

命 令 書

申立人 全自交泉都別府タクシー労働組合承継人
全自交別府自動車交通労働組合

被申立人 泉都別府タクシー株式会社

主 文

- 1 被申立人会社は、申立人組合組合員A1、同A2に対し、直近の時期に、従来の慣行に従い、無線機付新車を担当車両として、それぞれ割当てなければならない。
- 2 被申立人会社は、申立人組合組合員A2、同A1に対して、昭和50年8月以降昭和56年3月迄の毎期の一時金を、同会社の非乗務員に、別表I記載の日時に支給した毎期の一人平均支給額を基準にして、合計金3,221,312円を支給しなければならない。
- 3 被申立人会社は、
 - (1) 申立人組合組合員A2に対して、別表II記載の昭和51年5月から昭和57年5月迄の累積定期昇給分合計金69,100円を支給しなければならない。
 - (2) 申立人組合組合員A1に対して、別表III記載の昭和51年5月から昭和57年5月迄の累積定期昇給分合計金65,500円を支給しなければならない。
- 4 被申立人会社は、本命令書を受領した日から10日以内に、縦110センチメートル、横80センチメートルの白紙に、下記のとおりわかりやすく楷書で墨書して、被申立人会社本社集計室の従業員の見やすい場所に10日間掲げ、従業員に周知させなければならない。

記

昭和 年 月 日

全自交別府自動車交通労働組合
執行委員長 A3 殿

泉都別府タクシー株式会社
代表取締役 B1

当会社の下記の行為は、大分県地方労働委員会において不当労働行為と認定されました。当会社は、今後このような行為を繰り返さないことを誓約します。

記

- 1 貴組合組合員A2、同A1の担当車両について、昭和52年10月末頃、新規登録後4年を経過した古い車両を廃車台替せずそのまま使用させ、不利益取扱したこと。
- 2 同A2、同A1に対して、昭和50年8月以降昭和56年3月迄の毎期の一時金を支給せず、不利益取扱したこと。
- 3 同A2、同A1に対して、昭和51年5月以降昭和57年5月迄定期昇給となった累積昇給分を支給せず、不利益取扱したこと。

理 由

第一 当事者について

(一) 認定した事実

- (1) 本件申立人は、被申立人会社で働く乗務員で組織され、全国自動車交通労働組合総連合会大分地方連合会（以下「全自交」という。）に加盟していた全自交泉都別府タクシー労働組合であった。

ところが、当時別府市内の全自交加盟の労働組合が、各所属企業毎に結成されており、同組合の外に、別府観光交通労働組合及び全自交大分近鉄タクシー労働組合があり、上記3組合が組織統合することになって、昭和55年3月28日結成大会を開き、同年4月1日を期して、組合を合同して新設し、これを全自交別府自動車交通労働組合と称した。

この合同に際し、新設組合の組合員には、全自交泉都別府タクシー労働組合の組合員9名中7名、別府観光交通労働組合の組合員10名中全員、全自交大分近鉄タクシー労働組合の組合員9名中全員がそれぞれ結成大会に参加して新設組合の組合員となり、構成員につき旧3組合、新組合間にさしたる差異がなく、又組合綱領、規約、運動方針等についてもたいした変動がなかった。このとき各企業毎に運営単位として全自交別府自動車交通労働組合の分会を設けたが、同時に旧組合がそれぞれ提起して係争中の訴訟事件、地労委事件については、すべて新設組合たる全自交別府自動車交通労働組合が引継ぐ旨決議した。

- (2) 新設組合たる全自交別府自動車交通労働組合は、前述のとおり、被申立人会社を含む別府市内のタクシー会社で働く乗務員で組織する労働組合で、全自交に加盟しており、新設組合結成時の組合員数は26名であったが、本件終結時の組合員数は14名で、うち2名が被申立人会社の従業員で泉都別府タクシー分会を構成している。
- (3) 被申立人泉都別府タクシー株式会社は、肩書地（編注、別府市）に本社を、別府市内3箇所営業所を有し、ハイヤー・タクシー等をもって道路旅客運送業を営んでおり、本件申立時の従業員数は約130名、車両保有台数69台である。

(二) 判断

全自交別府自動車交通労働組合は前示認定のとおり、申立人全自交泉都別府タクシー労働組合と他の全自交加盟の2組合とが合同して新設された組合であり、組合員の実態及び綱領・規約・運動方針等においても、旧3組合・新組合間にさしたる差異変動がなく、実質的に同一性が保たれているから、本件合同による一般的包括的承継の効果として、本件申立ては、全自交別府自動車交通労働組合が新設合同と同時に、これを承継したというべきである。

なお、本件審問の全趣旨に徴すると、全自交別府自動車交通労働組合において、承継人として本件申立てを引続き維持する意思をもって、本件審査手続を迫行していることが明認できるから、かような場合、全自交別府自動車交通労働組合より、所定期間内に承継の申出という手続上の明確な行為がなかったとしても、このことを以って直ちに労働委員会規則第34条第1項第7号前段を適用して、本件救済申立自体を不合法として却下することは許されないと解する。ここで一言蛇足を加える。

第二 担当車両の割当変更、一時金、定期昇給について

(一) 認定した事実

- (I) 本件労使関係について

- (1) 申立人組合は昭和50年7月2日被申立人会社との間で締結した「昭和50年5月以降給与規程一部改正並びにその他附帯要求妥結書」で保留事項となっていた業務上死亡の場合の見舞金、時間短縮について、昭和50年9月30日団体交渉を行った。この際、前述の妥結書で既に昭和50年春闘賃上げとして、同年4月21日から翌年4月20日までの給与について、一部改正を行ったのであるが、賃下げのうわさが飛びかっていたので、この点について問い質したところ、被申立人会社は突如として、僅か約三か月前に妥結した前述の妥結書の内容を無視して、「泉都別府タクシー再建計画」、「別表1」、「別表2」及び「利益配分方式要点」（以下総して「再建案」という。）を申立人組合に提示し、その直前に同様の文書を全営業所に掲示した。

上述の「泉都別府タクシー再建計画」の骨子は、会社の現状は、当期欠損約4,500万円、累積実質欠損約1億900万円となっていること、8月末現在の借入金残高1億1,091万円、その他の負債3,633万円でこれ以上の借入は不可能であること、このままでは給料の遅配、欠配並びに手形の不渡りも出て倒産という結果になることをあげ、再建計画として、10月度給料より減額を伴う給与体系に変更する、勤務体制を従来の2車3人制から1車2人制とする、退職金を9月30日で打切り、有資格者には約1年半後に支払う等という内容であった。

「別表1」は、水揚高による新旧賃金の比較表で、この表によると、水揚高20万円の場合は従来より27,344円、水揚高22万5,000円の場合は従来より23,534円、水揚高25万円の場合は、19,724円、水揚高27万5,000円の場合は16,614円、水揚高30万円の場合は12,944円、水揚高35万円の場合は5,604円、水揚高37万5,000円の場合は1,934円それぞれいづれも賃金は低下し、水揚高40万円の場合初めて従来より1,736円賃金は上昇することになっている。

「別表2」は1車2人制に基づく乗務員の勤務表である。

「利益配分方式要点」として、労働契約は従来の労働協約に基づかず各個人对被申立人会社で締結し、期間を1年とすること、2車3人制を1車2人制とし、勤務体制、給与体系を変更する、営収配分金を毎年4月、8月、12月に支給し、その基準は、4か月の水揚高が80万円未満のときは、その5%、80万円以上120万円未満のときは、その8%、120万円以上のときは、その9%であることを骨子としていた。

- (2) 申立人組合は、この再建案について、当時の一人平均の水揚高が25万円程度であったことから大幅な賃下げになること、水揚高主体の賃金であることから安定した収入を得られなくなること、従来よりの協定にも違反すること等を理由に反対の意向を表明し、一方、被申立人会社に対し、詳しい経理内容の公開や再建案の詳しい説明を求めたが、被申立人会社はこれに応ぜず、又、申立人組合は昭和50年10月17日頃給与体系には反対だが、勤務体制のみは応じられるのではないかと考え、給与体系と勤務体制は個々に検討できるのかと質したが、被申立人会社はとにかくこのまま認めてくれというのみで、申立人組合と協議のうえ、再建案を導入しようとする姿勢は、全く見られなかった。そのうえ、被申立人会社は組合に加入したままでは認めない、再建案を受け容れる者は組合を脱退しなければ駄目だ、法を犯しても導入するとも言明し、申立人組合にとって再建案の受け容れは、組合の消滅につながっていることを明らかにした。

(3) 同年10月18日、被申立人会社代表取締役B 1（以下「B 1社長」という。）は、当時申立人組合組合員であったA 4ら8名の組合員に対し、10月21日から再建案を導入する、受け容れない者には、古い車を与える、個人タクシーを開業する場合には妨害する、会社を辞めて再就職する場合にも妨害する、退職金を不利にする、一時金を支払わないとか、暴力的運転手を採用して圧力をかけるなどと言って、申立人組合を脱退したうえ再建案を受け容れるよう、直接強要し、利益誘導を伴う組合切り崩しを行った。

(4) 前記B 1社長の言辭通り、同年10月21日被申立人会社は再建案を受け容れた乗務員約40名（うち申立人組合脱退者約21名）に対して再建案を導入するとともに、担当車両の割当変更を行い、再建案導入者から新しい車両を割当て、申立人組合組合員に対しては、少なくとも昭和43年以降よりの慣行すなわち担当車両割当に際し勤続年数順に古参者から新車を割当てる慣行があるのに、これを無視して一方的により古い車両を割当てた。

又この時、被申立人会社は再建案に反対している申立人組合の組合員に対しても再建案を強行導入し、2車3人制（1か月20日勤務）の勤務体制の申立人組合組合員には、新勤務体制である1車2人制（1か月15日勤務）と一致する時間帯しか乗務させなかったり、同年10月25日の給料（9月21日から10月20日までの実績）支給日には、申立人組合組合員の給料を無断で新給与体系による計算で支給し、組合員1人当たり約2万5、6千円ダウンさせて、申立人組合組合員を動揺させたが、これらの被申立人会社の行為は、大分労働基準監署、大分県陸運事務所の勧告、命令で、程なく勤務体制については従来通り、賃金については同年11月25日その差額分を申立人組合組合員に対し余儀なく返還するに至った。

更に、同年12月になり被申立人会社は、昭和50年年末一時金について、申立人組合と数度の団体交渉を行ったものの、いずれも零回答の態度をとり続ける一方、同年12月20日いわゆる三六協定の期限切れに際し、申立人組合に再建案による勤務体制の三六協定の締結を迫り、それに同意しないのなら超過勤務のない8時間労働による勤務を強制するとも言明した。

(5) 以上のように申立人組合組合員に対しては、より古い車両を担当させ、年末一時金は出さない、労働時間は8時間に制限するという状況の中で、ついには同年12月29日、組合員38名が申立人組合を脱退して再建案を受け容れたため、同年9月初めには、組合加入資格のある被申立人会社の全乗務員約93名で構成していた申立人組合の組合員数は、7名となり、翌年6月には、組合員は当時の委員長A 2（以下「A 2」という。）と同副委員長A 1（以下「A 1」という。）の2名となるに至った。被申立人会社では申立人組合組合員A 2及び同A 1のみが本件終結時まで、従来からの賃金体系、勤務体制に基づく労働条件を維持している。

なお、昭和52年7月から翌年6月にかけて、再建案に基づく労働契約締結者7名が再度申立人組合に加入したが、本件終結時までにはいずれも脱退している。

(6) 昭和51年以降申立人組合は、毎年の春闘賃金改定については、昭和51年は3月16日、昭和52年は4月2日、昭和53年は4月24日、また各一時金については、昭和51年夏期は7月20日、同年末は11月11日、昭和52年夏期は7月21日、同年末は11月17日、昭和53

年夏期は8月17日、同年末は11月14日とそれぞれの時期に被申立人会社に要求書を提出している。しかし、被申立人会社がこれらの要求に対し団体交渉に応じたのは、昭和51年5月17日、昭和53年5月19日外2回位で、しかも、漸く開かれたこの団体交渉で、B1社長は申立人組合の各要求に対して、応ずる意思がないと答え、又団交自体迷惑だと発言し、誠意をもって話し合おうとする姿勢は見せなかった。なお、この間、申立人組合が、被申立人会社に対して要求書の提出や団体交渉の申入れ及び抗議を行った際にも、B1社長は、要求書自体迷惑だ、君達を従業員とっていない、不平不満があるのなら会社を辞めろ、地労委に提起しているから団交の必要がない等と発言し、組合及び組合員嫌悪の感情を露骨に表明している。

結局、昭和50年9月30日の再提案提案前までは申立人組合の各要求は被申立人会社との団体交渉で妥結し協定書を交わしてきたが、再提案提案後は、申立人組合と被申立人会社の間で何ひとつ解決したものはなく、申立人組合の諸々の要求はいずれも未解決の状態が続いておる。これらの事態に対して、被申立人会社から申立人組合に対して協議を申入れたことは1度だにない。

Ⅱ) 申立人組合組合員A2、同A1の担当車両割当変更について

- (1) 昭和50年10月再提案を導入するまでの被申立人会社における乗務員の担当車両割当基準は、少なくとも昭和43年以降年功を基準とし、おおむね次のとおりであった。

まず、年功の一番古いグループ約46名が第一担当といわれ、新車を担当しており、同人らは割当てられた新車を約2年程使用すると、また新車を担当するというものであった。次に年功の古いグループ約23名は第二担当といわれ、第一担当が約2年程使用した車両を割当てられ、それを廃車となるまでの約1年程使用していた。その次に年功の古いグループ約23名は第一担当のいわゆるスペアを、その次のグループ（年功の一番浅い者）約10名は第二担当のスペアをしていた。

- (2) 被申立人会社が再提案を提案した昭和50年9月30日当時、乗務員は入社後およそ7年で第一担当となっており、申立人組合組合員A1（昭和42年2月入社）は既に昭和48年10月から第一担当で新車を担当していた。又、同A2（昭和43年11月入社）はその当時第二担当だったが、年功は古い方から43番目であったので、第一担当になる直前であり、又昭和56年2月時点では既に第一担当になっている。

- (3) 昭和50年10月18日、B1社長が申立人組合組合員8名に対し「担当車両差別」等の利益誘導を伴って再提案を受け容れるよう強要して組合切り崩しを行ったこと及び現に同年同月21日被申立人会社が再提案を導入した際、何らの説明もなく乗務員の担当車両の変更が行われ、再提案受容者から新しい車両が割当てられ、再提案を受け容れない申立人組合組合員に対しては、より古い車両が割当てられたことは前示認定のとおりである。又、この時からそれまでは営業車両は3年で廃車となっていたものが4年で廃車するようになった。

- (4) 被申立人会社は昭和52年10月末頃、申立人組合組合員A2には社内番号309号車を、同A1には社内番号310号車をそれぞれ担当割当しているが、これはいずれも昭和48年10月24日新規登録の車両で、その頃既に4年を経過していたので通常なら廃車となり台替となるところであったが、被申立人会社は廃車台替せず、そのまま引続き担当させたものである。4年を経過した車両を廃車台替せずそのまま担当させられたのは、

後にも先にもこの時の同組合員A2、同A1のみである。

- (5) 申立人組合は、再建案導入以降申立人組合組合員に対する担当車両割当について、従来通りの基準に戻すよう被申立人会社に再三抗議、要求しているが、B1社長は、君達は従業員でない、全自交がおる限り再建にならない。好かん会社なら辞めて行け等々の反組合的言辞で答えるのみであった。
 - (6) なお、事情として、次のことを附加する。本件申立後、申立人組合組合員A2、同A1の上記担当車両は、昭和53年10月24日上記車両が5年を経過した時点で漸く廃車となり、台替となった。この時兩名に割当てられた車両は、いずれも昭和50年4月21日新規登録されたもので、既に3年半を経過していた。その後も本件終結時まで兩名の担当車両は数回変更されているが、いずれのときも被申立人会社の全営業車両中、一番古い方から5番目ないし11番目の車両が割当てられ、それを4年の廃車となるまで担当することの繰り返しであった。
- Ⅲ 申立人組合組合員A2、同A1に対する昭和50年8月より昭和56年3月迄の各期の一時金について
- (1) 被申立人会社は、昭和42年夏期以降昭和50年夏期迄、毎年、夏期、年末には各一時金につき、申立人組合との間に団体交渉を行って、これを協定し、該協定書に基づいて、申立人組合組合員に対してそれぞれ支給するならわしであった。
 - (2) 昭和50年6月より11月迄の年末一時金については、申立人組合と被申立人会社との間の団体交渉は、同年12月に数回行われたが、いずれも被申立人会社の零回答に終始し、解決していないこと及びその後昭和51年以降夏期と年末の各一時金についても、被申立人会社の誠意のない交渉態度で未解決であることは前示認定のとおりである。それ故一貫して従来からの賃金・労働条件を維持する申立人組合組合員A2、同A1に対してのみ、昭和50年8月より昭和56年3月迄の毎期の各一時金は、今日迄支給されていない。
 - (3) 一方、被申立人会社は、昭和50年12月10日それまでに申立人組合を脱退し再建案を受け容れた乗務員に対して、営収配分金を、同年8月、9月、10月、11月の4か月の水揚高を対象にして、前示認定の営収配分金の基準に基づき一人平均85,586円を支給し、同年12月29日申立人組合を脱退し再建案を受け容れた38名に対しても、同年年末、同人らの昭和50年8月、9月の水揚高を対象にして前示営収配分金の基準により、協力手当名目で一人平均40,248円を支給した。又、再建案を受け容れてその後入社した乗務員に対しても、昭和50年12月以降每期4か月間の水揚高を対象にして、労働契約書所定の営収配分金の基準に基づきこれを支給しているものである。
 - (4) 又、再建案導入前、長い年月に亘り、被申立人会社における事務員、配車係及び整備係の非乗務員に対する各一時金は、申立人組合と被申立人会社の一時金交渉の妥結後、その妥結額を基準としてそのまま支給する慣行であった。しかし、昭和50年年末一時金以降の非乗務員に対する各一時金は、営収配分金名目で、再建案を受け容れた乗務員と同様年3回支給されているが、昭和50年8月より昭和56年3月迄の毎期の支給年月日、一人平均支給額は別表Iのとおりである。
- Ⅳ 申立人組合組合員A2、同A1の昭和51年5月以降昭和57年5月迄の定期昇給について

(1) 従来申立人組合組合員の賃上げは、毎年春闘時に申立人組合と被申立人会社との団体交渉により妥結し、該協定書に基づき、これを支給するならわしであった。

賃上げの内容は、昭和45年迄は基礎本人給の賃上げのみであったが、昭和46年以降は基礎本人給の賃上げに加えて、定期昇給として年間300円加算されるようになった。

定期昇給の支給基準は、3年以上の勤続者に対して、一律にその年の5月100円、入社月の翌月200円を加算するというもので、昇給措置行為を俟たずに、自動的に昇給するものであった。これは昭和46年から昭和50年迄の5年間、毎年その年の4月21日から翌年4月20日迄の給与規定改正妥結書で、定型的な同一の文言を以って協定され、反覆継続して支給されていたものである。

(2) しかし、申立人組合は昭和51年以降、被申立人会社に対し、春闘賃上げについて、毎年その時期が来ると要求しているが、被申立人会社において申立人組合の要求書提出や抗議に際しても、反組合的感情を露骨に現し、誠意のない、かたくなな態度をとり続け、年間300円の定期昇給についても未解決であることは前示認定のとおりである。

(3) ところが、被申立人会社は定期昇給の協定が成立していないということに藉口して、昭和51年以降、組合員A2（昭和43年11月入社）、同A1（昭和42年2月入社）の定期昇給を認めず、別表Ⅱ、Ⅲ記載の定期昇給の累積分の支給を全然肯じない。

(二) 判断

(I) 担当車両割当変更について

(1) タクシー乗務員にとって、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、より古い車両に乗務することは、肉体的・精神的苦痛が大きく、ひいては水揚げ、労働意欲にも影響することは明らかであるから、使用者は乗務員の担当車両割当にあたっては、公平妥当に取扱わねばならないことは言を俟たないところである。

(2) 前示認定のとおり、昭和50年9月30日被申立人会社は経営的苦況に陥ったとして再建案を提案したが、その3か月前には従来通りの方式で妥結しているのに、その再建案は賃金体系、勤務体制が従来のものとは全く相違し、大幅な賃下げを内容としているにも拘らず、申立人組合と協議のうえ導入しようとする姿勢は全く見られなかったこと、申立人組合は勤務体制（1車2人制）のみは応じられるのではないかという姿勢を見せたが、被申立人会社はとにかくこのままで認めてくれ、というのみであったこと、再建案受け容れは申立人組合消滅を条件としていたこと、申立人組合の反対にも拘らず、被申立人会社は再建案を強行導入し、申立人組合組合員に対し乗務拒否や賃金ダウンを行っていること等々からして、被申立人会社は、申立人組合を全く無視して再建案の導入に固執し、再建案を受け容れず意のままにならない申立人組合を嫌悪していたことが窺われる。

又、前示認定のとおり、従来は乗務員の担当車両割当基準は尠なくとも昭和43年以降年功に拠っていたにも拘らず、再建案提案後は長年月に亘る慣行を一方的に廃棄して申立人組合の頭越しに被申立人会社代表者自ら直接申立人組合組合員に対し担当車両差別等の利益誘導を伴って再建案受け容れを強要して、組合切り崩しを行い、現に再建案導入後は、永年の慣行を無視して一方的に申立人組合組合員に対して、より古い車両を割当て、これに対する申立人組合の抗議にも反組合的言辞を弄しているが、

これらはまさに再建案を受け容れない申立人組合組合員に対し担当車両の割当変更が、従来の慣行に反し、不公平、不公正であることは前述のとおりである。

- (3) 以上からして、被申立人会社が昭和52年10月末頃、申立人組合組合員A2、同A1に対し、既に4年を経過した古い車両を割当て、通常なら廃車台替するところ、廃車台替せず両組合員に対しそのままこれを使用させたことは、従来よりの慣行に反するのみならず、その他何らの合理的理由もないことであり、再建案を受け容れず意のままにならない申立人組合及びその組合員であるA2、同A1を嫌悪し、組合弱体化、壊滅化を図る意思を以ってした不利益取扱であると判断せざるを得ず、これは労働組合法第7条第1号に該当する不当労働行為である。
 - (4) なお、被申立人会社は本件申立後、同A2、同A1の担当車両を数回変更しており、さすがに5年目の車両は担当させていないが、古い方から5番目ないし11番目の車両を割当てていることは前示認定のとおりである。しかして、このことについて被申立人会社は、同A2、同A1が1車2人制に移行しないが為に、かかる取扱いを行ったと弁疎しているが、これは1車2人制を含む再建案を受け容れないことを嫌悪し、従来の慣行を無視した不利益取扱であることは明らかであるから、救済の対象となる昭和52年10月末頃の両組合員に対する車両割当の不当労働行為性が、これによって治癒されるものでないことは、敢えて絮説を俟たない。
 - (5) 救済の方法については、同A1は再建案導入時既に新車を担当する第一担当であったこと、同A2は再建案導入時第一担当になる直前であったことは前示認定のとおりで、昭和56年2月当時既に第一担当になっていたことは前示認定のとおりである。それ故本件不当労働行為なかりせば、本件終結時までには、同A1、同A2は当然新車を担当できたことは明らかであり、又、被申立人会社における営業車69台全車につき無線機を装置することになっていることが窺えるから、被申立人会社は、直近の時期に営業用新車購入の際、従来の慣行に従い、無線機付新車を同A1、同A2の順に割当てなければならない。
- Ⅱ) 申立人組合組合員A2、同A1に対する昭和50年8月より昭和56年3月迄の各期の一時金について
- (1) 申立人組合は、昭和42年夏期より昭和50年夏期迄長年月に亘り、毎年時期が来ると、各一時金につき、被申立人会社と団体交渉を行って、協定を結び、これに基づき夏期、年末には、反覆継続して、これを支給していたことは、前示認定のとおりであり、又、一時金を支給する慣行が一般的な社会慣行として存在することをも併せ考えると、被申立人会社には一時金の支給慣行が成立していたと断ずることができる。
 - (2) ところが、昭和50年10月再建案導入後、申立人組合は同年末の一時金につき数回団体交渉を行ったものの、被申立人会社においては終始零回答の誠意ない態度を示したため、未解決となり、次に昭和51年夏期一時金以降の各一時金についても、被申立人会社において申立人組合の要求書提出や抗議に際しても反組合的感情を露骨に現わし、漸く開かれた団体交渉でも誠意のない、かたくなな態度で終始したことは前示認定のとおりである。このことからみても、再建案を受け容れず、被申立人会社の意のままにならない申立人組合を痛く、嫌悪して、同組合員に対してのみ各一時金を絶対に支給しないという態度を一貫してとり続けていたというべきである。

- (3) かように被申立人会社の誠意のない態度により、一時金につき協定が成立しなかった場合と雖も、前示のとおり被申立人会社においては一時金支給慣行が成立している以上、申立人組合は被申立人会社における他の非組合員たる従業員の平均支給額を基準にして、一時金請求をなし得ることは明らかである。
- (4) 前述の見地に立ち、本件を勘案するに、①申立人組合を脱退して再建案を受け容れた乗務員及び再建案を受け容れて入社した乗務員に対する毎期の平均支給額をもって、賃金体系の異なる申立人組合組合員の毎期の一時金を算定するのは不合理であること贅言を俟たずして明らかであるから、かかる措置は採用に由ない。次に②再建案導入前の被申立人会社非乗務員に対する一時金支給の実態は、長年月に亘り申立人組合の一時金交渉妥結後、その妥結額を基準にしてそのまま支給される慣行であったことは前示認定のとおりであるが、再建案導入後は申立人組合の一時金は未妥結、未支給であるにも拘らず、前示認定のとおり、被申立人会社は非乗務員に対しては、昭和50年12月10日以降昭和56年4月10日迄、毎年4月10日、8月10日、12月10日と年3回その都度過去4か月の一時金として営収配分金と称するものを支給しているのである。このことは従前の支給慣行からすると、今度は逆に被申立人会社が申立人組合組合員に対して、非乗務員に支給している営収配分金名目の一時金の平均支給額を基準とすることも又事の筋道として当然だと考えられる。即ち被申立人会社は申立人組合組合員A2、同A1に対し、尠なくとも非乗務員に支給した昭和50年8月以降昭和56年3月迄の毎期の一時金の平均支給額を基準にして、そのまま両組合員の平均一時金として両名に対し支給すべきだったのである。かような取扱いが、本件においては公平にしてかつ合理的な措置であると断ぜざるを得ない。
- (5) 被申立人会社が再建案を受け容れず意のままにならない申立人組合を痛く嫌悪して、同組合員に対して一時金を絶対支給しないという態度をとり続けていたことは前示のとおりであるから、被申立人会社が、申立人組合組合員A2、同A1に対して昭和50年8月以降昭和56年3月迄の別表I記載の毎期一時金を支給せず、不利益取扱をしたことは、労働組合法第7条第1号に該当する不当労働行為である。それ故被申立人会社は組合員両名に対し、原状回復として、昭和50年8月以降昭和56年3月迄の毎期の一時金として、合計金3,221,312円を支給しなければならない。
- Ⅲ 申立人組合組合員A2、同A1の昭和51年5月以降昭和57年5月迄の定期昇給について
- (1) 申立人組合組合員の毎年の賃上げの内容は、従来は基礎本人給のみの賃上げということで妥結していたが、昭和46年以降昭和50年迄は、基礎本人給の賃上げに加えて3年以上の勤続者に対しては、年間300円（5月100円、入社月の翌月200円）の定期昇給が加算されるようになっていたことは、前示認定のとおりである。これは永年勤続者の優遇、乗務員の企業への定着を意図して、出来高給方式の強いタクシー乗務員の賃金体系に、いくばくかの年功序列賃金方式を採り入れたもので、タクシー業界に一般的にみられる実態であることは、当委員会において明らかである。特に労働協約なり就業規則等で毎年定期昇給を行う旨の規定がないので、毎年賃金改定時に、その都度、向こう1年間の協定を締結してきたものであることは本件証拠により窺うことができ、しかも定型的な同一の文言を以って同額のもので5年の長きに亘って協定支給され、

しかも支給条件は何らの査定も必要とせず、ただ3年以上の勤続者であればその対象となって反覆継続して、これを支給されて来たものであることは前示認定のとおりであり、又尠なくとも定期昇給が一般的な社会慣行として存在することを併せ考えると、被申立人会社には定期昇給の支給慣行が成立していたと断ずることができる。

- (2) ところが、昭和50年10月再建案導入後、申立人組合は被申立人会社に対し、春闘賃上げについて毎年その時期が来ると要求しているが、被申立人会社において申立人組合の要求書提出や、抗議に際しても反組合的感情を露骨に現わし、誠意のない、かたくなな態度をとり続け、年間300円の定期昇給についても未解決であることは前示認定のとおりであり、これらのことからみても、再建案を受け容れず、被申立人会社の意のままにならない申立人組合及び同組合員を痛く、嫌悪して、年間300円の定期昇給を認めず、その累積分の支給を峻拒する態度を一貫してとり続けているというべきである。
- (3) しかし、かように被申立人会社の誠意のない態度により定期昇給についての協定が成立しなかった場合と雖も、前示認定のとおり、被申立人会社において定期昇給の支給慣行が成立している以上、申立人組合は被申立人会社に対し、定期昇給の支給を請求し得ることは明らかである。
- (4) そうとすれば、被申立人会社が再建案を受け容れず、意のままにならない申立人組合及び同組合員を痛く嫌悪して、同組合員A2、同A1に対して、昭和51年5月以降昭和57年5月（本件終結時昭和57年6月1日）迄の、別表Ⅱ、Ⅲ記載の定期昇給の累積分を、それぞれ支給せず、不利益取扱したことは、労働組合法第7条第1号に該当する不当労働行為であるといわなければならない。それ故被申立人会社は原状回復として組合員A2に対しては別表Ⅱ記載の合計金69,100円、同A1に対しては別表Ⅲ記載の合計金65,500円を、それぞれ支給しなければならない。

第三 法律上の根拠

以上により、被申立人会社が申立人組合組合員A2、同A1に対し、昭和52年10月末頃担当車両の廃車台替を行わずそのまま使用させたこと、同じく昭和50年8月以降昭和56年3月迄の毎期の一時金を支給しなかったこと、同じく昭和51年5月以降昭和57年5月迄の定期昇給の累積分を支給しなかったことは、いずれも労働組合法第7条第1号に該当する不当労働行為である。

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57年8月30日

大分県地方労働委員会

会長 富川盛介

(別表 略)