

# 命 令 書

再 審 査 申 立 人 国（国土交通省）

再 審 査 被 申 立 人 スクラムユニオン・ひろしま

上記当事者間の中労委平成23年（不再）第51号事件（初審広島県労委平成21年（不）第6・7号事件）について、当委員会は、平成24年11月21日第148回第二部会において、部会長公益委員菅野和夫、公益委員藤重由美子、同鹿野菜穂子、同島田陽一出席し、合議の上、次のとおり命令する。

## 主 文

初審命令主文第1項を取り消し、これに係る救済申立てを棄却する。

## 理 由

### 第1 事案の概要等

#### 1 事案の概要

再審査申立人国（以下「国」）は、A社に対し、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地方整備局山国川河川事務所における公用車の管理及び運行に係る業務(以下「車両管理業務」)を委託実施していたが、A社は、平成21年度(以下、平成の元号は省略する。)の車両管理業務を委託する事業者の決定に係る一般競争入札において落札できなかったため、上記各事務所で車両管理業務に従事していた同社の従業員7名を解雇した。

本件は、上記従業員7名が所属する再審査被申立人スクラムユニオン・ひろしま(以下「組合」といい、上記従業員7名を「組合員ら」という。)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(以下、団体交渉を「団交」ということがあり、上記各団交申入れをそれぞれ「4.15団交申入れ」、「4.16団交申入れ」といい、両者を併せて「本件団交申入れ」という。)ところ、国がこれに応じなかったとして、初審広島県労働委員会(以下「広島県労委」)に対し、4.15団交申入れに関しては21年7月17日に(広島県労委平成21年(不)第6号事件)、4.16団交申入れに関しては21年8月5日に(同第7号事件)、それぞれ労働組合法(以下「労組法」)第7条第2号の不当労働行為の救済申立て(以下、両者を併せて「本件救済申立て」という。)をした事案である。

広島県労委は、21年10月26日第3回調査において、上記広島県労委平成21年(不)第6号事件及び同第7号事件を併合した。

## 2 初審において請求した救済内容の要旨

- (1) 誠実団交応諾
- (2) 謝罪文の交付及び掲示

## 3 初審命令の要旨

広島県労委は、国に対し、本件団交申入れの団交事項(以下「本件団交事項」)中、国による直接雇用(任用)を除く組合員らの雇用の確保に関

し、速やかに誠意をもって団交に応じるよう命じ、その余の申立てを棄却することを決定し、23年7月8日、当事者双方に対し、初審命令書を交付した。

#### 4 再審査申立ての要旨

国は、23年7月22日、初審命令を不服とし、本件救済申立ては却下されるべきであると主張して、再審査の申立てをした。

#### 5 本件の争点

- (1) 国家公務員法（以下「国公法」）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救済申立てが、不適法であるといえるか。
- (2) 国は、本件団交申入れに関して、労組法第7条の使用者といえるか。
- (3) 国が使用者といえる場合、国が団交に応じないことに、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。

## 第2 当事者の主張の要旨

争点に関する当事者の主張の要旨は、下記1ないし3のとおり当審における当事者の主張を付加するほかは、初審命令書の「理由」欄の「第2 当事者の主張」の第1項から第3項まで（3頁15行目ないし10頁15行目）に記載のとおりであるから（ただし、4頁21行目「最高裁7年2月28日」を「最高裁判所平成7年2月28日第三小法廷判決・民集49巻2号559頁」に改め、6頁1行目「昭和60年法律第88号。」の後に「平成24年法律第27号による改正後の法律の名称は「労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働者の保護等に関する法律」。」を付加し、同頁4行目「11年労働省告示第138号」を「11年労働省告示第138号。以下「11年指針」という。」に改め、同頁11行目「義務を負っている。」の後に、「同条は抵触日の通知を要件としているが、本件

において国は抵触日を経過していることを十分に認識しているはずであるから、同要件は不要である。」を付加する。)、これを引用する。

## 1 争点(1)について

### (1) 国の主張の要旨

初審命令は、国公法附則第16条に規定する「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と判示しているが、これは同条を形式的に解釈するのみで、国の主張に対する判断となっていない。いまだ国家公務員の身分を取得していない者といえども、一般職に属する職員に採用(任用)されることを求めて団交を求める限りにおいては、「一般職に属する職員」に該当すると解すべきであり、同条の規定により、労組法及び同法の発する命令の適用を受けないと解すべきである。このように解さなければ、一般職の国家公務員が労組法上の団交を行うことができないのに、いまだ一般職の国家公務員でない者であれば直接雇用を要求して団交を行うことができるという不自然な結論になるからである。

そして、本件団交申入れの団交事項は、「直接雇用(任用)」を求めるものであったのであり、国公法附則第16条により、本件団交申入れ及び本件救済申立ては不適法というべきである。

### (2) 組合の主張の要旨

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、国公法附則第16条による権利制限が許容されているのは、人事院による措置等の代替措置を講じているからであり、かかる代替措置による保護を受けられない者について労働基本権の剥奪を認める国の主張は認められない。

また、国の主張は、本件団交事項が直接雇用(任用)に限定されてい

ることを前提とするものであるが、本件団交事項が直接雇用（任用）に限定されていないことは明らかであり、国の主張は前提を欠く。

## 2 争点(2)について

### (1) 国の主張の要旨

初審命令は、当該要求事項について深く関与し、団交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、それゆえに労働組合が団交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労組法第7条の使用者に含まれると判断した。しかしながら、かかる判断は、外延が幾らでも広がるような開放的な概念によって労組法第7条の使用者を定義している点で過去の裁判例や中労委命令に反しており、使用者の意義から明らかに逸脱した誤った拡張解釈である。

朝日放送事件判決に照らして見るに、本件団交申入れにおいて組合が要求しているとする直接雇用を含む雇用確保の要求は、基本的な労働条件等に当たらないし、国はA社と業務委託契約を結ぶ発注者に過ぎず、組合員らの雇用確保について雇用主と同視できる程度に現実的かつ具体的に支配・決定してはいなかったのであるから、国は本件団交事項に関しては労組法第7条の使用者には当たらない。

### (2) 組合の主張の要旨

労組法第7条の使用者が、雇用契約上の使用者に限られないことはいうまでもないが、労働組合の団結権、団体交渉権を実質的に保障しようとする同法の趣旨からすれば、使用者とは、「労働者に対して、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うる地位にある者」と解すべきである。「労働条件その他の待遇について現実的かつ具体的な支配力を有している場合」に使用者性を認める見解も同趣旨であり、朝日放送事件判決も、当該労働条件を実質的に支配、決定できるのは誰かという観点から判断しているのであり、それは

実質的な支配力、影響力と同義に解釈されるべきである。本件においては、国が A 社と締結する車両管理業務委託契約の締結の有無が、直ちに車両管理員の就職・失職に直結していた。そして、国は上記車両管理業務委託契約の当事者として、契約締結の有無及び内容について決定権を有していた。したがって、仮に国土交通省が個別の車両管理員の採用・配置・解雇に直接関与しなかったとしても、現に就労していた組合員らについての雇用の維持に関しては、国が支配・決定していたといえ、国は本件団交事項につき労組法第 7 条の使用者に当たる。

### 3 争点(3)について

#### (1) 国の主張の要旨

初審命令は、「直接雇用（任用）」については国公法の規定に従わなければならないから義務的団交事項に当たらないとしつつも、「直接雇用（任用）以外の雇用の確保や代償措置等の可能性については協議を行い」、「組合員らに理解を求める努力をすべきであった」と判断した。

義務的団交事項とは、一般的には「組合員である労働者が労働条件その他の待遇や当該団体的労使関係の運営に関する事項であって、使用者に処分可能なもの」とされているところ、初審命令は「直接雇用（任用）以外の雇用の確保」とは何なのかを具体的に明示しておらず、同事項が国において処分可能な事項か否かを検討できず、不当である。また、初審命令は、「他の就業場所のあっせん」を交渉事項に含めているが、関係諸法令（国土交通省設置法第 4 条、国公法第 106 条の 2、国家公務員倫理法第 3 条第 1 項、国家公務員倫理規定第 1 条第 1 号、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律〔以下「独占禁止法」〕第 19 条、労働基準法第 3 条）の規定を総合考慮すれば、同事項は国において処分可能なものではなく、義務的団交事項とはならない。

#### (2) 組合の主張の要旨

初審命令は、直接雇用（任用）が義務的団交事項に当たらないとしたが、直接雇用（任用）の要求自体、様々なレベルでの内容を含んでおり、これを義務的団交事項に当たらないとすることはできない。

直接雇用（任用）以外の雇用の確保を求める組合の要求事項については、少なくとも、国が同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ことからすれば、義務的団交事項に該当する。

### 第3 当委員会の認定した事実

#### 1 当事者等

##### (1) 国（国土交通省）

国は、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総合的な整備、交通政策の推進等を担う責任官庁として、国土交通省を設置している。

国土交通省は、地方支分部局として中国地方整備局及び九州地方整備局等の地方整備局を設置している。

このうち、中国地方整備局には、一般国道の改築及び修繕工事、維持その他の管理等を行う広島国道事務所（出張所を含む。）が、九州地方整備局には遠賀川の改良工事、維持修繕その他の管理等を行う遠賀川河川事務所（出張所を含む。）及び山国川の改良工事、維持修繕その他の管理等を行う山国川河川事務所（出張所を含む。）が、それぞれ設置されている（以下、上記3事務所を併せて「広島国道事務所等」という。）。

##### (2) A社

A社は、民間企業、官公庁、学校、病院等からの車両管理業務の受託等を行う株式会社であり、昭和42年3月9日に「A2社」の社名で設立され、15年9月22日に社名を「A社」に変更した。

同社は、東京都港区に所在する本社のほか、23年12月1日現在に

において、全国に広島支店、福岡支店他 9 支店、3 営業所を有しており、従業員は非常勤を除き 1 5 0 0 名であった。

### (3) 組合等

#### ア 組合

組合は、肩書地に事務所を有する、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、いわゆる合同労組であり、組合員数は当審審問時において約 1 5 0 名であった。

#### イ 組合員ら

A 社は、広島国道事務所等から車両管理業務を受託しており、X 1、X 2 及び X 3 といい、これら 3 名を併せて「X 1 ら」という。) は広島国道事務所において、X 4、X 5 及び X 6 といい、これら 3 名を併せて「X 4 ら」という。) は遠賀川河川事務所において、X 7 は山国川河川事務所において、2 1 年 3 月 3 1 日まで、それぞれ A 社に雇用されて各事務所の車両管理業務に従事していた。

広島国道事務所には、同事務所で勤務する従業員により結成された A 社労働組合があり、X 1 らは同組合に加入しており、同組合は、2 1 年 3 月 3 1 日、組合に単組加盟した。

また、X 4 ら及び X 7 は、2 1 年 4 月 1 1 日、組合に加入した。

## 2 組合員らの解雇に至る経緯

### (1) 2 0 年までにおける A 社の車両管理業務の受託状況

A 社は、広島国道事務所においては昭和 6 1 年度ころから 9 年度までの約 1 2 年間、遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所においては昭和 6 1 年度ころから 1 2 年度までの約 1 5 年間、毎年度、随意契約により車両管理業務を受託していた。

その後、広島国道事務所は 1 0 年度から、遠賀川河川事務所及び山国



川河川事務所は13年度から、いずれも随意契約の方式から指名競争入札の方式で車両管理業務の委託先を決定するようになったが、A社は、これら指名競争入札の方式への変更後も、20年度までの間、毎年度、広島国道事務所等から、車両管理業務を受託していた。

(2) 公正取引委員会の立入検査の実施

公正取引委員会は、20年7月ころ、国土交通省が発注する車両管理業務に関し、入札談合等関与行為の排除及び防止並びに職員による入札等の公正を害すべき行為の処罰に関する法律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、A社に対し、立入検査を実施した。

なお、公正取引委員会は、その後21年6月23日付けで、中国地方整備局及び九州地方整備局を含む国土交通省の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、A社を含む入札参加業者に対し、独占禁止法に基づく排除措置命令と課徴金納付命令を発出している。

(3) 入札方法の変更及び21年度の落札結果

ア 入札方法の変更

国土交通省は、上記(2)認定の入札談合につき報道があったこと等を受け、公用車利用の適正化に着手することとし、関東、北陸、中部及び四国の4地方整備局においては20年度下期（20年10月ないし21年3月）から、中国地方整備局及び九州地方整備局を含む他の地方整備局については21年度から、入札の方式を指名競争入札の方式から一般競争入札の方式に変更した。

イ 21年度の落札結果

A社は、上記ア認定の4地方整備局における20年度下期の車両管理業務に関する一般競争入札において、新規業者の参入による競争の激化により、20年度上期まで受託していた契約のほとんどにつき落

札できなかつた。

同社は、上記結果を踏まえ、21年度の入札に向けて、受注価格（入札価格）を左右する車両管理員の人件費を引き下げることとし、20年11月から21年2月にかけて、国土交通省の車両管理業務に従事していた職員に対する説明会を実施し、同職員に対し、21年度の一般競争入札の落札につき非常に厳しい状況にあり、落札できなかつた場合には解雇せざるを得ない場合があり得ること等について説明した。

A社は、従前よりも入札価格を引き下げて21年度の車両管理業務の一般競争入札に臨んだが、新規参入業者の入札価格に対応できず、21年3月12日、広島国道事務所における一般競争入札につき落札できず、同じく同月上旬ころ、遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所における一般競争入札についても落札できなかつた。

#### (4) 組合員らの解雇及び組合への加入

A社は、21年度の一般競争入札において落札できなかつた結果、組合員らの就業場所を確保することができなかつたため、21年3月31日付けで組合員らを解雇した。

同解雇を受け、上記1(3)イ認定のとおり、X1らが加入するA社労働組合は、同日、組合に単組加盟し、X4ら及びX7は、同年4月1日、組合に加入した。

なお、組合員らは、上記解雇を争い、21年4月から5月にかけてA社に対して団交を要求し、さらに同社を相手方とする労働審判の申立てをしたが、22年6月ころ、同社との間で21年3月31日をもって雇用関係が終了したことを確認する旨の和解をした。

### 3 本件団交申入れ等（団交経緯）

#### (1) 組合員らの解雇に先立つ、A社労働組合による団交申入れ

ア A社労働組合の21年2月24日付け団交申入れ

A社労働組合は、21年2月24日付けで、広島国道事務所長に対し、団交を申し入れた。

同団交申入れに係る書面には、下記5(1)イ認定の広島労働局がした行政指導に関し、「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、7名の弁護士名が記載されていた。

イ A社労働組合の弁護士による通告書の送付

A社労働組合の代理人弁護士らは、21年3月2日付けで、広島国道事務所長に対し、通告書を送付した。

同通告書には、「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。

ウ A社労働組合の21年3月4日付け団交申入れ

A社労働組合は、21年3月4日付けで、広島国道事務所長に対し、団交を申し入れた。

同団交申入れに係る書面には、団交事項として、「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。」と記載されていた。

エ 広島国道事務所の回答

広島国道事務所長は、21年3月6日付けで、A社労働組合の団交申入れに対し、同組合が国公法第108条の5に規定する職員団体でないこと及び広島国道事務所長が労組法第7条の使用者でないことを理由に、同団交申入れを拒否する旨を回答した。

(2) 4. 15 団交申入れ

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に対し、A社労働組合が21年3月31日に組合に単組加盟したことを通知するとともに、団交を申し入れた（4.15団交申入れ）。

同団交申入れに係る書面には、「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。」と記載され、下記5(1)イ認定の広島労働局がした行政指導の内容を引用し、「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、A社から解雇され、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。

(3) 4. 16 団交申入れ

組合は、21年4月16日、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に対し、X4ら及びX7が組合に加入したことを通知するとともに、団交を申し入れた（4.16団交申入れ）。

同団交申入れに係る書面は、4.15団交申入れに係る書面と同様、「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。」と記載され、下記5(2)イ認定の福岡労働局及び大分労働局がした行政指導の事実を挙げるなどし、「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たちが、A社から解雇され、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。

(4) 4. 16 団交申入れに対する九州地方整備局の回答

九州地方整備局は、21年4月24日付けで、組合に対し、国はX4ら及びX7との間には雇用関係がなく、国公法上も4.16団交申入れに応ずべき地位にないとして、同団交申入れを拒否する旨を回答し

た。

#### (5) 組合による抗議文の送付

組合は、21年5月15日付けで、中国地方整備局長及び広島国道事務所長に対し、4.15団交申入れに対して1か月以上何の回答もないことについて抗議文を送付し、また同日付けで、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に対し、4.16団交申入れに対する回答について抗議文を送付した。

### 4 組合員らの就業状況等

#### (1) 車両管理業務委託契約の内容

A社は、昭和61年度ころから20年度までの間、毎年度、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のそれぞれとの間で、車両管理業務委託契約を締結していた。

上記車両管理業務委託契約の契約書や同契約の詳細を定めた車両管理業務委託仕様書には、要旨、別紙「車両管理業務委託契約の定め(要旨)」に記載のとおり定めがある(なお、別紙の1に記載の、広島国道事務所等において車両管理業務に従事する車両管理責任者、車両運行責任者、車両管理員等を、区別せずに「車両管理員等」と表記することがある。)

#### (2) 組合員らの雇用

##### ア 車両管理員等の募集、採用、契約等

A社は、車両管理員を地域限定・職種限定社員として雇用し、車両管理員の就業時間、休日、給与等の労働条件を、受注先における勤務形態、受注金額等に応じて同社が個々の募集を行うときにその都度決定していた。

また、同社は、16年度以降の新規採用者(正規社員の車両管理員)については、1年間の有期雇用契約とすることとしていた。

イ X 1ら

X 1は、11年3月に、X 2は、5年4月に、X 3は、9年7月に、それぞれA社に雇用され、X 1及びX 2は広島国道事務所の本所に、X 3は、同事務所の本所の後、中国地方整備局（合同庁舎内）を経て、広島国道事務所の可部出張所に配属された。

ウ X 4ら

X 4は、3年10月に遠賀川河川事務所の車庫長から個人的な誘いを受けて、同事務所の車庫の中で、同車庫長の立会いのA社の所長の面接を受けた上で、同社との間で期間の定めのない雇用契約を締結した。また、X 5は、15年ころに、X 6は、ハローワークを介して11年ころに、それぞれアルバイトとしてA社に雇用された。

X 4は遠賀川河川事務所の宮田出張所を経て中間出張所に、X 5は同事務所の田川出張所の後、飯塚出張所を経て宮田出張所に、X 6は同事務所の直方出張所に配属された。なお、X 5は17年7月1日付けで、X 6は16年8月1日に、それぞれ当該年度末までを雇用期間とする正社員となり、その後1年単位の有期雇用契約を繰り返していた。

エ X 7

X 7は、元九州地方整備局長であった代議士の地方事務所の私設秘書であったが、山国川河川事務所（当時の名称は建設省山国川ダム堰統合管理事務所）の監督官が上記代議士の地方事務所に運転手を紹介するよう依頼してきたことから、同監督官より待遇面の概要を聴き、代議士と相談した上でこれを引き受けることとした。そして、さらに建設省の事務所においてA社の課長から具体的な採用面接を受けた後、2年7月にA社に入社した。その後、X 7は、山国川河川事務所に配属され、当初は同事務所の本所と耶馬溪ダム管理所に、後にこ

れらに加え同事務所の中津出張所に、1月ごとに回って勤務していた。

### (3) 業務遂行の状況

#### ア 広島国道事務所について

##### (ア) X 1らの勤務状況の概要等

広島国道事務所は、本所及び可部出張所のいずれにおいても、A社の職員（車両管理員）の常駐する部屋を、他の広島国道事務所の職員とは区別して設置していた。A社は、広島国道事務所には車両管理責任者を配置せず、A社の広島支店に配置しており、広島国道事務所の本所には、車両管理責任者の代行としての責任者（あるいは車両運行責任者）としてY（X 1らと同様A社の従業員である。）がいた（なお、Yは、車両管理員も兼ねており、自ら車両を運行していた。）。X 1らが、車両管理責任者あるいは車両運行責任者に就いたことはない。

X 1は、毎日、A社の広島支店に立ち寄ることなく、直接、広島国道事務所の本所に出勤しており、X 3も、労災の関係でA社の広島支店勤務となった14年1月からの1か月間を除き、毎日、直接、広島国道事務所の本所、中国地方整備局あるいは可部出張所に勤務していた。

X 1及びX 3は、14年2月から19年10月ころまでの間、A社の名札を外し、「広島国道事務所総務課 X 1」及び「国土交通省」などと記載された名札を着用していた。また、X 3は、広島国道事務所可部出張所の鍵を渡され、同出張所の解錠、施錠をすることがあった。

##### (イ) 車両の運行業務の状況等

広島国道事務所の本所においては、基本的に、配車を希望する広島国道事務所の職員が行き先、使用予定時間等を記入する自動車使

用伝票を作成し、これらを広島国道事務所の総務係長が取りまとめ、日ごとの業務計画書（連絡車配車表。以下「配車表」）を作成していた。そして、総務係長は、午後5時半ころに、翌日の配車表と自動車使用伝票を Y に交付し、各車両管理員は、これら配車表と自動車使用伝票に基づき、国土交通省の所有に係る公用車の運行業務に従事していた。上記配車表には、20年4月までの間においては配車される車ごとに車両管理員の名前が記載されていたが、同月以降においては、車両管理員の名前は記載されなくなった。ただし、同月以降においても、総務係長の意向により、特定の車両管理員が配置されなかったり、Y が指名した車両管理員から他の車両管理員に変更させられたりすることがあった。また、配車の決定後に変更が生じた場合においては、Y が不在の場合には総務係長から、総務係長が不在の場合には広島国道事務所の他の職員から、車両管理員に直接変更の指示があった。

中国地方整備局においては、X 3 は、中国地方整備局が作成した行程表の下、各担当職員からの指示内容となる自動車使用伝票に基づき、公用車の運行業務に従事した。また、X 3 が配置されていた広島国道事務所の可部出張所においては、20年11月からは A 社が事前に配車表を作成して運行を指示するようになったが、それ以前は、X 3 は、同出張所の所長や出張所の職員による直接の口頭の指示により、X 3 自身が自動車使用伝票に記入するなどして、国土交通省の所有に係る公用車の運行業務に従事していた。

X 1 らは、出先において予定時間よりも滞在時間が長くなった場合には、A 社からの指示ではなく、広島国道事務所の職員からの指示により、あるいは誰にも指示されることなく、予定より長く待機させられることがあった。また、X 1 は、広島国道事務所の職員か



らの直接の指示により、多いときには月に数回程度（全くない月も多くある。）、職員の自宅への送迎、私用、レクリエーションなどのための車両の運行業務に従事することがあった。このほか、X 1 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、大雨洪水警報が発令されたり、台風が接近したりしたときにおける事務所内や自宅での待機の指示等は、広島国道事務所の職員が直接行っていた。

(ウ) 労働時間の管理

広島国道事務所の本所においては、X 1 は、車両運転終了後、車両管理日報（20年4月からは車両管理確認日誌と車両整理簿）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ていた。そして、車両管理責任者又は車両運行責任者から車両管理日報の提出を受けた広島国道事務所の総務係長は、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、同日報に押印をしていた。この際、総務係長は、車両受領時刻や車両返納時刻を修正することがあり、A 社は、これら修正後の時刻に基づき、X 1 らに時間外勤務手当を支給していた。その後（時期は不明である。）、X 1 は、A 社が作成した出勤簿兼就業時間管理簿の、「曜日、始業時間、終了時間、時間外、通常、深夜」の部分を自ら手書きで記入し、A 社の責任者に提出し、確認を受けるようにしていた。

広島国道事務所の可部出張所においては、X 3 は、車両運転終了後、X 1 と同様に車両管理日報（20年4月からは車両確認日誌及び車両整理簿）を作成し、同出張所の事務係長に対し、1 か月分をまとめて直接提出していた。

イ 遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所について

(ア) X 4ら及びX 7の勤務状況等

遠賀川河川事務所においては、X 4らは、いずれも一人ずつ、各出張所に配属されており、X 5及びX 6については、各出張所において、遠賀川河川事務所の職員と同一の部屋に机と椅子を用意されて勤務していた。X 4らは、車両管理責任者あるいは業務管理者に就いたことはなかった。

山国川河川事務所においては、当初、X 7、A社の職員1名及び山国川河川事務所の職員1名の3名が車両運行業務に従事していたが、後に1名増員された。X 7は、15年4月から18年12月までの間、車両管理責任者であった。

X 4、X 5及びX 7は、毎日、A社の支店に立ち寄ることなく、それぞれの勤務先に出勤していた。

X 5は、勤務していた出張所の鍵を渡され、解錠、施錠をすることがあった。

(イ) 車両の運行業務の状況等

河川事務所においては、毎年4月ないし9月までの間、水防期間として、河川の降水調整の期間があり、増水の警報やダムと堰の放流警報のための巡視をしなければならない。また、風水害や地震の災害の際には緊急出動があり、その際、職員の送迎や作業機材運搬等の業務が生じる。

遠賀川河川事務所においては、X 4は、18年12月ころまで、1週間分の予定表と、出張所の職員が提出する日々の公用車使用伝票を勤務していた出張所の事務係長から交付され、国土交通省の所有に係る公用車等の運行業務に従事していた。その後19年1月ころからは、X 4は、遠賀川河川事務所の総務係長からの指示を受け

た A 社の責任者から配車予定表の交付を受け、公用車等の運行業務に従事していた。ただし、上記配車予定表には「館内連絡及び待機」とのみ記載されていることが多く、行き先の指示は、各出張所の職員が直接行うことが多かった。また、X 5 及び X 6 は、当初、勤務していた出張所の職員から、直接口頭による指示を受け、公用車の運行業務に従事していたが、後に、各出張所の職員から示された 1 週間分の配車表（配車予定表）あるいは自動車使用伝票に基づき、公用車の運行業務に従事することもあるようになった。

山国川河川事務所においては、X 7 は、1 8 年 1 2 月ころまでは、山国川河川事務所の本所の職員から車両運転の割当ての決定を受け、運転先や運転時間の変更等の指示を直接受け、責任者として「官用車運行表」を作成し、自らも公用車の運行業務に従事していたが、同人が車両管理責任者でなくなった 1 9 年 1 月ころからは、A 社の車両管理責任者が配車予定表を作成し、指示するようになった。ただし、車両管理責任者が不在のときなどは、山国川河川事務所の本所の職員による直接の指示を受け、公用車の運行業務に従事することがあった。なお、山国川河川事務所における官用車運行表あるいは配車予定表は、事前に予定されている配車については鉛筆書きで記載され、その後、配車の指示の変更等が生じた場合には、これを訂正し、翌日、同事務所の総務係長から押印を受けることになっていた。

このほか、X 4 は、遠賀川河川事務所の職員からの指示により、水防演習等のイベントの準備や片付け、油流出事故の処理、河川敷の陥没箇所の修復等を行ったり、職員の私用に関する送迎をしたりすることがあり、X 6 もイベントの手伝いをさせられることがあり、X 7 も、山国川河川事務所の職員からの指示により、湖畔祭り、生

物実態調査や水防演習などのイベントの準備や片付け、油流出事故の処理等をするがあった。また、台風の接近時や大雨警報が出た場合などには、X 4ら及び X 7は、遠賀川河川事務所や山国川河川事務所の職員から直接自宅待機や職場での待機を指示されることがあり、山国川河川事務所においては、同事務所の職員は、予定表にない水防、地震等の緊急出動時、直接 X 7を呼び出して出勤させ、X 7は、同職員らからの直接の指示の下、運行業務に従事した。

(ウ) 労働時間の管理

X 4及び X 7は、1日の車両運行業務の終了後、行き先、走行距離、勤務開始時間と終了時間、残業時間等を「月報」に記載し、翌日、総務係長あるいは出張所の事務係長の確認印を受け、1か月分をまとめて A 社に送付しており、X 5は、1日の車両運行業務の終了後、同じく行き先等を「業務日報」に記載し、1か月分をまとめて A 社に送付していた。

5 広島労働局、福岡労働局及び大分労働局による行政指導

(1) 広島労働局による行政指導

ア X 1らによる広島労働局への申告

X 1らは、A 社が公正取引委員会の立入検査を受けたことから同人らの仕事がなくなるかもしれないという危機感を持つに至り、20年12月12日、広島労働局に対し、広島国道事務所の職員が X 1らに対して直接指揮命令をしており、このことが偽装請負に当たると主張して、国土交通省による直接雇用を勧告することを求める申告をした。

イ 広島労働局による行政指導

広島労働局長は、広島国道事務所長に対し、労働者派遣法第48条第1項に基づき、21年2月23日付けで是正指導書を交付した。

同是正指導書には、A社への車両管理業務の委託につき、広島国道事務所の職員がA社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、労働者派遣法第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、同条の4及び同条の5を除く。）に違反している旨が記載されていた。

また、同是正指導書には、是正のための措置として、「1 貴事務所がA社に委託している車両管理業務については、既に派遣可能期間の制限を超えていることから、これを適正な労働者派遣として継続することはできないものであること。このため、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。」及び「2 貴事務所が行う全ての労働者派遣及び委託業務（請負業務）について総点検を行い、労働者派遣法及び職業安定法違反があった場合には、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速やかに是正すること。」と記載されていた。

なお、A社も、21年2月23日付けで、広島労働局からは是正指導を受けており、その内容は、広島国道事務所に対する是正指導と同様、A社が広島国道事務所から委託を受けている車両管理業務について、「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を中止すること。」であった。

## (2) 福岡労働局及び大分労働局による行政指導

ア X4ら及びX7による福岡労働局への申告

X 4ら及び X 7は、21年3月16日、福岡労働局に対し、遠賀川河川事務所の職員が X 4らに対して、山国川河川事務所の職員が X 7に対して直接指揮命令をしており、このことが偽装請負に当たるとして、偽装請負の解消と国土交通省による直接雇用の是正勧告を求めて申告を行った。

#### イ 福岡労働局及び大分労働局による行政指導

##### (ア) 福岡労働局による行政指導

福岡労働局長は、遠賀川河川事務所長に対し、労働者派遣法第48条第1項に基づき、21年3月23日付けで是正指導書を交付した。

同是正指導書には、上記(1)イ認定の広島労働局による是正指導書と同様、A社への車両管理業務の委託につき、労働者派遣法第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、同条の4及び同条の5を除く。）に違反している旨が記載され、是正のための措置として、上記広島労働局による是正指導書と同一の内容が記載されていた。

なお、A社も、21年3月23日付けで、遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所から委託を受けている車両管理業務につき、福岡労働局から、労働者派遣法に違反する旨の是正指導を受けている。

##### (イ) 大分労働局による行政指導

大分労働局長は、山国川河川事務所長に対し、労働者派遣法第48条第1項に基づき、21年3月24日付けで指導票を交付した。

同指導票には、A社への車両管理業務の委託につき、少なくとも19年1月ころまでは山国川河川事務所の職員がA社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、また、A社から同社

の労働者への指揮命令と並行して、山国川河川事務所の職員から、同社の労働者に車両使用予定の伝票の提示が行われていることが、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旨が記載されていた。

また、同指導票には、改善措置の内容として、「貴事業所が委託している全ての車両管理業務について、区分基準に基づき適正な対応が図られているか再度確認を行うとともに、中津出張所及び耶馬溪ダム室が行っている伝票を渡す行為を直ちに中止し、受託者の管理責任者からの指示体制の徹底を図ること。」と記載されていた。

#### ウ 是正報告

広島国道事務所長は、21年3月9日付けで、広島労働局長に対し、車両管理員への直接指示については厳に慎むよう職員に周知し、車両管理責任者等への運行指示は全て書面によることとし、緊急やむを得ない場合に車両管理責任者等へ口頭で指示することがあっても、車両管理者には直接指示をしないよう周知するなどの改善措置をとったことを報告し、遠賀川河川事務所長も、同年4月27日付けで、福岡労働局長に対し、広島国道事務所長がした報告と同内容の報告をした。

また、山国川河川事務所長は、21年4月13日付けで、大分労働局長に対し、公用車使用伝票をA社の労働者に提出する行為をしないことなどの改善措置をとったことを報告した。

なお、A社も、特に車両管理員が一人の現場において国土交通省の職員からの直接の指示があったことなど、車両管理員に対する指揮命令系統の整理が十分でなかったことにつき、改めて整理をし直して改善策を策定し、広島労働局及び福岡労働局に対し、上記広島国道事務所及び遠賀川河川事務所がした是正報告と同様の是正報告をした。

## 第4 当委員会の判断

### 1 争点(1)について

国は、国による直接雇用（任用）を要求している組合員らについては国公法第2条の一般職に属する職員に該当する者と解されるべきであり、国公法附則第16条により、本件団交申入れ及び本件救済申立ては不適法となる旨主張する。

そこで検討するに、そもそも、勤労者の団結する権利及び団体交渉その他団体行動をする権利（労働基本権）は、憲法第28条により国民に保障されたものであり、労組法は、かかる労働基本権をより具体的に保障するため、広く労働者一般につき、労働組合の結成・運営、団体交渉、その他の団体行動を擁護し助成している（同法第1条第1項参照）。そして、憲法第28条にいう「勤労者」には公務員も含まれるものと解されるどころ（最高裁判所昭和40年7月14日大法廷判決・民集19巻5号1198頁参照）、国公法は、国家公務員たる職員について適用すべき各般の根本基準（職員の福祉及び利益を保護するための適切な措置を含む。）を確立し、職員がその職務の遂行に当たり、最大の能率を發揮し得るように、民主的な方法で、選択され、指導されるべきことを定め、もって国民に対し、公務の民主的かつ能率的な運営を保障することを目的として（同法第1条第1項）、国家公務員の勤務条件等につき特別の定めを置くとともに、同法等に基づく公務員制度を労組法等の労使関係法に優先させることとして、同法附則第16条により、国家公務員のうちの一般職に属する職員につき労組法及び同法に基づいて発せられる命令の適用を排除したものと解される。

したがって、国公法附則第16条による労組法及び同法に基づいて発せられる命令の適用の排除は、その勤務条件等につき国公法による規律を受



ける者に限定して適用されるものと解すべきであり、同条は、国家公務員の一般職に属する職員になろうとする者（すなわち、いまだ国家公務員のうちの一般職に属する職員になっていない者）については適用がなく、これらの者は依然として労組法による労働基本権の保障を受けるべき地位にあると解するのが相当である。

以上のことからすれば、本件においては、組合員らは国に直接任用を求めてはいるものの、いまだ国家公務員のうちの一般職に属する職員になるには至っていないことが明らかであるから、組合員らにつき国公法附則第16条は適用されず、国の上記主張は採用できない。

したがって、国公法附則第16条の規定により、本件団交申入れ及び労組法に基づく本件救済申立てを不適法ということはできない。

## 2 争点(2)について

### (1) 労組法第7条の使用者についての考え方

労組法第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組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から、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基本的に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い。雇用主以外の者であっても、例えば、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や、当該労働者との間に、近い将来において雇用関係の成立する可能性が現実的かつ具体的に存する者もまた雇用主と同視できる者であり、これらの者は、その同視でき

る限りにおいて労組法第7条の「使用者」と解すべきである。これらのことは、労組法第7条の使用者性を判断するための一般的な法理としてよい。

これに対し、組合は、労組法第7条の使用者には、「労働者に対して、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うる地位にある者」が含まれるとし、上記法理における「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」もそのように解釈されるべきであると主張するが、組合の同解釈は、上記使用者の定義としては不明確かつ広範すぎるものであり、採用できない。

(2) 本件について

そして、前記第3の1(3)イ認定によれば、本件の組合員らはA社に雇用されていた者であり、広島国道事務所等(国)は、A社との間の車両管理業務委託契約に基づき組合員らを受け入れていたのであって、広島国道事務所等(国)と組合員らとの間に雇用関係は存在しない。そのため、本件においては、上記(1)の一般的な法理のうち、雇用主以外の場合に関する法理が問題となるといえる。

そこで以下、上記雇用主以外の場合に関する法理につき、組合の主張する順序に従い、検討する。

(3) 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かについて

ア 論点

本件は、A社との車両管理業務委託契約により、A社が雇用する車両管理員等を受け入れている広島国道事務所等が、当該車両管理業務委託契約終了後に、それら車両管理員等の一部を組織する組合より、同人らの直接雇用等を要求する団交申入れを受けてこれを拒否した事

案であり、広島国道事務所等（国）がその申入れに応ずべき使用者といえるかが問題となっているものである。したがって、上記(1)の一般的な法理（そのうち、雇用主以外の場合に関する法理）に従えば、本件においては、まずは、広島国道事務所等が、本件団交事項を含む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おり、その限りにおいて労組法第7条の使用者といえるかが検討されるべきこととなる。組合は、この点につき、国が、組合員らを長期にわたって指揮命令しており、また、組合員らの雇用喪失に強い影響力を有していたとして、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と主張している（前記第2で引用する初審命令第2の2(1)イ、同ウ及び同オ[5、7頁]）。

イ 基本的な労働条件等に対する支配力について

(ア) 車両管理員等の就労に関する指揮命令について

そこで検討するに、前記第3の4(3)ア(ア)、同ア(イ)、同イ(ア)及び同イ(イ)認定のとおり、組合員らのうちX7を除く6名は、いずれも、広島国道事務所等から直接の指示又は連絡を受けるべき立場である車両管理責任者、車両運行責任者及び業務管理者に就いたことがなかった。それにもかかわらず、少なくともX3、X5及びX6については、配車表等による運行の指示に切り替わるまでの間、それぞれ当時勤務していた出張所の所長や職員から直接口頭で公用車運行の指示を受けており、このほか、X1においては配車の決定後の変更、出先での待機、時間外労働や休日労働につき広島国道事務所の職員からの直接の指示を受けたり、X4においては配車予定表の交付を受けた後、実際の行き先については遠賀川河川事務所の職員の指示を受けたりしていた。また、大雨等の緊急時においては、

X 1 及び X 4 らは、広島国道事務所等の職員から、直接自宅待機等の指示を受けていた。これらのことからすれば、X 7 を除く組合員ら 6 名の公用車の運行業務に関しては、広島国道事務所等の職員による直接の指示が相当の頻度で行われ、あるいは常態化していたことが認められる。

加えて、前記第 3 の 4 (3) イ (イ) 認定のとおり、X 4 は、遠賀川河川事務所の職員の指示により、水防演習等のイベントの準備や片付け、油流出事故の処理、河川敷の陥没箇所修復等を行っており、X 6 及び X 7 も、それぞれが勤務していた事務所の職員の指示により、イベントの準備等をしていたのであって、X 4、X 6 及び X 7 は、A 社が受託していた車両管理業務を超えて、各事務所の職員の指示により、本来であれば各事務所の職員がなすべき業務に従事していたことが認められる。

以上のことからすれば、本件においては、組合員らの就労に対しては、広島国道事務所等による直接的な指揮命令があったことが認められる（したがって、このような本件における業務委託は、労働者派遣法の定める諸要件を満たさない労働者派遣に該当することになる。）

(イ) 採用、配置、雇用の終了（打切り）等の一連の雇用の管理について

しかしながら、本件の団交要求についての使用者性については、更なる検討が必要となる。すなわち、まず、本件団交事項が何であるかについては当事者間に争いがあるものの（前記第 2 の 1 及び前記第 2 で引用する初審命令書の第 2 の 1 [3、4 頁] 参照）、前記第 3 の 3 (1)～(3)、同 5 (1) イ 及び同 (2) イ (ア) 認定のとおり、本件団交申入れが「雇用の安定を図るための措置を講ずること」を指導

内容とする広島労働局及び福岡労働局の行政指導を受けてなされていることや、A社労働組合の弁護団が直接雇用（任用）だけでなく他の就業機会の確保などについても交渉を求める意向を広島国道事務所長に対して示していたことからすれば、本件団交事項は、第一次的には組合員らの直接雇用（任用）であったといえるものの、第二次的には、直接雇用（任用）以外のその他の雇用の確保（例えば、他の就業機会の確保）も含まれていたと解するのが相当であり、これら第一次的及び第二次的な団交事項は、両者一体のものとして解される。そして、このような団交事項は、上記(ア)で検討した就労の諸条件に関わるものではなく、組合員らの雇用そのもの、すなわち、採用、配置、雇用の終了（打切り）等の一連の雇用の管理に関する決定に関わるものといえる。したがって、上記アで述べた、本件団交事項を含む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おり、その限りにおいて労組法第7条の使用者といえるかという判断枠組みによれば、本件において広島国道事務所等（国）が労組法第7条の使用者となるためには、広島国道事務所等が、上記(ア)で検討した就労の諸条件に止まらず、上記の一連の雇用の管理に関する決定について、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る必要があるものと解される。

これを本件において見るに、まず、組合員らの採用及び配置については、前記第3の4(2)アないし同エ認定によれば、本件の車両管理業務委託契約によってA社から派遣されている車両管理員等は、いずれも、広島国道事務所等とは別個の法人であるA社が面接を行うなどして採用し、広島国道事務所等を含む受注先に配置していた者であった。もっとも、前記第3の4(2)ウ及び同エ認定の

とおり、本件団交申入れに係る7名の組合員らの中には遠賀川河川事務所や山国川河川事務所の職員による紹介によりA社に雇用され、その紹介に係る部署に配置された者が2名(X4及びX7)いたことが認められる。しかしながら、証拠によれば、X4及びX7自身が、A社から採用面接を受けた旨を陳述しており、さらにはX7の採用確認書には、A社が同人を採用し、就業場所を指定している旨が記載されていることが認められる。また、証拠によれば、A社の専務取締役人事労務部長であるZも、A社は国とは資本関係のない独立した民間企業であり、採用の際にも、車両管理業務を受注するごとに、その業務に適した車両管理員をその都度多様な募集方法で募集し、仮に他社からの紹介・あっせんがあったとしても、地理・道路事情への精通の度合い、事故歴等A社独自の採用基準に基づき、面接等の手続を経て採用している旨述べており、この証言の趣旨につき格別の反証はない。以上のことに照らせば、X4及びX7も、A社の職員社員から面接を受けた上で、同社独自の判断と決定によって同社に採用され、それぞれ上記の事務所に配置されたとみるほかない。以上によれば、広島国道事務所等が上記組合員らの採用及び配置に関するA社独自の決定自体に雇用主と同視できる程度に直接的な関与をしたり具体的な影響を与えたりしたとまで認めることはできない。

次に、雇用の終了(打切り)について見るに、前記第3の2(1)、同(3)イ及び同(4)認定のとおり、組合員らは、21年3月31日にA社から解雇されているが、これら組合員らの解雇は、国土交通省における車両管理業務の入札談合に関する報道等を受け、広島国道事務所等が公用車利用の適正化の社会的要請の下に一般競争入札の方法により毎年度委託先を決定する方針を採用することとなり、その

ような中、A社が21年度の車両管理業務の委託先の一般競争入札で落札できず、かつA社が同人らの就業先を確保できなかったことから、A社の意思によりなされたものというほかなく、広島国道事務所等が上記組合員らの解雇それ自体につき、直接的な関与をしたり影響力を行使したりしたことを認めるに足りる証拠はない。

そして、ほかに本件において、組合員らの採用、配置、雇用の終了（打切り）等といった雇用の管理に関する決定につき、広島国道事務所が雇用主と同視できる程度に現実的かつ具体的な関与等をしたと認めるに足りる証拠はない。

#### ウ 小括

以上の事実を総合すれば、広島国道事務所等は、実質的に見て、上記イ(ア)で述べたところの組合員らの就労に関する諸条件についてはともかく、同(イ)で述べたとおり、採用、配置、雇用の終了（打切り）等といった一連の雇用の管理に関する決定については、雇用主であるA社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と認めるには足りない。

したがって、広島国道事務所等（国）は、本件団交事項に係る雇用の管理に関しては労組法第7条の使用者に当たると解することはできないといえる。

以上要するに、基本的な労働条件等につい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かという観点からは、本件団交事項については、広島国道事務所等（国）に労組法第7条の使用者性を認めることはできない。

- (4) 近い将来において雇用関係の成立する可能性が現実的かつ具体的に存するかについて

#### ア 論点

次に、前記第3の5認定のとおり、広島国道事務所等（国）は、A社への車両管理業務の委託につき、広島労働局、福岡労働局及び大分労働局から適正な請負（委託）とは認められない旨指摘を受け、労働者派遣法の要件を満たさない労働者派遣に該当するとして、是正あるいは改善の行政指導を受けている。そして、このことを受け、組合は、上記車両管理業務の委託はいわゆる偽装請負に相当するとし、労働者派遣法第40条の4を摘示するなどして、国に直接雇用（任用）の義務が生じていると主張している（前記第2で引用する初審命令書第2の2(1)エ [5、6頁]）。

#### イ 労働者派遣法第40条の4の直接雇用の申込義務について

しかしながら、労働者派遣法第40条の4に定める直接雇用の申込義務は、労働者派遣法上の派遣元事業主（一般派遣元事業主又は特定派遣元事業主）からその雇用する派遣労働者に係る労働者派遣の役務の提供を受ける者（「派遣先」。同法第31条、第23条第1項参照。）が、同法第40条の2第1項に定める業務につき、派遣可能期間を超える期間継続して労働者派遣の役務の提供を受けている場合に生じ得る義務であり、しかも、同申込義務は、派遣元事業主の、派遣先に対する派遣可能期間に抵触する日（以下「抵触日」）の通知がなされていることを要件とするものである。

これを本件において見るに、前記第3において認定した一連の事実によれば、本件は、業務委託の契約形式により、A社の職員が広島国道事務所等の車両管理業務にそれぞれ従事していた事案であり、本件団交申入れの時点で広島国道事務所等が労働者派遣法上の派遣先に該当する者であったと認めるに足りる証拠はなく、また、A社から上記各事務所に対して抵触日の通知がなされたと認めるに足りる証拠も存在しない。したがって、本件において、上記労働者派遣法第40条の



4に基づく、国の直接雇用(任用)の申込義務が発生していたと認めることはできない。

以上に対し、組合は、直接雇用の申込義務についての主張に関し、本件のような偽装請負(委託)の事案でも労働者派遣法の適用はあると解すべきであり、また、本件において国は抵触日を経過していることについて十分に認識しているはずであるから労働者派遣法第40条の4の派遣元事業主からの抵触日の通知の要件は不要であると解すべきなどと主張している(前記第2で引用、付加する初審命令書第2の2(1)エ[5、6頁])。これらの主張は、本件のような業務委託の事案において、労働者派遣法第40条の4の類推適用や信義則等により、直接雇用の申込義務の成立を認めるべきものであるとの趣旨と解される。

しかしながら、労働者派遣法第40条の4の直接雇用の申込義務が、15年の労働者派遣法の改正に際して、労働者派遣事業の規制を一定限度緩和したこととの関連で要件を特定して創設された義務であることを考慮すると、同法の定める要件は規定どおりに解釈すべきことが要請される。そして、労働者派遣法第40条の4の直接雇用の申込義務は、上記のとおり「派遣先」に発生する義務として定められたものであり、同法が「派遣先」(同法第31条)と「派遣先」を含む広い概念である「労働者派遣の役務の提供を受ける者」(同法第24条の2等)とをあえて区別していることからしても、また、同法第40条の4が同法第35条の2第2項に規定する派遣元事業主からの派遣先への「抵触日の通知」をあえて要件としていることからしても、「派遣先」でない者が労働者派遣の役務の提供を受けている場合、あるいは上記抵触日の通知がない場合において、同法第40条の4を類推適用したり、信義則により同条と同様の直接雇用の申込義務を認めたり

することは適切でないというべきである。

ウ 広島労働局、福岡労働局及び大分労働局の、労働者派遣法第48条第1項に基づく行政指導について

次に、前記第3の5認定のとおり、本件における広島労働局、福岡労働局及び大分労働局の、労働者派遣法第48条第1項に基づく行政指導に関しては、これらの行政指導のうち、広島労働局及び福岡労働局において摘示された是正のための措置には労働者（組合員ら）の雇用の安定を図るための措置を講じることが挙げられているのみであり、国が組合員らを直接雇用（任用）することを特に要請しているわけではなく、むしろ、違反条項の摘示において派遣先事業主の直接雇用に係る労働者派遣法第40条の3、同条の4及び同条の5を除く旨が明記されている。また、大分労働局の行政指導において摘示された改善措置には、組合員らの雇用の安定に関する措置自体も含まれていない。これらのことからすれば、広島労働局、福岡労働局及び大分労働局の行政指導は、業務委託関係を契約形式どおりに適正に運用することを求めるに止まるものであり、当該労働者の直接雇用（任用）を求めるまでのものではなかったといえる。それゆえ、上記各労働局の行政指導があったことをもって、広島国道事務所等に組合員らを直接任用することが求められていたということとはできず、広島国道事務所等と組合員らとの間において、近い将来において雇用関係が成立する可能性が現実的かつ具体的に存していたと認めることはできない。

エ 小括

以上のことからすれば、労働者派遣法第40条の4の規定や、広島労働局、福岡労働局及び大分労働局の行政指導の内容からは、広島国道事務所等と組合員らとの間に近い将来において雇用関係の成立する可能性が現実的かつ具体的に存していたと認めることはできず、ほか

に本件において、上記近い将来における雇用関係の可能性が存していたと認めるに足りる証拠は見当たらない。

したがって、このように近い将来における雇用関係の成立の可能性に着目した観点からは、広島国道事務所等（国）に労組法第7条の使用可能性を認めることはできない。

(5) 組合のその余の主張等について

組合は、労働者派遣法第47条の3に基づく平成11年労働省告示第138号（11年指針）により、国には「次の就業機会の確保」を図る義務が生じている（前記第2で引用、訂正する初審命令書第2の2(1)エ〔6頁〕）等を主張している。

しかしながら、上記(4)イで述べたとおり、本件団交申入れ当時において、広島国道事務所等が労働者派遣法及び11年指針の「派遣先」に該当する者であったと認めるに足りる証拠はないし、仮に「派遣先」に該当する者であったとしても、11年指針が定める「次の就業機会の確保」は労働者派遣契約の中途解約の場合に生じ得るものにすぎない。期間満了により契約が終了した本件において11年指針に定める「次の就業機会の確保」を図る義務が生じる余地はなく、組合の上記主張は採用できない。

また、組合は、労働者派遣法第49条の3の派遣労働者の申告権を根拠として、広島国道事務所等が本件団交申入れに応じるべき地位にあったと主張しているが（前記第2で引用する初審命令書第2の2(1)エ〔6頁〕）、同条は当該派遣労働者が国（厚生労働大臣）に同法違反の事実を申告できる旨規定しているものにすぎず、同条から、派遣労働者の所属する組合が労働者派遣の役務の提供を受ける者との間で団交をすることが認められていると解するのは困難であり、組合の上記主張も採用できない。

(6) まとめ

以上のほか、広島国道事務所等（国）が、本件団交事項につき、組合との関係で労組法第7条の使用者と認めるに足りる証拠はない。

したがって、広島国道事務所等（国）は、本件団交申入れに関して、労組法第7条の使用者とはいえない。

3 結論

以上によれば、その余の点について判断するまでもなく、本件救済申立てに理由はない。

なお、本件では、労働者派遣法の規制との関係で、車両管理業務の委託につき適正な運営が行われなかったことが労使紛争の誘因の一つとなつたとみることができる。今後は、関係の出先機関では、業務委託の実施に当たって適正に管理し、同法の規制に十分に留意することが望まれる。

以上のとおりであるので、本件再審査申立ては理由があり、本件救済申立ては理由がないものとして棄却されるべきである。

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24年11月21日

中央労働委員会

第二部会長 菅野和夫

車両管理業務委託契約の定め（要旨）

1 車両管理責任者、車両管理員等

(1) 広島国道事務所について

ア 15年度ないし18年度の定め

A社は、車両管理責任者及び車両を管理する車両管理員を定めるとし、車両管理責任者は、車両委託業務の履行に関し、広島国道事務所の指示又は連絡を受ける任に当たり、車両管理員に対して指示及び指揮監督を行う。

車両管理責任者は、車両委託業務の実施に当たっては、広島国道事務所の指示を受けた後、作業内容について車両管理員に指示し、車両管理員は、車両管理責任者の指示を受けなければ車両を運行できない。

イ 19年度及び20年度の定め

A社は、業務を管理させる車両管理責任者、車両運行責任者及び車両を管理する車両管理員を定め、車両管理責任者は、車両委託業務の履行に関し、広島国道事務所の指示又は連絡を受ける任に当たり、A社の業務の履行に関し、車両管理員に対して業務の指示及び指揮監督を行い、車両運行責任者は、車両の運行に関し、広島国道事務所の指示等を受ける任に当たるとともに、車両管理員に対して運行の指示及び広島国道事務所への運行計画の報告を行う。車両運行責任者は、車両管理員と兼務することができる。

車両運行責任者は、広島国道事務所の提示する運行計画書に基づき配車報告書を作成し、車両の運転を行う。また、変更の場合も同様とする。

緊急やむを得ない事態等により、運行計画書によらない運行の必要が生じた場合は、広島国道事務所は車両運行責任者に電話等により運

行計画書の変更を指示し、後日、車両運行責任者は、広島国道事務所の指示する運行契約書（変更分）に基づき配車報告書を変更するものとする。

(2) 遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所について

ア 17年度及び18年度の定め

要旨上記(1)アと同じ。

イ 19年度及び20年度の定め

A社は、業務管理者を定めることとし、業務管理者は車両管理員を兼ねることができない。

A社は、車両管理責任者及び車両を管理する車両管理員を定めることとし、車両管理責任者は、車両委託業務の履行に関し、各事務所の指示又は連絡を受ける任に当たり、車両管理員に対して指示及び指揮監督を行う。車両管理員が複数存する場合、車両管理責任者は車両管理員を兼ねることができる。

車両管理責任者は、車両委託業務の実施に当たっては、各事務所の指示を受けた後、作業内容について車両管理員に指示し、車両管理員は、車両管理責任者の指示を受けなければ車両を運行できない。

2 業務実施時間

(1) 広島国道事務所について

ア 17年度及び18年度の定め

午前9時15分から午後5時30分まで

イ 19年度及び20年度の定め

午前9時15分から午後6時まで

(2) 遠賀川河川事務所及び山国川河川事務所について

ア 17年度及び18年度の定め

午前8時30分から午後5時まで

イ 19年度及び20年度の定め

午後8時30分から午後5時15分まで

(3) 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に共通する事項について（業務日等）

ア 業務日

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。）を除いた日とする。

ただし、各事務所の業務により必要があると認める場合、時間外又は休日においても、車両管理責任者に通知して業務を行わせることができる（ただし、広島国道事務所における19年度及び20年度の契約においては、車両運行責任者にその都度通知する旨の規定がある。）。

イ 緊急時の対応

A社は、台風・地震・洪水等の異常気象時であっても、業務が遂行できるように車両管理員を配置し、業務遂行に支障を生じさせてはならない。

車両管理責任者は、異常気象時等の緊急時においても各事務所からの業務指示があった場合には、業務履行場所に速やかに到着できる体制を取らなければならない。

また、昼夜連続した業務の必要に対応できる体制を確保しなければならない。

3 業務終了後の報告

(1) 広島国道事務所について

A社は、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（20年度は車両管理日報に替えて車

両管理確認日誌)を広島国道事務所に提出する(このほか、20年度において、A社は、毎月、車両管理確認日誌に基づく車両管理報告書を広島国道事務所提出する。)

(2) 遠賀川国道事務所及び山国川国道事務所

A社は、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各事務所に提出する。