

879号
2020年3月10日
郵政産業労働者ユニオン
呉支部発行



←中国地本HPへ
PC・スマホ等から
この情報が閲覧可！



メールはこちら→

待遇改善待ったなし 春闘とガイドライン

2020 春闘要求書

- ① 確実に休暇(計年、非番日)が取れる体制を各職場で構築するため大幅な増員を行うこと
- ② 募集してもなかなか集まらない現状、新規採用を多く採用すること
- ③ 短期アルバイトと長期期間雇用社員の時給逆転現象を解消するた
- ④ 長期期間雇用社員に正社員と同様に有給の病気休暇を与えるよう本社に要望すること
- ⑤ ゆうパックの配達指定時間を書留等の郵便物と同じ時間帯指定とするよう本社とすり合わせる
- ⑥ 長期期間雇用社員からの正社員登用人数を

め、支社本社間で対策を講ずること

全国一律最低賃金 1500円実現へ

雇用形態の違いで賃金格差や待遇格差が存在するが、同一労働同一賃金により、不合理な格差解消が期待される。

全国一律で、最低賃金1,500円を実現し、全国どこでも8時間働けば、普通の生活ができる社会の実現が必要である。

繁忙期で人が集まらない時に、短期ではあるが、時給1,500円で、募集している事実からも、実現は可能だ。

⑦ 明らかにすること
中国支社管内における以下の社員数、割合を明らかにすること
(ア) 地域基幹職の人数、割合を明らかにすること
(イ) 新一般職の人数、割合を明らかにすること
(ウ) 高齢再雇用社員の人数、割合を明らかにすること
(エ) 非正規(月給制及び時給制)社員の人数、割合を明らかにすること
⑧ 高齢再雇用社員の配転はおこなわないこと
⑨ 正社員の基本給を月額20000円以上、引き上げること
⑩ 全社員(正社員、非正規社員)の年間一時金を4・4月とすること
⑪ ノルマ(個人指標・班指標)をなくすこと
会社は社員の貢献を真摯に受け止め、社員に利益を還元するべきである。
決算は、社員がこれまで仕事をした言わば成績表。かんぽ問題などの将来不安を理由にベアゼロでは、社員の頑張りについていないことになる。
人手不足が深刻となる中、人材確保の為に、社員待遇改善が必須だ。

2020年度営業目標

かんぽ生命問題が、郵政グループを揺るがす中、2月27日、日本郵政の増田社長は、「2020年度は営業目標(金融商品)を設定しない」と発表した。
調査継続中で、調査と顧客救済を優先。
その調査で、法令違反153件、社内規定違反1,608件の1,761件が違反と認定された。
1,447人が違反に関与したと判定。
現場社員だけの問題ではなく、管理者を含めた会社の問題と受け止め、改善をしていかなければ、不適正営業は無くならない。
業務停止処分を再度受けない為に、進捗率ばかり気にするのでなく、問題の解明に力を注ぐ必要がある。
しかし、経営陣が営業目標を設定しないとは発表しても、現場は異なる事が多々ある。
過去には、個人のノルマという言葉が、目標に変わり、指標となった。
最近では、個人から班での営業推進管理となるなど、表現の方法が変わっただけだった。

同一労働同一賃金ガイドライン

2020年4月1日から同一労働同一賃金ガイドラインが適用される(中小企業は1年後)。
このガイドラインは、正規か非正規かという雇用形態にかかわらず均等・均衡待遇を確保し、同一労働同一賃金の実現に向けて策定された。
基本給、賞与、各種手当、福利厚生・教育訓練など、正社員と同一の労働待遇が基本となる。
不合理な待遇格差の解消に当たり、基本的に労使の合意なく正社員の待遇を引き下げることが望ましくないと明記。
施行まで、1か月を切っているが、会社は具体的な方針を示していない。

今後の予定

- 3月10日(火) 17:00~
第6回呉支部執行委員会
支部事務所
 - 4月14日(火) 17:00~
第7回呉支部執行委員会
支部事務所
- 次号は 3月24日 予定

交通事故多発、呉局 特別強化局へ指定

事故防止の道のり

今年度、呉局において発生した交通事故が2月末で15件と、中国管内で、ワーストとなっている。

全国で、ワースト9位。交通事故が多発すれば、社員の命が失われる重大事故も起こり得る。

「交通事故は、自分だけの問題で済まされないことを認識し、一人一人が安全とは何かについて考えて下さい」と中国支社からメッセージが出ている。事故が増加した理由として、減員減区の影響が思いつかぶ社員は多いだろ

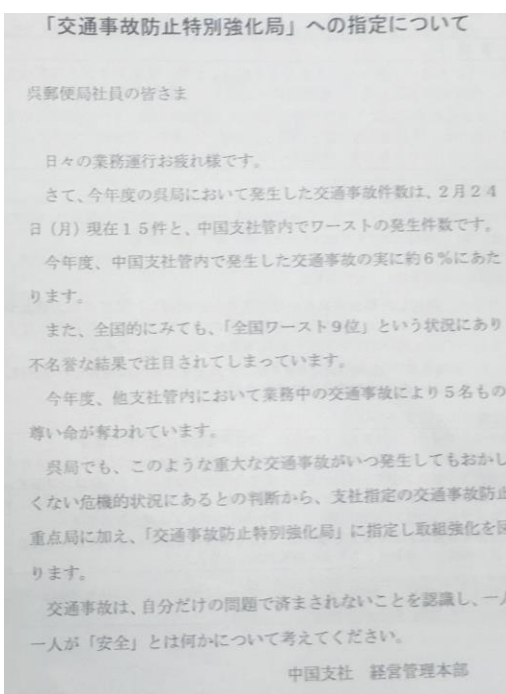
う。

混合配達を無くし、区を減らした為、社員の気持ちに焦りが出てしまう。

配達エリア増加によって、体力的にも、負担がかり、疲労の蓄積が続いている。

昨年12月に管理者が、現在8時の勤務を10時に変更しようとする意味不明な指示をした事も実行されていけば、事故は増えていたはずだ。

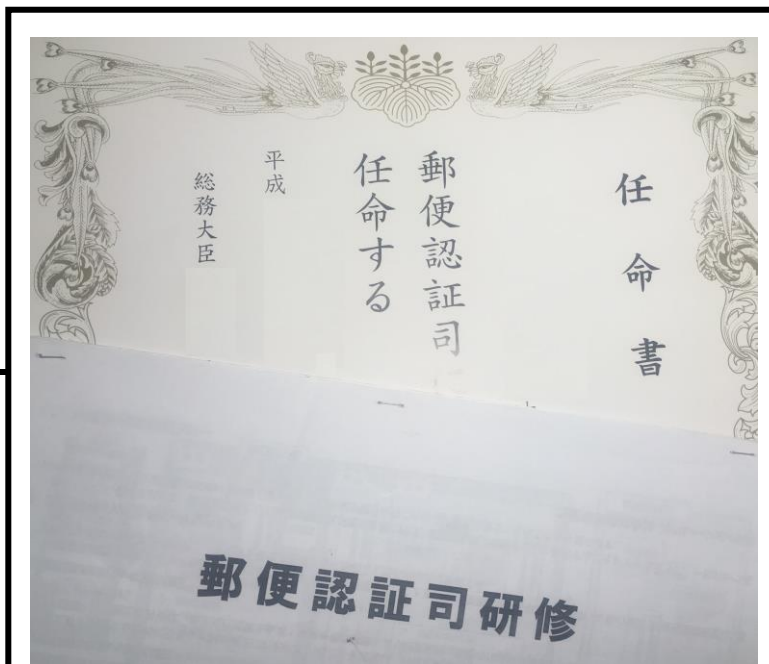
明るい時間に配達して、これだけ事故が発生したのだから、暗くなって配達すれば、事故が増加することは容易に想像できる。



【指定のお知らせ】

また、ライトで住所氏名を確認しなければならず、配達効率も悪くなる。社員の声によって、撤回となったが、このような提案を平気でする管理者は社員の安全や生命を大切に考えていないと思えない。事故をしても、確認不足や注意不足が原因だと、全責任は社員に押し付けて終わりでは、今後も事故は続く。管理者が事故を増加させる可能性がある提案をすること自体どうかしている。

事故多発も含めて、管理者が責任を負わなければ、改善策も形だけだろう。



【総務大臣から任命される郵便認証司】

調査では、資格の有無と兼業をしていないかも確認する。認証司はみなし公務員となる為、兼業を原則禁止されているからだ。社員就業規則、第32条に兼業の禁止又は制限がされており、兼業する場合は会社に報告し、許可を必要とする。地域の安全を守る消防団に加入しても、手当などが出るため、報告の義務がある。公務員でも消防団などの加入は認められており、許可を取っていれば、問題ない。報告の必要がないと思っても知らぬが、不動産を相続した事で、家賃収入などがあれば副業として報告しなければならぬ。認証司となれば、責任や制限が課せられる。責任重大な認証司だが、呉局では以前から、認証司の研修が行われていないようだ。

読んでくれと言われただけだったそう。認証司の申請書なども記載した覚えもなく、総務大臣から任命書が交付された事に驚いていた人もいた。誰かが代書した可能性がある。後日、研修資料を読んでいると「認証事務について必要な知識及び能力を身につけてもらうことを目的としてこの研修を実施します」と資料にある事を管理者に伝えるとその日に急遽研修が実施された。管理者は任命時に研修を行っていないが、会社に研修していないことが発覚するのを防ぐため、研修を実施したのだろう。そう聞けば、複数の認証司が「研修が無かった」と答えたことが納得できる。研修は無かった認証司は、仕事で必要な特別送達中の研修の仕方だけは、業務の中で教わっている。歴代の管理者の中には、無責任な人がいたようだ。基本的に役職者が認証司となっているが、研修が行われていない役職者に責任はない。しかし、国家資格である郵便認証司の信頼を歴代管理者は裏切っていると思われる対応をしている。