

茨城、昭53不3、昭55. 1. 10

命 令 書

申立人 全日本自由労働組合
同 X 1、X 2、X 3、X 4、X 5、X 6、X 7、X 8、X 9、X 10、X 11、
X 12、X 13、X 14、X 15、X 16、X 17、X 18、X 19、X 20

被申立人 思川砂利株式会社

主 文

- 1 被申立人会社は、申立人X 1、同X 20、同X 2、同X 3、同X 4、同X 5、同X 6、同X 7及び同X 9に対する昭和53年5月5日付代車契約解除（実質的解雇）を撤回し、また、申立人X 10、同X 17、同X 16、同X 18、同X 13、同X 8、同X 14、同X 12、同X 19、同X 15及びX 11に対しては、同年5月23日の交渉における言動による代車契約解除（実質的解雇）を撤回し、それぞれ同人らを同年5月5日以前の状態で稼働させなければならない。
- 2 被申立人会社は、申立人X 1ら20名に対し、同人らが稼働停止となった日から稼働停止を撤回された日までに受けるはずであった運賃相当額からその40パーセントを必要経費として控除した残額の60パーセントを支払わなければならない。
- 3 被申立人会社は、申立人全日本自由労働組合が申し入れる昭和53年4月3日付要求書についての団体交渉に、速やかに、かつ、誠意をもって応じなければならない。
- 4 被申立人会社は、本命令書受領の日から5日以内に縦90センチメートル、横150センチメートルの白色木板に下記の文言を明瞭に墨書し、被申立人会社茨城碎石工場の玄関の見易い場所に10日間掲示し、かつ、上記期間内に同一内容の文書を作成押印の上、申立人全日本自由労働組合に手交しなければならない。

記

誓 約 書

会社の行った下記の行為は、不当労働行為であると茨城県地方労働委員会において認定されました。今後このような行為を一切いたしません。

記

- 1 昭和53年5月5日及び同月23日組合員X 1外19名に対しそれぞれ代車契約解除（実質的解雇）したこと。
- 2 昭和53年4月3日付要求書についての団体交渉を正当な理由もなく拒否したこと。

昭和 年 月 日

全日本自由労働組合

中央執行委員長 A 殿

組合員 X 1 外19名 殿

思川砂利株式会社

代表取締役 B 1

理 由

第1 認定した事実

1 当事者

- (1) 申立人全日本自由労働組合（以下全日自労という。）は、日雇労働者・建設資材労働者等で構成される個人加盟の産業別全国単一組織の労働組合で、組合員数は約10万人である。
- (2) 申立人X 1、同X 2、同X17、同X 3、同X18、同X 9、同X 7、同X 5、同X10、同X13、同X16、同X 8、同X 4、同X20、同X14、同X 6、同X12、同X15、同X19及び同X11は、ダンプカー持込みで砕石等の運搬を行うダンプカー運転手（一般にダンプカー持込みの運転手を代車といっているので、以下「代車」という。）で、申立人X 1は昭和52年10月から、X 2は44年12月から、X17は44年12月から、X 3は45年1月から、X18は46年4月から、X 9は47年2月から、X 7は47年4月から、X 5は47年5月から、X10は49年11月から、X13は49年11月から、X16は50年8月から、X 8は51年1月から、X 4は51年7月から、X20は51年8月から、X14は51年8月から、X 6は51年11月から、X12は52年8月から、X15は52年8月から、X19は52年9月から及びX11は53年2月から思川砂利株式会社茨城砕石工場において稼働し、53年4月全日自労に加入し、全日自労東京支部建設資材ダンプ分会茨城中央支部（以下茨城中央支部という。）を結成した。
- (3) 被申立人思川砂利株式会社（以下会社という。）は、昭和33年2月に設立され、肩書地に本社を置くほか、肩書地に思川工場、栃木県下都賀郡壬生町に羽生田工場、同郡都賀町に家中工場、上都賀郡栗野町に栃木砕石工場及び茨城県笠間市に茨城砕石工場を有し、また東京都、潮来町、笠間市、栃木市、栗野町に営業所を有し、各種砕石、砂利、砂、玉石等の生産・販売を行っている資本金4,000万円の株式会社である。

会社は、昭和49年4月、工場ごとに配属されている地元「代車」又は季節的な来援「代車」の有機的な配置「代車」募集、「代車」の資質の向上、交通公害の防止及び資金資材の取扱い、事故処理、交通安全の参加等その他関連業務を行うことを目的として運輸部を新設した。

2 茨城砕石工場の概況

茨城砕石工場は、昭和44年11月に営業を開始し、現在では会社の主力工場となっている。砕石生産販売の年間実績は約130万トンであり、このうち50パーセント強は得意先に工場渡しで販売している（土場渡しという。）が、残り50パーセント弱は会社が砕石を得意先の指定する現場に運搬することを条件にして販売しているのである。会社のこの砕石運搬業務に携わっているのが申立人らダンプカー持込みの運転手＝「代車」なのである。

昭和53年5月時点で申立人らを含め約70人の「代車」が稼働し、冬期には北海道等から来援「代車」として約60人の「代車」が加わり稼働していた。なお、会社は砕石運搬手段の一つであるダンプカーを1台も所有していない。

また、茨城砕石工場には、ダンプカー運転手の親睦と扶助を目的として、45年1月思栄代車会が結成されたが、46年4月解散し、46年年末頃同じ目的で茨城代車会が結成されている。さらに、会社には47年10月に結成された思栄会があるが、これは代車会とは別な組織である。

3 代車契約

申立人ら「代車」が、会社の砕石等の運搬業務に従事するに当たっては、まず概ね①砕石等の積込時においては、秩序を乱すことなく係員の指示に従うこと ②夜積み運行のみな

らず、日中積み運行をすること ③ダンプカーの燃料、タイヤ等は思川商事（会社の系列会社）の製品を使用することを内容とする代車契約を面接を経て口頭あるいは文書により締結する。

その際、会社は「代車」に対し①運賃の支払条件 ②各運搬日毎に運賃単価が変動すること ③運送報告書の提出期限 ④他社の仕事をした場合会社との取引をやめてもらう旨等を説明し、「代車」の免許証、車検証及び自動車任意保険加入の有無を確認する。

この代車契約締結後、会社は、運賃支払のためのコードと配車札（登録「代車」名とダンプカー車番が記載される。）を作成し、配車札を順番に配車板に掲示する。

なお、代車契約をするには、「代車」の著増を防止し、既存の「代車」の利益を保護すると共に、調和を乱すような「代車」を排除するため代車会の推せんを必要とするとの申合せがあるが、代車会の推せんなしに代車契約をしている「代車」もある。

4 配車の方法

(1) 碎石等の運搬方法には、得意先の場所が比較的遠距離の場合（片道約70キロメートル前後）、工場で碎石等をダンプカーに積み込み、「代車」は一旦帰宅し、翌朝現場に運搬する方法（夜積みという。）と、現場が比較的近距離の場合、ダンプカーに碎石等を積み込み、その日に現場に運搬する方法（日中積みという。）がある。一般的には「代車」にとっては、夜積みの方が日中積みより効率がよい。

(2) 夜積み

ア 昭和45年以前は、「代車」が工場に来た順に従って配車されていたが、夜積みを公平に割り当てるため代車会からの要請もあって、45年初め頃から、会社は、配車板の順番により夜積みを「代車」に割り当てる。「代車」は午後4時（地域により30分あるいは60分の猶予がある。）までに割当ての確認及びそれに応じて夜積みをする場合には工場に積み込みにくることになっている。割当て「代車」がこれらのことをしないでこの時間を過ぎると、会社は当初の割当てのなかったキャンセル待ちの他の「代車」に割当てをすることになる。

そして会社は、割当て「代車」に伝票（出荷指図書、積込依頼書、納品書、受領書及び品目受領書兼納品報告書。ただし、中間業者が入っている場合は中間業者の伝票と積込依頼書）を手交することによって配車する。

イ しかし、夜積みの割当て後、「代車」が何らかの都合で夜積みをしなくても、会社はその「代車」に何ら不利益取扱いはしていない。現に申立人らは昭和52年9月から53年4月までに298回も夜積み割当てを放棄している。

(3) 日中積み

昭和50年以前は「代車」が現場を自由に選択していたが、率の悪い現場が消化できず、以後の受注に悪影響を与えるということから、会社は代車会と協議のうえ50年1月16日から「代車」が日中積みをする場合、ノートに車番を記入し、会社がこれに対し伝票を手交することによって配車する。

(4) 会社は現場への持込時刻については、特に得意先から持込時刻の指定がない限り、「代車」に対し持込時刻を指定していない。しかし夜積みの場合、ほとんどの「代車」は、現場に午前8時前後に到着している。また、日中積みの場合には、「代車」は積載後直ちに運行している。

(5) 「代車」は配車されてはじめて運搬先がどこか知るのであるが、「代車」は現場の状況などから大体運搬先リストを予測している。

(6) 会社は、通常は現場までの運搬経路を指定していないが、長期に、かつ、大量に運搬する場合は得意先が運搬経路を指示する場合がある。また、会社は「代車」に業務日報及びタコメーターグラフの提出を義務付けてはいない。

しかし、会社は通行禁止道路通行許可申請を行い、その許可証を配車の際「代車」に手交している。

(7) 会社は運搬量を指定していないのであるが、ダンプカーの積載量はほぼ一定しており、具体的には台貫、現場検収などで数量が特定される。

(8) 運賃単価は距離と市場性によって変動しているが、会社は配車の都度、「代車」に運賃単価を明示していない。しかし、「代車」は従来の例や昭和51年11月に示された運賃基準などから、運賃について大体の見当をつけて運搬している。

なお、52年1月末及び53年2月末のように運賃が大幅に切り下げられた場合、「代車」から運賃値上げの要求が出され、会社と代車会で交渉を持ったことがある。

(9) 「代車」が伝票を手交されてから配車を拒否すると、会社は、代車会からの要請もあり、昭和50年1月16日からこの配車拒否に対し、3日間配車をしないという制裁をする。申立人ではX6、X3、X17、X16、X10及びX18が配車拒否による制裁を受けた。しかし、重量取締あるいは故障の場合には、取引辞退として返品は認められている。

(10) 会社は、登録車番のダンプカーに対して、伝票を手交して配車する。したがって、登録した「代車」が、病気や免停で運転できない場合運転手を雇用して運搬を継続させることができる。

また各「代車」は、ダンプカーを複数保有することも可能であり、運転手を雇用して増車した登録ダンプカーを稼働させることができる。

なお、「代車」が運転手を雇用するに当っては、会社から何ら制約を受けていないし、届出も必要でないが、現実に茨城砕石工場において雇用運転手として運搬業務を開始する際に会社にその旨を届出する。

申立人ではX18が昭和49年に180日間の免停で代替運転手を使用した。また、X17が49年11月から50年3月まで2台、X9が48年1月から49年1月、49年4月から5月、53年1月から2月まで各2台ダンプカーを保有し、稼働していた。

(11) なお、「代車」は以上のように、会社が運搬先を紹介、指定する運搬方法（「紹介先取引」という。）以外にも会社において土場渡しによる砕石売買を行うこともできるが、申立人「代車」は車庫に敷くとか親戚にもっていくとかの理由のもとに（その真偽は別として）土場渡しを行っているにすぎない。

5 運搬報告

「代車」は、得意先現場に砕石等を運搬し、そこで受領書にサインをもらい、受領書及び品目受領書兼納品報告書を会社に提出することになるが、この際、輸送報告書を作成し、併せて提出することになっている。この輸送報告書については、会社は代車会と協議のうえ、昭和49年9月から、運搬した日から3日以内に提出しない場合、罰則金として1,000円を運賃から差し引いている。

6 運賃

会社は「代車」に対し、1カ月の出来高を合計して翌20日から30日までの間に出来高の明細書を交付し、翌月30日に出来高の40パーセント、翌々月25日に60パーセントを支払う。

「代車」は、保険料、修理代、事故等による損害賠償等を負担している。ただし、昭和49年の申立人X18の事故に際しては、会社も結果として連帯責任を負う旨で示談した。

7 運転時間・日数

「代車」は、工場の稼働時間内であればいつでも積み込みができ、また「代車」は工場待機などして一定時間工場などに拘束されているわけではない。

また、申立人「代車」が会社において昭和52年度運搬業務に従事した日数は次のとおりである。

昭和52年度 稼働日数一覧表

氏名	月 4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	平均
X15					17	25	30	29	24	24	26	28	25.38
X1							12	24	28	21	26	18	21.50
X9	22	22	17	20	17	19	25	22	21	14	14	18	19.25
X5	20	17	16	19	18	22	27	24	24	19	18	24	20.67
X3	21	17	18	19	15	22	28	22	23	10	14	22	19.25
X8	22	19	21	8	18	28	27	19	23	21	24	25	21.25
X13	28	23	24	23	20	26	28	24	25	23	22	26	24.33
X7	24	21	25	25	17	21	29	26	27	23	20	19	23.08
X19							8	20	25	19	15	16	17.17
X12					18	27	29	28	28	19	18	28	24.38
X14	23	21	23	20	17	24	27	26	29	15	23	27	22.92
X20	22	16	19	16	16	23	24	26	25	20	18	19	20.33
X6	24	16	24	18	16	20	27	22	27	15	9	17	19.58
X18	21	22	18	21	17	16	27	21	26	17	15	16	19.75
X17	28	21	17	25	16	20	26	21	25	21	19	21	21.67
X16	9	7	2	20	11	10	13	8	27	11	15	23	13.00
X4	5	16	27	28	22	28	31	27	29	12	24	25	22.83
X2	29	24	21	21	15	14	9	19	13	8	8	10	15.92
X10	29	21	21	23	18	22	25	23	12	11	7	26	19.83
X11											6	24	15.00

平均20.35日

(注) 1 これは現実に稼働した日数だけであって、車検（年1回、平均1週間）、修理及び降雨で稼働できない場合、また会社に受注が少なく稼働できない場合は入っていない。

2 X16は農繁期には農業を行っている所以他の者より少ない。

なお、会社は、「代車」に運搬日数・回数についてノルマを課していない。また会社は、

忙しい時などに電話等で取引に応じてくれるように要請することもあるが、取引を強制する趣旨のものではない。

また、昭和53年1月頃、会社は1日2回以上のズリ運搬を協力要請する旨の貼紙をしたが、「代車」はこのズリ運搬に協力しなくても夜積み等の運搬はできた。

8 燃料等の購入

(1) 会社は代車契約の際、ダンプカーの燃料、タイヤ等は系列会社である思川商事の製品を使用する旨の約束をさせると共に、昭和45年3月には、燃料、自動車部品等の購入にあたって思川商事を全面的に利用するよう協力要請し、利用のない「代車」に対しては貸出しは行わないし、運賃の支払い方式を変更することも考えられる旨の文書を配付した。

(2) また、昭和46年3月、当時思川商事を利用していなかった申立人X2と同X3に対する運賃の支払いが約10日間遅延した。しかし、それ以降は思川商事の製品を利用しなくても会社は「代車」に対し不利益取扱いはしていない。

申立人X2の場合、51年3月前後ほとんど思川商事を利用していないのであるが、会社は同人に対し51年3月に100万円前借りの便宜をはかった。

また、52年4月から53年3月までの思川商事の利用率をみると、申立人「代車」では、X2、X10、X12、X16、X17、X7及びX18はほとんど利用していない。

9 他社の「代車」としての稼働状況

(1) 会社は代車契約の際、他社の仕事をした場合、会社との取引をやめてもらう旨言明しており、現に申立人X3、同X6及び申立外C1は他社の仕事をしたことが会社に発覚して、昭和53年3月21日申立人X1を通じて取引停止を言い渡された。しかし、この時は申立人X3及びX6らは会社と交渉し①2度と他の仕事をしない②他の仕事をしたらやめさせられても異議を申し出ない旨の念書を会社に提出して、取引停止は撤回された。

(2) 申立人の中には次のように他社の仕事をした者がいるが、会社はこれらを当時知っていたわけではなく、本事件の審査開始後、調査した結果判明したものである。

代車名	月	日 数	回 数	会社名
X 1	5 2 年 1 0 月	8 日	1 2 回	鈴木建材外 5 社
X16	5 3	2	2	飯島興業
		3	3	〃
		4	1	〃
X 6	5 3	1	5	鈴木建材
		2	1 9	〃
		3	1 7	〃
X20	5 3	4	2	飯島興業
X 7	5 3	2	1	鈴木建材
		3	9	〃
		4	3	〃 、 飯島興業
X 9	5 3	2	1	飯島興業
		3	3	〃
		4	7	〃

X 18	5 3	2	1	1	飯島興業
		3	1	1	〃
		4	3	3	〃
X 13	5 3	5	1	1	鈴木建材
X 17	5 3	2	3	3	飯島興業
		3	1	1	〃
		4	5	5	〃
X 3	5 3	1	1	1	鈴木建材
		2	3	3	〃
		3	2	2	〃

(注) X 2 及び X10 名義の車番も他社の仕事を数多く行っているが、これについては後記10(4)「根本建材」のところを参照。

10 根本建材

(1) 申立人 X 2、同 X10 及び同 X11 は、根本建材 (X 2、X10 の父である C 2 の個人企業。53 年 5 月当時、ダンプカーを 4 台保有し、運転手は 3 名である。) の運転手であるが、根本建材は各運転手に対して具体的運搬業務について指示を行ってはいない。

(2) 根本建材と会社との間には直接的な契約はなく、X 2 及び X10 が、それぞれ 2 台のダンプカーを会社に登録している。したがって X11 は会社の登録「代車」とはなっていない。しかし会社は全「代車」に対し、使用ダンプカーを届出させ「代車」名簿なるものを作成しているため、根本建材の各運転手についても個別に住所、氏名、主たる使用ダンプカー等を把握している。そして、X11 に対する配車は直接的かつ個別的になされ、同人は会社の指示に従って運搬している。ただ、X 2 あるいは X10 が先導車となり運搬した場合もある。

(3) 根本建材は、会社からの各運転手に対する運賃を財源にして、車両月賦、燃料代等の諸経費を差し引き、X 2 及び X10 に対しては基本給 15 万円、X11 に対しては基本給 14 万円、出来高が 50 万円以上の場合 10 パーセントの歩合給を月末締切で翌月 5 日に支払っている。

(4) X 2・X10 及び X11 は次のように他社において運搬業務を行っている。

年月	山和石材		椎名建材		石津建材		飯島興業	
	日数	出来高	日数	出来高	日数	出来高	日数	出来高
52. 10			3	218, 400				
11	10	357, 400 (506, 650)	4	420, 000 (531, 160)		(490, 100)		
12	11	408, 620 (636, 770)	16	1, 068, 200 (1, 295, 000)	7	262, 900 (320, 100)		
53. 1	12	454, 750 (727, 390)	7	400, 750 (541, 150)	1	14, 300 (128, 700)	2	35, 000
2	3	107, 250	7	252, 050	2	26, 400	2	40, 000

		(281,000)		(324,850)		(69,850)		
3	7	284,350 (576,011)	5	197,500	1	13,200 (26,400)	4	78,500
4			8	403,200 (439,600)	5	181,500 (293,150)		

(注) 1 椎名建材について

52年10月頃、会社潮来営業所長の意向を受けてX 2らは、同じ岩間地区の仲間である申立人X18、同X 9及び同X17らと相談の上椎名建材の仕事をしたものである。

2 石津建材について

(1) 52年10月頃、X 2は、会社潮来営業所長から石津建材のズリ運搬をする業者を紹介してほしい旨要請されたので高政商事を紹介した。その際X 2らは何ら運搬を行わなかったのであるが、石津建材からの要請で請求書に名義上根本建材と入っているだけである。

(2) 52年12月以降は同所長から懇請され、X 2らは、石津建材の仕事を行ったものである。

3 X 2らが岩間地区のX18、X 9及びX17らと一緒に山和石材、椎名建材及び石津建材の仕事をした場合、請求、支払は一括して根本建材名でしている。表中の()書は根本建材名の請求額(X18、X 9、X17らの分を含めた請求額)を示している。

11 交渉経過と契約解除通告

(1) 会社茨城砕石工場で稼働している申立人ら「代車」53人は昭和53年4月2日全日自労に加入し、茨城中央支部を結成した。茨城中央支部は、4月3日、会社に対し①組合結成通知書②下記7項目の要求書③遅くとも1週間以内に交渉する旨の団交申込書を提出した。

記

ア 運賃を昭和51年11月15日付運賃価格表を基準として3割引き上げること。

イ 個別の運賃を明確にし、示すこと。

ウ 事務手数料名目の1,000円を廃止すること。

エ 当面、毎月第1、第3日曜日を一斉定休日とすること。

オ 当面の措置として特別加入労災保険料を会社が負担すること。

カ 会社は、私達を全日自労に加入している労働者と認め、正当な組合活動を保障すること。また、全日自労に加入しているからといって不当な差別や弾圧をしないこと。

キ 会社は私達が働く場合の労働条件をさらに明確にするための労働協約を締結すること。

会社は、茨城中央支部からの団交指定日の最終日の翌日である4月11日になって、もう少し検討したいので、1カ月待つてほしい旨の回答をした。

(2) 茨城中央支部は、4月14日、15日及び17日と早期に団交を開催するよう申し入れた。なお、4月17日の申し入れの際、茨城中央支部は団交という形式にはこだわらない、懇親会みたいな形でもよいから話し合いたい旨提案したが、会社はどのような形でも立場があるので話し合えない旨返答した。

(3) 茨城中央支部は、4月20日茨城労働基準局下館労働基準監督署に、会社の労働基準法

違反について改善指導の申立てを行うと共に当委員会に団交促進のあっせん申請をした。

当委員会は、5月2日あっせんを行い、当事者間で早急に話し合いをすることを勧告した。茨城中央支部は直ちに団交を申し入れたが、会社は思栄会を通じてなら話し合いはするが、組合とは話し合いはできない旨返答した。

- (4) なお、会社運輸部長は、4月14日申立人X 8に対し、4月18日申立人X16に対し、4月21日申立人X 5に対し、また会社管理課長が4月21日申立人X 3に対し、それぞれ組合中傷及び組合脱退勧誘の発言を行った。また、非組合員である代車会の会長は、組合員の脱退届をとりまとめて茨城中央支部に4月21日消印で郵送したり、4月23日にはX16及びX17に対し、組合脱退を勧誘した。

さらに、茨城中央支部は、4月24日笠間市内でダンプカー20数台で、このような会社の態度に抗議してダンプデモを行った。なお、茨城中央支部の組合員は、53年5月初め頃には結成時の約半数になった。

- (5) 会社は、5月5日申立人X 1、同X20、同X 2、同X 3、同X 4、同X 5、同X 6、同X 7、同X 9及び申立外C 3、同C 4に対し、それぞれ代車契約を解除する旨通告した。

- (6) 茨城中央支部は、5月8日、5月5日付の契約解除は実質的解雇であるので、その解雇撤回と就労を求めて、工場入口道路上にダンプカー20台を並べた（以下就労闘争という。）。就労闘争参加者は、申立人「代車」20人に元申立人C 5、同C 6、同C 7及び申立外C 8の24人であった。これに対し会社はダンプカーを撤去するよう申し入れ、また非組合員の「代車」からも会社との取引ができないとして茨城中央支部に抗議があった。

- (7) 会社は、5月8日、9日と交渉に応じ、その中で①今までの方針を変更する意思はない②直ちにダンプカーを撤去してほしい旨の発言をすると共に、5月11日に同旨の通告書を茨城中央支部に持参するが、茨城中央支部は受取りを拒否した。

また、5月11日、笠間警察署から直ちにダンプカーを撤去するように通告があったが、茨城中央支部は同署に就労闘争及び会社との交渉の経過を説明した。

- (8) 5月11日交渉が行われ、組合は①実質的解雇理由が明らかでない②茨城砕石工場長が申立外C 3に対し執行委員でもないのに一生懸命にやるからだと言っているが、これが実質的解雇の真相ではないかと主張し、会社は①工場長の発言について調査する②契約解除の理由を明らかにすると主張し、さらに現状凍結を確認し合い5月12日に再び交渉を開くことになった。

- (9) 5月12日に交渉は開れず、会社は、同日、回答書なるものを茨城中央支部に持参したが、茨城中央支部は受取りを拒否した。茨城中央支部は、5月13日、5月11日付の交渉内容の早急な実施を申し入れた。

会社は、5月15日、茨城中央支部の団結小屋なるものの入口に次のような内容の立看板をたてると共に、申立人X 1及び全日自労代理人あてに同内容の内容証明郵便を差出した。

立看板の要旨 調査の結果、C 3に対してB 2工場長は、組合が主張しているようなことは言っていない。5月5日11人に取引停止したのは、会社と11人との契約は砕石販売を目的とする契約であるのに、11人が従業員であると称して契約を否認したので取引を停止したものである。

- (10) 非組合員である「代車」その他の者が、5月18日、19日、茨城中央支部の団結小屋なるものにおいてその小屋をゆさぶったり、ハンドマイクでどなったり等の暴力行為を行った。
- (11) 茨城中央支部は、5月19日で就労闘争を解除し、翌20日会社に契約解除された11人の撤回の件と契約解除されていない「代車」の件について、組合を通じて話し合うつもりがあるのかどうか申し入れをしたところ、5月23日に交渉することになった。
- (12) 5月23日交渉が行われ、会社は①就労闘争に参加した人の問題について組合と一切話し合うつもりはない②取引停止になっていない者が今後会社で仕事をしたい場合は、代車会の推せん（代車会の強い要請があった。）を得て新しく会社と業者契約を結べば取引再開できる旨の主張をした。
- (13) なお、茨城砕石工場長が5月7日申立人X8に対し、運輸部長が5月26日元申立人C6に対し、それぞれ組合脱退の勧誘をした。
- また、茨城中央支部は栃木県壬生町で会社の態度に抗議してダンプデモを行った。
- (14) その後、申立人「代車」は自らの生活費を含めた闘争資金を確保するため他の会社で仕事をしている。
- (15) 10月13日下館労働基準監督署は、会社に対し、申立人X1、同X20、同X3、同X4、同X5、同X6、同X7、同X8、同X9、同X12、同X13、同X14、同X15、同X16、同X17、同X18、同X19、元申立人C6及び同C5は、会社と使用従属関係にある労働基準法第9条に規定する労働者と認められるので、今後労基法に違反する行為のないよう改善指導をした。
- これに対し、会社は、12月11日同監督署に対し、19名の「代車」の労働者性については、同監督署の判断と異なる立場を維持するが、これとは別に同監督署の改善指導内容については今後できるだけ従う旨回答した。

第2 判断

1 申立人らの労働者性について

(1) 企業運営と代車制度

砕石等の生産販売を業とする被申立人会社茨城砕石工場においては、販売量の50パーセント弱を申立人らのような代車制度によって行っており、会社にとって代車制度は、企業運営上不可欠の制度であることは否定できない。現に会社の同工場においては砕石等運搬のためのダンプカーを1台も保有していないのである。

代車制度が企業運営上不可欠の制度であるとするれば、企業が「代車」との関係を完全に取り引の自由に放任し、ダンプカー保有運転手の稼動状況に無関心であって、何らの対策も講じないことは常識に反すると言えよう。何らかの方法によって一定の拘束を加え、「代車」を企業組織に編入し、企業内における一構成要素として位置付けざるを得ないのである。

その一つの方法として、一般企業におけるように、労務提供者を「労働者」＝従業員として採用し、就業規則を通して支配し、使用従属関係を明確にするという方法が考えられる。この場合、「使用者」としての企業は、従業員を企業組織に編入し「労働者」として位置付け、指揮命令下に企業方針に沿った労務提供をなさしめるという利益の面と、他方、労組法、労基法上の「労働者」として取扱い、数々の配慮義務が課せられ、使用

者の責による休業が生ずれば休業手当支払義務が生ずる。さらに、第三者に対しては、従業員の故意過失により生じた責任を「使用者」として負担せねばならない。当然のことながら生産設備などの保全、更新は会社の負担においてなすことはいうまでもない。

これに反し、第二の方法として、「労働者」として扱わず、しかも実質的には一定の特殊条件下に企業構成の一要素として位置付け得る可能性がないわけではない。この場合は、企業にとっては第一の方法のような義務負担が生じないのであり、プラスの面が大である。ところで、この第二の方法は、労働者の拘束を、一般企業におけるように具体的に就業規則や職場規律を通してではなく、抽象的に、全体的に支配拘束するものであり、本件はその典型的事例と思われる。

すなわち、既に述べたごとく、「代車」によって販売量の50パーセント弱を処理している以上、代車制度の存在は企業運営上不可欠であるが、企業が具体的、直接的、個別的に「代車」を支配せずとも、抽象的、間接的、全体的に支配し、その結果、企業運営に支障を生じないよう措置しているのが本件の特色ともいえる。

確かに本件の場合、「代車」に出社（出勤）制、一定ノルマの強制ということはないが、①ダンプカー所有運転手（代車）が地域的に多数存在している②ダンプカー購入には多額の資金を要し、さらに月賦による購入が一般化しているため、ダンプカー所有者は有力企業との間の代車取引を強く希望している例が多い③ダンプカー所有運転手は、碎石などの運搬により生計を維持しており、加えて月賦の支払いに追われている以上、代車取引こそ生計維持のための不可欠の方法である④「代車」の報酬が運搬量、運搬距離を基本に出来高制であるため、ダンプカー所有者は企業の指揮命令がなくとも代車取引に積極的である⑤さらに碎石などの需要は季節によって繁閑があるため、会社にとって多くの「代車」を必要とする時季には、「代車」にとっても仕事量の減少する時季のあることを考慮し、積極的に稼働せざるを得ない——稼げるときに稼ぐ必要が大である——等々の事情から、会社に必要な「代車」の確保、繁忙時における積極的稼働については、規則、規程などにより具体的義務付けを要せずとも可能であり、いわば企業にとって必要な「代車」関係者を全体として、実質的に支配し、拘束することが可能である。

他方、会社にとっては、①運営上不可欠なダンプカーを所有しなくて済み、多額な投資を節約できる。②ダンプカーを所有しないから、その税金、保険、燃料代などはすべて「代車」＝運転手に負担させうる。③ダンプカーは高額である上に、3年乃至4年を経過すると買い換えの必要又は多額の修理費を必要とするが、これらの負担を免れ得る。特に会社所有のダンプカーであれば、乱暴な運転により故障が増えるが、「代車」は自己所有であるため、運転にも注意を払う傾向にある。④「代車」と第三者のトラブルについて会社の責任を回避し得る場合がある。⑤季節による繁閑の場合の調整はすべて「代車」の仕事量の多寡で調整でき、休業手当の支払いを免れ得る。⑥出来高制であるため作業能率についての管理負担を免れ得る。⑦労組法、労基法上の「使用者」責任を免れ得る、等々のメリットが存することは否定できがたいのである。

(2) 代車契約の形式と内容

既に述べたような特殊事情を背景として、会社はダンプカー所有運転手との間に代車契約＝基本的取引契約を締結する。

いうまでもなく、代車契約の目的は、ダンプカーを所有しない会社が碎石などを得意

先にスムーズに運搬させることにある以上、会社はこれに適合するダンプカーの所有・占有を問わずダンプカーを自由に使用できる権限を有する者との間に契約を締結するのであり、このダンプカー持込みを基本条件とし、ダンプカー抜きの契約は存在しないのである。

この契約は口頭又は文書によるが、これによって、「代車」側は会社の指示した取引条件を承認し、ダンプカーの車番を登録し、取引コードを開設する。この外「代車」側の義務として、碎石などの積込みは、会社配車係の指示に従うことが要求され、さらに、一定の書式（伝票）を通して処理する義務が生ずる。加えて燃料、タイヤなどは、思川商事の製品を使用することが要望される。

この代車契約を前提として、「代車」は会社事業場に行き、会社の指示に従って、「日中積み」又は「夜積み」などの方法によって碎石などを運搬するのである。この場合、「代車」は稼働日数・時間などについて直接義務付けられるわけではない。しかし、既に(1)で検討したごとく特殊事情を背景に、会社は必要「代車」を実質的に把握でき得る体制にある。また何らかの事情で不足が生ずれば代車契約を締結している「代車」に対し、電話などによって碎石などの運搬を要請することもあり得るのである。

この代車契約＝基本的取引契約について、会社側の主張は売買契約であるとする。この点、いわゆる土場渡しにおいては、「代車」が会社から碎石を購入し、自らの得意先に運搬し売渡しをするのであるから、一種の売買契約であろう。しかし、いわゆる「紹介先取引」も会社主張のように売買契約といい得るであろうか。「代車」は、会社の指定する会社の得意先に碎石等を運搬するだけである。会社の主張によると、「代車」は会社から碎石などを購入し、会社紹介業者の現場においてあらためて会社に売却するという二重の契約を締結することになる。会社の主張が妥当であるとすれば、「代車」は会社からの購入に当たって単価を話し合いで決定し、さらに売却するに当たっても同様な自由が保留されていなければならない。しかし、そのような実態ではなく、「代車」の碎石等のいわゆる購入価格、売却価格は会社側が一方的に決定し、これを売渡「代車」に知らせてもいないのである。また、「代車」の方も運賃を会社からもらうと意識しており、過去においても「運賃」値上げについての交渉もなされているのである。

取引の実態をみると、この「紹介先取引」なるものが圧倒的に多く、会社の指示により特定の紹介先に碎石などを運搬するのが「代車」の稼働形態である。この場合、「代車」の得る利益を申立人側は運賃と称し、会社側は二つの売買契約から生じた売買差益と称しているが、いずれの立場をとるにしても、「代車」が会社の指示通りに運搬したことから生ずる利益＝報酬であり、それは会社側の一方的に決定した基準に基づいて会社側が計算して一定期日に支払われるものである。

(3) 配車方法と運搬方法

「代車」は、碎石等の運搬を「日中積み」・「夜積み」の二つの方法によって行っているが、本質的に両者の差はない。前者は、「代車」が用紙に登録車番を記入し、会社が運搬先を指定する。後者は、車番札の順番に従って配車資格が与えられる。そして、会社は、「代車」に出荷指図書、品目受領書兼納品報告書、受領書、納品書、積込み依頼書などを手交する。これにより碎石がダンプカーに積み込まれ、会社台貫で重量が測定され、運搬先へ発車となるのである。手交された会社伝票は会社の指示通りに処理する義務が

生ずる。この過程において、いわゆる配車は会社側がなすのであり、運搬先は数多いがそのうち一つを会社が指定するのである。運搬先を「代車」の自由選択に放任すると、「代車」間で不公平、不合理な問題が生ずるのみならず、会社にとっては得意先の要望にそい得ず、運搬の不能、遅延などが生ずると信用を失い、以後の受注に悪影響を生ずるからである。そのことはまた、会社主張のように「代車」の仕事量の減少にもつながるものであろう。

こうしたことから、「日中積み」・「夜積み」とともに会社から指定された運搬先に碎石等を運搬する義務が原則として「代車」に生ずるのであり、このことは、基本的取引契約の重大な要素となっているのである。すなわち、この契約は、会社と「代車」との間の、いわば専属契約であり、この契約なくして得意先＝会社指示による運搬は不可能である。ただし、この契約から直接的に「代車」の出勤日数、出勤時間、ノルマなどの義務は生じない。その背景には、会社がこの種の直接的・具体的な拘束をなさずとも「代車」を全体として抽象的に支配し得るからである。この点は既に分析した。次に、この基本的取引契約に基づいて「代車」が運搬の申入れをするが、その場合、回数・日数について拘束はない。しかし、申し入れに対し、会社が運搬先を配車した場合は原則として拒否できないのである。また、日時が指定された場合には、その時刻までに指定場所に運搬する義務が生ずるのである。

他方、「代車」が碎石などを運搬するに当たって、経路、速度、所要時間、休憩などについての拘束はなく、業務日数、タコメーターグラフの提出義務もない。これは、他企業においても「従業員」に一定の仕事を実業場外でなすことを命じた場合（セールスマン、外務員）何ら拘束を加えない例があるが、本件の場合も、会社の指定先＝得意先に一定の量の碎石などを確実に運搬するという単純労務であり、その点が確保されれば事足りるのであり、会社にとっては、どういう方法で行うかは――ダンプカーによる運搬という単一方法以上のものではない。――特に指図する必要はないことがらである。燃料代を自らが負担する「代車」とすれば、合理的な道順で、これまた合理的なスピードで会社指示場所に行くのであり、所要時間、休憩なども特に会社は指定する必要性はないのである。反対に会社は、昭和49年4月に運輸部を新設し、「代車」関係について、一定の規制を加えようとしている事実があるが、その主旨も安全運転関係であり、それ以上の規制ではない。

(4) 専属性と代替性

代車契約＝基本的取引契約の締結によって、車番、氏名が会社に登録され、ここに至って「代車」として碎石の運搬が可能となるのであるから、この契約は一種の専属契約といわざるを得ない。

しかし、既に述べたように、この専属契約によって、「代車」は具体的就労義務が直接生じるものではないから拘束性は薄い。会社とすれば、指定先に一定量の碎石等を確実に運搬することが重要であり、「代車」と面接し、その上で取引条件を明示し、免許証、車検証、自動車保険加入の有無を質した上で契約を締結するのも以上の理由からである。車番登録、取引コードの開設などすべてを総合して勘案すると、専属性はより強くなる。他方、多くの労働者が一定場所で協働するわけではなく、また物の製造などにおけるような特殊技能は要せず、ダンプカーの運転に関し、一定の技能を有すれば十分であるた

め、研修は必要なく、職場規律などに関する拘束性も薄い。しかし、会社指定場所に会社の碎石などを確実に運搬することは最低限の条件であり、また、継続的な関係を予定するから、その限りにおいて「代車」の性格、人柄を無視するわけにはいかない。そのため、面接などによって契約締結の当否を決定するのである。また、病気、事故の場合、ダンプカーを他人に貸して、登録者本人に代って運搬に従事させることもある程度可能であるが、この場合には許可又は届出を必要とする。さらに、会社としては、登録してある車番によって「代車」から派遣された代替者である以上、「代車」を通しての人物保証がなされていると受けとめるのである。これは数台のダンプカーを登録している「代車」においても同様である。要するに、再三述べたように、会社は碎石などを取引先に確実に運搬させることを目的として代車契約を締結しているのであり、それに適合する「代車」との間で契約を継続するのである。その範囲内において、「代車」の代替性を承認、黙認することは企業運営上とくに支障のないことである。

専属契約を締結した以上、原則として他社の「代車」は許されない。他社への就労が制裁の対象となるか否かについては争いがあるが、会社に十分な仕事量（販売先）のない時は、他社の仕事をすることは黙認されているとみるのが妥当である。しかし、会社の碎石販売に支障を生じてもお他社での稼動を大目に見るということは、会社運営上不可能である。もし、これを自由に放置するのであれば、代車専属契約締結の意味がなくなり、会社の碎石販売管理は崩壊するからである。例外的に大目に見ることがあったとしても、それは前記のように販売先の少ない時か、販売先が多くても稼動「代車」と販売量のバランスがとれており、会社の業務運営に支障の生じない時のみ可能であるとみるのが妥当である。

(5) 使用従属関係

労組法3条にいう「労働者」か否かが本件の争点であるが、思うに、契約締結時、契約内容決定における対等性の有無及び労務遂行過程における従属性の有無、程度などに加えて、公平の原則など総合して判断を下すべきものと考えらる。

まず、茨城碎石工場周辺において多額の投資をしてダンプカーを購入した運転手にとって、県内業界では大手企業である会社の碎石等の運搬は生活安定のため魅力ある職場である。「代車」が専属契約としての性格を有する代車契約＝基本的取引契約の締結を希望すれば、会社に出頭し面接を受け、会社が一方的に決定した取引条件を明示され、会社の指示する事項を応諾した上で、契約が締結されるのである。この間、取引条件を含めてすべて会社が一方的に決定するのであり、この過程における対等性は存在しない。一般労働者においては、売るべきものは労働力であるが、ダンプカー運転手にあつては、所有ダンプカーと運転のための労働力が一体化しているのであり、ダンプカーという労働手段を保有し、これの維持、月賦支払い及び短期償却という負担があるために、この特殊性がときには収益大という強味になるが、契約締結時には反対に弱味となり、会社の掲示した取引条件をそのまま承諾し、その不利を稼動増加でカバーせざるを得なくなることも十分あり得るのである。

次に、労務遂行過程における従属性の有無、強弱であるが、「日中積み」、「夜積み」ともに、いついかなる時点でこれをなすかについては特に義務付けられてはいない。しかし、「代車」はこれをなさねば収入を得る方法がないから、いずれかまた双方をなさざる

を得ない。そのため茨城砕石工場にダンプカーを運転しながら出社し、運搬を希望した場合、会社の指示通りに指定場所に特定量の砕石等を運搬する義務が生ずるのであり、そのために、会社の交付した種々の伝票が必要であり、運搬後3日以内に輸送報告書を提出しないと罰則金をとられるのである。これによって会社は得意先へ物品納入代金を請求するのであり、年間130万トンもの砕石のうち約50パーセント弱の大部分はこうした形で売買され、会社にとっては「代車」を通して、得意先と迅速、確実な契約（売買契約）履行をなし得るのである。そのため、砕石などの運搬については明確な指揮命令下になされているといわざるを得ないのである。

さらに対等性の欠如は、取引条件のうちの運賃（会社によれば売買差益）が一方的に決定されるのみならず、極めて不利な支払条件が一方的に決定されていることから推測できる。この点、会社は使用従属関係を否定しながらも、昭和53年10月13日の下館労働基準監督署の改善指導を受け入れ、労基法上の「賃金」として、運賃支払方法を改善したのである。

以上の分析により、使用従属関係は若干薄いとはいえ、申立人X1らは、労組法上の「労働者」と認めるのが妥当と思われる。

なお、X2及びX10（以下X2兄弟という。）についても同様に「労働者」と認めるべきである。すなわち、ダンプカーの所有者は、X2兄弟の父名義（根本建材）となっているが、会社との代車契約はX2兄弟との間に締結されており、運賃についてもX2兄弟それぞれに支払われているのであり、砕石等の運搬に関しても申立人X1らと同じく会社の指示に従っているのである。この運賃についてはX2兄弟名義の銀行口座から根本建材の責任者である両名の父名義の口座に移され、X2兄弟は父からそれぞれ給料を支払われる形をとるが、親子間における内部的扱いであり、根本建材がX2兄弟を労働者として使用しているわけではなく、また、会社との間に代車契約を締結しているわけでもない。ダンプカーの所有者が父であることからこのような関係が生じているにすぎない。

次にX11については、会社との間に代車契約を締結しておらず、X2兄弟が会社に登録しているダンプカーを使用し、他の「代車」と同じく会社の指示の下に砕石などの運搬に従事しているのである。X11の運賃はX2兄弟の銀行口座に振り込まれ、X2兄弟の父の口座（根本建材）に移された後に、根本建材から給料を支払われるのであり、この点はX2兄弟と同じである。既に認定したごとく、根本建材は会社との代車契約の当事者ではなく、独立して砕石などの運搬を業としているものでもない。根本建材はダンプカーの所有者で、ダンプカーをX2兄弟に貸与し、X2兄弟が計4台のダンプカーを会社に登録し、そのうちの1台をX11が運転し、X11はX2兄弟と同じく会社の指示により、会社の砕石を運搬しているのである。また、X11は会社との代車契約の形式的当事者ではないが、会社はX11の会社におけるこのような稼働を認識しているのである。以上の限りにおいて、会社とX11の間にも使用従属関係の存在を認めざるを得ないのである。

ちなみに、申立人らの会社に対する使用従属性が薄いのに拘らず、これを労組法上の「労働者」と認めた場合、会社が重大な損失を蒙るといえるのであれば、その当否は別として会社の態度も理解できないわけでもない。しかし、労働組合を結成したとしても、

団交に応ずる義務が生ずるにすぎず、要求を拒否してストライキがなされても会社に操業の自由がないわけでもなく、他方、ダンプカー運転手はすべて出来高制であるから収入は皆無となるのであり、スト多発ということは会社が特に労働者の権利を無視しないかぎりあり得ないことである。事実、過去において、「代車」との間に運賃値上げ交渉が行われており、また労基法上の“労働者性”を認めた場合には、労組法上の“労働者性”を肯定した場合に比して使用者側の負担は大となる。たとえば労働基準監督署の改善指導によってかなり会社に不利な事項まで改善しなくてはならなくなろう。この点、会社は「労働者」ではないと主張しつつも、現実には労働者性を前提とする改善指導を受け入れている。これに対し、労組法上の「労働者」であることを強く否定するのは、矛盾するものであり、労基法と異なり罰則規定のないためか、組合活動をことさらに嫌悪する非近代的労務管理を固執するものか、いずれにしても容認できないことである。「代車」関係者が運賃値上げという要求を出し、交渉するには労働組合の結成によるのが最も有効であり、会社がこれを肯認したとしても、そこから直ちに経済的不利益が生ずるわけはなく、とくに不公平な状態が生ずるものでもない。

2 不当労働行為の成否

(1) 組合結成と団交拒否、第1次契約解除

申立人X1らは既に昭和53年1月末から3月にかけて運賃値上げ闘争を「代車会」を通して行っているが成功せず、53年4月2日、茨城県中央支部を結成し、労働条件の改善のため、7項目にわたる要求を決定し、翌3日会社に団交を申し入れたが、会社は申立人らの労働者性を否定するため、十分な団交が行われなかった。また、当委員会は5月2日、労働者性については棚上げした上で、話し合うことを骨子とするあっせん案を提示したが、会社側はこれを拒否した。

この間、会社は組合加入者に対し脱退を呼びかけるとともに“労働者性”を主張する「代車」との取引契約は継続できないとして、5月5日X1ら11名との契約を解除した。

X1らが「労働者」である以上、この契約解除は実質的な解雇であり、団交拒否、契約解除はいずれも不当労働行為に該当するといわざるを得ない。

(2) 第2次契約解除

申立人らは、この契約解除（実質的解雇）の撤回を求めて、5月8日から19日までダンプカー20台を工場進入路に並べたため、組合員でない「代車」の稼動が不可能となった。かかる行為がピケの正当性の限界をこえるか否かは主たる争点になっていない。会社は、このピケに参加した「代車」について氏名を知らず、したがって、これに参加した「代車」を5月23日契約解除した事実はないと主張する。これに対し、申立人らは団交の席において就労闘争参加のX10ら12名を契約解除する旨明示したと主張するのである。この点、会社はX11ら12名が「代車」によって結成された「代車会」の推せんがあれば取引を再開すると当委員会の審問で述べているが、組合と対抗した「代車会」の推せんを得ることができるか否かは別として、「代車会」は会社の要望いかんによっては推せんすることも可能であろう。ピケを理由とする契約解除の存否は明らかではないが、他方、会社は「申立人らがもし従業員であるならば、懲戒解雇処分に相当する」とも述べており、また参加氏名は明らかでないとも述べ一貫性を欠いている。しかし、「代車会」の推せんを得て新しく会社と業者契約を結べば取引再開をするといっている以上、会社

は5月23日X10らに対し、契約を実質上解除したものと見える。

X10らの第2次契約解除（実質的解雇）は、X1らの指示に従った者及び組合加入者を嫌悪し、実質的に取引停止に追いやったものとみることができ、同じく不当労働行為といわざるを得ない。（なお、ピケの正当性の問題が争点となっていない以上、これについての判断は差しひかえる。）

ところで、申立人らのダンプカーによる事業場封鎖は、会社の団交拒否、組合切り崩し、組合員の実質的解雇などを原因とするものであり、会社に非のあるところは否定できない。そして、この間、会社は封鎖解除を強く求めているが、組合否認の態度は堅持した。他方、5月11日の交渉において現状凍結をするとの確認がなされているが、会社が封鎖を承認したものではない。さらに、申立人らが、会社施設外に建設した「団結小屋」が非組合員の「代車」その他によって破壊され、各種の暴力事件が生じており、この間の行為について、それぞれ告訴が行われるなど対立状態が継続している。

この事業場封鎖の正当性はともかくとして、この行為により組合に加入していない「代車」多数が、12日間会社との取引が不可能となり多大の損害を被ったことは否定できず、申立人らに対する激しい批判が生じ現在に至っている。さらに、申立人らの会社復帰後再度この種の行為が惹起されるのではないかと、会社及び「代車」関係者が危惧の念を抱いているのも事実であり、代車会が取引は代車会の推せんを前提とする旨強く会社に要望したのも、「代車」の増加による既存「代車」の仕事量の減少を懸念するのみならず、上記のような状況が背景になっているのである。

申立人らが会社復帰後、会社及び組合に加入していない「代車」との間に平和的、友好的関係を確立することが必要と考えるが、申立人らは、この封鎖行為について他の「代車」に対し、反省の意思を表明するのが妥当と思われ、会社もこの間の平和・友好関係の樹立に力をかすべきものと思われる。

3 バック・ペイの範囲

中間収入の控除について検討するが、次のような特殊性がある。まず、申立人らの報酬は出来高制であり、必ずしも特定、固定していない。申立人らはダンプカーを所有しているのであり、一般労働者に比較して他社就労（稼動）の可能性は大である。加えて燃料代、ダンプカーの修理、償却の問題もからみあう。さらに会社は、「代車」の総収入は月70万から80万円であると主張し、申立人らは月平均15万円内の実収入にすぎないと主張する。稼動日数やダンプカーの償却費の多少、修理費の多少などがからみあうため、実収入の個人差は極めて大である。

加えて、本件は、会社の行為により組合への団結権侵害、組合員個人への権利侵害がいずれも大である。その反面、「代車」は取引停止中に他社稼動の事実があり、稼動日数が多ければ中間収入も大となる。

以上の諸事情を勘案し、申立人らの取引停止前過去6カ月における総収入（会社の支払った金額）の月平均の60パーセント（必要経費を控除した結果）を基礎額とし、その60パーセントの支払いを命ずるのが妥当である。

第3 法律上の根拠

当委員会は、以上に対する救済としては、主文の程度をもって足りると判断し、労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条の規定により主文のとおり命令する。

昭和55年 1 月10日

茨城県地方労働委員会会長
桜 井 武 雄 ④