

最高裁は公平公正な判断を!

偽装請負行為事件について最高裁署名の集約強化を

関西合同支部大陽液送分会大田貨物班で闘われる偽装請負裁判は最高裁判所での闘いに移っています。

大田貨物運送は大陽液送と業務委託(請負名目)契約を締結、タンクローリーによる高圧ガス輸送の仕事をおこなっています。組合員である大田貨物タンクローリー乗務員は大陽液送から無償で支給された大陽従業員と同じ制服にヘルメット、大陽液送所有のタンクローリーを使用し、大陽液送の指揮命令の下、大陽液送のローリー乗務員と同じ仕事をしています。しかしながら大陽液送の乗務員と大田貨物の乗務員は同じ業務であるにも関わらずに賃金に大きな格差が存在しています。

就労実態を検証すると、大田貨物は太陽液送に労働力として派遣しているに過ぎず、大田貨物として独立し高圧ガス輸送業務を遂行しているとは言えません。業務委託契約を隠れ蓑にした労働者派遣契約である事が明らかであり、いわゆる「偽装請負」となっています。

大田貨物班では、大阪高裁が大阪地裁の判決の誤りを正し、司法の役割を発揮し、公正公平な判断をもとめて控訴しましたが、願いも虚しく棄却となり、大阪高裁までも不当判決を下しました。

最高裁判所が大阪高裁判決の誤りを正す為、この事件を上告受理し、的確な事実認定と公正な法的判断をおこなうよう「建交労大陽液送分会大田貨物班の偽装請負裁判・上告受理および公正判決を求める請願署名」をとりこんでいます。2024年1月29日に第一次分を最高裁判所へ提出する予定となっていますので、各職場及び全組合員からの署名集約を強化し、全国酸素部会及び中央本部に送付する場合は1月20日必着でお送りいただきますようお願いいたします。



大型最高速度 90 kmへ・送料無料は規制せず

12月22日、第4回目となる警視庁による「高速道路における車種別の最高速度のあり方に関する有識者検討会」が開催され、高速道路における大型貨物自動車の最高速度を80 km/hから90 km/hへ引き上げる方針を固めました。実施時期は2024年4月からとしています。

労働組合(建交労・運輸労連・交通労連)や交通事故被害者の会によるヒヤリング結果やアンケート調査結果などが資料として示され、反対の意見が多数となっているなか、2024年問題を口実にした引上げがおこなわれます。(別紙、高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する提言(概要)参照)

また、政策パッケージにおいて「運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「送料無料」表示の見直しに取り組む」こととされ、議論が進められてきましたが、12月19日、消費者庁において別紙の様にとりまとめられ、事業者の自主的なとりくみとすることに留まりました。

建交労大陽液送分会大田貨物班の偽装請負裁判

上告受理および公正判決を求める請願署名

2023年8月31日(木) 13時30分 大阪高等裁判所にて、大陽液送株式会社（以下、大陽）を相手取った大陽液送大田貨物班の偽装請負裁判二審判決で、またも不当判決が下されました。本多久美子裁判長、末永雅之裁判官、小堀悟裁判官、あなた方は本当にすべて証拠を精査したのか？大田貨物が大陽液送と業務委託契約を締結してから、大陽による労働支配が今も続いています。裁判官は実態を見ていません。現在も違法派遣を行っています。現に大陽液送は私たちに對し、大阪高裁でも指揮命令書として認められた搭乗票による指揮命令を今も行っているのです。大陽液送の配車係や事務員から電話や口頭、LINEでの直接指示について、たった1つの証拠だけを取り出し、その他多数の証拠に対して言及せず無視しているのです。私たちは、判決文に書かれている事以外にも多くの証拠を提出し立証しているのにも関わらず、それらを全て無視しています。証拠を無視し事実認定が抜け、認定されるべき所が認定されていない。派遣とは？請負とは？その理由の説明も無く、法令解釈の誤りであります。労働契約申込みみなし制度についても過去の事実が1年で分断されるのはおかしく、提訴後に偽装工作をおこなった事は明白であり、裁判官は全く実態を見ていません。私たちの主張を一切精査することなく、被告の主張のみを鵜呑みにし、何も考えずに判決を出したとしか言えません。完全な不当判決です。

大田貨物運送株式会社（以下、大田）という会社は元々平積みトラックでの銅輸送等をメインに行う運送会社ですが、大陽液送と業務委託（請負）名目の契約を締結、タンクローリーによる液化ガス運送の仕事を始め、大陽から支給された大陽従業員と同じ制服にヘルメット、大陽所有のタンクローリーを使い、大陽の指揮命令のもと同じ仕事をしています。就労実態を検討していくと、請負という形式でありながら、実際には大田は大陽に労働力として運転手を派遣しているに過ぎず、大田として独立し液化ガス配送をしているとは言えません。大田と大陽の間の請負契約は、その実態からすれば労働者派遣契約であることが明らかです。大陽は派遣にもかかわらず請負という名目で私たちを使用し、提訴後には突然それらを一切おこなわなくなりました。上記の内容から大陽と大田が結託し偽装請負行為をしているのはあきらかです。

私たちは、大陽と私たちとの間に直接の雇用契約があることを確認し、そのうえで同じ仕事をしている大陽従業員との間の均等・均衡待遇を要求して最高裁判所に上告受理申立てをおこなっています。最高裁判所では大阪高等裁判所の判断の誤りを正すため上告を受理し、司法の役割を発揮し、的確な事実認定と公正な法的判断を求めます。

年 月 日

氏 名	住 所

*署名用紙に記入された内容は、個人情報として適切に管理します。

建交労大陽液送分会大田貨物班の偽装請負裁判

上告受理および公正判決を求める請願署名

2023年8月31日(木)13時30分 大阪高等裁判所にて、大陽液送株式会社(以下、大陽)を相手取った大陽液送大田貨物班の偽装請負裁判二審判決で、またも不当判決が下されました。本多久美子裁判長、末永雅之裁判官、小堀悟裁判官、あなた方は本当にすべて証拠を精査したのか?大田貨物が大陽液送と業務委託契約を締結してから、大陽による労働支配が今も続いています。裁判官は実態を見ていません。現在も違法派遣を行っています。現に大陽液送は私たちに対し、大阪高裁でも指揮命令書として認められた搭乗票による指揮命令を今も行っているのです。大陽液送の配車係や事務員から電話や口頭、LINEでの直接指示について、たった1つの証拠だけを取り出し、その他多数の証拠に対して言及せず無視しているのです。私たちは、判決文に書かれている事以外にも多くの証拠を提出し立証しているのにも関わらず、それらを全て無視しています。証拠を無視し事実認定が抜け、認定されるべき所が認定されていない。派遣とは?請負とは?その理由の説明も無く、法令解釈の誤りであります。労働契約申込みみなし制度についても過去の事実が1年で分断されるのはおかしく、提訴後に偽装工作をおこなった事は明白であり、裁判官は全く実態を見ていません。私たちの主張を一切精査することなく、被告の主張のみを鵜呑みにし、何も考えずに判決を出したとしか言えません。完全な不当判決です。

大田貨物運送株式会社(以下、大田)という会社は元々平積みトラックでの銅輸送等をメインに行う運送会社ですが、大陽液送と業務委託(請負)名目の契約を締結、タンクローリーによる液化ガス運送の仕事を始め、大陽から支給された大陽従業員と同じ制服にヘルメット、大陽所有のタンクローリーを使い、大陽の指揮命令のもと同じ仕事をしています。就労実態を検討していくと、請負という形式でありながら、実際には大田は大陽に労働力として運転手を派遣しているに過ぎず、大田として独立し液化ガス配送をしているとは言えません。大田と大陽の間の請負契約は、その実態からすれば労働者派遣契約であることが明らかです。大陽は派遣にもかかわらず請負という名目で私たちを使用し、提訴後には突然それらを一切おこなわなくなりました。上記の内容から大陽と大田が結託し偽装請負行為をしているのはあきらかです。

私たちは、大陽と私たちとの間に直接の雇用契約があることを確認し、そのうえで同じ仕事をしている大陽従業員との間の均等・均衡待遇を要求して最高裁判所に上告受理申立てをおこなっています。最高裁判所では大阪高等裁判所の判断の誤りを正すため上告を受理し、司法の役割を発揮し、的確な事実認定と公正な法的判断を求めます。

年 月 日

団 体 名

代 表 者 名

高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する提言(概要)

1. 検討事項

法定速度が現行80km/hとされている大型トラックを中心として、高速道路における最高速度の在り方を検討。

2. 調査結果概要

【高速自動車国道における交通事故データ分析結果・交通実態調査結果】

- ① 交通事故件数は、この20年間で大型トラックが50%超の減（全車種と同程度）、トレーラが約30%減。
- ② 実勢速度は、大型トラックが87km/h、大型トレーラが84km/h（大型トラック約3,000台 大型トレーラ約900台）。

【安全装置の普及状況データ分析結果等】

- ③ 90km/hを上限とする速度抑制装置が装着されているほか、衝突被害軽減ブレーキ等の安全装置の性能が向上し、普及も進む。
- ④ 欧州における速度抑制装置の上限設定速度は90km/h（諸外国の制度調査）。

【関係者に対するヒアリング結果】

<製造事業者に対するヒアリング結果>

- ⑤ 現在の大型トラックは90km/hを前提に設計され、90km/hまでは車両の安全性能を保証できる。一方で、90km/hよりも高い速度に対応した車両は、既存車の改良では不可能であり、新たに開発する必要がある。
- ⑥ 現在のトレーラは、80km/hよりも高い速度で走行した場合の被牽引部の安全性能は確認していない。

<運送事業者に対するヒアリング結果>

- ⑦ 最高速度の引き上げは、目的地までの到着時間の短縮による輸送品質の向上、労働生産性の向上等のメリットがある。90km/hでも100km/hでも、最高速度の引き上げによる一定の効果はある。
- ⑧ 最高速度の引き上げよりも、荷待ち時間の短縮等、物流負荷の軽減が図られることが必要。

3. 結論

- 大型トラックについては、現行の速度抑制装置を存置した上で、法定速度を90km/hに引き上げたとしても、交通の安全に大きな影響をもたらすとは考えられない。一方で、これより高い速度への引き上げは、車両の安全性能が担保されていないこと等を踏まえれば、現時点では不適切。今回の引き上げの影響を見極めた上で、更なる社会的要請があり、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には、将来的に引き上げを検討する可能性は排除されない。なお、現在の規制速度80km/hの路線について法定速度とすることの可否も要検討。
- トレーラについては、車両構造上の特性や交通事故件数等を踏まえれば、現時点では、最高速度の引き上げの結論には至らず。今後の技術の進展等を踏まえ、将来的に引き上げる可能性も念頭に、交通事故発生状況の分析等を行うことは一定の意義がある。
- 速度の見直しと併せて、道路交通の整序化のための方策（キープレフト等の周知徹底、交通違反取締り）、適切な運行管理のための方策（ドライバーへの過度なプレッシャーの抑制等）、車両の安全性能の更なる向上のための方策（安全装置の普及促進）がなされるべき。

「送料無料」表示の見直し

我が国では、物流における「2024年問題」に直面しており、現在、政府の「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づき様々な対策が採られているところである。

消費者庁では、運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「送料無料」表示に関する実態や見直しによる影響等を把握するため、意見交換会を実施し、検討を重ねてきた。関係者等の意見を踏まえると、

- 送料の表示に関し、「送料として商品価格以外の追加負担を求めない」旨を表示する場合には、その表示者は表示についての説明責任がある。
- 消費者庁として、関係事業者等に送料表示の見直しを促すとともに、事業者の自主的な取組状況を注視していく。

表示例

送料負担の仕組みを表示

- 送料の負担者を表示
「送料当社負担」など
- 送料込みの価格を表示
「〇〇円（送料込み）」など



「送料無料」表示をする場合、表示者の責任として「無料」と表示する理由、仕組み等を分かりやすく説明

- 「送料無料」表示をする理由
誰が負担しているのか、
商品をお勧めするための販売促進の手法であること など
- 送料を無料とする仕組み
配送業者に対して契約に基づき適正な運賃を支払っていること など

送料表示に併せて、物流における「2024年問題」に関し、物流の持続可能性に対する認識や対応について説明を行うことが望ましい。