

静岡、昭60不8、昭63. 10. 13

命 令 書

申立人 大富士労働組合

被申立人 大富士開発株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人組合員に対する昭和60年度賃金ベースアップに係る成績給については、次の各号により再査定を行い、昇給額を是正のうえ既に支給済みの賃金との差額を支払わなければならない。
 - (1) 申立人組合員A 1、同A 2、同A 3、同A 4、同A 5及び同A 6の勤務成績考課については、「欠勤」「遅刻・早退」「事故の有無」の各項目は、既に与えられている各人の得点とし、「勤務状況」「服装・態度・言語」「指示命令の実行」「車輛の保守状況」「協調性」の各項目は、別表の分布人員になるよう再査定し、その合算によって得点を是正する。その場合、既に各人が取得している得点を下回ってはならない。
 - (2) 申立人組合員A 2、同A 3、同A 4、同A 5及び同A 6の走行キロ成績については、年間輸送日数261日から各人の輸送期間中の年次有給休暇日数を減じた実労働日数に、大石寺営業所の申立人組合員、元申立人組合員を除く従業員（病欠者を除く）の平均の実労働日数1日当たりの走行キロ数193.0キロメートルを乗じた年間走行キロ数を12で除し得られた月間走行キロ数によって是正する。
- 2 被申立人は、申立人組合員A 1、同A 2、同A 7、同A 3及び同A 4を昭和60年3月16日付けで指導運転士補心得に昇格させるとともに、同日以降指導運転士補心得であったならば受けるはずであった技能手当月額3,000円を支払わなければならない。
- 3 被申立人は、第1項の差額及び第2項の金額については、支給されるべき日の翌日から年5分の割合による金員を加算して支払わなければならない。
- 4 被申立人は、本命令書交付の日から5日以内に下記の文書を申立人に手交しなければならない。

記

当社が貴組合を嫌悪し組合活動に介入し、組合員に対して、昇給、昇格について他の従業員と差別したことは、不当労働行為であると静岡県地方労働委員会において認定されました。今後このような行為を繰り返さないことを誓約します。

昭和 年 月 日

大富士労働組合
執行委員長 A 2 様

大富士開発株式会社
代表取締役 B 1

別表 分布人員

	勤務状況	服装・態度・言語	指示命令の実行	車輛の保守状況	協調性
8点		—	1人	2人	1人
9点		6人	3人	3人	5人
10点		2人	4人	3人	2人
13点	1人				
14点	4人				
15点	3人				

(注) 再査定にあたっては、A7、A8を加えて労組員8人で実施すること。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者等

(1) 被申立人大富士開発株式会社（以下「会社」という。）は、昭和34年5月25日に設立され、肩書地に本店を置き、富士宮市に大石寺営業所、東京都府中市に東京営業所を設置し、主に関東方面から創価学会の会員を富士宮市の大石寺へ輸送する旅客限定輸送事業を営む会社である。

本件申立て時における従業員の数は約130人である。

(2) 申立人大富士労働組合（以下「労組」という。）は、昭和59年4月27日に会社の大石寺営業所及び東京営業所の従業員33人をもって結成された労働組合で富士地区労働組合会議（以下「富士地区労」という。）に加盟し、本件申立て時には組合員（以下「労組員」という。）は9人、本件結審時には8人である。

このほかに、会社には、同年5月26日に大石寺営業所及び東京営業所の従業員34人をもって結成された大富士開発職員組合（以下「職組」という。）と昭和60年8月1日に東京営業所の従業員10人及び大石寺営業所の従業員1人計11人をもって、結成された大富士開発連絡協議会がある。

2 本件申立てに至るまでの経緯

(1) 組合結成までの経過

ア 会社には、昭和48年ごろ運転士で結成された大富士運転士会（以下「運転士会」という。）という組織があった。運転士会は、単なる運転士の親睦団体ではなく、月間40時間以上の残業を拒否する闘争を実施するなど労働組合的な側面も有していた。

イ 同57年10月10日、東京営業所のA9運転士は、関内駅午前8時30分発大石寺行きバスを運転したが、東名高速道路下り線を走行中、居眠り運転により側壁に接触しそうになった旨乗客から会社に通告され、同人は、居眠り運転の事実を否定したが、会社は、同人を同月半ばから3か月間車掌に降格させた。この処分に端を発して、それまでも会社の労務管理に不満を持っていた一部運転士の間で、運転士会では権利を守るには無力であるから労働組合を結成すべきだとする気運が生じた。同月26日、運転士会の会長のA10（以下「A10」という。）をはじめ役員であるA1（以下「A1」という。）、A2（以下「A2」という。）、A11（以下「A11」という。）、A12（以下「A12」という。）、A13（以下「A13」という。）、A14〔以上の7人はいずれも大石寺営業所〕

- 所属の運転士等]、A15（以下「A15」という。）及びA16（以下「A16」という。）[以上の2人は東京営業所所属の運転士]の計9人は、富士地区労へ労働組合結成の相談に行った。そこで、富士地区労役員から労働組合結成についての指導、助言を受けた。
- ウ 翌58年1月に、前記運転士会役員は、労働組合を結成する目的で組合加入申込書により運転士会全員の自宅を訪問し、組合加入を呼びかけた。
- エ 会社は、組合結成の動きを察知すると、運転士会と次のように話し合いを行った。
- (ア) 1月9日富士宮市内のサンパレス橋本で、会社側は、B1副社長（以下「副社長」という。）、B2総務部長（以下「B2総務部長」という。）、B3営業部長、B4管理部長（以下「B4管理部長」という。）ら6人が出席し、A10、A11、A12、A13、A1及びA2の運転士会役員から労働組合づくりについて、意見を聞き昼食をとり散会した。
- (イ) その後、同月18日同じくサンパレス橋本で、会社側は前回のメンバーが出席し、運転士会側は、前回のメンバーにA15とA16が加わって会合がもたれた。席上、副社長は会社の特殊性として
- a 乗合、貸切事業とも日蓮正宗信徒の旅客限定事業であるので、一般旅客は輸送できないこと。
- b 全ての輸送が創価学会本部研修局の年間計画に基づき行われていること。
- c 運賃の請求、回収も一括処理可能で集金、売掛未回収等もなく、運賃単価も比較的高いこと。
- d 従業員は創価学会員および創価学会への理解者、協力者で構成されていること。
- （因みに、昭和61年3月25日現在、会社の全従業員に対する創価学会員の割合は81%で、労組のそれは37%であった。）
- を述べ、「組合が結成されることによって労使対決路線を鮮明に打ち出されると、営業上支障を来たす場合がある。ピラまきや、ストライキ決行等を考える前に、創価学会、会社、従業員が一体となり、労使協調のもと創価学会および学会員（旅客）のために役に立ちたい、いや実際に役に立っているという使命感が是非優先しなければならない。」と言及し、組合が結成されると大手並みの給与、賞与は出せなくなる。組合にしないで“部”をつくり話し合いをしたらどうかと提案した。
- (ウ) さらに同月24日、大石寺営業所に前記(イ)のメンバーが集まった。席上、会社側は、組合ではなく、協議会とするよう提案し、協議会の役員については、次回に決めることとした。
- (エ) 同月27日、大石寺営業所で行われた会合には、会社側は、副社長、B2総務部長、B4管理部長、B5大石寺営業所長（以下「B5大石寺営業所長」という。）他1人の5人が、運転士会側は、A10、A11、A12、A13及びA15の5人が出席した。席上、B2総務部長が協議会の議長、A10が副議長となり、会社と運転士会が同数の役員で協議会を構成することとなった。
- オ 運転士会では、同年2月ごろ、新組織を会社が提案する協議会制度とするか、それとも組合にするかについて所属運転士に投票の方法をもって諮ったところ、協議会とすることが多数を占めたので協議会制度を選択することとなった。
- カ 同年3月ごろ、協議会で、下記(イ)のとおり、昭和57年度中の処分により、当時長期

間現地バス運転に従事していたA1の処遇について話し合った。その中で、運転士会側の役員から、会社がA1に対して1年間の現地バス勤務を命ずるといような一方的なやり方を改め、懲罰委員会には、運転士会側の代表も加え、かつ本人の言い分も聞いて処遇を行うよう提案があった。会社側は、この提案に対して、検討することを約したが、その後も何ら変更されることはなかった。

当時、A1が高コレステロール血症と診断されていたため、その後も会社は、健康保持の見地から現地バスの継続勤務を命じていたが、同59年10月2日から高コレステロール血症が治癒したとして、同人を直バスに復帰させた。

(注) 現地バス(ただし、大石寺営業所のみ。)とは、大石寺から富士宮駅、富士駅に客を運ぶ勤務形態で、直バスとは、関東方面から大石寺に客を運ぶ勤務形態をさす。

運転士の通常の運行は、直バスを3日間行い、4日目が現地バスを行うとするものであった。

バス輸送は大石寺の御開扉(本尊に参拝する)にあわせて、正午に大石寺営業所へ戻るよう運行されている。そのため、直バスは、関東方面の客を迎えに行くため大石寺営業所を早朝に出発したり、また関東方面まで客を送っていくため夜間に帰社したり、宿泊となる場合があり、現地バスに比べて走行距離、残業手当は多くなる。

その他、後出の下車勤とは、バスに乗務させないで、草とり等の構内作業に従事させる勤務形態をさす。

(ア) A1の処分の対象となった事故の概要

- a 同57年6月2日午前10時40分ごろ、田子の浦港の富士埠頭で、通常経路で埠頭へ入ろうとしたが、荷役の作業中のため入れず反対方向から入り、方向転換の際、埠頭停泊用フックにバスの乗降扉付近が衝突し破損した。
- b 同月13日午前9時10分ごろ、田子の浦港の旭化成埠頭で、A1が乗客を下車させた後、バスを発進させたところ、区画のための標示台(コンクリート製台に鉄パイプのついたもの)をバスの左後輪ではね飛ばした。ちょうどその区画内にいた乗客のUにその標示台が当たり、頸部捻挫、顔面挫創の負傷をした。

(イ) 同事故に対する処分

- a 上記(ア) aの事故に対して会社は、減給2,357円(平均賃金日額の20%)の処分を行った。
- b 上記(ア) bの事故に対して会社は、減給5,892円(平均賃金日額の50%)の処分をするとともに
 - (a) 同57年6月14日から同月18日まで下車勤
 - (b) 6月19日から7月6日まで現地バス
 - (c) 7月7日から10月14日まで直バスの処遇をした。
 - (d) A1は、この事故に対する行政処分として同年10月15日静岡県公安委員会から、同日から60日間の運転免許停止処分を受けた。
この処分は、同月20日に停止期間を30日間短縮され、同年11月13日までとされた。

会社は、その間、A 1 に対して下車勤を命じた。

(ウ) 運転免許の停止期間終了後の処遇について

会社は、A 1 に対し、運転免許の停止期間終了後の同57年11月18日から1年間現地バスの勤務を命じた。

キ 前記カの経緯もあって、A 2ら労働組合結成推進派は、当時の運転士会の役員では、協議会で会社との話し合いが進展しないとして、同59年2月の運転士会の役員の改選に際して自派の立候補者を立てることにした。

この動きを察知した会社は、会社推薦の役員名簿を作成し、A17、A18、A19ら運転助役（以下「A17運転助役」「A18運転助役」「A19運転助役」という。）に運転士の自宅を戸別訪問させ、会社推薦の役員候補者へ投票をするように依頼した。

選挙の結果は、会長にA20（以下「A20」という。）副会長にA11、A15ら会社が推薦した候補者が当選し、その他の役員として書記長にA2、会計にA13、交渉委員にA4、A3（以下「A3」という。）らの労働組合結成推進派の者が当選した。

ク 同年4月9日の協議会で、A2、A13ら労働組合結成推進派は、A1の下車勤問題について、改めて議題にするように発言したが取り上げられなかった。

そのため、A2らは協議会形態では労働者の労働条件が改善されないとして、同月27日、大石寺営業所及び東京営業所に勤務する運転士ら33人で労働組合を結成し、役員選出を行った結果、委員長にA2、副委員長にA8、書記長にA13をそれぞれ選出した。

また、組合の組織として、本部を大石寺営業所、支部を東京営業所に置くこととし、上部団体として、富士地区労、府中地区労働組合協議会（以下「府中地区労」という。）に加盟することを決定した。

(2) 組合結成後の労使関係

ア 昭和59年5月4日、A2ら組合役員は、B5大石寺営業所長に、組合執行委員長名義の会社社長あて文書をもって、組合の結成の通知を行うとともに、(ア)組合の承認 (イ)組合事務所の貸与等の便宜供与 (ウ)労働基準法の遵守 (エ)賃金その他労働諸条件の改善について、同月9日に団体交渉を行うように申入れを行った。しかし、この申入れに対して、会社から何らの回答もなく、団体交渉も開催されなかった。

イ 同月23日、就業時間中の午後4時ごろ、富士宮市北山（大石寺営業所所在地の隣町）のA20の家に、後に職組の役員になる人が集まった。午後6時20分ごろ会合が終わり、大石寺営業所へ帰社した。

この会合に参加したA21がB9副所長（以下「B9副所長」という。）に「タイムカードを押すのか」とたずねたところ、「押さなくてもいい、後で書くから」と言われた。

上記会合があった3日後の同月26日に、大石寺営業所及び東京営業所の従業員34人をもって職員組合が結成され、会長にA20、副会長にA22、A15、書記長にA11が就任した。

ウ 労組は、労組結成後の昭和59年5月4日から7月5日までの間に、延べ11回の団体交渉の申入れを会社にしたが、会社がこれに応じたのは5回であった。

6月30日には、同年度夏季一時金について団体交渉を行ったが、会社は先に職組との間で示した年間5.0か月、全額成績配分とするとの回答に固執し、進展のないままに、

一方的に団体交渉を打ち切り退席した。労組は再度、同日付けの団体交渉申入書をもって団体交渉の再開を要求した。

その後、7月5日に団体交渉が行われたが、会社は、職組と妥結しているので労組の要求には応じられないという態度で終始した。

エ 労組は、組合結成時に申し入れた要求事項及び団体交渉のルール化を交渉事項とする団体交渉の申入れに対して、会社が昭和59年7月5日開催の団体交渉を最後に、それ以降は、11月26日に至るも、なお、団体交渉を拒否しているとして、12月6日に「団体交渉の促進」を調整事項としたあっせん申請（昭和59年調第14号）を当委員会に行った。

同60年1月25日、6月1日、7月12日と3回あっせんが行われたが、その中で会社は、団体交渉のルールは確立しており、団体交渉もこれに従って実施していると主張したのに対して、労組は、会社が団体交渉に誠意ある態度で応じていないと主張した。

双方の主張が平行しているため、あっせん員は自主的な話し合いを続けるように要望して、あっせンを打ち切った。

3 本件申立てにかかる具体的事実

(1) 会社の労組に対する態度

ア 東京支部の動き

(ア) 昭和60年7月上旬、東京支部と会社が話し合った際、会社のB9副所長、B3営業部長及びB2総務部長は「府中地区労、県評のA23さんは、会社が調べたところ、共産党員である。創価学会は、共産党と対立しているので好ましくない。共産党の指導者のいる組合を認めるわけにはいかない。地区労を脱退して君たちだけの団体をつくれれば会社は認める。」と言った。

それを受けた東京支部のA24、A25（以下「A25」という。）A26（以下「A26」という。）、A16らは、同月11日大石寺営業所内で開かれた組合の緊急役員会議へ出席し、東京支部と会社との話し合いを報告し、創価学会員を限定輸送する会社としては、組合が共産党の指導している地区労に加入していることは好ましくないので、地区労を脱退するよう説得するとともに脱退の提案を行った。

しかし、この提案は、他の本部役員の同意を得るところとならなかった。

(イ) その後、同月、東京支部では、役員会議を開いて労組を脱退することを決定して、労組員全員が脱退し、8月1日、労組を脱退した10人と大石寺営業所の従業員1人を加えた計11人をもって新たに大富士開発連絡協議会（以下「連絡協議会」という。）を結成し、議長にA16、副議長にA25、書記長にA26を選任した。

イ 本部役員に対する会社幹部の言動

(ア) 昭和59年6月から9月にかけて、A2、A3、A27及びA1は、担当車輛のない予備運転士になった。さらに、入社歴の浅い職組の運転士が58年式ないしそれより新しい車輛を担当しているのに対して、労組員は56年式、57年式の車輛を担当していた。

なお、運転士は、担当車輛の有無によって担当車輛のある運転士と担当車輛のない予備運転士に分けられる。担当車輛のない予備運転士は、運転助役の配車によって担当車輛のある運転士の車輛に空きが生じた場合、あるいは、担当車輛のある運

転士が休暇の場合に運転にあたる。

- (イ) 同60年6月26日、事故防止教育の場で、B4 管理部長は、運転士全員に対して豊田商事事件を例にとり、労組を豊田商事になぞらえ「組合のやることは客に迷惑をかけている。」「組合の親切にだまされるな。組合では面倒をみない。欲だけで組合にだまされるな。」などと述べた。この話を聞いた労組員は、それを労組に対する誹謗、中傷と受けとるとともに、労組に入っていることを会社が嫌悪しているのだとも受けとった。
- (ウ) 7月23日午後8時ごろ、B9 副所長がA27の自宅で「身内として最後の通告だ。組合を脱退しろ。」と言い、さらに、同人の妻にも説得したが、同女も応じなかったため、「そんなに会社がいやならやめろ。」と言い捨てて帰った。
- (エ) 7月25日、会社は、A1 に対して、前記2(1)カ(ア) bの事故に関する調査報告書の提出が遅れたという理由で、3日ないし4日の下車勤を指示した。その後、A17 運転助役から大石寺営業所の仏間に来るように呼び出しを受けた。A1 が同仏間に行くと、既にB5 大石寺営業所長、B9 副所長、A17 運転助役がおり、上記事故調査報告書の提出が遅れた理由をいろいろ尋ねられた。B5 大石寺営業所長とB9 副所長が席を外すと、A17 運転助役は、教育と称して、労組を脱退するよう説得した。「労組を抜ける気がない。」と答えると、「家に帰って相談してくるように」と言って当日は終わった。次の日から3回ほど「相談の結果はどうなったか。」とA17 運転助役から聞かれたが、A1 は態度を変えなかった。
- (オ) 同日午後4時30分ごろ、A28は、A18 運転助役に会社の個室に呼ばれ、「組合員が4人やめるので組合員が少なくなったから、自分の身を考え、今のうちにやめよ。」と説得され、「2、3日考える。」と返事をした。
- (カ) 8月7日午後2時20分ごろ、A18 運転助役は、A5 を事務所に呼び「労組を4人は脱退したが、君の名前はなかった。なぜ入っていないのか、もう子供じゃないからよく考えてこい。」と言った。

ウ 本部組合員の脱退

- (ア) 昭和60年7月21日、A10は労組を脱退した。
- (イ) 7月30日、A29 (以下「A29」という。)、A30 (以下「A30」という。)、A31 (以下「A31」という。)、A32 (以下「A32」という。)の4人は、労組を脱退した。
- (ウ) 本件申立て後の9月13日、A28は、労組を脱退し、同日ごろ社長にあてて、組合を脱退したことを報告し、「今日までのこと、心より戒め、会社の発展のため最善を尽くし勤めさせていただきます。」との文書を提出した。

(2) 昭和60年度賃金ベースアップ

ア 昭和60年度の賃金は、ベースアップとして1人平均月額12,500円、そのうち成績給として1人当たり平均1,300円で妥結し、昭和60年3月16日に実施された。

成績給は、勤務成績考課と走行キロ成績の両建の査定で行われた。

イ 成績給の査定方法について

(ア) 勤務成績考課の査定基準

- a 考課項目の配点は、100点満点で「勤務状況」15点、「欠勤」15点、「服装・態度・言語」10点、「遅刻・早退」10点、「指示命令の実行」10点、「事故の有無」20

点、「車輛の保守状況」10点、「協調性」10点であった。

- b 考課項目の配点基準は、「欠勤」1日につき0.5点、「遅刻・早退」は1回につきそれぞれ1点、「事故の有無」については、所長注意の場合は1点、訓戒は3点、譴責は5点がそれぞれ減点され、一番重い減給の場合は、特に10点以上の減点がされることになっていた。

その他の「勤務状況」「服装・態度・言語」「指示命令の実行」「車輛の保守状況」及び「協調性」については、具体的な配点基準は示されなかった。

- c 昇給基準では、98点以上を5級、97～96点を4級、95～94点を3級、93～92点を2級、91～90点を1級、90点未満は零とされていた。

(イ) 走行キロ成績の査定基準

- a 月間平均走行キロ基準は、4,269キロメートルとする。

この基準は、大石寺営業所運転士32人（月間走行キロ平均3,957キロメートル）と東京営業所運転士20人（月間走行キロ平均4,768キロメートル）の月間平均走行キロ（加重平均）をもって算出したものである。

- b 走行キロによる昇給基準は、次のとおりである。

- 4,900キロメートル以上は3級
- 4,899～4,700キロメートルは2級
- 4,699～4,000キロメートルは1級

(ウ) 昇額基準

勤務成績考課、走行キロ成績の昇額は、それぞれ1級ごとに450円であった。

- (エ) 査定方法は、営業所の運転士の場合は運転助役、所長が査定を行い、査定結果を本社に上申し、本社では社長、部課長、それに営業所長を含めた所長会議の中で最終的な査定を行った。

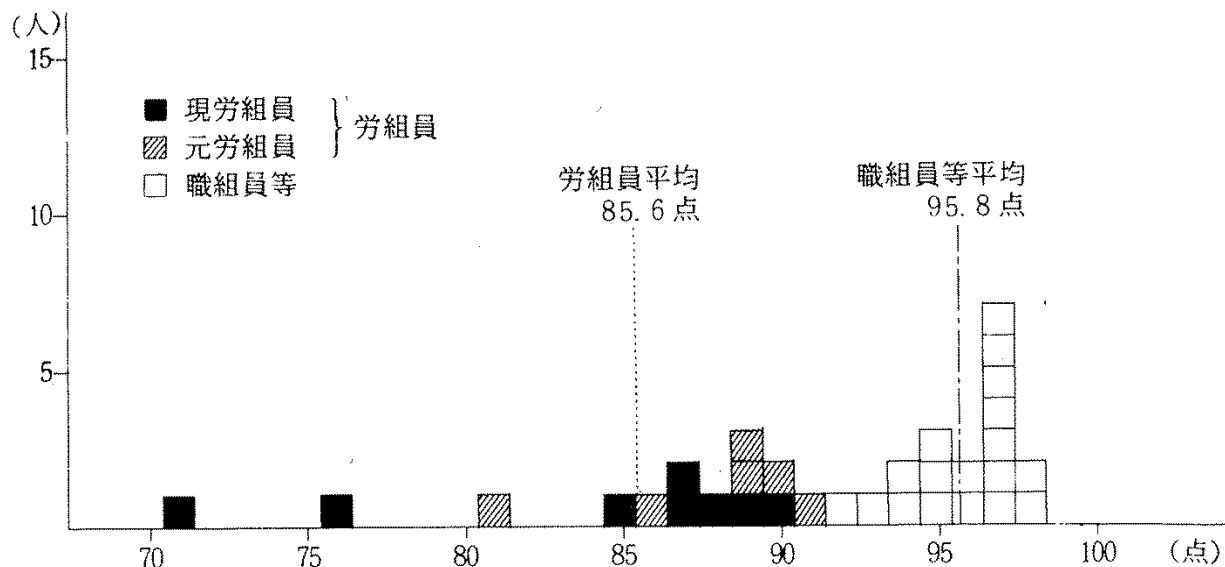
ウ 勤務成績考課の査定結果

(ア) 大石寺営業所における昭和60年度の勤務成績考課

- a 同60年度の勤務成績考課は別表1のとおりであり、査定が行われた当時労組員であった前記3(1)ウの労組を脱退した者（以下「元労組員」という。）6人を含む労組員14人についてみると、最高が91点で1人だけ、90点が2人、80点台が9人、70点台が2人、その平均は85.6点であった。なお、これを現労組員8人についてみると、最高が90点で1人だけ、80点台が5人、70点台が2人、平均は84.1点であった。

これに対して、労組員以外の者（以下「職組員等」という。）18人についてみると、最低の者でも92点であり、94点以上の者が16人、平均では95.8点と高い分布を示している。（図1）

図1 昭和60年度賃金ベースアップの勤務成績考課 得点人数分布（32人）



b 次に考課項目別の状況では、下記のとおり「欠勤」(病欠者3人を除く)「遅刻・早退」「事故の有無」の項目においては、得点分布について、労組員と職組員等との差はあまり認められない。

(a) 「欠勤」では、労組員についてみると、満点の15点が11人、8点が1人、3点が1人、2点が1人であった。これに対して、職組員等では、18人全員が満点の15点であった。

(b) 「遅刻・早退」では、労組員についてみると、満点の10点が10人、9点が3人、8点が1人であった。職組員等では、10点が14人、9点が3人、8点が1人であった。

(c) 「事故の有無」では、労組員についてみると、満点の20点が13人、15点が1人であった。職組員等では、20点が17人、15点が1人であった。

c 次に「勤務状況」「服装・態度・言語」「指示命令の実行」「車輛の保守状況」「協調性」の項目については、以下のとおり労組員と職組員等では、顕著な差がある。

(a) 「勤務状況」では、労組員についてみると、14点が最高で4人、13点が9人、12点が1人、平均は13.2点であった。これに対して、職組員等についてみると、最高の15点が6人、14点が10人、最低の13点が2人、平均は14.2点であった。

(b) 「服装・態度・言語」では、労組員についてみると、8点が11人、7点が3人で平均は7.8点であった。職組員等では、満点の10点が4人、9点が14人で平均は9.2点であった。

(c) 「指示命令の実行」では、労組員についてみると、9点が1人、8点が9人、7点が4人で平均は7.8点であった。職組員等では、満点の10点が9人、9点が8人、8点が1人で平均は9.4点であった。

(d) 「車輛の保守状況」では、労組員についてみると、8点が8人、7点が6人で平均は7.6点であった。職組員等では、10点が7人、9点が8人、8点が3人で平均は9.2点であった。

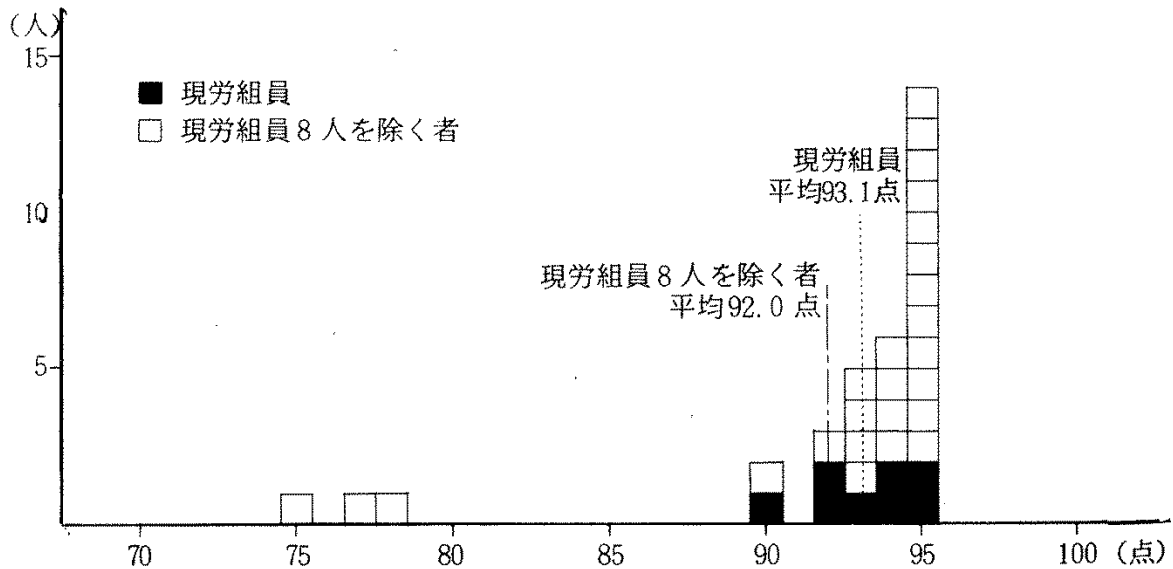
(e) 「協調性」では、労組員についてみると、8点が4人、7点が10人で平均は7.3点であった。職組員等では、10点が6人、9点が11人、8点が1人で平均は9.3

点であった。

(イ) 大石寺営業所における労組結成前の昭和56年度の勤務成績考課

労組結成の動きがまだみられなかった昭和56年度当時の勤務成績考課は、別表2のとおりである。これによると現労組員8人の平均は、93.1点であり、一方、現労組員8人を除く者では、平均が92.0点であって、現労組員が1.1ポイント上回っていた。(図2)

図2 昭和56年度賃金ベースアップの勤務成績考課 得点人数分布 (33人)



項目別では、「勤務状況」「服装・態度・言語」「指示命令の実行」「車輛の保守状況」「協調性」の各項目について、現労組員8人の平均と現労組員8人を除く者との平均にはほとんど差がなかった。

エ 走行キロ成績の査定結果

(ア) 走行キロ成績の査定については、次のような点に留意する必要がある。

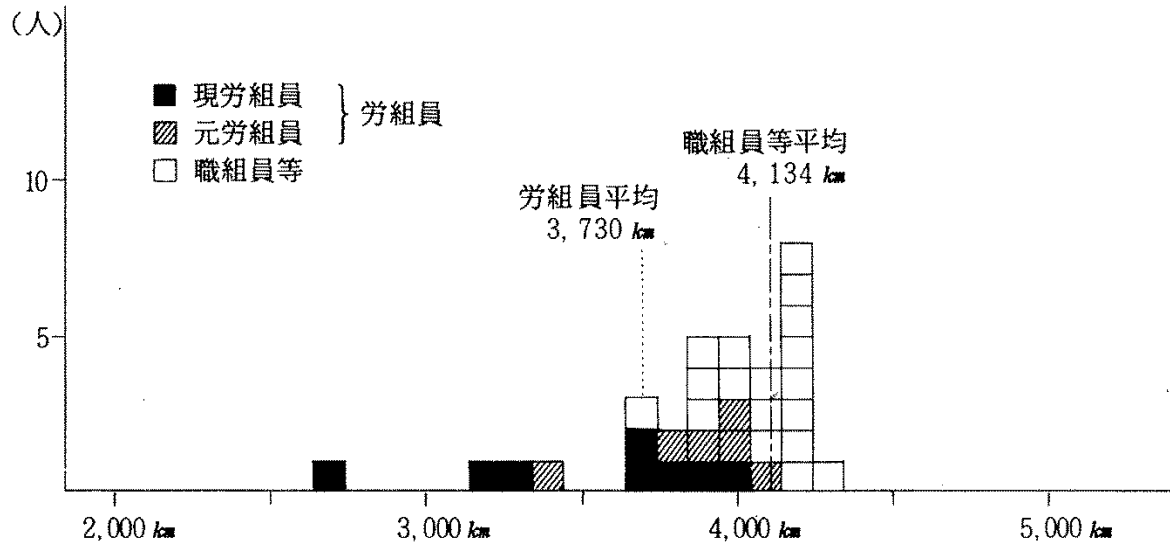
- a 指定された乗降場所と指定された道路（路線）を運行するもので、運行系路が一定であること。
- b 配車の仕方いかんによって、走行キロは、影響されるものであること。
- c 担当車輛がない予備運転士の場合、配車されない限り、走行キロをあげることはいできないこと。
- d 輸送期間中（おおよそ毎月2日から25日まで、昭和59年度における年間輸送日数は261日）に年次有給休暇等勤務を欠く場合は、走行キロに直接影響するものであること。
- e 担当車輛は、営業所長が本社に稟議して決定すること。
- f 配車は、運行管理者なる運転助役が、その裁量により決定すること。

(イ) 昭和60年度の勤務成績に対応する昭和59年度の月間走行キロ数について、労組員と職組員等を比較すると図3のとおりとなる。

元労組員6人を含む労組員14人の月間平均走行キロ数は、3,730キロメートルであった。これに対して、職組員等18人の平均は4,134キロメートルと、職組員等の方が約400キロメートル多くなっている。

これを査定基準にあてはめてみれば、労組員では、基準の月間走行キロ数4,269キロメートルを越えた者はなく、4,000キロメートル以上は4人(労組員の全体の29%)であった。これに対して、職組員等では、基準を越えた者は2人で、4,000キロメートル以上は14人(職組員等の全体の78%)となっている。

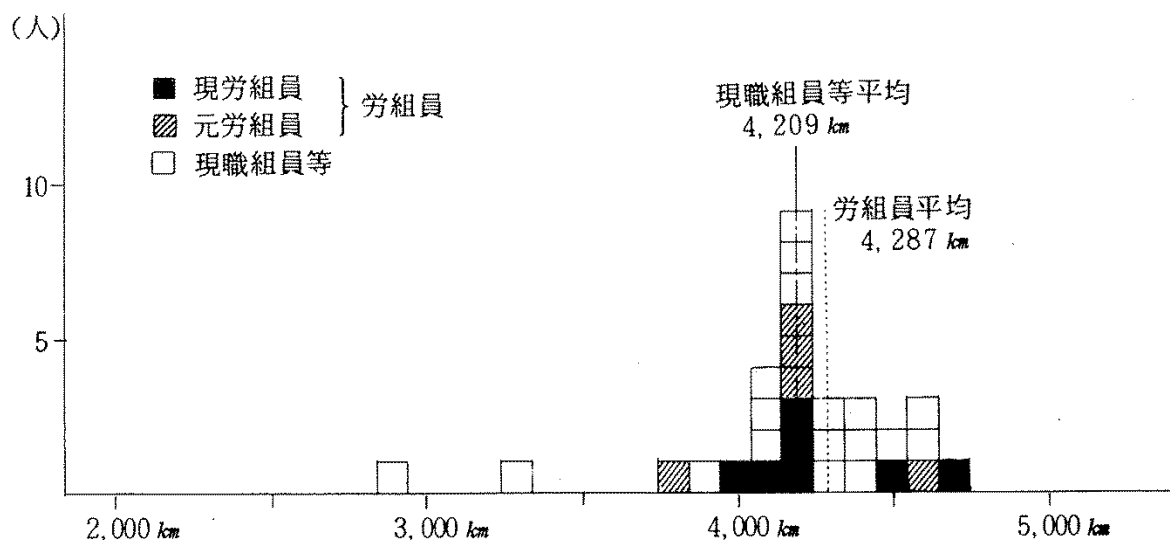
図3 昭和59年度(59年4月～60年3月まで)月平均走行キロ数 人数分布(32人)



(ウ) 昭和56年度の勤務成績に対応する昭和55年度の月間走行キロ数について、昭和60年度と同様に、労組員と現職組員等を比較すると図4のとおりとなる。

元労組員5人を含む労組員12人の月間走行キロ数は4,287キロメートルであった。これに対して、現職組員等の平均は、4,209キロメートルと、昭和60年度とは逆に労組員の方が約78キロメートル多く走行している。

図4 昭和55年度(55年4月～56年3月まで)月平均走行キロ数 人数分布(30人)



(エ) 次に、走行キロ数と年次有給休暇の関係については、年間輸送期間から輸送期間中の年次有給休暇を差し引いた実労働日数で1日当たりの走行キロ数を病欠者を除いて労組員と職組員等を比較すると、別表3のとおりとなる。

なお、A27は、昭和59年10月22日から11月20日までの間、糖尿病により、またA8は、同60年1月9日から2月7日までの間、さらにA10は、同年3月1日から同月17日までの間、突発性難聴により、それぞれ病気による欠勤があった。

a 昭和59年度では、前記2(1)カの現地バス勤務のA1と上記病欠者のA27及びA8とを除く労組員5人と上記病欠者のA10を除く元労組員5人の平均は184.1キロメートルであった。これに対して、職組員等の平均は193.0キロメートルであった。

b 昭和55年度では、昭和59年度と同様に病欠者などを除いて労組員と現職組員等と比較すると、現労組員7人と元労組員5人の平均は192.0キロメートルであったのに対し、現職組員等の平均は、192.5キロメートルであった。

(3) 昭和60年度の指導運転士補心得への昇格

ア 会社の職制

(ア) 運転士の職階は、下位から運転士、指導運転士補心得、指導運転士補、指導運転士心得、指導運転士そして運転助役の順となっている。

(イ) 指導運転士補制度は、昭和44年6月10日に制定された。

(ウ) 指導運転士補心得（以下「心得」という。）は、昭和55年、東京営業所の運転士を指導運転士補へ登用するに当たり、大石寺営業所の運転士と比較して、対象者の勤務年限が短く、均衡を欠くおそれがあったので、そのとき、初めて心得なる制度が新設された。したがって、同年以降まず心得を命じ、一応1年を経過したとき、心得を解いて指導運転士補にすることとされた。

(エ) 「心得」は、正式の職階格付にはなく、具体的な職務内容も明確でない。

(オ) 会社のいずれの職種にも定員はない。

イ 昇格の仕組み、昇格基準等

(ア) 運転士の昇格については、営業所長が候補者を推薦し、本社の部長会で適否を審査した後、その結論を社長に意見具申して、社長が最終決定している。

(イ) 昇格基準については、基準を定めた人事要領等はない。

(ウ) 心得に昇格すると、技能手当として月額3,000円が支給される。

ウ 大石寺営業所の昇格の実態

(ア) 大石寺営業所の指導運転士補への昇格状況は次のとおりである。

大石寺営業所の指導運転士補への昇格者の状況

発令年月日	氏名	入社年月日	備考
昭和		昭和	
44.6.10	A33	37.10.7	
44.6.10	A19	37.10.7	
48.3.16	A34	38.3.31	
48.3.16	A17	39.2.11	
50.3.16	A20	39.3.2	
50.3.16	A18	41.4.13	
50.9.9	A35	41.9.15	

55.8.1	A36	*41.10.27	*運転士登用年月日（入社39.5.14）
55.8.1	A22	43.5.7	60.10.1指導運転士に昇格
55.10.16	A37	42.9.4	60.10.1指導運転士に昇格

昇格については、従来入社年次順で行われていた。

もともと、A37は、8か月ほど遅れて入社したA22より2か月半遅れて指導運転士補に昇格しているが、指導運転士には両名そろって昭和60年10月1日に昇格している。

(イ) 大石寺営業所の心得への昇格状況は次のとおりである。

昭和48年2月20日以前に入社した大石寺営業所の運転士の状況

発令年月日	氏名	入社年月日	備考
昭和	A10	昭和 43.7.11	元労組員（60.7.21脱退）
	A1	43.12.5	労組員
60.3.16	A38	44.11.9	職組員
	A30	46.1.5	元労組員（60.7.30脱退）
	A31	46.3.9	元労組員（60.7.30脱退）
	A2	46.5.21	労組員
	A7	46.11.16	〃
	A3	47.2.1	〃
	A4	47.10.2	〃
60.3.16	A12	47.10.2	組合に加入せず
60.3.16	A11	48.2.20	職組員

■ 心得への昇格者

昭和60年3月16日にA38（以下「A38」という。）、A12、A11が昇格した。A38は、上表のとおり入社年次の古いA10及びA1を追い越して昇格した。なお、A10は前記3(1)ウの労組を脱退した者（以下「元労組員」という。）であり、A1とともに、本件昇格発令当時はいずれも労組員であった。A12は、同人と同じ入社日のA4をはじめとして入社が早い元労組員のA30、A31、労組員のA2、A3を追い越して昇格した。A11も同様に入社が早い元労組員のA30、A31、労組員のA2、A27、A3、A4を追い越して昇格した。

エ 会社は、本件審査において、本件申立て労組員5人の指導運転士補心得への昇格について適格性に欠けていることとA38、A12、A11が昇格するに適格性をもっていたことについて次のような評価の理由をあげた。

(ア) 労組員5人の不適格性

a A1について

- (a) 昭和46年6月12日、車内人身事故を起こしたこと及び同57年6月13日、歩行者の事故を起こしたこと。
- (b) 同57年6月13日、田子の浦港の旭化成埠頭で事故を起こし、このことに関して会社に報告がなく、反省の様子が全くなかったこと。
- (c) 同年10月15日から11月13日までの30日間、運転免許停止処分がなされたこと。

- (d) 同年11月、高コレステロール血症と診断されたこと。
 - b A 2について
 - (a) 昭和59年4月10日、浜松町案内所で長期アルバイトの女子職員に対して暴言を吐いたこと。
 - (b) 同年8月15日、静岡にある社有地へ草刈り作業に行った帰路、飲酒運転を行ったこと。
 - c A27について
 - (a) 昭和48年12月7日、車内人身事故を起こしたこと。
 - (b) 同58年2月15日、乗用車を酒酔い運転して追突事故を起こしたこと。
 - (c) 同59年10月から11月にかけて糖尿病で欠勤があったこと。同56年10月から高血圧症の治療中であること。
 - d A 3について
 - (a) 昭和53年6月、2回にわたる首都高速・霞ヶ関ランプ入口付近で事故を起こしたのに反省の様子が全くなかったこと。
 - (b) 同58年1月、家庭事情により勤務の配慮を余議なくされたこと。
 - (c) 不祥事に関しては、上記c(b)の事故のときの同乗者で、当該乗用車の所有者であったこと。
 - e A 4について
 - (a) 昭和49年9月10日、車内人身事故を起こしたこと。
 - (b) 同54年4月から高血圧症の治療中であること。
 - (イ) A38、A12、A11の適格性について
同人らは、マイナス要素がなく、指導性、協調性、判断力、責任感等が衆に優れたものと認めたので、登用に踏み切ったものであること。
- オ しかしながら、会社があげる上記評価の理由に関連して、次の事実が認められる。
- (ア) 健康について
 - a A 1の高コレステロール血症については、昭和59年10月にすでに“治癒”していたことを会社が認めている。
 - b 昇格したA38は、出血性胃炎で昭和55年8月3日から同年9月26日まで欠勤している。
 - (イ) 事故について
 - a A38については、同人の事故歴のあったことについては、会社も認めているところである。
 - b A12については、昭和48年11月1日に発生したA1の飲酒運転事故時の同乗者であった。
 - c A11については、運転免許停止処分を受けた事故歴を有していることは、会社も認めているところである。
 - (ウ) 素行について
A11は、昭和58年に、運転士会の資金を管理している同会長のA10に同資金の借用を強く申込み、50万円を借用した。そのことが運転士会で問題となり、同人は、全会員に謝罪し、同金員を返済した。このことは、会社の知るところとなった。

第2 判 断

1 会社の労組に対する脱退勧奨について

(1) 当事者の主張要旨

ア 申 立 人

(ア) 東京支部における脱退勧奨

B 2 総務部長ら会社幹部は、東京支部の組合員に対して脱退勧奨を行い、その結果、支部組合員全員を労組から脱退させた。

(イ) 本部組合員に対する脱退勧奨

B 4 管理部長は、大石寺営業所における事故防止教育の場で労組に対する誹謗、中傷と脱退勧奨を行い、また B 9 副所長ら会社幹部は、労組員に対して脱退勧奨を行った。

これら一連の行為は、労組を嫌悪し、労組の切崩しを図った不当労働行為である。

イ 被申立人

会社は、労組員の脱退工作を画策したことはない。

(2) 当委員会の判断

ア 東京支部における脱退勧奨

前記認定した事実 3 (1) アにみられるように、B 2 総務部長ら会社幹部が労組東京支部の役員らに「府中地区労、県評の A 23 さんは、会社が調べたところ共産党員である。創価学会は共産党と対立しているので好ましくない。共産党の指導者のいる組合を認めるわけにはいかない。地区労を脱退して君たちだけの団体をつくれれば会社は認める。」と言い、その結果、前記認定した事実 3 (1) アのとおり、同労組東京支部役員らは、この発言に従って地区労の脱退を提案し、さらに同労組東京支部は、この提案が本部の受け入れるところとならなかった後に労組を脱退するに至ったのであるから、これら一連の動きは上記会社幹部の働きかけに反応して行われたものであり、この発言の労組東京支部に与えた影響は極めて大きかったものと言える。この発言は、元来、労働者が自主的に決定すべき労働組合の組織形態を、会社が好むような、また、意のままにできるような組織にしようとするもので、労働組合法（以下「労組法」という。）第 7 条第 3 号の労働組合に対する支配介入といわなければならない。

イ 本部組合員に対する脱退勧奨

前記認定した事実 3 (1) イ (イ) のとおり、B 4 管理部長の「組合のやることは、客に迷惑をかけている。」「組合の親切にだまされるな。組合では面倒をみない。欲だけで組合にだまされるな。」の発言、前記認定した事実 3 (1) イ (ウ) のとおり、B 9 副所長の A 27 と A 27 の妻とに対する「身内として最後の通告だ。組合を脱退しろ。」「そんなに会社がいやならやめろ。」との発言、前記認定した事実 3 (1) イ (エ) のとおり、A 17 運転助役の A 1 に対する労組を脱退するようとの発言、前記認定した事実 3 (1) イ (オ) のとおり、A 18 運転助役の A 28 に対する「組合員が 4 人やめるので組合員が少なくなったから、自分の身を考え、今のうちにやめよ。」との発言、前記認定した事実 3 (1) イ (カ) のとおり、A 18 運転助役の A 5 に対する「労組を 4 人は脱退したが、君の名前はなかった。なぜ入っていないのか、もう子供じゃないからよく考えてこい。」との発言など、会社幹部の労組員に対する言動についてみると、これら一連の言動は、前記認定

した事実2(1)ウないしオのとおり、まず、組合結成の動きに対して、会社幹部がこれを阻止しようとして働きかけ、次に、組合が結成された後は、上記アで判示したとおり、労組が地区労等の上部団体から脱退するよう働きかけたのであり、そしてこれが成功しないとみるや、労組から組合員個々人の脱退を働きかけたものとみられるのである。

そして、これら一連の言動に前後して、労組本部においても、前記認定した事実3(1)ウのとおり、6人の労組員が脱退しているのである。してみると、これら会社幹部の一連の言動は、地区労等の指導を受けている組合の活動を嫌悪している会社の意を体して、労組からこれら組合員を脱退させる意図の下に行われたとみるのが相当である。

これらは、元来、組合員が自由に選択すべき組合の加入脱退に関して、会社が、意に沿わない労組の弱体化を図るために個々の労組員への会社の影響力を行使して脱退勧奨を行ったもので、いずれも、労組法第7条第3号の支配介入の誘いを免れないものと言わなければならない。

さらに、前記認定した事実3(1)ウ(ア)、(イ)のA10、A30、A31及びA32の労組からの脱退については、前示したように労組員に対する会社幹部の脱退勧奨の言動、並びにその結果として前記認定した事実3(1)ウ(ウ)のとおり、A28の、ついに昭和60年9月13日労組を脱退していることなどを総合してみると、会社からの何らかの働きかけがあったためではないかとの疑いが残るが、これを断定するに足る資料はない。

2 昭和60年度賃金ベースアップについて

(1) 当事者の主張要旨

ア 申立人

会社は、昭和60年度賃金ベースアップの際の成績給について、申立人組合員中、わずか2人に対し、450円を配分したのみで、その他の組合員には、合理的な理由もなく零査定をしたもので、職組員等との差別的取扱いが明白である。

成績給が、勤務成績考課と走行キロ成績との両建で行われることは、本件審査の過程で初めて知ったのであり、考課項目の配点や点数制度などは全く知らないものである。走行キロ数は、会社の配車によって決定されるものであり、会社は意図的に申立人組合員に走行キロ数を伸ばさないような配車指示を実施しているものであり、本来ならば申立人組合員が成績不良者に該当しないことは言うまでもない。

イ 被申立人

成績給は、勤務成績考課と走行キロ成績との両建で行い、勤務成績考課においては、厳正公平に、走行キロ成績にあつては、客観的數字に依拠して行ったもので、申立人組合員は、勤務成績において1人が1級の、また走行キロにおいて1人が1級の、各昇額を果たしたにすぎなかったが、これは、いわゆる成績不良者に対する誠にやむをえざる仕儀というほかはない。

(2) 当委員会の判断

昭和60年度賃金ベースアップの成績給の配分については、前記認定した事実3(2)アのとおり、勤務成績考課と走行キロ成績との両建で行われている。

ア 勤務成績考課

勤務成績考課の査定基準は、前記認定した事実3(2)イ(ア)のとおり、考課項目の「欠

勤」「遅刻・早退」「事故の有無」については、配点基準が明確であるが、「勤務状況」「服装・態度・言語」「指示命令の実行」「車輛の保守状況」「協調性」については、具体的な配点基準が示されていない。

査定結果について、労組員と職組員等を比較すると前記認定した事実3(2)ウ(ア)のとおり、配点基準の明確な項目については差はあまり認められないが、具体的な配点基準が示されない項目については、顕著な差が認められるのである。

これに反して、労組結成前である昭和56年度の勤務成績考課では、前記認定した事実3(2)ウ(イ)のとおり、前記具体的な配点基準の示されない項目について、現労組員8人の平均と現労組員8人を除く者の平均との差が見られないのである。

そして、その差が生じた理由について、会社は、厳正公平に査定をしたと主張している。しかし、具体的な配点基準が示されない項目については、査定者の主観に多分に依拠せざるを得ない採点方法となっている。前記認定した事実3(2)イ(エ)のとおり、1次査定者は、運転助役及び営業所長であり、2次査定者は、社長、本社部課長及び営業所長を含めた所長会議である。これら査定者たる会社幹部が労働組合に対処してきた態度については、前記認定した事実2(1)ア～オのとおり、労働組合の結成を阻止しようとして働きかけていたのであり、前記認定した事実2(2)イ、ウのとおり、労組結成後には、職組結成に会社幹部が関与したと疑われる事実もあり、かつ、職組結成後には、労組に優先して職組と団体交渉をし、その結果を労組に押しつけるなどの差別的扱いがみられ、さらに、前記認定した事実3(1)ア、イのとおり、労組員に対して脱退勧奨を行うなどしており、これらの事実を総合してみれば、査定者たる会社幹部が労組を嫌悪し、これを排除しようとしたものと認められ、そしてそれ故に、評定者の主観の介入する余地のある査定について労組員と職組員等との間に顕著な差が生ぜしめられたものと判断されるのである。

そのほかに、労組員が低い査定を受けるに至った合理的根拠につき、具体的疎明もないのであるから、会社の主張はとうてい認められない。

なお、申立人組合員A27及び同A8については、前記認定した事実3(2)エ(エ)のとおり、病欠のため実労働日数は少なく、勤務成績考課の「欠勤」項目の得点も低いいため、勤務成績考課の得点について是正しても昇給基準に達しない。

イ 走行キロ成績

(ア) 走行キロ数は、前記認定した事実3(2)エ(ア)のとおり、営業所長が本社に稟議して担当車輛を定め、運転助役が運転士に配車することによって決定され、運転士には加減裁量を行う余地がない。

担当車輛がない予備運転士となると、担当車輛のある運転士の車輛が空いている場合に運転することになり、配車されない限り、まったく走行キロ数をあげることができない。

輸送期間中の年次有給休暇や欠勤等勤務を欠けば、その分だけ走行キロ数は減少する。

(イ) 本件の査定期間である昭和59年度における走行キロ数は、前記認定した事実3(2)エ(イ)～(エ)のとおり、病欠者を除いて算定すると、実労働日数1日当たりで、労組員と元労組員は平均184.1キロメートルであるのに対して、職組員等は平均193.0キ

ロメートルとなっており、労組員と元労組員で職組員等の平均を上回った者は、わずかに1人だけであった。

これを昭和55年度における走行キロ数で比較すると、現労組員と元労組員は、平均192.0キロメートルで、現職組員等は平均192.5キロメートルと概ね等しいことがわかる。

このような事情をみると、昭和55年度と昭和59年度とで運転士の側の事情にさしたる変更があったことなどもみられないところからすると、配車の仕方につき労組員と職組員等との間で、差別的扱いがされたものとみざるを得ない。

(ウ) 結局、前示アで判示したとおりの会社の労組に対する態度からして、配車において、会社は、労組員を差別したとみるのが相当である。

なお、申立人組合員A1については、前記認定した事実2(1)カのとおり、現地バス勤務だけを行っていたという特殊な条件におかれていたので、同人を走行キロ成績の是正の対象から外す。また、申立人組合員A27及び同A8についても、前記認定した事実3(2)エ(エ)のとおり、病欠により実労働日数が少なく走行キロ数については是正しても昇給基準に達しないので、両名を是正の対象から外す。

ウ 会社が成績給の考課査定において、申立人組合員に対し、職組員等と比較して低い査定を行い差別した行為は、申立人組合員に不利益な取扱いを与え、これにより申立人組合に属することの不利益を感じさせることになり、労組法第7条第1号及び第3号の不利益取扱い及び支配介入にあたるものである。

3 昭和60年度の指導運転士補心得への昇格について

(1) 当事者の主張要旨

ア 申立人

昭和60年3月、会社は、運転士の人事を発表し、入社歴の浅い職組員のA38、A11と組合に所属していないA12が、労組員のA1、A2、A27、A3及びA4を飛び越えて心得という地位に昇格した。この地位につくと手当が月に3,000円つくので不当差別は明白である。

イ 被申立人

A11、A38、A12の3人はそれぞれ成績優秀につき心得に昇格したものであり、会社の人事は、いわゆる年功序列ではなく、成績や人物本位でその登用抜擢が行われる。

(2) 当委員会の判断

会社（大石寺営業所）における運転士の昇格（指導運転士補）は、前記認定した事実3(3)ウ(ア)のとおり、入社年次順に行われてきたが、昭和55年10月にA37が昇格して以来、久しく途絶えていたところ、同60年3月に「心得」を導入し、職組員のA38、A11及び組合に所属していないA12の3人を、労組員のA1、A2、A27、A3、A4と当時労組員であったA10、A30、A31ら入社歴の古い従業員を追い越して昇格させたのである。

「心得」は、会社の職階格付上に明示された正式の地位ではなく、給与上、技能手当月額3,000円が支給されるだけのものである。その職務内容も、具体的に明確でなく、多分に名目的なものであり、したがって過去の昇格が入社順であったこともうなづけるところである。このような地位の性格が変更されないままで、昇格順位だけが変更され、

しかも昇格基準がないままに労組員だけが昇格者から外されたということは奇妙というほかはない。

そして、前記認定した事実3(3)エのとおり、会社があげている理由を検討しても合理的な理由を見出すことはできない。例えば、会社は、A38ら3人は成績優秀につき昇格させたと言っているが、その成績優秀の点につき具体的に明らかにしていない。一方、A1ら労組員5人については、不適合だとして健康上の理由や、人身事故を発生させたこと、会社の案内所の職員に暴言を吐いたことなどを理由としてあげている。

しかしこれらのうち、(ア)A1の高コレステロール血症については、同59年10月にすでに“治癒”していたことを会社が認めていること。(イ)A4の高血圧症については、会社は特別な乗務割りを行っていたとするが、具体的な疎明がないこと。(ウ)A1の同46年の車内人身事故、A27、A4の車内人身事故は、本件昇格が問題とされている時よりもそれぞれ10年以上も前の事故であること。他方、昇格した者についてみると、(ア)A38は、輸送期間中の約2か月間、出血性胃炎で欠勤していること。(イ)A38、A12及びA11については、事故歴ないし飲酒運転同乗歴があること。(ウ)A11は、運転士会の資金の借用を会長のA10に強く申込み、借財し、そのことが運転士会で問題となり、同人は、全会員に謝罪し、同金員を返済したことなどの各事実が認められる。してみると、会社の評価は、労組員5人には、積極的にマイナス要素を認め、昇格した3人についてはマイナス要素を評価しなかったことが窺われ、ためにする理由を付けたものと断ぜざるを得ない。

結局、会社が行った申立人組合員A1、同A2、同A27、同A3及び同A4に対する昇格差別は、申立人組合員なるが故の不利益な取扱いであり、これにより申立人組合に属することの不利益を感じさせることにより申立人組合の弱体化をもたらすものとして、労組法第7条第1号及び第3号の不利益取扱い及び支配介入にあたるものである。

4 救済の方法

- (1) 本件申立て後、前記認定した事実3(1)ウ(ウ)のとおり、A28は、自らの意思をもって、会社との争いを放棄したものと認められるので、同人に関する不利益の取扱いの是正については、救済の対象から除くことが相当と考える。
- (2) 本件救済のうち、金員の支払いを命ずる部分については、諸般の事情を考慮して主文第3項のとおり支払いされるべき日の翌日から年5分の割合による金員を加算して支払いを命ずるのを相当とする。

第3 法律上の根拠

よって、労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条の規定に基づき、主文のとおり命令する。

昭和63年10月13日

静岡県地方労働委員会

会長 土屋連秀 ㊞

(別表 略)