

場合（以下、従業員の自家用車での通勤を「マイカー通勤」という。）にも、公共交通機関を利用した場合と同じく通勤定期乗車券購入代金（以下「定期代」という。）相当額を通勤手当として支給していたが、13年6月、再審査申立人X組合（以下「組合」という。）に対し、B3会社の事業所において実施されていたのと同様のものであり、マイカー通勤の距離に応じた額を支給する通勤手当の制度（以下これを「自動車通勤手当制度」という。）を導入することを提案した。その後、組合とB1会社及びB2会社（14年6月1日以降はY1会社）とは、自動車通勤手当制度の実施を議題とする団体交渉を多数回行ったが、組合は、従来の通勤手当より減額になるとして同意しなかった。Y1会社は、16年2月16日開催の団体交渉において、同年4月1日から自動車通勤手当制度を実施することを通告し、同年3月25日支給の給与において、組合の組合員に対し、同年4月分以降の自動車通勤手当を支給した。

- (3) 組合は、Y1会社が、組合との合意を経ることなく、16年3月支給分給与において、組合の組合員に対し自動車通勤手当制度を実施したことが労働組合法（以下「労組法」という。）7条1号及び3号に該当する不当労働行為であるとして、16年3月15日、東京都地方労働委員会（現在は、東京都労働委員会。以下、両時期を通じて「東京都労委」という。）に救済申立てを行った。
- (4) 東京都労委は、20年10月21日付けで、前記(3)のY1会社の行為は不当労働行為には該当しないとして、組合の救済申立てを棄却し、同年11月19日、当事者双方に対し、命令書（写）を交付した（以下「初審命令」という。）。
- (5) 組合は、前記(4)の初審命令を不服として、20年12月1日、当委員会に対し、本件再審査を申し立てた。
- (6) なお、Y1会社は、グループ企業の再編により24年5月21日付け

でB 4 会社に組織変更し、B 4 会社は、29年1月1日付けでB 3 会社に吸収合併され、さらに、B 3 会社は、同年4月1日付けでB 5 会社に吸収合併されてY 2 会社となり、同社が再審査被申立人としての地位を承継した（以下、再審査被申立人たる地位を承継したY 2 会社を「会社」という。）。

2 請求する救済内容の要旨

- (1) 自動車通勤手当制度を組合の組合員に対し一方的に実施しないこと
- (2) 謝罪文の掲示及び社内報への掲載

3 本件の争点

Y 1 会社が、組合との合意なく自動車通勤手当制度を実施したことは、労組法7条1号の不利益取扱い及び同条3号の支配介入に当たるか。

第2 当事者の主張の要旨

1 組合の主張

- (1) 従来、B 1 会社及びB 2 会社における通勤手当は、通勤手段にかかわらず公共交通機関を利用した場合の定期代相当額が支払われており、この取扱いは30年以上にわたり労使間で異議なく運用され、労使慣行として実施されてきた。マイカー通勤をしている者は、油槽所等の勤務地への公共交通機関が不便なため、やむなくその通勤方法を選択しているものであり、自家用車を私用に使うこともあるが、主に通勤のために使用することによって、支給される通勤手当以上の費用を負担させられてきた。しかるに、Y 1 会社は、組合の同意を得ることなく自動車通勤手当制度を強行実施した。このことにより、マイカー通勤をしている組合の組合員5名は、いずれも従来受け取っていた通勤手当の額よりも減額された。そして、Y 1 会社は後記イのとおり組合を敵視ないし否認していたのであるから、労組法7条1号の不利益取扱いに該当する。
- (2) 組合は、自動車通勤手当制度の導入そのものに対して絶対反対してい

たものではない。組合は、多数回にわたる団体交渉で、従前の通勤手当を下回らず、かつ自動車購入費用や自動車重量税等、自家用車の購入と維持に関わる費用を基本とすることを何度も提案をしたが、Y 1 会社は組合の提案をことごとく拒否し、当初の提案に固執した。B 1 会社及び B 2 会社あるいは Y 1 会社は、昭和 5 7 年の組合結成以来、組合を敵視し、組合に対して他の労働組合とは全く異なる差別的対応を一貫して行っており、本件における自動車通勤手当制度の一方的強行実施は、他の労働組合と合意した内容を組合に押し付けることにより、組合を否認するものであって、労組法 7 条 3 号の支配介入に該当する。

2 会社の主張

B 1 会社及び B 2 会社では、B 3 会社との事業統合に伴い、各社の人事・給与制度等を統一する必要性が生じ、それまで B 3 会社において実施されていた自動車通勤手当制度を B 1 会社及び B 2 会社にも導入することとした。導入に際しては、B 1 会社及び B 2 会社は、組合に対しても、他の労働組合に対しても、同時期に同一内容の提案を行い、他の労働組合がいずれも自動車通勤手当制度の導入に同意し、1 4 年 4 月以降は組合の組合員以外の全ての従業員に対して自動車通勤手当が支給されることとなった。このような状況の中で、B 1 会社及び B 2 会社あるいは Y 1 会社は、約 2 年間にわたって、組合の同意を得るべく誠実に団体交渉を重ね、その間は組合の組合員への実施を見送ってきたが、他の従業員と異なる取扱いをそれ以上続けることができなかつたことから、1 6 年 3 月に至り、組合の組合員に対しても自動車通勤手当制度を実施したものであり、このような経過を経て、組合の組合員は、他の労働組合の組合員と同じ取扱いを受けることになったのである。したがって、同月以降、自動車通勤手当制度を組合の組合員に適用したことには合理的理由があり、また、組合の組合員に不利益が生じているということもできないから、労組法 7 条 1 号及び 3 号

には該当しない。

第3 当委員会の認定した事実

1 当事者等

(1) 会社は、肩書地に本社を置き、全国に支店、営業所、油槽所等を有して、石油製品の製造・販売等を行っている。本件の初審申立時の被申立人はY1会社であったが、前記第1の1(6)の経緯により、会社が再審査被申立人としての地位を承継した。27年末現在のB4会社の従業員は592名であった。

(2) 組合は、肩書地に事務所を置き、本件初審結審時（20年7月1日）にはB1会社、B2会社又はY1会社の従業員及び元従業員であった33名の組合員により組織されていたが、その後、組合員の定年退職等により、現在はB1会社、B2会社、Y1会社又はB4会社を退職又は解雇された元従業員により組織されている。本件再審査結審時（29年1月24日）の組合員は29名であった。

なお、組合は、昭和27年に結成されたC1組合から分離・独立して結成された労働組合である。

2 従前の労使関係

(1) 組合は、昭和57年9月25日の結成直後、B1会社及びB2会社に対し、組合結成を通知し、団体交渉を要求するとともにC1組合費のチェック・オフを停止するよう要求した。これに対し、B1会社及びB2会社は、昭和58年3月までC1組合員としてのチェック・オフを継続するとともに、同年6月まで団体交渉に応じなかった。

(2) 昭和59年4月20日の争議行為時において、組合の組合員が建造物侵入の容疑で逮捕、起訴される事件が発生し、B1会社は、そのうち5名の組合員を懲戒解雇した。組合は、上記懲戒解雇等が不当労働行為に当たるとして、B1会社及び当時の同社の管理職であった個人6名を被

申立人として大阪府地方労働委員会（現在は、大阪府労働委員会。以下、両時期を通じて「大阪府労委」という。）に救済を申し立て（大阪府労委昭和59年（不）第51号及び同第80号事件）、大阪府労委は、16年11月5日付けで、個人6名に対する申立てを却下し、B1会社に対する申立てを棄却する命令を発した。組合はこれを不服として当委員会に再審査を申し立て（中労委16年（不再）第65号事件）、本件再審査結審時現在、当委員会に係属中である。

- (3) 組合は、昭和57年の組合結成以降、前記(2)の事件以外にも、全国各地で、会社の前身であるB1会社、B2会社、Y1会社及びB4会社を被申立人として、多数の不当労働行為救済申立てを行った。これらのうち、本件再審査結審時現在、組合又はその下部組織が当事者となっている再審査申立事件は、本件及び前記(2)の事件も含め19件が当委員会に係属中である。

3 B1会社及びB2会社とB3会社との事業統合

- (1) B1会社及びB2会社は、12年7月1日、B3会社と事業を統合し、B3会社が製造・物流部門を担うとともに、新たに設立したB6会社に燃料油、潤滑油等の販売業務を、同じくB7会社に経理、ファイナンス、人事、情報システム、広報、調達等の業務を、それぞれ委託することとした。このため、B1会社及びB2会社の従業員は、全員がB3会社、B6会社、B7会社のいずれかに在籍出向することとなり、B1会社、B2会社及びB3会社各社の従業員は担当部門ごとに設けられた部署に所属し、同じ職場で働くこととなった。これに伴い、B1会社、B2会社及びB3会社における組合以外の労働組合は、C1組合、C2組合、C3組合、C4組合及びC5組合が併存する状態になった（13年10月、C2組合とC3組合は合同し、C6組合となった。）。
- (2) 14年6月1日付けで、B1会社は、B2会社及びB6会社、B7会

社の3社を吸収合併し、Y1会社となった。

4 通勤手当制度の変遷等

- (1) B1会社及びB2会社は、後記7のとおり、13年10月支給分給与以前にあっては、従業員がマイカー通勤をした場合にも、自家用車の燃料代や維持費等に充当させるため、公共交通機関を利用した場合の計算による定期代相当額を通勤手当として支給していた。

なお、B3会社においては、13年10月以前から、マイカー通勤をしている従業員に対し自動車通勤手当を支給していた。

- (2) B1会社及びB2会社は、組合の組合員以外の従業員に対しては12年9月から、組合の組合員に対しては13年3月から、従業員に対する通勤手当の支給方法を、従来の1か月定期代相当額の毎月支給から、電車通勤については6か月定期代相当額を、バス通勤については3か月定期代相当額の2倍の額を、年2回、3月と9月に前払いするという方法に変更し実施した。

組合は、14年3月22日、B1会社及びB2会社が、組合との合意なく上記のように通勤手当支給方法を変更し実施したことが不当労働行為に当たるとして、東京都労委に救済を申し立てた（B1会社に対する申立ては東京都労委14年（不）第18号事件、B2会社に対する申立ては同第19号事件）。東京都労委は、上記両事件を、組合との合意なく住宅手当の基本給調整を実施したことが不当労働行為であると主張して組合が同年1月24日に救済を申し立てた東京都労委14年（不）第4号事件に併合して審査し、19年9月18日付けで、各申立てをいずれも棄却する命令を発した。組合はこれを不服として当委員会に再審査を申し立てたが（中労委19年（不再）第62号事件）、当委員会は、29年3月15日付けで、再審査申立てを棄却する命令を発した。

- (3) 組合は、13年2月16日に開催されたB1会社との団体交渉におい

て、前記(2)の通勤手当支給方法の変更は実質的な収入減である、特にマイカー通勤を行っている組合の組合員は通勤定期乗車券を購入しておらず、収入減は顕著であるなどと主張した。これに対し、B1会社は、マイカー通勤を行っている者については別途考えている旨述べた。

5 自動車通勤手当制度に関するB1会社及びB2会社の提案の内容並びに団体交渉の経緯

(1) 13年6月の提案内容とそれをめぐる団体交渉

ア B1会社は、13年6月6日に開催された団体交渉において、B2会社は、同月7日に開催された団体交渉において、組合に対し、「自家用車通勤手当の改定（案）」、「自家用車通勤手当・料率算定フォーマミュラー」及び「自家用自動車・通勤手当の改定－補助資料」と題する資料により、B3会社において実施されていたものと同様の自動車通勤手当制度の導入の提案を行い（以下「第1次提案」という。）、マイカー通勤をする者に対する通勤手当を実態に合わせて支給する旨説明した。

その概要は、支給対象となる事業所に勤務する従業員のうち、マイカー通勤を選択した者に対し、自宅から勤務地までの走行距離に応じて、一定の単価を基に算出した金額を支給するものであり、具体的な内容は以下のとおりであった。

(ア) 支給対象となる事業所

B1会社及びB2会社の事業所である油槽所（LPG油槽所を含む。）及び潤滑油工場

(イ) 通勤手段

自家用車で通勤する場合に支給する。通勤手段として自家用車を使用するか、公共交通機関を利用するかは、各人の選択に委ねられており、公共交通機関の利用を選択した者には、従来どおり、公共

交通機関を利用した場合の計算による通勤手当を支給する。

(ウ) 手当の算定方法

自宅から勤務場所までの往復距離に1キロメートル当たり18円を乗じ、下記(エ)の支給対象期間におけるB1会社及びB2会社の営業日数を乗じた金額とする。

1キロメートル当たり18円の算定根拠は、次のaないしcの合計額であり、必要に応じて半年ごとに見直す。

a ガソリン代

1キロメートル当たり11.0円

6か月ごとに全国平均を算定し単価を改定する。

b メンテナンス費用

1キロメートル当たり3.13円

オイル、タイヤ、自動車検査登録費用等の一般的な年間負担額を一般的な年間走行距離で除した金額の50パーセントとする。

c 任意保険料

1キロメートル当たり3.85円

一般的な年間任意保険料(12万円)を一般的な年間走行距離で除した金額の50パーセントとする。

(エ) 支給対象期間及び支給方法

4月1日から9月30日までの期間の分について3月に支給し、10月1日から翌年3月31日までの期間の分について9月に支給する。

イ B1会社は、13年10月18日に開催された団体交渉において、B2会社は、同月19日に開催された団体交渉において、組合に対し、通勤手当を実態に合わせて支給するのが第1次提案の趣旨である旨述べた。これに対し、組合は、B1会社及びB2会社の提案する自動車

通勤手当制度の導入は、従業員が通勤時間等を考慮して購入している自動車を経費節減のために使おうとしているものである旨述べ、第1次提案に同意しなかった。

なお、B1会社及びB2会社は、説明内容と実際の計算結果の数値にずれがあったので、再提案させてもらいたい旨述べた。

(2) 13年12月の提案内容とそれをめぐる団体交渉

ア B2会社は、13年12月14日に開催された団体交渉において、組合に対し、「自家用車通勤手当の再改定提案－経緯」、「料率算定フォーミュラの再提案内容」及び「駐車料金補助：新規提案」と題する資料により、前記(1)ア(ウ)の手当の算定方法について、次の(ア)のとおり変更するとともに、新たに(イ)のとおり駐車料金を補助する内容の自動車通勤手当制度の改訂提案を行った（以下「第2次提案」という。）。また、B1会社は、同月20日に、組合に対し、上記第2次提案の資料を交付した。

(ア) 手当の算定方法

自宅から勤務場所までの往復距離に1キロメートル当たり20円を乗じ、前記(1)ア(エ)の支給対象期間におけるB1会社及びB2会社の営業日数を乗じた金額とする。

1キロメートル当たり20円の算定根拠は、次のaないしdの合計額であり、必要に応じて半年ごとに見直す。

a ガソリン代

1キロメートル当たり9.8円

6か月ごとに全国平均を算定し単価を改定する。

b メンテナンス費用

1キロメートル当たり4.1円

オイル、タイヤ、自動車検査登録費用等の年間負担額について、

費用実態を反映した金額に見直した。

c 任意保険料

1キロメートル当たり5.1円

前記(1)ア(ウ)cの12万円を8万円に変更し(減額の理由は後記(3)アのとおり)、50パーセントではなく全額とする。

d 自動車損害賠償責任保険料(新規提案)

1キロメートル当たり0.8円

新車登録時及び自動車検査登録時の自動車損害賠償責任保険料を一般的な年間走行距離で除した金額とする。

(イ) 駐車料金補助(新規提案)

一定の条件において、駐車場料金を補助する。

イ B1会社は、14年1月11日に開催された団体交渉において、組合に対し、自動車通勤手当制度の第2次提案についての主な変更点を説明した。

ウ 組合は、14年2月25日にそれぞれ開催されたB1会社及びB2会社との団体交渉において、自動車通勤手当制度の第2次提案について同意しない旨回答した。

B1会社及びB2会社は、組合に対し、自動車通勤手当制度の実施については今後更に交渉していきたいと考えている旨述べた。

エ Y1会社は、14年11月8日に開催された団体交渉において、組合に対し、同年10月時点でY1会社グループ内の組合の組合員以外のマイカー通勤者は全員が新しい取扱いに従っている旨を述べ、さらに、従来の取扱いに従って、マイカー通勤しているにもかかわらず公共交通機関の利用による通勤手当を受けている者は、事故が起きた場合、通勤災害の認定に際して不利な取扱いになる可能性がある旨述べるとともに、実態と異なる通勤手当の支給について、監査部門からは

正すべきであるとの指摘を受けており、15年4月から新しい方法をとってほしい旨述べた。

オ Y1会社は、14年12月4日に開催された団体交渉において、前記エの同年11月8日の団体交渉における発言について、マイカー通勤をしている者が自動車通勤手当を受けているか否かは、通勤災害の認定には関係ないので訂正する旨述べた。

組合は、Y1会社の提案する自動車通勤手当制度の実施は労働条件の改悪であり、了解するには時間がかかる、手当が減るのに経過措置がなさすぎる、どういうものなら合意できるのか精力的に話し合いたい旨述べた。

(3) その後の団体交渉

ア 組合は、15年2月28日に開催された団体交渉において、第2次提案で任意保険料補助の算定の基礎が12万円から8万円に変更になった理由を質した。これに対し、Y1会社は、マイカー通勤している15ないし16名に聞き取り調査をした結果、任意保険料が概ね8万円以下であることが明らかになった旨述べた。

組合は、自動車購入費用が入っていないこと並びに自動車税及び自動車重量税を除外していること理由を質した。これに対し、Y1会社は、通勤手段については原則は公共交通機関であり、マイカー通勤して下さいとは言っていない、自家用車を使用した方が便利な場合は自動車通勤手当で燃料代や維持費等をカバーしようということである、マイカー通勤は個人所有の自家用車の使用でありその費用の全てを手当するものではないなどと述べた。

組合は、次回以降、今回の議論等も含めて組合から提案する旨述べた。これに対し、Y1会社は、これだけ時間をかけているのだから最終的には実施せざるを得ないのではないかなどの旨を述べた。

イ Y1会社は、15年3月14日に開催された団体交渉において、同年4月からの自動車通勤手当制度の実施を半年間延期し、同年10月から実施したい旨述べた。

ウ 組合は、15年5月23日に開催された団体交渉において、Y1会社に対し、「自動車通勤手当提案に対する組合の提案」と題する文書により、自動車通勤手当制度についての提案を行った（以下「5.23組合提案」という。）。

5.23組合提案において、組合は、Y1会社から自動車通勤手当制度の提案がある以前に実際の通勤手段が通勤手当との関係で問題となったことはなく、マイカー通勤している者は通勤の不便さのため自家用車を所有することによって通勤手当以上の費用を事実上負担しているのであって、マイカー通勤して下さいとは言っていないとのY1会社の発言は聞き捨てならない旨述べた上で、現行の通勤手当を下回らないことを前提に、自動車購入費用、自動車重量税等を算定費用から除外せず、自動車購入と維持に関わる必要な費用をベースに算定すべきであるなどとした上で、任意保険料、自動車重量税及び自動車購入費用については、営業職の従業員が業務のために使用する自家用車（以下「TMカー」という。）について手当を支出するための基準（以下「TMカーポリシー」という。）に準拠して取り扱うよう求めた。

なお、TMカーポリシーにおいては、自動車通勤手当の内容に加え、自動車購入費用の融資制度を利用した場合の償還費用の一部を定率走行手当として支給するほか、自動車重量税についても手当を支給していた。また、任意保険料に対する手当の算定方法も自動車通勤手当とは異なっていた。

エ Y1会社は、15年6月20日に開催された団体交渉において、組

合に対し、「自動車通勤手当に関する会社の基本的立場及び組合所論に対する見解」と題する文書を交付し、5.23組合提案に対する見解（以下「6.20会社見解」という。）を提示した。

6.20会社見解において、Y1会社は、①B1会社及びB2会社では油槽所におけるマイカー通勤者は少数であり、B1会社及びB2会社はマイカー通勤を黙認してきただけである、②自動車重量税や自動車購入費用のような車両購入や所有に係る費用に対する補助を行う考えはない、③通勤交通費は実費弁済的な色合いが強く妥当な範囲内で手当を設定している旨述べた。

また、Y1会社は、組合が自動車通勤手当をTMカーポリシーに準拠して取り扱うよう求めた点については、業務に使用するTMカーとは同列に論じられないとして提案を変えるつもりはないとし、既に組合以外の労働組合は提案に合意しており、組合も理解してほしい旨述べた。これに対し、組合は、Y1会社が提案を変えるつもりはないとする点について、同社がC6組合とC4組合が第1次提案の内容で妥結した後、C1組合と交渉して第2次提案の内容に変更していることを指摘した。

オ 組合は、15年7月25日に開催された団体交渉において、Y1会社に対し、「自動車通勤手当提案に対する組合の反論と質問事項」と題する文書を提示した。

この中で、組合は、①B1会社及びB2会社では油槽所におけるマイカー通勤者は少数であると述べているのは事実と反する、②マイカー通勤を黙認してきたと述べているが、従業員がマイカー通勤をした場合も公共交通機関を利用したものとする取扱いは30年以上にわたって行われ、労使間で異論なく運用され続けてきた、③通勤交通費は実費弁済的な色合いが強いと述べるのであれば、なおさら自動車購入

費用や自動車重量税が算定の根拠から除外されているのはおかしいなどと述べて、6.20会社見解に対して反論した。

カ Y1会社は、15年9月2日に開催された団体交渉において、「自動車通勤手当に関する会社の基本的立場及び組合所論に対する見解(Ⅱ)」と題する文書を示し、6.20会社見解に補足して考え方を述べた。

この中で、Y1会社は、①TMカーは、業務上の必要性を判断して、購入の段階から様々なルールを遵守することを前提に手当を支給しているものであり、通勤の手段として用いる自家用車とは本質的にその位置付けが異なる、②マイカー通勤者が少数との認識は、全従業員に対して少数との意味である、③組合とは実費概念の捉え方が異なり、自動車購入費用や自動車重量税のような、自家用車を保有することから発生する費用の全てを負担するものではない旨述べた。

キ 組合とY1会社は、15年10月14日に開催された団体交渉において、自動車通勤手当制度の実施について、16年4月まで交渉を継続していくことを確認した。

ク Y1会社は、16年1月30日に開催された団体交渉において、組合に対し、同じ従業員なのに取扱いに違いがあるのは公平性の点で問題があるので、同年4月以降、Y1会社提案の自動車通勤手当制度を組合の組合員に対し適用することを考えている旨述べた。

これに対し、組合は、納得して合意した他の労働組合の組合員と、反対して拒否している組合の組合員とに取扱いに違いがあるのは仕方ないことである旨述べた。

ケ 組合は、16年2月16日に開催された団体交渉において、Y1会社に対し、①現行の通勤手当を下回らない、②自動車購入費用や自動

車重量税などを除外せず、合理的な提案を行うべきであるとして、再度提案を行った。

これに対し、Y1会社は、上記組合の提案について聞き置いたとした上で、これ以上話を詰めるのは難しいと考える、同年4月1日以降実施させてもらうので、自動車通勤手当の申請を行ってほしい旨述べた。

6 組合の組合員に対する自動車通勤手当の支給

- (1) Y1会社は、16年2月20日、組合の組合員のうち、自動車通勤手当の対象者であるA1、A2、A3、A4及びA5の5名（以下、5名を併せて「A1ら5名」という。）に対して、①13年6月以降、組合と協議してきたが、現時点で同意が得られていないこと、②14年4月以降、組合の組合員以外の該当者は自動車通勤手当に変更しており、一部の者だけ異なる取扱いにはできないこと、③16年4月以降、自動車通勤手当を適用することとし、人事部宛てに同年3月5日までに申請すべきこと等を記載した「自動車通勤手当の申請について」と題する文書を送付した。

A1ら5名は、組合との合意がなされていないとして、自動車通勤手当の申請を行わなかった。

- (2) Y1会社は、16年3月5日、前記(1)の自動車通勤手当の申請を行わなかったA1ら5名に対し、①同年3月支給分給与で自動車通勤手当を支払うので、自宅から勤務事業所までの片道の通勤距離を人事部宛てに同月12日までにメールで知らせること、②連絡がない場合は、Y1会社が調査した距離で計算すること等を記載した「自動車通勤手当の申請について」と題する文書を送付した。

A1ら5名は、自宅から勤務事業所までの片道の通勤距離を人事部宛てに連絡しなかった。

(3) 16年3月15日、組合は、Y1会社が、組合との合意を経ることなく、同年2月16日に開催された団体交渉において自動車通勤手当制度の実施を通告し、同年2月20日及び同年3月5日にA1ら5名に対し同手当を申請するよう求めたこと（前記5(3)ケ、6(1)、(2)）が不当労働行為に当たるとして、東京都労委に本件救済申立てを行った。

(4) Y1会社は、A1ら5名に対し、16年3月25日支給の給与において、Y1会社が調査した自宅から勤務事業所までの片道の通勤距離に基づいて、第2次提案の内容による同年4月分から同年9月分までの自動車通勤手当を支給した。

7 組合の組合員以外の従業員に対する自動車通勤手当の支給

B1会社、B2会社及びB3会社は、13年6月に、組合以外の労働組合に対しても、組合に提案したものと同一内容の自動車通勤手当制度の第1次提案を行い、同年10月までにC1組合を除く組合以外の各労働組合と第1次提案の内容で合意し、組合及びC1組合の組合員を除く従業員に対し、同月支給分給与から同内容による自動車通勤手当制度を実施した。

その後、B1会社、B2会社及びB3会社は、同年12月に、組合以外の労働組合に対しても、組合に提案したものと同一内容の自動車通勤手当制度の第2次提案を行い、14年4月までに組合以外の各労働組合と第2次提案の内容で合意し、組合の組合員を除く全従業員に対し、同月支給分給与から同内容による自動車通勤手当制度を実施した。

8 マイカー通勤をしている組合の組合員の通勤事情等

(1) C7市所在のB8油槽所は、石油元売り各社や火力発電所などがある埋立地にあり、同油槽所に通うための朝夕の通勤時間帯のバスは、16年3月頃には1時間に2ないし3本であった。B8油槽所に勤務していたA1は、午前7時頃からの早朝勤務などのためにマイカー通勤をせざるを得ない状況にあった。また、同油槽所に勤務していたA2もマイカ

一通勤をしていた。同油槽所に勤務していた従業員の大多数もマイカー通勤をしていた。

A 1 は、15 年 9 月には 6 か月定期代相当額として 15 万 5 4 2 0 円の通勤手当を支給されたが、16 年 3 月には 7 万 7 4 4 0 円の自動車通勤手当を支給された。

- (2) C 8 市所在の B 9 油槽所は、市街地から離れた場所にあり、同油槽所に通うための朝夕の通勤時間帯のバスは、16 年 3 月頃には 1 時間に 1 本程度であった。B 9 油槽所に勤務していた従業員は、徒歩で通勤できる者以外はマイカー通勤をしており、同油槽所に勤務していた A 3 及び A 4 もマイカー通勤をしていた。

A 3 は、15 年 9 月には 6 か月定期代相当額として 9 万 3 3 6 0 円の通勤手当を支給されたが、16 年 3 月には 4 万 8 4 0 0 円の自動車通勤手当を支給された。

- (3) 16 年 3 月頃に C 9 市所在の B 1 0 工場に勤務していた A 5 はマイカー通勤をしていたが、これは、自宅から公共交通機関を利用した場合の所要時間約 1 時間 2 0 分に対し、マイカー通勤による所要時間は約 4 5 分であったとの事情によるものであった。

A 5 は、15 年 9 月には 6 か月定期代相当額として 15 万 2 0 1 0 円の通勤手当を支給されたが、16 年 3 月には 6 万 7 7 6 0 円の自動車通勤手当を支給された。

第 4 当委員会の判断

- 1 組合は、通勤手当について通勤手段にかかわらず公共交通機関を利用したものとする取扱いは 3 0 年以上にわたり労使間で異議なく運用され、労使慣行として実施されてきたものであり、Y 1 会社が組合の同意を得ることなく自動車通勤手当制度を強行実施したことは、組合の組合員に通勤手当の減額という不利益をもたらし、また、他の労働組合との合意を組合に

押し付け、組合を否認するものであって、労組法7条1号の不利益取扱い及び同条3号の支配介入に該当すると主張する。

これに対し、会社は、自動車通勤手当制度の実施は、合理的理由に基づくものであり、組合に対しても他の労働組合に対しても、同時期に同一内容の提案を行ったものである上、他の労働組合の組合員にこれを実施した後も組合の同意を得るべく誠実に交渉を重ねたが合意に至らず、これ以上他の労働組合の組合員と異なる取扱いを継続することができなかったことから、組合の組合員への実施に至ったのであって、この結果、組合の組合員は他の労働組合の組合員と同じ取扱いを受けることになったにすぎないのであるから、労組法7条1号及び同条3号のいずれにも該当しないと主張する。

2(1) B1会社及びB2会社の提案した自動車通勤手当制度の内容についてみると、従業員がマイカー通勤を選択した場合については、公共交通機関を利用した場合の計算による定期代相当額を通勤手当として支給するとの従来の方法を、自宅から勤務地までの走行距離に応じて一定の単価を基に算出した金額を支給するとの方法に変更するものであり、同制度の実施により、組合の組合員であるA1ら5名の通勤手当の支給額は従前の支給額に比して減額となり、その減額幅も小さいとはいえなかったことが認められる（前記第3の4(1)、5(1)ア、8(1)ないし(3)、審査の全趣旨）。

(2)ア 自動車通勤手当制度導入の経過についてみると、B1会社及びB2会社は、12年7月1日のB3会社との事業統合に伴い、B1会社、B2会社及びB3会社各社の従業員が担当部門ごとに同じ職場で働くこととなったところ（前記第3の3(1)）、B3会社とB1会社及びB2会社とでは、マイカー通勤の場合の通勤手当の制度が異なっていて（同4(1)）、上記3社の労働条件を統一する必要性があったことから、

経営の選択として、B 3 会社において実施されていたのとほぼ同様の自動車通勤手当制度をB 1 会社及びB 2 会社あるいはY 1 会社に導入することを決定したものであって（同 5 (1)ア）、従来の方法に替わる自動車通勤手当制度を実施することとしたことについては、経営上の必要性に基づく相応の合理性が認められるし、その対象も、組合の組合員のみではなく全従業員を対象として実施されたものであって（同 7）、組合の組合員をそれ以外の従業員と比較して殊更差別的に取り扱ったものとはいえない。

イ また、組合の組合員に対する自動車通勤手当制度の実施に至るまでの団体交渉の経緯についてみると、Y 1 会社は、①組合以外の各労働組合にも組合と同時期に同一内容の自動車通勤手当制度を提案したこと、②組合以外の各労働組合と合意が成立して組合の組合員以外の全ての従業員に対し同制度が適用された1 4 年 4 月以降も組合の組合員についてはその適用を延期して、複数回にわたる団体交渉において同制度導入の趣旨や提案の内容等を組合に説明したこと、③これに対し組合は、1 3 年 6 月の第 1 次提案から 2 年近くが経過した 1 5 年 5 月 2 3 日の団体交渉において初めて 5. 2 3 組合提案をし、主に自動車購入費用や自動車重量税等を自動車通勤手当の算定対象に含むべきかをめぐって Y 1 会社と対立したこと、④その後の団体交渉においても両者の主張に歩み寄りは見られず、1 6 年 2 月頃には、同制度の実施についての団体交渉は行き詰まりの状態となるに至っていたこと、⑤このような経過を経て、Y 1 会社は、他の従業員との公平性の要請等からこれ以上組合の組合員に対する特別の取扱いを継続することができないとして、組合に予告した上で、1 6 年 3 月から組合の組合員に対しても同制度の実施に踏み切ったことが認められる（前記第 3 の 5 (1)ア、(3)ウ、エ、オ、カ、ケ、6 (4)、7）。

以上によれば、Y1会社は、自動車通勤手当制度導入の趣旨や提案の内容等について、組合の理解を得るよう繰り返し説明を行い、約2年間にわたり相応の配慮をしながら団体交渉に臨んだものの、組合とY1会社の考え方の対立点について折り合いがつかなかったことから、やむなく組合の合意なく組合の組合員に対しても自動車通勤手当制度を実施したものであって、交渉の過程において、殊更組合との合意の成立を阻害するような対応をしたとの事情も認められず、むしろ誠実に団体交渉に臨んでいたといえる。

ウ さらに、そもそも通勤手当は、通勤に要する費用を実費弁償する性質のものであるところ、通勤手段が従業員の選択に委ねられている状況の下で、マイカー通勤を選択した者について前記(1)のような算定基準によること自体が直ちに不合理とはいえず、また、この算定基準の具体的内容が、実費弁償の趣旨から逸脱しているとみられるような事情は、証拠上認められない。このことは、組合の組合員であるA1ら5名が交通事情等により通勤のために事実上マイカーを使用せざるを得ない状況にあったこと（前記第3の8(1)ないし(3)）を考慮しても異なるものではない。

- (3) 以上のことを併せ考慮すると、組合の組合員に対する自動車通勤手当制度の実施は、通勤手当の減額幅が小さいとはいえないこと（前記(1)参照）、結果として組合との合意なく実施されたことのほか、当委員会に顕著な組合とB1会社、B2会社やY1会社との同制度実施以前の従前の労使関係の経緯（なお、前記第3の2参照）を考慮しても、それだけでは組合を敵視ないし否認する意図でされたものとはいえず、組合の組合員であるが故をもって行われたものとはいえない。そうすると、他に特段の主張・立証がない本件において、これが労組法7条1号の不利益取扱いに当たるといえることはできない。

3 組合の組合員に対する自動車通勤手当制度の実施は、Y1会社が組合に対し相応の配慮をしながら誠実に団体交渉を重ねたものの行き詰まりの状態となるに至った後にされたのであって、組合を他の労働組合と比して殊更に差別的に取り扱ったということはできず、組合とB1会社、B2会社やY1会社との従前の労使関係の経緯を考慮しても、組合を敵視ないし否認する意図でされたものといえないことは前記2でみたとおりであり、他に組合の活動や運営等に影響を与えるおそれがあったとするような事実は証拠上認められない。そうすると、通勤手当についての従前の取扱いが組合主張のように労使慣行として長年にわたって実施されてきたものであったとしても、以上の状況に変わりはなく、Y1会社が自動車通勤手当制度を実施したことが、労組法7条3号の組合に対する支配介入に当たるといふことはできない。

第5 結論

以上のとおり、Y1会社が自動車通勤手当制度を実施したことは、労組法7条1号及び同条3号には該当せず、本件再審査申立ては理由がない。

よって、労組法25条2項、27条の17、27条の12第1項、労働委員会規則55条を適用して、主文のとおり命令する。

平成29年7月5日

中央労働委員会

第三部会長 三輪 和雄 ㊟