



命 令 書

申 立 人 広島県広島市東区二葉の里一丁目 3 番 16 号
スクラムユニオン・ひろしま
代表者 委 員 長 X

被申立人 東京都千代田区霞が関二丁目 1 番 3 号
国
代表者 国土交通大臣 Y

上記当事者間の広労委平成 21 年（不）第 6 号及び第 7 号事件について，当委員会は，平成 23 年 6 月 24 日第 1638 回公益委員会議において，会長公益委員河野隆，公益委員辻秀典，同井戸陽子，同緒方桂子及び同二國則昭が出席し，合議の上，次のとおり命令する。

主 文

- 1 被申立人は，申立人が平成 21 年 4 月 15 日付け及び同月 16 日付けで申し入れた団体交渉のうち，組合員らの雇用の確保（被申立人による直接雇用（任用）を除く。）に関する団体交渉に，速やかに誠意をもって応じなければならない。
- 2 申立人のその余の申立てを棄却する。

理 由

第1 事案の概要等

1 事案の概要

被申立人国（以下「国」という。）は、国土交通省中国地方整備局広島国道事務所、同省九州地方整備局遠賀川河川事務所及び同省九州地方整備局山国川河川事務所（以下、それぞれ「広島国道事務所」、「遠賀川河川事務所」及び「山国川河川事務所」といい、これらを併せて「広島国道事務所等」という。）における官用車の管理及び運行に係る業務（以下「車両管理業務」という。）を、以前から、申立外日本総合サービス株式会社（株式会社日本道路サービスが商号変更して、現名称日本総合サービス株式会社となった。以下、商号の変更前後を問わず「日本総合サービス」という。）に委託実施していたが、平成（以下、平成の元号は省略する。）21年度の車両管理業務を委託する事業者の決定を一般競争入札で行った結果、日本総合サービスは落札することができなかった。その後、日本総合サービスが車両管理業務に従事していた従業員らを解雇したため、解雇されたA、B、C、D、E、F及びG（以下、それぞれ「A組合員」、「B組合員」、「C組合員」、「D組合員」、「E組合員」、「F組合員」及び「G組合員」といい、これら7名を併せて「組合員ら」という。）は、スクラムユニオン・ひろしま（以下「組合」という。）に加入した。

本件は、組合が、21年4月15日付け及び同月16日付けで、国に対して、団体交渉を申し入れたが、国がこれに応じなかったことが労働組合法（以下「労組法」という。）第7条第2号に該当する不当労働行為であるとして、申し立てられた事案である。

2 請求する救済内容の要旨

- (1) 国は、組合の21年4月15日付けの団体交渉申入れ（以下「4.15 団交申入れ」という。）に誠実に応じること。
- (2) 国は、組合の21年4月16日付けの団体交渉申入れ（以下「4.16 団交申入れ」といい、4.15 団交申入れと併せて「本件団交申入れ」という。）に誠実に応じること。

(3) 謝罪文の交付及び掲示

3 本件の争点

(1) 国家公務員法（昭和 22 年法律第 120 号。以下「国公法」という。）附則第 16 条の規定により，労組法が一般職に属する職員に適用されないことをもって，本件団交申入れ及び労組法に基づく本件申立てが，不適法であるといえるか。

（争点 1）

(2) 国は，本件団交申入れに関して，労組法第 7 条第 2 号の「使用者」といえるか。（争点 2）

(3) 国が「使用者」といえる場合，国が団体交渉に応じないことに，労組法第 7 条第 2 号に規定する「正当な理由」が認められるか。（争点 3）

第 2 当事者の主張

1 国公法附則第 16 条について（争点 1）

(1) 組合の主張

本件団交申入れにおいて求めていた交渉事項は，組合員らの雇用確保であって，具体的には国による直接雇用（任用），国による就労先のあっせん，紹介等であるから，直接雇用（任用）に限られるものではない。

国は，国公法附則第 16 条には，国公法が適用される一般職に属する職員には労組法及び労組法に基づいて発せられる命令は適用しないと規定され，国家公務員の身分を取得していない者であっても，一般職に属する職員への採用を求める限りにおいて同条の「一般職に属する職員」として解されるべきであるから，組合は，直接雇用（任用）を議題とする団体交渉を求めることはできないなどと主張するが，同条は，「一般職に属する職員」についてのみ労組法及び労組法に基づいて発せられる命令を適用除外としているのであり，組合員らが該当しないことは明らかである。

また，労働基本権は公務員を含む勤労者に憲法上保障された権利であり，同条による権利制限が現在の裁判所において許容されているのは，公務の特殊性に加え，法律による身分や勤務条件の保証，人事院による措置等の代替措置が講じられているからであるから，このような代替措置による保護を受け得ない

者について、その労働基本権の剥奪を認める国の主張は、憲法からの重大な逸脱であり、到底認められない。

(2) 国の主張

本件団交申入れに係る団体交渉要求書の記載内容等からすると、組合が求めていた交渉事項は、国による直接雇用（任用）のみであったと解される。

国公法附則第 16 条には、国公法が適用される一般職に属する職員には、労組法及び労組法に基づいて発せられる命令は適用しないと規定され、国家公務員の身分を取得していない者であっても、一般職に属する職員への採用を求める限りにおいて、同条の「一般職に属する職員」として解されるべきであるから、これを求める者の労働基本権の制約が代償措置を講じた上でなされているか否かは問題ではなく、当然に同条が適用される。

したがって、組合は、国に対して直接雇用（任用）を議題とする団体交渉を求めることはできず、労組法に基づく本件申立ても不適法である。

2 国は、労組法第 7 条第 2 号の「使用者」といえるかについて（争点 2）

(1) 組合の主張

ア 労組法第 7 条第 2 号の使用者とは、「労働関係に対して、不当労働行為法の適用を必要とするほどの実質的な支配力ないし影響力を及ぼし得る地位にある者」と解すべきである。

朝日放送事件判決（最高裁第三小法廷 7 年 2 月 28 日）の使用者性の判断基準が用いられる場合でも、当該労働条件を実質的に「支配・決定」することができるのは誰かという観点から判断されるのであり、それは実質的な支配力・影響力と同義に解されるべきである。

国は、使用者性の判断基準の 1 つとして、「労働組合が要求する交渉事項が労働契約における労働者の基本的な労働条件等であるかどうか」を挙げ、本件団交申入れに係る交渉事項がこれに該当しないことを理由に、使用者に当たらないと主張するが、朝日放送事件判決は、労働者を受け入れた企業が労働者の基本的な労働条件に関する事項について支配・決定していたのであるから、当該事項についてその企業が使用者に当たるとしたもので、基本的な労働条件ということが、「支配・決定」とは別個の使用者性の要件として

定立されたものではない。

イ 国は、組合員らを長期間にわたりその指揮命令の下に使用するとともに、労務管理を行い、国の組織に組み込むなどしてきたのであって、組合員らの雇用・労働条件を実質的に支配し、影響力を与えてきた。

具体的には、日本総合サービスは、もっぱら労働力を提供していたに過ぎず、国は自ら、組合員らが運転する車両や運行先等を決定して直接指示し、出張中の行き先の変更等も直接指示していた。組合員らの就業時間は国の職員と同一で、組合員らの時間外勤務の管理は国が行っていた。また、国は、日本総合サービスに組合員らの経歴書を提出させて労働者の特定を行うとともに、組合員らに対して、国の職員と同じ名札の着用も指示していた。

さらに、山国川河川事務所においては、G組合員の日本総合サービスへの採用に関与するとともに、その配属先を具体的に指示し、同事務所の防災業務計画書に同組合員を組み込んで指揮命令の対象としており、遠賀川河川事務所中間出張所においてもD組合員の日本総合サービスへの採用に関与していた。

ウ 日本総合サービスと国とは長期にわたり随意契約によって車両管理業務委託契約を継続してきており、広島国道事務所においては10年度に、遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所においては13年度に指名競争入札で委託先を決定するようになった以降も、国は日本総合サービスが落札するようにしており、組合員らの雇用継続は、国の意思にかかっていた。

このような状況下で、国は、組合員らが就労形態の違法を労働局に申告したことから、日本総合サービスとの契約更新を意図しなくなったのであり、その結果、日本総合サービスは21年度の車両管理業務を落札することができず、そのことが直ちに組合員らの解雇に直結したのである。このような事実関係であるから、国は、組合員らの雇用喪失に直接の支配力・影響力を有していたといえることができる。

エ 国は、組合員らに対する指揮命令やその労務管理を行うという、いわゆる偽装請負を行っていたもので、このような就労形態は、原則として労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働者の就業条件の整備等に関する法律（昭和60年法律第88号。以下「労働者派遣法」という。）にいう労働者派

遣に該当すると解されるから、国は、労働者派遣法所定の派遣受入可能期間を超えて、違法に組合員らを就業させたといえる。

まず、派遣先が講ずべき措置に関する指針（11年労働省告示第138号）によると、派遣労働者がその責に帰すべき事由以外の事由によって労働者派遣契約の解除が行われた場合には、派遣先は派遣労働者の新たな就業機会の確保を図ることが求められているから、国は、組合員らに対し、その就業機会の確保を図る義務がある。

また、派遣受入可能期間を超えて違法に就労させていた本件の場合、国は、労働者派遣法第40条の4に基づき、組合員らに対して直接雇用の申込みを行う義務を負っている。

さらに、派遣先が、派遣可能受入期間を超えて労働者派遣を受け入れていた場合、厚生労働大臣は、その改善のための「指導・助言」（労働者派遣法第48条第1項）、「勧告・公表」（労働者派遣法第49条の2）を行うことができるとされており、派遣先は、違反行為の是正措置をとるべきことが法律上求められている。そして、労働者派遣法は派遣労働者の雇用の安定を主たる目的とするものであり（労働者派遣法第1条）、派遣先が違反行為の是正措置をとるに当たっては、派遣労働者の雇用の安定を図ることが法律上求められているから、国は、組合員らの雇用の安定を図る義務がある。

一方、組合員らには、労働者派遣法第49条の3第1項に基づき、国の違法行為を厚生労働大臣に申告する権利が与えられており、これに対して国は、その申告を理由に組合員らに対し不利益取扱いをしてはならない義務を負っている（同条第2項）。そして、労働者派遣法が雇用の安定を目的としていることに鑑みれば、この違法是正の申告権は、申告した派遣労働者の直接雇用その他雇用の安定を図るべき措置を派遣先が講ずることを前提とした権利というべきである。また、「不利益取扱い」の禁止の趣旨には、派遣先が雇用の安定を図ることなく、違法行為の是正を理由に労働者派遣契約を解除するなどして派遣労働者の雇用の安定を害してはならないという内容も含むというべきである。このように、組合員らは、違法行為の是正措置を要求するとともに、雇用の安定を図るべきこと、不利益取扱いを撤回すべきことなどを法律上要求できるというべきである。

オ 以上のとおり、国は、組合員らを長期にわたり指揮命令して労働力を利用してきたこと、組合員らの雇用喪失に強い影響力を有していること及び組合員らの雇用の安定を図るべき地位にあることが明らかである。したがって、国は、組合員らの雇用確保について、労組法第7条第2号の使用者に当たる。

(2) 国の主張

ア 朝日放送事件判決によれば、雇用主以外の事業主が労組法第7条第2号の使用者に当たると判断されるためには、①従業員と雇用主との間の労働契約が存続していることを前提に、②交渉事項が、基本的な労働条件等であり、かつ、③当該事業主が、雇用主と同視できる程度に基本的な労働条件等について現実的かつ具体的に支配・決定できる地位にあることが必要と解される。そして、ここにいう基本的な労働条件等とは、勤務時間、労務提供の態様、作業環境等であり、雇用確保は基本的な労働条件等とはされていない。

本件についてみると、①については組合員らと日本総合サービスとの間の労働契約は、21年3月31日付けで雇用契約が終了している前提で裁判において和解が成立しており、②については本件団交申入れに係る交渉事項は、組合員らの勤務時間の割振り、労務提供の態様、作業環境等ではないから、朝日放送事件判決にいう「基本的な労働条件等」について団体交渉が要求されたとはいえない。

したがって、本件は、朝日放送事件判決の射程外であり、国は、労組法第7条第2号の使用者ではない。

イ 国は、日本総合サービスが組合員らを雇用するに至った経緯、雇用契約の内容、配属先の決定等に関与したことはない。

また、組合員らに対して、車両管理業務全般について指揮命令したとは到底いえないし、労働時間の管理を行った事実や、服務規律を適用した事実もなく、組合員らを国の指揮命令系統に組み込んだ事実もないから、前記アの③の「雇用主と同視できる程度に基本的な労働条件等について現実的かつ具体的に支配・決定できる地位にある」とはいえない。

ウ 車両管理業務の委託先は、広島国道事務所では10年度から、遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所では13年度から指名競争入札で決定していたが、指名競争入札にあっては特定の業者が毎年度確実に落札できる保証はな

い。指名競争入札の結果、日本総合サービスが、複数年度、車両管理業務を受託し、組合員らがそれに従事した事実があるとしても、それをもって国が、組合員らの雇用継続を支配・決定していたということとはできない。

組合員らの雇用問題は、日本総合サービスと組合員らの問題であって、国が組合員らに対して直接指示したことをもって、「支配力ないし影響力」という考え方を拡張し、国が、直接的に、又は日本総合サービスを介して間接的に、組合員らの雇用に対して支配ないし影響を与えていたとの組合の主張は、到底受け入れられるものではない。

組合が主張する「強い影響力」は、要するに、国が、日本総合サービスの発注者であり、国の発注が、組合員らの雇用に影響するから、雇用継続に強い影響力を有しているとするものと理解されるが、有力な取引先の取引停止によって、労働者の雇用に影響するとしても、取引先を労組法第7条第2号の使用者とみることはできない。

したがって、組合が主張するように、国が組合員らの雇用喪失に強い影響力を有していたとはいえない。

エ 本件において、国は、日本総合サービスとの間で委託契約を締結していたのであって、労働者派遣契約を締結していたわけではない。

国は、日本総合サービスとの車両管理業務委託契約を中途解約した事実はなく、適正な請負に是正し、契約期間満了まで継続したのであるから、組合員らに対し、その就業機会の確保を図る義務があるとはいえない。

また、国は、広島労働局長及び福岡労働局長から「当該業務については、労働者の雇用の安定を図るための措置を講ずることを前提に労働者派遣の受入を中止すること」との是正指導を受けたが、労働者派遣法第40条の4に違反しているとの指摘を受けたわけではない。大分労働局長からは「当該業務については、労働者の雇用の安定を図るための措置を講ずることを前提に労働者派遣の受入を中止すること」との指導を受けてはいない。

さらに、広島労働局長及び福岡労働局長の是正指導は、組合員らを直接雇用するよう義務付けたものでも、直接雇用することを推奨したものでもない。

したがって、組合が主張するように、国が雇用の安定を図るべき地位にあるとはいえない。

オ 以上のとおり、国は、①組合員らを長期にわたり指揮命令して労働力を利用してきた、②組合員らの雇用継続に強い影響力を有している、③組合員らの雇用の安定を図るべき地位にあるとの組合の主張はいずれも失当であるから、国は、労組法第7条第2号の使用者には当たらない。

3 労組法第7条第2号に規定する「正当な理由」が認められるかについて（争点3）

(1) 組合の主張

ア 前記1の(1)のとおり、組合が本件団交申入れにおいて求めていた交渉事項は、直接雇用（任用）に限られるものではなく、国は、国への直接雇用（任用）のほか、落札会社ないし関連事業者等への国による就労先のあっせん、紹介、車両管理業務の受託業者が翌年度に落札できなかった場合における労働者に対する保護措置の発動等を行うことは十分に可能である。

イ 本件団交申入れに係る交渉事項は、違法な就労形態を是正するに当たり、労働者の就業の継続及び雇用の終了の条件に関するものであり、労働者の経済的地位に係る事項として義務的団交事項であることが明らかである。

また、直接雇用義務ないし雇用の安定を図る措置としての直接雇用（任用）は、労働者派遣法が、違法行為の是正として、国に対して義務付け又は要請しているものであり、国は、法的な対処をしてでも直接雇用（任用）を実現することが法律上求められていること、現行法上も非常勤職員として任用することは可能であり、現に、国は、組合員らが解雇された後も、直接任用による職員を募集しているから、直接雇用（任用）の要求は不可能を強いるものではないこと、仮に、直接雇用（任用）自体は団体交渉によって決定できないとしても、それは任用自体ができないというだけであって、非常勤職員として受け入れる枠を設ける、適切な試験・選考等に合格した場合には任用するなどの条件を付して合意することは可能であることから、直接雇用（任用）の要求についても義務的団交事項に当たるといふべきである。

ウ 個別の労働者の処遇についても交渉事項となるのは明らかであり（新星タクシー事件中労委命令（昭和42年6月21日決定））、また、解雇された労働者が解雇について争っている場合や、退職した労働者が在職中の労働条件等

について争っている場合等、労使の関係が実質的になお継続しているとみられる場合には、元使用者は団体交渉に応じなければならない。

(2) 国の主張

ア 前記 1 の(2)のとおり、組合が求めていた団体交渉事項は、国による直接雇用（任用）のみであったと解される。

イ 民間事業者の使用者であれば、私法上の労働契約により労働者を雇用するかどうかは、その使用者が自由に決定することができるが、一方、国公法上の任命権者は、任命権の行使に当たり、国公法、人事院規則、予算等の制約を受ける。国が有している任命権を、民間事業者の使用者が私法上有している雇用に関する権限と同視することはできないのである。

ウ 直接雇用（任用）を議題とする団体交渉を、仮に国公法上の登録職員団体が申し入れても、特定の者の任用を求めることに関する交渉であり、「国の事務の管理及び運営に関する事項」（国公法第 108 条の 5 第 3 項）として、交渉の対象にはなり得ない。

第 3 認定した事実

1 当事者等

(1) 組合

組合は、規約によれば、中小企業の未組織労働者等の労働条件及び生活条件の改善並びに階級的利益の保護を目的として結成された、いわゆる合同労働組合である。

組合は、肩書地に事務所を設置し、本件申立時には、約 150 名の組合員のほか、日本総合サービス労働組合（13 年 8 月に広島国道事務所で勤務する従業員により結成され、21 年 3 月 31 日に組合に単組加入した。）により構成されていた。

(2) 国

国において、本件については国土交通省が所管している。

国土交通省は、国土の総合的かつ体系的な利用、開発及び保全、そのための社会資本の統合的な整備等を任務とする国家機関で、同省中国地方整備局及び同省九州地方整備局（以下、それぞれ「中国地方整備局」及び「九州地方整備

局」という。)は、その地方支分部局である。

広島国道事務所は、中国地方整備局に所属する機関であり、一般国道の改築及び修繕工事、維持その他の管理等を行っている。広島国道事務所には、広島市に位置する本所のほか、その所掌事務の一部を分掌する可部国道出張所、呉国道出張所、西条維持出張所及び広島維持出張所が設置されている。

遠賀川河川事務所は、九州地方整備局に所属する機関であり、遠賀川の改良工事、維持修繕その他の管理等を行っている。遠賀川河川事務所には、直方市に位置する本所のほか、その所掌事務の一部を分掌する直方出張所、中間出張所、宮田出張所及び飯塚出張所等が設置されている。

山国川河川事務所は、九州地方整備局に所属する機関であり、山国川の改良工事、維持修繕その他の管理等を行っている。山国川河川事務所には、中津市に位置する本所のほか、その所掌事務の一部を分掌する中津出張所及び耶馬溪ダム分室が設置されている。

(3) 日本総合サービス

日本総合サービスは、車両管理業務等の事業を行う株式会社で、広島支店及び福岡支店等の営業所を置いている。

2 本件不当労働行為救済申立てに至る経緯

(1) 広島国道事務所

ア 広島国道事務所では、車両管理業務を、昭和 61 年度頃から 9 年度までの約 12 年間、随意契約により、毎年度日本総合サービスに委託していた。10 年度に指名競争入札で委託先を決定するようになった後も 20 年度までの 11 年間、毎年度日本総合サービスが落札し、受託していた。

【争いのない事実】

イ 20 年 7 月頃、公正取引委員会は、車両管理業務について私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号。以下「独占禁止法」という。）の規定に違反して入札談合が行われた疑いがあるとして、日本総合サービスに対して立入検査を行った。

【乙 14 号証】

ウ 広島国道事務所勤務していた A 組合員、B 組合員及び C 組合員（以下こ

れら3名を併せて「A組合員ら」という。)は、20年12月12日に広島労働局に対して、広島国道事務所の職員がA組合員らに直接指揮命令をしていることなどが偽装請負に当たるとして、申告を行った。

【甲27号証，第1回尋問記録11頁】

エ 21年2月19日、広島国道事務所における21年度の車両管理業務の委託先の決定のため、一般競争入札を行う旨の入札公告がなされた。

【乙7号証】

オ 前記ウの申告について、広島労働局長は、広島国道事務所長に対して、労働者派遣法に違反しているとして、21年2月23日付けで是正指導を行った。当該是正指導の内容は、広島国道事務所本所、同可部国道出張所等における車両管理業務において、広島国道事務所の職員が、受託者である日本総合サービスの労働者に対して、業務の遂行に関する指示を直接行い、また労働時間を延長する場合の指示を行っていることから、適正な請負とは判断されず、労働者派遣事業に該当し、同法第26条及び第3章第3節に規定する派遣先が講ずべき措置（同法第40条の3，第40条の4及び第40条の5を除く。）に違反するというもので、是正のための措置として、「労働者の雇用の安定を図るための措置を講ずることを前提に労働者派遣の受入を中止すること」とされていた。

なお、20年度の広島国道事務所の車両管理業務に係る契約が解除されることはなかった。

【乙5号証】

カ 21年3月12日、広島国道事務所における21年度の車両管理業務に係る一般競争入札において、日本総合サービスは落札できなかった。

【甲27号証，乙7号証，第1回尋問記録12頁】

キ 21年3月18日付けで、日本総合サービスは、A組合員及びC組合員に対して、同日を解雇予告日とする解雇予告通知書を送付した。解雇予告の理由は、21年度の車両管理業務を落札できず、また、別の業務を受託することもできなかったというものであった。

【甲24，25号証，第1回尋問記録12，19，20頁】

ク A組合員らは、21年3月31日付けで、日本総合サービスを解雇となり、

同日、A組合員らが結成していた日本総合サービス労働組合は、組合に単組加入した。

【甲 1, 24, 25, 27 号証, 第 1 回尋問記録 20 頁】

ケ 組合は、21 年 4 月 15 日付けで中国地方整備局長及び広島国道事務所長あてに、団交要求書を送付した（4.15 団交申入れ）。当該要求書には、「国土交通省で働く委託労働者の雇用確保に関して団体交渉を申し入れます。」「この結果、本来であれば直接雇用されていたであろう労働者が、日本総合サービスから解雇され、路頭に迷うという事態に至っています。このことに対する貴局の責任は重大です。すみやかに組合との団体交渉に応じるよう重ねて要請します。」と記載されていた。

なお、これに先立ち、日本総合サービス労働組合は、同年 2 月 24 日付けで広島国道事務所長あてに団体交渉を申し入れる書面を送付したが、当該書面には、「国土交通省はこの是正指導を真摯に受け止め、直ちに違法状態を解消するため申告者 7 名を直接雇用するよう、下記の弁護士と共に団体交渉を早急に行うよう申し入れします。」と記載されていた。また、同年 3 月 2 日付けで同労働組合の代理人弁護士が、広島国道事務所長あてに通告書を送付したが、当該通告書には、「団体交渉を求める事項は、直接任用を含む申告者らの就業の機会の確保に関するものであるから、義務的団体交渉事項に該当することも明らかである。」と記載されていた。さらに、同月 4 日付けで同労働組合は、広島国道事務所長あてに、団体交渉を申し入れる書面を送付したが、当該書面は、「広島労働局の指導どおり申告者の雇用の安定を図るため直接雇用をすること及びその労働条件について」及び「広島労働局に報告する是正のための措置の内容を明らかにする事」について団体交渉を求めるものであった。

【甲 1 号証, 乙 1~4 号証】

コ 21 年 5 月 15 日付けで、組合は、中国地方整備局長及び広島国道事務所長あてに、4.15 団交申入れに対して何の回答もないことについて、抗議文を送付した。

【甲 2 号証】

サ 21 年 6 月 23 日付けで、公正取引委員会は、中国地方整備局が発注する車

両管理業務の入札において談合が行われたとして、日本総合サービスその他の入札参加業者に対して、独占禁止法に基づく排除措置命令を発した。

【公知の事実】

シ 21年7月17日、組合は、当委員会に対して、4.15団交申入れに応じることを求めて、不当労働行為の救済申立てを行った（広労委21年（不）第6号事件）。

ス 22年6月頃、A組合員らと、日本総合サービスとは、裁判において、21年3月31日をもって日本総合サービスとの雇用関係が終了したことを確認し、和解した。

【乙17号証，第1回尋問記録13，21，22頁】

(2) 遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所

ア 遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所では、車両管理業務を、昭和61年度頃から12年度までの約15年間、随意契約により、毎年度日本総合サービスに委託していた。13年度に指名競争入札で委託先を決定するようになった後も20年度までの8年間、毎年度日本総合サービスが落札し、受託していた。

【争いのない事実】

イ 20年7月頃、公正取引委員会は、車両管理業務について独占禁止法の規定に違反して入札談合が行われた疑いがあるとして、日本総合サービスに対して立入検査を行った。

【乙14号証】

ウ 21年3月上旬頃、遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所における21年度の車両管理業務に係る一般競争入札において、日本総合サービスは落札できなかった。

【甲109，113，114号証，第2回尋問記録26頁】

エ 遠賀川河川事務所で勤務していたD組合員、E組合員及びF組合員（以下これら3名を併せて「D組合員ら」という。）並びに山国川河川事務所勤務していたG組合員は、21年3月16日に福岡労働局に対して、遠賀川河川事務所の職員がD組合員らに、また、山国川河川事務所の職員がG組合員に直接指揮命令をしていることなどが偽装請負に当たるとして、申告を行った。

【甲 109, 114 号証, 第 2 回尋問記録 12 頁】

オ 日本総合サービスは、21 年 3 月 18 日に直方市において、また、同月 23 日に中津市において、遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所で車両管理業務に従事していた従業員に対する解雇説明会を行い、21 年度の車両管理業務を落札できなかったことを説明した。

【甲 109, 113～115 号証】

カ 前記エの申告について、福岡労働局長は、遠賀川河川事務所長に対して、労働者派遣法に違反しているとして、21 年 3 月 23 日付けで是正指導を行った。当該是正指導の内容は、遠賀川河川事務所、同宮田出張所等における車両管理業務において、遠賀川河川事務所の職員が受託者である日本総合サービスの労働者に対して業務の遂行に関する指示を直接行っていることから、適正な請負とは判断されず、労働者派遣事業に該当し、同法第 26 条及び第 3 章第 3 節に規定する派遣先が講ずべき措置（同法第 40 条の 3, 第 40 条の 4 及び第 40 条の 5 を除く。）に違反するというもので、是正のための措置として、「労働者の雇用の安定を図るための措置を講ずることを前提に労働者派遣の受入を中止すること」とされていた。

また、大分労働局長は、山国川河川事務所長に対して、21 年 3 月 24 日付けで指導を行った。当該指導の内容は、少なくとも 19 年 1 月頃まで、山国川河川事務所、同中津出張所及び同耶馬溪ダム分室の職員が日本総合サービスの車両管理員に対して業務の遂行に関する指示を直接行っていることから、適正な請負とは判断されず、労働者派遣事業に該当し、また同中津出張所及び同耶馬溪ダム分室において、日本総合サービスの車両管理責任者から車両管理員への指揮命令と並行して山国川河川事務所の職員が、日本総合サービスの車両管理員に車両使用予定の伝票を提示していることが、労働者派遣事業と請負により行われる事業との区分に関する基準（昭和 61 年労働省告示第 37 号）を満たさなくなるおそれがあるというものであった。そして行うべき措置として、車両使用予定の伝票を渡す行為を直ちに中止し、受託者である日本総合サービスの車両管理責任者からの指示体制を徹底するよう指導した。なお、「労働者の雇用の安定を図るための措置を講ずることを前提に労働者派遣の受入を中止すること」との指導はなかった。

また、20年度の遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所の車両管理業務に係る契約が解除されることはなかった。

【乙 102, 103 号証】

キ 21年3月31日、D組合員ら及びG組合員は日本総合サービスを解雇となり、21年4月11日、組合に加入した。

【甲 100, 109, 113～115 号証】

ク 組合は、21年4月16日付けで九州地方整備局長、遠賀川河川事務所長及び山国川河川事務所長あてに、団交要求書を送付した（4.16 団交申入れ）。当該要求書には、前記(1)のケの4.15 団交申入れと同様の内容が記載されていた。

【甲 100 号証, 乙 101 号証】

ケ 21年4月24日付けで、九州地方整備局総務部総務課長名で、組合に対して、団体交渉の要求に対する回答の書面が送付された。当該書面には、「2009年4月16日付けで送付された申入れについては、当整備局、遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所とも下記理由によりお受けできません。」と記載されており、理由として「当職と貴組合に加盟されている日本総合サービス株式会社福岡支店に勤務されていた4名とは雇用の関係がなく、また国家公務員法においても、その申入れに応ずべき立場にありません。」とされていた。

【甲 101 号証】

コ 21年5月15日付けで、組合は、九州地方整備局長、遠賀川河川事務所長及び山国川河川事務所長あてに、前記ケの書面に対する抗議文を送付した。

【甲 102 号証】

サ 21年6月23日付けで、公正取引委員会は、九州地方整備局が発注する車両管理業務の入札において談合が行われたとして、日本総合サービスその他の入札参加業者に対して、独占禁止法に基づく排除措置命令を発した。なお、当該談合には、日本総合サービスがその従業員として受け入れていた旧建設省九州地方建設局又は国土交通省九州地方整備局の退職者等が関与していた。

【公知の事実】

シ 21年8月5日、組合は、当委員会に対して、4.16 団交申入れに応じるこ

とを求めて、不当労働行為の救済申立てを行った（広労委 21 年（不）第 7 号事件）。なお、同事件は、21 年 10 月 26 日、前記(1)のシの広労委 21 年（不）第 6 号事件に併合された。

ス 22 年 6 月頃、D 組合員ら及び G 組合員と、日本総合サービスとは、裁判において、21 年 3 月 31 日をもって日本総合サービスとの雇用関係が終了したことを確認し、和解した。

【乙 17 号証，第 2 回尋問記録 28 頁】

3 広島国道事務所における就労形態

(1) 車両管理業務委託契約書及び仕様書の内容

ア 車両管理員等の配置

(ア) 広島国道事務所と日本総合サービスとの間で、17 年 4 月 1 日付けで契約期間を同日から 18 年 3 月 31 日までとして締結された車両管理業務委託契約書（以下「17 年度広島契約書」という。）及び 18 年 4 月 3 日付けで契約期間を同月 1 日から 19 年 3 月 31 日までとして締結された車両管理業務委託契約書（以下「18 年度広島契約書」という。）では、①日本総合サービスは、車両管理業務を管理させる車両管理責任者及び車両を管理する車両管理員を定め、書面により広島国道事務所に通知することとし、これらを変更したときも同様とすること、②車両管理責任者は、車両管理業務の履行に関し、広島国道事務所の職員の指示又は連絡を受ける任に当たるとともに、車両管理員に対して指示及び指揮監督を行うこと、③広島国道事務所は、車両管理責任者又は車両管理員が業務の履行につき著しく不相当と認められるときは、日本総合サービスに対しその理由を明示して、必要な措置をとるべきことを求めることができる旨規定されていた。

【乙 8, 9 号証】

(イ) 広島国道事務所と日本総合サービスとの間で、19 年 4 月 2 日付けで契約期間を同月 1 日から 20 年 3 月 31 日までとして締結された車両管理業務委託契約書（以下「19 年度広島契約書」という。）及び 20 年 4 月 1 日付けで契約期間を同日から 21 年 3 月 31 日までとして締結された車両管理業務委託契約書（以下「20 年度広島契約書」という。）では、前記(ア)の①から③

に加えて、④日本総合サービスは、車両運行責任者を定め、書面により広島国道事務所へ通知することとし、これを変更したときも同様とすること、⑤車両運行責任者は、車両運転に関し、広島国道事務所の職員の指示等を受ける任に当たるとともに、車両管理員に対する車両運転の指示及び広島国道事務所への車両運行計画の報告を行うこと、⑥広島国道事務所は、車両運行責任者が業務の履行につき著しく不相当と認められるときは、日本総合サービスに対しその理由を明示して、必要な措置をとるべきことを求めることができる旨規定されていた。

【乙 10, 11 号証】

イ 業務実施時間等

17 年度広島契約書に係る車両管理業務委託仕様書（以下「17 年度広島仕様書」という。）及び 18 年度広島契約書に係る車両管理業務委託仕様書（以下「18 年度広島仕様書」という。）では、業務実施時間は 9 時 15 分から 17 時 30 分まで、19 年度広島契約書に係る車両管理業務委託仕様書（以下「19 年度広島仕様書」という。）及び 20 年度広島契約書に係る車両管理業務委託仕様書（以下「20 年度広島仕様書」という。）では、業務実施時間は 9 時 15 分から 18 時までと規定されていた。

また、17 年度から 20 年度までの広島仕様書では、業務日は、日曜日、土曜日、国民の祝日に関する法律に規定する休日及び 12 月 29 日から 1 月 3 日までの日（国民の祝日に関する法律に規定する休日を除く。）を除いた日とされていたが、広島国道事務所が業務により必要があると認めるときは、時間外又は休日においても業務を行わせることができるとされ、その場合には、17 年度広島仕様書及び 18 年度広島仕様書では車両管理責任者に、19 年度広島仕様書及び 20 年度広島仕様書では車両運行責任者に、その都度通知する旨規定されていた。

【乙 8～11 号証】

ウ 業務終了後の報告

17 年度から 20 年度までの広島仕様書では、日本総合サービスは、車両管理業務終了後に、車両受領時刻、車両返納時刻（20 年度は業務開始時刻、業務終了時刻）、車両走行距離及び時間外業務の時間数等を記載した車両管理

日報を広島国道事務所に提出する旨規定されていた。

また、17年度から19年度までの広島仕様書の車両管理日報には、これらの記載欄とともに車両管理員及び広島国道事務所の職員の押印欄が設けられていた。20年度の車両管理日報には、広島国道事務所の職員の押印欄は設けられていなかったが、これとは別に毎月作成し、広島国道事務所に提出することとされていた車両管理報告書には、車両管理責任者及び広島国道事務所の職員の押印欄が設けられていた。

【乙8～11号証】

(2) 人選・労働条件等

ア 採用，配属先の決定

A組合員は11年3月に、B組合員は5年4月に、C組合員は9年7月にそれぞれ日本総合サービスに入社した。

A組合員及びB組合員の就業場所は、入社時から21年3月31日まで広島国道事務所本所であった。C組合員の就業場所は、最初は広島国道事務所本所で、その後中国地方整備局となり、14年2月からは広島国道事務所可部出張所であった。これらの就業場所の決定は、日本総合サービスが行っていた。

A組合員の採用確認書は、11年3月26日に日本総合サービスとの間で交わされ、就業場所、就業時間、休憩時間、休日、給与の額及び給与の支払方法等がその中に記載されていた。

なお、A組合員らは、前記(1)のアの(ア)及び(イ)の車両管理責任者又は車両運行責任者になったことはなかった。

【甲22，27，28号証，第1回尋問記録1，14，28，29，33，34頁，
審査の全趣旨】

イ 業務遂行の状況

(ア) 広島国道事務所本所では、車両管理責任者は同本所に常駐しておらず、車両運行責任者も車両運転を行い、不在のときや休みのときがあり、これらの場合に同本所の職員が自らA組合員の車両運転の割当てを決めることがあった。車両運行計画は、車両管理責任者又は車両運行責任者が出張前日の夕方に決定していたが、それ以後の変更等の指示は同本所の職員が同組合員に対して行っており、また、出張先では、同行する同本所の職員の

指示で車両運転を行っていた。

広島国道事務所可部出張所では、20年10月末まで、C組合員に対する車両運転の指示はすべて同出張所の職員が行っていたが、同年11月以降、日本総合サービスの従業員が指示するようになった。

【甲4号証の2・3, 7, 18, 27, 28号証,
第1回尋問記録2～7, 29, 30頁】

(イ) A組合員及びC組合員は、広島国道事務所の職員の指示により、職員のレクリエーションのための送迎を行ったり、職員の飲み会の間待機し、その後職員を自宅に送ったりすることがあった。

また、広島国道事務所可部出張所では、C組合員が同出張所の鍵を開錠、施錠することがあった。

【甲14, 27, 28号証】

ウ 時間外勤務及び休日勤務の指示、労働時間の管理

(ア) A組合員及びC組合員に対する時間外勤務及び休日勤務における車両運行の指示や、警報発令時における事務所内や自宅での待機の指示は、広島国道事務所の職員が行っていた。また、A組合員及びC組合員は、18年度まで年末年始の休暇中の連絡先を同事務所の職員に報告していた。

【甲16, 27, 28号証, 第1回尋問記録30頁】

(イ) A組合員及びC組合員の所定労働時間は日本総合サービスが決定しており、18年6月までは、平日の終業時間は17時45分で、広島国道事務所の終業時間の17時30分と異なっていたが、18年7月以降は、広島国道事務所の終業時間が18時に変更されたため、A組合員及びC組合員の終業時間も18時に変更された。

また、休日は、日本総合サービスが就業カレンダーで決めており、土曜日が毎週休日とはなっていなかったが、A組合員は、土曜日は原則として出勤することを要しなかった。

【甲27, 28号証, 第1回尋問記録2, 7, 10頁】

(ウ) A組合員の時間外勤務手当は、広島国道事務所の職員に準じて18年6月までは、17時30分以降の勤務について支払われていた。また、土曜日の午前中に勤務した場合にも、休日勤務手当が支払われていた。

【第1回尋問記録9, 10頁】

(エ) A組合員は、車両運転終了後、前記(1)のウの車両管理日報に車両受領時刻、車両返納時刻及び車両走行距離を鉛筆書きで記入し、押印の上、車両管理責任者又は車両運行責任者に提出した。また、車両管理責任者又は車両運行責任者からこの車両管理日報の提出を受けた広島国道事務所の職員は、鉛筆書きの部分をボールペンで書き直した上で、空欄であった時間外業務の時間数を記入し、押印していたが、その際に車両受領時刻や車両返納時刻を修正することがあり、同組合員の時間外勤務の時間数が減らされることがあった。同組合員の時間外勤務手当は、この日報を基に算定されていた。なお、車両受領時刻から車両返納時刻までの時間が、同組合員が就業した時間となっていた。

広島国道事務所可部出張所では、C組合員が車両運転終了後、この車両管理日報を作成し、同可部出張所の職員に1か月分をまとめて直接提出していた。

【甲27, 28号証, 乙8~11号証, 第1回尋問記録7~9頁】

エ 名札の着用

A組合員及びC組合員は、14年2月から19年10月頃まで広島国道事務所の職員と同じ名札を着用していた。

【甲15, 27, 28号証, 第1回尋問記録11, 31頁】

オ 経歴書の提出

16年度以前に、日本総合サービスは、広島国道事務所に対して、車両管理責任者や車両管理員の経歴書を提出したことがあった。

【甲13号証の1~4】

カ 給与等

A組合員及びC組合員の給与は、日本総合サービスが決定し、直接支払っていた。

【第1回尋問記録13, 14, 33頁】

キ 契約期間の満了

A組合員及びC組合員は、国と日本総合サービスとの車両管理業務委託契約の期間が満了しても、それまで長期間契約が締結されていたことから、翌

年度の契約が締結されないようなことはないと考えていた。

【第1回尋問記録 26, 38 頁】

4 遠賀川河川事務所における就労形態

(1) 車両管理業務委託契約書及び仕様書の内容

ア 車両管理員等の配置

(ア) 遠賀川河川事務所と日本総合サービスとの間で、17年4月1日付けで契約期間を同日から18年3月31日までとして締結された車両管理業務委託契約書（以下「17年度遠賀川契約書」という。）及び18年4月3日付けで契約期間を同月1日から19年3月31日までとして締結された車両管理業務委託契約書（以下「18年度遠賀川契約書」という。）では、①日本総合サービスは、車両管理責任者及び車両管理員を定め、書面により遠賀川河川事務所に通知することとし、これらを変更するときも同様とすること、②車両管理責任者は、車両管理業務の履行に関し、遠賀川河川事務所の職員の指示又は連絡を受ける任に当たるとともに、車両管理員に対して指示及び指揮監督を行うこと、③遠賀川河川事務所は、車両管理責任者又は車両管理員が業務の履行につき著しく不相当と認められるときは、日本総合サービスに対しその理由を明示して、その者の変更を求めることができる旨規定されていた。

【乙106, 107号証】

(イ) 遠賀川河川事務所と日本総合サービスとの間で、19年4月2日付けで契約期間を同月1日から20年3月31日までとして締結された車両管理業務委託契約書（以下「19年度遠賀川契約書」という。）及び20年4月1日付けで契約期間を同日から21年3月31日までとして締結された車両管理業務委託契約書（以下「20年度遠賀川契約書」という。）では、前記(ア)の内容に加えて、④日本総合サービスは、業務管理者を定めること、⑤日本総合サービスは、業務管理者を定め、又は変更するとき、書面により遠賀川河川事務所に通知すること、⑥業務管理者は、車両管理員を兼ねることができないことが規定されていた。

【乙108, 109号証】

イ 業務実施時間等

17年度遠賀川契約書に係る車両管理業務委託特記仕様書（以下「17年度遠賀川仕様書」という。）及び18年度遠賀川契約書に係る車両管理業務委託特記仕様書（以下「18年度遠賀川仕様書」という。）では、業務実施時間は8時30分から17時まで、19年度遠賀川契約書に係る車両管理業務委託仕様書（以下「19年度遠賀川仕様書」という。）及び20年度遠賀川契約書に係る車両管理業務委託仕様書（以下「20年度遠賀川仕様書」という。）では、業務実施時間は8時30分から17時15分までと規定されていた。

また、17年度から20年度までの遠賀川仕様書では、業務日は、日曜日、土曜日、国民の祝日に関する法律に規定する休日及び12月29日から1月3日までの日（国民の祝日に関する法律に規定する休日を除く。）を除いた日とされていたが、遠賀川河川事務所が業務により必要があると認めるときは、時間外又は休日においても業務を行わせることができるとされ、その場合には、車両管理責任者に、その都度通知する旨規定されていた。

【乙106～109号証】

ウ 業務終了後の報告

17年度から20年度までの遠賀川仕様書では、日本総合サービスは、車両管理業務終了後に、始業時間、終業時間、車両走行距離、時間外業務の時間数等を記載した報告書を遠賀川河川事務所に提出する旨規定されていた。

業務終了後の報告書の様式には、これらの記載欄とともに車両管理員及び遠賀川河川事務所の職員の押印欄が設けられていた。

【乙106～109号証】

(2) 人選・労働条件等

ア 採用、配属先の決定

D組合員は、3年10月に遠賀川河川事務所の職員（車庫長）から個人的に日本総合サービスを紹介され、当該職員も立ち会って遠賀川河川事務所の車庫の中で日本総合サービスの採用面接を受け、同月入社した。D組合員の就業場所は、遠賀川河川事務所宮田出張所であったが、11年10月から同事務所中間出張所に変更となった。

E組合員は、15年ごろ日本総合サービスにアルバイトとして入社し、17

年7月1日に正社員となった。同日付けでE組合員と日本総合サービスとの間で交わされた労働条件通知書兼採用確認書には、契約期間が同日から18年3月31日までであることや、就業場所、就業時間、休憩時間、休日、給与の額、給与の支払方法等が記載されており、この契約期間満了後には、契約期間を1年とした雇用契約が更新された。E組合員の就業場所は、遠賀川河川事務所宮田出張所であった。

F組合員は11年ごろ日本総合サービスにアルバイトとして入社し、16年8月1日に正社員となった。当初の契約期間は、同日から17年3月31日までとされていたが、その後、契約期間を1年とした雇用契約が更新された。F組合員の就業場所は、遠賀川河川事務所直方出張所であった。

なお、E組合員及びF組合員の契約期間を19年4月1日から20年3月31日までとする労働条件通知書兼採用確認書には、「原則として雇用期間満了でもって契約の更改は行わない。ただし、会社の業務上の必要性により契約の更改を行うことがあるが、以下の場合には契約の更改は行わない。」と記載されており、契約の更改を行わない場合として「①顧客との業務委託契約が存在しなくなった場合、②雇用委託契約中の勤務状況、健康等に問題があり、運転業務に適さないと判断した場合、③上記のほか、雇用契約の継続が不可能と判断される場合」が挙げられていた。

なお、D組合員らが、前記(1)のAの(ア)及び(イ)の車両管理責任者又は業務管理者になったことはなかった。

【甲107～108号証の2、113～115号証】

イ 業務遂行の状況

(ア) 遠賀川河川事務所中間出張所では、18年12月頃まで、同出張所の職員が自らD組合員の車両運転の割当てを決めていた。19年1月頃からは、遠賀川河川事務所本所の車両管理責任者が指示するようになったが、出張直前に決まった車両運転については、同出張所の職員が直接指示していた。

遠賀川河川事務所宮田出張所ではE組合員に対して、同事務所直方出張所ではF組合員に対して、それぞれの出張所の職員が直接車両運転を指示していた。

【甲 113～115 号証】

(イ) D組合員は、遠賀川河川事務所中間出張所の職員の指示により、イベントの準備や片付け、油流出事故の事故処理、河川敷の陥没箇所の修復を行ったり、職員の飲み会の間待機し、その後職員を自宅に送ったりすることがあった。E組合員は、同宮田出張所の職員の指示により、職員の飲み会の間待機し、その後職員を自宅に送ったりすることが、F組合員は、同直方出張所の職員の指示により、イベントの準備等を行ったりすることがあった。

【甲 113～115 号証】

ウ 時間外勤務及び休日勤務の指示、労働時間の管理

(ア) D組合員及びE組合員に対する時間外勤務及び休日勤務における車両運行の指示や、台風接近時における待機の指示は、遠賀川河川事務所の職員が行っていた。

【甲 113～115 号証】

(イ) D組合員らの所定労働時間は日本総合サービスが決定していたが、16年頃、遠賀川河川事務所の終業時間が17時から17時15分に変更されたため、D組合員らの終業時間も17時15分に変更された。

【甲 107～108 号証の 2, 113 号証】

(ウ) D組合員は、車両運転終了後、前記(1)のウの報告書を作成し、遠賀川河川事務所の職員の確認を受け、日本総合サービスには1か月分を集計して送付していた。E組合員は、車両運転終了後、同報告書を作成し、1週間ごとに同事務所の職員の確認を受け、日本総合サービスに1か月分を集計して送付していた。

【甲 113, 114 号証】

5 山国川河川事務所における就労形態

(1) 車両管理業務委託契約書及び仕様書の内容

ア 車両管理員等の配置

(ア) 山国川河川事務所と日本総合サービスとの間で、17年4月1日付けで契約期間を同日から18年3月31日までとして締結された車両管理業務委託

契約書（以下「17年度山国川契約書」という。）及び18年4月3日付けで契約期間を同月1日から19年3月31日までとして締結された車両管理業務委託契約書（以下「18年度山国川契約書」という。）では、①日本総合サービスは、車両管理責任者及び車両管理員を定め、書面により山国川河川事務所に通知することとし、これらを変更するときも同様とすること、②車両管理責任者は、車両管理業務の履行に関し、山国川河川事務所の職員の指示又は連絡を受ける任に当たるとともに、車両管理員に対して指示及び指揮監督を行うこと、③山国川河川事務所は、車両管理責任者又は車両管理員が業務の履行につき著しく不相当と認められるときは、日本総合サービスに対しその理由を明示して、その者の変更を求めることができる旨規定されていた。

【乙110, 111号証】

(イ) 山国川河川事務所と日本総合サービスとの間で、19年4月2日付けで契約期間を同月1日から20年3月31日までとして締結された車両管理業務委託契約書（以下「19年度山国川契約書」という。）及び20年4月1日付けで契約期間を同日から21年3月31日までとして締結された車両管理業務委託契約書（以下「20年度山国川契約書」という。）では、前記(ア)の①及び②のほか、④日本総合サービスは、業務管理者を定めること、⑤日本総合サービスは、業務管理者を定め、又はこれを変更するときは、書面により山国川河川事務所に通知すること、⑥業務管理者は、車両管理員を兼ねることができないこと、⑦山国川河川事務所は、車両管理責任者又は車両管理員が業務の履行につき著しく不相当と認められるときは、日本総合サービスに対しその理由を明示して、必要な措置をとるべきことを請求することができる旨規定されていた。

【乙112, 113号証】

イ 業務実施時間等

17年度山国川契約書に係る車両管理業務特記仕様書（以下「17年度山国川仕様書」という。）及び18年度山国川契約書に係る車両管理業務特記仕様書（以下「18年度山国川仕様書」という。）では、業務実施時間は8時30分から17時まで、19年度山国川契約書に係る車両管理業務特記仕様書（以

下「19年度山国川仕様書」という。)及び20年度山国川契約書に係る車両管理業務特記仕様書(以下「20年度山国川仕様書」という。)では、業務実施時間は8時30分から17時15分までと規定されていた。

また、17年度から20年度までの山国川仕様書では、業務日は、日曜日、土曜日、国民の祝日に関する法律に規定する休日及び12月29日から1月3日までの日(国民の祝日に関する法律に規定する休日を除く。)を除いた日とされていたが、山国川河川事務所が業務により必要があると認めるときは、時間外又は休日においても業務を行わせることができるとされ、その場合には、車両管理責任者に、その都度通知する旨規定されていた。

【乙106～109号証】

ウ 業務終了後の報告

17年度から20年度までの山国川仕様書では、日本総合サービスは、車両管理業務終了後に、始業時間、終業時間、車両走行距離、時間外業務の時間数等を記載した報告書を山国川河川事務所に提出する旨規定されていた。

業務終了後の報告書の様式には、これらの記載欄とともに車両管理員及び山国川河川事務所の職員の押印欄が設けられていた。

【乙110～113号証】

(2) 人選・労働条件等

ア 採用、配属先の決定

G組合員は2年7月に日本総合サービスに入社した。

それまで、G組合員は、大分県所在の国会議員事務所で私設秘書として勤務していたが、国会議員事務所を訪れた山国川河川事務所の職員から山国川河川事務所で車両管理業務を行う者を探していることを聞き、そのとき給与額や勤務場所等の大まかな採用条件についても、当該職員から説明を受けた。

その後、山国川河川事務所において、日本総合サービスとの間で面接が行われ、採用条件の説明を受けたが、山国川河川事務所の職員から受けた説明と大きく変わることはなかった。

G組合員の入社時には、日本総合サービスとの間で採用確認書が交わされ、その確認書には就業場所、就業時間、休日、給与の額、給与の支払方法等が記載されていた。なお、G組合員の入社時の就業場所は、建設省大分河川国

道事務所中津大堰出張所であったが、山国川河川事務所の職員の指示で、同出張所と耶馬溪ダム管理所を1か月ごとに変わり車両管理業務に従事していた。またその後、15年4月から21年3月までは、山国川河川事務所の職員の提案で、同事務所本所、同事務所中津出張所及び同事務所耶馬溪ダム分室を1か月ごとに変わり車両管理業務に従事していた。

なお、G組合員は、15年4月から18年12月まで、前記(1)のアの(ア)の車両管理責任者であった。

【甲109号証、乙120号証の3、第2回尋問記録1～3、15、16頁】

イ 業務遂行の状況

(ア) 山国川河川事務所本所では、18年12月頃まで、同本所の職員が自らG組合員の車両運転の割当ての決定や、運転先や運転時間の変更等の指示も行っていた。19年1月頃からは車両管理責任者が指示するようになったが、車両管理責任者が不在のときなど、同本所の職員が自らそれらを行ったりすることがあった。

また、出張先では、同行する同本所の職員の指示で車両運転を行っていた。

山国川河川事務所中津出張所及び同事務所耶馬溪ダム分室では、同出張所又は同分室の職員が自らG組合員の車両運転の割当ての決定や、運転先の変更の指示、出張先での車両運転の指示等を行っていた。

【甲109号証、第2回尋問記録5、6頁】

(イ) G組合員は、山国川河川事務所の職員の指示により、イベントにおけるチラシ配布、会場設営等の準備や片付け、油流出事故の処理を行ったり、職員の飲み会の間待機し、その後職員を自宅に送ることがあった。

【甲109号証】

ウ 時間外勤務及び休日勤務の指示、労働時間の管理

(ア) G組合員は、山国川河川事務所の職員の指示により、時間外や休日において車両管理業務を行っていた。また、台風接近時においては事務所内での待機を命じられたり、休日に旅行する場合には事前に旅行先を山国川河川事務所の職員に伝えたりしていた。

【甲109号証、第2回尋問記録9、10頁】

(イ) G組合員の所定労働時間は日本総合サービスが決定していたが、16年頃、山国川河川事務所の終業時間が17時から17時15分に変更されたため、同組合員の終業時間も17時15分に変更された。

また、休日は、日本総合サービスが決めており、土曜日が毎週休日とはなっていなかったが、G組合員は、土曜日は原則として出勤することを要しなかった。

【甲109号証，第2回尋問記録4頁】

(ウ) G組合員は、車両運転終了後、前記(1)のウの報告書を作成し、山国川河川事務所の職員の確認を受け、日本総合サービスには車両管理責任者が1か月分を集計して送付していた。

【甲109号証，第2回尋問記録9頁】

エ 休暇の取得

G組合員は、休暇を取得しようとするときは、休暇中の代替要員を確保した後、山国川河川事務所の職員と日本総合サービスに連絡をしていた。

【第2回尋問記録3，4頁】

オ 契約期間の満了

G組合員は、国と日本総合サービスとの車両管理業務委託契約の期間が満了しても、それまで長期間契約が締結されていたことから、翌年度の契約が締結されないようなことはないと考えていた。

【第2回尋問記録29頁】

第4 当委員会の判断

1 国公法附則第16条について（争点1）

国公法附則第16条には、労組法、労働関係調整法等及びこれらの法律に基づいて発せられる命令は、国公法第2条の一般職に属する職員には、これを適用しないと規定されている。

国は、国家公務員の身分を取得していない者であっても、一般職に属する職員への採用を求める限りにおいて、同条の「一般職に属する職員」に該当すると解されるべきであるから、組合は国に対して直接雇用（任用）を議題とする団体交渉を求めることはできず、労組法に基づく本件申立ても不適法であると主張する。

しかし、同条の「一般職に属する職員」が、現在一般職に属する職員である者に限られることは、文言上明らかであり、これと異なる解釈をする理由はないから、同条の規定の適用をもって、本件団交申入れ及び労組法に基づく本件申立てが不適法であるとの国の主張は失当である。

2 国は、労組法第7条第2号の「使用者」といえるかについて（争点2）

一般に、労組法第7条第2号にいう「使用者」については、労働契約上の使用者のみならず、労働契約関係に隣接ないし近似する関係にある者が、労働者が加入する労働組合から団体交渉を要求された場合に、当該要求事項について現実的かつ具体的に支配・決定することができる地位にある限り、労組法上の「使用者」として、当該要求事項について団体交渉応諾義務を負うと解される（朝日放送事件判決参照）。

ここでいう「当該要求事項について現実的かつ具体的に支配・決定することができる地位」というのは、まさに団体交渉を要求された者が現実的かつ具体的に当該要求事項を支配・決定している場合はもちろんのこと、それに準じて、当該要求事項について深く関与し、団体交渉を通じた問題解決に寄与すべき地位と可能性を有しており、それ故に労働組合が団体交渉を求めることが法的保護に値すると認められるような事情の下にある者をも含むと解される。

本件においては、まず、組合が国に対し求めた要求事項の内容が問題となるどころ、前記第3の2の(1)のケ及び(2)のクで認定したとおり、21年4月15日付け及び同月16日付けの団交要求書には「雇用確保に関して団体交渉を申し入れます。」と明示されており、また、これらの団交要求書が送付された時点で既に組合員らの職場が失われていたという状況の下では、他の就業場所のあっせんなどを含めた雇用の確保が団体交渉における検討対象となることは当然予想されるということができるのであって、本件団交申入れに係る団交要求書でもこれらの問題について特に交渉事項から除外していないのであるから、交渉事項は、直接雇用（任用）を含む雇用の確保等について一定の配慮を求めることであつたと解するのが相当である。

そうであれば、国が、日本総合サービスの従業員である組合員らの雇用について直接、支配・決定することができる場合はもちろんのこと、そうとまではいえ

ない場合であっても、組合員らが国に対し雇用の確保等を議題とする団体交渉を求めることが法的保護に値すると認められるような事情がある場合には、国は、組合員らの雇用の確保等を議題とする団体交渉に応じる義務があると判断される。

そこで、以下では、国が広島国道事務所等において、日本総合サービス従業員である組合員らの雇用について直接、支配・決定していたか否か、また組合員らが国に対し雇用の確保等を議題とする団体交渉を求めることが法的保護に値すると認められるような事情の下にあるか否かについて、個別・具体的に検討する。

(1) 広島国道事務所等における組合員らの就労をめぐる状況

ア 採用・配属先の決定等

(ア) 前記第3の4の(2)のアで認定したとおり、D組合員は、遠賀川河川事務所の職員（車庫長）から日本総合サービスを紹介され、当該職員も立ち会って河川事務所車庫の中で日本総合サービスの採用面接が行われており、D組合員の採用及び配属先の決定に対する国の一定程度の関与がないとは言えない。

また、前記第3の5の(2)のアで認定したとおり、G組合員については、山国川河川事務所の職員が同組合員に給与額や勤務場所等の採用条件を説明した後に、日本総合サービスによる採用面接が行われており、さらに、山国川河川事務所の職員の指示等で就業場所を1か月ごとに交替していたことから、採用及び配属先の決定について、国の一定程度の関与があったものと認められる。

(イ) 前記第3の4の(1)のアの(ア)及び(イ)で認定したとおり、17年度から20年度までの遠賀川契約書には、遠賀川河川事務所は車両管理責任者又は車両管理員が業務の履行につき著しく不相当と認められるときは、日本総合サービスに対しその理由を明示して、その者の変更を求めることができる旨規定され、また、同5の(1)のアの(ア)で認定したとおり、17年度及び18年度の山国川契約書にも、同旨の規定がある。

しかし、車両管理責任者や車両管理員がその業務の履行に著しく不相当と認められる場合であっても、業務委託契約である以上、本来、国は日本総合サービスに対し、契約の本旨に沿った業務の適正な履行を請求することができるにとどまる。それにもかかわらず、契約書の規定では、その者

の変更まで国が求めることができる」とされている。

これらのことから、国は、遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所において、日本総合サービスの従業員の採用、配属先の決定及び人選について影響力を有していたものと推認できる。

イ 業務遂行への指揮命令

(ア) 前記第3の3の(1)のアの(ア)、同4の(1)のアの(ア)及び同5の(1)のアの(ア)で認定したとおり、17年度及び18年度の広島契約書、遠賀川契約書及び山国川契約書では、車両管理責任者は、車両管理業務の履行に関し、事務所職員の指示又は連絡を受ける任に当たるとともに、車両管理員に対して指示及び指揮監督を行う旨規定されている。そして、同3の(1)のアの(イ)で認定したとおり、19年度及び20年度の広島契約書では、これに加えて、車両運行責任者は、車両運転に関し、広島国道事務所の職員の指示等を受ける任に当たるとともに、車両管理員に対する車両運転の指示及び広島国道事務所への車両運行計画の報告を行う旨規定されている。また、同4の(1)のアの(イ)及び同5の(1)のアの(イ)で認定したとおり、19年度及び20年度の遠賀川契約書及び山国川契約書では、これに加えて、日本総合サービスは、業務管理者を定める旨規定されていた。

しかし、同3の(2)のイの(ア)で認定したとおり、広島国道事務所本所では、車両管理責任者は同本所に常駐しておらず、車両運行責任者も車両運転を行い、不在のときや休みのときがあり、これらの場合に同本所の職員が自らA組合員の車両運転の割当てを決めることがあった。車両運行計画は、出張前日の夕方に決定されていたが、それ以後の変更等の指示は同本所の職員が同組合員に対して行っており、加えて、出張先では、同行する同本所の職員の指示で車両運転を行っていた。広島国道事務所可部出張所でも、20年10月末まで、C組合員に対する車両運転の指示はすべて同出張所の職員が行っていた。

また、前記第3の4の(2)のイで認定したとおり、遠賀川河川事務所中間出張所では、18年12月頃まで、同出張所の職員が自らD組合員の車両運転の割当てを決めていた。なお、19年1月頃からは、遠賀川河川事務所本所の車両管理責任者が指示するようになったが、出張直前に決まった

車両運転については、同出張所の職員が直接指示していた。遠賀川河川事務所宮田出張所ではE組合員に対して、同事務所直方出張所ではF組合員に対して、それぞれの出張所の職員が直接車両運転を指示していた。

さらに、同5の(2)のイの(ア)で認定したとおり、山国川河川事務所本所では、18年12月頃まで、同本所の職員が自らG組合員の車両運転の割当ての決定や、運転先や運転時間の変更等の指示も行っていった。なお、19年1月頃からは、同本所の車両管理責任者が指示するようになったが、車両管理責任者が不在のときなど、同本所の職員が自らそれらを行ったりすることがあった。そして、出張先では、同行する同本所の職員の指示で車両運転を行っていた。山国川河川事務所中津出張所及び同事務所耶馬溪ダム分室では、同出張所又は同分室の職員が自らG組合員の車両運転の割当ての決定や、運転先の変更の指示、出張先での車両運転の指示等を行っていた。

(イ) これらのことから、広島国道事務所等においては、職員が車両運転に関する指示を相当程度、直接行うことにより、組合員らは、実質的には国の指揮・命令の下で日々の業務に従事していたと解される。

ウ 時間外勤務及び休日勤務の指示、労働時間の管理

(ア) 前記第3の3の(1)のイ、同4の(1)のイ及び同5の(1)のイで認定したとおり、17年度から20年度までの広島仕様書、遠賀川仕様書及び山国川仕様書では、広島国道事務所等は、「時間外又は休日においてもその都度、車両管理責任者又は車両運行責任者に通知して車両管理業務を行わせることができる」旨規定されていた。

しかし、同3の(2)のウの(ア)、同4の(2)のウの(ア)及び同5の(2)のウの(ア)で認定したとおり、組合員らの一部は、広島国道事務所等の職員の指示により、時間外や休日において車両管理業務を行い、また、警報発令時や台風接近時に事務所内や自宅で待機するなどしていた。

(イ) 前記第3の3の(1)のウで認定したとおり、17年度から20年度までの広島仕様書によると、日本総合サービスは、車両管理業務終了後に、車両受領時刻、車両返納時刻（20年度は業務開始時刻、業務終了時刻）、車両走行距離及び時間外業務の時間数等を記載した車両管理日報を広島国道事務

所に提出する旨規定されていたところ、同 3 の(2)のウの(エ)で認定したとおり、A 組合員が車両管理責任者又は車両運行責任者に提出する際、この日報は鉛筆書きで記入されており、広島国道事務所の職員が鉛筆書きの部分をボールペンで書き直し、車両受領時刻や車両返納時刻を修正することがあり、A 組合員の時間外勤務手当は、この日報を基に算定されていた。また、同可部出張所では、C 組合員がこの日報を作成し、同可部出張所の職員に直接提出していた。

また、同 4 の(1)のウ及び同 5 の(1)のウで認定したとおり、17 年度から 20 年度までの遠賀川仕様書及び山国川仕様書によると、日本総合サービスは、車両管理業務終了後に、始業時間、終業時間、車両走行距離、時間外業務の時間数等を記載した報告書を遠賀川河川事務所又は山国川河川事務所に提出する旨規定されていたところ、同 4 の(2)のウの(ウ)及び同 5 の(2)のウの(ウ)で認定したとおり、D 組合員、E 組合員及び G 組合員が車両運転終了後、これを作成して遠賀川河川事務所又は山国川河川事務所の職員に提出し、職員が確認をしていた。車両管理責任者又は車両管理員は日本総合サービスには 1 か月分を集計して送付していたに過ぎず、同社としては日々の労働時間の管理業務を行っていなかった。

(ウ) これらのことから、組合員らの時間外勤務及び休日勤務等の指示並びに労働時間の管理の一部は、日本総合サービスではなく、広島国道事務所等において行っていたことが認められる。

エ 車両管理業務以外の業務

前記第 3 の 3 の(2)のイの(イ)、同 4 の(2)のイの(イ)及び同 5 の(2)のイの(イ)で認定したとおり、組合員らの一部は、広島国道事務所等の職員の指示により、イベントの準備や片付け、油流出事故の事故処理を行ったり、職員のレクリエーションのための送迎や職員の飲み会の間待機した後、職員を自宅に送ったりすることなどがあった。

このことから、国は、組合員らに対し、車両管理業務委託契約に基づく業務ではないと疑われることも指示し、実施させていたと認められる。

オ 名札の着用等

前記第 3 の 3 の(2)のイの(イ)及びエで認定したとおり、A 組合員及び C 組

合員は、14年2月から19年10月頃まで広島国道事務所の職員と同じ名札を着用していたほか、広島国道事務所可部出張所では、C組合員が同事務所の鍵を開錠、施錠することがあった。

カ 労働局による是正指導等

(ア) 前記第3の2の(1)のオで認定したとおり、広島労働局長は、21年2月23日付けの是正指導において、広島国道事務所の職員が、受託者である日本総合サービスの労働者に対して、業務の遂行に関する指示を直接行い、また労働時間を延長する場合の指示を行っていることから、適正な請負とは判断されず、労働者派遣事業に該当する旨指摘している。

(イ) 前記第3の2の(2)のカで認定したとおり、福岡労働局長は、21年3月23日付けの是正指導において、遠賀川河川事務所の職員が受託者である日本総合サービスの労働者に対して業務の遂行に関する指示を直接行っていることから、適正な請負とは判断されず、労働者派遣事業に該当する旨指摘している。

(ウ) 前記第3の2の(2)のカで認定したとおり、大分労働局長は、21年3月24日付けの指導において、少なくとも19年1月頃まで、山国川河川事務所、同中津出張所及び同耶馬溪ダム分室の職員が日本総合サービスの車両管理員に対して業務の遂行に関する指示を直接行っていることから、適正な請負とは判断されず、労働者派遣事業に該当する旨並びに同中津出張所及び同耶馬溪ダム分室において、日本総合サービスの車両管理責任者から車両管理員への指揮命令と並行して山国川河川事務所の職員が、日本総合サービスの車両管理員に車両使用予定の伝票を提示していることが、労働者派遣事業と請負により行われる事業との区分に関する基準を満たさなくなるおそれがある旨指摘している。

キ 以上のような事情に鑑みれば、国は、広島国道事務所等において、日本総合サービスの従業員である組合員らに対し、車両管理業務及びその他の業務につき直接指示を行うなど、適法な請負の下で業務に従事させていなかったことは認められるが、そのことは、労働局が是正指導等で指摘するように、広島国道事務所等を派遣先とする労働者派遣事業が行われていたというに過ぎない。したがって、適法な請負でなかったことをもって、直ちに、国が日

本総合サービスの従業員である組合員らの雇用について直接、支配・決定していたとまでいうことはできない。もっとも、本件において、実質的に労働者派遣事業が行われていたと解したとしても、それが適法な労働者派遣事業とは言い難いものであったという事情は、当委員会の判断に関わる重要な事情であるから、後記(3)において検討する。

(2) 雇用喪失に至る経緯

前記第3の2の(1)のアで認定したとおり、広島国道事務所では、車両管理業務を、昭和61年度頃から9年度までの約12年間、随意契約により、毎年度日本総合サービスに委託しており、10年度に指名競争入札で委託先を決定するようになった後も20年度までの11年間、毎年度日本総合サービスが落札し、受託していた。

また、同2の(2)のアで認定したとおり、遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所では、車両管理業務を、昭和61年度頃から12年度までの約15年間、随意契約により、毎年度日本総合サービスに委託しており、13年度に指名競争入札で委託先を決定するようになった後も20年度までの8年間、毎年度日本総合サービスが落札し、受託していた。

その後、同2の(1)のイ、ウ及びエ並びに(2)のイ及びウで認定したとおり、20年7月頃に車両管理業務について入札談合の疑いがあるとして公正取引委員会が日本総合サービスに立入検査を行ったという経緯の中、国は、21年度の車両管理業務の委託先の決定方法について、従来の指名競争入札ではなく、一般競争入札への変更を決め、実際にそれが実施された。

このような状況の下で、同3の(2)のキ及び同5の(2)のオで認定したとおり、組合員らの一部は、長期間にわたり車両管理業務を継続してきた実績があることから、国と日本総合サービスの車両管理業務委託契約の期間が満了しても、翌年度の契約が締結されないようなことはないと考えていたことが認められ、このことから組合員らは自らの職場が失われることはないと考えていたことが推認される。

(3) 国と組合員らとの法的関係

ア 前記第3の2の(1)のク及び(2)のキ、同3の(2)のア、同4の(2)のア並びに同5の(2)のアで認定したとおり、組合員らは日本総合サービスの従業員

であり、広島国道事務所等と同社との車両管理業務委託契約に基づき、車両管理業務に従事していたのであるから、組合員らの直接の雇用主は日本総合サービスであって、国は契約上の使用者とはいえない。

しかし、事情によっては、国も直接の雇用主と並んで、組合員らの雇用の確保に関与する義務を負うというべきである。

イ 本件において、前記(1)のアからカまでにおいて述べたような人選や労働条件等及び労働局の指導の状況からすると、広島国道事務所等で行われていた車両管理業務は、労働者派遣によるものであったものと認められるところ、労働者派遣法上、車両管理業務が労働者派遣の対象となったのは11年のことであり、それ以前においては、そもそも車両管理業務を労働者派遣で行うこと自体認められていなかった。

したがって、広島国道事務所等で昭和61年度頃から10年度まで行われていた車両管理業務は、派遣対象業務ではなかったものである。

さらに、11年度以降においても、車両管理業務を労働者派遣で行うことができる期間は1年間に限られていたところ、それを越えた期間について、労働者派遣の役務の提供を受け続けてきたといえる。

以上に鑑みると、国は組合員らを関係法規に違反する方法により業務に従事させていたといわざるをえない。

ウ また、一般競争入札によって委託契約の相手方を選定する場合、通常であれば、入札参加者の従業員の雇用の確保について、委託元が何らの責任を負うものではない。

しかし、本件において組合員らの雇用契約が打ち切られたのは、20年7月頃に車両管理業務について入札談合の疑いがあるとして公正取引委員会が日本総合サービスに立入検査を行ったという経緯の中、国が一般競争入札を導入したことが契機となったものであるが、相当長期間にわたり、広島国道事務所等と日本総合サービスが車両管理業務委託契約を毎年度当然に締結し続けるであろうと想定される状況が続いていたことが認められることから、組合員らが広島国道事務所等で当然に就労し続けるということができると期待し、また車両管理業務委託契約の打切りに当たって、何らかの配慮を求めるとも無理からぬ状況にあったといえることができる。

エ ところで、前記 2 の(1)のカで述べたように、国は、広島労働局長及び福岡労働局長から、広島国道事務所及び遠賀川河川事務所の職員が受託者である日本総合サービスの車両管理員に対して業務の遂行に関する指示等を直接行っていることから、「適正な請負とは判断されず、労働者派遣事業に該当する」旨指摘され、そのことを前提に、前記第 3 の 2 の(1)のオ及び(2)のカで認定したとおり、「労働者の雇用の安定を図るための措置を講ずること」との是正指導を受けている。

このうち、「労働者の雇用の安定を図るために必要な措置」については、派遣先が講ずべき措置に関する指針が、派遣先に対し、派遣労働者がその責に帰すべき事由以外の事由によって労働者派遣契約の解除が行われた場合には、当該「派遣労働者の新たな就業機会の確保を図ること」を求めているところである。このことに照らせば、本件に係る広島労働局長及び福岡労働局長による是正指導の趣旨も、国が組合員らの雇用の確保を図ることが前提となっていると解される。

この点について、国は、日本総合サービスとの車両管理業務委託契約の解除を行った事実はなく、適正な請負に是正し、契約期間満了まで継続したと主張する。

しかし、広島労働局長は同 2 の(1)のオ、カ及びクで認定したとおり、21 年 2 月 23 日付けで是正指導を行い、広島国道事務所長に対し、是正のための措置として「労働者の雇用の安定を図るための措置を講ずることを前提に労働者派遣の受入を中止すること」を要求していたところ、同年 3 月 12 日に行われた 21 年度の車両管理業務に係る一般競争入札において日本総合サービスが落札できず、A 組合員らは同月 31 日をもって日本総合サービスを解雇となった。また、同 2 の(2)のウ、カ及びキで認定したとおり、遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所では、同年 3 月上旬に行われた 21 年度の車両管理業務に係る一般競争入札において日本総合サービスが落札できなかったことから、D 組合員ら及び G 組合員が福岡労働局に偽装請負の申告をした結果、福岡労働局長は、21 年 3 月 23 日付けで是正指導を行い、遠賀川河川事務所長に対し、是正のための措置として「労働者の雇用の安定を図るための措置を講ずることを前提に労働者派遣の受入を中止すること」を要求し

ていたが、いずれも同月 31 日をもって日本総合サービスを解雇となった。

以上によれば、是正指導がなされた日から組合員らが解雇されるまでの期間はわずか 1 週間から 5 週間であって、その期間は余りにも短い。これは、必ずしも、上記各労働局長の是正指導の趣旨に沿ったものとは言い難い。

オ このような事情の下では、国は組合員らの雇用の確保や代償措置等の可能性について協議を行い、少なくとも一般競争入札を実施するに至った経緯等について組合員らに説明し理解を求める努力をしなければ、組合員らとの間の信義に著しく反するのみならず、社会的正義の観点からも看過することができない。

(4) まとめ

前記(1)で述べたとおり、国は、広島国道事務所等において、日本総合サービスの従業員である組合員らの雇用について直接、支配・決定していたとまではいえないが、前記(2)及び(3)で述べたとおり、国と日本総合サービスいずれにとっても、当該車両管理業務委託契約は、単年度契約とはいえ、20年以上の相当長期間にわたり、毎年度当然に締結し続けるであろうと想定される状況が続いていたということ、国は組合員らと関係法規に違反する方法により業務に従事させていたこと、さらに、国は労働局による是正指導等により、組合員らの雇用の確保を図る方向での是正を求められていたこと、これらの事情に照らせば、組合員らが国に対して、車両管理業務委託契約の打切りに当たり、何らかの配慮を求めるのも無理からぬ状況にあったといえることができる。

このような事情に鑑みると、国は、組合員らの雇用について直接、支配・決定していたとまではいえないものの、雇用の確保という組合の要求事項について深く関与し、またその解決に寄与すべき立場にあるといえることができ、さらに、雇用の確保という組合の要求事項が、直接雇用に限定されているわけではないという事情の下では、団体交渉を通じて問題を解決する可能性があるといえることもできる。したがって、国は、労働組合が雇用の確保等を議題とする団体交渉を求めることが法的保護に値すると認められるような事情の下にある者といえることができる。

以上のとおりであるから、組合のその他の主張を判断するまでもなく、組合員らの雇用の確保に関し団体交渉の申入れがあった場合、国は、これに応じる

べき労組法第7条第2号の使用者に当たると解するのが相当である。

3 労組法第7条第2号に規定する「正当な理由」が認められるかについて（争点3)

組合員らの雇用の確保に関しては、国がその限りにおいて労組法上の使用者と解するのが相当であることは、前記2の(4)で判断したとおりである。

本件において組合員らが求めている交渉事項のうち、直接雇用(任用)を求める部分については、国家公務員としての採用を求めるものと解されるから、国による任用行為は国家公務員法の規定に従わなければならないとの事情の下では、団体交渉になじむものとはいえず、義務的団交事項に当たらないと解すべきである。

他方、直接雇用(任用)以外の雇用の確保については、前記2の(4)で述べたように、国は雇用の確保という組合の要求事項に深く関与しており、またその解決に寄与すべき立場にあったといえることができるから、国は本件団交申入れを真摯に受け止めて、団体交渉の場において、組合員らに対し、雇用の確保や代償措置等の可能性について協議を行い、少なくとも一般競争入札を実施するに至った経緯等について組合員らに説明し理解を求める努力をすべきであった。

以上のことから、直接雇用(任用)以外の雇用の確保を交渉事項とする団体交渉申入れを拒むことについて、国に労組法第7条第2号に規定する正当な理由は認められない。

4 不当労働行為の成否について

以上のとおり、直接雇用(任用)以外の雇用の確保に関する本件団交申入れに対する国の対応は、正当な理由のない団体交渉拒否というべきであって、労組法第7条第2号に該当する不当労働行為である。

5 救済方法について

国が、直接雇用(任用)以外の雇用の確保に関する組合の団体交渉申入れに応じないことは、労組法第7条第2号の不当労働行為であると認められるので、主文1のとおり命じる。

組合は国に対して謝罪文の交付及び掲示を求めているが、本件においては主文

1のとおり命じることで足りると考える。

第5 法律上の根拠

以上の事実認定及び判断に基づき、当委員会は、労組法第27条の12及び労働委員会規則第43条の規定により、主文のとおり命令する。

平成23年6月24日

広島県労働委員会

会 長 河 野 隆