

京都、昭62不2、平元.4.20

命 令 書

申 立 人 全日本建設運輸連帯労働組合
関西地区生コン支部

被申立人 タマタ建材工業株式会社

主 文

- 1 被申立人は、別紙記載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。
- 2 申立人のその余の請求を棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者等

(1) 被申立人

被申立人タマタ建材工業株式会社（以下「会社」という。）は、コンクリート二次製品の製造及び販売並びに生コンクリート（以下「生コン」という。）の製造及び販売を主たる業務とする株式会社で、肩書地に本社・本社工場兼京都営業所（以下「本社営業所」という。）を、滋賀県甲賀郡甲西町に滋賀工場を置き、生コンの製造及び販売はすべて京都営業所で行っている。

なお、昭和61年（以下年号の昭和は省略する。）11月当時、生コンの輸送は、後述の樋爪建設他3名（B1を除く3名はそれぞれコンクリートミキサー車（以下「生コン車」という。）を各1台保有している。）に委託していた。

(2) 申 立 人

① 申立人全日本建設運輸連帯労働組合関西地区生コン支部（以下「組合」という。）は、関西地区におけるセメント及び生コン産業並びに運輸一般産業で働く労働者で組織する労働組合である。

② 組合のタマタ建材工業分会（以下「分会」という。）は、樋爪建設に雇用され、会社内で生コンの輸送業務に従事する運転手4名をもって61年11月13日に結成され、本件申立て当時5名の組合員（以下「分会員」という。）がいた。

(3) 樋爪建設

樋爪建設は、B1（以下「B1」という。）が経営する個人企業で、数台のダンプ車等を所有し8名前後の従業員で土木建設業を行うとともに、59年12月頃から生コン車を保有し、生コン輸送も行っていた。土木

建設業の一か月の請負高は約800万円、生コン輸送による一か月の輸送委託料収入は、5台の生コン車を保有していた時期で200万円～250万円であった。

なお、樋爪建設の経営に関しては、B1の女婿であるB2（以下「B2」という。）が、60年初め頃から仕事の段取りについて、61年初め頃からは資金面についても任されるようになった。

また、B1が所有する不動産は、敷地約70㎡の自宅のみである。

2 会社における業務

(1) 本社営業所の組織

会社の本社営業所は、出荷業務課、営業課、製造技術課及び総務経理課の4課、計20名をもって組織されている。この中で、生コンの受注・出荷業務は出荷業務課が所管し、生コン車の運転手に対する指示は主に出荷業務課出荷係（以下「出荷係」という。）が行っている。

(2) 生コンの受注から出荷までの業務等

① 生コンの受注は、担当者が直接建設会社等を訪問して受注する場合と電話による受注の場合とがあるが、ともに、出荷日時、配合、数量を確認して、出荷日ごとの出荷予定表に記入することとなっている。

なお、出荷必要数量は建設会社の工事の進行状況に応じて確定されるため、運転手が生コンを納入したときに、注文者である建設会社の現場担当者から運転手に対し追加注文がなされることもある。

② 出荷係は、出荷日前日に、あらかじめ出荷予定表に記入された数量等について確認する。

③ 出荷係は、出荷当日4部複写の伝票を作成し、このうち納入書控え1部を除いた、納入書2部、受領書1部を生コン車の運転手に手渡し、生コン納入現場からの搬入に対する要請事項を伝達する。

④ 生コン車の運転手は、3部の伝票のうち納入書2部を納入現場で注文者の現場担当者に渡し、受領書1部にサインを受けて持ち帰り出荷係へ提出する。

⑤ 生コンは、本社営業所の事務所に設置された操作盤から遠隔操作することにより製造されており、1回の操作で1.25㎡が約2分でできる。生コン車の積載量は通常2.5㎡のため、2回の操作約4分で1台の積み込みが完了する。

⑥ 日本工業規格では、生コンを生コン車で運搬する場合について、原則として、練り混ぜを開始してから荷降ろしまでの時間を1時間30分以内とするように決めている。

3 会社と樋爪建設との関係

(1) 輸送委託契約

会社とB1の間には、輸送委託契約が59年12月から締結されていたが、60年4月21日に一部変更され、以下のとおりとなった。

『「輸送委託契約書」

タマタ建材工業株式会社を甲としてB1を乙として、甲の製造販売する全製品の輸送委託契約を結ぶと共に、乙は甲の依頼により、甲の生コンクリートを甲の指定する場所に委託輸送することを次の通り契約する。

記

第1条 目的

甲及び乙は相互の利害関係を尊重して業務の安全迅速円滑な運営について互いに協力する。

第2条 売買契約

省略

第3条 輸送の委託

輸送を委託する生コンクリートの委託料は次の通りとする。

1. 生コンクリート輸送料は m^3 当り2,000円とする。
2. 空積料（但し先方で請求出来る分のみ）1台 $2m^3$ に満たない分 $1m^3$ の場合は1,500円、 $1.5m^3$ の場合は750円とする。

第4条 委託の方法

甲が乙に輸送を委託するときは、乙の業務を妨げないように配慮し双方協議の上輸送を委託する。

第5条 製品受渡し及び輸送の確認

製品の積み込み場所は甲の指定場所とし数量を確認の上甲の指定する場所へ輸送する。

第6条 支払条件

毎月締日を20日とし、相互の請求に基づき支払日に全額小切手をもって支払うことを原則とする。

製品支払代金と委託料金は相互に相殺する。

第7条 広告契約

乙の車両を広告宣伝の媒体として、甲の社名を記さいするときは広告宣伝費として月額1,200円を乙に支払うものとする。

第8条 駐車場契約

甲は乙の求めにより駐車場を貸与する。

本契約期間中に限り駐車場契約をなし、駐車料として月額5,000円を甲に支払うものとする。

第9条 その他の精算

（輸送委託料、広告料、駐車料、車両の諸経費）

立替金等について支払日をもって精算するものとする。

第10条 補償業務

以下省略

「輸送委託契約に基づく生コンクリート運搬規定」

(1) 適用範囲

省略

(2) 運搬具

省略

(3) 運搬時間

トラックアジテータを用いる場合、コンクリートは練り混ぜを開始してから90分以内に荷卸しが完了出来るように運搬しなければならない。

(4) 運搬作業基準

以下省略

』

なお、道路運送法では、他人の需要に応じて運送事業を営む者に対して、運輸大臣の免許又は同大臣の許可が必要とされるなど各種の規制をしているが、B 1はこの免許及び許可のいずれをも受けていない。

(2) 生コン車の増車

樋爪建設は、59年12月に2年月賦で購入した生コン車1台を保有して生コン輸送事業を始め、60年9月に会社の要請により1台増車し、その後10月に2台、11月に1台、いずれも会社からの要請により次々に増車した。

60年秋当時、生コン車1台の価格はおよそ350万円であったが、この時期に増車した4台はすべて3年月賦で購入したものであり、59年に購入したものと合わせて5台分の割賦返済額は月約60万円であった。

また、61年10月頃、それまで樋爪建設の運転手が予備車として無償で使用していた会社名義の生コン車が会社からB 1に売却され、同年11月頃から常用車として使用された。

なお、B 1名義の生コン車には、いずれもタマタ建材工業(株)と社名が記載されていた。

(3) 輸送委託料

樋爪建設は、後述する運行日誌をもとにして算出した輸送委託料を、毎月20日締めで会社に請求していた。

会社は、前記2の(2)③の納入書控えに基づき出荷実績表を作成し、分会員等が作成した運行日誌と照合の上、運行日誌に誤りがあれば、請求前に訂正するよう樋爪建設に連絡していた。

また、分会員等が、後述する「傭車」として他社へ派遣されて生コンを輸送した場合の輸送委託料については、樋爪建設は、会社自身の委託料と特に区分することなく会社に請求し、支払いを受けていた。なお、会社は当該他社に対して委託料を請求し、その支払いを受けていた。

(4) 他社からの受託

樋爪建設は、他の生コン会社からも受注したいと希望していたが、実際には会社の指示によって行われた後述の「傭車」の場合を除いて、会社以外の生コンを輸送したことはなかった。

(5) 輸送途中のパンク修理代金

分会員等が生コンを輸送中に生コン車のタイヤがパンクした場合には、会社の取引先である修理会社が修理し、その修理代金は同社から会社に請求され、会社から支払われた修理代金については、会社とB 1との間

の輸送委託契約に基づき委託料と相殺し清算されていた。

4 会社及び樋爪建設と分会員との関係

(1) 採用及び賃金

本件申立当時分会員であった5名のうち、2名は、樋爪建設の従業員として会社の生コン輸送に従事していたC1（以下「C1」という。）の紹介により、また、その余の3名は求人広告に応募することにより、それぞれB1と雇用契約を締結した。

これら5名の採用については樋爪建設が独自で行っており、会社はこれに関与していなかった。

雇用時において示された賃金は、月給のみ25万円か、あるいは月給22万円の他に年2回18万円のボーナスのいずれかを支払うという内容であった。しかし、実際にB1が支払ったのは月給22万円のみであった。そのような事情のもとで、61年2月頃、B2は、分会員等に対し、当初示された年2回18万円のボーナスを支払うことに代えて、月給22万円の他に歩合給を支払う旨の通告をし、実施した。

この歩合給は、一か月の生コン輸送量が一人当たり240^mを超えた場合にのみ支払われるもので、必要に応じB2が分会員等の早出や残業の状況を考慮し調整していた。

また、給料額22万円は、樋爪建設において、雨天や会社の休みが多い月があることなどを考慮して、一日当たり9,100円を基礎とし、これに月平均稼働日数を乗じて算定していた。そして、分会員が自己の都合で休んだ場合には、1日につき9,100円が給与から差し引かれていた。このため、1か月単位でみると、雨天や会社の休みが多く生コン輸送量が少ない月は、輸送委託料が減少するので、樋爪建設の生コン輸送部門の支出額が輸送委託料収入額を上回ることもあった。この場合、樋爪建設は自らの裁量でやりくりしていた。

なお、前記のとおり、5台の生コン車による樋爪建設の月平均輸送委託料収入は200万円～250万円であり、支出は、燃料費が収入額の約2割、生コン車の割賦返済金約60万円及び分会員等の賃金で、残りが樋爪建設の取り分であった。

(2) 分会員の日常業務

① 分会員は、祝祭日等会社の休日を除き、担当の生コン車を運転して午前8時までには会社に入っていた。

なお、生コン車の駐車場は、60年9月当時、名神高速道路南側にある会社の第二倉庫であったが、その後、会社の西約500mにある会社の空地に変更され、更に61年11月19日からは大津市藤尾奥町の樋爪建設の資材置場に変更された。

② 第1回の出荷順

分会員の毎日の第1回目の出荷順については、運転手間でローテーションが決まっており、この出荷順については会社も知っていた。

③ 出荷

分会員は、仕事がない間、生コン車を会社構内に駐車させ会社の待機室で待機しているが、出荷の順番が回ってきて出荷係から指示があった場合、担当の生コン車を生コン製造・積み込みプラント（以下「プラント」という。）に入れ、出荷係から3枚綴りの伝票と現場までの地図を受け取り、現場での生コンの降ろし方その他特段の注意事項についての指示を受けた。この間に生コンが積み込まれ、必要に応じ会社からタマタ建材名入りのヘルメットが貸与された。

④ 納入

分会員は、現場で生コンを納入し、受領書に出荷先担当者のサインを受け、帰社した後その受領書を出荷係に提出していた。なお、一つの現場に複数の生コン車で出荷する場合には、最終の者がまとめて受領書を受けることもあった。

⑤ 2回目以降の出荷

分会員は、2回目以降の出荷については、帰社後に1回目の出荷と同様の作業を繰り返した。

⑥ 昼休み

会社では、11時30分から12時30分までプラントを止めることとしていたが、厳密に守られていたわけではないので、分会員は、既に他の運転手が休憩している場合を除いて、必ず出荷係の指示を受けてから休憩した。

⑦ 「備車」等

分会員は、会社以外のプラントで生コンを積み込んで輸送業務に従事することがあった。

その一つは、会社が他社の要請を受けて、分会員等に他社の生コン輸送に従事させる場合であり、これを生コン業界では備車と呼んでおり、会社でもこの制度を取り入れていた。

このほかに分会員は、会社のプラントが故障した場合や、出荷先の距離が会社から離れている場合には、他社のプラントで生コンを積み込み、出荷先へ輸送することが度々あった。

いずれの場合においても、分会員がこのような生コン輸送を行うことについての指示は、前日あるいは当日、出荷係から分会員に直接なされ、B1あるいはB2は事後的にこのことを会社から知らされるだけであった。

⑧ 作業終了、洗車

分会員は、出荷から帰社したとき、既に他の運転手が輸送を終えて生コン車を洗車している場合を除き、出荷係から作業終了の指示を受けて初めて仕事を終了した。そして、分会員は会社の洗車場で洗車の後、駐車場へ生コン車を納車していた。

なお、分会員が作業終了の指示を得て洗車した後、急に注文があっ

た場合出荷係の指示によって再出荷に従事することがあった。

⑨ 待機

分会員は、雨天のため輸送業務がないと思われる日でも午後4時頃まで待機室で待機していることを会社から要請されており、出荷係の指示を受けて退社するのが慣例となっていた。

⑩ 営業・業務日報、運行日誌の作成

営業・業務日報は60年9月以降に運行日誌に変更されたが、その用紙はいずれも会社から支給され、分会員は、記入方法について出荷係から指示を受け、2部複写で作成し、うち1部を毎日仕事終了時に出荷係に提出し、残った1部はC1に提出していた。この日報等の記入事項は、出荷先、数量、工場出発時刻・帰着時刻、現場名、配合、強度、骨材の大きさ及び伝票番号などであった。

なお、このほか運行日誌には、当日の走行km数、給油、オイル、出社時刻及び退社時刻の記入欄があった。

⑪ 早出・残業

分会員への早出の指示は、前日最終に出荷先から帰社したときに出荷係から行われた。なお、一部の者しか早出の必要がない場合には、出荷のローテーションに従って該当する者だけに指示された。

作業が長引き、夜の8時、9時になることがしばしばあったが、それに対する割増賃金は支払われなかった。なお、会社が夕食を出したことが何度かあった。

⑫ 分会員が仕事を休む場合

分会員は、仕事を休む場合には、通常2～3日前に、また、急に休む場合には当日電話で、会社の出荷係に連絡していた。なお、ごく例外的な場合を除き分会員から直接樋爪建設に連絡したことはない。

会社は、この連絡を受けて、必要に応じ樋爪建設に代替者の手配を要請した。樋爪建設は会社の要請を受けて、土木建設に従事する樋爪建設の従業員をもって会社の生コン輸送に従事させたことがあった。

⑬ 会社の所長から分会員に対する注意

分会員の一人が会社の出荷係の連絡ミスにより納入現場でトラブルを起した際、会社のB3京都営業所長（以下「B3所長」という。）は、分会員を含む運転手らを集め、生コン納入先に迷惑をかけないよう直接に注意した。

なお、B2がこの場に同席していたが、B2からは何の注意もなかった。

⑭ 交通事故の場合の処理

61年11月頃、分会員の一人が生コンを輸送中バイクと接触事故を起した際、B3所長が事故現場へ赴いたが、事故の後処理はB2が当該分会員に指示をして行った。

⑮ 分会員の勤務時間

B 2 は、分会員に対し、勤務時間については会社の指示に従うように指示していた。

⑩ 会社の休日における生コン車の使用

会社の休日に、樋爪建設が他の会社の生コン輸送を行ったことはなかった。

5 本件申立までの経過

(1) 団体交渉申入れに至る経過

① 61年夏頃、樋爪建設のもとで生コン輸送に従事していたC 1以外の運転手4名がB 1の自宅へ赴き、生コン車へのクーラーの取り付け及び任意自動車損害賠償保険の加入について申入れを行ったところ、その2～3日後に、B 2が、クーラーは取り付けられないが保険には順次加入していく旨を回答した。

② 上記4名の運転手は、61年11月13日に分会を結成し、同日、「労働組合加入通知書」「団体交渉申入書」「要求書」を会社に手渡そうとしたが、会社は受領を拒否した。

翌14日、組合は、会社において、B 3所長及びB 2と話し合いを行ったが、その場においてB 3所長は会社とは無関係であると主張し、B 2は樋爪建設が雇用主であると主張した。このため、組合は同月20日にB 2と再度話し合うことを申し入れた。

同月20日、組合は、B 2との間で話し合いの場所について折り合いがつかず、翌21日に樋爪建設の資材置場で話し合うことをB 2と約束した。

同月21日、B 2、組合役員及び分会員が出席し、樋爪建設と組合の第1回交渉が行われ、組合は要求についての説明等を行った。また12月1日、B 2、組合役員及び分会員が出席し樋爪建設と組合との第2回交渉が行われ、この席においてB 2は、樋爪建設の立場では会社に対し運賃の問題などを要求できるものではない旨回答した。

③ 12月28日、組合は、樋爪建設に対し、11月に大津市藤尾奥町の資材置場に変更されていた生コン車の保管場所を、従来の会社駐車場に戻すよう申入れをした。

翌29日、組合は、会社に団体交渉申入書を郵送した。これに対し会社は「タマタ社は応諾義務がない」旨の通知書を送付した。

(2) 団体交渉要求事項

組合は、61年11月13日の会社への団体交渉申入に際し、以下のとおり要求した。

『 「団体交渉申入書における要求事項」

一 会社は、分会に分会事務所と掲示板を貸与し、その他組合活動に必要な会社施設の利用を認めること。

一 組合員に影響を与える問題（身分・賃金・労働条件等の変更）については、会社は事前に組合と協議して、労使合意のうえ円満に行うこ

と。

- 一 会社は、次の組合活動については、就業時間内でもこれを認め、平均賃金を保障すること。

イ 全日本建設運輸連帯労働組合関西地区生コン支部の正規の機関会議への出席。

他省略

「要求書」

- 一 親方制度を廃止し、身分・賃金・労働条件の要求について、貴社が責任をもって解決されること。

- 一 賃金体系について次の通り確立されること。

基準内賃金—基本給 170,000円

住宅給 40,000円

職務給 40,000円

基準外賃金—家族給 妻 3,000円 子供1人につき1,000円

交通費 実費支給

- 一 社会保険（健康保険・厚生年金・失業保険）を確立されること。
- 一 拘束8時間、実働7時間とされること。
- 一 年次有給休暇を与えられること。
- 一 昼食休憩時間を設定されること。
- 一 夕食休憩時間を設定されること。
- 一 洗車時間を30分与えられること。
- 一 業務中の事故について、全額会社負担されること。
- 一 月間所定労働時間を設定し、それに基づく早残手当を支給されること。

- 一 1986年度冬季一時金について、300,000円を支給されること。

- 一 年末年始休暇を7日以上（日曜・祝日を除く）与えられること。

- 一 次にあげる作業用品を貸与されること。

① 作業着（上下）冬・夏各1年1着

② 安全ぐつ、2年1足

③ ゴム長ぐつ、2年1足

④ 防寒着、3年1着

⑤ 軍手、1ヶ月4双

⑥ 軍足、1ヶ月2足

⑦ ゴム手袋、1年1双

⑧ 雨合羽、2年1着

⑨ ヘルメット、必要数量を備付けること。』

(3) 生コン車の持ち去り

62年1月24日、分会員が作業終了後、生コン車を樋爪建設の資材置場へ納車したところ、見知らぬ者約8名が、B2の立会いの上、B1の借金のかたとして生コン車6台を持ち去った。

なお、このうち樋爪建設が会社から買い受けた会社名義の生コン車1台については後日会社に返された。

(4) 生コン車の持ち去り後の経過

62年1月26日及び27日、分会員はB2の指示により会社構内待機室で待機した。

同月28日及び29日、B2は、分会員に対し29日から土木作業に従事するように指示したが、分会員はこれを拒否した。

同月30日、会社はB1に対し輸送委託契約解約通知書を送付した。また、会社は31日、待機室を施錠し分会員が入れないようにした。

なお、分会員は、1月24日に生コン車が持ち去られて以降毎日会社に出勤し、会社に交渉を求めているが、会社は全くこれに応じなかった。このため、同日以降、分会員は生コン車運転手として会社で就労していない。

2月21日、分会員等が乗務していた生コン車は、タマタ建材工業(株)の社名が消され、有限会社中央建材の生コン車として、会社で生コン輸送に使用されるようになった。

3月20日、組合は、当委員会に団体交渉拒否の不当労働行為救済申立を行った。

(5) C1の状況

非組合員であるC1は、分会員の運行日誌を集めたり、日常の出来事を樋爪建設に報告するなどしており、これに対し一定の手当の支給を受けていた。61年12月末あるいは62年1月に樋爪建設を退職し、62年1月21日からB1以外の者の名義の生コン車に乗務して、会社で生コン輸送に従事するようになった。

第2 判 断

1 当事者の主張

申立人は次のように主張する。

樋爪建設は経営基盤がぜいじゃくで、特に生コン輸送に関しては経営者としての実質がなく、会社の専属輸送部門として完全に会社に支配されており、また、会社は、分会員に対し日常業務上直接的に指揮命令を行っている。

したがって、少なくとも、会社が分会員の労働条件に対し「実質的な支配力ないし影響力を及ぼしている」ことは明白であり、会社は分会員に対し使用者として団体交渉応諾義務がある。

これに対し、被申立人は次のように主張する。

樋爪建設は生コン輸送以外に土木建設業を営んでいるのみならず、生コン輸送についてもB1が生産手段である生コン車を自ら保有し、各種の費用も自らの裁量で支弁しているなど完全な独立企業である。また、輸送委託契約第4条からして、樋爪建設の生コン輸送部門が会社に専属するとはいえない。

そして、分会員は、会社がB1との間で締結している輸送委託契約による生コン輸送業務についてのB1の履行補助者に過ぎず、また、会社が分会員に対して行う出荷業務に関する指示も、申立人が主張するような日常業務上の直接的指揮命令ではなく、輸送業務の遂行に通常伴う出荷指図を超えるものではない。さらに、休日や作業時間については、輸送業務の宿命として分会員の稼働時間がプラントの稼働時間に制約されるだけのことであり、これをもって、会社が分会員の労働条件を実質的に決定しているとするは当たらない。

2 争点に対する判断

(1) 不当労働行為における使用者概念

労働組合法上の不当労働行為制度は、同法の目的の実現を促進させるために設けられた独自の制度であり、したがって、同制度上の名宛人としての使用者は、同制度の目的にかなった団体的労使関係上の「使用者」を意味し、単に労働契約の当事者としての使用者に限らず、労働者の人事や労働条件などに対し現実かつ具体的な影響力ないし支配力を及ぼし得る地位にある者をも含む、と解される。

本件において、会社の分会員に対する上記意味での現実かつ具体的な影響力ないし支配力が認められるか否かについては、まず樋爪建設の独立企業性が問題にされるべきであり、樋爪建設の独立企業性が認められなければ、その余の事項を考慮するまでもなく樋爪建設は会社の支配力のもとにあると解さざるを得ない。次に、仮に樋爪建設に独立企業性が認められる場合においては、会社と樋爪建設特にその生コン輸送部門との間の支配従属関係の有無及びその程度並びに会社と分会員との日常業務上の直接的な指揮命令の有無及びその程度いかなを考慮してこれを判断すべきである。

以下これらの点について検討する。

(2) 樋爪建設の独立企業性

樋爪建設は、前記第1の1(3)で認定したとおり、土木建設業において8名前後の従業員を使用し、一か月の請負高が約800万円あり、生コン輸送においては、5台の生コン車で一か月に200万円～250万円の輸送委託料収入をあげていた。また、前記第1の4(1)で認定したとおり、生コン車の割賦代金、燃料費、運転手の賃金等の費用を支弁し、雨天等により生コン輸送量が少ないため輸送委託料収入をもって各月の費用を支弁できない場合には自らの裁量でやりくりしていたと認められる。

さらに、分会員が乗務していた5台の生コン車のうち会社名義の1台を除く4台及びC1が乗務していた1台は、B1が保有していたと認められるし、運転手の採用は樋爪建設が独自に行っていた。また、運転手の賃金についても、前記第1の4(1)で認定したとおり、輸送委託料を考慮して樋爪建設が決定していたと認められる。

その上、輸送業務に伴う事故についても、前記第1の4(2)⑭で認定し

たとおり、B 3 所長が事故現場へ赴いた事実があるとしても、事故処理については樋爪建設の責任でなされていたと認められる。

以上から判断すると、全体としての樋爪建設の独立企業性については否定できない。

(3) 会社と樋爪建設特に生コン輸送部門との間の支配従属関係

① 輸送委託契約

会社とB 1の間では、前記第1の3(1)で認定したとおり、60年4月21日に輸送委託契約が締結されており、輸送委託料及び樋爪建設が生コン車に会社名を記載していたことについての広告宣伝費の請求、樋爪建設が生コン車を会社の駐車場に駐車していたことについての駐車料及び会社が立て替えた修理費の清算などは、この契約に従って樋爪建設と会社の間で行われていたと認められる。

しかしながら、かかる輸送委託契約が存在すること及び上記のような契約の個別事項の履行状況だけをもって、会社と樋爪建設の特に生コン輸送部門との間の支配従属関係が全く存在し得ないとはできない。

② 樋爪建設の会社に対する構造的従属関係

生コンは特有の固結性があるため、生コンの運搬につき日本工業規格において運搬時間等についての制約が置かれているところである。

注文者である建設会社では、短時間で固まる生コンの特性から、一定時刻に一定品質・数量の生コンの供給を受けることが必要であるがその結果、生コンメーカーでは、指定された時刻に指定された品質・数量の生コンを輸送できる体制を有することが不可欠である。したがって、通常は企業内に輸送部門を設けることとなるが、諸般の事情から他企業に輸送業務を行わせることも起こり得る。その場合、生コンメーカーは、輸送業務を完全に支配していなければ、上述の建設会社の要請に応えることはできない。ここに、他の物品輸送と異なり、生コンメーカーと生コン輸送業者との間に生コンという商品の特殊性に由来する構造的な支配従属関係が存在することとなる。

本件においても、会社とB 1の間で、前記第1の3(1)で認定した輸送委託契約書に附属する「生コンクリート運搬規定」において、「・・・コンクリートは練り混ぜを開始してから90分以内に荷卸しが完了出来るように運搬しなければならない。」と定めているところであり樋爪建設の生コン輸送部門は、会社との関係においてこの意味での構造的な支配従属関係に置かれていたといえる。

③ 樋爪建設の会社に対する専属性

樋爪建設は、前記第1の3(2)で認定したとおり、生コン車を一時期に次々と増車しているが、これはすべて会社の意向に基づくものでありこの会社の意向なくしては樋爪建設独自には増車し得なかった。

また、同じく前記第1の3(1)及び(2)で認定したとおり、会社から

広告宣伝費を受け取っていたとはいうものの、樋爪建設の生コン車にはすでにタマタ建材工業㈱の社名が記載されており、事実上他社の生コンを輸送しがたい状況にあった。

さらに、樋爪建設の生コン車運転手は、会社の営業日には常に会社に詰めていることを求められており、また会社の休日には他の会社の生コン輸送に従事していなかった。

その上、前記第1の3(4)で認定したとおり、樋爪建設は会社以外からも注文を取りたいという希望を持っていたにもかかわらず、会社の指示によって行われた「傭車」の場合を除いて会社以外の生コンを輸送したことはなかった。

これらの事実からすると、会社が専属契約ではないことを示す根拠として援用する輸送委託契約第4条の規定にもかかわらず、樋爪建設の生コン輸送部門は実質的には会社に専属していたと認められる。

(4) 会社の分会員に対する日常業務上の指揮命令

① 分会員の勤務時間について

前記第1の4(2)で認定したとおり、分会員は、会社から特に早出を指示された場合を除いて、仕事の有無にかかわらず午前8時までに会社に入り、少なくとも午後4時頃まで待機室で待機しているように指示されており、また、昼休みについても、会社の指示を受けて初めて休憩に入り、会社の生コン製造開始によって休憩を終え、作業に就いた。さらに、1日の作業終了についても、会社からの指示を待って洗車の後終了していた。

樋爪建設は、これらの勤務時間に関して分会員に会社の指示に従うように命ずるのみであったから、分会員の勤務時間は会社が実質的に決定していたと認められる。

② 生コンの出荷業務に関する指示について

前記第1の4(2)③で認定したとおり、分会員は会社構内に生コン車を駐車させ、出荷係から指示があるまで待機室で待機し、出荷係の指示に従って生コンを積み込んだ。

分会員が生コン車を会社構内に駐車させ指示があるまで待機していることは、生コン輸送業務上当然伴う事柄であるといえるが、前記(3)の②で判断したとおり会社は輸送業務を完全に支配している必要性があることから、分会員に対する会社の日常業務上の直接的な指揮監督の側面を有することを否定できないところである。

また、分会員が会社の指示によって行った「傭車」について、被申立人は、樋爪建設の輸送量を増やして収入増になるよう便宜を与えたものであると主張する。仮に、会社の主観的意図が主張のとおりであるとしても、前記第1の4(2)⑦で認定したとおり、分会員がこのような生コン輸送を行うことについての指示は、前日あるいは当日、出荷係から分会員に直接なされ、B1あるいはB2は事務的にこのこと

を会社から知らされるだけであったという実態に着目すれば、会社が分会員に対し業務上直接的に指揮命令していたといわざるを得ない。

③ 生コンの運搬納入に関する指示について

前記第1の4(2)③で認定したとおり、生コンの出荷・納入に際し、出荷係が分会員に対して伝票と現場までの地図を渡し、現場での生コンの降ろし方等について指示することは、生コンの納入にとって必須の事柄であり、短時間で固まる生コンの特性及び生ココンが納入されるまでその品質についてメーカーが責任を負うことからすれば、これは会社が生コンの品質管理を行っていく上で不可欠な運転手に対する指揮命令行為であると考えられる。さらに、前記第1の4(2)③で認定したB3所長自身により分会員等全運転手を集めてなされた注意は、分会員の一人が会社の出荷指示に従って納入業務を行った上での注意であったという点から考えると、これは単に出荷指図の範囲内にとどまるものではなく、会社の従業員としての行動を求めるに等しいものであったと考えられる。

④ 樋爪建設の日常業務上の指揮監督について

前記第1の5(5)で認定したとおり、樋爪建設はC1に一定の手当を支給し日報を集めるなどの役割を行わせていたが、このC1から分会員に対し何らかの指示が出されていたとは認められず、また、B2、B1が直接分会員を指揮監督していたとは認められない。

(5) 会社の使用者性

前記(3)及び(4)で判断したところを総合すると、会社は、分会員の労働条件などに対し現実かつ具体的な影響力ないし支配力を及ぼし得る地位にあるといわざるを得ないので、分会員との関係において労働組合法第7条第2号の使用者に当たると解するのが相当である。

(6) 交渉事項

本件における団体交渉要求事項は前記第1の5(2)で認定したとおりであるが、会社が組合からの申入れに対して団体交渉に応じる義務があるのは、分会員の労働条件にかかわる事項で、かつ、会社が使用者として解決することが可能な事項又は組合活動及び労使関係のあり方などに関する事項であると解すべきである。

以下この観点から個々の交渉要求事項について検討する。

① 組合活動に必要な会社施設の利用承認

分会員が会社において就労し組合活動を行っていること及び会社と分会員の間で一定の団体的労使関係が存在する以上、会社が使用者として交渉に応じるべき事項であるといえる。

② 親方制度の廃止

この制度は分会員の労働条件に密接な関係を有しており、会社の関与なくしてはとうてい解決し得ないものである。

③ 就労時間、洗車時間及び休憩時間に関する事項

これらは、前記第1の4(2)で認定したとおり会社によって実質的に決定されざるを得ないので会社の関与なしでは解決できない。

- ④ 賃金体系の確立、一時金及び早残手当の支給、年次有給休暇の付与、就業時間内の組合活動に対する賃金保障

これらの事項は、労働契約上の使用者のみがなし得る事項であり、実際にも前記第1の4(1)で認定したとおり樋爪建設が賃金を決定しているため、会社に対しては要求し得ない事項である。

- ⑤ 社会保険の確立

社会保険については、賃金はその基礎となるものであり、上記④と同様の理由により、会社が解決できる事項であるとはいえない。

- ⑥ 年末年始休暇の付与

分会員の作業日については、前記第1の4(2)で認定したとおり会社によって実質的に決定されているところであり、会社が樋爪建設とともに対応すべき事項である。

- ⑦ 業務中の事故についての会社の費用負担

業務中の事故については、前記第1の4(2)⑭で認定したとおり樋爪建設が解決しているが、会社の指揮命令のもとに行われた輸送業務に伴う事故の費用負担については、会社も交渉に応じるべき事項である。

- ⑧ 作業用品の貸与

作業用品については、前記第1の4(2)③で認定したとおり、必要に応じて会社から貸与されているものがあり、生コン輸送作業の円滑な遂行の上で現に必要なものでもあり、会社において解決できる事項である。

- ⑨ 組合員に影響を与える問題についての協議

「組合員に影響を与える問題」には、会社が現実かつ具体的な支配力ないし影響力を及ぼしており、会社において解決し得る事項も含まれているので、そのような事項に関する協議については交渉に応じるべき事項といえる。

以上のとおり、本件で組合が救済を求めている事項のうち、①、②、③、⑥、⑦、⑧、⑨の事項については、会社と組合の団体交渉事項とすべきものであるから、会社は組合の要求を認めるか否かはともかく、団体交渉に応じて話し合うべきであるといわざるをえない。

(7) 結 論

会社が、分会員の使用者ではないとの理由で組合との団体交渉を拒否することは、労働組合法第7条第2号に該当する不当労働行為であり、前記第1の5(2)で認定した団体交渉要求事項をその要求の時点で見限り、前記(6)で判断したものについては、会社は組合との団体交渉に応じる義務があるというべきである。

しかしながら、本件団体交渉申入れ後に、会社とB1の間の輸送委託契約について解約の意思表示がなされており、以後分会員が約2年間に

わたくしは就労しておらず、かつ、会社に出勤していない現状においては、
先ずは、輸送委託契約の存続の可能性について団体交渉を行うことが、
前記(6)で判断した事項についての交渉の前提となると考えられる。この
「輸送委託契約の存続」は、現時点で見ると、前記(6)の⑨で判断した
「組合員に影響を与える問題」に含まれると考えられるので、主文1
のとおり命ずることが相当である。

なお、申立人は謝罪文の掲示を求めているが、主文のとおり命ずること
で必要かつ十分であると判断する。

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。

平成元年 4 月 20 日

京都府地方労働委員会
会長 谷口安平

(別紙 略)