

福岡、昭50不48、昭53.10.30

命 令 書

申立人 全日本運輸一般労働組合博多地域支部

被申立人 福岡運輸株式会社

被申立人 株式会社福岡トラック（昭和52年7月8日株式会社第一フクウンの商号を変更）

主 文

- 1 被申立人福岡運輸株式会社は、申立人組合第一フクウン分会の組合員A1、同A2に対する昭和50年9月3日付解雇を撤回し、同社の原職又は原職相当職に復帰させるとともに、解雇の翌日以降、復帰させるまでの間の賃金を支払わなければならない。
- 2 被申立人福岡運輸株式会社は、本命令交付の日から1週間以内に、下記陳謝文を縦1メートル、横2メートルの白紙に明瞭に墨書して会社正門前の見易い場所に、1週間掲示しなければならない。

記

全日本運輸一般労働組合博多地域支部

執行委員長 A3 殿

福岡運輸株式会社

代表取締役 B1

当社が貴組合の腕章着用等の戦術に介入し、また、株式会社第一フクウンの業務を停止して昭和50年9月3日付で貴組合の組合員、A1、同A2の両名を解雇したことは、福岡県地方労働委員会の命令により、不当労働行為であると判断されましたので、貴組合に対し遺憾の意を表すとともに、上記両名の解雇を撤回して、当社に原職復

帰させます。

昭和 年 月 日

- 3 株式会社福岡トラックを被申立人とする申立て及び福岡運輸株式会社に対するその余の申立ては、これを棄却する。

理 由

I 認定した事実

1 当事者

- (1) 申立人全日本運輸一般労働組合博多地域支部（以下「組合」という。）は、福岡市及びその近郊の道路運送関連産業に従事する労働者によって昭和48年9月結成された労働組合で、全国的単一組織である全日本運輸一般労働組合（以下「運輸一般」という。）の一支部を構成し、本件申立時において12分会、組合員約70名が加入している。

本件紛争の発生した株式会社第一フクウン（当時の商号）に結成されている第一フクウン分会（以下「分会」という。）は、昭和50年7月1日、乗務員8名が申立組合に加入し、分会として発足したが、現在はA1、A2の2名が分会員として残存するのみである。

- (2) 被申立人株式会社第一フクウン（以下「第一フクウン」という。）は、後記福岡運輸株式会社内に本社及び車庫を設けて、昭和48年4月設立され、同49年5月10日、陸運局の一般区域貨物自動車運送事業（限定）の免許交付を受けた後同年9月から運送を開始した会社であり、設立時の資本金は310万円、従業員は役員を除き乗務員のみ8名であった。

本件申立てに係る事業所閉鎖後の昭和50年9月、第一フクウン清算人に後記福岡運輸株式会社と関係の深かったC1が選任され清算業務に従事していたが、昭和51年7月30日、第一フクウン発行の6,200株の株式が元福岡トラック有限会社の代表取締役であったB2及びC2の両名に譲渡されて、B2が代表取締役に就任し、昭和52年7月8日、商号も株式会社福岡トラックと変更登記された。

(3) 被申立人福岡運輸株式会社（以下「福岡運輸」という。）は、通称富永グループに属する一企業で、米軍物資調達用の冷凍車を中心にした運送業務を行っており、福岡市に本社を、大阪、横浜、東京など全国27箇所に支店、営業所を設置し、資本金4,000万円、従業員数約290名を擁する本件第一フクウンの元請運送会社である。

2 第一フクウン設立の経緯

(1) 第一フクウンは、福岡運輸の一般車部門を肩替りするため、当時福岡運輸の従業員であり元福岡運輸労働組合の委員長であったB3、同書記長であったB4のほか、福岡運輸社長B1、同副社長B5、同専務B6、同経理部長B7、同業務部長B8ら7名が発起人となって昭和48年4月12日設立され、代表取締役はB3（以下「B3社長」という。）及びB4（以下「B4専務」という。）が就任し、また、取締役として前記福岡運輸専務のB6、監査役には同社経理部長のB7が名を連らねた。

第一フクウンは、昭和48年5月28日陸運局に運送免許の申請をなしたが、車庫用地改善の必要が生じたため、一たん申請を取下げた後、同年12月10日再申請して、翌49年5月10日に免許交付を受け、正式に第一フクウンの社名による運送業務を開始した。

なお、第一フクウンの一般区域貨物自動車運送事業免許取得のため必要な陸運局の聴聞において福岡運輸社長B1及び富永グループ系列会社幹部が利害関係人として出席し、賛成意見を陳述した事実が認められる。

(2) 第一フクウンの資本金は310万円であるが、その出所について組合側が保管していた第一フクウン作成の資料によると、B3社長とB4専務が各100万円を、残余の110万円を福岡運輸が出資した旨の記録が残されている。福岡運輸の出資の110万円の内訳について、同社B8業務部長は、B8、同社B6専務及び同社B7経理部長の3名が各30万円を出資し、残余の20万円は福岡運輸がB3、B4の両名に対する祝儀として提供したもので、福岡運輸と直接には関係のない金員である旨証言した。

他方、第一フクウンB3社長は310万円のうち、180万円は、B3、B4が出資した

ものであるが、福岡運輸からの祝儀である20万円を除く110万円は、両名が福岡運輸から借用したものであり、毎月5万円を返済してきた旨述べている。

3 A 1、A 2の第一フクウン入社経過

- (1) 申立人組合の組合員A 1、同A 2は、昭和48年3月19日付西日本新聞朝刊の求人広告において、福岡運輸が「新会社設立のため新規募集」の見出しで、「平ボデーの大型車乗務員を募集」していることを知り、同社に面接に赴き、同年4月1日付で入社した。この面接を行なったのは、当時福岡運輸配車係員であったB 3社長であり、B 3は、陸運局の免許がおりれば「第一フクウン」という別会社に独立すると説明したが、A 1、A 2が入社に際し提出した雇用契約書及び連帯保証人を付した誓約書の宛名は、福岡運輸代表取締役B 1であった。また、A 1、A 2両名の採用に伴う辞令は交付されておらず、昭和49年5月10日、第一フクウンとしての免許取得により独立した際にも辞令交付という手続はとられなかった。

なお、上記両名の採用経過に関して福岡運輸は、求人広告を福岡運輸名義で行なったのは、第一フクウンが未だ設立準備中のため、同社から名義だけ貸して欲しい旨の依頼を受け、これに応じたままで、福岡運輸としては面接にも立会っていないし、採否の決定にも何ら関与していないと主張している。

- (2) A 1、A 2の入社後の給与体系は福岡運輸のそれと異り、基本給はなく、主として福岡と大阪間の定期運行であったので、1運行1,500円及び食費1日当たり1,000円の3日分計3,000円のほか、家族手当が支給される仕組みになっていたが、第一フクウン乗務員の給与計算その他の経理事務は、運送免許のおりた昭和49年5月まで福岡運輸の給与台帳のなかで処理された。運送免許取得後は独自の給与簿が作成されたが、給与計算その他の事務処理一切を福岡運輸の事務員が行ない、それらすべての手数料として第一フクウンが月商の10%（人件費は2%）を福岡運輸に支払うことで決済される仕組みになっていた。

4 分会結成と本件紛争の経緯

- (1) 第一フクウンの乗務員であった前記A 1、A 2ら8名は、昭和50年6月頃

から労働条件の改善について、第一フクウンに申し入れをしていたが、同社からいろいろよい返答も得られなかったので、同年7月1日、申立人組合に加入し、同組合の第一フクウン分会を結成した。

同年7月5日、分会結成通告と夏期一時金30万円等を内容とする要求書を提出し、併せて同月9日の団交を申入れた。これに対し会社は、同月15日に団交に応ずるが、前提として分会員名簿を提出することを条件とするなどの回答を行なった。

7月15日の団交は会社が19日に文書回答することで終り、その後はB3社長が病気のため7月25日、入院するなどのことがあって7月30日まで行なわれなかった。

(2) この間、分会は、7月8日から腕章着用、車両に対するビラ貼布等の戦術を行使したところ、B3社長から「福岡運輸から禁止されているので中止するよう」注意を受けたほか、元請である福岡運輸B8業務部長から再三にわたって、福岡運輸構内での腕章着用を厳しく抗議されるなどのことがあった。その後、一たんは中止していた腕章着用等の戦術を、7月19日会社が夏期一時金その他の組合要求を殆んど容れることができない旨の回答を文書で行なったため、再度行使するに及んだところ、第一フクウンは、7月21日以降、荷主に迷惑がかかるとして組合員の乗務を拒否する態度に出、福岡運輸も第一フクウンへの発注をとりやめたため、同社の運送業務は事実上ストップした。

(3) B3社長の入院（7月25日）のため、延々となっていた団交は7月30日に至り、第一フクウン春日原事務所において全権を委任されたB4専務と組合員11名（上部団体から5名）の間で行なわれた。

この団交でB4専務は、一時金については前向きに努力する、他の要求については認める旨を回答し、B3社長とも相談のうえ8月1日に正式協定書を交すことを組合に約束した。その際同専務は、組合がビラ貼布、腕章着用等の戦術を解くなら、8月4日から組合員の就労を認める旨発言したので、組合は7月31日、それらの闘争体制を解除した。

(4) 8月1日昼頃、組合からB4専務に協定書の締結を要求したところ、同専務は打合

せの会議をするため、14時頃まで待つように組合に求め、組合員ら7名は福岡運輸の寮などで待機していた。その後、15時頃になって組合が福岡運輸の事務員C3にB4専務の所在を尋ねると、既に社内には同専務の姿がないことが判明し、結局、当日予定された協定書の締結は行なわれなかった。

この間の事情について福岡運輸B8業務部長は、14時頃、B4専務が「組合員に支払う賞与の資金を貸してくれ」といって同部長のもとを訪れたので、B6専務と一緒に会議室で会ったが、その際、「今までに福岡運輸から大分金を出しているのに、第一フクウンの現状ではこれ以上金を出せない」と断るとB4専務は「困った、困った」と独言しながら退室して行った旨述べている。

なお、翌日以降B4専務は出社せず、8月5日、前記7月30日の約束は組合の強迫、強要のもとにおける発言ゆえ無効であるとの文書報告をB3社長に対して行うとともに同日付の代表取締役辞任届を提出している。

- (5) 昭和50年8月4日、分会員らが7月30日のB4専務との約束に基き、B6取締役（福岡運輸専務取締役）及びB7監査役（同経理部長）に対し就労を求めると、両役員は既に第一フクウンに対して辞任届を出しているのに組合とは関係ない旨述べて、分会員らの就労要求を一顧だにしなかった。なお、B6、B7両役員の辞任届は、7月31年月日付でB4専務の机の引出しに納められていたのを組合員らが確認している。

5 分会員8名の解雇に至る経緯

- (1) 分会員らは第一フクウンへの就労を求めて昭和50年8月19日、入院中のB3社長を訪れたところ、同社長から自分の代行者を探すから2～3日待つように求められ、翌20日には福岡運輸B8業務部長も同社寮に居た分会員に同様の発言を行なったが、分会員の就労が具体化しないため、昭和50年8月28日、組合は当委員会に対し、当時在籍していた分会員6名の就労を求める不当労働行為救済申立を行なった。
- (2) 第一フクウンの保有車両は8両であったが、8月31日深夜、車検中の2両を除く6両の車両が、日野自動車により志免町の同社モータープールに引き揚げられていた。

この車両持出しに関して、B 3 社長は入院中のため関知しておらず、福岡運輸も全く関知しない旨組合に答えている。組合はこのことに対し文書で抗議するとともに、団交の申し入れを行なったが、第一フクウンは何らの回答もなされなかった。

- (3) 9月2日、福岡運輸食堂において、以降第一フクウン従業員の食事は認めない旨の同社B 7 経理部長名による掲示がなされた。
- (4) 第一フクウンは、昭和50年9月4日付内容証明郵便により、分会員に対し赤字累積のなかで労働争議が発生し、金融機関等の信用も失い、組合の協力が得られない現状では、事業の継続が不可能だとの趣旨による同年9月3日付解雇通知及び9月分の精算給与を送付した。
- (5) 申立人組合は、9月4日及び同月10日、福岡運輸B 1 社長に対し、第一フクウンの倒産状態に関する責任ありとして、団体交渉の申し入れを行なったが、福岡運輸は、本件労使関係には何ら関係がないとして、これらの申し入れを拒否した。
- (6) 分会員A 1 らが9月11日、雇用保険の仮給付を受けるため離職票の請求をしたところ、福岡運輸B 8 業務部長は健康保険証と引替えにするか、さもなくば同保険証を返戻できない理由書を同社に提出することを求め、A 1 らは理由書を提出して、9月12日離職票の交付を受けた。
- (7) 昭和50年9月21日、第一フクウン分会長A 4 宅で行なわれた第一フクウン分会の会議において、A 4 らは闘争の終息と運輸一般からの脱退を主張したため、結局分会員A 1、同A 2 の2名が運輸一般の第一フクウン分会員として残留することとなり、9月26日A 1 が分会長に就任した。
- (8) 9月30日、前記A 1 及びA 2 を除く第一フクウン分会員と会社の間で、「分会は第一フクウン倒産に伴なう昭和50年9月3日付全員解雇を承認し、会社は1人当たり35万円（一切の賃金、手当等を含む。）を10月3日までに支払うこと」等を内容とする協定が成立し、第一フクウン分会長A 4 名義（代理A 5）の本件取下書が10月3日、提出されたが当委員会は、本件申立人が全日本運輸一般労働組合博多地域支部であったので、これを受理しなかった。

(9) 昭和50年10月2日、分会員A1、同A2の自宅に本件の和解が成立したとして、35万円の金員が送付されたが、両名は全く関知しないことであったため、第一フクウン宛返送したところ、受取人不在として返戻されたので、両名は福岡運輸に赴き、同社事務員C3に直接手渡した。以後この金員を両名は受取っていない。

6 第一フクウンと福岡運輸の関係

両社の関係については既に認定した事実のほか、次のような事情が認められる。

(1) 福岡運輸には専属の下請会社が11社、非専属の下請会社が150社ほどあり、専属下請のうち第一フクウンを除いてはすべて冷凍車専用であった。また、専属下請のなかで株式会社富永事務所に属し、いわゆる富永グループと称される系列会社は数社あるが、第一フクウンは少くとも昭和49年8月当時まで同グループに位置づけられ、富永事務所の役員会において福岡運輸等と並んで業務状況の報告がなされていた。

(2) 第一フクウンの事務は、福岡運輸本社事務所内の一面に机が置かれて処理されていたほか、車庫や社員寮も福岡運輸と共通であった。

なお、福岡運輸内に事務所を置く下請は他に2社あり、車庫を置くものも他に3社あった。

(3) 車両のヘッド部分の社名を表示するプレートには両社の車両とも*印のマークが印され、その下にそれぞれの社名が記載されているほか、第一フクウン車両のドアナンバーは、福岡運輸の車両と続きナンバーになっていた。

(4) 制服、ヘルメット、車両シートには双方とも福岡運輸名が記入され、また、燃料の給油カードやフェリー及び高速道路の利用カードも福岡運輸名義であった。

この点に関し福岡運輸は、制服購入等は下請から希望があれば一括購入することで便宜をはかったものであり、燃料の購入等も同様の理由から専属、非専属をとわず福岡運輸の名義を利用させているもので、同社と第一フクウンのみの特殊な関係から出たものではない旨述べている。

7 第一フクウンの代表者及び社名変更

福岡トラック有限会社の元代表者であったB2は、第一フクウンの運送事業免許

の譲渡が受けられることを知り、福岡運輸の紹介で当時、第一フクウンの清算人であったC 1との交渉をもち、昭和51年7月、①6,200株の株式を403万円で購入する ②福岡運輸の車庫から退去する ③本件、A 1、A 2の両名を再雇用する、の3点を条件に契約書を交わしたが、本契約の直接の名義人は、B 3社長、B 4専務及び福岡運輸B 1社長以下6名の同社幹部（出資者側）とB 2、C 2であった。

昭和51年9月B 2が第一フクウンの代表取締役役に就任した後、翌52年2月、本社を福岡市博多区大字東平尾字松崎181番地に移転し、乗務員6名、車両8両（2両はA 1、A 2に乗務させる予定）をもって運送業務を行なっているが、福岡トラック有限会社の顧客を引継いだ関係もあって、昭和52年7月、商号を株式会社福岡トラックと変更した。また、車庫についても前記福岡運輸から退去するとの約定に基づいて昭和52年2月移転したが、新車庫用地賃貸借契約に伴う連帯保証人として福岡運輸B 8業務部長が署名押印をなしている。

なお、B 2は前記3点の契約条件等を除き、第一フクウンの債権債務については一切関知していなかった。

II 判断及び法律上の根拠

- 1 申立人は、第一フクウンが親会社たる福岡運輸の一営業部門（一般車部門）に過ぎず、労働組合法上の使用者にあたらないので福岡運輸が本件不当労働行為の責任を負担すべきであると主張し、被申立人は、福岡運輸と第一フクウンの関係は単に元請、下請の関係に過ぎず、第一フクウンは福岡運輸B 8部長の個人的アドバイスによってB 3社長らが設立した別個独立の法人であって、福岡運輸は本件と何らの関係がない旨主張する点について先ず、判断する。

株式会社第一フクウンの設立発起人には、昭和48年4月当時福岡運輸の従業員であり、福岡運輸労働組合の元委員長であったB 3、同じく元書記長であったB 4及び福岡運輸B 1社長以下5名の役員が名前を連らねていること、また設立の目的が福岡運輸の一般車部門を第一フクウンによって肩替りさせることにあったこと、従っ

て陸運局における運送免許取得のための聴問には福岡運輸のB 1 社長及び富永グループ系列会社幹部が利害関係人として出席して賛成意見を陳述したこと、さらに、第一フクウンの代表取締役にはB 3 及びB 4 が就任し、取締役には福岡運輸のB 6 専務、監査役に同社B 7 経理部長が名前を連らねていることも前記認定事実のとおりである。

これらの点に関して被申立人は、前記B 3 及びB 4 から両名の停年退職後の身の振り方について相談を受けた福岡運輸B 8 業務課長（当時）が個人的に第一フクウン設立のアドバイスをなし、その後も元福岡運輸従業員であったよしみから、発起人や役員として福岡運輸役員等関係者の名義を貸したり、出資金の一部に充当するため福岡運輸が20万円を祝儀として贈り、B 8 幹部3名が各30万円を個人的に出資したり、役員報酬を求めない等、福岡運輸として特別の便宜をはかったに過ぎないものと反論する。

なる程、一般に会社設立にあたって、取引会社における個人的関係などから発起人として名義を貸したり、名義のみの役員として名前を連らねることはありうることも知れない。しかしながら、逆に、外見上名義のみの役員であるかのような装いを保ちながら実質的に支配力を及ぼしている例もまた多く見られるのであり、本件のように資本面、役員構成、日常的営業面その他あらゆる側面において福岡運輸が深く関与している事実を総合的に勘案すると被申立人の主張はにわかに容認し難い。即ち、まず出資金についてみるに、第一フクウン作成の資料によると、総額310万円のうちB 3 社長、B 4 専務の両名が各100万円を出資し、残余の110万円を福岡運輸が出資した旨の記録が残されているのであるが、本件審問廷において、B 3 社長は、同人とB 4 専務の出資額は合わせて180万円であり、福岡運輸からの祝儀分20万円を除く残余の110万円は福岡運輸からの借入金であったので月額5万円宛返済したと証言している。他方、福岡運輸B 8 部長は110万円の内訳について、福岡運輸からの祝儀分を除く90万円は同人とB 6 専務、B 7 経理部長の三者が各30万円を出資したものだと言明してそれぞれ若干のくい違いをみせるのであるが、いずれにせよ110万円の金員が福岡運輸ないしは同社と同社幹部から出資されたのは確かな事実といえる。また、営業活動の実情についていえば、第

一フクウンの事務所は福岡運輸本社屋内の一面に置かれ、車庫や社員寮も福岡運輸と共通であり、第一フクウンとしての運送免許が交付される昭和49年5月まで第一フクウン乗務員の給与計算その他の経理事務が福岡運輸の給与台帳等の上で処理され、免許取得後は第一フクウン独自の給与台帳は作成されたものの、事務処理一切を福岡運輸の事務員が行なうなど、第一フクウンからそれらすべての手数料として売上げの10%（人件費はうち2%）が福岡運輸に支払われていたという事実はあるにせよ、第一フクウンの経営が福岡運輸の経営のなかに密着して組み込まれていた実情が窺われる。さらに、第一フクウンは昭和49年8月当時までいわゆる富永グループ即ち福岡運輸B1社長を中心とする系列会社を統括する株式会社富永事務所の系列下に位置づけられ、富永事務所の役員会においてその業務状況報告が定例的になされていた事実、第一フクウン及び福岡運輸の車両のヘッド部分の社名表示は異なるが社章（*印のマーク）は共通であること、ドアナンバーが両社続きの番号になっていること、制服、ヘルメット、車両シートには双方とも福岡運輸名が記入され、給油カード、フェリー、高速道路の利用カード等も福岡運輸名義であった事実が認められる。被申立人は、これら制服の購入、燃料カード等の利用については専属、非専属をとわず下請会社の要望に応じて福岡運輸の名義を利用させているもので、同社と第一フクウンの特殊な関係に基くものでない旨抗弁するけれども、上記一連の事実に加えて、分会結成後の第一フクウンに対する発注停止から解雇に至る経緯並びに第一フクウンの株式がB2及びC2に全株譲渡され、代表取締役がB2が就任し、福岡運輸から退去するまでの間、新車庫用地の賃借に福岡運輸B8業務部長が連帯保証人となる等、福岡運輸が深く関与していた実情のほか、第一フクウン株式会社譲渡の契約における一方の当事者としてB3社長、B4専務に並び福岡運輸B1社長以下6名の同社幹部らが直接に名前を連らねている事実、新株主となったB2が代表取締役に就任するに際しての株主総会にB3社長の実際の出席がなかったにもかかわらず議事録上は議長を務めたかのように処理されている事実、第一フクウンが経営困難に陥ったことが分会員の解雇理由にされているにもかかわらず昭和51年9月代表取締役に就任したB2は第一フクウンの負債について全く関知していないと

証言し、負債の処理が如何ようになされたかを被申立人らにおいて明らかにできない実情において、結局その始末は福岡運輸の責任においてなされざるを得なかったものと推認されること等を総合的に勘案すると、第一フクウンは人的にも物的にも、また営業活動の遂行過程においても到底独立した法人としての実態を保有せず、むしろ福岡運輸が一営業部門である一般車部門を拡充するため第一フクウンの設立をなし、輩下のB3及びB4を形式的に代表取締役据えて福岡運輸の全面的支配のもとに営業活動を遂行していたとみるのが相当である。よって被申立人の主張は採用できない。

2 申立人は、分会員A1及びA2が当初から福岡運輸に採用されたものであって、第一フクウンとの間には雇用関係がなく、仮に第一フクウンとの間に雇用契約が存在したにしても、先に主張する理由から上記兩名の実質的雇用主は福岡運輸である旨主張する点について判断する。

A1、A2の兩名は昭和48年3月19日付西日本新聞朝刊の福岡運輸名義による大型平ボデー乗務員募集の広告をみて面接に赴いたのであるが、その募集広告には「新会社設立のための新規募集」と明記され、兩名に対し面接を行なったB3社長は、当時福岡運輸の配車係の立場にあったが、陸運局の運送免許が下りれば「第一フクウン」なる別会社に移行する旨の説明を行なっていたことが認められる。従って、上記兩名は新聞広告をみて応募するに至った時点においては、福岡運輸との間に直ちに雇用関係が成立するものとは必ずしも考えていなかったものであり、むしろ新会社に採用されるか、もしくは新会社が発足すれば当然に新会社従業員の身分を取得する立場にあったことを了知していたものとみななければならない。それ故、この段階においてはある種の条件付雇用契約が第一フクウンとの間に成立していたとみる余地がないわけではない。

しかしながら、兩名の正式採用に際する雇用契約書及び連帯保証人を付した誓約書の相手方が福岡運輸代表取締役B1であったこと、入社後の取扱いが給与体系こそ基本給なしの日給制であって福岡運輸とは異なるものであったものの、第一フクウンの事務所は福岡運輸社屋の一画に置かれ、分会員らの給与計算その他一切の経理事務等が福岡運輸の事務員によって処理され、その他先に認定の如く、第一フクウンの経営があたか

も福岡運輸の業務の一部であるかのように取扱われていた実情が認められ、このような状況のもとにおいて分会員らがその実質的雇用主が福岡運輸であるとの確信を漸次深めていったことには相当の理由があるものといわなければならない。しかも第一フクウンとして形式的に独立した後も分会員らとの契約書を改めて取り交わしたり、何らかの辞令を交付する等の手続きがとられていない事実及び第一フクウン設立の目的そのものが福岡運輸の一般車部門を肩替りさせることにあった事情、さらには第一フクウンの経営活動全般が福岡運輸の庇護のもと、その全面的支配に服していた実態等を併せ考えると、福岡運輸名義による昭和48年3月19日付新聞広告による募集も、福岡運輸の主体的立場から福岡運輸自体のために新会社を設立し、そのための乗務員確保の必要性からなされたものと認定せざるを得ず、その新会社である第一フクウンも実質において先に判断のとおり福岡運輸の一営業部門に過ぎず独立した事業体たるの実体を保有していないので、本件A1、A2の実質的な雇用主は福岡運輸であったと認めるべく、両名との雇用契約はないとする福岡運輸の主張は採用できない。

- 3 申立人が第一フクウンの株式が昭和51年7月、B2及びC2に全株譲渡され、その後B2が代表取締役役に就任して、商号も株式会社福岡トラックと変更されたことにより、福岡運輸の一営業部門たる立場を離れ、従来の第一フクウンとは別個独立の法人となったので本件不当労働行為の原状回復として分会員A1、A2の両名を福岡トラックに原職復帰させるのは当を得ない旨主張する点について判断する。

福岡トラック有限会社の元代表取締役であったB2及びC2が第一フクウンの清算人C1から昭和51年7月、第一フクウンの株式6,200株を全株403万円で譲渡を受けたことは前記認定事実のとおりである。この株式譲渡は道路運送法によって運送免許の売買が制限されていることから、株式の売買によって実質的に運送免許の譲渡をなすためになされたものと認められるところ、その際の条件として第一フクウンが福岡運輸の車庫から退去することがうたわれていたので、B2は営業開始に先立つ昭和52年2月、本社を福岡市博多区大字東平尾字松崎181番地に移転し、車庫も福岡運輸から引払った事実が認められる。さらに、同年7月、商号を株式会社福岡トラックと改称し福

岡トラック有限会社当時の取引先を引きつぐことによって営業活動が維持されていること、前記B 2らが第一フクウンの全株式を譲受け、その後B 2が代表取締役役に就任したにかかわらず、過去の債権債務には一切関知しない旨証言していること、加うるに、第一フクウン譲渡の条件として福岡運輸からの立退きを求めていることは福岡運輸が同社と第一フクウンの従前の関係を断つ意図であったものと推認できる事情をも併せ考えると、株式会社福岡トラックは登記簿上の法人格こそ第一フクウンと形式的に同一性を保持してはいるものの、従前のように福岡運輸の専属的下請として福岡運輸の全面的支配に服し、事実上福岡運輸の一営業部門に過ぎなかった立場から脱却し、役員構成や営業内容の人的、物的要素等のすべてにおいて、第一フクウンとは全く別異の内実を保有する事業主体として独立したものとみるのが相当である。よって申立人の主張は肯認できる。

- 4 申立人は、本件第一フクウンの事業所閉鎖及び分会員の解雇並びにこの間の組合に対する介入行為が親会社たる福岡運輸と第一フクウンが一体となって行なった労働組合法第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主張し、また、第一フクウンの事業所閉鎖と分会員8名の解雇に関する団交要求を福岡運輸が拒否したことは労働組合法第7条第2号に該当する不当労働行為であると主張する。

他方被申立人は、福岡運輸からの発注停止が主たる原因となって第一フクウンの赤字が累積し、事業所閉鎖の止むなきに至り、分会員8名の解雇に及んだものであって何ら不当労働行為には該当しない。また、福岡運輸は第一フクウンとは別個の法人であり、たんに元請、下請の関係に過ぎないので福岡運輸は第一フクウンの労使関係には何らの関係もない旨主張するので以下判断する。

第一フクウンが福岡運輸によって設立され、その全面的支配のもとに、事実上福岡運輸の一営業部門であったに過ぎず、かつ、第一フクウン分会員らの雇用主が福岡運輸であったとみなし得ることは先の1、2で判断のとおりである。加うるに、昭和50年7月1日、申立人組合第一フクウン分会が結成され、同月5日、夏期一時金等の要求書を提出して、腕章着用、ビラ貼布等の活発な組合活動が展開されるや、第一フクウンB 3社

長は、福岡運輸への気がねからも、再三にわたってこれらの戦術を中止するよう組合に求め、組合が、一たん中止していたこれらの戦術を、同年7月19日第一フクウンが組合要求を拒否したことから再行使するに及んだため、福岡運輸は第一フクウンに対する発注を停止し、第一フクウンも同年7月21日以降分会員の乗務を拒否したのであるが、この間、福岡運輸B8業務部長は分会員に対し再三福岡運輸構内での腕章着用等を中止するよう要求したことが認められる。これら組合の戦術に対し、被申立人はたんに荷主に迷惑をかけるということを理由にその中止を求めたと主張するのみで、具体的に業務上著しく支障をきたしたとの疎明をなさず、また、組合の腕章着用、ビラ貼布等の活動が他にその許容される限度を逸脱したと認められる証拠はないので、それら会社の行為は福岡運輸と第一フクウンが同一の利害にたち、意思を同一にする立場から一体となつてなした組合の正当な活動に対する介入行為であつたとみなければならない。

その後、組合と第一フクウンB4専務との間に組合要求に関する合意が成立し、同年8月1日、協定締結の運びとなつていたのであるが、同日午後、B4専務が福岡運輸B8業務部長と同B6専務に相談し、その協力が得られないまま逐電し、同年8月5日付代表取締役辞任届を提出して以後会社には一切出入りしていない事実、第一フクウンの取締役でもあつた前記福岡運輸のB6専務及び監査役であつた福岡運輸B7経理部長は同年7月31日付をもって第一フクウンの役員を辞任していた事実、また、B3社長は入院加療中のため、B4専務は上記記載の事情から、事実上第一フクウンとしての役員は不在のまま本件労使紛争は放置され、同年8月31日深夜、B3社長も全く関知しない間に車検中の2両を除く6両の第一フクウン車両が日野自動車に引き揚げられていた事実、同年9月4日付内容証明郵便により分会員8名に対し事業の継続が不可能だとして解雇通知及び精算給与を送付した事実等は結局、福岡運輸ないし福岡運輸の備車先を事実上決定し得る立場にあつた同社B8業務部長が第一フクウンへの発注を停止させたことに起因する一連の経過であつたとみるほかになく、先に1、2で記した判断をも併せ考えると、福岡運輸が全日本運輸一般労働組合に所属する第一フクウン分会の結成ないしその後の組合活動を嫌い、これを潰滅させる意図のもとに本件組合活動への介入、事業

所閉鎖、分会員の解雇と続く一連の組合に対する対応を福岡運輸自体の労務政策として行なったものと断定せざるを得ない。

また、昭和50年9月4日及び同月10日付組合の福岡運輸に対する団交申入れを拒否した行為も上記のような福岡運輸の労務政策の延長上に出たものと認めるを相当とする。

よって福岡運輸及び第一フクウの上記の組合活動に対する介入、事業所閉鎖による分会員の解雇、福岡運輸による団交拒否の事実は、労働組合法第7条第1号、第2号及び第3号に該当する不当労働行為を構成する。

以上の事実認定及び判断に基き、本件分会員A1及びA2を福岡運輸の原職又は原職相当職に復帰させること、組合の腕章着用等の戦術に対する被申立人の介入行為が不当労働行為であった点については陳謝文に含めてその掲示を容認することを相当と認め、福岡運輸による団体交渉拒否については前記兩名の原職復帰により救済の必要がないものと認める。また、株式会社福岡トラックを被申立人とする申立ては棄却すべきものとして、労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条に基き、主文のとおり命令する。

昭和53年10月30日

福岡県地方労働委員会

会長 副 島 次 郎