

市人事室給与課長以下、市労連書記長以下との本交渉

令和3年9月7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）

通勤手当の見直しについて、提案をさせていただく。

通勤手当制度について、平成28年に現行制度への見直しを行い、一定改善を図られたところではあるが、依然として職員からの届出と認定される通勤経路が異なるケースが一定数生じているということから、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、より通勤実態に則した合理的な制度となるよう見直しを行いたいと考えている。

具体の提案内容につきまして、現行制度からの変更点を中心に説明させていただく。

今回の見直しについて、乗降車駅に係る基準の変更というところが最も大きな変更点となっている。現行制度では、徒歩1キロメートル未満の距離内のすべての駅、その圏内に駅がない場合は直近の駅になるが、それらの駅を乗降車駅として、その駅間を結ぶ最も安価な経路を認定するというのを基本としている。

今回の見直し案はその右側に記載しているが、職場側の駅を職場ごとに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として、自宅側の駅を徒歩2キロメートル未満の距離内の駅、その圏内に駅がない場合には直近の駅になるが、それらの中から職員が指定、駅を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のを基本とすることとしている。

また、最安経路の特例については、最安経路と同額もしくは安価な経路と、最安経路の1.2倍の範囲の額の経路については、これまでどおり特例として取扱うことといたしまして、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扱いの変更により、この要件を廃止しても現行認定されているものに影響がないと見込まれるため廃止することとしている。

次に、バスの利用について、基本的にバスについては現行と同じだが、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をしているところを、乗り継ぎを行わない場合に限るが、届出のバス停を結ぶ最も安価な経路を認定することとしている。

また、自転車の利用について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してまいりたいと考えている。

また、マイカー利用とか本人届出が認定されない場合の取扱いについては変更はない。

制度見直しの実施時期について、令和4年4月からの予定としておりまして、制度移行に関して再認定を行わず、届出があったものから適用していきたいと考えている。

現行制度からの変更点を中心に説明させていただいた。今後、具体事例など詳細な内容につきましては、事務折衝等におきまして協議説明をさせていただきたいと思っているのでよろしくお願いする。

提案内容の説明以上である。

（組合）

はい、わかった。通勤手当の制度の見直しということで今、ざっと説明いただいた。詳細部分についてはまた事務折衝の方で詳しく説明いただけると思うけれども、大きな点だけ本日の段階である程度質問させていただきたいと思うので、よろしくお願いしたいと思う。今回、届出駅である。届出

駅というか駅を選択である。自宅側の方については、2キロメートル未満の距離の駅を選べるということで、この間、現行の制度では、地下鉄の駅とかが近くにあっても、市内であればＪＲの方が安いということで遠い方のＪＲの駅に行っていたということが解消されて、それぞれ職場側と自宅側で好きな駅を選んで、その２つの駅を結んだなかで最安のルートで通勤が可能ということがいちばん大きなところか、変更点としては。

（市）

そうである。これまでは居住地と勤務地が決まれば最安経路は自動的に決まるということになっていたけども、今回、自宅側は2キロメートル圏内とか、職場が1キロメートル圏内とか一定の条件はあるけれども、その中で職員が利用する駅を選ぶというのがベースになっている。

（組合）

例えば今まででしたら、職場側にＪＲがあつて市内でしたらＪＲがあつて、自宅もＪＲの駅が1キロメートル圏内にあればＪＲに強制的にされていましたが、その1キロメートル圏内にどちらも地下鉄の駅とかがあれば地下鉄で通勤という認定になるということでもいいのか。

（市）

そうである。

（組合）

はい。そのうえで所属側の駅、指定したリストの駅と書いてあるけれど、これもリストに載る駅というのは現行認められている駅から減ったりするのか。

（市）

それはない。

（組合）

それはないのか。

それと、ＢのところではＡ以外の場合と書かれていまして、乗降車駅のところ、徒歩1キロメートル未満の距離内のすべての駅、徒歩1キロメートル未満の距離内に駅がない場合は直近の駅ということなのだけど、Ｂの内容を読むと、すべてＡで網羅されてしまうのではないかというふうにみえるけども、このＡとＢの違いというのはどの辺りになるのか。

（市）

具体的に申しあげると、自宅側で例えば3キロメートルとか4キロメートル離れた駅を選ぶ場合、保育園の送迎があるとか事情があつて選ぶときとかは、今と同じ制度で認定するというのがＢである。今回は自宅から、自宅の場合は2キロメートル、1キロメートルから2キロメートルに広げるけれども、その駅をご自身が選ぶのであれば選べてそこから乗れて、職場側もこのリストにある駅であればそこを選んで、ルートは本人が言う通りになるかどうかわかりませんが、その中で最安の経路で来るというのがＡのパターンである。これが今回一番の大きな変更点かと思っている。ただ、2キロメートル未満の駅があるのに選ばず、もっと遠い所を何か事情があつて乗るときには、

そこから最安経路を認めるということではなくて、その場合には今の制度が1キロメートル以内の駅からとすると、それを認定経路にするということである。

(組合)

要は、3キロメートル離れたところから通勤は認めるけれども。

(市)

はい、届出は別にさせていただいていいけど。

(組合)

その駅と職場側との最安運賃で手当を認定するのではなくて、3キロメートル選ぶのは職員の都合だから、その場合は今までとおりの基本計算をするという理解で。

はい、わかった。要は認定と届出違う、計算のことをおっしゃっているのか。

(市)

そうである。それはもうやはり個別の事情になるので、そこなどは。

(組合)

それで、今まで現行目安の1.2倍の範囲やったらその駅からでも認められる場合もあるのか。

(市)

そうである。そこも変わりはないので。

(組合)

全額支給もありえるのか。

この様な記載では理解しづらいと考えるが。

そこは、もう少し分かりやすい表現に改める方が良いかと。今回の改定で、もうおそらく不利になる方は出てこないかなと思っている。ある程度、選択肢に幅を持たせた、だいぶ広がってきているということにもなるので。あと、具体の事例がどこからどこまでっていうのは、具体には申し上げられないけど、前職場の方から相談を受けたのが、今までは普通だったけど、目に障がいを持つようになってしまって、今まで通っていた所がどうしても人の通行量が多いので、時間かかってもいいから回り道をしたいという。1.2倍の範囲でいけたかどうかまでわからないけれども、今回ある程度幅を持った体制とかを取られているということなので、そういった特別な事情とかがあった場合の特例も、また検討いただければと思っている。全てを認めるのではないが、障がい等をおもちなど、理由があった場合であれば、通勤の安全にもかかわってくる話かと思うので、そういう場合は個々の状況に応じた対応も必要でないかと考えている。これはとりあえず、意見みたいなかたちでお願いしたいと思う。

来年4月予定ということで、届出があったものから適用ということになっているけれども、前回の制度の切り換え時には、洗い替えとかもあったので、確か所属のグループに分けて順番に行っていたと思う。今回は周知して届出があったら、所属分けるとかじゃなしに、きたものは。

(市)

そうである。

(組合)

となると、4月実施では定期代の切り替えは4月・10月が多いので、錯綜するかと思うが早めの周知を考えているのか。

(市)

そうである。周知はできるだけ早くはしたいと思う。

(組合)

となると、どれくらいのスケジュール感みたいなのをおもちか。

(市)

今はなかなか、申しあげられないけど。

(組合)

できるだけ早くか。

(市)

周知期限はきちんととりたいと思っている。

(組合)

はい、わかった。

今のスケジュールに係る話、4月から認定されるようなスケジュールで進んでいるという理解か、4月から届け出を受けるというのはどちらか。

(市)

そこ、今まだ詰めきれていないけれど、基本的には4月から適用したいので。ただ、事務的にはずれるかもわからない、異動もありえるので。

(組合)

それでは、本日は一旦持ち帰らせてもらって、またあとは事務折衝を始めていただければと思うのでよろしくお願いします。