小野市地域公共交通網形成計画

平成27年12月

小野市

－目次－

頁

１．はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

２．地域の現状等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
2-1　小野市の地理・地勢・・ 2
2-2　人口・・・ 3
2-3　経済・・・ 6
2-4　施設立地状況・・・ 7

３．交通の現状等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
3-1　人の移動の実態・・ 9
3-2　交通手段別利用状況・・ 25
3-3　小野市の交通を取り巻く現状と課題のまとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 42

４．上位計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43
4-1　総合計画・・・ 43
4-2　都市計画マスタープラン・・ 45

５．公共交通の役割と課題整理　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 47
5-1　交通を取り巻く現状と課題の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 47
5-2　公共交通の役割・・ 48

６．基本理念とめざすべき公共交通ネットワーク　・・・・・・・・・・・・・ 49
6-1　基本理念・・・ 49
6-2　めざすべき公共交通ネットワーク・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 51

７．基本方針と計画の目標　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 52

８．目標達成のための施策・事業　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 54

９．計画の達成状況の評価　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 75
9-1　計画の見直し・・・ 75
9-2　各主体の役割・・・ 75

１０．計画策定の経緯　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 76
10-1　計画策定のスケジュール・・ 76
10-2　小野市地域公共交通会議委員名簿・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 77

１．はじめに

(1) 計画策定の趣旨及び位置づけ

人口減少やモータリゼーションの進展によって公共交通の利用者は年々、減少傾向にあり、バスや鉄道などの路線廃止や減便や駅廃止などによるサービスの低下が全国各地でみられています。

特に地方部においては、民間交通事業者の経営が成り立たなくなり、従来どおりの輸送サービスが提供できない地域が、都市部に比べ増加しており、大きな課題となっています。

一方、今後の人口減少、少子高齢化の進展を踏まえると、自動車に過度に依存せず、誰もが利用できる公共交通の重要性や果たすべき役割が年々増大しており、国や地域が一体となって公共交通の維持や交通ネットワークを形成することが不可欠な状況です。

小野市においても、今後見込まれる人口減少に伴い、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあることから、高齢者や子どもなどの交通弱者の移動手段を確保することにより、活力に満ちた快適で安心できるまちを維持していく必要があります。

このことから、いち早く、平成１６年に市内を循環するコミュニティバス「らん♡らんバス」の運行を開始し、さらに平成２２年３月には、コミュニティバスを中心とした小野市の公共交通のあり方を示した「小野市地域公共交通総合連携計画」を作成し、地域の実態に適した利用しやすく、需要創出型の交通ネットワークの構築に取り組んで参りました。

この度、平成 26 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化・再生法）」が改正され、それぞれの地域において持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、地方公共団体や交通事業者、住民などの地域の関係者が相互に連携することなどが盛り込まれました。

また、この法改正により「地域公共交通総合連携計画」から、新たに「地域公共交通網形成計画」が法定計画となりました。

これを受けて、小野市においても、ＪＲ加古川線、神戸電鉄粟生線、北条鉄道の鉄道 3 路線、神姫バスが運行する路線バス、コミュニティバス、タクシーなどの市内公共交通全体を見渡した「小野市地域公共交通網形成計画」を策定することといたしました。

本計画は、本市をとりまく現状や課題を整理し、小野市のまちづくりの将来像実現に向けた公共交通のあり方を示すとともに、公共交通を取り巻く環境の改善を進める上での指針といたします。

(2) 計画の区域・対象・期間

区　域　：　小野市全域

対　象　：　鉄道・路線バス・コミュニティバス・デマンドバス・タクシー

期　間　：　平成２７年１２月～平成３３年３月

2．地域の現状等

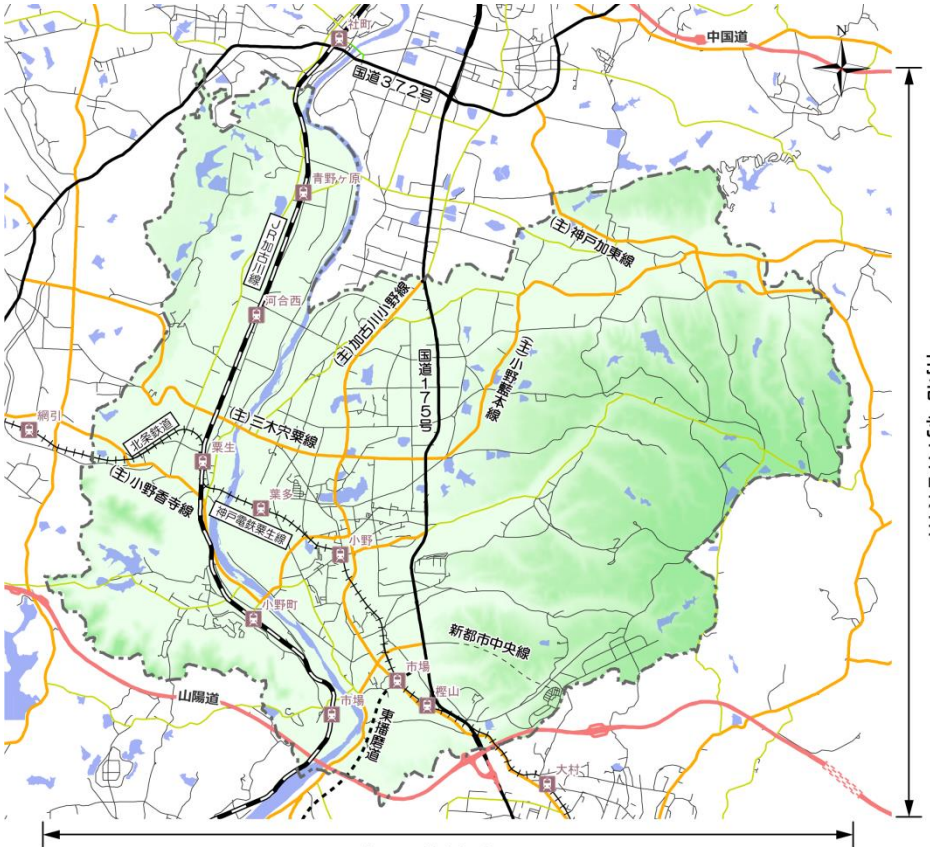
2-1 小野市の地理・地勢

市域は東西 11.8km、南北約 11.2km、総面積 93.84km^2 となっています。

古くからそろばんと家庭用刃物の生産地として順調な発展を遂げてきた小野市は、ＪＲ加古川線、神戸電鉄粟生線、北条鉄道が運行し、交通結節点としても位置づけられます。小野市の南側には山陽自動車道、市境界から北側へ約５ｋｍの位置に中国自動車道が通り、神戸・大阪へのアクセスの良い、利便性に恵まれた播磨内陸地域の中心地となっています。また、東播磨道など主要幹線道路の整備などを契機に、一層の飛躍を遂げようとしています。

小野市の伝統工芸品
（播州そろばん）

小野市の特産品
（播州刃物）



世代を超えて人と人がつながる
（小野まつり）

季節の花々が美しく咲き誇る
（ひまわりの丘公園）

図 2.1.1　小野市の位置

2-2 人口

小野市の人口は、2010 年（平成 22 年）現在、約５万人となっており、北播磨地域では三木市に次いで人口が多くなっています。

将来人口推計では、今後、人口は減少傾向で推移するとともに、高齢化率（65 歳以上人口割合）は、ますます上昇すると予測されています。現状で４人に１人が高齢者となっていますが、20 年後の平成 47 年には、３人に１人が高齢者になるものと見通されています。

今後の人口減少や高齢化の進展など、人口構造の変化に適応した公共交通サービスを検討する必要があります。

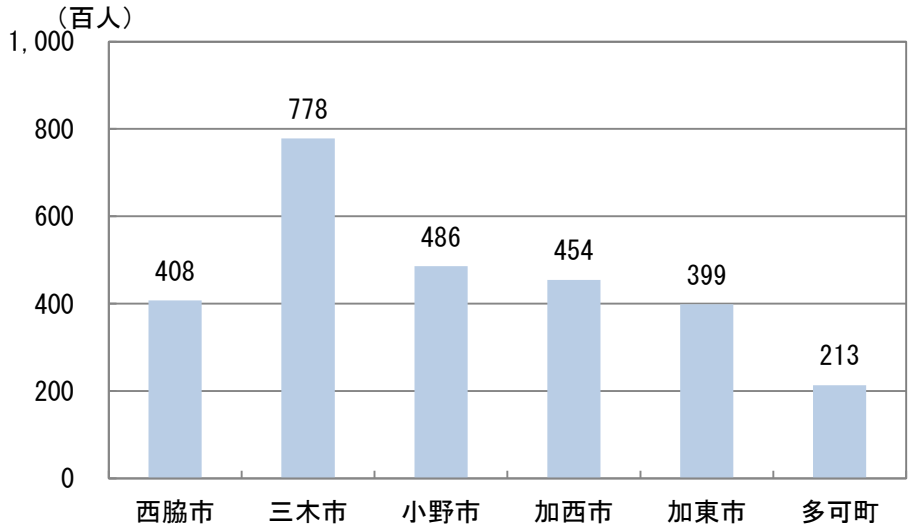
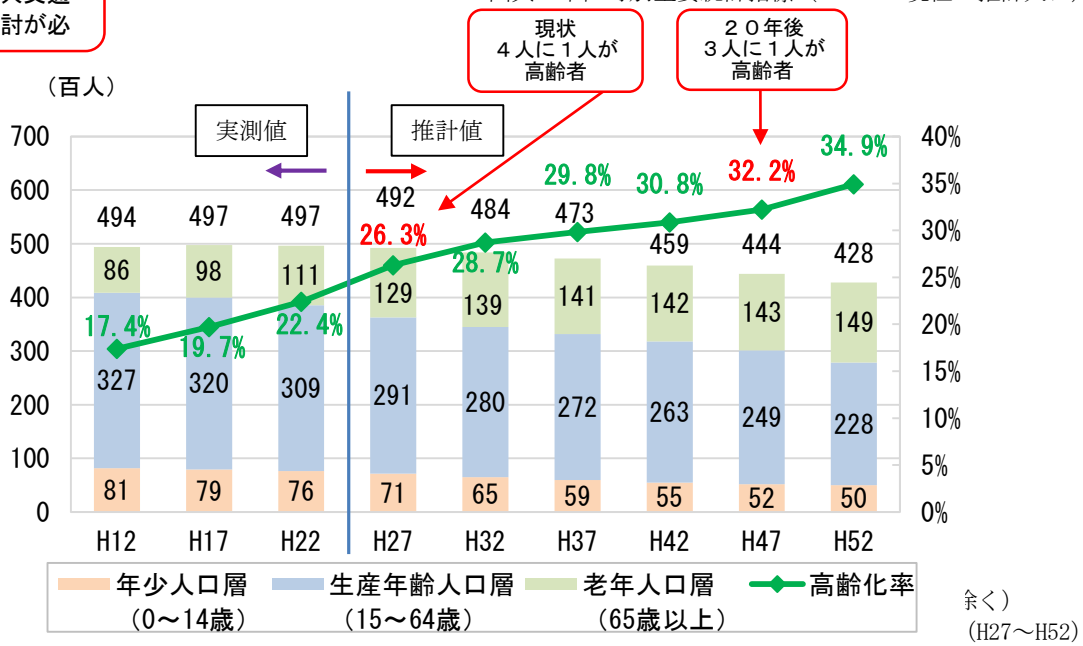


図 2.2.1　北播磨地域の市町村別人口

今後の人口構造の変化対応した公共交通サービスの検討が必

出典：市区町別主要統計指標（H27.9.1 現在　推計人口）

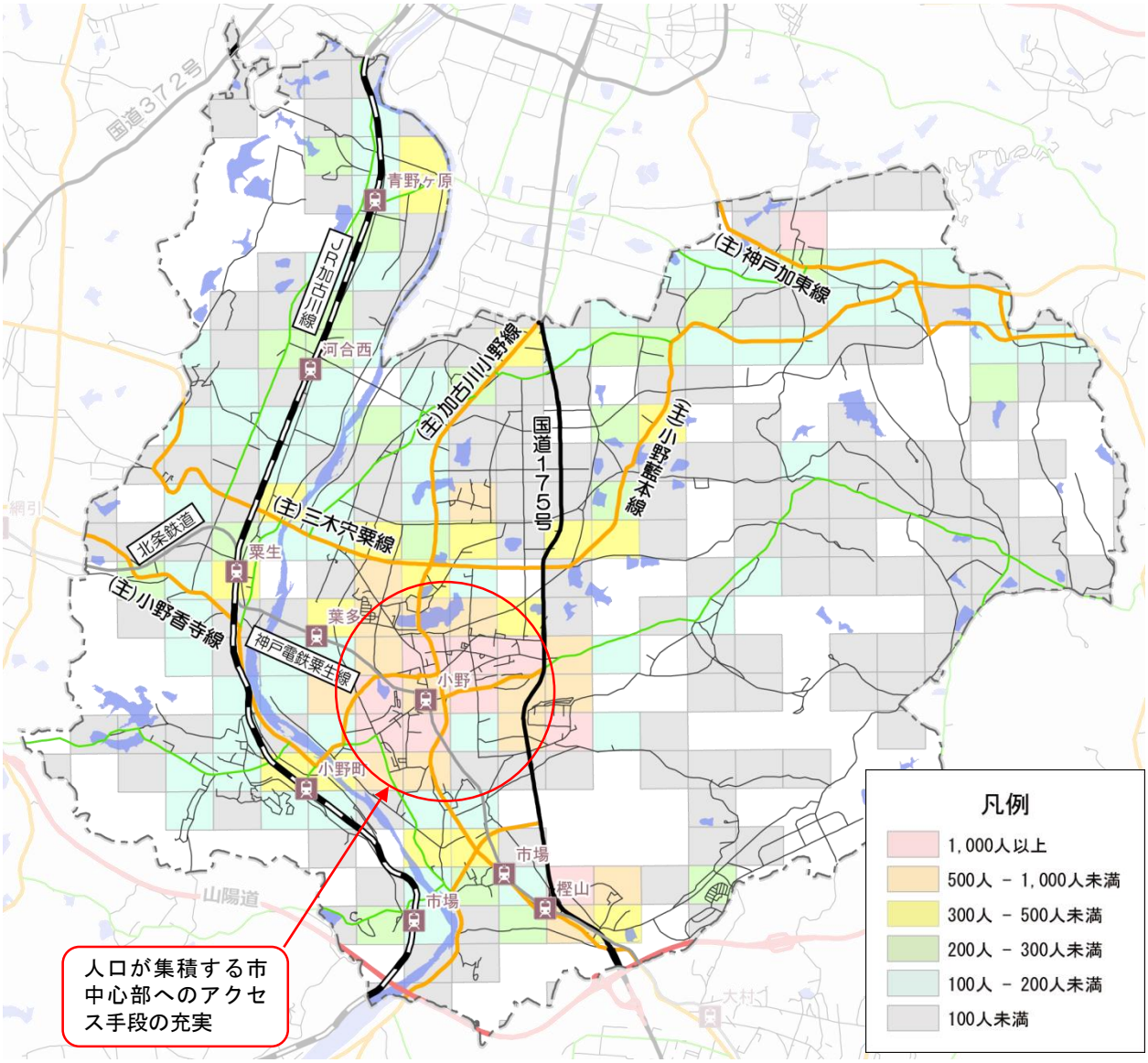


余く）
（H27～H52）

図 2.2.2　小野市の年齢区分別人口推移

可住地面積は 57.56 ㎢で、総面積の約 61%となっており、人口は、市中心部に集中しています。

人口が集中している市中心部が小野市の核になっていると考えられ、各地域から市中心部へのアクセス交通手段を充実することが必要と考えられます。

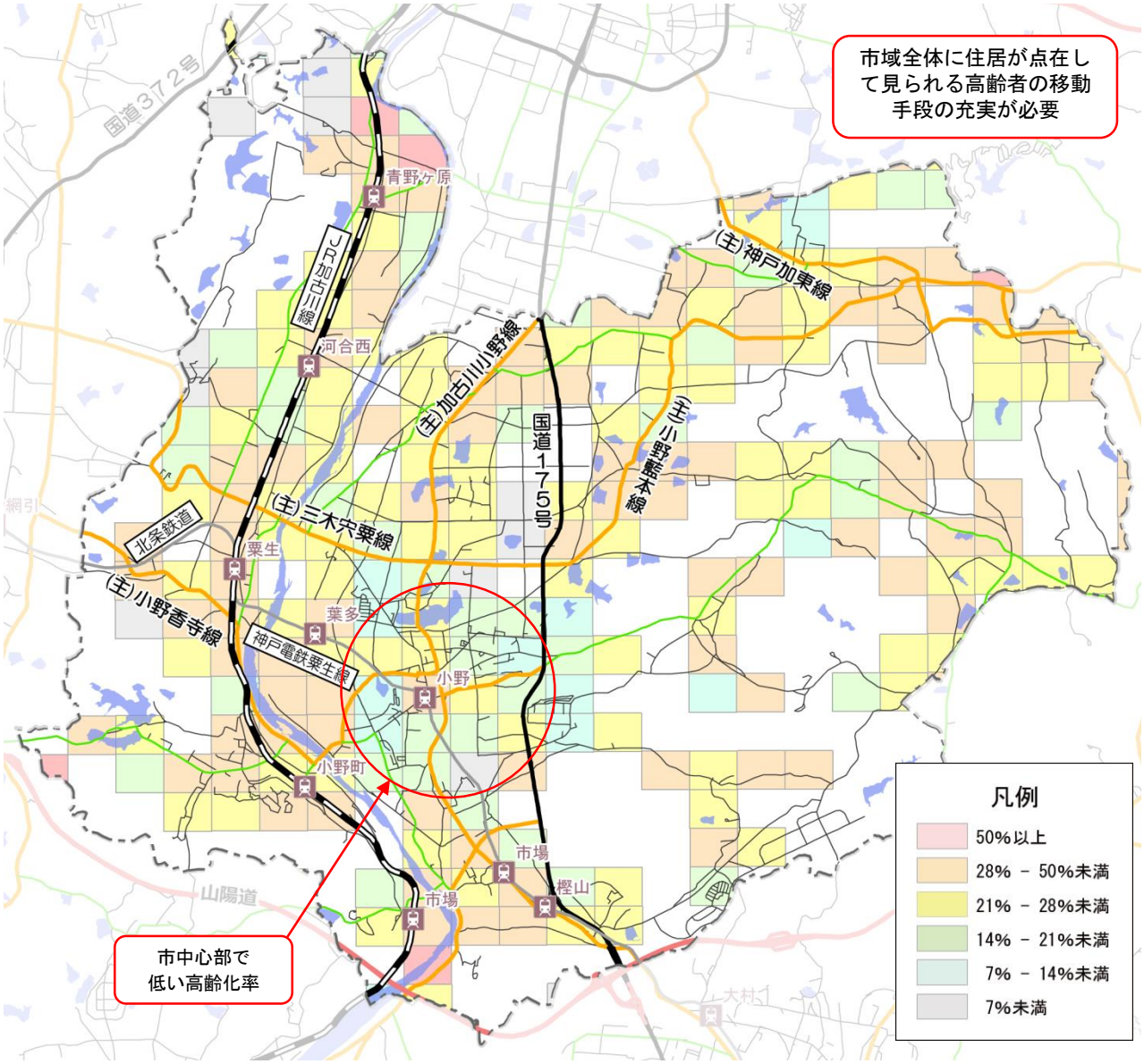


出典：平成 22 年国勢調査地域メッシュ統計

図 2.2.3　地域別の人口

高齢化率が 21%以上の地域が全体に広がっており市域全体で高齢化が進展していることが伺えますが、市中心部は、他の地域に比べて高齢化率が低くなっています。

市域全体に住居が点在して見られる高齢者の移動手段として、誰もが利用できる公共交通を充実していく必要があります。



※小野市全体の高齢化率 22.4%（平成 22 年国勢調査）

出典：平成 22 年国勢調査地域メッシュ統計

図 2.2.4　地域別の高齢化率

＜高齢化率による分類＞

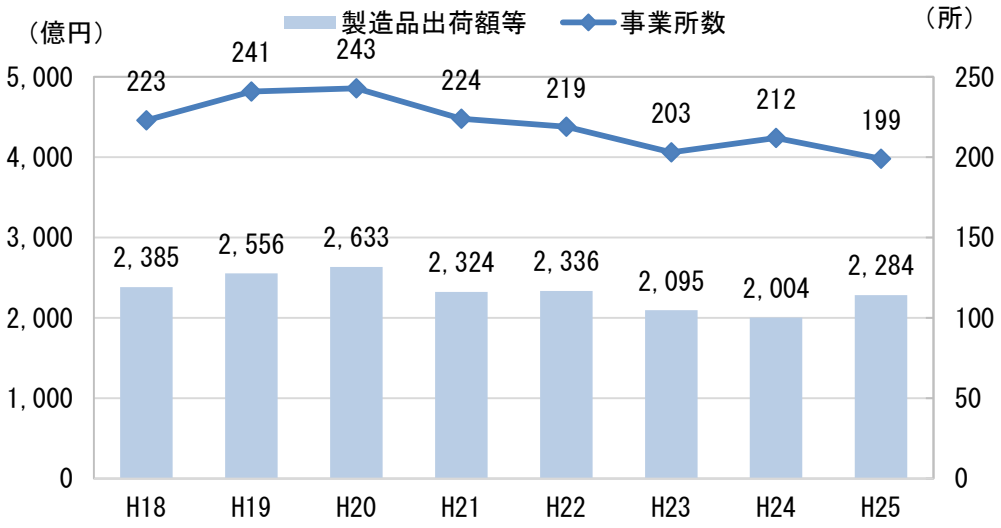
総人口に占める 65 歳以上の人の割合（高齢化率）によって、以下のように分類できます。

高齢化社会	：	7%以上 14%未満
高 齢 社 会	：	14%以上 21%未満
超高齢社会	：	21%以上

2-3 経済

事業所数は減少傾向で推移しているものの、全出荷額の約４割を占めている「小野工業団地」や「流通等業務団地」への立地が進んでおり、製造品出荷額は、2013 年（平成 25 年）で約 2,284 億円となっています。

また、商店数及び年間商品販売額は、概ね横ばい傾向で推移しており、年間商品販売額は、2007 年（平成 19 年）で約 769 億円となっています。

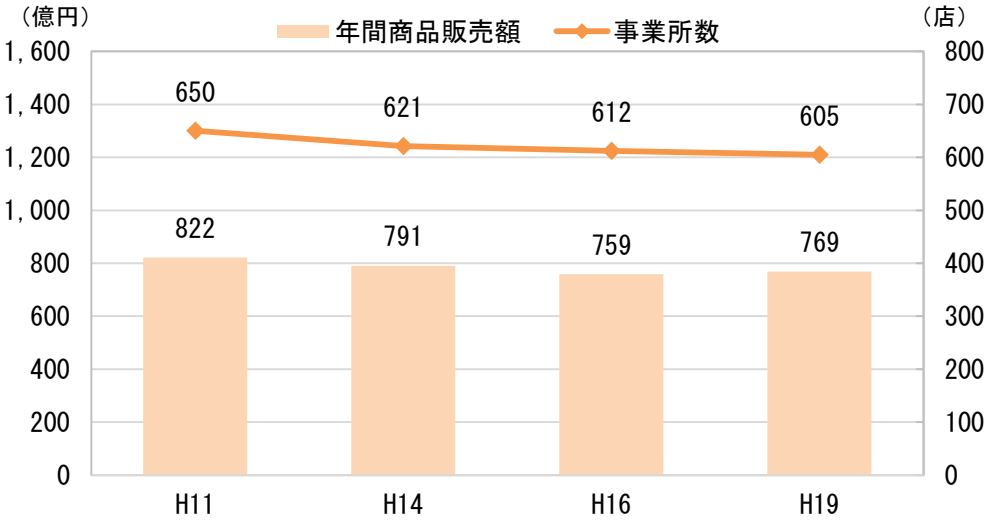


通勤や買い物移動への交通面からの支援が必要

※従業者４人以上の事業所

出典：工業統計調査、経済センサス－活動調査（製造業）

図 2.3.1　小野市の製造品出荷額等及び事業所数の推移



出典：商業統計調査

図 2.3.2　年間商品販売額及び商店数の推移

2-4 施設立地状況

市役所、うるおい交流館エクラ、図書館、総合体育館アルゴ、大型商業施設等が、市中心部に集積しています。

また、市南部では「小野長寿の郷構想」として、北播磨総合医療センターなど医療・福祉施設の整備が進んでいます。

さらに、国宝「浄土寺」や年間入込客数※が約 71 万人の「ひまわりの丘公園」、「白雲谷温泉ゆぴか」などの主要な観光施設が市域全体に点在しています。

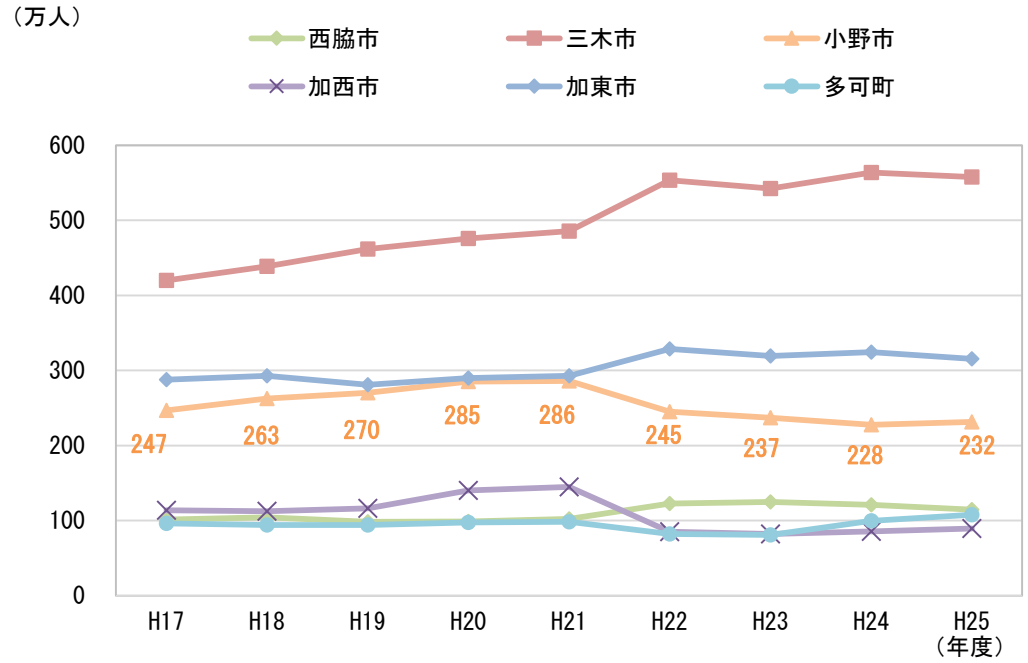
これらの行政施設、公共施設、医療施設などの生活関連施設へのアクセス利便性の向上や市内に点在する観光施設間の回遊性向上が求められます。

※出典：兵庫県観光客動態調査（H25）

図 2.4.1　小野市の施設立地状況

観光客数は、概ね横ばい傾向で推移しており、平成25年度で23万2千人となっています。

また、近年、海外から日本を訪れる外国人観光客が増加してきており、他市町の観光資源と広域的に連携した観光への取り組みについての交通面からの支援が求められます。



出典：観光客動態調査（兵庫県）

図 2.4.2　北播磨地域各市町の観光客数の推移

＜インバウンド（訪日外国人）観光への取り組み＞

播磨地域全体に外国人観光客を呼び込むため、小野市も参加する１３市９町による播磨広域連携協議会が「インバウンド（訪日外国人）観光プロジェクト検討チーム」を結成しています。

小野市の伝統的工芸品「播州そろばん」の産地として“マイそろばん”作りや寺院での座禅を体験した後、姫路市で世界文化遺産・姫路城を見学し、好古園でのお茶体験を行うモニターツアーなどが実施されており、播磨地域が連携したインバウンド観光への取り組みが進められています。

3．交通の現状等

3-1 人の移動の実態

(1) パーソントリップ調査とは

① パーソントリップ調査の概要

・パーソントリップ調査とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかを調査し、人の１日のすべての動きをとらえるものです。

・パーソントリップ調査結果を分析することにより、地域全体の交通を定量的に把握できるだけでなく、乗り換えを含めた交通手段の分担等の検討が可能になります。

・これまで昭和 45 年の第１回以降、10 年ごとに京阪神都市圏において調査が実施されており、直近では平成 22 年に「第５回近畿圏パーソントリップ調査」が実施されました。

・調査は、京阪神都市圏内の府県・政令指定都市及び関係機関で構成される京阪神都市圏交通計画協議会が実施しています。

② 移動の単位

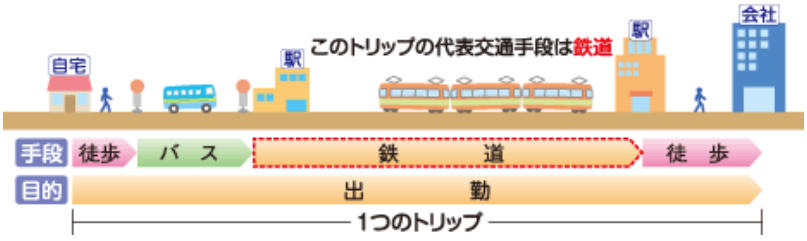
・人のある地点からある地点までの移動を「トリップ」といい、トリップは、移動の目的（出勤、登校、自由、業務、帰宅など）ごとに１トリップと数え、ひとつの目的での移動であれば、交通手段をいくつ乗り換えても１トリップと数えます。

③ 外出率と代表交通手段

・パーソントリップ調査では、外出した人数の全人口に対する割合を「外出率」といいます。

・移動の際に利用する交通手段は、１つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を「代表交通手段」として整理しています。

［代表交通手段］



出典 ：京阪神都市圏交通計画協議会ホームページ

④ 本計画における活用

・本計画では、小野市における人の動きを平成 12 年及び平成 22 年パーソントリップ調査結果（平日）から把握します。

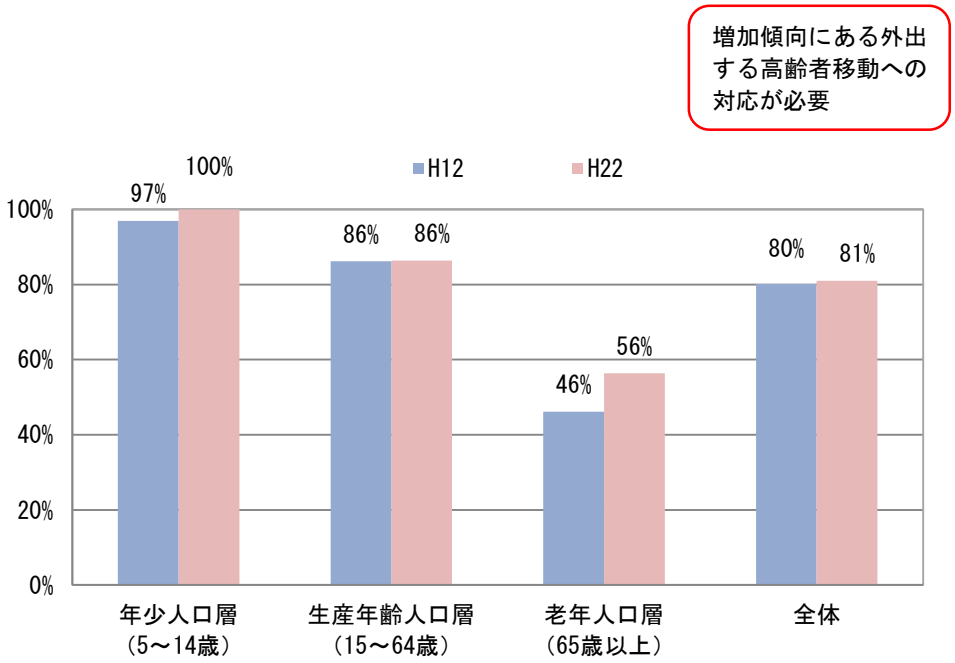
(2) 市民の移動実態

① 小野市民で外出している人

小野市民で外出している人は、平成 12 年、平成 22 年ともに全体の約 8 割程度となっています。

年齢 3 区分別に見ると年少人口層、老年人口層で増加しており、特に老年人口層の外出率が 46%から 56%と大きく増加しています。

今度、さらに高齢化が進展することに伴い、さらに外出する高齢者が増加するものと考えられ、これら外出する高齢者移動への対応が求められます。



出典：第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成 12 年）
第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

図 3.1.1　小野市民の年齢別外出率の推移

※　パーソントリップ調査では、外出した人数の全人口に対する割合を「外出率」といいます。

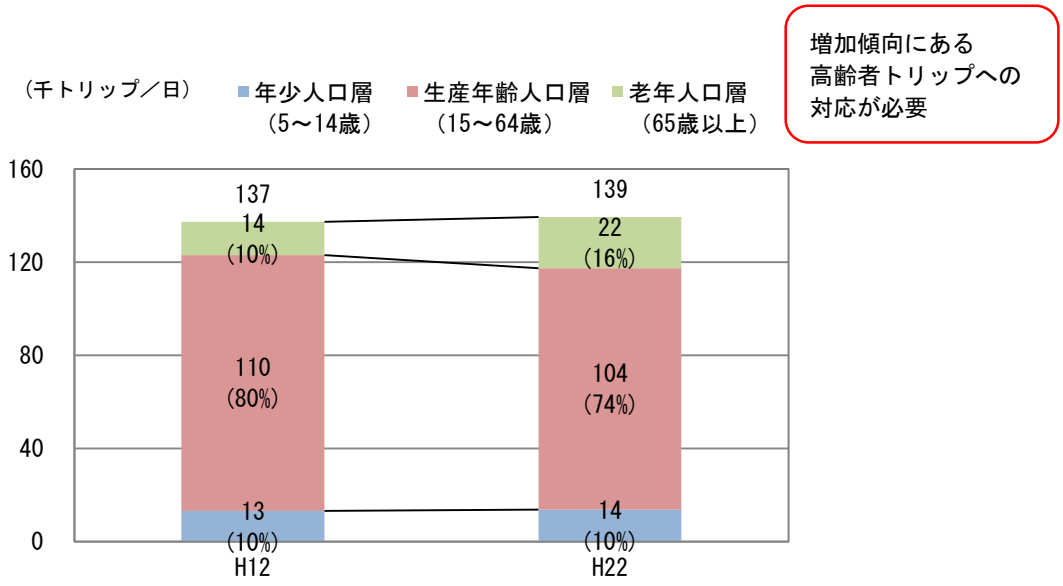
② 小野市関連トリップの推移

小野市関連トリップは、平成 12 年から平成 22 年で約２千トリップ／日増加（約 1.5%増加）しています。

年齢 3 区分別に見ると、年少人口層が約１千トリップ／日増加、生産年齢人口層が約６千トリップ／日減少、老年人口層が約８千トリップ／日増加しています。

老年人口層のトリップ数は、平成 12 年から平成 22 年で約 1.5 倍（約 53.9%増加）となっています。

全体のトリップ数が１.5%増加に対して、高齢者トリップは 53.9%増加しており、今後もさらに増加すると考えられる高齢者トリップへの対応が求められます。



※移動実態の推移は、第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域居住者を対象

出典：第 4 回京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成 12 年）
第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

図 3.1.2　小野市関連トリップの推移と外出率の推移

※　小野市関連トリップは、小野市に出発地又は到着地を持つ移動です。

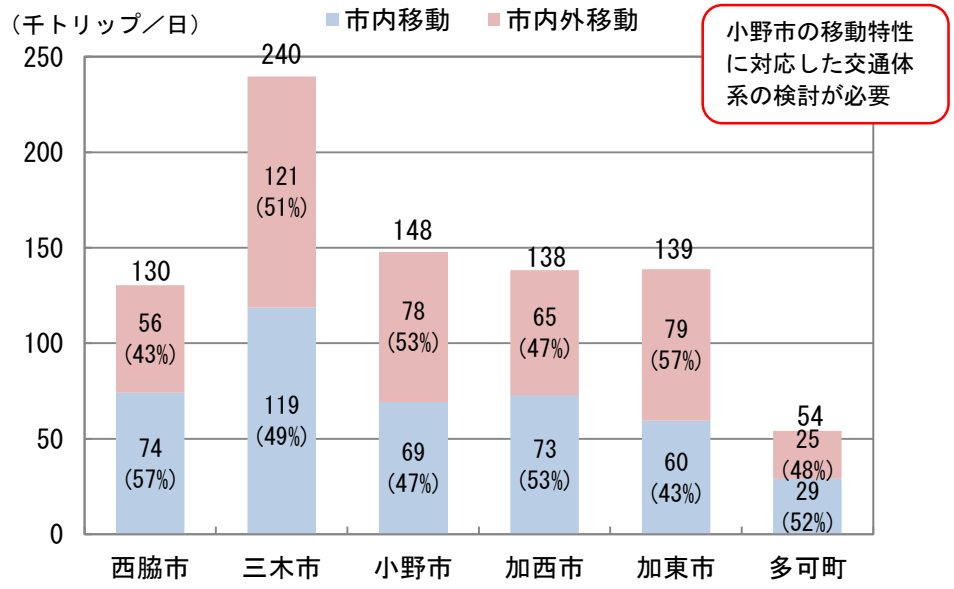
(3) 近隣市町や地域間の移動

① 小野市関連トリップ

小野市に出発地や目的地を持つ移動（小野市関連トリップ）は、約 14 万 8 千トリップ／日となっており、北播磨地域では、三木市に次いで多くなっています。

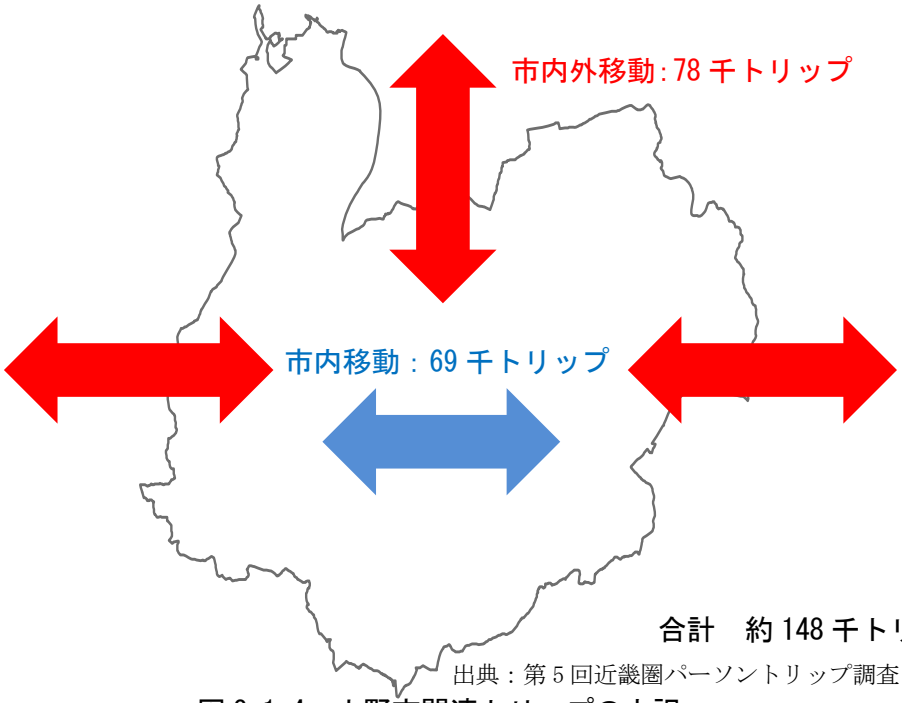
また、小野市関連トリップは、小野市内での移動（市内移動）が 47%、小野市と市外との移動（市内外移動）が 53%と小野市と市外との移動が若干多くなっています。

これらの小野市の移動特性に適切に対応した交通体系を検討する必要があります。



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

図 3.1.3　北播磨各市町別関連トリップ



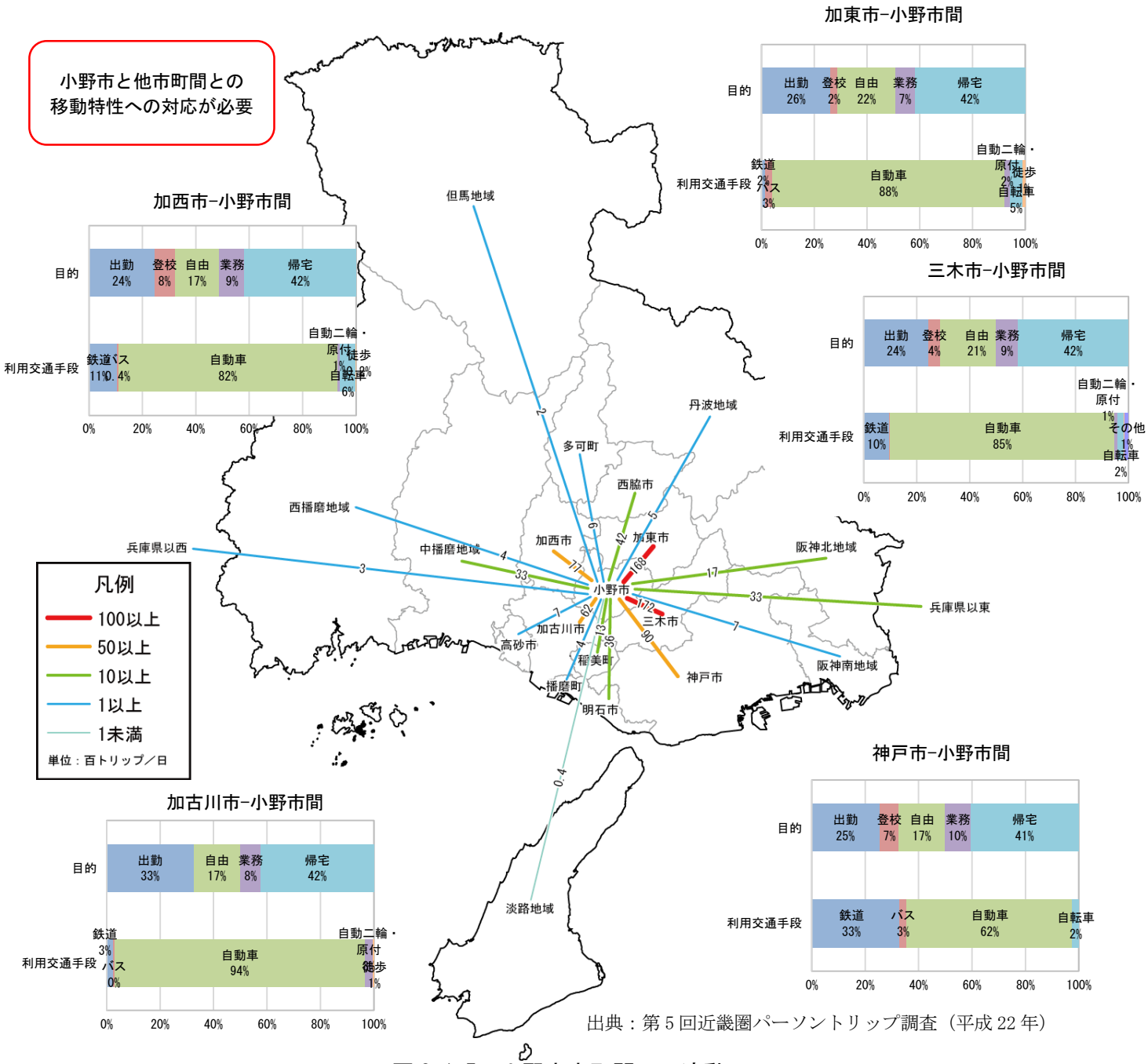
出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

図 3.1.4　小野市関連トリップの内訳

② 市町間の移動

小野市と他市町間で移動量が大きいのは三木市、加東市でそれぞれ約１万７千トリップ／日、次いで神戸市（約９千トリップ／日）、加西市（約７千トリップ／日）、加古川市（約６千トリップ／日）の順となっています。

これら小野市に隣接する４市及び神戸市間との移動に対応した広域的な移動への対応を検討する必要があります。



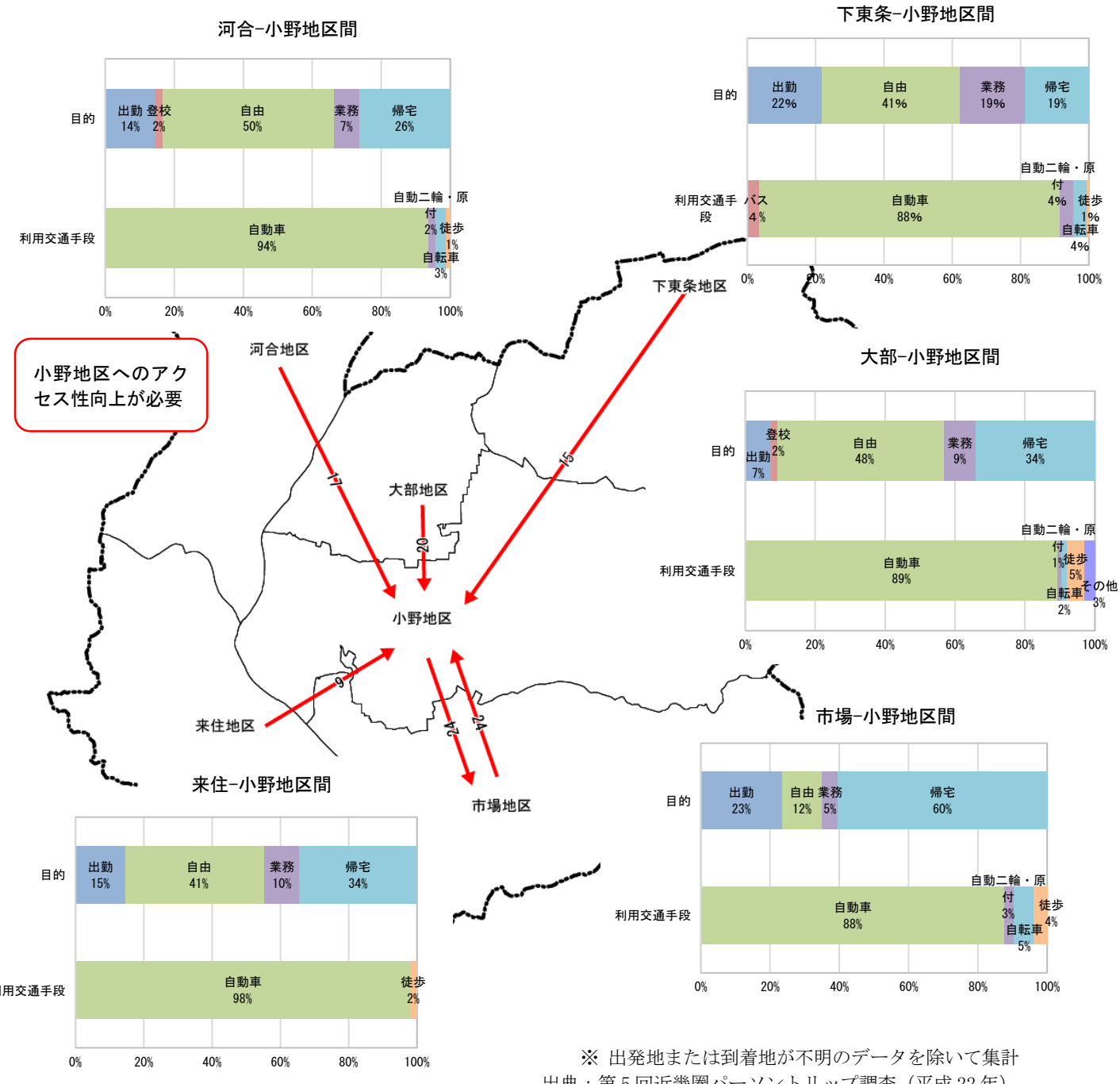
出典：第５回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

図 3.1.5　小野市市町間ＯＤ流動

③ 市内地域間の移動

小野市内の地域間の移動では、小野地区への移動が多く、特に市場地区から小野地区（約２千４百トリップ／日）、大部地区から小野地区（約２千トリップ／日）の移動が多くなっています。また、小野地区からは、市場地区への移動が最も多くなっています。

小野市は、各地区から小野地区への移動が多く、小野地区が小野市の核となる地区であると考えられ、各地区から小野地区へのアクセス性向上が求められます。



※ 出発地または到着地が不明のデータを除いて集計

出典：第５回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

図 3.1.6　小野市地域間ＯＤ流動

(4) 移動の目的や利用交通手段

① 移動目的

小野市関連トリップの目的は、「帰宅」を除くと「自由」（買物・通院・娯楽・レジャー等）が23%で最も多くなっていますが、県内各地域と比較すると少なくなっています。

ライフスタイルの変化等に対応するとともに、小野市の移動目的に対応した利用しやすい交通手段を検討する必要があります。

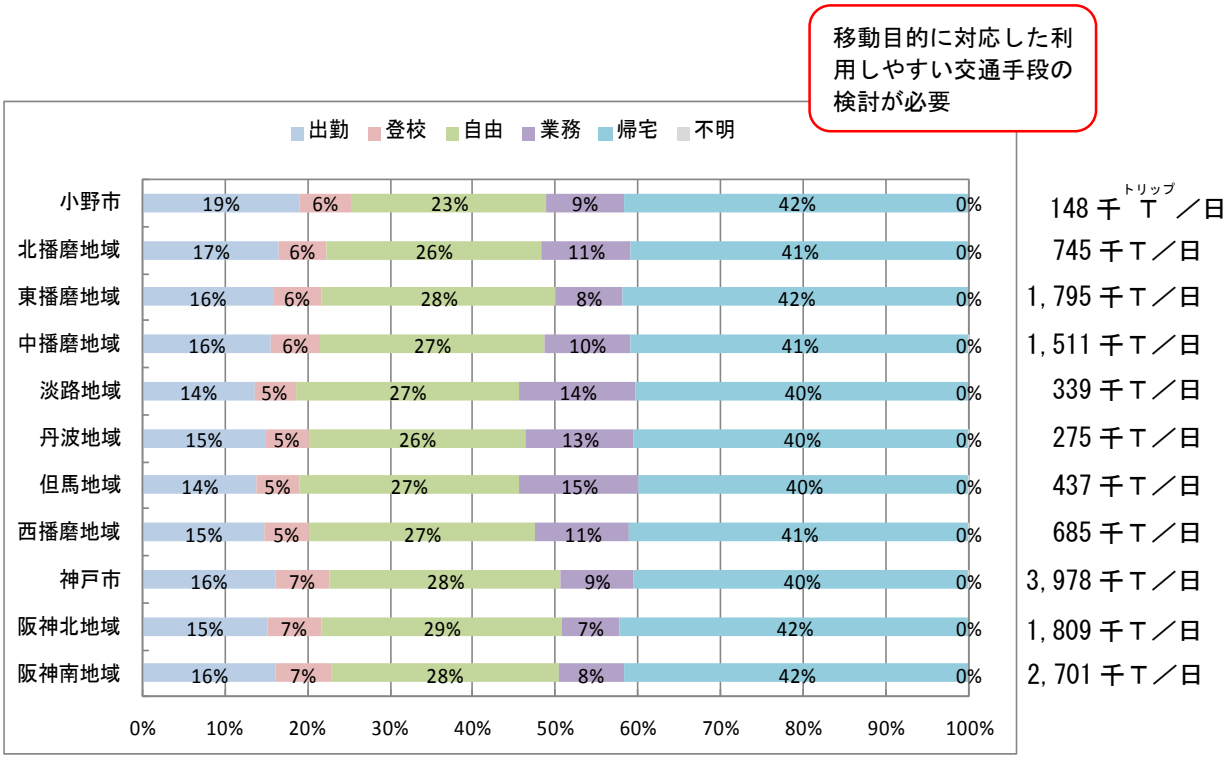
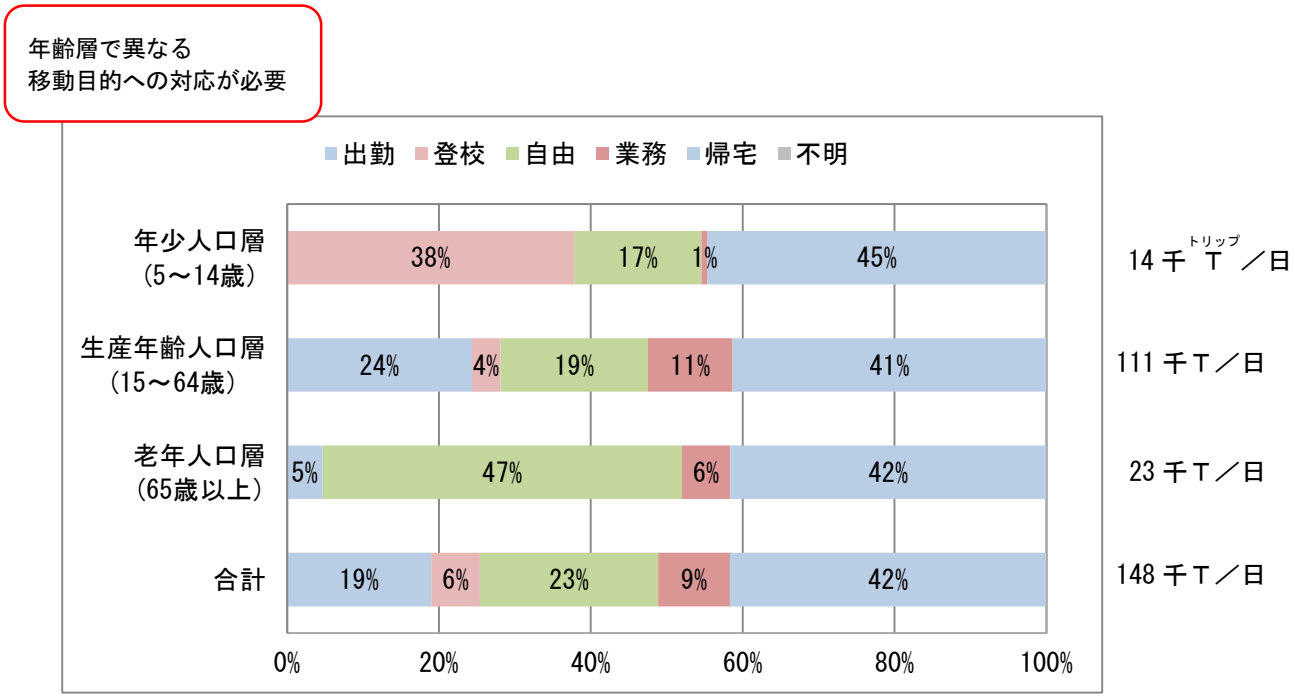


図 3.1.7　各県民局目的構成

※　パーソントリップ調査では、人のある地点からある地点までの移動を「トリップ」といい、トリップは、移動の目的（出勤、登校、自由、業務、帰宅など）ごとに1トリップと数え、ひとつの目的での移動であれば、交通手段をいくつ乗り換えても1トリップと数えます。

年齢３区分別に移動目的を見ると、年少人口層では「登校」、生産年齢人口層では「出勤」「自由」、老年人口層では「自由」の割合が高くなっています。

年齢階層毎に主な移動目的が異なっており、移動主体や移動目的に対応した交通手段を検討する必要があります。



出典：第５回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

図 3.1.8　小野市関連トリップの年齢３区分別目的構成

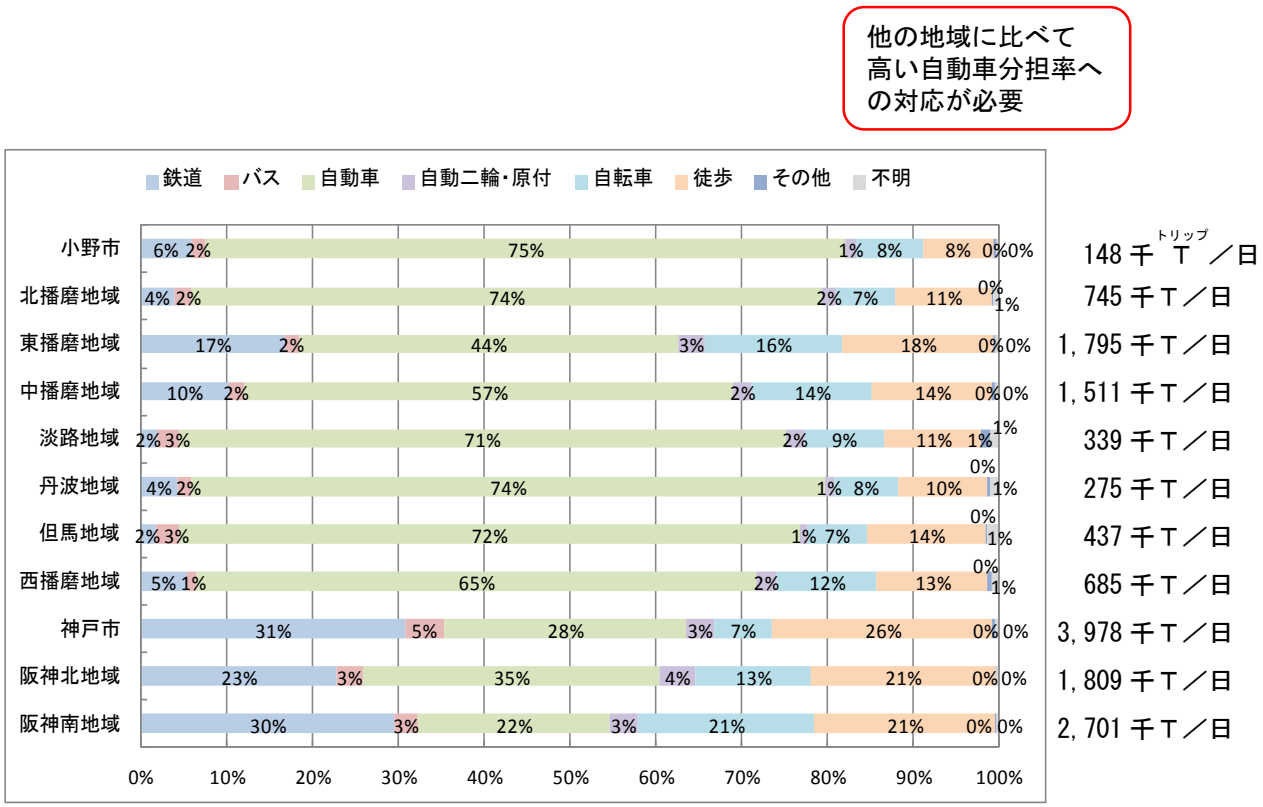
※　トリップの目的は大きく「通勤」「通学」「自由」「業務」「帰宅」に分けられます。
このうち、自由は買い物、食事、レクリエーションなど、生活関連のトリップです。
また、業務は販売、配達、会議、作業、農作業など、仕事上のトリップです。

② 利用交通手段

小野市関連トリップの代表交通手段分担率は、約 75%が自動車の利用となっており、他の交通手段の利用割合は、全て１割未満と少なくなっています。

北播磨地域は他の県内でも自動車分担率が高い地域となっていますが、小野市の自動車分担率は、北播磨地域の平均値よりも高くなっており、移動手段に自動車を利用する割合が高い地域と言えます。

自動車利用に頼った交通体系は、地域の公共交通サービスの低下、環境負荷の増大などが懸念され、誰もが利用できる公共交通を今後も維持していくためにも、自動車利用から公共交通利用に転換していくことが求められます。



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

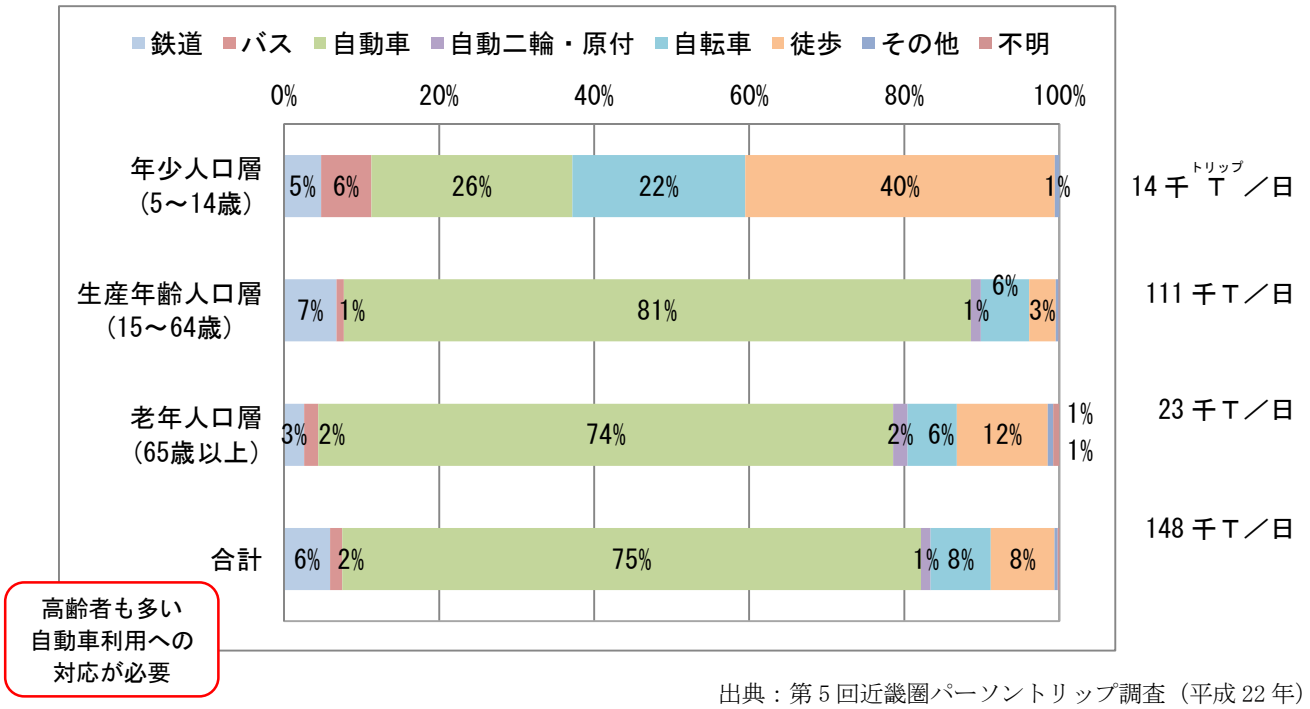
図 3.1.9　各県民局交通手段分担率

※　移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、二輪車（自動二輪・原付、自転車）、徒歩、その他（飛行機、船舶など）があり、１つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段としています。

年齢３区分別に代表交通手段を見ると、年少人口層では徒歩、生産年齢人口層、老年人口層では自動車の利用割合がそれぞれ 81%、74%と高くなっています。

高齢者は、現時点では自動車を利用していても、身体的な機能の低下等によって、今後、自動車利用できなくなった場合には、買い物や通院などの日常移動に不便な思いをすることが考えられます。

高齢者の移動を、自動車利用から安全に移動できる公共交通を利用した移動へ早期に転換を進めることが求められます。



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

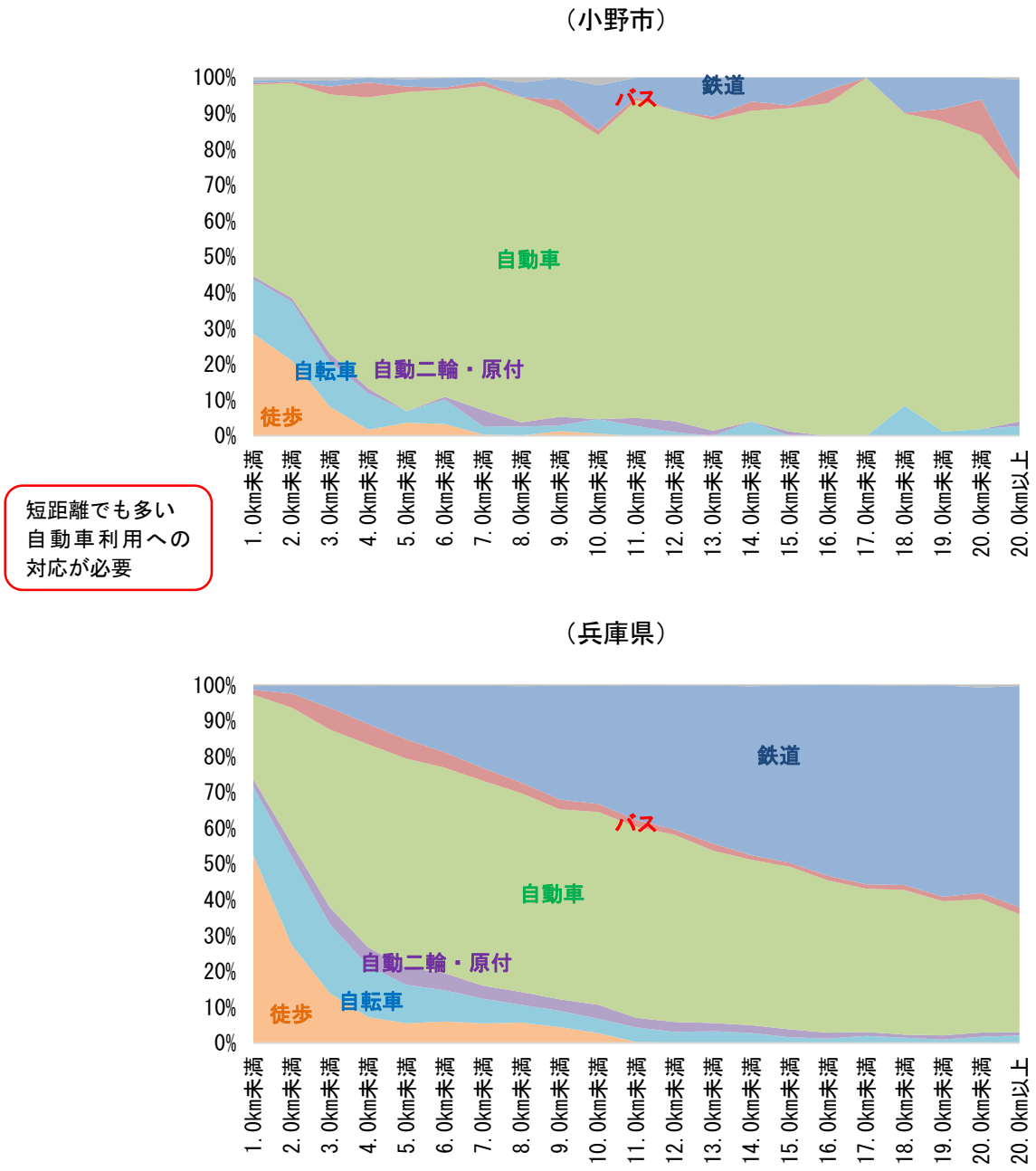
図 3.1.10　小野市関連トリップの年齢３区分別代表交通手段

③ 交通手段別の移動距離帯

小野市は、短距離移動を含む全ての距離帯で自動車の分担率が高くなっています。

本来、兵庫県の距離帯別分担率のように、移動距離帯に応じて各交通手段が適切に役割分担を果たすことが求められますが、小野市においては、全ての距離帯で自動車利用が多くなっています。

各交通手段が移動距離帯に応じて適切に利用される交通環境が求められます。



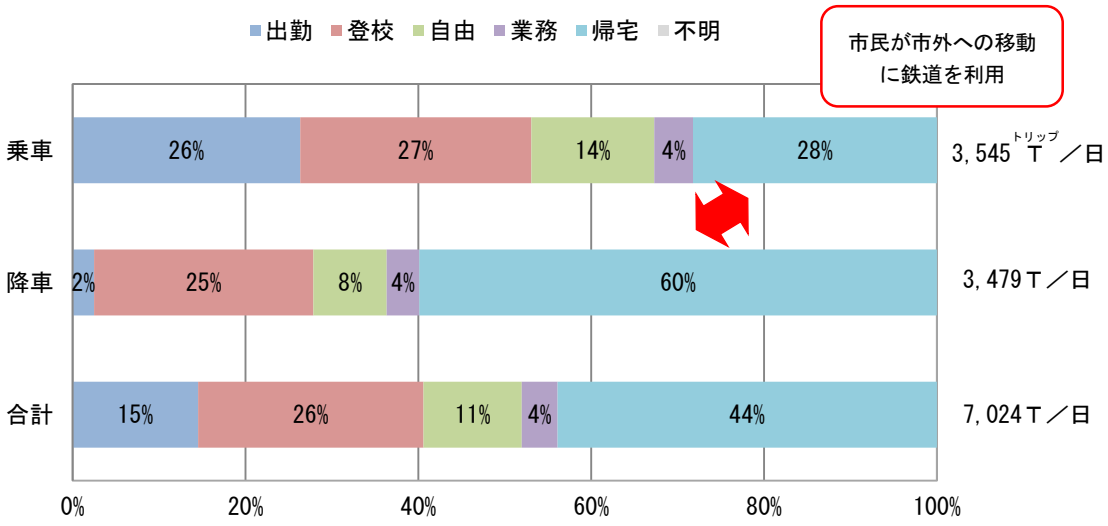
出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

図 3.1.11　小野市と兵庫県の距離帯別代表交通手段

(5) 駅アクセス交通

① 駅別移動目的

小野市の鉄道乗降別の移動目的を見ると、乗車より降車で「帰宅」の割合が高くなっており、主に市民が市外への移動に利用していることが伺えます。



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

図 3.1.12　小野市内の鉄道駅乗降別利用目的構成

駅別乗降車別の移動目的を見ると、ＪＲ河合西駅では、降車で登校、乗車で帰宅の割合が高いことから、河合小学校に登校している児童が利用していることが伺えます。

小野駅は、乗車、降車ともに帰宅の割合が高く、乗車で出勤、登校、降車で登校割合が高くなっており、駅周辺居住者が出勤、登校で乗車したり、小野高校に登校するために降車していることが伺えます。

その他の駅では、乗車で出勤又は登校の割合が高く、降車で帰宅の割合が高いことから、駅周辺の居住者が出勤や登校目的で利用していることが伺えます。

表 3.1.1　鉄道駅の主な利用者と主な利用目的

路線名	駅名	主な利用者の居住地	主な利用目的と分担率
ＪＲ加古川線	青野ヶ原	駅周辺	登校（乗車 76%）
	河合西	市内	登校【河合小学校】（降車 69%）
	粟生	駅周辺	登校（乗車 49%）
	小野町		出勤（乗車 32%）
	市場		登校（乗車 46%）
神戸電鉄粟生線	粟生	駅周辺	出勤（乗車 32%）
	葉多		登校（乗車 51%）
	小野	駅周辺	出勤（乗車 23%）
		市外	登校【小野高校】（降車 42%）
	市場	駅周辺	登校（乗車 61%）
	樫山		出勤（乗車 65%）
北条鉄道	粟生	－	－

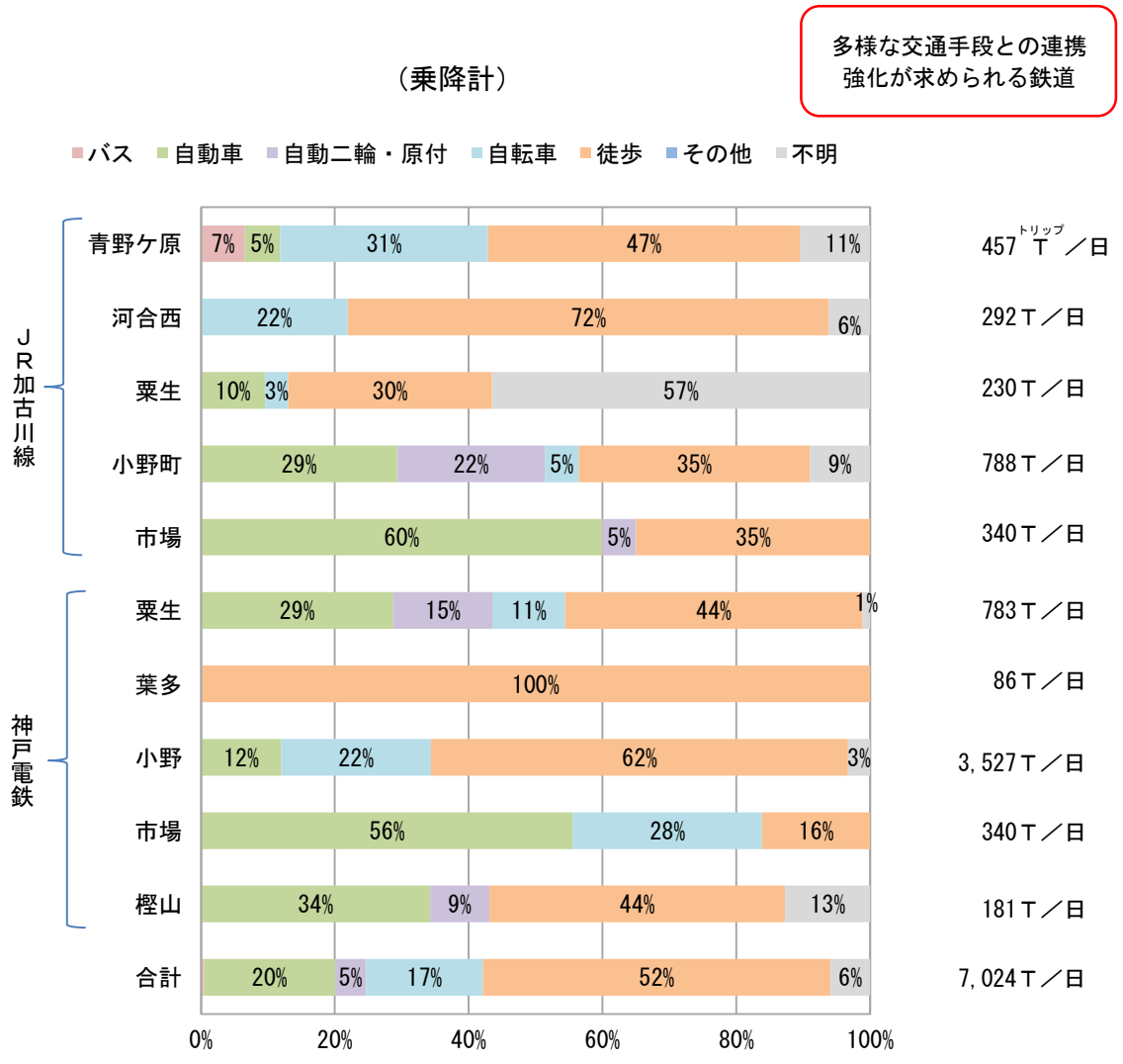
※北条鉄道粟生駅の駅端末データなし　　出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

② 駅別端末交通手段

利用駅別に端末交通手段（乗車駅までの交通手段及び降車駅からの交通手段）を見ると、ほとんどの駅で徒歩と自転車利用が多くなっており、青野ヶ原駅のみバスの利用が見られます。

ほとんどの駅で徒歩の利用が多いことから、駅周辺の居住者が鉄道を利用していることが伺えます。また、各駅でバスの利用がほとんど見られないことから、各駅ともに駅勢圏が小さいと考えられます。

鉄道と他の交通手段の連携強化を図ることで、駅へのアクセス性の向上を図り、もっと鉄道が利用しやすい交通環境が求められます。



※北条鉄道の駅端末データなし

出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

図 3.1.13　小野市内の鉄道駅別の端末交通手段分担率

(6) クルマ移動制約者

① クルマ移動制約者の定義と人数

バスや鉄道などの公共交通は、クルマを利用しづらい人の移動手段として重要な役割を果たしています。

「自動車運転免許を持っていない」又は「世帯に車がない」人をクルマ移動制約者と定義すると、小野市民のクルマ移動制約者数は、平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査結果から推計すると、約１万４千人（市民の約 30%）が該当します。

年齢階層別では、18 歳未満では自動車運転免許を取得できないことから 5～19 歳の割合は高くなっています。20 歳以上では年齢階層が上がるごとにクルマ移動制約者の割合が高くなっていき、75 歳以上では 67%の人がクルマ移動制約者となっています。

【クルマ移動制約者の定義】

次のいずれかに該当する人をクルマ移動制約者として設定

- 自動車運転免許を持っていない
- 世帯に車がない

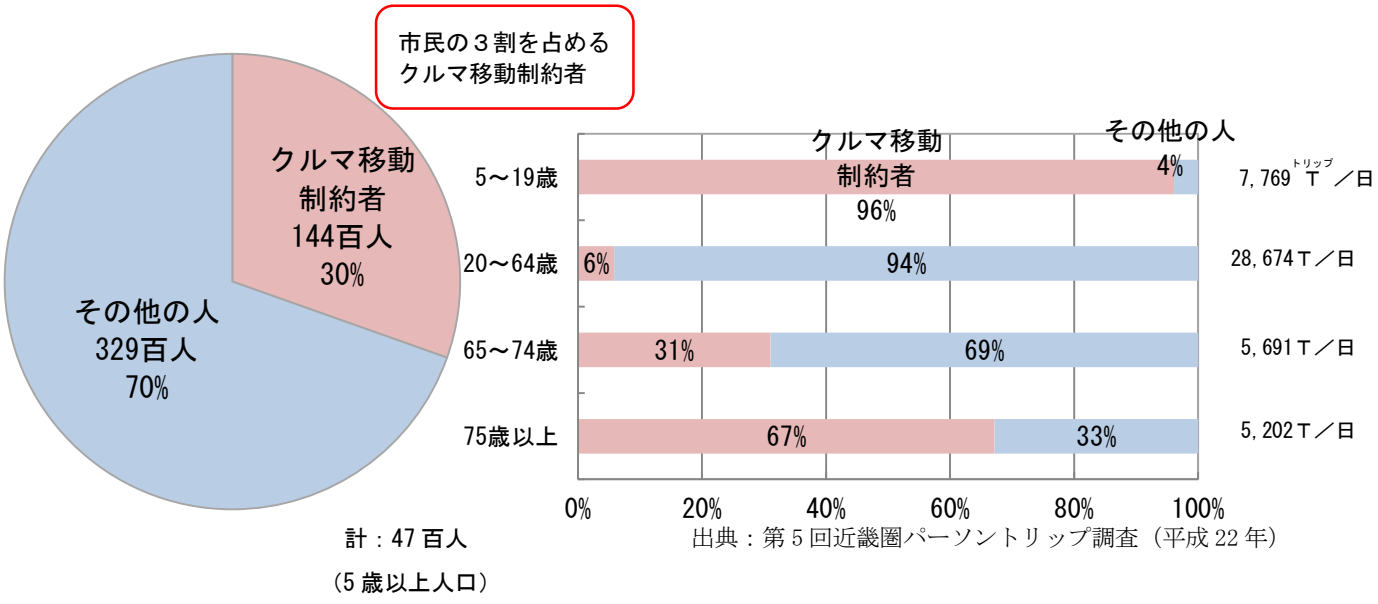
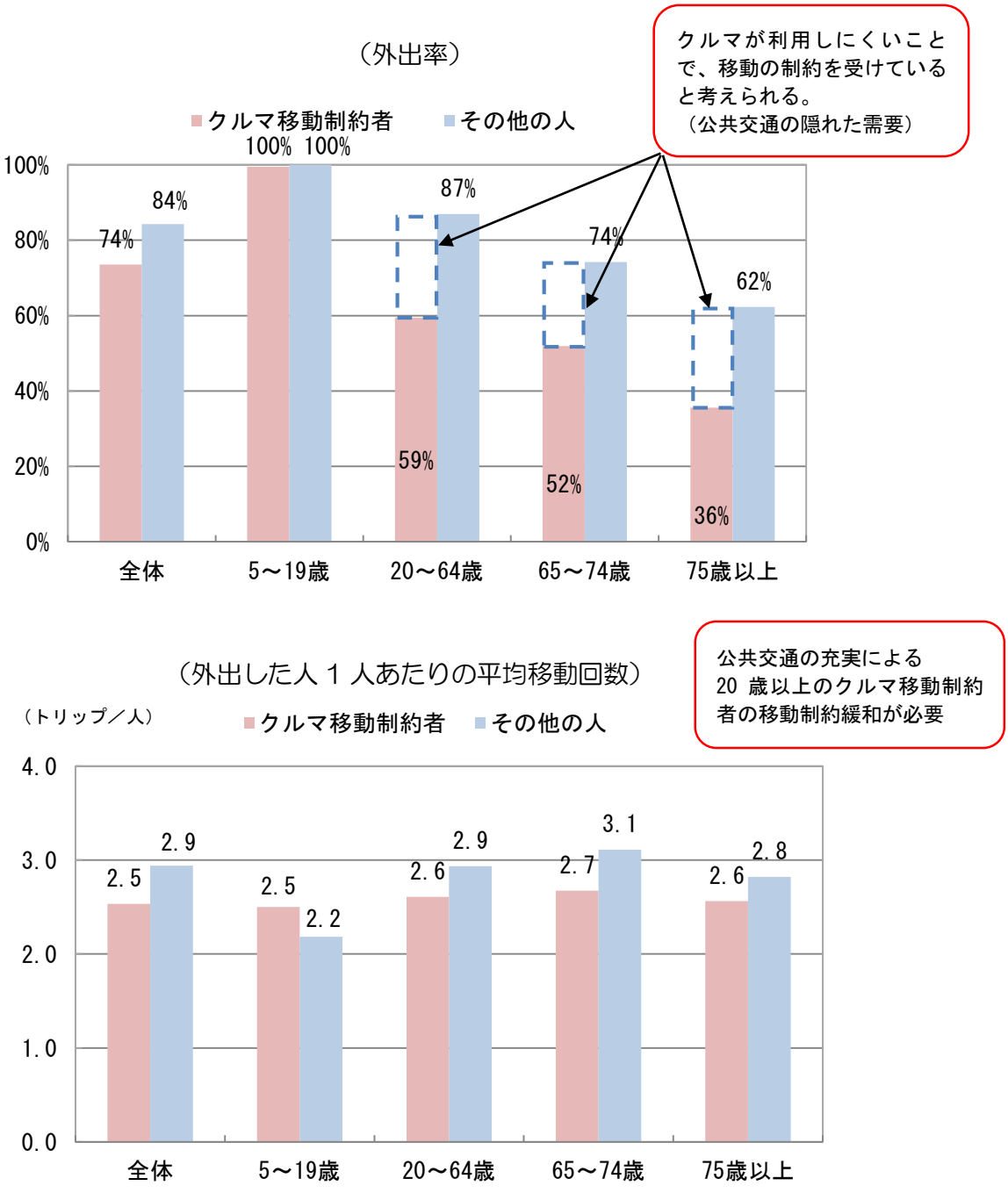


図 3.1.14　クルマ移動制約者の割合

② 外出率及び平均移動回数の比較

クルマ移動制約者とその他の人とを同年代で比較すると、20 歳以上では、クルマ移動制約者は外出率が低いだけでなく、外出した人でも移動回数が少なくなっています。このことから、20 歳以上のクルマ移動制約者は、自動車を気軽に利用できないことが原因で、移動しづらい状況が発生していると考えられ、クルマ移動制約者の移動支援のためにも高齢者等が利用しやすい公共交通が求められます。



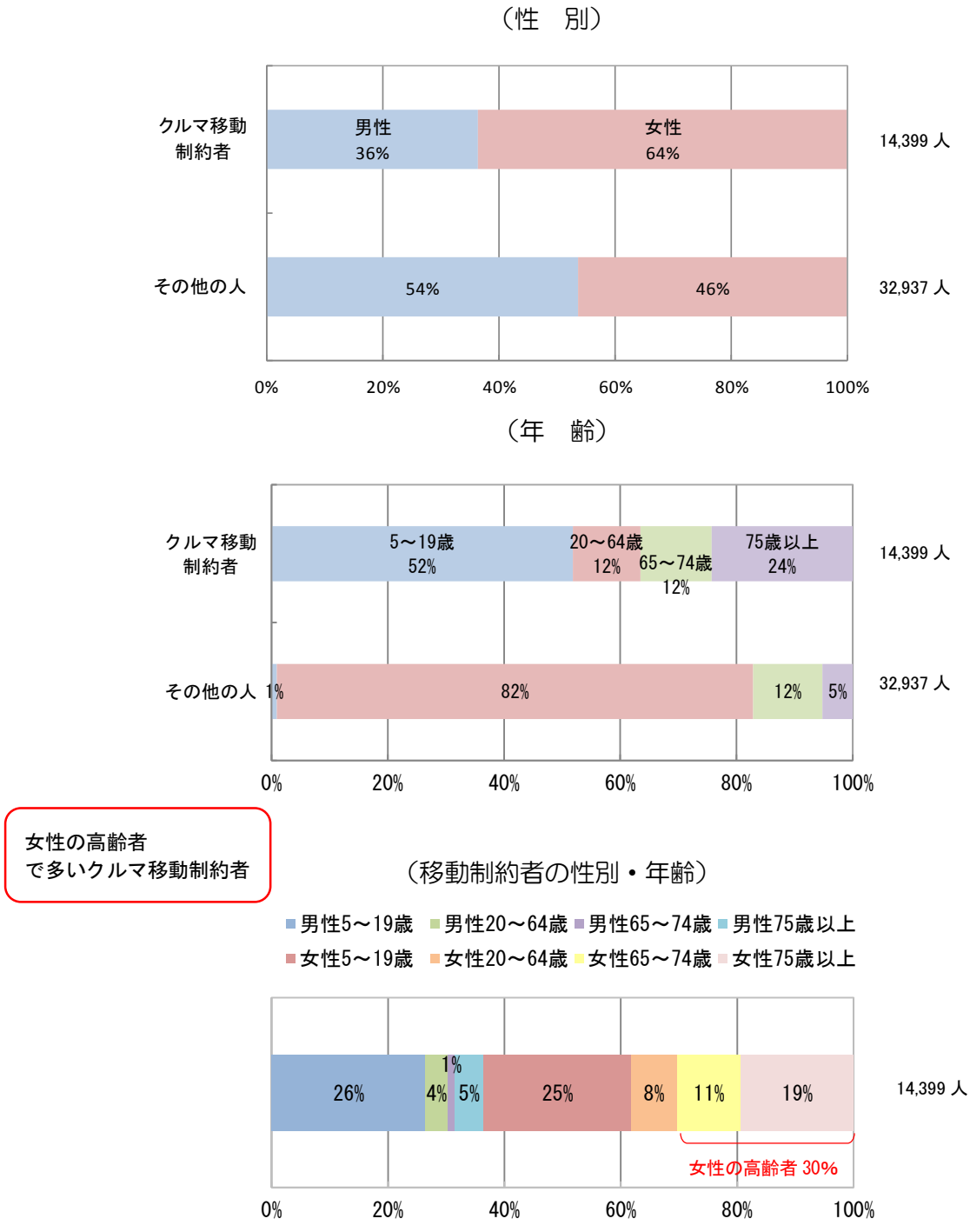
出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

図 3.1.15　クルマ移動制約者の外出状況

③ 個人属性の比較

クルマ移動制約者の個人属性をその他の人と比較すると、クルマ移動制約者は、女性、20 歳未満及び 65 歳以上が多くなっています。

「② 外出率及び平均移動回数の比較」から、20 歳以上で特に移動制約を受けていると考えられることから、女性の高齢者がクルマ移動制約者の主な層になっていると考えられます。



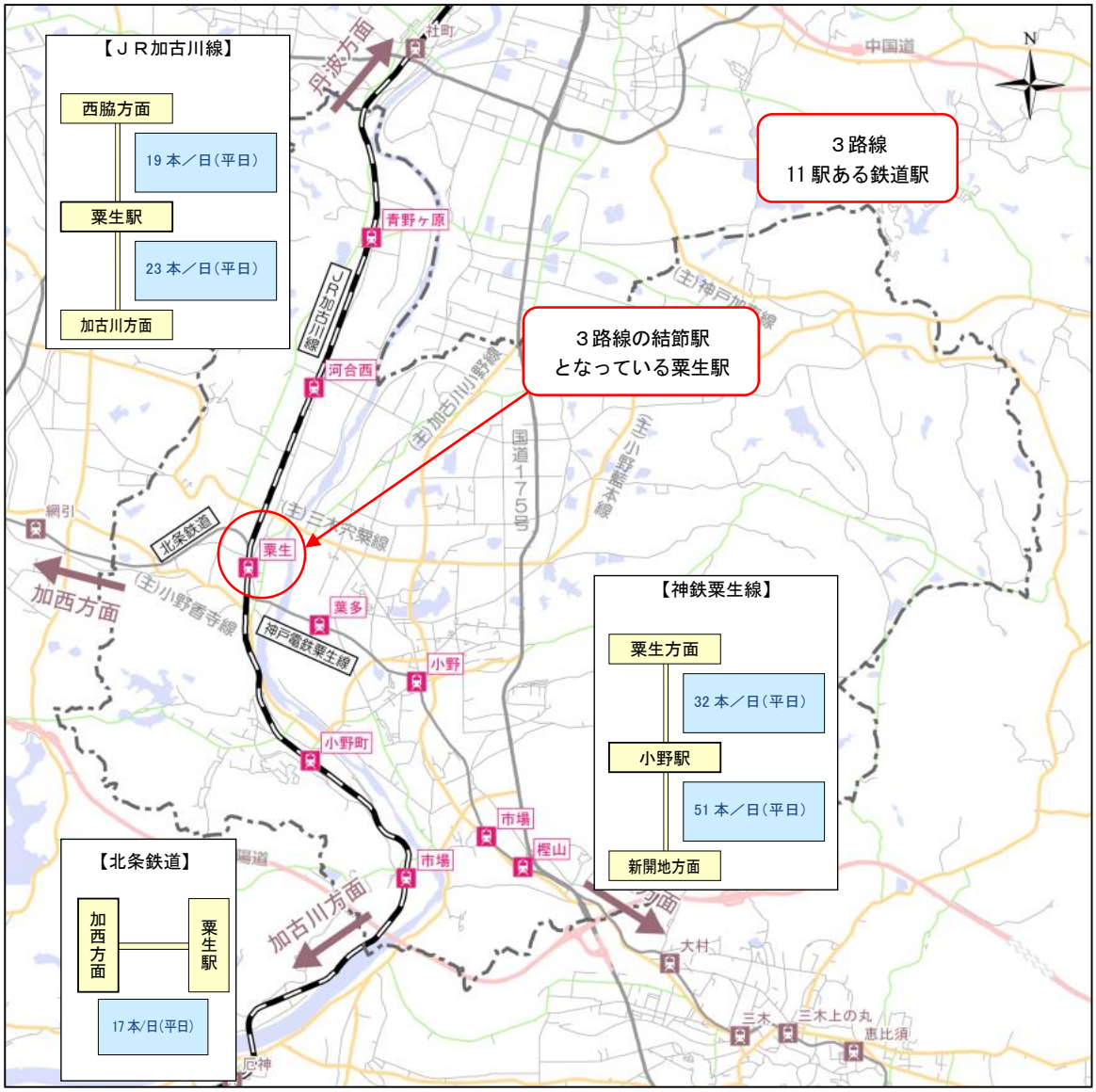
出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

図 3.1.16　クルマ移動制約者の個人属性

3-2 交通手段別利用状況

(1) 鉄道

市内の鉄道はＪＲ加古川線（５駅）、神戸電鉄粟生線（５駅）、北条鉄道（１駅）の３路線が運行し、鉄道駅は市内に 11 駅あります。粟生駅は３路線の結節駅となっているため、小野市の交通結節点としても位置づけられており、充実した鉄道網の更なる有効活用が求められます。

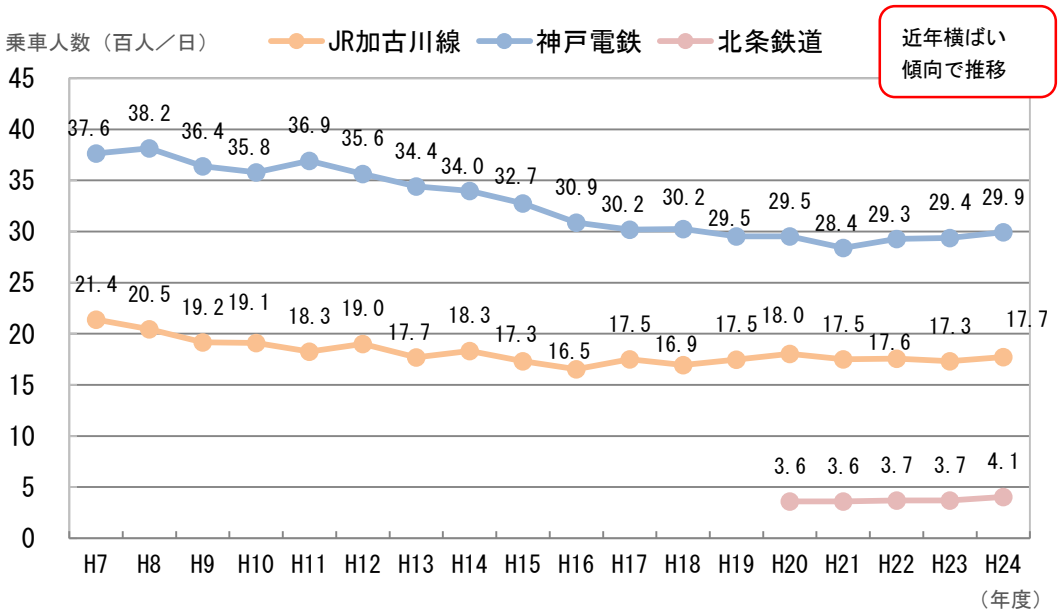


（平成 27 年 9 月現在）
出典：各鉄道会社時刻表

図 3.2.1　鉄道網図と鉄道駅の日平均乗車人員の推移

市内の鉄道駅の日平均乗車人員は、平成 24 年度で神戸電鉄粟生線が約 3 千人、ＪＲ加古川線が約 1 千 8 百人、北条鉄道（粟生駅）が約 4 百人となっており、近年は 3 路線共に横ばい傾向で推移しています。

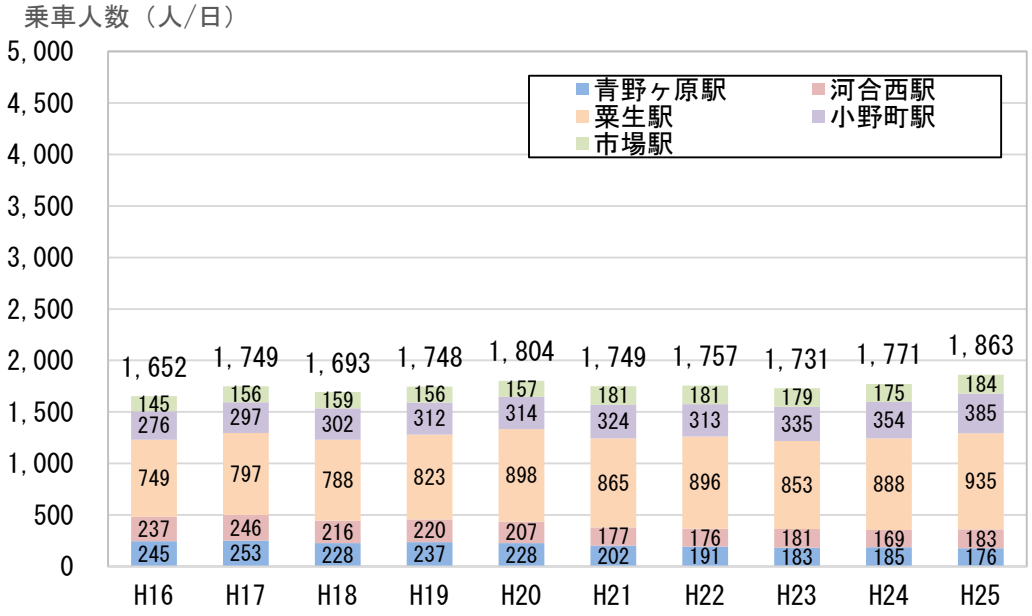
駅別に見ても各路線ともに概ね横ばい傾向で推移しています。



※市内の鉄道駅の乗車人数の合計。

出典：小野市統計書、北条鉄道統計

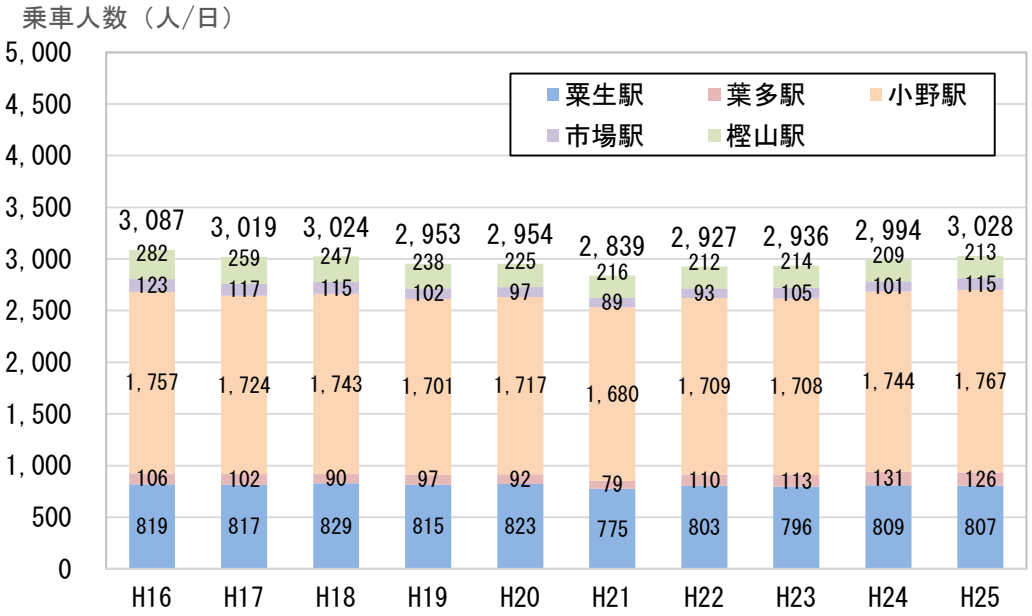
図 3.2.2　鉄道事業者別の日平均乗車人員の推移



※市内の鉄道駅の乗車人数の合計。

出典　：　小野市統計書

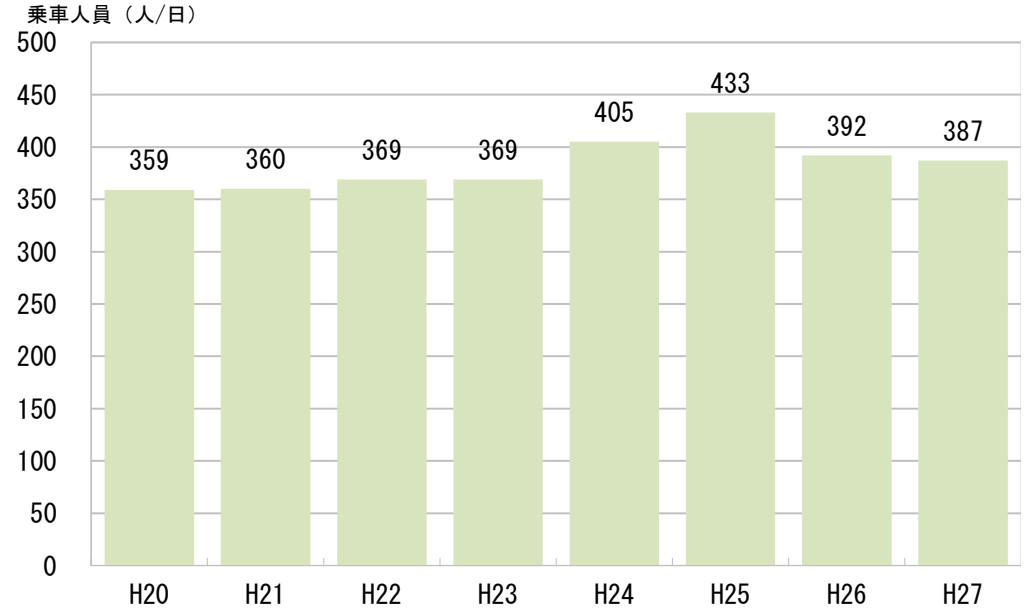
図 3.2.3　ＪＲ加古川線の日平均乗車人員の推移



※市内の鉄道駅の乗車人数の合計。

出典 ： 市統計書

図 3.2.4　神戸電鉄粟生線の日平均乗車人員の推移



※各年度における特定日での調査。

出典 ： 北条鉄道統計

図 3.2.5　北条鉄道（粟生駅）の日乗車人員の推移

(2) 路線バス

市内の路線バスは、６系統運行しており、県道三木宍粟線、県道加古川小野線、県道小野藍本線、県道住吉住永線を通行しています。

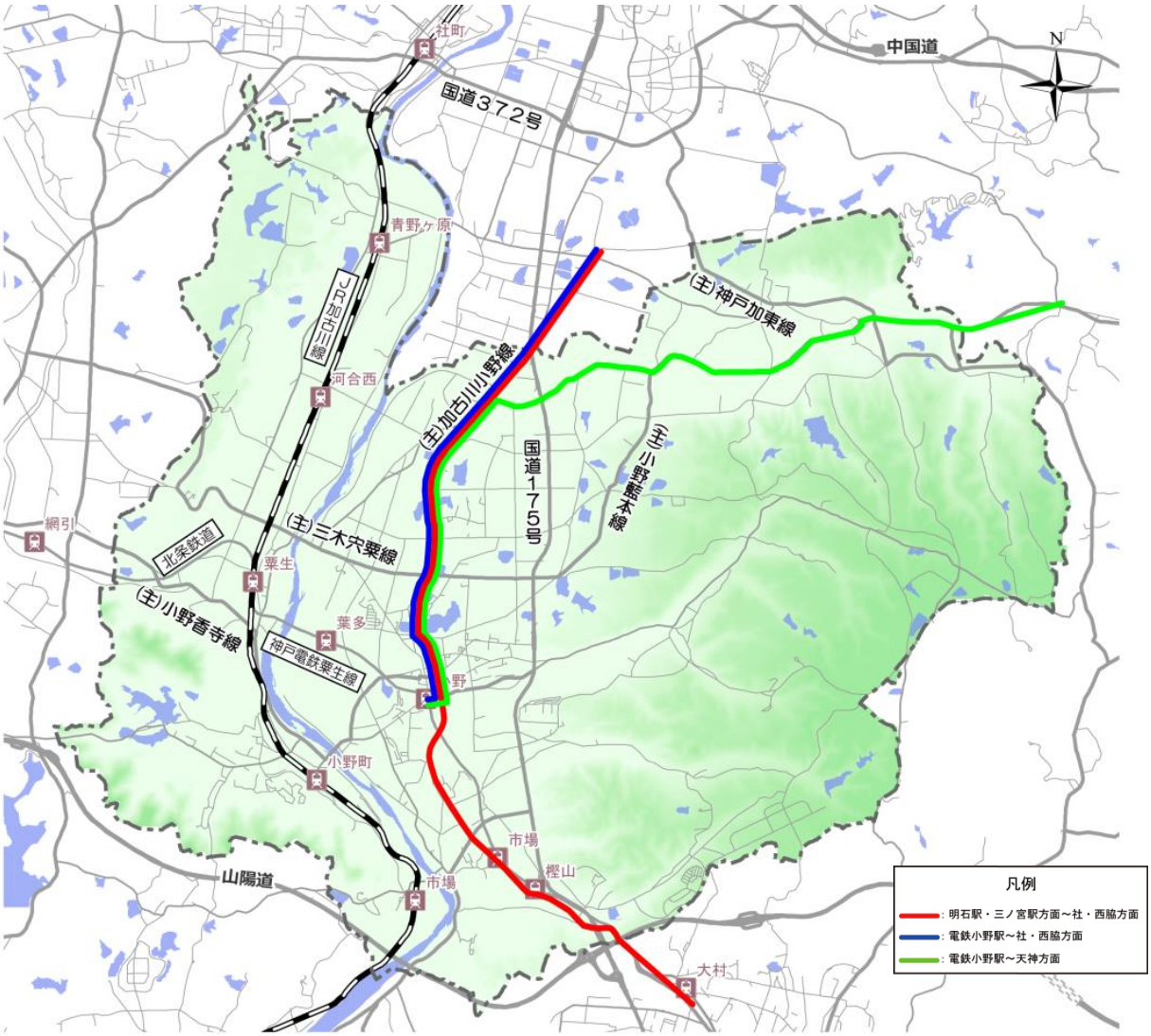


図 3.2.6　路線バス網図

表 3.2.7　路線バス系統別の始発・終発時間と運行本数

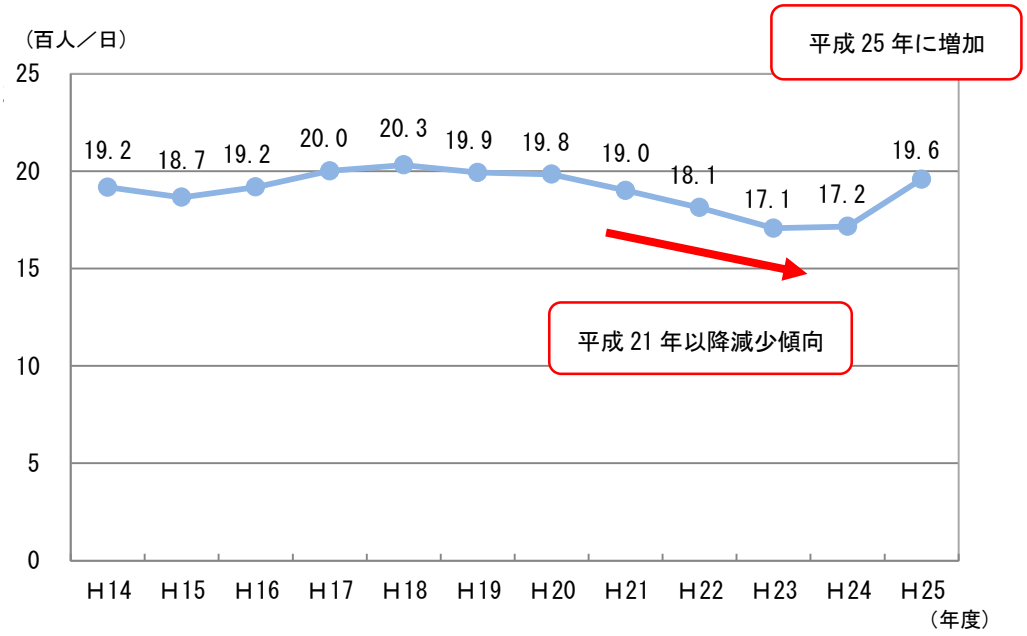
系統名	停留所	始発	終発	運行本数
西脇営業所～三ノ宮（滝野社 IC 経由）	西脇営業所	8:04	16:24	9 本
	三ノ宮	6:30	17:00	11 本
西脇営業所～三ノ宮	西脇営業所	5:23	17:29	9 本
	社（社営業所）	19:00	20:00	2 本
	三ノ宮	16:30	22:00	9 本
電鉄小野駅～西脇営業所	電鉄小野駅	7:05	―	1 本
	社（社営業所）	6:40	―	1 本
電鉄小野駅～天神	電鉄小野駅	7:10	18:50	3 本
	天神駅	6:30	18:05	2 本
社（社営業所）～明石駅	社（社営業所）	6:00	19:40	17 本
	明石駅	6:25	21:15	17 本

路線バスの乗車人員は、平成 17 年度以降、日平均２千人前後で推移していましたが、平成 21 年度以降減少傾向に転じ、平成 24 年度には約１千７百人となっています。

平成 25 年には再び約２千人に増加していますが、これは、平成 26 年４月に導入された消費税による駆け込み需要と推測され、一時的な増加と考えられます。

路線バス利用者の減少が継続すると、サービスレベルが低下しさらに利用者が減少する負のスパイラルに陥る危険があります。

路線バスは、鉄道や、らん♡らんバスと連携強化を図ることで、市域の一体的な移動を担うことが求められます。



出典：小野市統計書

図 3.2.7　路線バス乗車人員の推移

(3) コミュニティバス

小野市では、交通弱者の移動手段の確保を行うとともに、公共施設や公共交通機関の利用促進、コミュニティ活動の活性化を図ることを目的とし、コミュニティバスを運行しています。コミュニティバスは、各地域と公共施設が多く立地する市の中心部などとを結ぶ「らん♡らんバス」と、市内の公共施設への移動を利用者の要望に応じて運行する「デマンドバス」（小型：毎日運行、大型：日曜日運行）を運行しています。

「らん♡らんバス」は、平成 16 年１月より運行しており、平成 27 年現在、小型ノンステップバス５台で運行しています。

デマンドバスは、定時定路線の運行では対応できない時間帯やエリアを運行することで、市民の移動利便性のさらなる向上をめざし、大型デマンドバス（らん♡らんバスの空車利用）と小型デマンドバス（ワゴンタイプの専用車両）の２台で、事前の予約により最寄りのらん♡らんバス停から市内の公共施設へ運行しています。

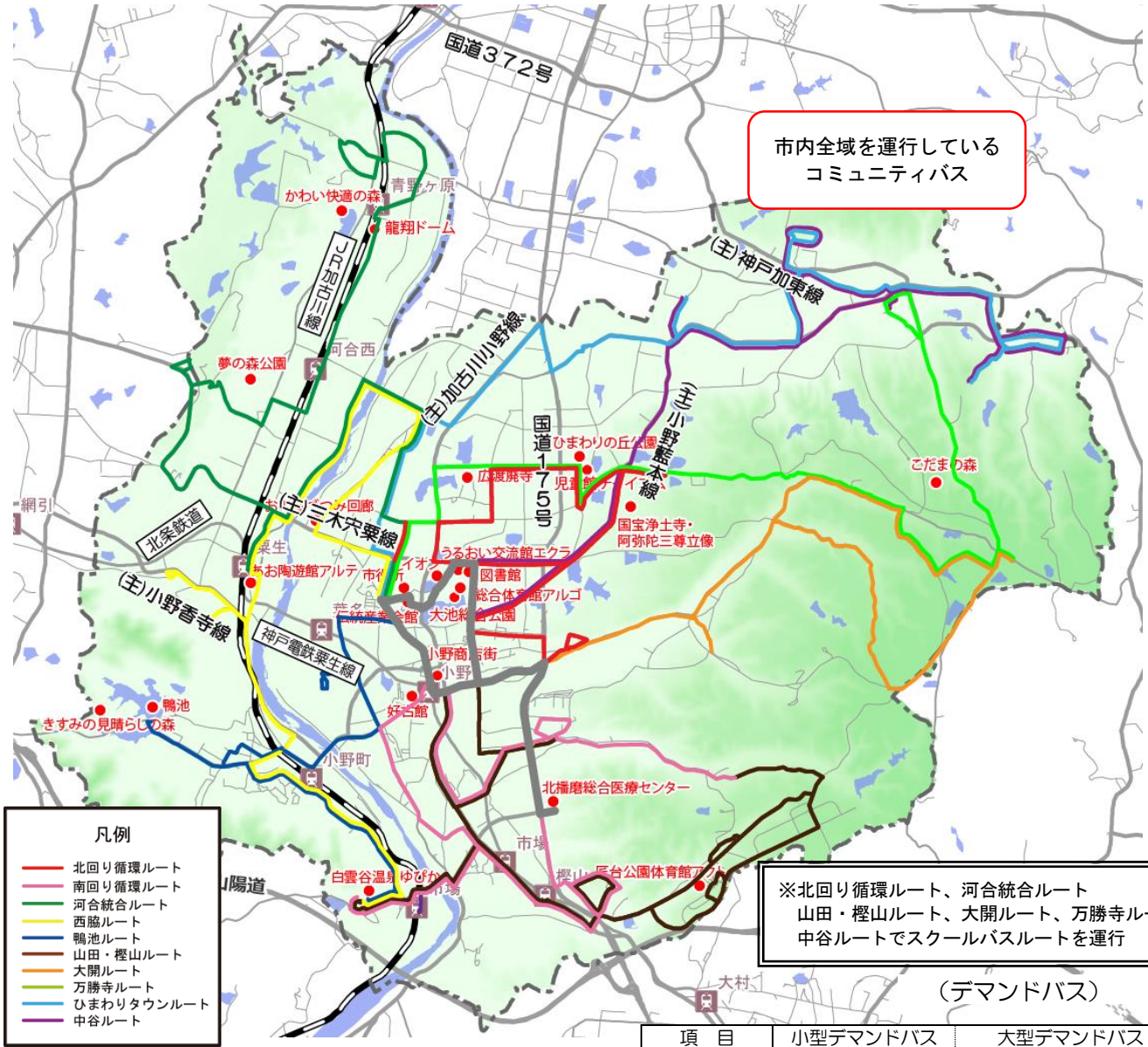
表 3.2.1　コミュニティバス事業の経緯

時　期	内　容
平成 16 年 1 月	運行開始
平成 18 年 4 月	65 歳以上・小学生以下・障がい者の運賃無料化
平成 19 年 6 月	大型デマンドバスの運行開始
平成 20 年 7 月	小型デマンドバスの運行開始
平成 21 年 3 月	市内９地域でのワーキンググループ会議設置（現在は統合により６グループ・小野市地域公共交通総合連携計画に基づく設置）
平成 22 年 10 月	イオン小野店（旧サティ）バスターミナル設置
平成 23 年 10 月	始発便の繰下・市場小学校における通学時間帯の運行等
平成 24 年 3 月	ゆぴか直行便の増便　※新車両導入
平成 25 年 10 月	北播磨総合医療センター経由の運行開始
平成 26 年 1 月	粟田橋の通行止めに伴う、ルート改正

「らん♡らんバス」は、計 10 ルート運行しており、全てが市街地の各施設を経由して、イオンや北播磨総合医療センターを結ぶ路線で運行しています。

また、「らん♡らんバス」10 ルートのうち、北回り、南回り循環ルートは毎日運行、その他のルートは週 2～6 日間運行しています。

10 ルートの内、6ルートで運行するスクールバスルートは、小学生の通学手段として利用されています。



（らん♡らんバス）

項　目	内　容
車　　両	小型ノンステップバス　5台
運行路線	市内 10 ルート
料　　金	100 円 ※ただし、65 歳以上、小学生以下、障がい者は無料
バス停数	157 箇所

（デマンドバス）

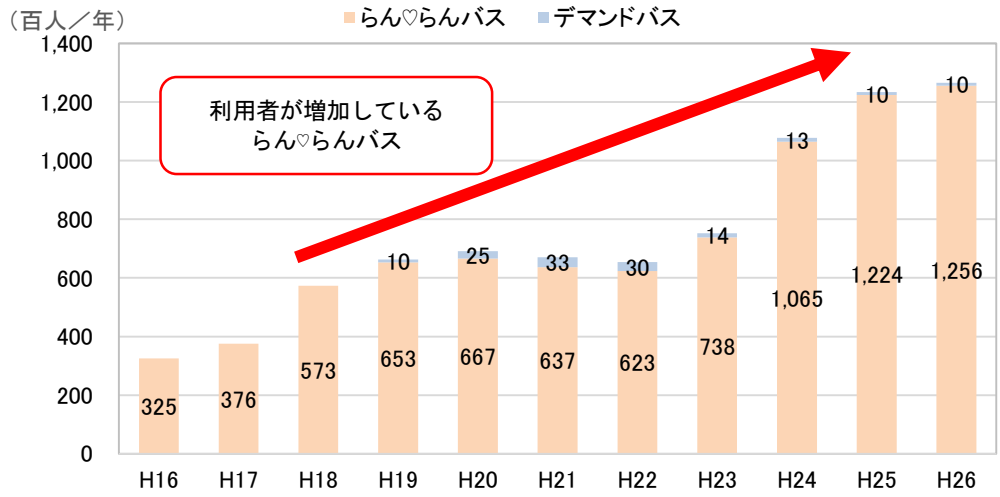
項　目	小型デマンドバス	大型デマンドバス
運 行 日	毎日 （年末年始除く）	日曜日 （年末年始除く）
運行時間	８時から 18 時	８時から 20 時半 （６月から９月は７時から）
利用人員	６人から９人	10 人から 36 人
料　　金	大人１回　100 円（小学生１回 50 円） 小学生未満、障がい者は無料	
出 発 地	らん♡らんバスのバス停、市内公共施設	
目 的 地	市内公共施設等	

図 3.2.8　らん♡らんバスの運行ルート

コミュニティバスの利用者数は、平成 16 年の運行当初の年間約３万３千人から、約 12 万７千人（平成 26 年度）となっており、運賃改定（小学生・高齢者等の無料化）やスクールバスルートの導入、ゆぴか便の増便などによって、年々増加傾向にあり、市民の日常的な移動手段として利用が進んでいます。

表 3.2.2　らん♡らんバスルート別運行状況

	起終点	運行日	便数（便／日）	備考
①北回り循環ルート	イオン～イオン（時計回り）	毎日	2	
	イオン～イオン（反時計回り）	毎日	2	
	北丘町～小野電鉄	月曜日～土曜日	1	スクールバスルート
	イオン～新開地	月曜日～土曜日	1	スクールバスルート
②南回り循環ルート	イオン～イオン（時計回り）	毎日	2	
	イオン～イオン（反時計回り）	毎日	2	
③河合統合ルート	土井病院入り口～北播磨総合医療センター	月・水・金・土	2	
	北播磨総合医療センター～西山町	月・水・金・土	1	
	電鉄小野駅～西山町	月・水・金・土	1	
	河合小学校前～粟生駅前	月曜日～土曜日	1	スクールバスルート
④西脇ルート	ゆぴか～北播磨総合医療センター	水・土	1	
	北播磨総合医療センター～ゆぴか	水・土	1	
	ゆぴか～イオン	水・土	1	
	電鉄小野駅～ゆぴか	水・土	1	
⑤鴨池ルート	ゆぴか～北播磨総合医療センター	火・木	1	
	北播磨総合医療センター～ゆぴか	火・木	1	
	ゆぴか～イオン	火・木	1	
	電鉄小野駅～ゆぴか	火・木	1	
⑥山田・樫山ルート	ゆぴか～イオン	月・金	2	
	イオン～ゆぴか	月・金	2	
	匠台～電鉄小野駅	月曜日～土曜日	1	スクールバスルート
	イオン～イオン	月曜日～土曜日	1	スクールバスルート
⑦大開ルート	万勝寺新田～イオン	火・木	2	
	イオン～万勝寺新田	火・木	2	
	大開南～小野東小学校前	月曜日～土曜日	1	スクールバスルート
	小野東小学校前～大開南	月曜日～土曜日	2	スクールバスルート
⑧万勝寺ルート	下東条小学校～北播磨総合医療センター	月・金	1	
	北播磨総合医療センター～下東条小学校	月・金	1	
	下東条小学校～イオン	月・金	1	
	電鉄小野駅～下東条小学校	月・金	1	
	中山～下東条小学校	月曜日～土曜日	1	スクールバスルート
	下東条小学校～中山	月曜日～土曜日	1	スクールバスルート
⑨ひまわりタウンルート	うぐいす台～北播磨総合医療センター	火・木	2	
	北播磨総合医療センター～うぐいす台	火・木	1	
	電鉄小野駅～うぐいす台	火・木	1	
⑩中谷ルート	うぐいす台～北播磨総合医療センター	月・水・金・土	2	
	うぐいす台～電鉄小野駅	月曜日～土曜日	2	火・木は１便／日
	北播磨総合医療センター～うぐいす台	月・水・金・土	1	
	電鉄小野駅～うぐいす台	月・水・金・土	1	
	中谷～下東条小学校	月曜日～土曜日	1	スクールバスルート
	下東条小学校～中谷	月曜日～土曜日	1	スクールバスルート
	電鉄小野駅～中谷	月曜日～土曜日	1	スクールバスルート
	イオン～うぐいす台	月曜日～土曜日	1	スクールバスルート



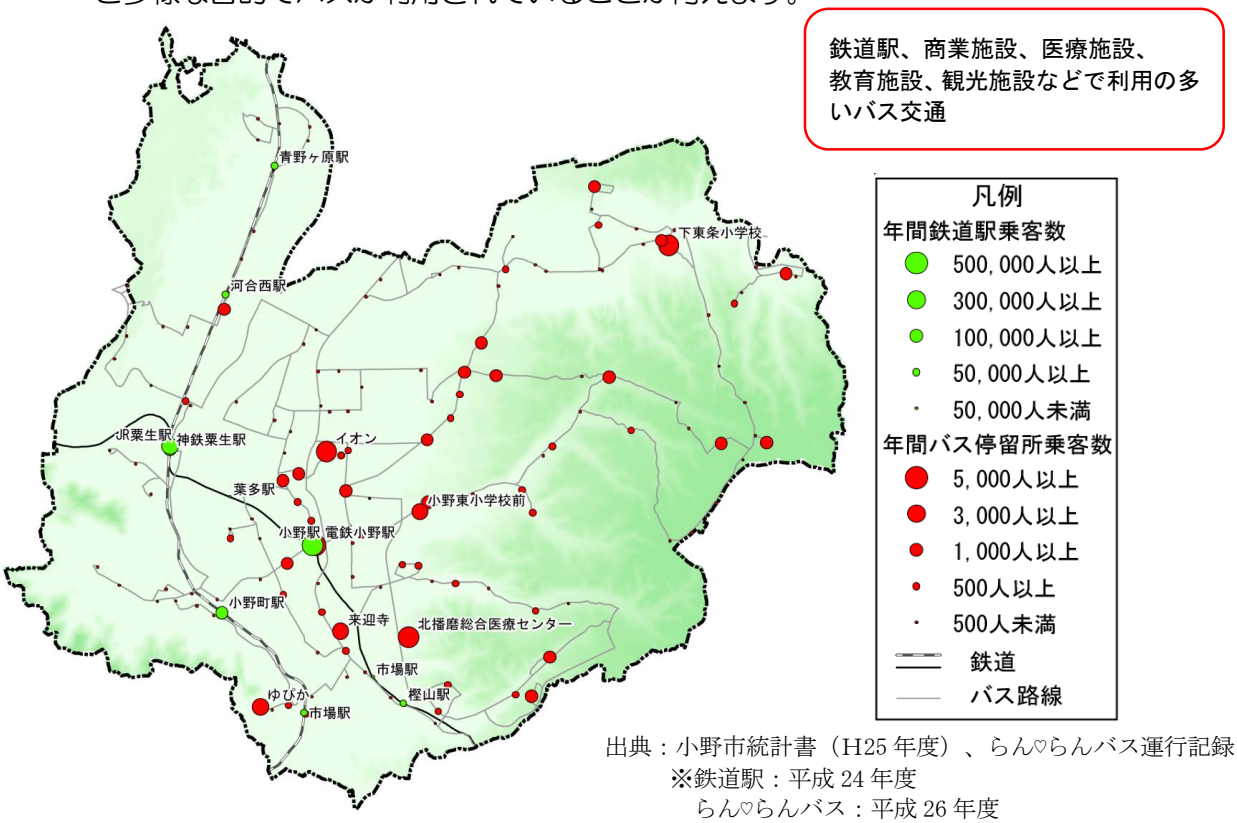
出典：小野市

図 3.2.9　らん♡らんバスの利用者数の推移

(4) 鉄道駅及びバス停乗車人員

鉄道は、小野駅（神戸電鉄）、粟生駅（神戸電鉄・JR）の利用者が多くなっており、小野市においては、これらの２駅が交通結節点として利用されています。

バス停は、イオン、電鉄小野駅、下東条小学校、北播磨総合医療センター、来迎寺、ゆぴか、小野東小学校前のなどでの利用者が多くなっており、買い物、通院、通学、観光など多様な目的でバスが利用されていることが伺えます。



出典：小野市統計書（H25 年度）、らん♡らんバス運行記録
※鉄道駅：平成 24 年度
らん♡らんバス：平成 26 年度

図 3.2.10　鉄道駅とバス停別乗車人員

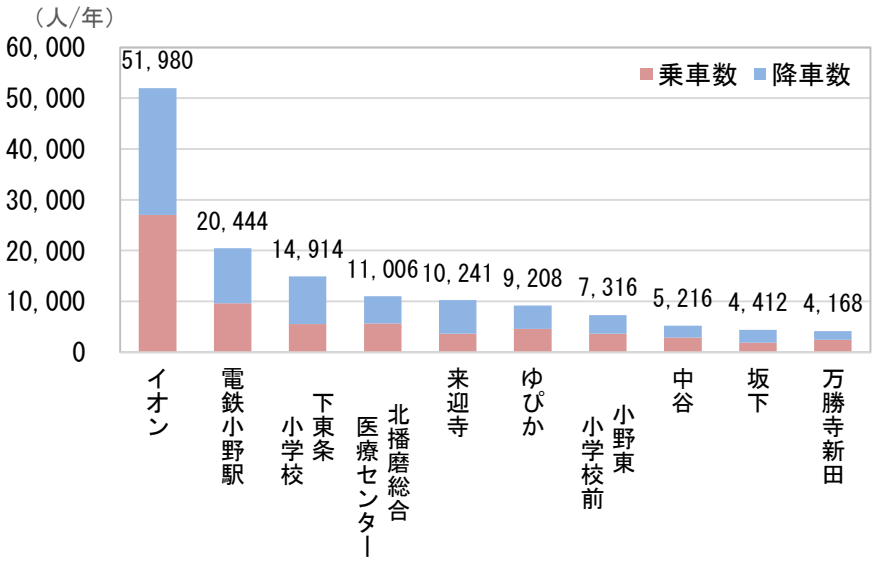
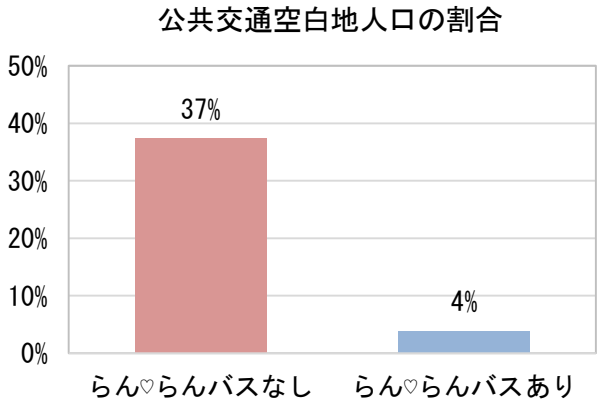


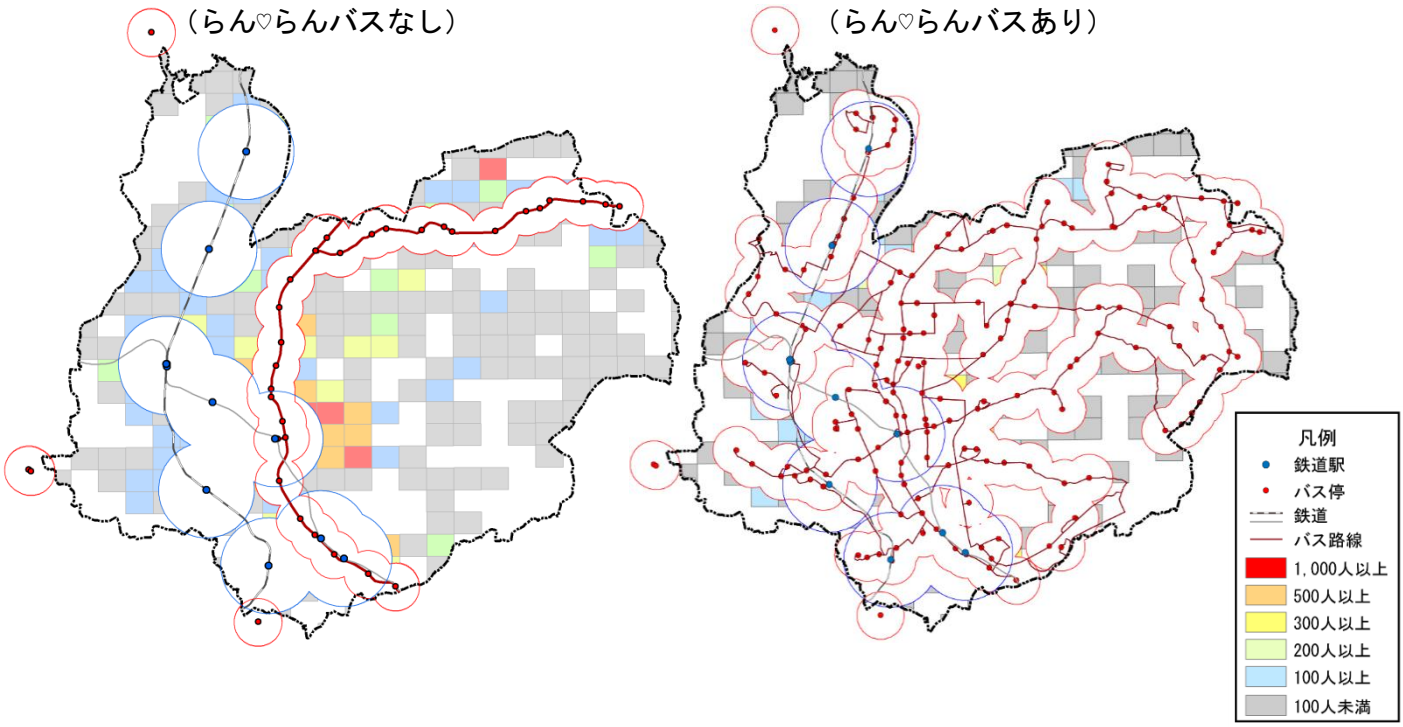
図 3.2.11　平成 26 年度バス停別利用状況（全ルート計）

(5) 公共交通空白地

小野市では、「らん♡らんバス」が市域全体を運行していることから、公共交通空白地人口は約２千人（約４%）と少なくなっており、今後も市域を網羅して運行している「らん♡らんバス」の有効活用が求められます。



らんらんバスの運行によって
４%と少ない
公共交通空白地人口



※国勢調査(平成 22 年)より算出

公共交通空白地の定義

平成 23 年度の国土交通省の調査では、公共交通空白地の定義のひとつとして、「バス停から 500m、鉄道駅から１ｋｍ」を設定しています。また、『人とまち、未来をつなぐネットワーク～地域公共交通活性化再生法の一部改正～』（国土交通省 平成 27 年 7 月）においても、公共交通空白地の定義として、「バス停から 500m、鉄道駅から 1km」が設定されているため、本計画でも同定義を用いています。

図 3.2.12　市内の公共交通空白地の分布

(6) タクシー

東播磨交通圏※におけるタクシーの年間輸送人員は、平成 18 年度以降概ね減少傾向で推移しており、平成 26 年度で 252 万人と平成 18 年度の 336 万人から約 25%減少しています。

鉄道や路線バスでは対応できない時間帯や目的地への移動について、タクシーの有効活用が求められます。

※ 東播磨交通圏：加古川市、高砂市、加西市、小野市、三木市、三田市、西脇市、加東市、加古郡、多可郡

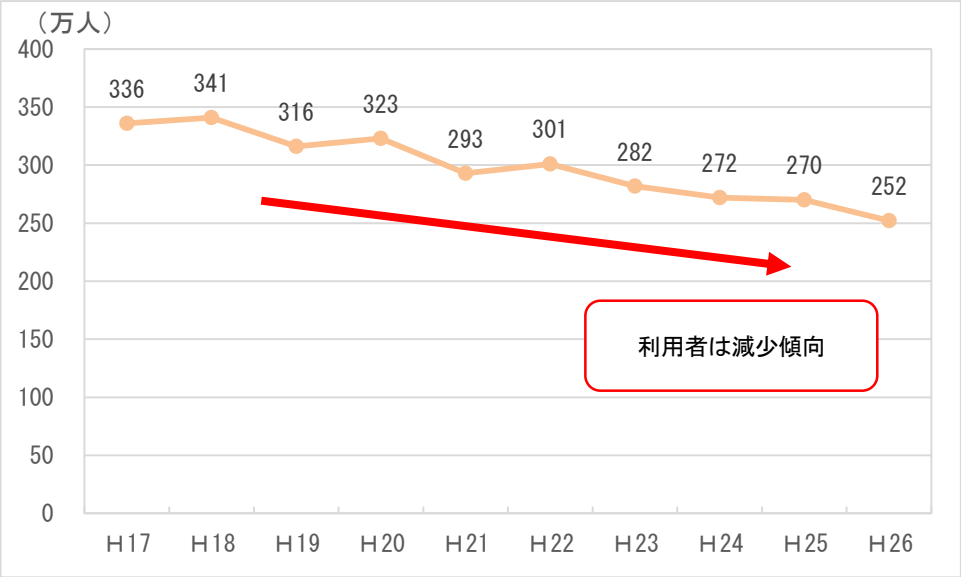


図 3.2.13　東播磨交通圏のタクシー年間輸送人員の推移

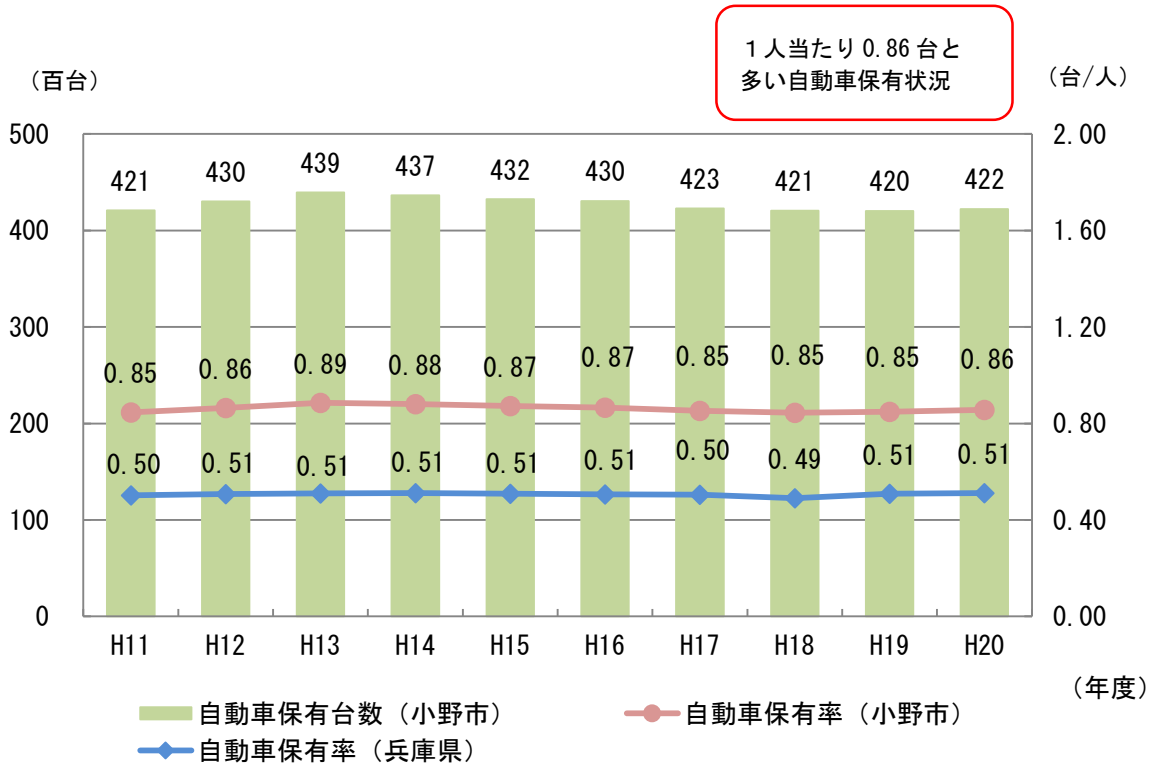
出典：東播磨交通圏輸送人員

(7) 自動車

① 自動車保有台数

自動車保有台数は、ほぼ横ばいで推移しており、平成 25 年度（２０１３年度）では、約４万２千台となっています。

また、総人口１人当たりの自動車保有台数は、0.86 台（平成 25 年）となっており、兵庫県の平均 0.51（平成 25 年）と比べて、0.35 台多く、小野市の自動車保有率が高いことが伺えます。



出典：小野市統計書（H11～H26）

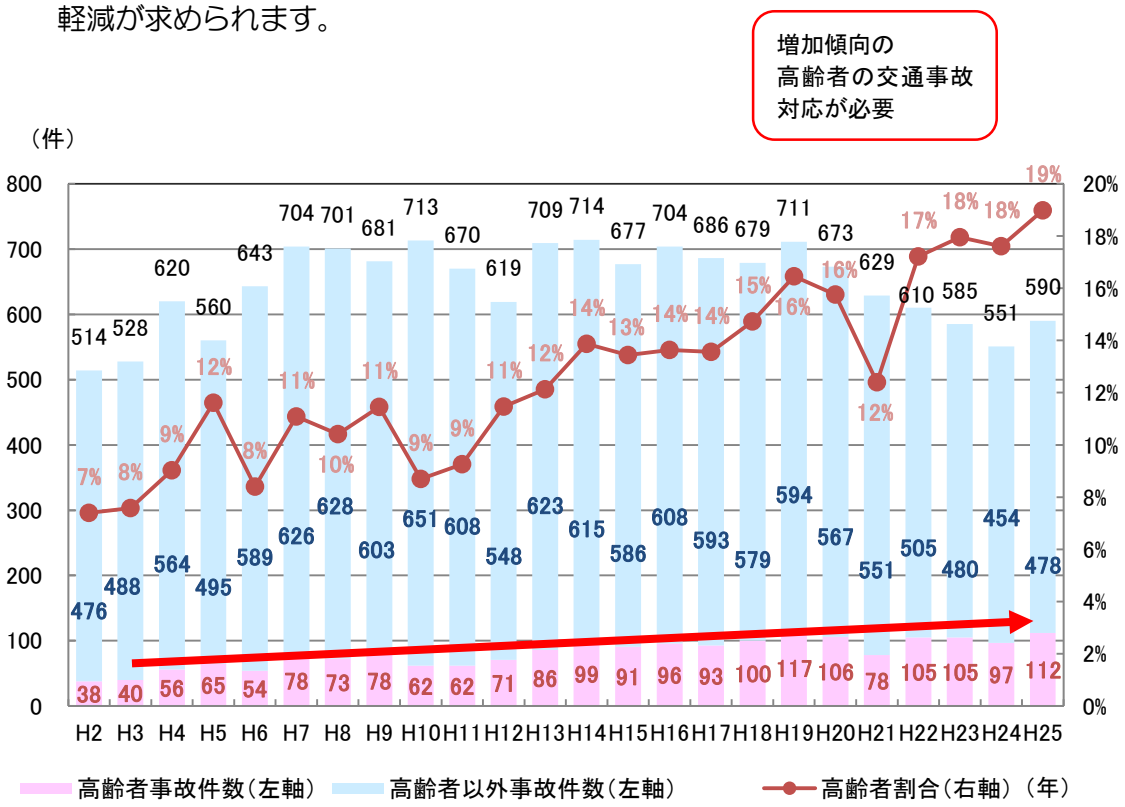
図 3.2.14　市内自動車保有台数の推移

② 交通事故の状況

社警察署管内（小野市・加東市）の交通事故件数は、平成 14 年（2002 年）の約 700 件／年をピークに減少傾向にあり、平成 25 年（2013 年）には約 600 件／年になっています。

しかし、全体の交通事故件数が減少する一方で、高齢者が第１当事者となる交通事故は、平成 25 年（2013 年）で交通事故全体の 19%を占めており、概ね増加傾向で推移しています。

高齢者の自動車利用から公共交通利用への利用転換を図ることで、高齢者の交通事故軽減が求められます。



出典：交通年鑑

図 3.2.15　高齢者が第１当事者となる交通事故件数の推移（社警察署管内）

③ 運転免許の自主返納

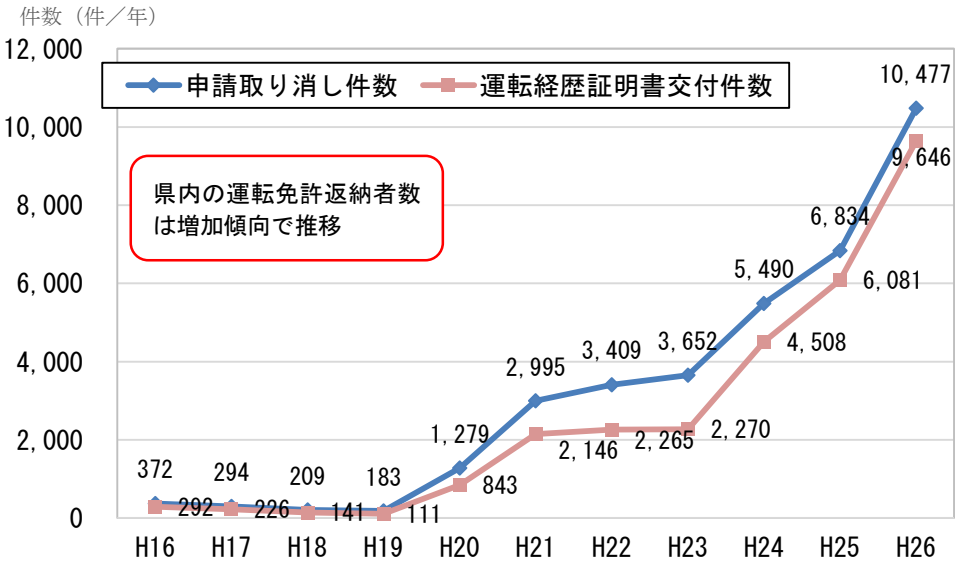
兵庫県の運転免許の自主返納（申請取り消し）件数は、増加傾向にあり、平成 26 年で 10,477 件となっています。

また、運転免許の全部の取消し申請をされた方は、取消し前に持っていた運転免許の記録として「運転経歴証明書」の申請をすることができます。

「運転経歴証明書」は、返納した免許証の種類や交付日、住所・氏名・生年月日などを表示するカードで、運転免許を有効期限内に返納（申請取消し）した日から 5 年以内に申請して取得することができます。

「運転経歴証明書」を提示することで、さまざまな特典が受けられ、小野市内では、神姫バスの運賃割引や白雲谷温泉「ゆぴか」の入浴料割引等を受けることができます。

運転がしづらい高齢者の運転免許自主返納をすすめるとともに、自動車の代わりとなる公共交通利用環境の構築が求められます。



出典：運転免許統計（警察庁交通局運転免許課）

図 3.2.16　運転免許申請取り消し件数及び運転経歴証明書交付件数（兵庫県）

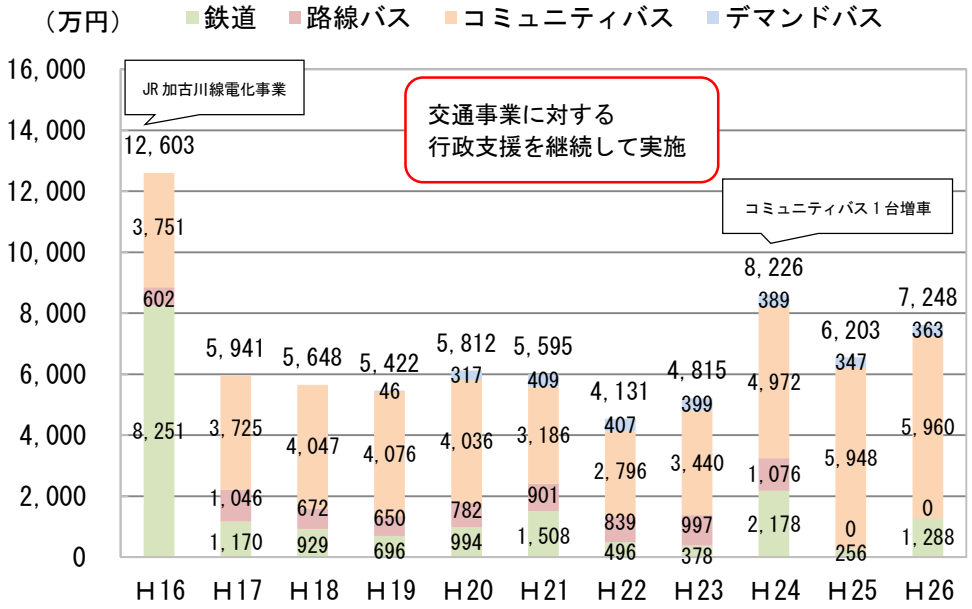
表 3.2.3　運転経歴証明書の提示による特典（小野市内）

加盟企業・団体	特典内容
神姫バス株式会社	路線バス半額（現金での利用に限る。） （高速バス、定期観光バスを除く。）
白雲谷温泉「ゆぴか」	入浴料半額

(8) 交通事業への行政支援

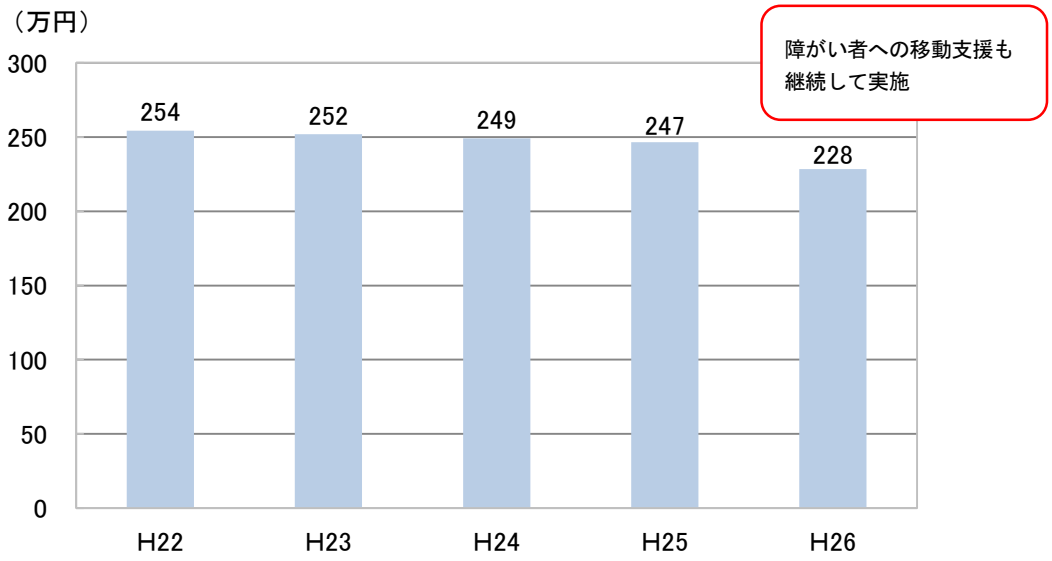
交通事業に対する行政支援は、平成 17 年度以降、概ね 5 千万円～8 千万円で推移しています。コミュニティバスに対する行政支援は、平成 19 年度以降減少していましたが、平成 24 年の新型車両導入による増便を受けて増加し、平成 26 年で約 6 千万円となっています。

また、公共交通を１人では利用できない障がい者に対する福祉タクシーによる支援も行っており、年間 200 万円以上の行政支援を継続して行っています。



出典：小野市資料

図 3.2.17　交通事業に対する行政の支援状況



出典：小野市資料

図 3.2.18　福祉タクシーに対する行政の支援状況

(9) 市民・地域ニーズ

地域の移動手段として、小野市の公共交通をより利用しやすい交通手段としていくために地域の要望やニーズを把握することを目的として、市内６地域においてワーキンググループ会議を設置しています。

ワーキンググループ会議は、各自治会から選出された市民で構成し、市内の地域ごとに６つのグループに分かれて意見交換を行っています。

ワーキンググループ会議では、「鉄道駅までの移動」「コミュニティバスの改善」などについての意見がありました。

表 3.2.4　ワーキンググループでの小野市の公共交通に対する主な意見や要望

鉄道駅までの移動について	
	・小野町駅・河合西駅までのバス接続が必要だと思う。
	・駅に接続されているバスの便数はもっと多い方がいいと思う。
	・駅に行くまでの乗り継ぎ時間を短縮するともっと早く行けると思う。
	・バスと鉄道の乗り継ぎを便利にする。
コミュニティバスの改善について	
	・運行日をもっと広げてはどうか。
	・運行時間帯を拡大してはどうか。
	・早く目的地に行けるようにした方が便利だと思う。
	・バスのルートはあるが、毎日運行してはどうか。
	・公共交通の乗り継ぎの利便性をあげて欲しい。
	・徐々に利便性はあがっているので、さらに増車・増便を前向きに検討してほしい。
その他	
	・バス停など、高齢者の方が利用しやすいようにベンチなどの設備を整えて欲しい。
	・らん♡らんバスを利用して外出することで、人との交流ができ感謝している。
	・神戸電鉄を残すため、活性化につながる運動をもっと前向きに検討してはどうか。
	・地域の人に知られていないこともあるので、らん♡らんバスを PR してほしい。

小野市内を運行するJR、神戸電鉄、北条鉄道、神姫バスの各事業者から、小野市の公共交通について小野市の公共交通について意見交換を行いました。

交通事業者からは、「高齢者への対応」「観光資源の活用」「各交通手段との連携」などについての意見がありました。

表 3.2.5　交通事業者の公共交通に対する主な意見や要望

高齢者への対応	
	・「健康」をテーマにした取り組みを行い、高齢者に元気になっていただき、小野市全体での移動が増えればと思う。
	・高齢者が外出しやすい仕組みや交流人口が増加する施策を実施していく必要がある。
観光資源の活用	
	・小野市には浄土寺という素晴らしい観光資源がある。また、小野町駅のそばも人気となっており、これらの地域資源を活かした施策が重要と考える。
	・ＪＲ西日本では、定期的に地方観光のキャンペーンを行っているため、市でもＰＲを積極的に検討してはどうか。
	・らんらんバスは当初より増車し、便数も増えている。イオンなどに案内係をおいてもいいのではないか。
各交通機関との連携	
	・次回のバスダイヤ改正から、らん♡らんバスルートに路線バスの乗り入れを検討しているので、市内の公共交通活性化を図っていきたい。
	・サイクリングロードなど、駅を降りてからの交通手段が整備されているかどうかが重要と考えている。
その他	
	・高齢者施策も重要だと考えているが、若者が戻ってきてくれるまちづくりも重要と考える。
	・地元住民が直接、交通事業に関わることで、マスコミなどが取り上げてくれて、PRにつながっている例がある。

3-3　小野市の交通を取り巻く現状と課題のまとめ

小野市の交通を取り巻く現状と課題は以下のとおりです。

現　　状

- 小野市の人口約5万人（平成 22 年）に対して、平成 52 年で約４万３千人に減少（図 2.2.2）
- 市中心部に人口が集積しており、高齢者の住居が点在。（図 2.2.3、図 2.2.4）
- 高齢化率は 22.4%（平成 22 年）から 20 年後（平成 47 年）には、３人に１人が高齢者（図 2.2.2）
- 市中心部に公共施設や大型商業施設が集積し、魅力ある観光拠点も点在、市南部では「小野長寿の郷構想」の整備が進捗（図 2.4.1）
- 活発に移動する高齢者の増加（図 3.1.1、図 3.1.2）
- 市内移動と市外移動がほぼ同じ移動量（図 3.1.4）
- 周辺市町や神戸市間の市外移動と市中心部への市内移動への対応（図 3.1.5、図 3.1.6）
- 小野市の移動の 75%を占め、全距離帯で利用される自動車交通（図 3.1.9、図 3.1.11）
- 市民の通勤・通学に利用される鉄道（図 3.1.12、表 3.1.1）
- 駅勢圏が狭く徒歩でのアクセスが多い鉄道駅（図 3.1.13）
- 市民の 30%を占めるクルマ移動制約者（図 3.1.14）
- 高齢者で増加するクルマ移動制約者（65 歳以上 36%）（図 3.1.16）
- 市内の鉄道は３路線運行しており、バスは路線バスとコミュニティバスが運行（図 3.2.1）
- 鉄道、路線バスの利用者数は、近年、横ばい傾向で推移しているが、「らん♡らんバス」の利用者は増加傾向（図 3.2.2、図 3.2.7、図 3.2.9）
- らん♡らんバス等により公共交通空白地市民は約 4%（約２千人）と少ない（図 3.2.12）
- 交通事故は、減少傾向で推移しているが、高齢者による交通事故は増加傾向（図 3.2.14）

課　　題

- 今後の人口減少、少子高齢化の進展への交通面からの対応
- 産業・経済発展を支える広域市町間連携の強化
- 市中心部に集積する人口と公共施設・商業施設へのアクセス性向上
- 整備が進む医療拠点へのアクセス性、観光活性化に向けた観光拠点間の回遊性の確保
- 活発に移動する高齢者の増加と高齢者による交通事故の増加への対応
- 市内の公共交通は比較的充実しているものの、短距離移動でも自動車が利用される自動車依存型交通体系からの脱却
- 市外への移動や市民の日常交通手段として利用されている鉄道と他の交通手段との連携強化
- 今後、増加すると考えられるクルマ移動制約者への対応

4．上位計画

4-1 総合計画

・小野市総合計画（基本構想）では、市制施行以来築き上げてきた小野らしさを更に追求しつつ、新たな創造と変革に挑戦し、生涯にわたる市民の幸せと活力ある憧れのまちを実現するため、４つの基本理念を定めています。

＜ 小野市総合計画の概要 ＞

◆ 構想期間

平成２３年度（２０１１年度）～平成３２年度（２０２０年度）までの１０か年

◆ 基本理念

- 豊かでやさしい心があふれ、自助・共助・公助が連携し、誰もが安全に安心して、いきいきと暮らせるまち
- 安心して子どもを生み育てることができ、子ども達が夢と希望を抱きながら、健やかに成長できるまち
- 市民主体の多様なコミュニティ活動を通じて、ふるさとの新たな魅力と活力を創造するまち
- 美しい自然環境と歴史ある伝統文化を継承しつつ、更なる小野らしさを追求し、輝く未来を拓くまち

◆ まちづくり方針２０２０

「自立と思いやりの心が広がるまちづくり」
「豊かな人材と文化を育むまちづくり」
「やりがい、賑わいに満ちるまちづくり」
「創造と変革を追求するまちづくり」
「都市と自然が美しく調和するまちづくり」
「安全、安心な暮らしを守るまちづくり」

◆ 将来の都市構造

地域の資源や特性に応じた「自立と創造」を促進しつつ、各地区が都市機能を分担し相互補完することができるよう、公共交通や道路等による地域間ネットワークを構築し、市全体の最適な調和を図る「ユニット型」の都市構造を目標とします。

小野、河合、来住、市場、大部、下東条の６地区をそれぞれの日常生活圏域と捉え、身近な生活拠点を適切に配置するとともに、住民自らが考え実践する地域づくり活動を推進します。人口減少社会の到来に備え、地域の資源や特性に応じた「自立と創造」を促進しつつ、各地区が都市機能を分担し相互補完することができるよう、公共交通や道路等による地域間ネットワークを構築し、市全体の最適な調和を図る「ユニット型」の都市構造を 目標とします。

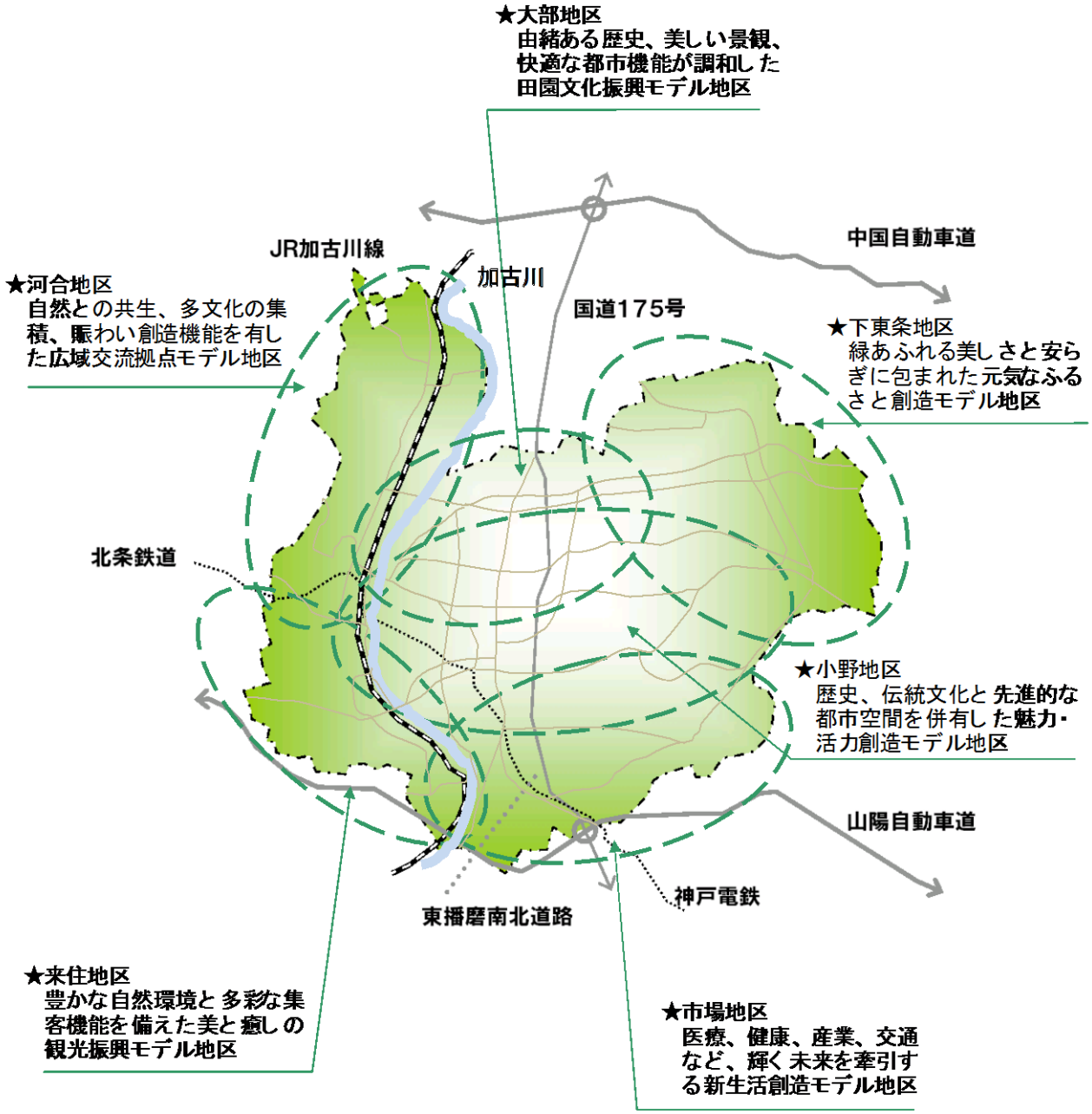


図 4.1.1 各地区の将来イメージ

4-2 都市計画マスタープラン

・小野市都市計画マスタープランは、都市計画法第１８条の２第１項の規定に基づく「当該市町村の都市計画に関する基本的な方針」です。

＜ 小野市都市計画マスタープランの概要 ＞

◆ 目標年次

平成４７年（２０３５年）の将来像を展望したうえで、平成３７年（２０２５年）を目標年次とする

◆ まちづくりの基本目標

・人いきいき　まちわくわく　ハートフルシティおの　セカンドステージ

◆ まちづくりの考え方

① 小野型コンパクトシティの再構築
② 小野型サスティナブル・コミュニティの形成
③ 小野型パートナーシップ・システムの構築

◆ まちづくりの目標

環境との調和と市民との協働による人や地域が持続的に輝く都市　おの

◆ まちづくりの基本方針

① 小野ならではの構成が輝くまちづくり
② にぎわいと活力を育むまちづくり
③ 元気な産業を創出するまちづくり
④ 水・緑、歴史、文化資源を活かしたまちづくり
⑤ 安全・安心なくらしを支えるまちづくり
⑥ 市民の思いを活かしたパートナーシップによるまちづくり
⑦ 広域的な連携によるまちづくり

都市生活に必要な各種の都市機能は、中心市街地や丘陵地等の多極的なエリアに集積を図るものとする。また、周辺市街地や集落地及び田園住宅地では、多様な都市機能を持つ各エリアとの無秩序な混在を防止し、良好な住環境の確保を図るものとする。

このように都市機能を有機的に配置することにより、都市的な土地利用が無秩序に拡散することを抑制するとともに、生活幹線道路や地域公共交通によるネットワークを形成し、美しい田園や丘陵地の森林の環境が保全される多極多層ネットワーク型の都市構造を目指す。

さらには、地域連携型都市構造の実現に向け、地域高規格幹線道路や幹線道路の充実による周辺市町村との連携も強化する。

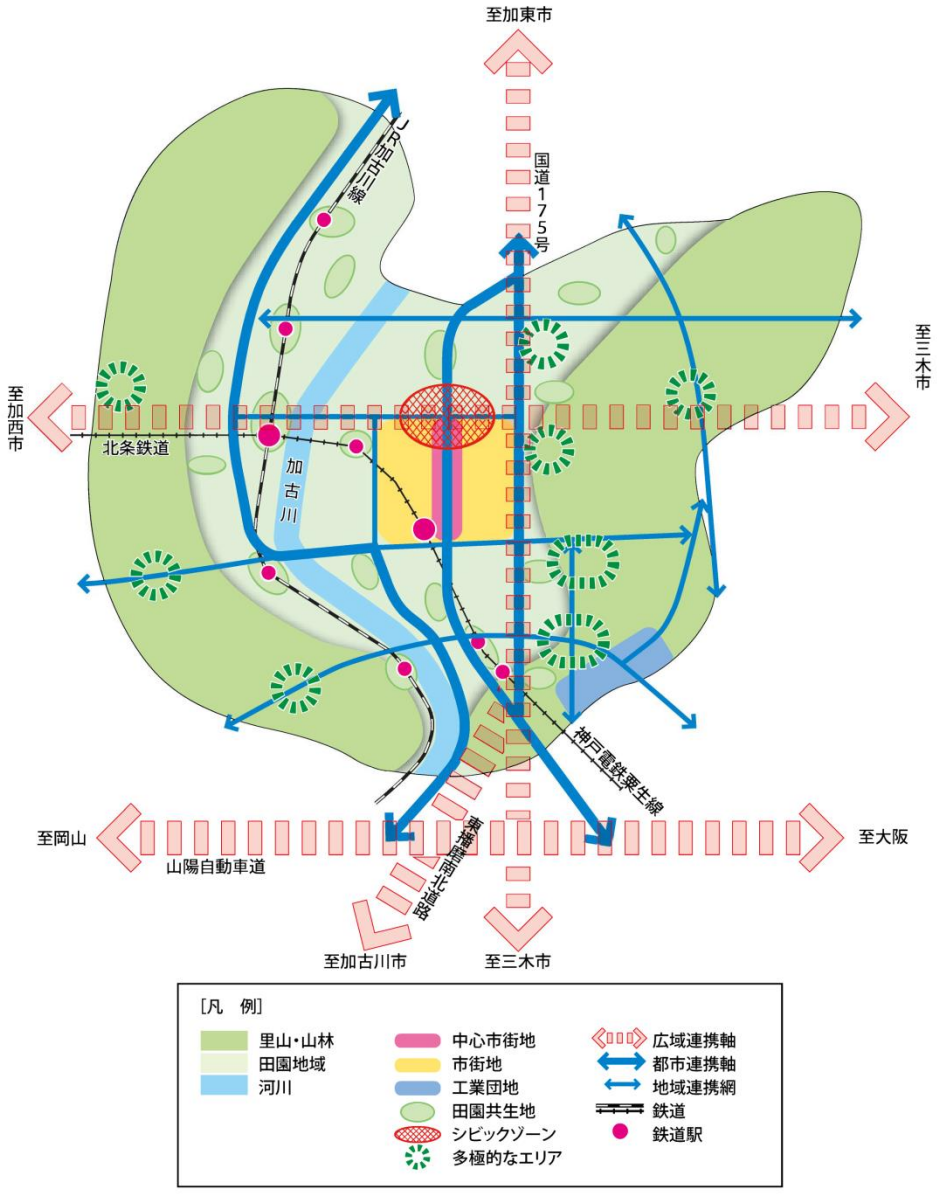


図 4.2.1 都市構造の概念図

5．公共交通の役割と課題整理

5-1 交通を取り巻く現状と課題の整理

小野市の交通を取り巻く現状と課題、まちづくりの目標から小野市がめざすべき公共交通体系の方向性は以下に示すとおりです。

交通を取り巻く現状と課題

- 今後の人口減少、少子高齢化の進展への交通面からの対応
- 産業・経済発展を支える広域市町間連携の強化
- 市中心部に集積する公共施設・商業施設のアクセス性向上
- 整備が進む医療拠点へのアクセス性、観光活性化に向けた観光拠点間の回遊性の確保
- 活発に移動する高齢者の増加と高齢者による交通事故の増加への対応
- 市内の公共交通は比較的充実しているものの、短距離移動でも自動車が利用される自動車依存型交通体系からの脱却
- 市外への移動や市民の日常交通手段として利用されている鉄道と他の交通手段との連携強化
- 今後、増加すると考えられるクルマ移動制約者への対応

まちづくりの目標

（総合計画）

「自立と思いやりの心が広がるまちづくり」
「豊かな人材と文化を育むまちづくり」
「やりがい、賑わいに満ちるまちづくり」
「創造と変革を追求するまちづくり」
「都市と自然が美しく調和するまちづくり」
「安全、安心な暮らしを守るまちづくり」

人いきいき　まちわくわく　ハートフルシティ　おの（都市計画マスタープラン）

① 小野ならではの構成が輝くまちづくり
② にぎわいと活力を育むまちづくり
③ 元気な産業を創出するまちづくり
④ 水・緑、歴史、文化資源を活かしたまちづくり
⑤ 安全・安心なくらしを支えるまちづくり
⑥ 市民の思いを活かしたパートナーシップによるまちづくり
⑦ 広域的な連携によるまちづくり

計画の方向性

- 少子高齢化、人口減少に対応した誰もが利用しやすい交通体系の構築

  既存の公共交通を有効活用することで、人口減少社会、少子高齢化等の人口構造の変化に対応した、誰もが利用しやすい公共交通を充実させていく必要があります。

- にぎわいあるまちを創出する市内外の交流人口拡大に向けた交通体系の構築

  にぎわいあるまちを維持するために、市外からのアクセス性向上や、市内に点在する観光施設等の回遊性向上を図り、市内外の交流人口の拡大を目指す必要があります。

- 多様な交通手段が適切に連携した交通体系の構築

  通勤、通学など多様なニーズに対応した移動手段の確保を図るとともに、各交通機関が適切に連携することが求められます。

- 自動車に頼らなくても移動しやすい交通体系の構築

  移動距離や移動目的に応じ、各交通手段が適切に役割を担うとともに、高齢化が進む中で、公共交通の重要性について周知を行うことで、自動車に頼らなくても移動できる交通環境が求められます。

5-2 公共交通の役割

鉄道・路線バス

鉄道と路線バスは、公共交通の幹線（基軸）として位置付け、主に市内と市外を移動手段として、通勤・通学などの広域的な移動を支援する交通手段として活用を図ります。

また、市内の観光施設等への来訪者の一次交通としても活用を図ります。

コミュニティバス（らん♡らんバス）

コミュニティバス（らん♡らんバス）は、幹線（基軸）と市内の施設や住宅地などを結ぶ支線として位置付け、鉄道駅や路線バス停を結ぶ乗り継ぎの交通手段としても活用を図ります。また、買物や通院など、市民の日常的な移動を支援する交通手段として活用を図ります。

タクシー・デマンドバス

定時定路線型の公共交通では、運行地域や、運行時間に限界があり、すべての利用者のニーズに対応することはできません。

タクシーやデマンドバスは、鉄道やバスを補完する役割として、さまざまな利用者のニーズに対応することができます。

このことから、主に市内の移動手段として、娯楽やレクリエーションなども含めた市民の多様なニーズに応える交通手段として活用を図ります。

6. 基本理念とめざすべき公共交通ネットワーク

6-1 基本理念

小野市は、少子化・高齢化の進展や環境意識の高まりなど、社会経済状況の変化に対応するため、既存の鉄道等の公共交通を有効活用することで、誰もが利用しやすい公共交通体系の構築を目指します。

また、にぎわいあるまちを維持するために、市民の日常的な買い物や通院などの生活交通の利便性向上と、市内に点在する観光施設等の回遊性向上を図り、市内外の交流人口の拡大を目指します。

これらの実現のため、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンドバス、タクシーの各公共交通が、適切に連携し、それぞれが役割分担を果たし、自動車に頼らなくても移動しやすい交通体系の構築を図ります。

■　計画の方向性と基本理念・基本方針

まちづくりの目標（総合計画、都市計画マスタープラン）

基本理念

みんなでつくる「つながりあるまち」
～生活と交流を支える公共交通ネットワークの構築～

交通を取り巻く現状と課題

・今後の人口減少、少子高齢化の進展への交通面からの対応
・活発に移動する高齢者の増加と高齢者による交通事故の増加への対応

・産業・経済発展を支える広域市町間連携の強化
・整備が進む医療拠点へのアクセス性、観光活性化に向けた観光拠点間の回遊性の確保

・市中心部に集積する公共施設・商業施設のアクセス性向上
・市外への移動や市民の日常交通手段として利用されている鉄道と他の交通手段との連携強化

・市内の公共交通は比較的充実しているものの、短距離移動でも自動車が利用される自動車依存型交通体系からの脱却
・今後、増加すると考えられるクルマ移動制約者への対応

計画の方向性

・少子高齢化、人口減少に対応した誰もが利用しやすい交通体系の構築
　既存の公共交通を有効活用することで、人口減少社会、少子高齢化等の人口構造の変化に対応した、誰もが利用しやすい公共交通を充実させていく必要があります。

・にぎわいあるまちを創出する市内外の交流人口拡大に向けた交通体系の構築
　にぎわいあるまちを維持するために、市外からのアクセス性向上や、市内に点在する観光施設等の回遊性向上を図り、市内外の交流人口の拡大を目指す必要があります。

・多様な交通手段が適切に連携した交通体系の構築
　通勤、通学など多様なニーズに対応した移動手段の確保を図るとともに、各交通機関が適切に連携することが求められます。

・自動車に頼らなくても移動しやすい交通体系の構築
　移動距離や移動目的に応じ、各交通手段が適切に役割を担うとともに、高齢化が進む中で、公共交通の重要性について周知を行うことで、自動車に頼らなくても移動できる交通環境が求められます。

基本方針

・基本方針１：誰もが利用しやすい市民の暮らしを支える公共交通体系の構築
　日常的な買い物や通院先となる商業施設や医療施設に公共交通を利用して移動できる交通体系の構築をめざします。

・基本方針２：にぎわいあるまちを創出する公共交通ネットワークの構築
　市内外の通勤通学や、市外からの観光など市内外の交流を支援する公共交通ネットワークの構築をめざします。

・基本方針３：各公共交通の適切な役割分担による連携強化
　多様な交通手段の乗り継ぎポイントとして、地域のまちづくりと一体的な交通拠点の整備をめざします。

・基本方針４：自動車から公共交通への転換を図る交通体系の実現
　市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を担うことで、クルマに頼りすぎない持続可能な公共交通体系の構築をめざします。

6-2 めざすべき公共交通ネットワーク

市中心部の公共施設、商業施設が集積する商業・行政拠点と広域交通拠点となっている神戸電鉄小野駅を含む「まちづくりゾーン」は、都市機能を集積するとともに、広域交通と地域交通の乗り継ぎ拠点としてのゾーン形成を図ります。

また、既存の鉄道、バス路線網は、広域交通ネットワークとして市内と市外の移動を支援し、コミュニティバス「らん♡らんバス」は、主に市域内の移動手段としての役割を担うとともに、商業・行政拠点、医療・福祉拠点、交通結節点、観光拠点間を連絡します。

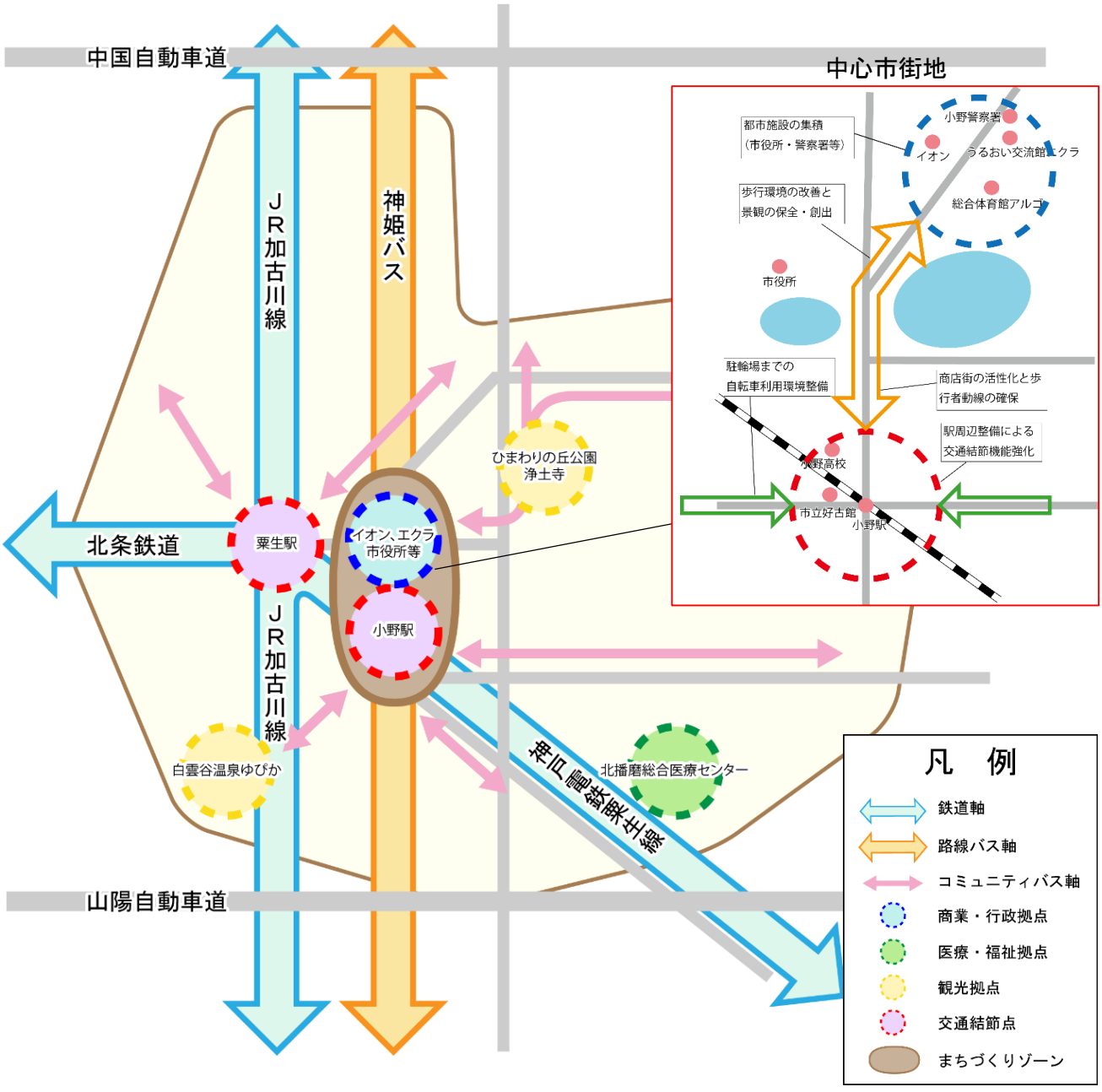


図 6.2.1 めざすべき公共交通ネットワーク

7．基本方針と計画の目標

小野市の基本方針及び計画の目標は以下に示すとおりです。

＜基本方針１＞

日常的な買い物や通院先となる商業施設や医療施設に公共交通を利用して移動できる交通体系の構築によって「誰もが利用しやすく市民の暮らしを支える公共交通体系の構築」をめざします。

これによって、市民の日常的な移動手段の利便性を高め、特に公共交通の必要性が高いと考えられる高齢者１人あたりのらん♡らんバス年１回の利用増を図ることで、らん♡らんバス年間利用者数 14 万人をめざします。（現状：12 万５千人）

目標値算定式　高齢者人口 12,900 人（平成 27 年度）*× １回 ＝ 12,900 人 ≒ 15,000 人／年

*P3　図 2.2.1 参照

＜基本方針２＞

市内外の通勤通学や、市外からの観光など市内外の交流を支援する公共交通ネットワークの形成によって「交流拡大を図る公共交通ネットワークの構築」をめざします。

これによって、観光客などで市外から来訪した人の移動手段を確保し、主要観光施設の来客数年間 100 人増を図ることで、観光施設前バス停の年間乗降客数 12,000 人以上をめざします。（現状：約 11,000 人）

目標値算定式　観光施設前バス停（5 停留所※） × 100 人 × ２回（乗降） ＝ 1,000 人／年

※ゆぴか、浄土寺、ひまわりの丘、鴨池、広渡廃寺

＜基本方針３＞

多様な交通手段の乗り継ぎポイントとなる地域のまちづくりと一体的な交通拠点の整備によって「公共交通手段間の連携強化による交通拠点の整備」をめざします。

これによって、鉄道とバスの乗り継ぎ利便性を高め、鉄道駅でのバス乗り継ぎ利用者数年間 100 人増を図ることで、駅前バス停での年間乗降客数２万５千人以上をめざします。（現状：約２万４千人）

目標値算定式　市内９駅 × 100 人 ＝ 900 人 ≒ 1,000 人／年

＜基本方針４＞

市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を担うことで、クルマに頼りすぎない持続可能な公共交通体系の構築を行い「みんなで支える利用しやすい交通体系の実現」をめざします。

これによって、市民の公共交通に対する関心を高め、市内約 100 町から各１人以上を対象としたモビリティ・マネジメント実施することで、モビリティ・マネジメント対象者数年間 100 人以上をめざします。（現状：０人）

目標値算定式　約 100 町 × １人 ＝ 100 人 ＝ 100 人／年

＜基本方針と計画の目標＞

基本方針	目　標	数値目標	施策	主要施策
基本方針① 支える公共交通体系の構築 誰もが利用しやすい市民の暮らしを	市民の日常的な交通手段の確保	年間14万人 らんらんバス乗車人員	・日常生活を支えるコミュニティバスネットワークの構築（増車・スクール便の拡充・毎日運行の増便） ・小型車両の導入によるコミュニティバスの拡充 ・医療拠点へのアクセス性向上 ・公共交通と商業施設との連携強化 ・市内公共交通の一律運賃制度の検討	・らんらんバスの増車及び増便、毎日運行の拡充 ・らんらんバスによるスクール便の拡大 ・イオン小野店内のバスターミナルを、コミュニティバスの拠点として運行 ・らん♡らんバスのワゴンタイプの車両の追加導入 ・総合病院エリア（市場地区）へのアクセス性向上 ・施設利用や買い物等でコミュニティバス割引が受けられる施策の検討 ・市内一律運賃制度の導入検討
基本方針② 公共交通ネットワークの構築 にぎわいあるまちを創出する	市内外からの移動手段の確保	年間12千人 観光施設バス停乗降者数	・ＩＣカードシステムの導入促進 ・バスロケーションシステムの導入促進 ・コミュニティバス観光ルートの運行実施 ・予約制デマンドバスの活用と市内公共交通のＰＲ ・コミュニティバス車両（内装・外装の改装）の検討	・駅隣接のコミュニティ施設等を活用したＩＣカードシステムの導入促進 ・路線バスへのバスロケーションシステムの導入促進 ・観光地を巡るコミュニティバス運行 ・デマンドバス等を活用した企画運行の実施 ・コミュニティバス外装ラッピング及び内装の整備
基本方針③ 各公共交通の適切な役割分担 による連携強化	公共交通間の乗り継ぎ利便性向上	年間2万5千人 駅前バス停乗降者数	・２次交通としてのコミュニティバスの充実（増便）及びPR ・要施設前広場整備の公共交通乗り入れ施設（ロータリー）及びパーク&ライド駐車場の設置 ・交通結節点のバリアフリー化の推進 ・各地域のコミュニティセンターの交通拠点整備 ・粟生駅周辺の活性化施策の検討	・コミュニティバスのダイヤを鉄道や路線バスのダイヤと調整 ・駅前パーク＆ライド駐車場の活用及び整備の検討 ・駅前広場や公共施設の整備と併せてバス乗り場やタクシー乗り場及びロータリー等を設置 ・鉄道駅等のバリアフリー化の推進 ・地域のコミュニティセンターを中心とした地域交通拠点整備 ・粟生駅周辺の自然環境を活かしたプレーパーク等整備
基本方針④ 転換を図る交通体系の実現 自動車から公共交通への	公共交通に対する意識向上	参加者　年間100人 モビリティ・マネジメント	・鉄道の再生に向けた検討及び実施 ・バス停設置とバス停環境（ベンチ・バスベイ）の改善 ・公共交通全般にかかるWG会議の開催 ・出前講座の開設、バス出発式等の開催によるMM事業の実施 ・住民ボランティア車掌（コンシェルジュ）の導入検討	・鉄道の利活用に向けた検討 ・地域に合った交通体系のあり方について検討 ・道路整備における路線バスベイの設置 ・ＪＲ加古川線、北条鉄道の更なる活性化に向けた事業推進、ＰＲ等 ・地域住民によるバス停用地の確保 ・市内主要バス停等における待合用ベンチの設置 ・ワーキンググループを活用した市内公共交通全般についての意見把握や協議 ・幼稚園や小学校等での公共交通乗り方教室の開催 ・ボランティア車掌（コンシェルジュ）の導入

8．目標達成のための施策・事業

■　各事業実施スケジュール

基本方針	施策名	実施主体									施策スケジュール					
		小野市	兵庫県	国（小野市地域公共交通会議）	バス事業者	鉄道事業者	タクシー事業者	住民	商業施設	観光協会	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
誰もが利用しやすい市民の暮らしを支える公共交通体系の構築	日常生活を支えるコミュニティバスネットワークの構築（増車・スクール便の拡充・毎日運行の増便）	●			●						→	→	→	→	→	→
	小型車両の導入によるコミュニティバスの拡充	●		●	●			●			→	→	→	→	→	→
	医療拠点へのアクセス性向上	●	●		●								→	→	→	
	公共交通と商業施設との連携強化	●							●			→	→	→	→	
	市内公共交通の一律運賃制度の検討	●			●	●	●								→	→
にぎわいあるまちを創出する公共交通ネットワークの構築	ＩＣカードシステムの導入促進	●				●						→	→			
	バスロケーションシステムの導入促進	●			●							→	→			
	コミュニティバス観光ルートの運行実施	●			●			●		●		→	→	→		
	予約制デマンドバスの活用と市内公共交通のＰＲ	●			●	●	●					→	→	→	→	→
	コミュニティバス車両（内装・外装の改装）の検討	●			●							→	→	→	→	
各公共交通の適切な役割分担による連携強化	２次交通（駅から駅までアクセス向上・コミュニティバスダイヤ調整）としてのコミュニティバスの充実(増便)及びPR	●			●	●	●					→	→	→	→	→
	主要施設前広場整備の公共交通乗り入れ施設（ロータリー）及びパーク＆ライド駐車場の設置	●										→	→	→	→	
	交通結節点のバリアフリー化の推進	●				●						→	→	→	→	
	各地域のコミュニティセンターの交通拠点整備	●				●		●				→	→	→		
	粟生駅周辺の活性化施策の検討	●				●		●				→	→	→	→	
自動車から公共交通への転換を図る交通体系の実現	鉄道の再生に向けた検討及び実施	●	●	●		●						→	→	→	→	→
	バス停設置とバス停環境（ベンチ・バスベイ）の改善	●			●			●				→	→	→		
	公共交通全般にかかるＷＧ会議の開催	●		●								→	→	→	→	→
	出前講座の開設、バス出発式等の開催によるMM事業の実施	●			●							→	→	→	→	→
	住民ボランティア車掌（コンシェルジュ）の導入検討	●						●				→	→	→	→	→

(1) 誰もが利用しやすい市民の暮らしを支える公共交通体系の構築

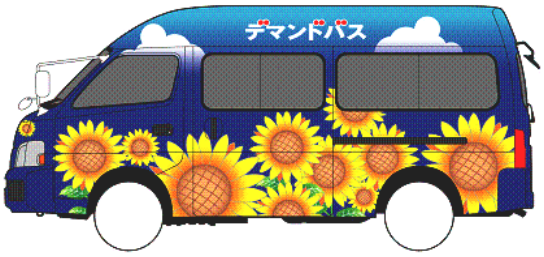
<table>
<tr><td>施　策　名</td><td>日常生活を支えるコミュニティバスネットワークの構築（増車・スクール便の拡充・毎日運行の増便）</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td>小野市・神姫バス</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td>平成２８年１月～</td></tr>
<tr><td>スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し　評価・見直し　評価・見直し　評価・見直し　評価・見直し
▽　▽　▽　▽　▽
●――――――――――――――――――
運行実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td>コミュニティバスは市内の高齢者や子どもといった交通弱者の通院や通学、買い物などへの移動手段として、なくてはならない交通機関となっています。この、コミュニティバスの更なる利便性の向上、市内交通ネットワークの充実を図るため、現状の５台体制から増車を行い、便数の拡充、毎日運行の実施などを行います。さらに、より安全で安心した、通学が行えるよう、スクールバスとしての運行も拡充します。また、小野市の中心部にある大型商業施設「イオン」は、コミュニティバスの停留所の中で最も利用の多いバス停となっていることから、市民の日常生活に欠かすことのできないイオン小野店内のバスターミナルを、引き続きコミュニティバスの拠点として運行を行い、市内公共交通ネットワークを構築することにより、温泉施設などの観光施設、公共施設や交通機関などへのアクセスの利便性向上を図ります。
＜イオンバスターミナル＞

イオンバスターミナルに停車するらん♡らんバス

イオンバスターミナル（全景）</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施　策　名</td><td>小型車両の導入によるコミュニティバスの拡充</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td>小野市・神姫バス・国（小野市地域公共交通会議）・住民</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td>平成２８年１月～</td></tr>
<tr><td>スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し　評価・見直し　評価・見直し　評価・見直し　評価・見直し
▽　▽　▽　▽　▽
●――――――――――――――――――――
運行実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td>コミュニティバスは、地元の公民館や、地域のコミュニティセンター等への運行を行うため、通常の路線バスより小型のノンステップバスで運行しています。これにより、市内の交通空白地域は、人口割合で３７％（コミュニティバス運行がない場合）から４％まで減少しています。しかしながら、依然、道路幅員が狭小で運行できない地域もあることから、更に小型のワゴンタイプでの運行を行うことで、更なる公共交通空白地の削減を図ります。

道路幅員狭小地域への運行イメージ

ワゴンタイプ車（導入予定）
 
外装ラッピングイメージ</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施　策　名</td><td colspan="6">医療拠点へのアクセス性向上</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td colspan="6">小野市・県・神姫バス</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td colspan="6">平成２９年４月～平成３２年３月</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し
協議・検討　運行実施</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td colspan="6">高齢化や核家族化の進展により、医療施設や高齢福祉施設へのアクセスの確保は、重要な課題となっています。
このことから、現在、医療・福祉拠点として、整備が進んでいる市場地区へ、施設建設に合わせ、必要に応じ、コミュニティバスの運行本数を増便することで、総合病院や福祉施設へのアクセスの向上を図り、市民生活に欠かせない通院等の移動を支援します。

北播磨総合医療センター
小野長寿の郷（仮称）構想図
</td></tr>
</table>

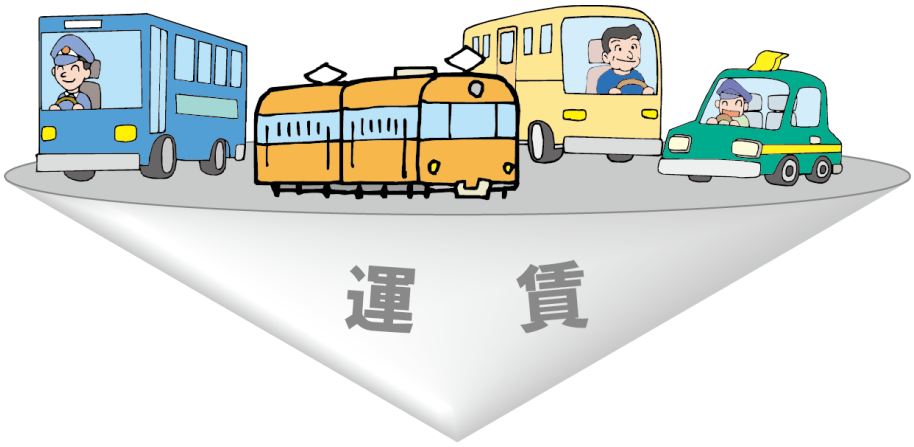
<table>
<tr><td>施　策　名</td><td colspan="6">公共交通と商業施設との連携強化</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="6">小野市・商業施設</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><td colspan="6">平成２８年４月～平成 32 年３月</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し
▽
協議・検討 ―――― 事業実施</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td colspan="6">公共交通を利用しやすいようにするため、公共交通機関と商業施設や公共施設等が連携し、公共交通機関で来られた方に対し、施設利用料や買い物等で割引が受けられる制度の実施検討を行います。
これにより公共交通の利用促進が図られるだけでなく、施設の駐車場の混雑の緩和や、周辺道路の渋滞の低減などの効果も期待できます。

あお陶遊館アルテ施設優待制度
（小野市ホームページより）
神戸電鉄利用者様（市外の方）の体験料割引のご案内
神戸電鉄利用者様（市外の方）は、体験料が割引（市内料金）になります。
神戸電鉄の粟生駅構内に設置されている「あお陶遊館 利用割引券」をお持ちになり、体験受付時にご提出されますと、あお陶遊館アルテの利用体験料金が、小野市在住者向けの料金になります。（詳細は以下のとおり）
※神戸電鉄の利用日当日に限り有効です。
※神戸電鉄をご利用の方に限ります。利用割引券を他人に譲渡することはできません。
一日体験コース名 ／ 料金
手びねり、絵付け、親子コース：900円→600円
ろくろ体験コース：1,350円→900円
子どもコース：450円→300円
陶芸教室コース名 ／ 料金
初心者教室：10,500円→7,000円
中級者教室：12,000円→8,000円
ろくろ教室：15,000円→10,000円
その他、毎月開講される短期講座も、小野市在住者向けの料金で受講できます。

施設利用割引券（駅構内壁面に設置）

鉄道利用者施設割引券（乗車証明）</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施　策　名</td><td colspan="6">市内公共交通の一律運賃制度の検討</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td colspan="6">小野市・交通事業者</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td colspan="6">平成３１年４月～</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し
▽
●――――●
協議・検討</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td colspan="6">現在、コミュニティバスの運賃形態は、一律１００円（小学生以下、６５歳以上、障がい者は無料）となっています。他の交通機関は、市内移動であっても移動距離に応じ、運賃が変動するため、コミュニティバスとは運賃が異なることとなります。
この交通機関による運賃格差を解消するため、市内の交通機関と連携し、協力等を得ることで、市内一律運賃制度の導入の検討を行います。

市内の公共交通一律料金のイメージ
 
</td></tr>
</table>

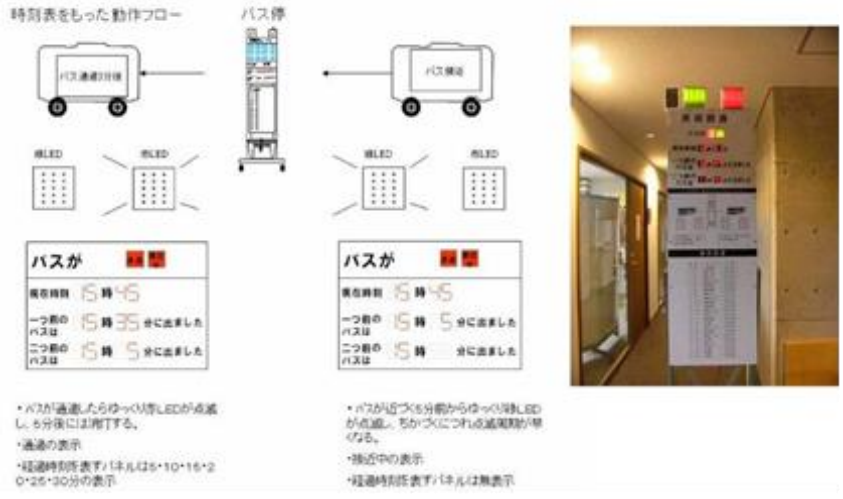
(2) にぎわいあるまちを創出する公共交通ネットワークの構築

<table>
<tr><td>施　策　名</td><td colspan="6">ＩＣカードシステムの導入促進</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td colspan="6">小野市・鉄道事業者</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td colspan="6">平成２８年１月～平成２９年３月</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し
▽
●――――●
事業実施</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td colspan="6">バスと鉄道の連携強化を図るとともに、初めて小野市に来訪した人でもスムーズに乗り換えができるように、ＪＲ加古川線などＩＣカードシステムを導入していない路線に対し、駅隣接のコミュニティ施設を活用することなどにより、ＩＣカードシステムの導入促進を図ります。
これにより、利用者の利便性が向上するとともに、より正確な乗車数の把握等による的確な利用促進計画の策定が可能となります。

ＪＲ西日本ＩＣカード（ICOCA）

ＪＲ青野ヶ原駅におけるＩＣカード（ICOCA）システム設置イメージ
 </td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施　策　名</td><td colspan="6">バスロケーションシステムの導入促進</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td colspan="6">小野市・神姫バス</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td colspan="6">平成２８年１月～平成２９年３月</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し
▽
事業実施</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td colspan="6">バスロケーションシステムとは、ＧＰＳ等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、スマートホン、パソコンに情報提供するシステムです。
これにより、渋滞や雨などの天候等の理由によりバスが遅れているときのバス待ちのイライラを軽減できます。
路線バスは、鉄道に比べ、運行における定時性の確保が課題であるため、路線バス利用者の利便性向上及び路線バスへの乗り継ぎの円滑化を図るため、路線バスのバスロケーションシステムの導入に対し支援を行い、利用促進を行います。

バスロケーションシステムのイメージ
 
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施　策　名</td><td colspan="6">コミュニティバス観光ルートの運行実施</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td colspan="6">小野市・神姫バス・観光協会・住民</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td colspan="6">平成２８年１月～平成３０年３月</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し　評価・見直し
運行実施</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td colspan="6">新たなまちづくり（観光戦略）として、従来から取り組んできた福祉施策に重点を置いたコミュニティバス運行に加え、新たに市内の観光地を巡る運行を行います。
この観光ルートは、観光客が利用しやすいよう、休日に１日１０便以上運行を行い、一部の便には市民ボランティアガイドが同乗し、施設を案内するなどの近隣では例を見ない、有効性のある運行を検討します。
観光ルートの運行は、実証運行によりニーズや利用状況等を把握した上で本格運行への移行をめざします。
＜観光ルート案＞
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施　策　名</td><td colspan="6">予約制デマンドバスの活用と市内公共交通のＰＲ</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td colspan="6">小野市・各交通事業者</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td colspan="6">平成２８年１月～</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し　評価・見直し　評価・見直し　評価・見直し　評価・見直し
▽　▽　▽　▽　▽
●――――――――――――――――――――
運行実施</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td colspan="6">定時定路線で運行するコミュニティバスは、運行台数や費用対効果の観点から、運行ルートや運行便数が限定され、すべての利用者ニーズに対応することはできません。このため、コミュニティバスを補完する役割で、６人以上で利用できる予約制デマンドバスを運行しています。このデマンドバスを活用して、市内の観光施設やレクリエーション施設を回遊したり、イベントの開催と合わせた企画運行などを実施することなどにより、市内公共交通機関、商業施設等の活性化を図り、市内の公共交通利用について広く周知を行います。
デマンドバスＰＲポスター　　デマンドバス企画運行

</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施　策　名</td><td colspan="6">コミュニティバス車両（内装・外装の改装）の検討</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td colspan="6">平成２８年４月～平成３２年３月</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td colspan="6">小野市・神姫バス</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し
▽
●――――――――――●
協議・検討</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td colspan="6">幅広い世代の方々に、コミュニティバスを身近な移動手段として認識して頂くとともに、より親しみやすく気軽に利用していただけるように、コミュニティバスの外装ラッピング及び内装の改装の検討を行います。
また、外装及び内装を改装することによって、イベントや観光用車両として認知度を高め、コミュニティバス車両の有効活用を行います。

らんらんバス車内改装イメージ
 </td></tr>
</table>

(3) 各公共交通の適切な役割分担による連携強化

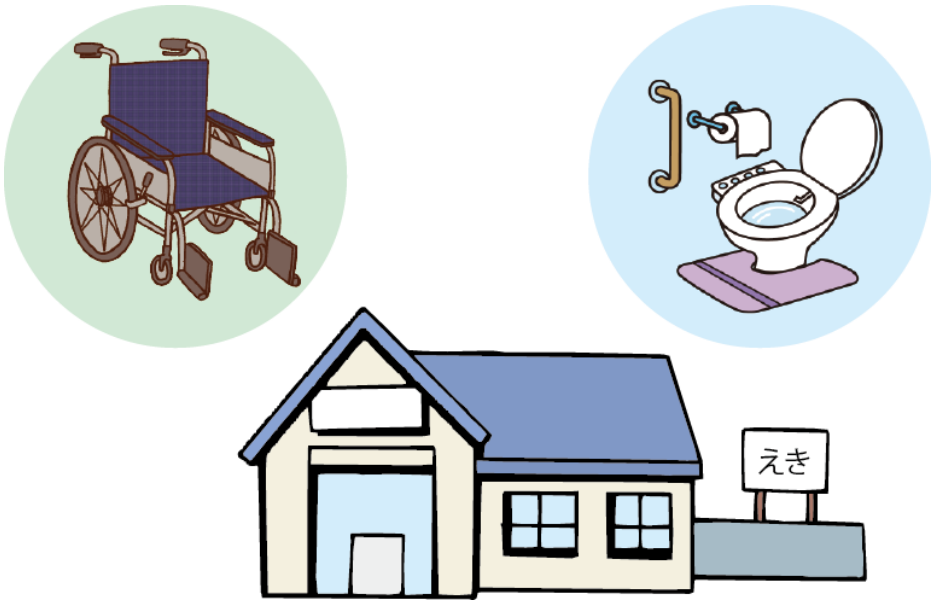
<table>
<tr><td>施　策　名</td><td>２次交通（駅から駅までアクセス向上・コミュニティバスダイヤ調整）としてのコミュニティバスの充実（増便）及びＰＲ</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td>小野市・各交通事業者</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td>平成２８年１月～</td></tr>
<tr><td>スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32 年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し　評価・見直し　評価・見直し　評価・見直し　評価・見直し
▽　▽　▽　▽　▽
●――――――――――――――――――
運行実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td>コミュニティバスは運行当初から年々利用者数が増加し、現在の利用者数は、運行当初の約４倍の１２万５千人（平成２６年度実績）となっており、今やなくてはならない市民の移動手段となっています。
また、現在５台の小型ノンステップバスにより、市内ほぼ全域を運行しており、人口割合では９４％をカバーしています。
このコミュニティバスを、現在の５台から更に増車し、駅への乗り入れ便数を増加することにより、鉄道（神戸電鉄粟生線・JR 加古川線・北条鉄道）のフィーダーバスとしての機能を強化し、更に利便性の高い交通ネットワークを形成します。
さらに、路線バスが運行する中心市街地の県道への運行を行うことにより、路線バスとの連携も強化します。
コミュニティバスの運行ではカバーすることのできない時間帯や地域などへの移動には、デマンドバスやタクシーの活用を図ります。
また、これらの PR 及び公共交通の利便性の向上を図るため、市内公共交通のダイヤ等を掲載した総合的な時刻表を作成します。

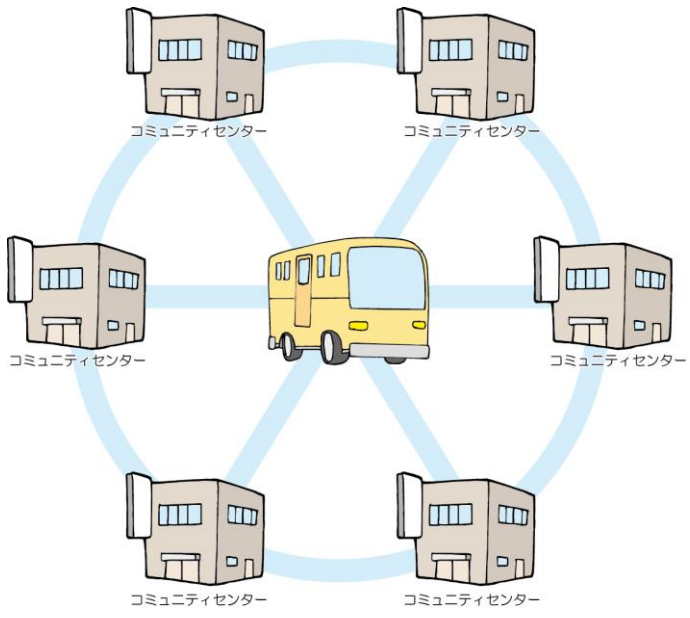
神戸電鉄小野駅前ロータリー（らんらんバス停）</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施　策　名</td><td colspan="6">主要施設前広場整備の公共交通乗り入れ施設（ロータリー）及びパーク&ライド駐車場の設置</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td colspan="6">小野市</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td colspan="6">平成２８年４月～平成３２年３月</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し
▽
●――――――――――●
運行実施</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td colspan="6">駅や公共施設等が、公共交通の拠点施設の機能を果たすことができるよう、駅前広場や公共施設の整備の際は、敷地面積や周囲の状況などの条件に応じ、可能な限り、バス乗り場やタクシー乗り場などのロータリー等を設置します。
これにより、施設へのアクセス性向上を図るとともに、交通手段間の乗継の利便性向上を図ります。
また、自家用車から鉄道へ容易に乗り換えが出来るよう、引き続き、小野駅における駅前パーク&ライド駐車場を活用し鉄道の活性化を図るとともに、さらに他の駅についても駐車場整備について検討します。
タクシー乗り場（神戸電鉄小野駅）

駅前バス停（ＪＲ市場駅前）
 </td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施　策　名</td><td colspan="6">交通結節点のバリアフリー化の推進</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td colspan="6">小野市・鉄道事業者</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td colspan="6">平成２８年４月～平成３２年３月</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し
▽
●――――――――――●
協議・検討</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td colspan="6">今後の高齢化の進展を踏まえ、誰もが安全・安心に利用できる交通環境整備をめざし、神戸電鉄小野駅等、主要な交通結節点でのバリアフリー化の推進を図ります。
また、交通結節点に車いす等でも安全にアクセスできるように、交通結節点周辺道路のバリアフリー化についても検討します。

交通結節点でのバリアフリー化のイメージ
 
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施　策　名</td><td colspan="6">各地域のコミュニティセンターの交通拠点整備</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td colspan="6">小野市・鉄道事業者・住民</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td colspan="6">平成３０年４月～平成３１年３月</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し
協議・検討　事業実施</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td colspan="6">各地域のコミュニティセンターは、地域の方々のふれあいや憩いの拠点施設となっています。また、コミュニティセンターは、概ね各地域の中心に位置しており、駐車場や駐輪場も設置していることから、地域の交通の拠点施設としての役割を果たす機能を有しています。
このことから、各地域のコミュニティセンターを市内交通の拠点施設と位置付け、コミュニティバスの発着便の運行により、地域の交通拠点として活用していくことを検討します。
コミュニティセンターの地域拠点整備のイメージ
 
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施　策　名</td><td colspan="6">粟生駅周辺の活性化施策の検討</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td colspan="6">小野市・鉄道事業者・住民</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td colspan="6">平成 28 年４月～平成３２年３月</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し
▽
協議・検討</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td colspan="6">神戸電鉄粟生線、ＪＲ加古川線、北条鉄道の３線が交わる粟生駅は、北播磨地域の交通の結節点として、重要な機能を果たしています。
粟生駅周辺の自然環境を活かし、駅と駅周辺を一体的に整備することによって、粟生駅周辺の活性化を推進します。
具体的には、粟生駅から市街地や観光地に向け運行するらん♡らんバスの運行、地域の特産物などの販売所の開設、自然を生かし、ファミリー層が憩える施設（プレーパーク等）の設置などについて検討します。

あお陶遊館アルテ
 </td></tr>
</table>

(4) 自動車から公共交通への転換を図る交通体系の実現

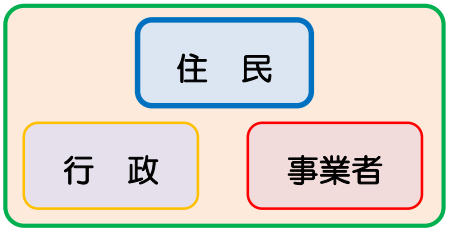
施　策　名	鉄道の再生に向けた検討及び実施
実 施 主 体	小野市・神戸電鉄・ＪＲ・兵庫県・国（小野市地域公共交通会議）
事 業 期 間	平成２８年１月～
スケジュール	H27 年度 / H28 年度 / H29 年度 / H30 年度 / H31 年度 / H32年度 評価・見直し（H29 年度） / 評価・見直し（H30 年度） / 評価・見直し（H31 年度） / 評価・見直し（H32年度） 事業実施
内　　容	依然、利用者の減少傾向が続いている神戸電鉄粟生線について、国、県、他の沿線市などと共に、維持存続に向け、更なる利用促進事業の推進を行うとともに地域に合った交通体系のあり方について検討を行います。 また、ＪＲ加古川線、北条鉄道の活性化に向けて、駅隣接コミュニティ施設の活用や加古川線等利用促進協議会事業の推進、イベントや枕木応援団等の事業推進・ＰＲ等を行います。 市民の移動手段として、最適で持続可能な交通体系の検討を行います。 神戸電鉄粟生線活性化協議会 北条鉄道枕木応援団（HP より） 北条鉄道を支える枕木の応援団員になってみませんか？ 神戸電鉄粟生線、ＪＲ加古川線活性化イベント

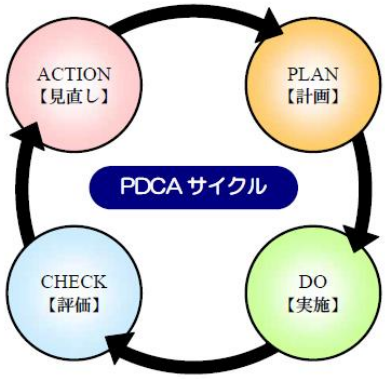
<table>
<tr><td>施　策　名</td><td colspan="6">バス停設置とバス停環境（ベンチ・バスベイ）の改善</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td colspan="6">小野市・神姫バス・住民</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td colspan="6">平成２８年４月～平成３０年３月</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">評価・見直し
▽
事業実施</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td colspan="6">地域の公共交通は、地域住民が主体性を持って、自ら守るという観点から、バス停用地を地域が主体的に確保することにより、地域と行政が一体となったコミュニティバスの運行を行います。
これにより、地域が主体性を持って運行にかかわることになり、公共交通利用促進や公共交通の重要性についての意識の高揚も期待できます。
また、高齢者等がよりバスを利用しやすいよう、市内主要バス停にベンチ等を設置することや、利用者がより安全に乗降できるように道路整備等の際には、バスベイの設置を行うなど、バス停での待合環境の改善を図ります。

室山地区バス停用地使用貸借予定地

らんらんバスバス停待合用ベンチ
 </td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施　策　名</td><td>公共交通全般にかかるWG会議の開催</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td>小野市・国（小野市地域公共交通会議）</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td>平成２８年６月～</td></tr>
<tr><td>スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">会議開催　会議開催　会議開催　会議開催　会議開催</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td>市内の公共交通の活性化を図るためには、利用者である住民の意識や、意見の集約が重要であることから、本計画に基づく事業の実施前後等に各自治会から選出していただいたワーキンググループ委員（約８０名）の方々と、市内公共交通全般についての意見交換や協議を行います。
ワーキンググループ委員の意見を把握することで、公共交通利用者の意向を反映した実効性の高い施策推進を図ります。

関係者が互いに協力し検証するシステム
 

ワーキンググループ会議

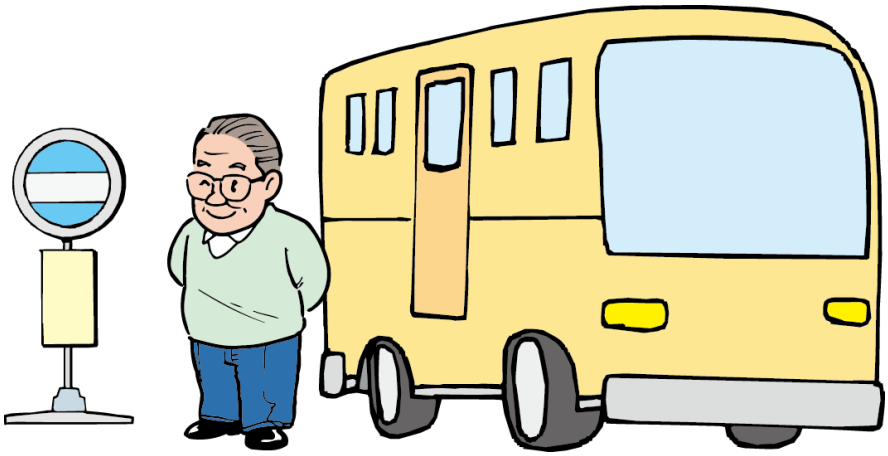
 </td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施　策　名</td><td colspan="6">出前講座の開設、バス出発式等の開催によるMM事業の実施</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="6">小野市・神姫バス</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><td colspan="6">平成２８年６月～</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">MM事業実施　MM事業実施　MM事業実施　MM事業実施　MM事業実施</td></tr>
<tr><td>内　容</td><td colspan="6">幅広い世代に公共交通の必要性や役割について知っていただくことや、小野市の公共交通に慣れ親しんでいただくために、バス車両増車の際の出発式の開催や、幼稚園や小学校等での公共交通乗り方教室等を開催します。
これにより、式典や教室参加者はもとより、新聞等での幅広いＰＲ効果も期待できます。

バス乗り方教室（市内保育所）

バス乗り方教室（市内小学校）

コミュニティバス出発式の開催</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施　策　名</td><td>住民ボランティア車掌（コンシェルジュ）の導入検討</td></tr>
<tr><td>実 施 主 体</td><td>小野市・住民</td></tr>
<tr><td>事 業 期 間</td><td>平成２８年６月～</td></tr>
<tr><td>スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>H27 年度</td><td>H28 年度</td><td>H29 年度</td><td>H30 年度</td><td>H31 年度</td><td>H32年度</td></tr>
<tr><td colspan="6">MM事業実施　MM事業実施　MM事業実施　MM事業実施　MM事業実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td>高齢者の利用が多いらん♡らんバスにおいて、利用者目線に立って、より利便性を高めるとともに、市民同士のきずなを深めていただくため、ボランティア車掌の導入を検討します。
ボランティア車掌は、バスの乗り降りや、荷物の運搬、ルートやダイヤ・乗換案内などのお手伝いをしていただきます。
また、夏休みなどには、地域の中高生などにも協力いただき、高齢者と子どもたちのふれあいの場を提供します。
  </td></tr>
</table>

9．計画の達成状況の評価

9-1 計画の見直し

公共交通を取り巻く社会情勢や交通環境の変化は常に変化しており、それらの変化に対応しながら計画の見直しを行っていく必要があります。

このため、市内６地区で開催されるワーキンググループ（各地区年 1 回開催）やバス乗降調査（年 1 回実施）等において、地域公共交通に対する満足度や各事業に対する認知度・理解度などについてのヒアリング調査を行います。

また、地域公共交通会議（年 1 回以上開催）において、本計画で示している各事業の進捗状況を把握・報告するとともに、ヒアリング調査結果を受けた各事業の見直し・改善を図ります。（PDCA サイクルによる「計画」「実行」「評価」「改善」の継続実施）

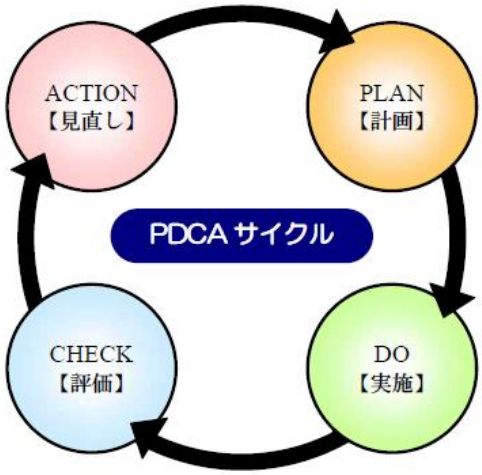


図 9.1 ＰＤＣＡサイクル

9-2 各主体の役割

小野市の公共交通体系の構築に向けては、市民、交通事業者、行政の各主体が本計画の目標達成に向けて、それぞれの役割を果たす必要があります。

市民は、利用者の立場から、これまでの移動手段の見直しを行い、クルマだけに頼らず目的や移動距離に応じて交通手段を選択していく必要があります。

交通事業者は、交通事業としての採算性と公共事業者としての公共性のバランスをとりながら、より利便性の高い交通サービスの提供を検討・実施していく必要があります。

行政は、小野市のまちづくりの将来像実現に向けて、各主体間の連絡調整を行うとともに、真に必要な公共交通について、適切に補助・助成を行っていく必要があります。

１０．計画策定の経緯

10-1 計画策定のスケジュール

小野市地域公共交通網形成計画の策定までの流れ

交通網形成計画策定の意向調査提出【近畿運輸局】（１月１６日）

らん♡らんバス乗降調査（３月１０日）

ワーキンググループ会議【市内６会場】（３月 16 日～３月 20 日）
・地域公共交通網形成計画概要について

国庫補助金交付決定【地域公共交通調査事業】（５月 11 日）

小野市地域公共交通会議（５月 21 日）
・地域公共交通網形成計画策定概要について

ワーキンググループ会議【市内６会場】（７月 28 日～８月６日）
・委員へのアンケート調査実施

交通事業者ヒアリング（８月下旬）

小野市地域公共交通会議（１０月 21 日）
・地域公共交通網形成計画（案）について

パブリックコメント実施（10月30日～11月30日）

小野市地域公共交通会議（１２月 21 日）
・地域公共交通網形成計画最終版確定について

12 月下旬　交通網形成計画の公表

10-2 小野市地域公共交通会議委員名簿

	所　属	役　職	氏 名
会　長	小野市	副市長	小林　清豪
委　員	神戸運輸監理部	兵庫陸運部 首席運輸企画専門官	清水　俊博
	兵庫県社警察署*	小野警視派出所長	藤原　　悟
	兵庫県小野警察署	交通課長	宇仁菅　悟
	兵庫県北播磨県民局 加東土木事務所	所長補佐 （企画調整担当）	太田　吉哉
	小野市観光協会	会長	田中　重見
	小野市老人クラブ 連合会	副会長	今井　恵三
	一般公募		小林ふみこ
	一般公募		井上　秀樹
	(社)兵庫県バス協会	専務理事	中澤　秀明
	神姫バス(株)	西脇営業所長	久保木利明
	神姫バス(株)労働組合	執行委員	衣笠　純也
	誠和運輸建設(株)	代表取締役社長	室谷　武彦
	西日本旅客鉄道（株） 加古川駅管区	加古川線区長	為広　　誠
	神戸電鉄（株） 鉄道事業本部　企画部	部長	松本　修治
	北条鉄道（株） 総務企画部	部長	高井　　均
	小野市地域振興部 道路河川課	課長	奥田　謙二
	小野市総合政策部	部長	藤井　　大
オブザーバー	兵庫県　県土整備部 県土企画局交通政策課	副課長兼班長	岩原　直子

*H27.11.2　小野警察署開設