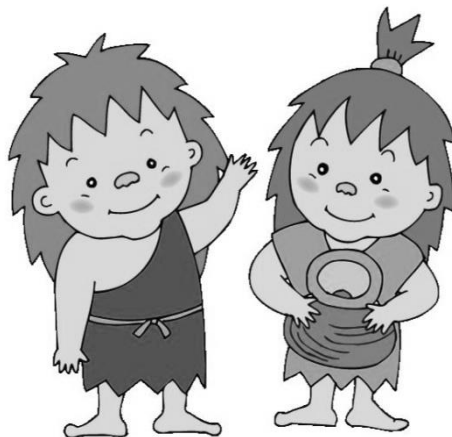

コミセン便
実証運行計画書（案）



平成28年2月

播磨町

目 次

1. 基本方針	1
1.1 コミセン便の導入検討の背景	1
1.2 播磨町内の移動に関わる課題	1
1.3 取り組むべき施策の方向性	1
1.4 コミセン便の基本方針	2
1.5 コミセン便導入による期待される効果	3
2. 運行計画	4
2.1 ルートの設定	4
2.1.1 導入地域の選定	4
2.1.2 公共交通システムの考え方	4
2.1.3 運行ルートの設定条件	5
2.1.4 アクセス可能な主な施設	6
2.1.5 運行ルート（案）	7
2.2 停留所の設置	8
2.2.1 停留所の設置間隔の考え方	8
2.2.2 停留所の設置場所	9
2.2.3 停留所設置条件（道路幅員）を満たす区間	11
2.3 運行日と運行時間帯	12
2.4 運行車両と運行便数	15
2.4.1 運行車両	15
2.4.2 運行便数	15
2.5 運賃の設定	16
2.6 収支予測	19
2.6.1 収支予測の考え方	19
2.6.2 対象ルート	20
2.6.3 需要予測	20
2.6.4 運行経費の試算	25
2.6.5 収支予測	25
3. 事業者選定について	26
3.1 運営方法と事業者選定の考え方	26
3.1.1 運営方法について	26
3.1.2 事業者選定について	27
3.2 運行業者の応募資格及び選定基準（案）	28
3.2.1 応募資格	28
3.2.2 選定基準	29

はじめに

本運行計画は、平成 28 年 10 月より実証運行を想定するコミセン便を対象に作成するものである。実証運行期間中は定期的に評価を行い、地域公共交通会議へ報告するとともに、会議における検討を踏まえ、ルートや運行便数等の運行内容について、適宜見直しを実施するものとする。

1. 基本方針

1.1 コミセン便の導入検討の背景

コンパクトで平坦な播磨町の特長から、自動車や自転車中心の交通体系が中心であるが、高齢社会の進展等に対応した、持続可能な交通体系を形成することが求められており、今後さらに公共交通の役割が重要である。

1.2 播磨町内の移動に関わる課題

播磨町内の移動に関わる課題について、以下に示す。

- 高齢者や子育て世代、移動手段を持たない人を中心に、公共交通の利便性向上に対するニーズが存在。
- コミセンやスポーツ施設を含めた公共施設や交通結節点などの拠点へのアクセス向上。
- 公共交通間の乗り継ぎ利便性など、交通結節機能の向上。
- 自動車、自転車が主な交通手段である播磨町における、高齢者等が安全に移動できる環境の確保とこれを通じた外出機会の拡大。
- 鉄道駅と町内各地を結ぶ路線バスが運行しているが、道路幅員が狭小な地域では乗り入れが困難であり、路線バス運行地域は限定。

●アンケートの自由意見に見る子育て世代・高齢者等の外出支援サービスに対するニーズ (カッコ内は年代)

- ・ 播磨町は元気なお年寄りが多いと思います(いきいきセンターの利用者で年配の方多いと見受けれます)。せっかく健康に配慮した施設が多いのにそれらの施設を結ぶ路線があれば利用しやすいのになと思います。同様に子育て支援センターとそれらの施設を結べば子育て世代のお母さんたちも外出しやすくなると思います。自転車でも行けないことはないですが雨の日はちょっとね・・・となってしまうので。(25~34 歳)
- ・ せっかく町内に 2 本の鉄道が通っているので、これら 2 駅と町内各所を結ぶ公共交通網(コミバス、乗合タクシーなど)の整備が町内の目指す方向ではないかと思います。(55~64 歳)
- ・ バスの路線が家の近くにないので路線を増やしてほしい(明解等)。播磨町内の施設をまわるループバスがあれば利用しやすいかも(大中遺跡、整備中の JR 土山駅商業施設、プール跡地、南・北支援センター、図書館(役場)など)。(25~34 歳)

1.3 取り組むべき施策の方向性

コミセン便の導入を含め、町内各地域から公共施設や鉄道駅等の拠点へのアクセス向上に取り組み、公共交通の利便性の向上を図る。

1.4 コミセン便の基本方針

- 高齢者・子育て世代の移動ニーズに合ったモビリティの確保
 - ⇒路線バスで対応できない地域からコミュニティセンター、子育て支援センターや鉄道駅等への移動ニーズへの対応。
 - ⇒高齢者・子育て世代をはじめとした町民の外出機会の拡大。
- 交通不便地域の解消
 - ⇒交通不便地域を解消するとともに、地域間における移動手段の確保・円滑化を図り、町民生活を活性化。
- 路線バスや鉄道駅との連携強化
 - ⇒路線バスと競合しないネットワークを形成
 - ⇒路線バスや鉄道駅との接続及び連携



図 1.1 コミセン便導入のイメージ

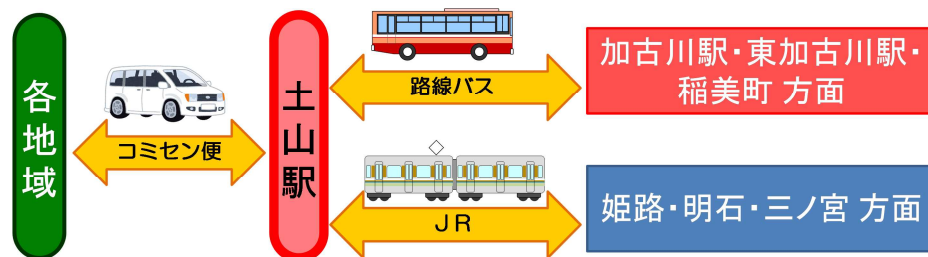


図 1.2 路線バスや鉄道駅との連携強化イメージ（例：土山駅）

1.5 コミセン便導入による期待される効果

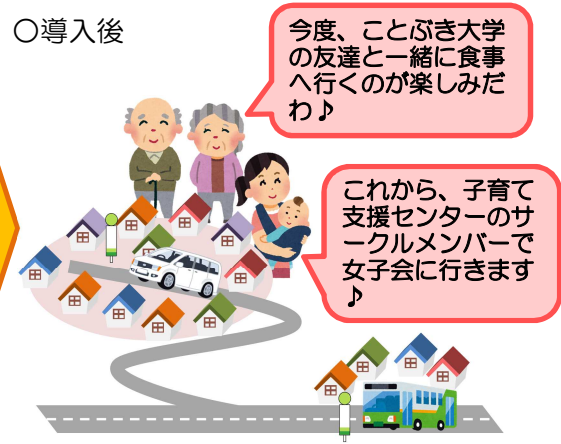
- 高齢者・子育て世代の外出機会の促進
- 外出による地域住民同士の交流機会の促進
- 高齢者や子どもの見守り・地域の防犯パトロール機能
- 高齢者の交通事故リスク軽減

■ 高齢者・子育て世代の外出機会の促進

○ 導入前

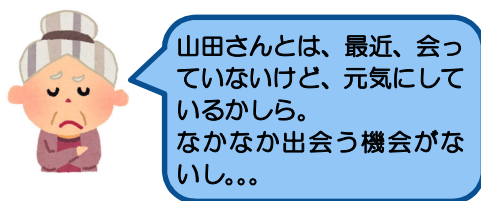


○ 導入後

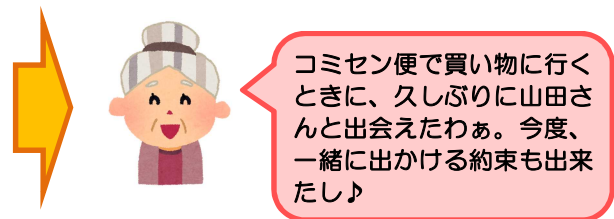


■ 外出による地域住民同士の交流機会の促進

○ 導入前



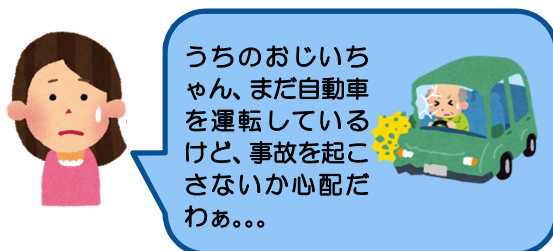
○ 導入後



■ 高齢者や子どもの見守り・地域の防犯パトロール機能

■ 高齢者の交通事故リスク軽減

○ 導入前



○ 導入後

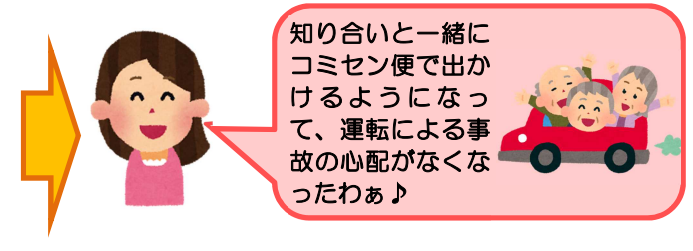


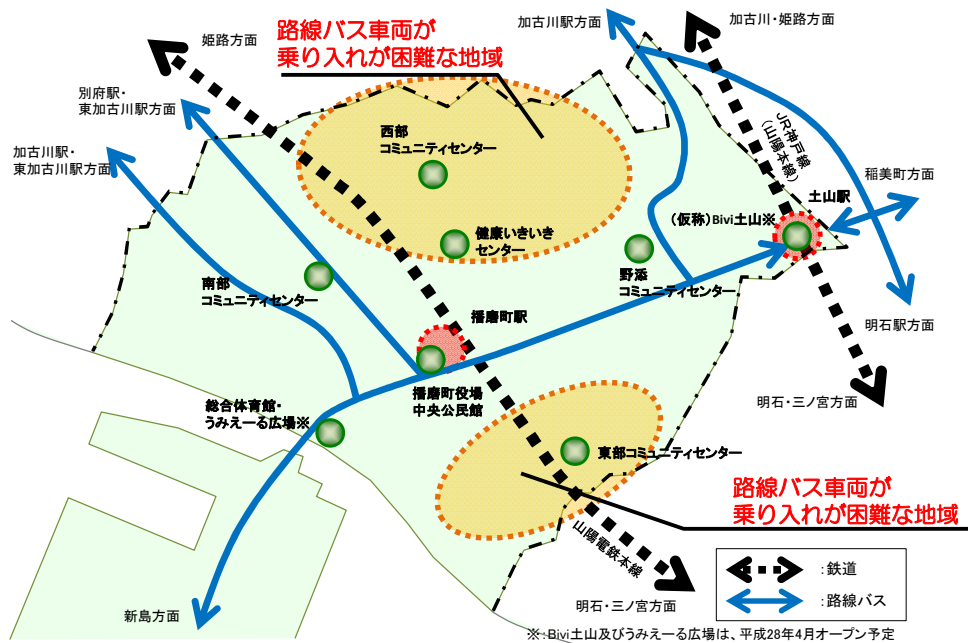
図 1.3 コミセン便導入による期待される効果

2. 運行計画

2.1 ルートの設定

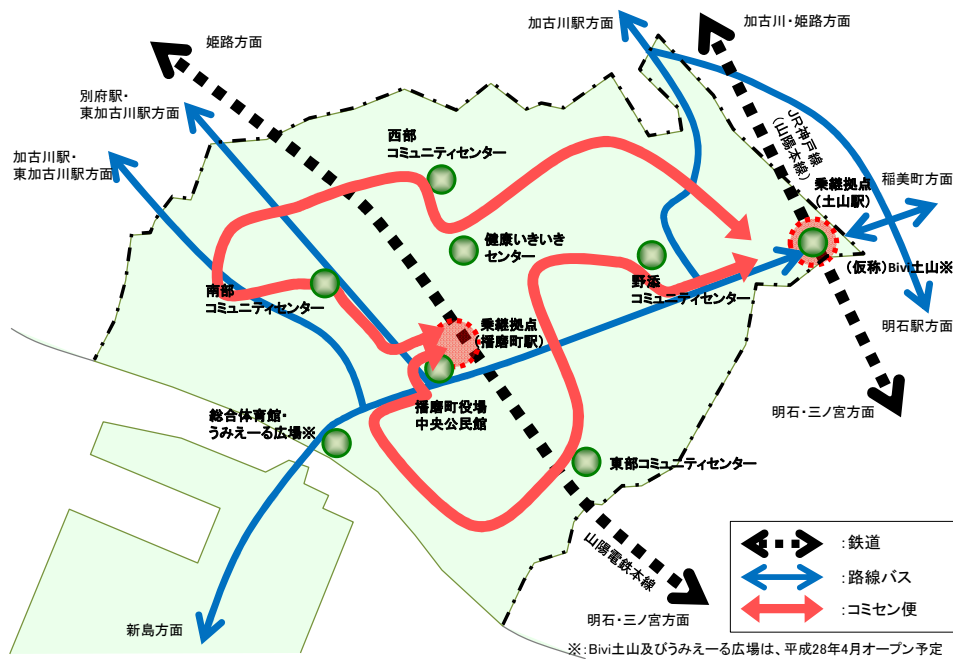
2.1.1 導入地域の選定

- 路線バス車両が乗り入れ困難な地域。
- 播磨町内の公共施設、鉄道駅及び買い物施設等。



2.1.2 公共交通システムの考え方

コミセン便の基本方針を踏まえ、播磨町の公共交通システムの整備イメージを以下に示す。



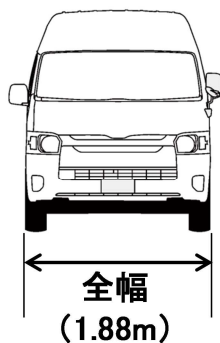
2.1.3 運行ルートの設定条件

(1) 必要な道路幅員の設定

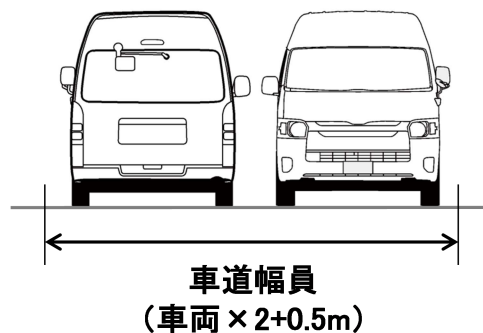
➤ 運行ルートにおける必要な道路幅員は、4.26mである。

車道幅員は、車両制限令により、相互通行の場合、車両幅の2倍+0.5m（すれ違いに必要な余裕幅）以上が必要である

■コミセン便 使用車両の車幅



■コミセン便の運行可能な車道幅員



必要な車道幅員

$$1.88 \times 2 + 0.5 = 4.26\text{m}$$

すれ違いに必要な余裕幅

(2) 道路形状

勾配、隅切り、見通し等について、現地踏査や実車走行を通じて、交通管理者、道路管理者との協議が必要である

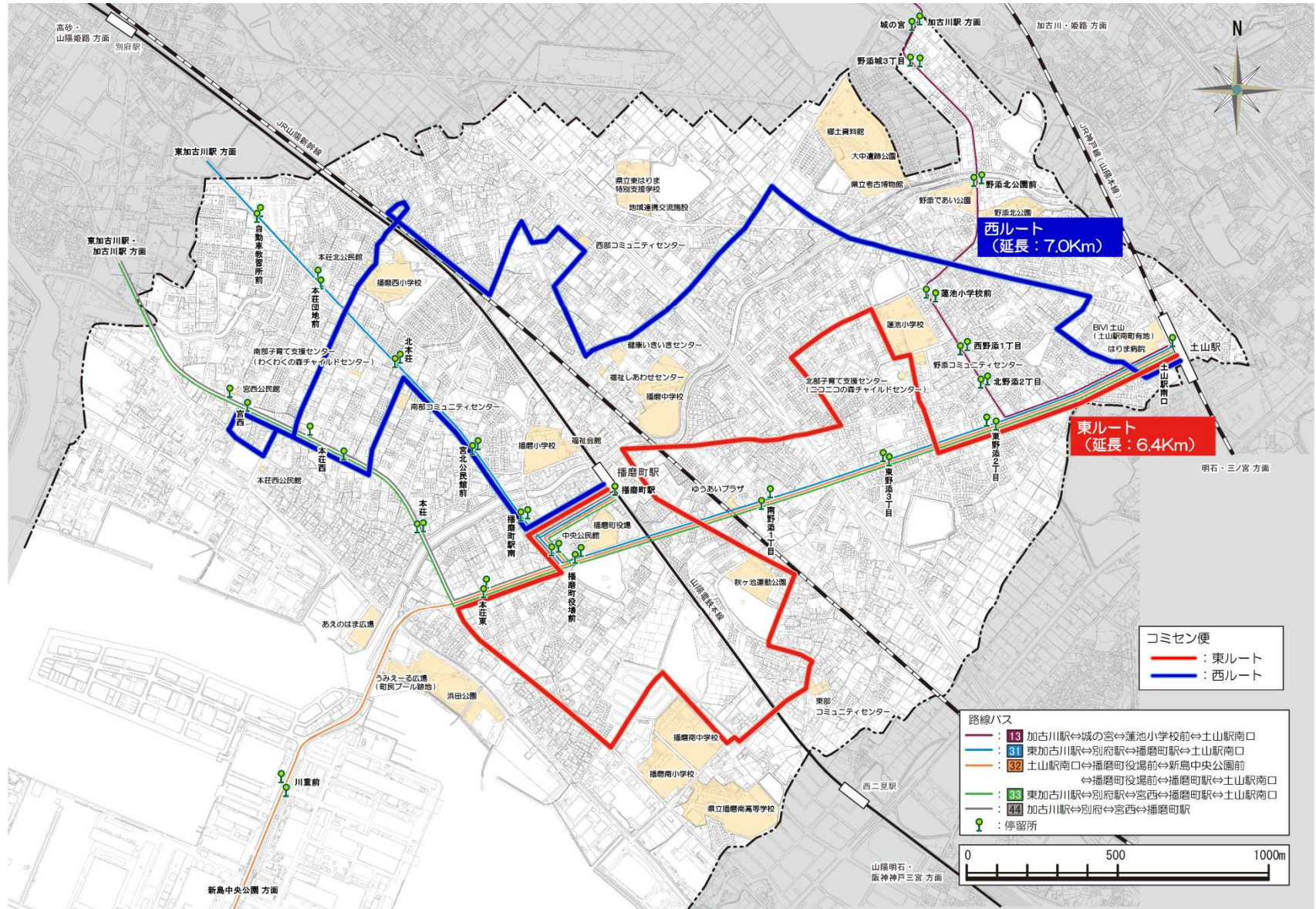
2.1.4 アクセス可能な主な施設

- コミセン便でアクセス可能な主な施設は、地域の拠点となる公共施設、鉄道駅、商業施設、主な医療機関等とする。

■ コミセン便でアクセス可能な主な施設

公的施設	<p>【駅】 土山駅（JR）、播磨町駅（山陽電鉄）</p> <p>【役所、コミュニティ施設等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 播磨町役場・中央公民館・図書館 ・ 野添コミュニティセンター ・ 東部コミュニティセンター ・ 西部コミュニティセンター ・ 南部コミュニティセンター ・ 北部子育て支援センター ・ 健康いきいきセンター 等
医療施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ はりま病院 等
商業施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ マックスバリュ古宮店 ・ (仮称)BiVi 土山 等

2.1.5 運行ルート（案）



2.2 停留所の設置

2.2.1 停留所の設置間隔の考え方

➤ コミセン便の停留所間隔は、400～500m を基本とする。

自宅から停留所までの所要時間に関する既往のアンケート調査では、半数以上の回答者が「5分まで」と回答している。この結果を踏まえ、自宅からバス停までの望ましい距離は、240m～390m（高齢者の場合）である。

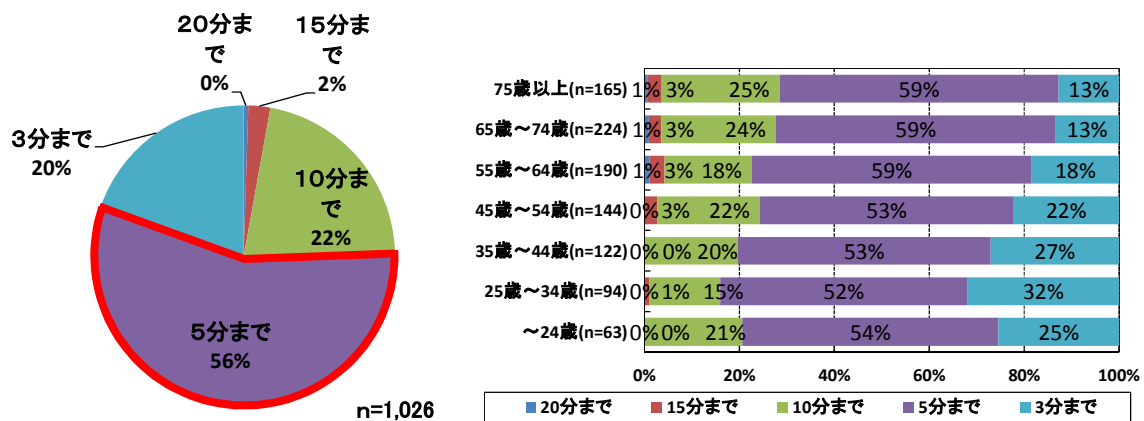
コミセン便の停留所間隔は、既往アンケート調査結果及び高齢者や障がい者の移動のしやすさ及び現地の状況等を考慮して、400～500m を基本とする。

表 2.1 所要時間から見た望ましい停留所までの距離

対象者	希望する停留所までの所要時間 ^{※1}	歩行速度(m/s) ^{※2}	望ましい停留所までの距離
高齢者	5分まで	0.8 ～ 1.3	240 m ～ 390 m
車いす使用者(電動)		0.7 ～ 1.7	210 m ～ 510 m

※1：バス交通に対する住民意向調査結果（平成19年7月実施 播磨町）による。

※2：歩行速度は、「道路の移動円滑化整備ガイドライン（平成23年8月増補改訂版 編集・発行：財団法人国土技術研究センター）」による。



出典：バス交通に対する住民意向調査結果（平成19年7月実施 播磨町）

図 2.3 希望する停留所までの徒歩時間（※既往アンケート調査結果）

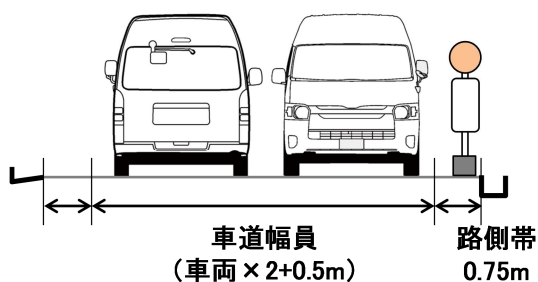
2.2.2 停留所の設置場所

(1) 停留所を設置する場合の道路幅員と規定

バス利用者の安全を確保するため、原則、歩車道分離されている必要がある。

歩道がない場合は路側帯等で歩車道の区分が明確になっており、0.75m以上の幅員を有する一定の面積及び空間が必要である。

① 標準的な場合

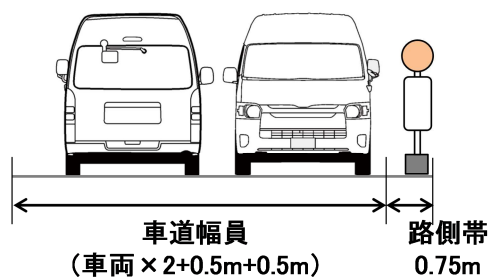


必要な車道幅員

$$1.88 \times 2 + 0.5 + 0.75 \times 2 = 5.76\text{m}$$

↑
すれ違いに必要な余裕幅

② 片側路側帯の場合

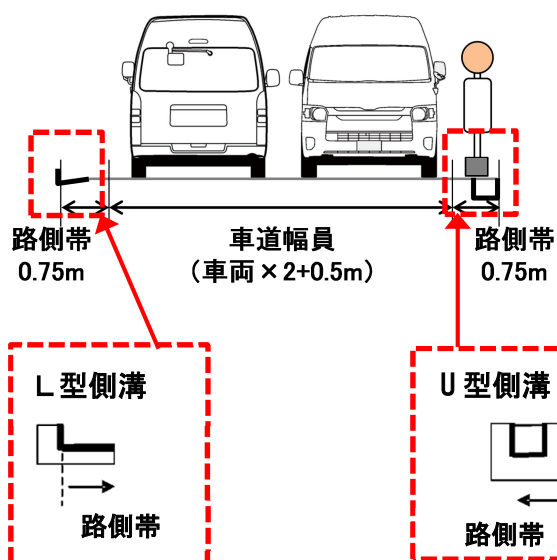


必要な車道幅員

$$1.88 \times 2 + 0.5 + 0.5 + 0.75 = 5.51\text{m}$$

↑
すれ違いに必要な余裕幅
路側帯のない側の側方余裕幅

③ 側溝を路側帯に含める場合



必要な車道幅員

$$1.88 \times 2 + 0.5 + 0.75 \times 2 = 5.76\text{m}$$

↑
すれ違いに必要な余裕幅

図 2.4 停留所設置場所に求められる道路幅員

(2) 運行ルートや停留所設置場所における必要な道路幅員

コミセン便の運行ルートや停留所設置場所で必要となる道路幅員について、以下に示す。

表 2.2 コミセン便の運行ルートや停留所設置場所における必要な道路幅員

車両幅	運行ルートに必要な車道幅員	停留所設置場所に必要な道路幅員	
		片側に路側帯を付ける場合	両側に路側帯を付ける場合
1.88m	4.26m	5.51m	5.76m

※上記の運行ルートの道路幅員や停留所設置における幅員は、あくまで数値上の基準である。実際は、交通管理者、道路管理者等と現場立ち会いを行い、道路形状や線形、交通量等から走行性や安全性を確認し、総合的に判断した上で、最終確定を行う。

(3) 停留所設置に関する規定

特に曲り角、坂の頂上付近、交差点などは道路交通法の適用を受けて、駐停車禁止場所となるため、5 m以上離す必要がある。

ただし、民地や町有地（公共施設）にバス停を設置する場合は、路側帯は必要ない。

■停留所設置条件

※新設停留所では、利用者及び通行者・車両の安全性を重視

- 坂道では基本的に設置しない。
- 歩道のない道路（路肩を活用する場合）は、利用者の待機スペース等の考慮すること
- 交差点、道路の曲がり角又は横断歩道から5m以内にバスが停車することとならない路端で、信号機又は道路標識の効用を妨害しない場所に設置する
- 坂道やカーブ等の道路線形の変化点には設置しない
- 沿道の自動車出入口（駐車場やガレージ等）から3m以上の距離を確保する

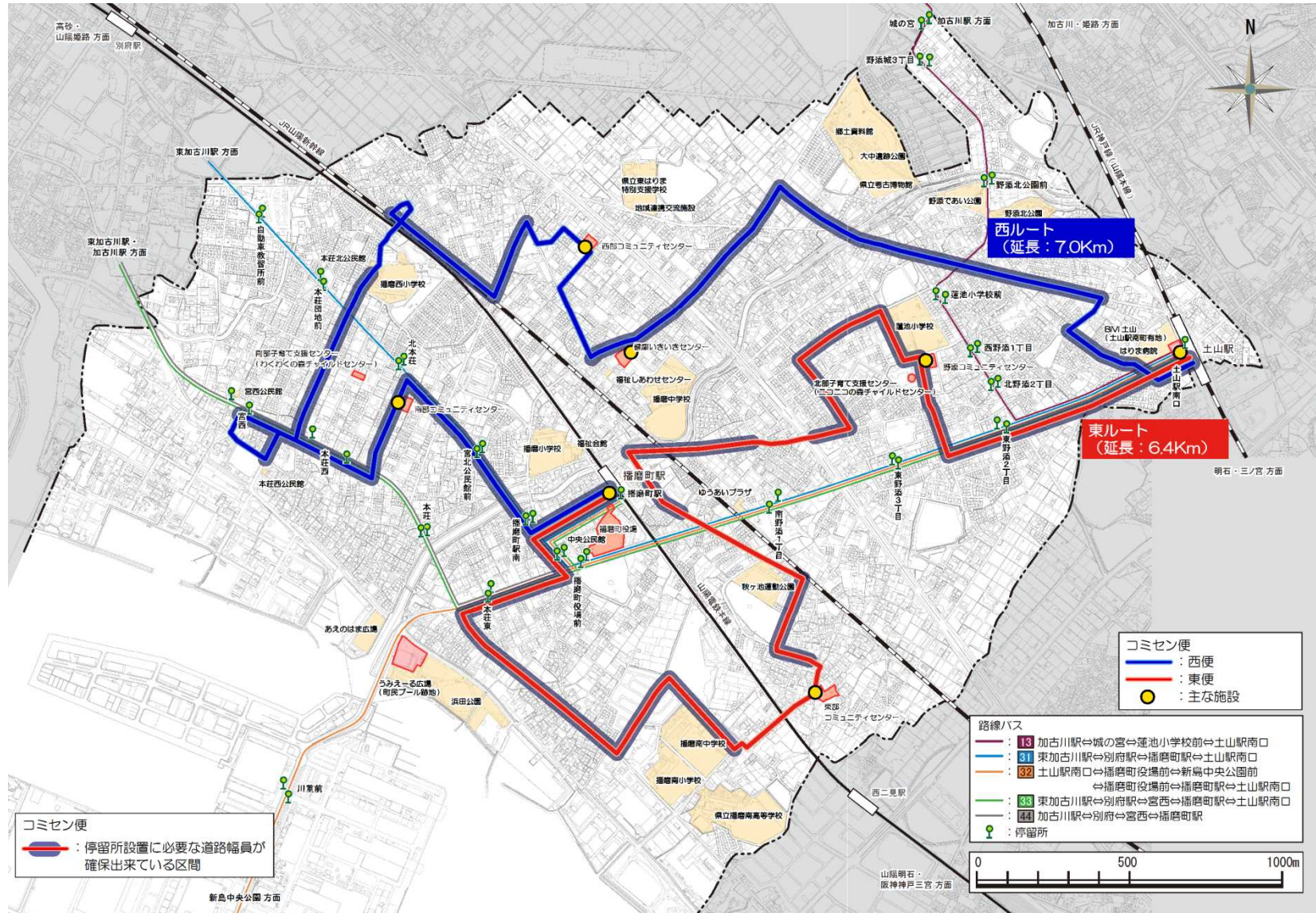
(4) 停留所設置場所について

コミセン便の停留所設置場所は、地域の拠点となる公共施設、鉄道駅をはじめ、町民の移動ニーズを考慮し、停留所を設置する。また、前述のバス停設置間隔を考慮し、さらに停留所を設置する。

なお、停留所設置にあたっては、利用者が安全に乗降できるように、停留所設置場所に求められる道路幅員を確保し、かつ停留所設置に関する規定を満たす必要がある。

2.2.3 停留所設置条件（道路幅員）を満たす区間

停留所設置に必要な道路幅員が確保出来ている区間を以下に示す。



2.3 運行日と運行時間帯

▶ 運行日は、「毎日」の運行とする。

(1) 運行日について

- ・路線バスで対応できない地域からコミュニティセンター、子育て支援センターをはじめ、買い物施設や鉄道駅等への移動ニーズへ対応する。
- ・近隣市では、休日（土・日・祝日）も運行している。

■他市町の事例（平成 28 年 1 月末時点）

運行地域	名称	運行日	備考	
阪神北	宝塚市	宝塚市コミュニティバス	毎日	計 5 ルート
	猪名川町	ふれあいバス	月水金・火木土	計 4 ルート
東播磨	明石市	Taco バス・小型 Taco バス	毎日	計 15 ルート
	加古川市	かこバス	毎日	計 4 ルート
	高砂市	じょうとんバス	毎日	計 4 ルート
北播磨	西脇市	しばざくら号	平日	計 1 ルート
		おりひめバス	平日	計 1 ルート
	三木市	みっきいバス	毎日 (6 ルート) 月水 (1 ルート) 火金 (1 ルート) 木日 (1 ルート) 土日 (2 ルート)	計 11 ルート
		みっきいよかたんバス	毎日	計 4 ルート
	小野市	らんらんバス	毎日 (2 ルート) 月金 (2 ルート) 水土 (2 ルート) 火木 (3 ルート) 月～土 (1 ルート) 月水金土 (1 ルート)	計 11 ルート
	加西市	ねっぴ～号	平日	計 5 ルート
		はっぴーバス	平日	計 2 ルート
	多可町	のぎくバス	平日	計 6 ルート
中播磨	姫路市	坊勢コミュニティバス	月～土	計 1 ルート
		家島コミュニティバス	月～土	計 2 ルート
	神河町	神河町コミュニティバス	毎日	計 6 ルート
	市川町	市川町コミュニティバス	火金	計 1 ルート
	福崎町	サルビア号	月～土 月～土の奇数日 月～土の偶数日（予約のみ）	計 3 ルート

(2) 運行時間帯について

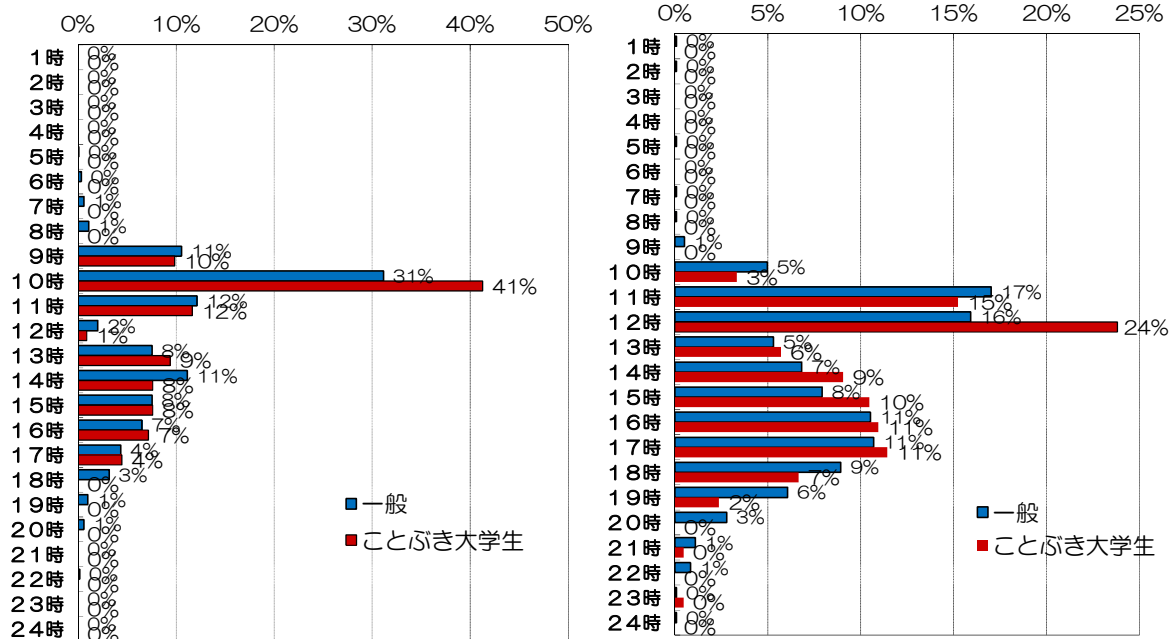
➤ 運行時間帯は、「8～18時台」の運行とする。

- ・運行時間帯は、目的施設の開館時間などを考慮する。
- ・平成 26 年度に実施したアンケートによる買い物時間帯のニーズは、以下のとおり。
 - ⇒出発時間は、一般、ことぶき大学生ともに午前 10 時が最も多く、帰宅時間は一般では午前 11 時、ことぶき大学生では午後 12 時が最も多い。
 - ⇒午前中に出発し帰宅が午後になる回答も多く見られ、外出時間の平均は一般及びことぶき大学生ともに 2.3 時間/回である。
- ・平成 26 年度に実施したアンケートによる通院時間帯のニーズは、以下のとおり。
 - ⇒出発時間は、一般、ことぶき大学生ともに午前 9 時が最も多く、帰宅時間は一般では午前 11 時、ことぶき大学生では午後 12 時が最も多い。
 - ⇒午前中に出発し帰宅が午後になる回答も多く見られ、外出時間の平均は一般が 2.3 時間/回、ことぶき大学生が 2.6 時間/回である。

■買い物における外出時間の状況（H26 アンケートによる）

【出発時間】

【帰宅時間】

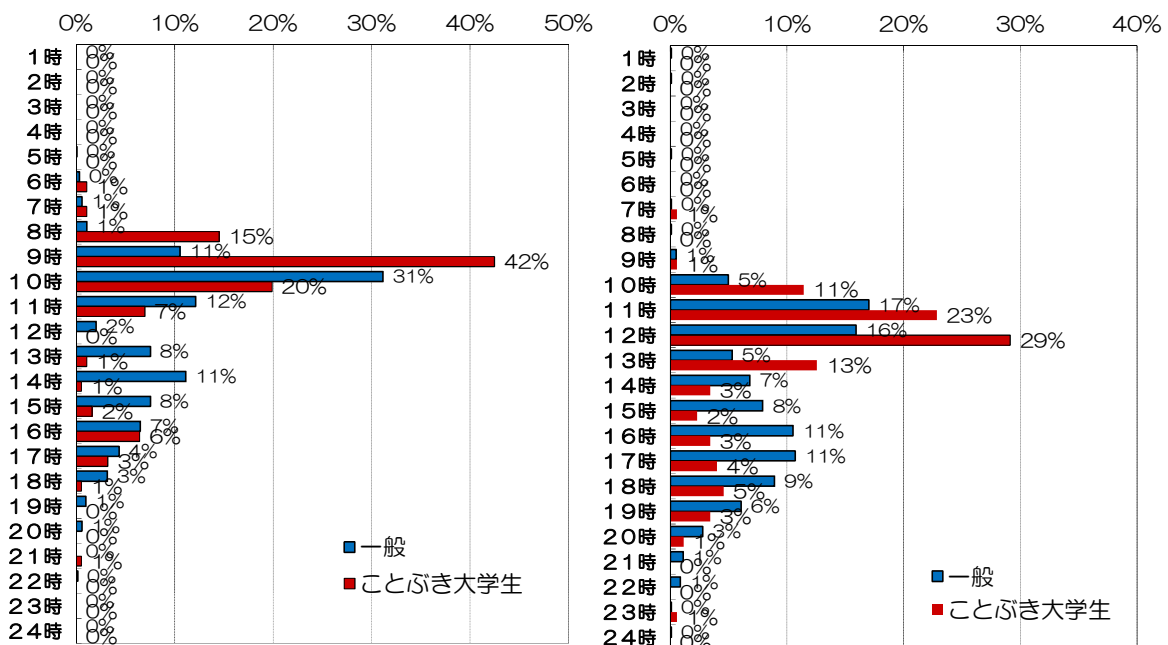


出典：公共交通に関するアンケート調査（平成26年9～10月実施 播磨町）

■通院における外出時間の状況（H26 アンケートによる）

【出発時間】

【帰宅時間】



出典：公共交通に関するアンケート調査（平成26年9～10月実施 播磨町）

2.4 運行車両と運行便数

2.4.1 運行車両

(1) 車両規模

▶ コミセン便は、車いす利用者も同乗できる10人乗りの車両とする。

コミセン便は、目的施設と道路幅員が狭小で路線バスが乗り入れ困難な地域を結ぶものとするため、10人乗りの車両とする。

移動制約者の外出機会の拡大を図るため、車いす利用者も同乗できる車両とする。



出典：トヨタ自動車株式会社HP

図 2.5 コミセン便の運行車両イメージ

(2) 運行車両の台数

▶ 運行車両は、計2台で運行するものとする（基本的に各コース1台）。

運行車両は、基本的に各コース1台とする。なお、予備車両の確保についても対応する

2.4.2 運行便数

▶ 運行便数は、各コースともに「7便/日」とする。

運行便数は、運行車両2台であり、乗務員の労務環境を考慮した上で、ダイヤを設定する。

2.5 運賃の設定

(1) 運賃の考え方

- 利用者に分かりやすく、利用しやすい料金。
- 地域間の公平性を保つため、既存公共交通事業者の運賃を参考に設定。
 - ・ 既存路線バスと競合せず、民業圧迫とならないようにする必要がある。
 - ・ 既存路線バス沿線の地区とコミセン便導入地区で運賃の公平性を保つ必要がある。

■ (参考) 路線バスの運賃設定状況

【運賃体系と利用区分】

運賃体系	利用者区分
対キロ制	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中学生以上大人料金 ・ 小学生以下料金半額 ・ 幼児（1～6歳） 同伴者なし・料金半額 同伴者あり・1人まで無料 ・ 乳児（1歳未満）無料 ・ 身体障害者手帳・療育手帳の保有者料金半額

出典：神姫バス株式会社HP

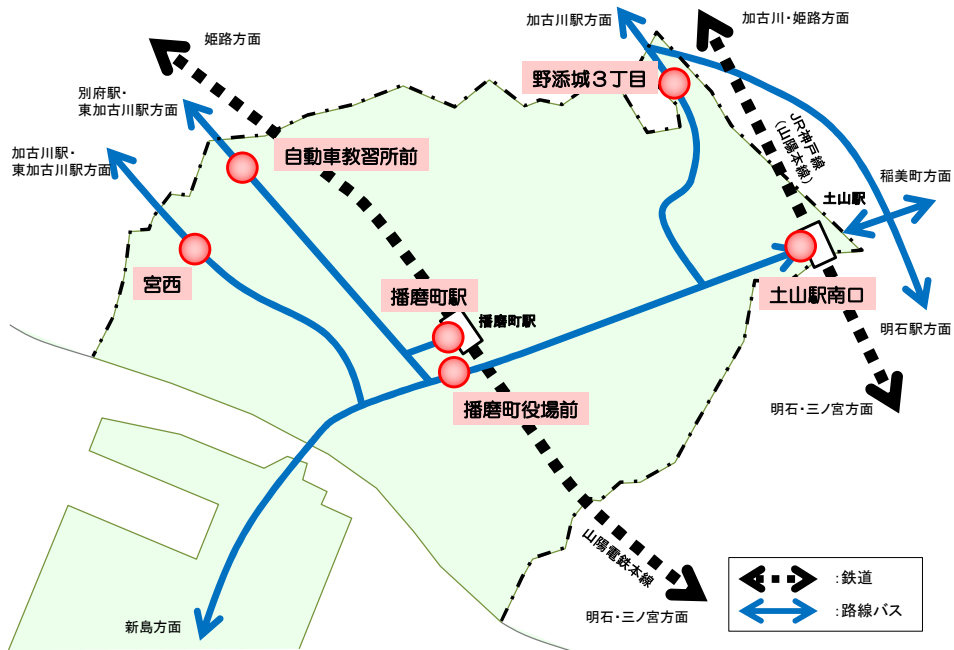
【運賃（大人料金）】

	宮西	自動車 教習所前	播磨町駅	播磨町 役場前	野添城 3丁目	土山駅 南口
宮西	-	160	160	160	-	230
自動車 教習所前	-	-	160	160	-	220
播磨町駅	-	-	-	160	-	210
播磨町 役場前	-	-	-	-	-	210
野添城 3丁目	-	-	-	-	-	160

【営業キロ】

	宮西	自動車 教習所前	播磨町駅	播磨町 役場前	野添城 3丁目	土山駅 南口
宮西	-	1.9	1.4	-	-	4.3
自動車 教習所前	-	-	1.5	1.9	-	4.0
播磨町駅	-	-	-	0.4	-	2.5
播磨町 役場前	-	-	-	-	-	2.1
野添城 3丁目	-	-	-	-	-	2.0

※1 乗車で利用可能区間のみ表示（乗継利用が必要な区間は「-」表示）



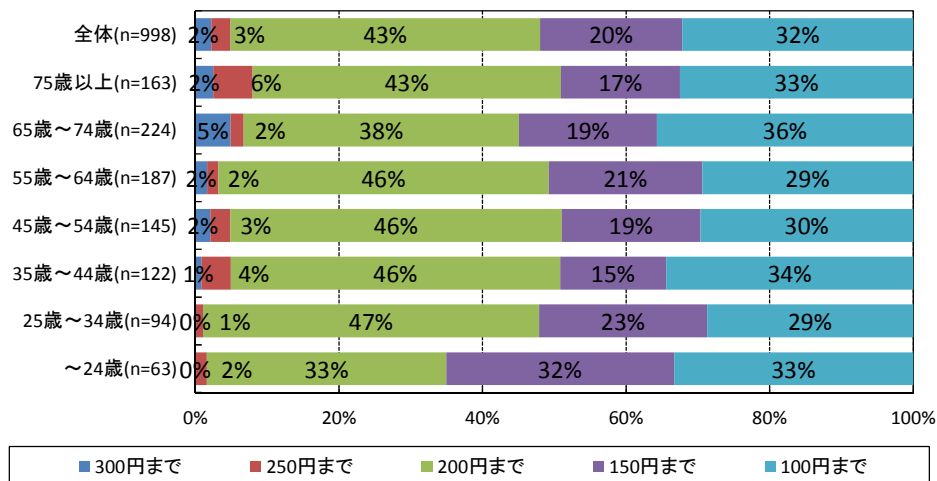
※神姫バス株式会社HPをもとに作成

(2) 町民のニーズ

平成 19 年に実施したアンケートによると、コミュニティバスの希望するバスの運賃は、「200 円まで（100 円まで～200 円までの合計）」が 9 割以上を占める。

「150 円以下（100 円まで～150 円までの合計）」の希望も約半数を占めることから、多頻度利用者などを対象とした料金負担軽減を図る料金割引施策などが求められる。

■希望するバスの運賃（H19 アンケートによる）



※バス交通に対する住民意向調査結果（平成 19 年 7 月実施 播磨町）

図 2.6 希望するバスの運賃（H19 アンケートによる）

(3) 運賃体系の設定

- コミセン便の運賃体系は、「均一料金」とする。
- 運賃は、「100 円」あるいは「200 円」で調整を図る。

1) 運賃体系について

- ・運賃体系については、複雑な運賃体系より、利用者にとって最も分かりやすく、今後の利用促進による運賃割引の実現のしやすさを考慮すると、「均一料金」が適当であると考える。

■運賃体系のメリット・デメリットと評価

運賃体系	均一制	ゾーン制	対距離制
運賃の設定イメージ	・全ての区間において均一料金	・指定地区を跨ぐごとに料金を加算	・利用するバス停間の距離に応じて料金を設定
メリット	・分かりやすい ・利用しやすい	・均一性より、既存路線バスとの公平性が保たれる	・既存路線バスとの公平性が保たれる ・受益者負担が保たれる
デメリット	・既存路線バスとの整合性がとれない ・短区間での利用者は割高感がでる	・地区界での運賃加算の不合理 ・ゾーンの境界性が利用者には分かりづらい	・運賃設定が細かい ・利用者には分かりづらい
評価	◎	○	△

2) 運賃について

- ・運賃については、主に自動車を利用することが困難な高齢者や自動車を保有しない子育て世代等を対象としている。利用者にとって分かりやすく、利用しやすい運賃に設定する。
- ・平成 19 年に実施したアンケートでは、コミュニティバスの希望するバスの運賃は、「200 円まで（100 円まで～200 円までの合計）」が 9 割以上を占めるため、運賃は 200 円以内にする事が望ましい。
- ・既存路線バスと競合せず、民業圧迫とならないようにする必要がある【運賃 200 円の場合】。
- ・既存路線バス沿線の地区とコミセン便導入地区で運賃の公平性を保つために、既存公共交通事業者の運賃を参考に設定【運賃 200 円の場合】。
- ・他市では、100 円あるいは 200 円に設定している市町が多い。

■他市町の事例（平成 28 年 1 月末時点）

運行地域		名称	運賃形態
阪神北	宝塚市	宝塚市コミュニティバス	大人：220 円・小人：110 円
	猪名川町	ふれあいバス	ブロック制 150 円～190 円
東播磨	明石市	Taco バス・小型 Taco バス	100 円/回 1 日フリーパス 大人用：400 円、小児用：200 円、親子ペア用（大人 1 人+小児 1 人）：500 円
	加古川市	かこバス	大人：200 円（運行距離 2km 以内は 100 円） 小児：100 円（運行距離 2km 以内は 50 円）
	高砂市	じょうとんバス	大人（中学生以上）：100 円または 200 円 小学生：半額 身体障害者手帳の所持者及び介護人：半額 乳幼児：無料
北播磨	西脇市	しばざくら号	対キロ制で 160 円から 230 円
		おりひめバス	対キロ制で 160 円から 490 円
	三木市	みっきいバス	大人：150 円 小人（小学生以下）・身体障害者手帳などの所持者および介護人：80 円 幼児（1 歳以上小学生の年齢未満）は、大人の同乗があれば 1 人無料。乳児（1 歳未満）は無料。
		みっきいよかたんバス	大人：150 円-450 円 小人・身体障害者手帳等の所持者および介護人：80 円～230 円
	小野市	らんらんバス	大人（64 歳以下）：100 円 小学生以下、65 歳以上、身体障害者手帳所持者：無料
	加西市	ねっぴ〜号	市街地線：160 円から 230 円 国正線：160 円から 500 円 九会線：160 円から 420 円 フラワーセンター線：160 円から 270 円
		はっぴーバス	乗車 1 回につき 250 円・小学生：100 円
	多可町	のぎくバス	巡回バスは大人 100 円。幼児は保護者同伴で 1 人まで無料。小学生及び身体障害者は半額（端数切り上げ） 直行バスの運賃は神姫グリーンバスに準じる。
中播磨	姫路市	坊勢コミュニティバス	100 円/回
		家島コミュニティバス	100 円/回
	神河町	神河町コミュニティバス	1 路線 1 回 200 円・小人：100 円
	市川町	市川町コミュニティバス	大人（中学生以上）200 円・小人 100 円
	福崎町	サルビア号	高校生以上 1 回 100 円（乗りついでも 100 円） 中学生以下は無料

2.6 収支予測

2.6.1 収支予測の考え方

コミセン便における収支予測を試算し、次ページ以降に試算結果をとりまとめる。

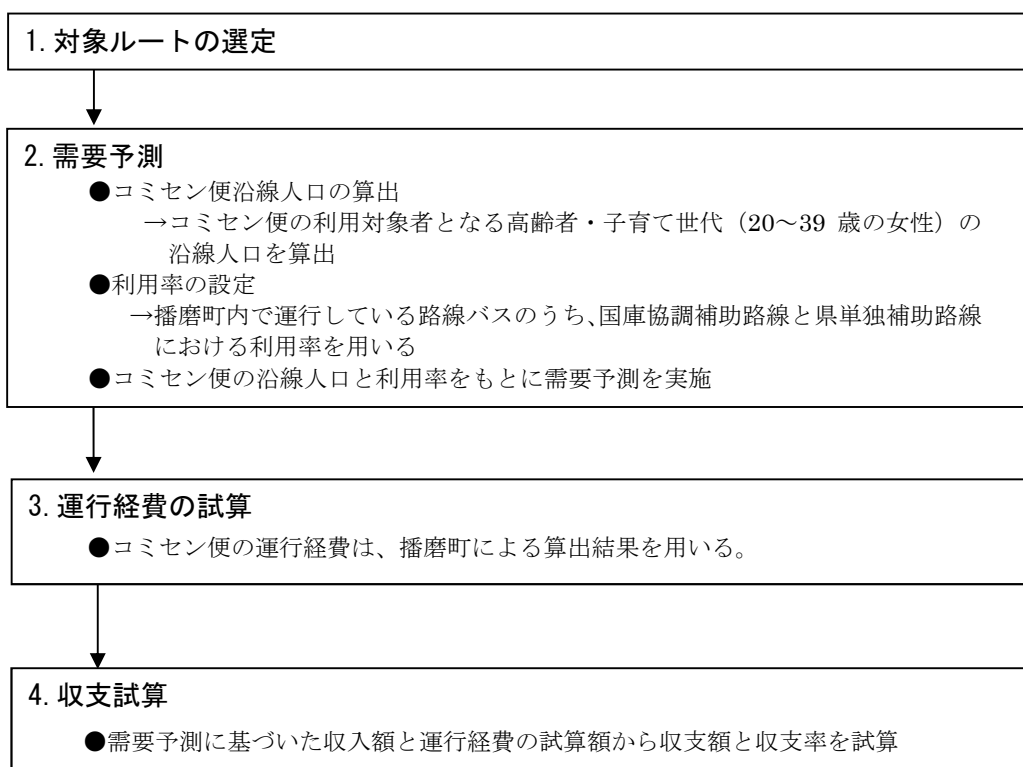


図 2.7 収支試算のフロー

2.6.2 対象ルート

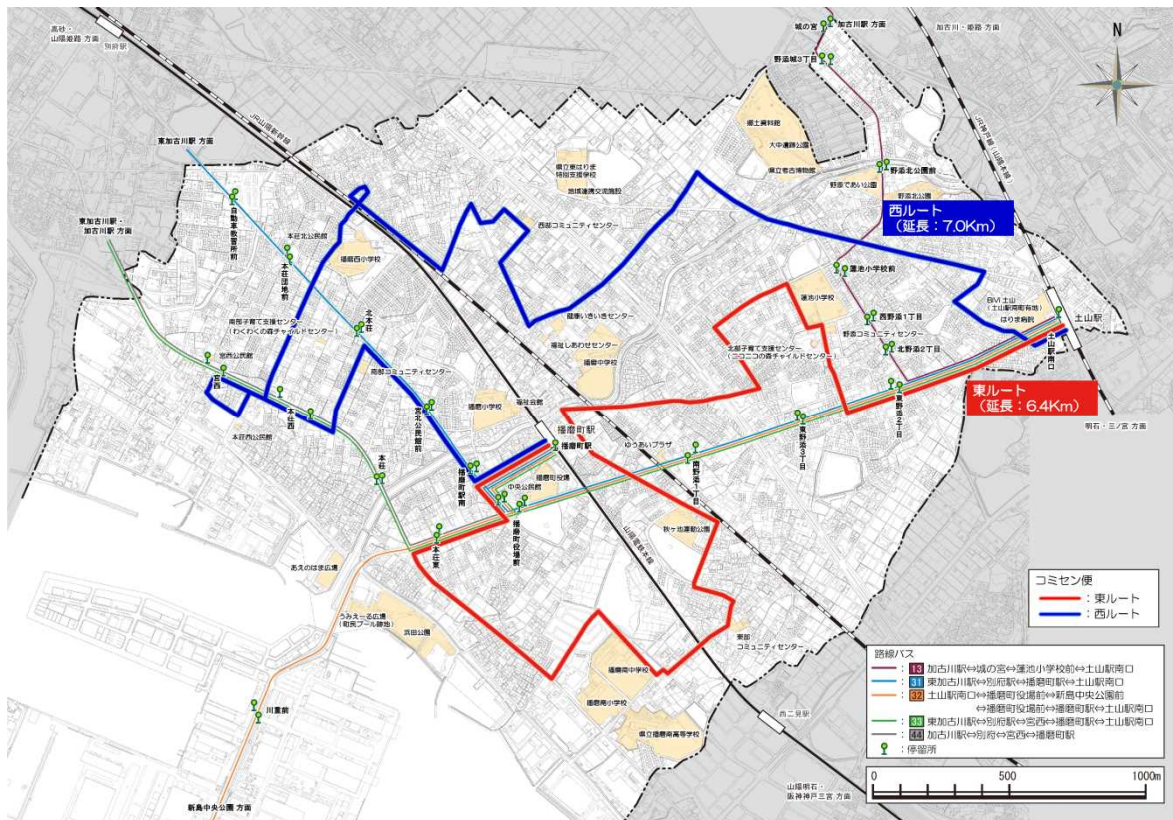


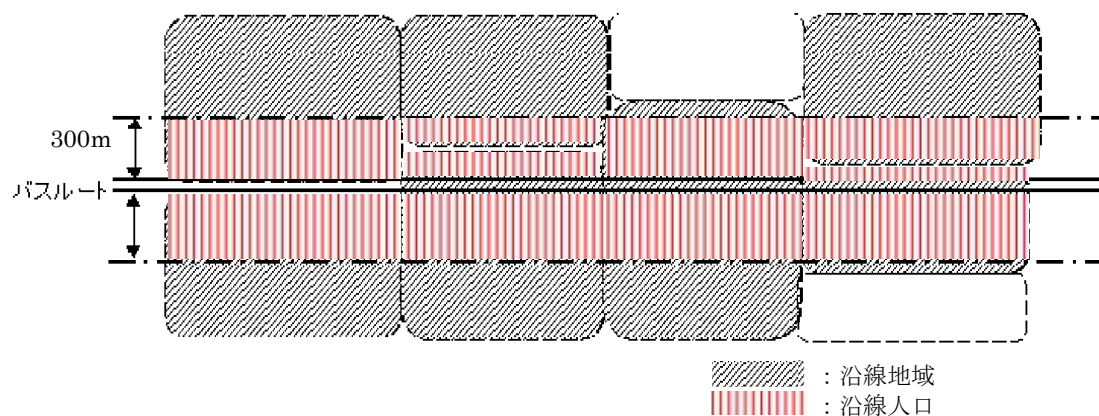
図 2.8 コミセン便の対象ルート

2.6.3 需要予測

(1) 沿線人口の算出

1) 沿線人口の考え方

本検討では、路線の両側 300m 幅の中に区域内の人口の総和を沿線人口とする。



※コミュニティバス・アセスメント指針（平成 20 年 3 月 兵庫県）をもとに一部加筆

図 2.9 沿線地域の考え方

(2) 沿線人口の算出

コミセン便の各ルート及びルート全体における沿線人口を前述の「沿線人口の考え方」に基づいて算出した。次頁以降にコミセン便の沿線人口を示す。

コミセン便の利用対象は、路線バスのように全目的の利用を対象とするのではなく、コミセン便の基本方針「高齢者・子育て世代の移動ニーズに合ったモビリティの確保」より、高齢者（65歳以上）と子育て世代（20～39歳の女性）とする。なお、高齢者と子育て世代の町丁目別人口は、「大字別・年齢別 住民登録による世帯数及び人口（平成27年10月1日現在）」を用いる。

■沿線人口の対象者

- ・高齢者（65歳以上）
- ・子育て世代（20～39歳の女性）

■東ルート

町丁目名称	大字別面積 (km ²)	コミセン便 沿線面積 (km ²)	大字別 子育て世代 女性人口 (人)	子育て 世代女性 沿線人口 (人)	大字別 高齢者人口 (人)	高齢者 沿線人口 (人)	コミセン便 利用対象者 沿線人口 (人)
	A	B	C	D=(B/A)×C	E	F=(B/A)×E	G=D+F
大中1丁目	0.146	0.002	48	1	141	2	3
上野添3丁目	0.082	0.025	52	16	96	29	44
上野添1丁目	0.100	0.020	177	35	458	90	124
大中2丁目	0.089	0.033	64	24	123	46	70
西野添4丁目	0.097	0.097	54	54	98	98	152
西野添5丁目	0.104	0.104	108	108	157	157	265
北野添3丁目	0.085	0.054	67	42	286	181	224
北野添2丁目	0.177	0.169	153	146	399	381	527
南大中1丁目	0.118	0.077	51	33	79	51	84
宮北1丁目	0.099	0.041	81	34	304	127	161
西野添3丁目	0.094	0.094	98	98	189	189	287
南大中2丁目	0.071	0.046	53	34	75	48	83
西野添1丁目	0.064	0.064	50	50	81	81	131
西野添2丁目	0.094	0.094	61	61	192	192	253
北野添1丁目	0.060	0.060	94	94	141	141	235
南野添2丁目	0.068	0.068	46	46	124	124	170
宮北2丁目	0.053	0.014	39	11	103	28	39
宮北3丁目	0.080	0.030	36	13	100	37	51
東野添2丁目	0.111	0.077	111	77	211	147	224
南野添1丁目	0.082	0.082	75	75	160	160	235
南野添3丁目	0.072	0.072	122	122	264	264	386
東野添3丁目	0.116	0.084	66	48	117	85	133
東本荘1丁目	0.088	0.088	26	26	76	76	102
東野添1丁目	0.091	0.014	10	2	27	4	6
本荘2丁目	0.092	0.037	37	15	175	71	86
二子	0.465	0.405	205	178	384	334	513
東本荘2丁目	0.087	0.087	69	69	136	136	205
古宮	0.823	0.708	473	407	601	517	924
本荘1丁目	0.059	0.059	37	37	82	82	119
東本荘3丁目	0.048	0.048	76	76	75	75	151
本荘	0.178	0.064	1	0	1	0	1
野添	0.080	0.075	57	54	176	165	219
合計	4.072	2.991	2,697	2,086	5,631	4,120	6,205

※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

■西ルート

町丁目名称	大字別面積 (km ²) A	コミセン便 沿線面積 (km ²) B	大字別 子育て世代 女性人口 (人) C	子育て 世代女性 沿線人口 (人) D=(B/A)×C	大字別 高齢者人口 (人) E	高齢者 沿線人口 (人) F=(B/A)×E	コミセン便 利用対象者 沿線人口 (人) G=D+F
大中1丁目	0.146	0.122	48	40	141	118	158
北古田2丁目	0.062	0.031	10	5	15	7	12
北古田1丁目	0.173	0.111	26	17	77	49	66
大中4丁目	0.080	0.080	22	22	48	48	70
古田3丁目	0.092	0.088	73	70	199	190	260
野添城1丁目	0.048	0.010	23	5	51	11	15
北本荘5丁目	0.091	0.089	105	103	229	225	328
古田2丁目	0.138	0.138	138	138	317	317	455
上野添3丁目	0.082	0.082	52	52	96	96	148
上野添2丁目	0.059	0.056	25	24	49	46	70
宮西1丁目	0.106	0.010	119	12	267	26	38
古田1丁目	0.090	0.090	67	67	74	74	141
上野添1丁目	0.100	0.100	177	177	458	458	635
大中3丁目	0.056	0.056	57	57	71	71	128
大中2丁目	0.089	0.089	64	64	123	123	187
北本荘4丁目	0.067	0.067	7	7	28	28	35
南大中3丁目	0.114	0.114	108	108	169	169	277
西野添4丁目	0.097	0.090	54	50	98	91	141
西野添5丁目	0.104	0.072	108	75	157	110	185
北本荘6丁目	0.050	0.050	67	67	202	202	269
北野添3丁目	0.085	0.084	67	67	286	285	351
宮西2丁目	0.107	0.052	20	10	68	33	42
北本荘1丁目	0.074	0.074	63	63	322	322	385
北野添2丁目	0.177	0.172	153	149	399	388	537
南大中1丁目	0.118	0.115	51	49	79	77	126
北本荘3丁目	0.071	0.071	63	63	135	135	198
宮北1丁目	0.099	0.099	81	81	304	304	385
西野添3丁目	0.094	0.003	98	4	189	7	10
北本荘7丁目	0.074	0.074	45	45	166	166	211
南大中2丁目	0.071	0.071	53	53	75	75	128
宮西	0.297	0.109	0	0	0	0	0
西野添1丁目	0.064	0.005	50	4	81	6	10
北本荘2丁目	0.082	0.082	114	114	186	186	300
北野添1丁目	0.060	0.038	94	59	141	88	147
宮西3丁目	0.058	0.058	16	16	52	52	68
南野添2丁目	0.068	0.013	46	9	124	24	32
宮北2丁目	0.053	0.053	39	39	103	103	142
宮北3丁目	0.080	0.080	36	36	100	100	136
本荘4丁目	0.067	0.067	23	23	104	104	127
南野添1丁目	0.082	0.006	75	5	160	12	17
南野添3丁目	0.072	0.066	122	111	264	241	352
本荘3丁目	0.044	0.041	28	26	76	71	97
東本荘1丁目	0.088	0.088	26	26	76	76	102
本荘2丁目	0.092	0.038	37	15	175	73	88
東本荘2丁目	0.087	0.079	69	63	136	124	187
古宮	0.823	0.046	473	26	601	33	60
東本荘3丁目	0.048	0.026	76	41	75	41	82
本荘	0.178	0.052	1	0	1	0	1
野添	0.080	0.065	57	46	176	143	190
合計	5.236	3.372	3,426	2,402	7,523	5,726	8,128

※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

■ルート全体（※ルート同士で重複する大字別沿線面積・人口を考慮）

町丁目名称	大字別面積 (km ²)	コミセン便 沿線面積 (km ²)	大字別 子育て世代 女性人口 (人)	子育て 世代女性 沿線人口 (人)	大字別 高齢者人口 (人)	高齢者 沿線人口 (人)	コミセン便 利用対象者 沿線人口 (人)
	A	B	C	D=(B/A)×C	E	F=(B/A)×E	G=D+F
大中1丁目	0.1458	0.1220	48	40	141	118	158
北古田2丁目	0.0625	0.0310	10	5	15	7	12
北古田1丁目	0.1731	0.1107	26	17	77	49	66
大中4丁目	0.0796	0.0796	22	22	48	48	70
古田3丁目	0.0918	0.0877	73	70	199	190	260
野添城1丁目	0.0477	0.0099	23	5	51	11	15
北本荘5丁目	0.0910	0.0894	105	103	229	225	328
古田2丁目	0.1384	0.1384	138	138	317	317	455
上野添3丁目	0.0823	0.0821	52	52	96	96	148
上野添2丁目	0.0591	0.0557	25	24	49	46	70
宮西1丁目	0.1056	0.0104	119	12	267	26	38
古田1丁目	0.0895	0.0895	67	67	74	74	141
上野添1丁目	0.1000	0.1000	177	177	458	458	635
大中3丁目	0.0559	0.0559	57	57	71	71	128
大中2丁目	0.0891	0.0891	64	64	123	123	187
北本荘4丁目	0.0671	0.0671	7	7	28	28	35
南大中3丁目	0.1137	0.1137	108	108	169	169	277
西野添4丁目	0.0967	0.0967	54	54	98	98	152
野添	0.0798	0.0789	57	56	176	174	230
西野添5丁目	0.1038	0.1038	108	108	157	157	265
北本荘6丁目	0.0503	0.0503	67	67	202	202	269
北野添3丁目	0.0847	0.0847	67	67	286	286	353
宮西2丁目	0.1073	0.0516	20	10	68	33	42
北本荘1丁目	0.0744	0.0744	63	63	322	322	385
北野添2丁目	0.1772	0.1772	153	153	399	399	552
南大中1丁目	0.1185	0.1185	51	51	79	79	130
北本荘3丁目	0.0714	0.0714	63	63	135	135	198
宮北1丁目	0.0990	0.0990	81	81	304	304	385
西野添3丁目	0.0941	0.0941	98	98	189	189	287
北本荘7丁目	0.0742	0.0742	45	45	166	166	211
南大中2丁目	0.0712	0.0712	53	53	75	75	128
宮西	0.2968	0.1095	0	0	0	0	0
西野添1丁目	0.0641	0.0641	50	50	81	81	131
北本荘2丁目	0.0816	0.0816	114	114	186	186	300
西野添2丁目	0.0943	0.0943	61	61	192	192	253
北野添1丁目	0.0603	0.0603	94	94	141	141	235
宮西3丁目	0.0581	0.0581	16	16	52	52	68
南野添2丁目	0.0678	0.0678	46	46	124	124	170
宮北2丁目	0.0527	0.0527	39	39	103	103	142
宮北3丁目	0.0800	0.0800	36	36	100	100	136
東野添2丁目	0.1105	0.0768	111	77	211	147	224
本荘4丁目	0.0665	0.0665	23	23	104	104	127
南野添1丁目	0.0819	0.0819	75	75	160	160	235
南野添3丁目	0.0722	0.0722	122	122	264	264	386
東野添3丁目	0.1159	0.0842	66	48	117	85	133
本荘3丁目	0.0440	0.0410	28	26	76	71	97
東本荘1丁目	0.0883	0.0883	26	26	76	76	102
東野添1丁目	0.0906	0.0138	10	2	27	4	6
本荘2丁目	0.0922	0.0677	37	27	175	128	156
二子	0.4649	0.4047	205	178	384	334	513
本荘	0.1776	0.0940	1	1	1	1	1
東本荘2丁目	0.0865	0.0865	69	69	136	136	205
古宮	0.8231	0.7078	473	407	601	517	924
本荘1丁目	0.0590	0.0590	37	37	82	82	119
東本荘3丁目	0.0477	0.0477	76	76	75	75	151
合計	6.1716	5.238746966	3,916	3,585	8,536	7,838	11,423

※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

(3) 利用率の設定

コミセン便の利用率は、既存路線バスの路線のうち、主に生活交通として需要があると考えられるバス路線での利用と同等であるものと想定する。

■ 播磨町における路線バスの利用率

路線	運行延長 (km)	年間輸送人員 (人)	1日当たり輸 送人数(人)	沿線人口 (人)	利用率
加古川駅～土山駅南口	2.1	11,356	31	5,283	0.6%
東加古川駅～土山駅南口	4.2	16,888	46	5,700	0.8%
合計・平均	6.3	28,244	77	10,983	0.7%

※沿線人口はバス運行ルート及び沿線の住民登録人口（H26.10.31 現在）により算出
 ※年間輸送人員は全体の運行延長と播磨町内の運行延長比で案分して算出
 ※年間輸送人員は平成 25 年 9 月調査結果による

(4) 需要予測

コミセン便における沿線人口及び設定した利用率をもとに、需要予測を行う。なお、利用率は、前述の「播磨町における路線バスの利用率」を用いるものとする。

$$\text{運行日あたりの平均利用者数(人)} = \text{沿線人口(人)} \times \text{利用率(\%)}$$

表 2.3 コミセン便の沿線人口に対する利用率をもとにした需要予測

	コミセン便 沿線人口	路線バスの 利用率	コミセン便 1日あたり利用者数	コミセン便 1便あたり利用者数
東ルート	6,205 人	0.7 %	43.7 人/日	3.1 人/便
西ルート	8,128 人		57.3 人/日	4.1 人/便
ルート全体	11,423 人		80.5 人/日	2.9 人/便

※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

(5) 収入金額の試算

コミセン便の沿線人口に対する利用率をもとに算出した需要予測結果より、コミセン便の利用者 1 人収入金額から、収支予測を行う。収支予測結果を以下に示す。

表 2.4 コミセン便の収入金額の試算

運賃	1日あたり 利用者数	1人あたり 収入金額	1日あたり 収入金額	年間 収入金額
100 円	80.5 人/日	100 円/人	8,048 円/日	2,937,450 円/年
200 円		200 円/人	16,096 円/日	5,874,899 円/年

※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

2.6.4 運行経費の試算

(1) 運行経費の試算

コミセン便の年間運行経費を試算結果は、以下のとおりとする。

表 2.5 コミセン便の年間運行経費の算出

コミセン便 年間運行経費
30,900,000 円/年

※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある
出典：播磨町資料

2.6.5 収支予測

コミセン便における年間収入金額及び年間運行経費をもとに収支率を算定する。

$$\text{収支率 (\%)} = \frac{\text{コミセン便の年間収入額予測 (円/年)}}{\text{コミセン便の年間運行経費 (円/年)}}$$

表 2.6 コミセン便の収支率予測

運賃	コミセン便 年間運行経費	コミセン便 年間収入金額	播磨町 負担金	コミセン便 収支率
100 円	30,900,000 円/年	2,937,450 円/年	27,962,550 円/年	9.5 %
200 円		5,874,899 円/年	25,025,101 円/年	19.0 %

※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

3. 事業者選定について

3.1 運営方法と事業者選定の考え方

3.1.1 運営方法について

「コミセン便」を運行する際、安全性を確保することを最優先に考えることが重要であるため、プロである交通事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者（路線バス事業者）あるいは一般乗用旅客自動車運送事業者（タクシー事業者））が運行するものとする。

■交通事業者に求められる安全対策

①輸送の安全に関する組織体制

- ・安全管理体制の構築、指揮命令体制の構築、運転手確保、車両整備、点呼（アルコール検知器の使用）、損害保険への加入等

②輸送の安全に関する計画策定

- ・運行管理者会議の定期的な開催等を含めた年間スケジュールづくり、運行管理等

③輸送の安全に関する教育及び研修

- ・新人運転手・事故惹起者研修等の開催、安全管理体制に直接係わる者等への教育等

④ヒヤリ・ハット情報※、事故の芽情報の収集など

- ・不具合情報やリスク情報の把握、事故等の内容分析・討議、無事故への目標の設定等

※ヒヤリ・ハット情報とは

ヒヤリ・ハットは、事故が起きるかもしれないと思って、ヒヤッとした、ハッとした出来事であり、結果として事故に至らなかったものである。しかし、重大な事故が発生した際には、その前に多くのヒヤリ・ハットが潜んでいる可能性があるため、ヒヤリ・ハットの事例を集めることで重大な災害や事故を予防することができる。そこで、運転中に感じた各個人が経験したヒヤリ・ハットの情報を蓄積または共有することで、重大な災害や事故の発生を未然に防止するものである。

出典：なるほど！！公共交通の勘どころ 平成 25 年度版（平成 26 年 3 月 国土交通省九州運輸局）

3.1.2 事業者選定について

事業者選定において、運行経費の価格だけではなく、以下の点についても留意する必要がある。

■事業者選定における留意点

①安全運行の遂行

- ・運行車両と運転手の確保だけではなく、車両の整備や運転手の安全運行の管理を含めた安全性を確保

②バリアフリーへの対応

- ・高齢者や体の不自由な方も安全かつ楽に利用できる空間や場所の提供

③広報や利用促進への協力

- ・町だけではなく、事業者による積極的な広報活動
- ・利用促進に向けた取組手法の提案・実施

④既存公共交通との乗継利便性の確保

- ・既存の鉄道や路線バスとの接続を考慮したダイヤ設定
- ・乗継におけるシームレス化（交通系 I C カードの活用、乗継割引の導入など）

3.2 運行業者の応募資格及び選定基準（案）

コミセン便の実証運行に向け、運行業者を選定するための公募要領（案）を以下に整理する。

3.2.1 応募資格

応募できる者は、次の各号すべてに該当する者とする。

1. 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）に定める一般乗合旅客自動車運送事業あるいは一般乗用旅客自動車運送事業を播磨町又は近隣市町で行っており、播磨町又は近隣市町に本店、支店もしくは営業所がある事業者。または前述の条件を実証運行日までに満たすことができる事業者。
2. 地方自治法施行令（昭和 22 年政令第 16 号）第 167 条の 4 に規定する資格制限に該当しない者。
3. 法人税（個人企業にあつては所得税）、消費税及び地方消費税並びに播磨町内に本店、支店、営業所等がある場合には本町の町税に未納がない者（徴収猶予又は非課税の扱いを受けている者を除く）。
4. 次の各号に該当しない者。
 - ア 手形交換所による取引停止処分を受けてから 2 年間を経過しない者又は当該企画・見積合わせ日前 6 か月以内に手形若しくは小切手の不渡りを出した者。
 - イ 会社更生法（昭和 27 年法律第 172 号）に基づく更正手続開始の申立て又は民事再生法（平成 11 年法律第 225 号）に基づく再生手続開始の申立てを行っている者。
5. 播磨町の指名停止基準に基づく指名停止を、公募期間において受けていない者。なお、運行事業者選考日において、指名停止を受けている者については、その時点で応募資格を有していない者とみなすこととする。

3.2.2 選定基準

運行業者は、次に挙げる項目により、総合的に判断するものとする。

1. 運行企画の概要（車両、台数、運行間隔及び運行時間帯等）
2. 事業の実施方針
3. 運行に係る経済性・収支予測
4. 運行の定時性・安全性に関する方策
5. 乗務員の労務管理、安全・接客サービス教育等についての体制
6. 事故・不測の事態に対する組織体制
7. 利用者の利便性向上に関する方策
8. 利用促進に関する方策
9. 近隣市町での実績
10. 広報・PR 方法
11. その他の提案事項等