

大阪、昭50不38、昭52. 11. 21

命 令 書

申立人 全日本運輸一般労働組合中央支部  
同 X 1 ほか11名（詳細は、別紙申立人分会員目録記載のとおり）

被申立人 株式会社 三和商会

主 文

- 1 被申立人は、X 1、X 2、X 3、X 4、X 5、X 6、X 7 及び X 8 に対して、昭和49年11月15日付け解雇がなかったものとして取り扱い、同月16日以降同人らが受けるはずであった賃金、一時金相当額（ただし、既に受領した額を除く）及びこれに年率5分を乗じた額を支払わなければならない。
- 2 被申立人は、X 9、X 10、X 11 及び X 12 に対して、昭和49年11月15日付け配置転換及び昭和50年5月23日付け工事部伊丹鉄筋倉庫への配置転換がそれぞれなかったものとして取り扱い、昭和49年11月16日以降同人らが受けるはずであった賃金、一時金相当額（ただし、既に支払われた額を除く）及びこれに年率5分を乗じた額を支払わなければならない。
- 3 被申立人は、上記分会員らの勤務場所等に関して、誠意をもって申立人組合と団体交渉を行わなければならない。
- 4 被申立人は、将来陸運部を再開した場合は、上記分会員らを優先的に同部において就業させなければならない。
- 5 被申立人は、縦1メートル、横2メートルの白色木板に下記のとおり明瞭に墨書して、被申立人会社の本社事務所入口及び鶴浜倉庫正門附近の従業員の見やすい場所に、10日間掲示しなければならない。

記

年 月 日

全日本運輸一般労働組合中央支部

代 表 者 あ て

同支部 三和商会分会

代 表 者 あ て

被申立人代表者名

当社は、昭和49年11月15日付けで陸運部を廃止し、貴支部、貴分会の組合員15名中10名を解雇、5名を配置転換しましたが、これらの行為は、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ことを認め、今後このような行為を繰り返さないことを誓約いたします。

以上、大阪府地方労働委員会の命令により掲示します。

6 申立人らのその他の申立ては、これを棄却する。

## 理 由

### 第1 認定した事実

#### 1 当事者等

(1) 被申立人株式会社三和商会（以下「三和商会」という）は、肩書地（編注、大阪市）に本店を、北九州市小倉区に支店を、大阪市大正区に鶴浜倉庫を、伊丹市に鉄筋加工場を、その他の地区に営業所等を置いて、運輸、倉庫、鉄筋加工販売等を業としている会社で、本件審問終結時の従業員数は約140名である。

(2) 申立人全日本運輸一般労働組合中央支部（以下、単に「中央支部」という）は、大阪市の城東区ほか11区の貨物運送業関係の労働者約250名で組織する労働組合である。

なお、本件申立当初の申立人は、総評全国自動車運輸労働組合大阪合同支部（以下、単に「合同支部」という）であったが、同支部は組織変更し、全国自動車運輸労働組合中央支部が本件申立てを承継し、更に同支部は現中央支部に名称を変更している。

(3) 申立人X 1ほか11名（別紙申立人分会員目録記載の者）は、いずれも全日本運輸一

般労働組合中央支部三和商会分会（以下、「分会」という）所属の組合員であり、かつ、本件被配転者又は被解雇者である。

## 2 三和商会の業務内容について

三和商会の業務は、陸運部の廃止前、海上運輸、陸上運輸、倉庫、輸出、鉄加工販売の5部門を中心に行われていた。全体としての仕事の流れをみると、三和商会は、住友金属工業株式会社（以下、「住友金属」という）・住友商事株式会社の専属として住友金属小倉工場等で製造された鋼材等を三和商会本社の計画に従い、同社小倉支店を通じて同社の船で鶴浜倉庫へ陸揚げし、倉庫渡し以外は陸運部のトラックで近畿一円に輸送していた。

三和商会は、35年4月21日、大阪陸運局長から一般区域貨物自動車運送事業の許可を得て陸運部において、運送事業を行っており、大手荷主の日本コンクリート株式会社（以下、「日コン」という）や大鉄工業株式会社（以下、「大鉄」という）と長期間にわたって継続的運送契約を結んでいた。

## 3 分会結成等について

(1) 44年11月14日、陸運部現業従業員47名は分会を結成した。翌15日、分会は三和商会に対し結成通告を行うとともに、労働組合法第7条の遵守、組合掲示板と組合事務所の設置、労働条件に関する事前合意協定の締結等を求めて三和商会に団交を申し入れた。

これに対して三和商会は、11月15日から3日間続けて異例の重役会議を開き、また課長会議や係長会議も連日開いた。

また、当時、分会員らが常時出入りする鶴浜倉庫では、陸運部次長B1（以下、「B1次長」という）が従業員らに対して「組合ができれば仕事がなくなる。アカ系統の組合はかなわん」との旨繰り返し述べた。

(2) 三和商会は、分会の上記申入れに対し、代表取締役B2が1,000万円、2,000万円かけても分会をつぶすと発言したりして、団交に応じる気配がなかったため、分会は自主交渉の道が閉ざされたとして11月17日、当委員会に団交開催を求めるあっせん申請

を行った。そして、同月28日のあっせんの中で、「①労使双方は、労働法の精神に則り、労使関係の正常な運営に努力する、②分会員とその家族に影響を与えるような問題(身分、賃金、労働条件等)については、三和商会は事前に分会と協議し労使双方合意のうえ円満に行う」等を内容とする協定(以下「44年協定」という)が三和商会・分会間で成立した。

- (3) B 3 (以下「B 3」、「B 3 部長」又は「B 3 常務」という)は、44年12月1日付けで、非常勤労務担当顧問として三和商会に入り、その後同人は、46年1月には常勤の取締役労政部長となり、同年11月には陸運部長を兼任、更に49年10月から常務取締役に昇進し、現在に至っている。

なお、B 3 は、20年8月、日本労働総同盟結成委員、中央委員となり、24年から28年までは京都府地方労働委員会の労働者委員となり、労働問題には長い経験をもっているが、陸運事業にたずさわったことはなかった。

分会は、45年2月になって、B 3 が労務担当として三和商会に採用されたことを知った。そこで分会の上部組織である全国自動車運輸労働組合(以下、「全自運」という)は、独自にB 3 の上記経歴を調査し、分会に対して注意を喚起し厳戒体制をしくよう指示した。

- (4) 45年3月19日、B 1 次長を中心に係長クラスの職制が準備委員となって、三和商会の事務職員(92、3名)を構成員とする三和商会従業員労働組合(以下、「従組」という)が結成された。
- (5) また同年秋ごろ、鶴浜倉庫において、同倉庫の現業従業員20数名をもって同盟交通労連三和商会労働組合が結成された。
- (6) 46年9月28日、分会執行委員である運転手A 1 (以下、「A 1」という)は、日コン鈴鹿工場で積み込み作業中、日コンの検査員C 1 (以下、「C 1」という)は、「日コンは、冬は寒く夏は暑いし、また娯楽施設もないので日コンにくる人はあまりおらんやろう」などと話したところ、C 1 は日コンを侮辱した発言だとしてA 1 を叱り、更にこの直後日コンは三和商会にA 1 を日コンにこさせるなど通知した。このため同日、

A 1 は三和商会にてん末書を提出した。

その後 C 1 は、10月 9 日付けの三和商会あて書簡の中で、「罪を憎み人を憎まずの心境であり、寛大な措置をしてやってほしい」旨述べた。

10月11日、A 1 は三和商会に言われて再度てん末書を提出し、その中で「十分反省し、今後は、このような軽率な行為のないよう注意し、一生懸命仕事に専念するので、今回の件については、寛大な取り計らいをお願いする」旨述べた。

しかし、三和商会はA 1 運転手に対し、日コンでオルグ活動をしたとして謹慎処分（車輛下車命令）を行い、更に10月23日付けで6日間の出勤停止処分を行った。

#### 4 労使関係の推移と鈴鹿商事株式会社の設立等について

- (1) 三和商会は、陸運部などの各部門を独立採算制にすること、鶴浜倉庫の仕事は備車で行き三和商会の車は当分の間使わないことを役員会で決定し、46年3月29日分会にその旨通告した。

分会は、「重要な労働条件の変更を分会との事前協議なしに決定したのは重大な問題」として三和商会に抗議したが、三和商会は4月1日から主として住友金属関係の荷を扱う鶴浜倉庫の仕事を備車中心にして陸運部の鶴浜倉庫での仕事を大幅に減らした。その理由として、三和商会は、①出荷時間が集中し車輛台数を多く必要とするが、鶴浜倉庫の敷地に車庫を確保することは不可能であり、また鶴浜倉庫と今福車庫とでは遠すぎる、②業界の慣行を無視した分会の順法闘争や半端荷物の積載拒否は取引先から敬遠される等を挙げている。

- (2) 41年ごろ、日コンから三和商会に対して「日コン鈴鹿工場が大きくなり専属業者がほしいので三重県鈴鹿方面に進出しないか」との要請があった。このため三和商会は、43年に土地の物色を始め、44年5月に三重県鈴鹿市小田町所在の土地の売買契約を締結し、46年4月2日、分会に何の通知もなく三和商会の子会社である鈴鹿商事株式会社（以下、「鈴鹿商事」という）の設立登記がなされた。

鈴鹿商事の資本は三和商会のほぼ全額出資（4万株のうち3万9,965株を会社が保有）であり、鈴鹿商事の代表取締役には陸運部のベテランの営業マンで同部長であった C 2

(以下「C 2」という)が就任し、その他の役員も三和商会役員が兼任する者があり、また係長クラスも三和商会の係長を兼ねた者がいた。

- (3) 46年4月16日、分会は、三和商会の事前同意約款無視に抗議して翌17日に10名の指名ストライキを行う旨同社に通知し、予定どおり17日分会結成後はじめてのストライキを行った。

これに対して、三和商会は同月23日、分会に対して「当社は誠意ある態度で団交を行っているが、4月16日に分会から争議通告を受け、翌17日にストライキが行われるに至った現在においては、44年協定時に比べ客観的、主観的にみても大きく分会の性格が変わったものと判断せざるを得ず、ここに44年協定を破棄する」旨文書で通告した。

- (4) 陸運部の助手で分会員であったA 2（以下、「A 2」という）は、糖尿病を患っているのみならず、労災患者でもあったため、病気欠勤の都度診断書を提出して、三和商会の承認のもとに療養につとめてきたが、三和商会は同人を軽作業につけることもなかった。

46年4月23日、三和商会は、「事故欠勤が多く、勤務成績が悪いので事業の計画がたたない」ことを理由に分会との事前協議なしに突然A 2に対し解雇予告を行った。

これに対し分会は、A 2解雇問題は44年協定無視の不当労働行為であるとして三和商会に抗議したが、三和商会は分会と誠実に協議しようとしなため、同年5月1日、合同支部は、A 2解雇問題のほか鶴浜倉庫の作業切り離し、44年協定破棄問題などについて当地労委にあっせん申請を行った。このあっせんのなかで三和商会は、A 2に対して6月25日を解雇日とする解雇予告を改めて行ったが、後日この解雇予告を取り消してA 2を同人の身体状況に適応した船舶部へ配転した。なお、その他の問題についてのあっせんは同月27日不調に終わった。

- (5) 46年5月28日、分会は、事前同意約款の遵守を求めて24時間全面ストライキに入り、翌29日には13名（うち運転手6名）の分会員が指名ストライキに入った。

分会は、5月31日及び6月1日にも指名ストライキを行う旨三和商会に通告したがストライキは行わなかった。

分会は、6月2日の12名の指名ストライキ実施を三和商会に通告したが、同日、同社は鶴浜倉庫の車輛を社外に移動させて、「取引先との契約や業務運営上やむを得ず当分の間陸運部の事業を閉鎖する」として同月6日までの間ロック・アウトを行い、分会員らに対してその期間中の賃金を一切支給しなかった。

しかし、この間三和商会は、日コン、大鉄など主要な取引先については、三和商会以外の車を使って円滑に陸送事業を行っており、業務に支障はなかった。

分会は、ロック・アウト中の賃金を全額支払うよう三和商会に要求したが、同社は、9月6日に至り解決金名目で金20万円を分会に支払った。

なお、三和商会は6月23日分会員の家族に手紙を送り、その中で「5月29日以後も分会はストライキを繰り返し、得意先からは非常にきつい叱責を受け、契約は止められ、仕事の計画は全く立たない。三和商会においては、やむを得ず一時陸運部を閉鎖するという重大決意をすることになった。不幸なストライキの繰り返しのため、6月分給料は相当減額になる。陸運部においても早く話し合いをつけて皆さんのご心配をなくするよう進めたいと願っている。皆さんのご配慮、ご協力を希望する」との旨述べている。

- (6) 46年6月16日、名古屋陸運局長に鈴鹿商事の営業免許申請がなされ、10日間公示された。

同年8月21日、三和商会は、陸運部現業従業員から車検証を回収し翌日コピーをとったので、分会は不審に思い調査してはじめて鈴鹿商事が設立されたことを知り、事が重大だとして三和商会にその全容を明らかにするよう要求して同月25日に団交開催を申し入れた。しかし三和商会が、発表の段階ではないとして拒否したため、分会は名古屋陸運局長へ異議を申立てる一方、三和商会に対して更に団交開催を申し入れた。

9月11日の団交で分会は鈴鹿商事設立計画を問いただした後、同月13日の団交で、鈴鹿商事に営業免許がおりていない段階で何らかの歯止めをかけるための協定を締結しようとして分会案を会社に掲示した。

なお、三和商会は、分会に対して鈴鹿商事を設立した目的について、①名古屋陸運

局管内で事業を拡張したい、更に名古屋以東東海方面にまで日コンの仕事求めて進出したい、②陸運部現業従業員も行きには住友金属、大鉄の荷を扱い、帰りには日コンの仕事もできるから便利で陸運部の増収につながると説明していた。

分会は、三和商会と団交を重ね、12月7日に至って労使間において「三和商会と鈴鹿商事の車輛譲渡に伴う諸問題のまとめ」と題する協定（以下「鈴鹿協定」という）が成立した。

その主な内容は次のとおりである。

- ① 鈴鹿商事へ譲渡する車輛は20台とし、以後三和商会が鈴鹿商事へ車輛を譲渡しあるいは名義書替えする場合は事前に分会と協議する。
  - ② 三和商会は、鈴鹿商事への車輛譲渡を理由に人員整理、解雇、配転等不利益な取扱いはしない。万一そのようなことを行うときは事前に分会と協議し同意を得て行う。
  - ③ 三和商会は、鶴浜倉庫などでの仕事を三和商会の車輛で優先的に行うようにする。
  - ④ 三和商会、鈴鹿商事が、そのいずれにおいても今回の車輛譲渡に伴い、そのことで事業不振をきたした場合は従業員の生活補償について不安を与えることにならないように努力する。
  - ⑤ 三和商会と分会は、誠実と信義に基づいて今後労使間の一層の正常化につとめる。
  - ⑥ 三和商会の車輛で老朽化した車は、台替え又は車種変更をする。ただし、減車をする必要のある場合事前に分会と協議する。
  - ⑦ 三和商会経営に重大な変更のある場合、三和商会は、分会と協議せずに一方的強行をしない。
  - ⑧ 上記に関する事項で、労使合意に至らなかった事項や未解決の諸問題については継続審議とする。
  - ⑨ 鈴鹿商事発足後において関連諸項目で疑義または新たな問題が生じた場合、労使双方は本協定の主旨にそって誠意をもって円満に解決する。
- (7) 47年2月初め、鈴鹿商事は営業免許を取得し、営業を開始した。三和商会は、陸運



部の車輛50数台のうち20台を鈴鹿商事へ譲渡し、また、陸運部所属の従業員約50名のうち13名（うち分会員11名）を鈴鹿商事へ移籍した。これに伴い、陸運部の最大の荷主であった日コンは三和商会に代えて鈴鹿商事と運送契約を結んだ。

その後47年6月ごろ、第2位の荷主であった大鉄の、三和商会から鈴鹿商事への元請契約切替えが三和商会役員会で決定され、B3部長及びC2が大鉄の総務部次長C3と切替え交渉を行った。その際C2は「陸運部を廃止して鈴鹿へ切り替えたい」旨述べた。この結果大鉄は、同年8月1日から、陸運部門等の運送契約を三和商会の場合と同一条件で、三和商会から鈴鹿商事に切り替えた。なおこの後、陸運部の車は鈴鹿商事等の傭車の形で仕事を行った。

日コン、大鉄の元請けが三和商会から鈴鹿商事に切り替って以来、前述の傭車によるほか、鈴鹿商事の大型車が三重県方面のコンクリートパイルを大阪に運び、帰りには鶴浜倉庫の荷物を持ち帰るかたちで鈴鹿商事は鶴浜倉庫における貨物運送を行った。

一方、鶴浜倉庫の総取扱荷量は、日コン、大鉄の分を除いても、その後年々増大傾向を示していた。

- (8) 分会は三和商会に、47年3月1日、春闘要求書を提出し、また同年6月13日、夏期一時金を要求するとともに、鶴浜倉庫での仕事を三和商会の車輛で優先的に行うよう要求した。

同年5月に賃上げ交渉は終わったが、分会は、一時金その他の問題についての三和商会回答に不満であり、また、一時金支給日の7月上旬も経過したため、同月17日夕刻、2度B3部長に電話して同月18日から20日までの3日間全面ストライキを行う旨通知し、同時に「既に宵積みされた荷物がある関係上、回答が前進するかどうかは別として三和商会が話し合いのテーブルにつくならストライキを解く」旨B3部長に述べたが、同部長は「今ごろ言われても連絡のとりようがない、まずストライキを解け、そしたら話し合いのテーブルにつく」と回答した。

このため分会は翌18日から20日までストライキに突入した。

18日午前8時、B3部長が鶴浜倉庫に来たので、分会は団交を行うよう要求したが、

B 3 部長は「ストライキ中は話をしない」旨繰り返すのみであった。

7月21日、三和商会は分会に対し、「同月18日、19日、20日3日間にわたっての取引先関係の資材を積み込んでのストライキのために、取引関係の契約が取消しとなり業務計画がたてられない。したがって、別に通知するまでやむを得ず当分の間陸運部門を休業する」旨文書で通知し、同月22日から31日まで陸運部事業を休業した。

なお、この休業期間中にも陸運部所属の非分会員C 4は鶴浜倉庫や大鉄の仕事をしており、かつ7月18日から31日まで鈴鹿商事あるいは備車が何らかの形で陸運部の仕事をしており、陸運部の運送業務が停止することはなかった。

47年9月初めごろから、三和商会は鶴浜倉庫における陸運部の作業の一部を再開したが、分会員は住友金属関係の荷は扱えず、このため歩合給の多い同人らは仕事はしたくてもアブレが多く月額で2～3万円の減収となった。

- (9) 47年9月13日から10月10日までの間、三和商会は、陸運部現業従業員に対して、会社都合による退職金の50%増し等の条件で希望退職を募った。

分会員であったA 3兄弟ら6名は、募集以前に既に喫茶店で上積み退職金を渡され、募集開始時には同人らは退職していたが、募集期間中に希望退職に応じた者はなかった。なお、A 3兄弟ら6名はその後逐次鈴鹿商事に雇用された。

- (10) 48年春闘は、分会がストライキを行うことなく同年6月13日に終結した。また分会は、48年夏期一時金要求で1回ストライキを行った。

分会の同年冬期一時金要求に対して、三和商会は、11月16日の第2回団交で、運転手一律17万5千円、助手一律16万円の回答を行うとともに、「この金額以上につけ加える予算はあるが、二、三日世間情勢をみたい」旨発言した。

分会は、三和商会の態度は誠意がないとして同月20日の全自運統一行動日に午前8時から2時間の早出拒否を行い同月22日の第3回団交に臨んだ。この団交でB 3部長は、「運転手一律17万5千円、助手一律16万5千円プラス5千円支給したい。金額の上積みは27、28日の統一行動日をみた結果と世間情勢をみながら最大限の回答をする」旨発言した。

分会は、この回答を不満として、同月28日、24時間ストライキを行った。12月3日の第6回団交でB3部長は「最大限の努力をした結果である」として、一律20万円を回答し、その後、更に2,500円の上積み回答を行った。

しかし当時、三和商会は、既に従組には21万円を呈示していた。そこで分会は、誠意ある回答を求めて、同月4日、24時間ストライキを行い、同日午後6時半からの第7回団交で一律21万円、支給日同月8日の内容で解決をみた。

- (11) 49年3月11日、分会は、春闘統一要求書（基本給一律5万円アップほか）を三和商会に提出し団交を重ねた。しかし、分会は、三和商会の回答を不満としてステッカー闘争を行うとともに同月20日1時間、同月26日半日のストライキを行い、その後の団交でも三和商会の回答が前進しないために4月5日、11日、12日と3回ストライキを行った。その後、同月15日の団交で三和商会は「陸運部は、今の状態では見通しが立たず縮小、廃止の形をとっていきたい」と新たな問題を提起した。

これに対して分会は、「三和商会は分会の要求に誠意をもって答えていないし、陸運部の縮小及び廃止という問題を提示し、いたずらに紛争の長期化をもくろんでいる」との旨文書で抗議するとともに、同月17日24時間ストライキを行った。また、同日、分会は、住友金属に対し、「過積（後述）、白トラ使用などの違法行為をいつまで続けさせるのか、会社で起っている陸運部縮小廃止問題の事態にどう責任をとるのか」との旨記載した公開質問状を発するとともに、同日付けで三和商会に対し、「陸運部を鶴浜倉庫から隔離して他社の荷物を運ばせ、鶴浜倉庫の荷物については他社の車や白トラを使い、しかも違法な過積を行わせている。これらのことは分会の組織破壊攻撃の最たるものである」との旨文書で抗議し、春闘要求の早期解決と鈴鹿協定に従い分会員に鶴浜倉庫の仕事をさせるよう要求した。

4月23日の団交で三和商会は、基本給2万円、歩合給5千円アップを回答するとともに、基本給を日給月給制に改める等の新たな提示を行った。

しかし分会は、三和商会の回答を不満として、その後同月26日に7名による指名ストライキを行った。その後5月4日の団交で「基本給20,500円、出勤給7,500円、住宅

手当一律1,000円、日給月給制、待機時間の賃金保障については継続審議」という内容で合意に達し、仮妥結した。しかし、同月11日になって三和商会は「日給月給制については重役会で決定したことであり、分会がこれを認めない場合は春闘の件はご破算にしなければならない」との旨述べて確認事項をくつがえした。

分会は、その後の団交の中で三和商会の上記一方的破棄行為に抗議するとともに、賃上げ29,000円等の春闘要求解決及び仕事の日干しを直ちにやめ鶴浜倉庫と大鉄の仕事をさせること等を三和商会に要求したが、進展しないまま推移し、6月25日、三和商会は、仮妥結内容に反して一方的に変更した算定方法で賃金を支払った。

この間分会は、6月5日、21日各半日ストライキ、27日24時間ストライキ、28日3名の指名ストライキを行った。

- (12) 49年4月、三和商会は、鈴鹿商事に大阪陸運局長に対する同社の一般区域貨物自動車運送事業の大阪への区域拡張申請を行わせようとしたが、同陸運局長は受理しない意向を示した。このため、同年7月11日、鈴鹿商事は、名古屋陸運局長に対し、愛知県下での区域拡張申請を行ったが却下された。もし名古屋陸運局長に対する上記申請が認められれば、住友金属や大鉄の仕事のある愛知県への帰り荷物も出せるというものであった。

## 5 過積問題について

- (1) 過積とは重量、長さ、幅、車種による高さの諸点からみた荷物の積み過ぎのことであり、道路交通法等では罰則付きで禁止されている。
- (2) 全自運及び分会は、過積は道路交通法に違反するばかりでなく①荷の積みおろし等で運転手の生命の危険を伴う、②車が早く損傷する、③ブレーキがききにくいこともあり、重大な事故の発生につながり、乗務員及び一般市民を犠牲にする、④乗務員が自律神経失調症等の疾病にかかりやすい、⑤光化学スモッグの大きな要因である窒素酸化物を大量に発生させ、騒音、振動を激しくし、道路に穴をあける等公害発生の源となる等の理由から、社会悪であるとして、過積反対闘争に取り組んできた。
- (3) 三和商会の車で発生した過積が関連した事故の一部を挙げると次のとおりである。

- (イ) 47年ごろ申立人 X 1 は、彦根インターで11トン車に27トン積載していたため、約10日間の免許停止処分を受けた。
- (ロ) 47年6月ごろ、申立人 X 3 は、8トン車に15トン積載してブレーキがきかず追突し、2名にむちうち傷害を与え、60日間の免許停止処分を受けた。
- (ハ) 46年ごろ、申立人 X 2 は、阪神高速道路上で過積のためクリップ・ボルトが折れたが、気づくのが早かったので事なきをえた。
- (4) 前記のとおり三和商会は、46年4月1日以降、鶴浜倉庫における備車体制を確立したが、備車は10トン車に30～40トンも積む状態であった。
- またトラック関係者の間では備車の方が過積が多いことは一般常識になっていた。
- 例えば、陸運部の仕事を備車で行うと車は半分ぐらいで済んだ。
- 46年8月28日、全自運及び分会は名古屋陸運局長に対して、三和商会が鶴浜倉庫での備車に莫大な過積をさせている点等を告発した。
- (5) 分会は、再三にわたって、分会員が過積により行政処分、刑事処分を受けた場合の救済補償、基本給の引き上げ等を要求していたが、48年6月13日、三和商会は、全自運大阪地方本部及び分会との間で、①過積を厳禁することについては努力を続ける、②過積を強要された場合、運転者が乗務を拒否する権利については原則として認める旨を協定した。
- なお、三和商会陸運部と同業の舟橋運輸では3割の過積だったらほぼ採算がとれていたし、また取締当局も3割から5割ぐらいの過積は大目にみるということがあった。
- (6) 分会は、分会員らの賃金のなかに占める歩合給の割合が大きく、また荷主との関係で、協定による過積拒否ができない状態にあったため基本的には過積に反対していたものの過積した車への乗車絶対拒否の態度をとっておらず、分会員らは平常時には10トン車で言えば20～25トン積載しており、順法闘争を行った場合でも30%前後の過積を行っていた。また、分会の過積反対闘争によって三和商会の陸運業務に特に影響を与えたことはなかった。
- (7) 過積が大きな社会問題になってきたため、51年2月、大阪労働基準局、大阪通商産

業局、近畿地方建設局、大阪府、大阪市、大阪府警、阪神高速道路公団及び大阪陸運局は貨物運送業者など関係者に対して、文書により過積防止について要望し、またその後上記公的機関による「過積載防止対策懇談会」も設置され、対策が協議されている。

- (8) 三和商会は、過積については、同社だけがこの問題を真剣に取り組んでも解消できないとの態度を一貫してとっている。

## 6 大正車庫等について

- (1) 46、47年ごろ、三和商会は、陸運部大正車庫用地として大阪市大正区小林町所在の土地を木村商事から借り受けたが、実際には、同車庫用地を全く使用せず、これを鈴鹿商事に貸与した。そして鈴鹿商事は、そこを同社の車庫として常時使用していた。
- (2) 50年秋ごろ、分会は「陸運部の車庫がないと言っておきながら、大正車庫を鈴鹿商事に使用させている」と三和商会に追及した。しかし三和商会は、その直後大正車庫用地の借地契約を解除し、鈴鹿商事が直接木村商事と契約して大正車庫から1キロしか離れていない大正区北恩加島町の土地を車庫用地として借り受け、鈴鹿商事及びその関連下請会社等が車庫（以下「大正新車庫」という）として常時使用するようになった。

## 7 陸運部関係事業所の今福車庫への統合について

- (1) 47年2月23日、三和商会は、今福車庫、中之島車庫、鶴浜倉庫に分散していた陸運部の事業所を今福車庫（大阪市城東区今福中3丁目33番地。44年8月1日から賃借）に統合し、鶴浜倉庫にあった陸運部乗務員休憩室を今福車庫に移転した。三和商会は統合の理由として、①中之島車庫が手狭であるうえ大型車が深夜しか乗り入れできないようになりつつあること、②鶴浜倉庫で上屋の増設等倉庫の拡充の必要があること、③日コン鈴鹿工場の製品を大阪へ運ぶ場合、今福車庫の方が運送コストの低減になること等を挙げている。
- (2) 今福車庫の用地は、借地法の適用のない一時使用の借地であったが、分会がこのことを知ったのは47年7月であった。

また、同年2月1日から同年7月31日までは、同車庫立退きのための残務整理期間であったが、分会は当時のこのことを知らされていなかった。

しかし、三和商会は、今福車庫の車庫代用地がないとして賃借料を増額して賃貸契約は2回更新された。今福車庫用地の地主C5の代理人であるC6は、会社あての49年2月27日付け書簡の中で、「契約は致しますが、来年度の再更新は不可能と存じます。速やかに代地の選定をなされるが良いと存じます」と述べて車庫代用地を他に求めるよう促していたが、借地契約は更に49年3月1日から50年2月末日まで更新された。

## 8 陸運部の廃止及び本件解雇・配転について

### (1) 三和商会の経営状況について

① 46～49年度における三和商会の部門別計算書では、船舶、陸運、輸出、鶴浜、艇、工事、等の各部門毎に損益計算が行われているが、各部門毎に予算収支制は採用されていない。

また上記部門別計算書において、陸運部は全年度を通じて赤字（1年度約900万円～約4,500万円）を計上しているが、会社全体としては、46、47各年度でそれぞれ約4千万円、48、49各年度でそれぞれ約1億円の利益をあげており、利益配当も48、49各年度には前年より5%アップして15%の配当が行われた。

なお、47年及び48年、分会は、老朽車を新車に入れよう三和商会に要求していたが、47年11月から48年10月にかけて三和商会は大型11トン車7台を新規購入した。

### (2) 陸運部廃止問題に対する分会の対応と本件解雇・配転について

① 49年4月15日、三和商会は、前述のとおり春闘問題についての団交の席上で分会に対し陸運部を縮小若しくは廃止する旨を提案したが、当時三和商会は具体的な縮小廃止計画をもっていなかった。同月20日、三和商会は、取締役会で陸運部の廃止を正式に決定し、同月23日の団交の席上分会にその旨通告した。

② 5月23日、三和商会は、分会に陸運部廃止理由書を示した。三和商会は同書面の中で廃止理由として、㊦陸運部の営業成績が極めて悪く、過当競争の業界の中では、

収益性が低いと見られ、その改善の見通しも乏しい、①今福車庫の賃貸借には借地法の保護がないこともあって、地主から明渡しを求められている。代地を求めるには膨大な資金を要し、三和商会の経営状況からみて無理である、との点を挙げている。またこのころ、三和商会は、退職金を2～3倍に増額するとして分会員に対して希望退職を募集した。

③ 7月12日、三和商会は、春闘、夏期一時金、陸運部廃止問題について分会の同意のもとに当地労委にあっせん申請を行った。これにより当地労委はあっせんを行った結果、8月5日、②賃上げ20,500円、③夏期一時金235,000円支給、④陸運部廃止問題については速やかに団交を行い双方前向きに誠意をもって解決するよう努力する。なお、9月5日までに合意が得られないときは当事者一方の申立てにより当地労委のあっせんを受けるものとする、との内容の協定（以下、「8・5協定」という）が成立した。

④ その後、8・5協定に基づき団交が4回もたれた。まず、同月7日の団交では、賃金等の具体的な支給方法についての話だけで、陸運部廃止問題は協議されず、三和商会からの資料の提出もなかった。

同月22日の団交で、三和商会は「⑤遅くとも9月には事業免許を返還する方針である、⑥希望退職、配転、同業他社への就職あっせんの希望があれば、可能な限り努力するので早急に申し出られたい、申し出がなければ全員解雇の手続を進める」旨の文書を分会に提示した。もっとも、配転先、就職先についての具体的な提示はなかった。

⑤ 9月3日の団交で、分会は、陸運部廃止問題についての協議資料として、⑦48年各車水揚高、⑧大阪トラック協会（以下「大ト協」という）鉄鋼部会作成の11トン車及び4トン車原価計算表、⑨大ト協鉄鋼部会等と三和商会の運賃計算の比較表を、三和商会に提出した。

⑥ 9月6日、三和商会は分会に対して「当社が地労委にあっせん申請をした場合、陸運部廃止を基本的に認めてあっせんに応ずる意思があるのかないのか回答された



い」旨文書で求めた。

10月2日の団交において、分会は三和商会に対し、「陸運部廃止は、分会の破壊を目的としたものであり、赤字うんぬんは廃止を正当化するためにつくり出したものである。自社の仕事は自社の車輛で行うのが当然である。中小企業経営にとって最も大切である労使関係の正常化をはかること等によってこの問題は解決できるものであり、分会は陸運部廃止の提案に断固反対する。自主交渉で解決できない場合は、8.5協定に基づき地労委あっせんを受けることは双方の義務である」との旨の回答書を渡した。しかし、三和商会は、分会が陸運部の廃止に賛成しないということであれば、もはや団交する必要はないという態度をとり、その後この問題について協議を行わなかった。

- ⑦ 10月5日、三和商会は、陸運部廃止問題について当地労委にあっせん申請を行い、同月28日あっせんが行われた。三和商会は、当初、陸運部として1カ月間鶴浜倉庫の仕事をやってみて、なお赤字が出るならすぐ廃止するという考えを示した。これに対して当地労委のあっせん員は「3カ月間やってみて、その結果で判断してはどうか」と説得し、その結果三和商会は「3カ月間やってみて、赤字が出ればすぐ廃止する」旨回答した。他方分会は「3カ月間労使双方精一杯経営努力をかたむけ仕事をやってみて、もし赤字であれば分会も廃止を含め合意に達するよう協議する意思がある」旨述べた。

しかし、三和商会は上記主張を変えず結局あっせんは打切りに終わった。なお、三和商会は、その後1カ月なり3カ月なり備車をやめて分会員に仕事をさせるということを試みなかった。

- ⑧ 11月1日の団交で、三和商会は「⑦陸運部を廃止するという基本的態度は変わらない、①配転者は3名とし給与等は現給相当とする、②分会が廃止に同意すれば退職金を再上積みする、③同業他社への就職あっせんには努力する」との旨提案した。しかし、三和商会は、配転については配転可能な職種、対象者等を具体的に挙げず、また、三和商会があっせんできる同業他社として舟橋運輸、丸金運輸、大綱運送の

3社を挙げたが、各社とも「面接してみよう」という程度で、必ず就職できるという状態ではなかったため、分会は廃止を前提とした三和商会のこの提案に反対した。

⑨ 鶴浜倉庫の仕事は、船からの荷揚げと倉庫の中の整理、運搬等であり、49年夏ごろ、鶴浜倉庫の従業員の間では増員要求が非常に強かった。その後、三和商会は鶴浜倉庫に5、6名の従業員を新規採用した。

⑩ 49年11月9日、三和商会は分会に対し、「①正式に陸運部を廃止し、X1、A4、X2、X3、X4、X5、X6、X7、A5及びX8の10名（いずれも分会員）を同月15日付けで解雇する、今福車庫を閉鎖するので、上記期日まで自宅待機されたい。②X9、A6、X10、X12及びX11の5名（いずれも分会員）をとりあえず、今福車庫に配置し、借地を返還するためのプレハブ建物の取り壊し作業等に從事してもらい、その後の労働条件については、分会との団交で解決する」との旨文書で通告した。そして同日、被解雇者10名に対しては、11月15日付けで解雇する旨の通知書を個別に内容証明で郵送し、また、被配転者5名に対しては「作業の指示等があるので、11月11日朝、本社へ出勤してB3常務に連絡されたい」との旨分会を通じて通知した。

⑪ 11月12日、三和商会は、大阪陸運局長に一般区域貨物自動車運送事業の廃止許可申請（以下「廃止申請」という）を行った。

同月13日、分会は、解雇、配転が不当である旨三和商会に通知するとともに、翌14日、大阪陸運局長に対して廃止申請を認めないよう申し入れた。

同月20日、分会は「解雇及び配転の通告を受けた分会員15名が11月9日以後も今福車庫に出勤している。三和商会が送達した予告手当金、退職金を一括して保管している」旨三和商会に内容証明で通知した。

⑫ 11月15日、三和商会は、陸運部の車輛のうち6台を大阪日産ディーゼル株式会社に、2台を大阪三菱ふそう自動車販売株式会社にそれぞれ譲渡し占有を移転した。

⑬ 11月27日、分会は三和商会に対し、配転は鈴鹿協定に違反して一方的になされたもので無効であるとして、被配転者を鶴浜倉庫に配置すること、陸運部再開時には

被配転者 5 名を即時同部の仕事に従事させること等を要求して団交を申し入れた。

同月 28 日、この問題について団交が行われたが進展せず三和商会は、その後の回答通知書の中で「被配転者 5 名は 11 月 11 日以降出勤しておらず無断欠勤している」旨述べている。

⑭ 解雇された分会員らは、12 月 28 日付けで、三和商会に対し、「当面の生活に窮するので 12 月分賃金の一部として前記送達金の一部を受取るが、陸運部廃止、解雇については認めていない」旨内容証明郵便で通知した。

⑮ 50 年 5 月 23 日、三和商会は、分会及び A 6 を除く被配転者 4 名に対し、「㊦配転先は、工事部伊丹鉄筋倉庫とする、㊧作業内容は、鋼材の積みおろし、切断、検数その他現場への応援、雑用などである、㊨勤務時間は、午前 9 時から午後 5 時まで（通勤時間が若干長くなること等を考慮して 30 分短縮）とする」などはじめて具体的な職種、職場を示し、配転に応じて就労するか否かを三和商会あて文書で回答するよう通告した。

なお、被配転者はすべてトラックの乗務員として三和商会に雇用された者であり、また伊丹鉄筋倉庫では、被配転者が命じられた業務の人手は足りていた。

⑯ 三和商会は、被配転者 5 名に対し、49 年 11 月 16 日以降 50 年 4 月 2 日までの間は平均賃金の 80% を支給してきたが、それ以降は欠勤しているとして賃金の支給を一切停止している。

⑰ 陸運部の事務職員であった者 5 名（いずれも非分会員）は、同部廃止後総務部、倉庫部、船舶部の職員として三和商会にとどまり、現在に至っている。

### (3) その他

① 49 年 11 月 12 日に三和商会が大阪陸運局長に行った前記廃止申請について、その後同局長が許否の決定をしなかったため 50 年 8 月 4 日、三和商会は、同局長を相手どり廃止申請の許否の決定をしないのは違法であるとして、大阪地方裁判所に不作為違法確認の訴を起した。

その後、三和商会は、同局長の決定の遅延により損害を蒙ったとして国を被告と

する国家賠償訴訟を大阪地方裁判所に提起した。

② 51年5月1日、三和商会は、大阪陸運局長に対し再度廃止申請を行った。同年7月8日、大阪陸運局長は廃止申請を許可した。このため、三和商会は、同日付で上記両訴訟を取り下げた。

③ 51年7月9日、大阪陸運局の貨物二課長C7は、分会長であるX1らと会った際、「裁判ざたになり陸運局としては廃止許可をせざるを得なかったが、もし三和商会から再度事業免許申請があれば、優先してできるだけ早く審査したい」旨述べた。

④ 三和商会は、51年7月13日から15日にかけて、陸運部保有車輛の登録抹消を行った。

## 第2 判 断

### 1 当事者の主張要旨

申立人らは、①三和商会の船舶、倉庫、工事、陸運等の各部門は、業務遂行上有機的な関連を有し、陸運部は会社にとって必須不可欠の部門であり、しかも、②三和商会の業績は、極めて順調で、毎期黒字決算を続け、事業縮小や人員整理の必要性は考えられないのに、③三和商会は、鈴鹿商事の設立、鶴浜倉庫からの陸運部業務の排除、今福車庫への陸運部の統合、下請業者の大量導入等により分会員の扱う業務量を減らし、計画的に陸運部の赤字をつくりだし、④更に、鈴鹿協定等を見捨て、陸運部を偽装閉鎖し、分会員を解雇、配転したものである。したがって、このような事情のもとになされた本件解雇及び配転は、分会員及びその家族に重大な生活上の不利益を課すものであるのみならず、分会の存在を敵視し、その分断破壊を企図したものであって、明白な不当労働行為であると主張する。

これに対して三和商会は、①鈴鹿商事を設立したのは日コンの要請によるものであり、鈴鹿商事の設立計画を事前に分会に明らかにしなかったのは団交事項になじまないとの理由による、②車庫の統合等の経営努力を行ったが、陸運部の赤字は累積する一方であり、加えて分会が過積に積極的に反対しているため赤字解消は一層困難となり、更に分会員らの怠惰性が計画的な配車を不可能にして得意先に迷惑をかけ、ひいては赤字累積

に拍車をかける結果となり、また車庫の明渡し問題もあって、やむを得ず陸運部を廃止したものである、③鈴鹿協定は「車輛譲渡」に関連する事項に限定されており、人員整理等については、同協定は拘束力をもたない、④陸運部廃止問題についての団交において、分会がかたくなな態度をとったため、同問題について妥結するに至らず、やむを得ず申立人らを解雇し、また配転を命じたものである、と主張する。

## 2 鈴鹿協定等について

鈴鹿協定及び44年協定には、前記認定のとおり分会員の生活条件に重大な影響を与える内容が盛り込まれている。三和商会は、46年4月2日には、44年協定が効力をもっていたにもかかわらず鈴鹿商事設立について分会と事前協議をしておらず、加えて同月23日三和商会は何ら合理的理由なくして44年協定の破棄を分会に通告している。

三和商会は、鈴鹿協定は車輛譲渡に関する事項に限定されており、人員整理等については拘束力をもたないと主張するが、鈴鹿協定には「労使合意に至らなかった事項や未解決の諸問題については継続審議とする」等の将来にわたる問題も盛り込まれており、会社の主張のように解すべき根拠は見当たらない。

以上の点を考えると、三和商会のとした態度は極めて不当なものと言わざるを得ない。

## 3 三和商会における陸運部門等について

三和商会は、住友金属小倉工場等で製造された鋼材等を同社の船で鶴浜倉庫へ陸揚げし、陸運部のトラックで近畿一円に輸送していたものであって、同社の業務を円滑に遂行するためには陸運部門は海運、倉庫部門等とともに同社の必須不可欠の部門であると考えられる。

ところで、鈴鹿商事についてみると、同社には陸運部の従業員13名、車輛20台が移っているのみならず、日コン、大鉄の荷扱いについては、三和商会に代って鈴鹿商事が元請けとなって、従前陸運部が担当していた業務の大半を行っているものであって、このような点からみて、鈴鹿商事は陸運部の肩替りをするものであり、端的に言って三和商会の事実上の陸運部門というべき存在と考えられる。

## 4 陸運部の廃止について

次に、三和商会の主張する陸運部の廃止理由について検討する。

①まず、陸運部の赤字の点であるが、三和商会の主張する独立採算制は単なる部門別計算制にすぎず、三和商会全体の業績は黒字を続けており48、49年は1割5分の配当を維持している中で陸運部は経理上では赤字を累積している。

鶴浜倉庫の扱い荷量は、47年以降をみても年々増大しており、三和商会が大型車7台も新規購入していることからみても、三和商会の陸運事業活動の全体としては採算が十分とれる状態にあり、陸運部の赤字の発生は、むしろ前記認定のとおり、三和商会が陸運部から仕事を取りあげてそれを鈴鹿商事や備車に肩替りさせ、分会員らの乗務する車輛について採算のとれない経営を押しつけたことの当然の結果であるとみるのが相当である。

②三和商会は、陸運部の車庫用地がない旨主張するが、今福車庫へ陸運部を統合した時期は、一時使用の借地である同車庫を立退くための残務整理期間中であつたこと、そしてそのことを当時分会は三和商会から何ら知らされていなかったこと、三和商会は従前大正車庫用地を借り受けていたが、一切車庫用地として使用せず鈴鹿商事に転貸し、分会がこのことを追及すると三和商会は同車庫の借地契約を解除したこと、三和商会が陸運部の車庫として大正両車庫等を確保できると考えられるのに何の動きもみせていないこと、及び今福車庫の地主が49年の契約更新の際、三和商会に速やかに代地を求めるよう促しているが、三和商会は車庫用地を確保していないこと、等を併せ考えると、一時使用という極めて不安定な今福車庫に陸運部を統合すること自体が陸運部廃止の地ならしともいえる行為であり、ましてや車庫がないから廃止するとの三和商会の主張には合理性がない。

③過積は、三和商会の乗務員に多大の負担、犠牲を強いるのみならず国民の生命と健康をも害する悪質な行為であり、今や重大な社会問題となっている。

また、三和商会では30%程度の過積は常識になっているが、事故が生じた場合、行政、刑事責任を問われ不利益を受けるのは乗務員である。したがって、分会の過積反対闘争はもとより正当である。全自運及び分会は過積に基本的に反対しているが、完全な固定

給にならない限り過積をしなければ生活できない状態にあるため、過積を絶対拒否するという態度はとっていない。しかもその闘争によって三和商会の陸運業務が特に低下したという事実もない。したがって、分会が過積に積極的に反対しているから赤字は解消できないとの三和商会の主張は容認できない。

三和商会は、過積に反対している分会より、大幅な過積もやってくれる備車の方が都合がよいと判断したと思われるが、過積を極力解消して採算のとれる経営を行うのが三和商会の責務であると考ええる。

## 5 分会のストライキ等について

(1) 次に分会のストライキについてであるが、前記認定のとおり、三和商会は、分会員に対する不当な処分、分会員の仕事の干しあげ、協定の破棄、賃上げ要求に対する低額回答、陸運部廃止の承認を前提とする回答等の行為に出ている。これら三和商会の諸行為に対して分会の行ったストライキの状況は前記認定のとおりであって、行き過ぎたものとは認められない。したがって、本件ストライキをとらえて分会を非難するのは失当である。

(2) また、陸運部廃止問題について分会は、当地労委のあっせんで「3カ月間陸運部の仕事を精一杯やってみて、もし赤字であれば分会も廃止を含め合意に達するよう協議する意思がある」旨明かにしており、また、団交でも廃止問題についての協議資料も提出しているのであって、分会が団交においてかたくなな態度をとっているため妥結できなかったとする三和商会の主張は事実と反している。

(3) 46年6月のロック・アウト、47年7月の休業についても、陸運部の業務は備車等の稼働で停止したことはなく、これに先立つ分会のストライキによって三和商会の業務再開に多大の経費等を要するほど同社が打撃を受けたとは認められず、三和商会は、分会にストライキを敵視して攻撃的にロック・アウトを行ったものと言わざるを得ない。

(4) また、三和商会は、分会員の怠惰性が陸運部廃止に至った一つの事情であると主張するが、この点に関する疎明は不十分であって、三和商会の上記主張は当を得ない。

## 6 結 論

前記認定のとおり、分会結成後の労使関係及び上記判断を総合的に考えると、鈴鹿商事は、もともと日コンの要請に基づき、同社鈴鹿工場の専属陸運業者としてその設立が企図されたものと考えられるが、その後の分会の結成、分会活動の展開に伴い、これを嫌悪する三和商会在合理的な理由もなく鶴浜倉庫における陸運部の業務を備車に切り替えるとともに、上記のような当初の設立目的を変えて鈴鹿商事が陸運部そのものにとってかわる役割を果たさせて、陸運部を赤字部門に転落させ、遂には同部を廃止するとともに分会員らを解雇・配転し、もって分会組織の弱体化をはかったものとみるのが相当である。

よって、本件解雇及び配転は、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と言わざるを得ない。

なお、三和商会在、本件被解雇者らは退職金を受領しており解雇を認めていると主張するが、同人らは上記金員を賃金の一部として受領したものであって、このことにより上記判断を左右するものではない。

## 7 その他

(1) 申立人らは、「三和商会在、大阪陸運局長に対し一般区域貨物自動車運送事業免許の申請をなし、免許が下り次第直ちに陸運部を再開せよ」との命令を求めている。

申立人分会員らが陸運部従業員として働く意思をもち続けていること、その他本件審問の全趣旨に徴して考えてみると本件陸運部の再開は十分可能であるとも考えられる。しかしながら、三和商会对し免許申請を行えとまで命ずることは当委員会の権限を越えていると思科するから、この点については三和商会的誠意ある行為に期待せざるを得ないので、主文のとおり命ずるのが妥当と考える。

(2) また、申立人らは、分会員12名あての陳謝文の掲示をも求めているが、主文の救済をもってその実を果し得ると考えるので、その必要を認めない。

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



昭和52年11月21日

大阪府地方労働委員会

会長 川 合 五 郎

(別紙 略)