

(市)

通勤手当の事務折衝の2回目ということで横長の紙を配付したが、今回説明させていただきたいのが、路線数減で認定されている人のうち、新制度では路線数減を廃止するので、認定されないという場合が一部判明したのでそれについての説明をさせていただく。

最安経路の1.2倍の金額を超えた通勤手当で認定されている職員というのが、路線数減で認定されている職員となり、その数については令和3年9月1日現在のデータであるが、最安経路を保持している約1万1千件のうち約570名、割合にして約5%の職員が、路線数減にて認定されている職員になっている。現行制度において最安経路と届出経路の乗降車駅は一致しているが、路線の経路が異なるケースについては路線数減を廃止することにより、新制度では認定されなくなるものと想定している。最安経路の1.2倍の金額を超えた通勤手当額で認定されている約570件のうち、現行路線数減を廃止することにより新制度では認定できなくなるケースというのが約30件ある。その約30件というのがどのようなケースかという、今配付したA3横長の資料のとおりとなる。

一番該当者が多いパターンは1になり、約15名が該当している。1以外については1名から3名該当している。1のケースを説明させていただくと、1のケースでは最安経路が南海高野線三国ヶ丘駅からJR阪和線に乗り換えし、JR大阪環状線へ至る経路となり、現行では路線数減により届出経路、南海高野線から新今宮駅でJR大阪環状線へ至る経路というのが認定できていたが、新制度では認定できなくなるケースになっている。今回判明したケースについては一部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で新制度でも認定できるよう措置していきたいと考えている。説明は以上である。

(組合)

ただいま説明があった。路線数が減少する、今回で廃止される予定の路線数減で認定されているのが570人で、今回の見直しで該当しなくなるのが30件、そのうちの半分がパターンの1だと。

(市)

そうである。

(組合)

ただその件数については特例で対応するという理解でよいか。

(市)

はい。

(組合)

ということは、今受けている人がそういう特例でということだが、今後こういうパターンに当たる人が出てきても特例で。

(市)

そうである。特例で、除外路線のような形で設けるのであれば、そこについては、例えば同じように南海の三国ヶ丘から行っている人についてはその方も適用される。

(組合)

今 30 件の人が、新たな通勤方法に移行しなければならないことにはならないということか。

(市)

そうである。別段今、1 のルートで来ている人が何も引っ越しもしないし、職場も変わらないということであれば、もちろん 4 月以降もこのままのルートで来てもらうことは問題ない。何も届出さえしなければ。

(組合)

新しく制度になって、改正後の制度に該当する人からそういった認定されない場合が出てくると。本人が希望するルートで認定されない場合も、何て言うか今の人は救われるということか。

(市)

今の人は救われる。

(組合)

どれくらい早くなるのか。早いからそちらを届けているのか、最安ではなくて。

(市)

それはルートにもよるかなと思うが、早くなるというのが、基本的にはみなさん早くなるからこの路線数の少ないルートを選択しているのかなと。

乗り換えの回数が少ない。

(組合)

はいはい。どっちみち駅すばあとかなんかでやっているから、パッと知っているのかと思って聞いてだけで、10 分とか書いているか。

(市)

所要時間は具体例のところに改定後、現行の時間を載せている。

(組合)

所要時間。

(市)

そうである。

(組合)

あんまり変わらない。53分と59分。時間的ということより要するに乗り換えということか。降りて歩いて乗り換えてというよりはいいという。たとえ6分でも、時間も大事だろうが。了解した。

前をお願いしていた月の途中の採用者の分についてはまた引き続き確定交渉の中でさせていただきと思うので、よろしく願います。