

市人事室給与課長以下、市労連書記長以下との小委員会交渉

令和3年11月2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）

給与改定等については、9月29日に人事委員会から報告がなされたところであり、人事委員会勧告の取り扱いについては、本市財政への影響、国・他都市の状況といった諸事情を考慮して、慎重に検討してきた。その結果、次の通り実施したいと考えている。

まず、月例給について、人事委員会からの勧告では、民間との公民較差が極めて小さく、職員給与と民間給与がほぼ均衡しているとして、月例給は改定を行わないこととされている。このことから、人事委員会からの勧告通り、給料表の改定を行わないこととする。勧告の対象ではない、技能労務職給料表についても同様の取り扱いとする。

次に、期末勤勉手当について。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月引き下げて、4.3月に改定し、本年度については、12月期の期末手当を0.15月引き下げ、令和4年度以降は、6月期及び12月期の期末手当を0.075月ずつ均等に引き下げることとしたい。

再任用職員については、年間で0.1月引き下げて2.25月に改定し、本年度については、12月期の期末手当を0.1月引き下げ、令和4年度以降は、6月期及び12月期の期末手当を0.05月ずつ均等に引き下げることとしたい。また、会計年度任用職員については、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ため、正規職員の期末手当の取り扱いと同様に引き下がる取り扱いとなる。勤勉手当の具体的な支給月数は資料の通りであるが、勤勉手当の原資月数に変更がないため、令和元年度給与改正等についてとして提案した通りの支給月数としている。

なお、改定に伴う支給につきましては、12月10日に改定後の支給月数で支給することとしたい。
以上が人事委員会勧告実施に伴う給与改定の内容である。

（組合）

前回も申し入れをして、小委員会交渉も重ねて、その後、事務折衝もやってもらっている中もあり、改めて小委員会交渉となっているので、事務折衝の中身と重複する点もあるかとは思っているがいくつか質問等をさせていただく。

まず、月例給の方だが、公民較差が少額ということで、人事委員会の方は月例給の改定は必要がないということが書かれた上で、小委員会交渉の時にも申し上げたが、人勧の中では初任給が民間と比べて低くなっていることになっていると人事委員会としては注視するぐらいしか書かれてなかったけども、対72円の公民較差が生じていることもあるから、そこら辺について何らかの対応はできないかということと、20年ほど前にあった特例一時金みたいな取り扱いはできないのかというようなこともこちらの方から申し上げさせてもらったが、その点について検討された結果あれば教えていただきたい。

（市）

まず、20年前の特例一時金というところだが、前提として、今回人事委員会の勧告では改定なしとなっている。平成13年度に特例一時金の支給実績というのがあるが、これは国と市の勧告に基づくものであり、平成13年度に自治法の改正が行われて、地方自治体において条例を定めることで特例一時金の支給が可能となった。ただし、平成14年度に自治法が改正され、特例一時金の規定が削

除されているということから、現在同じ手法で支給することができない状態となっている。特例一時金以外の手法についてだが、今回の人事委員会の勧告内容が改定なしである点とか、この間小さなマイナスについては較差調整を行っていないということも踏まえて、この 72 円の調整というのは困難であると考えている。初任給の部分だが、人事委員会の意見の中でも初任給水準において、民間がより低い傾向が見受けられたとされていることは承知しているところである。しかしながら、こういった人事委員会の勧告では、民間の初任給水準を踏まえた結果として、改定なしとなっている点を踏まえての今回の方針というふうに考えている。人事委員会の意見では、本市職員の初任給を初めとする若年層の給与水準が、民間側を下回っている状況を踏まえ、人材確保の観点からも引き続き本市職員の初任給及び若年層の給与水準について注視して参りたいというふうにされているので、今後も人事委員会からの意見を踏まえて、検討したいと考えている。

(組合)

ただ、人事委員会の中身が中心かなと思う。やはり、少額であっても、大阪市として独自として検討された経過みたいな、僕が指摘した以外のことも何かされたけども結局は何もできなかったみたいな答えがちょっと欲しかったかなという気はする。

人事委員会が、以前の話で言ったら、給与カットなんかについてもやめるべきだと言っていたものが続いていた経過もある。大阪市のこともあるので、別段人事委員会に 100% 従ってきたわけでもないと思っているので、そこら辺も含めて受けていただきたかったかなと思っている。

他、皆さんの方で何かあるか。

そしたら、月例給の方はもう改定しないということもあるかとは思いますが、ただ、一時金について、0.15 月削減が期末手当からされるというところについても、以前、小委員会交渉で申し上げた会計年度任用職員への影響がやはり大きすぎるかなと思う。増やすときは勤勉手当、減らすときは期末手当、この流れは、民間の今の比率の大体の答えに合わしていくというふうな市側の方針と、以前に折衝か何かの時点で聞いたような記憶もあるので、この流れでいくと、会計年度任用職員の一時金については上がることはほぼないと断言してもいけるかなと思っている。まず、そういった状況を踏まえて、ほぼ同じような業務をしてもらっている会計年度任用職員の業務量を伝えていくためには、何らかの一時金としての給付の仕方みたいなのはやはり検討していただきたいのかなと思っている。それと、本筋のところで、繰り返し申し上げるが、会計年度任用職員がしている仕事、本当にその会計年度任用職員の仕事なのか、本務業務のところを任しているだけなのかというような見方もあるかと思うので、そこら辺についてはまた、確定の中身とずれるかもしれないが、仕事の中身を精査してもらい、本務に戻せるところ等があれば戻していただきたいと思っているので、その検証等についてもお願いしたいと思っている。そしたら、月例給と一時金については不満ではあるけれども、一旦協議をしたうえで、改めて団体交渉で取り扱いさせていただきたいと思う。

(市)

続いては、通勤手当に関してである。

通勤手当制度の見直しについて、9 月 7 日の本交渉において、通勤に係る職員の負担軽減を図り、もって生産性の向上に資することを目的として、より通勤実態に即した合理的な制度となるよう見直しを行いたいということで提案をさせていただいたところである。

具体的内容について、資料の別紙だが、今回の見直しにおける最も大きな変更点については、乗降車駅に係る基準の変更となっている。

現行制度では、徒歩1キロ以内にあるすべての駅、その圏内に駅がない場合には直近の駅を乗降車駅として、それらの駅を結ぶ最も安価な経路を認定するということを基本としている。

今回の見直しでは、職場側の駅を現行基準での乗降車駅をベースに、所属で指定したリストの駅、自宅側の駅を徒歩2キロ未満のすべての駅、その圏内の駅がない場合にはまた直近の駅ということになるが、その中から、職員が指定する場合には、職員が指定する駅を結ぶ最も安価な経路を認定するということを基本とすることとしている。

また、次のページに記載をしているが、最安経路の特例について、最安経路と同額もしくは安価な経路及び最安経路の1.2倍の範囲の額の経路については、これまで同様特例として取り扱うこととするが、最安経路の路線数より路線数が減少する経路については、今回の乗降車駅の取り扱いの変更により、当該要件を廃止しても、現行認定されているものへの影響が少なく、また、当該要件の廃止により、通勤手当の認定事由の軽減が見込まれるため、廃止することとしたいと考えている。

なお、最安経路の路線数より路線数が減少する経路を、最安経路の特例から廃止することにより、認定経路に影響を受ける場合があることから、一部の路線について除外路線を設けるなど、特例的な措置により対応することとして、前のページの太字の部分について、当初の提案内容に追加することとしたいと考えている。

次に、バスの利用については、基本的に現行制度と同じであるが、その他に記載している部分、バスのみで通勤する場合について、現行制度では、最安経路の1.2倍の範囲の額であれば認定しているところ、乗り継ぎを行わない場合に限るが、届け出のバス停を結ぶ最も安価な経路を認定することとしたいと考えている。

また、自転車の利用についてだが、自転車のみで通勤する場合、現行制度では、最安経路の1.2倍の範囲の額であれば認定しているところ、職場までの最短の経路の距離に応じて認定することとする。

マイカーの利用や本人届け出が認定されない場合の取り扱いについては特段の変更はない。

制度見直しの実施時期については、令和4年4月から予定としており、制度移行に関しては、再認定を行わず、届け出のあったものから適用する。

通勤手当制度の見直しに関する説明は以上である。

(組合)

こちらでも事務折衝で何回か重ねさせてもらって、今回若干修正をしてもらったということであるので、上の方からいかせてもらう。

乗降車駅のところが、今まで最安経路という形で強制的に駅が指定されていたところを、範疇であれば好きな駅が選べるということで、大幅な改善になるかなというところで、この点は理解ができるかなというふうに考えている。

ただ、またその選んだ中でも、経路によって最安経路を選ばれるという点で1.2倍になってくるかとは思いますが、そうしたことに加えて、今回廃止される路線数の減する場合は認めることが廃止をされることと重なってだが、路線数の減で当初提案の時には全く影響がないような言い方をしていたのだが、やはり影響がある方が出てきたかなという認識をしている。

なので、あの路線数の減を廃止せずに、そのまま置いていたら大きな問題にはならないかなとは思っているがそれはできないのか。

(市)

そうである。

もともと、当初の提案には影響がないというふうに考えていたが、それで廃止するということだったが、一部影響があることが判明した。

その方について、新制度において現行の認められている経路が認められるように措置するために、今回特例を入れさせていただきたいというところ。

実際に路線数減の廃止をするというのは、この認定事務にかなりの労力を使っているというところがあり、それを数的にはかなり少ない数での影響に今回なるが、それをもう排除しないことで相当な量の業務量になってしまうので、そこは廃止をするということで特例も設けて、認定にかかっている影響というのはなくしたいというところ。

(組合)

具体的にどういうふうな認定の作業をして、どれぐらい減になるかわからないが、総務事務センターの業務量の話か。

(市)

そう。

(組合)

そしたら、そこを廃止するというので、一部の路線について特例的に最安経路としないというふうなことが書かれて追加されているが、具体的にどんな記載というか、方法を考えているのか。

(市)

実際には、具体事例をこちらで把握していくので、そこであまり大きく除外をしてしまうと影響かなり大きくなってしまふことから、ある程度限定はした形になるが、どこそことどこそこを通る経路の場合にはこの経路は最安にはしないとか、というような記載になっていこうかと。

(組合)

もうちょっと具体的に。

(市)

実際には、全てを上げるわけにはいかないので1個例を上げると、南海高野線の各駅から、環状線に行く経路である。

そこが今、新今宮を通して環状線に入というのが認められている。

それが、今回路線数減というのを廃止すると、三国ヶ丘を経由して天王寺に出て、そこから環状線というふうになる人が多くなる。

そこは何件かあるが、そこを通るときには、三国ヶ丘を経由してというのは、最安にはみないということを置くことで新今宮まで行けることになるので、そういった置き方をいくつか置いていきたいと思う。

(組合)

わかった。

折衝の中でもちょっと聞いているが、それ以外の路線もあるということもあるが、そこら辺がどのような表示の仕方になるのかについてはまた引き続きということでもいいか。

(市)

はい。

(組合)

それと、さきほど言ったように、自分の好きなルートを選んだとしても、1.2 倍の範疇とか、また、その選んだ中でさえ路線数減が認められるようなパターン出てくる可能性もあるかなと思うが、そういうことについても、また発生したらその都度協議なりしてもらえれば。

(市)

はい。

ちょっと個別になるので、合理的な経路なのかといったところを検討していきたいと思っている。

(組合)

こちら、今の時点でどういうパターンがあるとかは申し上げることはできないので、実際に自宅側の移動とか職場側の異動があったときに届けを出してからまたいろんなパターンが判明してくるかなと思うので、そういったことがまた何かあったら、そちらはそちらで聞こえたときには協議してもらいたいし、こっちはこっちで聞こえたときにはまた協議も行っていくというふうに思っているので、お願いしたいと思う。

あと、自転車はもう、極端な話、どこからどこまででも自転車通勤でしたいというのであればオッケーという理解か。自宅から職場まで自転車 1 本であれば。

(市)

そう。

あとはその経路。経路を最短の経路で見るということ。

(組合)

わかった。

とりあえず気になるところは僕の方で聞かせていただいたが、皆さんの中で引っかかったりするところはあるか。

別紙 1 枚目の裏の、ただし、合理的な理由がある場合は乗降車駅から 1 駅後退した駅の利用を認めるというのがちょっと分かりにくい表現。

もっとわかりやすい記載の中身に変えることはできないかと思っているのだが。

これだけだとすごく分かりにくい。

折衝の中で聞いている話では、とりあえず、自宅側に限って言うと、自宅側で半径 2 キロ以内であればほとんど該当する駅どこかから選んでくるだろうが、2 キロ超えた場合は、乗降車駅という B・A 以外の場合に該当がしてしまうので、ここの項目で B の場合のみというふうに書かれている。

なので、1 駅後退する場合の基本となる駅の表示がよくわかりにくい。

それが、2 キロの中の駅から 1 駅後退しても良いのか、B の場合は 1 キロ距離内の全ての駅になっ

ているから、1キロ未満の駅を基準にして、そこから1駅後退しないといけないのかというふうなところがなかなか分かりにくかった。

(市)

わかるように検討する。

(組合)

結果、1キロ未満の駅から後退というのは、折衝で何度もやりとりしてわかったことなので、職場にまたおろすときに、もっとわかりやすい形か何かはしてもらいたい。

(市)

わかった。

(組合)

ほかに何かあるか。

そうしたら、これも色んな変更作業とかがかなり時間を要するかと思っているので、本日段階最後まで詰めきれてないという点はあるかと思うが、大体大まかな点は理解できるかなと思っているので、一旦ここで小委員会としては了解させてもらい、団体交渉で上げさせていただきたいと思う。

その上で、先ほど申し上げたように、どうしても通勤手当のことなので、いろんな細かい個別のパターンが発生するかと思うので、それはその都度発生した時にまた協議したいのと、残っている課題のこの特例的な最安経路と市内路線についてはまた引き続き協議の方お願いしたいと思うので、その点だけはきっちり要請していきたいと思う。

ほかに何かあるか。

そうしたら、この2点についてはこれでいいかなと思うので、よろしくお願ひしたいと思う。

それと、とりあえず今回はこの2件だけということだが、まだ、いろんな労働条件、諸手当、休暇制度、全然進んでない定年年齢の引き上げとその課題もいっぱい残っているので、また、事務折衝を精力的にさせていただければと思っているので、その点も要請しておきたいと思う。