

大阪、昭63不67、平3.6.10

命 令 書

申 立 人 自交総連青空交通労働組合

被申立人 青空交通株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人から昭和63年10月9日付けで申入れのあった組合事務所及び掲示板の貸与等に関する団体交渉に誠意をもって速やかに応じなければならない。
- 2 被申立人は、申立人に対し、下記の文書を速やかに手交しなければならない。

記

年 月 日

自交総連青空交通労働組合  
執行委員長 A 1 殿

青空交通株式会社  
代表取締役 B 1

当社が行った下記の行為は、大阪府地方労働委員会において労働組合法第7条第1号、第2号及び第3号に該当する不当労働行為であると認められましたので、今後このような行為を繰り返さないようにいたします。

記

- 1 貴組合から昭和63年10月9日付けで申入れのあった組合事務所及び掲示板の貸与等に関する団体交渉に応じなかったこと。
- 2 貴組合員A 1及び同A 2の両氏に対し、昭和63年9月21日から平成元年2月15日までの間、他の従業員と差別して古い営業車両に乗務させたこと。
- 3 申立人のその他の申立ては、棄却する。

理 由

第 1 認定した事実

1 当事者等

- (1) 被申立人青空交通株式会社（以下「会社」という）は、肩書地に本社を置き、一般乗用旅客自動車運送業（タクシー業）を営み、その従業員は、本件審問終結時約200名である。
- (2) 申立人自交総連青空交通労働組合（以下「組合」という）は、会社の従業員で組織する労働組合であり、その組合員は本件審問終結時2名である。

なお、会社には組合の他に会社従業員で組織されている青空交通親睦

会（以下「親睦会」という）があり、従業員の労働条件等について会社と交渉を行っている。

## 2 労使関係について

- (1) 昭和61年10月ごろ、会社は、親睦会に対し、歩合率の変更を主な内容とする新賃金体系を提案した。
- (2) 昭和62年4月10日、会社は、親睦会と前記(1)記載の新賃金体系について協定書を締結し、同年10月21日から実施することとした。
- (3) 昭和62年10月13日、前記(1)記載の新賃金体系が労働条件の低下をもたらすとしてその導入に反対した従業員A1（以下「A1」という）ら3名は組合を結成し、A1が執行委員長に就任した。
- (4) 昭和62年10月17日、組合は、会社に対し、組合結成を通知するとともに、前記(1)記載の新賃金体系の一方的導入は認めない旨通告した。
- (5) 昭和62年10月21日、会社は前記(1)記載の新賃金体系を実施した。
- (6) 昭和62年10月31日、組合は、会社に対し組合事務所及び掲示板の貸与等7項目の要求書（以下「62.10.31要求書」という）を提出し、同年11月5日、会社に対し同要求書に関する団体交渉を同月12日に開催するよう申し入れたが、会社はこれに応じなかった。
- (7) 昭和62年10月31日及び同年11月12日の2回にわたり、会社代表取締役B1（以下「B1社長」という）は、会社の事務室でA1、組合書記長A2（以下「A2」という）ら当時の組合員3名に対し、「組合は要らない」、「組合は認めない、会社は自分のもの、自分のしたいようにする」等との旨述べ、また、A1の「組合と正式に団体交渉してほしい」との要求に対して、「君たちの首を切ろうと思えばいつでも切れる。今後このようなことが続いたら正面きって対決する。負けるかもしれないがやる」との旨述べた。

なお、これらの場には、会社の係長B2（以下「B2係長」という）も同席していた。

- (8) 昭和62年11月14日、B2係長は、A1に対し同人の出勤時間を従来の午前10時から午前8時に変更する旨通告した。

この通告について、組合は、会社に対し、「労使の協議なしに一方的に勤務時間を変更することは組合つぶしを目的とした不当労働行為である」旨抗議した。

- (9) 昭和62年11月21日、組合は、会社に対し62.10.31要求書に関する団体交渉を同月25日に開催するよう再度申し入れたが、会社はこれに応じなかった。

このため、同月25日、組合は、会社に対し団体交渉に応じないこと等について文書で抗議した。

- (10) 昭和62年11月24日、B2係長はA1を呼び出し、「会社をやめたらどうだ。（中略）これからはだんだん会社の嫌がらせもあるだろう。君らが何をしても会社に勝てないし、やるだけ損だ。仮に裁判に勝っても取る

ものは何もないし、資本家に勝てるわけがない。ほかの組合員も抜けて最後に一人になってからでは遅い、さっさとやめたほうが得だ」との旨述べた。

また、同月26日、B 2 係長はA 2 を呼び出し、「会社の指示ではなく、個人的に話をする」と前置きした上で、「少人数で組合活動をして、結局会社に負けてしまう。組合活動を続けるなら会社はいろいろ嫌がらせをする。また、口では言えないようなきつい嫌がらせもある。そうなるとう働きづらくなって会社をやめなければならなくなる。今やめたら失業保険金をすぐもらえるようにしてやる。また就職の世話もしてやる」との旨述べた。

(11) 昭和63年3月30日、会社近くの喫茶店でA 1、A 2 らが話をしていると、B 1 社長が突然店に入ってきて、同人らに対し「『関協』に加入したいと思うが、組合があったら不利だし、私の頼みを聞き入れて組合を解散してくれたら、私の立場が強くなって君らの要求を聞けるかもしれないので協力してほしい」との旨述べた。

(12) 昭和63年3月31日及び同年4月17日の2回にわたり、組合は、会社に対し、62.10.31要求書の要求事項に更に63年2月18日に会社に提出した乗務員証の交付と更新費用の会社負担等5項目の要求事項を併せた要求書（この要求書を以下「63.3.31要求書」という）について、団体交渉を開催するよう申し入れたが、会社はこれに応じなかった。

(13) 昭和63年4月28日、組合は前記(6)、(9)及び(12)記載の会社の団体交渉拒否について、当委員会に不当労働行為救済申立て（63年（不）第22号事件）を行ったが、当委員会の助言により会社は、同年5月22日に63.3.31要求書について団体交渉に応じた。

会社はこの団体交渉において組合に対し、賃金体系については代案を示し、その他の要求事項については一部保留ないし検討することを含めて全て回答した。

### 3 本件団体交渉の経緯について

(1) 昭和63年9月22日、組合は、会社に対し、①組合事務所及び掲示板の貸与、②社会保険の正常化、③賃金は一律62%支給せよ、④円高差益を還元せよ、⑤勤続年数に応じて公平に新車を与えよ、⑥有給休暇は労基法39条に基づいて支払え、⑦配車及び出番変更は協議して決定すること、⑧その他労働条件について、等の8項目の要求書（以下「63.9.22要求書」という）を提出し、同要求書に関する団体交渉を同月27日に開催するように文書で申し入れたが、会社はこれに応じなかった。

なお、8項目のうち①ないし⑥は63.3.31要求書の要求項目と同一であり、新たに加えられたものは⑦及び⑧である。

(2) 昭和63年10月2日、組合は、会社に対し63.9.22要求書に関する団体交渉を同月8日に開催するよう再度文書で申し入れたが会社はこれに応じなかった。

(3) 昭和63年10月9日、組合は、会社に対し、63.9.22要求書の要求事項並びに組合員に対する一方的な配車、出番変更を行った問題及び慰安旅行実施の問題に関する団体交渉（以下「本件団体交渉」という）を同月14日に開催するよう文書で申し入れたが、会社はこれにも応じなかった。

(4) 昭和63年10月15日、組合は、会社に対し、重ねて団体交渉を開催するよう文書で申し入れたが、会社はこれにも応じなかったので、同月21日、本件団体交渉を会社が拒否したことについて当委員会に本件申立て（63年（不）第67号事件）を行った。

その際、組合は63年（不）第22号事件の申立てを取り下げた。

その後も組合は、同月24日、同年11月2日、同月12日、同月23日、同年12月15日及び同月28日に会社に対し、重ねて本件団体交渉を開催するよう文書で申し入れたが、団体交渉は全く開催されなかった。

なお、親睦会と会社との間では、定期的（1か月に1回程度）に団体交渉が行われている。

(5) 平成元年2月14日、同月16日、同月27日、同年4月5日及び同年5月17日、組合と会社との間で当時大阪地方裁判所（以下「大阪地裁」という）で係争中であった賃金問題等についての団体交渉が行われた。

#### 4 組合員に対する配車状況について

(1) A2は、昭和56年9月、会社に入社し、1年8か月後の58年5月に会社から新しい営業車両（以下「車両」という）を配車され、その車両に4年間乗務したが、62年5月に同車両が廃車となり、その代替車として当時使用年数約4年の社内番号55号車（以下「55号車」という）を配車され、以後この車両に乗務した。

(2) A1は、昭和53年4月1日、会社に入社し、約2年半後の55年10月ごろ、会社から新車両を配車され、その車両に約3年間乗務した後、58年10月ごろ再び新車両を配車された。A1は、この車両に約5年間乗務した後、63年9月20日に廃車となった同車両の代替車として55号車を配車されA2と組んで乗務することを会社から命じられた。

なお、会社では原則として1台の車両について乗務員2名を組ませ交互に乗務させていたが、従前A1はA2と組んで乗務したことはなかった。

(3) 昭和59年8月1日、会社は、従業員に対し新車の車両を配車するに当たって、下記の新車乗務配車基準（以下「配車基準」という）を内規として設けたが、この内容は、従業員に対して明示されていなかった。

#### 配 車 基 準

新車乗務者について下記の如く配車基準を内規として定め、これを参考として配車を行うものとする。

- 1 出勤率 原則として皆勤者又は平均80%以上の出勤率のある者。
- 2 売上成績 原則として社内平均以上又は月間47万円、一乗務平均36,153円以上の者を基準とする。

- 3 事故率 自責又は自他責事故が年間2回以上又は事故弁償金を2回以上控除した者を除く。
- 4 勤務態度 客扱い、服装、言葉づかい、乗客からの苦情等なき者。尚諸規則、上司命令指導等を順守する者。
- 5 年功 原則として入社1年以上の者を対象とする。
- 6 車両手入 車両手入の優秀な者。
- 7 新車乗務については以上の事柄を参考として会社が配車を行うが、時には円滑をはかるため従業員代表と話し合う。

(4) 昭和63年9月以降の新車配車を実施するに当たって候補者に上げられた23名の62年11月から63年10月までの出勤、欠勤、出勤率、月間売上高、一乗務平均売上額、入社年月日等は別表1のとおりである。

(別表1) 新車配車の候補者一覧

63年9月以降新車に乗務した者							
候補者	出勤	欠勤	出勤率 (%)	月間 売上高(円)	一乗務平均 売上額(円)	入社 年月日	備考
A	312	0	100	597,070	45,929	57. 1. 12	
B	312	0	100	566,630	43,586	54. 10. 1	
C	312	0	100	495,918	38,147	53. 3. 23	
D	312	0	100	490,670	37,743	50. 5. 13	
E	312	0	100	554,358	42,642	58. 4. 5	
F	312	0	100	560,429	43,109	57. 8. 27	
G	312	0	100	417,479	32,113	55. 10. 1	
H	294	18	94.2	482,961	39,425	58. 6. 25	
I	312	0	100	525,528	40,425	55. 11. 29	
J	312	0	100	489,628	37,663	58. 10. 27	
K	312	0	100	545,006	41,923	58. 3. 24	
L	301	8	97.4	419,633	33,128	53. 12. 1	
M	300	12	96.1	470,687	37,654	51. 7. 21	
N	312	0	100	478,991	36,845	58. 1. 21	嘱託

63年9月以降新車に乗務しなかった者							
候補者	出勤	欠勤	出勤率 (%)	月間 売上高(円)	一乗務平均 売上額(円)	入社 年月日	備考
O	52	0	100	322,597	37,222	63. 8. 1	
P	288	24	92.3	469,046	39,087	62. 1. 20	
Q	312	0	100	534,206	41,092	60. 8. 3	
R	272	40	87.1	450,698	39,767	62. 5. 22	遅刻
S	168	66	71.7	380,751	36,262	63. 2. 22	嘱託
T	272	40	87.1	473,692	41,706	62. 1. 11	嘱託

U	198	114	63.4	268,568	32,553	55.9.19	
A 1	280	32	89.7	357,846	30,672	53.4.1	遅刻
A 2	274	38	87.8	346,211	30,325	56.9.7	遅刻

なお、62年11月から63年10月までの一乗務平均売上額の会社平均は37,598円であった。

- (5) 昭和63年9月21日以降、A 1及びA 2が組み、55号車に乗務することとなったため、両名は営業課長B 3（以下「B 3課長」という）に対し「会社として何年乗せるのか」と質問したところ、B 3課長は「4年で入れ替えるが、社長の命令だから仕方がない」と答えた。

なお、55号車は、58年5月に初登録され、申立日現在約5年5か月使用され、走行距離は約48万kmであった。

- (6) 昭和63年9月22日、組合は、会社のA 1に対する55号車の配車が組合を無視した一方的差別的な配車である旨文書で会社に抗議した。
- (7) 昭和63年9月23日から同年12月2日にかけて、A 1及びA 2は55号車について会社に修理を依頼したがその状況は次のとおりである。

月 日	修 理 依 頼 箇 所 等
9 月 23 日	ブレーキ調整。 ハンドルの遊びを少なくする。 フロントメーター部照明灯が暗い。
同月 29 日	走行中ハンドルを回した時クラクションが鳴らない箇所がある。 走行中、ハンドルの遊びが大きいのので小さくする。
10 月 5 日	ハンドルを回してクラクションを鳴らしたとき、鳴らない箇所がある。 走行中、路面状態によってはハンドルを切らないのに蛇行する。また、ハンドルに直接ショックがありガタガタと音がする。
同月 15 日	クラッチが滑る。
同月 17 日	チェンジレバーがオートドライブに入らない。
同月 26 日	ブレーキライニング磨耗。 非常灯不良。 計器メーター照明灯（右側）不良。
同月 29 日	フロントグリル計器照明灯（右側）不良。 凸凹等の路面状態の道路を走行中、ハンドルをとられる。 凸凹道路を走行したとき、ステアリング中央部でカタカタと音がする。
11 月 7 日	走行中に、時々、爆発音がしたり失速する。 走行中、ハンドルボックスの中で異音がする。 ブレーキを踏むとキィーキィーと鳴る。
同月 10 日	走行中、ハンドルボックスの中でシャカシャカと音がする。 クラクションを押しても鳴らないときがある。
同月 12 日	クラクションを押しても鳴らないときが多い。 ハンドルボックスの中で異音がする。 補助タンクの水がラジエータに回らない。
12 月 2 日	アクセルを踏み込むとエンジンの前あたりからギーンという音がする。 クッションが悪い。 ハンドルを回すところすれる音がする。

(8) 申立日現在の会社に存在する車両について、社内番号、走行距離及び使用年数は別表 2 のとおりである。

(別表2)

社内 番号	走行距離 (万km)	使用年数	社内 番号	走行距離 (万km)	使用年数
01	27.1	3年3か月	34	16.2	1年9か月
02	不明	3年11か月	35	17.2	1年11か月
03	33.7	3年8か月	36	18.9	1年9か月
04	不明	1年8か月	37	不明	10か月
05	不明	0か月	38	不明	1年9か月
06	不明	3年11か月	39	35.9	3年10か月
07	18.8	1年7か月	40	23.3	2年6か月
08	不明	1年0か月	41	10.5	1年0か月
09	9.8	10か月	42	35.3	3年4か月
10	36.7	3年10か月	43	不明	1年7か月
11	不明	3年4か月	44	16.1	1年5か月
12	36.6	3年11か月	45	不明	1年7か月
13	24.7	2年11か月	46	33.4	3年3か月
14	10.0	11か月	47	9.1	1年0か月
15	27.2	3年1か月	48	28.0	3年4か月
16	10.7	11か月	49	19.3	1年10か月
17	21.2	4年6か月	50	16.0	1年6か月
18	35.7	3年10か月	51	不明	1年8か月
19	25.7	2年7か月	52	不明	1年9か月
20	不明	1年8か月	53	14.5	1年6か月
21	13.5	1年6か月	54	32.8	3年4か月
22	27.4	3年0か月	55	48.0	5年5か月
23	37.7	3年10か月	56	32.5	3年3か月
24	不明	1年0か月	57	14.0	1年5か月
25	22.5	1年11か月	58	28.7	2年11か月
26	29.0	1年10か月	59	27.0	3年4か月
27	34.9	3年8か月	60	不明	1か月
28	不明	1年5か月	61	23.7	2年6か月
29	36.5	3年11か月	62	33.5	3年10か月
30	36.6	3年11か月	63	不明	1か月
31	28.1	2年11か月	64	11.7	1年5か月
32	35.3	3年9か月	65	不明	1年7か月
33	27.0	4年9か月	66	不明	2年1か月

(9) 平成元年2月16日、会社はA1及びA2の両名を社内番号26、使用年数約2年の車両(以下「26号車」という)に乘せ替えるとともに55号車を廃車とした。(別表2参照)



## 第2 判 断

### 1 本件団体交渉について

#### (1) 当事者の主張要旨

ア 組合は、会社が本件団体交渉に応じないのは正当な理由がなく不当労働行為である、と主張する。

イ これに対して会社は、①本件団体交渉の要求事項のうち、新車配車や出番変更に関する事項は使用者の経営権に属する事柄であり、団体交渉の事項ではなく、また慰安旅行の件については会社がその実施を通知したにもかかわらず組合員がこれに参加しなかったものであるから団体交渉の必要はなく、②その他の事項は63.3.31要求書と同じでありこれについては昭和63年5月の団体交渉において明確に回答済みであり、また③平成元年2月14日以降、団体交渉に応じているので救済利益はなく、会社には何ら不当労働行為はない、と主張する。

よって、以下判断する。

#### (2) 不当労働行為の成否

ア 会社の主張①について検討するに、新車配車及び出番変更は経営権に属するものではあるが、どのような車両に乗務するかは、従業員の労働条件と密接に関わるものであり、また、出番変更は、従業員の勤務時間に関わる事柄であるから、これらは団体交渉事項となりうるというべきであり、団体交渉の義務はないとの会社の主張は採用できない。

また、慰安旅行実施の件については、組合員の福利厚生に関するものであり、組合からこれについての団体交渉を求められているのであるから、これに応じて然るべきところ、組合員が慰安旅行に参加しなかったから団体交渉の必要はないとの会社主張のみでは、これをもって団体交渉拒否の正当理由であるとは認められない。

イ 会社の主張②について検討するに、組合事務所及び掲示板の貸与等その他の事項については、前記第1.2(13)認定のとおり昭和63年5月22日に組合との団体交渉が行われたことが認められる。しかし、この団体交渉において会社は組合の要求に対し、賃金体系について代案を示したほか、その他の要求事項については、一部保留ないし検討する旨回答しており、一方、組合はその後相当期間を経てはいるものの、前記第1.3(1)及び(3)認定のとおり同年9月22日及び同年10月9日に新たな要求事項を加えて再度団体交渉の申し入れを行ったのであるから、同年5月22日の団体交渉で明確に回答済みであるとして、これに応じない会社の態度は誠実なものとは言えず、会社の主張は失当である。

ウ 会社の主張③について検討するに、前記第1.3(5)認定のとおり、平成元年2月14日以降開催されている団体交渉は、当時大阪地裁で係争中であった賃金問題等に関する件についてのものであり、本件団体

交渉申入れ事項については前記イ判断のとおり交渉を尽くしたものと認められないから、救済利益がないとの会社の主張は失当である。

エ 以上、会社が、組合から申入れのあった本件団体交渉の開催に正当な理由なく応じていないことは明らかであり、かかる会社の行為は、労働組合法第7条第2号に該当する不当労働行為である。

## 2 組合員に対する配車について

### (1) 組合は次のとおり主張する。

会社が、昭和63年9月21日以降2人だけの組合員であるA1及びA2を組ませて、5年をはるかに超え、走行距離も著しく長く、故障が頻繁に発生している車両である55号車に乗務させたのは、両名の組合活動を嫌悪したための不当な差別である。

また、会社が、同人らに新車を配車しないのは、同人らが新賃金体系に同意しないことを理由とするものであり、会社は、売上成績を導入した配車基準を根拠にA1及びA2に対する配車を正当化しようとしているが、売上成績を配車の基準とすることは累進歩合給と同様に組合員にノルマを強要するもので、累進歩合給を禁止している労働基準法第27条及び労働省労働基準局昭和54年12月27日通達（以下「54.12.27通達等」という）に反するものであるから、この違法無効な配車基準による配車そのものが不当であって、いずれも不当労働行為である。

### (2) これに対して会社は次のとおり主張する。

ア A1及びA2の55号車への乗務については、①A2は昭和62年5月以降乗務しており、②A1は63年9月に同人の乗務していた車両が廃車となりその代替車として当時A2には組んで乗務する者がいなかったため55号車を配車したものである。

なお、55号車は十分に使用可能な車両であって廃車寸前の車両ではない。

また、すでに、平成元年2月16日より比較的新しい車（26号車）に乗せ替えしており、申立人の主張する不利益は解消されている。

イ 会社では、昭和59年8月より内規として、出勤率、売上成績、勤務態度、事故率、年功等に基づく配車基準を設けており、これに従って新車配車を行っている。A1及びA2はいずれも営業成績が劣悪で、かつ新賃金体系に反対しているから新車の配車を受けられないものである。

したがって何ら他従業員と差別しておらず、不当労働行為には該当しない。よって、以下判断する。

### (3) 不当労働行為の成否

ア 55号車への乗務について

(ア) 会社の主張アについて検討するに、前記第1.4(8)認定によれば、①使用年数が4年を超えている車両は66台中55号車を含め3台で、これを除いては存在しないこと、及び走行距離が40万kmを超え

ている車両は55号車のみであり、使用年数が4年を超えている他の2台の走行距離はそれぞれ21万2,000km、27万kmと比較的短いこと、②55号車は、申立日現在5年5か月使用され、また走行距離は約48万kmに達しており、使用年数、走行距離のいずれをとっても、会社の車両の中では最長であることがそれぞれ認められる。

また、前記第1.4(5)認定のとおり、B3課長がA1及びA2に対し「4年で入れ替える」旨述べていることが認められる。

これらからすれば、会社では、一部の例外を除いて、使用年数4年又は走行距離が40万kmを超えないうちに新車と代替していたことが推認される。

(イ) 前記第1.4(1)及び(2)認定によれば、会社は、昭和63年9月20日、A1の乗務していた車両が廃車となったため同人に55号車を配車し、62年5月以降55号車（当時使用年数が約4年）に乗務していたA2と組んだ乗務を命じたこと及び従前A1はA2と組んで乗務したことはなかったことが認められる。

(ウ) 前記第1.4(7)認定によれば、55号車は昭和63年9月23日から同年12月2日までの短期間に不調箇所が多く発生しており、特に走行中ハンドルを切った時クラクションが鳴らない、あるいはハンドルボックスの中で異常音がするなど、同一箇所の不調について、再三修理を要していたことが認められる。

55号車のかかる不調は、会社の全車両の中で最長の使用年数及び走行距離という車両自体の状況から発生していると考えられ、同車が会社の主張している十分に使用可能な車両であるとは認め難く、前記第1.4(9)認定のとおり、会社はA1及びA2を26号車に乗せ替えさせた後、直ちに55号車を廃車処分している点からもそのことが推認される。

(エ) また、前記第1.2(4)、(6)、(8)、(9)及び(12)認定によれば、会社は、組合結成直後から、組合から再三申し入れのあった団体交渉を拒否していたこと、これに対して、組合は、会社に団体交渉拒否及び出勤時間変更問題について抗議を申し入れていること、及び前記第1.2(7)、(10)及び(11)認定によればB1社長及びB2係長がA1及びA2に対して明らかに組合を嫌悪する発言を行っていることなどが認められる。

(オ) 以上を総合的に判断すれば、なるほどA2は昭和62年5月以降55号車に乗務しているものの当時すでに同車が約4年の使用年数であったことからすれば、会社が、63年9月21日以降、A2を使用年数、走行距離とも他の車両よりも格段に長く、不調箇所も多い55号車に引き続き乗務させたこと及びA1をA2と組ませかかる同車に乗務させたことは、労使が対立している中で同人らの組合活動を嫌悪して、同人らを他の従業員と差別的に取り扱い、もって組合の弱体化

を企図して行ったものと判断せざるを得ず、かかる会社の行為は、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。

#### イ 新車配車について

会社がA1及びA2に新車を配車しないのは、同人らが新賃金体系に同意しないからであるとの組合の主張について検討するに、前記第1.4(3)認定のとおり、会社では昭和59年8月1日以降配車基準を内規として設けているが同基準は従業員に対して明示されていなかったこと、また、前記第1.4(4)認定によれば、同63年9月以降に新車を受けるべき候補者23名中、配車基準の一つである一乗務平均売上額が基準の社内平均37,598円に達しない3名に新車が配車されている一方、一乗務平均売上額が社内平均を上回っている4名には新車が配車されていないこと等が認められ、これらからすれば、新車配車に当たっては、会社の裁量の幅は大きいものであったと推認される。

しかしながら、A1及びA2については、前記第1.4(4)認定のとおり、同人らが新車配車の候補者23名中、出勤率は配車基準を超えてはいるものの下から5又は6番目で、また、一乗務平均売上額では共に最低ランクにあること、一方、新車に乗務しなかった9名の中で出勤率が90%を超え一乗務平均売上額が社内平均を上回っておりながら新車配車を受けなかった者が2名あることを考えると、同人らに新車配車の措置がとられなかったことについては、同人らが新賃金体系反対の主張をしていることを考慮に入れるとしても、不合理なものとはいえない。

申立人は、売上成績を導入した配車基準が「54.12.27通達等」などに違反し違法無効であり、これを根拠にしたA1及びA2に対する配車は不当であると主張するが、同人らに新車配車の措置がとられなかったことは、上記判断のとおりであって、同人らの組合活動を理由とする差別的取扱いとは言えないので、当該配車基準の当否を論ずるまでもなく不当労働行為に当たらないと判断される。よって、申立人の新車配車についての申立ては棄却せざるを得ない。

#### 3 救済方法について

(1) 申立人は、A1及びA2が乗務する車両について不利益扱いの禁止を求めるが、前記第1.4(9)認定のとおり、会社は平成元年2月16日の時点で同人らを26号車に乗務替えさせていることから、主文2の救済をもって足りると考える。

(2) 申立人は、陳謝文の掲示をも求めるが、主文2の救済をもって足りると考える。

以上の事実認定及び判断に基づき、当委員会は労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条により、主文のとおり命令する。

平成3年6月10日

大阪府地方労働委員会  
会長 清木尚芳 ㊟