

市人事室給与課担当係長以下、市労連書記次長以下との事務折衝

令和3年10月26日（火曜日）大阪市労働組合連合会（市労連）との交渉の議事録

（市）

2回目の事務折衝ということで、今回は市としての方針をお示しできていない中で、人事委員会の勧告の内容を前提としてお話をさせていただいた。その後人事委員会勧告の内容を踏まえて、市の方針として次のとおり実施したいと考えている。

まず月例給についてだが、9月29日の人事委員会からの勧告を踏まえて、前回の事務折衝どおりではあるが、改定なしとしたいと考えている。この間の交渉においても、較差72円がある点についてご指摘をいただいているけれど、基本的には人事委員会の勧告を尊重する立場にある点であったりとか、平成13年の特例一時金を支給した時とは、国、市の勧告内容が異なる点であったりとか、その後地方自治法の改正が行われている点などから、給料表の改定であったり、その他の手法での較差の調整というものは難しいものと考えている。また、初任給についても、民間との比較をした結果として、勧告で改定なしとなっていることから、そういった点を踏まえての方針と考えている。

次に期末勤勉手当についてだが、結果としては前回お配りした配布資料と同じ内容を考えている。期末勤勉手当については、まず再任用職員及び会計年度任用職員以外の職員については、年間で0.15月分を引き下げて、4.3月分に改定をし、今年度については、12月期の期末手当を0.15月分引き下げ、来年度、令和4年度以降については、6月期及び12月期の期末手当を0.075月分ずつ均等に引き下げることにしたいと考えている。同様に再任用職員については、年間で0.1月分引き下げて2.25月分に改定し、今年度については、12月期の期末手当を0.1月分を引き下げ、来年度令和4年度以降については、6月期及び12月期の期末手当を、0.05月分ずつ均等に引き下げることにしたいと考えている。会計年度任用職員についても、前回の事務折衝時と同様だが、正規職員の例により、期末手当を支給することとしているので、正規職員の期末手当の引き下げと同様に引き下がる取り扱いと考えている。続いて勤勉手当については、原資月数に改定がないことから、現行の支給月数からの変更はないものと考えている。前回同様となったが、こちらの考え方は以上と考えているのでよろしく願います。

（組合）

前回も、申し上げたところであるけど、我々の考え方も、基本的には同じということなので、やはりプラス較差の原資配分、その辺についても、我々としては、検討いただきたかったことがあるし、初任給とかも、人勧でも低いと出ているところがあるので、そういったところも、検討というか、配慮いただきたかったというところではある。あと、やはり会計年度任用職員のところは、今期末手当のところ、前回と同様、引き下げることによって回答

いただいたところだが、やはりそもそもの会計年度任用職員制度のスタートというか、非正規の処遇改善ということで始まっているので、2年連続の一時金の引き下げというのは非常に影響の大きいものだと考えているので、ここについては今後もおそらく今回の人勧の一時金の査定分とのバランスを見ても、まだ、五分五分のふうに民間はいつているということから、今現在の、大阪市の配分でいうと、多分下がればもうずっと期末手当が下がっていくかと思うので、会計年度任用職員にとってみれば、もう下がっていくしかないということになるので、確かに人勧どおりとは言いながらも、やはり会計年度任用職員のところは、そこだけではないけど、この間も申し上げたとおりその業務内容も含めて、制度改正の趣旨を踏まえて、ご検討を引き続きいただきたいと思っているのでよろしくお願いします。では一旦事務折衝は、給与改定と一時金のところについては今後また小委員会なり、交渉のところで上げていきたいと思うので、よろしくお願いします。

(市)

よろしくお願いします。引き続いて、通勤手当。

(市)

通勤手当の改正に係る事務折衝2回目をさせていただく。

9月27日の1回目の事務折衝で確認の依頼のあった最安経路の1.2倍の金額を超えた通勤手当額が認定されている職員、いわゆる路線数減で認定されている職員の数の確認を依頼されていたところだが、その数が、令和3年9月1日現在のデータで、最安経路を保持している約11,000件のうち約570件、割合にして約5%の職員というのが該当している。

通勤手当全体で約2万件あって、そのうち約9,000件については、最安経路のデータを保持していない。

というのも、総務事務システムに切り替わったタイミング以降に何らかの届け出をされた人については、最安経路を今のシステム上持っているけれど、それ以前に異動とか引っ越しとか何もなくて、届け出が何もされていない人については、それより以前の前のシステムの時は最安経路を持っていないようなやり方をやっていたみたいで、最安経路自体がない状態になっている。

なので今あるのが、約半分ちょっと超えたぐらいの方になっているので、その9,000件については、データを保持してないので、1.2倍の金額を超えた方というのは、数自体わからないけれど、おそらく同じ程度、5%程度存在するのではないかとと思われる。

現行制度において、最安経路と届出経路の乗降駅は、一致しているけれども、路線の経路が異なっているケースについては、路線数減というのは廃止することによって、新制度では認定できなくなるものと想定している。

最安経路の1.2倍の金額を超えた通勤手当額で認定されている約570件のうち、現行、路線数減を廃止することによって新制度では認定できなくなるケースというのは、約30件あ

って、今回判明したケースについては、新制度でも認定できるように措置していくと考えている。

その約 30 件がどのようなケースがあるかというのはお配りした A3 の横長の資料である。一番該当者が多いパターンを言うと、一番が約 15 名、こちらのパターンに該当している。1 のケースでご説明させていただくと、最安経路が、南海高野線の三国ヶ丘駅から JR の阪和線に乗り換えをして、JR の大阪環状線に至る経路になっているが、現行では路線数減により、届出の、南海高野線から新今宮駅で JR の大阪環状線に至る経路というのが認定できているが、新制度では認定できなくなるケースとなっている。

今回判明したケースについては新制度でも認定できるように措置していくという対応をしようと思っている。

(組合)

それは属人的にということか。

(市)

そこも含め対応する。まだ検討中。

(組合)

少なくとも今認められている人は、違う、それは別に洗い替えしないから認められる。だから今後 4 月以降に申請した時にこのパターンについては、特例的な取り扱いをする。

(市)

というやり方をするか、そこも含めてちょっとまだ分析中。結構どこにそれがいるか。

(組合)

それだけではないから、かなり公平さに欠けてくると思うけど。

(市)

今回この判明された方のパターンというのは、基本的にはこの方たちについては、次の新制度で認定できなくなるというのは、防ぐという形にはしようと。

(組合)

12 件すべてということか。ここだけ一番だけ。

(市)

15 件である。裏もある。

(組合)

30 件というのは、同じケースか。

(市)

そうである。一番の隣に具体例で書かせてもらっているけど、滝谷から桃谷に行く人で、多分駅前後する形で何人か似たような方がおられて、それで一番については 15 人いてるけれど、他は 1 人とか、多くても 3 人とかという感じで約 30 人おられるという感じになっている。

(組合)

それも新システムでわかっている人だけ、先ほど言っていた 570 人分の 30 人ということか。

(市)

570 人というか、1 万 1000 件分の 30 人である。新システムでわかっている人達になっているが、一応この人達というのは所属がバラバラなところなので、約半分強は取れている形になるので、パターンとしては、全く新しい後 10 何人いているようなパターンが拾えていないというようなことはないと思っていて、一定数は拾えてるのではないかとと思っている。

(組合)

初めに言った 570 人というのは。

(市)

路線数減で認定されている人たちで、その人たちの内、この 30 人以外の人達というのは、届け出と最安の経路が、乗降車駅が違っているのも、新しい制度だと乗降車駅は本人が指定したところを選べるので、1.2 倍に収まってくる可能性がほとんどだと思うので今回みにたいに認定ができないという可能性は限りなく低いかと。

(組合)

それでもたまたま、そういう意味では、今回この 30 件は、ちょっと言い方悪いが、たまたまわかった人達で、新システムの中に、最安経路のデータが保持されているので、たまたまわかった人達だけが新制度でもってなるとちょっと公平さに欠けないか、いわゆる旧システムで管理されている人たちの中にもこういう人たちがいる。

その人達は、今のところ把握ができてないから、わからないもんね。それは別に新しい制度でなくてもいい、しなくてもいいという怒られるけど。

いや、全員ができるのであれば良いけど、一部判明した人だけが新制度でも丸にしましょうというのはちょっと違うという気もする。

全部拾いきれたらいいが。ただ新制度でも可と言ってはるけど、基本は通勤届を出さない限りは、可である。

(市)

そうである。

(組合)

このケースであろうと。

(市)

そうである。

(組合)

だから、今係長がおっしゃった新制度の丸にしようというのは、どういう時の話か。

(市)

この人たちが、例えば4月に引っ越しをちょうどされてとか、自宅住所が変わったけれども、最寄の駅は変わらないような状態とか、後はこの例でいくと桃谷の隣の駅とかに、職場が人事異動とかになって、今までだとおそらく同じような形で行けるのに届け出を出す形になってしまうので変わってしまうような人たち。

(組合)

でもそれって全部いけるか。難しくないか。

(市)

そうである。

(組合)

そうであるなら、隣の隣だと良いか悪いかみたいなのも出てくるし、ちょっと難しそうな気がする。

桃谷から鶴橋になったとしてこのパターンで仮に言えば。難しい。

そこはだめだけど、変えた方が良い気がする。

それか、逆にこの見直しの中身的に、路線数減を生かすかよね。これ取ってしまっているけど。実際この人達は路線数が減っているから、1.2倍を超えてきてもいいという、ことよ

ね。

(市)

そうである。

(組合)

ということはやはりそれを生かしてあげれば、別にこの人達は職場が変わっても、家が変わっても、路線数減で来れるルートなので、引き続き認められるという方が、まだ、全件拾えると思う。少なくとも今認められてる人は。でも今出していただいたものがごく一部なのであれば、この人達だけ、いわゆる優遇されてしまうので、ちょっとそれはそれでどうかというのは。最終的に全件拾うということであれば話は別だが。

(市)

4月からの新制度というのも、経済性と合理性というのはあると思うが、合理性については、本人が乗降駅を指定できるというふうになることにより担保するという制度になっているので、路線数減の基準までを維持するとかなり経済性の観点が小さくなってしまうので、合理性の方に大きく偏ってしまうので、なかなか残すのは難しいと考えている。

(組合)

結構ある。これが今出ている人の中で2、3パターンであれば、特例的にその人達だけというのもしけるけど、結構これだけ数があるなら、一人とおっしゃっていたが、絶対に拾いきれていない人は、次引っ越したり、勤務地が変わった場合は承認されない。それはその時にもう1回精査されるのか。例えば通勤届が出てきて、旧システムで管理されている方で、いわゆる今の最安経路がわからない、だから次新しく出し直した時に、もちろん本人は今まで認められていた経路で出すと思うその時に新制度なので、これはルール上、承認できないとなってから、あなた前も認められたから、よいという、そのようなことをするか。

(市)

なかなか。

(組合)

でもこの人達はそういうことじゃないか。今、認められてるから、次引っ越すなり、隣の駅に勤務地が変わった時に、前認められていたので、丸にしようかと言うのであれば、やはりそこでもう不公平になってしまうと思う。

こっちの9,000件がすごく気になる。今一応1万1000件は拾って570件というのが出てきて、そこから30件を抽出できているので、そこから漏れないというのは理解するけど、

やはり残りの 9,000 件のうち、どういうケースがあるかというのは見てないわけじゃないか。ではその人たちが漏れるよね。同じケースが。

(市)

そうである。

(組合)

仮に全く同じ経路であったとしても漏れるよね、その人達は。

(市)

やり方、どこまでするか、まだそこまでは詰めていないけど、その今で言ったやり方だと、個人の経過措置にすると 9,000 漏れてしまうという形だけど、例えばこれをある程度のパターンにして、特例じゃないけど、そういう形で置くとなると、一定数今見えていない人たちについても、同じケースとか似たようなケース、類似のケースというのは拾えるような形にはなろうかとは思う。

(組合)

そっちを拾えるのであれば特例でやっていただいて結構である。結構というかその方が良いと思うの。

(市)

一部にしか適用がされないのであったら、経過措置ではないけど今回洗替はしないというような形になっているので、4 月以降もこの人達は急に 3 月末までいけていたのが 4 月 1 日から来れなくなるというわけでは一応ないような形になっているので、次のなんらか本人が届け出をした時までは使えるという形にはなっている。

(組合)

経過措置の適用か。

一応、この人達だけではなく、9,000 件の方も、そういう特例扱いをしようという、具体的にどうということは、示せないけども、そういう考え方だという理解でいいか。

(市)

そうである。この 30 件というのは先ほど言われたみたいに、やはりデータを持っているから現れた人たちで、その裏側には倍じゃないけど、それに近いぐらいはいるのではないかというのは、こちらも思っていて、そこも含めて拾うように考えている。

(組合)

わかった。そうであれば全然。

今から検討するのか。

(市)

分析して、どこまでどうして、なるべく大きくは波及をしないような形でという方が良いのかと考えている。

(組合)

それって結論が出るのか。時間の無い中で、難しくないか。

一応、我々も次の給与改定のところと一緒に上げるつもりをしているけど、考え方は今でもいいと思うが、いざ蓋開けてやってみたらちょっとなかなか事務煩雑でできないということに多分ならないと思う、

だから、具体的にこうするというのであれば、それでいってということになるけど、今までその手法も方法もどうやっていくかもない中で、全部拾うと言ってしまっても大丈夫かという。それもちょっと一方で心配されるところである。

いや、拾うと言ってくれるなら全然いいけど、それが決まってからもう一回事務折衝をお願いする。

(市)

分析して全部固めて上げるというのが、正直なかなか日程的にはちょっと難しいかと思っていて、一応うちの方針、給与課の考えとしては、見えている方と、その裏側の人たちというのも、救いにいけるようにというのは措置すると考えている。

(組合)

今はすでに認められている人は、同じルートを通ってくるような変更があった場合はとりあえず認めようか、1回目ぐらいはという感じ。全く違う職場になった場合、でもそれがどこまでかよね、その基準が曖昧だから難しい。

(市)

今、桃谷に勤めている人が例えば地下鉄のどこかの駅になったら、多分それを今、こっちが認められているからここまではそう認められるとかっていうのはならないのかなとそれは全く別の新しく乗降車駅が設定されて、その最安経路というのが新制度でのルールで決まっていくというふうにはなるかと。

(組合)

今はすごいわかりやすい例でおっしゃったけど、例えば微妙なケースとかも出てくると思う。だからそれをどこまで、今認められてる経路と、同等とみなすかというのが曖昧だと思う。桃谷が寺田町やったらわかるみたいな、それが天王寺やったら違うよね、だって天王寺だと多分、天王寺はこっちまで来た方がいいよね。たぶん南海で路線数減らないよね。天王寺やったら。なんかその微妙なところはどこの誰が判断するのとなると、基準が曖昧やからちょっと難しい気がする。例えば数字で表されないからあれだけど、今認められてる経路の8割ぐらい一緒である、無理よな。なんかそこすごい不安である。全部拾うとおっしゃっていただいたのはすごくいいことだと思うが、本当にそれいけるかというのは、思う。どここの部分まで拾うんだろう。南海か、基本は南海で環状線乗る人がそういうケース多いな。

南海で環状線乗って地下鉄乗る人。高野線沿いの人が多分多いんじゃないかね。泉北高速側やったら中百舌鳥で乗り換えたりすると思うので。運用的に考えたら。

今里行く人も出ている。

だから例えば河内長野とか滝谷のあたりに住んでいる人だと、そのまま急行で、天下茶屋から新今宮行って、地下鉄乗り換える。中百舌鳥止まらないので、急行とか。だから大体天下茶屋で、乗り換えしたら堺筋線に乗って、例えば生野区役所とか行くなら、今里か北巽とかその辺りで、乗換という形になる。

難しい。それだったらもう1回、決まってからして欲しい。

考え方というのは、お聞きした内容で全然理解できるけど、やはり具体的に、それどこまで認めるのというのが、はっきりしなかったら、なかなか難しいと思う。

もちろん通勤手当なので、一人一人違うから、そのケースにはまらない方ももちろん出てくるのも理解しているけど、1人ずつやるのかという話にもならないのはわかっているけど、基準が曖昧である。曖昧になってしまう気がする。それって字にもしにくくないか。今認定されている人で、次に新制度で届け出出す時に似たような経路で来てる人はいいよみたいな、字にもしにくいということにならないかね。どうしようか。何かある程度考えがあるのか。どこまで拾うかみたいな。

(市)

どこまで拾うのかというのは。

(組合)

さっき言ったように一番上でいくと、桃谷、寺田町やったら拾うけど、天王寺やったら拾わないとかわかりやすい、さっき言っってはった勤務先が地下鉄の駅になったら明らかに違うルートを通るので、それは考え方と違うというのはわかるけど。どこまでを同じルートとして見るかよね。

(市)

今、滝谷、桃谷で出ているけど、一つ駅がずれたらもしかしてこっちは1.2倍の中に入っているかもしれないとかで、乗降車駅の組み合わせによっては、変わってくるところというのはあると思うので、その駅をピンポイントに指定してというのはなかなか難しいところかというのは、今の検討段階でも思っていて、まだ検討のところなので、変わるかもしれないけれど、三国ヶ丘で乗り換えてその天王寺から環状線に入るルートみたいなような形で。

(組合)

それはでも1件1件、ある程度その基準を作らないことには、誰が判断するかという話ではないか、全部係長判断されるわけでないので、今も事務センターで全部やってるよね。

(市)

そうである。

(組合)

事務センターの人が判断できるような基準を作れるのかということよね。

(市)

これ15パターンあるけど、見ていると駅と違って結構限られてるというか、偏ってるというか、そのさっき言っていたみたいに三国ヶ丘乗換とか、中百舌鳥がとか、おおさか東線に入るところであったりとか、結構パターンとしては、何パターンかに分類できそうとは今ちょっと思っているところではある。細かに一つ一つをこう置きに行くというのは多分、制度上も難しいところだと思うけれど。

(組合)

今回の制度改正で、次に異動するときに、同じような経路を使う人は認められる、特例的に。それも1回だか2回だとかもわからないよね。2回続けてないとは言い切れない。元の職場に戻るとか。

(市)

個人の経過措置としてやるならそういう形になるかもしれないけれど、そうではないやり方とかも、はい。どちらの方が良いかとかっていうのを含めて検討する。

(組合)

だからその検討が要るのであれば、これでいいという話にならない。その検討次第で変わってしまうのであれば、必ず拾ってと言ってなるのか。大丈夫か。

これ11月の頭には絶対上げないといけないのか。

予算的なことがあるらしい。
条例改正とかか。

(市)
物件費の予算。

(組合)
通勤手当が変わる。

(市)
そうである。会計年度任用職員の人たちにも影響が出るところになってくるので、予算がないと、各所属が困ったことに、人数少ないところとかはあれかもしれないが。人数多いところは、何%上がるだけでも、結構な額になってしまうので、11月のところで、給与改定のところと一緒に上げておけば、まだ修正ができるので、そこに合わせて、上げたいと思っているところである。

(組合)
難しい。拾うなとは言えない。してもらえるんだったら、してもらいたいけど、これは難しい。ちょっと進まないの一旦これ置こうか。時間もあるし、まだ他もあるもんね。ちょっと一旦置こうか。

(市)
前に確認を受けていたもので、同じ建物内で異動した場合の届出が要るのか要らないのかというところだが、不要となっている。

(組合)
はい。出さないで良いということね。

(市)
そうである。例えば、同じ所属内で異動した場合であっても、ここの本庁から出先に異動したとか住所地が変わった場合には、もちろん届け出は必要になってくる。

(組合)
それは建物内だけですよね。駅が変わらへんかった場合じゃなくて。

(市)

住所地である。

(組合)

住所地ね。了解である。

(市)

なので、ないけど、この本庁の隣に建物があって、そこに動くとなって、淀屋橋とか変わらないけれど、であっても住所が変わるのであれば、それは届け出が要ということ。

(組合)

はい。わかった。

(市)

もう一つが、現行制度で申請と認定がずれており、自己負担を伴っている職員について、本人の届出経路、住所、職場等に変更はなくても再認定のための申請が必要かというところだが、自宅の住所、職場住所、届出経路に変更がない場合であっても、再認定のためには申請が必要となっている。

(組合)

それは同じ内容で申請を出しても良いってということね。

(市)

そうである。

(組合)

逆に言うと、申請しないといけないよね。

(市)

そうである。

(組合)

持ち出してるから、自分はね。

(市)

そうである。

(組合)

だから、持ち出している人で認められることあるので、同じ経路だけど、そのケースの場合はちゃんと出してと言わないといけないということよね。

(市)

そうである。そういうアナウンスをする形になる。

後、一駅後退の話をしていたが、それがもう 1 枚、A4 の横の紙をご用意させていただいた。これが一駅後退の具体例という形でさせていただいている。

(組合)

どっち。

(市)

どっちでもある。なぜ二つ上げさせてもらったかということ、裏側の参考のところに、通常の通勤経路の特例という形で、第 7 条第 1 項第 1 号と第 2 号である。運賃が 2 割増しの範囲の場合の時と路線数が減少した場合の両方について一駅後退というのが認められているので、一応二つ、具体例と言うのを記載させていただいた。

第 7 条第 1 項第 1 号の方、最安経路と比べて通勤時間が短縮されるなど合理的な理由があり、運賃が 2 割増しの範囲内である場合、ただし一駅後退までということで、住居から大物駅、職場の最寄り駅の梅田駅に行く。これが最安経路になっている職員で、その一駅後退の尼崎に行けば、快速とかが通っていて、時間も短縮されて、かつ、その際最安経路 4 万 2,610 円の 1.2 倍の中に収まる方については、その尼崎から梅田というルートが認められるとなっている。裏側もケースとして挙げているが、勤務場所の最寄りが大阪駅で最安経路については JR の長居駅から JR で天王寺で環状線で大阪となるのが最安経路、で自宅から 1 キロ未満のところに、メトロの長居駅もあると。その場合、一駅後退したメトロのあびこ駅から梅田に行った分というのが、路線数でいうと、減っていたら、そこも認められると。こちらについては 1.2 倍とか関係ない、路線数が減っているということが条件になっている。

(組合)

これは新制度でも良いのか。あびこが 2 キロ以内やったらいい。

(市)

そうである。

(組合)

1 キロ以内。

2 キロ。新制度。

新制度。

(市)

新制度は2キロである。これは今の制度、これは今の制度の話である。現行制度の一駅後退の具体例の資料になる。

(組合)

第7条第1項第2号はなくなるけど。

(市)

あびこ駅というのが自宅から2キロ以内だったら、そこを普通に選んで、梅田を選んでいただけたら、同じような形で。

(組合)

そもそも今の現行制度で、あびこはこれは認められるケースであるということは1キロ以内ということよね。今、関係ないんやっけ。それは関係あるよね。今現行制度でこれが認められているじゃないか。

(市)

はい。

(組合)

ということはこのあびこは1キロ以内ということよね。

(市)

ではない。長居が1キロ未満やったら。

(組合)

そうであつたら現行制度でなぜあびこが認められるのか。それは1キロの網にかからないということか。

1キロで長居かかって、そこから一駅後退がかかるからじゃないか。

そうか。一駅後退する場合は、1キロ以内というのはない、入らない。

最寄り駅までが1キロで、そこから一駅後退までは認めるということじゃないか。

(市)

そうである。

(組合)

今は。

(市)

今は。

(組合)

そうであるなら、新制度でもこれあびこが 2 キロ超えてても認めるべきじゃないか。だから B の場合、違う。よくわからない。今混ぜたらよくわからなくなる。違うかな、僕の間違ってことは。このあびこの駅が、自宅から 3 キロのところやったら、今回はどうなるのか。あの 2 キロ以内に長居はあるわけじゃないか。

(市)

はい。

(組合)

2 キロ以内に長居があって、あびこが 3 キロ先だとしたら、今回はどうなるのか。

(市)

あびこを指定したらということか。

(組合)

うん。

(市)

あびこを指定したら、A にはならないので B の場合になって。

(組合)

そうなら、上の阪和線を使う手当しか出ないということか。よね。違うのか。

(市)

B の場合については一駅後退が一応残したままになっているから。

(組合)

から、これは今のままこの 6 万 1,830 円が手当として支給される。3 キロであってもということか。あ、そうか 3 キロやってもそうやな。そしたら B なのか、それは。ただし書きの方が優先されるところでいいのか。それでも変やな、ちょっと待ってよ。

1 キロ以内に長居がある。いいよね。だから、新制度になっても、このケースは認められるという理解でいいよね。

長居が 1 キロないし 2 キロでも良いけど、1 キロの方がわかるか。1 キロ以内であって、あびこが 3 キロ先にあったときに、新制度でいくと、この下のいわゆる 6 万 1,830 円もらえるということで良いか。

(市)

路線減少やから。

(組合)

2 割は超えるよね。

(市)

2 割は超える。路線数減がなくなるので。

(組合)

さっきとちょっと違うと思って私も思っていたけど。さっきのこれやったら路線数減が今回新制度でだめになるけど、これは認められるのだなと。一駅後退したら認められるのだなと。2 割を超えても。

新制度の中で一駅後退という項目は残っているのか。

(市)

一応 B の場合はということになるけれど、残す形になる。A の場合は、2 キロの中で選んだのにさらに一駅後ろと言うのは認めていない。そこは普通に 3 キロ先の駅ということになるけれど。一駅後退は B の場合のみということで残す形には考えている。

(組合)

どう考える。逆に B の場合、これぐらいしか考えられないということよね。そもそもこのただし書きを残しているケースとしては、まさにこのケースよね。それが 1.2 倍の範囲内、1.2 倍の範囲内やったら別にそこは 1.2 倍の網にかけるということか。認めるけど。2 キロの範囲内に駅があるけど、3 キロ先の駅を使った方が、合理的に行ける。さらに、1.2 倍の範囲に収まってる場合は認めるという理解なのか、現行制度と同じように、その駅を使って、1.2 倍を超えてしまうけど、合理的だから認めるということなのか、たぶんどちらかと思う。

(市)

ちょっと確認する。すみません。

(組合)

2キロに広げることでAの場合はなくしたのよね。そういう理解やね。

2キロに広げたことで後退という概念がなくなっている。指定の駅。

(市)

そうである。というのがAである。

(組合)

Aよね。最寄りに1キロ以内にしか駅がない場合は、3キロ先か4キロ先の後退したところでも良いと。

(市)

一つ後退したところで1.2倍の範囲内であればいけるというふうに。

(組合)

だからそこも違う。1.2倍の範囲内しか認めないのであれば、そこも変わるということになるよね。今までやったら一駅後退、これだからありよね。一駅後退で路線数が少ないから、1.2倍超えてもよいとしていたけど、路線数が少ないのを廃止したので、このケースであっても1.2倍に収まらないと駄目ということよね。何となくわかってきた。

だからこの場合はたぶん駄目だろう。

駄目。ただ想定しているのは、あびこが2キロに入るのではないかとということを想定しているということ。

(市)

基本的にはほとんど。

(組合)

ほとんどね。それはわかる。でもなくはないだろうね。だからBの場合と書くからわからないのか。だってこれ含まれている気がする。

市内ではないのではないか。

違う、やっぱり違う。

だって1.2倍の計算って駅を指定してその区間で、最安経路と比べて1.2倍よね。という

ことは、このケースで言うと、あびこを指定しているから、あびこからの最安経路がまず先に立つのではないか。

(市)

あびこが2キロ以内に入っていたら、あびこと選んだ職場側の駅を結んだ駅になるけど、そもそもあびこが2キロより超えている場合は、そもそもの最安経路を探して。

(組合)

探しに行く。それやとJRになるということ。

(市)

これでいうと、あびこが2キロを超えたら、JRの方が最安経路ということに。

(組合)

そうか。いやちょっと本当にわからなくなってきた。Aの場合はなんで認められないのか。Aの場合は2キロに範囲が広がって。

(市)

一駅後退したら普通に選んでるところが2キロより超えているところなので、そもそもそれを言い出すと、2キロの枠を設定した意味があまりなくなるというか。

(組合)

自宅からの1キロ圏内の駅をまず今探していて、そこでもし駅があったら、認定されていたのだろう、きっと。元々届け出1キロ圏内、それが今度2キロに広げる、2キロになったら、4つぐらい駅があったら、4つとも届け出された場合は認定すると。

(市)

そうである。そこが乗降車駅で職場側も1キロ未満なところ、リストの中の駅から選ぶのなら、そことそこを結んだ最安経路というのを認めよう。

(組合)

まずAのパターンは、長居もあびこも2キロ圏内であればあびこから梅田は認めると。まず、2キロ圏内のパターンであればということよね。

(市)

はい。

(組合)

Bのパターンの場合は1キロを残して、一駅後退という特例をまず生かすけれども、本来は長居やけれども、あびこで特例でやった場合、最安経路は長居で計算するのか。そもそもとして。

(市)

最安経路は今と同じなので、JRの長居になる。

(組合)

30%増しになるんよね。これやったら。だから認められないとなるのか。このパターンで言ったら。

(市)

30%増しというのは、4万4,000円と6万1,000円か。

(組合)

はい。差額が大体ざっくりで1万2,500円くらい。

やはりそれだったら、1.2倍の制限を外さないと、いけないのではないか。そんな人出てこないのではないか。わからない。いや、ちょっとここがわからない。整理しないとけない。

これ多分、現行制度で作られたからわからないようになったと思う。新制度に置き換えたときに、要するにこのただし書きのところはどういうケースが認められるかということを多分聞きたかった。

(市)

前回か。

(組合)

うん。

(市)

そういうことなのか。

(組合)

結局だからBの場合のみと書いているのが引っかかったので、要は新制度で、このただし

書きに書いているケースはどのようなケースなのかということである。ということは、さっき僕が言ったみたいに、ここでいうところのあびこが 3 キロ先ということではないか。新制度に置き換えたら。だって B の場合であれば 3 キロ先しかありえない、3 キロ先というか 2 キロ以上先の駅でないとあり得ないわけよね、一駅後退が。ということはこのあびこが少なくとも 2 キロ以上先の駅であると、一駅後退の駅が。その時にどこまで認められるのか、今言っていたみたいに 1.2 倍までなのか、今現行制度と同様、1.2 倍以上のものまで認められるのか。そこだけか。そういう意味ではそこだけか。整理したらそういうことである。

だからそういう意味で言うと、A の場合は認めないのではなくて、A の場合はあり得ないということ。

(市)

そうである。そもそも届出したところが、何をもって何の一駅後退ということ。

(組合)

そういうことよね。

(市)

となると、それは 3 キロ先なので、既に A ではない。

(組合)

だから B の場合しかありえないということね。2 キロ圏内であればどこを指定してもいいんだから、それよりはみ出た場合はもう B になると、おのずと B になる。

(市)

長居もあびこも 2 キロの中に入っていたらそのあびこは長居の一駅後退ではなくて、ただあびこを選んで届け出したというような理解になるので。

(組合)

あびこの一駅後退をするのであれば、それは 3 キロ先やから B だという理解ね。

(市)

そうである。

(組合)

元々はそれが 1 キロ以上のところが一駅後退。1 キロ以内の一駅後退はあまり考えなかったのか。そういう意味では。そこはいいかも。

たぶん市内、心斎橋とかなんばに住んでいたら。

あまり意味がないということね。一駅後退したところだという感じか。まあそれは良いとして。わかった。整理できた。その先ほどのケースが1.2倍の範囲内でないと認められないのか、ペーパーでお示しいただいているこのケースも認められるのかという。1.2倍を超えても。それがだからここで読み取れないということ。なんとなく整理ができた。一駅後退の場合は1.2倍までなのか。これは別にメールか何かで返していただけたら。どちらかだけだと思うので。

(市)

わかった。

(組合)

事例1は別にいいね。

事例1は1.2倍以内だし、効率的だからいうこと。

これも1.2倍に入ってるからいい。尼崎が3キロ先でもいい。

うん。

はい。わかりました。他もなかったか。これだけ。とりあえず。

(市)

そうである。

(組合)

1個だけ、すみません。この間確認しそびれたけど、バス、ごめんちょっと話変わるけど、バスだけで行くときあるじゃないか。

(市)

はい。

(組合)

括弧のただし書きで乗り継ぎを行わない場合に限るということで、この間のテープをちょっと聞き返したら、例えば南海バスに乗ってシティバスに乗ってみたいなのは駄目とおっしゃっているけど、シティバスだけはいいいのか。

(市)

シティバスを乗り継ぐ。

(組合)

乗り換えというか乗り継ぐというか。たぶんそんなケースはないことはないと思う別に。市内に住んでいたら、バス一本では行けないけど、ここでこうで乗り換えるという。それは乗り継ぎになるのか。

バスの定期券自身が、そもそも全線定期やから。

(市)

キロ数によって微妙に。

(組合)

2キロ以上は全線定期。

(市)

2キロ以上のところは全線定期なので。

(組合)

バスを乗るところで言ったら、ぱっと思いつくのは大正区役所とかやと思う。

違う。今言っているのはバスだけ。家から職場までのバスで、この間言っていたのは、近鉄バス乗って、シティバス乗った場合は駄目と言っていたけど、シティバスだけの乗り継ぎやったら、それはどうなるのかという質問やから。

市内に住んでた普通にあると思うけどね。

あると思うね。

うん。会社が変わってしまうと駄目なのか。別に変わらなくてもシティバスでも2個乗ったら駄目なのかという。

(市)

確認します。

(組合)

はい。他にあるか。この間の中で。

これってこれ以外のパターン、今後判明したら、特例としてパターンとして組み込んでいくのか。別のパターンが判明した場合に。

(市)

一応その個別に分析の上で措置するかどうか検討するというような形で考えていて。

(組合)

これ以外のパターンが判明しても、入れるか入れないかもまだこれから考えるということか。

(市)

出てきて、それをちょっと分析して完全にその乗り継ぎ方とかが個人の事情によるものかとかだったら、対応するというのはちょっと難しいと思っているけど、それについてはやはり出てきた時に個別のケースをちょっと分析をしてどうするかというのを一定そこで判断しないといけないと考えている。

(組合)

漏れそうだけどね。それ。

以前にもこういう何か制度を変えた時に、漏れた人が出てきたりしていたので、やはりそういうのが出てしまうと具合悪いというのはあるので、今後。だからもう少し、枠組みをきちんともう少し細かいところも決めていただいた方が漏れというのは少なくなるのではないかと。漏れにくくなるのではないかというところの心配はある。

そんな管理ができるのかなというのはすごい心配である。その次の4月にもし異動されるならわかるけど、この人が5年後に異動した時に、果たしてそれが、生きてて、今まで認められていたから、それは丸ですよというのが、漏らさずに拾えるのかというのが、明確な基準がない中で、もちろん今検討していただいて、こういう基準ができた。これに基づいてすれば、総務事務センターのところでも、漏れなくできるというものが今あれば、それでお願いするとなるけど、ちょっと今それまだないとなるとすごく不安である。ちょっとどうするかも検討するし、もちろんケースバイケースというのもわかる。この人は良い、この人は駄目というのがあるのはわかるけど、大半の人はこれで拾えるというような何かがないと、ちょっと不確定要素がありすぎて、不安である正直。拾うという考え方はすごく僕もそこはいいと思うけどね。では具体的にどう拾いますかというかその届け出があった時に、その人フィルターかけて止めれますかというのが、あんまりにも明確ではないとちょっと難しいと思う。

この人たち所要時間が増えるよね。2割が駄目だったら。このパターンが全部認められなくなった場合。パターン14とか15やったら、15分くらい通勤時間が延びる。

(市)

ケースによる。5分程度の場合もあるし。あとこれ一応最安経路を載せているけど、最安、金額は一緒だけど、最安とはルートが違うというのものも、地下鉄とかだと含まれてたりするので、それだと時間がほとんど変わらなかったりというのもの中にはあるし。

(組合)

またちょっと、あるのはあるけど、色々なケースなりパターンなり、細かいところ詳細はまた都度都度きちんと何らかの場を持っていただいて、市労連とその辺は詰めていただくとかというのはお約束いただいた上で、そうでないと進まない。

進まないね。

(市)

そこは正直、5日までに全部を制度というか、きっちりしてというのはちょっと難しいとか、分析を急いでやってもまた漏れてしまうと思うので、そこはきっちりやっていきたいと思っているので、上げた後にでも制度こういう形でというので示させてもらって、そこでちょっと話をさせてもらうという場を設けたいというふうに思っている。

(組合)

わかった。

一応そういう形で。すみません、あと幾らか確認いただきたい点はまたメールでも結構なので、送っていただけたら。

(市)

わかりました。とりあえず先ほど言われた2点については、確認次第メールでお返事させていただきます。