

令和7年度SMI都心ライン実証実験

結果とりまとめ

令和8年7月

堺市交通政策課

- 自動運転レベル4の実現に向けた実証実験として、自動走行に加え、信号協調システムや路車協調システム、走行空間整備、遠隔監視、正着制御、駐停車車両回避の実証実験を令和7年10月から令和8年2月にかけて連携して実施した。
- 関連取組として、バス待ち合い環境の向上を目的に、バス停付近における休憩スペース及び情報発信の実証実験を実施した。

实施日程

○令和7年10月1日（水）～令和8年2月27日（金）

① 自動走行

LiDAR及びAIカメラといった車載センサで周囲の歩行者や車両等を検知し、大小路筋におけるレベル2自動走行を実施。運転士が同乗。



②信号協調システム

信号の残秒数を車両に伝達し、交差点通過中や進入直前の赤信号化による交差点内での立ち往生や急ブレーキを防止する実験を実施。



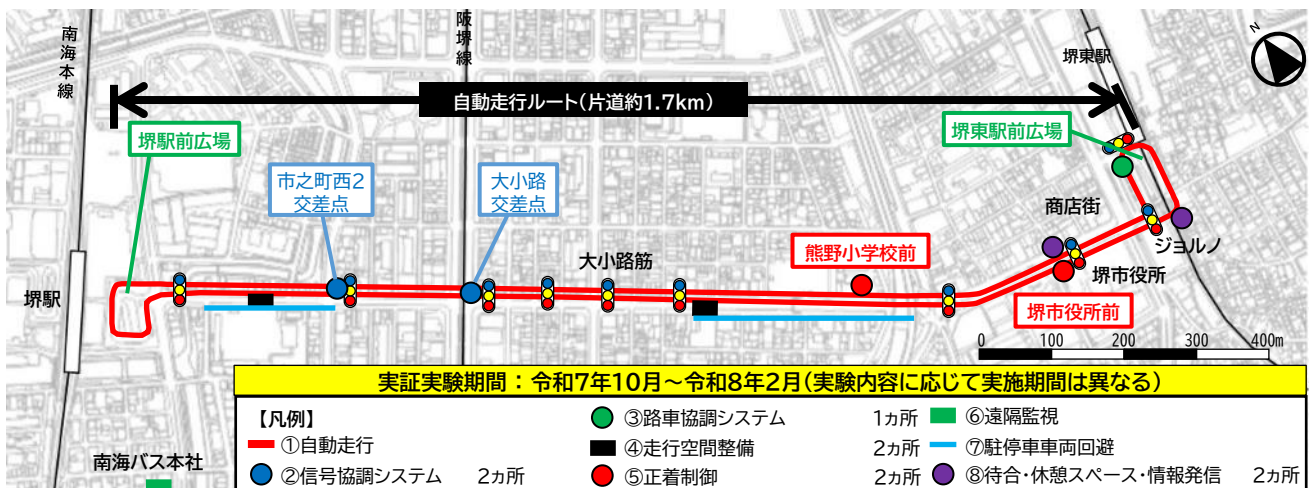
③ 路車協調システム

交差点右折時に対向車によって生じる死角の情報を路車協調システムで検知し、車両と通信することで、自動運転による安全な交差点右折を実施。



④ 走行空間整備

走行車線にはみ出した駐停車車両を要因とする手動介入を抑制するため、停車帯を拡幅し自動運転車両の走行空間を確保する実験を実施。



⑤ 正着制御

停留所にプラットフォームを設置。磁気マーカを活用して、できるだけ車両とプラットフォームとの隙間を小さく停車し、バリアフリーな乗降を実現する実験を実施。



⑥遠隔監視

自動運転車両内外の状況を遠隔で監視し、車内との通話で相互に連絡を取り、安心して利用できる環境構築をめざす実験を実施。



⑦ 駐停車車両回避

自動運転システムによって、中央線を跨ぎながら駐停車車両を回避する実験を実施。



⑧待合・休憩スペース 情報発信

バス待合環境の改善として、待合・休憩スペースの設置とデジタル技術による交通及び地域の情報を発信する実験を実施。



SMI都心ライン実証実験の概要

実証実験の実施主体等

○各実証実験の実施・協力主体、実施場所、実施時間は以下のとおり。

		実施・協力主体	実施場所	実施期間	検証内容
自動運転 実証実験	①自動走行	SMI都心ライン社会実装 推進事業コンソーシアム	堺駅～堺東駅	準備運行 : R7.10.1～10.31 関係者試乗 : R7.11.4 一般試乗 : R7.11.5～R8.2.3	自動運転バスの走行支障状況 ・自動運転率 ・手動介入回数 ・手動介入の要因 など
	②信号協調システム	SMI都心ライン社会実装 推進事業コンソーシアム	市之町西2交差点 大小路交差点	実施期間 : R7.11.5～R8.2.3	
	③路車協調システム	国土交通省道路局、 SMI都心ライン社会実装 推進事業コンソーシアム	堺東駅前交差点	without : R7.11.5～R7.11.28 R8.2.1～2.27 with : R7.12.1～R8.1.30	
	④走行空間整備	国土交通省道路局、 SMI都心ライン社会実装 推進事業コンソーシアム	市小学校前 ベトナム領事館付近	R7.11.5～R8.2.27	
	⑤正着制御	SMI都心ライン社会実装 推進事業コンソーシアム	熊野小学校前 堺地方合同庁舎前	R8.1.13～R8.2.3	バス停車位置 (目標位置との距離、段差) 車いす等で介助なく乗車できる バリアフリー乗降の検証
	⑥遠隔監視	SMI都心ライン社会実装 推進事業コンソーシアム	南海バス株式会社 本社	R7.11.5～12.26	遠隔監視システムの通信環境 遠隔監視員等の必要人員数 (1:N)
	⑦駐停車車両回避	堺市・先進モビリティ株式会社	市小学校前 ベトナム領事館前	R8.2.24～2.27	自動運転バスの走行支障状況 (自動運転率など)
待合・休憩 スペース 実証実験	⑧待合・休憩スペース	堺市、 大阪公立大学 都市計画研究室	堺東商店街前 ジョルノ前	R7.11.4～R8.2.27	休憩スペースの利用実態(利 用率、利用人数) 休憩スペースの満足度など
	⑧情報発信	堺市、 関西電力送配電株式会社	堺東商店街前 ジョルノ前	R7.11.4～R8.2.27	発信した地域情報の利用状況、 ニーズなど

自動運転実証実験（①自動走行）

実験概要

- 実験車両は、BYD社製J6車両に、先進モビリティ株式会社がAIカメラ及びLiDARといった車載センサ、自動運転システムを搭載した車両を使用した。
- 車両全面及び側面には、実施主体である「SMI都心ライン社会実装推進事業コンソーシアム」や構成企業、「SMIプロジェクト」、「実証実験中」のラッピングを行った。



自動運転実証実験（①自動走行）

実験概要

- 堺駅～堺東駅間（片道約1.7km）において、11月5日～2月3日にわたり自動運転レベル2での運行を実施した。
- 走行ルート上を自動運転により走行し、自動運転率（走行距離に対し、自動運転によって走行した距離の比）を計測した。また、下図の区間に応じた手動介入の発生状況（要因、発生地点）を把握した。

▼走行ルート及び手動介入データ取得区間

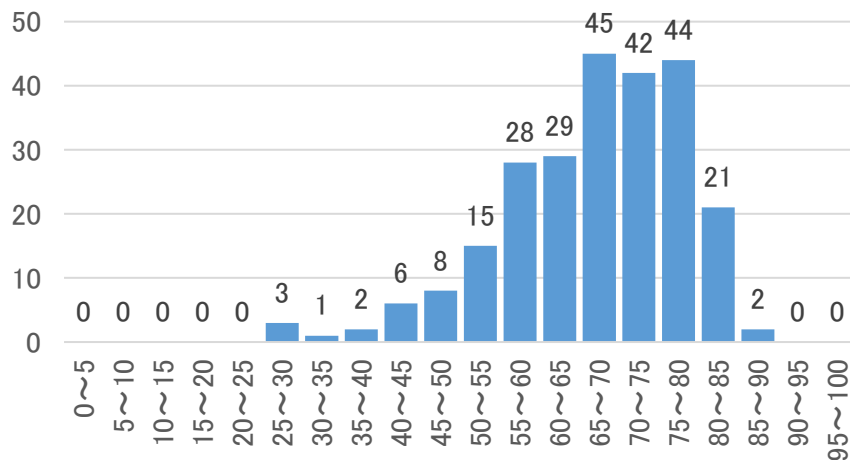


自動運転実証実験（①自動走行）

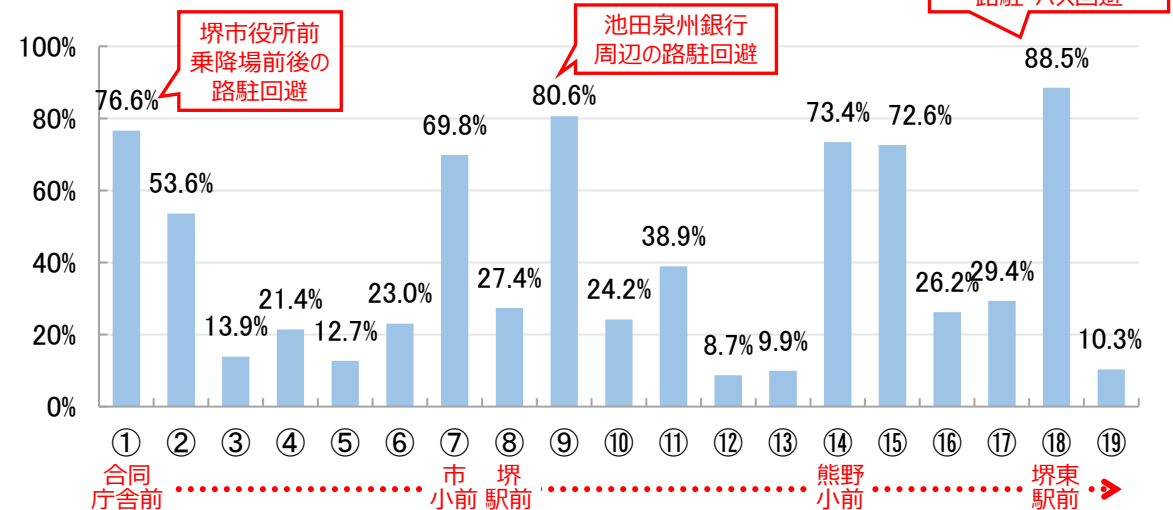
実験結果

- 自動運転率は、平均65.9%、最大88.5%であった。
- 自動運転を妨げる主な要因は、路上駐車回避によるものであり、堺東駅前広場のほか、銀行・官公庁施設などの公共施設や店舗、宿泊施設付近など、都市機能が集積する区間での手動介入が多く見受けられた。

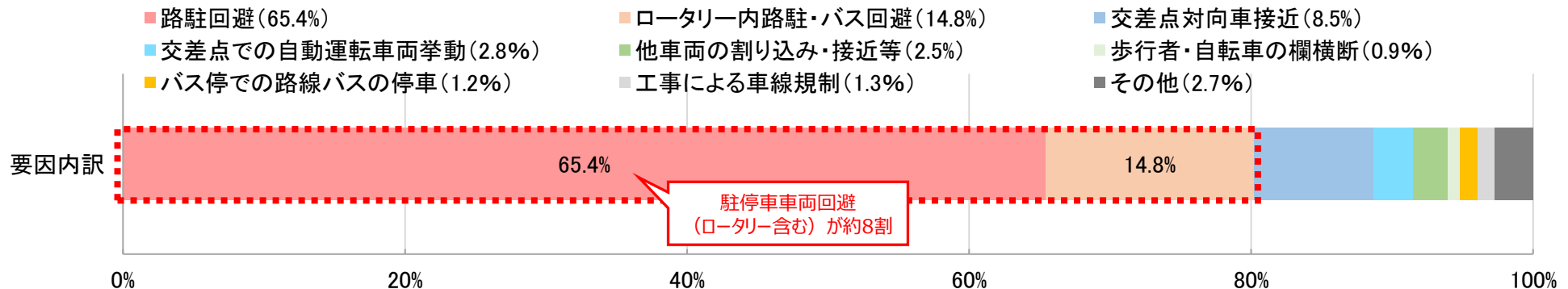
▼自動運転率（自動走行距離/走行距離）



▼区間別手動介入発生状況割合



▼手動介入要因別割合



今後の課題

- レベル4の認可取得に向け、自動運転システムや走行環境の整備によって駐停車車両を回避し、自動運転率を向上させることが必要。

自動運転実証実験（②信号協調システム）

実験概要

- 信号協調システムにより、信号が変わるまでの残秒数を車両に送信することで、交差点通過時や交差点手前での赤信号化による立ち往生や急ブレーキを防止し、円滑かつ確実に通過・停車できるような車両制御を実施した。
- 広幅員の交差点である大小路交差点と、下り勾配となる市之町西2交差点に設置した。

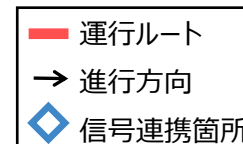
▼信号協調イメージ



▼信号切替り時間の受信状況



▼実施場所



自動運転実証実験（②信号協調システム）

実験結果

- 信号協調システムを導入することによって交差点での円滑な通過・停止が可能となり、信号協調システムを導入していない交差点と比べて自動運転率は高くなった。

▼信号交差点での自動運転率の比較

		自動運転率	交差点通過回数	手動介入回数
信号協調システムを導入した交差点 (with)	大小路交差点	99.4%	502	3
	市之町西2交差点	99.0%	502	5
信号協調システムを導入していない交差点 (without)		98.2%	2,430	44

▼信号協調システムを導入した交差点での手動介入の要因

番号	手動介入の要因	回数
⑤	黄信号への切替り時のドライバー判断による手動ブレーキ	2
⑥	同上	2
⑨	同上	3
⑩	同上	1

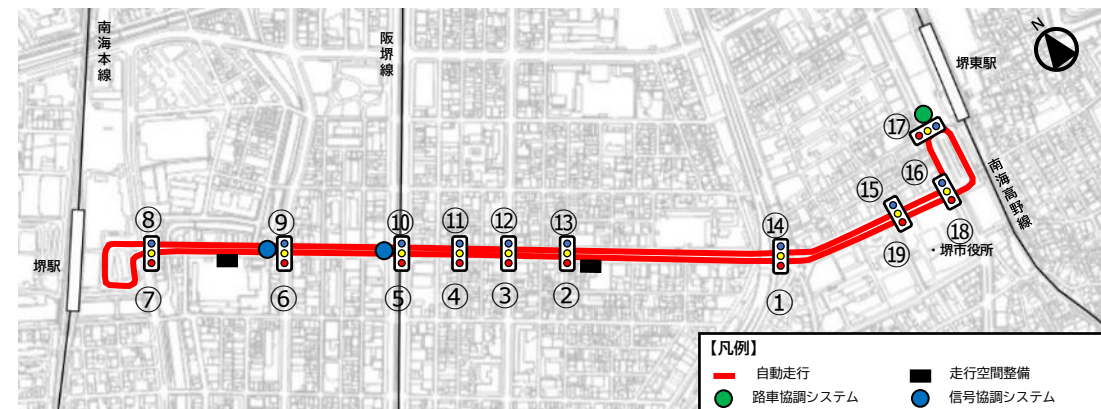
▼信号交差点での手動介入発生回数

番号	手動介入発生回数	番号	手動介入発生回数	番号	手動介入発生回数	番号	手動介入発生回数
①	8	⑥	2	⑧	1	⑬	1
②	13	⑦	3	⑪	9	⑭	1
③	0	⑧	1	⑫	1	⑮	3
④	1	⑨	3	⑭	1		
⑤	2	⑩	1	⑮	1		

※黄色箇所は、信号協調システム設置箇所

今後の課題

- 信号協調システム設置箇所の課題は見受けられなかった。
- 信号協調システム未設置の手動介入が多い箇所において、増設の検討が必要。

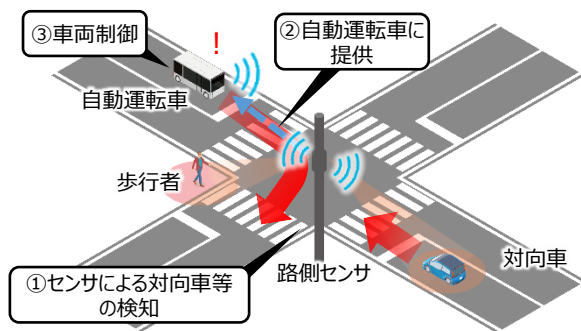


自動運転実証実験（③路車協調システム）

実験概要

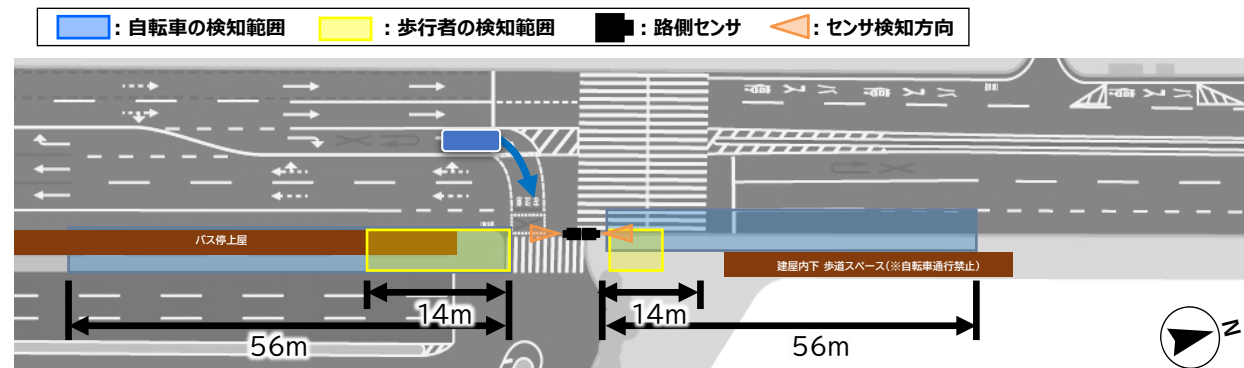
- 堺東駅前交差点での右折時に、対向車による死角から現れる自転車や歩行者の情報を車両に伝達することで、円滑な交差点通過及び自転車・歩行者との交錯を防ぐ車両制御を実施した。

▼路車協調のイメージ

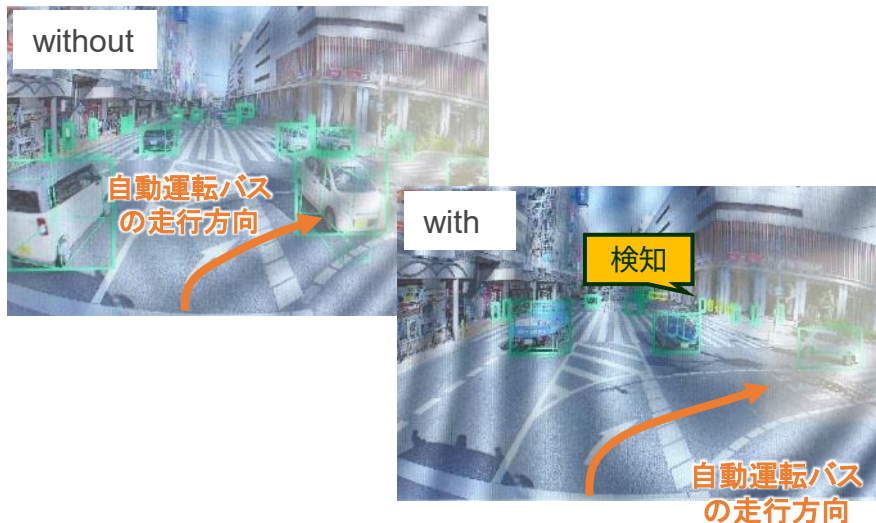


出典：自動運転の実現に向けたインフラ連携の取組について（国土交通省）

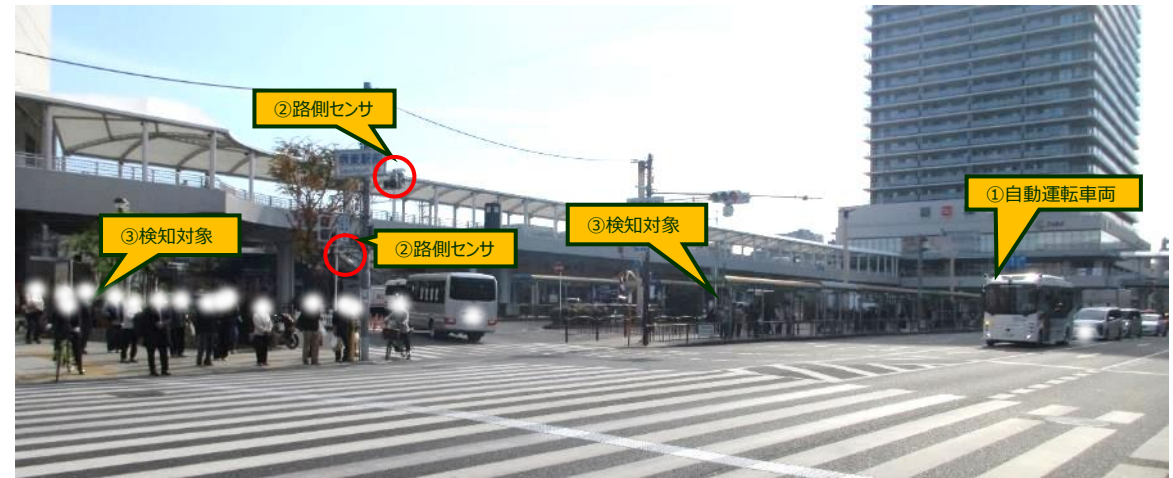
▼路車協調システムの検知範囲



▼路車協調システムによる検知状況



▼実験時の状況



自動運転実証実験（③路車協調システム）

実験結果

- 路車協調システムの設置により死角から現れる歩行者等を検知でき、自動運転率が35.7%から97.0%に向上し、路車協調システムの有用性を確認できた。

▼自動運転率

	自動運転率	交差点 通過回数	交差点での 手動介入回数
路車協調 有 (with)	97.0%	100	3
路車協調 無 (without)	35.7%	70	45

▼手動介入内訳

	手動介入回数
ドライバ判断	2
歩行者に起因するもの	1

今後の課題

- 路車協調システムの課題は見受けられなかった。
- 路車協調システムを本格設置するにあたっては、対向車両による死角をカバーすることができ、かつ路車協調システム自体の死角が発生しないような最適な設置箇所の検討が必要。

自動運転実証実験（④走行空間整備）

実験概要

○大小路筋のベトナム総領事館付近及び市小学校前において停車帯を一部拡幅し、路上停車対策を実施することで、自動運転車両の走行空間を確保し、自動運転率の向上につなげる実験を実施した。

▼実証実験実施箇所



▼走行空間整備イメージ



▼①ベトナム領事館付近での整備状況

整備前



整備後



▼②市小学校前での整備状況

整備前



整備後



自動運転実証実験（④走行空間整備）

実験結果

- 走行空間整備を実施した区間（with区間）と、with区間近傍の同等環境で走行空間整備を実施していない区間（without区間）における自動運転率を比較したところ、with区間における自動運転率は100%に近い結果となり、without区間と大きな差が生じる結果となり、走行空間整備の有用性を確認できた。

▼走行空間整備箇所周辺の自動運転率

	検証区間	自動運転率	検証区間内に駐停車車両が存在した際の自動走行回数	手動介入の回数
ベトナム総領事館付近	with区間	100%	100	0
	without区間	51%	123	60
市小学校前	with区間	98%	100	2
	without区間	15%	150	127

今後の課題

- 停車帯の幅が困難な箇所等における駐停車車両対策としての走行空間整備の検討が必要。

自動運転実証実験（⑤正着制御）

実験概要

- 停留所におけるバリアフリーでの乗降を実現するため、正着実験を実施。バス停に仮設プラットフォームを設置し、車両側と歩道側の段差が小さくなるように高さを調整した。また、磁気マーカを路面に貼り付け、車両位置制御の精度向上を図った。
- 車いす利用者が単独乗降しやすい隙間・段差として、国土交通省「公共交通機関のバリアフリー整備ガイドライン」による隙間7cm以内、段差3cm以内とすることを目標とした。
- また、車いす利用者の意見を聞くため、プラットフォームに車両を隙間7cm程度で横づけし、車いすによる単独乗降が可能か体験いただいた。

▼堺市役所前停留所（ストレート型）



▼熊野小学校前停留所（切込みテラス型）



▼仮設プラットフォームと正着状況



▼車いす利用者との意見交換（2/27）



自動運転実証実験（⑤正着制御）

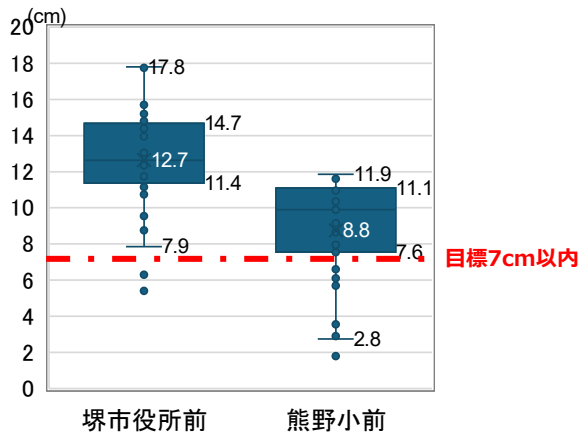
実験結果

- 磁気マーカを活用することで、車両とプラットフォームとの隙間を小さくすることができた。堺市役所前では、平均12.7cm（最大17.8cm、最小7.9cm）であった。熊野小学校前では、平均8.8cm（最大11.9cm、最小2.8cm）であった。
- 段差については、堺市役所前では、平均3.0cm（最大3.9cm、最小1.4cm）であった。熊野小学校前では、平均2.9cm（最大3.9cm、最小2.1cm）であった。
- 車いす利用者による乗降体験では、隙間7cm程度で概ね単独乗降が可能であることを確認できた。

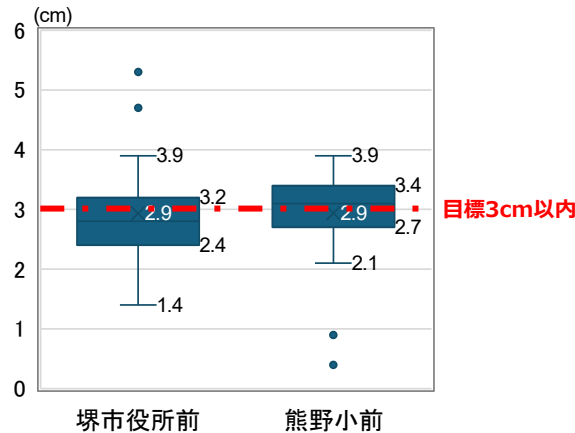
▼隙間・段差の平均値

	隙間（目標7cm以内）			段差（目標3cm以内）		
	平均値	最大値	最小値	平均値	最大値	最小値
堺市役所前	12.7cm	17.8cm	5.4cm	3.0cm	5.3cm	1.4cm
熊野小学校前	8.8cm	11.9cm	1.8cm	2.9cm	3.9cm	0.4cm

▼隙間の計測分布



▼段差の計測分布



▼車いす利用者との意見交換内容

項目	意見交換内容
段差・隙間について	・バス停留所の段差は問題なかった。人によっては段差を超えることができない可能性あり。 ・前輪が小さいと段差3cm・隙間7cmは困難。
車内サービスについて	・車いすをベルトで固定する必要があるので乗務員は必要。
外出機会について	・運転士やバス利用者に気を使って、乗車すること自体に気を使っていまい、心理的なハードルがあり外出を控えてしまう人もいる。

今後の課題

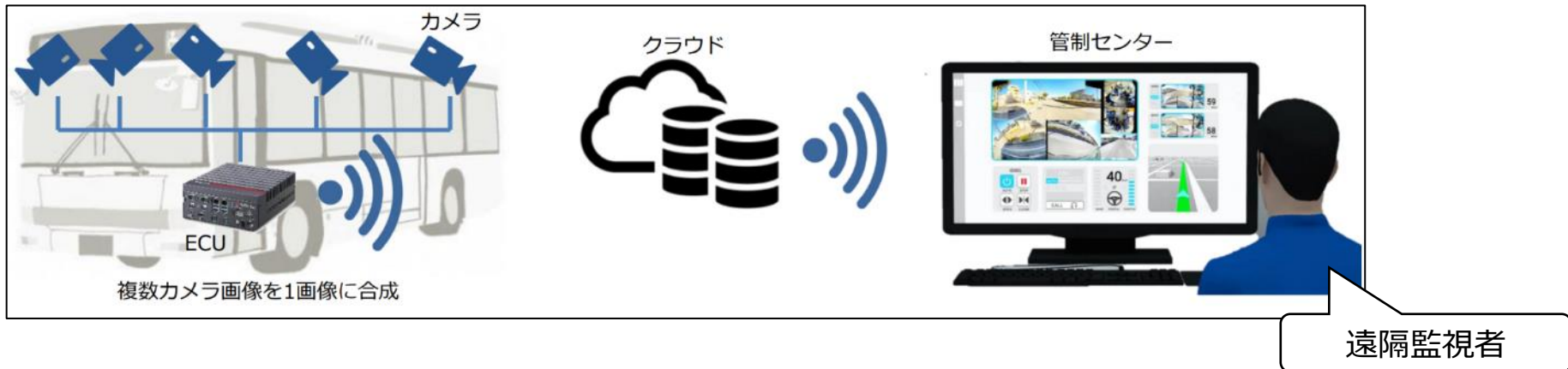
- 磁気マーカを活用することで隙間を小さくすることはできたものの、目標値以下とするには、バス停形状の改善等が必要。

自動運転実証実験（⑥遠隔監視）

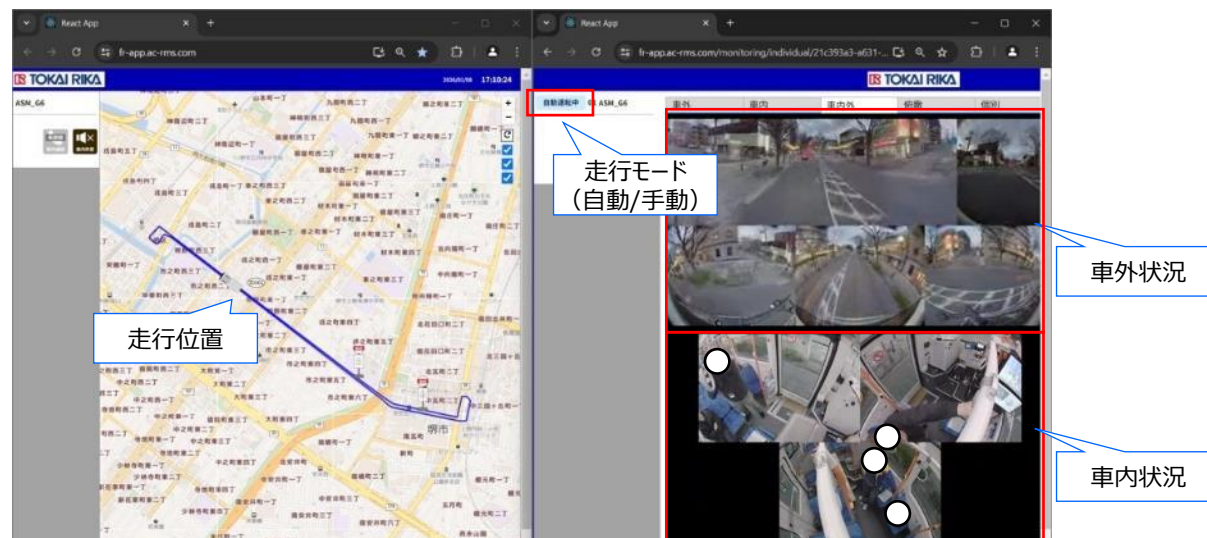
実験概要

- 遠隔監視型のレベル4実装をめざし、遠隔監視システムを稼働させ、車内外の映像を監視した。
- 将来の遠隔監視型レベル4の実装を想定し、運行事業者による遠隔での運行管理をシミュレーションした。

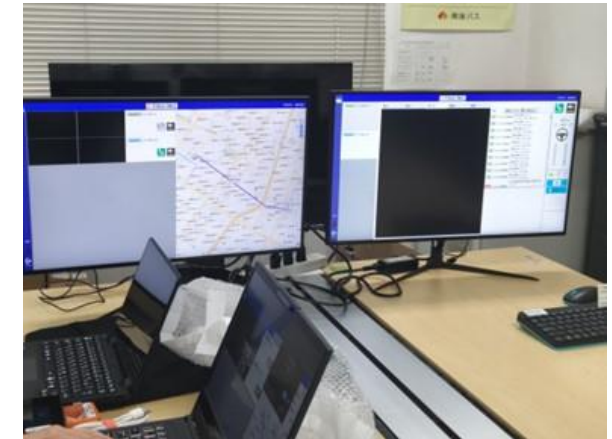
▼遠隔監視のイメージ



▼遠隔監視システムの表示画面



▼遠隔監視の様子



自動運転実証実験（⑥遠隔監視）

実験結果

- 自動運転車両の走行中、遠隔監視の通信が途絶する箇所を複数確認した。特に、堺駅ロータリー周辺等で、通信途絶が多くなった。
- 遠隔監視の運用体制について運行事業者へヒアリングを実施し、レベル4実装時には1人の特定自動運行主任者で2台程度の遠隔監視が可能であることを確認した。
- 現場措置業務実施者は必要であるが、現状の路線バス業務内で対応可能であれば、専任者の配置は不要と考えられる。
- そのほか、お客さま窓口担当者が必要と考えられるが、現状の路線バス業務内で対応可能であれば、専任者の配置は不要と考えられる。

▼遠隔監視システムの通信途絶箇所



▼運行に係る主体とその役割

必要な人員	役割	必要人数 (想定)	必要な資格
特定自動運行主任者	遠隔でバスを監視し、運行開始終了、異常時の停止、事故時の指揮を実施	・2台程度/人 ・緊急時は1人対応者が必要	特になし
現場措置業務実施者	事故現場等に駆け付け、危険防止などの現場対応	・配置が必要 ・現状の路線バス業務内で対応可能であれば、専任者の配置は不要	大型二種免許
お客さま窓口担当者	問い合わせ等各種業務を実施	・現状の路線バス業務内で対応可能であれば、専任者の配置は不要	特になし

今後の課題

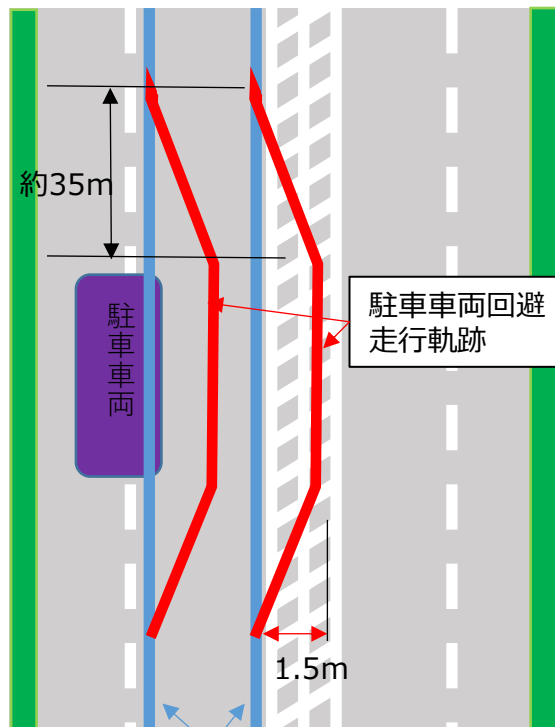
- 通信の安定性確保が必要。
- 複数台を運用した場合の通信状況や監視体制の確認が必要。

自動運転実証実験（⑦駐停車車両回避）

実験概要

○自動運転システムにより、中央線を跨ぎつつ駐停車車両を回避する実証実験を実施した。

▼駐停車車両回避時の動作イメージ



回避条件

- ✓ 対象車両が1台
- ✓ 乗用車サイズのみ
- ✓ 交差点内でないこと
- ✓ 対向車がないこと

▼駐停車車両回避の様子

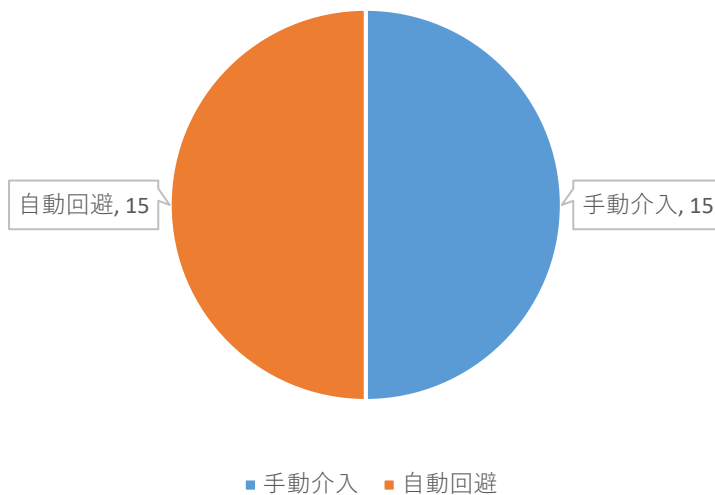


自動運転実証実験（⑦駐停車車両回避）

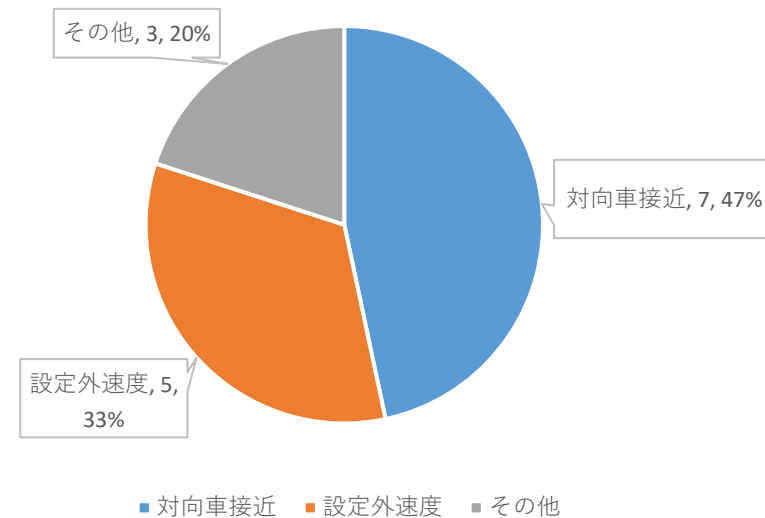
実験結果

- 実施期間中において、自動回避システムの作動が30回、うち自動回避成功回数が15回、自動回避中の手動介入回数が15回であった。
- 手動介入の要因のうち、47%は対向車の接近中に回避を始めたことによるもので、33%は設定速度外での回避を実施したことによるものであった。その他の要因は、横道からの割り込み、走行車線に大幅に越境して停車している車両、回避行動終了直後の駐停車車両があった。

▼自動回避の結果



▼手動介入の要因



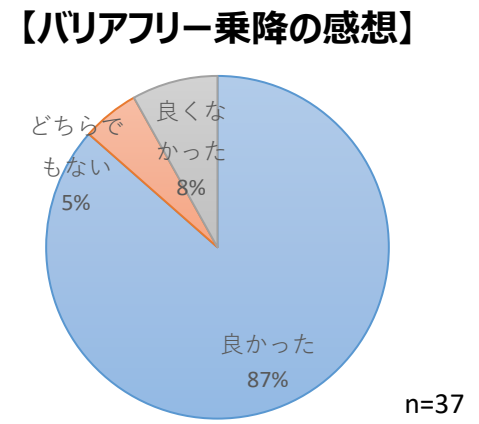
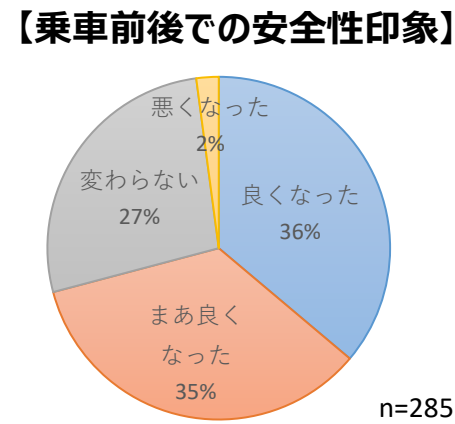
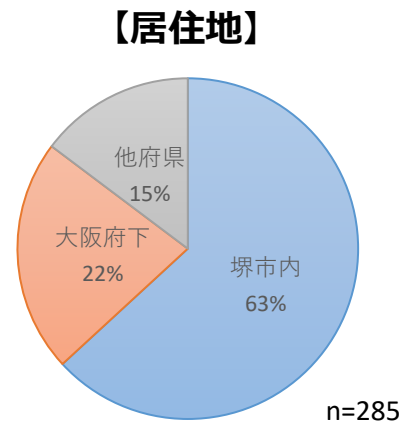
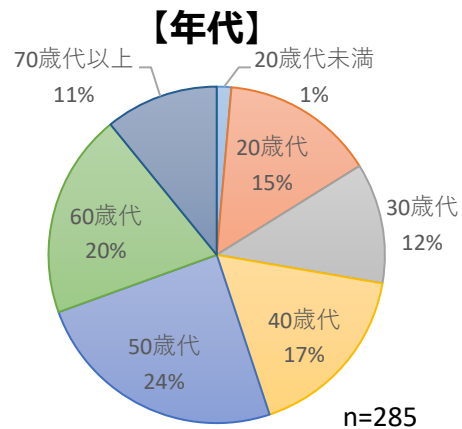
今後の課題

- 複数台車両の回避や、大型トラックに対して、システムによる自動回避を実現することが必要。
- 現状の回避システムはルールベースであることから、様々な交通状況に対応したシステムへのバージョンアップが必要。

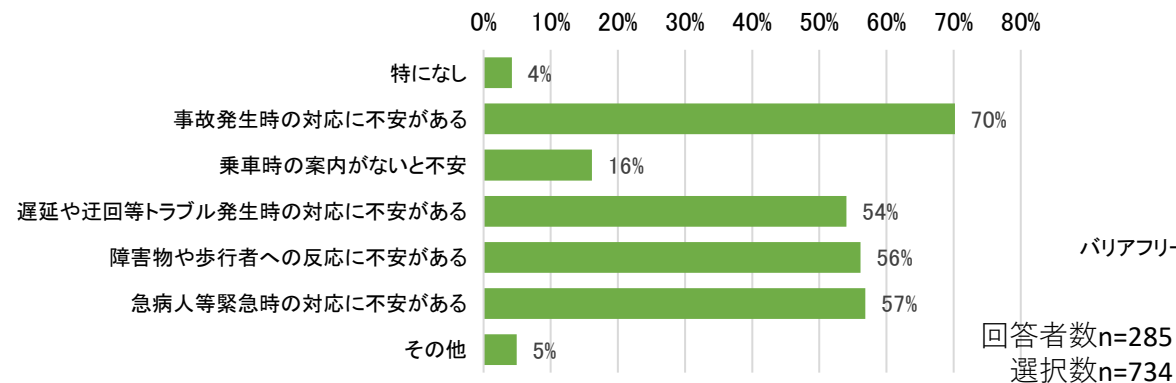
自動運転実証実験（アンケート調査結果）

調査結果

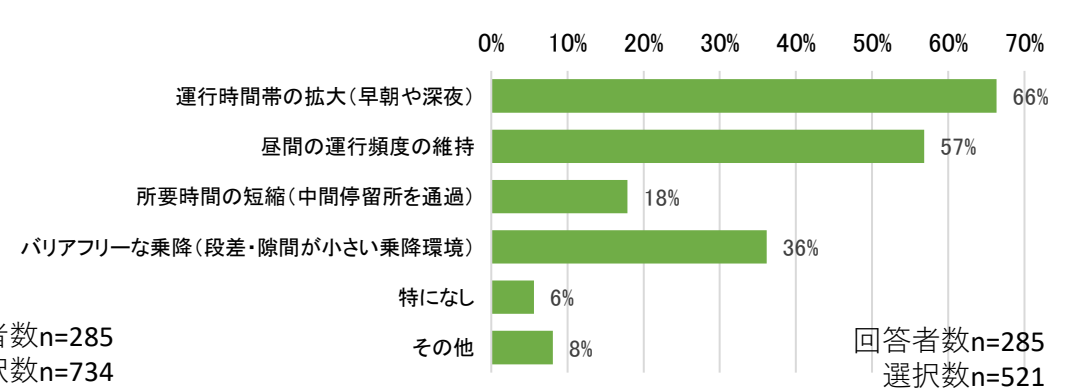
- 乗車前後で安全性への印象が向上した方の割合は7割、バリアフリー乗降を体験した約9割の方が、「良かった」という感想であった。
- 無人自動運転の課題として、約7割の方が事故発生の対応に不安を感じ、トラブル発生や障害物への反応、緊急時対応等に約5割の方が不安を感じている。
- 自動運転バスの実現で期待することとして、回答者の3分の2が運行時間帯の拡大に期待しているほか、昼間のバス運行頻度の維持に約6割の方が期待している。



【運転手がない状態の自動運転バスで、課題になると思われるもの】



【自動運転バスの実現で期待すること】



自動運転実証実験（アンケート調査）

調査結果

自由意見（一部抜粋）

肯定意見	自動運転バスは、人口減少が進むこれからの日本には必要不可欠。しかし、安全面は気になる。様々な事態にも対応できるように開発を進めてほしい。	懸念や指摘	現行のダイヤで運転出来るレベルに達成せずに、実装されないかが不安。
	自動運転バスは想像以上に安全快適でスムーズだった。実用化の日が早く訪れてくれると嬉しい。楽しみにしている。		駐車車両への対応が今後の改善と感じた。
	堺東駅ロータリーへの進入の際、初心者などの人間でも判断が難しいのに、右折が全て自動でなされていたことに驚いた。		自動運転により運転手の方の働き口が無くなるのではないかな。
	主要駅同士、駅と病院など多くの人利用する路線での自動運転が実現できると利便性が高まるので、ぜひ早期の実用化を望む。		自動運転の技術には不安はないが、駐停車車両や緊急事態へのスムーズな対応が課題になると思う。
	安全面では、人間が運転するよりはるかに高いと思った。		車内空間がやや狭い。
	人口減少・高齢社会の社会経済情勢の今、バス等、公共交通機関の維持・向上は、喫緊の課題。実証実験の結果で見た課題等あれば速やかに解消し、安全性等に留意しながら、できるだけ早く次の段階の自動運転や、対象路線の拡大の実現に向け、取り組んでいただきたい。		中国製EV車両への依存からの脱却が必須と思う。
	バス停との間隔や段差がなくなるとベビーカーでも乗り降りがスムーズになるため、子連れのバスの選択肢が増えるかと思う。息子も1人で降りられるくらいの段差と隙間だったのでとてもよかった。		正着時にもう少しスピーディーになれば良いと思う。

今後の課題

○無人自動運転のトラブル時等の体制構築や遠隔監視を成熟させることで、不安解消を図る必要がある。

待合・休憩スペース実証実験

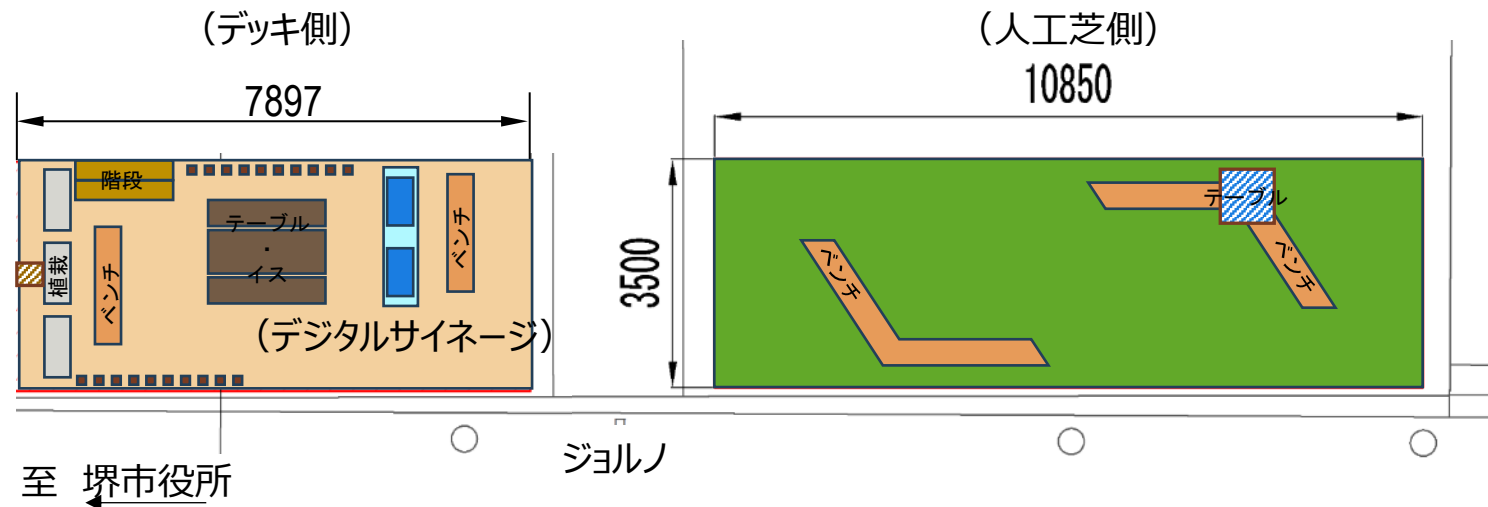
実験概要

- バス待ち環境の改善に向け、堺東駅前広場及び堺市役所前停留所のバス停付近において待合・休憩スペースを設置した。
- デジタルサイネージ及び電子ペーパーを活用し、バス乗り場や企画乗車券等を案内する交通情報、堺都心部でのイベント等の地域情報を発信した。

<ジョルノ前>



実施箇所



(デッキ側)

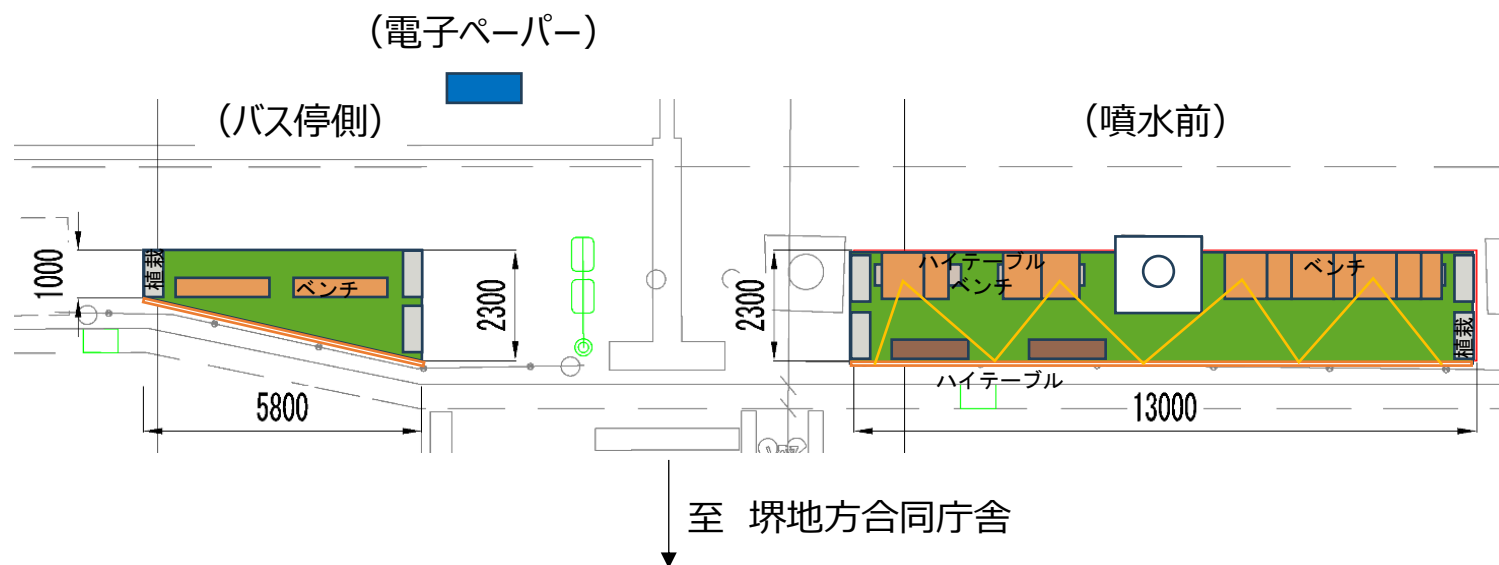


(デジタルサイネージ)



(人工芝側)

＜堺東商店街前＞

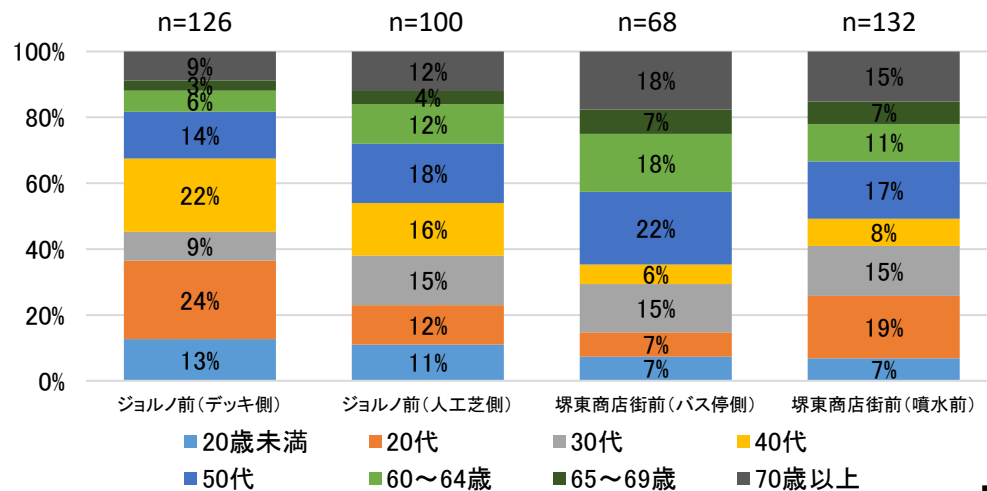


待合・休憩スペース実証実験

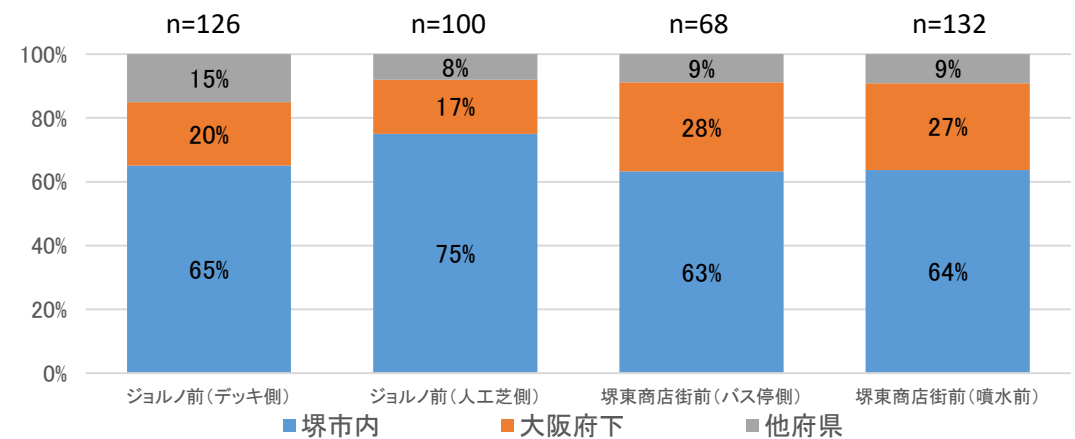
調査結果（利用者属性）

- 待合・休憩スペースの利用者にアンケート調査を行ったところ、利用者は20代未満から70歳以上まで幅広く分布したほか、労働者の利用が約5割となった。
- 利用者の6割以上が堺市内在住者であった。

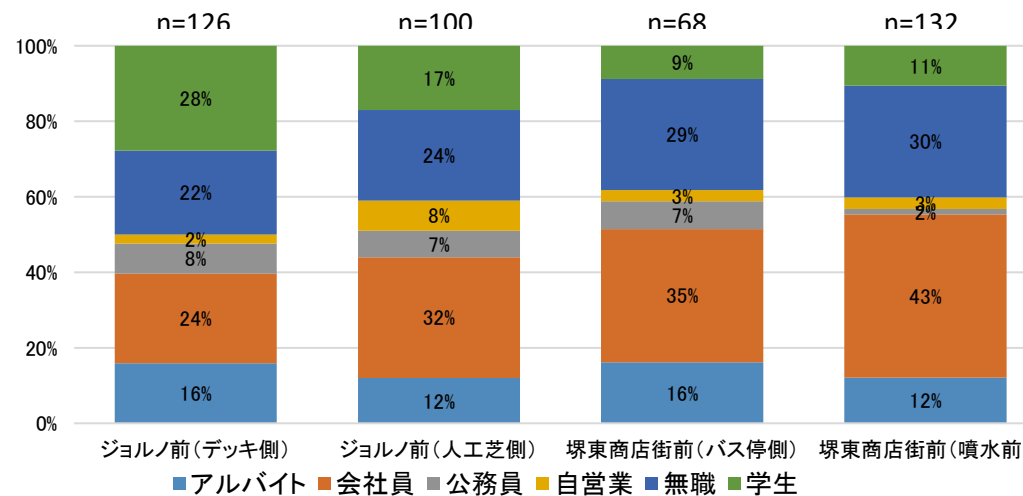
【年代】



【居住地】



【職業】

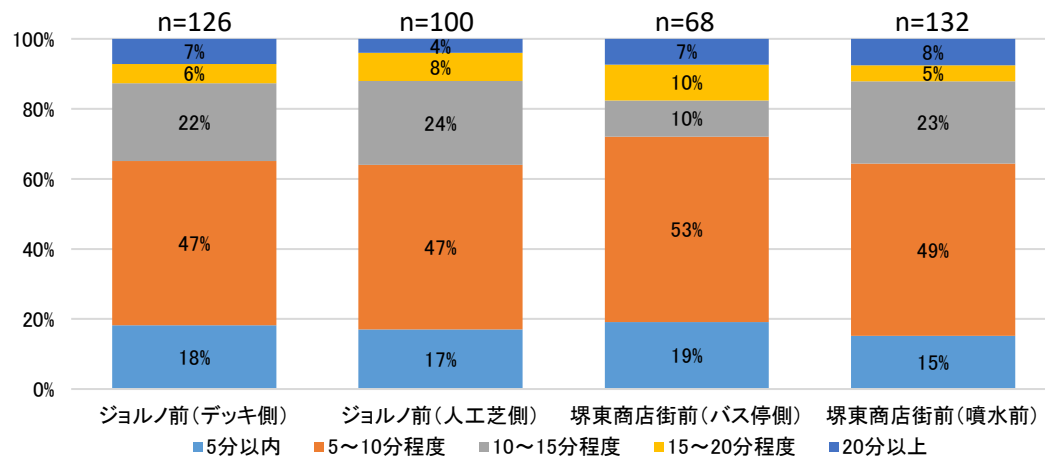


待合・休憩スペース実証実験

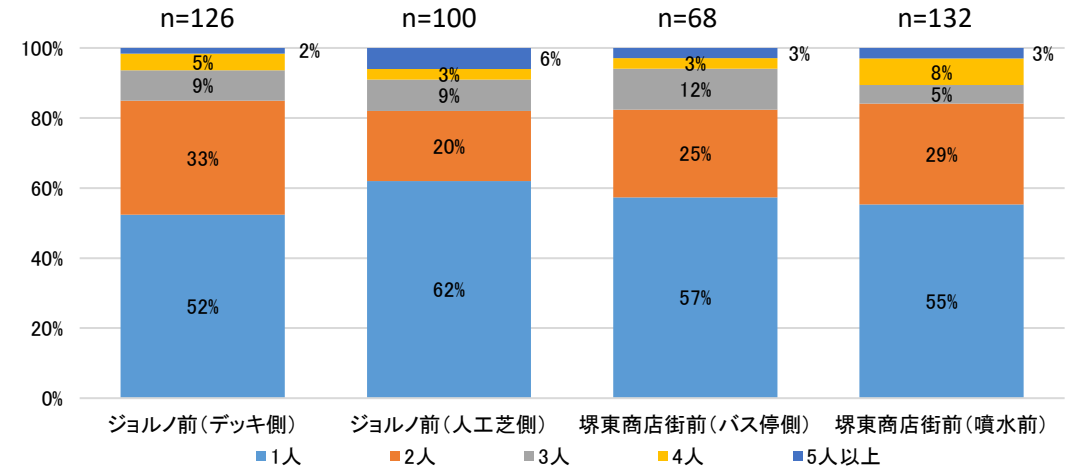
調査結果（利用状況）

- 利用時間について、全ての箇所において、15分以内の利用が8割以上となった。利用人数については、1人利用が5割以上を占めており、2人以下の利用が8割以上と、少人数利用が多い状況であった。
- 滞在時間や利用人数について、設置場所による差異は見られなかった。
- 当該スペースの存在を知ったきっかけは9割以上が通りすがりであり、自然利用されていることから、空間ニーズが高いことが分かった。

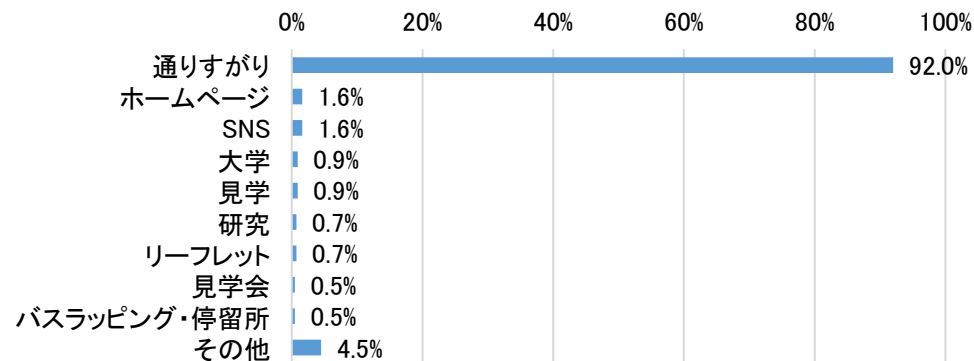
【滞在時間】



【利用人数】



【待合・休憩スペースを知ったきっかけ】

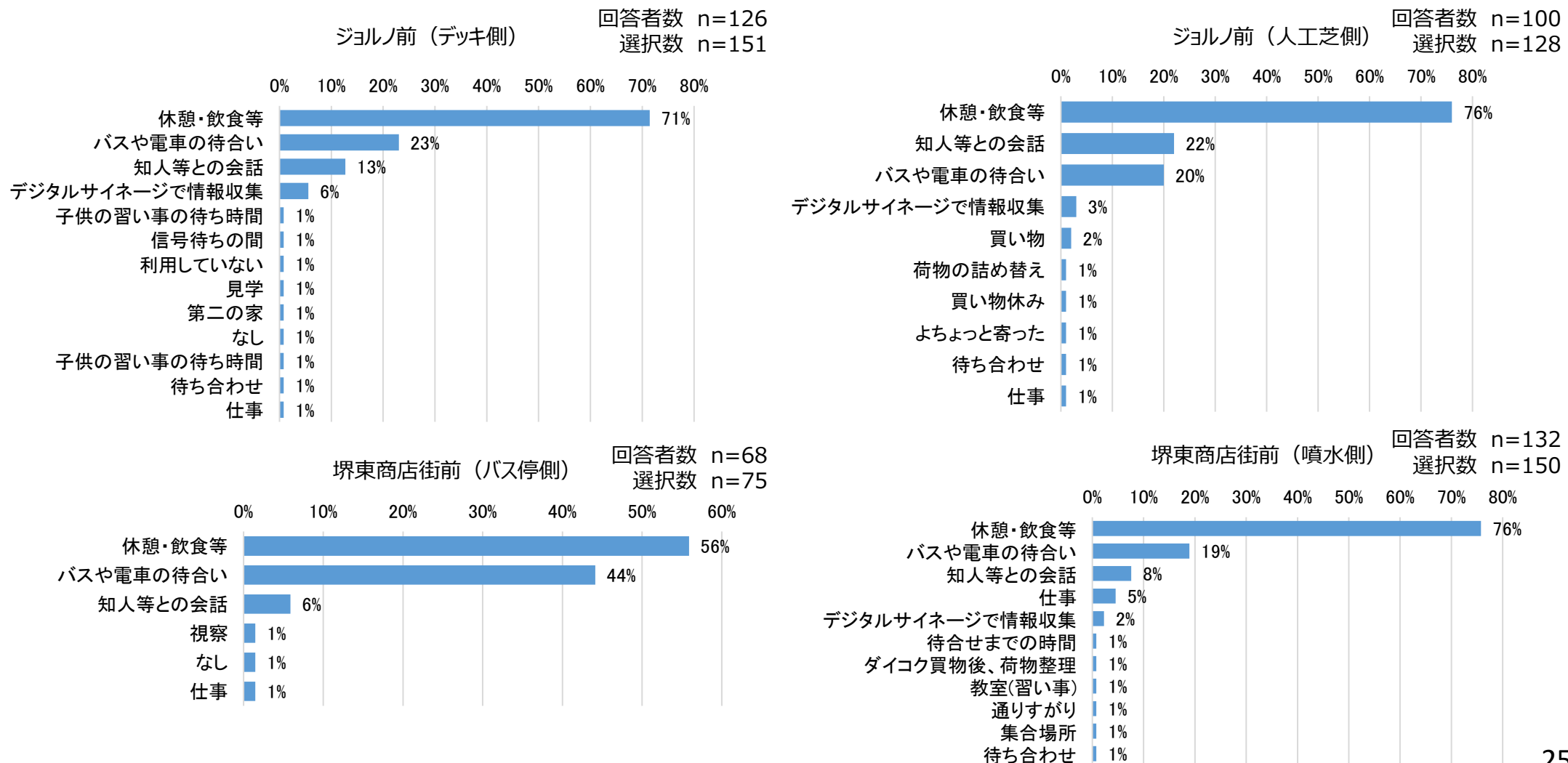


待合・休憩スペース実証実験

調査結果（利用目的）

- 堺東駅前広場及び堺東商店街前（噴水側）では、利用者の7割以上が休憩・飲食として使用しているほか、公共交通の待合を目的に約2割が利用していた。
- 一方、バス停留所に隣接して設置した堺東商店街前（バス停側）については、公共交通の待合としての利用が4割を超えており、立地に応じた利用が確認された。

【回答者数に対する利用目的の割合】

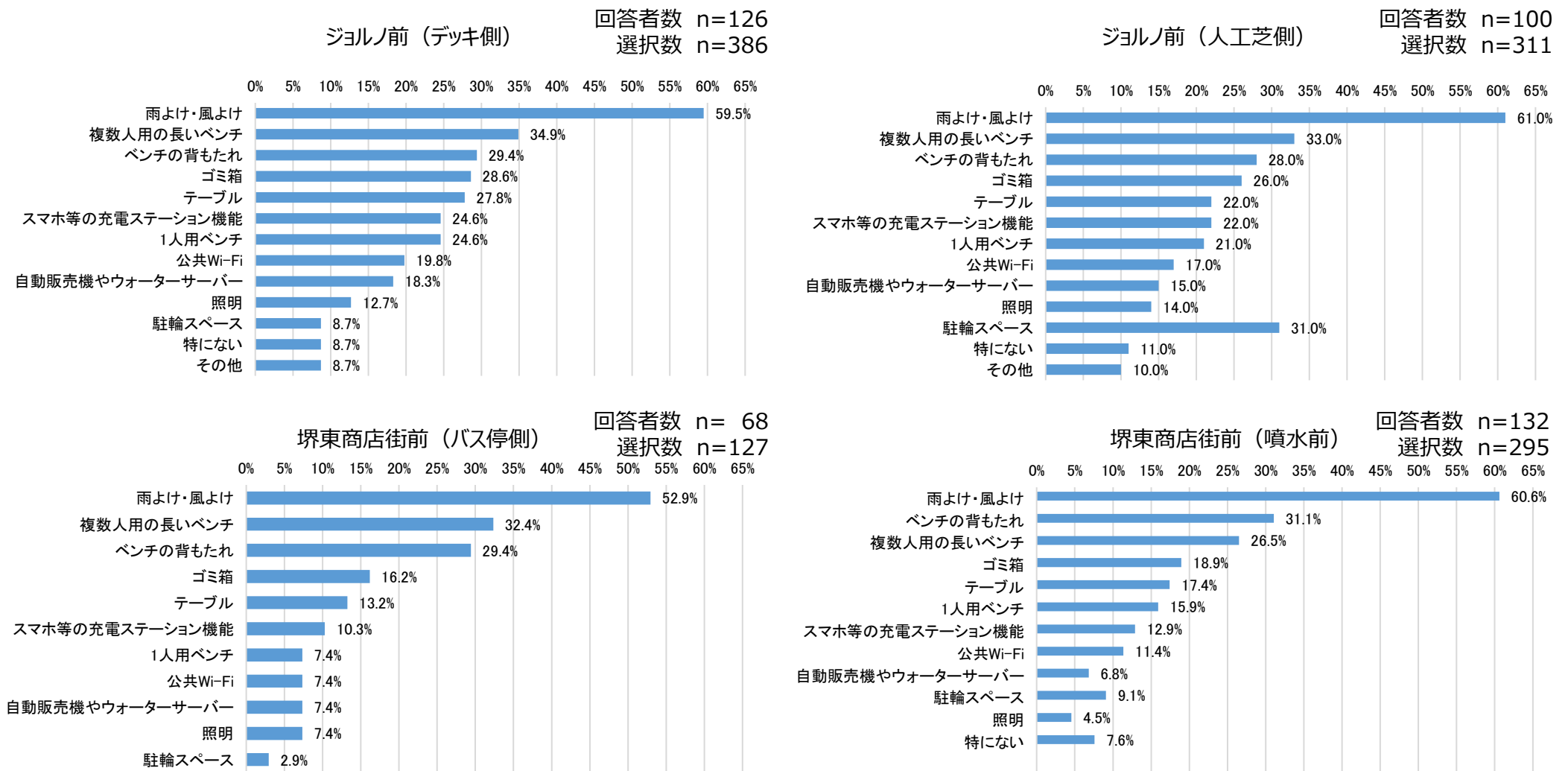


待合・休憩スペース実証実験

調査結果（機能のニーズ）

- 必要な機能としては、全箇所で回答者の半数以上が雨除け・風除けのニーズが多かった。
- 少人数利用が多いに関わらず、複数人用の長ベンチのニーズが3割程度と多いほか、背もたれ付ベンチのニーズも約3割と多かった。また、駅前広場と堺東商店街前では、テーブルや充電ステーション機能のニーズに10%程度の差があった。

【必要な機能】

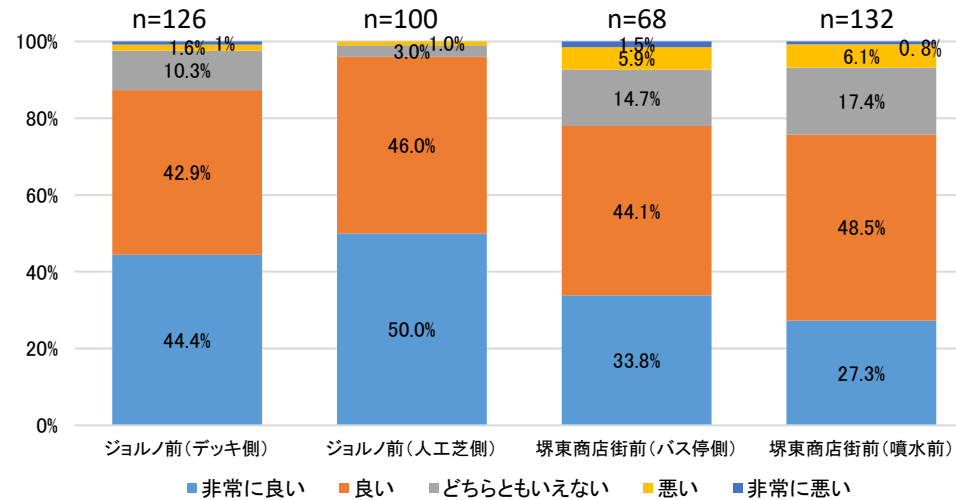


待合・休憩スペース実証実験

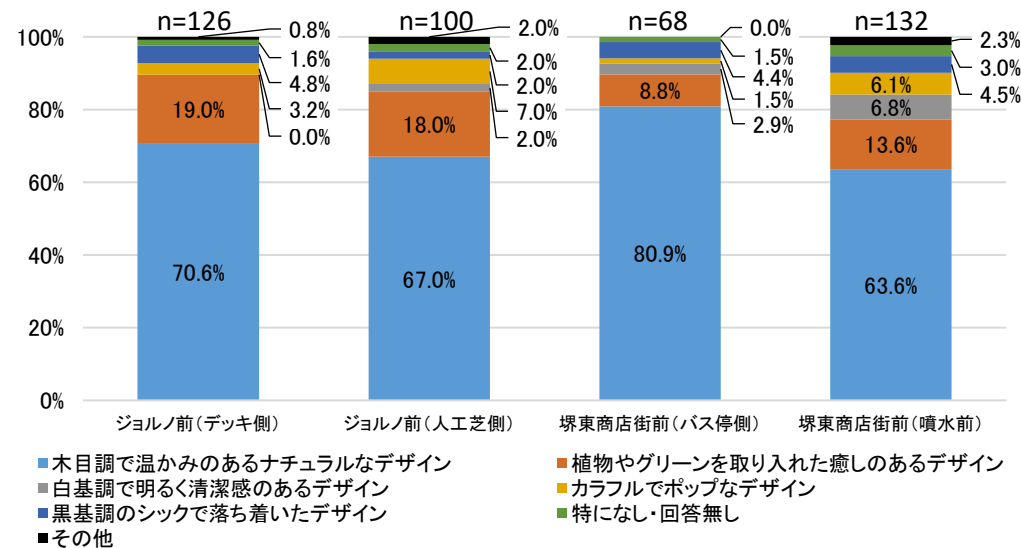
調査結果（使用の感想）

- 待合・休憩スペースの居心地の良さについて、良いと答えた人が約8割であった。
- デザインについては、全箇所で木目調であたたかみのあるナチュラルなデザインのニーズが多い状況であった。

【居心地】



【デザイン性】



待合・休憩スペース実証実験

調査結果

自由意見（一部抜粋）

（ジョルノ前
デッキ側）

肯定意見	ジョルノの中のベンチは空いてない時が多いのでこの空間があれば助かる。
	綺麗だったので待ち時間に利用しやすかった。
	木製っぽく座り心地が暖かいところが良かった。
	クリスマスの雰囲気を感じることができ、楽しく過ごせた。

懸念や指摘

定期的な掃除が必要。
雨よけ、風よけは必要だと思う。
ゆとりのあるような空間であれば嬉しい。

（ジョルノ前
人工芝側）

肯定意見	時間調整の休憩に便利。
	人がたくさんいることで活気が出て賑やかになって良かった。
	気楽に利用できる。
	人工芝が気持ちをより暖かい空間にしてくれた。
	ベンチがあるのは子ども連れにとっても快適に過ごせる。

懸念や指摘

周囲に自転車を止める方が未だに居るので、駐輪対策が必要。
こまめな清掃が必要。
居心地良いが、風が吹くと寒い。

（堺東商店街前
バス停側）

肯定意見	あると助かる。
	イスの高さがちょうどいい。
	通行の邪魔にならなくて良い。
	休憩に丁度よい。
	このままで良いと思う。

懸念や指摘

ベンチが冷たく、冬は長居が難しいと感じた。
ゴミが増えないか心配。

（堺東商店街前
噴水側）

肯定意見	子供の習い事の待ち時間に座れるところがあって助かった。
	座る場所が増えるのは良い。
	良い。食事として利用している。
	バスが30分以上来ないことがあるのでベンチがあれば良い。
	継続して設置してほしい。

懸念や指摘

いつもキレイにしていきたい。
中身（デザイン、色味）がよくないのであまり利用されないのでは。
イスが高い。

今後の課題

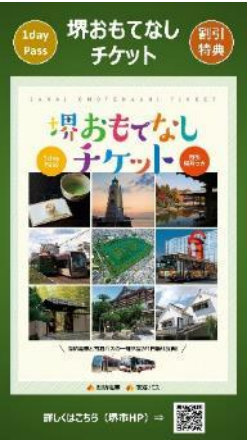
- 幅広い年齢層の利用が多いことから、ユニバーサルデザインを取り入れた待合・休憩スペースの整備が必要である。
- 休憩・飲食等での利用が多いことから、今後の運用について飲食店等との連携の検討も必要である。
- バス待合環境の向上として、機能のニーズが多い雨除け・風除けの整備の検討を行うほか、ベンチ整備の際は、背もたれも合わせた整備を検討する必要がある。
- 駅前広場とそれ以外では、機能のニーズに差があることから、設置場所に応じた整備内容の検討が必要である。
- デザインについて、ニーズの多い待合・休憩スペースを木目調で温かみのあるナチュラルを導入しながら、未来を意識した自動運転バスのデザインとの一体感を図る必要がある。
- 清潔な状態を保つ要望が多く、日常利用や維持管理の手法の検討が必要である。

待合・休憩スペース実証実験（情報発信）

実験概要

○バス待合環境の向上や、移動利便の向上に向けて、待合・休憩スペース付近に2基のモニターを用いて、交通情報及び地域情報を発信した。

【発信例】

交通 情報	バス停情報	自動運転バス乗車体験PR	SMI美原ラインPR	公共交通企画乗車券
				
地域 情報	エリア情報 (堺旧港)	エリア情報 (堺ゴールデンゾーン)	地域イベント情報 (ガシバル)	観光情報 (堺伝匠館)
				

【発信媒体】

デジタルサイネージ



電子ペーパー



待合・休憩スペース実証実験（情報発信）

実験概要

▼情報発信の内容一覧

種別	番号	発信情報	発信開始日	発信終了日	連携団体
地域情報	1	シマノ自転車博物館_電動アシスト自転車誕生30年展	2025/11/4	2026/3/31	シマノ自転車博物館
	2	線路はつづくよ堺まで	2025/11/4	2025/12/14	さかい利晶の杜
	3	堺市農業祭	2025/11/4	2025/11/23	農水産課
	4	科学でひもとく鉄砲鍛冶屋敷	2025/11/4	2025/12/6	文化財課
	5	鉄砲鍛冶屋敷の建築	2025/11/4	2025/11/24	文化財課
	6	古墳サミット	2025/11/4	2025/11/29	世界遺産課
	7	環濠橋わたしフェス	2025/11/4	2025/11/29	都心未来創造課
	8	CANGO TRIAL WEEK 2025 VOL.2	2025/11/4	2025/11/7	都心未来創造課
	9	おおさか堺バルーン	2025/11/4	2026/3/31	観光推進課
	10	堺イルミネーション2025	2025/12/4	2026/1/15	堺まちづくり株式会社
	11	利休×晶子（さかい利晶の杜）	2025/12/4	2026/3/31	さかい利晶の杜
	12	堺でたのしむ日本の文化（堺観光コンベンション協会）	2025/12/4	2026/3/31	堺観光コンベンション協会
	13	伸庵 お香づくり体験（堺観光コンベンション協会）	2025/12/4	2026/3/31	堺観光コンベンション協会
	14	堺伝匠館	2025/12/11	2026/3/31	堺伝匠館
	15	堺ゴールデンゾーン（堺東居酒屋天国！）	2026/1/7	2026/3/31	堺まちづくり株式会社
	16	堺ゴールデンゾーン（レトロ喫茶とあまいもんも。）	2026/1/7	2026/3/31	堺まちづくり株式会社
	17	堺旧港	2026/1/28	2026/3/31	都心未来創造課
	18	ガシバル	2026/2/10	2026/2/20	ガシバル事務局（そや堺ええ街づくり隊）
	19	ガシ横	2026/3/5	2026/3/15	堺まちづくり株式会社
交通情報	1	堺東駅前停留所案内図	2025/11/4	2026/3/31	南海バス株式会社
	2	SMI都心ライン自動運転バス乗車体験	2025/11/4	2026/2/27	
	3	SMI美原ライン実証実験	2025/11/4	2026/1/12	
	4	堺おもてなしチケット	2025/11/4	2026/3/31	
	5	大和川リバーサイドサイクルライン	2026/2/10	2026/3/31	自転車環境整備課

待合・休憩スペース実証実験（情報発信）

実験概要 地域情報

①電動アシスト自転車誕生30年展

SMI都心ライン
～情報発信実証実験実施中～

特別展
「電動アシスト自転車誕生30年」展

日でも夜でも、雨でも晴でも、新しい「世界」の世界を創る。

シモノ自転車博物館
SHIMONO BICYCLE MUSEUM

〒590-0001 堺市東区大宮1-1-1
TEL:072-222-3196

⑥古墳サミット

SMI都心ライン
～情報発信実証実験実施中～

古墳サミット

令和7年11月29日 13:00～15:30 (開演12:00)

会場：堺市立中央図書館 大ホール

料金：1,700円

主催：堺市、堺市立中央図書館、堺市立中央公民館、堺市立中央体育館、堺市立中央文化センター、堺市立中央公民館、堺市立中央体育館、堺市立中央文化センター

お問い合わせ：堺市立中央図書館 TEL:072-222-3196

②線路はつづく堺まで

SMI都心ライン
～情報発信実証実験実施中～

線路はつづく堺まで

9/20(土)・12/14(日)

時間：9:00～18:00 (開演17:30)

会場：堺市立中央図書館 大ホール

料金：1,700円

主催：堺市、堺市立中央図書館、堺市立中央公民館、堺市立中央体育館、堺市立中央文化センター、堺市立中央公民館、堺市立中央体育館、堺市立中央文化センター

お問い合わせ：堺市立中央図書館 TEL:072-222-3196

⑦環濠橋わたしフェス

SMI都心ライン
～情報発信実証実験実施中～

環濠橋わたしフェス

2025年11月29日 13:00～15:30 (開演12:00)

会場：堺市立中央図書館 大ホール

料金：1,700円

主催：堺市、堺市立中央図書館、堺市立中央公民館、堺市立中央体育館、堺市立中央文化センター、堺市立中央公民館、堺市立中央体育館、堺市立中央文化センター

お問い合わせ：堺市立中央図書館 TEL:072-222-3196

③堺市農業祭

SMI都心ライン
～情報発信実証実験実施中～

堺市農業祭

11月23日 9:00～15:00

会場：堺市大仙公園

料金：無料

主催：堺市、堺市農業祭実行委員会

お問い合わせ：堺市農業祭実行委員会 TEL:072-222-3196

⑧CANGO TRIAL WEEK 2025 VOL.2

SMI都心ライン
～情報発信実証実験実施中～

CANGO TRIAL WEEK 2025 VOL.2

11月11日 11:00～17:00

会場：堺市立中央図書館 大ホール

料金：無料

主催：堺市、CANGO TRIAL WEEK実行委員会

お問い合わせ：CANGO TRIAL WEEK実行委員会 TEL:072-222-3196

④科学でひもとく鉄砲鍛冶屋敷

SMI都心ライン
～情報発信実証実験実施中～

科学でひもとく鉄砲鍛冶屋敷

11月12日 10:00～12:00

会場：堺市立中央図書館 大ホール

料金：無料

主催：堺市、科学でひもとく鉄砲鍛冶屋敷実行委員会

お問い合わせ：科学でひもとく鉄砲鍛冶屋敷実行委員会 TEL:072-222-3196

⑨おおさか堺バルーン

SMI都心ライン
～情報発信実証実験実施中～

おおさか堺バルーン

11月12日 10:00～12:00

会場：堺市立中央図書館 大ホール

料金：無料

主催：堺市、おおさか堺バルーン実行委員会

お問い合わせ：おおさか堺バルーン実行委員会 TEL:072-222-3196

⑤鉄砲鍛冶屋敷の建築

SMI都心ライン
～情報発信実証実験実施中～

鉄砲鍛冶屋敷の建築

11月24日 10:00～12:00

会場：堺市立中央図書館 大ホール

料金：無料

主催：堺市、鉄砲鍛冶屋敷の建築実行委員会

お問い合わせ：鉄砲鍛冶屋敷の建築実行委員会 TEL:072-222-3196

⑩堺イルミネーション2025

SMI都心ライン
～情報発信実証実験実施中～

堺イルミネーション2025

12月11日～15日 17:00～23:00

会場：堺市立中央図書館 大ホール

料金：無料

主催：堺市、堺イルミネーション2025実行委員会

お問い合わせ：堺イルミネーション2025実行委員会 TEL:072-222-3196

堺市
SAKAI CITY

SMI都心ライン

～情報発信実証実験実施中～



**実験事業イベント
ガシ横マーケットNEW**

【開催日時】10月31日（土）10:00～15:00
【開催場所】〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1 有明コロシアム1階

**銀座商店街で追いつく
新しい週末**

2026

3/14（土）-3/15（日）

10:00-15:00 10:00-15:00

**堺市役所前
商店街側歩道付近**

入場費・観覧料 無料

※本イベントは、堺市役所前・商店街側歩道付近にて開催いたします。

- ・FOOD・DRINK
- ・HANDMADE
- ・WORKSHOP etc...

※本イベントは、堺市役所前・商店街側歩道付近にて開催いたします。

※本イベントは、堺市役所前・商店街側歩道付近にて開催いたします。

本イベントは、堺市役所前・商店街側歩道付近にて開催いたします。

本イベントは、堺市役所前・商店街側歩道付近にて開催いたします。

10:00-15:00 10:00-15:00

10:00-15:00 10:00-15:00



堺市
SAKAI CITY

⑤大和川リバーサイドサイクルライン

SMI都心ライン
 ～情報発信実証実験実施中～

大和川リバーサイドサイクルライン

OFF CYCLE
 THE BARAI

（QRコードをスキャンして）

運動の楽しさを
 たくさん。

**大和川沿いに
 自転車の拠点を整備します！
 （R9年3月竣OPEN予定）**

本気で「CT」を活用し、積極的に対応する様々な情報やサービスを積極的に提供することにより、利便性や安全性向上を図っていきます。
 また、河川利用がより安全安心できるような環境整備も推進することで、バス停と連携の効果を期待しています。
 〒270-0294 千葉県市川市富田北1-1-1 市川 交通センタービル
 Tel:072-349-0417
 Tel:072-228-0294

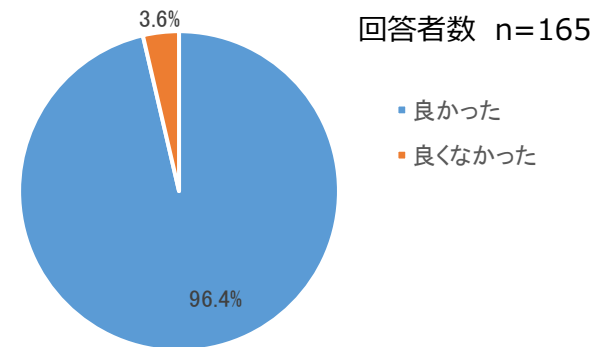
（QRコードをスキャンして）

待合・休憩スペース実証実験（情報発信）

調査結果

- デジタルサイネージ等による情報発信について、閲覧した人の96.4%が路上で電子媒体を使用した情報発信について良いと感じた。
- 駅前広場及び、バス停に隣接した空間の利用者は、バス停の乗場案内に良いと思われており、立地に応じたニーズが確認できた。

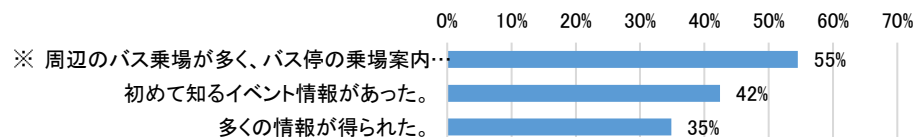
【デジタルサイネージを使った情報発信についての感想】



【情報発信の良かった理由】

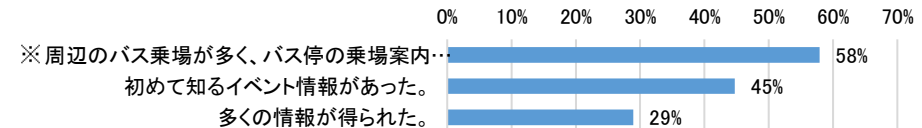
回答者数 n=66
選択数 n=87

ジョルノ前（デッキ側）



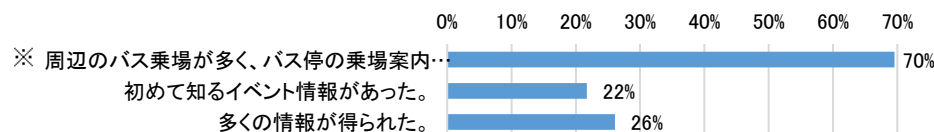
回答者数 n=38
選択数 n=50

ジョルノ前（人工芝側）



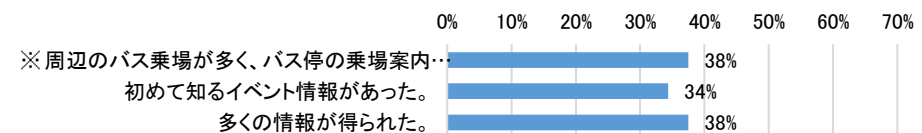
回答者数 n=23
選択数 n=27

堺東商店街前（バス停側）



回答者数 n=32
選択数 n=35

堺東商店街前（噴水前）



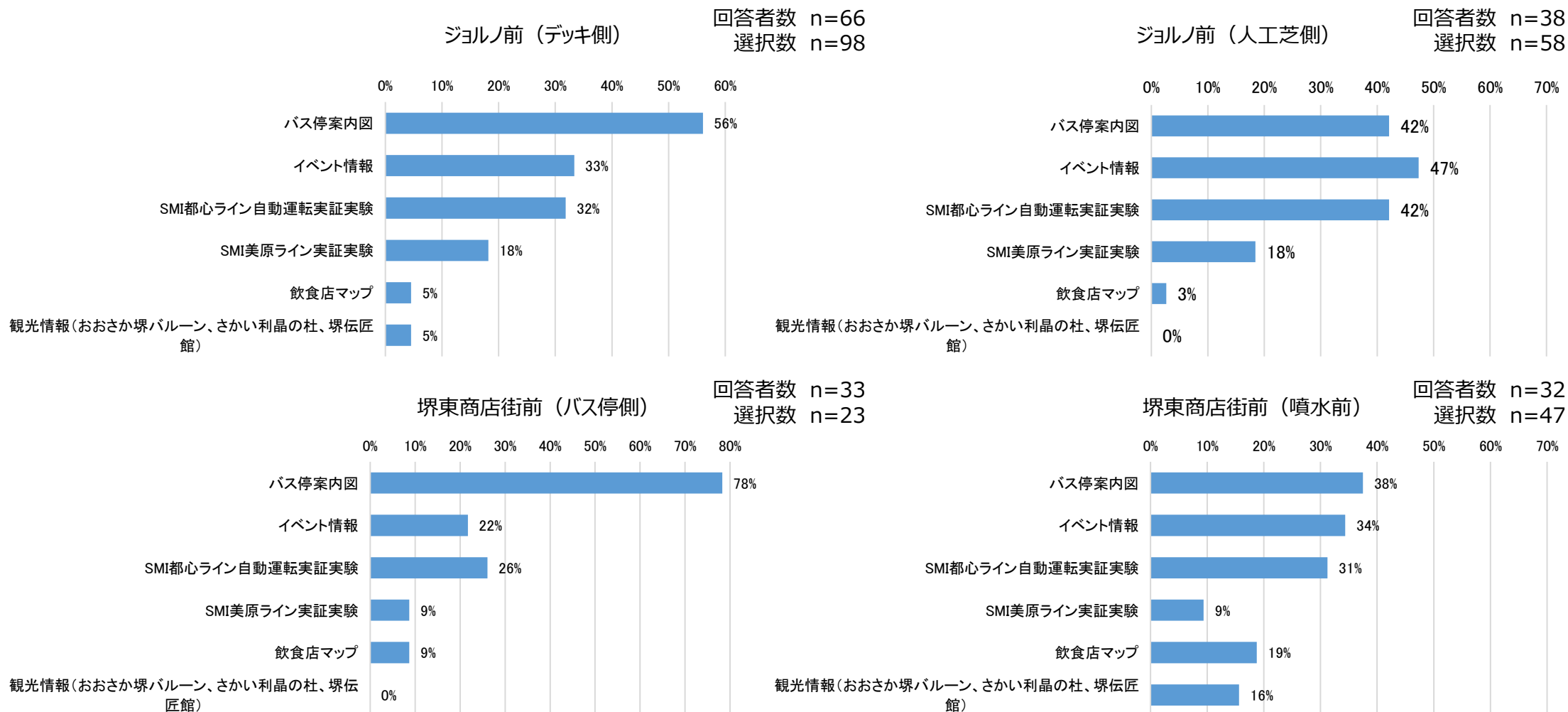
（※）周辺のバス乗場が多く、バス停の乗場案内で乗場の位置が分かりやすかった。

待合・休憩スペース実証実験（情報発信）

調査結果

- デジタルサイネージ等を閲覧した人のうち、駅前広場では閲覧した人の約5割が、また堺東商店街前のバス停側では閲覧した人の約8割がバス停案内図に興味を示した。
- イベント情報及びSMI都心ラインやSMI美原ラインに興味を示した人が比較的多い状況であった。

【デジタルサイネージの情報で興味を持ったり行きたいと思った情報】

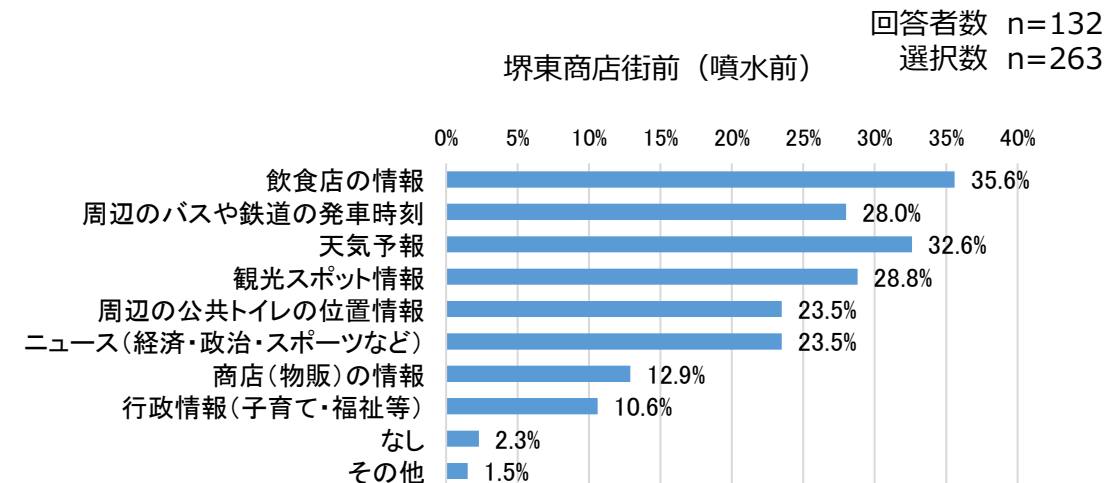
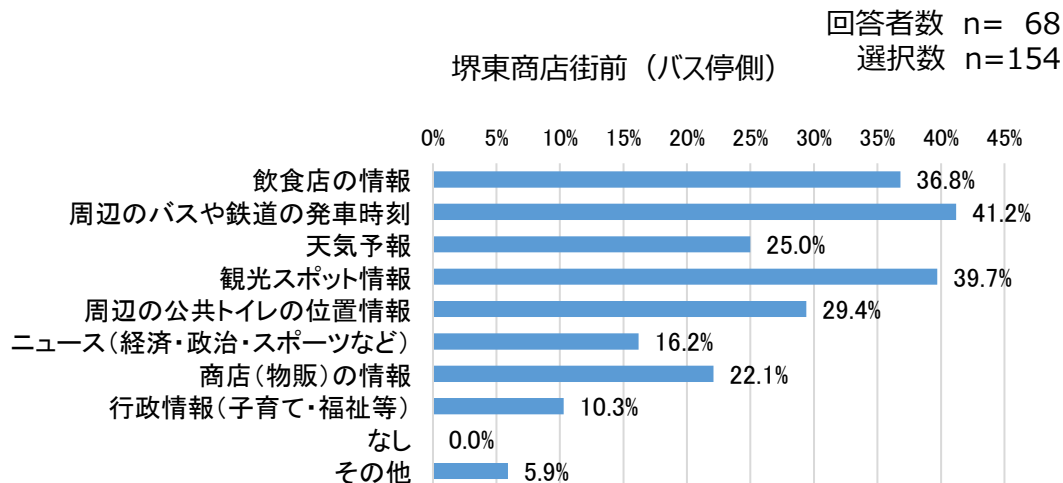
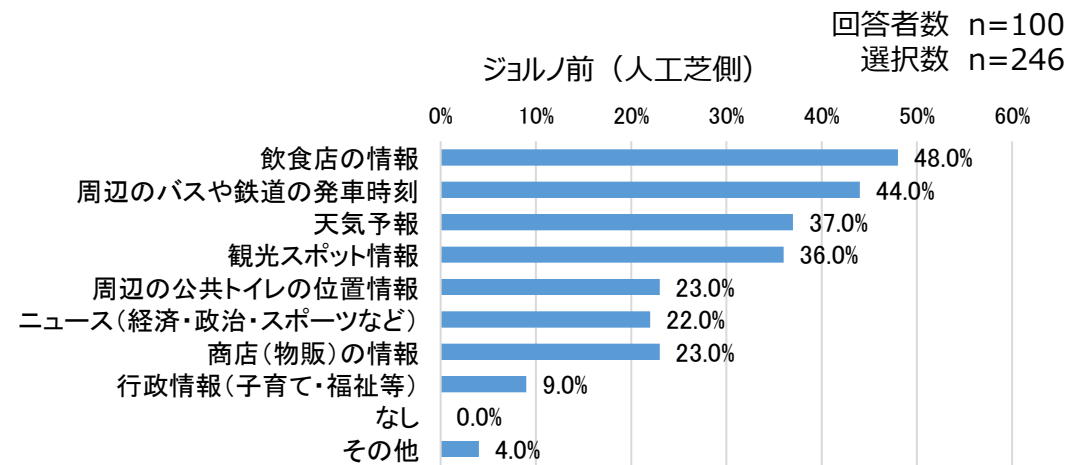
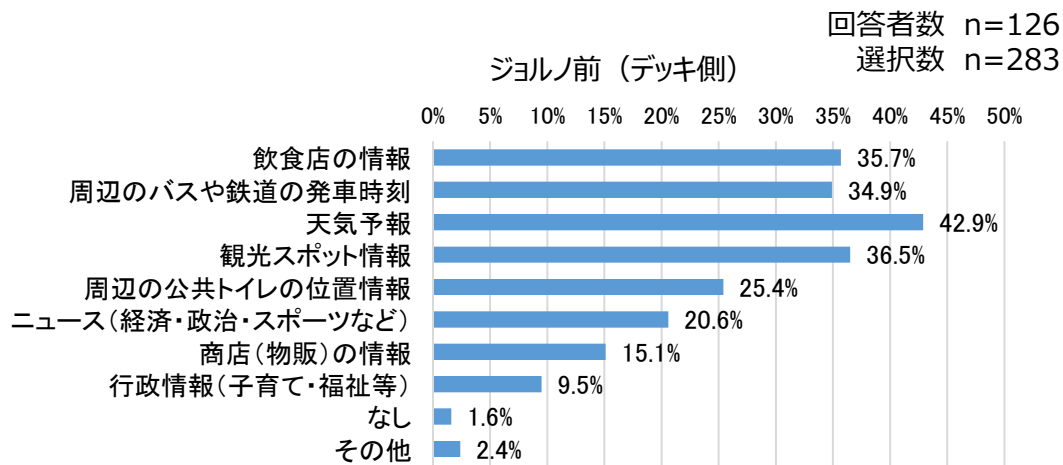


待合・休憩スペース実証実験（情報発信）

調査結果

- 全体として、飲食店の情報、周辺のバスや鉄道の発車時刻、天気予報、観光スポット情報のニーズが3分の1以上あった。
- 一方、行政情報のニーズが1割程度であった。

【デジタルサイネージ等で他に見たいと思う情報】



今後の課題

- 閲覧者は多くの情報を求めておらず、ニーズを絞った情報発信が必要である。
- バス停案内図の評価が高く、公共交通の利用利便向上を更に高めるためにも、ニーズの多い周辺の鉄道やバスの発車時刻の表示が必要である。
- 飲食店情報のニーズが多いものの、飲食店マップに興味を示した人が少ないことから、コンテンツの改善が必要である。
- 飲食店の情報発信は、待合・休憩スペースの利用目的が最多である休憩・飲食利用と関連性が高いことから、当該スペースと一体で地域との連携を行い、エリアマネジメントを進める必要がある。
- 観光スポット情報の発信は、現状の人流を把握し、回遊を促せるよう、堺都心部の観光スポット情報を設置場所に応じた掲載をする必要がある。

自動運転

- 自動運転走行においては、信号協調システム、路車協調システム、走行空間整備といったインフラ連携施策が、自動運転率向上および手動介入回数の低減に有効であることが確認された。今後、本格導入に向けた整備内容の検討を進めることが必要である。
- 自動運転の阻害要因の大半が駐停車車両によるものであることから、複数台の駐停車車両や大型車両などに対応できるよう、自動運転システムの精度や機能の向上が必要である。
- バリアフリー乗降については、磁気マーカの活用によって車両とプラットホームの隙間は狭まったものの、より隙間を小さくするため、正着しやすいバス停の形状などの検討を進めることが必要である。

待合・休憩スペース

- 待合・休憩スペースのニーズについて把握できた。今後、立地条件等に応じた設置個所や整備内容の検討を進めることが必要である。
- 清掃等の日常的な維持管理や運用について、民間活力導入など手法の検討を進める必要がある。
- デジタルサイネージの表示内容について、発車時刻や車両位置等のリアルタイムの交通情報および、行動変容を促進させるようなイベント情報や観光スポットの発信等、人流を把握しながら検討することが必要である。