

命 令 書

申 立 人 全国自動車交通労働組合総連合会千葉地方本部

被申立人 有限会社芝山タクシー

主 文

被申立人は、申立人組合所属の芝山タクシー労働組合員A1及び同A2に対し、直近の新車配車時に他の乗務員に優先して新車を配車しなければならない。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者等

- (1) 被申立人有限会社芝山タクシー（以下「会社」という。）は、一般旅客自動車運送事業（タクシー業）を営む会社であって、肩書地に本社を置き、昭和53年の開港以来、新東京国際空港（以下「空港」という。）を主力地帯として営業し、保有車両41台（うち空港関係33台）、タクシー乗務員49名、事務職員6名である。
- (2) 申立人全国自動車交通労働組合総連合会千葉地方本部（以下「千葉地本」という。）は、千葉県下の主としてタクシー・ハイヤー運転手等自動車関係の労働者及び労働組合が組織する混合組織の合同労働組合であって、本件申立時（昭和63年11月14日）の組合員数は、約1,000名である。
- (3) 申立外全国自動車交通労働組合総連合会千葉地方本部芝山タクシー労働組合（以下「組合」という。）は、昭和57年9月13日に会社のタクシー乗務員17名が組織した労働組合であるが、後記の事情で組合員が減少し、本件申立時の組合員数は3名である。

2 会社の乗務体制等

- (1) 会社は空港周辺の営業（空港タクシー）に主力をおき、空港タクシーの勤務形態は5勤1体制（5日連続乗務して1日休み）をとり、オール歩合制の賃金体系のもとに、乗務員の労働時間は14時間拘束で、稼働8時間、休憩6時間であり、出勤、退社時刻は数種類あり、いずれの形態も帰庫の時刻は午後10時を過ぎる場合が多くなっている。
- (2) 会社は新車（ディーラーから購入した新品を初年度登録して乗務員に配車した車両を、その乗務員にとって新車という）と古車（一旦他の乗務員が配車を受けたことがある車両）とを併用している。新車の寿命は通常、耐用年数約4年、又は走行距離約40万キロメートルとされ、寿命がくれば廃車され、代替えされる。
- (3) 会社は、組合結成前から新車の配車については、他の条件が同様であ

れば、入社年月日順に入社の古い乗務員に優先してこれを実施していた。

- (4) 古車は、他の乗務員が乗務していたことにより、新車とは異なった不具合の癖ができるほか、エンジンやスプリングの状態が悪くなったり、修理の日数、時間が多くなる等、古車を担当すると乗務員にとっては気苦労が多い。
- (5) 会社は、車両の修理が必要となった場合や定期点検の際は、通常、ディーラーの整備工場等に依頼していた。しかしながら、実際には車内に排気ガスが入ってくる等の整備不良の車両に、乗務員を乗務させる事例があった。また、昭和61年6月にエンジンのヘッドから油が漏れる故障車両があったので、会社はディーラーの整備工場で、漏れたオイルを途中で集めるために、空き缶を取り付ける応急の処置をしてもらうなどした整備不良の車両に乗務員を乗務させていた。

3 組合結成以後の労使関係

- (1) 昭和57年9月13日、会社の乗務員17名は組合を結成し、委員長にA1（以下「A1」という。）、副委員長にA2（以下「A2」という。）、書記長にA3（以下「A3」という。）をそれぞれ選任した。
- (2) 同日以降、組合は数回会社に団体交渉を申し入れたが、会社はこれに応じなかった。そこで組合は茂原労政事務所（以下「労政事務所」という。）に相談にいった。
- (3) ア 同年10月頃、組合は、労政事務所の仲介で、第1回団体交渉を行うことになったが、当日暴力団員約10名が会社に現われ、組合員に対し「さらっちゃうぞ」、「埋めっちゃうぞ」などと言って脅し、さらにA3を自分たちの車に引っ張り込もうとしたので、A3はその手を振り払おうとして自分の手を捻挫し、またこの際、A2はA3を助けようとして110番しようとしたところ、代表取締役B1（以下「社長」という。）の内縁の妻で会社の無線部長B2（以下「B2部長」という。）に突き飛ばされて、110番はできなかった。このような状況から、結局当日は、団体交渉はできなかった。
- イ 組合はその後、第2回団体交渉についても労政事務所の仲介を依頼し、団体交渉を行うことになったが、この時も再び暴力団員が会社に現われて、結局団体交渉ができなかった。
- ウ 第3回団体交渉の際も、三度び暴力団員が会社に現われて、結局団体交渉ができなかった。その後も昭和61年頃まで、給料日などに、暴力団員が、会社の事務所に出入りして、組合員の写真を見ながら、組合員をにらみつけるような行動を続けた。
- (4) この間、昭和60年2月18日、社長は、組合に属しない乗務員を集め、暴力団員を同席させたうえ、「組合を絶対つぶす」、「組合に入るな」などと訓示した。
- (5) 昭和60年3月5日、会社はA3が売上金の一部を着服したとして、同人に対し解雇予告の通知をなし、同年4月7日同人を解雇した。A3は

この解雇の無効を主張し、会社を相手として、千葉地方裁判所八日市場支部に、地位保全の仮処分の申請（昭和60年（ヨ）第27号）をなし、昭和60年12月27日、同支部から「A3が会社に対し雇用契約上の権利を有する地位にあることを仮に定める」旨の判決を得た。その結果、昭和61年1月3日、A3は会社に復帰したが担当車両を与えられず、さらに会社が上記仮処分判決の取消しを求めて東京高等裁判所に控訴したので、同月29日からは自宅待機を命ぜられた。同年4月22日、会社の上記控訴が棄却され、同年5月11日、A3は再度職場に復帰した。しかし相変わらずA3は担当車両を与えられないので、組合は同年6月6日、同月17日、同年7月31日、同年8月9日、同月14日の5回にわたって、A3の担当車両の件を議題として会社に団体交渉を申し入れたが、会社はこれに応じなかった。

- (6) 昭和61年8月20日、組合は上記のとおり、A3が担当車両をもらえず、毎日のように乗務する車両が変わり、しかもそれらの車両は、トランク内に水が入ってくる、マフラーに穴があいている、排気ガスが車内に回ってくる等の整備不良であったり、全体的に傷んでいる車両が多かったりしたため、組合は、当日、A3に割り当てられた車両（6402号車）を、関東運輸局千葉陸運支局（以下「陸運」という。）に持ち込んで、これらの状況を陳情し、指導を要請した。
- (7) 昭和62年3月、組合は、タクシーに備え付けが必要な地図・三角表示板・発煙筒の整備、新車への代替え、客を送った復路の高速道路利用料金の全額会社負担、シートカバーの会社負担等を要望する組合員を含む20余名の乗務員の署名を集め、同年4月9日、この要望書を陸運に提出し、同月11日まで3日間にわたって陸運に陳情し、指導を要請した。これについて陸運は会社に調査を命じ、会社は車両の総点検を行い、その結果を同月14日陸運に報告した。そして会社は、A1、A2ら4名を、勤務時間中に無断で職場を離れたとして、それぞれ2出番の出勤停止の懲戒処分に付した。
- (8) 昭和63年10月10日、組合は、A1とA2の担当する車両（A1 6521号車、A2 6597号車）はともに昭和58年型の古いもので、既に約50万キロメートルも走っており、かつディーゼル車であるため音は大きく、振動も激しくなっており、さらにトランクに穴があいていてトランク内に水漏れがする、車内に排気ガスが入ってくる、クッションが悪くなっている、ワイパーが錆びている等相当老朽化した車両であり、安全上からも問題があったので、A2に新車を配車するよう会社に申し入れた。しかし会社の明確な回答がなかったので同月11日、組合は、A1とA2の車両を陸運に持ち込み、古いためにトランクに水が入ったり、車内に排気ガスが入り込むといった車両の不具合の状況について陸運に陳情し、指導を要請した。その結果、会社は陸運の指導により、この2台の車両を修理してふたりに使用させたが、新車の配車はしなかった。

(9) 昭和57年9月13日、組合結成後に17名であった組合員数は、上記の事情並びに以下の経緯などから次第に減少し、昭和59年9月時点では8名に、本件申立時には3名に減少した。

ア 昭和58年3月13日、会社に芝山タクシー交友会労働組合（以下「交友会」という。）が発足した。交友会は、昭和59年9月時点で構成員が約40名であった。また交友会は昭和60年10月に芝山タクシー共済労働組合に変わり、さらに昭和63年1月には共済会という親睦団体に組織を変更し、その会長に営業所長のB3（以下「B3所長」という。）がなった。この間交友会から共済会に至るまで、その構成員は、組合の組合員を除く会社の全従業員であり、会社は共済会に対し、昭和63年1月以降、会員1人につき、毎月300円の割合で援助している。

イ 組合員A4は昭和59年4月会社に入社し、組合員となった。入社の際A4は、社長、B2部長から組合に加入しないように強く懇諭された。

ウ 組合員A5は昭和62年5月組合に加入したが、会社はこれに対して、その後まもなく夜中にB2部長が同人の自宅に電話して組合をやめるように懇諭した。またA5が勤務を終了し午前1時頃帰社したところ、B2部長とB3所長が会社で待っていて、B2部長から「組合に入ったのか」と問われた。その後1ヵ月以内にA5は組合を脱退した。

エ 昭和58年5月、会社は組合員A6に対し、同人が営業車を自宅に持ち帰ったこと、高速道路利用料金の不正請求をしたこと、会社に批判的な発言があったこと等を理由として、同人を解雇したが、のち裁判所の地位保全の仮処分決定により、会社に復帰した。

オ また、同じ頃、組合員A7も解雇予告通知を受け、さらにA2も、昭和58年9月解雇予告通知を受け、また昭和60年4月にA3が解雇され、結局、組合結成から3年足らずで4人の組合員が解雇又は解雇予告通知を受けた。

カ 昭和62年3月、組合は前記3(7)記載のとおり乗務員の要望を集めた要望書を作り、これについて乗務員の署名を集めたが、この際一旦署名したC1とC2が、B3所長に呼ばれて脅されたため、組合に名前を消してくれとの申入れをして来た。

キ 会社の営業車が高速道路を利用する場合、往路分の高速道路利用料金については客の負担としており、客を送った復路分については、通常、高速道路利用料金のおおむね半額を乗務員の負担としているが、組合に属しない乗務員については、割安のチケットを発行して優遇している。

4 A1について

(1) A1は昭和55年3月5日、会社に乗務員として入社し、古車を担当したが57年4月頃、新車を配車された。昭和58年8月頃、会社は3か月くらい入院して再び入社して来たA1に対して、古車(58年型、6521号車)

の担当に変更した。昭和60年12月18日、A1は胃痙攣で入院し、翌61年3月7日退院したが、その際3月6日付けの診断書を会社に提出し、乗務を希望したところ、会社は、A1の病気が治癒したとは認められず、精密検査の必要があるとして乗務を拒否した。そのためA1はさらに3月11日付けの診断書を提出、さらに同月22日、会社社長あてに乗務させるようにとの通告書を出した。しかし会社は、その後約2か月間A1を乗務させなかった。A1は、本不当労働行為事件の申立て時（昭和63年11月14日）において、昭和58年8月頃担当となった58年型の古車（既に50万キロメートル以上走っている）に乗務していた。

- (2) A1は昭和57年9月13日、組合結成と同時に委員長に選任され、今日まで委員長をしている。
- (3) A1は、前記4(1)記載のとおり、昭和58年8月以降、新車を配車されていない。

5 A2について

- (1) A2は昭和55年5月会社に乗務員として入社し、古車の担当になった。同年7月、それまでのA2の担当車両が新しく入社した乗務員の担当車両になり、A2は他の古車（55年型）の担当に変更された。

A2は昭和58年5月、交通事故に遭い入院し、同年8月退院して会社に復帰したが、事故当時の担当車両が事故で使用不能になったので、また別の古車（58年型）の担当となった。

昭和63年4月頃、A2は他の古車（58年型、6597号車）の担当に変更され、昭和63年10月頃、この車両は約50万キロメートル走っていた。さらに平成元年3月にまた次の古車（62年型）の担当になった。

- (2) A2は、昭和57年9月13日、組合結成と同時に副委員長に選任され、今日まで副委員長をしている。
- (3) 昭和62年10月15日頃、A2は会社の中でB2部長から「組合員であれば、娘の縁談に差し支えがあるから、組合をやめなさい」といわれた。
- (4) A2は、入社以来今日まで、新車の配車を受けていない。

6 新車の配車状況

会社は、昭和62年6月30日から平成元年3月17日までに新車32台の配車を実施しているが、配車の順番及び配車を受けた乗務員の氏名並びに入社年月日による入社順位は、別表のとおりである。

別表

新車配車表 (自昭和62.6.30至平成元.3.17)

配車順序	配車年月日	登録番号	乗務員氏名	入社年月日	入社順位
1	S 62. 6. 30	千葉 55 い 9754	C 3	S 57. 10. 10	15
2	7. 29	9833	C 4	58. 1. 16	17
3	7. 29	9834	C 5	55. 8. 31	8
4	7. 31	9843	C 6	53. 9. 10	3
5	8. 6	9854	C 7	61. 6. 16	26
6	8. 6	9855	C 8	55. 4. 21	7
7	8. 6	9856	C 9	57. 3. 10	12
8	8. 21	9884	A 3	56. 4. 4	10
9	9. 9	9912	C 10	56. 6. 20	11
10	9. 9	9913	C 11	58. 5. 25	19
11	9. 9	9914	C 12	58. 4. 3	18
12	S 63. 2. 10	千葉 55 う 245	C 13	55. 1. 30	5
13	2. 12	247	C 14	55. 1. 10	4
14	2. 13	250	C 15	55. 2. 1	6
15	3. 7	302	C 16	53. 7. 26	2
16	3. 18	347	C 17	58. 6. 1	20
17	3. 18	348	C 18	57. 11. 2	16
18	3. 30	389	C 19	57. 10. 2	14
19	4. 19	440	C 1	53. 7. 20	1

配車順序	配車年月日	登録番号	乗務員氏名	入社年月日	入社順位
20	S 63. 10. 18	千葉 55 う 743	C 20	59. 7. 15	21
21	10. 21	755	C 2	59. 7. 21	22
22	11. 10	785	C 21	55. 9. 5	9
23	11. 11	793	C 22	60. 3. 4	24
24	11. 18	815	C 23	S 59. 11. 25	23
25	H元. 1. 19	921	C 24	57. 3. 20	13
26	1. 19	922	A 5	62. 4. 29	27
27	2. 10	963	C 6	53. 9. 10	3
28	2. 16	974	C 4	58. 1. 16	17
29	2. 16	975	C 25	60. 6. 24	25
30	3. 8	1024	C 9	57. 3. 10	12
31	3. 17	1041	C 10	56. 6. 20	11
32	3. 17	1043	C 3	57. 10. 10	15

注:配車年月日は乙第1号証(新車配車について)の初年度登録年月日を読み替えたものである。

第2 判 断

申立人は次のとおり主張する。

昭和57年9月の組合結成以来、会社は80台以上の新車を購入したが、A2に対しては、昭和55年5月の入社以来、一度も新車を配車せず、またA1については、入社後2年後の昭和57年4月頃一度新車を配車したが、昭和58年8月頃に古車の担当に変更し、以来今日まで同一の車両を担当させている。

A1、A2よりもあとに入社した者の中にも既に2台、3台の新車の配車を受けている者も少なくなく、ふたりの勤務年数からみてこれは異例の扱いであり、これは会社が組合を嫌悪し、ふたりが組合員であることを理由に新車の配車を差別し、不利益処遇をしているのであり、不当労働行為にあたる。

これに対し、被申立人は次のとおり主張する。

会社はA1らに対して新車を配車しないのは次の理由によるものであって、同人らを本件組合員であるが故に不利益に扱ったものではない。

- ① 会社はこれまで、新車の配車は営業収入、勤務状況、車両の手入れの状況、乗客とのトラブルの有無、病気入院等を総合勘案し、成績の良い者から順次配車しており、本件組合員に対してことさらに配車しなかったことはない。A 1、A 2については、これらが他の従業員より悪かったからであり、現に組合員であってもA 3には昭和62年8月22日に新車を配車している。
- ② しかしながら、会社はA 1とA 2にも新車を配車することとし、昭和63年10月に、同月18日納入予定の新車をA 1に、同年11月又は翌年1月に納入予定の新車をA 2に配車することを内定していた。車両に不具合がある場合は、乗務員は当然まず会社にその旨を申告し、整備を求めるべきであり、そうすれば会社は通常、乗務員に対してすぐに整備工場に車両を持ち込み、修理をするように指示しているところである。ところがこれを無視してA 1、A 2は昭和63年10月11日、不具合の車両をいきなり陸運に持ち込み、会社の信用を傷つけたが、これは従業員としてあるまじき背信行為である。しかもA 1、A 2のこのような背信行為はこの時が初めてでなく、昭和61年8月20日と昭和62年4月9日にも同様の所業に及んだことがあった。このような行為は、会社の信用を傷つけようとの意図に出たものであり、会社としては放置できず、このような行為をする者に対して、新車を配車しないこととし、A 1、A 2に対する新車配車の内定を取り消し、当分の間与えないこととしたのである。

よって以下判断する。

1 新車不配車の不利益性

前記第1、2(1)、(4)、(5)で認定のとおり、

- (1) 古車は、他の乗務員が乗務したことにより、新車とは異なった不具合の癖ができるほか、エンジンやスプリングの状態が悪くなったり、修理の日数、時間が多くなる等古車を担当する乗務員にとっては気苦労が多いこと。
- (2) 会社は修理が必要となった古車を、ディーラーの整備工場等で整備しているが、実際には車内に排気ガスが入ってくる車両や、エンジンのヘッドから油が漏れているので、その漏れた油を途中で集めるために、空き缶を取り付ける応急措置を施しただけの整備不良の車両などに乗務員を乗務させていたこと。
- (3) 会社の賃金体系はオール歩合制であるので、車両の修理に日数、時間が多くかかったりすることは、その分だけ稼働時間が少なくなり、水揚げが減少し、オール歩合制で支給される賃金は減少すると推定されること。

以上を総合すれば、乗務員にとっては、新車を配車されずに古車の担当を引き延ばされることは、新車を担当するときと比較し、精神的、経済的に不利益があると認められる。

2 新車不配車の不当性

(1) 被申立人の①の主張について

- ア 前記第1、3(8)及び第1、4(1)で認定のとおり、A1、A2の車両は本件申立時において、既に約50万キロメートル走っており、これらの車両は、トランクの水漏れ等車体が相当老朽化し、かなり限界にきていたと認められること。
- イ 前記第1、4(1)及び第1、5(1)で認定のとおり、A1、A2は昭和58年以来本件申立時まで、58年型の車両を担当しており、車両の手入れの状況は、前記第1、3(8)で認定のとおり、トランクの水漏れや車内への排気ガスの侵入等の状況を考えると、むしろ車両の古さに原因があり、特にA1、A2の手入れが悪いとはいえないこと。
- ウ A1、A2の営業収入、勤務状況が他の乗務員に比べて悪いとの主張については、それを裏付ける事実は特に認められず、なお過去において勤務不良を理由に会社から処分等を受けた事実も認められず、またA1、A2が乗客とトラブルを起こした事実も認められないこと。
- エ 前記第1、4(1)及び第1、5(1)で認定のとおり、A1は、昭和60年12月18日から昭和61年3月6日まで胃痙攣で入院し、A2は昭和58年5月から8月まで交通事故に遭い入院しているが、判断の対象となる入院期間の基準が不明であること。
- オ 会社は、組合結成前には、以前から新車の配車については、他の条件が同様であれば、入社の子から優先して順番に配車していたこと。
- カ 会社は組合員のA3に、昭和62年に新車を配車しているので、組合員を差別扱いしていないと主張するが、書記長であるA3に対して新車を配車したことの一事をもって、直ちに委員長または副委員長であるA1、A2が差別扱いされていないとは限らないこと。
- 以上を総合すれば、会社が主張する①の理由はそのいずれについても正当なものとは認められず採用できない。

(2) A1、A2に対する新車配車の順番について

- ア 前記第1、4(1)で認定のとおり、A1は昭和55年3月5日に入社しているので、別表の入社順位にA1を割り振れば、C15(昭和55年2月1日入社、順位6番)とC8(昭和55年4月21日入社、順位7番)との間に位置することになるので、A1の入社順位は7番目ということになる。また、前記第1、5(1)で認定のとおり、A2は昭和55年5月に入社しているので、同じく別表にA2を割り振れば、C8(昭和55年4月21日入社、順位7番)と、C5(昭和55年8月31日入社、順位8番)との間に位置することになるので、A2の入社順位はC8に次ぐ9番目ということになる。
- イ 組合結成前には、他の条件が同様であれば、入社の子から優先して順番に新車を配車していたのであるから、この順番に従えば、A1は前記C8が配車を受けた登録番号9855号車の車両を優先し

て、配車順序7番目として昭和62年8月6日に配車されていたことにより、また、A2は、登録番号9912号車の車両を優先して、配車順序9番目として昭和62年9月9日に配車されていたことになる。

ウ A1、A2とも、他の乗務員に比べて、新車を配車する基準としての「他の条件」が異なるものでないことは、前示判断のとおりであるので、条件は同様であることに帰し、A1、A2に対し新車を配車しないという理由はないと解するのが相当である。

(3) 被申立人の②の主張について

ア 昭和61年8月20日の車両の陸運持込みについて

前記第1、3(5)、(6)で認定のとおり、A3は担当車両がもらえず、乗務する車両は毎日のように変わり、しかも、それらの車両はトランク内に水が入ってくる、マフラーに穴があいている、排気ガスが車内に回ってくる等の整備不良であったり、全体的に傷んでいる車両が多かったため、組合は、これらを陸運に陳情し、指導を要請するため、A3に割り当てられた車両(6402号車)を陸運に持ち込んだものであって、このことは、組合が会社に要請しても応じてもらえなかった事項にかかり、かつ組合員A3の労働条件の改善に係る事項を関係監督官庁に陳情したものであり、これらの陳情はやむを得なかったものと認められる。

イ 昭和62年4月9日の要望書の陸運提出について

前記第1、3(7)で認定のとおり、昭和62年3月、組合は、タクシーに備付けが必要な地図・三角表示板・発煙筒の整備、新車への代替え、客を送った復路の高速道路利用料金の全額会社負担、シートカバーの会社負担等を要望する、組合員を含む20余名の乗務員の署名のある要望書を陸運に提出したものであって、要望書に記載されている事項は、安全運行を行うために必要な備品の整備に関する事項等であり、しかも組合が会社に申し入れても、会社の従来から到底実現できる見込みのない事項であることに鑑みれば、組合が乗務員及び乗客の生命身体の安全を願うための陳情であって、これらの陳情は、やむを得なかったものと認められ、陳情が勤務時間中にまでかかった点については、その当時、会社が責任者を懲戒処分につけて、事件は既に決着がついていると認められる。

ウ 昭和63年10月11日の車両の陸運持込みについて

前記第1、3(8)で認定のとおり、昭和63年10月10日組合は、A1、A2の担当車両が58年型で古く、走行キロも標準の40万キロメートルを超える50万キロメートルに達しており、かつ、相当老朽化して不具合事項も多くなっていることから、安全上からも問題があるので、A2に新車を配車するよう会社に申し入れたにもかかわらず、会社が明確な回答をしなかったため、組合が会社に対する陸運の指導を要請するため、車両の不具合の状況を陳情したものであり、組合員であるA

2の労働条件の改善に関する問題であることに鑑みれば、組合としては、この陳情は、やむを得なかったものと認められる。しかも会社は陸運の指導に依拠しているのであるから、A2の車両の不具合については、会社は陸運の指導によってようやく組合の申入れに応じたものと認められる。

エ 以上ア、イ、ウの事実を総合すれば、会社には、組合員の労働条件の改善、向上に関する事項について、組合との話合いの態度は全然見られず、組合が持て余して陸運に陳情したことを理由にして、A1とA2に新車を配車しないことは、正当な理由とならず、会社の②の主張も採用できない。

3 不当労働行為の成否

(1) 前記第1、3(1)、(2)、(3)で認定のとおり、昭和57年9月13日、会社の乗務員17名が、組合を結成し、A1を委員長、A2を副委員長、A3を書記長にそれぞれ選任し、組合は同日以降、数回会社に団体交渉を申し入れたが、会社がこれに応じなかったため、組合は労政事務所に相談に行き、労政事務所の仲介で、同年10月頃、第1回団体交渉を行うことになったが、当日暴力団員約10名が会社に現われ、組合員に対し「さらっちゃうぞ」、「埋めちゃうぞ」などと脅し、A3を自分たちの車に、引っ張り込もうとしたので、A3がその手を振り払おうとして自分の手を捻挫し、A3を助けるためA2が110番しようとしたところ、B2部長に突き飛ばされて110番もできず、結局当日は団体交渉ができなかったが、暴力団員は会社が導入したものと認められる。その後の労政事務所の仲介による第2回、第3回の団体交渉の試みも実を結ばず、これらはいずれも、会社が暴力団員を導入したことによるものと認められる。その後も会社は昭和61年頃まで、給料日などに暴力団員を会社の事務所に導入して、暴力団員をして組合員の写真を見ながら、組合員をにらみつけるなどの行動を続けさせたものと認められる。

(2) 組合は、結成以降、数回会社に団体交渉を申し入れたことについて、交渉の議題については、組合、会社ともこれを主張、立証していないが、前説示のとおり、労政事務所の仲介による第1回、第2回及び第3回の団体交渉予定日当日に、会社が、暴力団員を導入している事実に鑑みれば、会社は交渉議題の如何を問わず、交渉に臨むことなど頭から無視して、組合否認の意思があったものと解するのが相当である。

(3) 前記第1、3(4)で認定のとおり、社長は、昭和60年2月18日、非組合員の社員を集め、暴力団員を同席させたうえ、「組合を絶対つぶす」、「組合に入るな」などと訓示したこと。

(4) 前記第1、3(9)ア、キで認定のとおり、非組合員の乗務員の集まりと推測される交友会が、組織変更して親睦団体となった共済会の会長にはB3所長が就任して、共済会に援助金を出したり、非組合員の乗務員が客を送った復路の乗務員負担分の高速道路利用料金については、割安の

チケットを発行していること。

- (5) 以上、(1)、(2)、(3)、(4)を総合すれば、会社は組合憎さのあまり、暴力団員を導入して、組合潰しを行っていると認められ、会社のこれらの仕打ちにもかかわらず、組合結成以来、委員長又は副委員長として、引き続き、現在に至るまで、組合に踏み止まっているA1、A2に対しては、特段の憎しみを抱いているものと推認される。
- (6) 以上の会社の行為は、A1、A2に対し、新車を配車しないで、新車に比べて効率の悪い古車を担当させて、非組合員の乗務員と差別し、不利益な取扱いによって組合の壊滅を狙っているものであり、A1、A2に対する不利益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。

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条を適用して、主文のとおり命令する。

平成2年3月13日

千葉県地方労働委員会
会長 新垣進