

滋賀、昭57不3、昭59.12.22

命 令 書

申立人 全日本運輸一般労働組合近畿地区バス産業支部

被申立人 滋賀交通株式会社

主 文

- 1 被申立人会社は、今後、京都府下営業所の車両担当替および滋賀県下各営業所への新型貸切観光バスの配置について、従来の慣行に反し、申立人組合員を不利益に扱ってはならない。
- 2 被申立人会社は、申立人組合京都分会員A1、同A2、同A3、および同A4が、より新しい車両の担当となるよう申立人組合と協議のうえ、車両担当替を行わなくてはならない。
- 3 被申立人会社は、本命令書受領後10日以内に55センチメートル×80センチメートル（新聞紙2頁大）の白紙に下記文書を明瞭に記載し、被申立人会社各営業所の見やすい場所に10日間掲示しなければならない。

記

昭和 年 月 日

全日本運輸一般労働組合近畿地区バス産業支部

執行委員長 A3 殿

滋賀交通株式会社

代表取締役 B1

会社が、昭和56年12月の車両担当替以降貴組合京都分会員に対し、従来慣行どおりの車両担当替を行わなかったこと、および昭和56年11月20日以降滋賀県下において、貴組合水口分会員の所属する営業所に新型貸切観光バスを配置しなかったことは、貴組合員を不利益に扱うとともに、貴組合の弱体化をはかる不当労働行為であると滋賀県地方労働委員会により認定されました。

よって、今後このような行為を繰り返さないよう誓約します。

以上

- 4 その余の申立てを棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者等

- (1) 申立人全日本運輸一般労働組合近畿地区バス産業支部（以下「申立人組合」という。）は、バス産業に働く運転手、整備工、事務職等の全日本運輸一般労働組合（以下「運輸一般」という。）の組合員で組織される労働組合であり、その組合員数は、本件結審時90名である。
- (2) 被申立人滋賀交通株式会社（以下「会社」という。）は、肩書地に本社を置き、滋賀県下の水口営業所に定期路線バスを、同営業所のほか滋賀県下の大津、彦根、甲西、八日

市、長浜各営業所、京都府下の京都、山科両営業所、および大阪府下の大阪、豊中両営業所に貸切観光バスを配置し、その他、滋賀県下4ヶ所に車両無配置の営業所を有し、旅客運送業を営む会社であり、その従業員数は、本件結審時約270名である。

- (3) 会社には、申立人組合の下部組織として、水口、八日市、長浜各営業所に所属する組合員により滋賀交通水口分会が、京都、山科両営業所に所属する組合員により同京都分会が、豊中営業所に所属する組合員により同豊中分会が、それぞれ組織されており、その分会員数は、本件結審時、水口分会員48名、京都分会員8名、豊中分会員8名である。
- (4) なお、会社には、別に、会社従業員によって組織される私鉄滋賀交通労働組合（以下「別組合」という。）があり、その組合員数は、本件結審時約75名である。

## 2 昭和54年秋闘について

- (1) 昭和54年当時、会社においては、滋賀県下および京都府下の各営業所ならびに名古屋営業所（現在は、別会社となっている。）の従業員約200名により、私鉄総連滋賀交通労働組合（以下「旧組合」という。）が組織されていた。

旧組合は、上部団体日本私鉄労働組合総連合会（以下「私鉄総連」という。）の統一要求であった定年制延長、労働協約の締結等に関し、11月28日に会社に対し、24時間全面ストライキを通告し、11月30日午前0時よりストライキを開始、引き続き、12月1日より48時間ストライキを行った。

- (2) 同ストライキの開始にあたり、旧組合京都支部においては、既に7名の旧組合員が宿泊を伴う運行でそれぞれ観光地に赴いており、これら組合員の取扱いが問題となったため、旧組合京都支部は、会社の対応によってはこれらの者をストライキから除外してもよいと考え、11月29日夕方会社に対応を尋ねた。

結果的には、旧組合京都支部は、7名の旧組合員に対し、車両を現地に置いて帰るよう指令し、車両の保管場所においては、会社と連絡して決めるよう指示した。

7名の旧組合員は、会社と電話で連絡をとり、あるいは会社からの連絡を受け、車両の保管場所について会社の了解を得たうえで、各自は国鉄等を利用して帰京した。

会社は、11月30日朝、現地の旅行業者等に備車を手配したので、時間の遅れはあったものの利用客の旅行には、大きな支障を来さなかった。

なお、現地に留置された車両は6台であったが、ストライキ終了後も約1カ月ほど回収されず、また回収された後も暫くは関連会社の敷地に置かれていた。

- (3) 同ストライキにおいて、滋賀県下では、11月29日夜から30日未明にかけ、一部の旧組合員が担当車両を営業所外に移動させ、ストライキ当日には就労するというスト破りが生じた。これらの者は、12月1日旧組合に脱退届を提出し、その直後に企業内組合である滋賀交通貸切労働組合を結成し、彦根営業所内に事務所を設置していたが、現在は別組合に加入している。

また、京都府下においては、翌年1月16日山科営業所において8名、同2月18日京都営業所において10名が旧組合を脱退し、名古屋営業所においては全員が脱退したため、旧組合員数は約90名に減少した。

- (4) なお、会社は、昭和54年年末一時金について、12月20日に支給する旨旧組合と妥結済みであったにもかかわらず、ストライキ参加者には支給を遅らせると表明、このため旧組合員は当委員会にあっせんを申請した。

あっせんは、12月22日に秋闘問題、年末一時金支給を含めあっせん案受諾により解決したが、同時にストライキの実行にあたっては、協約締結までは、開始の72時間前に通告すること、およびストライキ開始前に出発した宿泊を伴う運行はストライキから除外することが労使合意された。

### 3 昭和55年から昭和56年に至る争議について

- (1) 昭和55年春闘は、同年1月7日に出された旧組合員2名に対する配転問題、ダイヤ改正問題等もあり、労使は激しく対立していた。

会社との交渉は上部団体に委ねられ、交渉員は5月29日会社と合意に達し、旧組合にその妥結案を提示したが、94パーセントに及ぶ旧組合員が、妥結案の内容に不満を示したため妥結に至らなかった。

- (2) 旧組合は、7月19日臨時大会を開催し、私鉄総連からの脱退および運輸一般への組織移行を決議した。

この時、辞任した執行委員長ら約10名は、私鉄総連に残留し、別組合へと勢力を拡大していったが、以降会社との間に大きな紛争は生じていない。

- (3) 運輸一般へ組織移行した旧組合の組合員および同時に運輸一般へ加盟した豊中営業所の従業員ら約100名は、運輸一般傘下の全日本運輸一般労働組合関西地区生コン支部（以下「生コン支部」という。）に所属し、個人加盟形態をとったが、活動単位としては、会社各営業所別に分会を結成（滋賀県下各分会はその後水口分会として統合された。）し7月21日会社にその旨通知した。

- (4) 配転問題等の交渉は、生コン支部に受け継がれたが進展せず、生コン支部は、滋賀交通各分会により滋賀交通共闘会議を組織するとともに、8月22日および24日の京都、豊中両営業所における午前中ストライキを皮切りに、11月10日より水口営業所内整備工場における無期限ストライキ、12月3日より定期路線バスの午前中ストライキ等戦術を拡大し、翌56年3月12日からは、全面ストライキを開始するに至った。

- (5) 同争議は、同年5月11日当委員会の職権あっせんにより解決したが、生コン支部は、争議期間中旅行者に対し、「争議によりご迷惑をおかけする可能性があるかもしれないので、あらかじめご了承願いたい。」旨の文書要請等を行い、また、あっせん中の5月2日朝には、500～600名の生コン支部組合員を動員し、滋賀県下の会社全営業所のバス運行を阻止したこともあった。

なお、本争議により、京都府下両営業所の貸切観光バスの受注は激減し、昭和56年6月以降翌年12月までの間の車両の稼働率は、20パーセントないし21パーセント程度まで低下した。

### 4 本件に係わる貸切観光バスおよび貸切観光バス運転手について

- (1) 会社においては、貸切観光バスの運転手は、各自担当する車両が決められており、担当者は、その担当車両に乗務し、日常の業務についている。

また、担当車両の決められていない者は、予備運転手として、担当者が休暇をとった場合担当者に代りその車両に乗務するほか、長距離運行の場合担当者とともに乗務することとなっている。

- (2) 担当車両の変更（以下「担当替」という。）は、営業所に新型車両（以下「新車」という。）が配置された場合必ず行われ、また担当運転手の退職により空車が生じた場合、車

両の稼働状況により適宜行われているが、新車を担当した場合には、3年間はその車両の担当者として固定される慣行がある。

- (3) 会社における貸切観光バス運転手の賃金は、基準内賃金のほかに、実働に応じ次の手当がある。

ア. 残業手当

拘束時間（9時間）を超える時間につき、基準内賃金の125パーセントが支給される。ただし、残業がない場合でも、1カ月につき35時間分の保障がある。

イ. 宿泊手当

1泊につき500円が支給される。

ウ. 走行距離手当

走行距離1キロメートルにつき申立人組合員には2円が支給される。

エ. オーバーキロ手当（仮称）

一人乗務で走行距離が一仕業につき400キロメートルを超える運行については、超過した1キロメートルにつき、滋賀県下では20円、京都府下では30円が支給される。

- (4) 貸切観光バス運転手は、上記会社から支給される賃金以外の収入として、利用客からのチップ、利用客を案内した土産物店からの謝礼を得ており、チップの相場は、旅行業者は1日につき1,000円ないし2,000円、一般客は1日につき5,000円程度であり、謝礼は、土産物店により異なるが、多ければ1万円前後、少なくとも2,000円ないし4,000円程度で、これら賃金外収入は多い者で月4～5万円になる。

- (5) 会社の所有する貸切観光バスは、52年型以降の車両にはテレビ等が装備されており、年式が新しいほど内装や外観もよく、馬力も強くなっており、56年型車両はいわゆるサロンカー、57年型車両は二階建バス、58年型車両もデラックスタイプとなっている。

- (6) 会社各営業所においてはパンフレットにより車両を説明し注文を受けているが、利用客はより新しい年式の車両を注文することが多く、会社が配車をするにあたっては、長距離運行には年式の新しい車両をあて、その利用客もほとんど一般観光客であるのに対し、古い年式の車両は小中学校の遠足等の日帰り運行に使われることが多い。

- (7) 貸切観光バスの運転手は、だれもがより新しい年式の車両を担当したいと希望しており、年式の古い車両では利用客から不満を言われたり、運転手自身も他の車両と比較し惨めな思いをすることもある。

- (8) 会社は、昭和54年3月からは、あらかじめ400キロメートルを超えることの判っている運行については、二人乗務を原則とする旨旧組合と協定し、同協定は、以降申立人組合、別組合が併存することとなってからも存続している。なお、別組合は、さらにオーバーキロ手当についての協定も締結しているが、申立人組合はこの協定を締結していない。

- (9) 貸切観光バス運転手は、月曜日から土曜日までの間に2、3名ずつが、ローテーションを組んで休日をとれることとなっているが、会社の要請により、この公休日に出勤した場合には、別の日に休日を振り替えることとなる。

この公休振替について、京都分会員らは、旧組合員であった頃より、組合方針に従い、会社の要請に応じなかったことがあったが、昭和56年のストライキ終了後拒否はしていない。

5 京都における勤務地の変更および車両担当替について

- (1) 会社は、昭和31年頃京都市南区吉祥院に京都営業所を設置し、続いて、昭和35年頃同市山科区四ノ宮に営業所を設置したが、同営業所は昭和46年以降閉鎖され、京都における営業活動は、京都営業所だけで行われていた。
- (2) 会社は、京都営業所が手狭となったため、昭和51年4月京都市山科区西野に現在の山科営業所を開設した。これに伴い、約半数の運転手が山科営業所に勤務することとなったが、勤務地の変更にあたっては、当時オイルショックの頃で自家用車通勤者にとっては通勤費がかさむこともあり、本人の希望を尊重して通勤に近い方あるいは便利な方が決められた。以降昭和54年4月5日までは、両営業所間における運転手の勤務地の変更はほとんどなかった。
- (3) 山科営業所開設後も受注などの営業活動、日常の業務指示や経理等は、全て京都営業所で行われ、山科営業所には、事務職員としては運行管理者が1名ただけであり、運転手は山科営業所を「山科車庫」と呼んでいた。

また、運転手の日常業務であるキャラバン隊と呼ばれる複数車両による運行やバスガイドを必要としない運転手2名が乗務するペア乗務および車両担当替についても、両営業所を一体として行われていた。
- (4) 昭和52年以降の車両担当替の状況は、別表1のとおりであり、昭和54年5月28日担当替までは、概ね勤務年表の長い者より順に年式の新しい車輛の担当となっていたが、それ以外の場合については、次のような事情があった。
  - ① 昭和52年3月21日担当替において、勤務年数3番目（以下順位のみを記す。）のC1が、次位の者より古い年式である50年型車両の担当となっているのは、前記第1の4の(2)記載の新車を担当した場合の慣行により、担当替が行われなかったためである。
  - ② 昭和52年11月25日担当替において、10番C2が上位の2名より新しい年式の車両担当となっているのは、同人や当時のバスガイド不足の際会社に協力したので特に優遇されたためである。
  - ③ 同担当替において、14番A5が次位の者より古い車両を担当しているのは、同人が同担当替の直前に事故を起し、担当替が行われなかったためである。
  - ④ 同担当替において、20番A3および21番C3が次位の者より古い車両の担当となっているのは、47年型車両と48年型車両は装備も相違なく本人らが、会社に対し、あえて担当替を行わなくともよいと申し入れたためである。
  - ⑤ 同担当替において、29番C4が次位の者より古い車両の担当となっているのは、同人が同担当替の直前に事故を起し、担当替が行われなかったためである。
  - ⑥ 同担当替において、33番C5が次位の者より古い車両の担当となっているのは、同人が病欠勤中であり、担当替が行われなかったためである。
  - ⑦ 昭和53年2月21日以降、1番C6が46年型車両の担当となったのは、同人が宿泊仕業に出られない個人的理由があったためである。
  - ⑧ 昭和53年7月5日担当替において、5番C7が、52年型車両から50年型車両へと変更されたのは、52年型車両が宿泊を伴う運行に多く使われていたところ、同人が家庭事情により宿泊仕業に出られなくなったためである。
  - ⑨ 昭和54年5月28日担当替において、24番A6が上位の者よりも新しい50年型車両の担当となっているのは、当時、空車が1台であり、全体の担当替を行わなくともよい

との了解があったためである。

以上、各担当替時に勤務年数順より外れた者も、次回以降において勤務年数に応じた年式の車両へと担当替が行われていた。

- (5) 会社は、昭和55年4月5日、新車購入に伴う担当替を行ったが、当時旧組合京都支部員であったA7、A2、C8、A3、A6およびA8については担当替は行われず、これら6名以外の運転手は、全員がより新しい年式の車両へと担当替が行われた。

なお、この時点において、前年のストライキの際観光地に車両を留置して帰京した7名のうち、A2は上記のとおり新しい車両への担当替を受けなかったが、ストライキ後旧組合を脱退していた他の6名中退職者を除く5名は、より新しい車両への担当替を受けた。

- (6) また、会社は、同時に山科営業所に勤務していた旧組合京都支部員A7、A6の両名および脱退者のうち旧組合員より勤続年数の長いC9、A5の両名を山科営業所より京都営業所へ配転し、京都営業所に勤務していた比較的勤続年数の短い旧組合脱退者5名を山科営業所へ配転した。この結果、京都営業所の運転手は旧組合員7名のほかは旧組合員より勤続年数の長い旧組合脱退者6名となり、山科営業所には旧組合員はいなくなった。

- (7) 会社は、この頃より、キャラバン隊編成やペア乗務において、旧組合員と旧組合員以外の者との組合せを行わなくなった。

- (8) 組織移行により旧組合京都支部が生コン支部滋賀交通京都分会となって以後の昭和55年11月頃、会社は、京都営業所に勤務する勤務年数の長い者6名のうち、京都分会員となったA1およびA5の両名を除く4名を山科営業所へ配転した。これにより、京都営業所の運転手は全て京都分会員となり、山科営業所の運転手は、新たに京都分会員となった6名、別組合員2名、および非組合員11名が所属した。

その後、会社は、昭和56年1月にA8が、同年5月にA5がそれぞれ生コン支部を脱退すると同時に山科営業所へ配転した。

- (9) 争議解決後の昭和56年8月20日、滋賀交通共闘会議は会社と団体交渉を行い、担当車両、日常業務、勤務地についての差別を撤回するよう要求した。

以降、日帰りのキャラバン隊編成については、京都分会員と京都分会員以外の者との組合せが行われるようになった。

- (10) 会社は、昭和56年9月9日担当替を行い、空車となっていた「1218」（50年型）を京都分会員A2の担当車両とし、A2の担当していた「1639」（48年型）を同A3の担当車両とし、A3の担当していた「533」（47年型）を同A4の担当車両とした。

- (11) この後、会社は、昭和56年10月25日に退職したA8の担当車両「748」（48年型）を同年12月C10（別組合員）の担当とし、翌年3月20日に退職したC11の担当車両「1620」（52年型）を同年4月予備運転手であったC6（別組合員）の担当とし、同年4月20日に退職したA7の担当車両「1223」（50年型）を空車とした。

- (12) 会社は、昭和56年10月、当時運転手以外は嘱託1名だけであった山科営業所に所長の職席を設け、当時の八日市営業所長を専任の所長として任命して以降、翌57年4月に営業員を採用、11月1日に京都営業所に勤務していた会計担当者を配転し、翌58年4月に更に1名の営業員を採用し、営業の重点を山科営業所へ移した。

(13) 会社は、本件申立て後の昭和57年12月に、山科営業所に二階建バスを配置し、予備運転手であったC7（別組合員）をその担当者とし、C9（同）をその予備担当者とした。

また、会社は、昭和58年6月に山科営業所に新車を配置し、山科営業所についてのみ担当替を行った。

この担当替により、山科営業所に勤務する京都分会員A9は、「1216」（50年型）から「1620」（52年型）へまた、同A10は、「223」（46年型）から「748」（48年型）へと担当車両が替った。

#### 6 甲西営業所の開設および滋賀県下の新車配置について

(1) 会社は、昭和55年11月から12月にかけて甲西営業所設置を決定し、翌年1月29日に陸運局に申請、3月5日に認可を受け、7月10日に甲西営業所を開設した。

(2) 同営業所の開設にあたり、申請された配置車両台数は10台であり、会社は、草津営業所に配置していた全車両3台および水口営業所に配置していた車両10台（マイクロバスを除く）のうち7台を担当者とともに甲西営業所へ移動したが、これら10名の担当者は全て別組合員であり、事前に配転の打診が行われていたが、同じく水口営業所に勤務する申立人組合員A11（当時は生コン支部滋賀交通水口分会員）に対しては打診は行われず、生コン支部滋賀交通各分会は開設の話も聞いていなかった。

(3) 甲西営業所は、実質的に本社機能を有する水口営業所とは車で約15分程度の距離にあり、車両40台ないし50台を収容できるスペースがある。

なお、会社各営業所の受注を把握し、配車指示をする配車センターは、昭和58年8月、水口営業所から甲西営業所へ移転された。

(4) 会社は、昭和56年11月20日甲西営業所に3台、彦根、大津両営業所に各1台の新車を、昭和57年12月には彦根営業所に二階建新車1台を、昭和58年6月には甲西営業所に2台、彦根、大津両営業所に各1台の新車をそれぞれ配置した。

なお、昭和45年以降の滋賀県下各営業所への新車配置状況は、別表2のとおりである。

(5) 甲西営業所では、56年型新車の配置により50年型車両が、また58年型新車の配置により50年型および52年型車両が、大津営業所では58年型新車の配置により50年型の車両がそれぞれ予備車両となっているが、以前は、担当者の決められている車両より年式の新しい車両が予備車両とされることはなかった。

(6) 一方、申立人組合員であるA11（水口営業所勤務）、同A12、同A13（以上八日市営業所勤務）はいずれも48年型車両を、同A14（八日市営業所勤務）は50年型車両を、同A15（長浜営業所勤務）は47年型車両をそれぞれ担当している。

なお、昭和56年7月以降の滋賀県下各営業所における車両担当状況は別表3のとおりである。

(7) 滋賀県下においては、従来より各営業所の観光バス受注分は、当該営業所で消化することを原則としているが、車両指定あるいは車両不足が生じた場合、各営業所間で応援できるよう配車センターで指示しており、56年型および58年型車両はその需要に応じて、大津、彦根、甲西各営業所から水口、八日市、長浜各営業所へ応援に赴くことはあるものの、その逆のケースはない。

#### 7 本件申立ての承継について

(1) 本件は、昭和57年11月17日付けで生コン支部より申し立てられていたが、昭和58年5

月20日に生コン支部および申立人組合の連名で、申立人組合への承継の申し出があった。

- (2) 運輸一般は個人加盟を原則とし支部を組織単位とする全国組織の労働組合であるが、その傘下の生コン支部においては、将来産業別に独立する目的で昭和56年7月25日バス共闘会議が結成されていたところ、昭和57年12月運輸一般中央執行委員会において、バス産業に働く者による支部の結成が承認され、昭和58年2月27日に生コン支部分会のうち、滋賀交通各分会、大阪淡路交通分会および高志観光バス分会により、申立人組合が結成された。

なお、申立人組合の結成は、運輸一般中央規約に基づく組織変更として扱われ、生コン支部からの脱退手続はとられていない。

## 第2 判断および法律上の根拠

### 1 当事者適格について

- (1) 会社は以下のとおり主張する。

本件は、当初申立人であった生コン支部に対し、組織破壊を内容とする労働組合法第7条第1号および同条第3号該当の不当労働行為が行われていると申し立てられ、その後、生コン支部滋賀交通分会が申立人組合へと組織変更したとして承継が申し出られた。

しかし、申立人組合は、生コン支部に個人加盟（滋賀交通分会は、俗称として分会と呼称するも、独自の規約をもった労働組合ではなかった。）していたA16（申立人組合前執行委員長）らが、生コン支部を脱退し、新たに結成、個人加盟した別個独立の労働組合であって、生コン支部または生コン支部滋賀交通分会が組織変更した労働組合ではない。

申立人組合は、本件申立時点においては労働組合として存在せず、また、生コン支部とは何らの同一性、関連性のない別個の労働組合なのであるから、法的に申立人組合に対する組織破壊、不当労働行為ということはありません。申立人組合は、本件申立てに全く利害関係を有していないのであって、当事者として不適格であり、本件は却下されるべきである。

よって以下判断する。

- (2) 申立人組合は、それまで生コン支部に所属していた滋賀交通各分会を含む5分会により結成され、その結成に際しては、運輸一般中央執行委員会の承諾を受け、運輸一般中央規約に基づく組織変更として扱われているのであって、個々の労働者の脱退手続がとられていないことは、前記第1の7の(2)で認定したとおりである。

すなわち、申立人組合の結成は、運輸一般傘下の1つの単位組合である生コン支部が、運輸一般組織の必要上分割され、滋賀交通各分会を含む5分会に生コン支部と同等の1つの単位組合たる支部の地位が与えられたのであるから、両組合が個人加盟形態であること、分会が独自の規約を有していないことの如何を問うまでもなく、実態として、滋賀交通各分会を含む5分会は、支部へと組織変更されたものと認められる。

このように、分離独立した労働組合が、申立てを承継するについては、当初の申立人と承継人との間に申立承継の意思の合致があり、かつ、承継人が申立てにつき正当な利害関係を有し、したがって、本来申立人たりうるものであることが要件となる。

そこで、本件についてみるに、まず、生コン支部と申立人組合は連名で本件承継を申し出る書面を提出しているのであるから、意思は合致していると言える。



次に、申立人組合が正当な利害関係を有するか否かについてみると、本件申立内容は、会社が自己の従業員たる生コン支部京都および水口両分会員に対して不利益な取扱いをしており、これが両分会を弱体化せしめ、生コン支部への支配介入にも該当するとして申し立てられているのであるから、直接の利害関係は、両分会員および両分会にこそあって、これら両分会が、当初申立人であった生コン支部所属時と同一性を保つものであり、生コン支部より部分的に独立した申立人組合は正当な利害関係を有し、さらに、申立人組合の組合員は、後記判断のとおり、生コン支部当時においても不利益な取扱いを受けていたものであり、組織変更後も継続して現在まで同一の労使関係のもとに、同様の取扱いを受けているのであるから、申立人組合は形式的にも実質的にも申立権を有するものであると言える。

したがって、申立人組合は、申立人としての適格性を有すると判断する。

## 2 申立ての適否について

- (1) 会社は、新型貸切観光バスの購入、配置および担当車両の決定は、いずれも経営権の専権事項であり、申立人組合員の権利、法益が不当に侵害される等特段の事情もなく、経営権を侵害する命令を求める本件申立ては、労働委員会の権限を逸脱するものとして不適格であり、却下されるべきであると主張する。

よって以下判断する。

- (2) 企業の経営に関する事項の決定権は、最終的には使用者に属するのであるが、一般にこれら事項が労働条件にかかわる場合には、使用者の権利行使として無制限に許容されるものではない。

ところで、本件において争われている貸切観光バス運転手の担当車両の問題は、後記第2の3の判断のとおり、労働条件に関するものなのであって、会社が行った新型貸切観光バスの配置、担当車両の決定が、申立人組合員の労働条件に不利益を及ぼしているとして主張されているのであるから、これが不当労働行為に該当するか否かを審査することは、労働委員会の権限であって、単にこれらの事項が経営権に属する事柄であるとして却下することはできない。

## 3 担当車両の新旧と労働条件との関連性について

申立人組合は、担当する車両が新しいほど賃金等の収入が増え、疲労度がより少なくなり、利用客との関係で誇りが持てるが、申立人組合員は、担当替を行われないことにより、これら受けるべき利益を受けていないと主張する。

これに対し、会社は、申立人組合員が賃金、労働時間、その他労働条件について、不当に不利益を受け、差別されているという事実はなく、むしろ賃金面で優遇されていると主張する。

よって以下判断する。

- (1) 担当車両の新旧による賃金収入の相違について、申立人組合は、具体的な疎明は不十分であるが、それはその立場上やむをえないところであり、会社の賃金体系においては、前記第1の4の(3)で認定したとおり、労働に応じ残業手当、宿泊手当、走行距離手当およびオーバーキロ手当が支給されており、これら手当額が車両の稼動状況により左右されることは当然であって、第1の4の(6)で認定したとおり、これら手当額が多くなるであろう長距離運行には、より新しい車両が配車されているのであるから、担当車両が新

しいほど、賃金収入が増加することは推定できる。

なお、会社は、昭和56年6月以降昭和57年12月までの間につき、申立人組合員の所属する各営業所において、申立人組合員とその他の運転手とに賃金差のないことを疎明するのであるが、当該期間については、京都では稼働率が20パーセントないし21パーセント程度まで低下していたため仕事量が少なかったこと、滋賀県下においては新車の配置された営業所の賃金実態が不明であることより、この疎明をもって、担当車両の新旧による賃金差がないとは措信しがたい。この点につき、当委員会は、会社に対し、京都における当該期間以降の賃金実態および滋賀県下における56年型以降の新車の配置された営業所の賃金実態について、疎明を求めたのであるが、会社はこれを拒否したことからしても、新しい車両を担当するほど賃金収入が多くなると推測されてもやむをえないところである。

- (2) また、貸切観光バスの運転手が、賃金収入以外の収入を得ていることは、前記第1の4の(4)で認定したとおりであり、このような収入は会社の関知しないところではあっても、バス業界の慣行として周知の事実であって、一般客に利用される度合の多いより新しい車両の担当者が、より多くの金員を得ることは明白である。
- (3) 上記経済面以外に、第1の4の(5)および(7)で認定したとおり、新しい車両ほど装備がよく、馬力も強いのであるから、快適性、操作性に優れ、肉体的疲労度が軽減され、さらには、観光バス運転手にとって、担当車両は自己の職場そのものなのであるから、より新しい車両を担当することは、対内的対外的に誇りとすることができるものであり、大きな関心事であると言える。

以上、貸切観光バス運転手にとって、担当車両が新しくなるか否かは、経済面、精神面に影響を及ぼす重要な労働条件であり、新しい担当車両に変更されないことは不利益となる。

#### 4 京都分会員に対する担当車両差別について

申立人組合は、以下のとおり主張する。

すなわち、京都府下両営業所は、従来、業務上一体として扱われ、担当替は年功序列により決定される慣行があったが、会社は、昭和55年4月5日以降これら慣行を無視し、京都分会員を差別するようになった。

会社は昭和56年8月20日団体交渉において、差別是正を確約し、9月9日京都分会員に対し、担当替を行った。

しかるに、会社は、その後の4名の退職に伴う担当替から京都分会員を除外し、また、本件申立て後の新車購入に伴う担当替から、京都営業所に勤務する京都分会員を除外した。

従来慣行に従えば、昭和58年6月13日担当替時点において、京都分会員A1は「3298」(58年型)、同A2は「1620」(52年型)、同A3は「1619」(52年型)、同A4は「752」(48年型)の担当となるべきところ、このような担当替が行われていないのは、京都分会員を不利益に扱い、分会の弱体化をはかる不当労働行為である。

これに対し、会社は、次のとおり主張する。

すなわち、担当替にあたっては、従来より年功を含む判断基準により評価し、全体的に担当車両を決定しており、年功序列の慣行はない。

昭和55年4月5日担当替においては、前年ストライキ時に車両を1カ月余りも放置する

という違法・不当な戦術を行使した組合員に対しては、担当替を行わなかった。

昭和56年9月9日以降、京都分会員に対し担当替を行わなかった理由は、昭和55年以降京都においては、会社への協力度を判断基準の一つとして加えているが、京都分会員は、昭和55年8月24日朝突然ストライキを行い、旅行者に対しストライキ協力要請をし、昭和56年5月2日滋賀県下全営業所の運行を阻止する等の違法・不当な争議行為により売上げを減少させ、また、公休振替、400キロメートル以上の一人乗務を拒否する等、非協力的であること、および営業所を分離し、担当替も営業所別としたためである。

よって以下判断する。

(1) 年功序列の慣行について

京都府下における車両担当替が、従来営業所を一体として行われていたことについては争いが無い。

会社は、各担当替にあたっては、年功を含む判断基準を設定していたとするが、各基準の表現自体、答弁書と会社申請証人B2（以下「会社証人」という。）の証言とは食い違っており、明確さを欠くばかりか、評点等の評価方法についての疎明もなく、全運転手を対象として評価し、それぞれの担当車両を決定していたとは認めがたい。

むしろ、第1の5の(4)で認定した実際の車両の引継状況からみても、担当替が行われないのは、運転手個々の責に帰すべき相当の事由のあった場合であり、これら事由のない場合には、年功により順次より新しい車両へと担当替がなされていたことは明確であって、昭和58年6月13日担当替も、山科営業所に限りみていると同様に行われているのであり、年功序列の慣行はいまなお存在すると言わざるをえない。

(2) 担当替が行われなかった理由について

前記判断のとおり、担当替が行われない場合には、相当の事由があり、第1の5の(4)で認定した事故、病気、本人の事情等は、担当替が行われなくとも相当と考えられるが、以下会社が京都分会員に対し担当替を行わなかった理由として主張することの当否につき判断する。

① 争議行為を理由とすることについて

会社は、旧組合当時および生コン支部への組織移行後の争議行為は違法・不当なものであり、そのことが担当替を行わなかった理由の一つであると主張する。

しかしながら、違法・不当な争議行為をした場合、その目的、手段いかんにより、要件が具備されたときは、刑事上、民事上の責任追求を免れえないこととなることのあるのは格別、労働組合法第7条第1号にいう不当労働行為該当の有無の判断にあたっては、組合員に不利益扱いに相当するほどの正当な組合活動からの逸脱があったか否かが問題視されるのである。

ところで、上記争議行為の経緯は、第1の2および3で認定したとおりであり、会社は違法・不当とする具体的事実の疎明もなさず、また、京都分会員はストライキに参加しただけと認められるのであって、当該争議行為のゆえに上記分会員が不利益をうけるいわれはないものと考えられる。

このことは、前記第1の5の(5)で認定したごとく、会社のいう違法・不当な争議行為に参加しながら後日組合を脱退した5名には何ら不利益取扱いがなされていないことに徴しても明らかである。

② 公休振替の拒否等を理由とすることについて

会社は、京都分会員が公休振替を拒否すると主張するが、前記第1の4の(9)で認定したとおり、かつて拒否したことはあったが、昭和56年のストライキ終了後そのような事実は認められない。

また、400キロメートル以上の一人乗務について、会社は、別組合が協力的であること、旅行業者の負担が異なることを主張するのであるが、前記第1の4の(8)で認定したとおり、二人乗務を原則とする旨の労使協定が存在する以上、本来会社に前記協定を遵守すべき義務があるのであって、一人乗務の拒否につき申立人組合を非難することはできない。

従って、会社がこれらのことを理由として担当替を行わないのは失当である。

③ 営業所分離を理由とすることについて

従来、京都・山科両営業所が一体として業務を行っていたことは、第1の5の(3)で認定したとおりであり、たとえ両営業所の立場が逆転し、京都営業所が「車庫」的になったとしても、担当替を別々とする営業上の必要性は考えられない。

また、現在、京都営業所に京都分会員のみが所属することとなった経緯は、第1の5の(8)で認定したとおりであるところ、会社証人は労々間対立のため組合別の構成とせざるをえなかったと証言するが、55年11月はストライキも行われておらず、山科営業所にも6名の京都分会員が所属していたのであるから、仮に労々間対立があったとしても、必ずしも組合別の構成とせざるをえなかったとは考えられず、加えて、その後、京都営業所には人員の補充がなされていないことからしても、会社は京都分会の中心勢力を隔離し、その他の運転手との接触を妨害し、その影響力を遮断する意図をもって営業所を分離し、これを口実に両営業所一体としての共通した担当替を行わなくなったものと推測できる。

(3) 妥当な担当車両について

昭和56年9月9日以降の退職により生じた空車および新車につき、従来どおりの慣行に従い、年功を基準として担当替が行われていたとしたら、相当理由のない限りA4は退職者A8の担当車両「748」(48年型)の、A2は退職者C11の担当車両「1620」(52年型)の、これに伴い、A3はA2の担当車両「1218」(50年型)のそれぞれ担当者となるべきであり、57年型および58年型車両の購入により、A1はいずれかの担当者に、また、同時にA3はA1の担当車両「1619」(52年型)の担当者とそれぞれなるべきであり、申立人組合の主張は妥当と認められる。

(4) 以上判断したとおり、京都においては、両営業所一体とし、年功序列による担当替の慣行があったにもかかわらず、相当理由なく京都分会員を担当替から除外したことは、労働組合法第7条第1号にいう正当な組合活動である争議行為を理由とする経済的、精神的不利益取扱いであり、会社の所為は同条号に該当し、かつその対象が京都分会であるのだから、同条第3号にも該当する不当労働行為である。

5 滋賀県下の新車配置について

申立人組合は、会社が、申立人組合と協議することなく甲西営業所を開設し、別組合員を配属し、同営業所開設以降、申立人組合員の所属する営業所に新車を配置しないことは、申立人組合員を差別する不当労働行為であると主張する。

これに対し、会社は、甲西営業所は営業政策上業績を伸ばすため設置したのであり、申立人組合と協議する義務はなく、また、その後の新車配置は、宣伝効果を考え、重点となる大津、彦根、甲西各営業所へ配置しているのであって、差別行為ではないと主張する。よって以下判断する。

(1) 甲西営業所の開設について

会社は、営業所を設置するにつき、申立人組合と協議すべき義務はないと主張するが、甲西営業所開設にあたり、申立人組合員A11には配転の打診がなかったこと、および当時の生コン支部滋賀交通各分会にも開設の話すらされていなかったことは第1の6の(2)で認定したとおりであり、配転された運転手が全て別組合員であったことよりすると、会社は当初より申立人組合滋賀交通各分会を除外し、開設準備をしていたのであって、別組合と取扱いを異にするかのような行為は、明らかに差別意思あるものと言える。

また、甲西営業所が単に業績増進をはかるだけを目的に設けられた営業所でないことはそのスペースが必要以上に広いことからみて明らかであり、水口営業所内整備工場で全面ストライキが開始されたことにより、ストライキに対応しようとする意図をも含んでいたと推定できる。

(2) 新車配置について

昭和45年以降の滋賀県下における新車配置状況は、第1の6の(4)で認定したとおりであり、各営業所に均等に新車が配置される慣行があったと言える。

会社は、昭和56年以降の新車は特殊車両であり、宣伝効果を考え配置していると主張するが、宣伝効果を狙うのであれば、各営業所に配置し運行させた方が衆目をひくであろうし、また、第1の6の(7)で認定したとおり、水口、八日市、長浜各営業所においてもこれら新車の需要があり、受注消化については各営業所間で応援を行うことが可能なのであるから、特に大津、彦根、甲西各営業所に限って配置すべき必要性はないものと思われる。

(3) 以上の判断および前記第2の4で判断したとおり京都では担当替差別が行われ、その時期は滋賀県下の水口、八日市、長浜各営業所へ新車が配置されなくなった時期と符合していることなどを併せ考えれば、これらの営業所へ新車が配置されなかった理由は、当該営業所には申立人組合員が所属するがゆえであり、このことは、申立人組合員から新車担当の機会を奪うとともに、申立人組合員が所属するがため新車が配置されないとの風説を生ぜしめる効果を期待してのことであって、会社のかような行為は、労働組合法第7条第1号および同条第3号に該当する不当労働行為である。

6 救済方法について

申立人組合は、昭和58年6月13日時点において、京都分会員A1らの担当すべき車両を特定し、それら車両の担当とするよう、また、滋賀県下大津、彦根、甲西各営業所に配置されている56年型以降の新車を再配置するよう請求する。

A1ら担当替を受けていない京都分会員について、従来慣行どおりの担当替が行われていたとしたら、前記第2の4の(3)で判断したとおり、申立人組合の請求は妥当であると認められる。しかし、現状においては、これら車両には他に担当者がおり、直ちにこれを是正することは相当の混乱を生ぜしめることが予想されるので、会社に対し、今後不利益取扱いをしないよう命ずるとともに、速やかに京都分会員が年功相当の車両の担当となるよ

う、その方法および時期につき労使協議のうえ担当替を行うよう命令することが、必要にして可能な救済方法と考える。

また、滋賀県下の車両再配置についても、申立人組合の請求のとおりとすることが望ましいが、そうすれば上記京都府下における車両の担当替以上の混乱を来すことが予想されるので、会社に対し、今後新型貸切観光バスの配置にあたっては、従来の慣行を尊重し、新車が特定営業所に偏在しないようにし、申立人組合員が不利益を蒙ることのないようにするよう命令することが、上記同様必要にして可能な救済方法と考える。

なお、申立人組合は、会社各営業所および各車庫へのポストノータイスを求めているが、各営業所に掲示することによりその目的を達しうると考える。

以上の事実認定および判断に基づき、当委員会は、労働組合法第27条およ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59年12月22日

滋賀県地方労働委員会

会長 玉 置 保

(別表 略)