

命 令 書

申立人 全国自動車交通労働組合総連合会兵庫地方本部

被申立人 別府鉄道株式会社

主 文

- 1 被申立人会社は、申立人組合員に対し、休日出勤の機会を与えないことにより、差別的取扱いをしてはならない。
- 2 被申立人会社は、申立人組合員A1、A2及びA3に対し、昭和56年6月21日から休日出勤の機会が与えられるまでの間、それが1箇月に1.4日の休日出勤をした場合に予想される月間運輸収入に基づき、賃金及び一時金を計算し、既払額との差額を支払わなければならない。
- 3 申立人のその余の申立ては棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者

- (1) 申立人全国自動車交通労働組合総連合会兵庫地方本部（以下「組合」という。）は、兵庫県下のタクシー乗務員（以下「乗務員」という。）で組織する労働組合であり、審問最終時の組合員数は130名である。被申立人別府鉄道株式会社（以下「会社」という。）には組合の別府鉄道分会（以下「分会」という。）があり、審問最終時の分会員は3名である。
- (2) 会社は、肩書地に事務所を置き、タクシー業、不動産業、倉庫業等を営む従業員55名の会社であり、従業員のうち、乗務員は、審問最終時において、38名である。

2 分会結成の経緯等

- (1) 昭和53年6月12日、会社の乗務員A1（以下「A1」という。）及びA2（以下「A2」という。）は、別府鉄道タクシー労働組合（以下「旧別鉄労組」という。）の委員長、書記長にそれぞれ選出され、以来、一時金、配車業務の公正化等の問題について従来にない活発な組合活動を行ってきたが、次第にA1、A2らを中心とするグループと古参乗務員を中心とするグループの間で意見の対立が生じ、昭和55年1月23日の団体交渉で、会社が一部乗務員に不正な配車を行っていることをA1らが追及したことが契機になり、同月末には、A1に組合員22名の脱退届が提出される等、このころには、旧別鉄労組は、事実上分裂状態にあった。
- (2) 昭和55年2月15日、A1、A2及び乗務員A3（以下「A3」という。）ら7名は、組合に加入、分会を結成し、2月20日の団体交渉において、会社はその旨を伝えるとともに、3月17日、文書で通知した。また、分会員以外の乗務員は、旧別鉄労組を脱退した後に旧別鉄労組と同名の組合（以下「別鉄労組」という。）を組織しているが、別鉄労組の審問最終時の組合員数は35名である。

3 勤務体系、賃金体系、休日出勤体制の推移

- (1) 昭和55年2月の分会結成当時、会社の全乗務員の勤務は、5日間連続して勤務し、翌日を休日とするサイクルを繰り返す体制（以下「5勤1休」という。）であり、1箇月に25日間出勤し、出勤日及び休日については、毎月21日から翌月20日までの勤務表があらかじめ全乗務員に配付されていた。同表には、休日出勤の優先順位が定められており、乗務員の希望により、その順位に従い、休日出勤する機会が与えられていた。また、乗務員の賃金は、昭和53年4月21日から実施されている別表A欄記載の賃金規定（以下「旧規定」という。）に基づき支給されていた。
- (2) 会社では、従来からタクシー運賃改定に併せて行う賃金体系の調整（以下「スライド」という。）を実施してきたが、昭和54年12月18日にタクシー運賃が改定されたために、会社は、従来と同じようにスライドを実施することを計画した。
- (3) 昭和55年2月20日の分会と会社の第1回団体交渉において、会社は、①昭和54年12月のタクシー運賃改定に伴い、スライドを行うが、調整内容は同業者並とすること、②昭和54年12月に労働省から自動車運転者の労働時間短縮について通達が出されたのに伴い、勤務体系を見直し、5勤1休を3日間連続して勤務し、翌日を休日とする体制（以下「3勤1休」という。）に改め、1日の拘束時間12時間、うち労働時間8時間、休憩時間4時間であるのを、拘束時間を時間外労働含めて13時間、うち休憩時間を2時間30分とすること、③上記①、②は昭和55年3月21日から実施することを提案したが、分会は検討を約したにとどまった。
- (4) 4月9日、組合及び分会は、1980年春闘要求書を会社に提出したが、その中には、「所定労働時間は、192時間（月間）とし、三六協定は3箇月以内に締結し、いかなる超過労働であっても割増賃金を支給すること」との要求項目が含まれていた。
- (5) 2月20日の団体交渉以降、3月18日、6月19日、30日に組合及び分会と会社の交渉がもたれたが、3月15日に会社がA3を就業時間中の飲酒行為を理由に解雇したため、A3解雇問題が話合いの中心となり、賃金改定、勤務体系の変更については労使の実質的な協議はされなかった。
- (6) 7月7日、会社と別鉄労組は、①賃金規定を別表B欄記載のものとし、②次回タクシー運賃改定まで賃金規定を変更しないこと、③5勤1休を3勤1休に変更すること、④1日の拘束時間を13時間に変更し、うち時間内労働時間8時間40分、時間外労働時間1時間40分、休憩時間2時間40分とすること、⑤休日出勤を三六協定内で月間2回認めること、⑥前記①乃至⑤は、7月21日から実施することを等を合意した。また、同時に、有効期間を7月21日から翌年7月20日までとする三六協定を締結し、その後も、1年ごとに協定している。なお、以前には、有効期間を昭和54年4月15日から昭和55年4月15日までとする三六協定が、旧別鉄労組と会社の間で締結されていた。
- (7) 7月14日、会社は、乗務員に昭和55年上期一時金を支給したが、その際、一時金とは別に同月21日から3勤1休に変更することに対し「形態変更協力金」約15,000円を支給し、分会員もこれを受領した。同月16、17の両日、分会は「形態変更協力金」支給の趣旨が不明であるとして、勤務体系変更等について団体交渉を申し入れたが、会社が応じないため、翌18日、当委員会に団体交渉開催を求めて、あっせんを申請した。
- (8) 7月19日、会社は、別鉄労組と合意した前記(6)の内容を分会員も含めた全乗務員に通

知し、3勤1休に変更したことを示す8月期(前月21日から当月20日までの期間をいう。以下同じ。)勤務表を配付した。

- (9) 7月29日、前記あっせんの結果、団体交渉が実施され、席上、分会は、①7月21日から勤務体系、賃金規定を分会と協議せず一方的に変更したことは違法である、②5勤1休を3勤1休に変更した理由が不明であり、3勤1休への変更により実労働時間が月間200時間(8時間×25日)から237時間余り(10時間20分×23日)に延長している、③運賃改定時のスライドは実質的な賃下げであり反対である等と指摘した。

これに対し、会社は、①事前に説明しており、7月21日実施は変更しない、②3勤1休への変更は、休日の増加により、労働条件の向上となり、従来 of 休憩時間に含まれていた手待時間を実労働時間を含めるとともに、時間外労働も含めた総拘束時間で決定したもので、労働時間は延長していない、③スライドは運賃改定時の調整として歩合給部分の歩合率を下げているが、他方、固定給部分の増額を図っているのであるから、賃下げにはなっていない等と回答したが、合意に達せず、継続審議になった。

- (10) 8月期から別鉄労組員は5勤1休から3勤1休に移行し、1箇月に23日の勤務になり、賃金も別表B欄記載の賃金規定により支給されたが、分会員は、前記(8)の通知及び勤務表の配付にもかかわらず、従来どおり1箇月に25日勤務しており、賃金も旧規定により支給されていた。また、両組合員とも休日には、本人が希望すれば、優先順位に従い、出勤する機会が与えられていた。

- (11) 8月25日の団体交渉において、分会がスライドに反対し、旧規定の適用を継続することを要求したところ、会社は、スライドには合理性があるとしながらも、分会員に旧規定を適用することを了承した。また、分会は、5勤1休の継続を要求したが、これについては、継続して審議することになった。

- (12) 9月10日の団体交渉においても、分会は5勤1休の継続を要求し、3勤1休への移行を求める会社とは主張が対立したままであった。

- (13) 10月期から、会社は、分会員に対し、休日出勤の機会を与えない措置をとった。ただ、別鉄労組員が休日出勤を除けば、1箇月に23日の勤務であったのに対し、分会員は、引き続き1箇月に25日勤務していた。なお、休日出勤以外の時間外労働については、分会員も結審時まで行っており、会社がこれを禁止する措置をとったことはなかった。

- (14) 10月11日及び11月8日に勤務体系についての団体交渉が実施され、組合は、3勤1休は労働時間短縮の面からは問題がないが、休日の増加により賃金が低下する点に問題があるので、当面、5勤1休にしてほしい旨述べたが、会社は、3勤1休を了承するよう求め、合意点は、見出せなかった。

- (15) 昭和56年4月9日、組合及び分会は、1981年春闘要求書を会社に提出したが、前年の春闘要求で実施した前記(4)の時間短縮要求、三六協定締結要求は削除され、休日出勤の機会を平等に認めてほしい旨の要求が新たに加わった。

- (16) 4月22日の団体交渉で、会社は、6月期から分会員も別表B欄記載の賃金規定を適用したい旨述べたが、組合はスライドには断固反対すると反論した。また、会社は、前期(15)の休日出勤要求に対して、三六協定締結が前提条件となっている旨述べた。

その後の団体交渉においても、会社は、組合にスライドに応ずるよう求めているが、組合は、これを拒否している。

- (17) 6月19日、会社は、2月期から6月期まで分会員には1箇月25日の勤務を確保するため、7日間連続の勤務を割り当てる等の変則的な勤務表を配付していたのに、7月期については別鉄労組員と同じ3勤1休の勤務表を配付したため、翌20日、分会は3勤1休が強行されようとしているとして、文書で抗議した。
- (18) 7月期から、分会員も3勤1休に移行し、月23日の勤務になった。しかしながら、別鉄労組員には休日出勤の機会が与えられていたものの、分会員には休日出勤の機会を与えない措置が引き続きとられていた。
- その後、たびたび、分会は会社に対し、休日出勤の機会を与えるよう要求しているが、その機会が与えられない状態が本件結審に至るまで続いている。
- (19) 分会員が、1箇月に25日勤務していた昭和55年10月期から昭和56年6月期までの別鉄労組員一人当たりの月間平均休日出勤日数は、1.4日であり、分会員が3勤1休に移行した昭和56年7月期から昭和59年9月期までの別鉄労組員一人当たりの月間平均休日出勤日数も、1.4日である。
- (20) 昭和56年12月及び昭和59年7月にタクシー運賃が改定されたことに伴い、別鉄労組は再度スライドに合意し、別鉄労組員には、昭和57年8月期からは別表C欄記載の賃金規定が、昭和60年2月期からは別表D欄記載の賃金規定が、適用されている。一方、分会員には、本件結審に至るまで旧規定が適用されており、別表B・C・D欄記載の賃金規定（以下「新規定」という。）は、基本給、家族手当、無事故愛車手当等を増額、通勤手当を新設しているものの、歩合率を下げているため、同一の月間運輸収入（水揚高をいう。以下同じ。）であれば、旧規定が適用されている分会員の方が新規定が適用されている別鉄労組員より毎月の賃金を多く支給される事態が生じており、その不均衡は、スライドが実施されるごとに拡大してきている。

4 昭和57年下期以降の一時金

- (1) 会社は、昭和55年下期から昭和57年上期に至る4回の一時金について、別鉄労組員には分会員と同じ支給基準により計算した額に約10,000円から20,000円を「新賃金協力金」として上積みして、支給していた。分会は、一時金受領後に格差があるとして抗議したこともあったが、会社は、同一の運輸収入があれば、毎月の賃金と一時金の総額で両組合員を平等に取り扱う必要がある旨説明していた。
- (2) 昭和57年12月13日の団体交渉において、会社は、同年下期一時金について次のとおり回答した。
- ① 別鉄労組員の支給額は、平均230,000円であり、その支給基準は、運輸収入分119,600円（52%）、一律分57,500円（25%）、勤続分34,500円（15%）、成績分18,400円（8%）であること。
 - ② 上記①の支給基準により計算した額から計算期間（上期一時金については前年12月期から5月期までを、下期一時金については6月期から11月期までをいう。以下同じ。）内に分会員に旧規定により支給された賃金総額と分会員に別鉄労組員適用の新規定を適用して計算した賃金総額との差額（以下「新旧賃金差額」という。）を減額した一時金を分会員に支給すること。
 - ③ 分会員の平均支給額は、163,775円であること。
- 会社は、その際、別鉄労組員は2度のスライドを実施したため、毎月の賃金は分会

員の方が優先になっており、同一の運輸収入であれば、同一の賃金が支給されるよう別鉄労組員に対する支給基準により計算した額から新旧賃金差額を減額するものであり、計算期間内の一時金も含めた総額では両組合員間に何ら差別はない、仮に、別鉄労組員と同じ基準で支給したとすれば、毎月の給料も高く、一時金も高くということになって、逆に別鉄労組員に対する差別扱いとなると説明した。分会は、前年下期一時金と比べてもダウンしている、昭和57年上期一時金以前の支給内容と異なっている等として会社回答をあくまで拒否すると述べた。会社は、今回は新旧賃金差額が大きくなったため、上記方法をとったこと、昭和57年上期以前も別鉄労組員には「新賃金協力金」を支給し一時金に格差をつけていたと述べたが、分会は了承せず、継続審議になった。

- (3) 12月16日にも昭和57年下期一時金について団体交渉が行われ、会社は12月13日の団体交渉と同様の回答を行ったが、分会は、一時金自体を別鉄労組員と格差なく支給するよう要求したため、合意に至らず、交渉は決裂した。
- (4) 12月24日、会社は、前期(2)の基準で計算した分会員4名分の一時金を本件申立人代理人C1弁護士に送金した。同月27日、同弁護士は、送金された金額は一時金の内金として受領したとして、別鉄労組員の支給基準により計算した金額と受領した金額との差額を支払うよう会社に文書で通知したが、会社はこの要求に応じていない。
- (5) 以後、会社は分会に対し、昭和58年上期から本件結審前の昭和60年上期に至る各一時金について、昭和57年下期と同様に、別鉄労組員に対する支給基準から計算期間内の新旧賃金差額を減額した回答をしてきた。分会は、別鉄労組員と同じ基準により計算した額の一時金を支給するよう求めてきたが、交渉が妥結しないため、会社は、新旧賃金差額を減額した一時金を分会員に支給している。

5 旅行助成金

- (1) 会社の全乗務員は、毎年秋に会社から旅行助成金を支給され、慰安旅行を実施してきた。分会が結成された昭和55年の秋には、分会員も別鉄労組員も一人当たり16,000円の旅行助成金を支給され、それぞれが慰安旅行を実施した。
- (2) 昭和56年9月24日、分会は、同月27日から28日にかけての旅行計画書を会社に提出したが、会社は、休暇をとって旅行に行くことは認めるが旅行助成金は支給しない旨述べた。一方、別鉄労組員は、一人当たり16,000円の旅行助成金を支給され、9月20日から21日にかけて慰安旅行を実施した。
- (3) 11月2日及び30日の団体交渉において、分会は旅行助成金を分会員にだけ支給しないことは不当な差別であるとして、支給を求めたところ、会社は、別鉄労組員には会社貢献度を認め支給したが、分会員は反抗的態度に終始しているので支給できないとしてこれを拒否した。
- (4) 12月10日の団体交渉で、組合が一人当たり16,000円の旅行助成金の支給を再度求めたところ、会社は旅行助成金としては支給できないが、労使正常化に協力するのであれば「オルグ功労金」として、旅行計画書の提出をまって、総額60,000円を支給する旨述べ、組合もこれを了承した。
- (5) 昭和57年1月15日、分会は、前記(4)の団体交渉で一人当たり16,000円の旅行助成金支給の合意ができたとして、1月31日から2月1日にかけての旅行計画書を提出し、分会

員4名分総額64,000円の旅行助成金の支給を求めた。しかし、会社は、1月21日、分会に対し、団体交渉での合意は「オルグ功労金」名目の総額60,000円であるとして、旅行助成金の支給を拒否した。

(6) 5月22日の団体交渉において、会社が前年12月10日の団体交渉において合意した「オルグ功労金」名目の支給金額は60,000円であること、旅行に参加しなかった者については均等割により返還しなければならないこと等を説明したところ、組合も了承した。

(7) 6月12日の団体交渉の席上、分会は、旅行計画書を提出し、60,000円を受領した。

7月3日から4日にかけて、A1、A2、A3の3名は、香川県小豆島方面に旅行したが、分会員A4は欠席した。

会社は、7月10日の団体交渉において、旅行不参加者分会、15,000円を返還するよう求めたが、分会は、本来支給すべき時期において支給していないと、「オルグ功労金」の名目で支給されたものであること等を理由として返還を拒否した。

(8) 9月9日の団体交渉において、分会は、昭和57年秋の旅行助成金の支給を求めたが、会社は、昭和56年の不参加者分15,000円が返還されないうちは支給できないとして拒否した。

(9) 昭和58年9月10日の団体交渉において、分会と会社は、昭和57、58両年の旅行助成金について、①両年の旅行助成金は会社が作成した慰安会実施要領に基づき、別鉄労組員と同額の1年につき一人当たり16,000円とし、3名分総額96,000円を支給すること、②昭和56年の不参加者分15,000円を上記①の支給額から差し引くことを合意した。この合意に基づき、分会は9月30日、分会員3名の旅行計画書を提出し、10月8日に昭和57、58両年の旅行助成金81,000円を受領し、同月9日から10日に慰安旅行を実施した。

(10) その後、分会員は、昭和59年秋、60年秋には分会が要求した時期に前記慰安会実施要領に基づき、別鉄労組員と同額の旅行助成金を支給され、慰安旅行を実施している。

6 新車貸与

(1) 昭和56年10月1日、会社は、乗務員に対する新車の貸与について、乗務車両が満4年以上の車両、又は、30万キロ以上走行した車両で、新車乗務直前の年間運輸収入が600万円以上であり、かつ、無事故の者には新車を貸与する内容の基準を作成し、別鉄労組にこれを提出し、同意を得た。

(2) 昭和56年11月当時、A1の乗務していた車両は、約34万キロ走行し、5年経過していた。

11月9日、会社は、A1に対し、車両が廃車になるので12月12日から別鉄労組員C2（以下「C2」という。）の車両に乗務するよう通告し、C2に新車を与える用意をした。分会は、新車をA1に与える要求したが、会社は、11月30日の団体交渉で分会に対し、初めて前記(1)の基準を示し、12月10日の団体交渉では、A1の年間運輸収入が600万円に達しないため、新車を与えないことを説明した。これに対し、分会は、従来は車両が廃車になれば新車を与えられてきたと抗議するとともに、C2は事故を起し、新車を貸与される資格がない旨追及したが、会社は、C2に新車を貸与するかどうかは検討することを約したものの、新車貸与基準については変更する考えはない旨述べた。

(3) 12月12日、会社は、C2に代えて、別鉄労組員C3（以下「C3」という。）に新車を貸与し、A1にはC3の乗務していた車両を与えた。なお、A1の昭和55年12月期から

昭和56年11月期までの運輸収入は、5,437,250円であり、C3のそれは、6,357,410円であった。

- (4) A1は、その後、昭和56年12月期から昭和57年11月期の運輸収入を6,266,960円あげ、昭和57年11月10日に新車を貸与された。
- (5) なお、会社が、前記(1)の基準を全乗務員に適用した結果、年間運輸収入が基準に達しないこと、また、事故を起したことを理由に車両が廃車になっても、新車が与えられなかった者も多くおり、それらの者は、すべて別鉄労組員である。

7 昭和57年4月9日申入れの団体交渉

- (1) 昭和57年3月20日、組合及び分会は、会社のすべての乗務員の基本給を3万円以上上げること等を内容とする1982年春闘要求書を会社に提出し、3月31日までに文書で回答するよう要求した。
- (2) 3月31日、上記要求に従い、会社は、分会に対し、1982年春闘要求のすべての項目について回答するとともに、春闘要求中、組合が会社のすべての乗務員について賃上げを要求する根拠について4月15日までに文書回答を行うよう求めた。
- (3) 4月9日、組合及び分会は、1982年春闘要求、新車使用不利益及び旅行実施不利益を議題として会社に団体交渉を申し入れた。
- (4) 4月14日、上記団体交渉申入れに対し、会社は、分会に3月31日に会社が求めた質問事項について回答があった後、団体交渉に応ずる旨通知した。
- (5) 4月15日以降、6回にわたり、分会は前記(3)の議題について団体交渉を申し入れた。これに対し、会社は、分会からの文書回答がなされていないとして応じなかったが、5月14日に至って、同月22日午後3時から団体交渉を開催する旨分会に通知した。
- (6) 5月22日、6月12日に団体交渉が開催され、前記5(6)(7)のとおり、旅行助成金については一定の合意が成立している。また、1982年春闘要求については、両日の団体交渉において協議がなされたが、組合及び分会の要求は受け入れられなかった。

第2 判断

1 休日出勤及び3勤1休への変更について

- (1) 組合は、会社がこれまで全乗務員に休日出勤を保障していたにもかかわらず、昭和55年10月期から分会員に対して休日出勤を認めなくなったこと、及び昭和56年7月期から分会員に休日出勤を認めないまま更に3勤1休を強制したことは、いずれも差別取扱いであって、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主張する。

一方、会社は、組合が独自の賃金体系の要求が認められない限り三六協定を締結しないという態度をとっているため三六協定の締結ができないのであって、分会との間に三六協定のないまま、分会員に休日出勤させることは労働基準法違反になると主張する。また、3勤1休については、労働時間短縮等を実現するための必要から、別鉄労組員については既に昭和55年8月期から実施しており、組合とは当時から話し合いを続けてきたが合意に至らないため、これ以上別々の勤務体制を存続させることは不可能と判断して、昭和56年7月期から分会員についても別鉄労組員と同じ3勤1休に変更したものであって、分会員を不利益に取り扱うものではないと主張する。

以下、判断する。

- (2) ア 会社と乗務員の過半数で組織する別鉄労組との間で、昭和55年7月7日、三六協定

を締結し、その後も1年ごとに締結していることは、前記第1、3(6)で認定したとおりであって、この三六協定の効力は、当然に分会員にも及ぶものであり、会社が分会員に休日出勤を命じたとしても、労働基準法違反の問題は生じないので、この点に関する会社の主張は根拠がなく失当である。

イ ところで、会社が分会員に休日出勤を認めなくなった昭和55年10月期から昭和56年6月期までについては、既に別鉄労組員が3勤1休に移行し、1箇月23日の勤務に一人平均1.4日の休日出勤をしていたのに対し、分会員は1箇月25日勤務していたことは、前記第1、3(10)(13)(19)で認定したとおりであり、また、前記第1、3(9)(11)(12)(14)によれば、組合及び分会は、3勤1休に反対し、5勤1休の継続を要求していたことが認められる。

そうすれば、会社が昭和55年10月期から昭和56年6月期まで分会員に休日出勤を認めなかったのは、3勤1休に反対する分会員に対し、5勤1休と同様の勤務日数を確保する一方、勤務日数25日の体制をとっている分会員と休日出勤を除けば勤務日数23日の別鉄労組員の出勤日数の調整を図る必要からとられたやむを得ないものとも考えられる。また、この間の出勤日数を比較しても、別鉄労組員は休日出勤を含め一人平均24.4日であるのに対し、分会員は25日勤務し、分会員の方が多くなっており、分会員に休日出勤をさせなかったことにより両組合員間に差別状態は生じていないと考えられるので、休日出勤差別があったとする組合の主張は採用できない。

ウ 結局、会社は、昭和56年7月期から分会員についても別鉄労組員と同様の3勤1休を実施したが、前記第1、3(15)(18)(19)で認定したとおり、組合及び分会が休日出勤の機会を与えるよう要求しているにもかかわらず、この後も分会員には休日出勤の機会を与えず、出勤日数において別鉄労組員との間に1箇月1.4日の差が生じているのは、会社の乗務員の賃金及び一時金が運輸収入により左右される歩合給制度をとっていることからして、明らかに差別取扱いであり、これは当初の組合の三六協定締結要求を奇貨として、組合及び分会が3勤1休及びスライドに強固に反対したことに対し、会社がとった報復的措置と考えられ、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判断する。

エ 次に、組合は、3勤1休への変更も不当労働行為であると主張するが、3勤1休それ自体は前記第1、3(3)(9)で認定したとおり、休日を増加し、労働時間の短縮を図る意図のもとになされたもので、既に別鉄労組員にも適用されており、会社が組合及び分会と協議を重ねてきたが合意に至らず、勤務体系を同一にするため分会員にもこれを適用したからといって、分会員だけを不利益に取り扱うものとは考えられないので、組合の主張は採用できない。

2 昭和57年下期以降の一時金について

(1) 組合は、会社が分会員の昭和57年下期から昭和60年上期までの各一時金について、別鉄労組員と同一基準により支給せず、趣旨不明の金員を控除していることは不利益取扱いであると主張する。

一方、会社は、別鉄労組員の支給基準から新旧賃金差額を減額したものを分会員の一時金として回答、支給したのであって、計算期間内の運輸収入が同じであれば、分会員も別鉄労組員も毎月の賃金と一時金の総額が同一になり、分会員は何ら差別を受けてい

ないと主張する。

以下、判断する。

- (2) 前記第1、4(2)(3)(4)(5)によれば、会社は昭和57年下期から昭和60年上期までの分会員に対する各一時金について、別鉄労組員の支給基準から新旧賃金差額を減額したものを支給しており、これによって両組合員の計算期間内の運輸収入が同じであれば賃金と一時金の総額が同一になる結果となっていることが認められる。このことは、前記第1、3(10)(16)(20)で認定したとおり、会社と別鉄労組がタクシー運賃改定のたびにスライドに合意しているのに対し、組合は会社の説得にもかかわらずスライドに強く反対し、その結果、分会員には旧規定が適用された状態が継続し、新规定が適用されている別鉄労組員に比べて毎月の賃金では同じ運輸収入であれば有利な取扱いになっていることに起因するものである。

そして、前記第1、4(1)で認定したとおり、会社は昭和55年下期から昭和57年上期までは別鉄労組員に「新賃金協力金」を支給し、賃金の不均衡を是正する措置をとり、また、同一の運輸収入であれば毎月の賃金と一時金の総額で両組合員を平等に取り扱う旨分会に説明していることからして、会社が分会員に旧規定の適用を容認していることは、一時金支給時に両組合員間の調整を図ることを前提としたものと考えられ、このことは分会も了知していたものと考えられる。

したがって、会社が分会員に対し別鉄労組員と同額の一時金を支給しなければならないものとは解されず、一時金だけを取りあげて比較することは妥当ではない。そうすると、前記第1、3(20)で認定したとおり、昭和57年8月期からは更に賃金の不均衡が拡大したため、昭和57年下期以降、別鉄労組員の支給基準から新旧賃金差額を減額し分会員に支給したとしても、計算期間内の運輸収入が同じであれば別鉄労組員も分会員も同一の賃金が支給されるよう調整したものであって、スライドに反対する分会員に対しやむを得ずとった措置と考えられ、分会員を不利益に取り扱うものとは認められず、組合の主張は理由がないと言わざるを得ない。

3 各種手当について

- (1) 組合は、分会員に支給される賃金のうち、家族手当及び無事故愛車手当を別鉄労組員には分会員よりも高額を支給し、通勤手当を別鉄労組員には1箇月4,600円を支給しているにもかかわらず分会員に支給しないことは差別取扱いであると主張する。

一方、会社は、上記手当に差があることは認めるが、別鉄労組とはスライドに合意し、歩合給部分の歩合率を下げる代わりに固定給部分の増額を図った結果であって差別取扱いではないと主張する。

以下、判断する。

- (2) 別鉄労組員に適用されている新规定の家族手当、無事故愛車手当、通勤手当等を含む固定給部分が分会員に適用されている旧規定のそれよりも多いことは、前記第1、3(20)で認定したとおりである。

この新旧規定の差は、歩合給部分の多い旧規定と固定給部分の多い新规定の賃金体系の差に由来するものであるが、組合は、会社が要求する固定給部分の多い新规定の適用を拒否して、旧規定の適用を選択しているものであり、それは、旧規定の方が有利と判断したからにはほからならない。

しかるに、新規定の有利な部分のみをとらえて比較し、差別取扱いであるとする組合の主張は、新旧規定の差異を無視した一方的な主張であり採用できない。

4 旅行助成金について

- (1) 組合は、会社が分会員に対し昭和56年秋に支給すべき旅行助成金を翌年6月まで支給せず、また、昭和57年秋の旅行助成金についても支給を遅らせたことは不利益取扱いであると主張する。

一方、会社は、昭和56年分については団体交渉において、慰安旅行参加者一人当たり15,000円を支給するとの合意が成立したにもかかわらず、分会が一人当たり16,000円の支給を要求したため、支給が遅れたものであり、また、昭和57年分についても、昭和56年分の旅行助成金を支給した者で旅行に参加しなかった者は返還するという労使の合意に反し、分会が不参加者分を返還しないため、支給が遅れたものであると主張する。

以下、判断する。

- (2) ア 前記第1、5(1)で認定したとおり、旅行助成金は毎年全乗務員に支給され、分会が結成された昭和55年秋にも分会員に支給されていることからして、乗務員の福利厚生を増進するため一律に支給される金員と考えられる。しかるに、前記第1、5(2)(3)で認定したとおり、会社は、昭和56年秋の旅行助成金の支給を当初拒否しており、これについては合理的理由を見出すことができず、分会員に対する差別的取扱いであると言わざるを得ない。

しかしながら、全第1、5(4)(7)で認定したとおり、昭和56年12月10日の団体交渉で「オルグ功労金」の名目で総額60,000円を支給する旨の合意が成立し、既に翌年6月12日に支給されており、更に、前記第1、5(9)(10)で認定したとおり、昭和57年秋以後の旅行助成金についても、分会員には慰安会実施要領に基づき、別鉄労組員と同様に支給されていることから、昭和56年秋の旅行助成金の支給を当初拒否したことに対し、もはや救済を命ずる必要はないものと判断する。

イ 次に、昭和56年秋の旅行助成金の支給が翌年6月12日まで遅れたのは、「オルグ功労金」の名目で総額60,000円を支給する旨の労使の合意が成立したにもかかわらず、分会が昭和57年1月15日に総額64,000円を要求したためであり、また、昭和57年秋の旅行助成金の支給が遅れたのは、分会が会社との合意に反し、昭和56年分の不参加者分を返還しなかったためであることは、前記第1、5(4)(5)(6)(7)(8)(9)で認定したとおりである。したがって、昭和56、57両年の旅行助成金支給の遅延は、専ら分会の対応に起因するものとするのが相当であり、会社にはその責任はないと判断されるので、組合の主張は採用できない。

5 新車貸与について

- (1) 組合は、会社が従来乗務員の乗務車両が廃車になると交換的に新車を与えてきたのに、昭和56年12月にA1の乗務車両が廃車になったにもかかわらず、同人に新車を与えず、別鉄労組員に新車を与えたのは差別取扱いであると主張する。

一方、会社は、乗務員に新車を与える基準として年間運輸収入によることを定めており、A1はこの基準に達しなかったため新車を与えなかったにすぎないと主張する。

以下、判断する。

- (2) 昭和56年10月1日に、会社は新車の貸与について新車乗務直前の年間運輸収入が600

万円以上であること等を条件とする基準を作成し、この基準に従い、A1の年間運輸収入が600万円に達しなかったため、同人に新車を貸与しなかったことは前記第1、6(1)(2)(3)で認定したとおりである。

また、昭和56年10月1日以前に乗務員の乗務車両が廃車になると交換的に新車を与える慣行があったとの疎明はなく、仮にこのような慣行があったとしても、前記第1、6(4)(5)で認定したとおり、A1にも昭和56年10月1日作成の新車貸与基準に従い翌年11月10日に新車が貸与されていること及び全乗務員に平等にこの基準を適用していることからすれば、新車の貸与基準を組合が関知しないまま作成した点には問題があるにしても、基準自体に分会員を差別的に取り扱おうとする会社の意図を認めることはできず、この基準に従いA1に当初新車を与えなかったことは、差別取扱いとはいえず、組合の主張は採用できない。

6 昭和57年4月9日申入れの団体交渉について

(1) 組合は、昭和57年4月9日に賃上げ等に関し団体交渉を申し入れたが、会社は、文書で賃金増額の請求を拒否したり、団体交渉に応じても組合の要求を受け入れず、不誠実な態度に終始していると主張する。

一方、会社は、文書で回答したのは組合が文書回答を求めてきたためであり、また、組合の要求を会社が受け入れないからといって不誠実とはいえないと主張する。

以下、判断する。

(2) 前記第1、7(1)で認定したとおり、組合は、会社に対し、4月9日の団体交渉申入れ前に、1982年春闘要求について会社に文書回答を求めており、会社がこれに応じて文書で回答を行ったのは、たとえ拒否回答であったとしても何ら不誠実な態度とはいえない。

また、前記第1、7(6)で認定したとおり、5月22日及び6月12日に1982年春闘要求、旅行助成金問題について団体交渉が開催され、協議がなされているのであって、組合の要求が受け入れられないからといって会社の態度が不誠実であるとはどうも考えられず、他に4月9日申入れの団体交渉について会社が不誠実な態度をとっているとの具体的主張、疎明はないので組合の主張は採用できない。

7 休日出勤差別の救済方法について

(1) 昭和56年7月期から分会員に休日出勤の機会を与えない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ことは前記判断のとおりであるが、この救済方法としては、別鉄労組員の昭和56年7月期から昭和59年9月期までの一人当たり月間平均休日出勤日数が1.4日であることからして、分会員もこれと同様の休日出勤をした状態に回復するのが最も妥当であると判断し、主文のとおり命令する。

(2) なお、組合は、謝罪文の掲示も求めているが、主文の程度の救済で十分であると考えられるので、この点についての申立ては棄却する。

第3 法律上の根拠

以上の認定した事実及び判断に基づき、当委員会は、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5月9日

兵庫県地方労働委員会

会長 奥野久之

(別表 略)