

兵庫、昭62不12、平元.6.20

命 令 書

申 立 人 全日本運輸一般労働組合神戸支部

被申立人 松下酒類卸株式会社

主 文

被申立人は申立人との間で、①分会員A1の労災補償と安全上の問題について②就労条件の引上げについて（休憩時間、時間賃率の引上げ10%）③過積載問題についてを議題とする団体交渉をしなければならない。

理 由

第1 認定した事実

1 当 事 者

(1) 申立人全日本運輸一般労働組合神戸支部（以下「組合」という。）は、陸上貨物運送等の産業で働く労働者で組織された労働組合であり、傘下に60の分会を有し、本件申立て時の組合員数は750名、審問終結時の組合員数は約750名である。

なお、組合には松下酒類卸株式会社（以下「会社」という。）に自己の所有する普通貨物自動車（2トン車）を持ち込み、運送事業の免許を有しないで、商品の配送業務に従事する者（以下「持ち込み運転手」という。）で組織する組合松下酒類卸分会（以下「分会」という。）があり、本件申立て時の分会員数は11名、審問終結時の分会員数は11名である。

(2) 被申立人会社は、酒類、調味料、飲料水その他食料品一般の販売を主たる目的とする株式会社であり、肩書地に本社、神戸支店を有するほか、西宮支店、大阪支店、西神センター、北神センター、鳥飼センターの各事業所を有し、本件申立て時の従業員数は131名、審問終結時の従業員数は約136名である。

なお、会社には上記従業員のほかに持ち込み運転手19名がいる。

2 会社の配送業務の実態

昭和63年2月当時、会社の各事業所ごとの持ち込み運転手、運送事業の免許を有している業者（以下「運送業者」という。）及び正社員運転手の配属状況は、次表のとおりであった。

事業所	持ち込み運転手			運送業者		正社員運転手	
	台数	分会員数	氏名	台数	業者名	人数	氏名
神戸支店	3	3	A 2 A 3 A 4	11	斎藤運輸	2	C 1 C 2
西神 センター	4	0	C 3 C 5 C 6 C 7	2	斎藤運輸	1	C 4
北神 センター	0	0		0		2	C 8 C 9
西宮支店	5	5	A 5 A 6 A 7 A 8 A 9	2 1	ユタカ商運 井坂運輸	0	
大阪支店	2	0	C 10 C 12	2 1	三都屋運送 竹栄運送	1	C 11
鳥飼 センター	5	3	C 13 C 15 C 16 C 17 A 1	1	竹栄運送	1	C 14
合計	19	11		20	5社	7	

会社は、持ち込み運転手が毎日就労することを見込んで日々の業務計画を立てかつ業務を遂行している。

運送業者は、会社と年間契約を締結し、毎日一定の台数を会社の各事業所に配置し、会社の運送業務を行っている。

正社員運転手は、主に小型車(750キログラム)を運転して、至急便とか、道幅の狭い場合の運送業務に従事している。

3 分会結成に至る経緯

昭和59年2月27日西宮支店のB1支店長が、同支店の持ち込み運転手である分会員A5(以下「A5」という。)ら5名に対して、今後会社としては、白ナンバーは使用しないから、青ナンバーを借りてくるように話したため、同年3月4日A5宅で、神戸支店、西神センター、西宮支店の持ち込み運転手が全員集合して、組合結成について話し合った。

同年3月16日、持ち込み運転手19名全員により総評全国一般労働組合兵庫地方本部松下酒類卸支部(以下「全国一般支部」という。)が結成された。

全国一般支部は、同年中9回の団体交渉の申入れをし、会社は団体交渉

ではないとしながらも、9回の話し合いに応じた。交渉の議題は、持ち込み運転手の身分保障等であった。身分保障に対する組合の基本的要求は、会社内に運輸部門を作り社員として身分保障するということであったが、代替案として(1)会社が運輸専門の別会社を作り身分保障すること、それが無理であれば(2)現在の組合員で会社を設立し、会社と専属契約を結ぶことを要求していた。話し合いの結果、会社と持ち込み運転手との間で、共同の運輸会社を作る合意が成立し、共同で近畿運輸局に一般区域貨物自動車運送事業の経営免許申請書を提出したが、車庫証明の認可がとれないため、申請を取り下げ、別会社設立構想は暗礁に乗り上げた。

全国一般支部の結成後、昭和60年1月29日、神戸及び西宮支店の正社員も相次いで全国一般支部に加入し、同年2月18日、全国一般支部は、正社員である組合員が14名いることを会社に通知した。

会社は、同年3月27日の春闘要求事項の話し合いの場において、正社員の団体交渉と持ち込み運転手との話し合いにつき、窓口の整理を行い、別個に行う旨を述べた。そのため、以後は同年4月に正社員の賃金問題、同年6月に正社員の夏季一時金問題について団体交渉が行われたのみであった。

同年10月23日から同月26日の間に正社員である組合員は全員全国一般支部を脱退し、更に持ち込み運転手である組合員の脱退も相次いだ。

昭和62年1月19日、全国一般支部を組織していた持ち込み運転手11名全員は、上部組織である総評全国一般労働組合兵庫地方本部を脱退して組合に加入し、分会を結成した。

4 団体交渉の申入れと拒否

昭和62年1月19日、組合及び分会は会社に分会結成通告を行うとともに労災問題、労働条件等を議題とする団体交渉の申入れを行った。なお、ここで労災問題というのは、昭和60年6月26日鳥飼センターの倉庫内で分会員A1が、上昇したフォークリフトのパレットに乗り、商品棚の商品をパレットに積み込み作業中、パレットから転落した事故を労災扱いにするようにとの要求である。

同月28日、会社は会社と分会員らとの関係は運送請負契約関係であって雇用関係ではないから、雇用関係を前提とする団体交渉には応ずる義務はない旨回答した。

組合はその後同年2月20日には、労災問題、労働条件、について及び6月18日にも(1)A1氏の労災保障と安全上の問題について(2)労働条件の引上げについて(休憩時間、時間賃率の引上げ10%) (3)過積載問題についてを議題とする団体交渉の申入れを文書で行ったが、会社は2月25日及び6月23日に同旨の回答をした。

5 会社と持ち込み運転手との契約関係

(1) 契約の状況

ア 会社と持ち込み運転手間の契約の締結の時期並びに契約書作成年は、次表のとおりである。

事業所	氏名	契約年月	47年	49年	50年	51年	52年
神戸支店	A 2	41. 11			○		○
	A 3	44. 11			○		○
	A 4	51. 8					
西神 センター	C 3	41. 7			○		○
	C 5	48. 3			○		○
	C 6	49. 10			○		○
	C 7	51. 9					○
西宮支店	A 5	41. 11			○		○
	A 6	46. 8			○		○
	A 7	47. 8					○
	A 8	48. 10		○		○	
	A 9	58. 6					
大阪支店	C 10	47. 4	○	○		○	○
	C 12	56. 11					
鳥飼 センター	C 13	46. 7	○	○		○	○
	C 15	49. 12		○		○	○
	C 16	50. 12				○	○
	C 17	57. 10					
	A 1	58. 3				○松永	
○印は、契約書が作成された年を示し、51年の○松永は松永酒店と51年当時運送契約を締結したことを示す。A 1は、当時松永酒店の従業員であった。年号は、すべて昭和である。							

イ 昭和41年11月、A 5が会社と口頭で契約を締結した際、契約内容の具体的な交渉はなく、当時の会社の専務から、社員と同等に扱うから頑張ってくれと言われただけであった。

ウ 持ち込み運転手については、上記一覧表のとおり、契約締結時には契約書が作成されていなかったが、昭和47年4月に至り、大阪支店において、当時大阪支店で配送業務を行っていた株式会社西岡屋と会社間の契約書の文言を流用して、持ち込み運転手C 10並びにC 13との間で契約書が作成され、その他の事業所でも、上記一覧表のとおり昭和49年から昭和52年にかけて契約書が作成された。

エ 昭和52年8月1日会社と分会員A 3（以下「A 3」という。）との間で締結された契約書の内容は次のとおりであり、他の持ち込み運転手との契約内容も、その作成時期により、備車料金表、運賃支払日及び破損に対する特則に異なる場所があったが、他は同一内容であった。

貨物自動車雇傭契約書

松下酒類卸株式会社（以下甲という）と専属車（以下乙という）とは貨物自動車の備車に関して下記の通り契約を締結する。

- 第1条 乙は常時甲の指定した車輛を当日指定時刻に指定場所へ配車し、甲の任意の使用に供する。
- 第2条 備車料金及び付帯料金は別表の通りとする。
- 第3条 乙の勤務時間は午前8時30分より午後5時30分迄とし、昼1時間休憩とする。
- 第4条 乙の甲に対する料金の請求は毎月20日を以て締切り25日支払日とする。
- 第5条 乙の都合により甲が他より備車した場合その備車料と甲の乙に支払う備車料の差額の半分を乙は甲に賠償するものとする。
- 第6条 乙の無断欠勤の場合前項の差額の全額を甲に支払うものとする。
- 第7条 積載荷物輸送中不可抗力に依る盗難、破損は甲の負担とするも車の衝突、転覆等運転者の責に帰すべき事故による損害は乙の負担とする、従って荷物の事故ありたる時は直に甲、乙協議して責任の所在の判明に務むるものとする。
- 第8条 交通違反その他車による事故は総て乙の責任に於て即刻解決し乙の甲に対し聊かも迷惑をかけないものとする。但し積載違反、定員外乗車違反又は業務上に於ける駐車禁止地区内の違反等は甲の責任とする。
- 第9条 車輛の故障等による勤務中断あるときは時間計算によって算出するものとする。
- 第10条 乙は商品の取扱中自己の責に帰すべき破損については破損金額の合計が一ヶ月五千円を超える超過金額分を負担甲に弁償するものとする。
- 第11条 本契約に記載なき事項については甲、乙誠意をもって解決にあたるものとする。
- 第12条 甲、乙何れか一方に於て本契約を解除しようとするときは30日以上予告期間を置かねばならない。乙が本契約に違反したとき甲は直ちに本契約を解除することが出来る。
- 第13条 本契約の有効期間は昭和52年7月1日より向う一ケ年とする。但し期間終了前に甲、乙何れからも解除の申出がないときは更に一ケ年延長するものとする。
- 本契約締結の証として本証書式通を作成し甲、乙記名捺印の上各壺通保存する。

昭和52年8月壺日

甲 松下酒類卸株式会社

取締役社長 B 2

乙 A 3

備車料金表

種 別	料 金	備 考
二屯積貨物自動車	一日 13,800 円	破損限度 5,000 円
〃	一時間 1,700 円	残業十分 280 円
〃	皆勤奨励金 5,000 円	

オ 契約書作成に当たっては、会社から説明が一切なく、会社が契約書原案を作成し、持ち込み運転手に提示したので、持ち込み運転手としては、その内容を詳しく吟味することなく、これにサインした。

(2) 勤務時間とその管理

ア 持ち込み運転手の勤務時間は、正社員と同様に通常は午前 8 時 30 分から午後 5 時まで、1 月と 2 月は午前 9 時から午後 5 時まで、7 月と 8 月は午前 8 時 30 分から午後 5 時 30 分までとなっており、就業規則に定められた勤務時間と同じであって、契約書記載の午前 8 時 30 分から午後 5 時 30 分までは実情と異なる。

休憩時間も正社員と同様に午後 0 時から午後 1 時までであるが、配送の都合で帰社が午後 0 時を回ったときは、帰社時から 1 時間休憩時間が与えられている。また、会社の予定する当日の配送業務が早く終了した場合であっても勤務時間が終了する時刻まで倉庫内で待機していなければならない。

イ 持ち込み運転手の運行時間の管理、把握は、商品課の係長が作成する輸送記録表によって行われている。持ち込み運転手が会社に提出する請求書は、輸送記録表に記載されている時間を転記したものであるが、請求書と輸送記録表の記載が異なる場合には、会社が輸送記録表に基づいて請求書を訂正している。

ウ 昭和 61 年 8 月 26 日、A 3 が、配送途中でのどが乾き、約 10 分ほど喫茶店に入って冷たいものを飲んでいたら、B 3 商品課課長代理から口頭で注意を受け、午前 10 時半ごろから、次の仕事を取り上げられたうえ帰宅させられた。同人は、会社から翌 27 日から 2 日間の業務停止の制裁を受け、29 日に会社の求めに応じ始末書を提出したうえで通常業務に復した。

持ち込み運転手が欠勤する場合は、当日の朝までに会社に連絡することになっている。

(3) 配送業務・付随業務に対する指示

ア 配送業務の指示は、商品課の係長が配達伝票により行っており、持ち込み運転手は、配車窓口で納品書、物品受領書及びピックアップリスト（配送する商品の具体的な名称や個数が記載された一覧表）を受け取り、リストに従い正社員と共同して商品を積み込み、正社員が出荷検品を行った後商品を配送し、配送が終われば帰社して、配送先の物品受領書を配車窓口に提出する。毎日の業務は、この繰り返しによって行われている。配送に当たっては、会社から走行経路の指定はない

が、至急便がある場合には配達順を指定される。また、1回に配送する分量はピッキングリスト記載のとおりであって、これを2回に分けて配送する等の裁量は許されていない。

配送業務の指示の方法は、正社員運転手に対するものと同様である。

イ 持ち込み運転手は、配達先からの集金、受注の業務を行うこともあった。

ウ 全国一般支部の結成前には、持ち込み運転手は、配送業務終了後、商品課の係長の指示により倉庫内の商品を銘柄別に整理したり、倉庫内の清掃を行ったりしており、月末には棚卸しの業務にも従事していた。全国一般支部結成後、持ち込み運転手がこれらの業務に従事することはなくなった。

なお、西宮支店が西宮営業所として開設されたころ、A5は倉庫内の商品の整理、倉庫内の清掃、月末の棚卸しに加えて、通常は正社員が担当している毎日の在庫とり（在庫調査）の業務も担当していた。

(4) 報 酬

ア 昭和63年2月当時、持ち込み運転手の報酬は日額運賃18,000円であり、残業に対しては、10分当たり330円、1時間2,000円の割合で残業手当が支給される。早退や遅刻に対しては、まず日額運賃から2,000円を差し引き、残りの16,000円からその時間について残業手当と同じ基準で算出した額を差し引くという方法が採られている。大阪支店、鳥飼センターに所属する持ち込み運転手の日額運賃は17,900円であるが、その他の条件は、上記と同様である。

イ 持ち込み運転手の就労日数は、平均して毎月23日程度であり、残業手当を除く持ち込み運転手の月額報酬は通常410,000円程度となる。

持ち込み運転手は、貨物自動車の購入、維持管理にかかる費用、燃料費等の必要経費を負担しており、月額報酬の約55パーセントは必要経費となる。したがって、月額報酬から必要経費を控除した持ち込み運転手の実質手取額は通常200,000円程度となり、正社員の給与と比較して低額である。

ウ 会社では、昭和60年の夏まで、正社員の夏、冬年2回の一時金支給時に、持ち込み運転手に対し、寸志の名目で、1回50,000円が支給されていた。寸志の額は、当初10,000円であったが、最終的に50,000円となった。また、昭和48年から昭和58年8月までは皆勤奨励金が支給されていた。

(5) 社会保険の加入状況

昭和52年9月当時在籍した持ち込み運転手10名のうち、昭和46年8月までに契約を締結したA2、A3、C3、A5、A6の5名は社会保険に加入し、会社は、月額報酬のうち50,000円を給与扱いとして、これに相当する額の社会保険料等を控除していた。昭和52年9月当時、給与名目は60,000円になっていた。

会社は、近畿酒販健康保険組合から社会保険に加入している5名の給与額が一律かつ低額であることにクレームが出されたため、給与名目の支払を止め、昭和52年9月12日に5名の社会保険を中止した。

(6) その他の状況

ア 持ち込み運転手には、現在、正社員と異なり、就業規則、出勤簿、賞与、制服の適用ないし支給はなく、持ち込み運転手への報酬の支払に当たっては、所得税の源泉徴収はなされておらず、社会保険料の控除もされていない。

イ 大阪支店では、昭和62年8月まで、正社員と同様に持ち込み運転手にも出勤簿があった。

ウ 西宮支店では、持ち込み運転手に対し、昭和55年夏まで、神戸支店では、昭和57年冬まで、大阪支店、西神及び鳥飼センターでは、昭和58年夏まで、それぞれ正社員と同様に、毎年夏、冬の2回制服が無償で支給されていた。

エ 持ち込み運転手は、会社従業員で組織する親睦会には加入していないが、昭和53年ごろまでは、親睦会の主催する春と秋の社員旅行のうち春の旅行には参加していた。

オ 持ち込み運転手には、正社員と同様に、会社の販売する酒類等を小売屋に卸す金額で購入することができるという特典が適用されており、会社が持ち込み運転手に交付する「社内販売請求明細書」には、氏名のほかに、社員コード番号、購入月日、購入品目、数量、価格等が記入されている。

第2 判 断

1 会社と分会員らとの関係

(1) 組合は、分会員らは独立した事業者としての実質を有せず、完全に会社に組み込まれ、従属的地位に立つ労働者であり、会社は分会員らに対し、労働組合法上使用者であるにもかかわらず、団体交渉を拒否しているのは明らかな不当労働行為であると主張する。

これに対し、会社は、会社と分会員らとの間の契約は雇用契約ではなく、運送請負契約であり、会社と分会員らとの間には使用従属関係は一切存在しないから、会社は労働組合法第7条第2号の使用者に該当せず、会社には団体交渉に応じるべき義務は存在しないと主張する。

(2) ところで、会社が労働組合法第7条第2号の使用者に該当するか否かは、契約の形式にとらわれることなく、その契約関係の実体に則して検討し、当該当事者間における実質的使用従属関係の存否とその程度、並びにこれと組合の求める団体交渉事項との相互関係を基準としてこれを判断するのが相当である。更に、実質的使用従属関係の存否とその程度の判断に当たっては、契約内容の決定時における状況、労務遂行過程における支配従属関係の有無、報酬の労務対償性の有無、当該労務提供者が自らの計算と危険負担において業務を行うものであるか否か、すなわ

ち事業者性の有無等の諸点を勘案しながら考察しなければならないというべきである。

(3) そこで、これを本件について検討する。

ア まず、契約時の状況について検討するに、会社とA5間の契約は、前記第1の5(1)で認定したとおり、昭和41年11月の契約に際しては、契約内容について、当事者間で具体的な交渉はなく、会社役員から社員と同様に扱う旨の発言があったにすぎず、分会員らは契約書作成時においても、会社が用意した契約書原案に、内容を詳しく吟味することなく署名をしたという状況にあったものと認められる。他の分会員の当初契約時の状況もA5と同様の状況であったと推認することができる。

イ 次に労務遂行過程における支配従属関係の有無について検討する。

(ア) 前記第1の2及び5(1)アで認定したとおり、会社の運送業務のため、各事業所に配属されている車輛台数は正社員運転手のものを除くと39台であり、そのうち19台は持ち込み運転手のものであること、したがって、会社の日々の業務計画は持ち込み運転手が毎日就労することを見込んで立てられていること、分会員ら持ち込み運転手は長年月継続的に（長い者は20数年に及んでいる。）会社の配送業務に従事してきていることが認められるから、分会員ら持ち込み運転手の提供する労務は、会社の運送業務にとり必要不可欠のものであり、会社は分会員ら持ち込み運転手の労働力を自己の事業組織に組み入れているものといえることができる。

(イ) 更にまた、前記第1の5(2)及び(3)アで認定したとおり、分会員らの配送業務の実態については、次のような事情が認められる。

①分会員らは正社員と同様に通常は午前8時30分に会社に出勤し、午後5時まで配送業務に従事していること。

②配送業務の指示は、商品課の係長が配達伝票により行っていること。

③ピッキングリストに従って正社員と共同して商品を積み込み、正社員が出荷検品を行った後、商品を配送し、配送が終われば帰社して配送先の物品受領書を配送窓口に提出し、この繰り返しによって日々の業務を遂行していること。

④1回に配送する分量はピッキングリスト記載のとおりであって、これを2回に分けて配送する等の裁量は許されていないこと。

⑤配送業務の指示の方法は、正社員の運転手に対するものと同様であること。

⑥会社の予定する配送業務が早く終了した場合でも勤務時間が終了する時刻まで会社の倉庫内で待機していなければならないこと。

⑦分会員らの運行時間の管理、把握は、商品課係長が作成する輸送記録表によって行われていること。

⑧配送途中10分間程喫茶店で休憩をとった分会員に対し、会社は業務停止2日間の制裁を課した例があること。

また、以上のような事実に加えて、前記第1の5(1)エ、(3)イ、ウ、(4)ウ、(5)及び(6)イ、ウ、エ、オで認定したとおり、分会員ら持ち込み運転手については、

- ①昭和60年の夏まで、正社員の夏、冬年2回の一時金支給の時期に、寸志の名目で1回50,000円の金額が支給されていたこと、
- ②昭和48年から昭和58年8月まで、皆勤奨励金が支給されていたこと、
- ③大阪支店では昭和62年8月まで、正社員と同様に出勤簿が存在していたこと、
- ④廃止の時期は各事業所により異なるが、遅いところでは昭和58年まで正社員と同様に毎年夏、冬の2回無償で制服が支給されていたこと、
- ⑤昭和53年ごろまで、会社従業員で組織する親睦会が主催する春の社員旅行に参加していたこと、
- ⑥一部の持ち込み運転手であるが社会保険に加入していた者がいたこと、
- ⑦会社の販売する酒類等を、正社員と同様に小売屋への卸し価額で購入できる特典を与えられていたこと、
- ⑧一時期作成された契約書のタイトルは貨物自動車雇傭契約書と明記され、契約書の諸条項では、勤務時間、無断欠勤等の用語が使用されていたこと、
- ⑨配送先からの集金、受注の業務を行うこともあったこと、
- ⑩全国一般支部の結成前には、商品課係長の指示により、倉庫内の商品整理、清掃及び月末の棚卸し等の業務にも従事していたこと、等の事実が認められる。

以上のような事実を総合すると、分会員らは、配送業務の遂行に当たり、会社の強い指揮監督の下にこれを遂行していたものと認めざるを得ない。

もっとも、前記第1の5(3)アで認定したとおり、配送業務の遂行に当たっての具体的な走行経路については、原則として、分会員らの自由に委ねられていることが認められるが、このことのみをもって直ちに分会員らとその労働力を自由に処分し得たものと解することはできない。

また、前記第1の5(3)ウで認定したとおり、全国一般支部結成後、分会員らに対しては、倉庫内の商品の整理整頓、清掃等の運送業務に付随する業務に従事することを命じられることがなくなったことが認められるが、このことをもって分会員らの運送業務の実態そのものが変更されたと認める根拠とはなり得ない。

ウ 次に、分会員らの報酬について検討すると、前記第1の5(4)アで認定したとおり、分会員らの報酬は出来高制ではなく日額運賃18,000円が支払われていること、残業した場合は残業手当が支給されていること、早退や遅刻に対しては応分の報酬がカットされることが認められることからして、その労務対償性は高いと言わざるを得ず、その報酬の性格は、会社の指揮命令の下に一定時間労務を提供していることに対する対価と考えるのが相当である。なお、この点に関しては、会社は、日額運賃は酒類卸業界では極めて一般的な運賃形態であり、しかも運輸省の認可運賃でも認められていることを理由に、日額運賃を使用従属関係の根拠とすることはできないと主張するが、会社の挙げる理由が仮に認められるとしても、そのことが直ちに本件における報酬の労務対償性を否定する論拠とはならないと考える。

エ 最後に、分会員らの事業者性の有無につき検討する。

(ア) 前記第1の1(1)で認定したとおり、分会員らは普通貨物自動車(2トン車)を所有しているが、この車の所有は分会員らの契約における就労に不可欠のものであり、車もさほど高価とは言えないことからすれば、分会員らの所有する車は、事業経営のための生産手段というより単なる労務提供のための道具にすぎないとみるべきである。

(イ) 次に、分会員らの報酬は、前記第1の5(4)イで認定したとおり、残業手当を別にして通常月額410,000円程度であり、これから分会員らにおいて負担する車にいる燃料費等の必要経費を控除した実質手取額は約200,000円程度となり、正社員の給与と比較すると実質手取額は低額であることが認められる。これに加えて、これら必要経費は、車を所有するために支出を迫られるもので、これを節約して毎月の実費収入を高めるべく調節することはほとんど不可能というべきである。

(ウ) 以上の事実に加え、先に第2の1(3)イ(イ)で判断したような分会員らの配送業務における就業実態を併せ考えると、分会員らの事業者としての性格は、さほど強くはないと認めるべきである。

オ 以上を総合すれば、分会員らの労務の提供は、会社の提示した就労条件に従いその強い指揮監督の下で行われ、その報酬は分会員の提供する労務の対償としての性格が強く認められるうえ、分会員らの事業者としての性格もさほど強くはないものであるから、会社と分会員らとの間には実質的な使用従属関係が存在すると認めるのが相当である。

2 本件団体交渉拒否

前記第1の4で認定したとおり、会社は、分会員らとの間に雇用関係がないとして、組合が昭和62年6月18日に申し入れた団体交渉を拒否している。そこで、組合が申し入れた団体交渉事項をみると、(1)については、会社の倉庫内において分会員が受けた労働災害に対する補償と以後の就労

上の安全確保を求めるものであり、(2)については、契約上の休憩時間の変更並びに時間賃率の引上げを求めるものであり、(3)については、会社が積み込む商品が過積載にならないようにとの交渉を求めるものと認められるから、前記のような実質的使用従属関係の下にあっては、十分団体交渉の対象事項となり得るものである。

したがって、本件においては、会社は、労働組合法第7条第2号の使用人として、組合の申し入れた団体交渉事項について団体交渉事項について団体交渉に応じるべき地位にあるものと判断するのが相当であるから、組合の団体交渉申入れに応じない会社の態度は、労働組合法第7条第2号に該当する不当労働行為である。

第3 法律上の根拠

以上の認定した事実及び判断に基づき、当委員会は労働組合法第27条及び労働委員会規則第43条を適用して主文のとおり命令する。

平成元年6月20日

兵庫県地方労働委員会
会長 元原利文 ㊟