SMI美原ラインの本格運行の考え方

Ⅰ　SMI美原ラインとは

「SMI美原ラインの本格運行の考え方」策定の目的

○堺都心部では、より多くの市民、来街者、民間事業者等を惹きつける都市魅力向上の取組が進められており、このような取組を支える移動環境の構築が必要です。

○美原都市拠点では、総合防災センターや土地区画整理などの拠点整備を進めてきました。その整備効果を一層高めるためにも堺都心部と美原を結ぶ利便性の高い公共交通が不可欠です。

○新金岡地区においても、魅力的な都市空間の形成と活性化に向けた取組が進められています。

○また、SMI美原ラインの本格運行を契機とし、美原区を核に周辺市とのつながりの強化が必要です。

○「SMI美原ラインの本格運行の考え方」は、SMI美原ラインのめざす姿を示しつつ、その実現に向け、本格運行の内容、導入効果、事業費、ロードマップ等を示すため策定するものです。

SMI美原ラインに関する各種計画での位置づけ



【大阪のまちづくりグランドデザイン】（令和4年12月策定）
東西方向の交通ネットワークの強化、BRTなど新たな交通システムの導入について示しています。



【堺市基本計画2030】（令和8年3月策定）
都心エリアと美原区など本市東部地域を結ぶ拠点間ネットワークを構築することを示しています。



【堺市都市計画マスタープラン】（令和3年7月改定）
美原区域の持続的な発展に向けて、美原区域と都心などをつなぐ交通ネットワークの形成について、検討を進めることを示しています。



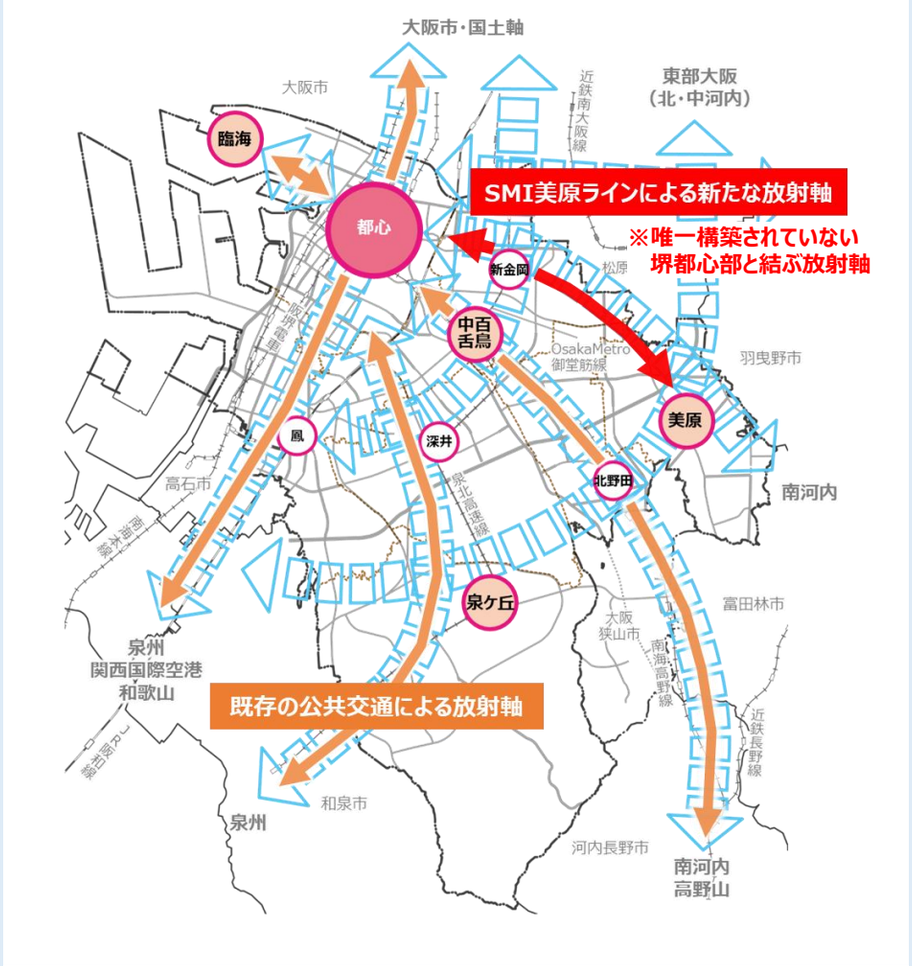
【堺市立地適正化計画】（令和6年11月策定）
都心と美原をはじめとした市域東部を結ぶ拠点間ネットワークの構築により、マイカーから公共交通への利用転換、公共交通の利用促進、人流と地域の活性化を図ることを示しています。

SMI美原ラインと関連する計画

○新金岡地区活性化推進プラン（令和7年3月策定）
アクセス性の向上としてSMI美原ラインとのネットワーク構築を掲げています。

○美原区ビジョン 2030（令和8年3月策定）
鉄道・駅がなく、市民生活に自家用車やバス路線が不可欠な状況であること、堺都心部とつながる拠点間ネットワークの形成が望まれていることを示しています。

【堺市地域公共交通計画】（令和6年5月策定）
交通ネットワークのめざす姿として、都心、新金岡、美原を結ぶ拠点間ネットワークを示し、堺都心部と美原とを結ぶ拠点間ネットワークの機能強化を図るため、令和4（2022）年度から実証運行しており、本格運行に向けた検討を行うことを示しています。



めざすべき交通ネットワークのイメージ

SMI美原ラインの本格運行の考え方

Ⅱ　背景と方向性

背景

○本市の公共交通ネットワークは南北方向の鉄軌道が中心で、東西方向が脆弱です。堺市立地適正化計画に掲げる集約型都市構造の形成に向けて、堺市地域公共交通計画のもと、堺都心部と新金岡、美原間の交通の現状を踏まえ、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の機能強化が必要です。

【美原都市拠点の形成】

○旧美原町との合併後、「堺市・美原町合併新市建設計画」を踏まえ、美原都市拠点の整備などを進めてきました。

○美原都市拠点付近は、区役所前にバスロータリーを備え、複数のバス路線が集中する場所です。

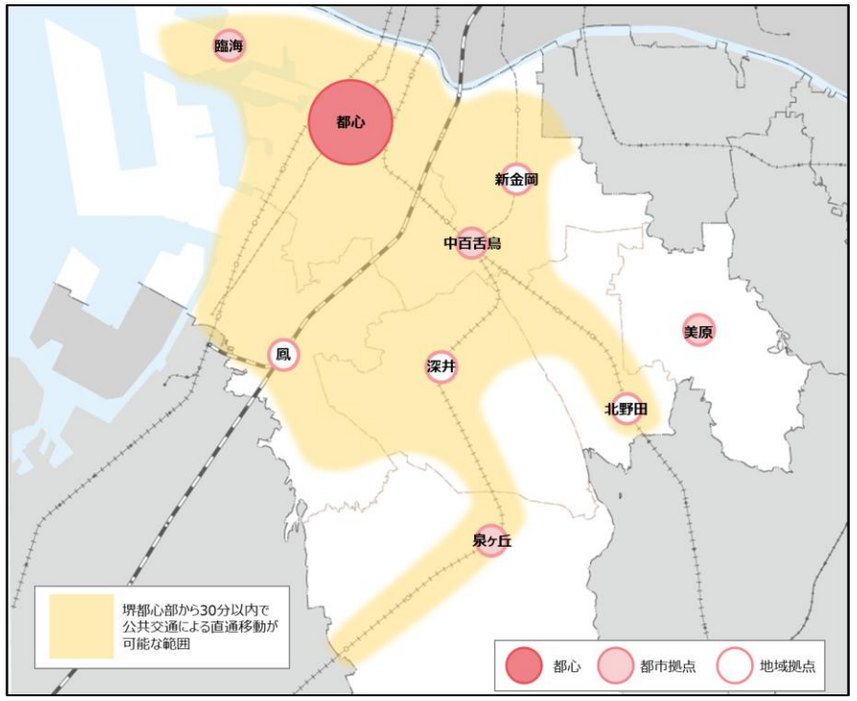
美原都市拠点（美原区ビジョン2030より）



美原都市拠点の整備

【公共交通による直通30分移動圏域】

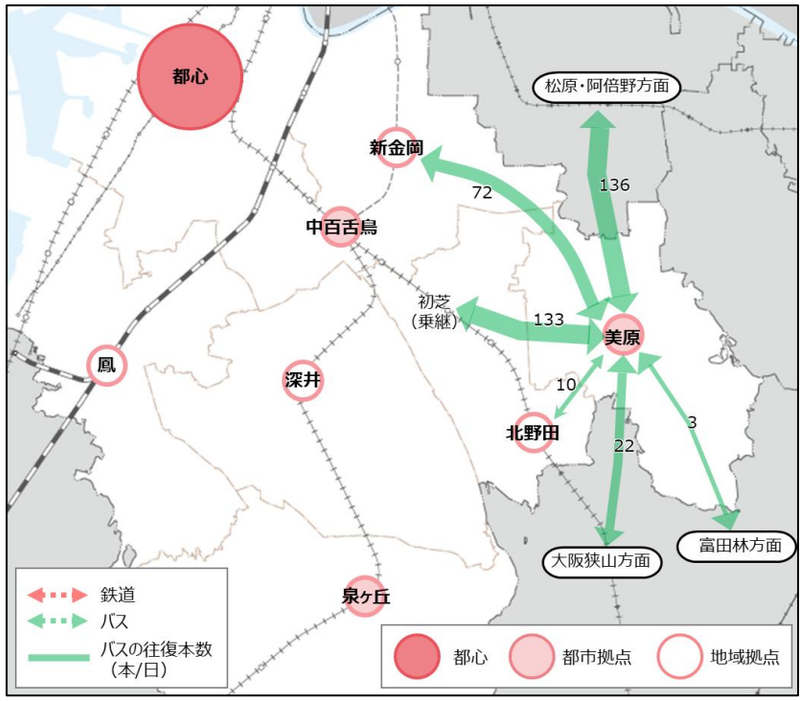
○美原都市拠点は、都市計画マスタープランで都市拠点及び地域拠点として位置付ける拠点の中で、唯一、堺都心部と30分以内での公共交通による直通移動が困難な拠点です。



堺都心部から直通かつ概ね30分以内の移動圏域イメージ

【拠点や周辺地域との結びつき】

○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、同方面への移動が多い状況です。



美原を起点とする移動面の結びつき

堺都心部と美原など市域東部を結ぶ基幹的かつ利便性の高い拠点間ネットワークを構築

目標①利用しやすい交通ネットワークの実現

- 美原都市拠点の整備効果を高めるため、既存の生活路線との役割分担のもと、美原都市拠点等を結節点として、乗継利便性の向上を図るなど、**利用しやすい交通ネットワーク**の実現をめざします。
- また利用しやすい交通ネットワークの実現に向けた**利用環境の整備**を進めます。

目標②30分以内での直通移動の実現

- 堺都心部と美原都市拠点を、**乗換なしで30分以内に結ぶ**公共交通を実現します。
- また安定した30分以内での運行を実現するため、**定時性・速達性等を向上**します。

目標③利用者の拡大・運行サービスの向上

- 隣接する南河内地域との結びつきの強さを活かして、南河内地域から堺都心部への誘客など、**利用者を拡大**します。
- 堺都心部との結びつきを強化するため、乗換不要な直通の交通手段の導入に加え、利用状況を踏まえつつ、**運行サービスを向上**します。

SMI美原ラインの本格運行の考え方

Ⅲ　これまでの実証実験の経過と成果

（1）実証実験の概要

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
実験概要	運行日数：45日間 運行時間：9時台～22時台 停留所数：８箇所 東・西のエリアをまたがない乗降を制限 運賃：独自設定（100円刻み）	運行日数：75日間 運行時間：7時台～20時台 停留所数：８箇所（一部位置変更） 東・西のエリアをまたがない乗降を制限 運賃：距離制運賃（南海バス）	運行日数：75日間 運行時間：10時台～19時台 停留所数：８箇所（一部位置変更） 一部区間のみ乗降を制限 運賃：距離制運賃（南海バス）	運行日数：91日間 運行時間：10時台～19時台 停留所数：12箇所（停留所追加） 一部区間のみ乗降を制限 運賃：距離制運賃（南海バス）

（2）検証内容

検証項目	検証結果の評価軸	設定変数　※【ニーズ】についてはアンケート項目
利用者数【需要】	・利用者が増加しているか ・利用促進策の効果がみられるか	・停留所の配置 ・運賃、利用促進策
運行精度【定時性】	・定時性が確保されているか	・ルート、ダイヤ設定
所要時間【速達性】	・既存ルート（バス+鉄道）と比べて速達性が確保されているか	・停留所の数
運行内容【ニーズ】	・本格運行に向けた市民ニーズはあるか	・運行本数、運行時間帯、乗降条件等

（3）実証実験の結果総括と本格運行への動機

	実証実験の結果総括	本格運行への動機
需要	需要を拡大できる通勤通学時間帯を除いた運行時間帯における**一定の需要を確認**	観光・買い物など自由目的による移動手段として定着
	無料デーでは1日400～500人以上の利用を確認するなど**潜在需要も大きい**	利用促進策や本格運行による利用者増加の可能性を確認
	利用者は令和5年度以降、実験を重ねるごとに着実に増加 年度 / R5年度（基準年） / R6年度 / R7年度 1便当たり利用者の増加率 / 100%【基準値】 / 110%↗ / 122%↗	これまでの継続的な取組により、利用が定着しつつある
定時性	実験の積み重ねによってダイヤの精度が向上し、遅延状況が改善	ダイヤ調整等により概ね定時性の確保が可能な状態であることを確認
速達性	**堺東～美原間の所要時間は最短27分**	堺都心部と美原都市拠点間において30分以内での移動が可能なことを確認
ニーズ	運行時間帯の拡大や運行本数増加、延伸に関する要望	本格運行に向けた要望・ニーズを確認
その他	利用者の行動変容として約2割が自家用車からSMI美原ラインへ転換	環境にやさしく移動弱者に重要な移動手段として利用増加が期待される
	「都心部に行く回数が増えた」または「美原方面へ行く回数が増えた」と回答した人が約40%、「都心部へ初めて行った」または「美原方面へ初めて行った」と回答した人が約20%	両地域間の人流活性化に寄与していることを確認

本格運行を開始し、利便性向上など継続的な取組を実施

SMI美原ラインの本格運行の考え方

Ⅳ　SMI美原ライン導入の効果

○堺都心部と新金岡、美原を結ぶ東西交通軸を強化し、人の流れの活性化や公共交通への利用転換を促進します。
○これにより、消費活動の増加や沿線の魅力向上、環境負荷軽減をはじめ、短期的・中長期的に期待される様々な効果を生み出し、すべての人が将来にわたり便利で安心して住み続けられる都市を実現します。

❶東西の人の流れの活性化



短期的に期待される効果

- 外出機会の増加
- 市域内での消費活動の増加
- 都市機能の連携強化（行政、商業、文化、医療等の広域連携）

中長期的に期待される効果

- 外出促進による健康寿命の延伸
- 沿線の開発・投資魅力の向上
- コンパクト・プラス・ネットワークの進展（公共施設やインフラの維持管理等の行政コストの縮減）

❷公共交通への利用転換



短期的に期待される効果

- 免許を有しない方への移動手段の提供
- 渋滞状況の緩和、交通事故の減少
- CO2排出量削減

中長期的に期待される効果

- 人口構成の変化に対応できる移動手段確保
- 速達性、定時性の更なる向上
- 環境負荷（地球温暖化等への影響）軽減

めざす姿

すべての人が将来にわたり
便利で安心して
住み続けられる都市の実現



- 誰もが移動しやすく外出しやすい都市
- にぎわいと活力のある都市
- 環境にやさしく、脱炭素に貢献する都市
- 持続可能で効率的な行政運営が実現する都市

関連取組との相乗効果

- 人の交流・つながりの促進、地域コミュニティの活性化
- 健康増進・ウェルビーイング向上
- 次世代への良好な都市環境・社会の継承
- 都市の魅力・競争力の向上
- 広域連携の強化・地域経済の活性化
- 沿線価値向上による税収増を通じ、将来投資との好循環

【参考】定量的な効果

○SMI美原ラインの導入前後において、所要時間、乗換回数、費用等を比較し、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版、2025年3月一部変更）（国土交通省）」を準用して便益を算出
○その他の便益として、市外移動から市内移動への転換、沿線移動の増加による市内消費増及び高齢者の外出促進による医療費抑制効果を試算

【利用者が定着後（約65,000人/年）の便益を算出】

便益の種類		便益（年間）
利用者便益	移動時間短縮	約1240万円
	移動費用低減	約280万円
	乗換負担低減	約3350万円

便益の種類		便益（年間）
社会的便益	市外移動からの沿線移動への転換、及び沿線移動の増加による市域の消費増	約1870万円
	高齢者の外出促進による医療費抑制額	約390万円
	自家用車からの利用転換に伴う温室効果ガス排出量の削減	26.6t-CO2

SMI美原ライン導入前後の比較（美原→堺、堺東の場合）

従来の移動ルート	所要時間	乗換回数
【美原-初芝-堺東-堺】バス＋電車＋バス	61分	2回
【美原-初芝-堺東】バス＋電車	35分	1回

※SMI美原ラインの平均的な所要時間となる午前10時台に出発する便の最短時間より算出（乗換時間含む）した場合

新たな移動ルート	所要時間	乗換回数
【美原-堺】SMI美原ライン	39分	0回
【美原-堺東】SMI美原ライン	29分	0回

【美原ー堺】
所要時間：22分程度短縮
乗換回数：乗換不要になる

【美原ー堺東】
所要時間：6分程度短縮
乗換回数：乗換不要になる

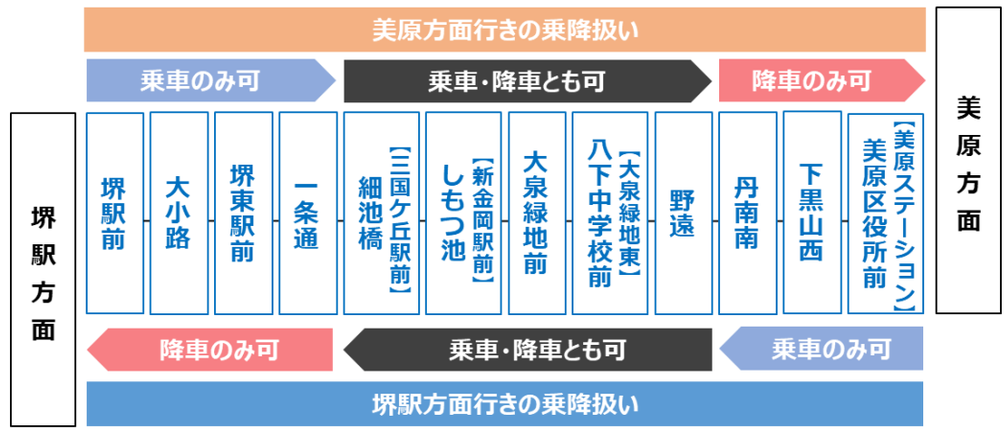
SMI美原ラインの本格運行の考え方

V　本格運行当初の運行内容とその考え方

運行内容		運行内容の考え方
運行ルート	堺都心部 ＝（大阪中央環状線、国道309 号） ＝ 美原区役所前	○拠点間を結びながら、南北方向の鉄軌道との乗継利便性を確保 ○大型バス運行においても一定の平均走行速度を担保できる幹線ルート ○直線形で遠回りをしない、目的地まで利用者にとって分かりやすいルート
停留所	12箇所	○鉄軌道との交通結節点とし、公共交通での移動を促進 ○速達性を損なわない適切な設置間隔・数（令和7年度実証実験の状況を踏まえ、令和7年度と同数で設定）
運行時間帯・運行間隔	9時台～20時台・１時間に1本	○沿線区より通勤・通学時間帯を含めた運行を望む意見があるものの、まずは過去の実証実験で大きかった自由目的の移動需要を捉えた運行を行い、人流を活性化 ○今後、利用者増の取組を進め、需要等を検証した上で運行時間帯や運行頻度を拡大
運賃	距離制運賃（参考：令和7年度：200円～550円） ※デジタル企画乗車券有	○運行事業者による運賃設定 ○利用促進を図るため、令和7年度実験でも実施している複数人での利用で割安となるデジタル乗車券「みんなでワンデーパス」の販売を予定
所要時間	最短約36分（堺駅～美原区役所間）	○今後、更なる速達性・定時性を向上



SMI美原ライン停留所



デジタル企画乗車券

SMI美原ラインでおでかけしよう！みんなで使うとお得！
1日乗り放題！デジタル乗車券「みんなでワンデーパス」

価格：1,200円（税込）

・最大5人（大人2人、小学生以下3人まで）で利用可！





※令和7年度の実施内容

Ⅵ　取組の方向性、事業スケジュール

（1）取組の方向性

○SMI美原ラインが今後、市民の移動手段として選択され定着するよう、取組の方向性を定め、本市の東西を結ぶ路線として育成します。

目標	**目標① 利用しやすい交通ネットワークの実現**	**目標② 30分以内での直通移動の実現**	**目標③ 利用者の拡大・運行サービスの向上**
取組 方針	○利用環境の整備 ①走行環境の改善 ②待合環境の改善 ③乗換環境の改善	○定時性・速達性等の向上 ①定時性の向上 ②速達性の向上 ③運行の最適化	○利用増による運行時間・運行頻度の拡大 ①利用促進 ②運行時間の拡大 ③運行頻度の拡大
各取組	①走行環境の改善 ➢ 道路環境や停留所の位置・形状などの改善検討 ②待合環境の改善 ➢ 上屋、ベンチ等の設置 ③乗換環境の改善 ➢ 乗換案内の強化 ➢ サイクル＆バスライド ➢ パーク＆バスライド ➢ 各バス事業者との協議によるダイヤ調整（美原区役所前）	①定時性の向上 ➢ バス優先レーンの設置検討 ②速達性の向上 ➢ 公共車両優先システムの設置検討 ③運行の最適化 ➢ 交通混雑箇所等の停留所位置の見直し検討	①利用促進 ➢ 継続的な周知啓発 ➢ デジタル乗車券の利用強化 ➢ 沿線事業者等や隣接市との連携強化 ②運行時間の拡大 ➢ 利用状況を踏まえた運行時間帯の拡大 ③運行頻度の拡大 ➢ 利用状況を踏まえた増便（将来的に2便/時間以上）

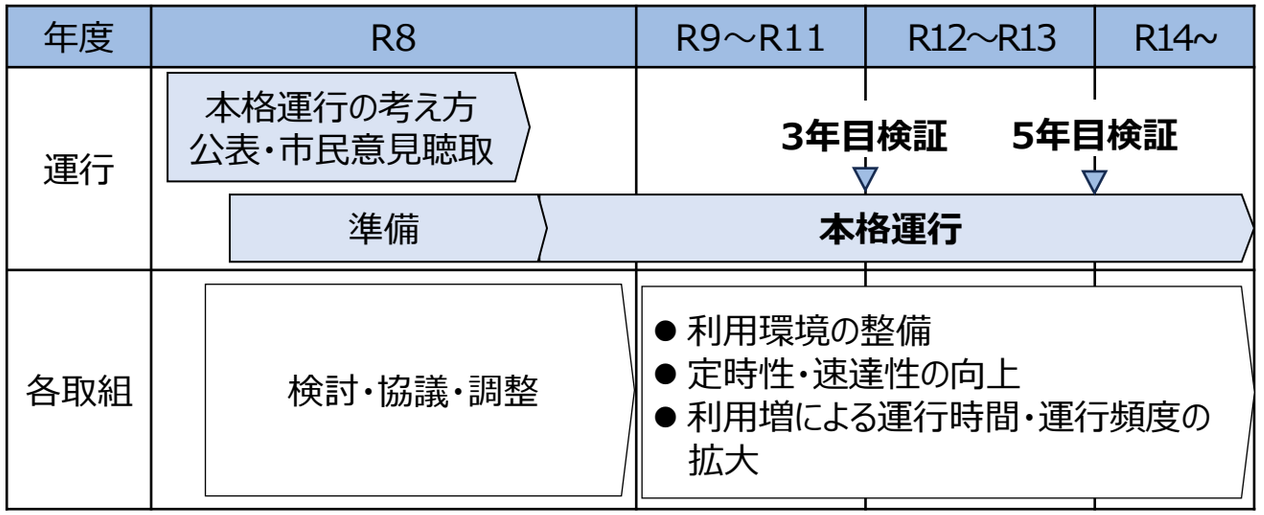
（2）事業スケジュール

・本格運行の考え方について、議会での議論を経て市民意見を募集します。

・年度ごとの取組を切れ目なく実施することで、利用者増加につなげることが重要であるため、令和8年度前半から運行準備を進め、令和9年1月からの本格運行をめざします。

・利便性向上に向けた取組については、令和8年度に検討及び運行事業者との協議・調整を行い、令和9年度から実施します。

・東西方向への移動については、行動変容が必要となるため、利用者の定着には時間が必要です。本格運行後、各取組を実施しつつ、定期的に検証することで、その効果や課題等を見極め、改善を図りながら、長期的に取り組みます。



Ⅶ　事業費

（1）事業費の試算

【試算の前提条件と試算結果】

○ 令和7年度実験結果を踏まえつつ、新規路線であることを考慮して、5年程度をかけて利用者が徐々に増加し、路線として定着すると仮定（年5%増加するとして計算）します。

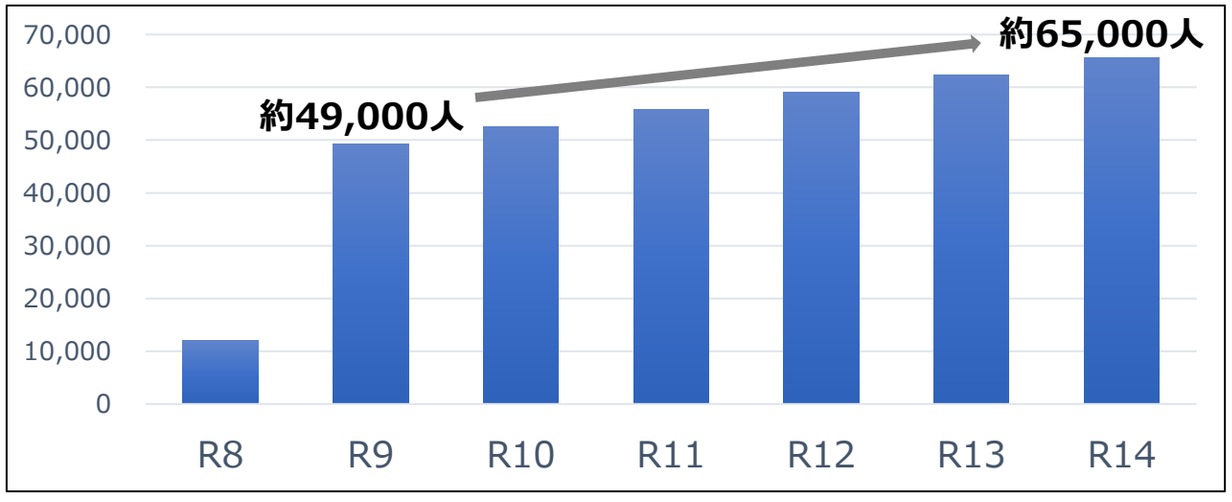
○ 人件費や物価等の上昇は見込みません。

○ 運行初年度のみにかかる初期費用は計上しません。

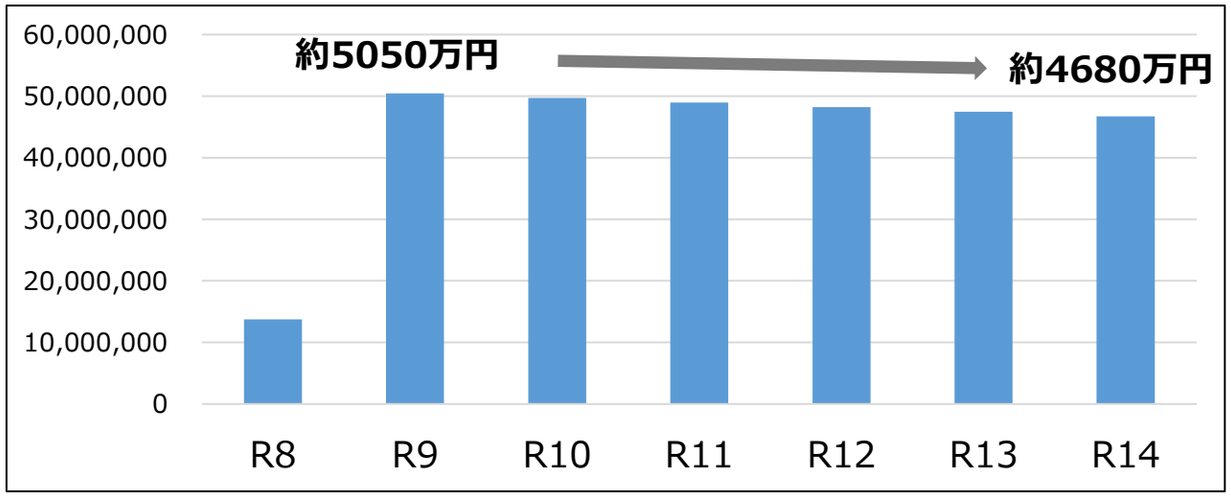
○ 今後、実施予定の利用促進の取組に係る費用は含みません。また運行のサービス水準も導入当初のままとします。

年度	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14～
運行日数（日）	90	365					
運行経費（千円）	16,500	61,600					
収入（千円）	2,700	11,100	11,900	12,600	13,400	14,100	14,800
収支差額（千円）	13,800	50,500	49,700	49,000	48,200	47,500	46,800

【年間利用者数の推移（想定）】



【市負担額（想定）】



（2）今後の市負担の軽減策

○下記事項について運行事業者と協議・調整を行います。

・運行事業者にとって収支改善に対するインセンティブが働き、市にとっては負担額の軽減が期待できるような手法について、協議・調整します。

・広告収入（車体ラッピング等）や副停留所名のネーミングライツ、企業版ふるさと納税の活用、既存路線の再編など、収支や事業の改善について協議・調整します。