

SMI都心ライン等について

未来を見据えて常に挑戦

堺都心部

都市 × 交通

地域、人、情報・サービスをつなぐソフト・ハードの骨格を形成
便利・快適かつ安全で魅力的な公共交通

新たな都市ブランドの確立
公共交通の維持・確保への寄与

SMI都心ライン等の方向性

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

②バリアフリーな
都市空間の形
成

③生活利便性や
回遊性を高め
る情報・サービ
ス連携

④公共交通の利
用促進と脱炭
素化

SMI都心ライン等の具体イメージ（ART車両）

課題

- 居心地が良い都市とするためには、公共交通において快適性を求めることや、交通事故などのリスクを低減することが必要

対応

- 自動運転技術を活用することで、急発進や急ブレーキをなくし、快適な乗り心地等を実現
- 道路に設置したセンサーや相手方車両などとの通信により、死角からの飛び出しや巻き込みなどの事故を未然に防止し、安全な運行を実現



課題

- バリアフリーな都市空間の形成のため、すべての人にとって利用しやすい交通をめざすことが必要。現在のバスは、車いす等の方が一人で乗降できず、また時間や手間も必要

対応

- 自動運転技術を活用し、ドライバーの運転技能に左右されることなくプラットフォームに隙間なく停車させ、車いす等の方でも一人で乗降可能とする。また車いすの固定スペースを確保



(出典：国交省HP)

課題

- 堺市は脱炭素先行地域に指定されており、2050年の脱炭素社会形成に向け、運輸部門におけるCO2排出を削減することが重要

対応

- 車両の電動化により、公共交通における脱炭素を先導。これによりCO2排出削減のほか排気ガスなどの臭いの削減にも貢献



(出典：国交省HP)

SMI都心ライン等の具体イメージ（ARTステーション）

課題

➢ 大小路筋に、日陰や休憩スポットを創出することで、ウォカブルで居心地の良い空間とすることが重要

➢ 堺都心部の活性化には、駅前だけでなく、環濠エリアにも賑わいを誘引することが重要

課題

➢ 現在のバスは、車いす等の方が一人で乗降できず、また時間や手間も要する

課題

➢ 堺都心部には、魅力的な地域資源が点在していますが、公共交通だけでアクセスできない箇所もあり、移動を支援する乗り物も重要

➢ 堺都心部の回遊性を高めるには、豊富な地域資源や移動手段などの情報発信が重要

対応

➢ 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。また、ベンチやテーブル等でパークレット空間を整備し、住民や来訪者が交流し、憩うことができる空間とする

➢ パークレット空間に加え、沿道飲食店やキッチンカー等と連携し、憩い・集う場を創出

対応

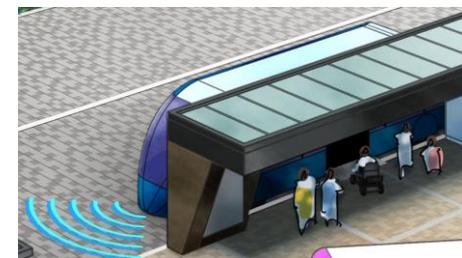
➢ 車いす等の方でも一人で乗降可能となるよう、プラットフォームを整備

対応

➢ 次世代モビリティなどへの乗換場所を整備し、多様な移動ニーズに応じたモビリティを提供することで面的な移動環境を構築

➢ デジタルサイネージ等を活用し、交通や地域に関する情報を発信。またQRコードを表示させることで、スマートフォンへの情報の持出が可能

(※パークレット 出典：館林市HP)



関連取組の具体イメージ

次世代モビリティ

課題

- 点在する地域資源をつなぐ移動手段により回遊性を高めることが重要
- すべての人が行きたいところに行ける移動手段が重要

対応

- 次世代モビリティ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、堺都心部における面的な移動環境を構築
- 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、次世代モビリティを活用



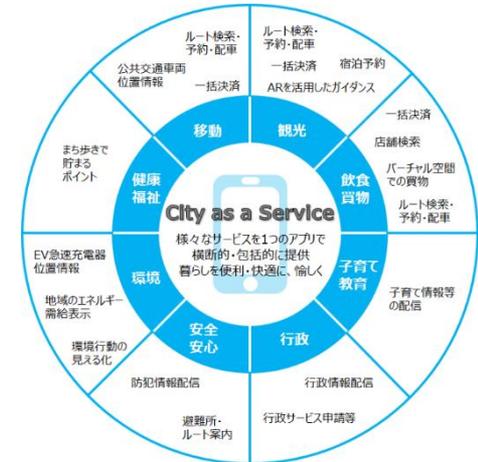
City as a service (CaaS)

課題

- 生活利便性や回遊性の向上には、住民や来街者にとって、膨大な情報や様々なサービスをわかりやすく提供することが重要

対応

- ICT等を活用し、堺都心部において提供される、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「City as a Service」(CaaS)により、生活利便性や回遊性が向上



CaaSのイメージ

○SMI都心ライン等のコンセプトを基にしたART車両の基本機能

・自動運転技術の発展に伴い、ART車両の機能も常に進化しつづけるものとして定義

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

自動運転技術	・急発進や急ブレーキをなくし、快適な乗り心地の実現
路車間通信など安全技術	・事故を未然に防止し、安全な運行を実現

②バリアフリーな都市空間の形成

車両のバリアフリー機能	自動運転技術	・プラットフォームに隙間なく停車させることが可能 ※磁気マーカ等を活用
	車内設備	・車いすの固定スペースを確保

③公共交通の利用促進と脱炭素化

脱炭素	・車両の電動化により、公共交通における脱炭素を先導
-----	---------------------------

○ARTステーション（乗降場所）の整備箇所

※道路に設ける歩行者が滞在し交流する空間

・現況のシャトルバスの停留所（堺駅～堺東駅間でおおよそ200～350m毎に配置）を基本とする。

○SMI都心ライン等のコンセプトを基にしたARTステーション（乗降場所）の基本機能、構造・形状

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

上屋・ベンチ	<ul style="list-style-type: none"> ・待合時に風雨や直射日光を防ぐ屋根・パネルの配置 ※現況停留所での工事となるので工事期間短縮のため、施工性の高い上屋とする
パークレット※	<ul style="list-style-type: none"> ・道路空間を活用し、憩い・集う場としてベンチやテーブルを配置し魅力的な空間を創出

②バリアフリーな都市空間の形成

プラットフォーム	正着制御可能	<ul style="list-style-type: none"> ・正着しやすい平面形状 ・基本的には車両と同程度の長さ ※長くなるとステーションから出発する際、ハンドル操作を行うと車両がプラットフォームに接触する可能性が生じる
	乗降口との段差解消	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の床高さと合わせる
	必要な幅員の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・1.5m以上とし、歩道の幅員も確保
次世代モビリティポート		<ul style="list-style-type: none"> ・次世代モビリティポートのスペース確保

③生活利便性や回遊性を高める情報・サービス連携

デジタルサイネージ	<ul style="list-style-type: none"> ・交通や地域に関する情報を表示 ・スマートフォンへの持ち出しが可能
-----------	--