

団体交渉（令和2年7月17日 17:30～18:20）

（メンバー）

当局 局長、副局長、自動車部長、高速鉄道部長、職員課長  
組合 委員長、副委員長、書記長、書記次長、会計

（場所）

御崎Uビル1階大会議室

（要請項目）

1. 新型コロナウイルス感染症への対応について
  - (1) 感染予防と今後の対応について
  - (2) 乗車料収入の減少に伴う対応について
2. 新たな経営計画の策定について
3. 神戸市営地下鉄北神線の財政支援について
4. 36協定の遵守について
5. 人材の確保・育成について
6. 市バス車両の更新について
7. 一般会計からの財政支援について
8. 付帯事業の推進について

## 【組合】

日頃から、職員の労働条件や労働安全衛生など、ご尽力いただき感謝申し上げます。それでは、組合から、8項目の要請をさせていただく。

### 新型コロナウイルス感染症への対応について

#### (1) 感染予防と今後の対応について

今年に入り新型コロナウイルス感染症が世界各国で猛威を振るい、感染者も増加しており、未だに終息するに至っていない。日本においては、4月7日に7都府県に対する「緊急事態宣言」が発令され、その後、対象が全国へと拡大されたが、期限の5月6日までに終息するには至らず一旦延長となった。公共交通や物流については、「必要な機能を維持することが求められる」といった国の見解のもと、多くの業種で休業要請が出されるなか、市バス・地下鉄ともに現場の第一線で職務にあたる職員は、感染への不安を抱えながらも使命感を持って日々の業務にあたってきた。組合としては、職員の命と健康を守る立場から、4月24日に交通当局に対する緊急要請を行い、4項目にわたる重点課題とともに、付随する6項目の申し入れを行ってきたところであるが、その後、緊急事態宣言による外出の自粛により、特に土休日の人出が減少していたこともあり、5月2日以降の土休日については、市バス・地下鉄ともに一部減便して運行してきた。

現時点では、幸いにも職員の感染者は出ていないが、万が一、現場職員から感染者が出た場合、その濃厚接触者も含めて、多くの職員が自宅待機を余儀なくされることになり、市バス・地下鉄の運行に支障をきたすこととなる。今後、第二波・第三波の感染拡大も予想され、終息にむけて長期戦が想定されるなか、市バス・地下鉄が一日たりとも運休することなく走り続け、社会基盤を維持していくことが不可欠であることは言うまでもなく、職員の感染予防策の強化はもちろんのこと、感染者発生を想定しての対応策についても事前に準備しておくよう申し入れる。

#### (2) 乗車料収入の減少に伴う対応について

基本的に公共交通機関については、通常通りの運行とされているが、「緊急事態宣言」の発令に伴い、不要不急の外出自粛をはじめ、各種店舗の休業や在宅勤務の推奨、学校の休校などにより、公共交通機関の利用者は極端に減少しており、いずれの交通事業者においても大幅な減収となる見込みである。

国土交通省からは、今年の5月に「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（陸上交通）に係る補助要件の緩和等について」との通達が出され、路線バス事業者や自治体などへの補助金の枠組みについて、新型コロナウイルスの影響による旅客減少を考慮し、2021年度以降における適用条件の緩和が盛り込まれている。公営地下鉄に対しても、借換債の利率要件の緩和をはじめ、新々特例債や平準化債など、各事業者の資本費負担の軽減にむけて、国として可能な救済策があるはずである。

他都市の公営交通事業者においても同様の減収が予想されるなか、公営交通事業協会などを通じて、自動車事業・高速鉄道事業とともに国に対して様々な角度からの

支援を求めてもらいたい。組合としても、交運労協の仲間とともに地域公共交通を守る立場で、中小企業や個人事業主と同様の減収に対する補填等も含め、様々な支援を求めていきたいと思っている。

### 新たな経営計画の策定について

総務省から 2020 年度までに「経営戦略」を策定するよう要請されていることは承知している。これを受けて、交通事業審議会に対して、3 月には「将来にわたって安定的に公共交通を維持していくための経営戦略の策定も踏まえた、今後の市バス・地下鉄事業の経営のあり方や方向性について」諮問しており、今秋に出される審議会答申の内容を踏まえ、当局において新たな経営計画が策定される予定となっている。

こんななか、神戸市営交通の事業戦略の立案・実施・検証に際し、専門的知見を最大限活用し、市民サービスの維持・向上と合わせて、より効果的かつ効率的な事業を展開することにより、経営基盤の強化を目指すことを目的に「神戸市営交通事業の経営に関する助言等業務委託に伴う公募型プロポーザル」が実施されている。民間への業務委託においては、往々にして削減にばかり重きをおいて提案される傾向が強いが、今回の公募においては、統計分析、乗客確保にむけた戦略、審議会資料作成等の業務内容となっているところであり、安心している。交通事業審議会の答申と今回のプロポーザルの結果をうまく融合させ、より効果的で実践的な経営計画となるよう知恵を絞っていただきたい。

新たな経営計画の策定にあたり、給与の問題について、2017 年度に労使合意し、2018 年度から実施している局採用職員の給与削減（5 年間 5%、6 年目から 10%削減）以上の減額は絶対に認めることはできない。また、市従業員労働組合で今春合意した「労務職給料表」の導入については、今後も市労連一体での給与交渉の実施を鑑みれば、交通局の現業職場での導入も検討せざるを得ないと考えている。しかし、2017 年の労使合意の削減金額を超えるような減額措置は絶対に認められないことを改めて強く申し入れておく。

あわせて、次期経営計画の策定にあたって、勤務・労働条件に関する事項については、労使合意が前提であることを確認しておきたい。

### 神戸市営地下鉄北神線の財政支援について

既に 6 月 1 日から、北神急行が市営化された。これに伴い乗車料金も改訂され、谷上～三宮間は大幅に値下げされている。当初は、現行 24,500 人の北神急行利用者について、市営化することにより、最大で約 9,000 人の増加を見込んでいたが、その後、地元住民の強い要望により、神戸北町から谷上駅への新設のバス路線（62 系統）は大幅な縮小を余儀なくされ、現行の 64 系統も減便がかなわなような状況となり、利用者数を大幅に下方修正している。敬老優待乗車に関しては、市営化は大きなメリットとなるため、今後の利用者数も増加することが予想されるが、新型コロナウイルスの影響による高齢者の外出自粛も、当分の間続くので

はないかと考えている。通勤・通学等の一般利用者が増えないかぎり値下げ分の乗車料収入の減少は、今後の高速鉄道事業会計を大きく圧迫することは間違いない。

北神急行の市営化については、神戸市の公共交通政策でもあるので、シミュレーションとしてなされている収支不足分は一般会計からの補助金で補填するよう財政局に申し入れてもらいたい。

### 36 協定の遵守について

昨年の団体交渉において、働き方改革に関連して「36 協定」の遵守を申し入れるとともに、個々人の時間外勤務の徹底管理を訴えているが、当局として具体的にどのように対応してきたのか教えてもらいたい。合わせて、昨年1年間で協定に抵触する事案があったのかどうか、また、バス運転士の「改善基準告示」についても違反がなかったのかどうかも教えてもらいたい。

### 人材の確保・育成について

今年度の事業計画策定にあたり、直営営業所のコブダイヤを整理し、乗組数に組み入れているが、その乗組数に対して必要となるBMが40名も不足している現状について、当局としてどのように考えているのか。組合としては、技術の継承や事業の継続性を鑑み、車両整備要員も含め、自動車部で不足する人員を一刻も早く充足することが必要だと考えている。

新規採用にあたっては、通常の募集だけでなく、新たな募集方法や新たな応募要件なども検討の上、早急に必要数の確保に努めてもらいたい。

### 市バス車両の更新について

市バス車両の更新については、12年から18年へと平成25年度に期間を延長しているが、18年を経過して本来更新すべき対象車両台数のすべてを更新できておらず、安全面からも問題がある。したがって、更新時期がきた車両や故障・不具合の多発する車両の早期更新を申し入れる。

また、東京、横浜等で導入が進められている「燃料電池バス」について、神戸市の施策の一つであるスマート水素シティー構想の観点からも、神戸市での導入に向けて検討を進めてもらいたい。

### 一般会計からの財政支援について

2018年4月から、局採用職員の給与削減を実施しているが、市長部局採用の一般行政職員については、給与削減措置の対象から外れている。本庁部門においては、全く同じ仕事内容であるにもかかわらず、削減による給与格差が生じている実態もあり、職員の士気向上の観点からも問題があると思っている。本来ならば、一般行政職員も交通局在籍中は同様に給与削減の対象とすべきであるが、身分・制度上それが困難であることは理解している。

しかし、現在の交通局の財政状況を考えて局採用職員に負担を強いるのであれば、

それらの職員が納得できる形にすることが重要である。そこで、職員のモチベーション維持と、少しでも局財政負担を減少させることを目的に、一般行政職員も交通局から支給する給与は局採用職員と同様に削減を行い、削減前の給与との差額を市長部局（一般会計）に負担してもらうことを行財政局に働きかけてもらいたい。

### 付帯事業の推進について

1990年10月より西神中央駅百貨店ビルに「そごう西神店」が入っていたが、今年の8月末をもって営業を終了することが決まっております。現在、その後継事業者を公募している。このビルでのテナント料による収益は多額であり、付帯事業収入に占める割合も非常に大きなものとなっております。後継事業者が決まらなければ、交通局の収益は大幅に落ち込むことになる。

これまでの間、当局が後継事業者の募集に尽力してきたことは理解しているが、今回の公募によっても応募者が出なかった場合や適任の事業者が選定できなかった場合には、どのように対応するつもりなのか。また、現時点での応募予定者等、公募の進捗状況について可能な範囲で教えてもらいたい。

その他、今年度の神戸市予算において、リノベーション神戸の推進として、地下鉄沿線関連では西神中央駅、伊川谷駅、名谷駅、新長田駅の周辺整備が予定されているが、交通局としても、これらの周辺整備事業をうまく活用し、各駅構内の整備を進め、多くのテナント誘致に繋がるような施策を推進してもらいたい。

### 【当局】

要請事項のうち勤務労働条件に関する事項について回答をさせていただきます。

### 新型コロナウイルス感染症への対応について

新型コロナウイルス対策では、「緊急事態宣言」が発出されているなかでも、市バス・地下鉄の運行を行い、生活に欠かせない「市民の足」として市民生活の安定に大きな役割を担っていただいた。あらためて現場の皆様のご尽力に感謝申し上げます。

全国的に再び新型コロナウイルスの患者が増加している現状であり、第2波・第3波の感染拡大が現実的になってきているなか、市バス・地下鉄に求められる安心・安全な運行を確保するために、引き続き、利用者や職員の感染リスクを軽減させることは重要である。

市バスにおいては、引き続き、運転士のマスク着用、運転席ビニールカーテンの設置、運転席周辺の立乗車禁止、換気モード・窓開け運行、車両内の定期的な消毒を実施しており、地下鉄においても、引き続き、車内や駅構内において利用者が直接手で触れる箇所での定期的な消毒、車内の窓の開放による換気、マスクの着用やテレワークの推奨などの啓発放送の実施などに取り組んでいるところである。

職員については、マスクの着用や手洗い等の徹底による体調管理、室内の換気や

ビニールカーテンの活用、在宅勤務・時差勤務等による3密（密閉・密集・密接）の回避などを継続して実施していきたい。

また、万が一、職員が感染した場合の対応としては、可能な限り通常運行に努めるが、感染が拡大した場合には、「神戸市交通局新型インフルエンザ対策行動計画」の内容に基づき、対応していく。なお、この行動計画については、このたびの新型コロナウイルス感染症への対応における経験や議論を反映させ、今月中を目処に、改定を予定しているところである。

新型コロナウイルス対策については、今後も、業種ごとに定められたガイドラインを踏まえ対策を講じていき、安心・安全な市バス・地下鉄の運行を継続していきたい。

### 新たな経営計画の策定について

職員の給与について、地方公営企業法では「企業職員の給与は、生計費、同一又は類似の職種の国及び地方公共団体の職員並びに民間事業の従事者の給与、当該地方公営企業の経営の状況その他の事情を考慮して定めなければならない。」と規定されており、また、令和元年度に実施された包括外部監査では「自動車事業の経営実態を反映した「勤勉手当」「期末手当」が支給されるべきである。」との厳しい報告を受けている。

新型コロナウイルス感染症が拡大し、乗車料収入は大幅な減収が見込まれており、緊急事態宣言の発令された4月・5月においては、それぞれ月で、市バスで約3億円、地下鉄で約7億円の大幅な減収となる見込みである。6月以降については、一定の乗客の回復は見込めるものの、withコロナによる新たな生活様式の中で、テレワークの定着なども想定されるため、感染拡大前の状況に戻ることは困難であると考えている。

このようななかで、職員の給与についても経営状況を考慮せざるを得ない状況である。

給料表については、他の政令市の交通局の多くが、市長部局とは別の道を選び、約20%低い水準にある国の俸給表に準拠しているなかにおいても、これまで神戸市交通局においては、市労連としての労使交渉により、給料表や期末・勤勉手当の支給率などは、市長部局に準拠してきたところである。

令和2年4月に市長部局において「労務職給料表」が改正されたことから、少なくとも令和2年4月改正の「労務職給料表」から、平成29年12月に労使合意した給与削減という形でないと経営が立ちいかないと考えている。

### 人材の確保・育成について

欠員状態で現場の皆様が頑張っている現状については認識している。

市民の足としてバス路線をいかに守っていくのかという観点では、トータルで民間との協働というようなことも含めて考えていく必要があるが、直営の部分では、退職者がここ10年で7割ぐらいに上るといった状況は理解しており、着実に採用は

行っていきたいと考えている。

しかしながら、新型コロナウイルスの影響もあり厳しい環境であるなかで、現時点ですぐに採用選考を実施できるか慎重に見極める必要があることをご理解いただきたい。

### 36 協定の遵守について

時間外勤務については、職員からの勤務実績と退勤時刻を確認することにより、時間外勤務と勤務実態との乖離がないようにするとともに、職員の健康確保、ワークライフバランスの推進の観点から、時間外勤務の縮減に向けて、各職場で取り組みを推進するよう各所属長に周知・徹底しているところである。

なお、昨年1年間で、協定に抵触する事案や「改善基準告示」に違反する事案はないと認識している。

今後も引き続き、機会あるごとに周知を図り、局全体で36協定を遵守するとともに時間外労働の縮減に向けて取り組んでいきたい。

### 一般会計からの財政支援について

新型コロナウイルス禍による消費の冷え込みや企業の業績悪化などにより、令和2年度においては、法人市民税や地方消費税交付金、市有施設の閉館などの影響に伴う使用料・手数料が大幅な減収となる見込みであり、一般会計も非常に厳しい状況にある。

「まずは、交通局の経営努力が必要」と市長からも財政当局からも厳しく言われている現状にご理解いただきたい。

#### 【当局】

引き続き、要請事項に関して現状を説明させていただく。

### 新たな経営計画の策定について

次期経営計画の策定にあたっては、新型コロナウイルス感染症の影響により経営環境がより一層厳しい状況となっていることから、さらなる経営改善策を計画に位置付けていかなければならない。

次期経営計画において、勤務・労働条件に関する事項があれば、あらためて説明させていただく。

### 新型コロナウイルス感染症への対応について

新型コロナウイルス感染症関連で、国に対しては、感染拡大を防止するための衛生対策や運航継続に要する費用等に対して財政支援を求めるため、神戸市単独で行う「令和3年度国家予算に対する提案・要望」において要望をおこなったほか、全国の公営事業者からなる公営交通事業者協会により取りまとめられる「令和3年度 政府施策に関する要望書」や大都市の公営交通事業者からなる大都市交通事業者

会議の「令和3年度国家予算に関する要望」として、新型コロナウイルス感染拡大に伴う財政支援等を要望している。

今後とも、あらゆる機会をとらまえて、国に対し、支援を求めている。

### 新たな経営計画の策定について

新型コロナウイルスの影響で少し遅れたが、次期経営計画策定にむけ6月15日には神戸市交通事業審議会の第1回専門部会を開催し、諮問事項である「経営のあり方」や「方向性」について、専門的見地から議論いただいた。週明けの7月20日には第2回専門部会を開催する予定である。

また、「神戸市営交通事業の経営に関する助言等業務」については、6月26日に受託候補者を選定したことを発表したところである。

新型コロナウイルスの影響で大幅な減収が見込まれ、今後の経営状況はより一層厳しさを増しているなか、今後、交通事業審議会における議論や答申、委託業者の成果を踏まえながら、将来にわたって安定的に公共交通を維持していくため、計画策定に取り組んでいきたい。

### 神戸市営地下鉄北神線の財政支援について

平成30年度決算における北神急行電鉄(株)の乗車人員は24,500人/日であるが、令和2年度における神戸電鉄からの乗り換わりを6,500人/日、また、新設する市バス62系統や谷上駅までの自家用車利用の増加などによる北神線利用者の増加を800人と見込んでおり、人口減少を考慮して令和2年度における乗車人員は、31,600人/日としている。

収支については、市営化により大幅に運賃が低減されるため、乗車料収入は北神急行電鉄時と比べて減少が見込まれる一方で、400億円の簿価の資産に対して、198億円で譲渡を受けることにより、資本費負担の軽減が図られることに加え、運賃低減の効果により、新たに神戸電鉄等からの乗り移りが期待できることから、40年間の収支均衡を見込んでいる。

資金収支については初年度以降、常時黒字を見込んでおり、健全な経営を継続できると考えている。

なお、6月1日の北神急行線の市営化後の乗車人員については、新型コロナウイルスの影響で利用者が減少している最中であり、北神線の統合効果を前年度との比較で確認することが難しい状況であるが、西神山手・海岸線の乗車人員を基に新型コロナウイルスの影響度を算定し、北神線単独の乗車人員に加味することにより北神統合に伴う乗車人員の増加率を算出すると、6月1日から21日までの3週間の平均は24.3%の増加となっている。

### 付帯事業の推進について

令和2年8月末をもって営業終了となる「そごう西神店」の後継事業者については、現在公募中で7月20日が締め切りとなっており、事業者からの提案を待つ



いる状況である。

リノベーション神戸の取り組みについては、交通局としても、この機会をとらえ、駅の美装化やリニューアルを行い、乗客増につなげていきたい。

### 市バス車両の更新について

厳しい経営状況から、故障が少なく、車両部品の安定供給が見込め、整備に問題がない車両については、18年目を超えての使用も行っているところである。その一方で、部品の生産中止等により故障修理ができない車両については、運行への影響も考慮し、18年以下の使用年数の場合も車両更新を行っている。

今後も安全・安心輸送を最優先に考えながら、車両価格の抑制、修理費削減に努め、効率的な車両更新を進めていきたい。

燃料電池バスの導入については、非常に高額であり、またメンテナンスの方法も確立しておらず耐用年数も不明なことから、交通局単独での導入は難しい。

### 【組合】

#### 新型コロナウイルス感染症への対応について

総務省からは、新型コロナウイルス感染症により、地方税収や公営企業の料金収入等に様々な影響が生じることが想定されるとして、「令和2年度内の資金繰りへの対応について」との通達が出されている。その中には、「公営企業における特別減収対策企業債の発行」についても明記されており、償還利子の2分の1の額を一般会計から繰り出すことができ、当該繰出額の80%を特別交付税により措置することができる。そこで、気にかかることは、財政健全化団体への転落の危機が迫っている自動車事業において、今回の特別減収対策企業債の発行を考えているのかどうか。また、これを発行した場合、資金不足比率の計算上、解消可能資金不足額として扱うことが可能なかどうか。

#### 新型コロナウイルス感染症への対応について

新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、「新しい生活様式」と言われているように、テレワークの推進や、車内混雑を避けての自動車通勤、自転車通勤への転換などにより、鉄道・バスなどの公共交通機関の利用者も激減することが予想される。

一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議の有識者による試算では、全国の公共交通機関の減収額が最低でも3兆5千億円に上ると発表されている。また、あわせて出された提言では、「政府の資金支援がなければ全国で交通事業者が倒産し、各地の公共交通網が崩壊しかねない」と指摘している。

よって、旅客の減少が落ち着いた段階で市バス・地下鉄ともに、混雑率を考慮したうえで減便等の大幅なダイヤの見直しを行い、支出の抑制に努める必要があると思うが、当局としてどのように考えているのか。

## 新型コロナウイルス感染症について

市バス車内における新型コロナウイルス対策について、先日の定期大会において、現場組合員より、職員並びにお客様への感染予防対策として、運転席後部の座席の使用制限を実施していただきたいとの意見があった。

今、当局より、新型コロナウイルス対策については、業種ごとに定められたガイドラインを踏まえ対策を講じるとの回答があったが、6月19日に日本バス協会が「バスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」（第3版）を示しており、その中で、「運転に支障がない場合は、運転席及び運転席と後部座席の間に防護スクリーンを設置すること等により、乗客と乗務員の飛沫感染を防止するよう努めること」と記されている。また、利用者に対しては、「可能な限り後部座席に乗車するよう理解を求めよう取り組む」ことが記されており、これは、運転席後部の座席に座らないでほしいとの意味だとしている。

これらのことを踏まえ、他都市や近隣の民間バス事業者では、ホームページで呼びかけをすると同時に、座席の使用制限を行うなど実施している。神戸市交通局においても、積極的に実施すべきではないか。

## 新たな経営計画の策定について

職員の給与について説明があったが、公営交通として事業を存続させていくことは、組合としても十分認識しているからこそ、苦渋の決断の中、平成29年12月に給与削減について労使合意し、交通局採用職員は血を流してきた。

しかしながら、これ以上、交通局採用職員だけに負担を押し付け、モチベーションを下げるような話は、到底受け入れることはできないことだけあらためて申し入れておく。

## 36協定の遵守について

当局より、昨年1年間で、36協定に抵触する事案や「改善基準告示」に違反する事案はないと認識しているとの回答であったが、全職員の超過勤務時間を把握しての回答であるのか。超過勤務時間と36協定の時間とはイコールではないが、少なくとも、超過勤務時間が70時間以上ある職員については、45時間を超える36協定の特別条項の申請が必要である可能性が高いと思う。

あらためて全職員の超過勤務時間を把握した上で、36協定を遵守するよう申し入れる。

また、管理職に対して36協定の内容を十分に把握させるとともに、担当者が36協定を遵守するために、超過勤務時間をつけずサービス残業を行うようなことがないよう管理監督責任を果たすよう申し入れておく。

## 人材の確保・育成について

令和2年度の人員計画において、バス運転手は再任用職員や会計年度任用職員を含めて256名で、40名の欠員が生じている。これに、病気休職者等を加えると、欠

員数はさらに増加する。当局として、さまざまな手法を活用し、欠員数を減らすような考え方であるが、まず、このような現場の実態を把握すべきではないか。

また、昨年4月の事故以降、現職の運転手はもちろんのこと、再任用職員や会計年度任用職員の高齢の方は、特に運転に気を使い疲れ果てている状態である。そのような状態の運転手に、路線確保のため公出や加勤をさせ、万が一、大事故を起こした時に当局として責任を取れるのか。

少なくとも、事業計画に見合った人員を確保し、心身ともに健康な状態の職員にバスを運行させることが、当局としての責務ではないか。

欠員数があまりにも多すぎる中、早急に実施するよう強く申し入れる。

## 【当局】

### 新たな経営計画の策定について

繰り返しになるが、先ほどもお答えしたとおり、この厳しい経営状況を乗り切っていくためには、少なくとも令和2年4月改正の「労務職給料表」から、平成29年12月に労使合意した給与削減を行っていかねばならないと考えている。

具体的にはあらためて提案させていただきたい。

### 人材の確保・育成について

採用は一定行っていくつもりであるが、新型コロナウイルスの影響もあり非常に経営は厳しい状況にある。

そのため、現時点ですぐに採用選考を実施できるか慎重に見極める必要があることをご理解いただきたい。

### 36 協定の遵守について

時間外勤務については、毎月の会議において幹部職員で情報共有を図るとともに、労働安全衛生法に基づく報告も必要なことから、長時間の時間外勤務を行っている職員については、個別に把握している。

引き続き、長時間勤務の実態把握に努めるとともに、時間外勤務の縮減にむけて、再度、各所属長に周知・徹底を図っていききたい。

### 新型コロナウイルス感染症への対応について

運転席と運転席後部座席との間にビニールカーテンを設置し、飛沫感染防止を行っているところではある。

運転席後部座席の使用停止に関しては、緊急事態宣言解除後、乗車率が高まるとともに、お客さまから3密を避けるために利用したいとのご意見もあったことから、混雑時については利用ができるよう運用を行っている。

今後、新型コロナウイルス感染症の第2波の状況も見守りながら、対応を検討していきたい。

## 【当局】

ここからは説明とさせていただきます。

### 新型コロナウイルス感染症への対応について

今回の新型コロナウイルス感染症拡大に伴う減収に対して認められた特別減収対策企業債について説明させていただきます。

特別減収対策企業債については、資金不足のある自動車事業において発行を考慮しており、これにより令和2年度決算において直ちに経営健全化団体へと転落する可能性は低いと考えている。

なお、特別減収対策企業債は、「解消可能資金不足額」として対象から控除されるため、資金不足比率の計算上は反映されない扱いとなっている。

しかしながら、企業債の発行は一時的な資金対応であり、後年度においてその償還が必要となるため、さらなる収支の改善が必要となっていることはご理解いただきたい。

### 新型コロナウイルス感染症への対応について

減便について、説明させていただきます。

今回、緊急事態宣言が発出され、往来自粛が求められるなか、土日祝日の減便を実施した。一方、平日については、コロナ対策を担う医療関係者等のほか、食料品販売店員をはじめとしたテレワークがなじまない方あるいはテレワーク環境が整わない方の通勤利用、食料品等の生活必需品等購入のためのご利用があり、土日祝日と比較して利用状況の減少幅が少なく、減便によってかえって密をまねくことが予想されるため、減便を行わなかった。

今後も利用状況を見ながら、監督官庁の要請や他社局の事例等も参考にしながら、減便も含めた対策に努めていきたい。

## 【組合】

今、再質問に関して、一定の回答があった。36協定の遵守と人材不足は密接に関連してくるが、当局からは「コロナ禍の中、慎重に見極める必要がある」との回答であった。現場は疲弊しており、36協定自体も守れているかどうか分からない状況である。個々の超勤時間をしっかりと把握した上で、どうしても足りない部分は、当局として人材確保に向け努力していただきたい。

新型コロナウイルス感染症への対応について、色々と対応していただいているが、特に、運転席後部座席の使用停止に関しては、バス運転手が不安を抱えながら運転しているとの思いが強く感じられ、他の公営交通事業者や民間バス事業者など、使用禁止にしている事業者は多々ある。他の事業者と同様に、ホームページにガイドラインを掲載するなど厳格な対応をした上で、現場で働いている職員に報いていただけるよう、再考していただきたい。