

## 正社員と平等に

## 「労働法 20 条裁判支える会」結成

11月30日、東京都港区で非正規社員の格差と均等、待遇実現をめざす20条裁判と支える会が結成されました。

北海道から2名が参加しました。会場には、200名を超える組合員や支援や労組が集まりました。

東西で12名の非正規労働者の原告団を支えて20条裁判を勝利をめざす。

50歳で外務の仕事をしている人で「私的なことですが、50歳で結婚しました」と発言し、会場から拍手をうけた。3人の子供がいる人で奥さんが正社員の雇用形態で福祉関係の会社で働いていて、奥さんに養ってもらっている。しかし、一歩外に出れば平等である。正社員で別の仕事をやればいいのにと思いましたが、正社員の仕事を見つけるのは、本当に難しいです。いくら、アベノミクスで雇用がよくなった？言われても実際はそうでもなかったりします。せめて待遇改善でも。ということで「労働契約法20条」を活かさなければならぬと考え、裁判を起こそうと、ただし裁判をして、勝つても負けても10年戦争と長期化すると言われていています。お金もかかりますし、どれくらい辛抱できるのかと話しました。

裁判で求めているのは2点です。

- ① 原告の12人がそれぞれ、正社員の給与規程、就業規則を適用される地位にあることを確認すること。
- ② 過去2年の給与のうち正社員に支払われ、期間雇用社員の12人には支払われていない各種手当を支払うこと

労働契約法20条とは、(雇用)期間の定めがあることによる不合理な労働条件の禁止



## 郵政の労働契約法 20 条裁判 Q&amp;A

## Q1 正社員の就業規則等が適用される地位とは?

正社員と同じ業務に従事し、業務の内容にともなう責任も同じように問われる期間雇用社員について、休暇や諸手当が正社員と同等の待遇を受けるべき地位にあることを確認することを求めています。

現場では「どうせバイトだから」とあきらめの言葉もときどき聞かれます。この訴訟は「期間雇用」とは名ばかりで、何度も期間更新をくり返し、同じように動き、同じように責任も問われていることに着目しています。

Q2 休暇としては、業務の夏期繁忙、冬期繁忙につきながら期間雇用社員には与えられていない夏期、冬期の休暇適用を求めています。また、病気休暇について、正社員は有給で最高180日、期間雇用社員は無給で年に10日間のみであり、今後は同等に適用することを求めています。

- ① 年末年始勤務手当 12月29日～31日まで、一日4000円、1月1日～3日まで一日5000円です。
- ② 住居手当、正社員について月額最高270005円が支給されています。期間社員は支給されていません。
- ③ 夜間特別勤務手当、正社員が午後10時から翌日午前6時に勤務した一回につき最高3500円が支給されます。また一勤務指定期間に深夜勤務が9回を超える場合は8000円が加算されます。期間社員には支給されません。

## 年賀販売コンプライアンス違反続出！！か。

2015年用年賀販売における不適正営業防止に向けた取組と称して(平成26年9月18日 26-日郵営135 本社 郵便・物流営業部長)は5点に渡って指示した。

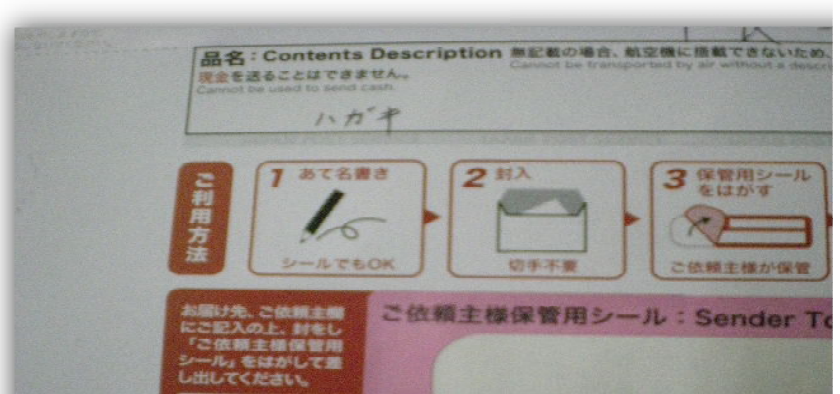
1. コンプライアンス研修の実施 2. 立替払の禁止等 3. 内部通報窓口の周知・徹底 4. 金券ショップへの持込みの防止 5. 等価交換に対するモニタリングの実施

1では、「実需に基づかない自社製品の買い取り(自爆営業)の禁止」や、「信書の秘密の保護」等のコンプライアンス遵守を徹底するため、**管理者を含む全社員にその内容を理解させる**ための研修を実施。2では、「年賀葉書の販売代金を社員が立て替える(以下「立替払」という)行為」は、社員に時間外営業・代金回収のリスクを負わせることとなるため禁止(コンプライアンス研修で全社員に理解させること)また、管理者は、大口利用者への販売を行っている社員に対し、立替払による販売が行われていないか確認。

この指示文書が言うところの「**管理者を含め全社員に理解させる**」としたが、果たしてどうか?

今年もレターパックでの郵送が横行している、この時期郵送する葉書は年賀葉書である。つまり、立替えて購入者に送っているのだ。

説明をしてもらいたい、「本社・支社」殿。



なんだか変だぞ!

パレット輸送!

最近到着パレットの施錠を開けるや否や、ゆうパックが崩れ落ちてくることしばしばである。

中には、内用品が「卵」なのに荷物と荷物の間に積載されていたことも。

包装用紙に破れ、ダンボール箱に穴が開き、破れ、包装用ひもの緩み、はずれ等々。

**なぜこんなことになるのか?**

支社の指示文書は、次のように言っている。

「パレット内充填率を高めて輸送コストを削減しましょう。ゆうパック事業黒字化のためにパレット台数を削減する取組が不可欠です。」

(例)札幌・旭川間の臨時便4トトラック(ドライ)1台  
|| 約26000円 とする  
と、パレット12台積載可能  
↓パレット1台あたりコストは約2170円。

このパレットにゆうパックを多く積むほど、1個当たりのコストが下がります。

「さらに、パレットが13台であればトラックが2台必要な所、充填率を高めてパレットを12台に抑えれば、とトラック1台分のコストの削減。」

**原因はこれだ!**

1つでも多くのゆうパックを積載してパレットを削減、徹底的にコストダウンしてゆうパック収益向上を!

経費削減が品質を圧迫しているぞ、本社・支社殿!



パレットに60個積みめば↓36円、30個しか積まなければ↓72円、1個あたりの収益に大きな差が!

会計検査院は2012年、15統括支店の2010年7月~11年3月の運送委託費を試算した。取扱量に隔たりがない時期の1週間分の2万4718便を調査、その結果、トラックの平均積載率が48.1%で、2963便は全く荷物を積んでいなかった。総額148億1300万円のうち、**約78億8800万円が空便**などの委託費に当たるとした。空のまま走った無駄を指摘された、本社・支社殿。