

未来



全労協・郵政産業労働者
ユニオン長崎中野支部
機関紙「みらい」
NO. 4517
25年1月24日(金)
Tel・Fax 095-828-1953
文責 支部書記長

否定・否定・非難 こんな事故事例研究会 必要？

仲間と競争せず、弱い立場の人と共に回結して闘おう。

期間雇用社員の被害者意識の正社員化を。めざせ、均等待遇。なつて差別！ 「ユニオンは労働者を救済し勝利を勝ち取る！」

おはようございます。
「お前がそんな対応だから事故が続く」
これは、先週16日の木曜日に開催された事故事例研究会（以下事故事例）で当事者を庇った課長に対して、来局されていた某専門役が言い放ったセリフです。
現在、集配営業部では、ひとたび事故が発生すると過失割合などは関係なく、直ぐに事故事例が開催されます。
今回の事故は1月11日（土）、第3集配営業部の社員が軽四輪で帰局中に、長中局前で自転車と接触したものです。事故発生現場は信号機のない交差点で、社員が進行した道路が優先道路（制限速度は30km）です。事故は自転車（一方通行の）狭い路地から、止まらずに優先道路を横切ろうとして起きました。路

地の出口には店舗と工事用の柵があり、（社員が走行していた道路に）自転車が出てくるまで見え難い場所です。当該社員も見通しの悪い場所だと認識しており、徐行に近かったです。それでも飛び出てきた自転車が、軽四輪左側のタイヤやドアミラーに接触するまで止ま

れなかつたといえます。幸い双方に怪我はなく、また、車両を修理することもなく事故処理を終えています。



そのような中、開催された事故事例では、課長が「点数も上がってきている安全意識の高い当該社員だから、低速で走行しており重大事故にならなかつたとも言えるのでは…」という趣旨の発言をしたところ、専門役から冒頭のセリフが発せられたといえます。専門役に言わせると「課長が当事者を庇うな

どもつてのほか！俺たちと一緒に当事者を責め倒せ」とでも言いたいのでは？ 発言にはどういう意図があつたのでしょうか？



今回、会議の中で若い社員が対策として現場にカーブミラーの設置を求めてはどうでしょうか？と発言しました。これに

対して専門役から「カーブミラーに映ってなければスピードを落とさないことにも繋がる」などと、カーブミラー設置を否定されています。事故事例は当事者を責めるのが目的ですか。対策を出し合う為のものではないのですか？

また、某専門役は他の集配営業部の出席者が少ない事についても注文をつけたといえます。
今回の会議で「車両等がすぐに停止できる速度で進行すること」という

取組み項目を決定しましたが、これが最善策なのでしょうか。すぐに停止できる速度とは「徐行」ということでしょうか、制限速度30kmの道路をずっと徐行していくのが最適なことでしょうか？



「見通しの悪い現場を回避する帰局ルートを設定しては」等の意見は出なかつたのでしょうか。

また事故事例の開催にも要望があります。まず、開催する時間です。午前中の一番大事な9時から10時の時間帯に会議を開催すれば、社員は急いだり、慌てたりして事故のリスクは高まります。事故のリスクを回避するためにも夕方帰局後の17時から開催するなどすれば会議に集中できるはずです。

次に、開催の是非ですが、開催は事故の過失割合で開催するべきです。事故者の過失が少なく、ゼロに近い場合などは開

催するべきではないと考えます。

最後に会議の運営についてです。会議で決まった取り組み項目は社員に周知されますが、どういった会議だったのかは周知されません。今回の会議には私は出席していませんので、某専門役の発言や課長の発言は、会議に出席した社員から聞いた言葉なので一言一句間違いないとは言えません。「言った、言っていない」の水掛け論にならないためにも、議事録は必要です。会議中に専門役や管理者が発言した内容は人それぞれ捉え方も異なります。一言一句正確に記録し一般社員にも議事録としてオープンにすることが大事だと考えます。



今後、事故が発生した場合以上を点を考慮して事故事例の開催を検討してもらいたいです。

