

2024年10月吉日

大 阪 市 長
横 山 英 幸 様

大阪府（市・町・村）民の交通環境を
良 く す る 行 動 実 行 委 員 会
実行委員長 田 村 孝 範

日本労働組合総連合会大阪府連合会
会 長 田 中 宏 和

第21次 大阪府（市・町・村）民の 交通環境を良くする行動申し入れ

貴職におかれましては、ますますご隆盛のこととお慶び申し上げます。

また、平素は私たちの活動に対しまして、ご理解とご支援を賜り厚く感謝申し上げます。

さて、本年も第21次「大阪府（市・町・村）民の交通環境を良くする行動申し入れ」を貴台にご要請申し上げます。

何卒、引き続きのご理解、ご指導を賜りますようお願い申し上げますと共に、ご検討の上、データでのご回答を賜りますようお願い申し上げます。

以上

第 2 1 次 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。
- (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。
- (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。

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。

- (1) 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。
- (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。
- (3) 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。
- (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。
- (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。

- (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。

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。

＜これまでの取り組みの経過＞

中央交運労協は、1991 年に「交通環境改善運動の推進について」と題する方針を決定し、同年 9 月、全国一斉に各地方行政機関へ申し入れることを指示しました。

これを受けて大阪交運労協は、近畿運輸局、大阪府警察本部、大阪府、大阪市に対してそれぞれ申し入れを行い、具体的には今後、項目ごとについて話し合いを進めることを要請してきました。

そして、大阪交運労協は、中央交運労協が示した方針「交通環境改善運動の推進について」に明示されている要求項目のうち、「違法駐車等の防止に関する条例の制定」について、各地方協議会において実現を図るため、「大阪府（市・町・村）民の交通環境を良くする行動」における 1992 年統一要求項目に加えることを幹事会で確認し、大阪府内全ての各自治体に対して申し入れることを決め今日に至っています。

【各市・町・村の条例の共通内容】

- ① 指導と啓発を通じて府市町村民のモラル向上を図ることとしています。
- ② 市・町・村長権限で特定、重点地域の指定、重点路線の指定などを行い、指導員の配置や悪質な違法駐車を警察に通報し、強制的に排除することができるなど、市・町・村の実情に応じて規定されています。

【条例化運動の重点目標】

- ・ この条例化運動は、自治体が違法駐車問題を警察に任せきりにせず、住民自治の立場から自治体として主体的に取り組むことを目的としています。
- ・ 条例化には、自治体当局とりわけ首長の交通環境改善に対する政治姿勢が重要であることは言うまでもありません。首長に条例制定を決意させ、行政主導の団体を結成させることができるか否かが重要です。
- ・ 第 21 次の統一要求項目として、さらに多くの自治体において条例化の検討・施行に向けた動きが生じるよう粘り強く運動を継続することが大切です。

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。

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。

- (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。

- (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。

- (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。

- (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。
- 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。

- (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。

(大阪市) 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市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。
- (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。

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ます。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。

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、大阪市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。

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。

5. M a a S促進事業の取り組みについて

利用者視点に立った関西M a a S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市が主導して「関西M a a S推進連絡会議」の活動をより強化されたい。

一方で、M a a S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。

以上

(大阪市) 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。そうす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。

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。

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。

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。

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も制定にむけ、積極的に進められたい。

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。

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。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、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。

8. 大阪・関西万博への対応について

開催まで1年を切った大阪・関西万博について、輸送を受け持つバス事業者は、要員不足もあり、大規模イベントに係るシャトルバスの運行を受け持つ余力がないのが実状である。このようなことを踏まえたうえで学識経験者や大阪府・市、交通事業者等が参画している来場者輸送対策協議会における最終段階の輸送計画について明らかにされたい。

また、新たな移動サービスの実践としてMaaSや自動運転等の取り入れについての進捗状況を明らかにされたい。

9. 訪日外国人向け白タク・白バス対策について

国内における主要空港のみならず、大阪府内などの観光地においても在日外国人などによる訪日外国人への白タク・白バス行為が再び増加傾向にあり、検挙される例も報道されている。しかしこれらは氷山の一角であり、SNSを通しての集客や、海外の配車アプリ等によるマッチングをおこない、決済もアプリ内でおこなうなど事態は複雑化している。

貴自治体におかれましても、府・市関連施設周辺等でそのような違法行為がおこなわれ

ていることは関知していないでは済まされないことから、国交省の通報窓口の啓発強化や、警察庁・観光庁等と連携し、白タク・白バス行為を撲滅するための取り組みを強化されたい。

以上

(大阪市) トラック関係 要求項目

1. 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。

2. 再配達削減に向けた取り組みについて

宅配ボックス設置による再配達の削減は、市街地における集配用車両の走行機会が減少することにより、交通渋滞の緩和や交通事故の削減に有効な取り組みである。また、CO₂削減や人材不足対策においても有効であることや、コロナ禍での非対面受取の関心の高まりから、共同住宅や駅等への設置も進んでいる。国土交通省においては宅配ボックス設置に関する支援策等が令和 6 年 7 月 1 日時点で 9 事業あるが、そのうち戸建住宅に関するものは 2 事業であり、「長期優良住宅化リフォーム推進事業」や「子育てエコホーム支援事業」といった対象が限定的な事業である。より多くの世帯に宅配ボックスが普及するよう、戸建住宅への独自の支援策について検討されたい。

3. 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。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。

(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。

4. 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、引き続き取り組み支援を願いたい。

5. 夢洲地区における海上コンテナ車両の渋滞緩和について

2025 年の大阪・関西万博開催による交通渋滞について、港湾を職域とする物流ドライバーからは不安の声があがっている。渋滞だけに限らず、港湾地区での長時間の路上待機等を改善するため、海上コンテナ車両専用道路の追加、車線の拡幅等を行い、夢洲地区での物流ネットワークが安全・円滑に機能するように取り組まれない。

以上

(大阪市) ハイヤー・タクシー関係 要求項目

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、大阪市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。

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、乗務員の賃金体系や経営状況から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最も重要です。また、自家用車を所持している方との不公平感については運転免許証の返納推進していかれるうえでは問題ないと考えますので、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再度検討いただきますよう要請いたします。

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。

大阪市におかれましては、「大阪府交通対策協議会」に於いて、「自転車安全利用推進のための重点行動指針」を策定し、自転車安全利用の推進に取り組んでおられますが、自転車運転者のルール違反マナー違反は年々悪化している状況です。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。

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。大阪市内

おかれましては、交通政策基本法に基づき、交通に関する施策を総合的・計画的に推進するための交通政策基本計画を策定され、公共交通を基本に据えた都市内交通の整備に取り組まれています。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。

4. 「タクシー規制緩和特区」及び「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、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ライドシェアの導入については認めないとの方針を堅持されたい。

5. 大阪市内道路における標識、および停止線等の整備・改善について

大阪市内における交通事故件数は、全体では減少傾向が保たれていますが、まだまだ高い数字です。交通事故を減少させる施策の一環、歩行者の通行環境の整備及び対策として道路の改良、交通安全施設の設置・改良、信号機の設置などのインフラ整備は不可欠です。ドライバーが安全で快適に運転できる施策、また、歩行者の安全施策として、市内における下記施設の検証・改善をお願いしたい。

- ・道路案内標識の適切な文字サイズ・濃度
- ・照明等の適切照度
- ・道路標識、カーブミラーや信号機の適切な設置位置や高さ
- ・交差点等における理想的な信号制御のあり方
- ・中央線、停止線、路側帯における標示手法及び濃度（消えかけている道路標示の補修を含む）
- ・理想的な一時停止線の位置
- ・逆走への注意喚起を呼びかける標識・標示

以上