

大阪、昭45不89、昭46不2・58、昭50.12.18

命 令 書

申立人 港地区協議会港相互タクシー労働組合

被申立人 港相互タクシー株式会社 清算人 Y

同 相互タクシー株式会社

主 文

1 被申立人らは、申立人組合の組合員らに対し、次の措置を含め、昭和46年10月10日以降同人らが解雇されなかつたと同様の状態に回復させなければならない。

(1) 被申立人相互タクシー株式会社は、同人らを港相互タクシー株式会社の解散前の原職相当職をもって就労させること

(2) 被申立人らは、同人らが昭和46年10月10日以降原職相当職に就労するまでの間、同人らが受けるはずであった賃金相当額（既に支払った金額を除き、その未払金に対する年分の割合による金員を含む）を支払うこと

2 被申立人らは、それぞれ縦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、速やかに被申立人らのそれぞれ正門付近の申立人組合員らの見やすい場所に1週間掲示しなければならない。

記

年 月 日

申立人組合代表者あて

港相互タクシー株式会社

代表者名

相互タクシー株式会社

代表者名

港相互タクシー株式会社及び相互タクシー株式会社は貴組合及び貴組合の組合員らに對し、下記の行為を行いましたが、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ったことを認め、ここに陳謝します。

記

- 1 港相互タクシー株式会社の事業廃止許可申請を行ったこと
- 1 昭和46年10月10日、貴組合の組合員4名に対し解雇通告を行ったこと
- 1 昭和48年10月22日、貴組合の組合員4名に対し、予備的解雇を通告したこと
以上、大阪府地方労働委員会の命令により掲示します。
- 3 申立人のその他の申立ては、これを棄却する。

由 理

第1 認定した事実

- 1 当事者
 - (1) 被申立人相互タクシー株式会社（以下「相互」という）は、肩書地に本社を置きタクシー事業を営んでいる会社である。
 - (2) 被申立人港相互タクシー株式会社（以下「港相互」という）は、肩書地に本社を置きタクシー事業を営んでいたが、昭和48年11月25日に解散し、現在清算中の会社である。
 - (3) 申立人港地区協議会港相互タクシー労働組合（以下「組合」という）は、港相互の従業員で組織する労働組合で、その組合員数は、本件審問終結時4名である。
- 2 相互と港相互との関係について
 - (1) 港相互がその事業を始めるまでの経緯について
 - ① 港相互の旧商号は、大阪港タクシー株式会社（以下「大阪港タクシー」という）であった。大阪港タクシーは、昭和25年7月6日、資本金300万円で設立されたタク

シー事業を目的とする会社であり、その本社及び事業所を大阪市港区築港に置き、その保有するタクシーは27台、従業員数は33名であった。

② ところが43年ごろ、労使紛争などによりその経営が行き詰ったため、相互と話し合いが行われ、その結果、相互が同社を買収して同社を立直らせることとなった。

③ そこで相互は、44年1月、大阪港タクシーの株式の買収費として600万円を支出してその全株式を取得した。そしてそのころ、同社の全役員を解任して新たに次とのおり役員を就任させるとともに、全従業員（ただし、当時車両整備にあたっていたC 1を除く）を解雇し、かつ、その商号を港相互タクシー株式会社に変更した。

代表取締役 Y

同（非常勤） B 1

取締役 B 2

監査役 B 3

同 B 4

④ Y（以下「Y社長」という）は、それまでは相互及びその関連会社である京都相互タクシー株式会社（以下「京都相互」という）、神戸相互タクシー株式会社（以下「神戸相互」という）のそれぞれの従業員で組織されている各労働組合によって結成されている相互タクシー労働組合連合会の執行委員長を務めていた者であり、またB 2は同人の妻である。更に、B 1は、京都相互の代表取締役、B 3は相互の専務取締役（以下「B 3専務」という）、B 4は相互の関連会社である和泉相互タクシー株式会社の代表取締役であって、いずれも現職のまま港相互の役員となったものである。

⑤ 相互は、その取得した株式6万株を、そのころ次のとおり割当てたが、Y社長及びB 2に割当てた株式の代金は、同人らに対する貸付金として処理された。

Y 28,000株

B 2 10,000株

相互 8,800株

京都相互タクシー株式会社 8,800株

神戸相互タクシー株式会社 4,400株

⑥ また、大阪港タクシーの前記役員の退任及び従業員の解雇に伴う退職金等、その他同社が当時負担していた債務の支払いのために約4,500万円を要したが、これらの費用はすべて相互が支出し、相互の港相互に対する貸付金として処理された。

(2) 港相互の事業に対する相互の関与について

① 港相互は、その後朽廃した事務所等を撤去して新しく事務所その他の施設を建築し、車両を整備し、新規運転手を雇入れるなどして事業を再開したが、これらの費用約1,800万円はすべて相互から支出され、港相互はこれを相互からの借受金として処理した。

② 港相互は、その事業開始に際し、業務上必要な机、いす、ロッカー、会議用テーブル、カーテン等の備品を買い整えたが、その購入にあたり、Y社長は相互の代表取締役B5（以下「B5社長」という）にあててその購入について承認を受ける旨の申請書を提出し、相互から社長決裁による承諾を得ていた。

③ また、その事業の経営にあたっても、Y社長は、その後45年10月ごろまでの間、従業員に対する給与、正月特別勤務のために支給する弁当料、夏期一時金、C1の退職に伴う慰労金、運転手の入社支度金等の支給について、相互に対しその承諾を求め、また、車両の検査、改修、クーラーの取付け、新車の購入などについても、相互に対しそれらの承認を求め、相互はそのつど、前記と同様の方法で承諾を与えていた。

④ 45年9月、港相互の事務所に保管してあった現金及び書類が何者かによって盗み出され、これが契機となって相互の監査役B6によって港相互の監査が実施された。

その結果、港相互の経理事務が乱脈を極めていることが明らかとなり、このため同年11月ごろから、従来港相互が普通預金口座から現金を引き出して債務の支払いに充てていたのを、当座預金口座から小切手による支払方法に改められ、また、港相互がこの当座預金口座に入金する場合は、いったん相互へ現金を持参し、その現金

を相互の取引先である三和銀行の集金人が集金して、これを港相互の当座預金口座へ入金するという方法がとられるようになった。なお、港相互の経理事務についても、その担当事務員であるC 2が、港相互の伝票・帳簿などを相互に持参し、同社の経理部長B 7のもとで執務するようになった。

⑤ 港相互は、後記のとおり45年12月17日、組合と初めて団体交渉を持ったが、Y社長は、その翌日、B 5社長に管理職1名の人選を申し入れ、相互はその申出に基づき、さきに港相互を退職したC 1を、同月19日、港相互の人事・運行の管理責任者として同社に送り込んだ。

⑥ また、相互及び港相互は、顧客が相互の発行しているタクシー乗車券をもって港相互のタクシーに乗車することを互に認めていた。

3 本件労使紛争の経過について

(1) 相互には従前から全国自動車交通労働組合大阪地方連合会(以下「全自交大阪地連」という)に加盟する労働組合があり、同組合は前記のとおり京都相互、神戸相互における各労働組合とともに相互タクシー労働組合連合会を結成していたが、相互これら組合との間には従来からこれといった紛争は生じていなかった。

(2) 45年11月14日、港相互の従業員は労働組合を結成し、同盟系の上部団体に加盟した。ところが、同盟系の上部団体から期待したような組合活動の指導を受けることができなかつたため、12月16日、組合員20数名中15~16名が同盟系組合から脱退して組合を結成するとともに、日本労働組合総評議会大阪地方評議会南大阪地区評議会港地区協議会(以下「港地協」という)に加盟した。

(3) 翌17日、組合は港相互に対し、年末一時金として従業員一律8万円を要求する団体交渉を申し入れた。また当時、港相互は相互の賃金体系にならって本務制度(1台の車両について1人の本務運転者が在職中専任乗車し、当該運転者の公休日又は他の事由により、その車両が休車する場合は代務運転者が本務運転者に代って乗車勤務するという制度)を採用していたが、同制度による賃金は、本務及び代務につきそれぞれ各種手当歩合が定められ、特に本務運転者については、その専属車両による営業

収入と、該車両の購入費、燃料費、修理費、部品代金、定期車両検査等の各費用との損益計算に基づく益金を、利益分配するという複雑なものであったため、組合は上記団体交渉の申入れと同時に給与体系の明確化をも要求した。

同日、団体交渉が行われたが、Y社長は、前記一時金の原資のすべてを相互からの借入金に依存せざるを得なかつたので、組合に対し何ら具体的な回答をすることなく、ただ相互の指示がなければ返答できない旨を述べたにすぎなかつた。これに対し組合は、Y社長が会社代表者としての責任を果たさないものとして憤慨し、組合員らは同人を激しく責め、同人に「すべての問題に対し相互タクシー株式会社の了解なしに団体交渉において責任ある回答はできない」との態度を同人が組合に明らかにした旨記載した確認書に署名捺印させた。

- (4) 同月19日、港相互において再度団体交渉が行われた。この団体交渉には相互の取締役B 8（以下「B 8取締役」という）、二部長B 9（以下「B 9部長」という）ほか2名が立ち会った。

その交渉において、Y社長はほとんど発言せず、専らB 8取締役、B 9部長が発言し、B 9部長は年末一時金の回答として、相互における従業員に対する年末一時金の回答書を読み上げた。しかもその内容は勤続年数を10年、5年、3年……と分け、それぞれに対する金額を示したものであった。しかし、当時港相互は事業開始後1年あまりしか経っておらず、したがって、勤続2年以上の者はいなかつた。そこで組合は、無責任な回答であるとして憤慨するとともに、相互が港相互の従業員に対する年末一時金について、相互と同額のものを押付けようとするのは不当な介入であるとしてB 8取締役らを激しく難詰した。そのようなことから同日の団体交渉は何ら進展しなかつた。

- (5) 同月22日、組合及びその上部団体からなる抗議団は相互へ赴き、B 3専務、B 8取締役らに対し、港相互の従業員の年末一時金を含む賃金などの問題について相互が決定権を掌握しているのは不当であり、団体交渉による問題解決を困難にするものである旨抗議を申し入れるとともに、宣伝カー等により相互の社屋の周辺で抗議行動をし

た。これに対し相互は、同日、相互の従業員らに対して「組合が加盟している総評港地区協議会は相互本社労組が総評大阪地区全自交に加盟して1社1組合の協定があるのに、この相互の組合員を引き抜いて個人加盟をさせようとし、あらゆるデマをまき散らして職場を乱そうとしている」などと記載したビラを配布した。

(6) このように年末一時金要求をめぐり、組合から激しい攻撃を受けていた港相互及び相互は、12月25日及び同月29日の2回にわたり、両社の取締役が集まって合同役員会を開催した。その結果、港相互はその事業を廃止し、従業員に対しては、①年末一時金として相互の従業員並みの額に1万円を加算して支給する、②退職金として1人当たり7万円を支払う、③その整理のための資金として相互は港相互に対して200万円を支出する、ことが決定された。そして、同日開かれた団体交渉において、港相互の委任を受けて出席したB3専務は組合に対し、港相互は相互の資金援助を受けることができなくなり、これ以上事業を継続することが不可能となったので、その事業を廃止する旨並びに前記合同役員会での決定事項を報告した。

これに対し組合は、港相互の事業廃止は偽装倒産であるとしてB3専務に激しくくつかけかり、その撤回を求めた。

(7) 同月31日、前記問題をめぐって団体交渉が相互において行われた。その席上組合がY社長に対し、港相互の事業継続について協力する旨を申し出たことから、労使間で改めて事業の継続についての話し合いが進められることとなった。

(8) ところが相互は、46年1月3日、相互の従業員らに対して「港相互タクシーの倒産廃業と労働争議について」と題するビラを配布したが、その内容は、①港相互は経営不振のため事業継続が困難となり、相互としてもこれ以上子会社への貸出しはできない実情にある、②したがって、この際世間に迷惑をかけないうちに秩序ある整理をした方がよいし、また相互の信用上もそうすべきだとの考え方から、両社の経営者間で整理倒産を決定したが、組合及び港地協の幹部が廃業に反対し、港相互もまた倒産廃業を覆した、③以上の事態となったので、相互としては港相互の倒産廃業及び一時金問題から手を引き、今後この問題には一切関与しないことになったというものであった。

4 港相互の組合員に対する解雇通告と事業廃止許可申請並びに予備的解雇通告について

- (1) 46年1月4日から同月6までの間、港相互において、労使は、事業の継続を前提として年末一時金等についての団体交渉を行った。その際、Y社長は組合に対して、年末一時金として1人5万円を支給する旨申し出たが、同時に争議行為の中止及び本件不当労働行為救済申立事件の取下げを求めたため、組合は上記申し出に応じなかつた。
- (2) その後Y社長は、病気を理由に労使間の団体交渉を避けていたが、同月14日ごろ、組合員のうち14～15名が組合を脱退して親睦会を結成し、これらの者は同月18日、全自交大阪地連の三役の仲介で円満退職し、Y社長はこれらの者に支払うべき退職金等に充当するため、同月23日、港相互が当時保有していたタクシー20台のうち15台を全自交大阪地連に引渡した。これらの事実を知った組合は、同月26日、Y社長に対して激しく抗議した。
その後も組合を脱退する者が相次ぎ、結局従業員として残った者は組合員A1、A2、A3及びA4の4名となり、同人らは残り5台のタクシーで業務に従事していた。
- (3) 46年10月10日、港相互は、上記組合員4名に対し、会社が多額の債務を負担し、支払不能の状況にあり再建不能であるとして解雇を通告した。
なお、上記残存車両5台は、港相互がその車検更新手続きを採らず、また相互においてもこれら車両がいわゆる車検切れとなることを知りながら、何ら措置を講じなかつたため、同年10月ごろまでの間に、その全部が車検切れとなり稼動できなくなつた。
- (4) 港相互は、その後同年12月、大阪陸運局長に対して事業廃止許可申請をした。しかし大阪陸運局長は、その申請は労使紛争を更に激化させる恐れがあるとしてその受理を拒み、事業休止許可申請に変更させてこれを受理した。港相互は、その後47年10月ごろ、再び大阪陸運局長に対し事業廃止許可申請をしたが、前記と同様の理由で事業休止許可申請に変更させられた。そして、48年2月22日に至りようやくその申請が受理され、同年8月25日、港相互の事業廃止が許可された。
- (5) そこで港相互は、同年10月22日、前記4名の組合員に対して、事業廃止の許可によ

り、港相互はその事業を絶対になし得なくなったとして予備的解雇を通告した。そして同年11月25日、臨時株主総会を開催し、同社の解散を決議し清算人にY社長を選任した。

第2 判断

1 相互の当事者適格について

(1) 相互は、組合の相互に対する本件申立てについて、組合員らはいずれも港相互の従業員であって、相互はこれらの組合員との間に使用従属関係はなく、したがって、相互は本件申立ての当事者としての適格を欠くものであると主張するので、まずこの点について判断する。

(2) 相互と港相互とは、いずれも形式上は独立した企業体であり、また組合員らは、いずれも形式上は港相互の従業員である。しかしながら、港相互の役員はすべて相互の意思によって選任されていること、資金面で港相互はまったく相互に依存していること、港相互はその従業員に対する給与、夏期一時金、退職慰労金、運転手の入社支度金等の支給について、いずれも相互の承認を求めていること、車両の検査、改修、クーラーの取付け、新車の購入などに際しても相互の承認が求められていること、相互及び港相互はタクシー乗車券を共通にしていること、その他、前記の両社の関係として認定したその余の諸事実を総合して考えるとき、港相互の経営の実権は相互がこれを掌握し、港相互は相互の一営業部門としてその企業を営んでいるに過ぎないと認めざるを得ない。したがって、相互は港相互の従業員についても使用者としての地位にあるといわざるを得ず、相互の前記主張は採用できない。

2 港相互と相互の組合に対する反感について

相互には從前から全自交大阪地連に加盟する労働組合があり、同労組は京都相互、神戸相互における各労働組合とともに相互タクシー労働組合連合会を結成しているが、これら各会社と組合間に從来これといった紛争もなかった。ところが港相互において、45年12月16日、組合が結成され、翌日、組合から年末一時金及び賃金体系の明確化についての団体交渉を要求された。そして同月17日の団体交渉においては、Y社長が年末一時

金の原資は相互に依存せざるを得ないというのみで、何ら自主的な態度を示さなかつたことからY社長は組合員らから激しく責められた。また、同月29日の団体交渉においても、相互のB 8取締役らが専らその交渉にあたり、しかもその際、年末一時金の回答として相互の従業員に対する年末一時金の支給額を組合に発表して、組合員らをしてこれに応じさせようとしたことから、B 8取締役らは組合員らから激しく難詰された。組合のこのような態度について同人らが快よく思っていなかつたことは十分推認できるが、更にその後、組合員らが、同月22日、上部団体の支援を受けて相互に赴き、相互が組合と港相互との間の団体交渉に介入することは許せないとして抗議を申し入れ、かつ、相互の社屋の周辺において宣伝カーなどで抗議行動をとったこと、及び相互はその際組合の行動を非難するビラを配布してこれに対抗したことなどから考えるとき、港相互及び相互が組合の活動を嫌悪し、その活動の激しさが相互にも波及することを恐れていたことは容易に推認できる。

なお、港相互及び相互は、その後同月25日及び29日の2回にわたり合同役員会を開き、その結果、港相互を整理倒産することを決議している。これについて証人Y、同B 8、同B 3はいずれも「合同役員会は港相互の相互に負担する借受金約7,000万円の返済見込みを検討するために開かれたものであつて、港相互にその返済の見込みのないことが判明したので、相互は今後港相互に対する資金援助を打ち切り、港相互は整理倒産することに決議された」旨供述している。しかしながら、相互と港相互との関係、すなわち両社は実質上单一企業体であることから考え、これら供述はどうてい信用できない。むしろ、前記事実の経過から考えると、合同役員会は組合活動に対する対策を協議するために開かれたものであり、港相互を整理倒産するとの決議も、その主たる目的は組合を嫌悪しこれを企業から放逐するにあつたと推認するに十分である。

3 46年10月10日付け解雇について

46年10月10日、港相互は組合員4名を解雇しているが、その理由は、港相互が多額の債務を負担し、支払不能の状況にあり再建不能であるというにある。そして、多額の債務とは証人Yの供述によると、相互からの借受金約7,000万円を指すものであることは

明らかである。しかしながら、港相互と相互が単一企業体であることはすでに述べたとおりであるから、その債務は単に名目上のものに過ぎないことは明らかである。しかも、港相互及び相互の前記反組合感情を考えるとき、上記解雇は港相互及び相互が意思相通じ、組合員の組合活動を嫌悪してなされた不当な解雇であると判断せざるを得ない。

4 事業廃止許可申請並びに48年10月22日付け予備的解雇について

(1) 46年1月18日、港相互の従業員の大半が退職し、このため、港相互はその退職金等の支払いに代えて車両15台を全自交大阪地連に引渡し、残り車両は5台となつたが、その5台の車両も同年10月ごろまでには、いずれもいわゆる車検切れとなり稼動できなくなつた。そこで港相互は、46年10月ごろ、大阪陸運局長に対し事業休止許可申請をし、その後48年2月22日になされた事業廃止許可申請に基づき、同年8月、事業廃止が許可されているのであるが、証人Yは事業廃止許可申請について、当時すでに稼動車両が全くなかつたことからやむを得なかつた旨供述している。しかしながら、これら車両の車検切れは全面的にその資金を相互に依存している港相互が、相互に対し車検の更新について何らの申出もせず、また、相互においても上記事実を知りながら何らの措置も講じなかつたことに起因することはすでに述べたとおりである。しかも、相互において港相互の事業を廃止しなければならない特段の事情も認められないであるから、港相互の前記事業廃止許可申請は、さきに合同役員会において決議された港相互の整理倒産の意向がそのまま踏襲された結果によるものと解するほかなく、その申請は組合活動を嫌悪した相互及び港相互が意思を通じて組合を壊滅することを目的としてなされたものであると判断せざるを得ない。

(2) 港相互は、前記のとおりその事業廃止の許可を得たことから、これを理由に48年10月22日、組合員4名に対し予備的解雇を通告している。しかしながら、港相互の事業廃止許可申請は前記のとおり組合の壊滅を目的としてなされたものであるから、その申請が許可されたことを理由とする上記予備的解雇もまた不当であることは言うまでもない。

5 結論

要するに、前記46年10月10日付け解雇、事業廃止許可申請並びに48年10月22日付け予備的解雇はいずれも組合を嫌悪し、組合を壊滅する目的でなされたものであると認められ、したがって、これら各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と言わざるを得ない。

6 原職復帰に関する救済方法について

大阪陸運局長が港相互に対して事業廃止を許可したことはすでに述べたとおりであり、港相互がその事業を再開することは事実上極めて困難であることは明らかである。したがって、港相互は組合員らを原職に復帰させることはできないが、相互は港相互の実質上の経営者として港相互に代って組合員らを解雇がなかったと同様の状態に復帰させるべき責任を負うものと考える。

7 相互が組合をひぼう中傷したとの組合の主張について

組合は、相互が45年12月22日、前記認定のようなビラを同社の従業員に配布したことは組合をひぼう中傷するものであると主張する。もっとも当該ビラの内容に多少不穏的な部分のあることは認められるが、当該ビラは組合が相互の社屋の周辺で抗議行動をとった際にその対抗手段として同社の従業員らに配布されたものであることを考えるとき、これをもってただちに組合をひぼう中傷したものと認めることはできない。

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

昭和50年12月18日

大阪府地方労働委員会

会長 川 合 五 郎