

(合同開催)

第7回

SMI都心ライン等推進協議会

第4回

SMI都心ライン自動運転技術等検討分科会

令和7年7月24日(木) 10時30分開始

議題2 令和6年度 SMI都心ライン等推進協議会決算（案）について

➤ 収入済額210,326円 支出済額93,190円 差額117,136円は次年度に繰り越す。

(歳入)

(単位:円)

科目	予算額	決算額	差額	備考
負担金	195,000	0	195,000	堺市 負担金
雑収入	1	65	▲64	銀行利息
令和5年度 繰り越し	210,261	210,261	0	
合計	405,262	210,326	194,936	

(歳出)

(単位:円)

科目	予算額	決算額	差額	備考
報酬、旅費	300,000	67,520	232,480	学識経験者 委員報酬、旅費等
需用費	消耗品費	10,000	0	事務用品等
	印刷製本費	15,000	0	会議資料印刷
役務費	25,000	8,690	16,310	通信運搬費、 振込手数料等
使用料・賃借料	50,000	16,980	33,020	
予備費	5,262	0	5,262	
合計	405,262	93,190	312,072	

資料 1-2

令和 7年 7月 24日

SMI 都心ライン等推進協議会

会長 嘉名 光市 様

令和 6年度 監査報告書

SMI 都心ライン等推進協議会の令和 6年度の会計について、帳簿及び関係書類等を
監査したところ、いずれも適正に処理されていることを認めます。

監査委員

南海バス株式会社

野谷 将一

議題3 令和7年度SMI都心ライン等推進協議会予算（案）について

(歳入)

(単位:円)

科目	予算額	備考
負担金	150,000	堺市 見込み
令和6年度負担金残額	117,136	
利息	200	見込み(100千円×0.2%/年で想定)
合計	267,336	

(歳出)

(単位:円)

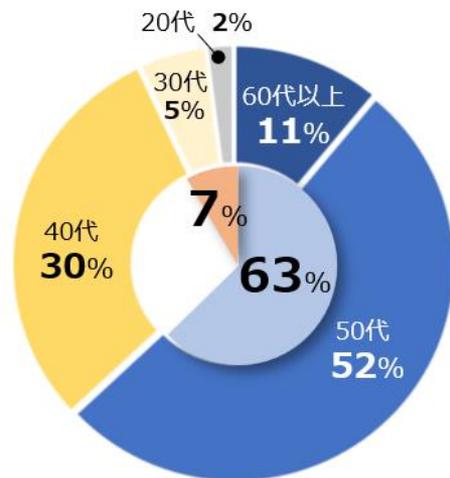
科目	予算額	備考	
報酬、旅費	170,000	学識経験者委員報酬、旅費等	
需用費	消耗品費	10,000	事務用品等
	印刷製本費	15,000	会議資料印刷等
役務費	25,000	通信運搬費、振込手数料等	
使用料・賃借料	45,000	会場借り上げ料等	
予備費	2,336		
合計	267,336		

課題と方向性

市民の移動を支える路線バスの維持・確保

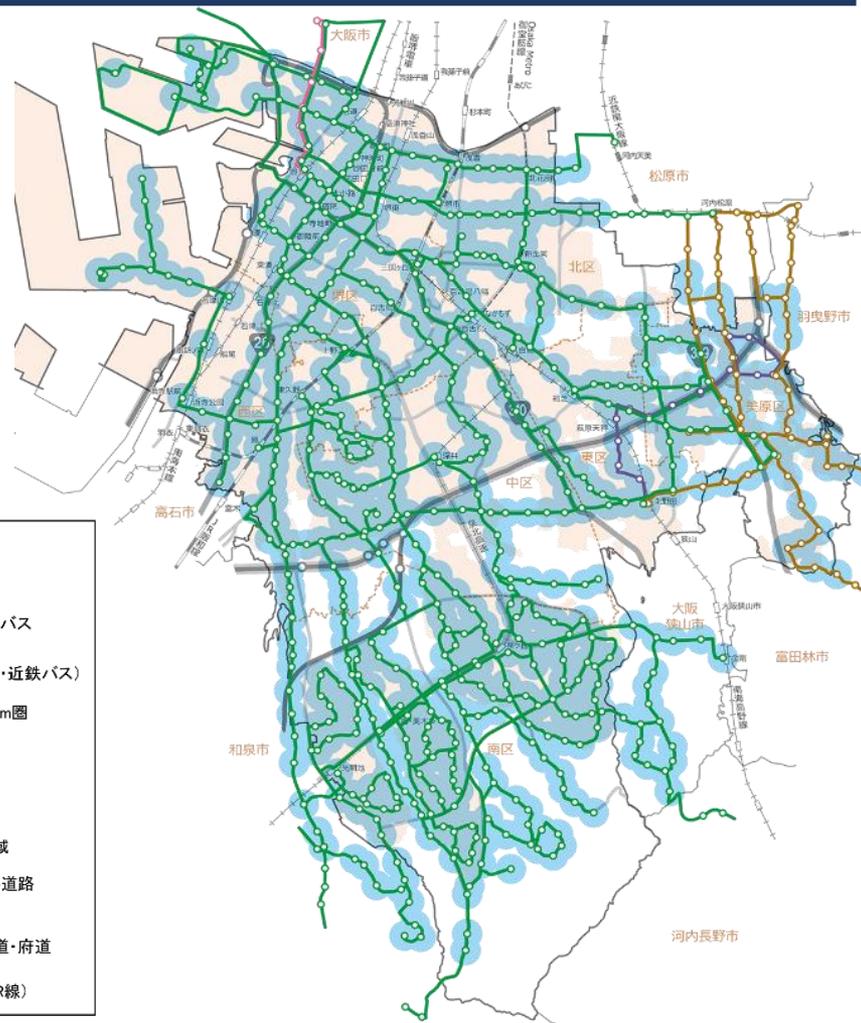
- 本市の路線バスは、市域の多くをカバー。
- 本市の大半の路線バスを担う南海バス株式会社の運転士は、50代・60代が6割を超え、20代・30代は1割にも満たない状況。
- 運転士不足により、直近1年間に**複数回の減便が発生**。今後も**続くことが懸念**。

➤ 自動運転により**担い手不足に対応**し、持続的な公共交通の実現。



南海バス運転士の年齢構成

出典元:南海バス(堺市加工)



堺市のバスネットワーク

課題と方向性

基幹的バス路線への自動運転導入により、高い持続性の実現と都市部のモデル事業へ

- 自動運転の導入をめざす路線は、南海バスが運行する堺駅－堺東駅間の既存の基幹的バス路線（堺シャトルバス）。
- 当該路線は本市でも特に利用者が多く、その収益により他路線を支える持続性の極めて高い路線。また、その高頻度な運行サービスは都心部の魅力の一つ。
- しかしながら、運転士不足の影響により、運行サービスへの影響が懸念。

- 自動運転により、高頻度運行サービスの維持・向上だけでなく、当該路線の省人化が実現すれば、その効果を他路線にも波及させ、市内バス路線を維持・確保につなげる。



堺シャトルバス

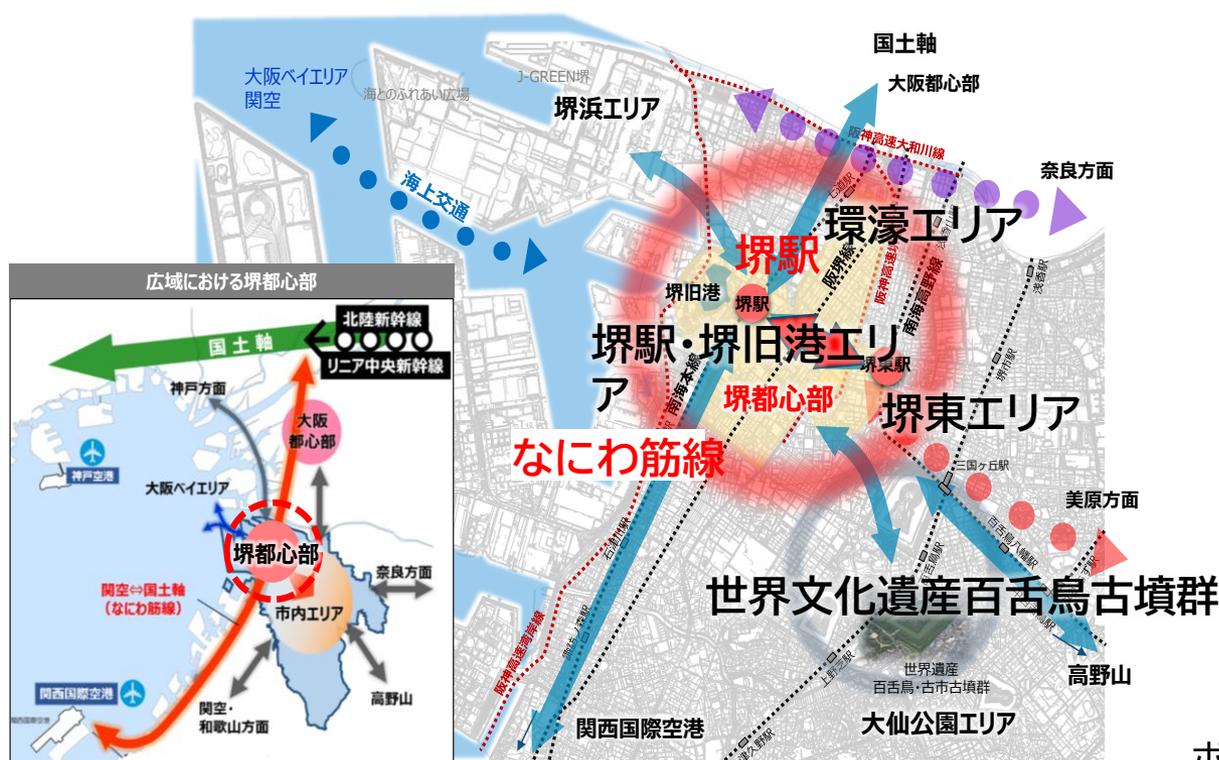
- 堺駅と堺東駅を結ぶ約1.7kmを約10分で結ぶ
- 車両7台
- 年間約120万人(1日約3,300人)が利用
- 平日 ピーク時10便/h 昼間6便/h 合計220便/日
- 休日 昼間5便/h 合計160便/日

課題と方向性

堺都心部の活性化の取組と連携した公共交通軸の強化

- 2031年の「なにわ筋線」開業により、新大阪と関西国際空港が1本の鉄道でつながることで、多方面からのアクセスが一層向上し、**国内外からの来訪が期待**。

- 市街地開発や公共空間の利活用、歴史文化資源の活用など、様々な取組が進められており、国内外からの来訪者を堺都心部に誘引し、まちの活性化につなげることが必要。



整備イメージ(堺東エリア)



ポルトマーレ(堺駅・堺旧港エリア)

SMI都心ラインとは

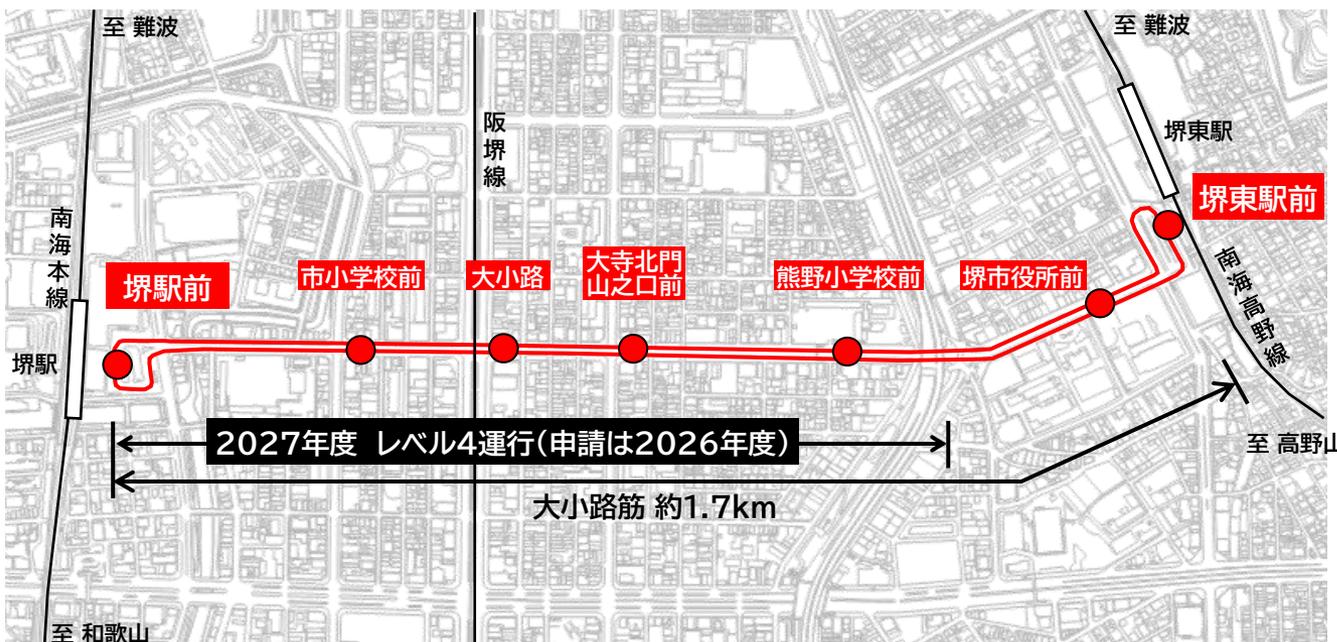
※SMIは、堺・モビリティ・イノベーションの略

- 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、休憩・滞留機能、次世代モビリティとの結節機能、情報発信機能を有したバス停を一体的に整備するもの。

- 自動運転等の先進技術の活用などにより、高頻度の運行サービスを維持・向上しつつ、公共交通の安全性や快適性、利便性を向上させ、高齢者や障害者、ベビーカー利用者など、すべての人が移動しやすいバリアフリー環境(※)の実現をめざす。

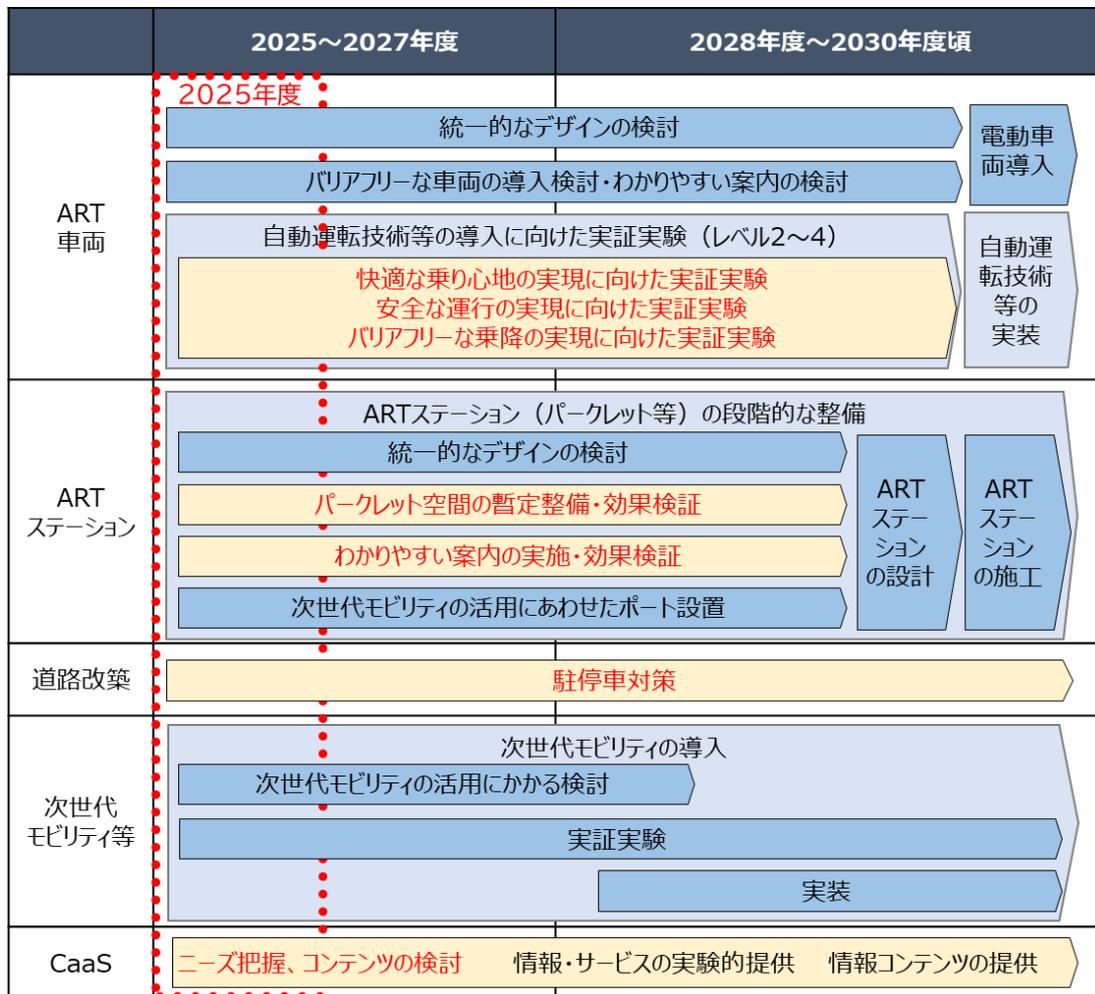
※バス停におけるプラットホームの整備や自動運転技術等の活用により、鉄道並みの正着実現をめざす。

- 2027年度に一部区間L4運行、2030年度に全区間L4運行をめざす。



自動運転バス走行環境のイメージ

SMI都心ライン導入スケジュール・今年度の位置づけ



項目	今年度の位置づけ
ART車両	自動運転レベル4の申請に向け、自動走行（5ヶ月間）に加え、信号協調システム、路車協調システム、走行空間などの実証実験を実施し、安全性・快適性、バリアフリーを検証。
ARTステーション	バス停付近にパークレット空間を設置し、効果等を検証。 わかりやすい情報案内として、パークレット空間の設置にあわせてデジタル技術を活用した情報案内を行い、その効果等を検証。
道路改築	路上駐車車両対策として、停車帯を部分的に拡幅し、自動運転車両の走行空間確保について検証。
CaaS	ARTステーションにおける情報案内の中で、市民ニーズ等を確認。



- 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、遠隔監視、正着の実証実験を令和7年10月から令和8年2月にかけて連携して実施。

令和7年度SMI都心ライン実証実験について(自動運転走行関連)

①自動走行



レベル2自動走行（運転士が同乗）を実施

- ・事前予約制
- ・乗車料金は無料

②信号協調システム

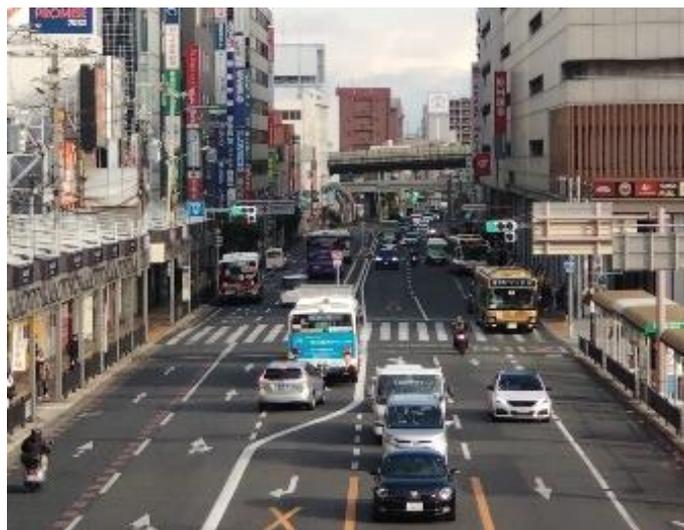


交差点通過中の赤信号化による車両の交差点内での立ち往生等の防止

- 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、遠隔監視、正着の実証実験を令和7年10月から令和8年2月にかけて連携して実施。

令和7年度SMI都心ライン実証実験について(自動運転走行関連)

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を路車協調システムでカバー

④走行空間整備

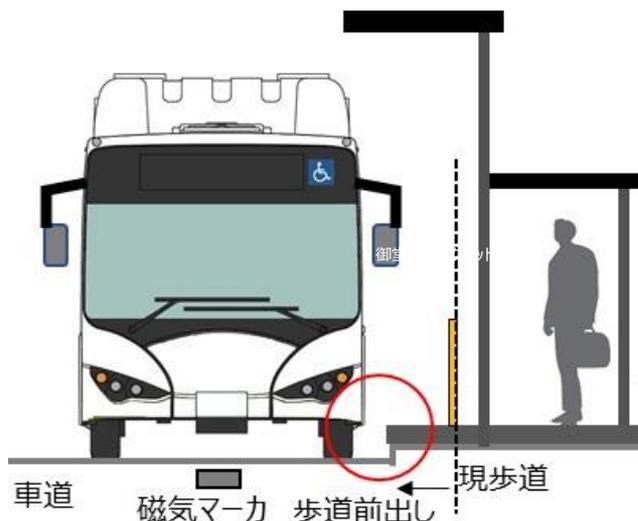


停車帯を拡幅し自動運転車両の走行空間を確保

- 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、遠隔監視、正着の実証実験を令和7年10月から令和8年2月にかけて連携して実施。

令和7年度SMI都心ライン実証実験について(自動運転走行関連)

⑤正着制御



プラットフォームを設置し、できるだけ隙間を小さくして停車
(バリアフリー乗車)

⑥遠隔監視



自動運転車両内外の状況を遠隔で監視。車内との通話など相互で連絡

- 関連取組として、バス待ち環境改善の実証実験では、バス停付近におけるパークレット及び情報発信の実験を実施するほか、走行実証では検証困難な事象を3Dシミュレーションで検証。

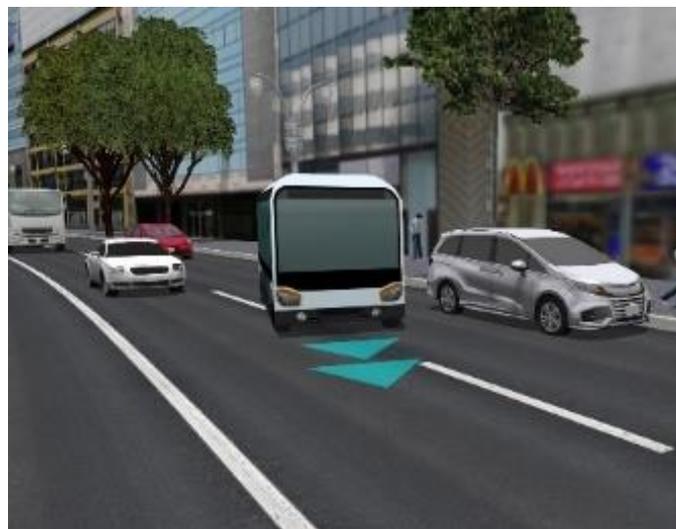
自動運転関連取組について

⑦パークレット・情報発信



休憩スペースの設置（パークレット）とデジタル技術による交通・地域の情報発信

⑧3Dシミュレーション



実証実験で検証困難な事象を3Dシミュレーションで検証し自動運転システムにフィードバック

その他 協議会の今後のスケジュールについて

時 期	協議会／分科会	開催概要（想定）
7/24 (本日)	協議会・ 分科会 合同開催	<ul style="list-style-type: none">・予算・決算、会長、副会長の選任など・令和7年度SMI都心ライン実証実験について
10月頃	分科会	<ul style="list-style-type: none">・令和7年度SMI都心ライン実証実験における検証内容について
1月頃	協議会・ 分科会 合同開催	<ul style="list-style-type: none">・実証実験視察等
次年度	協議会	<ul style="list-style-type: none">・実証実験の結果について・来年度の取組について