市人事室給与課長以下、市労組連執行委員長以下との本交渉

令和３年９月 21 日（火曜日）大阪市職員労働組合（市労組連）との交渉の議事録

（組合）

通勤手当制度の見直しということで、提案があるということであるので、まず提案の方からよろしくお願いする。

（市）

それでは今回の提案についてご説明させていただく。

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、一定改善が図られたところであるが、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、より通勤実態に即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をさせていただく。

今回の見直しにつきましては、乗降車駅に係る基準の変更というのが最も大きな変更点となっている。

資料の別紙の 1 ページ目の表の上段に記載しているが、現行制度では徒歩 1 キロメートル未満の距離内の全ての駅、その圏内に駅がない場合は直近の駅になるけども、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ことを基本としている。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、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けれども、それら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にしてまいりたいと考えている。

また、最安経路の特例につきましては、次のページの上段に記載しているが、最安経路と同額もしくは安価な経路及び最安経路の額の 1.2 倍の範囲の額の経路については、これまで同様、特例として取扱うこととし、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、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する。

次にバスの利用につきまして、基本的には現行制度と同じだが、「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をしているところ、乗り継ぎを行わない場合に限るけれども、届出のバス停を結ぶ最も安価な経路認定をすることとする。

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

ることとする。
　マイカーの利用や本人届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。
　制度の見直しの実施時期につきましては、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、届け出があったものから適用してまいりたいと考えている。
　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、具体事例などより詳細な内容につきましては、事務折衝等におい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。提案内容の説明は以上である。

（組合）
　ただいま、提案内容についてのご説明がありました。受けて、いくつかの点についてお尋ねしたいと思う。詳細については、今後事務折衝ということであるけども、いくつか質問させていただきたいと思う。
　まず、通勤経路と届出経路の異なるケースが一定数生じているということだけども、どれぐらいの数が生じているのか掴んでおられたら教えていただきたいというのが１点。
　改正時期が来年の４月ということだけれども、一定改善だと考えているけれども、改善ならばできるだけ早く実施してあげるのが本人にとっても非常に目的にあうように、負担軽減を図るのが早く図れるわけで、そのところで４月に待たずに６ヶ月定期の切り換えの時期とかそういったところで、できる人から解消を図っていくというのがいいのではないかと思うが、その辺のところの考えを聞かせていただきたい。制度移行にあたって再認定は行わないということだけれども、届け出があったものから適用するということだが、やはりこれをするにあたってはきちんと周知されることをこの３番目の内容が生かされるのではないかということで。今、交渉はいつ終わるかわかりませんけれども、それで４月からということであれば、その時にはもうすでに忘れられているというのが懸念もあるので、先ほどの２番目の時期も実施時期にも関連するけど、早いこと実施していただけたらという点である。あとは、この別紙の中でＡとＢというふうに今回分けられているけれども、この辺の意味を教えていただきたいのと、改正後のＡである、今回の改正でできたと思うのだけれども、所属で指定されたリストの駅ということで、今まではそういった文言がないので、この文言それぞれの所属でそういったリストが指定されているのかどうか。今まで総務事務センターと直接のやりとりだと思うので、当然所属で指定したリストというのが今現実にあるのか、これから作らすのか、そういったこととかも教えていただきたいと思う。他、質問のある方。
　今回の改正内容に直接かかわらないとは思うが、もし分かっていれば教えていただきたい。自転車利用のみの方なのだけども、前の職場の隣で仕事されていた方が、自宅から自転車通勤だったのだけども。１キロメートルを超えないとダメだったか。その１キロメートル

という何かこの基準があって、いくら以内というのがあって、そのいくら以内というふうに地図上の直線距離で該当しないのだと。ただ実際は地図上の直線上ではなく、いろいろ道を通ってくるクネクネと、そうすると実際は基準を満たしているのだけど、通勤手当は出ないと言っていた方がいるが、今回の改正の内容には属さないのか。

（市）
順番にお答えします。
まず、一定数いるというのがどれぐらいかということなのだけど、今約４パーセント 800 件くらいが認定と届出がずれている。詳しくはまた事務折衝のときにお話ができると思う。
なぜ４月かというと、システムの改修も伴うので、事務的な準備期間がいるということと、職員の方にも周知はきっちりやっていきたいと思っているので、一定の期間がいただきたい、これは３つ目の洗い替えをしないとあわさってくる。
職場の方の駅リストがあるかっていうと、実際には 1 キロメートル以内の駅ということで、管理課のほうでは、この職場やったらここというのは持っていると思うけども、今回は１キロメートル以内、基本は今と一緒、それをリストにしていくことになる。１キロメートルちょっとだけ外れているとかあれば、それはしていくことになるかと思う。
最後の自転車のみだけれども、基本的には直径というよりは、最短の道のりで図ると聞いているので、自転車交通用具であれば２キロメートルを超えていれば、該当してくるということになるので、ちょっとそこ細かいどこっていうのはまだ実際に見てみないとわからない。

（組合）
そうするともう、今までであっても、地図上の円ではなくて。

（市）
円で図るのではなくて、道を一番短い線で。

（組合）
それだったら手当に該当するのだけどと、不満を話していた。

（市）
ちょっと、どういう計り方やり方をしているかはわからないのだけど、そこは今回変えるところではない。

（組合）
変える中身じゃない。

（市）
　はい。

（組合）
　よろしいか。鉄道の経路のところをよくよく見てみると、乗降車駅に自分でここがいいと決めたとして、その２キロメートルの範囲内で、ただそれが地下鉄だとして、勤務先の方が最安でいうと地下鉄の経路になろうかと思うのだけれど、地下鉄と地下鉄で、ＪＲもその２キロメートル圏内にあるけども、本人が地下鉄だとかって言ったらその地下鉄で一番最安の経路を計算してということか。

（市）
　そうである。

（組合）
　その際は、時間は特に関係ない。

（市）
　そうである。

（組合）
　本人が便利だとおもったら。

（市）
　基本的には、そのリストにあればだけれど。

（組合）
　降りる駅が。

（市）
　そうである。職場の 1 キロメートル以内であるとかそういうところの条件さえ満たしていれば、基本的にはそこを、指定してもらったところを結ぶ最安にしていく。

（組合）
　所属で指定したリストの駅がそこになければどうなるのか。

（市）
　これがＢのとこにあたる。基本的には２キロメートル以内とか、１キロメートル以内でほとんど皆選ぶはずなので、今もそう選ばれているので。それに該当しない例えば家の方が保育所送っていかないといえいけないからちょっと、３キロメートル離れたところから乗るとか、なかにはいると思う。そういった場合は今と同じ基準でいくので、１キロメートル以内の駅から、家と職場から、ここととここの駅で来てというのは自動的に決まる、それも今と一緒である。

（組合）
　家の側の乗る駅も要するに指定されるということ。

（市）
　そうである。

（組合）
　その場合がＢになるということ。

（市）
　そうである。

（組合）
　なぜＢがあるのか思って。

（市）
　Ｂはあくまで、Ａはほとんどの方がなると思うのだけども、そこから漏れてしまう人っていうのもＢにいく。

（組合）
　結局、今自分が住んでいる、一番こっちの方がいいとなったらこっちが認められたということなのか。市内出張で、交通費請求するときも、例えば研修とかで、北浜から関西外大に行って、堺筋本町線の定期があるので、北浜からここに来なさいって言われて。市内出張の請求をする時に、北浜からというかたちをしていた人がいたのだけれど、実際は淀屋橋の方が近いから、途中で本町ぐらいのところで、北浜経由にしてっていうそういう、市内出張の部分もそういうふうになるということか。市内出張はこれとは別問題か。別問題ならいい。

（市）

具体的なことは事務折衝で説明させてもらう、事例がないと、ちょっとわかりづらい。

（組合）

この機会に教えて欲しいのだけれども、直接は関係しないのだけれど、私の隣の職員の方が会計年度職員なのだけれど、週４日勤務である。地下鉄を利用しているのだけれど、総務事務センターの方から、定期ではなくて回数券を買ってくださいと。回数券を買うとなにか1回分タダで増えるでしょう、その方が安いので定期ではなくて回数券を買ってくださいと。これは、これで間違ってないのか。

（市）

そうである。勤務回数によって多分月額にした時にどちらが安いか出てくる、その考え方一緒なので認定としてはそれでということである。

（組合）

今回の改正でシステム改修ということだったので、今回我々これまでずっと前回の改正があった時、例をあげて、放出から難波の市税事務所へ行くのに、こっちの方がはるかに便利なのに遠回りさせて、ＪＲ一本で行ける遠回りのほうにさせられて、非常に精神的に負担を負ったということなので、そういったことが少しでも解消になると理解するのだけど、そういった要求も我々してきたが、今回のシステム改修ということで、ついでといってはなんだけどが他の通勤手当の部分でも、月の途中で採用の臨時的任用とか会計年度とか、１ヶ月の定期の相当額の日割りでしたか、月の途中で採用の交通費の支給は、定期の１ヶ月分の相当額の日割りでしたか。１ヶ月定期券相当額及び１ヶ月の交通用具に係る支給額を日割りにより支給するということなのでけど、定期券は割引がはいつているので、それを日割りにされても実費にはならないのでやはり月の途中の採用で、その日数分しか出せないというのであれば 1 回あたりの金額を出す、１日往復分の日数分をきちんと出すべきだと思うので、その辺りのところも一緒に改善していただけたらというふうに思うので、是非とも検討していただきたいと思う。

他になければ、事務折衝で具体の例でもまた説明いただいて、詰めていただければと思う。