

# 命 令 書

申 立 人 全日本建設交運一般労働組合名古屋南地域支部

申 立 人 X1

申 立 人 X2

申 立 人 X3

被申立人 有限会社板山運送

被申立人 板山運送株式会社

被申立人 伊勢湾陸運株式会社

上記当事者間の愛労委平成 11 年(不)第 3 号不当労働行為救済申立事件について、当委員会は、平成 17 年 3 月 28 日第 1278 回公益委員会議において、会長公益委員楠田堯爾、公益委員篠田四郎、同青島宏、同浦部和子、同葛西榮二、同濱田道代、同森宏出席し、合議の上、次のとおり命令する。

## 主 文

- 1 申立人 X1 及び同 X2 の解雇並びに同 X3 の休業に関する申立ては、いずれも却下する。
- 2 被申立人伊勢湾陸運株式会社に対する申立ては、却下する。
- 3 その余の申立ては、棄却する。

## 理 由

### 第 1 事案の概要

- 1 本件は、①被申立人板山運送株式会社(以下「株式板山」という。)が設立され、被申立人有限会社板山運送(以下「有限板山」という。)の従業員のうち申立人全日本建設交運一般労働組合名古屋南地域支部(以下「支部」という。)の組合員以

外の従業員の大部分が株式会社板山に移籍となったこと、②被申立人伊勢湾陸運株式会社(以下「伊勢湾陸運」という。)が有限板山に発注する業務に従事する組合員に対し、配車差別がなされたことが不当労働行為であるとして、平成 11 年 5 月 14 日に当初の申立てがあり、その後、③有限板山が解散して、組合員が解雇されたこと、④株式会社板山設立後に支部に加入した組合員が、車両の売却により、休業となったことが不当労働行為であるとして、平成 14 年 5 月 14 日に追加申立てがなされた事件である。

2 有限板山解散後の平成 13 年 7 月 21 日に株式会社板山も解散したことから、申立人は、有限板山と株式会社板山が実質的に同一会社であることを前提として、請求する救済内容を変更し、最終的には、①有限板山又は株式会社板山は事業再開の際、組合員を優先雇用すること、②有限板山又は株式会社板山は事業再開の際、組合員への配車差別をしないこと、③有限板山及び株式会社板山は連帯し、配車差別及び休業措置に伴う減収分並びにこれらに対する年 6 分の割合による金員を支払うこと、④有限板山及び株式会社板山は連帯し、有限板山解散に伴う解雇後の賃金及び年 6 分の割合による金員を支払うこと並びに⑤誓約書を手交することとした。

## 第 2 認定した事実

### 1 当事者

(1) 有限板山は、昭和 52 年 12 月 9 日に設立され、道路貨物運送業を営む有限会社であったが、平成 12 年 12 月 12 日に解散して同社の代表取締役であった Y1 が清算人に就任し、本件結審時現在、清算手続中である。

なお、解散時の従業員数は、4 名であり、このうち貨物自動車の運転手は 3 名であった。

(2) 株式会社板山は、平成 10 年 10 月 30 日に設立され、肩書地に本社を置くほか、愛知県半田市板山町 12 丁目 109 番地に支店を有し、道路貨物運送業を営む株式会社であったが、平成 13 年 7 月 21 日に解散して、本件結審時現在、清算手続中である。

清算人には、株式会社板山設立時から平成 11 年 2 月 10 日まで取締役であった Y1 が就任している。

なお、解散時の従業員数は、19 名であり、このうち貨物自動車の運転手は 17 名であった。

(3) 伊勢湾陸運は、昭和 29 年 2 月 25 日に設立され、道路貨物運送業を営む株式会社であり、本件結審時の従業員数は 85 名である。

伊勢湾陸運は、飼料及び海上コンテナの運搬業務を自社で行うほか、有限板山などの下請会社に対し、これらの運搬業務を発注していた。

(4) 支部は、昭和 36 年 10 月 1 日に結成された産業別労働組合であり、本件結審時の組合員数は 224 名である。

なお、支部は、平成 11 年 9 月 26 日に現在の名称に変更したが、それ以前は、全日本運輸一般労働組合南部地域支部と称していた。

(5) 申立人 X1(以下「X1」という。)は、昭和 55 年 1 月、有限板山に入社し、平成 6 年からトレーラーの運転手として同社解散まで伊勢湾陸運の発注する業務に従事していた。

(6) 申立人 X2(以下「X2」という。)は、昭和 55 年 10 月、有限板山に入社し、平成 6 年からトレーラーの運転手として同社解散まで伊勢湾陸運の発注する業務に従事していた。

(7) 申立人 X3(以下「X3」という。)は、昭和 62 年 5 月、有限板山に入社し、タンクローリーの運転手として運搬業務に従事していたが、株式会社板山設立後の平成 11 年 1 月、同社に移籍し、その後も運転手として同社解散まで運搬業務に従事していた。

## 2 分会結成に至るまでの経過

(1) 平成 9 年ころ、X1 及び X2(以下「X1 ら」という。)は、自身の給料の積算が不明確であると感じ、有限板山の代表取締役である Y1(以下「Y1」という。)に説明を求めることがあった。

(2) X1 らが従事する伊勢湾陸運の発注に係る海上コンテナをトレーラーで運搬する業務(以下、この業務を「伊勢湾陸運トレーラー業務」という。)では、朝から夕方まで運搬業務を行った後、コンテナ船にコンテナを積み降ろす業務(以下、この業務を「ナイト業務」という。)が月に 4 回程度あり、このうち 2 回程度は、ナイト業務後、翌日も引き続き運搬作業に従事することがあった(以下、これを「連続勤務」という。)が、X1 らはこの連続勤務に不満を持っていた。

(3) 平成 9 年 4 月ころ、X1 は、賃金の明確化、連続勤務の改善を目的として、労働組合を結成することを他の従業員と相談した。

(4) 5 月 31 日、X1 ら始め有限板山の従業員 8 名は、支部に加入した。その後も同社の従業員は支部に加入していった。

(5) 9 月 13 日、有限板山の運転手のほぼ全員の 19 名により、支部の下部組織として板山分会(平成 11 年 9 月 26 日、トラック一般部会板山運送班に改称。以下「分会」という。)が結成され、X1 は分会長、X2 は財政部長に就任した。

## 3 分会結成後の経過

(1) 平成 9 年 9 月 16 日、支部及び分会(以下「組合」という。)は、有限板山に分会の結成を通知し、団体交渉の開催を申し入れた。

- (2) 10月4日、最初の団体交渉が開催された。この団体交渉では、有限板山は組合の求めに応じ就業規則を提示した。
- (3) 10月25日、団体交渉が行われ、有限板山と組合との間で、「正しい労使関係の確立のため」として「①会社は労働組合を結成したことや労働組合に加入したことを理由に、支部並びに分会の活動に対して支配・介入したり、正当な理由なしに団体交渉を拒否するなどしない、②会社は分会員に対して、解雇したり差別するようなことはしない、③会社と支部並びに分会員は、労働条件などを変更する場合は事前に協議し、労使双方、合意の上実施する」などの5項目及び「労働条件について」として「①労働時間は、始業時間を午前8時から終業時間を午後5時とし、休憩時間は正午から午後1時までの一時間とし、一日8時間労働とする、②休日は毎週土曜日・日曜日・祝日とする」などの4項目を内容とする協定が結ばれた。
- (4) 12月13日、団体交渉が行われ、ナイト業務について、作業の終了が翌日の午前6時以降の場合、作業に従事した者についてはその日を休みとすることなどが有限板山と組合との間で合意された。
- (5) 平成10年4月11日、団体交渉が行われ、有限板山と組合との間で、新賃金体系の協定が結ばれ、同年4月分の賃金からこれが適用されることとなった。

この賃金体系の改定により、これまで、X1らが従事する伊勢湾陸運トレーラー業務での賃金は、歩合を基準にした計算式と時間を基準にした計算式により複雑に計算されていたものが、基本給、諸手当、売上高によって決まる歩合給及び割増賃金の合計とされるようになり、計算方法は一本化された。

この新賃金体系によるX1らの平成10年5月分の賃金の状況は、下表のとおりである。

X1らの平成10年5月分の賃金の状況

	X1	X2
総支給額	479,525 円	427,389 円
うち基本給及び諸手当 (割合)	280,139 円 (58.4%)	265,857 円 (62.2%)
うち歩合給(割合)	33,396 円 (7.0%)	33,068 円 (7.7%)
うち割増賃金(割合)	165,990 円 (34.6%)	128,464 円 (30.1%)

#### 4 組合員の脱退

- (1) 平成9年11月22日、Y1は、豊興運輸倉庫株式会社(以下「豊興運輸」という。)の下請業務である日本ペイント株式会社(以下「日本ペイント」という。)の塗料の輸送業務(以下、この業務を「日本ペイント業務」という。)に従事する有限板山の従業員約10名を公民館に集めて安全輸送のための会議を開き、業務上の注意事項の確認を行った。

この会議の中でY1は、有限板山あての差出人不明の文書を従業員に回し、「荷主に迷惑を掛けるようなことがあると困る」「そんな事になれば、日本ペイントの仕事は出来なくなるので組合を抜けてほしい」と話した。

有限板山あての文書の内容は次のとおりであった。

貴社が毎日、日本ペイント(株)愛知工場の業務に頑張ってくれて大変うれしく思っております。皆も、貴社の気持ちはよく理解しております。私に何かできることがあれば、いつでも申し出てください。

そして、貴社もよくご存じのところを、よく考えて行動して下さい。日ペはもとより各工場・現場からの貴社への信頼は、計り知れません。

トヨタ各社・メーカーの仕事に穴はあけられません。私の気持ちを察して、共にこの苦境を乗り越えて下さい。

- (2) 11月24日、Y1は、有限板山の従業員であるX4(以下「X4」という。)から借りた支部あての脱退届を持って、妻のY2(以下「Y2」という。)とともに同社の従業員で組合員であるX5(以下「X5」という。)の家に行き、X5にこの脱退届を見せ、組合から脱退するよう求めた。X5は翌日、X4は28日に脱退届を支部に送付し、組合を脱退した。
- (3) 平成9年10月末時点で有限板山の従業員のうち組合員であった者は19名いたが、同年11月下旬に脱退が相次ぎ、同月末時点で組合員は7名にまで減少した。組合は、同年11月及び12月の団体交渉で、Y1に対し、組合員に対する脱退勧奨について抗議したが、その後も組合員は減少し、本件申立て時には、X1ら及び分会の書記長であるX6(以下「X6」という。)の3名のみとなった。

#### 5 株式会社板山の設立及びその後の経過

- (1) 平成10年2月13日、有限板山では、取締役のY3が辞任し、Y2が新たに取締役に就任した。
- (2) 平成10年4月ころ、Y1は、日本ペイントのY4業務課長(以下「Y4課長」という。)から内々に、日本ペイント業務の直請けを打診された。この打診に対し、Y1は、ぜひ受けた旨Y4課長に伝えた。
- (3) 平成10年6月ころ、Y4課長は、Y1に対し、直請けするにあたって、有限板

山が赤字であることと日本ペイントとしては株式会社と取引をしていて有限会社とは取引をしたことがないことの2点を問題点として伝えた。

- (4) その後、Y1 及び Y2(以下「Y1 夫妻」という。)は、有限板山とは別に株式会社板山を設立すること及び代表取締役には Y2 が就任することを決めた。以後、Y1 夫妻は株式会社板山の設立の準備を従業員に伝えることなく進めた。

なお、有限板山の第 20 期から第 24 期の売上高、経常利益(経常損失)、当期未処分利益(当期未処理損失)は、次のとおりであった。

第 20 期	平成 8 年 4 月 1 日	売上高	2 億 9,557 万円
	～	経常利益	29 万円
	平成 9 年 3 月 31 日	当期未処分利益	334 万円
第 21 期	平成 9 年 4 月 1 日	売上高	2 億 7,885 万円
	～	経常損失	178 万円
	平成 10 年 3 月 31 日	当期未処理損失	113 万円
第 22 期	平成 10 年 4 月 1 日	売上高	1 億 9,046 万円
	～	経常損失	877 万円
	平成 11 年 3 月 31 日	当期未処理損失	3,192 万円
第 23 期	平成 11 年 4 月 1 日	売上高	3,610 万円
	～	経常損失	1,879 万円
	平成 12 年 3 月 31 日	当期未処理損失	5,562 万円
第 24 期	平成 12 年 4 月 1 日	売上高	2,147 万円
	～	経常利益	477 万円
	平成 12 年 12 月 12 日	当期未処理損失	4,685 万円

- (5) 平成 10 年 10 月ころ、有限板山は豊興運輸から、今後の日本ペイント業務は、日本ペイントが直接、数社と契約することとなるので有限板山への下請は行わない旨の通知を受けた。
- (6) 10 月 30 日、株式会社板山が設立され、Y2 が代表取締役に、Y1 は取締役に就任した。
- (7) 12 月 14 日、株式会社板山は、半田市板山町 12 丁目 109 番地所在の建物の賃貸借契約を結び、同月 16 日から同社の半田支店としてこれを賃借した。
- (8) 12 月 25 日、株式会社板山と日本ペイントは、平成 11 年 1 月から株式会社板山で日本ペイント業務を直請けで行うことを合意した。
- (9) 平成 11 年 1 月 1 日付けで、それまで有限板山で日本ペイント業務及び有限会社中六(以下「中六」という。)の醤油を運搬する業務(以下「中六業務」という。)

に従事していた運転手 17 名及び事務員が移籍して株式会社板山の従業員となった。

これにより、有限板山の従業員は、組合員である X1 ら及び X6 と非組合員である X7(以下「X7」という。)及び Y1 夫妻の子で事務員の Y5(以下「Y5」という。)の 5 名となった。

- (10) 平成 11 年 1 月 4 日、株式会社板山に移籍となった従業員が集められ、Y2 から株式会社板山の設立及び日本ペイント業務の直請けが伝えられた。

翌日以降、株式会社板山では日本ペイント業務及び中六業務が行われ、有限板山では、伊勢湾陸運から発注される下請業務(以下「伊勢湾陸運業務」という。)のみが行われることとなった。

なお、X1 は、株式会社板山の設立及び日本ペイント業務の直請けを日本ペイント業務に従事していて株式会社板山に移籍となった唯一の組合員の X8(以下「X8」という。)から聞いて知った。

- (11) 1 月 16 日、有限板山と組合で団体交渉が行われ、株式会社板山の設立について話し合いがなされたが、その中で、組合側が株式会社板山の設立について質問したところ、Y1 は「知らない」と答えた。

- (12) 1 月 30 日、有限板山と組合で団体交渉が行われ、株式会社板山の設立について話し合いがなされたが、その中で、組合側が株式会社板山の設立について質問したところ、Y1 は「私は知らない、家内が作った」と答えた。

- (13) 2 月 10 日、Y1 は株式会社板山の取締役を辞任し、同月 16 日に替わって Y1 夫妻の子である Y6(以下「Y6」という。)が取締役に就任した。

なお、Y1 は取締役を辞任した後も日本ペイント業務に関わる仕事に従事していた。

- (14) 2 月 12 日、有限板山と組合で団体交渉が行われ、株式会社板山の設立について話し合いがなされたが、その中で、Y1 は、株式会社板山の設立は平成 10 年 11 月ころであり、代表者は Y2 で、車両台数は 17 台である旨発言した。

- (15) 2 月 28 日、Y2 は有限板山取締役を辞任し、3 月 10 日に替わって Y3 が取締役役に就任した。

## 6 有限板山と株式会社板山の関係

### (1) 役員体制

株式会社板山設立時における有限板山の代表取締役は Y1 であり、取締役は Y2、監査役は Y7(Y1 の妹婿)(以下「Y7」という。)であった。

他方、株式会社板山の代表取締役は Y2 であり、取締役は Y1 及び Y8(同社の従業員)(以下「Y8」という。)、監査役は Y7 であった。

### (2) 出資者

株式会社板山設立時において有限板山の出資者は、Y1、Y2 及び Y7 の 3 名であり、Y1 が過半数を出資していた。

他方、株式会社板山は Y1、Y2、Y7 及び Y8 の 4 名であり、Y1 が 7 割、Y2 が 2 割出資していた。

(3) 事務員

有限板山の事務員は、Y5 であり、株式会社板山は Y6 及び Y9 であった。

なお、Y9 は他の 2 名と同様に Y1 夫妻の子である。

(4) 所在地

有限板山は本店を「愛知県半田市板山町 10 丁目 105 番地の 1」に置いていた。

他方、株式会社板山は商号の関係で本店を半田市内に置けないことから登記簿上、本店を中六の本店所在地である「愛知県知多郡武豊町字緑台五丁目 3 番地」に置き、実際の業務は「愛知県半田市板山町 12 丁目 109 番地」の半田支店で行っていた。

(5) 業務内容

株式会社板山の設立後、有限板山では伊勢湾陸運業務のみを行っていた。

他方、株式会社板山では設立前まで有限板山で行っていた日本ペイント業務と中六業務を行い、その後、それ以外の業務は行っていない。

(6) 株式会社板山設立時の運転手

有限板山は、伊勢湾陸運業務に従事する X1 ら、X6 及び X7 の 4 名であり、株式会社板山は、有限板山で日本ペイント業務と中六業務に従事していた 17 名である。

なお、株式会社板山に移籍となった者に対し、有限板山から退職金は支払われていない。

(7) 車両

株式会社板山の設立から業務開始までに有限板山から日本ペイント業務と中六業務に使用する 17 台が株式会社板山に売却され、これによって、有限板山の車両は 22 台から 5 台となった。

なお、駐車場については、株式会社板山設立前に有限板山が使用していた駐車場を両社が別々に地主と賃貸借契約を結んで使用していた。

(8) 経理

両社の決算報告書は別個に作成されており、上記(7)のとおり、有限板山から株式会社板山に車両が売却されたことから、平成 11 年 2 月から平成 12 年 2 月まで分割して、その売却代金として約 4,300 万円が株式会社板山から有限板山に支払われた。

なお、株式会社板山から有限板山への売却代金の支払が終わった後の平成 12 年 4

月から有限板山が解散する平成 12 年 12 月まで、Y1 は、有限板山に対して、自身の預金等を解約して合計で約 2,700 万円を貸与していた。

#### 7 X1 ら、有限板山及び伊勢湾陸運の関係

- (1) 伊勢湾陸運は、運搬業務を自社の運転手に行わせるだけでなく、他社にも発注して行っており、海上コンテナを運搬するトレーラー部門(以下「トレーラー部門」という。)では、平成 11 年ころ発注先は 8 社程度であった。
- (2) 有限板山は、伊勢湾陸運の発注先として、昭和 55 年ころから飼料を運搬する伊勢湾陸運のダンプ部門(以下「ダンプ部門」という。)で下請業務を行うようになり、平成 6 年からはトレーラー部門でも下請業務を行うようになった。
- (3) X1 らは、平成 6 年から伊勢湾陸運トレーラー業務に従事するようになり、以降、有限板山の解散まで同業務に従事していた。
- (4) 株式会社板山の設立により有限板山の運転手として残った 4 名のうち、X1 ら及び X7 の 3 名はトレーラー部門の業務に、X6 はダンプ部門の業務に従事していた。
- (5) 平成 11 年 11 月、X6 が有限板山を退職したため、有限板山が行う伊勢湾陸運業務はトレーラー部門の業務のみとなった。

#### 8 X1 ら及び X7 に対する配車

伊勢湾陸運のトレーラー部門のその日の最初の仕事は、原則として前日に配車がされていた(以下、この仕事を「朝一番の仕事」という。)

有限板山においては、伊勢湾陸運トレーラー業務を行い始めたころは、伊勢湾陸運が有限板山の各運転手に朝一番の仕事を指示していたが、その後、平成 9 年ころから有限板山に台数のみ指示するようになり、有限板山が各運転手に朝一番の仕事を割り振るようになった。

そして、平成 10 年 12 月ころからは、X7 については、伊勢湾陸運が直接、同人に指示するようになり、X1 らについては、引き続き有限板山に台数のみ指示していた。このため、有限板山の Y5 は、この伊勢湾陸運の指示に基づき、朝一番の仕事を X1 らに割り振っていた。

なお、朝一番の仕事以降は、従前から、当日、伊勢湾陸運が各運転手に無線で指示をしていた。

#### 9 X1 ら及び X7 に対する配車推移

##### (1) X1 らに対する横浜ゴム新城行き等の配車の状況

ア 伊勢湾陸運トレーラー業務には、横浜ゴム新城を運行先とする業務があった(以下、この業務を「横浜ゴム業務」という。)。横浜ゴム業務は、運賃が相対的に高いこと、同業務では横浜ゴム新城に朝 8 時前の到着を指示されることが多く、その場合には朝 5 時ころには有限板山を出発するので、早出残

業となることなどから割りのよい仕事とされていた。このため、横浜ゴム業務は、X1ら及びX7の3名のローテーションで行われていた。

なお、横浜ゴム業務には、横浜ゴム新城に午前到着を指示される時(以下「午前着分」という。)と午後到着を指示される時があり、午前着分のときには、積み降ろし作業終了後、X1ら及びX7は名古屋港エリアにある伊勢湾陸運に行って、同社が当日指示する午後の仕事に就くことがほとんどであった。

イ 従前、X1ら及びX7はいずれも横浜ゴム新城での積み降ろし作業終了後、伊勢湾陸運に行く途中で昼の休憩を取っていたが、平成10年5月以降、X7だけは積み降ろし作業終了後、直ちに伊勢湾陸運に向かい、伊勢湾陸運到着後、昼の休憩を取るようになった。

ウ 平成10年12月5日、伊勢湾陸運のY4配車係(以下「Y4配車係」という。)は有限板山のY5に対し、X1らは途中で休憩を取り、いつ戻るか分からないので横浜ゴム業務はX7だけとする旨伝えた。以後、横浜ゴム業務はX7に集中して配車されるようになった。

エ 12月8日、X1は横浜ゴム業務がローテーションどおりに配車されていないことに気づき、Y5に是正を求めたが、Y5は、X1らには横浜ゴム業務はさせられない旨Y4配車係から言われたと答えた。

オ 平成11年7月以降、伊勢湾陸運から有限板山に旭硝子を運行先とする業務(以下、この業務を「旭硝子業務」という。)が発注されるようになり、平成12年3月以降は横浜ゴム業務の発注が減少し、旭硝子業務の発注が増加した。

カ 新賃金体系となった平成10年4月から有限板山の解散直前の平成12年11月までのX1ら及びX7に対する横浜ゴム業務の午前着分の配車回数の推移は、別表1から3のとおりである。

また、平成11年7月から有限板山の解散直前の平成12年11月までの旭硝子業務のうち早出残業となる有限板山を午前6時ころ出発する分の配車回数の推移については、別表2及び3のとおりである。

## (2) X1らの土曜勤務の状況

ア 有限板山では、平成7年ころから土曜日は休日とされていたが、伊勢湾陸運トレーラー業務については、土曜日であっても伊勢湾陸運から発注があった。

土曜日の業務には、「積み置き」と呼ばれる月曜日の運送業務のためにコンテナをトレーラーに積み置く業務(以下、この業務を「積み置き業務」という。)などがあり、積み置き業務は、従前からX1ら及びX7の3名のローテーショ

ンで行われ、割増賃金が支払われていた。

イ 平成10年11月ころ、X7は、直接、伊勢湾陸運に対し、土曜日の業務を自分に回すよう求めた。

ウ X1は、Y5が指示した平成10年12月19日及び12月26日の積み置き業務が、月曜日にX7が運送するためのものであったことから、X7が自分ですればよい旨Y5に述べ、いずれもこれを断った。

エ 平成11年1月8日、X1らはY5から指示された土曜日の積み置き業務を断った。同月14日、21日及び28日にも同様の指示があったが、X1らは「用がある」「土曜は休みなんだで」などと答え、いずれも断った。

オ 土曜日の積み置き業務が3名のローテーションで行われていた平成10年10月及び11月、並びにそれ以降有限板山の解散直前の平成12年11月までの間のX1らの積み置き業務以外の業務も含めた土曜日の出勤回数及び同人らが土曜日の出勤の指示を断った回数の推移は、別表1から3のとおりである。

### (3) X1らの定時勤務

ア 平成11年1月5日ころ、X1らからの定時の勤務に関して申し入れを受けたY1は、同月下旬ころ、伊勢湾陸運に対し、X1らの勤務を定時にとどめるよう申し入れた。

2月1日、X1はY5から明日から午前8時出勤で午後4時までの業務とする旨言われた(以下、これに基づく勤務を「定時勤務」という。)。X1がその理由を聞いたところ、Y5はY4配車係から言われたとだけ答えた。

なお、有限板山においては、始業時刻は午前8時、終業時刻は午後5時とされていた。

イ 2月2日以降、X1らには早出残業を伴う配車がなされなくなり、X1らは午前8時に有限板山を出発し、業務を午後4時ころ終え、午後6時前後に帰着することが多くなった。

一方、X7はこれまでどおりの勤務で、特に変化はなかった。

また、ナイト業務は、平成11年2月以降、X1らには配車されなくなり、X7には配車された。

なお、X1らは定時勤務となるまでは、残業及びナイト業務に従事していた。

ウ 3月8日、Y1は伊勢湾陸運へ出向き、X1らの業務時間について話をした。この結果、X1らは、午前7時に有限板山を出発し、午後5時ころまで業務に従事することとなったが、実際には午後5時以降の業務にも従事するようになった。

なお、X1らは、7月以降はナイト業務にも従事するようになった。

## 10 無線事件等

- (1) 平成 11 年 1 月 5 日、伊勢湾陸運は、当日の業務について無線で尋ねた時の X2 の言葉遣いを問題とし、同社の Y10 常務は、Y1 に対し、電話でこれを注意した。

同日、X1 には配車がされたが、X2 には配車がされなかった。

翌 6 日、X1 のナイト業務を除き、X1 らには配車がされなかった。

- (2) 平成 11 年 2 月 1 日、X1 らには配車がされなかった。
- (3) 平成 12 年 1 月 24 日、当委員会で本件の第 2 回審問が行われた。その翌日の 1 月 25 日から同月 27 日まで、同月 31 日及び 2 月 1 日の 5 日間、X1 らには配車がされなかった。

## 11 X1 ら及び X7 の勤務実績の推移

新賃金体系となった平成 10 年 4 月から有限板山の解散直前の平成 12 年 11 月までの X1 ら及び X7 の売上高、勤務日数、残業時間及び賃金の推移は別表 4 から 6 のとおりである。

## 12 有限板山及び組合との間での配車をめぐりやりとり

- (1) 平成 10 年 12 月 19 日、組合と有限板山との間で団体交渉が行われ、配車の公平化について話し合いがなされたが、この中で、組合側が「横浜ゴムの仕事をなぜ付けない、X7 が伊勢湾の配車係と個人交渉している」と配車の是正を要求したのに対し、有限板山側は「伊勢湾陸運に頼んでいるが」と答えた。

- (2) 組合は、平成 11 年 2 月 4 日付けの文書で、有限板山に定時勤務を含めた配車の是正について申し入れるとともに、団体交渉の開催を要請した。

これを受けて、2 月 12 日、団体交渉が行われ、配車の公平化について話し合いがなされたが、この中で、組合側がナイト業務の改善を求めたのに対し、有限板山側は「夜勤の仕事は早めに帰してほしいと頼んでいる」と答えた。この団体交渉の席上、有限板山側は、2 月 4 日付けの文書に対し、「仕事がエライ」と苦痛を訴えているので、時間外労働にわたらないよう配慮したものである旨記載した同日付けの文書を組合側に渡した。

その後、組合は、2 月 16 日付けの文書で、通常の勤務で「仕事がエライ」とは言っていない旨及び有限板山に申し入れてきたのは、ナイト業務の場合には通常勤務からの連続勤務となり、さらに翌日の勤務となるので安全上の問題から翌日を休みとすることである旨抗議するとともに X1 らを速やかに通常の勤務に戻すよう求め、さらに、X7 が直接、伊勢湾陸運に土曜日の出勤を申し出る行為を行っている旨の指摘をした。

- (3) 3 月 6 日、組合と有限板山との間で団体交渉が行われ、配車の公平化につい

て話し合いがなされたが、この中で、組合側が「土曜日に都合により積み置きが出来ない場合、月曜日は定時出勤でよいと言ったが、いつも定時でよいとは言っていない」と述べて、配車の是正を要求したのに対し、有限板山側は「残業については伊勢湾陸運に相談する」と答えた。

- (4) 5月14日、組合と有限板山との間で団体交渉が行われ、休日の出勤について話し合いがなされたが、この中で、組合側はX7に休日の出勤が偏っているのを、ローテーションで行うよう求めたのに対し、有限板山側は、X1らは休日の出勤を頼んでも応じてくれない旨答えた。
- (5) 平成五2年2月12日、組合と有限板山との間で団体交渉が行われ、組合側は当委員会の審問の後、X1らに配車がされなかったことを問題とした。これに対し、有限板山側は、X1らは業務への協力性がない旨組合側に伝えた。
- (6) 3月18日、組合と有限板山との間で団体交渉が行われ、休日の出勤について話し合いがなされたが、この中で、有限板山側は、X1らに休日にも出勤するよう求めたのに対し、組合側は休日の出勤のローテーションが無視されていることが問題である旨答えた。

このほか、組合側はナイト業務に関し、「24時間の勤務は体がエライ」などとして改善を求めた。

### 13 有限板山の解散及びX1らの解雇

- (1) 平成12年12月11日、有限板山は臨時社員総会を開催し、同月12日をもって同社を解散すること及び清算人をY1とすることを決議した。
- (2) 12月12日、有限板山は解散し、Y1はX1らに同社の解散及びそれに伴う解雇を電話で伝えた。
- (3) 12月13日、有限板山の解散登記がなされた。
- (4) 12月15日、組合と有限板山との間で団体交渉が行われ、有限板山の解散の経緯についてやりとりがなされた。
- (5) 平成13年2月20日、有限板山はX1らに対し、平成12年12月12日付けで解雇する旨の通知書を内容証明郵便で発送した。

### 14 株式会社板山の車両の売却及びX3に対する休業

- (1) 平成12年9月30日、株式会社板山は中六業務に使用していた車両8台を売却する契約を新大和興運株式会社(以下「新大和興運」という。)と結んだ。

その後、株式会社板山で中六業務に従事していた従業員の4名はいずれも面接を受けた上で新大和興運に採用され、10月31日に退職届を株式会社板山に提出して、11月1日から新大和興運で就業した。

- (2) 10月7日、株式会社板山の従業員であるX3及びX5(以下「X3ら」という。)がそ

れぞれ8月10日及び9月30日に組合に再加入したことから、組合は株式会社板山に対し、株式会社板山の従業員が組合に加入した旨通知した。

なお、X3らは、日本ペイント業務のうちタンクローリーを使用する業務に従事していた。

- (3) 11月22日、株式会社板山は、日本ペイント業務に使用していたタンクローリー4台を光陽ケミカル株式会社(以下「光陽ケミカル」という。)へ売却する契約を結んだ。

これにより、株式会社板山の日本ペイント業務は、従業員約12名が従事するトラックを使用する業務のみが残ることとなった。

- (4) 12月6日、X3が使用していた車両を除く3台が、翌日にはX3が使用していた車両が、それぞれ光陽ケミカルに移されたが、タンクローリーを使用する業務に従事していた4名は光陽ケミカルに雇用されなかった。

なお、X3らを除く2名は12月9日に退職届を提出して株式会社板山を退職した。

- (5) 12月8日、株式会社板山は、タンクローリーを使用する日本ペイント業務がなくなったことから、X3らを休業とした。
- (6) 12月28日、X1ら及びX3らは、株式会社板山を相手方とする地位保全等の仮処分を名古屋地方裁判所に申請した。

仮処分事件の手續の中で、株式会社板山は、裁判官からX3らに仕事を与えるよう助言されたため、車両を購入し、平成13年5月からX3らに仕事を与えるようになった。

- (7) 平成13年7月11日、X3らは、地位保全等の仮処分の申請を取り下げた。
- (8) 平成14年3月8日、X1らに係る地位保全等の仮処分命令申立事件について、却下決定がなされた。

## 15 株式会社板山の解散

- (1) 平成13年6月7日、株式会社板山は、臨時株主総会を開催し、7月21日をもって同社を解散すること、清算人をY1とすることなどを決議した。
- (2) 6月10日、Y1夫妻は、公民館に株式会社板山の従業員を集め、7月21日をもって同社を解散すること及び同日をもって全従業員を解雇することを伝えた。
- (3) 6月13日、株式会社板山は、X1ら及びX3らに対し、7月21日付けで解雇する旨の通知書を内容証明郵便で発送した。

X1らに対するこの解雇通知書には、「当社としては貴殿との雇用関係は存在しないものと考えておりますが、貴殿は当社との雇用関係が存在するものと主張しておりますので、念のため貴殿にも解雇の旨を通知いたします」などと記載されていた。

(4) 7月21日、株式会社板山は解散し、同月23日、解散登記がなされた。

### 第3 判断及び法律上の根拠

#### 1 株式会社板山の設立と従業員の移籍

##### (1) 申立人の主張要旨

ア Y1夫妻は、組合には秘したまま平成10年10月30日、有限板山を分社して株式会社板山を設立した。株式会社板山の設立によって有限板山にはX7を除いては組合員が残され、X7を除く非組合員が有限板山から株式会社板山に移籍した。株式会社板山の営業活動からすると、株式会社板山は従前、有限板山が担当していた営業内容をただ分割したに過ぎない理由のないものであって、株式会社板山の実質的経営者はY1であり、両者の実体は同一である。

イ 組合員を株式会社板山へ移籍させなかったことは、組合員に対する差別であるとともに、組合員を他の従業員から分離することにより、確実に組合活動を弱体化させるものであり、組合活動に対する支配介入である。また、株式会社板山の設立自体も不当労働行為を構成するものである。

ウ 株式会社板山の設立は、有限板山を解散して組合員を放逐する意図をもって行われたものである。

##### (2) 被申立人有限板山及び株式会社板山の主張要旨

ア 有限板山では、豊興運輸の下請で日本ペイント業務を行っていたが、平成10年4月ころ日本ペイントから直請けの打診があり、Y1はこれに応じようとした。

しかし、日本ペイントから有限板山の決算が赤字であることを指摘され、また、日本ペイントは株式会社としか取引したことはなく有限会社とは取引したことはないことを言われた。このため、Y1は何とか直請けさせたいと考え、新しい会社なら赤字はないし、日本ペイントの直請けとなると元請の豊興運輸を飛び越すこととなり、商道德上の問題を追及される恐れがあるがこれも回避できるし、直請けの部門を株式会社化すれば、一般メーカーから見ても信用性も高まり一般の取引先が拡大していくという期待もあることから、平成10年10月30日、株式会社板山を設立して、平成11年1月から業務を行った。

なお、株式会社板山の設立については、日本ペイントからの直請けの話に豊興運輸からの妨害が入ることを恐れたため、内密に進めた。

イ 株式会社板山での業務は日本ペイント及び中六からの直請けの業務であり、有限板山で当時それを担当していた従業員がそのまま平成11年1月1日付けで移籍した。

他方、有限板山では伊勢湾陸運業務を継続することとなり、それを担当する者が残った。組合員であるか否かで移籍が左右されたのではなく、あくまで担当業務を株式板山が行うものであったか否かで決まったのである。

ウ 有限板山と株式板山は、別の法人格を有し、個別に事業を営み、経理も独立して行っている。

(3) 当委員会の判断

ア Y1 が、平成9年11月22日に日本ペイント業務に従事する有限板山の従業員約10名を集めた会議の中で、差出人不明の文書を従業員に回して組合から脱退するよう求めたこと、さらには同月24日にX4から借りた支部あての脱退届を持ってY2とともにX5の家まで行き、X5にこの脱退届を見せて組合から脱退するよう求めたこと、組合は、同年11月及び12月の団体交渉で、Y1に対し、組合員に対する脱退勧奨について抗議したことは、第2、4、(1)から(3)で認定したとおりであり、これらの事実からすれば、組合と有限板山の労使関係は、良好とはいえなかった。

イ 株式板山が平成10年10月30日に設立されたこと、その後、平成11年1月1日付けで、それまで有限板山で日本ペイント業務及び中六業務に従事していた運転手17名及び事務員が移籍して株式板山の従業員となり、これによって、有限板山の従業員は、組合員であるX1ら及びX6と非組合員であるX7及び事務員のY5の5名となったこと、平成11年1月5日以降、株式板山では日本ペイント業務及び中六業務が行われ、有限板山では、伊勢湾陸運業務のみが行われることとなったことは、第2、5、(6)、(9)及び(10)で認定したとおりである。

ウ 次に、申立人は、株式板山は従前、有限板山が担当していた営業内容をただ分割したに過ぎない理由のないものであったと主張するので、以下、被申立人有限板山及び株式板山(以下「有限板山ら」という。)が主張する株式板山の設立の理由及び経過を順次検討する。

(ア) 有限板山らは、有限板山が日本ペイント業務を直請けするにあたり、日本ペイントから、有限板山の決算が赤字であることを指摘されたと主張する。確かに、平成10年6月ころ、日本ペイントのY4課長は、Y1に対し、有限板山の決算が赤字であることを問題点として伝えたこと、この前年の有限板山の第21期(平成9年4月1日～平成10年3月31日)に178万円の経常損失があったことは第2、5、(3)及び(4)で認定したとおりであり、この点については有限板山らの主張するとおりであるものの、これらの事実から直ちに日本ペイントがY1に対して、有限板山の赤字を解消するこ

とが日本ペイント業務を直請けさせるための絶対的な条件として求めていたとまではみることはできない。

有限板山らは、日本ペイントは株式会社としか取引したことはなく有限会社とは取引したことはないと言われたとも主張するが、そうであるとしても有限板山を株式会社化すればよいことである。

(イ) 有限板山らは、有限板山が豊興運輸を飛び越して日本ペイントから直請けすると商道德上問題とされる恐れがあったと主張する。しかし、有限板山と株式板山とは会社の種別を表す部分(有限会社、株式会社)を除けば商号は同一であり、このほか、第2、6、(1)、(6)及び(7)で認定したとおり、役員体制、運転手及び使用する車両からみて有限板山で行っていた業務を株式板山で行うことは明らかであり、豊興運輸に知られまいとする配慮の意思は何ら感じられない。

(ウ) 有限板山らは、直請けの業務を株式会社化すれば、一般メーカーから見て信用性も高まり一般の取引先が拡大していく期待もあったと主張する。しかし、株式会社化については、前記(ア)でみたとおりであるし、直請け業務と下請業務の分離について、Y2は第40回審問において株式板山では直請けの仕事のみを行うと決めていたわけではない旨証言しており、そうであるならば対外的な信用性から伊勢湾陸運業務のみ有限板山に残すということにはならない。

以上みたように有限板山らが主張する株式板山の設立の理由は直ちに首肯し得ない。

エ また、株式板山の業務開始後において、Y1は、第2、5、(11)及び(12)で認定したとおり、株式板山の設立を議題とした組合と有限板山との団体交渉において、同社の設立を「知らない」「私は知らない、家内が作った」と答えていたことが認められるが、第2、6、(2)で認定したとおり、Y1が同社の出資全体の7割を占めていることからすれば、株式板山設立後において、Y1がこのような発言をすることは極めて不自然な態度といわざるを得ない。

オ しかしながら、申立人は、株式板山の設立及び設立後に組合員を株式板山へ移籍させなかったことは、組合員に対する差別であるとともに、組合員を他の従業員から分離することにより、確実に組合活動を弱体化させるものであり、組合活動に対する支配介入であると主張し、また、組合の広報・加入活動を妨げるのものであるとも主張するが、具体的に組合員にどのような不利益が生じたのか、あるいは、どのように組合の広報・加入活動を妨げられたのか、組合活動の弱体化につながるどのような不都合があったのかについて、

何ら具体的な疎明はない。

カ また、申立人は、株式会社板山の設立は、有限板山を解散して組合員を放逐する意図をもって行われたものであると主張するが、そのような意図を認めるに足りる疎明はない。逆に、第2、6、(8)及び同、13、(2)で認定したとおり、株式会社板山から有限板山への車両売却代金の支払が終わった後の平成12年4月から有限板山が解散する平成12年12月まで、Y1は、有限板山に対して、自身の預金等を解約して合計で約2,700万円も貸与していたこと、有限板山の解散は、平成12年12月12日であり、株式会社板山の設立から約2年1か月が経過していることからすれば、Y1は有限板山の経営を継続していこうとする意思を有していたとみることができ、申立人の主張は首肯できない。

キ 以上のことからすれば、株式会社板山の設立は不可解な点が多く、従前有限板山で行っていた業務、従業員及び車両を両会社で分割したにすぎないとみることもできないではないが、しかしながら、前記アでみた労使関係を考慮に入れても、株式会社板山の設立及び設立後に組合員を株式会社板山に移籍させなかったことを不当労働行為であったということとはできない。

## 2 伊勢湾陸運の使用者性

### (1) 申立人の主張要旨

ア X1らは、配車指示を出す有限板山から配車差別を受けているが、これは有限板山が行うのみならず、実質的には伊勢湾陸運が配車するものであるからX1らは伊勢湾陸運による差別を受けている。

イ 伊勢湾陸運は、分社後の有限板山の唯一の取引先で、同社の経営に大きな影響力を行使することができるとともにX1らに対し、現実かつ具体的に労働条件を支配していたのであるから、不当労働行為法上の使用者の地位に立つ。

### (2) 被申立人伊勢湾陸運の主張要旨

ア 伊勢湾陸運が運搬作業を発注するのは有限板山に対してであるから、有限板山の運転手の内で誰を伊勢湾陸運に派遣するかは、有限板山が決めることである。伊勢湾陸運は、有限板山に仕事を発注するだけであり、それ以上に同社の運転手に対して配車等を命じる権限もなければ、そもそもその必要性もない。

イ 伊勢湾陸運と有限板山の従業員との間には一般の雇用関係の存在を示す事実や実体的な関係は一切存在していない。

ウ 以上により伊勢湾陸運は、不当労働行為法上の使用者には該当しない。

### (3) 当委員会の判断

ア 申立人は、伊勢湾陸運がX1らに対し、実質的に配車を行っているとして主張す

る。また、伊勢湾陸運は分社後の有限板山の唯一の取引先であることから、X1 らに対して、現実かつ具体的に労働条件を支配していたとも主張する。

ところで、本件において、伊勢湾陸運が X1 らに対して、使用者であるとするためには、まず、配車自体が X1 らの労働条件に影響を及ぼしていること、次に、同人らの労働条件に影響を及ぼす配車を単に伊勢湾陸運が行っているのみならず、その配車が伊勢湾陸運の権限に基づいて行われていることが必要である。

イ そこで、X1 らの賃金についてみると、第 2、3、(5)で認定したとおり、X1 らには、平成 10 年 4 月分から有限板山と組合との協定による新賃金体系が適用されており、この新賃金体系では、基本給、諸手当、歩合給及び割増賃金からなり、平成 10 年 5 月分の賃金の状況からすると、X1 らへの総支給額のうちのそれぞれの割合は、基本給及び諸手当が約 60 パーセント、歩合給が約 7 パーセント、割増賃金が約 33 パーセント程度であることが認められる。このうち、配車によって左右される割合は、歩合給と割増賃金を合わせた約 40 パーセント程度であることからすれば、伊勢湾陸運からの配車は X1 らの賃金に少なからず影響を及ぼしていたとみることができる。そして、それぞれの割合をみるに、歩合給が約 7 パーセント程度であるのに対して、割増賃金については約 33 パーセント程度をも占めていることからすれば、X1 らの賃金に影響を及ぼす多くは、割増賃金の基となる残業時間にあつたとみることができる。

ウ 次に、単に配車を伊勢湾陸運が行っているだけでなく、同社が X1 らの賃金に影響を及ぼす残業の決定権限までも有していたかについてみることにする。

確かに、X1 らに対する配車は、第 2、8 で認定したとおり、原則、として前日に配車がされる朝一番の仕事については、平成 10 年 12 月ころからは、X7 については伊勢湾陸運が直接、同人に指示するようになり、X1 らについては、これまでどおり有限板山に台数のみ指示して、これを有限板山の Y5 が X1 らに割り振っていたことが認められるものの、第 2、7、(4)で認定したとおり、有限板山では、トレーラー部門の業務に従事する従業員が X1 ら及び X7 の 3 名であることからすれば、伊勢湾陸運の指示によって、X1 らの配車は自ずと決まるのである。さらに、第 2、8 で認定したとおり、朝一番の仕事以降は、当日、伊勢湾陸運が各運転手に指示をしていたことからすれば、X1 らに対する配車は、伊勢湾陸運が行っていたとみることができる。

しかしながら、X1 らの賃金の約 33 パーセント程度を占める割増賃金の基となる残業時間の決定権限についてみると、第 2、9、(3)、アからウ及び同、

12、(3)で認定したとおり、X1 らから定時の勤務に関して申入れを受けた Y1 は、平成 11 年 1 月下旬ころ、伊勢湾陸運に対し、X1 らの勤務を定時にとどめるよう申し入れたこと、2 月 2 日以降、X1 らには早出残業を伴う配車がされなくなり、午前 8 時に有限板山を出発し、業務を午後 4 時ころ終え、午後 6 時前後に帰着することが多くなったこと、その後、3 月 6 日、組合と有限板山との団体交渉の中で、有限板山側は組合側から配車の是正を要求され、「残業については伊勢湾陸運に相談する」と答えたこと、同月 8 日に Y1 が伊勢湾陸運に出向いて X1 らの業務時間について話をし、その結果、午前 7 時に有限板山を出発し、午後 5 時ころまで業務に従事することとなったが、実際には午後 5 時以降の業務にも就くようになったことが認められ、別表 5 及び 6 で認定したところからすれば、X1 らの 3 月以降の残業時間は相当程度回復していることが認められる。

これらの事実を総合すると、X1 らに対する残業を伴う配車を伊勢湾陸運の権限で行っていたとみることはできない。

エ また、X1 らの賃金の中で基本給及び諸手当については、組合との協定に基づき有限板山が決定しているのであり、このようにしてみると、申立人は伊勢湾陸運が X1 らに対し、現実かつ具体的に労働条件を支配していたと主張するが、X1 らの賃金のうち約 7 パーセント程度の歩合給については、伊勢湾陸運の配車の指示により事実上決まるといえる部分があるものの、それを除いた賃金の大部分及び労働時間については、伊勢湾陸運がこれを支配していたということとはできない。

よって、伊勢湾陸運を不当労働行為法上の使用者であるということとはできない。

### 3 X1 らへの配車

#### (1) 申立人の主張要旨

ア 配車差別は、有限板山と伊勢湾陸運が X1 らに対し、組合員であることを理由に共謀あるいは共同、協力して行われたものであり、組合員を不利益に取り扱うものであって、組合活動を弱体化させる行為であり、不当労働行為である。

なお、株式会社板山は有限板山の分身として一体性を有し、有限板山と同一の意思を有している。

イ X1 らに対する配車差別の実態は次のとおりであり、差別は有限板山の解散まで継続し、X1 らはこの結果、賃金が相当額減少した。

(ア) 平成 10 年 12 月以降、X1 ら及び X7 の 3 名の間で行われていた土曜日出

勤のローテーションが崩され、X1 らに土曜日の配車がされなくなった。

(イ) 平成 11 年 2 月 2 日以降、X1 らは勤務時間の規制を受けるようになった。

(ウ) 平成 10 年 12 月 8 日以降、X1 らは歩合及び早出残業の点で割りがいよい横浜ゴム業務の配車を受けなくなり、その後の旭硝子業務も X1 らには配車されなかった。

(エ) 平成 12 年 1 月 24 日の本件審問に出席した X1 らに対し、5 日間仕事が与えられなかった。

このほか、平成 11 年 1 月 6 日及び 2 月 1 日にも X1 らには、仕事が与えられなかった。

(2) 被申立人有限板山らの主張要旨

X1 らに配車差別を行ったことはない。

ア 平成 10 年 12 月ころから X1 らに土曜日の出勤を依頼しても同人らが拒否したために土曜日の出勤が減少したのである。

イ 平成 11 年 1 月 5 日ころ、X1 らは Y1 に対し、定時の勤務時間を厳守してほしいと申し出たことから、Y1 がその旨伊勢湾陸運に申し出てそのようになったのである。

ウ X1 らに横浜ゴム業務の配車がされず、X7 に集中したのは、Y4 配車係からの指示である。Y4 配車係が横浜ゴム業務を X7 に集中させたのは、平成 10 年 4 月ころから X7 は横浜ゴム新城での積み降ろし作業終了後、途中で休憩を取らず、伊勢湾陸運に早く戻ってくるようになったことから X7 にはその後の配車がやりやすいからであり、決して X1 らが組合に加入したからではない。

旭硝子業務は業務内容が厳しいことから X1 らは嫌がっており、伊勢湾陸運がこれを知り X7 に集中させたのである。

(3) 被申立人伊勢湾陸運の主張要旨

伊勢湾陸運が有限板山と共謀して X1 らの組合活動を妨害しなければならない理由はない。有限板山から、X1 らにはなるべく勤務時間内に仕事が終わるようにやってほしい旨の要請があり、格別それに反対する理由がなかったので、協力したまでのことである。

(4) 当委員会の判断

ア 賃金格差について

別表 4 から 6 で認定したところから、X1 らと X7 の賃金を申立人が配車差別の始まりと主張する平成 10 年 12 月の前後で比較すると、新賃金体系となった平成 10 年 4 月分から同年 11 月分までの平均月額は、X1 507,400 円、X2 490,589 円、X7 528,070 円であるのに対し、平成 10 年 12 月分から有限板山

の解散直前の平成12年11月分までの平均月額は、X1 466,372円、X2 459,233円、X7 634,932円であり、X1が41,028円、X2が31,356円減少しており、他方、X7は106,862円増加していることが認められる。

X1らは、前記第3、2、(3)でみたように、平成10年4月分から新賃金体系の適用となり、この新賃金体系において、X1らへの総支給額のうち歩合給が約7パーセント程度、割増賃金が約33パーセント程度を占めていることが認められ、歩合給はX1らの売上高、割増賃金はX1らの残業時間によって決定されることからすると、申立人の主張するように配車によって賃金格差が生ずる可能性があることは否定できない。

そこで、申立人の主張する配車の実態について以下検討する。

#### イ 配車の実態について

(ア) 申立人は、平成10年12月以降、X1ら及びX7の3名の間で行われていた土曜日出勤のローテーションが崩され、X1らに土曜日の配車がされなくなったと主張する。

有限板山では、平成7年ころから土曜日は休日とされていたこと及び土曜日の出勤については、割増賃金が支払われていたことは、第2、9、(2)、アで認定したとおりである。また、X1らの土曜日の出勤回数については、別表1から3で認定したとおり、平成10年12月から有限板山の解散直前の平成12年11月までの2年間のX1らの積み置き業務を含めた土曜日の出勤回数は、X1、X2ともに7回であるが、第2、9、(2)、アで認定したとおり、土曜日の積み置き業務については、従前からX1ら及びX7の3名のローテーションで行われていたこと及び別表1で認定したとおり、平成10年10月及び11月の2か月間のX1、X2の土曜日の出勤回数がともに3回であることからすれば、平成10年12月以降については、従前のローテーションが崩れ、X1らの土曜日の出勤回数が相当減少していたといえる。

しかしながら、第2、9、(2)、ウ及びエで認定したとおり、X1については、平成10年12月及び平成11年1月の土曜日の6回の積み置き業務の指示をいずれも断ったこと、X2についても、平成11年1月の土曜日の4回の積み置き業務の指示をいずれも断ったことが認められ、別表1から3で認定したところによれば、その後においても、平成12年11月までの間において、積み置き業務以外の業務を含めた土曜日の業務の指示に対して、X1は6回、X2は7回断っていること、他方、X7については、平成10年12月以降ほぼ毎週土曜日に出勤していることが認められるのであり、さらに、X7については、第2、9、(2)、イで認定したとおり、平成10年11月

ころ、直接、伊勢湾陸運に対し、土曜日の業務を自分に回すよう求めたことが認められる。

以上のことからすると、X1ら自身が平成10年12月及び平成11年1月の土曜日の積み置き業務の指示をいずれも断ったことが原因で土曜日の積み置き業務についてのローテーションが崩れたこと及び同時期にX7が直接、伊勢湾陸運に土曜日の業務を自分に回すよう求めたことからX7に土曜日の業務の指示が多くされるようになり、その後においても、X1らは土曜日の業務の指示を受けることはあっても断ることが多く、他方、X7はほぼ毎週土曜日に出勤していることから引き続きX7に土曜日の業務の指示が多くされていたものと考えられ、X1らの土曜日の配車が差別的意図によってされなくなったとみることはできない。

したがって、申立人の主張は採用できない。

(イ) 申立人は、平成11年2月2日以降、X1らは勤務時間の規制を受けるようになったと主張する。

別表4から6で認定したところからすれば、新賃金体系となった平成10年4月分から同年11月分までの月平均の残業時間は、X1 108時間、X2 105時間、X7 112時間であり、申立人が配車差別を受けたと主張する平成10年12月分から有限板山の解散直前の平成12年11月分までのX1 86時間、X2 86時間、X7 161時間に比べると、X1が22時間、X2が19時間減少しているのに対し、X7は49時間増加していることが認められる。

この残業時間の減少について、有限板山らは、平成11年1月5日ころ、X1らがY1に対し、定時の勤務時間を厳守してほしいと申し出たことから、Y1がその旨伊勢湾陸運に申し出てそのようになったと主張する。確かに、第2、9、(3)、ア及びイ並びに別表5で認定したとおり、平成11年1月5日ころ、Y1はX1らから定時の勤務に関して申入れを受けたことが認められ、2月2日以降、X1らは午前8時に有限板山を出発し、業務を午後4時ころ終え、午後6時前後に帰着することが多くなり、2月の残業時間は、X1 18時間、X2 21時間と1月に比べそれぞれ80時間程度減少したことが認められる。それまで同人らは残業及びナイト業務に従事していたこと、X1らが定時勤務となった二日後の2月4日に、組合は文書で定時勤務を含めた配車の是正について申し入れていることは、第2、9、(3)、イ及び同、12、(2)で認定したとおりであり、これらの事実からすれば、X1らはY1に対し、定時の勤務時間を厳守してほしいとまで求めていたとみることはできない。にもかかわらず、Y1は、第2、9、(3)、アで認定したとおり、

伊勢湾陸運に対し、X1 らの勤務を定時にとどめるよう申し入れているのであり、こうした Y1 の対応について問題がなかったとはいえない。

しかし、その後は、前記第 3、2、(3) でみたように、Y1 は、3 月 6 日、組合と有限板山との団体交渉の中で組合側から配車の是正を要求されたことから、同月 8 日に Y1 が伊勢湾陸運に出向いて X1 らの業務時間について話をし、その結果、午前 7 時に有限板山を出発し、午後 5 時ころまで業務に従事することとなったが、実際には午後 5 時以降の業務にも就くようになったこと、X1 らの 3 月以降の残業時間は相当程度回復していることが認められるのである。

そして、既にみたとおり、平成 10 年 12 月分から平成 12 年 11 月分までの X1、X2 の月平均の残業時間と平成 10 年 4 月分から同年 11 月分までの X1、X2 のそれとの差が、それぞれ 20 時間程度はみられるのであるが、前記(ア) でみたとおり、X1 らの土曜日の出勤については、平成 10 年 12 月以降、X1 らが配車の指示を断ったことなどから配車がされなくなっていたのである。また、第 2、12、(3) で認定したとおり、平成 11 年 3 月 6 日の団体交渉において、配車の公平化について話し合われた際、組合側は「土曜日に都合により積み置きが出来ない場合、月曜日は定時出勤でよいと言ったが、いつも定時でよいとは言っていない」と述べて、配車の是正を要求しており、組合が土曜日に積み置き業務ができない場合の月曜日の定時出勤を申し入れていたとみられるほか、第 2、12、(2) 及び(6) で認定したとおり、平成 11 年 2 月 12 日の団体交渉においては、組合側からナイト業務の改善を求めたのに対し、有限板山側は「夜勤の仕事は早めに帰してほしいと頼んでいる」と答えていること、平成 12 年 3 月 18 日の団体交渉においては、ナイト業務に関し、組合側は「24 時間の勤務は体がエライ」などとして改善を求めていることが認められる。これらの事情を考慮すれば、差別があったと申立人が主張する平成 10 年 12 月以降の残業時間の状況は、それ以前の残業時間の状況と比べて実質的にはほぼ変わらない状況にあったといえるのであり、X1 らの勤務時間が差別的意図によって規制され、不利益が生じていたとみることはできない。

したがって、申立人の主張は採用できない。

- (ウ) 申立人は、平成 10 年 12 月 8 日以降、X1 らは歩合及び早出残業の点で割りが入り横濱ゴム業務の配車を受けなくなり、その後の早出残業を伴う旭硝子業務も X1 らには配車されなかったと主張する。

第 2、9、(1)、アで認定したとおり、横濱ゴム業務については、従前か

ら X1 ら及び X7 の 3 名のローテーションで行われていたこと及び別表 1 で認定したとおり、新賃金体系となった平成 10 年 4 月分から同年 12 月 7 日分までのほぼ 8 か月間の配車回数は、X1 71 回、X2 67 回、X7 65 回であるが、別表 1 から 3 で認定したとおり、平成 10 年 12 月 8 日以降分から有限板山の解散直前の平成 12 年 11 月分までのほぼ 2 年間の X1 ら及び X7 の横浜ゴム業務の午前着分の配車回数は、X1 5 回、X2 3 回、X7 179 回であることからすると、平成 10 年 12 月 8 日以降については、従前のローテーションが崩れ、X1 らの配車回数が大きく減少していたといえる。

また、第 2、9、(1)、オで認定したとおり、旭硝子業務は平成 11 年 7 月以降発注されるようになっていたところ、それ以後、有限板山の解散直前の平成 12 年 11 月分までのうち早出残業となる有限板山を午前 6 時ころ出発する配車回数は、別表 2 及び 3 で認定したとおり、X1 と X2 がともに 1 回、X7 が 155 回であることが認められる。

しかしながら、差別があったと申立人が主張する平成 10 年 12 月以降の残業時間の状況は、それ以前の残業時間の状況と比べて実質的にはほぼ変わらない状況にあったといえることは、前記(イ)でみたとおりであり、横浜ゴム業務の午前着分が減少したこと及び早出残業を伴う旭硝子業務がほとんど配車されなかったことが、X1 らの残業時間に影響していたとみることはできない。

次に、横浜ゴム業務の配車の増減が歩合給の基となる売上高にどのように影響していたかについてみる。この横浜ゴム業務の運賃が相対的に高いことは、第 2、9、(1)、アで認定したとおりであるが、別表 1 及び 4 で認定したところによれば、新賃金体系となった平成 10 年 4 月分から X1 らに一定程度横浜ゴム業務が配車されていた同年 12 月分までの X1 らの横浜ゴム業務の午前着分の配車回数と売上高を比較した場合、X1 については、5 月から 6 月にかけて配車回数が 4 回増加しているのに、売上高は 85,560 円減少し、9 月から 10 月にかけては 3 回増加しているのに、56,580 円減少し、10 月から 11 月にかけては 3 回減少しているのに、137,080 円増加していること、X2 については、5 月から 6 月にかけて配車回数が 5 回増加しているのに、売上高は 257,140 円減少し、6 月から 7 月にかけては 2 回減少しているのに、177,100 円増加し、10 月から 11 月にかけては 4 回減少しているのに、2,760 円増加し、11 月から 12 月にかけては 3 回減少しているのに、19,550 円増加していることが認められ、このことからすれば、全体として多くの業務がある中で、横浜ゴム業務の配車の増減がどのよう

に売上高に影響していたかは、必ずしも定かではない。

他方、横浜ゴム業務のローテーションが崩れ、これが X1 らに配車されない一方で X7 に集中するようになったことに関しては、第 2、9、(1)、イで認定したとおり、従前、X1 らと同様に横浜ゴム新城での積み降ろし作業終了後、伊勢湾陸運に行く途中で昼の休憩を取っていた X7 が、平成 10 年 5 月以降は、作業終了後、直ちに伊勢湾陸運に向かうようになったことが認められ、その後、X7 については、平成 10 年 11 月ころ、直接、伊勢湾陸運に土曜日の業務を自分に与えるよう求めたことは、第 2、9、(2)、イで認定したとおりである。また、平成 10 年 12 月 19 日の団体交渉において、組合側が「横浜ゴムの仕事をなぜ付けない、X7 が伊勢湾の配車係と個人交渉している」と述べていることは、第 2、12、(1)で認定したとおりであることからすれば、X7 が伊勢湾陸運に土曜日の業務を自分に与えるよう求めただけでなく、横浜ゴム業務についても、直接、伊勢湾陸運に申し入れていたとみられるのであり、第 2、9、(1)、ウで認定したとおり、平成 10 年 12 月 5 日に伊勢湾陸運の Y4 配車係が、有限板山の Y5 に対し、X1 らは途中で休憩を取り、いつ戻るか分からないので横浜ゴム業務は X7 だけとする旨を伝えていたことを併せ考えれば、こうした事情がその原因となっていたと考えられる。

以上のことからすれば、X1 らに横浜ゴム業務及び旭硝子業務の配車がされなかったことにより、明らかに不利益が生じていたとみることはできないし、それが差別的意図によってなされたとみることも困難といわざるを得ない。

したがって、申立人の主張は採用できない。

- (エ) 申立人は、平成 12 年 1 月 24 日の本件審問に出席した X1 らに対し、5 日間仕事を与えられなかったほか、平成 11 年 1 月 6 日及び 2 月 1 日にも X1 らには、仕事を与えられなかったと主張する。

平成 11 年 1 月 6 日、X1 のナイト業務を除き、X1 らには配車がされなかったこと、同年 2 月 1 日に X1 らに配車がされなかったこと、平成 12 年 1 月 25 日から同月 27 日まで、同月 31 日及び 2 月 1 日の 5 日間、X1 らに配車がされなかったことは、第 2、10 で認定したとおりである。

このうち平成 11 年 2 月 1 日については、この取扱いが組合活動あるいは組合員であることを理由に行われたものかどうかについて何ら疎明がない。

次に、平成 11 年 1 月 6 日については、前日の 1 月 5 日に、X2 の無線で

の言葉遣いが伊勢湾陸運から問題にされ、X2はその日配車がされなかったことは、第2、10、(1)で認定したとおりであり、その翌日にX2だけでなくX1にも通常の勤務時間での配車がされなかったことは、不可解な取扱いで疑問が残る。

また、平成12年1月25日から2月1日にかけての5日間については、1月25日の前日の同月24日に本件の第2回審問が行われたことは、第2、10、(3)で認定したとおりであり、上記取扱いについても、疑問を抱かせるものである。

しかしながら、前記(ア)でみたとおり、X1は、平成10年12月及び平成11年1月の土曜日の6回の積み置き業務の指示をいずれも断っており、また、X2も、平成11年1月の土曜日の4回の積み置き業務の指示をいずれも断っていたのであり、その後も、土曜日の業務の指示に対して、X1らはしばしば断っていることが認められる一方、X7については、平成10年12月以降ほぼ毎週土曜日に出勤しており、さらに、直接、伊勢湾陸運に対し、土曜日の業務を自分に回すよう求めたことが認められる。

また、前記(ウ)でみたとおり、X7は、従前、X1らと同様に横浜ゴム新城での積み降ろし作業終了後、伊勢湾陸運に行く途中で昼の休憩を取っていたが、平成10年5月以降は、作業終了後、直ちに伊勢湾陸運に向かうようになったこと、平成10年12月5日に伊勢湾陸運のY4配車係が、有限板山のY5に対し、X1らは途中で休憩を取り、いつ戻るか分からないので横浜ゴム業務はX7だけとする旨を伝えていたことが認められる。

そして、これらのことからすれば、X1らが配車の指示に協力的ではなかったのに対し、X7は相当協力的であっただけでなく、自らの仕事の確保にも熱心であったことが強く窺え、先に触れたように配車がされなかった日を個々にみれば、疑問な点もないわけではないが、第2、5、(4)で認定したところによれば、有限板山の経営状況は、相当厳しいものとみられるのであり、こうした状況の中で、会社の業務に対するX1らとX7との姿勢の違いが、配車の有無に影響したとしても、本件の場合においては、やむを得ないものといわざるを得ず、これを不合理とまでいうことはできない。

したがって、申立人の主張は採用できない。

#### ウ 結論

前記ア及びイで判断したところによれば、X1らの賃金が平成10年12月以降に減少していることは認められるが、これは申立人が主張するように配車による差別によって生じたものということとはできないから、この点について

の申立ては棄却する。

- 4 有限板山の解散に伴う X1 らの解雇及び株式会社板山の車両の売却に伴う X3 の休業  
申立人は、有限板山の解散に伴う X1 らの解雇及び株式会社板山の車両の売却に伴う X3 の休業が不当労働行為であると主張して、平成 14 年 5 月 14 日に追加申立てを行った。

しかし、X1 らの解雇がなされたのが平成 12 年 12 月 12 日であること及び X3 が休業となったのが平成 12 年 12 月 8 日であることは第 2、13、(2)及び同、14、(5)で認定したとおりであり、したがって、これらは、いずれも追加申立てから 1 年以上前になされた行為である。

申立人はこの点について、株式会社板山の設立、有限板山の解散に伴う X1 らの解雇及び株式会社板山の車両の売却に伴う X3 の休業は、組合員の排除という同一の不当労働行為意思に基づく一体的行為であり、労働組合法第 27 条第 2 項の継続する行為に該当すると主張するので、以下判断する。

確かに申立人の主張するように同一の不当労働行為意思に基づいた複数の行為を一体的な行為と評価して継続する行為とみることはあるにしても、本件においては、株式会社板山の設立が組合員を排除する意図をもって行われたと認めるに足りる疎明はなく、Y1 は有限板山の経営を継続していこうとする意思を有していたとみることができることは前記第 3、1、(3)、カでみたとおりである。したがって、唯一申立て期間内に申立てがあった株式会社板山の設立が、申立人主張の組合員排除という同一の不当労働行為意思に基づく一体的行為を構成するとはいえないので、X1 らの解雇及び X3 の休業は、いずれも行為の日から 1 年を経過した申立てとして、却下を免れない。

なお、X3 の休業については、審問の全趣旨から申立人は、株式会社板山が X3 の乗車していた車両の売却後、同人に対して仕事を与えないことを不作為の継続として主張しているものとも解されるので、その主張に沿ってみるも、第 2、14、(6)で認定したとおり、株式会社板山は名古屋地方裁判所からの助言に応じて車両を購入し、平成 13 年 5 月から X3 に仕事を与えるようになったことが認められ、したがって、X3 に仕事を与えないという不作為の継続は、平成 13 年 4 月までであると考えられることから、いずれにしても行為の日から 1 年を経過した申立てとして、却下を免れない。

よって、当委員会は、労働組合法第 27 条の 12 並びに労働委員会規則第 33 条及び同 43 条により、主文のとおり命令する。

平成 17 年 3 月 28 日

愛知県労働委員会

会長 楠 田 堯 爾 ⑩

「別紙 略」