

命 令 書

再審査申立人 滋賀交通株式会社

再審査被申立人 全日本運輸一般労働組合近畿地区バス産業支部

主 文

- I 本件初審命令主文第2項を削り、同第1項及び第3項を次のとおり変更する。
- 1 滋賀交通株式会社は、今後、京都府下営業所における車両の担当替について、全日本運輸一般労働組合近畿地区バス産業支部組合員を差別してはならず、また、滋賀県下の同組合員の所属する営業所に新型貸切観光バスを配置しないことにより、同組合員を不利益に扱ってはならない。
 - 3 滋賀交通株式会社は、本命令受領後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、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 A 1 殿

滋賀交通株式会社
代表取締役 B 1

当社が、昭和56年12月以降の車両担当替について、貴組合京都分会員を差別したこと、および昭和56年11月20日以降、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った不当労働行為であると、中央労働委員会によって認定されました。

よって、今後このような行為を繰り返さないようにいたします。

- II その余の本件再審査申立てを棄却する。

理 由

第1 当委員会の認定した事実

1 当事者等

- (1) 再審査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、滋賀県下に10カ所、京都府下に2カ所の営業所を置いて旅客自動車運送事業を営んでおり、再審査審問終結時の従業員数は約200名である。

滋賀県下の水口営業所は、定期路線バス業務のほか一部貸切観光バス業務も行っており、同県下の大津、彦根、甲西、八日市及び長浜各営業所並びに京都府下の京都及び山科両営業所は貸切観光バス業務を行っている。

以上のほか、滋賀県下4カ所に車両無配置の営業所がある。

- (2) 再審査被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「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、再審査審問終結時の組合員数は約80名である。

なお、組合は、初審係属中に申立権承継申出を行い、滋賀県地方労働委員会(以下「滋賀地労委」という。)において地位の承継を認められたものであるが、これに至る経過等は次のとおりである。

ア 54年当時会社には、日本私鉄労働組合総連合会(以下「私鉄総連」という。)傘下の滋賀交通労働組合(以下「旧組合」という。)が組織されていたが、後記3の(2)のエ及びオ認定のとおり、55年7月旧組合は、私鉄総連からの脱退と運輸一般への加盟を決議し、運輸一般に加盟した旧組合員らは、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。)に所属した。

イ 生コン支部は、後記4の(8)認定のとおり、57年11月17日滋賀地労委に本件不当労働行為救済申立てを行った。その後、後記4の(10)認定のとおり、57年12月に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、58年2月組合が結成された。

ウ さらに、後記4の(11)認定のとおり、58年5月20日、組合は生コン支部と連名で滋賀地労委に初審申立人の承継申出を行った。

- (3) 会社には、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組織されており(以下水口分会所属の組合員を「水口分会員」京都分会所属の組合員を「京都分会員」、両者を含めるときは「分会員」という。)、初審査審問終結時水口分会員48名、京都分会員8名である。

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、初審査審問終結時約75名である。

2 貸切観光バス運転手の担当車両等

- (1) 会社においては、貸切観光バス運転手(以下「運転手」という。)は、各自担当する車両が決めてられており、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、京都府下の営業所には、担当車両の決められていない予備運転手がおり、担当者が休暇をとった場合、担当者に代りその担当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に原則として行われており、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。

京都府下においては、52年以降京都、山科両営業所の全体の運転手間で担当替を実施していたが、後記4の(7)認定の56年12月の担当替以降は、営業所別にそれぞれの営業所所属の運転手間で担当替を実施している。

滋賀県下においては、従来から各営業所別にそれぞれの営業所所属の運転手間で担当

替を実施している。

(3) 会社における運転手の賃金は、基準内賃金の他に、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

宿泊を伴う連行の場合、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分会員には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) 運転手は、上記の会社から支給される賃金以外の収入として、利用客等からのチップ、利用客を案内した土産物店からの謝礼を得ている。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、一般観光客は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4万円から5万円になる。

(5) 会社各営業所においては、車両のタイプなどをパンフレット等により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をすることが多い。また、会社が配車をするにあたって、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。

(6) 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。

(7) 会社は、54年3月から当時の旧組合とあらかじめ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の協定を締結し、同協定は、組合、別組合が併存することとなってからも、そのまま続いており、両組合に対し同様に運用されている。

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、組合はこの協定を締結していない。しかし、一人乗務による走行距離が400キロメートルを超えた場合においては、組合、別組合とも同様にオーバーキロ手当の支給を受けている。

(8) 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になっている。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ている。

この公休振替について、京都分会員らは、旧組合員であったころから、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、後記3の(2)認定の55年から56年に至る争議終了後は拒否していない。

3 本件初審申立てに至るまでの労使事情

(1) 昭和54年秋闘について

ア 54年当時、旧組合は、滋賀県下、京都府下の各営業所及び名古屋営業所（現在は別会社となっている。）の従業員約200名で組織されていた。

旧組合は、上部団体である私鉄総連の統一要求であった定年延長、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24時間ストライキを実施した。引き続き組合は、12月1日に48時間ストライキを通告し、同月より48時間ストライキを行った。

イ この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A 2ら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いた。

これら旧組合員の取扱いについて、旧組合と会社との間で合意が得られず、最終的には、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、車両の保管場所については、会社と連絡して決めるよう指示した。7名の旧組合員は、車両の保管場所について、会社と電話で連絡をとったうえで、国鉄等を利用して帰途についた。

会社は、11月30日の朝、現地の旅行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はなかった。

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ヵ月ほど回収されず、また、会社の指示により滋賀県下の営業所の運転手が回収した後も、暫くは関連会社の敷地に置かれていた。

ウ 滋賀県下においても、水口営業所所属の旧組合員が、宿泊を伴う運行で観光地に赴いていたが、予定どおり運行して営業所に戻った。

また、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した。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。

エ 会社は、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旨表明したため、旧組合は滋賀地労委にあっせんを申請した。

この問題は、12月22日に労使があっせん案を受諾して解決した。この中で労使は、年末一時金は12月25日に支給すること、ストライキ通告は協約締結までは、開始の72時間前までに通告すること、及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等について合意した。

(2) 昭和55年から同56年に至る争議について

ア 55年1月7日、会社は旧組合員2名について、それぞれ滋賀県下の八日市営業所から大津営業所へ、京都府下の京都営業所から滋賀県下の水口営業所への配転命令を出した。

イ 京都府下において、55年1月16日山科営業所で8名、同2月18日京都営業所で10名が旧組合を脱退し、名古屋営業所では全員が脱退したため、旧組合員数は約90名に減少した。

ウ 55年春闘は、上記の配転問題、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パーセントの旧組合員が妥結案の内容に不満を示したため妥結には至らなかった。

エ 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及び運輸一般への加盟を決議した。

この時、辞任した旧組合の執行委員長ら約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、その後別組合と会社との間には大きな紛争は生じていない。

オ 運輸一般への加盟を決議した旧組合員及び同時に運輸一般へ加盟した豊中営業所(現在は別会社となっている。)の従業員ら約100名は運輸一般に個人加盟し、その傘下の生コン支部に所属したが、活動単位としては、会社各営業所別に各分会を結成(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。

カ 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日及び24日の京都、豊中、八日市の各営業所における半日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半日ストライキ等戦術を拡大していった。そして、翌56年3月12日からは、分会員のいる全ての営業所、すなわち長浜、八日市、水口、京都、山科、豊中の各営業所において、全面ストライキを開始するに至った。

キ 一連の争議は、56年5月11日滋賀地労委のあっせん案を労使が受諾して解決した。この内容は、旧組合員2名は配転命令に従うが会社は1カ月以内に元職場に再配転すること、配置転換は発令の5日以前に通知すること、労働条件は従来慣行によるも制度変更、職種変更については事前協議とすること、争議行為開始に際しては従来慣行の事前通告の慣行を尊重すること等であった。

ク 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場合がありますかもしれないので、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日の朝には、500名から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連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、56年6月以降翌年12月までの間の車両の稼働率は、20パーセント程度まで低下した。

(3) 昭和52年3月から同56年5月までの間の京都における勤務地の変更及び担当替について

ア 会社は、31年ころ京都市南区吉祥院に京都営業所を設置し、続いて、35年ころ同市山科区四ノ宮に営業所を設置したが、同営業所は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。

その後、京都営業所が手狭となったため、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、勤務地の変更については、運転手の自宅からの通勤に近い方、便利な方を基本として決められた。

その後、55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。

イ 52年以降の担当替の状況は、別表1のとおりであり、54年5月28日担当替までは、おおむね勤務年数の長い者より順に年式の新しい車両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 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A3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2の(2)認定のとおり、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 52年11月25日担当替において、10番A4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、同人が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A1及び21番A6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A7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A8が次位の者より古い車両の担当となっているのは、同人が病欠欠勤中であり、担当替が行われなかったためである。
- ⑦ 53年2月21日以降、1番A9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 53年7月5日担当替において、5番A10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 54年5月28日担当替において、24番A11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。

ウ 会社は、55年4月5日、新車購入に伴う担当替を行い、当時旧組合京都支部員であった6名以外の運転手は、全てより新しい車両へ担当替となった。

これらの担当替を受けた運転手の中には、上記(1)のイ認定の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、旧組合京都支部員A2及び退職者を除いて、ストライキ後旧組合を脱退した5名も含まれている。

エ また、会社は、同日から55年11月ころの間に2回にわたって、山科営業所及び京都営業所間における運転手の配転を実施した。その結果、京都営業所の運転手は、すべて京都分会員となり、山科営業所の運転手は、別組合員2名、非組合員11名、新たに京都分会員となった6名となった。

その後、会社は、56年1月及び同年5月に、それぞれ1名が生コン支部を脱退する

と同時に京都営業所から山科営業所へ配転した。

4 京都府下における担当替問題並びに滋賀県下における新車配置問題

(1) 会社は、56年7月10日滋賀県下に甲西営業所を開設した。会社は新営業所の設置について、55年11月から12月にかけてこれを決定し、翌56年1月29日に陸運局に申請し、3月5日に認可を受けていたものである。

(2) 同営業所の開設にあたり、会社は、草津営業所に配置していた全車両3台及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台を担当者ととも甲西営業所へ移動した。これら10名の担当者は全て別組合員であり、配転については事前に通知されていた。

なお、甲西営業所は、当時配車センターの置かれていた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。

(3) 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、配車上の差別、担当車両の差別、勤務地についての差別を撤回するよう要求した。

これに対し、会社は、おおむね①配車上の差別は改める、②担当車両については、とりあえず担当者の決められていない車両からは是正を図り、新車購入とともに全面的に是正する、③勤務地については、別組合とも話し合って是正する旨表明した。

(4) 会社は、55年4月ころから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。

上記の56年8月20日の団体交渉が実施された後、日帰りのキャラバン隊編成については、生コン支部滋賀交通京都分会員と同分会員以外の者との組合せが行われるようになった。

また、56年9月9日、会社は京都府下において担当替を行った。これは、従前山科営業所の運転手が退職した時点で空車となっていた車両について担当替を行ったものである。

この結果、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A1の担当車両とし、A1の担当していた「533」（47年型）を同A12の担当車両とした。

(5) 56年10月、会社は京都府下の山科営業所において、当時運転手以外は嘱託1名だけであったものを新た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た。その後、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月にさらに営業員を採用し、営業の重点を山科営業所へ移した。

(6) 56年11月20日、会社は、滋賀県下の甲西営業所に3台、大津、彦根両営業所に各1台の新車を配置した。

なお、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のとおりであり、56年以降は、水口、長浜、八日市の各営業所には、新車は配置されていない。

また、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) 56年12月、会社は、京都府下山科営業所の担当替を行った。これは、56年10月25日に

退職したA13の担当車両「748」(48年型)をA14(別組合員)の担当としたものである。

次いで、57年1月31日A15が退職し、さらに3月20日A16が退職した。同年4月、会社は、A17の担当車両「1620」(52年型)を予備運転手であったA9(別組合員)の担当とする担当替を行った。

その後、同年4月20日A17が退職したが、会社は、前出の担当車両「1223」(50年型)については担当替は行っていない。

- (8) 57年11月17日、生コン支部は、滋賀地労委に上記(7)認定の京都府下における担当替及び上記(5)認定の滋賀県下の生コン支部所属の分会員がいない甲西営業所に新車3台を配置したことは、いずれも従来慣行に反し、分会員を差別する不当労働行為であるとして本件救済申立てを行った。

- (9) 57年12月、会社は京都府下山科営業所に二階建の新車を配置し、予備運転手であったA10(別組合員)をその担当者とし、A18(別組合員)をその予備担当者とした。

また、同時期に会社は、滋賀県下彦根営業所にも二階建の新車を配置した。

- (10) 58年2月27日、生コン支部所属分会のうち、滋賀交通各分会、大阪淡路交通分会及び高志観光バス分会により組合が結成された。組合結成にあたっては、既に56年7月25日生コン支部において将来産業別に独立する目的でバス共闘会議が結成されていたところ、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ていたものである。

その際、組合の結成は、運輸一般中央規約第7条及び第10条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。

- (11) 58年5月20日、生コン支部と組合は連名で、滋賀地労委に対して申立権承継申出書を提出し、本件の申立権を組合が承継する旨申し出た。

- (12) 58年6月、会社は滋賀県下の甲西営業所に2台、彦根、大津両営業所に各1台の新車を配置した。

甲西営業所では、上記4の(6)認定の別表3のとおり56年型新車の配置された時点で、50年型車両が予備車両となっていたが、58年型車両の配置により新たに52年型車両も予備車両となった。さらに大津営業所でも57年12月の車両配置時から50年型車両が予備車両となった。

また、新車の配置されなかった営業所に所属する水口分会員については、別表3のとおり56年7月以降A19(水口営業所勤務)、A20、A21(以上八日市営業所勤務)はいずれも48年型車両を、A22(八日市営業所勤務)は50年型車両を、A23(長浜営業所勤務)は47年型車両を担当している。

この結果、分会員の担当車両の方が甲西及び大津営業所の担当者の決められていない予備車両より古い年式となった。このようなことは、従前にはみられなかった。

- (13) 58年6月、京都府下においても会社は、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A24は「1216」(50年型)から「1620」(52年型)へ、また、同A25は「223」(46年型)から「748」(48年型)へと担当車両が替った。

- (14) 58年8月、会社は滋賀県下の各営業所の受注を把握し配車指示をする配車センターを、

水口営業所から甲西営業所へ移転した。

また、滋賀県下においては、従来から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、57年型及び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、長浜各営業所へ担当者とともに応援に赴くことがある。

そして、甲西営業所の新しい年式の車両を担当している運転手が水口、八日市各営業所への応援で長距離運行についている反面、水口、八日市各営業所所属の分会員は、日帰りの送迎業務や待機となる場合もみられる。

(15) 58年12月9日、組合は、滋賀地労委に対して、上記(9)及び(13)認定の京都府下山科営業所で車両の担当替をしたこと、上記(9)及び(12)認定の滋賀県下彦根営業所に二階建バスを配置したこと、さらに甲西、彦根、大津の各営業所に新車を配置したこともそれぞれ従来の慣行に反し、分会員に対する差別扱いであるとして、「請求する救済内容の追加・変更届」を提出した。

5 本件初審命令後の担当替等

(1) 組合は、61年1月31日付けで当委員会あてに「不当労働行為救済申立一部取下書」なる文書を提出した。

それには、京都分会員A26が60年5月20日退職したことにより、同A2、同A12について、60年8月時点で担当車両に関して、あるべき担当車に回復したことにより、これらの者の担当車両の是正を求める申立てについては、取下げる旨記載されている。

(2) また、組合は、62年1月27日付けで、当委員会に「取下書」なる文書を提出した。それには、京都分会員A1については、請求の車両と同年式の車両が担当車両として与えられたので、同人の担当車両の是正を求める申立てについては取下げる旨記載されている。

第2 当委員会の判断

会社は、初審命令が、会社が分会員に対して担当車両を差別したこと及び分会員の所属する営業所へ新車を配置しないことを不当労働行為に当たるとしたことを、不服として再審査を申し立てているので以下判断する。

1 再審査被申立人の当事者適格

(1) 会社は、組合には当事者としての適格性はないとして、次のとおり主張する。

当社の従業員は初審における当初申立人である生コン支部に個人加盟していたものであるが、その後脱退し、新たに結成された組合に個人加盟したものであり、また、組合は初審申立時には存在しないのであるから、生コン支部及び組合が連名で、組合に本件救済申立てを承継させるとする申立てがあったとしても、生コン支部と組合とは、何らの同一性も関連性もない独立した別個の労働組合であり、法的には組合に対する組織破壊、不当労働行為はあり得ず、組合は本件申立てに全く利害関係を有しないものである。以上から、組合には当事者適格はない。

(2) 前記第1の4の(10)認定のとおり、生コン支部は本件救済申立て前から、将来産業別に組織を再編させる目的でその構成員の一部をもってバス共闘会議を組織していたところ、57年12月運輸一般の中央執行委員会において、生コン支部の構成員のうちバス産業

に働く者による支部の組織化が承認された。そこで、58年2月27日にそれまで生コン支部に所属していたバス共闘会議を構成していた滋賀交通各分会を含む5分会が組合を結成し、生コン支部から分離独立したものである。したがって、運輸一般中央規約第7条及び第10条に基づく組織変更として扱われ、本件救済申立ての承継についても生コン支部と組合が連名で申し出ているものである。

以上の経過からすれば、本件救済申立てについては承継の手續に拠っているものの、組合は、生コン支部所属時と組織的には同一性を有するものである。

したがって、組合は本件救済申立ての当事者として連絡性を有すると認めるのが相当であり、会社の主張は採用できない。

2 本件救済申立ての適否

(1) 会社は、営業所の設置、バスの購入と営業所への配置及びその担当者の決定は、会社の営業の自由及び経営権に属する事項であって、上記会社の行為によって従業員の権利及び法益を侵害したなどの特段の事情もないのであるから、会社の経営権を侵害する命令を求める本件申立ては、労働委員会の権限外の事項であると主張する。

(2) 確かに、営業所を設けたり、新車を購入し、営業所に配置し、担当者を決定したりすることは、最終的には会社の決定する事項である。

しかしながら、担当車両の割当てについて差別があるとして救済申立てがあり、本件担当車両などの問題は後記3判断のとおり労働条件に関するものであるから、これら会社の行為が不当労働行為に当たるか否かを審査することは労働委員会の権限であって、会社の主張するように単に経営権に属する事項であるとして、救済申立てを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

(1) 会社は、担当車両の新旧によって賃金に差はなく、チップ等賃金外収入については会社が関知していない事項であること、組合は新しい車ほど疲労度が少なくなるという具体的事実の疎明もせず、不利益についても具体的な疎明がないこと及び会社が車両の担当者を決定することにより、従業員の権利あるいは法益を具体的に侵害したことにはならないと主張する。

(2) 会社は、56年6月から57年12月までの間の、京都府下については全営業所、滋賀県下については分会員の所属する営業所だけの賃金実態を明らかにしたがるが、前記第1の3の(2)のク認定のとおり、京都府下の営業所については、その間の稼働率が低下しており仕事量が少なかった時期のもので、その後の稼働率が回復した時期の賃金実態を明らかにしていないこと、滋賀県下の営業所については、分会員が所属せず新車の配置されている営業所の賃金実態を明らかにしていないことなどからすれば、担当車両の新旧による賃金収入の差がないとする会社の主張は、直ちにこれを採用することはできない。

かえって、前記第1の2の(3)及び(5)認定のとおり、会社における運転手の賃金は、残業手当、宿泊手当、走行距離手当及びオーバーキロ手当が支給されることになっており、走行距離によって手当額が多くなるようになっているが、会社は長距離運行には年式の新しい車両をあてており、他方年式の古い車両は小中学校の遠足等の日帰り客が多いのである。

したがって、年式の新しい車両を担当する運転手ほど長距離運行に従事することが多

くなり、手当額が増加するものと推測される。よって、担当車両の年式の新旧によって賃金収入に相違が生ずるものといわざるを得ない。

- (3) また、運転手がチップ等賃金以外の収入を得ていることは、前記第1の2の(4)認定のとおりであり、このような収入は業界の慣行として周知の事実であるとみるべきであって、一般観光客に利用される度合の多い、より新しい車両の担当者が、より多くの賃金外収入を得ていることは明らかである。
- (4) 会社は、前記第1の2の(5)認定のとおり、利用客の求めに応じ年式の新しい車両を配車しているのであり、前記第1の2の(6)認定のとおり年々新型の装備に優れ、馬力の強い車両を購入している。

利用客の立場としては、装備に優れ、馬力の強い快適な乗りごちのよい車両を選ぶことは当然のことであり、一方その車両を担当する運転手の立場でも同様のことがいいうるのである。

以上から、運転手にとってより年式の新しい車両を担当することは、賃金、その他の労働条件等について有利であり、新しい車両を担当すべき場合に担当できないことにより不利益を被ることになるといわざるを得ない。

4 京都営業所の分会員に対する担当車両差別

- (1) 会社は、京都営業所の分会員を担当替から除外したことを不当労働行為であるとした初審判断は誤りであるとして、次のとおり主張する。

会社には担当替について年功序列のみによって決定する慣行はなく、①安全運転、②接客態度、③健康状態、④車両管理、⑤勤務状態、⑥年功を判断基準としており、さらに京都府下においては、⑦会社に対する協力度を判断基準に加えている。

上記の会社に対する協力度の観点からみた場合、京都営業所所属の分会員は、旧組合が実施した54年11月30日から12月2日までのストライキ及び生コン支部当時の55年から56年に至る争議において、慣行を無視した抜打ちストを行い、旅行業者にスト協力要請を行うなど違法、不当な争議戦術を繰返してきており、また、公休振替及び走行距離400キロメートル以上の一人乗務を拒否する等して会社に協力的でなかったものである。

会社は、京都府下における業績を回復させるために、徒来は管理上、営業上一体となっていた京都、山科各営業所を分離した。これに伴って、滋賀県下において各営業所単位で担当替を行っているのと同様に、京都府下においても56年12月以降営業所単位で担当替を行うようにしたものである。

- (2) しかしながら、会社は担当替の基準として、京都府下及び滋賀県下を通じて、年功を含む6項目を挙げているが、各項目の表現自体が抽象的であり、会社は、各項目の評点等の評価方法に関する疎明も行っていない。

むしろ、前記第一の3の(3)のイ認定のとおり、運転手個々に相当の帰責事由のある場合を除くと、年功により順次新しい車両へ担当替が行われていたことは明らかであり、年功序列の慣行は存在すると認められる。

次に、会社は、京都分会員について協力度が低いとの観点から、54年11月30日から12月2日及び55年から56年に至る争議において違法不当な争議行為を行ったというが、本件個々の京都分会員が具体的にいかなる違法不当な争議行為を行ったのかという点に関する会社の疎明はなく、かえって、いずれの争議も前記第1の3の(1)のエ及び(2)のキ

認定のとおり、滋賀地労委のあっせんにより円満に解決したものであるから、これを解決後に実施された担当替の基準とする会社の態度は首肯しがたい。さらに、400キロメートル以上の一人乗務拒否については、前記第1の2の(7)認定のとおり、会社は、二人乗務を原則とする旨の運用を分会員に対しても実施してきたことからすれば、分会員を非難することは当たらず、また、公休振替についても前記第1の2の(8)認定のとおり、56年の争議終了後は分会員は、これを拒否していないのであるから、会社が、あえて従前の公休振替拒否をもって、分会員が会社に協力的でないとするには理由がないといわざるを得ない。

会社は、前記第1の4の(5)認定のとおり、営業の重点を京都営業所から山科営業所に移し、両営業所を分離しているが、このことから、直ちに担当替を営業所単位で実施するように改める必要があるとは考えられない。むしろ、前記第1の3の(3)のエ認定のとおり、会社は数次の配転によって、京都営業所の運転手を全て分会員とすることによって、これらの分会員が担当替から除外される結果となっていること等からすれば、会社は他に何らかの意図をもって、営業所単位で担当替を行っているものとみざるを得ない。

これらのことと、前記第1の3の(3)のウ認定のとおり、旧組合京都支部脱退者には担当替を実施していること、前記第1の4の(3)認定のとおり、会社は、56年8月20日の団体交渉において、滋賀交通共闘会議に対し配車上の差別を改める旨表明しながら、56年12月以降の担当替に当たってこれを実施していないこと等を総合すれば、会社は、本件一連の争議行為を理由に分会員を嫌悪し、担当替から除外することによって不利益に取り扱うとともに、これによって組合の弱体化を図ったものと判断され、これを不当労働行為であるとした初審判断は相当である。

- (3) ところで、前記第1の5認定のとおり、組合の61年1月31日付け「不当労働行為救済申立一部取下書」及び62年1月27日付け「取下書」によれば、京都分会員A26は60年5月20日退職し、同A2及び同A12は60年8月時点においてあるべき担当車両を回復し、同A1もその後あるべき担当車両を回復したことが認められるので、同人らの車両の担当替を命ずることは由なきものといわざるを得ない。

5 滋賀県下における営業所への新車の配置

- (1) 会社は、滋賀県下の新車配置を不当労働行為であるとした初審判断は誤りであるとして、次のとおり主張する。

会社は、長期のストライキにより落ち込んだ業績の早期回復を図るという営業政策上の理由から、滋賀県の中心地で国道1号線に面している場所に甲西営業所を開設し、業績不振を回復するために宣伝効果を考えて、滋賀県下の表玄関である大津営業所、裏玄関である彦根営業所及び滋賀県の中心地である甲西営業所に新車を配置した。また、会社が従業員の権利及び法益を具体的に侵害したなどの特段の事情がないうえ、組合も具体的な不利益を疎明していないのであるから、会社の上記行為は、営業の自由及び経営権に属する事項である。

- (2) 前記第1の4の(6)認定のとおり、甲西営業所を開設した56年以降、分会員のいる水口、八日市、長浜の各営業所には新車を配置していないことには争いが無い。しかしながら、前記第1の4の(14)認定のとおり、これらの営業社においても現に新車の需要があり、

他の営業所から応援に赴いていることが認められる。また、甲西、大津、彦根の各営業所のみにも新車を配置したことにより、宣伝効果が上ったとの会社の主張を認めるに足る疎明もない。

かえって、分会員の担当車両をみるに、前記第1の4の(12)認定のとおり、滋賀県下においては、分会員の担当車両の年式は、他の営業所における予備車両の年式よりも古いことが認められ、さらに、分会員の担当車両は、他の営業所の同期入社の人と比較しても古い年式となっている。このように、分会員は古い年式の車両を担当し、会社が、分会員のいる営業所に新車を配置しないことによって新車担当の機会を奪われ、これにより、分会員は、前記第1の2の(5)認定のとおり、長距離運行の機会が少なくなり、不利益を受けることは上記3判断のとおりである。

これらのことと、上記4判断のとおり、同じ時期に京都府下において分会員が担当替差別を受けていること等を併せ考えると、会社が滋賀県下の分会員の所属する営業所に新車を配置しないことは、これによって会社が、分会員から新車担当の機会を奪い、もって、他の従業員との間に担当車両の差別を行ったものであり、不当労働行為であるといわざるを得ない。

したがって、この点に関する初審判断は、相当である。

以上のとおりであるので、初審命令主文第2項を削り、第1項及び第3項を主文のとおり一部変更するほか、本件再審査申立てには理由がない。

よって、労働組合法第25条及び第27条並びに労働委員会規則第55条の規定に基づき主文のとおり命令する。

昭和62年8月5日

中央労働委員会
会長 石川 吉右衛門

(別表 略)