

市人事室給与課担当係長、市労組連執行委員長との事務折衝

平成 27 年 12 月 25 日（金曜日）大阪市労働組合総連合（市労組連）との交渉の議事録

（市）

ただいまより、確定要求の回答に先立ちまして、通勤手当における経路認定の基準の見直しについてをご説明させていただきます。

資料配布

平成 21 年 4 月から運用している現行基準について、基準が複雑なことから認定にかかる業者委託料に多大な費用を要しているため、経済性と合理性の観点及び職員の通勤実態との整合性の観点から検証をおこなってきたところ、現行基準による認定が届出経路と異なる場合が一定数あること、また、皆様方からも通勤手当の経路認定基準について時間的精神的な負担を考慮とのご要望もいただいていた。このことにより、経済性と合理性の観点について改めて精査、検討を行い、認定事務の効率化及び時間の観点等を含めた合理性の向上を図るため次のとおり基準を改める。

それでは資料を見ていただきたい。

1 枚目は大枠というか中身を説明させていただく。2 枚目以降が改定内容の詳細となっている。

それでは 1 枚目であるが、通勤手当における経路認定の基準の見直しについて。現行基準については、経済性と合理性の両面を精査のうえ、より統一的な取り扱いとなるよう具体的な基準を策定し平成 21 年 4 月から運用しているところである。

以降、認定事務の効率化及び職員の通勤実態との整合性の観点から検証をおこなってきたところであり、今般それぞれをより向上させる観点から次のとおり基準の一部を見直す。

1 の改定内容であるが、上の方からいくと、鉄道の経路、現行は経由する路線数が最も少ない経路のうち、最も経済的な経路となっている。それを改定後として最も経済的な経路とする。乗降駅の設定については、基本的には現行どおりとなる。続いてバスの経路について、現行は自宅の直近のバス停から接続する駅に至る経路となっているが、改定後は届出のバス停から接続する駅に至る経路とする。自転車等の経路については現行どおりとする。最後に届出経路を認定する場合であるが、現行については上記の経路と比べて安価な場合を認定していた。改定後については上記の経路と比べて次のいずれかに該当する場合として、1 点目が運賃が 2 割増の範囲内である場合、もう一つが路線数が少ない場合とする。

2 番、改定内容の詳細については、先ほど申し上げた 2 枚目以降の別紙のとおりとする。

3 番、実施時期については、平成 28 年 4 月 1 日以降に通勤手当の額を決定又は改定する

要件に該当した場合とする。なお、平成 29 年 4 月 1 日の消費税率の引上げに伴い、交通機関の運賃改定が想定されることから、平成 29 年 4 月 1 日以降、概ね 2 年の間に通勤手当受給者全体の認定経路を見直すこととする。

2 枚目の詳細に移っていただき、2 枚目以降の見方であるが、黒塗りしているところが変わるところであり、その右側にコメントとして現行制度を書いている。説明としては変わっている部分のみの説明とする。

改定内容の詳細であるが、1 の鉄道の経路について、現行、先ほども説明をしたとおり、経由する路線数が最も少ない経路のうち、最も経済的な経路としている部分を、最も経済的（安価）な経路とする。以下最安経路とする。続いて、米印の二つ目であるが、現行制度にはないが、後段 5 による届出経路を認定する場合があると。また、この 5 番については後程説明する。3 番目の米印であるが、現行は路線単位が 1 キロメートル未満である場合は認定しないとしている。それを鉄道の経路が 1 キロメートル未満である場合は認定しないということに変更する。

続いて、裏のページにってもらい、乗降車駅の設定であるが、ここも先ほど説明したとおり、後段 5 による届出経路を認定する場合がある。それから中の住居側勤務場所側とあるが、その住居側のエのところの乗降車駅について、バスの関係ではあるが、現行自宅の直近のバス停としているところ、利用するバス停からということに変える。

次のページに移ってもらい、3 番のバスの経路について、乗降車駅が住居若しくは勤務場所から徒歩 1 キロメートル以上で、かつ以降であるが、現行はバスの利用の有無に関わらず認定しているが、今後は、かつ職員からバス利用の届出がある場合ということに変更する。は次のように認定する。なお、バス利用が認定される場合は、バス路線を含めた経路を最安経路とする。米印に移っていただき後段 5 による届出経路を認定する場合がある。これは今現行は制度はない。米印の二つ目に移っていただき、バスのダイヤが 1 時間にとあるが、現行は 2 本未満ということにしているが、今後は 4 本未満である場合は路線なしとして取扱う。ただし、本人の届出による場合はこの限りではない。3 番目の米印は、バスの利用距離が 1 キロメートル未満である場合は認定しない。これは現行どおりである。下の図に移っていただき、住居側の区分アとイのところであるが、現行は自宅の直近のバス停としているが、今後は届出のバス停からに改める。バス路線についてイのところになるが、現行はバスが接続する駅までのバス停を認定としているが、今後は職員の届出による駅、以下届出駅に向かうバス路線を認定するというようにする。

次のページに移っていただき、4 番、自転車等の経路については、今現行制度はないが、住居若しくは勤務場所からの乗降車駅までの距離区分に応じて認定する。ここは現行どおりである。その後であるが、なお、自転車等の利用が認定される場合は、自転車等の利用を含めた経路を最安経路とする。以下米印は現行どおりとなっている。

続いて 5 番、先ほどから後段 5 と言っていた部分であるが、届出経路を認定する場合ということで、現行は安価な場合は認定するとなっている。そこをア最安経路より安価若

しくは同額である場合、認定する。イ最安経路と比べて手当総額が 2 割増までの場合、米印通勤時間が短縮されるなど合理的である場合、最安経路の乗降車駅と同一路線上の駅は、1 駅後退の駅までに限るとする。ウ最安経路と比べて路線数（バス路線を含む）が少なくなる場合、米印経路比較をする駅を乗降車駅とする場合に限る。ただし、経路比較をする駅と同一路線上の駅（経路比較をする駅から後退する場合は 1 駅までに限る）については、経路比較をする駅とみなす。路線数の考え方については現行どおりとする。

下の事例、例であるが見てもらおうと、例えば事例 1 でいうと A が経由する路線数が 3 路線、6 ヶ月定期が 3 万円、これが最安経路とみなす。本人が例えば B で届出をされた場合、経由する路線数が 2 路線、6 ヶ月定期代が 4 万円だった場合は、上の段の 5 番のウにより認定可能となっている。C については、経由する路線数が 3 路線で 6 ヶ月定期代が 4 万円となり、これは 5 番のどちらにも当てはまらないので認定不可となる。

もう一つの事例として、事例 2 であるが、一番上段の A が最安経路、3 路線で 5 万 5 千円だった場合の事例である。B による届出、2 路線 7 万円ということであると、ウの最安経路と比べて路線数が少なくなる場合となるので認定する。C の 3 路線 6 万円というのは、イの最安経路と比べて手当総額が 2 割増までの場合に当てはまるのでイにより認定可能となっている。

改定内容の詳細については以上である。それ以降ちょっと細かい事例等を含めて説明を。

その前に何かこう趣旨的にどんなものだろうか。こちらがしたいことの意味合いというのが。どうしても次からのペーパーが結構事例をもって細かい話になってくるので。まず今現行がどうあって今回見直しをするポイントとして、どこがポイントかということ今説明をしたように、最後の 5 番の届出経路を認定する場合というのがポイントになってくるが。

（組合）

これはいずれかに該当すれば認定できるという、そういうことか。

（市）

そうである。

（組合）

これは、網掛けの部分が改正の分か。

（市）

今回の。

（組合）

今、口頭で旧の部分を説明されたが、対象比較をするようなものはないか。前の分が分

かった方が見やすい。

(市)

右側に書かせてもらっている。

(組合)

要は右のこれしかないということだな。

(市)

そういうことである。

(組合)

そうか。これしかないのか。

届出経路を認定する場合のイの米印の通勤時間が短縮されるなど合理的である場合、通勤時間の短縮というのは1分でもいいのか。

(市)

そういうことである。

(組合)

30秒でもいいのか。

(市)

そういうことである。

(組合)

最安経路の乗降車駅が同一路線上である場合は1駅後退の駅までに限るとするのは、これは、こちらが各駅停車しか止まらない駅で、こちらが急行停車駅。

(市)

そういうことである。基本的には職場に向かって進行方向から乗っていただくとか直近から乗っていただくとかが当然定期も安くなるのでいいのだが、今言われたように、要は直近の駅と後ろの駅との中間地点くらいに家がある場合というのは、前に向かって各駅停車で乗るのか、ほんの少し遠いけれども少し後退すれば急行、特急に乗れるからというところで、やはりどちらが合理的かというのは本人がどう選ばれるかということにもよるだろうが、後退される事例もあるだろうということだ。

(組合)

乗車駅は分かるが降車駅の場合の1駅後退とはどう考えたらいいのか。

(市)

基本的に職場は直近駅ということである。

(組合)

そうだな。

(市)

1キロメートル圏内に複数の駅がある場合は、一番安いところという見方をまずベースでしていくので。基本的には直近になることが多いと思う。ひとつの路線で複数の駅がある場合は。

(組合)

勤務地がここであった場合、家はこっちだと。本当はここだが、しかしここが各停でここが急行の場合は、ここでもいいということだな。

(市)

そこが各停で。

(組合)

ここが勤務地、ここが家、普通はここだろう。直近のこの駅だが、ここが各停でこっちが急行だったらこっちでもいいということだな。

(市)

それが2割の範囲に入っていればよい。

(組合)

便利になるということだな。2割は結構おさまる。

(市)

現行制度が全てをこちら側で、経由する路線数が最も少ない経路のうち最も経済的な経路ということであるから、言えば1から10まで全部を調査してやっていた。ターミナル駅を経由すると路線とかもとても複雑になってくるところ、全てを調査したうえで少ない経

路と安い経路というのをミックスして認定していたところであるが、必ずしも本人がそれを合理的だと思っているわけではなくて、やはり通勤実態ということを一定考慮する必要があるということ、まずベースは通勤手当ということであるから最安経路。ここで経済性を確保しないといけないので、最安を採らせてもらうが、そこから路線が少ない、現行基準もそうだが、そういう経路を合理的と考えられる場合とか、路線は変わらないけれども少しが手当が増になる部分、ただ通勤時間が短くなるということ、合理的と考えられるとか、やはりその辺り職員の通勤実態を少し考慮ができると考えている。

(組合)

委託業者のことを冒頭に言われていたが、経費が結構かかっていると。

(市)

ということで聞いている。管理課の方から。

(組合)

それを改めるわけか。委託業者はもう使わない。人数を増やす。

(市)

そういうことではなくて、委託業者は委託業者で認定業務なりを行ってもらうのだが、今の基準というのがとても複雑な部分があるので、今回の改定によってある程度というか、いくらかは業者委託にかかる費用が落ちるとは思っている。

(組合)

今までの実例で言えば、苦情をたくさん聞いている。トラブルが相当あったと。

(市)

苦情についても、色々あるというのはこちらでも聞いている。

(組合)

1 ページ目の鉄道経路の米印の一番下。鉄道の経路が1キロメートル未満である場合は認定しないと。現行は路線単位が1キロメートル未満である場合は認定しないと。この違いは何か。路線単位というのと鉄道の経路というのは。

(市)

現行は経由する路線数ということで、乗換だけが全てではないが、例えばJRと私鉄を乗り継いでくる場合などは1路線1路線の2路線ということで、そういう単位で測定をし

ているところである。ここで何を言っているかということ、例えばJRが800メートルだと。乗り換えて私鉄が800メートルということであれば、各路線が1キロメートルないということなので両方ともだめということ。

(組合)

今まではな。

(市)

今後は鉄道の経路ということなので、乗車駅と降車駅のトータルが1キロを超えていればいいということ。

(組合)

府はよかったのだ。大阪市がだめだった。

(市)

府はよかったのか。

(組合)

だから近鉄で来て、谷九から乗り換えて谷六に行けなかった。

(市)

1キロないのか。

(組合)

ないから。府は行けた。そういうことだなこれは。全部の合計で1キロを超えればいいと。

(市)

1キロを超えれば認定されると、手当が出るということ。
先ほど言ったように800、800で1,600あるのでそこは認定する。

(組合)

今まではだめだったのだな。

(市)

そうである。

(組合)

今までで言えば、1.2 と 0.8 であれば、1.2 の部分は認められて 0.8 は歩けということだったのだな。

(市)

0.8 はだめということ。ただ、職場から 1 キロ圏内の駅は全てを見るということなので、例えば 1 キロ圏内に J R が割り込んできていて、私鉄に乗り換えて 800 乗ることになると、ここは認められないということ。それは何かというと J R の駅自体が職場の 1 キロ圏内にあるということなので、それはそこで終わりということ。

(組合)

職場の最寄駅の定義は。

(市)

職場の最寄駅の定義は現行と変わらないので、職場を起点として半径 1 キロを見るということなので。

(組合)

そこに複数ある場合は。

(市)

そこに複数ある場合というのが、現行はその複数駅と自宅の乗車駅の経路、数を比較しているところであるが、次からはまずは一番安い経路を設定することになる。

(組合)

職場から半径 1 キロだな。

(市)

半径 1 キロである。

(組合)

その中で最安でかつ合理的ということで、今の 5 の部分で選べるということだな。

(市)

まず最安というのを経済的の観点でこちら側が設定するが、それが本人が合理的だと思

えばそれで結構なのだが、いやいやそれは迂回をして時間がかかると。

(組合)

そうなればこの5番の届出が。

(市)

届出ができる。

(組合)

そうだな。そこで半径1キロの中で手当で認められる経路が増えると。

(市)

増えるということである。どのような問題点が現行制度にあるかという、それが後ろの別紙の方についているが、1枚目は経路の認定フローということで、やはり今回制度変更をするので、これは当然確定している制度ではないのだが、例えば職員の方にこういった周知をするのかということも含めて、一定こういった形で自身が利用している駅と自身の職場の最寄駅を比較して、思っている経路が認められるかどうかということフローで分かりやすくしたつもりである。

と言うのも、仮にこれを制度実施するということになれば次の4月からであるが、一斉に見直しというのは行わずに、届出を出された方を対象として認定をしていくので、よく分からないということで届出をされないということがないように、できる限り周知をきちんとしてなるべく届出がしやすいようにしていきたいと思っている。そういうことでこの経路認定フローというのをお示した。これを見たら先ほどの字の分が全て反映されているので、当てはめて見たら分かるかなと思う。

次の現行基準との比較というペーパーがあり、苦情が出てくる例というわけではないが、こういう事例が現時点、現行制度で起こっているということだが、例の1で左側が現行制度になっており、自宅が例えばJRの東淀川駅と地下鉄の東三国駅の間くらいに位置しているところにあった場合、これも東淀川区役所に行くときは、現行制度では路線数が少なくてかつ最安ということになるので、JR東淀川駅を自宅の乗降車駅としたうえで、一旦大阪駅まで出ていただく、そのうえで、JR大阪から阪急梅田駅に歩いてもらい、阪急梅田駅から阪急上新庄まで、淡路でも構わないが、上新庄まで行ってもらうと。そこから徒歩で区役所に向かってもらうということで。一旦、東淀川区をまたいで淀川も越えて梅田まで出たうえで、もう一度淀川を越えて戻るとというのが、実は2路線ということで路線数も少なく一番安いのがこれである。やはり発想として路線数を少なくしているということはなるべく迂回をさせないようにということで合理性を確保しているはずであるが、こういう迂回経路も実際は存在すると。基本的にこういう場合は本人がどう来られるかと

いうことを一般的に考えると、地下鉄の東三国から西中島南方で阪急に乗り換えられるというのが通常来られる方法と思っている。この場合は、やはり現行より約 7,600 円、これは右側の少し太く囲んでいるところだが、6 ヶ月で増えるのだが、1 通勤で 11 分短縮ということにもなるので、合理性が高いということで、さらに手当も 2 割増の範囲内におさまるとのことなので、今後はこういう方がいれば、本人が右側で届出をされれば認定されるということになるというのが 1 の例である。

例の 2 というのは新基準でも認定できないということ为例として挙げている。これは自宅が鳴野と蒲生 4 丁目の間くらいというか、どちらかと言えば蒲 4 寄りに家があるとした場合、本庁に来るときに現行基準では鳴野から京橋、京橋から北新地ということで来ていると、これが路線数は 2 路線、6 ヶ月で 36,990 円ということで最安になる。やはり時間的に短いのは蒲生 4 丁目から京阪に京橋で乗り換えられるというのが、1 通勤で 8 分短縮されることになるが、ただこうなってくると手当額が 69,720 円ということで現行の倍ほどかかるということである。これはさすがに 2 割増という制限を一定設けているので、それを超えているからここまでは認めることはできないということで、認められる例と認められない例を挙げさせたもらった。

先にお渡しさせてもらっている資料を見ていただきたいのだが、次のホッチキス止めの資料であるが、新基準による認定内容の例という資料を付けているので説明する。

これは何を示しているかということ、認定基準を変えるので現行の基準で認定されている方が認定されなくなれば困るということもあるので、この辺りをいくつかの駅を検証して、新基準になったとしても現行基準どおりは認定がされるということが分かるような資料としている。

見方としては、例の 1 で説明するが、まず勤務場所は本庁である。住居側の乗降車駅ということで大阪市営地下鉄江坂駅としている。右に移っていただき現行基準の部分であるが、交通機関は当然であるが市営地下鉄の御堂筋線を使って江坂駅から淀屋橋駅までが認定される。その隣が乗車のキロ数と 6 ヶ月定期代と通勤時間。通勤時間の内訳として乗車時間と徒歩時間がある。このような数値を並べたうえで、網掛けが新基準である。新基準については、当然であるが江坂駅から淀屋橋駅まで。これしかないので 1 の例については新基準になっても変更はないということである。

では、何が変更になるのかということ、例えば 5 番である。あまりないのかもしれないが、大日駅から北浜までくる場合、天神橋筋 6 丁目で乗り換えて北浜まで来られて、そこから本庁まで徒歩 8 分ということで合計 31 分で来られるというのが現行の経路である。新基準で認定をしたとしても、まずこれが最も安い経路なので変更はないのだが、その他の例ということで挙げているのが、大日から東梅田、梅田から淀屋橋ということで、北浜ではなくて淀屋橋を起点として来ることでもできる。手当額は 56,430 円と同額となるが、現行基準においては路線数が少なく最安経路、そのうち乗車キロ数が少ない場合を優先しており、同額であっても別の認定はできないこととしているので、淀屋橋から認定上は来るとは

できない。定期代は変わらないので別に持ち出しもないため、自身が東梅田経由で定期を買われても本人としては負担は変わらないだろうが、今後は同額も認めるということである。

現行基準以上に認定ができる部分でいうと、13番で、長堀鶴見緑地線から本庁に来る場合の例で、門真南を終着としているが、現行基準は門真南から心齋橋、心齋橋から淀屋橋ということで2路線である。2路線で34分かかるとというのが現行基準である。新基準になると、まず最安経路がどうなるかだが、これもちょっとややこしいが門真南から森ノ宮、森ノ宮から堺筋本町、堺筋本町から北浜というのがすべて地下鉄だが距離も短いので定期券額が安い。このため新基準ではまずベースをこの56,430円の3路線の基準にする。こうなると、現行は1回の乗り換えで済むのに2回乗り換えないといけない。では現行が認められないのかということではなく、先ほどの5番でもあったように最安経路より路線が少ない場合は認めるということができるから、現行基準の心齋橋乗り換えも認めることができる。あわせて路線が少なくなる京橋乗換というのもこれからは認めることができる。

こういった例を挙げて、基本的には現行基準がそのまま認められるということはこの資料で分かるようにしており、例えば16番もそうだが、JR高槻から来られるケースであるが、現行は高槻から大阪、梅田から淀屋橋であるが、新基準になるとまず最安を選ぶため、最安は何かというと通常ありえない動きかと思うが、すべてJRを使って大阪から京橋、京橋から北新地。これが最安である。現行基準においても路線数が少ないということなぜ持っているかということ、最安だけにするとこういう迂回が発生するというので現行では路線数が少ない経路で安い経路ということにしている。次からは一旦最安を設定するが、ただし、届出経路を優先する場合として最安経路より路線数が少ない場合は認定することになるので、現行どおり認定ができるということになる。

その他も色々例があるが、基本的にはそういった趣旨で作っており、最後に少しややこしいところでは、23番を紹介したいが、近鉄の生駒から本庁に来られる方だがかなり路線が多い。これも現行基準においては近鉄生駒から近鉄日本橋、そこから地下鉄で北浜まで。これが2路線で一番路線数が少なくなかつ最安の経路となっている。まず新基準でどうなるかということ、最安を選ぶので4路線となり、生駒から河内永和、そこからJRで放出、そこから京橋、北新地と。安いものだけを取ればこういう動きをするが、今40分で来ているのが64分もかかるということになるので、なかなかこれが合理的かと言えばそうではない部分が多いだろうから、本人がその下の4つの経路の届出を出されたとしてもいづれも認定ができるということだが、まず1つ目として現行基準どおり近鉄日本橋から乗り換える例が一つ。さらに大阪難波から乗り換える例。これは現行基準では少し高いので認めることができなかったが、今後は路線が減っているということで認めることができる。その下二つというのは、鶴橋から北新地まで行く例。これは時間がかかるのであまりこのケースはないだろうが。最後に近鉄ではなくて中央線で来られるケース。生駒から本町まで来られて本町から淀屋橋まで。金額的には現行基準を少し上回るが新基準においては認

めることができる。通勤時間も最安の 64 分から比べると 38 分ということで合理性が認められる。

今のように現行基準。すべての例において新基準になっても現行基準ベースは確保できているということである。全駅調査はなかなか難しいが、まず大阪市営地下鉄の両サイドの駅と J R や私鉄の一定乗り換えが発生しやすいことが想定される駅を基点として少し事例を調査した。全て現行基準どおりには認定されるということだが、最後 1 枚物を付けているのでこのまま説明したい。やはり中には現行どおり認定されない場合がある。こういうケースの方が実際にいるかどうかは分からないが、調査をしていく中でかなりのレアケースだとは思っていたということで、ひとつ例を挙げている。左肩に米印を入れているが、当該例は 6 ヶ月定期券ではなく回数券等で認定される場合に限った例である。6 ヶ月定期券の場合、現行基準でも本人届出は認定されない。こういったようなことかということ、この方は J R 垂水駅あたりが自宅と仮定し大阪、梅田を終着としている。現行基準においては J R 垂水駅から大阪駅まで J R。これが乗換もいらなし路線も 1 本なので、まずこれが優先される。そして運賃 800 円であるが 6 ヶ月定期は 115,090 円である。時間は 49 分で最も短い。ただ本人がこういった届出をしていると仮定したときに、その下の例であるが、J R 垂水駅と山陽電鉄の垂水駅がターミナル駅で一つの駅である。このため J R で来られずに、山陽電鉄で乗り入れをしたうえで阪神の梅田まで来られる。これも 1 本で今来れるため乗換はいらなしのだろうが、ただ路線としては山陽電鉄と神戸高速と阪神本線ということで 3 路線である。運賃は 770 円。ただ 6 ヶ月定期は 166,390 円ということになっている。運賃と 6 ヶ月定期をなぜ並列で書いているかということ、まず我々は 6 ヶ月定期で認定をされるので、まずこの山陽阪神乗り入れのケースは現行基準でもだめである。安価になっていないし路線も増えているので。回数券の方は定期券で見る方もいるが、回数券で設定をされた場合運賃を見るので、1 回の切符でいうと実は J R より山陽で来られる方が安いということで、本人届出が認定されることになる。新基準になるとこういったことが起こるかということ、実はもっと安い行き方がある。垂水から元町、元町から阪神に乗り換えをすると、1 回の切符が 540 円で済む。6 ヶ月定期も 100,440 円で済む。ただ時間は 66 分かかかるのだが。新基準は、まずこれが最安経路として設定されるので、これベースで安いか路線が少ないか。若しくは 2 割増の範囲かといったことを見るから、まず安いかということ、安いものはどれもなし。路線が少ないかということ、現行基準の J R は路線が減っているのでもいいが、山陽から来られる方は 3 路線が増えてしまうのでこれはだめである。2 割増の範囲に収まっているかということ、残念ながら 540 円の 2 割増に 770 円は入っていないということで、現行の本人届出は認めることができなくなってしまうといったことが、なかなか色々調べていく中で、この山陽と J R が並走してる区間くらいかと思っているが、そのうえさらに定期券ではなくて切符で認定されている方ということで、本当にまれかもしれないがこういうケースがないとは言えないということで説明をした。

資料説明は以上である。

(組合)

認定不可になる事例で少し聞きたいが、9番の例。これは、新基準が3路線で50,330円。認定不可の例が2路線になるのに、なぜ不可なのか。

(市)

2路線にはなるが、大阪市営の千日前線の野田阪神駅と終着が淀屋橋駅ということで、新基準の網掛けと、その他の例というのはどちらも乗る駅と降りる駅が同じ駅である。どのような制度を持っているかという、市営地下鉄の方は乗降車駅が一緒であればその区間の定期というのはどの定期を持っていたとしてもどういう経路でも来れるということが市営地下鉄の制度になっているので、乗降車駅が地下鉄で同じ場合は、当たり前だが一番安い定期を支給するというにしている。このため、野田阪神から本町乗り換えで淀屋橋に来られるということが今市営地下鉄では一番安価な定期ということになっているので、認定は野田阪神、淀屋橋ですが、本人がなんば乗り換えをしても、これは構わない。これは地下鉄にも確認をしているが不正乗車にはならないと聞いている。

(組合)

では実態はいけるということだな。お金はこの経路で認定して出して。本人の届出は。

(市)

本人の届出はこのなんば乗り換えになる。本人の通勤の実態を届出されるので。届出は認められないが、阿波座、本町乗り換え。この経路で定期を買ってもらえれば持ち出しもいらない。

(組合)

通勤経路としての届出をやって公務災害との関係で言えばこのなんば経由でもいいという理解でいいか。

(市)

それは問題ない。

(組合)

地下鉄の中をどう行くかということだな。

(市)

そういうことである。

(組合)

事実上は認定可という意味だな。それから 25 番だが、これは認定不可の一番下の例であるが、泉北高速で乗り換えをせずにそのままなんばまで行くな。同じ電車だから。路線が二つになっていると。ここはどうにもならないのか。

(市)

乗入れ。

(組合)

乗入れ。

(市)

乗入れというのは、今の考え方と同じでここはやはり認めていない。どうしてももう一度初乗りがかかってくるということもあるのでなかなか経済性の面で難しい。これが 2 割に入っていれば認めることもできるが、2 割も超えてしまっているということになるので。時間が短いのはよく分かっているが。

(組合)

なかもず乗換は結構不便。いつも出てくる。なぜここで降りて乗り換えないといけないのかと。まっすぐ行ったらいいのだから。

(市)

結構苦情も。

(組合)

多いだろうな。2 割でも救われれないのだな。

(市)

2 割に入らない。

(組合)

2 割だったら 15 万 7 千円か 8 千円だな。泉北高速が南海と同じになったのだからもっと安くしてくれればいけるのに。

泉北高速を中百舌鳥で降りて、地下鉄のなかもずまで結構歩かないといけない。そのままなんばまでいけるのに。

(市)

そう。実際はそのまま乗入れているので。

(組合)

2割にも入らないし、路線も減らないからということか。

(市)

ここは現行基準どおりになるということである。

(組合)

もっと近いのではないかと思うのだが。聞いていたら不便だと。

(市)

一番上の米印にあるようにソフトを用いて職場の到着を8時50分と設定しているので、少し前後することでこの辺りも差が出てくると思う。淀屋橋まで何分かということを経験測定したうえで、そこも考慮してやっている。

(組合)

現行基準が認められなくなる例を最後に説明があったが、これくらいか。後は今使っている現行の基準が新基準を設定されると認められないということはほとんどないということか。

(市)

調査をしている限りはこのJRの垂水駅付近。垂水駅だけではないが、山陽電鉄とのターミナル。どうしても私鉄の方が神戸高速を挟むので一路線分余分にカウントされてしまうのである。実際本人はその全部を乗入れているので乗っているだけということで、もしかしたらJRよりすいているとか色々本人としては思いが。まあいるかどうか分からないが。あるのかもしれないが。

(組合)

一定これで助かる人が見えるな。

泉北高速と南海高野線って、泉北高速も南海だな。

(市)

親会社か。

(組合)

親会社は一緒だな。安くなったら行けるのに。結構聞くのだ。なぜ中百舌鳥で降りて御堂筋線のなかもずまで歩かないと。サラリーマンはそのまま乗って行っているのにと。よく聞く。帰りもそうだな。なんばで乗り換える方が絶対に。よく聞くのだ本当に。誰も降りていない。中百舌鳥で降りて地下鉄御堂筋線のなかもずまで歩くのは。結構ある聞いていたら。

(市)

6ヶ月でこれだけ差があるとなかなか。

(組合)

高いのはあれだな。泉北高速と南海がやはり。

(市)

別の鉄道会社になるので。

(組合)

親会社は一緒なのに。

今回の最大のもっと改善してほしい部分。

しかし大分改善されるのだな。

(市)

そういうことで思っているところである。今やはりなかなか認定されていないという声も聞いているし。

(組合)

なぜ北浜まで歩かないといけないのかと。1本で淀屋橋に来れるのに。

自転車の部分であるが。これは自転車の認定の問題は別の話だが、職場まで自転車で認定をされるかどうかということとは関係はないのか。

(市)

職場までということではなくて、なぜこの一文を入れているかということ、2割の範囲ということ測定するためにまずベースの額を決めないといけない。例えば自転車に乗ってA駅まで行く。そこから職場に行く。自分はA駅まで自転車で行くのではなくてバスで違う駅まで行って職場まで行きたいとなったときに、それが何の2割増に入っていれば認める

かという、当然自転車の交通用具の手当も基礎に入れるということである。それを基準として、それかける 1.2 の範囲に入っていれば認めるということで、鉄道だけではなくて鉄道に乗るまでにバスとか自転車を使われていればそれもベースとしてみるということである。

(組合)

交通用具の利用の支給額もそれに入ると。

(市)

入る。

(組合)

これはいつオープンに。4 月実施か。

(市)

実施は 4 月実施である。今回の確定要求の回答に入れて一緒に回答していこうと思っているので、その回答時期に。

今日の交渉自体もオープンであるから、どこからか問い合わせがあれば我々としてこういう事を提案する予定であると対応するが。

(組合)

組合が機関誌で情報流す場合もまだか。

(市)

まだ正式提案はしていないので。説明を受けたということであればありかと思うが、提案はまだである。

(組合)

説明を受けたということで機関誌に書くのはありだな。

(市)

説明はしているのでそこは。

(組合)

バスのダイヤが 1 時間に 4 本未満というのは、これはなぜ 4 本に。

(市)

今までは2本未満。1本あれば認定はしていたが、1時間に1本というところで認定するというのはどうなのかという声もあったので、4本未満にすることで20分に1本あれば普通認められる範囲だろうということで4本未満というかたちにしている。本人が1時間に1本でもいいからこのバスで行きたいと届出があるのであるならば、それは認定させてもらうが、こちらの方からはそれを認定はしないというように変えていくということである。

(組合)

4本未満だから3本か。3本、20分に1本。

(市)

そうである。

3本あればそれで来てくださいということ。これまでは1本あればと。

(組合)

1時間に1本なんてとんでもない話だな。

届出のバス停から乗降車駅に向かうバス路線がない場合。届出のバス停も、現行は自宅の直近のバス停だな。これはどう変わるのか。

(市)

これは、本人がどのようにバス停を使われるのかというのはなかなかそれこそ本当に本人にしか分からないことなので、どういように見ていくかということ、今までは本当に自宅の一番近くのバス停を地図で探していた。そのバス停からバス路線を見てきてどこの駅に行くのかということを追いかけていたわけである。例えば自宅からの一番近い駅にその路線が行っていなかった場合どのように認定するかということ、違う駅から認定をしていたが、直近ではなくて少し歩くと自宅の直近の駅に向かうバス停があるというケースも当然あると思う。そういうことが現行ではできていなかったので、今後は本人が使うバス停を起点として、そこから直近の駅に行っていく。ただ、それが1時間に1本とかしかないようであれば、本人が届出をされているそのバス路線が接続する駅までは認めるということになる。これまでは本人の届出に関わらず一旦それは無しにしたうえで、こちら側で全ての認定をしていたということから届出の内容を反映させた認定の仕方に変更するということである。

(組合)

パソコンソフトに基づく機械的な認定だったわけだな。

ちなみに予測される通勤手当の支給総額のプラス要素は。きっとマスコミも聞く可能性

もあるだろうが試算はしているか。

(市)

実際、来年度に一斉の見直しとかはしない。基本的には新規の届出をされる方から順番に行っていくということなので、一定、どれくらいのボリュームがあるかというのはやはり毎年度の異動などによっても変わってくる話なので、特段ボリューム的な試算で増要素というのはないが、ただ、増やすだけではなくて一方で委託事務の簡素化ということで委託料の削減ということをベースにしているので、ピタッとした天秤ではないが、当然削減する部分もあるし、2割の増をするので増える部分も出てくる。このバランスは見ていくつもりではある。いくらといくらがピタッと合うということではない。

(組合)

そうすれば来年の4月1日以降に転勤する人。

(市)

いや、異動される方と新たに採用される方と、あと本人が新制度で届出を。

(組合)

すればいいのだな。

(市)

そうである。してもらわないと。

(組合)

変わらないな。

(市)

現行基準がそのまま続いてしまうので。やはり今の基準に一定不満があればそれは。そういうために周知をして届出をしてくださいということでお知らせをする。

(組合)

自分で、いやこの方が便利だと思えば新基準で先ほどの例に該当する場合などこれで行きたいというように来年4月から行きたいと言えば認められるのだな。該当すれば。

(市)

そうである。これに該当すれば認められる。ここにもあるように、それでもなかなか気

づかれないとか。こちらの周知不足かも分からないが、気付かれないといったケースが出てきてはいけないので、先の話にはなるが最終的には全件洗い直しを考えているところではあるが、ちょっと一定、次の消費税増税などの関係もあり、増える分は委託料も減らしていけないといけないということで、次の28年度に全件洗い直しをしたうえで、もう一回増税後にまた全件やるということになると、かなり委託料が多大なお金がかかってくるので、そこはちょっと一斉見直しは増税後に合わせてさせていただこうと考えている。増税になったからと言って運賃が変わると確定はしていないが、前はほとんど変わったので、合わせて洗い直しをするということである。

(組合)

通勤手当は年金との兼ね合いはどうなのか。

(市)

年金。

(組合)

含めるはずだ。なぜ通勤手当を含めるのか分からないが。それが納得できないが。遠くから来てる人は掛け金が増えるとか変な話だ。

我々とすれば、久々の改善ということで。これは新市長になったからかどうかわからないが。よろしく願います。