

令和8年度 事務事業評価シート（1）

〔 令和7年度事務事業 〕

一般会計					事務事業分類	A 一般事務事業	
事務事業名	SMIプロジェクト推進事業				事業番号	017-066	
担当部署名	建築都市局	局	交通部	部	交通政策課		課

I. 基本情報

事業の位置付け

1	堺市基本計画2025	施策との関連	有・無	戦略	4.人や企業を惹きつける都市魅力 ～Attractive～		施策	(3)人が集う魅力的な都心エリアの形成と新たな交通システムの確立	
			有	取組の方向性	④新たな交通システムの導入				
		寄与するKPI	有・無	指標名	堺東駅・堺駅の乗降客数（定期利用者を除く）				
			有	現状値	43,835人/日(合計)(2019年度)		目標値	45,000人/日(合計)(2025年度)	
	堺市SDGs未来都市計画 2021-2025	施策との関連	有・無	ゴール	ゴール①住み続けられるまちづくりを		ターゲット	11.2	
			有	取組	東西交通の整備など交通ネットワークの機能強化				
		寄与するKPI	有・無	指標名	—				
			無	現状値	—		目標値	—	
2	関連計画			「堺市都市計画マスタープラン」、「堺市立地適正化計画」、「堺都心未来創造ビジョン」、「堺市地域公共交通計画」、「堺観光戦略」、「堺環境戦略」、「堺市バリアフリー基本構想」、「堺市景観計画」、「大阪のまちづくりグランドデザイン」、「SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画」					
3	事業開始年度			— 年度		終了（予定）年度		令和 12 年度	
4	実施根拠			「交通政策基本法」、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」、「道路法」、「道路交通法」、「軌道法」、「道路運送法」、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」					

事業の概要

5	事業の実施主体	本庁、民間企業		
6	事業の対象	堺市民及び市外からの来訪者	対象数	単位
			—	—
7	事業の目的	公共交通の利便性向上やバリアフリー化、多様な移動ニーズに応じたモビリティの導入による便利・快適な移動環境の構築、様々な情報やサービスの包括的な提供などにより、人口構造の変化や働き方の多様化などに対応する。		
8	事業内容	【SMIプロジェクトの概要】 取組の方向性：ウォーカブルな都市空間の形成、バリアフリーな都市空間の形成、生活利便性や回遊性を高める情報・サービス連携、公共交通の利用促進と脱炭素化、拠点間ネットワークの構築 【スケジュール】 ＜令和3年度＞ ・SMIプロジェクト（素案）の作成・公表 ＜令和4年度＞ ・SMIプロジェクトにかかる市民意見募集 ・SMI都心ライン及びSMI美原ラインの実証実験 ＜令和5年度＞ ・「SMI都心ライン等推進協議会」及び「SMI都心ライン自動運転技術等検討分科会」の設置・運営 ・都心回遊性向上実証実験及びSMI美原ライン実証実験 ＜令和6年度＞ ・「SMI都心ライン自動運転社会実装推進事業コンソーシアム」及び「SMI都心ライン地域コミッティ」の設置・運営 ・「SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画（案）」の作成、説明会等の実施 ・SMI美原ライン実証実験 ＜令和7年度＞ ・「SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画」の策定 ・SMI都心ライン及びSMI美原ラインの実証実験		
	※国・府の基準より上回って実施した内容	—		
9	主な支出先	民間企業（コンサルタント、バス運行事業者、自動運転システムベンダー等）		
10	公民連携・協働事業	SMI都心ライン自動運転社会実装推進事業コンソーシアム		

II. 事業目的の達成状況

事業の成果や活動実績の測定

11	成果指標	単位		実績		目標	目標 終了（予定）年度
				令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和12年度
	都心エリアの歩行者通行量	人/日	目標値	—	—	65,280	68,400
			実績値	—	64,500		
			達成率	—	—		
当該指標を選定した理由	歩行者通行量は賑わいや交流が創出されている状況を示す指標であり、訪れる・働く・住む人など多様な目的の人が集い・交流する魅力的なエリア形成の進捗を評価できるため。（堺市基本計画のKPI変更に合わせ成果指標を見直したもの。）						
目標値の設定根拠・算出方法	新型コロナウイルス感染症拡大前の2019年度の水準						
12	活動指標	単位		実績		目標	
				令和6年度	令和7年度	令和8年度	
	SMIプロジェクトの実現に向けた取組の実施（計画策定、実証実験、業務委託など）	回	目標値	5	7	5	
			実績値	4	7		
			達成率	80%	100%		
当該指標を選定した理由	SMIプロジェクト（素案）公表後、実証実験などを段階的に進めることで、SMIプロジェクトの実現につながるため。						
目標値の設定根拠・算出方法	来年度予定している取組の件数（実証実験、委託業務など）						

令和8年度 事務事業評価シート（2）

事務事業名	SMIプロジェクト推進事業	事業番号	017-066
-------	---------------	------	---------

Ⅲ. 投入量

事業コスト

※当初予算には、前年度からの繰越分を含む。（単位：千円）

	項 目	令和5年度	令和6年度	令和7年度		令和8年度
		決算	決算	当初予算	決算	当初予算
13	事業費（a）	49,937	20,197	281,883	217,039	280,751
	財 国支出金	0	0	148,716	111,495	149,560
	源 府支出金	0	0	0	0	0
	内 市債	0	0	0	0	0
	記 その他（企業版ふるさと納税）	0	0	0	2,000	0
	受益者負担金(使用料、手数料等)	0	0	0	0	0
	一般財源	49,937	20,197	133,167	103,544	131,191
14	人件費（b）	30,780	37,260	40,320	40,320	40,890
15	年間経費（c）=(a)+(b)	80,717	57,457	322,203	257,359	321,641

事業費の内訳

（単位：千円）

	項 目	年度		事業費	うち 一般財源	項 目	年度		事業費	うち 一般財源
		R7	R8				R7	R8		
16	事業費内訳	SMI都心ライン等推進協議会負担金	R7 決算	150	150	大屋根リング木材譲渡にかかる運搬委託【新規】	R7 決算		0	0
			R8 予算	183	183		R8 予算		1,000	1,000
		SMI都心ラインにかかる実証実験負担金	R7 決算	121,254	48,896	SMI美原ライン実証実験負担金	R7 決算		14,134	7,067
			R8 予算	162,680	61,470		R8 予算		0	0
		バス待合環境改善・情報発信・走行空間実証実験	R7 決算	52,859	26,360	SMIプロジェクトに係る実証実験実施支援業務	R7 決算		13,310	13,310
			R8 予算	89,079	40,729		R8 予算		0	0
		SMI美原ライン運行負担金【新規】	R7 決算	0	0	自動運転デジタル空間走行検証業務委託	R7 決算		14,872	7,301
			R8 予算	20,000	20,000		R8 予算		0	0
		SMI美原ライン運行支援業務【新規】	R7 決算	0	0	その他	R7 決算		460	460
			R8 予算	6,500	6,500		R8 予算		1,309	1,309

Ⅳ. 事業の効率性

単位当たり経費

		区 分	単位	令和6年度	令和7年度
17	①	SMIプロジェクトに係る実証実験の延べ日数	28	75	408
	②	上記①にかかる年間経費	千円	57,457	257,359
	③	単位当たり経費（②÷①×1,000円）	円/単位	766,093	630,782
	算出についての説明等 実証実験ごとの実施日数の合計を基に1日当たりの事業費を算出。 ＜令和6年度＞SMI美原ライン実証実験：75日間 ※SMI都心ライン実証実験は実施なし ＜令和7年度＞SMI美原ライン実証実験：91日間、SMI都心ライン実証実験：317日間（自動走行：85日間、待合・休憩スペース：116日間、情報発信：116日間）				

Ⅴ. 評価

費用対効果に係る所見

18	SMI都心ラインについては、「SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画」を策定した。また、SMI都心ライン実証実験では、自動運転レベル4の認可取得に向け自動走行実証実験を5か月間実施したほか、正着実証実験や遠隔監視、各種インフラ連携の実証実験を実施。そのほか、道路上で待合・休憩スペースの設置やデジタルサイネージを設置したバス待合環境向上の取組を推進した。SMI都心ラインの実証実験を本格的に開始したことで年間経費が増加したものの、多岐にわたる実験を実施したことで単位当たりの経費は減少した。これらの実験により自動運転レベル4の認可取得への課題を把握したほか、待合・休憩スペースや情報発信の利用ニーズを把握することができた。 SMI美原ラインについては、91日間の実証実験及び実験に伴う調査分析を行い、1便当たりの利用者が増加したことや、速達性を維持できることを確認した。また、過年度の実証実験結果や沿線地域の現況と課題等について整理・調査したことで単位当たりの経費が増加したが、SMI美原ラインの本格運行の考え方（骨子案）としてとりまとめ、令和9年1月からの本格運行に向けて、取組を進めることができた。 なお事業全体では、SMI都心ラインでの単位当たり経費減少の影響が大きく、令和6年度に比べてより効率的に事業が実施できたと考えられる。
----	--

KPI等への寄与（基本計画等のKPI・取組の方向性や事業の目的の達成にどのように寄与したか）

19	基本計画2025に示す施策「人が集う魅力的な都心エリアの形成と新たな交通システムの確立」にあたり、SMI都心ライン実証実験では、路線バスの担い手不足への対応の一つとして、自動運転バスの導入に向け、10月から2月までの5か月間にわたり自動運転走行実証を実施した。また、自動運転の導入に向けた各種インフラ設備の有用性を検証したほか、11月から開始した一般運行では、市民をはじめ他都市からの視察など合計870人が乗車するなど関心の高さが確認された。加えて、バス待合環境の改善に向け、テーブルやベンチを配置した待合・休憩スペースの設置やデジタルデバイスを活用した情報発信を実施し、多くの方に利用されたことで利用者ニーズの把握につなげた。 SMI美原ライン実証実験では、堺駅方面行、美原方面行ともに1日あたりの利用者数が昨年度比で増加した。また、利用者アンケートの結果から、東西の人流活性や公共交通への利用転換への寄与が確認できた。加えて、本格運行の考え方（骨子案）を作成し、SMI美原ラインが今後、市民の移動手段として定着するよう取組の方向性を整理し、本格運行開始に向けた準備を進めることができた。 このようなことから、本事業の目的である便利・快適な移動環境の構築や地域公共交通の維持・確保に寄与した。
----	--