

未来



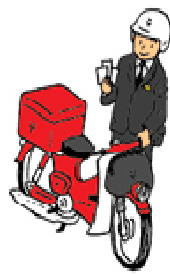
全労協・郵政産業労働者
ユニオン長崎中郵支部
機関紙 「みらい」
NO. 4142
21年4月16日(金)
Tel・Fax 095-828-1953

「Dcat(ディーキャット)導入 2週間 職場での運用 気にしていますか？」

おはようございます。
新年度がスタートし2週間経ちました。新規に雇用された方、転入された方は職場に慣れることが出来たでしょうか。困りごとがあれば郵政ユニオンにご相談ください。

集配営業部で4月より本格的に導入された「Dcat(ディーキャット)」の運用も2週間が経ち、多くの社員が使用したと思います。まだまだ初期段階ですが、明らかになった問題などを整理してみます。4月2日の「未来」でDcat運用の懸念・問題点の一例として「具体的な周知や研修がなく、目的や効果又問題点などが説明されていない」と問題提起しました。しかしその後具体的な周知や研修はあっています。Dcatは位置情報を把握管理でき

るので、運用次第で「安全遂行ツール」にもなれば「監視ツール」にもなりません。Dcatの「開発コンセプト」のトップに挙げられている「社員の命を守る」ための「安全推進」のためのツールとなるように注視していかなければなりません。



この間のDcatデータの活用についてですが、各集配営業部で多少異なります。

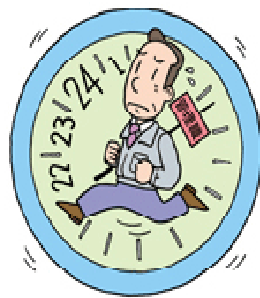
第二集配営業部では、毎週月曜日に示される「各個人の走行状況(急加速・急減速等)」を基にアラートが多く発生した社員に対して安全指導が行われています。また2週間分のデータだけが、多めにアラートが出る社員がいることや急加速・急減速の発生しやすい道路・地域がわかり始めました。個人の発生件数では、多くの社員が前の週より件数が少なくなっており活用の効果はあると思います。私自身、

ゆっくり発進に心がけることが多くなりました。急減速しなくてよいようにスピードも控えめに運転するようにしました。その為、配達時間が午前・午後ともに10分ほど多めにかかるようになりましたが万が一の事故を考えると安いものです。ただ、「急加速・急減速」がどのくらいの操作で発生するのか説明がなく、出発前の急制動の訓練でも発生する場合としない場合があるように思えます。四輪に装備された「本社ドラレコ」では「急加速・急減速」は、「数秒間で時速30キロ以上程度の速度変化と同程度の衝撃を感じた場合」危険挙動アラートと判定(これも良くわかりませんが…)されるとあります。Dcatでも、どの場合にアラートが出るのか、具体的な説明が必要だと思います。



また「速度超過」は60キロ以上の速度が出た

場合、道路の制限速度に関係なくカウントされると聞きました。市内には制限速度が60キロの道路もあり、わずかな超過でも「速度超過」と判定される場合もあるように思えます。道路に応じた速度で設定してほしいものです。



一方、第三集配営業部では、「効率的な応援」を行うためのツールとしての活用が見られます。Dcatでは課長用などのパソコンや課長代理のDcatで配達時間中にも、配達区ごと配達推進状況や社員の現在位置が確認できるので効率的に応援指示が行える、とされています。

実際に指示に基づいて応援に行った(行かされた)社員もいます。このような活用で班員の帰局時間が皆同じくらいになり、超勤時間が減れば局は大喜びでしょう。しか

し応援に行く社員はどうでしょうか。今までは自分のペースで自発的に応援に行っていたのが、班長からの指示に変わり社員のモチベーションは続くのでしょうか？

一方応援される社員(受援者)も気が気ではないでしょう。「今日も応援に来てもらった。これで今週3回目だ」となれば、上司の評価も気になるし同僚からの圧力も感じるでしょう。結果、受援者からは休憩・休憩時間を適正に取得しない、取得しにくいといった声も聞かれます。

今後、Dcatデータの集約・分析が進み、データを基にした「Dcatに管理された配達業務」となることが予想されます。標準の配達工程が設定される「標準からみ出す社員の淘汰」という事も起こるかもしれません。前回は書きましたが、問題点・不明点は積極的に質問し改善を求めないとデータに振り回される職場になります。気づいたことは何でもユニオンにお知らせください。

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が正社員化を。

ゆめが、均等待遇を。

なげうち差別ー。

ユニオンは労基法裁判に勝利したんやー！

期間雇用パート労働者の皆さん！ 困りごとは職場の郵政ユニオンへご相談を。

1集-海江田, 2集-向井, 3集-山田, 支部・分会の役員へ。