

東京、昭58不90、昭63.5.24

命 令 書

申立人 全日自労建設一般労働組合

被申立人 奥多摩工業株式会社

被申立人 瑞穂運輸株式会社

主 文

- 1 被申立人瑞穂運輸株式会社は、申立人全日自労建設一般労働組合から、奥多摩工業青梅採掘場における、同組合所属のダンプ運転手に対する配車および運賃単価に関する事項について団体交渉の申し入れがなされた場合は、これを拒否してはならない。
- 2 被申立人瑞穂運輸株式会社は、本命令書受領の日から一週間以内に、下記内容の文書を申立人組合に交付しなければならない。

記

年 月 日

全日自労建設一般労働組合
中央執行委員長 A 1 殿

瑞穂運輸株式会社
代表取締役 B 1

当社が昭和58年7月以降、貴組合から申し入れのあった団体交渉について、貴組合所属の組合員であるダンプ運転手との間に雇用関係がないとか貴組合の申し入れた事項が団体交渉事項ではないとして、これを拒否したことは不当労働行為であると東京都地方労働委員会において認定されました。

今後、このような行為を繰り返さないよう留意します。

(注：年月日は文書を交付した日を記載すること。)

- 3 被申立人瑞穂運輸株式会社は、前各項を履行した時はすみやかに当委員会に文書で報告しなければならない。
- 4 被申立人奥多摩工業株式会社に対する申立てを棄却する。

理 由

第1 認定した事実

1 当事者等

- (1) 申立人全日自労建設一般労働組合（以下「組合」という。）は、建設産業労働者、清掃労働者、失業対策事業労働者、中小企業の一般労働者ならびに臨時・パートタイマー等不安定雇用労働者および失業者をもって組織する全国単一組織の労働組合であり、本件申立時の組合員数は約80,000名である。そして組合の業種別下部組織である関東ダンプ協議会の下部機関として後記経緯により「一人一車の車持ちダンプ運転手」（以下「ダンプ運転手」という。）で組織された西多摩分会がある。

(2) 被申立人奥多摩工業株式会社(以下「奥多摩工業」という。)は、肩書地に本社を置き、東京都西多摩郡奥多摩町に氷川事業所(氷川工場、天祖山採掘場、日原採掘場)、同瑞穂町に瑞穂事業所(瑞穂工場、成木採掘場)を有するほか、東京都青梅市に砕石事業部(青梅採掘場)を有し、石灰石、生石灰、砕石等の採掘、製造、加工および販売を業とする従業員約460名の会社である。

(3) 被申立人瑞穂運輸株式会社(以下「瑞穂運輸」という。)は、肩書地に本社を置き、主として自動車による貨物運送および運送取扱事業を営む従業員約130名の会社である。

瑞穂運輸は、奥多摩工業ほか数社の出資により昭和42年7月に設立された「瑞穂建材工業株式会社」の運輸部門が翌43年12月に分離独立して設立された会社であり、設立当初は「瑞穂建材運輸株式会社」と称していたが、52年12月、現在の商号に変更したものである(なお「瑞穂建材工業株式会社」は53年、奥多摩工業に吸収合併されている。)

瑞穂運輸の資本金は、その100%を奥多摩工業が保有しており、また本件申立当時の瑞穂運輸の役員6名のうち4名が奥多摩工業の代表取締役を含む現取締役で占められており、残る2名も奥多摩工業の元取締役と元総務部長で占められている。役員以外では、営業部長、業務部次長が奥多摩工業から移籍している。瑞穂運輸の主たる取引先は奥多摩工業であるが、それ以外に日本セメント株式会社、秩父セメント株式会社、西武運輸株式会社などとも取引があり、昭和60年度の年商は約52億円であった。このうち、約41億円が奥多摩工業との取引によるものである。

(4) ところで、瑞穂運輸は運送業務の一部を約50社の下請運送業者に委託しており、そのうち前記奥多摩工業青梅採掘場における運送業務に係わっている下請運送業者が15社で、そのいずれも株式会社もしくは有限会社の法人組織をとっている(以下、15の下請企業各社の代表者個人ないし企業自体を、またはこれら15名を一括して「オーナー」という。)。そして、申立人組合の組合員である前記ダンプ運転手は、上記15社のいずれかに所属している。

なお、これらオーナーは、相互の親睦、瑞穂運輸への協力などを目的として「瑞穂会」(現在は「瑞友会」と改称。)をつくっている。

2 奥多摩工業青梅採掘場における砕石の運搬方法と奥多摩工業、瑞穂運輸、オーナー、ダンプ運転手の係わり合い

(1) 青梅採掘場における砕石の運搬方法

① 奥多摩工業は前記青梅採掘場において砂岩を採掘して砕石等の骨材類(以下「砕石」という。)を製造しているが、その月間生産量は約25万トンである。通常、こうした砕石の販売の仕方には、買主が売主の採掘場等へ直接引き取りに来る方法(「直引き」と、売主が買主の指定する日時、場所へ売主の責任で運搬する方法(「持ち込み」と)があり、奥多摩工業の青梅採掘場においては砕石の約70%を「持ち込み」の方法で販売している。

② しかし、奥多摩工業は自らの輸送手段を一切保有しておらず、青梅採掘場に限らず、全事業所における「持ち込み」の方法で販売した砕石を含む全製品のトラック(ダンプカー)による運送は次に述べるように瑞穂運輸に委託している。ちなみに、奥多摩工業が販売する全製品の60%がトラック輸送、40%が貨車輸送である。

(2) 瑞穂運輸への運送委託

- ① 奥多摩工業は瑞穂運輸との間で、「トラック輸送に関しては奥多摩工業の全製品を瑞穂運輸が運送する」との包括的、継続的な運送基本契約を締結するとともに、「製品の計量、出荷伝票の発行、検収伝票の回収などの業務を瑞穂運輸に委託する」との出荷業務委託契約も締結している。奥多摩工業の瑞穂運輸に対する運賃は、1トン当たりの品種別・距離別単価（以下、「トン立て距離制」という。）で設定した「運賃基準表」に基づき、両社で輸送コスト、需給関係、相場等を勘案して個別に決定したものを、一カ月単位で全額手形により翌々月6日に支払う。この運賃計算は、奥多摩工業がコンピュータ会社に委託して、車両番号別（後記の手続きでダンプ運転手が瑞穂運輸に登録したもの）、日別で一カ月単位で行っている。
- なお、昭和55年以降、碎石の販売価格が全体的に下落傾向にあること等から、上記「運賃基準表」の単価は同年以降本件審問終結時（62年12月1日）まで改定されておらず、これに基づく個別の運賃の額もほぼ横ばいで推移し、一部引き下げられたものもある。
- ② このような契約の下に、奥多摩工業が瑞穂運輸に対し日々の発注を行う。通常、奥多摩工業の営業担当が顧客から注文を受けた場合、出荷予定表に得意先、納入先、納入品目、納入時間等の条件を記録しておき、その内容を瑞穂運輸の配車事務所にファックスで電送する。緊急の注文の場合には電話連絡によって行うこともある。
- ③ ところで、前記青梅採掘場における碎石の輸送に必要なダンプカーの数は150台程度（年間を通じた1日平均の車両台数）とされている。しかし、瑞穂運輸は、時季により注文の繁閑の差が激しいこと、瑞穂運輸が保有するダンプカー43台のみでは年間を通じて奥多摩工業の碎石を運送することが困難であること等の事情から、同社の運送を前記下請運送業者（オーナー）15社に再委託し、これにより約110台のダンプカーを確保している。この110台のうち約70台は、ダンプ運転手が所有する白ナンバーのダンプカーである。ちなみに、15社の下請運送業者（オーナー）は前記のように全て法人であるが、瑞穂運輸は法人組織の運送業者が信頼できるとして、法人の運送業者にのみ運送を委託し、個人には直接運送を委託していない。
- ④ さらに、瑞穂運輸は例年10月から翌年3月までの繁忙期、上記オーナー数社を通じて、北海道、東北方面からの出稼ぎダンプカー70～90台を確保している。
- (3) 瑞穂運輸とオーナーの関係
- ① 上記のように、瑞穂運輸は奥多摩工業から委託された碎石の運送について、かなりの部分をオーナーに再委託しているのであるが、この再委託契約は口頭で行われ、瑞穂運輸は奥多摩工業から依頼を受けた碎石の運送をオーナーに委託し、オーナーは瑞穂運輸および得意先の指示に従って碎石の運送を行う、という包括的なものである。瑞穂運輸のオーナーに対する運賃は、トン立て距離制による単価×重量で計算し、瑞穂運輸が後記手順で作成した「月別、業者別、車両別運賃明細表」を15社のオーナーに交付した後、この明細表に従って原則として半分現金、半分手形で翌々月8日に支払われる（この運賃は、奥多摩工業が瑞穂運輸に支払った運賃から、2～3%を差し引いた金額である。）。
- ② これらのオーナーは、法人とはいっても、道路運送法上の運送事業者の免許を持っている業者とこれを持たない業者、社長自らダンプカーを運転して運送業務に従事し

ている業者とそうでない業者、従業員を雇用している業者とそうでない業者などがおり、多種多様である。オーナー各社は必ずしも瑞穂運輸の専属下請企業ではない。

3 ダンプ運転手の就労実態

(1) オーナーへの所属

① 前記のように、瑞穂運輸は15社のオーナーとのみ運送委託契約を結び、これらオーナーをコンピュータに登録して業者コードを設定し、このコードを単位として運送業務の管理と運賃計算を行っている。従って、ダンプ運転手が奥多摩工業の販売する碎石の運送業務に従事するためには、いずれかのオーナーに所属しなければならない。これらオーナーには約70名のダンプ運転手が所属しており（各社に1～8名所属）、申立人組合の組合員もこのようなオーナーに所属し、前記出稼ぎ車もいずれかのオーナーに所属している。

② ダンプ運転手はオーナーに所属するにあたり、書面による契約をすることはなく、通常、口頭により仕事の申し込みを行い、オーナーがこれを受諾するというのが実態である。その際、オーナーは具体的な仕事場、仕事開始の時期を指示するとともに、おおよその運賃収入額、自らが徴収する手数料の割合、運賃の支払い時期、燃料等の必要経費の取扱い等の説明を行うが、運賃単価の説明はしない。オーナーによっては、さらに「一応、青梅採掘場に登録した車はよその仕事をしてはいけないことになっています。」とか「日曜日以外は稼働してくれ」などと説明するものもある。

ちなみに、申立人組合所属のダンプ運転手A、M、Hは昭和47年から、Tは51年から、それぞれオーナーに所属し、奥多摩工業青梅採掘場で碎石の運送業務に従事してきたが、そのうちA、Mは途中4～6年間主に別会社の碎石運送業務を行うなどして、奥多摩工業青梅採掘場における碎石運送業務には従事せず、その後、Aは54年から、Mは56年から再び同採掘場で碎石の運送業務に従事するに至ったものである。

③ なお、瑞穂運輸はオーナーに対し「むやみに車を集めて仕事がないと困るから、勝手に増やすな」と指示したり、「事故が起きたときに始末のできるような保険に入っているか十分注意するよう」促している。また、同社は前記のように出稼ぎ車の確保についても、数社のオーナーに依頼しているが、時により同社の担当者がオーナーに同行して、北海道、東北方面へ出向き、業務内容の説明をすることもある。

(2) ダンプ運転手の瑞穂運輸への登録手続き

まず、ダンプ運転手は瑞穂運輸に赴き運転免許証と車検証（車両番号が記載されている。）を提示し、氏名、住所、電話番号を届け出る。そして、奥多摩工業の骨材センター（現瑞穂事業所）で通常装備状態のダンプカーの空車重量を測定し、測定結果が記載された空車票を瑞穂運輸の配車係に提示する。この場合、ダンプカーの積載量を一定にして配車業務を効率的に行うため、瑞穂運輸は使用するダンプカーを10～11トン車と定めている。

これを受けて同配車係は、所属オーナーのコード番号、ダンプカーの車両番号・空車重量を記載した紙をダンプカーの運転席側の窓に貼付すると同時に、前記瑞穂運輸がオーナーに交付する「月別、業者別、車両別運賃明細表」を作成するために、所属オーナーのコード番号別に車両番号を記録する。

ダンプ運転手は以上のような手続きで瑞穂運輸に登録され、青梅採掘場における碎石

等の運送業務に従事することになる。

(3) ダンプ運転手の主な業務内容

- ① 青梅採掘場で採掘して製品化された砕石を東京、神奈川、埼玉、千葉方面の生コンプラント、建設工事現場等に運搬することと同採掘場で採掘した原石を瑞穂ストックヤード（旧瑞穂骨材センター）又は埼玉県入間市の金子ストックヤードに運搬することを主な業務としている。このほか、同採掘場構内で砕石を移動する「横持ち」と称する業務、同構内においてショベルローダーで砕石をダンプカーに積み込む業務があるが、これらの業務には例外的に従事するのみである。
- ② ダンプ運転手は奥多摩工業青梅採掘場以外の仕事に従事することを、奥多摩工業あるいは瑞穂運輸から禁止されているわけではない。

(4) 配車の方法（砕石運送業務のサイクル）

- ① 配車には納入時間の違いにより、「日中積」と「宵積」とがある。「日中積」は納入時間が昼間の場合の配車であり、「宵積」は納入時間が夜中あるいは早朝の場合の配車である（「宵積」は午後4時30分ごろから積み込む。）。
- ② ダンプ運転手は「宵積」の場合を除いて、通常朝6時半前には青梅採掘場に到着し、積み込み開始時刻（6時半）まで待機して瑞穂運輸の配車係から順番に配車を受ける。ダンプ運転手は6時半までに行かなければならないという義務はないが、事実上ほとんど積み込み開始時刻前に到着している。
- ③ 瑞穂運輸の配車係は奥多摩工業からの前記出荷予定表に基づいて運送予定表を作成し、得意先名、納入先名、品名、納入年月日、業者コード、ダンプ運転手の車両番号を記載した3枚一組の「出荷伝票・納品書・受領書」を、配車事務所の窓口でダンプ運転手に渡すとともに、納入時間を指定し、納入先が新規の現場等の場合は地図を渡している。
- ④ 配車を受けた後、ダンプ運転手は指定された製品が積んである積込場へ行って、奥多摩工業の積込係から砕石の積み込みを受け、さらに台貫場へ行き瑞穂運輸の担当者の計量を受ける。同計量担当者はあらかじめ届け出たダンプカーの空車重量を総重量から控除し、正味積載量（納品量）を特定して前記3枚一組の「出荷伝票・納品書・受領書」に記載するとともに、運賃計算用として別途記録する。その際、警察の取締りなどを勘案して自主規制している重量を超えている場合は積み直しを指示する。
- ⑤ そして、「日中積」の場合は直ちに出發し、「宵積」の場合は一旦帰宅もしくはオーナーの車庫に帰庫し、納入時間に間に合うよう深夜あるいは早朝自宅を出發する。瑞穂運輸の配車係は、道路工事等の関係で特定の運行経路を指示する場合のほか、特に運行経路を指示することはない。
- ⑥ 納入先まで砕石を運送したダンプ運転手は、納品書を奥多摩工業の得意先に渡し、受領書に検収印をもらったうえ、青梅採掘場に戻り瑞穂運輸の配車係に受領書を提出する。同配車係は回収した受領書を、前記④で記録したデータとともに奥多摩工業に送付する。そして、瑞穂運輸は奥多摩工業が委託しているコンピュータ会社に運賃計算を依頼して、納品先、運送先、運送量、運送代金等の運送内容を業者別、車両別に1カ月単位で累計した「月別、業者別、車両別運賃明細表」を作成する。

なお、ダンプ運転手は上記受領書以外に業務日報やタコグラフ等を提出する義務は

ない。

- ⑦ 以上が青梅採掘場における碎石運送業務の一サイクルであり、前記(3)の①の原石運搬の場合も同様の方法で行われる。ダンプ運転手はこれを一日に何回か繰り返すことになる。オーナーは以上のような運送業務の遂行に関して、ダンプ運転手に対し直接労務内容を指示することはない。
- ⑧ なお、青梅採掘場構内において、瑞穂運輸の配車係もしくは計量担当がダンプ運転手に対し、「構内出荷案内・構内積込作業心得」、「運転手の皆さんへ」、「協力して下さい」、「警告」、「守ろうルール」等の文書を、随時配付している。これらの文書は、積込作業の手順、騒音防止のための朝6時前のダンプカー入構禁止、構内での空缶・たばこなどの投げ捨て禁止、安全運転の励行、品質管理のための荷台清掃の注意、構内における危険防止の警告等を内容とするものであるが、奥多摩工業名によるもの、瑞穂運輸名によるもの、両社連名によるものがある。
- (5) ダンプ運転手の収入
- ① 青梅採掘場におけるダンプ運転手の1日の運行回数・走行距離は平均約3回・約250kmであり、同様に、1カ月の稼働日数は22～25日（なかには、1カ月の稼働日数が20日に満たない者もいる。）であるが、これらについて特に「ノルマ」が課されているわけではない。
- ② ダンプ運転手に支払われる運賃（前記2の(2)の①と同様、昭和55年以降金額はほぼ横ばいである。）は、トン立て距離制による出来高制で、月の出来高を毎月末日締切翌々月8日に瑞穂運輸がオーナーに支払ったものから、オーナーが手数料（6～8%）・ダンプ運転手を使用した燃料代・修理代・タイヤ代・任意保険料・車検関係費用・車両購入月賦等の経費を差し引いて、稼働月の翌々月10日ごろに現金で支払う。ダンプ運転手は瑞穂運輸がオーナーに交付した前記「車両別運賃明細表」を、稼働月の翌月10日ごろ（運賃支払いの1カ月前）オーナーから交付されるが、この表をみてはじめて運賃額を知る。
- 申立人組合の組合員であるダンプ運転手の収入は、前掲Aの場合、昭和57年の1カ月の平均出来高は784,000円であるが、燃料等の必要経費を差し引いた手取り金額は1カ月158,000円であり、翌58年の月平均手取り金額は301,000円である。同様に、Mの場合は56年月平均436,000円、57年月平均383,000円、58年月平均371,000円である。Hの場合は60年月平均449,000円、61年月平均408,000円であり、これらダンプ運転手の収入はオーナーに雇用されているダンプ運転手と比較すると、車検料に相当する金額分高い程度の収入である。ダンプ運転手は上記金額からさらに税金、健康保険料等を支払っており、この運賃収入により生活を維持していることが認められる。
- ③ ダンプ運転手は1,000万円近いダンプカーを保有しており、燃料代、維持管理費等すべて自ら負担しているが、燃料の購入、車両の修理等の場合、オーナーから瑞穂運輸の関連会社等を紹介されるものの、ガソリンスタンドや修理工場は原則として自由に選択できる。
- (6) 瑞穂運輸に雇用されている運転手の勤務形態
- ① 瑞穂運輸が自ら雇用する運転手の賃金は、基本給、乗務手当等の手当と点数制による出来高給の併用である。点数制は、1時間の平均走行距離28kmを1点とし、1点単

価を400～550円で出来高給を計算するもので、この点数制による出来高給部分が賃金の50%以上になる。ただし、残業手当は支給されない。

- ② 同運転手の運送は「宵積」によるのが常態であるが、瑞穂運輸は運転手に納入時間だけを指示し、出発は指示せず、運転手が朝何時に出発するかは自由である。ただし、業務日報および運行記録表（タコメーター）を提出しなければならない。

4 本件団体交渉拒否の経過

(1) 運賃引下げ措置に対するダンプ運転手の就労拒否

- ① 従来、青梅採掘場から出荷される砕石は、10トン車のダンプカーの場合17～18トン積込んで運送されていた（このような過積載は違反ではあるが、業界ではある程度の過積載は常態となっている。）。ところが、昭和57年8月10日、青梅採掘場の砕石を運送中のダンプカーが積載量違反で神奈川県警に取り調べを受けたことから、瑞穂運輸は神奈川県向けダンプカーの積載量を13トン台に抑えて出荷することとし、翌9月から実施した。
- ② ところで、運賃は前記のように単価×積載量で計算されるため、ダンプ運転手にとってはダンプカーの積載量削減は直接収入減につながる。このような事情から、昭和57年11月8日、瑞穂運輸は「瑞穂会」との会合を開き、(ア)神奈川方面の単価を15%アップする、(イ)東京、埼玉方面の単価を6%ダウンする、(ウ)原石運搬の単価（注：運搬先が特定しているので、単価も定額で定められている。）を30円引き下げることと決定し（以下「A案」という。）、これを10月から実施することとした。しかし、瑞穂運輸は一部オーナーの了解がとれなかったため、同月27日、再び「瑞穂会」と会合を開き、(ア)神奈川方面の単価を15%アップ+30円とする、(イ)東京、埼玉方面の単価は6%ダウンそのまま、(ウ)原石運搬の単価引き下げを10円に止めることを決定し（以下「B案」という。）、これを11月から実施することとした。
- ③ 他方、ダンプ運転手は11月中旬、それぞれ所属のオーナーから、上記「A案」が12月1日から実施される旨聞いて対策を協議し、オーナーに対して、(ア)神奈川方面の単価を25%アップする、(イ)東京、埼玉方面の単価を元に戻す、(ウ)原石運搬の単価を元に戻すことを要求した。しかし、オーナーが「瑞穂運輸と交渉したが上げられないということだった。」と回答したため、ダンプ運転手は12月1日に就労拒否闘争を実施することを決意し、打ち合わせ等の準備をはじめた。この情報を得た奥多摩工業B2常務取締役は、11月30日、夜10時ごろ、ダンプ運転手10数名が会合している場所に赴き、砕石業界の現状、奥多摩工業の厳しい経営状況などを説明し、運送拒否の中止を要請した。
- ④ しかし、12月1日、青梅採掘場において運送業務に従事しているダンプ運転手（申立人組合の組合員を含む車持ちのダンプ運転手）約70名は、東青梅の市民センターで集会を開き、当日午前の運送業務をボイコットした。

ダンプ運転手が青梅採掘場に1名も来なかったことから、瑞穂運輸のB1社長、B3取締役、B4業務部長、奥多摩工業のB2常務およびオーナー10名が集会場所にかけた。そこで、B3取締役が前記「B案」の内容および「瑞穂会」との話し合いの経過を説明するなど、ダンプ運転手と運賃単価に関する話し合いが行われた。その結果、(ア)東京、埼玉方面の単価を元に戻す、(イ)集会参加者に対する制裁は行わない旨

合意し、ダンプ運転手は午後からそれぞれ運送業務に就いた。なお、話し合いの中で、奥多摩工業のB2常務はダンプ運転手に対し「オーナーの方に話をもっていっても解決できない場合は、瑞穂運輸なり奥多摩工業なりに相談に來い、オーナーといっても車に乗っている人もいるし、運賃問題とかいっても酷なことだ」と述べた。

(2) 申立人組合西多摩分会の結成と本件団体交渉拒否

- ① 昭和58年1月9日、ダンプ運転手約50名は申立人組合に加入すると同時に「全日自労建設一般労働組合関東ダンプ協議会西多摩分会」を結成した（ただし、同分会は申立人組合の下部組織であり、独立した組合ではない。）。

組合は同月17日、午前中に奥多摩工業、午後は瑞穂運輸の各本社において、両社に対し、組合結成通知および7項目の要求書を提出するとともに、これに関する団体交渉を申し入れた。要求書記載の7項目は以下のとおりである。

- (i) 昭和57年12月分原石単価は、トン当たり290円払うこと
- (ii) 昭和57年12月分神奈川単価は、トン当たり旧単価×1.15+30円払うこと
- (iii) 略
- (iv) 略
- (v) 出稼ぎダンプについては専属ダンプに影響がでないように扱うこと
- (vi) 手数料の引き下げをできる限り行うこと
- (vii) 組合に対する干渉、妨害を行わないこと

これに対し、当日奥多摩工業のB2常務は「組合をつくるのはあなたたちの自由である。要求内容についてはよくこれから中身を検討させてもらう。」と回答した。

また、瑞穂運輸はB3取締役、B4業務部長、B5総務部次長が対応し、本社会議室で組合の要求事項に関して約1時間半話し合いを行ったが、B3取締役は「我々は皆さんと直接関係がないので、団体交渉はいたしかねる」と述べ「団交とかいわず、各々が直接契約している業者と話し合うようにしたらどうか」「いずれにしても業者を通さないで直接お答えすることはない」などの考え方を表明して、それ以上の話し合いを断った。

- ② 同年3月31日、奥多摩工業の製品を運搬しているトラック数台が、過積載で青梅警察の取り調べを受け、瑞穂運輸も計量の責任を問われた。結局、瑞穂運輸は積載量を15トン以下に自主規制することで、警察の事実上の了解を取りつけ、4月1日、奥多摩工業と瑞穂運輸連名で、青梅採掘場に出入りするトラックの運転手に対し「……警察等の強力な指導により、積込総量25トン以上のトラックは出荷いたしません……」との文書を配付した。

組合は、4月1日以降積載量が15トンに規制されたことに伴い、出来高減を生じ、収入減となり生活に影響するとして、同月9日、オーナー15社に対し運賃単価20%引き上げを要求するとともに団体交渉の開催を申し入れた。同月12日、オーナー15社は、瑞穂運輸と相談した結果組合要求には一切応じられない旨回答した。

そこで、組合は4月15日、上記オーナー15社に提出した要求書と同様の要求書を瑞穂運輸に提出した。ところが、同社のB4業務部長は「そういう話ならばオーナーさんと話せばいいじゃないか」、「運賃については自分のところでも苦しいので上げてもらいたいと思うことは一緒だ」と述べ、これを受け取らなかった。

- ③ 4月20日、組合員以外のダンプ運転手も含め総勢70名が瑞穂運輸に対し要請行動を行ったが、オーナーがこの事態を収拾するため、組合に交渉を申し入れ、交渉の結果、瑞穂運輸が運賃を上げるまでオーナーの手数料を引き下げるとの内容で合意した。

同月27日、オーナーの一社である住石扶桑工業株式会社通運事業部東京営業所B6所長の申し入れで、瑞穂運輸B4業務部長、B6所長、オーナーの一社である有限会社野村商事のB7社長と組合との話し合いが行われ、組合が積載量の増量、運賃単価の増額等を要請したのに対し、B4業務部長は「単価は上げられない。3カ月くらい鎮静期間をおいたらどうか。あんたたちもそんなこと言うんならば、余り嫌がらせはしないようにしたらどうよ。そうすればこっちも考えられるけどもね。今のような状態じゃこっちだって考えられないじゃないか」などと答えた。

- ④ その後、5月28日、B6所長からの申し入れにより、瑞穂運輸B3取締役、B6所長、A2分会委員長の3名が福生市内の小料理屋に集まり、積載量、4月・5月の出来高減少分の補償、原石単価、配車差別の問題等について話し合いを行ったが結論がでなかった。

次いで、翌29日夜11時ごろから、A2分会委員長宅で瑞穂運輸B3取締役、B4業務部長、B6所長と組合側A2分会委員長外執行委員6名とで話し合いが行われ、(ア)白線水平積まで積み荷を戻す、(イ)4月・5月の出来高減少分の補償を行う、金額については組合とオーナーとで後日話し合って決定する、(ウ)原石単価は4月からトン当たり300円にしているのでこれを維持する、(エ)配車差別はしない、以上4項目について合意した。

同月31日、この合意に基づきオーナーと組合は4月・5月の減収分についての補償金額の交渉を行い、(ア)補償額は1カ月25,000円とし、計50,000円とする、(イ)支払い方法は6月の給料日(運賃支払日)に支払う、旨合意した。

- ⑤ 瑞穂運輸とオーナーは上記4項目の合意事項のうち、原石単価トン当たり300円を維持したのみで、他の3項目については何ら実施しなかった。このため組合は7月4日瑞穂運輸とオーナーに対し3項目の合意事項の実施を求めるとともに団交を申し入れた。

しかし、同月6日、瑞穂運輸は組合員との間に雇用関係がないから団交の当事者ではなく、なお4項目については合意していないとして団交を拒否した。また、各オーナーは何らの回答も行わず、団交にも出席しなかった。

- ⑥ 7月11日、組合は瑞穂運輸とオーナーに対し、再び合意事項の実施を求めて団交を申し入れるとともに、奥多摩工業に対しても同様の団交を申し入れた。しかし、同月12日、奥多摩工業、瑞穂運輸とも「団交に応ずる義務がない」旨回答し、申し入れに応じなかった。

同月14日、東京都立川労政事務所において、同事務所職員立ち会いの下で、前記4項目について組合とオーナー11社の交渉が行われ、(ア)各オーナーは昭和58年4月・5月の出来高減少に伴う補償分として50,000円を遅くとも58年8月15日までに支払う、(イ)白線水平積など3項目については関係会社もまじえて引き続き協議する、旨の協定書を締結した(但し、オーナーのうち1社は途中退席し、2社は調印を拒否した。)

- ⑦ 7月19日、組合は奥多摩工業、瑞穂運輸およびオーナーに対し、(ア)交渉ルールの確

立、(イ) 4項目合意の実施を議題とする団交を申し入れた。これに対し、奥多摩工業は翌20日「団交の申し入れにつきましては、当社はその義務がなく、応諾いたしかねます。」と通告し、瑞穂運輸もまた同日「当社と雇用契約のある労働者の問題ではないので、団体交渉には応ずることはできません。」と通告し、いずれも組合の申し入れを拒否した。しかし、オーナー7社は同月21日団交に応じ、(ア) 3項目についてはオーナーでは回答できない、組合の申し入れは瑞穂運輸に伝える、(イ) 交渉窓口は作れないので組合がその都度各オーナーに申し入れてもらいたい、との考え方を組合に示した。

⑧ 組合は7月19日、当委員会に、奥多摩工業および瑞穂運輸を被申請人として、団交促進のあっせんを申請したが両社とも組合に加入している組合員とは雇用関係がないことを理由にこれを拒否した。

⑨ 8月14日、組合は、例年出稼ぎダンプが多すぎて、専属ダンプが十分稼働できず、手取り賃金に大きな影響が出ているので、今年度は専属ダンプ優先の要求を貫くとして、奥多摩工業、瑞穂運輸およびオーナーに対し、(ア) 出稼車による増車は組合と事前に協議すること、(イ) 配車は専属ダンプ労働者優先を原則とし、十分に稼働できるよう配慮すること、(ウ) 出稼車の台数は極力おさえること、との「要求書および団体交渉申し入れの通知」と題する文書を提出した。

しかし、奥多摩工業、瑞穂運輸とも、組合員とは「使用関係」になく、要求事項も組合と交渉すべき事項ではないとして、団交申し入れを拒否した。また、オーナーは組合の団交申し入れを拒否しなかったが、組合の指定した団交期日には出席しなかった。

⑩ 以上のような経緯で組合は58年9月14日本件を申し立てたのであるが、申立後も、組合は奥多摩工業、瑞穂運輸、オーナーに対し、出稼ぎダンプ車の制限、配車差別、運賃単価引き上げ等を求め団交を申し入れている。

これに対し、奥多摩工業、瑞穂運輸はこれまでと同様の理由で団交を拒否しているが、オーナーの中には一部団交に応じているものも存在する。

第2 判 断

1 当事者の主張

(1) 申立人の主張

① 奥多摩工業は同社の一運輸部門である瑞穂運輸を通して、瑞穂運輸は直接的に、それぞれ碎石の販売・運送業務に必要不可欠な運送手段としてダンプ運転手を事業組織に組み入れるとともに、ダンプ運転手に対して一般的指揮を行っており、また、瑞穂運輸からオーナーを通じてダンプ運転手に支払われる運賃は、碎石運送業務という労務提供それ自体の対価であるから、奥多摩工業および瑞穂運輸は、少なくともダンプ運転手の労働関係上の諸利益に実質的影響力ないし支配力を及ぼしうる地位にあり、使用者に該当することは明らかである。

もっとも、本件においてダンプ運転手はダンプカーという生産手段を保有しているように見える。しかし、そのダンプカーはダンプ運転手が行う碎石の運送業務という労務提供と一体化しており、自己の労働力と結びつかなければ労務提供に生かされないという関係でいわゆる事業用生産手段とは認め難く、しかもダンプ運転手が支出する燃料等の必要経費は、ダンプカーを保有して碎石の運送業務に従事する以上必然的

に支出を迫られるものであるから、ダンプ運転手は自己の計算と責任において運送事業を営んでいるものとはいえず、労働組合法上の労働者であることは明白である。

なお、瑞穂運輸とオーナーとの契約は労務供給契約にすぎず、オーナーは運賃の支払い窓口にすぎないから、ダンプ運転手の労働関係上の諸利益に実質的影響力ないし支配力を及ぼしうる地位にない。

- ② したがって、奥多摩工業および瑞穂運輸両社が申立人組合所属のダンプ運転手との関係で使用者の地位にあること、また、要求事項が経営専権事項などというものでないことが明らかである以上、被申立人両社が申立人組合の申し入れた団体交渉を拒否していることは明白な不当労働行為である。

(2) 被申立人奥多摩工業の主張

- ① 団体交渉義務を負担する使用者とは、原則として当該労働者と雇用契約関係または実質的にこれと同視しうる関係にあること、当該労働者に対し包括的であれ、直接的・現実的に労務指示している関係にあること、さらに当該労働者の労務の提供それ自体の対価ないしは対価とみられるものを当該労働者に対し直接的に支払っているものであることを要するところ、奥多摩工業は申立人組合所属のダンプ運転手に対し、いずれの点からみてもこれに該当しないものであるから、使用者とされるべきものでないことは明らかである。

- ② また、奥多摩工業はトラック等の運送手段を保有せず、運送業務を瑞穂運輸に全量委託し、自社においては運送業務を一切行っていない。しかるに、申立人組合が申立書において求めている交渉事項（i. 積載量の問題、ii. 配車差別、iii. 出稼ぎダンプ問題）は、全て奥多摩工業が何ら行っていない運送業務に関するものであり、奥多摩工業としては何ら処分決定しうる事項ではないのである。しかも、運送業務を委託している瑞穂運輸は別個独立の法人として積極的に事業を展開するとともに、業務運営、従業員の採用、労務管理等も独自に行っているのであるから、奥多摩工業が瑞穂運輸と一体性を有し、これを支配しているなどということも一切ない。したがって、奥多摩工業が申立人組合の要求する団体交渉に応じなければならない義務はなく、本件申立てが却下されるべきことは明らかである。

(3) 被申立人瑞穂運輸の主張

- ① 申立人組合所属のダンプ運転手は、自ら高価なダンプカーを購入してその車体に販売業者である旨の商号を表示し、個々のオーナーと運送契約を締結した上で碎石運送業務に従事しているのである。そこで得る収入は契約履行の結果受け取る報酬であって、労務提供の対価としての賃金ではない。また、自ら石油業者、修理業者を選んで取引し、自らの計算で支払いと経費計算を行い、税務申告も自ら事業者として行っている。さらに、勤務時間は全く自由であり、時間管理も受けていないのであるから、申立人組合所属のダンプ運転手は独立事業者とみるべきであって、労働者でないことは明らかである。

- ② 瑞穂運輸はオーナーと運送契約を締結しており、ダンプ運転手とは直接の契約関係にないのみならず、ダンプ運転手に対し、出社時間、仕事時間等の時間管理は一切行っておらず、場所的拘束も一切行っていない。無論、ダンプ運転手を瑞穂運輸の会社組織に組み入れるとか編入している事実もないから、瑞穂運輸がダンプ運転手の使用

者という立場にないことは明らかである。

なお、配車の際、瑞穂運輸がダンプ運転手に対し納品先等を指定するが、これは運送契約に通常伴う「荷送人」の指図であり、指揮命令などというものでないことは明らかである。

- ③ 瑞穂運輸はダンプ運転手と直接契約関係にないから、運送代金をダンプ運転手に直接支払うことはなく、オーナーがダンプ運転手に支払う運送代金の内容についても全く関与するところではない。したがって、この点からもダンプ運転手は瑞穂運輸と雇用関係またはそれに準ずる法律関係にないことは明らかである。

もっとも、瑞穂運輸はオーナーに運賃明細表を交付しているが、これはオーナーに対する運送代金計算のため必要なものであり、個々の運転手に直接交付するものではない。ただ、オーナーがダンプ運転手に対し、運送代金を支払う場合の計算上の納得性のためこれを交付している場合があるが、これらはオーナーの経営の内部事情であり、瑞穂運輸の関与するところではない。

- ④ 申立人組合が本件申立書で求めている団交事項第1項・積載量の問題は、警察等取締当局から規制を受けて実施しているものであり、瑞穂運輸が自由に決められるものではなく、同第2項・配車差別については、差別の事実がないのみならず、配車はオーナーへの委託と運送業務の履行確保のため行っているもので、話し合いで決める筋合いのものではない。さらに、同第3項・出稼ダンプ問題は、オーナーが自らの責任で募集しこれと契約しているもので、瑞穂運輸はこの問題で話し合いすべき立場にはないのである。

以上、申立人組合に所属するダンプ運転手は労働者とはいえないこと、瑞穂運輸はダンプ運転手の使用者ではなく、雇用関係またはそれに準ずる関係にもないこと、本件いずれの団交事項も団交義務のないことが明らかであるから、瑞穂運輸は申立人組合の要求する団体交渉を拒否する正当な事由があるものである。

2 当委員会の判断

(1) 申立人組合に所属するダンプ運転手の労働者性について

オーナーからダンプ運転手に支払われる運賃は出来高制であるが、本件においては以下のような事情が認められる。

すなわち、(ア)ダンプ運転手は瑞穂運輸がオーナーに交付した「車両別運賃明細表」を、さらにオーナーから交付されてはじめて運賃単価と運賃総額を知るものであり、瑞穂運輸とオーナー間の運送委託関係において瑞穂運輸が實際上決定した運賃単価（この金額は昭和55年以降、引き上げられていない。）を受け入れざるを得ない立場に置かれているとみられること（第1の3の(5)の②）、(イ)ダンプ運転手は月平均22～25日程度、ほぼ専属的に青梅採掘場の運送業務に従事し、その運賃収入により生活を維持していること（第1の3の(5)の①②）、(ウ)運賃から燃料費などのダンプ稼働に必要な経費を控除した後の金額は、オーナーに雇用されている他のダンプ運転手の賞与を含めた賃金とほぼ同水準であることが認められる（第1の3の(5)の②）。

これに加えて、燃料等の経費はダンプカーを保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収入を高めるべく調節することはほとんど不可能とみられることを併せ考えれば、ダンプ運転手に支払われる運賃は、碎石の運送業務に従事するとい

う労務提供それ自体の対価に労務提供に必要な経費を加えたものとみるのが相当である。

なお、本件の実態からすれば、ダンプ運転手が所有するダンプカーは、事業経営のための生産手段とはみられず、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。

そうとすれば、ダンプ運転手は労働組合法第3条にいう「賃金、給料その他これに準ずる収入によって生活する」労働者にあたりと解すべきであり、この点に関する被申立人瑞穂運輸の主張は採用しがたい。

(2) 瑞穂運輸および奥多摩工業の使用者性について

① オーナーとダンプ運転手の関係

前記のように、オーナーはダンプ運転手の労務提供過程における指揮を瑞穂運輸に委ね（第1の3の(4)）、運賃単価の決定、出来高の計算についても瑞穂運輸との運送委託関係のなかで、同社の決定、計算に従っている（第1の3の(4)の⑥、同(5)の②）。しかし、青梅採掘場でダンプ運転手が碎石の運送業務に従事するには、必ずいずれかのオーナーに所属しなければならず（第1の3の(1)の①）、またオーナーはダンプ運転手所属の際、具体的仕事場、仕事開始の時期を指示する一方、おおよその運賃収入額、運賃の支払い時期、オーナーの徴収する手数料の割合など、ダンプ運転手の労働に関する基本的条件を説明していることが認められ（第1の3の(1)の②）、しかも、オーナーはダンプ運転手への運賃支払いの際、所属ダンプ運転手が使用した燃料代・修理代・任意保険料・車検関係費用・車両購入月賦等の経費を差し引く等の便宜をはかるなどしており（第1の3の(5)の②）。他方、申立人組合の申し入れた団体交渉にも何回か応じ、手数料の引き下げに合意したり、出来高減少に伴う補償に関して組合と協定を締結したりしている（第1の4の(2)の③④⑥）。

以上のような事実からすると、オーナーは単なる「運賃支払い窓口」とはいえず、ダンプ運転手との間に労働契約に準ずる関係があるとみられるのである。したがって、オーナーはダンプ運転手との関係において労働組合法第7条第2号にいう使用者にあたりと解するのが相当である。

② 瑞穂運輸とダンプ運転手の関係

瑞穂運輸が青梅採掘場における碎石運送に必要なダンプカーを150台とみていること、このうちダンプ運転手所有のダンプカー約70台が約47%を占めていること（第1の2の(2)の③）からすれば、ダンプ運転手が、年間を通じて瑞穂運輸の運送事業に必要な輸送手段として、同社の事業組織に組み入れられ、同社の事業遂行に不可欠な労働力となっていることは明らかである。そして、青梅採掘場におけるダンプ運転手の就労実態をみると、同採掘場の碎石運送業務に従事するには瑞穂運輸への登録が要件とされ（第1の3の(2)）、「日中積」か「宵積」かの区別、運送先・納入時間の指示および積載量の決定は瑞穂運輸が行っており（第1の3の(4)）、ダンプ運転手には労務内容について選択の余地がないことからすれば、瑞穂運輸はダンプ運転手の労務提供に対し、具体的な指揮命令の権限を有しているものと認められる。

また、神奈川方面単価引き上げと東京・埼玉方面単価引き下げ等の決定経過にみられるように、ダンプ運転手に支払われる運賃の単価の増減は、瑞穂運輸が実際上一方的に決定し（第1の4の(1)の②）、出来高の計算も同社が行っている（第1の3の(4)の⑥）。さらに、申立人組合西多摩分会結成後のオーナーと組合との交渉過程において

も、ダンプ運転手に対する配車、ダンプカーの積載量および運賃単価については、オーナーも瑞穂運輸の指示を仰いでいることが認められる（第1の4の(2)の②⑦）。

以上のように、瑞穂運輸とダンプ運転手との間には直接の契約関係はないが、実質上密接な関係があり、とりわけ配車業務および運賃単価の内容は、同社を抜きにしては到底決定できないのである。このような実態からすると、少なくとも上記内容の事項に関する限り、瑞穂運輸は本件ダンプ運転手との関係において、その労働条件に対し実質的かつ具体的な支配力を有する者として、労働組合法第7条第2号にいう使用者に当たると解するのが相当である。

③ 奥多摩工業とダンプ運転手の関係

奥多摩工業が瑞穂運輸の株式の100%を保有していること、同社の役員が瑞穂運輸の役員を兼任していること、瑞穂運輸の年商の約80%が奥多摩工業からの収入であること（第1の1の(3)）、そして、奥多摩工業が青梅採掘場の砕石を含む同社製品の運送を、瑞穂運輸に全量委託していることからすれば（第1の2の(1)の②）。両社間の緊密な関係が窺われる。

しかし、疎明の範囲内では、奥多摩工業は瑞穂運輸との運送委託契約および出荷業務委託契約に基づき、これを履践するため瑞穂運輸に対し日々出荷予定を指示するとともに、両社間で個別に決定した運賃を支払うに止まっているとみられ、しかも瑞穂運輸は奥多摩工業以外の企業とも取引するなど、独自の営業活動を行っており、他方、奥多摩工業が瑞穂運輸の労務内容に関与しているとも認められないから、瑞穂運輸が奥多摩工業の一運輸部門にすぎないという申立人組合の主張は採用しがたい。

また、運賃問題に関して奥多摩工業のB2常務が、就労を拒否して集会を開いているダンプ運転手に対し、オーナーで「解決できない場合は瑞穂運輸なり奥多摩工業」に相談に来いと述べたことも（第1の4の(1)の④）、その前日の運送拒否中止要請と併せ考えると、砕石の輸送に重大な関心を持たざるを得ない荷主の立場からの発言とみるのが相当である。

なお、青梅採掘場構内において、奥多摩工業名もしくは瑞穂運輸との連名による文書が配付されているが、これら文書はいずれも、同構内の施設管理者ないしは砕石出荷業務の委託者として、同構内における危険防止、製品の品質管理、近隣への騒音対策等のために配付されたものと認められ、これをもって、ダンプ運転手に対する指揮命令が行われているとみることはできない。

以上のとおりであるから、奥多摩工業はダンプ運転手との関係において、労働組合法第7条第2号にいう使用者には当たらず、申立人組合の主張は採用できない。

(3) 本件団体交渉拒否と不当労働行為の成否

- ① 瑞穂運輸は申立人組合の団体交渉申し入れに対し「ダンプ運転手と雇用関係にない」との理由でこれを拒否しているが、前記(2)で判断したとおり、同社はダンプ運転手の使用者に該当するのであるから、団体交渉申し入れを拒否しているのは正当でない。
- ② また、同社は申立人組合が申立書で求めている事項はいずれも交渉事項にならないとも主張する（第2の1の(3)の④）。しかし、いずれの事項も同社が奥多摩工業から具体的に委託されている運送業務に係わる事項であり、同社が決定できないとか、話し合う立場にない問題とはいえないから、同社がダンプ運転手の使用者に該当する以

上、申立人組合の団体交渉申し入れを拒否しているのは正当でない。

- ③ 奥多摩工業はダンプ運転手との関係で労働組合法第7条第2号にいう使用者に該当しないのであるから、申立人組合の団体交渉申し入れを拒否しても不当労働行為に該当しない。

(4) 救済方法について

本件団体交渉拒否の経緯、瑞穂運輸による交渉拒否の理由および申立人組合の掲げる団体交渉要求事項の内容を勘案すれば、本件救済としては、被申立人瑞穂運輸は配車および運賃単価に係わる事項について団体交渉を拒否してはならないとすることで、十分救済の実があがると考えられるので、瑞穂運輸に対して主文のように命じる。

なお、申立人はポストノーティスを求めているが、本件の救済としては文書交付をもって足りると考える。

第3 法律上の根拠

以上の次第であるから、被申立人瑞穂運輸が申立人組合の申し入れた団体交渉を前記のような理由で拒否したことは、労働組合法第7条第2号に該当するが、被申立人奥多摩工業が団体交渉に応じなかったことは不当労働行為に該当しない。

よって、労働組合法第27条およ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。

昭和63年5月24日

東京都地方労働委員会
会長 古 山 宏