

な か ま

第76号

2016年
11月28日

なかま編集委員会
土山友幸
(JP労組大森分会所属)

君は、韓国民衆総決起を見たか！

君は、安倍政権の改憲策動をどう思うか

僕らには社会変革の力がある

大森郵便局ではたらく仲間のみなさん、おはようございます。年賀の営業がはじまりました。営業の強制はありませんか。問題があったらすぐ報告してください。今回は職場からの声を特集しました。メールやメモでの投書です。自分の働く職場をすこしでも良くしたいという気持ちや、職場の声を受け止めない組合への怒りやら、さまざまです。一方韓国の民衆決起デモを見ましたか、労働者としてふるい立つ希望を感じるのではありませんか。日本でも可能なのです。まずは勇気をもって、職場から組合の団結をつくりましょう！

「職場からの声」特集号

①労働者が職場の主人公だ！

集配のAです。「なかま」74号(9・26付)を読みました。全くその通りです。

管理者たちは、私たちが逆らえない状態にして、洗脳していき服従させたいのだろう、と思います。

朝の「郵便体操」から

始まる。気合の入った、煽るような号令で、正直うんざりします。われわれの腰痛防止のための体操なら、もっと気楽にやりたいものです。

●つぎに「エアバイク」だ。何の効果があるのか、まったく分かりません。やちもすると、首を

曲げただけで確認できたと、変な癖が付きかねません。

●そして「斉唱和」です。スローガンを言うの

**ご感想を
ご意見をお寄せ下さい!**

をラ
の思
日常
や日
こと
や
気
付
い
た
こ
と
を
軽
に
投
稿
し
て
下
さ
い
。
プ
リ
ン
ト
に
は
配
慮
し
ま
す。
■な
か
ま
編
集
委
員
会
ア
ド
レ
ス
nakama_om108@yahoo.co.jp

に、構えや、格好を、いちいち決める。必要があるのか？ 自分で意識付けが出来ればいいことですよ。

新人や若手ならともかく、20年、30年この道一筋にやっていたら、局内をぐるぐる管理者より交通事情は良く知っていますよ。要は「エア」や「スローガン」ではなく、実際の現場で、どれだけ注意し、事故回避できるかだ！ むしろ危険

なのは、要員不足で過重労働から起こる体調不良や、業務上の焦る意識ではないでしょうか。

●「安全ベスト」にしても、夜間帯なら効果があるかもしれないが、昼間に着て何の意味があるのか？ 建設現場の誘導員じゃあるまいし。

本当につまらない事はかり決めて、指摘してくれる。管理者は上から言われるままに施策を遂行するのではなく、本気で職員

の健康と安全を第一に

年末一時金の受給内容

- 基準日は12月1日で、12月9日以降準備出来次第支給。
- 正社員 2・25月(業績分C評価で)
- 高齢再雇用社員 (基本給+調整手当+職務段階別等加算) × 在職期間割合 × 1・18月
- 短時間社員 (基本給+調整手当) × 在職期間割合 × 1・35
- 月給制契約社員 基本賃金 × 0・3 × 2・0
- 時給制契約社員 基本賃金の合計 ÷ 6 × 0・3 × 勤務日数での割合

考えて欲しいものです。これから日が暮れるのも早くなり、暗い中での配達は、誤配や交通事故のリスクと配達時間も倍増します。余計なものは省

きませんか？ 嫌なものはいやだと、組合としてハッキリ言うべきです！ (集配部A、メール投書)

②取集便の混乱の責任明確に

10月中旬にポスト取集業務を受託していた会社が変わった。前任の丸運さんは1社で請け負っていたが、今回から2社での請け負いとなる。変更理由は1つ、費用の削減である。しかし、問題は

ないのか？ たたでさえ会社が変わると慣れるまでいろいろとトラブルが発生するものである。年末繁忙をひかえての切り替えということで、現場では関係職員らが心配をしていた。

そして案の定、時をおかずしてトラブルは発生した。いや発生しつづけている。

●開始後間もない10月18日の取集1号便で、ある区の到着が大幅に遅れた。1号便には翌日配達に結束するための航空機搭載(羽田便) 対象郵便物も存在する。特殊係の担当者は締切時刻ギリギリの午前11時30分を回ったので、伝送口にいた業者さんに尋ねたが、別の会社だから分からないという返事だった。計画係でも運転手への連絡はつかない様子であった。そこにまたまた入ってきた車にきいてみたところ、本人いわく「すでに降ろしたはず」の有証(書留)ケースが授受簿を入れたまま車中に残留していたのである。それを降ろし忘れてつぎの業務に出発してしまったのだが、授受簿が返されていないため伝送係ではまだ帰局していないと勘違いしたわ

けである。幸いにもぎりので結束作業を完了することができた。

●その後もおなじ区で、おなじ事故が発生している。2回目は11月1日の取集3号便で、やはり翌配結束の優先対象局が存在する。3回目は11月8日の取集3号便で、再出発しようとする車に伝送担当職員がストップをかけてすべの所で間に合った。また、別の事例では金曜日は休日前ダイヤで取集3号便には臨時便が1つ増設されている、その臨時便の一部の対象エリアをゆづパックセンターが担当することになっていて、これをすっかり忘れる事故が発生しているのである。こんな問題がつづいて起ること自体があり得ない話なのだが、これがいまだ解消されていないのである。そこで事故の原因を整理してみることにする。



韓国・民主労総の全国労働者大会が開かれたソウル市庁舎前広場は「パククネ倒せ」の50万人の労働者の怒りで埋め尽くされた(11月12日ソウル)

とで、いままでは発着現場を統括する会社の責任者が配置されていたが無くなった。つまり人員削減である。だから、運転手個々との連絡が取れず、遅延情報も入らない。全ての区が帰局したか、まだ遅れている区があるのかさえ、会社全体として把握されていない。有証(書留)を降ろし忘れると授受簿が返却されないの帰局していないとおもわれ、かなりの時間放置されかねないのである。

第2には、郵便局側の責任である。作業者の自覚が問われるところではあるが、あえていえば、そうした事故が発生するものと想定して、これまでは統括責任者を1人必ず置いていたのである。業務上の責任感と熟知があったといえる。そのところが分かっていないようでは局側の怠慢といわれても仕方がないだろう。コストのために事故には目をつむるのか？局側は、とにかく経費削減が優先で安い業者を選んだのだから、「安かろう悪かろう」では済まされないわけであって、起きる事故のリスク、責任も負わなければならない立場となるわけである。業者との契約内容をこま

③組合は増員を本気で取組み
集配部は慢性的な人手不足で連日超勤を強いられています。郵便部も人減らしが進んで大変だと聞いています。体はくたくただが事故を起こさないようにと、緊張感を解くことは出来ない。一見仕事として当りまえのことのように思われがちだが、人間としての限界も

まで求めていないのであれば、一転して監督責任は局側の問題となってしまっただろう。事務上の所管は集配部と聞いているが、実態はどうなっているのか？集配が郵便のどちらでもよいが、責任者の誰が立ち会わなければならない

あります。いつのころからこのような社会、労働環境になったのだろうか？自分が働き始めたころには「ブラック企業」という言葉が普通に語られていたし、いまではそういう企業と非正規労働という働き方が社会的に一般化して、嫌だったら辞めていいよみたいな風潮

い理屈であろう。事故撲滅を警鐘するポスターを貼ったり、スローガンを唱和するだけでは現実には、労働運動は無風状態である。政治課題も若者たちが街頭で勝手にやる始末です。せめて労働組合が職場の労働条件を本気で取組んでほしい。このわけ増員ですよ。電通社員の過労自殺だって、組合がしっかりしていれば防げたのではないかと

思っています。「組合に文句を言うな」などと本気で考えている大ボケのオッサンだっている。議論百出が組合民主主義であって、批判を真摯に受け止めるのが本物の指導部だということが解らない。でも、こんな変なおジサンも含めて組合なんですよね。韓国では百万人とも2百万人ともいわれる民衆が、パククネ退陣のデモに立ち上げられています。日本でもまともな組合をつくりましょ

う。 (集配部C)