

第4回SMI都心ライン等推進協議会 議事録

日 時：令和6年5月20日（月）午後2時00分

場 所：堺市役所本館3階 大会議室1・2

出席委員（22名）：

会長	嘉名 光市	委員	阪本 雅俊
副会長	波床 正敏	委員	奥野 浩史
委員	井本 智子	委員	黒木 啓良
委員	松岡 和雄	委員	長田 慎吾（代理）
委員	久保 照男	委員	吉岡 譲
委員	飛石 隆男	委員	松崎 彰宏
委員	弘本 由香里	委員	野谷 将一
委員	室崎 千重	委員	福原 栄二
委員	丹下 嗣朗	委員	小野 雅裕
委員	久保 直樹	委員	休場 理夫
委員	高杉 晋	委員	中村 太一（代理）

欠席委員（5名）：

委員	向井 龍哉	委員	青山 琢人
委員	阿多 信吾	委員	工藤 智彰
委員	荻田 俊昭		

議 題：

議題1 令和5年度 SMI都心ライン等推進協議会決算（案）について

議題2 令和6年度 SMI都心ライン等推進協議会予算（案）について

議題3 分科会の設置について

意見交換のテーマ：

テーマ1 （仮称）SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画（素案）の概要について

（午後2時00分開会）

事務局

それでは定刻となりましたのでこれより始めさせていただきます。

本日は大変お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。本日司会進行を務めさせていただきます。堺市SMIプロジェクト推進担当の甲野でございます。今年度もよろしくお願いします。初めに会議中の注意事項について、お伝えさせていただきます。

会議室内は禁煙でございます。会議中は携帯電話の電源を切るか、マナーモードにいただき、携帯電話等の使用もご遠慮ください。会場への出入りは会議の進行の妨げにならないよう、お静かにお願いします。

本日の会議は議事録等の作成のため、録音させていただきますのでご了承ください。また本日の会

議時間につきまして、午後3時30分までの1時間半程度を予定しております。円滑な会議運営に皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

次に本日の資料を確認させていただきます。お手元の資料をご確認ください。

上から順に、

- ・第4回協議会次第
- ・資料1-1 令和5年度SMI 都心ライン等推進協議会 決算（案）
- ・資料1-2 令和5年度監査報告書
- ・資料2 令和6年度SMI 都心ライン等推進協議会 予算（案）
- ・資料3 SMI都心ライン実現に向けた実証実験等を推進するための分科会設置について
- ・資料4-1 第3回協議会における主な意見
- ・資料4-2 SMI 都心ライン及び関連取組に関する導入計画（素案）概要版
- ・資料4-3 取組詳細
- ・資料4-4 導入計画のスケジュール（予定）

となっています。

そのほか、出席者名簿と配席図を机に配布しています。

不足等ございましたらお申し出ください。

よろしいでしょうか。

次に、年度が替わり、委員の交代もありますので、改めて委員の皆様をご紹介します。

本協議会の会長の大阪公立大学大学院 嘉名教授です。本日はオンラインでの参加になります。

副会長の大阪産業大学 波床教授です。

市民委員の井本委員です。

市民委員の松岡委員です。

堺区自治連合協議会 会長の久保委員です。

市校区自治連合協議会 会長の飛石委員です。

大阪ガスネットワーク株式会社 エネルギー・文化研究所 特任研究員の弘本委員です。

奈良女子大学 准教授の室崎委員です。

公益社団法人堺観光コンベンション協会 丹下委員です。

堺商工会議所 常務理事兼事務局長の久保委員です。

堺駅前商店会の高杉委員です。

堺東商店街連合会の阪本委員です。

堺山之口連合商店街振興組合の奥野委員です。

経済産業省 近畿経済産業局 地域経済部 地域連携推進課長の黒木委員です。

国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課の長田専門官です。本日は酒井委員の代理出席になります。

国土交通省 近畿運輸局 自動車技術安全部 技術課長の吉岡委員です。

南海電気鉄道株式会社 公共交通グループ 松崎委員です。

南海バス株式会社 常務取締役 企画部長の野谷委員です。

阪堺電気軌道株式会社 業務部長の福原委員です。

大阪府堺警察署 交通課の課長代理の小野委員です。

堺市 建設局 土木部の中村参事です。本日は柿本委員の代理出席になります。

以上、本日22名となります。

議題に入る前に、ご報告がございます。

昨年度2月から3月にかけて開かれた令和6年第1回市議会に、SMI都心ラインの実証実験にかかる当初予算案を提案いたしました。

その結果、

- ・交通の議論だけではなく、回遊性を高め都心の活性化を図ることが重要。
- ・阪堺線に支援し続けるのではなく、自立させることが必要。
- ・市民の理解が得られていない。
- ・実証実験について、何年間実施するのか、またその事業費が示されていない。
- ・また、ランニングコストが示されていない。

といった議会からの意見があり、過半数の議員の反対により、当初予算案が一旦否決され、SMI都心ライン実証実験の予算を減額する予算案が可決されました。

その後、市長がこれに異議があるとして、地方自治法第176条第1項の規定により、当初予算案について再議に付しました。

再議を行った場合、SMI都心ライン実証実験の予算を減額する予算案について、出席議員の3分の2以上の賛成が必要となりますが、これが得られなかったため、SMI都心ライン実証実験の予算を減額する予算案は否決されました。

その後、再度、SMI都心ライン実証実験の予算を含む当初予算案が審議され、結果、予算が認められました。

この一連の中、議会から、当初予算執行にかかる要望議決がなされました。その内容は画面に示しているとおりです。読み上げますと、

- ①SMI都心ライン実証実験に関する費用及び実証実験に係る調査分析費用200,300,000円については、真に堺都心部の魅力を大きく向上させるため、今期定例会における議会からの指摘事項を真摯に受け止め、まちづくりと一体での政策推進となるよう十分検討・精査すること。
- ②SMI都心ライン実証実験に関する予算を執行するにあたっては、都心の公共交通のあり方を阪堺鉄軌道も含めて明確にすること。
- ③SMI都心ライン実証実験に関する予算を執行するにあたっては、地域住民の幅広い意見を聞くこと。
- ④「公共交通検討会議のとりまとめ」の結論をあらためて明確にすること。
- ⑤これまでのSMI都心ライン実証実験の総括をおこない、都心の賑わいや回遊性向上の視点で検証・公開すること。
- ⑥SMI都心ライン等導入計画を策定して事業の全体予算を示すとともに、沿線地域への集客を図る具体的な手法を示すこと。

との6項目の要望議決が出されました。

これらの項目につきまして、今後、導入計画などについて市民への説明や都心活性化の検討に向

けた庁内関係部局を含めた体制の構築など丁寧に対応してまいります。

また、導入計画における交通以外の取組や実証実験、SMI都心ラインの事業費の記載などの点から、本協議会との関連もありますので、引き続き、ご意見いただきながら進めてまいりたいと考えていますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事の進行に移りたいと思います。

本日、嘉名会長がオンラインとなっており、進行については、波床副会長に進行をお願いしたいと思います。また、嘉名会長におかれましては、所用により、本日午後3時30分で退席することになっております。よろしくお願いいたします。

波床副会長 大阪産業大学の波床です。オンラインの嘉名先生に代わって進めさせていただきます。
よろしくお願いいたします。それでは進めさせていただきます。

【議題1 令和5年度 SMI都心ライン等推進協議会決算（案）について】

波床副会長 それでは次第に従って進めてまいります。

「議題1 令和5年度 SMI都心ライン等推進協議会決算（案）について」です。事務局より説明をお願いします。

事務局 それでは、説明させていただきます。

お手元の資料1-1及び資料1-2またはスクリーンをご覧ください。

令和5年度の歳入について、予算額は460,000円を計上しておりましたが、決算額は雑収入の利息を加えた460,001円となっております。次に、歳出について、予算額は、報酬・旅費として416,000円、消耗品として13,000円、印刷製本費としまして、26,000円、役務費としまして5,000円を計上しておりましたが、決算額は、報酬・旅費が222,370円、消耗品が9,020円、役務費が18,350円となり、合計249,740円となりました。

これにより、残額及び雑収入を合わせて210,261円を今年度に繰り越したいと考えています。

これにつきまして、資料1-2のとおり、監査委員の南海バス株式会社 野谷様に確認いただいております。説明は以上です。

波床副会長 説明ありがとうございました。令和5年度SMI 都心ライン等推進協議会 決算（案）の説明がありましたけれども、ご質問等ありますでしょうか。それではお諮りいたします。

「議題1 令和5年度SMI 都心ライン等推進協議会 決算（案）について」、原案のとおり決定したいと思います。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

異議がございませんので、原案のとおり決定します。

【議題2 令和6年度 SMI都心ライン等推進協議会予算（案）について】

波床副会長 次は「議題2 令和6年度 SMI都心ライン等推進協議会予算（案）について」です。

事務局から説明をお願いいたします。

事務局 それでは、説明させていただきます。

お手元の資料2またはスクリーンをご参照ください。

令和6年度の歳入としまして堺市からの負担金195,000円、令和5年度からの残額として210,261円、合計405,262円としています。歳出としましては、報酬・旅費として300,000円、消耗品として10,000円、印刷製品本費として、15,000円、役務費として25,000円、使用料・賃借料として50,000円、予備費5,262円、合計405,262円を計上しております。説明は以上です。

波床副会長 ありがとうございます。今年度の予算案をお示していただきましたけれども、ご質問等ありますでしょうか。それではお諮りいたします。「議題2 令和6年度SMI都心ライン等推進協議会 予算（案）について」、原案のとおり決定したいと思います、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

異議がございませんので、「令和6年度SMI都心ライン等推進協議会予算」として決定したいと思います。

【議題3 令和5年度 分科会の設置について】

波床副会長 この議題は、今年度を含め、今後SMI都心ラインの実現に向けた実証実験を推進するために、国から設置を求められている会議体を分科会として設置するというものです。

それでは、事務局より説明をお願いします。

事務局 それでは、説明させていただきます。

お手元の資料3「SMI都心ライン実現に向けた実証実験等を推進するための分科会設置について」またはスクリーンをご覧ください。

今年度、SMI都心ライン実証実験を実施するにあたり、本市が活用を予定している国の補助金（自動運転社会実装推進事業）の申請にあたり、レベル4自動運転サービスの実現に向けた関係者の会議体の設置が必須となっています。

当該会議体について、協議会の分科会として設置したいと考えており、補助金採択後、円滑に会議を開催する必要があるため、設置について事前に承認を諮るものでございます。

設置については、「SMI都心ライン等推進協議会規約」第12条の規定に基づき、分科会として設置を予定しています。

役割については、SMI都心ラインにおいて、実証実験を重ねながらレベル4自動運転サービスの実現に向け、地域の受容性醸成を図りつつ手続きの透明性・公平性を確保するため、市、関係行政機関、事業者など実務者間での綿密な連携体制を構築することとございます。

構成メンバーについては、国から求められている必須メンバーでの構成を考えており、運行に係る事項の検討・推進いただく役割として運行主体から

- ・南海バス株式会社 様

- ・堺市が選定した自動運転関連事業者 様

レベル4車両認可に向けたサポートいただく役割として

- ・国土交通省近畿運輸局自動車技術安全部 様

走行環境整備に係るサポートいただく役割として

- ・国土交通省近畿地方整備局建政部 様

モビリティ産業・地域経済活性化に係るサポートいただく役割として

- ・経済産業省近畿経済産業局地域経済部 様

特定自動運行許可・道路使用許可に係るサポートいただく役割として

- ・大阪府警察本部 様
- ・堺市

とし、各機関から出席者について選出いただきたいと思います。

今後のスケジュールですが、

本日承認を得た後、6月中に補助金採択結果の通知がございます。

補助金採択後、分科会を正式に設置し、7月～8月頃に第1回分科会を開催したいと考えています。

説明は以上です。

波床副会長 ありがとうございます。

分科会の設置について説明いただきましたけれども、ご質問等ありますでしょうか。

それではお諮りいたします。

「議題3 分科会の設置について」のとおり、分科会の設置を決定したいと思います、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

異議がございませんので、補助金採択後、正式に設置していただきたいと思います。

【テーマ（仮称）SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画（素案）の概要について】

波床副会長 それでは次に進みます。

本日のテーマ「（仮称）SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画（素案）の概要について」です。前回2月の協議会において、本計画の骨子案をご議論いただきました。その意見を踏まえて、事務局の方で計画（素案）の概要を作成いただきました。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

事務局

それでは、説明させていただきます。

お手元の資料4-1またはスクリーンをご参照ください。

まずは前回協議会におきまして、協議会参加者の皆様からいただいたご意見について改めてご紹介します。前回協議会では、SMI都心ラインで用いる車両や、乗降場所となるARTステーションなどの意匠についてご意見をいただきました。

ご意見としては、

- ・意匠について盛り込むキーワードや視点は堺には豊富にある。車両ごとにコンセプトを変え、バリエーションを持たせ、乗った人が違いを感じたり、見た人の興味を惹いたり、飽きさせないことにつなげてはどうか。
- ・一方、すべての要素を取り入れると何がなんだかかわらなくなる恐れもある。
- ・外国語対応について、どこまで対応していくか整理が必要である。
- ・意匠のガイドラインを定める必要があるのではないか。
- ・パークレットの運用について、地域と連携していくことが活性化にもつながる。今後、どのように地域と連携して運用していくのか、今後検討してほしい。

といったご意見をいただきました。

次に、SMI都心ライン等導入計画（骨子案）についてのご意見としては、

・今回の導入計画はハード整備に重点がおかれているが、賑わいの創出にはコンテンツが重要である。この先、コンテンツをどう創造していくのか、自治体、事業者、住民、皆で考えていくような枠組みを示していくことが重要ではないかと思う。

・SMI都心ライン等の交通の内容が中心だが、それでは不十分で都市と関連した取組との連携が重要である。例えば、ウォーカブルで居心地が良い魅力的な都心空間の実現は、モビリティだけでなく、歩きたくなるような都心空間づくりや、沿道のまちづくりとの連携、低層部の土地利用誘導、景観形成などと合わせて取り組むべきものと思う。

・景観計画や立地適正化計画について関係性を書き加えてはどうか。連携がしっかりとれていることを示すことは意味があることだと思う。

・市民のため、堺の活性化のため、このプロジェクトはしっかり進めてほしい。

・事業費については、費用分担のあり方を示すとともに、透明化を図ってほしい。

といったご意見をいただきました。

これらご意見を踏まえまして、本日、SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画（素案）概要についてご説明いたします。

お手元の資料4-2またはスクリーンをご参照ください。

表紙をめくっていただき、1ページをご覧ください。「Ⅰ 計画策定」について説明いたします。

計画策定の背景・目的を改めて整理し、堺都心部についてより多くの市民等を惹きつける都市魅力を備え、活性化につなげることが必要であること、その実現に向け、昨年5月に「堺都心未来創造ビジョン」を策定し、「魅力を磨く」取組に加え、「魅力を結ぶ」取組を一体的に進めること、本計画は、これら堺都心部におけるSMIプロジェクトの取組の方向性や内容を具体化するものであることとしています。

計画の変遷と位置づけでは、令和3年8月にSMIプロジェクトの素案を公表し、令和4年5月には素案を解説したポイントとめざすべき方向性、令和5年5月には素案を包含し、堺都心部の活性化に向けた取組の方向性を示すものとして、「堺都心未来創造ビジョン」を策定しました。

この導入計画は、「堺市基本計画2025」や「堺市都市計画マスタープラン」、「堺都心未来創造ビジョン」を上位計画とし、堺都心部の活性化に向けて「堺市地域公共交通計画」などの関連計画と整合を図ります。

相関関係については、下部の図で表現しております。

対象エリア、目標年次等については、前回の骨子案と変更はなく、記載の通りです。

国の政策・動向について、「第二次交通政策基本計画」、「デジタル田園都市国家構想基本方針」、「経済財政運営と改革の基本方針2023」、「地域公共交通の「リ・デザイン」とりまとめの4つ」を掲載しており、いずれも公共交通の維持確保や自動運転の実用化に向けた記載があり、堺都心部におけるSMIプロジェクトの方向性と一致していることを確認させていただいております。

本市の関連計画について、「堺市基本計画2025」のもと、「都市」や「交通」の分野をはじめ、「観光」や「環境」、「バリアフリー」などの様々な分野の計画を策定しています。

1枚めくっていただき、2ページ目をご覧ください。

「Ⅱ 堺都心部や地域公共交通を取り巻く現況・課題」について説明いたします。

堺都心部と地域公共交通に分類して現況と課題を整理しました。

堺都心部の一点目は【事業所数・従業員数の減少及び地価の低迷】です。堺都心部の求心力が低下していることを課題としています。

二点目は、【歴史文化など豊かな地域資源が点在】です。堺都心部の約400ヘクタール内に点在しており、回遊性の向上を課題としています。

三点目は、【広域アクセス性の高まり】です。なにわ筋開業の機をとらえ、誘客につなげる必要があります。

地域公共交通の一点目は【人口減少・高齢化】です。都市を取り巻く環境の変化は早く、高齢者だけでなく子育て世代にとっても移動しやすい環境の構築が必要です。

二点目は、【担い手不足】です。人口減少・高齢化の進展や働き方の変化により大阪府内においても路線の廃止・減便につながるなど担い手不足への対応が必要です。

三点目は、【気候変動問題と脱炭素化の取組】です。本市の運輸部門の温室効果ガスの排出量を減少させ2030年時点における削減目標達成には、エネルギーの地産地消や脱炭素化などを先導的に取り組むことも重要としています。

1枚めくっていただき、3ページ目をご覧ください。

「Ⅲ 堺都心部の回遊性・魅力向上に向けた取組の方向性」について説明します。

堺都心部の活性化に向けて、堺都心未来創造ビジョンのもと『魅力を磨く』取組と『魅力を結ぶ』取組を連携させ、一体的に推進することが求められています。これら全体の取組において、本計画におけるSMI都心ライン及び関連取組の担う範囲を示し、今後、他の施策と連携しながら着実に進めます。

1枚めくっていただき、4ページ目をご覧ください。「Ⅳ SMI都心ライン及び関連取組の基本方針と方向性」について説明します。

骨子案にもありましたが、改めて基本方針については、堺都心部の活性化はSMIプロジェクトだけで実現できるものではなく、地域資源等の既存ストック等を活用した都市魅力、目的地の創出などの取組と連携して進める必要があります。

様々なモノやコトをつなぐSMIプロジェクトを通じて、移動利便性の向上、道路・交通空間の人への開放を図るほか、ゼロカーボンシティを先導します。

取組の方向性については、囲いの中の4つとしています。

堺都心部のSMIプロジェクトの米印について、SMI都心ライン及び関連取組を左下の表で整理しています。SMI都心ラインは自動運転技術の活用と待合環境の向上などのARTステーションを一体的に整備するものです。

関連取組とは、一人又は複数人で乗車するタイプの乗り物で公共交通から目的地までの移動を補完する「次世代モビリティ」と堺都心部で交通や観光、買い物などの情報・サービスを包括的に提供する「CaaS」のことです。

続いて、右側の「SMI都心ライン及び関連取組の方向性」について説明いたします。

方向性1は、これまで整備してきた既存の都市空間を最大限活用して居心地がいい空間にしていこうと都心部の活性化に取り組むという方向性です。

方向性2は、社会環境の変化に対応しあらゆる世代の人が都心部を訪れることができる環境を実現する方向性です。

方向性3は、ICT技術を活用して情報発信に取り組み堺都心部の利便性を向上させるという方向性です。

方向性4は、エネルギーの地産地消を進め、環境に優しい持続可能な都市活動を先導するという方向性です。

次のページで方向性と取組について説明いたします。

1枚めくっていただき、5ページ目をご覧ください。

4つの大きな方向性の下に目的に応じた詳細の方向性と抱える課題、取組を一覧にまとめました。会議時間の都合により、部分的に紹介させていただきます。

1-1「広い歩道空間を有する大小路筋の有効活用について居心地が良く歩いて散策したくなる空間形成」には、統一感による連続性のあるデザインや食事や休憩ができる場をつくることが重要だと捉え、車両やステーションでこれらの課題解決に取り組みます。

1-2「点在する地域資源をつなぐ移動手段の提供」について、公共交通と組み合わせて利用できる移動手の提供が必要だと捉え、次世代モビリティ等を公共交通の結節点等に配置することで面的な移動環境の構築に取り組みます。

方向性2について、2-1「障害者を含め、すべての人が利用しやすい移動環境の構築」には、運行サービス水準の維持・向上が重要です。また、快適性や安全性、利便性を向上させることも必要です。これらの課題に対して、自動運転技術による省人化によって運行本数を増やすなどの利便性の向上やすべての人が介助なく乗降可能な環境の実現に取り組みます。

方向性3について、3-1「堺都心部の回遊を促すわかりやすい情報発信」について、生活利便性や回遊性の向上には情報をわかりやすく提供することが重要だと捉え、活動シーンに合わせて現地での公共交通の乗換情報や地域資源に関する情報の発信に取組とともに、活動前の情報収集時に堺都心部の様々な情報を提供するCaaSを推進します。

方向性4について、4-2「CO2排出量の削減」について、脱炭素社会形成には、エネルギーの地産地消などによるCO2排出量の削減が重要だと捉え、環境負荷の少ない電動車両の導入に取り組

みます。

1枚めくっていただき、6ページ目をご覧ください。

「Ⅵ スケジュール」については、SMI都心ラインを車両とステーションで分けて記載しております。現在、自動運転事業者の公募を行っており、決定後、事業者と協議し、あらためて示させていただきます。事業費も同様の予定です。

「Ⅶ 推進体制・推進方策」ですが、議題3であった分科会を協議会の下に新たに加え、それぞれの分科会で議論したことは協議会に報告し、幅広い分野からご意見をいただきながら推進していきたいと考えております。

続いて、お手元の資料4-3またはスクリーンをご参照ください。

会議時間の都合により、すべての取組詳細をご説明させていただくことはできませんので、いくつかの取組についてご紹介させていただきます。

1 ページ目をご覧ください。

「（1）ART車両とARTステーションの統一的なデザイン」について前回の協議会で「意匠コンセプト」についてご意見をいただいたところですが、それぞれのコンセプトのART車両の意匠イメージをご紹

介いたします。コンセプト案①「堺都心部の未来」の2つのイメージです。上段は鉄や鋼カラーのメタリックな質感を表現しております。下段は、紺碧カラーの場合となっています。

次にコンセプト案②「類いまれな歴史・文化の変遷」の2つのイメージです。上段は抹茶カラーで模様は碁盤の目状の堺のまち割りの印象を反映させています。下段はシャンパンゴールドで堺シャトルのデザインを継承するようなカラーとなっています。

次にステーションの意匠イメージを紹介いたします。

雨に濡れない大きな庇と乗り降りしやすいはね出しなどの機能とシンプルなデザインの中にもポップなカラーリングを施しております。イメージについては、後ほどご意見をいただければと考えております。

今後の進め方ですが、統一感のあるデザインとするため、デザインガイドラインの策定に向け内容を検討してまいります。

デザイン決定プロセスについてですが、大型電動車両の機種が決まった段階でイメージを落とし込み、幅広く市民の意見を聞く場を設定し事業者と市で決定していくことになるかと思っています。ARTステーションについても同様に市民の意見を聞きながら方向性を整理し、進めたいと考えています。

9ページ目をご覧ください。

「（6）ARTステーションにおける待合環境の整備やモビリティポートの設置」について単なる乗降場所ではなく、まち歩きを楽しむスポットとなるよう、風雨や直射日光を凌ぐ上屋、休憩できるベンチなどを設置し、社会環境に変化に対応した更新を行います。

次に10ページ目をご覧ください。

「（7）ARTステーションにおけるパークレットの整備」について大小路筋をはじめ、道路空間をより有効に活用するべく、ベンチやテーブルを配置し憩い・集う場として整備し、地域と連携して運用することを検討します。

「（11）電動車いすタイプ（歩行者扱い）のモビリティを導入」について堺都心部における回遊を促進するため、面的・局所的な移動を支援するものとして、現在はシェアサイクルが増えてきましたが、高齢者や子どもでも利用可能な車いすタイプのモビリティを導入することを考えております。モビリティポートの配置やモビリティの管理・運営方法は、実証実験などにより有用性を確認しながら公民連携で取組めます。

資料4-3の説明は以上です。

お手元の資料4-4またはスクリーンをご参照ください。

最後にスケジュールについてです。次回の協議会は8月頃を想定しており、導入計画（素案）をご提示したいと考えています。その後、議会や説明会、パブリックコメント等を経て冬頃の計画策定としたいと考えております。

説明は以上です。

波床副会長 導入計画についてご説明がありました。どなたかご意見等ありますでしょうか。

高杉委員 この会議で議論することは、単なる今のシャトルバスからただの無人のバスにするという話ではないと思う。もっと全体のことを考えた上で、いろいろ検討していけないといけない。いろんな部署を巻き込み、堺のまちづくりを考えなければならないのではないかな。

事務局 （SMIプロジェクトは）都心の活性化を目的として進めている事業のひとつで、都心の活性化自

体はSMIプロジェクトだけではなく、庁内他部局と関連することだと認識しています。また、市だけでできるものでもないと考えており、市民、事業者などと協創の視点も含めながら取組を進めていく必要があると考えています。

この導入計画の3ページ目では、堺都心未来創造ビジョンの全体像をお示しさせていただいて、その中で都心の活性化に向けて魅力を磨くという取組と魅力を結ぶという取組、こういうものを一体的に進めていくというところで、都心の活性化をめざしていくという説明をさせていただいています。今回のこの導入計画自体は、この魅力を結ぶという中の青い点線で囲っている部分が今回の計画の対象範囲と考えております。ただし委員がおっしゃられるように全体像というか、そういうところがやっぱり理解していただけないと、この事業自体もなかなか進めていけないということもございまして、われわれ市の中でいくと、まずその関係部局なんかも含めながらまちの活性化につなげていくというような体制づくりについても検討したいと思いますし、この導入計画の中でもSMIプロジェクトだけではないということも、どういう風に示せるのかということももう少し検討させていただきたいと思っています。

波床副会長 はい、ありがとうございます。この資料が、全体のめざすものだというご説明なんですけども、この全体を統括する会議とか部署とかはあるんですか？

事務局 この全体をというか、都心の活性化に向けて庁内を連携していかないといけないというところで、今そういう庁内で横連携をするような体制づくりについて検討をしております。

波床副会長 それをやると、うちがやらなくてもどこかでやってくれるとお互いに思ってしまうってことはないですか？

事務局 連携しながら進めていけるような形で、前向きに意見を出すような形で進めていきたいなと思っています。

休場委員 休場でございます。いろいろ交通だけということにとらわれがちなんですけど、先ほど事務局からもありましたようにこの3ページの都心未来創造ビジョンというのはまちづくりと一体的にということで、この中でSMI都心ラインというものがそういったものをつないで活性化するという前提になってます。先ほど前回のご指摘もあった計画についても当然景観計画とかもありますので、そういったところは連携ということになりますけど、この都心未来創造ビジョン自体はこちらの事務局の都心未来創造部が基本的に所管していますので、その辺はそこが主となってコントロールすると、当然この部だけで全部をやるって事ではなくて、その辺のコーディネートは部が中心になってやっていくことだと考えております。

波床副会長 ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

弘本委員 スケジュールの部分に関連施策との関係性がないため非常に不安になる。計画の主たる目的が「都心ラインの導入」ではあるが、周辺領域をどう取り込んでいくかというような欄があった方がいいのではないかと。取組内容の一覧表からではまちづくりと一体で進めるというところがなかなか読み取りにくい。社会の様々な変化を受けて、これまでと違う新しい公と民の関係性からモビリティを考えていく必要性が高まり、交通の在り方の再編が起きてきている。公共交通そのものをどういう風に構想していくのかということと、セットで考えビジョンを持っておく必要があるのではないかと。公共交通と人々の移動の選択肢の幅を広げていくというような観点にたつと、既存のモビリティの活用の在り方も含め、いろんなことが考えられるのではないかと。その際に、超高齢社会の中で健康寿命をどう伸ばしていくのかということも、すごく大きなテーマになってきている。健康寿命を延ばすために、モビリティがどんな役割を果たせるのかは、大きなポイントの一つになると思う。人々と社会の接点を増やしていく、そのための選択肢を広げていくためのモビリティの導入や、それと合わせた公共交通の再編を視野に入

れた長期的なストーリー展開が必要になってくるのではないか。背景には構造的な社会の変化があり、GDPが上がるだけでは生活者の満足度が上がらないことが世界的に実証されてきており、ウェルビーイングの主観的な評価が低い国や地域では政情も非常に不安定になってきている。ウェルビーイングを高めることが、政策的にも大変重要なテーマになってきており、そこにモビリティの選択肢の幅を広げていくということも関わってくるのだということを意識していく必要があるのではないか。

事務局

いろんなそのサービスが出てきたり、いろんな技術が出てきたりというところで、今後いろんなものが出てきて、社会が変わっていくのかなと思うんですけども、その中でこのSMIプロジェクトの中でどういう対応で何ができるのか、もしくはその周辺の取組みとしてどういったことができるのかというところは、今回のこの導入計画の中で、どこまでそれを反映させるかというのは少し検討させていただけたらと思います。

波床副会長 ありがとうございます。ほかはいかがでしょう。それでは嘉名先生よろしくお願いします。

嘉名会長

冒頭の議会でのご意見もそうでしたけど、やはり皆さんと繰り返しになるところもありますけど、やっぱり他部局を巻き込んだまちづくりですかね、そういうのをぜひやっていただきたいと思いますし、それやろうとすると、やっぱりちょっと体制の強化みたいなのが堺市役所内で必要ではないかとあらためて思っています。今日のお話でいうと上位計画との整合は取れているっていうことはあらためて確認させていただきましたけど、やっぱりいわゆる導入計画というところで、もっと他部局連携みたいな部分を具体的にに入れていかないといけないということ、あらためて感じました。例えば振り替えとか乗り替えやすいとか降りやすいとか、そういうことは配慮されているんですけど、そこからちょっとまちを歩きたくなるとか、沿道の景観が魅力的であるとか、まわりでイベントをやっているとか、そういうことをセットでやるのがまちの活性化につながるということだろうと思います。そういう意味では弘本先生のおっしゃったことと繰り返しにはなりますがアクションプランの部分も他部局連携のメニューがどんどん出てくるのかなと思います。実際御堂筋でも3つくらい同時に社会実験をしていて、歩行者空間の利活用の実験、モビリティの実験、渋滞がおきないかの交通の検証の社会実験を同時並行でやってます。実は社会実験とは呼んではいませんが商店街側はスタンプラリーとか独自に活動していて、まち全体で回遊性を向上させるような取組をしている。全体としてはそれをデータとして記録することでどういう変化がまちに来たのかということを追っかける。来訪者数、乗降者数、売り上げ、アンケート、ごみが増えた等のそういう問題もあると思います。まあ、そういうのを検証しながら、充実させていくっていう仕組みが必要かなと思っています。

それから、最後にもう一つだけ、SMIプロジェクトっていうのはもちろん堺の都心を活性化するという意味合いが非常に大きいと思っていますが、私はもう一つ意味があると思ってまして、やっぱりこれからの都心の移動手段のあり方、あるいは都市が市街地でって言った方がいいかもしれません。どんどん人手不足になってきて、公共交通手段の運用っていうのがとても難しくなっているということですね。そういう課題を解決しながら、それをうまく地域の活性化に結びつけるという一つのやっぱりチャレンジだと思っています。そういう意味では、堺の都心が、活性化という意味合いもあるけれども、これがうまくいけば、他のエリアに波及するっていうモデル性もあるかなと思ってまして、生まれる前のモデルとできれば、まち全体に展開していくことにより、きめ細かないろんなリスクに対応しながら、なおかつ人手不足のところにも対応できることができていけばいいなということもあるかなと思ってます。ぜひ、そういう観点からもSMI プロジェクトを見つめ直していただけたらと思っています。

事務局 ご指摘踏まえまして、交通だけではない取組の方につきましても、導入計画の中で示し方とか含めて検討させていただきたいと思いますし、課題解決をしながらその他のエリアへの波及っていうところも見据えて、その辺も目的であるとか効果みたいなところについてもお示しする方向で検討したいと思います。

波床副会長 ありがとうございます。ほかはいかがでしょう。

久保委員 この基本計画につきましては、素晴らしい基本計画だと思っています。いろんな面に波及が出てくるかと思います。しかしながら、一方では堺浜から堺まで、この交通量の多い中で、事業者を選定してやっていくのでしょうけど、その辺の交通渋滞への対策、南海バスとの折り合いについて、どうも明確にされていないような気がします。基本的な計画については素晴らしい計画だが、交通量の面には検証していただきたいと思っています。

事務局 交通量というところにつきましては、いろいろな要因でそういう堺浜であったりとかってところは周辺の交通渋滞が発生しているのかなと思うんですけれども、都心にこられる方だけじゃなくて通過される方もたくさんいらっしゃるという中での状況になってるかなと思いますが、まずわれわれとしてできるというところについては、都心部については歩いて公共交通で来ていただく、それからできるだけ歩いたりとかしながら、この散策していただくということが重要なと思いますので、あとはそういう方向を打ち出しながら進めていければというふうに思っています。

波床副会長 ありがとうございます。ほかはいかがでしょう。

松岡委員 去年3回ほど参加させていただき、バスやステーションの意匠をここまで考えていただいているなという印象です。議会からまちづくりと一体になってやってはどうかという意見があったということなんですが、まちづくりと一体にやるというのはいいかとは思いますが、まちづくりは1年や2年の一朝一夕ではできるものではないと思います。これから、何十年とずっとかかるもので、再開発も含めて、まずはできるところ、これなんか補助金がついて市税を使わず節約できる事業なので、補助金がつく間に事業をどんどん進めていっていただいた方が、市のため、市民のためにもなるんじゃないかと考えております。また、局をまたぐということなんですけども、まちづくりのような局をまたぐ事業については、こんなこと市民の口から言うのはなんですけど、副市長がトップに立っていただいて、そこから指揮命令を各局にさせていただくような組織を作っていただいた方が早く進むんじゃないかというのが私の考えです。とりあえず、SMIの導入は補助金がついている間にやっていただいた方がいいかと思います。

事務局 庁内関係部局を含めて、まちの活性化に向けて取り組める体制というのを検討していきたいと思います。こういう交通の取組やまちづくりの取組については時間もかかるところではあるんですけれども、全ての取組がある時期を目標にして、全て足並み揃えていけるというわけではないかなと、いろんな地域の事情もあつたりしますので、まあそういうことも踏まえながらできるところから着実に進めていくというところで、堺都心未来創造ビジョンにこのような考え方で進めていくということをお示ししていますので最後のゴールと言いますか、めざすところは共通認識としながら、できるところを着実に進めていく、また、他の取組とも連携しながら進めていくという視点を持ってやっていきたいなというふうに思います。

波床副会長 ありがとうございます。ほかはいかがでしょう。

松岡委員 ちょっと質問なんですけども、取組詳細の資料の4-3です。2ページ目なんですけども、写真をつけていただいておりますけど、このバスというのは大型バスを想定しておられるのかな？ということと、一番下を見ますと、細かい話なんですけど「ART車両とARTステーションのイメージ」としてるところで、こ

のステーションとバスの間これ張り出し型になっているのですが、これ引っ込み型じゃないですか？って思うんですけど、どうですか？

事務局 車両につきましては、現状のシャトルバスの大型車両になっておりますので、大型車両というふうを考えております。このステーションの張り出しというところなんですけれども、これにつきましては資料のですね、取組詳細の9ページ目を少しご覧いただけたらと思うんですけども、ステーション整備イメージという図を入れさせていただいてまして通常ですと、こういう切り込みがあって、そこにバスが止まるというところなんですけれども、今回のそのSMI都心ラインでめざしているバリアフリーな乗降という鉄道並みにバリアフリー乗り降りできるようにしたいというふうを考えているんですけども、それをするためには、今のこのバス停の切り込みではですね、なかなかプラットフォームのところに寄り付くことができないということがありますので、今の切り込みを中에서도少しプラットフォームを張り出すことで車両をぴったりと寄せることができるという風に考えてますので、そういう形でちょっと今検討を進めているというところですよ。

野谷委員 今ご説明いただいた通り、普通はバスベイというところにバスが完全に入って一般交通の安全性を保つ仕組みなんですけれども、めざされているのが正着ってということで、きっちりつけてしまうと内輪差で出ていく時にお尻が当たっちゃうということを防ぐためにはできるだけこう入らないようにということとされているということですね。補足です。

事務局 内輪差につきましても、十分検討して当たらない形で進めていきたいと思います。よろしくお願いいたします。

波床副会長 ではよろしくお願いいたします。他はいかがでしょうか？

高杉委員 質問ですが、資料4-2の3ページのベイエリア、堺浜方面、それから美原の方面の矢印について将来的には考えているんですか。堺市には南北の電車ばかりですが、こういった東西を結ぶようなものもやっていくのかどうかということです。

事務局 具体的にどんな交通機関になるのかってことですけど、この図の中でお示ししているベイエリア、堺浜方面、それから美原の方面の矢印につきましても、当然まあ都心と連携していく必要があるという風に考えてますで、また将来どういう形でこれが整備されていくのかというのは今後の話にもなってくるんですが、例えば美原ラインということできますと、我々SMIプロジェクト推進担当の方で堺駅とそれから美原区役所前を直通電話する急行バスという実験を毎年、令和4年からさせていただきましますので、こういう形も含めて地域との連携というところをめざしてですね、交通の導入というところはやっていきたいなというふう考えております。

室崎委員 私がちょっと堺市民ではないので、利用のイメージがつかない部分もあるんですけども、これから計画進めていく中で、多様な人が集うとか、誰もが使いやすいとかっていう説明があるんですけども、その中で例えば高齢者の方だったらとか乳幼児をつれていらっしゃる方だったらとか、今マイカー使っているけれども、本当はもっと公共交通を使ってほしい人だったらという時にその方々がどんなニーズとか今課題を持っていて、その方たちはどんな風に利用することで回遊性が広がるのかっていうような、なんかその使う目的みたいなものは違うと思うので、何かこうそういう市民目線の暮らしの、例えばこんな風に変わるとかっていうのがこう見えてくると、それは多分、私はそういうのはまちづくりの広がりとも重なる部分だと思いますので、誰か今こう移動できるよって何か大きな絵でなんか一人一人の暮らしの動きみたいな、それが少し見えにくいので、そういったイメージみたいなものもぜひ見せていただけたら嬉しいなと思いますので、そういったデータなどを、ぜひまた今後示していただけたらと思います。

あと、もう1点はものすごく小さな、ちょっと大きな話とは違うんですけども、資料4-3の9ページのところで、ステーションの絵の中で、パークレットの絵があって、平面図、立面図にテーブル、ベンチがあって、例えば車椅子の人や、ベビーカーの人であれば、置くスペースがないなと私は思ってしまいますので、いろんな人が回遊して滞在しているんだというイメージを、こういう絵についても表せたらと思いますので、今後の絵では修正いただけたらと思います。

事務局 われわれの部のなかでいろいろな取組をするにあたり、アンケートをとったりもしていますので、いろいろな方のニーズをとりながら進めていきます。図の方はご指摘を踏まえて修正していきます。

波床委員 ありがとうございます。よろしく願います。ほかにはご意見いかがでしょうか。

ないですか。それでは私から、この会議で扱えるのが、ART車両とARTステーションと次世代モビリティといったツールしかないんですが、資料4-2の3ページ目、全体の堺都心部の方向性について、いくつか欠けていると思うのがありまして、これをこの会議で扱うのは難しいかもと思うんですが、たとえば景観は、建物は気を配っているが電線みたいなものには気を配っていないという話があります。それについては都計審の会議で意見を言わせていただいたのでそれをどう扱うかという点があります。それからすでに活性度が落ちてしまった市街地をどうにかするという点についてリノベーション的な話は書いてあるので、すでにウォカブルでリノベーションの対象になる街路が判明しています。一方で商店街のアーケード街、そういったところを重点的に活性化するというのがウォカブルなまちづくりを達成するのにローコストで結果を得やすいのですが、そういったところはありませんよね。ウォカブルなまちという点ではヨーロッパのウォカブルなまちを数年前から見てもわかって大体共通しているのが、中心市街地で自家用車を制限しているということです。通行禁止にしているわけではなくて一方通行にして右左折の制限をする。簡単にいうと通り抜けをさせないということをしなが、なおかつ、必要に応じて車は使える。そうすると非常に車の通過台数が減ってウォカブルなまちがつくれる。そういうところには言及していない、そういったところには気になっています。この会議で扱うかは微妙なんですけど、ウォカブルなまちにするにはその辺は重要。10年前くらい、京都の四条通でトランジットモール社会実験というのをやった、一般車両通行禁止をやった。その時思ったのが、四条通りの実験をしているにもかかわらず、それに直行する細街路にたくさん歩行者が入ってきた。つまりメインの交通量に着目するだけではなくてそれに繋がっている直交するような街路、大小路にもいっぱいありますよね。そういったところにも着目して、SMI都心ラインは確かに線だがもう少し太い帯にするような考えでもいいと思っています。この会議で扱えるどうかはわかりません。堺市でどう扱えますかという質問です。

事務局 すぐに回答はできかねますが、どこまでこの計画の中で扱えるか、もしくはこの計画の中でないところを取組をどうもりこんでいけるかというところは少し検討させていただけたらと思います。

波床副会長 よろしく願いますなんですけども、まあそういう点でも、先ほどちらっと指摘した全体を統括するのは誰なんですかねというところに戻ってくる訳なので、誰がという点では局長がおられることになるかもしれませんが、一人だけであたっていても動かないかもしれませんので体制作りに努めるといいんじゃないかなという印象をもっております。ほかはいかがでしょうか。願います。

飛石委員 これまで3回、今日4回目でいろいろ議論がつくされてきたと思います。初参加で恐縮ですが、都心部の活性化が必要で、堺都心部について堺全体で見えて理解しているか、都心部の活性化で堺全体に波及するのか、私はこのエリアに住んでいるのでどんどん活性化をハードだけではなく、ソフト面

についてもアピールすべきだし、堺市全体へのアピール、アナウンス、堺以外の外部へのアピール、アナウンスがあまり外へ聞こえてこないような取組というか、もっと堺のいいところをアピールしていただいて、プラスアルファでこういうところも進めているというようなもっとアナウンスしていただけたらと思います。

事務局 SMIプロジェクトの取組の中には情報発信という部分があり、ここはハードではないんですが、特に都心にきてもらうであるとか、その中で回遊を促していくというところでは重要な視点という風に考えています。今あるものをうまく発信していくことを含めて進めていければと考えています。

波床副会長 よろしいでしょうか。ほかはいかがでしょうか。意見は出尽くしましたでしょうか。そうしましたら、全部でたということで、よくあるのが会議終わったあとにあの時発言しておけばよかったということがあるのでそういう場合には、次回の会議までにもちこさずに事務局に連絡していただきたいと思います。そうしましたら、本日いただいた意見などをもとに案を修正いただけたらと思います。

【その他】

波床副会長 それでは、次に「その他」ということですが、事務局から説明をお願いします。

事務局 それでは、説明させていただきます。スクリーンをご覧ください。

前回の協議会でもご説明させていただきましたが、今年度、SMI都心ラインの実証実験を予定しています。前回の協議会では、4月に自動運転事業者の公募を行い、その後、7月頃の補助金申請の予定とお伝えしておりました。

しかしながら、今年度は補助金のスケジュールが早まり、4月5日から補助金の申請が開始され、5月7日に締切となっておりますので、本市において、締切に間に合うように補助金に応募させていただきました。

また、自動運転事業者の公募については、4月公募開始としておりましたが、5月1日から開始させていただいており、6月5日に提案書等の受付締切となっております。

その後、昨年度設置しました「SMI都心ライン自動運転技術等検討分科会」において審査を行い、事業者を選定する予定です。

説明は以上です。

波床副会長 ありがとうございます。その他ということで補助金や事業者公募について報告がありましたが、ご質問等ありますでしょうか。

ありがとうございました。

本日のテーマは以上ですが、最後に何かありますでしょうか。

なければ、事務局にお返しします。

事務局 本日は長時間、誠にありがとうございました。

次回以降の日程調整につきましては、事務局からまたご連絡させていただきますのでどうぞよろしくお願いいたします。これをもちまして、第4回SMI都心ライン等推進協議会を終了いたします。

(午後3時28分閉会)