

番号	1(1)		
項目	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、泉氏、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)			
大阪市では、公共交通を基本に据えた都市内交通の整備に取り組み、鉄道を中心に、これをバスが補完する公共交通ネットワークの形成を進めてきた結果、市域内は公共交通のネットワークでカバーされていると考えています。			
現時点においては、本市は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会を設置していませんが、令和 2 年 12 月に「大阪市地域公共交通計画(なにわ筋線)」、「大阪市地域公共交通計画(北港テクノポート線)」を策定しており、引き続き公共交通ネットワークの充実及び利便性の向上に取り組んでまいります。			
なお、なにわ筋線については、令和 3 年 10 月に工事に着手しており、北港テクノポート線(コスモスクエア駅～夢洲駅間)については、令和 7 年 1 月 19 日に開業予定です。			
担当	都市交通局	バスネットワーク企画担当	電話:06-6208-8796
	計画調整局	計画部 交通政策課	電話:06-6208-7846
	大阪港湾局	計画整備部 計画課	電話:06-6615-7768

番号	1(1)
項目	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) 本市では、公共交通を基本に据えた都市内交通の整備に取り組み、鉄道を中心に、これをバスが補完する公共交通ネットワークの形成を進めてきた結果、市域内は公共交通ネットワークでカバーされていると考えています。 現在、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会について、本市はバス事業に関する協議会を設置しておらず、「地域公共交通計画」についても策定していませんが、今後も引き続き公共交通ネットワークの充実及び利便性の向上に取り組んでまいります。	
担当	都市交通局 バスネットワーク企画担当 電話:06-6208-8895

番号	1(3)
項目	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、既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な過疎地等での自家用自動車の活用拡大を想定したものであり、実施にあたっては地域関係者(運送事業者等)による合意も必要となります。 大阪市も、この趣旨を踏まえた対応をすることになりますが、本市域においてはバスやタクシー等による輸送サービスの提供が難しい状況ではないと考えており、現在、当該事業は実施していません。	
担当	計画調整局 計画部 交通政策課 電話:06-6208-7846

番号	2(1)
項目	交通事故防止対策(再発防止対策)における、統計的分析と、事例的分析による交通事故防止対策の具体的な成果について明らかにされたい。
(回答) 本市では、交通事故のない安全なまち大阪の実現をめざして、大阪府交通対策協議会(大阪府、大阪府警察、大阪市、堺市等で構成)に参画し取り組んでいるところです。 交通事故防止対策(再発防止対策)の一環としましては、毎年、統計資料「大阪市の交通事故」を作成し、交通事故の推移や実態等について分析・公表するとともに、毎月の交通事故発生状況(発生件数・死者数・負傷者数)と合わせて、市のホームページに掲載するなど、再発防止に努めているところです。	
担当	市民局 区政支援室 地域安全担当 電話:06-6208-7317

番号	2(3)
項目	定時・定速運転を確保するためのバス優先レーン、バス専用レーン、バス優先信号の第 20 次回答以降の導入状況の変化について明らかにするとともにさらなる整備・促進を図られたい。
(回答) バス専用・バス優先レーンの設定やバス優先信号等の導入は、公共交通機関である路線バスの定時・定速走行を確保し、マイカー等から公共交通機関に転換することによる都市部の交通総量の削減に効果的な施策であると考えています。 平成 31 年4月から大阪市と大阪市高速鉄道軌道(株)との共同で実施している「いまざとライナーの運行による社会実験」では、大阪府警察と調整を行い、いまざとライナー運行ルートにおいてバス優先レーン及びバス優先信号を導入し、定時性・速達性の確保を図っています。 今後とも必要に応じて市営バス事業を引き継いだ大阪シティバス株式会社、大阪府警察や関係先等と協議してまいります。	
担当	都市交通局 バスネットワーク企画担当 電話:06-6208-8895 都市交通局 鉄道ネットワーク企画担当 電話:06-6208-8787

番号	2(4)
項目	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、荷捌場などのさらなる整備・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) 駐車場所は、周辺の道路状況等によりやむを得ない場合を除き、その目的となる建築物の敷地内で確保することを基本と考えて昭和 39 年に附置義務台数の算定方法などを規定した「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」を定めています。 荷さばきについては、平成 16 年に同条例の改正を行い、荷捌き駐車施設を附置するときには、その台数を2倍(ただし5台まで、換算後で 10 台を上限)に換算して附置義務台数に算入できるようにし、荷捌き場の整備促進を図っています。	
担当	計画調整局 計画部 都市計画課 電話:06-6208-7881

番号	2(5)
項目	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) 本市では、交通事故防止のため、沿道住民の方々や交通管理者と連携を図りながら、各種交通安全施設の整備などの対策を実施しています。 なお、具体的な整備事例としては、市内の幹線道路の信号交差点付近の沿道利用状況や埋設位置を調査し、対策が可能な交差点について、車両用防護柵(ガードパイプ)を設置するとともに、沿道住民の方々から要望のあった箇所について、歩道整備等の交通安全施設の整備を行いました。	
担当	建設局 道路河川部 道路課(交通安全施策担当) 電話:06-6615-6862

番号	2(6)
項目	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いるいわゆる「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) フード配達員を含む自転車の安全利用に関する取組については、大阪府、大阪府警察、大阪市、堺市等で構成する大阪府交通対策協議会において、毎年「大阪府交通安全実施計画」を策定し、府下全域で、府、警察、各市町村、学校等の関係機関がそれぞれの立場で実施しております。また、同協議会では、11 月を「自転車マナーアップ強化月間」と位置づけ、啓発ポスターの掲示やリーフレットの配布、キャンペーンの開催などの取組を行っているところです。 また、電動キックボードにつきましては、道路の交通方法及び罰則については道路交通法及び大阪府道路交通規則に定められており、電動キックボードによる道路の交通方法もこれらの法規によるところで、法規に基づく取締りは警察の所管となりますが、本市としましては、交通ルール遵守やマナー向上のための交通安全教育、啓発活動に取り組んでおり、区役所や警察署、関係団体等で構成された「交通事故をなくす運動」区推進本部を各区に設置し、交通安全教室、街頭啓発活動など、市民協働による交通安全運動を実施しているところです。	
担当	市民局 区政支援室 地域安全担当 電話:06-6208-7317

番号	3
項目	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。 【条例を制定している自治体】 <u>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。</u>
(回答) 下線部について回答 大阪市では、駐車マナーの向上を図るため、平成6年4月に「大阪市迷惑駐車防止に関する条例」を公布しました。この条例に基づき、次のような取り組みを実施しています。 ・ホームページ等による駐車場情報の提供 ・めいわく駐車をなくすために自主的に活動している団体と連携し、啓発活動を実施 今後も、市民、警察をはじめとした関係機関と協力・連携し、施策を実施してまいります。	
担当	計画調整局 計画部 交通政策課 電話:06-6208-7841

番号	4(1)
項目	<u>自動車総量を抑制するための交通需要マネジメント(TDM)施策を重視した地域レベルでの対応も不可欠であり、自治体としての基本的な考え方を明らかにされたい。</u> 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。 <u>また、広域的な交通施策の充実・整備に向けて、国・都道府県に対して積極的な働きかけをされたい。</u>
(回答) 下線部について回答 大阪市では、公共交通を基本に据えた都市内交通の整備に取り組み、鉄道を中心に、これをバスが補完する公共交通ネットワークの形成を進めるとともに、道路混雑の緩和や環境負荷への軽減を図るため、パーク・アンド・ライド駐車場情報の提供による自動車から公共交通機関への利用転換を促進するなど、自動車利用の適正化を図っています。 また、広域的な交通施策については、国や大阪府とともに、充実・整備に取り組んでおります。	
担当	計画調整局 計画部 交通政策課 電話:06-6208-7846

番号	4(1)																
項目	自動車総量を抑制するための交通需要マネジメント(TDM)施策を重視した地域レベルでの対応も不可欠であり、自治体としての基本的な考え方を明らかにされたい。 <u>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。</u> <u>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。</u> また、広域的な交通施策の充実・整備に向けて、国・都道府県に対して積極的な働きかけをされたい。																
(回答)下線部について回答 2025年に開催される万博期間中には、万博関連交通と通勤や物流等にかかる一般交通が輻輳するため、適切な対策を講じる必要があります。そこで、これらの交通の円滑化を図るために令和4年12月に「2025年大阪・関西万博 交通円滑化推進会議」(会長:知事、会長代行:市長)を設置(組織表は別表1参照)し、在宅勤務や時差出勤、混雑予測箇所の迂回など、住民や企業等の交通にあたっての行動変容を促す取り組みを関係者が一体となって検討・調整し、広く協力を働きかけ、円滑な万博来場者輸送と都市活動の両立をめざしております。 (別表1) <table border="1"> <tr> <td>会長</td><td>大阪府知事</td></tr> <tr> <td>会長代行</td><td>大阪市長</td></tr> <tr> <td>副会長</td><td>公益社団法人2025年日本国際博覧会協会 事務総長</td></tr> <tr> <td rowspan="3">委員</td><td>公益社団法人関西経済連合会 会長</td></tr> <tr> <td>大阪商工会議所 会頭</td></tr> <tr> <td>一般社団法人関西経済同友会 代表幹事</td></tr> <tr> <td rowspan="5">協力委員</td><td>経済産業省 近畿経済産業局長</td></tr> <tr> <td>国土交通省 近畿地方整備局長</td></tr> <tr> <td>国土交通省 近畿運輸局長</td></tr> <tr> <td>関西鉄道協会 会長</td></tr> <tr> <td>近畿バス団体協議会 会長</td></tr> </table>		会長	大阪府知事	会長代行	大阪市長	副会長	公益社団法人2025年日本国際博覧会協会 事務総長	委員	公益社団法人関西経済連合会 会長	大阪商工会議所 会頭	一般社団法人関西経済同友会 代表幹事	協力委員	経済産業省 近畿経済産業局長	国土交通省 近畿地方整備局長	国土交通省 近畿運輸局長	関西鉄道協会 会長	近畿バス団体協議会 会長
会長	大阪府知事																
会長代行	大阪市長																
副会長	公益社団法人2025年日本国際博覧会協会 事務総長																
委員	公益社団法人関西経済連合会 会長																
	大阪商工会議所 会頭																
	一般社団法人関西経済同友会 代表幹事																
協力委員	経済産業省 近畿経済産業局長																
	国土交通省 近畿地方整備局長																
	国土交通省 近畿運輸局長																
	関西鉄道協会 会長																
	近畿バス団体協議会 会長																
担当	万博推進局 整備調整部 整備調整課 電話:06-6690-7731																

番号	4(2)
項目	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) 都市部の交通渋滞解消のため、都市計画道路(幹線道路等)の整備・交差点改良等を実施し、自動車交通の円滑化に取り組んでおります。 平成 28 年9月には、当面 10 年間の都市計画道路の整備見通しを示す「都市計画道路の整備プログラム」を策定し、策定後5年経過した令和4年3月には、これまでの都市計画道路の進捗状況等を反映した中間見直しを行いました。中間見直し後の整備プログラムにおいて、引き続き事業中路線を優先的に進めるとともに、事業未着手の路線のなかでも特に優先度が高い路線については、順次事業着手へ向け取り組む路線としてお示ししております。 本市では、市内約 160 箇所の踏切のうち、踏切道改良促進法の規定に基づき開かずの踏切や自動車ボトルネック踏切などに該当する、43 箇所の「緊急に対策が必要な踏切」があります。 踏切の対策については、連続立体交差事業等による抜本的な対策を推進しておりますが、大規模事業であり、完成までに多大な期間と事業費を要するものとなります。また、抜本的な対策の計画策定が困難であるなど、早期に実現が難しい場所については、優先順位を設定し、速効対策として路面標示の設置などの安全対策に取り組んでおります。	
担当	建設局 道路河川部 街路課 電話:06-6615-6745 建設局 道路河川部 道路課(交通安全施策担当) 電話:06-6615-7699

番号	4(2)
項目	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。 <u>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。</u> 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) 下線部について回答 都市部の交通渋滞解消のため、大阪都市再生環状道路などの高速道路や幹線街路等の道路ネットワークの整備・交差点改良等により、自動車交通の円滑化に取り組んでいる他、公共交通の利用促進として、便利で利用しやすい公共交通実現のため、鉄道ネットワークの充実・強化に寄与するなにわ筋線の整備などに取り組んでいます。	
担当	計画調整局 計画部 交通政策課 電話:06-6208-7846

番号	4 (2)
項目	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<u>基幹的な継続的なインフラの整備</u>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、<u>ハード対策</u>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) 下線部について回答 (ハード対策に関する今後の整備予定について) 現在、政府の都市再生プロジェクトとして位置づけられた「大阪圏の新たな環状道路(大阪都市再生環状道路)」の一部を構成する道路として、淀川左岸線(2 期)及び淀川左岸線延伸部の整備を進めています。当該整備により都心部に用事のない交通を外周に転換し、交通の円滑化が図られます。 淀川左岸線(2 期)については、平成 18 年度に大阪市と阪神高速道路(株)との合併施行により事業化し、工事等を進めております。淀川左岸線延伸部については、平成 29 年度に国、阪神高速道路(株)、西日本高速道路(株)が事業化し、工事等が進められております。	
担当	計画調整局 計画部 都市計画課(幹線道路担当) 電話: 06-6208-7848

番号	4(3)
項目	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) 大阪市では、公共交通を基本に据えた都市内交通の整備に取り組み、鉄道を中心に、これをバスが補完する公共交通ネットワークの形成を進めるとともに、道路混雑の緩和や環境負荷への軽減を図るため、パーク・アンド・ライド駐車場情報の提供による自動車から公共交通機関への利用転換を促進するなど、自動車利用の適正化を図っています。	
担当	計画調整局 計画部 交通政策課 電話:06-6208-7846

番号	4(4)
項目	<u>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。</u> 効率的な公共駐車場・駐輪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)下線部について回答 大阪市では、公共交通を基本に据えた都市内交通の整備に取り組み、鉄道を中心に、これをバスが補完する公共交通ネットワークの形成を進めるとともに、道路混雑の緩和や環境負荷への軽減を図るため、パーク・アンド・ライド駐車場情報の提供による自動車から公共交通機関への利用転換を促進するなど、自動車利用の適正化を図り、自家用車の都市部乗り入れを抑制しています。	
担当	計画調整局 計画部 交通政策課 電話:06-6208-7846

番号	4(4)
項目	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。 <u>効率的な公共駐車場・駐輪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。</u>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) 下線部についての回答 公共駐輪場の整備については、昭和 48 年から通勤や通学等のために最寄りの駅を利用する自転車利用者を対象に駐輪場の整備を行っていくこととして、毎年度整備を行っております。 令和 6 年 3 月末時点で、大阪市内の鉄道駅 164 駅において約 17 万台(鉄道事業者等の整備も含む。)分が確保されております。	
担当	建設局 企画部 方面調整課(自転車対策担当) 電話:06-6615-6811

番号	4(5)①		
項目	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)			
大阪市では、2030年度の温室効果ガス排出量削減目標を50%削減(2013年度比)とする「大阪市地球温暖化対策実行計画〔区域施策編〕(改定計画)」を策定し、2050年に脱炭素社会「ゼロカーボン おおさか」の実現をめざしています。 同改定計画では、運輸部門に関する施策として、次世代自動車の中でも走行時に化石燃料を使用しないEV(電気自動車)やFCV(燃料電池自動車)の普及拡大に向け、積極的に取り組むこととしています。 また、2021年3月に策定した「大阪市次世代自動車普及促進に関する取組方針」において、2030年度までに公用車のうち乗用車における電動車の割合を60%以上とするなどの目標を掲げ、EVをはじめとする次世代自動車の普及促進に取り組んでいます。 この他、2020年度から大阪・関西万博において、会場へのアクセスを担うバスの脱炭素化を促進するため、国の補助制度を活用しつつ、大阪府・大阪市においても必要な経費の一部を補助する「万博を契機としたバス事業者の脱炭素化促進事業」を共同で実施し、公共交通機関であるバスのゼロエミッション化に集中的に取り組んでいます。 また、船舶を利用したモーダルシフトを推進するため、トラックでの輸送からフェリーなどを利用した環境負荷の少ない輸送に転換する事業者に対してインセンティブ制度を設けています。			
担当	環境局 環境施策部 環境施策課 電話:06-6630-3218 大阪港湾局 計画整備部 振興課 電話:06-6615-7781		

番号	4(5)②
項目	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) 大阪市では、大阪府、堺市等の行政機関及び自動車関係団体等で構成する「大阪自動車環境対策推進会議」を通じて、エコドライブの推進に向けた啓発活動や情報提供を引き続き行ってまいります。	
担当	環境局 環境管理部 環境規制課(自動車排ガス対策グループ) 電話:06-6615-7965

番号	4(6)	
項目	<u>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。</u> 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) 下線部について回答 地下鉄駅のエレベーター整備等のバリアフリー化につきましては、平成 22 年度末に地下鉄とニュートラムの全駅において、ホームから地上までのバリアフリー経路の1ルート整備が完成しており、現在、大阪市高速電気軌道株式会社(Osaka Metro)では、バリアフリー経路の複線化に取り組んでいます。 これまで本市においても、厳しい財政状況のなかではありますが、必要に応じて国の補助制度と協調し、大阪市高速電気軌道株式会社(Osaka Metro)に対し補助金を交付することにより、地下鉄施設のバリアフリー化を支援してきました。 現在、大阪市高速電気軌道株式会社(Osaka Metro)では、国により創設された鉄道駅バリアフリー料金制度を活用し、2025 年度末までに全駅に可動式ホーム柵を設置し、2026 年度以降も、ホームと車両の段差隙間縮小、エレベーター、エスカレーターの増設など、バリアフリー化を推進し、ハード・ソフトの両面からバリアフリー化の促進に取り組むこととしています。 本市では、今後も Osaka Metro の地下鉄施設の安全対策・バリアフリー化が計画的に進められるよう協議・調整していきます。		
担当	都市交通局 鉄道ネットワーク企画担当	電話:06-6208-8787

番号	4(6)
項目	<u>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。</u> 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) 下線部について回答 大阪市では、交通バリアフリー法(平成 12 年施行)に基づき、平成 15 年度から平成 18 年度にかけて、市内の主要な駅を中心とした 25 地区に「大阪市交通バリアフリー基本構想」を策定し、鉄道駅舎や駅周辺的生活関連施設に至る経路等の重点的かつ一体的なバリアフリー化の推進に取り組んでいます。また、バリアフリー法(交通バリアフリー法とハートビル法を統合・拡充し、平成 18 年施行)に基づく基本方針において、鉄道事業者の駅舎等への段差解消、可動式ホーム柵や点状ブロックなど転落防止のための設備の整備実施に関する定めがなされております。 本市では、この基本方針に基づく対象駅において、エレベーターの設置等により段差が解消されるよう、事業者に対して働きかけるとともに、補助金の交付により事業者のエレベーター設置を促進しております。 また、鉄道駅における可動式ホーム柵等の設置については、同じく国の基本方針において、転落及び接触事故の発生状況、駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットフォームでの可動式ホーム柵等整備の加速化をめざし、令和7年度までに 3000 番線を整備、その内、1日あたりの平均的な利用者数が 10 万人以上の駅において 800 番線を整備することが示されております。 令和3年 12 月には、国において更なる鉄道駅バリアフリー化の加速をめざし、バリアフリー化により受益する全ての利用者に薄く広く負担を求める新たな鉄道駅バリアフリー料金制度が創設され、令和5年4月より各鉄道事業者が料金制度を活用しており、本市としては、鉄道事業者の負担が軽減されることで可動式ホーム柵やエレベーター等のバリアフリー整備がより進展し、鉄道利用者の安全性向上が期待されるものと認識しております。 一方で、料金制度を活用しない鉄道事業者に対しては、可動式ホーム柵等の整備が進展しない事態とならないよう、本市では引き続き、国や大阪府と連携して補助金を交付し、鉄道事業者による可動式ホーム柵等の整備の取り組みを支援してまいります。	
担当	計画調整局 計画部 交通政策課 電話:06-6208-7823・7867 福祉局 障がい者施策部 障がい福祉課 電話:06-6208-8072 建設局 道路河川部 道路課 交通安全施策担当 電話:06-6615-7699