

【SMI プロジェクトにかかる市民のご意見の要旨と市の考え方】

No.	ご意見の要旨	市の考え方
SMI 都心ラインの必要性などに関するもの		
1	<p>既に南海バスの路線があり、SMI 都心ラインを整備する必要はない。</p>	<p>公共交通利用者は、新型コロナウイルスの影響を受けて減少傾向にあります。また、今後人口減少・高齢化が一層進む中、需要の多い都市部の路線利用者が減少すれば市内の路線網全体の維持が困難となるなど、経営環境のさらなる悪化が危惧されます。</p> <p>さらに、自動運転技術が進展するほど乗用車の利便性が高まる傾向にあるため、自動運転社会に対応した公共交通サービスの充実が不可欠です。</p> <p>そのため、都市や交通、環境、観光、福祉等の様々な分野の連携した取組を通じ地域全体の魅力や活力を高め、公共交通の維持・増進を図ることが不可欠です。</p> <p>こうした背景のもと、本市では各種の都心活性化施策と併せ、堺都心部を中心に様々な交通施策、ICT 施策等に取り組む SMI プロジェクトの検討を進めています。</p> <p>SMI 都心ラインは、来るべき自動運転社会も念頭に、公共交通機関に自動運転などの先進技術を先駆的に適用し、バリアフリーな移動環境の実現や快適性の向上などを図るほか、各乗降場には次世代モビリティのポートを設置するなど、多様な移動ニーズに対応した交通サービスにより公共交通の利用促進をめざすものです。</p>
2	<p>SMI 都心ラインは、堺駅～堺東駅ではなく堺駅～堺市駅間を考えるべき。また、堺都心の発展には南海高野線の高架化が主要課題であり、都心ラインは南海高野線の高架化実現までを目標とすべき。</p>	<p>SMI プロジェクトは、まずは堺駅から堺東駅を中心とした堺都心部の回遊性向上をめざしており、その中で SMI 都心ラインについては本市のシンボルロードである大小路筋に次世代都市交通（ART）を導入し、先進技術を活用しながら公共交通の利便性や快適性の向上、バリアフリー化などを図るものです。</p> <p>南海高野線が高架化された際も、その時点での最新の技術を活用して時代の変化に対応した交通システムを採用することで、交通ネットワークの強化や利便性向上を図っていきます。</p>
3	<p>南海バスからシャトルバス路線をとり上げて別会社に参入させる意味は何か。</p>	<p>パートナーとなる事業者の選定はこれからですが、これによって既存交通事業者である南海バスの経営に多大な影響を及ぼすこと（クリーム・スキミング）があってはならな</p>

		いことから、同社に運行を要請することを含め、緊密に協議・調整を図っていきたいと考えています。
自動運転に関するもの		
4	自動運転バスは怖い。	<p>自動運転については、現在、安全性に十分考慮しながら段階的に技術開発が進められています。</p> <p>現時点の自動運転技術は運転手が乗車することを前提としており、SMI 都心ラインの導入にあたっては、技術開発の動向も見定めつつ、段階的な実証実験の実施や有識者の意見も聴きながら、安全性について慎重に検討をいたします。</p>
5	自動運転バスを導入するならば交通量の少ない郊外部でこそ可能である。これにより運転手不足にも貢献できる。	<p>ご指摘のような交通量の多い都市部では、自動運転の導入が困難ではないかのご意見もありますが、自動運転の導入については一概に自動車交通量が多いからといって導入が困難になるものではなく、歩道の整備状況や道路幅員など、道路環境全般が影響するものと考えています。</p>
6	完全自動運転の運行の安定性と安全性を担保していくためには、運行路線沿線の改良が必要であり、道路関係の部局と連携のもとに検証を行って、実現をめざしてほしい。そのためにも、様々な条件下での実験を継続することが望まれる。また、完全機械化された車両での「幼児おきざり」防止策も検討してほしい。	<p>SMI 都心ラインの導入にあたっては、技術開発の動向も見定めつつ、関係部局との連携や段階的な実証実験を実施し、有識者の意見も聴きながら安全性について慎重に検討します。</p> <p>また、当面は乗務員が乗車した状態での実現をめざしていますが、幼児おきざり防止策など、利用者が安全・安心して利用いただけるような対応を検討します。</p>
7	自動運転車両で事故が起こった場合の法整備の状況や、保険会社の事故保険の整備などは進んでいるのか。また、これらの状況を広報していく必要があるのではないか。	<p>2023 年 4 月に、自動運転レベル 4 にかかる運転許可制度などを盛り込んだ改正道路交通法が施行されるなど、国において各段階に応じた法整備が進められています。保険についても、これに伴い整備されると考えており、本市としては、このような状況を的確に把握し市民に対し、適宜、周知したいと考えています。</p>
8	自動運転車両の事故回避システムの構築は、まだまだのよう見受けられる。自動クラクションの機能や安全アナウンス機能も持たせてはいかがか。	<p>現在の自動運転の技術レベルでは、運転手が乗車することが前提になっていますが、将来的に完全自動運転にかかる技術開発が進んでいく中で、安全性向上のため必要な機能が充実されるよう、事業者に対して働きかけたいと考えています。</p>

9	<p>完全自動運転バスの試乗体験をしてみてもどうか。市民がより身近に未来を感じる事が出来る。</p>	<p>完全自動運転については現時点では実現しておりませんが、本市では、市民の方にまずは自動運転がどういったものか体験して頂く機会をつくる事が重要と考えています。</p> <p>この観点から、完全自動運転ではありませんが、令和4年11月11日～13日の3日間、大小路筋において運転手が乗車した状態での自動運転レベル2により、一般モニターの方に自動運転を体感いただく実証実験を実施しました。</p>
<p>大小路交差点の改良に関するもの</p>		
10	<p>大小路筋と大道筋の交差点の改良イメージが提示されているが、渋滞が発生するのではないか。</p>	<p>紀州街道と竹ノ内街道が交差する大小路交差点は、古来より堺を象徴する場所です。</p> <p>SMIプロジェクトにおいても、沿道に歴史文化資源の点在する大道筋を歴史軸、未来に向かって様々な挑戦を続けていく大小路筋を未来軸と位置づけ、都心部全体の活性化に向けてその交差する大小路交差点周辺の拠点化を図ることとしています。</p> <p>具体的には、居心地がよくて人が集まり、交流し、賑わうウォークアブルな空間を形成するなど、人と公共交通が主役となる空間にしたいと考えています。</p> <p>そこで、大小路交差点において、東西南北の公共交通の乗継利便性の向上を図るだけでなくオープンスペースを設置しようと考えたものです。今後、当該イメージの実現に向け、周辺道路への影響などの検討を深めるほか、公共交通への利用転換や通過交通の抑制など、自動車交通量の減少に向けた取組を進めながら段階的に取り組んでいくことが必要と考えています。</p> <p>今回お示した図はあくまでイメージ図であり、これに捉われることなく、市民の皆様のご意見をお聞きしながらより良いものを検討します。</p>
11	<p>大小路に滞留空間を創出するにあたっては、来訪手段や来訪者の年齢層などを考慮し、来訪者にふさわしいものを考える必要がある。</p> <p>また、ザビエル公園で民間活力を導入した賑わい創出などの事業が行われ</p>	<p>ご意見のとおり、大小路の滞留空間については、来訪する方にとって使いやすい空間をめざしたいと考えています。</p> <p>また、ザビエル公園など周辺の公共空間と連携して、相乗的に賑わいが生まれるよう取り組みます。</p>

	るのであれば、それらとの相乗効果なども考えるべきである。	
情報発信などに関するもの		
12	スマートフォンを用いた情報の発信については、利用者が専用アプリをインストールする手間がかかることや、受信するデータ容量が大きくなることが懸念される。また、高齢者には向かないサービスではないか。	SMI 都心ラインでは、公共交通の運行情報や観光情報などを、スマートフォンだけでなくデジタルサイネージなどの多様なチャンネルにより発信し、生活利便性や回遊性を高めたいと考えています。今後、必要な実証実験を実施し、幅広い世代にとって利用しやすいサービスの提供について検証します。
都心部のまちづくりに関するもの		
13	今まで堺市では、堺都心部の賑わいを取り戻そうと色々な取組をしてきたがうまくいっていないので、総括が必要である。堺都心部の賑わいや魅力ある堺東を創るためには、ホテルの一階をオープンカフェにするとか、堺東商店街のトイレを利用しやすいものにするだけでも効果があることから、基本点の認識を見つめ直し SMI をより効果のあるものにする必要がある。また、堺市全体のまちづくりをどうするかという視点がない。商店街の振興を図りまちづくりに貢献をしようと努力をされている商店街に対して、SMI はどのような方針を持って臨むのか等についても方針を示すべきである。	人口減少と高齢化の進行、新型コロナウイルスの影響に伴う働き方や市民の行動変容など新しい生活スタイルの浸透など社会情勢が大きく変わろうとする中、大阪・関西万博の開催、なにわ筋線の開業や南海高野線の連続立体交差事業等を見据え、現在、SMI プロジェクトを含めた都心未来創造ビジョンの策定を進めています。 SMI プロジェクトを推進し、堺都心部の活性化の取組を進め賑わいを取り戻すためには、ご指摘のとおり公民連携が重要であると考えています。同ビジョンにおいては、3つの柱の一つとして「魅力を育てる取組」を掲げており、市民、商業者を含めた事業者、行政などが相互に連携・協力しそれぞれの役割を担い取り組んでいきます。
SMI 美原ライン関連		
14	美原区と堺都心部を直接つなぐ SMI 美原ラインは是非必要なものであるが、美原新拠点と各地区をつなぐ交通システムや、美原新拠点のサイクルアンドライド、バイクアンドライド、パークアンドライドの方向性を同時に示してほしい。	SMI 美原ラインは、堺都心部と美原をはじめとした市域東部を直通急行バスでつなぐものです。まずは実証実験により試験運行を行いながら、需要喚起に取り組むことが必要であると考えています。 今後、実証実験等を積み重ねていく中で、その利便性の向上については関係部局とも議論していきます。
15	堺区と美原区を直接結ぶ公共交通機関がないのは問題であり、急行バス	SMI 美原ラインは、堺都心部と美原をはじめとした市域東部を直通急行バスでつなぐものです。まずは実証実験により試験運行を行いながら、需要喚起に取り組むことが必

	<p>の運行を早急に実現すべきであるが、路線バスでの導入とすべき。</p>	<p>要であると考えています。実証実験の結果を踏まえながら、SMI 美原ラインの実現に向けて取り組み、将来的には BRT（※）化をめざしたいと考えています。</p> <p>※BRT は Bus Rapid Transit の略で、一般的に、停留所間隔を大きく設定したり、専用レーンや信号制御システム等を整備したりすることで、通常のバスよりも速達性や定時性を確保したものです。</p>
16	<p>SMI 美原ラインの実験が堺駅～美原区役所の区間で実施されるようであるが、美原区役所より以遠の住民は乗り継がなければ乗ることが出来ない。美原区役所から菅生経由で青南台まで、平尾経由でさつき野東までの路線設定とすべきである。</p>	<p>本市では、堺都心部の移動利便性や回遊性の向上などをめざした SMI プロジェクトに取り組んでいます。その取組の一つとして、堺都心部と美原をはじめとした市域東部の人流と地域の活性化を目的として、堺都心部と美原を直通の急行バスでつなぐ「SMI 美原ライン」の導入をめざしています。</p> <p>今回の実験は、その第一弾として、堺駅前から美原区役所前間において直通急行バスを運行したものです。</p>
17	<p>SMI 美原ラインの実験が堺駅～美原区役所の区間で実施されるようであるが、ららぽーと堺の集客のための急行バスにしかない。</p>	<p>大阪中央環状線及び国道 309 号は現在、時間帯によって渋滞が発生していますが、沿線における大規模商業施設などの開発により、一層渋滞が激しくなることが懸念されます。そのため、公共交通の利用促進や、マイカーから公共交通への利用転換の機運を高め、渋滞緩和を図ることが重要と考えています。</p> <p>SMI 美原ラインの実証実験は、この観点から、両道路で直通急行バスを運行することに加え、鉄軌道との結節点に停車させるなど、公共交通ネットワークの拡大になるよう停留所を設定しました。</p>
18	<p>SMI 美原ラインはどのような目的で行うのか。利用する人はいるのか。</p>	<p>SMI 美原ラインは、堺都心部と美原をはじめとした市域東部を直通急行バスでつなぐもので、新金岡駅での乗り換えをなくすことで、堺都心部と市域東部との人流の活性化と、公共交通利用への機運を高めたいと考えています。</p> <p>令和 4 年 10 月 21 日から令和 4 年 12 月 4 日までの 45 日間にわたって実証実験を実施しており、需要やニーズなどについて検証を行い、導入に向けて検討を進めます。</p>

その他	
19	<p>「大小路筋」については、幕末の文久3年堺大絵図に「大小路通」と書かれているなど、歴史的にも行政的にも「大小路通」が正しい記載である。今回のプロジェクトを機会に、「大小路筋」という間違った名称を訂正すべきである。</p> <p>また、大道筋については、綾之町で終わるような道路標識になっているが、環濠都市を南北に貫くもので、綾之町より北も大道筋である。</p> <p>大小路通りと大道筋を舞台にSMIプロジェクトを立ち上げるのであれば、歴史を正しく認識して舞台を整える必要がある。</p>
	<p>大小路筋と大道筋について、いただいたご意見の内容について、本市でも認識しております。</p> <p>「大小路筋」という呼び方については、市制100周年の記念事業の一つとして、道路をよりわかりやすく親しみやすいものとするため、市内の主要な道路10路線の愛称を公募し、学識経験者等で構成する「道路愛称選考委員会」の審査を経て、平成元年8月に決定したものであることを踏まえ、SMIプロジェクトでも、この呼び方を採用しています。</p> <p>また、SMIプロジェクト（素案）などの堺都心部の図には、大道筋の位置に矢印を記載しておりますが、あくまで方向を示したものであり、道路の区間を示したものではありません。</p>

【その他のご意見】

- 堺市でエネルギーの地産地消を謳うのであれば、堺の臨海工業地帯に原子力発電所の誘致をした方がよい。また、堺の発展のためには、SMIプロジェクトではなく地元企業の育成や将来有望な企業の誘致が必要で、産学研究やそれに伴う企業支援など堺の発展につながるイメージしやすい事業を推進してほしい。
- 都市部だけでなく堺市全体として快適な移動環境を実現してほしい。特に南区では、バス路線の充実を図ってほしい。
- 公共交通の隣接市とのつながりが不十分である。国道309号や大阪中央環状線の道路混雑の緩和に寄与し、脱炭素化を促進するためにも、美原区と南河内の隣接市（松原市、羽曳野市、富田林市、大阪狭山市）とのつながりの強化をはかって頂きたい。
- 郊外のバスの便を巡る様々な改善要望に真摯に応えてほしい。
- おでかけ応援制度を、高齢者だけでなく、障害者や子ども、生活困窮者に適用を拡大すべきである。
- 市民の円滑な移動のためには、自転車道や歩道・歩行空間の整備が必要である。通学路の整備は喫緊の課題である。
- 既存の新金岡～美原区役所を走る路線バス（美原金岡線）について、美原区役所から営生経由で青南台まで、平尾経由でさつき野東までの路線とした上で、増便してほしい。
- 美原区の生活利便性を高め公共交通機関の利用を促進するためには、SMI美原ラインにより美原と堺都心部をつなぐよりも、自家用車を多用せずとも美原区内の移動を安全かつ円滑にする施策の方がよい。