

通勤手段に関する件

<p>通報内容</p>	<p>本件は、市立X校及び市立Y校において、通勤届の申請内容と異なる手段で通勤している職員等に関する通報である。</p>
<p>委員の対応・ 不対応の判断 及びその理由</p>	<p>通報の具体的な内容は、次の3つである。</p> <p>(1) 事案1</p> <p>X校のA職員は、通勤届の申請内容と異なり、自動車、自転車、オートバイ等を使用して通勤していた。令和2年夏頃からオートバイで通勤し、令和3年4月頃からは、毎日のようにオートバイや自動車通勤するようになった。通報者が令和3年9月頃に、B事務長に報告したが、改善されなかった。</p> <p>(2) 事案2</p> <p>職員は、子どもの送迎や介護の関係等やむを得ない事情があり許可を得ている人以外は、自動車通勤は不可である。</p> <p>しかし、Y校のC職員及びD職員は、それぞれ平成31年4月着任当初から、やむを得ない事情がないにもかかわらず、自動車通勤の許可を得た。</p> <p>(3) 事案3</p> <p>通勤届でバスを使用する旨を申請しているY校のE職員は、令和4年夏頃から自転車通勤をしているにもかかわらず、通勤届を変更していない。また、バスを利用していないのに交通費を受給しているとしたらおかしい。</p> <p>1 所属調査により確認された事実</p> <p>以下、事案1から順に検証する。</p> <p>(1) 事案1</p> <p>通勤手当に関する規則（以下「規則」という。）によると、職員が通勤手段を変更した場合は、通勤届の変更が必要とのことである。</p> <p>当時のX校の管理職はいずれもA職員の車通勤について、同僚職員等からの報告・相談の有無を含め「記憶にない」との回答である。また、A職員、B事務長はともに退職しており、再任用もされておらず、本人に対するヒアリングは実施できなかった。</p> <p>他に当時のA職員の通勤手段の実態を明確に特定できる証言や証拠はなく、本件調査では、A職員が規則等に反するような通勤を行っていたと断言できるような事実は確認できなかった。</p> <p>一方で、A職員の通勤届を見るに、令和2年4月1日から、自宅からX校まで徒歩による通勤と届出されており、通勤手当を受給していないことは確認できた。</p> <p><b>【参考】通勤手当に関する規則</b></p> <p>(届出)</p> <p>第9条 職員は、新たに給与条例第11条第1項の職員としての要件を具備するに至った場合には、通勤届により、その通勤の実情を、速やかに、任命権者に届け出なければならない。同項の職員が次の各号のいずれかに該当する場合についても同様とする。</p> <p>(1) 任命権者を異にして異動した場合</p> <p>(2) 住居、通勤経路もしくは通勤方法を変更し、または通勤のため負担する運賃等の額に変更があった場合</p> <p>(第2項以下略)</p> <p>(2) 事案2</p> <p>職員の「自家用車通勤」、「通勤用自家用車の学校敷地内駐車」の原則禁止に関する通知によると、自家用車通勤は原則禁止とされているところ、例外として、「許可基準」に該当する場合に限り、学校長が許可するものとされている。</p> <p>「許可基準」には、通報者の述べるような「子の保育の必要性がある者」「家族の介護の必要性がある者」等の他に、「自家用車通勤の方が合理的な経路となる者」があり、具体的には、「公共交通機関を利用した場合と交通用具を使用した場合との通勤経路が異なり、双方</p>

を比較した場合に交通用具を使用した経路の方が合理的であると学校長が認めた場合で徒歩により通勤するものとした場合の通勤距離が片道 2 km 以上 10km 以内のとき（ただし、10km を超す場合であっても公共交通機関の状況により学校長がやむを得ないと認めた場合は、この限りではない。）と規定されている。

所属の報告によると、C職員については、基準に該当しており、適正な手続きを経て認定されているとのことであった。すなわち、通勤届やその根拠資料を見るに、公共交通機関を使用する場合の所要時間は片道 1 時間を超えており、自動車を使用した場合は 20 数分となるため、30 分を超えて通勤時間を短縮することが確認できる。通勤距離は 10 km を超えているが、当該職員の育児の状況を学校長が聴き取り、通勤時間について配慮が必要な事情があると判断したうえで、自家用車による通勤をやむを得ないとして認めている。教育委員会事務局によれば、こうした取扱いは他職員や他学校でもあり合理的なものとのことであり、本件認定において特段の不合理な点はなく、法令等の違反は認められない。

一方、D職員については、公共交通機関を使用する場合の所要時間は 48 分であり自家用車通勤の許可基準を満たしていない。当時の学校長は、許可基準について誤った認識のもと、D職員が利用するバスの乗車距離や道路状況により 1 時間を超えることもあるとの理由で許可したとのことであるが、基準を満たしていない以上、本来は車通勤を許可すべきではなく、誤った判断と言わざるを得ない。

【参考】許可基準（該当部分補足説明）

・・・公共交通機関を利用すると片道 1 時間を超え、交通用具を使用した場合、当該通勤時間の 30 分を超えて短縮できる場合

(3) 事案 3

(1)で述べたように、規則によると、通勤手段を変更した場合は、通勤届の変更が必要とのことである。

所属調査によると、E職員は、令和 4 年 4 月 1 日から、鉄道及びバスを使用して通勤する旨の通勤届を申請し、認定されている。しかし、E職員は、ヒアリングにおいて、令和 4 年 11 月頃から雨の日を除いてほとんど自転車を使用して通勤していたと述べており、これによる通勤届の変更も行っていなかった。

こうした行為は、規則に反する不適切なものであると言わざるを得ない。

令和 5 年 1 月 16 日、教育委員会事務局教職員労務課の依頼に基づき定例的に実施される「諸手当の適正支給に係る確認」の際に、E職員が鉄道の定期券を購入していることをY校が確認しており、E職員が通勤手当を不正に受給しようとしたという行為は認められなかったが、教職員労務課が適正な届出を行うよう指導した上で、受給した通勤手当に差額が発生する場合には差額分の戻入請求を行うとのことである。

2 本件の総括

本件調査では、事案 1 については通報内容が事実か確認できなかった。通報者がA職員のものとする車両の写真を持っていることから、A職員が自動車で通勤していた可能性を否定はできないが、実際にそうであったのか、あったとしても頻度はどの程度であったのか、確証を得ることはできなかった。

事案 2 については、C職員の自家用車通勤は、許可基準に照らして適切に判断されていたものの、D職員の自家用車通勤は、本来は許可基準を満たしていないにも関わらず、許可基準の運用において学校長の誤った認識により許可されていたことが確認された。

事案 3 では、E職員が通勤届の内容と異なる通勤手段を用いて通勤し、届出の変更を行っていなかった事実が確認され、所属からE職員に注意を行ったとのことである。E職員は、令和 5 年 4 月 1 日から別の勤務先に異動し、現在は通勤届の内容と同一の手段で通勤していると報告されている。

自家用車による通勤は、公共交通機関を主たる通勤手段とする本市においては例外的な手段

	<p>であり、許可するにあたっては慎重に判断することが必要と考える。従って、学校長が自家用車通勤について所属職員から申請を受けた際には、許可基準に関する正しい認識のもと、慎重に判断することが求められる。</p> <p>教育委員会事務局には、各学校長及び副校長に対し、学校へ通勤する教職員の「自家用車通勤の許可基準」について改めて理解を深める取組が必要と考える。</p> <p>また、事案3においては、通勤届に関する不適切な行為が確認されていることから、X校や他の学校においても通勤届に即した通勤が行われているかどうか、教育委員会事務局として改めて確認する等の対応が必要であると、当委員会としては考える。</p> <p>引き続き、教育委員会事務局が組織として、適正な労務管理に取り組んでいくことを求め、本件の対応を終了する。</p>
本市の対応	<p>自家用車による通勤は例外的な手段であることから、許可にあたっては許可基準に関する正しい認識のもと慎重な判断を行う。</p> <p>許可基準について各職員に対して改めて理解を進める取組を行う。</p> <p>通勤届に関する不適切な行為が確認されていることから、届出内容に即した通勤が行われているか確認を行うなどの対応を行っていく。</p> <p>以上を踏まえて、適正な労務管理に取り組んでいく。</p>