

# 令和7年度 SMI美原ライン実証実験

## 結果とりまとめ

令和 8 年 6 月

堺市 交通部 交通政策課

# 目次

## 1. SMI美原ライン実証実験について

- 1-1. SMI美原ラインについて …P.1
- 1-2. SMI美原ライン実証実験の検証項目 …P.2
- 1-3. これまでの実証実験における検証経過 …P.3

## 2. 令和7年度 実証実験の実施概要

- 2-1. 令和7年度 実証実験の目的・内容 …P.4
- 2-2. 利用促進サポーター制度 …P.5

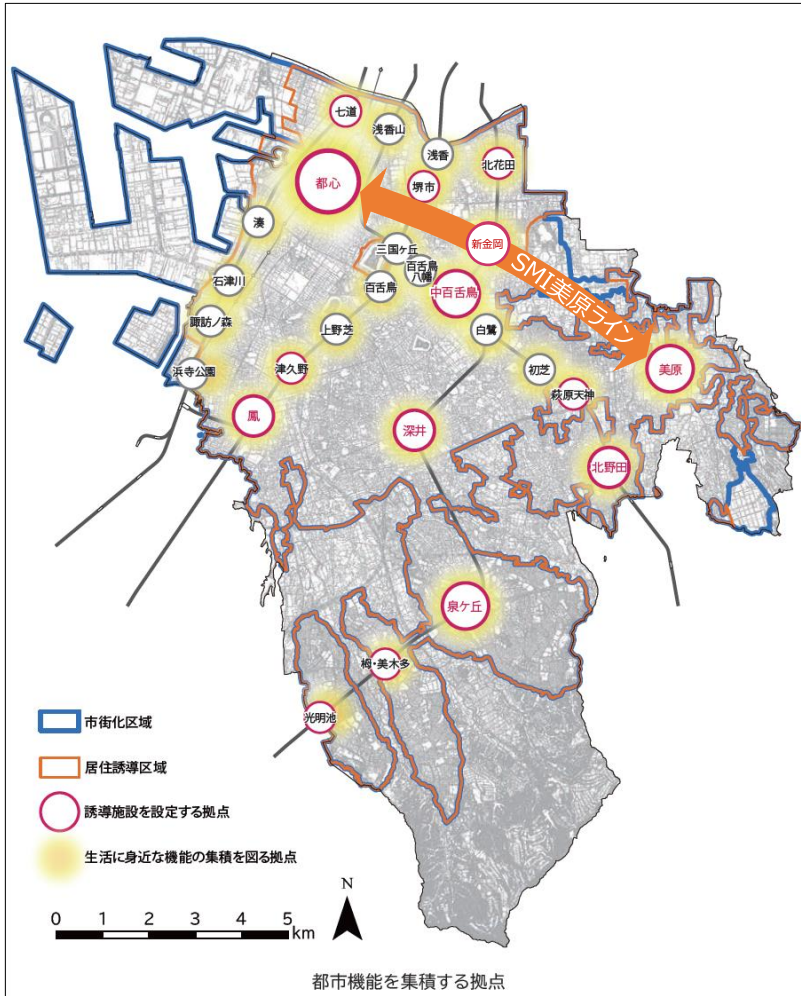
## 3. 令和7年度 実証実験の実施結果

- 3-1. 令和7年度 実証実験の結果概要 …P.6～9
- 3-2. 令和7年度 主な検証内容の結果 …P.10～11
- 3-3. 令和7年度 車内アンケート調査まとめ …P.12～13

## 4. 令和7年度 検証結果の総括と今後の方向性 …P.14

# 1-1. SMI美原ラインについて

- SMI美原ラインは、東西の人流の活性化や公共交通の利用促進等を目的に、直通急行バスで南北方向の鉄軌道を東西に結節し、堺都心部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を構築する事業



出典：堺市立地適正化計画

## 現状

- 堺都心部と美原をはじめとした市域東部の拠点を結ぶ直通の交通ネットワークがなく、大阪市に向かう南北方向の人の流れが中心

## SMI美原ライン導入の狙い

- 堺都心部と美原をはじめとした市域東部を結ぶ直通の拠点間ネットワークを構築することにより
- 堺都心部を含めた東西方向の人の流れを活性化
- 自家用車から公共交通への利用転換を促進

※SMI美原ラインについては、本市にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにし、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図ることを目的として策定された「堺市地域公共交通計画」においても拠点間ネットワークの機能強化として位置づけている



出典：堺市地域公共交通計画

# 1-2. SMI美原ライン実証実験の検証項目

○ 本実証実験では、本格運行の実現に向け、実証実験を通じてデータ収集・分析を行い、需要や定時性、速達性、ニーズについて検証。

## 【実証実験の検証項目】

本格運行に向けての観点	検証項目	検証結果の評価軸	評価指標	設定変数 ※【ニーズ】についてはアンケート項目	検証手法
<b>【費用面】 需要の拡大</b>	利用者数 【需要】	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数は増加したか</li> <li>利用促進策の効果はどうか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1便あたり利用者数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>停留所の配置</li> <li>運賃、利用促進策</li> </ul>	データ検証 アンケート調査
<b>【交通面】 拠点間ネットワークとして 求められる機能</b>	運行精度 【定時性】	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性が確保できるか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>定刻からの遅延状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート、ダイヤ設定</li> </ul>	データ検証
	所要時間 【速達性】	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存ルート（バス+鉄道）と比べて、速達性はあるか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>堺～美原間にかかる時間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>停留所の数</li> </ul>	データ検証
	運行内容 【ニーズ】	<ul style="list-style-type: none"> <li>本格運行に向けてどのような市民ニーズがあるか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行内容に関するアンケート結果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行本数、運行時間帯、乗降条件等</li> </ul>	アンケート調査

# 1-3. これまでの実証実験における検証経過

- 需要、定時性、速達性、ニーズの4項目について、毎年度、検証を実施。
- 各年度の実験を通じて新たに生じた課題については、次年度以降の取組に反映させて検証を実施。

年度	検証項目	当該年度における主な検証内容	検証結果・評価	次年度以降の課題
令和4年度	利用者数【需要】	<ul style="list-style-type: none"> <li>直通急行バスに対する需要</li> <li>ららぽーと堺開業の影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>概ね高評価、かつ継続的な運行を望む意見</li> <li>ららぽーと堺開業後、大幅に利用者増加（開業直後の一過性の需要の可能性あり）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ららぽーと堺の影響が落ち着いた段階における利用者増への取組が必要</li> </ul>
	運行精度【定時性】	<ul style="list-style-type: none"> <li>ららぽーと堺開業後、渋滞が予測される運行ルートにおける定時性の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性は低かった（ららぽーと堺開業直後の一過性の渋滞の影響の可能性あり）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性の改善に向けたダイヤ調整等</li> </ul>
	所要時間【速達性】	<ul style="list-style-type: none"> <li>設定した停留所数での速達性の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存ルートより短時間で移動できる優位性を確認</li> </ul>	—
	運行内容【ニーズ】	<ul style="list-style-type: none"> <li>本格運行に向けた市民ニーズ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行時間帯や運行本数の拡大、停留所の追加等のニーズを確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学時間帯の運行検討</li> </ul>
令和5年度	利用者数【需要】	<ul style="list-style-type: none"> <li>ららぽーと堺開業1年後の影響</li> <li>企画乗車券の効果</li> <li>令和4年度のニーズを踏まえた、朝の通勤時間帯における利用者数の把握</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ららぽーと堺開業の影響が落ち着き、利用者数が前年度比3割減少</li> <li>企画乗車券の効果は限定的だが、ターゲットを特定した運賃低減手法として有用</li> <li>通勤時間帯の利用はやや減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線の魅力発信による周知広報の強化等、利用促進に向けた取組の強化</li> </ul>
	運行精度【定時性】	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前年度実績を反映したダイヤ精度向上等により、遅延は減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性の改善に向けたダイヤ調整等</li> </ul>
	所要時間【速達性】	<ul style="list-style-type: none"> <li>設定した停留所数での速達性の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存ルートより短時間で移動できる優位性を確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降場所の制限緩和による影響の把握</li> </ul>
	運行内容【ニーズ】	<ul style="list-style-type: none"> <li>本格運行に向けた市民ニーズ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行時間帯や運行本数の拡大、停留所の追加等のニーズを確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降場所の制限緩和の検討</li> </ul>
令和6年度	利用者数【需要】	<ul style="list-style-type: none"> <li>周知広報等の強化による効果</li> <li>令和5年度のニーズを踏まえた、乗降可能な停留所の設定による影響の把握</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周知広報等の強化により利用者が前年度比増加</li> <li>乗降可への変更区間で新たな乗降ニーズを確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>更なる利用促進の強化が必要（停留所の追加、新規利用者に繋がる企画乗車券等）</li> </ul>
	運行精度【定時性】	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>規模の大きい遅延の発生状況は改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時性の改善に向けたダイヤ調整等</li> </ul>
	所要時間【速達性】	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降可による速達性への影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降可への変更に伴う平均所要時間への影響は軽微、引き続き既存ルートに対し優位性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>停留所の追加による影響の把握</li> </ul>
	運行内容【ニーズ】	<ul style="list-style-type: none"> <li>本格運行に向けた市民ニーズ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行時間帯や運行本数の拡大、停留所の追加等のニーズを確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>停留所の追加</li> </ul>

## 2-1. 令和7年度 実証実験の目的・内容

○ 令和7年度は本格運行を見据えて、停留所の追加や企画乗車券による利用者数の変化、停留所追加による速達性の影響などを主に検証。

### 令和7年度実証実験の内容・前年度からの変更点等

#### 主な検証内容

- 【需要】（利用者数）
  - ・停留所追加の効果・影響
  - ・企画乗車券の需要
- 【速達性】
  - ・停留所追加による影響

#### 実施内容

- 実験日程 : 令和7年10月14日（火）～令和8年1月12日（月・祝） ※91日間
- 運行時間 : 10時台～19時台 ※約1時間間隔で運行
- 運行事業者 : 南海バス株式会社
- 運行ルート : 堺都心 ～（大阪中央環状線、国道309号）～ 美原区役所前
- 停留所 : 12箇所（堺駅前・大小路・堺東駅前・一条通・細池橋【三国ヶ丘駅前】・しもつ池【新金岡駅前】  
・大泉緑地前・八下中学校前【大泉緑地東】・野遠・丹南南・下黒山西・美原区役所前）  
※下線部：両方面行ともに乗降可、その他：方面別に乗車もしくは降車専用の制限あり
- 運賃 : 本格運行を見据えて南海バス株式会社の距離制運賃を適用（200～550円）
- 利用促進策 : 停留所追加、企画乗車券発行、利用促進サポーター制度新設、無料デーの実施（継続）



#### 前年度からの主な変更点・新規の取組

【変更】 停留所の追加	本格運行に向けて利用者増が見込まれる以下の停留所を追加 「一条通」「大泉緑地前」「八下中学校前【大泉緑地東】」「下黒山西」
【新規】 企画乗車券の発行	新たな需要を創出するため、普段バスを利用しないファミリー層等の複数人での利用者をターゲットに、複数人利用時に運賃低減効果があり、沿線施設で割引・プレゼント等の特典が受けられる企画乗車券を発行
【新規】 利用促進サポーター制度	沿線施設を目的地とする移動需要の喚起のため、「令和7年度SMI美原ライン利用促進サポーター」を募集し、周知広報活動や、その他利用促進にかかる取組等において沿線の民間事業者との連携を強化

## 2-2. 利用促進サポーター制度

- 「利用促進サポーター」として周知広報や利用促進に協力してくれる沿線事業者を募集し、情報発信や周知広報、割引等の特典を付与するなど連携。
- なかでも、目的地と連携して移動需要を喚起することで、SMI美原ラインの更なる利用促進につなげることを目的に実施。

### 制度概要

募集対象	市内に店舗や事業所を有する事業者
連携内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・チラシ・ポスターの掲示</li> <li>・ホームページ・SNSでの発信</li> <li>・その他、利用促進につながること</li> </ul> 例) 企画乗車券との連携、サイクル&ライド等への協力、バス待ちスペースの提供、利用促進キャンペーン実施等
サポーター特典	事業者名や所在地等を堺市ホームページ等で掲載

【利用促進サポーター登録先 所在地】事業者名等は下表参照



### 具体的な取組内容

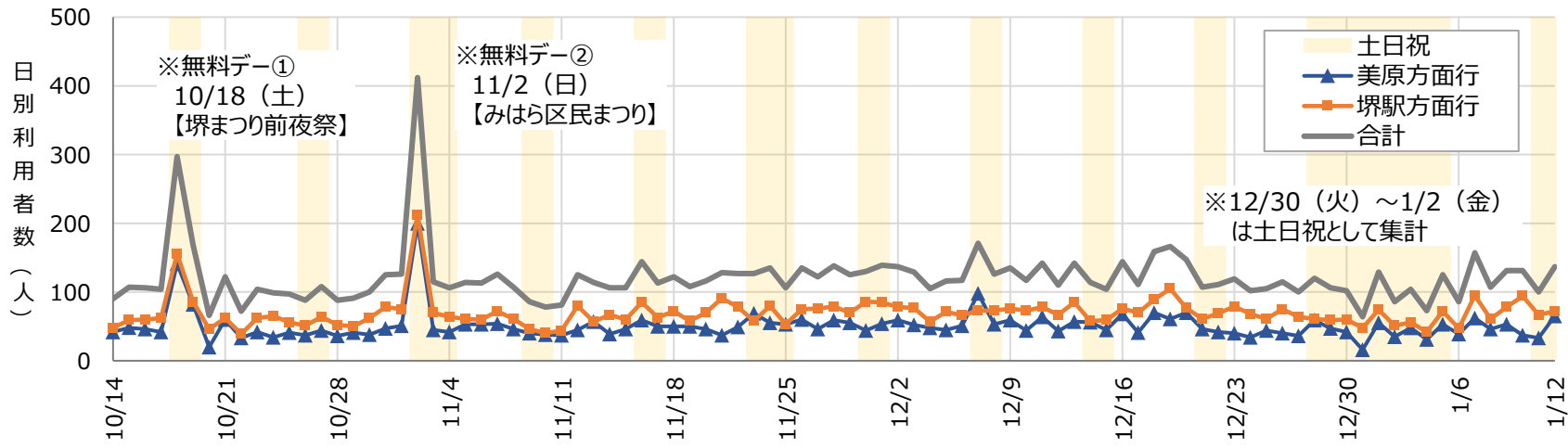
※対外公表に同意いただいた事業者（申込順）

#	利用促進サポーター登録先	チラシ・ポスターの掲示	ホームページ・SNSでの発信	その他、利用促進につながること
①	三井ショッピングパークららぽーと堺	施設内に配架・掲出	ホームページ上にてSMI美原ラインの運行情報、実験情報を掲載	<ul style="list-style-type: none"> <li>・SMI美原ラインの企画乗車券提示で特典付与</li> <li>・SMI美原ラインの周知イベントへの協力</li> </ul>
②	シマノ自転車博物館		—	
③	大起水産 街のみなと まぐろパーク堺本店		ホームページ上にてSMI美原ラインの運行情報、実験情報を掲載	<ul style="list-style-type: none"> <li>・SMI美原ラインの企画乗車券提示で特典付与</li> </ul>
④	大起水産回転寿司 堺店		—	
⑤	青いナポリ ウミソバ		—	
⑥	ノアドルフインドーム		—	

# 3-1. 令和7年度 実証実験の結果概要 【①利用者数】

- 年末年始の一時的な落ち込みはあったものの、無料デー（10/18（土）、11/2（日））を除き、概ね100～140人/日程度で安定推移。
- 令和5年度から比較可能な1便あたり平均利用者数は毎年増加しており、令和6年度比では1割以上増加した。

## 利用者数推移



## 利用者数

【運行内容】 令和7年度 = 91日間運行（1日片道10便）、令和6年度 = 75日間運行（1日片道10便）、令和5年度 = 75日間運行（1日片道14便）

美原方面行			
	単位：人		
	令和7年度	令和6年度	令和5年度
1便平均	5.1	4.4	4.3

堺駅方面行			
	単位：人		
	令和7年度	令和6年度	令和5年度
1便平均	7.0	6.4	5.6

合計			
	単位：人		
	令和7年度	令和6年度	令和5年度
1便平均	6.0	5.4	4.9

<参考値> ※各年度で運行内容が異なるため、単純比較はできない

1日平均	51.0	43.8	60.4
全期間	4,643	3,284	4,532

1日平均	69.5	64.2	77.9
全期間	6,328	4,817	5,845

1日平均	120.6	108.0	138.4
全期間	10,971	8,101	10,377

# 3-1. 令和7年度 実証実験の結果概要 【②利用者数（無料デー）】

- SMI美原ラインを利用したことがない方の乗車のきっかけを作り、本事業の認知度向上及び利用促進につなげるため、無料デーを実施（2回）
- 無料デーは、平時に比べ利用者数は大幅に増加。普段利用しない人々にも認知、ご乗車いただく機会になった。

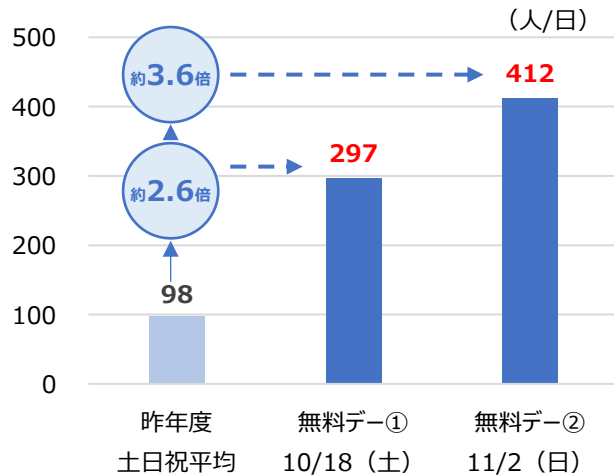
## 実施概要

#	無料デーの日程	無料デーに開催されたイベント	イベント開催場所
1	10/18（土）	堺まつり前夜祭	Minaさかい
2	11/2（日）	みはら区民まつり2025	堺市総合防災センター

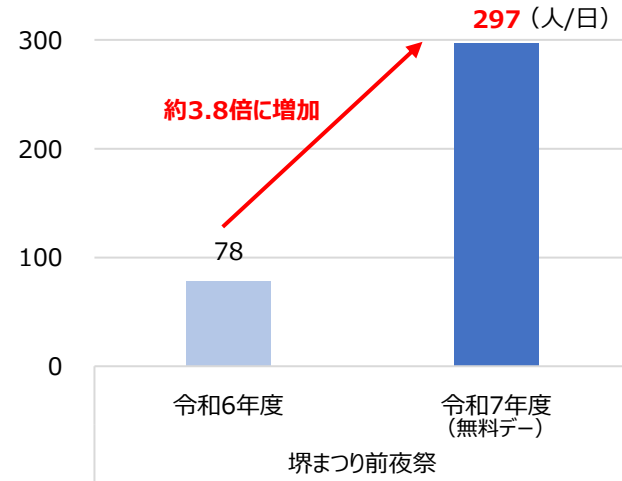
## 実施結果

- 特異日（無料デー、堺まつり）を除く昨年度の土日祝の平均利用者数と比較し、10/18（土）は約2.6倍、11/2（日）は約3.6倍の利用
- 第1回無料デーを実施した「堺まつり前夜祭」の利用者数は、同イベント時に無料デーを実施しなかった昨年度と比べ約3.8倍へと大きく増加

【無料デーの利用者数】



【堺まつり前夜祭の利用者数】



# 3-1. 令和7年度 実証実験の結果概要 【③速達性】

- 停留所を追加したが、起終点間の所要時間は令和6年度と大差なく、停留所追加による特段の影響はなかった。
- 堺駅前と美原区役所前間について、既存ルート（バス+鉄道）に比べて短時間で移動できる優位性を確認した。
- 堺東駅前と美原区役所前間について、最短で30分以内で直通移動が可能であることを確認した。

## 昨年度との比較

【起終点間（堺駅前～美原区役所前間）の所要時間】

<美原方面行>

区間	平均	最長	最短
令和7年度	<b>0:46:57</b>	<b>1:35:55</b>	<b>0:31:48</b>
令和6年度	0:45:10	1:14:07	0:32:03

<堺駅方面行>

区間	平均	最長	最短
令和7年度	<b>0:39:09</b>	<b>0:58:01</b>	<b>0:28:19</b>
令和6年度	0:38:43	0:59:29	0:29:46

## 既存ルートとの比較

【堺駅前～美原区役所前間の最短所要時間】

方面【該当ダイヤ】	SMI美原ライン		既存ルート	平均実績と既存ルートの差
	(参考)ダイヤ上	平均実績		
美原方面行 【休日19時台】	0:38:00	<b>0:36:32</b>	0:52:00	▲0:15:67
堺駅方面行 【平日19時台】	0:36:00	<b>0:35:06</b>	0:55:00	▲0:19:95

【堺東駅前～美原区役所前間の最短所要時間】

方面【該当ダイヤ】	SMI美原ライン		既存ルート	平均実績と既存ルートの差
	(参考)ダイヤ上	平均実績		
美原方面行 【休日19時台】	0:30:00	<b>0:27:23</b>	0:34:00	▲0:06:77
堺駅方面行 【平日19時台】	0:27:00	<b>0:28:55</b>	0:33:00	▲0:04:45

# 3-1. 令和7年度 実証実験の結果概要 【④定時性】

- 遅延について、15分未満の遅延が微増したものの、5分未満の遅延は美原方面行で約80%、堺駅方面行で約95%となり、概ね定時性を確保できた。
- 20分以上の遅延は年末年始等の道路が混雑する日に発生。

## 定刻からの遅延状況

【終点における遅延の状況】 ※終点で遅延が発生した便の全便に対する割合

### 美原方面行

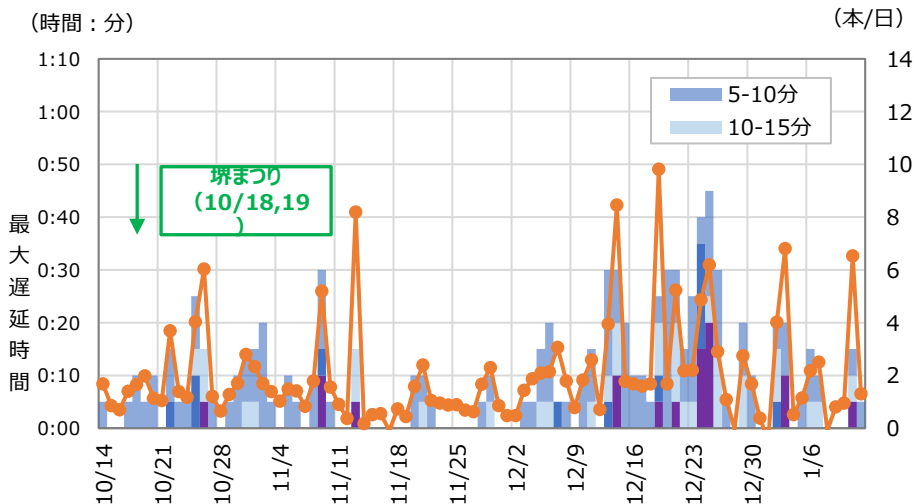
年度	5~10分未満	10~15分未満	15~20分未満	20分以上
令和7年度	12%	4%	1%	2%
令和6年度	7%	3%	1%	0%

### 堺駅方面行

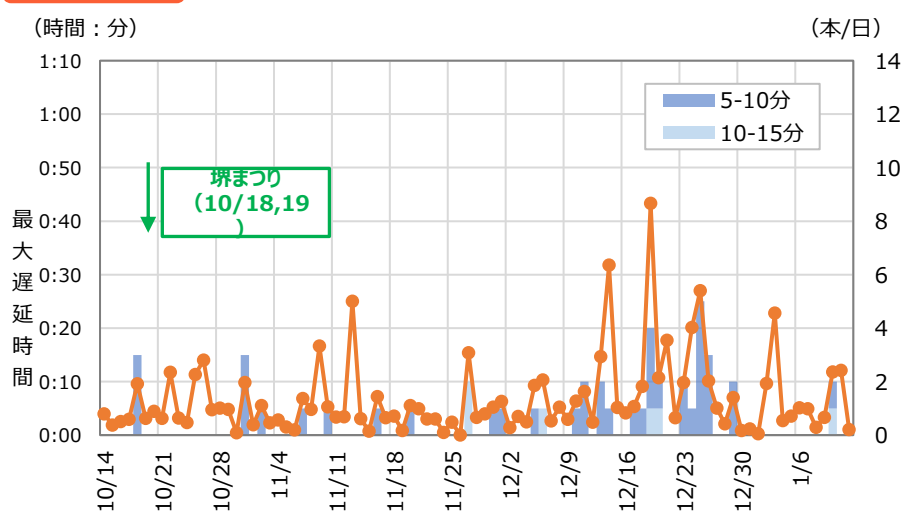
年度	5~10分未満	10~15分未満	15~20分未満	20分以上
令和7年度	4%	1%	0%	0%
令和6年度	2%	0%	0%	0%

【終点における定刻からの最大遅延時間及び遅延本数】

### 美原方面行



### 堺駅方面行



# 3-2. 令和7年度 主な検証内容の結果 【①停留所の追加】

- 令和7年度は、利用者増が見込まれる次の停留所を追加。（一条通、大泉緑地前、八下中学校前【大泉緑地東】、下黒山西）
- 追加した停留所において一定の利用があったことから、利用者数の増加に寄与したと考えられる。
- 速達性について、停留所追加による大きな影響はなかった。

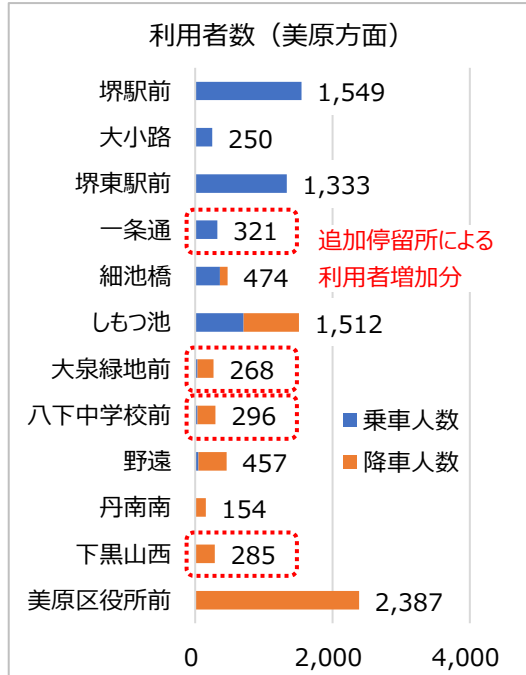
## 追加停留所



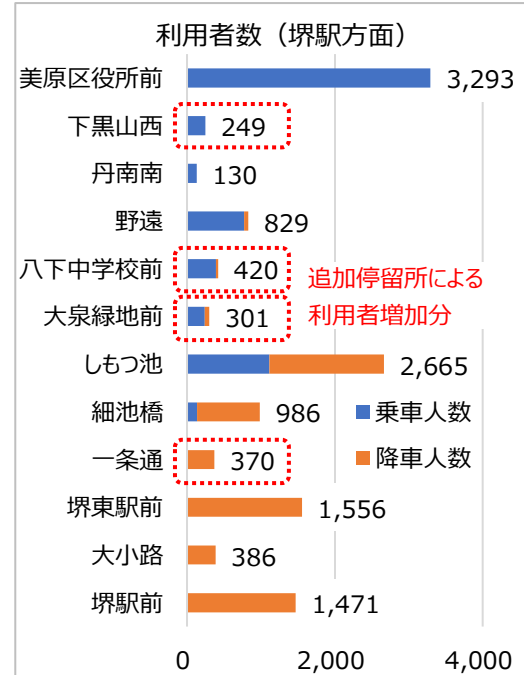
## 効果・影響

### (1) 追加停留所における利用者数

美原方面計1,170人（合計の12.6%）



堺駅方面計1,340人（合計の10.6%）



### (2) 速達性への影響

堺駅前～美原区役所前間の平均所要時間

方面	令和7年度	令和6年度
美原	<b>0:46:57</b>	0:45:10
堺駅	<b>0:39:09</b>	0:38:43


## 3-2. 令和7年度 主な検証内容の結果 【②企画乗車券の発行】

- 令和6年度に実施した無料デーで、普段利用の少ないファミリー層等の利用がみられた。そのため、令和7年度は、家族や友人等の複数人で利用した際に運賃が安価となる企画乗車券を発行。乗車券の画面を提示することで、沿線の協力施設で特典が受けられるよう事業者と連携。
- 購入者属性は、ターゲットとしていた20～40代が多かった。
- 一方で周知面に課題が残ったことから、本格運行時の実施にあたっては周知手法の強化等の検討が必要。

### 概要・結果

- 総販売数は50枚。購入者属性においてはファミリー層と想定される20～40代が多く、特に女性の比率が高かった。
- 一部の特典対象施設では購入者の6割が特典を利用しており、今回の施策が交通手段と地域内での消費を結び付け得ることが示唆された
- 一方、11/2（日）のみはら区民まつりで行ったアンケート（n=235）では「知らなかった」との回答が6割以上を占め周知に課題がみられた

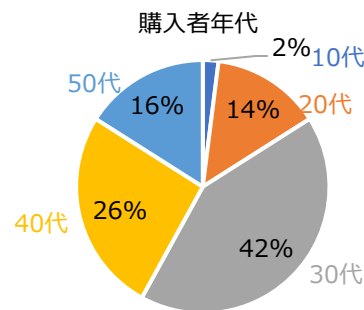
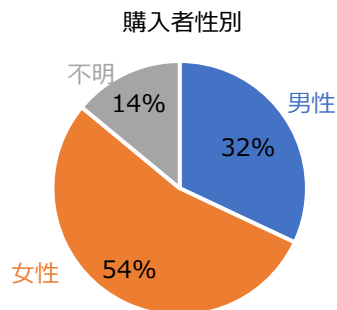
### 【実施概要】

名称	SMI美原ライン「みんなでワンデーパス」	
価格	1,200円	
利用路線	SMI美原ライン（1日乗り放題）	
利用人数	1枚で最大5人が利用可能（うち大人2人、小学生以下3人まで）	
利用特典	利用日に乗車券画面の提示で、沿線の協力施設で割引、ノベルティや商品券の付与等の特典あり ※	

### ※沿線協力施設

- さかい利晶の杜
- 堺伝匠館
- 町家歴史館（山口家住宅、清学院、鉄炮鍛冶屋敷）
- 堺市茶室伸庵
- 大仙公園日本庭園
- 堺アルフォンス・ミュシャ館
- みはら歴史博物館
- 三井ショッピングパークららぽーと堺
- 大起水産街のみなとまぐろパーク堺本店
- 大起水産回転寿司堺店
- 青いナポリウミソバ
- ノアドルフインドーム

【購入者属性】：総販売枚数 = 50枚



# 3-3. 令和7年度 車内アンケート調査まとめ①

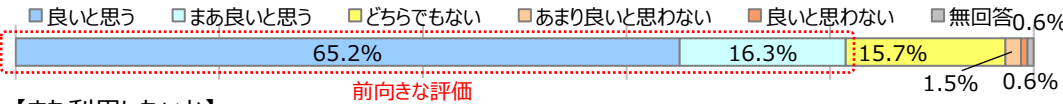
- 利用者に対し車内アンケートを実施。運行について概ね前向きな評価であった。また堺都心部・美原間の人流活性化や公共交通への利用転換への寄与も確認できた。
- 一方、運行時間帯や運行本数については改善を求める声が一定数みられ、改めて今後の課題であることが示された。

## 調査概要

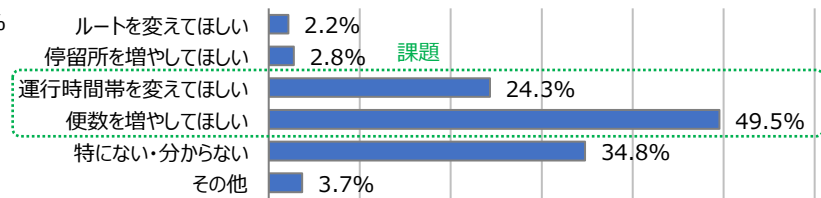
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査員2名がSMI美原ラインに乗車し、乗客に対してアンケート調査用紙を配布し、アンケートの回答を依頼</li> <li>回答いただいたアンケート調査用紙は、降車時に利用者から回収</li> </ul>
調査日	平日2日間、休日2日間のそれぞれ全便で実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>平日：11/6（木）、11/9（日） / 休日：12/7（日）、12/9（火）</li> </ul>
アンケート回収数	美原方面行：162人、堺駅方面行：163人 合計：325人
回答者属性等	次頁のとおり

## 結果（抜粋）

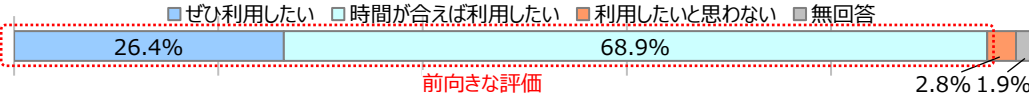
### 【運行されてよかったか】



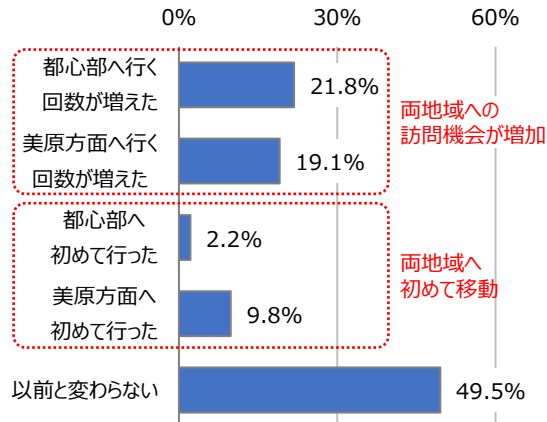
### 【今後の要望（運行内容）】※複数回答可（n=325）



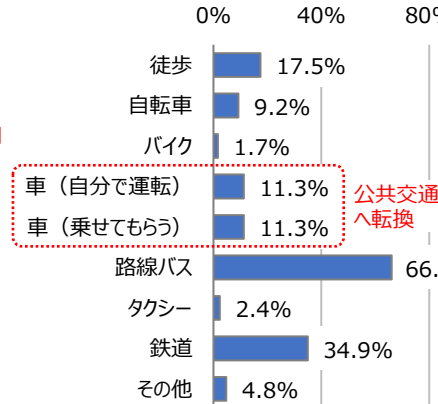
### 【また利用したいか】



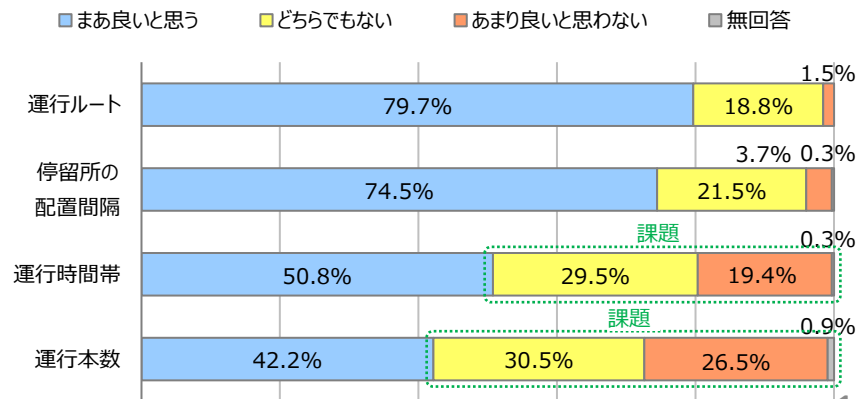
### 【都心部や美原方面に行く機会が増えたか】



### 【目的地までの移動手段の変化】



### 【利用者の評価（運行内容）】



### 3-3. 令和7年度 車内アンケート調査まとめ②

#### 【その他、実証実験への自由意見（全98件）】

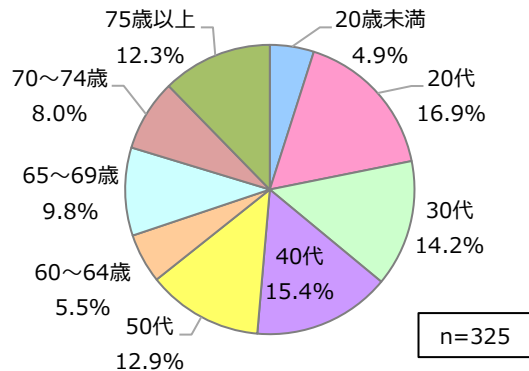
・取組を肯定する意見も多い一方で、運行内容について改善を求める意見もみられた。

（自由意見の例）

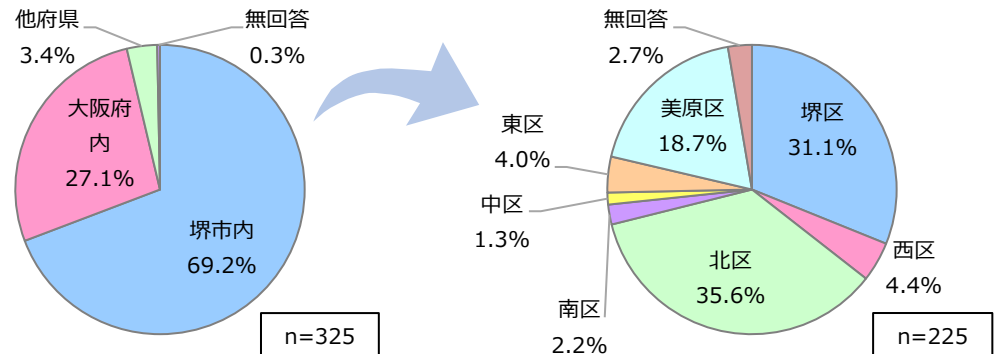
肯定的な意見	美原区へ行くとなるとアクセスが大変だが、このバスは一本で行けるため、とても便利。仕事での利用で初めて乗ったがとても良い。
	通年であるといいなと思う。とても便利で助かっている。
	バイトへ行くのにいつもバイクだが、雨が降ったら電車とバスを使うので、すごくありがたい。
	直通で行けるのが嬉しい。
	実証実験で終わらず、ずっと運行してほしい。美原に駅がないので、このバスがあるとすごく便利。
改善を求める意見	新金岡から堺駅へ行く時も利用させてもらったが、早く感じて、とても便利だった。ずっと運行してほしい。
	運行本数を増やし、継続してほしい。
	堺東駅前の乗車・降車場所を同一にしてほしい。
	出勤時間帯6～10時の便があれば利用しやすい。
	運行時間を、9時台を増やしてほしい。期間限定ではなく、通年走らせていただくと嬉しい。
	ぜひ便を増やしてほしい。17時～19時。
もう少し、時間帯、便数、待つ時のイスがほしい。	

#### 回答者属性

##### 【年代】



##### 【居住地】



# 4. 令和7年度 検証結果の総括と今後の方向性

## 【検証結果まとめ】

検証項目	評価指標	検証結果・評価
利用者数 【需要】	1便あたり 利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>1日あたりの利用者数は約120人であり、昨年度の約108人より、1割以上増加</li> <li>停留所を追加したことにより、利用者増加に寄与したと考えられる</li> <li>今年度の無料デーにおいても平時を大きく超える利用者がみられ、引き続き潜在的な東西移動の需要が確認された → 過年度の取組による効果を含め、移動手段として定着しつつあると考えられる（今後の利用者増加の可能性も確認）</li> </ul>
運行精度 【定時性】	定刻からの 遅延状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>起終点間では8～9割程度の便が定刻から5分未満の遅れで運行できており、一定の定時性を確保できた → <b>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</b></li> </ul>
所要時間 【速達性】	堺～美原間に かかる時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和6年度と起終点間の所要時間に大差はなく、停留所追加による特段の影響は見受けられなかった</li> <li>引き続き堺都心部～美原区役所前間の所要時間は、既存の鉄道＋バスでの移動時間に対し優位性を確保 また30分以内で直通移動が可能なことを確認した → <b>既存交通に対する優位性および堺都心部と美原都市拠点間において30分以内での直通移動が可能なことを確認</b></li> </ul>
運行内容 【ニーズ】	運行内容 に関する アンケート結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行されたことについて概ね前向きな評価となった</li> <li>また堺都心部～美原方面の人流活性化や公共交通への利用転換への寄与も確認された</li> <li>一方で運行時間帯や運行本数については改善を求める意見は依然としてあり、改めて今後の課題であることが示された → <b>本格運行に向けた要望・ニーズを確認</b> → <b>両地域間の人流活性化に寄与していることを確認</b> → <b>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も期待</b></li> </ul>
その他	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>企画乗車券において想定ターゲット層（ファミリー層）の需要が確認できた</li> <li>利用促進サポーター制度を活用して、民間施設を含めた沿線事業者との連携を強化できた</li> </ul>

### 本格運行の開始、利用される交通の実現をめざして利便性向上など継続的な取組を実施

【今後の方向性】 SMI美原ラインが今後、市民の移動手段として選ばれ定着されるよう、3つの目標を定めて取り組む。

目標	取組方針	詳細
目標1 利用しやすい交通ネットワークの実現	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
目標2 30分以内での直通移動の実現	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
目標3 利用者の拡大・運行サービスの向上	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