

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

1 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。

2 その余の申立ては棄却する。

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年新東京国際空港（以下「空港」という。）の開港以来、その周辺を主力地域として営業し、保有車両48台（うち空港関係で34台、JR成田線成田駅6台、芝山地区8台）従業員はタクシー乗務員と事務職員を合わせて約60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（平成3年10月4日）の組合員数約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、4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）等を取り、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（稼働8時間、休憩6時間）で、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（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ており、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、勤務成績等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、ディーラーの整理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理工場で、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A3（以下「A3」という。）、副委員長にA4（以下「A4」という。）、書記長にA1（以下「A1」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。）に相談に行った。
- (3) ア 昭和57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A1を自分たちの車に引っ張り込もうとしたので、A1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、A4はA1を助けようとして110番しようとしたところ、会社の無線部長B1（以下「B1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、当日の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に仲介を依頼し、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、結局団体交渉はできなかった。
- 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、組合員を睨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、代表取締役B2（以下「社長」という。）は、組合に属しない乗務員を集め、暴力団員を同席させたいえ、「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A1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し、同年4月7日同人を解雇した。A1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（以下「八日市場支部」という。）に、地位保全の仮処分の申請（昭和60年（ヨ）第27号）をし、同年12月27日、同支部から「A1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、A1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、A1は再度職場に復帰した。しかし相変わらずA1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、A1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) 上記(5)のとおり、A1が担当車両を与えられず、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、昭和61年8月20日、当日A1に割当てられた車両（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するとともに、指導を要請し、その後同日午後、A1は、当該車両を修理に出した。

同日31日、A1に担当車両（古車）が配車された。

- (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、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日及び16日陸運に報告した。そして会社は、A4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。

同月15日、千葉地本のA5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。

- (8) 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A3に配車することを内定したが、営業所長のB3（以下「B3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A3には通知していなかった。同月10日、組合は、A3とA4の担当する車両（A3 6521号車、A

4 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、A 4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ため同月11日、組合は、A 3とA 4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、会社は陸運に車両を持ち込んだことを理由としてA 3に対する新車の配車を中止し、陸運の指導により、この2台の車両を修理して二人に使用させた。

なお、会社は、平成元年5月、A 3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。

(9) 昭和57年9月13日の組合結成時に17名であった組合員数は、上記の事情及び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4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B 3所長になった。この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A 6は昭和59年4月に会社に入社、組合員となった。入社の際A 6は、社長、B 1部長から組合に加入しないように強く懇願された。

ウ 組合員A 7は昭和62年5月に組合に加入したが、会社はこれに対して、その後まもなく、夜中にB 1部長が同人の自宅に電話して組合をやめるように懇願した。また、A 7が勤務を終了し午前1時頃帰社したところ、B 1部長とB 3所長が会社で待っていて、B 1部長から「組合に入ったのか」と問われた。その後1か月以内にA 7は組合を脱退した。

エ 昭和58年5月、会社は組合員A 8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、同人は会社に復帰した。

オ また、同じ頃、組合員A 9も解雇予告通知を受け、さらにA 4も、

昭和58年9月解雇予告通知を受け、昭和60年4月には前記(5)のとおりA1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C2とC3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し入れをして来た。

キ 会社は、営業車が高速道路を利用する場合、高速道路利用料金について、往路分については客の負担とし、客を送った復路分については、通常、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対しては、割安のチケットを発行している。

(10) 申立人は、申立人所属の芝山タクシー労働組合員A3及び同A4に対する新車の配車に関し、会社を被申立人として、当委員会に対して不当労働行為の救済申立て(昭和63年(不)第15号事件)をし、これについて当委員会は、不当労働行為と判断して、救済命令(平成2年3月6日決定)を発した。会社はこれを不服として、中央労働委員会(以下「中労委」という。)に再審査(中労委平成2年(不再)第30号事件)を申立てたが、中労委は、平成4年6月17日、この申立を棄却した。

4 A1について

(1) A1は、昭和56年4月4日、会社に乗務員として入社した。入社時は1人1車制であったので、スペア車を担当したが、入社半年後にA9が退社したので、その車両を担当することとなり、昭和58年には新車の割当てを受けたこともある。しかし、その後、前記3の(6)のとおり、担当する車両を与えられず、毎日のように乗務する車両が変わり、しかも整備不良等であったので、昭和61年8月20日、当日割当てられた車両(6402号)を陸運に持ち込んで、状況を陳情し、指導を要請した。

(2) A1は、昭和57年9月13日、組合結成と同時に書記長に選任された。

(3) 昭和62年8月、A1に新車が配車されたが、担当車両が平成2年8月に廃車となったので、A1は昭和63年1月18日に入社し、C4の古車を担当することとなり、その後は新車の配車を受けていない。

5 A2について

(1) A2(以下「A2」という。)は、昭和63年12月2日、会社に乗務員として入社し、平成元年7月5日、組合に加入したので、平成2年4月20日頃会社にこのことを連絡した。

(2) A2は、前記(1)のとおり昭和63年12月2日に入社したのに、同じ昭和63年に入社したC4、C5、C6及びC7の4人は新車の配車を受けているが、A2はまだ受けていない。しかも、A2より後に入社したC8(平成元年1月に入社)は、平成3年11月19日に新車の配車を受けている。

6 新車の配車状況

会社は、昭和62年6月から平成3年8月までに54台、平成3年9月2日

から同年11月19日までは4台の、計58台の新車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は、別表のとおりである。

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	登録番号
A 3	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	千葉55イ 9884
A 2	昭和63年12月2日	0回	（新車配車なし）	———

（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	登録番号
C 2	昭和53年7月20日	1回	昭和63年4月19日	千葉55ウ 440
C 9	昭和53年7月26日	1回	昭和63年3月7日	千葉55ウ 302
C 10	昭和53年9月10日	2回	昭和62年7月31日	千葉55イ 9843
			平成元年2月10日	千葉55ウ 963
C 1	昭和55年1月10日	2回	昭和63年2月12日	千葉55ウ 247
			平成2年8月1日	2185
C 11	昭和55年1月30日	2回	昭和63年2月10日	千葉55ウ 245
			平成2年8月1日	2184
C 12	昭和55年2月1日	2回	昭和63年2月13日	千葉55ウ 250
			平成2年8月3日	2190
C 13	昭和55年4月21日	2回	昭和62年8月6日	千葉55イ 9855
			平成元年5月27日	1206
C 14	昭和55年8月31日	1回	昭和62年7月29日	千葉55イ 9834
C 15	昭和55年9月5日	1回	昭和63年11月10日	千葉55ウ 785
C 16	昭和56年6月20日	3回	昭和62年9月9日	千葉55イ 9912
			平成元年3月17日	千葉55ウ 1041
			平成2年8月8日	2217
C 17	昭和57年3月10日	2回	昭和62年8月6日	千葉55イ 9856
			平成元年3月8日	千葉55ウ 1204
C 18	昭和57年3月20日	1回	平成元年1月19日	千葉55ウ 921

乗務員氏名	入社年月日	新車配車 回数	新車配車年月日	登録番号
C 19	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	千葉55ウ 389 2218
C 20	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	千葉55イ 9754 千葉55ウ 1043 2260
C 21	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	千葉55ウ 348 2289
C 22	昭和58年11月2日	2回	昭和62年7月29日 平成元年2月16日	千葉55イ 9833 千葉55ウ 974
C 23	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	千葉55イ 9914 2001
C 24	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	千葉55イ 9913 2306
C 25	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	千葉55ウ 347 2330
C 26	昭和59年7月15日	1回	昭和63年10月18日	千葉55ウ 743
C 3	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	千葉55ウ 755 2335
C 27	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	千葉55ウ 815 2369
C 28	昭和60年3月8日	2回	昭和63年11月11日 平成元年11月4日	千葉55ウ 793 2425
C 29	昭和60年6月24日	1回	平成元年2月16日	千葉55ウ 975
C 30	昭和60年7月1日	1回	平成元年6月25日	1275
C 31	昭和61年6月16日	3回	昭和62年8月6日 平成元年9月4日 平成3年7月31日	千葉55イ 9854 1429 3062
A 7	昭和62年4月29日	2回	平成元年1月19日 平成3年2月24日	千葉55ウ 922 2714
C 32	昭和62年	1回	平成元年6月	1283
C 4	昭和63年1月18日	2回	平成元年9月6日 平成3年8月8日	1432 3075
C 5	昭和63年1月21日	1回	平成3年9月2日	3167
C 6	昭和63年5月23日	2回	平成2年4月20日 平成3年11月1日	1939 3245
C 7	昭和63年7月15日	1回	平成3年11月13日	3281
C 8	平成元年1月21日	1回	平成3年11月19日	3296

注：中労委平成2年（不再）第30号命令書の別表及び甲第2号証陳述書の表による。

第2 判 断

1 当事者の主張要旨

(1) 申立人は、次のとおり主張する。

ア 会社が組合員のA 1、同A 2に対し、新車の割当てをしないのは、「昭和63年10月、組合の委員長A 3、同副委員長A 4の両名が、新車の割当てが予定されていたにもかかわらず、それを承知で廃車寸前の車両を陸運に持込み、会社が整備不良車に乗せていると非難中傷したから」というものであるが、その陸運への車両持込みを理由とするA 3、A 4への新車割当て拒否については、千葉県地方労働委員会へ救済申立（昭和63年（不）第15号事件）をし、新車割当て拒否は不当労働行為と認定されている。

したがって、同じ理由に基づく組合員であるA 1、同A 2に対する新車割当て拒否もまた、不当労働行為であることは明らかである。

イ しかも、本件における不当労働行為性は、上記事件（昭和63（不）第15号事件）のそれよりもなお強い。

すなわち、組合員に対する新車割当て拒否の理由とされた陸運への廃車寸前の車両の持込みは、昭和63年10月のことであり、その後既に約3年半を経過しているのに、同じ理由で、今なお組合員に新車の割当てをせず、しかもそれは現在のみならず将来にわたって新車を割当てない、との固い決意に基づく処遇であるというのである。会社主張の「制裁」のためとしても、それは既に合理的な範囲を超えているといわなければならない。昭和63年10月の陸運への車両の持込みは、A 3とA 4が行ったものである。したがって、その当事者である両名に対してならばいざ知らず、それと無関係なA 1、A 2に対し、単に同じ組合員だからという理由で新車を割当てないのは、A 3・A 4に対する新車割当て拒否より、より一層不当と言わざるを得ない。

(2) 被申立人は、次のとおり主張する。

ア 会社が古車を、新車へ代替える基準としては、先ず車両の走行距離をみて、60万キロメートル近くなったものから逐次代替えしていった。購入した新車は、代替えの対象となった車両の従前の担当者は無条件に割当てる訳ではなく、改めて誰に割当てるかを検討して、営業収入、勤務状況、日常の車両手入れの状況等を総合勘案し、成績の良い者から順次割当てていった。購入した新車の割当て状況は、本件救済申立書の別表新車配車一覧表のとおりであり、昭和62年は6月から9月にかけて計11台の新車を購入し、同表の氏名欄に記載されている乗務員に割当てていった。昭和63年は、2月から11月にかけて計13台の新車を購入した。これらの新車を割当てられた乗務員は、前記の基準で判断して、適当と思われる者から順次割当てていったのであり、申立人組合に加入している者に対して殊更に割当てなかったということは全くない。現に、組合書記長のA 1には、昭和62年8月21日に新車を割

当てている。このときA1は、会社が昭和62年6月に新車の割当てを再開してから8番目に割当てている。

イ 会社はこれまでタクシー車両の整備を適正に実施しており、整備不良の車両に殊更乗務させたことは無い。A3、A4の両名が、そのとき乗務していた車両に不具合な箇所が存するというのであれば、先ず会社に申告し、整備を求めるべきである。そうすれば、会社は直ちに補修・整備を実施した。しかし、両名は、会社に何の申告もせず、いきなり陸運に自分の車両を持ち込み、会社が無理矢理、整備不良の車両に乗務させているかのように申告したのであって、これは意図的に会社の信用を毀損しようとするものであり、会社従業員としてあるまじき所業である。廃車寸前の車両を陸運に持ち込み、会社が整備不良車で営業していると非難し、会社の信用を傷付けることが両名の狙いである。

会社は、組合が今までの行為を反省して、同様の行為を繰返さないことを確約すれば、いつでも新車を割当てるともりである。

2 判断

(1) 古車の配車による不利益性

ア 前記第1の2(4)で認定のとおり、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こと。

イ 前記第1の2(5)で認定のとおり、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処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。

ウ 前記第1の2(1)で認定のとおり、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おそれがあること。

以上を総合すれば、乗務員にとっては、古車の担当は、新車の担当と比較して精神的、経済的に不利益であると認められる。

(2) 新車を配車しないことの不当性

ア 会社のアの主張について

(ア) 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ないこと。

(イ) 前記第1の4(1)で認定のとおり、A1は昭和56年4月4日に入社しているので、別表の入社順位にA1を割振れば、C15(昭和55年9月5日入社)とC16(昭和56年6月20日入社)との間に位置することになり、A1の入社順位はC16の直前ということになること。

また、前記第1の5(1)で認定のとおり、A2は昭和63年12月2日に入社しているので、同じく別表に割振れば、C7(昭和63年7月15日入社)とC8(平成元年1月21日入社)との間に位置することになり、A2の入社順位はC8の直前ということになること。

(ウ) 前記第1の2(3)で認定のとおり、会社は組合結成前にあつては、他の条件が同様であれば、入社の古い者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は常にC16の直前に優先して新車の配車を受けることになる。ところで、別表によれば、C16は昭和62年6月以降については、第1回昭和62年9月9日登録番号千葉55イ9912、第2回平成元年3月17日登録番号千葉55ウ1041、第3回平成2年8月8日登録番号2217の新車の配車を受けているのであるから、A1は第2回目としてはC16が配車を受けた登録番号千葉55ウ1041を平成元年3月17日に配車を受けていたはずであり、又第3回目としてC16が配車を受けた登録番号2217を平成2年8月8日に配車を受けていたはずであること。A2はC8が配車を受けた登録番号3296の新車を優先して平成3年11月19日に配車されていなければならないことになること。

以上を総合すれば、会社の主張は採用できない。

イ 会社のイの主張について

(ア) 前記第1の3(5)及び(6)で認定のとおり、昭和61年8月20日の車両の陸運持込みについては、A1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ので、組合は、これらを陸運に陳情し、指導を要請するため、A1に割当てられた車両(6402号)を持ち込んだものであり、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A1の労働条件の改善に係る事項を監督官庁に陳情したものであり、これらの陳情は、組合にとってはやむを得なかったものと認められること。

(イ) 前記第1の3(7)で認定のとおり、昭和62年4月9日の陸運に提出された要望書は、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したものであつて、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、会社の従来態度から到底実現できる見込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つて、これらの陳情は、組合にとってはやむを得なかったものと認められ、か

つ、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が付して、事件は既に決着がついていると認められること。

(ウ) 前記第1の3の(8)で認定のとおり、昭和63年10月11日の陸運への車両持込みについては、昭和63年10月10日組合は、A3、A4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、A4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A4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、しかも会社は陸運の指導に応じているのであるから、A4の車両の不具合については、会社の陸運の指導によってようやく組合の申し入れに応じたものと認められること。

以上を総合すれば、会社の主張は採用できない。

(3) 不当労働行為性

ア 前記第1の3(1)、(2)及び(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、A3を委員長、A4を副委員長、A1を書記長にそれぞれ選任した。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。しかし、当日暴力団員約10名が会社に現れ、組合員に対し「さらっちゃうぞ」、「埋めちゃうぞ」などと脅し、A1を自分たちの車に、引っ張り込もうとしたので、A1がその手を振り払おうとして自分の手を捻挫し、A1を助けるためA4が110番しようとしたところ、B1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。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、組合員を睨みつけるなどの行動を続けさせたものと認められる。

イ 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、会社ともにこれを主張、立証していないが、前記アのとおり、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を鑑みれば、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。

ウ 前記第1の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及び同(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、非組合員の乗務員には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、割安のチケットを発行していることは組合否認の意思を行為において体现したものと認められる。

以上ア、イ、ウを総合的に判断すれば、会社の主張はいずれも正当なものとは認められないので、採用できない。

したがって、会社はA1、A2に対して新車を配車しないで、新車と比べて効率の悪い古車を担当させることにより、非組合員の乗務員と差別し、不利益に取扱うことによって組合の壊滅を狙っているものであり、A1、A2に対する不利益取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。

3 救済の方法

申立人は陳謝文の掲示及び同文をB4版大の用紙にタイプした文書を作成し、芝山タクシーの全従業員に配付することも求めているが、主文の救済をもって足りるものと思料する。

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条を適用して、主文のとおり命令する。

平成5年10月19日

千葉県地方労働委員会
会長 新垣進 ㊟