

交通局 人事・給与制度改革について（案）

今後の中長期的に安定した経営基盤の維持と、交通局が今後新しく生まれ変わっていくために不可欠となる「組織改革」と「人材戦略」の実現に向けて、求められている役割や責任をきちんと果たしてきた職員が真に報われる人事・給与制度改革に下記のとおり取り組む。

1. 求められている役割や責任をきちんと果たす職員が報われるキャリアプランの確立

【令和7年4月～】

役割を明確にしたキャリアプランを策定し適正な組織体制を構築することで、現場管理監督体制の適正化を図る。策定するキャリアプランは、求められている役割や責任をきちんと果たした職員が真に報われるものとなるよう、年功序列的な制度から、より職務職責に応じた制度へと見直す。

※キャリアプランの具体的なイメージは別紙1「キャリアプランイメージ（案）」参照。

(1) 現行の班長職・指導職に替わる職位の新設

- 班をまとめる班長職や他の職員の模範となり指導にあたる指導職のあり方を見直し、求められる役割を明確にしたうえで、その役割に応じた処遇を行う。
- 下記のとおり、職種ごとに新たに班長職・指導職を新設（以下「新班長職等」）する。現行の班長職・指導職は廃止し、その役割は新班長職等や4級職員が担うこととする。ただし指導職廃止後においても、指導職任命時に付与された4号給は経過措置として維持することとする。

(自動車部)

| 職種 | 新班長職等名 |
|-----|--------------------------|
| 技士 | 主任技士 |
| 運転士 | 乗務主任・乗務副主任（※令和5年度より設置済み） |

(高速鉄道部)

| 職種 | 新班長職等名 |
|-----|-------------|
| 技士 | グループリーダー |
| 運転士 | 主任運転士・師範運転士 |

- 高速鉄道部の技士について、スキルの習熟度に応じて技士から「巧技士補」へステップアップし、その後、新班長職であるグループリーダーとしての実績を踏まえて「巧技士」（4級）に昇格する形を構築する。また、一般職へ転任した技士を「監理技士」と位置づけ、それぞれの職に応じた役割を担うこととする。

○新班長職等は人事評価等を活用した選考を経て任命し、任命された者には下記のとおり昇給上の処遇を行う。あわせて現業職4級の期末勤勉手当の役職段階別加算についても、下記のとおり見直す。

昇給上の処遇

- ・任命後の次の査定昇給時に、下記のとおり通常の昇給に加算する。
- ・ただし現行の指導職経験者が任命された場合は加算しない。
- ・また、任を解かれた場合には、次の査定昇給時において号給の調整（次の査定昇給時に調整ができない場合は、その次以降の査定昇給時に調整）を行うものとする。

(自動車部)

| 新班長職等名 | 加算する号給数 |
|-------------|-------------------|
| <u>主任技士</u> | <u>2号給</u> |
| 乗務主任 | 4号給（※令和5年度より導入済み） |
| 乗務副主任 | 2号給（※令和5年度より導入済み） |

(高速鉄道部)

| 新班長職等名 | 加算する号給数 |
|---------------------------------|------------|
| <u>師範運転士</u> | <u>4号給</u> |
| <u>グループリーダー</u> <u>主任運転士</u> | <u>2号給</u> |

現業職4級の期末勤勉手当の役職段階別加算

| | 加算要件 | 加算割合 |
|-------------|--|-------------|
| 現行 | 8年目以上（50歳以上は4年目以上）の職員 | 7.5% |
| | 上記以外の職員 | 5% |
| <u>見直し後</u> | <u>乗務主任・師範運転士・主任技士・主任運転士・グループリーダーの職員</u> | <u>7.5%</u> |
| | <u>上記以外の職員</u> | <u>5%</u> |

(経過措置)

令和6年12月期における割合を下回る場合は、令和6年12月期の割合を適用する。なお、本経過措置は従来の定年年齢（60歳）に到達する年度までの適用とする。

(2) 級別標準職務表の改正、能力・実績に基づく昇格選考の導入・昇格要件の見直し

○現業職4級の級別標準職務表を改正し、4級職員としての役割を改めて明確にする。

| | |
|-----|---|
| 現行 | 1 多数の職員の技能的業務を指揮監督する職務 2 高度の知識、長期にわたる経験及び能力の実証を必要とし、困難な技能的業務を行う職務 |
| 改正後 | 1 (削除) 2 高度の知識、長期にわたる経験及び能力の実証を必要とし、下位の職務の級に属する職員に対して指導・助言を行いながら、困難な技能的業務を行う職務 |

○人事評価等を活用しつつ、一層能力・実績に基づく級昇格制度へと見直す。

一般職4級への昇格選考の導入

- ・令和3年度に実施した神戸市の市長部局の人事・給与制度の見直しの取り組みとあわせて、4級昇格選考を導入する。
- ・なお、4級昇格選考の導入に伴い、現業職4級から一般職へ転任した場合でも、一般職4級へ昇格するにあたっては4級昇格選考を必要とすることとする。
- ・選考にあたっては、本人意向、所属からの内申、人事評価等の勤務成績を総合的に判断して決定する。

現業職4級への昇格要件の見直し

- ・4級昇格要件のうち勤務実績要件に次の要件を追加することで、昇格要件の見直しを行う。
「昇格日以前に、1年を超える期間、次の新班長職等としての勤務実績があること。
乗務主任・主任技士・主任運転士・師範運転士・グループリーダー」
- ・ただし、昇格日以前に1年を超える期間、上記の新班長職等としての勤務実績がある者であっても、新班長職等としての勤務実績があった以降に人事評価の総合評価で2年連続「あと一步の改善を期待する」以下の評価があった者は除く。その場合であっても、その後再度新班長職等として任命され、1年を超える期間の勤務実績がある者については、昇格できるものとする。
- ・また、昇格日以前に、1年を超える期間、上記の新班長職等としての勤務実績がない者であっても、昇格日の前年度及び前々年度の人事評価の総合評価がともに「期待を大幅に上回る」評価であった者については、昇格できるものとする。
- ・なお、主任運転士、師範運転士については、両方の職としての勤務実績の期間を通算して判定するものとする。

(経過措置)

令和6年4月1日時点において4級昇格の要件を満たしている者については、令和8年4月1日付昇格の判定までは、見直し前の基準で行う。

(3) 昇任・昇格可能年数の短縮・追加

○求められている役割や責任を高い水準で果たした職員が早期にキャリアアップを目指せるよう、昇任・昇格可能年数の短縮を行う。

(一般職 5 級 (係長) への昇任)

| | |
|-----|-----------|
| 現行 | 在職 17 年 |
| 短縮後 | 在職 13.5 年 |

(一般職 4 級への昇格)

| | |
|-----|--|
| 現行 | 40 歳以上かつ在職 22 年 (50 歳以上は在職 21 年) |
| 短縮後 | 現行に「40 歳以上かつ一般職転任後年数と現業職での新班長職等としての経験年数の合計が 15.5 年」を追加し、短縮 |

2. 人事評価制度の再構築【令和 6 年 4 月～導入済み】

求められている役割や責任をきちんと果たした職員が適正に評価されるためには、客観的な基準に基づいて評価がなされる人事評価制度が不可欠であり、評価者と被評価者の両者に理解されるように構築していく。なお、見直し後の人事評価結果は、「1. 求められている役割や責任をきちんと果たす職員が報われるキャリアプランの確立」で令和 7 年 4 月から実施する新班長職等の任命選考や、4 級への昇格選考・判定を行う際に活用する。

(1) 客観的な評価基準の策定

○添乗調査結果や点呼執行者の評価を活用するなど、職種ごとの専門性を踏まえた、より客観的な評価基準を策定する。

(2) 役割・目標シートの様式の改正

○被評価者が目標をたてやすく、評価者が評価しやすい形に役割・目標シートの様式を改正する。

3. 健康管理【令和6年4月～順次】

職員が将来に希望を持って前向きに頑張る職場にするために、多大な時間外勤務の見直しや職場環境の改善、健康管理体制の強化を行う。

※具体的な見直しのイメージは別紙2「職員配置・勤務体制の見直し（案）」参照。

(1) 職員配置・勤務体制の見直し

○下記のとおり職員の仮眠時間等を確保することで、時間外勤務を前提とした職員配置や勤務体制を見直す。

(自動車部（運輸事務職員）)

- ・乗務主任が運行管理業務の一部を担うことで、営業所ごとに運行管理者の勤務体制を見直すとともに、隔勤勤務者に時差仮眠を導入する。

(自動車部（運輸技術職員・技士）)

- ・車庫の整備管理者業務について、時差出勤（早朝出勤）を導入する。
- ・車両工場の救援業務について時間外の拘束時間を1時間短縮し、土日祝日の業務を廃止する。

(高速鉄道部（助役・駅掌）)

- ・仮眠設備更新、深夜・早朝の業務見直しを行い、隔勤勤務者に時差仮眠を導入する。
- ・隔勤勤務者の休憩時間を「3時間」、可能な限り仮眠時間を「5時間30分」に統一する。

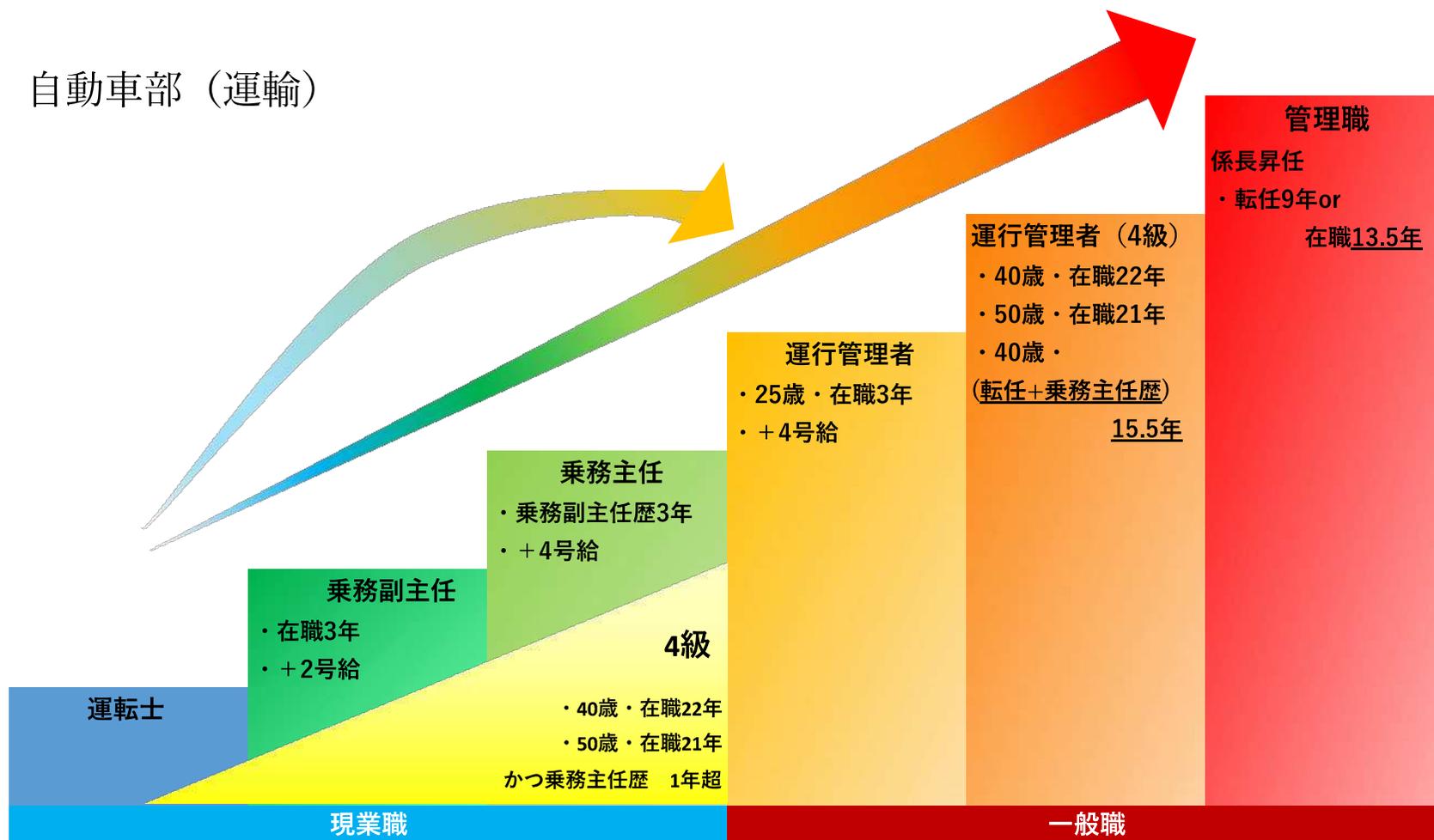
(高速鉄道部（技士）)

- ・保守職場において、可能な範囲で祝日等の定常的な業務を一部取止めるなどの作業計画見直しを行い、祝日等業務を縮減する。
- ・仮眠設備の更新を行い、隔勤勤務者に時差仮眠を導入する。
- ・隔勤勤務者の休憩時間を「3時間」、可能な限り仮眠時間を「5時間30分」に統一する。

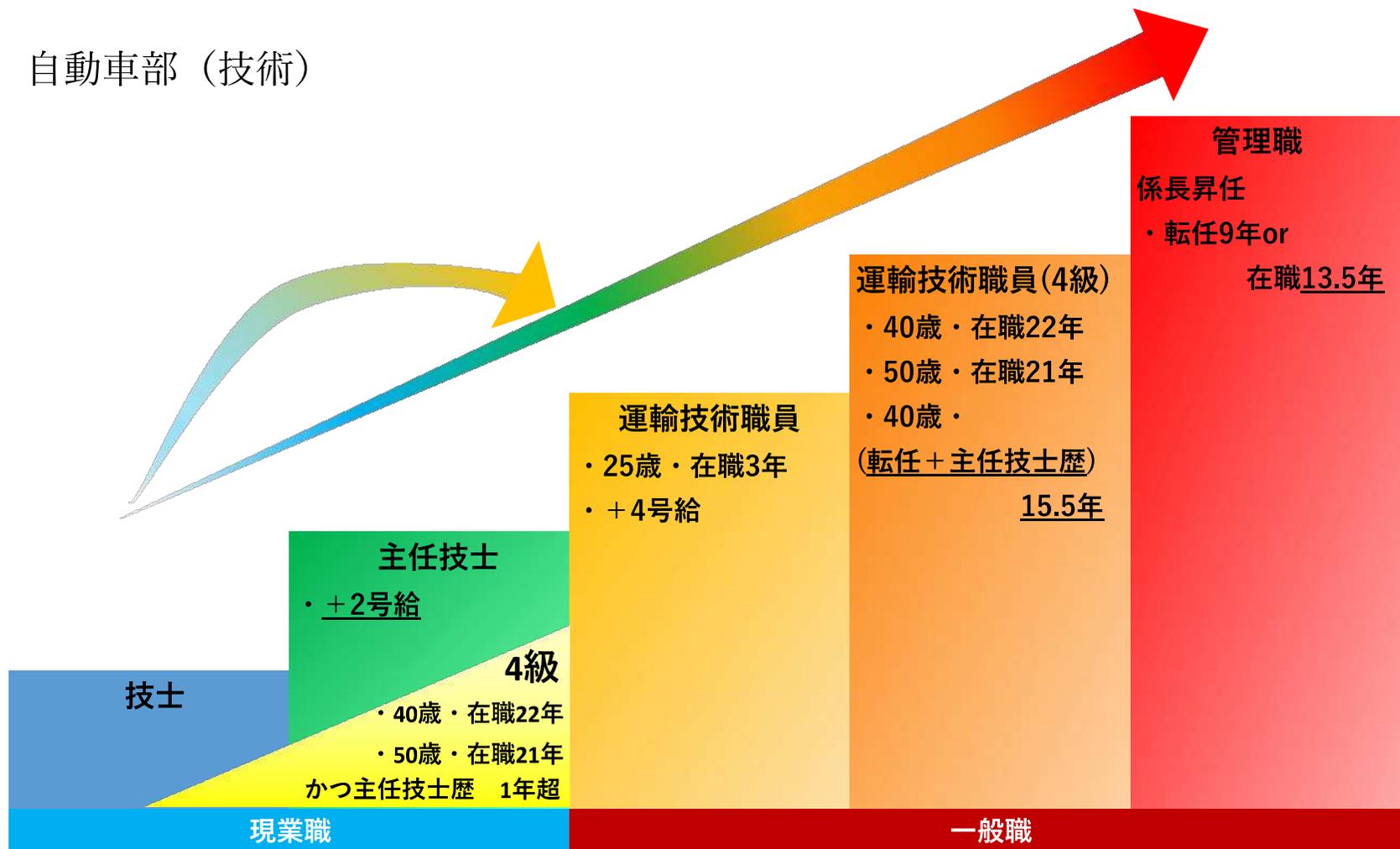
(2) 健康管理体制の強化

○専門の産業保健スタッフによる、個々の職員に応じた健康管理体制の強化を行う。

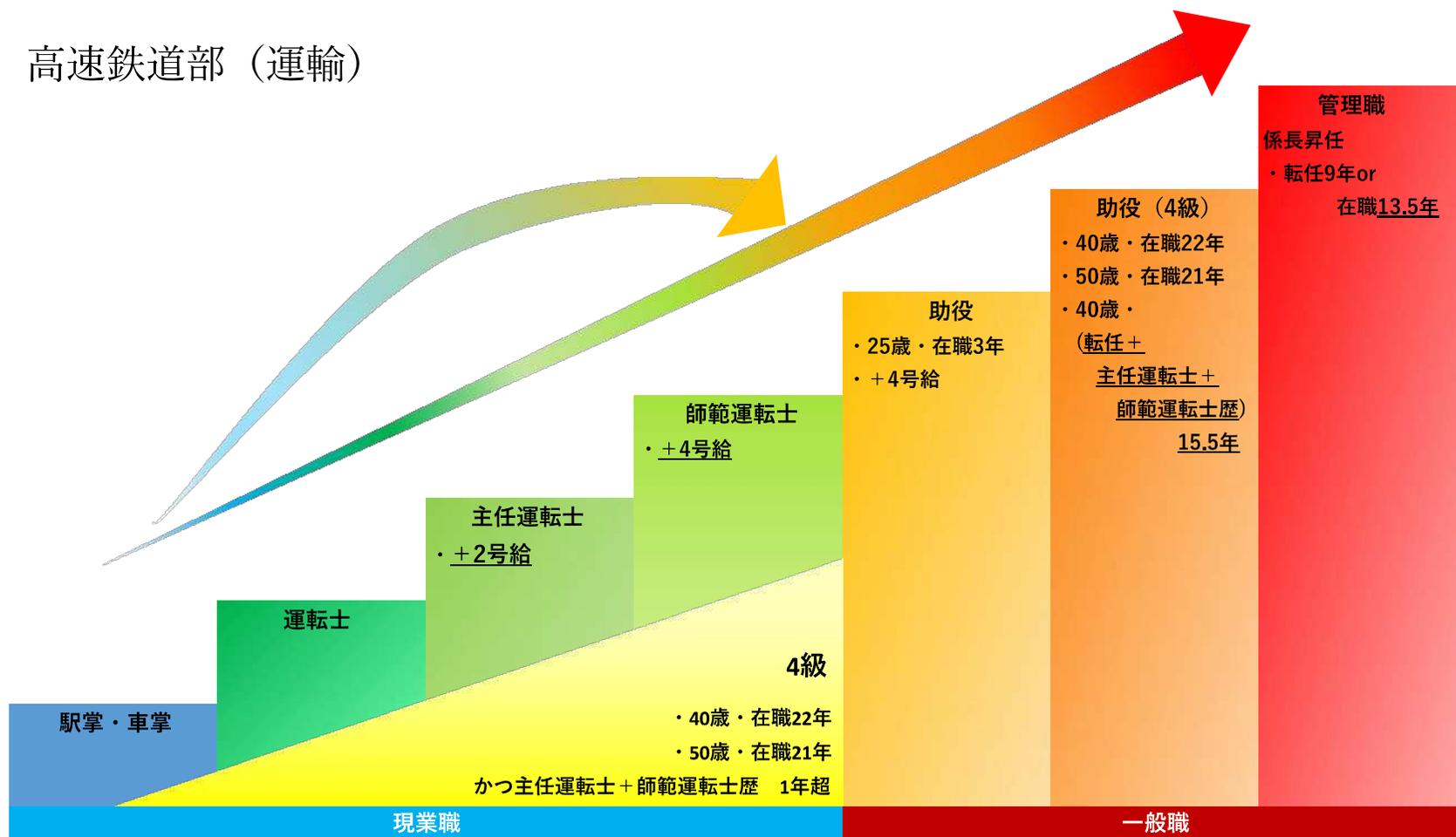
自動車部 (運輸)



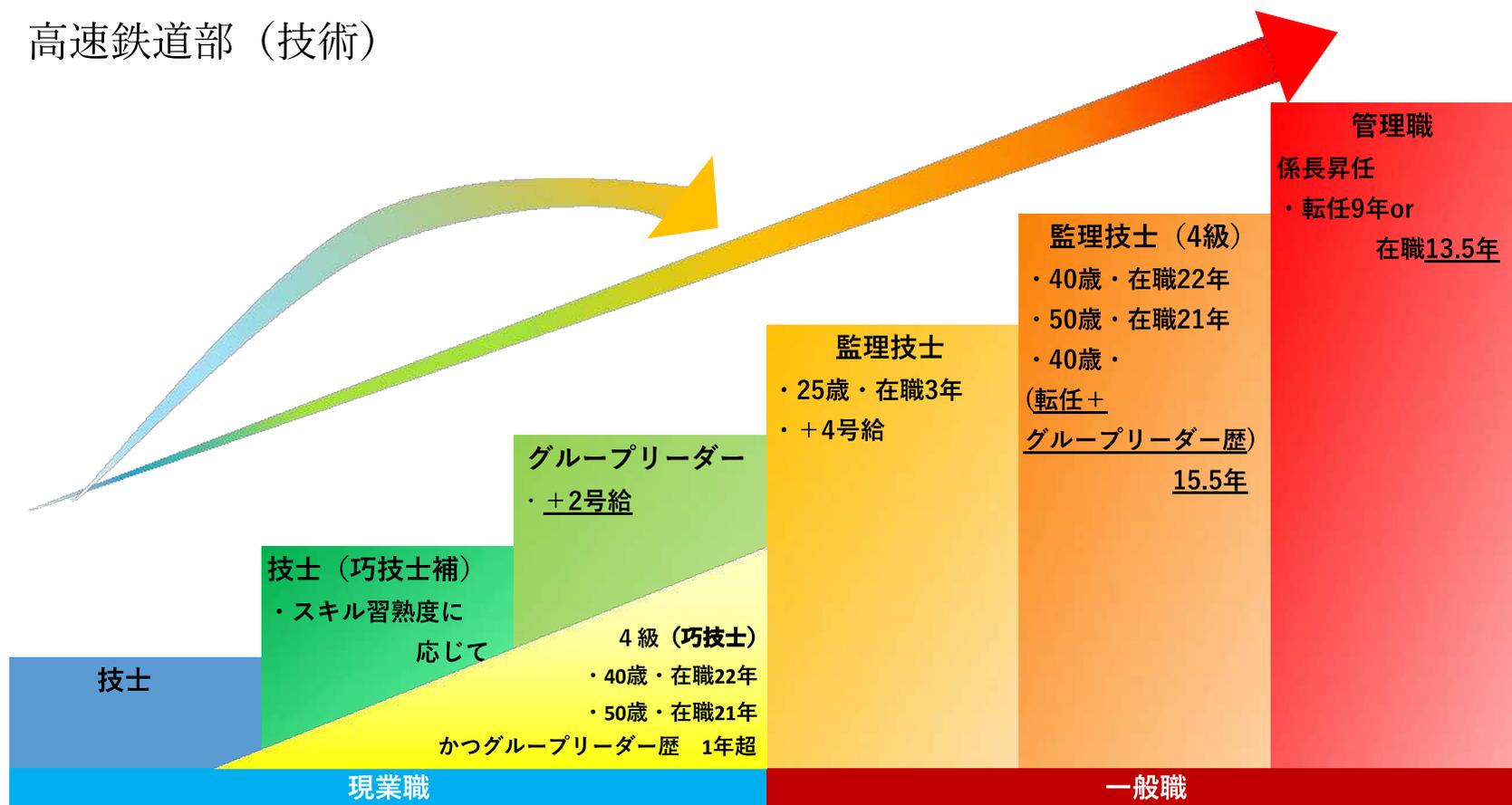
自動車部 (技術)



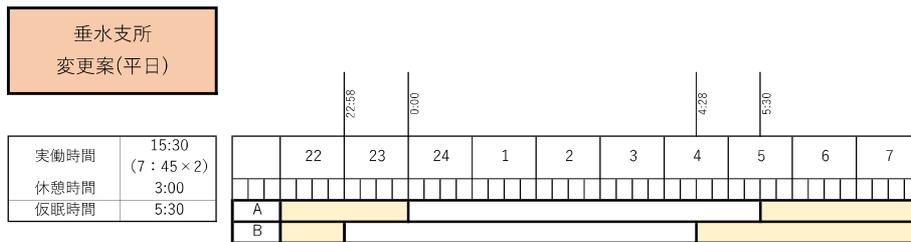
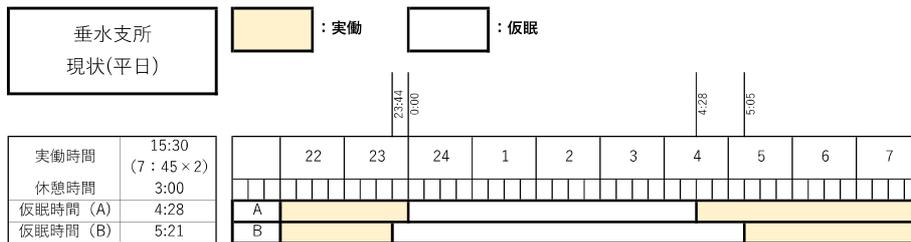
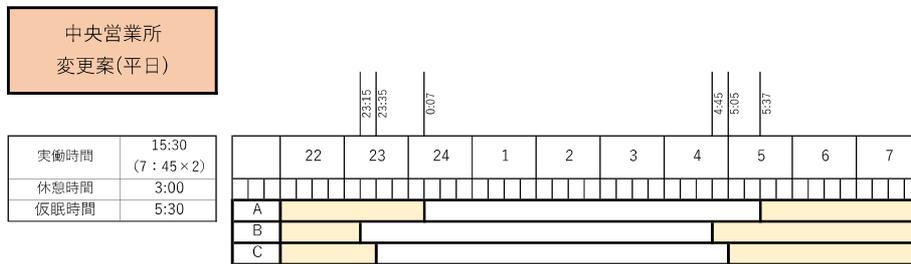
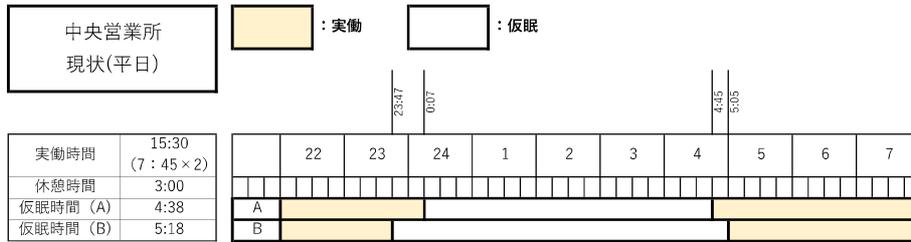
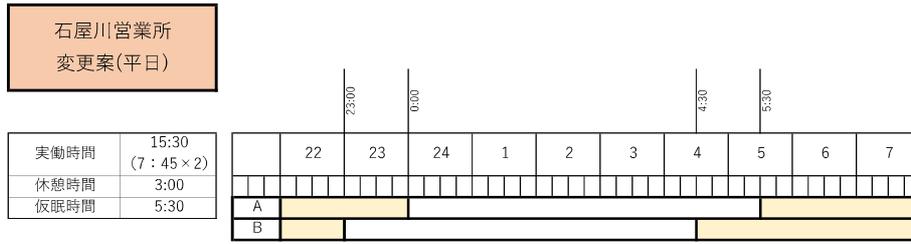
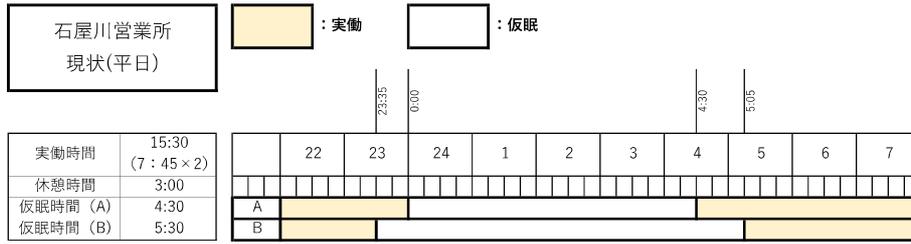
高速鉄道部（運輸）



高速鉄道部（技術）



自動車部(運輸事務職員) 職員配置・勤務体制の見直し(時差仮眠の導入)



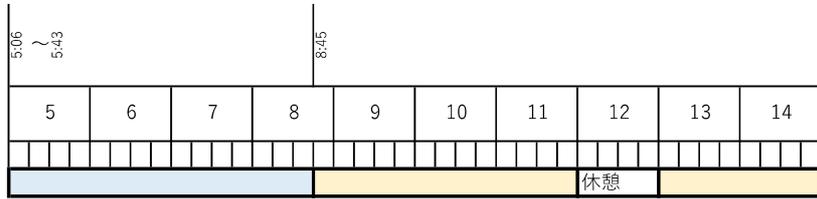
※上記の図はシフトの種類を示しているものであり、各シフトの人数を示しているものではない

自動車部(運輸技術職員・技士) 職員配置・勤務体制の見直し(時差出勤の導入)

車庫整備管理者業務
現状(平日土日祝)

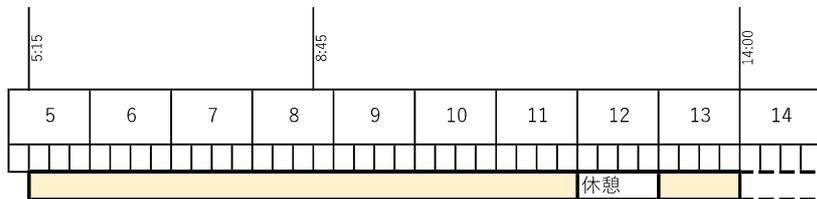
: 実働 : 超勤

| | |
|------|------|
| 実働時間 | 7:45 |
| 超勤時間 | 3:02 |
| | ~ |
| | 3:39 |



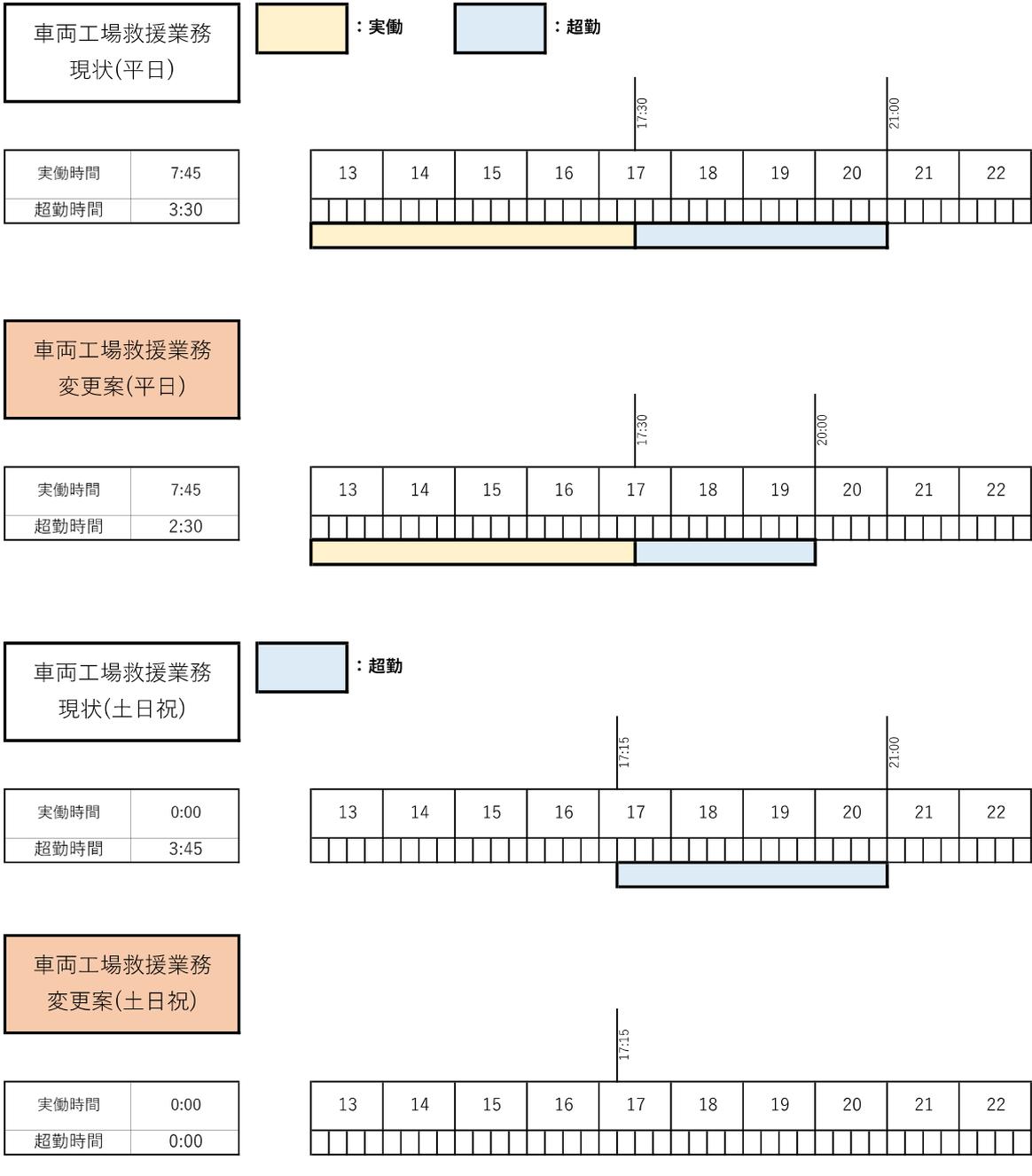
車庫整備管理者業務
変更案(平日土日祝)

| | |
|------|---------|
| 実働時間 | 7:45 |
| 超勤時間 | 業務状況による |

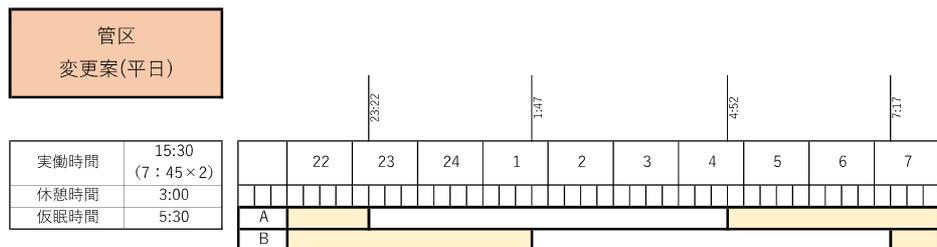
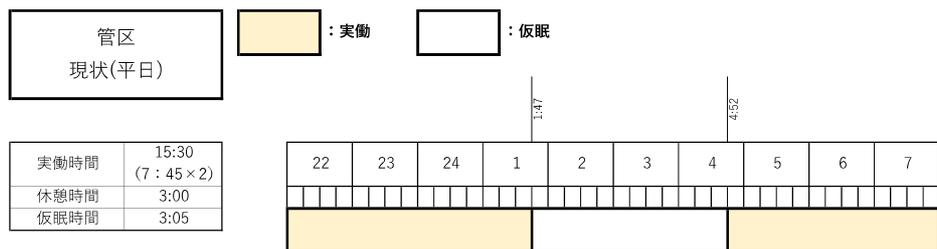
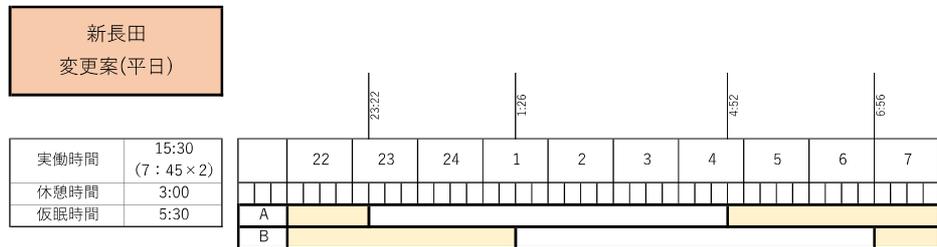
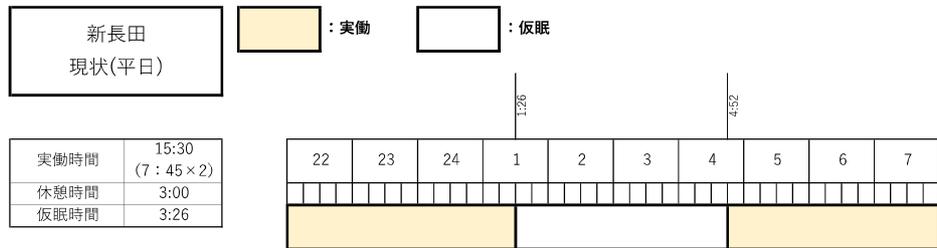
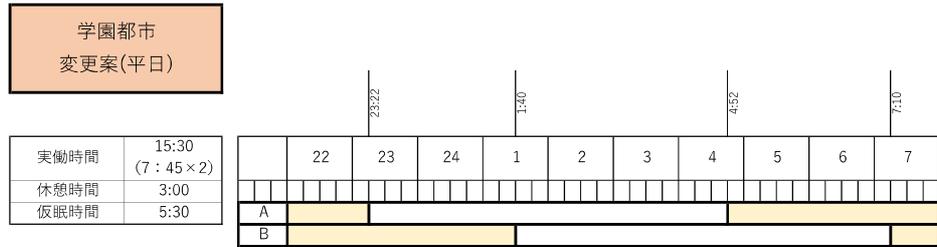
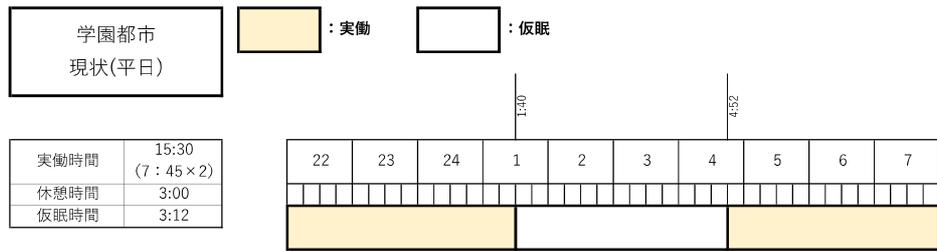


※14:00以降、業務状況によって時間外勤務あり

【説明資料】 救援業務の見直し



高速鉄道部(助役・駅掌) 職員配置・勤務体制の見直し(時差仮眠の導入)

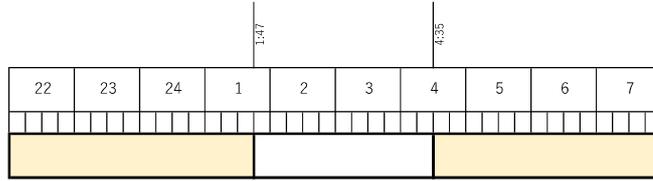


※上記の図はシフトの種類を示しているものであり、各シフトの人数を示しているものではない

西神中央
現状(平日)

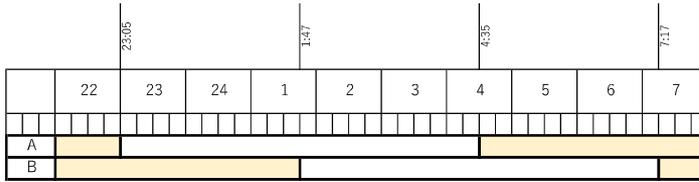
: 実働 : 仮眠

| | |
|------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間 | 2:48 |



西神中央
変更案(平日)

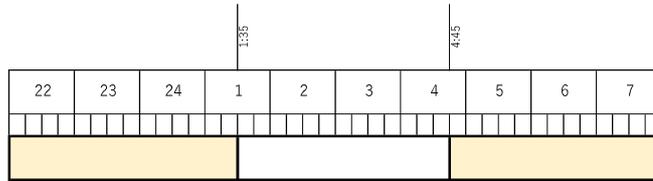
| | |
|------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間 | 5:30 |



名谷
現状(平日)

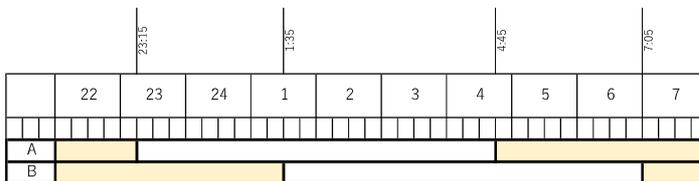
: 実働 : 仮眠

| | |
|------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間 | 3:10 |



名谷
変更案(平日)

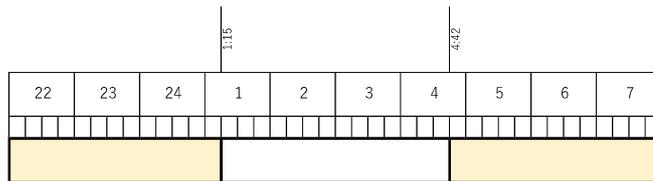
| | |
|------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間 | 5:30 |



新神戸
現状(平日)

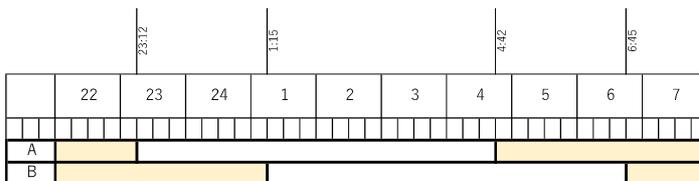
: 実働 : 仮眠

| | |
|------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間 | 3:27 |

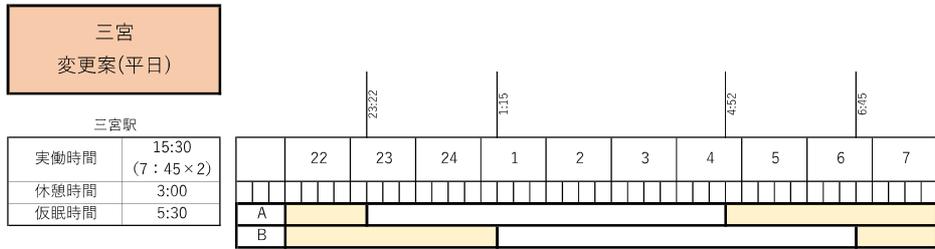
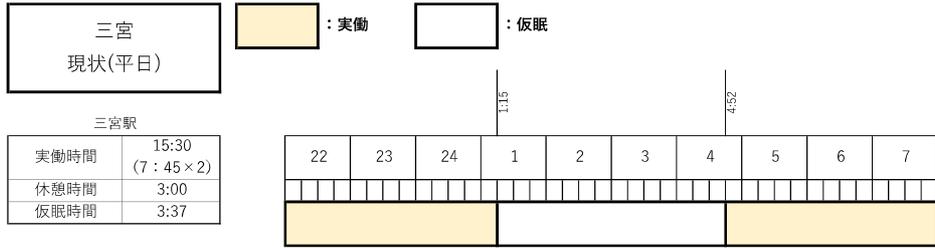


新神戸
変更案(平日)

| | |
|------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間 | 5:30 |



※上記の図はシフトの種類を示しているものであり、各シフトの人数を示しているものではない

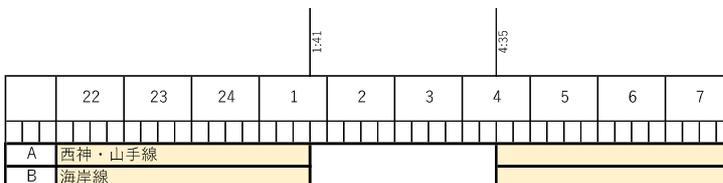


※上記の図はシフトの種類を示しているものであり、各シフトの人数を示しているものではない

運転指令区
現状(平日)
(~R6.6.30)

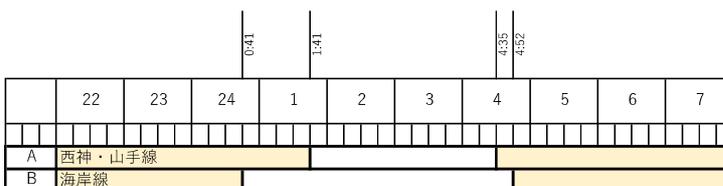
: 実働 : 仮眠

| | |
|------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間 | 2:54 |



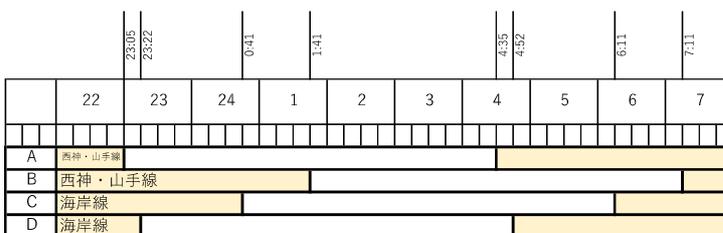
運転指令区
海岸線仮眠時間変更後
(平日)(R6.7.1~)

| | |
|----------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間 (A) | 2:54 |
| 仮眠時間 (B) | 4:11 |



運転指令区
変更案(平日)

| | |
|------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間 | 5:30 |

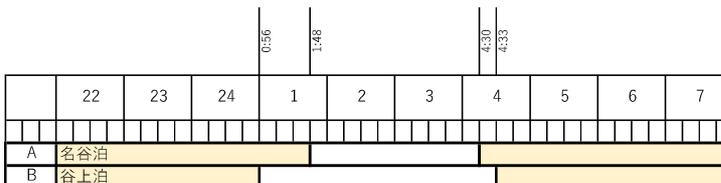


※上記の図はシフトの種類を示しているものであり、各シフトの人数を示しているものではない

名谷乗務区
現状(平日)
(~R6.6.30)

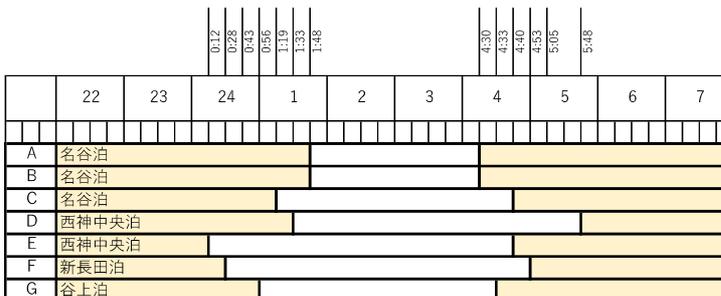
: 実働 : 仮眠

| | |
|----------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間 (A) | 2:42 |
| 仮眠時間 (B) | 3:37 |



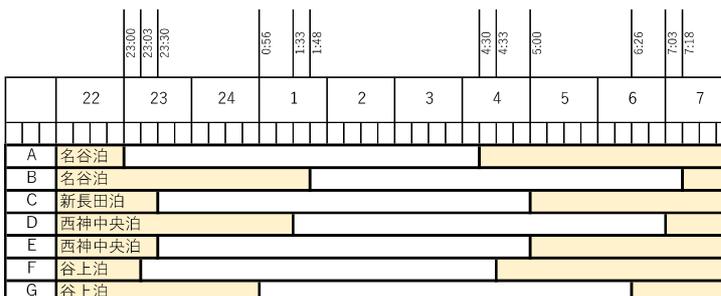
名谷乗務区
仮泊場所変更後
(平日)(R6.7.1~)

| | |
|-----------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間(A,B) | 2:42 |
| 仮眠時間(C) | 3:21 |
| 仮眠時間(D) | 4:15 |
| 仮眠時間(E) | 4:28 |
| 仮眠時間(F) | 4:25 |
| 仮眠時間(G) | 3:37 |

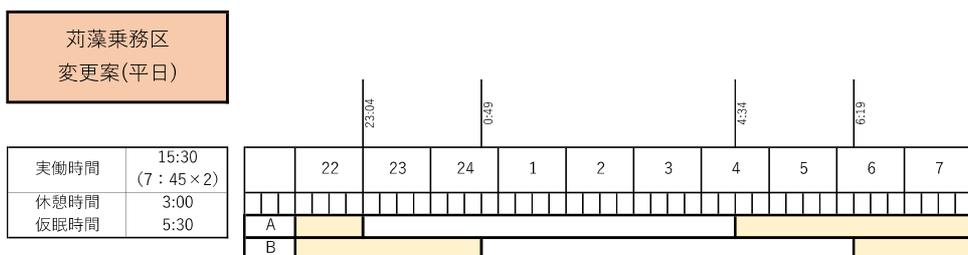
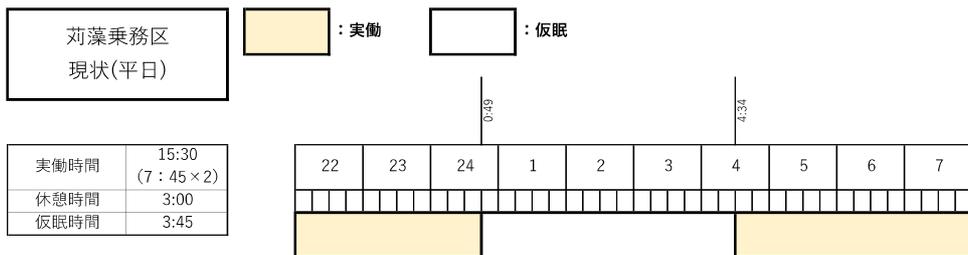


名谷乗務区
変更案(平日)

| | |
|------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間 | 5:30 |



※上記の図はシフトの種類を示しているものであり、各シフトの人数を示しているものではない

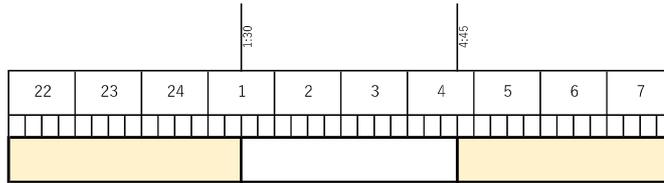


※上記の図はシフトの種類を示しているものであり、各シフトの人数を示しているものではない

検車区
現状(平日)

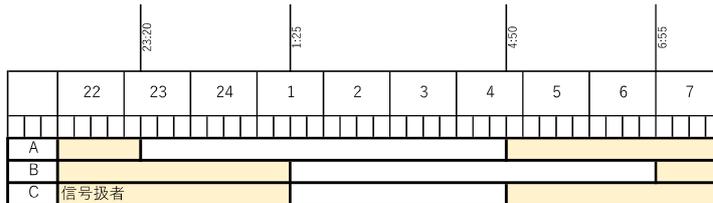
: 実働 : 仮眠

| | |
|------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間 | 3:15 |



検車区
変更案(平日)

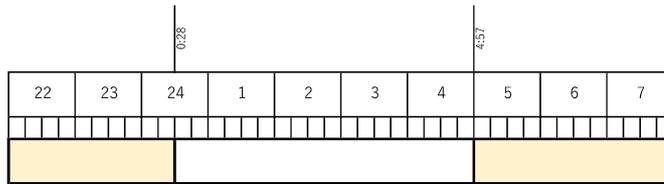
| | |
|-----------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間(A,B) | 5:30 |
| 仮眠時間(C) | 3:25 |



御崎検修係
現状(平日)

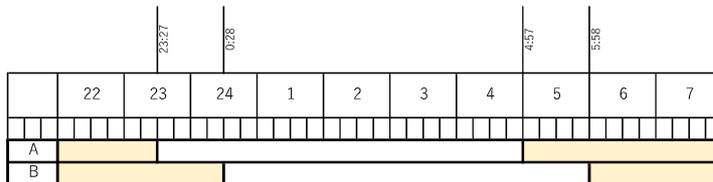
: 実働 : 仮眠

| | |
|------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間 | 4:29 |



御崎検修係
変更案(平日)

| | |
|------|-----------------------|
| 実働時間 | 15:30 (7 : 45 × 2) |
| 休憩時間 | 3:00 |
| 仮眠時間 | 5:30 |



※上記の図はシフトの種類を示しているものであり、各シフトの人数を示しているものではない