

## 神戸交通労働組合乗務支部との交渉議事録

1. 日 時：令和6年11月26日(火)13:00～13:36
2. 場 所：名谷業務ビル4階会議室
3. 出席者：  
(当 局)運輸課長、運輸係長  
(組 合)乗務支部長、他6名  
(オブザーバー) 経営企画課業務改革担当課長、神戸交通労働組合書記長
4. 議 題：勤務時間の見直し（時差仮眠の導入）について
5. 発言内容：

(当局)

今回提案させていただく時差仮眠については、団体交渉で本部に提案させていただいた内容である。

乗務支部の隔勤職場では、令和6年7月1日より運転指令区と名谷乗務区において業務内容に合わせた時差仮眠を導入しているが、「交通局 人事・給与制度改革

(案)」の提案の際にも申し上げているとおり、職員の健康管理維持の観点から、苅藻乗務区を含め、必要な業務内容の見直しや必要な環境整備を行うことで、現状よりも更に仮眠時間を確保することで働きやすい職場環境への改善を行いたいと考えている。

次に今回提案させていただく資料に関して、補足で説明させていただく。

本部での提案では、標準的なシフト案として、平日の作業ダイヤのみの提案であったが、この度の乗務支部への提案としては、土休日ダイヤの時差仮眠についても併せて提案させていただく。

また、運転指令区のシフトについてであるが、資料ではA・B・C・D4つのシフトを記載しているが、現状の西神・山手線、北神線担当3名、海岸線担当2名の体制を変更する趣旨ではなく、西神・山手線、北神線3名の担当で仮眠時間の異なるシフトが2種類存在することを示した提案であることを、あわせて補足させていただく。

(当局)

お配りした資料に沿って説明させていただく。運転指令区について、7月1日より海岸線と山手線で時差仮眠を導入しているが、これが上の現状部分となる。下の仮眠

時間が5時間30分という部分が今回の提案となり、A・B・C・Dの4つのシフトを記載している。名谷乗務区・苅藻乗務区についても、上の部分が現状で、下の5時間30分の仮眠時間となっている部分に変更案である。

以上になる。提案内容についてご検討いただきたい。今の時点で懸念点等があれば、この場で教えてほしい。

(組合)

運転指令区について、平日の7時11分という時間だが、谷上の乗り継ぎを考えると、この時間では遅いと感じる。

(組合)

なぜ仮眠時間を5時間30分にするのか理由を教えてください。

(当局)

5時間30分の仮眠時間を確保しないと健康維持ができない。健康維持のための妥当な仮眠時間が5時間30分であると考えている。

(組合)

5時間30分の時間の確保ありきだとすると、今の業務内容が変わらないのであれば、人員を増やさないと回らないのではないかと。

(当局)

今回お示しした内容は、本部で提案した内容であるということが大前提である。支部の皆さまとは現場の実態に応じて協議していきたい。今回いただいた内容のご意見として持ち帰りたい。

(組合)

あくまで5時間30分というのは目安で、そこに囚われるわけではないということか。5時間30分が確保できない場合は人員を増やすのか、確保できる方法を探っていくということか。

(当局)

すぐに人員を増やすという話にはならないが、業務内容の見直しなど、細かい調整をしていきたいと考えている。

(組合)

人が減る分、業務量も減らしてトータルで考えるということか。

(当局)

現在も業務内容については見直しをかけているところである。紙が多いところは電子化を進めるなど、仕事にかかる手間を減らせるように見直していきたいと考えている。また業務そのものについても、継続して行うべきかなどを相談しながら進めていきたい。

(組合)

荻藻乗務区について、乗務員の点呼や始業時の作業がある繁忙な時間帯がワンオペになることについて懸念がある。トイレに行きたい時や体調不良の時など挙げればきりがないが、大事な時間帯にワンオペになるのは不安である。ワンオペの時間帯をどうやってフォローしていくのかも考えていただきたい。

(当局)

荻藻乗務区の早朝時間帯について、どういう形でカバーできるのか検討していきたい。

(組合)

業務のボリュームが大きい時間帯に人が削られることについては精査が必要である。現場の人間も戸惑うと思う。

(当局)

今回の提案で決まりではない。職場実態にあわせて相談させていただきたい。

(組合)

先日、名谷駅で扉が開かず出庫に問題が生じる事態が起きた。その際、乗務助役が3名だけという状況で、うち1人が点呼、2人が対応にあたったため、乗務助役が空になった。そのような事態が乗務員の出勤時間帯に生じると、乗務員が点呼を受けられなくなり、乗務の準備をしたいのにできないという状況になる。提案内容では助役1人の起きる時間がそこからさらに後ろに伸びることになるが、これ以上助役の数が削られてしまうと、先ほどのような非常事態が生じたときに、多少の余力を残しておかないと回らないのではないかと。

(当局)

非常時に見合うだけの人員を常に配置しておくことは難しい。限られた人員配置の

中で、こういった対処をするのか、どういう応援体制を敷くのかを具体的に考えながら調整を図っていきたいと考えている。

(組合)

現状でも仮眠時間が短い部分があり、そこにしわ寄せがいつている。仮眠時間を平準化するのであれば、そのあたりも考える必要があるのではないか。

健康管理に問題意識があるなら、現状でも仮眠時間が短い部分の時間を延ばすという提案が先ではないか。それがないのに「仮眠時間が大切」と言われても信用できない。

(当局)

そういった現状も踏まえての提案である。現状仮眠時間が短い部分も5時間30分で統一したいと考えている。

(組合)

この提案は乗務員へも波及するのか。

(当局)

今回の提案は運輸事務職員が対象である。今のところ乗務員への波及はない。

(組合)

職員の健康維持のため仮眠時間を延ばす考えは良いが、仮眠環境がよくないのに仮眠時間を確保しても意味がない。仮眠環境の改善はどこまで予定しているのか。例えば、仮眠室はパーティションで区切っているが、横の人のいびきが聞こえたり、次に仮眠に入る人が出す音がしたりなどの問題がある。ゴキブリが大量発生したこともあり、現状で環境は整っていないと思う。

(当局)

ゴキブリの問題はすぐに対処する。個人差や体調の問題もあるので、どのレベルまで環境を整えたら全員が安眠できるのかを決めることは難しい。膨大な予算を投じれば可能かもしれないが、現状の交通局では、膨大な資金を投入することは難しい。改善すべき点は改善していくが、レベルをどこに置くのかはこれから協議していきたい。

(組合)

話を聞いてから対処するということか。

(当局)

乗務支部の皆さまに使っていただいている設備については、現状で一定使っていただきやすい環境にあると考えているが、先ほどのような衛生環境面の問題があれば、速やかに対処したいと考えている。

ご迷惑をおかけしている谷上の問題については、少しでも良い環境づくりに取り組んでいきたいと考えている。

(組合)

運転指令区の海岸線を担当している職員について、西神・山手線が営業している時間帯は実際に寝ることができていないという声があるが、認識はあるのか。

(当局)

運転指令区については、現状で仮眠室の環境は整っているという認識である。外部からの騒音の問題については検討が必要かと考えている。

(組合)

仮眠環境を整えてからの提案であるべきではないか。

(当局)

繰り返しになるが、交通局を存続させていくためにも、膨大な資金を投入することは難しいと考えている。

(組合)

優先順位をつけて対応していただくことは必要だと考えている。それ以外にも、廊下を歩く音や作業の音が聞こえるなどの問題がある。

(組合)

仮眠環境を整えてからでないと提案は受けられないという点は確認しておきたい。

(当局)

今回の提案内容については、仮眠環境を整えてから実施するものである。

見直しは駅や技術部門も含めて全体で進めている話であるので、全体を見渡した中で、仮眠室の個室化が進んでいる乗務支部の皆さまについては、仮眠環境は一定整っているという認識があるのも事実である。当然、先ほどのような衛生環境面の問題は優先して見直さなければならぬものである。

今日は様々な意見をお聞きしたので、一旦持ち帰らせてもらいたい。皆さまも今日の提案を持ち帰って職場で意見交換をしていただき、また我々に言っていただきたい。今日この場で全て決めるということではないことは、ご理解いただきたい。グレードの高いものを全て用意することまではできないということを伝えたかった。

(組合)

西神の乗務員の休憩室について、音の問題で夜中に起きたりすることがあると聞いている。改善していただきたい。

(当局)

具体的な話があれば見直していきたい。

(組合)

乗務員の出勤時間には人数をそろえておかないと、緊急時の対応ができない。かつては2人同時に点呼を行うことが通例であったが、今はそうではなくなってきている。明らかに乗務助役の点呼の手間が増えているのが事実。5時30分から6時30分が一番出勤の多い時間帯である。苅藻乗務区も同じで、その時間帯がワンオペになってしまう。

(当局)

どういう人員配置を行えばカバーができるのか調整していきたい。

(組合)

点呼などの業務が減るわけではないので、人員配置についてももしっかり考えていただきたい。

(当局)

ご意見としていただいております。

いずれにしても、提案内容については一度持ち帰っていただき、職場でも協議していただきたい。具体的な話があれば教えていただきたい。

(組合)

安全確保が最優先である。これからワンマン運転にしていく中で、どういった応援体制を敷くのか。これまでは安全対策係があったが、これからは誰がどこから応援に来るのかなど、誰もわからない状況である。本来の安全確保の観点が抜けている。そこをまずは考えないといけない。寝る時間のことだけ考えて、それ以外のことは後か

ら考える、では話にならない。駅とも連携して考えてほしい。

(当局)

第2回に向けて進めていきたい。

○その他、意見交換（13:36～14:00）

（当局）

以降、管理運営事項に関することについて、意見があれば説明させていただくのがいいか。

（組合）

谷上車庫で助役が1名仮眠しているが、仮眠室の横でアスベスト除去作業をしている関係で粉塵が舞っており、鼻水やくしゃみが止まらないと聞いている。

（当局）

どういう工事をどういう手法でしているのか、工事関係者に確認した。仮眠室の横ではアスベストを含む床材の撤去を進めているとのことであった。アスベストが飛散しないよう溶剤で固めているとのことであったが、その溶剤のにおいがきつかったようである。工事担当者にも影響がある話なので、きちんと対策のうえ作業していたとのことである。粉塵の舞うような作業はいったん終了したとのこと、工事関係者に確認した日に泊まった助役にも確認したが、大丈夫だったと聞いている。

（組合）

乗務報告書は待機時間に記入しているが、待機時間のない仕業でも記入しろと言われている。乗務報告書は待機時間中に記入するものとの認識であったが、待機時間のない日はどうしたらいいのか。

（当局）

待機中に書いていただくことが大前提だが、その日のうちに記入できなければ翌勤務日に提出してもらっても構わない。

（組合）

当日のことは当日中に仕上げるべきと思っている。退勤点呼後、更衣の時間を使って記入している者もいる。乗務報告書なので業務が終わってから書くべきものという認識である。報告書を書く時間を設けるという考え方があってもいいのではないか。

（当局）

報告書の記入は業務なので、退勤後に記入したのであれば超勤対応になる。業務後に書くべきものであるという認識はそのとおりである。待機時間中に、報告書に書くことをメモしておくなど、報告書を書く時間を短縮する工夫はしてもらいたいと考えている。

(組合)

待機時間に書くなら待機時間報告書である。乗務報告書と言うのなら乗務終了後に書くべきものである。先日の市会でも晒されたぐらいのものなので、乗務報告書は丁寧に書かないといけないものであり、公文書である以上、片手間で書いていいものではないと考える。

(当局)

繰り返しになるが、その日の提出が難しければ、翌勤務日に出してもらってもいい。

(組合)

家で書いても超勤にはならないではないか。

当初、乗務報告書の趣旨として我々が聞いていたのは、待機時間・休憩時間の把握をしたいからというものであった。

本当にその時間に休憩をとれているのか疑わしい時間に休憩時間が設定されている例がある。

(当局)

実態と合わないということについて、個人の意見ではなく皆さんの総意としてまとめていただいたら、見直しを考えることも可能であることはお伝えさせていただいている。仕業についてアンケートを取ったが、たまたま偏った形になってしまっているところがある可能性もある。一旦決めないとどこがおかしいかがわからないということもあったので決めたが、無理があるなら変えることはできる。

(当局)

休憩について、分割を希望する者もいた。皆さんが本当にどこで休憩がほしいのかを知りたかったので、アンケートを取ったものである。

待機時間は仕事だという議論が始まった頃に、皆さんからは泊まり勤務をしてもシャワーや朝食の時間もないとの声をいただいたので、皆さんが本当にどこに休憩がほしいのかを知りたかったということがある。期中面談の中でも全員に過程を説明させていただいていた。どこで休憩が必要かという点、必要であれば修正していきたいと考えている。求められていないところに、休憩時間を設定するつもりはない。

(組合)

事後のアンケートもとるべきではないか。

(当局)

荻藻乗務区でも意見はあるか。

(組合)

報告書の観点では同様の意見である。

(組合)

報告書については趣旨がずれてきていると思う。休憩時間を把握することからスタートしたものが、今では待機時間を埋めるためになっている。

(当局)

在り方については考え直す時期という認識はある。