

三重、昭48不5、昭50. 5.27

命 令 書

申立人 全国自動車運輸労働組合三重支部

申立人 X

被申立人 三生運輸株式会社

主 文

- 1 被申立人は、申立人Xに対する昭和48年9月13日付本採用拒否の通知を撤回し、且つ、四日市営業所において運転手として待遇するとともに、同日以降本命令履行に至るまでの間、同人が受けていたであろう諸給与相当額を支払わなければならない。
- 2 申立人のその余の請求は、これを棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者

(1) 申立人全国自動車運輸労働組合三重支部（以下「支部組合」という。）は、全国自動車運輸労働組合（以下「全自運」という。）の下部組織で、三重県内のトラック運転手並びに運輸に付帯する業務の従業員で組織され、申立時の組合員は約150名である。

申立外全国自動車運輸労働組合三重支部三生分会（以下「分会」という。）は、三生運輸株式会社四日市営業所（以下「四日市営業所」という。）に勤務する従業員で組織する分会で、本件申立時の分会員は4名である。

(2) 申立人X（以下「X」という。）は、昭和48年6月15日、「右の者を当社の職員（四日市営業所臨時雇3ヶ月間）に任命する」の辞令により運転手として被申立人会社に入社し、四日市営業所に勤務していたが、同年9月13日付通知書により本採用を拒否された。

なお、この間Xは、同年7月7日に分会に加入した。

(3) 被申立人三生運輸株式会社（以下「会社」という。）は、肩書地に本社を置き、四日市市、津市、伊勢市及び志摩郡阿児町に営業所を有するほか、津市にセメント包装所をもち、申立時の従業員75名を擁し、一般区域（限定）貨物自動車運送、セメント荷揚げ及び積み込みに関する業務を営む資本金20,000,000円の株式会社である。なお、会社には前記分会のほか、この会社の従業員で組織する三生運輸社員組合（以下「社員組合」という。）があり、申立時の組合員数は約70名である。

## 2 四日市営業所とその経営状況等

### (1) 設置と概況

四日市営業所は、昭和45年10月、会社が四日市市末永地内に四日市アサノコンクリート株式会社（以下「四日市アサノ」という。）が設立されたのに伴い、同社の生コンクリート輸送を目的として設置したもので、同社の構内にある事務所、洗車場、車庫等を借り受け、当初従業員12名、車両10台をもって営業を開始したが、本件申立時の営業所の従業員は6名、車両は4台である。

なお、同構内には、四日市アサノの管理下にある明生興業有限会社（以下「明生興業」という。）があり、本件申立時従業員7名、車両6台をもって生コンクリートの輸送を業としているほか、名古屋市の株式会社合働も四日市アサノの生コンクリートの輸送を行っている。

さらに、申立時には、後述するごとく、元三生運輸四日市営業所の従業員であったA1等、いわゆる傭車制の運転手数人もこの構内にあって、四日市アサノの生コンクリート輸送に従事している。（これら運転手に関し、申立人らは「個人償却制」－従業員がいったん退社し、車両を個人で購入して、会社との運賃契約によって会社の品

物を運送する形態で、全自運が使用している用語一なる名称を用いているので、以下便宜上「個人償却制」という。)

四日市営業所は、自社の車はもとより、前記明生興業等の車についても、四日市アサノの生コンクリート輸送に当っての配車を任せられているほか、構内ガソリンスタンドの管理や他社の運転手に対する休憩室の利用、湯茶のサービス等も行っており、運賃収入以外に管理費として輸送した生コンクリート 1 m<sup>3</sup>当たり50円の割合で収入を得ている。

## (2) 経営状況等

四日市営業所の経営状況及び車両の移動状況は、乙証第5号の1から第5号の4までによると、およそ次のとおりである。

なお、運賃について会社は、昭和47年10月、専属契約している三重アサノコンクリート株式会社、志摩アサノコンクリート株式会社及び四日市アサノとの間に次の最低輸送責任数量制（最低保証制度）を契約し、今日に至っている。

- ① 会社は、1ヶ月間に8t車で330m<sup>3</sup>、10t車で480m<sup>3</sup>を運ぶ義務を負う。
- ② 各アサノコンクリートは、荷の無い場合は同じ量の運賃を保証する。
- ③ 運賃は、1m<sup>3</sup>当たり800円とする。但し、数量が責任数量を上回った場合は、超過分については1m<sup>3</sup>当たり700円とする。

年度 月別	車両台数	収 入	支 出		損 益
			営業所	本社勘定	
45／10	10台	1,729,426円	3,524,167円	233,993円	△ 2,028,734円
11	7	1,439,502	2,617,561	165,571	△ 1,343,630
12	7	1,378,748	2,281,670	116,960	△ 1,019,882
1	10	1,169,853	2,236,840	95,887	△ 1,162,874
2	10	1,773,375	2,610,787	102,800	△ 940,212
3	8	1,642,678	1,536,757	110,221	△ 4,300
46／4	8	1,458,740	2,409,534	77,770	△ 1,028,564

5	8	1, 672, 161	2, 336, 112	90, 480	△ 754, 431
6	8	1, 564, 215	2, 535, 576	80, 680	△ 1, 052, 041
7	8	1, 462, 294	2, 440, 257	99, 630	△ 1, 077, 593
8	7	2, 027, 035	2, 732, 558	71, 410	△ 776, 933
9	7	2, 115, 968	1, 839, 553	48, 056	228, 359
10	7	2, 821, 310	2, 235, 502	62, 262	523, 546
11	7	2, 494, 636	2, 495, 966	61, 560	△ 62, 890
12	7	2, 438, 788	2, 325, 143	93, 474	20, 171
1	7	1, 717, 553	1, 852, 662	89, 420	△ 224, 529
2	7	1, 885, 458	2, 424, 056	93, 470	△ 632, 068
3	8	2, 891, 758	4, 405, 294	132, 033	△ 1, 645, 569
47/4	8	2, 681, 643	2, 312, 508	106, 180	262, 955
5	8	3, 418, 650	2, 683, 967	128, 425	606, 258
6	9	3, 289, 763	2, 850, 280	144, 968	294, 515
7	9	3, 054, 325	2, 957, 828	194, 162	△ 97, 665
8	10	3, 301, 518	3, 063, 072	258, 847	△ 20, 401
9	7	1, 760, 113	2, 154, 946	188, 132	△ 582, 965
10	7	2, 051, 100	2, 130, 942	149, 216	△ 229, 058
11	6	1, 779, 050	1, 895, 582	148, 079	△ 264, 611
12	6	1, 895, 000	1, 959, 585	233, 954	△ 298, 539
1	6	1, 885, 600	1, 790, 939	144, 805	△ 50, 144
2	6	1, 869, 600	1, 993, 047	149, 730	△ 273, 177
3	6	1, 886, 650	2, 737, 038	238, 675	△ 1, 089, 063
48/4	6	1, 875, 600	1, 709, 172	162, 132	4, 296
5	6	1, 994, 120	1, 809, 279	222, 248	△ 87, 407
6	4	1, 514, 800	1, 913, 620	197, 984	△ 596, 804

7	4	1,328,400	1,370,795	197,387	△ 239,782
---	---	-----------	-----------	---------	-----------

### (3) 車両の売却と個人償却制

前記車両移動のうち、本件申立人らの主張する個人償却制に関するものにつき、次の事実が認められる。

イ 会社は、昭和47年9月15日、105号車を1,444,000円で四日市アサノに売却した。

これに先立つ同月10日、営業所勤務の従業員A 2、A 1、C 1（以下いずれも「A 2、A 1、C 1」という。）の3名が退社した。退社後、A 2らは四日市アサノと交渉して、A 2はさきに会社が四日市アサノに売却した105号車を、A 1とC 1は、従前四日市アサノの車両で四日市営業所が管理を任せられ、A 1らが乗務していた120号車と121号車をおよそ次の条件で契約を交わし、それぞれ譲り受けた。

#### ① 價格

A 2 105号車 1,444,000円

A 1 120号車 2,250,000円

C 1 121号車 2,300,000円

② 四日市アサノの専属として、自己の責任において生コンクリートを輸送する。

③ 車両代金は、四日市アサノの生コンクリート輸送の水揚料から毎月生活費100,000円、ガソリン代、修理代等を差し引き、残額を月賦返済する。

④ 生コンクリート輸送単価は、1 m<sup>3</sup>当たり880円とする。

以後、A 2らは契約に従い、四日市アサノの生コンクリート輸送に従事している。

なお、在社中、A 2、A 1は分会に、C 1は社員組合に属していた。A 1は分会書記長の役に、A 2は執行委員の役にあった。

ロ 会社は、昭和48年6月11日、100号車を1,120,000円で、108号車を1,170,000円で四日市アサノに売却した。

同日、同車両に乗務していたC 2、A 3は会社を退社し、四日市アサノと交渉し

て、前記A 2 らの場合と同様の契約を交わし、C 2 は100号車を1,120,000円で、A 3 は108号車を1,170,000円で各譲り受けた。

以後、C 2 らは同契約に従い、四日市アサノの生コンクリート輸送に従事している。

なお、在社中C 2 は社員組合に、A 3 は分会に所属し、分会書記長の役にあった。

### 3 分会及びXの組合活動と会社における労使関係

#### (1) 分会の結成と組合活動

四日市営業所の従業員A 4 ら8名は、給与等労働条件の改善を目的として、昭和47年4月23日、全自運に加入し、分会を結成、翌24日会社に分会の結成を通知した。

分会は、結成後直ちに昭和47年春闘に取り組み、会社の6,000円の賃上げ回答を不満として、時速50km走行と過積み拒否、定量積載等の遵法闘争を行った。

同年9月頃、支部組合は、三重陸運事務所に赴き、四日市営業所の個人償却制の実態を話して、その取り締りを要請した。

#### (2) 分会と会社の団体交渉の慣例

分会と会社との団体交渉は、分会結成以来ほとんど四日市営業所で行われた。会社側は、大抵の場合社長B 1 (以下「B 1 社長」という。)、専務取締役B 2 (以下「B 2 専務」という。) 総務部長B 3 (以下「B 3 部長」という。) 及びB 4 所長(以下「B 4 所長」という。) が出席した。

#### (3) Xの分会加入と組合活動

昭和48年7月7日、Xは全自運に加入し、分会の一員となった。分会は、直ちにXの加入を会社に通知した。加入後本件本採用拒否に至る間、Xについて特段の組合活動は認められない。

#### (4) 社員組合の結成と団体交渉

分会結成後の昭和47年5月12日、会社に前記社員組合が結成された。以後、会社には全社的な組織の社員組合と四日市営業所に勤務する一部の従業員で組織する分会とが併存することになった。

会社と社員組合との団体交渉は、本社で行われている。

なお、会社には従前同盟系の三生運輸労働組合（昭和41年5月頃結成）と三生運輸従業員組合（昭和42年8月頃結成）が併存していたことがあった。

#### 4 Xに対する本採用拒否に至る経過

##### (1) Xの入社と面接時の状況

イ Xは、昭和48年6月初め頃、履歴書を持って四日市営業所を訪れ、B 4所長に就職を願い出た。B 4所長は、履歴書を見て、Xは大型車の運転免許を有してはいるが、運転経験がないと思ったのでそのことを聞くと、Xは、少しだが大型車の運転経験がある旨答えた。この時B 4所長は、運転経験年数については尋ねなかつたが、大型車の運転手として使えると判断し、その旨を本社に連絡した。

ロ 同月7日、XはB 4所長の車に乗せられて本社に赴き、B 2専務、B 3部長、B 4所長と面接した。面接後、Xは3人に伴われ、本社から約1km離れた津市津興にある有限会社B 1建設（B 1社長の経営する別会社）の会議室で社長に紹介された。

この時B 1社長は、労働条件について「労働条件は、組合があるので、組合と交渉を重ねて労働条件を決定していくので、組合員であろうとなかろうと差別なく行わられるから、その点については、心配してもらわなくてけっこうだ。但し、私のほうには、あなたの行ってもらう営業所には、三生運輸社員組合と全自運三重支部三生分会の2つがある。それ以上は、もう組合のことに関しては、私は説明しない。これ以上組合のことに関してさわると、不当労働行為だと言われると困るから、これ以上はさわらない。」と言った。

又、Xは、賃上げについて大まかな協定ができたばかりで、初任給等の計算はまだできていないから未定であるが、およそ、50,000円前後、手当を含めて75,000円ないし80,000円程度になるだろうという旨の話を聞いた。

ハ 社長に紹介された後、本社にもどり、B 2専務、B 3部長及びB 4所長と一緒に近くの食堂で昼食をとった。昼食後、再びB 4所長の車に同乗して帰ったが、帰り際にB 4所長は、「君もうちの会社に入つてもらった以上、社員組合のほうにも厄介

になると思うし、組合長に、会っていってくれ。」と言って、Xを社員組合の執行委員長C 3に紹介した。

帰り道、喫茶店に立ち寄ったが、その時B 4所長は、「うちの会社で2、3年真面目に勤めてもらえば、楽しみをもってやれる方向にしてあげる。」と言ったので、Xが、どういうことかと聞くと、B 4所長は、「まあ自分で車をもって、運賃契約の形でする制度だ。」と言った。

分会には紹介されなかった。

ニ 会社は、既述のように就業規則（昭和38年1月21日実施）第5条に基づき、昭和48年6月15日付「右の者を当社の職員（四日市営業所臨時雇3ヶ月間）に任命する」の辞令によりXを会社の運転手として採用した。

## (2) Xの入社後の勤務状態等と会社の措置

### イ 乗務車両の割り当て

昭和48年6月15日、出社したXは、ミキサー車152号車（10t車）に乗車を命ぜられた。同車は、同年3月に購入した車両で、四日市営業所の車両の中では最も新しい車であり、それまでC 4係長が乗っていたが、同係長が事務所勤務になったためXが乗ることになったものである。Xを採用した時点では、他にXの乗る車はなかった。

同年6月15、16日の両日、B 4所長がXの車に添乗した。その際B 4所長は、「C 4係長は僕の手伝いをしてもらうので、車から降りてもらったから、152号車は多分君の担当車になるだろう。」と言った。

以後、同年7月12日に108号車に乗務替えを命ぜられるまでXは、152号車に乗務していた。

### ロ 捨てコンの件

同年7月10日、Xはモルタル約4m<sup>3</sup>を積載して、四日市市堀木町木下建設株式会社の工事現場に納入した。

納入後、Xは、約0.3m<sup>3</sup>の残モルタルを工事現場北側の空地付近に捨てた。（以下

「捨てコン」という。)

翌7月11日の朝、この捨てコンに対し、モルタルの発注者である木下建設株式会社から抗議を受けた四日市アサノは、C5工務課長とC6出荷係長を投棄現場に派遣し、陳謝した。四日市アサノは、この旨をB1社長に電話で通知し、この捨てコンを除去するよう申し入れた。

この通知を受けたB1社長は、B4所長に対し、直ちに当該捨てコンを取り除くよう電話で指示した。B4所長は、X、A4、C7に命じ、この捨てコンを取り除かせた。捨てコン処理後、B4所長は現場に赴き、建設現場の監督から捨てコンの状況等を聞いた、後日、B2専務、B3部長及びB4所長の3人が木下建設株式会社と四日市アサノに赴き陳謝した。

なお、会社は、東海生コンクリート協会が、名古屋通産局技術振興課から捨てコン、路上洗車等について注意を喚起する旨の通告があったとして、その内容を記載し、関係会社、工場へ流した昭和46年12月27日付の「情報（No.23）」の写を四日市営業所へも配付し、四日市営業所ではこれを食堂に張り出したことがある。

又、四日市営業所には、前述のとおり構内に四日市アサノから借用し、管理している洗車場があり、洗車、残留生コンクリートの処理は、通常ここで行うことになっている。

#### ハ 空車走行の件

同年7月11日、Xは、四日市市午起の加藤建設株式会社の工事現場に生コンクリート4m<sup>3</sup>を納入するよう指示を受け、納入場所、時間、数量等を記入した伝票を受け取った。ところがXは生コンクリートを積載せず、空車のまま出発した。これを見た四日市アサノの出荷係C8は、出荷係長C6に告げ、C6は乗用車で約4km追跡し、空車の旨を告げてXを連れもどした。四日市営業所において、生コンクリート輸送は、通常四日市アサノからの出荷連絡によりB4所長が配車し、配車指示を受けた運転手は、四日市アサノの事務所で当該出荷伝票を受け取り、生コンクリートのプラントに入つてミキサー車に指示数量の生コンクリートの注入を受け、納入

先へ輸送し、伝票に受領印を受けて帰社することになっているところ、Xは出荷伝票を受け取ったあとプラントにも入らず、空車のまま納入先現場へ向けて出発したものである。

なお、4 m<sup>3</sup>の生コンクリートは、およそ8 tないし9 tの重量がある。

## ニ 車両乗せ替えの件

翌7月12日の朝、B 4所長はXを呼び、「うちの会社では従来から慣行として新しく入った人には古い車から乗ってもらうことになっている。」「営業所の課長会議で、新しく入社した運転手を新車に乗せるのはまずいということが決ったので、再びC 4係長に152号車に乗ってもらうことになった。」と話した。そして、同年6月11日会社を退社し、その後けがをして休んでいるA 3運転手が出社するまでの間、A 3が乗っていた108号車に乗るよう指示した。108号車は8 t積ミキサー車で、前記2(3)口で認定したとおり、同年6月11日会社が四日市アサノに売却し、A 3が四日市アサノから譲り受けた車である。以後Xは、同年8月18日下車勤務を命ぜられるまでこの108号車に乗務した。

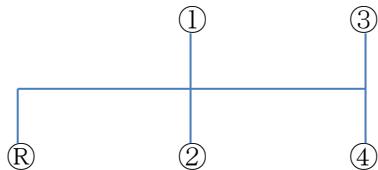
なお、同年8月6日、支部組合とXは、Xの車両乗せ替えに対し当委員会に不当労働行為救済申立てをした。当委員会は、昭和48年(不)第5号事件として審査を開始した。

## ホ ポンプ車への接触の件

翌7月13日、Xは、108号車で四日市市霞ヶ浦の高砂建設株式会社の工事現場に生コンクリートを輸送、納入した。その際Xは、ミキサー車から生コンクリートをポンプ車(生コンクリート圧送車)に移し終えた後、ミキサー車とポンプ車を切り離す時、ミキサー車を前進させて切り離すべきところ、前進ギヤと後退ギヤを入れ間違えて発車した。このため車は、10cmないし15cm後退して、シュートの部分がポンプ車のホッパーの網に接触し、網がへこんだ。

会社は、高砂建設株式会社とポンプ車の所有者である坂部重機有限会社に陳謝するとともに、ポンプ車の修理費用約19,000円を弁償した。

なお、108号車はニッサン45年型のミキサー車で、チェンジレバーは次図のとおりであり、Xは発車に際しチェンジレバーをセカンドに入れようとして、誤ってバックに入れたものである。



#### ～ ブロック塀接触の件

同年7月24日、Xは、四日市市大宮西町にある桜井建設有限会社の工事現場に生コンクリートを輸送した際、工事現場入口近くの道路で車をブロック塀に接触させた。この事故で108号車の前部右側の方向指示器レンズが破損し、ステー取り付け部分がへこんだ。損害額は、約3,000円であった。

接触事故をおこした現場の通行可能な道路幅は、2m76cmで108号車の車幅は2m65cmであった。

なお、この工事現場へはXのほか101号車が2回、106号車が3回それぞれ生コンクリートを輸送しているが、両車とも事故はおこしていない。

#### ト 下車勤務

同年8月18日、休んでいたA3が出社してきたので、会社はXを108号車から降り、下車勤務を命じた。下車勤務の内容は、業務課長（営業所長）の指示に従い、営業所の洗車場、車庫、事務所、休憩室の清掃、車両の修理の手伝い、その他課長（営業所長）の手伝い等をするものである。

Xは、直ちにB4所長に対し自分の乗務する車両を要求したが、B4所長は、考慮中であると返答しただけで、具体的に何日から乗車させるという回答はしなかつた。Xは、さらに本社にも電話し、乗務すべき車両を要求したが、会社は「検討中である。今直ちにそちらに回す車はない。」と返答した。その後、X本採用拒否に至るまで本件下車勤務についての団体交渉は、もたれていない。

下車勤務中、Xは、2度休憩室で組合用務のガリ版切りを行っているところをB

4所長に注意された。ガリ版切りの時間は1回目は延べ約3時間、2回目は1時間程度であった。

### (3) Xに対する本採用拒否

会社は、Xに対し「昭和48年6月15日、貴殿を臨時採用しましたが、貴殿の試用期間中の勤務状態に鑑み、当社の社員として不適格と判断されるので、貴殿を正式採用しないことに決定しました。右通知します。」との昭和48年9月13日付通知書を内容証明郵便で郵送した。

又同日B2専務、B3部長、B5事務課長は、四日市営業所に赴き、Xに対して解雇予告手当を出して「君にはいろいろやってもらったが、当社の社風に合わないから正式採用しない。」と述べさらに具体的な内容についてのXの質問に対し、捨てコンの件等前記各事件を述べた。

以上の事実が認められる。

## 第2 判断

### 1 社員組合の結成

(1) 申立人らは、昭和47年4月23日、四日市営業所の従業員8名が全自運に加入し、分会を結成したところ、会社は、他の営業所に全自運の組織が拡大するのを恐れ、あわてて同年5月、社員組合を結成させたと主張する。これに対し会社は、社員組合については昭和47年2月1日付で同組合から、従前、会社内に併存していた三生運輸労働組合と三生運輸従業員組合とが合併し、名称を変えて新しく発足した旨通知があったので、そのように理解しており、分会の結成に対抗して会社がつくらせたものではないと抗弁するので、この点につき判断する。

(2) 社員組合が分会結成後の昭和47年5月12日に設立されたことは、前記認定のとおりであり、これに反する会社の主張は措信できない。かえって、会社は、分会が結成された昭和47年4月23日以前に、従前会社の従業員で組織されていた三生運輸労働組合と三生運輸従業員組合とが合併し、社員組合と改称して新しく発足したかのごとく裝って、乙証第7号の3を作成させたとの重大な疑いがある。

## 2 個人償却制の導入

- (1) 申立人らは、会社が、昭和47年8月頃と昭和48年5月頃の2回にわたり、四日市営業所に個人償却制を導入し、これをを利用して分会員5名を脱退させたのは、分会を壊滅させる意図でなされたもので、支配介入であると主張する。これに対し、会社は、四日市営業所に個人償却制を導入したことではなく、従って個人償却制を利用して組合員を脱退させ、組合の壊滅を図ったこともないと抗弁するので、この点につき判断する。
- (2)イ 会社は、A2が退社した昭和47年9月10日から5日後にA2がそれまで乗務していた105号車を、又、C2、A3が退社した昭和48年6月11日にC2らがそれまで乗務していた100号車と108号車をいずれも四日市アサノに売却した。
- 会社は、売却の理由として、四日市営業所の車両1台当たりの売上額が少なく、赤字であったので、1台当たりの稼働率を高め、赤字を解消するためであったことをあげている。
- しかし、結果的には、会社も認めているように、四日市アサノの生コンクリートを運ぶ台数には変化はないのであるから、1台当たりの稼働率を高めることにはなっていないし、営業内容も改善されていない。しかも、会社は、上記の理由で昭和47年9月15日に四日市アサノに105号車を売却した後、昭和48年3月頃新車152号車を購入していることから、会社の主張する車両売却には何ら合理的な理由がない。
- ロ 四日市アサノは、会社から3台の車両を購入した直後、それらをA2ら3名に売っていることから、四日市アサノがもともと車を必要としていたとは考えられない。
- ハ A2、C2、A3は、在社中乗務していた車両に退社後も引き続き乗車し、会社の配車指示等のもとに、従前どおり四日市アサノの生コンクリートを運んでおり、外形的には従前と何ら異ったところがみられない。
- 以上のことから、形式的にはともかく、実質的には会社が個人償却制を行っているのであり、且つ、この個人償却制は分会結成後に行われていることから、分会の壊滅を目的としたものであると申立人らが主張するのもあながち無理からぬところである。

(3) しかしながら、仮に、申立人らが主張しているように、会社が個人償却制を行ったとしても、①会社を退社した5人のうち、C1とC2は全自運の組合員でなかったこと。②申立人らも認めているように、個人償却制の運転手になった者には、自分の車をもち、自分の思いどおりに稼ぎたいという欲求が多分にあったと推認されること。③生コンクリート運送業界等においては、一般的に個人償却制なる形態が経営の妙手として広く行われていることから、会社が不当労働行為の意思をもって個人償却制を導入し、分会の壊滅を図ったとはにわかに断じることはできないし、他に申立人らの主張を裏付ける疎明もない。

### 3 Xに対する不利益扱い

(1) 申立人らは、会社が、Xの入社に際し分会への加入けん制、社員組合への加入懲罰の態度を示したのに、Xが分会に加入したのでこれを嫌悪し、車両の乗せ替えをしたり、下車勤務を命じたり、揚句のはて、3ヶ月間の臨時期間満了を機に同期間中の軽微な物損事故を理由にXの本採用を拒否したが、これは、Xの分会加入に対する報復的措置であり、分会の壊滅をねらったものであると主張する。

(2) これに対し会社は、Xに対する車両乗せ替え、下車勤務、本採用拒否は、いずれも正当の理由に基づくものであると主張して次の理由をあげる。

イ 車両乗せ替えは、Xが、昭和48年7月10日及び同月11日に連続して事件をおこしたためになした措置である。すなわち7月10日の捨てコンの件は、Xが残留生コンクリートの処理に関する官庁通達を無視し、会社の指示にも従わないで残モルタルを農業用水路に捨てたものであり、翌7月11日の空車走行の件は、積荷せず空車の状態で約4km走行したものである。

これらの事件は、職務に対する自覚の欠如と運転技術の未熟のため発生したもので、会社は、四日市営業所で一番新しい車両を損傷されては困るという懸念と、Xが試用期間中の身分でもあるから、運転手としての適格性を観察するため、別の車両に乗せ替えを命じたのである。

ロ 下車勤務については、当時Xが乗っていた108号車の所有者が出社してきたため、

Xを同車から降ろしたが、さしあたりXの乗る車両が不足していたことと、試用期間中のコースとして地上勤務があることから、これを命じた。

ハ 本採用拒否は、臨時試用期間3ヶ月間を通じて、連続して事故をおこしたXの職業運転手としての技術未熟、法規無視、会社の指示違反等を総合的に判断し、その結果、Xは従業員として不適格であるとの決定にいたったものである。

(3) なるほど、捨てコンという行為は、それが会社の主張するように農業用水路であればもとよりのこと、そうでなくとも他人の迷惑を顧みない反社会的行為であり、運転手としてのモラルに欠けるものである。又、空車走行の件やポンプ車接触の件は、運転手としての注意力が欠けるものであり、軽卒のそしりを免れない。

従って、会社がこれらの点を重要視したのは判らないでもないが次に述べる理由から会社の主張はこれを容れることはできない。

すなわち、①会社は、捨てコンの現場及びブロック塀の接触場所の写真を疎明資料として提出しているが、捨てコン現場についての写真の場所は、申立人側の証人はもとより被申立人側の証人の証言とも明らかに相違する。又、ブロック塀接触現場の写真は、会社も認めているように本人から現場を確認しなかったとはいえ、事故報告だけをもとにしても明らかに別異の広い道路とわかる個所を写している。これは、会社がXの過失、事故を必要以上に過大評価しようとしているものであると推認せざる得ないこと。②採用面接の際B1社長は、「私のほうには、あなたの行ってもらう営業所には、三生運輸社員組合と全自運三重支部三生分会の2つがある。それ以上はもう組合のことに関しては、私は説明しない。これ以上組合のことに関してさわると不当労働行為だと言われると困るから、これ以上はさわらない。」と発言したこと。又、B4所長が、Xを社員組合の執行委員長のところへ連れて行って紹介したのに、分会には紹介しなかったことを併せて考えると会社は、Xを社員組合に加入させたかったとみることが相当であること。③従来、会社において運転手採用の際本社で面接した例はなく、Xの場合が初めてであった。しかも、面接の後社長に紹介されたこと。B4所長がXに「眞面目に勤めれば、将来は楽しみをもってやれる方向にしてあげる。」

と発言していること。入社早々、四日市営業所で最も新しい152号車にXを乗せ、B4所長が2日間も添乗していることなど、会社は殊のほかXを大切に処遇しようとしていたことから、会社は、Xに好意と期待の念を示し、暗に、分会への加入をけん制し、社員組合への加入を懲諭する態度に出たものと考えられる。

ところが、会社は、同年7月10日の捨てコンの件、同月11日の空車走行の件をみて、同月12日、Xを152号車から108号車に乗せ替え、さらに同年8月18日、同人を108号車から降ろし、下車勤務を命じた。そして、Xが、乗務する車両を要求しても言を左右にして車両を与えず、同年9月13日、臨時期間満了を契機に同人の本採用を拒否した。

そもそも、会社がXに乗り替えを命じた108号車なる車両は認定した事実2(3)ロのとおり、個人償却制運転手A3の車両であり、且つ、負傷して休養中であったA3が出社すれば、当然Xから取り上げられることは明らかであったし、加えて乗せ替えにあたってのB4所長の発言(認定した事実4(2)イ)と較べて、いかにも理解し難い。又、本採用拒否の最も重大な理由としてXの技術未熟をあげ、その具体的行為として前記捨てコンの件、空車走行の件、ポンプ車接触の件、ロック埠接触の件をあげているが、会社もXの採用にあたり、同人の運転経験等について充分吟味することなく採用したのであるから、前記Xの過失、事故については会社にも一半の責任がある。

そうしてみると、本件Xに対する車両乗せ替え、本採用拒否は同人が昭和48年7月7日、分会へ加入したことに真の理由があったものと推認せざるを得ない。

ところで、本件臨時期間の問題について検討してみるに、会社は、就業規則第5条で臨時期間について規定しており、Xについてもこの条項を適用して臨時採用をしたというが、従前、会社は、従業員の採用にあたって必ずしもこの条項を厳格に適用していたともみられない。又、認定した事実4(1)ハのとおりB4所長の「うちの会社で2・3年真面目に勤めてもらえば、楽しみをもってやれる方向にしてあげる。」との発言に徴すれば、会社のいう臨時期間は単なる形式にすぎず、実質上は臨時採用当初から期間の定めのない雇傭契約が成立していたものと解され、従って、本件本採用拒

否も実質的な解雇であるとみるのが相当である。

4 以上、Xに対する本件車両乗せ替え、下車勤務、本採用拒否は会社が同人の前記各事  
件に藉口して行った労働組合法第7条第1号に該当する不当労働行為であるので、主文  
1の救済を相当し、その余の請求については、これを棄却する。  
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。

昭和50年5月27日

三重県地方労働委員会

会長 小西光蔵