

## 命 令 書

再審査申立人 シマダヤ株式会社

再審査被申立人 東京西部一般労働組合

上記当事者間の中労委平成15年(不再)第36号事件(初審東京地労委平成10年(不)第83号事件)について、当委員会は、平成16年12月15日第1418回公益委員会議において、会長公益委員山口浩一郎、公益委員菅野和夫、同荒井史男、同渡辺章、同曾田多賀、同林紀子、同佐藤英善、同椎谷正、同岡部喜代子、同山川隆一、同尾木雄、同野崎薫子出席し、合議の上、次のとおり命令する。

### 主 文

- 1 初審命令主文を次のとおり変更する。

再審査申立人は、再審査被申立人に対し、本命令受領後速やかに、下記の文書を手交するとともに、縦1メートル、横1.5メートルの白紙に下記の内容を明瞭に記載し、シマダヤ運輸株式会社の従業員の見やすい場所に、10日間掲示しなければならない。

### 記

平成 年 月 日

東京西部一般労働組合  
執行委員長 X 1 殿

シマダヤ株式会社  
代表取締役 Y 1 ㊟

当社が、貴組合から申入れのあった、平成10年12月実施の運賃引下げに伴うシマダヤ運輸株式会社従業員である貴組合員の労働条件の変更に関する団体交渉に、シマダヤ運輸株式会社とは別法人である等として応じなかったことは、中央労働委員会によって、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と認定されましたので、このことを当社は誠実に受け止めるものです。

(注:年月日は手交又は掲示した日を記入すること。)

- 2 その余の本件再審査申立てを棄却する。

### 理 由

#### 第1 事案の概要

- 1 本件は、親会社の使用者該当性が争点となった事件である。  
すなわち、シマダヤ株式会社(以下「シマダヤ」という。)が、その子会社であるシマダヤ運輸株式会社(以下「シマダヤ運輸」と

いう。)の従業員が加入した東京西部一般労働組合(以下「組合」という。)から申入れのあった労働条件の変更等を議題とする団体交渉に、使用者には当たらないとして応じなかったところ、組合は、このことが不当労働行為であるとして、平成10年11月6日、団体交渉応諾を求めて、東京地労委に救済を申し立てたものである。

- 2 平成15年7月8日、東京地労委はシマダヤに対し、シマダヤが運賃を引き下げたことによって生じたシマダヤ運輸従業員である組合員の労働条件の変更に関する団体交渉に誠意をもって応じること及び履行報告を命じたところ、シマダヤはこれを不服として、同年7月18日、再審査を申し立てた。

## 第2 再審査申立人の主張

### 1 シマダヤの使用者該当性について

- (1) 初審命令は、①シマダヤ運輸は資本的、組織的、人的側面のいずれからしてもシマダヤの子会社であるとした上で、②シマダヤにはシマダヤ運輸以外に運送を担当する部門がないこと、③シマダヤ運輸の荷主はシマダヤ以外にはないこと、④シマダヤ運輸はシマダヤから事務所や備品等の便宜供与等の優遇措置を受けていることを理由に、シマダヤ運輸は実質的にシマダヤの内部組織に過ぎないと判断する。

しかしながら、シマダヤ運輸は、確かに、シマダヤが100%出資している子会社であってシマダヤ出身者が代表取締役を務めてはいるが、シマダヤグループの中の独立した別法人である。

また、シマダヤ運輸は、シマダヤの商品以外にも運送することが可能であり、シマダヤがそのことを規制したことは全くない。シマダヤ運輸がシマダヤの商品運送のみに依存せざるを得ないのは、一人一車輜体制がネックとなってコスト高となり、企業としての競争力がなくなっているからであり、そもそもシマダヤ運輸自体の問題である。

そして、シマダヤ運輸は、事務所や備品等の使用に当たりシマダヤに適正な賃料等を支払っており、シマダヤから優遇措置を受けているわけではない。

さらに、シマダヤ運輸は、発足以来、シマダヤ運輸従業員の労働条件を独自に決定してきており、組合員の賃金体系や就労体制等の労働条件の変更は、運賃の改定が問題なのではなく、シマダヤ運輸と組合との交渉によって決まるものである。

以上のことから、シマダヤ運輸こそが本件の使用者なのである。シマダヤによる運賃引下げがシマダヤ運輸従業員の賃金引下げの直接の契機であるとの初審命令の判断は、経営の自助努力を否定し市場経済制度に真っ向から対立するものである。

ちなみに、シマダヤ運輸のY2社長は、平成10年9月の第1回団体交渉においてシマダヤ運輸の競争力強化対策を提案し、その必要性についてその後何度も団体交渉において誠意をもって説明した。にもかかわらず、組合は、現行の一人一車輛体制の維持を主張する一方、運転手の給料の引下げに反対するなど、この提案に理解を示さなかった。組合のこうした考えでは、コスト高の結果、企業競争力が弱まって売上げが減少し、シマダヤ運輸の仕事量も減少するという危機的状況に陥ることは明らかである。また初審命令は、Y2社長が就任後わずか11日でこの競争力強化対策を提案したことに関し、シマダヤが従前からシマダヤ運輸の賃金体系上の問題点まで掌握していたことの証左であると判断する。しかしながら、当時、Y3社長の自殺直後という緊迫した状況の中で、Y2社長は、シマダヤ運輸発足当初から在籍するY4部長から相談やアドバイスを受けた上で、シマダヤ運輸社長として責任を持って提案したものであり、かかる判断は、シマダヤ運輸としての努力を無視し緊急時の実情を無視した非常識な判断である。

さらに、シマダヤ運輸は、同11年8月、東京地労委の要請に従って組合と団体交渉を行った結果、組合員と非組合員の配送コースを分け、組合員は従来どおりの一人一車輛体制とするが、非組合員は1台の車輛を複数の運転士が使用して就労することで1台当たりの稼働効率を上げることを提案し組合と合意に達した。この経営健全化策は、シマダヤ運輸が独自に判断して組合に提案し、合意に達した結果実践したものであり、シマダヤ運輸が問題解決の当事者として十分に当事者能力がある証左である。初審命令は、かかる事実を一顧だにせず、そのため不当な結論に達している。

- (2) 現在、物流には、顧客ニーズの変化や量販店を中心とする流通改革を受けて、多品種、少量、多頻度配送、受注から納品までジャスト・イン・タイムで行うことが要請されている。この要請に応えるための新たな物流体制の構築は、本件が発生する以前から検討してきた経営の根幹に関わる最重要課題であった。そしてシマダヤは、シマダヤ物流センターの賃貸借契約が平成14年5月末日をもって満期となることを契機として、同年6月、庫内業務及び輸配送業務を物流専門業者である株式会社日立物流(以下「日立物流」という。)に委託し、シマダヤ物流センターの機能を日立物流武蔵物流センターに移転することにより、顧客ニーズに的確に対応する物流体制の強化と効率化を図ったのである。

この結果、シマダヤ運輸はシマダヤとではなく日立物流と輸

配送業務の委託契約を結ぶこととなった。そして、シマダヤと日立物流との間には資本関係はなく、また、指示・命令関係もないのであり、いかなる業者を利用するか、どのような契約にするかは日立物流が独自に判断するものであって、シマダヤが日立物流に強制できるものではない。

したがって、本件発生当時、仮にシマダヤが使用者に該当していたとしても、その後、日立物流に業務委託したことにより使用者には既に該当しなくなっている。かかる状況においてシマダヤに団体交渉応諾を命じることは、救済の利益を欠く不法・不当なものである。

## 2 本件団体交渉について

本件発生当時、経済全体がデフレ不況に入り深刻化する中で、シマダヤは、原材料、商品仕入れ、生産体制等の見直しによるコスト削減、要員の適正化等を進めてきた。その一環として、運賃を世間相場並みに改定することをシマダヤ運輸に申し入れ、平成10年12月から実施したものである。

初審命令は、「被申立人会社が平成10年12月から運賃を引き下げたことによって生じた申立外シマダヤ運輸株式会社従業員である組合員の労働条件の変更に関する団体交渉に誠意をもって応じなければならない。」とする。しかしながら、運賃の改定は、商取引上通常に行われる経済行為として経営の専権事項であって、団体交渉事項ではない。そもそも運賃は市場原理で変化するものであり、運賃の改定を団体交渉事項とすることは、営利法人たるシマダヤに不可能を強いることになる。この点でも、初審命令は違法である。

## 第3 当委員会の認定した事実

当委員会の認定した事実は、本件初審命令理由の第2「認定した事実」のうち、その一部を次のとおり改めるほかは、当該認定した事実と同一であるので、これを引用する。この場合において、当該引用する部分中、「被申立人」を「再審査申立人」と、「申立人」を「再審査被申立人」と、「本件申立」及び「本件申立て」を「本件初審申立て」と、「当委員会」を「東京地労委」と、それぞれ読み替えるものとする。

### 1 2の(1)中「シマダヤは、」から「商号を変更した。」までを次のとおり改める。

「シマダヤは、従来、各営業所ごとに商品の製造と得意先への納入を行ってきた。しかし、工場での生産方式を主としたことから、業務量の拡大に伴って輸配送業務の集中化の必要性が高まり、昭和56年7月、既存の運送会社を買収してシマダヤ運輸有限会社に商号を変更した上、同社は、工場で製造したシマダヤの商品を配

送センターから関東各地の支店等に輸配送する業務を主として行っていた。」

2 2の(2)の⑤中「シマダヤを唯一の荷主とせざるを得ない立場にあり、シマダヤの製品のみを東京都昭島市のシマダヤ物流センターから関東各地の支店等へ配送する業務のみを」を「シマダヤを唯一の荷主とし、シマダヤの商品のみを東京都昭島市所在のシマダヤ物流センター(下記8のとおり、14年6月からシマダヤ物流センターの機能は東京都武蔵村山市の日立物流武蔵物流センターに移転)から関東各地の支店等へ輸配送する業務を主として行うほか、工場からシマダヤ物流センターへのシマダヤの商品の輸配送業務も一部」に改める。

3 2の(2)の⑥を次のとおり改める。

「シマダヤ運輸は、下記8のとおり、シマダヤ物流センターの機能が日立物流武蔵物流センターに移転するまでは、シマダヤ物流センター建屋内の1階を運転士の控室として使用し、3階の事務所をシマダヤと共同して使用していた。そして、シマダヤ運輸の事務スペースは、シマダヤ物流センター長の席に近い一画にあり、シマダヤ運輸の社長、業務部長及び事務職員の3名が勤務しており、シマダヤ運輸独自の電話が設置されていたものの、シマダヤ物流センターの内線電話も設置されており、複写機は共同して使用していた。」

4 3の(1)の冒頭に「シマダヤ運輸有限会社発足前、シマダヤの商品の輸配送は車輛持込みの運転士らによってなされていたところ、昭和56年7月にシマダヤ運輸有限会社が発足して、上記運転士らは、そのままシマダヤ運輸有限会社に移籍する形で、同社の社員となった。シマダヤ運輸は、白ナンバーを青ナンバーにする関係上、持込み車輛を運転士らの個人名義からシマダヤ運輸名義に変更した。このような事実上の車輛持込み方式としたのは、その方が運転士が車輛を大切に取り扱い、事故を起こさないよう安全運転を心がけるであろうことから、トータルとして経費が安くなるとの当時のシマダヤの社長の方針に基づくものであった。その後、平成4年からシマダヤ運輸の車輛はリース契約に変更され、」を加え、末尾に次のとおり加える。

「シマダヤ運輸の運転士らは、作業の負担を軽減するため、割り当てられたリース車輛に自らの負担で荷物を地面の高さから車台の高さまで自動的に持ち上げる装置(通称、パワーゲート。設置費用は百数十万円。)を取り付けたり、荷物の積み下ろしを容易にするために横扉式に改造するなど、さまざまな工夫を施していた。

なお、シマダヤ運輸有限会社の発足時、運賃は個建て方式(輸配送した商品の個数当たりの運賃)であったが、同2年12月には、過

積載防止や労働時間短縮の観点から車建て方式(車輛別・運行コース別の運賃)に変更された。」

- 5 3の(2)の③中「具体例として1例を示せば、上記」を「具体例として平成10年4月度の会社の資料でみると、次のとおりである。すなわち、ある運転士の売上げは1,040,419円(A)、「本部負担金」は187,275円(a)、「車代」は132,000円(b)、「納付金」は30,000円(c)、「経費引当金」は172,786円(d)であり、(A)から」に、「保険料等」を「社会保険料の本人負担分等」に改める。
- 6 4の(1)中「労働時間が延長され、燃料費等が増加し、運転士の労働条件は実質的に引き下げられた。」を「各運転士の労働時間が長くなるとともに、各運転士が負担していた燃料費等が増加した。」に改める。
- 7 4の(2)中「しかし、後記5(1)のとおり、」以下を削る。
- 8 5の(2)中「発表した。」を「提案した。」に改める。
- 9 5の(3)の②中「組合に」から「否定できない立場にあった」までを削る。
- 10 5の(3)の③のア中「この提案についてシマダヤ運輸は、」から「これに対し組合は、」までを次のとおり改める。

「この提案に際し、シマダヤ運輸は、一人一車輛体制は車輛の回転率が悪く、運賃収入に対する固定費(リース料、保険料等)の比率が高いことから、コスト高となり競争力を低下させる原因となっていることを説明した。さらに、シマダヤの申入れに伴い仕事の一部が減ること、他社の見積額を当てはめると一人一車輛体制では大幅な賃金の低下を招くこととなるが、シマダヤ運輸の提案によればかなり緩和されるとして、前記3(2)③認定の運転士の賃金算定方法に従って、一人一車輛体制で新運賃により賃金を算定すると平均で約295,000円になるところ、シマダヤ運輸の提案では約443,000円になるとの予測を具体的な数値を示して説明した。

これに対し組合は、この提案では、これまで運転士らが自らリース料を負担し、また改造を加えてきた車輛が時価(数十万円)で買い取られることとなりとても受け入れられないとして、」
- 11 5の(5)の①中「同要請書には、」の次に「」を加え、「」を「『」に、「」を「』」に改め、「不当労働行為救済申立てを行う」の次に「」を加える。
- 12 5の(5)の②中「とも述べ、シマダヤ運輸における労使関係の実情を相当程度認識しているようであった。」を「と述べた。」に改める。
- 13 5の(6)中、「しかし、2月9日に至り、シマダヤ運輸は、」を「その後シマダヤ運輸は、組合に対し、労働条件の改定を議題とする団体交渉を1月19日、同月29日及び2月9日に開催するよう申し入れ

たが、団体交渉は開催されなかったので、2月9日に至り、」に改める。

14 7の(3)中、「第1.2のとおり」を「シマダヤは、組合が申し入れた①平成10年4月以降の業務委託料の廃止、②運賃の改定、③これらに伴うシマダヤ運輸の従業員の待遇(賃金・労働時間・トラックの社有制度)の変更に関する団体交渉を拒否してはならない」とに改める。

15 7の次に8として次のとおり加える。

「8 日立物流への業務委託

(1) 昭和62年に開設されたシマダヤ物流センターの賃貸借契約が平成14年5月末日をもって満期となることから、シマダヤは、同10年4月頃から新物流センターについて検討を開始した。そして、物流の増加に伴いシマダヤ物流センターが手狭となっていたこと、単独小売店の減少、量販店やコンビニエンスストアの増加に伴い多品種、少量、多頻度配送を求められるとともに、温度管理を更に徹底する必要に迫られていたことのほか、莫大な投資が必要となる自社建設でなく、土地及び建物とも賃貸借契約とすること等を含めて検討した結果、物流業者数社に提案を求めていたところ、同12年4月、日立物流より、3PL(サード・パーティ・ロジスティクス)との提案があった。その内容は、①同14年6月までに日立物流が物流センターを建設する、②賃料は契約期間内固定とする、③物流業務はアウトソーシングするというものであり、基本的にシマダヤの行ってきた業務を引き継ぐが、日立物流が物流を一括して統括管理することにより無駄を排除して効率化を促進するというものであった。同様の提案は他の企業からもあったが、シマダヤは、物件、作業システム、コスト、企業力及び社員の受入れ体制の点から日立物流のものが最も優れていると判断し、同12年9月25日、日立物流の提案どおりの方向で進めることを決定した。

(2) 平成14年2月、シマダヤは、シマダヤ運輸をはじめシマダヤの商品を輸配送していた各運送業者に対し、同年6月以降は輸配送業務を日立物流に委託することを説明した。その後、同年4月23日、シマダヤは日立物流と、庫内業務(入・出荷、保管、商品仕分け等の業務)及び輸配送業務の委託を内容とする物流業務委託基本契約を締結した。

なお、当該契約には、第三者に本業務を再委託できる

との条項が含まれており、また、委託する業務の範囲、商品及び料金については別途覚書によるものとするとの条項が含まれていた。しかし、当該覚書の内容は、本件審査において明らかにされていない。

同年4月24日、シマダヤ運輸はシマダヤから日立物流武蔵物流センターの見取図を受領した。同じ頃、Y2社長はシマダヤから、日立物流に委託する同年6月以降も、シマダヤの輸配送業務は当面引き継ぐとの話を聞いた。そして同年5月13日、シマダヤ運輸は従業員を集め、同年6月からシマダヤの配送業務が日立物流に委託されるが、仕事は今のところ変わらない旨説明した。しかし、このことについて組合に協議を申し入れたり説明することもなかった。

同年6月1日、日立物流は、シマダヤ運輸と物流業務委託基本契約を締結するとともに、シマダヤ運輸にシマダヤの商品の輸配送業務の一部を再委託した。翌2日、日立物流武蔵物流センターが稼働を開始し、シマダヤ物流センターの機能は日立物流武蔵物流センターに移転した。

日立物流武蔵物流センターの敷地面積はシマダヤ物流センターの約2.7倍、冷蔵倉庫面積は約3.8倍、トラックスペースは約1.5倍の広さであった。そして同年6月2日以降、シマダヤ運輸は日立物流武蔵物流センターにおいて従前と同じくシマダヤの商品の輸配送業務を行うこととなったが、少なくとも組合員についてみると、商品の種類、納入先、輸送ルート等もほぼ同一であり、賃金その他の労働条件も同一であった。また、シマダヤ物流センターに勤務していたシマダヤの従業員のうち庫内業務に従事していた者は、日立物流の子会社である西関東日立物流サービス株式会社に出向した上で、日立物流武蔵物流センターにおいて従前と同一の庫内業務に従事した。同時に、シマダヤの生産管理部、業務部及び西関東支店が日立物流武蔵物流センターに移転した。

- (3) 組合は、平成14年9月、シマダヤに対し、シマダヤと日立物流及び日立物流とシマダヤ運輸の物流業務委託基本契約を解除し、同年6月以前の状態に戻すことを求めて団体交渉を申し入れたが、シマダヤはこれを拒否した。

同15年9月9日、組合はシマダヤに対し、当委員会の初審命令履行勧告に基づき、初審命令に従って団体交渉に応じるよう申し入れたが、シマダヤは同月12日、初審命

令を不服として再審査を申し立てていることから勧告には応じかねるとして団体交渉を拒否した。

なお、同年11月15日、組合はシマダヤ運輸との団体交渉において、賃金を従前の水準に戻すよう要求したが、シマダヤ運輸は、運賃が引き下げられているので戻すことはできない旨回答した。」

#### 第4 当委員会の判断

##### 1 シマダヤの使用者該当性について

シマダヤは、本件団体交渉に応ずべき使用者はシマダヤ運輸であってシマダヤではないと主張するので、以下判断する。

##### (1) 資本関係や人事面、組織面等における支配力について

前記第3でその一部を改めて引用した初審命令理由第2(以下「初審命令理由第2」という。)の2の(2)の①及び③認定のとおり、シマダヤはシマダヤ運輸の全株式を保有している。また、シマダヤ運輸の歴代の代表取締役はすべてシマダヤの役員から、他の取締役もほとんどシマダヤの役員等から就任しており、これら役員人事はシマダヤの人事部が候補者を選びシマダヤの経営会議で事実上決定されている。

そして、同(1)並びに(2)の②及び⑤認定のとおり、シマダヤ運輸は、①シマダヤの業務量の拡大に伴って輸配送業務の集中化の必要性が高まったことから、既存の運送会社を買収して有限会社として設立されて、シマダヤの営業本部の傘下に位置付けられ、その後シマダヤの経営方針に沿って株式会社に組織変更された。また、②当時のシマダヤ運輸はシマダヤの営業本部の傘下に位置付けられ、本件初審申立て当時のシマダヤの組織表においても、シマダヤにはシマダヤ運輸以外に運送を担当する部門は存在せず、シマダヤ運輸はシマダヤの関連会社として表記されていた。さらに、③シマダヤを唯一の荷主とし、シマダヤの商品のみを輸配送するなど、その収入の全てをシマダヤに依拠していた。そして、④シマダヤ運輸社長交代の際の挨拶において、シマダヤ運輸をシマダヤの物流部門であると認識していると受け止められる表現が用いられていた。

これらのことからすれば、シマダヤ運輸は、実質的にシマダヤの商品の一部を専ら輸配送する同社の一部門として位置付けられていたとすることができる。

加えて、同⑥認定のとおり、シマダヤ運輸は、平成14年6月にシマダヤ物流センターの機能が日立物流武蔵物流センターに移転するまでは、シマダヤ物流センターの一面を事務所として使用し、複写機をシマダヤと共用していた。なお、このことに関しシマダヤは、シマダヤ運輸から適正な賃借料等を徴収し

ていたと主張するが、賃借料等の具体的な徴収実績についての疎明がない。また、同④、4の(2)及び5の(3)の③のウ認定のとおり、シマダヤ運輸は、シマダヤのグループ会社全体で組織する共済会に加入するとともに、シマダヤ物流センターにおける管理業務をほとんど行っていないにもかかわらず、同10年4月まではシマダヤから年間約2,400万円の業務委託料の支払を受けており、さらに、業績や決算を半期ごとにシマダヤに報告していた。これらのことからすれば、シマダヤ運輸は、シマダヤの製品の運送を行う他の13社とは異なる特別の扱いを受けていたものと言える。

以上からすれば、シマダヤは、資本関係や人事面、組織面及び事業活動面のいずれにおいても、シマダヤ運輸の親会社として、子会社であるシマダヤ運輸を全面的にその支配下に置いていたものと言うことができる。

なお、シマダヤは、シマダヤ運輸に対しシマダヤ以外の商品を運送しないよう規制したことは全くないと主張する。しかしながら、上記判断のとおり、シマダヤが、資本関係や人事面、組織面及び事業活動面のいずれにおいても、シマダヤ運輸を全面的にその支配下に置いていたことからすれば、シマダヤの商品の輸配送を差し置いて、他の荷主との取引を行い得たかは甚だ疑わしい上、収入の全てをシマダヤに依拠していた以上、独自に自由な取引を行う必要性も乏しかったものと言える。そして実際にも、シマダヤ運輸がシマダヤ以外の商品を輸配送したとの事実も認められない。

(2) 労働関係における支配力について

ア 初審命令理由第2の3の(1)及び(2)の②認定のとおり、シマダヤ運輸では、運転士1人が特定のリース車両1台を担当する一人一車両体制をとっており、シマダヤが提示した運賃を前提に、各車両ごとの輸配送実績に対応した運賃を各運転士の売上げとみなし、そこから諸経費を控除した残額を各運転士の賃金として支給していた。また、上記(1)のとおり、シマダヤ運輸はシマダヤの商品のみを輸配送するなど、その収入の全てをシマダヤに依拠していた。これらのことからすれば、シマダヤ運輸は、自らの会社としての資産をほとんど持ち合わせていなかったものと推認されることから、シマダヤの提示した運賃が引き下げられればシマダヤ運輸の運転士の賃金も減少する仕組みとなっており、シマダヤ運輸従業員の賃金及び労働条件は、シマダヤの商品の輸配送実績及び配送コース別にシマダヤが提示する運賃によって実質的に決定される関係にあったものと言うことができる。

現に、初審命令理由第2の4の(2)認定のとおり、平成10年4月に業務委託料の支払が打ち切られた際には、シマダヤ運輸は、年間約2,400万円の減収となったことから、社会保険料の事業主負担分や事務職員らの賃金原資等が不足し、本部負担金割合を引き上げざるを得ず、翌5月には運転士の賃金をその分だけ引き下げている。

さらに、同5の(1)及び(6)認定のとおり、同年12月の一部契約解除及び運賃の引下げに際しては、シマダヤ運輸は、その後2か月間は運賃の引下げに伴う賃金の減額分を補填したものの、結局、同11年3月分賃金からは改定後の運賃に基づく賃金に引き下げるに至っているのである。

なお、同4の(1)認定のとおり、シマダヤが、同9年11月に埼玉支店等への配送を外して量販店への配送を増やした際には、シマダヤからシマダヤ運輸に支払われた運賃総額は変わらなかったが、シマダヤ運輸の従業員の労働時間が長くなり、労働条件が実質的に引き下げられたこともあったのである。

また、シマダヤは、シマダヤによる運賃引下げがシマダヤ運輸従業員の賃金引下げの直接の契機であるとの初審命令の判断は、経営の自助努力を否定し市場経済制度に真っ向から対立するものであるとも主張する。しかしながら、上記判断のとおり、シマダヤ運輸従業員の賃金は、シマダヤの提示した運賃によって実質的に決定される関係にあったことからすれば、現に、シマダヤによる運賃引下げがシマダヤ運輸従業員の賃金引下げの直接の契機であったのであるから、シマダヤの主張は採用できない。

イ シマダヤは、①シマダヤ運輸従業員の勤務時間及び勤務場所について関与していたものではなく、②その業務内容についても一般的にも指揮監督したことはなく、③賃金を直接支払っていたものでもなく、また、シマダヤとシマダヤ運輸では、④就業規則も別個に作成し別々に適用しており、⑤出向関係はあるものの、日々の労務提供について代替性があったわけではなく、⑥業務用器具は各々の負担であることからすれば、シマダヤがシマダヤ運輸従業員の使用者ではないことは明らかであり、シマダヤ運輸従業員の労働条件はシマダヤ運輸がその発足以来独自に決定してきたものであると主張する。

確かに、初審命令理由第2の2の(2)の④認定のとおり、シマダヤ運輸はシマダヤとは法人格を別にし、自ら就業規則を作成し、従業員の採用、経理事務処理等を独自に行っており、

シマダヤ運輸がその従業員との関係において雇用契約上の独立した使用者であることは明らかである。

しかしながら、シマダヤ運輸従業員の賃金及び労働条件は、シマダヤの商品の輸配送実績及び配送コース別にシマダヤが提示する運賃によって実質的に決定される関係にあったことは上記ア判断のとおりであるから、シマダヤ運輸がその発足以来、従業員の労働条件の全てを独自に決定してきたと言うことはできない。

なお、シマダヤは、平成11年8月以降のシマダヤ運輸の経営健全化策の提案と組合との合意、実践の経緯を捉えて、シマダヤ運輸こそが本件の使用者であると主張する。確かに、初審命令理由第2の6の(3)認定のとおり、同年10月26日、シマダヤ運輸は組合と、組合員と非組合員との配送コースを分離するとの合意に達している。しかしながら、合意に達しているからと言って、シマダヤ運輸従業員の賃金及び労働条件がシマダヤの商品の輸配送実績及び配送コース別にシマダヤが提示する運賃によって実質的に決定される関係にあったという仕組みが変更されたものとは言えず、上記ア判断を左右するものではない。

ウ シマダヤは、シマダヤ運輸がシマダヤの商品運送のみに依存せざるを得ないのは、一人一車輛体制がネックとなってコスト高となり企業としての競争力がなくなっているからであり、そもそもシマダヤ運輸自体の問題であると主張する。

しかしながら、初審命令理由第2の3の(1)認定のとおり、シマダヤ運輸有限会社が発足した際、運転士らは車輛持込みで入社したが、これは当時のシマダヤの社長の方針に基づくものであったことからすれば、シマダヤはシマダヤ運輸が一人一車輛体制を採っていたことを知悉していたものと推認される。そして、運転士らの持込み車輛はシマダヤ運輸名義に変更され、その後リース契約に変更されたが、運転士らは車輛のリース料を負担した上、リース車輛とは言え車輛改造に要する経費を自らが負担していたことからすれば、一人一車輛体制の廃止に伴い当該車輛が時価で買い取られることとなりとても受け入れられないとして、組合が一人一車輛体制に固執したことは、その立場に立てば理解できないことではない。

そして、仮にシマダヤ運輸の提案により一人一車輛体制を廃止したとしても、シマダヤの商品のみを輸配送するなど、その収入の全てをシマダヤに依拠していた以上、シマダヤの提示した運賃が引き下げられればシマダヤ運輸の運転士の

賃金も減少する仕組み自体は変更されないのである。したがって、当該提案では賃金の低下が緩和されるとは言っても、結局、シマダヤ運輸従業員の賃金及び労働条件は、シマダヤの商品の輸配送実績及び配送コース別にシマダヤが提示する運賃によって実質的に決定される関係にあったという仕組みを根本的に変更するものではなかったのである。

エ 以上からすれば、シマダヤは、シマダヤ運輸従業員の賃金及び労働条件について、シマダヤの商品の輸配送実績及び配送コース別にシマダヤが提示する運賃を通じて、雇用主であるシマダヤ運輸と同視できる程度に現実的かつ具体的に支配し、実質的に決定することができる地位にあったものと言うことができる。

### (3) 結論

以上を総合して判断すれば、シマダヤは、本件団体交渉に应当すべき当事者であって、労働組合法第7条第2号の使用者に該当するものであり、この点に関する初審判断は相当である。

## 2 本件団体交渉について

初審命令理由第2の5の(4)、6の(2)並びに7の(1)及び(2)認定のとおり、組合はシマダヤに対し、本件初審申立てまでに2回、本件初審申立て後にも3回の団体交渉を申し入れたが、いずれの団体交渉申入れに対してもシマダヤは、シマダヤ運輸は別法人であってシマダヤ運輸従業員の使用者ではないことを理由に一貫して団体交渉を拒否している。

しかしながら、上記1判断のとおり、シマダヤは、シマダヤ運輸の従業員の賃金及び労働条件について、シマダヤの商品の輸配送実績及び配送コース別にシマダヤが提示する運賃を通じて、雇用主であるシマダヤ運輸と同視できる程度に現実的かつ具体的に支配し、実質的に決定することができる地位にあったものと言うことができるのであるから、その限りにおいて、シマダヤは労働組合法第7条第2号の使用者に該当する。したがって、上記理由は、団体交渉を拒否する正当な理由と言うことはできない。

なお、シマダヤは、運賃の改定は商取引上通常に行われる経済行為として経営の専権事項であって、団体交渉事項ではなく、運賃の改定を団体交渉事項とすることは違法であると主張する。しかしながら、初審命令は、運賃の改定そのものを団体交渉事項として命じているのではなく、シマダヤが運賃を引き下げたことによって生じたシマダヤ運輸従業員である組合員の労働条件の変更に関する団体交渉に誠意をもって応じることを命じているのであるから、シマダヤの主張は採用できない。

以上からすれば、シマダヤが本件団体交渉申入れに応じなかつ

たことを労働組合法第7条第2号に該当する不当労働行為であるとした初審判断は相当である。

3 日立物流への業務委託後の使用者該当性について

(1) シマダヤは、本件発生当時、仮にシマダヤが使用者に該当していたとしても、日立物流に業務委託したことにより、いかなる業者と委託契約を締結するかは日立物流が独自に判断するものであるから、使用者には既に該当しなくなっており、シマダヤに団体交渉応諾を命じることは相当ではないと主張する。

上述したとおり、シマダヤは、シマダヤ運輸従業員の賃金及び労働条件について、雇用主であるシマダヤ運輸と同視できる程度に現実的かつ具体的に支配し、実質的に決定することができる地位にあったのであって、日立物流への業務委託後にシマダヤが使用者に該当しなくなったと言うためには、シマダヤのシマダヤ運輸に対する上記支配がなされなくなることが必要である。

組合は、シマダヤが日立物流に業務委託したことに関し、シマダヤが団体交渉を拒否するために仕組んだものである疑いが濃厚であると主張する。しかしながら、初審命令理由第2の8の(1)及び(2)認定のとおり、シマダヤが新物流センターについての検討を開始したのは、組合がシマダヤに対し団体交渉を申し入れるより約5か月前の平成10年4月頃のことである。また、この時点では物流の増加によりシマダヤ物流センターが既に手狭となっており、一方、日立物流武蔵物流センターは、冷蔵倉庫面積をとってみてもシマダヤ物流センターの約3.8倍の広さを有していたのである。これらのことからすれば、物流専門業者である日立物流に業務委託することにより物流体制の強化と効率化を図る必要があったとのシマダヤの主張には首肯できるものがあり、シマダヤが日立物流に業務委託したことが組合との団体交渉を拒否するために仕組んだものであると言うことはできない。

また組合は、シマダヤが日立物流に業務委託した後もシマダヤ運輸が行っているシマダヤの商品の輸配送業務には何らの変更がないのであるから、シマダヤはシマダヤ運輸に輸配送業務を行わせるに当たって日立物流を傀儡に用いているに過ぎないとも主張する。

しかしながら、シマダヤは日立物流と物流業務委託基本契約を締結し、庫内業務及び輸配送業務を委託するとともに、日立物流はシマダヤ運輸と別途物流業務委託基本契約を締結し、シマダヤの商品の輸配送業務の一部を再委託しているのであるから、シマダヤとシマダヤ運輸との直接の契約関係はなくなっ

ている。そして、実際上も、日立物流は自社で日立物流武蔵物流センターを建設して同14年6月2日から稼働させており、日立物流への業務委託後もシマダヤの商品の輸配送を行っているのはシマダヤ運輸1社だけではなかったことを併せ考えれば、シマダヤは日立物流を傀儡に用いているに過ぎないと言ふことはできない。

したがって、シマダヤが日立物流に業務委託し、日立物流がシマダヤ運輸に業務委託したことによって、シマダヤとシマダヤ運輸との直接の契約関係は終了したのであるから、一般的には、シマダヤの使用者性は消滅したものと認めるのが相当である。

- (2) そこで、日立物流に業務委託した後も、シマダヤのシマダヤ運輸に対する支配が継続していたか否かを検討する。

初審命令理由第2の8の(2)認定のとおり、シマダヤが日立物流に業務委託した後も、シマダヤ運輸は従前と同じくシマダヤの商品の輸配送業務を行っており、少なくとも組合員についてみれば、商品の種類、納入先、輸送ルート等もほぼ同一であり、賃金その他の労働条件も同一であった。そして、日立物流への業務委託を控えた平成14年4月にY2社長はシマダヤから、日立物流に業務委託した後もシマダヤの輸配送業務は当面引き継ぐとの話を聞いており、このことについて同年5月13日にシマダヤ運輸は従業員を集め、仕事は今のところ変わらない旨説明していた。さらにシマダヤは、シマダヤ物流センターに勤務していたシマダヤの従業員のうち庫内業務に従事していた者を日立物流の子会社に出向させて、日立物流武蔵物流センターにおいて従前と同一の業務に従事させている。また、シマダヤと日立物流との間の物流業務委託基本契約には、委託する業務の範囲、商品及び料金については別途覚書によるものとするとの条項が含まれていたが、当該覚書の内容は本件審査において明らかにはされていない。さらに、日立物流に業務委託した後も、シマダヤとシマダヤ運輸との資本関係や人事面及び組織面での変化も認められない。

以上のような各事実からすると、日立物流への業務委託後もシマダヤのシマダヤ運輸への支配が継続しているのではないかという疑いは残る。

しかしながら、シマダヤと日立物流との業務委託の範囲は庫内業務と輸配送業務全般にわたっていること、日立物流とシマダヤ運輸との再委託契約も締結されていること、そして、Y2社長がシマダヤから日立物流に業務委託した旨聞いていたことからすれば、日立物流の業務のうちにシマダヤ運輸に対する

輸配送業務が含まれていたと判断するのが相当である。すなわち、日立物流がシマダヤの物流(庫内業務及び輸配送業務)を一括管理し、その中にシマダヤ運輸も組み込まれたのであって、かかる場合においてもなお、シマダヤから支払われる運賃によってシマダヤ運輸の運転士の賃金が実質的に決定されるという従前の構造が維持されているとまでは認められない。

- (3) そうすると、シマダヤが、シマダヤ運輸従業員の賃金及び労働条件について、日立物流に業務委託した以降においても引き続き、雇用主であるシマダヤ運輸と同視できる程度に現実的かつ具体的に支配し、実質的に決定することができる地位にあったとまで言うことは困難である。したがって、日立物流に業務委託した以降においてもなお、シマダヤに団体交渉応諾を命じることは相当ではない。

#### 4 救済方法について

本件の救済方法としては、日立物流に業務委託した以降においてシマダヤに団体交渉応諾を命じるのが相当ではないことは上記3判断のとおりであるが、日立物流に業務を委託する以前においてシマダヤが本件団体交渉申入れに応じなかったことが不当労働行為であることは上記2判断のとおりであるから、初審命令主文を主文のとおり変更する。

以上のとおりであるので、初審命令主文を主文のとおり変更するほかは、本件再審査申立てには理由がない。

よって、労働組合法第25条及び第27条並びに労働委員会規則第55条の規定に基づき、主文のとおり命令する。

平成16年12月15日

中央労働委員会

会長 山口 浩一郎 ㊟