

京都、昭 50 不 18、昭 51. 5. 27

命 令 書

申立人 協和タクシー労働組合

被申立人 協和タクシー株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人組合の組合員 A 1 に対し、本命令交付後被申立人が最初に購入した新車両に乗務させなければならない。
- 2 申立人のその余の請求を棄却する。

理 由

第 1 認定した事実

1 当事者等

- (1) 被申立人協和タクシー株式会社（以下会社という）は、肩書地に所在し、従業員 90 余名を雇用し、一般旅客自動車運送を業としている会社である。
- (2) 申立人協和タクシー労働組合（以下組合という）は、組合員 75 名を擁する労働組合で、全国自動車交通労働組合京都地方連合会（以下地連という）に加盟している。
- (3) 本件で救済を求めている A 1（以下 A 1 という）は、昭和 47 年 4 月 2 日（以下年号の昭和はすべて省略する）、会社に入社した。

2 組合役員就任後の A 1 の組合活動と、同人の本務から代務への勤務替え

- (1) 組合は、49 年 9 月 4 日第 5 回定期大会を開催し、A 1 を副委員長に選出したが、委員長が退社したので、同年 10 月 6 日臨時大会を開催し、A 1 を委員長に選出した。

なお、A 1 は、50 年 9 月 8 日開催された第 6 回定期大会で副委員長に選出され現在に至っている。

- (2) 49 年 11 月 1 日、タクシー運賃の改訂が実施された。この運賃改訂の実施に伴い、会社が、賃金体系の変更案を組合に提案したところ、組合は、既存の賃金体系の存続を主張した。そこで、同問題に関する最初の団体交渉（以下団交という）が、同月 6 日にもたれた。その後 18 回の団交が行われた結果、50 年 1 月 29 日、会社と組合の執行部との間で新たな賃金体系制定を骨子とする協定が締結された。この間 A 1 は、19 回の団交に責任者として参加するとともに、組合の中央委員会（8 回程度）と執行委員会を主宰した。

なお、上記協定書には、50 年度の賃金改定を行わない、との文言は存在しない。

- (3) 組合は同年 3 月 18 日、組合員に一律月 3 万円の一時金の支給を主内容とする要求書を会社に提出した。会社は、上記(2)の協定締結の際、50 年度の賃上げは行わないと労使双方で確認している、としてこれを拒否した。そして、4 月 2 日から同月 26 日の間、5 回の団交がもたれたが、平行線のままであった。そこで、組合は、同月 28 日と 29 日の両日、それぞれ実働 5 時間の部分ストライキを、同月 30 日と 5 月 1 日の両日にわたる 48 時間ストライキを行って会社の譲歩を迫り、更に、5 月 10 日から無期限の 24 時間反復ストライキに入ったが、第 8 回団交（5 月 18 日）まで、会社はゼロ回答を維持した。
- (4) 同月 21 日に会社の営業課長から総務部長になった B 1（以下 B 1 部長という）は、その頃、「地連役員が参加する団交はやらない。単組のみとの交渉になら応ずる」とか「全自交は会社をつぶす」とか発言した。
- (5) 50 年 6 月 1 日、午後 10 時半から第 10 回団交がもたれた。席上、会社の常務 B 2（以下 B 2 常務という）は組合に対し、「今後いっさい単組交渉としてやることを確認するか」、「（ストライキ期間中に）アルバイトに行った者の名簿を出せ。出せば、アルバイトに行った者の責任は問わない。しかし、執行部の責任は追及する」と言った。そこで、組合は休憩を求め、拡大闘争委員会を開催し検討した結果、単組交渉のみに

限定するのは労働組合法（以下労組法という）第6条に違反する等を確認し、会社提案を拒否することを決め、その旨再開された団交の場で表明した。すると、B2常務は、「これでやめておこう。これ以上話してもあかんし、今日はこれが眼目やから」と言った。結局、交渉は打ち切られた。

なお、24時間の反復ストライキ中、組合員は同業他社等にアルバイトに行っていた。

(6) 同日の団交が不調に終わったので、A1、組合の副委員長A2（以下A2という）、同書記長A3（以下A3という）は、直ちに会社の社長B3（以下社長という）宅を訪れ、交渉を申し入れた。交渉に応じた社長は、アルバイトに従事した組合員や幹部の責任を追求しない、今後単組交渉のみで行うことに同意するなら5,000円の賃上げを行う、と言った。

(7) 同月3日、会社と組合との間で月間水揚高28万円以上の場合、1か月当たり5,000円の一時金をつける、ことを主内容とする協定が締結された（上記(3)～(7)までの組合の活動を以下'75春闘という）。

なお、同協定書の「能率給」の項に、「月間水揚高の28万円を超える額の40パーセントを支給する」との文言がある。

(8) 同月29日午前9時頃、会社の営業課長B4（以下B4課長という）は、A1を会社事務所に呼び、過去11か月間就業時間中の組合活動のため勤務時間に不足をきたしているので、同人の担当車が廃車（7月2日）となり新車が割り当てられる予定になっている7月3日から新車を同人に渡さず、同車の担当からはずす旨言った。これに対し、A1は、そんな不合理なことはない、過去の慣例を守れ、組合に伝えろ、と言った。この会談の途中、同人が月間水揚表を見せてもらったところ、同人の49年4月分、同年6月分の水揚高は、乗務員80名中上位から20数番目にあった。

なお、当時の会社の配車に関する方針は以下のとおりである。

- ① 2車3人制で、2台の車に3名を配属し、うち2名がそれぞれ担当車を持ち（これを本務という）、他の1名は担当車を持たない（これを代務という）。
- ② 入社した者は、いずれも最初代務を命ぜられ、本務者が退社等して担当車があい

た場合、代務期間の代務者から本務となり、その者に上記担当車が割り当てられた。

なお、会社では本務者が退社することは少ない。

③ 本務の出勤日は2日間連続しており、3日目が公休となる。代務は、本務と同じく2日勤務、1日公休であるが本務の公休日の際、同本務の担当車で勤務を行う。

④ 会社ではトルコン車（ノークラッチ車）が採用されるまでは、車の使用期間は2年間であった。そして、廃車になった車に乗っていた本務者に、廃車に伴って購入された新車が割り当てられた。

なお、トルコン車は48年頃から採用され始め、その使用期間は3年となった。

(9) 50年6月29日、B4課長はA3を会社事務所に呼び出し、「A1は実働時間数が足りないので、同人を7月3日からの新車の購入時を境に本務をおろし、代務にする」旨言った。これに対し、A3は、「A1の時間不足はほとんど全部といってよい位組合用務のためであるから、そういう話は受けられないが、一応聞いた以上は、7月1日に執行委員会を予定しているので相談する」旨言った。

(10) 7月1日午前、組合は、執行委員会を開き、地連の執行委員会への出席等対外活動、組合の諸会議の招集、教宣活動等組合用務をほとんどA1 1人にまかせてきたことが同人の実働時間数の不足をもたらしたので、それらの組合用務を組合役員間で分担し、同人の時間不足を解消させる一助としよう、同人を代務にすることには反対ではあるが、長期の争議のあとで、この問答で再び労使関係をこじらせたくないのも、同人の実働時間を改善させつつ交渉で解決していこう、その間がまんしてA1に代務でやってもらおうということを確認した。

(11) 翌2日午後1時から会社事務所で、B1部長、B4課長とA1、A2、A3、組合の執行委員A4（以下A4という）との間で会談が行われた。席上、組合は、前日の執行委員会の決定を伝えたところ、会社は、「6月29日、A1及び組合に対し、A1を代務にすると伝えたことを組合側は相談のよううけとっているようだけれどもこれは業務命令である」と言い、「8月20日頃増車があるので、この間A1がまじめにきばったらそれに乗ってもらおう」旨言った。しかし、A1の件はその場では話合い

がつかず、組合は、団交ないし労使協議会を直ちにもてと要求した。

なお、会社は、A 1 に代務を命じていたので同人が本務であれば割り当てられるはずの車両を別の乗務員に割り当てていた。

(12) 7月3日、A 1 は代務を命ぜられた。それに対し、同人は、異議をとどめた上で、以後 51 年 3 月 21 日まで代務で勤務していた。

(13) 同月 10 日午後 1 時すぎから、会社側から社長、B 2 常務、B 1 部長、B 4 課長、組合側から A 1、A 2、A 3、A 4 が参加した労使協議会が開催され、A 1 の代務への勤務替えの件が話し合われた。組合側が前記同月 1 日の執行委員会での確認を伝えたところ、社長が、「過去 11 か月間会社に迷惑をかけたから、A 1 は 11 か月間代務を行え」とか「事前にどれだけの話ができただけか知らんけれどもそんなものなしや」と言ったので話し合いはつかず、最後に組合が労働委員会なり裁判所で争う旨言い、同日の協議会は物別れのままで終わった。

なお、上記社長発言中の「事前にどれだけの話」とは 2 (11) のことをさす。

(14) 同月 14 日頃、A 3 は B 4 課長に、「A 1 の代務への勤務替えの件はもっと穏やかにいきたい。われわれの方もいろいろ改善していくから今回は話し合いで解決し、A 1 を本務に戻してもらいたい。今後同人の就業時間中の組合活動にいきすぎがあれば、A 2、A 3 が連帯責任をとるとの一筆を書いてもよい」旨言ったところ、B 4 課長は、「1 週間ほど待ってくれ」と言った。ところが、同課長からの返事がなかったので同月 29 日 A 3 が同課長に返答を促したところ、同月 31 日、同課長は、「あの話は 7 月 10 日の協議会で社長があかんと言っているのだから、勤務成績がよければ 8 月 20 日頃増車があるのでそれに乗せるという話はないものとする」旨回答した。

(15) 組合は、同年 8 月 13 日、当委員会に本件救済の申立てをした。

(16) 同月 17 日午前 9 時、A 1 は B 1 部長に呼び出され、これまでなされたことのなかった服務規程等を所持しているかどうかの点検をうけた。その際、同部長は A 1 に、「お前がずぼらしているさかい代務になったのであり、就業時間中の組合活動は就業規則で禁止されているのにそれを破ったのだから本件申立は不当労働行為でない」とか、

「君が共産党員であるから嫌いだ」、「共産党の思想は嫌いだ」と言った。

(17) 同月 19 日、B 4 課長は A 1 に対し、「従業員全体の慰安会ができるように社長に上申するから、不当労働行為の申立を取り下げよ」と言った。

(18) 会社は、51 年 3 月 18 日組合の A 5 委員長ら 2 名を呼び出し、「会社は会社の都合で A 1 に代務をしてもらったんだから、会社の都合で本務に戻ってもらう」旨通告した。更に、会社は A 1 に本務に戻すと告げるとともに、会社が購入して 1 年未満の車か会社が保有する車のうちで一番古い車のどちらかを同人の担当車として選択せよと言った。これに対し同人はその件は会社にまかせると言ったところ、会社は、上記の一番古い車を同人の担当車に割り当てた。同人は、同月 22 日から本務として勤務している。

(19) 本務と代務の相異点は以下のとおりである。

① 月に 1 回及び 3 か月に 1 回行われる車両点検及び小修理は一般に代務者の勤務日に行われる。

② 本務者が公休出勤した場合、代務者は別の車に乗ることになる。

①～②のこともあって、A 1 は 51 年 1 月 24 日から 2 月 10 日までの間の 10 回の勤務のうち、代務として割り当てられた車に 3 回乗り、他の 7 回は、それ以外の車に乗った。

③ 本務者は 2 日連続して同一車両に乗務するので、最初の日の乗務終了後の掃除を短縮又は省くことが往々にしてあり、その分実働時間をふやしている。B 1 部長がその実態をつかむため晴の日に点検したところ、総稼動車両 61 台中、50 台ほどが掃除をしていなかった。一方代務者は、連続して同一車両に乗務することがないので、勤務日ごとに掃除しなければならない。

④ 代務者は、割り当てられる車両の関係で、入庫の際、どんな遠距離からの帰路であっても必ず翌日用の燃料を補給しておかなければならないが、本務の場合、第 1 日目の終了の入庫の際、それを省くことが可能となり、その分実働時間をふやせる。

⑤ 各車両ごとに本務者の運転のクセがあり、代務者はそれにあわせて運転するので、

神経を一層使うことになる。

(20) 50年1月から7月にかけて本務から代務になった者は6名である。A1を除く5名の代務への勤務替えの理由は以下のとおりである。

C1 - 重大事故

C2 (以下C2という) - 本人の不注意による重大事故、無断欠勤が多く、担当車の掃除もせず、何回も注意を受け、今後これらのことがあれば退社すると誓約書を書いた後も同種の行為を行って、代務への勤務替えを命ぜられた。
なお、同人は代務への勤務替えを命ぜられた後直ちに退社した。

C3 - 長期療養を必要とする病気

C4 - 重大事故

C5 - 長期療養を必要とする病気

(21) A1の勤務状況のなかに以下のものが含まれている。

- ① A1は、49年7月から50年6月までの間、2回遅刻した。ただし、以降51年1月までの間は遅刻はない。
- ② A1は、賃金支払計算の締切となる毎月20日が近づくと1～2回B1部長等に自発的に不足時間数を聞きにいていたが、同部長からはもっとがんばるように言われていた。
- ③ A1は委員長就任以降、かなりの回数就業時間中に組合用務に従事した。
- ④ A1が組合用務等で長時間就業時間中に組合活動を行った場合、何回かにわたってその翌日B1部長がA1を呼び出し注意を与えた。
- ⑤ 50年6月26日、B1部長からA1は早退に関する注意を受けた。翌27日にも同人は、同部長から同じ注意を受けた。
- ⑥ A1は委員長就任以降も、度々私用のため早退した。

なお、会社の勤務時間は拘束12時間で、そのうち9時間半が実働時間、2時間が休憩、始業点検が10分、納金と掃除が20分となっている。そして、出勤時間は、午前7時から同10時の間の時差出勤となっている。

(22) 就業時間中の組合活動における規定とその実情は以下のとおりである。

- ① 就業規則第 11 条——就業時間中、労働運動、政治運動、集会等、会社の承認を受けずに就業しない時は、職場放棄として取り扱うほか、これらが社内において行われている場合には中止させる。
- ② 組合定期大会は、文書で事前に届け出られ、会社もこれの開催は認めてきた。
- ③ '75 春闘の際、10 回程度全員集会がもたれたが、組合は事前にこれを届け出ていたが、中止せよとか期日を変更せよと会社側から言われたことはない。
- ④ 中央委員会、執行委員会は休憩時間や公休日を利用して行われることが多く、休憩時間がすぎ実働時間にくいこむ場合、事後にその旨文書で提出して、会社もそれを黙認していた。
- ⑤ A 1 は組合役員就任後、代務への勤務替えになるまでの間、度々就業時間中の組合用務に従事してきたが、その度ごとに、事後にその旨届け出ていた。この届出を、会社は業務中断の扱いとして受理しており、届出を認めなかったり、A 1 に対して事前に届け出るよう注意したりしたことはなかった。
- ⑥ '75 春闘の解決した 6 月 3 日以降、会社は、組合に対し、組合用務の場合事前に届け出るように通告した。

(23) A 1 の 49 年 7 月以降の月間水揚高は以下のとおりである。

年 月	水揚高	年 月	水揚高
49. 7	270,870 円	50. 1	343,500 円
8	256,110	2	310,290
9	36,090	3	306,380
10	117,410	4	300,210
11	302,760	5	92,280
12	318,640	6	157,930

49 年 9、10 月の水揚高の低い理由は、同年 8 月 15 日から同年 10 月 7 日までの業務上のムチウチ症による欠勤によるものである。

50年5、6月の水揚高の低い理由は、前記の'75春闘に伴う実力行使等で実働時間数が大幅に減少したためである。

(24) 京都のタクシー会社のほとんどが加盟している京都乗用自動車協会の50年7月度の会報によれば、行楽期の関係で4月中の乗務員の平均水揚高は34万余円で、前年が29万余円であった。

第2 判断

1 申立人の主張

会社は、運賃改訂に伴う賃金闘争及び無期限ストライキに至った'75春闘を指導したA1の組合活動を嫌悪し、組合用務を遂行する上で不可欠の就業時間中の組合活動に従事した結果もたらされた実働時間数の不足を口実に、労使慣行に反する代務への勤務替え、新車取上げという報復的な業務命令を発したが、これは明らかに労組法第7条1号に該当する不当労働行為である。

2 被申立人の主張

会社がA1の本務を解き代務へ勤務替えをしたのは、「実働時間数が不足している」、「長時間担当車を放置してはいけない」等、49年7月から50年6月までの間、40回にわたる注意を与えたにもかかわらず一向に勤務態度を改めず、2回の遅刻、89回の業務中断を行った結果、12か月のうち11か月も実働時間数の不足をきたし、ひいては本務にふさわしい水揚高をあげることができないという、常識では考えられない勤務成績の不良によるものである。組合は、A1の実働時間数の不足は組合用務によるものであると主張しているが、それは私用による業務中断によるものが多く、その上更に組合用務が重なったことによってもたらされたものであり、従来の組合三役にはみられないことである。また、本務と代務との間には給料面、時間面において決して差異は存在しない。

このことから明らかなように、会社がA1に代務への勤務替えを命じたのは経営上の観点からであり、かつ新車に乗れなかったのは代務への勤務替えに伴う必然的結果であって、それらは同人の組合活動を嫌悪してなしたものではないので不当労働行為にはあたらない。

更に、会社は51年3月18日付でA1に同月21日から本務に就くよう業務命令を發したので、組合は本件の被救済利益を喪失しており、かつ新車をいつ購入するかは純粹に経営上の問題であつて被救済利益の範囲にあらず、本件申立は理由を失っているので棄却されるべきである。

なお、組合は、就業時間中の組合活動は届出制であると主張しているが、就業規則に明記されているようにそれは許可制であつて届出制ではない。ただ、会社はできる限りこれを認めてきただけのことである。

3 当委員会の判断

会社がA1を代務へ勤務替えを命じたのは、実働時間数の不足及び水揚高が本務にふさわしくないためである（以下これらを勤務成績不良という）と主張しているので、まずこの点につき考察する。

A1が49年7月から50年6月までの間の実働時間数が不足していること、その時間数不足の原因の一部が同人が就業時間中に組合活動に従事したことによるものであることについては争いがないが、これにつきるか否かにつき争いがあるので、この点につき考察する。会社は、上記期間中A1に89回の業務中断と2回の遅刻があり、かつ前者のうち半数が私用によるものであると主張するが、当委員会に証拠として提出された日時を示した「業務中断の一覧表」を裏付ける中断等の届出書が一部しか提出されていないので、会社の上記主張は確認しがたい。むしろ、上記期間中には運賃改訂に伴う賃金闘争や'75春闘が含まれていて、前記認定2(9)、(10)からも推測されるように、A1の実働時間数の不足の大半は、同人の就業時間中の組合活動によるものと推認されるのであるが、かりにそうだとしてもその不足時間数は多少多すぎる感もないではないが、上記のごとく組合としてかつてない長期の闘争に際し、組合用務のほとんどをA1 1人にまかされていた同人にとって、ある程度就業時間中組合活動に従事せざるをえなかったこともやむをえなかったものといわねばならない。

ところで、会社はA1に40回の注意を与えたのになんら反省がみられないので代務替えを命ぜざるをえなかったと主張するが、勤務成績が悪いことを理由に代務へ勤務替え

となったC 2の場合は、前記認定 2 (10)のとおり、本人が不注意による重大事故をおこし、無断欠勤も多く、担当車の掃除もしない等で何度も注意を受け、今後この種のことをすれば退社するとの誓約書を提出したのに、以後もかかる種類の行為を重ねて後始めて代務への勤務替えを命ぜられたのに比し、A 1については、前記認定 2 (21)のとおり、注意というものもそのほとんどが、同人が自分の実働時間数が今月どれぐらい不足しているのかを問うてきた時に、もっとがんばって働くようにといわれた程度であって、果してC 2に対してなされたと同程度の明白な注意といえるかどうかは疑わしい。加えて、組合は、前記認定 2 (10)、(11)、(14)のとおり、執行委員会でA 1 1人に組合用務をゆだねたことから同人の実働時間数の不足が生じたことを反省し、他の執行委員が組合用務の分担を行い、同人の実働時間数をふやす努力を行うとの確認を行い、その旨会社に伝えたり、今後A 1が実働時間数の不足をきたせば副委員長、書記長も連帯責任をとるとの一筆を書いてもよいとまで述べているのであるから、A 1の実働時間数不足の大半が就業時間中の組合活動に原因するものである以上、会社としては、A 1に対する勤務替えにつき組合の申入れについて十分に検討するのが相当であると考えられるのに、前記認定 2 (11)、(13)の会社側の発言にみられるごとく、あくまで代務への勤務替えを固執したことは首肯しがたい。

更に、会社がA 1の勤務成績不良のもう一つの理由として主張している水揚高についてみると、前記認定 2 (7)、(23)、(24)のとおり、同人の49年11月から50年4月までの6か月間の月間平均水揚高は、能率給や一時金がつく最低基準額の28万円を3万円強もこえており、かつ京都乗用自動車協会が公表した京都のタクシー乗務員の50年4月度の平均水揚高とA 1の同月度の水揚高を比較すれば上記平均水揚高の9割を少し割る程度であるので、同人の水揚高が際立って悪いとはいえないと考えられる。

以上のことからして、A 1の勤務成績不良が代務への勤務替えの真の理由であるとの会社の主張は容易に承服しがたい。

次に本務と代務の差異につきみる。

会社は本務と代務との間に差別がないと主張しているが、前記認定 2 (8)のとおり会社

に入社した乗務員はまず代務を命ぜられ、本務者が退社等で担当者があいた場合、代務期間の長い者から本務を命ぜられるのであり、また、げんに前記認定2(19)のとおり、乗務員にとって本務と代務との間に、精神上、勤務上差があることは明らかである。

そこで、会社がA1を代務に勤務替えにした真の理由につき考察する。

運賃改訂に伴う賃金闘争や'75春闘でかつてない規模の闘いを組織した組合に対し、会社が前記認定2(4)、(5)、(22)のとおり、'75春闘の際、争議に関する組合の幹部の責任を追及しようとしたこと、上部団体である地連に嫌悪の情を示し、団交への地連役員の参加を拒否し始めたこと、従前就業時間中の組合活動を事実上黙認していたのに'75春闘後それを抑制し始めたこと、の諸事実に徴すれば、活発化した組合活動に会社が嫌悪の情を示し始めたこととみざるをえず、とりわけ、この闘いの中心となったA1に対し前記認定2(16)のとおり、会社が同人の存在を嫌悪していたことは明らかであり、前記判断のとおり勤務成績不良を理由とする会社の主張の首肯しがたいことをあわせ考えれば、会社が同人への新車割当ての直前に代務への勤務替えを命じ、結果、同人を新車割当てからはずしたことは、同人の組合活動を嫌悪し報復的になされたものと推認するにたたくなく、これは労組法第7条第1号に該当する不当労働行為であるといわざるをえない。

ところで、組合は本件救済内容として「会社はA1に対する代務勤務及び旧型車への配置替えを取り消し、ただちに本務勤務させるとともに新車に乗務させること」及び陳謝文を求めているのに対し、会社は、前記認定2(18)のとおり、A1を本務に戻すことによって、本件被救済利益はすべて喪失したと主張するのでこの点につき考察する。

まず、前記認定のごとく、本務から代務への勤務替えの措置が乗務員にとって精神上、勤務上の不利益を伴うものであることは明らかであるが、A1が代務として勤務中具体的にいかなる不利益を受けたかについては主張も立証もなく、これを認定することができないし、その受けた不利益の回復はこれを請求していないのであるから、同人が再度本務に就くことを命ぜられた以上、救済を求めている代務への勤務替えを取り消し、本務としての勤務を請求する部分については、被救済利益を喪失したといわざるをえず、棄却するを相当とする。

次に、新車に乗務させよとの請求については、会社は許可台数が決まっているのでA 1 に対し任意の時点において新車を割り当てることは不可能なことであり、履行できないと主張するが、A 1 に対し代務への勤務替えを命じ、新車を割り当てなかったことが不当労働行為であることは前記判断のとおりであり、また、前記認定 2 (18) のとおり、げんにA 1 には新車が割り当てられていないのであるから、新車に乗務させよとの請求はなお被救済利益を喪失していない。しかし、会社は、許可台数との関係で許可台数を超えて新車を購入することができないため、その限りで新車の割り当てについては主文のごとく判断するのが相当であると思料する。

なお、組合は陳謝文の交付と掲示を求めているが、本件救済は主文のとおり命令することにより必要にして十分であると認められるので、この点に関する請求は認容しがたい。

よって、当委員会は、労組法第 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 51 年 5 月 27 日

京都府地方労働委員会

会長 岡 部 利 良