

命 令 書

申 立 人 全日本建設運輸連帯労働組合関東支部
執行委員長 X 1

申 立 人 X 2

申 立 人 X 3

被申立人 太平洋セメント株式会社
代表取締役 Y 1

上記当事者間の都労委平成 18 年不第 25 号事件について、当委員会は、平成 20 年 4 月 15 日第 1464 回公益委員会議において、会長公益委員永井紀昭、公益委員大辻正寛、同小井土有治、同梶村太市、同松尾正洋、同須藤正彦、同和田正隆、同馬越恵美子、同中窪裕也、同荒木尚志、同森戸英幸の合議により、次のとおり命令する。

主 文

本件申立てを棄却する。

理 由

第 1 事案の概要及び請求する救済の内容

1 事案の概要

被申立人太平洋セメント株式会社（以下「太平洋セメント」という。）は、昭和 39 年、前身の日本セメント株式会社（以下「日本セメント」という。）であった当時、他のセメントメーカー 2 社らと共同で出資し、申立外日本貨物鉄道株式会社（当時は、日本国有鉄道であった。）隅田川駅構内のセメント輸送のための中継基地からのトラック輸送等を業務とする申立外東京セメント運輸株式会社（以下「東京セメント運輸」という。）を設立した。

平成 15 年 6 月 6 日、東京セメント運輸が 18 年 3 月末に解散する方針を決定し、その後、これについて申立外東京セメント運輸労働組合との間で団体交渉が行われた。しかし、16 年 3 月、従業員 X 3（以下「X 3」という。）ら東京セメント運輸労働組合の全組合員は、上記の交渉が進展しないとして、申立人全日本建設運輸連帯労働組合関東支部（以下「組合」という。）に加入し、さらに従業員 X 2（以下「X 2」という。）も加入して組合の東京セメント運輸分会（申立外）が結成され、解散後の雇用保障を要求する組合と東京セメント運輸との間で団体交渉が行われた。

東京セメント運輸は、組合の上記要求を踏まえ、同社の共同出資者である、太平洋セメントを含めたセメントメーカーらに対し、東京セメント運輸の解散に伴う従業員の受入れを依頼したが、太平洋セメントらは、それぞれ東京セメント運輸の依頼を拒否した。17 年 3 月 16 日、東京セメント運輸は、これを組合に伝えた。

17 年 11 月及び 18 年 3 月、組合は、太平洋セメントに対し、同社が関係会社に東京セメント運輸の業務を承継させたなどとして雇用先の確保を直接に要求したが、太平洋セメントがこの要求に応じないまま、18 年 5 月 17 日、東京セメント運輸は、解散した。

本件は、太平洋セメントが申立人 X 2 及び同 X 3 の雇用の保障を拒否したことが不当労働行為に当たるか否かが争われた事案である。

2 請求する救済の内容

- (1) 太平洋セメントは、他のセメントメーカーと共同出資した東京セメント運輸の清算に伴い、雇用を失った申立人 X 2 及び同 X 3 を、東京セメント運輸の業務を引き継がせた、太平洋セメントの子会社又は関係会社において採用させることによって、同人らの雇用を保障すること。

(2) 陳謝文の掲示

第2 認定した事実

1 当事者

- (1) 被申立人太平洋セメントは、平成10年10月、日本セメントと秩父小野田株式会社（当時）の合併により発足した、セメント、生コン及びセメント製品の製造・販売を事業目的とする株式会社であり、本件申立時の従業員数は約2000名、セメント事業の国内市場におけるシェアは4割弱で最大である。

〔甲25・43、乙8、審p3〕

- (2) 申立人組合は、関東地方のセメント、建設、トラック労働者等が個人加盟する方式の組織として、12年11月26日に結成された労働組合で、本件申立時の組合員数は約100名である。

16年3月に結成された組合の東京セメント運輸分会（以下「分会」という。）は、後記(3)のX2を除いて運転手により構成されており、分会員数は、結成時は十数名であったが、本件結審時は2名である。

〔審p18〕

- (3) 申立人X2は、分会長であり、昭和43年、東京セメント運輸に入社して以降、トラックの整備業務に従事してきた。

〔甲44、審p9〕

- (4) 申立人X3は、分会書記長であり、63年、東京セメント運輸に入社して以降、運転手として業務に従事してきた。

〔甲44〕

2 太平洋セメントと東京セメント運輸の関係

- (1) 昭和39年5月、太平洋セメント（当時の日本セメント）、申立外日立セメント株式会社（以下「日立セメント」という。）及び申立外住友大阪セメント株式会社（以下「住友大阪セメント」といい、当時の商号は、住友セメント株式会社）の三社（以下「セメントメーカー三社」という。）並びに申立外日本運輸倉庫株式会社（以下「日本運輸倉庫」といい、日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）の子会社であった。）は、東京セメント運輸を共同して設立した。これらの会社の出資割合は、セメントメーカー三社が

それぞれ 16% 余で、合計約 49% であり、日本運輸倉庫が約 49% であった。後記(5)のとおり、住友大阪セメントは、後に出資を引き上げたが、太平洋セメント、日立セメント及び日本運輸倉庫は、それぞれ、東京セメント運輸の解散直前まで、同社の主要株主であった。

東京セメント運輸の本社は、設立以降約 30 年間は台東区内にあったが、平成 6 年以降は、日本貨物鉄道株式会社（以下「JR 貨物」という。）の隅田川駅構内（荒川区）にあった。

東京セメント運輸設立の目的は、セメントメーカー三社にとっては、国鉄隅田川駅構内にセメントメーカー三社が共同利用する中継輸送基地（以下「隅田川駅中継基地」という。）を建設し、鉄道とトラックを用いて、セメントメーカーの生産工場から生コン工場や建設現場等のユーザーまで、セメントを安定して供給する輸送システムを確立することにあった。また、国鉄にとっては、鉄道貨物による輸送を確保することにあった。

なお、従来、セメントメーカーの生産工場からユーザーまでの流通は、セメントメーカーの工場で生産されたバラセメント（コンクリートの原料となる粉状のセメント）がタンカー船や鉄道等によって中継輸送基地までいったん輸送され、さらに、この中継輸送基地からユーザーまでトラック等で再び輸送されるというものであった。中継輸送基地は、そこまでの輸送手段がタンカー船の場合には臨海地域に設けられ、輸送手段が鉄道の場合には内陸地域に設けられた。1990 年代（平成 2 年～11 年の間）には、太平洋セメントの設立などセメントメーカーの大幅な再編成があり、それ以降のセメントの流通は、輸送合理化のため、上記鉄道を輸送手段とした内陸の中継輸送基地が廃止され、内陸のユーザーにはセメントメーカーの生産工場からトラック等により直接に輸送する傾向が出てきた。

〔甲 5～7・22・24～25・43・53、審 p5～12・36～37〕

- (2) 東京セメント運輸の役員は、同社設立時から 18 年 5 月の解散決議ころまでの間、代表取締役及び常勤取締役には、国鉄（JR 貨物）や日本運輸倉庫の出身者が就任しており、他方、セメントメーカー三社の出身役員は非常勤の取締役や監査役に限られていた。例えば、東京セメント運輸の解散方針が決定されて以降の常勤役員は、後記(5)の役員などである。

太平洋セメントから派遣された Y 2 取締役（以下「Y 2 取締役」又は「Y 2」という。）は、東京セメント運輸の解散方針が決定された時点の約 1 年前（14 年 6 月）から、後記(6)のとおり同社の株主総会において解散が決議される直前（18 年 3 月 22 日）まで在任していた。Y 2 取締役の出勤頻度は、非常勤であるため、取締役会又は株主総会へ出席する程度であり、年間の出社回数は、14 年以降 18 年までの間において、ゼロないし 3 回程度であった。Y 2 取締役の太平洋セメントにおける地位は、セメント物流部門の部長であった。太平洋セメントから派遣された取締役は、Y 2 の外にもう 1 名いたが、取締役としての職務・行動は Y 2 とほぼ同様であった。

なお、太平洋セメントのセメント物流部門は、同社の生産したセメントをどの輸送会社に輸送させるかなどを企画するとともに、企画された輸送案を管理する部門であり、同社がトラックの運転手を雇用して、バラセメントのトラック輸送を直接的には行ったことはない。

〔甲 4・6～8 の 1・15・43、乙 1・8、審 p13・23、審 p3～4〕

- (3) 東京セメント運輸の業務は、セメント用貨車からバラセメントを専用サイロに荷卸しして貯蔵するなど隅田川駅構内における中継輸送基地を管理すること、及び中継輸送基地からバラセメントを専用のトラックで生コン工場等のユーザーまで輸送することであった。

なお、上記専用サイロは、6 基あり、セメントメーカーによって建設されたものであるが、JR 貨物が所有し、その運営を東京セメント運輸に委ねていた。太平洋セメント及び日立セメントは、それぞれ少なくとも一基の専用サイロを利用していた。

隅田川駅中継基地におけるセメント用貨車から専用サイロへの荷卸しは、セメントメーカーと JR 貨物とが協議・決定した隅田川駅までの年間の貨車輸送ダイヤに基づいて行われた。東京セメント運輸が隅田川駅において、専用サイロへの荷卸しを行ったセメント用貨車の車両数は、12 年ころには、太平洋セメント、日立セメント及び住友大阪セメントについて、それぞれ、一日当たり、18 輛、18 輛、5 輛であった。

また、東京セメント運輸が隅田川駅中継基地を起点とするバラセメント

のトラック輸送を行うのは、セメントメーカーから運送の委託を受けたためであり、その際の現場における具体的な乗務指示等は、セメントメーカーからの配送先、配送日時等の指示に基づいて東京セメント運輸が行った。

なお、太平洋セメントは、隅田川駅中継基地からユーザーの生コン工場である申立外アサノコンクリート株式会社（以下「アサノコンクリート」という。）深川工場までのバラセメントのトラック輸送（以下「アサノ深川工場便」という。）を東京セメント運輸に委ねていた。しかし、12年4月以降、バラセメントの引渡し方法が変更となったため、太平洋セメントがユーザーのところまで輸送して引き渡すのではなく、ユーザー自身が隅田川駅中継基地まで引取りに来ることが多くなり、その際のトラック輸送はユーザー自身が行った。

〔甲5～6・31・43・51・57、乙8、審 p7・37・43〕

- (4) 13年6月29日、セメントメーカー三社及び東京セメント運輸は、東京セメント運輸の今後の経営について実務者レベルの打合せを行った。東京セメント運輸からは、Z1 常務取締役（後記(5)）等が出席し、セメントメーカー三社からは、太平洋セメント東京支店のY3 輸送部長（当時。13年6月14日以降14年6月5日までの間、前記2(2)のY2 取締役との入替えまで、東京セメント運輸の非常勤取締役を兼務した。以下「Y3 取締役」という。）住友大阪セメントの輸送課長、日立セメントの管理職が出席した。

席上、東京セメント運輸は、業績が良くならなければトラックディーゼル規制に対処できる資金がないこと、また、債務超過の解消のためにこれ以上売却すべき不動産が少ないことを述べ、同社を整理するか否か検討を迫られていると述べた。

その際、住友大阪セメントは、隅田川駅中継基地を利用したセメントの輸送について、長期的にはコストの問題があり、見切りを付けたいと述べた。これに対し、日立セメントは、隅田川駅中継基地が必要であるとし、その存続を主張した。太平洋セメントは、前記1(1)の合併後の中長期経営計画の柱として、輸送の合理化のため中継輸送基地の廃止を打ち出していたが、隅田川駅中継基地の存続の問題については態度を明確にせず、東京

セメント運輸の債務超過を解消することが第一であると述べた。

以上のような、東京セメント運輸の債務超過の解消、隅田川駅中継基地の存続問題及び住友大阪セメントの撤退問題等についての、東京セメント運輸と太平洋セメントを含めたセメントメーカーとの打合せは、これ以降 Y 3 取締役の退任までの約 1 年間に、少なくとも 2、3 回行われており、さらに、Y 3 取締役と入替えて Y 2 が東京セメント運輸の取締役になって以降も、東京セメント運輸の解散方針が決定された後に住友大阪セメントが撤退する（後記(5)）までの間、少なくとも年数回行われている。

なお、15 年度末及び 16 年度末時点の東京セメント運輸の累積赤字は、それぞれ約 4,400 万円及び 5,000 万円であった。また、セメントの国内総生産量は、2 年度をピークとし、その後年々低下して 15 年度には約 3 割減少し、その間、太平洋セメントの生産量（2 年度は、合併前の各会社の合計量とする。）も同様の割合で減少し、太平洋セメントの人員も、10 年の合併（前記 1 (1)）時 6300 名程度であったが、13 年には 5100 名程度までに減少していた。2 年ころの東京セメント運輸の運転手数は 40 ないし 50 名程度であったが、解散の方針を決定したころには 14 名程度になっていた。東京セメント運輸のバラセメント専用トラックの保有台数は、多い時には、40 台余りで、後記(6)の解散時には 15、16 台程度であった。

〔甲 14～15・18・24、乙 8～10、審 p33～34、 p16・20、 p4・16・32～36〕

- (5) 15 年 6 月 6 日、東京セメント運輸の定時株主総会終了後の取締役会において、セメントメーカー三社及び日本運輸倉庫から派遣された役員が関与する中、18 年 3 月を目途に解散する方針が決議された。その後の 16 年 3 月、主要株主（前記(1)）である住友大阪セメントは、その所有株式を東京セメント運輸に無償譲渡し、派遣していた役員を引き上げた。

上記決議時の常勤役員は、代表取締役（社長）が Z 2（少なくともこれ以降 17 年 6 月に退任するまでの間、日本運輸倉庫社長を兼務。以下「Z 2 社長」という。）常務取締役が Z 1（元 J R 貨物隅田川駅駅長。上記の 15 年 6 月 6 日の取締役会以降、代表取締役常務となり、Z 2 社長の後任の社長となる。以下「Z 1 常務」又は「Z 1 社長」という。）であった。

〔甲 4・15・17・19・43、乙 8・11、審 p10、 p10〕

- (6) 18年3月20日、太平洋セメント、日立セメント、日本運輸倉庫及び東京セメント運輸の四社間において、東京セメント運輸の解散、清算について要旨次のような協定書が締結された。

解散、清算は、以下の条件の下に、日本運輸倉庫がその責任と負担により単独で行う。

太平洋セメント及び日立セメントは、東京セメント運輸の累積赤字を解消するため、それぞれ二千数百万円を支出する。

太平洋セメント及び日立セメントは、東京セメント運輸に対するセメント取扱料金を除き、本協定書に定める債務を履行した後は、一切の債権債務を負わない。

太平洋セメント及び日立セメントは、それぞれ所有する株式をすべて日本運輸倉庫に無償譲渡する。

太平洋セメント及び日立セメントがそれぞれ派遣している取締役は、18年3月22日に辞任する。

18年5月17日、東京セメント運輸の解散が同社の株主総会で決議され、翌日登記された。

〔乙1・11〕

3 分会の結成とそれ以降東京セメント運輸の解散までの労使関係

- (1) 前記2(5)のとおり、東京セメント運輸が解散の方針を決定した直後の平成15年6月13日、同社は、運転手により構成された企業内労働組合である東京セメント運輸労働組合に対し、同社の上記解散方針を通知した。これに対し、東京セメント運輸労働組合は、就職あっせんなど解散後の雇用保障を迫り、東京セメント運輸との交渉を行った。しかし、東京セメント運輸は、解散後の雇用保障について具体的な対策を示さなかった。

なお、東京セメント運輸では、東京セメント運輸労働組合の同意を得て、14年4月以降従業員の賃金カットが行われていた。

〔甲43・44〕

- (2) 16年3月、解散後の雇用保障に危機感を抱いた東京セメント運輸労働組合のX3を含む組合員全員及び従業員X2は、組合に加入し、組合の分会を結成した(前記1(2))。

- (3) 16年3月22日、組合は、東京セメント運輸に対し、上記(2)の分会結成を通知するとともに、東京セメント運輸の解散計画の開示と解散後の雇用保障、賃金カットの中止を要求し、これについて団体交渉を申し入れた。

- (4) 16年3月31日、第1回団体交渉が雇用保障について行われた。出席者は、組合側が、X4書記長、X1書記次長(当時)、分会役員らであり、東京セメント運輸側は、Z1常務、Z3総務部長(遅くとも13年以降は取締役)らであった。

これ以降も、団体交渉は雇用保障について8月18日まで数回行われ、その際の組合及び会社側の出席者は、第1回と同様であった。太平洋セメント及び日立セメントから派遣された取締役は、東京セメント運輸の設立以降解散まで、労働組合との団体交渉には一度も出席していない。

16年5月19日、要旨以下ア及びイの内容の団体交渉が行われた。

- ア 東京セメント運輸解散後の隅田川駅中継基地の廃止の有無について
組合は、隅田川駅中継基地を廃止するのか、別の会社は何らかの形でセメント輸送業務を引き継ぐことになるのかと質問した。これに対し、東京セメント運輸は、同社の関知することではなくJR貨物がセメントメーカーが知っているが、東京セメント運輸には答えられないと回答した。しかし、組合が、(東京セメント運輸には)答えられないということであれば、(セメントメーカーが派遣した)取締役の団体交渉への出席を求めざるを得ないと追及すると、東京セメント運輸は、1か月間程度を期限として責任を持ってこれらの会社に照会すると約束した。

また、東京セメント運輸は、隅田川駅中継基地が存続する場合、そこでの雇用確保に努力することを確認した。

- イ 東京セメント運輸の解散理由について

組合が、解散理由について、セメント輸送需要が減少したためか、それとも東京セメント運輸の業績が悪いためかと質問すると、同社は、

セメント輸送需要の減少に加え、17年10月のトラックディーゼル規制に対応するためトラックの入替えをしても今後の業績を考えると投下資本の回収ができないと回答した。

16年9月16日、雇用保障について団体交渉が行われた。その際、会社側は、Z2社長が出席し、「雇用問題の回答は来年まで待つて欲しい。当社として年度末までに再就職先について責任をもって提案する。」と発言した。

なお、東京セメント運輸は、同社従業員について、16年6月4日の定時株主総会の際の取締役会において、太平洋セメント、日立セメント及び日本運輸倉庫に対し、雇用先の確保を口頭で依頼したが、Y2取締役は、太平洋セメントは株主及び荷主として責任がない旨の意見を述べた。

16年12月22日、太平洋セメントは、後記(7)のとおり、東京セメント運輸からの就職あっせん依頼について、セメント業界を巡る経済状況等を理由として、関係輸送会社に雇用の受入れをお願いできる状況にはない旨を文書で回答した。

〔甲 15・17・43・44、乙 8、審 p12〕

- (5) 16年12月13日、分会から9名の運転手が脱退し、同月16日、新たに申立外東京セメント運輸労働組合（前記(1)の同名の企業内労働組合と区別するため、以下「新東京セメント運輸労働組合」という。）を結成した。分会長（当時） Z 4 及び分会員 X 2、同 X 3 は、分会に残ったが、 Z 4 は、12月末までに退職した。

〔甲 41 の資料 4・44、審 p31、 p18〕

- (6) 17年2月初旬までに、東京セメント運輸は、雇用保障に固執しないことを条件として、賃金カットを中止して賃金の一部を復活することを新東京セメント運輸労働組合と合意し、これについての就業規則変更（賃金規程の一部変更）届を、新東京セメント運輸労働組合の意見を添えて足立労働基準監督署長に提出した。これにより、14年4月以降行われていた賃金カットについて、16年7月に遡ってこれを中止した。

2月9日、東京セメント運輸は、上記の就業規則変更の経過及び変更内容について組合に文書で通知したが、これについて同社と組合との間で団

体交渉その他労使協議は行われていない。

〔甲 41 の資料 4・44〕

- (7) 17 年 3 月 16 日、東京セメント運輸は、同社の運転手ら従業員の再雇用先の確保について「関係各社」（太平洋セメント、日立セメント及び日本運輸倉庫）に就職あっせん依頼を行った結果について、組合及び新東京セメント運輸労働組合に通知書を交付した。通知内容は、要旨以下 及び の理由により、社員の受入れは不可能であるとの回答が「関係各社」から戻ってきたというものであった。

セメント業界は、バブル景気崩壊後、セメントの国内総需要量が大幅に減少している状況にあり、「関係各社」は、「各種効率化、コスト削減」に努力している。セメント輸送会社においても同様であり余力がない。

日本運輸倉庫及びグループ会社は、物流業界を取り巻く経営環境が非常に厳しいため、あらゆる効率化を推進している。

〔甲 18・43〕

- (8) 同じく 3 月 16 日、東京セメント運輸は、組合に対し、上記通知とともに、「早期希望退職について」との文書により、要旨以下 及び の提案をした。

17 年 6 月 30 日付けの退職に応じる場合には、割増退職金を支払う。

一定期間の組合との団体交渉を経た上で、従業員への説明及び希望退職者の募集を行う。

なお、東京セメント運輸は、既に 16 年 12 月 15 日の取締役会において、上記従業員の希望退職の募集、及び同社の解散に向けてのスケジュールについての説明を行っていた。

〔甲 18・43、乙 8〕

- (9) 新東京セメント運輸労働組合は、東京セメント運輸の上記「早期希望退職について」との提案を受け入れ、これについて会社と団体交渉を開始した。そして、新東京セメント運輸労働組合の組合員は、上記の早期希望退職者募集の提案について団体交渉が開始されて以降 17 年 6 月末ころまでに全員退職した。

これに対し、組合は、東京セメント運輸の上記 17 年 3 月 16 日付けの通

知及び早期希望退職者募集の提案について、同社に対し「第2組合（新東京セメント運輸労働組合）を利用した雇用保障交渉の打切り通告であり、認められない。引き続き（セメント）メーカー選出取締役の団交出席を強く要求する。」と抗議した。

〔甲 43・44、審 p31～32〕

- (10) 17年11月8日、組合は、太平洋セメント、日立セメント及び日本運輸倉庫の三社に対する文書により、団体交渉に出席している東京セメント運輸の役員には何ら権限がなく、経営方針はもちろん賃金・労働条件等をはじめとする雇用問題等についても上記三社らが協議・決定しているとした上、分会員の雇用先の確保を上記三社に要求するとともに、太平洋セメント、日立セメント及び日本運輸倉庫の派遣した取締役が東京セメント運輸との団体交渉に出席することなどを求めて上記三社に団体交渉を申し入れた。

11月15日、日立セメントは、「（東京セメント運輸の）株主にすぎませんので」との理由により、同月17日、太平洋セメントは、「使用者に該当いたしませんので」との理由により、それぞれ、組合との団体交渉には応じられないと回答した。また、組合と日本運輸倉庫との団体交渉も行われなかった。

〔甲 19～21・43～44〕

4 東京セメント運輸の解散によるその業務の推移

- (1) 前記2(6)の東京セメント運輸の解散より約1年前の平成17年6月30日、同社は、申立外浮間運輸株式会社（以下「浮間運輸」という。）と「運送業務協力に関する覚書」を締結した。

上記覚書の要旨は、翌7月1日以降、東京セメント運輸がアサノ深川工場便（前記2(3)）を行う際、バラセメント1トン当たり630円の料金を支払って浮間運輸の提供する車両（トラック）を使用するというものであった。

なお、13年以降14年ころまでの間、東京セメント運輸がアサノ深川工場便について、他社のトラックを使用してバラセメントを輸送する場合には他社に支払う利用料金は、1トン当たり630円であった。

〔甲 30・51〕

- (2) 浮間運輸は、申立外旭日企業株式会社が 100%出資する子会社で、従業員数が 23 名である。旭日企業株式会社は、申立外株式会社三好商会が過半数の株式を有する会社である。株式会社三好商会は、太平洋セメント及びその関連会社の申立外株式会社デイシイ（以下「デイシイ」という。）が、合わせて過半数の株式を有する会社であり、両社の所有株式数の比は、1 対 2 程度である。

なお、デイシイは、太平洋セメントが筆頭株主として 28%程度の株式を有する東京証券取引所市場一部上場会社である。

浮間運輸の Y 3 代表取締役（15 年 4 月以降在任。前記 2 (4)のとおり、太平洋セメント東京支店の元輸送部長であった。）は、東京セメント運輸と前記(1)の覚書を締結した。

浮間運輸の事務所は、太平洋セメントの子会社アサノコンクリートの浮間工場事務所内にある。また、浮間運輸が業務上使用しているバラセメント専用トラックの一部車両は、アサノコンクリートから借り受けている。

アサノコンクリートは、太平洋セメントが 100%に近い株式を有する株式会社である。

〔甲 13～14、31～38、審 p23〕

- (3) 東京セメント運輸の解散に向けて、同社が管理していた隅田川駅構内の隅田川駅中継基地（前記 2 (1)）は、18 年 3 月 31 日に廃止された。

浮間運輸は、隅田川駅中継基地の廃止後も、アサノコンクリート深川工場までのバラセメントのトラック輸送を行っているが、この輸送区間は、セメントメーカーの生産工場など、隅田川駅中継基地以外の施設を起点とする区間である。また、浮間運輸に就職した東京セメント運輸の運転手はいなかった。

〔甲 23・26 の 1～2、審 p34、 p22～23〕

- 5 東京セメント運輸の解散に伴う組合員 X 2 及び同 X 3 の雇用関係の動向と本件申立て

- (1) 隅田川駅中継基地が廃止される 4 日前の平成 18 年 3 月 27 日、組合は、太平洋セメントに対し、文書により、東京セメント運輸の業務が太平洋セメントの子会社浮間運輸等に引き継がれているにもかかわらず、組合員

の雇用を拒否し、団体交渉に応じようとしなかった上、雇用保障について団体交渉を行うよう改めて申し入れた。同日、組合は、日立セメント及び東京セメント運輸それぞれに対しても、同様の団体交渉申入れを行った。

〔甲 39〕

- (2) 同じく3月27日、組合は、当委員会に対し、東京セメント運輸、太平洋セメント及び日立セメントの三社を被申立人として、三社がX2及びX3の雇用を保障すること等を求めて本件不当労働行為救済申立てを行った。

なお、本件申立て以降も、組合と太平洋セメントとの間における団体交渉は行われていない。

- (3) 翌28日、組合と東京セメント運輸とは、雇用保障問題について要旨以下及び のとおり確認書を取り交わした。

Z1社長が、組合員の解雇を避けるため、雇用の受入れを全力でお願いしてきたが、太平洋セメントが受入れを承諾していないので、こうした状態が続けば3月31日付けで解雇せざるを得ないとの共通認識を両当事者は持っている。

上記 のような事態を打開するため、29日に交渉を行う。

〔甲 40〕

- (4) 3月29日、組合は、X2及びX3（以下「分会員兩名」という。）の雇用保障等について当委員会にあっせんを申請した（平成18年都委争第31号）。4月6日、当委員会において、申請人組合と被申請人東京セメント運輸との間に協定書が締結され、X2及びX3は、平成18年4月6日付けで東京セメント運輸を退職すること、東京セメント運輸は、組合に対し解決金1,280万円を支払うこと、組合は、別件不当労働行為救済申立事件の被申立人である東京セメント運輸に対する申立てを取り下げることなどについて合意が成立した。

〔甲 41～42〕

- (5) 組合は、18年4月6日に東京セメント運輸に対する申立てを、また、19年1月29日に日立セメントに対する申立てを、それぞれ取り下げた。

第3 判断

1 申立人組合らの主張

- (1) 不当労働行為救済制度における使用者は、契約上の当事者である必要はなく、労働関係上の諸利益に何らかの影響力を及ぼし得る地位にある限り、労働組合法に規定する「使用者」に当たる。
- (2) 本件において、セメントメーカー三社は、下記のように、東京セメント運輸の設立、経営、被用者の労働条件及び解散等を実質的に決定していたのであり、特にその中心となった太平洋セメントが、前記(1)の使用者に当たることは明らかである。

セメントメーカー三社は、国鉄の貨車輸送網等を利用してバラセメントを安定供給する自らの輸送システムを構築したというべきであり、そして、東京セメント運輸は、このセメントメーカー三社が国鉄に働きかけ、この輸送システムを共同で運営するため、受け皿として設立されたにすぎず、東京セメント運輸の実態は、セメントメーカー各社の内部輸送部門である。

太平洋セメントを中心とするセメントメーカー三社は、東京セメント運輸に役員を送り込むなどして、同社の経営を実質的に決定していた。そして、セメントメーカー三社は、東京セメント運輸の解散とそれに伴う解雇の方針決定にも主導的に関与した。

- (3) 太平洋セメントは、その一部門にすぎない東京セメント運輸を解散させ、同社の業務を実質的な子会社である浮間運輸など系列会社に引き継がせることにした。そして、浮間運輸などの系列会社には、分会員兩名を雇用する能力が十分にあった。それにもかかわらず、太平洋セメントは、組合を嫌悪し分会員兩名を解雇したまま、兩名の雇用を引き継がせなかった。

このような太平洋セメントの行為は、組合員に対する不利益取扱い及び組合に対する支配介入に当たる。

2 被申立人会社の主張

- (1) 分会員兩名と東京セメント運輸との雇用終了に係る紛争は、平成 18 年 4 月 6 日の当委員会でのあっせんによって解決しているのであるから、本件申立てには救済の利益がない。
- (2) 東京セメント運輸設立の経緯は、国鉄が貨物ターミナルの整備により鉄道貨物輸送を確保するとの自身の事業目的を達成するため、セメントメー

カー三社に設立を呼びかけたというものである。このような経緯より、東京セメント運輸の管理運営は、事業はもとより人事・労使関係についても、すべて国鉄出身者によって行われてきた。

そして、東京セメント運輸は、自らの事業として隅田川駅中継基地の管理及びトラック輸送の事業を行っていた。東京セメント運輸の解散も、これに伴う同社の雇用者の扱いもすべて同社によって、同社の責任において行われたものである。

- (3) 分会員兩名は、東京セメント運輸に雇用されていた者であり、太平洋セメントは、分会員兩名の使用者ではない。また、太平洋セメントは、浮間運輸をして分会員兩名を採用させ、兩名の雇用を引き継がせることのできる権限を、法律上も事実上も持たない。さらに、東京セメント運輸が行っていたアサノ深川工場便は、東京セメント運輸の解散により既になくなったのであるから、他に引き継がれることはあり得ない。

3 当委員会の判断

- (1) 救済の利益について

太平洋セメントは、分会員兩名と東京セメント運輸との雇用終了に係る紛争が当委員会でのあっせんによって解決しているのであるから、本件申立てには救済の利益がないと主張する。

しかし、当委員会でのあっせんによる解決(協定書の締結)(第2.5(4))は、申請人組合と被申請人東京セメント運輸との間のものにとどまり、組合が太平洋セメントとの間の雇用保障問題を争わないという趣旨を含むものではない。したがって、組合は、このあっせんによる解決(協定書締結)によって、太平洋セメントとの間において、雇用保障問題について救済を求める利益を失うものではなく、太平洋セメントの上記主張は採用することができない。

- (2) 太平洋セメントの労働組合法第7条における使用者性について

分会員兩名は東京セメント運輸に雇用された労働者であり(第2.1(3)(4))、太平洋セメントと分会員兩名の間に労働契約関係は存在しない。しかし、組合は、太平洋セメントを中心とするセメントメーカー三社が、設立、経営、労働条件及び解散等を実質的に決定していたとして、太平洋セメン

トが分会員兩名の使用者に該当すると主張する。

労働契約上の使用者でない太平洋セメントが本件において労働組合法第7条の使用者に当たるというためには、少なくとも雇用主と同視できる程度に労働関係について現実的かつ具体的に支配、決定することができる地位にあることを要すると解すべきである。そこで、以下、太平洋セメントがかかる地位にあるか否かを検討する。

東京セメント運輸はセメントメーカー三社の内部輸送部門にすぎないとの主張について

組合は、東京セメント運輸について、セメントメーカー三社が国鉄に働きかけ、その貨車輸送網を利用した輸送システムを共同で運営するための受け皿として設立されたものであると主張する。しかし、セメントメーカー三社という三つの法人をまとめた法主体を觀念し、その使用者性を認めることは困難であり、実際、組合も三社のうちの太平洋セメントの使用者性を主張するにすぎない、そうすると、組合の主張する事実が存するとしても、それだけでセメントメーカー三社の中での太平洋セメントが労働組合法第7条の使用者であることを基礎付けるものではない。

同様に、東京セメント運輸がセメントメーカー各社の内部輸送部門にすぎないとする組合の主張についても、問題となるのは、東京セメント運輸が太平洋セメントの内部輸送部門にすぎないといえるかどうかである。東京セメント運輸は、独立した法人格を有し、実態としてもその法人格が形骸化していた事実は認められない。また、その業務についても太平洋セメントと並んで日立セメントと取引を行っており、太平洋セメントと専属的に取引を行っていた事実の疎明もない。したがって、組合の上記主張は、いずれも採用することはできない。

東京セメント運輸への派遣役員を通じての支配について

組合は、太平洋セメントを中心とするセメントメーカー三社が、東京セメント運輸に役員を送り込むなどして、同社の経営を実質的に決定していたと主張する。

前記（第2．2(2)）のように、設立以降解散まで、東京セメント運輸

の代表取締役及び常勤取締役には、国鉄や日本運輸倉庫の出身者が就任し、太平洋セメント派遣の役員は、非常勤の取締役や監査役に限定されていた。また、同社からの非常勤取締役は、年に数回取締役会及び総会に出席するため出社する程度にとどまり、団体交渉には出席していなかった（第2.2(2)、3(4)）。さらに、平成13年6月29日以降14年6月までは、Y3取締役が、それ以降16年3月までは、Y2取締役が、太平洋セメントを含めたセメントメーカーと東京セメント運輸との打合せに出席しているが、その回数は、いずれも年数回程度にすぎない。（第2.2(4)）。

このように、東京セメント運輸の社長及び常勤役員は、すべて太平洋セメント以外の出身者が占めており、太平洋セメントの派遣した役員は、非常勤の取締役や監査役にすぎず、通常の業務の執行及び労務管理にはほとんど関与していない。

したがって、太平洋セメントが役員を送り込むことを通じて、東京セメント運輸の労務政策の決定や人事労務管理について、雇用主と同視できる程度に現実的かつ具体的に支配、決定していたとは認められない。

東京セメント運輸の日常業務の遂行について

前記（第2.2(3)）のように、東京セメント運輸の業務について、隅田川駅中継基地での貨車から太平洋セメント専用サイロへの荷卸しは、太平洋セメントとJR貨物とが決定した貨車ダイヤに基づいて行われ、また、上記中継基地から太平洋セメントのユーザーまでのトラック輸送は、太平洋セメントの指示に基づいて行われたことから、東京セメント運輸の業務に対する太平洋セメントの一定の関与は認められる。

しかし、貨車の到着予定に従って荷卸しすることは、業務の性質上当然であり、また、太平洋セメントがトラック輸送の委託者（荷送人）として指示を行ったといっても、請負契約による注文者の指示にとどまるものであり、使用者性を基礎付ける指揮命令とはいえない。その他に、太平洋セメントが東京セメント運輸の現場における具体的な乗務指示等を行っていた事実は認められない。

以上のとおり、太平洋セメントは、東京セメント運輸の労働者の業務

遂行について、具体的な指示を行っていたとはいえ、東京セメント運輸の従業員の労務遂行について現実的かつ具体的に支配、決定していたとは認められない。

東京セメント運輸の解散について

前記（第2．2(4)(5)）のように、東京セメント運輸解散の方針は、13年6月以降、セメントメーカー三社と東京セメント運輸との打合せを経た後、15年6月6日の東京セメント運輸の取締役会において決定されたが、この間、太平洋セメントは、派遣した非常勤取締役が上記打合せ及び取締役会に關与したにすぎない。また、東京セメント運輸の解散決議は、18年5月17日の株主総会において行われたが、その直前の3月、太平洋セメントは、東京セメント運輸に派遣した非常勤取締役を引き上げ、同社の所有株式をすべて日本運輸倉庫に譲渡したため、この株主総会には關与していなかった（第2．2(6)）。

組合は、太平洋セメントが東京セメント運輸の解散を実質的に決定したと主張するが、上記の解散決議に至る経緯に加えて、解散についての打合せ当初、太平洋セメントが、東京セメント運輸の解散について態度を保留していたこと（第2．2(4)）、また、解散の方針が決定されて以降実際の解散に至るまで、組合及び新東京セメント運輸労働組合と雇用問題について交渉を行ったのは東京セメント運輸の常勤役員であったこと（同2(2)、3(4)(9)(10)、5(1)(2)(3)）などが認められるから、組合の主張するような事実は認められない。

このように、太平洋セメントは、東京セメント運輸の解散を、現実的かつ具体的に支配、決定したとは認められない。

東京セメント運輸の業務の浮間運輸への承継と雇用について

組合は、太平洋セメントが同社の内部部門であった東京セメント運輸を解散させ、その業務であったアサノ深川工場便を太平洋セメントの実質的な子会社である浮間運輸に承継させたにもかかわらず、分会員両名の雇用を承継させなかったと主張する。

しかし、そもそも東京セメント運輸の運転手で浮間運輸に雇用された者は誰もいなかったし（第2．4(3)）、また、東京セメント運輸の解散後

に浮間運輸が行っていたアサノコンクリート深川工場までの輸送業務は、セメントメーカーの生産工場等を起点するものであって、隅田川駅中継基地を起点とするものではない（同上）から、従前と同一の業務を浮間運輸に承継させた事実も認められない。

したがって、太平洋セメントと浮間運輸の間に一定の資本関係等があったとしても、分会員兩名の雇用保障問題について太平洋セメントの使用者性を問う余地はない。

太平洋セメントの使用者性の有無について

以上の ないし 判断のとおり、東京セメント運輸が太平洋セメントの実質的な輸送部門にすぎないと評価すべき事情は認められず、東京セメント運輸の人事労務管理、労務の遂行における労働条件及び同社の解散に伴う従業員の解雇について、東京セメント運輸と同視できる程度に現実的かつ具体的な支配、決定をしたとも認められない。また、前記判断のとおり、太平洋セメントが浮間運輸を介して分会員兩名の使用者であったと認められる余地はない。

したがって、太平洋セメントは、分会員兩名にとって、労働組合法第7条の使用者に当たらない。

第4 法律上の根拠

以上の次第であるから、本件申立てに係る事実は、労働組合法第7条に該当しない。

よって、労働組合法第27条の12及び労働委員会規則第43条を適用して主文のとおり命令する。

平成20年4月15日

東京都労働委員会
会 長 永 井 紀 昭