

大阪、昭50不7、昭50.11.25

命 令 書

申立人 中央観光労働組合

被申立人 中央観光バス株式会社

主 文

- 1 被申立人は、A 1 及びA 2 に対して、同人らの原職復帰の日以前に被申立人会社に入社していた乗務員が現に乗務担当している観光バスと同等の観光バス及び運行先を割当てなければならない。
- 2 被申立人は、昭和49年8月分から同50年1月分までの賃金の差額相当額として、A 1 に対し金339,579円、A 2 に対し金365,968円を支払わなければならない。
- 3 被申立人は、縦1メートル、横2メートルの白色木板に下記のとおり明瞭に墨書して、被申立人会社本社正面玄関付近及び鶴見車庫入口付近の、それぞれ従業員の見やすい場所に、10日間掲示しなければならない。

記

年 月 日

申立人組合代表者あて

被申立人会社代表者名

当社が、貴組合員A 1 氏及び同A 2 氏に対し、下記行為を行い、もって同氏らを不利益に取り扱うとともに貴組合を壊滅させようとした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ことを認め、ここに深く陳謝しますとともに、今後このような行為を繰り返さないことを誓約いたします。

## 記

1 観光バス及び運行先の割当において不利益に取り扱い、特別収入額を低額ならしめたこと

2 昭和49年8月分から同50年1月分までの賃金支給において不利益に取り扱ったこと

以上、大阪府地方労働委員会の命令によって掲示します。

4 申立人のその他の申立ては、これを棄却する。

## 理 由

### 第1 認定した事実

#### 1 当事者

(1) 被申立人中央観光バス株式会社（以下「会社」という）は、従業員約70名（そのうち観光バス乗務員（以下、単に「乗務員」という）約30名）で、観光バス事業及び旅行あっせん事業を営む会社であり、肩書地に本社を置くほか、大阪市鶴見区に営業所及び車庫（以下「鶴見車庫」という）を置き、会社の乗務員等は鶴見車庫で勤務している。

(2) 申立人中央観光労働組合（以下「組合」という）は、会社に勤務する乗務員2名で組織する労働組合であって、全国自動車交通労働組合大阪地方連合会に加盟している。

#### 2 本件紛争に至るまでの経緯について

(1) 会社は、昭和44年8月1日より観光バス事業を開始したが、その後従業員間に労働組合結成の気運が高まり、45年9月9日、乗務員A1（44年6月25日入社、以下「A1」という）、同A2（44年7月19日入社、以下「A2」という）らが中心となり、従業員24名で組合を結成し、A1は執行委員長に、またA2は書記長にそれぞれ選出された。

(2) 45年11月、会社はA2ら数名の組合員に対し、同人らが料金横領を行ったとして懲戒解雇し、また同年12月にはA1にその意に反して退職届を提出させるなどの行為を

行った。これらの件について、当委員会は、組合の申立てに基づいて審査を行った結果、46年12月9日、組合の申立てを認めてA1、A2の原職復帰等を内容とする救済命令を発した（昭和45年（不）第81号及び同年（不）第82号併合事件）。その後、会社と組合は大阪地方裁判所で和解し、46年12月29日、A1、A2は会社に復帰就労した。

### 3 乗務担当車の割当等について

- (1) 会社の乗務員は、会社から乗務する担当車の割当を受け、担当車変更が行われるまでの間、定められた自己の担当車に乗務している。

A1は、職場復帰後の47年4月6日より同年7月11日までの間は、会社と通勤輸送契約を結んでいる企業の従業員を輸送するバス（以下「通勤バス」という）が、次いで同月12日より50年3月12日までの間は銀バス（後述）が、それぞれ乗務担当車として割当てられ、またA2は、原職復帰直後から通勤バス運行が廃止された48年4月30日までの間は通勤バスが、次いで同年7月9日より50年3月12日までの間は白バス（後述）が、それぞれ乗務担当車として割当てられた。

- (2) 組合は会社に対し、47年9月13日に行われた団体交渉の席上、A2が通勤バスを担当させられたことは同人に対する不利益取扱いであるとの旨抗議し、次いで同月25日には、同人への通勤バス割当は、他の観光バス会社との比較、従来の慣習、慣行等から判断しても不当であるとの旨記載した抗議文を手交し、また通勤バス担当の割当基準を示せとの旨申し入れた。しかし会社は、同人への通勤バス割当は同人に対する不利益取扱いではないとの態度を変えず、また担当車割当基準についても回答しなかった。

なお、観光バス業界においては観光バスの担当車割当は、入社順位の古い乗務員から新車、高性能車の割当がなされる方法が通常であり、また、会社においてもA1、A2が通勤バスを割当てられるまでは、新たに入社した乗務員に通勤バスが割当てられていた。

- (3) 会社においては、観光バスは性能の高い順に、黄バス、赤バス、銀バス及び白バス

に区分されていた。これらの会社の観光バスのうち高性能車は、他社のバスにないビデオテープレコーダーや燗酒器等を装備し、床面にじゅうたんを敷いており、収益のよい団体観光客を対象に会社の主力営業バスとして、主として富士五湖、熱海方面や北陸方面の温泉地等の遠距離の観光用に運行され（これらの運行先は乗務員間で、ときとしてニコニコ街道と呼ばれている）、その他のバスは、宗教団体の行事あるいは近距離の団体観光客を対象に運行されている。なお、48年4月30日まで運行された通勤バスは老朽化した観光バスを転用していたものである。

ところで、49年2月7日以降1年間のA1、A2の、また同人らの職場復帰の日までに会社に入社していた乗務員の、それぞれの乗務担当車割当状況は下表のとおりである。

乗務員氏名	乗 務 担 当 車
A 1	銀 バ ス
A 2	白 バ ス
C 1	赤 バ ス
C 2	赤 バ ス
C 3	赤 バ ス
C 4	銀バス、赤バス
C 5	赤 バ ス
C 6	黄バス（ただし、49年12月24日以前は不明）
C 7	黄 バ ス

- (4) また、会社の乗務員らは観光バスの運行に際して、乗客からのチップのほか、ドライブイン、みやげ物店、旅行あっせん業者等からチップ、心付等（以下「特別収入」という）を受け、また運行先の宿泊旅館等で好遇を受けることが通常である。

この特別収入は、月間賃金に比べてかなりの高額に達するものであり、黄バス、赤バスなど高性能車を割当てられた乗務員は同バスを利用する乗客が有名観光地へ向う

観光客であることから、その受領する特別収入も、低性能車を運行する乗務員に比べ、かなりの高額であった。なお、会社が旅行会員を募集して観光バスを運行する場合には、特別収入が得られないため、乗務員は会社より、トラベル手当として1回の運行について1,500円程度の金員が支給されている。

この特別収入について会社は、乗務員の入社に際し、「うちは観光バスが他社よりもいいからチップも当然いいし（賃金が低いのは）しんぼうしてくれ」とか、「客から心付がでる」との旨説明していた。また、観光バスの申込客に対して、会社の営業社員が乗務員への心付の額を提示したりすることがあった。

もっとも乗務員は、特別収入を受領しても、その旨会社に報告するよう指示されてはいなかった。

(5) A1、A2の職場復帰後に入社したC8（以下「C8」という。同人は、50年2月初めに後述する経緯で同盟交通運輸労働組合総連合関西地方本部に加盟する中央観光バス労働組合（以下「同盟組合」という）を脱退するまで同組合の執行委員長であった）は、47年4月6日から銀バスの、次いで48年10月25日以降赤バスの乗務担当となったが、同人の49年4月から10月までの間の月平均特別収入額は約45,000円であり、その収入額の月間の変動はほとんどみられなかった。また同業他社においても、同じころの特別収入額は、月平均40,000円強であった。これに対して、A1、A2の特別収入は、49年8月から10月までの間においていずれも月平均約20,000円であった。

(6) 会社における観光バスの運行先の決定は、まず貸切課長が各観光バスについて運行先を割当て、これを代表取締役らが手直しのうえ決裁し、その後、鶴見車庫の当該担当車乗務員に指示する方法がとられている。

またA1、A2は、50年3月13日以降、乗務担当車の割当のない代務とされた。なお同人らは、ともに観光バスの乗務に関し障害となる事故等は入社以来なく、特にA2の場合は、運転技術、乗客の扱いについて会社で高い評価を受けている。

#### 4 利益還元賃金制度の導入及び49年年末一時金について

(1) 49年7月12日、会社は、鶴見車庫内に入社案内と題して「此度、『利益還元方式』

という高賃金制を採用して業界で最も高い、率のよい賃金を支給し、年額300万円を実現して働く人達に豊かな生活作りをして頂くつもりです」、「応募者は、……人事課に来てください。……『利益還元方式』による高賃金のしくみは詳しく御説明します」などと記載した文書を掲示した。この文書等によると、利益還元賃金制度の内容は大要次のとおりである。すなわち、①同制度による雇用契約期間は1年であり、現乗務員は会社を退職したのち同契約を締結すること、②基本給は月額50,000円とすること、③契約乗務員の月間走行キロ数が8,000キロメートル、9,000キロメートル又は10,000キロメートルの場合、時間外手当は、それぞれ月80時間分、90時間分、100時間分が支給されること、④賞与として月間走行キロ数に15円を乗じた額が年3回に分けて支給され、契約乗務員は、その90%を毎月借受けの形で支給を受けることができること、⑤年間走行キロ数に3円を乗じた額が、契約報奨金として契約終了月に支給されること、等である。

- (2) 従来、会社は乗務員の常駐場所である鶴見車庫で一時金を支給していたが、7月20日、49年夏期一時金の支給に際して会社は、乗務員を個々に、本社に呼び出し、「契約運転手になれ、そうしなければ、担当車を降ろす、新車をやらない、配車で差別する」などとの旨述べて、利益還元賃金制度に基づく契約を締結するよう求めた。この結果、同盟組合執行部役員を含む多数の乗務員は同組合を脱退するとともに契約を締結した。同年8月、会社は、弱体化した同盟組合の再建に伴い執行委員長に選出されたC1に対しても、執行委員長選出の翌日には同人を赤バス担当車から降ろすなどして、同人をも同契約の締結に踏み切らせた。

なお、同制度適用の賃金は、同年8月分から支給されている。

- (3) 組合は、会社が利益還元賃金制度を導入して後、同制度は、①再契約の保障がない、②過重な走行キロ数の消化を押しつけられるものである、③組合つぶしの手段である、などを指摘するビラを配布して同制度への反対の意思を表明し、また7月30日の団体交渉の席上及び翌月15日には文書で、同制度の具体的内容や関係書類等の明示を会社に求めた。

これに対して会社は、8月27日に文書で、同制度は、①現従業員には適用せず、同制度に賛同する者に対して適用する、②現従業員については、いったん退社し、同制度契約のための説明を求めた場合にのみ詳細な説明を行う、との旨回答し、組合が求めた同制度の具体的内容等を明示しなかった。

- (4) 利益還元賃金制度に基づく契約乗務員になっていないA 1、A 2は、その後も従来の賃金制度による支給基準に基づいて賃金の支給を受けたが、A 1が49年8月より50年1月までに得た賃金総額は956,157円であり、また、A 2が同期間中に得た賃金総額は982,886円であって、この間の月平均走行キロ数はA 1にあつては6,342キロメートル、A 2にあつては6,755キロメートルであった。なお上記走行キロ数は、両名とも48年及び49年の各月の平均的走行キロ数とほぼ同じである。また、A 1、A 2に利益還元賃金制度を適用した場合、上記月平均走行キロ数のもとで同人らが上記期間中に得たであろう賃金総額を算出すると、A 1にあつては、1,295,736円、A 2にあつては1,348,854円である（なお、この算出にあたっては、この制度に基づいて支給される「賞与」及び「契約報償金」についても、あん分算入している）。

- (5) 49年11月7日、組合は、同年年末一時金に関する要求書を会社に提出し、同年12月12日及び同月24日にそれぞれ団体交渉が開催され、会社側交渉委員として出席した人事部長B 1らは、これらの席上、①同年年末一時金についてはゼロ回答でなく不支給である、②一時金支給制度自体を廃止するとの旨繰り返し述べた。また、同月26日、組合は、同年年末一時金問題について当委員会にあっせんを申請したが、会社は、50年1月28日、当委員会に対し「あっせん事項に関しては、当社の方針もあり労使の間で解決のため努力する」とのあっせん辞退書を提出し、あっせんに応じなかった。

組合は、その後の団体交渉の席上、前記のあっせん辞退書について会社にただしたところ、会社は、組合が同年年末一時金は不支給であるという会社回答をのむことが自主解決である旨述べた。また、会社役員は、組合の同年年末一時金解決要求に対し、「もういいかげんに組合をやめて利益還元賃金制度に入ったらどうか、そうすれば当然25万円もらえる」との旨述べたりした。

- (6) 49年年末近くまで利益還元賃金制度に基づく契約に応じなかった非組合員の乗務員3名は、会社の同年年末一時金不支給の方針に屈し、同契約に応じそれぞれ手取25万円を、当時の会社常務B 2より、同人のポケットマネーの名目で支給された。次いで、50年1月当時2名にまで減少した同盟組合員のうちの1名が、そして同年2月初めには最後の1名であるC 8が、同盟組合を脱退するとともに同契約に応じて、上記金員を受領した。
- (7) 組合は、利益還元賃金制度実施後の会社乗務員の過重労働の改善方を求めて関係官庁に訴えたところ、50年2月、会社は大阪陸運局長より乗務員の過重連続乗務その他を指摘されて、観光バス運行停止処分等を受け、更に、同年6月には車輛運送法等の違反で書類送検された。
- (8) A 1、A 2に対しては50年度の賃上げがなされず、また同年夏期一時金も支給されていない。

## 第2 判断

### 1 当事者の主張要旨

- (1) 組合は、会社がA 1、A 2の原職復帰以来一貫して同人らに対し乗務担当車割当及び運行先について不利益に取り扱い、同人らの賃金を補う不可欠の要素になっている特別収入を低額にとどめ、また利益還元賃金制度を導入した後は同制度契約乗務員との間に大なる賃金格差を生ぜしめ、更に49年年末一時金を支給しなかったことは、同人らの組合活動を嫌悪したものであり、またそれを通じて組合を壊滅させようとした支配介入であると主張する。
- (2) これに対して会社は、乗務担当車の割当は適正に行っており、運行先についても必要数に応じて、適宜配車しているものであって、その運行によって乗務員にもたらされる特別収入は会社が開知するところではない、また、利益還元賃金制度の導入については、同制度について組合から反対の意思表示はなされておらず、組合の壊滅を企図したというのは当たらない、同制度による賃金は同制度の契約及びそれに基づく労働の結果であり、同制度によらないA 1、A 2を不利益に取り扱ったことにはならない、



更に、一時金は、従来より労使の協定締結により乗務員に対し支給しており、慣習慣行によって支給してきたものではなく、したがって、49年年末一時金については協定未締結であるので支給しないのは当然であると主張する。

よって、以下これらの点について判断する。

## 2 乗務担当車の割当等について

- (1) まず、会社がA1、A2に対する乗務担当車の割当等について、同人らを不利益に取り扱ったことはないと主張する点について検討する。

前記認定のようA1、A2は会社の観光バス事業の開始に先立って雇用された乗務員であるが、①同人らと、同人らの職場復帰までに入社した乗務員の49年2月7日以降1年間の乗務担当車割当状況を比較すると、A1、A2は入社以来職務遂行の点でこれら乗務員よりなんら劣っているところがないにもかかわらず、低性能車のみの担当にとどまっていること、②50年3月13日以降は代務とされたこと、③A1、A2の職場復帰以後に入社したC8は、入社後銀バス、次いで赤バスの乗務担当になっていること、④通勤バスは従来新入乗務員に割当てられていたのに、A2は特段の事情も認められないのに長期間にわたって通勤バスを割当てられたこと、⑤観光バス業界では入社順位の古い乗務員から高性能車の割当がなされていることなどを勘案すると、会社は、A1、A2に対する乗務担当車の割当並びにそれに付随する運行先の決定について、同人らを非組合員乗務員とことさらに区別して、不利益に取り扱い、また、それを通じて組合の壊滅をはかろうとしたと判断するのが相当であって、会社の上記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といわざるを得ない。

- (2) 次に、組合が、A1、A2が乗務した際に得た特別収入と他の乗務員が得た特別収入との差額の支払いを請求する点についてみる。

前記認定によって明らかなとおり、同業他社の乗務員が得る特別収入は月平均40,000円強であり、またC8が得た特別収入額は月平均約45,000円であって、これらの事実と、C8の担当車をも勘案すると、会社の乗務員が受領する特別収入は一般に月平

均40,000円を下まわらないと判断される。

一方、A 1、A 2の月平均特別収入額は、前記認定により月平均2万円程度と推認され、両者間には約2万円の格差が生じている。

ところで、特別収入については、前記認定によって明らかなおり、①会社が乗務員採用に際してチップが他社より多いから賃金が低いのはしんぼうしてほしいとの旨発言していること、②会社の会員募集による事業に際しては、特別収入に代るものとして、トラベル手当が支給されること、③営業社員が客との折衝の際、乗務員への心付の額を提示することがあること、④C 1の例のように、会社は担当車割当が特別収入の多寡に直接影響する点を利用して会社の労務政策に利用していること、⑤会社においては特別収入が賃金に比べても相当の高額であることが認められる。

以上のような諸事情からして、特別収入はその有無及び額の多寡が会社の乗務担当車割当並びにそれに伴う運行先の指示によって決定的に影響を受けるものということができる。

したがって、会社は本件特別収入の上記のような性格を利用し、前記判断2の(1)で示したように、A 1、A 2に対して担当車割当等に関し不利益に取り扱うことによって、同人らの受領する特別収入額を低額ならしめたものであって、このような会社の行為はきびしく責められなければならない。

しかしながら、特別収入自体は、前記認定のように乗務員が乗客等から受領するものであって、会社が支給しているものではないから、当委員会は、会社に対してA 1、A 2に他の乗務員との特別収入額の差額相当額の支払いを命じることはできず、この点に関する組合の請求は棄却せざるを得ない。

### 3 利益還元賃金制度について

- (1) 会社は、組合は利益還元賃金制度に反対の意思を表明したことはない等と主張するが、前記認定のように組合は、同制度導入に際し、団体交渉の席上等で同制度の説明、資料提示を会社に求めたり、反対の意思を明確にしたビラを配布したりしているのであって、会社の上記主張は事実と反し失当である。

(2) 次に会社が、利益還元賃金制度の適用のないA 1、A 2が契約乗務員と同等の賃金を支給されないとしても不利益扱いに当たらないと主張する点について検討する。

ア まず、利益還元賃金制度の特質についてみると、同制度は従来の賃金制度より走行キロ数にかかわる手当の比重を高くした能率給の性格をより濃厚にしたものであることのほか、契約期間を1年にしていることに特質を有している。

しかしながら、観光バス事業の性格からみて、乗務員の大半が1年ごとに入れかわることになれば、同事業を安定的に継続して行うことは不可能であると考えられ、また実際においても、50年7月には契約乗務員全員に対して契約の更新がなされていることが審問の全趣旨から推認し得るから、利益還元賃金制度による契約の期間が1年であるといっても、それは、契約乗務員に特段の事情が認められないかぎり、繰り返し、契約の更新がなされることが前提とされていると判断するのが相当である。

もっとも、A 1、A 2については、前記判断によって明らかなおとおり、組合を嫌悪する会社の態度からみて、会社は、同人らがいったん退社すれば契約に応じないか、あるいはこれに応じたとしても同人らが組合を脱退しないかぎり、他の乗務員の場合と異なって契約の更新には応じず、同人らは1年後には企業外に排除される結果になるであろうことは容易に推認できるところである。

したがって、A 1、A 2が、他の乗務員と異なって契約に応じていないのは、利益還元賃金制度が前記認定のような労働強化を招く制度であることのほか、同人らを企業外に排除し、もって組合の壊滅をねらったものであることによるのであって、正当な理由があるものといわなければならない。

イ ところで、利益還元賃金制度と従来の賃金制度のいずれが全体として会社の乗務員にとって有利であるかについては、これらの賃金制度に基づく賃金額が走行キロ数によって決定され、しかも、その関連の仕方が制度の如何によって異なり、更には、従来の賃金制度のもとにおける一時金の支給率が一定していないので、一概に断定することはできない。

しかしながら、本件の場合、A 1、A 2が、前記判断のように両賃金制度のいずれかを自由に選択し得る状況におかれていないばかりか、従来の賃金制度の適用を受けている乗務員は同人らのみであり、しかも同人らは、前記認定のような走行キロ数を長期間にわたってあげているのであるから、これらの諸点からみて、両賃金制度の制度全体の比較を行う必要はなく、A 1、A 2に利益還元賃金制度を適用した場合についてだけ、換言すれば、同人らに対する具体的な運用の面についてだけ判断すれば足りるものとする。

ウ そこで、この点について検討すると、前記認定によって明らかとなり、利益還元賃金制度が実施された49年8月から、組合が救済を求める50年1月までの6ヵ月間に、A 1、A 2が支払われた賃金額と、同期間同人らに利益還元賃金制度を適用した場合同人らが支払われたであろう賃金額との間にはA 1の場合は、339,579円、A 2の場合は365,968円の格差が生じている。

これらの格差は前記判断で明らかのように、結局のところ、両名があくまでも組合にとどまり、利益還元賃金制度に基づく契約を拒否したことによって生じたものであるから、会社は、同制度を導入し、A 1、A 2にこのような不利益取扱いを行い、ひいては組合の壊滅を企図したものと判断するのが相当であって、会社の上記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。

なお組合は、特定の契約乗務員の特定月の賃金額を基礎にして算出した差額（A 1 578,228円、A 2 567,434円）の支給を求めるが、当委員会は、前記のとおりA 1、A 2の実際の月平均走行キロ数によって算出した賃金差額相当額の支払いを命じるのが合理的と考える。

また組合は、49年年末一時金の支払いを求めるが、上記賃金の不利益取扱いに関する主文救済は、A 1及びA 2が本件期間において実際に得た賃金総額と受けるはずであった賃金総額とを比較検討した結果によるものであるから、その中には49年の年末一時金相当分も含まれている。したがって、これを別個に救済する必要を認めない。

以上の事実認定及び判断に基づいて、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。

昭和50年11月25日

大阪府地方労働委員会

会長 川 合 五 郎