

回 答

団体名（ 第21次大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会 ）

（要望項目）

統一要求項目

1. 「地域公共交通」に関する要求

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、多くの総合連携計画が各法定協議会において策定・施行されてきました。また、2013年に成立した交通政策基本法の基本理念に則って、維持可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取り組みを推進する旨を目的として法律化されました。

併せて「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正 2014年に閣議決定され、鉄道・バス・タクシーに係る公共交通を活用した地域公共交通の活性化に取り組むため、各自治体（市・町・村）に法定協議会の設置が求められています。

（1）第20次の回答では、大阪市、河内長野市、岸和田市、貝塚市、寝屋川市、和泉市、太子町、阪南市、吹田市、箕面市、池田市、能勢町、八尾市において、「地域公共交通計画（地域公共交通網計画）」を策定、堺市、富田林市において法定協議会を設置し取り組みが進められているとのことであったが、計画の具体的な進捗状況と法定協議会未設置の自治体についての取り組み及び今後の見通しについて明らかにされたい。

（回答）

○ 地域公共交通計画については、現在、18市町村（大阪市、堺市、池田市、箕面市、能勢町、豊能町、吹田市、寝屋川市、八尾市、富田林市、河内長野市、太子町、河南町、千早赤阪村、和泉市、岸和田市、貝塚市、阪南市）において策定されており、計画に位置付けられた目標の達成に向けた取組が進められています。

○ また、7市町（豊中市、高槻市、摂津市、枚方市、東大阪市、泉佐野市、熊取町）のほか、富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村の4市町村の地域において、それぞれ法定協議会が設置され、計画策定に向けた取組が進められています。

○ 引き続き、地域公共交通の活性化に向け、近畿運輸局などとも連携し、市町村の交通政策担当者などを対象とした意見交換会などを開催し、地域公共交通に関する各自治体の先進的な取組や補助制度について情報提供を行うなど、法定協議会未設置の自治体における協議会設置を含む地域の自主的な取組が行われるよう、市町村を支援してまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

統一要求項目

1 「地域公共交通」に関する要求

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、多くの総合連携計画が各法定協議会において策定・施行されてきました。また、2013年に成立した交通政策基本法の基本理念に則って、維持可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取り組みを推進する旨を目的として法律化されました。

併せて「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正 2014年に閣議決定され、鉄道・バス・タクシーに係る公共交通を活用した地域公共交通の活性化に取り組むため、各自治体（市・町・村）に法定協議会の設置が求められています。

（2）大阪府が、都市インフラ政策の総合指針として、「大阪・関西のさらなる成長・活力の実現」「防災・減災、安全・安心の強化」「都市魅力の向上と住みよい環境づくり」などに向けて策定した、「大阪府都市整備中期計画」と、その具体的な取り組み内容を示した「道路の整備に関するプログラム」に基づく取り組みの成果と、今後の取り組み内容を明らかにされたい。

（回答）

○ 本府では、「大阪府都市整備中期計画」等に基づき、厳しい財政状況のもと、大阪の成長に向け、都市の骨格の形成や物流の効率化、慢性的な渋滞解消、また、安全・安心で住みやすい都市の形成のため、歩行者等の安全な通行確保や幹線道路等における交通安全対策等、総合的な道路施策を進めているところです。

○ 具体的には、道路ネットワークの機能強化を図るため、令和6年6月に国道371号石仏バイパスを供用するとともに、府道大阪和泉泉南線の4車線化や都市計画道路三国塚口線、大阪府中部広域防災拠点のアクセス道路となる都市計画道路八尾富田林線の整備等を進めており、また、現道の安全確保に向けては、府道和歌山貝塚線における歩道整備等の安全対策を実施しています。

（回答部局課名）

都市整備部 道路室 道路整備課

都市整備部 道路室 道路環境課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

統一要求項目

1 「地域公共交通」に関する要求

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、多くの総合連携計画が各法定協議会において策定・施行されてきました。また、2013年に成立した交通政策基本法の基本理念に則って、維持可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取り組みを推進する旨を目的として法律化されました。

併せて「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正 2014年に閣議決定され、鉄道・バス・タクシーに係る公共交通を活用した地域公共交通の活性化に取り組むため、各自治体（市・町・村）に法定協議会の設置が求められています。

（3）国家戦略特別区域法の一部を改正する法律が成立し、自家用有償観光旅客等運送が道路運送法上の自家用有償旅客運送と見做されることとなったが、付帯決議にはあくまでも特例であり地域公共交通機関であるバス・タクシーの活用を図るよう求めている。第 20 次の回答では制度の活用は予定していない旨の回答を受けたが、それ以降の状況はどうか明らかにされたい。

（回答）

- 国家戦略特別区域自家用有償観光旅客等運送事業については、あくまでバス・タクシー等が極端に不足している地域における観光客等の移動の利便性の確保が目的であり、同制度の全国での実施や、いわゆる「ライドシェア」の導入は認めないことが法改正時の附帯決議とされています。
- また、府内では電車、バス、タクシー等の公共交通機関網が整備されていることから、大阪府としては、本制度の活用は現時点では引き続き予定しておりません。
- なお、自家用車活用事業、いわゆる日本版ライドシェアは、地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給するもので、令和6年3月に国土交通省において創設された制度です。
- 本制度はタクシー事業者が一般ドライバーを雇用、育成し、車両整備も含めた運行責任を負うこととなっています。
- 大阪府では、昨年4月 26 日に大阪市域交通圏における不足車両数が公表され、金曜と土曜の 16 時台から 19 時台に最大 240 台、土曜の 0 時台から

3時台に最大 420 台のタクシー需要が不足しているとされたところです。

- 昨年 12 月 25 日現在で 29 事業者が日本版ライドシェアの運行許可を得て、既に運行開始または運行の準備を進めているところです。
- しかしながら、本年 4 月から開幕する大阪・関西万博においては、国内外から多くの観光客が来阪され、移動需要の高まりが予想されることから、タクシーと日本版ライドシェアが相互に連携し府民や来阪観光客の移動の足を確保することで、昨年 12 月に国土交通省と合意したものです。
- そのうち、日本版ライドシェアについては、万博開催期間中を含む 4 月から 10 月に限って、24 時間・府域全域で運行することが可能となっております。
- 大阪府としましては、この合意に基づき、国や大阪タクシー協会と共に需給状況を定期的にモニタリングし、移動の足不足とならないよう対応してまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 事業調整室 新交通施策推進課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

統一要求項目

2 交通安全対策に関する要求

警察庁交通局が昨年（令和5年）に行った全国調査結果によると、交通事故件数は307,930件となり前年に比べて7,091件増加（2.4%増加）しています。また、死者数は2,678人となり前年に比べて68人増加（2.6%増加）しています。

都道府県別にみると、交通事故件数については、第1位が東京31,385件、第2位が大阪府25,951件、第3位が愛知県24,547件、第4位が神奈川県21,870件、第5位が福岡県20,173件の順であり、大阪府は東京都に次ぐ多さとなっています。

また、死者数については、第1位が大阪府148人、第2位が愛知県145人、第3位が東京都136人の順に多くなっています。

この要因は、交通渋滞の慢性化、違法駐車の高止まり、自動車・自転車などのドライバーと歩行者のモラル低下などが指摘されています。

平成25年施行の「改正道路交通法」において、自転車の車道走行の原則がルール化されたことにより、各地域において自転車走行空間が整備されつつある一方、自動車との混在による危険性が高まり、若者や高齢者による自転車事故が増加しています。加えて、電動キックボードなどの新しいモビリティにより引き起こされる交通トラブルについても懸念されています。

また、道路と関連施設の不備などが交通事故の多発を招き、バス・ハイタク事業やトラック事業の輸送効率が阻害されています。

（2）自転車通行空間の整備について「大阪府自転車通行空間10か年整備計画」の計画期間が令和7年度までとなっているが、第20次回答以降の整備状況と計画の達成状況について明らかにされたい。

また、府内の市町村における、自転車ネットワーク計画の策定状況について明らかにされたい。

（回答）

- 本府では、「大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）」に基づき進める自転車通行空間の整備について、令和5年度は約27kmを整備し、令和5年度末時点で約146kmが完成し、進捗率が約70%となりました。令和6年度は、約29kmを整備しています。
- また、府内の市町村における、自転車ネットワーク計画の策定状況について、令和6年12月末時点で21市町が策定済みとなっています。
- 引き続き、本計画に基づき整備を進めるとともに、市町村がネットワーク計画を策定する際には、技術的アドバイス等を行いながら市町村と協議し進めていきます。

（回答部局課名）

都市整備部 道路室 道路環境課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（ 第21次大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会 ）

（要望項目）

統一要求項目

2. 交通安全対策に関する要求

警察庁交通局が昨年（令和5年）に行った全国調査結果によると、交通事故件数は307,930件となり前年に比べて7,091件増加（2.4%増加）しています。また、死者数は2,678人となり前年に比べて68人増加（2.6%増加）しています。

都道府県別にみると、交通事故件数については、第1位が東京31,385件、第2位が大阪府25,951件、第3位が愛知県24,547件、第4位が神奈川県21,870件、第5位が福岡県20,173件の順であり、大阪府は東京都に次ぐ多さとなっています。

また、死者数については、第1位が大阪府148人、第2位が愛知県145人、第3位が東京都136人の順に多くなっています。

この要因は、交通渋滞の慢性化、違法駐車の高止まり、自動車・自転車などのドライバーと歩行者のモラル低下などが指摘されています。

平成25年施行の「改正道路交通法」において、自転車の車道走行の原則がルール化されたことにより、各地域において自転車走行空間が整備されつつある一方、自動車との混在による危険性が高まり、若者や高齢者による自転車事故が増加しています。加えて、電動キックボードなどの新しいモビリティにより引き起こされる交通トラブルについても懸念されています。

また、道路と関連施設の不備などが交通事故の多発を招き、バス・ハイタク事業やトラック事業の輸送効率が阻害されています。

（4）物流事業においては輸送の効率化に向けた企業努力にも限界があることから、第20次回答以降の各自治体における駐車場附置義務条例制定の進捗状況について明らかにするとともに、主要な商業・業務集積地域における専用のパーキングエリア、荷捌場などの整備・促進のための制度の設立などについて検討を図られたい。

（回答）

- 第20次回答以降、駐車場附置義務条例を新たに制定された自治体はなく、現在、府内市町村においては、大阪市、茨木市、泉大津市、泉佐野市、摂津市、岸和田市、東大阪市、堺市において附置義務条例を制定されております。
- 荷捌きを含めた駐車施設は、需要を発生させる事業者側が自ら確保することが原則であると認識しています。その認識の下、地元市町村が附置義務条例の制定など地域の実情に応じた対策を講ずるべきであると考えております。
- 今後とも、必要に応じ、駐車場施策に関する国の制度改正や他自治体の取組情報の提供など、市町村の取組を支援してまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

統一要求項目

2. 交通安全対策に関する要求

警察庁交通局が昨年（令和5年）に行った全国調査結果によると、交通事故件数は307,930件となり前年に比べて7,091件増加（2.4%増加）しています。また、死者数は2,678人となり前年に比べて68人増加（2.6%増加）しています。

都道府県別にみると、交通事故件数については、第1位が東京31,385件、第2位が大阪府25,951件、第3位が愛知県24,547件、第4位が神奈川県21,870件、第5位が福岡県20,173件の順であり、大阪府は東京都に次ぐ多さとなっています。

また、死者数については、第1位が大阪府148人、第2位が愛知県145人、第3位が東京都136人の順に多くなっています。

この要因は、交通渋滞の慢性化、違法駐車の高止まり、自動車・自転車などのドライバーと歩行者のモラル低下などが指摘されています。

平成25年施行の「改正道路交通法」において、自転車の車道走行の原則がルール化されたことにより、各地域において自転車走行空間が整備されつつある一方、自動車との混在による危険性が高まり、若者や高齢者による自転車事故が増加しています。加えて、電動キックボードなどの新しいモビリティにより引き起こされる交通トラブルについても懸念されています。

また、道路と関連施設の不備などが交通事故の多発を招き、バス・ハイタク事業やトラック事業の輸送効率が阻害されています。

（5）交通事故の減少や慢性的な渋滞の解消に向け、交差点の改良や狭隘・危険道路の改善、ガードレールやミラーなどの設置促進・整備を求めるとともに、第20次回答以降、具体的な整備で進捗があった事案について明らかにされたい。

（回答）

- 本府の渋滞対策については、厳しい財政状況のもと、選択と集中を図るため、主要渋滞箇所を中心に、国等との連携により、ETC2.0等のビッグデータを活用した交通予測を踏まえ、道路ネットワークの整備や交差点改良等のハード対策や他路線への誘導等のソフト対策の両面から地域の実情に応じた効果的な対策に取り組んできており、第20次回答以降、西河原西交差点の立体交差化や、上津島交差点の改良工事等が完了し、現在、都市計画道路十三高槻線（正雀工区）の整備や、辻子交差点の改良工事等を実施しているところです。
- ガードレール等の交通安全施設の整備は、現地状況を踏まえ、大阪府警察等と協議を行い、必要に応じて検討していきます。また、府道に接続する道路との交差点等に設置するカーブミラーは、原則、府道の見通しを確保する必要がある道路管理者が府道路管理者へ道路占用の協議を行い、許可を受けたうえで設置しています。
- 市町村が主体となって策定した「通学路交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検により、安全対策が必要とされた箇所についても対策を順次進めており、令和6年度は、府道大阪中央環状線等で実施しています。

（回答部局課名）

都市整備部 道路室 道路整備課

都市整備部 道路室 道路環境課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

統一要求項目

2. 交通安全対策に関する要求

警察庁交通局が昨年（令和5年）に行った全国調査結果によると、交通事故件数は307,930件となり前年に比べて7,091件増加（2.4%増加）しています。また、死者数は2,678人となり前年に比べて68人増加（2.6%増加）しています。

都道府県別にみると、交通事故件数については、第1位が東京31,385件、第2位が大阪府25,951件、第3位が愛知県24,547件、第4位が神奈川県21,870件、第5位が福岡県20,173件の順であり、大阪府は東京都に次ぐ多さとなっています。

また、死者数については、第1位が大阪府148人、第2位が愛知県145人、第3位が東京都136人の順に多くなっています。

この要因は、交通渋滞の慢性化、違法駐車の高止まり、自動車・自転車などのドライバーと歩行者のモラル低下などが指摘されています。

平成25年施行の「改正道路交通法」において、自転車の車道走行の原則がルール化されたことにより、各地域において自転車走行空間が整備されつつある一方、自動車との混在による危険性が高まり、若者や高齢者による自転車事故が増加しています。加えて、電動キックボードなどの新しいモビリティにより引き起こされる交通トラブルについても懸念されています。

また、道路と関連施設の不備などが交通事故の多発を招き、バス・ハイタク事業やトラック事業の輸送効率が阻害されています。

（6）二輪車の危険走行について、自転車やバイク等を使用してのいわゆる「フードデリバリー」による、信号無視や車道の無理な横断、死角等からの飛び出しなど悪質な運転は、事業用自動車の交通の安全を妨げる行為であり、その取り締まりや教育指導等の取り組みが強化されてきていることは評価するが、依然として危険運転等が散見されることから、さらに取り組みを強化されたい。

一方、電動キックボードについては、この間、人身事故や悪質運転などが社会問題化する中、その普及に慎重な対応を求めてきたにもかかわらず、最高速度が時速20キロ以下のものについては、16歳以上であれば運転免許は不要、ヘルメット装着は任意とするなどの規制緩和がなされたことは遺憾である。自転車等の取り締まりや教育指導等の対策も未だ十分とは言えない中、事業用自動車にとっての道路交通環境の悪化は明らかであり、より厳格な取り締まりや教育指導等の対策に取り組まれない。

(回答)

- 大阪府では、春、秋の全国交通安全運動等において、全国重点に加え、大阪重点として「二輪車の交通事故防止」を設定するなど、様々な機会をとらえて交通ルール遵守の徹底や交通安全意識の向上を呼び掛けています。
- また、毎月8日を「ミニバイク・自動二輪車・自転車の安全指導日」に設定するなどの取組を行っております。
- 今後も二輪車や自転車が関係する交通事故を防止するため、関係機関と連携を図り、継続した取組を行ってまいります。
- また、特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード等）に関する交通ルールについては、大阪府警察と連携してチラシを作成し、府内市町村や大阪府教育庁などに配布し、周知・啓発を行っております。
- さらに、シェアリング事業者や大阪府警察などと連携した交通安全講習会も実施するとともに、事業連携協定を締結している販売事業者に対して購入者に直接交通ルールを周知するよう要請するなど広報啓発に努めています。
- 今後も関係機関と連携し、交通ルールやマナーの啓発を推進していきます。

(回答部局課名)

都市整備部 交通戦略室 交通計画課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

統一要求項目

2 交通安全対策に関する要求

警察庁交通局が昨年（令和5年）に行った全国調査結果によると、交通事故件数は307,930件となり前年に比べて7,091件増加（2.4%増加）しています。また、死者数は2,678人となり前年に比べて68人増加（2.6%増加）しています。

都道府県別にみると、交通事故件数については、第1位が東京31,385件、第2位が大阪府25,951件、第3位が愛知県24,547件、第4位が神奈川県21,870件、第5位が福岡県20,173件の順であり、大阪府は東京都に次ぐ多さとなっています。

また、死者数については、第1位が大阪府148人、第2位が愛知県145人、第3位が東京都136人の順に多くなっています。

この要因は、交通渋滞の慢性化、違法駐車の高止まり、自動車・自転車などのドライバーと歩行者のモラル低下などが指摘されています。

平成25年施行の「改正道路交通法」において、自転車の車道走行の原則がルール化されたことにより、各地域において自転車走行空間が整備されつつある一方、自動車との混在による危険性が高まり、若者や高齢者による自転車事故が増加しています。加えて、電動キックボードなどの新しいモビリティにより引き起こされる交通トラブルについても懸念されています。

また、道路と関連施設の不備などが交通事故の多発を招き、バス・ハイタク事業やトラック事業の輸送効率が阻害されています。

（6）二輪車の危険走行について、自転車やバイク等を使用してのいわゆる「フードデリバリー」による、信号無視や車道の無理な横断、死角等からの飛び出しなど悪質な運転は、事業用自動車の交通の安全を妨げる行為であり、その取り締まりや教育指導等の取り組みが強化されてきていることは評価するが、依然として危険運転等が散見されることから、さらに取り組みを強化されたい。

一方、電動キックボードについては、この間、人身事故や悪質運転などが社会問題化する中、その普及に慎重な対応を求めてきたにもかかわらず、最高速度が時速20キロ以下のものについては、16歳以上であれば運転免許は不要、ヘルメット装着は任意とするなどの規制緩和がなされたことは遺憾である。自転車等の取り締まりや教育指導等の対策も未だ十分とは言えない中、事業用自動車にとっての道路交通環境の悪化は明らかであり、より厳格な取り締まりや教育指導等の対策に取り組まれない。

（回答）

- 自転車やバイク等の二輪車については、毎年、10月頃に、府内学校の交通安全教育担当教職員および市町村教育委員会安全担当指導主事等を対象とした学校安全教室推進事業交通安全教室を開催し、自転車乗車時のヘルメット着用の必要性や府内の事故状況等の正しい知識を習得することで、各学校における交通安全教育の充実に努めているとこ

ろです。

- 電動キックボードについては、令和4年度・令和5年度の同研修において、外部講師を招聘し、ルール、保安基準や電動キックボードが関与する交通違反や事故等の状況を周知しました。
- 引き続き、警察等と連携しながら、電動キックボードに対応した交通安全教育について研究してまいります。

（回答部局課名）

教育庁 教育振興室 保健体育課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

統一要求項目

3. 違法駐車防止にかかる条例制定に関する要求

違法駐車を取り締まり 放置車両の確認事務は、令和 5 年 4 月 1 日現在、全国 418 警察署において、53 法人に委託しており、約 1,900 人の駐車監視員により行なわれ、令和 4 年中の放置車両確認標章の取り付け件数は、84 万 4,598 件（うち駐車監視員によるものは 56 万 3,587 件）となっています。

また、「大阪府交通対策協議会」が策定する府民運動大綱において「めいわく駐車・放置自転車追放」を運動重点の一つに定め、毎月 20 日を「めいわく駐車・放置自転車追放デー」に設定しているが、大阪府内の駐車監視員及び放置車両確認標章の取り付け件数ならびに第 20 次以降の状況について明らかにされたい。

【条例未制定の自治体】

第 20 次の回答では、「違法駐車等の防止に関する条例」について、令和 4 年 4 月現在、府内 19 市 2 町であったが、現在の状況について明らかにされたい。

【条例を制定している自治体】

条例制定後の効果を検証するとともに、今後の新たな計画などがあれば、内容を明らかにされたい。

（回答）

- 「違法駐車等の防止に関する条例」の制定状況は令和 6 年 4 月現在、府内 19 市 2 町となっています。
- 今後も引き続き、警察、市町村、関係機関と連携を図りながら、「めいわく駐車・放置自転車追放」について広報啓発活動を展開してまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（ 第21次大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会 ）

（要望項目）

統一要求項目

4. 交通環境対策に関する要求

公共交通機関は快適で住みよい街づくりや都市機能の向上などを整備する上で重要な役割を担っています。

また、超少子・高齢化社会への対応、地球温暖化防止対策の観点からもハード・ソフト両面からの総合的な対策が急務となっています。

（1）自動車総量を抑制するため交通需要マネジメント（TDM）施策が重視されており、地域レベルでの対応も不可欠であり、基本的な考えを明らかにされたい。

とりわけ、2025年の開催が予定される「EXPO2025 大阪・関西万博」においては、交通円滑化を目的として、TDMによる時差出勤・テレワークや主要道路における混雑区間の迂回などを呼びかけるとされている。

実施にあたっては様々な課題が想定されるが、行政として府民生活に混乱を来すことの無いよう、主体的な対応が必要だと考える。現時点での対応方針について明らかにされたい。

また広域的な交通施策の充実・整備にむけて、国・府・県に対し積極的に働きかけられたい。

（回答）

- 自動車総量を抑制するための施策として、自家用車から大量輸送が可能な公共交通への転換により道路渋滞の解消や環境負荷の軽減を図るとともに、採算性向上により公共交通を持続可能なものとするため、「公共交通の利用促進」に向けた取組を推進しています。
- 公共交通の利用促進に向けた具体的な取組として、
 - ・ウェブサイトによる情報発信
 - ・イベントなどと連携した啓発活動
 - ・大阪南部地域の魅力を再発見してもらえるようなモデルルートを作成し、府HPで公表など、交通事業者や関係者とともに機会をとらえて、公共交通の利用促進を働きかけています。
- 人と環境にやさしい公共交通のより一層の利用促進、充実強化が図られるよう、関係機関と連携し、取組を進めてまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課（下線部について回答）

※ 要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

統一要求項目

4 交通環境対策に関する要求

（２）都市部における交通渋滞については、ドライバーの労働時間の短縮や環境負荷の低減などの観点からも重要な課題となっている。幹線道路などの基幹的な継続的なインフラの整備とともに、交差点、踏切、河川横断橋梁などのボトルネックを解消に向けた、幹線道路の機能強化も重要である。

第 20 次回答以降、ハード対策やソフト対策により進捗があった事案について明らかにするとともに、今後の具体的な整備予定などについて可能な範囲で明らかにされたい。

また、踏切については、ピーク時遮断時間が 40 分以上の「開かずの踏切」および遮断時間と交通量がともに多い「自動車ボトルネック踏切」や「歩行者ボトルネック踏切」について、大阪府内の状況と今後の改良に計画について明らかにされたい。

（回答）

○ 本府の渋滞対策については、厳しい財政状況のもと、選択と集中を図るため、主要渋滞箇所を中心に、国等との連携により、ETC 2.0 等のビッグデータを活用した交通予測を踏まえ、道路ネットワークの整備や交差点改良等のハード対策や他路線への誘導等のソフト対策の両面から地域の実情に応じた効果的な対策に取り組んでいます。

○ 具体的には、第 20 次回答以降、西河原西交差点の立体交差化や、上津島交差点の改良工事等が完了し、現在、都市計画道路十三高槻線（正雀工区）の整備や、辻子交差点の改良工事等を実施しているところです。

○ 本府の踏切対策としては、これまで京阪本線（枚方市・寝屋川市）等における連続立体交差事業等の抜本対策と、歩道設置等の構造改良や踏切内歩行空間のカラー舗装等、比較的早期に効果が発現する即効対策を実施しているところです。

○ 大阪府内の対策が必要な踏切は、「大阪府踏切道改良協議会合同会議」や当該合同協議会が設置する「検討会」にて、道路管理者・鉄道事業者と連携して課題の抽出・整理、意見交換等を実施し、対策検討・実施を促進してまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 道路室 道路整備課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（ 第21次大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会 ）

（要望項目）

統一要求項目

4. 交通環境対策に関する要求

（3）大阪府が取り組む「ノーマイカーデー」（毎月20日）をふまえ、各自治体が独自に取り組んでいる施策の内容を明らかにするとともに、啓発・啓蒙の充実を進められたい。

（回答）

○ 本府では、ノーマイカー運動（毎月20日）をふまえ、公共交通機関の積極的な利用を目的として、利用促進の取組を進めています。

○ 公共交通の利用促進に向けては、

- ・ 鉄道駅からバスへの乗換情報の検索などの情報が入手できるウェブサイト“OSAKA バスナビ”などによる情報発信
- ・ 様々な主体と連携した公共交通による観光モデルルートの発信
- ・ 地域の各種イベントなど様々な機会を通じた、パネルやグッズによる公共交通の利用促進のPR
- ・ クルマに過度に依存しないライフスタイルへの意識付けしてもらうことを目的とした「交通・環境学習プログラム」をHPに掲載

などに取り組んでいるところです。

○ 今後とも、地域や事業者・各種団体と連携して、マイカー利用抑制につながる公共交通の利用促進に向けて取り組んでまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（ 第21次大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会 ）

（要望項目）

統一要求項目

4. 交通環境対策に関する要求

（4）大阪府では「公共交通戦略」において、「公共交通の利用促進」を取り組みの一つの方向性としているが、例えば、自家用車の都市部乗り入れを抑制する手段としてパーク・アンド・ライドシステムの導入促進は有効な手段と考えている。

効率的な公共駐車場・駐車場の整備拡大および民間類似施設への助成措置などについて検討されたい。加えて、交通環境についての学習や利用促進キャンペーンの実施などについても検討されたい。

（回答）

- 本府では、パーク・アンド・ライドの推進に向け、府のホームページを活用し、利用しやすい駐車場の情報提供等を行っています。
- 公共駐車場や駐輪場の整備等は、地域の実情に応じ市町村が主体的に取り組んでいくことが重要と考えています。
- また、公共交通の利用促進に向けては、地域の各種イベントなど様々な機会を通じた、パネルやグッズによる公共交通の利用促進のPRや、クルマに過度に依存しないライフスタイルへの意識付けしてもらうことを目的とした「交通・環境学習プログラム」をHPに掲載等を行っています。
- 引き続き、公共交通の利用促進に取り組むとともに、市町村に対し広域的な観点から助言や調整等を行ってまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

統一要求項目

4 交通環境対策に関する要求

（５） 地球温暖化防止対策が国際的に重視されていることをふまえ、自動車の総量規制はもとより、低公害車・低燃費車のさらなる普及促進が求められています。

① 各自治体においては、率先して低公害車、低燃費車の普及・利用促進を図るとともに、事業者がインセンティブを付与されるようなモーダルシフトの推進のための助成など、実効ある温暖化防止にかかる具体的な施策について検討されたい。

（回答）

大阪府では、「大阪府地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」（令和３年３月策定）において、２０３０年の「すべての乗用車の新車販売に占める電動車の割合・９割」等の目標を掲げ、府が率先して電動車を導入することのほか、公共交通機関であるバスについては、万博を契機とし、電気バスや燃料電池バスを導入する事業者への補助を令和４年度から実施するなど、ゼロエミッション車をはじめとする電動車の普及促進に取り組んでいます。

また、自動車関連団体等で構成する大阪自動車環境対策推進会議にて策定した「おおさか電動車普及戦略」に基づき、関係団体が連携して取組を進めています。そのほか、行政機関や自動車ディーラー等で構成する「おおさか電動車協働普及サポートネット」において、環境イベントでゼロエミッション車等の展示・試乗会を行うなど、府民への普及啓発を実施しています。

引き続き、温暖化防止にかかる具体的な施策を実施してまいります。

（回答部局課名）

環境農林水産部 脱炭素・エネルギー政策課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

統一要求項目

4 交通環境対策に関する要求

（５） 地球温暖化防止対策が国際的に重視されていることをふまえ、自動車の総量規制はもとより、低公害車・低燃費車のさらなる普及促進が求められています。

- ② エコドライブの推進とその重要性について、府民・市民の理解を促進するため、各自治体における啓発活動や情報提供を積極的に推進されたい。

（回答）

- エコドライブの推進については、11月の「エコドライブ推進月間」に、関係機関との連携による事業者や市町村職員を対象としたエコドライブ講習会を実施するとともに、年間を通じてエコドライブを体験できる機器の貸し出しや啓発用チラシ、ステッカー等の提供による市町村の啓発活動への支援、ホームページやメールマガジン「おおさか自動車環境ニュース」を用いたイベント等の情報発信を実施しています。

（回答部局課名）

環境農林水産部 環境管理室 環境保全課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

統一要求項目

4 交通環境対策に関する要求

（6） バリアフリー化の推進にあたっては、駅ターミナルやバスの停留所、歩道、陸橋などの公共施設についても、高齢者や障がい者を有する方々の利便性向上に向けた配慮をふまえた整備と公的助成を推進されたい。とりわけ、高齢者・障がい者が巻き込まれる事故も発生しており、行政として事業者との協働による優先整備などの取り組みについても検討すること。

また、高齢者や障がい者の方への介助については交通事業者に委ねられているが、事業者の人的負担を考慮し、行政、民間、地域の協働による「社会全体で支えていく仕組み」について取り組みを進められたい。

（回答）

- 本府における歩道のバリアフリー化については、高齢者や障がい者をはじめ、多くの方々が安心して利用できるよう、段差・勾配の改善、歩道の幅員の確保、視覚障がい者誘導用ブロックの設置等を行うこととしており、特に市町村が策定するバリアフリー基本構想において、特定道路や生活関連経路に位置づけられた道路を優先して整備することとしております。
- 視覚障がい者の踏切内の安全対策については、令和6年1月に「道路の移動円滑化に関するガイドライン」が改定され、踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法や構造に関する項目が追加されたことから、これに基づき、府管理道路の踏切において安全対策を進めていきます。

（回答部局課名）

都市整備部 道路室 道路環境課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

統一要求項目

4. 交通環境対策に関する要求

（6）バリアフリー化の推進にあたっては、駅ターミナルやバスの停留所、歩道、陸橋などの公共施設についても、高齢者や障がい者を有する方々の利便性向上に向けた配慮をふまえた整備と公的助成を推進されたい。とりわけ、高齢者・障がい者が巻き込まれる事故も発生しており、行政として事業者との協働による優先整備などの取り組みについても検討すること。

（回答）

- 大阪府では、「大阪府福祉のまちづくり条例」を定め、不特定かつ多数の人が利用する建築物などの都市施設について、公共・民間を問わず、すべての人が安全かつ容易に利用できるように、段差解消や福祉仕様のエレベーター、車椅子使用者用トイレ、視覚障がい者誘導用ブロック等の整備基準に基づいた整備や改善を事業者に求め、福祉のまちづくりを推進しているところです。
- 鉄道駅やバスの停留所などの公共施設のバリアフリー化については、市町村や交通事業者等が参画する「大阪府重点整備地区バリアフリー推進連絡会議」の場を活用し、高齢者や障がい者などに配慮した整備や改善が促進されるよう、継続的に事業者に働きかけを行っています。
- また、とりわけ鉄道駅については、市町村が作成する「バリアフリー基本構想」の地区内にある既存駅舎のエレベーター整備等に対して補助を実施するなど、バリアフリー化を促進しているところです。
- 本府としては、市町村とも連携し、引き続き鉄道駅のバリアフリー化など福祉のまちづくりの推進に取り組んでまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 住宅建築局 建築環境課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

統一要求項目

4. 交通環境対策に関する要求

（6）バリアフリー化の推進にあたっては、駅ターミナルやバスの停留所、歩道、陸橋などの公共施設についても、高齢者や障がい者を有する方々の利便性向上に向けた配慮をふまえた整備と公的助成を推進されたい。とりわけ、高齢者・障がい者が巻き込まれる事故も発生しており、行政として事業者との協働による優先整備などの取り組みについても検討すること。

また、高齢者や障がい者の方への介助については交通事業者に委ねられているが、事業者の人的負担を考慮し、行政、民間、地域の協働による「社会全体で支えていく仕組み」について取り組みを進められたい。

（回答）

○ 公共施設のバリアフリー化のうち、鉄道駅ホームにおける安全対策については、可動式ホーム柵の整備促進に向け、平成 23 年度に補助制度を創設するとともに、鉄道事業者に対し、大阪府および大阪市、堺市、主要な鉄道事業者で構成する「可動式ホーム柵整備事業に関する連絡調整会議」の場などを通じて、整備促進の働きかけを行っているところです。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

統一要求項目

4 交通環境対策に関する要求

公共交通機関は快適で住みよい街づくりや都市機能の向上などを整備する上で重要な役割を担っています。

また、超少子・高齢化社会への対応、地球温暖化防止対策の観点からもハード・ソフト両面からの総合的な対策が急務となっています。

(6) バリアフリー化の推進にあたっては、駅ターミナルやバスの停留所、歩道、陸橋などの公共施設についても、高齢者や障がい者を有する方々の利便性向上に向けた配慮をふまえた整備と公的助成を推進されたい。とりわけ、高齢者・障がい者が巻き込まれる事故も発生しており、行政として事業者との協働による優先整備などの取り組みについても検討すること。

また、高齢者や障がい者の方への介助については交通事業者に委ねられているが、事業者の人的負担を考慮し、行政、民間、地域の協働による「社会全体で支えていく仕組み」について取り組みを進められたい。

（回答）

○ 本府では、外見からはわからない援助や配慮を必要としている方々が、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることで、援助を得やすくなるよう、ヘルプマークを配布しています。また、ヘルプマークをつけた方を見かけた際には、思いやりのある行動をすることを呼び掛けるポスターやチラシを作成し、駅などで掲示いただくことで府民に向けて周知するとともに、府民に向けた研修でも紹介するなどの取り組みを行っています。

○ 引き続きヘルプマークの配布と府民への周知について取り組んでまいります。

（回答部局課名）

福祉部 障がい福祉室 障がい福祉企画課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

都市交通網の整備についての要求項目

1. 自然災害や感染症拡大など非常時の公共交通の運行と安全輸送について
（1）公共交通の公共性・公益性に鑑み、持続可能な地域公共交通を維持する観点から、豪雨災害による鉄道車両基地及び駅の浸水対策として、施設の改修や効果的装置の開発・設置など、この間各鉄道事業者として取り組みを進めてきてはいるものの引き続き大阪府や国と連携した財政措置の対策や継続した支援について考え方を示されたい。

（回答）

- 豪雨災害に適切に対応するため、駅出入口部への止水板の設置等に要する経費については、国が鉄道施設総合安全対策事業費補助により鉄道事業者に補助を行っており、対策が進められているところです。
- 一方、本府においては、まずは鉄道施設の耐震対策を優先し、国や地元市と連携しながら、事業者の鉄道耐震事業に要する費用の一部について補助を行うなど、引き続き、鉄道施設の安全対策の促進に取り組んでまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（ 第21次大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会 ）

（要望項目）

都市交通網の整備についての要求項目

1. 自然災害や感染症拡大など非常時の公共交通の運行と安全輸送について
- (2) 自然災害や感染症等発生対策に対して、地域住民の安全・安心な移動を確保するため、安全衛生が徹底された就労環境の確保と必要な備蓄品を配備するための予算化について考え方を示されたい。

（回答）

- 新型コロナウイルス感染症拡大防止に向け、令和3年度は、「大阪府路線バス・タクシー感染症対策強化支援事業」を創設し、路線バス・タクシーに必要な備品及び設備の設置費用に対して補助金を交付しました。
- 引き続き、自然災害や感染症対策に関して、必要に応じて事業者に対し、安全衛生が徹底された就労環境の確保と必要な備蓄品が配備されるよう働きかけを行うなど、地域住民の安全・安心な移動が確保されるよう取り組んでまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（ 第21次大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会 ）

（要望項目）

都市交通網の整備についての要求項目

2. 交通政策基本計画に基づく公共交通政策の推進について

2023年に改正施行された地域公共交通活性化再生法の目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」が追加されたことに基づき、地域公共交通計画の策定に向けた法定協議会に地域の公共交通をより把握している公共交通事業者の代表を参加させるとともに、自治体においても公共交通専任の部署を設置すべきであると考えている。また、各エリアで公共交通のあり方が協議され始めているが、地域や事業者がともに、広域な交通体系を視野に入れた総合的な検討を行い、持続可能な交通ネットワークの構築に向けて進められるよう、さらなる支援の強化を図られたい。

（回答）

○ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」においては、協議会の構成員が決められ、当該市町村が必要と認める者を構成員とすることができることになっており、府域では現在、24市町村にある協議会のうち、すべての協議会において公共交通事業者の代表が参画しております。

（ 堺市、池田市、箕面市、能勢町、豊能町、吹田市、寝屋川市、八尾市、富田林市、河内長野市、太子町、河南町、千早赤阪村、和泉市、岸和田市、貝塚市、阪南市、豊中市、高槻市、摂津市、枚方市、東大阪市、泉佐野市、熊取町

○ また、本府では令和6年度に、公共交通専任の部署が無い自治体から、交通施策経験を有した職員数も十分でなく施策の検討が難しいという声があったため、初任者向けに、先進事例や補助制度の紹介を行う研修会を開催しました。

○ 加えて、近畿運輸局と連携し、市町村の交通施策担当や交通事業者を対象とした意見交換会の開催などを通じて、積極的な支援を行っており、引き続き、市町村等の支援ニーズを聞きながら、府として地域が求める支援を行ってまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

都市交通網の整備についての要求項目

3. 悪質クレーム（カスタマーハラスメント）への対策強化について

近年、様々なハラスメントが社会問題化しているが、交通・運輸産業においても悪質クレーム（カスタマーハラスメント）が大きな問題となっている。各事業者でも対策を講じているところではあるが、大阪府としてもハラスメント防止に向け、各事業者と連携し利用者に対する啓蒙活動等を強化されたい。

（回答）

本府消費者行政では、消費者基本法等に基づき、事業者に比べ、不利な立場に置かれている消費者の利益の擁護・増進を図るため、消費者被害の防止と自立支援に向けた消費者教育に取り組んでおります。

近年、いわゆるカスタマーハラスメントが社会問題となっていることを踏まえ、消費者庁がまとめた資料を活用するとともに、消費者が意見を伝える際のポイントをまとめたチラシや動画を作成し、消費者教育や啓発を行っております。

今後とも、適正な消費者の声を抑制することのないよう配慮しつつ、引き続き、適切な消費者行動について、様々な機会を通じ、消費者への教育や啓発等の取組を進めてまいります。

（回答部局課名）

府民文化部 消費生活センター

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回

答

団体名（ 第21次大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会 ）

（要望項目）

都市交通網の整備についての要求項目

4. 大阪・関西万博への対応について

2025年に開催される大阪・関西万博について、交通アクセスの脆弱性を補うため、関西地域において出発地から目的地までシームレスな移動手段を提供するための観光・交通分野でのより広範で積極的な支援の拡充を図られたい。

また、会場の夢洲につながる唯一の鉄道路線である Osaka Metro 中央線の沿線には官公庁や大企業もあり通勤利用者が多いことから、万博開催期間における時差出勤やテレワークの推奨などについて官公庁が積極的に推進するとともに経済団体に協力を要請されたい。

（回答）

○ 本府では、出発地から目的地までシームレスな移動手段を提供できるよう、MaaSの促進に向け、MaaS促進事業費補助金を創設し、鉄道事業者のキャッシュレス化の取組への支援を実施しており、「KANSAI MaaS」において、QRコードを改札機で読み取る等の方法により、関西一円の様々な交通事業者等で利用できるデジタル乗車券サービスが提供されることとなったところです。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（ 第21次大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会 ）

（要望項目）

都市交通網の整備についての要求項目

5. MaaS促進事業の取り組みについて

利用者視点に立った関西 MaaS の実現のために、自治体・企業間の情報共有・意見交換をより緊密に図ることができるよう大阪府が主導して「関西 MaaS 推進連絡会議」の活動をより強化されたい。

一方で、MaaS を使いこなすにはスマートホンの活用が必要であり、高齢者にとって利用が難しいことが一つの課題であると考えます。高齢者が公共交通を活用して外出することは、健康維持やまちの発展にも繋がることから、超高齢社会において重要な課題となる。高齢者への公共交通利用促進について、具体的な対策や考え方を示されたい。

（回答）

- 国や地方公共団体、交通関係団体、観光関係団体等で構成される「関西 MaaS 推進連絡会議」に本府も参画しており、MaaS における交通・観光分野をはじめとする幅広い分野での連携などについて議論しているところです。
- 本府としては、このような場を活用し、高齢者も含め誰もが使いやすい MaaS となるよう働きかけるとともに、キャッシュレス対応機器や運行情報案内モニターの導入促進等に取り組むなど、引き続き、公共交通の利用促進に取り組んでまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課

スマートシティ戦略部 戦略推進室 戦略企画課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（ 第21次大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会 ）

（要望項目）

バス関係 要求項目

1. アフターコロナにおけるバス事業について

鉄軌道・バスをはじめとする公共交通は長期化したコロナ禍にあっても安心・安全な公共交通の責務を果たし、社会インフラの一部として国民の生活と移動を守り続けました。しかし現在、全国的にバス路線の縮小・廃止に歯止めがかからず、2008年度から2022年度までの間に全国で約2万キロの路線が廃止されました。その要因は超少子高齢化による人口減少と都市部への一極集中、モータリゼーションの進展など、利用者の減少が多くを占めていましたが、近年では要員不足を理由として不採算路線を中心に路線の休廃止、さらには事業撤退する事業者さえ出てきており、バス路線は崩壊寸前の状態にあります。そうなれば住民の生活においても大きな影響が生じることから、人々の移動を支える公共交通を維持・存続させるためには公的支援など、これまで以上に踏み込んだ施策が求められています。

貴自治体におかれましては公共交通の重要性を再認識頂くとともに、広く公共交通の利用促進を喚起されるとともに、国が定める交通政策基本法の基本理念にもとづき交通政策に関して、地域の関係者間の役割分担と合意の下で望ましい地域公共交通ネットワークを形成する新たな枠組みの構築について積極的に推進されたい。

（回答）

○ 本府では、公共交通の利用促進に向けて、地域の各種イベントなど様々な機会を捉えて、パネルやグッズによる公共交通の利用促進のPRや、クルマに過度に依存しないライフスタイルへの意識付けしてもらうことを目的とした「交通・環境学習プログラム」のHPへの掲載等を行っております。

○ また、市町村や事業者等の関係者との枠組みの構築として、近畿運輸局などとも連携し、自治体の交通政策担当や交通事業者を対象とした意見交換会などを開催し、地域公共交通に関する各自治体の先進的な取組や補助制度について情報提供を行うなど、地域公共交通の確保・維持に向けた取組を行っています。

○ 引き続き、市町村や事業者の取組を支援するなど、広域的な観点から持続可能な交通サービスが実現されるよう取り組んでいきます。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（ 第21次大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会 ）

（要望項目）

バス関係 要求項目

2. 改正地域公共交通活性化再生法と地域公共交通計画について

改正地域公共交通活性化再生法において、地方自治体における地域公共交通計画の作成を努力義務化されました。このような状況を踏まえ、地方自治体が早期に地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定し、事業者任せとなっているバス路線を、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の維持発展と改善策や移動手段の確保に取り組める仕組みづくりについての進捗状況を明らかにされたい。

（回答）

- 地域公共交通計画については、現在、18市町村（大阪市、堺市、池田市、箕面市、能勢町、豊能町、吹田市、寝屋川市、八尾市、富田林市、河内長野市、太子町、河南町、千早赤阪村、和泉市、岸和田市、貝塚市、阪南市）において策定されており、計画に位置付けられた目標の達成に向けた取組が進められています。
- また、7市町（豊中市、高槻市、摂津市、枚方市、東大阪市、泉佐野市、熊取町）のほか、富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村の4市町村の地域において、それぞれ法定協議会が設置され、計画策定に向けた取組が進められています。
- 引き続き、地域公共交通の活性化に向け、近畿運輸局などとも連携し、市町村の交通政策担当者などを対象とした意見交換会などを開催し、地域公共交通に関する各自治体の先進的な取組や補助制度について情報提供を行うなど、法定協議会未設置の自治体における協議会設置を含む地域の自主的な取組が行われるよう、市町村を支援してまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名(第21次大阪府(市町村)民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会)

(要望項目)

バス関係 要求項目

3. 公共交通を有効活用するモビリティーマネジメントについて

公共交通を活性化・再生するためには、従来から取り組んでいる新路線の整備、運行ダイヤ・運賃の改定等、交通事業者を中心とした供給者側の取組だけでは限界があり、需要者側である地域の住民、学校、企業等の公共交通の利用促進の取組を自治体として支援することが求められています。そうすることで地域住民の一人ひとりに自主的な意識の変化を促し、公共交通需要の増加や路線の拡充にもつなげることが可能です。さらに都市部における主要道路では交通渋滞も頻発していることから、交通総量の抑制や環境負荷の軽減にも寄与し、持続可能な公共交通の実現が可能となることから、さらなる積極的な支援をされたい。

(回答)

○ 本府では、令和元年11月に改訂した「公共交通戦略」に基づき、「鉄道ネットワークの充実」、「公共交通の利便性向上」、「公共交通の利用促進」に向けた取組を推進しております。

- 具体的には、
- ・ 鉄道駅からバスへの乗換情報の検索などの情報が入手できるウェブサイト“OSAKA バスナビ”などによる情報発信
 - ・ 様々な主体と連携した観光モデルルートの発信
 - ・ 地域の各種イベントなど様々な機会を通じた、パネルやグッズによる公共交通の利用促進のPR
 - ・ クルマに過度に依存しないライフスタイルへの意識付けしてもらうことを目的とした「交通・環境学習プログラム」をHPに掲載

などに取り組んでいるところです。

○ 引き続き、公共交通の活性化・再生に向け、公共交通の利用促進に取り組んでまいります。

(回答部局課名)

都市整備部 交通戦略室 交通計画課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（ 第21次大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

バス関係 要求項目

4. バス運転士・整備士の確保に向けた支援策の創設について

バス運転士・整備士の要員不足については、地方部のみならず都市部においても運行ダイヤの維持が困難な状況となり、多くの利用者に影響を及ぼしている。とりわけ地方部においては、高齢者の通院や買い物、学生の通学需要さえも維持が困難な状況となり、これ以上の公共交通の崩壊は何としてでも食い止めなければならない。また、安全運行を支える整備士についても同様であり、業界団体や事業者は要員確保にむけて様々な取り組みをおこなってはいるものの、要員が充足するまでには至っていない。

貴自治体におかれましても市民生活に密着した公共交通である路線バスを維持・存続させるために、要員確保に向けた取り組みに積極的に賛同されるとともに、実効性のある支援策を創設されたい。

（回答）

- 本府では、路線バス事業者への支援策として、令和6年度は国の地方創生臨時交付金を活用し、運転手確保に向けた事業者の取組に対する補助を実施しております。
- 引き続き、地域公共交通の確保・維持に向け、事業者が求める支援に応えられるよう取り組んでまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

バス関係 要求項目

5. 公契約条例の制定について

公契約条例は自治体が発注する公共工事・業務委託等に従事する従事者の賃金・報酬下限額を設定し、自治体・受注者の責任等を契約事項に加えることを定めた条例であり、ILO（国際労働機関）第94号条約に基づいていますが、現状大阪府下では「賃金下限規制」を含んだ公契約条例を制定した自治体はありません。契約の際に労働基準法等の法令を遵守する旨は確認されてはいるものの、競争入札などで契約単価が下がり、そのしわ寄せが委託された民間事業者などで働く労働者の労働条件低下や、据え置きとならぬよう、公共工事品質の確保や良質な住民サービスの確保、地元企業の育成、公正な競争を促進する観点からも貴自治体におかれましては制定にむけ、積極的に進められたい。

（回答）

○ 賃金その他の労働条件は法律により制定すべきものであり、国の動向を注視するとともに、引き続き最低賃金の引き上げを国に要望してまいります。

（回答部局課名）

総務部 契約局 総務委託物品課
商工労働部 雇用推進室 労働環境課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

バス関係 要求項目

6. 自家用ライドシェアの危険性への理解と慎重な対応について

多くの諸外国・地域で禁止や規制強化がされているライドシェアについては、大阪・関西万博の来場者輸送を理由に一部の政治家が「ライドシェア全面拡大」を声高にさげんでいるが、世界的に見ても利便性・安全性の高い公共交通を持つ日本には不必要である。一旦導入されればタクシーのみならずバス・鉄道にも影響を及ぼし、将来的には公共交通の破壊につながります。ライドシェア等、白タク・白バス行為の合法化は、例外的な措置も含めて輸送の安全や利用者保護のため、貴自治体としても今後も断固として認めることの無いよう強く要請する。

（回答）

- 大阪府においては、タクシー業界を取り巻く状況として、運転者数が直近では増加しつつあるものの、長期的には減少しているなか、今後もインバウンドは増え続けると予想されることから、高まる移動需要にしっかりと対応できる供給体制の確保が必要と考えております。
- そのため、徹底した安全管理とイコールフットィングのもと、タクシーとライドシェアの両輪で府民の移動の自由を守ることをめざし、令和 5 年 12 月に「大阪がめざすべきライドシェア（案）」を策定し、「タクシー事業者以外の新規参入」、「業務委託による運転手確保」、「ダイナミックプライシングの導入」等を柱とするライドシェア制度の導入を国に求めてきたところです。
- 万博開催時の移動需要の増加に対しては、国土交通省との合意に基づき、現行の日本版ライドシェアの制度を緩和し、対応することとなりましたが、万博閉幕後は、万博開催期間中の万博ライドシェアの効果を検証し、「大阪がめざすべきライドシェア（案）」の実現につなげていきたいと考えています。
- なお、道路運送法上の許可を得ずに、自家用車で有償の移動サービスを提供する、いわゆる白タク行為につきましても、大阪府警察、国土交通省とも密に連携しながら対策が強化されるよう取り組んでまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 事業調整室 新交通施策推進課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

バス関係 要求項目

7. 改正道交法への対応と特定小型原付の走行ルール啓発と取り締まりの強化について

2023年7月1日より、改正道路交通法が施行され、歩行者、自転車、自動車など既存の交通主体に加え、特定自動運行の自動車、特定小型原動機付自転車、遠隔操作型小型車などが同じ交通空間を通行するという新たな状況が生じることとなった。ついては、同法参議院附帯決議に基づき、各交通主体の安全を確保するため、車道と分離された自転車道、自転車専用通行帯などの交通空間を計画的に整備されるよう取り組まれない。

また、特定小型原付（電動キックボード）について保安基準は適用されるものの、大型自動車からの視認性や運転者の走行ルール違反などの危険性も危惧されることから、①歩行者との接触事故の防止について②損害賠償責任保険等へ加入促進に向けた広報・啓発について③電動キックボード、電動モペットに関する違反、事故件数について、明らかにするとともに、各府県警察と連携し、走行ルールの徹底と事故防止啓発に取り組まれない。

（回答）

- 本府では、自転車に対する交通安全対策について、平成30年度に策定した「大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）」において、歩行者の安全確保の観点から平成28年度から令和7年度までの10年間で約200kmの自転車通行空間の整備を行うこととしています。
- 既設道路における自転車と自動車を分離する自転車道等の通行空間の整備については、沿道に人家等が連担する用地の買収が必要となるなどの課題があることから、今後、交通状況等も見ながら、現行の道路幅員の中で、可能な箇所で道路空間の再配備等検討する予定です。

（回答部局課名）

都市整備部 道路室 道路環境課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

バス関係 要求項目

7. 改正道交法への対応と特定小型原付の走行ルール啓発と取り締まりの強化について

2023年7月1日より、改正道路交通法が施行され、歩行者、自転車、自動車など既存の交通主体に加え、特定自動運行の自動車、特定小型原動機付自転車、遠隔操作型小型車などが同じ交通空間を通行するという新たな状況が生じることとなった。ついては、同法参議院附帯決議に基づき、各交通主体の安全を確保するため、車道と分離された自転車道、自転車専用通行帯などの交通空間を計画的に整備されるよう取り組まれない。

また、特定小型原付（電動キックボード）について保安基準は適用されるものの、大型自動車からの視認性や運転者の走行ルール違反などの危険性も危惧されることから、①歩行者との接触事故の防止について②損害賠償責任保険等へ加入促進に向けた広報・啓発について③電動キックボード、電動モペットに関する違反、事故件数について、明らかにするとともに、各府県警察と連携し、走行ルールの徹底と事故防止啓発に取り組まれない。

（回答）

- 特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード等）に関する保安基準、自動車損害賠償保険等への加入、ナンバープレートの取得のほか、歩道の通行方法をはじめとする交通ルールについて、大阪府警察と連携してチラシを作成し、府内市町村や大阪府教育庁などに配布することにより、周知・啓発を行っております。
- さらに、シェアリング事業者や大阪府警察などと連携した交通安全講習会も実施するとともに、事業連携協定を締結している販売事業者に対して購入者に直接交通ルールを周知するよう要請するなど広報啓発に努めています。
- 今後も関係機関と連携し、交通ルールやマナーの啓発を推進していきます。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

トラック関係 要求項目

1. 道路渋滞解消に向けた対策事業等の進捗について

道路を職場とする貨物自動車運転者にとって、渋滞解消は労働環境の改善に直結するため、その対策事業には大いに期待している。

大阪府都市整備中期計画における道路ネットワークを強化する事業および渋滞対策（交差点改良など）における主な事業箇所と内容について、進捗ならびに今後の予定について示されたい。

（回答）

- 本府の道路事業については、「大阪府都市整備中期計画」に基づき、厳しい財政状況のもと、都市の骨格を形成し、物流の効率化や慢性的な渋滞解消等に資する道路について充実・強化を図ることとしており、着実に整備を進めているところです。
- 具体的には、道路ネットワークの機能強化を図るため、令和6年6月に国道371号石仏バイパスを供用するとともに、府道大阪和泉泉南線の4車線化や都市計画道路三国塚口線、大阪府中部広域防災拠点のアクセス道路となる都市計画道路八尾富田林線の整備等を進めているところです。
- 渋滞対策については、西河原西交差点の立体交差化や、上津島交差点の改良工事等が完了し、現在、都市計画道路十三高槻線（正雀工区）の整備や、辻子交差点の改良工事等を実施しているところです。

（回答部局課名）

都市整備部 道路室 道路整備課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（ 第21次大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

トラック関係 要求項目

3. 都市部における貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しおよび市街地等における駐車場所確保について

国民生活や産業活動を支える運送サービスを安定して提供するため、駐車規制の見直しについて、警察庁通達「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに向けた継続的な取組の推進について（2023年2月9日付）」に基づき、引き続き駐車規制の見直しに取り組まれない。

また、市街地等でのコンビニエンスストアや飲食店等への配送業務について、路上・路外駐車場における貨物自動車専用パーキングスペースの拡充について検討されたい。併せて、駅前広場等においては、バス乗降場やタクシー乗降場のように貨物自動車専用の駐車マス整備を関係各所に要請されたい。

（回答）

- 荷捌きを含めた駐車施設は、需要を発生させる事業者側が自ら確保することが原則であると認識しています。その認識の下、地元市町村が附置義務条例の制定など地域の実情に応じた対策を講ずるべきであると考えております。
- 今後とも、必要に応じ、駐車場施策に関する国の制度改正や他自治体の取組情報の提供など、市町村の取組を支援してまいります。
- なお、本府では、大型トラックの路上駐車が日常化している大阪中央環状線及び東大阪流通業務地区において、荷待ちや休憩などの駐車需要に対応するため、運送事業者、地方自治体、警察など地域の関係者と協働し、「中央環状線東大阪休憩所」への誘導を行うなど、都市内物流の効率化や地域の環境改善に取り組んでいます。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課（傍線部について回答）
都市整備部 道路室 道路整備課（波線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

トラック関係 要求項目

4. 自転車の走行環境の整備・促進について

（1）歩道・自転車道・車道の峻別化について

2022年4月の道交法改正により、歩行者、自転車、自動車等既存の交通主体に加え、電動キックボードをはじめとするパーソナルモビリティ（特定自動運行の自動車、特定小型原動機付自転車、遠隔操作型小型車等）が、同じ交通空間を通行する新たな状況が生じている。については、同法参議院附帯決議に基づき、各交通主体の安全を確保するため、交通事故情報等を集積・分析して危険性を軽減する措置を適切に講ずるとともに、効果的かつ厳正な指導取締りに努められたい。また、車道と分離された自転車道、自転車専用通行帯および歩道等の交通空間を計画的に整備されたい。

（回答）

- 本府では、自転車に対する交通安全対策について、平成30年度に策定した「大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）」において、歩行者の安全確保の観点から平成28年度から令和7年度までの10年間で約200kmの自転車通行空間の整備を行うこととしています。
- 既設道路における自転車と自動車を分離する自転車道等の通行空間の整備については、沿道に人家等が連担する用地の買収が必要となるなどの課題があることから、今後、交通状況等も見ながら、現行の道路幅員の中で、可能な箇所道路空間の再配備等検討する予定です。

（回答部局課名）

都市整備部 道路室 道路環境課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

トラック関係 要求項目

4. 自転車の走行環境の整備・促進について

（2）新たなモビリティの危険走行について

2023年7月より、「特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）」について、最高速度が時速20キロ以下のものは、16歳以上であれば運転免許は不要、ヘルメット着用は任意となったほか、最高速度が時速6キロ以下の「特例特定小型原動機付自転車」は通行許可されている歩道は通行可能とするなどの規制緩和がなされた。しかし、この間の実証実験では交通事故は増加傾向にあり、今後は事故が多発する危惧があることから、厳格な通行ルールの設定・周知や歩道・自転車道・車道の峻別、厳格な取り締まりや教育指導等の対策に取り組まれない。

（回答）

- 特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード等）に関する交通ルールについては、大阪府警察と連携してチラシを作成し、府内市町村や大阪府教育庁などに配布することにより、周知・啓発を行っております。
- さらに、シェアリング事業者や大阪府警察などと連携した交通安全講習会も実施するとともに、事業連携協定を締結している販売事業者に対して購入者に直接交通ルールを周知するよう要請するなど広報啓発に努めています。
- 今後も関係機関と連携し、交通ルールやマナーの啓発を推進していきます。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

トラック関係 要求項目

4. 自転車の走行環境の整備・促進について

（2）新たなモビリティの危険走行について

2023年7月より、「特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）」について、最高速度が時速20キロ以下のものは、16歳以上であれば運転免許は不要、ヘルメット着用は任意となったほか、最高速度が時速6キロ以下の「特例特定小型原動機付自転車」は通行許可されている歩道は通行可能とするなどの規制緩和がなされた。しかし、この間の実証実験では交通事故は増加傾向にあり、今後は事故が多発する危険があることから、厳格な通行ルールの設定・周知や歩道・自転車道・車道の峻別、厳格な取り締まりや教育指導等の対策に取り組まれない。

（回答）

- 電動キックボードについては、令和4年度・令和5年度の学校安全教室推進事業交通安全教室において、外部講師を招聘し、ルール、保安基準や電動キックボードが関与する交通違反や事故等の状況を周知しました。
- 引き続き、警察等と連携しながら、電動キックボードに対応した交通安全教育について研究してまいります。

（回答部局課名）

教育庁 教育振興室 保健体育課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

トラック関係 要求項目

5. トラック運転者採用難に対する雇用政策の推進について

労働基準法が改正され、自動車運転業務の上限規制が適用されたが、トラック運輸産業では労働力不足と高年齢化が深刻な課題となり、業界団体や事業者も高校新卒者などの採用強化のため様々な努力を行なっている。大阪府においても高校生の就職活動を指導される際、トラック運輸産業への就業促進につながるよう、取り組み支援を願いたい。

（回答）

- 人材確保を必要とするトラック運輸業界をはじめとした運輸業、製造業、建設業等といった人材不足分野への就業につなげるため、業界団体等と連携して、働き続けられる「職場の環境整備」の促進や「業界や企業の魅力発信」などを通して、業界・企業のイメージアップに取り組むとともに、求職者に対して、人材不足分野の業界へ職種志向の拡大を促す支援を実施しています。
- 高校生に対しても、教育庁・高校と連携して、人材不足分野への就職を希望する生徒を含めて、キャリアカウンセリングによる就職支援を実施しています。

（回答部局課名）

商工労働部 商工労働総務課

商工労働部 雇用推進室 就業促進課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

トラック関係 要求項目

5. トラック運転者採用難に対する雇用政策の推進について

労働基準法が改正され、自動車運転業務の上限規制が適用されたが、トラック運輸産業では労働力不足と高年齢化が深刻な課題となり、業界団体や事業者も高校新卒者などの採用強化のため様々な努力を行なっている。大阪府においても高校生の就職活動を指導される際、トラック運輸産業への就業促進につながるよう、取り組み支援を願いたい。

（回答）

高等学校においては、生徒が望ましい勤労観・職業観を身につけ、主体的に進路を選択し、将来、社会人・職業人として自立できるよう、キャリア教育を学校の教育計画に位置付け、推進を図っているところです。

（回答部局課名）

教育庁 教育振興室 高等学校課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

トラック関係 要求項目

6. 運輸事業振興助成交付金について

「運輸事業振興助成交付金制度」は、1976年の税制改正により軽油引取税の暫定税率が導入された際、税率の引上げに対する営業用トラック・バスの輸送力の確保、輸送コストの上昇の抑制等をはかるため都道府県トラック協会、都道府県バス協会等に安全対策事業、環境対策事業、適正化事業等を補助するため創設されたものであり、その取り組みは、安全運行の確保等交通安全対策や運転者、乗務員のための共同休憩施設および共同福利厚生施設の整備・運営、ターミナルの整備・運営に活かされている。

2011年9月30日には、運輸事業振興助成交付金の継続と同交付金の確実な交付を行うため、「運輸事業の振興の助成に関する法律」が施行されたが、大阪府においては、法律で交付努力義務が明記されているにも関わらず、交付金は法律の趣旨を反映されたものとは言えず、未だに大幅な削減が続けられている。この制度は、日本経済および国民生活を支えるインフラの整備と、運輸業界の健全な発展のために重要な役割を担っている。したがって、本来の目的が遂行できるよう、法律に従った交付をすみやかに実施されたい。

（回答）

- 府においては、法律の趣旨を踏まえつつ、交通安全や環境などの分野及び府民の利便性の向上に資する事業のうち、府民及び事業者に効果の行き届くものに対し、府が補助対象とした事業を実施するために必要な経費について、大阪府トラック協会等に補助金を交付しております。

（回答部局課名）

商工労働部 中小企業支援室 商業振興課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

ハイヤー・タクシー関係

1. 交通政策基本計画に基づく地域公共交通におけるタクシー活用に関する補助金等の予算措置、及び高齢者等交通弱者に対するタクシー運賃補助制度導入について

交通政策基本計画に基づく乗り合いタクシーやデマンドタクシーについては、第 20 次にもご回答をいただきましたが、大阪府内では今後さらに高齢化、郡部の過疎化が進行することが予測され、より実効性の高い取り組みが求められています。大阪府が主体的に予算措置を行い、各自治体における交通ネットワークについて、地域公共交通網の効率的な運用が可能となる再編が行われるよう改めて要請します。

また、20 次で、運転免許証返納者に対して「高齢者運転免許自主返納サポート制度」を実施し、タクシー会社に於いても 10 社が 10%の割引を実施しているとの事ですが、その数はまだまだ少なく増加の傾向もみられません。多くのタクシー会社では割引の実施が難しい状況です。運転免許証の自主返納を促進するためには、返納後の移動に不安がないことが重要です。また、運転免許証を返納された高齢者の外出促進施策により、地域の活性化や高齢者の健康年齢維持を促進するためにも、自動車運転免許証自主返納者や自家用車を持たない高齢者などに対して、タクシー運賃補助制度の導入を今一度検討いただきますよう要請いたします。

（回答）

【乗り合いタクシー・デマンドタクシー関連】

○ 本府では、近畿運輸局と連携した意見交換会を通じて、市町村の交通政策担当や交通事業者を対象に国補助制度や他事例の紹介を行うとともに、国の補助制度を活用するための要件の一つである地域公共交通計画の策定について助言等を行うなど、地域の実情に応じた取組が推進するよう、引き続き、市町村を支援してまいります。

【タクシー運賃補助制度関連】

- 「大阪府交通対策協議会」では、高齢者の方が、運転免許証を自主返納しやすい環境を提供するために、65 歳以上の方を対象とする「高齢者運転免許自主返納サポート制度」を平成 24 年 7 月より実施しております。
- タクシー会社については、本年 10 月末現在も 10 社のご協力を得ており、各社ともに料金の 10%割引の特典を継続いただいております。
- 返納後の移動に不安を生じさせないよう、当協議会としては、今後とも他のタクシー会社や公共交通機関を含む各種企業に対し、本制度への参加を呼び掛けることにより、本制度の拡充を図ってまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

ハイヤー・タクシー関係

2. 自転車等の安全利用促進、安全対策及び取り締まりの強化について

近年、自転車による重大な交通事故や妨害運転などが多く発生するなか、令和6年5月に自転車の交通違反に反則金を納付させる、「青切符」による取締りの導入を盛り込んだ改正道路交通法が、可決・成立し、2年以内に施行されることとなりました。

大阪府におかれましては、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定され、自転車安全利用の推進に取り組んでおられますが、自転車事故をさらに減少させる為に、自転車利用者に対して更なる交通安全教育、また、自転車の安全利用を促進するための総合的な対策を関係機関と連携強化され、危険なルール違反を繰り返す自転車利用者の取り締まりと交通指導を一層強化されますよう要請いたします。

次に、2023年7月に電動キックボードをめぐる新しいルールを盛り込んだ改正道路交通法が施行されました。改正法では、最高速度が20km/h以下など一定の基準に該当する電動キックボードは、「特定小型原動機付自転車」という新しい車両区分とされ、16歳未満の運転を禁じる一方、16歳以上であれば免許不要で運転で、ヘルメットの着用は任意です。走る場所は原則として車道ですが、最高速度6km/h以下の走行モードであれば自転車通行可能な歩道なども通行できるという事ですが、昨今電動キックボードによる事故が増加していることから、道路交通法の周知徹底とヘルメット着用の義務化などの対応を講じるよう要請します。

また、第20次で「民間による自転車監視員制度」の導入が困難であるとの回答を頂きましたが、府民の安全確保のため行政が部局を新設し、警察官OB等を採用して自転車監視員制度の導入が出来ないか検討いただくよう要請します。

（回答）

- 大阪府では、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車保険の加入義務に関する周知、交通安全教育の充実や交通ルール・マナーの向上など、自転車の安全で適正な利用を促進しております。
- 令和6年11月施行の改正道路交通法の内容についても、法改正の内容を掲載したチラシを作成し、府内市町村に配布するとともに府のHPに掲載して周知しており、関連イベントや講習においても周知啓発を行っております。
- 今後も関係機関と緊密に連携しつつ、継続した取組を実施してまいります。
- また、特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード等）に関する交通ルールについては、大阪府警察と連携してチラシを作成し、府内市町村や大阪府教育庁などに配布することにより、周知・啓発を行っております。

- さらに、シェアリング事業者や大阪府警察などと連携した交通安全講習会も実施するとともに、事業連携協定を締結している販売事業者に対して購入者に直接交通ルールを周知するよう要請するなど広報啓発に努めています。
- 今後も関係機関と連携し、交通ルールやマナーの啓発を推進していきます。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

ハイヤー・タクシー関係

2. 自転車等の安全利用促進、安全対策及び取り締まりの強化について

近年、自転車による重大な交通事故や妨害運転などが多く発生するなか、令和6年5月に自転車の交通違反に反則金を納付させる、「青切符」による取締りの導入を盛り込んだ改正道路交通法が、可決・成立し、2年以内に施行されることとなりました。

大阪府におかれましては、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定され、自転車安全利用の推進に取り組んでおられますが、自転車事故をさらに減少させる為に、自転車利用者に対して更なる交通安全教育、また、自転車の安全利用を促進するための総合的な対策を関係機関と連携強化され、危険なルール違反を繰り返す自転車利用者の取り締まりと交通指導を一層強化されますよう要請いたします。

次に、2023年7月に電動キックボードをめぐる新しいルールを盛り込んだ改正道路交通法が施行されました。改正法では、最高速度が20km/h以下など一定の基準に該当する電動キックボードは、「特定小型原動機付自転車」という新しい車両区分とされ、16歳未満の運転を禁じる一方、16歳以上であれば免許不要で運転で、ヘルメットの着用は任意です。走る場所は原則として車道ですが、最高速度6km/h以下の走行モードであれば自転車通行可能な歩道なども通行できるという事ですが、昨今電動キックボードによる事故が増加していることから、道路交通法の周知徹底とヘルメット着用の義務化などの対応を講じるよう要請します。

また、第20次で「民間による自転車監視員制度」の導入が困難であるとの回答を頂きましたが、府民の安全確保のため行政が部局を新設し、警察官OB等を採用して自転車監視員制度の導入が出来ないか検討いただくよう要請します。

（回答）

- 今年11月に、府内学校の交通安全教育担当教職員および市町村教育委員会安全担当指導主事等を対象とした学校安全教室推進事業交通安全教室において、専門家を招聘し「生徒主体の交通安全教育をどう展開していくか」のテーマでご講義いただくなど、交通安全教育の充実に努めているところです。
- また、今般、府内における自転車事故の状況や、道路交通法の改正により、今後、16歳以上の自転車利用者に対して交通反則通告制度が適用予定であるなど、高校生世代の自転車を取り巻く社会情勢が変化していることを踏まえ、8月に大阪府教育庁と大阪府警察本部交通部が連携・共同して「Safety Bicycle（セーフティーバイシクル）推進校」プロジェクトを立ち上げました。
- 本プロジェクトは、生徒が主体的にヘルメット着用を含めた自転車の安全利用にかかる議論や地域の交通安全イベントに参加して、府民へマナー等の啓発を行うなど、生徒自ら自転車の安全利用を「考え、学び、行動する」ことを目的に、公立3校・私立3校を推進校に指定したところです。

○ この推進校の取組みを、他校に広く周知していくことで、府内におけるヘルメット着用を含めた自転車安全利用の生徒の意識の向上を図ってまいります。

(回答部局課名)

教育庁 教育振興室 保健体育課 (下線部について回答)

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（ 第 21 次大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会 ）

（要望項目）

ハイヤー・タクシー関係

3. 公共交通の利用促進と施設整備について

高齢化社会が現実になっている状況を鑑み、移動困難者の移動、利便性をどのように確保していくのかが重要な課題となっており、環境に優しく誰でも安全・安心に利用できる公共交通の重要性が高くなっています。近年、人口減少が続き、新型コロナウイルス終息後も、鉄道・バス・タクシー等の公共交通利用者数はコロナ前までには戻らず、公共交通事業の運営は厳しい状況が続いており、路線の廃止や縮小などが進んでいます。

大阪府におかれましては、社会情勢に左右されない持続可能な公共交通を中心とした交通施策の総合計画を策定し、まちづくりの長期的かつ基本的な方向を構築されるとともに、災害時等、緊急時の輸送体制の確保及び駅前広場の整備においては、バスターミナル、タクシープールの整備、送迎スペースの確保やバス、タクシー、自家用車の分離など、安全性の高い交通施設整備をより一層進めていただくよう要請します

（回答）

本府では、大規模災害時の輸送の確保について、タクシーやバス、旅客船事業者との緊急輸送に関する協定を締結するとともに、本府が構成員となる関西広域連合においても同様の協定を締結しています。

（回答部局課名）

危機管理室 防災企画課（下線部について回答）

危機管理室 災害対策課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（ 第21次大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会 ）

（要望項目）

ハイヤー・タクシー関係

3. 公共交通の利用促進と施設整備について

高齢化社会が現実になっている状況を鑑み、移動困難者の移動、利便性をどのように確保していくのかが重要な課題となっており、環境に優しく誰でも安全・安心に利用できる公共交通の重要性が高くなっています。近年、人口減少が続き、新型コロナウイルス終息後も、鉄道・バス・タクシー等の公共交通利用者数はコロナ前までには戻らず、公共交通事業の運営は厳しい状況が続いており、路線の廃止や縮小などが進んでいます。

大阪府におかれましては、社会情勢に左右されない持続可能な公共交通を中心とした交通施策の総合計画を策定し、まちづくりの長期的かつ基本的な方向を構築されるとともに、災害時等、緊急時の輸送体制の確保及び駅前広場の整備においては、バスターミナル、タクシープールの整備、送迎スペースの確保やバス、タクシー、自家用車の分離など、安全性の高い交通施設整備をより一層進めていただくよう要請します。

（回答）

- 本府では、令和元年11月に改訂した「公共交通戦略」に基づき、「鉄道ネットワークの充実」、「公共交通の利便性向上」、「公共交通の利用促進」に向けた取組を推進しています。
- また、市町村が交通施設を整備する際には、市町村が主催する地域公共交通協議会の場などにおいて、必要に応じて助言等を行ってまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 交通戦略室 交通計画課

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。

回 答

団体名（大阪府（市町村）民の交通環境を良くする行動実行委員会、
日本労働組合総連合会大阪府連合会）

（要望項目）

ハイヤー・タクシー関係

4. 「タクシー規制緩和特区」及び関西万博における「自家用ライドシェア」の考え方について

大阪府・大阪市は共同で 2014 年 8 月に国家戦略特区としてタクシー規制緩和を目指す「タクシー規制緩和特区」を政府に求められ、第 20 次のご回答では、国において検討が進められる際には、提案者の立場で大阪市とともに参画することでした。しかし、現在のタクシーを巡る状況十分に鑑み、将来に渡り持続可能な公共交通を構築することを目的とした取り組みを要請します。

また、全国で大きな問題になっています「一般の運転手が自家用車を使って有償で人を輸送する自家用ライドシェア」については、公共交通を破壊し、規制のないダイナミックプライシングなど利用者の負担増になることも懸念されます。国に於いて自家用車ライドシェア導入は、運行における安全の確保や利用者の保護等に関する観点から課題があり、現行の道路運送法では自家用車活用事業の拡大に留まっており、自家用ライドシェアの導入については認めないとの方針を示しています。本格的なライドシェア導入はギグワーカーを増やし、社会保険などのセーフティネットで守られない労働者の増加は、社会を不安定化させる一因となります。また仮に万博に向けた新たなライドシェアが導入された後、閉幕後に増えた供給力はどのように減らすのか、減らなければ供給過剰によりタクシー乗務員、ライドシェア従事者の生活は、2002 年のタクシー規制緩和後と同じように困窮するだけです。以上のように関西万博での一時的な需要に対応するためのライドシェア導入は、絶対に行わないよう求めます。

（回答）

- 自家用車活用事業、いわゆる日本版ライドシェアは、地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給するもので、令和 6 年 3 月に国土交通省において創設された制度です。
- 本制度はタクシー事業者が一般ドライバーを雇用、育成し、車両整備も含めた運行責任を負うこととなっています。
- 大阪府では、昨年 4 月 26 日に大阪市域交通圏における不足車両数が公表され、金曜と土曜の 16 時台から 19 時台に最大 240 台、土曜の 0 時台から 3 時台に最大 420 台のタクシー需要が不足しているとされたところです。
- 昨年 12 月 25 日現在で 29 事業者が日本版ライドシェアの運行許可を得て、既に運行開始または運行の準備を進めているところです。

- しかしながら、本年4月から開幕する大阪・関西万博においては、国内外から多くの観光客が来阪され、移動需要の高まりが予想されることから、タクシーと日本版ライドシェアが相互に連携し府民や来阪観光客の移動の足を確保することで、昨年12月に国土交通省と合意したものです。
- そのうち、日本版ライドシェアについては、万博開催期間中を含む4月から10月に限って24時間・府域全域で運行することを可能となっております。
- 大阪府としましては、この合意に基づき、国や大阪タクシー協会と共に需給状況を定期的にモニタリングし、移動の足不足とならないよう対応してまいります。

（回答部局課名）

都市整備部 事業調整室 新交通施策推進課（下線部について回答）

※要望項目欄に項目番号と内容を記入願います。