

自動車部会交渉（6月5日）

自動車部の課題解決へ向けて要請書を提出

組合からは、62系統最終便延長による夜間勤務乗務員の負担増大を懸念し、現場への事前説明不足を強く抗議しました。現場負担の

1. 62系統最終便延長への対応

自動車部会交渉は、当局側から自動車部長ら9名、組合側からは自動車部長ら5名が出席しました。交渉では、組合から「公営交通の責務と現場環境の改善に関する要請書」を提出するとともに、5月1日に提出した「62系統最終便延長に関する要請書」への回答を質し、さらに、「盛夏服の配布と着用規定」や、支部からの具体的な意見を提示し、市バス事業の喫緊の課題と今後の展望について活発な議論が交わされました。

2. 公営交通の責務と現場環境の改善

組合は、公営交通としての責務

自動車部会交渉は、当局側から自動車部長ら9名、組合側からは自動車部長ら5名が出席しました。交渉では、組合から「公営交通の責務と現場環境の改善に関する要請書」を提出するとともに、5月1日に提出した「62系統最終便延長に関する要請書」への回答を質し、さらに、「盛夏服の配布と着用規定」や、支部からの具体的な意見を提示し、市バス事業の喫緊の課題と今後の展望について活発な議論が交わされました。

2025年6月5日（木）18時30分より、神戸交通労働会館3階大会議室において、自動車部会交渉を行いました。交渉では、市バス事業の重要課題の解決と、より良い運行環境の実現に向けて、62系統最終便延長による現場への影響、公営交通としての責任と職員の労働環境の改善、さらには夏季制服の規定見直しなどを申し入れました。



発行元
神戸交通労働組合

〒653-0004
神戸市長田区四番町2-1-2
TEL 078-575-6712
FAX 078-575-3848

編集発行人

佐藤 秀樹

毎月15日発行
定価1部10円
組合員の購読料は組合費に含む



員不足による運行体制の不安定化や、業務内容に見合わない給与、交通局独自の給与カットなどによる人材確保の困難さを指摘しました。当局は、市バス事業の厳しい経営状況を説明しつつも、市民の足を守るため経営改善が重要であるとし、若年層に重点を置いた給与改定を実施済みだとしました。また、神大増発対応についても、今後はより柔軟な運用を検討していくと述べました。

組合は、超勤対応を協議事項と主張し、当局との間で認識の相違が見られました。

員不足による運行体制の不安定化や、業務内容に見合わない給与、交通局独自の給与カットなどによる人材確保の困難さを指摘しました。具体的には、六甲道の警備員の改善、車いす利用者の介助、エリア120の自己申告対応による収益逸失、処遇改善と年齢構成、35・37系統の見直し、石屋川車庫前の終点場所の見直し、神大臨時増発の柔軟な運用、阪急六甲の熱中症対策、北

減便への現場意見の反映や、人材確保のための他社事例研究、神大増発対応における直営の乗り組み数增加を引き続き要望しました。組合は、64系統の繰り上げは3か年の措置効果検証後、62系統の利用状況は毎年検証し運行を見直すと回答しました。この件に関して、組合は超勤対応を協議事項と主張し、当局との間で認識の相違が見られました。

3. 盛夏服の配布と着用規定

組合は、盛夏服の洗い替え不足や冷房による体調不良の声があるとし、追加貸与と柔軟な着用規定の見直しを求めました。当局は、

組合は、盛夏服の洗い替え不足や冷房による体調不良の声があるとし、追加貸与と柔軟な着用規定の見直しを求めました。当局は、

組合は、盛夏服の洗い替え不足や冷房による体調不良の声があるとし、追加貸与と柔軟な着用規定の見直しを求めました。当局は、

4. 支部意見

組合は暫定運用の期間延長を要望しました。

組合は、盛夏服の洗い替え不足や冷房による体調不良の声があるとし、追加貸与と柔軟な着用規定の見直しを求めました。当局は、

組合は暫定運用の期間延長を要望しました。

2025年5月1日

神戸市交通局自動車部長
児玉 健 様

神戸交通労働組合自動車部長
佐藤 秀樹

62系統最終便延長に関する要請書

日頃より、神戸市営バスの安定運行と公共交通サービスの確保にご尽力いただきしておりますことに、深く敬意を表します。

さて、現場における運転士および係員の労働環境は、深刻な人員不足と業務量の増加により、厳しさを増している状況にあります。

特に、早朝および深夜帯のダイヤ拡充に伴い、勤務終了から翌日の勤務開始までのインターバルが十分に確保されず、心身の回復時間が不足する勤務形態が常態化しつつあります。

さらに、中休勤務（分割勤務）の増加により、1日の拘束時間が長時間化しており、これら複合的な要因によって疲労の蓄積が進み、安全運行への影響も懸念されるところです。

こうした実態を顧みることなく、現場の声を反映しないまま通過的な負担を課すことは、労働環境の悪化と公共交通の信頼性低下を招きかねません。

つきましては、現場職員の健康と安全の確保、ならびに持続可能な運行体制の構築に向け、下記の事項について誠意ある対応を強く申し入れるものです。

記

1. 62系統の最終便延長に関する対応について

62系統の最終便延長については、地下鉄の2WAY定期対応という趣旨は理解するものの、運転士不足が深刻化する中で、他社が最終便の繰り上げを実施している状況を踏まえると、延長の決定は時代の流れに逆行する施策であると考える。

さらに、本件に関して現場へ何一つ知られることなく決定されたことに対し、強く抗議する。現場の意見を反映しないまま運行計画を変更する事は、乗務員の労働環境や安全確保の観点から看過できない問題である。また、直前に現場へ通達され、その後、不具合が発覚しても「時間がないからやむを得ずそのまま実施する」といった事態が度々発生している。今後は、決定に先立ち現場への十分な説明を行うよう強く求める。

組合としては62系統の最終便延長に反対の立場であるが、すでに延長が決定しているため、現場の負担を軽減するための具体的な対応を求める。

まず、62系統の最終便延長は改善基準告示の順守に大きな影響を及ぼし、特に夜間勤務の乗務員の負

担が増大することは明らかである。そのため、地下鉄へのシフト状況を考慮した上で、64系統の最終便を繰り上げることで全体の負担を均衡させる措置を講じるよう求める。

また、延長後に62系統の利用者が明らかに少ない場合は、運行の見直しを含めた対応を早急に検討することを申し入れる。

2. 係員の仮眠時間への影響について

62系統の最終便延長により、北町係員の仮眠時間が減少することは明らかであり、これは労働環境の悪化を招く重大な問題である。にもかかわらず、事前に協議がなされなかったことは看過できず、今後このような重要な事項については、必ず事前に労使協議を行うよう強く申し入れる。

当局はこれまで、健康管理の観点から仮眠時間5時間半の確保を訴えてきたが、北町営業所では現在もワンオペ体制が常態化しており、現状でも仮眠時間の確保が困難な状況にある。こうした問題が未解決のまま、さらなる最終便延長が実施されれば、仮眠時間は一層削減され、結果として係員への労働負担の増加は避けられない。

北町の係員は、中央営業所の支援があるとはいっても、実質的にはほぼ終日ワンオペで対応しているのが実情であり、これ以上の負担増加は到底受け入れられるものではない。

よって、北町係員の意向を十分に踏まえた上で、早急に対応策を検討し、交代要員の確保を含めた具体的な負担軽減策を講じるよう強く申し入れる。

3. その他系統の最終入庫時間について

62系統の最終便延長については、2WAY的対応の特例として認識するが、その他の系統については、これまでの最終入庫時間を厳守するよう求める。

今回の延長が他系統へ波及し、さらなる労働負担の増加につながることのないよう、当局の明確な方針を示すことを申し入れる。

申入事項

1. 62系統の最終便延長により増加する現場負担を軽減するための具体的な措置を講じること。
2. 64系統の最終便繰り上げを検討すること。
3. 62系統の延長後、利用状況を定期的に検証し、必要に応じて運行の見直しを行うこと。
4. 係員の仮眠時間確保のため、北町の負担軽減策を早急に実施すること。また、今後このような重要な事項については必ず事前に労使協議を行うこと。
5. 62系統以外の系統については、従来の最終入庫時間を厳守すること。

令和7年6月5日

神戸市交通局自動車部長
児玉 健 様

神戸交通労働組合自動車部長
佐藤 秀樹

公営交通の責務と現場環境の改善に関する要請書

平素より公共交通の安定運営にご尽力いただき、厚く御礼申し上げます。

さて、近年の市バス運営の状況を踏まえ、下記のとおり要請いたします。

1. 公営交通としての責務の再確認と直営体制の強化について

今回の路線再編では、経営改善の一環として減便や路線廃止が相次ぎ、市民の移動手段に少なからず影響が出ている。中には代替手段の確保や乗継の工夫が十分でない路線もあり、「必要な方に必要な交通サービス」が行き届いていない状況にある。このままでは市民の信頼を損ね、公共交通の果たすべき役割が問われる事態となることが危惧される。

また、委託先の人員不足により、乗組の引き戻しや増発対応の不備、事業計画の大幅な遅延などが毎年のように発生し、安定した運行体制が確保されていない状況にある。さらに、委託費も高騰し、直営とのコスト差が縮小している。営業路線長を基準とした比率では見えにくいものの、実質的には車両台数比で委託が全体の四分の三を超えており、極めて偏った体制となっている。これらの点を踏まえ、直営乗務員の拡充を早急に図り、持続可能で柔軟な運営体制の再構築が必要である。

2. 人材確保の危機に対応するための抜本的な殊遇改善と制度改革について

深刻な人手不足の中で免許なしでの採用制度を導入した以上、新卒採用への本格的な取り組みは不可欠である。

しかしながら、業務内容や責任が過酷である一方、給与や福利厚生がそれに見合っておらず、若年層の志望が進まない状況が続いている。殊遇改善は人材確保の根幹であり、直営体制の強化にも直結する最重要課題であることから、早急に抜本的な改善を図る必要がある。

また近年、採用年齢の上限が35歳未満から50歳未満へと引き上げられたが、昇給・昇格制度は従来のままであり、現実と制度の間に大きな乖離が生じている。

特に交通局独自の10%給与カットや加勤の抑制が続く中では、生活給としての賃金確保が困難となっており、採用された高年齢層のモチベーション維持にも支障をきたしている。

こうした現状を踏まえ、現行の処遇制度については内容の見直しを進め、すべての世代にとって働きがいのある

制度となるよう、前向きな健康を求める。

3. 神大増発に伴う運行体制の混乱について

(1) 計画・契約手続きの不備について

前年度の神戸大学増発対応では、魚崎営業所が増発便を担当することとし、それに伴い石屋川営業所の中間ダイヤを魚崎に移管した。

しかし、本年度は、魚崎営業所において車両および人員が不足していることを理由に、直前になって増発対応が困難であるとの説明があった。

これを受け、交通局は廃車予定であったバスを再整備し、保険を付けて使用なような状態する対応を取ったが、最終的には、昨年度において月曜日から木曜日まで1日10便程度の増発をしていたにもかかわらず、本年度は月曜・水曜のみ、しかも人員が確保できた場合に限って2便を増発するという形にとどまった。

このような対応は、当初の計画立案および契約手続きに重大な不備があった結果であり、公共交通機関としての責任を果たしておらず、組織運営の信頼性を損なう行為である。

(2) 市民生活への影響と苦情の発生

神戸大学では、度々、入試や学会、各種イベントの開催により多数の来訪者があり、バス利用が集中する時間帯がある。にもかかわらず、適切な増便がなされないことで、「満員で乗れない」「乗車を諦めた」などの市民からの苦情が相次いでおり、市民サービスの根幹を搖るがす深刻な問題となっている。

(3) 運行体制の見直し要請

以上を踏まえ、魚崎営業所での対応が困難であるのであれば、直営体制によって確実に対応することが本来あるべき姿である。したがって、現在、魚崎営業所に移管されている中間ダイヤを石屋川営業所に戻し、再び増発対応が可能な体制に再編することを強く要請する。直営での安定的な運行体制こそが、市民からの信頼と満足度を維持するための鍵であり、早急な見直しが不可欠である。

4. 盛夏服の配付と着用規定について

昨年協議した盛夏服の追加配布について、明確な対応がないまま着用時期を迎えたことで、現場では多くの問題が生じている。冷房による体調不良や洗い替え不足の声もあり、現行の配布枚数では実務に支障が出ているのが現状である。

また、今年度配布予定の長袖カッターシャツについては、既製品であり自費購入済の者も多く、現場の実情に即した対応が求められている。

このため、今回の長袖カッターシャツの配布については、盛夏服（半袖・長袖）を選択可能とするなどの対応を講じ、十分な配布枚数に達するまでの間は、着用規定を柔軟に運用するよう要請する。

以上