

命 令 書

再審査申立人 有限会社芝山タクシー

再審査被申立人 全国自動車交通労働組合総連合会千葉地方本部

主 文

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

当委員会の認定した事実は、本件初審命令の理由第1の認定した事実のうち、その一部を次のように改める以外は当該認定した事実と同一であるので、これを引用する。この場合において、当該引用する部分中「被申立人」とあるのは「再審査申立人」と、「申立人」とあるのは「再審査被申立人」と、「本件申立時」とあるのは「本件初審申立時」と、それぞれ読み替えるものとする。

1 3の(6)中、「指導を要請した。」を「指導を要請した後、A1は、当該車両を午後修理に出した。」に改め、同(6)の末尾に次の段落を加える。

同月31日、A1に担当車両(古車)が配車された。

2 3の(7)中、「同月11日まで3日間にわたって」を「同月10日午前10時頃から翌11日午前7時30分頃まで座り込み、」に改め、「同月14日」の次に「及び16日」を加え、「A2、」を削り、同(7)の末尾に次の段落を加える。

同月15日、千葉地本のA3執行委員長らは、関東運輸局に出向き、会社が車両を整備不良のまま乗務させているとして、会社に対して強い指導を行うよう申し入れた。その際、一部に「会社の免許取消」を含む嚴重処分を求める発言もあった。

3 3の(8)中、「昭和63年10月10日」を「昭和63年10月5日頃、会社は、同月中に2台の新車が納車予定であったので、そのうち1台をA2に配車することを内定したが、営業所長のB1(以下「B1所長」という。)は、そのことを後記(9)記載の共済会の副会長であるC1に伝え、直接組合ないしA2には通知していなかった。同月10日」に改め、「その結果、会社は」の後に「陸運に車両を持ち込んだことを理由としてA2に対する新車の配車を中止し、」を加え、「が、新車の配車はしなかった」を削り、同(8)の末尾に次の段落を加える。

なお、会社は、平成元年5月、A2から担当車両について「ミッションから音が出る」と指摘されながら、修理せずに暫く放置し、その車両に他の乗務員を乗務させたこともあった。

4 3の(9)中「営業所長のB1(以下「B1所長」という。)」を「B1所長」に改める。

5 6を次のとおり改める。

6 新車の配車状況

会社における昭和62年6月30日以降のタクシー乗務員に対する新車の配車状況については別表のとおりである。

これらの新車の配車を受けた者の中には、A2及びA4より出勤状況の悪い者や営業収入の低い者、無断欠勤をした者、乗客とトラブルを起こした者などもあった。

(別表)

乗務員別新車の配車状況 (昭和62年6月以降)

(組合員)

乗務員氏名	入社年月日	新車配車回数	新車配車年月日
A 2	昭和55年3月5日	0回	(新車配車なし)
A 4	昭和55年5月	0回	(新車配車なし)
A 1	昭和56年4月4日	1回	昭和62年8月21日

(非組合員)

乗務員氏名	入社年月日	新車配車回数	新車配車年月日
C 2	昭和53年7月20日	1回	昭和63年4月19日
C 3	昭和53年7月26日	1回	昭和63年3月7日
C 4	昭和53年9月10日	2回	昭和62年7月31日 平成元年2月10日
C 1	昭和55年1月10日	2回	昭和63年2月12日 平成2年8月1日
C 5	昭和55年1月30日	2回	昭和63年2月10日 平成2年8月1日
C 6	昭和55年2月1日	2回	昭和63年2月13日 平成2年8月3日
C 7	昭和55年4月21日	2回	昭和62年8月6日 平成元年5月27日
C 8	昭和55年8月31日	1回	昭和62年7月29日
C 9	昭和55年9月5日	1回	昭和63年11月10日
C 10	昭和56年6月20日	3回	昭和62年9月9日 平成元年3月17日 平成2年8月8日
C 11	昭和57年3月10日	2回	昭和62年8月6日 平成元年3月8日
C 12	昭和57年3月20日	1回	平成元年1月19日
C 13	昭和57年10月2日	2回	昭和63年3月30日 平成2年8月10日
C 14	昭和57年10月10日	3回	昭和62年6月30日 平成元年3月17日 平成2年9月6日
C 15	昭和57年11月2日	2回	昭和63年3月18日 平成2年9月16日
C 16	昭和58年1月16日	2回	昭和62年7月29日 平成元年2月16日

乗務員氏名	入社年月日	新車配車回数	新車配車年月日
C 17	昭和58年4月3日	2回	昭和62年9月9日 平成2年5月18日
C 18	昭和58年5月25日	2回	昭和62年9月9日 平成2年9月21日
C 19	昭和58年6月1日	2回	昭和63年3月18日 平成2年9月22日
C 20	昭和59年7月15日	1回	昭和63年10月18日
C 21	昭和59年7月21日	2回	昭和63年10月21日 平成2年9月28日
C 22	昭和59年11月25日	2回	昭和63年11月18日 平成2年10月14日
C 23	昭和60年3月8日	1回	昭和63年11月11日
C 24	昭和60年6月24日	1回	平成元年2月16日
C 25	昭和60年7月1日	1回	平成元年6月25日
C 26	昭和61年6月16日	2回	昭和62年8月6日 平成元年9月4日
C 27	昭和62年4月29日	1回	平成元年1月19日
C 28	昭和62年	1回	平成元年6月
C 29	昭和63年1月18日	1回	平成元年9月6日
C 30	昭和63年5月23日	1回	平成2年4月20日

第2 当委員会の判断

会社は、組合員であるA 2及びA 4に対し、新車に比べ効率の悪い古車を担当させて、新車を配車しなかったことが、同人らに対する精神的、経済的不利益扱いであると同時に組合に対する支配介入であると判断した本件初審命令を不服として再審査を申し立て、次のとおり主張する。

会社は、新車を購入した場合、乗務員ごとに営業収入、勤務状況、日常の車両の手入れの状況等を総合勘案し、成績の良い者から順次割り当てていたものであり、組合員に対して殊更割り当てなかった事実はない。現に、組合員であるA 1に対して、昭和62年8月に新車を配車している。そして、乗務員にとって新車を与えられるか古車を与えられるかによって格別な差異は生じない。

また、会社が乗務員を整備不良の車両に乗務させていたとの事実はなく、乗務員から車両の不具合について申告がなされた場合は、直ちに整備工場での修理を指示している。にもかかわらず、組合は再三陸運ないし関東運輸局に対して会社が整備不良の車両に乗務させているとの虚偽の事実を申し立て、会社の信用を意図的に失墜させようとした。さらには、昭和63年10月、会社がA 2及びA 4の両名に新車を配車することを内定し、そのことをA 2も了知していたにもかかわらず、組合が両名の担当する廃車寸前の車両を陸運に

持ち込んだことは、従業員としてあるまじき背信行為である。会社としては、このような行為をする者に対して、新車の配車を取り消し、当分の間与えないこととしたものであって、他に意図はない。

よって、以下判断する。

- 1 会社における昭和62年6月30日以降の新車の配車状況は、前記第1によりその一部を改めて引用する本件初審命令理由（以下「初審命令理由」という。）第1の4から6までに認定のとおりであり、これによると、組合員3名中新車の配車を受けた者はA11名のみであって、A2及びA4の両名より入社年月日の新しい乗務員が、多い者で3回にわたって新車の配車を受けているにもかかわらず、A2は昭和58年8月以降、また、A4は昭和55年5月入社以来、長期間にわたり配車されていない。

会社における新車の配車の基準については、初審命令理由第1の2の(3)に認定のとおり、組合結成までは、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実施していたものと認められ、これを覆すに足りる疎明はない。

会社は、この点についてA2及びA4の勤務成績等が他の乗務員より悪いので新車の配車をしなかったと主張するが、これを裏付ける具体的証拠はなく、かえって初審命令理由第1の6認定のとおり、新車の配車を受けた乗務員の中には組合員より出勤状況の悪い者や営業収入の悪い者、無断欠勤をした者、乗客とトラブルを起こした者などがいるのであるから、会社の主張は、採用できない。

会社は、乗務員にとって、新車を与えられるか古車を与えられるかによって格別の差異は生じないと主張するが、初審命令理由第1の2の(1)、(4)及び(5)認定のとおり、古車は新車に比べて、新車と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して修理に要する時間がかかり、その結果稼働時間が少なくなって、会社の採用するオール歩合制の賃金体系の下では収入が減少するおそれがあること及び乗務員や乗客の安全面、サービス面に直接影響を及ぼすことから気苦労が多く、また、新車を与えられないことによる屈辱感等、精神的不利益を生じているのが明らかであり、会社の主張は採用できない。

結局、会社がA2に対しては昭和58年以降、A4に対しては昭和55年5月の入社以来、長期間にわたり新車の配車を行っていないこと自体、他の乗務員に比べ極めて不自然な取扱いであって、初審命令理由第1の3の(2)から(5)まで及び(9)に認定のとおり、会社が組合結成以来、会社職制や暴力団を使って、組合員を威迫し、あるいは組合からの脱退を勧め、A4、A1を含む4人の組合員に対して解雇し、もしくは解雇予告を行ったこと等の事実を併せ考えれば、組合を嫌悪し、その役員であるA2及びA4に対する嫌がらせとして行ったものであって、組合員であることを理由とした不利益取扱いと見ざるをえない。

なお、会社は、A1に対して新車を配車した事実をもって、組合員に対

する差別をしていない証左であるとしている。しかし、会社は、A 1 に対して初審命令理由第 1 の 3 の (5) に認定のとおり、昭和 60 年 4 月、同人が売上金の一部を着服したとして解雇し、この件に関する地位保全の仮処分申請に係る東京高等裁判所の判決を受けて、同人が昭和 61 年 5 月に職場復帰した後においても担当車両を与えず、このことに関する組合の団体交渉申入れにも応じなかった事実が認められる。そして、同 (6) に認定のとおり、昭和 61 年 8 月組合が A 1 の担当車両の件や車両の整備状況について陸運に陳情し、指導を要請した後において会社は漸く同人に担当車両（古車）を与えている。このような経緯からすれば、同第 1 の 6 認定のとおり、会社が、昭和 62 年 8 月に A 1 に対して新車を配車したからといって、組合員を差別していないとはいえない。

以上を総合すれば、会社が、組合の委員長である A 2 及び副委員長である A 4 に対して殊更新車を配車しないことは、同人らの組合活動を理由として非組合員である他の乗務員と差別した不利益取扱いであると同時に組合に対する支配介入であると見るのが相当である。

- 2 なお、初審命令理由第 1 の 3 の (6) から (8) までに認定のとおり、組合員らが数回にわたって陸運及び関東運輸局に対して要請行動を行い、会社に対する指導を強く求めた事実は認められる。そして、この中には、修理を予定した車両を陸運に持ち込んだり、会社の免許取消を求める発言もある等、一部に、会社に不信感を与える行き過ぎと見られる言動があった。しかしながら、そもそも組合が監督官庁に対してこのような要請行動を行うに至った経緯を見ると、同 (2)、(3)、(5) 及び (8) に認定のとおり、会社は、組合結成以来頑に組合を否認し、組合員を次々と解雇し、支配介入行為を繰り返す一方、組合の申し入れた団体交渉に応ぜず、組合がこれらの要請行動の前日あるいはそれ以前から度々新車の配車要求を含めた労働条件の改善に関する申入れを行っていたにもかかわらず、なんら誠意ある対応をしなかったことから、このような事態になったと見るのが相当である。

また、会社は、車両の点検整備を適正に行っており、整備不良の車両に乗務員を乗せて営業したことはないと主張しているが、初審命令理由第 1 の 2 の (5) 並びに同 3 の (6) 及び (8) に認定のとおり、会社は、実際には、車内に排気ガスが入ってくる、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等整備不良の車両に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を、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。これらに加え、平成元年 5 月には、A 2 から担当車両について「ミッションから音が出る」と指摘されながら暫く放置し、他の乗務員に乗務させたことが認められるのであるから、車両の整備状況が適正であったとする会社の主張を認めることは出来ない。

そして、昭和 63 年 10 月に会社が A 2 に対する新車配車を取り止める原因

となったとする陸運に対するA 2及びA 4の担当車両の持込みについても、初審命令理由第1の3の(8)認定のとおり、B 1所長はA 2に対して新車を配車することを内定していながら、このことを殊更非組合員で構成する共済会のC 1副会長に伝える一方、この件に関する組合の要請には明確な回答をしないという組合無視の態度を取り続け、また、A 4についても新車の配車について明らかにしなかったのであるから、A 2らが自分達に新車が与えられることを知りつつ敢えて会社の信用を失墜させる目的で車両を陸運に持ち込んだとする会社の一方的非難は当を得ない。

- 3 以上のとおり、A 2及びA 4に対して新車を配車しない行為が、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とした初審判断に誤りはなく、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。

平成4年6月17日

中央労働委員会

会長 石川吉右衛門 ㊟