京都、昭46不６、昭47．８．15

# 命　　令　　書

申立人　　八光自動車労働組合

被申立人　　八光自動車株式会社

## 主　　文

１　被申立人は、今後購入する営業用新車の最初の担当割当てをうける者を、今後申立人組合の組合員全員が新車の担当割当てをうけるまで、申立人組合の組合員とせよ。

２　被申立人は、乗務員に対する新車担当割当てについて、申立人組合の組合員以外の者と申立人組合の組合員とを差別扱いすることにより、申立人組合の組合員に対する不利益扱いをしてはならない。

３　被申立人は、下記の文書を申立人に提出するとともに、同内容の文章を縦１メートル、横1.5メートルの大きさの模造紙に墨書し、被申立人会社正門内の従業員が見易い場所に10日間掲示しなければならない。

記

会社は、営業用新車の担当割当てにつき、貴組合と他の乗務員とを差別し、貴組合の組合員には割り当てず、他の乗務員にのみ割当てをしてきたことは不当労働行為であることを認め、今後かかる行為はいたしません。

以上、京都府地方労働委員会の命令により誓約いたします。

年　　月　　日

八光自動車労働組合

執行委員長　Ａ１　殿

八光自動車株式会社

代表取締役　Ｂ１

理　　由

第１　認定した事実

１　当事者等

⑴　被申立人八光自動車株式会社（以下会社という）は、肩書地に所在し、本件申立当時従業員約270名を雇用し、車両156台を有して一般旅客自動車運送を業としている会社である。

⑵　申立人八光自動車労働組合（以下組合という）は、昭和34年２月９日会社の従業員によって結成され、本件申立当時11名の組合員を擁する労働組合であり、全国自動車交通組合京都地方連合会（以下地連という）に加盟している。

会社にはこのほか、組合からの脱退者で結成された八光自動車新労働組合（全日本労働総同盟全国交通運輸労働組合総連合関西地方本部京滋地方協議会加盟、以下新労という）がある。

２　組合の分裂と労使関係

⑴　組合結成の翌月である昭和34年３月、組合からの脱退者約50名によって八光自動車自主労働組合ができたが、翌35年８月、同労働組合の全員が組合に復帰した。

⑵　昭和36年の春闘において、地連傘下の各単組は97日にわたる長期ストライキを行ない、組合もこれに参加したが、争議解決後間もない同年７月12日、会社は組合幹部を含む８名の組合員を懲戒解雇した。組合および地連はこれを不当労働行為として当委員会に救済を申し立て、当委員会は京労委昭和36年（不）第16号・（不）第20号併合事件として審査した結果、同年12月１日付で原職復帰等の救済命令を発した。

なお、前記８名は京都地方裁判所（以下京都地裁という）にも地位保全の仮処分を申請し、京都地裁はこれを認容した。

⑶　昭和38年長期化した春闘の終結直後の同年９月に、組合からの脱退者約40名によって八光自動車第一労働組合が結成されたが、翌39年11月同労働組合のほとんど全員が

組合に復帰した。

⑷　昭和40年の春闘は交渉方式をめぐる対立等もあって長期化し、同年11月に至ってようやく妥結したが、この間同年５月ごろから、民主化同盟推進委員会なるものが組合内に生まれ、同年９月９日同委員会を母胎として脱退者約40名で新労が結成され、組合は三たび分裂した。これより先、組合が夏季一時金を要求したのに対し、会社は春闘が未解決のため一時金の交渉には応じられないとの態度をとっていたのに、新労が結成直後夏季一時金を要求したところ直ちに35,000円を支給した。組合および地連はこれを差別待遇の不当労働行為として、当委員会に救済を申し立てたが、結局春闘妥結とほぼ同時期に新労と同額で妥結した。この間、会社は新労の組合員に対し、慰安会費を支給したり、組合の組合員に対し、組合を脱退すれば一時金を支給すると言ったりしたので、組合を脱退して新労に移った者もあった。組合の春闘妥結時には新労の組合員は100名近くになっていた。また、新労結成後、会社は組合に対し、組合費のチェック・オフを取り止めたり、組合の組合員に対し厚生資金の貸付けを断わったりしたが、新労に対しては、チェック・オフを行ない、新労の組合員に対しては厚生資金の貸付けも行なっている。

⑸　同年12月またもや組合から約20名が脱退し、八光自動車統一労動組合という別組合を結成した。そのさい、脱退者の大部分は組合に借金があったので会社が脱退者に対しそれぞれの借金相当額を貸し付けて組合に弁済させた。その後翌41年10月ごろ、これら脱退者の組合復帰の話合いがもたれ、14、５名が組合に加入届を出したが、会社が、組合に入るなら会社の貸金を即時返済せよ、新労に入るなら分割返済でもよいと言ったので、結局組合には２名が復帰したのみで、他は新労に加入した。

⑹　昭和42年５月８日組合の定期大会における役員改選で、Ａ２（以下Ａ２という）は書記長に再選されたが、委員長であったＣ１（以下Ｃ１という）、副委員長であったＣ２（以下Ｃ２という）はともに落選し、委員長にはＡ１（以下Ａ１という）が選出された。また、このさい、Ａ３（以下Ａ３という）、Ａ４（以下Ａ４という）、Ｃ３（以下Ｃ３という）の３名は中央委員に選出された。

なお、当時組合の組合員は約60名であったが、Ｃ２らは同日から反執行部運動を公然と始め、同年６月Ｃ１、Ｃ２ら約19名が組合を脱退し、八光自動車労働組合再建委員会を結成した。同委員会はその後新労に合体した。

⑺　同月10日、会社は、同年３月31日夜勤終了後、Ａ２、Ａ１ほか新労の組合員３名が会社近くの店で飲酒のうえ社内に入り、仮眠室で再び飲酒放談して仮眠者の仮眠を妨げ、かつＡ２は廊下で放尿し、しかもＡ２、Ａ１は会社の与えた反省期間になんら反省の色もないという理由により、Ａ２に懲戒解雇、Ａ１に５日間の出勤停止の各処分を行なった。なお、新労の３名については、これより前に３日ないし５日間の出勤停止の処分を行なった。

組合は、前記Ａ２、Ａ１両名の処分を不当労働行為として当委員会に救済を申し立て、当委員会は京労委昭和42年（不）第８号事件として審査した結果、昭和45年３月７日付で、Ａ２の原職復帰、Ａ１の出勤停止処分取消し等の救済命令を発した。

⑻　昭和42年５月12日、Ａ２、Ａ１は、会社に休養室使用願を提出するための組合用務で来社したが､同人らの入構を拒否する会社職制との間で激しいやりとりがなされた。そのさい、Ａ３、Ａ４、Ｃ３が職制に暴言を浴びせ、Ａ２、Ａ１の入構を支援したとの理由で､会社は翌13日、Ａ３、Ａ４、Ｃ３に対し、３日間の出勤停止処分を行ない、なお、処分期間満了後も始末書不提出を理由に引き続き出勤を拒否した。組合はこれを不当労働行為として当委員会に救済を申し立て、当委員会は京労委昭和42年（不）第７号事件として審査した結果､昭和43年２月27日付で､Ａ３、Ａ４、両名について、出勤停止処分を取り消し､職場に復帰させ乗車勤務させること等の救済命令を発した。Ｃ３は、昭和42年10月１日組合を脱退したので、同人に対する救済請求については棄却した。

なお、同人はその後退社した。

⑼　会社は組合に対し、昭和42年５月10日以降、組合活動のための会社施設の使用を認めず、また、同月12日以降社内でのビラ配布を禁止して、新労と差別扱いしている。組合はこれらを不当労働行為として当委員会に救済を申し立て、当委員会は京労委昭

和42年（不）第24号事件として審査した結果、昭和46年11月５日付で、会社は組合の組合活動のため会社の施設を使用させるにつき、新労と差別ある取扱いをしてはならない、組合が会社構内で組合ニュース・ビラ等を配布するにつき、これを禁止したり、または事前検閲により配布を制限してはならない等の救済命令を発した。

⑽　会社は前記２⑺、⑻、⑼の当委員会の命令を不服として中央労働委員会にそれぞれ再審査申立てを行ない、現在同委員会で審査中である。

３　新車割当て差別

⑴　昭和36年春闘直前まで会社は、乗務員に対する新車割当てにつき、組合と相談することなくこれを行なっていた。ところが、乗務員のＣ４が水揚げ成績良好を理由に、同人より勤続年数の長い者や、同時入社の者より早く新車を割り当てられたため、乗務員の間で不満の声があがり、これを機に職場で新車割当てについて討議がなされた。そこで、同春闘妥結時に、会社、組合間で、新車割当てについては、勤続年数のみを基準にして、年数の長い者からこれを行なう、なお、入社後１年半を経て新車割当て資格を得、その資格のある者が新車を割当てられた場合は、原則として廃車になるまでその車に乗車するものとするとの申合せが確認された。

⑵　同じころ、会社は組合に対し、新車購入のさい、前記確認された割当て方法によって担当者となるべき乗務員を会社に通知することを担当する者を設けるよう申し入れた。その結果、組合役員であったＡ５が、後には執行委員のＡ６（以下Ａ６という）がその担当者となり、同人らが乗務員の入社順の名簿を作成し、新車が購入されたさい、その名簿の順位により当該車両の担当割当てを受けるべき乗務員を会社に通知し、会社もそれに従い新車を割り当てていた。

上記の方法による新車割当ては昭和40年春闘ごろまで行なわれていた。

⑶　昭和40年の春闘中に、Ｂ２（以下Ｂ２という）が営業次長として入社した。会社はそのころより新車割当て基準については従来の方法を改め、勤続年数、水揚げ成績、交通事故、勤怠、愛車精神、企業意識等を勘案して営業の各課長が該当者を人選し、それを配車の責任者であるＢ２がとりまとめ、社長に上申のうえ決定することにした。

組合は前記基準中の企業意識につき会社に質したところ、会社は、会社に貢献する度合いの高い者、会社の繁栄に協力的な者が企業意識のある者であり、それを阻害する行動をとる者は企業意識がない者である旨の説明をした。

⑷　昭和40年の春闘中、会社は経費節減のため、タクシー燃料をガソリンからプロパンに切り替え、プロパン車を導入することを組合に提案したが、組合は危険性がある等の理由で反対していた。ところが、前記２⑷のとおり、新労が同年９月９日に結成され、同労働組合は、同月11日上記会社提案を認めた。組合は、同年11月上記プロパン車導入を承認し、春闘は終った。会社は既存の車をプロパン車に順次改造し、その後プロパンを燃料とする新車を購入していった。そして、新労の組合員には昭和40年の秋ごろより新車が割り当てられた。

なお、組合の組合員にも昭和41年の２、３月ごろから順次全員にプロパンを燃料とする新車が割り当てられた。ところが、その後は、組合の組合員には新車はいっさい割り当てられていない。組合は昭和42年以降、会社に対し、組合の組合員に新車の割当てにつき差別をしないよう再三文書もしくは口頭で申し入れているが、会社より明確な回答を得ていない。また、組合の役員Ａ７（以下Ａ７という）がＢ２に組合の組合員に新車の割当てをしない理由を質したところ、同人は「理屈抜きじゃ。おれの目の黒いうちはおまえらに絶対新車やらん」と言った。

なお、乗務員は新車の割当てについては賃金問題に次いで強い関心をもっている。

⑸　Ａ８（以下Ａ８という）は、昭和40年３月入社し、同年６月ごろ組合に加入したが、その後組合の組合員が処分されたり、Ｂ２から「全自交をやめたら新車をやる。いい加減にやめたらどうや」と言われたりし、営業第２課の課長Ｂ３（以下Ｂ３という）からも同旨のことを言われたりしたことから、昭和42年10月６日組合を脱退し、いずれの組合にも属していなかった。また、組合の組合員Ａ６、Ａ９、A10、A11、A12ら10数名もＡ８と同様の理由から組合を脱退した。その後前記の組合脱退者は新車を割り当てられた。ところが、新労と会社とがユニオン・ショップ協定を結ぶことになり、いずれかの組合に加入しなければ解雇されるということから、Ａ８は同年12月組

合に再加入した。その後Ｂ２は、会社のガレージで、当時組合の執行委員であったＡ７に、Ａ８は組合にもどっても涼しい顔をして新車に乗っている、もう降さないといけないとの趣旨のことを言った。その後しばらくしてＡ８は営業第２課より営業第１課に移され、前記の車より古い車に乗りかえさせられた。

⑹　Ａ１の月平均水揚げ額は会社の乗務員の月平均水揚げ額より少し良く、また、同人は入社後会社から仕事上のことで苦情を言われたことは一度もなかった。

⑺　新労の組合員Ｃ５（昭和42年２月17日現在退社している）は昭和41年以降死亡事故を起こしたが、その後新車を割り当てられている。

⑻　会社は、従来新車を購入した場合、２回の車検を受け、３年未満で廃車にしていたが、昭和46年ごろからは３回の車検を受け、４年未満で廃車するようにした。

第２　判断

組合は、会社が新車営業車の担当割当てについては、会社と組合との間に、組合側が責任をもって行ない、割当て基準は勤続年数順のみとする、との労使慣行があったにもかかわらず、新労結成後は組合の組合員には企業意識がないものとみなすとして新車を割り当てず、新労の組合員のみに割り当てるという組合員に対する不利益扱いを行なっている、と主張する。

これに対し、会社は、上記組合の主張をすべて否認し、かつ、会社は営利法人である以上利益をあげることが至上命令であり、タクシー営業にとって営業車の従業員に対する割当てをいかにするかは利益の増大に重大な関係を有するのであって、この観点から会社は、従来よりの営業車割当てに関する最少限度の標準を、⑴愛車精神の厚簿、⑵営業成績、⑶企業に対する協力度の強弱等として、新労、組合を問わず適切に配車を行なっているもので、本件申立は少数組合の多数組合に対する「ひがみ根性」であり理由なきものである、と抗弁する。

以下これらの点につき判断する。

１　会社では、乗務員に対する新車の割当てについては、昭和36年の春闘時に、労使間で、勤続年数の古い者から順次乗車するとの確認がなされ、さらに組合に新車割当て担当者

を設けるようにとの会社の申入れにより組合としてはその担当者として組合の役員をあてることにし、この方法によりなんらの支障なく新車割当てが行なわれてきたところ、昭和40年春闘後組合の組合員に対しては最初一通りプロパン新車が割り当てられたのみで、以後いっさい新車が割り当てられていないこと前記認定のとおりである。

会社は、新車の割当については最少限度の前記３標準を設けて適正にこれを行なっており、本件申立は組合の「ひがみ根性」であり理由がないというが、前記認定の①勤務態度も良好で、かつ水揚げ成績もよいＡ１に対しても新車が与えられていないこと、②Ａ８らのごとく、組合を脱退した者には新車を割り当て、逆にＡ８のごとく、組合に復帰した者にはより古い車に担当がえしたこと、③配車の責任者であるＢ２が組合の組合員に対し、「全自交をやめたら新車をやる。いい加減にやめたらどうか」とか、「おれの目の黒いうちはお前らに絶対新車はやらん」と言ったこと、④他方、新労の組合員には死亡事故を起こした者も含めて新車を割り当てていること、等の諸事実からみれば、前記組合の組合員に対し新車を割り当てない会社の措置は、結局組合の組合員なるが故にとられたものとみざるをえないのであって、会社の主張はこれを認めることができない。

２　しかして、ハイヤー・タクシー業界の運転者にとって新車の割当て問題は賃金問題に次ぐ関心事であること前記認定のとおりであり、また、使用年数の長い車と新車とでは、稼動率、水揚げ成績にも相当の差を生ずることは容易に推察され、新車割当て差別による乗務員としての不利益は看過し難いと考えられるところ、前記認定のとおりの会社の組合に対する不当労働行為反覆の経過、ことに昭和40年春闘中に新労が結成されて以後の新労と組合との種々の差別扱いならびに組合に対する支配介入等をあわせ考えると、本件会社の措置もまた明らかに組合を弱体化する意図のもとになされたものと推認せざるをえないのであって、労働組合法第７条３号に該当する不当労働行為であるといわねばならない。

よって、当委員会は、労働組合法第27条、労働委員会規則第43条により主文のとおり命令する。

昭和47年８月15日

京都府地方労働委員会

会長　岡　部　利　良