

SMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクト

SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画（案）

概要版

I SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画

計画策定の背景・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による省人化・省力化、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。
- 古くから交易地と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。
- 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、活性化につなげる必要があります。
- 「堺都心未来創造ビジョン」の実現に向け、堺都心部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。
- 「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」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。

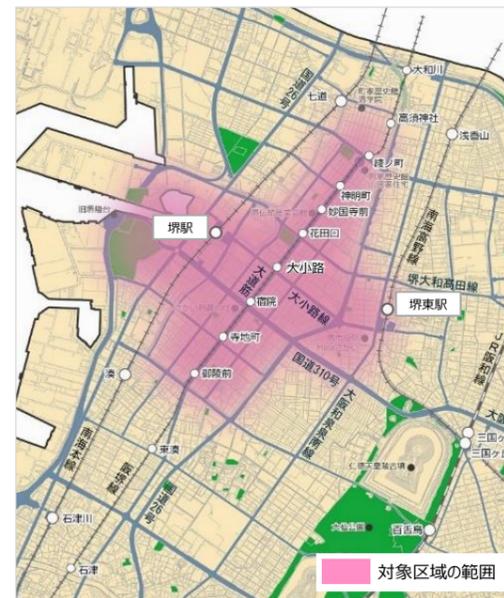
計画の変遷と位置づけ

- SMIプロジェクトについては、令和3（2021）年8月に「SMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクト（素案）」（以下「素案」という。）として公表、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。



対象エリア

- 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（右図参照）



目標年次

- 「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。
- 適宜見直しを行い更新を図ります。

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。

第二次交通政策基本計画 (令和3年5月)	交通政策基本計画は、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の基本的な計画です。 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 (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 (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。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・デザイン実現会議とりまとめ (令和6年5月)	地域公共交通は、豊かな暮らしの実現や社会経済活動に不可欠で、その維持・確保は地域活性化への寄与だけでなく、脱炭素社会の実現からも重要です。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あります。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」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）させていくのが示されています。

堺市の上位・関連計画

- 「堺市基本計画2025」のもと、「都市」「交通」「観光」「環境」「バリアフリー」などの様々な計画を策定しています。

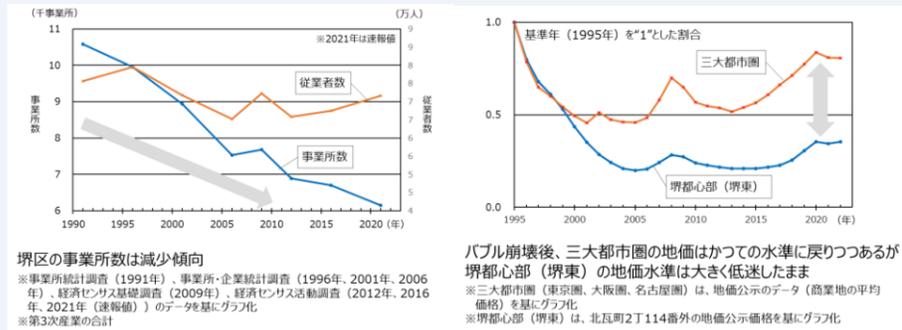
上位計画	堺市基本計画2025	市政運営の大方針であり、最上位にあたる本計画では、重点戦略の施策として「人が集う魅力的な都心エリアの形成と新たな交通システムの確立」や「ゼロカーボンシティの推進」を掲げています。
	堺市都市計画マスタープラン	都心の拠点整備の方針の一つに「都心の移動環境の充実」をあげ、移動環境の向上や楽しく回遊できる歩行者空間の形成などを図るとしています。
	堺市立地適正化計画	人口減少下においても持続可能な都市構造の形成に向け、拠点への移動のしやすさを確保するため、公共交通ネットワークの機能強化や維持確保、それを支える都市計画道路の整備や道路ネットワークの維持充実を図るとしています。
	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	多様な都市機能を備えた特色ある拠点エリア形成や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。

II 堺都心部や地域公共交通を取り巻く現状・課題

堺都心部を取り巻く現状と課題

【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。



- 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必要があります。

【歴史・文化など豊かな地域資源が点在】

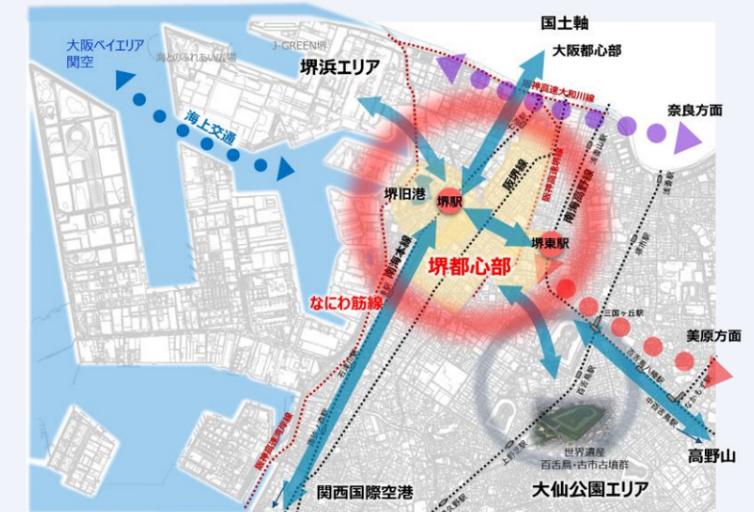
- ▶ 堺都心部には歴史ある町家、寺社や環濠、堺旧港の水辺、刃物等の伝統産業、阪堺線、さかい利晶の杜等の文化観光施設など、数多くの地域資源が集積しています。
- ▶ 一方、豊かな歴史・文化資源があるものの、点在しています。



- 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必要があります。
- 街路空間を人中心の空間に再構築し、沿道施設と路上を一体的に使い、人々が集い、憩い、多様な活動ができる場に変化させることが重要です。

【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。

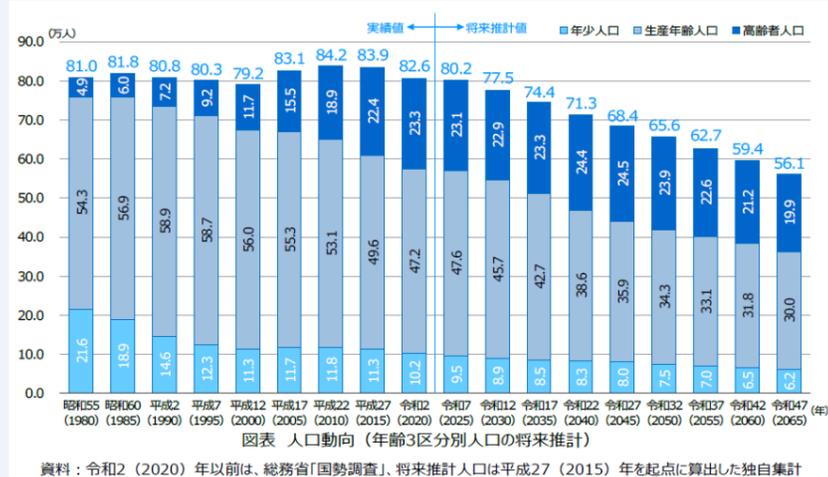


- 堺都心部の活性化に向けては、なにわ筋線開業の機を捉え、堺都心部への誘客につなげる必要があります。

地域公共交通を取り巻く現状と課題

【人口減少・高齢化】

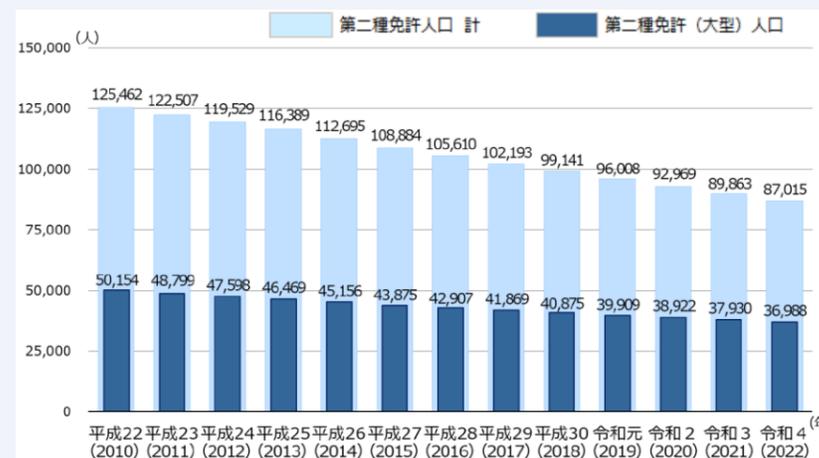
- ▶ 本市の人口は減少傾向が続き、高齢者の総人口に占める割合は令和12（2030）年には約3割に達し、令和22（2040）年には約3分の1を超えると予測されます。



- 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。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。

【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。



- 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必要があります。また、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・確保につなげる必要があります。

【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。
- ▶ 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。



- 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。

III 堺都心部の回遊性・魅力向上に向けた取組の方向性

- 堺都心未来創造ビジョンに基づき堺都心部の活性化を図ります。「魅力を磨く」取組として、観光コンテンツの創出や伝統産業のブランド化、魅力ある都市空間の形成や建築物の脱炭素化などを進めています。
- 「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進めます。

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

旧港・環濠等水辺を活かした滞留機能
水辺のアーバンライヴを楽しむ都市生活拠点

出典：堺路市HP

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

出典：さかい利晶の杜



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

鉄道・バス シェアサイクル モビリティ
飲食店・観光施設 行政 子育て 健康

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

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

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

□ : 本計画の対象範囲

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 瓦町公園周辺の更新
鉄道の連続立体交差化 交流拠点の形成

都市機能の更新・強化
(低未利用地活用、リノベーション等)

出典：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

環濠水辺と公園・緑地の一体的な活用
市有地の活用

出典：アメリカ・サンアントニオ、横浜市・大岡川、東京都墨田区・北十間川、茨木市・IBALAB@広場

都市アセットの活用によるウォカビリティ向上

居心地が良く歩きたくなる空間の形成
道路ランドスケープの魅力向上

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

出典：兵庫県姫路市、スペイン・ビルバオ=ガステイス、宮崎県日南市、東京都豊島区

※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
新たな周遊交通手段の導入

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

※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＞～

IV SMI都心ライン及び関連取組の基本方針と方向性

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。

未来を見据えて常に挑戦

- 交通という切り口から、環境、健康福祉、観光、産業振興など様々な分野にわたり、堺都心部の魅力を大きく向上させ、堺を大きく発展させるための挑戦
- 人・地域・資源・情報・サービスをつなぐSMIプロジェクトを通じて、移動利便性の向上、道路・交通空間の人への開放を図るほか、ゼロカーボンシティを先導

堺都心部 都市 × 交通

ウォークブルで居心地が良い魅力的な都市空間の形成

生活利便性や回遊性を高める情報・サービス連携

バリアフリーな都市空間の実現

公共交通の利用促進と脱炭素化

※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、 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動運転等の新技術を活用・導入した車両 ➢ 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） 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。

SMI都心ライン及び関連取組の方向性

方向性1 ウォーク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を先導することをめざします。

- 公共交通の利用促進 <その他>
- CO₂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

V SMI都心ライン及び関連取組の具体的な取組内容

方向性に対応する取組

方向性1 ウォーク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	
1-1 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することで路線の認知度や魅力を向上
		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
	ウォーク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
		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
1-2 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
		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

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	
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	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
	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
	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
	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 ARTステーション	自動運転技術を活用し、プラットフォ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
	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
	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

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	
3-1 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 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
		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
		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

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	
4-1 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
4-2 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

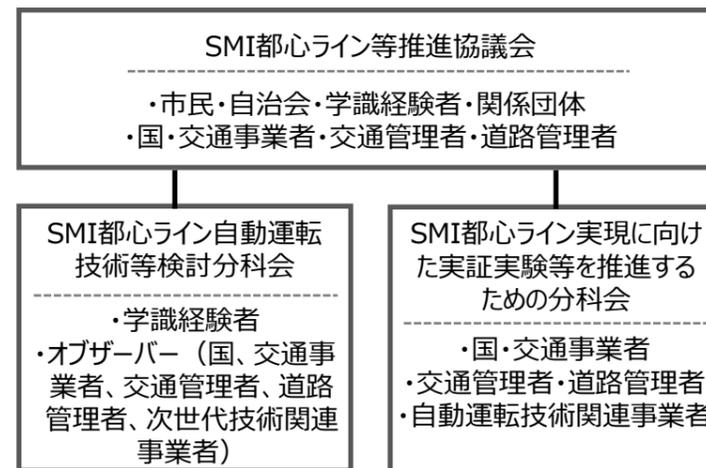
VI スケジュール

	～令和9（2027）年度	令和10（2028）年度～ 令和12（2030）年度頃
ART 車両	<ul style="list-style-type: none"> 統一的なデザインの検討 バリアフリーな車両の導入検討・わかりやすい案内の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 電動車両導入
	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転技術等の導入に向けた実証実験（レベル2～4） 快適な乗り心地の実現に向けた実証実験 安全な運行の実現に向けた実証実験 バリアフリーな乗降の実現に向けた実証実験 	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転技術等の実装
ART ステーション	<ul style="list-style-type: none"> ARTステーション（パークレット等）の段階的な整備 統一的なデザインの検討 パークレット空間の暫定整備・効果検証 わかりやすい案内の実施・効果検証 次世代モビリティの活用にあわせたポート設置 	<ul style="list-style-type: none"> ARTステーションの設計 ARTステーションの施工
道路改築 （大小路交差点の 改良・駐停車対策）	<ul style="list-style-type: none"> 大小路交差点の整備に向けた取組 駐停車対策 	
次世代 モビリティ等	<ul style="list-style-type: none"> 次世代モビリティの導入 次世代モビリティの活用にかかる検討 実証実験 実装 	
CaaS	<ul style="list-style-type: none"> ニーズ把握、コンテンツの検討 	<ul style="list-style-type: none"> 情報・サービスの実験的提供 情報コンテンツの提供

VII 推進体制・推進方策

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SMI都心ライン等推進協議会や、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。今後、事業の推進を図るために必要に応じて、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。

VIII 事業費

○SMI都心ラインの概算事業費を以下のとおり示します。試算にあたっては、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。

※R3.8月の概算事業費約24億円には大小路交差点改築費用3.5億円、阪堺線停留場改築費用3億円を含む。

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。

※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

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。