

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. 4454
24年6月11日(火)
Tel・Fax 095-828-1953
文責 支部書記長

28年の新局舎移転までには ほとんどの2輪車が更改年数経過に

おはようございます。
5月28日に長中局(以下、局)と行った、5月期の定例窓口交渉報告、車両の更改に関する続報です。
定例窓口の中で、局が明らかにした車両の更改基準は、「車両状態が良好な場合を除き二輪車は平均経年8年以上。四輪車は、(貨物)が平均経年15年以上。(軽四)が平均経年11年以上」であり、4月現在、二輪車67台、四輪車13台が更改年数を経過していることも明らかにされました。
また局での更改は2019年度が最後であること、ガソリン車の調達を終了し更改は電気自動車の配備で行われること、大量のバッテリー置き場確保のための大規模な電源工事が必要であり、支社で調査中であることも説明されました。

まず、この説明を受けて支部が行った追加の質問と局の回答を、次に今後想定される点・懸念される点について報告します。



組) 大量のバッテリー置き場確保のための大規模な電源工事が完了しなければ新車への更改はないと考えてよいのか
局) その通り
組) 支社の調査状況について、細部の説明を求める
局) 調査は2021年から進められている。(電気自動車配備案に基づけば)25年までに更改されるかと考えられる
組) 各集配センターも電気自動車配備計画があるということか
局) 集配センターでも支社で調査中
組) 「修理にかかる車両保守費は：修理が滞ることとはならないようにする」と

のことだが、高額修理となっても早急な修理が行われるのか
局) 高額修理対象車(二輪は6万円、四輪は10万円)は本社が承認の可否を判断する。そのため時間がかかる場合もある。

窓口交渉で明らかになつたのは、配備計画に基づけば25年度までに更改される可能性があること。今後の更改は電気自動車だけということ。局は報道によれば2028年5月に新局舎に移転するとされています。もう4年もありません。それまでに多額の費用をかけて大規模な電源工事を、バッテリー置き場を整備するでしょうか。新局舎開業まで大規模な配電工事はなく、車両更改はないと思います。その場合、移転前の2028年4月には、本局に配備されている120台の二輪車ほとんどが更改基準年数経過車両となります。

更改基準に「車両状態が良好な場合を除き」とあるように基準を経過したからと言って乗車できなくなるわけはありません。日常点検や定期点

検の実施、適切な部品交換により寿命は延びます。二輪車の主な消耗部品の交換目安は左の表のようになっていますが、会社では適正な交換は行われているのでしょうか。郵政点検の内容はどうなっているのでしょうか。張り出されている部品の交換時期はオイルとタイヤだけですが、他の消耗部品は定期的に交換されているのでしょうか。パンクに限らず、ブレーキワイヤーの断裂などは走行

二輪車消耗部品の交換・整備などの目安

ブレーキシュー	調整 1000 キロ、交換 8000 キロ
ブレーキワイヤー	給油 1500 キロ、交換は動きが悪くなった時
プラグ	交換 5000 キロ
エアクリーナー	清掃 5000 キロ、交換 10000 キロ
チェーン	交換 8000 キロ
タイヤ	リア 3500 キロ、フロント 6200 キロ

速度によつては重大事故につながります。



会社が更改基準を定めているということは、経年劣化による故障の頻度が上がることで、それに伴う事故の可能性が出てくること、修理費が高額になることなど、古い車両を使用し続けるより新車への更改をした方が安全かつ経費的にもメリットがある、と判断しているからだと思います。であるならば、局でも新局舎移転が計画されているからという経営的な理由でなく、安全上の観点から更改年数を経過した車両は順次更改すべきであり、局は適正な更改ができるよう上部機関に働きかける義務があります。「支社で調査中と逃げ」のではなく、「25年度にかけて」というのであれば電源工事はいつになるのか、電気自動車の配備は何年になるのか支社などに問い合わせを行い、社員周知することを求めます。



仲間と競争せず、弱い立場の人と共に団結して闘おう。

期間雇用社員と正社員の区別をなくす。めいめい、均等待遇。なげうち差別。ユニオンは労基法裁判に勝利したぞ!!