

仲間と競争せず、弱い立場の人と共に団結して闘おう。

期間雇用社員の希望者全員の正社員化を。

めざせ、均等待遇、なくその差別！

ユニオンは労基法裁判に勝利するぞ！

大雪顛末記

未来



全労協・郵政産業労働者
ユニオン長崎中郵支部
機関紙・「みらい」
NO. 3624
16年2月2日(火)
・Fax 095-828-1953

おはようございます。先週は記録的な大雪の影響で大変な1週間でした。
23日(土)深夜から降り出した雪は25日(月)まで降り続き、県内に大きな影響を及ぼしました。
幸い長中局では業務指示が良く大きな混乱はありませんでしたが、出勤不可能時の対応や局が休配とした日の休暇取扱いについて問題が残りました。
雪が降り始めた23日から影響が残った27日までを振り返り、異常気象対応など今後につなげたいと思います。

長中局集営部では23日(土)時点で、翌日曜日と月曜日の日勤者の始業開始を8時から9時に、夜勤者を中勤に勤務変更を行いました。
翌24日(日)、朝の交通機関は長崎電気軌道は通常運行でしたが、他はJRの一部区間が運行するだけで長崎バスや県営バスは運休で



した。タクシー利用した社員もいましたが、徒歩で出勤した社員もいました。
業務は、バイクでの配達は危険を伴うため、極力2人1組で四輪に乗車し、安全最優先での業務運行となりました。また、この日のうちに、翌月曜日の通配区の休配を決定、混合区は24日(日)と同じく日勤9時出勤と中勤での出勤とし、勤務変更連絡を社員に行いました。
翌25日(月)、前日運行していた長崎電気軌道JRも始発より運転見合わせ、長崎県営両バスは昨日に引き続き始発より運転見合わせとなり、公共交通機関は完全にストップしました。私も始業開始3時間前に家を出て、徒歩での出勤を行いました。業務は、前日同様の安全最優先での業務運行指示でした。

続く26日(火)、この日も日勤は9時出勤、朝、ほとんどの公共交通機関は運行を再開しました。
業務は増配置対応でしたが、3日分といつ物増に加え、バイクにチェーン装着に時間

をとられ、午前中はほとんど配達が出来ない通配区も多くありました。安全最優先で1時間超勤の範囲という業務指示のため、遅くとも18時に配達をやめて、帰局するようにとの事。ほとんどの社員が郵便を持ち戻りました。
27日(水)、国道の雪はほとんど溶けて、公共交通機関も通常運行。
業務はこの日も増配置対応でしたが、毎月差し出される大口の定形外ゆうメールを全部結束の指示。前日のもち戻りがあつたため困難を極めたが、多い班でも超勤2時間で終了。



28日(木)通常の業務運行にもどる。
これが、今回大雪時の長中局業務指示と実際の業務の流れです。幸い、運転中のスリップ事故や歩行中の転倒事故

異常気象時の最大限の「出勤努力」についての問題点

- ケース1.
24日(日)出勤だったが交通機関がストップしていた。上司からタクシーがつかまれば出てきてくれないか？タクシー代は(個人的に)出すからとも言われた。幸い往復ともタクシーがつかまり出勤できたが、タクシー代が6千円を超えた。(会社からは出ないので個人的に)上司は払うと言ってくれたが辞退した。
さて、当日は日給よりタクシー代の方がかかり「ただ働き」状態だったが、このようなときはどのような対応を取るのがベストなのか？
- ケース2.
自宅が局から遠いため、タクシーがつかまらず徒歩だと片道5時間近くかかる。往復10時間かければ出勤できる場合、徒歩で来ないのは最善を尽くさなかったと非難されるのか？
逆に1時間(約4キロ)までだったら、徒歩出勤しなければ欠勤となるのか？
- ケース3.
徒歩で出勤中に転倒して怪我をした場合。自家用車で出勤中、事故を起こし怪我をした場合、保障(転倒の場合、証明は難しいが)はどうなるのか？

は報告されていませんので、局が安全最優先での業務、勤務変更や月曜日の通配区の休配を考えたのはよい判断だったと思います。
しかし、その後が問題です。ユニオンは25日(月)の通配区休配は特別休暇を適用と考えていますが、長中局は非番変更と年休(非番変更出来ないが休みとされた社員)で対応させようとしています。
公共交通機関がすべてストップした場合、基本的に徒歩通勤届けの社員以外は、特別休暇に該当するのでは
ないでしょうか？
なお、異常気象時の出勤について「最大限の努力」というのが左記のような問題がある。どのように対応すればよいのか、ケースバイケースではなく指標を作るべきではないだろうか？
ユニオンは、局が決めた通配区休配に関しては、本人が申請すれば特別休暇を付与するべきだと考えます。