



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
神戸交通労働組合会館
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

春闘特別号
職場討議
資料

2026春季生活闘争方針(案)

職場を守り未来を創る。今こそ団結2026春闘



再建80周年記念祝賀会で挨拶する奥執行委員長

物価高騰による実質賃金の低下や深刻な人員不足、そして経営計画に伴う組織再編など、私たち神戸交通労働組合を取り巻く課題はかつてないほど山積しています。組合員の生活と働く権利を断固として守り抜き、市民の命題である地域公共交通を次世代へつなぐため、今こそ現場の声を一つに結集し、力強く闘いに臨むときです。2026春闘を起点に、全員の力を合わせ、確かな未来を切り拓きましよう。

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、円安の進行によつて、エネルギーや原材料などのコストが高騰したこと、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%増える結果となつています。その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つており、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つており、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がたく、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。

くことは必要なことで、私たちがの仕事も、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、市議会にもちろんのこと、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」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。

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、市議会にもちろんのこと、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」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。

公共交通安全事業は、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。

多く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。

MEMO

公営交通安全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ぬ矛盾を抱えています。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。

な職場環境や賃金・労働条件の改善をはかっていることにより、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重要だ」と認識してもらったことが重要だ。そのことが組織の強化にもつながっている。

(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つていきます。

(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向かって進んでいける組織にしていく必要があります。

(4) 神戸交通では、組合員数が800人程度となつている状況を鑑み、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・検討を進めていきます。

(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、次世代の神戸交通を担う組合員と意思を共有させながら、共に目標に向かって進んでいける強い組織を構築できるよう努めていきます。

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。

(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たため、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

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たため、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

MEMO

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3%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%上昇する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つており、大企業と中小企業の格差は広がったままです。

そうしたことから、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1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。

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。

(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、人勸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つて春闘に取り組みることが重要です。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職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

MEMO

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・確保していかねばなりません。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でなく、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、民間労働者が積極的かつ精力的に取り組んできた結果、2025年人事院勧告は、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。

(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。

MEMO

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つ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



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. ぐ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み必要があります。

(2) 県本部都市交評は、2025年11月に実施した「ぐ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。

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。

MEMO

《MEMO》

(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する第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、これを踏まえ、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めます。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、公共交通専門部署・職員の配置・充実に努め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8億7,890万円(1日平均2,433万円)となっていました。

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2億2,522万円となり、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16億8,018万円(1日平均4,570万円)となっていました。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)となっていました。

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)となっていました。

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

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みなど、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・労働条件の改善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する適正な価格転嫁を行う

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営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営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・労働条件に関する事項については、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

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、市議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ねばなりません。

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) 自治体が中心となつ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。

《MEMO》

《MEMO》