

西神・山手線ワンマン運転化、駅務遠隔化システム導入等を見据えた対応（案）

物価高や委託料の増額などによる費用増に加え、人口減少による将来需要の減少など、神戸市交通局を取り巻く状況と将来の見通しは厳しさを増している。また、超少子高齢化の進行による人口減少は、全国的に人材確保に深刻な影響を与えていることから、これまでと同じ人員体制を確保することは厳しい状況となっている。

そのような中であっても、公営交通である市営地下鉄、市バスが役割を果たし神戸のまちづくりに貢献するためには、それぞれの業務のあり方を抜本的に見直し、あらゆる方策を用いて経営改善を図っていかなくてはならない。

高速鉄道部門において、今後進めていくべき経営改善策として、すでに説明した令和8年1月からの西神・山手線のワンマン運転化に加え、令和10年度を目途に駅務遠隔化システムを全駅で導入すること等により、将来を見据えた、適正な体制の構築、持続可能な経営を実現していく。

記

1. 西神・山手線のワンマン運転化

令和8年1月に西神・山手線のワンマン運転化（以下、「ワンマン化」とする）を実施する。ワンマン化に向けて、

- ①ワンマン運転支援設備の整備
- ②運転士の習熟訓練

を実施する。

ワンマン化にあたり、二人で行っていた業務を一人に対応することになるため、

- ③運転士の乗務付帯時分・仕業の見直し、
- ④車掌の駅掌への転任（研修を実施したうえで）

を行う。

また、ワンマン化により駅業務に従事する職員が増加することを踏まえて、

- ⑤西神・山手線の委託駅の直営化・勤務時間の見直し・駅業務の見直し
- を行う。

さらに、今般のワンマン化に伴って、車掌の職種がなくなることによるジョブローテーション（転任制度）の硬直化を防止することを目的として、

- ⑥一定年齢以上（令和8年度については60歳以上）の運転士の駅掌業務への従事（駅務士、駅掌への転任）

- ⑦再任用助役の駅掌業務への従事

を行うことで、若手職員のモチベーションを維持していく。

① ワンマン運転支援設備の整備スケジュール

令和5年度	ホームドアの設置完了
令和7年10月末	運転士扉操作用 I T V モニターやホームドア閉扉状態の確認支援設備等の整備完了予定
令和7年11月末	ワンマン用 S R 無線装置及びワンマン用車両設備全編成設置完了予定

② 運転士の習熟訓練

令和7年8月～10月	机上研修及び車庫での実車研修
令和7年11月～12月末	営業列車による乗務研修（モニター設置後実施・非常時対応のため車掌が同乗）

③ 運転士の乗務付帯時分・仕業の見直し

・ワンマン化後の標準作業手順における作業にかかる実測時間に基づいて、乗務付帯時分を見直し、仕業を変更する。

④ 車掌の駅掌への転任

・ワンマン化に移行する令和8年1月以降に、車掌に対する駅掌業務研修（委託駅を含めた駅における実地研修を含む）を実施する。車掌は、研修終了後、順次、駅掌に転任し、駅務業務に従事する（令和8年1月～3月予定）。

⑤ 西神・山手線委託駅の直営化・勤務時間の見直し・駅業務の見直し

- ・車掌の駅掌への転任を踏まえ、令和8年度より、順次、西神・山手線委託駅を直営化する。
- ・直営化にあたっては、現行の委託駅の勤務体制を基本とし、勤務時間については、それぞれの駅業務の実態を考慮し定めることとする。
- ・また、現行の直営駅の勤務時間についても同様に、それぞれの駅の実態を考慮し見直しを図る。
- ・令和8年度より、現行の主要駅（西神中央駅、名谷駅、新長田駅、三宮駅、新神戸駅）以外の駅助役業務に関しては、主要駅助役・管区助役が巡回対応することとし、主要駅以外の駅には、原則として駅掌等（駅配置の再任用助役（後述）・駅務士（後述）含む。以下同じ）のみの配置とする。

⑥ 一定年齢以上運転士の駅掌業務への従事

- ・ワンマン化による人員体制の移行後も、継続的にジョブローテーションを実施するため、一定年齢以上（当面 60 歳以上）の運転士については、駅務業務に就くこととする。（毎年度4月1日）
- ・定年延長中の職員については、非常時において、必要な研修等を行い運転業務

に復帰する場合がある。

- ・ 職種名は、定年延長中の職員は「駅務士」、再任用職員は「駅掌」とする（号給調整なし）。
- ・ 定年の引き上げが完成する令和 13 年度末まではこの取扱いとする。

⑦ 再任用助役の駅掌業務への従事

- ・ ワンマン化による人員体制の移行後も、継続的にジョブローテーションを実施するため、令和 8 年度より駅配置の助役が再任用職員となった以降は、原則として、駅掌業務を中心につかせることとし、必要な時は、助役業務のサポートにあたることとする。（令和 8 年度当初に再任用職員であった助役を含む）。
- ・ なお、業務内容に応じた市民にとっても分かりやすい呼称について検討していく。

2. 駅務遠隔化システムの導入

令和 9 年度より、準備が整った駅から順次駅務遠隔化システム（駅遠隔監視、カメラモニタ付き自動券売機・精算機、カメラモニタ付きインターホン等の総称）を導入し、令和 10 年度を目途に西神・山手線、海岸線の全駅に導入する。システムの導入により、職員が行う窓口対応業務は一部を除き、名谷業務ビルに設置する駅務指令から、遠隔で対応することができる体制とし、

① 駅業務のあり方の抜本的な見直し

② 勤務体制の見直し

③ 勤務時間の見直し。

④ 海岸線の委託駅の直営化・勤務時間の見直し、管区体制の見直し
を行う

① 駅業務のあり方の抜本的な見直し

- ・ 駅掌等は、従前のとおり、作業ダイヤに従って業務を行い、原則 1 名で業務ができる体制とし、職員不在時には駅務遠隔化システムによりお客様対応（問合せ、エラー対応等）を行うものとする。
- ・ ただし、駅務遠隔化システムで賄えない次の業務等については、必ず職員が対応するものとする。
 - (1) 移動制約者の乗降補助
 - (2) 保安（駅窓口・改札口での立哨、駅構内巡視、駅務機器の初期対応、緊急時の現場確認・連絡通報、駅監視モニターによる構内警戒）
 - (3) 駅構内簡易清掃の対応
- ・ 原則、後述するセンター駅のみで現金取扱業務を行い、センター駅以外では現金取扱業務を行わないこととする。

② 勤務体制の見直し

- ・遠隔システムを導入した駅の勤務体制を、次のとおり見直す。

センター駅	原則 2 名体制 ※センター駅以外の駅への巡回・応援業務、日勤の交代要員を考慮した体制 ※現金取扱業務あり
センター駅以外	原則 1 名体制 ※日勤の交代要員あり ※現金取扱業務なし

センター駅：(西神・山手線) 三宮、西神中央、名谷、新長田、新神戸
(海岸線) 三宮・花時計、ハーバーランド、新長田

- ・統合管区業務について、各管区へ移行する業務、駅務指令に引き継ぐ業務を整理した上で、統合管区を廃止し、令和 9 年度から、駅務遠隔化のオペレーションを行う駅務指令を設置する。

③ 勤務時間の見直し

- ・駅務遠隔化システムの導入を見据えた、駅業務のあり方、勤務体制の見直しを踏まえ、駅配置の職員の健康管理の観点から、より短い拘束時間で交代できるよう、勤務時間を見直す。
- ・隔勤シフトについては、職員の負担軽減の観点から勤務 1 回の拘束時間を 21 時間に短縮するとともに、職員の不在時間、休憩時間への対応を行うための日勤シフトも導入する。
- ・駅配置の職員は、21 時間拘束の隔勤シフト、日勤シフトを組み合わせる勤務を行う。

④ 海岸線の委託駅の直営化・勤務時間の見直し、管区体制の見直し

- ・駅務遠隔化システムの導入による駅の勤務体制の見直しを踏まえて、令和 10 年度に、海岸線委託駅の全駅直営化を行う。
- ・委託駅の直営化にあたり、勤務体制は、上記②の勤務体制を基本とし、勤務時間については、上記③の勤務シフトを導入したうえで、それぞれの駅の実態を考慮し定めることとする。
- ・駅務遠隔化、海岸線の全駅直営化に合わせて、西神・山手線の管区体制も見直し、全 3 管区体制とする
東部 : 谷上～長田
西部 : 新長田～西神中央
海岸線 : 三宮・花時計～新長田

3. その他の見直し

①運転士転任選考基準の見直し

- ・ワンマン化に伴い、車掌業務が見直されることから、令和8年度実施以降の運転士転任選考基準を以下のとおり見直す。

現行	車掌在職1年以上22歳～45歳未満 (採用から最短3年目で転任選考受験、4年目から運転士)
改正後	駅掌在職2年以上22歳～45歳未満 (最短で運転士になるタイミングは現行と同じ)

※車掌経験のある職員については、選考時の勤務評定に一定点を加点する(車掌経験年数に関わらず一律。令和13年度末までの取り扱いとする)

②乗務区の統合

- ・西神・山手線のワンマン化により、名谷・荻藻両乗務区での管理乗務員数が現在の名谷乗務区よりも減少することから、名谷乗務区、荻藻乗務区を統合し、一体的に運営することで、効率的な執行体制を構築する。
- ・西神・山手線がワンマン化され、海岸線にホームドアが設置されることで、統一した運転作業手順が導入できる令和9年度から実施する。

③海岸線ダイヤ改正、乗務付帯時分・仕業の見直し

- ・令和8年度から設置が開始されるホームドアの設置に合わせて、駅停車時間等を見直す必要があり、また現在の乗降客数の動向も踏まえ、令和8年3月を目途にダイヤ改正を行う。
- ・西神・山手線と同様に、標準作業手順における作業にかかる実測時間に基づいた乗務付帯時分の見直しを行う。

④駅配置の日勤再任用職員の業務変更

- ・委託駅の直営化により、駅係員の人員確保が必要となることから、令和9年度から駅配置の日勤再任用職員が担っているコンシェルジュ業務を見直し、駅配置の再任用職員は、現職の駅係員と同様の業務に就くこととする(勤務シフトも同様)。
- ・令和10年度の駅務遠隔化システム導入以降は、駅配置の再任用職員は、新たな勤務シフトに基づく駅業務を担うこととする。

⑤高速技術部門の勤務時間の見直し

- ・高速技術部門について、現行の業務実態に基づいて、勤務開始時間、勤務終了時間の基準となる時間などを改め、勤務時間を見直す。

(参考資料)

2. 駅務遠隔化システムの導入
③ 勤務時間の見直し (イメージ)

