

堺 交 政 第 399 号
令 和 7 年 7 月 4 日

堺市自治連合協議会
校 区 代 表 者 様

堺 市 建 築 都 市 局
交 通 部 長

令和 6 年度 SMI 美原ライン実証実験の結果報告及び令和 7 年度 SMI 美原ライン実証実験の概要について

皆様方には、ますますご健勝のこととお慶び申し上げます。

平素は、本市行政にご協力賜りありがとうございます。

このたび、別添のとおり、令和 6 年度 SMI 美原ライン実証実験の結果及び令和 7 年度 SMI 美原ライン実証実験の概要をとりまとめましたのでご報告いたします。

(問合せ先) 堺市 建築都市局 交通部
交通政策課 事業係 (担当 井田・戸部)
〒590-0078 堺市堺区南瓦町 3 番 1 号
TEL (0 7 2) 3 4 0 - 0 4 1 7 (直通)
FAX (0 7 2) 2 2 8 - 8 4 6 8

令和6年度 SMI美原ライン実証実験結果（概要）

1 SMI美原ラインについて

SMI美原ラインは、[人流の活性化](#)や[公共交通の利用促進](#)等を目的に、直通急行バスで南北方向の鉄軌道を東西に結節し、堺都心部と美原をはじめとした市域東部を結ぶ[拠点間ネットワーク](#)を構築する事業。

現状

- 堺都心部と美原をはじめとした市域東部の拠点を結ぶ直通の交通ネットワークがなく、人の流れは南北方向が中心

SMI美原ラインの導入の狙い

- 堺都心部と美原をはじめとした市域東部を結ぶ直通の拠点間ネットワークを構築
- 堺都心部を含めた東西方向の人の流れを活性化
- 自家用車から公共交通への利用転換を促進

2 令和6年度実証実験の概要

➤ 実験日程

令和6年10月7日（月）～
12月20日（金） 75日間

➤ 運行時間

10時台～19時台

※約1時間間隔で運行

➤ 運行事業者

南海バス株式会社

➤ 運行ルート・停留所 ※1部区間を除き、乗車・降車ともに可能

都心～（大阪中央環状線、国道309号）～ 美原区役所前
堺駅前・大小路・堺東駅前・細池橋・しもつ池・野遠・丹南南・美原区役所前

➤ 運賃

本格運行を見据えて南海バス株式会社の距離制運賃を適用（200～550円）

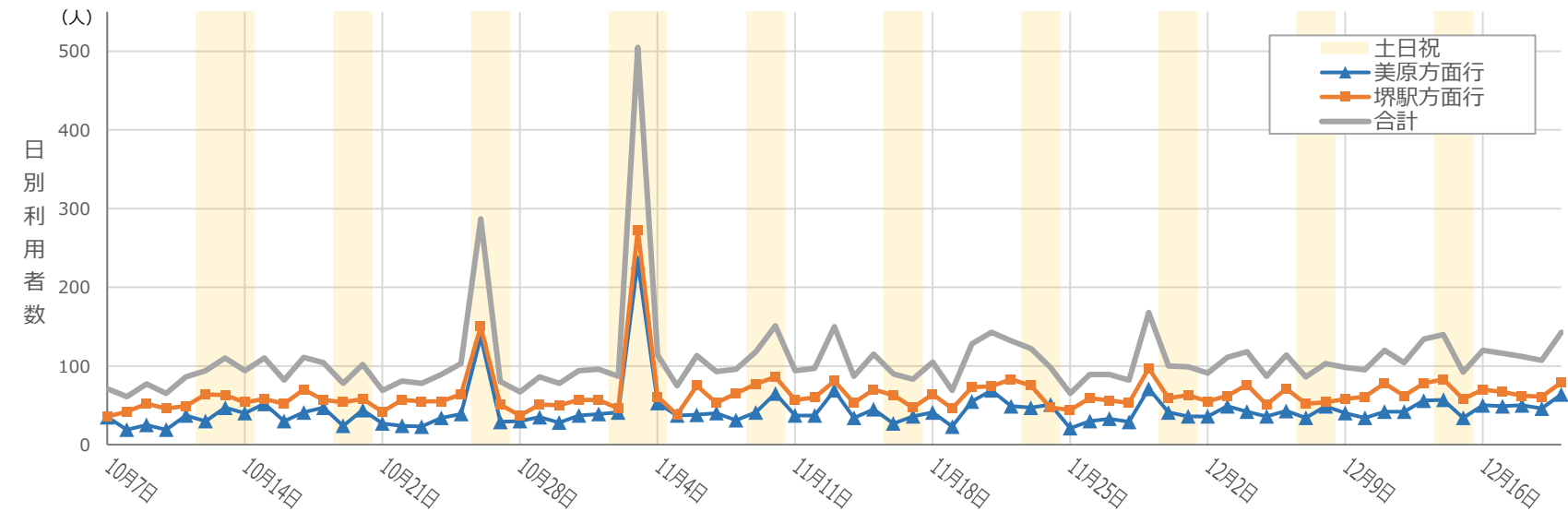
➤ 昨年度からの変更点

- ✓ 運行時間・運行本数の変更
- ✓ 停留所（丹南南）の新設
- ✓ 乗降の取り扱いを変更（「乗車専用」又は「降車専用」の区間設定を一部区間を除いて廃止）



3 利用者数

- 特異日（無料デー実施日：10/26、11/3）を除き、利用者数は実験期間中ほぼ横ばいであった。
- 令和6年度の利用者数は1日平均で108人、1便平均で5.4人だった。昨年度とは運行本数が異なるため、1便平均で比較すると、「微増」の結果となった。



美原方面行

単位：人

	令和6年度	(参考) 令和5年度	(参考) 令和4年度
1便平均	4.4	4.3	4.3
1日平均	43.8	60.4	59.9
合計	3,284	4,532	2,695

堺駅方面行

単位：人

	令和6年度	(参考) 令和5年度	(参考) 令和4年度
1便平均	6.4	5.6	10.1
1日平均	64.2	77.9	140.8
合計	4,817	5,845	6,338

合計

単位：人

	令和6年度	(参考) 令和5年度	(参考) 令和4年度
1便平均	5.4	4.9	7.2
1日平均	108	138.4	200.7
合計	8,101	10,377	9,033

※運行内容：令和6年度⇒75日間運行（1日20便）、令和5年度⇒75日間運行（1日28便）、令和4年度⇒45日間運行（1日28便）

4 平均所要時間（速達性）

- 所要時間の平均値は美原方面行が約45分程度、堺駅方面行が約40分程度であった。
- 所要時間は最長で1時間14分程度であり、最短で30分前後であった。
- 昨年度と比較して両方向とも最長時間が大きく減少した。
- 乗降可への変更（細池橋、しもつ池、野遠の各停留所）による平均所要時間への影響はほとんどなかった。

<美原方面行 堺ー美原間>

年度	平均	最長	最短
令和6年度	0:45:10	1:14:07	0:32:03
令和5年度	0:44:38	1:37:51	0:31:26

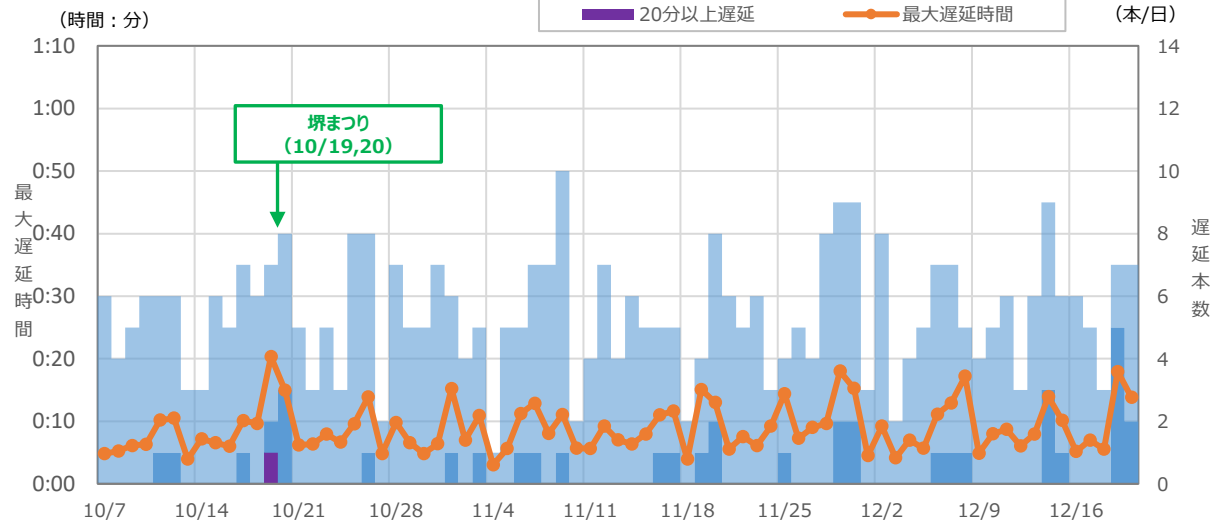
<堺駅方面行 美原ー堺間>

年度	平均	最長	最短
令和6年度	0:38:43	59:29	0:29:46
令和5年度	0:40:23	1:30:37	0:30:02

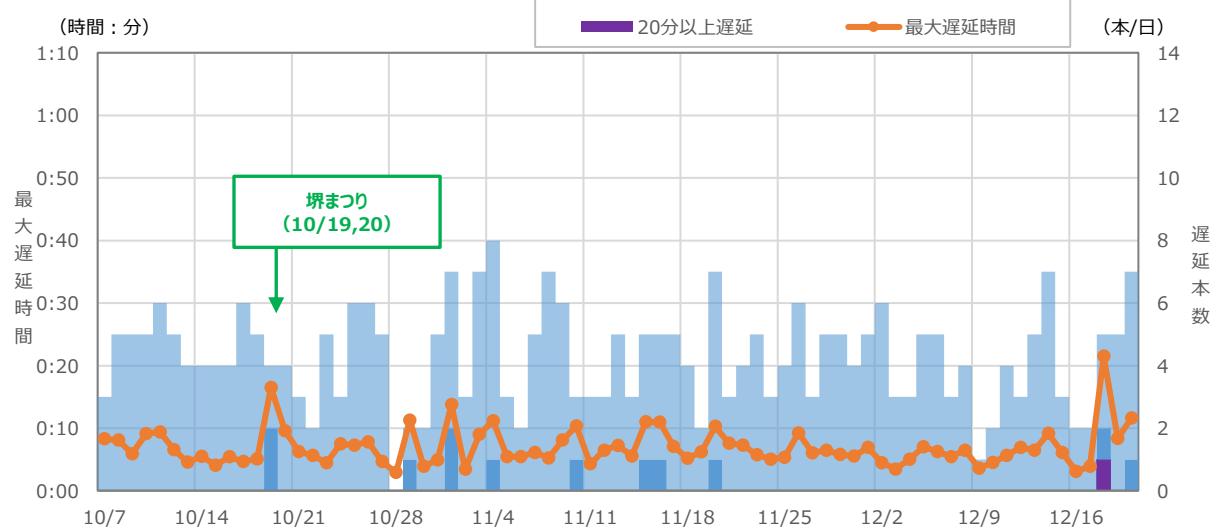
5 定刻からの遅延状況（定時性）

- 堺駅方面行に比べ、美原方面行の方が遅延本数が多かった。
- 昨年度に比べ、規模の大きい遅延の発生状況は改善された。
- 遅延時間が突出している日は、イベントや、事故渋滞等の影響によるものと推測される。

美原方面行



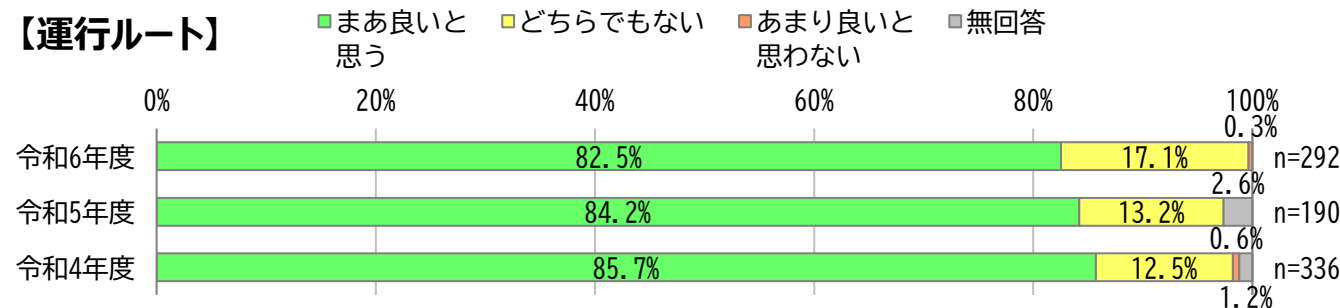
堺駅方面行



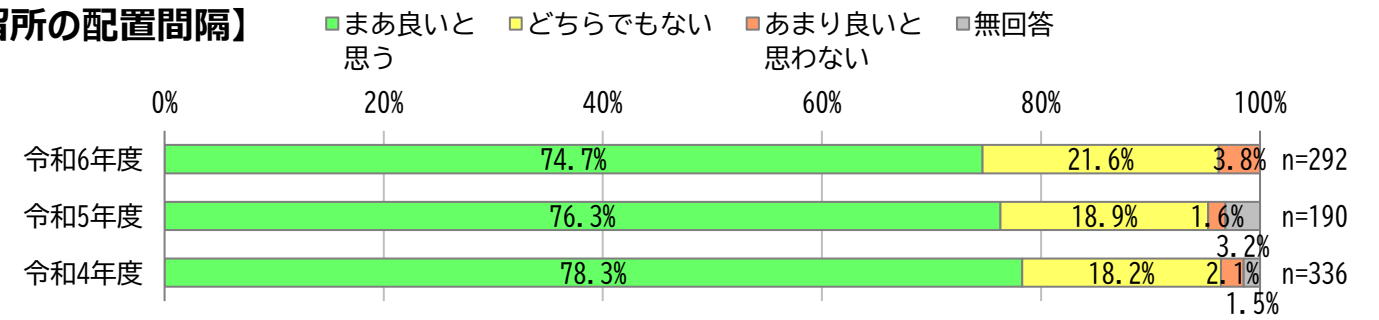
6 車内アンケート調査 ※調査日：11/13（水）、11/21（木）、11/10（日）、11/24（日）

- 運行内容について、まあ良いと思うと答えた割合は、「運行ルート」が82.5%、「停留所配置間隔」74.7%、「運行時間帯」が53.8%、「運行本数」が46.6%であった。
- 今後の要望については、「便数を増やしてほしい」が53.8%で1番多く、次に「運行時間帯を変えてほしい」が21.6%であった。

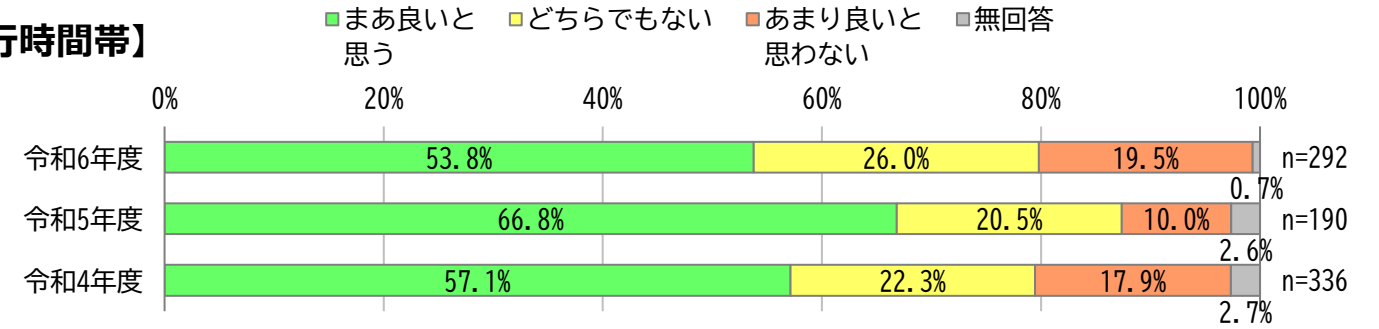
【運行ルート】



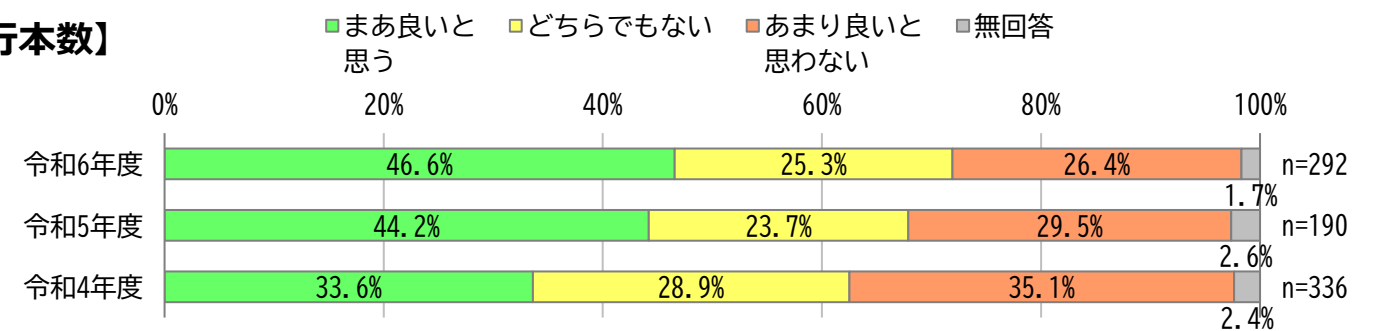
【停留所の配置間隔】



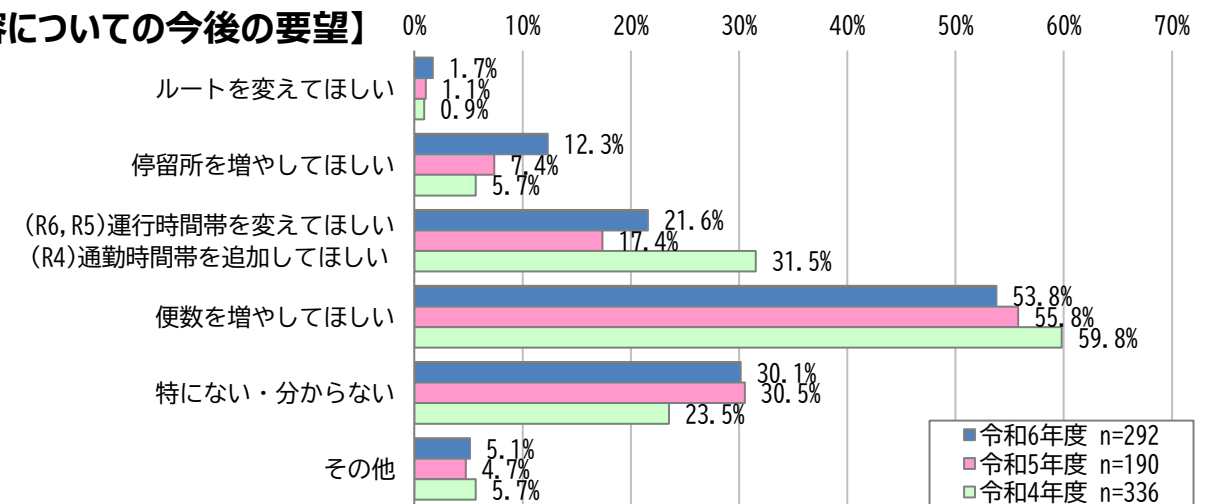
【運行時間帯】



【運行本数】



【運行内容についての今後の要望】



7 課題と今後の方向性

- 課題**
- 「運行本数」の追加や「運行時間帯」の拡大を望む利用者が多数いた。
 - 人件費や燃料油脂費用等は増加傾向にあり、今後、運行経費が増加することが予想されるため、利用者をより増やす取組が非常に重要である。

- 方向性**
- ✓ 引き続き、運行実績を踏まえたダイヤ設定により定時性向上を図る。
 - ✓ 路線バスをとりまく環境の変化（担い手不足など）により、SMI美原ライン単独で、運行本数の追加や運行時間帯の拡大は難しい状況にある。運行事業者と協議し、よりよい交通ネットワークになるよう検討を進める。
 - ✓ 更なる利用促進の取組を進める。

令和7年度 SMI美原ライン実証実験（概要）

SMI美原ラインの目的

- 堺都心部と美原をはじめとした市域東部を結ぶ直通の拠点間ネットワークを構築
- 堺都心部を含めた東西方向の人の流れを活性化
- 自家用車から公共交通への利用転換を促進

令和6年度実証実験を踏まえた課題

- 乗降可による利便性向上により利用者が増えたが、本格運行に向けては更なる利用者増が必要
- 普段バスを利用されない方をはじめ、利用者をより増やす取組が必要

実証実験の目的

- 本格運行を見据えた運行上の課題や需要喚起策の有効性を把握することなどを目的に実施
- 停留所の追加による利用者数と速達性への影響
- デジタルチケット造成による利用転換の状況

<令和7年度実証実験の概要>

➤ 実験期間【運行日数延長】

令和7年10月14日（火）～令和8年1月12日（月・祝）（予定）

※91日間（令和6年度は75日間）

➤ 運行時間【変更なし】

10時台～19時台 ※約1時間間隔で運行

➤ 運行事業者【変更なし】

南海バス株式会社

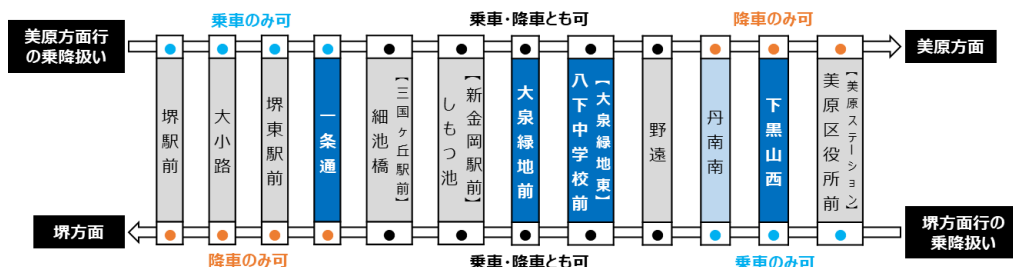
➤ 運行ルート・停留所【停留所追加】 ※青文字は追加停留所

都心～（大阪中央環状線、国道309号）～美原区役所前

12箇所（堺駅前・大小路・堺東駅前・**一条通**・細池橋【三国ヶ丘駅前】・

しもつ池【新金岡駅前】・**大泉緑地前**・**八下中学校前【大泉緑地東】**・

野遠・丹南南・**下黒山西**・美原区役所前）



➤ 運賃【変更なし】

本格運行を見据えて南海バス株式会社の距離制運賃を適用
（令和6年度実績：200～550円）

➤ デジタルチケット【新規】

複数人での利用を促進するため、複数人利用時に運賃低減効果の高いデジタルチケットを造成

➤ 無料デー【継続】

利便性を体感でき、継続的な利用につなげるため、無料デーを実施

