

# 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. 4596  
25年11月14日(金)  
Tel・Fax 095-828-1953  
文責 支部書記長

# 車両への乗務禁止は懲罰にはならないのか

おはようございます。

11月9日(日) 第3集配営業部で交通事故が発生しました。事故の内容は職場で周知されていますので割愛しますが、「未来」にこの事故について掲載したのは乗務制限についてです。

現行、交通事故を発生させると事故事例研究会が開催されたのち、トレーニングセンターなどで研修を終えないと車両に乗務できない仕組みとなつていくらしく、13日現在、当該社員は車両への乗務が禁止されています。

当該社員は事故発生から数日間局内作業を行っていますが、この間、乗務制限の影響で混合区において数回減区を余儀なくされています。

先月、「懲罰自転車」がマスコミに報道され、会

社は「事故発生者への不適切な乗務制限措置の禁止」という文書を発出して、職場で周知を行いました。文書では、交通事故を起こした社員に対して「自転車又は徒歩による配達業務を命じること」を原則禁止していています。

只、文書の中で事故を発生させた社員の乗務禁止に関しては触れられていません。



今回の事故は(長中局では)文書が発出されてから初めての事故です。

長中局の対応を注視していましたが、乗務制限は以前と変わりません。会社のルールとはいえ、当該社員は免許停止でもないので車両への乗車を禁止されません。尚且つ、配達に出られないことで減区が生じ、他の社員への負担となることが多々あり、申し訳ない気持ちになります。

外務社員は車両に乗って郵便やゆうパックなどを配達するのが仕事です。その仕事をさせないことこそ懲罰ではないのでしょうか。

事故は焦りが要因となることが多々あります。減区で一人当たりの業務量が増えると、当然時間が余分にかかり焦りにつながります。乗務制限による減区が次の事故の遠因となることは避けなければなりません。長中局(会社)がルールを変えないのであれば、要員を通常通り配置するなど社員に負担をかけない配慮が必要です。

## 「置き配」が標準サービス

国土交通省は7日、荷物を玄関先などに届ける「置き配」を、宅配便の標準サービスに追加する方針を決めました。対面での受け取りを原則としてきましたが、2026年度以降、宅配に関する国の基本ルールを改正し、置き配の拡大を促すとしていきます。労働時間の規制強化で宅配ドライバー

不足が問題化する中、再配達を減らし、業者側の負担軽減につながるの狙いです。

宅配に関する国の基本ルールは「標準運送約款」で定められています。現状では受け取り方法は対面だけで、置き配に関する規定はありませんが、宅配業者が独自の規定を設け、利用者が置き配を選べるようにしています。個別に国の認可を受ける必要がありますが、この約款を改正して認可を不要とするように改正する方針です。

国土交通省が「置き配」の標準サービスを検討していることは以前「未来」に掲載し、メルिटトや課題をあげましたが今回、実現にむけて本格的に動き出したことになりました。現場サイドとしてはメルिटトのほうが多く、現状アマゾンゆうパックはほとんどが「指定場所」のサービスとなっていて、他のゆうパックに比べて多く配達することができず。全てのゆうパックが「置き配」となれば労働時間短縮にもつながると思われれます。

利用者からしてみれば、当日に荷物を受け取れるメルिटトはありますが、盗難や紛失、破損などメルिटトもあり、この課題については、具体的な指針が決定しているわけではありません。マンションなどのオートロックの解除についても検討されていますが、まだ明確にはされていません。これらの課題がクリアできるかが鍵になります。



また再配達の削減も課題となっていて、再配達で別料金請求を可能とする案を検討していましたが、今回の報告書には盛り込んでいません。担当者には「対面受け取りと置き配で料金に差をつけるかどうかは、事業者の判断となる」と説明しています。

まだまだ不透明な部分も多々ありますが、利用者にも理解できるルールを作り、「置き配」の標準サービスの早期の実現をしてもらいたいものです。

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。

郵政ユニオン長崎の  
ホームページはこちら



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。

ゆげが、均等待遇を。

なげんが差別を。

ユニオンは労基法裁判に勝利を。