

命 令 書

再審査申立人 青空交通株式会社

再審査被申立人 自交総連青空交通労働組合

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ほかは、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「申立人」とあるのは「再審査被申立人」と、「被申立人」とあるのは「再審査申立人」と、「本件審問終結時」とあるのは「本件初審審問終結時」と、「申立日現在」とあるのは「初審申立日現在」と、「当委員会」とあるのは「大阪府地方労働委員会」と、それぞれ読み替えるものとする。

1 2の(6)中「組合事務所及び掲示板の貸与等7項目」を「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有給休暇は労基法39条に基づいて支払え、⑤福利厚生施設を完備せよ、⑥旧車手当を支給せよ、⑦四乗務勤務をなくせよ、の7項目」に改める。

2 2の(12)中「乗務員証の交付と更新費用の会社負担等5項目」を「①乗務員証の交付と更新費用は会社負担にせよ、②勤続年数に応じて公平に新車を与えよ、③12・27通達に基づいて累進歩合制を廃止せよ、④円高差益を還元せよ、⑤洗車設備を十分に確保せよ、の5項目」に改める。

3 2の(13)中「会社はこの団体交渉」以下を次のとおり改める。

会社はこの団体交渉において、組合事務所の貸与については建物の使用の都合から貸与できない、賃金一律60%支給については経営を全く無視した内容の要求で受け入れられない、勤続年数に応じた公平な新車の付与については経営権に属する会社の専権事項であり無理であるなどと一応すべての事項に対して回答したが、そのうち賃金体系については組合に代案を提示し、また社会保険の正常化については検討を約した。

なお、会社は親睦会には事務所の貸与を認めているほか、掲示板についても会社の掲示板の使用を黙認している。

4 3の(4)を次のとおり改める。

昭和63年10月15日、組合は、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、会社はこれにも応じなかった。そこで、組合

は同月21日、大阪府地方労働委員会に対し、本件団体交渉の誠実実施と後記A 1及びA 2に対する一方的な乗務変更、営業車両による不利益取扱いの禁止を求める本件救済申立てを行った。その際、組合は63年（不）第22号事件の救済申立てを取り下げた。

その後も組合は、同年10月24日、11月2日、同月12日、同月23日、12月15日、同月28日、平成元年3月25日、5月29日及び6月7日に会社に対して、重ねて本件団体交渉を開催するよう文書で申し入れ、特に昭和63年11月12日以降は、開催場所を原則として会社としながらも、日時、場所につき、会社の都合によって他の日時、場所において開催したい場合には協議の上決定する旨付記していた。しかし、本件団体交渉は開催されなかった。

なお、親睦会と会社との間では、従業員の勤務体制・賃金等について1か月に1回程度定期的に交渉が行われていた。そして、同年9月22日から12月28日の間、会社は、組合との本件団体交渉に応じなかった時にも、親睦会との間では交渉をもっていた。また、親睦会は、かつて新車配車・出番変更の問題を協議するための委員会を会社との間で構成したこともあった。

5 3の(5)中「同月27日」を「同年3月27日」に改める。

6 4の(2)中「乗務させていた」の次に「(この形態の乗務を以下「相勤」という。)」を加え、同(2)の末尾に次のとおり加える。

A 1とA 2が組んで乗務することになったことについて、営業課長B 1（以下「B 1課長」という。）は本件再審査の審問において、「2人が話をする機会も多くなるだろうと考えて好意的にやった」という旨の証言をしている。

7 4の(5)を次のとおり改める。

昭和63年9月21日以降、A 1とA 2が55号車で相勤することとなったため、両名はB 1課長に対し「会社として何年乗せるのか」と質問したところ、B 1課長は「原則として4年で入れ替えることになっているが、55号車に乗務させることは社長命令である。」旨答えた。

なお、55号車は、同58年5月に初登録され、本件初審申立日現在約5年5か月使用され、走行距離は約48万kmであった。会社では従前、4年車以上の車については水揚げが落ちてくることによって生ずる収入減を補うため、1乗務につき300円の旧車手当を支給していたことがあった。

8 4の(8)の別表2を次のとおり改め、同表の次に次の段落を加える。

なお、この表の中で、摘要欄に☆印を付したものは、いったん廃車となったのを再登録したもの、※印を付したものは、既に昭和63年末までの間に新車に入れ替えることが決まっているもの、あるいはその予定のものである。

(別表 2)

社内 番号	初登録 年月 (昭和)	使用年月	走行距離 (万km)	摘要	社内 番号	初登録 年月 (昭和)	使用年月	走行距離 (万km)	摘要
55	58年5月	5年5か月	48.0		25	61年11月	1年11か月	22.5	
33	59年1月	4年9か月	27.0	☆	35	61年11月	1年11か月	17.2	
17	59年4月	4年6か月	21.2	☆	26	61年12月	1年10か月	20.0	
2	59年11月	3年11か月	不明	※	49	61年12月	1年10か月	19.3	
6	59年11月	3年11か月	不明	※	34	62年1月	1年9か月	16.2	
12	59年11月	3年11か月	36.6	※	36	62年1月	1年9か月	18.9	
29	59年11月	3年11か月	36.5	※	38	62年1月	1年9か月	不明	
30	59年11月	3年11か月	36.6	※	52	62年1月	1年9か月	不明	
10	59年12月	3年10か月	36.7	※	4	62年2月	1年8か月	不明	
18	59年12月	3年10か月	35.7	※	20	62年2月	1年8か月	不明	
23	59年12月	3年10か月	37.7	※	51	62年2月	1年8か月	不明	
39	59年12月	3年10か月	35.9	※	7	62年3月	1年7か月	18.8	
62	59年12月	3年10か月	33.5	※	43	62年3月	1年7か月	不明	
32	60年1月	3年9か月	35.3		45	62年3月	1年7か月	不明	
3	60年2月	3年8か月	33.7		65	62年3月	1年7か月	不明	
27	60年2月	3年8か月	34.9		21	62年4月	1年6か月	13.5	
11	60年6月	3年4か月	不明		50	62年4月	1年6か月	16.0	
42	60年6月	3年4か月	35.3		53	62年4月	1年6か月	14.5	
48	60年6月	3年4か月	28.0		28	62年5月	1年5か月	不明	
54	60年6月	3年4か月	32.8		44	62年5月	1年5か月	16.1	
59	60年6月	3年4か月	27.0		57	62年5月	1年5か月	14.0	
1	60年7月	3年3か月	27.1		64	62年5月	1年5か月	11.7	
46	60年7月	3年3か月	33.4		8	62年10月	1年0か月	不明	
56	60年7月	3年3か月	32.5		24	62年10月	1年0か月	不明	
15	60年9月	3年1か月	27.2		41	62年10月	1年0か月	10.5	
22	60年10月	3年0か月	27.4		47	62年10月	1年0か月	9.1	
13	60年11月	2年11か月	24.7		14	62年11月	11か月	10.0	
31	60年11月	2年11か月	28.1		16	62年11月	11か月	10.7	
58	60年11月	2年11か月	28.7		9	62年12月	10か月	9.8	
19	61年3月	2年7か月	25.7		37	62年12月	10か月	不明	
40	61年4月	2年6か月	23.3		60	63年9月	1か月	不明	
61	61年4月	2年6か月	23.7		63	63年9月	1か月	不明	
66	61年9月	2年1か月	不明		5	63年10月	0か月	不明	

9 4の(9)の末尾に次の段階を加える。

なお、営業用車両の自動車検査（以下「車検」という。）の有効期間は1年であるが、55号車は昭和63年6月に車検を受けている。

第2 当委員会の判断

会社は、初審命令が、①組合からの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、②A1及びA2の両名に対し他の従業員と差別して古い営業車両に乗務させたことはいずれも不当労働行為に当たると判断したことを不服として再審査を申し立てているので、以下順次判断する。

1 組合事務所及び掲示板の貸与等に関する団体交渉について

(1) 会社は、次のとおり主張する。

①組合からの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専権事項であり、当然に団体交渉事項になるものではなく、また、慰安旅行の件については、会社が慰安旅行実施の通知をしたにもかかわらず組合員がこれに応じなかったもので、しかも実施済みであるから団体交渉の必要はない、②組合事務所、掲示板の貸与等のその他の要求事項については、昭和63年5月22日の団体交渉において会社の態度を明確に回答しており、今後団体交渉を行っても組合の主張と平行線を辿ることは明白であり、このような状況は団体交渉拒否の正当な理由となるもので不当労働行為に当たらない、③団体交渉については平成元年2月14日以降労使間で団体交渉を行っているので、救済利益はない。

(2) しかしながら、この点に関する当委員会の判断は、初審命令理由第2の1の(2)について、その一部を次のように改めるほかは、当該判断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「前記第1」とあるのは「前記第1で引用する初審命令理由第1」と読み替えるものとする。

ア (2)のア中「団体交渉事項となりうるというべきであり、」の次に「しかも、配車及び出番変更については、前記第1の4認定のとおり、会社と親睦会との間で委員会を設けて協議がなされた経緯もあり、」を加え、「また、慰安旅行実施の件については、」以下を次のように改める。

また、慰安旅行実施の件については、既に慰安旅行が組合員の不参加のままに終了しているにしても、組合員の福利厚生に係るものとして組合が団体交渉を求めているとみることができるから、単に当該慰安旅行について組合員が不参加であり、あるいはそれが実施済みであるとの理由で団体交渉の必要なしとする会社の主張は採用できない。

イ (2)のイを次のとおり改める。

会社の主張②について検討するに、前記第1で引用する初審命令理由（以下単に「初審命令理由」という。）第1の2の(13)及び前記第1の3認定のとおり、昭和63年5月22日の組合との団体交渉で、会社

は組合事務所及び掲示板の貸与等その他の事項も含めて12項目すべてについて一応回答しているが、そのうち、賃金体系については代案を提示するとともに、社会保険の正常化については検討する旨回答するというかたちで、その日の交渉を終了していることが認められる。してみれば、これをもってすべての項目について労使間で十分なる協議がなされ、双方納得の上で決着をみたとするには無理がある。もっとも、組合の本件団体交渉申入れは上記団体交渉から約4か月後になされたもので、組合の対応にもいささか問題なしとしない。しかしながら、組合は、本件団体交渉の申入れにおいては、初審命令理由第1の3の(1)及び(3)認定のとおり、その要求事項を、「63.3.31要求書」における12項目の要求事項のうち6項目にしぼり(ただし、「⑦配車及び出番変更は協議して決定すること、⑧その他の労働条件について」を付加)、新たに2項目(一方的な配車、出番変更の件及び慰安旅行の件)を追加して改めて申し入れているのである。

ところで、組合事務所及び掲示板の貸与については、前記第1の3及び4認定のとおり、会社は、親睦会には事務所を貸与し、会社の掲示板の使用を黙認しているのであり、そのほか、親睦会との間ではほぼ毎月定期的な交渉の場をもっていることが認められる。

以上を総合して考えると、同年5月22日に行われた一度だけの団体交渉で既に明確に回答しているとして、その後の団体交渉に応じようとするしない会社の態度は、組合との間で真摯に問題の解決を図ろうとする姿勢に欠けた不誠実なものといわざるをえず、従って会社主張は採用できない。

ウ (2)のウ中「前記イ」を「上記イ」に改める。

エ (2)のエの末尾の「不当労働行為である」を「不当労働行為であるとした初審命令は相当である」に改める。

2 組合員の55号車乗務について

(1) 会社は、次のとおり主張する。

① A2は、昭和62年5月から既に55号車に乗務しており、一方、A1は同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と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り、その配車、相勤の決定に当たっては乗務員の出勤状況、勤務成績を考慮して決めるのは当然であって、この点初審判断が誤っているのは明白である。なお、55号車は車検を経て使用されているのであるから整備は十分で、営業車としての運行に別段の支障がなかったため平成元年2月の車両入替えまで使用していたものである。

② 会社は、新車入替え等による配車の変更を順次行っており、平成元年2月16日にはA1及びA2に対し26号車への乗務替えを行っているため不利益は解消されている。

(2) よって、以下判断する。

ア 初審命令理由第1の4の(1)及び(2)認定のとおり、A2は、昭和58年5月にはじめて会社から新車両の配車を受け、同62年5月に同車両の廃車に伴い、その代替車として当時使用年数約4年の55号車の配車を受け、以後同車に乗務したことが認められ、一方、A1は、同55年10月ころに新車両の配車を受けたのをはじめとして、その後同58年10月ころ再び新車両の配車を受け、同63年9月20日に同車の廃車に伴い、その代替車として既にA2が乗務している55号車の配車を受け、以後A2と組んで乗務することとなったことが認められる。

そこでまず、問題となっている55号車についてみると、前記第1の7及び8認定のとおり、初審申立て当時既に約5年5か月使用され、走行距離も約48万kmと使用年数、走行距離のいずれをみても会社の全車両66台の中でも群を抜いている。

しかも、初審命令理由第1の4の(7)認定のとおり、同車両には短期間に多くの不調箇所が発生し、再三の修理を必要としていたこと、さらに、同4の(9)及び前記第1の9認定のとおり、未だ車検の有効期間を残しているにもかかわらず車両替え後すぐに廃車していることからすれば、営業車両としてみた場合、果たしてそれにふさわしい車両であったかという疑問なしとしない。

ところで、初審命令理由第1の4の(8)及び前記第1の8認定のとおり、当時会社では、使用年数4年かつ走行距離40万kmを超える車両は55号車以外にないことからみて、特段の事情のない限り、走行距離40万kmを超えない範囲で新車と交換していたことが窺われる。

このことからすると、会社が55号車をさておいてこれよりも登録年数の新しい59年登録車を新車に切り替えることを決定ないし予定していたということは、不自然である。なお、55号車が、上記59年登録車よりも程度のよい車両であるとの疎明はない。

さらに、前記第1の7認定のとおり、会社では以前4年車以上の車両の乗務については水揚げが落ちるとして旧車手当の支給がなされていたことがあることからすれば、会社の車両中で使用年数4年をはるかに超え、最も古い55号車に乗務させられることは、不利益な取扱いであるといわざるをえない。

イ また、55号車についてA1とA2とが相勤していたことについてみると、前記第1の7認定のとおり、B1課長が「原則として4年で入れ替えることになっているが、55号車に乗務させることは社長命令である」旨述べていること、さらに初審命令理由第1の4の(2)認定のとおり、会社では1台の車両について乗務員2名による相勤をさせることが原則であったことが認められるものの、これまでA1とA2が組んで乗務したことがなく、前記第1の6認定のとおり、B1課長が「A1とA2を組ませたのは、2人が話をする機会も多くなるだろうと考えて好意的にやった」旨の証言をしているが、この証言は措信し

がたく、むしろ別の意図からなされたとみざるをえない。そうすると、A 1 の乗務する60号車の廃車の際、当時A 2 がたまたま組んで乗務する者がいなかったのがA 1 の勤務成績等を考慮してA 1 を相勤させたとする会社の主張は採用できない。

ウ さらに、初審命令理由第1の2の(7)、(10)及び(11)認定のとおり、当時のB 2 社長及びB 3 係長がA 1 とA 2 に対してたびたび組合を嫌悪する発言をしていること、加えて初審命令理由第1の2の(6)、(8)、(9)及び(12)並びに前記第1の1及び2認定のとおり、組合結成後、会社は、組合からの再三にわたる団体交渉の申入れに対してもいずれも拒否し、これに対して組合が抗議するという労使の対立した状況下にあったことを併せ考えると、会社が55号車にA 2 を昭和63年9月21日以降も引き続き乗務させるとともにA 1 をA 2 と組ませて55号車に乗務させたことは、同人らの組合活動を嫌悪して同人らを他の従業員と比べて不利益に取り扱い、このことにより組合の弱体化を企図したものとみることができ、これを不当労働行為であると判断した初審命令は相当である。

エ 次に、会社は、A 1 及びA 2 に対しては、平成元年2月16日以降26号車への乗務替えを行っているので同人らの不利益は解消されていると主張する。

確かに初審命令理由第1の4の(8)、(9)及び前記第1の8認定のとおり、平成元年2月16日、会社は、使用年数約2年、走行距離20万kmと比較的新しい26号車への乗務替えを行ったことが認められる。このことからすれば、2月16日以降についての同人らに対する不利益な取扱いは解消したとも解される。しかしながら、会社が昭和63年9月21日から平成元年2月15日までの間においてA 1 及びA 2 を古い車両に乗務させたことについては上記判断のとおりであるので、この部分については初審命令主文第2項の内容を維持することが相当である。

以上のとおり、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5年12月15日

中央労働委員会
会長 萩澤清彦 ㊟