

京都、昭52不14、昭53. 3. 23

命 令 書

申立人 全日本運輸一般労働組合関西地区生コン支部

被申立人 千原生コンクリート株式会社

主 文

被申立人は、申立人の要求する下記の事項について申立人との団体交渉に応じなければならない。

- 1 A 1、A 2、A 3、A 4の解雇に関する件
- 2 昭和52年度賃上げ及び同夏季一時金要求に関する件

理 由

第1 認定した事実

1 当事者

- (1) 被申立人千原生コンクリート株式会社（以下会社という）は、肩書地（編注、京都市）に所在し、生コンクリートの製造及び販売を営む会社である。
- (2) 申立人全日本運輸一般労働組合関西地区生コン支部（昭和52年10月17日全国自動車運輸労働組合関西地区生コン支部から名称変更。以下組合という。以下年号の昭和は省略する）は、関西地区におけるセメント、生コン産業及び運輸一般産業に関連する企業に働く労働者で組織する労働組合で、同組合の千原生コン分会（以下分会という）は、被申立人会社内で生コンクリートの運送業務に従事する運転手19名をもって、51年11月7日に結成された。

2 会社の組織及び事業概要

(1) 事業内容等を略述すれば次のとおりである。

①会社は、セメントメーカーから原料であるバラセメントを仕入れ、②会社からの依頼のもとにC1商事（代表B1を以下B1という）がこれを運送する、③会社の工場では生コンクリートを製造し、④同製品を販売業者である商事会社（三谷商事株、上原成商事株など）に販売する、⑤さらに販売された生コンクリートは「千原生コンクリート株」の名称を大書した生コンクリートミキサー車（以下ミキサー車という）が建設現場へ運送する。

なお、C1商事は、バラセメントの運送のほか、生コンクリートの販売、運送を行っており、同商事は会社が販売する生コンクリート総量の10～15パーセント程度を購入しているが、同商事の生コンクリートの販売取扱量の95パーセントまでが会社の製品である。

(2) 会社の組織には事務・営業部門、製造部門、配車（出荷）部門がある。製造部門にはバッチャーマン（セメントに骨材と水とを混ぜ合す仕事に従事する者）と試験係員（セメントの強度を管理する仕事に従事する者）がいる。配車部門には会社専属のミキサー車の配車を指示する係がある。

(3) 会社の製品の運送を行っているミキサー車の運転手は30数名いるが、大部分の運転手はいくつかのグループ（51年11月頃までは班と呼ばれていた）に所属している。その他一人親方などと呼ばれるどのグループにも属さない若干名の運転手が存在する。

各グループの長は班長又は親方と呼ばれ（以下単に班長という）、これらの班長及び一人親方は、会社との運送契約にもとづき会社に専属して生コンクリートの運送に従事している。

運送契約書は、以下のとおりである。なお、本契約書は48年10月のものである。

「 契約書（抜粋）

千原生コンクリート株式会社（以下甲という）と（各班長名）（以下乙という）とは下記の通り運送契約を締結する。

記

第1条 甲は甲製品その他運搬を要する貨物等の運送請負業務を乙に委託して、乙はこれを受託し、次条以下に定める通り誠意をもって履行するものとする。

第2条 乙は甲が前日に申し承諾をした種類並びに輛数の貨物自動車ミキサー自動車（運転手を含む）を当日指定の時刻に、指定の場所へ配車し、甲の任意の使用に供するものとする。

又、特殊事情があろうとも、甲の便宜をはかるものとする。

第3条 (1) 乙は甲に対し、原則として自己の所有使用車輛権を提供するものとする。

(2) }
(3) } (略)

第4条 (1) 運送料金は別表料金に従い原則として数量を基礎として計算する。

(2) (略)

第5条 (略)

第6条 乙が本契約に基づく運送請負業務中に発生した交通違反、交通事故、車輛事故等につき乙はすみやかに自己の責任と負担において即時解決すると共に甲の要請あり次第代車を提供し、甲に対し一切迷惑をかけないものとする。

第7条 乙の提供した車輛の運転手、その他同業者の故意過失もしくは何らかの事故等により甲に損害を与えたときは、乙は自己の責任において甲の受けた損害を直ちに賠償しなければならない。

第8条 (略)

第9条 (略)

年 月 日

甲 千原生コンクリート株式会社

代表取締役 B 2

乙 (各 班 長 名) 」

なお、分会が結成された51年11月頃を境にしてそれまで班とよばれていたものが、C 1班はC 1商事に、C 2班はC 2運輸とかC 2組に、C 3班はC 3運送に、C 4

班はC 4興業にそれぞれ呼称を変えた。

- (4) 45年頃から51年1月頃までC 5班（班長C 5を以下C 5という）には班長を除いて7名、同じくC 6班（班長C 6を以下C 6という）に10名、C 7班（班長C 7を以下C 7という）に7名、C 4班（班長C 4を以下C 4という）に2名、C 2班（班長C 2を以下C 2という）に1名、C 1班（班長B 1）に若干名の運転手がいた。ところが51年1月から4月にかけて会社と班長との間で運賃値上げをめぐる意見の一致を見なかったためこれを不満としたC 6、C 5、C 7の各班長は会社の運送をやめてしまった。班長がやめた班に属する運転手は身分に不安を感じて善後策を協議した。その席には会社社長B 2（以下社長という）も出席し、社長は旧C 5班の運転手はC 2班に、旧C 6班の運転手はC 1班に面倒を見てもらうという趣旨の発言をした。その結果、旧C 5班からC 2班へ3～4名が、旧C 6班からC 1班へ8名程が移り、C 4班へもなくなった班から2～3名移ることになった。またその際2～3名の運転手が退職した。

C 5、C 6、C 7各班において使用されていたミキサー車は、存続する各班において使用されることになった。

- (5) その後、本件申立当時（52年7月21日）一人親方が4名おり、運転手のいる班としては、C 1商事、C 4興業、C 3運送、C 2組（またはC 2運輸）がある。

なお、会社の道路運送法上の運行管理者にはC 2がなっている。

- (6) 上記各班は、会社から無償で貸与された建物の一部を共同で事務所として使用している。この事務所には、「C 1商事」と「輸送事務所」の2つの看板が掲げているが、室内には若干の机と電話2本（名義はC 1商事）があるだけである。

なお、C 1商事に女子事務員が一人いるのみで、他班には事務員はいない。

- (7) ミキサー車の購入及び使用については、各班長と会社またはB 1との間にいわゆる償却制度と呼ばれるものがあつたが、当初（43年9月頃）は、以下のような内容で運用されていた。

- ① ミキサー車は、B 1名義で購入し、その代金は、班長（当初はC 5、C 6、C 7の3名）の受け取る運賃の中から控除して、これをB 1が自動車販売会社に割賦返済す

る。

- ② 割賦代金を完済したのちは、当該車の所有権は班長に移転する。
- ③ 班長は、償却中のミキサー車について運送した量に応じて一定の金員を使用料として車の名義人であるB1に支払う。
- ④ 班長は、車の修理費、燃料費、車輛に関する保険料、事故に対する損害賠償などの一切の費用を自己の負担で行う。

なお、46年頃からB1はこのような地位から退いて会社と入れ変り、以後会社と各班長又は一人親方との間において上記と同じような運用がなされていた。

- (8) 会社は、50年5月7日、償却の終わったミキサー車大型22～23台を一台あたり250万円で、小型15台（B1所有の2台を除く）を一台あたり100万円でそれぞれ買い取った。

それ以降現在に至るまで各班長は、これらの車輛の使用にあたり一切の金員を支払っていない。

- (9) いわゆる償却制度のもとにおいても各班が使用していたいずれのミキサー車にも「千原生コンクリート(株)」と大書されており、C1商事所有の車輛にも同一の表示がなされていた。

3 運転手の作業内容等

- (1) 班長と運転手は、大型又は小型ミキサー車で会社の生コンクリートを建設現場へ運送する仕事に従事しているが、同人らの就業時間は、どの班に所属するかを問わずすべて午前8時から午後5時までとなっている。班長も運転手も午前8時に会社に出勤してタイムカードを押し、会社の休憩室に待機する。そして会社の出荷係からマイクで呼び出され、所属する班に関係なく前日に帰社した順番（上りの順番）に何号車に乗るようにとの指示を受け、出荷係から出荷伝票を渡される。その伝票は千原生コンの名前入りで、納入場所、数量、納入時期等の必要事項が記載されるようになっていた。

班長及び運転手は、出荷伝票をもって生コンクリートを搭載したミキサー車を運転して建設現場へ赴き、そこで会社の誘導員（営業係）の指示により生コンクリートを降し、出荷伝票を誘導員に渡す。現場から帰社した班長及び運転手は、さらに出荷係から次の

作業指示を受け、一日4回ぐらいの運送を行う。作業終了後は担当車を洗車し、出荷係が当日の出荷終了を告げた時に、同日の作業は終了し、タイムカードを押して帰宅することとなっている。

なお、休憩室には同日の作業終了時に翌日の出荷計画表（納入先名、出荷予定、時間、数量等明記したもの）が貼り出される。

- (2) 各班長は、一般の運転手と同様の作業に従事し、また所属する運転手に対して、運送について一切指示を与えることはない。
- (3) 各班長及び一般の運転手は、会社から会社名のはいった作業服を支給されている。

4 運転手及び班長の賃金、社会保険等

- (1) 運転手及び班長の毎月の収入は以下のとおりである。

会社は、各班ごとに運送された生コンクリートの総量につき、1立方メートルあたりの単価で計算された運賃を各班長に支払う。

班長は、この運賃の中から前記2(7)の車の割賦返済代金その他の諸費用を控除した残額のうち一定額を所属の運転手に支払い、その残額が班長の収入となる。

運転手に支払われる金額は、各班によって異なるが、それは班長が所属運転手の遅刻、早退及び欠勤を自己の判断により査定する結果によるものである。

- (2) 運転手の健康保険、雇用保険及び労働者災害補償保険については、51年1月以前は、会社が事業主となってこれらの社会保険に加入していたが、同年3月以後は事業主がC1商事となり、さらに52年4月以降の事業主名義は、C3、C4、B1の3者になった。

なお、運転手の中には国民健康保険に加入していたものもあった。

- (3) 就業規則については、会社には労働基準監督署へ届出済みのものが存在するが、C1商事その他いずれの班にも届出済みの就業規則は存在しない。

その他、所得税の源泉徴収票（以下源泉徴収票という）や給与証明書は運転手からの請求があった場合必要に応じて会社が発行していた。

5 分会結成から団体交渉拒否に至る経過

- (1) 運転手間では労働条件をめぐって従来から種々の不満が生じていた。その主なものは、

有給休暇がないこと、賃金については残業手当や給与明細書もなく、一日欠勤すればその月の皆勤手当とその日の日当を合せて多額の賃金カットがなされていること、仕事の性質上汚れた身体を洗う洗面所や風呂場をはじめ休憩室の中に便所すらもないこと、等であった。そこで運転手らはこれら労働条件及び職場環境の改善を目的として51年8月「親睦会」を結成し、同年11月7日には分会を結成した。

- (2) 翌8日分会は、会社に分会結成を通告すると同時に組合員の身分、賃金等の労働条件について団体交渉（以下団交という）を申し入れた。

ところが、社長は、「会社とは関係ない」と述べて相手にしなかった。

- (3) 分会は、会社及びB 1を相手方として51年11月9日付で年末一時金一律60万円、償却制度の廃止、雇用関係の明確化等を内容とする要求書を提出した。

- (4) 51年11月頃、分会員A 3（以下A 3という）は工場内で社長と口論し、その後社長が「あんなやつは処分する」と発言した。

同月11日、A 3は、ミキサー車運転中に生コンクリートをこぼしたとの理由で52年3月末日までの休職処分となった。

同人は当時C 2班に所属しており、C 1商事の所属ではなかったにもかかわらず、同商事のB 1から処分通告を受けた。

なお、別に、A 3は51年10月15日にも事故を起こしたことに対する始末書をC 1商事B 1あてに出している。

- (5) 分会は51年11月12日に前記(3)の議題と合せてA 3に対する休職処分等について会社に団交を申し入れた。

- (6) 52年1月22日及び同月31日、分会は文書により組合事務所の設置、償却制度の廃止、祝祭日の完全休日化、休憩室の改善、交通事故の会社負担、洗車場の完備等を議題として団交を会社に申し入れたが、社長以下誰も出席しなかったため団交は行われなかった。

- (7) そこで分会は、同年2月2日京都府地方労働委員会（以下地労委という）に、会社を相手方として、親方制度の廃止及び個人償却制の廃止を内容とする団交促進のあっせんを申請したが、会社がこれに応じなかったため、結局同あっせんは打切りとなった。

(8) 同年3月7日、分会員A4（以下A4という）が仕事を休んで組合のビラまきに行ったところ、社長は、B1の居合わせた場所で、「あいつは首だ」と発言した。

翌日、A4はその班長であるC2から1か月間の自宅待機を言い渡された。

同月7日、会社の洗車場で洗車中に非組合員であるC8が分会員A5に水をかけたことをきっかけに二人の間に生じた喧嘩について同月22日、運転手休憩室内に「社内から素行不良者暴力を追放しよう」との標題で、「社内外を問わず暴力行為等で秩序を乱したものは社内規則によって処理する」旨が記載された社内通告が掲示された。同掲示の末尾には「千原生コンクリート輸送部代表 B1」と記してあった。この掲示は、B1が社長と相談のうえでなされたものであった。

(9) 同年同月9日、A3は、すでに言い渡されていた休職処分期間中に組合活動をしたとして解雇された。

(10) その後、組合及び分会と会社は、社長及びB1出席のうえ、団交を行った結果、合意に達し、同年4月4日次のような確認書（以下「確認書」という）を取り交わした。

「 確 認 書

甲 C1商事

代表 B1 ㊟

乙 全自運関西地区生コン支部千原生コン分会

分会長 A1 ㊟

丙 千原生コンクリート株式会社

代表取締役 B2 ㊟

甲、乙、丙との間に雇用関係、解雇、休職処分、傷害事件について合意に達したの
で確認する。

記

1 乙は甲の雇用下にあることを確認する。

1 丙は会社内で起きた諸問題また乙が要求する労働条件について社会的道義的にも
責任あることを明確にし、使用関連会社であることを認める。

1 丙は甲乙の間で協定事項（身分、賃金、その他の労働条件）の実行について甲と丙は連帯して保障する。また諸問題の解決に責任を持つ。

1 丙は解雇処分、休職処分、傷害事件その他一切の件について責任を感じ、解決にあたった。

1 甲、丙は乙の組合員A 4君の休職処分を3月22日付で撤回し、その期間中の賃金100%支払う。

1 甲、丙は乙の組合員A 5君らに傷害を与えたことに対し遺憾の意を表明し、治療費、通院期間の賃金、慰謝料を支払う。

1 （略）

甲、丙は乙の組合員A 3君の解雇を4月11日付で撤回する。 」

この確認書が取り交わされた結果、A 3の解雇は撤回されたが、同人はもともと所属していたC 2組へ復帰することにならず、社長の指示によってC 4興業に預けられることになった。

(11) 上記確認書を取り交わした後、同年5月に至り分会は、会社とB 1に対し、春闘の賃上げ25,000円、夏季一時金60万円等について要求した。これに対し、B 1は賃上げについてのみ3,000円を回答したが、夏季一時金については雇用関係が明確でないことを理由にこれを拒否し、その他については一切回答しなかった。そこで分会は、同月16日、翌17日午前8時から23日午前8時までストライキに入ることを、会社及びB 1に通告した。

(12) 続いて同年6月10日、分会は、C 1商事代表B 1を相手方として賃金体系の改正と賃金の引上げを内容とする団交促進のあっせんを地労委に申請したが、B 1がこれに応じなかったため、結局、同あっせんは打ち切りとなった。

(13) 同年7月1日、C 2はミキサー車の損壊等が原因で会社の製品の運送をやめることとなった。

同日の終業時、社長はC 2班に所属する運転手A 1（以下A 1という）、A 2（以下A 2という）、A 4、A 3及びC 8を事務所に集め、B 3工場長、B 4総務部長らの前で、「C 2がこういうような状態になったから、他所へ行って頑張ってくれ」、「縁があった

らまた会おう」、「明日予告手当、餞別も出すから」などと告げた。また社長はC 2に対して「A 3もつれていけ。もともとおまえの班やから」と言った。

翌日、C 2が、上記の5名に対し、上記の予告手当を渡そうとしたが、C 8を除く他の4名の組合員は、これを拒否し、「仕事をさせろ」と言うと、社長は「会社に来たら実力で放り出す」と言ったりした。その後、非組合員であったC 8は、同月4日から会社内で従前同様の仕事に従事したが、A 1、A 2、A 4、A 3の4名は会社から就労を拒否されている。

(14) その後、分会は、同年7月1日の上記組合員4名の解雇撤回、春闘、夏季一時金等の要求及び抗議の申入れを同月13日、15日、19日、26日、27日と連続して行ったが、会社は一切応ずることなく今日に至っている。

(15) 会社は、同年8月12日、道路運送法に基づき、京都府知事名で「貴社の保有する自家用貨物自動車の使用につき、B 1ほか6名に対し車輛を有償の疑いがある貸渡しをして、同人らに貴社が扱う生コンクリート、バラセメントを運搬させ、対価を支払っていたことは、自家用貨物自動車の適正な使用方法とは認め難く、B 1ほか6名に道路運送法に違反する有償運送行為を犯さしめた」として嚴重警告処分を受けた。

一方、班長たるB 1、C 4、C 9は、同日付京都府知事名で、道路運送法第101条第1項違反として、15日間のミキサー車の使用禁止処分を、また、一人親方たるC 10、C 11、C 12らは、生コンクリートを会社から建築現場へ有償で運送したことは道路運送法に規定する自家用自動車の使用目的に反する、として警告処分を、それぞれ受けた。

第2 判断

1 組合の主張

組合は、班長は独立した事業主としての実態をまったく欠いており、せいぜい会社の運送部門を担当する中間職制としての役割を果たしているにすぎないから運転手の使用者は会社以外にはない、従って会社が使用者ではないとして組合との団交に応じないことは労働組合法第7条2号に該当する不当労働行為である、として次のように主張する。

(1) 「確認書」について、組合は、会社が組合活動に対して行った攻撃の非を認め運転手

の労働条件に関する諸問題に責任をもつとした態度を評価したうえ、組合の組織防衛上の要請もあって取り交わした妥協の産物である。またC 1 商事のB 1は他の班の班長と同列の地位にあるにもかかわらず、「確認書」には分会員である運転手のすべてがC 1 商事の雇用下にあるとするかのような矛盾した内容が含まれており、従って、「確認書」に基づいて、ただちに会社の使用者性を否定することができるものではない。

- (2) 生コンクリート輸送にとってほとんど唯一の生産手段であるミキサー車は会社の所有であって、班長は会社からこれを無償で貸与されているにすぎない。また、班の事務所は、会社の建物の一部を無償で貸与されているもので、同事務所内には机と共同で使用する電話が2台あるだけというありさまだから、この事務所は会社の運送部門の事務所であるといつてよい。
- (3) 運転手は、出退勤、運送などすべての仕事上の指示を会社から仰いで専属的に会社の運送業務に従事しており、労働の実態はまったく会社に支配され、これに従属している。班長も会社に専属して労働しており、その労働の実態も運転手の場合とまったく変わらない。
- (4) 社長自身が運転手の解雇、所属する班の変更、懲戒処分を指示したことがある。また運転手の所属する班とは別の班の班長が懲戒処分を通告し、かつ、運転手からの始末書を受領したこともある。さらに、すべての運転手を対象とした社内通告が社長の了解のもとに班長名で掲示されたこともある。これらはすべて会社が運転手に対して使用者としての人事権を行使し班長は会社の単なる一職制として行動したことを意味する。
- (5) 班長に渡される運賃とは、労働の対価としての歩合制賃金であり、それが班長を通して運転手に支払われるものとみるべきである。班が異なることによって運転手の賃金に差があるのは班長によって取り分とする額が異なるからであり、これは職制としての手当の額が異なると考えるべきか、そうでなければ不当な中間搾取が行われているのであるから、そのような賃金支払の形態自体が法的に許されないものである。また源泉徴収票をはじめとする給与関係の証明も会社の名前で行われていた。
- (6) 社会保険も51年3月以前は会社の名義で加入していたし、その事務手続も会社でやっ

ていた。それ以後、事業主の名義をC 1 商事に、さらには、C 4、C 3、C 1 の3者へと次々と切り換えたのは雇用関係の明確化を求める組合の要求に押され、それへの対策として行われたものである。

2 会社の主張

会社は、会社とは別個独立した企業体であるB 1等の運送下請業者が運転手の使用者であって会社が使用者でないから、会社が組合との団交に応じなくても不当労働行為ではない、として次のように主張する。

- (1) 「確認書」において、運転手の使用者がB 1等の運送下請業者であることは組合自身も認めたところである。会社は単なる立会人として問題解決にあたったにすぎない。組合が会社を相手としてではなくC 1 商事を相手方としてあっせんを申請したことがあるのはこのことを前提としている。
- (2) ミキサー車を自動車販売会社から購入するにあたって、会社は名義を貸して保証人となってやり、ミキサー車運転手が運送業者として独立して営業できるように援助するが、購入代金はB 1等の運送下請業者が分割返済する結果、ミキサー車はそれらの所有に帰する。これが償却制というものの内容であり、これによって、B 1等運送下請業者は自己のミキサー車を所有し独立した経営を行っている。
- (3) B 1等運送下請業者は会社と運送契約を締結し、会社から委託された生コンクリートの運送を行っている。
- (4) 運転手の採用は、B 1等運送下請業者が行い、会社は関係していない。
- (5) 運転手の賃金支払いは、B 1等運送下請業者がその独自の賃金体系にしたがって行っている。
また、源泉徴収票は運転手から請求のあったときにのみ便宜的に会社が交付するものである。
- (6) 健康保険についても、もし運転手全部が会社の従業員であるなら、その全部が会社名で加入するはずであるのに、51年3月1日以前は便宜的に希望者だけ会社名での加入を認めていたもので、それ以後はC 1 商事が事業主となっている。

3 当委員会の判断

(1) 「確認書」について

「確認書」によれば「乙は甲の雇用下にあることを確認する」とあるが、ここで当事者甲はC 1 商事であり、当事者乙は組合の分会であるから、上記文言は分会員全員がC 1 商事の従業員であることを意味することになって実態に反する。分会員中にはC 1 商事以外の班に所属する者もいるからである。

あるいは同条項を、単に運転手が丙即ち会社の雇用下にはないことをいおうとするものと解しても、別の条項によれば会社は、「組合の要求する労働条件について社会的、道義的に責任ある」ことを認め、「諸問題の解決に責任を持つ」としたり、「甲、丙は乙の組合員A 4 君の休職処分を3月22日付で撤回し、その期間中の賃金100パーセントを支払う」とか、「甲、丙は乙の組合員A 3 君の解雇を4月11日付で撤回する」などとしており、運転手の労働条件に関して会社が実質上きわめて重要な関係をもつのみならず、形式上も会社が使用者性を有することを推測させるかのような内容も含まれている。

結局のところ、「確認書」は運転手の使用者が誰であるかについて矛盾した内容を含んでおり、「確認書」のみをもってしては会社が運転手の使用者でないと断定することは困難である。

(2) 運転手らの日常作業の実態について

前記3(1)、(2)に認定したところからみると、出退勤など勤務時間について運転手と班長とではほとんど差がなく、出荷、納入などに伴う仕事上の指示もすべて会社の従業員によって行われており、班長はまったくこれに関与していないことなどからみて、運転手の労務関係全般の管理を行う地位にあったのは班長ではなく会社の各担当者であり、班長自身もその労働について会社の指揮監督下にあったものと解される。

(3) ミキサー車の所有関係及び事業施設等について

ミキサー車の所有関係については前記2(8)に認定したとおり、いわゆる償却制の名のもとに変遷があったものの、50年5月7日付をもってC 1 商事の所有する小型車2台を除き他はすべて会社の所有に帰している。さらに、前記2(9)に認定したとおり、すべて

のミキサー車に会社名が大書されている。各班の事務所についても前記2(6)に認定した実状であるから班長は独自に事業上の施設を有していないと考えられる。

また、前記3(3)に認定したとおり班長、運転手を問わず全員が会社名入りの作業服を支給されている。

これらの点から判断すれば、前記2(3)に認定したような運送契約が各班長と会社との間で締結されていても、班長には事業面での独立した経営者としての実体はないと考えざるをえない。

なお、会社は、前記5(15)に認定した行政処分は、班長が無許可ではあるが独立して運送業を営んでいたことを理由とする処分だというのが、元来道路運送法は、「道路運送事業の適正な運営及び公正な競争を確保するとともに道路運送の総合的な発達を図」ることを目的とした法律であるから、同法に基づく行政処分は当委員会による審査及び命令の場合とは観点が異なっており、それぞれ独自の立場において判断されるべきものであって、当委員会としてはそのような判断に左右される理由はもちろんない。

(4) 運転手に対する解雇、懲戒処分等について

前記5(8)、(13)に認定したところからみれば、自宅待機処分は社長の意向をうけて班長が言い渡した懲戒処分であると解することができ、解雇についても社長自身が運転手に対して「解雇」ということばは使っていないものの事実上は解雇を言い渡したものとみることができる。さらに社長の意向で別の班に預けられていた運転手を再び社長の意思でもとの班に戻したことは、解雇と同時に、それに先立つ配置転換を命じたものと考えられる。また、前記2(4)に認定したとおり、社長自身が運転手の所属すべき班を指示し、結果的にはほぼその指示どおりになっており、さらには前記5(4)に認定したとおり、班長が、別の班に所属する運転手からの始末書を受領し、また前記5(4)に認定したとおり、運転手への懲戒処分の通告が別の班の班長からなされている。これらの点からみれば、班長がその班に所属する運転手の使用者であるとは考えられず、かえって、社長自身が運転手に対して解雇、懲戒処分、配置転換など人事権を行使し、班長が社長の意を受けて職制的な立場で行動したとみるのが自然である。

もっとも、会社は、運転手の採用は班長が行い、会社はこれに関与していない、と主張しているのであるが、これは、班長が会社における職制として運転手の採用人事を担当したか、あるいは、会社から事実上委任されてことを行ったとみることができる。仮にそうでないとしても、班長自身が採用した運転手と班長の双方に対し、会社が使用者としての立場に立ちうることは理論上可能であり、また班長の実態からみてそのように判断することも十分に可能である。従って、この点をとらえて会社の、班長並びに運転手に対する使用者性を否定する論拠とすることはできない。

(5) 賃金等について

班長が会社と運送契約を結び、運送した生コンクリートの量に比例する形で会社から金員を受けとっているところからみれば、この金員は運賃であって賃金ではないとみられないでもない。しかし、既に前記判断3(1)~(4)で説示したところによれば、班長が独立した運送業者としての実質を備えているとは解されないのであるから、運転手への賃金支払いが各班長の裁量によって行われたとしても、それらは、班長が、単に手続上賃金の支払担当者としての実務的役割を果たしたのか、あるいは運転手、班長も含めたその班ごとに集团的に会社から賃金を受けとり、班長の責任においてそれを運転手に分配した（いわゆる集団出来高給又は集団請負給に類似した賃金支払形態）とみるほかないのである。

源泉徴収票について、会社は、運転手からの請求のあったときに便宜的に出すだけのものであるというが、便宜的であるとはいえ、使用者でないものが源泉徴収票を発行する理由はないからこのような主張は肯認できない。

(6) 社会保険の適用について

社会保険の扱いについては事業主の名義が転々としているが、前記4(2)に認定したとおり、少なくとも51年3月以前は会社名義で加入していた事実は、会社が運転手の使用者であったことを自認していたものとみることができる。

その後、事業主がC1商事に変更されているが、これはC1商事には属さない運転手もすべてC1商事の名義で加入するということを意味するのであって、きわめて便宜的

な措置であると考えざるほかない。事業主名義がC1商事から3者に変っている点についても同様に解される。従って、運転手の使用者が会社ではないとする会社の主張の裏付けになるものではないと解される。

(7) 結論

以上判断したところによれば、班長は、形式的にも実質的にも独立した事業者としての実態を備えておらず、各班に所属する運転手に対して独立してこれを指揮ないし支配する地位にはないといわざるを得ない。かえって、会社が運転手の労働について直接指揮命令権を行使し、かつ、運転手の人事その他の労働条件についても直接これを規律する地位にあると考えられる。従って、運転手の使用者は会社のみであると解するのがもっとも合理的である。

そうだとすれば、会社が運転手の使用者ではないとして組合との団交を拒否することが労働組合法第7条2号に該当する不当労働行為となることは論を俟たない。

よって、当委員会は、労働組合法第27条、労働委員会規則第43条により主文のとおり命令する。

昭和53年3月23日

京都府地方労働委員会

会長 黒瀬正三郎