

団体交渉（令和元年 7 月 25 日 18:20～19:30）

（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）

3 号館大会議室

（議題）

1. バス事故の再発防止について
2. 北神急行の市営化について
3. 働き方改革関連事項
  - (1) 36 協定の遵守と時間外勤務の管理について
  - (2) バス運転士の人材確保・育成について
  - (3) 市役所改革について
4. 庁舎移転について
5. バス料金箱の更新について
6. 三宮駅周辺地区の再整備基本構想と部局間連携について
7. 敬老優待乗車制度及び福祉乗車制度の負担金について

## 【組合】

### バス事故の再発防止について

今年の4月21日、三宮駅前で赤信号を無視して市バスが横断歩道に突っ込み、歩行者2名が死亡、6名に重軽傷を負わせる重大事故が発生した。これまでの調べでは、運転士がアクセルを誤操作してバスを発進させたことに慌て、さらに強く踏み込んだことにより発生した事故との見解であるが、絶対にあってはならない重大な過失によるものであり、まったく言い訳のしようがない事故であることは間違いない。今回のような事故を未然に防止するためには、人間なら誰もが起こし得るヒューマンエラーをいかに最小限に抑え込むかにかかっている。二度と悲惨な事故を繰り返さないようにするためにも、怠惰や思い上がりの気持ちを引き起こし失敗につながる、「慣れ」による「慢心」を排除し、安全に対する意識を徹底させていくようにしなければならないと思っている。

今回、再発防止対策として、すでに委託先も含む全運転士を対象とした緊急の教育研修が実施されている。また、運転マニュアルの作成や、定期的な教育訓練を実施することとなっているが、対象のすべての職員に対して、再発防止にむけたより有効な手法を徹底して実践してもらいたい。組合としても、市民・利用者からの早期の信頼回復にむけて、全面的に協力していくつもりである。

今回の事故原因からは外れるが、健康に起因する事故を防止することも大切であり、阪急バスなどで実施している運転士の脳ドックなども、来年度以降、予算確保のうえ全運転士を対象に実施してもらいたい。

### 北神急行の市営化について

昨年末、神戸市の久元市長と阪急電鉄の杉山社長による記者会見が行われ、「北神急行事業を神戸市交通局が引き受ける交渉を開始することで合意した。」との発表がなされた。

具体的には、神戸市において人口減少・高齢化が急速に進む状況のなか、このインフラを安定的に運行し、利用者の利便性向上を図り、北区・北神地域の魅力向上に繋げるという考え方のもと、地下鉄西神・山手線と一体的に運行することで、周辺の交通機関と比べて高い北神急行の運賃の引き下げを目指すということが言われていた。

あまりにも唐突な発表であり、組合からはすぐに交通当局に確認させてもらったが、記者会見を行うことや、その内容についても事前に把握していなかったとのことであった。組合としても、市民の利便性向上を図り、北区・北神地域の魅力向上に繋げるという施策に異論はない。しかし、市営地下鉄との一体的運行となれば、労働条件の大幅な変更も考えられることから、現在、そこに働く組合員は大きな不安を抱いており、地下鉄現場における当局から職員への丁寧な説明が必要ではないかと思っている。

その後、3月29日には、親会社の阪急電鉄から198億円で譲り受けることで基本合意したことが発表され、また、その場で約650億円に上る負債は引き継がないこ

とや、2020年10月1日までに市営化を目指すことも合わせて発表された。

そこで、今後、交通局が支払うこととなる198億円の資金調達の日途とともに、一体的運行にあたっての財政収支のシミュレーション、市営化に向けてのスケジュールや一体的運行の詳細内容について、具体的な考え方を聞かせてもらいたい。

また合わせて、北神急行の市営化を進めていくなかで、勤務・労働条件に関わる事項について協議する場として「高速対策委員会」の開催を申し入れておく。

## 働き方改革関連事項

### (1) 36協定の遵守と時間外勤務の管理について

今年4月1日から、働き方改革関連法が施行され、36協定で定める時間外労働時間に罰則付きの上限が設けられることとなった。バス運転士など自動車運転業務については、5年間の猶予措置が設けられ、すぐに罰則規定が適用されることはないが、安全・安心の確保といった観点からも、過度な労働を強いることのないように考えていかなければならないと思っている。

毎年、交通局と神戸交通労働組合の間で36協定を締結し、正常かつ円滑な事業運営を行うべく、労使でその履行に努めているが、今回の法改正により、罰則規定も設けられたことから、これまで以上に厳格に時間外勤務の管理を行う必要がある。

交通局の職場は、早朝・深夜の出退勤を伴う乗務職をはじめ、隔勤勤務の係員や日勤の一般行政職員など、非常に多岐にわたっており、なかでも地下鉄関係の隔勤職場では通常勤務においても相当程度の時間外勤務が発生しているという実態がある。

今回の法改正にあたり厚生労働省において、36協定で定める時間外労働及び休日労働について留意すべき事項に関する新たな指針が策定されている。この指針のなかには、限度時間が適用除外・猶予されている事業・業務についても、限度時間を勘案し、健康・福祉を確保するよう努めることが明記されていることから、自動車運転業務についても、時間外労働の上限については、他の業務と合わせていくべきだと考えている。

こういった現状を踏まえ、対局窓口において調整を行い、特別条項も含む36協定を締結することとなったが、当局として今回の法改正の主旨を踏まえ、職員一人ひとりの時間外勤務の時間管理を怠ることのないよう申し入れておく。

### (2) バス運転士の人材確保・育成について

労働集約型産業である自動車事業においては、運転士の確保は事業の安定供給に直結する重要な課題である。2002年の需給調整規制の廃止以降、相次ぐ事業者参入に伴う過当な競争によってバス運転士の労働環境は悪化の一途を辿ってきた。それにより、離職者が採用数を上回る職場も多くなり、特に、地方部においては深刻化する担い手不足により、路線バスの減便・廃止を引き起こすまでに至っている。日本社会が本格的な労働力人口の減少期を迎えるなか、交通職場の処遇改善は住民の利益を守るたたかいとも言える。

京都市では管理委託を行っている市バス営業所において、受託している民間事業者の撤退が決まり、バス運転士や車両整備で大幅な欠員を抱える状況が間近に迫っている。これに対応するため、整備技士は交通局でなく京都市の正規職員として募集を行っている。また、バス運転士に関しては、大型二種免許を所持していない者を採用したうえで、交通局で大型二種免許取得にむけての養成を行うなど、思い切った施策を実行している。

それに対して神戸では、ここ数年の状況からも分かるように、通常の新規採用募集において必要人員を確保できておらず、このままでは直営での3営業所体制を維持できなくなるのではないかと危惧している。組合としては、安易なダイヤ振りで対処するのではなく、何としても直営の市バス路線を維持するとの固い決意をもって、運転士の確保に努めるべきだと考えるが、現時点における人材の確保・育成についての当局の考え方を聞かせてもらいたい。

### (3) 市役所改革について

市労連団体交渉において、「神戸市役所改革方針」及び「神戸市役所改革実施施策」に基づき、市役所改革に取り組むとの説明があり、職員にとって働きやすい、やりがいを感じて生き生きと働ける職場づくりを目指すとの説明があった。しかしながら、昨年の職務専念義務違反の問題発生以降、交通局では、労使関係だけでなく、管理職と一般職員との間にも壁があるように感じる。どの部署においても閉塞感があり、今までより働きにくい職場環境になっているのではないかと感じる。ある部署では、管理職にアポを取っていないければ、会話することができないとの意見もある。そんな職場環境が、働きやすく、やりがいを感じる職場と言えるのか疑問である。当局が責任をもって、市役所改革に取り組むのであれば、管理職がもっと職員の声を聞き入れ、働きやすい職場環境を築きあげるべきではないか。

### 庁舎移転について

三宮駅周辺の再整備構想に関連して、市役所2号館、3号館の建て替えが決まり、現在3号館に入っている交通局の本庁機能も御崎Uビルへ移転することとなった。

今回の移転にあたっては、各部署の執務スペースや会議室、休憩室など、事前に一定の協議がなされているが、実際に移転して仕事をしていくうえで、新たな問題が浮上することも考えられる。限られたスペースではあるが、組合員が気持ちよく日々の職務に励むことができるよう、問題が生じれば誠意をもって協議に応じてもらいたい。

### バス料金箱の更新について

IC化の促進を図るため、磁気券の廃止も含めたバス料金箱の更新とICカード読取機の新設が検討されている。また、均一料金区間においても、乗車時にタッチする2タッチ方式に変更し、詳細なデータを取得・活用することで、さらなるサービスの充実を検討するとしている。しかし、サービスの充実を図るには、十分なデー

夕量を取得する必要があると思うが、現行のバス乗車における IC カードの利用率はどの程度なのか。また、磁気券の廃止についても言われているが、目標として IC 化率をどのくらいまで引き上げていくのか。

さらに、均一料金区間で乗車時にもタッチすることには、お客様の理解を得ることは難しく、当初は乗車時のタッチを忘れる、または、意図的にタッチされないお客様も多くなることが想定される。そのような時、降車時の対応で一番困るのは現場の運転士である。現場が混乱することのないよう、お客様へは事前に十分な周知を図り、ご協力いただくための準備を怠ることのないようにしてもらいたい。

### 三宮周辺地区の再整備基本構想と部局間連携について

2015 年 9 月に策定された三宮周辺地区の「再整備基本構想」に基づき、現在、神戸の玄関口にふさわしい都市空間をめざして、「三宮クロススクエア」の創出をはじめ、交通結節機能を向上させるための新たなバスターミナルの整備などが進められようとしている。

三宮クロススクエアについては、現行の市バス路線にも影響を与えることが予想され、また、バスターミナルの整備についても、現行のミント神戸発着の市バス系統と関連してくる。いずれも 5 年以上先の将来的な構想ではあるが、企画調整局や都市局の関係部署で一方的に進められることのないよう、交通局としての考え方をしっかり述べ、政策に反映できるよう努めてもらいたい。

今回の北神の市営化をはじめ、ビッグデータを活用しての市バスの路線再編など、交通局に密接に関連しているにもかかわらず、事前に全く知らされないまま記者発表されたことは、組合としても腹立たしいかぎりである。実際に現場で市民の移動を担う職員の理解と協力がなければ、すべて絵に描いた餅で終わってしまう。今後は、適切な部局間連携を図りながら、持続可能な地域公共交通の確立にむけて努めてもらいたい。

### 敬老優待乗車制度及び福祉乗車制度の負担金について

2008 年度から敬老優待乗車証、2013 年度から福祉乗車証の IC カード化が実施され、利用実績が把握できるようになっている。それに伴い、敬老、福祉ともに利用実績による按分により、制度に参画する各事業者に対して、負担金という形で神戸市から支払われているが、その負担金の総額（総原資）については、2015 年度に福祉乗車で 1 億円増額されたものの、それ以降、敬老・福祉を合わせて約 50 億円と一定額に決められている。

こんななか、先月 12 日に兵庫県バス協会の会長から神戸市長に対して、「利用実績と神戸市から各バス事業者へ配分される負担金に大きな乖離が生じている」として、利用実績に見合った負担金の支払いを求める緊急の要望書が出された。

これを受けて、神戸市では「敬老優待乗車制度・福祉乗車制度のあり方検討に関する有識者会議」を設けて、長期的に制度を維持していくことを目的に、専門的な見地から意見を求めることとし、すでに第 1 回目の有識者会議も終了している。今

後、有識者会議での議論には注目していきたいと思っているが、同じ制度に参画している交通事業者として、また、現在の市営交通事業の財政状況も鑑み、交通局からはどのような働き掛けができるのかを検討し、満額補填にむけて努力してもらいたい。

## 【当局】

### バス事故の再発防止について

この度は、重大な事故が起こり、局として再発防止に懸命に取り組んでいるところである。緊急教育研修については、今回の事故を、交通局職員全員が、自分のこととして捉え、安全・安心に対する意識の重要性を再認識するために実施したところであるが、残念ながら研修中に私語を交わし、講師に注意される職員がいた。こういったことは、誠に残念であり、危機意識が薄いと云わざるを得ない。

また、6月24日には、乗務中にスマートフォンを操作したとして、近畿運輸局から行政処分を受けたところである。

やはり市バスは変わったと、実感していただくために、改めてお客様の視点に立って取り組まなければならない状況にある中で、市民や議会からは、直営の存続そのものに対する非常に厳しい意見が多く寄せられている。

多くの市民・お客様が、事故を起こした神戸市バスを、日々、意識をして見ていること、我々は常に見られていることを認識しなければならない。

加えて、議会からは、運転士ごとの事故件数と事故内容の報告を求められており、運転士の任用条件にまで、厳しく追及されている状況となっている。

今後、信頼回復に向けて、まずは、現場の乗合自動車運転士が、日々の運行に際して、基本動作を徹底し、お客様サービスに徹していただきたい。

局としても、運転マニュアルの見直しを踏まえた研修や、新たに事故分析研修を実施していくことで、基本動作の徹底と安全運行に対する意識向上を図るとともに、ハード面においては、現在、衝突警報装置を中央営業所において、テスト導入しているところであるが、その有効性をしっかりと検証していきたいと考えている。

運転士の脳ドックについては、現在、医療機関との調整を進めているところである。対象としては、健康診断の結果、血圧等において一定の数値を超えた者で、産業医が指定する職員と考えており、約50名程度を見込んでいる。これらの手続き等については、今後、対局窓口において詳細をつめていきたいと考えている。

### 働き方改革関連事項

#### (1) 36協定の遵守と時間外勤務の管理について

各所属長には、今回の法改正の主旨及び、職員の時間外勤務の管理の必要性を伝えており、局全体で36協定を遵守するよう取り組んでいきたい。

#### (2) バス運転士の人材確保・育成について

これまで、人材の安定的な確保が重要であるとの考えから、平成30年4月、

平成 31 年 4 月と、運転士の新規採用を行ってきたところである。全国的な運転士不足により、受験者数が減少していることは事実であり、優秀な人材を大量に確保することは難しい状況となっている。他都市においては、雇用年齢を引き上げたり、大型第二種免許を保有していない者を採用して、免許を取得させる養成制度を開始したとも聞いているが、まずは、今回の事故を踏まえて、研修体制の強化を図っていく必要性を感じている。

育成に関しても、採用後のフォロー研修をしっかりと取り組んでいくことで、基本動作の徹底と安全に対する意識の徹底を図っていきたいと考えており、これまでの採用後 6 ヶ月フォロー研修に加えて、1 年経過、2 年経過後の研修も検討していきたい。

先程も申し上げたが、現在、バス事業については、事業の存続にかかわる重大な時期に来ている中で、人材の確保・育成に努めていることを改めてご理解いただきたい。

### (3) 市役所改革について

現在、全市をあげて市役所改革に取り組んでいるところであるが、そのスピードは非常に速く、交通局としても、取り残されることがあってはならないものと考えている。

職員にとって一層働きやすく、また、やりがいがある、風通しの良い職場づくりが大切と考えており、管理職が率先して職員の意見を汲み取れる組織風土を作り上げていきたいと考えている。

併せて、北神急行との一体的運行など、局として大きな変化に対応していくためにも、総務部門、自動車部門、高速鉄道部門といった横軸での連携とともに、本庁機能と出先事務所との顔の見える関係が大切であると考えており、さまざまな機会をとらえて、連携を深めていけるよう取り組んでいきたい。

### 庁舎移転について

本庁機能の庁舎移転については、8 月 5 日（月）より御崎 U ビルでの業務開始に向け準備を進めており、引越は 8 月 3 日（土）、4 日（日）の両日で行うこととしている。150 名の職員が関係する大規模な移転であり、様々な課題が出てくると思われるが、その時々で、しっかりと協議を進めていきたい。

### バス料金箱の更新について

現行のバス乗車における IC 化率は、50.3%（定期：28.7%、定期外：64.6%）であり、地下鉄の IC 化率 61.5%（定期：57.7%、定期外：65.7%）を下回っている状況にある。

IC カード利用率については、経営計画 2020 において、平成 32 年度までに、市バス・地下鉄で、それぞれ乗車人員の 70%にすることを目指すとしているが、市バスについては、定期外乗車人員の IC カード利用率は順調に伸びているものの、定期

乗車人員の IC カード利用率が伸びておらず、現状のままでは、定期・定期外を合わせても目標に到達するのは難しい状況にある。

今後、バス料金箱の更新に合わせて、乗車口の IC 読取機の設置を進め、2 タッチ方式に変更するとともに、磁気カード、磁気定期券の廃止についても検討を進めていきたい。

また、お客様への PR についても、しっかりと検討を進め、現場が混乱しないよう、取り組んでいきたい。

### **敬老優待乗車制度及び福祉乗車制度の負担金について**

これまで、敬老・福祉パスの補償率に関しては、交通事業者として財政当局に働きかけてきたところであるが、一方で、神戸市全体の施策である敬老・福祉パス制度を、今後とも、安定的に維持していくことが重要であることから、市役所の一員である交通局という立場で実情を踏まえて、協力していくことも必要となってくる。

今後、有識者会議において、どのような方向性が示されるのか、その動向を注視していきたい。

### **三宮周辺地区の再整備基本構想と部局間連携について**

三宮クロススクエアについては、都市局から計画に関する相談がある度に現場の意見を聞きながら、同局に交通局の見解を伝えている。また、7月2日から月末にかけて、交通社会実験として、三宮交差点から中央区役所前交差点までの区間において、10車線から6車線への交通規制を行うとともに、信号サイクルの変更を行い、車線減少に伴う自動車交通への影響調査を実施しているところである。

今後とも、神戸の玄関口にふさわしい空間整備に向けて、様々な実験が行われることが予測される。

これらの実験の検証結果をはじめ、関係部局と連携し情報収集に努め、現場の意見を十分聞いたうえで、交通局として見解を述べていきたい。

### **北神急行の市営化について**

対局交渉でも申し上げたが、198億円の資金調達については、20%は一般会計からの出資金、残りの80%は交通局として企業債を発行する予定である。

また、譲渡を受けた後の、北神急行線部分の運行による財政収支を試算した結果、30年間の損益収支差の累計は黒字が見込まれ、30年間継続して資金不足は発生しない見込みである。一方で、初期投資として、運行システムや電力設備などで約40億円の費用が必要と見込んでおり、より安定的な経営を図るため、国に対して、初期投資に対する財政支援を求めているところである。

スケジュールに関しては、現在、関係事業者との協議や、鉄道事業法に基づく国土交通大臣の許認可等の手続き、システム変更などの準備を進めているところであり、実施日は未定であるが、早期実施に向けて取り組んでいきたいと考えている。



今後、一体的運行の具体的な内容が決まった段階で、地下鉄現場における各職場の意見を聞くことを含め、職員への丁寧な説明を行うとともに、勤務・労働条件については、組合とも協議させていただく。

#### 【組合】

##### バス事故の再発防止について

事故後の議会からの厳しい追及については、組合としても承知しており、事業の存続にかかわる重大な事案であると認識している。今後も引き続き、事故防止に向けて労使でしっかりと協調して取り組んでいきたい。

運転士の脳ドックについては、実施に向けて手続きを進めているとのことだが、対象は産業医が指定する約 50 名程度との回答であった。地下鉄職場において、人間ドック受診の際の脳MRIにおいて動脈瘤が見つかり、手術を受けた者が複数名存在している。血圧等が正常で普段は健康体であっても、脳ドックにより疾患が発見される場合もあることから、他の事業者と同様に乗合自動車運転士全員を対象に実施してもらいたい。

#### 【当局】

脳ドックについては、他都市の状況等も踏まえながら、対象をどこまで広げるのかを研究していきたい。あわせて、運転業務に支障を及ぼす恐れがある、一定の病気について、その前兆や自覚症状を把握し、病気を早期に発見するため、産業医とも連携をはかりながら、健康診断事後指導として、保健師による個別面談の実施も進めていきたいと考えている。

#### 【組合】

##### バス運転士の人材確保・育成について

現在、各営業所ともに、仕業に収まりきれないダイヤを枠外に出し、加勤で対応している。そんななか、市バスでの重大事故の発生に伴って全運転士の服薬調査が行われたが、「睡眠導入剤あるいは眠気を伴う薬を服用している運転士は乗務させない」と聞いている。しかし、乗務できない運転士が何名か出た場合、現行の各営業所では「改善基準告示」を守れなくなる可能性がある。

組合としても、事故防止の観点から、改善基準告示の上限に迫るような勤務は、なんとしても避けるべきだと考えており、欠員補充に努めていただきたい。

#### 【当局】

今回の事故を踏まえて、服薬調査を実施したが、これに関してはマスコミや議会からの厳しい指摘があったことはもちろんであるが、直接的に事故とは関係がないものの、バス事業者として運転士の健康管理体制を整える必要があったためである。

産業医より所見をいただき、乗務の可否について、主治医に確認が必要な者については、主治医に診断書をもらい、乗務が可能であることを証明してもらうように

した。これに関しては、運転士を守るという観点で行ったものである。

改善基準告示の遵守にもしっかりと取り組まなければならないものと考えており、様々な観点から検討を進めていきたい。