

命 令 書

申立人 X組合

被申立人 Y1会社

被申立人 Y2会社

主 文

- 1 被申立人Y1会社は、申立人組合X'分会員に対し、Y2会社の磨棒鋼等の製品を小型(4t)トラックで運送業務に就労することを拒否するなどして、申立人組合の組織運営に介入してはならない。
- 2 被申立人Y1会社は、下記文書を命令書交付の日から1週間以内に申立人に交付しなければならない。

記

昭和年 月 日

X組合

執行委員長 A1 殿

Y1会社

代表取締役 B1

当社が、貴組合員をY2会社の磨棒鋼等の製品運送業務に就労させなかったことは、不当労働行為であると岐阜県地方労働委員会により認定されました。

よって、今後このような行為をしないよう留意いたします。

- 3 申立人の被申立人Y2会社に対する申立ては、これを却下する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者

- (1) 申立人X組合は、愛知、岐阜地区においてセメント、生コン産業及び運輸一般産業に従事する労働者約191名をもって組織する労働組合で、昭和57年10月24日X'支部、同尾張地域支部、同中川地域支部が合併して設立されたもので、事務所を肩書地に置いている。

上記合併3支部のうちX'支部は、昭和57年2月21日被申立人Y1会社の

従業員約 17 名をもって結成され、同年 8 月 27 日本件救済の申立てをしたが、その審査中の同年 10 月 24 日上記の如く合併し、現申立人組合において、X' 支部の地位を承継したものである。

なお、上記合併により X' 支部は、X 組合執行委員会の承認を得て同 X' 分会(以下「分会」という。なお合併前の X' 支部を含む。)と称している。同分会の事務所は、X' 支部を結成以来岐阜市六条南に置き、現在に至っている。

(2) 被申立人 Y 1 会社(以下「Y 1 会社」という。)は、本店所在地を肩書地に置き、昭和 35 年 12 月 22 日設立された一般区域貨物自動車運送及びこれに付帯する業務を目的とする会社で、設立当初は、セメント、同二次製品並びに鋼材、同二次製品運送の品目限定の免許を受けていたのであるが、昭和 45 年 9 月より一般区域一般(品目限定なし)運送の免許を受けている。現在は自動車による貨物運送及びクレーン作業の請負を営んでいる。

従業員は本件申立て当時約 70 名であったが、昭和 59 年 12 月現在において約 59 名、所有する車輛は、同じく本件申立て時において約 68 輛、資本金 1,000 万円である。

(3) 被申立人 Y 2 会社(以下「Y 2 会社」という。)は、本店所在地を肩書地に置き、昭和 14 年 2 月 11 日に設立、冷間引抜ミガキ棒鋼の製作、ボルト及び建築金物の製作等を目的とする会社で、昭和 59 年 12 月現在において従業員約 156 名、資本金は 7,500 万円である。

2 Y 1 会社について

(1) 設立経過

C 1 会社(以下「C 1 会社」という。)は、C 2 会社(現在 C 2 会社に吸収合併されている。以下「C 2 会社」という。)からセメントを買入れ、遠隔地の工場から鉄道輸送されたセメントを、C 3 会社、C 4 会社、その他個人運送業者に依頼して岐阜駅から C 1 会社の顧客先へ販売運送していたものであったが、昭和 35 年に上記 C 2 工場が岐阜県本巣郡本巣町字山口に新設されることになり、C 1 会社のセメント取扱量の増大が見込まれ、かつセメント輸送形態も上記新設セメント工場から顧客先へ直送されることとなり、取引の大量化、活発化が予想されるに至った。

そのため C 1 会社の運送請負業務に従事していた個人業者の B 2、B 3、B 4 及び C 1 会社と取引関係にあった B 5 らが Y 2 会社の社長 B 1 らと相謀り、セメント運送会社の設立を計画するに至った。

上記 B 1、B 2、B 3、B 4、B 5 外に B 6 及び B 7 の 7 名が設立発起人となり、Y 1 会社を設立した。

(2) 役員構成

昭和 57 年 9 月 8 日現在における会社の役員は、別表 1 のとおりである。

代表取締役 B 1 は、昭和 39 年 11 月より同 42 年 11 月まで約 3 年間代表取締役、取締役を退任していた期間はあったが、それを除くと設立より現在まで一貫して代表取締役であり、また Y 2 会社の代表取締役でもある。

(3) 株主構成

会社の設立時の主な株主及びその持株数並びにその持株比率は、別表 2「A」、
「B」欄のとおりであり、その後 2 回の増資を経て本件申立時における主たる株主及びその持株数並びにその比率は、同表「C」欄のとおりである。

(4) 業務内容と担当重役

(イ) 生コン支部

B 2 取締役(以下「B 2 部長」という。)の管理下において、生コン車により C 5 会社(以下「C 5 会社」という。)が販売する生コンの運送

(ロ) セメント部

B 3 取締役(以下「B 3 部長」という。)の管理下において、C 2 会社より C 1 会社が買入れ同商店が販売するセメントの運送

(ハ) 重機部

B 4 取締役(以下「B 4 部長」という。)の管理下において、一般客よりの注文によりクレーン車による作業並びに大型トラックによる Y 2 会社鉄構部の鉄骨、鋼材及び磨棒鋼部の製品等の運送

(ニ) 鍛工部

上記 B 2 部長の管理下において、小型トラックで Y 2 会社の磨棒鋼部及び加工部のミガキ棒鋼、ボルト等を Y 2 会社の顧客に運送する部で、正式には鍛工部はおかれていないが、Y 2 会社の製品販売の運送のみを担当していたのと他の部門と後述するように勤務形態が違うところから、会社内部において自然に 1 つの部を形成し、通称鍛工部と言われている部門である。

3 Y 2 会社について

(1) 設立経過

Y 2 会社は、昭和 14 年 2 月 11 日 C 1 会社鉄工部から分離して設立されたもので、その後 C 6 会社(社長 B 1)及び C 7 会社(社長 B 10)を吸収合併したものである。

(2) 役員構成

昭和 57 年 9 月 8 日現在における会社の役員は、別表 3 のとおりである。

代表取締役 B 1 は、昭和 40 年 11 月より同 44 年 4 月まで約 3 年 6 ヶ月間代表

取締役、取締役を退任していた期間はあったが、それを除くと昭和 29 年頃から現在まで代表取締役であり、また Y 1 会社の代表取締役である。

(3) 株主構成

本件申立時における主な株主及びその持株数並びにその比率は、別表 4 のとおりである。

(4) 業務内容及び取引先

(イ) Y 2 会社は、自動車、機械類の部品素材であるミガキ棒鋼、ボルト等の機械部品、建築用の鉄骨などの製造販売を営むもので、製品の販売先だけで約 800 社、加工原材料の仕入先は約 30 社に及んでいる。

C 1 会社との取引は、同商店にミガキ棒鋼等の製品を販売し、反面同商店より一般鋼材等の原材料を購入している。

(ロ) Y 2 会社は、前記製品及び原材料の運搬に多数の運送業者と運送契約を結んでいるが、X' 支部結成当時製品の運搬にあっていた運送業者には、C 8 会社、C 9 会社、C 10 会社、C 11 会社、C 12 会社、C 13 会社、C 14 会社などのほか Y 1 会社があり、また原材料の仕入れにあっていた運送業者には、C 15 会社、C 16 会社、C 8 会社、C 11 会社、C 13 会社、C 17 会社などのほか Y 1 会社も加わっていた。

X' 支部結成時において Y 1 会社は、Y 2 会社の全運送契約量の約 20% の運送をしていたものである。

4 Y 1 会社と Y 2 会社との関係

(1) 役員及び持株上の関係

上記のとおり、Y 1 会社及び Y 2 会社の代表取締役は一時期を除いて、ほとんど B 1 が兼任している。

Y 2 会社は、Y 1 会社設立当時持株 0 であったものが、現在 2,050 株 (10.25%) を所有するに至っている。

(2) 営業上の関係

(イ) Y 1 会社の鍛工部は、分会がストライキを開始した昭和 57 年 5 月 23 日までは、Y 2 会社の製品を Y 1 会社の小型トラック 8 台ないし 9 台をもってその顧客に配送していたもので、Y 1 会社鍛工部の仕事の 100% にあたるものであった。

(ロ) Y 1 会社と Y 2 会社との運送に関する取決め

小型トラックについては、勤務時間を午前 8 時から午後 5 時までを 1 日 (午後 0 時から午後 1 時まで休憩) とし、1 台につき備車料を定め、大型トラックについては運送トン数によるものとし、1 トンあたりの備車料を定めている。

このように定められたのは、Y2会社の製品をその顧客に配送する場合、その配送先の店舗が小規模である場合が多く小型車を便利とし、小型車について運送トン数による備車料決定は、運送会社(運転手)に不利なためであり、Y2会社製品の原材料仕入れの場合は、相手方の店舗も大きく大型トラックによることができ、その場合は運送トン数で備車料を決めるのが普通であるためである。

(ハ) 従って小型トラックの場合、勤務時間の関係から次のような取決めがなされている。

午前8時頃会社に出勤した運転手は、Y1会社に備付けのタイムカードに出社時刻を打刻し、それからY2会社に出向きY2会社備付けのタイムカードに到着時刻を打刻したうえ、Y2会社の配車係の指示に基づきY2会社の顧客先へ運送する。

1日の業務が終ってY2会社へ帰った時、Y2会社でタイムカードに打刻し、更にY1会社に帰って会社備付けのタイムカードに打刻する。

(ニ) 顧客先へ運送後所定の時間より早くY2会社へ帰った場合、翌日運送分の荷物を前もって積荷しておき、運送当日にはY1会社から直接顧客先へ運送することもある。これは翌日、遠方又は早朝に運送する必要がある場合に行われるもので、いわゆる「積置」と称せられるものである。

5 組合結成とその後の労使関係、団体交渉など

(1) 組合結成の経過

分会は昭和57年2月21日結成されたが、それ以前10数年にわたって労働組合はなく、従業員の会社への要求等は会社役員と班長、主任が出席する「協議会」でなされてきた。

しかし従業員らはこのような協議会では、従業員の生活の安定を願う、例えば月給制や賃上げの要求等は十分に受け入れられる可能性が少なかった。

このような状況の中で、かねてから労働組合の必要性を痛感していたA3らは、昭和56年秋頃から組合結成活動を始め、同年11月15日従業員9名で準備会を作り、運輸一般労組の指導を受け翌年2月21日分会をY1会社従業員17名で結成し、翌22日Y1会社に対し、運輸一般労組愛知地方本部執行委員長A2、同X'支部執行委員長A3らの名をもって結成通知をした。

(2) 分会は、結成通知と同時にY1会社に対し、次のような要求をした。

- ① 運輸一般加入を理由とした一切の不当労働行為を行わないこと。
- ② 会社内に組合の掲示板の設置を認めること。
- ③ 組合、組合員に対する郵便物、電話などの取次ぎをすること。

などを要求し、誠意ある回答を求めた。

(3) 昭和 57 年 3 月 6 日第 1 回団体交渉

これに対し会社側は、時間制限、人数制限を主張したが、同年 3 月 6 日団体交渉を持つ運びとなった。

3 月 6 日会社側は、B 2 部長、B 4 部長、B 3 部長及び B 8 取締役（経理担当。以下「B 8」という。以下「会社側 4 名出席」という時はこの 4 名を指す。）、組合側は、当時運輸一般労組愛知地方本部執行委員 A 4（以下「A 4」という。）、同 X' 支部執行委員長 A 3（以下「A 3」という。）、同副委員長 A 5（以下「A 5 J」という。）、同書記長 A 6（以下「A 6」という。）の 4 名のほか 2 名が出席した。

上記要求 3 項目の中の掲示板については、その設置場所、大きさなど組合の望みどおりではなかったにしろ、一応会社側がこれを認めて妥結した。

(4) 昭和 57 年 3 月 13 日組合側は、運輸一般全国統一要求として

- ① 精分制度を廃止して日給に組入れること。
- ② 現行日給制を月給制に改め一律 3 万円の上積みすること。
- ③ ボーナスの基準を確立すること。

など賃金体系を中心に 17 項目の要求をし、かつこれらの項目を議題とする団体交渉を要求した。

(5) 昭和 57 年 3 月 29 日第 2 回団体交渉

会社側は 4 名、組合側 A 4、A 3、A 5、A 6 の 4 名が出席、団体交渉に入ったがこの日会社側より組合員名簿、規約等を見せよと主張、実質的な討議に入ることなく物別れとなる。

(6) 昭和 57 年 4 月 5 日頃組合側は、スト権を確立した旨の争議通告書を会社側に提示した。

(7) 昭和 57 年 4 月 6 日組合側は、4 月 12 日 13 時から団体交渉を行いたい旨の通告書を会社側へ通知した。

(8) 昭和 57 年 4 月 12 日第 3 回団体交渉

会社側は 4 名、組合側が当時 X' 支部副委員長 A 7（以下「A 7」という。）を加えたことに対して、会社側から出席人数が多いと苦情が出て話合いが遅れたが、組合側は A 4、A 3、A 7、当時 X' 支部会計 A 8 の 4 名が出席した。

既に提出議題とされていた 17 項目のうち、第 1 項の精分制度廃止の点は拒否され、第 2 項の月給制と一律 3 万円アップの議題について話合いの最中に時間切れと称して会社側は一方的に退席した。

(9) 昭和 57 年 4 月 13 日組合側は、4 月 14 日 13 時から団体交渉を行いたい旨の

通知書を会社側へ通知した。

- (10) 昭和 57 年 4 月 15 日朝組合側は、団体交渉に応じてもらえないため、次回 17 日の団体交渉には誠意をもって応じるよう抗議文を会社側へ提出した。

また、A 4 と A 3 は Y 1 会社の主要取引先である C 1 会社が、C 2 会社の特約店である関係上、C 2 会社から団体交渉を円滑にするよう指導してもらうために依頼に行った。

- (11) 昭和 57 年 4 月 17 日第 4 回団体交渉

会社側は 4 名、組合側は A 4、A 3、A 7、当時 X' 支部執行委員 A 9 (以下「A 9」という。)の 4 名が出席した。

従前より提出していた 17 項目のうち

- ① 給料支給日を毎月 28 日とすること。(第 5 項)
- ② 過積防止(第 9 項)
- ③ 他車を使用した場合、修理を確保すること。(第 10 項)
- ④ 高速道路通行料金の前払い(第 11 項)
- ⑤ 給料改定は 3 月 21 日からとすること。(第 17 項)

の 5 項目について妥結した。

しかし組合提出議題のうち組合員にとって最も重要な部分を占めるベースアップについて会社側は、「協議会」で大型 7,000 円、小型 5,000 円と決定したとして組合に対しても同額を提示し、これ以上は 1 円の賃上げも認めないと主張したため、妥結に至らなかった。

このような事態の中で組合は、常に出席する会社側の 4 名の役員の背後に実質的決定権を有する B 1 並びに Y 2 会社や C 1 会社などがあり、これらの者も交渉の席につかせなくては解決出来ないとの認識に達した。

- (12) 昭和 57 年 4 月 20 日頃組合は、上記の認識に立って原則的、根本的労働条件の改善を目的として 31 項目の要求書(この要求書の 31 項目中には、前の 17 項目と重複部分がある。)を会社側へ提出した。

- (13) 昭和 57 年 4 月 23 日会社側は、代表取締役社長 B 1 名義で組合に対し次のような申入書を提出した。

- ① お客の要望があるから赤い腕章を外して外へ出ること。
- ② 就業時間中会社従業員以外の構内無断立入禁止
- ③ 会社従業員は会社の許可する者の外は業務終了後速やかに場内より退去すること。
- ④ 就業規則厳守のこと。
- ⑤ 就業時間中の組合活動厳禁

⑥ これらの事項に違反した場合解雇することもある。

⑦ 団体交渉については、上部団体1名とX'支部委員3名とする。

(14) 昭和57年5月7日第5回団体交渉

会社側は4名、組合側はA10、A4、A3、A7の4名が出席した。初めに会社側よりの上記申入書の撤回を求めたが拒否され、次いで前回よりの31項目の要求事項の交渉に入った。

会社側は、現在の賃金体系を変更する考えのないことを明らかにしたが、ベースアップについては大型9,000円、小型8,000円とする旨の回答をした。組合側はこれを不満として拒否した。その他第4回団体交渉で妥結したものの外に新たに

① 福利厚生資金を1人につき年間2万円支給すること。

② 長尺物許可書は、期限切れを前に継続して許可を受けること。

などについて、会社側はこれを認めた。

(15) 昭和57年5月11日組合側は、5月14日17時から団体交渉を行いたい旨の申入書を会社側へ提出した。

(16) 昭和57年5月14日第6回団体交渉

この団体交渉において会社側は、ベースアップについて大型10,000円、小型9,000円を提示した。また正月休みを1、2、3日としこれに対して日給の100%を支給。お盆休みは2日間とし60%を支給の提示がなされたがその他の事項は全て拒否した。

(17) 組合側は以上のような会社側回答に対し、春闘も終盤になりつつあった現状を踏まえ、組合要求項目を組合員の最も切実な要求であったベースアップ、精分手当の基本給への組入れ、無事故手当の減額の上限を定める問題の3項目にしぼる、また会社側からこれまで出席していた4名の取締役では、当事者能力の点で問題がある。社長B1を相手として労使双方のトップ交渉により妥結を図りたいとの方針のもとに、同年5月20日、A4とA10がY2会社で社長B1に会い問題の速やかな解決を要望した。

社長は、「早く解決出来るような環境を作ることは私もその方向をもっております。

組合の君たちと解決出来ても、内部問題があるから時間をかして欲しい。」と答えた。

その後会社側から5月22日9時30分から団体交渉を開く旨の連絡があった。

(18) 昭和57年5月22日第7回団体交渉

会社側は、初めて社長B1及びB2部長、B3部長、B4部長の4名、組合

側は、A10、A4、A3、A7、A6の5名が出席し、Y2会社二階応接室で開いた。その席上B1は、「あれから(5月20日)現業の者に実情を調べさせたら、今年の3月と4月が昨年と比較して1カ月それぞれ500万円の減収である。あんた達の要求は呑めない。」と回答した。

そのためそれ以上の進展は見られず、組合側のA10が、「会社がそのような誠意のない態度であれば24日からストに入るがよろしいか。」と言ったところ、社長は、「組合さんがやられるのなら仕方がない。」との返答があり、結局交渉は決裂した。

6 分会のストライキの状況

- (1) 以上のように分会とY1会社との間で、7回に及び体交渉がもたれたが、5月22日の団体交渉で労使間の交渉は決裂し、組合は5月24日よりストライキに突入した。

ストライキ第1日目は分会組合員のうち、クレーン車等の重機部の運転手についてはストライキ要員からはずし、その他の分会組合員がストライキに突入り就業を拒否した。

- (2) 翌25日からのストライキは、分会組合員全員が就業を拒否するとともに、会社構内入口にピケを張り会社構内に非組合員運転車の入出構も出来なくなった。更に分会は1会社の取引先であるC5会社入口、Y2会社構内入口にもピケを張り、C5会社においてはY1会社の非組合員運転の生コン車等の入出構が出来なくなり、そのためC5会社の生コン運搬は停止状態となった。

またY2会社については、Y2会社と傭車契約を行ってY2会社の製品資材等を運搬するため、Y2会社に入出構する他の会社の車輛についても、30分前後にわたり分会のストライキに協力し、Y2会社の製品等の運搬を行わないよう説得工作を行うなどして、Y2会社の製品等の運搬業務に支障を生じさせた。

- (3) 26日のストライキについても、25日と同様の形態でストライキを継続、更にY2会社事務所に分会組合員が侵入しようとし、それを阻止するY2会社の職員との間でトラブルが生じ、一時はY2会社が分会組合員排除のため警察に連絡を行うなど分会とY2会社の間には険悪な状態が生じるに至ったが、その後5月29日分会は、分会組合員のうち重機部にたずさわる者については、ストライキ要員からはずし就業させ、更にその後分会は、分会組合員のうちストライキを行う者を指名してストライキの範囲を縮小して行った。
- (4) 以上のように分会がストライキを継続中の6月1日会社側は4名、組合側はA4、A3、A7、A11、A12、A13の6名の出席で団体交渉が行われた。

その団体交渉の席上会社側より、大型13,000円、小型12,000円のベースア

ップをするとの増額回答がなされた。しかし、分会の要求している精分手当を基本給に組み入れること並びに無事故手当の減額問題は未解決の状態であったが、翌2日B2部長より精分手当、無事故手当の問題については、「会社も誠意をもって団交を行う。」との話がなされたため、分会はY1会社の誠意が示されたとして、翌3日からストを解除するとの意向をA3はB2部長に口頭連絡し、3日から分会はストライキを解除し通常の勤務に服することとなった。

7 Y2会社への就労関係について

(1) Y1会社とY2会社の間には、前記2、(4)、(ハ)及び(ニ)並びに4、(2)、(ロ)、(ハ)及び(ニ)の認定のとおり、継続的備車関係が存在し、小型トラックを運転する者までも特定されていた。

(2) 前記6で認定したように、分会が5月24日からストライキに入り就労拒否をした時鍛工部は全て就労出来なかった。それは鍛工部の従業員のうち、非組合員は1名のみで他の者は全て分会組合員であり、上記非組合員もピケのため就労出来なかった。

そのためY2会社では、Y1会社の鍛工部が運搬していた製品を運搬させるため、Y1会社以外の運送会社との間で小型トラックの備車契約を行う必要が生じ、Y2会社はC8会社との間で1年契約3台、1カ月契約1台、3日契約2台の計6台で、C18会社とは1カ月契約1台で、C19会社とは3日契約2台の合計9台の備車契約を締結した。

5月25日からY1会社鍛工部の小型トラックに代り、上記備車がY2会社の磨棒鋼部及び加工部のミガキ棒鋼等の製品を運搬するようになった。(5月24日はC8会社の小型トラック4台が運搬していた。)

(3) 分会では、6月2日に翌3日からストライキを解除して就労するとの意向を伝えてあるので、3日から組合員全員がストライキ以前の状態で就労出来るものと思って6月3日出勤すると、B2部長から「Y2会社へ連絡したらストを解除したからといって、すぐに仕事はない。」と書われた。B2部長は同日Y2会社に対し、いつから鍛工部が就労出来るのかを問いただしたところ、Y2会社ではストライキ中に備車した車の契約関係上Y1会社の車を使うことが出来るのは6月8日になるとのことであったため、Y1会社としては鍛工部の運転手を7日まで待機させることにした。

(4) ところが翌4日、Y2会社常務取締役B9よりB2部長に対し、次の条件を承諾するなら8日から4台使用するとの申入れがあった。

- ① Y2会社の仕事を妨害しないこと。
- ② お客に悪い印象を与えないこと。

③ 不当なストライキをしないこと。

Y1会社のB2部長は上記Y2会社の条件を次のように組合側に伝え、返事をもらいたいと申し入れた。

① 妨害行為をしないこと。

② お客さんに悪い印象を与えないこと。

③ 5日の団交が決裂しても出てくること。

④ 以上の条件を呑めば4台使う。残り4台は組合員の態度を見て決める。

分会は、B2部長に「妨害行為とは何か、ストも含まれるか。」と問い合わせたところB2部長は「含まれる。」と答えた。

分会としては、今まで鍛工部の仕事は8台又は9台の車が就労していたのに、4台に減らされること並びに労働者の基本的権利であるストライキ権を放棄せよとの申入れには応じられないとして、B2部長からの申入れを拒絶した。

(5) 6月7日頃Y1会社鍛工部の非組合員A15が就労した。同月8日B2部長から、A4、A3に対し、「ストをしないと確認がとればY2会社は14日から4台使うと言っているがどうや。」という話があったが、同人らは上記理由のもとに就労を拒否した。また6月10日には、B2部長よりA11に対し就労について話があったが、A11はY1会社が提示した条件を撤回すること並びに荷下ろし中の事故について無事故手当の対象外とすること、これをY1会社が認めるなら就労すると回答し、これを拒否した。

(6) 6月19日B2部長から当時X'支部鍛工分会長であったA14に対し、「荷下ろし中の事故については、無事故手当から差し引くことは留保するから、就労しないか。」との申入れがあり、22日までに回答するようにとの事であった。

22日は労使間で団体交渉が行われたので、その席上で分会は鍛工部の就労の問題については、Y2会社も交えて三者会議を開いて解決をすべきだとの提案をしたが、Y1会社はこれに応じようとはしなかったので、分会としては鍛工部全員の就労は困難であると判断し、Y1会社から出されている就労についての前記条件については後で解決することとし、まず4台でも就労することを決定し、団体交渉が終了した当日の午後4時頃、B2部長にY2会社へ4台就労することを承諾すると回答したところ、B2部長はY2会社に連絡すると言って電話でY2会社と話をし、その結果、もし鍛工部の車が就労出来るとしても運転手は、玉掛け、ホイストの免許を有している者3名と、無資格者1名の4名でなければ駄目だと新たな条件を提示した。

(7) 当時鍛工部の免許保有者状況は、玉掛け、ホイストの免許を持っている者3名(A15、A16、A17)、玉掛けの免許を持っている者1名(A11)、フォークリ

フトの免許を持っている者1名(A18)であり、玉掛け、ホイスト、フォークリフトの全部の免許を持っている者は誰もいなかったため、6月24日A11らは、Y2会社へ行きB12専務とB11総務課長に面会して、新たな条件(免許の問題)について問い合わせた。B12専務は、「私は何も聞いていないので、B2部長と話をするから、B2部長にそのように伝えてくれ。」と言ったので、翌25日A11はその旨をB2部長に伝えたところ、B2部長は、「免許のことだけ言いに行っても取り上げてもらえないから、ストライキをやらないと一筆書いて欲しい。」と言った。

- (8) 7月5日頃Y2会社のB9は、B2部長に対し「しばらくの間(大体1年ほど)はY1会社の小型トラック(A15を除く。)を使わない。」旨を伝え、7月上旬にY2会社は上記小型トラックの備車契約のうち、1カ月契約と3日契約分を1年契約に切り換えた。
- (9) 分会としては、その後も再三にわたりY1会社のB2部長又はY2会社のB12専務等に、鍛工部の就労について話し合いをもって解決するよう申入れをして来たが、8月9日に至りB2部長から鍛工部の車は1、2年間はY2会社で使えない、これはY2会社の決定であるとの最終回答があり、これ以後は鍛工部の就労問題についての話し合いはなされず、8月27日分会より本件救済申立てがなされた。

第2 判断

1 救済利益なしとの申立てについて

被申立人は、「従前Y2会社磨棒鋼部及び加工部の製品の運搬の仕事をしてきた申立人組合の組合員8名は、それぞれ退職又は脱退しているため、申立人組合員らの当該製品の運搬の仕事への就労を拒否することはあり得ない。」と主張する。

よって判断する。

- (1) Y1会社の従業員のうち、A17、A11、A19、A20、A16、A18、A21、A22、A15、9名の者が、Y2会社のミガキ棒鋼等の製品運送に従事し、この者たちは専属的にY2会社の製品運送に従事していたことが認められる。そのうちA15のみが分会組合員ではなく、他の8名が分会組合員である。この分会組合員8名については、昭和57年8月29日A22がY1会社を退職したのをはじめとして、昭和59年4月25日頃までに全員Y1会社を退職又は分会を脱退して、現在分会組合員となっているものは皆無である。しかし、分会がストライキに入り、かつ解除した昭和57年6月2日には全員分会組合員であった。
- (2) なお本件で判断の対象となる事実は、分会のストライキ解除後、6月7日頃

より分会組合員がY2会社の業務に就労出来なかったことが不当労働行為に該当するか否かである。鍛工部の就労が8月上旬頃には確定的に不可能となった後で、鍛工部の分会組合員が前記認定のとおり退職又は脱退して、現在鍛工部の分会組合員が皆無であったとしても、分会が存続している以上分会の組織運営に対する支配介入の有無について判断することができ、その限りにおいてY1会社鍛工部の分会組合員が皆無であることを理由として、救済利益なしとの被申立人の主張は認められない。

2 Y2会社の使用者性について

1. 申立人の主張

(1) 被申立人Y1会社並びにY2会社は、C5会社、C22会社とともに、C1会社を中心として形成されているC1グループ(以下「C1グループ」という。)の一員であり、Y1会社の事業内容はほとんどC1グループの運送を行っており、ただ重機部のクレーン車の業務のみが他の業者よりの依頼で仕事をすることはあるが、C1グループ各社の運送部門として事業を行っている。

(2) Y1会社の資本構成についても、設立当初は発行株式4,000株のうち、B1一族及びC1グループの持株は全株式の31%、1,240株であったが、その後の増資によりその持株比率は増加し、昭和57年8月27日現在では、発行株式20,000株のうち約66.45%、13,290株となりB1一族等のY1会社に対する支配は強化されている。

またY2会社の資本構成においても、昭和57年8月27日現在、発行株式150万株のうち47.8%、716,900株をC1一族が所有し、C1一族の強い支配力を表わしている。

(3) C1グループの役員構成をみても別表5のとおり、グループ各社の役員をC1一族が兼ねているばかりか、各社の代表取締役もほとんどC1一族が行っている。

① Y1会社には、B2部長、B3部長、B4部長らのB1一族以外の者が取締役として参加しているが、これら3名はY1会社の営業関係を担当しているのみで、経営の総括及び資金関係はB1が行っており、経営の実権はB1一族のB1が握っているとみるべきである。

② Y2会社においても、B10、B11、B13、B14、B15、B16は、いずれもB1一族に属さないものであるが、B10は同人が代表者となっていたC7会社がY2会社に吸収合併されたため、例外的に代表取締役となったもので、他の取締役はいずれもY2会社に長年にわたり勤務し、現場の実務に携わりその功績で取締役となったものであり、Y2会社の実権はあくまで

もB1をはじめとしてB1一族が掌握している。

- (4) Y1会社の営業においても鍛工部は、昭和57年5月23日まではY2会社の仕事を100%しており、Y2会社も運送の80%ほどをY1会社にさせており、更にY1会社の鍛工部はY2会社に専属した状態にあった。C5会社の生コン運送についてはY1会社が100%行っている。C1会社のセメント運送の60%並びにその他の建材物の50%を行っており、Y1会社のセメント部は、上記C1会社のセメント類の運送を、100%している。

また、Y1会社の重機部は、Y2会社鉄鋼部の仕事を100%行っている。従って営業面においては、C1グループ各社に従属しており、労働条件についてもC1グループ各社の意向を無視しては決められない立場にある。

- (5) 上記(4)のY1会社の業務について、各運転手に対する具体的な指示はY1会社が行うものではなく、Y2会社、C5会社、C1会社がそれぞれ行っており、Y1会社は車輛と運転手を確保するだけである。

またY1会社とY2会社はほんの5分程の距離しか離れていないのに、Y1会社で従業員にタイムカードを押させ、更にY2会社においてもタイムカードを押させている。

- (6) 岐阜市徹明通にあるC1会社の社屋には、前記C1グループ各社の表札が掲げられ、更にY2会社の会社概要にも「地域社会に貢献するC1グループ」との表題のもと、C1会社、C5会社、Y1会社、C22会社各社が記載されている。

- (7) 以上のようにY1会社とY2会社は、本店の所在地、資本並びに役員構成から明らかなように、C1グループの一員であり、Y1会社は、Y2会社をはじめグループ各社に対し、営業面、労働条件についても従属する立場にあるので、Y2会社は、分会組合員に対し実質的な使用者に該当するもので、労働組合法第7条1号、3号の使用者である。

2. 被申立人の主張

- (1) Y1会社は、C1グループの運送部門として設立されたものではなく、昭和35年頃個人事業として、C1会社、Y2会社の運送請負業務に従事していたB2、B3並びにC1会社の取引先であったB5等が中心となり、C1会社のセメント取扱量の増加等により、個人運送業者が共同事業形態による事業拡大を目的として、Y1会社を設立したものであり、その設立に際し、B1は会社設立手続、運送業免許取得申請手続等の諸手続並びに設立会社の軍輛購入についてのみ担当したもので、Y1会社設立前後を通じ、営業計画の立案等は、B2、B3等が行って来たもので設立当初は、岐阜市島栄町におい

て営業を行っていたが、昭和47年頃岐阜市六条南に営業所を移転し、以後同営業所において営業を行っている。

(2) Y1会社は、設立以来2度の増資により設立時に比して株主構成に変化を来たしている(別表2参照)が、これは顧客であるC1会社及びY2会社に対する利益還元並びに取引先確保を目的とするもので、B1一族の持株比率を上昇させるものではない。

(3)(イ) Y1会社の役員の中で、Y2会社の役員を兼務するのは、B1、B17、B18、B19の4名であるが、いずれも申立人組合結成時には、Y1会社の運営にはほとんど関与せず名目的な役員にしかすぎず、総務、人事関係はB2部長、クレーン関係はB4部長、セメント関係はB3部長、経理関係はB8の各取締役が担当し、会社運営は実質的には、この4名の取締役によって行われている。B1は代表取締役とはいえ、名目的な存在となっており、単なる「まとめ役」にしかすぎない。

(ロ) またB1はY2会社においては、昭和57年4月頃から代表取締役会長の地位にあるが、会社に出勤するのも週2、3日で、出勤しても会社には1時間半程度しかおらず、本来の業務に関与することなく、資金関係や重要な設備投資の際に承認を与えているだけである。

(4) Y1会社の現在の主要取引先は、Y2会社、C1会社のほかC5会社、C23会社、C24会社及びC25会社があり、昭和57年8月27日現在におけるY1会社の全取引額中、Y2会社及びC1会社の占める割合は50%にしかすぎない。

(5) またY2会社は自社の製品又は資材等の運送については、C8会社、C9会社、C10会社、C11会社等10数社との取引があり、Y2会社の運送関係のうちY1会社の運送割合は約20%にしかすぎない。

(6) Y2会社がY1会社の運転手に具体的な指示を与えていることは、運送依頼者が各運転手に指示を与えるのが当然のことであり、それも傭車契約の履行に関する指示の範囲にとどまり、その指示はY1会社のみではなく、Y2会社が傭車している各運送会社にも同一の取扱いをしている。

またY1会社の運転手にY2会社でタイムカードを押させるのは、小型トラックについては1日単位で料金が決定され、時間外勤務については1時間単位で料金が決定されているため、料金算出のためタイムカードを押させているだけで、他の業者についても小型トラックについて同様の取扱いをしている。

(7) Y2会社の会社概要に、「C1グループ」と表示したのは、Y2会社事の

会社説明ないし宣伝に用いる目的でY2会社独自の判断で使用したものであり、他の会社との合意によってなされたものではない。なおY2会社と取引のあるのはY1会社とC1会社のみである。

- (8) 以上の事実からみて、Y2会社がY1会社従業員の労働関係に実質的支配力を及ぼす地位にあるとはいえず、Y2会社が被申立人としての適格を有するものではない。

3. 判断

- (1) 本件の問題の中心は、被申立人Y2会社が被申立人Y1会社の従業員に対して使用者性をもつかということである。不当労働行為制度の下における使用者概念は、単に契約上の使用者に限定すべきものでなく、労働者の人事その他労働条件等労働関係上諸利益に対して支配力を現実かつ具体的に有する者も含まれると解される。

Y2会社がY1会社の従業員に対して契約上の使用者でないことは言うまでもないが、Y2会社がY1会社の従業員の採用、給与、人事考課、退職等労働条件の決定に関与したとの具体的疎明はない。

確かに前記第1、4、(2)、(ロ)及び(ハ)の認定どおりY1会社の小型トラック運転手に対して、Y2会社でもタイムカードを打刻させている事実はあるが、料金の算出を荷重により算出する大型車の運転手には行われていない。この点からみてもこの打刻はY2会社とY1会社の備車契約の料金決定について、小型トラックについては午前8時より午後5時までを1日とし、右時間以外の備車については1時間単位で料金が決定されているので料金算出の資料とするため、打刻させているものと認められる。このタイムカード打刻は、Y1会社の運転手のみではなく、他の運送業者についても同一取扱いをしているところであり、また運送依頼者が、運転手に対し運送上指示を与えることは当然のことであり、このことをもってY2会社の製品等を運搬する分会組合員に対し、事実上業務上の行為を指示、命令する権限があったと認めることは出来ない。

- (2) 申立人はこの点、単にY1会社とY2会社との営業上の関係のみならず、広く

(イ) Y1会社、Y2会社、C1会社、C5会社、C22会社等C1グループの存在。

(ロ) 同グループ各社の資本構成、役員構成、ことにY1会社の資本構成についてはC1グループ、B1一族の持株が、設立当初31%、1,240株であったものが、昭和57年8月には発行株式20,000株のうち約66.45%、13,290

株と増加しその影響力が強くなったこと。

(ハ) Y1会社とグループ各社との運送関係(営業上の関係)などをあげ、Y1会社はC1グループの一員として営業面においてグループ各社に従属しており、労働条件についてもC1グループ各社の意向を無視して決められない立場にあると主張する。

(3) しかしながらY1会社が企業経営上、C1グループ各社に具体的にどのように従属しているのか、例えばY1会社がY2会社、C1会社などの統一的指揮の下に企業が運営されていたのか、またグループ企業間の経理の共通、或いは混同がなされていたのか、更には各企業間に人事交流があったのか、などY1会社がグループ各社の意向を無視しては経営をなし得ない所以の具体的事実の疎明がない。

申立人の広い視野に立つての主張によっても、Y2会社の使用者性を認めることは出来ない。

よって、Y2会社が分会組合員に対し、労働組合法第7条の使用者に該当するとはいえず、この点に関する申立人の主張は却下する。

3 Y2会社でのストライキについて

(1) 申立人は、昭和57年3月13日に17項目及び4月20日頃に31項目の要求書を会社に提出し、これらの議題について団交を行ってきたが、ストライキ直前には要求事項を、ベースアップ、精分手当の基本給組入れ及び無事故手当の減額の3項目にしぼり、それが解決すればストライキには入らない方針を打ち出して会社と対応してきた。しかるに、会社の組合敵視と非妥協的な対応の中で、やむを得ずストライキに踏切らざるを得なかったと主張する。

(2) 本件ストライキについて、被申立人は、①Y2会社に入出構する全てのトラックを30分から60分程度阻止していたこと、②数回にわたりY2会社本社事務所内に多数侵入し、Y2会社側の退去要請を無視して暴力的な言動をなしたこと、③これによってY2会社の業務が著しく阻害されたこと、④さらにY2会社の取引先を一部失うなど、とあたかも本件ストライキが違法なストライキであるかの如く主張する。

よってこれについて判断すると、確かに分会のストライキの方法として分会組合員のみ就労拒否だけではなく、Y1会社の構内にピケを張り分会組合員以外の従業員の就労を妨害するばかりではなく、C5会社並びにY2会社構内にもピケを張り、そのためC5会社の生コン運送が停止され、またY2会社においてもY2会社が傭車契約を行っている他社のトラックの入出構についても、30分前後の妨害行為を行ったことは認められる。

分会組合員はストライキ当時、35名で全従業員の約半数であり、分会組合員のみでの就労拒否だけでは争議行為の実効がないとして、非組合員の就労をも阻害したものである。争議手段として組合員以外の従業員の就労を阻害させたり、又は他の会社のトラックの運送業務を阻害する行為は、分会の争議行為として行過ぎの行為であるとのそしりを免がれないことではあるが、単一企業の内に組合員と非組合員が存在し、組合員数が従業員の半数程度であるという分会の特殊性がある。一般に運送業者のストライキについては、他の運送業者による代替が容易であり、そのためストライキの実効が失われる特殊性がある。現に本件においても前紀第1、7、(2)の認定のとおり、直ちにC8会社、C18会社、C19会社から代替備車がされたのであり、分会の行為はストライキの実効が失われないための説得行為であり、多少の行過ぎがあったことは認められるが、止むを得ない行為であると認められる。

4 Y2会社への就労拒否について

1. 申立人の主張

- (1) Y1会社においては、分会結成時の昭和57年2月頃には鍛工部には9名の従業員が従事していたのであるが、昭和57年3月初め頃から特に業務上の必要もないのに、C20会社の小型トラック1台を継続的に備車し、その後間もなくC20会社の備車に代えて、Y2会社がC8会社の小型トラック1台を継続的に備車して、Y1会社の鍛工部の小型トラック1台を就労できない状態とした。これは被申立人等が分会結成を嫌悪し、組合つぶしの一環として行ったものである。
- (2) 昭和57年6月3日分会がストライキ解除後、鍛工部の分会組合員8名がY2会社の製品運送に従事しようとしたところ、分会のストライキのためY2会社が他の運送業者と備車契約をしているので、直ちに就労出来るか否かをY2会社に問い合わせるとB2部長から言われ、3日は鍛工部の小型トラックは待機せざるを得ない状態であった。
- (3) 翌4日になり、B2部長は分会に対し、鍛工部が就労するためには、①妨害行為をしないこと、②お客さんに悪い印象を与えないこと、③同月5日に予定されている団体交渉が決裂しても出てくること、④当面は4台使い、残りは組合員の態度をみてよければ1台ずつ増やす、との申入れがあったが、分会としては、労働組合の基本的権利である争議権を放棄することになり、かつ従前就労していた8名の分会組合員のうち、4名のみ就労させるということは承諾をすることはできないとして、会社側よりの申入れを拒絶した。
- (4) 分会としては、その後会社側と鍛工部の就労問題で話し合いをしたが、就労

についてはY2会社も関係する問題なので、分会、Y1会社、Y2会社の三者会議を開き、そこで話し合いをしたいとの申入れを再三にわたり会社にしたが、会社側では、この三者会議を開催する意向はないとして、ついに三者会議は開催されなかった。

- (5) 分会としては、会社側提案の前記4条件の撤回並びに分会組合員8名全員の就労を要求していたのであるが、会社側としては、同月19日B2部長を通じて分会に対し、「6月23日から4台で交替で就労をさせるので、仕事に行くかどうか22日までに回答するよう」申入れがあり、分会としては、これ以上就労問題で交渉を続けても何らの進展もないので止むなく、同月22日B2部長に23日から4台でも良いから就労するとの回答をした。
- (6) ところが、B2部長はY2会社に確認をするとのことで、Y2会社に架電したところ、「4台のトラックのうち、3名は免許を持っているものを乗車させること、1名は無免許の者でもよい。」と新たな条件を提示して来たのである。

しかし鍛工部に従事している者の中には、玉掛け、ホイスト、フォークリフトの免許を全て持っている者は居なく、事実上鍛工部の就労を拒否すると同一の結果となった。

以上のように、Y1会社が分会組合員のうち鍛工部に従事する者の就労を拒否して来たのは、分会を嫌悪し、分会組合員を不利益に取扱い、組合つぶしを目的として行われたものである。

- (7) 上記就労拒否が組合つぶしの目的で行われたことは、次の事実からみても明白である。

- ① 昭和57年3月6日Y1会社B3部長は、C1会社の従業員A23を通じて、分会組合員A24の兄の家に行き、「組合に加入すると皆とうまういなくなる。」、「あの組合は左だから」等と言って、A24を分会からの脱退を説得するよう依頼している。
- ② 更に同年5月12日頃Y1会社B4部長は、クレーン部の従業員に対し、「当クレーン部においては、会社の意向に添えない人は古い人も新しい人も退めてもらえば結構」、「組合に入ると仕事がなくなるし、軽油も入れてもらえなくなり、会社も事業を縮小し、退職者を募ることになるかもしれない。」等、分会嫌悪を表明するとともに従業員に分会加入を阻止する行動をとっている。
- ③ またY1会社は、分会組合員のうち、鍛工部に従事する組合員に対し、袋セメント等の重労働の職場に配置替えをするなど、執拗に組合脱退又は

退職工作をなし、本件終結時には鍛工部の分会組合員であった者は全員退職又は組合脱退をせざるを得なかった。

- ④ また分会結成後再三にわたる団体交渉においても、会社側は分会を嫌悪し、誠実な団体交渉に応じようとはせず、分会の団体交渉出席者を制限したり、交渉時間も2時間程に限定するとの行為を行っている。

2. 被申立人の主張

- (1) Y1会社がC20会社の車1台を備車したのは、鍛工部の小型トラック運転手が入院したため、その代りに備車をせざるを得なくなったものである。またY2会社がC8会社と小型トラック1台の備車契約をしたのは、C20会社の運転手がY2会社の作業を嫌い、荷の取扱いが粗雑であり、かつ勤務状態が悪かったため、C20会社の備車を止めてもらい、その代りC8会社に変更したもので、これは分会結成以前より行われていたものである。

- (2) 分会がスト解除後、Y1会社の従業員が就労するについて、会社側が条件を提示したのは、分会がストライキに突入後、分会組合員がY2会社の正門前にピケを張り、30分ないし1時間にわたり、Y2会社に入出構する他の運送業者のトラックを阻止する行動に出たり、分会組合員がY2会社事務所に侵入し、暴力的な言動をとったため、Y2会社の業務が著しく阻害された。

そのため、Y2会社では正常な業務確保の必要性があり、6月8日からY1会社の小型トラック4台を備車するについて、①Y2会社の仕事を妨害しないこと、②Y2会社の顧客先に悪い印象を与えないこと、③抜き打ちストライキをしないこと、の3点をY1会社に確認したが、これはY2会社の正常な業務遂行上必要なため行ったもので、決して分会の組合活動を嫌悪し、分会の争議権をも侵害する意向をもって行ったものではない。

- (3) また6月8日より、Y2会社がY1会社に小型トラック4台を使用するとの申入れをしたのも、分会が6月2日よりストライキに入り、Y1会社の鍛工部が運送していたY2会社の製品運送が停止されるに至った。

Y2会社の製品納入先は、機械類の製造会社であり、そのほとんどが部品の在庫を最小限に押え、製造工程に合わせて、Y2会社に部品を搬入させる状態であったため、Y2会社の製品納入が停止すると、納入先の生産ラインが停止し、多大な損害が発生するのである。そのため、分会がストライキに入った昭和57年5月24日Y1会社が、運送していた製品運送のため緊急に他の運送業者に対し、製品運送を依頼せざるを得なくなり、止むなくC8会社、C19会社、C18会社等から小型トラック9台の備車契約を行った。

特にC8会社との備車契約に際して、Y2会社の積荷(ミガキ棒鋼)はトラ

ックの汚れが著しいことから、長期契約を要求され、Y2会社も長期契約による備車契約をせざるを得なかったのである。そのため分会がストライキを中止した時には、これらの運送業者との備車契約がまだ在存していたので、ストライキ中止後直ちにY1会社の小型トラックを使用出来る状況ではなかった。

しかしY2会社は、従前からのY1会社との備車契約の関係から、前記他社との備車契約が終了した4台分について6月8日から使用することにしたのである。

- (4) しかし分会の方では、Y2会社より提示された3条件を拒否し、就労に応じようとしなかったため、Y1会社は分会に対し、再三にわたり、Y2会社への就労を促したが分会は、従前どおり鍛工部全車の備車を就労条件とし、または無事故手当等の賃金問題の解決等を条件としてY2会社への就労を拒否していた。
- (5) そのため、Y1会社の代りに臨時備車をしていた各運送会社より長期契約をするよう要望が増加し、就労拒否を続ける鍛工部分会組合員の就労を断念せざるを得なくなり、7月上旬頃Y1会社との備車契約を断念し、他の運送会社と継続的に備車契約をすることになったもので、被申立人等が申立人組合を嫌悪して備車契約を行わなかったものではない。
- (6) またY2会社がY1会社の小型トラック運転手について、玉掛け、ホイスト等の免許取得者を指定したのは、従前より分会組合員は、Y2会社の顧客先での積荷の上げ下ろしについて、前記免許を取得していないことを理由に積荷の上げ下ろしを拒否する姿勢を示していたので、Y2会社としては4台備車するに際し、免許取得者3名、無資格者1名の指定をしたにしかすぎず、ホイスト等の無免許を理由に積荷の上げ下ろしの就労を拒否し、顧客との紛争を防止するために行ったもので、かえってこの原因は、分会組合員が免許取得者でないことを理由に積荷の上げ下ろしを拒否したことにある。
- (7) 団体交渉についても、Y1会社としては分会を嫌悪して団体交渉を拒否するような態度をとったことはなく、申立人組合結成後、ストライキに入るまで9回にわたり団体交渉が開催され、会社側からは、B2部長、B3部長、B4部長、B8の各取締役を出席させ、これら4名は実質的に十分な交渉権限を有していたもので、誠実に交渉にのぞみ、妥結点に到達するよう努力して来たものである。現に分会からの要求事項については一部は労使間において解決されている。

また組合員名簿の提出を求めたのは、分会からY1会社に対し要求されて

いる事項が、賃金制度、勤務時間その他細かな労働条件に及んでおり、これは分会組合員の人数に重要な関係を有するため、交渉に先立ち分会組合員の人数を明確に知るため組合員名簿の提出を求めたにしかすぎず、かつ会社側が組合員名簿の不提出を理由に団体交渉を拒否した事実もない。

- (8) Y2会社では申立人組合のストライキ終了後、Y1会社の従業員A15のみを使用しているのは、非組合員であるA15と、分会組合員である他の鍛工部に従事している者を差別しているかの如き主張をしているが、A15は分会のストライキ中にも就労しようとしたが、申立人組合のピケにより就労が不可能となっていたのである。

したがってY1会社はA15のみを就労させたわけではない。

- (9) 被申立人等は、Y1会社の従業員に対し分会加入を阻害する言動を行ったこともなく、また分会組合員に対し、組合脱退、退職に不当に干渉したこともなく、退職者は自己の都合により退職をしたにしかすぎない。
- (10) 以上のように被申立人等は何ら不当労働行為に該当する行為を行ってはいないので、申立人の申立ては棄却されるべきである。

3 判断

- (1) C20会社の小型トラックを継続的に備車した時期について、申立人は昭和57年3月初めと言い、被申立人は、昭和56年12月からであると主張する。

よって判断するに、C20会社の小型トラックの備車は、鍛工部の運転手が入院したため鍛工部の運転手が1名欠員となり、そのため昭和56年12月頃備車したことが認められる。しかし、A3が昭和57年3月17日頃B2部長に鍛工部のトラックが1台待機する状態となったことについて、その理由を問いただしていることから、鍛工部のトラックは、上記期間には常時8台又は9台就労することが出来る状態であったことが認められる。

そうであったなら、Y1会社としてはC20会社の小型トラックを備車する必要性がないにもかかわらず、その後も継続して備車していたことは、分会の結成を嫌悪し、分会組合員に不利益を与えることを承知の上でC20会社の小型トラックの備車を継続したものと推認できる。

- (2) 6月4日Y2会社の意向により、分会組合員が就労するについて、B2部長が、分会に対し前記第1、7、(4)の認定のとおり、「Y2会社の妨害行為をしないこと」等の申入れがあったことが認められ、それに対し、分会では上記申入れは分会のストライキ権を放棄せよということと同一であり、かつ今まで9台の車が就労していたのに、4台しか就労できないことについて了解ができないとの理由から、申入れを拒否したことは認められる。

- (3) 被申立人は、ストライキ解除後、Y1会社の車を4台しか就労させられなかったのは、分会のストライキ中に他の運送会社との備車契約があり、その契約が終了する車が4台であったため、当初4台だけの就労を認めざるを得なかったと主張している。しかしY2会社が1年契約で備車契約を行っていたのは、C8会社との間で3台の車のみであり、他は1カ月又は3日更新で備車したものであり、6月8日以後において、Y2会社は4台の外に増車してY1会社の車を就労させることは可能であった。しかるにY1会社においても、Y2会社においても一切増車の話を分会と行ったことはなく、単に4台の就労についてのみ交渉が行われていたことが認められる。
- (4) 4台の就労につき、分会は前記第1、7、(4)の認定のとおり「妨害行為をしない」との申入れの中には、ストライキも含まれると主張する。被申立人の主張は、「Y2会社の仕事を妨害しないこと」であり、彼申立人の説明によると、「ピケを張って他の車をストップさせまた他の運送会社に迷惑を与えたり、Y2会社の客先へ行って強迫めいたことを言わない。」ということである。
- 前記第1、7、(5)及び(7)の認定のとおりB2部長は、分会に対し「ストをしないという確認がとれば使う。」とか「ストライキをやらないと一筆書け。」などと言って暗にストライキ権の放棄を促す行為を行っていることが認められる。
- (5) 前記第1、7、(6)の認定のとおり分会が、「4台でも就労する。」旨をB2部長に回答すると、同部長より新たに免許の問題が条件として提示された。
- (6) 分会はY1会社、Y2会社、分会の三者会議を提案したが、B2部長は、「そんなものは組合が入ったらまとまる話もまとまらなくなるから駄目だ。」と言って三者会議開催に反対した。
- (7) また、Y1会社においてはB4部長が、Y1会社従業員のうち、クレーンの仕事に従事している者に対し、「クレーン部従業員から分会に加入するものが出ると仕事なくなり、会社としては事業縮小をし、退職者を募ることになる。」との趣旨の発言をし、暗に分会加入を阻止する行動をとったこと、Y1会社の代表取締役であるB1が分会役員等にストライキの責任をとって退職してほしいとの意向があったこと、分会組合員のうち鍛工部に働いていた8名が全て退職又は分会を脱退していること、鍛工部においては、非組合員のA15のみが8月7日頃より就労していること、B2部長の取締役としての自覚がなく、Y2会社の指示をそのまま受け入れて分会へ伝える態度であること、更に7月5日頃Y2会社のB9からB2部長へ備車拒否の最終的な連絡があったにもかかわらずY1会社はこれを秘匿し、1カ月以上過ぎた8月9日頃に就労不能の回答

を行ったこと、などを総合的に判断すると、Y1 会社が分会ストライキ後、4 台のみ Y2 会社に就労させるとの処置をなし、更に前記(3)、(4)及び(5)にあるように条件を付して、分会組合員を Y2 会社で就労させないなどして組織の弱体化を企図し、分会の組織運営に介入したものと云わざるを得ない。このような Y1 会社の行為は、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。

5 ポテトノートイスについて

申立人は、陳謝文の掲示を求めるが、本件については、主文記載の文書を交付させるのが相当である。

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

昭和 60 年 4 月 9 日

岐阜県地方労働委員会

会長 塚本義明

(別紙省略)