

神戸交通労働組合との交渉議事録

1. 日 時：令和8年2月17日（火） 16：00 ～ 16：30
2. 場 所：神戸交通労働組合本部会議室
3. 出席者：【当局】業務改革担当課長、職員担当係長
【組合】副執行委員長、書記長
4. 議題：1 営業所（運行管理者）及び車庫の勤務時間の見直しについて
2 地下鉄乗務員の仕業表の変更について
5. 発言内容：別紙のとおり

1. 営業所（運行管理者）及び車庫の勤務時間の見直しについて

【当局】 令和 6 年 7 月に提案していた営業所（運行管理者）及び車庫の勤務時間の見直しについて、この間の部会・支部の協議を踏まえ、以下のとおり提案及び説明をさせていただきます。

「1. 営業所運行管理者の時差仮眠の導入」についてであるが、勤務終了、開始時間は、原則として BM の出退勤時間（ダイヤ）に連動させ、仮眠前後の準備・手仕舞いに要する時間を考慮することとし、1 隔勤の垂水支所・北町操車場を除き、時差仮眠を導入する。なお、北町操車場を除き、垂水支所も含めて、仮眠時間を 5 時間 30 分確保する。また、仮眠時の手じまい・準備時分については、令和 9 年度の営業所再編に向けて、実測などにより適正化を図る。

北町操車場については、令和 8 年度中の遠隔点呼導入により時間外勤務のない勤務体系を目指す。

「勤務時間の変更内容」については、別紙のとおりとするが、ダイヤ改正等により、一部勤務時間の変更があるものとする。

「実施時期」は、令和 8 年 4 月 1 日とする。

「2. 営業所車庫の早出の見直し」についてであるが、当初早出勤務のシフト化を提案していたが、この間の協議を踏まえ、営業所車庫の早出については見直す方針とする。これは時間外勤務の見直しとなるため、説明事項である。なお、令和 8 年度については、暫定的に、平日の石屋川営業所及び中央営業所のみ早出を継続する。また、早出業務で対応していた事項（アドブルーの補充、電球交換、料金箱の不具合等）について、早出以外の時間帯又は運行管理者等で対応できるように調整することとし、運行管理者等で対応できない場合は、車両替えで対応する。

「実施時期」は、令和 8 年 4 月 1 日とする（救援業務の見直しも含む）。

【組合】 北町操車場については、遠隔点呼の具体的な内容や導入後の業務の状況が分からない中で、時間外勤務のない勤務体系を目指すことができるのか。

【当局】 遠隔点呼については、これまで導入済みの他社局の状況を調査しており、早朝や深夜の点呼業務を遠隔化することにより、時間外勤務のない勤務体系を確立することは可能と考えている。

【組合】 時間外勤務縮減ありきの提案ではなく、現場の実態を把握し、業務を整理したうえで遠隔点呼導入後の勤務体制について改めて示していただくよう申し入れておく。

営業所車庫の早出の見直しについて、石屋川営業所及び中央営業所は、土日

祝日のみ廃止となっているが、現場からは予備車も減らされている中で車両替えでの対応ができるのか不安があるとの声を聞いているが、当局としてはどのように考えているのか教えていただきたい。

【当局】 営業所車庫の早出業務については、これまでに実態調査した中で、アドブルーの補充や電球交換、料金箱の不具合対応がある程度の割合を占めている認識である。アドブルーの補充や電球交換については、早出以外の時間帯で対応できるように調整するとともに、料金箱の不具合についても、電源の再投入など、一定の範囲については運行管理者でも対応できるように調整していきたい。また、石屋川営業所及び中央営業所の土日祝日については、平日に比べ朝のダイヤに比較的余裕があることから、車両替えで対応ができると考えている。

【組合】 運行管理者の時差仮眠の導入について、これまでの起床時間であれば乗務員の出勤点呼時間には全員が起床しており、運行管理者の業務である、車両替え等の緊急時の対応や勤務確保などへの対応が可能であったが時差仮眠を導入することで、ワンオペでの業務になると対応ができない状況が想定される。早出の見直しによって運行管理者の業務が増えることになる可能性がある中、複数人で対応できるよう起床時間を設定するべきではないか。

また、職場によっては十分な仮眠環境が整備されていない職場もあるため、仮眠環境の改善に向けて早急に対処していただきたい。

【当局】 時差仮眠導入後に一人で対応する際の業務だが、深夜時間帯は、終業点呼及び鍵閉め業務等である。また、早朝時間帯は、鍵開け及び1～2名の運転士に対する始業点呼が中心となる。また、臨時対応として故障車に対しては予備車使用、当欠があった場合には、予備勤務者対応となる。これらは従前からの対応と同様となることから対応可能と考えており、現段階において支障となる案件は存在しないと支部及び当局で確認している。4月以降実施していくうえで想定しない事案が頻発する場合は、労使で課題解決に向けて協議していきたい。仮眠環境についてのご意見については、職場に伝えさせていただく。

【組合】 提案内容については持ち帰り協議する。

2. 地下鉄乗務員の仕業表の変更について

【当局】 海岸線のダイヤ改正及び乗務付帯時分の変更に伴う地下鉄乗務員の仕業表の変更について提案させていただく。

まず、「1. 仕業表」であるが、仕業数については、緊急仕業、半休仕業及び仕業予備を除き、平日は15仕業、土休日は11仕業とする。

時間外勤務時間については、平日は92分(平均6.1分)とし、土休日は9分(平均0.8分)とする。

平均乗務距離については、平日は1仕業あたり106.7km、土休日は104.5kmとする。

「2. 実施時期」については、海岸線のダイヤ改正に合わせて、令和8年3月14日(土)とする。

【組合】 ダイヤ改正に伴う仕業変更や勤務時間変更については勤務労働条件に大きく関わる問題でありもっと早い段階で示すべきではないか。

【当局】 海岸線仕業については、1月20日の乗務支部交渉で棒仕業を提出したが、支部から解りにくいとの声を受けて後日行路表を提出させていただいた。

その後、2月5日の乗務支部交渉で海岸線仕業についての検討状況を伺ったが「修正案を制作中」との回答であった。

乗務支部から修正案が2月10日に提出され、地下鉄運輸サービス課、運輸課で修正案の仕業に漏れないこと、休憩時間が確保されていること、超勤時間の再計算等、必要な確認を行い問題が無いことを支部に返答のうえ、今回の提案となっている。

【組合】 労使協議が必要な事項に関しては協議、検討に十分な時間が必要であり、提案についてはできる限り早期に行うよう申し入れておく。

海岸線の仕業表の変更について、地下鉄乗務員の組合員からは、標準作業手順が策定され、西神・山手線のダイヤ改正以降、ワンマン運転で決められた手順通り作業を行うと、度々、遅延が発生する状況であると声が上がっている。

そのような状況の中で、忘れ物の対応や列車内の確認など必要な業務が確実にできないようではお客様サービスにも影響が出ると考える。今回の海岸線ダイヤ改正及び仕業表の変更では、折り返し時の時間の確保はしっかりと出来ているのか教えていただきたい。

【当局】 海岸線のダイヤ改正に伴う折返し時分についても、標準作業手順により折返し手順及び車内点検をおこなった時分を計測し、それ以上の必要な折返し時分は確保

されている。

しかしながら、運転間隔が変更となる時間帯については、必要な折返し手順を超える折返し余裕時分が少ない時間帯も発生する。

その中で、忘れ物の対応については、時間がない場合は駅へ対応を依頼するなどの取扱いを定め運用している。

なお、西神・山手線のダイヤ改正以降、ワンマン運転で定められた手順通り作業を行うと、遅延が発生するという声が上がっていることについては、支部協議の中で認識している。現在、遅延の発生原因について検証を進めており、必要な対応を検討していく。

【組合】 今回の提案では仕業表の変更により、大幅に時間外勤務が削減されているが削減できた要因について教えていただきたい。

【当局】 昼間、早朝深夜時間帯に減便したことにより全体的な列車走行距離が減少したことで、運転士一人当たりの乗務距離が減少したことが時間外勤務時間削減の主な要因と考えられる。

【組合】 持ち帰り協議する。