

命 令 書

申立人 全自交千葉地方連合会豊島交通労働組合ほか7名

被申立人 豊島交通株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人X₁、同X₂、同X₃、同X₄、同X₅及び同X₆に対し1車2人制の勤務割を取り消して同人らを2車3人制の勤務割に乗務させるとともに、同人らが1車2人制に乗務した日から2車3人制の勤務割に乗務するまでの間に得べかりし1車2人制の勤務割に乗務する以前の賃金相当額と、既に支払いを受けた賃金との差額を支払わなければならない。
- 2 被申立人は、本命令書交付後1週間以内に下記文言を記載した文書を、申立人全自交千葉地方連合会豊島交通労働組合に手交しなければならない。

記

昭和 年 月 日

全自交千葉地方連合会豊島交通労働組合
執行委員長 X₁ 殿

豊島交通株式会社
代表取締役 B₁

当社が貴組合所属の組合員X₁、同X₂、同X₃、同X₄、同X₅及び同X₆の各位に、昭和59年5月21日から1車2人制の勤務割をしたことは、不当労働行為であると千葉県地方労働委員会において認定されました。当社は、今後かかることをくり返さないよう約束いたします。

(注：年月日は手交の日付けを記入すること。)

理 由

第1 認定した事実

1 当事者

- (1) 被申立人豊島交通株式会社（以下「会社」という。）は、一般乗用旅客自動車運送事業を営む会社で肩書地に本社並びに営業所を置き本件申立時の車両26台乗務員約47名事務職員数名である。
- (2) 申立人全自交千葉地方連合会豊島交通労働組合（以下「組合」という。）は、昭和59年3月2日会社の従業員をもって結成され本件申立時の組合員数24名である。
- (3) 申立人全自交千葉地方連合会（以下「千葉地連」という。）は、肩書地に事務所をおき、組合の上部団体であってハイヤー、タクシーの従業員等で組織する単位労働組合の連合体であり申立時の傘下組合数14組合、組合員数960名である。
- (4) 申立人X₁（以下「X₁」という。）同X₂（以下「X₂」という。）同X₃（以下「X₃」という。）同X₄（以下「X₄」という。）同X₅（以下「X₅」という。）及び同X₆（以

下「X₆」という。)の6名(以下「X₁ら6名」という。)は、いずれも組合の役員である。

2 労使関係

(1) 組合結成前の労使関係

ア 会社が昭和50年4月1日から施行した就業規則では、乗務員の勤務体系及び就業時間に関する規定は、次のように定められている。

第29条 始業、終業及び休憩は次の通りとする。

但し交通事情、その他業務上の必要あるときは変更することがある。

一車二人制を原則とするが己むを得ないときは、一車一人、二車三人制によることがある。

職 種		始 業	終 業	休 憩	
一 般		前 8.00	後 5.00	正午より 60分	
配 車 係		前 8.00	後 1.30	一車二人制乗務員と同じ	
乗 務 員	一 車 二 人 制	第一日	前 8.00	後 1.30	12.00-14.00の間に90分 18.00-20.00 " 60分 22.00-23.00 " 30分
		第二日	非 番 日		
	一 車 一 人 制	第一-六日	後16.00	前 1.00	後19.00-21.00の間に60分
		第七日	公 休 日		
		第八-十三日	前10.00	後19.00	後13.00-15.00の間に60分
		第十四日	公 休 日		
	二 車 三 人 制	第一日	前 9.00	後24.00	12.00-14.00の間に90分 21.00-22.30 " 60分 23.00-24.00 " 30分
		第二日	前11.00	後24.00	15.00-17.00の間に90分 21.00-22.30 " 60分 23.00-24.00 " 30分
		第三日	非 番 日		

イ 会社は上記就業規則のもとにおいて、実際には次のとおりの勤務割を実施した。そして、各乗務員に適用する勤務形態については、入社時に、その後の変更については、その都度、当人と話し合い合意のうえ実施した。

区 分	内 容
6車7人制	6日連続乗務して1日休む
4車5人制	4日連続乗務して1日休む
3車4人制	3日連続乗務して1日休む
2車3人制	2日連続乗務して1日休む
1車2人制	隔 日 乗 務

ウ 昭和58年5月頃、従業員により千葉県陸運事務所(以下「陸運事務所」という。)に対し車両の中古車の問題、アルバイトの使用のことで内部告発がされ会社は、同年8月15日同所から日報の書き方、終業時間及び休憩時間の記載のことで指摘を受けた。

この頃から会社は、労働組合ができる場合には、事前に労働基準監督署に行ったり、陸運事務所に行ったりするのが、いままでの通念である、として会社にも労働組合ができるのではないかと予測していた。

(2) 組合結成以後の労使関係

ア 昭和59年3月2日、会社の乗務員28名は、会社のワンマン経営と労働条件の改善が動機となって組合を結成し、X₁を執行委員長に、X₂を副委員長に、X₃を書記長に、そして、X₄、X₅及びX₆らをそれぞれ役員に選任するとともに千葉地連に加入した。

イ 同日、千葉地連及び組合は会社に対し、組合結成を通知するとともに、組合を唯一交渉団体と認めること、労働条件に関する事項等8項目の要求を申し入れた。

ウ 同月4日、身体障害者で6年勤続の無線番であったC₁は当時の会社の代表取締役B₂（以下「B₂社長」という。）から「これからは組合と体を張ってぶつかるので体の不自由な人は身を引け」といわれ職場の雰囲気は危うくなりこういう状態ではやっていられないという理由の文書を出して退職した。組合はこのことについて、会社は同人が無線番として配車の仕事をしていながら、労働組合の結成を察知できなかったことの責任をとらせて退職させたと受けとめている。

エ 同月8日、B₂社長と会社の常務取締役B₃（以下「B₃常務」という。）は、組合員中12名を1人ずつ会社の2階の部屋へ呼び出し、「組合に入っていると干されるぞ」といって組合脱退を勧奨した。そのなかで、①X₆は、家を建てるときの銀行ローンの保証人にB₂社長がなっていることから、B₂社長は、X₆に、「組合に入っていると水揚げが減るので保証人をおりる」といった。また②組合員A₁は、親戚の正栄鋳金が会社の車の修理をする下請会社になっているところからB₂社長はA₁に「正栄鋳金に出しているのになぜ組合をやめないのか」と迫った。

オ 同月12日、組合側からX₁委員長、X₂副委員長、X₃書記長及び千葉地連書記長A₂が、会社側から、B₂社長、B₃常務、同業他社の大利根交通及び常南交通の各社長がそれぞれ出席して第1回の団体交渉が行われ、組合は前記申し入れ事項について説明した。

カ 同月17日、組合及び千葉地連は、同日付け賃金引き上げ等7項目の要求書を会社に提出し同月31日の団体交渉の席上で文書により回答するよう求めた。

キ 同月21日、組合員2名が脱退届を提出して組合を脱退した。

ク 同月31日、会社は上記カの要求事項に対し賃金の引き上げを拒否する等の回答をした。

ケ 4月4日、組合員3名が組合を脱退したが、そのうち、組合員A₃及び同A₄は、会社から、「役員にしてやるから組合を脱退するよう」といわれて組合を脱退した。

コ 5月14日、組合は当委員会に、賃金体系の変更及び賃上げを調整事項とするあっせんを申請したが、自主交渉を行う旨の会社の態度によりあっせん打切りとなった。

3 就業規則の変更

(1) 昭和59年3月6日、会社は、従業員代表C₂（以下「C₂」という。）の同年2月15日付けの「意見なし」の意見書を添付して就業規則（以下「規則」という。）の第29条を変更する旨の就業規則変更届を柏労働基準監督署（以下「監督署」という。）に提出した。

C₂は、B₂社長が別に経営している豊島運輸有限会社に長い間、従業員として勤務し

た後、会社に入社した特別縁故の従業員で、会社はC₂を含め、主だった者5、6名を集めて、その中の代表としてC₂を選んだものである。そして、当時の乗務員約40名中その余の一般乗務員には連絡はしなかった。

(2) 会社は規則第29条を次のとおり変更した。

第29条 始業、終業及び休憩は次の通りとする。

但し、交通事情その他業務上の必要あるときは変更することがある。

一車二人制を原則とするが己むを得ないときは、二車三人制によることがある。

職 種		始 業	終 業	休 憩	
一 般		前 8.00	後 5.00	正午より 60分	
配 車 係		前 8.00	後 1.30	一車二人制乗務員と同じ	
乗 務 員	一 車 二 人 制	第一日	前 7.00	後 1.30	12.00-14.00の間に90分 18.00-20.00 " 90分 22.00-23.30 " 60分
		第二日	非 番 日		
	二 車 三 人 制	第一日	前 9.00	前 1.00	12.00-14.00の間に90分 20.30-22.30 " 90分 23.00-前1.00 " 60分
		第二日	前11.00	前 1.00	15.00-17.00の間に90分 20.30-22.30 " 90分 23.00-前1.00 " 60分
		第三日	非 番 日		

附則 昭和59年2月21日より施行する。

(3) 会社は、規則変更後、団交、文書や口頭で、新勤務にしたことについて周知方法を講じたが、これに対し組合は、もう少し待ってくれとか、もう少し話し合いをしてから実施するよう要請していた。

(4) 5月18日監督署は会社に対して、時間外労働、休日労働、最大拘束時間、女性の深夜労働等については是正勧告をした。

(5) 同日会社は下記のとおり、文書をもって、組合あてに来る5月21日からの勤務割を下記のとおり改定する旨を通知するとともに、その頃その旨告示した。

記

1 1車2人制

1 2車3人制

1 1車1人制（布佐地区、小型車）

この改定の理由は、会社の営業方針と所轄官庁の指導対策によるものである。

(6) 5月21日、組合は会社に対し、団体交渉を申し入れ、交渉においてこの改定は賃金に直接関係するとしてこの新勤務割実施に反対して抗議するとともに、特に実施時期を急ぎ、5月21日からとする理由について会社に説明を求めたがB₂社長はそれには答えずして「組合役員は、いい組合活動をやってもらうために全員1車2人制にした」と発言した。

(7) 同日の団交において、組合は、X₆について「生活が明日から脅かされる状態だから

空いた車があったら乗せてやってもらいたい」と申し出たが、会社は「たとえ5台空こうと6台空こうと一切乗せない」と拒否した。

- (8) 5月31日、会社は上記(4)の事項について、監督署の是正勧告に対し6出番制(1か月24～25日乗車)を廃止する等の報告をした。しかし会社は報告後も従前どおり25日乗車を存続させ報告内容は現実の勤務割とは直接関係はなかった。

4 賃金低下について

- (1) 5月20日時点におけるX₁ら6名の勤務形態は次のとおりであった。

X₁ 4車5人制
 X₂ 3車4人制
 X₃ 3車4人制(実質)
 X₄ 4車5人制
 X₅ 4車5人制
 X₆ 4車5人制

- (2) 会社は、乗務員に対し、前月21日から当月20日までの乗務による営業収入に応じて当月分の賃金を歩合制により一定割合で支払っているが、X₁ら6名の勤務割実施直前の昭和58年11月21日から昭和59年5月20日までの6か月間の各乗務日数及び営業収入は、それぞれ下表のとおりであった。

	12月		1月		2月		3月		4月		5月	
	日数	営業収入	日数	営業収入	日数	営業収入	日数	営業収入	日数	営業収入	日数	営業収入
X ₁	24	686,650	23	642,410	24	606,450	23	525,570	25	622,810	23	485,640
X ₂	19	582,190	19	601,780	21	571,450	20	560,840	20	570,280	20	491,640
X ₃	21	576,210	23	710,880	12	295,630	17	426,390	16	451,140	15	389,730
X ₄	25	794,430	21	607,310	23	670,010	22	642,790	23	659,680	23	610,180
X ₅	22	662,080	23	657,310	25	663,740	23	561,410	23	624,090	24	573,790
X ₆	23	543,210	21	556,540	25	578,080	23	502,580	26	667,860	22	501,140

- (3) 5月21日、会社は、勤務割を実施し同日から6月20日までの出番表を発表した。この出番表によれば、1か月当りの乗務日数は、1車2人制では13日又は14日、2車3人制では18日又は19日であるが、X₁ら6名は全員1車2人制に割り当てられて隔日勤務となった。

- (4) X₁ら6名について、勤務割実施後、最初の月である6月の乗務日数は、それぞれX₁13日、X₂14日、X₃14日、X₄14日、X₅13日、X₆13日であった。

- (5) X₁ら6名の勤務割実施の前後における月収の状況は下表のとおりである。

ア 1車2人制実施前の月収

	①昭和58年の年 収(税込) (1月～12月)	②平均月収 ①÷12
X ₁	4,133,366円	344,447円
X ₂	3,525,992	293,832
X ₃	2,720,358	226,696

X ₄	3,766,223	313,851
X ₅	3,855,191	321,265
X ₆	3,305,711	275,475

イ 1車2人制実施後の月収

支払年月	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆
昭和59. 6	159,867円	171,873円	150,282円	188,100円	154,602円	163,850円
7	179,204	222,014	—	230,623	189,356	—
8	195,809	181,521	163,472	197,015	156,605	154,121
9	—	165,606	—	238,495	202,398	—
10	—	162,676	—	212,865	169,400	—
11	—	164,431	—	248,051	169,700	—
12	—	238,368	—	243,825	240,244	—
60. 1	211,684	246,391	—	200,189	229,690	—
2	265,814	229,782	(280,829)	268,012	262,267	—
3	—	244,958	268,455	—	225,897	—
4	221,450	249,313	259,060	274,632	226,181	—
5	227,166	—	238,554	236,750	179,212	—
① 計	1,460,994	2,276,933	(280,829) 1,079,823	2,538,557	2,405,552	317,971
②平均月収	①÷7 208,713	①÷11 206,993	①÷5 215,964 (2月分を 除く)	①÷11 230,777	①÷12 200,462	①÷2 158,985

5 1車2人制について

- (1) タクシー業者が、勤務割を組むには深夜に至るまで平均して客が得られ、使用者も一定の利益が上り労働者も生活でき得る賃金が得られることが必要条件である。
- (2) 会社の営業区域はその主力が、天王台駅構内であり、この周辺は、飲食店等が少なく、深夜の客も少ないため、乗務日数の少い1車2人制では十分な営業収入が得られない。したがって、これに変わる乗務日数の多い勤務形態が必要である。
- (3) 全国的にみて1車2人制が成り立つのは大都市及びその近郊都市である。常盤線沿線の東葛地区では松戸、柏がこれに該当するが、我孫子市内では2車3人制乃至3車4人制が一般的に行なわれている。したがって、1車2人制の原則は存在しない。
- (4) 我孫子市内のタクシー業者が採用している勤務体系は、次のとおりである。

① 第1富士交通

1車2人制及び2車3人制となっているが20日から25日乗務させているのが実態である。

② 今井交通

1車2人制及び2車3人制となっているが20日から25日乗務させているのが実態である。

③ 我孫子交通

1車2人制であるが基準内で最低賃金が保証されている。

第2 判断及び法律上の根拠

1 当事者の主張

(1) 申立人らの主張

申立人らは次のとおり主張する。

申立人X₁ら6名を含む会社の従業員28名は、労働条件の改善をめざして、昭和59年3月2日労働組合を結成し、同日会社に対し、その旨の通知をするとともに、組合を会社における唯一の交渉団体と認めること等8項目の申入れを行ったところ、

ア 会社はこの通知直後の3月6日に就業規則の変更届を監督署に提出した。しかも、会社はこの変更については、会社の従業員の過半数で組織する労働組合である申立人組合の意見を聴くことなく、従業員代表としてのC₂名で意見書を添付しているが、一般乗務員である申立人らは何らの連絡も受けておらず、C₂は従業員の代表者ではない。このことはこれまで勤務形態変更については、会社と乗務員が合意したうえで実施してきた労使慣行に反するのみならず、組合結成4日後に届出されていることからみて、組合結成後に作られた疑いが強い。

イ 会社は組合結成約2か月半後の昭和59年5月21日より乗務員の勤務体系を変更し、新勤務割を公表したが、これによって申立人X₁ら6名は全員1車2人制勤務となり、隔日にしか乗務できなくなり、賃金の低下をもたらすことが明らかであったので、組合は労使十分に話し合いのうえ実施するよう会社に申し入れたが、会社が応じないためX₁ら6名の賃金は低下した。このことは、組合を嫌悪して組合員の脱退工作などをした会社が、組合の役員であるX₁ら6名を嫌悪して行った不利益取扱いであって、労働組合法第7条第1号に該当する不肖労働行為である。

(2) 被申立人の主張

会社は、X₁ら6名に対し1車2人制の新勤務制を実施したのは次の理由によるものであって、同人らを不利益に取扱っていないと主張する。

ア 会社は、昭和58年5月頃、社内の乗務員が陸運事務所あて内部告発をしたことにより、同年8月15日同事務所から警告を受けたが、勤務体制のことでも告発をされかねないと考え、労務管理士に規則第29条の改正案作りを依頼した。そして昭和59年2月21日からの実施を予定していたが、労務管理士の手落ちにより遅れ、同年3月6日に監督署へ届出した。届出にあたっては、労働者の過半数を代表するC₂から意見を聴き、その意見書を添付しており、手続き面において落度はない。

イ 就業規則の一部改正を当局に届出て以来、労働者に対する周知方法を講じたが、組合からの延期の要請もあり、実施がのびていたところ、5月18日監督署から労働時間オーバーや休日労働などについては是正勧告を受け、同月21日から実施に踏みきった。

ウ X₁ら6名に対しては、申し出があれば、体の具合等を勘案して追加乗務させる用意がある旨、申し渡してきたが、同人らはその申し出をしなかった。

エ 労働時間の短縮は経済界、労働界一般のすう勢であり、タクシー業界では1車2人制が労働時間短縮の制度として原則になっている。

オ 1車2人制と賃金低下は相関関係はない。1車2人制の隔日勤務も2車3人制以上の連勤もその月間労働時間数は同一であり、したがって、1車2人制であるか2車3

人制であるかによって各人の収入に差がでるのではなく、各人の仕事に対する取りくみ方、やる気である。

2 判 断

(1) 就業規則の変更について

ア 昭和58年5月の陸運事務所に対する内部告発の内容は車両の中古車の問題、アルバイト使用のことであったが、同所からの指摘事項は日報の書き方とか、終業時間及び休憩時間の記載のことであったこと。(第1、2、(1)、ウ)

イ 会社は、この頃から労働組合結成の動きを予測していたこと。(第1、2、(1)、ウ)

ウ 監督署への規則変更届は、組合結成通知の日の同月2日から4日後であるが、会社が組合結成後早々の同月6日を選んだ特段の事情が見当たらないこと。(第1、3、(1))

エ 従業員代表を選ぶにあたっては、会社は入社前から会社と特別の縁故関係があったC₂を含め、主だった人たち5、6名を集め、その中の代表としてC₂を選んだものであること。(第1、3、(1))

オ 組合は、3月2日の結成通知と同時に、組合を会社における唯一交渉団体と認めるよう申し入れており、会社さえその気であれば、この4日間の間に、従業員の過半数をもって組織する労働組合である組合の意見を聞く時間的余裕はあったと認められること。(第1、2、(2)、イ)

カ この変更届提出の2日前には、無線番の身体障害者C₁が、B₂社長から「身を引け」と言って退職させられているが、組合がその当時感じたとおり、会社は同人が組合結成を察知できなかったことの責任をとらせたものと推認されること。(第1、2、(2)、ウ)

以上を総合すれば、会社が乗務員の勤務体系に関する規則第29条の変更届を、組合結成の通知を受けた4日後の昭和59年3月6日に監督署に提出したのは、組合結成前から結成後に向けての準備工作として会社があらかじめ用意していたことによるものと見るのが、相当である。

被申立人は、昭和58年5月の内部告発による陸運事務所からの同年8月15日付け警告により改正案を作り、同59年2月21日から実施を予定していたと主張するがにわかに措信し難く特に組合結成通知後4日目に急拠前記規則変更届を提出する特段の必要性は見当たらない。

(2) 新勤務割の実施について

ア 会社はX₁ら6名の勤務形態の決定、変更については、入社以来同人らとそれぞれ話し合い合意のうえ、これを実施してきたこと。(第1、2、(1)、イ)

イ 組合は、変更規則による新勤務割の実施については、十分話し合いをするよう要請していたこと。(第1、3、(3))

ウ 会社は、5月18日付けで組合に対し文書で同月21日から会社の営業方針と所轄官庁の指導対策により新勤務割を実施すると通知しているが、その実施理由については、具体的な説明をしていないこと。(第1、3、(5))

エ 組合は、5月21日の団体交渉において、会社に対し新勤務割実施に反対して抗議するとともに特に実施時期を急ぎ5月21日からとすることの理由の説明を求めたのに対し、B₂社長は、それには答えずして「組合役員はいい組合活動をやってもらうため

に全員1車2人制にした」と発言していること。(第1、3、(6))

オ X₁ら6名の5月20日時点における勤務形態では1車2人制のものはないこと。(第1、4、(1))

カ 昭和59年5月18日付けの監督署からの是正勧告は、時間外労働、休日労働、最大拘束時間、女性の深夜労働等の是正措置であり勤務割改正のことは含まれていないこと。(第1、3、(4))

キ 監督署に対する報告では、6出番制を廃止するとなっているが、勤務の実態では25日乗車が存続しており、報告内容は現実の勤務割とは直接関係なかったこと。(第1、3、(8))

以上を総合すれば、会社が組合の反対を押し切ってまで敢えて5月21日から新勤務割を実施しX₁ら6名を1車2人制の勤務にしたことには、特段の必要性は見当たらない。

(3) 申し出による追加乗務について

会社はX₁ら6名からは追加乗務について申し出がなかったと主張するが、5月21日の団体交渉で、組合がX₆について、明日から生活が脅かされる状態にあるので、空いた車があったら乗せるよう要求したのに対し、会社は一切乗せないと、拒否しており(第1、3、(7))、またX₁ら6名は本件救済命令申立により2車3人制の勤務を求めているのに会社は、これに応じてないのであって、この点に関する会社の主張は採用できない。

(4) 1車2人制が経済界、労働界のすう勢であることについて

ア タクシー業者が勤務割を組むには、深夜に至るまで平均して客が得られ使用者も一定の利益が上り労働者も生活でき得る賃金が得られることが必要条件であること。(第1、5、(1))

イ 会社の営業区域は、その主力が天王台駅構内であり、この周辺は飲食店等が少なく深夜の客も少ないため乗務日数の少ない1車2人制では十分な営業収入が得られない。したがって、これに変わる乗務日数の多い勤務形態が必要であること。(第1、5、(2))

ウ 全国的にみて1車2人制が成り立つのは、大都市及びその近郊都市であり常盤線沿線の東葛地区では松戸、柏がこれに該当するが我孫子市内では2車3人制乃至3車4人制が一般的に行われている。したがって、1車2人制の原則は存在しないこと。(第1、5、(3))

以上を総合すれば、1車2人制が原則であるとの会社の主張は採用できないし、就業規則で1車2人制を原則とする形式をとっているとしてもX₁ら6名の従来の勤務割によって得ていた利益を同人らの同意なくして低下させることは不当と認められる。

(5) 賃金低下について

ア X₁ら6名に対する1車2人制の新勤務割を実施した前日の5月20日時点では、X₁、X₄、X₅及びX₆は、それぞれ4日連続乗務して1日休む4車5人制の勤務割に乗務し、X₂及びX₃は、それぞれ3日連続乗務して1日休む3車4人制の勤務割に乗務し(第1、4、(1))新勤務割実施後は全員隔日勤務となったこと。(第1、4、(3))

イ 1か月当たりの乗務日数を4車5人制、3車4人制、2車3人制、1車2人制の4勤務割について比較すれば、休みの日数が一番少ない4車5人制が乗務日数が一番多く、以下3車4人制、2車3人制、1車2人制の順に休みの日数が多くなり、従って、

乗務日数は逆に少なくなることは計算上明らかであること。

ウ 2車3人制の1か月当たりの乗務日数は18日又は19日であるのに対し、1車2人制では13日又は14日であり（第1、4、(3)）、X₁ら6名は1か月当たりの乗務日数が2車3人制より多い3車4人制又は4車5人制から、乗務日数が最も少ない1車2人制に勤務割を変更されたのであるから、1か月当たりの営業収入も計算上は当然減少し、従って営業収入に対する一定の割合で支払われる賃金（第1、4、(2)）もそれに応じて減少することは明らかであること。

エ X₁ら6名について、新勤務割実施前の昭和58年（1月から12月まで）の平均月収と実施後1年間（昭和59年6月から昭和60年5月まで）に受けた各自の平均月収とを比較すれば、前記認定（第1、4、(5)）のとおりX₃を除く5人については、後者が前者より低下しておりX₃についても特に賃金収入の多かった昭和60年2月分を除いて計算すれば、同様に低下していること。

オ 新勤務割実施直前の5月の乗務日数がそれぞれX₁23日、X₂20日、X₃15日、X₄23日、X₅24日、X₆22日であったのに対し新勤務割実施後最初の月の6月の乗務日数が、それぞれX₁13日、X₂14日、X₃14日、X₄14日、X₅13日、X₆13日に減少したこと。（第1、4、(2)、(4)）

以上を総合すれば、X₁ら6名の賃金が低下したことは、1車2人制の新勤務割実施による乗務日数の減少に基づくものと推認される。

(6) 1車2人制と2車3人制の月間労働時間数について

ア 変更後の規則第29条により1車2人制と2車3人制の勤務時間を比較すれば次表のとおりであること。（第1、3、(2)）

① 1車2人制

1 日 当 り			1 か月13日乗務の場合	
①	②	③	①×13日	③×13日
総労働時間	休憩時間	実労働時間	総労働時間	実労働時間
18時間30分	4 時間	14時間30分	240時間30分	188時間30分

1 か月13日乗務の場合 総労働時間 240時間30分
実労働時間 188時間30分

② 2車3人制

	①	②	③	1 か月18日乗務の場合	
				①×9日	③×9日
	総労働時間	休憩時間	実労働時間	総労働時間	実労働時間
第1日目	16時間	4時間	12時間	144時間	108時間
第2日目	14	4	10	126	90
計	30	8	22	270	198

1 か月18日乗務の場合 総労働時間 270時間
実労働時間 198時間

イ 1車2人制と2車3人制の月間実労働時間数は前表のとおり前者が後者より少なく労働時間数の差は乗務員の営業収入の差となって現われ、従って賃金にも差を生ずるものと認められること。

以上を総合すれば、1車2人制と2車3人制と月間労働時間数が同一であるとの会社の主張はその前提を欠くこととなるのでこれを採用することはできない。

(7) 不当労働行為の成否

ア 前記認定（第1、2）のとおり会社は、

㉠ 昭和58年5月陸運事務所に内部告発を受けてから会社にも労働組合が結成されることを予測していたこと。（(1)、ウ）

㉡ 組合結成通知の2日後の3月4日には身体障害者の無線番を、労働組合結成を察知できなかったとして、その責任をとらせる形で退職させたこと。（(2)、ウ）

㉢ 結成通知6日後には、組合員12人を1人ずつ呼んで組合脱退を勧奨したこと。（(2)、エ）またその後も脱退勧奨をしていること。（(2)、ケ）

イ 前記認定（第1、3、(1)）のとおり会社は結成通知から4日後の3月6日に大急ぎで就業規則の変更届を監督署に提出し、届出が遅れたと主張しているが、その意図は前記判断のとおり労働組合の結成に備え、その対策として行ったとみられること。

ウ 新勤務割の実施によりX₁ら6名全員を1車2人制に割り当てたこと。（第1、4、(3)）

エ 空いた車があったら乗務させてくれとの組合の要請に対しては、一切拒否していること。（第1、3、(7)）

以上を総合すれば、会社は組合を嫌悪していることは明らかであり昭和59年5月21日以降X₁ら6名を同人らの同意もなく1車2人制の勤務体系に組み入れたことは、組合の役員であるX₁ら6名を賃金低下により経済的不利に陥れることを意図したものと認めるのが相当である。会社のこの措置はX₁ら6名に対する不利益取扱いであると同時に組合に対する支配介入であって労働組合法第7条第1号及び第3号に該当する不当労働行為である。

(8) 救済方法について

X₁ら6名は、新勤務割実施直前の昭和59年5月20日時点ではそれぞれ4車5人制又は3車4人制に勤務していたが、申立人らは、救済方法として1車2人制から1か月当りの乗務日数が4車5人制又は3車4人制より少い2車3人制への勤務換えと、2車3人制に勤務換えに至るまでに得べかりし1車2人制の勤務割に乗務する以前の賃金相当額と既に支払いを受けた賃金との差額の支払いを求めているのでこれによることとし、差額算出の基礎となる得べかりし賃金相当額は、新勤務割実施直前3か月間に支払いを受けた賃金の平均月額に1車2人制に乗務した当月から2車3人制に勤務換えする月の前月までの月数を乗じて得た金額とするのが相当である。手交文書についても救済するのを相当と認める。

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61年3月11日

千葉県地方労働委員会
会長 新 垣 進