

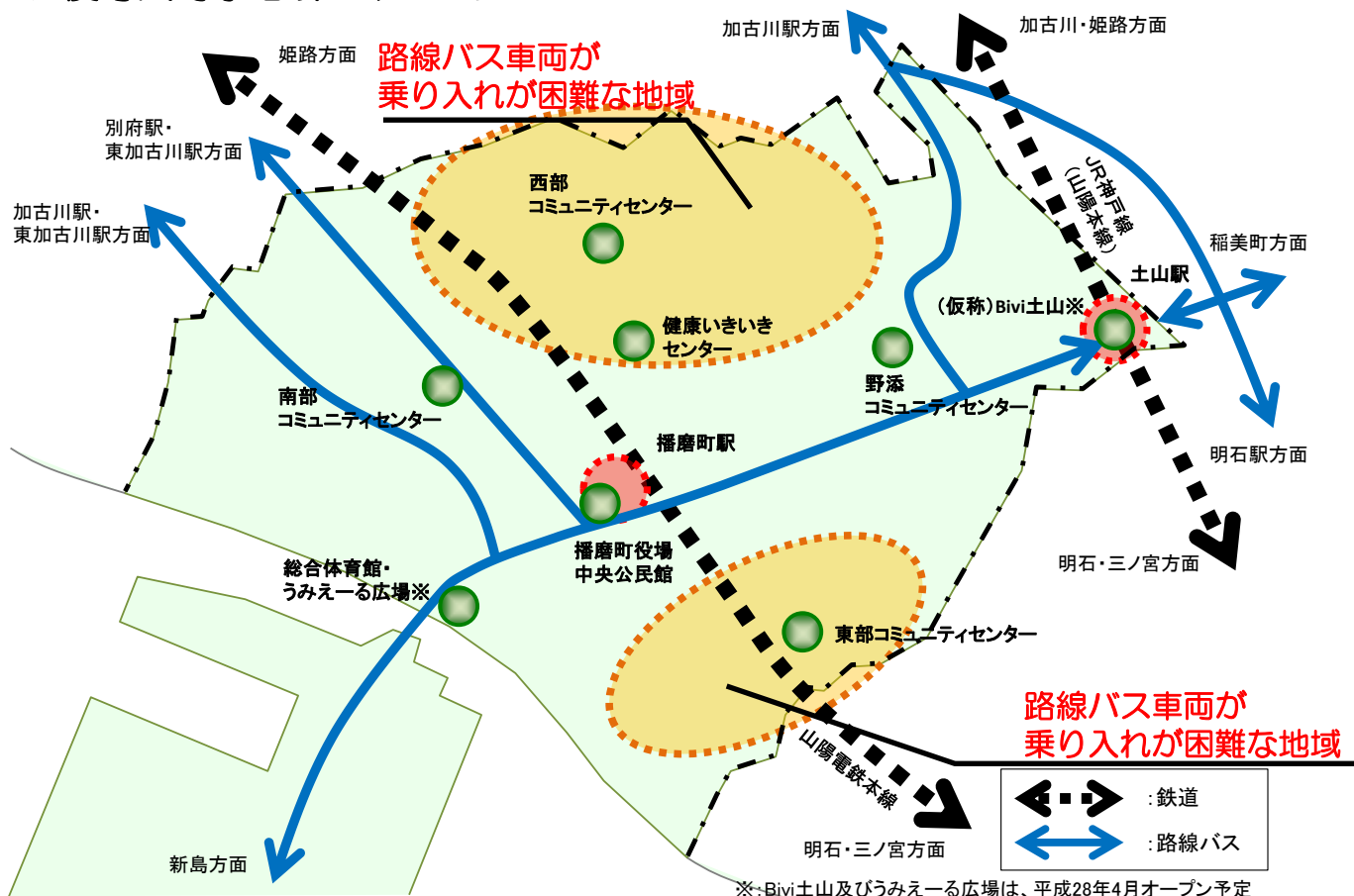
運行内容の概要（案）について

1. ルートの設定

(1) 導入対象地域の選定

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

■ コミセン便導入対象地域のイメージ



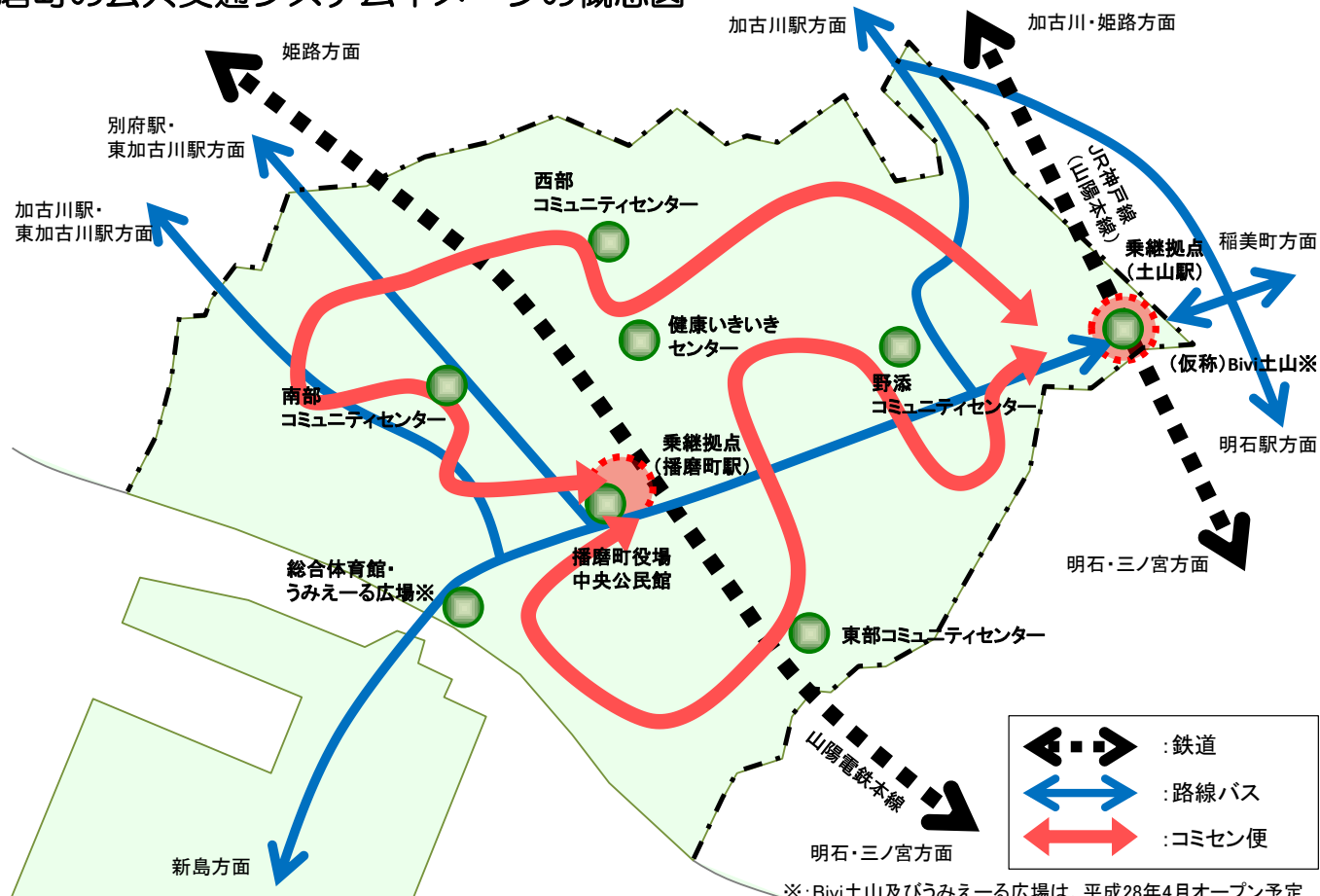
※コミセン便導入対象地域は、現時点でのイメージである。

1. ルートの設定

(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。

■ 播磨町の公共交通システムイメージの概念図



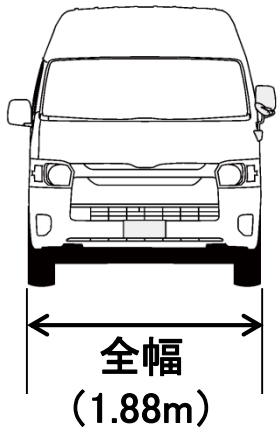
※: Bivi土山及びうみえーる広場は、平成28年4月オープン予定
※コミセン便のルートは、現時点でのイメージである。
今後検討を進め、関係機関との調整等により、決定する。

1. ルートの設定

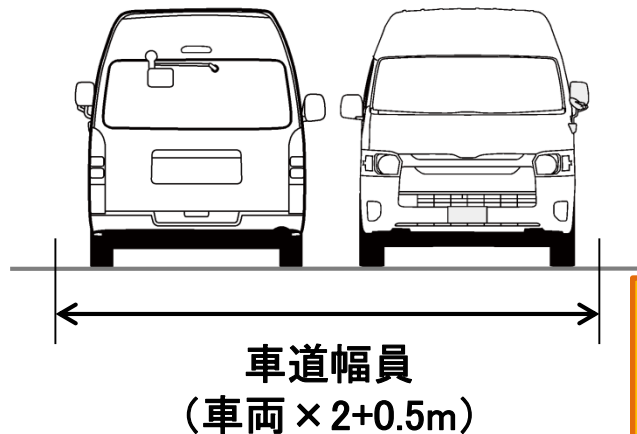
(3) 必要な道路幅員の設定

- 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。

■ 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

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

↑
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。

2. 停留所の設置場所

(1) 停留所の設置間隔の考え方

- 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）となる。

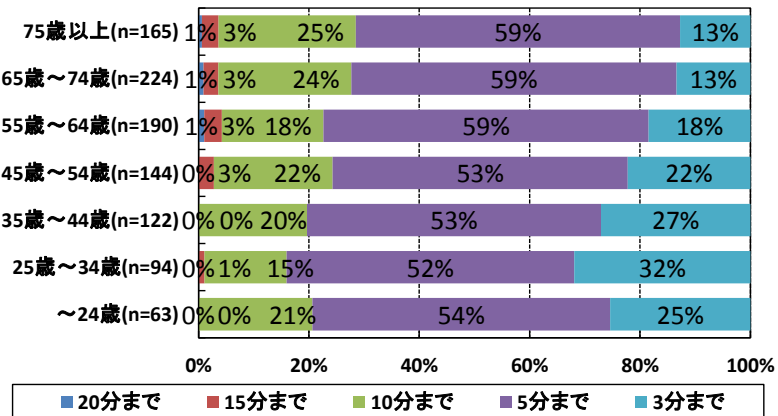
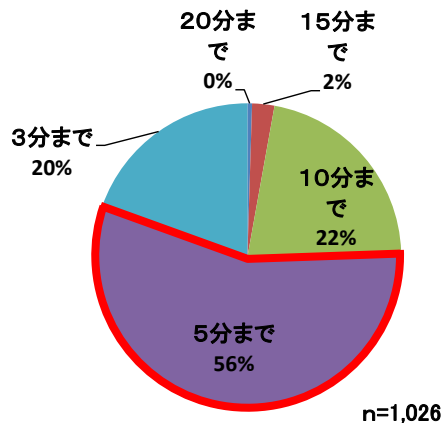
■所要時間から見た望ましい停留所までの距離

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。

■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）



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）

2. 停留所の設置場所

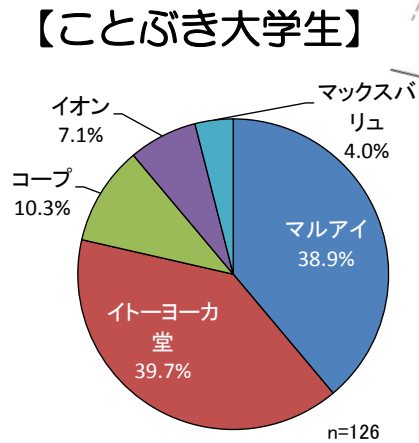
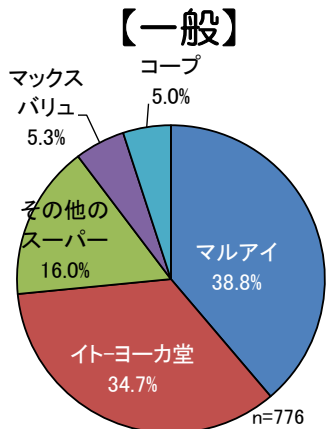
(2) 町民ニーズ（買い物での移動）

■買い物で最も多い外出先（※平成26年度住民意向調査結果）

(2) 買い物での移動

② 買い物で最も多い外出先

- 一般は、「マルアイ」(38.8%)が最も多い。次いで「イトーヨーカ堂」(34.7%)が多い。
- ことぶき大学生は、「イトーヨーカ堂」(39.7%)が最も多い。次いで「マルアイ」(38.9%)が多い。



2. 停留所の設置場所

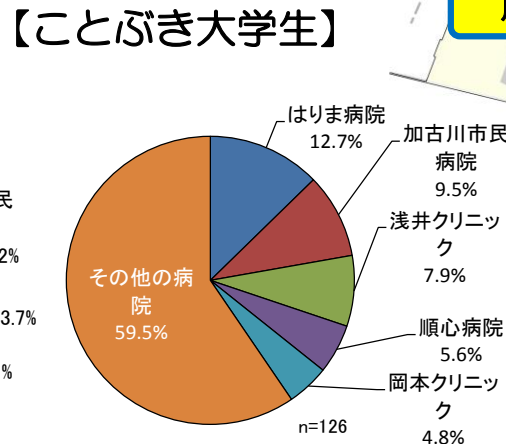
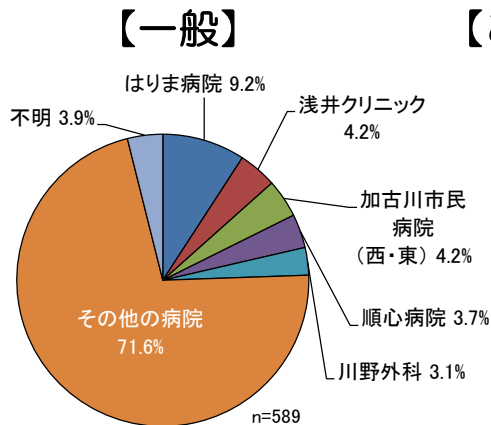
(2) 町民ニーズ（通院）

■通院で最も多い外出先（※平成26年度住民意向調査結果）

(3) 通院での移動

②通院で最も多い外出先

- 一般、ことぶき大学生ともに町内では「はりま病院」が最も多く、また、町外では「加古川市民病院」が最も多い。



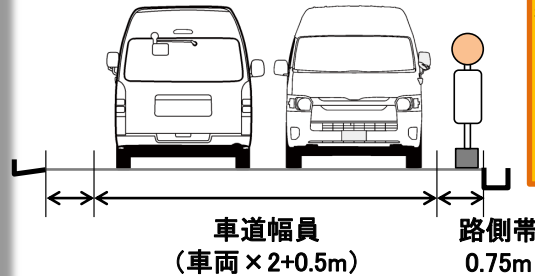
2. 停留所の設置場所

(3) 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。

■ 停留所設置場所に求められる道路幅員

① 標準的な場合

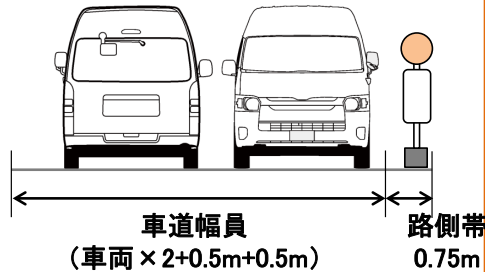


必要な道路幅員

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

↑
すれ違いに必要な余裕幅

② 片側路側帯の場合



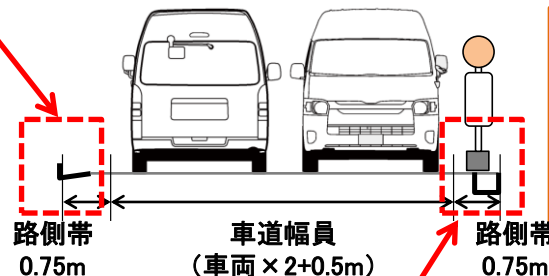
必要な道路幅員

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

↑ ↑
すれ違いに必要な余裕幅

↑
路側帯の無い側の側方余裕幅

③ 側溝を路側帯に含める場合



必要な道路幅員

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

↑
すれ違いに必要な余裕幅

L型側溝



路側帯

U型側溝



路側帯

2. 停留所の設置場所

(4) 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において、必要となる道路幅員について、以下に示す。

■ 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。

2. 停留所の設置場所

(5) 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、5m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

2. 停留所の設置場所

(6) 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。

■ コミセン便でアクセス可能な主な施設

● 地域の拠点となる公共施設

- 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
- 南部子育て支援センター
- 健康いきいきセンター
- 総合体育館・うみえーる広場 等

● 鉄道駅

- 土山駅 (JR)
- 播磨町駅 (山陽電鉄)

● 商業施設等

- (仮称) BiVi土山 等

● 医療機関

- はりま病院 等

4. サービス水準の設定

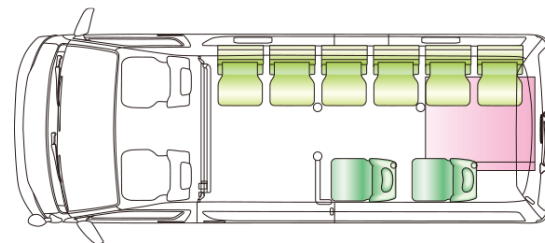
(1) 運行車両の規模

- 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人乗りの車両を想定。
- 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を想定。

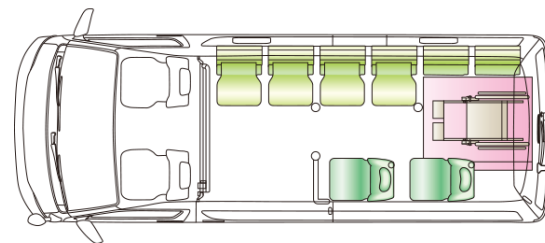
■ コミセン便の運行車両イメージ







 × 10名



 × 1名 +  × 8名



車内レイアウトの色分けは次のとおりです。

- | | | |
|--|--|--|
|  車いす |  スイングアームリフト |  横向きシート |
|  1人掛けリクライニングシート | | |

出典：トヨタ自動車株式会社HP

4. サービス水準の設定

(2) 運行日

- 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。

(3) 運行車両の台数

- 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。

(4) 運行時間帯

- 運行時間帯は、目的施設の開館時間などを考慮する。

5. 運賃の設定について

(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

運賃体系	利用者区分
対キ〇制	<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

5. 運賃の設定について

(2) 運賃の設定（運賃体系）

- 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	<ul style="list-style-type: none">• 全ての区間において均一料金	<ul style="list-style-type: none">• 指定地区を跨ぐごとに料金を加算	<ul style="list-style-type: none">• 利用するバス停間の距離に応じて料金を設定
メリット	<ul style="list-style-type: none">• 分かりやすい• 利用しやすい	<ul style="list-style-type: none">• 均一制より、既存路線バスとの公平性が保たれる	<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none">• 地区界での運賃加算の不合理• ゾーンの境界線が利用者には分かりづらい	<ul style="list-style-type: none">• 運賃設定が細かい• 利用者には分かりづらい
評価	◎	○	△

5. 運賃の設定について

(3) 運賃の設定 (運賃設定)

- 既存路線バスの運賃や事業収支面などを考慮する。

■ (参考) 町内における 路線バスの運賃

【運賃 (大人料金)】

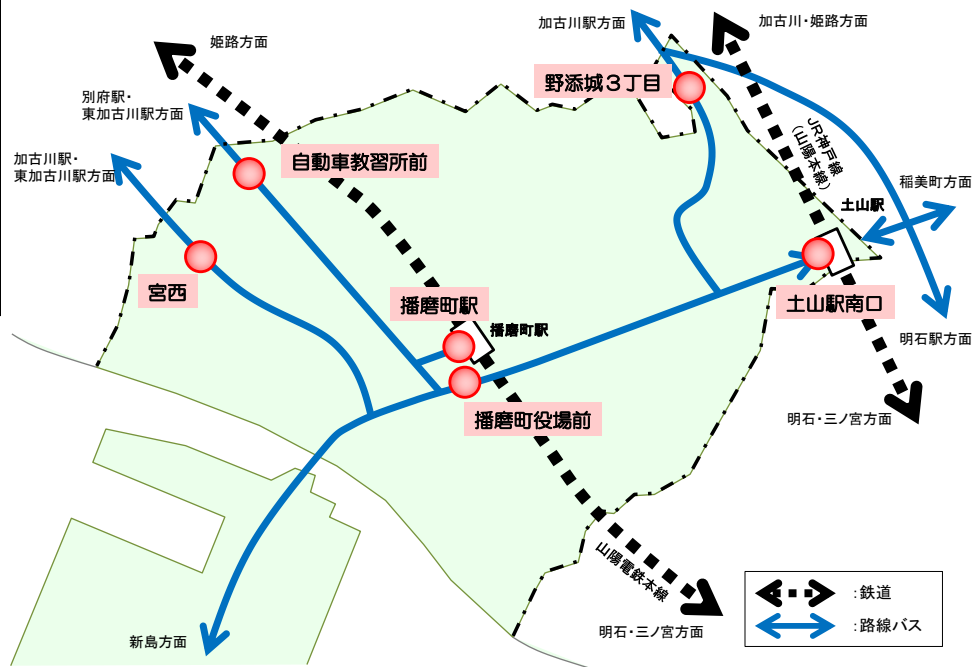
				土山駅 南口	
			野添城 3丁目	160	
		播磨町 役場前	-	210	
	播磨町 駅	160	-	210	
	自動車 教習所前	160	160	-	220
宮西	-	160	160	-	230

※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)

【営業キロ】

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

※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)



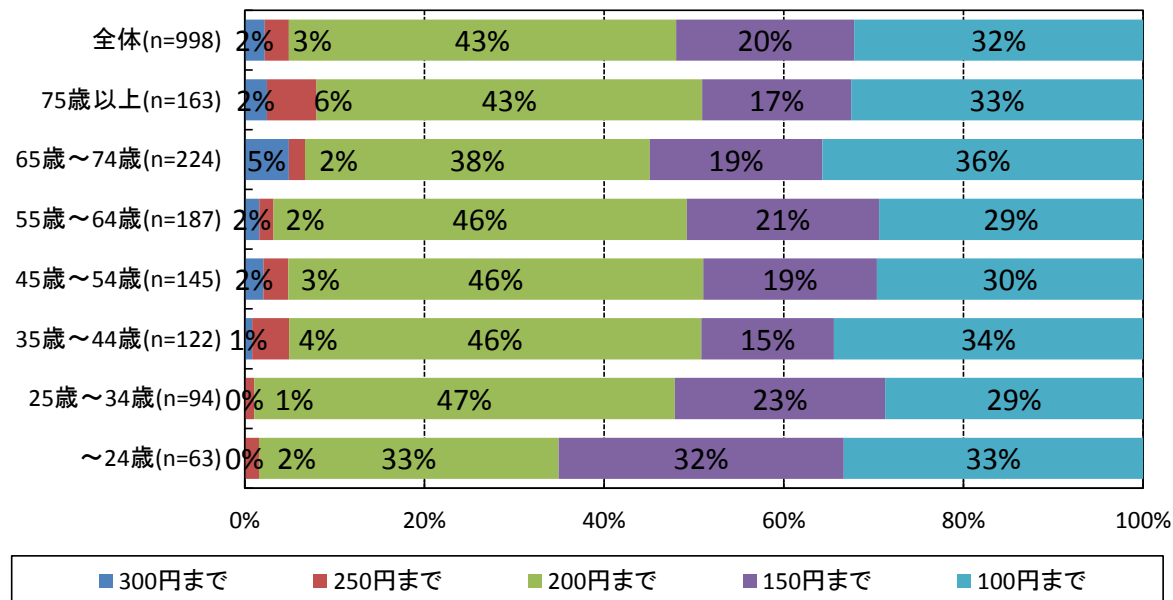
※神姫バス株式会社HPをもとに作成

5. 運賃の設定について

(4) 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円以上（200円まで～300円までの合計）」が約半数を占め、「100円まで」が約3割を占める。
- 「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）



6. 事業者選定について

(1) 運営の方法について

- 運営を行う際、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）に運行を委託するものとする。

■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。

6. 事業者選定について

(2) 事業者選定における留意点

- 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ICカードの活用、乗継割引の導入など)

導入までのスケジュール

■ 導入までのスケジュール

- コミセン便の導入にかかるスケジュールを以下に示す。

■ コミセン便導入検討スケジュール

導入基本方針・目標の検討

運行エリア・ルートの検討

サービス水準・運賃・
事業者選定条件などの検討などの検討

とりまとめ

運行事業者の選定・契約(平成28年度)

実証運行開始(平成28年度内を予定)

第3回地域公共交通会議
【今回(11月11日(水))】

第4回地域公共交通会議
(1月開催予定)