

大分、昭51不4、昭52.9.27

命 令 書

申立人 全自交大分地区自動車交通労働組合

被申立人 大分はとタクシー有限会社

主 文

- 1 被申立人会社は、申立人組合が昭和49年11月22日より昭和50年12月12日までの間20回にわたり申し入れた交渉事項（昭和49年度年末一時金、昭和50年度春闘賃上げ等、同夏季一時金及び同年末一時金）について、誠意をもって団体交渉を行わなければならない。
- 2 被申立人会社は、担当車両の割当について、公平妥当な基準を直ちに設けて、該基準に基づき、申立人組合中浦タクシー分会所属の組合員の担当車両を他の従業員と差別扱いせず、公平に、変更指定しなければならない。
- 3 被申立人会社は、本命令書を受領した日から10日以内に下記誓約書を申立人組合に手交しなければならない。

記

昭和 年 月 日

全自交大分地区自動車交通労働組合

執行委員長 A 1 殿

大分はとタクシー有限会社

代表取締役 B 1

当会社は、貴組合との団体交渉（昭和49年度年末一時金、昭和50年度春闘賃上げ等、同夏季一時金、及び同年末一時金）において、期日を徒らに引き延ばしたり、団体交渉を開催しても賃下げを伴う1車2人制に固執するのみで、誠意をもって団体交渉に応じなかつ

たこと、また、担当車両の割当について、貴組合の中浦タクシー分会の組合員に対して不当な差別取扱いを行ったことは、大分県地方労働委員会の命令により不当労働行為であると認定されました。当会社は、その行為を深く反省し陳謝の意を表すとともに今後このような行為をくりかえさないことを誓約します。

理 由

第1 認定した理由

1 当 事 者

- (1) 申立人全自交大分地区自動車交通労働組合は、被申立人会社を含む大分市内のタクシー会社の従業員をもって組織している労働組合で、全国自動車交通労働組合大分県地方連合会（以下「全自交」という。）に加盟しており、本件申立時の組合員数は95名で、うち6名が被申立人会社の従業員で、中浦タクシー分会を構成している。

中浦タクシー分会（以下「分会」という。）は、昭和48年6月20日中浦タクシー労働組合として結成され、当時は、総評全国一般労働組合大分地方本部に加盟していたが、昭和49年10月12日全自交加盟を行い、その後、昭和50年3月19日大分市内の他の全自交加盟組合とともに申立人組合を結成し、その分会となったものである。分会の組合員数は、昭和49年10月1日現在全乗務員25名中21名であったが、同年末までに3名、翌50年1月中に10名、同年3月に1名、翌51年1月に1名がそれぞれ退職脱退し、本件申立時は6名となったものである。また、申立後昭和51年9月に1名が退職脱退し、終結時には5名となっている。

- (2) 被申立人大分はとタクシー有限会社は、肩書地（編注、大分市）に本社を、大分市大字中戸次及び中判田に営業所を置き、道路旅客運送業を営む会社で、本件申立時の従業員数は40名（うち、乗務員32名）、車両保有台数は18台である。

被申立人会社は、昭和49年10月1日経営者が交代し、同年10月15日商号を中浦タクシー有限会社より大分はとタクシー有限会社に変更したものである。

なお、被申立人会社には、申立人組合中浦タクシー分会の外に経営者交代前から大

分地方一般同盟加盟の大分はとタクシー労働組合（申立時３名）が併存している。

2 経営者交代後から昭和49年末までの労使関係

- (1) 昭和49年10月22日、当時の代表取締役 B 2 と経営者交代後初めての団体交渉（以下「団交」という。）が行われ、従前の労働協約、労使慣行を守ることが確認され、翌月にも調印することとなったが、被申立人会社の拒否にあい、ついに調印されなかった。
- (2) 同年10月25日、被申立人会社は「今日は給料日ですが、会社は前からの赤字で今月の給料は120万円不足しており累積赤字は実に1,800万円をオーバーしている有様です。このままで行きますと給料の遅配はもとより年末賞与でさえ考えられない運営状況です。ない袖はふられません。社員一同頑張って営業増進に努力しましょう。尚今日の給料は社長が立替えて一応支払いますが10日後には返してもらいます。」という「急告」を掲示した。
- (3) 同年11月初め頃、別府市の東タクシー株式会社（以下「東タクシー」という。）支配人 B 1 が実質上の経営者として B 2 代表取締役と交代した。
- (4) 同年11月6日、被申立人会社は、本社の所在地、会社名、役員、管理職及び営業方針が変更されます、説明会を翌々8日に開くので全員出席するよう「お知らせ」を掲示した。

同11月7日、申立人組合は上記「急告」に対し「抗議書」を、上記「お知らせ」には労働組合を無視せず労使慣行を遵守するようとの「要求書」を、説明会には労働組合を無視しているので出席しない旨の「届書」をそれぞれ被申立人会社に提出した。

また同日、昭和49年度年末一時金として1人平均30万円を支給することを主とする要求書をも提出した。

- (5) 同年11月8日、被申立人会社は、申立人組合に対して①説明会に出席しないのは従業員として不利益であること②出席しないために生じた組合員の損失は執行部の責任であること③会社は必要に応じて組合に交渉を申し入れること④会社は大巾に営業方針を改革して収益増進を計っておるのに組合は一々反発しているが、そんな態度で移行すると年末賞与は絶対支払い困難であることを文書で回答した。

(6) また同年11月8日、被申立人会社は、新勤務体制である1車2人制を翌9日より実施することを提示するとともに、翌9日、申立人組合に対し、会社の指示通りに乗務すること、指示に従わないと争議行為とみなしその間の賃金は支払わない旨を文書で「急告」した。

(7) 同年11月9日行われたB1が代表者となって初めての団交において、被申立人会社は申立人組合に1車2人制の実施を正式に提案した。

それまでの被申立人会社の乗務員の勤務体制は、2車3人制といい、2台の車を3人が交替で乗務するもので、2日勤務して1日休む1カ月20日勤務であり1カ月の実労働時間は290時間であるのに対し、被申立人会社が提案した1車2人制とは、1台の車を2人が交替で乗務するもので、隔日勤務であるため1カ月15日勤務で1カ月の実労働時間は、2車3人制より32時間少なく258時間である。

なお、11月8日の説明会に出席したと思われる申立人組合の分会員以外の従業員は、翌日から1車2人制の勤務体制となった。

(8) 被申立人会社は、1車2人制の提案前後頃、勤務体制がえにより運転手増員の必要があるとして、関連会社である別府市所在の東タクシー、相互タクシー等から8名の運転手を採用しているが、この当時は、被申立人会社の従業員はほとんどが申立人組合に所属する分会員であり、たとえ申立人組合以外の者が1車2人制を受け入れたとしてもせいぜい2名程度の増員でこと足りたのである。

(9) 同年11月11日、申立人組合は被申立人会社に対し、1車2人制は①勤務時間が明確でないこと ②労働基準法に抵触すること ③現行賃金よりも1カ月当たり約1万円以上低下すること ④地区住民の利便に適さないことを理由に、再検討するよう文書で回答した。これに対し、被申立人会社は翌12日申立人組合に①会社提案の勤務体制は労働基準法に基づき、大分県下でも最も労働時間が短かく、高能率で合理的であること ②会社は死力を尽しているのに組合はことごとくに反発して誠意のみられないこと ③本日より会社の指示に従うこと ④従わないときは乗務拒否とみなして賃金は支給しないことを「通告」した。

(10) 同年11月21日、被申立人会社は申立人組合に対し、新勤務体制について協力が得られないので、新しい36条協定が締結されるまでやむなく深夜なしの8時間労働にする旨の「お知らせ」をした。

なお、両当事者間には、昭和49年5月1日協定した2車3人制に基づくいわゆる36条協定があった。

(11) 同年12月25日、賃金支給日であったが、被申立人会社は「都合により給料を遅配する。支給日は後日知らせる。」という趣旨の「お知みせ」を掲示した。これに対し、申立人組合はストライキに突入するとともに、労働基準監督署に指導を要請した結果、労働基準監督署も支払いを促し、翌々27日に賃金は支払われた。

(12) B 1 代表取締役（以下「B 1 代表取締役」という。）になって、申立人組合は昭和49年度年末一時金を交渉事項とする団交を、同年11月22日、同12月2日、同12月17日、同12月26日に申し入れ、同年11月25日、同12月11日、同12月19日、同12月28日に団交が行なわれたが、B 1 代表取締役が「赤字のため出せないが、会社提案の勤務をなしスト行為をしない旨の確約をすれば、大分地区の他社なみの一時金を出してもよい。」と提案した程度で、被申立人会社の態度は申立人組合の昭和49年度年末一時金要求を拒絶し、1車2人制に固執するのみであった。

3 昭和50年になってから本件申立てまでの団体交渉

(1) 申立人組合が要求した昭和49年度年末一時金及び被申立人会社が提案した1車2人制問題は、前述の経過の中でいずれも未解決のまま年が明け、昭和50年になってからの初めての団交は、昭和50年5月31日に行われた。これも昭和49年12月31日、昭和50年5月12日、同5月30日の数次の団交申し入れによりようやく応じたものである。

なお、同年3月20日申立人組合は、1人1カ月固定給4万円以上引き上げることを主とする昭和50年度春闘要求書を提出している。

5月31日の団交で申立人組合は、年末一時金と春闘について交渉を進める予定であったが、交渉前の勤務時間中にA 2 分会長が、当時のB 3 営業第二課長（以下「B 3 課長」という。）に対して「ヌケガラばかりで話にならん。」という発言をしたこと

を、被申立人会社は暴言として、交渉の冒頭から責任追及したため、交渉とならず団交は流会となった。

同年6月7日、申立人組合は「A2分会長の発言は、経営者交代後、組合の要求は全く入れられない状況の中での発言であり、これまでの経過に対する抗議と実のある交渉の要求が含まれていること。今後誠意をもって団交を行うこと。」という趣旨の文書を被申立人会社に提出した。

- (2) 同年6月23日、申立人組合は、昭和50年度夏季一時金として、1人平均30万円支払うことの要求書を提出するとともに、団交の申入れを行い、その後同年7月1日、同7月11日、同7月23日と団交申入書を提出した結果、同7月25日に団交が開かれた。

この団交で、申立人組合は、1車2人制では現行より賃金が約1万3千円程度低下することを追及したところ、被申立人会社は、基準外賃金であるが8千円上積みすることを回答した。また一時金要求については、昨年から言っているように全く考えていないこと。春闘要求では、申立人組合が運賃値上分を基本給に繰り込むよう要求したのに対し、被申立人会社は値上分はスライドダウンせずに流れ込みを見ていると回答した。

最終的に双方で案を作成し、同年8月1日実施を目標に次回団交で妥結点を見出したい旨が確認された。

- (3) 同年7月28日、同7月29日、同8月2日と申立人組合は団交申入書を提出したが、B1代表取締役が出張でいないことを理由に団交は開かれなかった。
- (4) 申立人組合は同年9月8日、同9月23日と団交申入書を提出し、同9月27日に団交が行われた。この団交で申立人組合は、赤字のため要求に応じられないという被申立人会社に経理資料の開示を求めたのに対し、被申立人会社はこれに応じなかったが、次回団交は同年10月13日に行うことが約束された。
- (5) しかし約束された10月13日は団交は行われなかった。申立人組合は同年10月17日昭和50年度年末一時金として1人平均35万円の要求書を提出する一方、同10月20日、同10月22日、同12月5日、同12月12日と団交申入書を提出した。また、同年12月12日には

「9月27日の団交後の会社の態度は不当労働行為であるから必ず団交に応じるよう」
通告した。

その結果、同年12月18日、前回団交から約80日ぶりに団交が開かれた。

- (6) 昭和50年12月18日の団交では、被申立人会社は、同年7月25日の団交で約束した会社案の提出を実行しなかったばかりでなく、同9月4日申立人組合が提出した組合案を検討した事跡も認められなかったので、申立人組合は①組合の各要求をどう考えているのか②どうしたら円満解決できるのかと追及したところ、被申立人会社は①一時金など出すとか一言も言っていない②一貫して言ってきたとおり1車2人制しかないと答えた。

これに対し申立人組合は、会社提案の1車2人制を全く無視しているのではなく、1車2人制を前提として、各一時金、春闘を同時解決してもよいこと、すなわち、1車2人制を受け入れるがそのかわりに各一時金を支払い、賃金は低下しないという要求の変更を行い、交渉を進めていたところ、当時の申立人組合のA3委員長が他社の例を出したのに対し、B1代表取締役が「よそはよそ、うちのうち、交渉する気はなくなった。」という趣旨の発言をして交渉は進まず、次回団交を同年12月26日と決めて団交を打ち切られた。

- (7) 同年12月26日の団交では、申立人組合は前回団交で要求したように「同時解決」したい意向を伝えたところ、被申立人会社は「まず1車2人制を実施してから。」とか「一時金は全く考えていない。」とか回答し、また、分会員が経営者交代後、乗客に対し会社の悪宣伝をしているが営業妨害であるとして、初めて責任の追及を行った。

申立人組合は、被申立人会社に解決の意思なしとして、1車2人制を受け入れることを前提とする案を撤回して、団交を打ち切り決裂状態となった。

4 担当車両について

- (1) 昭和49年10月経営者が交代してから、同年11月24日に分会員が乗務していた302号車（2年目の車両）を304号車（4年目の車両）に変更するよう被申立人会社から命じられて以来、翌年1月までに分会員は全車両の中で古い方の車両を担当するようになった。

た。その後分会員の担当車両が廃車のため台替えとなっても、新車は配車されず、分会員以外が乗務している車両の中で一番古い車両が配車されるようになり、分会員は常に古い車両に乗務するようになった。

なお、本件事件が終結前の昭和52年4月16日現在、分会員は全車両の中で、古い方から1番目、2番目及び4番目の車両に乗務しており、3番目に古い車両は分会員以外が乗務しているが、3番目と4番目は年式が同じ「49年11月式」で1週間または20日程度の差があるのみで、性能はこの4台のうちで3番目に古い車両が最も良好である。

また、被申立人会社において車両の廃車は、原則として4年で行っている。

- (2) 被申立人会社は、昭和49年11月9日、申立人組合に1車2人制の提案をした際に担当車両について何らの提案もしていないし、また同年11月24日分会員の担当車両を古い車両に変更するよう命令したときも、変更の理由について何らの説明もしなかった。
- (3) 被申立人会社が分会員に古い車両を担当させるようにしたことに対し、申立人組合が抗議すると、昭和49年11月から昭和51年9月まで被申立人会社の担当車両の現場責任者であったB3課長は、最初のうちは「おれは知らない。専務がやっている。」と言っていた。

その後、被申立人会社は申立人組合からの抗議に対し、担当車両は水揚げ、出勤状態、事故及び社歴の古い者とかで決めていることを説明した。それでも基準がはっきりしないので、申立人組合が追及したところ、被申立人会社は1車2人制を受け入れず、水揚げがあがらないからだという説明をした。

- (4) B3課長は「担当車両については現場で担当している我々でもわかりかねることがあるのだから、上司からやり直すよう命じられたことはなかった。担当車両の決定にあたっては、水揚げを判断基準の主体とした。」ことを証言している。

また、B1代表取締役は、B3課長が判断基準を水揚げを主体としたと証言したことに対し、「B3はそう思っているんじゃないですか、私は水揚げ、出勤率、事故、勤務状態、すべてのものを重点に検討して決める。」と供述している。

(5) 分会員以外の乗務員の担当車両の状況をみると、被申立人会社提出の書証（昭和51年4月～昭和52年3月水揚表）で、水揚高が1年間を通じて最高で社歴も中程度の者が、分会員以外で最も古い車両（前記(1)で認定した全車両中3番目に古い車両）を担当しており、その理由について、B1代表取締役は「特に理由はありません。」と供述している。

また、社歴の新しい者が2番目に新しい車両を担当したりしていることが認められる。

第2 判 断

1 団体交渉について

(1) 申立人組合は、本件の団交について、被申立人会社は一切の資料の提示を拒む一方、団交期日も延期に次ぐ延期を行い、申立人組合の強い抗議により団交自体を開催することになっても、実質的な交渉を行わずにきたことは明らかに団交の拒否であると主張する。

一方、被申立人会社は①本件申立てまでの1年数カ月間に、他の組合が合わせて5回の団交であったのに対し、申立人組合とは15回の団交を重ねており、これまで団交の申し入れに応じなかったことはないし、無論今後も団交を拒否するつもりはない。

②申立人組合の要求をたやすく容認できなかったのは、会社の浮沈にかかる1車2人制を是非とも遂行させなければ、企業に働く全員の生活が保たれない瀬戸際の経理状況であったためであり、申立人組合に対して提案するが、一方的に拒否されて歩み寄りのできなかったものであり、誠意ある交渉を行ったと主張する。

よって、以下判断する。

(2) 被申立人会社主張①についてみるに、団交回数は先に認定したとおり、申立人組合が昭和49年度年末一時金につき団交を申し入れて以来、年末までに4回、昭和50年になってからは同年12月26日までに5回と合計9回行われている。

団交回数のみについては、昭和49年中は2カ月足らずの間に、4回行われているのでこれはともかく、昭和50年になってからは、同年12月26日までの約1年間に5回し

が行われておらず、同12月26日の団交を除くと、団交と団交の間隔が開き過ぎていることが認められる。

このことについては先に認定したとおり、5カ月ぶりの5月31日の団交はかように遅延するに足る正当の事由があったとはとうてい言い難く、同7月25日、同9月27日、同12月18日の団交についても、申立人組合からの団交申入れが何度もなされているにもかかわらず延期について相当とされる事由は見あたらず、被申立人会社は徒らに団交期日を延期したと判断せざるを得ない。

- (3) 次に被申立人会社主張②についてみるに、経営者交代後から昭和49年末までの労使関係の推移は、認定事実2で認定したとおり、代表者が前代表者の確認事項を守らなかったり、重大な労働条件について申立人組合を通さずに全従業員への掲示や説明会で提案したり、これに対する抗議に対し組合執行部の責任だとか、そんな態度をとると年末賞与は、絶対支払い困難であるとか、指示に従わないと争議行為とみなすとか回答していることは、被申立人会社は申立人組合を無視・軽視していることがうかがえる。また1車2人制の提案前後に必要な以上の運転手を採用しており、申立人組合の反対にあうや、会社の指示に従わないと乗務拒否とみなして賃金を支給しないと通告したり、協力が得られないので、深夜なしの8時間労働にするとか提案をしており、団交では申立人組合が受諾しそうなストライキ停止を条件にしての提案をした程度で、被申立人会社案に固執するのみであったことは、話し合いで解決しようとするのではなく、被申立人会社の方針を概定方針として無理押しに通そうとしたものと判断せざるを得ない。

また、昭和50年中の団交については、認定事実3で認定のとおり、5カ月ぶりに開かれた同5月31日の団交を、分会長発言の責任追及で流会にしているが、これは従前の被申立人会社の団交態度に対して抗議したものであり、仮りに問題があったとしても流会にする程の理由にはなりえないものであること。約80日ぶりに開かれた同12月18日の団交で、団交では他社の例が引き合いに出されるのは当然予想されるのに、他社の例に対し「よそはよそ、うちのうち、団交する気がなくなった。」として交渉を進め

ていないこと。団交で当事者双方の案を作成することを確認しても、被申立人会社は提案しておらず、また、組合案を何ら検討したあとがみられないこと。赤字のため出せないと言いながらも経理資料の開示には応じていないこと。結局、賃下げを伴う1車2人制しかない。各一時金は出せないという回答で終始していること。

以上からして、被申立人会社は、団交において必要とされる自己の主張を相手に充分納得させるための努力を行わず、ただ1車2人制に固執し組合要求を拒否したと判断せざるを得ない。

(4) また、被申立人会社は、分会員が乗客に対し会社の悪宣伝をして営業妨害を行うので、申立人組合の要求を認めなかったと主張するが、先に認定したとおり、被申立人会社がこのことを申立人組合に明らかにしたのは、1年も経った団交の間であるが、仮りにかかる事実があったとしても、これをもって団交拒否の正当事由とすることができないことは敢えて説明をまたない。

(5) 以上の認定事実及び判断からして、被申立人会社の本件団交に対する態度は、誠意ある団交を行ったとはいえず、労働組合法第7条第2号に該当する不当労働行為というべく、被申立人会社は本件団交申入れに対し、改めて誠意をもって団交を行わねばならない。

2 担当車両について

(1) 申立人組合は、被申立人会社は従来慣行・慣例を一切無視して申立人組合の分会員にのみ被申立人会社内で一番古い車両に乗せ新車には絶対乗せないという不当労働行為を行っているとして主張する。

一方、被申立人会社は、交代したスタッフは経営合理化の作業として、従前の2車3人制を1車2人制に改正して労働時間の短縮をはかった。つまり人より車をフル回転することで労働時間を短縮し、長時間拘束による運転手の疲労を防ぎ、短労働時間高効率をねらったわけである。ところが被申立人会社に反抗することのみに意欲を燃やしている分会のみは、頑固に旧体制を譲らず、やむなく分会員のみ2車3人制を黙認して今日に至っているのである。被申立人会社は車両をフル回転する方針であるの

で走行キロの少ない勤務に古い車両を配置することにしたわけであるから、それをもって非難することは当たらないと主張する。

分会員が被申立人会社内で古い車両に乗務していることは、先に認定したとおりであるから以下判断する。

- (2) 申立人組合は古い車両に乗務することの不利益について、修理が多いことによる賃金低下、事故、精神的・肉体的苦痛及び乗客からの苦情を指摘しているが、これらは一般的に認められることであり、ひいては労働意欲にも影響し、水揚げの低下につながることも当然考えられる。運転手にとってその担当車両はいわば「職場」であることから非常な関心事であり、使用者は公平妥当に取り扱わなければならないことはいうまでもない。
- (3) ところが被申立人会社が担当車両について申立人組合に対して臨んだ態度は、先に認定したとおり、被申立人会社提案の1車2人制を受け入れず2車3人制の勤務体制をとっているから古い車両を配置しているとの主張がみられるが、その1車2人制を提案したときには担当車両について何らの提案もしておらず、その後分会員の担当車を古いのに変更することに着手したときも何らの説明もなく一方的になされていること。そのうえ申立人組合の抗議に対しても、担当課長が「知らない」と言ったり、担当車両の基準は水揚げ、出勤状態、事故及び社歴で決めていると説明したり、1車2人制を受け入れず水揚げがあがらないからだと説明したりしていること。そして本件申立てに対して勤務体制による走行キロの違いによると主張としているように、被申立人会社の態度に一貫性がないことが認められる。

また、先に認定したとおり、被申立人会社で車両割当てを担当していて上司からやり直すよう命じられたことのない課長が「自分にもよくわからない。」と証言していること、担当車両の基準について、被申立人会社の担当課長と代表者とで供述が食い違うこと、分会員以外の従業員についての担当車両についてもあいまいであること、また申立人組合主張の慣行・慣例の存在も明確でないこと等から、被申立人会社には担当車両については客観的基準がないことが推認されるので、ただ申立人組合の分会員

のみ古い車両が配車されるということは、被申立人会社の恣意により取り扱われていると判断せざるを得ない。

以上のことからみると、被申立人会社の主張を判断するまでもなく、分会員に古い車両を配車していることは、他に理由があったと考えざるを得ない。

このことは、前記団体交渉の項で判断したように、1車2人制の提案前後、被申立人会社は申立人組合を無視・軽視しており、1車2人制を話し合いで解決しようとするのではなく無理に通そうとしていたことも併せ考えると、被申立人会社の行為は、1車2人制を受け入れない申立人組合を嫌悪して分会員であることの故をもって、古い車両を配車するという不利益取扱いをしていると判断せざるを得ず、被申立人会社の主張はとうてい採用できず、労働組合法第7条第1号に該当する不当労働行為というべく、被申立人会社は担当車両が運転手にとって非常な関心事であることを充分考慮し、今後の労使関係安定維持のために公平妥当な基準を設け、公平に運用すべきである。

- 3 申立人組合は陳謝文の掲示を求めているが、本件救済としては、主文をもって相当と
思料する。

よって、労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条を適用して主文のとおり命令する。

昭和52年 9 月27日

大分県地方労働委員会

会長 富 川 盛 介