

第 106 回神戸市交通事業審議会 会議次第

日時：令和 5 年 6 月 26 日（月） 午後 3 時～午後 5 時

場所：神戸市役所 1 号館 26 階 第 1 委員会室

1. 開 会

2. 交通事業管理者あいさつ

3. 議 事

（1）「中長期的な経営基盤強化」について（諮問）

（2）その他

4. 閉 会

座 席 表

(第106回 交 通 事 業 審 議 会)

水谷会長

○



松本参与 ○ 宮田委員 ○ ○ 高尾委員 ○ 山下参与
○ 山原委員

かじ参与 ○ 服部委員 ○ ○ 長沼委員 ○ 宮田参与

土井委員 ○ ○ 井料委員 ○ 外海参与

リモート参加

三古委員
奥谷委員

事務局



○
城南幹事

○
(白井
代理部
)長

神戸市交通事業審議会委員名簿

(令和5年6月26日現在)

委員

(五十音順、敬称略、◎は会長)

市民委員 (7名)

大塚 隆 生	神戸商工会議所 地域政策部長
木原 浩 一	連合神戸地域協議会 副議長
高尾 ひろ子	神戸市婦人団体協議会 理事
長沼 隆 之	神戸新聞社 論説副委員長
服部 洋 子	神戸市商店街連合会 婦人部
宮田 香	神戸市ネットモニター
山原 真由美	神戸市PTA協議会 元会長

学識経験者 (7名)

井料 隆 雅	東北大学大学院情報科学研究科 教授
奥谷 恭 子	有限責任監査法人トーマツ パートナー
三古 展 弘	神戸大学大学院経営学研究科 教授
寺田 英 子	広島市立大学国際学部 教授
土井 勉	一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長
◎水谷 文 俊	神戸大学名誉教授
和田 真理子	兵庫県立大学国際商経学部 准教授

参 与

(敬称略)

山下 てんせい	神戸市会議員
外海 開 三	神戸市会議員
宮田 公 子	神戸市会議員
松本 のり子	神戸市会議員
かじ 幸 夫	神戸市会議員

幹 事

山本 雄 司	神戸市都市局長
城南 雅 一	神戸市交通事業管理者

○神戸市交通事業審議会規則

平成25年 3月29日

神戸市規則第77号

(趣旨)

第1条 この規則は、執行機関の附属機関に関する条例（昭和31年11月条例第36号）第2条の規定に基づき、神戸市交通事業審議会（以下「審議会」という。）の組織及び運営その他審議会に関し必要な事項を定めるものとする。

(組織)

第2条 審議会は、委員20人以内で組織する。

2 審議会に、参与若干名を置く。

3 審議会に、特別の事項を調査審議させるため必要があるときは、臨時委員を置くことができる。

第3条 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

(1) 学識経験を有する者

(2) 一般市民代表

(3) 前2号に掲げる者のほか、市長が特に必要があると認める者

2 参与は、市会議員のうちから市長が委嘱する。

3 参与は、会議に出席し、審議事項に関して意見を述べる。

4 臨時委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

(1) 学識経験を有する者

(2) 国及び地方公共団体の職員

(3) 前2号に掲げる者のほか、市長が特に必要があると認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

3 参与の任期は、市会議員の職にある期間とする。

4 臨時委員は、その者の委嘱又は任命に係る当該特別の事項に関する調査審議が終了したときは、解嘱され、又は解任されるものとする。

(会長)

第5条 審議会に会長を置き、委員の互選により選任する。

2 会長は、会務を総理し、審議会を代表する。

3 会長に事故があるときは、あらかじめその指名する委員が、その職務を代理する。

(部会)

第6条 審議会は、その定めるところにより、部会を置くことができる。

2 部会に属すべき委員及び臨時委員は、会長が指名する。

3 部会に部会長を置き、当該部会に属する委員の互選により選任する。

4 部会長は、当該部会の事務を掌理する。

5 部会長に事故があるときは、当該部会に属する委員のうちから部会長があらかじめ指名する者が、その職務を代理する。

6 審議会は、その定めるところにより、部会の議決をもって審議会の議決とすることができる。

(幹事)

第7条 審議会に、幹事を置くことができる。

2 幹事は、関係する本市の職員のうちから、市長が任命する。

3 幹事は、審議会の担任する事務について、委員及び臨時委員を補佐する。

(議事)

第8条 審議会は、会長が招集し、会長がその議長となる。

2 審議会は、委員及び議事に関係のある臨時委員の過半数が出席しなければ、会議を開き、議決することができない。

3 審議会の議事は、委員及び議事に関係のある臨時委員で会議に出席したものの過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 前3項の規定は、部会の議事に準用する。

(意見の聴取等に関する協力の要請)

第9条 審議会及び部会は、必要があると認めるときは、第三者の出席及び意見の聴取並びに第三者からの資料の提出に関し、協力を要請するものとする。

(除斥)

第10条 議案について直接の利害関係を有する委員，臨時委員及び参与は，その議事に加わることができない。ただし，審議会の同意があるときは，会議に出席し，発言することができる。

（会議の公開等）

第11条 審議会の会議は，これを公開する。ただし，委員の発議により，委員及び議事に関係のある臨時委員で会議に出席したものの過半数で議決したときは，この限りでない。

2 前項の規定は，部会の会議に準用する。

（庶務）

第12条 審議会の庶務は，交通局において処理する。

（施行細目の委任）

第13条 この規則に定めるもののほか，議事の手続その他審議会の運営に関し必要な事項は，会長が審議会に諮って定める。

附 則

（施行期日）

1 この規則は，平成25年4月1日から施行する。

（交通事業審議会規則の廃止）

2 神戸市交通事業審議会規則（昭和39年8月規則第47号）は，廃止する。

(写)

交 経 第 907 号
令和 5 年 6 月 26 日

神戸市交通事業審議会
会長 水谷 文俊 様

神戸市長 久元 喜造



神戸市交通事業審議会に対する諮問について

執行機関の附属機関に関する条例第 1 条の規定に基づき、次の事項について、貴審議会のご意見を賜りたく諮問いたします。

記

1 諮問事項

神戸市交通事業（自動車事業及び高速鉄道事業）の「中長期的な経営基盤強化」に関する諮問について

2 諮問理由

新型コロナウイルス感染症の拡大による社会全体の急速な変化は、バス・地下鉄等の公共交通機関をご利用いただくお客様の大幅な減少をもたらし、以降、その経営は非常に厳しい状況が継続しています。

同感染症の感染症法上の位置づけは、令和 5 年 5 月 8 日には 2 類相当から 5 類感染症に変更され、ご利用者数の回復を期待しているものの、一方で「新しい生活様式」の定着等によりコロナ禍前の水準に回復することは見込みづらい状況であります。

加えて、急速な少子高齢化の進展による人口減少、老朽化する施設・設備の更新のほか、バリアフリー化や今後の技術革新等にも対応していく必要があります。

さらに、昨今の電気代や燃料代、資材費や労務単価等の高騰に伴う諸経費の増加は安定的経営に深刻な影響を及ぼしているほか、交通事業を維持していくための市バス運転士をはじめとする人材確保も大きな課題となっております。

神戸市交通局は、大正 6（1917）年創設以来、戦中戦後、阪神淡路大震災等の度重なる自然災害をも乗り越え、100 年以上の長きに亘り市民の皆様、そして神戸のまちとともに歩みを重ねてまいりました。

今後も、交通局が公共交通体系の一翼を担い、市民の足としての公営交通事業を維持し続けるためには、中長期的視点による経営基盤の強化が求められております。

この度、こうした状況も踏まえ、一層の経営基盤強化のために今後展開すべき施策の方向性について、幅広いご見識と多角的な視点からご議論を賜り、答申をいただきたく、貴審議会に対し諮問する次第であります。

第 1 0 6 回 交 通 事 業 審 議 会 資 料



BE KOBE

01

諮問趣旨・背景

BE KOBE

- 神戸市交通局では、今後の事業環境や課題を踏まえた経営方針や事業戦略、財政計画を定めた「神戸市営交通事業 経営計画2025」を令和3年度に策定し、経営改善に取り組んでいるところである。
- しかしながら、コロナ禍に端を発した「新しい生活様式」の定着による急激な利用者数の減少により、両事業ともに経験したことのない経営危機に直面している。
- 2023年5月8日には2類相当から5類感染症に変更されたものの、お客様のご利用がコロナ禍前の水準に回復することは見込みづらいことに加え、本格化する人口減少時代の到来、老朽化する施設・設備の更新、SDGs等への対応等の社会的課題にも対応していかなければならない。
- また、昨今の電気代、燃料代、労務単価等の高騰に伴う諸経費の増加は、安定的経営に深刻な影響を及ぼしているほか、市バス運転士をはじめ人材確保も大きな課題である。
- 本市の交通事業を取り巻く経営環境・課題を踏まえ、一層の経営基盤強化のために今後展開すべき施策の方向性について、審議会として幅広いご見識と多角的な視点からご審議いただきたく諮問するものである。

- 自動車事業は、経営健全化計画の策定が求められる20%の水準は辛うじてクリアしたものの、今後の乗客者数の回復が容易には見込めない中、どのように経営改善を図っていくのか。
- 経営改善に取り組んでいるものの現状を打開するまでには至っておらず、ハラスメント等の問題が浮き彫りになるなど、組織体制の問題も発生している。幹部を始めとした全職員が現状を理解し、危機感を持ったうえで、不退転の覚悟による抜本的な改善を早急に実行しなければ、事業継続自体が危機的な状況になるのではないか。
- 原材料費や最低賃金も上がるなかで、価格転嫁をしている企業が増えているが、地下鉄事業も原材料とか人件費の影響を大きく受けると思うが、そのような価格転嫁を考えないのか。
- 公営交通として代替交通がない路線の運行を行っているが、一般会計から全額が補填されるわけではない。また、燃料費の高騰など、交通局がコントロールできない経費もあるなかで、このような交通局の努力ではどうにもならないコストについて、誰が負担することが適切なのか検討委員会を設け、第三者の立場から検討してもらってはどうか。

- 中長期的な経営基盤の強化について、多角的な視点からご審議いただくとのことだが、公共交通として市域全体のシームレス化についても審議会において議論いただきたい。
- 例として垂水区で共用区の独自制度があるが、全市統一の制度とすることで、市民の利便性向上に繋がる。市民サービス向上により経営基盤の向上に取り組んでほしい。
- ご利用者の利便性向上の観点からMaaS、オンデマンド交通、DXに関する議論も行うべき。
- コロナからの回復の中で、インバウンドの増加も見込まれる。インバウンドに神戸の公共交通を利用してもらう視点が大事だと考える。
- 2タッチデータを活かし、ダイヤ減便をすることより、どのようにして乗客増を図るかという観
点の議論が必要。
- 職員給与の削減や民間委託による効率化による削減は限界にきている。今後は収入面の向上を考
えていく必要がある。
- 脱炭素化に向けた環境面への投資や高齢者の健康寿命促進など、公共交通が社会的に果たしてい
る役割についても審議会でも議論いただきたい。
- 公共交通を守る理論武装について、整理・議論していただきたい。

- 運転士の給料を抑えるなど経営改善に取り組む一方で、電力費の高騰やコロナの影響で利用者が減るなど、非常に厳しい経営状況にある。特に市バスは適切な負担のあり方について検討していく必要があるのではないか。また、少しでも体力あるうちに取り組んでいく必要があるのではないか。
- コスト削減の取組みはされているとは思いますが、料金の見直しの検討とともに、今一度、コストの負担の方法が本当に適切かどうかプロジェクトチーム等での真摯な取組みがあるべき。
- 運賃には需要管理と経営改善と二つの役割があるが、どちらに重きをおくか。一律の値上げもあるが、運賃の公平性の問題もあり、皆が納得できるよう整理して進める必要があるのではないか。
- 公共交通を守る意識を市民に持っていただくことが重要。このままでは料金改定をせざるを得なくなっていくという意識をもっていただくことは重要。
- 収支が厳しく運賃の問題も出てくると思うが、例えば、他都市比較や民間比較等を示すことで、市民に納得していただくような形をお示ししなければならない。

02

経営を取り巻く環境・課題
～収入面～

BE KOBE

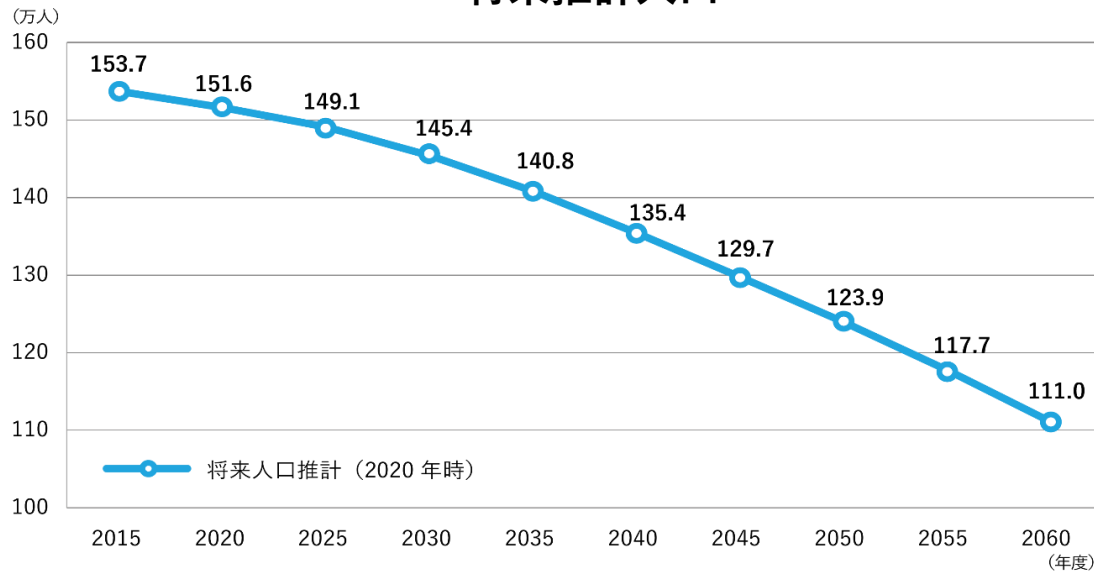
02

経営を取り巻く環境・課題

～少子高齢化、生産年齢人口の減少～ BE KOBE

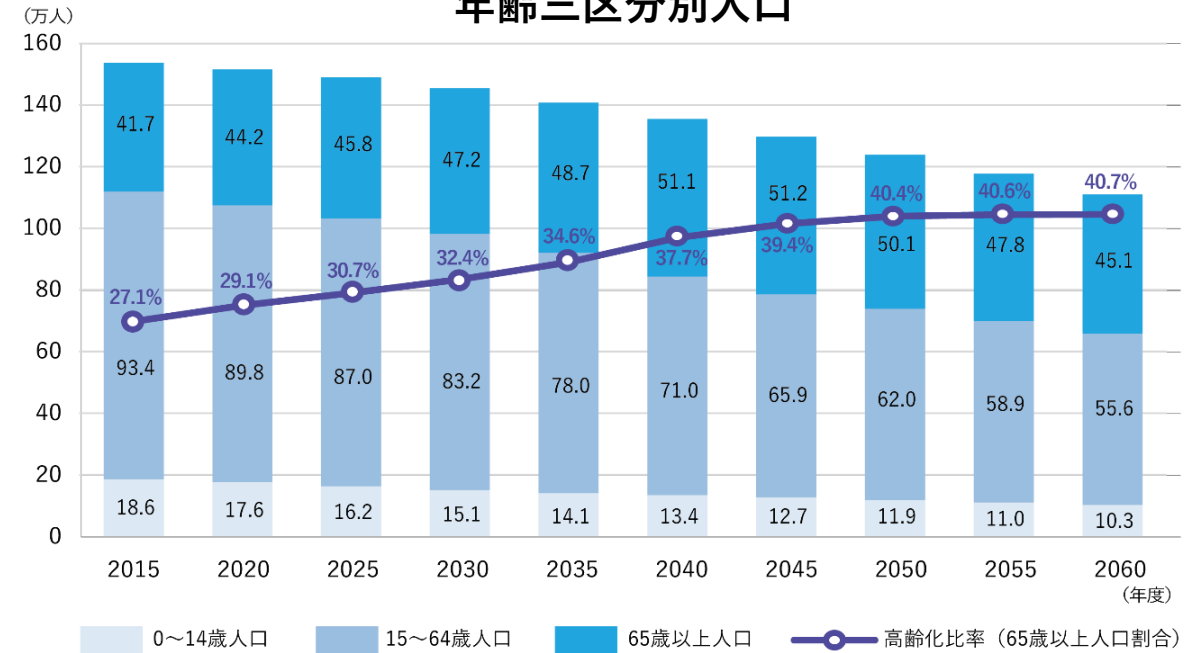
- 神戸市の人口は2010年度の約154万人をピークに減少を続けており、2023年4月では約150万人となっている。また、将来人口は、2060年度に約111万人まで減少する見込みである。
- 神戸市の総人口が減少する中、高齢者人口は2045年度まで増え続け、その後、ゆるやかに減少するが、総人口に占める高齢者人口の割合は高まっていく見込みである。

将来推計人口



出典：神戸人口ビジョン

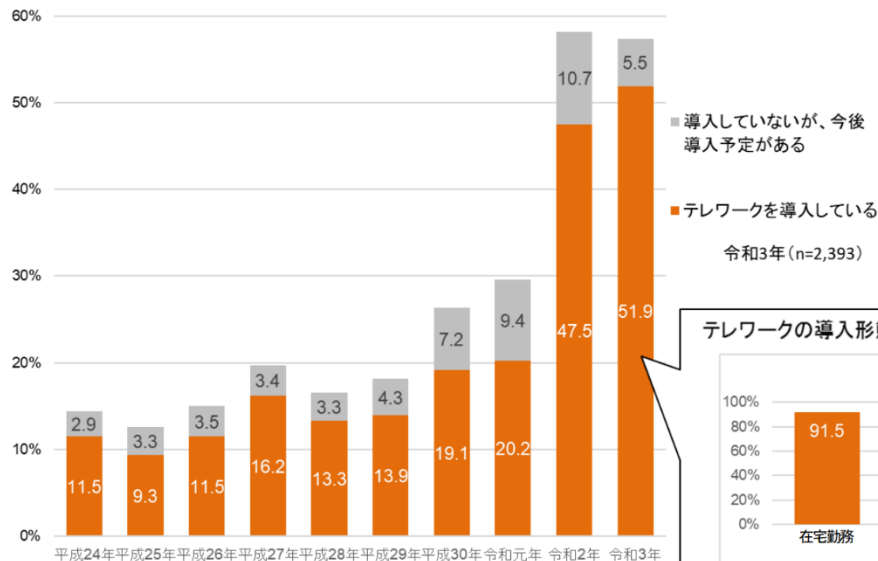
年齢三区分別人口



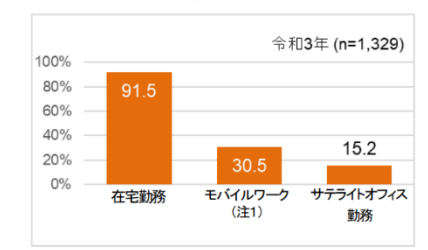
出典：神戸人口ビジョン

- ▶ テレワークを導入している企業の割合は **51.9%** となっており、「在宅勤務」の割合が 91.5% と最も高くなっている。
- ▶ テレワークの主な導入目的は、「新型コロナウイルス感染症への対応（感染防止や事業継続）のため」の割合が 90.5% と最も高い。次いで、「勤務者の移動時間の短縮・混雑回避」の割合が **37.0%** と高くなっている。

テレワークの導入状況



テレワークの導入形態

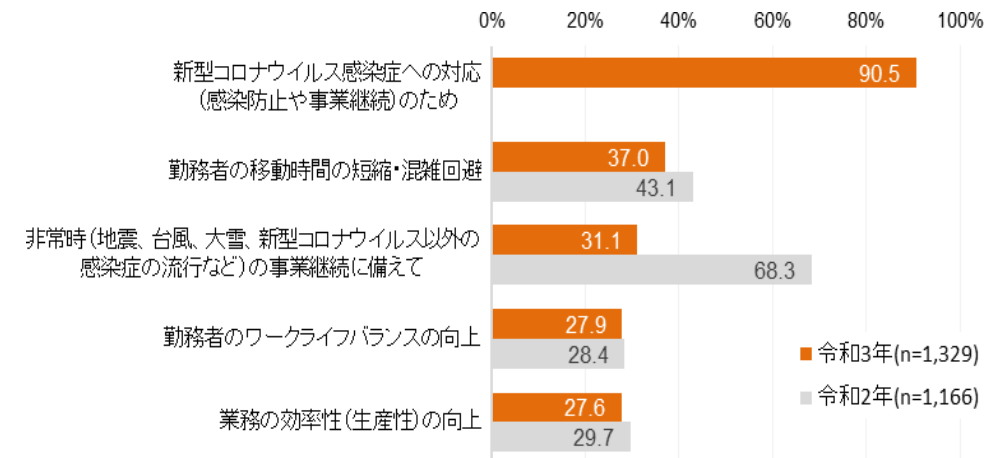


(注1) 営業活動などで外出中に作業する場合、移動中の交通機関やカフェでメールや日報作成などの業務を行う形態も含む。

(注2) 導入形態の無回答を含む形で集計

出典：令和3年度通信利用動向調査（総務省）

テレワークの導入目的



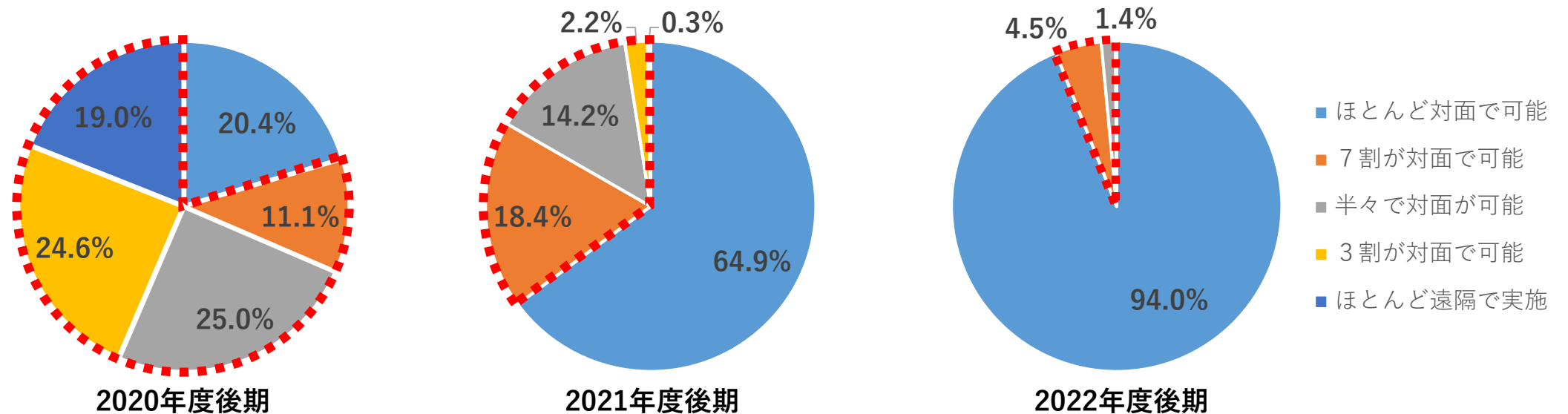
※ 「新型コロナウイルス感染症への対応（感染防止や事業継続）のため」は令和3年調査において新設した選択肢。

※ 令和2年調査においては、「非常時（地震、台風、大雪、感染症の流行など）の事業継続に備えて」として調査。

出典：令和3年度通信利用動向調査（総務省）

- 新型コロナウイルスの影響が大きかった2020年度においては、**約80%**の大学等が対面と遠隔の授業を併用している状況であったが、2021年度には**約35%**まで減少し、2022年度には**約6%**とほとんどの大学等で対面授業が実施されている。

大学等における授業の実施方針の推移

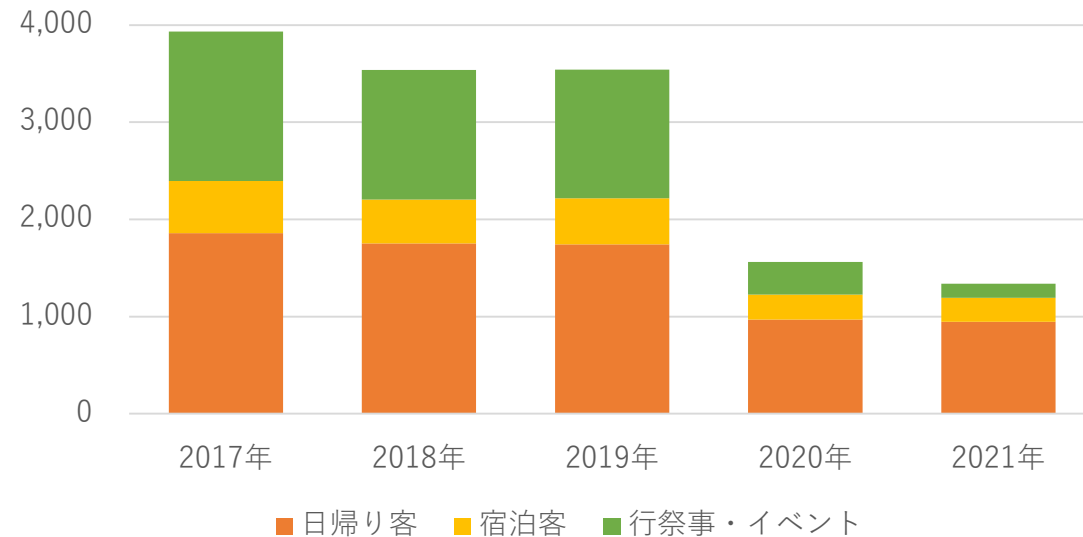


出典：文部科学省「大学等における後期等の授業の実施方針等に関する調査」を基に神戸市交通局作成

- ▶ 2021年の神戸市のイベントを除く観光入込客数は日帰り客946万人、宿泊客249万人の合計1,195万人（2019年比 ▲46.1%）、行祭事・イベントは142万人（2019年比 ▲89.3%）であり、観光入込客数は合計で1,337万人（2019年比 ▲62.3%）となった。
- ▶ 新型コロナウイルス感染症の拡大による旅行需要の減少や観光施設等の休館、イベントの開催中止などが影響し、大幅な減少となった。

(単位：万人)

観光入込客数の推移



(単位：万人)

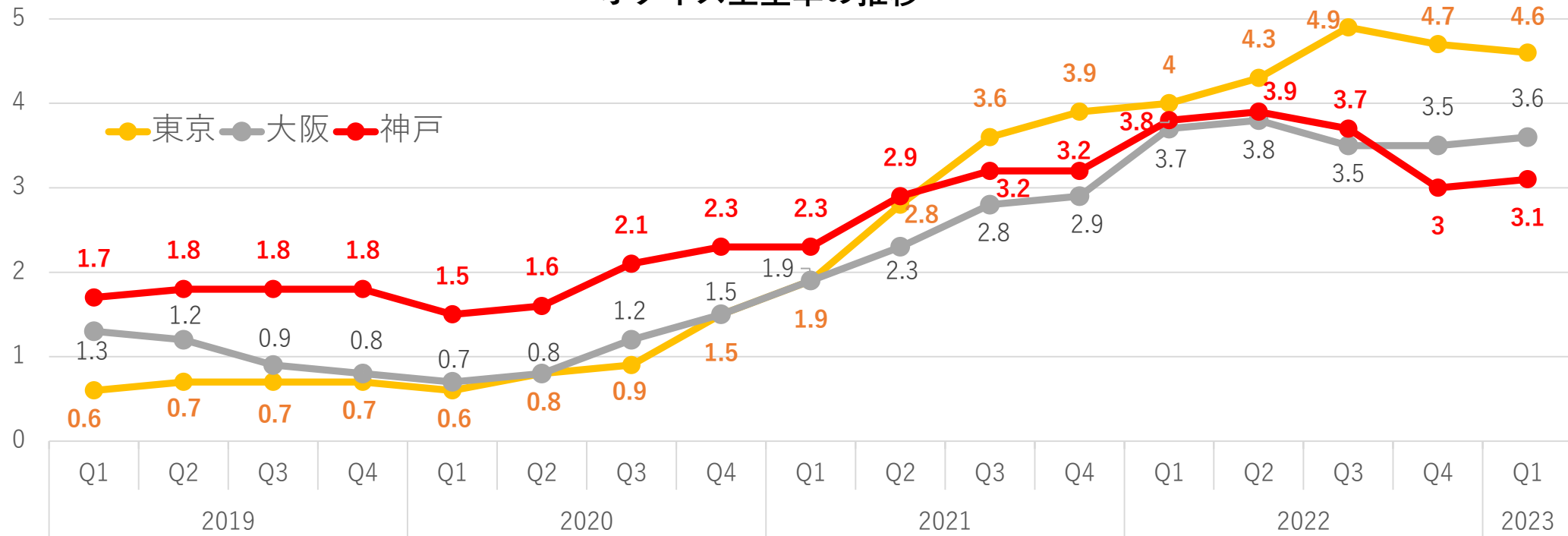
	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
日帰り客	1,858	1,754	1,742	968	946
宿泊客	536	451	477	260	249
行祭事・イベント	1,539	1,333	1,323	335	142
合計	3,933	3,538	3,542	1,563	1,337

出典：：神戸市「観光に関する統計・調査（観光入込客数）」を基に神戸市交通局作成

- ▶ 新型コロナウイルスの影響が大きくなった2020年より、**全国的にオフィス空室率は上昇**。
- ▶ 神戸のオフィス空室率は2020年Q1（1.5%）から2022年Q2（3.9%）にかけて+2.4ポイント上昇し、その後は徐々に空室解消するものの、**コロナ前の水準までは回復していない**。

(単位：%)

オフィス空室率の推移



出典：：CBRE(株)「ジャパンオフィスマーケットビュー」を基に神戸市交通局作成

- 日本の総広告費は7兆1,021億円と過去最高となり、インターネット広告費が3兆円を超え、広告市場全体の成長を後押ししている状況である。
- **交通広告**は、新型コロナウイルスの影響を受けて**交通機関利用者が減少**し、電通「日本の広告費」によると、特に中吊り等の**紙媒体の広告の落ち込みが大きい**。

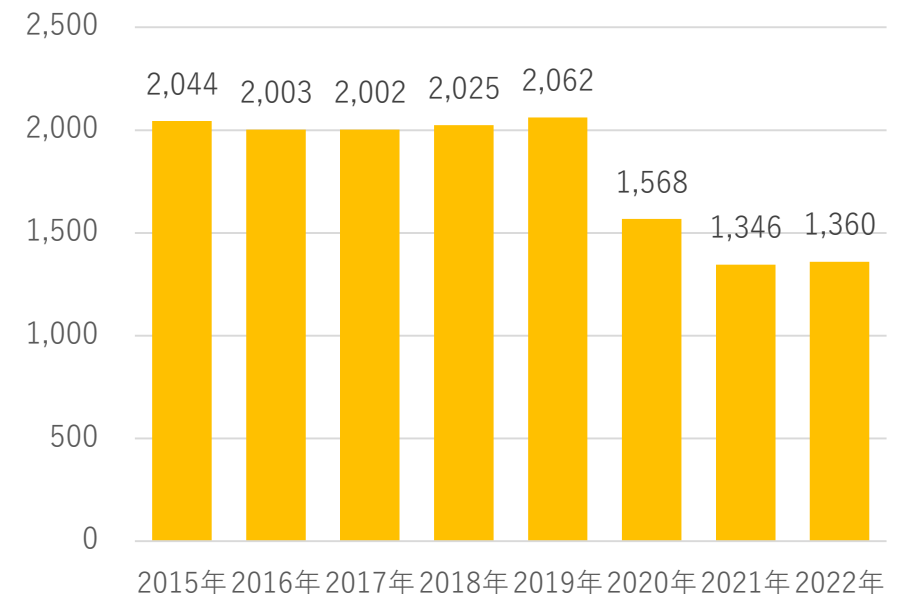
媒体別広告費の推移

単位：億円

	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
マスコミ四媒体広告費	28,699	28,596	27,938	27,026	26,094	22,536	24,538	23,985
新聞	5,679	5,431	5,147	4,784	4,547	3,688	3,815	3,697
雑誌	2,443	2,223	2,023	1,841	1,675	1,223	1,224	1,140
ラジオ	1,254	1,285	1,290	1,278	1,260	1,066	1,106	1,129
テレビメディア	19,323	19,657	19,478	19,123	18,612	16,559	18,393	18,019
インターネット広告費	11,594	13,100	15,094	17,589	21,048	22,290	27,052	30,912
プロモーションメディア広告費	21,417	21,184	20,875	20,685	22,239	16,768	16,408	16,124
屋外	3,188	3,194	3,208	3,199	3,219	2,715	2,740	2,824
交通	2,044	2,003	2,002	2,025	2,062	1,568	1,346	1,360
折込	4,687	4,450	4,170	3,911	3,559	2,525	2,631	2,652
DM	3,829	3,804	3,701	3,678	3,642	3,290	3,446	3,381
フリーペーパー	2,637	2,587	2,430	2,287	2,110	1,539	1,442	1,405
POP	1,970	1,951	1,975	2,000	1,970	1,658	1,573	1,514
イベント・展示・映像ほか	3,062	3,195	3,389	3,585	5,677	3,473	3,230	2,988
総広告費	61,710	62,880	63,907	65,300	69,381	61,594	67,998	71,021

交通広告費の推移

(億円)



出典：電通「日本の広告費」を基に神戸市交通局作成

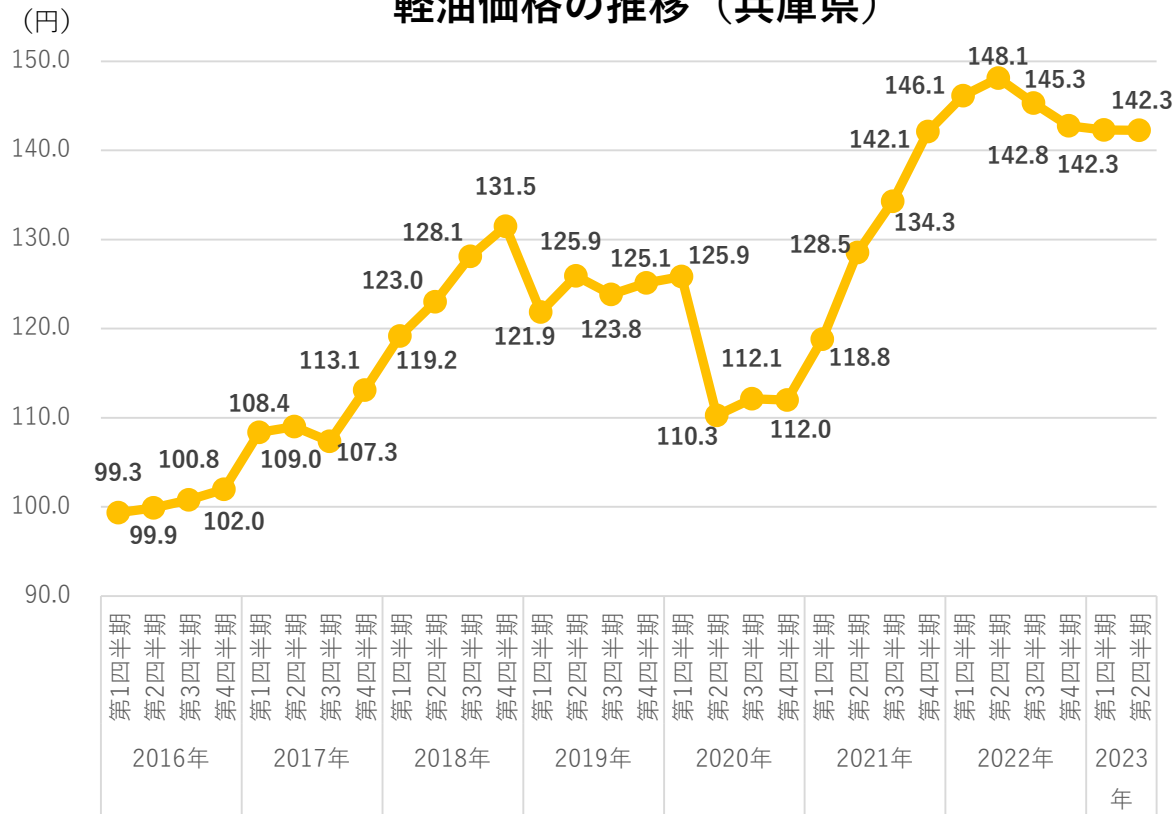
03

経営を取り巻く環境・課題
～費用面～

BE KOBE

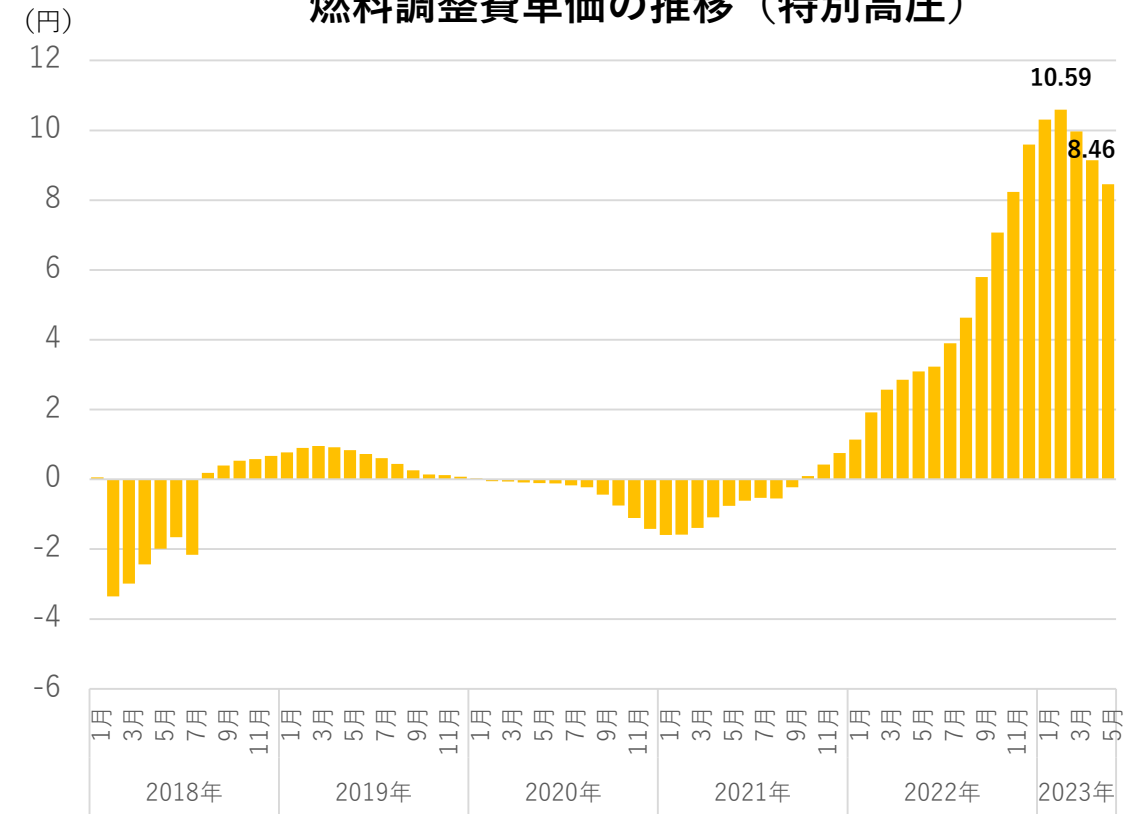
- 2020年以降、**軽油価格**が高騰し高止まりしている。
- 2022年度以降、**燃料調整費単価**（経済情勢の影響を大きく受ける燃料費の変動を電気料金に反映させる単価）が**急騰**している結果、電気代の高止まりが続いている。

軽油価格の推移（兵庫県）



出典：給油所小売価格調査（経済産業省資源エネルギー庁）

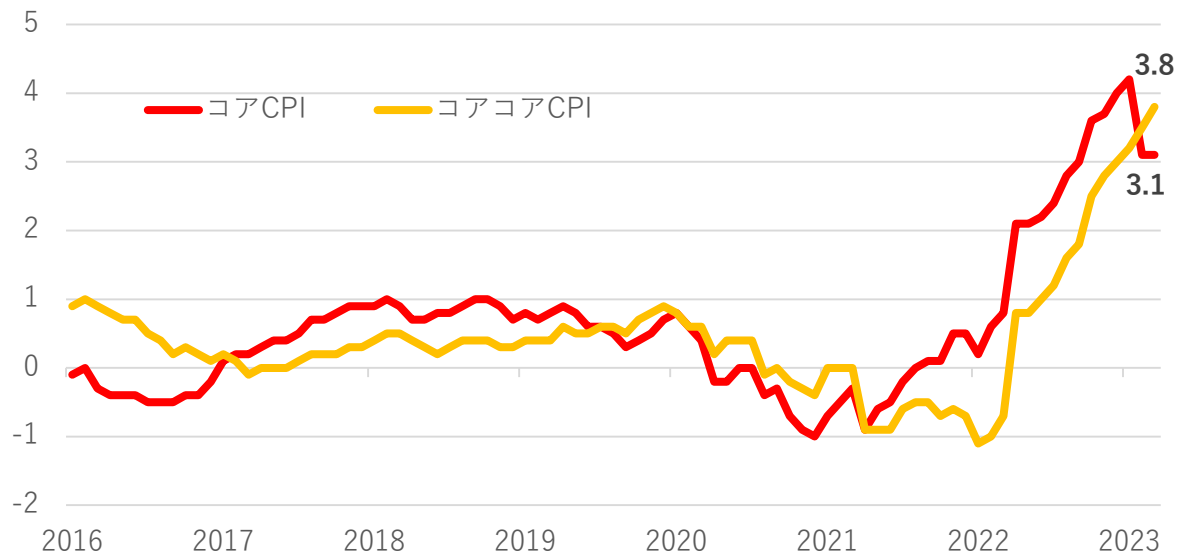
燃料調整費単価の推移（特別高圧）



出典：関西電力ホームページ（特別高圧）

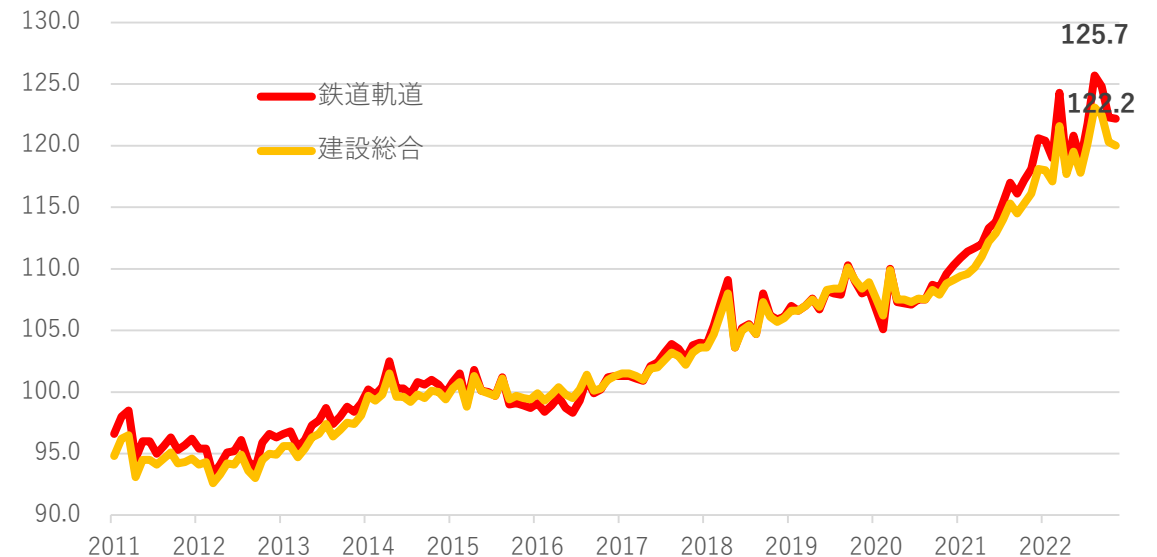
- ▶ 2023年3月分の全国消費者物価指数において、生鮮食品を除く総合指数（コアCPI）は前年比+**3.1%**、生鮮食品及びエネルギーを除く総合指数（コアコアCPI）は前年比+**3.8%**と、いずれも強い物価上昇を示している。
- ▶ 建設工事費の物価変動を示す建設工事費デフレーターの数値は、「**建設総合**」「**鉄道軌道**」ともに**120**（2015年基準）を超えてきており、強い工事単価の上昇を示している。

コアCPI・コアコアCPIの推移（前年同月比）



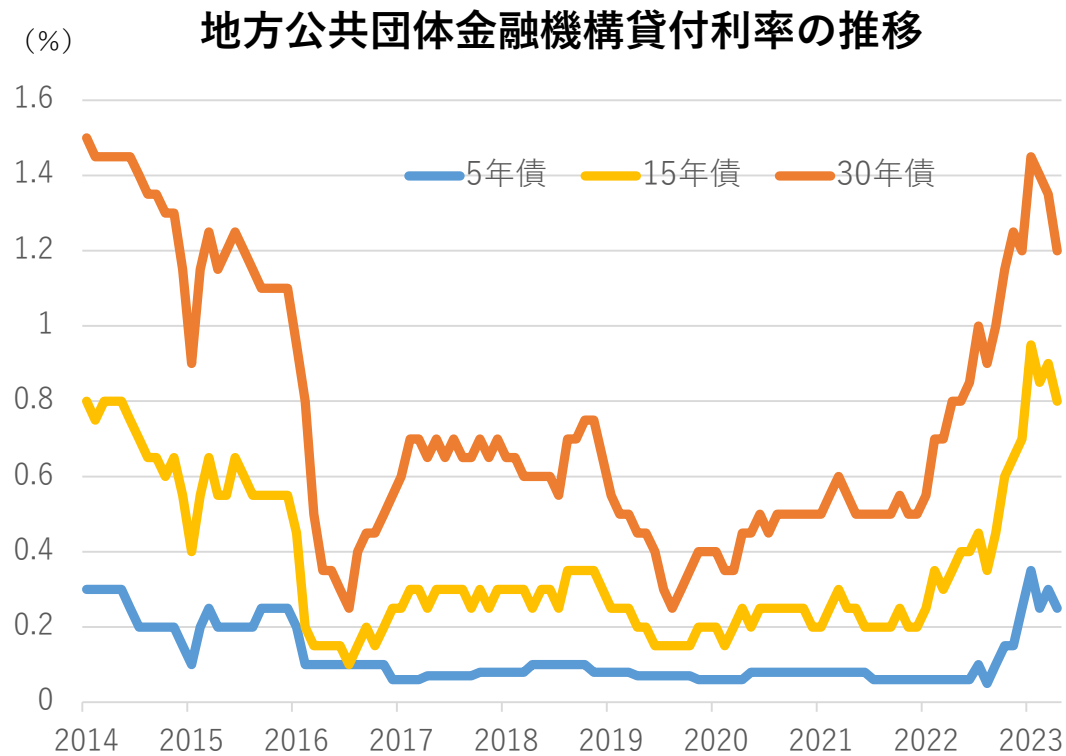
出典：総務省「消費者物価指数」を基に神戸市交通局作成

建設工事費デフレーターの推移（2015年基準）

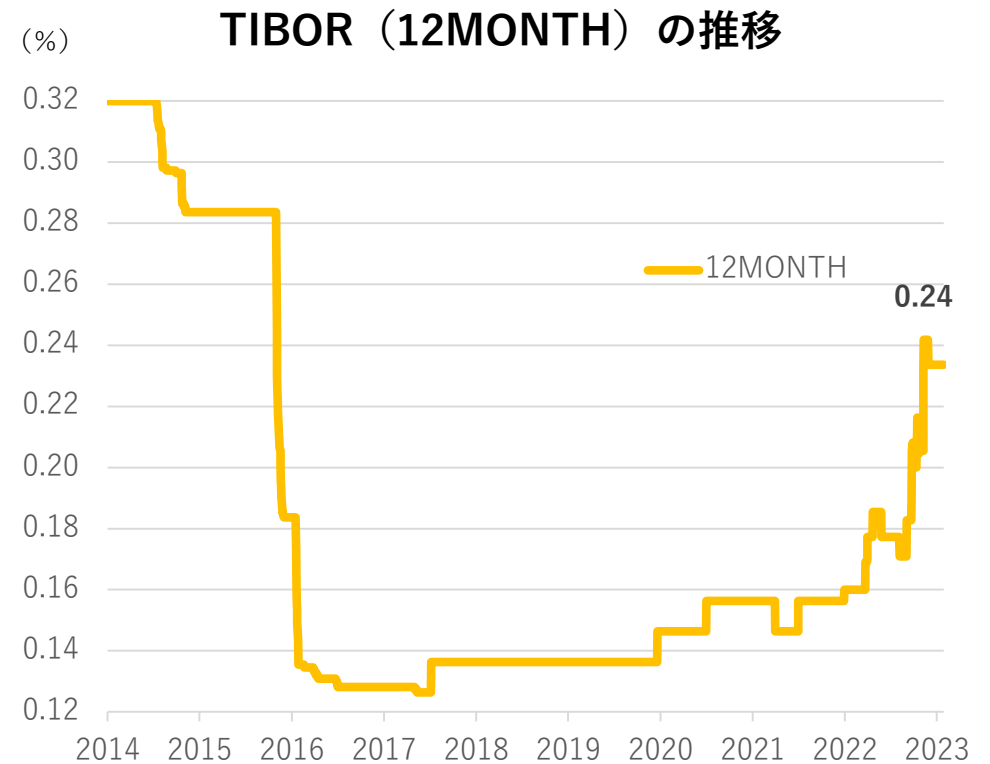


出典：国土交通省「建設工事費デフレーター」を基に神戸市交通局作成

- ▶ 地方公共団体の事業に融資を行う**地方公共団体金融機構**の貸付利率は、5年債、15年債、30年債いずれも2022年頃より**大幅に上昇**。
- ▶ 日本の短期金融市場の金利指標の一つである**全銀協TIBORレート**（12MONTH）も2022年から**大幅に上昇**。

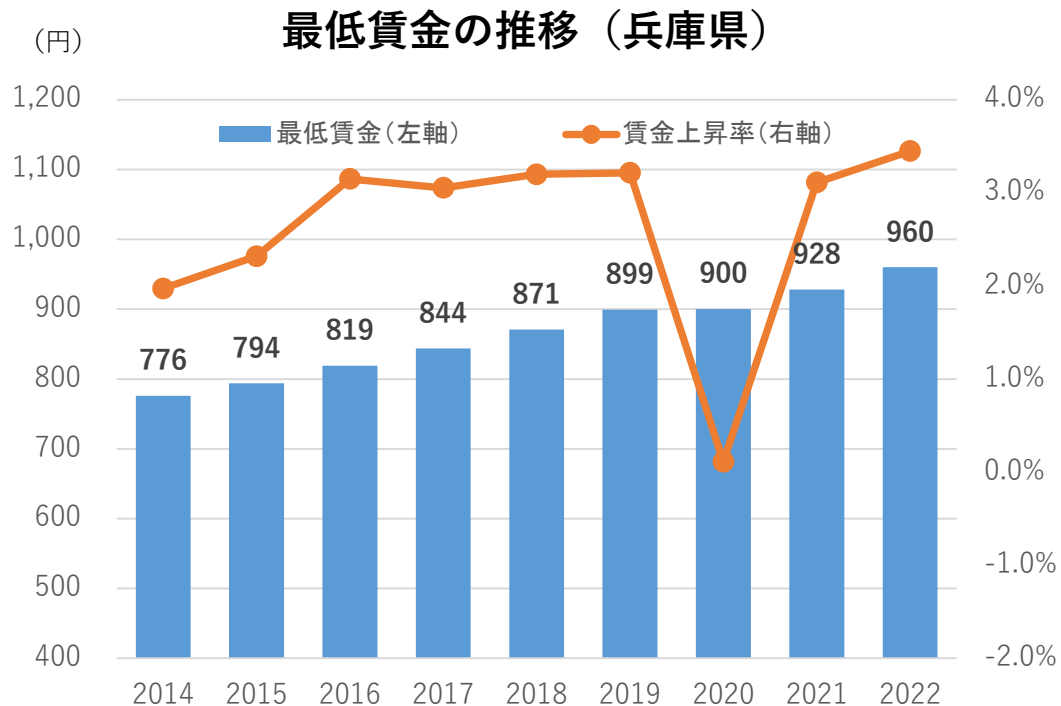


出典：地方公共団体金融機構「長期貸付利率」を基に神戸市交通局作成



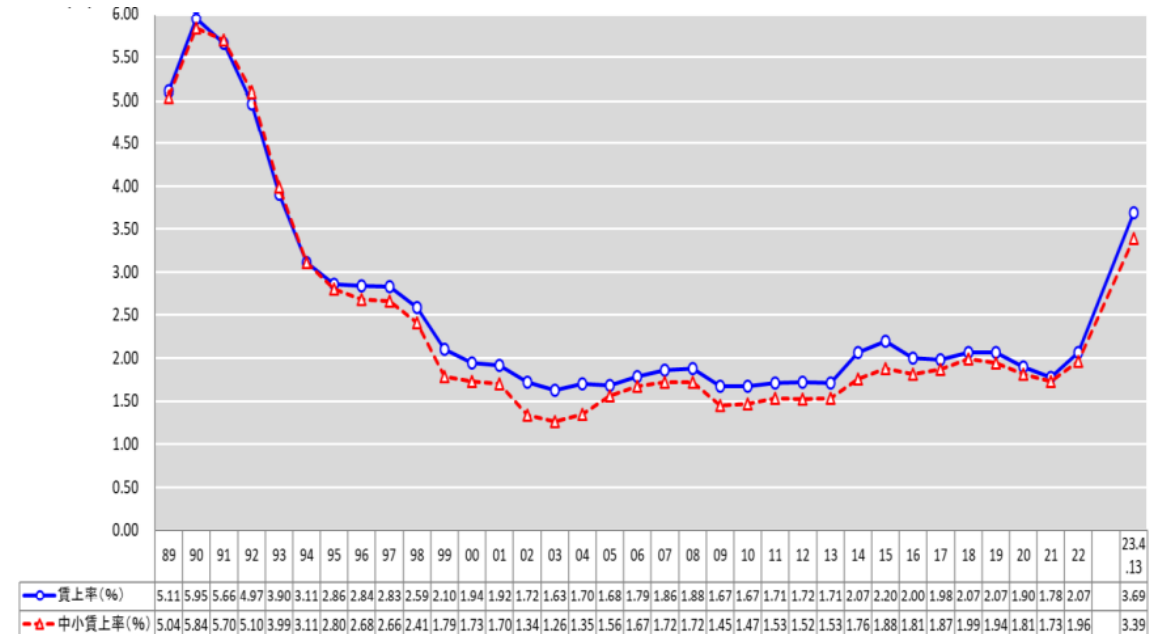
出典：一般社団法人全国銀行協会が公表した全銀協TIBORレート

- 2022年10月、兵庫県の最低賃金は**過去最大**となる**32円**引き上げとなる**時給960円**に上昇。
- 岸田首相は経団連など経済3団体に対し、2023年春闘（春季労使交渉）に関し「インフレ率を超える賃上げの実現をお願いしたい」と要請。
- 2023年春闘の速報値では、平均賃金方式で算定した「定昇相当込み賃上げ計」は加重平均**3.67%**と高い率を示し、賃上げの流れが見て取れる。



出典：厚生労働省兵庫労働局「最低賃金経年表」より神戸市交通局作成

平均賃金方式での賃上げ状況の推移



出典：日本労働組合総連合会「2023年春闘」より抜粋

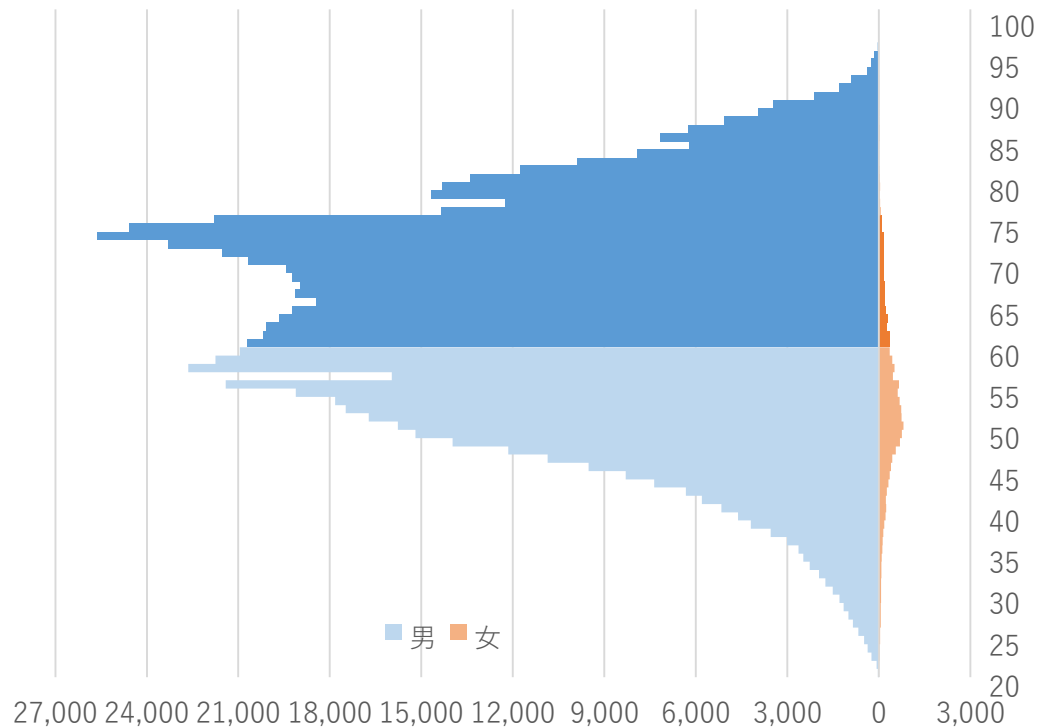
04

経営を取り巻く環境・課題
～人材の確保～

BE KOBE

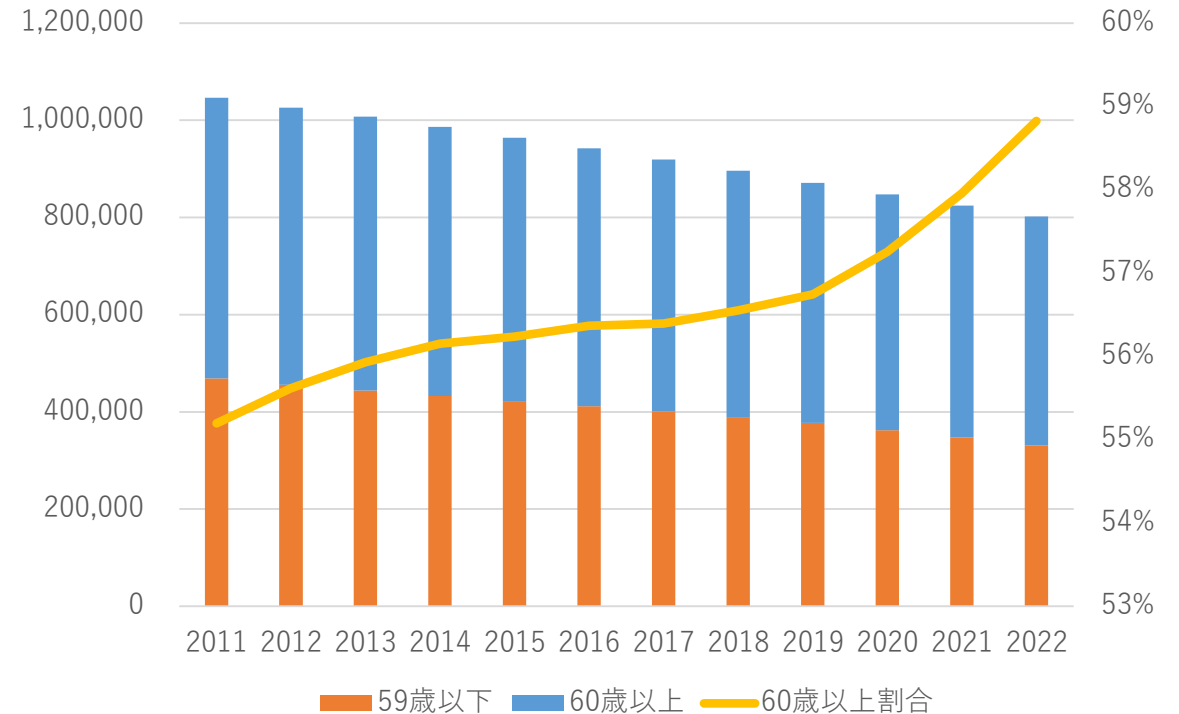
- ▶ 大型2種免許保有者は年々減少しており、2022年度における大型2種免許保有者に占める**60歳以上の割合**は**58.8%**と上昇傾向にある。
- ▶ 2022年度における大型2種免許保有者は**男性が98.1%**となっている。

2022年度 大型2種免許保有者（性別・年齢別）



出典：警察庁「運転免許統計」を基により神戸市交通局作成

大型2種免許保有者の推移



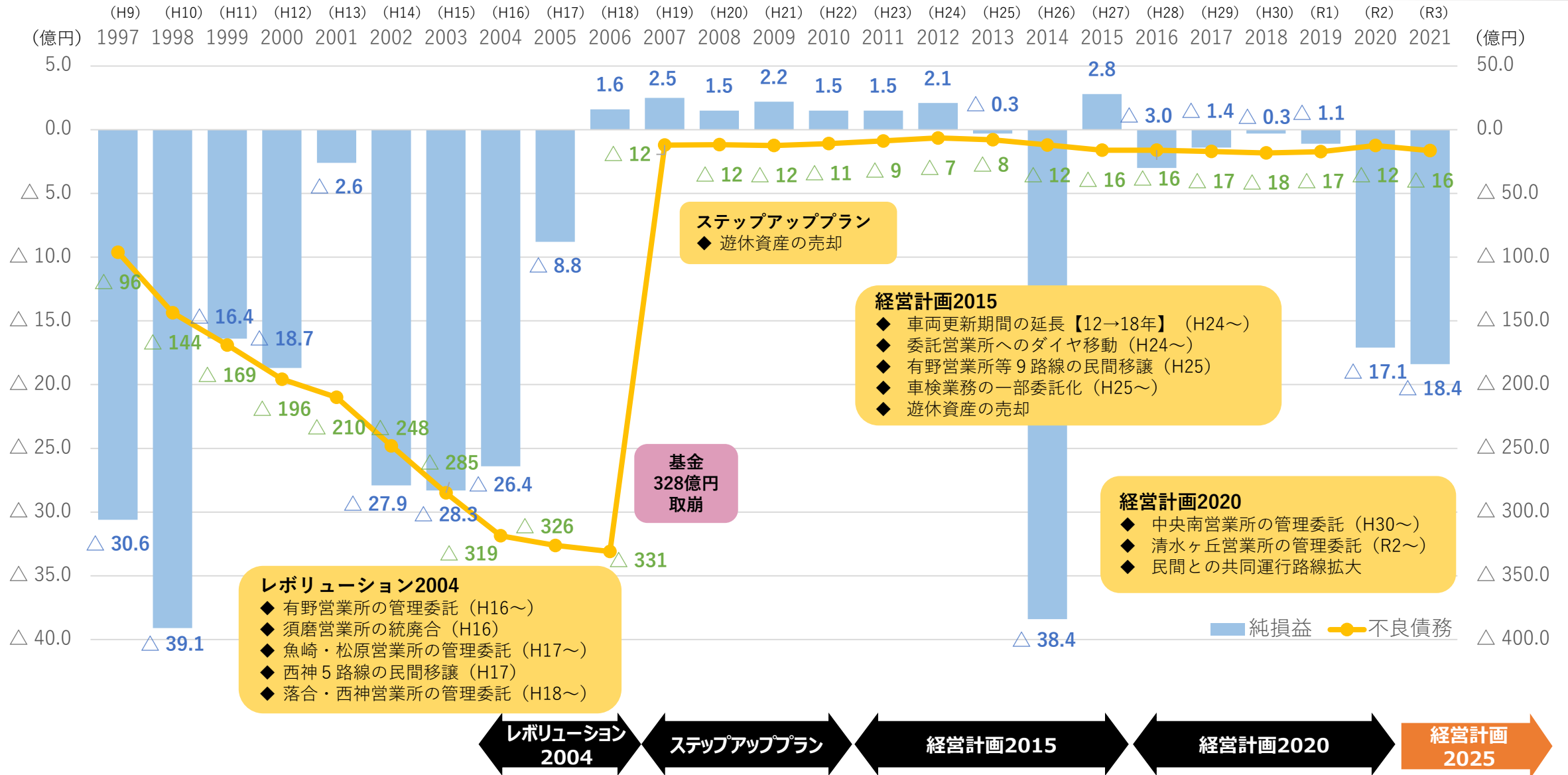
出典：警察庁「運転免許統計」を基により神戸市交通局作成

05

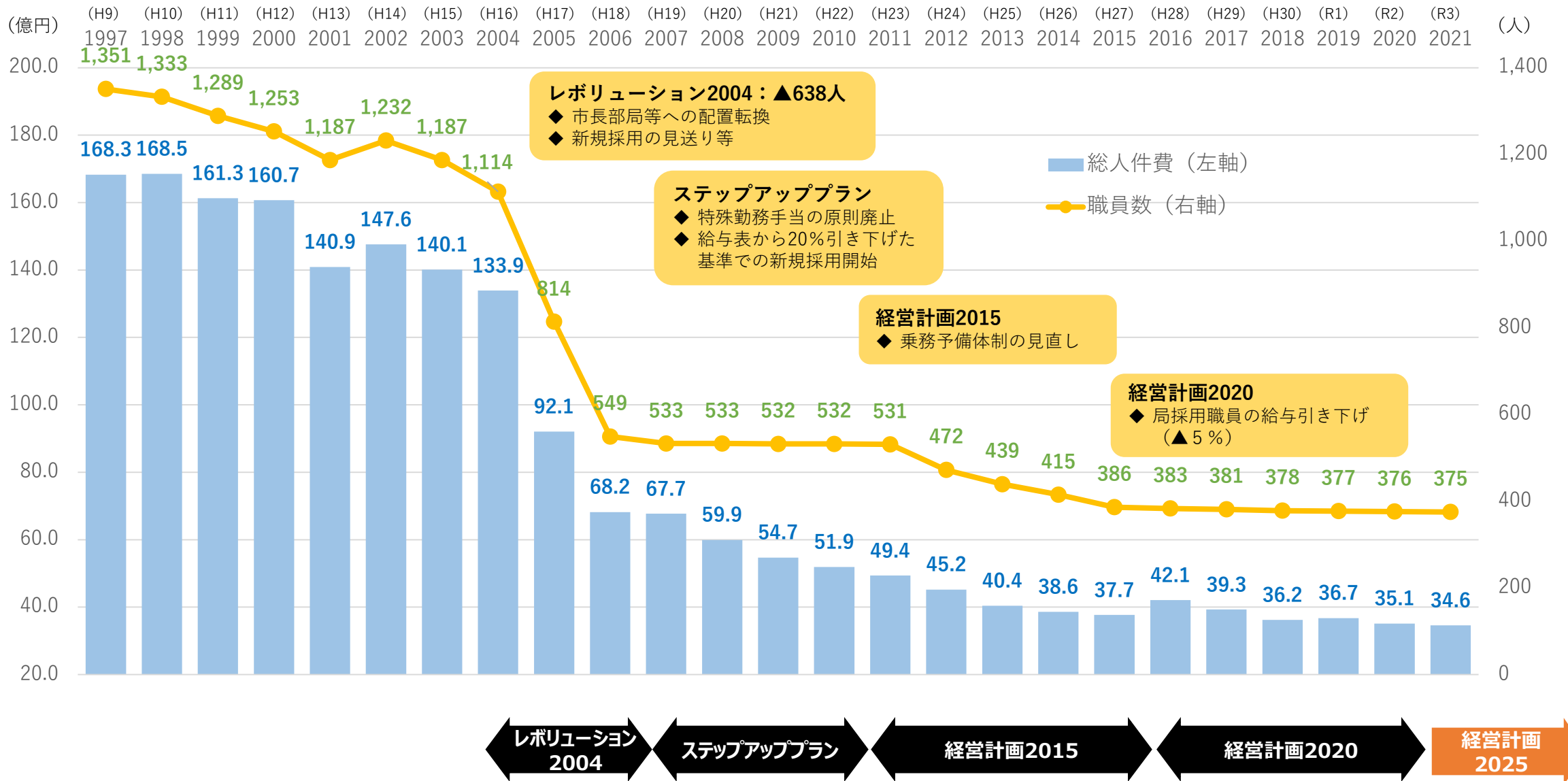
交通局における 経営改善の取り組み

BE KOBE

05 市バスの経営状況



05 市バス総人件費と職員数の推移

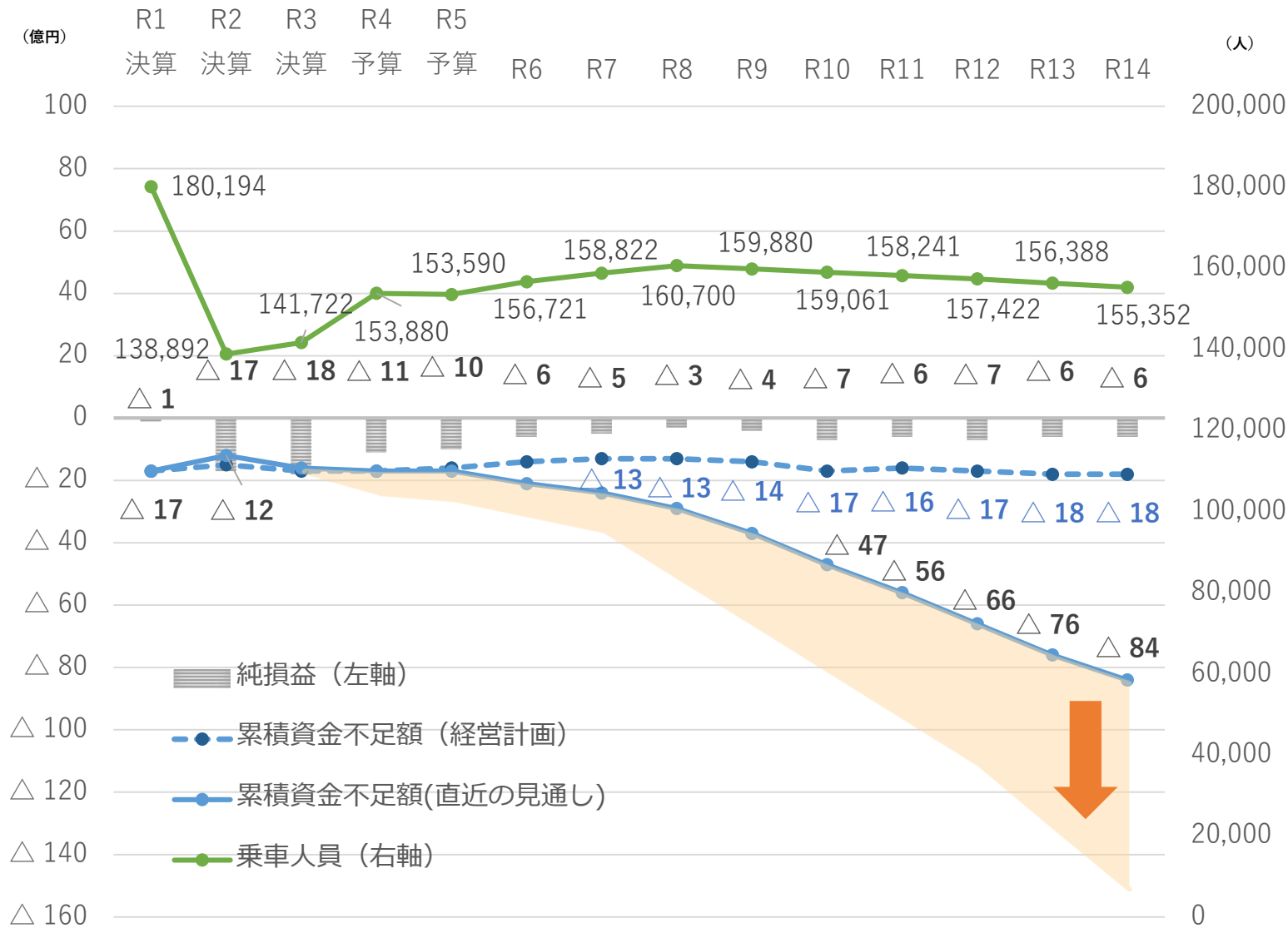


主な取り組み

(1) 給料表の見直し	➔ R3年度より、局採用職員の給与体系および現業職給料表見直しを実施（△6%相当）
(2) 局採用職員の給与水準引き下げ	➔ R5年度より給与カット率を△5% → △10%に引き上げ
(3) 市バス調達コスト削減	➔ ①仕様標準化によるメーカー間の競争性向上、②閑散期での発注 ③神戸市独自のオプション仕様の見直し等による調達コスト削減 ➔市バスの使用年限の延長（18年→20年）
(4) 高速鉄道事業会計からの繰出し	➔ フィーダー機能として高速鉄道事業からの繰出し（R3年度～）
(5) 新型コロナ減便	➔ R4年4月に5%程度の減便を実施（5,835本 → 5,532本）
(6) 土日祝ダイヤ見直し	➔ 土日祝における利用者数に応じたダイヤ・運行本数見直し
(7) 営業所の効率的配置による業務量見直し	➔ 全営業所（含む委託営業所）における効率的な路線担当割り
(8) 職員や車両の稼働率向上等	➔ 超過勤務時間・車両購入台数の抑制

05

今後の収支見通し ~自動車事業~



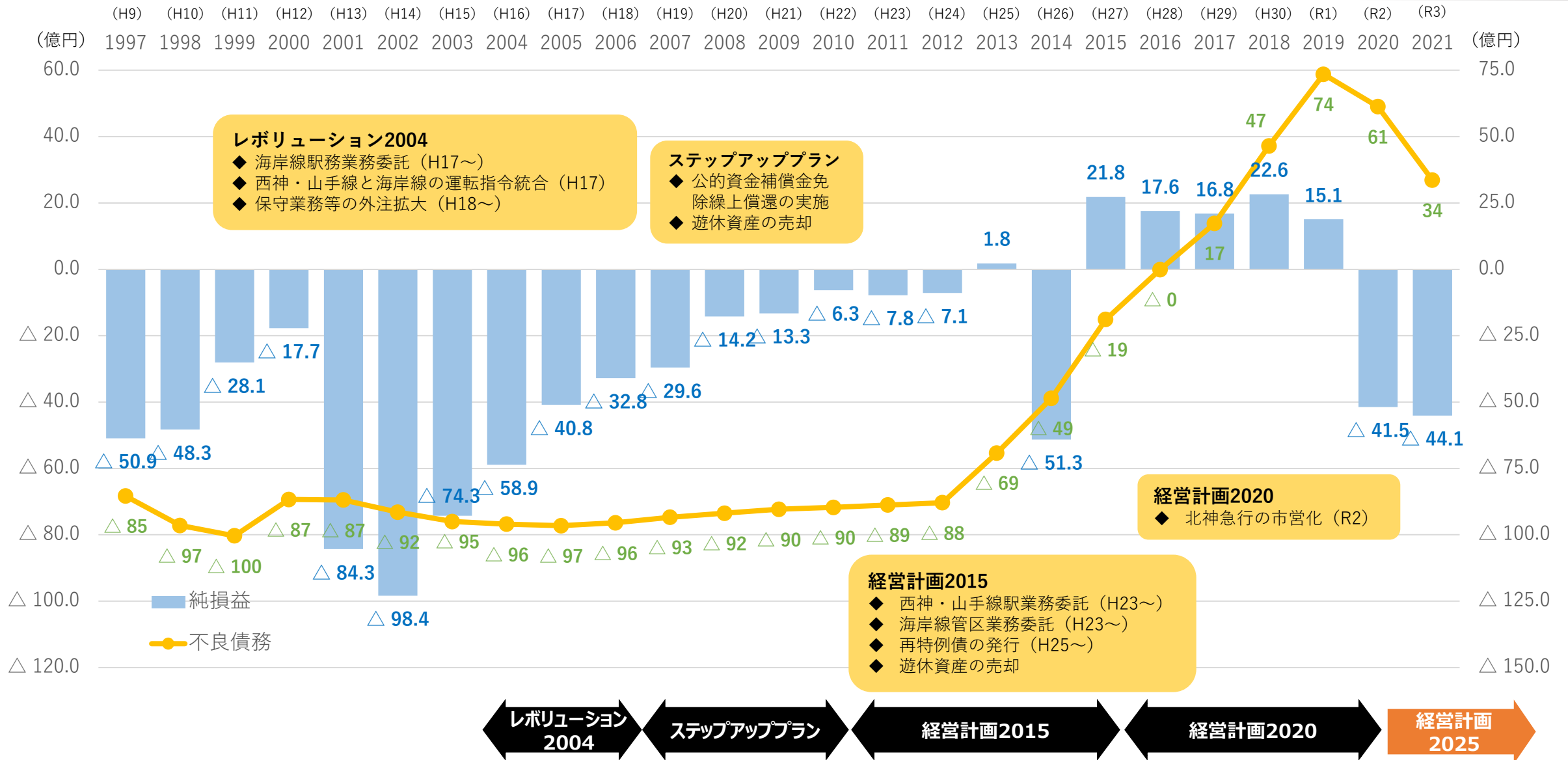
➤ 乗車料収入はコロナ前の2018年度（H30年度）と比較して3ヵ年で**約52億円**の減収

〔 2020年度：約20億円
2021年度：約18億円
2022年度：約14億円 〕

現収支計画は近年の**軽油代の高騰をはじめとする物価上昇や労務単価の上昇等に伴う諸経費の増加、バス購入価格の高騰、長期金利の高騰等を織り込めていないため、収支や資金の状況はさらに悪化**することが見込まれる。

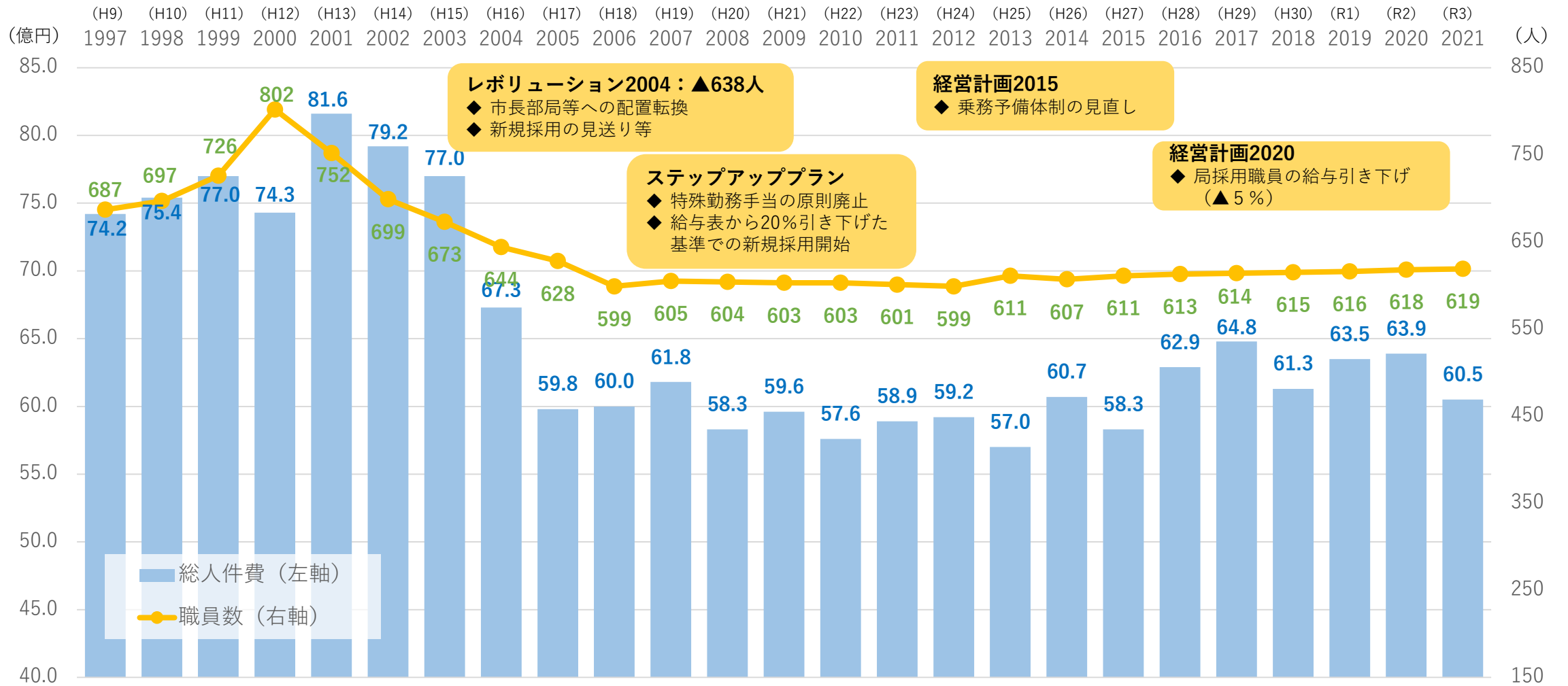
05

地下鉄の経営状況



05

地下鉄総人件費と職員数の推移

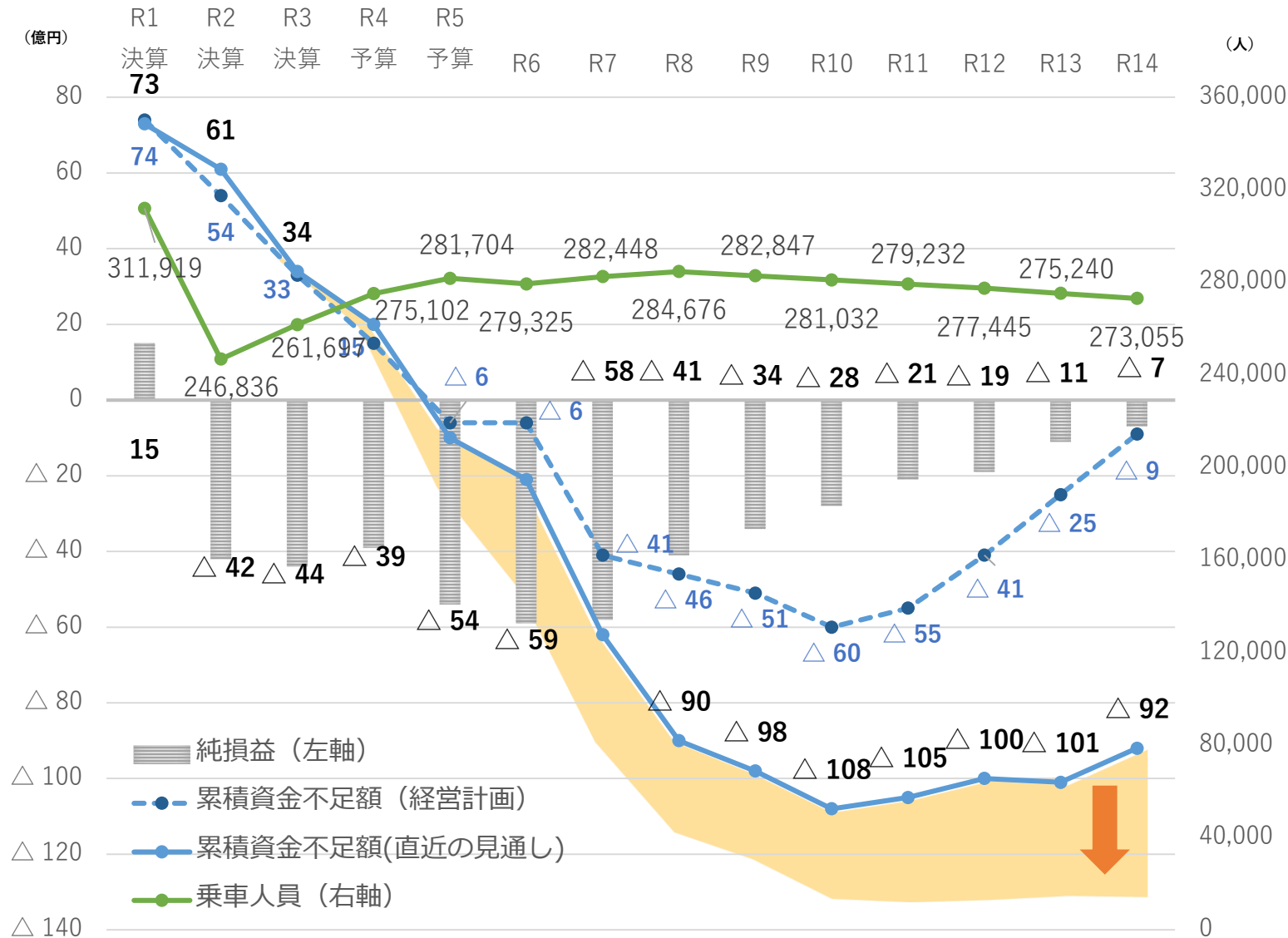


主な取り組み

(1) 給料表の見直し	➔ R3年度より、局採用職員の給与体系および現業職給料表見直しを実施（△6%相当）
(2) 局採用職員の給与水準引き下げ	➔ R5年度より給与カット率を△5% → △10%に引き上げ
(3) 地下鉄職員の稼働率向上	➔ R3年度より、仕業の効率化を行い予備勤務者数を削減
(4) 地下鉄車両更新数の削減	➔ 北神車両更新数の削減（3編成→1編成）
(5) 設備更新周期の見直し	➔ 一部設備の延命化、予防保全から事後保全に変更など
(6) 更新、新設内容の見直し	➔ 一部設備のスリム化や廃止など
(7) 発注方法・契約手法の見直し	➔ 一括発注やデザインビルドの導入など
(8) 省エネ化によるコスト削減	➔ 駅やずい道照明のLED化、車両制御装置更新による省エネ化

05

今後の収支見通し ～高速鉄道事業～



➤ 乗車料収入はコロナ前の2018年度（H30年度）と比較して3カ年で**約81億円**の減収

〔 2020年度：約40億円
2021年度：約29億円
2022年度：約12億円 〕

現収支計画は近年の**電気代の高騰をはじめとする物価上昇や労務単価の上昇等に伴う諸経費の増加、建設改良費の増加を織り込めていないため、収支や資金の状況はさらに悪化**することが見込まれる。

06

市バス営業所の職場環境に 関する調査

BE KOBE

● 市バス営業所のハラスメント事案を受けた第三者調査の実施

- 2022年3月の都市交通委員会での指摘を受け、営業所におけるハラスメント等の不適切行為の実態を調査するため、**第三者の弁護士による調査を実施**
- 2022年10月6日に中間報告、11月2日に最終報告

● 調査結果の概要

- 特定の営業所における組合役員らによる**ハラスメント行為**や**不適切な勤務実態**
- 特定の営業所における組合役員への**勤務実態を伴わない時間外勤務手当の支給**
- ほか、**営業所の組織風土に関する問題点**を複数指摘
- 更なる調査や新たな課題について、2022年12月9日より**第三者調査委員会**を設置し調査中

● 調査結果に対する問題意識

- 組合役員をはじめとする**長期在籍職員に依存する営業所の管理運営体制**
- **業務経験のない営業所長**の配置や、管理者側であるはずの**運輸事務職員が下位に見られている**など、営業所における構造的な指揮命令系統の機能不全の状況
- **女性職員が一人もいない**ということが荒い言動を容認する原因のひとつ

● 調査結果を踏まえた対応

- 局長に直接意見が届く**職員目安箱**を拠点7か所の事業場に常設（R4.5）
- すべての交通局職員に**ハラスメント相談窓口等**を記載した**カードを配布**（R4.5）
- 営業所の「**人事・組織運営方針**」を策定（R4.10）し、**人事異動を実施**（R4.11、R5.6）
- 本庁自動車部に**3営業所を統括する部門を設置**し営業所の指揮監督を強化（R4.11）
- 出退勤など**労務管理の適正化**（R4.12～）
- 全ての交通局職員に**ハラスメント研修**を実施（R5.1～R5.2）
- **女性職員確保**に向けた積極的採用策の実施（R5.4～）
- **第三者調査委員会の調査結果報告**を受け、**不適切事案の再発防止策と組織風土改善**に向けた更なる**取り組み**を実施



07

ご議論いただきたい内容
まとめ

BE KOBE

中長期的な課題（経営基盤の強化）

- 少子高齢化、生産年齢人口の減少
- テレワークなど「新しい日常」の定着によるお客様の減少
- 燃料費、労務単価等の高騰などによる経費の増加
- 開業から46年を経過する地下鉄施設・設備の老朽化
- 乗務員や地下鉄保守員など運行に必要な人材の不足
- 人材育成

社会的要請への対応

- 安全安心の確保
- バリアフリー・ユニバーサルデザイン化
- さらなる利便性の向上
- 公営交通としての役割、バス路線の維持
- カーボンニュートラルへの対応
- SDGsへの対応
- 地域社会、街づくりへの貢献

経営計画2025に掲げる5つの経営方針

