「SMI 美原ラインの本格運行の考え方（案）」についてのご意見の要旨と本市の考え方

	ご意見の要旨	市の考え方
Ⅱ　背景と方向性について		
1	既存のバス路線で美原からメトロ、JR、南海と繋ぐ本数を増やす方が道路渋滞にも巻き込まれずスムーズだと思う。	SMI 美原ラインは、南海本線、阪堺線、南海高野線、JR 阪和線、大阪メトロ御堂筋線と接続するだけでなく、美原から堺都心部へ乗換えなしで移動できる路線であり、既存のバス路線と比べて所要時間の短縮が可能です。堺市内のみならず、大阪市方面や南大阪方面への移動にもご活用ください。 なお、美原発着の既存バス路線について、JR 阪和線との接続はございません。
2	美原・松原間が便利なので、美原の方は慣れていて便利な方を選ぶのではないか。	美原都市拠点から松原方面は、バスの運行本数が多く、美原区役所前から河内松原駅前まで約 20 分、河内松原経由で大阪阿部野橋まで約 35 分と所要時間も比較的短いことから、利便性が高いと認識しています。 一方で、人口減少・高齢化が進展する中、本市が持続的に発展するためには、移動しやすい交通ネットワークの構築や、目的地となる場所の魅力創出などにより、人の移動を増やし、地域の活性化につなげることが重要です。 SMI 美原ラインはそのような考えのもとで、堺都心部と新金岡、美原間の交通の現状を踏まえつつ、広域の東西交通軸となる堺都心部と新金岡、美原を結ぶ拠点間ネットワークを構築するものです。 SMI 美原ラインの本格運行により、美原区役所前からしもつ池（新金岡駅前）まで約 15 分、新金岡経由で天王寺まで約 40 分となり、東西方向においても松原方面と同等の利便性が確保されます。 今後も利便性向上に取り組み、堺都心部や新金岡、美原間の相互の人流活性化、公共交通の利用促進をめざします。
3	美原ラインにより、堺駅や堺東駅へのアクセスが便利になる。常設してほしい。	SMI 美原ラインは、令和 9 年 1 月から本格運行（通年運行）を予定しています。 本格運行開始後も引き続き、より便利で利用しやすい交通ネットワークをめざして利便性向上の取組を進めます。
4	周辺地域との結びつきについて、「美原都市拠点」に来る移動手段と（地元の区や区外その他）現在あるバス停留所を含めて結びつきがどの程度なのでしょう	美原区役所前には複数のバス路線が乗り入れており、美原区内や松原方面などと結ばれています。資料に記載しているとおり、美原都市拠点では、松原市方面のバス運行本数が最も多く、所要時間も 20 分程度と短いことから利便性が高く、美原区内の他地域や堺都心部や新金岡等と比べても公共交通の結び

	か。そのことがどう計画と関連するのですか。	つきが強い状況です。 　松原市との結びつきの強さを活かしながら、SMI 美原ラインにより、美原都市拠点と堺都心部、新金岡といった拠点との結びつきを強化し、南河内地域から堺都心部への誘客など人流の活性化を図ります。
5	新金岡―美原区役所の路線について考えてみると、現在 1 時間に 2 本で小型バスが満員で途中の乗り降りが多い。この路線とSMI 美原ラインのかねあい、住み分けは考えておられますか。2 本立てでいくなら、その説明がいります。	美原区役所前と新金岡駅前を結ぶ既存のバス路線（美原金岡線）は、大饗や太井などの住居が点在する地域を運行し、地域の日常生活を支える路線です。 　一方、SMI 美原ラインは、美原区役所前、新金岡駅前（しもつ池）、堺都心部などの拠点間を結び、停留所を限定して速達性を確保する急行路線です。両路線は運行経路、停留所、主な役割が異なることから、それぞれの役割を担う路線として運行します。
6	美原ラインは本当に必要なのか。地元住民の声をしっかり聞いてください。大切な税金はよく考えて使わなければなりません。	SMI 美原ラインは、鉄道駅がない美原区を含む市域東部と、新金岡、堺都心部を乗換えなしで結び、東西方向の交通ネットワークを強化することで、人流の活性化や公共交通の利用促進を図ることを目的としています。 　令和 4 年度から令和 7 年度までの実証実験では、利用者数は年々増加し、令和 7 年度には令和 5 年度と比較して 1 便当たりの利用者数が約 20%増加しました。また、無料デーでは 1 日 400 人以上の利用があるなど、潜在的な需要も確認しています。 　一方で、事業推進にあたっては、市民の皆様のご意見の把握も重要です。そのため、実証運行期間中には利用者アンケートや市民の皆様への意見聴取を行い、本格運行を望むご意見や運行内容の改善に関するご要望をいただいています。 　本格運行後も、利用状況や収支、利用者ニーズなどを継続的に確認しながら、より効果的で持続可能な公共交通となるよう取り組みます。
Ⅳ　SMI 美原ライン導入の効果について		
7	堺東（堺の都心）に行く必要はありますか。具体的には？行く価値、必要性がなければ、人は動きません。	堺都心部は、商業・業務機能や行政機能が集中しています。また、歴史文化資源も豊富にある本市の中心的な拠点であり、多様な人が通勤、買い物、行政手続、観光等の目的で訪れています。 　また、2031 年のなにわ筋線開業や 2040 年度の南海高野線連続立体交差化などを成長の機会と捉え、水辺の魅力を生かした交流空間の形成や堺の玄関口にふさわしい拠点性の強化、多様な人が集う都市空間の創出、便利・快適な移動環境の構築、堺都心部の各エリアにおける歴史文化資源や公共空

		間などの地域資源を生かしたにぎわい創出など、魅力創出の取組を進め、国内外から多様な人が集い、交流する拠点の形成を図っています。 　このような取組に加え、沿線施設等とも連携しつつ、SMI 美原ラインを通じて移動しやすい交通環境の構築を図り、東西方向の人流の活性化、ひいては堺都心部の活性化につなげます。
Ⅴ　本格運行当初の運行内容と考え方について		
8	乗車のみ、降車のみの理由は？利用者より、時間短縮としか考えられません。	乗車のみ、降車のみの設定は、同じ区間を運行する既存路線との役割分担を図るために設けています。 　SMI 美原ラインは美原、新金岡、堺都心部の拠点間移動を担い、既存路線は沿線地域のきめ細かな移動を担う考えです。このため、美原方面行は堺駅前から一条通までを乗車のみ、丹南南から美原区役所前までを降車のみとし、堺駅方面行は反対に丹南南から美原区役所前までを乗車のみ、堺駅前から一条通までの区間を降車のみの取扱いとしています。
9	始発を 6 時から 7 時頃に設定し、通勤・通学需要に応えてほしい。	SMI 美原ラインでは、通勤・通学時間帯における運行を望む意見を踏まえ、令和 5 年度の実証実験では朝 7 時台から運行し、通勤・通学時間帯の需要や運行状況を検証しました。その結果、朝の時間帯は昼間時間帯と比べて利用が少なかったこと、国道 309 号の混雑等により遅延が生じやすい傾向が確認されたことから、令和 9 年 1 月からの本格運行については 9 時台から 20 時台の運行としています。 　なお、朝の通勤時間帯の運行についてはご要望もいただいていることから、引き続き、利用状況や運行状況を勘案し、実現に向けて検討を進めます。
10	R4・5・6・7 年度の実証実験の結果の総括を十分にして、本格実施をしてほしい。「Ⅵ　取組の方向性、事業スケジュール」に生（活）かせているのか書き方が不十分なのか？特に朝 7 時台がなくなったことや 309 号線の混雑はどうなのですか。どう生かされているのですか。	令和 4 年度から令和 7 年度までの実証実験では、運行時間帯、停留所数、乗降条件等を変えながら、需要、定時性、速達性、利用者ニーズを検証しました。その結果、毎年利用者が増加するなど SMI 美原ラインが定着しつつあることに加え、本格運行の要望はもちろん、延伸に関する要望もいただいています。また、定時性は実験を重ねる中でバスの遅延状況が改善され、概ね確保できました。また、速達性は美原区役所前と堺東駅前間の所要時間が最短 27 分で実績も同程度であり、30 分以内での移動が実現可能なことが分かりました。このようなことを踏まえ、SMI 美原ラインの本格運行に移行するものです。 　また、SMI 美原ラインの通勤・通学時間帯における運行を望む意見を踏まえ、令和 5 年度の実証実験では朝 7 時台から運行し、通勤・通学時間帯の需要や運行状況を検証しました。その結果、朝の時間帯は昼間時間帯と比べて利用が少なかったこ

		と、国道 309 号の混雑等により遅延が生じやすい傾向が確認されたことから、令和 9 年 1 月からの本格運行については 9 時台から 20 時台の運行としています。 なお、朝の通勤時間帯の運行についてはご要望もいただいていることから、引き続き、利用状況や運行状況を勘案し、実現に向けて検討を進めます。
11	美原ラインにより今も少ない従来路線のバスが削減されないか。	この度の SMI 美原ラインの本格運行開始を要因とする他路線の減便はございません。
12	SMI 美原ラインについて、本数が少ないこと、所要時間が路線バスと大差ないこと、大型バス利用のため効率が悪いこと、料金が高いことの理由から、利用したいと思わない。	令和 9 年 1 月からの本格運行では、これまでの利用状況を踏まえて 1 便/時間で運行します。 所要時間について、例えば午前 10 時台に美原区役所前を発車する便では、既存の公共交通を利用する場合と比べて約 20 分短縮され、乗換えも不要となります。また、野遠から堺駅前では 30 分以上の短縮となります。 バス車両について、運行経費は人件費の占める割合が大きいことから、車両サイズによって経費が大きく変わることはありません。また、突発的な需要により多くの方にご利用いただく場合もあるため、中型車両や大型車両での運行を基本としています。 運賃については、利用区間によって異なりますが、令和 7 年度の実験では複数の交通手段を使用する場合と比べ最大 200 円程度安価となりました。 今後も利用促進や利便性向上に取り組み、需要等を検証した上で、運行時間帯や運行本数の拡大について検討します。
Ⅵ 取組の方向性、事業スケジュールについて		
13	路線開通の際には沿線の駅、公園、ショッピングモールにチラシを貼るなどし、知名度向上につなげてほしい。	令和 9 年 1 月からの本格運行の開始に向け、市ホームページや SNS、広報さかいに加え、沿線の駅、商業施設、公共施設等でのポスター掲示や、地域のまつり・イベントでの周知を予定しています。 ご意見を踏まえ、引き続き、多角的な周知・啓発、利便性向上など、SMI 美原ラインが利用しやすい交通機関となるよう取り組みます。
Ⅶ 事業費について		
14	過去に利用したときは 2～3 人の利用者で、P3 の需要の拡大は無料デーやイベントを含むものであり、P7 のような年間利用者推移や市の負担額の減少など到底達成しないと思う。	令和 7 年度の実証実験では、1 便当たりの利用者数は平均約 6 人であり、無料デーを除いても、利用者数は大きく変わりません。 東西方向への移動は、これまでの移動習慣の変化を伴うため、利用の定着には一定の時間が必要と考えています。本格運行後も継続して、周知や沿線施設との連携等の利用促進に取

		り組みます。また、定期的に利用状況を検証しながら必要な改善を行い、利用者数の増加と市負担の軽減に努めます。
15	R8 のみ経費などがのっていますが、Ⅲの R4～7 年度は全くふれていない中、R9 以降の見通しはあるのですか。	本格運行後の運行経費は、「Ⅶ事業費（1）事業費の試算」において、これまでの実証実験結果を基に令和 8 年度から令和 14 年度まで試算しています。令和 9 年度は、年間の運行経費を 6160 万円と見込んでいます。なお、この試算は、利用者が年 5%ずつ増加する一方、人件費や物価の上昇、利用促進策の費用、運行サービスの拡充を見込まない前提です。実際の経費や市負担額は、利用状況や物価、運行内容等により変動するため、毎年度確認し、収支改善に取り組みます。