

大阪、平 9 不 1、平 9 不 37、平 12. 5. 26

決 定 書

申立人 大阪空港事業労働組合

被申立人 全日本空輸株式会社

被申立人 大阪空港事業株式会社

主 文

本件申立てをいずれも却下する。

理 由

第 1 認定した事実

1 当事者等及び関西航業株式会社

(1) 被申立人全日本空輸株式会社（以下「ANA」という）は、肩書地に本店を置き、航空運送事業を営む株式会社であって、その従業員数は、本件審問終結時約 1 万 5, 000 名である。

(2) 被申立人大阪空港事業株式会社（以下「OAS」という）は、肩書地に本店を置き、主にANAが委託する航空機の地上誘導、航空貨物や手荷物の受渡し、航空機の清掃等（以下、これらの業務を「地上ハンドリング業務」という）を行う株式会社であって、その従業員数は、本件審問終結時約 500 名である。なお、OASは地上ハンドリング業務の遂行に当たり、空港管理規則第 12 条の 2 に基づき、大阪国際空港内の国管理の土地、建物等の施設において営業を行う第二類営業者の承認を、運輸省大阪航空局大阪空港事務所空港長（以下「空港長」という）より受けている。

(3) 申立外関西航業株式会社（以下「関西航業」という）は、OASから地上ハンドリング業務の一部を下請委託されていたが、平成 9 年 5 月 20 日、事業を閉鎖し、その後解散した会社である。事業閉鎖時における同社の従業員数は約 75 名であった。関西航業は、その発足以来、OASからの下請業務以外の事業は一切行ったことがない。

関西航業への業務の下請委託は、OASが空港管理規則第 13 条に基づく空港長の承認を得て、これを行ったものである。なお、同規則第 13 条には、第二類営業者が大阪国際空港内における営業の一部を他者に委託する際には、第二類営業者の申請による空港長の承認が必要である旨定められている。

関西航業の商業登記の目的欄には、航空機の貨物、手荷物、郵袋の搭載業務、航空機客室の清掃業務及びそれらに付帯関連する一切の業務と記載されている。

- (4) 申立人大阪空港事業労働組合（以下「組合」という）は、OAS従業員とOAS関連企業の従業員とで組織された労働組合であって、肩書的に事務所を置き、その組合員数は本件審問終結時約424名である。

組合には、関西航業の従業員で組織された分会として関西航業分会（以下「分会」という）がある。

なお、平成8年12月末現在において、OAS及びOAS関連企業の従業員中組合員資格を有する者872名のうち組合員は735名であり、関西航業においては同様の有資格者84名のうち組合員は76名であった。また、組合中央執行委員21名のうち2名が分会員であった。

2 ANAの大阪における地上ハンドリング業務委託先の概要と経営環境の変化

- (1) OAS設立以前には、申立外国際空港事業株式会社（以下「国際空港事業」という）が大阪国際空港を含む全国各地の空港でANAから委託を受けて地上ハンドリング業務を行っていた。昭和40年3月、国際空港事業の東京勤務の従業員を構成員とする労働組合が大阪勤務の従業員に対してオルグ活動を行った。

同年4月、国際空港事業の大阪事務所等が分離独立する形でOASが設立された。

同41年12月5日、OASと国際空港事業との間の労働条件の格差問題を契機として、組合が結成された。

- (2) OASは、昭和40年代から、ANAから委託を受けた地上ハンドリング業務のうち、航空機の機体水洗業務を申立外帝国航業株式会社（旧商号は帝国美装株式会社であるが、以下、いずれも「帝国航業」という）に下請委託してきた。なお、帝国航業においては、その設立以来現在に至るまで一度も労働組合が結成されたことはない。

- (3) 組合は、昭和46年以降度々ストライキを行った。その間、同49年年末一時金闘争時には、OASが、非組合員全員を就業時間外にも拘束し、その対価として、臨時手当を支給した。組合は、この手当支給等が不当労働行為に該当するとして当委員会に救済申立てを行い（昭和50年（不）第134号事件）、同53年4月10日、当委員会がその手当支給等が不当労働行為に該当するとして救済命令を発したところ、この命令は初審限りで確定した。

また、OASの一般従業員は同45年には393名、翌46年には445名であり、臨時従業員は、同45年には158名、翌46年には304名となった。同47年11月、OASの臨時従業員が労働条件の改善等を目的に労働組合を結成し、組合と共闘するようになった。なお、OASの臨時従業員数は同年以降減少した。

- (4) 昭和48年11月、関西航業が発足した。その代表取締役等取締役7名のうちの6名までが、OASの臨時従業員が移籍し、これに就任したものであった。また、別途OASの臨時従業員数名が関西航業に移籍した。

関西航業の事業は、商業登録の目的欄には航空機の貨物、手荷物等の搭載業務、航空機客室の清掃業務、これらに付帯関連する一切の業務と記載されているが、その実質は、それまでOASの臨時従業員が担当していた地上ハンドリング業務をOASから下請受託して実施するものであった。

同51年11月28日、関西航業の従業員約46名が組合に加入し、関西航業分会を結成した。

- (5) 関西航業発足前の昭和48年2月、OASの臨時従業員が代表取締役となってOASからその地上ハンドリング業務の一部を下請受託する会社が独立発足し、アトラス事業株式会社と称することとなった（この会社は当初は別商号を称していたが、以下、いずれも「アトラス」という）。

同52年5月、アトラスの従業員約30名が組合に加入し、アトラス事業分会を結成した。

昭和58年10月6日、アトラスは約1億4,900万円の債務を抱え、OASに対し下請契約の打切りを申し入れた。その結果、アトラスがOASから下請受託していたANAの地上ハンドリング業務の一部は関西航業が担当することになり、アトラスの従業員も関西航業に引き継がれることとなった。

- (6) 平成元年、ANA及びOASの各30%の出資により地上ハンドリング業務等を行う会社として申立外関西航空貨物ターミナルサービス株式会社（以下「KACTAS」という）が設立され、その直後よりOASからの従業員の出向、役員のパ遣が行われた。

同年5月16日、組合とOASは、出向期間は原則として3年間とすること等を定めた出向協定を締結した。

また、KACTASは、同6年9月の関西国際空港開港後は同空港においてANAの委託により国際線の輸出入貨物に関する業務等を行っている。

- (7) 平成4年4月、ANAの出資45%、OASの出資20%により、地上ハンドリング業務等を行う会社として申立外新関西エアポートサービス株式会社（以下「NKAS」という）が設立され、同社に対してもその設立直後よりOASからの従業員の出向、役員のパ遣が行われた。

NKASは、同6年9月の関西国際空港開港後、同空港において、ANAの委託により、国際線の輸出入貨物や運航支援に関する業務等を行っている。

- (8) ANAは平成7年2月、同年度から同9年度を対象期間として中期経営計画P-1521プラン（以下「P-1521」という）を策定した。P-1521において、同社は、航空業界は成長力・潜在需要を有しているものの、経営構造とのミスマッチにより業績が悪化していると分析し、既存の航空事業以外の関連事業に関する方針として、「本体事業の構造改革支援・グループ収支の改善を第一義とした戦略を展開し、事業についての将来

性・事業性を個々に評価し、グループ企業のリストラを積極的に推進する」と記載している。関連事業の経営改善の具体的計画としては、関連会社に対し低コスト体制の実現による委託費の圧縮及び人材の有効活用を要請する旨が記載されている。委託費の圧縮に関しては労働条件の見直しを含めた各社の構造改革の徹底と契約方式の見直し、人材の有効活用に関しては外注区分の見直しやグループ内出向等が、それぞれ挙げられている。

他方、同6年6月には、運輸大臣の諮問を受けた航空審議会が「我が国航空企業の競争力向上のための方策について」と題する答申案をまとめ、そこでは、国内線は、需要が伸び悩み、事業運営基盤の強化や他の輸送機関に対する競争力の向上という課題に直面しているとし、航空企業各社間の競争促進や運賃規制の緩和等を提案した。

- (9) OASの経営状況は次表のとおりである。平成8年度には希望退職者及び転籍者の退職金約17億6,578万円が特別損失とされた。

年度	営業収入		営業利益	当期利益	当期末処分利益
	うち 国内線	うち 国際線			
5	11,687,063	11,337,793	228,322	33,038	58,221
6	10,055,998	9,923,460	30,503	20,578	48,897
7	8,789,259	8,769,310	-1,88,249	-1,893	27,104
8	8,841,861	8,822,011	24,976	-1,670,040	-1,642,936
9	8,300,148	8,279,696	865,611	1,049,903	-593,033

(年度は平成、単位はすべて千円で千円未満は切捨て)

OASは同8年7月16日付けで、中期事業計画を策定し、その中で急速に変化する経営環境とOASの経営実態からみて抜本的改革が急務であると、改革の課題として、収支改善以外に、他社に比較して高いコスト、社員の高齢化、多人数の出向社員等の問題の解決等を挙げた。また、人員計画にかんしては、外注委託業務の内社化を検討し、人員規模の適正化を図ること、出向社員の復帰を検討するとともに社員総人数の縮小並びに高齢化対策として転籍・希望退職の募集による雇用調整を実施することが挙げられた。

なお、OASは、同6年9月の関西国際空港開港によって大阪国際空港における国際線発着が廃止された後は、国内線関連業務のみを行っている。

- (10) OASは、平成5年4月にはその従業員約980名中81名がKACTAS、NKAS等に出向していたが、同年12月22日の組合との団体交渉(以下、団体交渉を「団交」という)において、200名がなお余剰人員であると述べた。また、同7年3月には、OAS従業員約900名中308名が出向となっていた。

同8年7月16日、OASは前記(9)記載の中期事業計画に関する組合と

の団交において、OAS本体の非管理職正社員は487名程度であるが、同年度中に、退職希望者と出向者のうちから退職又は転籍を希望する者を合計200名募集すると述べ、さらに同年10月17日の団交においては、OAS本体の余剰人員は50名であると述べた。

同9年1月20日締切りの上記転退職希望者募集においては、結局、OAS本体からの退職希望者138名、出向者のうち退職希望者57名、転籍希望者121名で、合計316名となった。

同年7月頃には、OASから出向していた従業員中79名がOAS本体に復帰し、その結果、非管理職正社員は428名、出向者は71名となった。

なお、この時期、NKASでは地上ハンドリング業務要員が不足し、東京国際空港の同種会社から約60名の応援要員を必要としていた。

3 ANA、CAS及び関西航業の関係

- (1) 昭和50年頃、ANAはOASの株式の約94%（ANA関連会社からの出資を併せると100%）を保有していたが、平成9年3月時点においては、ANAのOAS株式保有率は約46%（ANA関連会社を併せると約63%）であった。

OASの代表取締役は、第二代以降、平成9年5月に就任していた第六代に至るまで、すべてANAの出身者によって占められ、また、同月現在のOAS全役員9名のうち6名がANA出身者によって占められた。

- (2) OAS従業員の勤務の割当て、休日労働の指示、休暇の申請等については、ANAの関与は一切なく、OAS内部で処理されていた。また、OASが業務で使用するハイリフト車、ベルトコンベア車等の器財は、従前はANAの所有であったが、平成9年3月時点ではほとんどがOASの所有である。

- (3) ANA及びOASは、関西航業に全く出資しておらず、また、関西航業がANAやOASの株式を保有したこともない。関西航業には、その設立当初を除き、取締役としてANA又はOASの関係者が就任したことはなく、出向者もない。関西航業の役員交代や従業員の採用、退職等には、ANAもOASも全く関与していない。

- (4) 関西航業従業員の休暇の申請や時間外労働の命令等に、ANAやOASが関与することはなく、すべて関西航業内部で処理されていた。

関西航業は、OASが借り受けた大阪国際空港内の事務所を使用料を払って借り受け事務所兼待機所としていたが、OASの待機所を使用することもあった。

関西航業は業務に必要な器財をほとんど所有せず、OAS所有の器財を使用していた。

- (5) 昭和55年11月7日、組合とOAS間の団交で、組合が同年年末一時金の回答日は関西航業もOASと同一になるのかと尋ねたところ、OASは、関西航業とは経営者が違うが、組合が同一なので同一日になるように伝えて指導すると回答した。

(6) 前記2(5)記載のとおり、アトラスは昭和58年10月、OASに対し地上ハンドリング業務の下請契約の打切りを申し入れ、アトラスの従業員は関西航業に引き継がれることになったが、同月16日、OASと組合の間でこの件に関する団交が開催され、OASは、アトラスから関西航業へ引き継がれる従業員に関して、関西航業の経営に支障のないよう受け入れたい旨及び当該従業員の待遇は関西航業の社長の意見を聞きOASとしてまとめた旨発言した。

一方、組合はこの件に関してOASの責任を問い、アトラスの従業員のOASでの雇用を求めるとともに、そもそもアトラスの設立にはOASの関与があったとしてアトラス設立についてのOASの位置付けを尋ねたところ、OASは「時代背景もあるが、作業の継続のため労働組合対策もあった」と返答した。

また、OAS労使間の団交の昭和58年10月19日付け議事録（以下「58年議事録」という）には、次の合意事項が記載されている。

①関西航業がアトラスの担当していた荷物のバルク搭降載（コンテナに入れない荷物を直接機体内に積み込み、積み降ろす作業）を引き継ぐこと、②アトラスの従業員は関西航業に雇用されること、③アトラスは休眠会社となること、その他。

同議事録は、OASの用箋を使って作成され、OAS側は労務担当取締役Gが署名・押印し、「関西航業を第二のアトラスにしないことを確約し、OASは関西航業に契約・賃金調達面で前面支援を行う」旨記載されている。なお、この団交に関西航業の経営側関係者は、全く出席しなかった。

関西航業は、当時約1億4,000万円の累積赤字を有していたが、アトラスの債務約1億4,900万円の全額を引き継ぐことになった。関西航業がアトラスから引き継いだ上記債務の中には、OASに対する約6,000万円の債務が含まれていたが、これは平成2年から同4年にかけて関西航業が金額返済した。

(7) 昭和62年11月10日、分会と関西航業間の同年年末一時金を議題とする団交において、関西航業が従来算出基礎額に算入していた食事補助手当を一方的に外した回答をしたため、分会が、その変更理由を尋ねたところ、当時の関西航業代表取締役は、OASから、同社グループの中で算出基礎額に食事補助手当を入れているのは関西航業だけであることを指摘されたので是正した旨を述べた。

(8) 関西航業の経営状況の推移は次表のとおりであるが、同社の経費は人件費が90%以上を占めている。

年 度	売上高	営業利益	当期利益	当期未処分利益
昭和57年度	550,399	-32,261	-47,278	-139,982
昭和58年度	769,951	-8,614	-37,942	-177,925
昭和59年度	不 明	不 明	不 明	-222,300

昭和60年度	1,007,504	44,830	5,097	-217,202
昭和61年度	1,062,500	44,715	17,277	-199,925
昭和62年度	1,105,350	-17,032	-24,088	-224,014
昭和63年度	1,177,151	10,535	-11,965	-235,979
平成元年度	1,196,586	80,657	48,750	-187,229
平成2年度	1,253,062	85,178	5,096	-182,132
平成3年度	1,346,120	118,939	2,370	-179,761
平成4年度	1,379,266	32,896	155	-179,605
平成5年度	1,387,828	9,223	3,975	-175,630
平成6年度	1,163,833	734	6,750	-168,880
平成7年度	862,371	-45,374	-40,474	-209,354
平成8年度	約760,000	不明	不明	不明

(単位はすべて千円で千円未満は切捨て)

関西航業は営業利益の黒字が続いていた平成2年から同4年にかけて、この黒字分を累積赤字減少に使いたい旨OASに申し出たが、OASは、これを前記(6)記載のアトラスから関西航業が引き継いだ。OASに対する債務の弁済に当てるよう指示し、関西航業は上記期間内にその債務を完済した。

また、昭和56年頃から、関西航業がOASのメインバンクである金融機関等から融資を受ける際には、OASがその保証をしてきたが、平成7年3月、同社は保証を継続しない旨を当該金融機関等に通告した。関西航業は、上記金融機関から、OASが保証する残債務約8,000万円の返済を迫られたので、これを返済した。同年、関西航業は社会保険料を滞納した。

- (9) OASは委託先との契約単価交渉を年度ごとに行っているが、平成5年度以降、関西航業がOASに単価引上げを要求したことはなく、OASと関西航業間の下請単価は同じであった。これに対して、OASと帝国航業間の下請単価は引き下げられたことがあり、関西航業と帝国航業が共に飛行後客室清掃を行っていた同一時期に、帝国航業の下請単価の方が関西航業の下請単価より低かったこともあった。

関西航業の下請単価は、本件申立て時においては、概ねそれぞれの業務に関して1機当たり等の契約単価が設定され算出されていたが、後記4(2)記載の池田公共職業安定所からの改善指導において、郵便業務の一部が人員単位で料金を設定しているとの指摘がなされたことがあった。また、関西航業の下請単価は、OASとANA間の契約単価の決定後に決定されていた。

4 地上ハンドリング業務に関するANA、CAS及び関西航業の役割

- (1) 平成9年3月現在において、OASがANAから委託を受け、関西航業に下請委託していた大阪国際空港の主な地上ハンドリング業務は、以下のとおりである。その作業手順は、ANAの承認の下にOASが作成

した業務大綱及び作業手順書において定められている。

ANA、OAS及び関西航業間の業務連絡はインターカムと称する一種の内線電話やFIS等のANAのシステム端末を通じてなされ、原則として、OASと関西航業双方の各部署を統括するコントローラーを介して行われる。

ア 手荷物受託業務

出発便の手荷物の受託及び到着便の手荷物の引渡しのうち具体的な受渡し作業は、原則としてOASに委託されているが、締切時間後の取扱い、紛失等の事故、運航の遅れ等の際には、事情に応じて、ANA担当者への指示要請や連絡・報告が必要とされる。

イ 手荷物の仕分業務

仕分場に送られた手荷物を便ごとに分けてコンテナ等に積み込み、搬送の準備をする手荷物の仕分の作業は、OASの担当であるが、このうち、午前6時から同10時までの便、YS11便及びその接続便については関西航業に下請委託されている。この手荷物の仕分作業は、平成7年7月までその全部が関西航業に委託されていた。

午前10時以降のどの便からOASに引継ぐかはOASが決定し、OASの要請によっては、関西航業従業員が午前11時頃まで、送られてくる手荷物を便ごとに区分する作業を行うことがある。

関西航業が仕分を行う場合には、全体としてOASのコントローラーからの連絡や指示を直接受けるが、特に、手荷物が多く搭載に時間がかかりそうな場合、手荷物を積み込むコンテナの数の変更が必要な場合、他社からの接続手荷物に破損品等があった場合等は、OASのコントローラーに相談するか、あるいはその指示を受けることがある。

また、OASと関西航業とは、1か月に1回程度、手荷物の受託、仕分等に関するミーティングを合同で開催し、作業の調整や事故の報告を行うとともに、手荷物の受託、仕分等に関するOASの担当者の毎朝のミーティングには関西航業の責任者が出席し、OAS担当者から作業上の注意等を受ける。

出発便への他便からの接続が微妙な場合には、OASのコントローラーがANAの旅客デスクとの連絡によって接続の可否を確認し、他便からの手荷物の積替えに関する指示を作業担当者に対して与える。

ウ 貨物・郵便に関する業務

貨物・郵便の受託、仕分、搬送、引渡しの業務はOASに委託されているが、午前5時から同7時の郵便に関する業務のうち、到着した郵便車から郵便を取り出し、ベルトコンベアに載せる作業が関西航業に下請委託されている。

貨物は受託後、郵便は般入後に、それぞれ仕分された後コンテナに搭載され、ANAのシステム端末に重量やコンテナ番号が入力される。

到着した貨物・郵便は、ANAのシステム端末から情報を、得て、

搬送・仕分・引渡しがなされる。

OASの貨物のコントローラーは、これらの貨物・郵便の機体への搬送と到着物の搬送・仕分・引渡しの全体を統括する。

エ 搬送及び塔降載業務

荷物（手荷物、貨物及び郵便）の搬送と塔降載はOASに委託されているが、そのうち手荷物の搬送全部と、荷物のバラ積みであるバルク搭載の機体内への積み込み作業は、関西航業に下請委託されている。

出発便の手荷物の場合は、関西航業の搬送担当者が、OASのコントローラーから便名・手荷物の個数等を記入した手荷物塔載指示票を受け取り機体付近まで搬送すると、ベルトコンベア車若しくはハイリフト車を運転しているOAS従業員（一部は帝国航業に下請委託）が関西航業の手荷物搬送担当者から手荷物塔載指示票を受け取って、出発便の手荷物を機内へ引上げる。）

手荷物の搭載が終了するとベルトコンベア車の運転者がOASのコントローラーに報告し、OASのコントローラーはさらにANAの担当者に報告する。

到着便のバルク搭載の荷物の個数等の情報がOASのコントローラーから関西航業従業員に伝えられると、その機体からの取降ろし及び手荷物の搬送は関西航業従業員が行うが、その際、手荷物の搬送車への積み込みは、関西航業の搬送担当者とともにOAS等のベルトコンベア車担当者が行うことがある。

バルク搭載の荷物が多い場合、OASのコントローラーが、関西航業に担当者作業員の増加を要請したり、OASの貨物作業員が貨物を業者別に取降ろしするよう指示をすることがある。

オ 航空機の運航支援業務

OASキーマン（OAS従業員で離陸前の運航支援業務に関する連絡調整担当者）は、ANAのステーションコントロールから出発5分前に合図を受け、これをベルトコンベア車の運転者等とANAの整備士に伝え、ANA整備士から合図を受けて所定の位置まで航空機の牽引車を運転する。OASは、これらの発着前後の航空機の誘導等の運航支援業務を委託されている。

カ 客室清掃業務

客室清掃業務は、OASに委託されているが、飛行間客室清掃（到着から次の出発までの間の清掃）の一部が帝国航業に、飛行後客室清掃（一日の飛行がすべて終了した後の清掃）は、関西航業に下請委託されている。

関西航業はOASの客室担当のコントローラーから午後6時30分頃、業務内容の伝達を受け飛行後客室清掃を実施し、翌朝その終了報告をする。

なお、午後10時以降は原則としてOASの客室担当のコントローラ

一は不在になるため、その時間帯の清掃業務については、関西航業従業員がANAの機体整備作業担当者から直接連絡を受けることがある。

飛行間及び飛行後の客室清掃終了後、清掃担当者は、機内備付けの客室清掃連絡表に所要事項を記入し、これをANAの客室乗務員がチェックし、清掃に不備があった場合はANAからOASに対してその旨の連絡がなされる。

- (2) 池田公共職業安定所は、OAS及び関西航業に対し、平成9年3月31日付け文書で、委託業務の実態が労働者派遣事業規制に抵触するとして改善を指導した。この指導において、池田公共職業安定所は、手荷物の仕分等において関西航業の作業者がOASのコントローラーから直接指示を受けていること、関西航業が業務上必要な器財を所有しておらずOASの器財を無償で使用していること、関西航業は独自の損害賠償保険に加入しておらず、OASが関西航業の業務内容も含めて損害賠償保険に加入していること等を指摘した。

5 OASと組合の関係及び関西航業等に対する下請委託業務の推移

- (1) 昭和63年、OASは、それまで関西航業に下請委託していた大阪国際空港内のユナイテッド航空の客室清掃業務を、帝国航業に下請委託した。帝国航業の従業員数は、同62年4月当時約10名であったが、翌63年4月には約40名に増加した。
- (2) 平成元年、前記2(6)記載のKACTAS設立に伴い、OASに対する大阪国際空港でのANAの国際線及びキャセイパシフィック航空の貨物作業の委託契約が解除され、この作業はANAの委託によりKACTASが担当することになった。その結果、この業務に係るOASから関西航業への下請委託契約も解除された。
- (3) 平成2年11月、OASは、自社で実施していた飛行間客室清掃の一部を帝国航業に下請委託した。
- (4) 平成3年7月、関西航業が担当していた国際線関連業務は、すべてOASが自社で実施することになり、他方で、それまでOASが行っていた国内線の手荷物仕分業務が関西航業に下請委託された。担当業務の変更に伴い、国際線関連業務においては、作業内容の伝達のため約4か月間、関西航業の従業員がOASの従業員と段階的に入れ替わりながら混在して作業したが、手荷物仕分業務においても同様の状況であった。
- (5) 平成5年3月、OASは、それまで関西航業が担当していた荷物搭載の際のベルトコンベア車操作を、自社で行っていた国内線の手荷物搬送作業と交換する形で自社で担当することになったが、同6年9月、OASは、このベルトコンベア車操作業務の一部を帝国航業に下請委託した。帝国航業の従業員数は、同5年5月現在で102名に達していた。
- (6) 平成5年12月22日、組合とOASは、同6年9月の関西国際空港開港に関する労使協議会を開催した。OASは、国際線部門から撤退するので同部門での収入はなくなり、国内線部門についても大阪国際空港の減

便のため約25%の減収になると述べた。

- (7) 平成6年9月、OASは関西航業との飛行間客室清掃下請委託契約を打ち切った。
- (8) 平成6年、関西航業代表取締役H（以下「H社長」という）がOASに対し、関西航業の作業量が減少し余剰人員が生じるのでNKASへの出向を働き掛けてほしいと要請し、OASがNKASの責任者に相談して了解を得た結果、関西航業の従業員20名がNKASに出向した。
- (9) 平成7年7月、OASは、関西航業が担当していた午前10時以降のYS11機を除く手荷物仕分業務の下請委託を打ち切り、自社化した。関西航業の従業員数は、同5年4月頃には正社員122名、アルバイト133名であったが、同8年10月頃には正社員80名、アルバイト66名になった。
- (10) 平成7年8月、H社長は、OASの代表取締役E等から「関西航業の従業員が、組合の関西航業分会をやめて、単組になれば金の面倒はみる」旨を告げられた。H社長はこのことを組合の分会委員長に伝えるとともに「関西航業としてはどうこうは言えんけれども、OASからのリクエストにこたえる以外に関西航業の生き残る道はない」旨を述べた。これとは別に、同3年及び同5年にもH社長等が分会委員長を職場外に誘い、分会を単組化するよう要請したことがあった。しかし、分会は結局、単組化に応じなかった。
- (11) 平成8年2月20日、OASは、組合との間で昭和54年5月15日付けで交わした支部三役の人事異動は事前に組合の同意を求めて実施する旨の確認書に関して、転勤を伴う異動は事前に組合と協議して実施すると改訂すること、及び支部三役とは委員長と副委員長2名及び書記長であるとするを組合に申し入れたが、組合はこれらに同意しなかった。

平成8年3月22日、OASは、組合福岡支部副書記長Jを、事前に組合の同意を得ずに異動させた。組合はこれに対し、同年4月8日付け文書でOASに抗議した。
- (12) OASは、平成8年10月18日付け文書で関西航業に対し、下請委託業務のうち手荷物の仕分、手荷物の搬送、バルク搭降載の下請委託契約を同9年3月31日をもって打ち切る旨（以下「本件下請契約打ち切り」という）を通知した。同文書には、OASは関西国際空港開港による大阪国際空港における事業規模の縮小に伴い、出向等による雇用確保に努めてきたが、経営環境が一層厳しいため、委託業務を一部自社化する旨記載されていた。

本件下請契約打ち切りの対象である業務は、関西航業業務の約7割を占めているが、この前後にOASから下請契約の打ち切り通知を受けたのは関西航業のみであった。

OASは同7年秋頃から本件下請契約打ち切りを検討し始めたものであり、同8年7月頃、H社長には契約打ち切りの可能性があることを伝達していた。

- (13) 平成8年11月5日、分会と関西航業間の団交において、関西航業はOASから本件下請契約打切りの通知があったことを組合に伝えた。分会は今後の方針を尋ねたが、関西航業は「結論は出ていない」と回答した。
組合は、同日直ちにOASに対し、関西航業に対する本件下請委託契約打切りに伴う問題を議題とする団交を申し入れた。
- (14) 平成8年11月8日、組合とOAS間で団交が開催され、OASは本件下請契約打切りに関して「関西航業との商行為であり、事前に組合に連絡する義務はない」、「雇用不安に対する対応は関西航業が考えることで、OASの考えることではない」旨発言し、本件下請契約打切りの理由は、出向者が復帰する時の作業確保、関西航業のコストと品質の問題等である旨述べた。組合はさらにOASの責任を追及し、雇用確保のためにも本件下請契約打切りを撤回すべきであると要求した。
- (15) 組合は、全日本空輸乗員組合等と連名の平成8年11月11日付けの文書をもって、ANAに対し、OASの転籍・希望退職者募集や関西航業の本件下請契約打切り等を議題とする話し合いを申し入れ、さらに同年12月5日付けの文書においても同趣旨の申し入れをしたが、話し合いはなかった。なお、同7年頃まで、全日本空輸乗員組合等ANAの従業員で組織する労働組合及び組合等ANA関連会社の従業員で組織する各労働組合を構成員とする全日空関連労組連絡会がANAと労働条件等に関して会合を持つことはあったが、組合の団交申し入れにANAが応じたという事実はない。
- (16) 平成9年1月20日、組合はANAに対して同日付け文書をもって、P-1521がOASの転籍・希望退職者募集及び関西航業の本件下請契約打切りの大きな要因であることを根拠として、P-1521によるANAの下請け施策を議題とする団交を申し入れたが、ANAは団交に応じなかった。組合は、再び同年3月4日付けで、ANAに団交を申し入れ、その後もANAに対し、要請や団交申し入れを行ったが、ANAは本件下請契約打切りに関して回答しなかった。
- (17) 平成9年1月23日の組合とOASとの団交において、OASは、希望退職及び転籍の応募人数は予想よりも多かったが、現実になお人員の余剰があり、また新規採用や出向者のOAS本体への復帰もあるので、既定方針どおり関西航業との下請契約は打ち切ると発言した。組合は、本件下請契約打切りが組合の弱体化を企図していると主張したが、OASは、中期事業計画に基づくものであるとしてこれを否定し、かつ、関西航業の問題は関西航業労使間で交渉されるべきものであると主張した。組合は本件下請契約打切りの撤回をOASに申し入れた。
- (18) 平成9年2月3日、組合は、ANAの団交拒否並びにOASの本件下請契約打切り及び不誠実団交が不当労働行為に該当するとして当委員会に救済申立て（平成9年（不）第1号事件）を行った。
- (19) 平成9年4月1日以降、OASの本件下請契約打切りにより、関西航

業の下請受託業務は、郵便に関する業務と飛行後客室清掃のみとなった。

他方、OASでは、関西航業への下請委託を打ち切って自社化した業務のうち、手荷物の仕分、搬送業務はOASの正社員及びアルバイト従業員が、また、バルク搭降載業務はアルバイト従業員が、それぞれ担当することになり、結局、OASはアルバイト従業員を約25名増員したが、手荷物の仕分や搬送に関するミスが増加した。

(20) 本件下請契約打ち切り日の平成9年3月31日の前後にわたり、組合はOASと数回団交を開催し、本件下請契約打ち切りを撤回しないとしても、関西航業で雇用が確保できるようOASが関西航業に対し委託作業を増やすこと等を申し入れたが、OASは応じなかった。

(21) 関西航業は、平成9年5月19日まで事業を継続したが、同月20日、事業を閉鎖して従業員を解雇し、その後解散した。当時、関西航業が行っていた飛行後客室清掃業務は、同日以降、帝国航業が行うことになった。

帝国航業は、本件下請契約打ち切り時である同年3月末の前後に客室清掃等要員として正社員及びアルバイト従業員を募集した結果、同社の従業員数は、同8年9月には123名であったものが、同10年1月には約140名に達した。

(22) 平成9年8月22日、組合は、OASの本件下請契約打ち切りは不当労働行為に該当するとして当委員会に救済申立て（平成9年（不）第37号事件）を行った。組合は、同申立てで、関西航業を解雇された従業員のうちL分会委員長ら分会員32名（以下「分会員32名」という）をOAS従業員として取り扱うこと、及びバックペイを救済内容として請求した。

なお、分会員32名の氏名は、次のとおりである。

L、L1、L2、L3、L4、L5、L6、L7、L8、L9、L10、L11、L12、L13、L14、L15、L16、L17、L18、L19、L20、L21、L22、L23、L24、L25、L26、L27、L28、L29、L30、L31

6 請求する救済の内容

組合が請求する救済の内容の要旨は、次のとおりである。

(1) 平成9年（不）第1号事件

ア ANAのP-1521による下請施策を議題とする団交応諾

イ OASの本件下請契約打ち切りの撤回及びこれを議題とする誠実団交応諾

ウ ANA及びOASの謝罪文の掲示

(2) 平成9年（不）第37号事件

ア 分会員32名のOAS従業員としての取扱い及びバックペイ

イ OASの謝罪分の手交及び掲示

第2 判断

1 当事者の主張要旨

(1) 組合は、次のとおり主張する。

ア ANAの使用者性

ANAが組合員に対し使用者の立場にありながら、OAS従業員の転籍・希望退職者募集、及び関西航業の本件下請契約打切りの大きな要員である、P-1521による下請施策を議題とする団交に応じていないことは明らかな不当労働行為である。

OASの設立はANAの労働組合対策によるものであって、ANAとOASには密接な資本関係・役員の交流がみられる。

航空機運航に不可欠な地上ハンドリング業務は、本来ANAの業務の一部であり、OASの業務は、ANAの承認した作業手順書に従って遂行されることから明らかなとおり、ANAの厳密な管理下であり、OASの裁量が働く余地はない。OASの業務に必要な器財等もANAからの貸与品であり、ANAはOASに対し、手荷物の受託、航空機の運航整備支援、客室清掃等いずれの部門についても恒常的に情報を流し、また突発的な事柄については対処を指示している。

また、組合は全日本空輸乗員組合等ANA関連会社の労働組合とともに全日空関連労組連絡会を組織し、20年以上にわたり、ANAに対し、ANA関連会社の労働条件格差等について統一要求をしており、ANAの職制がこれに対応してきた。ANAはまた、組合が全日本空輸乗員組合と共同で行ったANAへの申入れにも対応してきた。

しかし、ANAは、OAS従業員の中期事業計画に基づく転籍・希望退職者募集や本件下請契約打切りはANAのP-1521を具体化したものであるにもかかわらず、P-1521等を議題とする団交申入れに一切応じていない。

イ OASの使用者性

OASと関西航業とは形式的には別法人であるが、以下のとおり関西航業は独立の企業としての実態がなく、OASの一部門であって、両社間の下請委託契約の実質は関西航業が業務を担当する従業員を提供しているというにすぎないのだから、OASは関西航業従業員の労働条件を支配しており、使用者の立場にある。

関西航業は、そもそもOASが組合対策として同社の臨時従業員に設立させた企業で、設立時の役員7名のうち6名が元OASの臨時従業員であり、その後も役員以外でもOASと関西航業には密接な人的交流があった。

関西航業は、独自で営業権を持たず、OASの下請受託者として空港内で地上ハンドリング業務を行い得るにすぎない。業務に不可欠な器財等は若干の工具等を除けばすべて、ANA若しくはOASの所有である。関西航業の作業場はOASがANAから賃借した場所と同一の場所であり、休憩所等もOASが賃借した場所を一部転借して両者が一緒にしようしている。OASは、関西航業担当業務も含めた全業務を一括して損害賠償保険に加入しており、関西航業が独自に保険加入した事実はない。

また、OASから関西航業への委託代金は、従前は従業員の作業人員と作業時間を基準に決められていた。その委託代金の95%以上は人件費であり、委託代金は関西航業の年末一時金が妥結して、関西航業の人件費の見通しがたってから最終調整がされていた。

就業実態についても、関西航業従業員はOASから指示を受けて労務に服し、OASの作業中に組み込まれ、しばしばこれと混在して作業を行っていた。関西航業が担当していた業務を個別にみると、手荷物仕分に関西航業のコントローラーはおらず、作業上の指示はOASのコントローラーから出されていた。関西航業の手荷物仕分は午前6時から同10時までの前便とYS11便となっていたが、OAS従業員が多忙な時は、関西航業従業員が、本来ならばOAS従業員が担当すべき業務をも行っていた。手荷物搬送作業は関西航業の担当であったが、処理の指示はOASのコントローラーが行っており、現場では搭載を担当するOAS従業員と混在することもあった。手荷物・貨物のバルク搭降載はOASのベルトコンベア車操作者と共同して業務を行い、予想よりも手荷物・貨物の量が多い場合は、OASのコントローラーから関西航業のコントローラーに人員配置の指示がされたり、現場のOAS従業員から関西航業従業員に人員配置の指示がされたりする。飛行後客室清掃については、機体の移動のための清掃中止の指示は、OAS従業員から関西航業従業員に対して出されていた。郵便業務については、関西航業が郵便車からの取り出しを担当し、OASが仕分を担当していたが、実際は混在して仕事を行っていた。

また、関西航業はOASの専属下請であって、他系列の業務委託を受けることは極端に難しい。OASからの下請業務の移管・変更・一部解除はOASが支配力を行使し、一方的に決定していた。

ところで、アトラスは関西航業と同様、OASが組合対策として臨時従業員に設立させた会社であるが、その後、アトラス分会が結成されたためOASの契約条件の締付けにより、存続が危うくなった。OASの関西航業への支配を背景に、OAS労使間でアトラス従業員及び債務の関西航業への移行等に関する協定が結ばれた。なお、OASはこれは協定ではなく組合の団交議事録にすぎないと主張するが、会社の用箋が用いられ、検討の後、労務担当取締役が調印していることからみて、この主張は誤りである。また、アトラスの処理と同様に関西航業分会員の労働条件もOAS労使間の団交で決定されていた。

OASは関西航業の債務保証を行っていたが、金融機関はすべてOASと密接な関係があり、第一、関西航業には担保になる財産はなく多額の累積債務があったのだから、OASの債務保証なしに借入れのできる状況ではなかった。また、OASは関西航業に収支報告を求め、「累積債務の返済よりもアトラスから引き継いだOASに対する債務の返済を行え」等、営業に係る細かな指示をしている。

ところで、OASは本件救済内容の関西航業従業員をOAS従業員として扱うことは現状回復の範囲を逸脱していると主張するが、正常な集团的労使関係秩序の回復の立場から、この救済は最も実情に即したものである。

ウ 本件下請契約打切り

OASが本件下請契約打切りにより関西航業を事業閉鎖に追い込んだのは、一連の組合嫌悪に基づく行為に連続するもので、明らかな不当労働行為である。

そもそもOASは、関東地方を中心に活動を行った国際空港事業の労働組合の影響を恐れ、大阪・福岡の地上ハンドリング業務を切り離して設立されたが、その後、OAS従業員を組織する組合が結成されたため、同社は組合を嫌悪し、脱退工作や不当な人事異動等により攻撃を行ってきた。さらに、OASは職場における組合の影響力を弱め、ストライキの際の代替要員を確保するため、同社の臨時従業員に関西航業を設立させ、OAS臨時従業員が行っていた業務を下請委託した。関西航業に分会が結成されると、OASは組合を攻撃するとともに関西航業代表取締役にも圧力をかけ、同取締役から分会に対し単組化を働き掛けさせた。OASは昭和62年頃から意図的に関西航業の業務量を減少させており、同社の人員数は大幅に減少した。一方、労働組合のない帝国航業への下請委託は増加し続けた。

同60年代以降ANAは合理化計画を実施したが、平成7年、航空業界の規制緩和を背景に、関連会社に委託費の圧縮を要請するP-1521を策定した。同8年、OASは転籍・希望退職の募集及び外注委託業務の内社化を内容とする中期事業計画を策定したが、これはOASがANAの合理化策を受けて具体化したものである。同時に、OASはOAS労使間に事前同意の確認があるにもかかわらず、組合役員の人事異動を強行するなど、組合攻撃を再び顕在化させた。また、同7年3月、関西航業は金融機関に債務の返済を求められたが、これはOASが金融機関へ保証打切りを申し入れたためであり、さらにOASが関西航業を廃業に追い込んだ際に保証債務の履行を逃れるためであった。なお、OASは関西航業の経営が悪化したのは同社社長の株式投資の失敗によると主張するが、同社の損益計算書に有価証券の記載もなく、個人で株式投資をしていたとしても損害は少額であり、この主張は誤りである。

OASは余剰人員対策として本件下請契約打切りを行ったとするが、余剰人員はその2年前の同6年の関西国際空港開港に伴い発生したものであり、突如生じたものではない。また、関西国際空港開港は関西地域の航空業界全体に要員需要の増大をもたらし、余剰人員も全体的な雇用調整で吸収可能であった。他の大手航空会社では希望退職や下請の打切りは行われていない。

ＯＡＳの業務の減少は関西国際空港の地上ハンドリング業務をNKASが受託したことに起因するが、この決定はＯＡＳも含めたANAグループで行われており、さらにNKASはANAグループの総意により設立されＯＡＳが20%出資していることをみると、余剰人員の発生の責任はＯＡＳにある。

また、ＯＡＳは同社の労使間の出向協定締結時には出向は3年のローテーションである旨表明し、関西国際空港開港前後の団交でも人員調整は出向で行うと回答し、転籍・希望退職等による調整を否定しているが、方針変更は背信行為である。

本件下請契約打切りに際して、ＯＡＳは外注業務のうち内社化になじむものを選択したとするが、バルク搭降載は、古くから外注されており、本件契約打切り後もＯＡＳのアルバイト従業員が担当している。なお、手荷物の仕分・搬送についても一部アルバイト従業員を導入している。一方、帝国航業に委託されている業務がすべて内社化になじまないとの主張は不自然である。さらに、関西航業でもアルバイト従業員が多用されており、帝国航業の方が低コストであるとの主張も疑わしく、そもそもＯＡＳは、本件下請契約打切り前に関西航業と下請単価の引下げ交渉を行っていない。

ＯＡＳは関西国際空港の開港前後を通じて経常利益は黒字を計上し続けており、経営上の危機は存在しない。また、転籍・希望退職者の募集に当初の予定を超えた応募があったため、同9年1月時点では人員不足が予想されており、本件下請契約打切りを強行する必要はなく、事実上、人員不足が生じていたことは、本件下請契約打切り後事故等が多発したことからも窺える。

以上のとおり、本件下請契約打切りには合理的な理由が見当たらず、組合員への攻撃及び組合弱体化を企図して行われたことは明白である。

(2) ANAは、次のとおり主張する。

本件は、関西航業従業員の労働条件に関する問題であるが、資本関係や人的交流においてANAは関西航業と無関係であり、関西航業の従業員の労働条件に影響を及ぼすことはなく、団交応諾義務はない。

なお、ANAとＯＡＳの関係についても、ANAはＯＡＳの資本の約46%を出資しているにすぎず、役員・役職者の派遣についてもＯＡＳを支配できる状況ではない。請負業務遂行におけるANAの関与も、必要な情報の伝達にすぎない。

また、組合はANAのP-1521に示された下請施策に基づき、ＯＡＳが中期事業計画を策定し、従業員の転籍・希望退職者を募集し、さらに、関西航業との契約を解除したと主張する。しかし、ANAはＯＡＳの中期事業計画に関与しておらず、また、P-1521では、委託費の圧縮及び人材の有効活用を要請しているが、発注会社が委託費の圧縮を要請するのは当然であり、要請を受けた請負会社がどのように対応するのかはそ

の会社の判断であるし、人材の有効活用についても転籍や希望退職を要請したものではない。

(3) OASは、次のとおり主張する。

ア 使用者性

組合は、本件において関西航業の元従業員をOASの従業員として扱うことを求めているが、これは少なくとも労働契約の存在が擬制されるような状況が必須である。ところが、関西航業は形骸化した法人ではなく、OASが関西航業を現実的・統一的に支配している実態もない。また、指揮命令関係や労務管理面からみて、OASと関西航業従業員との間に黙示の労働契約の成立が認められるような状況にない。

個別にみると、関西航業の初代代表取締役はOASの臨時従業員ではあるが、同人は会社経営の前歴もあり、地上ハンドリング業務の外注化の流れの中で、このような人物が独立することは不自然ではなく、組合が主張するように、OASが組合対策として別会社を設立させたという事実はない。また、OASと関西航業には株式保有・役員派遣等の関係はなく、従業員の相互出向は行われていない。

関西航業の経営はOASからの発注に依存していたが、これは専属下請に共通のもので取引上の力関係を逸脱しておらず、関西航業は独自に事業を行っていたのであって、OASが関西航業を支配していた事実はない。業務委託契約や契約単価は、両社の協議・交渉により決定され、OASが一方的に決定していることはない。昭和58年のアトラスの従業員と債務の関西航業への移行は、組合がOAS、アトラス及び関西航業にアトラス従業員の雇用確保への協力を要求し、OASと関西航業がこれに理解を示したため実現したもので、OAS、関西航業、アトラス及び組合の四者間での協議・交渉の結果であり、OASが一方的に関西航業に指示したわけではない。

財政・資金面でも関西航業は、OASから独立していた。関西航業が融資を受ける場合、OASが債務保証を行っていたが、これは単に、関西航業がアトラスの債務を引き受けた時の58年議事録の趣旨に沿って対応したためである。関西航業は順調に利益を上げていたが、平成6年頃から急速に資金状況が悪化したようである。これはH社長の株式投資の失敗が契機となった模様であり、OASの援助がなければ、関西航業の経営維持は困難であるという事実はない。

業務に関しても、関西航業はOASから下請受託した業務を独自に遂行していた。組合はOASが関西航業従業員に指示していたと主張するが、必要な情報伝達を随時行っていたにすぎず、航空機の運航に関する仕事という性質上当然のことである。また、各業務に関して、関西航業の従業員が例外的にOAS従業員の仕事を手伝えることがあったとしても、関西航業の従業員が善意で自主的に行ったものでOASの指示によるものではない。なお、関西航業従業員の出勤管理、配属、

賃金の支給等の業務は関西航業において独自に処理されていた。

関西航業はOASと連名で構内営業権を取得している。関西航業の待機場所等は大部分がOASと有償の転賃借契約を締結し、利用されている。また、関西航業の本社建物は、独自に第三者から貸与されたものである。

OASが団交において、関西航業従業員の労働条件について交渉又は妥協したことはなく、しかも関西航業は独自に従業員に関する規則や労働条件を定め、労務管理を行ってきた。OAS労使間の関西航業に関するやりとりは組合の要請活動にすぎない。また、OAS労使間の団交に関西航業従業員が出席しているのも、組合の中央執行委員の地位にある者だけである。

ところで、組合は関西航業従業員をOAS従業員として扱うことを求めているが、これは、関西航業従業員の採用を求めるに等しく、現状回復の範囲を著しく逸脱する違法なものである。

イ 本件下請契約打切りについて

(ア) 本件下請契約打切りは、もとより組合弱体化の意思はなく、経営上の判断に基づく行為であり、不当労働行為に該当しない。

航空業界は現在、規制緩和の潮流の中、厳しい競争状態にあるが、関西国際空港のANA関連業務をOASの働き掛けにもかかわらず他者が受託したため、OASは大阪国際空港の減便の影響を受け、事業規模で約3割減、営業収入で約30億円減となり、大幅な余剰人員を抱えることになった。OASは、KACTAS等に大規模な出向を行い当面の解決を図ったが、平成8年7月、出向者の大量復帰が予想されたため、OASは中期事業計画を策定した。同計画でOASは、転籍と希望退職の募集による雇用調整等とともに、同社従業員の雇用確保の見地から外注委託業務の内社化を挙げた。

同年10月18日付けでOASは、関西航業に下請契約の一部打切りを通知したが、中期事業計画の発表に前後して、OASが本件下請契約打切りを検討している旨通知した際、関西航業から格別の異論は出なかった。なお、OASが国内線の手荷物仕分・搬送業務、バルク搭降載の契約を打ち切って内社化し、飛行後客室清掃と郵便業務について契約を継続したのは、内社化した際に作業の効率化を図ることができる業務であるか否かを基準に関西航業の意向を聞いた上で判別したものである。

帝国航業に対する下請委託業務は、内社化しても効率化を図りにくい業務であるため、OASは同社に対する下請委託契約を打ち切らなかった。帝国航業は、関西航業と異なり主に短期間勤務のアルバイト従業員で構成されているため、人件費が安く特定の時間帯に集中して業務を行うことも可能という特徴があり、同社が本件下請契約打切り以降も従業員を募集していたのも、同社では従業員の入

れ替わりが激しく、随時従業員を募集し補充しているからであり、O A S が帝国航業への下請委託を拡大したという事実はない。

なお、O A S は関西航業に対する本件下請契約打切りを組合に事前通知しなかったが、それは本件下請契約打切りが関西航業とO A S との取引上の問題であるからである。

また、O A S の転籍・希望退職者募集には、200名程度に対し316名の応募があったが、200名という募集規模は雇用調整の第一段階の目標で最終的なものではなく、316名の応募では本件下請契約打切りを撤回する状況に至らなかった。さらに、組合はO A S 本体の従業員数が適正規模を大幅に割り込み、事故が多発したと主張するが、平成9年4月頃に若干の人員不足が生じ、関西航業がすべての業務を返還したためアルバイト従業員で対応する自体も発生したものの、事故の増加もさほどでない上重大なものではなく、問題は早期に解消している。なお、O A S からK A C T A S 等への出向は、新会社立ち上げの応援の性格もあり、一定期間後、出向者を復帰させるのは当然であり、出向先との賃金差額等をO A S が費用負担をしていることからしても、O A S の一時的な余剰人員対策としての側面が強かったのは明らかである。出向協定書の出向期間は出向者が3年後にO A S に戻ってくると定めたにすぎず、組合が主張するような新たな出向が行われ、出向者の人数枠を半永久的に確保する趣旨ではない。

ところで、組合は58年議事録が関西航業従業員の雇用保障協定であると主張する。しかし、58年議事録は、組合書記長とO A S 取締役が代表資格も記入せず、議事録確認者として署名・押印しており、内容もアトラスが休眠会社となる等、O A S 労使間の合意となり得ないことも含んでおり、単に事実経過や今後の成り行きを報告・表明したものにすぎない。「関西航業を第二のアトラスにしないことを確約しO A S は関西航業に契約・賃金調達面で全面支援を行う」との記載にしても、アトラスの債務を引き継いだ関西航業の経営悪化を危惧し、支援を望む組合の要請に応じてO A S が意向表明したにすぎず、具体的な法律上の権利義務を定めたものではない。その後、関西航業はアトラスから引き継いだ債務を完済しており、その時点でO A S は全面支援の責任を果たしている。58年議事録には雇用保障の定めは一切なく、O A S が関西航業に成り代わってその従業員の雇用保障を永久に行う趣旨にはなり得ない。

また、O A S は組合の主張するような組合役員の不当な人事異動等による支配介入・分会切り崩しを行っていない。

- (イ) 本件下請契約打切りは直ちに関西航業の事業閉鎖に直結せず、関西航業の事業閉鎖とは、因果関係を有しない。関西航業の事業閉鎖は、関西航業経営者が下請受託業務の減少の可能性を認識しながら

有効な手段をとらず、かつ、個人的な株式投資を関西航業からの借入金で行い大きな損失を出し、経営意欲を失ったことによるものである。

2 被申立人の使用者性

(1) ANAの使用者性

組合は、OASの転籍・希望退職者募集及び本件下請契約打切りの各問題に関してはANAのP-1521が大きな要因となっており、ANAがOAS従業員及び関西航業従業員である組合員の使用者に当たると主張するが、これを認めることはできない。以下、その理由を述べる。

まず、ANAとOASの関係を検討すると、前記第1.3(1)認定のとおり、ANAは昭和50年頃にはOASの株式の94%を、平成9年頃にはその約46%を所有していたこと、及びOASの同年5月当時の役員9名のうち6名がANA出身者であることが認められるが、少なくとも同年時点では、前記第1.3(2)認定のとおり、OASの従業員の労働条件決定権限や業務用器財の処分権限等は、ほぼ完全にOASに属していたと解される。また、OASの従業員の業務遂行に当たっては、前記第1.4(1)認定のとおり、ANA担当者による具体的指揮統率が存するが、当該地上ハンドリング業務が航空機の安全運航に密接に関連する業務であり、航空運送事業者としてその安全運航に責任を負っている以上、ANAが当該業務の委託者として、その委託先であるOASの担当従業員に対し、一定程度の具体的指揮統率を行うことは必要不可欠であると解せられるのであって、ANAがこの範囲を超えて、OAS従業員である組合員に対し、その労働条件にかかわるような支配を及ぼしていたという事実は認められない。

次にANAと関西航業との関係においては、前記第1.3(3)認定のとおり、両者の間には、資本・役員・人事等の関係は全く存在しない。また地上ハンドリング業務送行については、前記第1.4(1)認定のとおり、直接又はOASを介した指揮統率の関係があるが、この関係は、関西航業が、OASの受託しているANAの地上ハンドリング業務の更の下請受託企業である事実からすれば当然とみるべきことは、OASについて述べたところと同一である。また、ANAが上記のようなOASとの関係を介して、関西航業の従業員である組合員に対し、その労働条件に影響を及ぼすような支配をなしていたという事実の疎明もない。したがって、以上の事実からは、ANAが関西航業の従業員である組合員に対し、その労働条件に影響するような支配を及ぼしていたと認めることはできない。

また、組合は、ANAがANK関連の各会社の労働組合で構成する全日空関連労組連絡会の統一要求に対応してきたことを労使関係があったことの理由の一つに挙げるが、前記第1.5(15)認定のとおり、ANAが全日空関連労組連絡会と会合をもった事実はあるものの、組合の団交申

入れにANAが応じたことはないのであるから、上記理由をもってANAが組合員の使用者の立場にあったということはできない。

以上からすれば、OASと関西航業はANAの地上ハンドリング業務の委託又はその下請委託を受けているものではあるが、ANAがこの2社の従業員の労働条件について、現実的かつ具体的に支配、決定する立場にあったということはできない。

この点は、ANAのP-1521プランによる関連会社に対する委託費の圧縮の反映として、OASへの発注が削減されたという事実があったとしても変わらない。すなわち、この発注の削減は下請企業に対する取引額の削減措置と判断されるところ、このような措置は、殊に前記第1. 2(8)認定のような経営環境の下においては、企業経営に許される裁量の範囲内に存するというべきであり、またこの措置が直接に下請企業の従業員の雇用、労働条件を決定するものであるともいえないから、このような措置をとったANAが直ちに使用者の立場にあると解することはできない。

本件においては、以上のほかに、ANAがOAS及び関西航業従業員の雇用、労働条件等について現実的かつ具体的に支配、決定できる地位にあると認めるに足りる格別の疎明はない。したがって、ANAがOAS及び関西前業従業員労働組合法上の使用者であると認めることはできず、ANAに対する申立ては却下する。

(2) OASの使用者性

組合は、本件下請契約打切りに関してOASが関西航業従業員の使用者に当たると主張するが、これを認めることはできない。以下、その理由を述べる。

ア 関西航業がOASとの間で相互に株式の保有がないこと、及び設立時を除いて役員派遣等の人事面の交流がないことは、前記第1. 3(3)認定の事実のとおりである。

イ しかし、関西航業の設立については、前記第1. 1(3)及び2(4)認定のとおり、当時の代表取締役等はOASの元臨時従業員であること、同社が当初から従前はOASの臨時従業員の業務であった地上ハンドリング業務を専らOASの下請委託により担当していること、及び関西航業の商業登記の目的欄の記載事項は地上ハンドリング業務に属するもののみであること、が認められる。航空業界が寡占状態である上、前記第1. 1(3)認定のとおり、地上ハンドリング業務の下請委託の際には空港管理規則に基づき委託者側が承認申請を行うことからすると、関西航業の設立は、OASの強い関与あるいは指導によるとみるのが相当である。

設立以降においても、前記第1. 1(3)、3(8)及び(9)認定のとおり、関西航業はOASの専属下請であること、その経費のうち90%を人件費が占めること、及びOASのANAとの契約単価決定後に関西航業

の契約単価が決定されること、等が認められる。

また、前記第1.3(6)及び(8)認定のとおり、OASは自社の取引金融機関からの関西航業の借入れに保証をしていたこと、及びOASが前記の保証の継続を打ち切った際、保証付き残債務の返済を迫られた関西航業が社会保険料を滞納してまでこの返済を行ったこと、が認められる。一方、関西航業がOASに対するものも含めた債務をアトラスから引き継いだこと、同債務を引き継いだこと、同債務を引き継ぐ以前から関西航業は累積赤字を有していたこと、及び同社の営業利益の黒字が続いていた時期に累積赤字減少のために、上記黒字分を使用したい旨をOASに伝えたところ、OASが引受債務の弁済を優先すべきと指示したのでこれに従っていること、が認められる。これらのことは、OASが取引上の優位な立場を利用して関西航業の経営面に強い影響力若しくは支配力を有してきたものと判断される。

ウ 業務遂行状況については、前記(1)判断のとおり、本件は委託者が委託先従業員に対して一定程度の個別具体的指揮統率を行うことも容認され得る分野であって、前記第1.4(1)3、認定の事実からすると、OASのコントローラーの指示の下、OASと関西航業の従業員が時として混在し、作業時間及び作業内容の面で画然とした区別のない状況の下に双方が補って業務を遂行していたとみるのが相当である。また、前記第1.4(2)認定によれば、関西航業の業務実態及び同社が業務遂行のために必要な器財をほとんど所有していないこと等について、公共職業安定所が労働者派遣事業規制に抵触するとして改善を指導した事実が認められる。これらの事実からすれば、関西航業従業員の労務提供がOASの地上ハンドリング業務の中に組み込まれている面は否定できない。

エ しかし、関西航業従業員の労働条件の決定についてみると、前記第1.3(3)及び(4)認定のとおり、採用、退職、休暇の申請、時間外労働の命令等にOASの関与はなく、関西航業が独自に処理していることが認められ、OASが関西航業従業員の賃金等の労働条件を決定していたと認めるに足りる疎明もない。

なお、前記第1.3(5)及び(7)認定のとおり、OASが関西航業の一時金を巡って関西航業を指導する旨発言したこと、関西航業代表取締役が一時金の算出方法を変更するに当たりOASから指導があったと述べたこと、が認められる。しかし、いずれも具体的な金額に言及したのではなく、これらの言明を根拠に、OASが関西航業従業員の一時金の決定に関与したとまではみなし得ない。また、前記第1.5(8)認定によれば、OASが関西航業の従業員のNKAS出向に助力したことが認められるが、関西航業からの依頼によるのであるから、OASが関西航業の労働条件を決定したとは解せない。

オ アトラスの休眠に伴う問題に関しては、前記第1.3(6)認定のお

り、58年議事録にその対処方法として、関西航業がアトラスの業務及び従業員を引き継ぐ旨が記載されていること、並びに、OAS労使間の団交において、アトラスから引き継がれる従業員の待遇は、OASが関西航業の意見を聴取し、OASとしてまとめた旨述べたこと、が認められる。これらの事実からみて、OASが、アトラス従業員の処遇を巡り、関西航業への採用及び当初の労働条件を決定したとみなし得る可能性は否定できない。

しかし、仮に、OASがアトラス従業員の件で労働条件を決定したとしても、それはアトラスから引き継がれる従業員に限定した措置というべきであって、前記判断のとおり、それ以降は、関西航業従業員の労働条件についてOASの関与は一切なかったと判断される。

また、そもそも、本件に関し、アトラス従業員の関西航業への引継ぎに関する具体的な疎明はなく、OAS労使間の団交でこの件が取り上げられたこと、及びOASが上記発言をしたことのみをもって、OASが関西航業従業員の労働条件を決定する立場にあったとするのは相当ではない。さらに、OASが関西航業に全面支援を行う旨の記載とOAS取締役の署名押印がある58年議事録は、アトラス休眠への対応とみるのが自然であって、将来的にOASが関西航業の労働条件を決定する立場にあることを示したものとみることは相当ではない。

以上のとおりであるから、OASは取引上の立場から関西航業の経営面に強い影響力を有しているものの、この影響力は労働条件の決定にまでは至っていないとみるのが相当であり、同社を労働組合法上の使用者であると認めることはできず、OASに対する申立ては却下する。

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34条により、主文のとおり決定する。

平成12年 5月26日

大阪府地方労働委員会
会長 田中 治 印