

SMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクト

（仮称）SMI都心ライン及び関連取組に関する導入計画（素案）

概要版

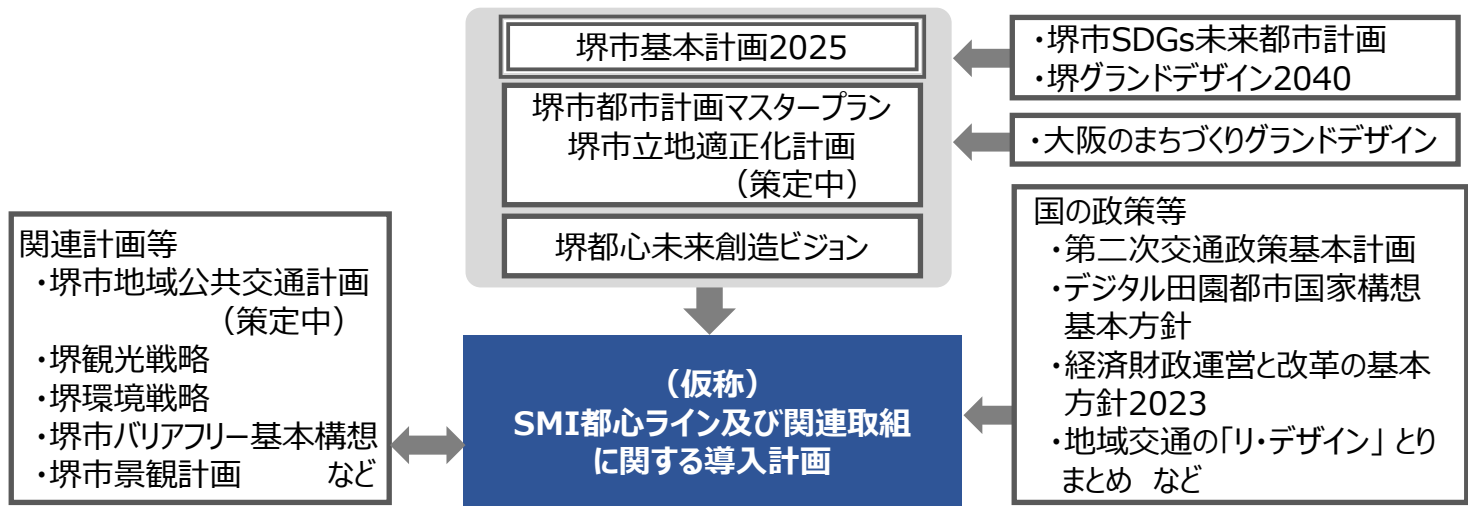
I 計画策定について

計画策定の背景・目的

- 将来にわたって成長する堺の実現に向け、本市の成長を牽引する堺都心部について、より多くの市民、来街者、民間等を惹きつける都市魅力を備え、活性化につなげることが必要です。
- その実現に向け、本市では令和5年5月に「堺都心未来創造ビジョン」を策定し、堺都心部の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魅力を高める「魅力を磨く」取組に加え、人・地域・情報・サービスなどの「魅力を結ぶ」取組を一体的に進めています。
- 「魅力を結ぶ」取組は、公共交通の利便性向上やバリアフリー化、多様な移動ニーズに応じたモビリティの導入による便利・快適な移動環境の構築、様々な情報やサービスの包括的な提供などSMIプロジェクトをはじめとした取組を進めることとしており、本計画は、これら堺都心部におけるSMIプロジェクトの取組の方向性や内容などを具体化するものです。

計画の変遷と位置づけ

- SMIプロジェクトについては、令和3（2021）年8月に「SMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクト（素案）」（以下「素案」という。）として公表しました。
- 令和4（2022）年5月には、素案を分かりやすく解説したものとして、「SMIプロジェクト～ポイントとめざすべき方向性～」を公表しました。
- 令和5（2023）年5月には、素案を包含し、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、「堺都心未来創造ビジョン」を策定しました。
- 本計画は、「堺市基本計画2025」や「堺市都市計画マスタープラン」、「堺都心未来創造ビジョン」を上位計画とし、「堺市地域公共交通計画」などの関連計画と整合を図ります。

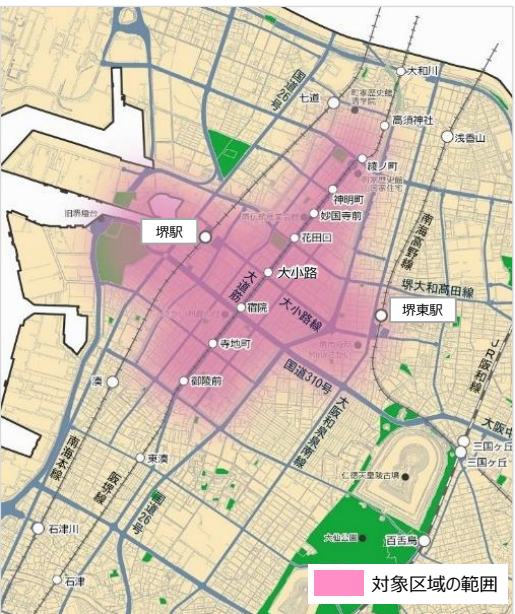


対象エリア

- 堺都心部（右図参照）

目標年次

- 「堺市基本計画2025」を踏まえ、令和12（2030）年度を目標年次とします。
- 適宜見直しを行い更新を図ります。



国の政策・動向

- 公共交通の維持確保や自動運転の実用化に向け、国で法整備等が進められています。

第二次交通政策基本計画（令和3年5月）	交通政策基本計画とは、交通政策基本法（平成25年）に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画です。 第二次交通政策基本計画では、「誰もがより快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保」、「我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化」、「災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現」の3つの基本的方針が掲げられており、 MaaSや更なるバリアフリー化、自動運転など の方向性が示されています。
デジタル田園都市国家構想基本方針（令和4年6月）	デジタル技術の活用を推進し「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」をめざすことを示した基本構想です。公共交通等の分野において、 MaaSや自動運転の活用、官民共創での地域交通の「リ・デザイン」 の方向性が示されています。
経済財政運営と改革の基本方針2023（令和5年6月）	国の政策の基本的な骨格を示すものです。「地域・中小企業の活性化」の項において、 自動運転の実装等をはじめ、地域交通の「リ・デザイン」 の方向性が示されています。
地域公共交通の「リ・デザイン」とりまとめ（令和5年6月）	路線バスなどの地域公共交通は、社会経済活動に不可欠な基盤であり、人口減少や少子化、マイカー利用の普及、ライフスタイルの変化、新型コロナウイルスの影響等により、持続可能性と利便性の回復が課題となっています。 こうした課題は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、 自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、また地域の関係者の連携と協働 を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めるとされています。

本市の関連計画

- 「堺市基本計画2025」のもと、「都市」や「交通」の分野をはじめ、「観光」や「環境」、「バリアフリー」などの様々な分野の計画を策定しています。

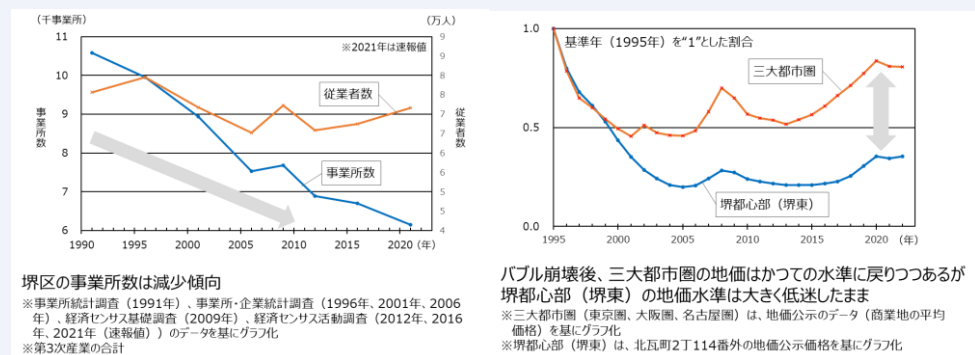
上位計画	堺市基本計画2025	重点戦略の施策として、「人が集う魅力的な都心エリアの形成と新たな交通システムの確立」や「ゼロカーボンの推進」を掲げています。
	堺市都市計画マスタープラン	都心の拠点整備の方針の一つに「都心の移動環境の充実」をあげ、移動環境の向上や楽しく回遊できる歩行者空間の形成などを図るとしています。
	堺市立地適正化計画（策定中）	人口減少下においても持続可能な都市構造の形成に向け、拠点への移動のしやすさを確保するため、公共交通ネットワークの機能強化や維持確保、それを支える都市計画道路の整備や道路ネットワークの維持充実を図るとしています。
	堺都心未来創造ビジョン	取組の方向性の一つを「魅力を結ぶ」とし、公共交通軸の強化や次世代モビリティ等の活用による、便利、快適かつ面的な移動環境の形成を図るとしています。
関連計画	堺市地域公共交通計画（策定中）	基本方針として、多様な関係者の連携・協働のもと、持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実を掲げています。
	堺観光戦略	「重点エリア（大仙公園エリア、環濠エリア）の取組」として、MaaS、次世代モビリティを活用した周遊促進などを掲げています。
	堺環境戦略	施策の基本的な方向性として、新たな交通システムの導入やMaaSの普及展開、環境にやさしい自動車の導入拡大を掲げています。
	堺市バリアフリー基本構想	基本理念を「みんなが生活しやすく安全・快適で活力のある堺へ」と掲げています。
	堺市景観計画	重点的に景観形成を図る地域として堺都心部に含まれる「堺環濠都市地域」を位置付けており、景観特性を踏まえた景観形成を図るとしています。

Ⅱ 堺都心部や地域公共交通を取り巻く現況・課題

堺都心部を取り巻く現状と課題

【事業所数・従業員数の減少及び地価の低迷】

- 堺区の事業所数・従業員数は長期的に減少傾向にあります。
- バブル崩壊後、三大都市圏の地価はかつての水準に戻りつつありますが、堺都心部（堺東）の地価水準は大きく低迷したままです。



堺区事業所数・従業員数

地価の推移

出典：堺都心未来創造ビジョン

- 今ある地域資源を十分活用するほか、今後の新たな取組などと連携し、堺都心部の活性化が必要です。

【歴史文化など豊かな地域資源が点在】

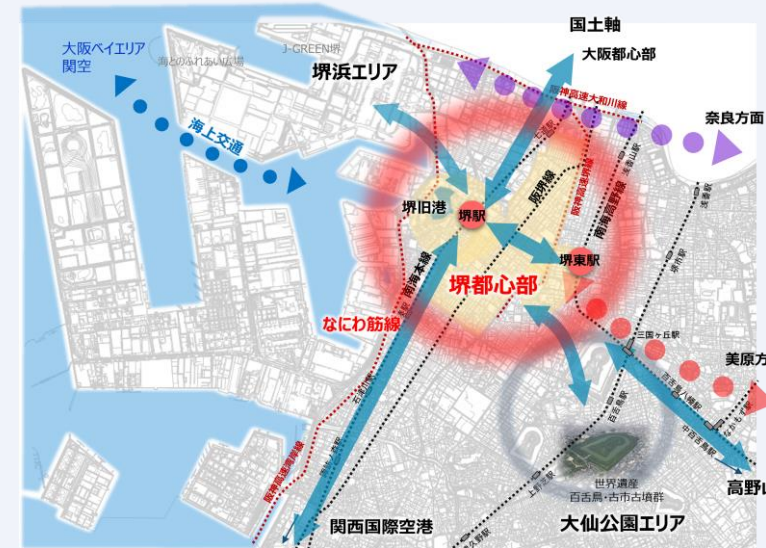
- 堺都心部には歴史ある町家、寺社や環濠、堺旧港の水辺、刃物等の伝統産業、阪堺線、さかい利晶の杜等の文化観光施設など、数多くの地域資源が集積しています。
- 一方、豊かな歴史・文化資源があるものの、点在しています。



- 活力ある堺都心部の実現には様々な人にとって徒歩や公共交通で訪れやすく、快適に回遊し、滞在できる環境をめざすことが必要です。

【広域アクセス性の高まり】

- 令和13（2031）年のなにわ筋線開業により関西国際空港と国土軸・大阪都心部とが直結し、堺都心部の広域アクセス性が向上します。

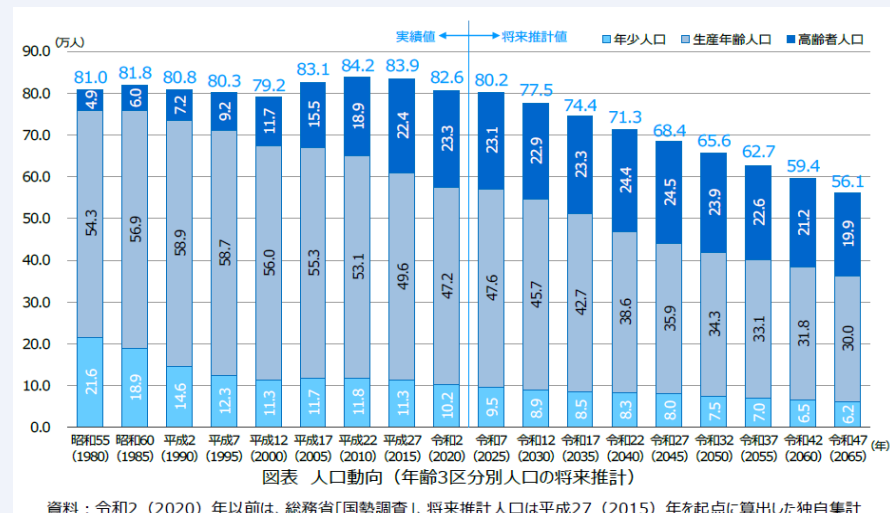


- 堺都心部の活性化に向けては、なにわ筋線開業の機を捉え、堺都心部への誘客につなげることが必要です。

地域公共交通を取り巻く現状と課題

【人口減少・高齢化】

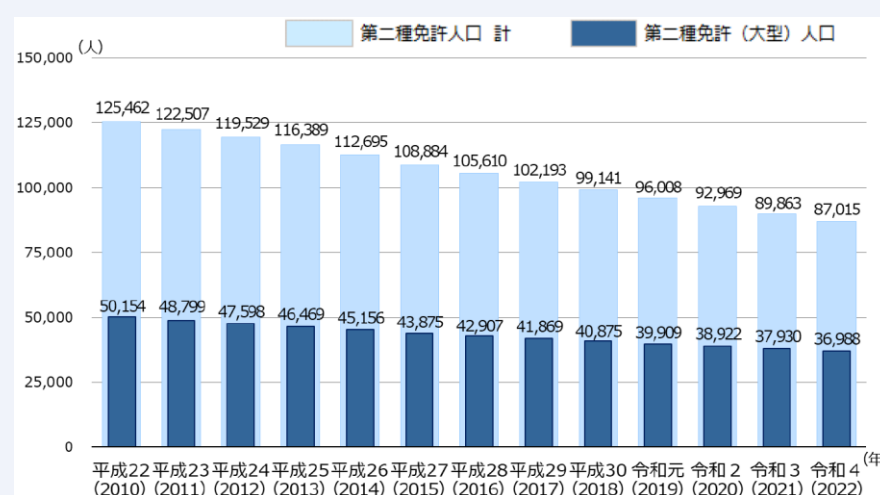
- 本市の人口は減少傾向が続く、高齢者の総人口に占める割合は令和12（2030）年には約3割に達し、令和22（2040）年には約3分の1を超えると予測されます。



- 高齢者をはじめとしたすべての人が快適・便利かつ安全に過ごすことができる都市空間の形成や移動環境の構築（バリアフリー化等）が必要です。また、ベビーカー利用者など子育て世代にとって移動しやすい環境の構築という観点からも更なるバリアフリー化の取組は重要です。

【担い手不足】

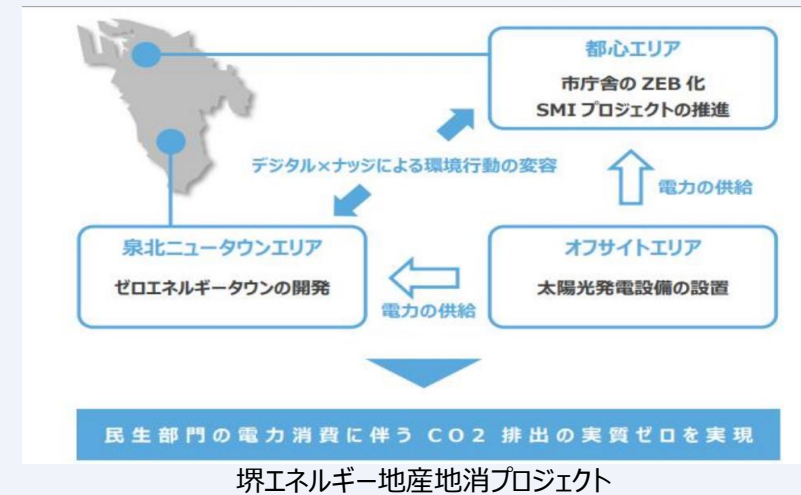
- 人口減少、高齢化の進展や働き方改革によって労働環境はめまぐるしく変化しており、バスの運転手不足は大阪府内においても路線の廃止・減便に繋がるなど深刻化しています。



- 自動運転等により、少ない運転手でも運行サービスの維持・向上を図り、担い手不足に対応することが必要です。なお、高頻度の運行サービスを維持にするにあたっても担い手不足への対応は必要です。また、バス待ち環境の改善など地域公共交通の利便性を向上し、魅力を高めることにより、維持・確保につなげることが重要です。

【気候変動問題と脱炭素化の取組】

- 本市は環境省により脱炭素先行地域に選定され、先進的な温暖化対策に取り組んでいます。本市の運輸部門（自動車）における自動車1台当たりの温室効果ガス排出量は、2.66tCO₂/台となっています。



- 温室効果ガス排出量は減少傾向ではあるものの、令和12年（2030）年時点における削減目標達成（基準年度（平成25年（2013）年度）と比べ50%削減）には、エネルギーの地産地消を公共交通等の脱炭素化や次世代モビリティサービスとの連携等によって先導的に取り組むことも重要です。

Ⅲ 堺都心部の回遊性・魅力向上に向けた取組の方向性

○堺都心部の活性化に向けて、堺都心未来創造ビジョンのもと『**魅力を磨く**』取組と『**魅力を結ぶ**』取組を連携させ、一体的に推進することが求められています。
これら全体の取組において、本計画におけるSMI都心ライン及び関連取組の担う範囲を示し、今後、他の施策と連携しながら着実に進めます。

魅力を磨く ～地域資源を活かして魅力を高める～

堺の玄関口に相応しい拠点性強化

国内外の来客者が堺に出会う交流拠点
豊かな時間を提供する文化交流拠点

旧港・環濠等水辺を活かした滞留機能
水辺のアーバンライフを楽しむ都市生活拠点

姫路駅・キャッスルガーデン 出典：姫路市HP
大和町文化創造拠点カラス 出典：同HP

類いまれな歴史文化資源を活かした付加価値の高い観光メニューの造成

高い精神性を現代に伝える『茶の湯』をはじめ堺が誇る歴史文化を体験

さかい利晶の杜



革新的な環境技術等による脱炭素化の促進

公共交通への転換、車の電動化などによる脱炭素化の促進

※SMI都心ラインの電動車両導入を想定

生活利便性や回遊性を高める情報・サービス連携

様々なサービスを提供する“CaaS”の導入

鉄道・バス シェアサイクル モビリティ
飲食店・観光施設 行政 子育て 健康

移動手段の一括予約・一括決済
回遊性を高める情報の発信

出典：観光庁

ベイエリアとの連携

大阪湾岸の海上交通
環濠の舟運

関西国際空港と神戸空港を結ぶベイシャトル 出典：Bay Shuttle HP

公共交通の利便性向上、ネットワーク構築

SMI都心ライン
SMI美原ライン

歴史ある堺の伝統・文化を未来につなげる

歴史的まちなみの保全
伝統産業や歴史文化を活かしたコンテンツ創出

水辺の魅力を活かした交流空間の形成

親水護岸＆後背地への商業機能導入
大浜北町市有地活用事業

多様な人が集う都市空間の創出

堺東駅街区の更新
瓦町公園周辺の更新
鉄道の連続立体交差化
交流拠点の形成

アメリカ・ニューヨーク
アメリカ・ポートランド
都市機能の更新・強化（低未利用地活用、リノベーション等）
フィンランド・ヘルシンキ
ドイツ・フライブルグ

「環濠エリア」の特別感のある空間の形成

環濠の水辺を活かした空間の形成

アメリカ・サンアントニオ 出典：国土交通省
横浜市・大岡川 出典：国土交通省
環濠水辺と公園・緑地の一体的な活用
市有地の活用
東京都墨田区・北十間川 出典：国土交通省
茨城市・IBALAB@広場 出典：茨城市HP

都市アセットの活用によるウォカビリティ向上

居心地が良く歩きたくなる空間の形成
道路ランドスケープの魅力向上

兵庫県姫路市 出典：国土交通省
スペイン・ビトリア＝ガステイス 出典：欧州連合HP
道路・公園・民間空地などの都市アセットを活用した滞留空間（出会いの場・つながりの場）の創出
宮崎県日南市 出典：国土交通省
東京都豊島区 出典：国土交通省

※ARTステーションにおけるパークレットを想定

面的かつ円滑に楽しく移動できる環境の構築

自転車利用の利便性向上
新たな周遊交通手段の導入

周遊サイン整備（デジタルサイネージ等）
デジタルサイネージ（新宿区） 出典：国土交通省

出典：国土交通省
※ARTステーションにおけるモビリティポートを想定

□：本計画の対象範囲

魅力を結ぶ ～人・地域・資源・情報・サービスをつなぐ＜SMIプロジェクト＞～

IV SMI都心ライン及び関連取組の基本方針と方向性

基本方針と取組の方向性

- 国の政策・動向や本市の上位・関連計画、堺都心部や地域公共交通を取り巻く現状・課題、堺都心部の回遊性・魅力向上に向けた取組の方向性を踏まえ、堺都心部におけるSMIプロジェクト※（SMI都心ライン及び関連取組）の基本方針及び方向性を以下のとおり設定します。
- 堺都心部の活性化はSMIプロジェクトだけで実現できるものではありません。地域資源等の既存ストック等を活用した都市魅力、目的地の創出などの取組と連携して進めます。

未来を見据えて常に挑戦

- 交通という切り口から、環境、健康福祉、観光、産業振興など様々な分野にわたり、堺都心部の魅力を大きく向上させ、堺を大きく発展させるための挑戦
- 人・地域・資源・情報・サービスをつなぐSMIプロジェクトを通じて、移動利便性の向上、道路・交通空間の人への開放を図るほか、ゼロカーボンシティを先導します。



※SMI都心ライン及び関連取組について

○本計画において具体化する対象は、堺都心部におけるSMIプロジェクト（SMI都心ライン及び関連取組）です。

SMI都心ライン		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 ➢待合環境の向上、パークレット機能、次世代モビリティとの結節機能、デジタルサイネージによる情報発信機能を有した乗降場所（ARTステーション） を一体的に整備するものです。
関連取組	次世代モビリティ	一人又は複数人で乗車するタイプのモビリティであり、公共交通の結節点や観光施設等に配置することで、公共交通による移動を補完し目的地までのラストワンマイルの移動など多様な移動ニーズに対応するものです。
	CaaS	堺都心部で交通や観光、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ものです。

SMI都心ライン及び関連取組の取組の方向性

方向性1 ウォーカブルで居心地が良い魅力的な都市空間の形成

道路や沿道空間等を活かした居心地が良く歩きたくなる環境の構築などにより人中心の都市空間を形成し、エリア内・エリア間の人の交流を促します。

- 広い歩道空間を有する大小路筋の有効活用<ART車両 ARTステーション>
- 点在する地域資源をつなぐ移動手段の提供<ARTステーション 次世代モビリティ>

方向性2 バリアフリーな都市空間の実現

人口減少・高齢化がますます進む将来、高齢者や障害者、ベビーカー利用の子育て世代を含めすべての人が移動しやすいバリアフリー環境を実現し、魅力的な堺都心部の実現をめざします。

- 障害者を含め、すべての人が利用しやすい移動環境の構築<ART車両 ARTステーション 次世代モビリティ>

方向性3 生活利便性や回遊性を高める情報・サービス連携

ICTを活用し、堺都心部における様々な情報やサービスを包括的に提供することにより、利便性や回遊性の向上をめざします。

- 堺都心部の回遊を促すわかりやすい情報発信<ART車両 ARTステーション CaaS>

方向性4 公共交通の利用促進と脱炭素化

公共交通の利用促進やモビリティの脱炭素化の推進により、ゼロカーボンシティを先導することをめざします。

- 公共交通の利用促進<その他>
- CO2排出量の削減<ART車両>

※ART：Advanced Rapid Transit（次世代都市交通）の略
※ARTステーション：次世代都市交通（ART）の乗降場所

V SMI都心ライン及び関連取組の具体的な取組内容

方向性に対応する取組

方向性1 ウォーカブルで居心地が良い魅力的な都市空間の形成				
方向性	課題	取組		詳細No
1-1 広い歩道空間を有する 大小路筋の有効活用	堺都心部の骨格軸として風格と魅力を備えた大小路筋と するには、良質な景観形成とデザインの統一が重要	ART車両	堺をアピールするシンボル性の高いデザインとし、ステーションと調和したデザインすることで路線の認知度や魅力を向上	(1)
		ARTステーション	既存のインフラやART車両と一体感のあるデザインによる良質な景観を形成	
	ウォーカブルで居心地の良い空間形成には、日陰や休憩 スポットの創出が重要	ARTステーション	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	(6)
		ARTステーション	ベンチやテーブル等を有し滞在可能なパークレット機能により交流・憩いの空間を整備	(7) (8)
1-2 点在する地域資源をつ なぐ移動手段の提供	堺都心部に点在する地域資源を回遊するには、公共交 通と組み合わせて利用できる移動手段の提供が必要	ARTステーション	都心部に点在する地域資源をつなぐ移動手段として期待される次世代モビリティ等への乗換場所を整備	(6)
		次世代モビリティ	公共交通との役割分担・連携により次世代モビリティ等を公共交通の結節点等に配置することで、公共交通を補完し面的な移 動環境を構築	(11)

方向性2 バリアフリーな都市空間の実現				
方向性	課題	種別	取組	詳細No
2-1 障害者を含め、すべての 人が利用しやすい移動 環境の構築	利用しやすい環境の実現には、運行サービス水準の維 持・向上が重要	ART車両	完全自動運転技術で省人化が達成した将来には運行本数を増やすなど利便性を向上	(2)
	すべての人が安心して利用するには、快適性向上が必要	ART車両	自動運転技術等、常に新技術を活用し、急発進や急ブレーキをなくすことで快適な乗り心地を実現	
	すべての人が安心して移動するには、安全性向上が重要	ART車両	路車間通信など安全技術の導入により、事故を未然に防止し安全な運行を実現	(3)
	利用環境の向上には、車内における車いすやベビーカーへの配慮が必要	ART車両	車内で車いす・ベビーカーが安全で安心して乗車できるスペースを確保	(4)
	バリアフリーな乗降の実現には、バス乗降時の車両と停留 所の段差・隙間を小さくすることが必要	ART車両 ARTステーション	自動運転技術を活用し、プラットホームに隙間なく停車させ、すべての人が介助なく乗降可能な環境を実現	(2)
	利用環境の向上には、停留所や乗換案内などの情報を わかりやすく提供することが必要	ARTステーション	視覚障害者、聴覚障害者や高齢者、外国人などに対応した案内を実施	(9)
	移動しやすい環境の実現には、公共交通と組み合わせて 利用できる移動手段の提供が必要	次世代モビリティ	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、電動車いすタイプ（歩行者扱い）などの次世代モビリティ等 を活用	(11)

方向性3 生活利便性や回遊性を高める情報・サービス連携				
方向性	課題	種別	取組	詳細No
3-1 堺都心部の回遊を促す わかりやすい情報発信	回遊性の向上には、交通や地域の情報をわかりやすく提 供することが必要	ART車両	停留所や乗換案内、各停留所付近の観光スポットなど交通と地域の情報をわかりやすく提供	(9)
	生活利便性や回遊性の向上には、住民や来街者に様々 な情報をわかりやすく提供することが重要	ARTステーション	路線、発車時刻、他の公共交通との乗換情報、豊富な地域資源など、交通や地域の情報をわかりやすく提供	(10)
		CaaS	堺都心部で交通や観光、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CaaSを推進	(12)

方向性4 公共交通の利用促進と脱炭素化				
方向性	課題	種別	取組	詳細No
4-1 公共交通の利用促進	公共交通の利用促進には、利便性等の向上が必要	全般	上記の各種取組を通じて公共交通の安全性・利便性・快適性を向上	－
	公共交通の利用促進には、公共交通の利便性などのPR が必要	その他	SNSやホームページなどを通じて、公共交通の利便性や快適性などについて周知・啓発	－
4-2 CO2排出量の削減	脱炭素社会形成には、エネルギーの地産地消などによる CO2排出量の削減が重要	ART車両	環境負荷の少ない電動車両の導入	(5)

VI スケジュール

	令和6（2024）年度	令和7（2025）年度	令和8（2026）年度～ 令和12（2030）年度頃
ART 車両	統一的なデザインの検討【取組詳細（1）】		電動車 両導入 【取組詳細 （5）】
	バリアフリーな車両の導入検討・わかりやすい案内の検討【取組詳細（4）】		
	自動運転技術等の導入にむけた実証実験（レベル2～4）		自動運 転技術 等の 実装
	快適な乗り心地の実現に向けた実証実験【取組詳細（2）】 安全な運行の実現に向けた実証実験【取組詳細（3）】 バリアフリーな乗降の実現に向けた実証実験【取組詳細（2）】		
ART ステーション	ARTステーション（パークレット等）の段階的な整備		
	統一的なデザインの検討【取組詳細（1）】		ART ステー ション の設計
	パークレット空間の暫定整備・効果検証【取組詳細（7）】		
	わかりやすい案内の実施・効果検証【取組詳細（9）（10）】		
	次世代モビリティの活用にあわせたポート設置【取組詳細（6）】		
大小路交差点の検討【取組詳細（8）】			
次世代 モビリティ等	次世代モビリティの導入		
	次世代モビリティの活用にかかる検討・実証実験・実装【取組詳細（11）】		
CaaS	ニーズ把握、コンテンツの検討		
	情報・サービスの実験的提供	情報コンテンツの提供 【取組詳細（12）】	

事業費 検討中

○想定概算事業費については、自動運転事業者の公募などを踏まえ別途提示します。
（現在、検討中）

VII 推進体制・推進方策

- SMI都心ラインや関連取組の推進にあたっては、引き続きSMI都心ライン等推進協議会や、その分科会であるSMI都心ライン自動運転技術等検討分科会や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などを通じて協議・調整を行いながら進めます。
- 今後、事業の推進を図るため必要に応じて、テーマ別の分科会やプロジェクトチーム等の設置、協定の締結などを行います。
- シビックプライドの醸成につなげることが重要なことから、市民が事業推進に関与できる取組を検討・実施します。

