



## 命 令 書

### 申立人

東京都大田区

ジェイアール東海労働組合

中央執行委員長 X 1

### 申立人

愛知県名古屋市中区

ジェイアール東海労働組合名古屋地方本部

執行委員長 X 2

### 被申立人

愛知県名古屋市中村区

東海旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 Y

上記当事者間の三労委平成25年(不)第1号不当労働行為救済申立事件について、当委員会は、平成27年10月21日開催の第584回公益委員会議において、会長松本英雄、公益委員向山富雄、同小西正史、同三浦敏秀が出席し、合議のうえ、次のとおり命令する。

## 主 文

- 1 被申立人は、本命令書受領の日の翌日から起算して15日以内に、下記内容の文書を申立人らに交付しなければならない。

## 記

年 月 日

ジェイアール東海労働組合

中央執行委員長 X 1 殿

ジェイアール東海労働組合名古屋地方本部

執行委員長 X 2 殿

東海旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 Y 印

当社が、貴組合の紀伊長島地区分会に対して、一方的に、紀伊長島駅の組合掲示板の設置許可を取り消すとともに、伊勢運輸区の組合掲示板の設置を許可しなかったことが、組合弱体化を企図したものであり不当労働行為であると、三重県労働委員会において認定されました。今後このような行為を繰り返さないよう留意します。

(注：年月日は文書を交付した日を記載すること。)

## 2 申立人らのその余の申立てを棄却する。

### 理 由

#### 第1 請求する救済の内容

- 1 組合掲示板の設置
- 2 団体交渉応諾
- 3 謝罪文の手交、掲示及び社内誌への掲載

#### 第2 事案の概要等

##### 1 事案の概要

本件は、申立人ジェイアール東海労働組合名古屋地方本部（以下「名古屋地本」という。）の下部組織である紀伊長島地区分会（以下「紀伊長島分会」と

いう。)が、平成24年3月17日付けで被申立人東海旅客鉄道株式会社(以下「会社」という。)の三重支店(以下「三重支店」という。)伊勢運輸区(以下「伊勢運輸区」という。)における組合掲示板の設置を申請したところ、同月29日に伊勢運輸区長がこれを許可しなかったことが労働組合法第7条第3号に該当するとして、また、名古屋地本の下部組織であるジェイアール東海労働組合三重県協議会(以下「三重県協議会」という。)が、同年5月29日、三重支店に対して、名古屋地本が、同年6月1日、会社の東海鉄道事業本部(以下「東海鉄事」という。)に対して、申立人ジェイアール東海労働組合(以下「組合」といい、「組合」及び「名古屋地本」と併せて「組合ら」という。)が、同年6月4日、会社に対して、それぞれ上記組合掲示板の設置にかかる団体交渉を申し入れたところ、会社がこれらを拒んだことが労働組合法第7条第2号に該当するとして、平成25年3月25日、当委員会に救済申立てがあった事案である。

## 2 前提事実(末尾の証拠又は審査の全趣旨により容易に認められる事実)

### (1) 当事者等

#### ア 組合ら

(ア) 組合は、肩書地に事務所を置き、会社及びその関連企業の従業員で組織される労働組合であり、本件申立て時の組合員数は、359名であった。

(イ) 名古屋地本は、肩書地に事務所を置き、組合の下部組織として東海鉄事及び三重支店の従業員で組織される労働組合であり、本件申立て時の組合員数は、41名であった。

(ウ) 三重県協議会は、名古屋地本の下部組織として三重支店内の課題にかかる組合活動を行うとともに分会間の連絡調整を行う地域協議会である。

#### イ 会社

(ア) 会社は、日本国有鉄道改革法等に基づき日本国有鉄道から東海地方の

在来線及び東海道新幹線にかかる事業を承継して昭和62年に設立された株式会社であり、肩書地に本店を置き、平成25年4月1日時点の従業員数は、21,608名であった。

(イ) 東海鉄事は、愛知県名古屋市に所在し、会社における在来線を管轄する組織である。

(ロ) 三重支店は、三重県津市に所在し、主に三重県内の路線を管轄する支店であった。

伊勢運輸区は、三重県多気郡多気町に所在し、主に三重県内の乗務を担当する乗務員が所属する乗務員区所である。

なお、平成26年7月から、三重支店が所管していた現業機関は全て東海鉄事に移管された。

#### ウ その他の労働組合

会社には、組合らのほかに、A組合（以下「A組合」という。）及びB組合等の労働組合が存在する。

#### (2) 本件申立てに至る経緯

##### ア 紀伊長島駅の乗務員配置の廃止と伊勢運輸区への配置転換

(ア) 三重県北牟婁郡紀北町に所在する三重支店紀伊長島駅（以下「紀伊長島駅」という。）では、従前、名古屋地本の組合員であった乗務員が紀伊長島分会を組織して組合活動を行っており、組合らの組合掲示板（以下、「組合掲示板」というときには特に断らなくても組合らの組合掲示板を指すことがある。）が設置されていた。

平成24年3月当時（以下、平成24年のことについては年の記載を省略する。）紀伊長島分会に所属する組合員の人数は、3名であった（甲19、証人C 2頁）。

(イ) 会社は、3月17日のダイヤ改正に伴い、紀伊長島駅の乗務員配置を解消した。このとき、紀伊長島分会の組合員3名を含む同駅に勤務して

いた乗務員は、退職者1名を除く全員が伊勢運輸区に配置転換となった  
(以下「本件配置転換」という。)

イ 伊勢運輸区に組合掲示板が設置されなかったこと

(ア) 本件配置転換の結果、伊勢運輸区で勤務する組合らの組合員の人数は、従前から勤務していた1名に、紀伊長島分会(紀伊長島分会は、分会員が伊勢運輸区に配置転換になった後も、その活動を続けていた。)の組合員3名が加わって4名になった。

(イ) 伊勢運輸区には組合掲示板が設置されていなかったため、紀伊長島分会の分会長(以下「紀伊長島分会長」という。)は、3月17日付けで、伊勢運輸区長あてに組合掲示板設置許可願を提出した(乙8)。

(ウ) 伊勢運輸区長は、3月29日、紀伊長島分会長に対し、組合掲示板の設置を許可しないことを通知した。

ウ 伊勢運輸区の組合掲示板の設置等にかかる団体交渉が開催されなかったこと

(ア) 三重県協議会は、5月29日、三重支店に対して、伊勢運輸区の組合掲示板の設置等を交渉事項として団体交渉を申し入れた(甲1の3、乙9の1)。

(イ) 名古屋地本は、6月1日、東海鉄道に対して、伊勢運輸区の組合掲示板の設置等を交渉事項として団体交渉を申し入れた(甲1の2、乙9の2)。

(ウ) 組合は、6月4日、会社に対して、伊勢運輸区の組合掲示板の設置等を交渉事項として団体交渉を申し入れた(甲1の1、乙9の3)。

(I) 上記(ア)から(ウ)までの申し入れ(以下、これらをあわせて「本件団体交渉申し入れ」という。)にかかる団体交渉は、いずれも開催されなかった。

エ 本件救済申立て

組合らは、伊勢運輸区首席助役が同運輸区における組合掲示板の設置を

許可しなかったことが労働組合法第7条第3号に該当するとして、また、会社が、本件団体交渉申入れを拒んだことが労働組合法第7条第2号に該当するとして、平成25年3月25日、当委員会に不当労働行為の救済を申し立てた。

(3) 本件の土地管轄

当委員会は、平成25年4月22日開催の第574回公益委員会議において、労働委員会規則第31条第1項の規定に基づき、中央労働委員会に対して本件にかかる管轄の指定を請求することを決定し、同月25日付けで、中央労働委員会に通知した。

中央労働委員会は、平成25年5月15日開催の第1611回公益委員会議において、労働委員会規則第31条第3項の規定に基づき、本件の管轄を当委員会に指定することを決定し、同月16日付けで、当委員会に通知した。

3 争点

(1) 争点1（却下事由の該当性）

本件申立ては、労働委員会規則第33条第1項第5号所定の却下事由（組合らの主張する事実が不当労働行為に該当しないことが明らかなき）に該当するか。

(2) 争点2（支配介入の成否）

会社が伊勢運輸区における組合掲示板の設置を許可しなかったことは、組合らの組合運営に対する介入にあたるか。

(3) 争点3（団体交渉拒否の成否）

ア 争点3(1)

会社は、本件団体交渉申入れによる団体交渉を拒んだか。

イ 争点3(2)

前記アにおいて、会社が団体交渉を拒んだと認められる場合、その拒んだことに正当な理由がなかったか。

#### 4 争点に関する当事者の主張

##### (1) 争点1について

###### (組合らの主張)

組合らの主張する事実が不当労働行為に該当しないことが明らかとはいえない。

###### (会社の主張)

本件申立ては、全く事実に反する主張を前提としており、不当労働行為に該当しないことが明らかである。

##### (2) 争点2について

###### (組合らの主張)

会社が伊勢運輸区における組合掲示板の設置を認めなかったことは、以下のことから、組合運営に対する介入にあたる。

ア 職場に組合員がいる限り、組合掲示板が設置されるのが本来の姿である。職場の問題を同じ職場の労働者に訴え、何とか改善したいと考えるのが労働組合の活動の基本であり、そのために、組合掲示板は大きな役割を果たす。掲示板がなければ、組合らは問題を訴えることも解決することもできず、その活動を制限されることになる。

また、鉄道事業の労働者（特に運転士・車掌などの乗務員）は、その業務の性質上、勤務時間や休日人がによって異なり、組合らが組合員と直接連絡を取りあえる状況は制約されているから、組合の活動状況を組合員に周知するための情報伝達には、組合掲示板が必要不可欠である。会社が組合掲示板の設置を認めないことにより、組合らは、組合員の勤務を把握しながら、直接連絡を取らなければならない、役員は大きな負担を強いられるとともに、組合らの組合活動に支障をきたしている。

イ 紀伊長島駅の乗務員全員が会社の施策によって業務の必要により配置転換させられたのであるから、一つの基地が移転したに等しく、既得権とし

て組合掲示板が存続すると考えることに不思議はない。そうであるにもかかわらず、会社は、伊勢運輸区の組合掲示板設置を許可しなかった。

ウ 組合らと会社との間では組合掲示板の掲示物をめぐる紛争が繰り返し発生しており、会社による組合掲示物の撤去が不当労働行為に該当するという判断が最高裁判所で確定した事案も4件に上る。紀伊長島駅においても、不当労働行為事件にはなっていないものの、会社による組合掲示物の撤去が問題となっていた。

このように、会社は、組合らの主張が組合掲示物によって広まることを嫌悪する一方で、多数派組合である A組合 に対しては、伊勢運輸区における組合掲示板の設置を認めており、会社にとって都合のよい

A組合 の主張だけを伊勢運輸区で宣伝させている。

(会社の主張)

ア 会社は、組合掲示板の設置を許可する基準として、職場に5名以上の組合員が存在し、かつ、スペースに余裕のある場合に、原則として一職場に一箇所を指定するという基準を定めており、この基準は労使間で定着している。組合らの分会は、上記基準を満たさなかったから、許可されなかったにすぎない。

イ 異動前の職場において組合掲示板の設置が許可されていたことは、伊勢運輸区における組合掲示板設置の許可・不許可の判断の理由とはならない。

ウ 会社は、組合掲示板の設置基準に基づいて公平公正な判断をしており、組合間差別はない。

(3) 争点3(1)について

(組合らの主張)

本件団体交渉申入れに対して、会社は、労使の幹事間折衝において、団体交渉を行わないことを一方的に通知し、団体交渉を拒んだ。会社は、幹事間折衝により、団体交渉が開催されないこととなったと主張するが、組合らの



幹事は団体交渉を開催しないことに同意していない。

(会社の主張)

本件団体交渉申入れは、労使の幹事による事前折衝の結果、団体交渉を開催しないこととなった。また、その後の平成24年協約改訂交渉の中で、組合掲示板の設置基準についても議論を尽くし、基本協約が締結されている。したがって、会社は団体交渉を拒んでいない。

(4) 争点3(2)について

(組合らの主張)

ア 組合掲示板の設置にあたって5名以上の組合員がいることといった基準は労働協約になく、会社による一方的な解釈・運用である。

労働協約の解釈をめぐって労使間で認識・見解の相違や対立があるにもかかわらず、会社は団体交渉に応じなかったのであるから、会社が団体交渉を拒んだことには正当な理由がない。

イ 会社は、本件団体交渉申入れが基本協約の改訂を求めるものであると主張するが、本件団体交渉申入れは、基本協約の改訂を求めたものではない。そのことは、組合らが本件団体交渉申入れにおいて伊勢運輸区の組合掲示板が許可されなかった理由を労働協約に基づいて明らかにするよう求めていることから明らかである。

(会社の主張)

ア 組合掲示板の設置基準は労使間で定着しており、その認識に相違があるという組合らの主張は誤りである。

イ 本件団体交渉申入れの交渉事項は、基本協約第227条第1項に定める“会社の許可”を得るための基準に拠らずに組合掲示板の設置を求めるものであるから、同項の改訂を求めるものにほかならない。会社と組合らは、基本協約によって団体交渉事項を定めているところ(基本協約第250条) 本件の交渉事項は、基本協約で定められた団体交渉事項中の「協約

の改訂に関する事項」(同条第6号)に該当する。

ウ 組合掲示板の設置基準は、会社全体に関わる事項であって、地方単位で団体交渉を開催して議論すべき事項ではないから、三重県協議会及び名古屋地本から申入れのあった団体交渉が開催されなかったことには正当な理由がある。

エ 組合掲示板の設置基準については、協約有効期間中に特定の労働組合とだけ団体交渉をして、協約の改訂を行うべきではないから、本社・本部において協約改訂交渉とは別に団体交渉が開催されなかったことには正当な理由がある。そして、平成24年協約改訂交渉の中で、組合掲示板の設置基準についても議論を尽くし、基本協約が締結されている。

### 第3 当委員会の判断

#### 1 争点1に対する判断

会社は、本件申立ては、全く事実に反する主張を前提としており、不当労働行為に該当しないことが明らかであると主張する。

しかしながら、会社の主張するところは、事実関係の認定と評価に関わるものであって、不当労働行為の実質的な審査を経なければ判断できないものであることからすると、本件申立てが「組合らの主張する事実が不当労働行為に該当しないことが明らか」とはいえない。したがって、本件申立ては、労働委員会規則第33条第1項第5号所定の却下事由に該当しない。

#### 2 認定事実

証拠及び審査の全趣旨によれば、次の事実が認められる。

##### (1) 紀伊長島駅の組合掲示板

ア 紀伊長島分会では、少なくとも平成4年11月には紀伊長島駅において組合掲示板が設置されており、同24年3月16日までの間、会社から組合掲示板の設置許可を受け、組合の作成した「JR東海労ニュース」及び

「業務速報」並びに名古屋地本の作成した「JR東海労なごや」といった掲示物を同掲示板に掲示して情報宣伝活動を行っていた（証人C 28～29頁）。

イ 組合らと会社との間では、組合の掲示物をめぐる紛争がしばしば発生しており、紀伊長島駅においても、組合らの組合掲示物を会社が撤去したとして、組合員が労使の苦情処理会議に苦情申告をしたことが、平成15年に2件、同16年に1件、同17年に2件、同18年に3件、同19年に4件、同22年に1件あった（甲11の1～11の13・20の2、証人C 3頁・29頁）。

(2) 伊勢運輸区と紀伊長島駅の乗務員配置の統合

ア 会社は、三重支店管内において、三重支店亀山運輸区（以下「亀山運輸区」という。）伊勢運輸区及び紀伊長島駅の3つの職場で乗務員運用を行っていたが、南勢地区（三重県の伊勢志摩地方）において、同地区在住の乗務員の確保が困難になってきていたこと、紀伊長島駅が他の2つの乗務員職場と比較して極端に規模が小さく、乗務員運用の弾力性を欠く状況にあったこと、紀伊長島駅には若手乗務員がおらず、中堅ベテラン層の技術継承が困難となっていたことといった状況に対処するため、乗務員運用を見直し、亀山運輸区と伊勢運輸区の2拠点で乗務員運用を行うこととした（証人D 40頁）。

イ 上記アの乗務員運用の見直しは、3月17日のダイヤ改正にあわせて実施され、紀伊長島分会の組合員3名を含む紀伊長島駅に勤務していた乗務員は、退職した1名を除く全員が同日付けで伊勢運輸区に配置転換となった（証人C 3～4頁、証人E 13～14頁）。

会社は、紀伊長島駅に勤務する組合らの組合員がいなくなったことから、3月17日、同駅に設置されていた組合掲示板にかかる設置許可を取り消した。

(3) 伊勢運輸区における組合掲示板の設置申請が許可されなかったこと

ア 伊勢運輸区では、平成4年1月31日から平成23年3月31日まで組合掲示板が設置されていたが、同運輸区で勤務する組合員の人数が1名になったことから、組合掲示板の設置許可が取り消され、その後、現在に至るまで組合掲示板は設置されていない(甲19)。

イ 本件配置転換の結果、伊勢運輸区で勤務する組合員の人数は、従前から勤務していた1名に、紀伊長島分会の組合員3名が加わって4名となった。これを受けて、紀伊長島分会長は、3月17日、伊勢運輸区長あてに組合掲示板設置許可願を提出した(乙8)。伊勢運輸区首席助役は、3月19日、紀伊長島分会長に前記許可願の不備を訂正させるなどしたうえで、これを受け取った(甲7の1～7の3、証人C 4頁)。

ウ 伊勢運輸区長は、3月29日、紀伊長島分会長に対し、組合掲示板の設置を許可しないことを通知した(甲7の1～7の3)。組合掲示板の設置が許可されなかった理由は、“職場に5名以上の組合員がいること”という組合掲示板設置基準を満たしていないというものであった(証人C 26～27頁)。

エ 組合員の組合掲示板は、紀伊長島駅での設置許可が3月17日に取り消されていたところ、伊勢運輸区での設置が許可されなかったことにより、三重支店管内の職場からなくなった(甲7の1～7の3、証人C 4頁)。

(4) 組合掲示板にかかる協約等の規定及び労使慣行

ア 労働協約等の規定

組合と会社との基本協約(乙1)及び会社の労働関係事務取扱細則(乙2)には、以下の規定がある。

基本協約第227条第1項 組合は、会社の許可を得た場合には、指定された場所において、組合活動に必要な宣伝、報道、告知を行うことができる。

労働関係事務取扱細則第7条 組合活動に必要な宣伝、報道、告知を行うための組合掲示板設置の許可申請については様式9（組合掲示板設置許可願）により、箇所長に対して行うものとし、使用許可については様式10（組合掲示板の設置許可について）によるものとする。

イ 会社の組合掲示板設置許可基準

会社は、上記アの基本協約第227条第1項の規定に関し、新規に便宜供与として組合掲示板の設置を許可する基準として、職場に5名以上の組合員が存在し、かつ組合掲示板を設置するスペースに余裕のある場合に、原則として一職場に一箇所を指定するという基準を定めていた。また、既に労働組合に対して便宜供与として設置を許可している組合掲示板がある場合、人事異動等によりその職場に属する組合員が5名未満になったとしても、直ちに組合掲示板の設置許可を取り消す取扱いを行わないこととしており、その職場の組合員が1名になった場合には、組合掲示板の設置許可を取り消すこととしていた。これらの取扱いは、各労働組合に対して、一律に適用されていた（乙3の1～7の2・16、証人D 3～5頁・10頁）。

(5) 団体交渉申入れと会社の対応

ア 団体交渉に関する労働協約の定め

組合と会社との労働協約では、団体交渉を行う単位は、本社、東海鉄事、新幹線鉄道事業本部、静岡支社、関西支社、三重支店とされ（基本協約第243条で準用される同第235条）、また、団体交渉は次の事項について行うこととされている（基本協約第250条、乙1）。

(ア) 賃金、賞与及び退職手当の基準に関する事項

(イ) 労働時間、休憩時間、休日及び休暇の基準に関する事項

(ウ) 転勤、転職、出向、昇職、降職、昇格、退職、解雇、休職及び懲戒の基準に関する事項

(I) 労働に関する安全、衛生及び災害補償の基準に関する事項

(ア) その他労働条件の改訂に関する事項

(カ) この協約の改訂に関する事項

#### イ 団体交渉申入れ

(ア) 三重県協議会は、5月29日、三重支店に対して、伊勢運輸区の組合掲示板の設置申請が不許可になったことは労働協約に違反するなどとして団体交渉を申し入れた。三重県協議会の団体交渉申入書に記載された交渉事項は、次のとおりであった（甲1の3、乙9の1）。

1. 伊勢運輸区並びに松阪駅の組合掲示板を早急に設置すること。
2. 伊勢運輸区並びに松阪駅の組合掲示板設置申請が不許可になった理由を明らかにすること。
3. 三重支店では業務委員会などが開催されているが、その内容を三重支店にいる組合員に宣伝、報道、告知する場がない。よって早急に掲示板を設置すること。
4. 会社施策である運輸区等の統合のために、紀伊長島駅の組合員が伊勢運輸区へ配属変更があった。これは会社の都合による統廃合である。よって、紀伊長島駅の掲示板を伊勢運輸区に移動すること。
5. 紀伊長島駅では掲示板が設置されていた。しかし伊勢運輸区では同人数以上の組合員がいるにもかかわらず掲示板が設置されない。理由を明らかにするとともに早急に掲示板を設置すること。
6. 現場では「組合員が4名のため申請を却下する」「5名に満たないから」と説明したようだが、なぜ4名では不許可なのか明らかにすること。

(イ) 名古屋地本は、6月1日、東海鉄事に対して、伊勢運輸区の組合掲示板の設置申請が不許可になったことは労働協約に違反するなどとして団体交渉を申し入れた。名古屋地本の団体交渉申入書に記載された交渉事

項は、次のとおりであった（甲1の2、乙9の2）。

1. 一人でも組合員が職場にいれば、その職場に組合掲示板を設置すること。
  2. 伊勢運輸区並びに松阪駅の組合掲示板設置申請が不許可になった理由を労働協約に基づいて明らかにすること。
  3. 三重支店では業務委員会などが開催されているが、それらの内容を報告、情報等をJR東海労組合員に知らせる掲示板がないので早急に設置すること。
  4. 会社施策である運輸区等の統合のために、紀伊長島駅の組合員が伊勢運輸区へ配属変更があった。これは会社の施策による統廃合であるにも関わらず、紀伊長島駅の掲示板を伊勢運輸区に移動しなかったことについて説明すること。
  5. 現場では「組合員が4名のため申請を却下する」「5名に満たないから」等と説明されたが、なぜ4名では不許可なのか明らかにすること。
- (ウ) 組合は、6月4日、会社に対して、伊勢運輸区の組合掲示板の設置申請が不許可になったことは労働協約に違反するなどとして団体交渉を申し入れた。組合の団体交渉申入書に記載された交渉事項は、次のとおりであった（甲1の1、乙9の3）。

1. JR東海三重支店管内のJR東海労の分会が存在する伊勢運輸区及び松坂<sup>ママ</sup>駅に業務委員会など労使の協議の内容等を組合員に知らせる掲示板が設置されていない。直ちに、組合掲示板を設置すること。
2. 伊勢運輸区並びに松阪駅の組合掲示板設置申請が不許可となった。その理由を労働協約に基づいて明らかにすること。
3. 組合掲示板設置申請をした職場では「組合員が4名のため申請を却下する」「5名に満たないから」等説明があった。なぜ、4名では設置を許可しないのかその理由を明らかにすること。

4. 会社施策である運輸区等の統合のために、紀伊長島駅の組合員が伊勢運輸区へ強制配転させられた。また、会社の一方的な施策による統廃合であったにもかかわらず、紀伊長島駅の組合掲示板を伊勢運輸区に移設しなかった。組合掲示板を移設しなかったことについて見解を明らかにすること。

(I) なお、組合らは、平成25年8月29日の本件第1回調査において、団体交渉拒否にかかる申立事実としての交渉事項を上記事項のうち伊勢運輸区の組合掲示板に関する事項に特定しており(第1回調査調書)、大阪駅の組合掲示板に関する事項は本件の申立事実に含まれていない。

#### ウ 労使の幹事間折衝

(ア) 三重県協議会の幹事と三重支店の幹事は、6月14日、電話により幹事間折衝を行った。三重県協議会の幹事が、紀伊長島駅に組合掲示板が設置されていたことを理由に伊勢運輸区にも組合掲示板を設置すべきだと主張する等して、5月29日付け団体交渉申入書(甲1の3、乙9の1)に係る団体交渉を申し入れたのに対し、三重支店の幹事は、組合掲示板の設置は組合員5名からであるとし、基本協約に係ることであるので組合と会社との間で議論されたいと説明した。これに対し、三重県協議会の幹事は、5名を明文化したものはなく、団体交渉を開催するべきであると主張した。

その結果、三重県協議会と三重支店との間で団体交渉が行われることはなかった。(甲7の3・20の2、乙17、証人C 4~5頁・17~18頁・25~26頁、証人D 13~15頁、証人E 4~6頁)

(イ) 名古屋地本の幹事と東海鉄事の幹事は、6月14日、幹事間折衝を行った。名古屋地本の幹事が、紀伊長島駅に組合掲示板が設置されていたことを理由に伊勢運輸区にも組合掲示板を設置すべきだと主張する等して、6月1日付け団体交渉申入書(甲1の2、乙9の2)に係る団体交



渉を申し入れたのに対し、東海鉄事の幹事は、組合掲示板の設置は組合員5名からであるとし、三重支店管内での組合掲示板の便宜供与に関する申入れであり東海鉄事と名古屋地本との間で議論する内容ではないと説明した。これに対し、名古屋地本の幹事は、5名を明文化したものはなく、団体交渉を開催するべきであると主張した。

その結果、名古屋地本と東海鉄事との間で団体交渉が行われることはなかった。(甲7の2、乙18、証人D 15頁)

(ウ) 組合の幹事と会社の幹事は、6月18日、幹事間折衝を行った。組合の幹事が、紀伊長島駅に組合掲示板が設置されていたことを理由に伊勢運輸区にも組合掲示板を設置すべきだと主張する等して、6月4日付け団体交渉申入書(甲1の1、乙9の3)に係る団体交渉を申し入れたのに対し、会社の幹事は、組合掲示板の設置は組合員5名からであるとし、協約改訂交渉の中で組合掲示板設置許可基準に関して議論したいのであれば応諾し得るが、協約の有効期間中に同基準を変更したり、個別の申請の許可・不許可について議論する考えはないと説明した。これに対し、組合の幹事は、組合掲示板設置許可基準は協約されておらず、組合掲示板は付けてしかるべきであると主張した。

その結果、組合と会社との間で団体交渉が行われることはなかった。

(甲7の1、乙16、証人D 15～16頁)

## エ 労使の幹事間折衝に関する組合らの組合掲示

(ア) 名古屋地本は、6月18日、「JR東海労なごや」No.909において、「団交拒否！ナンセンス！ 会社は早急に三重の職場に掲示板を設置せよ！」と題して、会社の対応を非難し、組合掲示板の設置及び団体交渉の開催を求める記事を掲載した(甲2の2)。

(イ) 組合は、6月25日、「業務速報」No.809において、「申第29号に対する窓口説明 掲示板の設置拒否は協約違反であり不当労働行為

だ！」と題して、会社の対応を非難し、組合掲示板の設置を求める記事を掲載した（甲2の1）。

(6) 平成24年協約改訂交渉

ア 交渉申入れ

組合は、8月8日、平成24年協約改訂交渉にかかる申入書を会社に提出した。その交渉事項の中には、「JR東海労組員が所属する全ての職場に組合掲示板を設置すること。特に三重地区では、紀伊長島駅への乗務員配置の廃止以降、組合員が伊勢運輸区に異動となったが、会社が組合掲示板の設置基準を組合員5名以上と一方的に決めつけたため設置が拒否されている。組合員5名以上という設置基準は協約にも定められていない。従って組合掲示板を直ちに設置すること。」という事項が含まれていた（乙11）。

イ 交渉の経緯

(ア) 協約改訂交渉において9回の団体交渉が行われ、そのうち8月22日、同月29日及び9月20日の交渉では、組合掲示板の設置基準及び伊勢運輸区の組合掲示板の取扱いについて、協議が行われた（乙16、証人D 11～12頁）。

(イ) 8月22日の交渉では、その他の要求項目とともに会社の回答が示され、会社は、組合掲示板設置基準は従来からの労使慣行であり、変更する考えのないことを回答した（乙15の1）。

(ウ) 8月29日の交渉では、組合は、組合掲示板設置基準について説明を求めるとともに、組合員が5名に満たない職場でも組合掲示板を設置することを要求し、また、三重支店では交渉単位の範囲内に組合掲示板がない状態となっていることを指摘した。

会社は、従来から組合掲示板設置基準により運用を行っていること、同基準は既に労使慣行になっており変更する考えのないこと、三重支店

管内に組合掲示板がなくなったことについても同基準を適用した結果に過ぎないことを説明した（甲 2 2、乙 1 5 の 2 ）。

(I) 9月20日の交渉では、組合は、紀伊長島駅の乗務員配置の廃止によって組合員が伊勢運輸区に異動することとなったことを指摘し、組合掲示板設置基準を改めるよう求めた。

会社は、組合掲示板設置基準を変更する考えのないことを示した（甲 1 5 ）。

#### ウ 交渉の終結

組合は、9月26日、平成24年協約改訂交渉を妥結することとし、組合と会社との間で、同日付け基本協約が締結された。新しい基本協約において、組合掲示板の設置基準が見直されることはなかった（乙 1 0 ・ 1 6、証人 D 1 1 ~ 1 2 頁）。

### (7) 伊勢運輸区分会の結成とその後の組合員数

#### ア 伊勢運輸区分会の結成

紀伊長島分会の組合員3名と従前から伊勢運輸区に勤務していた組合員1名は、8月21日、名古屋地本の下部組織として伊勢運輸区分会を結成し、その分会長に元紀伊長島分会長であった組合員を選出した。

伊勢運輸区分会の結成に伴い、紀伊長島分会は解散した（証人 C 3 0 頁）。

#### イ その後の組合員数

伊勢運輸区の組合員4名のうち、平成25年6月17日、同年10月7日及び同年11月15日にそれぞれ1名ずつ転出していった結果、伊勢運輸区の組合員数は同年11月15日に1名となった（甲 1 9、証人 C 1 0 頁・2 1 頁）。

### 3 争点2に対する判断

#### (1) 伊勢運輸区における組合掲示板設置の不許可と便宜供与の廃止

前記2(2)及び(3)によれば、会社は、業務上の必要性から、三重支店管内における乗務員職場を亀山運輸区、伊勢運輸区及び紀伊長島駅の3拠点体制から亀山運輸区及び伊勢運輸区の2拠点体制に見直すこととし、紀伊長島駅への乗務員配置を解消し、退職者1名を除く紀伊長島駅の乗務員全員を伊勢運輸区に異動させた。このため、紀伊長島駅の組合らの組合員3名全員が伊勢運輸区に異動し、紀伊長島駅から組合らの組合員がいなくなったことから、紀伊長島駅の組合掲示板設置許可は取り消された。

一方、伊勢運輸区では、組合らの組合員は1名であったことから、組合掲示板が設置されていなかったため、紀伊長島駅から異動した3名と合わせて4名となった紀伊長島分会は、組合掲示板設置許可願を伊勢運輸区長に提出したが、伊勢運輸区長はこれを許可しなかった。

これはすなわち、従前からなされていた組合掲示板の設置の許可が、会社内の組織の統廃合がなく、他に事情の変化もなければ継続しているはずであったところ、会社内の組織の統廃合によって組織ごと異動統合させられたことにより、統合先で不許可となったということであるから、便宜供与の廃止と実質的に同視できる。

## (2) 便宜供与の廃止と支配介入の成否にかかる判断枠組み

ところで、使用者は、協約又は労使慣行に基づく便宜供与を廃止する場合、業務上の必要性等の合理的理由を示して、労働組合に交渉を申し入れるべきであり、そのような手続きを経ずに一方的に便宜供与を廃止したときには、当該便宜供与の廃止は支配介入となることがある。

## (3) 本件への当てはめ

### ア 一方的な便宜供与の廃止といえるか

本件全証拠をもってしても、会社が紀伊長島駅の組合掲示板の設置許可を取り消す一方、伊勢運輸区の組合掲示板の設置を許可しなかったことにつき、会社から組合らに対して交渉を申し入れた事実は認められない。そ

して、会社が伊勢運輸区の組合掲示板の設置を許可しなかった理由は、新規に組合掲示板の設置を許可する場合に事業所の組合員数が5名以上の場合に組合掲示板の設置を許可するという労使慣行があり、伊勢運輸区の組合員数が5名に満たなかったからということにある。

しかしながら、会社の主張する労使慣行は、通常の人事異動によって各職場の組合員数が増減した場合における新規の組合掲示板の設置（新設）許可にかかる労使慣行であるのに対して（乙3の1～7の2）、本件の伊勢運輸区と紀伊長島駅の乗務員配置の統合は、通常の人事異動ではなく、いわば事業所の統廃合である。そのような場合に元の事業所に組合掲示板が設置されていたときに統合先の事業所に組合掲示板を設置（移設）するかどうかについて、同様の労使慣行が存することを認めるに足りる証拠はない。そうすると、伊勢運輸区の組合掲示板の設置許可について、会社の主張する労使慣行を当然のように適用することは適切ではなく、会社は、組合らと協議して、その取扱いを取り決めるべきであったのに、それをしないまま、組合掲示板の設置を許可しなかったということになる。

したがって、会社は、組合らに対して、合理的理由を示して交渉を申し入れることなく、一方的に組合掲示板の貸与という便宜供与を廃止したと同視することができる。

#### イ 組合活動への影響

一般に、組合掲示板は、組合員間の連絡調整の手段というだけでなく、組合員その他の労働者に対する情報宣伝活動の重要な手段であり、殊に企業内労働組合にとっては、当該企業の施設内が組合活動の主要な場となる以上、企業の施設内に組合掲示板を設置することの必要性は高いというべきである。そして、会社においては、本社、東海鉄事、静岡支社及び関西支社とともに三重支店が“団体交渉を行う単位”とされていたところ、紀伊長島駅の組合掲示板の設置許可が取り消され、それに代わる伊勢運輸区

の組合掲示板の設置が許可されなかったことにより、同支店管内における組合らの組合掲示板はなくなることになったというのであるから、組合らは、三重支店に対する要求や協議・交渉の内容について、三重支店管内の組合員その他の労働者に対する情報宣伝活動の方法を大きく制限されることになったといえることができる。

#### ウ 組合嫌悪の情

これまで組合らと会社との間では、脱退勧奨による支配介入（例えば最高裁判所平成18年12月8日第二小法廷判決・裁判集民事第222号585頁）や、掲示物撤去による支配介入（例えば最高裁判所平成20年11月25日第三小法廷決定2件）等、会社による組合らへの支配介入がしばしば発生していた（甲20の1・26、証人F 3頁）。

また、上記の掲示物撤去等による支配介入だけでなく、前記2(1)イのとおり、紀伊長島駅においても、組合らの組合掲示物を会社が撤去したとして、組合員が労使の苦情処理会議に苦情申告をしたことが、平成15年から同22年の間に13件あったことが認められる等、組合らの掲示物をめぐる紛争がしばしば発生していた（甲11の1～11の13）。

このような状況から、従前より組合らと会社との関係は良好ではなく、会社が組合らを嫌悪していたことが推認できる。

#### (4) 小結

そうすると、前記(3)イでみたように、紀伊長島駅の組合掲示板が撤去され、伊勢運輸区への組合掲示板設置が許可されないことは、会社においても、組合らの活動に大きな影響を与え組合らの弱体化につながると、容易に予測でき、前記(3)ウで論じたとおり、会社に組合嫌悪の情が推認されることを合わせ考えると、会社が組合らに対して、合理的理由を示して交渉を申し入れることなく、紀伊長島駅の組合掲示板の設置許可を取り消す一方、伊勢運輸区の組合掲示板の設置を許可しなかったことは、組合らの弱体化を企図して

の便宜供与の一方的廃止と同視でき、労働組合法第7条第3号の不当労働行為にあたる。

#### 4 争点3に対する判断

##### (1) 争点3(1)について

ア 前記2(5)ウによれば、労使間の各幹事間折衝は、双方の主張が対立したままで終了している。

そして、三重県協議会の幹事が、幹事間折衝の際、三重支店の幹事の説明に対して、伊勢運輸区の組合掲示板の設置を主張したこと、名古屋地本が、幹事間折衝(6月14日)から間もない6月18日に「JR東海労なごや」No.909において伊勢運輸区の組合掲示板の設置及び団体交渉の開催を求める記事を掲載したこと(甲2の2)、組合が、幹事間折衝(6月18日)から間もない6月25日に「業務速報」No.809において伊勢運輸区の組合掲示板の設置を求める記事を掲載したこと(甲2の1)、当時、組合、名古屋地本及び三重県協議会の組合員らは、それぞれ連携しながら、会社への対応にあたっていたこと(証人F 37~38頁)からすれば、組合らの幹事が、会社の幹事の説明に納得して、団体交渉を開催しないことに合意したと認めることは困難であり、会社は本件団体交渉申入れによる団体交渉を拒んだものというほかない。

イ なお、会社は、平成24年協約改訂交渉において伊勢運輸区の組合掲示板についても議論がなされ、その結果、基本協約が締結されたことを主張するが、平成24年協約改訂交渉は本件団体交渉申入れとは別個の団体交渉申入れに基づいて開催されたものであり、本件団体交渉申入れに基づいて伊勢運輸区の組合掲示板にかかる団体交渉が開催された事実を認めることはできないから、平成24年協約改訂交渉において伊勢運輸区の組合掲示板にかかる議論が行われたことは、前記判断を左右しない。

ただし、平成24年協約改訂交渉で伊勢運輸区の組合掲示板についての

協議がなされたことは、後記5の救済の必要性において考慮することとする。

(2) 争点3(2)について

ア 交渉事項の義務的団交事項該当性

使用者が団体交渉を行うことを労働組合法によって義務づけられている事項（いわゆる義務的団交事項）とは、組合員である労働者の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をいうとされている。本件団体交渉申入れは、伊勢運輸区における組合掲示板の設置、即ち使用者による便宜供与について団体交渉を求めるものであるから、その交渉事項は、団体的労使関係の運営に関する事項として、義務的団交事項に該当する。したがって、会社は、伊勢運輸区における組合掲示板の設置を交渉事項とする団体交渉を正当な理由なく拒むことはできない。

なお、会社は、本件の交渉事項が基本協約で定められた団体交渉事項中の「協約の改訂に関する事項」に該当するから団体交渉の対象となるかのように主張するが、いわゆる義務的団交事項については、労使の労働協約による取決めを待つまでもなく、労働組合法上、当然に、使用者は正当な理由なく団体交渉を拒むことができないというべきである。

イ 三重県協議会及び名古屋地本の団体交渉申入れにかかる会社の主張の検討

会社は、三重県協議会及び名古屋地本との間で団体交渉が開催されなかった理由として、組合掲示板の設置基準が会社全体に関わる事項であって地方単位で団体交渉を開催して議論すべき事項ではないことを主張するので、まず、この点について検討する。

(ア) 三重県協議会及び名古屋地本の団体交渉申入書の交渉事項の中には、

“職場に1人でも組合員がいる場合”や“労使協議の設置単位内に組合



掲示板が一つもない場合”にも組合掲示板の設置を求める事項が含まれており(甲1の2・1の3、乙9の1・9の2) これらについては、組合掲示板にかかる一般的基準について団体交渉を求めるものであるから、会社全体に関わる事項は地方単位で議論すべきではないという会社の主張には一定の理由があるものと考えられる。

(イ) しかしながら、三重県協議会及び名古屋地本による団体交渉申入れは、その申入書の記載内容からすれば、紀伊長島駅と伊勢運輸区の乗務員配置の統合によって紀伊長島駅の組合員が伊勢運輸区へ配置転換になったことを指摘したうえで、紀伊長島駅の組合掲示板を伊勢運輸区に移転しなかったことについて説明を求めたり、伊勢運輸区に組合掲示板を設置することを求めたりすることが主たる要求であると認められるところ(甲1の2・1の3、乙9の1・9の2) これらの事項は、紀伊長島駅と伊勢運輸区の乗務員配置の統合という個別の事情に基づいて、伊勢運輸区の組合掲示板の取扱いを協議することを求めるものということができ、必ずしも、会社全体に関わる事項ということとはできない。

(ウ) そして、組合掲示板の設置にかかる一般的な設置基準は本社・本部で議論すべきものとしても、各職場における組合掲示板の設置許可権限が、それぞれの箇所長に帰属することからすれば(乙2) 地方では個別の事情について、それぞれの交渉単位で協議を行うことが考えられてしかるべきである。そうすると、組合掲示板の設置基準が会社全体に関わる事項であって地方単位で団体交渉を開催して議論すべき事項ではないということは、会社が三重県協議会及び名古屋地本からの団体交渉申入れを拒む正当な理由とはいえず、そのほかに会社が団体交渉を拒むべき正当な理由も認められない。

したがって、会社が三重県協議会及び名古屋地本からの団体交渉申入れを拒んだことには、正当な理由がない。

ウ 組合からの団体交渉申入れにかかる会社の主張の検討

会社は、組合との間で団体交渉が開催されなかった理由として、協約有効期間中に特定の労働組合とだけ組合掲示板の設置基準にかかる団体交渉をして協約の改訂を行うべきではないことを主張するので、次に、この点について検討する。

(ア) 前記2(4)のとおり、会社は、基本協約第227条の規定に基づく組合掲示板の設置許可について、組合掲示板設置基準によって運用していた。組合らは、組合掲示板設置基準に同意していない旨を主張するが、労働組合に対して便宜供与を行うかどうかは、原則として使用者の自由に任されているものであるから（最高裁判所昭和62年5月8日第二小法廷判決・裁判集民事第151号1頁）、会社が同基準に基づいて設置許可を運用していたとしても、組合らに対する基準が他の労働組合に対する基準よりも厳しいものであったなど特段の事情がない限り、組合らとの合意の有無にかかわらず、会社の自由の範囲内として認められることである。

(イ) ところで、組合掲示板設置基準は、労働協約に明記されたものではないから、労働協約の内容そのものではなく（労働組合法第14条）、会社が労働協約の規定に基づいて労働組合に掲示板の設置を許可する場合の運用基準というべきものであり、同基準の適用について疑義が生じた場合、それは、その前提となる労働協約の規定（本件では基本協約第227条第1項）の解釈適用の問題ということができる。

一般に、使用者は、既に労働協約に定められた事項については原則として団体交渉に応じる必要はないが、労働協約の規定を前提としたうえで、その解釈適用に関する問題については、別個の手続きに委ねられていない限り、団体交渉を拒むことができないとされているところ、組合らは、基本協約第227条第1項の規定を前提として、その運用基準で

ある組合掲示板設置基準の適用、すなわち、労働協約の規定の解釈適用について団体交渉を求めているのであるから、会社は、正当な理由なく、これを拒むことができない。

(ウ) なお、会社は、本件団体交渉申入れは、職場に1人でも組合員がいる場合や労使協議の設置単位内（例えば三重支店管内）に組合掲示板が1つもない場合について組合掲示板の設置を求めるものであり、基本協約第227条第1項の改正を求めるものであると主張する。しかしながら、前記2(5)によれば、組合らは、伊勢運輸区における組合掲示板の設置申請の拒否が労働協約の規定に違反するとして、会社に団体交渉を申し入れているのであるから、組合らが基本協約第227条第1項の規定を前提としたうえで、同項の定める「会社の許可を得た場合」という要件の解釈・運用の問題として、組合掲示板設置基準の取扱いについて交渉を申し入れていることは明らかであって、この点にかかる会社の主張を採用することはできない。

上記のとおり、本件団体交渉申入れは、基本協約第227条第1項の改正を求めるものではなく、同項の規定を前提としたうえで、その解釈運用について団体交渉を求めるものであるから、協約有効期間中に特定の労働組合とだけ団体交渉をして協約改訂を行うべきではないという会社の主張は、その前提となる認識において誤りがある。

(I) また、仮に、会社が掲示板設置基準を変更するためには他の労働組合との協議が必要であるとしても、会社と組合らとの間では、同基準の適用にかかる問題が伊勢運輸区において現に発生しているのであるから、会社としては、先行して組合らとの交渉を始めたうえで、他の労働組合も含めた最終的な合意の時期は協約改訂交渉のときとするなどの手法も考えられるところである。

(オ) そうすると、協約有効期間中に特定の労働組合とだけ団体交渉をして

協約改訂を行うべきでないということは、会社が組合らからの団体交渉申入れを拒む正当な理由とはいえ、そのほかに会社が団体交渉を拒むべき正当な理由も認められない。

したがって、会社が組合らからの団体交渉申入れを拒んだことには、正当な理由がない。

### (3) 小結（団体交渉拒否の成否）

以上のことから、会社が伊勢運輸区における組合掲示板の設置を交渉事項とする団体交渉を拒んだことには正当な理由がなく、労働組合法7条2号の不当労働行為（団体交渉拒否）にあたる。

## 5 救済の必要性

本件においては、前記2(6)及び(7)に鑑み、救済の必要性について検討を要すると思われるので、以下、検討する。

### (1) 支配介入にかかる救済の必要性について

前記2(3)ア、(4)イ及び(7)イによれば、組合らと会社との間には、職場の組合員が1名になった場合には組合掲示板の設置許可を取り消す労使慣行があったこと及び平成25年11月に伊勢運輸区の組合員が1名になったことが認められる。そうすると、仮に、3月17日に伊勢運輸区長あてに提出された紀伊長島分会長の組合掲示板設置許可願が認められて、伊勢運輸区に組合掲示板が設置されていたとしても、平成25年11月には、伊勢運輸区の組合員が1名になったことにより当該組合掲示板の設置許可は取り消されたであろうことが容易に予想でき、この命令の発出時点では、伊勢運輸区の組合掲示板の設置を命じることはできないから、救済の必要性が失われているのではないかと疑問が生じるところである。

しかしながら、組合掲示板の設置を命じることができない状態であったとしても、そのことによって、前記3で支配介入の不当労働行為であると判断した会社の行為が繰り返されれば、組合活動への影響は大であるので、救済

の必要性が失われたということにはならない。したがって、会社が伊勢運輸区の組合掲示板の設置を一方的に拒否したことに対しては、救済命令を発することとし、その救済方法は、後記6において検討する。

(2) 団体交渉拒否にかかる救済の必要性について

労働委員会は、使用者による不当労働行為の成立が認められる場合であっても、それによって生じた状態が既に是正され、正常な集团的労使関係秩序が回復されたときは、救済の必要性がないものとして救済申立てを棄却できるものとされている（最高裁判所昭和58年12月20日第三小法廷判決・裁判集民事第140号685頁）。

また、団体交渉拒否による不当労働行為の被害は、主に労働組合にとっての交渉機会の喪失であるから、団体交渉を拒否していた使用者が後に団体交渉に応じるに至った場合には、特段の事情のない限り、当該不当労働行為の被害は回復したものと考えられる。

前記2(6)によれば、本件団体交渉申入れから程なく、平成24年8月から同年9月にかけて、組合らと会社との間で平成24年協約改訂交渉が行われ、その中で、伊勢運輸区の組合掲示板についても協議がなされたこと、協議の結果、両者の主張は、平行線に終わったこと及び伊勢運輸区の組合掲示板にかかる組合らの要求は実現しなかったものの、交渉は妥結し、基本協約が締結されたことが認められる。一方、伊勢運輸区の組合掲示板にかかる交渉の時期が平成24年協約改訂交渉のときになったことによって組合らに特別な不利益が発生したなどの特段の事情は認められない。

そうすると、前記4で判断した団体交渉拒否の不当労働行為によって生じた状態（組合掲示板にかかる交渉機会の喪失）は、平成24年協約改訂交渉で伊勢運輸区の組合掲示板にかかる協議が行われたことにより、是正されたものと解するほかはない。したがって、会社が本件団体交渉申入れによる団体交渉を拒んだことは、団体交渉拒否の不当労働行為に該当するが、既に救

済の必要性がなくなっており、申立てを棄却することとする。

## 6 救済方法

前記3から5までで判断したとおり、会社が、伊勢運輸区における組合掲示板の設置を許可しなかったことにつき、組合らに合理的理由を示して交渉を申し入れることなく、一方的に便宜供与を廃止したことは、組合弱体化を企図したものであり、労働組合法第7条第3号の不当労働行為に該当する。

しかしながら、前記5(1)で説示したとおり、仮に3月17日に伊勢運輸区長あてに提出された紀伊長島分会長の組合掲示板設置許可願が認められていたとしても、平成25年11月に伊勢運輸区に勤務する組合らの組合員が1名になったことにより、同月には、当該組合掲示板の設置許可は取り消されていたであろうことが容易に予測できるのであって、このことからすれば、本件に対する救済として組合らの求める組合掲示板の設置を命じることは相当ではない。したがって、会社の行為が不当労働行為であったことを認識させ、再び同種の行為を繰り返さないよう留意させるため、主文1項のとおり命じる。

なお、組合らは、謝罪文の手交、掲示及び社内誌への掲載も求めているが、主文1項の文書の趣旨が会社による不当労働行為の確認とその再発防止にあることに鑑み、同項のとおり命じれば足り、また、文書の掲示及び社内誌への掲載は必要ない。

## 第4 結論

以上の次第で、労働組合法第27条の12第1項及び労働委員会規則第43条第1項の規定に基づき、主文のとおり命令する。

平成27年10月21日

三重県労働委員会

会 長 松 本 英 雄 