

堺 S プロ第 261 号  
令和 4 年 7 月 1 日

堺市自治連合協議会  
校区代表者様

堺市建築都市局  
都心未来創造部長

SMI プロジェクトにかかる意見募集の実施について (依頼)

皆様方には、ますますご健勝のこととお慶び申し上げます。  
平素は、本市行政にご協力賜りありがとうございます。  
さて、別添のとおり、SMI プロジェクトにかかる意見募集を実施いたします  
ので、ご案内申し上げます。

(問合せ先) 堺市 建築都市局 都心未来創造部  
SMI プロジェクト推進担当 (担当 川口)  
〒590-0078 堺市堺区南瓦町 3 番 1 号  
TEL (072) 340-0417 (直通)  
FAX (072) 228-8034

添付資料一覧

	ページ	資料
1	P.1～P.20	SMI プロジェクト～ポイントとめざすべき方向性～
2	P.21～P.30	(仮称) 堺都心未来創造ビジョン<方針> (案)
3	P.31～P.39	堺・モビリティ・イノベーション-SMI プロジェクト- (素案)

# この本報の特色と役割 (SMI) について

本報の特色と役割 (SMI) について

本報の特色と役割 (SMI) について

本報の特色と役割 (SMI) について

本報の特色と役割 (SMI) について

本報の特色と役割 (SMI) について

## SMIプロジェクト

本報の特色と役割 (SMI) について

### ～ ポイントとめざすべき方向性 ～

本報の特色と役割 (SMI) について

本報の特色と役割 (SMI) について

本報の特色と役割 (SMI) について

本報の特色と役割 (SMI) について

本報の特色と役割 (SMI) について

本報の特色と役割 (SMI) について

本報の特色と役割 (SMI) について

令和 4 年 5 月

## なぜ堺に SMI プロジェクトが必要なのか

### 「ものの始まりなんでも堺」の精神

かつて堺は時代の最先端を現す都市でした。

「ものの始まりなんでも堺」と謳われるように、その精神を引き継ぎ、常に時代の先を見据えて新たな挑戦を積極的に行ってきました。

その蓄積は、現在、日本でも類まれな歴史・文化資源として、堺の都心部に息づいています。

### 「停滞」から「成長」へ

現在、堺都心部は以前のような賑わいを失い、停滞したまま長い時間が経過しているのが実態です。

今後、人口減少と高齢化がますます進み、世界的な流れとして新しい技術やサービスが私たちの暮らしや社会を大きく変えていく状況を見ると、今のまま行動を起こさなければ、待ち受ける未来は「現状維持」ではなく「衰退」です。

将来にわたって「成長」する堺を実現するために、私たちは次のような都市をめざします。

- ① 未来を見据えて常に挑戦し続け、強力な都市ブランドを有する魅力と活力ある都市
- ② 地域経済を活性化し、安定的な税収によって豊かな住民サービスを持続的に享受できる都市

## 堺を大きく発展させるための挑戦

2025年に「大阪・関西万博」の開催、2031年には「なにわ筋線」の開通が予定されています。

しかし、停滞したままの堺では、関西空港と大阪の中心部を少しでも早く結びたい鉄道路線にとって魅力的な停車駅と考えられず、素通りされかねません。

このまま堺都心部が停滞し続け現状維持すら難しい将来を迎えるのか、それとも未来を見据えて変革し持続的な住民サービスを楽しむ未来をめざすのか、まさに今が重要な分岐点です。

SMIプロジェクトは、単に、堺東駅と堺駅とをつなぐだけの交通施策ではありません。

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って、堺の心臓であり、シンボルでもある堺都心部の魅力を大きく向上させるものです。将来にわたって良質な住民サービスを維持し、堺を大きく発展させるための挑戦です。

# SMIプロジェクトによるメリット

## 活力と経済力がみなぎる堺を再び

SMIプロジェクトの効果は多岐にわたります。

### ○堺での生活や暮らしが便利で豊かに

堺都心部を中心とした堺全体の都市魅力の向上、全ての人が快適に過ごし、滞在することができるバリアフリー環境や回遊性の向上、それによる市民の健康増進など、市民生活の質的向上に大きく寄与します。

### ○公共交通中心で脱炭素化を先導

自動車から公共交通への利用転換やEV車などの環境性能に優れた移動手段の普及を図ることなどにより、脱炭素社会を先導する堺の未来志向の姿勢を示します。

### ○地域経済を活性化

居住者や来訪者の増加に加え、脱炭素・DX・自動運転など先駆的な技術革新の場として、多くの人材や民間投資を呼び込むことによって、堺都心部に活力を与え、全市に波及させます。

人口減少・高齢化が進む社会の中にあっても、これらの効果によって本市の収入を増加させ、住民サービスの維持・向上をめざします。

# SMIプロジェクトによって堺都心部をどう変えるのか

## 未来志向で堺都心部を变革

社会や経済が急速に変化する中で、SMIプロジェクトが見据えるのは10年先、20年先の未来です。自動運転が当たり前になり、ICTがさらに進化し、様々なデータや情報を有効活用することで生活の質が飛躍的に高まる未来です。

SMIプロジェクトは、こうした未来志向の考え方のもと、以下に取り組むものです。

- ①人それぞれに応じた多様な移動手段や情報を提供し、ウォークブルな（居心地が良く歩きたくなる）堺都心部を実現
- ②脱炭素や自動運転などの先進技術を積極的に導入し、常に挑戦し続ける堺の姿勢を示し、かつての堺のようにイノベティブな都市ブランドを確立

## 新たな価値を創造し続ける都市ブランドを確立

これらの取組を通して、人と公共交通主体の「人にやさしく、脱炭素社会を先導する堺都心部」へと変革します。また、先人から受け継いだ貴重な「歴史」を最大限に活かし、堺が持つイノベーション精神を發揮しながら「未来」を見据えて挑戦することで、新たな価値を創造し続ける、都市ブランドの確立をめざします。

堺の心臓であり、シンボルでもある堺都心部をこのように進化させることで、多くの居住者や来訪者を惹き付ける魅力に溢れた、新しい技術のチャレンジの場とします。それにより、多くの人材や民間投資を呼び込み、かつての堺のようにイノベーション精神を發揮して挑戦し、発展する都市を実現します。

このような取組により、人の流れ、活力や賑わいを市域全域に波及させ、本市全体の発展をめざします。

将来にわたって安定した水準の住民サービスを維持し、さらに向上させるためには、堺を再び活力や経済力がみなぎる都市へと変革することが不可欠です。「次の世代に、今よりもっと素晴らしい堺を引き継ぎたい。」SMIプロジェクトはそのための大きな挑戦です。

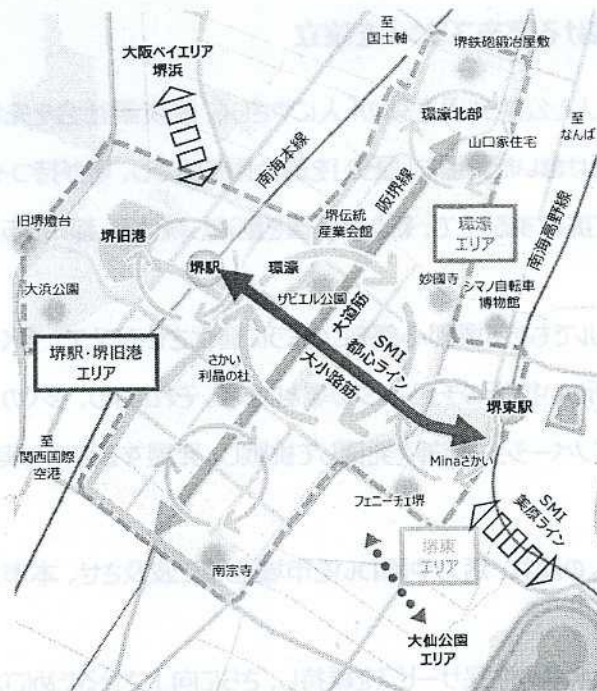
## 取組の方向性

### ウォーカブルで居心地が良い魅力的な都市空間の形成

堺都心部に自家用車で訪れる人は、駐車場や料金の関係上、行動範囲や滞在時間が限られます。また、豊かな歴史・文化資源があるものの、それらは散在しており、バスや阪堺線を降車した後に徒歩しか移動手段がない現状では、エリア内を回遊するには不便です。

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、滞在できる地区をめざす必要があります。そのため堺東、環濠、堺駅・堺旧港のエリア間及びエリア内における回遊性や滞在環境の向上に取り組みます。

- ①阪堺線や、大小路筋に導入をめざしている次世代都市交通（ART）の乗降場（ART ステーション）にシェアサイクル、次世代モビリティのポートを設置し、これらの交通手段を組み合わせることで、多様な移動ニーズに対応した面的な交通サービスを提供します。
- ②ARTの乗降場や主要な阪堺線停留場にはモビリティのポートに加え、オープンカフェや広場などの賑わいのある滞在空間を連続して設けるなど、大小路筋と大道筋を中心に、歩いて楽しく、また滞在したくなるウォーカブルな都市空間の形成をめざします。



<回遊性を高める次世代モビリティの一例>



※2021.3.27 実施の次世代モビリティ大集合 in 堺より

## バリアフリーな都市空間の実現

高齢化がますます進む将来、高齢者や障害者を含め、多様な人々が訪れたい魅力的な堺都心部を実現するにあたって、バリアフリーの実現は不可欠です。バリアフリーな都市空間の実現に向けて、堺東エリア、環濠エリア、堺駅・堺旧港エリアをつなぐバリアフリーな移動環境や、各エリアの中心となる結節点においてバリアフリーな空間を構築します。

エリア間のバリアフリーな移動の実現に向け、大小路筋において、乗降時の段差や隙間を少なくする停留所の改良と併せ、スムーズな加減速や正着制御など自動運転技術の特性を活かした車両の導入をめざします。

堺都心部のアクセス拠点である堺東駅と堺駅では、駅周辺の更なるバリアフリー化を図ります。また、環濠エリアの中心である大小路交差点周辺では、阪堺線停留場のバリアフリー化と併せ、阪堺線とARTとの乗換利便の向上を図ります。加えて、阪堺線の停留場やARTステーションでは、次世代モビリティに容易に乗り換えることができるポートを設置し、バリアフリーに回遊できる環境整備をめざします。

<バリアフリーな乗降環境>



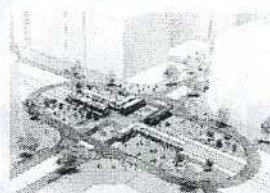
出典：内閣府

<バリアフリー経路の案内>



出典：品川区

<大小路交差点のイメージ>



### 【コラム】ART (Advanced Rapid Transit) ってなに？

- 東西交通に導入を検討している次世代都市交通 ART は、常に利用者目線で最適な新技術を適用し、システム、サービスを改善し続ける新たな交通システムです。
- その第一弾として、車両・設備の更新等の機会を捉え、我が国初の取組となる、幹線公共交通機関への電動・自動運転車両の導入をめざします。

#### ART の特徴

- ①スムーズな加減速、乗降場への段差や隙間のない停車が可能
- ②利用者が多い日には隊列走行により車両を増やすなど、乗車需要への柔軟な対応
- ③信号や他の車両などとの通信により、定時性や速達性に優れた運行、他路線との乗継時間の短縮、車両同士の接触事故リスクの最小化等が可能

#### (自動運転について)

※例えば、自動運転が当たり前となった未来、自動の送迎車ができたようなもので、自動車利用はますます便利になると考えられます。

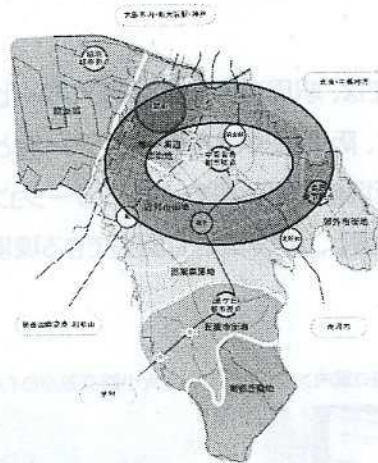
※SMI プロジェクトでは、こうした未来を見据え、自動運転社会においても公共交通サービスがしっかりと維持されるよう、全国的に取組が遅れている都心の幹線路線において先駆的に自動運転技術の導入をめざし、その成果を全市に、また全国に広げます。

## 拠点間ネットワークの構築

堺都心部と、特色ある都市拠点や地域拠点を連携する公共交通ネットワークの形成を図ることにより、人の流れ、活力や賑わいを市域全域に波及させ、本市の発展をめざします。

なかでも、現在、堺都心部と美原を直接つなぐ路線がないことから、拠点間ネットワークの構築に向けて、環境性や速達性に優れた BRT の導入をめざします。さらに、これを契機として、南河内の隣接市との歴史的・文化的なつながりの強化を図り、地域全体の魅力向上をめざします。

<ネットワーク形成のイメージ>



<BRTのイメージ>



出典：広島県

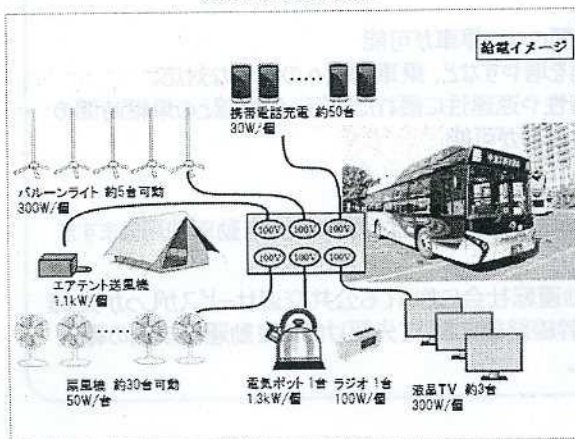
## 公共交通の利用促進と脱炭素化

公共交通の利用促進、自家用車からの利用転換と併せて、堺都心部の通過交通を抑制することで脱炭素化をめざします。

公共交通車両や公用車などの車両の電動化を促進し、災害時に電動車両を都市の電源の一部として活用するほか、電動車両を充電できるインフラ設備の設置を促進します。

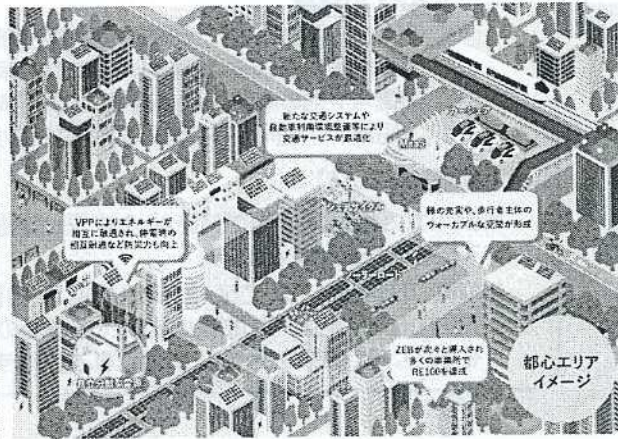
こうした取組を通じ、再生可能エネルギーを主体としたエネルギーの地産地消など、堺都心部における脱炭素化された都市空間の形成に寄与します。

<災害時の電源供給>



出典：東京都

<脱炭素な都市空間の形成>



出典：堺環境戦略

## 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、堺都心部において提供される、行政や交通、健康、子育て、安全・安心、買い物、観光などの情報・サービスを包括的に提供する「City as a Service」(CaaS) を導入し、生活利便性や回遊性を高めます。

例えば、トリビアに富んだ観光施設やおすすめの飲食店などの施設情報、目的地までの経路やシェアサイクルなどの移手段に加えて、居心地の良いスポット、歩いて楽しい道路、地域でのイベント情報など、堺都心部に関する情報が気軽に収集できるようになります。また、都市機能と各種交通手段とをデータで連携し、一括予約や一括決済なども可能とする、堺都心部のサービスを丸ごと受けられるシステムの構築に挑戦します。

これにより、多様な市民や来訪者が、必要な情報を必要なときに簡単に入手できる環境を整えます。



CaaS のサービスイメージ

(※これらのサービスが実際に提供されるとは限りません)

## 都市形成と並行した段階的な取組の推進

SMI プロジェクトは、回遊性や滞在環境に優れた魅力的な都市空間の形成、バリアフリーな都市空間の実現による都市魅力の向上をめざした挑戦です。一足飛びに物事を進めるのではなく、堺都心部の賑わい創出の取組と併せて、段階的に進めます。

また、社会動向や市民ニーズ、都市の変化も考慮しながら、活性化の取組と一体となってプロジェクトを推進します。

## 都心活性化と交通の連携

交通は、地域や人、都市活動を「結ぶ」役割を担います。

堺東エリア、環濠エリア、堺駅・堺旧港エリアの 3 つのエリア（面）や、これらのエリア内に散在する豊富な歴史・文化資源やスポットなど（点）を結びます。また、堺都心部に関わる人々や、その日常生活、商業・業務、観光といった様々な都市活動を結びます。

拠点からエリアの魅力を生み出し、人中心の都心活性化の取組と交通が連携することで、都心活性化の相乗効果を発揮させます。



## スケジュール

SMI プロジェクトに対して市民意見を募集します。また、公共交通の利便性向上や最新技術の活用にかかる実証実験を 2022（令和 4）年度から実施し、市がめざす将来像を実感、体験してもらえる機会をつくれます。このような取組を通じていただいたご意見などを踏まえながら SMI プロジェクトをより良い内容にします。

また、2022（令和 4）年度末には、SMI プロジェクトと都心活性化の取組とが一体となったビジョン（（仮称）堺都心未来創造ビジョン）としてとりまとめる予定です。

SMI 都心ラインについては技術検討を行ったうえで、2023（令和 5）年度に導入計画を作成する予定です。その後も実証実験や関係機関との協議・調整を進め、2025（令和 7）年頃には第 1 段階の実装化をめざします。

SMI 美原ラインについては、堺都心部と美原とを直通でつなぐバスの実験的な運行など、実証実験を段階的に行い、その結果を踏まえながら実現可能性について検討します。

年度	2021	2022	2023	2024	2025	～2030
フェーズ	堺市基本計画2025計画期間				大要・試行 力着	将来展望 SDGs目標年次
5つの取組の方向性	フェーズ1 右計市心部・協議・調整		フェーズ2 計画策定、合意形成、実証実験など段階的推進		フェーズ3 モビリティ・イノベーションの実装	
City as a Service <CaaS>の推進	検討、調整	検討、調整	CaaSを構成する各種サービスの導入検討、実証実験		CaaS試行版の導入 ⇒ 段階的充実・発展	
モビリティの形成実化	協議、調整	協議、調整	モビリティの段階的な電動化（EV、FCV） EVステーション等の導入促進		堺・モビリティ・イノベーションの推進	
ARTの導入・進化（SMI都心ライン）	協議、調整	市民等との対話 市民意見募集 協議、調整 実証実験	市民等との対話 市民意見募集 協議、調整 実証実験	ARTの導入準備 ⇒ - 自動運転技術の実証実験 - 車両の段階的導入（EV、FCV）	ART1.0の運行開始 ⇒ - 技術革新等に対応した進化 - 各要所技術の導入 - 走行環境の整備・改善	
交通拠点の整備 拠点間ネットワークの導入（SMI美原ライン）	協議、調整	協議、調整	協議、調整	実証実験、設計など	ART導入にあわせて交通拠点の整備	
都心のモビリティショーケース化	協議、調整	協議、調整	協議、調整	実証実験、運営主体の組織化	ウォークアブル空間の整備	
次世代モビリティ	シェアサイクル実証実験	本格実施	シェアサイクルの拡大		段階的な導入	

## よくある “質問と回答” (Q&A)

項目	内容	回答
1. 申請書の提出時期	申請書の提出時期は、毎年10月1日から10月31日までです。	毎年10月1日から10月31日までです。
2. 申請書の提出場所	申請書の提出場所は、各自治体の窓口です。	各自治体の窓口です。
3. 申請書の提出方法	申請書の提出方法は、郵送または窓口提出です。	郵送または窓口提出です。
4. 申請書の提出料	申請書の提出料は、各自治体によって異なります。	各自治体によって異なります。
5. 申請書の提出回数	申請書の提出回数は、毎年1回です。	毎年1回です。
6. 申請書の提出資格	申請書の提出資格は、各自治体によって異なります。	各自治体によって異なります。
7. 申請書の提出書類	申請書の提出書類は、各自治体によって異なります。	各自治体によって異なります。
8. 申請書の提出結果	申請書の提出結果は、各自治体によって異なります。	各自治体によって異なります。
9. 申請書の提出問い合わせ先	申請書の提出問い合わせ先は、各自治体の窓口です。	各自治体の窓口です。

### Q1 SMIプロジェクトを進めるには多額の費用がかかるの？

SMIプロジェクト（素案）は、取組の方向性を示したものであり、今後、市民の皆様のご意見や関係者との協議により詳細な内容を確定する中で、事業費についても精査します。

〔様々な仮定の下、超概算で推計すると、全体事業費約 24 億円、うち堺市負担約 10 億円となります。これをプロジェクト期間である 2030 年までの約 10 年間で段階的に投資することを想定しています。〕

他方、本プロジェクトは、堺の心臓でありシンボルでもある堺都心部を新たな都市魅力を創出するエリアへと変革し、都市ブランドを確立することで、停滞が続く堺に再びかつての活力や経済力を蘇らせ、これにより生活サービスの維持、向上を図ることをめざすものです。

従って、経済効果など算定可能な効果にとどまらず、住民サービスの原資となる収入の増加など、投資を上回る効果が得られるものと考えています。

### Q2 市内全体の公共交通についてどう考えているの？

公共交通は、通勤・通学・買い物など、日常生活における移動や都市活動の活性化において必要不可欠なものです。また、マイカーから公共交通への利用転換を図るなど、脱炭素社会の実現をめざすことが重要です。

現在、人口減少や新型コロナウイルスを契機とした暮らし方や移動ニーズの多様化などにより、公共交通は厳しい環境に置かれています。その中で、今後も、公共交通の維持・活性化を図るためには、ICT や AI などの先進技術を積極的に取り入れ、時代の変化に対応した交通システムの変革に挑戦していくことで、交通ネットワークの強化や利便性向上、公共交通の利用促進を図ることが重要と考えています。

### Q3 大小路筋は車で走行できなくなるの？

SMI 都心ラインが導入されても今までどおり大小路筋を走行することは可能です。

他方、本プロジェクトは、脱炭素社会を先導する観点から、公共交通利用への転換を強く意識した取組です。特に、「未来軸」に位置付ける大小路筋と、「歴史軸」に位置付ける大道筋については、居心地がよくて人が集まり、賑わう、ウォークアブルな空間の形成や、公共交通の快適性や利便性の向上、次世代モビリティ等の導入により、人と公共交通が主役となる都市空間をめざします。

このため、大小路筋及び大道筋においては、通過交通は抑制したいと考えています。

#### Q4 自動運転技術の導入に取り組む必要はあるの？無人運転だと不安。

自動運転については、急速に技術開発や法制度の整備が進められており、いずれ自家用車も含め自動運転社会が到来すると言われてしています。

「自動運転＝無人」と思われがちですが、公共交通においては、車内での案内や運賃対応も必要なことから、無人運転ではなく、まずは乗務員が乗車した状態での実現をめざし、運転手の負担軽減や運転手不足への対応など、安定的な公共交通サービスの提供と、スムーズな加減速や段差や隙間のないバリアフリーな正着など、快適性と利便性の向上につなげます。

自動運転による安全を確保しながら、全国的に取組が遅れている都市部の幹線路線において、未来を見据えて先駆的に自動運転技術の導入に挑戦することで、イノベーション精神を発揮し、新たな価値を創造し続ける都市ブランドの確立をめざします。

#### Q5 現状で特に困っていないが、シャトルバスではだめなの？

今後、人口減少や高齢化がますます進み、新しい技術やサービスの進展により私たちの暮らしや社会も大きく急速に変わっていくことが想定されます。今のままの手法を踏襲するだけでは公共交通は現状維持どころか、より一層厳しい状況に置かれることも想定されます。そこで、このような時代の変化に対応しながら将来にわたって「成長」する堺を実現するためには、未来を見据えて常に挑戦し続けることが重要です。

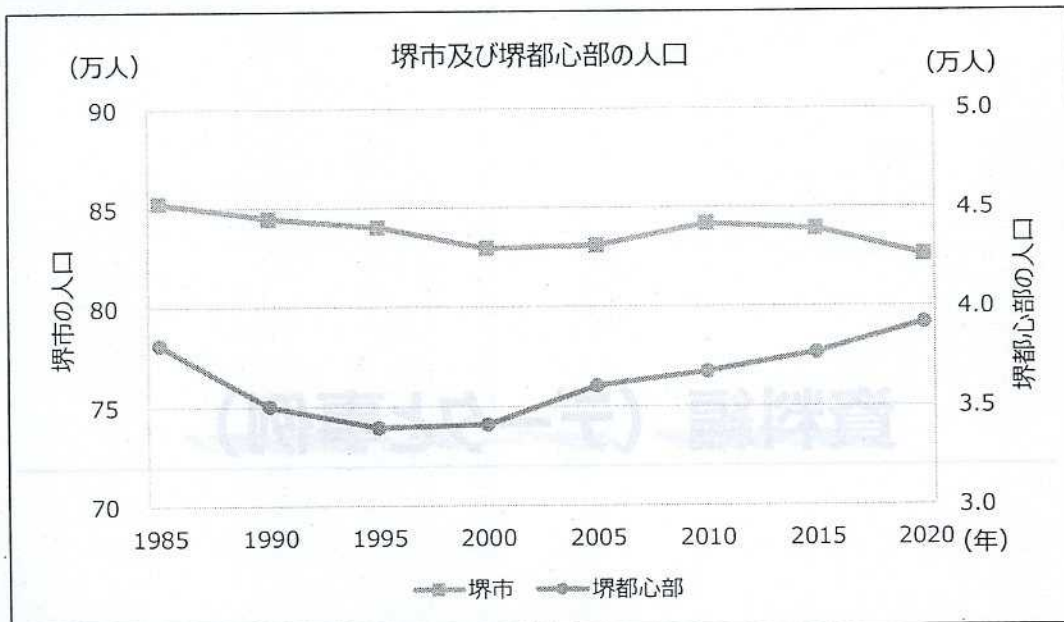
SMIプロジェクトは、単に堺東駅と堺駅をつなぐだけの交通施策ではありません。「成長」する堺の実現に向けて、交通という切り口から、環境、健康福祉、観光、産業振興など様々な分野にわたって、堺の心臓でありシンボルでもある堺都心部の魅力を大きく向上させるものです。

堺都心部のバリアフリーな移動の実現に向け、大小路筋においては乗降時の段差や隙間を少なくする停留所の改良と併せ、スムーズな加減速や正着制御など新たな技術の活用を図ります。また次世代モビリティに容易に乗り換えることができるポートの設置、バリアフリーに回遊できる環境整備などの取組に挑戦し、新たな価値を創造し続ける、都市ブランドを確立します。



## ■ 人口推移

現在の本市域（美原町合併前は美原町を含む）の人口は、1985年（昭和60年）をピークに減少に転じています。



※堺市の人口は、現在の堺市の境域に基づいて組み替えた人口を示し、国勢調査のデータを基にグラフ化

※堺都心部の人口は、市統計書のデータを基にグラフ化

## ■ 事業所数・従業員数の推移

堺区の第3次産業の事業所数及び従業員数は減少傾向にあります。



※事業所統計調査（1991年）、事業所・企業統計調査（1996年、2001年、2006年）、経済センサ基礎調査（2009年）、経済センサ活動調査（2012年、2016年）のデータを基にグラフ化

※第3次産業（電気・ガス・熱供給・水道業、情報通信業、運輸業、郵便業、卸売業、小売業、金融業、保険業、不動産業、物品賃貸業、学術研究、専門・技術サービス業、宿泊業、飲食サービス業、生活関連サービス業、娯楽業、教育、学習支援業、医療、福祉、複合サービス業、サービス業（他に分類されないもの）の合計

## ■ 地価公示価格の推移

堺東（北瓦町2丁114番外）の地価公示価格は、2000年頃を境に、三大都市圏の平均値と比較して停滞しています。



※基準年（1995年）を“1”とした場合の経年変化を比較

※「三大都市圏」の公示価格は、東京圏、大阪圏、名古屋圏の商業地 1,042 地点の平均価格を使用

※「東京圏」とは、首都圏整備法による既成市街地及び近郊整備地帯を含む市区町の区域

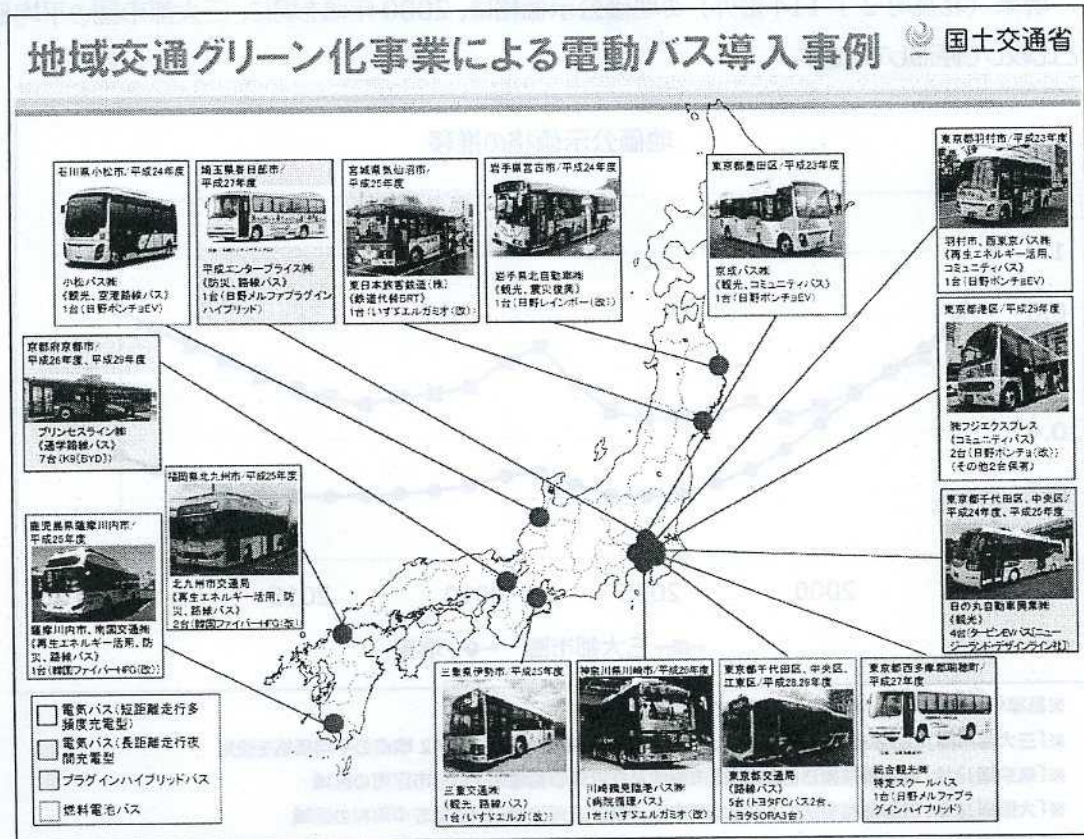
※「大阪圏」とは、近畿圏整備法による既成都市区域及び近郊整備区域を含む市町村の区域

※「名古屋圏」とは、中部圏開発整備法による都市整備区域を含む市町村の区域

## ■ 堺都心部における大型商業施設の立地・撤退の経緯

- 1964（昭和 39 年） イズミヤ出店
- 1968（昭和 43 年） ニチイ出店
- 1970（昭和 45 年） 長崎屋出店
- 1981（昭和 56 年） ダイエー出店（ジョルビル再開発）
- 1984（昭和 59 年） 高島屋増床
- 1988（昭和 63 年） ニチイ撤退
- 1990（平成 2 年） 長崎屋撤退
- 1997（平成 9 年） イズミヤ撤退
- 2001（平成 13 年） ダイエー撤退

## ■ 電動バスの導入事例



## ■ 自動運転バスの事例

大阪府資料より

### 大阪における自動運転の取組み

■ うめきた地区  
夢洲等臨海部 /Osaka Metro

R1.12 うめきた地区…定員9名、公道(間鎖空間)  
R1.12~R2.1 夢洲等臨海部…定員8名、公道

- 実験を通じて、利用者の社会的受容性の醸成と各種データ収集を行い実用化を目指す。




■ 万博記念公園 /三井物産・パナソニック・凸版印刷・博報堂・JR西日本

R2.10~11


- 5社共同で、万博記念公園内にて、自動運転車の実証試験を実施。
- 遠隔操作のアバターや映像コンテンツによるガイダンスサービスも加え、次世代モビリティサービスの潜在価値を検証。



■ 河内長野市南花台(予定) /地域住民団体・ヤマハ

R2年度内

- 郊外住宅地の南花台において、R1.12~地域主体の運営でAIオンデマンド「クルクル」を運行。
- 運営スタッフ(運転手)の負担軽減を目指し、電磁誘導式の自動運転の実験を開始予定



## 関西における自動運転の取組み

- 滋賀県大津市 / 大津市・京阪バス  
R2.7~9 中型バスの自動運転実験  
JR大津駅~琵琶湖沿岸エリアの公道走行
- 兵庫県三田市 / 神姫バス  
R2.7~8 中型バスの自動運転実験  
郊外住宅地・ウッドタウンエリアの公道走行
  - 中型自動運転バスの公共移動サービスの実用化を目指し実施
- けいはんな学研都市(京都市精華市) / パナソニック他  
H31.4 関西文化学術研究都市推進機構 RDMM支援センターが「けいはんな公道走行実証実験プラットフォーム」運用開始。民間各社や大学により実験がスタート
- 播磨科学公園都市(兵庫県上郡町) / 神姫バス他  
R1.12
  - 神姫バス、ウエスト神姫(マイクロバス 公道走行)
  - (株)ティアフォー(小型次世代モビリティ 非公道走行)
- 平城京跡歴史公園 / マクニカ、ティアフォー  
R1.11~R2.2 広大な園内を回遊する移動手段の提供を目的とした実験を実施



大津市・京阪バスの実験



けいはんな学研都市の実験



「新刊」新刊 新刊 新刊



新刊 新刊 新刊

新刊 新刊 新刊  
新刊 新刊 新刊  
新刊 新刊 新刊

新刊 新刊 新刊

新刊 新刊 新刊  
新刊 新刊 新刊  
新刊 新刊 新刊



新刊 新刊 新刊

新刊 新刊 新刊  
新刊 新刊 新刊  
新刊 新刊 新刊

新刊 新刊 新刊

新刊 新刊 新刊  
新刊 新刊 新刊



新刊 新刊 新刊  
新刊 新刊 新刊  
新刊 新刊 新刊

堺市は、大阪府の南東部に位置し、大阪湾に面する。人口約50万人、面積約100km<sup>2</sup>。主要産業は製造業、サービス業、観光業など。また、近年はIT産業やスタートアップ企業も増加している。

堺市の地理的特徴として、大阪湾に面し、東西に長い。また、河川が多く、水産資源が豊富である。また、歴史的にも重要な町である。

堺市の産業構造は、製造業が中心である。特に自動車産業が盛んで、主要な企業としてトヨタ自動車がある。

○ 概要

堺市の人口は、近年増加傾向にある。これは、都市圏の拡大や、移住者の増加によるものである。

堺市の経済は、製造業が中心である。特に自動車産業が盛んで、主要な企業としてトヨタ自動車がある。

# 〈(仮称) 堺都心未来創造ビジョン〉方針

## (案)

堺市の未来を創造するためのビジョンと方針を定める。持続可能な成長を促進し、住民の生活の質を向上させる。



令和 年 月 日  
堺市

2025

2030

2040

- ▶ 多様な都市機能の導入・強化、商業機能の集積により、様々な人が集うエリア
- ▶ 人が安全・快適に過ごせるウォーカーカブルなエリア
- ▶ 居心地の良い豊かな海辺を体感できるエリア

- ▶ 「訪れたい」「働きたい」「住みたい」「住み続けたい」都市
- ▶ 堺の発展を牽引する都心の形成

## 堺都市部未来創造ビジョン

### ○位置づけと目的

本ビジョンは、「堺市基本計画2025」「堺市SDGs未来都市計画」が見据える2030年、「堺市基本計画2040」「堺市SDGs未来都市計画」が示す将来像を受け、堺都市部の活性化に向けた取組の方向性を示すものです。

市民、事業者、行政など、公民多様な主体とビジョンを共有し、段階的に取組を進めて発展させ、堺都市部の活性化を図ります。

### ○目標年次

堺都市部に関わる将来の動向を見据え、本ビジョンの目標年次を2040年度（令和22年度）とする。

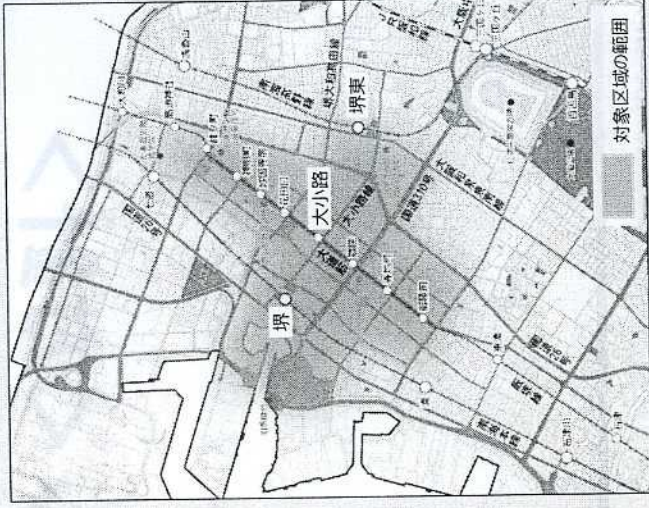
短期：概ね2025年度（大阪・関西万博の開催）

中期：概ね2030年度（なにわ筋線の開業、SDGsの目標年次）

長期：概ね2040年度（浅香山駅～堺東駅付近における高野線の高架化）

### ○対象区域

ビジョンの対象区域は、南海本線堺駅と南海高野線堺東駅の周辺を中心に、多様な都市機能が集積する本市の中心的地点として、活性化を進めていくべき概ね右図の範囲（約400ha）とします。



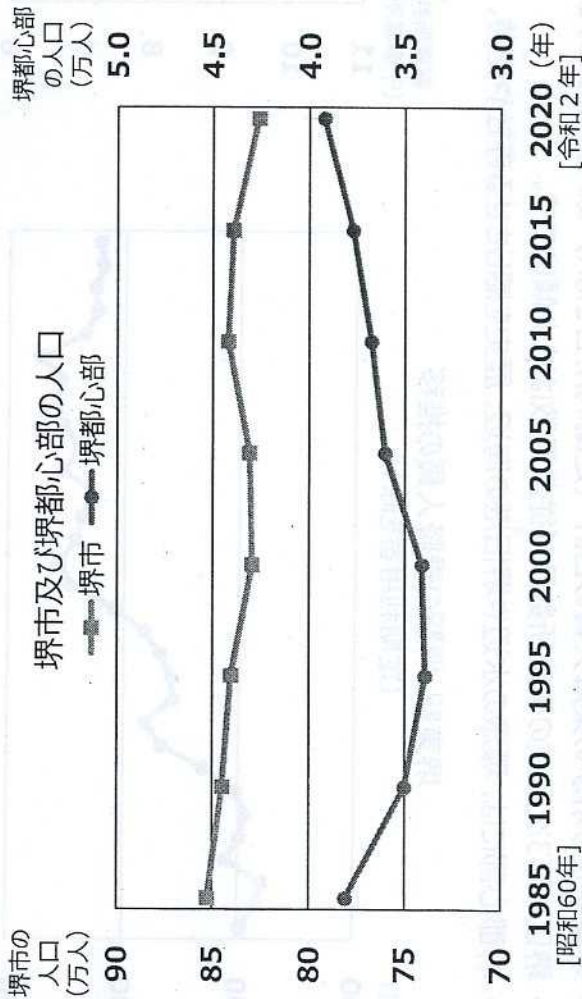
堺都市部の位置図  
(堺市都市計画マスタープランより)

# 堺都市部の現状と課題

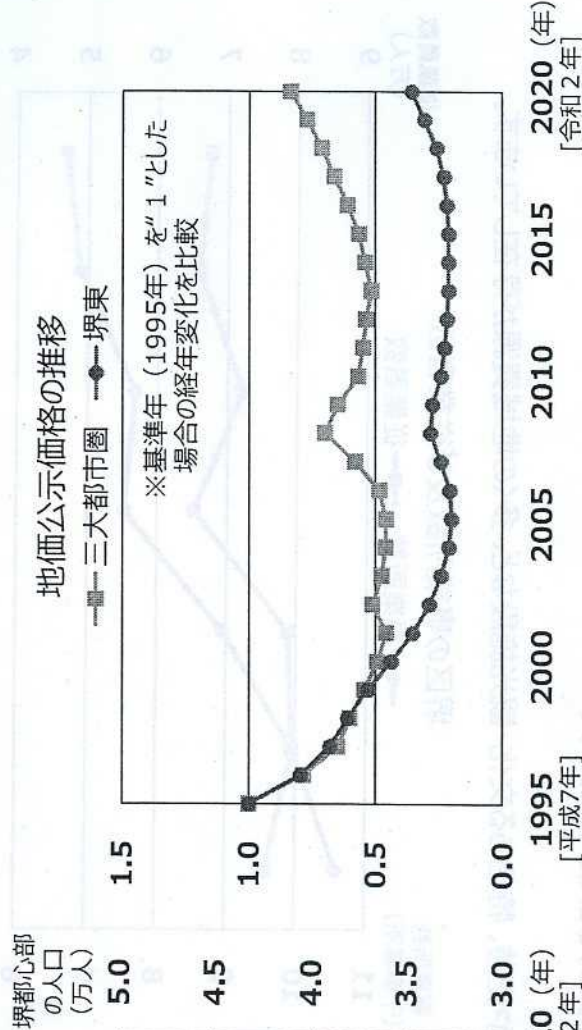


## ■ 現状

- 堺都市部の人口は微増傾向ですが、堺市全体の人口（美原町合併前は美原町を含む）は1985年（昭和60年）をピークに減少に転じています。
- 1990年代初頭のバブル崩壊後、三大都市圏では地価がかったの水準に戻りつつありますが、堺東の地価公示価格は、1995年（平成7年）の約1/3の水準にとどまるなど、堺都市部の地価水準は大きく低迷しています。



※堺市全体の人口は、現在の堺市の境域に基づいて組み替えた人口を示し、国勢調査のデータを基にグラフ化。  
 ※堺都市部の人口は、市統計書のデータを基にグラフ化。



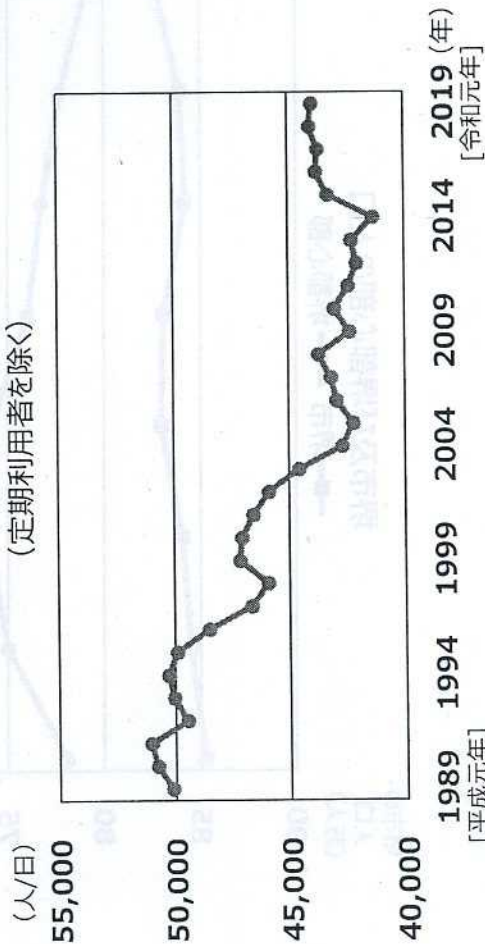
※国土交通省地価公示を基にグラフ化。  
 ※三大都市圏は東京圏、大阪圏、名古屋圏の商業地1,042地点の地価公示価格の平均値、堺東は北瓦町2丁114番外の地価公示価格による。

## 堺都市心部の現状と課題

### ■ 現状

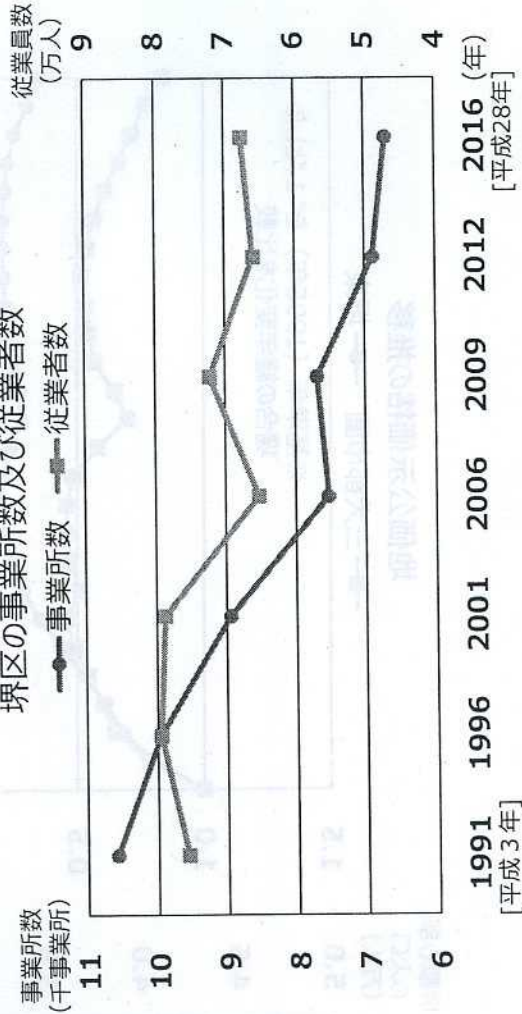
- ・ 堺東駅及び堺駅の乗降人員の合計（定期利用者を除く）は、長期的にみると減少傾向です。
- ・ 堺区の第3次産業の事業所数及び従業員数は減少傾向です。
- ・ 堺都市心部には、環濠の水辺や堺旧港の海辺、歴史を感じさせる寺社や史跡、特色ある文化・観光施設など、多くの地域資源が存在しています。

堺東駅・堺駅の乗降人員の推移  
(定期利用者を除く)



※堺市統計書のデータを基にグラフ化。

堺区の事業所数及び従業員数  
● 事業所数 ■ 従業員数



※事業所統計調査（1991年）、事業所・企業統計調査（1996年、2001年、2006年）、経済センサス基礎調査（2009年）、経済センサス活動調査（2012年、2016年）のデータを基にグラフ化。

※第3次産業（電気・ガス・熱供給・水道業、情報通信業、運輸業、郵便業、卸売業、小売業、金融業、保険業、不動産業、物品賃貸業、学術研究、専門・技術サービス業、宿泊業、飲食サービス業、生活関連サービス業、娯楽業、教育、学習支援業、医療、福祉、複合サービス業、サービス業（他に分類されないもの）の合計。

### ■ 活性化に向けて

- ・ 国全体の人口が減少する局面において、居住人口に加え、交流人口を増加させる。
- ・ 自動車から公共交通への利用転換や利用促進を図り、人中心の都市空間とする。
- ・ 商業・業務機能を集積させ、堺都市心部の魅力や求心力を高める。
- ・ 豊富な地域資源を活用した取組や、魅力の発信による都市イメージや認知度を向上させる。
- ・ 気候変動をめぐる世界的な動向を踏まえ、「SDGs未来都市」として、脱炭素都市の形成を進める。

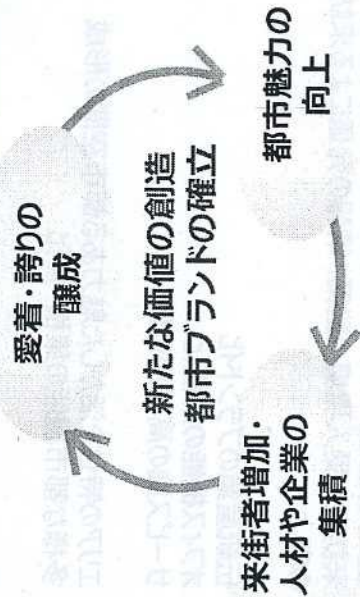
# 堺都市部の活性化に向けたコンセプト



## <コンセプト>

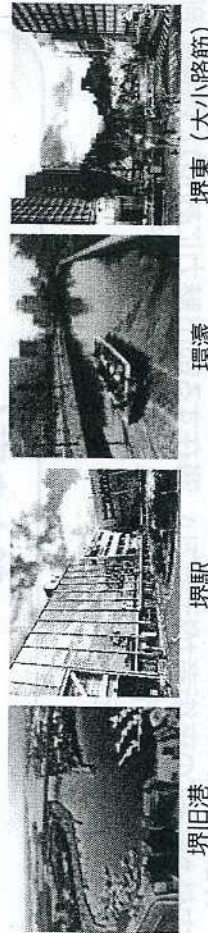
多様な人が交流し、企業が集まる、堺の成長をけん引する魅力的な堺都市心部  
 ~新たな価値の創造と都市ブランドの確立~

堺都市心を活性化する取組を公民連携で進めることにより、都市魅力を向上させ、来街者の増加や人材・企業の集積、地域への愛着・誇りの醸成につなげます。互いに好循環を及ぼしながら、新たな価値を創造し、都市ブランドを確立します。



## <取組方針>

魅力を磨く ~地域資源を活かして魅力を高める~  
 ・3 エリア固有の地域資源を活かした堺都市心部全体としての都市魅力向上

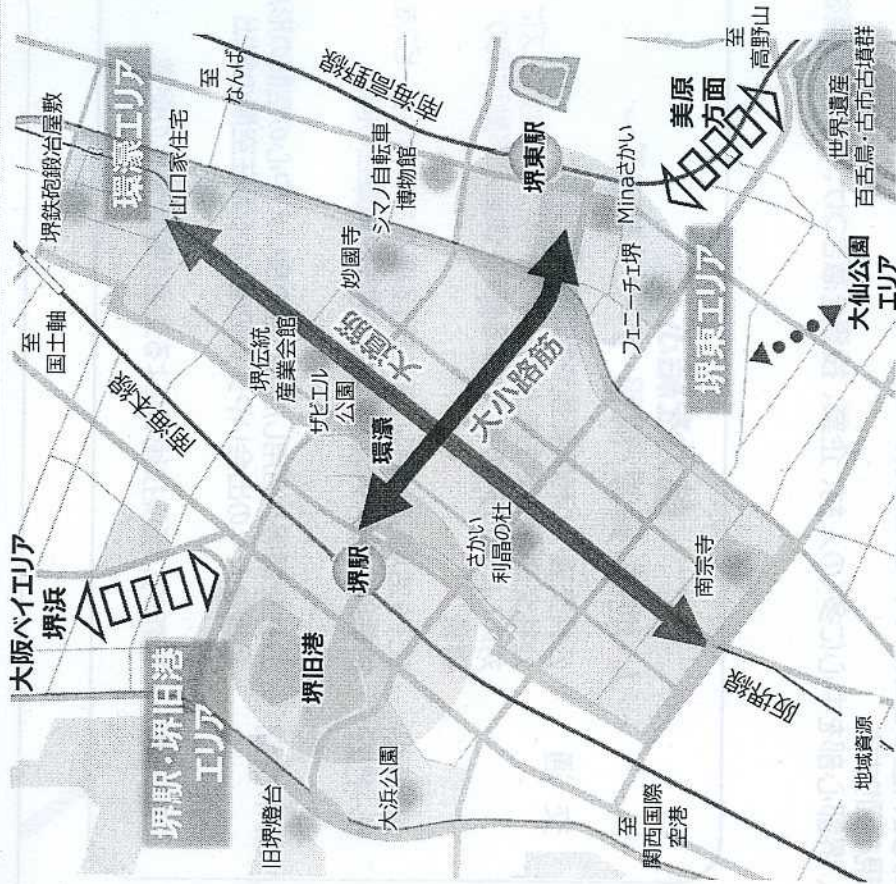


堺旧港

堺駅

環濠

堺東 (大小路筋)



魅力を育てる ~公民連携によるエリア価値の向上~

- ・ 公民多様な主体によりビジョンを共有し、協働して取組を進める体制の実現
- ・ 公民連携による持続可能な地域経営に向けた取組の推進

- 魅力を結ぶ ~人、地域、資源、情報、サービス、サービスを結ぶ~
- ・ 道路、公園、民間空地等の都市アセット (地域資本) の活用によるウォークアビリティ向上
- ・ 公共交通軸の強化や次世代モビリティの活用による、便利、快適かつ面的な移動環境の形成

# 堺都心部の活性化に向けた取組の方向性



堺都心部の有する類まれな歴史文化資源等の地域資源を活かし、公民連携のもと、魅力を高め、人・地域・資源・情報・サービスを結ぶことにより、市内外から多くの来街者が行き交い、滞在する都市魅力にあふれた堺都心部の実現を図ります。  
 このことを通じ都市イメージを刷新し、また都市のブランド力が向上することにより、堺都心部を中心に多くの人材、企業、投資を惹きつけ、新たな価値を創造しつづける堺を実現します。

### 魅力を磨く

～地域資源を活かして魅力を高める～

- 観光**
  - 歴史文化資源を活用した多様なコンテンツの創出
  - 来訪者の受入環境の整備、情報の発信による来訪意欲の向上
- 産業**
  - 伝統産業のブランド化
  - オフィス機能の集積化
  - サービス業の高付加価値化
- 都市空間**
  - エリアの特性を活かした魅力ある都市空間の形成
  - 多様な都市機能の集積・強化
- 環境**
  - 革新的な環境技術等による建物等の脱炭素化の促進

### 魅力を結ぶ

～人・地域・資源・情報・サービスを結ぶ～

- 交通**
  - 公共交通への利用転換や利用促進
  - 公共交通の利便性向上やバリアフリー化、多様なニーズに対応したモビリティの導入による便利・快適な移動環境の構築
- 情報サービス**
  - ICTを活用した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る利便性や回遊性の向上
- 都市空間**
  - 公共空間等を活用した居心地の良い人中心の空間の形成
  - 多様な人々の出会いや交流の場となる滞在空間の創出
- 環境**
  - 革新的な環境技術等による交通の脱炭素化の促進

### 魅力を育てる

～公民連携によるエリア価値の向上～

- 地域に関わるプレイヤーの発掘、育成
- 民の「やりたい」を実現できる体制、スキームの構築
- 公民連携、エリアマネジメントを軸とした、公共空間などの活用及び維持管理の検討
- 市民、事業者、行政など公民多様な主体とのビジョンの共有



# 取組方針 ～魅力を結ぶ～

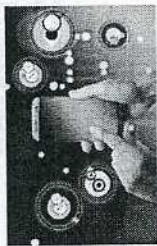
## 人・地域・資源・情報・サービスを結ぶ (SMIプロジェクト)

### 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



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

### 公共交通の利便性向上、 ネットワーク構築

SMI部心ライン



SMI美原ライン



### ベイエリアとの連携

大阪湾岸の海上交通



環瀬の舟運



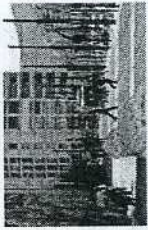
出典：Bay Shuttle HP

### 都市アセット (地域資本) の 活用によるウォーカービリティ向上

徒歩・公共交通への  
利用転換  
魅力向上  
道路ランドスケープの



兵庫県姫路市  
出典：国土交通省



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

### 楽しく円滑な移動を実現する ネットワーク形成

自転車利用の  
利便性向上



周遊サイン整備  
(デジタルサイネージ等)

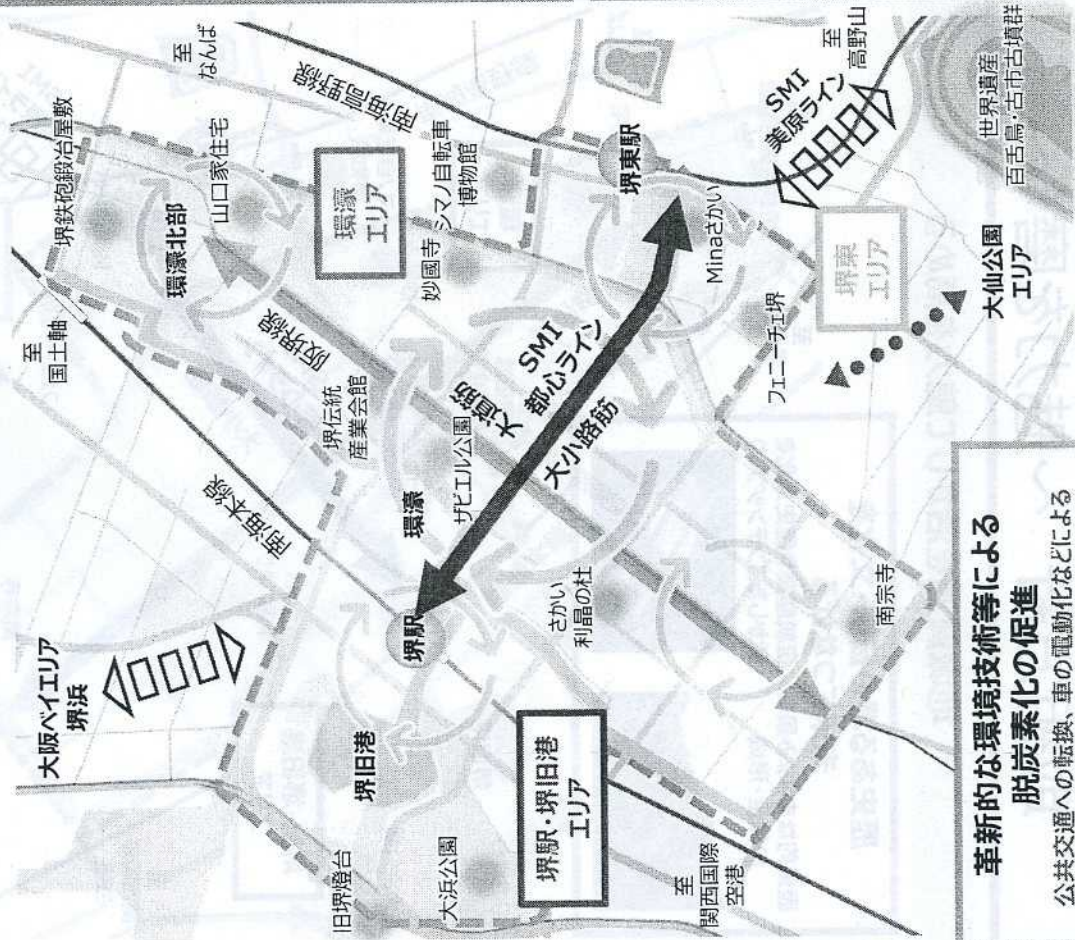


新たな周遊交通  
手段の導入



出典：国土交通省

デジタルサイネージ (新宿区)  
出典：国土交通省

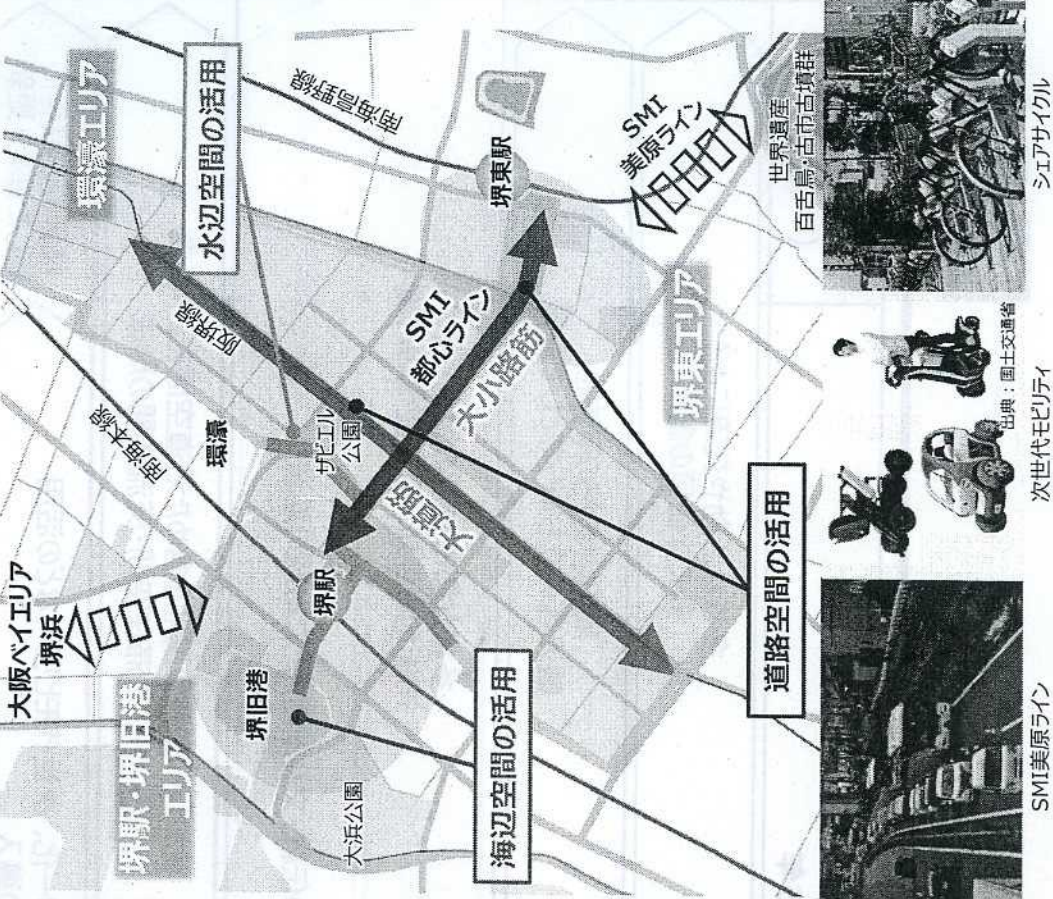


**革新的な環境技術等による  
脱炭素化の促進**  
公共交通への転換、車の電動化などによる  
脱炭素化の促進

# 堺都市部の未来に向けた挑戦

近年、様々な分野で進む技術革新を背景に、生活スタイルや経済システムが急激に変化しており、数年先の世の中を誰も見通せない状況です。これまでは、長期的な計画を固めた上で様々な取組を行ってきましたが、急速に時代が変化してきました。長期計画ではなく「ビジョンと目標」を公民で共有し、できることから素早く手掛け、その効果を検証しつつ、また環境の変化に対応しながら段階的に取組を積み重ねていくアプローチでプロジェクトを推進します。

まず、その第一歩として公共空間を中心とした人々の活動、交流、滞在を促す空間形成を進めます。

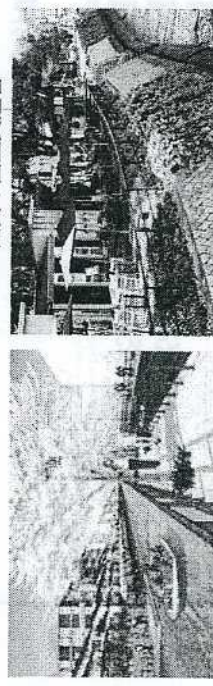


**道路空間の活用**  
大小路筋・大道路筋  
歩道等の空間を活用した  
滞在空間の創出



歩道空間の活用

**水辺空間の活用**  
環濠（土居川・内川）  
水辺を活用したイベントや  
アクティビティの導入



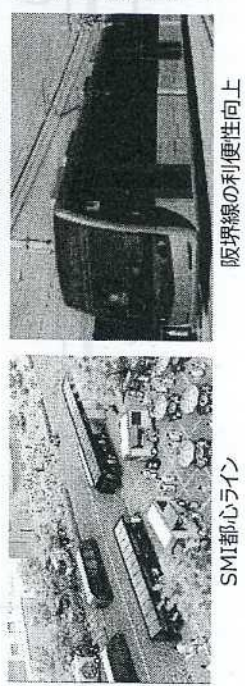
環濠の水辺空間の活用

**海辺空間の活用**  
堺旧港  
海辺の魅力を活かした  
交流空間の形成



護岸背後地への商業機能導入

**SMIプロジェクト**  
大小路筋・大道路筋など  
回遊性の向上と  
拠点間ネットワーク構築



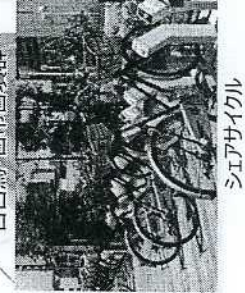
SMI都心ライン



SMI美原ライン



次世代モビリティ



シエアサイクル

# ターゲットとロードマップ

		短期～中期 (～2030年) 2025年	長期 (～2040年)
市民等	ターゲット	公民空間等での活動や交流の促進	多様な活動や交流による新たな価値の創出
	来訪者	市内外からの来街を促進	周辺地域からの来訪地、観光客の立ち寄り地として定着
取組方針1 魅力を磨く ～地域資源を活かして 魅力を高める～		魅力あるエリア形成に向けた交流空間創出	多様な都市機能の導入・強化 市街地の更新、都市空間の再編
			歴史ある堺の伝統・文化を活用した取組の推進
取組方針2 魅力を結ぶ ～人・地域・資源・情報・サービスを結ぶ～ ＜SMIプロジェクト＞		道路等の公共空間の活用	道路や民地を含めた沿道空間を活用した滞在空間・交流空間の形成
		公共交通の利便性向上やバリアフリー化、次世代モビリティなどの活用 CaaSの導入	技術の進展等に 応じた進化・更新
取組方針3 魅力を育てる ～公民連携によるエリア 価値の向上～		公民連携による段階的取組・機運醸成	組織による 自立的なエリア 運営
		制度検討、導入	組織による運営開始

# 堺・モビリティ・イノベーション — SMIプロジェクト — (素案)

【新たな交通システム基本方針】

令和3年8月



■ 位置づけ・社会動向・背景

【位置づけ】

本基本方針は、市民の行動や価値観の多様化、自動運転やICTなど先進技術の進展、脱炭素社会といった社会動向を踏まえながら、「堺市基本計画2025」や「堺市SDGs未来都市計画」と整合を図りつつ、2030年を見据えて、都心の将来像とそのでのライフスタイルと交通について方向性を示すものです。

【社会動向・背景】

SDGs

- 本市は2018年にSDGs未来都市に選定
- あらゆる施策を通じて、国際社会の普遍的目標であるSDGs達成への貢献が必要

脱炭素社会

- 本市では、2021年3月にゼロカーボンシティをめざすことを表明
- 2050年までに都市全体の温室効果ガス排出量を実質ゼロとする取組を推進

【本市を取り巻く状況】

新たな交通軸の形成

- 関西国際空港と国土軸を結ぶ広域交通軸であるなにわ筋線や、夢洲等を結ぶ海上交通において、当該交通軸や、海、内陸とを結ぶ交通結節拠点としての役割を期待

デジタル化

- AIやIoTなどのICTが急激に進展し、生活スタイルや社会経済システムの変革が急速に推進

ニューノーマル

- コロナ禍における「三密」回避の観点から、オンライン化、リモート化、キャッシュレス化が急速に進むなど、市民の行動や価値観が変容・多様化

百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録

- 環濠、堺旧港などの他の歴史文化資源とネットワークを構築し、都市ブランドの形成、来街者等との交流の強化を図っていくことが必要

■ 都心と交通の方向性

都市像 (堺市基本計画2025)

都市像

未来を創るイバティブ都市

～変化を恐れず、挑戦、創造につづける堺～

4つの基本姿勢

持続可能性 Sustainable

多様性 Diversity

ともに創造 Co-creative

Society5.0 Smart

堺の特色ある歴史文化

～Legacy～

5つの重点戦略

人生100年時代の健康・福祉

～Well-Being～

未来に希望が持てる子育て・教育

～Children's future～

人や企業を惹きつける都市魅力

～Attractive～

強くないやかな都市基盤

～Resilient～

都心エリアの空間像

- 多様な都市機能の導入・強化、商業機能などの集積により、様々な人が集うエリア
- 人が安全・快適に過ごせるウォーカーフレンドリーなエリア
- 居心地の良い賑わい海辺を体験できるエリア
- 商業・業務・観光・居住など多様な都市機能が集積する本市経済圏の中心地
- 培われた歴史や文化に触れ、利便性の高い環境も享受しながら、様々な都市活動が実現できる市街地

『堺・モビリティ・イノベーション (SMIPプロジェクト)』

～ 都市が変わる、暮らしが変わる、移動が変わる ～

- 「堺・モビリティ・イノベーション」は、「Sustainable」、「Resilient」、「Carbon-neutral」の3つの視点を持ちながら取組を進めます。
- 時代の変化に柔軟に対応可能で、二酸化炭素を排出しない環境にやさしい交通システムを導入し、多様なモビリティが連携する強靭な交通ネットワークを構築することで、すべての人が安心・安全、かつ快適に利用できる移動環境を構築します。
- これにより、Well-Beingや都心エリアの魅力を向上させ、新たな都市ブランドの構築につなげます。

移動利便性の向上

すべての人が便利で快適に移動できる交通体系により、安心して暮らしていける環境や、市域外からの受入環境を実現

道路・交通空間の人への開放

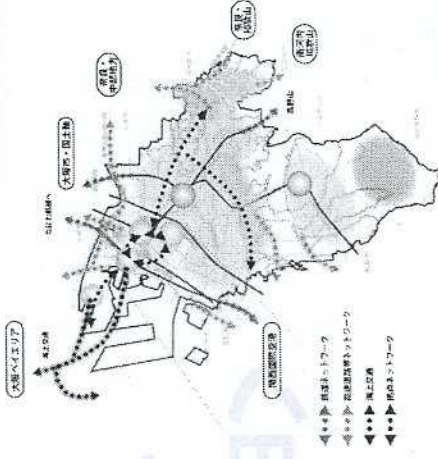
ウォーカーフレンドリーな街路空間の形成や、交通結節点の賑わい空間化などにより、多くの市民が訪れ滞在する都心エリアを実現

ゼロカーボンシティの先導

モビリティの脱炭素化を推進することにより、ゼロカーボンシティ実現を先導し、安全、安心して快適な暮らしを実現

拠点ネットワークの形成 (堺ブランドデザイン2040)

- 堺駅・堺旧港エリアと堺東エリアを結ぶ新たな交通システムの導入
- 都心地域と大仙公園エリア、臨海、美原の拠点などをつなぐ交通ネットワーク機能の強化
- 車から公共交通などへの転換・モータリゼーションの推進
- 新たなモビリティの活用も含めた人に優しい面的な移動環境の形成



Well-Beingの向上や都心エリアの魅力向上による新たな都市ブランドの構築

■ 堺・モビリティ・イノベーション (SMIプロジェクト) の方向性

Sustainable

- すべての人が利用しやすく、時代とともに進化するモビリティの提供
- 多くの人が訪れ、滞在したくなる人が主役の都市空間の形成

Resilient

- 時代や社会経済の変化に対応する柔軟な交通ネットワークの構築
- 災害発生時でも安心を提供できる強靱な都市空間の形成

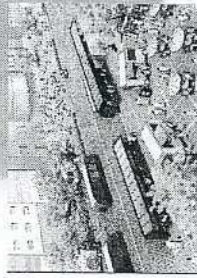
Carbon neutral

- 交通の脱炭素化と脱炭素型の都市生活・都市活動
- 自家用車から公共交通・徒歩への移動手段の変革

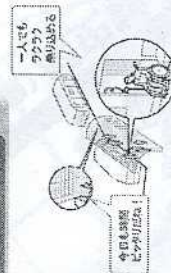
時代とともに進化する次世代都市交通 (ART)

<SMI都心ライン>

○デザイン性と高い環境性能を有した柔軟性、拡張性のある車両をベースに、常に最先端の技術を実装する、時代とともに進化し続ける次世代都市交通 (ART) の導入をめざします。  
 - 隙間も段差もなARTステーションに停車する正着制御技術、スムーズな加速減速を可能とする自動運転技術などにより、車いす等でも安全に乗りこなせるバリアフリー環境の実現  
 - ステーションや車両の混雑状況に応じた隊列走行、信号制御との連携による定時運行、他の交通モードとの乗継連携などにより、高いサービス水準の実現



ARTステーション



資料：内閣府

交通拠点整備

- ARTの導入とあわせて、広域交通の玄関口となる堺駅周辺や、堺東駅周辺の再生を図ります。
- 大小路筋 (未来軸) と大道路筋 (歴史軸) が交差する「大小路」では、阪堺線とARTとのシームレスな乗継施設を中心に、多くの人が行きがけ、滞在するステーションとなる空間を形成します。

拠点間ネットワーク形成

- 都心エリアと美原都市拠点を結ぶSMI美原ライン (BRT) により、東西方向の拠点間ネットワークを形成し、美原と周辺市との歴史的・文化的な繋がりの強化による地域の魅力向上をめざします。



都市をまるごとサービスする“City as a Service”の推進

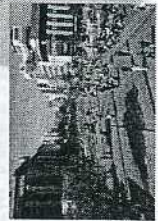
- モビリティ、ショッピング、観光、健康、防災など、都心エリアを舞台とした様々な情報、サービスを包括的に提供する“City as a Service” (Caas) の導入をめざします。
- アプリ等を活用し、利便性の高いサービスを提供することで、公共交通への利用転換を促進します。

Caas

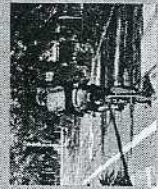


都心のモビリティジョーカーケース化

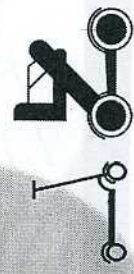
- 道路空間を再編し、魅力と輝きあふれたウォーカーガブルな都市空間 (未来軸、歴史軸) を創出します。
- 次世代モビリティなど多様な最先端のモビリティサービスとARTをミックスし、便利・快適で、かつ移動が楽しくなる都心エリアをめざします。
- シェアサイクルの拡大など、自転車で回遊しやすいエリア構築をめざします。



資料：国土交通省

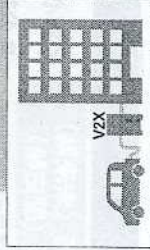


資料：国土交通省



モビリティの脱炭素化

- ARTをはじめとした自動車の電動化や自転車の利用促進など、モビリティの脱炭素化を図ります。
- Caasの推進やウォーカーガブルな都市空間の形成により、自家用車から低炭素型の公共交通中心の交通モードへの転換を促進します。
- 自家用車のEV化等を誘導する観点から、EVステーション等の整備を促進します。
- 導入したEV/バス等を活用したV2Xを促進することで、災害時にも電力供給に寄与するなど、強靱な都心エリアをめざします。



V2X



■ 都心の将来線と交通

堺駅周辺

- 堺旧港や環境の水辺を活かした魅力ある賑わい空間へ
  - ・国内外からの来訪者の利便性を高め、LIF機能を用意した広域交流拠点を備えた広域交流拠点
  - ・水辺を活かし、住・働・楽の場を備えた都市空間
  - ・国内外の企業、観光客、市民から選ばれるエリア



大阪ベイエリア

堺浜

- 大阪ベイエリアと結ぶ海上交通
  - ・海上交通の空間口として賑わいある水辺空間を提供する堺旧港周辺



ななわ筋線 (関空⇄国土軸)

- 歩きたくなくウォーカーブルな空間へ
  - ・公共交通中心の空間へ
  - ・潜在環境の向上に資する空間の創出や1階部分の刷新
  - ・道路空間の賑わい利用
  - ・道路等の既存ストックの改修・変更



大小路筋 (未来軸)

- 暮らし・働く・訪れる人の交流拠点へ
  - ・道路や広場等を活用した人が主役のウォーカーブルな空間の創出
  - ・堺東駅周辺の更新などによる多様な目的の人が集う魅力的な空間の創出



堺東駅周辺

- 面的な移動環境の構築
  - ・シェアサイクルや次世代モビリティなどの連携による、面的な移動環境の構築



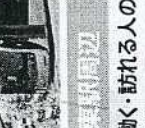
大小路筋 (未来軸)

- 面的な移動環境の構築
  - ・シェアサイクルや次世代モビリティなどの連携による、面的な移動環境の構築



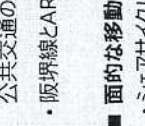
大小路筋 (未来軸)

- 面的な移動環境の構築
  - ・シェアサイクルや次世代モビリティなどの連携による、面的な移動環境の構築



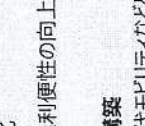
大小路筋 (未来軸)

- 面的な移動環境の構築
  - ・シェアサイクルや次世代モビリティなどの連携による、面的な移動環境の構築



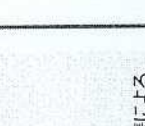
大小路筋 (未来軸)

- 面的な移動環境の構築
  - ・シェアサイクルや次世代モビリティなどの連携による、面的な移動環境の構築



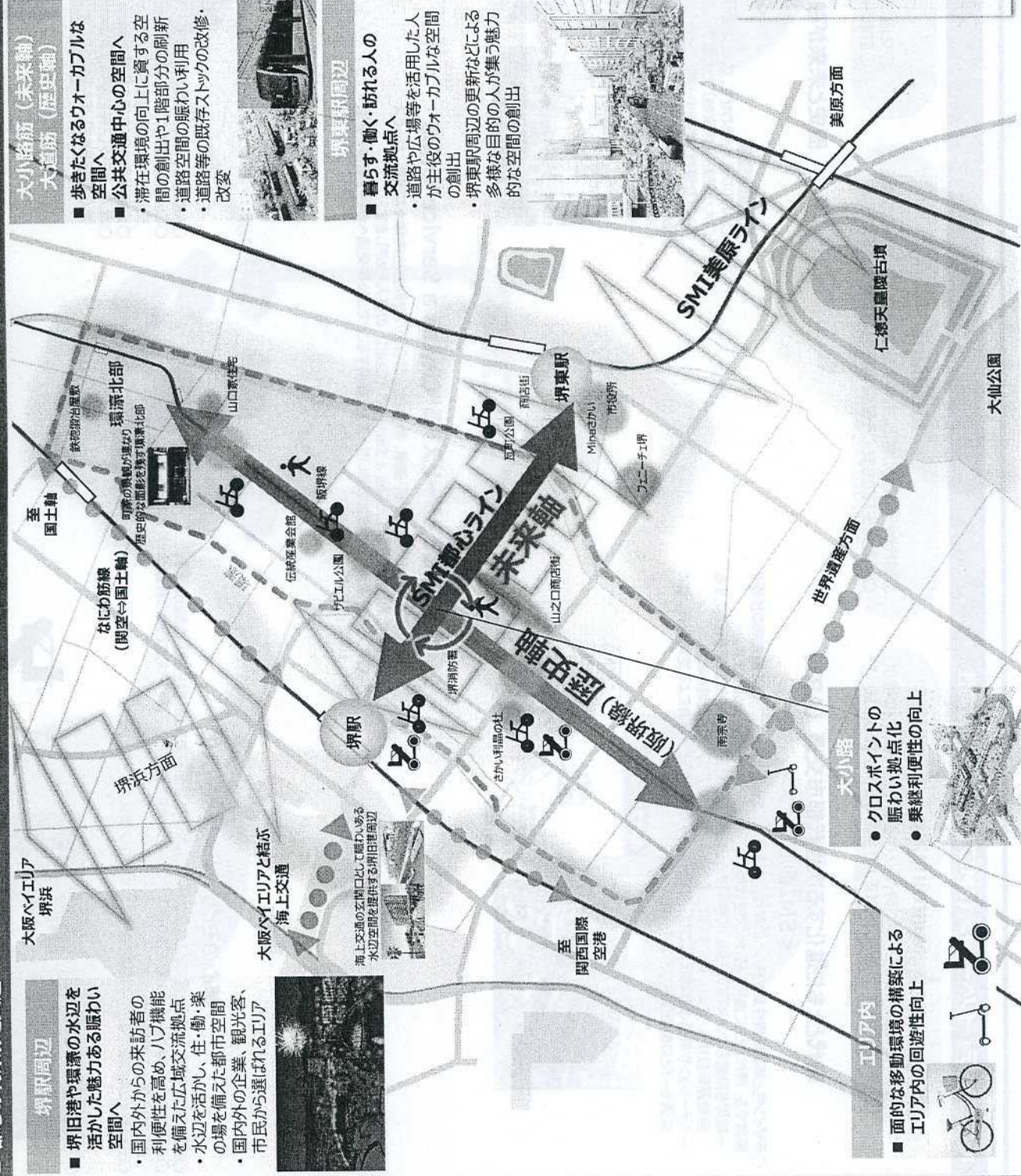
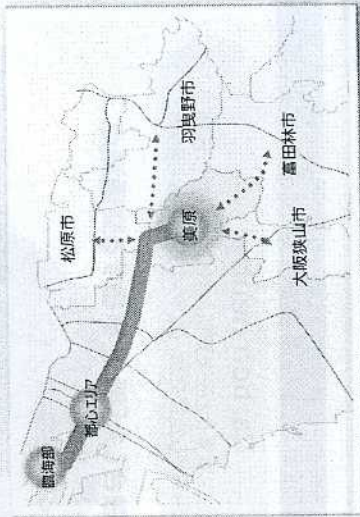
大小路筋 (未来軸)

- 面的な移動環境の構築
  - ・シェアサイクルや次世代モビリティなどの連携による、面的な移動環境の構築

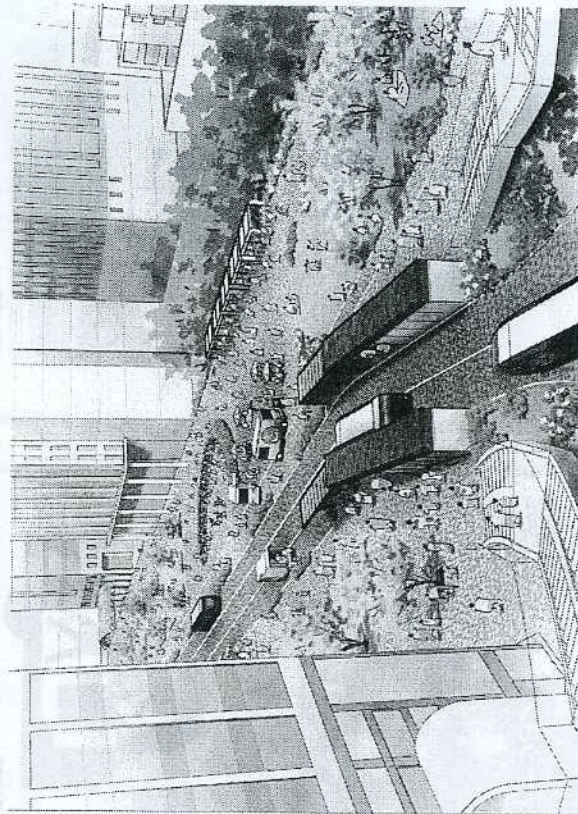
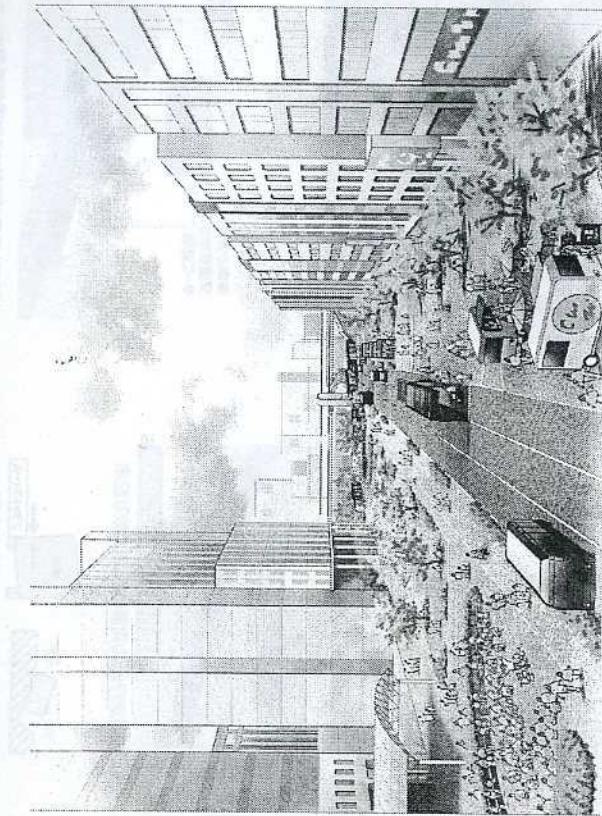


＜広域ネットワークに関する方向性＞

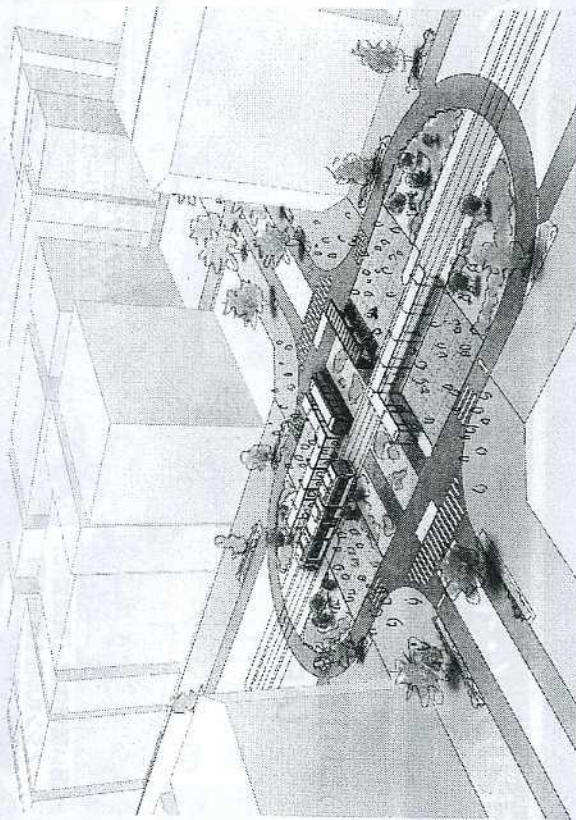
- 広域から都心エリアへの人の流れを誘引し、活性化につなげるため、都心と臨海や美原をつなぐ拠点ネットワークを強化
  - ・住民の移動活性化を図るため、東西交通の機能を強化
  - ・拠点ネットワークの構築をめざし、定時性や速達性を向上させたBRTの導入（SMI美原ライン）などを段階的に実施
  - ・既存路線の延伸や再編による利便性の向上に向け、交通事業者と協議・調整



■ 都心交通のイメージ



● 空間的・時間的・人的なつながり  
 ● 空間的・時間的・人的なつながり  
 ● 空間的・時間的・人的なつながり  
 ● 空間的・時間的・人的なつながり



○-EILING  
(TRM)

● 空間的・時間的・人的なつながり  
 ● 空間的・時間的・人的なつながり  
 ● 空間的・時間的・人的なつながり  
 ● 空間的・時間的・人的なつながり

※ 道路空間・交差点等の改良にあたっては、関係法令等を踏まえ、関係地権者や関係機関との調整が必要となります。

■「堺・モビリティ・イノベーション」のイメージ

堺・モビリティ・イノベーション (SMIプロジェクト)

～ 都市が変わる、暮らしが変わる、移動が変わる ～

SMI都心ライン  
(ART)

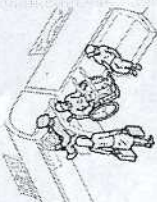
- 高い環境性能 (脱炭素化) とシンボル性を誇る車両・ARTステーション
- 最先端の高度な自動制御技術
- 各種都市機能、都市活動とデータでコネク

- > 車内の揺れを極限まで抑えたスムーズな加減速
- > プラットフォームに隙間も段差もなく停車する正着制御
- > 車両の混雑状況にも対応可能な隊列走行
- > 信号制御との連携等による定時運行
- > アクセシビリティ向上とあわせた居心地のいい賑わい空間の創出 (ARTステーション)

ART乗車中

揺れが少なく  
静かだから  
車内はとっても  
快適!

資料：内閣府  
加減速制御により快適な走行を実現



隊列走行イメージ

車両間一定の距離を確保



隊列走行により必要に応じた柔軟な配車



正着制御によりバリアフリーな乗降を実現



デジタルサイネージや待合所等を備えたバリアフリーなプラットフォーム

高い環境性能 (脱炭素化) とシンボル性を誇る車両

多様なモビリティポート

賑わい空間

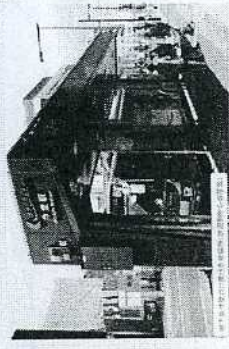
SMI美原ライン  
(BRT)

- 高い環境性能 (脱炭素化) とシンボル性を誇る車両・停留施設
- 定時制・速達性の高い交通システム
- 運行情報や乗換案内

- > 優先・専用レーンや信号制御との連携等による定時運行
- > 車内や停留施設における情報案内により利便性を向上



シンボル性の高い車両を活用し、優先・専用レーン等により、定時制・速達性を向上させた交通システム



資料：大阪府  
カラーロゴ・名称等をテーマでデザインし、統一感がありシンボル性の高い施設等



資料：国土交通省  
QRコードや非接触型クレジット決済等の新たなキャッシュレス決済手段の導入



車両の情報を交通制御センターに送信  
交通制御センターから信号に指示  
信号との協調により速達性のある運行が可能に  
車両と信号が連動する交通信号優先システムの活用による定時性・速達性の確保

※ 自動運転については、国や関係事業者等の取組状況を踏まえ、インフラ整備と併せた導入が必要となります。

■ スケジュール・推進方策・推進体制

年 度	2021	2022	2023	2024	2025	～2030
フェーズ	フェーズ1: 方針作成	フェーズ2: 協議、調整	堺市基本計画2025計画期間	フェーズ3: 合憲形成、実証実験などモビリティイノベーションの段階的推進	大阪・関西 万博	将来展望 SDGs目標年次
5つの取組の方向性	フェーズ1: 方針作成	フェーズ2: 協議、調整	フェーズ3: 合憲形成、実証実験などモビリティイノベーションの段階的推進	フェーズ4: モビリティイノベーションの実装		
City as a Service <CaaS> の推進		検討、調整	CaaSを構成する各種サービスの導入検討、実証実験		CaaS試行版の導入 ⇒ 段階的充実・発展	
モビリティの脱炭素化		協議、調整	モビリティの段階的な電動化 (EV、FCV) EVステーション等の導入促進			堺・モビリティ・イノベーションの実現
ARTの導入・進化 (SMI都心ライン)	基本方針作成	導入計画作成	ARTの導入準備 - 自動運転技術の実証実験 - 車両の段階的導入 (EV、FCV)	⇒ ART1.0の運行開始 ⇒ 技術革新等に対応した進化 - 各種新技術の導入 - 走行環境の整備・改善		
交通拠点の整備		協議、調整	実証実験、設計など		ART導入にあわせた交通拠点の整備	
拠点間ネットワークの導入 (SMI美原ライン)		協議、調整 先行的実証実験	実証実験 / 既存路線の延伸・再編、需要喚起、導入検討 ⇒ 導入			
都心のモビリティショーケースの進化		協議、調整	実証実験、運営主体の組織化		ウオーカブルな空間の整備	
		シエアサイクル実証実験	シエアサイクル本格実施		シエアサイクルの拡大	
		実証実験 ⇒ 検証・検討			段階的な導入	

■ 推進方策・体制

- SMI都心ラインについては、学識経験者、国、道路・交通管理者、事業者、市民・沿道関係者などを含めた協議会を設置し、導入計画の策定に向けて協議しながら進めます。
- 特区の活用などにより、常に最先端の技術を実装できる環境を整備します。
- 公民の適切な役割分担のもと、民間活力の導入を図る公民連携により事業を推進します。
- ARTや次世代モビリティの導入、ウオーカブルな都市空間の形成にあたっては、実証実験などを通じて、道路空間の段階的な再編を行ってまいります。
- 実証実験を重ねながら、沿道関係者や住民の合意形成を図ります。

(仮称) SMI都心ライン推進協議会

- 学識経験者
- 国
- 堺市
- 道路管理者
- 交通管理者
- 事業者
- 市民・地元関係者 など

■ 用語解説

用語	解説
SDGs	2015年に国連で開催された「持続可能な開発サミット」で採択した、持続可能な開発のための2030アジェンダに盛り込まれた持続可能な開発目標のこと。17のゴールと169のターゲットで構成。
AI	「Artificial Intelligence」の略。知的な機械、特に、知的なコンピュータプログラムを作る科学と技術。
IoT	「Internet of Things」の略。様々なモノがインターネットでつながり、離れたところにあるモノの状態を把握して操作したり、サービスを利用したりできる。
ゼロカーボンシティ	2050年に温室効果ガスの排出量又は二酸化炭素を実質ゼロにすることをめざす自治体。本市では令和3年3月26日に、堺市気候非常事態宣言とあわせてゼロカーボンシティをめざすことを表明している。
ニューノーマル	従来とは大きく異なる新たな状態、常識のこと。
Well-Being	身体的・精神的・社会的に良好な状態にあることを意味する概念で、人が幸福な状態を表現するもの。
ダイバーシティ	多様性を意味しており、性別、人種、国籍、宗教、年齢、学歴、職歴、身体的特徴など、あらゆる多様さを受容する概念。
次世代都市交通 (ART)	「Advanced Rapid Transit」の略。自動走行技術の活用などにより、従来の公共交通に比べて、すべての人が安全・快適に移動できるもの。
City as a Service (CaaS)	様々な交通機関の連携に加え、シェアリングや健康などの生活サービスや観光サービスについても、一括で情報収集・予約・決済ができるなど、まるごとサービスされた都市を構築する概念。
モビリティ	交通分野では、人が社会的活動のために交通（空間的移動）をする能力を指す。
モビリティショーケース	常に最新のモビリティが集まり、実証運行や国内初の導入を実現するなど、安全・快適かつ移動を楽しめる空間。
MaaS	「Mobility as a Service」の略。ICTを活用して交通をクラウド化（移動手段そのものをクラウドサービスとして提供）し、公共交通が否か、またその運営主体に関わらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとして捉え、シェアリングや予約・決済などの新しい移動の概念。利用者はスマートフォンアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う例が多い。
V2X	Vehicle to Home や Vehicle to Building などの総称。電気自動車や燃料電池自動車などから、家庭やビルなどに電力を供給し、利用するためのシステム。
BRT	「Bus Rapid Transit」の略。専用または優先レーン、優先信号システム、中量輸送に対応した車両の導入などにより、高速かつ快適に移動できるバス輸送システム。
EV	「Electric Vehicle」の略で電気自動車を指す。充電スタンドなどで車載バッテリーに充電を行い、モーターを動力として走行する。エンジンを使用しないので、走行中に二酸化炭素を排出しない。
FCV	「Fuel Cell Vehicle」の略で燃料電池自動車を指す。水素と酸素の化学反応から得られた電力をモーターへと送り、動力として使用する。エンジンを使用しないので、走行中に二酸化炭素を排出しない。

# SMI美原ラインについて

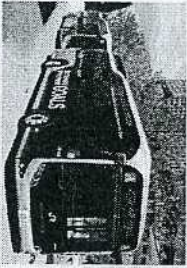
## <SMI美原ラインの意義・目的>

- 都心エリアと美原区を1本の交通機関で結ぶことにより東西方向の拠点間ネットワークを強化し、人の流れを活性化させることで賑わいを創出
- 美原都市拠点の交通結節機能により、美原区と南河内の隣接市（松原市、羽曳野市、富田林市、大阪狭山市）との繋がりを強化
- SMI美原ラインを活用し、南河内地域から関西空港や国土軸へのアクセス性を向上
- 国道309号や大阪中央環状線の道路混雑の緩和に寄与し、脱炭素化を促進

美原区を核とした周辺市との歴史的・文化的な繋がりの強化により地域全体の魅力を向上

## <SMI美原ラインのイメージ>

高い環境性能（脱炭素化）と  
シフト性を誇る車両・停留施設



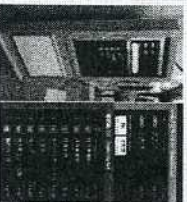
電動化による高い環境性能と  
シフト性を誇る車両や、統一感  
とデザイン性の高い停留施設

定時制・速達性の高い  
交通システム

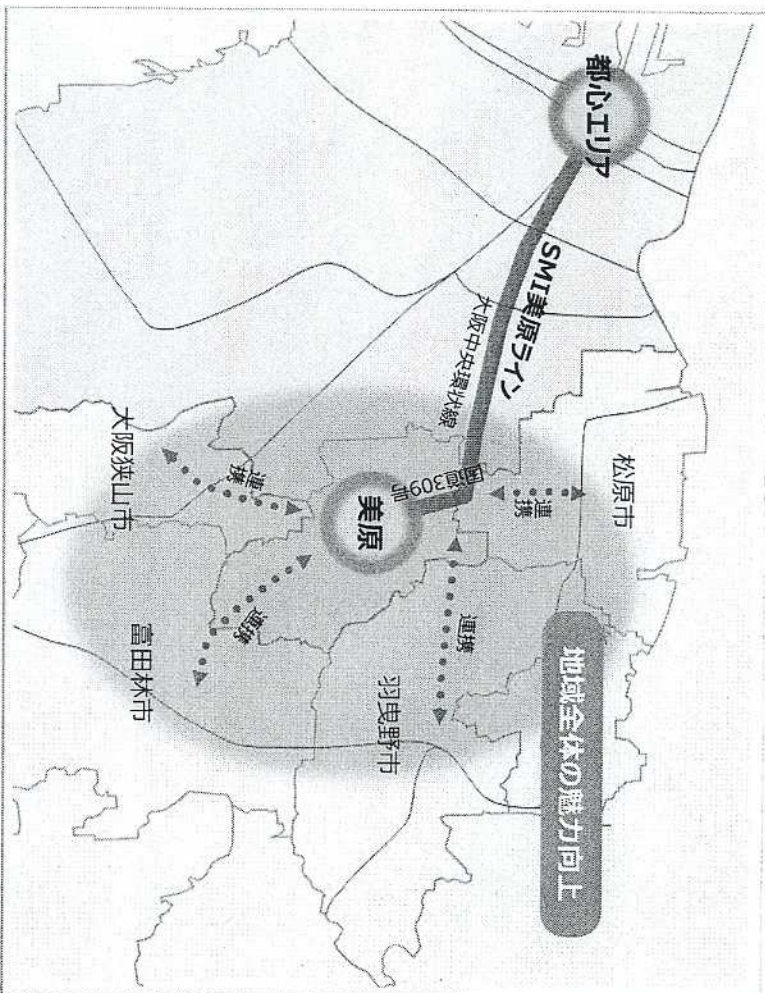


優先・専用レーン等により、定時性  
・速達性を向上させた交通システム

運行情報や乗換案内



停留所等での運行状況の発信や、  
車内における乗換案内など、必要  
な情報をわかりやすく提供



## 実現に向けた流れ

### ①検討・調整

- 拠点間ネットワークの構築に向けて、関係者と協議・調整しながら、路線の検討などを実施

### ②実証実験・結果分析・評価・本格導入の検討

- 実証実験（案）  
【検証内容】  
① 自動車利利用から公共交通への転換  
② 需要  
③ ルートの妥当性  
④ 優先・専用レーンやPTPSの導入可能性  
⑤ 人流活性化や賑わい形成への寄与  
【時期】  
2022年度
- 実証実験の結果を踏まえ、既存路線の再編などを含めて検討

### ③試験導入

- 需要喚起  
■ 既存路線の延伸や再編などによる試験導入

### ④運行開始

- 道路の交通状況、BRTの需要や運行状況などを勘案しながら、関係機関等と協議を行い、優先・専用レーンの設置やPTPSの導入について調整