

## 第104回神戸市交通事業審議会 会議次第

日時：令和4年11月2日（水） 午後3時～午後5時

場所：神戸市役所1号館28階 第4委員会室

### 1. 開 会

### 2. 交通事業管理者あいさつ

### 3. 議 事

#### (1) 交通局からの報告事項（資料1, 資料2, 資料3）

令和3年度神戸市交通局決算の概要等

#### (2) その他

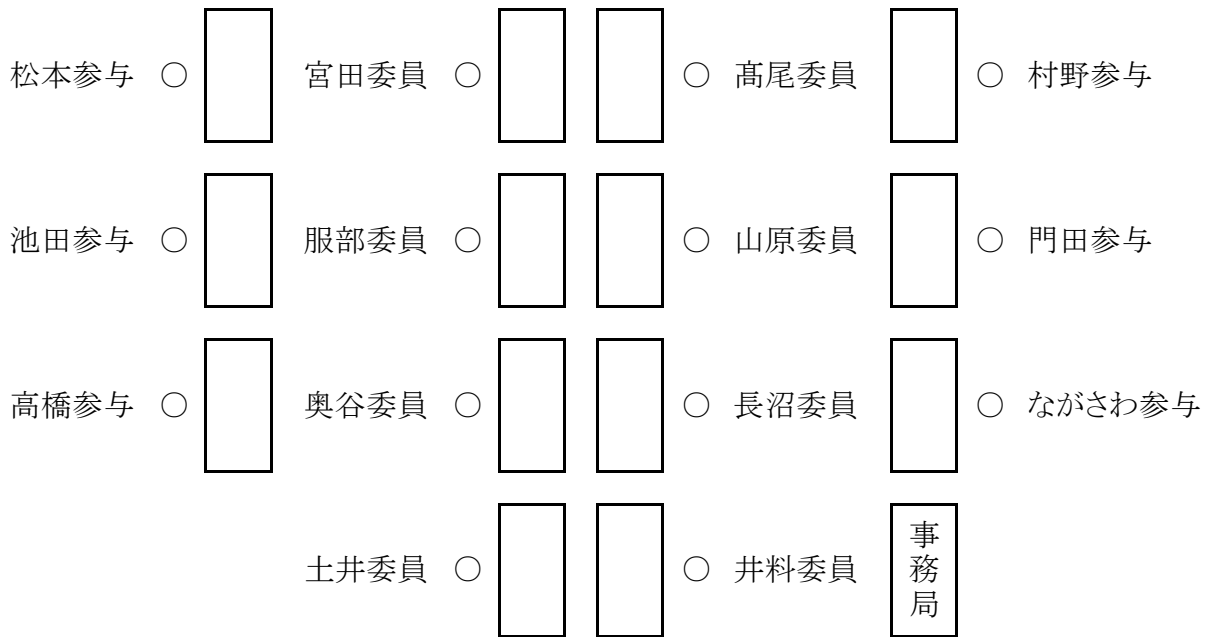
### 4. 閉 会

# 座 席 表

( 第 104回 交 通 事 業 審 議 会 )

水谷会長

○



リモート参加  
西口委員  
三古委員  
寺田委員  
和田委員



○  
山本幹事

○  
城南幹事

○  
若松幹事

# 神戸市交通事業審議会委員名簿

(令和4年11月2日現在)

## 委員 (五十音順、敬称略、◎は会長)

### 市民委員 (7名)

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
西口 基之	神戸商工会議所 地域政策部長
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	神戸大学大学院経営学研究科 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)

村野 誠一	神戸市会議員
門田 まゆみ	神戸市会議員
ながさわ 淳一	神戸市会議員
松本 のり子	神戸市会議員
池田りんたろう	神戸市会議員
高橋 ひでのり	神戸市会議員

## 幹事

若松 謙一	神戸市企画調整局技術担当局長
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。

# 令和3年度神戸市交通局決算の概要

資料 1

## 1. 令和3年度決算の概要

### (1) 自動車事業

#### 【業務量】

業務の種別	令和3年度	令和2年度	増△減
運転系統数(本)	86	87	△ 1
営業キロ程(km)	377.50	376.27	1.23
在籍車両数(両)	517	517	0
運転走行キロ(千km)	17,349	17,368	△ 19
乗車人員(人/日)	141,722	138,892	2,830

※乗車人員は敬老・福祉パスを含む

#### 【収支状況】

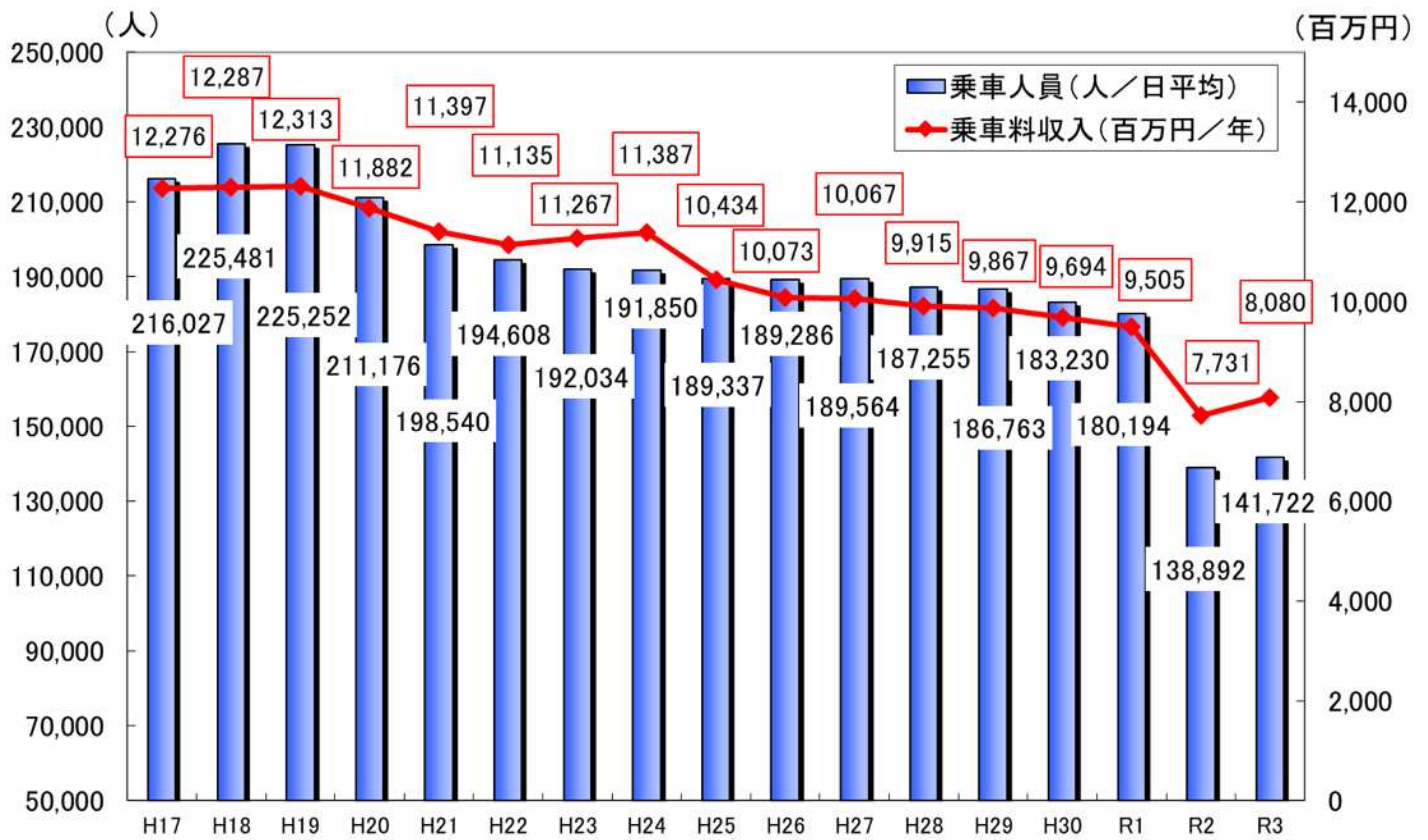
(単位:百万円、税抜)

	令和3年度	令和2年度	増△減
収 入	9,300	8,755	544
支 出	11,135	10,461	674
純 損 益	△ 1,836	△ 1,706	△ 130
累 積 損 益	△ 3,286	△ 1,450	△ 1,836
企 業 債 残 高	8,118	6,874	1,243
累 積 資 金 不 足 額	1,637	1,240	397
資 金 不 足 比 率 (%)	19.6	15.5	4.1

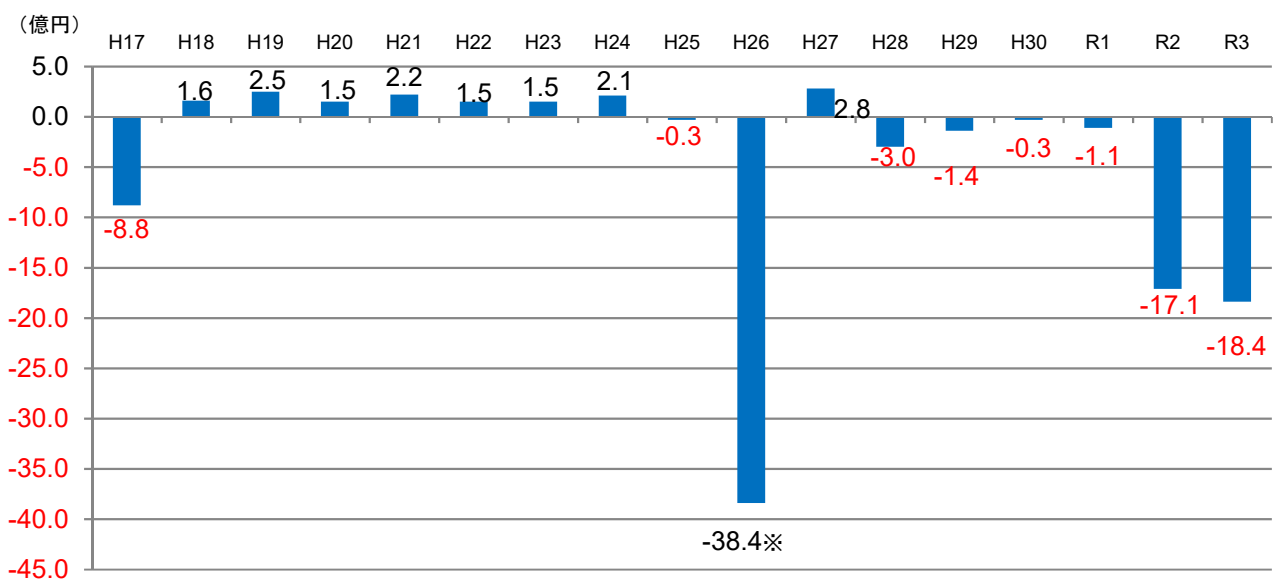
※資金不足比率は小数点第2位以下を切り捨てて表記した

- ・新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和2年度に引き続き令和3年度は単年度赤字(1,836百万円)を計上した。
- ・新型コロナウイルスによる減収対策として特別減収対策企業債を1,152百万円発行した結果、累積資金不足額は1,637百万円、資金不足比率19.6%となった。

### 【乗車人員・乗車料収入の推移】



### 【純損益の推移】



※H26年度は、会計制度変更の影響額(-38.3億円)含む



## (2) 高速鉄道事業

### 【業務量】

業務の種別	全線		
	令和3年度	令和2年度	増△減
営業キロ程 (km)	38.1	38.1	0.0
在籍車両数 (両)	250	244	6
運転走行キロ (千km)	22,154	21,728	426
乗車人員 (人/日)	261,697	246,836	14,861

※乗車人員は敬老・福祉パスを含む

業務の種別	西神・山手線、北神線			海岸線		
	令和3年度	令和2年度	増△減	令和3年度	令和2年度	増△減
営業キロ程 (km)	30.2	30.2	0.0	7.9	7.9	0.0
在籍車両数 (両)	210	204	6	40	40	0
運転走行キロ (千km)	19,521	19,097	424	2,633	2,631	2
乗車人員 (人/日)	218,521	204,864	13,657	43,176	41,972	1,204

※乗車人員は敬老・福祉パスを含む

・令和2年6月1日より北神線市営化を行った。

【収支状況】

(単位:百万円、税抜)

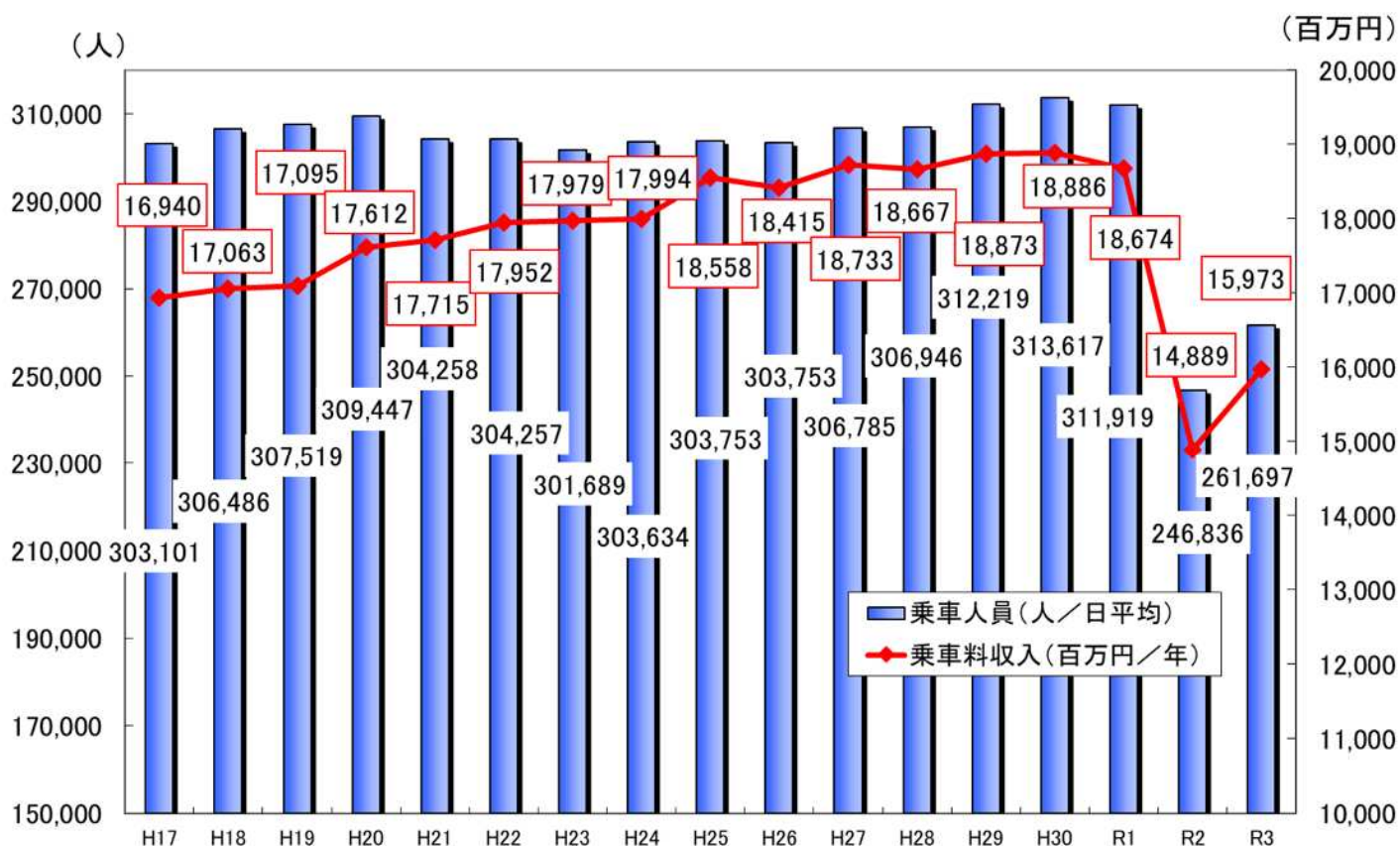
		全線		
		令和3年度	令和2年度	増△減
収	入	21,242	20,317	926
支	出	25,652	24,466	1,185
純	損益	△ 4,410	△ 4,150	△ 259
	累積損益	△ 81,767	△ 77,358	△ 4,410
企	業債残高	170,738	171,669	△ 931
累	積資金過不足額	3,362	6,131	△ 2,769

(単位:百万円、税抜)

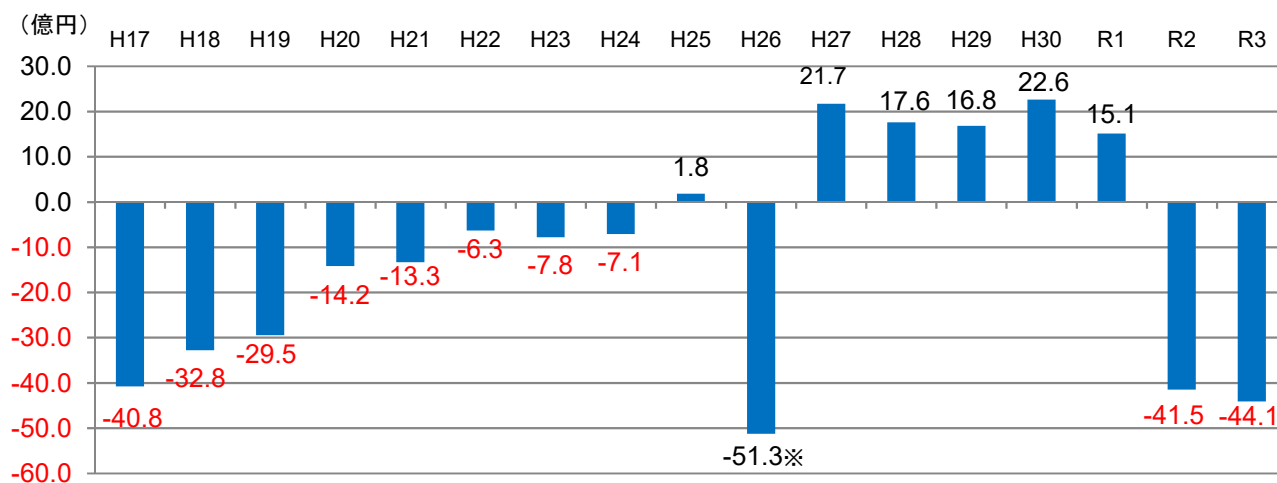
		西神・山手線、北神線			海岸線		
		令和3年度	令和2年度	増△減	令和3年度	令和2年度	増△減
収	入	16,686	15,793	892	4,556	4,523	34
支	出	17,935	16,460	1,475	7,717	8,006	△ 289
純	損益	△ 1,249	△ 667	△ 582	△ 3,160	△ 3,483	323
	累積損益	28,361	29,610	△ 1,249	△ 110,129	△ 106,968	△ 3,160
企	業債残高	83,066	76,426	6,640	87,672	95,242	△ 7,570
累	積資金過不足額	60,368	56,548	3,820	△ 57,007	△ 50,417	△ 6,590

- ・令和2年6月1日より北神線市営化を行った。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和3年度は単年度赤字(4,410百万円)を計上し、累積欠損金は81,767百万円となった。また、累積資金余剰は3,362百万円となった。

### 【乗車人員・乗車料収入の推移】



### 【純損益の推移】

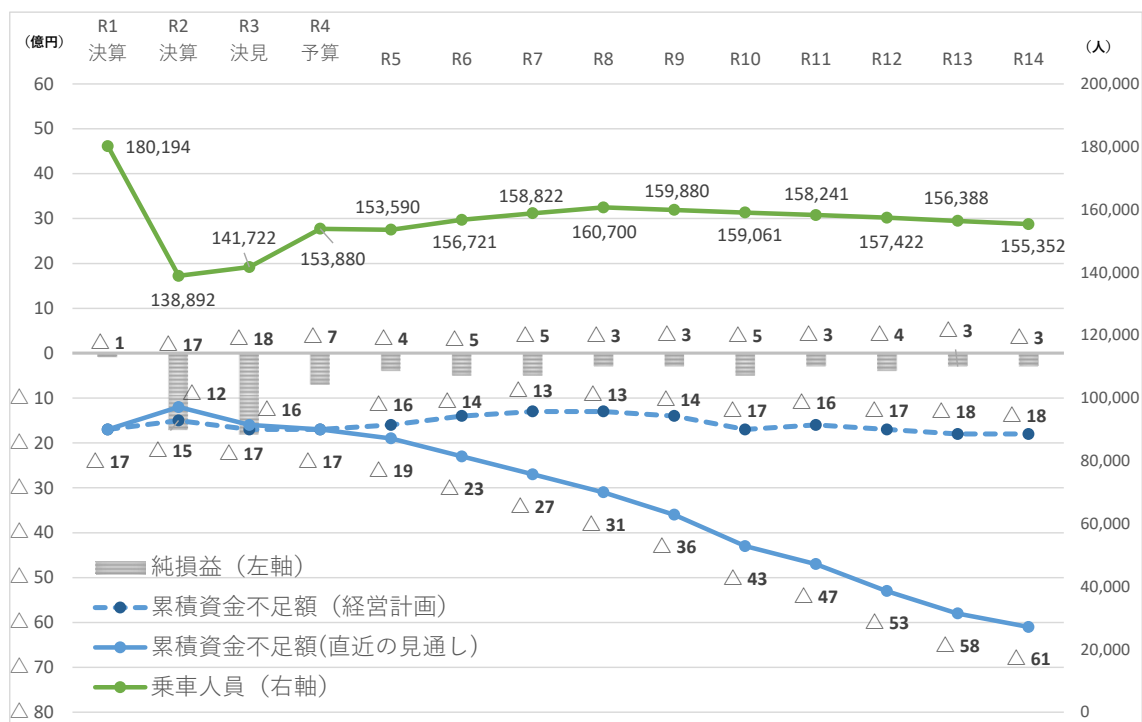


※H26年度は、会計制度変更の影響額(-46.2億円)含む

# 市バス・地下鉄の収支見通しについて

## 1. 自動車事業会計

### 直近の収支見通し



#### 【前提】

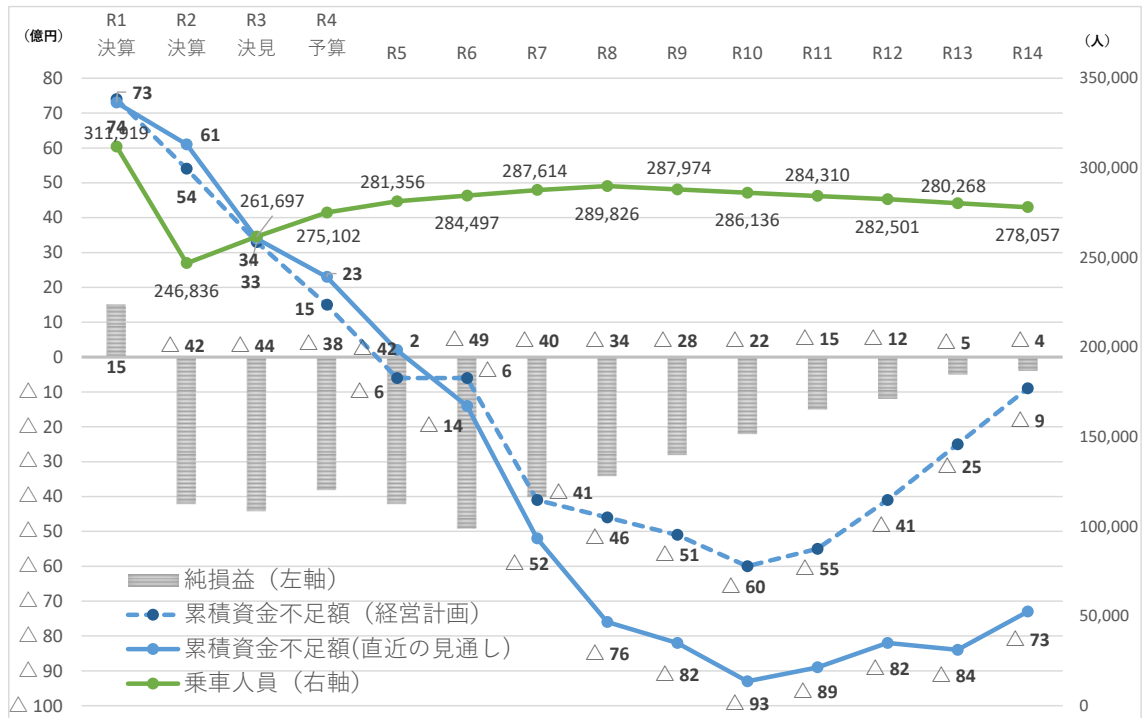
- ・新型コロナウイルスの影響で乗車人員の減少が計画段階よりも想定以上かつ長期化
- ・現状の乗車人員を踏まえ計画段階から乗車人員の見通しを変更
- ・軽油代が計画段階よりも大幅に高騰
- ・乗車料収入の減少に伴い特別減収対策企業債の発行額が計画段階よりも増加

#### 【結果】

- ・純損益：収支均衡せず赤字拡大
- ・累積資金不足額：令和6年度からの特別減収対策企業債の償還開始に併せて大幅に資金悪化
- ・令和3年度 資金不足比率：19.6%

## 2. 高速鉄道事業会計

### 直近の収支見通し



#### 【前提】

- ・新型コロナウイルスの影響で乗車人員の減少が計画段階よりも想定以上かつ長期化
- ・現状の乗車人員を踏まえ計画段階から乗車人員の見通しを変更
- ・電気代が計画段階よりも大幅に高騰
- ・物価高の反映による投資計画の見直し等を反映

#### 【結果】

- ・純損益：電気代等の増加による収支回復の鈍化
- ・累積資金不足額：物価高騰による投資計画の見直し等により悪化

## 経営計画2025の進捗について

### 1. 評価・検証項目

#### ○定量的項目

項目	R3年度取り組み状況
経営方針1 安全・安心・信頼の確保	
◆地下鉄の開業以来の責任事故ゼロの継続	0件
経営方針2 快適で質の高いサービスの提供	
◆市バス運転士に関する苦情・要望の受付件数の削減(R2実績比で50%減)	698件 (R2実績比17.5%減)
◆ICカード利用率(市バス：R5で90%、地下鉄：R7で90%)	市バス:77.6% 地下鉄:76.6% (R4年3月)
経営方針3 「市民の足」の確保	
◆市民の足として運行体制を維持・確保	
・市バスの車両原因による運行停止の件数を15件/年以下	31件
・地下鉄の運行遅延件数(5分以上)を5件/年以下(外部要因を除く)	11件
経営方針4 神戸のまちづくりへの貢献	
◆市バスにおける燃料使用量の抑制 (R2実績比5%削減)	7,575kℓ (R2実績比4.5%削減)
◆地下鉄における電力使用量の抑制 (R2実績比5%削減)	73,967,993kWh (R2実績比1.2%削減)
経営方針5 安定的な経営基盤の確立	
◆職員の「やりがい」意識の向上 (前年より増加)	52% (R3より職員アンケートを実施)
◆附帯事業収入の増加	R元：22.0億円 → R3：16.9億円

#### ○定性的項目

項目	R3年度取り組み状況
経営方針1 安全・安心・信頼の確保	
◇市バス有責事故ゼロを目指し、安全性を最大限に確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>全乗務員の添乗調査を実施し、調査結果に基づいた指導の実施</li> <li>重大事故を二度と起こさないという意識の徹底のために研修施設「安全の礎」を設置し、研修を実施</li> <li>全ての市バス車両へのサイドブレーキ引き忘れ防止装置の設置</li> </ul>
経営方針2 快適で質の高いサービスの提供	
◇毎年度、利便性向上に向けた新たな取り組みの実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>R3年4月から市バス普通区IC定期券の機能を拡充し、神姫バスの一部路線での共用ならびにシティー・ループにおける割引を実施</li> <li>R3年4月から市バスポイントサービスを開始し、キャッシュバックキャンペーンやポイントキャラバンなどの登録を促進</li> <li>バス停位置情報をオープンデータ化し、外部リソースを活用した精密なバス停位置情報の提供</li> </ul>
経営方針3 「市民の足」の確保	
◇毎年度、よりご乗車いただけるための新たな取り組みの実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>ワクチン大規模接種会場への送迎バスの運行</li> <li>摩耶山・六甲山等への輸送力強化(急行バス再編)</li> <li>新港町周辺地域の通勤需要等に対応するための直行便新設</li> </ul>
経営方針4 神戸のまちづくりへの貢献	
◇公共交通分担率引き上げ等地域公共交通網形成計画の目標に沿った取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>「データを活用したバス路線のあり方に関する基本的な考え方」の策定</li> <li>ICカード活用等による都心エリアの回遊性向上策の検討</li> </ul>
経営方針5 安定的な経営基盤の確立	
◇毎年度、乗客増加に向けた新たな取り組みの実施(毎年度各1,000万円以上の増収)	<ul style="list-style-type: none"> <li>アプリを使った周遊バス「海岸線寄りまちバス」の販売</li> <li>地下鉄海岸線20周年記念事業</li> <li>スタンプラリーや謎解き等沿線地域への周遊性を持たせたイベントの開催</li> </ul>

### 2. 財政目標

項目	R3年度実績
【自動車事業会計】	
◆計画期間内(R14年度まで)の単年度純損益の収支均衡を達成	単年度純損益：18.4億円の赤字(計画時R3年度：10億円の赤字)
◆累積資金不足額の減少	累積資金不足額：16.4億円(計画時R3年度：17億円)
【高速鉄道事業会計】	
◆純損益の収支均衡に向けての着実な改善	単年度純損益：44.1億円の赤字(計画時R3年度：41億円の赤字)
◆累積資金不足額の拡大をできるだけ抑制(本収支計画の達成)	累積資金不足額は発生していない (累積資金余剰額33.6億円 計画時R3年度余剰額：33億円)
◆海岸線ランニング収支の黒字化に向けたより一層の改善	海岸線ランニング収支：3.7億円の赤字

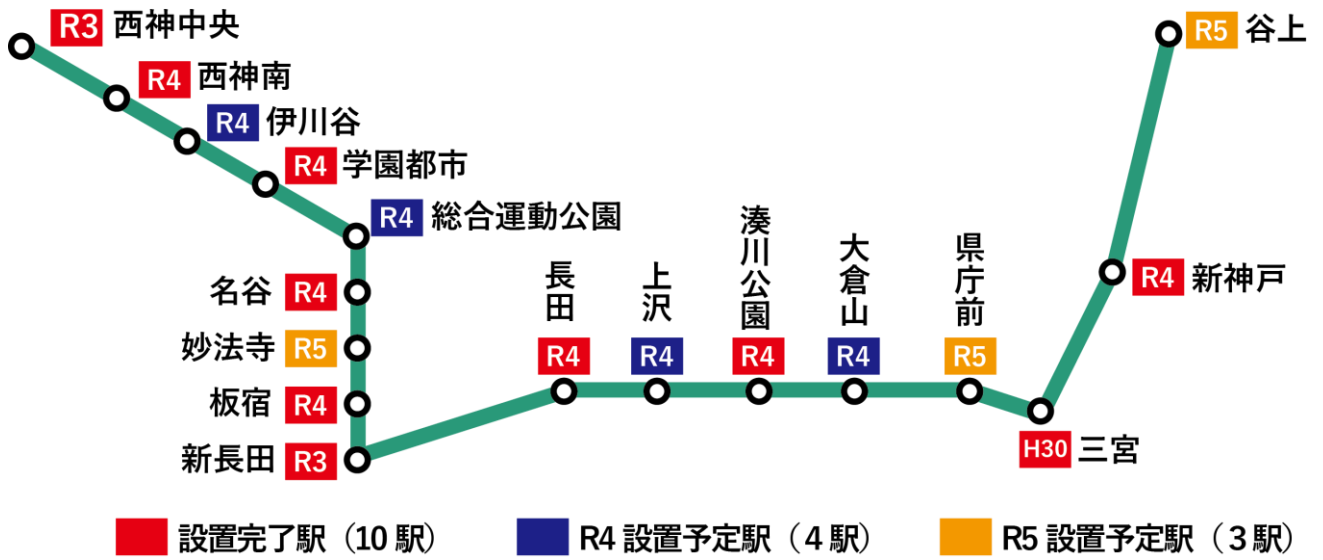
## 最近の主な取り組み

### 1. ホームドアの設置

駅ホームからの転落やそれに伴う列車の遅延を防ぐため、西神・山手線、北神線の全 17 駅にホームドアを令和 5 年度末までに順次設置していく。

各駅での停車時間に、ホームドアの開閉にかかる時間が加わることで、少しずつ停車時間を延ばす必要があることから、令和 4 年 6 月 10 日にダイヤ改正を実施した。

ホームドア設置の進捗状況（令和 4 年 10 月末時点）

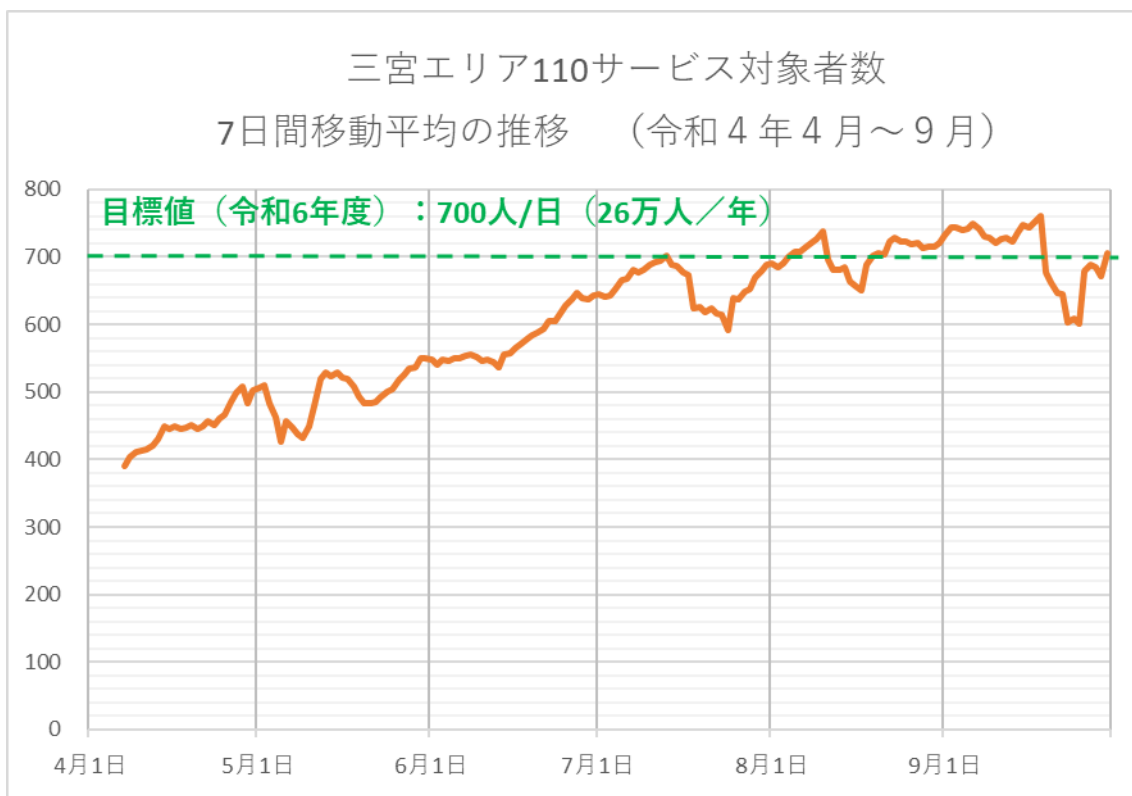


## 2. 三宮・エリア 110 の導入、ご利用状況

より多くのお客様に新たな移動スタイルを提案しご利用いただくことを念頭に、三宮都心部（駅ターミナルから概ね 1km 圏内）において、エリア内の市バス停留所間を IC カード使用でご乗車いただいたお客様誰もが、110 円の均一料金でご乗車いただけるようにする実証実験「三宮・エリア 110」を令和 4 年 4 月より実施している。

実施前である令和 4 年 3 月と比べて、9 月のサービス対象者は概ね 2 倍に増加しており、本制度の周知が進むことにより、ご利用者数が増加してきていると考えている。

今後のご利用状況を観察しつつ、様々な PR 手段を通じて、引き続き、普段あまりバスにご乗車いただけていない方への訴求に取り組んでいく。



また、IC カードの 2 タッチデータで、「三宮・エリア 110」対象エリアにおける乗降停留所のご利用状況を見ると、

- ・ 比較的距離が長い区間でのご利用
- ・ 標高差のある停留所までのご利用

が多いことなども分かってきた。今後、データの蓄積とともに、三宮都心部におけるご利用状況の更なる分析を進めていきたい。



### 3. 駅周辺のリノベーション

駅は人々の生活や移動の基点であることから、駅前空間の中心となる駅のリニューアルや駅周辺用地の有効活用を進めている。

#### ①名谷駅

既存の駅ビルのリニューアルと北館の新設により、テナントスペースの拡充・再編等を図り、利便施設の機能拡充に取り組む。

令和5年度の北館オープンの後、既存駅ビルのリニューアルに着手し、全体リニューアル完成は令和6年度を予定している。



▲名谷駅ビル北館整備イメージ

#### ②新長田駅



▲新長田駅 改修デザイン (コンコース)

市民投票により選ばれた『「緑と光」～風に揺れる木々のゆらぎや光を抽象化した未来的な駅空間～』をテーマとし、令和5年度の完成を目指しリニューアルを進めている。

#### ③三宮駅

都心三宮再整備事業および「さんちか」のリニューアルにあわせて、三宮駅東コンコースの内装（床・壁・天井等）のリニューアルを行い、都心三宮の拠点駅の魅力向上を図る。令和6年度の完成を予定している。



▲三宮駅東コンコース デザインイメージ

#### ④西神中央駅



▲エキソアレ西神中央と西神中央駅

西神中央駅百貨店ビル（旧そごう西神店）について、開業以来の大規模なリニューアルを実施し、令和4年4月に『エキソアレ西神中央』として全館オープンした。

周辺エリアの活性化に貢献し、人口誘引につながるよう引き続き取り組んでいく。

#### 4. 乗客増・地域活性化の取り組み

民間事業者と連携した利便性向上策や沿線地域の企業や店舗と連携したイベントなど、乗客増加対策を検討・実施する。

##### ○市バス

- ・実証実験「三宮エリア・110」の実施
- ・新港町周辺地域の通勤需要等に対応するための直行便の運行、摩耶山・六甲山等への輸送力強化のための急行バスの運行
- ・パターンダイヤの導入や、地下鉄との乗継の利便性を考慮した市バスダイヤ改正
- ・ご利用額に応じたポイントを市バス・山陽バスの乗車時にご利用いただける市バスポイントサービスの運用



▲「三宮・エリア 110」ロゴマーク

##### ○地下鉄

- ・兵庫津ミュージアムのグランドオープンや、こべっこランドの移転など新たな人の動きに合わせた連携事業（オリジナルデザイン1日乗車券の作成、ヘッドマークコンテストなど）の実施
- ・沿線店舗で利用できるサービス券と地下鉄1日乗車券を自由に組み合わせて交換できる電子周遊チケット「海岸線寄りまちパス」の再販売を事業者と協議中
- ・より便利に使いやすいサービスとIC化率の向上を目指し、ICカードを活用した地下鉄ポイントサービスを令和6年度中に導入予定



▲構内に留め置きした車両を使ったイベント「おもちゃ箱列車」を谷上駅で初開催

##### ○交通フェスティバル

- ・「交通フェスティバル in 名谷車両基地」を4年ぶりに開催した。一般の方が普段立ち入ることのできない名谷車両基地を公開し、市バス・地下鉄により親しんでいただいた。



## 5. 市民やお客様への情報発信

市民やお客様に交通局の経営状況や取り組みを伝えることで、市バスや地下鉄への関心を持っていただき、もっと使って支えていただくために、情報発信に取り組んでいる。引き続き、関心を持っていただける分かりやすい情報発信・広報に努める。

### (1) 市バス営業係数の時刻表への掲載

お客様が普段ご利用されている路線の現状を知っていただくため、市バス停留所の時刻表に営業係数を令和4年4月より掲載した。

### (2) 交通局レポート

交通局の経営状況や取り組みを「交通局レポート」として情報発信し、現在、第3号まで発行済である。今後も発行していく。

### (3) 情報発信の拡大

市バスや地下鉄のことを知っていただくために、交通局レポートを交通局ホームページへ掲載したほか、バスターミナルや主要バス停、地下鉄各駅に情報発信のポスターを掲載している。

さらに、より多くの方に交通局の経営状況をわかりやすく発信するため、「広報こうべ」を活用して発信していく。

### (4) 市バスのご利用状況の見える化（2タッチデータ）

市バスの各系統の便別のご利用人数を市民やご利用者の皆様にご覧いただけるように、2タッチ化によって得られたデータを活用し、ホームページに公表している。

#### ▼ホームページ URL ・ QR コード

URL : [https://public.tableau.com/app/profile/kobekotsu/viz/\\_16654547456240/sheet0](https://public.tableau.com/app/profile/kobekotsu/viz/_16654547456240/sheet0)



## 1. ご利用状況の見える化（時間帯別）

タブで知りたい情報を簡単に切り替え可能

システムを選ぶことで、システムごとのご利用状況を確認可能

見える化 | 停留所別 | 停留所別 (行先)

時間帯別
  便別

系統選択: 2: JR六甲道・阪急六甲～元町1丁目 (三宮神社)
 曜日選択: 1\_平日
 往復選択: 順方向
 時間帯選択: (すべて)

主な停留所  
JR六甲道・阪急六甲～青谷～布引～三宮～元町1丁目 (三宮神社)

曜日・走行方向・時間帯などを選択可能

時間帯	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
時刻帯	JR六甲..	六甲口	阪急六甲	六甲登山..	篠原本町..	篠原本町..	護国神社..	五毛	五毛天神	観音寺	神戸高校..	青谷橋	青谷	龍池通3..	野崎通3..
6			4	5	5	6	8	10	13	15	17	20	26	32	34
7			27	29	29	30	31	33	37	38	29	31	21	26	26
8			14	16	16	17	18	20	22	23	22	23	16	18	18
9	3	4	7	8	9	10	11	12	14	15	15	17	17	19	21
10	2	2	10	10	11	12	13	14	15	16	16	18	18	21	24
11	9	9	12	13	13	13	14	14	14	14	14	15	16	18	23
12	11	12	17	18	18	18	18	17	18	17	17	18	18	19	23
13			13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	15	17
14	14	14	14	15	15	15	14	14	14	14	14	14	15	16	19
15	11	11	13	14	14	14	14	12	12	14	18	21	26	29	34
16	9	11	17	18	18	18	16	14	13	14	17	20	26	28	36
17			15	16	16	16	16	14	13	12	15	16	18	20	29
18			19	20	20	20	18	15	14	13	17	17	18	19	27
19			21	22	22	21	19	15	13	12	11	10	8	8	12
20			22	22	22	21	19	15	13	11	9	8	7	7	9
21			20	21	20	20	17	12	11	9	8	7	5	5	5
22			20	21	21	19	17	13	12	9	8	7	4	4	5

## 2. ご利用状況の見える化（便別）

見える化 | 停留所別 | 停留所別 (行先)

時間帯別
  便別

系統選択: 2: JR六甲道・阪急六甲～元町1丁目 (三宮神社)
 曜日選択: 1\_平日
 往復選択: 順方向
 時間帯選択: 8

主な停留所  
JR六甲道・阪急六甲～青谷～布引～三宮～元町1丁目 (三宮神社)

時間帯	始発時分	始発停留所1	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
時刻帯		阪急六甲	阪急六甲	六甲登山..	篠原本..	篠原本..	護国神..	五毛	五毛天神	観音寺	神戸高..	青谷橋	青谷	龍池通..
8	800	阪急六甲	40	44	44	44	46	48	50	48	40	41	17	20
	802	阪急六甲	33	35	35	36	37	41	42	39	34	35	13	15
	805	阪急六甲	26	28	29	31	33	36	39	37	36	35	16	19
	808	阪急六甲	19	21	22	23	25	29	31	30	30	30	16	23
	811	阪急六甲	12	13	14	15	16	20	21	20	20	20	16	20
	814	阪急六甲	13	14	15	15	17	19	20	19	19	19	16	20
	817	阪急六甲	14	15	15	16	17	19	20	19	19	19	16	20
	820	阪急六甲	10	12	12	13	14	17	18	17	17	17	16	20
	823	阪急六甲	18	19	20	20	21	22	23	22	22	22	16	20
	826	阪急六甲	13	14	15	15	15	18	19	18	18	18	16	20
	830	阪急六甲	13	13	14	15	16	18	19	18	18	18	16	20
	834	阪急六甲	8	10	10	11	12	14	15	14	14	14	16	20
	838	阪急六甲	12	13	14	14	14	15	16	15	15	15	16	18
	842	阪急六甲	4	5	5	6	7	10	11	10	10	10	16	18
	846	阪急六甲	7	8	8	9	9	11	12	11	11	11	14	16
	850	阪急六甲	11	11	12	13	13	16	17	16	16	16	16	16
	853	阪急六甲	9	10	10	11	11	14	15	14	14	14	14	14
	857	阪急六甲	10	11	12	13	14	18	19	18	18	18	18	18

停留所名: 五毛天神  
 発車時分: 8:12  
 行先1: 三宮神社行き  
 車内人数の合計: 39

カーソルを合わせれば、停留所ごとの発車時分や行先がわかる

始発停留所名を表記することで自分が乗る便の特定が容易



市バス営業所の職場環境および組織風土の改善に向けて

1. 経緯

令和 4 年 3 月の神戸市会都市交通委員会において、交通局市バス営業所（以下「営業所」という。）でハラスメント行為が行われているのではないかと指摘を受け、風通しのよい職場風土や職場環境の実現に向けて、営業所におけるハラスメント等の不適切行為の実態、および現状の課題や原因等を調査するため、第三者の弁護士による調査を実施した。

2. 調査の概要

(1) 調査期間

令和 4 年（2022 年）4 月 1 日～（継続中） ※この度は主に X 営業所に関する中間報告

(2) 調査結果（中間報告）の概要

報告日：令和 4 年（2022 年）10 月 6 日（木）

1. 事実認定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ X 営業所の運営全般に対する職員 A の実質的権限ないし影響力が極めて大きく、そのことがハラスメントの実態を生む要因になったと考えられる。</li> <li>・職員 A 及び職員 B は運転士でありながら運転業務を行わない「非乗務」とされる日や出勤記録が残されていない日が多く、勤務内容が明らかとはいえない状況であった。</li> </ul>
2. 調査に関する特記事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第三者調査において、職員 A によるアンケート用紙の配布停止指示、職員 A・B においてヒアリングの欠席があった。</li> </ul>
3. 認定されたハラスメント (11 件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・職員 A によるパワーハラスメント（8 件）  <ul style="list-style-type: none"> <li>〔 特定職員に対する虚偽の風説の流布や孤立化を図る行為、不当な乗務ダイヤの割り当て など 〕</li> </ul> </li> <li>・職員 B によるパワーハラスメント（3 件）  <ul style="list-style-type: none"> <li>〔 特定職員の孤立化を図る行為、威圧的または侮辱的な発言 など 〕</li> </ul> </li> </ul>
4. 認定された不適切行為 (11 件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出退勤に関する不適切行為（3 件）</li> <li>・職務専念義務違反（3 件）</li> <li>・職場内での侮辱・暴言等（5 件）</li> </ul>
5. 当局の対応上の問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・組織全体として、安心して働くことのできる職場環境を構築するという意識が十分に浸透していなかった。</li> <li>・職員 A および職員 B のパワーハラスメントに関して、被害職員への配慮や是正措置が十分に行われていない。</li> <li>・「非乗務」の勤務状況が詳細に把握できておらず、職員 A の担当職務も明確でないなど、管理職による指揮監督が実質的に及んでいないと難しい、是正措置も講じられていなかった。</li> <li>・長時間勤務が常態化した勤務形態は、職員らの十分な生活時間や睡眠時間の確保を軽視した、適切さを欠いた運用であった。</li> </ul>
6. 交通局への要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・認定したハラスメントおよび不適切行為の改善、人員配置の検討を含め、被害職員らが安心して仕事ができる職場環境を確保する措置を講じること。</li> </ul>

### 3. 調査結果に対する問題認識

#### (1) 組合主導の営業所管理運営の現状

- ・従来から営業所の管理運営を営業所管理職や本庁部門が適切に主導できず、同一営業所の在籍年数の長い組合役員に依存する構造となっていた。
- ・特に今回報告対象の営業所においては、本来職制が行うべき役割の多くを組合役員が担ってきており、組合主導によるダイヤ編成や担当職務割、人事異動に対する意見、その他職制上の地位に関わらない管理的活動が行われていた。

#### (2) 上記に至った背景

- ・営業所長のポストは、バス事業運営経験のない一般行政職員が3年間単位で配属されてきたことから、経験や専門知識の不足により営業所運営を主導することが困難であった。
- ・総人件費の抑制と、個々の運転士としては時間外勤務による実収入増が見込めたことから、結果として、常に欠員を抱えた営業所運営となっていた。
- ・全ての運行ダイヤを確保するため、臨時的な対応も含めた運転士の時間外勤務の差配を組合役員が担う構造となっていた。このことから実質的な権限が強まることにつながった。
- ・運転士中心の営業所運営が行われてきた結果、運転士を管理する業務を担う運行管理者の立場が相対的に低くなり、運転士から運行管理者への転任希望がほぼ無い状況となっている。
- ・運転士の人事異動が基本的に実施されてこなかったため、各営業所において多くの長期在籍職員が存在することとなり、各営業所それぞれの慣行が常態化した結果、職制側による統一かつ適切な管理運営の妨げとなっている。

### 4. 調査結果を踏まえた今後の対応

#### (1) 認定された事実等への初動対応

- ・「職員らが安心して仕事ができる職場環境を確保」するため、令和4年11月に長期在籍者を中心に人事異動を速やかに実施。今後計画的に進めていく。
- ・今回の調査で認定されたハラスメント行為・不適切行為及び当局の対応上の問題について、速やかに事実関係を調査し、関係職員の処分等を行う。

#### (2) 営業所管理体制の体制強化

- ・現場経験のある営業所長の配置（一部営業所には配置済）。
- ・運行管理者の資質向上、人材育成に重点を置いた取り組みを進める。
- ・本庁自動車部の一部を営業所へ移転するとともに、3営業所を統括する部門を設置。

#### (3) 風通しのよい組織風土の実現に向けて取り組み

- ・職員目安箱の設置（令和4年5月1日設置済）。
- ・ハラスメントの相談窓口の連絡先を記載したカードの配付（令和4年5月配布済）。

#### (4) 労務管理の適正化

- ・運転士による「非乗務」勤務は原則行わないこととし、運転以外の業務については、その必要性を所属長において精査し、特定職員に集中することのないよう、細分化して割り当てるように見直す。
- ・職員の出退勤管理や時間外勤務管理、終業時刻から翌始業時刻までに一定の休息時間を確保する「勤務間インターバル」の管理を徹底する。

#### (5) 第三者委員会の設置

- ・このたびの調査結果に示された内容の重要性およびその社会的影響の大きさに鑑み、条例に基づく附属機関として、より独立性の高い第三者委員会を立ち上げ、求められる職場環境や組織風土、取り組むべき方向性について提案を求める。
- ・さらなる調査が必要であれば、第三者委員会において調査を継続する。