中労委、昭50不再82、昭51.10.20

命 令 書

再審査申立人 中央観光バス株式会社

再審査被申立人 中央観光労働組合

主 文

1 初審命令主文第2項を次のように変更する。

再審査申立人は、昭和49年年末一時金相当額としてA1に対し金268,500円、A2に対し金268,150円を支払わなければならない。

2 主文第3項中、「鶴見車庫入口」とあるのを「門真営業所入口」に、記の記の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」とあるのを「昭和49年年末一時金を支給しなかったこと」と改める。

3 その余の本件再審査申立てを棄却する。

理 由

第1 当委員会の認定した事実

1 当事者等

(1) 再審査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100名（そのうち観光バス乗務員約40名）で観光バス事業及び旅行あっせん事業を営んでおり、肩書地に本社を置くほか初審結審時には大阪市鶴見区に営業所及び車庫（以下「鶴見車庫」という。）を門真市に営業所を置いていたが、昭和50年10月頃鶴見車庫を閉鎖して門真営業所に移転した。

(2) 再審査被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A 1（昭和44年6月25日入社）、同A 2（昭和44年7月19日入社）の2名で組織され、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。なお、A 1、A 2は鶴見車庫に勤務していたが、同車庫の閉鎖に伴い門真営業所に配置され、また、鶴見車庫に置かれていた組合事務所は同車庫閉鎖後A 1の自宅に置かれている。

- (3) なお、会社の従業員は、組合のほかに同盟交通運輸労働組合総連合関西地方本部（以下「交通労連」という。）に加盟する中央観光バス労働組合（以下「同盟組合」という。）を組織していたが、後記の経緯により昭和50年2月、組合員が全員脱退して消滅した。

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ところ、従業員間に労働条件改善を求めて労働組合結成の気運が高まり、昭和45年9月9日、A 1、A 2らが中心となり、従業員24名で組合を結成し、A 1は執行委員長に、A 2は書記長に選出された。

- (2) 昭和45年11月、会社はA 2ら組合執行部役員6名に対し、料金横領を行ったとして懲戒解雇し、また、同年12月にA 1に対しその意に反して退職届を提出させた。これらの件について組合は、大阪府地方労働委員会（以下「地労委」という。）に救済申立てを行い（昭和45年（不）第81号及び同年（不）第82号事件）、地労委は昭和46年12月9日、A 1、A 2の原職復帰等を内容とする救済命令を発した。その後、会社と組合は大阪地方裁判所で和解し、A 1、A 2は同年12月29日から会社に復帰して就労した。

3 乗務担当車の割当て等について

- (1) 会社の観光バスは車体の色彩により、性能の高い順に黄バス、赤バス、銀バス、白バスに区分されていた。これらのうち高性能車は、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き、収益のよい団体観光客を対象とする会社の主力営業バスであり、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、その他のバスは宗教団体の行事や近距離の団体観光客を対象に運行されていた。なお、会社は昭和48年4月30日まで、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。）を運行していたが、これに使用していた通勤バスは古くなった観光バスを転用したものであった。

これら観光バスの担当車割当ては、観光バス業界においては技能が劣る等特別の事情のない限り入社順位の古い乗務員から新車、高性能車が割当てられ、会社においても、新たに入社した乗務員に通勤バスが割当てられていた。なお、乗務員は、会社から乗務する担当車の割当てを受け、定められた自己の担当車に乗務している。

- (2) A 1 は和解による職場復帰後、昭和47年4月6日から同年7月11日まで通勤バスが、同月12日から昭和50年3月12日まで銀バスが割当てられた。また、A 2 は和解による職場復帰後、通勤バスが廃止になる昭和48年4月30日までの間通勤バスが、同年7月9日から昭和50年3月12日まで白バスが割当てられた。さらにA 1、A 2 は昭和50年3月13日以降乗務担当車のない代務とされたが、同人らには観光バス乗務に障害となる事故等は入社以来なく、技能等についても問題となる点があったとは認められない。
- (3) 組合は、昭和47年9月13日の団体交渉において、A 2 に通勤バスが割当てられていることは差別扱いであり、観光バスを割当てよう求め、同月25日には、同人に通勤バスを割当てることが「他のバス会社との比較、従来からの慣習、慣行等から判断しても、まさに不当と云わざるを得」ない旨抗議して次回団体交渉で誠意ある回答をすように求める申入書を提出し、また、通勤バス担当の割当て基準を示すよう申し入れた。これに対して会社は、A 2 の通勤バス割当ては差別扱いではなく、会社の人事権により行っているものであるとし、担当車割当て基準については回答しなかった。
- (4) A 1 が入社した昭和44年6月25日以降、A 1、A 2 が和解により職場復帰した昭和46年12月29日までの間に入社した乗務員の入社順並びに、これら乗務員の昭和50年3月12日までの乗務担当車及び翌13日以降の乗務担当車の割当ては次表のとおりである。

入社順位	氏 名	50年3月12日以前の 乗務担当車	50年3月13日以降の 乗務担当車
1	A 1	銀バス	代 務
2	A 2	白バス	代 務
3	C 1	赤バス	新 車
4	C 2	赤バス	新 車
5	C 3	赤バス	新 車
6	C 4	赤バス	赤バス
7	C 5	赤バス	新 車
8	C 6	黄バス	新 車
9	C 7	黄バス	新 車

4 特別収入について

- (1) 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厚遇を受けることが通常である。特別収入について会社は、乗務員の入社に際して「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」との旨を説明し、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することもあった。もっとも乗務員は、特別収入を受領しても、その旨を会社に報告するよう指示されてはいなかった。
- (2) 会社における特別収入は、高性能車を割当てられた乗務員が富士五湖、熱海方面や北陸方面の有名観光地へ運行する場合には低性能車を運行する乗務員に比べてかなり高額であったため、乗務員間では、遠距離有名観光地を運行先とする場合、ニコニコ街道と呼ぶこともあった。そして、会社が旅行会員を募集して観光バスを運行するときは特別収入が得られないため、会社は乗務員に対してトラベル手当として1回の運行について1,500円程度を支給している。
- (3) 昭和46年3月14日に入社したC 8は、昭和47年4月6日から銀バスの、翌48年10月25

日から赤バスの乗務担当であったが、同人の昭和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約40,000円強であった。

これに対してA1、A2の特別収入は、昭和49年8月から10月までの間には月平均約20,000円であった。

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

なお、A1、A2は昭和50年3月13日以降代務とされたが、同年10月には乗務担当車が割当てられている。

5 利益還元賃金制度について

- (1) 昭和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、……人事課に来て下さい。……『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。」等と記載した文書を掲示した。この文書によると利益還元方式の賃金制度（以下「新賃金制度」という。）は、①基本給月額50,000円のほか家族手当等、②時間外手当は月間走行キロ数が8,000キロメートル、9,000キロメートル、10,000キロメートルの場合にそれぞれ80時間分、90時間分、100時間分、③賞与は年3回、月間走行キロ数に15円を乗じた額の期間合計が支給され、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、④契約報償金として年間走行キロ数に3円を乗じた額を契約終了月に支給との趣旨の内容であった。

なお、会社の乗務員が新賃金制度の適用をうけるためには、いったん会社を退職して雇用期間1年の労働契約（以下「利益還元契約」という。）を締結することが必要とされていたものである。

- (2) 会社の乗務員のうち数名が、同年7月中に利益還元契約に応じたのに続いて他の乗

務員も順次同契約を締結し、同年年末ころ同契約に応じなかったのはA 1、A 2のほかに5名となり、翌年2月にはA 1、A 2のみとなった。会社は、同契約に応じた乗務員には昭和49年8月分以降、契約月から新賃金制度による給与を支給した。

- (3) 組合は、利益還元方式は、①再契約の保障がないこと、②過重な走行キロ数の消化を押しつけられ過労運転となり安全運行に反すること、③組合つぶしが目的であること等を指摘するビラを配布し、同方式に反対する意思を表明した。また、組合は、7月30日の団体交渉及び8月15日には申入書によって、同方式の具体的内容や契約関係書類の明示を求めた。

これに対して会社は、8月27日付回答書で、利益還元方式は、①掲示により全従業員に詳しく説明している、②現従業員には適用せず同方式に賛同する者に対して適用する、③現従業員はいったん退職した上で同方式に賛意して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して、同方式の具体的内容や関係書類等は明示しなかった。

6 昭和49年年末一時金及びその後の事情について

- (1) 組合は、昭和49年11月7日、年末一時金として一律315,000円プラス年功給等の要求書を会社に提出し、同年12月12日及び24日に団体交渉が開催された。この団体交渉において会社は、年末一時金はゼロ回答でなく不支給であり、一時金支給制度自体を廃止する旨述べた。

12月26日組合は、年末一時金問題について地労委にあっせんを申請したが、会社は翌50年1月28日地労委に対し、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、旨の文書を提出してあっせんに応じなかった。

- (2) その後の団体交渉において組合は、あっせん辞退について会社にただしたところ、会社は組合が年末一時金不支給の会社回答をのむことが自主解決である旨述べた。

また、会社役員某はA 1に対して、「いいかげんに組合をやめて還元制に入ったらどうや、そうすれば当然25万円の一時金はもらえる」との旨を述べたりした。

- (3) 前記5の(2)のとおり、昭和49年年末近くまで利益還元契約に応じなかった7名の乗

務員のうち、非組合員3名は旧賃金制度では年末一時金を支給しないとの会社の方針によって、同年末までに同契約を締結し、当時の会社常務B1からそれぞれ25万円を同人のポケットマネーの名目で支給された。

また、同年末には同盟組合員2名が利益還元契約に応じていなかったが、昭和50年1月にそのうちの1名が、さらに同年2月初旬ころに残りの1名である執行委員長C8がそれぞれ組合を脱退して同契約に応じ、会社から25万円が支給された。その結果、同盟組合は組合員が1名もいなくなった。

しかしながら、利益還元契約に応じないA1、A2に対して会社は、25万円はもとより、昭和49年年末一時金をも支給していない。

- (4) 会社における期末一時金は、昭和49年夏期一時金以前にあっては組合及び同盟組合と交渉、妥結のうえ支給されていたものであり、妥結状況は次表のとおりであった。また、この妥結金額は、同盟組合が集団交渉をしていた交通労連傘下の同業6社（大阪日本観光、緑風観光バス、北港観光バス、淡路交通、商都観光、岸和田観光バスの6社で以下「同盟6社」という。）の妥結平均額（次表）とほぼ同額であった。

	会社の妥結金額	同業6社の妥結平均額
47年年間臨給	勤続3年の場合 206,000円	勤続3年の場合 214,416円
48年年間臨給	勤続4年 " 265,000円	勤続4年 " 260,416円
49年夏期一時金	勤続5年 " 202,820円	勤続5年 " 202,685円

さらに昭和49年年末一時金の同盟6社の妥結平均額は、勤続6カ月以上一律247,500円プラス6カ月をこえる1月につき350円加算であって、勤続5年の場合266,400円となり、同方式によって同一時金を算出するとA1は268,500円、A2は268,150円となる。

- (5) 組合は、利益還元方式導入後、乗務員の過重労働の改善や安全運行を求めて関係官庁に訴えていたところ、昭和50年2月、大阪陸運局長は会社に対して、乗務員の過重連続乗務その他の改善事項を指摘し、観光バス運行停止の処分を行った。さらに同年6月には、大阪府警交通部が労働基準法違反、車両運送法違反等の容疑で摘発し、会

社代表取締役B 2ら11名を書類送検した。このことは、「でたらめ観光バス会社」「45日休みなし、無認可車両10台、無免許運転手も」等の見出しで新聞に報道された。

- (6) 組合は、昭和50年3月15日賃上げ等の要求を会社に提出し、4月15日の第1回団体交渉で会社は、「賃金凍結」の回答を行った。5月22日の第2回団体交渉以降、会社が、組合の録音テープ持ち込みを認めない態度をとったことをめぐって労使の主張が対立し、実質的な団体交渉が行われず、その後6月25日に組合が提出した夏期一時金要求についても実質的な団体交渉はもたれていない。このためA 1、A 2の昭和50年度賃上げはなされておらず、同年夏期一時金も支給されていない。

以上の事実が認められる。

第2 当委員会の判断

会社は、A 1及びA 2に対する乗務担当車の割当て及び運行先並びに新賃金制度実施による兩名と他の乗務員との賃金格差を不当労働行為であるとした初審判断を争い、下記のとおり主張するので以下順次判断する。

1 乗務担当車割当て等について

会社は、乗務員に対する担当車及び運行先などの割当ては、業務運営なり人事管理の必要から当該労働者の知識、技能、性格等を考慮して行っているものであって、A 1及びA 2の組合活動の故に差別したものではないと主張する。

- (1) 前記第1の3の(1)及び4の(1)ないし(3)認定のとおり①会社の観光バスには、性能による用途の差異がありそれに伴って乗客などからのチップ、心付け等の特別収入は、高性能車ほど高額であること、②特別収入は、会社に報告する義務をもってはいないが、乗務員として入社する者に対する会社の説明からも、乗務員は事実上これを期待していたことがうかがわれる、したがって、低性能車あるいは特別収入のない通勤バスに乗務を割当てられることは、高性能車に比べ不利益な取扱いとみられる。
- (2) 担当車の割当ては、前記第1の3の(1)ないし(4)認定のとおり、観光バス業界では、通常入社順位の古い乗務員から性能の高い車が割当てられており、会社においても新たに入社した乗務員に通勤バスを割当てているところから、ほぼ同様の取扱いであっ

たと推認される。ところで、A 1 と A 2 は、会社が営業を開始する直前に入社し、現在最も古参の乗務員であり、かつ、入社以来乗務についての事故もなく技能等についても問題となる点があったとは認められないのに和解により原職に復帰した以後終始通勤バスあるいは低性能車を割当てられているが、これについて会社は組合との団体交渉の席上でも人事権によって行っていると説明するだけで、担当車割当ての基準すら明示していないなどの事情からみると両名に対する本件担当車割当て等については、何ら合理的理由があったとは認められない。

- (3) 以上(1)、(2)判断のとおり、A 1 及び A 2 に対する担当車割当て等に合理的理由が認められないことと、前記第 1 の 2 認定のとおり、会社が組合結成以来組合を嫌悪していたことを考え併せると、両名に対する本件担当車割当て等を労働組合法第 7 条第 1 号及び第 3 号に該当するとした初審判断は相当である。

2 利益還元賃金制度について

会社は、A 1 及び A 2 と利益還元賃金制度に基づき個別契約をしている乗務員との間に賃金格差があるのは異なる契約制度によるものであって、賃金支払いにおいて不利益に取扱ったものではないと主張する。

- (1) しかしながら、前記第 1 の 5 の(1)ないし(3)、6 の(1)ないし(3)認定のとおり、①会社は従来の賃金制度より能率給の性格を強めた新賃金制度の導入に際して、それが組合員の労働条件に重大なかわりがあるにもかかわらず組合と協議することはもとより、その内容の説明をも拒否していること、②利益還元契約をしない乗務員に対しては、従来支給していた期末一時金を支給しないことにより、結局、組合員（A 1、A 2 の両名）を除く全乗務員との利益還元契約締結に成功していること、③同盟組合員との場合をみると、いずれも、組合を脱退したのち契約し、そのため同盟組合は消滅していること、④年末一時金支給に関して会社役員某が、組合をやめて新賃金制度に入れば、25万円の一時金がもらえる旨発言し、事実その後同盟組合を脱退して契約を結んだ乗務員には会社役員のポケットマネーの名目で25万円が支給されていることなどの諸事情から、会社が新賃金制度を導入したことは、高額な賃金を引き当てに1年契約

という雇用関係の不安定さを利用して、組合の潰滅を意図したものと推認せざるを得ない。

- (2) したがって、組合結成後一度は解雇され、和解により復職後も乗務担当車割当てで不利益扱いを受けていたA 1、A 2の両名が、利益還元契約に応じなかったことには正当な理由があったものといわなければならない。

ところで、会社は、あくまで利益還元契約に応じないA 1、A 2の両名に対しては、従来支給していた年末一時金を支給せず、また、賃上げも行わないことによって（前記第1の6の(1)ないし(3)及び(6)）賃金に著しい格差を生じさせているが、(1)判断のとおり、このような不利益扱いをすることにより両名の組合脱退、新賃金制度への移行を図ろうとしたものであるから、これを労働組合法第7条第1号及び第3号に該当するとした初審判断は相当である。

- (3) 以上(1)、(2)判断のとおり新賃金制度を導入して組合の組合員A 1、A 2の両名に他の乗務員と比べ賃金に著しい差額を生じさせたことは、会社の不利益扱いと認められる。このような態様の不当労働行為の救済としては、A 1、A 2両名に適用されている賃金制度の下で年末一時金を支給しないことを是正するのが相当であると認められる。この場合会社と組合の協議によって是正額を決定させることも考えられるが、前記第1の6の(1)、(2)、(4)及び(6)認定のとおり、①会社には組合との団体交渉で誠意をもって解決する態度が全くないこと、②本件で組合が救済を求めているのは、昭和49年8月から同50年1月の6カ月間に限られていること、③従来会社の期末一時金は、同盟6社の妥結平均額とほぼ同額を支給していたことなどからみて、A 1らの昭和49年年末一時金の額は同盟6社の妥結平均額をもって相当であると判断され、その額は前記第1の6の(4)認定のとおりA 1にあっては268,500円、A 2にあっては268,150円と認められる。

もっとも、初審判断も裁量権の範囲を逸脱したものとははいえないが、A 1、A 2は新賃金制度の適用をうける利益還元契約に応じていないにもかかわらず、新賃金制度の適用をうけることになり、その結果A 1、A 2は期間の定めのない労働契約の下

において退職時には勤続年数に応じた退職金が支給され、かつ、新賃金制度（期末一時金、賃上げ等を含めて決定されていると推認される）の適用をうけることになるのに対して、利益還元契約を締結した乗務員は雇用期間が1年という不安定さに加えて、このような退職金は支払われないことなどの事情もあり、先に判断したとおりの救済がより妥当なものと思料した次第である。

なお、このため初審命令主文の陳謝文の内容を主文のとおり改めることとし、また、前記第1の1の(1)認定のとおり、会社の鶴見車庫が閉鎖され門真営業所に移転されていることから初審命令主文を主文のとおり改めることとした。

よって、労働組合法第25条、同第27条及び労働委員会規則第55条を適用して主文のとおり命令する。

昭和51年10月20日

中央労働委員会

会長 平 田 富太郎