

SMI 都心ライン及び関連取組に関する導入計画（案）について
ご意見の要旨と本市の考え方

	ご意見の要旨	市の考え方
「3. 取組の方向性」や「4. SMI 都心ラインの方向性」に関するご意見		
1	「運転手不足」の現実と将来を考えると、自動運転レベル 4 をめざすことは、理解します。	人口減少、高齢化の更なる進展やバス運転士不足の深刻化等、公共交通を取り巻く環境が変化しています。なかでも、バス運転士不足は、本市においても減便が発生するなど喫緊の課題であり、その対応策として自動運転の活用が全国的に注目されています。
2	自動運転の導入をめざす背景として担い手不足を掲げているが、根本問題は、労働条件や待遇改善などにより運転士のなり手を増やすことではないか。	
3	他のことを置き去りにして自動運転バスを強引に進める前に、堺市のバス交通を考えることから始めてほしい。（他 1 件）	
4	東西を結ぶ公共交通が希薄であることの改善策として、都心ラインでは不足。	
5	SMI 都心ライン及び関連取組に関する導入計画を白紙に戻してください。（他 31 件）	
6	自動運転バスは、赤字路線に投入されるべきである。（他 2 件）	
7	自動運転バスは小型で通行量の少ない路線では運転士不足への対応や赤字路線の維持に大いに役立ち、それゆえ全国各地で導入が進んでいる。 大小路筋のような交通量や駐車車両、飛び出し等が多く、乗降客も多いことから大型バスが必要となる。 そのため、高額センサーや開発途上の大型自動運転バス車両を導入せねばならず、費用対効果が極めて低いと考える。	このような中、本市では、堺都心未来創造ビジョンに基づき、堺都心部の「魅力を結ぶ取組」として、自動運転等の新技術を活用・導入した車両と、待合環境の向上や休憩スペースの創出、次世代モビリティとの結節機能の導入、デジタルサイネージによる情報発信機能を有したバス停の整備を一体的に行うことで堺シャトルバスの利便性向上を図り、堺都心部における便利・快適な移動環境の構築をめざす SMI 都心ラインの導入に取り組んでいます。 SMI 都心ラインの導入をめざしている大小路筋は、堺都心部の拠点となる堺東駅と堺駅を結ぶシンボルとなる道路であり、現在運行している堺シャトルバスは多数の運転士が配置され、高頻度運行を行う基幹的バス路線です。 今後も、高頻度かつ質の高い運行サービスを維持することが重要であり、運転士不足への対応の効果が高い大小路筋で実施することが重要と考えています。 また、自動運転技術の活用で堺シャトルバス路線の省人化が実現すれば、その効果は当該路線だけに留まらず、他路線への展開につながります。さらに、大小路筋は自動車や自転車等、多様な交通が行き交う道路であるからこそ、ここで行われる自動運転実証実験によって得られた知見は他の路線にも応用できます。
8	道路が整備されている泉北ニュータウンは、導入しやすいと考えるが、どうして都心部から行うのか。	
9	交通量が多い都心部ではなく、過疎地域や田舎など郊外部の交通が不便なところに自動運転バスを導入すべき。（他 7 件）	
10	堺駅と堺東駅間は、シャトルバスのままで良い。（他 11 件）	

11	自動運転は必要なく、現在のシャトルバスで運転手がいる方が安心です。	
12	今後の堺市内での新しい都市開発や人口動態の変化に迅速に対応することが可能か記載すべき。	SMI 都心ラインは、堺駅及び堺東駅を結ぶ基幹的バス路線である堺シャトルバスの利便性の向上等を図るものです。 本市内には南北方向主体の鉄軌道に加え、駅からのフィーダー路線を主とした路線バスにより、公共交通ネットワークが構築されています。開発等による人口や人流の変化に対しては、このような既存の公共交通ネットワークを基本としつつ、必要に応じて交通事業者と連携しながら対応を検討します。
13	万博に間に合わないなら、取り組むべきではない。	SMI 都心ラインは、人口減少・高齢化の更なる進展やバス運転士不足の深刻化に対応するため、堺シャトルバスの高頻度運行サービスの維持・向上や、自動運転による省人化の効果を他に波及させるため取り組んでいるもので、2030年度頃の実現をめざしております。
14	自動運転バスにすれば、「安く、早く、便利」になり「利用促進」につながるのでしょうか。	SMI 都心ラインは、自動運転等の新技術を活用・導入した車両と様々な機能を有したバス停を一体的に整備して堺シャトルバスの利便性や安全性、快適性等を向上させ、すべての人が移動しやすいバリアフリー環境の実現を図るものです。このような取組を通じて、バスの利用促進につなげます。
15	自動運転技術の研究・実証実験は、本来政府の仕事ではないか。また、その実現・本格実施はかなり先のことではないか。	国では、人手不足や地域の足の確保等、地域公共交通が抱える課題に対する解決手段として期待される自動運転について、2027年度からのレベル4自動運転移動サービスの社会実装に向け、全国の地方公共団体が実施する実証実験に要するコスト等に対して支援を行っています。 本市においても、このような支援を確保しながら、SMI 都心ラインの実現に向けて取組を進める考えです。
16	自動運転バスを導入しても、ウォークアブルな空間にすることはできないのではないのでしょうか。	本市では、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、令和5年5月に「堺都心未来創造ビジョン」を策定しました。 本ビジョンのもと、堺都心部の未来に向けて、

		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、人を惹きつける魅力を高め、人が出会い・交流する場、それらを結ぶ居心地が良く歩きたくなる人中心のウォーカブルな空間を創出し、魅力的な堺都心部をめざしています。
17	自動運転バスを導入しても都市ブランドは確立されないと思う。（他 1 件）	本市では、堺都心部の活性化に向け、堺都心未来創造ビジョンに基づく様々な取組を進めています。 「堺都心未来創造ビジョン」では、堺都心部の有する多様な地域資源を活かし、公民連携のもと、観光・産業・都市空間形成・環境等、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で、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るとしています。これらを通じ都市イメージを刷新し、都市ブランド力を高めることで、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続ける堺を実現します。
18	SMI プロジェクトで具体的に何がどうつながるのでしょうか。（他 1 件）	堺都心部には、神社仏閣や文化観光施設、内川・土居川や堺旧港を代表とする水辺空間、ザビエル公園や大小路筋等の公共空間、市民や来訪者を惹き付ける魅力的な場所や空間等、数多くの地域資源があります。 SMI 都心ラインでは、堺シャトルバスの利便性向上に加え、公共交通を補完する次世代モビリティの活用、阪堺線との連携等により、堺都心部において便利・快適な移動環境の構築をめざします。
19	大小路筋のシャトルバスは、郊外部のバス路線を支え、市内全体のバス路線を維持していると思われます。この路線を切り離したり、別の事業者に奪ったりすることのないようにすべきだと思います。	SMI 都心ラインは堺シャトルバスに先進的な技術を導入し、利便性の向上等を図る取組です。新規路線への変更や事業者の変更を行うものではありません。
20	交通量や駐停車車両、自転車などが多く、自動運転バスでは交通事故が発生するのではないかと心配である。（他 3 件）	車両に設置する各種センサーや路車間通信、遠隔監視といった安全技術の導入や車内保安員の配置等、安全を重視して進めます。
21	R4 年度の実証実験で事故した実績から、自動運転による正着は不可能ではないか。	令和 4 年度の実証実験では、仮設プラットフォームを設置し、車両位置特定技術のみで正着

		実験を実施しました。実装に向けては、停留所のプラットフォームと車両が隙間なく正着できるよう、車両位置特定技術に加え、道路インフラ側での技術として磁気マーカ等の併用を検討します。
22	R4 年度の実証実験で熊野小学校前～阪神高速高架付近で位置情報取得が「不良」となる区間があったが問題ないか。	令和 4 年度の実証実験では、衛星による位置情報取得が不良となる区間がありましたが、カメラや光学センサーによる状況把握により自動走行に大きな影響はありませんでした。なお、走行位置の精度を向上させる必要がある場合には、磁気マーカ等の活用も検討します。
23	計画内に SMI 都心ラインの安全性について、説明がないため記述すべきではないか。	計画内、「方向性 2 バリアフリーな都市空間の形成」において、安全性の向上について記載しています。 車両に設置する各種センサーや路車間通信、遠隔監視といった安全技術の導入や車内保安員の配置等、安全を重視して進めます。
24	自動運転バスの車内で事故が発生した場合など、緊急時の対応が不安である。	
25	SMI 都心ラインがめざす姿が分かり難いため、イメージ等を計画に明記して欲しい。（他 1 件）	SMI 都心ライン等のイメージを追記します。
26	障害者やベビーカー利用者の対応について、乗客に対応させるということに反対する。（他 4 件）	SMI 都心ラインでは運転士不足等を背景として、自動運転の導入による運転士の無人化をめざしています。無人化した場合でも、車両乗降口の高さに合わせたプラットフォームの設置や自動運転技術の活用による車両制御により、車両とプラットフォームの隙間をできる限り小さくし、すべての人が一人で乗降できるようバリアフリー化をめざしています。また、遠隔監視員や車内保安員による案内や補助について検討しています。
27	運転手がいらない自動運転バスでは、誰が障害者の支援を行うのか。（他 1 件）	
28	高齢者・障害者・低所得者などの社会的弱者にどのように対応する考えなのか。（他 1 件）	
29	車両がノンステップでもバス停に段差がある。	
30	バス停までの道のりに段差がある。	ご指摘のとおり、バリアフリーな都市空間の実現にはバス停までの道のりの段差解消も重要であると認識しています。頂いたご意見は関係部局と共有し、今後の参考とさせていただきます。
31	利用料金やおでかけ応援カードの利用可否について、導入計画で記載して欲しい。	SMI 都心ラインは堺シャトルのバス利用環境を高度化するものです。運賃体系や運賃収受方法等は現行の方法を基本と考えています。
「5. SMI 都心ラインの具体的な内容」に関する意見		
32	関連取組は自動運転バスでなくてもできる。（他 4 件）	SMI 都心ラインでは、自動運転の導入だけでなく、乗降場所における休憩スペースの創出、デ

		デジタルサイネージによる地域や交通の情報発信機能の設置等、バス利用環境の向上もあわせて実施する方針です。
33	関連取組を実施することは必要。(他 4 件)	
34	バス停には、日差しを避ける屋根や休憩できるベンチを設けるべき。	このような取組を一体的に進めることで、便利・快適な公共交通の実現を図り、持続的な公共交通の実現につなげます。
35	大小路交差点をロータリー化することに反対します。(他 1 件)	大小路交差点については、令和 3 年 8 月に SMI プロジェクト(素案)で示した形状に捉われることなく、市議会や市民の皆様のご意見をお聴きしながら今後検討したいと考えています。
36	大小路交差点を立体交差にして賑わいを創出するという案は現実的ではなく、賑わいや交流が生まれる場所にはならない。	
「7. 推進体制」に関する意見		
37	市民的な議論を重ねて、バス公共交通の充実・移動しやすいまち堺めざして施策を進めて欲しい。	SMI 都心ラインについては、市民との意見交換会、SMI 都心ライン推進協議会、導入計画に関する説明会やオープンハウス(※)などを通じて、多くの市民の方々のご意見を聴取してきました。 なお、オープンハウスでは、 「自動運転に乗ったことがないので不安」 「自動運転も必要だが、無人になると犯罪などが怖い」 といったご意見があったものの、ご意見の多くは、 「バスが便利になるのであれば進めて欲しい」 「休憩場所には屋根がある方が良い」 「バス運転士不足に対して自動運転も必要」等の好意的なご意見でした。 引き続きご意見を伺いながら進めてまいります。 (※) オープンハウスとは、職員が商業施設等の市民の日常生活の場に赴き、事業に関する説明を行い、ご意見をお伺いする取組です。
38	「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」に大阪府を追加するのはどうか。	「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」は、「SMI 都心ライン地域コミッティ」と称し、SMI 都心ラインにおけるレベル 4 自動運転移動サービスの実現に向けて、地域の受容性醸成を図りつつ、手続きの透明性や公平性を確保するため、国や関係機関等、実務者間での綿密な連携体制を構築するものです。

		大阪府は、府内自治体における取組に詳しい広域自治体として本分科会に参加いただくものです。
39	SMI 都心ライン等推進協議会に参画している市民や関係団体、学識経験者はどのような役割を担っているのか。	SMI 都心ライン等推進協議会の委員は、市民の視点や各専門分野や担当分野等の視点から意見を行うものとして参画いただいています。 市民委員及び自治会・地元商店街の代表者は市民や地元住民等の視点、堺まちづくり株式会社や堺商工会議所、堺観光コンベンション協会は地域経済の活性化の視点、学識経験者は都市計画や交通等の視点、交通事業者はバスや鉄道、シェアサイクル等の移動手段を提供する事業者の視点、行政団体は所管法令等の行政機関の視点で意見を行います。 なお、委員名簿については、堺市ホームページに掲載していますのでご参照ください。
40	今後を見据え、様々な新型モビリティに対応するため、府警本部や堺署だけでなく、交通安全協会との関係構築も考えてみてはどうか。	様々な乗り物が行き交う都市部では、交通安全の確保は重要であると考えます。いただいたご意見は関係部局と共有し、今後の参考とさせていただきます。
「8. 事業費」に関する意見		
41	SMI 都心ライン導入後の収支計画や維持管理などの運営経費の詳細がわからない。（他 2 件）	概算事業費については、本計画の P.21、P22 に示しております。実証実験で約 8 億円、設計で約 1 億円、実装に約 17 億円を見込んでいます。また、整備が完了する 2032 年度以降のランニングコストとして約 1500 万円を見込んでおります。 なお、費用分担については今後検討を行います。
42	概算事業経費の単位が百万円で記載されているが、きちんと 0 を並べて表記すべき。	
43	本計画にどれくらいの市の税金を使うのか、具体的に明記しないのは不親切。	
44	公営企業や第三セクターなどの採算度外視事業の導入は絶対しないでください。	SMI 都心ラインは堺シャトルのバス利用環境を高度化するものであり、実装に向けて南海バス株式会社と取組を進めています。
45	SMI 都心ライン導入には国の補助が必要なため、国土交通省だけでなく他省庁の補助金を活用も検討すること。	事業を推進するため、国の補助を活用することは重要と考えています。 本市では令和 7 年度の実証実験においては、国土交通省道路局の路車協調システム及び走行空間実証実験に応募し、実施自治体として採択されました。

		引き続き、他省庁も含め、事業の内容等に応じた国の補助制度の活用を図ります。
46	市が補助を出して、今のルートではない新しいコースを設定して、市民の声を反映してほしい。	SMI 都心ラインは自動運転等の新技術を活用し、堺シャトルバスの高頻度かつ質の高い運行サービスを維持やバスの利便性の向上等を図るものです。自動運転による省人化の効果や実証実験で得られた知見について、他路線への展開も見据えつつ、まずは大小路筋での実証実験に取り組みます。 また、SMI 都心ラインはバス車両をベースとしていることから、将来のルート変更や延伸等についても対応可能と考えています。 なお、本市では、南北方向主体の鉄軌道を東西に結節する路線として、堺都心部と美原をはじめとした市域東部を結ぶSMI 美原ラインの導入にも取り組んでいます。 頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
47	都心部でないとどこまでに広がる計画にすべき。	
48	SMI 都心ラインをロータリー設備の整った各鉄道線駅前まで延伸して欲しい。	
49	SMI 都心ラインが交通渋滞等の緩和につながるのでしょうか。	

その他、本計画以外のことに関する意見を計 24 件いただきました。関係部局に共有し、今後の参考とさせていただきます。

※提出されたご意見は適宜整理、要約しています