

命 令 書

再 審 査 申 立 人 茨城県つくば市
常南交通労働組合
代表者 執行委員長 A

再審査被申立人 茨城県水戸市
茨城県
代表者 知事 橋 本 昌

主 文

本件再審査申立てを棄却する。

理 由

第 1 事案の概要等

1 事案の概要

再審査被申立人茨城県（以下「県」）は、鹿行・県南・県西地区（以下「県の南部」）の県立養護学校及び聾学校（以下「学校」）のスクールバス運行業務（通学時のバスの運転、児童生徒の介助業務等。以下「運行業務」）を昭和54年度から随意契約により常南交通株式会社（以下「常南交通」）に委託実施していたが、平成13年度（以下、平成の元号は省略する。）以降、順次、運行業務を委託するバス事業者の選定について一般競争入札を導入した。

本件は、上記入札の結果、従前の運行業務の一部について常南交通と委託契約が締結されないこととなったことに伴い、常南交通の従業員で構成される再審査申立人常南交通労働組合（以下「組合」）から、県の以下の行為が不当労働行為に該当するとして、19年2月16日、茨城県労働委員会（以下「茨城県労委」）に救済申立てがあった事案である。

- (1) 運行業務を委託するバス事業者の選定方法を随意契約から一般競争入札に切り替え、労働組合がない他のバス事業者に仕事を移すなどして、組合の組合員（以下「組合員」）を常南交通に解雇させるなどしたこと（労働組合法第7条第1号）。
- (2) 組合が同年1月31日に申し入れた入札条件等に係る団体交渉に応じなかったこと（労働組合法第7条第2号）。

2 初審において請求した救済の内容の要旨

- (1) 県は、常南交通が取扱う運行業務の一般競争入札適用を即時とりやめること。
- (2) 県は、常南交通が受託していた運行業務のうち一般競争入札を適用したものについては、17年3月の状態に戻すこと。
- (3) 県は、上記(2)が履行されるまで組合員が被った被害を弁償すること。
- (4) 県は、組合と団体交渉を行うこと。
- (5) 県は、謝罪・誓約文を県庁舎内に掲示するとともに、同文を県広報に掲載し、県民に配布すること。

3 初審決定の要旨

初審茨城県労委は、上記1(1)に係る同2(1)～(3)の救済については、不当労働行為制度を利用しての救済にはなじまず、また、法令上及び事実上実現することが不可能であることが明らかであり、上記1(2)に係る団体交渉については、県は組合員との関係において、労働組合法第7条の使用者には当たらないとして、本件救済申立てをいずれも却下することを2

0年3月19日付けで決定し、同月26日に同決定書を交付した。

4 再審査申立ての要旨

組合は、20年4月10日、上記初審決定中、上記1(2)に係る救済申立てを却下した部分に不服があるとして、その取消し並びに上記2(4)及び(5)の救済を求めて、再審査を申し立てた。

5 本件の争点

19年1月31日に組合の申し入れた入札条件等に係る団体交渉に關し、県は、組合員との関係において、労働組合法第7条の使用者といえるか。

第2 当事者の主張の要旨

1 組合の主張

(1) 労働組合法第7条の使用者の意義

不当労働行為は、使用者が労働者の団結権を侵害する行為を禁止する制度であるから、具体的な雇用関係がなければおよそ使用者たり得ないというわけではなく、不当労働行為上の使用者には、労働者の労働関係に影響力、支配力を及ぼし、団結権を侵害し得る地位にある者はすべて含まれる。県は、常南交通の単なる取引先であるが、組合の労使関係に強い影響力を及ぼす地位にあれば、不当労働行為上の使用者に当たるといわなければならない。

本件において、県は、判例（最判7年2月28日、朝日放送事件）のいう①「被上告人は、…作業日時、作業時間、作業場所、作業内容等その細部に至るまで自ら決定していたこと」、②「請負三者（派遣元）は、単にほぼ固定している一定の従業員のうちだれをどの…制作業務に従事させるかを決定していたにすぎないものであること」、③「従業員は、…派遣先の作業秩序に組み込まれて派遣先の従業員と共に…業務に従事

していたこと」及び④「従業員の作業の進行は、作業時間帯の変更、作業時間の延長、休憩等の点についても、すべて派遣先の従業員…の指揮監督下に置かれていたこと」の要件を充足している。

(2) 設立経緯及び業務受発注面における県と常南交通との関係

養護学校教育が義務化されたときに、レンタカー会社の業界団体の当時の会長であり、県との交渉窓口であった有限会社常南ドライブセンター（以下「常南ドライブ」）が、県からの強い要望を受け、運行業務を行うためだけに常南交通を設立した。スクールバスの運行事業は、市町村や民間発注の同種事業はなく、汎用性、代替性は全くないため、運行業務を落札できなければ、当該事業に携わっていた従業員は、そのまま「過剰要員」となることから、県は運行業務に携わる者の生殺与奪権を有している。

(3) 業務内容面における県と常南交通との関係

ア 担当乗務員の決定

スクールバスの運行コース（以下「コース」）における担当の運転者及び介助員（以下「乗務員」）については、業務委託契約書に添付されたスクールバス運行業務の概要を示した仕様書において、「原則として各運行コースの乗務員をその年度において同一の者とする」と規定され、運行業務を受託したバス事業者（以下「受託者」）には年度始めの担当者の割り振りという限定された権限しか存在しない。

また、校外学習のバス利用において、学校は使用するバスを具体的に指定するが、指定された号車の乗務員がそのまま運行に当たるため、号車の指定は乗務員の指定に直結している。

イ 乗務員の業務内容の決定

(ア) 仕様書は、一般競争入札が始まったところから極めて細部まで指定

するようになっており、現在では一般的・抽象的レベルの指示ではなく、作業内容の細部まで踏み込み、県が自ら具体的な指示を行っている。この「内容の詳細化」こそが、常南交通の選択の幅を著しく狭め（というより零にし）、同社の労働条件を決定する決定的要因になっている。

仕様書に拘束されるのは、常南交通だけであり同社の乗務員までは直接拘束しないが、同社の立場からすれば、仕様書を含めた業務委託契約を県と締結した以上、仕様書を遵守する義務があるから、同社の乗務員に仕様書の内容を無理にでも押し付けざるを得ない。

- (イ) 安全運行に関する業務マニュアル（以下「安全運行マニュアル」）は、形式的には受託者が作成するものの、受託者は県が事前に作成した「スクールバス安全運行マニュアル作成の考え方」（以下「マニュアル作成の考え方」）に基づき原案を作成する上、各学校及び茨城県教育委員会教育長（以下「県教育長」）から修正の強い指示等があれば、事実上指示どおりに修正しなければならないから、最終的に内容を決定するのは、各学校及び県教育長である。

また、県が受託者に示したマニュアル作成の考え方は、決して項目出し程度ではなく、色々な場面を想定して事細かく規定することを要求しており、受託者の裁量に委ねられているとはいえない。

- (ウ) 乗務員に対する研修については、仕様書において、受託者は「県又は学校長が定期的に関催する研修会に乗務員及び運行責任者等を出席させること。」と規定しているが、行政と行政に事実上逆らえない受託者との力関係、使用者と従属労働の関係にある乗務員との力関係を考慮すれば、行政の方針は事実上乗務員をも拘束するのが実態である。現に直接乗務員に参加を事実上義務付けている学校もあり、実際に乗務員が参加するか否かは受託者の労使関係というよ

うな生易しいものではない。

(4) 県から常南交通の乗務員に対する業務上の指揮命令関係

教員がスクールバスに添乗した場合は、乗務員は当然その指示に従い、教員が添乗しない場合も、装備することを求められた携帯電話等を通じて、潜在的には常時学校の監督下に置かれている。

2 県の主張

(1) 労働組合法第7条の使用者の意義

判例（最判7年2月28日、朝日放送事件）の事案は、現在であれば労働者派遣法が適用されるべきケースであり、被上告人である放送会社に使用者性が認められることはむしろ当然ともいえる事案である。これに対し、本件は、常南交通の乗務員らが学校の現場において学校の教員らと共に業務に従事しているものではなく、また県教育長ないし学校教員の指揮監督下に置かれているものではないのであって、独立した立場で運行業務に従事しているものであるから、同判決とは全く事案を異にする。

(2) 設立経緯における県と常南交通との関係

常南ドライブが常南交通を設立したのは、最終的には経営者の経営判断によるものであり、常南交通設立の経緯が本件における県の使用者性の判断を左右するものではない。

(3) 業務内容面における県と常南交通との関係

ア 担当乗務員の決定

どの乗務員をどのスクールバスに乗車させるかは受託者が決定しており、年度途中で乗務員の変更がある場合にも受託者が変更を決定し、県は事後的にその報告を受けるだけであって、受託者には乗務員の決定権限が留保されている。また、校外学習のバス利用についても、学校側からは一切乗務員の指定を行っておらず、受託者の判断により安

全確保のために乗務員の固定を行っているというのが実態であり、学校側が乗務員を指定している事実はない。

イ 乗務員の業務内容の決定

- (ア) 県は、常南交通と業務委託契約を締結しているが、乗務員の賃金を含む労働条件について全く関知せず、それら労働条件の決定に直接支配力を及ぼすような立場にはない。

仕様書の規定事項は、県と運行業務を受託するバス事業者との間の合意事項であり、その内容をバス事業者が受け入れた結果、受託者がこれに従って業務を実施することになるのであって、たとえ詳細にわたる点があるとしても、県が自ら受託者の乗務員の労働条件を決定していることにはならない。

- (イ) 確かに常南交通が作成した安全運行マニュアルには詳細な規定が見られるが、県がそのような内容のマニュアル作成を要求した事実はなく、安全運行のための最低限の内容を求めたにすぎず、他の受託者が簡潔な内容のマニュアルを作成していることから、各受託者が自らの裁量によって作成していることは明らかである。

- (ロ) 研修会については、実施している学校の方がむしろ少数であり、その内容も緊急時の対処法等安全運行のための必要事項であって、研修会の実施によって、県の監督権限が強化されているとはいえない。また、学校側は受託者に対して乗務員の参加を求めているのであって、直接乗務員に参加を義務付けている事実は存しない。

(4) 県から常南交通の乗務員に対する業務上の指揮命令関係

- ア 学校教員や管理職（校長・教頭）がスクールバスに同乗することがあっても、それは年に2、3回程度のことであり、その目的も児童生徒を慣れさせるためあるいは視察のためといったものであって、乗務員が学校教員と共に業務に従事していたという状況は一切見られな

い。

イ 学校側からスクールバスへの連絡は緊急時以外行うことはないの
あるから、携帯電話を装備させることが県の監督権限を強めること
はならない。

第3 当委員会の認定した事実

1 当事者等

- (1) 組合は、常南交通の従業員で構成される労働組合で、元年に結成され、
本件初審申立時の組合員数は89名である。
- (2) 県は、地方自治法に基づく普通地方公共団体であり、運行業務を所管
しているのは、教育庁特別支援教育課（以下「県教育庁」）であり、運
行業務の委託契約における委託者は県教育長である。
- (3) 常南交通は、昭和54年に設立された株式会社であり、運行業務のほ
か、観光バス事業、介護タクシー事業等を行っており、本件初審申立時
の従業員数は114名である。

2 設立経緯、資本・人事及び業務受発注面における県と常南交通との関係 等

(1) 常南交通の設立経緯等

県は、昭和54年度から養護学校教育が義務化されることに伴い、運
行業務を民間のバス事業者に委託して実施することとした。その際、県
の南部では運行業務の募集に応じるバス事業者がなく、県内のレンタカ
ー協会に募集を伝達した結果、同協会の会長であった常南ドライブの代
表取締役がこれに応じる形で運行業務受託の意思を表明し、運行業務を
受託するために常南交通を設立した。

なお、常南交通を常南ドライブとは別法人としたのは、運輸省東京陸
運局（当時）からの指導を受けての対応であり、また、常南交通の設立

に当たって県から出資や職員の派遣は行われていない。

(2) 常南交通における運行業務の受託状況等

ア 運行業務の契約方法の変更経緯

(ア) 運行業務は、昭和54年度の養護学校教育の義務化に伴い、学校に就学する児童生徒の通学の便に供する目的で同年から実施されているものである。県は、同年から現在に至るまで、バス事業者に乗務員の確保、車両の確保・整備等を委ねて当該業務を実施してきた。

19年度においては、16の学校で79のコースが設定されていた。

(イ) 運行業務の委託は単年度契約であるが、県は、整備する車両の使用期間を10年間と想定しているところから、1年目に随意契約により委託したバス事業者に対して、2年目以降10年目まで毎年度継続して委託してきた。そして、県は、運行業務の開始時の昭和54年度から12年度までは、県の南部は常南交通に、県の南部を除く地区（県央・県北地区）は別のバス事業者に、それぞれ随意契約により委託してきたが、13年度からは児童生徒数の増加等に伴う新設のコースについては一般競争入札により委託先を選定し、17年度からは既存のコースについても車両更新を行う際に一般競争入札による委託先の選定を実施するようになった。

イ 常南交通の運行業務の受託状況等

(ア) 常南交通が県から運行業務について受託したコースは、12年度は8校42コース、13年度は8校45コース、14年度から16年度までは9校47コースであったが、車両更新を行う際に既存のコースについても一般競争入札が適用されるようになった17年度以降、受託コースが減少し、17年度は7校39コース、18年度は7校36コース、19年度は7校31コースとなった。

(イ) 常南交通においては、設立から現在に至るまで収入の大半は運行

業務の受託収入であり、14年度は、収入総額約7億4000万円で、そのうち運行業務の受託収入は約6億3000万円であったが、18年度にはいずれも減少し、収入総額約6億6000万円、運行業務の受託収入約5億1000万円となった。

- (ウ) 常南交通は、既存のコースについても車両更新を行う際に一般競争入札が導入されるようになった17年度以降、従業員の賃金につき定期昇給も含めて賃上げを行っていない。また、同社の従業員は、17年に12名、18年に6名、19年には10名が退職した。

ウ 組合の県に対する働きかけ

- (ア) 組合は、13から16年及び18年に数回にわたって、県に対し、運行業務における一般競争入札適用の取りやめ、常南交通への委託継続等を求めたが、県は、引き続き運行業務の一般競争入札を実施した。
- (イ) 組合は、19年1月31日、県に対して、①子どもたちの安全と乗務員の労働条件を考慮した最低入札価格を設定すること、②障害に対する理解、障害児・者等の送迎経験を有することを入札条件に加えること、③その他関連事項の3項目について、団体交渉を申し入れた。これは、組合においては、一般競争入札の導入に伴って、子どもたちの安全・通学条件の悪化と乗務員の雇用剥奪・労働条件の悪化がもたらされる中で、これまで常南交通に対して団体交渉を通じて雇用の確保と労働条件の維持を再三求めてきたが、同社から企業努力では限界がある旨の回答が出されたので、委託元である県に対して団体交渉を申し入れることとしたものであった。

これに対して、県は、組合員との関係で労働組合法上の使用者であるとは考えていないので団体交渉の申入れを受けられない旨回答し、団体交渉に応じなかった。

なお、これ以前に、組合が、県に対し団体交渉を申し入れたことはなかった。

(ウ) 組合は、19年2月16日、茨城県労委に対して、本件救済申立てをした。

(エ) 組合は、19年3月2日、3台のスクールバスのストライキを行った。その際、組合は、県にストライキを行う旨の通知を行ったが、県は通知を受ける当事者ではないとして、当該通知書を受け取らなかった。

3 賃金及び労働時間面における県と常南交通との関係

(1) 常南交通における従業員の賃金は、同社と組合とが団体交渉を行うなどして、同社の就業規則に基づき定められていた。同社と県との間の業務委託契約においては、運行業務全体の実施に要する経費（委託料）は定められているものの、個々の従業員に支払う賃金に関する定めはなかった。

(2) 常南交通の従業員の勤務時間については、同社の就業規則において、所定内勤務時間、始終業時刻、時間外就業（その範囲や手続）等が定められていた。

4 業務内容面における県と常南交通との関係

(1) 運行業務の概要

ア 常南交通は、県と締結した業務委託契約に従って運行業務を実施しており、この契約においては、業務委託契約書に添付されたスクールバス運行業務の大要を示した仕様書に基づいて、運行業務を実施しなければならないこととされていた。

イ 18年度の養護学校等スクールバス運行業務仕様書(以下「仕様書」)においては、①県教育長が作成した18年度養護学校等スクールバス運行計画(以下「運行計画」)に基づき指定したコース、運行時刻等

の運行条件を遵守し、安全かつ確実に輸送することなどの運行業務内容、②乗務員の確保、③車両の確保・整備等、④養護学校等児童生徒の理解、⑤安全面及び衛生面への配慮、⑥緊急時等の処置などについて詳細に定められていた。

ウ 運行計画においては、コース、運行時刻及び利用児童生徒数について、各コースごとに詳細に定められていた。具体的には、各コースごとに、始発バス停、運行経路、停留所数、運行距離、学校発着時刻、所要時間、バス型、利用児童生徒数が定められ、コースが地図上に示されていた。また、スクールバスとして配車する車両については、各学校ごとに、コース数、大中小型別・リフトの有無別のバスの台数が決められていた。

(2) 担当乗務員の決定

ア スクールバスの運行

仕様書においては、受託者は、原則として各コースの乗務員をその年度において同一の者とし、乗務員の退職等によりやむを得ず変更する場合には、事前にその事由を記載した文書を県教育長に提出して承諾を得ることとされていた。

もともと、上記仕様書の実際の運用においては、受託者が乗務員を変更する際に、県において、その変更を承諾しなかったことはなかった。現に、18年度に8コースを受託していた潮来観光株式会社においては、8台のスクールバスのうち、年度途中で6台において乗務員の変更が行われていた。さらに、年度途中で乗務員の変更があった際に、県に対して事後に報告した受託者もあった。

イ 校外学習時のバスの運行

学校は、施設見学等の校外学習の際にバスを利用する場合には、運行業務の委託契約とは別に、その都度、バス事業者と契約を締結して

バスの借上げを行っていた。その際、学校がバスの号車指定を行うことはあったが、乗務員の指定までは行っていなかった。

(3) 安全運行マニュアル

ア 安全運行マニュアルは、安全運行について、受託者から乗務員に周知徹底させ、乗務員に注意喚起を促すことを目的に、県が受託者に作成させているものである。常南交通では、安全運行マニュアルにおいて乗務員の遵守すべき事項を取りまとめ、これを乗務員全員に所持させていた。

イ 仕様書においては、受託者が、学校と連携のうえ、安全運行マニュアルを作成して県教育長及び学校長に提出し、その内容について、県教育長から修正等の指示があった場合は、速やかにこれに応じることとされていた。また、受託者が、安全運行マニュアルを作成するに当たっては、県教育庁が事務連絡により受託者に示したマニュアル作成の考え方を参考に学校と連携して作成することとされていた。このマニュアル作成の考え方においては、①点検（日常点検、法定点検等）、②運行（児童生徒の乗車時、走行時、児童生徒の降車時）、③その他（車内の清掃、忘れ物の処理、運行記録）などについて、例えば、始業点検（運行前）については、「誰が、いつ、どのような項目で、どのように点検し、結果をどのように報告するのか。」、「点検の結果、異常があったときの対応をどうするのか（代車、連絡等）。」などと、定めるべき事項が例示されていた。

ウ 19年度に常南交通が実際に作成した安全運行マニュアルは16頁の詳細なものであったが、その内容はこの作成以前から常南交通において行っていた業務内容を文章化したものであった。マニュアル作成の考え方において示されていた事項のうち上記イで例示した項目については、「運転者が、日常点検表に基づいて、点検ハンマー等により

点検し良否をチェックし、安全運行に支障がないか確認する。この際介助人は灯火の点灯の良否等の点検に協力するものとする。」「点検の結果、異常があったときは、直ちに運行管理者に報告し、代車等の手配を依頼する。」などと定められていた。

なお、常南交通が19年度に安全運行マニュアルを作成するに当たって、茨城県立土浦養護学校（以下「土浦養護学校」）から修正の指示を受けたが、その修正内容は文章表現の修正が大半であり、マニュアル作成の考え方に示された個別項目について具体的実施方法を指示するような修正はなかった。また、他の受託者が19年度に実際に作成した安全運行マニュアルの中には、2頁の簡潔なものもあった。

(4) 研修

ア 仕様書においては、受託者は、安全運行及び児童生徒の障害の特性や対応等について理解を深めるため、県教育長又は学校長が開催する研修会に乗務員及び運行責任者等を出席させることとされていたが、19年度に常南交通が運行業務を受託していた学校では、7校のうち2校で延べ3回（1回当たり2～3時間）の研修が行われていた。

イ 研修を開催する際には、学校長から各受託者あてに関係者の参加依頼の文書が出されていたが、乗務員を業務命令によって研修に参加させるか否かは依頼を受けた受託者に委ねられていた。常南交通においては、乗務員に対して研修参加を命じたことはなく、乗務員は研修が勉強にもなるとして自主的に参加していた。

5 県から常南交通の乗務員に対する業務上の指揮命令関係

(1) スクールバスへの教職員の同乗

ア 仕様書においては、学校長が必要と認める場合は、スクールバスに教職員が乗車するものとされていた。

また、①スクールバスに教職員が同乗して、児童生徒の乗降や乗車

中の様子、保護者の送迎状況、バス停やコースの状況などのスクールバス運行の現状把握をすること、②乗降や乗車中の児童生徒の不適切な行動があった場合に、担任が添乗指導を行い、乗務員と対応の仕方を相談することなどを内規において定めていた学校もあった。

イ 実際には、年度始めや長期休業明け等の時期に、1～2週間程度、生徒を慣れさせるなどの目的で、教職員がスクールバスに同乗することがあり、その際、乗務員に対して、児童生徒に対する対応の仕方について依頼することがあったが、日常的に同乗することはなかった。また、校長や教頭等の管理職員は、スクールバスの実態把握を行う県職員とともに同乗することがあったにすぎない。

(2) 携帯電話の備付け

ア 仕様書においては、受託者は、スクールバスごとに携帯電話等を装備し、運行中は常時使用可能な状態とすることとされており、緊急事態が発生したときや交通事情等により運行計画どおりの運行が困難となった場合には、学校長に連絡して指示を受けるとともに、県教育庁に通報することとされていた。

イ 常南交通はスクールバスに携帯電話を装備していたが、学校からスクールバスの乗務員に携帯電話により指示があるのは、雪による通行止めなど通常とは違った何か特殊な事情があったときに限られると同時に、乗務員から学校に連絡し指示を受けるのは、保護者と連絡がつかない場合とか、子どもが急病になった場合などの緊急時に限られていた。

第4 当委員会の判断

本件においては、前記第3の2(2)ウ(イ)認定のとおり、組合が県に対して団体交渉を申し入れたところ、県は使用者には当たらないとしてこれに

応じていないが、この県の対応が労働組合法第7条第2号の団交拒否に該当するか否かを判断するに当たっては、その前提として、県が、組合員（すなわち、常南交通の従業員）との関係において、同条の使用者に該当するか否かを検討する必要がある。

1 労働組合法第7条の使用者の意義

労働組合法第7条は、労働者が使用者との交渉において対等の立場に立つことを促進するために、労働者が自主的に労働組合を組織し、使用者と労働者の関係を規制する労働協約を締結するための団体交渉をすること、その他の団体行動を行うことを助成しようとする労働組合法の理念に反する使用者の一定の行為を禁止するものである。したがって、同条にいう「使用者」は、同法が上記のように助成しようとする団体交渉を中心とした集団的労使関係の一方当事者としての使用者を意味し、労働契約上の雇用主がこれに該当するものの、必ずしも同雇用主に限定されるものではなく、雇用主以外の者であっても、当該労働者の基本的な労働条件等に対して、雇用主と部分的とはいえ同視できる程度に現実的かつ具体的な支配力を有しているといえる者は、その限りにおいて同条にいう「使用者」に当たると解される。

以下、上記の観点から、県が、組合員との関係において、労働組合法第7条の使用者に当たるかどうかについて検討する。

2 設立経緯、資本・人事及び業務受発注面における県と常南交通との関係

前記第3の2(1)認定のとおり、常南交通は、昭和54年度の養護学校教育の義務化に際し、県の南部では運行業務を受託するバス事業者がなかったため、県からの受託要請に応える形で設立された会社であるが、設立に際し県から出資や職員の派遣は受けていない。また、設立後も、運行業務の委託者ないし受託者であること以外に、県と常南交通の間には一貫して資本金面及び人事面の関係は認められない。

したがって、同 2 (2)イ認定のとおり、常南交通の売上げの大半が運行業務の受託によるものであり、運行業務を委託するバス事業者の選定に一般競争入札が導入され受託するコースが減少したことに伴い、同社の経営に影響が生じてはいるものの、上記のような常南交通の設立の経緯が、本件における県の使用者性を根拠づけるものとは認められない。

3 賃金及び労働時間面における県と常南交通との関係

前記第 3 の 3 (1)認定のとおり、常南交通における従業員の賃金は、組合と団体交渉を行うなどして、同社の就業規則に基づき定められているものであり、同社と県との間の業務委託契約においては、運行業務の実施に要する経費（委託料）の定めはあるものの、個々の従業員に支払う賃金に関する定めはなかった。また、同 3 (2)認定のとおり、従業員の勤務時間については、同社の就業規則において、所定内勤務時間、始終業時刻、時間外就業等が定められていた。

そして、常南交通が上記の就業規則を定めるに当たって、県が何らかの関与をしたことをうかがわせる証拠はない。

したがって、県が、常南交通の従業員の賃金及び勤務時間に対して、雇用主と同視できる程度に現実的かつ具体的な支配力を有していたものとは認められない。

4 業務内容面における県と常南交通との関係

(1) 担当乗務員の決定

ア スクールバスの運行

前記第 3 の 4 (2)ア認定のとおり、仕様書においては、受託者は、各コースの乗務員をその年度において同一の者とし、当該年度途中で担当乗務員を変更するときは、県の承諾を得ることが必要とされていたが、年度途中で相当数の乗務員を変更した受託者もあり、また、県がその変更を承諾しなかったこともなかった。

イ 校外学習時のバスの運行

前記第3の4(2)イ認定のとおり、校外学習の際のバスの借上げは、運行業務の委託契約とは別の契約に基づくものであるから、年度内は同一の乗務員とすることを求める仕様書は適用されず、また、学校は校外学習に利用するバスの号車指定を行うことはあったが、乗務員の指定までは行っていなかった。

ウ 小括

以上の事実関係をもって、県が、スクールバスや校外学習に利用するバスの乗務員の決定（労働条件）に対して、雇用主と同視できる程度に現実的かつ具体的な支配力を有していたものと認めることはできない。

(2) 乗務員の業務内容の決定

ア 仕様書

前記第3の4(1)認定のとおり、仕様書は、受託者が行うべき運行業務の概要を示したものであるが、この仕様書においては、確かに、乗務員の確保、車両の確保・整備等のほか、運行計画として、各コースごとに、スクールバスとして配車するバスの型、始発バス停、運行経路、停留所数、学校発着時刻などが詳細に定められていた。

しかし、この仕様書の規定は、運行業務の委託者である県が、その運行業務の利用者である障害児童生徒の運送を安全かつ確実に行うために必要な事項を定めたものであって、委託の趣旨を超えるものではないことから、この規定をもって、県が乗務員の雇用主と同視できる立場にあったものとは認められない。

また、この仕様書とは別に、受託者と乗務員との間に、その実施についての労働契約や業務指示があってはじめて受託者に雇用される乗務員個々人の業務内容となるものである。

したがって、仕様書において常南交通が行うべき運行業務の内容が詳細に規定されており、常南交通としては、運行業務を実施するためにはそれに従わざるを得ないとしても、そのことをもって、県が常南交通に雇用される乗務員の業務内容（労働条件）に対して、雇用主と同視できる程度に現実的かつ具体的な支配力を有していたものと認めることはできない。

イ 安全運行マニュアル

前記第3の4(3)イ認定のとおり、仕様書においては、受託者が安全運行マニュアルを作成するに当たっては、県教育庁が示したマニュアル作成の考え方に記載されている事項について、学校と連携して作成することとされ、県教育長から修正等の指示があった場合は、速やかにこれに応じることとされていた。

しかしながら、同4(3)イ及びウ認定のとおり、①マニュアル作成の考え方において示していた内容は、受託者に安全運行マニュアルに盛り込んでほしい項目を示しているにすぎず、常南交通が作成した安全運行マニュアルは、この作成以前から常南交通において行っていた業務内容を文章化したものであったこと、②常南交通が19年度に安全運行マニュアルを作成するに当たっての土浦養護学校からの修正の指示内容は、文章表現の修正が大半であり、マニュアル作成の考え方に示された各個別項目の具体的な実施方法に係るようなものではなかったこと、③受託者の中には常南交通が作成したもの（ページ数16頁）の8分の1程度の簡潔なもの（ページ数2頁）を作成していたところも見られること等の事実からすると、マニュアル作成の考え方に示されている項目をどのように具体化し安全運行マニュアルを作成するかは、各受託者の裁量に委ねられていたものと認められる。

したがって、県が安全運行マニュアルの作成を求め、学校がその修

正の指示をしていたことをもって、県が、スクールバスの運行に当たり安全運行マニュアルに記載された事項を遵守するという常南交通の乗務員の業務内容（労働条件）に対して、雇用主と同視できる程度に現実的かつ具体的な支配力を有していたものと認めることはできない。

(3) その他

ア 研修

前記第3の4(4)認定のとおり、仕様書において、受託者は、県教育長又は学校長が開催する研修会に乗務員及び運行責任者を出席させることとされているとともに、実際にも、学校長から常南交通あての文書により、乗務員の研修参加を同社に依頼していた。

しかしながら、この研修は、19年度に常南交通が運行業務を受託していた学校では7校のうち2校において延べ3回（1回当たり2～3時間）開催されたにすぎないものであり、さらに、同4(4)イ認定のとおり、同社の乗務員は勉強にもなるとして自主的に研修に参加していたものである。

イ スクールバスへの教職員の同乗

前記第3の5(1)イ認定のとおり、年度始め、長期休業明け等の時期に、1～2週間程度、教職員がスクールバスに同乗したことがあり、その際、乗務員に対して児童生徒に対する対応の仕方について依頼することがあった。また、県職員がスクールバスの実態把握のために同乗する際に、校長や教頭等の管理職員も同乗したことがあったにすぎない。

ウ 携帯電話の備付け

前記第3の5(2)認定のとおり、仕様書の定めによって受託者はスクールバスごとに緊急時の連絡用として携帯電話を装備していたが、

携帯電話により学校からスクールバスの乗務員に指示があるのは、雪による通行止めなど特殊な事情があったときや、子どもが急病になった場合などの緊急時に限られていた。

エ 小括

以上のように、常南交通の乗務員の研修参加は、乗務員の業務内容全体のうちのごく一部にすぎず、また、教職員のスクールバスへの同乗やスクールバスに装備されている携帯電話についても、県が、運行中の乗務員に対して、緊急時などにごく一時的に指揮命令をしたものにすぎないから、これらはいずれも乗務員の基本的労働条件等に関するものとは認められない。

5 結論

以上のとおり、県と常南交通との間に資本面、人事面の関係は全くなく、常南交通は独自の就業規則を持ち、賃金等についても常南交通と組合との団体交渉を通じて決定されていたものであり、県が常南交通の従業員の業務内容（労働条件）の決定に関与していたり、従業員に対して業務上の指揮命令を行っていたとも認められない。

したがって、県が、常南交通の従業員の基本的な労働条件等に対して、雇用主と部分的とはいえ同視できる程度に現実的かつ具体的な支配力を有していたことを裏付けるに足りる事実があったとは認められないので、県は、組合員（すなわち、常南交通の従業員）との関係において、労働組合法第7条の使用者としての地位にあるとはいえない。

そうすると、本件救済申立てを却下した初審決定は相当であり、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、第27条の17及び第27条の12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21年1月14日

中央労働委員会