


## ワーク・ライフ・バランス

### 仕事と家庭を両立させやすい制度が整っています

産前産後休暇(産休)、配偶者の出産補助休暇、男性職員の育児参加休暇、育児時間、育児休業(育休)、育児部分休業、育児短時間勤務、子育てのための部分休暇(育児部分休暇)、子育て支援休暇(子の看護休暇)、在宅勤務、フレックスタイム制



**粟倉 佑子**  
豊岡土木事務所 河川砂防課  
(平成22年度採用)

《活用した制度》  
出産時…産休(3回)  
出産後…育休(3回)  
仕事復帰後…育児短時間勤務制度

**子育てと仕事との両立**  
子供が小さいので、家に帰ってからは子供との時間を優先するようにしています。また、家庭での負担を減らすため、子供を含め家族の役割を決めています。そのため、もし残業があった場合でも、家族が代わりに家事、育児をしてくれています。職場には気兼ねなく休暇を取れる雰囲気があり、子供のために急に休むことになった場合も同僚が代わりに仕事をカバーしてくれているので助かっています。

## 人材育成(各種研修制度)

### 人材育成に力を入れており、研修やOJT等を充実させています

基本的なキャリアパス	<table border="1"> <tr> <td>入庁</td> <td>職場① 2~3年</td> <td>職場② 3~4年</td> <td>職場③ 3~4年</td> </tr> </table>	入庁	職場① 2~3年	職場② 3~4年	職場③ 3~4年	<ul style="list-style-type: none"> <li>約10年間で3箇所の職場を経験</li> <li>本庁勤務・地方機関勤務の両方を経験</li> </ul>
入庁	職場① 2~3年	職場② 3~4年	職場③ 3~4年			
養成期間	<table border="1"> <tr> <td>基礎知識 養成期</td> <td>技術力 養成期</td> <td>中堅職員 養成期</td> </tr> </table>	基礎知識 養成期	技術力 養成期	中堅職員 養成期	<ul style="list-style-type: none"> <li>経験年数に応じ3段階の養成期間を設定</li> </ul>	
基礎知識 養成期	技術力 養成期	中堅職員 養成期				
階層別研修	<table border="1"> <tr> <td>新人研修 (1~3年目)</td> <td>中堅研修 (5年目)</td> <td>主任研修 (10年目)</td> </tr> </table>	新人研修 (1~3年目)	中堅研修 (5年目)	主任研修 (10年目)	<ul style="list-style-type: none"> <li>土木行政の基礎知識、工事積算、災害復旧事務の習得等</li> </ul>	
新人研修 (1~3年目)	中堅研修 (5年目)	主任研修 (10年目)				
専門研修	経験・能力等に応じて随時実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>各種専門分野における技術力を習得</li> </ul>				
実務教育(OJT)	先輩職員が、実務を通して積算や工事監理等を指導 職場の若手技術者が集まり、計画・設計等の力を磨く	<ul style="list-style-type: none"> <li>実務を通じて、基礎知識や技能を習得</li> </ul>				
自己啓発	技術士取得セミナー(技術士の資格取得を支援) 建設技術研究発表会(先進的な取組みや調査・研究の成果を発表) 後輩に伝えること(退職者等の豊富な経験談を聴く)等	<ul style="list-style-type: none"> <li>土木技術者としてのスキルアップを支援</li> </ul>				

## 業務内容

道路、河川等の多様な分野で、計画→設計→施工→維持管理のあらゆる段階に携わることができます

### ■ 業務内容

#### 《本庁勤務の場合》

社会基盤整備に関する基本計画の策定、事業の企画・立案・予算化

#### 《地方機関勤務の場合》

具体的な事業計画の策定、工事の設計・積算・施工監理等の工事実施に関する一連の業務、施設の管理

### ■ 主な施策

#### ①防災・減災対策の強化

地震・津波対策、河川対策、高潮対策、土砂災害対策、減災のための情報発信 等

#### ②社会基盤の充実

道路整備(渋滞・踏切解消、歩行者・自転車対策等)、下水道整備、公園整備、公共交通の維持・活性化 等

#### ③社会基盤の形成

基幹道路ネットワークの充実強化、港湾の機能強化・利用促進、空港の有効活用・利便性向上、老朽化対策、水辺の環境づくり、無電柱化の推進 等

#### ④その他

建設企業等の健全育成、ICT(情報通信技術)の活用 等

## お問合せ

〒650-8567 神戸市中央区下山手通5-10-1  
 県土整備部 県土企画局 総務課 総務企画班  
 TEL: 078-362-3497  
 FAX: 078-362-3921  
 E-mail: kendoseibibusoumuka@pref.hyogo.lg.jp

兵庫県ホームページにも業務内容や採用試験の情報を掲載しています



業務内容の紹介



採用試験情報



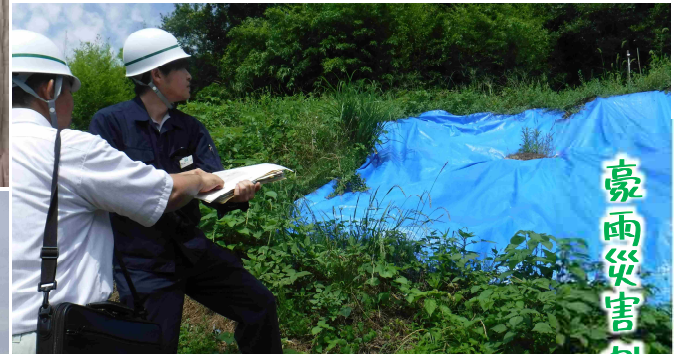
兵庫県  
総合土木職  
採用案内



# 地元期待の長大橋プロジェクト



# 利用しやすい公共交通を目指す



**① 北村 征也**  
豊岡土木事務所 道路第1課  
(平成29年度採用)

**② 杉江 莉奈**  
宝塚土木事務所 三田業務所 道路担当  
(平成29年度採用)

**③ 寺田 悟**  
道路企画課 高速道路推進室 計画推進班  
(平成23年度採用)【経験者採用】

**④ 浅香 ひろこ**  
交通政策課 計画班  
(平成26年度採用)

**⑤ 川西 翼**  
姫路土木事務所 河川砂防課  
(平成30年度採用)

**⑥ 堀本 宗男**  
洲本土木事務所 港湾第2課  
(平成5年度採用)【経験者採用】

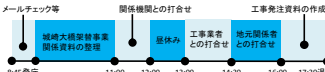
## 100億円の橋梁架替事業

豊岡市内を流れる円山川に架かる城崎大橋の老朽化に伴う城崎大橋架替事業を担当しています。架替後の橋梁は、河川のみを跨ぐ県管理橋では県内最長(561.5m)で、橋梁建設費が100億円を超える大規模な事業です。

## 基礎杭の打ち込み方法を工夫

現在工事中ですが、下部工では杭長50mにもなる橋脚基礎を地中に打ち込んでいます。杭長が長いため打ち込みが困難になることがありましたが、施工業者と協議して、手順や機械を工夫しながら施工を進めています。現場条件が厳しく難しい工事ですが、事業完了後は交通面・治水面・観光アクセス面が改善され、地元住民からの期待も大きいので、一つ一つ問題をクリアしながら事業を進めていきます。

## ■1日のスケジュール



## 側溝蓋掛けで住民から評価

三田市内に位置する県道の歩道整備、橋梁補修といった維持管理の事業や、台風や豪雨等の災害により被災した土木施設の災害復旧事業を主に担当しています。初めて担当した工事は、道路側溝に蓋掛けを行うものでした。車の離合が行えなかった箇所が、工事後、車が離合しやすくなり、通りやすくなったと地元から連絡をいただきました。住民の方々からの評価も直接聞くことができ、責任も大きいけれど、役に立っているのだと実感できました。

## 施工中の剥落に急遽対応

道路法面工事では、施工中に一部区間において地質が悪く掘削時に斜面崩落が生じたことがありました。安全を確保するため、新たに地質調査を行い、設計の妥当性を再検証しうえて適切な工法を選定しましたが、施工中のため検討に費やせる時間も限られる中、幅広い知識と機敏な対応力が必要だと痛感しました。まだ経験が少ないためスムーズにいかないこともあります。自分一人で抱え込まず周りに相談するなど、コミュニケーションを欠かさないよう心がけています。

## 高速道路の料金改定案を提案

県内の高速道路が整備され、便利に利用できるよう、国や高速道路会社などの関係機関と協議・調整して、高速道路事業を円滑に進める仕事を担当しています。例えば、県内の高速道路料金改定の際、国が示した全国水準の料金体系では大幅な値上げとなってしまうため、利用者が利用しやすくなる(安くなる)、料金改定によって一般道路が渋滞しないような(高速から一般道におりない)料金体系を検討しました。関係自治体間の合意形成等に苦慮しましたが、国の方針をできるだけ満足しつつ、利用者の理解が得られる料金体系の案をとりまとめることができ、現在の料金体系にも反映されています。

## ライフステージに合わせた働き方

私は民間企業から転職し兵庫県職員になりました。転職して実感したことは、兵庫県庁では、ある時はバリバリ働き方、ある時は育児・介護など家庭を重視した働き方など、その人のライフステージに合わせた働き方を選ぶことができるということです。自分がどんな働き方をしたいか、これらどんなキャリアを築きたいかしっかり考えることが大事だと思います。

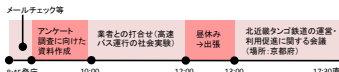
## 公共交通の利用促進を企画

皆が安心して移動できる公共交通の構築に向け、地域や交通事業者と連携しながら、高速バス運行の社会実験や、県が出資している北近畿タンゴ鉄道や北条鉄道の設備の改修、鉄道を利用したツアーの造成等による利用促進を行っています。

## 高速バスの社会実験では多くの方が利用

高速バス運行の社会実験では、運行経路・ダイヤや運賃の設定から実施、検証まで一貫して担当しました。10日間という限られた運行日数の中、効果的な検証のためには乗車率を上げることがポイントでした。そこで、便ごとにターゲットとなる利用者を設定し、既存路線との接続や運行上の制約を考慮しながら案をつくり、より利用しやすい運行ダイヤの設定に努めました。その結果、約450名の方に乗車いただき、多くの方から意見をいただくことができました。

## ■1日のスケジュール



## 被災した施設の早期復旧を目指す

激甚化する豪雨災害から県民の命を守るための急傾斜及び砂防事業や、県内に広く被害のあった平成30年7月豪雨災害の復旧事業を担当しています。1年目から様々な事業を任されていますが、その道のりはいずれも長く険しいものでした。例えば、急傾斜地の擁壁復旧工事では、施工途中に復旧工法の変更が生じましたが、入庁間もない私は、業者との協議や地元調整、変更に伴う追加予算の確保等の対応に追われ、慌てふためてばかりでした。しかし、上司のサポートもあり一つ一つ課題解決を図ることができ、今は早期復旧できるよう工事を進めています。

## 解決方法の模索が面白い

事業の計画、設計、積算、工事、そして地元調整等、業務内容は多岐に渡ります。それらの中で出てくる問題の答えは一つではなく、様々な視点から解決方法を模索することが必要です。例えば先輩や上司から言われた解決方法と自分自身の考えを照らし合わせ、答えを見つけていくなど、これが答えだ!とはっきり言いきれることは多くありませんが、それこそがまさに土木ならではの面白さだと感じています。

## 目玉プロジェクトは全長1.1kmの防波堤事業

今後30年以内の発生確率が70~80%と言われる南海トラフ地震。この地震により甚大な津波被害が想定される福良港の津波対策を私は担当しています。中でも目玉プロジェクトが、全長1.1kmの湾口防波堤整備事業です。福良港では、想定される津波水位が非常に高く、背後地の土地利用等を考慮すると防波堤の高上げのみで防御することは現実的ではありません。このため、湾の入口で津波水位を低減させる湾口防波堤を整備します。

## 津波から福良のまちを守る

私が配属された当初は、現状が大きく変わることによる不安を抱く方々から計画に反対という意見を多く聞きましたが、対話を重ね水門等の計画見直しをすることができました。非常にうれしかったです。説明会が新聞記事に掲載されたこともあり、切り抜いて大切に保存しています。(記事には私が写っています。)関係者の方々のご協力に感謝するとともに、いつ来るかわからない津波から福良のまちを守れるよう、早急に整備を進めていきます。

豪雨災害から守る