２０２６年　３月　２日

第7回中央委員会

報告・議案書

報告の部

第２３回執行委員会　　２０２６年　１月２１日
第２４回執行委員会　　２０２６年　２月　５日
第２５回執行委員会　　２０２６年　２月１７日

議案の部

第１号議案　２０２６春季生活闘争方針（案）

神戸交通労働組合

＝会議・行動日誌＝

２０２５年
１２月１６日　2025 高速鉄道部他都市視察（福岡市交通局）
　　２３日　自動車部会交渉
２０２６年
　１月　７日　自治労兵庫県本部第 3 回執行委員会
　　１４日　**第 6 回中央委員会**　神戸交通労働組合 80 周年記念祝賀会
　　２０日　常任執行委員会　市労連小委員会交渉
　　２１日　**第 23 回執行委員会**　都市公共交通評議会 2026 年度第 1 回幹事会
　　２２日　団体交渉メンバーへの当局説明
　　２３日　事務連絡
　　２７日　2026 年度第 1 回選挙管理委員会
　　３０日　事務連絡
　２月　３日　自治労兵庫県本部第 4 回執行委員会
　　４日　常任執行委員会　対局交渉
　　５日　常任執行委員会　**第 24 回執行委員会**
　　９日　市労連企画調査部会
　　１０日　自治労兵庫県本部神戸ブロック３役会議
　　１３日　自治労兵庫県本部第 218 回中央委員会
　　１４日　自治労兵庫県本部 2026 春闘討論集会
　　１７日　常任執行委員会　**第 25 回執行委員会**

2025年度第7回中央委員会報告内容

分類	報告事項	日付	頁
事務連絡	令和7年度助役(運輸事務職員)転任選考　合格内定者名簿	2026.1.23	1～2
	地域貢献応援制度の運用変更について	2026.1.30	1,3～4
対局交渉	西神・山手線 委託駅の直営化及び県庁前駅の勤務時間について	2026.1.20	5～7
	管区の勤務時間について	2026.2.4	8
団体交渉メンバーへの当局説明	団体交渉メンバーへの当局説明	2026.1.22	9～28
自治労関係	自治労兵庫県本部第3回執行委員会	2026.1.7	29～33
	都市公共交通評議会2026年度第1回幹事会	2026.1.21	34
	自治労兵庫県本部第4回執行委員会	2026.2.3	35～39
	自治労兵庫県本部神戸ブロック3役会議	2026.2.10	40
	自治労兵庫県本部第219回中央委員会	2026.2.13	41
	自治労兵庫県本部2026春闘討論集会	2026.2.14	42
	自治労2026春闘ストライキ批准投票について		43
市労連関係	市労連小委員会交渉	2026.1.20	44～48
	市労連企画調査部会	2026.2.9	49
組織内関係	2025高速鉄道他都市視察～福岡市交通局視察報告～	2025.12.16～17	50～51
	自動車部会交渉	2025.12.23	52～56
	神戸交通労働組合80周年記念祝賀会	2026.1.14	57
	2026年度第1回選挙管理委員会	2026.1.27	58～60
	長田こどもホームからのお礼状		61
	組合脱退について		62
	カーシェアサービス『タイムズカー神交組合員限定プラン』の利用開始について		62
	2025年度年末カンパの集約結果及び、2026年度国際連帯救援カンパの取組追加と寄託について		63
	第51回衆議院議員選挙立候補予定者の推薦及び支持の確認、並びに 衆議院議員選挙にむけた闘争体制の確立について		63～64
	第51回衆議院議員選挙の推薦及び支持の立候補者の選挙結果について		64～66
	新年お年玉プレゼント(再建80周年バージョン)当選者		67～68
その他	記者資料提供「神戸市営交通事業　経営計画2030(案)」に対する市民意見の募集		69～70
	記者資料提供「オリジナルトミカ『神戸市バス(日野ポンチョ)」販売！		71
	記者資料提供「市バス車両を使用した市民参加型災害訓練を実施します！～巨大地震から身を守るために～		72～73
	記者資料提供「【2026年8月】須磨エリアを中心とした市バス路線の見直し～持続可能な市バス路線網の構築に向けて～		74～78
	記者資料提供「2026年3月14日(土曜日)神戸市営地下鉄海岸線でダイヤ改正を実施します		79～80
	記者資料提供「中古部品合同販売会 in 名谷車両基地」開催！		81～82
	記者資料提供「地下鉄1日乗車券等の販売終了」		83～84

対局関係（事務連絡）

事務連絡

2026. 1. 23
①令和７年度　助役（運輸事務職員）転任選考 合格内定者名簿

2026. 1. 30
①地域貢献応援制度の運用変更について

令和8年1月23日
経営企画課

令和7年度 助役(運輸事務職員)転任選考 合格内定者名簿

所　　属	職　　種	職員番号	氏　　名
運輸課 苅藻乗務区	高速鉄道運転士	199576	上田　誠
運輸課 名谷乗務区	高速鉄道運転士	200590	長野　高
運輸課 名谷乗務区	高速鉄道運転士	201010	辻井　紀成
運輸課 名谷乗務区	高速鉄道運転士	201018	大野　智弘
運輸課 苅藻乗務区	高速鉄道運転士	201117	北野　敬子
運輸課 名谷乗務区	高速鉄道運転士	201118	増田　紘行
運輸課 名谷乗務区	高速鉄道運転士	210355	春木　悠允
合格内定者　7名			

行人第 1204 号
令和８年１月 30 日

所　属　長　様

行財政局人事課長

地域貢献応援制度の運用変更について（通知）

本市では、営利企業への従事等の制限に関する運用の一つとして「地域貢献応援制度」を導入しています。

このたび、下記のとおり地域貢献応援制度の運用を変更しますので、所属職員への周知をよろしくお願いいたします。

記

１．変更内容

（１）許可の有効期間の設定

・許可の有効期間を新たに設定し、「活動開始予定日から当該年度の３月 31 日まで」とします。

・翌年度に継続して同一の活動を予定している場合は「様式２－４　地域貢献応援制度　営利企業への従事等の制限にかかる許可実績報告書　兼　許可申請書【更新】」において、翌年度の許可申請を行う運用とします。

（２）様式の変更

・許可申請、実績報告書等の様式すべてをワードファイルからエクセルファイルに変更します。

・様式の記載項目について以下のとおり変更します。

【主な変更内容】

○「様式２　地域貢献応援制度　営利企業への従事等の制限にかかる許可申請書」

・「最大の活動予定時間（勤務日あたり、週あたり、月あたり）」の項目を追加

○「様式２－４　地域貢献応援制度　営利企業への従事等の制限にかかる許可実績報告書」

・「様式２－４　地域貢献応援制度　営利企業への従事等の制限にかかる許可実績報告書　兼　許可申請書【更新】」に名称を変更

・当該年度の「最大の活動時間（勤務日あたり、週あたり、月あたり）」の項目を追加

・翌年度の許可申請の有無及び「活動予定内容・活動予定日時」「最大の活動予定時間（勤務日あたり、週あたり、月あたり）」「報酬予定額（年額）」の項目を追加

※勤務日あたり…勤務が発生する日を指し、年次有給休暇や夏季休暇等で１日休暇となる日は含みません。

（３）提出書類の変更

・許可申請時における活動計画書の提出を不要とします。

・活動内容の分かる書類（活動団体からの依頼文書、活動計画表、パンフレットなど）がある場合は、許可申請時に提出してください。

２．関連通知の改正

上記変更に伴い、「地域貢献応援制度の対象活動拡充等について（通知）」（令和４年 10 月 26 日行人第 1016 号、行組第 49 号）における別紙①「地域貢献応援制度」について、別添のとおり改正します。

３．実施時期

令和８年度の活動にかかる申請分より

４．留意事項

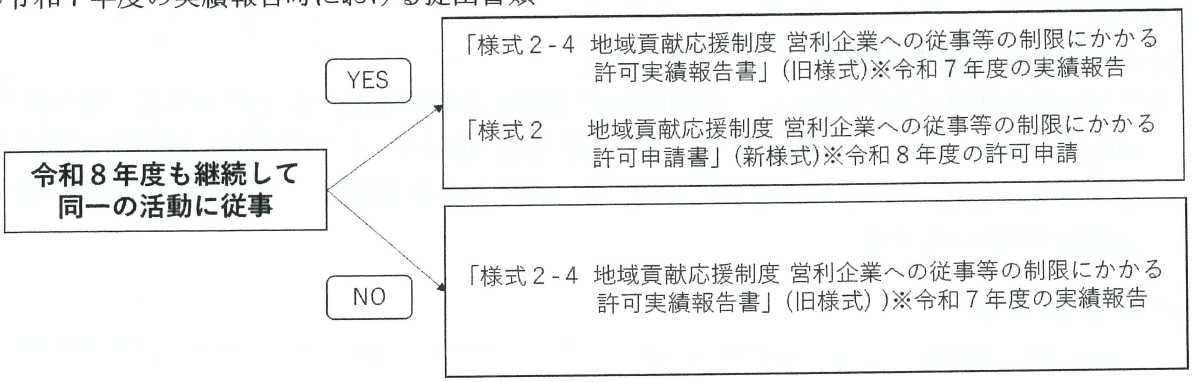
・令和７年度の実績報告は、変更前の様式「様式２－４　地域貢献応援制度 営利企業への従事等の制限にかかる許可実績報告書」を２月末までにご提出ください。その際、「翌年度活動計画」欄は記入不要です。

・令和８年度も同様の活動に従事する場合、令和７年度の実績報告とあわせて、「様式２　地域貢献応援制度 営利企業への従事等の制限にかかる許可申請書」（令和８年度活動分）をご提出ください。

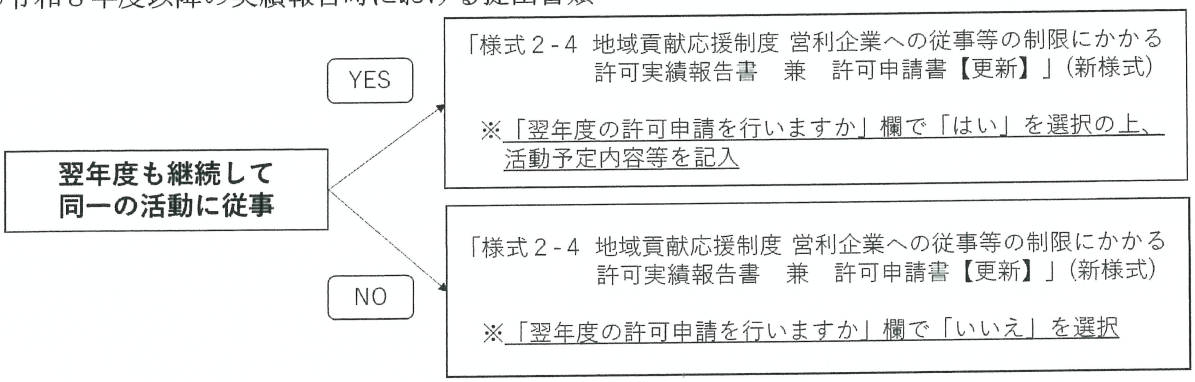
・許可通知書を受領するまでは、活動できませんのでご留意ください。

（参考）実績報告時における提出書類について

○令和７年度の実績報告時における提出書類



○令和８年度以降の実績報告時における提出書類



５．その他

（１）自営兼業制度の取扱い

国家公務員においては、令和８年４月に施行予定の自営兼業制度の変更により、「職員の有する知識・技能をいかした事業」及び「社会貢献に資する事業」の自営が可能となるほか、不動産等賃貸・太陽光電気の販売に係る自営の範囲が見直しとなります。当該変更に伴う本市の取扱いについては、改めてお知らせいたします。

（２）「コベカツ」に従事する場合の取扱い

職員が報酬を得て「コベカツ」に従事する場合については、「地域貢献応援制度」により営利企業への従事等の制限に係る許可を行う予定としております。詳細については、改めてお知らせいたします。

対局関係（対局交渉）

対局交渉　　2026.1.20／ 16:00～

１．西神・山手線 委託駅の直営化及び県庁前駅の勤務時間について

【当局】西神・山手線委託駅の直営化のスケジュール等については、管理運営事項に該当するものであるが、提案内容に関連するものであることから、本日は提案とともに、その内容を説明させていただく。資料の下線部が提案事項であり、それ以外は説明事項である。

「1．概要」であるが、令和７年５月に説明させていただいた通り、西神・山手線のワンマン運転化に伴い、駅業務に従事する職員が増加することを踏まえて、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する。委託駅の直営化については、当初令和８年度より順次実施する計画としていたが、受託事業者からの要請に基づき、県庁前駅の直営化実施時期を繰り上げ、２月21日より実施する。あわせて、当該駅の勤務時間について提案する。

なお、海岸線委託駅の直営化については、詳細が決まり次第説明する。

「２．委託駅直営化の対象駅及び実施時期」についてであるが、県庁前駅については令和８年２月21日から、西神南駅、伊川谷駅、総合運動公園駅は、令和８年４月１日から直営化する。また、板宿駅は令和８年10月１日から、長田駅、上沢駅、湊川公園駅、大倉山駅は令和９年度からそれぞれ直営化する予定である。また、参考として、委託駅それぞれの人員体制を記載している。

「３．県庁前駅の勤務時間」であるが、提案資料のとおりであり、実施時期は営化と同じく令和８年２月21日（土）からで提案させていただく。

【組合】　県庁前駅については、２月21日に前倒ししての直営化との説明であるが、作業ダイヤなどの駅の業務の詳細について示されておらず、２名体制で業務を行うことについて不安を感じる。

また、助役・駅掌の職員配置についてなどの説明もなく、現状を鑑みると現行体制での委託解消では不安を感じざるを得ない。

それらを踏まえ、直営化にあたっては、現在の委託駅の勤務体制を前提とするのではなく、まずは業務内容等の詳細についてしっかりと示してもらいたい。

【当局】　駅の勤務体制については、管理運営事項であるため、局の考え方を説明させていただく。極めて厳しい経営環境の中、駅の勤務体制についても、安全・安心の確保を大前提としながらも、今後予定している駅務遠隔化システムの導入も含めて、効率的な業務体制を構築していくことが不可欠であることはご理解いただきたい。今回提案した県庁前駅の手じまいや準備などの時間については、現在の勤務実態を踏まえて、２名体制であっても問題のない時間設定となっている。また、職員配置、業務内容の詳細については、今後、現場に丁寧に説明していきたい。なお、令和７年度中の配置については、一定の配慮を行いたい。

【組合】　県庁前駅については、２月21日に直営化とのことであるが、配置人員の確保や委託先からの引継ぎなど短い期間で間に合うのか。

【当局】　管理運営事項であるため、局の考え方について説明させていただく。
県庁前駅に関しては、2月21日の直営化に向けて、しっかりと準備及び引継ぎを行い、スムーズに移行できるように進めてまいりたい。また、1月5日からのワンマン運転化に伴い車掌の駅掌研修を開始しており、2月21日の時点での県庁前駅への人員配置についても対応可能である。

【組合】　前倒しして直営化する県庁前駅も含め、現時点において4月以降の作業ダイヤや緊急時も含めた業務マニュアルなど業務の詳細が示されておらず、現行の委託駅の勤務体制では、安全・安心の点から不安があり、お客様サービスが十分にできるのか懸念がある。県庁前駅については、一定の配慮を行っていただくとの説明があったが、4月直営化以降の勤務労働条件に関する事項については協議、確認することが必要であり、詳細な提案について準備が整った段階で改めて提案するべきではないか。あわせて、業務内容等に関する説明についてはしっかりと現場で行っていただきたい。

【当局】　令和８年４月以降の駅業務については、このたびの委託駅の直営化のみならず、令和10年度からの駅務遠隔化システム導入も見据えて、現場と相談しながら整理進めているところであり、まとまり次第、丁寧に説明していきたい。そのうえで、４月以降の勤務時間については、改めて提案させていただきたい。

【組合】　持ち帰り協議する。

【提案・説明資料】

西神・山手線 委託駅の直営化及び県庁前駅の勤務時間について

１．概要

西神・山手線のワンマン運転化に伴い、駅業務に従事する職員が増加することを踏まえて、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する。

委託駅の直営化については、当初令和８年度より順次実施する計画としていたが、受託事業者からの要請に基づき、県庁前駅の直営化実施時期を繰り上げ、２月21日より実施する。当該駅の勤務時間について以下のとおり提案する。

なお、海岸線委託駅の直営化については、詳細が決まり次第説明する。

２．委託駅直営化の対象駅及び実施時期

駅名	直営化実施時期	（参考）委託駅 人員体制
県庁前駅	令和８年２月21日	２隔勤
西神南駅	令和８年４月１日	２隔勤
伊川谷駅		２隔勤
総合運動公園駅		２隔勤
板宿駅	令和８年10月１日（予定）	３隔勤
長田駅	令和９年度（予定）	２隔勤
上沢駅		２隔勤
湊川公園駅		４隔勤
大倉山駅		２隔勤

３．県庁前駅の勤務時間

所属	勤務時間		
県庁前駅	勤務開始時間	平日	**４時52分**
		土休日	**４時52分**
	勤務終了時間	平日	**25時17分**
		土休日	**24時48分**

（実施時期）

令和８年２月21日（土）

対局交渉　　2026. 2. 4／16:30～

１．管区の勤務時間について

【当局】　管区の勤務時間については、令和６年７月の「交通局　人事・給与制度改革について（案）」において、時差仮眠を導入することについて提案していたところである。現状の仮眠環境・業務の状況等を踏まえて、改めて時差仮眠を導入することについて、支部と協議を進めていきたい。

【組合】　管区の時差仮眠導入について、改めての提案がいまになった理由について教えていただきたい。

【当局】　この間の支部との協議の中で、各駅の手じまい・準備時分について一定の整理ができているところであり、また、その状況を踏まえて、管区についても改めて協議を行いたいと考えている。

【組合】　管区については令和９年度以降、廃止との提案がある中で準備や引継ぎなど検討が必要な事項が山積していると聞いている。また、管区廃止後の業務体制なども示されていないなかでこの度の提案は拙速すぎではないか。

【当局】　管区については、令和６年に提案した時点で、一定は時差仮眠が可能な環境が整っていたが、各駅の勤務時間の整理状況を考慮する必要があったことや、仮眠環境をさらに改善することができるようになったことから、この度、改めて提案している。管区の廃止に向けた準備や引継ぎ、廃止後の業務体制については、検討の上、決まり次第現場に説明させていただく。

【組合】　仮泊室についてはこれまでの間、個室化を前提に時差仮眠についての導入を行っている状況であるが、管区の仮泊室についてはどのように考えているか。

　また、令和６年度からは隔勤体制も変わっており、時差仮眠を導入することでワンオペでの業務となる時間帯が発生することになるが、ワンオペでの業務でも対応は可能なのか。業務に支障が出る場合や仮泊環境に問題がある場合については、導入の見送りも含めて、現状の状況を十分に踏まえて支部と協議を進めるよう要請する。

【当局】　管区の仮泊室については、西神・山手線のワンマン運転開始後、名谷業務ビルの２階仮泊室を活用できることとなったことから、１名を２階仮泊室で仮泊させることを考えている。

　業務対応などいただいたご意見については、所属に伝えたうえで、協議を進めさせていただく。

【組合】　持ち帰り協議する。

対局関係（団体交渉メンバーへの当局説明）

団体交渉メンバーへの当局説明

2026.01.22　17：45～

【当局】　平素より、神戸交通労働組合の皆様方には、交通事業の運営についてご理解・ご協力を賜り、厚く御礼申し上げる。また、市民生活に不可欠である「市民の足」として市バス・地下鉄の運行を安全・安心に毎日継続して行っていただいているところであり、現場の皆様のご尽力にあらためて感謝申し上げる。

「神戸市営　交通事業　経営計画2030（案）」及び令和9年度からの「管理委託契約更新に伴う市バス営業所体制の再編」について、ご説明させていただく。

まず、「神戸市営 交通事業 経営計画2030」の策定状況は、今年度で現行の「神戸市営 交通事業 経営計画2025」が最終年度を迎えていることから、2026年度から2030年度までの5年間を計画期間とする経営計画の策定を進めている。

「神戸市営 交通事業 経営計画2030」の位置づけについては、本計画は、「交通局企業理念」の実現に向けた中期的な経営計画である。コロナ禍を経て、顕在化した構造的な経営課題により、事業の存続を揺るがす「危機的な経営状況」に直面しているなか、2030年までの5年間を聖域なきコスト構造改革と収益力の徹底を断行する「再建・体力回復期」と位置づけ、価値向上、収支バランス向上、事業基盤強化の3つの柱立てとし、将来の需要減少が避けられない中、「市民の足」としての役割を果たし続けられる、持続可能な事業構造へ転換させ、「次世代への安定経営の礎」を築いていくための経営計画として策定している。

次に、「管理委託契約更新に伴う市バス営業所体制の再編」については、バス事業経営環境は極めて厳しく、とりわけ民間バス事業者における運転士確保は非常に難しい状況にあり、運転士等人材確保のための待遇改善や諸経費増など、バス事業の運営コストは明らかに増加していることから、令和9年度からの新たな管理委託契約では、コスト増は不可避と見込むべき状況となっている。

資金不足比率が20%目前の厳しい経営状況に直面しているバス事業運営について、徹底した効率向上に取り組んでいかなければ、経営健全化団体への転落など、公営交通としての存立すら危ぶまれる事態となっていることから、市バス営業所の再編を行うものである。

この度の営業所体制再編では、直営が担当する業務量は、現状水準を維持する方針とする。

【当局】　各項目の詳細について、説明させていただく。

まず、「神戸市営 交通事業 経営計画2030（案）」についてであるが、5ページの「価値向上（安全・サービス）」では、ホームドア・車内防犯カメラなど設備投資による安全性の向上、職員一人一人の安全・危機管理意識の強化、バリアフリーの推進、乗車券のデジタル化の推進等を。

6ページ「価値向上（沿線価値・ブランド価値）」では、駅リノベーションや主要バスターミナルの再整備による駅・ターミナルの拠点機能強化、選ばれる沿線づくり、「神戸のバス」ネットワークを構築し共同運行へ発展させる「神戸モデル」の推進等を。

7ページ「収支バランス向上（増収策）」では、事業を取り巻く厳しい経営環

境を踏まえ、持続的な事業運営を支えるため運賃体系のあり方や運賃改定の必要性を検討する運賃体系・運賃水準の適正化、割引制度の戦略的見直し、沿線施設との連携強化や観光需要の獲得による効果的な需要促進策等を。

8ページ「収支バランス向上（経費削減策）」では、ワンマン運転化の拡大や駅務機器遠隔システムの導入、乗務区統合など、主に現場オペレーションにおける業務体制を見直し生産性を向上させる現場業務体制の効率化、安全性確保を最優先としつつ、全ての設備投資について費用対効果を検証、優先順位付けを行うことによる、身の丈に合った投資規模への抑制、2タッチデータやAI、保有施設等を活用し、遠隔点呼システム等の導入も検討するなど、路線・ダイヤ編成や回送計画の最適化による運行費用の削減、交通ネットワークの最適化として、市バス路線において、一つの住宅地から複数の鉄道駅へアクセスしている路線などを対象に最寄り駅へのフィーダー機能への特化を基本とした路線の見直し等を。

また、中長期的には、自動運転や駅の無人化、AIを活用した省力化技術等の研究を進めることにより、構造的なコスト低減を目指すこととしている。

9ページ「事業基盤強化（組織改革・人材育成）」では、年齢要件緩和や新たな大型2種免許の取得支援制度の設定などによる採用チャネルの開拓、採用後のキャリアプランの提示による市営交通を支える人材の確保、人材育成（研修の充実）、職務や役割、成果に応じた公正な評価と処遇を実現する人事給与制度改革の推進などによる働きがいのある職場づくり等を。

なお、事業運営体制の再編検討については、別紙「管理委託契約更新に伴う市バス営業所体制の再編について」にて説明させていただく。

10ページ「事業基盤強化（情報発信・地域連携）」では、経営状況の見える化、共感を呼ぶ情報発信、市バス・地下鉄のダイヤ改正や路線変更など、お客様への影響が大きな見直しについて、丁寧な事前周知の徹底等を。それぞれ記載している。

11ページには、高速鉄道事業の「財政計画」として、高速鉄道事業では、車両更新、北神急行市営化、ホームドア整備、駅リノベーションなど、大規模投資を実施してきたが、資材費・工事費や金利・労務単価の高騰に加え、ニュータウンにおける生産年齢人口の減少により、経営環境は悪化しており、抜本的なコスト構造改革と投資規模の適正化が急務となっている。

今後も、安全確保への投資は最優先としつつ、財源確保の観点から、不動産など運輸外事業にも取り組むほか、中長期的な視点から運賃改定についても、検討していく必要がある。

12ページには、自動車事業の「財政計画」として、令和6年10月の運賃改定や、これまでの路線再編により、令和7年度単年度収支は均衡レベルまで回復している。しかしながら、運転士確保のため、令和9年度以降の委託費の大幅な上昇や軽油価格の高止まりに加え、車両の大量更新も控えており、今後も非常に厳しい経営状況が続くことが見込まれる。

また、地下鉄事業からの資金援助に依存しており、他会計からの支援を考慮すると実質的に経営健全化基準を超過する危機的状況にあることから、自律的経営の実現に向けて、需要に応じた路線の最適化や業務体制の効率化を徹底していく

ことにより、黒字の維持や累積資金不足の縮減を図っていく必要がある。

13ページには、重要目標指標である「KPI」を掲載しており、再建・体力回復期であることを踏まえ、KPIは単なる活動報告（アウトプット）ではなく、収支改善等に直結する成果（アウトカム）を重視し、2030年度における目標値を示している。これらの指標を基に、毎年度の進捗確認と社会情勢を踏まえた中間見直しを行うことで、本計画の根幹である財政目標の達成につなげていく。

本経営計画2030（案）については、現在パブリックコメントを実施しており、パブリックコメントでの意見、交通事業審議会等での議論を踏まえ、今年度末に確定していきたい。

次に、「管理委託契約更新に伴う市バス営業所体制の再編」の詳細について説明させていただく。

「2. 営業所体制の再編の考え方」であるが、「①能率的な営業所体制」として、実質回送率が25％に達する状況を踏まえ、営業運行拠点最寄りの営業所から多数の出庫を設定するとともに、各営業所の担務量に合わせた車両配置を行う。

「②エリア単位でのマネジメント、委託契約」として、同一主体が運営する営業所間で一体的に車両・人員の運用を実施し、運行管理部門の効率化を図るために、営業所運営そのものを東部や西部といったエリア単位で委託する。また、委託契約公募に当たり、エリア単位で複数の事業拠点を一元管理する等、提案者に管理コスト縮減を図る提案を求める方針とし、委託期間は3箇年（現行5箇年）とし、機動的な対応を可能とする。

「③廃止する営業所」として、現垂水支所担当業務は清水ヶ丘営業所、西神営業所等に機能集約の上で廃止し、現中央南営業所担当業務は中央営業所に機能集約の上で廃止する。

「④効率的な点呼執行」として、北町操車場に、令和8年度より遠隔点呼を導入する予定である。

「３．委託提案競技スケジュール」であるが、令和8年2月頃には、予算プレスの中で、営業所委託提案競技の公募について言及する予定であり、4月頃に「委託提案競技公募」を実施、夏頃には、事業者決定の上で、基本契約を締結し、令和9年3月頃に、委託本契約を締結し、4月1日より、新体制で運営開始する予定となっている。

次ページには、「（参考）営業所再編方針」として、営業所ごとの具体的な新体制の案を記載している。東部エリアマネジメントとして、魚崎営業所、石屋川営業所を一括委託し、石屋川営業所・魚崎支所とする。中央南営業所は中央営業所に機能集約の上で廃止し、中央営業所、北町操車場は直営英営業所として継続する。西部エリアマネジメントとして、松原営業所、落合営業所、西神営業所を一括委託し、落合営業所・松原支所・西神支所とする。垂水支所については、清水ヶ丘営業所・西神営業所等に機能集約して廃止し、垂水エリアについては、清水ヶ丘営業所として委託する。

以上により、令和9年度以降は、4営業所、3支所、1操車場体制とする。

本日説明した「経営計画2030」「市バス営業所再編」について、勤務労働条件に係る事項については、今後、誠意をもって協議を進めてまいりたい。

【組合】　まずもって、先日開催しました神戸交通労働組合80周年記念祝賀会に、城南事業管理者にご出席いただいたことに感謝申し上げます。ありがとうございました。神戸交通は、これまでも幾度となく苦難を乗り越えてきた歴史と伝統ある労働組合でありますので、先人たちに恥じることがないよう、是々非々で協議していきたいと考えておりますので、引き続きよろしくお願いします。

さて、「経営計画2025」が今年度末で終了するため、2026年度からの5ヵ年を再建・体力回復期とした「経営計画2030」を策定しているとのことであるが、8月7日の団体交渉で、職員のモチベーションを維持するためにも、現業職5級の検討や、交通局採用職員の10％の給与削減の見直しなど申し入れたが、全くもって前向きな回答がなかった。さらに、前回の団体交渉以降、各職場の現場では、勤務時間や付帯時分の見直しなど、勤務労働条件が大幅に悪化し、現場で働く組合員のモチベーションを維持するどころか、下げさせていることを当局は感じ取っているのか。組合員からは、現場の声を聞き入れることなく、奴隷扱いされているとの声が上がっている状況であり、この現状をどう捉えているのかお聞かせいただきたい。

また、これまでにも何度も申し入れてきたが、現場の課長・係長は、自分に都合が良いことは当局幹部に報告するが、都合が悪いことは報告せずに隠していることが多々ある。各部会・各支部で交渉をしてもらっていることも多くあるが、信用できない相手とは交渉することはできない。お互いの信頼関係があるからこそ、労使一体で困難を乗り越えていくことができるわけであり、現状ではそういう状況ではないことを伝えておく。

【当局】　職員のモチベーションについては、交通局自身が厳しい経営状況に直面していることや、「人事・給与制度改革」、組織や人事マネジメントシステムの変更など、多くの見直しを進めている転換期にあり、従前の仕組みから変更されることの不安・戸惑いなどの影響もあると考えている。

今回の経営計画では、安定的な経営基盤を確立するため、「収支バランス向上」「事業基盤強化」「価値向上」を3つの柱として、取り組みを進めていくこととしている。

そのうちの「事業基盤強化（組織改革・人材育成）」の項目において、「持続可能な公共交通を維持していくためには、価値向上や収支改善といった計画の目標を確実に達成することが必要であり、それを実行する「組織」と「人材」こそが最も重要な基盤である」と考えている。「人財の確保」「人財育成」「働きがいのある職場づくり」を取り組み内容として明記している。

事業構造の変革や働き方改革を力強く推進し、組織全体の生産性を向上させると同時に、職員一人ひとりが将来に希望を持ち、誇りと高い意欲を持って働き続けられる職場環境を整えることで、持続的な成長を支える強固な事業基盤を築いていきたいと考えており、職員のモチベーションも高めていきたい。

これまでの取り組みと合わせて、「経営計画2030」の遂行にあたっては、その趣旨や目的が現場に浸透することが重要であると考えており、より丁寧に説明、対応してまいりたい。

【組合】　経営計画については交通局の将来の在り方、姿に大きく影響するものであり

そこで働く組合員の生活、雇用環境に密接に関わることをまずは組合の立場で改めてお伝えする。また、組合員が安心して働くことのできる交通局となるよう、職員の声に耳を傾けながら、経営計画を策定及び実行していただきたい。

そこで、2点お聞きする。1点目は、「経営計画2030（案）」の策定あたって、現段階での「経営計画2025」の達成状況の確認や検証は行われたのか。また、その結果を踏まえたうえで策定されたものなのか。2点目は、「経営計画2025」の達成状況及び検証結果について当局はどのように捉えているのか。また、今後、職員へのフィードバックについてはどのように考えているのかお聞かせいただきたい。

【当局】　「経営計画2025」についてはその進捗状況を整理し、第113回交通事業審議会で報告し、その内容を踏まえて、「経営計画2030」の議論を進めてきたところである。

「経営計画2025」の期間は、コロナ禍に加え、燃料費・資材費・労務単価・金利などの上昇により固定費が増加するなど、危機的な経営状況に陥ったことから、2023年度に「経営基盤強化パッケージ」を策定し対策を講じてきた。

「経営計画2025」に掲げた、ホームドアの整備等の「安全・安心・信頼の確保」や地下鉄ポイントサービスの導入等の「快適で質の高いサービスの提供」などについては進捗したものの、損益や資金収支などの構造的な経営課題は依然として解消されておらず、「事業継続性を揺るがす危機的な状況に依然としてある」と認識している。この厳しい認識のもと、「経営計画2030」の策定においては、2030年までの5年間を「再建・体力回復期」と位置づけ、これまでの延長線上ではない「コスト構造改革」と「収益力の徹底強化」に取り組んでいくことを軸に、策定したものである。

「経営計画2030」については、パブコメを経て、議会に報告し確定していく。確定後には、新経営計画について職員への周知を図る予定である。「経営計画2025」の進捗状況のフィードバックについては、今後検討させていただく。

【組合】　勤務労働条件の協議については、お互いの信頼関係こそが大事であり、その信頼関係を損なうことがないよう、各支部交渉・部会交渉の窓口にもしっかりと伝えてもらいたい。

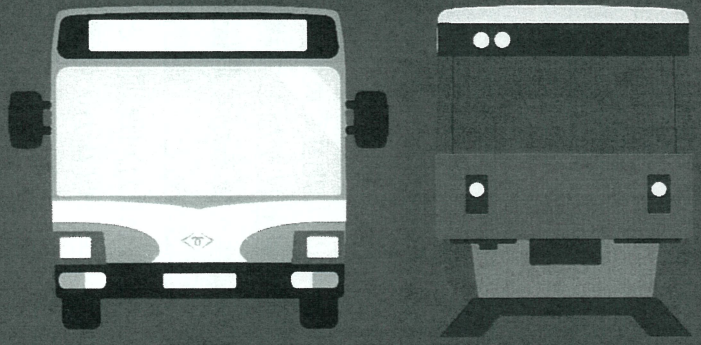
経営計画2030及び市バス営業所再編については、本日説明を聞いたところであり、持ち帰り精査の上で、改めて意見をさせていただく。

終了後には、以下の内容で意見交換を実施しました。

1. バス再編案への反論について
2. 出先の女性トイレ改善について
3. 高額設備の更新について
4. 委託・共同運行のリスク管理について
5. 地下鉄の安全体制と危機管理について
6. 仮眠環境の刷新と健康管理について
7. 組織内の風通しとサポート強化について

原案

神戸市営
交通事業
経営計画2030

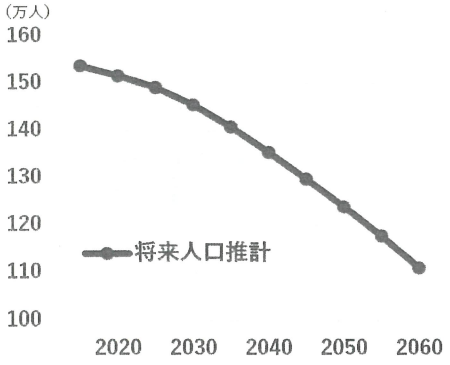


神戸市交通局

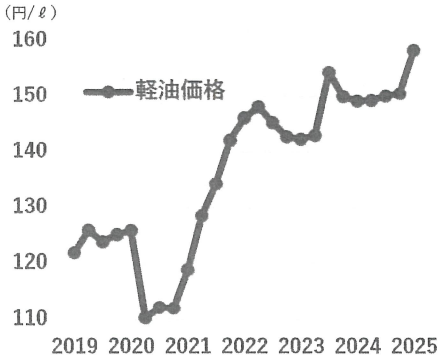
4

01 経営を取り巻く状況

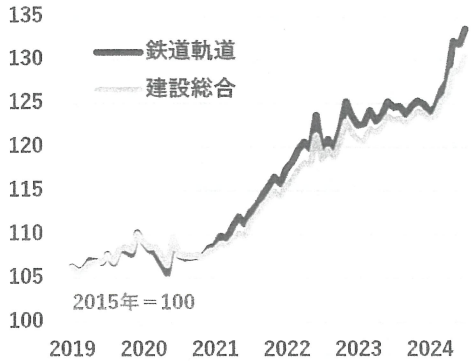
コロナ禍は落ち着いたものの、以前の水準に戻ることはなく、今後、さらに**神戸市の人口減少**や**ニュータウンの生産年齢人口の減少**が進むことで収益が悪化すると見込まれています。2020年以降、**軽油価格**や**電気代**が高騰し、**工事費**や**資材費**、**労務単価**、**金利**も大幅に上昇しており、これらは固定的経費を増加させ、経営状況を悪化させています。また、大型２種免許保有者が年々減少しており、既存バス路線を維持するためには**運転士の人材確保**が急務となっています。



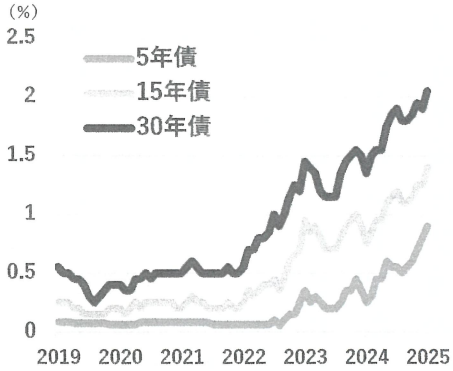
人口減少



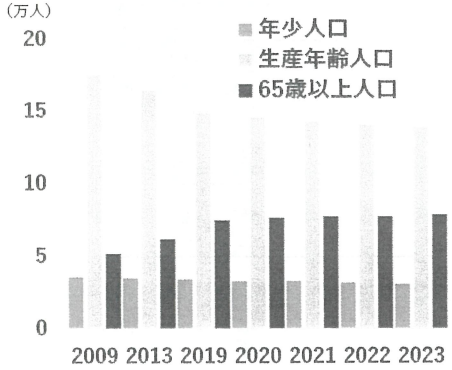
軽油価格高騰



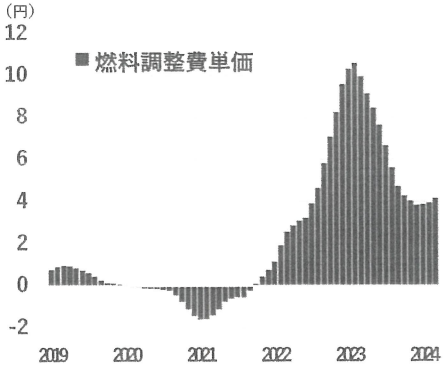
工事費・資材費高騰



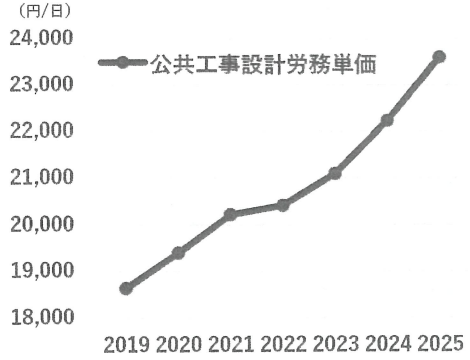
金利高騰



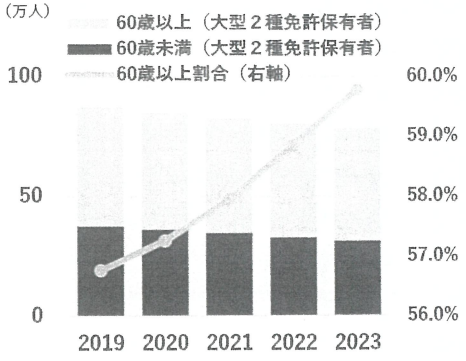
沿線人口減少



電気代高騰



労務単価高騰



人材確保困難

5

02 経営計画の位置づけ

交通局企業理念	「移動（いつも）」に感動を
交通局の使命	移動を通して、まちの発展に取り組み、社会の成長につなげます 関わるすべての人の笑顔あふれる毎日をつくる企業になります
経営計画2030	2026～2030年の５カ年の取り組み

この計画は、**交通局企業理念**の実現のための中期的な経営計画です。策定にあたっては、神戸市のまちづくりの基本的な指針である「**神戸市総合基本計画**」や「**神戸市地域公共交通計画**」等の関連する行政計画の趣旨を踏まえ、神戸市がめざす都市像の実現に向けて、その一翼を担うものです。また、国から全国の公営企業に対して策定を要請されている「**経営戦略**」の策定に向けた土台となるものです。本計画に沿って経営を推進していくことで、交通局は「**市民の足**」としての役割を果たしていきます。

コロナ禍を経て顕在化した構造的な経営課題により、事業の存続を揺るがす危機的な状況にあります。この認識のもと、2030年までの5年間を、聖域なきコスト構造改革と収益力の徹底強化を断行する「**再建・体力回復期**」と位置づけます。 将来の需要減少が避けられない中、「**市民の足**」としての公的役割を果たし続けられる、**持続可能な事業構造**へと転換するため、本計画に掲げる施策を着実に実行し、**次代への安定経営の礎**を築きます。

03

計画の柱立て

移動に感動を

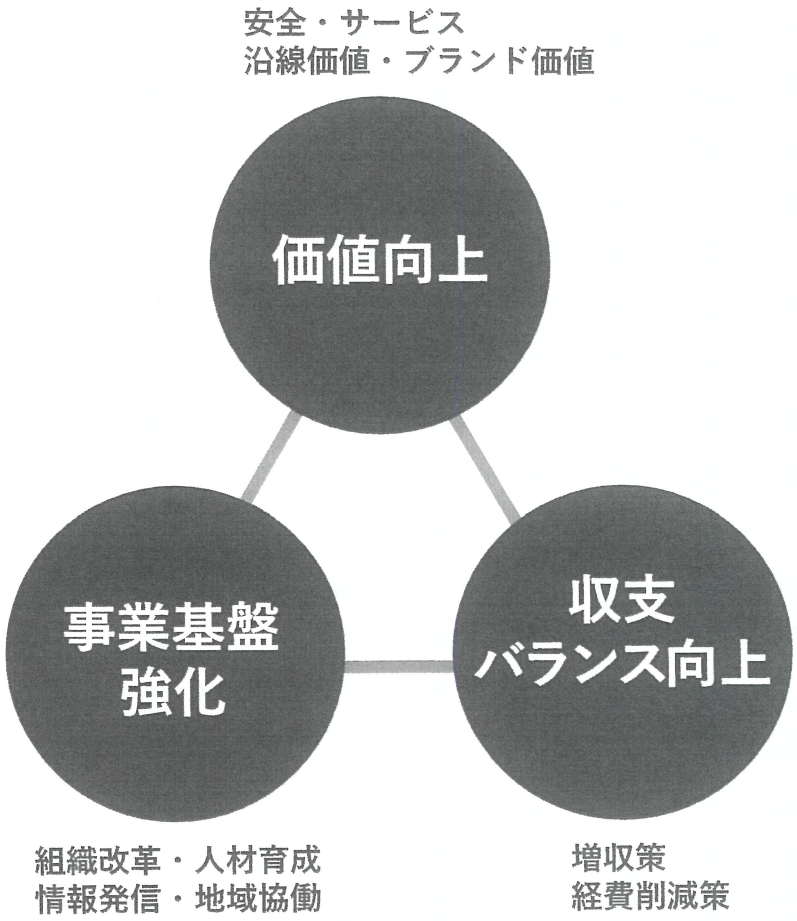
安全・安心の確保は、我々交通事業者としての揺るぎない使命であり、全ての事業活動の大前提です。

しかし、その安全の土台となる経営基盤が今、深刻な危機にあります。この状況を打開し、「**市民の足**」としての使命を守り抜くため、本計画では３つの柱を一体的に推進します。

まず、事業存続の前提となる「**収支バランスの向上**」を喫緊の最重要課題と位置づけ、聖域なきコスト構造改革とあらゆる増収策を断行します。

次に、これらの改革を確実に実行するため、土台となる「**事業基盤の強化**」を図ります。計画を推進できる組織と人材を育て、地域社会との連携を深めることで、改革の実効性を高めます。

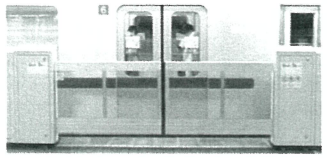
そして、立て直した経営基盤のもと、大前提である安全・安心をより確固たるものとし、市民サービスの「**価値向上**」を実現することで、企業理念である「移動に感動を」を追求し、**神戸のまちの発展に貢献**していきます。



04 価値向上（安全・サービス）

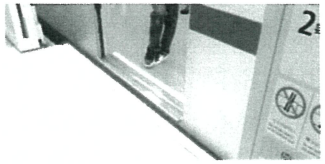
交通事業者としての原点に立ち返り、市民・お客様の安全・安心を確保することは、私たちの事業運営における絶対的な使命です。安全の確保は輸送の生命であるという理念のもと、事故ゼロを目指して取り組んでいきます。同時に、ユニバーサルデザインの理念に基づき、誰もが心から安心して快適にご利用いただける公共交通の実現を目指していきます。

取組内容

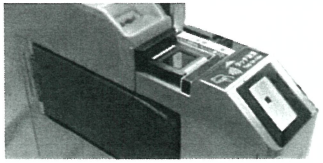


設備投資による安全性の向上
ホームドア、車内防犯カメラ、EDSS（ドライバー異常時対応システム）搭載車両といった安全設備の導入を計画的に進め、設備面から安全性を着実に高めます。

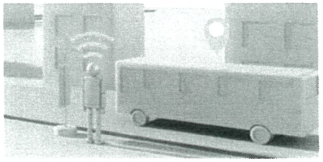
安全・危機管理意識の強化
職員一人ひとりへの安全・危機管理意識の徹底、実践的な訓練の充実に加え、サービス向上に努め、組織全体で安全と品質の両立を追求する仕組みを構築します。



バリアフリーの推進
西神・山手線に続き、海岸線においてもホームと車両の段差・隙間縮小を進めるなど、誰もがより安全・安心に乗り降りできる環境を整備します。



乗車券のデジタル化推進
地下鉄一日乗車券や企画乗車券等の各種乗車券のQRコード化を進め、券売機に並ばずスマートフォン等で購入から利用まで完結できるよう利便性の向上に努めます。



利用案内の改善
共同運行に対応したバスロケーションシステムの運用や、ホームページでの遅延証明書発行により、お客様の利便性を向上させます。

04 価値向上（沿線価値・ブランド価値）

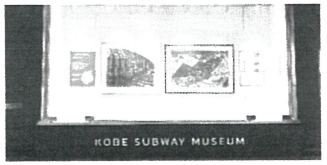
公共交通は単なる移動手段に留まらず、まちの魅力を創造し、沿線価値を高める重要な役割を担っています。私たちは駅やターミナル等のリノベーションを通じて、人々が集い交流する新たな拠点を創出し、ハード整備中心から整備済み資産を最大限に活用する「活用・収益化」の段階へと戦略的に転換します。また、環境に配慮した技術を積極的に導入し、交通局の強みと沿線の魅力を掛け合わせることで、地域と共に成長し、ビジネスや新しい住民を惹きつける選ばれる沿線づくりに貢献していきます。

取組内容

駅・ターミナルの拠点機能強化
駅リノベーションや主要バスターミナルの再整備を推進し、単なる交通の結節点としてだけでなく、地域の賑わいや交流を生み出す魅力的な拠点へと機能を高めます。

選ばれる沿線づくり
人口減少が進むニュータウンの活性化なども見据え、市のまちづくり施策と緊密に連携することで、新たな住民を惹きつける「選ばれる沿線」の実現に貢献します。

環境負荷の低減
車両や駅施設における省エネルギー機器への計画的な更新、省エネ運転の励行、水素バスの運行など、事業活動全体を通じて環境負荷の低減に努めます。



海岸線のブランディング強化
スポーツ・芸術・音楽等に触れることができる沿線として、ブランディングの強化を図り、海岸線沿線の魅力と価値の向上を目指します。

神戸モデルの推進
定期券共通化等で事業者間の垣根を越えた「神戸のバス」ネットワークを構築し、共同運行へ発展させます。この民間バスとの共創を「神戸モデル」として推進します。

※神戸のバス：民間バスと普通区定期券、エコファミリー、バスポイントの制度を統一化する取り組み
※神戸モデル：上記の取り組みのうえ、共同運行を推進することで、事業者間の垣根を超える官民共創の取り組み

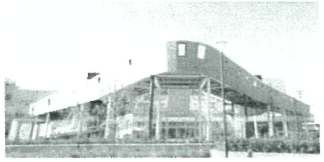
04 収支バランス向上（増収策）

新型コロナウイルス感染症拡大後の「新しい生活様式」の定着や、今後さらに加速する人口減少により、このままでは通勤・通学需要の減少は避けがたい状況です。この極めて厳しい経営環境を直視し、将来にわたって市民の足を守り続けるため、利用形態や路線ごとの乗車人員データに基づき分析します。その上で、時代に適合した運賃体系・運賃水準の適正化や効果的な需要促進策、附帯事業収入の増加を目指します。

取組内容

運賃体系・運賃水準の適正化
物価高騰や需要動向など、事業を取り巻く厳しい経営環境を踏まえ、持続可能な事業運営を支えるため、運賃体系のあり方や運賃改定の必要性を検討します。

割引制度の戦略的見直し
全ての割引制度について導入目的や利用実態、費用対効果を厳格に検証し、公平性の観点から割引率の変更や制度の統廃合を含めた抜本的な見直しを行います。



沿線施設との連携強化
ノエビアスタジアム神戸やこべっこランド等沿線の集客施設との連携を強化していくことで、公共交通の利用に繋がる共同企画を推進します。

観光需要の獲得
インバウンド等の誘客を図るため、魅力的な企画乗車券やツアーの開発に取り組みます。QRコードを活用し、購入から利用までシームレスな移動環境を整備します。

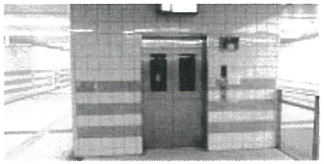
附帯事業の強化
駅構内や駅ビル、市バス営業所用地など、ポテンシャルの高い保有資産の価値を最大化するため、市場ニーズを捉えたテナント誘致や開発を積極的に推進します。

04 収支バランス向上（経費削減策）

近年の燃料費や資材費、労務単価の高騰は、私たちの経営を根底から揺るがす大きな脅威となっています。この構造的なコスト増に対応し、持続可能な経営基盤を確立するためには、聖域なき支出抑制を強力に推進することが不可欠です。費用対効果を検証し、徹底したコスト構造改革を断行することで、スリムで強靭な経営体質への転換を図ります。加えて、中長期的には自動運転や駅の無人化、AIを活用した省力化技術等の研究を進め、構造的なコスト低減を目指します。

取組内容

現場業務体制の効率化
ワンマン運転の拡大や駅務機器遠隔システムの導入、乗務区統合など、主に現場オペレーションにおける業務体制を見直し、生産性を向上させます。



投資規模の適正化
安全確保を最優先としつつ、全ての設備投資について費用対効果を検証し、優先順位付けを行うことで、「身の丈に合った」投資規模への抑制を徹底します。

ライフサイクルコストの低減
ライフサイクルコストの視点を取り入れ、定期検査周期の延伸や設備の統廃合、長寿命化技術の導入を計画的に進めることで、将来の更新費用を抑制します。

運行計画の最適化
2タッチデータやAI、保有施設等を活用し、遠隔点呼システム等の導入も検討するなど、路線・ダイヤ編成や回送計画を最適化して運行費用を削減します。

交通ネットワークの最適化
市バス路線において、一つの住宅地から複数の鉄道駅へアクセスしている路線などを対象に最寄り駅へのフィーダー機能への特化を基本とした路線の見直しを進めます。

04 事業基盤強化（組織改革・人材育成）

持続可能な公共交通を維持していくためには、価値向上や収支改善といった計画の目標を確実に達成することが必要であり、それを実行する「組織」と「人材」こそが最も重要な基盤です。事業構造の変革や働き方改革を力強く推進し、組織全体の生産性を向上させます。同時に、職員一人ひとりが将来に希望を持ち、誇りと高い意欲を持って働き続けられる職場環境を整えることで、持続的な成長を支える強固な事業基盤を築いていきます。

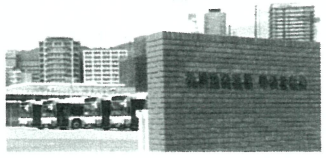
取組内容

市営交通を支える人材の確保
年齢要件緩和や新たな大型二種免許の取得支援制度の設定など、採用チャネルの開拓を進めるとともに、採用後のキャリアプランを提示して、人材確保に取組みます。

人材育成（研修の充実）
職員一人ひとりのキャリアプランに基づき、専門性を高める研修を充実させることで、組織全体の能力向上を図ります。

働きがいのある職場づくり
職務や役割、成果に応じた公正な評価と処遇を実現する人事・給与制度改革を推進します。現場の声が経営に届く仕組みを用いて、やりがい意識の向上を図ります。

DXによる業務改革
バックオフィスをはじめとする全部門において、デジタル技術を前提とした業務プロセスの再設計を行い、組織全体の生産性向上と働き方改革を推進します。



事業運営体制の再編検討
持続可能なバス路線網の維持・効率化のため、民間事業者との連携強化を図りつつ、役割分担の見直しや運営体制の再編を検討するなど、共に市民の足を守っていきます。

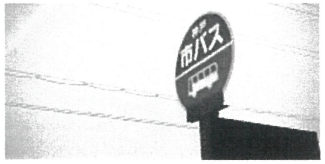
04 事業基盤強化（情報発信・地域連携）

市営交通は、市民の皆様の理解と協力なくしては成り立ちません。私たちは地域に根差す公共交通事業者として、単に情報を発信するだけでなく、市民・利用者との間に「共感」を育み、事業運営に「参画」していただくための戦略的なコミュニケーションを推進します。地域社会との真摯な対話を通じて課題を共有し、地域と協働して、未来にわたって持続可能な公共交通を創り上げていきます。

取組内容

経営状況の見える化
厳しい経営状況や課題、改革に向けた取り組みを、データを用いて分かりやすく積極的に開示することで、市民・利用者の事業への理解と信頼を獲得します。

共感を呼ぶ情報発信
地下鉄の「定時性」等の強みやストーリー性のある情報発信を強化し、「乗って支える」機運を醸成します。子育て世代には市の関連サイトも活用して情報を届けます。



丁寧な事前周知の徹底
市バス・地下鉄のダイヤ改正や路線変更など、お客様への影響が大きい見直しは、事前周知期間を確保し、丁寧な情報提供を徹底します。

地域との対話
収支が厳しい路線の維持に向け、地域と課題を共有し、路線のあり方などを議論します。世代や属性に応じた対話を通じ、頂いたご意見を事業運営に活かします。

05 財政計画（高速鉄道事業）

- 高速鉄道事業では、車両更新や北神急行の市営化、ホームドア整備、駅リノベーションなど、長期にわたる**大規模投資**を実施してきました。
- しかし、**資材費・工事費**や**金利・労務単価**の高騰に加え、ニュータウンにおける**生産年齢人口**の減少により、経営環境は悪化しており、抜本的なコスト構造改革と**投資規模の適正化**が急務です。
- 今後も**安全確保**への投資は最優先としつつ、財源確保の観点から不動産など運輸外事業にも取り組むほか、中長期的な視点から**運賃改定**についても検討していく必要があります。

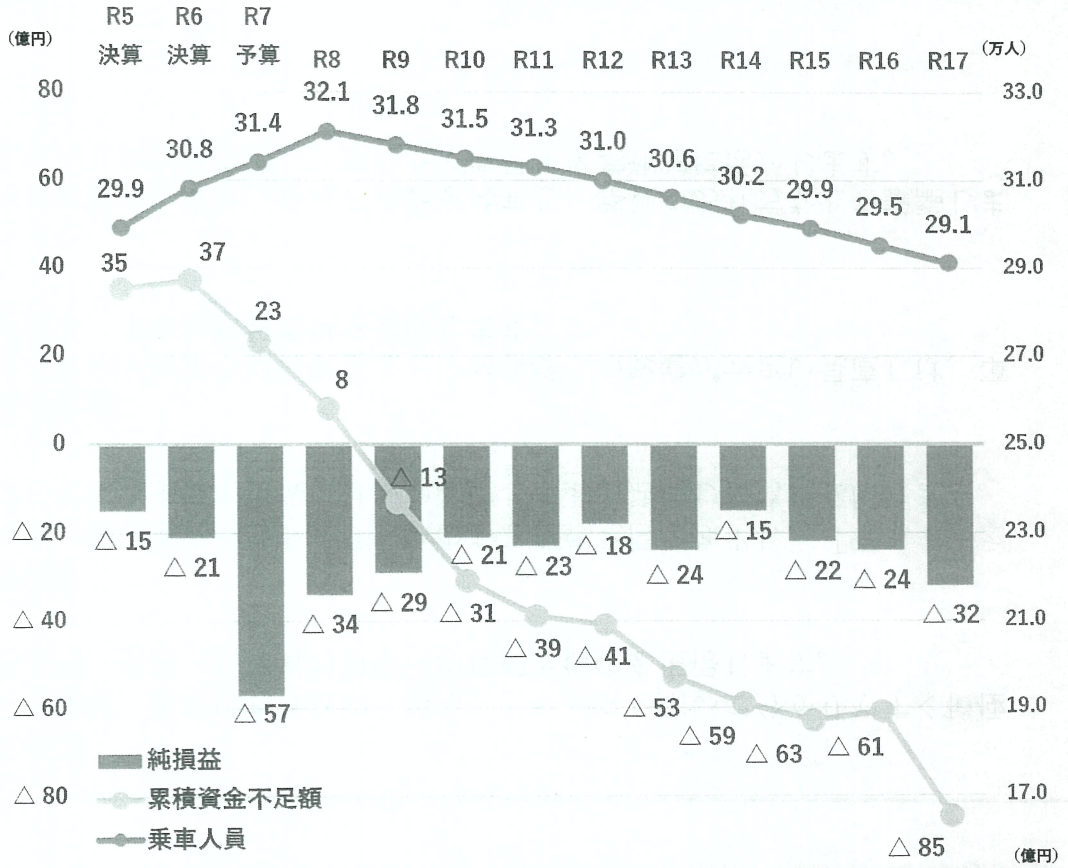
財政目標（KGI）

- ✓ **単年度資金収支の均衡**
- ✓ **投資額の抑制**
- ✓ **EBITDA有利子負債倍率：16倍以下**

※ EBITDA＝営業損益＋減価償却費＋固定資産除却損－長期前受金
※ EBITDAは、本業で稼ぐ力を示す指標です。企業債残高をEBITDAで割った「EBITDA有利子負債倍率」は、「稼ぎの何年分で借金を返せるか」を示し、体力回復の進捗を客観的に評価できます。

収支見通し

R8年度予算編成過程で変更の可能性あり



	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
企業債残高 (a)	1,683	1,676	1,684	1,595	1,535	1,463	1,423	1,400	1,355	1,318	1,295	1,305	1,260
EBITDA (b)	65	72	66	74	71	81	78	82	77	80	75	74	72
(a)/(b)	25.9	23.3	25.5	21.6	21.6	18.1	18.2	17.1	17.6	16.5	17.3	17.6	17.5

24

05 財政計画（自動車事業）

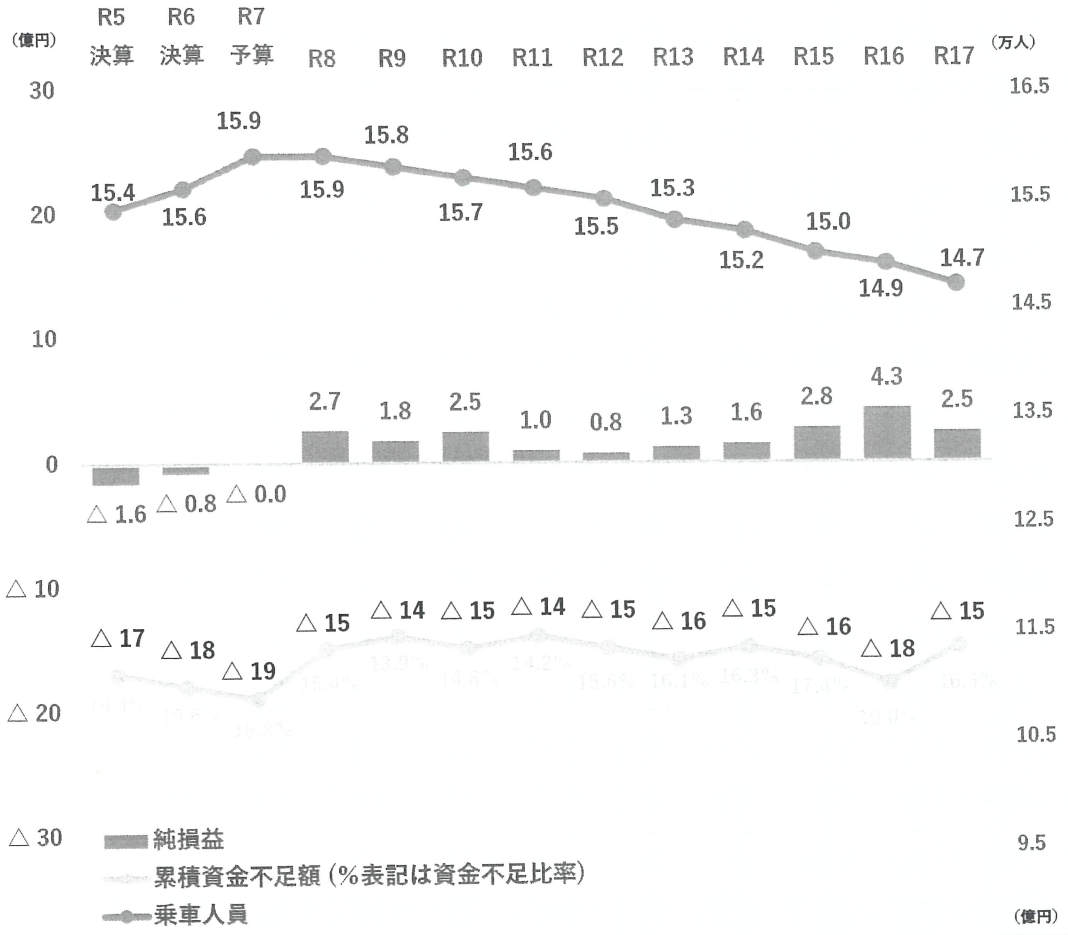
- 令和6年10月の**運賃改定**や**路線再編**により、令和７年度の単年度収支は均衡レベルまで回復しました。
- しかし、運転士確保のための**委託費**の大幅な上昇や**軽油価格**の高止まり、**車両の大量更新**を控えており、今後も非常に厳しい経営状況が続くことが見込まれます。
- また、自動車事業は地下鉄事業からの資金援助に依存しており、他会計からの支援を考慮すると**実質的に経営健全化基準を超過**する危機的状況にあります。
- **自律的経営**の実現に向けて、需要に応じた**路線の最適化**や**業務体制の効率化**を徹底していくことにより、黒字の維持や累積資金不足の縮減を図っていく必要があります。

財政目標（KGI）

- ✓ **単年度純損益の黒字の維持**
- ✓ **累積資金不足の縮減**

収支見通し

R8年度予算編成過程で変更の可能性あり



	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
企業債残高	93	97	101	99	91	93	89	81	75	69	58	54	61

06 重要目標指標（KPI）

本計画が「**再建・体力回復期**」であることを踏まえ、KPIは単なる活動報告（アウトプット）ではなく、収支改善等に直結する「**成果（アウトカム）**」を重視し、**2030年度における目標値**を示しました。これらの指標を基に、毎年度の進捗確認と社会情勢を踏まえた中間見直しを行うことで、本計画の根幹である**財政目標の達成**につなげていきます。

柱	カテゴリ	KPI名	基準値	目標値	備考
価値向上	安全・サービス	鉄道運転事故・重大ｲﾝｼﾃﾞﾝﾄ数	0件	0件	設備投資や安全意識の強化による安全確保の徹底を事故件数で評価
		重大事故件数	0件	0件	設備投資や安全意識の強化による安全確保の徹底を事故件数で評価
	沿線価値・ブランド価値	リノベーション駅乗車人員	約11.5万人/日	約11.7万人/日（２％増加）	駅の拠点機能強化による賑わい創出を対象３駅(※)の乗車人員で評価 ※ 三宮駅、名谷駅、西神中央駅
		海岸線１日乗車人員	54,312人/日	57,028人/日（５％増加）	ブランディングや沿線活性化等による沿線の魅力向上を乗車人員で評価
		駅施設等のCO2削減量	約1,200万kg/年	約1,020万kg/年（15%削減）	省エネ機器への更新等による環境への貢献度をCO2削減量で評価
		共同運行路線の営業係数改善度	107	102	民間との共同運行による運行効率化を営業係数の改善度で評価
		乗車人員	(自) 159,087人/日 (高) 320,775人/日	(自) 157,496人/日 (高) 317,567人/日 (99%維持)	利用促進やブランディング等による貢献度を人口推計（97%）を上回る利用の維持で評価
収支バランス向上	増収策	乗車単価	(自) 163円 (高) 170円	(自) 165円 (高) 172円 （１%増加）	割引制度の戦略的見直し等による収益性の向上を乗車単価で評価
		附帯事業収入	20億円/年	22億円/年	資産活用による収益化の効果を附帯事業収入で評価
	経費削減策	市バス営業係数	113	105	増収と経費削減策による収益構造の強化を営業係数の改善度で評価
		運転・運輸にかかる経費の縮減	60億円	54億円	ワンマン化や遠隔化等による体制効率化を経費縮減額で評価
		減価償却費の対営業収益比率	60%	53%	投資規模の適正化等による財務健全性の改善を左記指標で評価
		回送率	24.8%	14.8%	運行計画の最適化やAI活用による運行効率化を回送率で評価
		営業キロ当たりの輸送人員	4.53人/km	4.75人/km（５%改善）	交通ネットワークの最適化等による需給適正化を左記指標で評価
		車両数	462両	412両	運行計画最適化による保有資産の適正化を車両数で評価
事業基盤強化	組織改革・人材育成	バス運転士充足率	96.8%	100%	人材確保や職場環境の改善による事業継続体制の確立を充足率で評価
		DXによる業務削減時間	ー	１万時間	DXによる業務プロセスの見直しによる生産性向上を削減時間で評価
	情報発信・地域連携	SNSエンゲージメント	200件	250件	共感を呼ぶ発信の訴求力を１投稿当たりの「いいね！」件数で評価
		利用者との意見交換の場の設定	ー	年２回	地域との対話による事業理解の促進を意見交換の場の設定回数で評価

（※）（自）…自動車事業会計 （高）…高速鉄道事業会計

1月22日　組合説明資料案

管理委託契約更新に伴う市バス営業所体制の再編について

1．背景

- 民間委託中の営業所６箇所中、魚崎、松原、落合、西神、清水が丘の５箇所が、令和８年度末に現委託期間満了を迎える。
- バス事業経営環境は極めて厳しく、とりわけ民間バス事業者における運転士確保は非常に難しい状況にあり、運転士等人材確保のための待遇改善や諸経費増など、バス事業の運営コストは明らかに増加している。
- 令和９年度からの新たな管理委託契約では、コスト増は不可避と見込むべきであり、資金不足比率が 20%目前の厳しい経営状況に直面しているバス事業運営の徹底した効率向上に取り組んでいかなければ、経営健全化団体への転落など、公営交通としての存立すら危ぶまれる事態に陥る。
- なお、この度の営業所体制再編では、直営が担当する業務量は、現状水準を維持する方針とする。

2．営業所体制の再編の考え方

①能率的な営業所配置

- 実質回送率が25%に達する状況を踏まえ、営業運行拠点最寄りの営業所から多数の出庫を設定。
- 各営業所の担務量に合わせた車両配置を行う。

②エリア単位でのマネジメント、委託契約

- 同一主体が運営する営業所間で一体的に車両・人員の運用を実施し、運行管理部門の効率化を図るために、営業所運営そのものを東部や西部といったエリア単位で委託する。
- 委託契約公募に当たり、エリア単位で複数の事業拠点を一元管理する等、提案者に管理コスト縮減を図る提案を求める方針とする。
- 委託期間は３箇年（現行５箇年）とし、機動的な対応を可能とする。

③廃止する営業所

- 現垂水支所担当業務は清水ヶ丘営業所、西神営業所等に機能集約し廃止。
- 現中央南営業所担当業務は中央営業所に機能集約し廃止。

④効率的な点呼執行

- 北町操車場に遠隔点呼を導入する（令和８年度導入予定）。

3．委託提案競技スケジュール

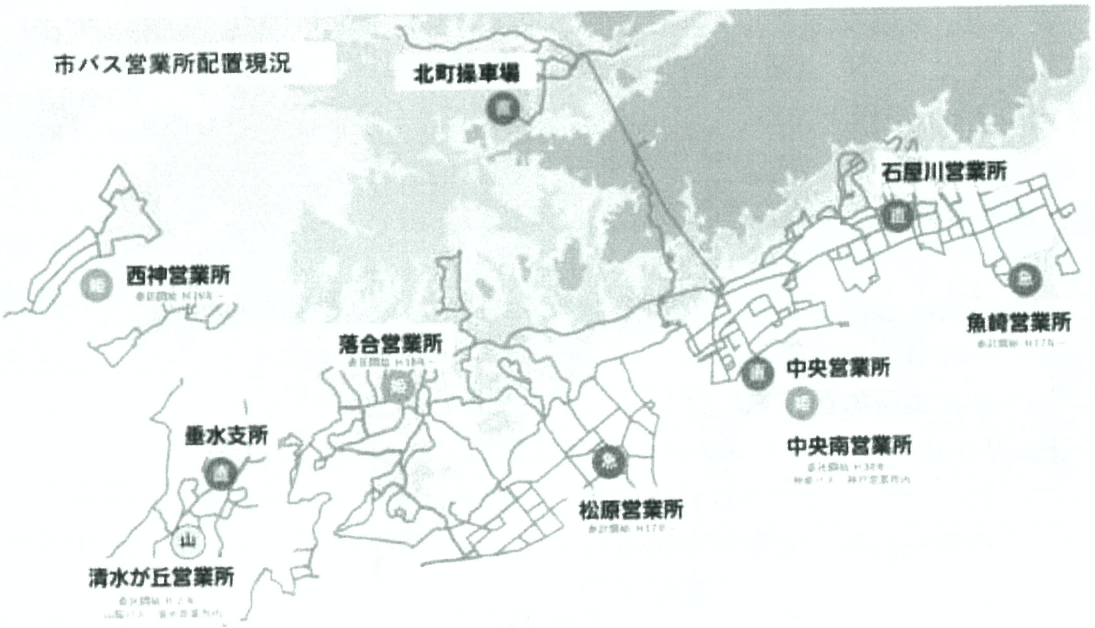
令和８年２月頃	予算プレス（営業所委託提案競技公募言及）
４月頃	委託提案競技公募
夏頃	事業者決定、基本契約締結
令和９年３月頃	委託本契約締結
４月１日	新体制運営開始

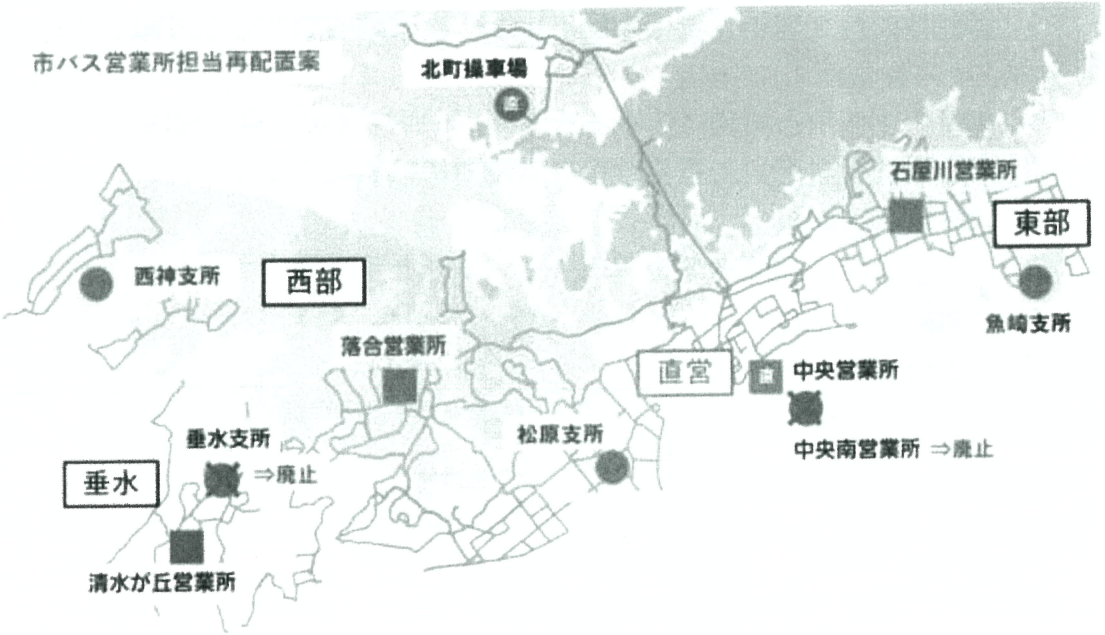
【参考】営業所再編方針

現行	
魚崎営業所	委託（阪急バス）
石屋川営業所	直営
中央営業所	直営
北町操車場	
中央南営業所	委託（神姫バス）
松原営業所	委託（阪急バス）
落合営業所	委託（神姫バス）
西神営業所	委託（神姫バス）
清水が丘営業所	委託（山陽バス）
垂水支所	直営

新体制	
委託（エリアマネジメント（東部））	魚崎支所
	石屋川営業所
直営	中央営業所
	北町操車場
委託（エリアマネジメント（西部））	松原支所
	落合営業所
	西神支所
委託（垂水エリア）	清水が丘営業所

【参考】営業所配置状況





自治労関係

自治労兵庫県本部　第3回執行委員会

日　時　…　2026年1月7日（水）13：00～
場　所　…　県本部会議室

【報告事項】
1. 各種の日程
・1206-第45回自治労兵庫県本部囲碁・将棋大会 9:30～（ひょうご共済会館）
・1215-第1回県本部産別闘争委員会 15:00～（県本部6階会議室）
・1216-組織強化・拡大チーム 2026年度第2回会議 18:00～（県本部6階会議室）
・1218-2026年度 第1回組織化重点単組会議 14:00～（県本部6階会議室）

2. 報告事項
（1）各ブロック等

（2）その他

【協議事項】
1. 取り組みの強化・重点課題について
（1）会計年度任用職員制度の取り組み
・未組織対策
・組織拡大に向け臨職評と連携し、臨職単組のオルグ実施

（2）組織強化・拡大チームの取り組み
1）日時：1月23日（金）18:00～
場所：県本部6階会議室
・2026年度新規採用者対策

（3）第2回重点単組会議
1）日時：2025年3月2日（月）14:00～
2）場所：ひょうご共済会館

2. 組織強化にむけた取り組みについて
（1）ブロック機能の強化にむけて
①定期的なオルグの実施→オルグメモを作成する（目標設定と単組力量のアップ）
②ブロック幹事会の進め方→県本部執行委員会課題の共有、具体的な取り組み目標の設定

③ブロック内イベントの整理→各取り組みがつながるように整理する

（2）組織強化・拡大にむけた取り組み
1）署名活動、動員等の取り組みの状況から組織強化支援について

3. 反行革・予算要求闘争の取り組みについて
（1）2026 反行革・予算要求闘争の取り組みについて
取り組み日程:2026 年 1 月 23 日（金）県本部統一行動日（IH スト配置）

（2）取り組みの推進について

（3）反行革・組織集会について大会方針に基づき、5 月に開催する。
日時:5 月 22 日（金）13:30～23 日（土）12:00（予定）
会場:いこいの村はりま
内容:未定（基調提起・記念講演・分科会など）

（4）産別闘争委員会の開催について
日時：2026 年 1 月 23 日（金）15:00～
場所：県本部 6F 会議室

4. 2026 春闘に向けた取り組みについて
（1）自治労春闘方針を基本に推進
→各単組の意見については、1 月 7 日（水）の執行委員会で協議

（2）県本部春闘方針案について
自治労本部春闘方針案に基づいて 2 月 13 日（金）県本部中央委員会で提起（知事申入書など添付）、確認。

（3）2026 春闘の推進にむけて
春闘から人員確保、確定に向けて必要調査を行う。
（人員確保闘争にむけて）
①年休取得の実態調査（取得 5 日未満の割合など）
②夏期休暇取得状況の確認（付与日数、期間、取得率など）
③子の看護休暇の取得状況の確認（取得要件、対象など）
④高齢者部分休業の確認（条例化及び運用・取得状況）
（確定闘争にむけて）

①各単組のモデルラインの確認（55 歳昇給停止、抑制の確認）
②職務給の確認（管理職、組合員範囲の確認）
※休暇の開始時期があるため、2025. 1～2025. 12 及び 2024. 4～2025. 3 の集約で行う。

（4）2026 春季闘争勝利県本部・ブロック全単組オルグについて
1）オルグ強化にむけて 2/9（月）オルグ団会議開催で意思統一を行う。
①全単組オルグの開催
2026 年 2 月 16 日（月）～27 日（金）

（5）2026 春闘ストライキ批准投票の実施（予定）について
1）実施期間：2 月 2 日（月）～2 月 10 日（火）単組ごとに設定
2）県本部集約日：2 月 10 日（木）17 時必着

（6）＜連合兵庫 2026 春季生活闘争・政策制度要求実現総決起集会＞
日時：2026 年 3 月 7 日（土）午前 11 時から（予想）
場所：神戸地協：神戸市教育会館大ホール
※官公部門の集会については県本部決起集会としても合わせて
2 月 26 日（木）15:00～ラッセホールにて開催

（7）春闘討論集会について
1）日程
日時：2 月 14 日（土）10:00～16:00（案）
場所：ひょうご共済会館
内容：春闘方針の提起、記念講演、分科会等
2）記念講演について
（講演内容）
講演 1「地方交付税とは役割と位置付け」（仮）
講演 2「じちろう共済を生涯保障のメインとする県本部学習会」（仮）
基調提起「県本部 2026 春闘の取り組み」
（分科会）
①人員確保闘争
②賃金闘争
③会計年度任用職員制度

5. 本部「運動と闘争の強化にむけた産別体制・財政の構造改革（組織討議）」の対応について

6. 自治労本部第 169 回中央委員会について

(1) 日時：2026 年 1 月 29 日（木）12:30～30 日（金）13:00（予定）
場所：会場：TOC 有明

1) 中央委員：中央委員数 11 人
神戸ブロック：北川学、吹田人

7. 県本部第 219 回中央委員会について

(1) 日程等について

1) 日時:2026 年 2 月 13 日（金）13:00～
2) 場所:こうべ市民福祉交流センター
3) 議案：第 1 号議案:2025 現業・公企統一闘争（第 1 次. 2 次）総括（案）小原
第 2 号議案:2025 賃金確定・一時金闘争中間総括（案）
第 3 号議案:県本部 2026 春闘方針（案）
第 4 号議案:当面の闘争方針（案）
第 5 号議案:2026 年度一般会計・特別補正予算（案）
第 6 号議案:本部「運動と闘争の強化にむけた産別体制・財政の構造改革（組織討議）」の対応について（案）
第 7 号議案 組合名称の変更について
4) 役割分担：第 219 回中央委員会議長は、（播磨ブロック・赤穂市労連 山本大輔さん）
5) その他：議案準備について、報告及び議案資料含め担当役員並びに各評議会等で準備を進める。

8. 2026 年度県本部新春旗きについて

(1) 日程

1) 日時：2026 年 1 月 7 日（水）16:30˜（受付 16:00～）
2) 場所：ラッセホール

9. 県本部ハラスメント一掃宣言の取り組みについて

【ハラスメント委員会】

委員長：三木大岳（兵庫県本部副委員長・姫路市職
委員：山中一慶（県本部直属支部）
同：石川知子（県本部直属支部）
同：瀬合宏江（県本部直属支部）
同：藤田正也（県本部書記次長 県本部直属支部）
同：山本由美子（県本部執行委員・神戸市徒）

【承認事項】

10. 本部、各種団体への選出役員について

（1）自治労兵庫県本部自治体議員連合役員体制について

会長：北上哲仁（兵庫県議会議員）

事務局長：加地幸夫（神戸市会議員）

※北上会長は近畿地連自治体議員連合会長、本部自治体議員連合幹事となります。

11. 政治活動に係る取り組みについて

佐用町議会選挙 2026 年 4 月執行予定

山本康則（連合産別推薦）

都市公共交通評議会　2026 年度第 1 回幹事会

日　時　…　2026 年 1 月 21 日（水）15 時 00 分
場　所　…　対面及びウェブ併用
参加者　…　各県本部より 28 名

【報告】

1.　都市交評活動経過報告について
　①諸会議について
　②省庁要請について
　③くらしをささえる地域公共交通確立キャンペーンについて

2.　2026 年度　都市交評年間行動計画について

【議案】

1.　2026 春闘方針（案）について
　→内容について説明を受けたのち質疑・意見なく確認

2.　当面の闘争方針（案）　都市交評関係のみ抜粋
　→内容について説明を受けたのち質疑・意見なく確認

3.　地域公共交通の現状と課題について
　→内容について説明を受けたのち質疑・意見なく確認

自治労兵庫県本部　第４回執行委員会

日　時　…　2026 年 2 月 3 日（火）13：00～
場　所　…　県本部会議室

【報告事項】
1. 各種の日程
・20260109-兵庫労働局に対する障害労働者評議会申入れ行動 13：30～兵庫労働局
・20260113-2026 年度第 2 回平和・人権・環境委員会 18:00～（県本部 6 階会議室）
・20260119-2026 年度第 2 回組織強化委員会 15:30～（県本部 6 階会議室）・
・20260123-2026 年度第 2 回県本部産別闘争委員会 15:00～（県本部 6 階会議室）
・20260123-2026 年度組織強化・拡大チーム第 3 回会議 18:00～（県本部 6 階会議室）
・20260126-県本部書記会議第 3 回幹事会 15:00～web 会議
・20260127-青年部・女性部第 3 回合同常任委員会 18:30～（県本部 6 階会議室）

2. 報告事項
（1）各ブロック等（別紙参照）

（2）その他

【協議事項】
1. 取り組みの強化・重点課題について
（1）会計年度任用職員制度の取り組み
・未組織対策
・班体制の確認
・臨職単独単組の組織強化

（2）組織強化・拡大チームの取り組み
1）日時：3 月 26 日（木）18:00～
2）場所：県本部 6 階会議室
・2026 年度新規採用者対策
・反行革・組織集会について
・その他

（3）第 2 回重点単組会議
1）日時：2025 年 3 月 2 日（月）14:00～

2）場所：ひょうご共済会館※重点単組＋α
（協議事項）
①2025 年度の新規採用者加入の取り組みと課題
②2026 年度の取り組み要請
③模擬オルグ
④第 3 回重点単組会議について

2. 組織強化にむけた取り組みについて
(1) ブロック機能の強化にむけて
①定期的なオルグの実施
②ブロック幹事会の進め方
③ブロック内イベントの整理

(2) 組織強化・拡大にむけた取り組み
1）署名活動、動員等の取り組みの状況から組織強化支援について
2）その他

3. 反行革・予算要求闘争の取り組みについて
(1) 反行革・組織集会について大会方針に基づき、5 月に開催する。
①日時：5 月 22 日（金）13:30～23 日（土）12:00（予定）
②会場：いこいの村はりま
③内容：基調提起
・記念講演「組織強化にむけて」自治労中央・石上委員長
分科会
※次回産別闘争委員会で協議

4. 2026 春闘に向けた取り組みについて
(1) 自治労春闘方針を基本に推進

(2) 県本部春闘方針案について
自治労本部春闘方針案に基づいて 2 月 13 日（金）県本部中央委員会で提起

(3) 2026 春闘の推進にむけて
→春闘から人員確保、確定に向けて必要調査を行う。
（人員確保闘争にむけて）
①年休取得の実態調査（取得 5 日未満の割合など）

②夏期休暇取得状況の確認（付与日数、期間、取得率など）
③子の看護休暇の取得状況の確認（取得要件、対象など）
④高齢者部分休業の確認（条例化及び運用・取得状況）
（確定闘争にむけて）
①各単組のモデルラインの確認（55 歳昇給停止、抑制の確認）
②職務給の確認（管理職、組合員範囲の確認）

(4) 2026 春季闘争勝利県本部・ブロック全単組オルグについて
1) オルグ強化にむけて 2/9（月）オルグ団会議開催で意思統一を行う。
①全単組オルグの開催
2026 年 2 月 16 日（月）～27 日（金）
②オルグ資料は、「自治ひょうご」の春闘特集号とオルグメモを準備。
③オルグの重点事項
（ア）オルグ資料（実態調査など）に基づいて説明をお願いします。
（イ）統一要求の確認を行い、要求書の提出をお願いしてください。
（ウ）その他単組の状況にあわせて
（エ）自治労共済（団生、マイカー共済）については教行委員の加入促進を。

(5) 2026 春闘ストライキ批准投票の実施（予定）について
1) 実施期間：2 月 2 日（月）～2 月 10 日（火）単組ごとに設定
2) 県本部集約日：2 月 10 日（木）17 時必着

(6) 連合兵庫 2026 春季生活闘争・政策制度要求実現総決起集会
日時：2026 年 3 月 7 日（土）午前 10:30～
場所：神戸地協：神戸市教育会館大ホール
内容：決起集会、デモ行進、街頭行動等（予定）
※官公部門の集会については県本部決起集会としても合わせて
2 月 26 日（木）15:00～ラッセホールにて開催

(7) 春闘討論集会について
1) 日程等
日時：2 月 14 日（土）10:00～16:00（案）
場所：ひょうご共済会館
内容：春闘方針の提起、記念講演、分科会等
2) 記念講演について
（講演内容）

講演 1：「地方交付税とは役割と位置付け」（仮）自治労本部・森下元総合政治政策局長
講演 2：「じちろう共済を生進保障のメインとする県本部学習会」
基調提起「県本部 2026 春闘の取り組み」
（分科会）
①人員確保闘争
②賃金闘争
③会計年度任用職員制度

(8) 春闘スケジュール
○要求書提出ゾーン
2026 年 2 月 16 日（月）～2 月 20 日（金）
○県本部・ブロック全単組オルグ
2026 年 2 月 16 日（月）～2 月 26 日（金）
○春闘キャンペーン統一行動日 （ウェットティシュ配布行動）
2026 年 3 月 6 日（金）
県内 11 か所で実施
●集中取り組み期間
2026 年 3 月 9 日（月）～3 月 12 日（木）
◎全国統一行動日
2026 年 3 月 13 日（金）早朝 29 分時間内食い込み集会

5. 本部「運動と闘争の強化にむけた産別体制・財政の構造改革（組織討議）」の対応について
→6 月にむけての討議を単組で行い、ブロックごとに集約

6. 県本部第 219 回中央委員会について
※昼食を済ませて集合 12:00
(1) 日程等
1) 日時：2026 年 2 月 13 日（金）13:00～
2) 場所：こうべ市民福祉交流センター
3) 議案：
第 1 号議案：2025 現業・公企統一闘争（第 1 次. 2 次）総括（案）小原
第 2 号議案：2025 賃金確定・一時金闘争中間総括（案）
第 3 号議案：県本部 2026 春闘方針（案）
第 4 号議案：当面の闘争方針（案）
第 5 号議案：2026 年度一般会計・特別補正予算（案）

第6号議案：本部「運動と闘争の強化にむけた産別体制・財政の構造改革（組織討議）」の対応について（案）

第7号議案：組合名称の変更について

4）役割分担：第219回中央委員会議長は、（播磨ブロック・赤穂市労連 山本大輔さん）

5）その他：議案準備について、報告及び議案資料含め担当役員並びに各評議会で準備

＜報告・議案等の締め切り日＞（案）

・報告は1月19日（月）、議案等は、1月23日（金）を目処にまとめ、1月26日（月）

7. 加盟組合の地域共闘ブロックへの所属を決める規定の一部改正について

【承認事項】

8. 本部、各種団体への選出役員について

→特になし

9. 政治活動に係る取り組みについて

（1）第51回衆議院議員選挙について

（2）組織内議員

①たつの市議会議員選挙 4月26日執行予定

候補者名：船引宗俊

推薦組合：たつの市労連

②加東市議会議員選挙 4月執行予定

候補者名：松本 美和子

推薦組合：兵庫公共ユニオン

（3）一般推薦

佐用町議会議員選挙

候補者名：山本康則（連合推薦・兵教組）

（4）連合産別推薦

洲本市議会議員選挙

候補者名：投石真和（兵教組）

【要請事項】

10. 2026年度国際連帯救援カンパの取り組みについて

自治労兵庫県本部　神戸ブロック３役会議

日　時　…　2026年2月10日（火）　17時00分
場　所　…　神戸市労連事務所
出席者　…　奥

【報告事項】

1.　2026神戸ブロックの交付金について

県本部より、2026ブロック活動交付金として、一般交付金が3,551,396円、闘争交付金が3,295,600円支給されました。一般交付金は神戸ブロック活動資金とし、闘争交付金は神戸ブロック3単組で、組合員数で案分し2月13日に交付することを確認しました。

神戸交通労働組合には、382,900円が交付されます。

2.　2026神戸ブロック新役員体制について

議　長	：	奥　　博之（神戸交通）
副議長	：	北川　学　（神戸市職）、小原　王之（神戸市従）
事務局長	：	村上　敏光（神戸市職）
事務局次長	：	山本　由美子（神戸市従）
幹　事	：	吹田　勇人（神戸市従）、藤野　雄大（神戸交通）
特別幹事	：	北池　宏光（神戸市従）

3.　神戸ブロック総会について

日　時　：　2026年5月8日（金）又は18日（月）　18時30分～
場　所　：　未定

自治労兵庫県本部　第219回中央委員会

日　時　…　2026年2月13日（金）　13時～
場　所　…　神戸市福祉交流センター
出席者　…　奥・藤野

県本部第219回中央委員会は、三木副委員長の司会で開会し、冒頭、議長として山本代議員（明石市職労）が選出され議事に入りました。

まず、県本部を代表して尾西委員長より、①2026春闘について、②衆議院議員選挙について、などの挨拶がありました。

その後、代議員の出席状況が報告され、中央委員会の成立が宣言されました。

報告の部では、一般経過報告が藤田書記次長から、2026年度第1四半期会計報告が戎副委員長から、監査報告が吉田会計監査から報告され、質疑はなく満場一致で承認されました。

その後、来賓として参加されていた、2026年4月に執行予定の加東市議会議員選挙に出馬予定の松本美和子加東市議から挨拶がありました。

議案の部では、第1号議案「2025現業･公企統一闘争（第1次･2次闘争）総括（案）」が小原副委員長から、第2号議案「2025賃金確定・一時金闘争中間総括（案）」、第3号議案「県本部2026春闘方針（案）」が戎副委員長から、第4号議案「当面の闘争方針（案）」が北池書記長から、第5号議案「2026年度特別会計補正予算（案）」が戎副委員長からそれぞれ提案され、休憩を挟んだのち、質疑が行われ、尼崎嘱託労の坂本氏、高砂市職労の吉田氏、丹波篠山市職労の早崎氏の3名から質問や意見が出され、執行部答弁が行われたのち、議場閉鎖を経て、一括して審議が行われそれぞれ満場一致で承認されました。

その後、第6号議案「運動と闘争の強化に向けた県本部体制・財政の構造改革案（組織討議案）」が森副委員長から提案され、質疑では、県職労の土取氏、神戸市職労の北川氏、南あわじ市職労の村上氏、高砂市職労の吉田氏からそれぞれ質問や意見が出され、執行部答弁が行われました。続いて、第7号議案「組織名称の変更について（案）」が藤田書記次長から提案され、質疑はなく議場閉鎖を行ったのちに審議に入りそれぞれ満場一致で承認されました。

最後に尾西執行委員長の発声で「団結ガンバロー」を三唱し、第219回中央委員会は終了しました。

自治労兵庫県本部　2026 春闘討論集会

日　時　…　2026 年 2 月 14 日（土）　10 時～
場　所　…　ひょうご共済会館
出席者　…　奥・藤野

2026 春闘討論集会は、三木副委員長の司会で開会し、冒頭、尾西執行委員長が挨拶を行ったのちに集会がスタートしました。

続いて、森下元自治労総合政治政策局長を講師としてお招きし、「自治労の政策と課題」と題した講演を受けました。講演では、①衆議院議員選挙について、②自治労の政策について、③地方交付金などについて説明があり、終了後には 2 名の参加者から質問や感想などの発言がありました。

次に、青木真理子自治労共済推進本部長を講師としてお招きし、「じちろう共済の推進と自治労運動について」と題した講演を受けました。講演終了後には、2 名の参加者から発言がありました。

その後、昼食休憩を挟み再開し、北池県本部書記長より「基調提起」が行われ、各分科会へと移りました。

分科会では、分科会１「人員確保闘争」には奥委員長が、分科会２「賃金闘争」には藤野がそれぞれ参加し、ほかの参加者とともに熱い議論を交わしました。

自治労 2026 春闘ストライキ批准投票について

１．神戸交通は、自治労兵庫県本部からの指示にもとづき、自治労 2026 春闘ストライキ批准投票を以下の日程で取り組みました。

スト批准投票期間　　2026 年 2 月 2 日（月）～10 日（火）

県本部への投票結果報告　　2026 年 2 月 10 日（火）17 時必着

２．投票の結果は、以下のとおりとなりました。。

	組合員数	投票者数	○	×	白票	無効票
石屋川	８１	７６	７６	0	0	0
中央	１０９	１０２	９７	0	5	0
車両	４８	４８	３２	１６	0	0
高速乗務	１８３	１５１	１５１	0	0	0
高速駅務	１６１	１４１	１４０	1	0	0
高速技術	１１５	１０５	１０１	4	0	0
本局	３０	３０	２７	0	3	0
合計	７２７	６５４	６２４	２１	8	0

県本部登録組合員数が６４１名ですので、比率換算して、

神戸交通労働組合　　投票５７７　○５５１　×１９　　白票７　　無効票０

で報告します。

市労連関係

市労連　小委員会交渉

日　時　…　2026年1月20日（火）　18時00分～
場　所　…　市役所1号館13階　行財政局会議室
出席者　…　藤野・佐藤

市労連は、1月20日に中村行財政局給与課長ほか当局代表と小委員会交渉を行いました。この交渉で当局は、地域貢献住宅の設置と会計年度任用職員の育児時間・子の看護等休暇・短期の介護休暇について無給から有給に改正する提案をしました。これに対し市労連は、提案内容を持ち帰り協議することとしました。

【当　局】　皆様方におかれましては、日頃から、様々な取り組みについて、ご理解・ご協力をいただき、あらためて感謝申し上げます。

本日は、「地域貢献住宅の設置」及び「休暇制度の改正」について、ご提案させていただきたいと考えております。それでは、「地域貢献住宅の設置について（案）」をご覧ください。

「1.概要」でございますが、少子高齢化や担い手不足など、課題を抱えている地域の活性化施策の一環として、地域活動への参加を希望する職員向けに地域貢献住宅を設置いたします。

「2.地域貢献住宅の内容」でございますが、「(1) 物件の概要」につきまして、場所は神戸電鉄西鈴蘭台駅周辺で4戸程度といたします。使用料につきましては、中央待機宿舎及び新長田待機宿舎と同様の算出方法に基づく額とし、使用期限につきましては3年間といたします。また、駐車場の借上げに係る手続きや費用負担は入居者が実施するものといたします。「(2) 入居資格」でございますが、単身の正規職員かつ指定する地域活動に参加できる者といたします。指定する地域活動は、北区藍那小学校区での地域活動を想定しており、年間12件程度の活動を指定する予定でございます。なお、応募者多数の場合は、抽選により入居者を決定いたします。「(3) 地域活動における服務等の取り扱い」でございますが、地域活動への参加については職務外として取り扱うこととし、時間外勤務手当や旅費の支給及び公務災害の対象外といたします。なお、地域活動への参加中に事故等があった場合には、「神戸市市民活動補償制度」の補償対象といたします。

「3.実施時期」でございますが、令和8年4月1日から入居開始の予定でございます。

続きまして、「休暇制度の改正について（案）」をご覧ください。

「1.改正内容」でございますが、会計年度任用職員の休暇制度のうち、育児時間・子の看護等休暇・短期の介護休暇について、現行の無給の取り扱いから有給に変更するものです。

なお、各休暇制度につきまして、その他の制度内容に変更はございません。

「2.実施時期」につきましては、令和8年4月1日といたします。

続きまして、交渉事項ではございませんが、「職務専念義務の免除の取扱

い変更について」をご説明させていただきます。資料をご覧ください。
「1. 変更内容」でございますが、会年度任用職員に対して職務専念義務の免除が認められる事由のうち、骨髄バンクへの登録や提供に伴い必要な検査、入院等のため必要と認められる場合について、現行の無給の取り扱いから有給に変更するものです。
「2. 実施時期」につきましては、令和8年4月1日といたします。

【市労連】　提案については持ち帰り協議する。

提　案　資　料
令和８年１月20日

地域貢献住宅の設置について（案）

１．概要

少子高齢化や担い手不足など、課題を抱えている地域の活性化施策の一環として、地域活動への参加を希望する職員向けに地域貢献住宅を設置する。

２．地域貢献住宅の内容

（１）物件の概要

・場　　所：神戸電鉄 西鈴蘭台駅周辺（北区）
・戸　　数：４戸程度（UR都市機構が提供する住宅を借上げる予定）
・使 用 料：待機宿舎（中央・新長田）と同様の算出方法に基づく額
・使用期限：３年間
・そ の 他：駐車場の借上げに係る手続きや費用負担は入居者が実施

（２）入居資格

・以下のいずれにも該当する者
①単身の正規職員
②指定する地域活動※に参加できる者
※指定する地域活動…
指定地域（北区藍那小学校区を想定）における地域活動で、年間 12 件程度の活動を指定する予定
・応募者多数の場合は抽選により決定

（３）地域活動における服務等の取り扱い

・地域活動への参加については、職務外として取り扱う。
（時間外勤務手当及び旅費の支給なし。公務災害対象外。）
・地域活動への参加中に事故等があった場合には、「神戸市市民活動補償制度」の補償対象とする。

３．実施時期

令和８年４月１日から入居開始

【提案資料】

休暇制度の改正について（案）

1．改正内容

会計年度任用職員の休暇制度のうち、育児時間・子の看護等休暇・短期の介護休暇について、現行の無給の取り扱いから有給に変更する。

※各休暇制度について、その他の制度内容は変更なし

2．実施時期

令和８年４月１日

【参考】会計年度任用職員の育児時間・子の看護等休暇・短期の介護休暇（現行）

項目	育児時間	子の看護等休暇	短期の介護休暇
対象	全ての会計年度任用職員	週３日以上 または 週以外の期間によって勤務日が定められている者で年間121日以上の勤務日がある職員	週３日以上 または 週以外の期間によって勤務日が定められている者で年間121日以上の勤務日がある職員
概要	生後満１年８週に達するまでの子を育てる職員が、その子の世話のため請求した場合に与えられる休暇	中学校就学始期に達するまでの子を養育しており、その子の看護のため勤務しないことが相当と認められる場合に与えられる休暇	負傷・疾病・老齢により日常生活を営むのに支障がある者の介護をするため勤務しないことが相当と認められる場合に与えられる休暇
取得対象期間／付与日数	産後休暇が終了した日の翌日（男性職員は子の出生日）から子が生後満１年８週に達する日までの期間	子が中学校就学始期に達するまで １年度につき５日間 （子が２人以上の場合は10日間）	１年度につき５日間 （被介護者が２人以上の場合は10日間）
単位	１日２回（午前45分・午後45分）※通算して90分の取得も可能 ※勤務時間が４時間45分未満の場合は１回45分	１日又は１時間 ※勤務時間が７時間45分の職員は半日も可	１日又は１時間 ※勤務時間が７時間45分の職員は半日も可
給与	無給	無給	無給

【説明資料】

職務専念義務の免除の取扱い変更について

１．変更内容

会計年度任用職員に対して職務専念義務の免除が認められる事由のうち、骨髄バンクへの登録や提供に伴い必要な検査、入院等のため必要と認められる場合について、現行の無給の取り扱いから有給に変更する。

２．実施時期

令和８年４月１日

市労連　企画調査部会

日　時　…　2026年2月9日（月）18：00～
場　所　…　市役所13階
出席者　…　藤野

【確認事項】

1.　令和8年度予算説明について

【企業会計予算の概要】

→高速鉄道事業会計について、北神急行市営化に伴う設備更新の完了等により▲165億（－25.2%）

→自動車事業会計について▲1億（－6%）

【企業会計収支の状況】

→高速鉄道事業会計について、乗車人数の増加により料金収入が堅調に推移したことなどにより、増収となり約24億収支改善

→自動車事業会計について、約2.2億収支改善

2.　令和8年度組織改正について

【バス関連】

→自動車部市バス運輸サービス課を市バス経営課に名称変更し課長1名、係長2名を増員。

【地下鉄関連】

→地下鉄運輸サービス課を地下鉄経営課に名称変更

２０２５高速鉄道部他都市視察～福岡市交通局視察報告～

日時　2025年12月16日（火）～17日（水）
場所　福岡市交通局（博多駅・姪浜車両基地・教習所教材室）
参加者　技術支部（田中）（松本）
　　乗務支部（馬場園）（山本）（瀧下）
　　駅務支部（金澤）（安原）
　　本部　（平尾）

２０２５他都市視察として、福岡市交通局を視察しました。

今回の視察は、地下鉄関連支部での視察となり乗務、駅務、技術の３支部からオブザーバーも含めて７名に参加していただきました。

１２月１６日１２時に福岡市交通局博多駅に集合し、会議室にて福岡交通労組樋野氏（副執行委員長）の司会で始まり、博多駅の説明を平井氏（博多管区駅総括駅務助役）にしていただき、その後博多駅の視察に回りました。

最初に女性部屋、駅寝室、事務所を視察。寝室は個室化され大変奇麗な環境でした。事務所は防災盤の監視、各ホーム（七隈線、空港線）とホーム柵の稼働状況のモニター、放送装置、事務パソコンと机ごとにまとまっていました。駅構内は各出口にABCの番号とその出口を出れば何があるか、新幹線、JR線、バス、タクシーなどの文字と絵表記されていたのがわかりやすく印象的でした。他にも乗換え案内のルート、トイレ、エレベーターなど外国の方にもわかりやすく案内表記されていました。平井氏より案内をわかりやすくするために苦労し今の表記になっていると説明がありました。その後駅窓口、券売機室の説明を受けました。券売機の現金はほぼ助役しか触らない、業者が駅で現金を集計して回収、窓口で現金扱いする数の少なさなど違いがありました。博多駅は大変広く、1時間を超える駅構内視察となりました。

その後、樋野氏、福岡交通労組荒木氏（書記長）、駅務員の緒方氏、中川氏の案内で博多駅からJR下山門駅近くにある姪浜車両基地まで移動しました。

まず、車両基地内にある教習所で教官の大神主査、野下氏、山口氏の指導でシミュレーター体験をさせていただきました。馬場園運転士以外は普段運転業務に従事していないので貴重な体験をさせていただきました。またワンマン運転の不安点や女性職員の意見など教習所の方、駅務員の方と意見交換出来たのも勉強になりました。

次に車両基地で身深主査より4000形車両の実車に乗り説明を受けました。客室車内空間の広さ、つり革の多さ、特徴のある座席などが印象的でした。運転台の入口は狭さも感じましたが、運転席に座ると広々とした空間で運転しやすい環境であると感じました。

その後、姪浜乗務事務所池永乗務長に同行していただき、車両基地１６時２５分発の出庫車両にて姪浜駅まで移動、姪浜駅から中洲川端駅まで営業列車の運転台に添乗させていただき、運転状況、扉の開閉、ホームモニターなど経験させていただきました。ホームモニターの見やすさ、ホーム柵を通過する人がいればモニターの下に黄色ランプが点灯し、運転席に座っていてもわかりやすく表示されていました。

中洲川端駅から博多駅会議室に戻り、樋野氏の挨拶で視察を終了しました。

視察後には、三枝執行委員も合流し意見交換会、交流会を開催しました。今回の目的でもあった、女性組合員、若手組合員の意見交換が各部署で出来たと思います。

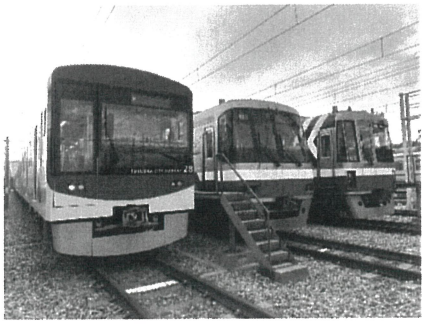
視察にご協力いただいた福岡市交通局の皆様に心より感謝申し上げます。

【金澤駅務支部青年女性委員長】

博多駅では、事務室・駅務室・居室や駅構内を視察させていただきました。収納業務は業者委託していること、窓口での現金取り扱いはほぼ無く、企画券の販売時のみという点が神戸市交との大きな違いでした。他にも博多駅の場合、各窓口には２名の人員が配置されており、休憩時は奥の部屋で１名が休むことで、２名は常駐している状態であるなど、様々な点において発見があり参考になりました。

その後は姪浜車庫へ移動し、車両を見学させていただき、新車両の仕組みや工夫を学ぶことが出来ました。

駅務・乗務・車両そして電気や保線などすべての部署が一丸となって、多くの人々の輸送を支えているのだと改めて実感した、有意義な視察となりました。



自動車部会交渉報告（要約）

１．はじめに

令和７年12月23日に開催された自動車部会において、私たち組合からは、日常の安全運行と働きやすい職場環境の確保、ならびに今後の事業運営の方向性に直結する重要課題について申し入れを行いました。

今回の部会では、深夜時間帯ダイヤの見直し、制帽着用規定、営業所間の応援体制、令和９年度以降の管理委託の考え方、休暇取得や人事異動、ドライブレコーダーの運用など、現場に直結する多岐にわたる課題について協議を行いました。

当局からは一定の考え方や認識が示された一方、具体策が示されていない事項も多く、引き続き現場の声を踏まえた協議が必要であることが確認されました。以下、当日の主なやり取りの要点について報告します。

なお、詳細については議事録全文を別途添付しています。

２．部会交渉の主な内容

（１）最終便の繰り上げ・終車時刻の見直し

組合からは、深夜時間帯における運転士の拘束時間の長さや、勤務間インターバル確保の観点から、最終便の繰り上げや便数見直しについて申し入れました。

当局は、働き方改革の観点から重要な課題であるとの認識を示しつつも、この便でなければ出退勤できない市民への影響や代替手段の有無を踏まえ、慎重に判断すべきとの考えを示しました。一方で、次年度に向けて64系統や92系統の夜間時間帯における便数見直しについて、利用状況を見ながら検討していきたいとしました。

（２）制帽着用規定（選択制導入）

組合からは、他都市や委託事業者における見直しの動きも踏まえ、制帽着用の選択制導入について申し入れました。

当局は、安全意識の維持や市民の信頼回復の象徴として制帽着用を位置付けており、現行制度を継続する方針を示しました。その上で、組合からの要望については局内で共有するとしています。

（３）垂水から中央への運転士応援体制の構築

組合からは、営業所間での時間外勤務の平準化を目的として、垂水から中央への応援体制構築について申し入れました。

当局は、制度上は可能であるとしつつも、運行管理責任や法令遵守、必要書類の管理体制などを適切に整備することが前提であり、安全に実施可能かどうか慎重に検討する必要があるとの認識を示しました。組合としては、現場課題を整理したうえで引き続き協議を行うこととしました。

（４）令和９年度 管理委託見直しについて

当局からは、バス事業を取り巻く厳しい経営環境や人材確保の困難さ、運営コストの増加を背景に、令和９年度からの管理委託契約については、高効率運営や管理コストを意識し

た内容とすることが必達であるとの基本的な考え方が示されました。
一方で、具体的な営業所体制や委託内容の再編案については、現時点では提示できる段階にないとの説明にとどまりました。組合からは、委託組数の拡大については一旦立ち止まり、公営としての役割を重視すべきであるとの考えを伝えました。
また組合からは、令和９年度以降の委託再編をめぐり、現場では営業所再編や委託内容に関する様々な噂が広がっており、職員が強い不安を抱いている現状を指摘しました。不確かな情報が先行することで、職員の士気低下や業務への影響も懸念されることから、検討中であっても示せる情報については可能な限り早く現場に下ろすよう強く要望しました。
（５）その他の職場課題
休暇取得については、計画的な取得を促進する必要があるとの説明がありました。人事異動については管理運営事項であるとの前提のもと、一定の柔軟化が図られているとの説明がありましたが、組合からは現場の納得感を高める運用を求めました。
また、ドライブレコーダーの運用については、運用基準に基づいた適正な取扱いを求めるとともに、地下鉄三宮駅前バス停の運用方法についても、現場の実態を踏まえた改善を求めました。
３．まとめ
今回の部会では、当局の基本的な考え方は示されたものの、具体策が示されていない課題も多く残りました。組合としては、引き続き現場の声を集約し、職員の不安解消と安全・安定した事業運営の実現に向け、粘り強く協議を重ねていきます。

2025 年 12 月 5 日

神戸市交通局副局長
児玉　健　様

神戸交通労働組合自動車部長
佐藤秀樹

神戸交通労働組合 自動車部会

要請書（最新版）

神戸市交通局におかれましては、公共交通の安定運行に日々尽力されていることに敬意を表します。一方、現場では勤務負担の増大や制度運用の不均衡など、早急な改善を要する課題が散見されます。今後も市民の足を支え続けるためには、運転士が安全かつ働きやすい環境を整備することが不可欠です。
つきましては、下記の事項について改善・対応を強く要請いたします。

【１．最終便の繰り上げ・終車時刻の見直しの実施】

深夜帯需要が減少している一方で、運転士の拘束時間は長くなり、安全面や翌日の勤務負荷に大きな影響が出ています。利用実態に合わない遅い終車が残る現状は、働き方・安全性の観点から早急な改善が必要です。
京都市交通局では、深夜帯の利用状況に応じて最終便の繰り上げや深夜バスの整理を行い、「運転士の働き方改革と運行効率化の両立」に成功しています。こうした取り組みは、神戸市においても十分に実行可能です。

○ 利用実態に基づく最終便繰り上げの実施

○ 深夜帯負担軽減を目的としたダイヤ見直し

○ 乗務間インターバル確保につながる運行調整

以上のような、終車時刻の適正化に向けた具体的措置を求めます。

【２．着帽規定の見直し（選択制導入）】

現行制度では、市バス運転士に制帽着用が義務付けられていますが、当局では既に夏季（5〜10 月）に脱帽運行を実施し、安全上の問題が発生していない実績があります。
このため、年間を通じて制帽を義務とする合理性は低下しています。

全国的には、横浜市交通局・大阪シティバス・東京都交通局・仙台市交通局・西鉄バスなど、通年で制帽を廃止・任意化する事業者が急増しており、公営交通の標準は“選択制”へ移行しています。

また、神姫バス本隊では制帽が選択制である一方、市バス委託では着帽義務が残っており不整合が生じています。その影響で、「委託には行きたくない」という声が現場に生まれている状況があります。

加えて、制服の柔軟化は働きやすさの向上や人員確保にも効果が高く、全国でも重視されています。よって、制帽着用を選択制とし、運転士自身が年間を通じて着用の有無を判断できる制度（実質的な帽子廃止）の導入を求めます。

【３．垂水から中央への運転士応援体制の構築】

現状、係員は他営業所への応援が可能であり、運転士も中央→垂水への応援は認められています。しかし、垂水→中央の運転士応援は認められておらず、運用に不均衡が生じています。垂水支所には応援余力が生じる場合もあり、一方向のみの応援にとどまっている現状は、

○人員確保・適正配置

○超勤（時間外勤務）の平準化

○運行維持の安定化

の観点から合理性を欠きます。

ついては、垂水→中央の運転士応援が可能となる体制の構築を求めます。

【４．令和９年度委託見直しの考え方・進め方の提示】

令和９年度に予定されている委託見直しについて、現場には十分な情報共有がなく、管理運営事項であるにもかかわらず方向性が不透明な状態に不安を覚える職員が少なくありません。委託範囲や運営方法の変更は、現場体制・人員配置に直結する重大なテーマであるため、早期の情報共有が不可欠です。

○現時点での基本方針・方向性の提示

○検討プロセスや段階的な決定時期などスケジュール感の共有

○現場意見を踏まえた協議体制の構築

以上を求めます。

【５．その他項目】

（１）休暇取得状況の改善

夏季休暇前倒しに伴い、取得状況や運用への影響が生じていないか、現場実態の検証が必要です。繁忙期との重なりや計画付与の偏りがないか確認し、必要に応じて制度改善を行うこと。

（２）希望異動の基準明示および適正運用

毎年意向調査が実施されていますが、「反映されていない」「提出する意味がない」という声があります。判断基準・反映状況・説明責任を明確にし、意向調査を適正に運用すること。

（３）ドライブレコーダーの運用基準の遵守

保存・閲覧・指導利用の基準が統一されていないため、既定の運用基準を徹底し遵守すること。

以上、現場の実態を踏まえ、誠意ある回答と改善措置を求めます。

神戸交通労働組合 自動車部会

（年月日）

神戸交通労働組合　80周年記念祝賀会

日時：2026年1月14日（水）　19：00開演
場所：ザ・マーカススクエア神戸　スクエア
参加者：来賓26名・組合員55名

神戸交通労働組合は80周年記念祝賀会をザ・マーカススクエア神戸で開催し、来賓26名及び組合員55名が参加し盛大に開催されました。

藤野書記長の司会で開会し、駅務支部組合員の澤井誠氏（サックス）とピアノ奏者の金丸精志氏によるオープニグ演奏でジャズの名曲「オールオブミー」そして、神戸市歌「しあわせ運べるように」を演奏していただき、会に華を添えていただきました。

演奏終了後には、主催者を代表して奥執行委員長より挨拶を行ったのち、来賓挨拶へと移りました。来賓挨拶では、久元神戸市長、佐田都市交通評議会議長、小原自治労県本部副委員長、最後に城南交通事業管理者よりそれぞれ挨拶をしていただきました。

来賓挨拶終了後は、乾杯へと移り、高見退職者協議会会長に乾杯の発声をお願いし、その後、歓談となりました。歓談中は短い時間となりましたが、支部の垣根を超えての交流、また、組合員と来賓の方々とが交流を深めるとても良い時間となりました。

歓談終了後には、再び、澤井氏と金丸氏によるクロージング演奏で名曲「ワッツアワンダフルワールド」を演奏していただき参加者のみなさまから大変好評を得ることが出来ました。

演奏終了後、閉会へと進み、坂倉副執行委員長の閉会挨拶及び乾杯を行い閉会となりました。

２０２６年度　第１回選挙管理委員会

2026年1月27日／18：45～

出席／竹内（中央）、福本（石屋川）、水野（乗務）、谷口（駅務）、中村（車両）、
　　松木（技術）、瑠東（本局）
事務局／藤野、富永

１．2026年度選挙管理委員名簿の確認について（別紙）

２．2026度正・副委員長の選出について
　互選により、昨年に引き続き、委員長に水野氏（乗務）、副委員長に谷口氏（駅務）を選出しました。

３．2026年度役員選挙の日程について（別紙）
　中央委員選挙、代議員選挙、会計監査委員選挙の日程について確認しました。

４．中央委員選挙について
　中央委員選挙の告示（案）について確認しました。なお、高速鉄道部は転任時期に重なるため、高速乗務支部と高速駅務支部で名簿について調整することとしました。
　また、選挙事務として、選挙人名簿の作成、掲示場所及び掲示枚数、立候補受付などの選挙管理事項について確認しました。

５．その他
①次回選挙管理委員会（3月11日）について
・選挙人名簿の提出
・立候補者の資格審査
・代議員選挙・会計監査委員選挙の告示（案）などの協議

２０２６年度　選挙管理委員会

（敬称略）

中　　央	◎竹内　寿一、池水　利尚、大塚　正義、森本　大樹	
	西　　健斗（垂水支所）	
石 屋 川	◎福本　憲聡、五百蔵　誠、高森　勝也	
高速乗務	◎水野　陽二郎、森本　孝行、松岡　隆浩、松本　直樹、青貝　知典	
高速駅務	◎谷口　英明、大下　博嗣、鎗本　拓也	
車　　両	◎中村　和磨、吉田　諭志	
	（車両工場）（車両工場）	
高速技術	◎松木　一也、江口　雅広、住　　浩志、峯苫　隆雄	
	（電気区）（変電区）（御崎検修係）（検車区）	
本　　局	◎瑠東　孝行、川崎　直彦、長谷田　敦	
	(地下鉄運輸ｻｰﾋﾞｽ課)（営業推進課）(市ﾊﾞｽ運輸ｻｰﾋﾞｽ課)	

◎は支部選挙管理委員長

２０２６年１月２７日現在

２０２６年度　役員選挙日程一覧表（案）

中央委員選挙

選挙人名簿調整	２月２７日（金）
中央委員選挙告示	３月　９日（月）
立候補受付（本部）	３月　９日（月）09：00～16：00
	３月１０日（火）09：00～16：00
	３月１１日（水）09：00～16：00
資格審査	３月１１日（水）

※選挙管理委員会を開催して資格審査を行います。

公報発行	３月１３日（金）
不在投票期間	３月１３日（金）～１７日（火）

期間中に 12 時間は必ず確保することとした上で、２日間又は３日間で実施。

一般投票	３月１８日（水）09：00～16：00
開　　票	３月１８日（水）投票終了後

※各支部で開票、結果を本部に報告

代議員選挙・会計監査委員選挙

選挙人名簿再調整	５月２９日（金）
選挙告示	６月　１日（月）
立候補受付（本部）	６月　１日（月）09：00～16：00
	６月　２日（火）09：00～16：00
	６月　３日（水）09：00～16：00
資格審査	６月　３日（水）

※選挙管理委員会を開催して資格審査を行います。

公報発行	６月　５日（金）
不在投票期間	６月　５日（金）～６月　９日（火）

期間中に 12 時間は必ず確保することとした上で、２日間又は３日間で実施。

一般投票	６月１０日（水）09：00～16：00
開　　票	６月１０日（水）投票終了後

※代議員は、各支部で開票、結果を本部に報告

※会計監査委員は、本部で開票

神戸交通労働組合　御中

謹んで新年のお慶びを申し上げます。子どもたちは元気に新年を迎え、ちらちらと降ってきた雪を見て、「初雪やん！積もらへんな・・・」と少し残念そうに話していました。

いつも子どもたちに、たくさんの贈り物を届けていただき、ありがとうございます。たくさんいただいたジュースは、新年の会で乾杯に使わせていただきました。「ジュースでグミ作る？」と冬休みにスイーツを作る計画中の子どもたちです。

お心遣いいただき、心より感謝申し上げます。新年にあたり、はるかに皆様のご健康とご多幸をお祈りいたします。

令和８年１月７日

長田こどもホーム施設長　王子光仁

組合脱退について

組合は、2026年2月5日の第24回執行委員会において、以下の者について、2月末で組合脱退することを確認しました。

高速乗務支部　　川村　冬馬　　名谷乗務区

カーシェアサービス『タイムズカー神交組合員限定プラン』の利用開始について

1．組合は、2026年1月21日の第23回執行委員会において、カーシェアサービス『タイムズカー神交組合員限定プラン』の利用開始について協議しました。

福利厚生の一環として、組合ホームページ経由でタイムズカーを利用できるプランに加入する。なお、個人プランでは1,650円掛かる初期費用の会員カード発行手数料が、ホームページ掲載から1カ月間は無料となります。また、春・秋にはキャンペーン期間も設けられる予定です。

ホームページの更新手続きや、組合員の異動時期を考慮して、6月1日から取り組むことを確認しました。

2．その後、タイムズ担当者から、2026年春の無料キャンペーンが、3月2日からスタートするとの連絡がありましたので、開始時期を早めて、3月2日（月）～6月30日（火）までを、カード発行手数料無料期間として、利用を開始することを、2026年2月17日の第25回執行委員会で確認しました。

2025年度年末カンパの集約結果及び、2026年度国際連帯救援カンパの取組追加と寄託について

組合は、2026年2月5日の第24回執行委員会において、2025年度年末カンパの集約結果及び、2026年度国際連帯救援カンパの取組追加と寄託について協議しました。

自治労から2026年度国際連帯救援カンパの取組依頼があり、今回の2025年度年末カンパの中で対応することを確認し、集約結果と寄託先について、以下のとおり確認しました。

＜集約結果＞

石屋川	１６，１０６円
中　央	１８，０００円
車　両	５，９５１円
高速乗務	４１，５００円
高速駅務	１１，７００円
高速技術	４，１３１円
本　局	２，０００円
本　部	１１，０００円
合　計	１１０，３８８円

＜寄託先＞

兵庫障害者連絡協議会	５，０００円
いかり共同作業所	１０，０００円
児童施設へのプレゼント贈呈	７８，９７８円
自治労国際連帯救援カンパ（登録人員数×30円）	１６，４１０円

※2025年度登録人数547名

第51回衆議院議員選挙立候補予定者の推薦及び支持の確認 並びに 衆議院議員選挙にむけた闘争体制の確立について

組合は、2026年1月21日の第23回執行委員会において、第51回衆議院議員選挙立候補予定者の推薦及び支持の確認 並びに 衆議院議員選挙にむけた闘争体制の確立について協議し、短期決戦での取り組みとなるため、自治労兵庫県本部が決定する闘争方針に基づき対応していくこととし、以下のとおり、確認しました。

第51回衆議院議員選挙立候補予定者の推薦及び支持の確認について

神戸交通労働組合は、2026年1月27日（火）公示、2月8日（日）投開票で実施される第51回衆議院議員選挙において、連合兵庫が推薦・支持する立候補予定者について確認します。

兵庫1区　井坂　信彦　支持
兵庫2区　舩川　治郎　推薦

兵庫 3 区　向山　好一　推薦
兵庫 4 区　中山　高志　支持
兵庫 6 区　櫻井　周　推薦
兵庫 7 区　岡田　悟　推薦
兵庫 9 区　橋本　慧悟　推薦
兵庫 10 区　隠樹　圭子　推薦
兵庫 11 区　中原　立貴　推薦

闘争体制について

1．第 51 回衆議院議員選挙闘争の取り組みについては、自治労兵庫県本部の方針を基本に進めます。神戸交通は、実働部隊としての機動性を十二分に発揮できる体制を整えて取り組みます。

2．神戸交通労働組合は、公営交通事業の維持・存続にむけ、組合員一人ひとりの総力を結集し、組織の全力を傾注して必勝に期するため、「選挙闘争本部」を設置することとします。
(1) 選挙闘争本部は、執行委員会で構成する。
(2) 具体的な運動の進め方は、選挙闘争本部で協議しながら進める。

＜神戸交通労働組合　選挙闘争本部＞
本部長　奥　博之
副本部長　坂倉　正和
事務局長　藤野　雄大
企画委員　佐藤　秀樹
　　平尾　岳洋
闘争委員　支部長、青年女性委員長

第 51 回衆議院議員選挙の推薦および支持の立候補者の選挙結果について

第 51 回衆院選は 465 の全議席のうち、自民党が 316 議席を確保し、単独で定数の 3 分の 2 を上回りました。ひとつの政党が獲得した議席数としては戦後最多になった。立憲民主党と公明党が結成した中道改革連合は公示前の 167 議席から 49 議席に減らして惨敗しました。

兵庫１区
当選　７３，２１９票　盛山　正仁（自民）
　　６９，１１１票　井坂　信彦（中道）＜支持＞
比当　４４，３６４票　一谷　勇一郎（維新）
　　２０，８７７票　原　弥彦（参政）
　　１１，２８３票　藤末　浩美（共産）

兵庫２区

当選	８２，９８２票	阿部　圭史（維新）
	４６，３０８票	船川　治郎（中道）＜推薦＞
	４１，９２９票	坊　　恭寿（無所属）
	１３，１４１票	井村　弘子（共産）

兵庫３区

当選	７４，８０６票	関　　芳弘（自民）
	３４，２７２票	和田　有一朗（維新）
比当	３４，１７７票	向山　好一（国民）＜推薦＞
	１６，２６２票	加藤　健二（共産）

兵庫４区

当選	１４７，５４４票	藤井　比早之（自民）
	４９，１８７票	中山　高志（中道）＜支持＞
	１６，０８１票	日比　優子（共産）

兵庫６区

当選	９１，４４０票	大串　正樹（自民）
比当	６３，４４４票	市村　浩一郎（維新）
	５８，５６５票	桜井　周（中道）＜推薦＞
比当	２６，９３５票	谷　浩一郎（参政）
	１０，８０９票	吉見　秋彦（共産）

兵庫７区

当選	１１２，１５１票	山田　賢司（自民）
比当	７１，２２０票	三木　圭恵（維新）
	４６，５６３票	岡田　悟（中道）＜推薦＞
	２０，７７９票	酒井　遼（参政）
	１３，８３０票	平野　貞雄（共産）

兵庫９区

当選	１１６，５２６票	西村　康稔（自民）
	５４，６０７票	橋本　慧悟（中道）＜推薦＞
	２１，０８７票	山寺　崇仁（参政）
	７，７８７票	伊藤　和貴（共産）

兵庫１０区

当選	７５，３０９票	渡海　紀三朗（自民）

	３７，９０７票	堀井　健智（維新）
	３７，７７７票	隠樹　圭子（中道）＜推薦＞
	２５，２４４票	藤原　誠也（参政）
	７，２４０票	奥田　芙美代（共産）

兵庫１１区

当選	８６，０９０票	山田　基靖（自民）
比当	５５，７５７票	住吉　寛紀（維新）
	２３，９００票	中原　立貴（国民）＜推薦＞
	１８，４３７票	山下　聖（参政）
	１３，７１２票	苦瓜　一成（共産）

新年お年玉プレゼント（再建80周年バージョン）　当選者

【A　1名】
高速技術　片鍋太輔

【B　2名】
石屋川　熊本哲也（済）
高速駅務　滝本琉汰（済）

【C　3名】
中央　市原篤史
中央　安元一成（済）
高速乗務　石原寛也（済）

【D　4名】
中央　前田修
車両　平岩佑太（済）
高速技術　左川弘幸（済）
高速技術　森川克洋（済）

【E　16名】
石屋川　五百蔵誠（済）
石屋川　澤田優樹
石屋川　山下大輔（済）グ
中央　岩本浩幸
中央　落合孝保
中央　小西伸一
中央　髙石大輔（済）グ
車両　辻井宏征
高速乗務　安川孝幸（済）
高速乗務　安元千翔（済）グ
高速駅務　石田克樹（済）
高速駅務　田宮真児（済）
高速技術　岡山達人（済）グ
高速技術　佐野博昭
高速技術　溝口照章（済）グ
本局　柴山雅弘

【F　88名（28名＋60名）】
石屋川　泊清信
石屋川　岡本重夫
石屋川　北野正昭
石屋川　片山保一
石屋川　金増大庫
石屋川　島本英昨
石屋川　向山正和
石屋川　安田栄作
石屋川　藤野司
石屋川　笹洋介
中央　山本マリオ
中央　加藤秀幸
中央　林野直文
中央　安藤公夫
中央　池水利尚
中央　宅見直人
中央　森本大樹
中央　加藤裕二
中央　鈴木豊和
中央　山根邦義
中央　武田喜巳
中央　阿部聡
中央　山根政志
中央　辻郷妙志
中央　黒地保孝
車両　水口朝文
車両　赤井正博
車両　神田勇輝
車両　北城戸憲男
車両　北國春樹
車両　片瀬良

高速乗務	青木伸孔
高速乗務	阿部一郎
高速乗務	安東正樹
高速乗務	池上達晃
高速乗務	伊藤敦志
高速乗務	大塚由加子
高速乗務	加藤隆司
高速乗務	佐藤清孝
高速乗務	末永元気
高速乗務	田井地勉
高速乗務	田部大
高速乗務	仲江巌
高速乗務	中川裕矢
高速乗務	中村佳弘
高速乗務	橋本築
高速乗務	馬場園歩
高速乗務	平野義光
高速乗務	藤本真一
高速乗務	前田康治
高速乗務	松野優
高速乗務	南英樹
高速乗務	宮崎誠
高速乗務	溝口光蔵
高速乗務	村本浩一
高速乗務	山本好美
高速駅務	天河邦夫
高速駅務	太田博明
高速駅務	太田時矢
高速駅務	大塚博之
高速駅務	大原豊美
高速駅務	岡崎大介
高速駅務	下林裕登
高速駅務	武田朗
高速駅務	谷上勉
高速駅務	寺田沙輝
高速駅務	富田泰弘
高速駅務	信政一清
高速駅務	平尾岳洋
高速駅務	藤増薫
高速駅務	山本悟
高速駅務	渡邊誠美
高速技術	大堂馨
高速技術	北城戸一輝
高速技術	香西崚平
高速技術	笹和克
高速技術	鹿井章吾
高速技術	高山鉄平
高速技術	田尻光
高速技術	中濱優
高速技術	新里亮輔
高速技術	濵田和弥
高速技術	増谷有造
高速技術	山根拓也
高速技術	山本成哉
本　　局	岡本英憲
本　　局	川﨑直彦
本　　局	中山皓太

その他

記者資料提供（2026 年 1 月 9 日）
神戸市交通局経営企画課　赤枝・奥島
TEL：078-984-6013　　FAX：078-984-0201

「神戸市営交通事業　経営計画 2030（案）」に対する市民意見の募集

2026 年度から 5 年間の経営方針である「神戸市営交通事業　経営計画 2030（案）」を策定しましたので、市民の皆様のご意見を募集します。

◆意見募集期間◆

2026 年 1 月 9 日（金曜）から 2026 年 2 月 9 日（月曜）まで

◆資料の閲覧場所◆

- 交通局経営企画課（神戸市兵庫区御崎町 1-2-1　御崎 U ビル 3 階）
- 市政情報室（神戸市中央区加納町 6-5-1　市役所 1 号館 18 階）
- 各区役所地域協働課、須磨区北須磨支所、西区玉津支所
- 交通局のホームページ
  https://kotsu.city.kobe.lg.jp/news/information/keieikeikaku2030/

◆意見の提出方法◆

- 意見提出フォームによる提出
  https://www.city.kobe.lg.jp/a89954/keieikeikaku_ikenboshu.html
- 電子メールによる提出
  アドレス：kotsu-zaimu@city.kobe.lg.jp
  件名には「意見募集」と記載いただき、コンピューターウイルスへの感染防止のため、添付ファイルは使用せず、メール本文にテキスト形式で入力してください。
- 郵送による提出
  〒652-0855
  神戸市交通局経営企画課　意見募集あて
- FAX による提出
  （078）984-0201
  神戸市交通局経営企画課　意見募集あて
- 持参による提出
  神戸市兵庫区御崎町 1-2-1　御崎 U ビル 3 階
  神戸市交通局経営企画課
  平日 8 時 45 分～12 時、13 時～17 時 30 分までの間

◆意見提出に関する注意事項◆

・書式は自由ですが必ず提出者の住所及び氏名（法人その他の団体の場合は、名称及び所在地及び代表者の氏名）を記載してください。また、神戸市にお住いの方以外で、市内の事業所などに勤務されている方、市内の学校に在学中の方は事業所又は学校の名称及び所在地を記載してください。

・提出される書式には、「神戸市営交通事業　経営計画 2030（案）」に対してのご意見であることを明記してください。

・電話などによる口頭の意見提出の受付及びいただいたご意見に対する個別の回答はいたしかねますので、あらかじめご了承ください。

・いただいたご意見に対する神戸市の考え方等を、神戸市ホームページにて 2026 年３月頃（予定）に掲載いたします。

◆個人情報の取扱いについて◆

・ご提出いただきましたご意見・ご提案は、住所、氏名、個人又は法人等の権利利益を害するおそれのある情報等、公表することが不適切な情報（神戸市情報公開条例第 10 条各号に規定する情報）を除いて、ホームページ等で公表させていただきます。

・個人情報の取扱いには十分注意し、個人が特定できるような内容は掲載いたしません。

・ご意見、ご提案、氏名、住所、電子メールアドレス等につきましては、個人情報の保護に関する法律に基づき、他の目的に利用・提供しないとともに、適正に管理いたします。

・意見提出に際し、以下の理由から氏名・住所の記載をお願いしています。

　ア　提出された意見の内容を確認させていただく場合があること

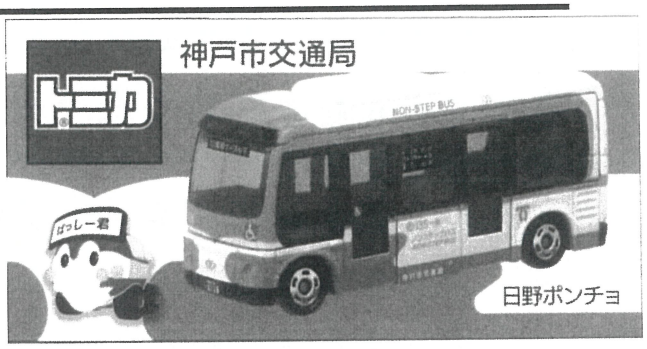
　イ　意見提出手続は、「市民（市内に在住・在勤・在学・事務所・事業所を有する方）」を対象として行う手続きであること

記者資料提供(2026 年 1 月 13 日)
交通局営業推進課　横田・岩田
TEL:078-984-0129(内線 959-6043)　FAX:078-984-0203

オリジナルトミカ「神戸市バス(日野ポンチョ)」販売！

神戸市交通局オリジナルトミカとして、日野のポンチョをベースとした「神戸市バス(日野ポンチョ)」が完成しました。

販売にあたりましては、下記のとおり、2026 年 1 月 19 日(月曜)からWeb申込での抽選販売とさせていただきます(当選された方は、市バス・地下鉄お客様サービスコーナーにて 2026 年 2 月 18 日(水曜)以降順次購入可能となります)。



パッケージデザインイメージ(おもて)

© TOMY　「トミカ」は株式会社タカラトミーの登録商標です。

1. 抽選販売申込期間
   2026 年 1 月 19 日(月曜)14 時～1 月 31 日(土曜)14 時

2. 申込方法など
   - 沿線 NAVI ホームページ(https://kotsu.city.kobe.lg.jp/ensen-navi/)の応募フォームからお申し込みください。
   - お申し込みはお一人様1回限りとします。お一人様3個までご購入いただけます。
   - 2 月 10 日(火曜)までに「抽選結果(当選番号)」「購入までのながれ」を電子メールで送付いたします。
   - 当選された方は、2 月 18 日(水曜)以降に下記販売窓口にて購入可能となります。
     (申込数により開始日をずらしてご案内いたします)。
   - お取り置き期間は、各お渡し開始日より 1 か月間を予定しています。
   - 当選権の譲渡はできません。譲渡があったとみなされる場合は、本当選は無効とし、購入することができません。

3. 販売価格(税込)
   1,300 円

4. 販売窓口
   市バス・地下鉄お客様サービスコーナー(三宮駅東改札横)
   電話 078-321-0484
   営業時間 9:00～19:00(年中無休)
   ※窓口にて「当選番号」と「氏名」を確認させていただきますので、当選メールをご提示ください。
   ※お支払いは現金のみとなります。
   ※郵送やインターネット販売は行いません。

記者資料提供（2026 年 1 月 13 日）
交通局自動車部市バス運輸サービス課　阪上・竹原
TEL:078-984-0152　FAX:078-984-0204

市バス車両を使用した市民参加型災害訓練を実施します！

～巨大地震から身を守るために～

南海トラフ地震の発生が懸念される中、被害を最小限に抑えるためには、迅速かつ的確な避難行動が不可欠です。

神戸市交通局では、地震発生に伴い津波警報が発令された際、津波浸水区域を運行している市バスは、直ちに浸水区域外の安全な場所までお客様をお乗せしたまま走行、その後安全な場所へ避難いただく対応を行うこととしています。

本訓練は、地震・津波発生時における市バスの避難誘導対応について、改めて実車を用いて手順を確認するとともに、この取り組みを広くお伝えすることにより、災害時の行動への備えや防災意識の向上、また地域との連携強化等を目的としています。今回は、市バス沿線の神戸市立なぎさ小学校の皆さまに乗客役としてご協力いただく、市バス車両を使用した市民参加型災害訓練を実施します。

１．訓練日時

2026 年 1 月 17 日（土曜）10:00～12:00（約 120 分）

２．訓練場所

神戸市バス 29 系統路線
・日赤病院前停留所～三宮駅ターミナル前停留所

３．訓練想定

（１）営業路線で実車を使用した訓練
・日赤病院前停留所（東行き）より参加者乗車
・29 系統路線での営業走行を想定、第５突堤停留所付近で地震発生ただちに停車
・大津波警報の発令を受け、乗客とともに浸水区域外の三宮駅ターミナル前停留所へ走行
・到着後、乗客を安全な場所へ避難誘導
・避難誘導終了後、別途車内負傷者発生を想定した応急措置訓練

（２）参加者全員で地震発生時の対応について意見交換

４．参加者

別途募集した神戸市立なぎさ小学校在校生およびその保護者
※当日の一般の方の参加はできません。

５．取材申し込みについて

取材を申し込まれる方は、別紙の取材申込書に必要事項を記入のうえ、2026 年 1 月 16 日（金曜）17 時までにお申し込みください。 72

※集合場所等の詳細は後日ご連絡させていただきます。
※事前にお申し込みをされていない場合は、取材をお断りする場合があります。

申し込み先
交通局自動車部市バス運輸サービス課宛に行ってください。

KOBE
もっと話そう「神戸」のこと

記者資料提供（2026年２月２日）
交通局自動車部市バス運輸サービス課　垣内・武藤
TEL：078-984-0149　FAX：078-984-0205

いつも 移動に感動を
神戸市交通局

【2026年８月】須磨エリアを中心とした市バス路線の見直し
～持続可能な市バス路線網の構築に向けて～

神戸市交通局では、将来にわたり持続可能な市バス路線網を維持するため、2026年８月１日より須磨エリアを中心としたバス路線の見直しを実施します。最寄り鉄道駅へのアクセスを重視し、複雑な路線をシンプルで分かりやすい路線網へと見直します。

１．実施時期

2026年８月１日（土）　始発より（予定）

※本見直しは市会の審議等により、内容が変更となる場合があります。

２．見直しの背景

市バス事業は、震災前と比較して利用者が半減していることに加え、人口減少や少子高齢化、燃料費等の高騰により、極めて厳しい経営状況にあります。さらに近年は、担い手であるバス運転士の不足が全国的な課題となっています。

このような状況のもと、市バスの路線網を将来にわたり維持していくため、持続可能なバス路線網及び事業経営体制の構築に取り組んでいます。

具体的には、市バスの運転士や車両などの経営資源を効果的に配分するため、神戸の充実した鉄道網を補完するフィーダーとして交通ネットワークの一翼を担い、最寄り駅と住宅地との間を一度に数十名程度運ぶという役割を担っていくことを前提に、路線・便数の適正化を実施することで経営の健全化を図ります。

これまで、2024年度に兵庫・長田エリア、2025年度に東灘・灘エリアの路線見直しを実施しており、2026年度については須磨エリアの路線見直しを実施します。

３．見直しの方向性

（１）最寄り鉄道駅へのアクセス確保

単一の住宅地から複数駅へ向かう系統は、原則として「最寄り駅へのアクセス」に集約し、鉄道網を補完するフィーダー輸送としての役割を強化します。

（２）複雑な路線の解消

複数の系統が複雑に重複・交差し、非効率な運行となっている路線をシンプルな系統へ統合・再編します。

（３）運行内容の効率化

他系統による代替が可能な路線や、利用者が限定的な系統については、運行内容を見直し、限られた経営資源（運転士・車両）を効率的に活用します。

４．見直し内容

現行系統	見直し後	主な見直し内容
10・80・81 系統	新 80 系統と新 81 系統へ再編	これまでの複雑な系統を整理し、新 80 系統（山手ルート）と新 81 系統（海側ルート）に集約・再編します。
71 系統	75 系統へ統合	75 系統に一本化し、朝ラッシュ時の運行本数を増便します。
75 系統（区役所まわり）	再編	75 系統（妙法寺駅前～須磨一の谷）と、新 80 系統（高尾台～板宿～JR 鷹取駅）の２つに分かれます。
13 系統	ルート短縮	板宿発着となります。（新長田駅へは５・11 系統をご利用ください）
74 系統	変更	平日朝ラッシュ時のみの運行に特化します。
88・89 系統	新 88 系統へ統合	多井畑東町を経由するルートを追加し、利便性を向上させます。
110・112 系統	新 110 系統へ統合	板宿発着となります。（鷹取駅へは新 80 系統をご利用ください）
79・84 系統	新 79 系統へ統合	時間帯により「清水台ルート」と「落合団地前ルート」に変わります。

５．スケジュール（予定）

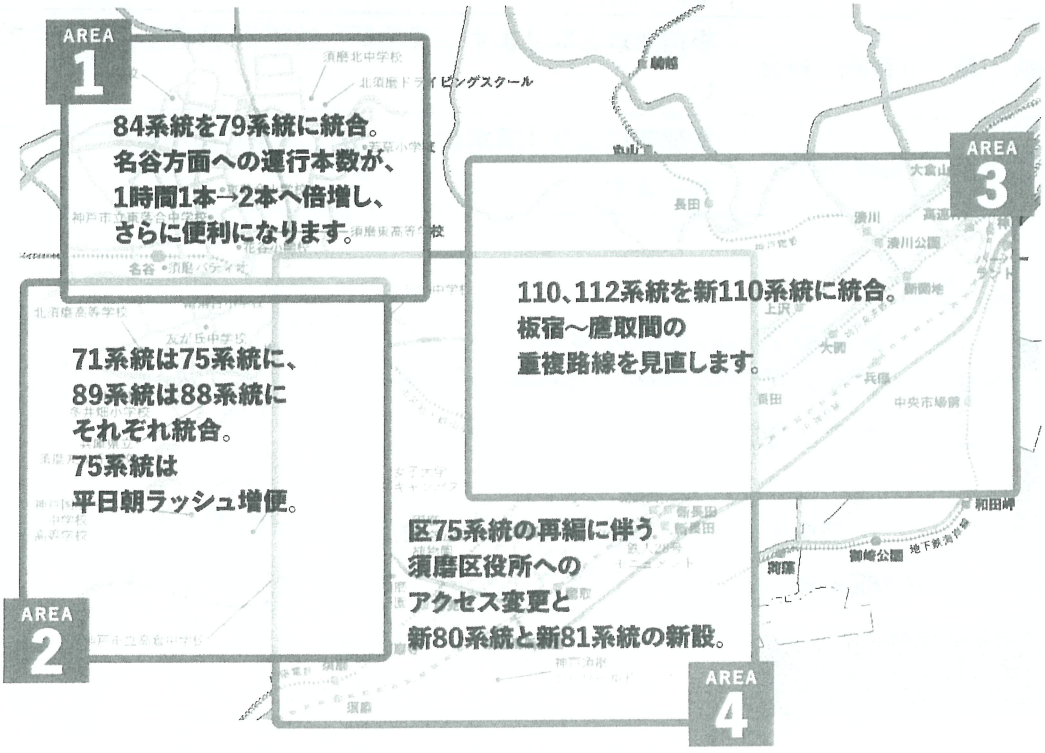
2026 年２月　　路線見直しの概要の公表
2026 年７月中旬　　新ダイヤ（時刻表）の公表
2026 年８月１日　　見直し実施

今回の見直しにより、一部の利用者の皆さまにはご不便をおかけしますが、将来にわたり市民の足を守るための取り組みとして、ご理解とご協力をお願いいたします。

Renewal

2026年8月1日（予定）

神戸市バス須磨エリアの路線が変わります！

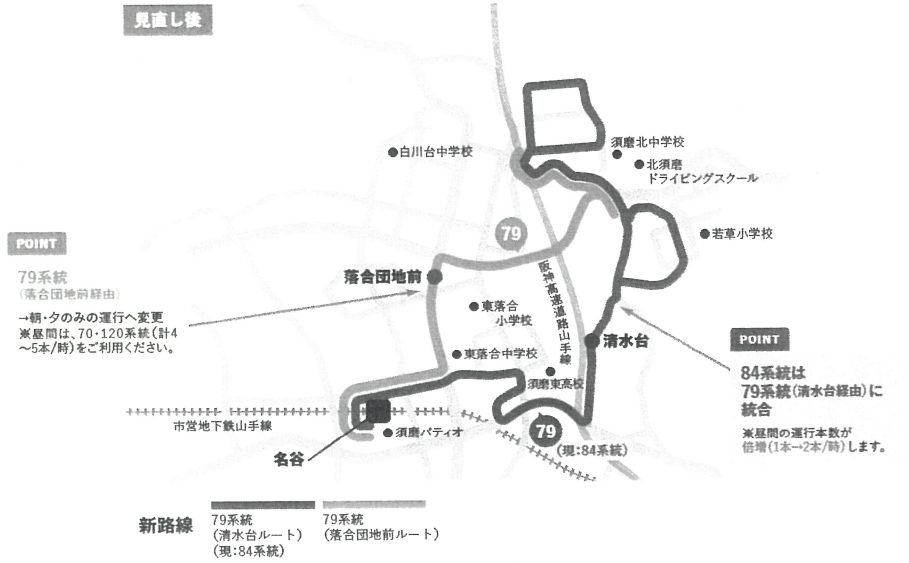


見直しの方向性

- **最寄り鉄道駅へのアクセス確保**
  単一の住宅地から複数駅へ向かう系統は、原則として「最寄り駅へのアクセス」に集約し、鉄道網を補完するフィーダー輸送としての役割を強化します。
- **複雑な路線の解消**
  複数の系統が複雑に重複・交差し、非効率な運行となっている路線をシンプルな系統へ統合・再編します。
- **運行内容の効率化**
  他系統による代替が可能な路線や、利用者が限定的な系統については、運行内容を見直し、限られた経営資源（運転士・車両）を効率的に活用します。

AREA 1 東白川台周辺

84系統を79系統に統合。
名谷方面への運行本数が、1時間1本→2本へ倍増し、
さらに便利になります。

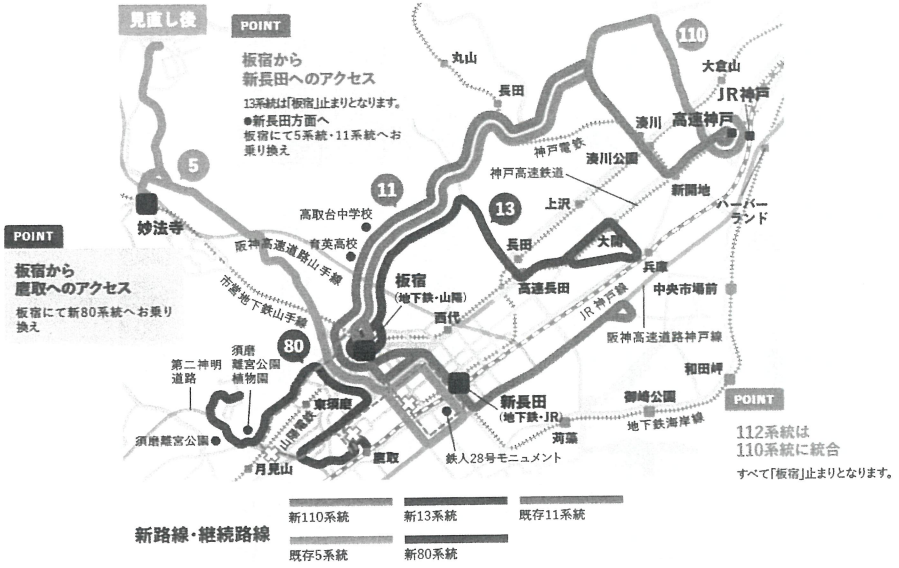


AREA 2 高倉台周辺

重複路線を集約しシンプルに、分かりやすい路線網に。
71系統は75系統に、89系統は88系統にそれぞれ統合。
75系統は平日朝ラッシュ増便。

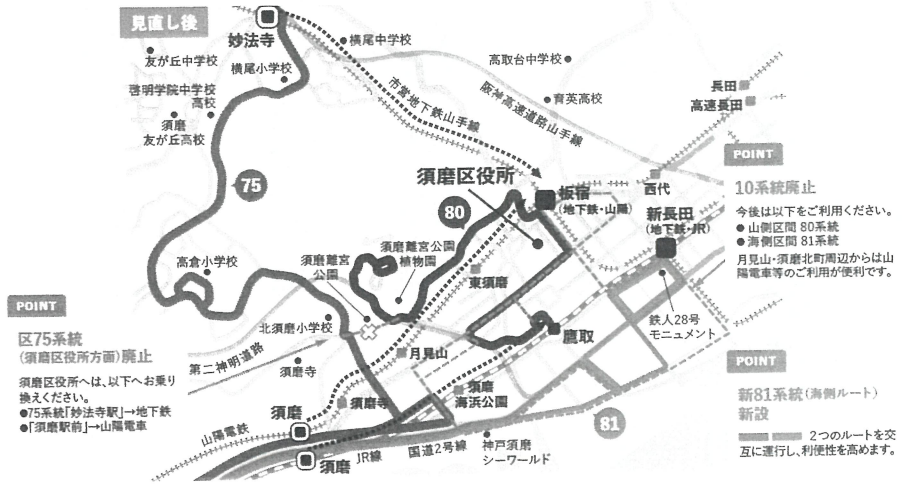
AREA 3 板宿～鷹取～新長田周辺

110、112系統を新110系統に
板宿～鷹取間の重複路線を見直します。



AREA 4 鷹取駅周辺

区75系統の再編に伴う須磨区役所へのアクセス変更と
新80系統(山手ルート)と新81系統(海側ルート)の新設。



須磨区役所へのアクセス関連

▶ 代替鉄道路線(JR・山陽電鉄・市営地下鉄)　■ 主要乗り換え拠点(須磨駅・妙法寺駅)

系統別変更一覧

10・80・81系統 ➡ 新80系統と新81系統へ再編

これまでの複雑な系統を整理し、新80系統（山手ルート）と
新81系統（海側ルート）に集約・再編します。

71系統 ➡ 75系統へ統合

75系統に一本化し、朝ラッシュ時の運行本数を増便します。

区75系統 ➡ 再編

75系統（妙法寺駅前～須磨一の谷）と、
新80系統（高尾台～板宿～JR鷹取駅）の2つに分かれます。

13系統 ➡ ルート短縮

板宿発着となります。（新長田駅へは5・11系統をご利用ください）

74系統 ➡ 変更

平日朝ラッシュ時のみの運行に特化します。

88系統・89系統 ➡ 新88系統へ統合

多井畑東町を経由するルートを追加し、利便性を向上させます。

110系統・112系統 ➡ 新110系統へ統合

板宿発着となります。（鷹取駅へは新80系統をご利用ください）

79系統・84系統 ➡ 新79系統へ統合

時間帯により「清水台ルート」と「落合団地前ルート」に変わります。

市バス路線に関する情報

交通局ホームページをご覧ください。 神戸市バス 検索

市バス路線に関するお問合せ

神戸市交通局 市バス・地下鉄お客様サービスコーナー
TEL：078-321-0484　FAX：078-392-3034

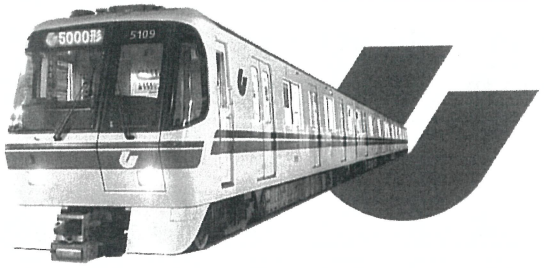
※時刻表は7月中旬にホームページ及びバス停でお知らせする予定です。

記者資料提供（2026 年２月２日）
神戸市交通局高速鉄道部地下鉄運輸サービス課　田中・八尾
TEL：078-984-0162（内線 959-6121）FAX：078-984-0206

2026 年３月 14 日（土曜）
神戸市営地下鉄海岸線でダイヤ改正を実施します

神戸市営地下鉄海岸線におきまして、2026 年３月 14 日（土曜）にダイヤ改正を実施いたします。各駅の発着時刻に変更がありますので、ご注意ください。

１．実施日
2026 年３月 14 日（土曜）始発より



２．対象路線
市営地下鉄海岸線

３．目的
（１）ホームドア導入を見据えた、各駅の停車時分の見直し
（２）ご利用状況に応じた運行間隔への変更

４．主な改正内容
（１）今後予定している各駅へのホームドア設置にあたり、必要となる運転士の作業時間を確保するため、各駅の停車時分を見直します。そのため、ご乗車になる区間により所要時間が増加する場合があります。

（例）新長田駅 → 三宮・花時計前駅間（東行）所要時間比較

現行	改正後
約 15 分	**約 16 分**

（２）お客さまのご利用状況をふまえ、新長田駅における海岸線から西神・山手線へのスムーズな乗り継ぎも考慮し、運行間隔を以下のとおり変更します。
なお、平日、土・休日とも始発・最終列車の始発駅発車時刻に変更はありません。

時間帯		運行間隔	
		現行	改正後
平　日	朝ラッシュ時間帯	6分	**変更なし**
	昼　間　時　間　帯	10分	**15分**
	タラッシュ時間帯	7分30秒	**変更なし**
	早朝・深夜時間帯	15分	**20分**
土・休日	昼　間　時　間　帯	10分	**15分**
	早朝・深夜時間帯	15分	**20分**

5．周知方法

・車内・駅構内のポスター・自動放送、交通局ホームページ等で周知いたします。

・ダイヤ改正後の各駅発車時刻等の詳細は交通局ホームページをご確認ください。

https://kotsu.city.kobe.lg.jp/subway/timetable/

6．その他

各駅のホーム上に次の列車の発車時刻と行先を表示する案内装置を設置していることから、ホーム上の時刻表を二次元コードによるご案内に変更します。なお、改札口付近にはこれまでどおりの時刻表を掲示いたします。

案内装置（吊り下げ式）

ホーム時刻表の変更後イメージ

記者資料提供（2026 年 2 月 16 日）
交通局営業推進課　横田、岩田
TEL:078-984-0129（内線 959-6045）　FAX:078-984-0203

「中古部品合同販売会 in 名谷車両基地」開催！

交通局では、2026 年 3 月 21 日（土）に、山陽バス株式会社、株式会社商船三井さんふらわあ、阪神電気鉄道株式会社の 3 社のご協力を得て、「中古部品合同販売会 in 名谷車両基地」を開催いたします。

本イベントは、初の試みとなる「中古部品販売」に特化したイベントです。当日は、市バス・地下鉄・駅舎で実際に使用されていた貴重な中古部品（廃品）を多数取り揃えます。ぜひ、ご参加ください。

1．開催概要

(1) 開催日時

2026 年 3 月 21 日（土）10 時～14 時まで（雨天決行・荒天中止）

- 10 時～12 時の入場は事前申込で抽選となります。
- 13 時以降は自由入場となります。事前申込の必要はありません。
- 13 時以降の待機列を設けます。
- 商品の追加：12 時 30 分～13 時の間に商品の追加補充を行います。
- お子さまのご同伴：中学生以下のお子さまは、保護者 1 名につき 2 名までご入場いただけます。

(2) 申込方法・入場など

- 方法：沿線 NAVI ホームページ内の応募フォームよりお申込みください。
  (https://kotsu.city.kobe.lg.jp/ensen-navi/leisure-festival/buhin/)
- 入場順：当選番号順にご案内いたします。指定時刻の 20 分前までにお越しください。

10:00～10:30	事前申込	当選番号 1～100
10:30～11:00		当選番号 101～200
11:00～11:30		当選番号 201～300
11:30～12:00		当選番号 301～400
12:30～13:00	商品追加補充のため、 販売ブース（車両工場内）入場不可	
13:00～	自由入場	

(3) 抽選申込期間

2026 年 2 月 17 日（火）14 時～3 月 10 日（火）23 時 59 分まで。

(4) 抽選結果の発表

2026 年 3 月 14 日（土）までに、ご登録いただいた電子メールアドレス宛に「抽選結果（当選番号）」を送付いたします。

(5) 開催場所

神戸市交通局名谷車両基地（須磨区西落合 2-3-1）

※地下鉄西神・山手線「名谷駅」より市バス 76 系統に乗車し、「神戸医療センター下」停留所より徒歩約 5 分。

※会場には駐車場・駐輪場はございませんので、公共交通機関をご利用ください。

※購入された中古部品をご指定の住所まで配送できる特設カウンターをご用意いたします。（送料はお客様負担となります。）

(6) 入場料

無料

2．コンテンツ内容

鉄道・バスの中古部品（廃品）およびオリジナルグッズの販売

※イベント詳細については、「沿線 NAVI ホームページ」でご確認ください。

https://kotsu.city.kobe.lg.jp/ensen-navi/leisure-festival/buhin/

（イメージ写真）

記者資料提供（2026年2月17日）
神戸市交通局営業推進課　横田、岩田
TEL：078-984-0129　FAX：078-984-0203

地下鉄１日乗車券のデジタル化と
市バス・地下鉄共通１日乗車券等の販売終了

神戸市交通局では、乗車券等のデジタル化等による脱磁気化を進めており、この度地下鉄１日乗車券について、「（仮称）神戸市営地下鉄QR１日乗車券」として発売いたします。

なお、2002年7月より磁気券で販売しておりました「市バス・地下鉄共通１日乗車券」及び「地下鉄１日乗車券」は、2026年3月31日（火）をもって販売を終了し、2026年9月30日（水）をもって利用を終了させていただきます。

１.地下鉄１日乗車券のデジタル化

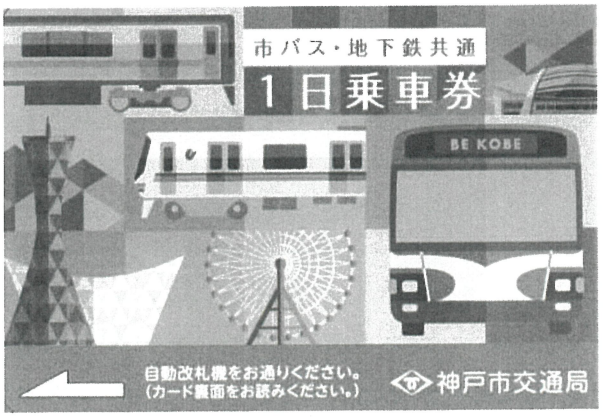
乗車券	発売開始日	金額	利用区間	発売場所
（仮称） 神戸市営地下鉄 QR１日乗車券	2026年4月1日(水)	980円	地下鉄全線	WEB購入 スルッと QRtto(予定)

※スルッとQRttoは（株）スルッとKANSAIの登録商標です。

※QRコードは（株）デンソーウェーブの登録商標です。

２.販売を終了する乗車券

乗車券	販売終了日	ご利用期限
市バス・地下鉄 共通１日乗車券	2026年3月31日（火）	2026年9月30日（水）まで
地下鉄１日乗車券	2026年3月31日（火）	2026年9月30日（水）まで



※デザインは一例です。発売年度によってデザインが異なります。

３．その他

- 各駅窓口・定期券発売所等で発売する「市バス・地下鉄共通１日乗車券」及び「地下鉄１日乗車券」は在庫が無くなり次第、販売終了となります。
- 購入可能枚数は各種おひとり様10枚までとさせていただきます。
- 利用終了後の払戻しの対応については、詳細が決まり次第改めてお知らせいたします。
- 2014年に販売を終了した「市バス・地下鉄共通１日乗車券小児券」及び「地下鉄１日乗車券小児券」についても、2026年9月30日（水）で利用終了となります。
- 2026年3月末をもちまして、神姫バス（山手線）での「市バス・地下鉄共通１日乗車券」はご利用できなくなりますので、ご注意ください。

第１号議案　２０２６春季生活闘争方針（案）

１．経済および賃金をめぐる状況について

（１）2025 連合春闘では、2 年連続で定昇込み 5％を超える高い賃上げを実現しました。しかし、円安の進行によって、エネルギーや原材料などのコストが高騰したことで、物価は上昇し続けており、全国消費者物価指数も 10 月時点で前年度比 3.0％増、前月から 0.1％増える結果となっています。そうした状況下で、9 月の毎月勤労統計調査（速報）では、名目賃金が 45 ヶ月連続で伸び続けているものの、実質賃金は 9 ヶ月連続のマイナスとなっており、私たち生活者・労働者の取り巻く環境は厳しい状況が続いています。

（２）一方、そうした状況とは裏腹に、高市政権が発足以降、日経平均株価は５万円を超える過去最高水準まで上昇しており、さらには、財務省が 2025 年 9 月に発表した「法人企業統計調査」によれば、内部留保は 2024 年末時点で約 637 兆円と 13 年連続で過去最高を更新し続けています。しかし、企業が生み出した付加価値に占める人件費割合を示す労働分配率は、2025 年度も 2024 年度を下回る結果となっており、低水準が続いている状況です。こうした状況を踏まえれば、企業が得た利益が労働者に還元されているとは言い難く、一般の生活者・労働者にはこうした経済成長や好景気の実感につながっていないのが現状だといえます。

（３）そうしたことからも、好調な企業業績を労働者に労働者の対価として適正に分配させることは当然のことながら、政府の打ち出す「賃金と物価の好循環」の実現にむけ、物価高の中で個人消費の促進や内需の拡大につなげていくためにも、2026 春闘も引き続き、労働組合が積極的に賃上げを求めていく必要があります。

２．2025 春闘の取り組みについて

（１）連合は、2025 春闘における賃上げ目標として、「賃上げ分 3％以上、定昇相当分（賃金カーブ維持相当分）を含め 5％以上（中小組合は格差是正分を含み 6％以上・18,000 円以上）」を示しました。

そうした中、人手不足が一段と強まっていることに加え、上昇し続ける物価を上回る賃上げへの期待感などを背景に、多くの民間労働組合が精力的かつ積極的に労使交渉に取り組んだ結果、2024 年を 0.15%上回る 5.25％の賃上げ率となり、2 年連続 5％以上の賃上げが実現しました。また、300 人未満の中小組合においても、4.65％と 2024 年より 0.20％増となる賃上げが実現しました。

しかし、この間、名目賃金は伸び続けているものの、それを上回る物価高により実質賃金は低下し続けており、2026 春闘では物価を上回る賃上げにむけ、すべての労働組合が積極的に取り組んでいかなければなりません。

（２）他方、2023 年 10 月に公表された「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」により、適切な価格転嫁の必要性への社会的認識が一定程度浸透し、中小企業の賃上げを押し上げる要因となりました。しかし、賃上げ率は大企業と比べて低く、全体平均を下回る結果となっており、大企業と中小企業の格差は拡がったままです。

そうしたことからも、2026 春闘では物価高を踏まえ、2025 春闘を上回る賃上げはもとより、適切な価格転嫁の一層の推進、とりわけ公共調達などの官公需の価格なども引き上げつつ、中小企業の賃上げ環境を整え、大企業との賃上げ格差を縮めていかなければなりません。

（３）春闘は、毎春に民間労組が経営側に対して、賃金・労働条件の向上や働き方の改善に資する項目について要求する闘争ですが、人勧制度の下にある公務職場においても、決して無関係なものではありません。公務員賃金は地公法第 24 条第 2 項の均衡の原則により、民間労働者の給与が重要な決定要素の一つとされていることを踏まえれば、自治労も連合に結集し、民間労組と一体となって春闘に取り組むことが重要です。その取り組みが、その年の人事院・人事委員会勧告や毎年秋の確定闘争につながるとともに、ひいては、公務員賃金に準拠した地場で働く者の賃金にも影響し、地域全体の生活環境の底上げにもつながります。

また、春闘は、賃金のみならず、職場における働き方の改善や、人員確保、ジェンダー平等の推進、ハラスメント対策などの多岐にわたる課題の改善について、当局に要求・交渉する機会でもあり、取り組む意義は大きいといえます。

（４）教育・研修の拡充、賃上げなど、「人への投資」を積極的に行うことは、日本全体の生産性を高め、ＧＤＰも賃金も安定的に上昇する経済へとステージをあげることにつながります。バブル崩壊以降の長年の課題である「慢性デフレ」の解決のためにも、働き方に見あった賃上げを行い、物価と賃金が相応に上がっていく好循環を生み出す社会経済構造へと転換していくことが求められています。

３．公共サービス労働者の労働条件・地位向上にむけて

（１）自治体の現場では、年々さまざまな行政ニーズが増え続ける現状の中、これまで職場の労働者の努力や職員間の連携によって、かろうじて職場を維持し、公共サービスの提供を維持してきていますが、対応する人員が不足しているため、離職や休職も増加し、逼迫した状況が続いています。さらに、資格職の人員不足も深刻化しており、医療や土木（水道）、介護、保育、交通関連（運転手・整備技士）などのさまざまな専門職場においても公共サービスの提供が難しくなっているのが現状です。

（２）そのため、各職場の人員配置や業務量、時間外労働の状況を点検し、安定的な公共サービスを提供していくために必要な人員を要求・確保していかなければなりません。同時に、長時間労働や人員不足に起因した離職や休職が増加し

ている現状を鑑みれば、新たな人員の確保だけにとどまらず、現在働いている労働者が働き続けられる賃金の改善や職場の環境整備などを通じて、人員の定着や離職防止にも注力していくことが必要不可欠です。

そうした取り組みを年間の闘争のスタートとして位置付ける春闘期から要求・実践し、4月に新規採用職員が配置されて以降、職場の人員状況がどのように変わったのかを点検し、足りない人員は6月人員確保闘争でさらに要求していく、こうした取り組みのサイクルを構築・推進していくことが重要です。

（３）また、人員確保・定着のためには、人員要求のみならず、賃金の改善も必要です。2025春闘において、民間労組が積極的かつ精力的に取り組んできた結果、2025人事院勧告は、月例給3.62％、一時金を0.05月引き上げる内容であり、4年連続で月例給・一時金が引き上げられ、改定率も34年ぶりに3％を超えました。

そうしたことを踏まえれば、自治労として春闘期から連合・民間労組とともに取り組んでいくことが重要であり、そうした取り組みの積み重ねが8月の人事院勧告の内容にもつながります。さらに、人事院勧告の内容をベースにしながら、秋の自治体賃金確定闘争で、地域実情を踏まえたさらなる賃金引き上げにもつなげていくことが求められます。つまりは、春闘期が年間の闘争のスタートであり、春闘期の取り組み如何によって、人事院・人事委員会勧告も、最終的に自治体の賃金水準も変わり得ること、引き上げにつながる可能性があることを踏まえて取り組んでいかなければなりません。

（４）加えて、働き続けられる職場環境を作るためには、ハラスメントや長時間労働・労働時間管理への対応も喫緊の課題であり、働きたい、働き続けたいと思われる職場となることが、人員確保や定着につながります。

春闘は、社会的に「賃上げ」のイメージが先行しがちですが、労働条件や職場環境の改善の要求・実現も取り組みの大きな柱となっています。これは民間組合も同様です。そのため、賃金の改善とあわせ、職場にどのような課題があるのか点検しつつ、また職場で働く労働者への聞き取り、職場討議を行い、浮き彫りとなった職場課題を改善するために、要求―交渉を行っていくことが必要です。

（５）最後に、安定的かつ充実した公共サービスの提供と、そのために必要な人員確保、賃金・労働条件の改善等には、その裏付けとなる財源の確保が不可欠です。地方一般財源総額の確保にむけ、本部・県本部は国や地方団体への要請など取り組みを強化し、また単組においては、職場点検を踏まえた要求を積み上げて労使交渉に取り組むなど、それぞれの段階から取り組んでいく必要があります。

あわせて、物価高による原材料費やエネルギー価格の高騰から行政運営にかかる経費も増大しています。これは公務職場のみならず、公共サービスに携わる民間職場も同様であり、公共調達など官公需に関わる民間労働者の賃上げを支援するためにも、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」に基づいた適切な価格転嫁を行うとともに、そのための財源の確保も求めていか

なければなりません。

４．地域公共交通を取り巻く情勢と課題

（１）地域公共交通は、人口減少や乗務員不足による減便や運休などから厳しい経営状況にあります。そのため、地域公共交通の維持・確保にむけ、その減収分の補填を含め、交付金制度の充実など必要な財政支援、補助を関係省庁に要請するとともに、政党対策などを通じて対策を強化します。あわせて、減収分を賃金・労働条件の改悪など職員に転嫁させないよう注視します。

また、改正地域公共交通活性化再生法に基づき、地域公共交通の再生にむけて自治体の責任や役割が増していることから、地域の移動手段確保のために必要な財政措置や交通専門部署の設置等を求めます。

（２）政府は、日本版ライドシェアの更なる緩和による全面解禁にむけた検討を進めようとしています。安全面の課題や、交通渋滞の発生などバスや路面電車などの地域公共交通への影響は大きく、これ以上の条件緩和を認めることはできません。安心・安全な運行を担ってきた職業運転者の専門性をも否定する施策であることから、反対の立場で国会・省庁対策を強化します。

あわせて、交通空白地域の移動手段対策については、地域の法定協議会等に参画し、より地域の実情に合った交通手段の確立をめざします。

（３）「2024 年問題」の影響からバス運転者の欠員が拡大している中、定員割れや採用応募者の減少が続いています。また、今後迎える大量定年退職者への対応も重要な課題となります。課題解決のためには、交通職場特有の勤務体制、長時間の拘束、命を預かる職責の重さなどに見合った処遇・職場環境の改善が不可欠であり、それにより新しい仲間を迎えることができるかにかかっています。

また、エネルギー・資材の高騰などに対応しうる適正な価格転嫁を行うなど、私たちの要求を当局、議会に反映させる取り組みが重要です。職場や地域の課題を洗い出し、要請書を作成し、市会議員をはじめ関係する機関に生の声を伝え、雇用と職場を守っていかなければなりません。

また、地域の法定協議会、交通計画書の策定に積極的に参画し、自治体労働者や組合の役割とし、地域公共交通の課題をまちづくり計画と一体ものとし、将来的な地域の発展をめざすうえで重要な政策と位置づけ、住民サービスの向上をはかり、誰もが安心して住み続けられる「まちづくり」にむけた運動の展開を進めていかなければなりません。

（４）自治体が中心となった交通政策の実現にむけ、健康・福祉・教育・環境等の課題と密接に結びつくクロスセクター効果を実現するため、関係単組・関係評議会と連携して取り組みを進めます。

（５）都市公共交通評議会は 2025 年 8 月 21 日、2026 年度の国土交通省予算に関わる第 1 次要請を行いました。

要請では過疎化、高齢化が進み地域住民の移動確保が喫緊の最重要課題となっているなか、それを支える乗合バスは減便、廃止に歯止めがかからず、地方

鉄道の維持も厳しいなど地域公共交通は一段と困難な状況に置かれていることを踏まえ、公営・地域公共交通関係予算の拡充、人員不足、処遇改善のための施策強化などを強く要望しました。

このように自治労本部を通じた省庁要請に合わせ、県本部都市交評においても、持続可能な地域公共交通の確立にむけて取り組みます。また、地域・住民との協働による自治体交通施策の確立にむけ、公共交通専任部署・職員の配置・充実を図ることに取り組みます。

5．神戸市営交通事業を取り巻く情勢と課題

（1）神戸市交通局の令和6年度の決算では、自動車事業においては、令和6年度の乗車人員は5,713万人（1日平均15.7万人）、乗車料収入は88億7,890万円（1日平均2,433万円）となっています。

経常収入は104億6,858万円となり、令和5年度に比べて4,959万円(0.5％)の増収となっています。一方、経常支出の総額は105億4,431万円となり、令和5年度に比べて3,048万円（△0.3％）の減少となっています。この結果、当年度経常損失は2億2,252万円となり、令和6年度末の累積欠損金は37億49万円となっています。

一方、高速鉄道事業においては、令和6年度の西神・山手線、北神線の乗車人員は9,341万人（1日平均25.5万人）、乗車料収入は166億8,018万円（1日平均4,570万円）となっています。また、海岸線の乗車人員は1,889万人（1日平均5.2万人）、乗車料収入は25億1,422万円（1日平均689万円）となっています。

その結果、地下鉄全線では、乗車人員は1億1,230万人(1日平均30.8万人)、乗車料収入は191億9,439万円（1日平均5,259万円）となっています。

西神・山手線、北神線では、3億8,448万円の経常利益を計上し、海岸線では、27億2,464万円の経常損失を計上しています。この結果、地下鉄全線の経常損失は23億4,016万円となり、令和6年度末の累積欠損金は875億566万円となっています。

（2）このような状況のなか、2026年1月22日に、2026年度から2030年度までの5か年計画である「神戸市営交通事業　経営計画2030」（案）及び、「管理委託契約更新に伴う市バス営業所体制の再編」（案）が示されました。

「神戸市営交通事業　経営計画2030」（案）は、聖域なきコスト構造改革と収益力の徹底強化を断行する「再建・体力回復期」と位置づけ、①収支バランスの向上、②事業基盤の強化、③価値向上の3つを柱にした内容が盛り込まれています。

また、「管理委託契約更新に伴う市バス営業所体制の再編」（案）は、令和8年度末に6つの委託営業所が期間満了を迎えることから、委託営業所も含め営業所体制を大幅に見直す内容となっています。

勤務・労働条件に関わる事項については、労使合意のもと進めていく考え方

はこれまでと変わりはありません。ただ、自動車事業会計における資金不足比率が20％に迫っている現状を認識し、決して経営健全化団体に指定されることがないように労使交渉を進めていくことが重要であり、市バス・地下鉄を市営交通事業として存続させるためにも、組合員の知恵と行動力をもって一丸となって取り組んでいかなくてはなりません。

（３）2025年7月29日に、神戸交通と組織内議員のかじ幸夫議員が所属する、こうべ未来市会議員団との「2026年度予算にむけた要望書」についての意見交換会を開催しました。神戸交通における課題として、①公営交通事業への財政支援の拡充について、②人材の確保・育成について、③敬老優待乗車制度及び福祉乗車制度の負担金の改善措置並びに新たなエコファミリー制度の構築について、④公営交通事業のあり方について、⑤バス停留所の整備についての5項目について説明を行い、各課題に関連し意見交換を行いました。今後も、継続して意見交換会を開催しながら、交通独自の抱える課題を共有し、神戸市会に現場の声を反映させて、環境改善や予算確保にむけて取り組みます。

加えて、違法・迷惑駐車や走行環境の改善、第三者による暴力行為などの課題解決にむけ、県本部都市交評の取り組みとして、伊丹交通や各級議員と連携し、関係各所に対して要請行動を行います。

６．くらしをささえる地域公共交通確立キャンペーンについて

（１）国土交通省は地域公共交通に求められる役割について、①地域住民の移動手段の確保、②コンパクトシティの実現、③まちのにぎわいの創出や健康増進、④人の交流の活発化をしていくこと、の4点を挙げています。解決の方向性としては地域公共交通の維持、改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、さらには、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で地域活性化のために不可欠な地域の装置・社会インフラとして大きな効果をもたらすものです。民間事業者を中心とした従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組む必要があります。

（２）県本部都市交評は、2025年11月に実施した「くらしをささえる地域公共交通確立キャンペーン（統一行動）」の総括を行い、2026年春に実施する同キャンペーンに県本部・単組と連携して取り組むことを確認しています。

今後はさらに、自治体が主体的に地域公共交通の確保に責任ある施策を実現するよう求めていきます。具体的には、県本部・単組において、地域における街頭行動、春闘・確定闘争・人員確保闘争における一連の行動との連動を意識し、年間闘争として取り組めるように努めるとともに、統一行動に対する県本部各単組への協力要請や、組合員の参加率向上にも努めます。

７．組織強化・拡大と財政強化にむけて

（１）自治労は春闘を、年間闘争サイクルの確立にむけた「1 年のたたかいのスタート」としての位置づけだけでなく、組合活動の活性化、組織強化のための重要なたたかいと位置づけています。

春闘段階から組合員の思いを集め、課題を出し合い要求をとりまとめ、要求・交渉を行い、身近な職場環境や賃金・労働条件の改善をはかっていくことによって、組合員から「職場の声が要求に反映されている」「職場の改善には労働組合が必要だ」と認識してもらうことが重要です。そのことが組織の強化にもつながっていきます。

（２）2025 年 8 月に行われた自治労第 99 回定期大会において、組合費納入額を 100 円引き上げることが提案・可決されました。今後、兵庫県本部で組織討議が行われることとなっていますが、県本部も厳しい財政状況であることから、自治労本部の 100 円＋αの引き上げが検討されています。神戸交通も非常に厳しい財政状況でありますが、財政組織検討委員会を開催し、組合費を引き上げることなく、現状の予算の範囲で補えるよう協議・検討を進めていきます。

（３）組織を活性化させるには、様々な取り組みに対して組合員が積極的に参加できる雰囲気作りを行う必要があります。若い世代の組合員がやりがいを感じる取り組みや、活動しやすい環境を構築していくことはもとより、すべての組合員が思いを共有し目標にむかって進んでいける組織にしていく必要があります。常日頃から組合員の意識向上の喚起に努めながら、職別部や支部の活動について、さらなる強化をめざすとともに、現場の意見反映に努め、それらの意見をもとに組織の活性化に最大限努力していきます。

（４）神戸交通では、組合員数が 800 人程度となっている状況を鑑み、組合運動の質を変えず継続していけるよう、「財政組織検討委員会」において、さまざまな視点から協議・検討を進めています。

神戸交通労働組合のホームページについては、2025 年 4 月から運用を開始しており、今後も、組合手帳や機関紙などの掲載を含め、組合の取り組み状況を発信するなど、新たなツールとして活用していきます。

また、老朽化している組合会館の建て替え又は移転については、2026 年度も継続協議することとし、十分に議論を重ねていきます。

今後も将来にわたって安定した組織運営と財政運営を築いていくために、さまざまな課題について、聖域を設けず議論を進めるよう取り組みます。

（５）支部活動や本部活動を担っていくリーダーを育成していくためにも、青年女性委員会の活動はとても重要であります。次世代の神戸交通を担う組合員と思いを共有させながら、共に目標に向かって進んでいける強固な組織を構築できるよう努めていきます。

また、組合員の交流を目的とした取り組みについて検討し、開催に努めるとともに、組合員から「信頼される組合」となるため、様々な形で発信される組合員の声に真摯に耳を傾けながら、組合員の魅力の創出についても検討を進め

ます。

８．政治活動の取り組み

（１）私たち労働者が労働条件だけでなく、生活全般を含めた経済的地位の向上を図るためには、労使関係だけでは解決できない課題が多くあります。私たちの賃金・労働条件の決定が「勤務条件条例主義」のもとに置かれているため、いったん労使間の交渉でお互いの理解のもとに賃金・労働条件を決めても、議会で覆されることもあります。

現場の労使交渉だけでは解決することができない、医療や福祉、年金、教育、税制などの改善を、政党や政治家に働きかけていくことも重要です。また、地域住民のためにより良い公共サービスを提供するためにも、労働組合の立場から政治の場に政策を反映していくことは必要なことです。私たちの仕事も、国会で決められる法律や地方自治体の議会で決められる条例で定められていることを忘れてはならず、そのため、組合の政策を理解する各種議員を一人でも多く議会に送り出す必要があります。

（２）神戸交通労働組合の組織内議員の「かじ幸夫」議員が、2027 年 4 月に予定されている統一地方選挙で三期目に挑戦します。

神戸交通は、2026 年 1 月 9 日の第 22 回執行委員会において、推薦を決定するとともに自治労兵庫県本部及び連合兵庫に推薦依頼の要請を行いました。

2019 年 4 月の統一地方選挙での初当選以降、交通に携わってきた議員として、さまざまな視点・観点から、市議会はもちろんのこと、市民・利用者に対して、公共交通の役割や重要性について発信を続けてきました。さらには、「かじ幸夫」議員が所属する「こうべ未来市会議員団との意見交換会」を毎年開催し、交通職場における喫緊の課題を共有するとともに、神戸交通からの申し入れ内容についての意見反映にも努め、職場環境の改善などに寄与しています。

神戸市における新たな交通網の整備と神戸交通が市営交通事業として維持するためにも、引き続き、「かじ幸夫」議員と密接な協力関係を構築し連携強化を図らなくてはなりません。

私たち神戸交通にとって最重要の選挙であるため、圧倒的な得票数での「かじ幸夫」議員の必勝にむけ、組織の総力を挙げて取り組みを強化していきます。

（３）また、各自治体選挙などについては、連合兵庫や自治労兵庫県本部の方針を基本に、単組として推薦候補者を決定し、具体的な選挙闘争方針についてはコンプライアンス（法令遵守）の下、積極的に取り組んでいくこととします。

おわりに

公共交通事業は、人手不足の深刻化と「移動の空白」への対応という、歴史的な転換期を迎えています。特に地方の公共交通は「危機」を通り越し「危篤」と言われるほど厳しい状況にあります。しかし、いかなる時代であっても、地

域の足となる公共交通の存在は欠かせません。私たち交通労働者の勤務・労働条件の向上はもとより、公共交通の安全性と利便性の向上にむけて、全力で取り組んでいかなければなりません。

神戸交通は、過去、幾多の苦難を乗り越えてきた歴史と栄光のある労働組合です。どんな苦しいときも組合員一人ひとりが力を合わせ、英知を結集して未来を切り開いてきました。こういった大きな変化を伴う新しい時代の流れの中、現場での日々の職務や組合活動などを通じて、「自らの職場は自らで守る」という姿勢をこれまで以上に強く保ちながら、「現場力」を発揮し、そして、時代の変化と、その流れの方向を見極め、冷静に対処していくことが求められています。

公営交通事業として独立採算を堅持しつつ、さまざまなニーズに応えなければならない矛盾を抱えていますが、神戸交通労働組合は、自らの知恵と努力によって私たちが働く職場の将来展望が見出されるよう、組合員全員であらゆる困難に立ちむかっていくことを強く訴え、2026 春季生活闘争方針とします。