# SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画（案）

令和6年　　月

堺市
SAKAI CITY

# 目次


1. SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画 ..... 1

1.1 計画策定の背景と目的 ..... 1
1.2 計画の変遷と位置づけ ..... 2
1.3 対象のエリア ..... 3
1.4 目標年次 ..... 3
1.5 国の政策・動向 ..... 4
1.6 堺市の上位・関連計画 ..... 5

2. 堺都心部や地域公共交通を取り巻く現状・課題 ..... 7

2.1 堺都心部を取り巻く現状と課題 ..... 7
2.2 地域公共交通を取り巻く現状と課題 ..... 8

3. 堺都心部の回遊性・魅力向上に向けた取組の方向性 ..... 10

3.1 堺都心部の活性化に向けた取組の方向性 <堺都心未来創造ビジョン> ..... 10

4. SMI都心ライン及び関連取組の基本方針と方向性 ..... 12

4.1 基本方針と取組の方向性 ..... 12
4.2 SMI都心ライン及び関連取組の方向性 ..... 13

5. SMI都心ライン及び関連取組の具体的な取組内容 ..... 14

6. スケジュール ..... 17

7. 推進方策・推進体制 ..... 18

8. 事業費 ..... 20

8.1 試算条件 ..... 20
8.2 概算事業費 ..... 21
8.3 SMI都心ラインのランニングコストと効果 ..... 22

【国の政策・動向】 ..... 23

【堺市の上位・関連計画】 ..... 28

【用語集】 ..... 41

# 1.　SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画

## 1.1 計画策定の背景と目的

人口構造の変化や働き方の多様化などに対応するため、先進的な技術やサービスでのデジタルトランスフォーメーションの実現による省人化・省力化の推進や居心地が良く歩きたくなる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変化しつつあります。加えて、国では2050年カーボンニュートラルの実現に向け、地域・くらしについては2025年度までに100か所以上の脱炭素先行地域を選定し先進的な取組を横展開することにより、地域経済の活性化につなげるとしています。

また、古くから交易地で環濠を有する自治都市として発展し、第二次世界大戦による被災後もめざましい復興を遂げた本市の中心地である堺都心部は、現在、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。また、今後、人口減少・高齢化はますます進み、生産年齢人口の減少や高齢化率の上昇が見込まれています。

このような状況の中、堺都心部においては、駅街区の更新や高野線連続立体交差事業などの取組を進めているほか、市民や事業者が公園や水辺空間といった公共空間を活用し、賑わい創出に取り組む活動も活発化しています。また、大阪・関西万博の開催、なにわ筋線の開業も近づいています。

この機会を的確に捉え、将来にわたって成長する堺の実現に向け、本市の成長を牽引する堺都心部について、より多くの市民、来街者、民間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す。

本市では令和5年5月に「堺都心未来創造ビジョン」を策定し、その実現に向け、堺都心部の類いまれな歴史文化や多様な都市機能等の地域資源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。

なかでも「魅力を結ぶ」取組は、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SMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクトをはじめとした取組を進めることとしています。「SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画」（以下「本計画」という。）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などを具体化するものです。

## 1.2 計画の変遷と位置づけ

本市では令和3（2021）年8月、移動利便性の向上や道路・交通空間の人への開放、ゼロカーボンシティの先導によって、ウェルビーイングの向上や都心エリアの魅力向上による新たな都市ブランドの構築をめざす「SMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクト（素案）」を公表しました。

令和4（2022）年5月には、素案をわかりやすく解説したものとして、「SMIプロジェクト～ポイントとめざすべき方向性～」を公表しました。

令和5（2023）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。

本計画は、「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、「堺市地域公共交通計画」などの関連計画と整合を図ります。

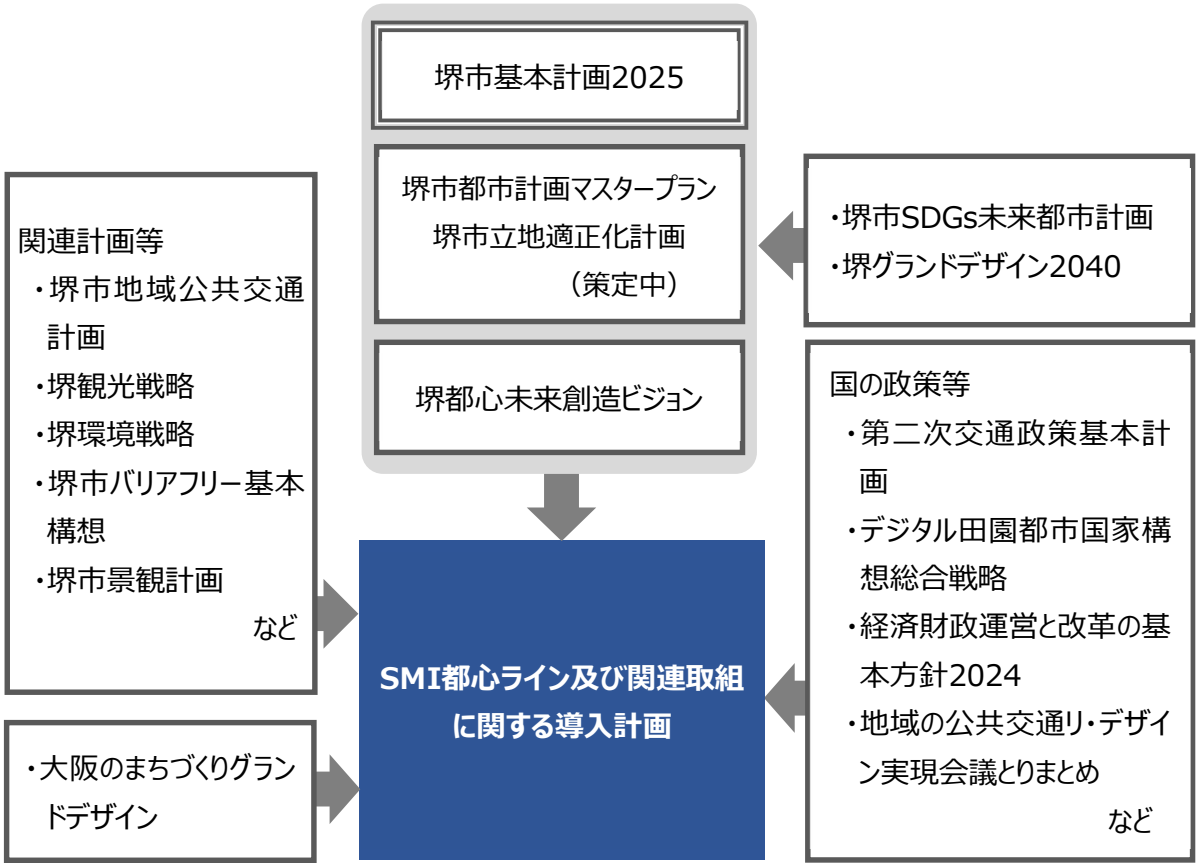



図 1.1 計画の位置づけ

## 1.3 対象のエリア

南海高野線堺東駅周辺から南海本線堺駅周辺に至るエリアで両駅の周辺を中心に多様な都市機能が集積し、本市の中心的な拠点である堺都心部を対象のエリアとします。（下図参照）

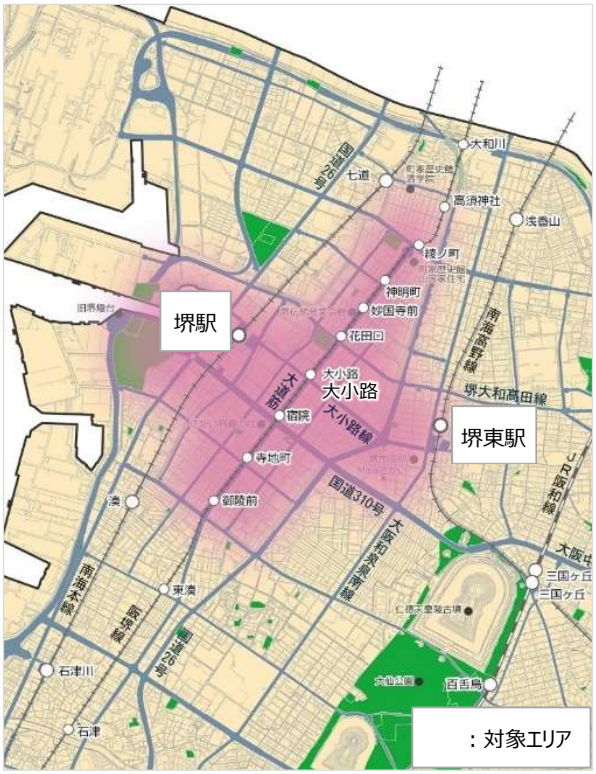



図 1.2 対象エリア（堺都心部）

## 1.4 目標年次

本計画では、「堺市基本計画2025」を踏まえ、令和12（2030）年度を目標年次とします。また、適宜見直しを行い、必要に応じて更新します。

## 1.5 国の政策・動向

公共交通の維持確保や自動運転の実用化に向け、国で法整備等が進められています。

表1.1　国の政策・動向（概要）

| | |
|---|---|
| 第二次交通政策基本計画<br>（令和3年5月） | 交通政策基本計画とは、交通政策基本法（平成25年）に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策についての基本的な計画です。<br>第二次交通政策基本計画では、「誰もがより快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保」、「我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化」、「災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現」の3つの基本的方針が掲げられており、**MaaSや更なるバリアフリー化、自動運転など**の方向性が示されています。 |
| デジタル田園都市国家構想総合戦略<br>（令和5年12月） | デジタル技術の活用を推進し「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」をめざすことを示した基本構想です。公共交通等の分野において、**MaaSや自動運転の活用、官民共創での地域交通のリ・デザイン**の方向性が示されています。 |
| 経済財政運営と改革の基本方針2024<br>（令和6年6月） | 国の政策の基本的な骨格を示す基本方針です。「交通・物流DX」の項において、**自動運転等の新たな技術を用いたサービスの本格的な事業化**や専門事故調査体制の整備などが示されています。<br>また、「地方活性化及び交流の拡大」の項において、地域公共交通について、**交通・物流DX、路線バスの活性化など「リ・デザイン」の取組を加速化し、省力化の促進、担い手の確保等に取り組む**ことが示されています。 |
| 地域の公共交通リ・デザイン実現会議<br>とりまとめ<br>（令和6年5月） | 路線バスなどの地域公共交通は、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠な社会基盤であり、その維持・確保は地域活性化に大きく寄与するだけでなく、脱炭素社会の実現という観点からも重要です。<br>人口減少や自家用車の普及等による輸送需要の減少、担い手不足の深刻化によって地域公共交通は厳しい状況に置かれています。こうした課題は、交通事業者などによる個別対応には限界があり、地方公共団体を中心に連携・協働し、**自動運転やMaaSなどデジタル技術の活用を推し進め**、より利便性・生産性・持続可能性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を多様な関係者の |

| | |
|---|---|
| | 連携・協働をどのように創り出し、進化（深化）させていくのかが示されています。 |

※詳細は巻末に掲載

## 1.6 堺市の上位・関連計画

「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。

表1.2　堺市の上位・関連計画（概要）

| | | |
|---|---|---|
| 上位計画 | 堺市基本計画2025 | 市政運営の大方針であり、最上位にあたる本計画では、重点戦略の施策として「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」や「ゼロカーボンシティの推進」を掲げています。 |
| | 堺市都市計画マスタープラン | 都心の拠点整備の方針の一つに「都心の移動環境の充実」をあげ、移動環境の向上や楽しく回遊できる歩行者空間の形成などを図るとしています。 |
| | 堺市立地適正化計画 | 人口減少下においても持続可能な都市構造の形成に向け、拠点への移動のしやすさを確保するため、公共交通ネットワークの機能強化や維持確保、それを支える都市計画道路の整備や道路ネットワークの維持充実を図るとしています。 |
| | 堺都心未来創造ビジョン | 取組の方向性の一つを「魅力を結ぶ」とし、公共交通軸の強化や次世代モビリティ等の活用による、便利、快適かつ面的な移動環境の形成を図るとしています。 |
| 関連計画 | 堺市地域公共交通計画 | 基本方針として、多様な関係者の連携・協働のもと、持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実を掲げています。 |
| | 堺観光戦略 | 「重点エリア（大仙公園エリア、環濠エリア）の取組」として、MaaS、次世代モビリティを活用した周遊促進などを掲げています。 |
| | 堺環境戦略 | 施策の基本的な方向性として、新たな交通システムの導入やMaaSの普及展開、環境にやさしい自動車の導入拡大を掲げています。 |

| | | |
|---|---|---|
| | 堺市バリアフリー基本構想 | 基本理念を「みんなが生活しやすく安全・快適で活力のある堺へ」と掲げています。 |
| | 堺市景観計画 | 重点的に景観形成を図る地域として堺都心部に含まれる「堺環濠都市地域」を位置付けており、景観特性を踏まえた景観形成を図るとしています。 |
| | 大阪のまちづくりグランドデザイン | 各地域での多様な都市機能を備えた特色ある拠点エリア形成や多様な地域資源を活かした地域活性化等により、大阪全体の「未来社会を支え、新たな価値を創造し続ける、人中心のまちづくり」を民間などの多様な主体が一体となって推進することを掲げています。 |

※詳細は巻末に掲載

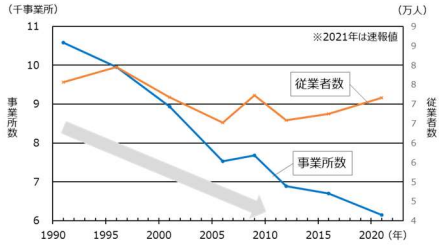
# 2.　堺都心部や地域公共交通を取り巻く現状・課題

## 2.1 堺都心部を取り巻く現状と課題

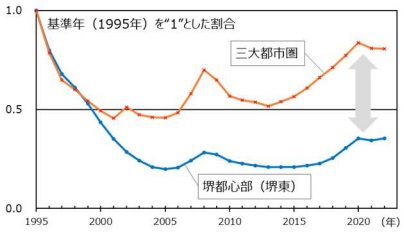
### （1） 事業所数・従業員数の減少及び地価の低迷

堺区の事業所数・従業員数は長期的に減少傾向にあります。バブル崩壊後、三大都市圏の地価はかつての水準に戻りつつありますが、堺都心部（堺東）の地価水準は大きく低迷したままです。

そのため、今ある地域資源を十分活用するほか、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です。




堺区の事業所数は減少傾向
※事業所統計調査（1991年）、事業所・企業統計調査（1996年、2001年、2006年）、経済センサス基礎調査（2009年）、経済センサス活動調査（2012年、2016年、2021年（速報値））のデータを基にグラフ化
※第3次産業の合計




バブル崩壊後、三大都市圏の地価はかつての水準に戻りつつあるが堺都心部（堺東）の地価水準は大きく低迷したまま
※三大都市圏（東京圏、大阪圏、名古屋圏）は、地価公示のデータ（商業地の平均価格）を基にグラフ化
※堺都心部（堺東）は、北瓦町2丁114番外の地価公示価格を基にグラフ化

堺区事業所数・従業者数　　地価の推移

図2.1　堺区の事業所数・従業者数と地価の推移

### （2） 歴史・文化など豊かな地域資源が点在

堺都心部には歴史ある町家、寺社や環濠、堺旧港の水辺、刃物等の伝統産業、阪堺線、さかい利晶の杜等の文化観光施設など、数多くの地域資源が集積しています。一方で、豊かな歴史・文化資源があるものの、点在しています。

活力ある堺都心部の実現には、様々な人にとって徒歩や公共交通で訪れやすく、快適に回遊し、滞在できる環境をめざすことが必要です。その実現に向けて、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です。

図2.2　堺都心部の地域資源

### （3） 広域アクセス性の高まり

令和13（2031）年のなにわ筋線開業により関西国際空港と国土軸・大阪都心部とが直結し、堺都心部の広域アクセス性が向上します。

そのため、堺都心部の活性化に向けては、なにわ筋線開業の機を捉え、堺都心部への誘客につなげることが必要です。

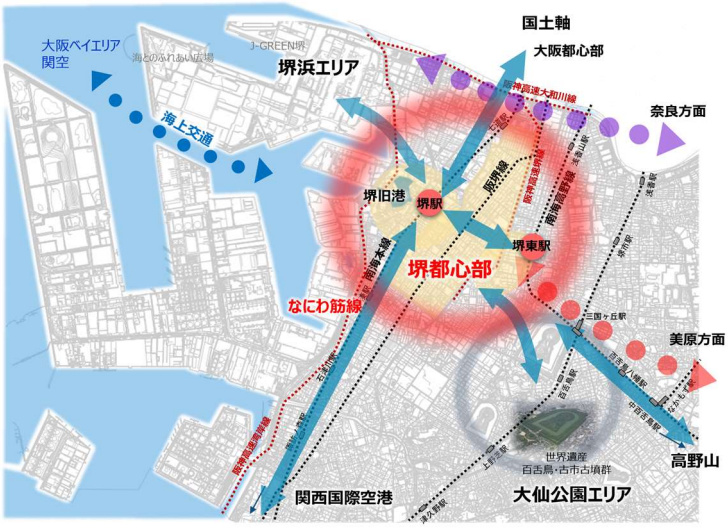


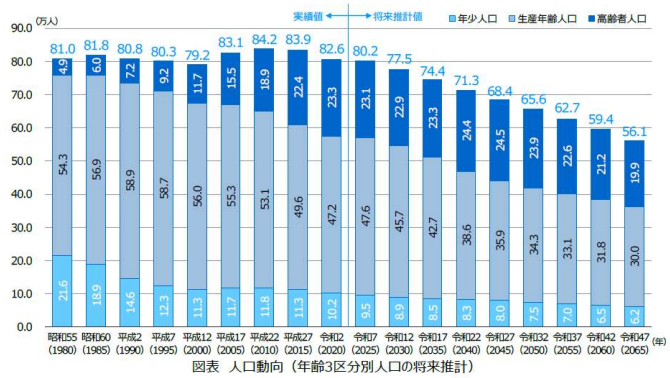

図2.3　堺都心部のアクセス性

## 2.2 地域公共交通を取り巻く現状と課題

### （1） 人口減少・高齢化

本市の人口は減少傾向が続き、高齢者の総人口に占める割合は令和12（2030）年には約3割に達し、令和22（2040）年には約3分の1を超えると予測されます。

そのため、高齢者をはじめとしたすべての人が快適・便利かつ安全に過ごすことができる都市空間の形成や移動環境の構築（バリアフリー化等）が必要です。このように外出しやすい環境を構築することは、外出することで歩くことを促し健康寿命の延伸にも寄与します。また、ベビーカー利用者など子育て世代にとって移動しやすい環境の構築という観点からも更なるバリアフリー化の取組が求められます。




図表　人口動向（年齢3区分別人口の将来推計）

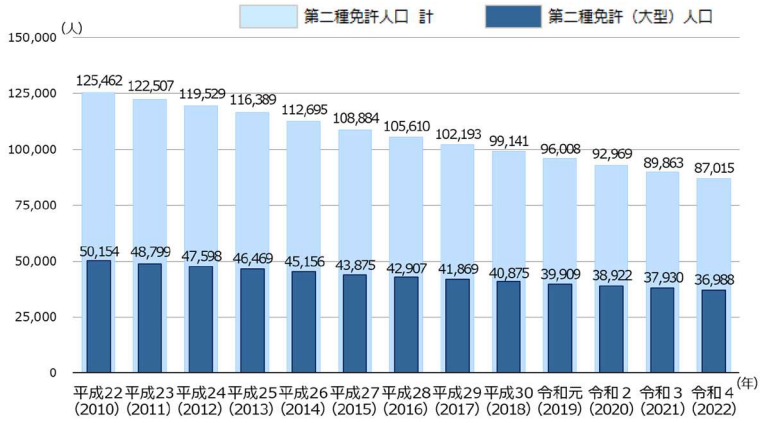
資料：令和2（2020）年以前は、総務省「国勢調査」、将来推計人口は平成27（2015）年を起点に算出した独自集計

図　2.4　堺市の人口推移（出典：堺市地域公共交通計画）

## （2） 担い手不足

人口減少、高齢化の進展や働き方改革によって労働環境はめまぐるしく変化しており、バスの運転士不足は大阪府内においても路線の廃止・減便に繋がるなど深刻化しています。

そのため、自動運転等により担い手不足に対応し、少ない運転士でも採算性の低い路線や高頻度運行路線における運行サービスの維持・向上を図り、持続的な公共交通の実現につなげることが必要です。加えて、路線の維持にはバス待ち環境の改善など地域公共交通の利便性を向上し、魅力を高めることにより、維持・確保につなげることが重要です。




資料：大阪の交通白書（令和4年）

図 2.5 大阪府における第二種免許人口の推移

## （3） 気候変動問題

温室効果ガス排出量の増加に伴う地球温暖化の影響により、平均気温の上昇、大雨、台風による被害、農作物や生態系への影響等の気候変動問題が深刻化しています。このため、気候変動への緩和策として、温室効果ガスの排出抑制の取組を進める必要があります。

本市の運輸部門からの温室効果ガス排出量は令和2（2020）年度で969千t-CO2となっており平成25（2013）年度の1,143千t-CO2に対して減少していますが、さらに排出量を削減する取組が求められています。本市は環境省から脱炭素先行地域に選定されており、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です。

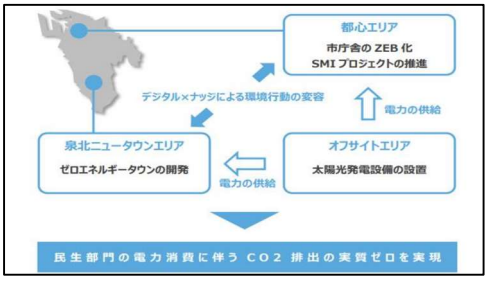



図 2.6 脱炭素先行地域

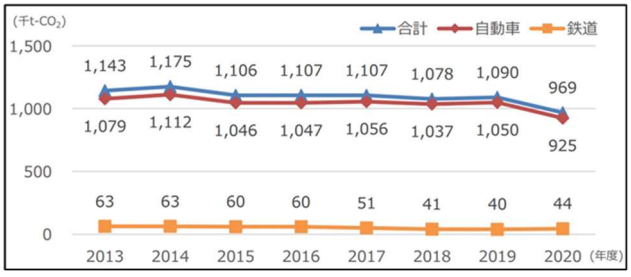



図 2.7 堺市運輸部門の温室効果ガス排出量の推移

# 3.　堺都心部の回遊性・魅力向上に向けた取組の方向性

## 3.1 堺都心部の活性化に向けた取組の方向性 <堺都心未来創造ビジョン>

本市では、堺都心未来創造ビジョンに基づき堺都心部の活性化に向けて取組を進めます。

堺都心部の有する類いまれな歴史文化や多様な都市機能等の地域資源を活かし、公民連携のもと、観光・産業・都市空間形成・環境など様々な取組により魅力を高め、人・地域・資源・情報・サービスを結ぶことにより、市内外から多くの来街者等が訪れ、交流する都市魅力にあふれた堺都心部の実現を図ります。

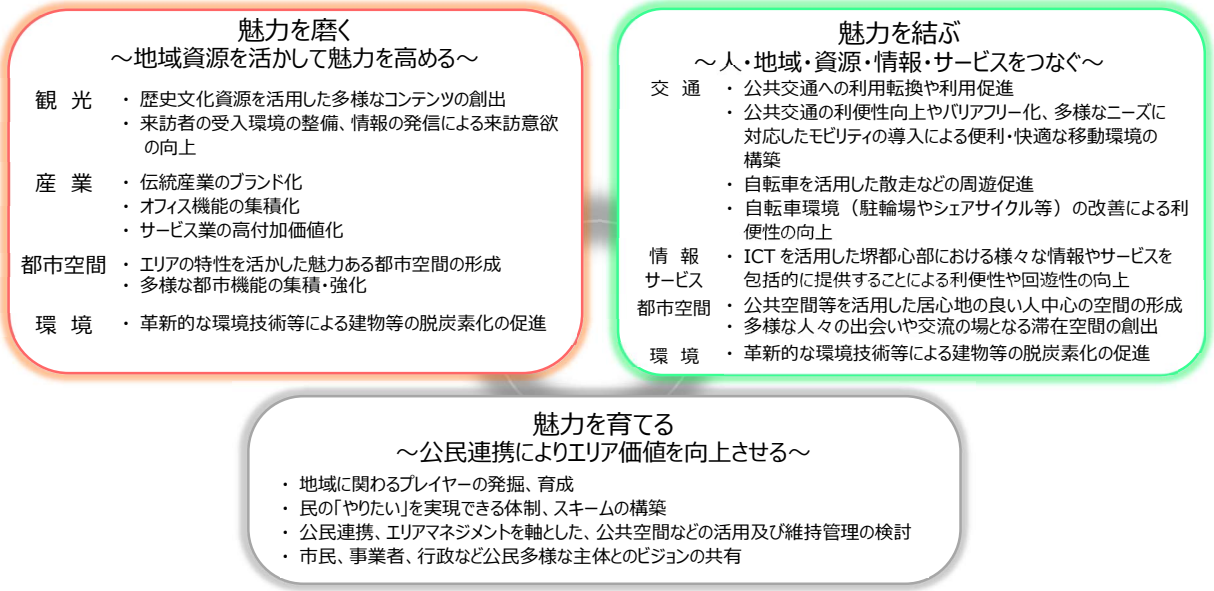
このことを通じ都市イメージを刷新し、また都市ブランド力を高めることにより、堺都心部を中心に多くの人材、企業、投資を惹きつけ、新たな価値を創造しつづける堺を実現します。

堺都心未来創造ビジョンでは、「魅力を磨く」取組として、観光・産業分野においては、観光コンテンツの創出や伝統産業のブランド化など主にソフトの取組を進めています。また、魅力ある都市空間の形成や建築物の脱炭素化などに取り組んでいます。

「魅力を結ぶ」取組としては、交通分野における公共交通への利用転換や利用促進、利便性向上、自転車環境の改善などの取組のほか、ICTを活用した情報・サービスの提供、居心地の良い空間の形成や交通の脱炭素化などの取組を進めています。

庁内関係部局はもちろんのこと、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これらの取組を進めます。

このような方向性のもと、SMIプロジェクトについては他の施策と連携しながら着実に進めます。




出典：堺都心未来創造ビジョン

図 3.1 堺都心部の取組の方向性イメージ

# 魅力を磨く

～地域資源を活かして魅力を高める～

### 堺の玄関口に相応しい拠点性強化

国内外の来街者が堺に出会う交流拠点

豊かな時間を提供する文化交流拠点

大和文化館 出典：同HP

旧港・環濠等水辺を活かした滞留機能

姫路駅・キャッスルガーデン 出典：姫路市HP

水辺のアーバンライフを楽しむ都市生活拠点

### 類いまれな歴史文化資源を活かした付加価値の高い観光メニューの造成

高い精神性を現代に伝える『茶の湯』をはじめ堺が誇る歴史文化を体験

さかい利晶の杜

### 革新的な環境技術等による脱炭素化の促進

建築物のエネルギー利用の効率化による脱炭素化の促進

### 革新的な環境技術等による脱炭素化の促進

公共交通への転換、車の電動化などによる脱炭素化の促進

※SMI都心ラインの電動車両導入を想定

### 歴史ある堺の伝統・文化を未来につなげる

歴史的まちなみの保全

伝統産業や歴史文化を活かしたコンテンツ創出

### 水辺の魅力を活かした交流空間の形成

親水護岸＆後背地への商業機能導入

大浜北町市有地活用事業

### 多様な人が集う都市空間の創出

堺東駅街区の更新
鉄道の連続立体交差化

アメリカ・ニューヨーク

瓦町公園周辺の更新
交流拠点の形成

アメリカ・ポートランド

都市機能の更新・強化
（低未利用地活用、リノベーション等）

フィンランド・ヘルシンキ

ドイツ・フライブルグ

### 「環濠エリア」の特別感のある空間の形成

環濠の水辺を活かした空間の形成

アメリカ・サンアントニア 出典：国土交通省

横浜市・大岡川 出典：国土交通省

環濠水辺と公園・緑地の一体的な活用

東京都墨田区・北十間川 出典：国土交通省

市有地の活用

茨木市・IBALAB@広場 出典：茨木市HP

### 生活利便性や回遊性を高める情報・サービス連携

様々なサービスを提供する"CaaS"の導入

移動手段の一括予約・一括決済

回遊性を高める情報の発信

出典：観光庁

### ベイエリアとの連携

大阪湾岸の海上交通

環濠の舟運

関西国際空港と神戸空港を結ぶベイシャトル 出典：Bay Shuttle HP

### 公共交通の利便性向上、ネットワーク構築

SMI都心ライン

SMI美原ライン

### 都市アセットの活用によるウォーカビリティ向上

居心地が良く歩きたくなる空間の形成

兵庫県姫路市 出典：国土交通省

道路ランドスケープの魅力向上

スペイン・ビトリア＝ガスティス 出典：欧州連合HP

道路・公園・民間空地などの都市アセットを活用した滞留空間（出会いの場・つながりの場）の創出

宮崎県日南市 出典：国土交通省

東京都豊島区 出典：国土交通省

※ARTステーションにおけるパークレットを想定

### 面的かつ円滑に楽しく移動できる環境の構築

自転車利用の利便性向上

周遊サイン整備（デジタルサイネージ等）

デジタルサイネージ（新宿区） 出典：国土交通省

新たな周遊交通手段の導入

出典：国土交通省

※ARTステーションにおけるモビリティポートを想定

# 魅力を結ぶ

～人・地域・資源・情報・サービスをつなぐ＜SMIプロジェクト＞～

：本計画の対象範囲

# 4. SMI都心ライン及び関連取組の基本方針と方向性

## 4.1 基本方針と取組の方向性

国の政策・動向や本市の上位・関連計画、堺都心部や地域公共交通を取り巻く現状・課題、堺都心部の回遊性・魅力向上に向けた取組の方向性を踏まえ、堺都心部におけるSMIプロジェクト（SMI都心ライン及び関連取組）（※）の基本方針及び方向性を以下のとおり設定します。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ありません。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、先駆的なことにも挑戦するなど、未来を見据えて取組を進めます。

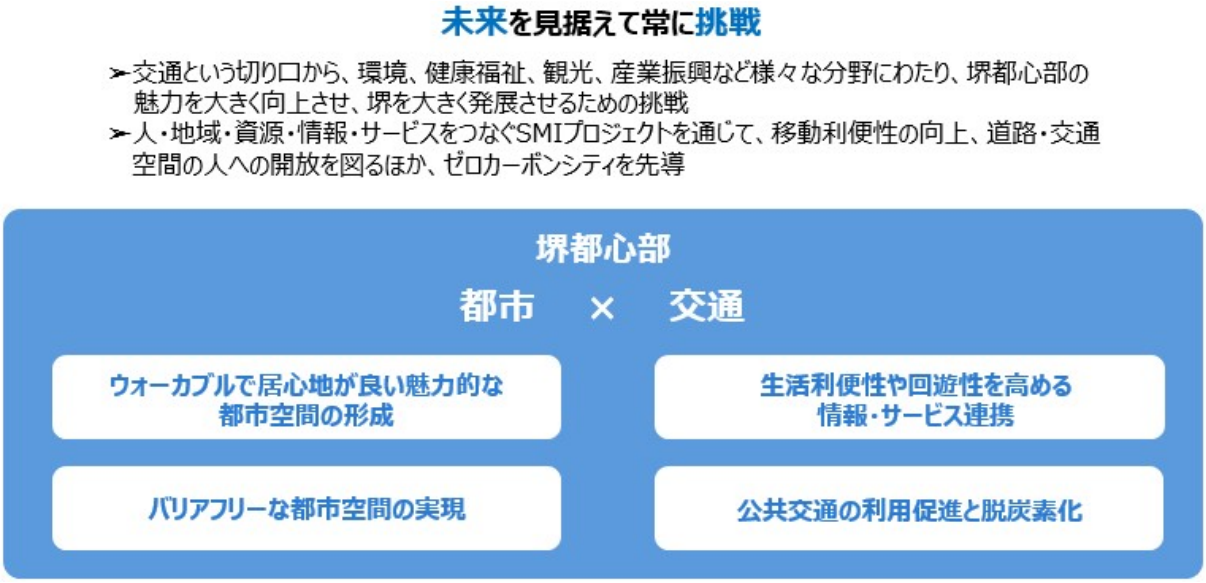



図 4.1 SMI都心ライン及び関連取組の方向性

**※SMI都心ライン及び関連取組について**

| | | |
|---|---|---|
| SMI都心ライン | | SMI都心ラインは、<br>➢ 自動運転等の新技術を活用・導入した車両<br>➢ 待合環境の向上、パークレット機能、次世代モビリティとの結節機能、デジタルサイネージによる情報発信機能を有した乗降場所（ARTステーション）<br>を一体的に整備するものです。 |
| 関連取組 | 次世代モビリティ | 一人又は複数人で乗車する小型の電動モビリティであり、公共交通の結節点や観光施設等に配置することで、公共交通による移動を補完し目的地までのラストワンマイルの移動など多様な移動ニーズに対応する選択の幅を広げるものです。 |
| | CaaS | 堺都心部で交通や観光、買い物、健康、子育て、安全・安心などの情報・サービスを包括的に提供するものです。 |

## 4.2 SMI都心ライン及び関連取組の方向性

SMI都心ライン及び関連取組の方向性は以下のとおりです。

### 方向性1　ウォーカブルで居心地が良い魅力的な都市空間の形成

道路や沿道空間等を活かした居心地が良く歩きたくなる環境の構築などにより人中心の都市空間を形成し、エリア内・エリア間の人の交流を促します。

**○広い歩道空間を有する大小路筋の有効活用**　＜ART車両　ARTステーション＞
**○点在する地域資源をつなぐ移動手段の提供**　＜ARTステーション　次世代モビリティ＞

### 方向性2　バリアフリーな都市空間の実現

人口減少・高齢化がますます進む将来、高齢者や障害者、ベビーカー利用の子育て世代を含めすべての人が移動しやすいバリアフリー環境を実現し、魅力的な堺都心部の実現をめざします。

**○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**
＜ART車両　ARTステーション　次世代モビリティ＞

### 方向性3　生活利便性や回遊性を高める情報・サービス連携

ICTを活用し、堺都心部における様々な情報やサービスを包括的に提供することにより、利便性や回遊性の向上をめざします。

**○堺都心部の回遊を促すわかりやすい情報発信**
＜ART車両　ARTステーション　CaaS＞

### 方向性4　公共交通の利用促進と脱炭素化

公共交通の利用促進やモビリティの脱炭素化の推進により、人と公共交通が主役となり、都市の持続可能性の向上やゼロカーボンシティの先導をめざします。

**○公共交通の利用促進**　＜その他＞
**○$CO_2$排出量の削減**　＜ART車両＞

※ART：Advanced Rapid Transit（次世代都市交通）の略
※ARTステーション：次世代都市交通（ART）の乗降場所

## 5. SMI都心ライン及び関連取組の具体的な取組内容

前述の基本方針を踏まえ、SMI都心ラインについて、解決すべき課題や方策について示します。また、各取組内容の詳細の個票を別紙に示します。

| 方向性1 ウォーカブルで居心地が良い魅力的な都市空間の形成 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **方向性** | **課題** | **取組** | | **詳細No** |
| 1-1<br>広い歩道空間を有する大小路筋の有効活用 | 堺都心部の骨格軸として風格と魅力を備えた大小路筋とするための良質な景観形成とデザインの統一 | ART車両 | 堺をアピールするシンボル性の高いデザインとし、ステーションと調和したデザインとすることで路線の認知度や魅力を向上 | (1) |
| | | ARTステーション | 既存のインフラやART車両と一体感のあるデザインによる良質な景観を形成 | |
| | ウォーカブルで居心地の良い空間形成をめざし、日陰や休憩スポットを創出 | ARTステーション | 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、快適な待合環境を創出 | (6) |
| | | ARTステーション | ベンチやテーブル等を有し滞在可能なパークレット機能により交流・憩いの空間を整備 | (7)<br>(8) |
| 1-2<br>点在する地域資源をつなぐ移動手段の提供 | 堺都心部に点在する地域資源を回遊するために、公共交通と組み合わせて利用できる移動手段を提供 | ARTステーション | 都心部に点在する地域資源をつなぐ移動手段として期待される次世代モビリティ等への乗換場所を整備 | (6) |
| | | 次世代モビリティ | 公共交通との役割分担・連携により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、公共交通を補完し選択肢を広げつつ面的な移動環境を構築 | (11) |

| 方向性2　バリアフリーな都市空間の実現 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **方向性** | **課題** | **取組** | | **詳細No** |
| 2-1<br>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 | 利用しやすい環境の実現に向けた、運行サービス水準の維持・向上 | ART車両 | 完全自動運転技術で省人化が達成した将来には運行本数を増やすなど利便性を向上 | （2） |
| | すべての人が安心して利用できるよう快適性を向上 | ART車両 | 自動運転技術等、常に新技術を活用し、急発進や急ブレーキをなくすことで快適な乗り心地を実現 | |
| | すべての人が安心して移動できるよう安全性を向上 | ART車両 | 路車間通信など安全技術の導入により、事故を未然に防止し安全な運行を実現 | （3） |
| | 利用環境を向上するため車内における車いすやベビーカーなどに配慮 | ART車両 | 車内で車いす・ベビーカー、視覚障害者や聴覚障害者などが安全で安心して乗車できる環境を確保 | （4） |
| | バリアフリーな乗降を実現するため、バス乗降時の車両と停留所の段差・隙間をできるだけ解消 | ART車両<br>ARTステーション | 自動運転技術を活用し、プラットホームに隙間なく停車させ、すべての人が介助なく乗降可能な環境を実現 | （2） |
| | 利用環境を向上するため、停留所や乗換案内などの情報をわかりやすく提供 | ARTステーション | 視覚障害者、聴覚障害者や高齢者、外国人などに対応した案内を実施 | （9） |
| | 移動しやすい環境を実現するため、公共交通と組み合わせて利用できる移動手段を提供 | 次世代モビリティ | 障害者や高齢者など、すべての人が利用しやすい移動手段として、次世代モビリティ等（電動車いすタイプなど）の活用など、移動の選択肢を拡大 | （11） |

| 方向性3　生活利便性や回遊性を高める情報・サービス連携 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **方向性** | **課題** | **取組** | | **詳細No** |
| 3-1<br>堺都心部の回遊を促すわかりやすい情報発信 | 回遊性の向上のため、交通や地域の情報をわかりやすく提供 | ART車両 | 停留所や乗換案内、各停留所付近の観光スポットなど交通と地域の情報をわかりやすく提供 | (9) |
| | 生活利便性や回遊性の向上をめざし、住民や来街者に様々な情報をわかりやすく提供 | ARTステーション | 路線、発車時刻、他の公共交通との乗換情報、豊富な地域資源など交通や地域の情報をわかりやすく提供 | (10) |
| | | CaaS | 堺都心部で交通や観光、買い物、健康、子育て、安全・安心などの情報・サービスを包括的に提供するCaaSを推進 | (12) |

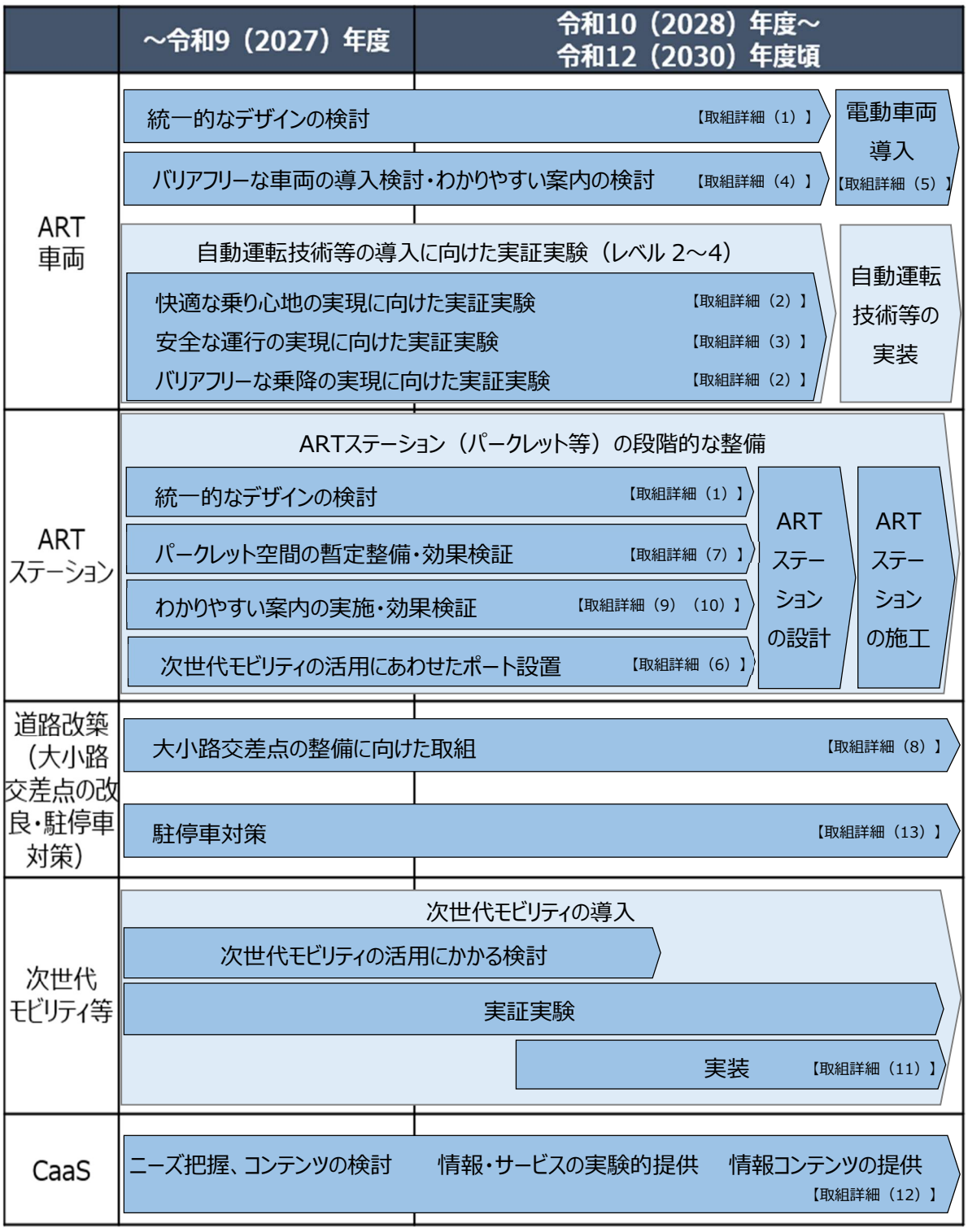
| 方向性4　公共交通の利用促進と脱炭素化 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **方向性** | **課題** | **取組** | | **詳細No** |
| 4-1<br>公共交通の利用促進 | 公共交通の利用促進のため、利便性等を向上 | 全般 | 上記の各種取組を通じて公共交通の安全性・利便性・快適性を向上 | – |
| | 公共交通の利用を促進するため、公共交通の利便性などをPR | その他 | SNSやホームページなどを通じて、公共交通の利便性や快適性などについて周知・啓発 | – |
| | 人と公共交通中心の都心部への変革 | 道路改築 | 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検討・実施 | (13) |
| 4-2<br>$CO_2$排出量の削減 | 脱炭素社会形成に向け、エネルギーの地産地消などによる$CO_2$排出量を削減 | ART車両 | 環境負荷の少ない電動車両の導入 | (5) |

## 6. スケジュール

SMI都心ラインのスケジュールを以下に示します。

実証実験を行うなど、効果や課題等を見極めながら、段階的に取組を進めていきます。

表6.1 SMI都心ラインに関するスケジュール



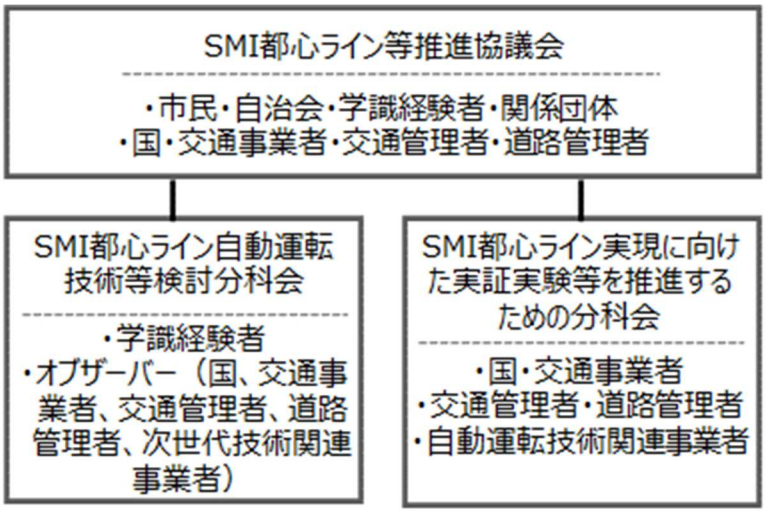
## 7. 推進方策・推進体制

SMI都心ラインは以下のような方策・体制により、取組を推進します。

### 多様な関係者の連携と協働

SMI都心ラインや関連取組の推進にあたっては、引き続き市民や関係団体、事業者、学識経験者等で構成するSMI都心ライン等推進協議会に加え、その分科会であるSMI都心ライン自動運転技術等検討分科会や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などを通じて協議・調整を行いながら進めます。

また、今後、事業の推進を図るため必要に応じて、テーマ別の分科会やプロジェクトチーム等の設置、協定の締結などを行います。




### 市民等の参画推進による好循環の創出

市民や地域、企業等の積極的な参画を促進し、先進技術に対する社会受容性の向上や公共交通利用に対する啓発などにより、本プロジェクトの効果的な展開を図り、更なる取組の推進につながる好循環を創出します。

### 交通事業者との連携・協力のもとの実施

本市では、令和6年2月16日に堺駅・堺東駅間において堺シャトルを運行する南海バス株式会社とSMI都心ラインにかかる基本協定を締結しました。

基本協定は、本市と南海バス株式会社が相互に連携・協力することにより、堺駅及び堺東駅を結び、公共交通の利便性や快適性、安全性の向上をめざすSMI都心ライン導入に向けた取組を推進することを目的としています。

基本協定に基づき、SMI都心ラインに係る実証実験や導入車両、ARTステーションなどについて相互に連携・協力して検討を進める方針です。

**庁内連携体制の構築**

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ます。都心未来創造部が中心となり、観光や文化財、産業振興、自転車利用環境などの各施策分野を所管する部局と連携し、相乗効果を生み出す取組を検討・実施します。

**段階的に取組を積み重ねていくアプローチ**

堺都心未来創造ビジョンでは、都心活性化に向けた各種取組について、これまでのように長期的な計画を固めた上で様々な取組を行うのではなく、急速に時代が変化する今日、めざす姿や方向性を関係者で共有し、できることから素早く手掛け、その効果を検証します。また、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することとしており、SMI都心ラインにおいても同様のアプローチで取組を推進します。

また、各取組の中でデータを取得し、その検証・分析を行い、取組の改善を行うといったプロセスで推進します。また、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。

# 8. 事業費

事業の持続可能性の観点から、概算事業費やランニングコストも重要な要素です。SMI都心ラインの概算事業費を以下のとおり示します。試算には、次の5つの事項を前提としています。

【前提条件】

① 概算事業費は、実証実験の費用を含んでいます。

② 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ます。

③ 大小路交差点の改築費については、大道筋に関する将来の方向性を整理する必要があるため、概算事業費には含んでいません。（※）

④ 阪堺線に関する費用は阪堺線活性化施策の中で見込むものとし、概算事業費には含んでいません。（※）

⑤ 関連取組（次世代モビリティ、CaaS）については、民間事業者主体による取組の実施及び既存のアプリやWEBを通じた情報発信を想定し、実験及び実装費用は含んでいません。

※令和3年8月時点の概算事業費約24億円には大小路交差点の改築費用3.5億円、阪堺線停留場の改築費用3億円を含んでいました。

## 8.1 試算条件

**■概算事業費試算条件**

＜SMI都心ライン＞

| フェーズ | 実証実験 | 実装 |
|---|---|---|
| 車両 | ○台数は1台<br>○2025年度は小型車両<br>○2026～2029年度は大型車両<br>○実験期間は3か月～1年間を想定 | ○大型車両7台（現 堺シャトルと同数）<br>○車両は順次購入を想定 |
| インフラ協調（※）整備 | ○自動運転レベル4の実現に向け、必要と考えられるインフラ協調設備（スマートポール、信号協調等）の設置を想定<br>○スマートポールは2基程度、信号協調設備は5基程度を想定 | ○自動運転レベル4の実現に向けた実証実験において設置したインフラ設備（スマートポール、信号協調設備）の使用を想定 |
| ART ステーション | ○暫定的な整備<br>○設置場所は、堺駅前及び堺市役所前 | ○現在のシャトルバス停留所に順次整備<br>○上屋やデジタルサイネージなどは、利用者の実態に応じて整備内容を変更<br>○堺東駅前（降車）は、駅前広場を改築し、駅前広場内への移設を想定 |
| 道路改築 | | ○駐停車車両対策、堺東駅前広場の改築の費用を想定 |

（注）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あり

※車両と道路付帯物（信号）等のインフラが無線通信で迅速かつ適切に情報をやり取りし、自動運転を実現するための仕組み

**■ランニングコスト試算条件**

＜自動運転関連＞

・自動運転による無人化の効果を想定

・導入する車両台数に応じて、遠隔監視員や車内保安員を想定

・スマートポール及び信号協調設備の費用を想定

＜ARTステーション維持費＞

・パークレット機能に係る清掃やデジタルサイネージ維持管理を想定

## 8.2 概算事業費

上記の前提条件を踏まえて、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は以下のとおりです。

表8.1　SMI都心ラインの概算事業費

単位：百万円

| フェーズ | | 実証実験（2025～2029） | 設計 | 実装 |
|---|---|---|---|---|
| 車両 | | 526 | – | 991 |
| インフラ協調整備 | | 198 | – | 29 |
| ARTステーション | | 77 | 107 | 602 |
| 道路改築 | | 0 | | 107 |
| **総額** | | **801** | **107** | **1,729** |
| | うち市負担 | 494 | 107 | 1,029 |

※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場合があります。

## 8.3 SMI都心ラインのランニングコストと効果

SMI都心ラインの整備完了後のランニングコストと効果は、以下のとおりです。

自動運転などの導入効果は、運転士の再配置や利便性等の向上により市内公共交通ネットワークの維持につながるほか、本事業で得られた知見やノウハウを活かすことで、本市全域への波及効果を期待しています。

表8.2　ランニングコストと効果（概算）

単位：百万円/年

| **年度** | | **2030** | **2031** | **2032～** | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|
| 自動運転関連 | 自動運転 | 9 | 12 | -7 | 無人化の効果を見込む |
| | インフラ協調 | 17 | 17 | 17 | |
| ARTステーション維持費 | | 2 | 4 | 5 | |
| **総額** | | **28** | **33** | **15** | |

※ART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。

※事業者との費用分担は、今後検討が必要です。

**【国の政策・動向】**

| **第二次交通政策基本計画** | 令和3（2021）年5月 |
|---|---|

【今後の交通政策の基本的な方針、新たに取り組む政策】

基本方針 A
誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

＜新たに取り組む政策等＞
・「事業者の連携の促進」等による地域の輸送サービスの維持確保
・公共交通指向型の都市開発（TOD）
・大都市鉄道等の混雑緩和策の検討（ダイナミックプライシング等）
・MaaSや更なるバリアフリー化推進
・多様なモビリティの普及（小型電動モビリティ、電動車いす等）等

基本方針 B
我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

＜新たに取り組む政策等＞
・公共交通のデジタル化、データオープン化、運輸行政手続のオンライン化
・物流DX実現、労働環境改善等の構造改革、強靭で持続可能な物流ネットワーク構築
・自動運転車の早期実用化、自動運航船、ドローン、空飛ぶクルマ等の実証・検討
・陸海空の基幹的な高速交通網の形成・維持
・インフラシステムの海外展開等

基本方針 C
災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

＜新たに取り組む政策等＞
・事業者への「運輸防災マネジメント」導入
・災害時の統括的な交通マネジメント
・交通インフラのメンテナンスの徹底
・公共交通機関の衛生対策等への支援
・「安全運転サポカー」の性能向上・普及
・働き方改革の推進による人材の確保・育成
・脱炭素化に向けた取組（港湾・海事・航空分野、物流・人流分野）等

| **デジタル田園都市国家構想総合戦略** | 令和5（2023）年12月 |
|---|---|

第2章 デジタル田園都市国家構想の実現に必要な施策の方向

1．取組方針

（1）デジタルの力を活用した地方の社会課題解決・魅力向上

④魅力的な地域をつくる

【公共交通・物流・インフラDX】

買い物や通院等に利用するための十分な移動手段やこれを支えるインフラが確保されていることも地方に求められる大きな条件である。MaaS（Mobility as a Service）やAIオンデマンドバス交通の活用、自動運転の活用場面の更なる拡大、キャッシュレス設備の導入、運行管理システムの導入など公共交通分野に係るデジタル化や先進技術の活用を一層進めるとともに、①官と民、②交通事業者間、③他分野との「3つの共創」により、地域交通を「リ・デザイン」し、自家用車を持たない高齢者を始めとする地域住民の移動手段を確保することを可能とする。物流分野においては、トラックドライバーに対する時間外労働の上限規制適用を見据えた物流の生産性向上に向け、自動運転、ドローン物流、バース予約システム、求貨求車マッチングや自動倉庫、AIターミナル、サイバーポートといった物流DX等による効率化の水準に取り組む。また、離島・山間部においてもドローンを用いた物流サービスを提供するなど、様々な制約がある中でもデジタル技術の活用によりサービスを継続することも可能である。さらに、デジタル技術の活用により、インフラに係る各種手続の効率化、三次元データを活用した情報共有、現場作業の遠隔化・自動化・自律化等も可能になる。このように、地域住民の生活に不可欠なサービスをデジタル技術の活用により維持・確保し、利便性の高い暮らしの実現、地域の生活水準の向上を目指す。

第3章 地域ビジョンの実現

1．地域ビジョンの実現に資する施策間連携・地域間連携の推進

（2）施策間連携・地域間連携の方向

＜重点施策分野の例＞

【地域交通のリ・デザイン】

人口減少・少子高齢化社会において、MaaS等のデジタル技術の活用やAIオンデマンド交通等により、持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークを再構築し、移動の利便性の向上や外出機会の創出等を図ることは、地域活性化を図る上で重要である。

このため、エネルギー分野、医療・介護分野、教育分野等の幅広く多様な関係者との「共創」等により、地域交通を「リ・デザイン」する取組や、地域の実情に応じた幹線鉄道ネットワークの高機能化・サービス向上について、2023年9月にデジタル田園都市国家構想実現会議の下に開催することとした地域の公共交通リ・デザイン実現会議における議論も踏まえ、関係府省庁が連携しつつ、従来とは異なる実効性のある支援等を実施する。

また、自動運転による地域交通を推進する観点から、関係府省庁が連携し、地域限定型の無人自動運転移動サービスを2025年度目途に50か所程度、2027年度までに100か所以上で実現し、全国に展開・実装する。これに向けて意欲ある全ての地域が同サービスを導入できるようあらゆる施策を講ずる。

【重要業績評価指標】

1．地域ビジョンの実現に資する施策間連携・地域間連携の推進

■地域限定型の無人自動運転移動サービスの実現

50か所程度（2025年度目途）、100か所以上（2027年度まで）

| **経済財政運営と改革の基本方針2024** | 令和6（2024）年6月 |
|---|---|

第2章　社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現

～賃上げの定着と戦略的な投資による所得と生産性の向上～

3．投資の拡大及び革新技術の社会実装による社会課題への対応

（1）DX

（交通・物流DX）

地域交通の利便性・生産性等の向上に向け、MaaS、AIオンデマンド交通、配車アプリ、キャッシュレス等を推進する。空飛ぶクルマの運航拡大に向け制度整備等を行う。

高速道路の渋滞緩和や地域活性化等に向け、ETC専用化を踏まえ、2025年度より段階的に混雑に応じた柔軟な料金体系へ転換していく。このため、まずは現在のスキームの下で最大半額となる料金体系の導入に向け、8月を目途に検討を開始する。

「デジタルライフライン全国総合整備計画」に基づき、自動運転車優先レーンを含む自動運転サービス支援道、ドローン航路等の社会実装を加速し、共通の仕様・規格の策定等を通じて今後10年で全国展開を図る。一般道での自動運転について、2024年度に約100か所で計画・運行を行い、2025年度に全都道府県での通年運行の計画・実施を目指す。2027年度に自動運転等の新たな技術を用いたサービスの本格的な事業化開始を目指し、専門事故調査体制の整備など、「モビリティ・ロードマップ2024」に即した取組を進める。

| **地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ** | 令和6（2024）年5月 |
|---|---|

Ⅱ．地域公共交通の現状と課題解決に向けた方向性

2．地域類型ごとの方向性

C．主に大都市など

一定規模の人口集積にくわえ、観光客を含む多数の来訪者を背景に、複数の公共交通事業者によって、高度かつ安定的な公共交通サービスが提供されている。一方で、公共交通ネットワークが稠密で複雑であるため、来訪者には使いづらい面も見受けられる。また、一部の地域や時間帯では多くの観光客を含む利用者が集中し、移動サービスの質が低下している場面も見受けられる。

こうした状況を踏まえ、当該地域では、MaaS（Mobility as a Service）等のデジタルの活用を一層推し進め、様々な利用者ニーズに対応し、利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充する。

Ⅲ．連携・協働の推進に向けて

1．連携・協働の推進に向けた環境醸成

（1）政府共通指針の策定

② 部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用

あるべき地域交通ネットワークや移動手段の確保に向けた取組の検討及び具体化にあたっては、交通部局及び関連部局が、担当する制度・予算等の内容やそれらの運用に関する情報を相互に共有することが重要であり、その実施に努めること。特に、各部局だけでなく、公共交通事業者をはじめとする様々な関係者が有する交通に関連するデータを相互に共有し活用することは重要であり、そのための基盤・仕組みづくりに努めること。

また、AIオンデマンド交通や自動運転をはじめ、地域交通に関連する新技術・デジタル技術及びそのノウハウを、各部局が積極的かつ最大限に活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通の実現に努めること。

2．連携・協働に係る取組の実装

（3）施策のアップデート

④新技術・デジタル技術の活用

地域の移動手段の確保にあたっては、新技術・デジタル技術の活用を進め、生産性の向上による持続性の確保とともに、利用者の利便性向上を図ることが不可欠である。

c) 自動運転移動サービス

政府では、ドライバー不足等が深刻化する中、令和7年度（2025年度）目途に国内50か所程度、令和9年度（2027年度）に100か所以上で無人自動運転移動サービスを実現すべく、令和6年度において、全ての各都道府県で1か所以上の計画・運行を目指し

ている。今後、交通空白地における移動手段として、無人自動運転移動サービスを活用することが重要であることから、サービスの進展を見据えつつ対応していくことが必要である。

Ⅴ．その他

○ 地域の実情に応じた自動運転の実装のあり方

自動車や鉄道における自動運転については、一律に、事故のリスクを完全に無くす高度な技術開発を求めるのではなく、例えば、交通量が非常に少ないエリアや、周辺の交通環境によっては、人間の運転と同等以上の安全性が担保されていれば技術的には問題ないとし、そのうえで、安全の確保を輸送機器の性能等のみに頼らず総合的な安全対策で対応することを受容する等、早期の実用化・普及を目指す観点が必要ではないか。

## 【堺市の上位・関連計画】

| **堺市基本計画2025** | 令和3（2021）年3月 |
|---|---|

【堺市基本計画2025とは】

本計画は、10年後の2030年度を見据えながら、社会変化に的確に対応し、将来にわたって持続可能な都市経営を推進するため、今後5年間に本市として取り組むべき方向性を示した都市経営の基本となる計画です。

また、本計画に示す各分野の施策は、人口減少への対応や都市の活性化など、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」と基本的な考え方や方向性を共通するものであり、同戦略を統合した計画です。

【計画期間】 2021年度～2025年度

【都市像と基本姿勢】

【重点戦略】

重点戦略「4.人や企業を惹きつける都市魅力　～Attractive～」や「5.強くしなやかな都市基盤　～Resilient～」の施策として、「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」や「ゼロカーボンシティの推進」を掲げています。

| | |
|---|---|
| 1. 堺の特色ある歴史文化 ～Legacy～ | 堺の類稀な歴史文化資源に磨きをかけ、後世にその価値を引き継ぎ、歴史や文化芸術、国際交流を通じて、都市のブランド力の向上を図り、新たな誘客や交流を生み出す。 |
| 2. 人生100年時代の健康・福祉 ～Well-being～ | すべての人がいくつになっても、心身ともに健康で、輝きながら暮らし続け、充実した生活を送ることができるよう、健康・福祉の充実を図る。 |
| 3. 将来に希望が持てる子育て・教育 ～Children's future～ | 子どもの「今」が大切にされ、将来に希望を持って健やかに育ち、未来にはばたけるよう、子どもを安心して生み育て、より良い教育を受けられる環境をつくる。 |
| 4. 人や企業を惹きつける都市魅力 ～Attractive～ | 人や企業を惹きつける魅力を創出し、イノベーションを次々と生み出すことで、持続的で発展的な地域の活性化につなげる。 |
| 5. 強くしなやかな都市基盤 ～Resilient～ | 安全・安心な市民生活や社会経済活動の基盤として、犯罪のない、防災・減災力の高い強靭な都市や世界に発信できる環境先進都市を実現する。 |

■4.人や企業を惹きつける都市魅力　～Attractive～

| | | |
|---|---|---|
| （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 | 堺東駅周辺や堺駅周辺を核として、商業・業務などの都市機能の集積や、多様な人が安全・快適に過ごせるウォーカブルな空間の形成を推進する。<br>広域的な交通網の整備に係る動向や、本市の交通ネットワークの現状を踏まえ、東西交通の整備に向けた取組や、MaaSなどの次世代技術を活用した新しい時代にふさわしい交通の取組を進める。 | ① 多様な人が集う魅力的な都市空間の実現<br>② 駅前空間の再編<br>③ ベイエリアとの連携<br>④ 新たな交通システムの導入 |

■5.強くしなやかな都市基盤　～Resilient～

| | | |
|---|---|---|
| （3）ゼロカーボンシティの推進 | 脱炭素を実現する都市をめざし、再生可能エネルギーの導入、省エネルギーの徹底、エネルギーマネジメントや自立分散型電源の導入促進などの気候変動緩和策に取り組む。<br>顕在化が進む気候変動の影響に対処するための適応策を推進することや、生態系、緑の保全などに取り組むことにより、安全・安心で快適な暮らしを確保する。 | ① 脱炭素型都市構造・社会システムの構築<br>② 移動手段の変革と交通の脱炭素化<br>③ 気候変動適応策の推進<br>④ 生態系や緑の保全 |

| **堺市都市計画マスタープラン** | 令和3（2021）年7月 |
|---|---|

【堺市都市計画マスタープランとは】

都市計画マスタープランは都市計画法第18条の2に規定されている都市計画の基本的な方針であり、長期的な視点に立った都市の将来像やその実現に向けた取組の方向性を示すものです。

堺市都市計画マスタープランは、「堺市基本計画2025」、大阪府の「都市計画区域マスタープラン（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）」に即し、関連計画を踏まえながら策定するもので、本市の将来の都市像を見据え、その実現に向けた具体的な都市計画を行うにあたっての基本的な指針となるものです

第1章 全体構想

第3節 分野別の方針

（1）すべての人が利用しやすい交通ネットワークの形成

○都心においては、広域アクセス性の向上、東西交通の整備や他の交通との連携による交通機能の強化、各拠点との連携、都心内の回遊性向上に向けた利便性の高い公共交通ネットワークの形成と、歩行者中心の移動環境の形成を図ります。

○基幹的交通としての鉄軌道や路線バスの利便性向上と、ICTを活かした新たなモビリティ、MaaSやデマンド交通をはじめとするモビリティ・サービスの活用などにより、人に優しい移動環境の形成を図ります。

（6）温室効果ガスの排出抑制等環境に配慮した交通対策の推進

○鉄道や路線バスの利便性の向上を図ることで、過度な自動車利用から公共交通への転換を促し、公共交通の利用を促進します。

（7）安全で快適な公共施設等の整備

○すべての人が安心して快適に移動できるよう、鉄道駅等の旅客施設や不特定多数が利用する建築物及び道路や公園等の公共施設等の一体的なバリアフリー化や、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた都市環境の整備を促進します。

第2章 拠点別構想

2．都心

（2）拠点整備の目標

堺の発展を牽引する都心の形成

本市の中心的拠点として、堺東駅周辺や堺駅周辺を核として、商業・業務など都市機能の

集積を図ります。また、環濠エリアや都心周辺に位置する百舌鳥古墳群などの豊かな歴史・文化資源や、水辺のある都市空間等を活かし、都市魅力と活力にあふれた都心の形成をめざします。

（3）拠点整備の方針

Ⅱ 道路・交通の方針

5-② 都心内の交通ネットワーク形成

●大小路線において、堺駅と堺東駅を結ぶ新たな交通システムの導入により、広域アクセス性の向上の視点も踏まえ、交通ネットワークの機能強化を図ります。

5-③ 移動環境の向上

●都心に点在するスポットを回遊しやすくなるよう、新たなモビリティの活用も視野に入れ、移動環境の充実を図ります。

●徒歩、自転車、公共交通などさまざまな移動手段を目的に応じて選択できるような移動環境を整え、ICTの活用などによりシームレスに移動できるよう、移動手段間の連携を図ります。

5-④ 楽しく回遊できる歩行者空間の形成

●都心の骨格軸となる大小路線及び大道筋の沿道では、安全で快適な歩行者空間の形成、交流空間の充実や来街者の増加につながる都市機能の誘導などにより、楽しく回遊できる人が主役の都市空間の形成を図ります。

| **堺市立地適正化計画** | 策定中 |
|---|---|

【立地適正化計画とは】

立地適正化計画は、都市全域を見渡した包括的な計画で、概ね20年後を展望し市町村が定めるものです。都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、居住機能や都市機能を誘導する「誘導区域」を設定し、届出制度や誘導施策によって、緩やかに都市をコントロールする制度です。

【誘導方針】

誘導方針1 堺の個性を活かした魅力と賑わいのある拠点形成

本市固有の歴史・文化や南大阪の中心都市としての賑わい・利便性などを活かした、堺ならではの拠点形成により、都市の存在感向上を図る。

誘導方針2 地域特性に応じた暮らしの魅力向上による居住誘導

市街地の特徴に応じて、多様なライフスタイルに対応できる都市機能の充実や公民連携による暮らしやすい地域の実現など、居住地としての魅力を向上させることにより、人口の定着や居住誘導を図る。

誘導方針3 拠点へアクセスしやすい環境の形成

人口減少下においても持続可能な都市構造の形成に向け、拠点への移動のしやすさを確保するため、公共交通ネットワークの機能強化や維持確保、それを支える都市計画道路の整備や道路ネットワークの維持充実を図る。

誘導方針4 安全な暮らしを維持する市街地の形成

安全な暮らしを維持するため、災害リスクを考慮した居住の誘導、地域の防災力や市街地の防災性の向上を進める。

【誘導施策】

（3）円滑に移動できる交通環境の形成

- ●公共交通の維持・確保や利用促進、MaaSの導入等新たな技術の活用などによる利用者の利便性向上
- ●持続可能な地域旅客運送サービスの提供に向けた地域公共交通計画の策定
- ●自転車環境の整備推進、「散走」など自転車を気軽に楽しむ機会の創出、シェアサイクルの普及促進
- ●都心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の構築
- ●都市計画道路の整備推進によるアクセス性の高い幹線道路網の形成
- ●連続立体交差事業の推進による踏切に起因する交通渋滞や事故の解消
- ●主要な駅周辺のデッキや歩道のバリアフリー化、再整備など歩行者動線の改善や駅周辺の交通アクセス改善
- ●無電柱化の推進

| **堺都心未来創造ビジョン** | 令和5（2023）年5月策定 |
|---|---|

【堺都心未来創造ビジョンとは】

「堺市基本計画2025」、「堺市SDGs未来都市計画」、「堺グランドデザイン2040」、「堺市都市計画マスタープラン」等が示す将来像を受け、堺都心部の活性化に向けた取組の方向性を示すものです。

＜コンセプト＞

多様な人が交流し、企業が集まる、堺の成長をけん引する魅力的な堺都心部
～新たな価値の創造と都市ブランドの確立～

＜取組方針＞

**魅力を磨く　～地域資源を活かして魅力を高める**

・3エリア固有の地域資源を活かした来街者等を惹きつける場の創出

**魅力を結ぶ　～人・地域・資源・情報・サービスをつなぐ**

・道路、公園、民間空地など、地域の資源として存在する公民の既存ストック（都市アセット）の活用によるウォーカビリティの向上

・公共交通軸の強化や次世代モビリティ等の活用による、便利、快適かつ面的な移動環境の形成

**魅力を育てる　～公民連携によりエリア価値を向上させる**

・市民、事業者、行政など様々なプレイヤーによるビジョンの共有

・公民の多様な主体による協働体制の構築と、持続可能な地域経営に向けた取組の推進

＜SMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクトの取組＞

| **堺市地域公共交通計画** | 令和6（2024）年5月策定 |
|---|---|

【地域公共交通計画とは】

○「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で市町村による策定が努力義務として位置づけられている法定計画

○本市にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにし、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図ることを目的に策定

【計画期間】

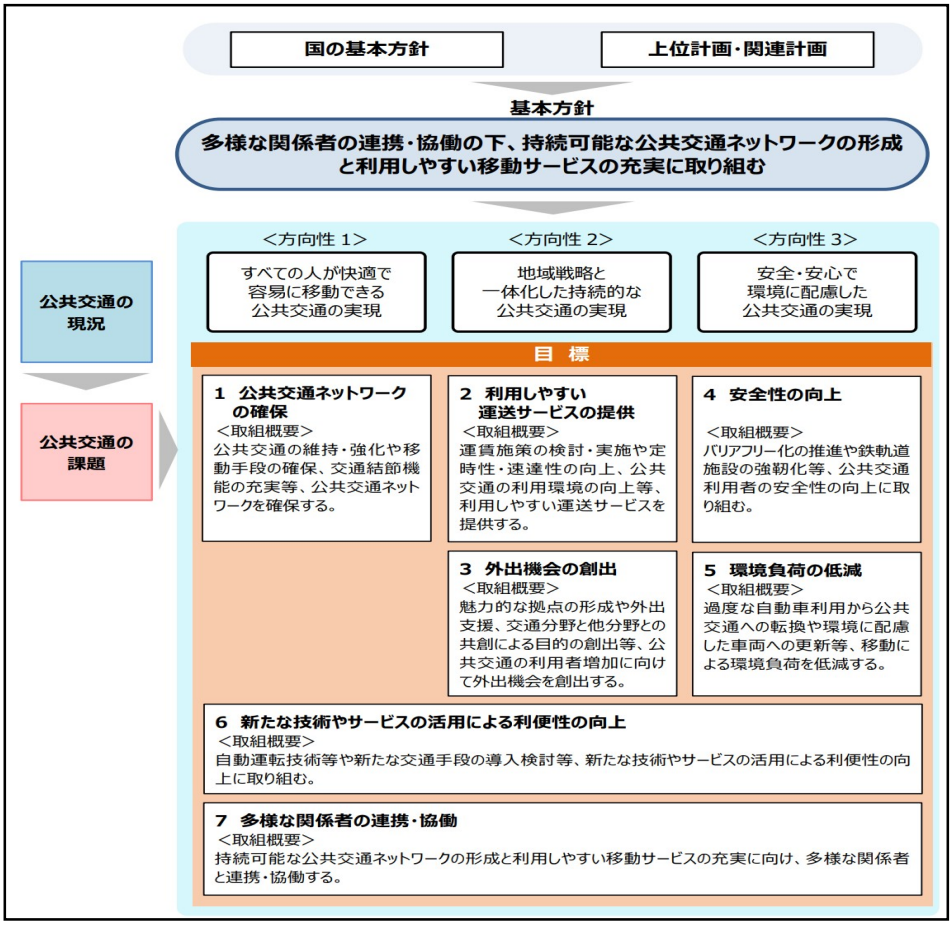
令和6（2024）年度～令和10（2028）年度

【基本方針】

基本方針として、多様な関係者の連携・協働の下、持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実に取り組むこととしています。

【計画の方向性と目標】

計画の基本方針及び本市における公共交通の現況及び課題を踏まえ、基本方針を実現するために3つの方向性と7つの目標が設定しています。



| **堺観光戦略** | 令和3（2021）年5月策定 |
|---|---|

【堺観光戦略とは】

「堺市基本計画2025」、「堺市SDGs未来都市計画」等の方針に沿って、展開すべき観光の方向性を提示するものです。

【計画期間】

令和3（2021）年度～令和7（2025）年度

【計画の位置付け】

○「堺市基本計画2025」、「堺市SDGs未来都市計画」等の方針に沿って、展開すべき観光の方向性を提示

○安全・安心の確保と経済の活性化を両立し、歴史・文化資源を未来へ継承するための持続可能な施策を強化

○大阪府・大阪市が「大阪都市魅力創造戦略2025」で取り組む府域周遊・滞在型観光促進に向けて、施策の方向性を共有

【重点エリアの取組】

「重点エリア（大仙公園エリア、環濠エリア）の取組」として、MaaS、次世代モビリティを活用した周遊促進などをあげています。

| **堺環境戦略** | 令和3（2021）年3月策定 |
|---|---|

【堺環境戦略とは】

環境問題を取り巻く世界的な状況の変化などを踏まえ、2050年を目途とした長期的な環境の将来像や、その実現に向けたロードマップをバックキャスティングで示す、堺市の環境行政における新たなビジョンであり、これらのビジョンを市民と共有するものです。

【計画期間】

令和3（2021）年度～令和32（2050）年度

【施策の基本的な方向性】

施策の基本的な方向性として、新たな交通システムの導入やMaaSの普及展開、環境にやさしい自動車の導入拡大をあげています。

| **堺市バリアフリー基本構想** | 令和5（2023）年6月改定 |
|---|---|

【堺市バリアフリー基本構想とは】

高齢者・障害者等が日常よく利用する施設（生活関連施設）が集積する一定の区域（重点整備地区）において、施設間を結ぶ経路（生活関連経路）を含め、旅客施設・車両等、建築物、路外駐車場、都市公園のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために、堺市が市民、施設設置管理者等と連携・協力して作成するものです。

【整備目標期間】

5年間

【基本理念】

基本理念を「みんなが生活しやすく安全・快適で活力のある堺へ」としています。

**堺市バリアフリー基本構想**

**基本理念：みんなが生活しやすく安全・快適で活力のある堺へ**

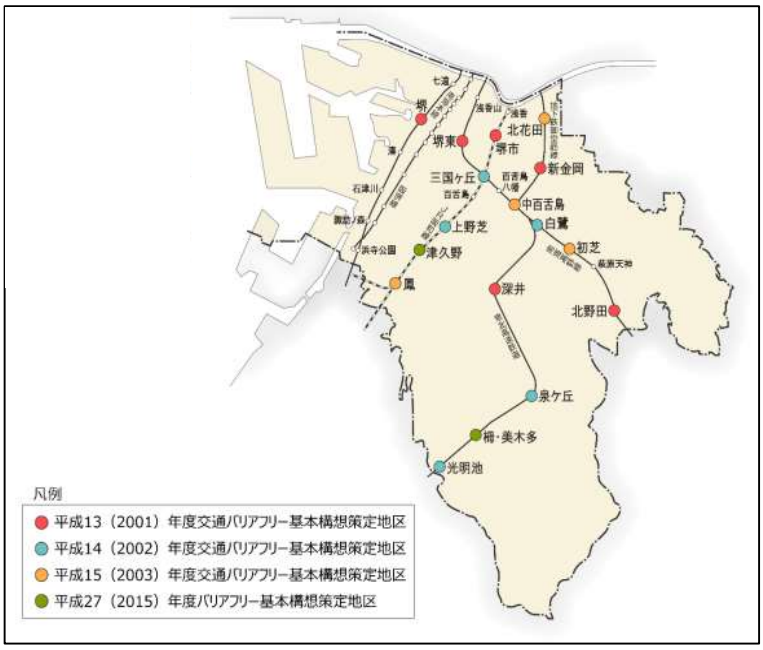
1. みんなが使いやすいユニバーサルデザインの考え方をベースとして、堺市民のみならず来訪者も快適に移動・利用できる空間整備
2. 高齢者・障害者等の自立を支援し、活気のある日常・社会生活を過ごせるため多様な移動手段の確保（既存の公共交通機関の活用等）
3. 市民、当事者参画によるバリアフリー化の取組
4. 市民それぞれがバリアフリー化について理解を深め、気持ちよく過ごせる都市を実現するため「心のバリアフリー」の推進
5. バリアフリーに関する情報の提供を促進

※「みんなが」とは、高齢者・障害者のみならず、妊婦・乳幼児・子育て中の親等も含むものです。

【重点整備区域】

「堺駅・堺東駅周辺地区」について、堺市バリアフリー基本構想における重点整備地区として設定しています。

※「堺駅・堺東駅周辺地区」及び「中百舌鳥地区」はそれぞれ令和5年6月、令和6年3月に改定



| **堺市景観計画** | 平成23（2011）年12月策定（改定中） |
|---|---|

【堺市景観計画とは】

「堺市景観計画」は本市の政策を展望しつつ、関連計画と連携を図りながら、良好な景観の創出を目標として、その方針と実現に向けた取組の考え方を明らかにし、本市のめざすべき良好な景観形成を総合的かつ計画的に進めるための計画です。

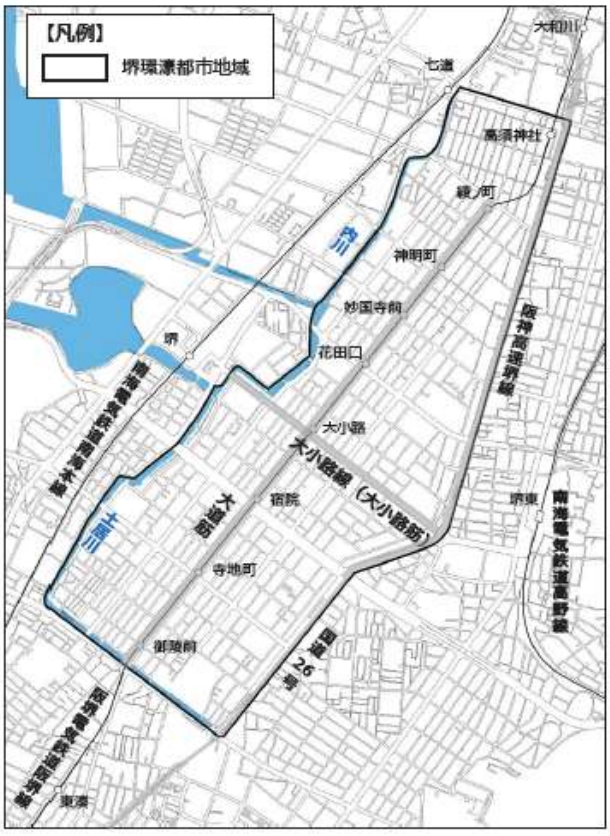
第4章 景観形成の推進方策

4-2 重点的に景観形成を図る地域

（2）堺環濠都市地域

1）堺環濠都市地域での景観誘導の考え方

堺環濠都市地域は江戸期に形成された環濠都市の面影を残す歴史的なまちなみを有しているほか、都心として商業・業務施設などが集積する利便性の高い活気ある地域です。本地域における多様な特性を踏まえた景観形成を進めるため、環濠に囲まれた下記の範囲を堺環濠都市地域とします。今後予定している都心でのさまざまな取組を踏まえて景観形成を進めるため、低層の建物が大部分を占めるこの地域において、大規模建築物と一体となって沿道景観を形成し、また、沿道以外の街区に立地し視覚的にもめだつ中規模建築物についても届出の対象とすることで景観誘導の強化を図るものとします。




3）景観形成の方針

類いまれな歴史・文化や都市機能を活用した
本市のにぎわいや活力を牽引する魅力ある都市空間の創造

1. さまざまな都市活動を誘引する、都心として活力あふれる魅力的な景観を形成します。
2. 大小路線（大小路筋）や大道筋沿いにおける歩いて楽しい沿道景観を形成します。
3. 堺環濠都市地域における歴史的なまちなみを保全し、それらと調和した景観を形成します。
4. 濠沿いの水辺空間と調和した景観を形成します。

| **大阪のまちづくりグランドデザイン** | 令和4（2022）年12月策定 |
|---|---|

【大阪のまちづくりグランドデザインとは】

大阪・関西万博のインパクトを活かし、東西二極の一極を担う「副首都・大阪」として、さらに成長・発展していくため、「グランドデザイン・大阪」と「グランドデザイン・大阪都市圏」の策定後に生じた社会情勢の変化や新たな潮流等を踏まえつつ、既存の2つの計画の考え方を整理・統合し、2050年に向けた大阪全体のまちづくりの方向性を示すもの。

3．まちづくりの戦略と取組の方向性

戦略01　成長・発展をけん引する拠点エリアを形成

（1）世界で存在感を発揮する拠点エリア

堺都心周辺エリア＜類まれな歴史文化と多様な都市機能を有する拠点＞

大阪都心部や関西国際空港などへの交通アクセスに恵まれ、なにわ筋線など広域アクセス性が高まる南大阪都市圏の中心都市として、商業・業務・文化機能などの多様な都市機能の集積を図るとともに、大阪唯一の世界遺産を構成する百舌鳥古墳群のある大仙公園エリアをはじめ、堺旧港などの水辺空間、環濠エリアの町家や寺社などの歴史・文化資源を活かすことにより、国内外から多様な人が集い、交流する、類まれな歴史・文化と多様な都市機能を有する拠点エリアの形成をめざします。

○ 国内外から人が集まる交流空間の創出

・空港や港、鉄道などとの高いアクセスを活かし、観光や国際交流のゲートウェイ、広域交通の結節点として、新たな交流空間を創出

・堺東駅周辺や堺駅周辺を核とした商業・業務などの都市機能の集積、駅前街区の更新

○ 居心地の良い都市空間の創出

・大小路筋や大道筋などにおける居心地の良いウォーカブルな人中心の空間の形成

・堺旧港や環濠の水辺空間を活用した居心地の良い都市空間の創出

○ 歴史・文化を活かした都市魅力の向上

・歴史・文化資源や伝統産業を活用した都市魅力の向上

・世界遺産への来訪者の市内周遊の促進及び歴史文化をテーマとした市外エリアとの連携

○ 建築物のエネルギー利用の効率化やモビリティネットワークの形成による脱炭素化の推進

○ 次世代モビリティの活用などによる交通ネットワークの強化

・公共交通軸の強化や次世代モビリティなどの活用による、便利、快適かつ面的な移動環境の形成

・美原区との拠点間ネットワークの形成と、これを契機とした南河内地域との連携

・鉄道高架化による交通の円滑化と駅周辺空間の再編

堺駅・堺旧港エリア

環濠エリア

堺東エリア

大仙公園エリア

次世代都市交通
提供：堺市

## 【用語集】

| | |
|---|---|
| インフラ協調 | 車両と道路付帯物（信号）等のインフラが無線通信で迅速かつ適切に情報をやり取りし、自動運転を実現するための仕組み。 |
| ウェルビーイング | 身体的・精神的・社会的に良好な状態にあることを意味する概念で、人が幸福な状態を表現するもの。 |
| ウォーカブル | 「居心地が良く歩きたくなる」の意味。道路空間を車中心から「人中心」の空間に転換し、多様な人々の交流の場を形成することで、都市の魅力を向上させる取組が全国的に進められている。 |
| ゼロカーボン | 温室効果ガスの排出量又は二酸化炭素を実質ゼロにすることをめざすもの。本市では令和3年3月26日に、堺市気候非常事態宣言とあわせてゼロカーボンシティをめざすことを表明している。 |
| デジタルサイネージ | ディスプレイやプロジェクターなどの電子機器に映像を映し、情報を発信するシステム。 |
| パークレット | 道路空間の一部を活用し、人が滞留・休憩・飲食できる空間を創出するもの。 |
| バックキャスティング | 未来像を目標として未来から現在へと道筋をさかのぼって記述するシナリオ作成の手法。 |
| モビリティ | 交通分野では、人が社会的活動のために交通（空間的移動）をする能力を指す。移動や移動手段という意味で用いられる場合もある。 |
| ART<br>（エーアールティー） | 「Advanced Rapid Transit」（アドバンスド ラピッド トランジット）の略。自動走行技術の活用などにより、従来の公共交通に比べて、すべての人が安全・快適に移動できるもの。 |
| CaaS<br>（カース） | 「City as a Service」（シティ アズ ア サービス）の略。様々な交通機関の連携に加え、ショッピングや健康などの生活サービスや観光サービスについても、一括で情報収集・予約・決済ができるなど、まるごとサービスされた都市を構築する概念。 |
| DX<br>（ディーエックス） | 「Digital transformation」（デジタル トランスフォーメーション）の略。データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルの変革や、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革すること。 |
| GX<br>（ジーエックス） | 「Green transformation」（グリーン トランスフォーメーション）の略。温室効果ガスを発生させる化石燃料から太陽光発電などのクリーンエネルギー中心へと転換すること。 |
| MaaS<br>（マース） | 「Mobility as a Service」（モビリティ アズ ア サービス）の略。ICTを活用して交通をクラウド化（移動手段そのものをクラウドサービスとして提供）し、公共交通か否か、またその運営主体に関わらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな移動の概念。利用者はスマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う例が多い。 |