

第5回SMI都心ライン等推進協議会 議事録

日時：令和6年8月8日（火）午前10時00分

場所：堺市役所本館3階 大会議室1・2

出席委員（23名）：

会長	嘉名 光市	委員	黒木 啓良
副会長	波床 正敏	委員	大塚 保洋
委員	松岡 和雄	委員	吉岡 譲
委員	久保 照男	委員	西村 夏季
委員	飛石 隆男	委員	松崎 彰宏
委員	向井 龍哉	委員	野谷 将一
委員	弘本 由香里	委員	福原 栄二
委員	室崎 千重	委員	原田 幸治
委員	福森 浩幸	委員	小野 雅裕
委員	久保 直樹	委員	休場 理夫
委員	荻田 俊昭	委員	柿本 貴紀
委員	高杉 晋		

欠席委員（4名）：

委員	井本 智子	委員	阪本 雅俊
委員	阿多 信吾	委員	奥野 浩史

意見交換のテーマ：SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画（素案）について

その他：自動運転事業者の公募結果について

（午前10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、暑い中、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。よろしく申し上げます。
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、マナーモードにしてください、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、11時30分頃までの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。お手元に資料を配布していますので、ご確認ください。

上から、

- ・出席者名簿
- ・配席図
- ・「第5回協議会次第」
- ・資料 1-1 第4回協議会における主な意見と対応について
- ・資料 1-2 SMI 都心ライン及び関連取組に関する導入計画（素案）
- ・資料 1-3 取組詳細
- ・資料 1-4 参考資料①、参考資料②
- ・資料 1-5 導入計画のスケジュール（予定）

となっております。

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。

それでは次に、本日出席の委員の皆様をご紹介します。着座のまま、お聞きます。

本協議会の会長の大阪公立大学大学院 嘉名教授です。

副会長の大阪産業大学 波床教授です。

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。

熊野校区自治連合協議会 会長の向井委員です。

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 企画グループ長 福森さます。本日は丹下委員の代理出席になります。

堺商工会議所 常務理事兼事務局長の久保委員です。

堺まちづくり株式会社 代表取締役の荻田委員です。

堺駅前商店会の高杉委員です。

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 交通企画課長の太田委員です。

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。

国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課 技術指導係長の西村さます。

本日は青山委員の代理出席になります。オンラインでの参加になります。

南海電気鉄道株式会社 公共交通グループ 経営統括部 課長の松崎委員です。

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。

OpenStreet 株式会社 西日本エリアマネージャーの原田さまです。本日は工藤委員の代理出席になります。オンラインでの参加になります。

大阪府堺警察署 交通課 課長代理の小野委員です。

堺市 建築都市局 局長の休場委員です。

堺市 建設局 土木部 部長の柿本委員です。

以上本日 23 名となります。

議題に入る前に、ご報告がございます。

前回の協議会で国の補助金へ応募したことをご報告させていただきました。当該補助金は、公募で実施されるものでして、応募書類について審査がなされた結果、誠に残念ではありますが、「採択を見送る」と結果の通知がありました。

その採択見送りの理由について、国では採択結果の理由などについて個々には応じないとされており、補助金については、経営面、社会受容性、技術面等を総合的に審査するとされています。

このような中、国と意見交換したところ、国として早期のレベル 4 実現を重視したことや、全国的なバランスも考慮された結果、総合的に判断されたと思われる。

今年度は、事業者とコンソーシアムを設置し、来年度以降の実証実験等の準備や協議・調整を行っていく予定です。

後ほど詳しく説明させていただきますが事業者公募の結果、先進モビリティを代表事業者とする団体を優先交渉権者と決定しております。

今年度、予定していた実証実験の実施は困難な状況ではありますが他都市での実証実験結果などから同様の課題に対応しながら 2030 年度頃に堺－堺東駅間の自動運転レベル 4 の実現に向けて実証実験を積み重ねていきますので、よろしくお願いいたします。

なお、自動運転レベル 4 の実現に向け関係者間での綿密な連携体制を構築するために、前回の協議会で承諾いただいた「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」を、設置させていただきたいと考えております。また、その際は構成メンバーに大阪府様を追加させていただきたいと考えておりますので、引き続き、どうぞ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。

それでは、嘉名会長よろしくお願いいたします。

嘉名会長 皆様おはようございます。

それでは、早速進めたいと思います。

次第に沿って進めてまいります。

「SMI 都心ライン及び関連取組に関する導入計画（素案）について」ということで、事務局から説明をお願いします。

事務局

お手元の資料 1-1 またはスクリーンをご参照ください。

前回協議会では、SMI 都心ライン及び関連取組に関する導入計画（素案）の概要についていただいたご意見を踏まえ導入計画（素案）や取組詳細、別冊の参考資料に落とし込ませていただきましたのでご報告させていただきます。

ご意見は大きく 4 つの分野についていただきました。

まずは方向性についてです。

- ・人口減少・高齢化の課題について、健康寿命延伸も大きなテーマであること
- ・居心地が良く歩きたくなる都市空間の形成に向けて、中心市街地での自家用車通過抑制や交通渋滞対策についても記載すべきではないか

といったご意見をいただきました。

導入計画では、

- ・街路空間を車中心から人中心の空間へと再構築し、外出して歩くことが健康につながる
- ・過度な自動車利用からの脱却の考えや人と公共交通が主体であること

などについて追記しました。

2 つ目は、空間形成に関するご意見です。

- ・SMI プロジェクトと連携する他の取組を記載してはどうか。
- ・堺都心部の空間づくりやアーケード街の活性化など、SMI 都心ラインを少し太い帯として捉えてはどうか。
- ・市民目線の将来の暮らしの変化や、ウェルビーイングの向上について示してはどうか。
- ・また、それらをスケジュールに反映した方が理解しやすいのではないか。

といったご意見をいただきました。

導入計画では、

- ・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いこと
- ・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こと

を記載しております。

また、

・SMI プロジェクトが連携する事業や連携の考え方、暮らしの変化などの期待される効果について、別途コラム集として参考資料で整理しました。

3 つ目は、交通に関するご意見です。

- ・次世代モビリティに関し、移動の選択肢の幅を広げるとのビジョンが必要

といったご意見をいただきました。

導入計画では、

・取組内容において、「選択肢を広げる」という主旨を追加いたしました。

4 つ目は、体制等に関するご意見です。

- ・データにより、まちの変化を検証し、充実させる仕組み
- ・他部局を巻き込んだ庁内体制の強化が必要
- ・堺都心部の取組や堺市のことをもっと外部へアピールし、国の補助制度があるうちに活用して進めるべき

といったご意見をいただきました。

導入計画では、

- ・関係部局とも連携しながら情報発信を図りつつ、データ取得・分析や庁内検討体制の設置、補助金の活用などの「推進方策」

について追記いたしました。

最後は、

・パークレットのイメージ図に、車いすやベビーカーのスペースを設けるべき
といったご意見をいただき、取組詳細（7）において ART ステーションのイメージ図を修正いたしました。

資料 1-1 は以上です。

次に、お手元の資料 1-2 又はスクリーンをご覧ください。

SMI 都心ライン及び関連取組に関する導入計画（素案）について説明させていただきます。

資料をめくっていただき、目次をご覧ください。

1 章では、導入計画策定の背景と目的や計画の位置づけなどについて記載しています。

2 章では、堺都心部や地域公共交通を取り巻く現状・課題について記載しています。

3 章では、堺都心部の将来に向けた取組の方向性を記載しています。

4 章では、SMI 都心ライン及び関連取組の基本方針と方向性を記載しています。

5 章では、その具体的な取組内容を記載し、

6 章では、スケジュール

7 章では、推進方策・推進体制を記載しています。

8 章では、事業費を記載しています。

それでは 1 ページめくっていただき、1 ページをご覧ください。

要点だけ説明させていただきます。

まずは、計画策定の背景と目的について 説明いたします。

人口構造の変化や働き方の多様化など、DX 実現による省人化等の推進や居心地が良い人中心の空間形成が求められるなど都市における社会環境がこれまでよりも早く変化しつつあります。

国では 2050 年カーボンニュートラルの実現に向け、脱炭素化の取組が進んでおり、地域経済の活性化に繋げるとしています。

現在、堺都心部は、以前のような賑わいを失い、停滞したまま長い時間が経過しています。本市の成長を牽引する堺都心部において、より多くの人を惹きつける都市魅力を備え、活性化に繋げることが必要で、その実現に向け令和 5 年 5 月に「堺都心未来創造ビジョン」を策定し、堺都心部の地域資源等を活かし魅力を高める「魅力を磨く」取組に加え、人・地域・情報・サービスなどの「魅力を結ぶ」取組を一体的に進めています。

そして、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をこちらで記載しています。

2 ページ目は計画の変遷と位置づけを記載しています。

概要版でお示しさせていただいた通り、令和 3 年 8 月に SMI プロジェクトの素案を公表し、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ることを記載しています。

相関関係については、下部の図で表現しております。

続いて 3 ページ目をご覧ください。対象エリアは堺都心部、目標年次は、令和 12（2030）年度としております。

4 ページ目をご覧ください。

国の政策・動向について、現時点の最新版のものに更新させていただきました。「第二次交通政策基本計画」、「デジタル田園都市国家構想総合戦略」、「経済財政運営と改革の基本方針 2024」、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」の 4 つを掲載しております。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。

つづきまして、本市の上位・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おり、整合をとって進めてまいりたいと思っております。ご説明の方は、概要版と変わらないため、割愛させていただきます。

続いて 7 ページ目をご覧ください。

2. 堺都心部や地域公共交通を取り巻く現況・課題について 概要版でいただいたご意見等を踏まえて追記等を行いましたので説明いたします。

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は、今後の新たな取組などと連携し、都市魅力を向上させ堺都心部の活性化につなげることが必要と修正しました。

二点目の歴史文化など豊かな地域資源が点在では、街路空間を車中心から人中心の空

間へと再構築し、沿道施設と路上を一体的に使って、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと変化させる取組が重要と追記いたしました。

続いて、8 ページ目をご覧ください。

2.2 地域公共交通の一点目の人口減少・高齢化です。

外出しやすい環境を構築することで、外出し歩くことを促し健康寿命の延伸に寄与することを追記しています。

続いて、9 ページ目をご覧ください。

二点目の担い手不足では、採算性の低い路線の維持に加え、高頻度の運行サービスを維持するにも担い手不足への対応が必要であること追記いたしました。

三点目、気候変動問題では、本市が環境省から脱炭素先行地域に選定されており、堺都心部において公共交通の脱炭素化や次世代モビリティサービスとの連携等による公共交通の利用促進などに取り組むことが重要と追記等を行いました。

続いて 10 ページ目をご覧ください。

3 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。

本市では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』取組を進めており、庁内関係部署はもちろんのこと、市民や事業者等と堺都心未来創造ビジョンを共有しながら連携して取組を進めること、SMI プロジェクトはこのような方向性を踏まえ、他の施策と連携しながら進めることを記載しています。

続いて 11 ページ目をご覧ください。

これは上位計画の都心未来創造ビジョンにおける「魅力を磨く」取組と「魅力を結ぶ」取組の全体ビジョンになります。各エリアで魅力を磨く取組があり、それをつなぐ魅力を結ぶ取組があります。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水色の点線で囲ませていただいております。

それでは、SMI 都心ラインと関連取組はどのような方針や方向性で進めていくのか、について次ページで記載しています。

1 枚めくっていただき、12 ページ目をご覧ください。

SMI 都心ライン及び関連取組の主要な部分は、移動手段に関する取組であることから、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、歴史文化資源をはじめとした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、先駆的なことに挑戦するなど、未来を見据えて取組を進めていくことを記載しています。

取組の方向性については、概要版でお示してきましたが囲いの中の 4 つです。

堺都心部における SMI プロジェクトについて、SMI 都心ライン及び関連取組を下の表で整理しており、概要版からの主な変更点は、関連取組の次世代モビリティの説明文に「選択の幅を広げる」ものであることを追記いたしました。

続いて、13 ページ目をご覧ください。

SMI 都心ライン及び関連取組の方向性について記載しています。

概要版からの変更がないことをご報告させていただき、各項目の説明は前回と重複しますので、説明は割愛させていただきます。

続いて、14 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ています。概要版から変更した部分を中心にご報告させていただきます。

1-2 点に在る地域資源をつなぐ移動手段の提供について、次世代モビリティにより公共交通との役割分担・連携により、公共交通を補完し選択肢を広げつつ面的な移動環境の構築に取組むことを追記しました。

続いて、15 ページ目をご覧ください。

方向性 2、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ついて、次世代モビリティ等の活用などによりすべての人が利用しやすく移動の選択肢を拡大することに取り組むことを記載しています。

続いて、16 ページ目をご覧ください。

方向性 3 は変更が無く、方向性 4、4-1 公共交通の利用促進について、前回の協議会でのご意見を踏まえ、人と公共交通中心の都心部への変革には、過度な自動車利用からの脱却や駐停車車両の対策などについて取り組むことを追記しています。

資料 1-3 の取組詳細（13）を追記しており、後ほど 1-3 取組詳細の時に説明させていただきます。

1 枚めくっていただき、17 ページ目をご覧ください。

スケジュールについて、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。

2030 年度頃の自動運転技術の実装をめざし、レベル 2~4 の自動運転の実証実験を積み重ね、効果や課題を積み上げながら段階的に、取り組むスケジュールを想定しています。自動運転技術等の実装時期に合わせて電動車両の導入や段階的に ART ステーションの設計や施工を進めます。

続いて、18 ページ目をご覧ください。

推進体制・推進方策について、説明いたします。

多様な関係者の連携と協働について、前回の協議会で設置をご承認いただいた「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」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、幅広い分野からの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。

自動運転バスの社会実装には、社会受容性の向上や公共交通の利用促進啓発などが重要なことから、市民や地域、企業等の積極的な参加を促し、更なる取組の推進につながる好循環を創出します。

また、交通事業者との連携・協力も重要です。本市では、令和 6 年 2 月 16 日に南海バ

ス株式会社さまと S M I 都心ラインにかかる基本協定を締結しました。
相互に連携・協力することにより、公共交通の利便性や快適性、安全性の向上をめざす S M I 都心ラインの導入に向けた取組を推進することを目的としています。

次のページをご覧ください。

庁内の連携体制について、堺都心未来創造ビジョンの実現に向け、庁内横断での連携体制を構築し、都心未来創造部が中心となって各施策分野の所管部署と連携し、相乗効果を生み出す取組を実施します。

次に、S M I 都心ラインの実現に向けたアプローチについて説明いたします。

急速に時代が変化する中、特に変化の早い都市において、長期的な計画を固めたうえで様々な取組を行うのではなく、めざす姿や方向性を関係者で共有し、環境の変化に対応しながら段階的に取組を積み重ねていくアプローチでプロジェクトを推進します。

また、各取組の中でデータを取得し、検証・分析を行い改善しながら進めます。加えて、国などの補助金を活用しながら効果的な事業の推進を図ります。

最後になります。

20 ページをご覧ください。

概要版から新規で追記した事業費について説明させていただきます。

S M I 都心ラインの概算事業費を試算するにあたっては、5 つの事項を前提としています。

- 1 つ目は、実証実験の費用を含むこと
- 2 つ目に、これまでの検討や事業者からの提案内容等を踏まえて試算していること
- 3 つ目に、大小路交差点の改築費については、含んでいないこと
- 4 つ目には、阪堺線活性化施策の中で見込むものは含んでいないこと
- 5 つ目は、関連取組に関する費用は含んでいないこと

として、とりまとめております

また、8.1 には試算の条件を整理させていただいています。

実験を進める中で、数量や整備内容等について変更の可能性はありますが、車両、インフラ協調整備、A R T ステーションと道路改築の実証実験段階と実装段階の条件を記載しております。

具体的には、車両であれば実証実験段階は 1 台を想定しており、2025 年は小型で 2026 年以降は大型車両での走行実験を想定しております。実装段階においては、大型 7 台を順次導入することを想定しています。

インフラ協調整備では、スマートポール 2 基程度、信号協調設備は 5 基程度を想定しています。実装段階では実証実験段階で設置したものを使用することを想定しています。

A R T ステーションは実証実験段階では、堺駅前と堺市役所前の 2 か所を暫定的に整備し、実装段階においては現在のシャトルバス停留所に順次整備していくことを想定しております。

道路改築は実装段階において、駐停車車両対策、堺東駅前広場の改築費用を見込ん

でいます。

次のページをご覧ください。ランニングコストの試算条件は、自動運転では自動運転による無人化の効果が発生すること、遠隔監視員や車内保安員を必要とすること、スマートポール及び信号協調設備の費用を想定しています。

A R Tステーション維持費としては、パークレット機能に係る部分の清掃やデジタルサイネージの維持管理を想定しています。

これらの条件を踏まえて 8.2 概算事業費において現時点における実証実験や本格導入に要する概算事業費を表 8.1 の通り纏めています。

実証実験、設計、実装の各段階での総額と、そのうち市負担額を試算しています。

補助金の採択状況や事業者との協議によって市負担額が増減する可能性があります。

続いて 8.3 S M I 都心ラインのランニングコストと効果です。

2030 年から順次バスの台数を増やすとともに A R Tステーションを順次整備することで自動運転による無人化の効果を見込んで算出しています。

A R Tステーションの整備及び車両調達状況等によってはランニングコストと効果が増減する可能性がありますし、費用分担については、今後検討が必要であります。

以降は、国の政策・動向と堺市の上位・関連計画の抜粋となっているため説明を省略させていただきます。

資料 1-2 の説明は以上になります。

続いて、資料 1-3 取組詳細について説明いたします。

概要版から追加となりました、(13) について、説明させていただきます。

16 ページをご覧ください。

過度な自動車利用からの脱却等の取組として、駐停車車両の対策などについて検討します。人と公共交通が中心となった都心部の実現には、過度な自動車利用から脱却し、公共交通を優先した空間形成が重要となります。道路空間の適正利用を促し、公共交通の円滑な運行、駐停車車両への対応などについて、荷捌きスペースの確保やカーブサイドの柔軟な活用など実証実験の中で検討・実施します。

堺都心部では様々な事業・業務に関する車両があり、荷捌き等を行っており資料のイメージのように荷捌きスペースを確保することで公共交通の走行空間をしっかりと確保することも可能となります。また、駐停車車両対策としては、路面標示・着色や看板・標識の設置などで啓発の実施、物理的にラバーポール等を設置する事例があります。実証実験のなかで効果等確認しながら進めていきたいと考えております。

資料 1-3 の説明は以上です。

続いて資料 1-4 の参考資料についてご説明させていただきます。

S M I プロジェクトが結ぶ「魅力を磨く」取組紹介について説明いたします。

堺都心部で実施予定の事業概要と連携が想定される内容を記載しています。

堺東エリアの市街地整備について、基本的な考え方では、堺東エリアの活性化に向けて、

商店街の周辺に位置する瓦町公園周辺ゾーン、行政街区西側ゾーン、駅北口ストリートゾーンの市街地整備を先行的に取り組むとしています。

連携が想定される内容としては、この3つのゾーンを結ぶ移動手段を提供することで堺東エリアの回遊性を向上させ、オープンスペースの整備によりA R Tステーションのパークレット機能を含めた一体的な利用により、居心地が良い都市空間の形成に向け連携することを想定しております。

以降のページでこのように堺都心部での事業との連携内容を記載していますので、ご確認いただけたらと思います。

続きまして、7ページをご覧ください。

参考資料② 期待する効果や未来について説明いたします。

堺都心部の活性化や魅力向上だけでなく、S M Iプロジェクトを通じて将来の拡張性や暮らしの変化のような効果や未来を期待しています。

将来の拡張について、S M I 都心ラインは、バス車両をベースとしていることから、将来のルート変更や他路線への拡張など柔軟な対応が可能で、社会情勢の変化などに応じて、既存バス路線の再編も期待されます。

また、暮らしの変化について、パークレット機能により現在は通行する空間の大小路筋で滞留することが可能となり、都市空間において、コミュニケーションの場が増えることが期待されます。

次のページの1項目では、次世代モビリティやシェアサイクルなど移動手段の選択肢が増えることで天気や気分に合わせて移動手段を自由に選択することが可能となること、また自動運転による効果としては、労働時間上限規制への対応が容易となり、早朝、深夜のバス移動が可能になることが想定されます。

資料1-4の説明は以上です。

最後に資料1-5スケジュールについてです。

資料1-5をご覧ください。

本日、導入計画（素案）について意見交換していただき、庁内の手続きを経て（案）とさせていただきます市議会での議論を考えています。

その後、説明会、パブリックコメント等の実施を経て、冬頃の計画策定を考えております。

説明は以上です。

嘉名会長 説明ありがとうございました。

S M I 都心ライン及び関連取組に関する導入計画（素案）について導入計画についてご説明をいただきました。ご質問、ご意見等ありますでしょうか。

荻田委員 今日は色々ご説明いただいたのですが、また今回予算の話もご説明いただいたということですが、昨年度末に、私どもがお聞きしておりますが、令和6年度の一般会計予算の執行に

関する要望決議というのが、市議会から出されております。これは、大きくまとめた話しをしますと、地域住民の意見を聞きながらまちづくりと交通は一体で進めてください。ということだと思っています。今日の後半の部分ではですね、各都心部のエリアのプロジェクトの進捗状況等をご説明いただいたので、ここを先ほどの話で市議会とも議論をするという中で、要望決議にあったように、地域住民に対してのどのような形で意見を聴取しているのか、またまちづくりと一体というのは、どのような形でしているのかというところを、できましたらこの会議においても、随時報告いただけたら、ありがたい。あくまでこの会議は SMI の会議ですので、そういうことを主体にする会議じゃないというのは充分理解しておりますけれども、そこが今後進めていく中で大きなポイントとなっておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。以上でございます。

嘉名会長 ありがとうございます。事務局、何かご回答ありますか。

事務局 今ご意見いただいたとおり、色んな事業がある中で、個別に進捗、連携しながら進めていきたいという状況であります。この協議会の場を通じて、必要に応じて状況について報告させていただきたいと思ひますし、この都心ライン導入計画についても今後、説明等行ってきますので、報告させていただきたいと思ひますので、よろしくお願ひします。

嘉名会長 ありがとうございました。ほか、いかがでしょうか。

弘本委員 1点、少し加筆されてはどうかと思ひたことがありまして、計画素案の中の、例えば8ページの背景として、8ページの地域公共交通を取り巻く現状と課題で、(1)で人口減少高齢化、(2)で担い手不足が挙げられているが、これに対して、公共交通を使いやすく整備していくことで、利用促進を図り、都心の活力を生み出すというポジティブな流れで組み立てられていることは理解しているが、シビアな側面にももう少し配慮して、少し書き込んでもいいのかなという気がします。特に経営の持続可能性みたいな文言をどこかに追記してもいいのではと感じました。

例えば13ページのSMI都心ラインおよび関連取り組みの方向性のところで、方向性4の中に、高齢化や人口減少による担い手不足ということからしても、経営の持続可能性というのは極めて重要なので、配慮をしていかなければならないというような、経営的な観点というのを多少強調するポイントがあってもいいんじゃないかということの一つ思ひました。

それと関連して、今回、事業費というものをきちんと示してくださっていると思ひますね。20ページ以降ですが、冒頭「8.事業費」の説明でいきなり「SMI都心ラインの概算事業費を以下のとおり示します。」と始まるんですけども、ここに少し一行でもいいと思ひますが、持続可能な経営というものが極めて重要であることを補足してはどうでしょうか。経営に関する情報を、市民と事業者と行政とで共有していくことが、これからの行政のあり方としてとて、公共交通のあり方として、とても重要になってきますので、何かそういう一言を入れてもいいので

はないかなと言うことを少し思いました。たまたま私は久保会長ほかとご一緒に、以前、阪堺線の活性化推進懇話会に参加したことがあるんですけども、十年間限定の支援は終わったけれども、その効果は一定あったと認められて、全国的にも評価されている取り組みだったと思います。その際に、私とその懇話会で非常に大きな意味があったなと思ったことがあります。ひとつはもちろん利用促進をするために色々な団体さんや個人の方々が、その場で情報共有するということの価値はすごく大きかったと思うんですけども、もう一つが経営に関する情報をみんなが共有したということだと思えます。これがその利用促進をすることにも、大きな動機付けになっていたと思うんですね。そういう観点をどこかに無理ない形で少し加えていただくと、より最初に問題提起されていることに対する計画としてのリアリティが出てくるかなという気がしましたので、ご検討いただければなと思いました。というのが一つ。

もう一つは、資料 1-3、7 ページの (4) のところで、バリアフリーな車両の導入という項目がありますけれども、この所で、車椅子やベビーカーの話がメインで出てくるんですけども、後半で情報提供のところに出てくる、視覚障害者とか聴覚障害者に対する安全性への配慮を、この項目でもある程度追記されてもいいのかなと思いました。

情報を得やすいというだけではなくて、物理的な安全面での配慮も重要かなと、特に自動運転になっていく際に、先行している他の事例から学ぶというようなことも必要ではないかと思えますので、そういう観点もご検討いただけたらどうかと思いました。以上です。

嘉名会長 ありがとうございます。持続可能というキーワードを、少し盛り込んでみてはということ、視覚・聴覚障害者の方への配慮、これも確かに重要な指摘かなと思いますが、事務局いかがですか。

事務局 持続可能性という視点は、重要かと思っております。経営という視点ですと、SMI 都心ラインだけで経営というわけではございませんので、その点からどこまで書けるかというのは難しい面もあると思いますが、持続可能性という視点では、もう少し書かせていただけたらと思います。2 点目の視覚障害者・聴覚障害者という視点につきましては、資料 1-2 の 15 ページの方向性 2-1 の下から 2 つ目の利用環境を向上するためというところで、視覚障害者・聴覚障害者についての記載させていただいておまして、資料 1-3 の方でも 12 ページの方に記載させていただいております。

嘉名会長 ありがとうございます。ランニングコストのところに数字だけ書かれており、これがどういう意味か少し追記してはどうか。2032 年以降の自動運転化の効果というのがクリアに出てくるというので、少し書いていただくと持続可能な経営を目指しているということを達成できるということにつながると思う。

室崎委員 さきほど弘本委員がご指摘になったバリアフリーの資料 1-3 の 7 ページの車両導入のところ、視覚・聴覚障害者に配慮してはどうかということで、事務局から情報提供のところ記載がありますということだったが、実際はバスに乗車している中でも、文字を使った案内があるかとか、

乗ってる中での配慮というのを車両内で行われなければならないことなので、乗換案内などのバス停のところだけでは実際済まないという指摘をいただいていると思いますので、そういった方々への配慮があるんだという具体的に書き込まなくても、そういった人たちのことを考えているということが大事だと思いますので、入れた方がいいと思います。

資料 1-4 の参考資料 7 ページで期待する効果や未来で、市民目線でもどうということが出来るかと入れていただいたのは、良いと思っておりまして、その中の 8 ページの高頻度・運行時間延長、バス利便性の向上と記載があるが、運転手の担い手不足を自動運転によりカバーすることができるので、運行本数が維持できたり、利便性向上と書かれているが、実際、ここで多分、堺市としてもその他のバスの運転手さん不足というのが将来的には起こりえると思います。奈良県内とかだと減便とか廃線とかどうするってなかなか深刻な話がたくさんあるなかで、ここが自動運転になることで、堺市全体で他に運転手を回すことが出来るということがあり得て、堺市トータルとしても、交通機関を維持できるものに寄与できるという視点があったら良いと思いました。

資料 1-2 の一番最後の用語集、アルファベットで書かれているものについて、解説いただいているのですが、可能であれば、アルファベットに略されているものに対して、どう読んだらいいのか、初めて見た人が分からないので、読み仮名みたいなものを振っていただけたらと思いました。

嘉名会長 ありがとうございます。

バリアフリーのところは、7 ページが車両の話で、12 ページが情報案内で主に停留所とか、停留所以外の情報提供の話、と整理されているが、今のご意見としては、車両の中でも視覚障害者・聴覚障害者への配慮を組み込むべきではないか、とご指摘でした。いかがでしょうか。

事務局 7 ページのところ、その視点が足りていないと思いますので、検討させていただきたいと思います。

嘉名会長 資料 1-4 の最後のページ、以前どこかに書いていただいたと思うが、SMI だけではなく、他のエリアへ波及できるという内容だったと思う。
以前どこかで書いていただいていた気がするのですが、最後のページに一番下ぐらいに箱を作ってくださいと一番クリアになるかと思っています。

事務局 アルファベットの件については、追記させていただきたいと思います。

嘉名会長 ありがとうございます。他いかがでしょうか。

波床副会長 資料 1-2 の 7 ページ、8 ページ辺りの話ですが、今回の計画の対象地域に関することが述べられているのですが、堺市内における、対象地域の位置づけを追記された方がいいと思います。上位計画や関連計画で、堺区が大事だと書かれていると思うんですけども、堺市民としては、大事だとはなんとなく分かっていると思うんですけども、実は書かれていない。ここが中心地で、昔からの都市機能が集積している箇所で、そのまま放置することができないということを明記した方がいいと思います。

今回、出てきていないが、SMI 美原ラインというのがあって、そういうのが会議に係ると、なんで美原から都心までバスを走らせるんだといった意見が出てきたりするんで、それは中心地と美原を結ぶものだとすることが多分、理解されていないから、そういう、意見が出てくるのだと思います。

今回でも交通自体を扱うわけではありませんけれども、ここが都心であるということを位置づけとして明記されていた方がいいと思います。以上です。

嘉名会長 ありがとうございます。いくつか都心については、3 ページにも図面があり、7 ページ、8 ページにも図面が出てきて、11 ページにも図面が出てくるんですけども、これが何を意味しているのかということが、あまり、説明が確かにされてなくて、堺のかたは当然だということかもしれないですけども、改めて都心の位置づけというのを書いた方がいいのではないかとということ、範囲の意味というのを記載しておいた方がいいということですがいかがでしょうか。

事務局 1 ページ目の背景目的のところの 2 段落目に、都心部に触れている部分がありますので、その辺りですとか、3 ページ目の対象エリアのところでも少し都心部の位置づけみたいなのは加えられるかどうか、検討していきたいと思います。

嘉名会長 ありがとうございます。

黒木委員 近畿経済産業局でございます。弘本委員の話と関連するが、20 ページ以降のところでも金額を明確にさせていただいてありがたいのですが、最終的には大型車両 7 台ということで、デザイン等示していただいているんですけども、純粋に考えると 12 ページ等で基本方針と方向性の実現だけを目指すのであれば、大型バスじゃなくても良いのかなと、事業費にも関わってきますので、今の輸送密度と想定される輸送人口が試算としてあって、大型車両なのか、小型車両でいけるのか、頻度だけの問題でいえば、小型車両を多数走らせる方が、利便性が上がるので、今でしたら、この区間って 1 時間に 6 本から朝一でしたら、10 本くらい走っているんですかね。堺駅から堺東駅で大体それくらい。大型車両 7 台という前提が、どういう試算を基に成り立っているのか、追記いただく方がありがたいなと思いました。以上でございます。

嘉名会長 ありがとうございます。その辺りはどうですかね。

事務局 大型車両につきましては現在、ピーク時間帯の輸送状況、需要を見ると大型車両でないと捌ききれないと考えております。台数の7台につきましては、現状シャトルバスで使われている車両の台数に合わせた形となっておりますので、その辺りの追記をさせていただきたいと思っております。

嘉名会長 ありがとうございます。

松崎委員 資料1-3に対する改善で、先ほど色々(4)のほうで、車両に関して(9)の方で情報の話がありましたが、実は(9)の方も大半は車両の話が後半の方に書いてありまして、見出しを変えた方がいい、もしくは、視覚障害者・聴覚障害者への配慮と案内とを区分した方がいいんじゃないかと感じました。
ついでにこの資料の構成ですが、「取組詳細」というのが、一番上と下とそれぞれ同じ表記で2つ分かれているので、変えた方がいいかと思っております。

嘉名会長 ありがとうございます。先ほどの見直しに伴い、全体的に整理した方がいいのではということです。

事務局 見直します。

嘉名会長 ありがとうございます。他いかがでしょうか。

向井委員 我々の熊野校区と市校区は大小路を挟んで、南北に位置する校区でございます。この計画が実行に移された場合、我々の生活に大きく影響するものと考えております。その中で、堺東商店街近辺の再開発計画、市街地整備というのが具体的に書かれております。それに対して、山之口商店街をどうしようかという、具体的なことは一切書かれておりません。山之口商店街は、現在、お店の数がどんどん減ってきて、廃業されて住宅になる、あるいは山之口商店街の商店街自体がエントランスになるマンションが2棟、現在建設中です。その他にも山之口の近所に、その2棟と合わせて4棟建設中です。そういう状況の中で、山之口をどうしようという考えが一切ありませんので、その辺のことをお聞きしたいと思います。

嘉名会長 ありがとうございます。それでは事務局いかがでしょうか。

事務局 今のご意見に対して、我々の方でこうだという回答が出来ないですけれども、商店街を担当している部局や、環濠エリア担当者のセクションの方に情報共有させていただきたいと思っております。

嘉名会長 ありがとうございます。関連の取組があれば、記載していただくということだと思いますし、もし、何も無いという事であれば、しっかりとそのことものを考えていただきたいという、ご要望だと思いますので、関連の部局になるかもしれませんが、そのことをお伝えいただければと思います。ほか、いかがでしょうか。

野谷委員 先ほどから述べられております、乗務員の時間規制、業界全体が悩まされている課題として、これに寄与するという観点で、バス事業者としてもこれから研究していかないといけない分野であることは間違い無いですが、先ほどから議論いただいているバリアフリーのことですが、いくら乗場でフルフラットに正着したとしても、輸送中に中で動かないよう固定したり、立ち席でお客様が立って混んでいる時に、その固定場所にお客様がおられたら、奥にお詰め下さい、といった対応は今まで乗務員がやっています。ベビーカーの方がおられたら、降りて行ってこちらでどうぞという案内も、ケースバイケースでやらせていただいている。自動運転化して乗務員がいない状態で、これらをどのように捌いていくのかというのが、まだ日本でお目にかかることができない。今行われている実験というのは、普通にお客様が立った状態であったり、座った状態での移動実験が大半である。これがレベル 4、都心部でということになると、そのサービス水準の安全性を損なわずに、どのように営業運転やっていくのかというのは、まだ実は想像もできないくらい難しいです。ですので、その辺に関しては、我々も先行事例があれば研究するのはもちろん、いろんなご意見をいただきながら将来的な目標に向かっていきたいと思っておりますので、その辺のご理解をお願いしたいと思います。以上です。

嘉名会長 ありがとうございます。仰る通り、資料 1-3 の 7 ページ、11～12 ページの見直しの中でも少し触れていただくというのがあるかと思っておりますし、おそらく、実証実験の中で、実際にどうやってオペレーションしていくかというのを検討されることも含まれるということですかね。

事務局 今ご指摘いただいた課題は非常に重要なことだと思っております、全国的に色んな地域で自動運転の実証実験が進められております。公共交通のバス路線に自動運転を導入して公共交通のサービス水準を保って提供するという視点に立つと、やはり、まだまだ考えていけないといけないところはあると思っております、その辺りにつきましても、実証実験を進めながら課題解決というところも合わせて取り組んでいきたいと考えておりますので、よろしく願います。

嘉名会長 ありがとうございます。他いかがでしょうか。

波床副会長 先ほど山之口商店街にマンションが出来ているという話がありましたが、マンション自体がコンクリートのかい建物で威圧感があって抵抗があるかもしれませんが、人口という観点でいうと、都心に人口が増えるという点で、必ずしも否定的なものではない。ただ、その商店街が

それで破壊されるのが懸念事項であるというお話であるかと思います。この計画でそれをどうするのかというのは、間に合わないかもしれないし、議論の対象外かもしれないですけども、都心で再開発に伴って商店街にマンションを導入しているというところがありまして、例えばですけども、富山市や高松市で、マンションの1階、2階あたりに商店を入れるといったやり方がある。都心の人口増をいかにその周辺の活性化につなげるかというのは、建て方にもよるのかなという感じがします。既に出来てしまっているのは、しょうがないですけども、既に出来ているということは、同じようなものが今後も増える可能性があるんで、これからどうやって都市政策としてコントロールしていくか、というのは、議論の余地があるのかと思います。

それから別の話ですけど、バリアフリーの話ですが、自動運転になったら巻いてどうやって固定するのか課題ではあるんですけど、ヨーロッパでは自動運転で無く、有人の運転で、車いすを持ってきたら運転手が固定しているかという、全く何も、ノータッチです。日本では、表現が難しいが過保護という感じはしないではない。加速度もヨーロッパの交通機関の方が大きいんです。なので、やり方によるのでは、と思います。その辺について具体的に車内設備が違うかもしれませんが、詳しい情報収集は必要かもしれませんが、ヨーロッパではやっていないと思います。以上です。

嘉名会長 ありがとうございます。ロンドンの地下鉄ですとか、バスとかですと、バリア有りの車両しかないが、周りの人が助けてくれる。そういう乗務員さんだけがそのことに対応するという文化ではないところで、なんとかなっているという例も確かにありますね。新しいスタンダードを作るというようなことかもしれない。

山之口商店街の話、波床先生から補足いただきましたけど、私の専門になるんですけど、都市計画とかだと、低層部は商業施設という用途にして、上階、上の部分は住宅。住宅で上に住まわれると、その人たちは必ず日常の買い物されるので、商店街にとっても悪い話じゃない、win-winの関係が出来てくるというはあたりします。方法としては、いくつか取り組まれている事例、高松の丸亀町や富山の総曲輪、あのエリアは色々やっつけられています。というのは、少し参考にされながら、とりわけ富山はLRTですけど、公共交通機関の貼り付け方と、周辺のまちづくりを連動させているところがあるので、堺も同じかと思います。ご参考にさせていただけたらと思います。

高杉委員 関係ないかもしれないですけど、ARTステーションを計画していただいている。例えば、今年の夏のような猛暑の中で、ARTステーションがあったところで、人が利用するのかなと。今、日本、世界的にかも分からないが、快適な時期がほとんど無い。一年中寒いか暑いかしかなくて、ARTステーションが一生懸命やったところで、実際のところ、人が滞在するのか疑問に感じた。

嘉名会長 ありがとうございます。暑熱対策ということで、その辺りどうですか。

事務局 最近非常に暑くて、外に出るのもなかなかしんどい。特に歩くのは、苦痛だと感じていますが、その中で、歩道上に少し日影になるような所があると、非常に過ごしやすくなるかと考えております。街路樹もそのような役割を果たしておりますけれども、そういうのが無いところでも、例えばバス停を今回 ART ステーションに変えていく中で、上屋を整備して日影を作っていくというところが、この大小路筋の中で、所々出来ていくと、それだけでも少し環境が変わっていくと考えております。

嘉名会長 そういう対策も含めて検討されていくということで、よろしいでしょうか。

事務局 はい。

嘉名会長 他よろしいでしょうか。

それでは意見が出尽くしたということですので、大変、皆さんから重要なご指摘をいただいたと思います。本日いただいた意見などを基に、それを踏まえて今日、案を提示いただいたわけですが、少しご意見いただいたことも含めて微修正などがあるかと思いますが、SMI 都心ライン及び関連取組に関する導入計画（素案）から、（案）として、今日いただいたご意見を含めて、修正されるということか。

事務局 （案）という形で修正作業を進めさせていただきたいと思いますが、最後の内容確認につきましては、事務局からのお願いでございますが、会長に一任できれば。

嘉名会長 分かりました。では、会長一任ということでよろしいですか。お認めいただけますか。ありがとうございます。

事務局 ありがとうございます。

嘉名会長 それでは、今日いただいたご指摘を含んで最終案、まとめていただきたいと思います。それでは、次にその他ということで、自動運転事業者の公募結果について、事務局よりご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。
前回の協議会において、自動運転事業者の公募を実施するとお伝えしました。
5月1日から公募を開始し、2つの事業者グループから提案をいただきました。その後、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って事業者を選定しました。
事業者につきましては、代表事業者として先進モビリティ株式会社様、またその他の参加事

業者として、関西電力送配電株式会社様、株式会社パナソニックシステムネットワークス開発研究所様、株式会社建設技術研究所様となっております。

今後、これら自動運転事業者に加え、南海バス株式会社様、本市において、SMI 都心ライン自動運転推進事業のコンソーシアムを設置し、官民連携での推進体制を構築し、SMI 都心ラインの実現に向けて取り組んでいきたいと考えております。

今表示させていただいている資料は、事業者の提案概要となっております。自動運転事業者の方から、このような提案をいただいております。堺市の報道提供もしており、SMI のホームページにも提供しておりますので、ご参照いただけたらと思います。説明、以上となります。

嘉名会長 ありがとうございます。自動運転事業者の公募結果について、報告いただきましたけれども、何かご質問ございませんでしょうか。

久保委員 全体的にこの協議会の中のご意見を含められ、だんだん煮詰まった話しをしていただいております。大変喜んでおるわけでございますけれども、ただ 1 つ気になることがございます。今まで様々なご意見のなかで色々なものを取り組んでいただいております。ただ、残念なことに、総額の金額が出てきてない、予算が出てきてないということについて、非常に先行きが不安になってきております。次回でも結構でございますので、これはおでかけの金額で、自動運転バスの 1 台がこれだけで、今後予算がかかる、そういう全体的な予算の面を言っていただいて、時間のかかることでございます。おそらく、今年 1 年、2 年で、すんなり自動運転を走らせ、停留所が出来たり、憩いの場が出来たり、大変素晴らしいことであり、我々ここにお集まりの皆さん方のご協力を得て、1 年でも早く実現をしていただきたい。堺区、堺市の市民のために、素晴らしい方向でございます。残念なことに金額的な面が出てい無かったら、実現に程遠い年数がかかるのではないかと。そのような懸念をしておりますので、その辺のところご配慮していただいて、よろしく申し上げます。

嘉名会長 久保委員、今仰ったのは、資料 1-2 の 20 ページに書いてある、事業費の内容では不十分であるということですか。SMI 都心ラインの概算事業費だけではなくて、関連の事業も含んだ事業費を出してほしいと。

久保委員 そうですね。

嘉名会長 導入計画にその全体の金額を入れるのは難しいと思うんですが、参考資料や取組詳細等も含めて、もし金額的なものがピックアップできるものであれば、含めていただくという方向性があるかもしれません。

事務局 今回お示した概算事業費には車両のみならず、乗降場所になるステーションの部分として、プラットフォームを作ったり、道路改築の費用であったり、パークレットに関する費用であったりとか、デジタルサイネージや情報発信であるところを含めて、入れさせていただいておりますので、都心ラインに関連する費用については、お示しさせていただいたかと思っています。それ以外の SMI プロジェクトでない部分の事業に関連する事業費用につきましては、この導入計画の中に記載するものではないと思いますし、事業によっては、事業費自体まだまだ出てないところもございます。情報提供させていただける範囲内で、またお示しさせて貰いたいと思います。

嘉名会長 次回でも結構だといただいておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。その他いかがでしょうか。よろしいですかね。それでは本日の予定は以上でございますけれども、最後に何かございませんでしょうか。無ければ、事務局に返したいと思ひます。

事務局 本日は長時間、誠にありがとうございました。次回の日程については、改めて事務局から連絡させていただきたいと思ひますので、どうぞよろしくお願ひいたします。これをもちまして、第 5 回 SMI 都心ライン等推進協議会を終了させていただきたいと思ひます。本日は、ありがとうございました。