1)〕のであるから、会社の主張は、それ自体として失当である。

(5) 以上を総合すると、会社が、組合員に対して、水揚げの多い早出、中長距離及び〇社の貨物運搬の配車を割り当てなかったことは、合理的理由を欠く組合員に対する不利益取扱いであり、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。

4 救済方法

組合は、本件救済の方法として、配車差別の禁止のほかに、謝罪文の掲示をも求めているが、主文の程度をもって相当であるとする。

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条の規定を適用して、主文のとおり命令する。

平成12年5月16日

兵庫県地方労働委員会
会長 安藤 猪平次