

市人事室給与課担当係長以下、市労組連執行委員長以下との事務折衝

令和3年10月14日（木曜日）大阪市労働組合総連合（市労組連）との交渉の議事録

（市）

それでは始めさせていただきたいと思う。

今般予定している通勤手当制度の改正について、9月21日に提案させていただいたところであるが、本日は制度の概要について再度ご説明させていただいて、その後、改正にかかる認定の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きたいと思っている。

制度の概要資料については、先日の本交渉でもお配りしました提案資料を本日も参考にお配りさせていただいている。

まずは制度の概要について、今回の見直しについて、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る。

現行制度では、徒歩1キロ未満にあるすべての駅、その圏内に駅がない場合は、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ことを基本としている。

今回の見直し案は、資料のAの部分の見直し部分になるが、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あっては、職員が指定する駅を結ぶ最も安価な経路を認定することを基本としている。

また、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、今回の乗降者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に影響はないと見込まれるため、廃止することとする。

続いて、バスの利用。

バスの利用のところについては、基本的には現行制度と同じであるが、Aに該当する場合には徒歩1キロ未満の距離内に駅があるかどうかにかかわらず、届出駅までの利用距離が1キロ以上の場合には最安経路に加えることができる。

ただし、自宅、職場から1キロ未満の駅に向かうバス経路は除く。

また、その他に記載している部分になるが、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する。

また、自転車の利用についてであるが、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であるが、職場までの最短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扱いにつきましては、変更はない。

続いて、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、説明させていただく。

A4横の新しい資料である。

資料配らせていただいたが、資料の1から3のケースは全て自宅側2キロ以内かつ、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になっている。

表の1のケースについて説明させていただく。

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、京橋駅を経由し、天満に至る経路である。

本人届出が、近鉄信貴山下駅を起点駅として、生駒駅を経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ている。

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。

しかし、本人の届出よりも所要時間が短い、米印のルートに関しては認定可能である。

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経由して天満駅に至るルートである。

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。

お配りした資料に記載の1～3の届出については、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ている。説明は以上となる。

(組合)

今説明があったが、手当が減額になるとなる例で1から3、減額となるケースは、この三つの例だけか。

(市)

想定して、探してという形になるが、今のところ発見できたのがこの3例という形になっている。正直、全線をみるというのがちょっと難しいところなので、はっきり全てかと言われるとちょっと全てをみきれているというわけではない。

(組合)

1から3の部分については今のところ対象がないということであるが、よくよく精査されたら、出てくるのではないかなと思う。ただ路線数が減少する分が認められなくなると、一番でも、普通に考えれば、届出のルートが一番、合理的ではないのか。

(市)

ケースの1に関して言うと。

(組合)

いろいろあると思うが。

(市)

いろいろ行き方というのはあると思うが。

(組合)

生駒から鶴橋近鉄線で鶴橋出て、JR で来る方がまだ安くなると思うが。

(市)

米印のケースっていうのが、届出のケースよりも路線数も少なくなり、所要時間っていうのも少ないっていうケースにはなる。

(組合)

ただ、エキスパートで調べられて、それは標準的なあれだけで、実際、夜の電車の本数の問題とかあるので一概に、このルートの方が時間が短いからっていうだけで認めて、普通に考えたら一番最短のルートっていうところで考えれば。この1番の届け出にしても、路線数は4やけど、実質、生駒から森之宮なんて一本の路線、一本の路線なんでね、途中で近鉄と地下鉄に変わってるだけで。実際今のところ、これに該当するのがいないという、いないからあれだが。路線数、減少も残して欲しいなと思う。通勤手当の費用は下げたいのかもしれないが、精神的な通勤の負担っていうのもあると思う。1番でいうと信貴山下から一駅逆方向に行って、わざわざ天王寺まで出てっていう精神的な負担の方も考えていただきたい。今これもらった訳ですぐにちょっと判断できない。またちょっと調べさしていただいて。今一つ、私理解できていないが、AとB、Bが今までと同じ扱いか。

(市)

そうである。Bが今と同じ。

(組合)

Bが残る場合って、どういった場合があるのか。

(市)

例えば、本人が届け出した駅が自宅側が、例えば3キロ先で、もっと近くに、1キロとか2キロ未満のところには駅があるにもかかわらず、何らかの都合で3キロとか4キロ先の駅を選ばれた場合っていうのは、Bの場合になってそれは今と同じ認定基準によって認定がされるという

ことになっている。

(組合)

2キロを超える場合。

(市)

そうである。

2キロ未満の中に駅がなければ、もちろんその一番近いところっていうのが、Aの場合という該当することになるので、もっと近くに駅があるにもかかわらず、何かの事情とかで遠くの駅を選んだりっていう方が、Bに該当する方になる。

(組合)

バスのみで通勤する場合で、届け出のバス停を結ぶ最も安価な経路もあると思うけど、これが最安の1.2倍までの部分が外れた理由は何か。

(市)

理由としては、自宅の前とかにバス停があって、職場の目の前にもバス停があって、一本でバスに向かうと、現行制度であると、鉄道の最安経路と比べて1.2倍に入らなければ認定されないが、少しちょっと超えてしまっていて認定がされないみたいな声がよく聞かれたところもあるので、そういった利便性の向上とか、駅まで行くのにそこそこ距離も、0.8キロメートルとか歩いて、また職場側の方でも0.7、0.8キロとか歩いて、駅だとは行かないといけないけど、バスだと目の前のバス停、職場側もすぐあるところのバス停を使うケースっていうのを想定して、こちらの制度に変えている。

(組合)

直線バスが直線一本の路線があるけれど、この本数が少ない。途中で別の中継点があって、こっちの路線の方が、本数が断然多い場合はどうなる。

(市)

今のところ乗り継がない場合っていうのを考えており、というのも乗り継ぎっていうのをオッケーにしてしまうと、遠いところから別のバスに乗って、どっかターミナルで乗り換えてみたいなので、乗り継いで乗り継いでということは、そこまでは今回の制度の中には利便性という意味では入れないということになっている。

(組合)

提案文書のその3その他の届け出があったものから適用するということやから、届け出した

ら安くなるというのを放っておいたらどうなるのか。

(市)

引っ越しもしていないし、異動とかもなくして何ら変わらない、今使っている経路も変わらないということであれば、そのまま今の認定っていうのが届け出されない限りは、そのまま続くという形になっている。

(組合)

途中で料金改定とかがあれば、勝手に変えられるということか。新規路線ができたとか。

(市)

今のところ、洗い替えというのは制度の改正に伴って、前で言うと平成28年の時とかは一定期間をおいて、全員が新制度適用されるように洗い替えを行ったところであるが、そういうのは行わない。

(組合)

それで、今まで不便で、今までの認定の仕方が不便で、安い方にさせられていたけど、これによって若干高く、1.2倍以内で収まって、楽な方に通勤に変えられる人が多分出てくると思うが。だからその辺で言えば、きちんと制度の変更を周知してもらって、そういった人が安易に安くなる路線も出てくる場合もあるので、周知をきちんとしていただきたい。

(市)

もし、今回のやつがなければ、前の本交渉の時に申請と認定が異なる件数というのを、また事務折衝で詳しくと、話あったと思うが、ちょっとお答えさせていただきたい。市長部局の方になるが、約870名が申請と認定が異なっているケースになる。約4%になる。

(組合)

認定の駅は一緒やけど、違うルートが認定されている。

(市)

そういう場合もある。

(組合)

そういうのは入っていない。

(市)

それは入っている。乗降車駅が一緒にルートが違うから。

(組合)

同じ地下鉄やけど、全部地下鉄やけど。

(組合)

認定されているけど、料金は出してもらってないということか、今。
料金は一緒だと思う。

(市)

それだったらこのケースには入っていないと思う。届出した経路の金額とその認定の経路の金額が一緒だったら、入っていない。

(組合)

前回の本交渉の時に、今回、通勤手当制度の見直しということで、せっかく見直しされるので、任期付とか臨時的任用、会計年度とか採用月とか、任期满了月で1か月定期相当額の支給額を日割りによって支給するという点について、定期券では、割引率が入っているので、それを日割りで支給されても実際の金額にならないと思うので、ここは実費、実際に通勤した日数分をきちんと出すべきではないかなと、そういうふうに変えたらどうかということを提案させていただいたが、そのことについては検討していただいている。

(市)

そこについては、通勤手当っていうのが、通勤に要する経費を補助するという目的として地方自治法に定められた手当であり、日々の通勤に要する費用を実費弁償するものでないというものになっているので難しいかなと。

(組合)

でもね、1か月勤務する場合は、1か月定期内で全額補助している訳で、それが月の途中で採用されたからって、そうでないのは不合理ではないのかなと思う。

(市)

実費と完全に一致しているというのは結果の話ということになってしまって、一応手当としては実費というものを支給するものではないという、あくまで経費を補助するという目的で通勤手当というのは手当としてなっている。

(組合)

経費も1か月丸々、勤務している場合は、1か月定期なり、3か月定期なり、6か月定期で丸々補助されているわけで、その考え方でいけば。通勤の費用を補助するものだというのだが。月通して働いていたら、その定期分で丸々補助されるわけですね。

(市)

一月の分、認定。

(組合)

半年任期の人でも、6か月定期で丸々補助される。採用月だけが日割りになるというのは、言い方変えたら日数分を補助したらいいのではないかと思うが。

日数分って、働かしといて、通勤させといてお金払えへんっておかしい。現行の制度でやっているから。説明は分かるよ。おかしい。常識的に言ったって。余計に払っているのであれば、市民も怒るかもしれないけど、かかった費用を出してくれって言うだけの話だから、制度変えないと。誰も怒らないと思うけど、市民。という話なので、今の適用している制度がそういうことやということやから、話は進まない。平行線やわね、はっきり言って。私が言っているのは、働かしてるのだから、当然の話だけで、何のあれもない。それが経費に代わる補助をするって言うから全額実費弁償ではありませんって、そんな制度の話をしたって意味ない。かかっている訳でしょ、現に。変えなあかんわ。何もよーさん余計にもらっているとか、上手いこと利用して、余計分もらって税金がそこから出されているんやったら市民も怒るかもしれないけど、はっきりしていること変えないといけない。

月の途中から採用して1か月分丸々出せて。それやったら怒るかもしれん、誰でも。せつかくこういう制度の見直しをするんやから。そういう指摘があったということである。この場で、はい分かりました、改善するっていうふうにはならないかもしれないけど、基本的に小さい問題でもない、やっぱり基本的に、ちゃんと今時、私らは酷い世界やけど、教職員は残業代ゼロみたいな酷い話で、それは給特法があるからって言うけどやね、この前の裁判でその法律もあかんって出るわけですね世の中の的にはね。別に裁判まで起こすつもりはないけど、ちゃんと通勤している額出してくれと言っているだけなのに、何で出せへんねんって言うて、もしもそんなことで裁判してもあんまり利益ないかもしれないからならないけど、出したら今の常識ではそうなる。はっきり言って。法律あっても、教職員の給与のこと知ってはと思うけど、私ら4%ということになんぼ働いてもね、定額働き放題にね、一個も出ないの残業手当がね。そんなんいくら何でもおかしなってきた、この前の裁判の判断は、いや出されへんけどもやっぱりおかしいと法律はって、出るわけやからそれはちょっと考え直してほしい。

ぜひとも、制度の見直しの機会に、一緒に直していただけたらな。そうでないとまた別途要求して、最近改正したところであるという回答で終わったら、なかなか次の機会まで改善の機会がないので、検討していただけたらなと思う。

それでも改正と言っても、月途中の採用の方、あるのか、規則。根拠は規則か、通勤手当の規

則。

(市)

要綱である。

規則に、人事室長が定める額と書いていてその額が何かは要綱に。

(組合)

議会事項ではないですよ。

規則できっちり決まっているんやったらまたあれやけど。要綱とか運用とかね、教職員、教育委員会関係色々あって、どないなっとるねんって話するときもあるけどね、いやだから、それだったらもう、是非とも検討して欲しいなど。

次もあるので最後に一つ、今日のところは教えてほしいのだが、通勤手当支給規則の運用方針について、9月30日に改正されているが、どこが改正された。

(市)

JRの回数券が廃止されたことに伴っての改正になる。

(組合)

回数券みたいなのが無くなる訳やね、ようするにね。それは駅でようずっと聞いていた。今は改正されたと駅で流している。私も回数券、昔は使っていましたけど、今ないので。ICOCAで割り引いているから使えみたいなこと言うてるけど。そんなんが通勤手当どないなるか分からない。

そしたらちょっと今日、お示しいただいたこの該当にならない、認定にならない分も調べさせていただいて、また、そちらもまた。できるだけ、提案にもあるように、負担軽減を図りということなので、そこを重点に修正していただくようお願いして、また引き続きお話しさせていただきたいと思う。