

大阪、昭47不77、昭52.9.13

命 令 書

申立人 全国自動車運輸労働組合東大阪支部

被申立人 岡本運輸倉庫株式会社

同 愛和運輸倉庫株式会社

主 文

- 1 被申立人らは、A 1、A 2 及び A 3 を、倒産直前の岡本運輸倉庫株式会社の労働条件と同等の労働条件で、速やかに愛和運輸倉庫株式会社の業務に就労させなければならない。
- 2 被申立人らは、共同して、A 1、A 2 及び A 3 に対し、昭和47年6月30日までの未払賃金及び同年7月1日から愛和運輸倉庫株式会社の業務に就労させるまでの間同人らが岡本運輸倉庫株式会社の業務に従事していたならば支給されるはずであった賃金相当額（これらに対する年5分の割合による金員を含む）を支払わなければならない。
- 3 被申立人らは、申立人に対して、下記の文書を速やかに手交しなければならない。

記

年 月 日

申立人代表者あて

岡本運輸倉庫株式会社

代 表 者 名

愛和運輸倉庫株式会社

代 表 者 名

岡本運輸倉庫株式会社を倒産させて愛和運輸倉庫株式会社を設立したことは岡本運輸倉庫分会員らを排除するためになした不当労働行為であったことを認め、今後このようなこ

とを繰り返さないことを誓約いたします。

## 理 由

### 第1 認定した事実

#### 1 当事者

- (1) 被申立人岡本運輸倉庫株式会社（以下「岡本運輸」という）は、貨物運輸業及び倉庫業を目的とする株式会社であり、昭和46年当時は、肩書地（編注、門真市）において、従業員約50名をもって事業を営んでいた。しかし、後述のとおり、47年6月30日に倒産し、以後事業は行っていない。

なお、倒産時の役員及び株主は下表のとおりである。

株主・役員の氏名	引受株数	摘 要
B 1 (代表取締役)	11,000株	
B 2 (取締役)	2,000 "	B 1 の弟
B 3 —	1,200 "	
B 4 —	1,000 "	
B 5 —	820 "	B 1 の父、47年2月まで取締役
B 6 (取締役)	—	
B 7 (監査役)	—	
(その他)	3,980 "	
	発行済株式の総数 20,000 " (額面500円)	

- (2) 被申立人愛和運輸倉庫株式会社（以下「愛和運輸」という）は、後述のとおり、47年7月に貨物運輸業及び倉庫業を目的として設立された株式会社であり、本件審問終結時、門真市新橋町21番20号において、従業員約25名をもって貨物運輸業を営んでいる。

なお、同社は、52年3月に代表取締役を、また、同年4月に本店所在地をそれぞれ

次のとおり変更した。

	新	旧
代表取締役	B 8 (B 7 の長男)	B 7
本店所在地	門真市大字上島頭463番地の3	門真市大字三ッ島1148番地

- (3)ア 申立人全国自動車運輸労働組合東大阪支部（以下「支部」という）は、全国自動車運輸労働組合（以下「全自運」という）に加入する大阪府東部地域の貨物運輸事業関係の労働者約300名で組織する労働組合である。

なお、本件申立て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「組合」という）であったが、組合は組織を変更し、支部が本件申立てを承継した。

- イ 45年5月、岡本運輸の従業員5名によって組合の下部組織にあたる岡本運輸倉庫分会（以下「分会」という）が結成され、同年10月当時は岡本運輸の従業員34名が分会に加入していた。しかし、後述のとおり、翌46年3月以降分会員数は減少し、本件審問終結時における分会員は、A 1、A 2及びA 3（以下「A 1ら3名」と総称する）の3名のみである。

## 2 資産売却前の労使関係等

### (1) 分会公然化直後の状況

- ア 分会は、結成後しばらくその存在を公然化せず、45年10月26日に結成通知書を岡本運輸へ提出した。

ところが、全自運の組織があると企業は成り立ちにくいと認識していたB 1社長は、翌27日の朝礼において、全自運は好ましくない労働組合である旨述べた。しかし、団体交渉は10月26日から開かれ、岡本運輸と組合・分会は、同月29日、①岡本運輸は組合事務所などを貸与する、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、岡本運輸は事前に組合と協議する、ことなどを内容とする協定を締結した。

- イ ところで、岡本運輸は、45年10月15日から肩書地で倉庫業を開始し、更に同年年

末には運輸部門の事業所も守口市内から肩書地へ移した。このため、岡本運輸は、  
分会公然化当時、約8,000万円の資金借入れを予定していた。

(2) 46年度賃上げ交渉等

ア 46年3月1日、分会は、賃上げ、住宅手当の支給等に関する要求書を岡本運輸に  
提出した。

イ また、上記諸要求に関し、分会員らは半日ストライキ、1時間ストライキなどを  
行うとともに腕章を着用して就労し、更には岡本運輸の最大の取引先であった藤森  
工業株式会社（以下「藤森工業」という）大阪工場の近辺で労働組合の結成を呼び  
かけるビラ配布等を行った。なお、藤森工業等二、三の取引先は、その後、自社へ  
出入りさせる岡本運輸の従業員（運転手）を特定するようになり、また、そのころ、  
岡本運輸へ寄託していた物品を引き上げた取引先もあった。

ウ 賃上げに関する交渉は、6月11日に妥結した。

なお、3月中ごろ、倉庫の作業員を中心とする約10名の従業員らによって同盟交  
通労連岡本運輸倉庫労働組合（以下「岡本労組」という）が結成された。また、こ  
のころより分会脱退者が相次ぎ、賃上げ交渉が妥結したときには、分会員は9名に  
減少していた。

(3) 46年度夏季一時金交渉等

ア 分会は、6月11日ごろ、46年度夏季一時金の要求書を提出したが、岡本運輸は、  
同月21日、分会及び岡本労組に対して、歩合給を増やして基本給を切り下げる内容  
の賃金体系の改訂を申し入れた。しかし、分会及び多数の従業員らが反対したので、  
岡本運輸はこの改訂は実施しなかった。なお、当時B1社長は、このままで行けば11  
月ごろまでに倒産する旨従業員らに述べていた。

イ 7月ごろ、分会は、藤森工業に対し、同社が同社付近の電柱等に掛けてあった分  
会の看板を岡本運輸の非分会員に撤去させるなど分会活動に介入したとして抗議し  
た。

それ以後岡本運輸と藤森工業との取引量は著しく少なくなった。

ウ　ところで、夏季一時金については、自主交渉では妥結するに至らず、8月下旬、組合の申請によって行った当委員会のあっせんにより一応解決した。

しかし、その後、岡本運輸が岡本労組員らには分会との妥結額に更に一人3,000円ずつ上積みして夏季一時金を支給したので、分会は差別的取扱いであると抗議し、このため岡本運輸は、分会員らにも岡本労組員らと同等の夏季一時金を支給した。また、岡本労組員らは、夏季一時金の支給を受ける前に、同労組の役員を通じ、B1社長から前借金の名目で、勤続6カ月以上の者は一律に30,000円ずつ、6カ月未満の者は勤続1カ月につき5,000円ずつそれぞれ支給された。なお、分会員らは、翌47年にこのことを知った。

エ　8月20日ごろ、岡本労組と上部組織を同じくする日本タクシー労働組合（以下「日タク労組」という）の役員であったB9が岡本運輸の労務担当に就任した。以後、岡本運輸は、経営協議会を設置し、班長制度、無事故無欠勤運動等を実施した。

#### (4) 46年度年末一時金交渉等

46年度年末一時金については、11月下旬に過去の実績を上回る回答が示され、12月10日ごろ、これに関する交渉は妥結した。

なお、47年1月、B9は退職し、同年2月、かつて日タク労組の副委員長であったB6が岡本運輸の取締役役に就任した。

#### (5) 決算状況

岡本運輸は、45年度の決算（決算日は12月20日である）では約230万円の当期利益を計上している。しかし、46年度の決算では、運送部門の総収入は前年度より若干増えてはいるが、約2,900万円の当期損失を計上し、また、借入金は、B1から借り入れている約1,500万円を含めると約9,200万円に達していた。

### 3 移転及び企業閉鎖

#### (1) 移転に関する団体交渉等

ア　47年3月下旬、従業員らの間に「会社が身売りする」とのうわさが広まったが、B2及びB6は、分会との団体交渉の席で、「全くのデマである」とこれを否定した。

ところが、4月3日、B1社長は、借入金を返済して利子負担などを軽くするために資産を売却したこと、及び①移転先は物色中であるが早急に確保する、②倉庫部門は閉鎖する、③寮は廃止し、寮の賄婦には辞めてもらう、との今後の方針を公表し、また、分会と岡本労組が同席した同月6日の団体交渉において、岡本運輸の建物は4,700万円で、B1個人が所有するその土地は8,000万円で売却したこと、及び移転先は門真市大字三ツ島で探していることを明らかにした。

なお、土地については、47年2月14日に、建物については同月28日に売買予約がなされたとして、それぞれ所有権移転請求権の仮登記がなされている。

イ 岡本労組は、4月13日ごろ、①移転に伴い各人に5万円ずつ支給する、②移転後1年以内に会社の責任において倒産した場合は特別手当として賃金の3カ月分を支給する、との岡本運輸の回答を得、移転に同意した。

他方分会も、寮を建設すること、人員整理を行わないことなどを要求して交渉を重ね、これらについては4月中ごろにおおむね合意するに至っていた。しかし、分会は、当時表面化していた前年夏季の岡本労組員に対する金銭供与を問題とし、これについても移転問題と同時に解決したい意向であったので、移転に関する協定は締結しなかった。

ウ 岡本運輸は、4月17日、同月22日に移転する旨全従業員に通達した。これに対して組合は、組合事務所等の占有妨害禁止を求める仮処分を申請し、同月21日、組合の申請を認めた決定が岡本運輸へ送達された。しかし、岡本運輸は、なお移転を強行する態度であったので、分会は翌22日にストライキを行い、この結果、同日予定されていた移転は中止された。

なお、21日の団体交渉で、岡本運輸は、建物の売買契約書を分会に示した。その契約書では、4,700万円の売買代金のうち3,000万円は2月28日に手付金として支払われており、また、残金1,700万円は明渡し期日である4月30日までに支払われることになっていた。

エ 4月29日、岡本運輸は、組合・分会と概略次の内容の協定を締結した。

- ① 移転に伴う人員整理は行わず、労働条件は低下させない
- ② 寄宿舎を設け、防火施設、冷暖房施設等を整備する
- ③ 従業員に一人5万円ずつ支払う
- ④ 組合に解決金として22万円を支払う
- ⑤ 企業閉鎖、縮小、別会社設立、人員整理などを行う場合は、事前に組合と協議し、文書による合意のうえで行う
- ⑥ 経営不振や倒産によって賃金が支払えなくなった場合、賃金債権に見合う会社資産（売掛金、車両、什器備品、有価証券等）を事前に組合に譲渡する
- ⑦ 46年の夏に岡本労組員のみが金銭問題で一定の利益を受けた事実を認め、利益を受けなかった者に同額を支払う

オ 上述の移転に関する交渉の過程で、B1社長は、①46年6月ごろにも資産の売却を依頼したこと、②同年9月ごろ、2億3,000万円の売り値に対して1億8,000万円で買いたいとの引合いがあったこと、③当時は売上げが上向いていたので売却しなかったこと、を明らかにした。

また、岡本運輸は、大阪府知事に対して、下表のとおり46年8月に減車を、同年12月に増車を申請し、それぞれ認可を受けている。しかし、岡本運輸は、減車申請が認可された後もその車両を使用していた。

増・減	申請年月日	認可年月日	理 由
減車 15両	46. 8. 19.	46. 8. 24.	石産ペイント㈱の事業閉鎖
増車 15両	46. 12. 6.	46. 12. 7.	新規荷主の要請

カ なお、47年4月、B1を代表取締役とする愛和興産株式会社（以下「愛和興産」という）が設立されているが、その概要は次のとおりである。

- ① 事業目的 貨物運輸事業、倉庫業、不動産取引業
- ② 本店所在地 門真市大字三ツ島1146番地
- ③ 発 起 人 B1、B2、C1、B10、B11、C2、B12
- ④ 資 本 金 300万円

愛和興産は、設立以来事業は一切行っていない。また、後に愛和運輸の代表取締役役に就任したB 7を申込人とする5万円の株式申込証が発行されているが、同人は実際には出資しておらず、かつ、愛和興産について何ら関知していなかった。

(2) 移転後の団体交渉等

ア 47年5月1日、岡本運輸は、事業所を門真市大字三ツ島778番地の1へ、また同じころ、従業員宿舎を門真市大字三ツ島1146番地へそれぞれ移したが、これらの建物はいずれも三栄企業株式会社（以下「三栄」という）から賃借したプレハブの建物であり、事業所には水道は敷設されておらず、また、組合事務所には電気も引かれていなかった。

なお、三栄と岡本運輸の賃貸借契約書には、「借主において銀行取引停止その他仮差押処分又はこれに準じる申立を受けた場合は本契約は直ちに解除する」との特約事項があり、かつ、「付記」として、「代表取締役変更その他組合又は第三者による管理等一切の借主変更についてはこれを認めない。本契約は岡本運輸倉庫株式会社代表取締役B 1のみに有効である。」と記載されていた。

イ 移転後は、5月7日ごろから団体交渉が開かれたが、解決金の支払い、水道敷設等の分会要求について、B 1社長は、「金がないので払えない」、「門真市の条例により舗装後3年間は道路を掘り起せないで水道は引けない」などと述べるだけであった。

なお、組合に支払われることになった解決金及び分会員らに支給されることになった46年夏季に岡本労組員らに対してなされた金銭供与に相当するものは、本件審問終結時においてもまだ支払われていない。

ウ 5月18日、岡本運輸は、従業員A 4に対し、無断欠勤が多いことを理由に解雇予告した。これについて分会は、A 4は移転の前後に分会に再加入しているとして撤回を要求した。

しかし、岡本運輸は、分会が分会員名簿を提出しないことなどを理由にその後団体交渉の開催要求にはほとんど応じなかった。また、6月15日、組合役員も加わっ

て団体交渉が行われたが、B 1 社長は、「10年かかっても勝負する、6月はじめに1,000万円の融資も受けている」などと述べ、分会の要求には応じなかった。なお、当時 B 2 も、分会員らに対して、「度胸があるならもっとストライキをやれ」などと述べていた。

エ 6月17日、分会は、①A 4に対する解雇予告の撤回、②春闘の解決、③協定の遵守等を要求して午前8時の始業時からストライキを行い、また、これより先、岡本運輸の近辺に動員されていた約50名の組合員らは、B 2らが始業時前に車両を社外へ出そうとするのを阻んだ。しかし、8時前に出社したB 1社長は、自ら運転し、組合員らの阻止を押し切って2台の車両を社外に出した。その直後、組合員らはB 1社長に詰め寄り、同社長が車両を社外に出す際に組合員の足をひいたなどと激しく非難した。しかし、B 1社長はその事実を否認した。

なお、本件審問終結時、B 1社長はこの事件で暴行、傷害罪で起訴されている。

また、同月22日、組合役員が話し合いによって解決することを申し入れたが、B 1社長はこれにも全く応じなかった。

なお、A 4に対する解雇予告は、同月17日、同人が始末書を提出することを条件に撤回された。

オ 分会員らは、同月24日、京阪電鉄守口市駅前で、また、同月26日、同大和田駅前で、それぞれB 1社長がストライキ中の組合員の中へトラックで突っ込み組合員をひいた旨を記載したビラをまいた。

カ 6月末ごろ、B 1社長は売掛金を回収し、株式会社近畿相互銀行（以下「銀行」という）から同人の個人保証で同月6日に借り入れた翌48年7月25日を償還期限とする運転資金500万円など約1,000万円の借入金を返済した。

### (3) 企業閉鎖等

ア 47年6月30日朝、従業員らが出社すると当時36両あった車両（そのうち4～5両は修理などに出されていた）、シート、ロープなどの車両の附属品、タイムレコーダー、ジャッキなどの備品、経理関係の帳簿等は見当らず、更には大型自動車の運転

手 6～7 名が退職した 4 月下旬以降毎日来ていた日雇いの運転手もいなかった。

また、同日は B 1 社長も出社しておらず、B 6 が朝礼において、「午前 4 時ごろ B 1 社長から、会社は倒産し、車はディーラーが引き揚げたとの電話連絡があった、いずれ社長から連絡があるから冷静にしていしてほしい」旨従業員らに述べた。その直後、経理を担当していた B 11 が伝票によって売掛金の明細書を作成し、これに基づいて集金すべく、B 2 が分会及び岡本労組の役員各 1 名を伴って外出した。

しかし、その明細書には大口の取引先は記載されておらず、しかも、B 2 は、明細書に記載されていた比較的大きな取引先も集金できないとして小口の取引先しか回らなかったため、約 200 万円計上されていた売掛金のうち同日集金できたのは約 13 万円にすぎなかった。

他方、分会員らは、大阪三菱ふそう自動車販売株式会社（以下「三菱ふそう」という）及び大阪日野自動車株式会社（以下「日野」という）等へ赴き、三菱ふそうは、B 1 社長立会いのもとで、29 日深夜に車両を引き上げたこと、日野も同じころに会社から車両を引き上げたことなどを確認した。

また、30 日は従業員らに対する賃金の支給日であったが、同日従業員らには、上記集金分の 13 万円と B 6 個人が立て替えたという 40 万円により一人に一律 15,000 円ずつしか支給されなかった。

岡本運輸の発行した手形は、同日、不渡りとなった。

イ 翌 7 月 1 日、分会は協定に基づく資産譲渡を申し入れたが、B 2 は、社長の印鑑がないことを理由にこれに応じなかった。

ウ B 1 社長は 7 月 4 日に出勤し、全従業員に対して、「会社は倒産したので皆辞めてくれ」と述べた。また、同日、同社長は、分会及び岡本労組と話し合いを行ったが、その席上、「全自運がピラをまいたから会社がつぶれた、全自運とは再開する気はないが、同盟となら再開する気はある」などと述べ、資産譲渡の分会要求にも応じなかった。

エ 7 月上旬、分会及び岡本労組は、三栄の代表取締役である C 3 に対しそれぞれ事

業再開について協力を要請し、また、同月6日、A1ら3名を含む15名の分会員らは、同人から借入金の名目で一人2万円ずつ金銭の支給を受けた。

ところで、B1社長からも未払賃金について善処してほしい旨依頼されていたC3は、同月11日ごろ、分会及び岡本労組に対し、未払賃金は退職届を提出すれば支払う旨述べ、また、両労働組合がそれぞれ新会社を設立し、岡本運輸名義の車両を用いて営業するとの事業再開案を提出した。しかし、分会は、①C3は債権者代表ということであったが、他の債権者は新会社設立案を全く知らなかったこと、②いわゆる車両の名義貸しは違法行為であることを理由にこれに反対した。この結果、C3は、分会に対し、「7月中に退職届を提出しなければ金は払わない」と述べ、その後数名の者が分会を脱退した。

他方、岡本労組は、新会社設立案に同意し、C3は、同月13日ごろ岡本労組員らに6月30日までの未払賃金を支給した。

なお、岡本労組員らは、8月初旬、同労組の役員であるC4を代表者とする新盟運輸株式会社の従業員となり、その後しばらくC3の取計らいにより、岡本運輸名義の車両を使用して仕事をした。

オ A1ら3名には、6月30日に支給された一人当たり15,000円の賃金の一部及びC3から支給された一人当たり20,000円の借入金以外には6月分以降の賃金等は一切支給されていない。

カ 岡本運輸は、8月ごろ、大阪府知事に対して、約30両の減車及び6月30日から8月31日までの事業の休止申請を、更に10月ごろには大阪陸運局長に対して事業の廃止申請をそれぞれ行っているが、本件審問終結時、事業の廃止はまだ許可されていない。

また、7月末ごろ、会社の債権者である八州礦油株式会社は、岡本運輸の破産を申し立てているが、本件審問終結時、その決定はなされていない。

#### 4 愛和運輸の設立等

##### (1) 三野運送店

ア B 7 は、愛和運輸の代表取締役役に就任する前は、大阪市大淀区国分寺町 1 番地において個人企業である三野運送店を経営しており、46年年末当時は認可車両 5 両、従業員 3 名で貨物運輸業を営んでいた。

なお、B 1 は、27年10月から約 2 年 6 カ月間三野運送店に勤務しており、また、B 7 は、同人の事業が危機にあった30年ごろ、B 5 に資金を援助してもらったことがある。

イ ところで、三野運送店の名において、46年 8 月25日、岡本運輸の取引先である株式会社宗形製作所及び高瀬電器株式会社を荷主とする15両の増車申請が、同年12月6日、14両の減車申請がなされ、それぞれ同年 8 月30日、同年12月 7 日に認可を受けている。しかし、三野運送店には上記のとおり増車するだけの資力はなく、また、実際にも増車しておらず、しかも B 7 は、49年11月12日の本件審問時、前記増車申請がなされていたことも知らなかった。また三野運送店は、同年 7 ～ 8 月ごろ、門真市大字三ツ島1147、1148番地の賃借地を車庫として使用する旨申請して認可を受けたが、その後同用地もほとんど使用しなかった。

## (2) 愛和運輸の設立経緯等

ア 47年 7 月、愛和運輸が設立された。その経緯は概略次のとおりである。

① 同年 3 月20日、B 7、B 2、B 5、B 13 (B 1 の弟)、B 8、B 6 及びB 11が発起人となって定款を作成し、4 月 5 日、公証人の認証を受けた。

なお、B 2、B 13、B 6 及びB 11はB 1 社長の依頼によって発起人となり、また、B 2 及びB 6 は、当時、B 1 社長に印鑑を預けていた。

② 4 月28日、大阪陸運局長に対してB 7 から愛和運輸発起人代表B 7 への一般区域貨物自動車運送事業の譲渡及び譲受の認可申請（以下「事業の譲渡申請」という）がなされ、6 月17日、同申請は認可された。

ところで、B 7 は、6 月末ごろになってもまだ役員、管理者、事業開始時期等愛和運輸の経営について具体的な構想は持たず、また、同人が出資できるのは、300 ～ 400 万円程度であり、かつ、新たに取引きできる荷主のあても全くなかった。

③ 7月27日、発起人らによって創立総会が開かれ、翌28日、設立登記がなされた。

創立時の資本金は1,000万円、株主及び役員は下表のとおりである。

株主・役員の氏名	引受株数	摘要
B 5 (監査役)	8,700株	
B 2 (取締役)	4,000 "	
B 7 (代表取締役)	2,000 "	
B 13 —	2,000 "	自動車整備工
B 8 —	1,000 "	
B 6 (取締役)	1,000 "	
B 11 (取締役)	600 "	
B 12 —	400 "	B 1 の紹介で株主となった。
B 10 —	300 "	自動車保険関係の仕事をしていた。
	発行済株式の総数 20,000 " (額面500円)	

認可を受けていた門真市大字三ツ島の賃借地（同地は岡本運輸の従業員宿舍の所在地に隣接していた。）は実際には使用せず、B 6 らは、門真市新橋町612番地の1（48年3月、「門真市新橋町21番20号」に住居表示が変更された）の車庫用地に事務所を設けた47年9月ごろまでは、大東市内にあるB 5の自宅で事務をとっていた。

### (3) 車庫申請等

ア 愛和運輸は、車庫について下表のとおり認可を受けている。

認可年月日	所在地	面積	摘要
47. 6. 17.	門真市大字三ツ島1147、1148番地	270.66m <sup>2</sup>	賃借地
47. 9. 7.	第一車庫 門真布大字三ツ島1147、1148番地	270.66 "	同上
	第二車庫 門真市大字下島頭181番地の6	379.87 "	同上
47. 10. 30.	第一車庫 門真市新橋町612番地の1	701.1 "	購入地
	第二車庫 門真市大字下島頭181番地の6	379.87 "	賃借地

イ 上記表中門真市新橋町の用地購入について、愛和運輸は、47年6月ごろ、約400万円の手付金を支払っている。また、同年9月6日ごろ、約4,000万円の残金を支払っている。

ウ 愛和運輸は、本店の所在地として登記し、かつ、後記のとおり車庫用地としても払っているが、この内2,000万円は、同用地に極度額2,500万円の根抵当権を設定して銀行から融資を受けたものであり、残りの約2,000万円は無担保の借入金であった。

(4) 増車、得意先等

ア 愛和運輸の認可車両台数は設立当初は5両であったが、47年9月に16両、同年12月に4両の増車申請を行ってそれぞれ認可を受け、また同年9月ごろには三野運送店から引き継いだ車両のうち2両については代替をしている。

ところで、これら増車及び代替分の車両22両はすべて岡本運輸が使用していたものであり、更に上記増車申請書に荷主として記載されていた9社のうち、西濃運輸株式会社（以下「西濃運輸」という）、日本運送株式会社（以下「日本運送」という）、フジポリ化工株式会社（以下「フジポリ化工」という）など8社はいずれも岡本運輸の得意先であった。

また、上記得意先のほか、愛和運輸は石産工運株式会社（以下「石産工運」という）などの岡本運輸の得意先であったところとも取引を行っている。

イ 愛和運輸は、7月31日付けで石産工運に対して請求書を送付しているが、その内容は、6月23日から同月28日までの岡本運輸の運送分及び7月6日以降の備車分であった。

なお、当時、三野運送店は同請求書に記載されていた備車はしていなかった。

ウ 愛和運輸は、増車申請以前に岡本運輸が使用していた車両により営業を行っていた。すなわち、8月24日、A3分会書記長らは、B6及び岡本運輸で配車業務を担当していたC5が、岡本運輸が使用していた車両（ナンバープレートも同じであった）で西濃運輸の荷物を運んでいるところを目撃した。なお、このときB6は、A3分会書記長らに対して、愛和運輸でアルバイトをしている旨説明した。

(5) その他

ア 設立後、愛和運輸では主として総務及び労務関係はB 6が、営業及び車両関係はB 2が、経理関係はB 11がそれぞれ担当した。

イ B 7は、両強度近視白内障のため視力が非常に弱く、身体障害者手帳の交付を受けており、通常の文書はほとんど読めない。また、同人は、48年末から翌49年9月までの間入院していたが、入院前も出社するのは週に二、三回程度にすぎず、事務所には社長の席も設けられていなかった。

更に、同人は、従業員の労働条件や具体的な増車計画の決定、事業運営の資金繰り等に関与しておらず、しかも、50年5月13日の本件審問時、当時門真市新橋町の事業所（車庫）用地が売りに出されていたにもかかわらず、このことも知らなかった。

ウ なお、組合は、愛和運輸に対して分会員らの就労を要求しているが、同社はこれに応じていない。

## 第2 判断

### 1 当事者の主張要旨

支部は、愛和運輸と岡本運輸は実質的同一性を有する企業であり、岡本運輸の倒産及び愛和運輸の設立は、分会排除を企図した不当労働行為であると主張する。

これに対して岡本運輸は、本件倒産は、組合員らの逸脱した行動のために多大な赤字を出し、この結果資金繰りがつかず、最大限の努力をしたが不渡り手形を出し、営業を継続することができなくなったことによるものであり、更には、全従業員を平等に解雇しているのであるから不当労働行為には該当しない、と主張する。

また、岡本運輸及び愛和運輸は、愛和運輸は三野運送店を法人化したものであって、岡本運輸と愛和運輸は別企業であるから支部の上記主張は理由がないとそれぞれ主張する。

よって、以下これらの点について判断する。

### 2 岡本運輸の倒産

(1) 岡本運輸の経理内容は46年以後悪化し、同年度の決算では約2,900万円の当期欠損が計上されていることは前記認定のとおりである。

しかしながら、46年度賃上げ及び同年度夏季一時金交渉時等の分会活動が岡本運輸の業績悪化に何ら影響しなかったとは言えないとしても、岡本運輸は、多額の資金を借り入れて倉庫及び事業所を建設したのであるから、これに伴って支払利息、減価償却費等が著しく増大していると考えられることなどを勘案すると、業績の悪化が主として分会の活動に起因するとは認め難く、また、分会の活動は正当な組合活動の範囲を逸脱したものとは言えないのであって組合員らの逸脱した行動のために多大な赤字を出したとの岡本運輸の主張は首肯し難い。

また、本件倒産は直接的には会社の資金繰りが問題とされている。そこでこの点についてみると、47年6月30日、岡本運輸の発行した手形が不渡りとなり、かつ、同日、従業員らに支払う賃金についても何ら手当されていなかったのであるが、このような事態を回避すべく役員の間で相談した事実はなく、むしろこれとは逆に、B1社長は、6月末ごろ売掛金を回収して約1,000万円の借入金を返済しており、しかも、返済した借入金には、翌48年7月25日を償還期限とする500万円の運転資金も含まれていたのである。したがって、岡本運輸の発行した手形が不渡りとなったのは、同社が自ら作爲的に招いた事態であったと言うべきであり、最大限の努力にもかかわらず不渡り手形を出したとの岡本運輸の主張は事実と反する。

(2) ところで、前記認定のとおり、

① 岡本運輸は、46年6月ごろにも既にその資産を売却しようとし、かつ、同年8月には15両の減車を申請している。

② 47年4月にはB1を代表取締役とし、岡本運輸と事業目的をおおむね同じくする愛和興産が設立され、また同月、B2、B6、B11などが発起人となり、岡本運輸と事業目的を同じくする愛和運輸の定款が作成されている。

③ 資産売却後の岡本運輸の移転先は、水道も敷設されていない状態であり、かつ、その改善について岡本運輸が積極的であったとは認められない。

これらの事実を総合すると、岡本運輸は、以前より事業規模の縮小ないしは別会社の設立を検討しており、更には、資産売却後は移転先の事業所においても永続的に事業を営む意向も有していなかったと考えられる。

また、46年度の決算では相当大幅な赤字を出してはいるが、運送部門の売上高は前年度よりわずかながら伸びており、しかも、その後資産を売却して借入金を返済しているのであるから、金利負担も軽くなっていたと考えられ、事業を全面的に廃止しなければならなかった必然性は認められず、仮に倉庫部門を閉鎖するなど事業規模を縮小する必要があったとしても、事業目的を同じくする別会社を設立しなければならなかった合理的な理由は何ら認められないのである。

(3) しかし、上述の事情及び前述の故意に不渡り手形を出したと認められる経緯を併せ考えると、岡本運輸の倒産は計画的になされたものと判断せざるを得ない。

### 3 愛和運輸と岡本運輸の関係

#### (1) 愛和運輸の設立

前記認定により46年8月及び同年12月になされた三野運送店と岡本運輸の増・減車の申請、認可の状況をまとめると下表のとおりである。

三野運送店			岡本運輸		
増車	申請	年月日 46 8 25	減車	申請	年月日 46 8 19
15両	認可	46. 8. 30	15両	認可	46. 8. 24
減車	申請	46. 12. 6	増車	申請	46. 12. 6
14両	認可	46. 12. 7	15両	認可	46. 12. 7

ところで、①三野運送店は実際には前記増車はしておらず、B 7は、49年11月12日の本件審問時、増車申請がなされていることも知らずにいた。②三野運送店の増車申請書には岡本運輸の取引先が荷主として記載されていた。③減車申請が認可された後も岡本運輸はその車両を使用していた。④三野運送店の増・減車申請及び岡本運輸の減・増車申請は、それぞれ同時期に、かつ、ほぼ同数の車両についてなされている。

以上の諸事実を総合すると、上記三野運送店の増・減車申請はB 1社長によってな

されたと考えざるを得ない。

また、前記認定のとおり愛和興産の設立に際してB 7を申込人とする株式申込証が発行されているのであるが、同人は実際には出資しておらず、かつ、愛和興産については何ら関知していなかったのである。

これらの点からみて、B 1社長は、46年当時よりB 7の名義及び印鑑を自由に使用し得る立場にあったと認められる。

このような事情に加え、①門真市大字三ツ島1147、1148番地の車庫申請は、申請時期及びその車庫は実際には使用されていなかった点からみて前記15両の増車申請と一体的なものであったと考えざるを得ず、しかも、愛和運輸は同地を本店所在地として設立されていること、②B 7は愛和運輸設立に必要な資金を充分には持ち合わせず、かつ、役員、管理者、事業開始時期等愛和運輸の経営に関する重要事項について何ら具体的な構想を有していなかったにもかかわらず、発起人の選任、定款の作成、事業の譲渡申請、事業所在地の購入等愛和運輸の設立及び事業開始手続は着着とすすめられていること、③発起人となったB 2及びB 6は、定款の作成時にはB 1社長に印鑑を預けていたことなどを勘案すると、愛和運輸は事実上B 1社長によって設立されたと考えざるを得ない。

## (2) 株 主

岡本運輸は、いわゆる同族会社であり、B 1が発行済株式の半分以上を所有している。他方、設立当時、愛和運輸の筆頭株主はB 5であり、同社にあっても、発行済株式の約74%はB 1一族で占められており、また、その他の株主もほとんど岡本運輸又はB 1社長と密接な関係を有していた者であるから、愛和運輸もB 1一族の同族会社であることにおいて岡本運輸と変わるところはない。

## (3) 代表取締役等

愛和運輸と岡本運輸の代表取締役は異なる。

しかしながら、愛和運輸の代表取締役に就任したB 7は、同社経営の実務にはたずさわっておらず、また、事業運営の基本にかかわる増車計画、労働条件の決定、資金

繰り等に関与していないのであり、更には、現に使用している事業所用地売却の件すら知らなかったのである。また、銀行以外から借り入れた土地購入資金約2,000万円も、B7個人には資力がないこと、借入金は無担保であること、借入先は明らかにされていないことなどの事実からみて、B7が工面したとは考えられない。したがって、B7は形式的には愛和運輸を代表する立場にあったとしても、経営の中心人物であったとは認め難く、更にはB8も設立当初は役員にもなっておらず、かつ、同社経営の実権を有していたとの事実も認められない。

しかも、前記認定のとおり、総務及び労務関係はB6が、営業及び車両関係はB2がそれぞれ担当しているのであるから、愛和運輸は、事実上B6及びB2両名によって運営されているものと推認される。

#### (4) 得意先

愛和運輸の得意先及びそれぞれの取引量の詳細は明らかにされていない。しかし、設立後すぐ22両の車両を確保し、かつ、その後間もなく稼動しているのであるから、当然これに見合う得意先があったと考えられる。しかるに、47年6月当時、B7には新たに取引きできる荷主のあてはなかったのであり、かつ、愛和運輸発足後、三野運送店当時からの得意先と取引量が増加したとの事実もなく、また、営業関係はB2が取り仕切っているのであるから、これらの得意先は岡本運輸の得意先ないしは同人が岡本運輸の営業担当者として関係を有していたところであったと考えられ、現に石産工運、西濃運輸、日本運送、フジポリ化工など岡本運輸の得意先であったところが同社の得意先の大多数であった。したがって、愛和運輸は、主として、岡本運輸の得意先を受け継いで発足したと考えざるを得ない。

#### (5) その他

このほか、愛和運輸と岡本運輸との間には次のような関係が認められる。

- ① 三野運送店は大阪市内で営業していたが、愛和運輸は岡本運輸と同じく門真市内に事業所を置いている。

また、愛和運輸の本店所在地とされているところは、岡本運輸の従業員の宿舍及

び愛和興産の本店所在地とされていたところと隣接している。

② 岡本運輸は、倒産直前に自動車販売会社に手配して車両を引き上げさせているが、愛和運輸が増車した車両は、すべて岡本運輸で使用していたものである。

③ 愛和運輸は、岡本運輸の売掛金についても自社の名において請求書を発行している。

#### (6) 結 論

上述の諸事情を総合すると、愛和運輸は、形式上は岡本運輸とは法人格を異にし、かつ、B 7からの事業譲渡申請が認可されたことによって発足した企業であるが、その実体においては岡本運輸と実質的同一性を有していると言わざるを得ず、同社が三野運送店を法人化したものであり、岡本運輸とは別個の企業であるとの岡本運輸及び愛和運輸の主張は到底容認し難い。

また、愛和運輸と岡本運輸の関係に関する上述の諸事情に加え、岡本運輸の倒産は計画的になされたものであり、更には岡本運輸は愛和運輸への事業の譲渡申請が認可された直後より売掛金を回収して借入金を返済していること、愛和運輸の企業実体は岡本運輸の倒産をまっけてはじめて具備されたことなども併せ考えると、岡本運輸の倒産と愛和運輸の設立は相互に関連する表裏一体のものであったと言わざるを得ない。

#### 4 不当労働行為の成否

(1) 岡本運輸の倒産が計画的なものであり、また、愛和運輸がこれとの関連において設立されたこと、及び岡本運輸が別企業を設立しなけりばならなかつた合理的理由も特に認められないことは前述のとおりである。

ところで、岡本運輸と分会との関係についてみると、①分会公然化直後、B 1 社長は、全従業員に対し、全自運は好ましくない労働組合である旨述べていること、②B 1 社長は、分会との46年度夏季一時金交渉が妥結する前に岡本労組員に対して秘密裡に金銭を供与し、更には、③46年度夏季一時金交渉が当委員会のあつせんによって妥結した直後、会社は特別の理由もなく岡本労組員には分会との妥結額以上の一時金を支給したこと、④B 1 社長は、倒産直後、岡本労組員らとなら事業を再開してもよいが、

分会員らとは再開するつもりはない旨述べていることなどの事実からみて、岡本運輸が分会を著しく嫌悪していたことは明白である。

また、①本件労使間には、分会員とその家族に影響を与えるような問題については組合と事前に協議する旨の協定があるにもかかわらず、岡本運輸はこの協定を無視して資産の売却等を行ったこと、②資産売却は、岡本運輸が提案した賃金体系の改訂が分会員らの反対によって実施できなくなった直後から検討されていたこと、③岡本運輸は倒産後退職届を提出した者に対しては未払賃金を支給するとの態度をとっていることは前記認定のとおりである。

以上の諸点を総合すると、本件岡本運輸の倒産及び愛和運輸の設立は、岡本運輸が計画的に倒産することによって従業員らを就労できない状況に追い込んだうえ未払賃金の支給と引換えに退職させ、かつ、事業自体は新会社すなわち愛和運輸を設立することによって維持しようとしたものであり、その意図は専ら分会員らを排除することにあつたと言わざるを得ず、労働組合法第7条第3号に該当する不当労働行為であると判断せざるを得ない。

また、A 1ら3名は岡本運輸に対して退職届を提出していないのであるが、同人らは47年6月分以降の賃金は20,000円の借入金を含め一人35,000円しか支給されておらず、かつ、愛和運輸への就労も拒否されている。しかして、岡本運輸は倒産を理由にこのような措置をとっていると考えられるが、その倒産が分会員らの排除を意図するものであることは上述のとおりである。したがって、上記A 1ら3名に対する措置については合理的な理由があるとは認められず、前述した岡本運輸が分会活動を嫌悪していた事情及び岡本運輸倒産の目的等を考慮すると、これらの措置はA 1ら3名が分会員である故をもってなされた不利益取扱いであり、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と言わざるを得ない。

(2) なお、岡本運輸は、全従業員を平等に解雇しているのであるから分会員らに対する本件措置は不当労働行為ではないと主張する。

しかし、前記認定のようにB 1社長が全従業員に対し「会社は倒産したので皆辞め

てくれ」と述べたが、この発言自体は従業員全員に対する一斉の解雇通告に相当するものであるとしても、そのことによって前述の判断は何ら左右されるものではない。

#### 5 本件不当労働行為の責任

前述のとおり愛和運輸は、分会員らを排除して岡本運輸の事業を継続するために設立され、かつ、会社と実質的同一性を有する企業であるから、岡本運輸とA 1ら3名との労働関係はそのまま愛和運輸に引き継がれるべきものである。また、岡本運輸は事実上企業としての実体を失っているが形式上なお法人格を有しているのであるから、愛和運輸と岡本運輸は、本件不当労働行為の救済命令を共同して履行すべき立場にあると考える。

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52年 9月13日

大阪府地方労働委員会

会長 川 合 五 郎