

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9月27日（月曜日）大阪市労働組合連合会（市労連）との交渉の議事録

（市）

今般予定している通勤手当制度の改正について9月7日に提案させていただいたところであるが、改正による認定基準の変更により認定できなくなる例について、ご説明させていただく。

資料を配らせていただきましたが、資料の1～3のケースはすべて、乗降車駅が自宅側2キロメートル以内かつ職場側リスト内の駅であり、新制度の乗降車駅に該当する場合、という前提である。

表の1のケースから順に説明させていただく。上から二行目最安経路は、近鉄線で信貴山下駅から王寺駅まで行き、JRで王寺駅から久宝寺駅、放出駅、京橋駅を經由し、天満駅に至る経路である。このとき本人届出が、近鉄信貴山下駅を起点駅として、生駒駅を經由し長田駅まで行き、メトロで長田駅から森ノ宮駅、JRで森ノ宮駅から天満駅に至る経路の場合、現行制度では最安経路より路線数が少ないため認定できるが、新制度では路線数減の取扱いが廃止となるので、最安経路の運賃の1.2倍の額を超えている届出経路は、認定できなくなる。

しかし、本人の届出駅より所要時間が短い、米印のルートが認定可能である。米印のルートは、近鉄線で信貴山下駅から王寺駅まで行き、JRで王寺駅から天王寺駅を經由し天満駅に至る経路である。

また、（参考）のルートでは、終着駅を近隣の駅（メトロ扇町駅）とした場合でも認定することができる。

つづきまして、表の2のケースでは上から6行目、最安経路は、モノレールで阪大病院前駅から万博記念公園駅を經由し山田駅まで行き、阪急で山田駅から淡路駅を經由し大阪梅田駅まで行き、JR大阪駅から桜ノ宮駅に至る経路である。このとき本人届出が、モノレールで阪大病院前駅から万博記念公園駅を經由し門真市駅まで行き、京阪で門真市駅から京橋駅まで行き、JRで京橋駅から桜ノ宮駅に至る経路の場合、現行制度では最安経路より路線数が少ないため認定できる。

新制度では路線数減の取扱いが変更となるので、最安経路の運賃の1.2倍の額を超えている届出経路は、認定できなくなる。

しかし、本人の届出より所要時間が短い、米印のルートが認定可能である。

米印のルートは、モノレール阪大病院前駅から万博記念公園駅を經由し南茨木駅まで行き、阪急南茨木駅から大阪梅田駅、JR大阪駅から桜ノ宮駅へ至る経路である。

最後に表3のケースでは、下から2行目最安経路は、JRで南吹田駅から新大阪駅、大阪駅を經由し、天王寺駅まで行き、近鉄で大阪阿倍野橋駅から河堀口駅まで至る経路であ

る。このとき、本人届出が、J R 南吹田駅から新大阪駅まで行き、メトロ新大阪駅から天王寺駅まで、近鉄大阪阿倍野橋駅から河堀口駅に至る経路の場合、現行制度では最安経路より路線数が少ないため認定できる。

新制度では路線数減の取扱いが廃止となるので、最安経路の運賃の 1.2 倍の額を超えている届出経路は認定できなくなる。このケースでは、(参考)に記載しているとおり、終着駅を近隣の駅(メトロ文の里駅)にすることで、本人届出駅と類似した経路を認定できるようになる。

以上、改正による認定基準の変更により手当額が減額となる 3 つのケースを説明したところである。

これまで説明させていただきました 1 ～ 3 の届出経路については、シミュレーション上のものであり、令和 3 年 5 月 1 日時点の届出データでは対象となる職員はなく、現行認定されているものに影響はないと考えられる。
説明は以上となる。

(組合)

ただ今、路線数が減少する経路が認定されていたけども、それが廃止されることで影響が出るケースを、説明いただいたという理解でいいか。

(市)

そうである。

(組合)

説明いただいたが、どれぐらいの該当者数おられるのか、今まで認められたけど、次認められなくなるといわれる方、該当者数ってどれぐらいおられるのか。

(市)

今想定している。そもそもそんなに件数が見つけられなくて、見つけたケースで対象者がいないかって調べたところでは今のところ該当の人はいないかと。

(組合)

いないのか。

(市)

100 パーセント全ての路線というのを正直見きれていない。今、シミュレーションしてこのケースとか、この周辺とかのおおさか東線等を使ってとなると、減額になりそうだというのは、当たりをつけたところでいくと、該当する人はいないという想定でいるけれど、全て

の通勤手当の人をみたときにはもしかしたら何件かは出てくる可能性っていうのはちよつと。

(組合)

今の時点で例えば、最安の経路より 1.2 倍超えて認められるケースだけリストアップはできないのか簡単にそこから絞れる。要は 1.2 倍の範囲内だったら別に基本はいいじゃないのか。路線数が減った場合に、1.2 倍を振り切れるということであれば、すでに 1.2 倍振り切っている方だけ当たれば割り出せるのでは。

(市)

誤解を招いた説明をしたかもしれない。

最安経路の路線数より、路線数が減になる場合に認定を受けているだけなので、1.2 倍超えてかつ減だから認定になるという意味ではない。

(組合)

現行の制度だったら路線数減ったら 1.2 倍超えられる。路線数が減るのであればそういう理解じゃないか。これだって 1.2 倍超えている。

(市)

そういうことである。

(組合)

ということは、今すでに 1.2 倍を超えておられる方をリストアップすれば。
現行 1.2 倍に入ってる人は多分、次の制度も入ると思う。路線数が減って 1.2 倍の範囲内に入っている人は。どれぐらいいいてるのか、1.2 倍振り切って。何百人、何千人いたらあれだけど、そんなにいないような気がする。1.2 倍を超えて認定されている方。逆に言うと、このケースしか 1.2 倍超えて認定されるということではないかと。路線数が減っていない限り 1.2 倍を超えられない、基本は。

(市)

基本はそうである。

(組合)

そうであるということは、1.2 倍超えている人が今何人いるかという感じか。1.2 倍超えている人が基本的には次から駄目になるっていうことだから。

(市)

そうである。

(組合)

次の制度は 1.2 倍を超える人は存在しないってことだから、最安経路の 1.2 倍を超える人。

(市)

認定を受ける方。

(組合)

ということは今、1.2 倍を超えている人が何人いるかで多分その方が対象になってくるだろうと思われるけど、レアケースあるかもしれないけど。それは、別に印ついたりしてないのか 1.2 倍を超えているみたいなの。

(市)

そういう印は多分ついていないと思うけど、今 1.2 倍を超えていてかつ路線数減で認められている人の中で。

(組合)

その人らが全員減額になるということか。

(市)

いや、全員ではない。今、自宅側が 2 キロメートル以内でかつ職場側もリストの中に入っていれば、乗降車駅自体が自分の届け出た駅という固定がされるので、最安自体変わる可能性が。

(組合)

そこがわかりにくい、じゃあこっちをご説明いただいて、簡単に結構なので。

(市)

本交渉部分と重複するところがあるかと思うのですが、今回の見直しについて大きい変更点は、乗降車駅にかかる基準の変更というところが最も大きな変更点になっている。

現行制度では、徒歩 1 キロメートル未満にある全ての駅、その圏内に駅がない場合は直近の駅というのを乗降車駅としてそれらを結ぶ最も安価な経路というのを認定することを基本としている。

今回の見直し案については、資料Aの部分になるが、職場側での現行基準で、現行基準での乗降車駅をベースにして、所属で指定したリストの駅、自宅側に徒歩2キロメートル未満の全ての駅、その圏内に駅がない場合は直近の駅の中から職員が指定する場合には、その職員が指定した駅どうし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。

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り扱いの変更によってこの要件については廃止しても、現行認定されているものに影響はないと思われるため廃止するというようにした。

このAとBのA以外の場合についてだが例えば、職場側がちょっと離れた駅を使いたいであるとか、自宅側も3、4キロメートル離れた所は何らかの事情で使いたいっていうような方についてはこのBのほうに該当しまして、その方については今までどおり徒歩1キロメートル未満の距離内の全ての駅どうしを結んだ最安経路というのを最安経路とする、という今までとおりの認定基準によって認定するようなかたちになる。

続きましてはバス経路についてだが、基本的には現行と同じようになるが例えば、そのバス経路というのを最安経路に加えられる場合というのは、Aに該当する場合は届出駅までの利用距離、そのバスの利用距離っていうのが1キロメートル以上ある場合については、最安経路にそのバス経路を加えることができるようになる。

ただし、自宅や職場から1キロメートル未満に向かうバス経路は除くというので、例えば自宅から200メートル下がって後ろのバス停から駅に向うのに乗れば、自宅から800メートル先の駅だけど、バスの利用距離地域が1キロメートルあるから乗れるかといえ、それは乗れませんというのをこの話で書いている。

②Bの場合については、Bの場合でかつ徒歩1キロメートル未満に駅がない場合については自身の届出たバス停から乗降車駅に至るバス経路がある場合は、そのバス経路を加えることができる。そのバス停から乗降車駅に至るバス経路がない場合については届出駅に至るバス経路というのを最安経路に加えることができる。

ただし、徒歩1キロメートル未満に駅がある場合は、そのバス経路については加えない。このBの場合については現行の取り扱いから変更はない。

その他については、バスのみで通勤する場合についてだが、現行制度では最安経路の1.2倍の範囲内の額であれば認定しているところだが、今回の変更で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というのはそのまま認定できるということに変更する。

続きまして自転車利用につきましては、乗降車駅までの最短の経路の距離に応じて支給というこれは今も変わらないところになっている。

変更されたのは、自転車のみで通勤する場合については、現行であれば最安経路と比べて1.2倍のなかにその手当額というのが入っていれば支給ができるというものになっている

が、新しい制度では職場までの最短の経路の距離に応じて支給、何かと比べるということではなくて、自転車のみで通勤する場合はその最短の経路の距離に応じて手当を支給するという変更となった。

マイカー利用については現行の取り扱いと同じで、この度の改正では何も変更はない。

あとは、認定されない場合についての取り扱いにも変更はない。

これで改正の詳細については説明させていただいたところである。

(組合)

先ず一個目、一番引っかかっているところだが、一番初めのBのA以外の場合のこの書き方、わかりやすい書き方できないのかと思っている。

今、いろいろ話を聞いて理解はできるけど、言い方を少し変えていただいた方がいいのかと思っている。これだとわかりにくいと思っているので一度検討をというのと、これ改正後の方ってそのままこの文面で載るのか。

何が言いたいかという、そのAのところの職場ごとに現行基準での乗降車駅をベースに、その現行基準って何となりますせんか、その表現は変わるという理解でいいのか。

いわゆるこの現行基準って1キロメートルということか、端的に言うと。

(市)

そうである。1キロメートル未満の駅っていうのを。

(組合)

基本、職場は1キロメートルのままということか。

(市)

そうである。なぜこの所属で指定したというのが入っているかという、今は1キロメートル未満なので999メートル迄の駅しか認められていないところだけれど、例えば1キロメートルジャストであるとか、1キロメートルをほんの少し超えているけど駅が他に一ヶ所しかなくて結構使っている人がいるところがあれば、所属としてそこを乗降車駅として指定することが妥当だという判断をすれば追加することができる。

(組合)

若干幅を持たせたという理解でいいか。

(市)

そうである。

(組合)

どこまでやっていいということではなくて。

(市)

そうである。それは多分おそらく職場によって変わってくると思う、この1キロメートル未満の中に沢山駅のあるところがそれで十分かもしれないけど、場所によれば、本当に1キロメートル未満っていったら一ヶ所そこにしかない、ちょっと行った所にもう一個ある、そこも結構皆使っているけどという所があればそこは入れていただくという判断もいけるのかと。

(組合)

逆に自宅側が2キロメートル未満に広がると、かえって2割を超える人がそこそこ出てくるような気がするけれど。例えば私、金岡団地に住んでいる、最寄りにはメトロの新金岡駅、届出通り天王寺迄行ったら280円区間である。それが次2キロメートル区間の中だったら堺市駅があるJR、あそこ多分180円区間となったら2割超えると思うJR区間になると。

(市)

2キロメートル未満っていうのは。

(組合)

自宅から2キロメートル未満の駅が全ての中で探すのじゃないのか。

(市)

ではない。ご自身がメトロの新金岡駅で行きたいと、その新金岡駅が自宅から2キロメートル未満に入っていれば、乗降車駅がそこになる。そこと、何かを比較するわけではない。

(組合)

自宅から2キロメートルの最安を見つけるとか、そういうわけでは。

(市)

じゃない。そうなったら、多分最安経路下がると思う、凄くいっぱい多分出てくると思うので。

(組合)

降りる駅を指定して、まずこの駅をつなぐ最安経路。ここから、こう周りで行く1.2倍や

ったらありということやから。だから、難しい。なかなか理解できないのは多分これでいくと、ちょっと書き方とあと具体例。割と一般的な駅の具体例みたいなのがあればいい天王寺環状線と地下鉄みたいな比較で。

(市)

天王寺と梅田メトロの駅で。

(組合)

そう、メトロありということなので。

(市)

今やったらJRの天王寺から大阪駅ってなっている所を、自宅から2キロメートル以内、職場側が1キロメートル未満に入っているのだったら、職員がメトロの天王寺・梅田で来たいといったらそこ。

(組合)

それが最安経路になるよってこと。それが何かおろすときにやっぱりうまくおろさないと、結構難しいのところがうのかなと思う理解するまで。僕も初めそれ聞いてようわからんなと思ったので、まずは指定してくださいということか。

(市)

そうである。

(組合)

そのあと最安経路。

(市)

対象の2キロメートル未満に入っているか、職場側がそのリストのなかに入っているか。入っているってなったらそこを結んだ最安経路を出すと。

(組合)

所属側で指定する駅は、例えば同じ地域の中に別々の所属の事業所なり職場があつたりする、そういうときにばらつきっていうのは出る可能性、所属によって指定する駅がばらつきが出る可能性っていうのはあるのか。

(市)

場所が変われば勿論あるかと思う。

(組合)

近所にあって、別々の所属のそれぞれの事業所なりがあるところもある。最寄り駅でいうとおそらくこのAという駅が当然皆そうだったけども、ひょっとしたら所属によってはちょっと別を選ぶ可能性もあるのか。

(市)

そうである。Aという駅が1キロメートル未満に入っている。

(組合)

Bも入っているとして。だから、こっちの所属はAを選んでこちらはBを選ぶっていう場合もあるね。

(市)

1キロメートル未満の駅は基本全部入っているイメージ。1キロメートルを超えた駅っていうのを職場がそれを乗降車駅としてリストに入れるかどうかっていうのは所属ごとの判断っていうような。

(組合)

そういう理解で良いか。

(市)

そうである、1キロメートル未満のところについては。

(組合)

やっぱり、大前提には最安っていうのが入ってくるから、それをベースに所属は指定するわけか、そうでもないのか。

難しい、今まで結構最安っていうのが一番表に立ってきていたのが、最安の考え方が変わるから、難しい理解するまでに。所属が指定する駅によっては皆さん変わってくるわけ、ルートが多分二つ、幾つもできるということで。

(市)

そうである。

(組合)

この駅この駅この駅ってできるよね。

(市)

そうである、1つじゃない。

(組合)

そういうこと。指定は1つじゃないってことか職場側は。

(市)

1つじゃない。例えば本庁は淀屋橋ももちろん入るし北新地も入る。

(組合)

北浜とかも入る。

(市)

そうである。1キロメートル未満の駅やったら基本的には入っている。

(組合)

1キロメートル未満の駅やったら指定駅に入れるという意味合いか。

(市)

そこを届け出た駅がそのリストの中に入っていればAになるので、本人が指定した駅どうしを結んだ最安経路っていうので来ることができるという。

(組合)

ばらつきという意味で言うと、その1キロメートル微妙なところを所属が認定するかしないのかのばらつきが生じる可能性はあると思う。おっしゃっているように。

(市)

それは所属ごとに、駅の数とかも多分違う、1キロメートル未満にある数も違う、どういう駅を使うかっていうのは多少変わってくるので、そこはもう所属の判断で決めていただくというような多少の幅をもたせてということになる。

(組合)

所属側で1キロメートル超えてこえてくるようなところ、考えにくい。家側であれば理解できるが。

色んなケースがきっと出てくる。

難しい、ややこしい。

多分、今回、事務折衝をして最後あげるけど、おそらく運用しだしたら今みたいなケースも出てくると思うので、その時はその都度させてもらえたらと思うけど。こんな駅出てきましたと言って。今回のケース以外にも出てくる可能性もあるので、問題が出てくればその時に都度の協議をお願いします。

すいません、鉄道の経路で2ページ目の、ただし合理的な理由がある場合はBの場合のみということなのだけでも、1駅戻ったほうが楽というか、例えば、生駒に住んでいたとしましょうか、生駒に住んでいて近鉄電車で通勤していて、東淀川の方、大桐の方に行くとしたら今里で乗り換えが本来の筋やと思うけども、例えばメトロから近鉄の距離で歩く距離あるから、大概の人はそれなら鶴橋で降りて千日前線乗ってというルートになるのかと、そういうようなことをイメージされているのかなと。

(市)

それは途中の乗り換えの話。

(組合)

後退するっていう。

こっちの駅の方が近いけど、あと1個後ろの駅にいった方が、こっちに行ってこういったほうがいいよっていう。

Bの場合のみ。

(市)

そうである。あとこれは現行ある制度なのでここ改正はない、一駅バックは。

(組合)

引かなかったのは、Bの場合のみに引かなかったのじゃないか。Aの場合では考えられないということなのかな。

(市)

そうである。そもそも2キロメートル未満に入っていれば、そっちを指定したらいいみたいな話になって。

(組合)

そうか、2キロメートル。

入るのかな。

(市)

2キロメートルの間に入るのなら、そこ選ばばいいという話になる。

(組合)

入らなかったらBになるのか。

(市)

Bになるという話で。

(組合)

そういうことか。

2キロメートル以内に入るのがあるのに、そっちを選ぶって合理的じゃないという話か。

1キロメートル未満にそれがおこっていて、2キロメートル以上になったときに何でおこらないのか、2キロメートル未満か。

一番最初の乗降車駅のところ、A以外の所、これ現行の制度か。

(市)

そうである。

(組合)

A以外の場合は現行制度とする。自宅側で2キロメートル以内に駅がこれ以外ってことは、2キロメートル以外にない場合現行の1キロメートル未満か。

(市)

ではなくて、例えば自分がここの駅で行きたいと。ここの駅とここの駅で行きたいというのがあってその自宅側の駅が、例えば3キロメートル先の、保育所の事情か何らかの事情で、自宅からちょっと遠い3キロメートル先の駅使いたいと言った場合、Aの徒歩2キロメートル未満に入らないので、そうしたBの場合、現行制度と同じ経路で最安経路を決定して手当額を決めるという。

(組合)

手当だけの話、だから。

(市)

別に3キロメートル先の駅から来るのは問題ない。

(組合)

手当の計算が現行の計算ということをここで言いたいので、だからこの書き方悪い。

現行の1キロメートル未満は考えなくていいってことか。現行制度1キロメートル未満以内のすべての駅じゃないのか。

今回改正でAは2キロメートル未満内に広がっている。その中にある場合は現行の1キロメートル未満距離内の全ての駅って。

ない場合は直近の駅。

直近か。

直近の3キロメートル先だけど

自分の都合で3キロメートル先の駅を使うと、保育所を送るから3キロメートル先の駅使う、それはいい、来てもいい。ただし、手当は今まで現行制度の1キロメートル以内の駅での最安経路の手当しか出ませんということ。そう、だから絶対この書き方ではわからない。表現を修正したほうがいい。

(市)

この乗降車駅っていうこの項目に入るとこういう書き方になってしまうけど、職員用に周知するときには書き方を考えて。

(組合)

絶対変えたほうが、これ絶対間違えると思う皆。手当の算出方法は現行どおり算出することか。3キロメートル先の駅は認めるけど、その場合の手当は1キロメートル以内の駅を使った最安経路の手当額しか出ませんよということか。

(市)

そうである。

(組合)

1駅分後ろの分までは認めるのじゃないのか。

Bの場合の1個後退した駅の理由の意味がちょっと複雑になってるな。Bの場合でさっきみたいに3キロメートル以上の駅を使うときの1駅後退がどんなケースか。また、例えばでいいけど。

(市)

現行認定を受けている。

(組合)

そうである、1.2 倍を超えて受けておられる方。

それもさっき係長おっしゃったように、その人が経路を変えなかったらその人は減額になるのだな確実に。今そのままの経路で、例えば4月以降も行くってなった場合は、減額なのか。

1.2 倍超えるけどとりあえず今の人はそのまま、新たに届出する人から適用するのか。

(市)

あらいがえはしない。例えば、本人が届け出をしたとかで、新しい制度で再認定がかかった時に。

(組合)

そうなのか。

継続の人は継続そのままか、現行で。

(市)

届出をしなければ。

(組合)

4月から職場が変わりました、職場が変わって新たに申請ってなったらそこで決まって。

(市)

それはそうである。

(組合)

引っ越しもせず職場も変わらず同じこれまでの経路で行っている人は、現行制度がそのまま継続ということか。

(市)

そうである。基本的には何も本人が出さなければ。

(組合)

何も出さなければ。そうなのか、1.2 倍の人も皆全く関係なし。

1.2 倍超えていて路線数が減っている、最安経路で1.2 倍を超えている。今は認められている。その人が何もしなくてもそのまま 1.2 倍を超えた額で認定されたそのまま手当が支給

されるという理解か。

(市)

そうである。何も本人が届け出をしないということであれば。

(組合)

住所変更、例えば隣の家へ移り住んだ、変わったとか住所が変わって、事象変更が生じたときの届け出。

(市)

通勤届を出すときに。

(組合)

出すときに新たな制度で。

(市)

そうである、通勤届を出したら新たな制度で認定しなおすという考え方である。

(組合)

事実変更は生じなければそのまま適用か。

(市)

そうである。

(組合)

経過措置と言ったら語弊があるかもしれませんが、旧基準で運用するという。

(市)

そうである。

(組合)

それでも出す必要があるのか、住所変更のときって出すのか、出さないのでは。変更は出すけど、通勤届の変更出さなかったら別にオッケーということでしょ。

(市)

住所が変更したら届出義務が生じるので、お隣へのお引越しであっても、もしくは1キロ

メートル入るかどうかの基準が若干変わるかもしれないので、近隣の引っ越しであっても、通勤届は必要である。

(組合)

同じ届けになるけども、また新たに出さないといけないということか。

(市)

そうである。

(組合)

例えば、本庁の中で局が変わったらどうなるのか、多分出さないといけないと思うのだけど。職場変わっていないじゃないか。それって認めてあげたほうがいいかという気がするけど。今もしていないのか、僕本庁の中でというのがわからないけど、局が変わったら出さないのか。また、確認してもらって、もし出してるのやったら、そこは職場変わっていないから認めてあげて欲しい、そんな人がどれぐらいあるのかわからないけど。

(市)

私、今年7階から4階に移ってきたけど、こういう場合ということか。

(組合)

そうである。たまたまその人が経路数少なくて、1.2倍を超えているケース。職場変わっていないのに局が変わったけど、減額になるというケースをもしあれば、その人はできたら救ってあげたい。まず、今1.2倍を超えている方がどれぐらいいるかというのがわかれば話も進むかと。

(市)

1.2倍を超えて認定をされている人か。

(組合)

はい。

2人というならその人見て、ならないっていうこの話もあんまりしないでいいという。

バスのみで通勤する場合ということで、届け出バス停を結ぶ最も安価な経路を認定する、ただし乗り継ぎを行わない場合これはどういうことか。

(市)

あまり想定はされていないけど、例えば、すごく遠い所から色んなバス会社を乗り継いで

市内の職場まで行く場合は、基本的に除かせていただいて、市内ならシテイバス 1 本で自宅の前のバス停から職場の前のバス停まで一本で行くと。今だったら最安経路を先ず決められて、それと比べて 1.2 倍の範囲内に収まっていれば出るけど、ちょっと超えてしまったりすると、それは認められないとなってしまうけど、今バスで乗り継ぎなしで来るというのなら、ご自身の届出のバス停から職場のバス停までの最安の経路でそのままオッケーするという制度に変わる。

(組合)

今、多分コロナの関係でまた自転車で来ている人とかも結構いるのかなと思うけど、今回その 1.2 倍を外したが、外すということだな結局 1.2 倍関係なく、自転車で来る場合は何でもオッケーよね。実際こんな人っているのか。今の時点で、結構長距離で電車より高い自転車の手当っていう。

(市)

長距離でかつ鉄道が J R とかだと電車の方が安くなって自転車が認められないという人がごく一部。

(組合)

おられるのはおられるのか。

(市)

いる、いないことはない。

(組合)

その方は今、いわゆる最安で出ているじゃないか、届け出し直さなかったら最安のままなのか。

(市)

基本的にはそうである。

(組合)

自転車の人で、最安経路の認定を受けている人は届け出せるのか、職場も変わらないし家も変わらないけど、もう 1 回同じ内容で出し直しできるのか。

これ所属の担当者に説明会したほうがいいような気がする。通知だけで理解するの難しい気がする。多分、人事さんも 4 月以降異動があつてすごい問い合わせが増えそうな気がする。相当わかりやすいおろし方をされるか、やってあげないと、今回の改正って結構複雑な

のでやってあげたほうがいいかと思う。近頃はウェブ会議でも流行っているからやってあげたほうがいいような気がする。相当しんどと思う所属の担当者の方は。

とりあえず今日、色々お聞きしたので、我々もちょっと持って帰るのと、あと確認だけど、次、いただきたいのが1.2倍超えている方の人数と、その方で職場の場所が変わらないで局が変わった時の異動で通勤届が要るのか要らないのか。出すのだったら新制度になるのかということ。

あとは、2キロメートルを超えていて、Bの場合のいわゆる1駅後退した時に例えばこんなケースっていうこと。

先程の自転車、最安で認定されている人の同じ内容で届け出が要るのか要らないのか。
今日のところはこれで。