

小野市地域公共交通総合連携計画



平成25年6月

小 野 市



目 次



1. 計画策定の目的	1
2. 公共交通を取り巻く現状と課題	2
2.1 小野市の概況	2
2.2 人口動態.....	3
2.3 モータリゼーションの進展.....	4
2.4 施設の立地状況.....	6
2.5 公共交通の状況.....	8
2.6 市民・地域のニーズ.....	22
3. 地域公共交通総合連携計画	23
3.1 基本方針.....	23
3.2 計画の区域.....	25
3.3 計画目標値.....	25
3.4 連携計画の目標.....	26
3.5 取り組むべき事業	28
3.6 目標年次と計画目標.....	29
3.7 目標を達成するために行う事業及び実施主体	30
3.8 実施主体.....	40
3.9 計画期間とPDCA	41
3.10 検討のしくみづくり	42
4. 巻末資料.....	43
4.1 「2. 公共交通を取り巻く現状と課題」における詳細データ.....	43
4.2 目標値について.....	48

1. 計画策定の目的

本市には、公共交通として、鉄道（ＪＲ、神戸電鉄、北条鉄道）、路線バス、コミュニティバスが運行しています。これらの公共交通は、市民の日常生活に必要不可欠な移動手段として利用されています。しかし、少子高齢化の進展や自動車の普及などによる利用者の減少により、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあります。

今後も、高齢者はますます増加傾向にあり、これらの公共交通の必要性がより一層高まってくる事が予想されます。また、豊かな心と文化を育み、活力に満ちた快適で安心できるまちとして小野市が発展していくためには、自動車依存型のまちづくりではなく、利便性が高く環境にやさしい交通システムを市の施策の一つとして構築していくことが求められます。

そこで本市では、効率的で効果的な市民サービスの提供を持続的に行える公共交通ネットワークを構築するため、「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」に基づき「小野市地域公共交通総合連携計画」を策定しました。

前・連携計画（平成 22～24 年度）の取り組み効果の検証を踏まえ、需要やニーズに応じた効率的で効果的な公共交通システムを実現していくことで、「福祉」、「まちづくり」、「安全・安心」、「環境」などの多面的な視点から持続可能なまちづくりへと展開し、活力ある地域コミュニティ保持に寄与する公共交通の確立をめざします。

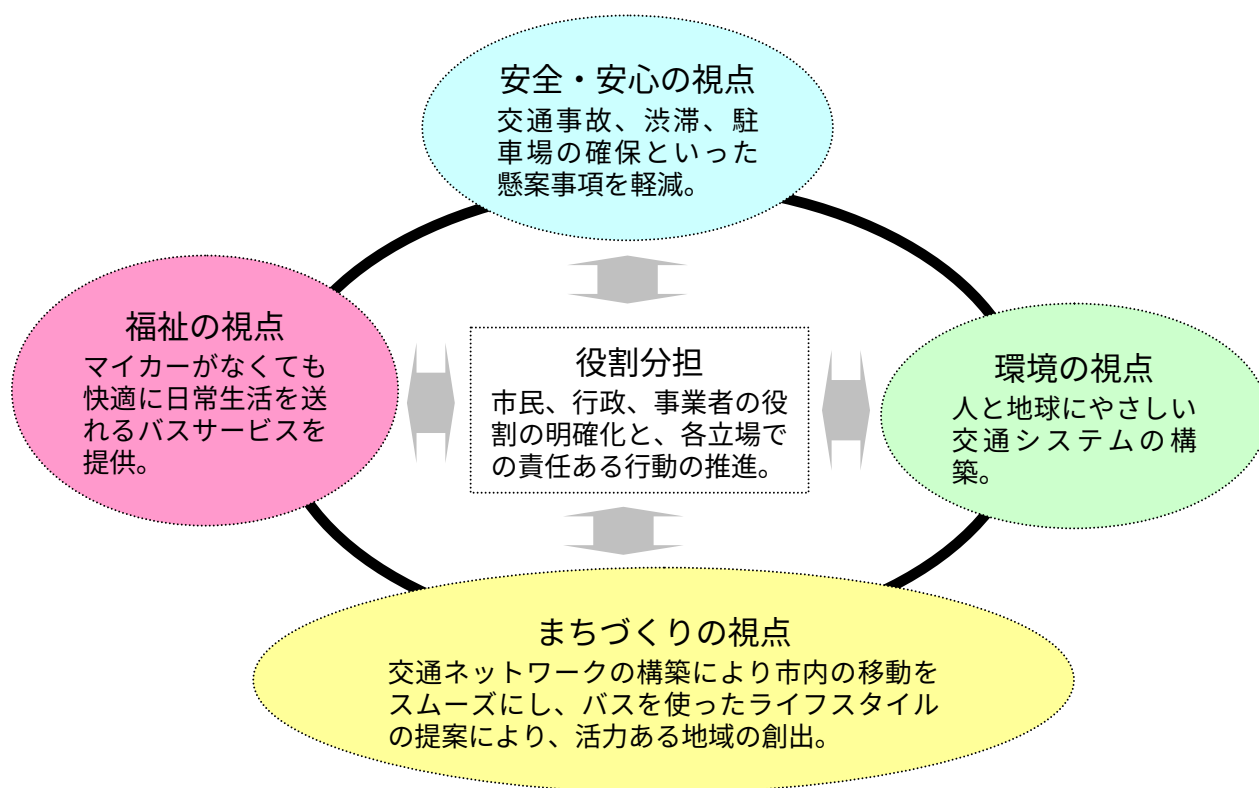


図 1.1 連携計画の目的

2. 公共交通を取り巻く現状と課題

2.1 小野市の概況

■ 小野市は周辺地域の中心都市として位置づけられます

小野市は、東播磨地域のほぼ中央に位置しています。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本市は、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。本市の南側には山陽自動車道、市境界から北側へ約 5 km 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、東播磨南北道路など主要幹線道路の整備や新都市建設などを契機に、東播磨の中心都市として一層の飛躍を遂げようとしています。

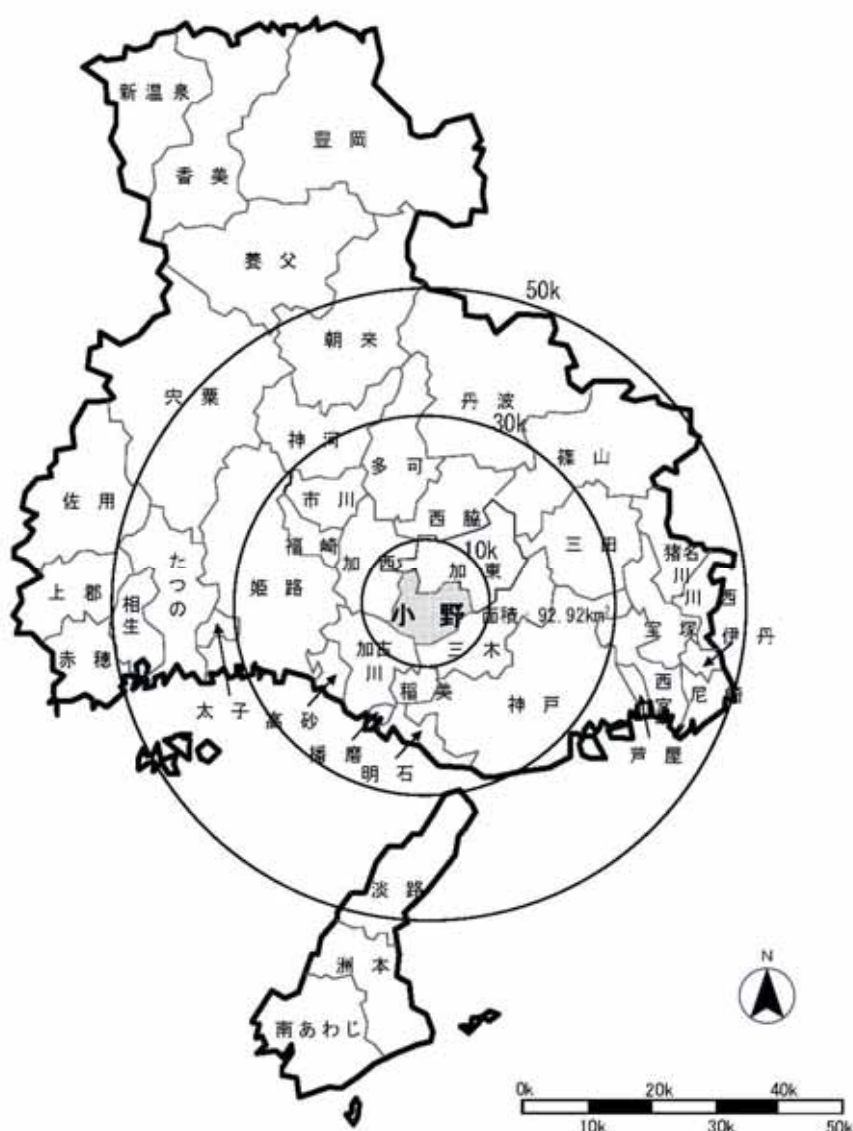


図 2.1 小野市の位置



東播磨の中心地として発展
(小野工業団地)



市民のためのふれあいスペース
(エクラ)



世代をこえて人と人がつながる
(小野まつり)



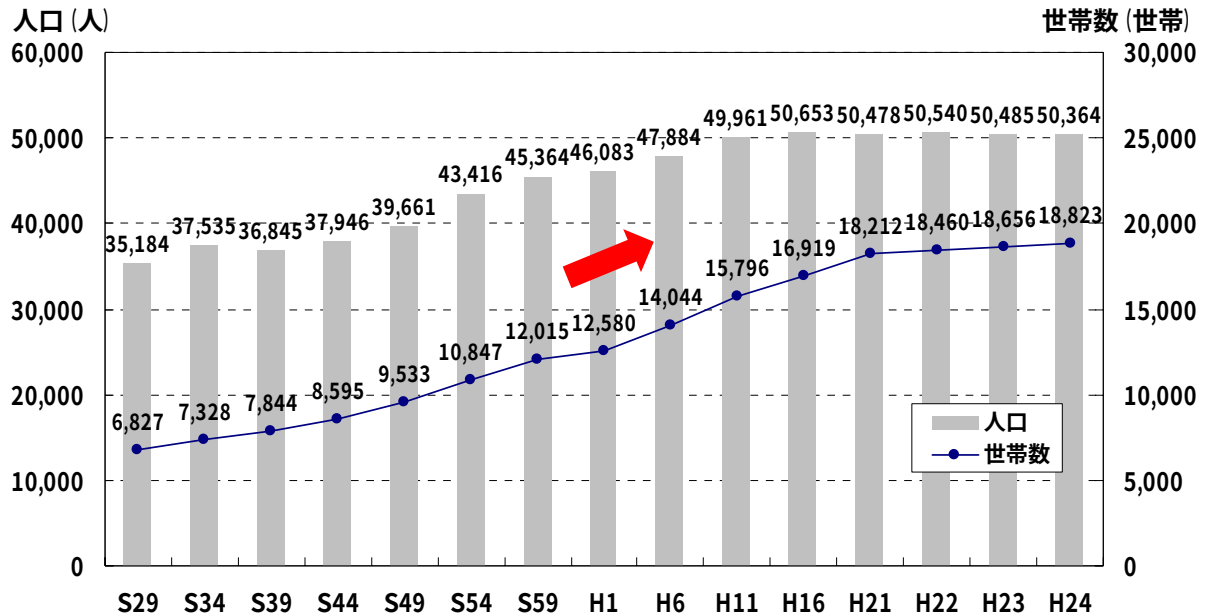
憩いとふれあいの場
(ひまわりの丘公園)

2.2 人口動態

2.2.1 人口・世帯数

■ 人口、世帯数とも横ばい傾向にあります

昭和 29 年と比較し人口は約 1.4 倍、世帯数は約 2.7 倍と大きく増加しています。平成 16 年以降も人口は毎年 $\Delta 0.2 \sim 0.2\%$ とほぼ横ばい、世帯数は毎年 1.0 $\sim 1.1\%$ と微増しています。



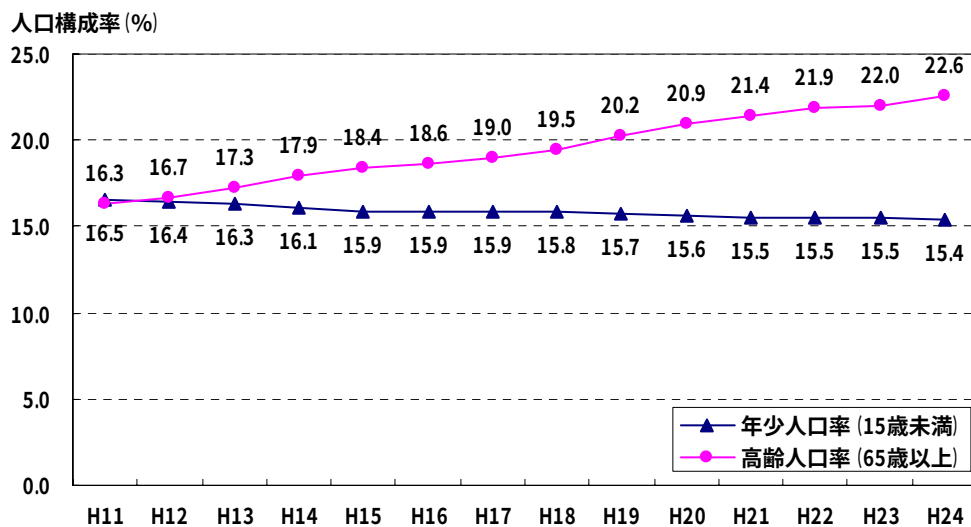
出典：住民基本台帳

図 2.2 人口・世帯数の推移

2.2.2 高齢化率

■ 着実に少子高齢化が進んでいます

年齢別人口を見ると、高齢化率（65 歳以上人口割合）は増加傾向にあり、平成 21 年に 21.4%まで増加し、超高齢化社会（高齢化率が 21%以上）に突入しています。その一方で、年少人口（15 歳未満）は一貫して減少を続け、平成 24 年時点で 15.4%です。



出典：住民基本台帳

図 2.3 年齢別人口の推移

2.3 モータリゼーションの進展

2.3.1 道路整備状況

■ 道路網は比較的充実しています

平成 8 年に山陽自動車道三木・小野インターチェンジが開設され、平成 9 年には山陽自動車道が全線開通するなど、自動車交通の利便性向上を背景に、小野市は発展を続けました。市域北側には中国自動車道が東西に通り、市境界から約 5km の位置に滝野社インターチェンジがあるなど、高速交通体系の利便性に恵まれた立地です。

また、主要幹線道路として南北方向に国道 175 号が通り、自動車専用道路のインターチェンジと市域を結んでいます。その他、主要地方道加古川小野線（県道 18 号）が市域中心部を、県道市場多井田線（県道 349 号）が市域西部を通るほか、東西方向では主要地方道三木宍粟線（県道 23 号）と、主要地方道小野香寺線（県道 81 号）が通り、市西側の加西市等と結んでおり、現在新たに国道 175 号と小野工業団地を結ぶ新都市中央線の整備に着手しています。東西・南北とも充実した道路ネットワークが構築されています。

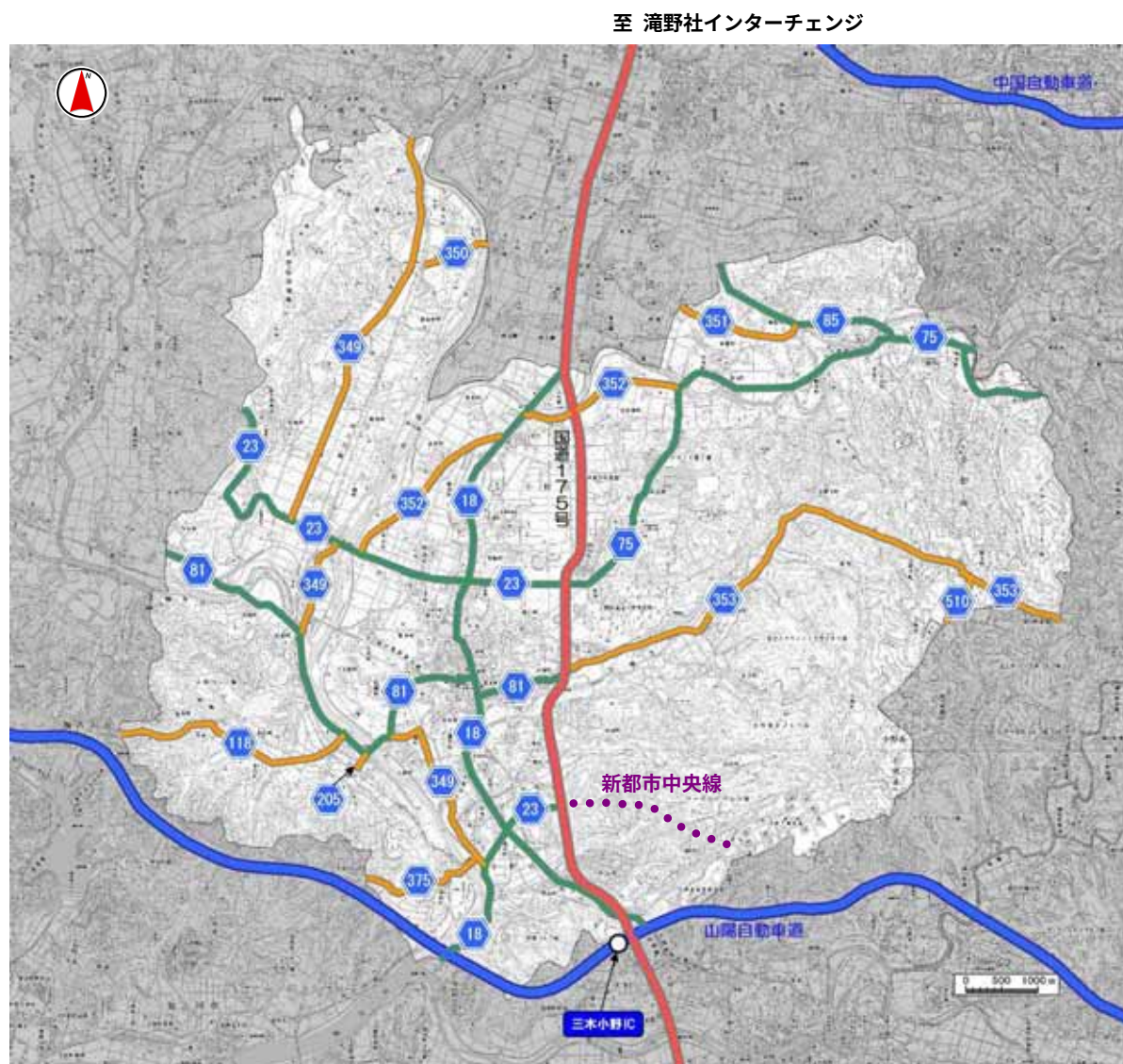
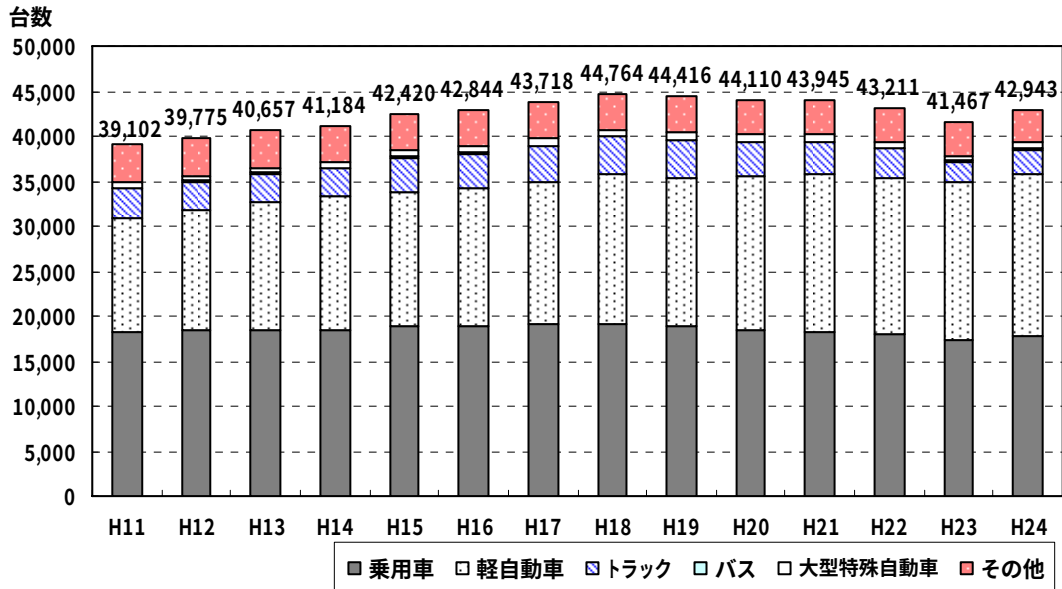


図 2.4 市内道路網図

2.3.2 市内自動車台数

■ 自家用車（軽自動車）が増加傾向にあります

市内自動車台数は平成 18 年をピークに減少傾向にあります。軽自動車については増加傾向にあります。



出典：小野市統計書（平成 11～24 年版）

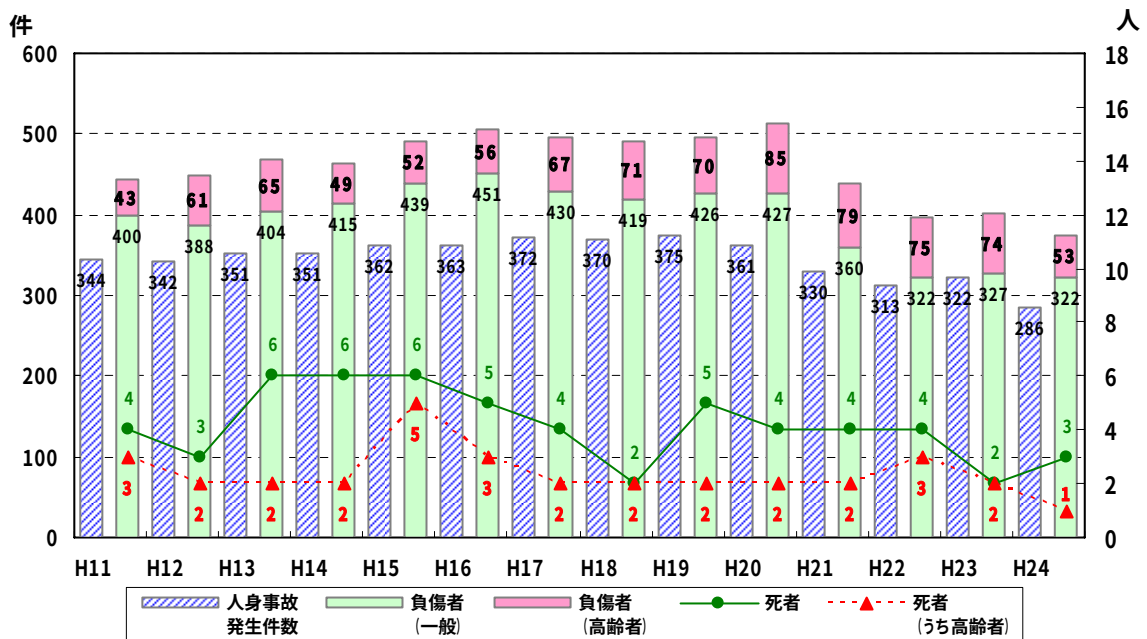
図 2.5 市内自動車台数の推移

2.3.3 交通事故

■ 交通事故件数は、減少傾向にあります

市内の人身事故発生件数及び負傷者数は、平成 19 年および平成 20 年をピークに減少傾向にあり、平成 24 年時点でそれぞれ 286 件、375 人となっています。

また、交通事故による死者数は、各年 2～6 人で推移しています。



出典：小野市統計書(平成 11～24 年版)

図 2.6 市内交通事故の発生状況

2.4 施設の立地状況

2.4.1 公共施設

■ 市役所をはじめとする主要な施設は市中心部に集中しています

地区毎にコミュニティセンターや、文化・交流施設（公民館）等が立地していますが、市役所、うるおい交流館エクラ、図書館、総合体育館アルゴ、セレモニーホール等の主要な公共施設は市中心部に位置するシビックゾーンに立地しています。今後、ホテル、市民交流ホール、警察署等の建設もこのエリアにおいて予定されています。

2.4.2 商業施設

■ 市中心部に大型商業施設が立地しています

市中心部に大型商業施設「イオン」が立地しており、市内外からの買い物客がこの施設に訪れ、利用されています。

大型商業施設イオン
(総合体育館アルゴの西側に立地)



2.4.3 医療施設

■ 「北播磨総合医療センター」が10月より中核病院として機能します

平成 25 年 4 月現在、小野市内には 4 つの病院があるほか、33 の診療所(※)が開設されていますが、平成 25 年 10 月には「北播磨総合医療センター」が開院し、地域の中核病院として機能します。

なお、既存の「小野市民病院」は、病院と療養型の特別養護老人ホームが併設した新たな施設として開設される予定です。

※小野市・加東市医師会加盟



図 2.7 小野市民病院と北播磨総合医療センターの位置

2.4.4 観光施設

■ 「ひまわりの丘公園」、「白雲谷温泉ゆびか」が市内の主要な観光施設です。

主要な観光施設である「ひまわりの丘公園」の年間の入込客数は約 82 万人で、「白雲谷温泉ゆびか」が約 35 万人となっています。



ひまわりの丘公園
シンボル塔を中心に、花壇、多目的芝生広場、大型遊具、売店、児童館、レストラン等が立地



白雲谷温泉ゆびか
温泉施設（大浴場、露天風呂、岩盤浴、福祉風呂、サウナ、ジャクジー等）



図 2.8 主要施設の立地状況

2.5 公共交通の状況

2.5.1 市内公共交通の役割

■ 公共交通として鉄道、バス、タクシーが位置づけられます

市内の公共交通は、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーに大別されます。鉄道は市域西部を JR 加古川線と北条鉄道、市域南西部を神戸電鉄粟生線が運行し、市内と県内主要都市部を結ぶ広域的な移動手段として利用されています。路線バスも鉄道と同様に広域的な移動手段として利用されるだけでなく、市内の移動にも利用されています。コミュニティバスは、らん♡らんバスとデマンドバスが運行し、日常生活を支える移動手段、鉄道への接続手段として利用されています。市内のタクシー事業者は 2 社が存在し、個人の多様なニーズに対応したサービスを提供しています。

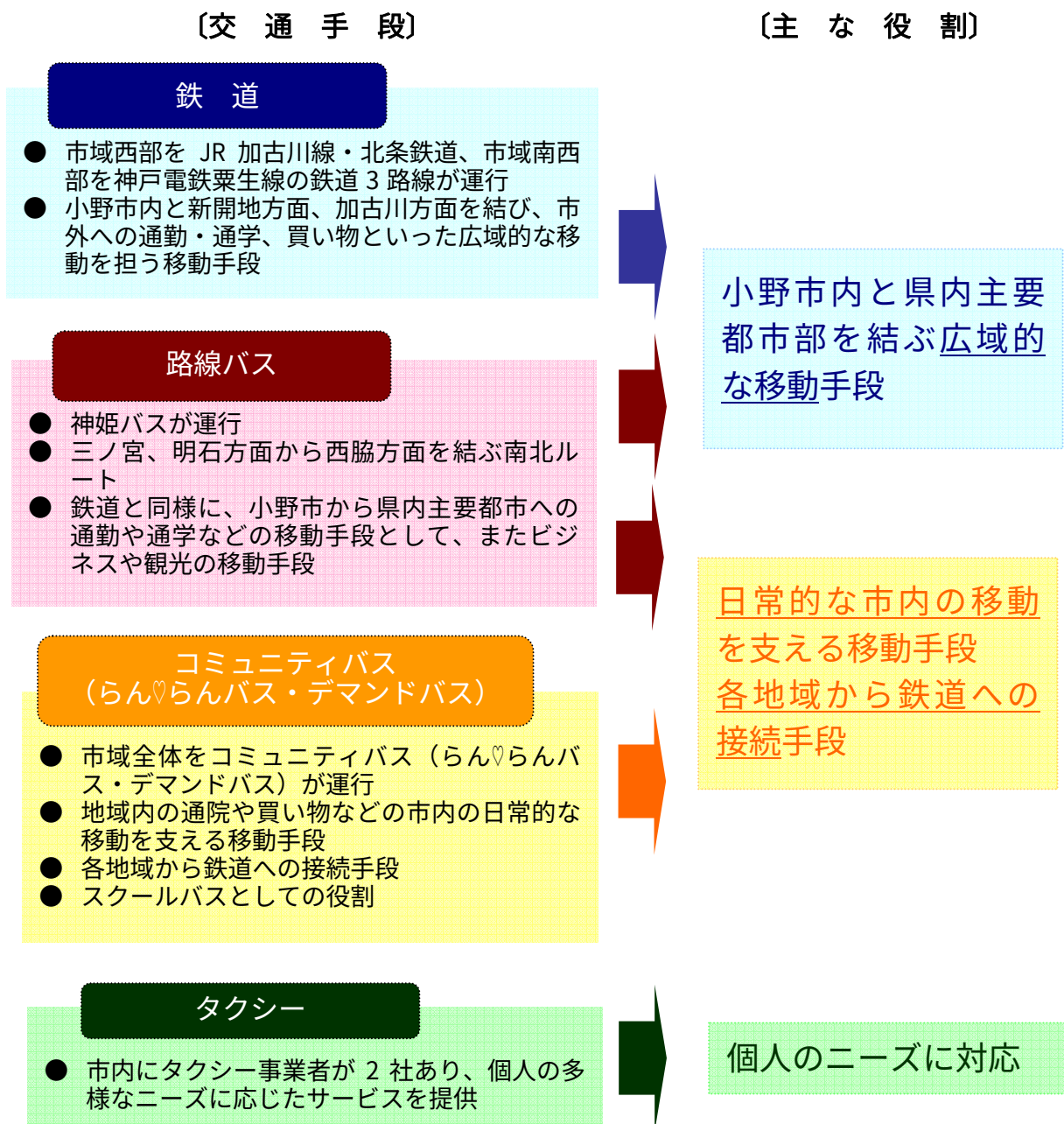


図 2.9 小野市内の主な公共交通手段とその役割

2.5.2 鉄道

■ 鉄道の乗車人員は、全体では減少しています

市内には JR 加古川線、神戸電鉄粟生線、北条鉄道の 3 路線が運行し、市内に 11 駅（JR 加古川線 5 駅、神戸電鉄粟生線 5 駅、北条鉄道 1 駅。粟生駅は 3 路線の結節駅）が立地しています。

鉄道の乗車人員は、JR 加古川線が 1 日平均乗車人員は約 1,800 人/日(平成 24 年度時点)と平成 7 年度比で 82%に減少、神戸電鉄の 1 日平均乗車人員は約 3,000 人/日(平成 24 年度時点)と平成 7 年度比 79%に減少しています。北条鉄道の年間乗車人員は約 34 万人/年(平成 24 年度時点)で平成 7 年比 108%と増加傾向にあります（図 2.10～図 2.12 参照）。

※ 1 日平均乗車人員とは、普通及び定期の 1 日平均乗車人員の合計

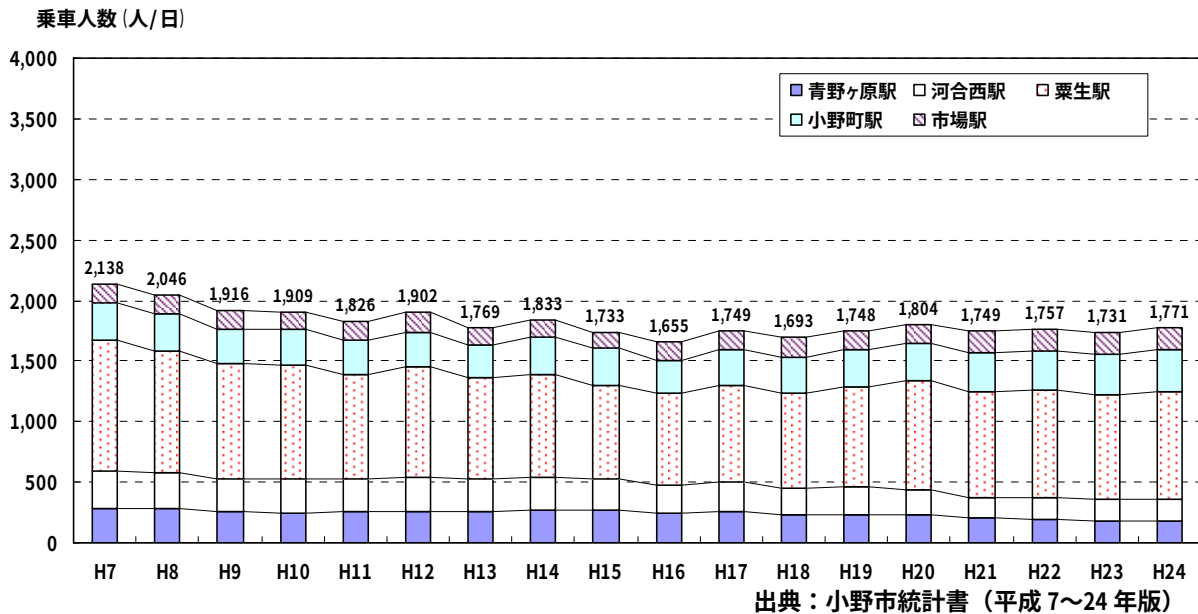


図 2.10 1 日平均乗車人員の推移（JR 加古川線）

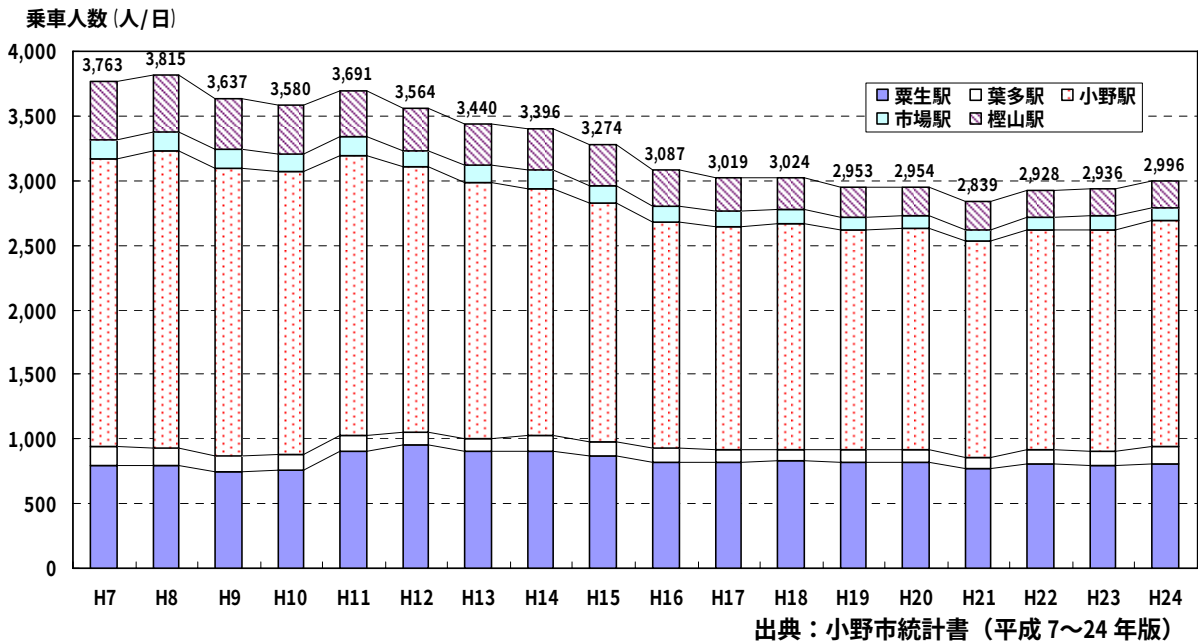
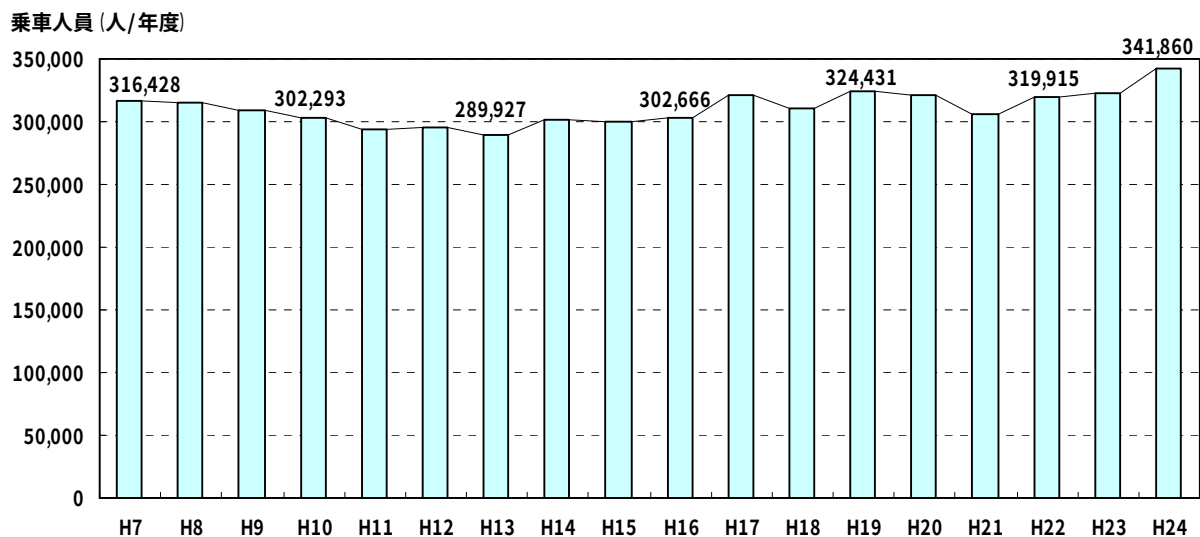


図 2.11 1 日平均乗車人員の推移（神戸電鉄粟生線）



※年間乗車人員は、各年度の普通及び定期の乗車人員の合計

※北条鉄道のみ全線の各年度乗車人員を示す

出典：加西市ホームページ（総務部総務課）

図 2.12 年間乗車人員の推移（北条鉄道）

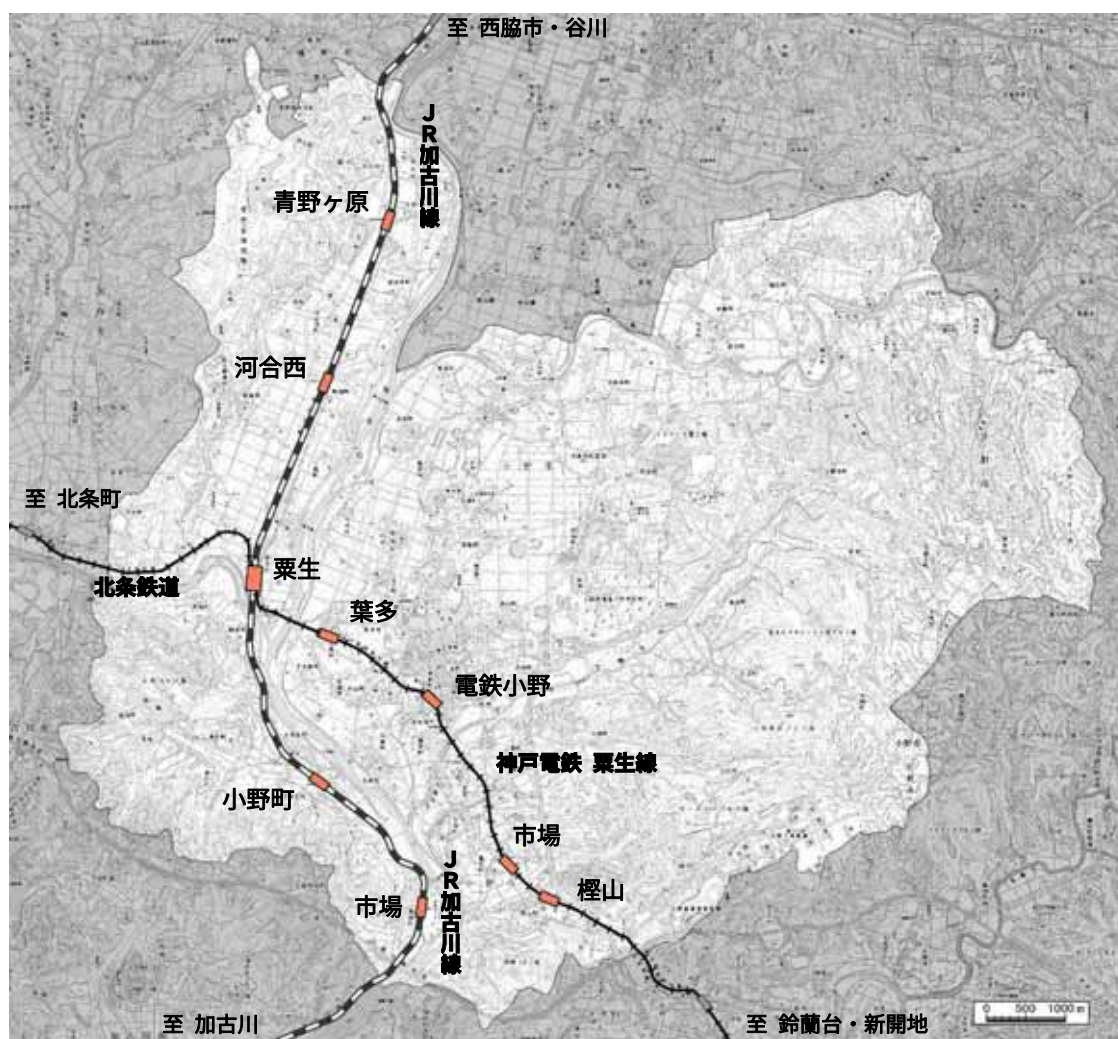


図 2.13 鉄道ネットワーク

2.5.3 路線バス

■ 路線バスの乗車人員は減少しています

路線バスは神姫バスが運行しており、三ノ宮、明石駅と社、西脇営業所方面を結ぶルート、及び電鉄小野駅と天神を結ぶルート（天神～古川～電鉄小野駅）があります。路線バスの利用者は、減少傾向にあります。

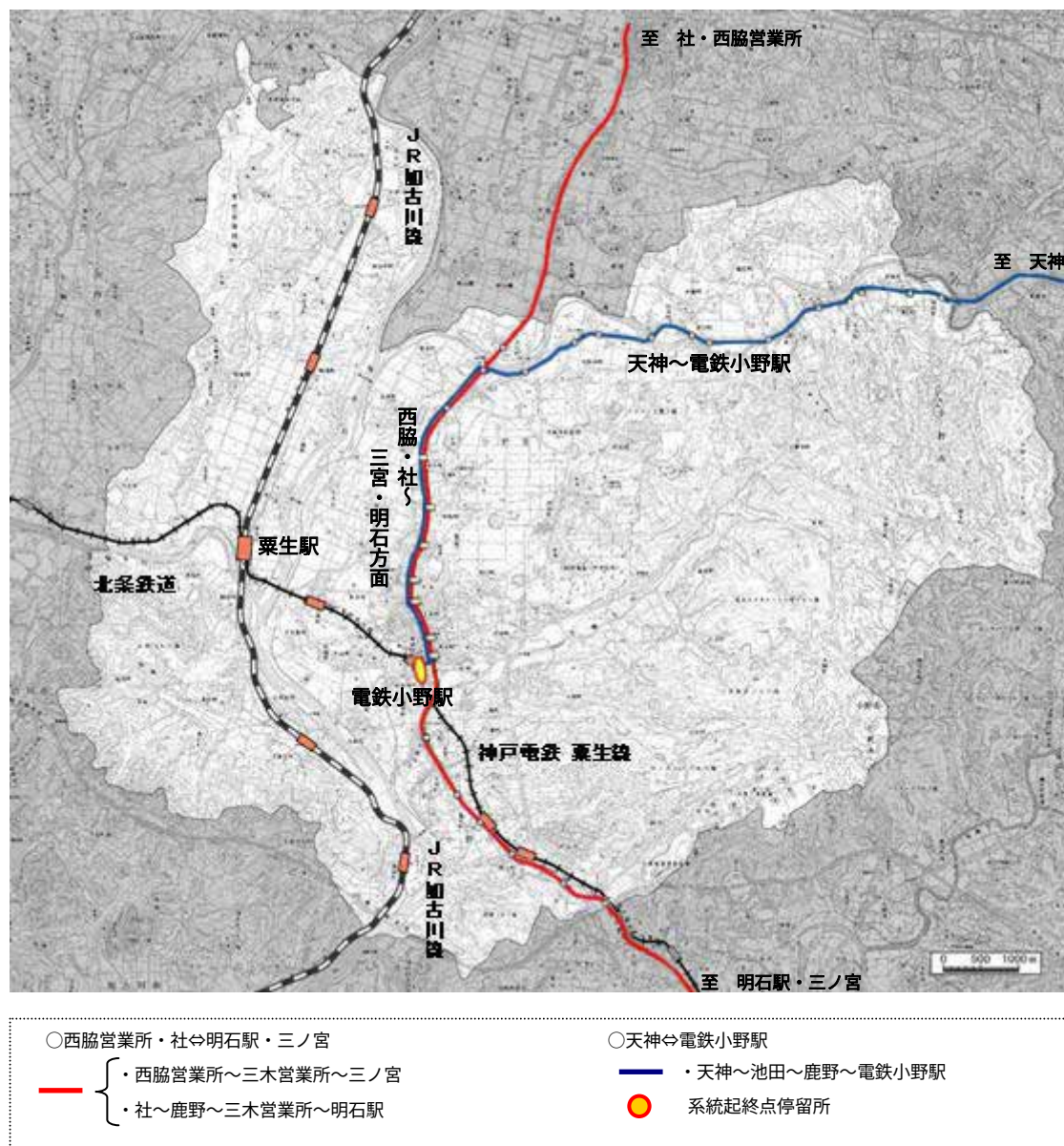
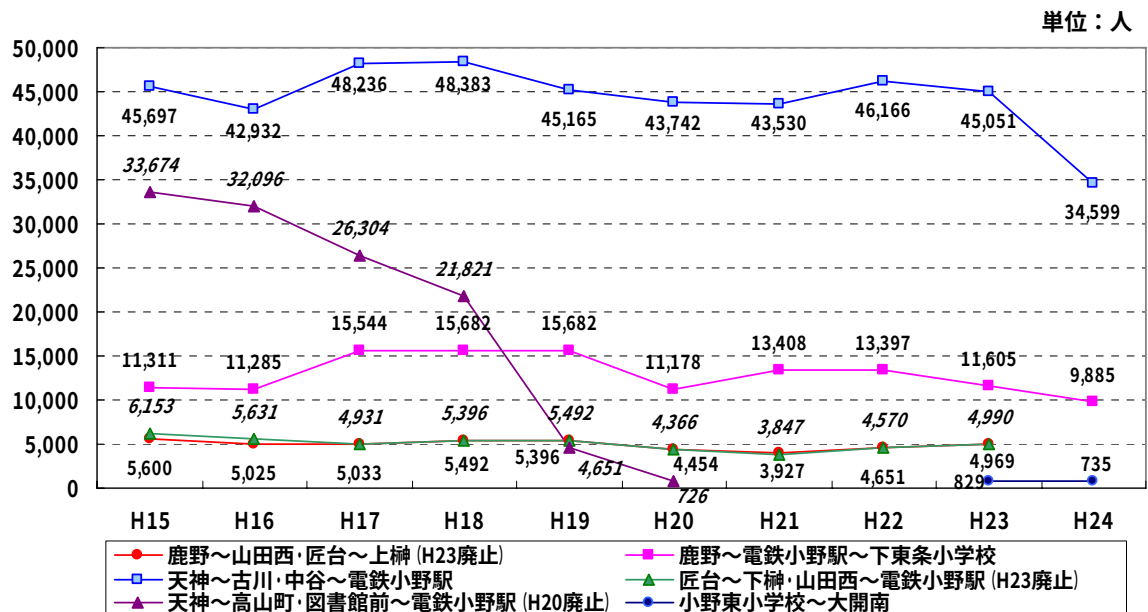
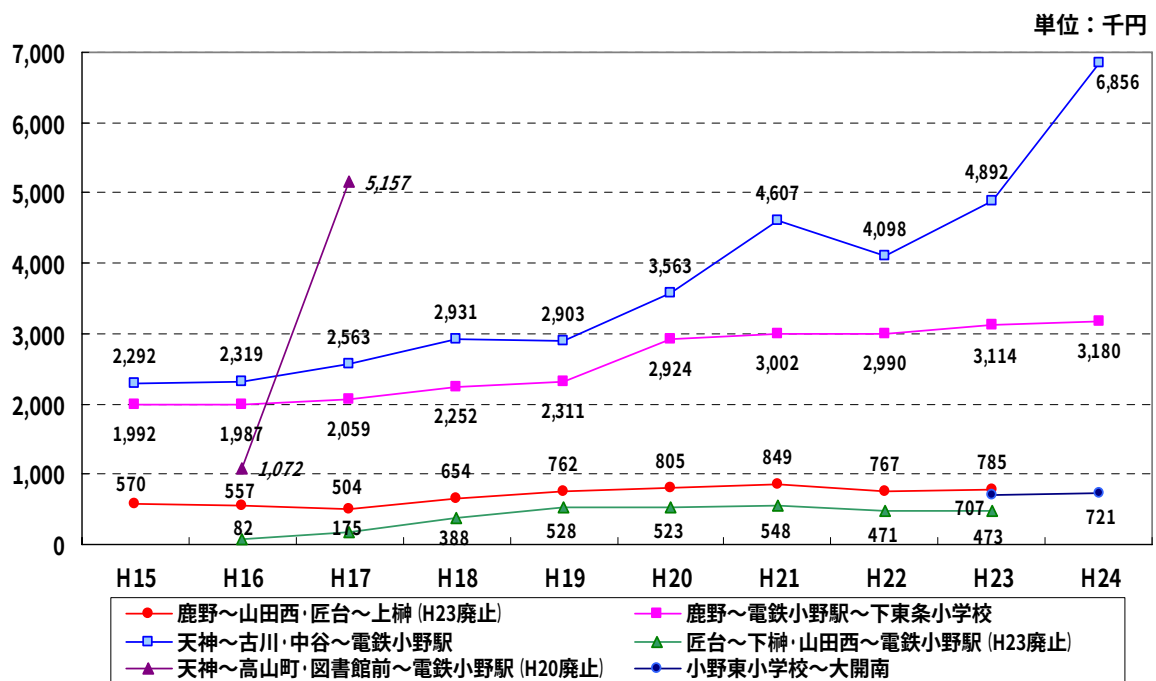


図 2.14 路線バスルート図



出典：小野市資料

図 2.15 路線バス利用状況の推移（補助対象年度のみ）



出典：小野市資料

図 2.16 路線バス補助金額の推移（補助対象年度のみ）

2.5.4 コミュニティバス

(1) コミュニティバスの役割

■ コミュニティバスが日常生活の移動手段とゆとりある生活を支援します

小野市には、鉄道と路線バスが運行していますが、鉄道と路線バスの利用が不便な交通空白地も存在します。そのため、市内全域の日常的な移動手段を確保するため、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をつなぐ「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）があります。



図 2.17 コミュニティバスの役割

(2) らん♡らんバス

1) 運行ルート

■ 地域と市街地を結ぶルートと市街地を循環するルートが運行しています

小野市ではコミュニティバス「らん♡らんバス」が平成 16 年 1 月より市全域を計 10 ルートで運行しています。うち、8 ルートは各地域から市街地の各施設（市役所・市民病院・電鉄小野駅）を経由して、イオンを結ぶ路線で運行しています。また、北回り循環ルート及び南回り循環ルートは、市街地の各施設、白雲谷温泉ゆぴか、ひまわりの丘公園、浄土寺、JR 市場駅などを循環する路線で毎日運行しています。

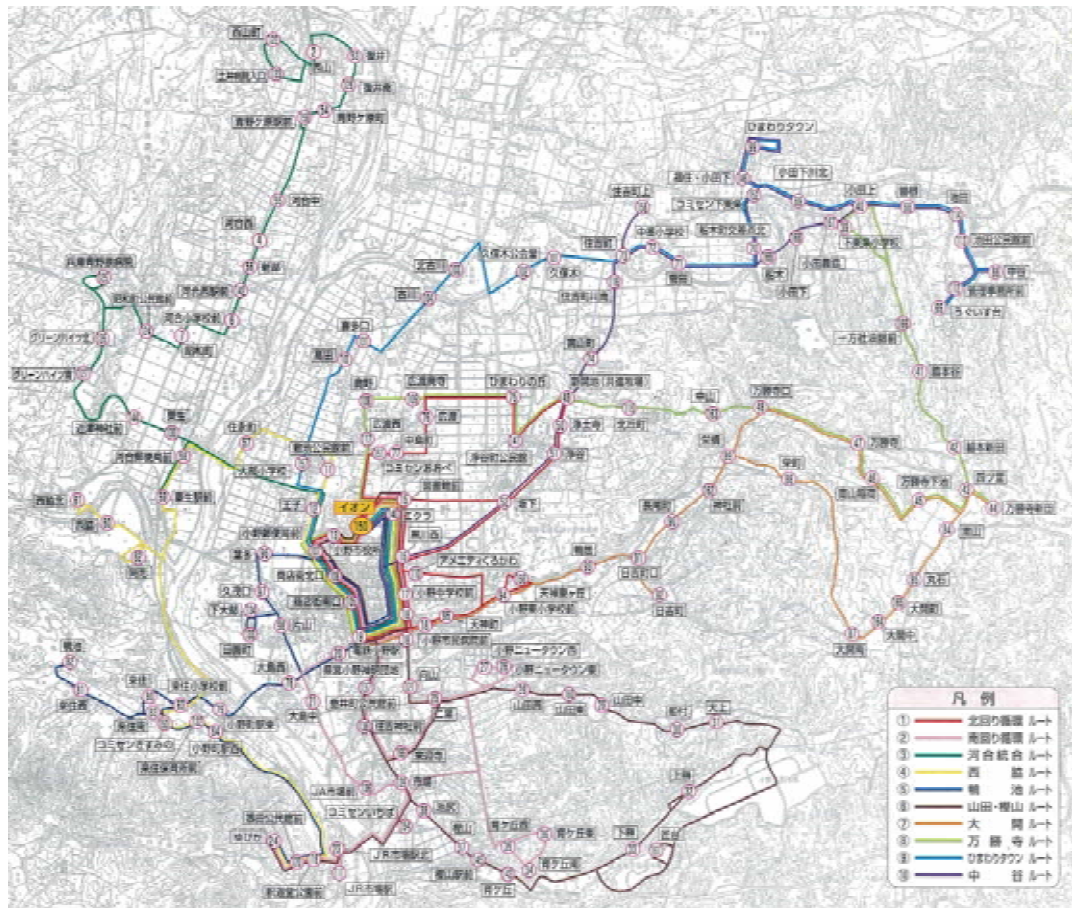


図 2.18 らん♡らんバスのルート図

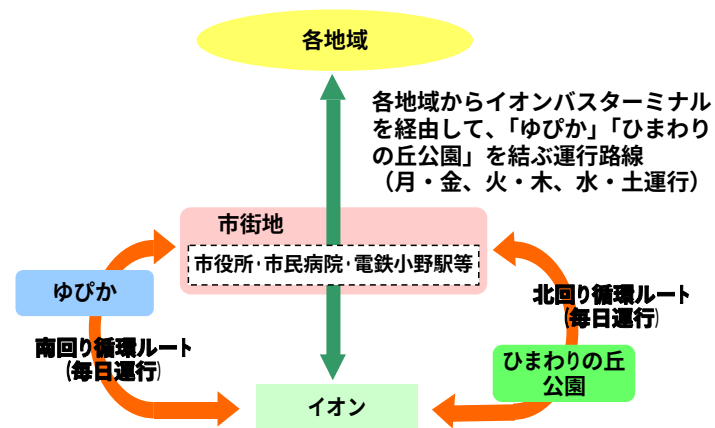


図 2.19 らん♡らんバスのルートの概念図

2) 運行形態

■ 北回り・南回り循環ルートは毎日、その他は週2～6日運行しています

■ 運賃は大人100円、高齢者や小学生以下等は無料です

らん♡らんバスは、ノンステップバス5台で運行しています。市内10ルートのうち、北回り、南回り循環ルートは毎日運行、他のルートは週に2～6日間運行しており、総運行本数は253便/週です。バス停は、利用者のニーズに応じ、運行開始当初の111箇所から153箇所に増加しています。

利用料金は平成18年度に改正を行い、大人が100円、65歳以上、小学生以下及び障がい者が無料となっており、だれもが利用しやすい公共交通となっています。

表 2.1 らん♡らんバス概要

車 両	小型ノンステップバス(31～36人乗) 5台
運行路線	市内10ルート
料 金	100円 ※65歳以上、小学生以下、障がい者は無料
バス停数	153箇所
運行本数	253便/週

表 2.2 らん♡らんバスルート別運行状況

単位：便

	起点	終点	月	火	水	木	金	土	日	合計
1 北回り循環ルート	イオン	イオン	2	2	2	2	2	2	2	14
	イオン	イオン	2	2	2	2	2	2	2	14
	新開地	電鉄小野駅	1	1	1	1	1	1	—	6
	イオン	新開地	1	1	1	1	1	1	—	6
2 南回り循環ルート	イオン	イオン	3	3	3	3	3	3	3	21
	イオン	イオン	3	3	3	3	3	3	3	21
3 河合統合ルート	西山町	イオン	2	—	2	—	2	2	—	8
	イオン	西山町	2	—	2	—	2	2	—	8
	河合小学校前	粟生駅前	1	1	1	1	1	1	—	6
4 西脇ルート	イオン	ゆびか	—	—	2	—	—	2	—	4
	ゆびか	イオン	—	—	2	—	—	2	—	4
5 鴨池ルート	イオン	ゆびか	—	2	—	2	—	—	—	4
	ゆびか	イオン	—	2	—	2	—	—	—	4
	電鉄小野駅	コミセンすみの	1	1	1	1	1	1	1	7
6 山田・榎山ルート	ゆびか	イオン	2	—	—	—	2	—	—	4
	イオン	ゆびか	2	—	—	—	2	—	—	4
	匠台	電鉄小野駅	1	1	1	1	1	1	—	6
	イオン	イオン	1	1	1	1	1	1	—	6
7 大開ルート	万勝寺新田	イオン	—	2	—	2	—	—	—	4
	イオン	万勝寺新田	—	2	—	2	—	—	—	4
	大開南	小野東小学校前	1	1	1	1	1	1	—	6
	小野東小学校前	大開南	2	2	2	2	2	2	—	12
8 万勝寺ルート	下東条小学校	イオン	2	—	—	—	2	—	—	4
	イオン	下東条小学校	2	—	—	—	2	—	—	4
	中山	下東条小学校	1	1	1	1	1	1	—	6
	下東条小学校	中山	1	1	1	1	1	1	—	6
9 ひまわりタウンルート	うぐいす台	イオン	—	2	—	2	—	—	—	4
	イオン	うぐいす台	—	2	—	2	—	—	—	4
10 中谷ルート	うぐいす台	イオン	4	2	4	2	4	4	—	20
	イオン	うぐいす台	2	—	2	—	2	2	—	8
	中谷	下東条小学校	1	1	1	1	1	1	—	6
	下東条小学校	中谷	1	1	1	1	1	1	—	6
	電鉄小野駅	中谷	1	1	1	1	1	1	—	6
	イオン	うぐいす台	1	1	1	1	1	1	—	6

3) 運行経費

■ らん♡らんバスの収支率は約 2～3%です

らん♡らんバスの収支率は、平成 16～17 年度においては、7.0%～8.4%でした。しかし、料金改正により 65 歳以上、小学生以下、障がい者の運賃を無料化した平成 18 年度以降は 2～3%程度まで減少しています。

表 2.3 らん♡らんバスの収支状況

(単位：千円)

	運行経費	運賃収入	収支	収支率
平成16年度	40,347	2,837	-37,510	7.0%
平成17年度	40,672	3,423	-37,249	8.4%
平成18年度	41,538	1,067	-40,471	2.6%
平成19年度	41,726	962	-40,764	2.3%
平成20年度	41,213	848	-40,365	2.1%
平成21年度	32,738	877	-31,861	2.7%
平成22年度	33,436	877	-32,559	2.6%
平成23年度	35,379	982	-34,397	2.8%
平成24年度	50,870	1,147	-49,723	2.3%

出典：小野市役所資料

4) 利用状況

■ らん♡らんバスの利用者数は増加傾向にあります

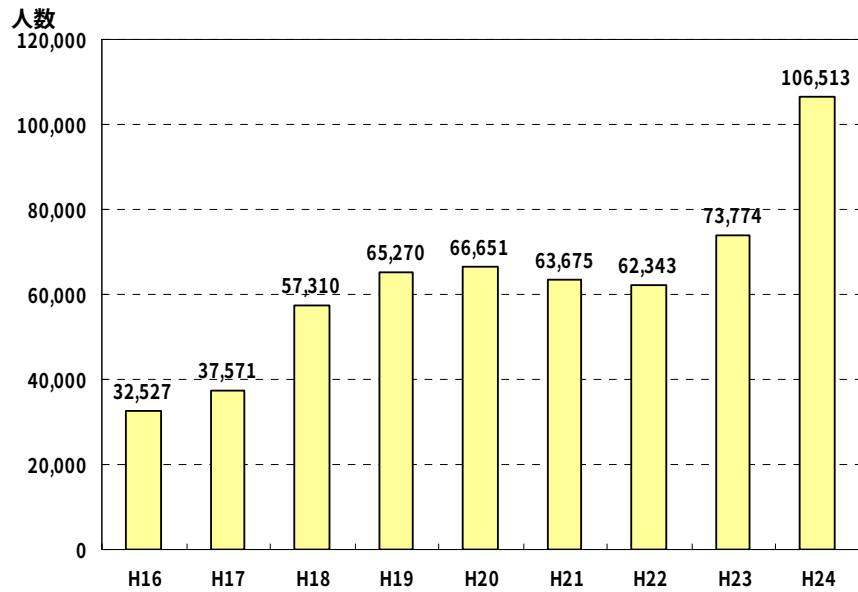
らん♡らんバスの利用者数は、65 歳以上、小学生以下、障がい者の運賃が無料化された平成 18 年度に急増し、平成 24 年度時点で 106,513 人/年です。平成 16 年度と比較して平成 24 年度は約 3 倍に増加しています（図 2.20 参照）。

■ 平均乗車人数は、4.7～14.6 人/便です

平成 23 年（H23.10.1～H24.9.30）におけるルート別の平均乗車人数をみると、山田・檜山ルート（スクールバス）が 14.6 人/便と最も多く、次いで南回り循環ルート 12.6 人/便、中谷ルート 11.4 人/便となっています。最も乗客数の少ない北回り循環ルート（新開地発着）は 4.7 人/便です（図 2.21 参照）。

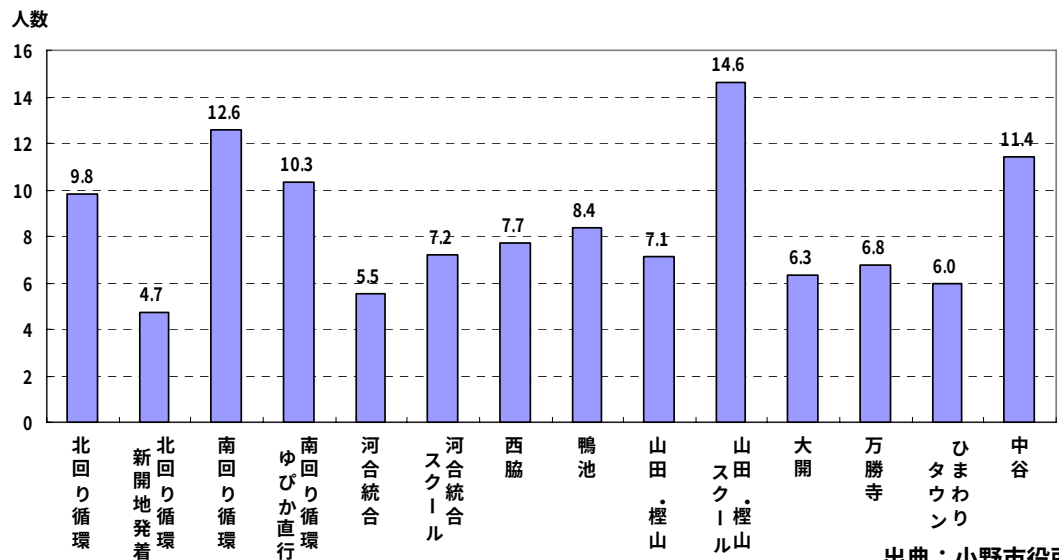
■ 乗降客数の多いバス停は、イオン、電鉄小野駅、ゆびかです

平成 24 年度のバス停別の乗降客数をみると、「イオン」が約 46,000 人/年、「電鉄小野駅」が約 19,000 人/年、「白雲谷温泉ゆびか」が約 11,000 人/年、「下東条小学校」が約 9,300 人/年、「来迎寺」が約 8,500 人/年と高い利用状況を示しています。（図 2.22 参照）。



※平成 16 年 1 月 25 日より運行開始
出典：小野市役所資料

図 2.20 らん♡らんバス利用者数の推移



出典：小野市役所資料

図 2.21 平成 23 年(H23.10.1－H24.9.30)ルート別平均乗車人数

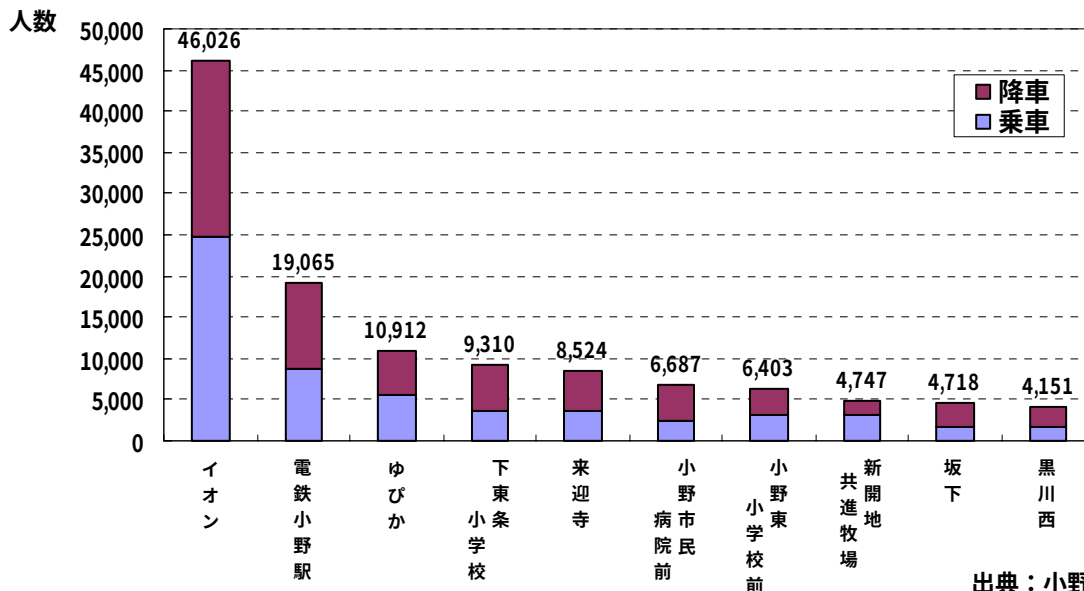


図 2.22 平成 24 年度バス停別利用状況（全ルート計）

参考

【らん♡らんバスの運行時間帯別の輸送密度】

らん♡らんバスの運行時間帯別の輸送密度を見ると、朝から昼間にかけて起点を発車している便の利用が多く、夕方（16：00 以降）以降に起点を発車している便の利用は少ない傾向にあります。

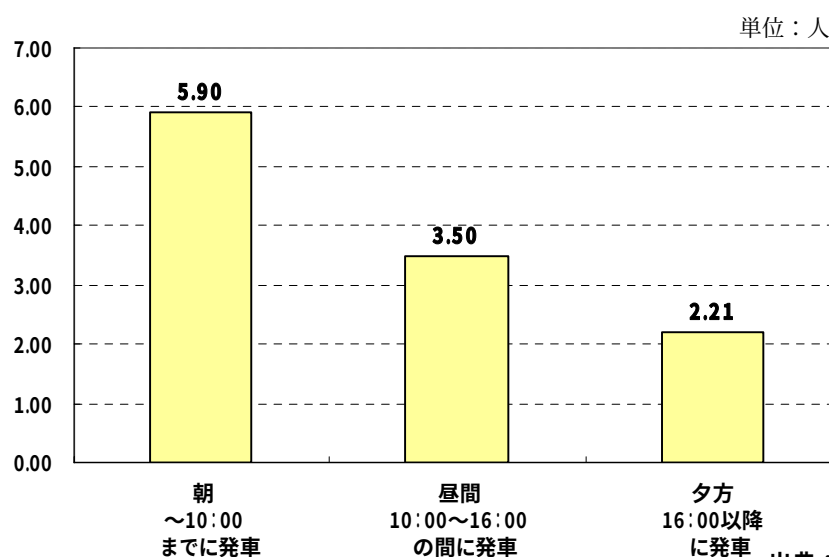


図 2.23 平成 23 年（H23.10.1-H24.9.30）運行時間帯別輸送密度（全ルート）

運行時間帯別の年間の輸送密度（全ルート合計）は、以下のようになっています。

- ・ 10：00 までに起点を発車している便の輸送密度は、5.90 人です。
- ・ 10：00 から 16：00 までに起点を発車している便の輸送密度は、3.50 人です。
- ・ 16：00 以降に起点を発車している便の輸送密度は、2.21 人です。



16：00 以降に起点を発車している便の利用者が少ない傾向にあります。

(3) デマンドバス

1) 運行形態

■ らん♡らんバス停と市内公共施設を結ぶデマンドバスを運行しています

デマンドバスは、市民を対象に平成 19 年 6 月より大型バス（大型デマンドバス）、平成 20 年 7 月よりワゴンタイプの車両（小型デマンドバス）の 2 台で運行しています。デマンドバスは電話予約により、最寄りのらん♡らんバス停から市内公共施設等へ運行します。運行日は大型デマンドバスが日曜日、小型デマンドバスは毎日運行しています。

表 2.4 デマンドバスの概要

	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～18時	8時～20時30分 （6月～9月は7時から運行）
利用人数	6人～9人	10人～36人
料 金	大人：片道1回100円 小学生：片道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、市内の公共施設	
目 的 地	市内の公共施設等	



小型デマンドバス

2) 運行経費

■ デマンドバスの収支率は約 2～3%です

平成 19 年度から平成 24 年度における収支率は、大型デマンドバスが約 8%、小型デマンドバスが約 2%に留まっています。

表 2.5 デマンドバスの運行経費

デマンドバス（大型+小型）

	実車距離 (km)	乗客数 (人)	費用 (円)	収入 (円)	収支率	備考
平成19年度	—	546	510,000	53,700	10.5%	
平成20年度	842	2,481	3,298,143	122,991	3.7%	
平成21年度	1,466	3,332	4,206,000	119,805	2.8%	
平成22年度	1,457	2,911	4,203,786	131,423	3.1%	
平成23年度	1,159	1,414	4,103,273	113,709	2.8%	
平成24年度	1,046	1,258	3,912,932	99,374	2.5%	

大型デマンドバス

	実車距離 (km)	乗客数 (人)	費用 (円)	収入 (円)	収支率	備考
平成19年度	—	546	510,000	53,700	10.5%	
平成20年度	313	1,521	720,000	79,093	11.0%	
平成21年度	716	2,106	780,000	77,713	10.0%	
平成22年度	381	1,150	630,000	55,332	8.8%	
平成23年度	198	393	330,000	29,618	9.0%	
平成24年度	240	379	360,000	29,428	8.2%	

小型デマンドバス

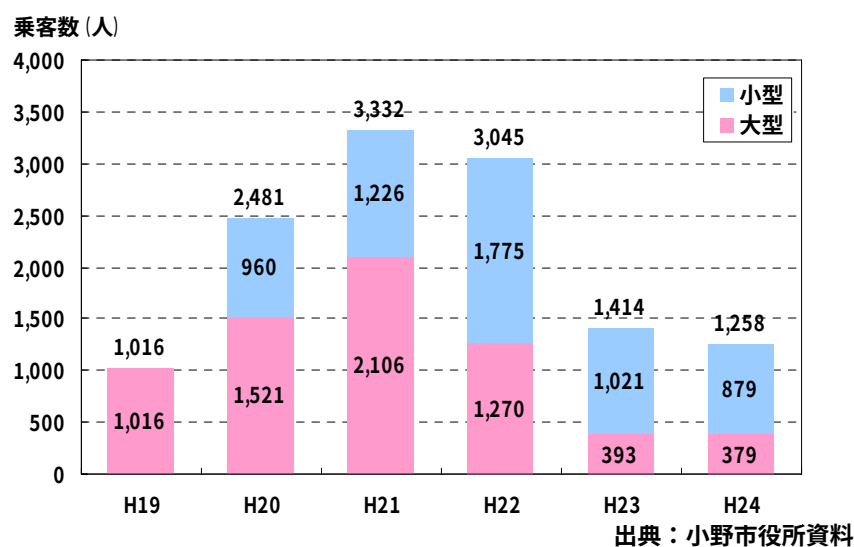
	実車距離 (km)	乗客数 (人)	費用 (円)	収入 (円)	収支率	備考
平成20年度	529	960	2,578,143	43,898	1.7%	
平成21年度	750	1,226	3,426,000	42,092	1.2%	
平成22年度	1076	1,761	3,573,786	76,091	2.1%	
平成23年度	961	1,021	3,773,273	84,091	2.2%	
平成24年度	806	879	3,552,932	69,946	2.0%	

出典：小野市役所資料

3) 利用状況

■ デマンドバスの利用者はらん♡らんバスルートの充実などにより減少しています

デマンドバスの利用状況は、平成 21 年度をピークにらん♡らんバスのルートの充実などにより減少しています。



※大型デマンドバスは平成 19 年 6 月、小型デマンドバスは平成 20 年 7 月より運行開始

図 2.24 デマンドバス（大型+小型）乗客数の推移

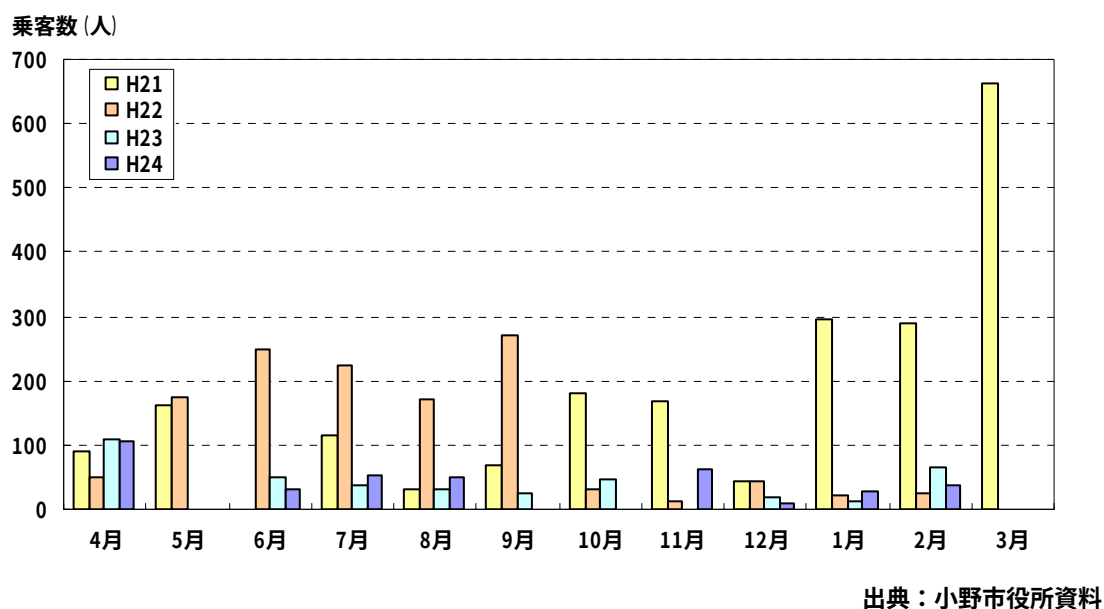
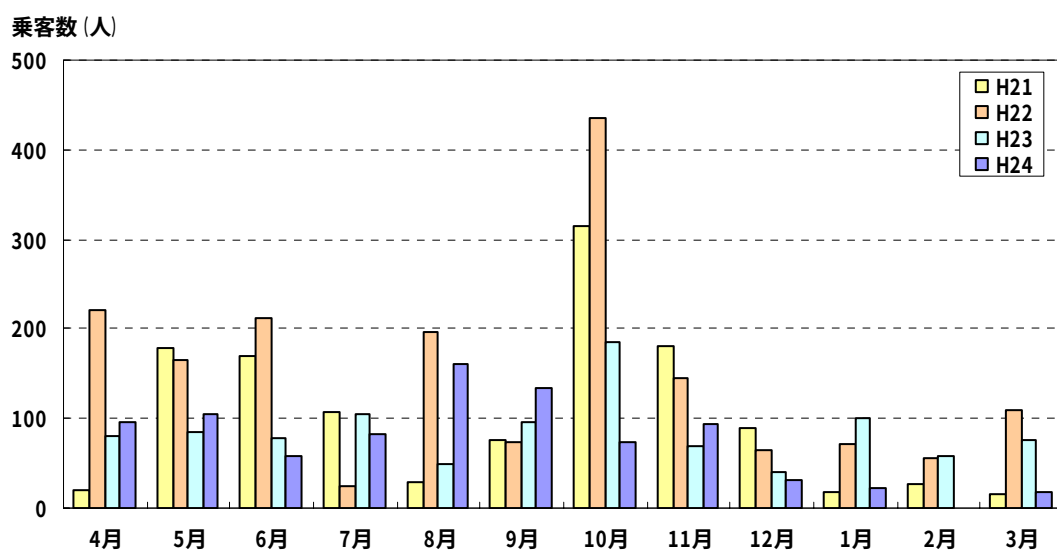


図 2.25 大型デマンドバス乗客数の推移



出典：小野市役所資料

図 2.26 小型デマンドバス乗客数の推移

20 年度	全体	1. ゆびか (209人)	大型	1. 夢の森公園 (184人)	小型	1. 龍翔ドーム (105人)
		2. ひまわりの丘公園 (194人)		2. ひまわりの丘公園 (172人)		2. 小野保育所 (61人)
		3. 夢の森公園 (184人)		3. ゆびか (155人)		3. ゆびか (54人)
21 年度	全体	1. ゆびか (250人)	大型	1. ゆびか (172人)	小型	1. ゆびか (78人)
		2. ひまわりの丘公園 (166人)		2. ひまわりの丘公園 (126人)		2. 小野保育所 (77人)
		3. 育ヶ丘保育園 (106人)		3. 育ヶ丘保育園 (106人)		3. 粟生保育園 (76人)
22 年度	全体	1. ゆびか (593人)	大型	1. ゆびか (359人)	小型	1. ゆびか (234人)
		2. 龍翔ドーム (487人)		2. 龍翔ドーム (307人)		2. 龍翔ドーム (180人)
		3. こだまの森 (252人)		3. こだまの森 (176人)		3. エクラ (153人)
23 年度	全体	1. ゆびか (483人)	大型	1. ゆびか (158人)	小型	1. ゆびか (325人)
		2. コミセンおおべ (240人)		2. こだまの森 (92人)		2. コミセンおおべ (240人)
		3. こだまの森 (92人)		3. カコテクノス (68人)		3. ひまわりの丘公園 (55人)
24 年度	全体	1. ゆびか (335人)	大型	1. ゆびか (138人)	小型	1. ゆびか (197人)
		2. 福祉総合支援センター (173人)		2. カコテクノス (64人)		2. 福祉総合支援センター (173人)
		3. アルテ (92人)		3. アルテ (61人)		3. アルゴ (64人)

図 2.27 目的地別利用状況 (各年度上位3位)

2.6 市民・地域のニーズ

2.6.1 ワーキンググループの主な意見（地域の意見）

(1) ワーキンググループの位置づけ

ワーキンググループは、地域の意見を反映するために設置された組織です。9つのグループに分かれ、各自治会から推薦を受けた市民で構成されます。主にらん♡らんバスに対する地域の要望やニーズを把握する目的で設置しています。

(2) ワーキンググループでの主な意見

らん♡らんバスに対する要望やニーズについて意見交換を行ったワーキンググループ会議での主な意見を示します。



表 2.6 ワーキンググループでの主な意見や要望

■運行に関する意見
北播磨総合医療センターとイオン・電鉄小野駅を結ぶ便を充実させてほしい。
イオンからゆびかへ直行する便を作ってほしい。
日曜日に市街地（神戸電鉄）へ出る便を作ってほしい。
少人数でもデマンドバスを利用したい。
小型デマンドバスをもう1台増やすか、大型デマンドバスを平日も使えるようにしてほしい。
■地区内の運行
町内にもバスを乗り入れてほしい。
■ダイヤに関する意見
電鉄小野駅への乗り継ぎのため、もっと早く到着する便を作ってほしい。
行き帰りの便を待ち時間がないように、うまく運行してほしい。
日曜日に遅い時間帯の便を作ってほしい。
■その他の要望
時刻表に主な施設へのルートを分かりやすく表示してほしい。
停留所に自転車置き場を設置してほしい。
行き先表示を分かりやすくしてほしい。
もっとデマンドバスをPRするべき。

3. 地域公共交通総合連携計画

3.1 基本方針

本計画の前提となる理念、および基本方針を示します。

3.1.1 理念

小野市内には、鉄道、路線バスが運行していますが、これらの公共交通の利用が不便な交通空白地も存在しています。その中で、コミュニティバス「らん♡らんバス」は、市内全域の日常的な移動手段として重要な役割を担っており、らん♡らんバスの運行が小野市のさらなる発展と大きな便益をもたらします。また、らん♡らんバスに対する市民の期待も大きく、らん♡らんバスの運行をさらに充実させることが重要な課題として挙げられます。

市民の日常生活の移動手段として持続的な交通手段を確保すると共に、地域やコミュニティの活性化を促し、20年、30年先を見据えた市民との協働で運行する交通をめざし、次の理念を掲げます。

■ 理念

小野市と共に進化し、市民と協働で運行する「らん♡らんバス」

3.1.2 基本方針

● 基本方針1：進化する交通システムとして展開していきます

【現状・背景】

平成14年12月に「小野市コミュニティバス運行計画検討会議」を立ち上げコミュニティバス導入に向けての協議・検討を進め、平成16年1月から、らん♡らんバスの運行が開始されました。それから約9年が経過し、らん♡らんバスは年間約10万人の市民に利用される一方で、さらなる利便性の向上も求められています。

本計画において、らん♡らんバスの運行ダイヤやルートについて見直しを行い、市民の日常生活になくはない移動手段として多くの市民に利用される交通をめざします。計画期間終了後も継続して定期的な見直しと市民ニーズに合致した事業を推進することで、公共交通を取り巻く状況の変化に対応した持続的な公共交通の確保を図っていきます。さらに長期的な展望として、より一層のらん♡らんバスの進化をめざし、周辺自治体等の地域間連携による運行のあり方、デマンドバスの見直し、スクールバスとしての利活用、また、採算性を考慮した運賃のシミュレーションなども含め様々な課題を検討し、その対応を行っていきます。

【フェーズ1】

コミバス導入（H16～）

らん♡らんバス運行開始
→利用の促進が必要
課題が明らかに

【フェーズ2】

運行の見直し・サービス改善（H22～24）

連携計画に基づく見直し
→より多くの市民に利用される
交通手段として定着

【フェーズ3】

発展的な展開（H25～27）

事業の定期的な見直しと
ニーズに合致した事業の推進
新たな展開の検討・実施

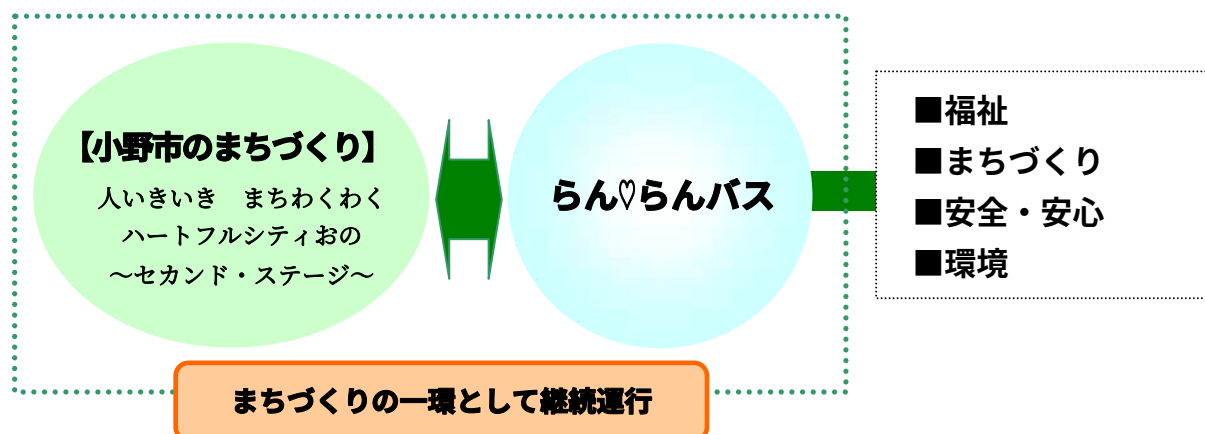
（例：地域間連携による運行・デマンドバス
の見直し・スクールバスとしての利活用・採算性を
考慮した運賃のシミュレーション等）

● 基本方針2：まちづくりの一環として位置づけます

【現状・背景】

- ・らん♡らんバスは、市民にとって必要不可欠な市民サービスの一つであり、市民の日常生活に必要不可欠な移動手段です。また、移動制約者である高齢者にとって重要な移動手段となっており、らん♡らんバスが市の魅力となり人口の増加要素になりうると考えられます。
- ・らん♡らんバスは市内の各種公共施設等への移動に利用できることや、車内での高齢者と若者の交流等、コミュニティの活性化につながるツールとしての役割も期待されています。

らん♡らんバスを単なる交通施策としてではなく、小野市の将来的な発展と今後のまちづくりにとって重要な施策の一つとして位置づけます。「福祉」、「まちづくり」、「安全・安心」、「環境」などの多面的な視点から展開させ、活力あるコミュニティ保持に寄与する公共交通システムとして位置づけます。行政と市民が一丸となり、協働で、らん♡らんバスの発展に努めていきます。



● 基本方針3：市民と共に育むしくみを継続します

【現状・背景】

らん♡らんバスの運行にあたっては、市内に9つのワーキンググループを立ち上げ、各地区代表の約70名の委員の方々に意見をいただき、ニーズにあった運行をしています。

小野市地域公共交通会議やワーキンググループを基軸として、らん♡らんバスに対する意見把握や、事業内容等についての協議を市民との双方向のコミュニケーションを通じて行っています。

3.2 計画の区域

本連携計画の区域は、小野市全域とします。

3.3 計画目標値

持続的な公共交通の確保を図っていくための具体的な目標値を、以下のように定めます。

なお、年度毎、ルート毎に目標値を設定し、確実な評価を行っていきます。また、利用者数などの運行結果は適宜地元に情報提供し、市民と共に評価とその見直しを行うシステムを構築します。

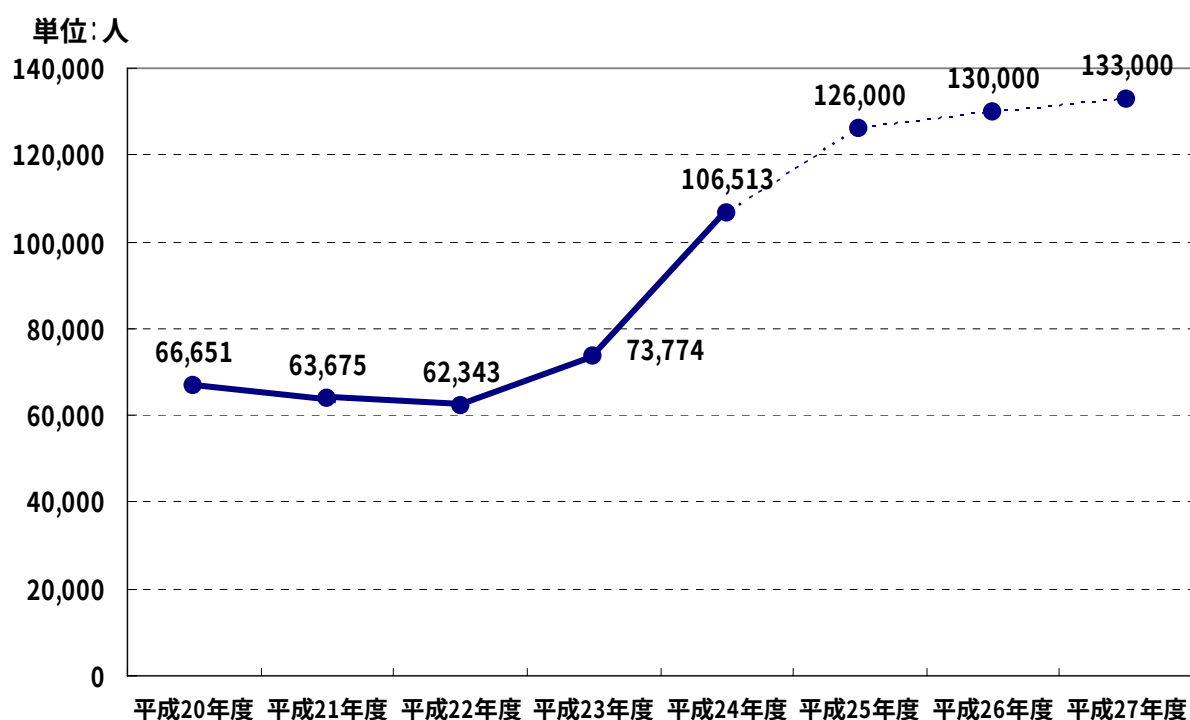


図 3.1 計画目標（年間利用者数）

3.4 連携計画の目標

「3.3 計画目標値」を達成するための目標と具体的な取組方針を示します。

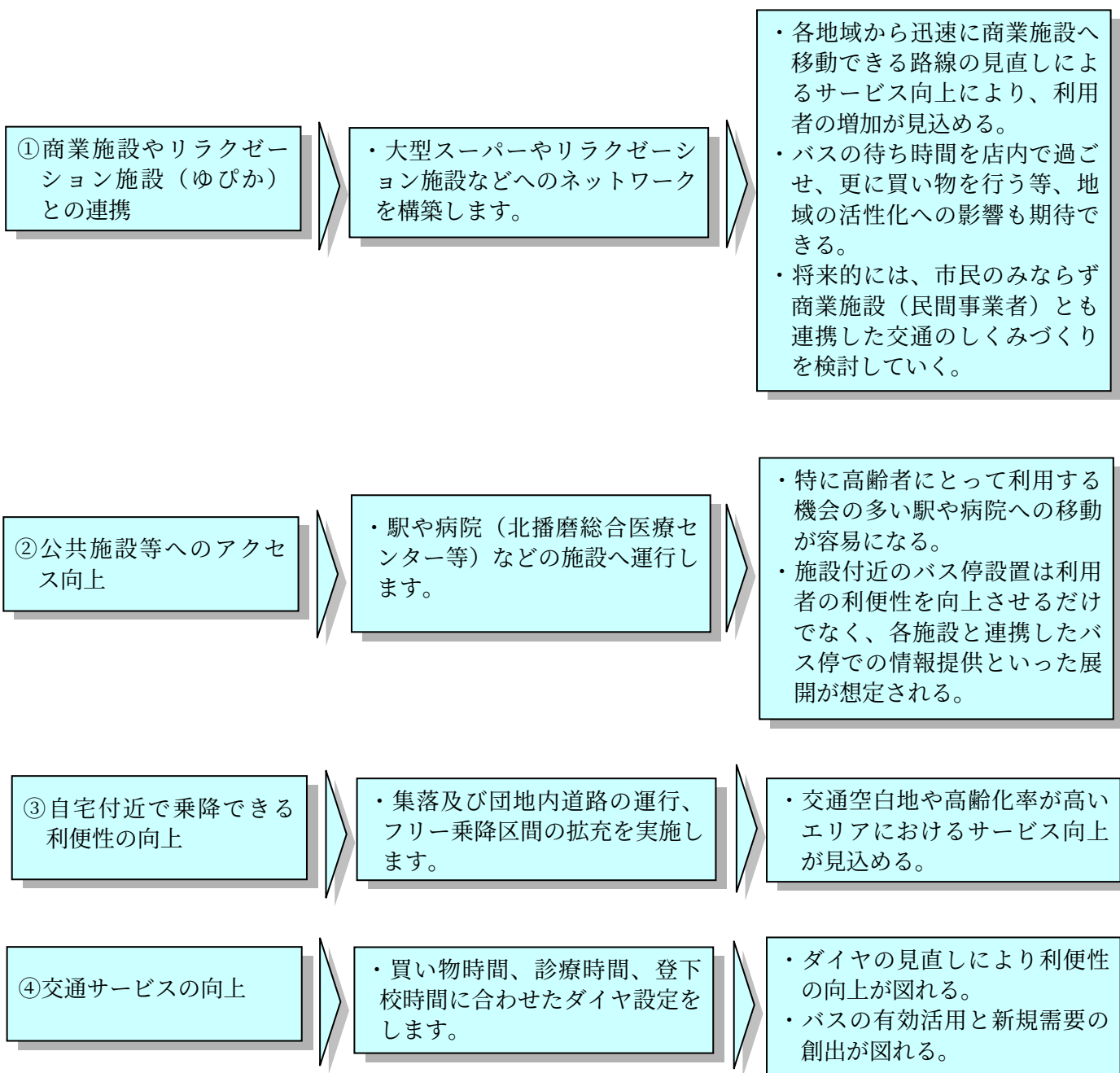
● 基本方針1：進化する交通システムとして展開していきます

【目標】 需要創出型の交通ネットワーク

市民の多様化するライフスタイルに合わせた運行形態への見直し

■具体的な取組方針

■実施により期待される効果と今後の展望



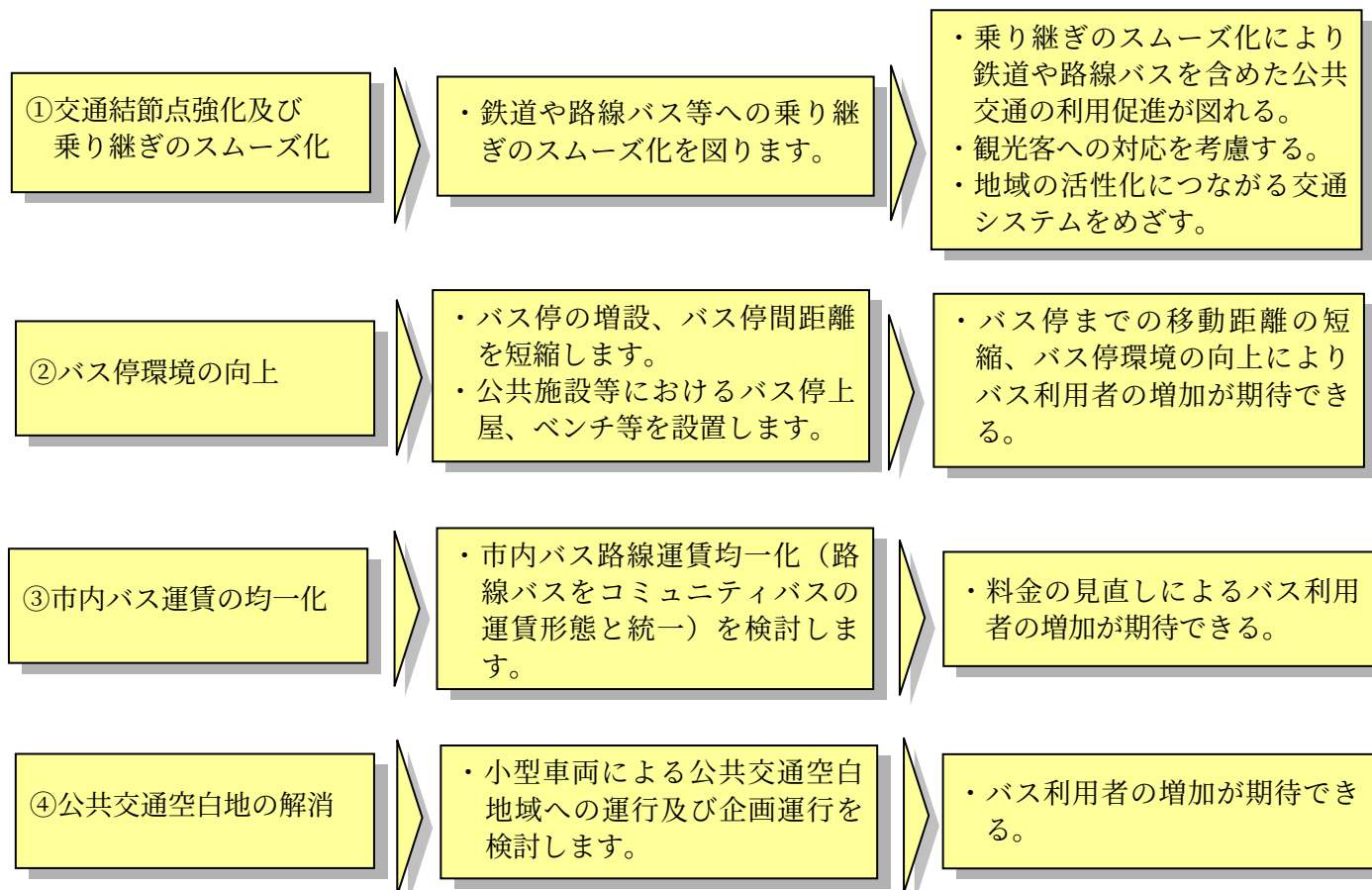
● 基本方針2：まちづくりの一環として位置づけます

【目標】 地域のニーズに対応した交通サービス

利用者のニーズ、課題・問題の抽出により、更に効果的な交通サービスの提供

■具体的な取組方針

■実施により期待される効果と今後の展望



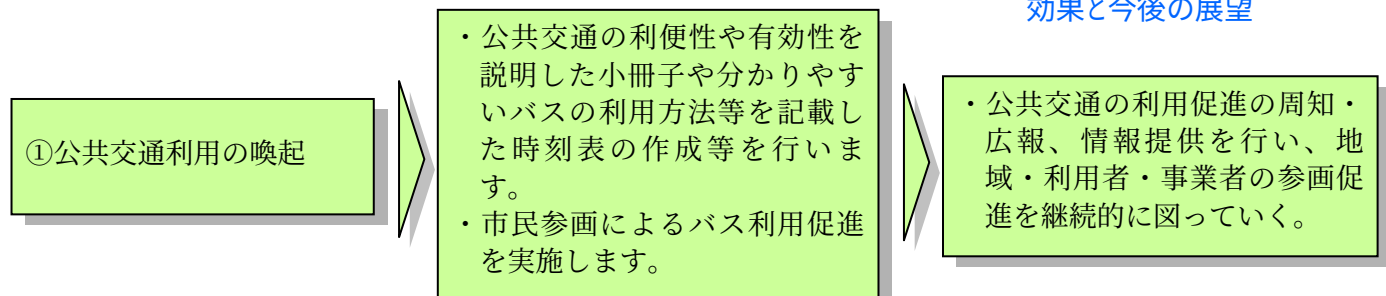
● 基本方針3：市民と共に育むしくみを継続します

【目標】 マイカーから公共交通への転換

マイカーに依存する生活体系を見直し、公共交通への転換を促進

■具体的な取組方針

■実施により期待される効果と今後の展望



3.5 取り組むべき事業

基本方針、目標を達成するために取り組むべき事業を示します。

計画の目標	事業
需要創出型の 交通ネットワーク	①大型スーパーへのネットワークの充実
	②北播磨総合医療センターへのアクセス計画
	③集落及び団地内道路の運行
	④フリー乗降区間の拡充
	⑤買い物時間、診察時間、登下校時間に合わせたダイヤ設定
地域ニーズに対応した 交通サービス	⑥鉄道や路線バス等への乗り継ぎのスムーズ化
	⑦バス停の増設、バス停間距離の短縮
	⑧公共施設等におけるバス停上屋、ベンチ等の設置
	⑨市内バス路線運賃均一化（路線バスをコミュニティバスの運賃形態と統一）の検討
	⑩小型車両による公共交通空白地域への運行及び企画運行
マイカーから公共交通 への転換	⑪公共交通の利便性や有効性を説明した小冊子の作成
	⑫バスの利用方法、ルート、時刻表の分かりやすく迅速な情報提供
	⑬市民参画によるバス利用促進の実施

3.6 目標年次と計画目標

本市は、以下に示すように、段階的に公共交通に関する整備を実施します。

小野市地域公共交通総合連携計画の目標年次としては、平成 25 年度から 27 年度までの 3 年間に事業期間とします。

■ 段階的整備の計画

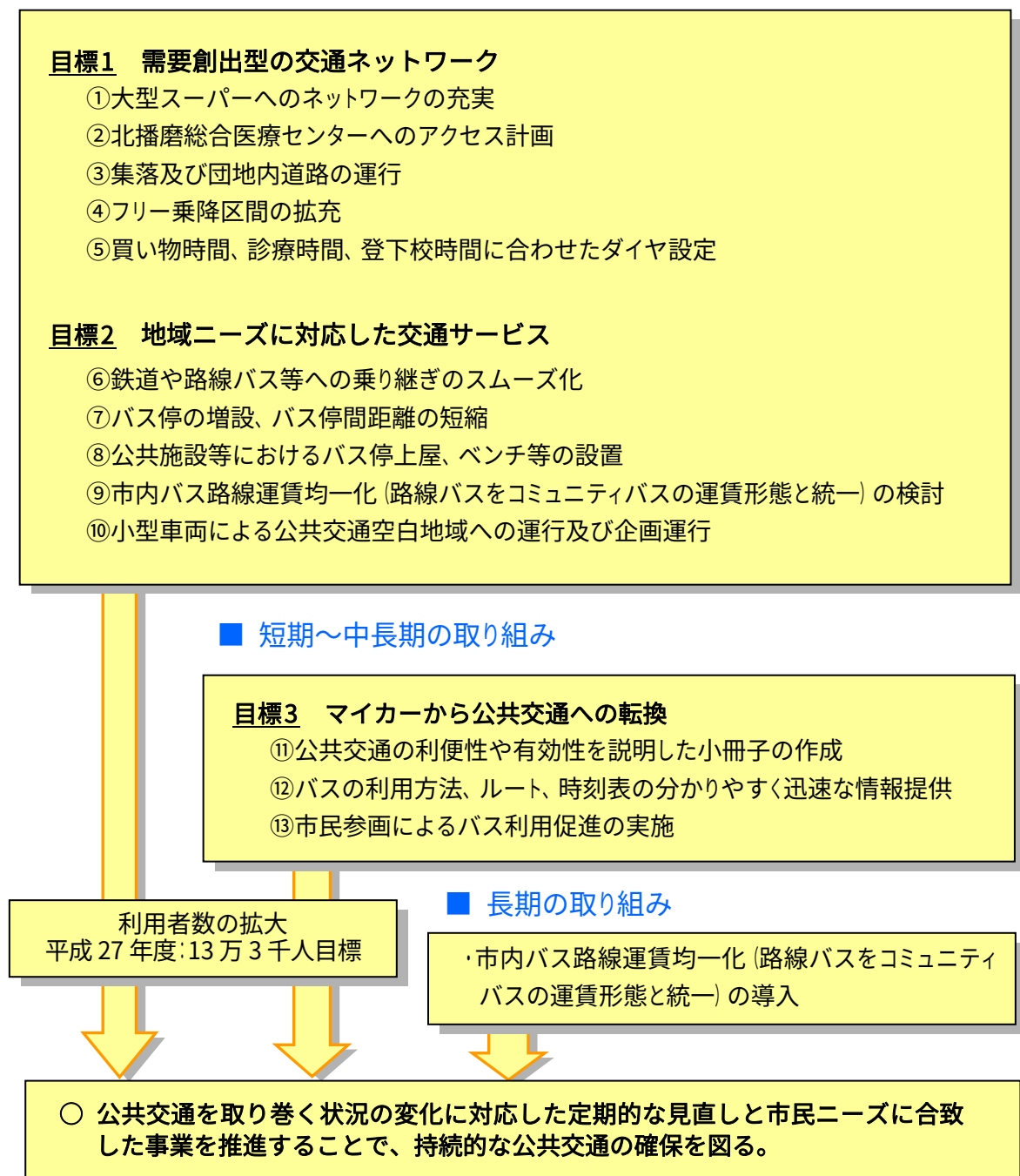


図 3.2 段階的整備の計画

3.7 目標を達成するために行う事業及び実施主体

3.7.1 事業 1：大型スーパーへのネットワークの充実（継続）

概要	現在、構築されている大型スーパーのイオン小野店敷地内のバスターミナルを中心とした市内のネットワークの更なる充実を図ります。
事業期間	平成 25 年度～平成 27 年度
内容	コミュニティバスの乗降者数が最も多い「イオン」バスターミナルを活用し、さらにネットワークを充実させ、利便性の向上を図ります。 
実施主体	地域、小野市、バス事業者

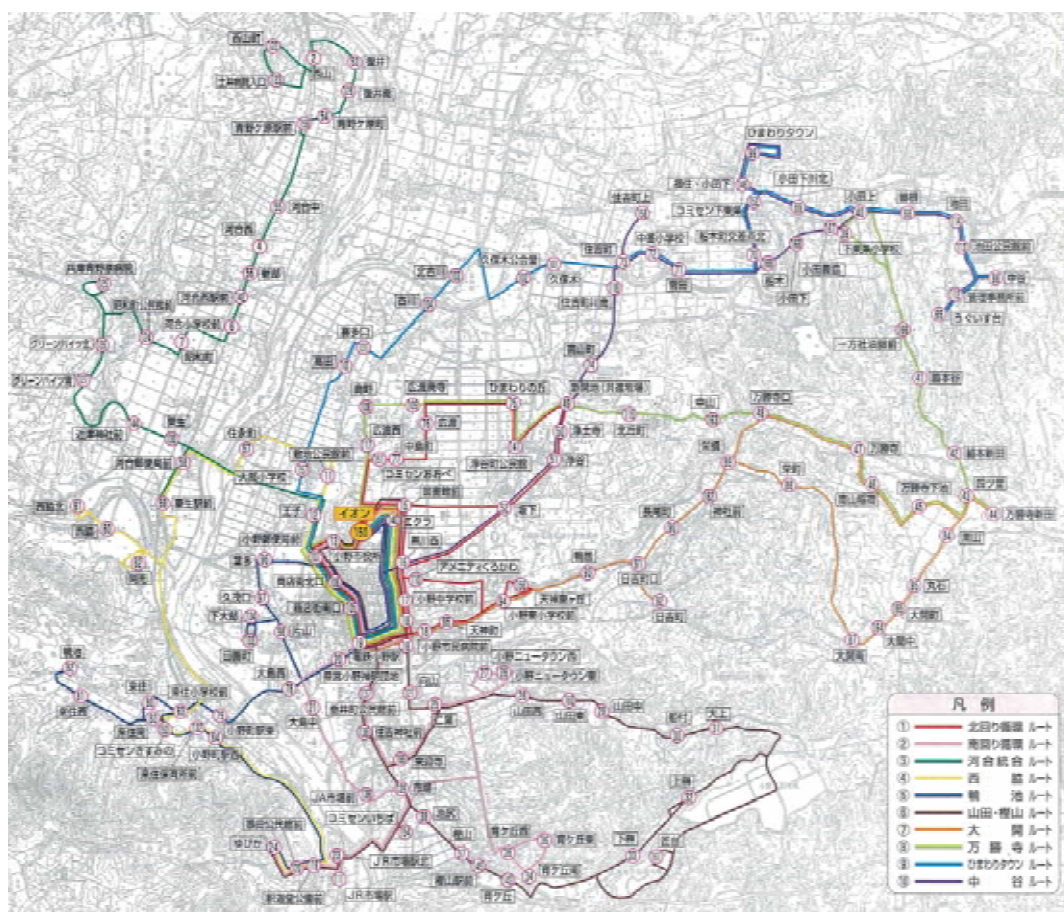
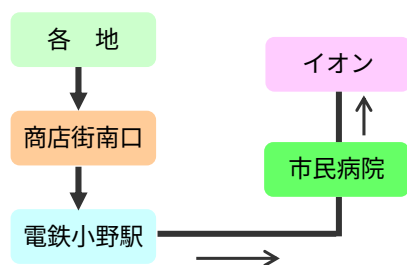


図 3.3 イオンバスターミナル発着のネットワーク

3.7.2 事業2：北播磨総合医療センターへのアクセス計画（新規）

概要	小野市と三木市が共同で開院する「北播磨総合医療センター」へのアクセスを確保します。
事業期間	平成 25 年度～平成 27 年度
内容	北播磨総合医療センターは、小野市市場町内（国道 175 号市場東交差点北東付近）において平成 25 年 10 月に開院します。 北播磨総合医療センターへのアクセスを確保するためにコミュニティバスの運行ルートの検討を行います。また、北播磨総合医療センターへのシャトルバス運行や三木市からのバスとも調整を行い、調和のとれたダイヤの検討を行います。
実施主体	地域、小野市、バス事業者

【現行ルート】



【改正案ルート】

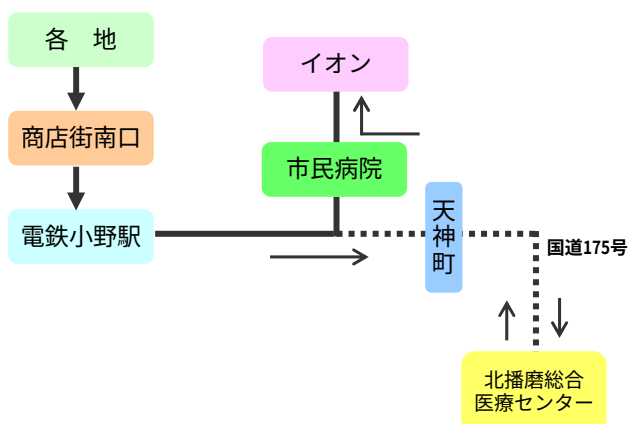


図 3.4 北播磨総合医療センターへのアクセス計画案

3.7.3 事業3：集落及び団地内道路の運行（継続）

概要	現在のコミュニティバスの運行ルートを見直し、集落及び団地内道路への乗入れを実施します。
事業期間	平成 25 年度～平成 27 年度
内容	市内には、コミュニティバスの運行ルートが集落や団地等から離れた道路を通っている区間があり、バス停までのアクセス距離が長い地域もあります。 集落及び団地内道路への乗入れにより、利用者のバス停までの移動負担を軽減することで、利便性を向上します。
実施主体	地域、小野市、兵庫県、バス事業者

3.7.4 事業4：フリー乗降区間の拡充（継続）

概要	指定区間において、バス停以外の場所でもバスの乗り降りが自由にできるシステムを導入します。																																		
事業期間	平成25年度～平成27年度																																		
内容	フリー乗降制を導入することで、利用者がバス停以外の場所でも乗降することができるようになるため、これまでのバス停までのアクセス距離よりも短縮することが可能になります。 フリー乗降制は、市内のコミュニティバス路線での導入を以下の路線において実施しました。関係機関とも調整し、今後もさらなる導入をめざします。 バスが来たらはっきりと手を挙げて合図 道幅の広い安全な場所で。 交差点付近、横断歩道の前後、カーブや急な坂道、見通しの悪いところなどの危険箇所での乗降は原則禁止。 バスの進行方向左側で 図.フリー乗降制導入区間での乗車方法イメージ 表.フリー乗降制導入区間 ○1次導入区間(平成22年度) <table border="1"> <thead> <tr> <th>ルート</th><th>区間</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>北回り循環ルート</td><td>天神東ヶ丘の一部</td></tr> <tr> <td>南回り循環ルート</td><td>小野ニュータウンの一部</td></tr> <tr> <td>河合統合ルート</td><td>河合中町の一部</td></tr> <tr> <td>大開ルート</td><td>長尾町～栄町バス停間 大開町の一部</td></tr> <tr> <td>ひまわりタウンルート</td><td>ひまわりタウンの一部</td></tr> </tbody> </table> ○2次導入区間(平成23年度) <table border="1"> <thead> <tr> <th>ルート</th><th>区間</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>北回り循環ルート</td><td>ひまわりの丘から広渡バス停間の一部</td></tr> <tr> <td>河合統合ルート</td><td>河合小学校前から昭和町バス停間の一部 西山から青野ヶ原町バス停間の一部</td></tr> <tr> <td>鴨池ルート</td><td>下大部町の一部</td></tr> <tr> <td>万勝寺ルート</td><td>四ツ堂から南山稲荷バス停間の一部</td></tr> <tr> <td>ひまわりタウンルート</td><td>高田から大部小学校バス停間の一部</td></tr> <tr> <td>中谷ルート</td><td>管理事務所前からうぐいす台バス停間</td></tr> </tbody> </table> ○3次導入区間(平成24年度) <table border="1"> <thead> <tr> <th>ルート</th><th>区間</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>万勝寺ルート</td><td>四ツ堂から南山稲荷バス停間の一部</td></tr> <tr> <td>ひまわりタウンルート</td><td>管理事務所前からうぐいす台バス停間</td></tr> <tr> <td>中谷ルート</td><td>ひまわりタウンの一部</td></tr> </tbody> </table>	ルート	区間	北回り循環ルート	天神東ヶ丘の一部	南回り循環ルート	小野ニュータウンの一部	河合統合ルート	河合中町の一部	大開ルート	長尾町～栄町バス停間 大開町の一部	ひまわりタウンルート	ひまわりタウンの一部	ルート	区間	北回り循環ルート	ひまわりの丘から広渡バス停間の一部	河合統合ルート	河合小学校前から昭和町バス停間の一部 西山から青野ヶ原町バス停間の一部	鴨池ルート	下大部町の一部	万勝寺ルート	四ツ堂から南山稲荷バス停間の一部	ひまわりタウンルート	高田から大部小学校バス停間の一部	中谷ルート	管理事務所前からうぐいす台バス停間	ルート	区間	万勝寺ルート	四ツ堂から南山稲荷バス停間の一部	ひまわりタウンルート	管理事務所前からうぐいす台バス停間	中谷ルート	ひまわりタウンの一部
ルート	区間																																		
北回り循環ルート	天神東ヶ丘の一部																																		
南回り循環ルート	小野ニュータウンの一部																																		
河合統合ルート	河合中町の一部																																		
大開ルート	長尾町～栄町バス停間 大開町の一部																																		
ひまわりタウンルート	ひまわりタウンの一部																																		
ルート	区間																																		
北回り循環ルート	ひまわりの丘から広渡バス停間の一部																																		
河合統合ルート	河合小学校前から昭和町バス停間の一部 西山から青野ヶ原町バス停間の一部																																		
鴨池ルート	下大部町の一部																																		
万勝寺ルート	四ツ堂から南山稲荷バス停間の一部																																		
ひまわりタウンルート	高田から大部小学校バス停間の一部																																		
中谷ルート	管理事務所前からうぐいす台バス停間																																		
ルート	区間																																		
万勝寺ルート	四ツ堂から南山稲荷バス停間の一部																																		
ひまわりタウンルート	管理事務所前からうぐいす台バス停間																																		
中谷ルート	ひまわりタウンの一部																																		
実施主体	地域、小野市、兵庫県、バス事業者																																		

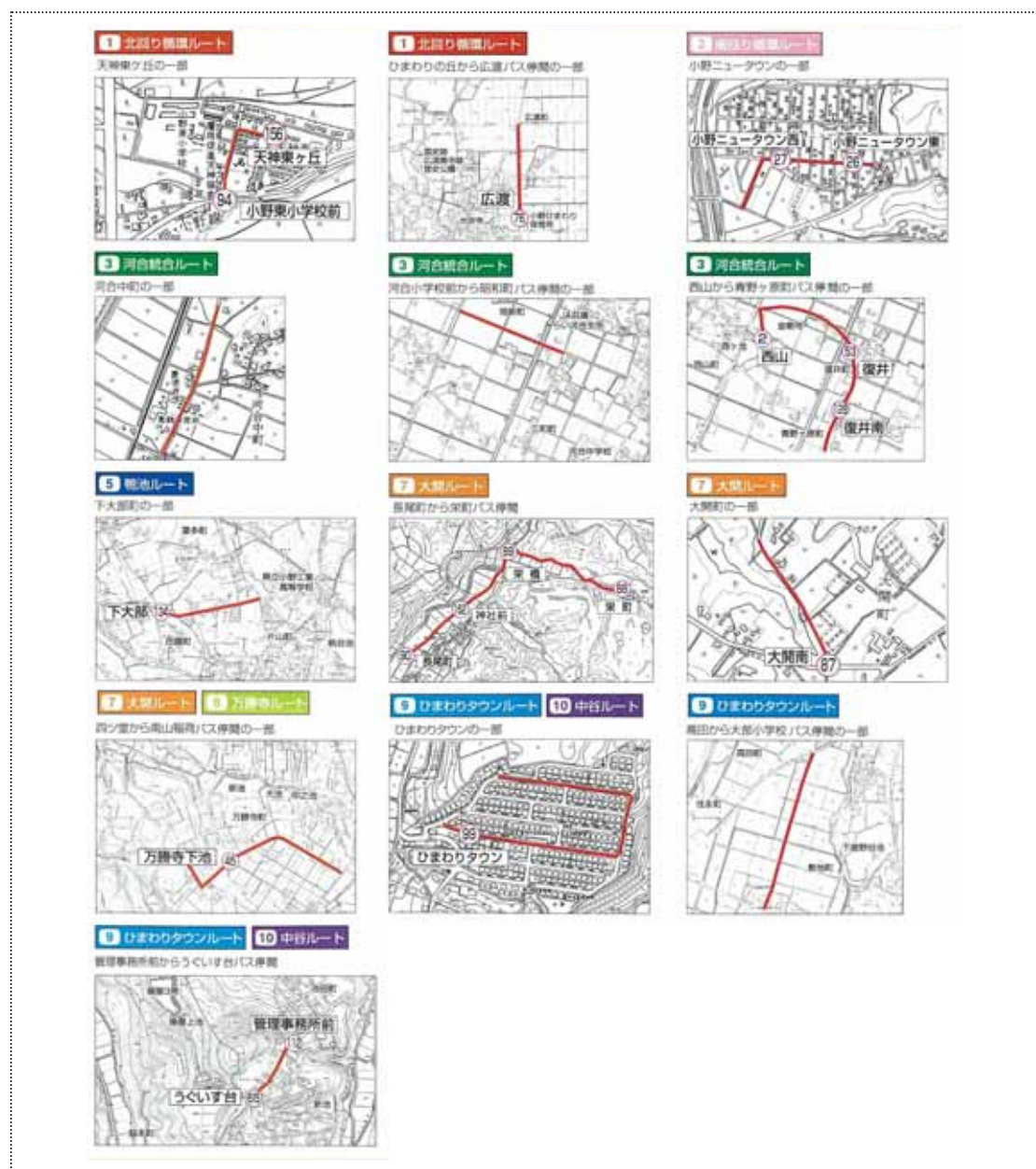
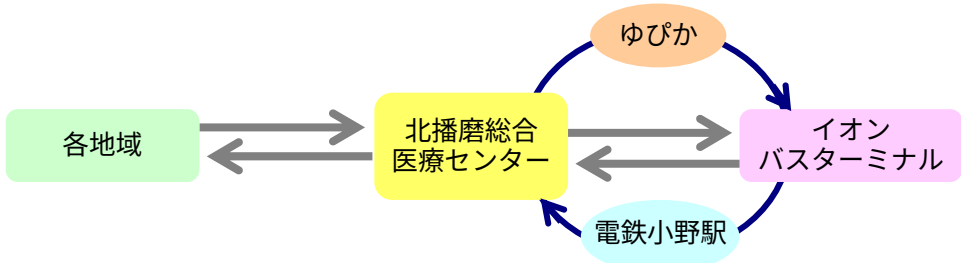
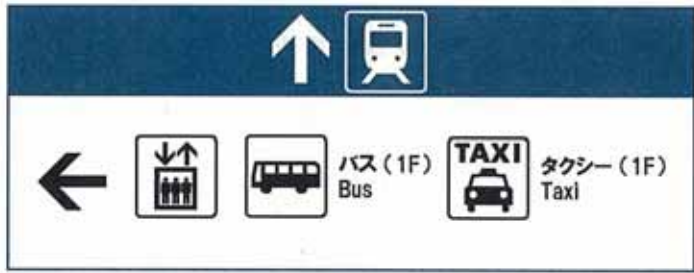


図 3.5 フリー乗降制導入区間

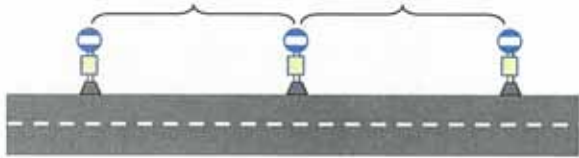
3.7.5 事業 5：買い物時間、診療時間、登下校時間に合わせたダイヤ設定（継続）

概要	市内にある買い物施設の开店時間、北播磨総合医療センターの診療時間や沿線小学校の登下校時間に合わせてダイヤを設定します。
事業期間	平成 25 年度～平成 27 年度
内容	市街地にあるイオン小野店の开店時間や北播磨総合医療センターの診療時間などに合わせ、各地域からのダイヤ設定を行います。  図.買い物時間・診療時間に合わせたダイヤ設定のイメージ コミュニティバスを登校時間に合わせて運行することで、スクールバスとしても利用することが可能になります。また、下校時間に運行するコミュニティバスは、一般乗客と通学児童が混乗する形で運行します。
実施主体	地域、小野市、バス事業者

3.7.6 事業 6：鉄道や路線バス等への乗り継ぎのスムーズ化（継続）

概要	市内の鉄道駅の時刻表に合わせたコミュニティバスのダイヤとすることで、交通結節点機能を向上させ、乗り継ぎのスムーズ化を図ります。また、鉄道を降車してからの移動の円滑化を図るため、鉄道駅からバス停等への案内・誘導サインの設置やバスに関する運行情報を提供します。 併せて小野市に來訪する観光客の移動を支援する公共交通についてのあり方についての検討も行います。
事業期間	平成 25 年度～平成 27 年度
内容	市内の鉄道駅において、鉄道とコミュニティバス等の乗り継ぎロスを軽減させるため、「事業 1：大型スーパーへのネットワークの充実」の実施に合わせて、可能な限り鉄道駅の時刻表に合わせたコミュニティバスのダイヤ設定を行ないます。 また、駅舎内からバス停及びタクシー乗り場の場所やバスの路線情報等に関するサインがないため、特に小野市に初めて來訪する観光客等が端末交通手段の種類及びサービス、バス路線の行き先を把握することが難しい現状にあります。鉄道駅からバス停、タクシー等への案内・誘導サインの設置を行い、乗り継ぎの円滑化を図ります。なお、案内・誘導だけでなくバス停周辺の清掃等も含め、コンシェルジュ的な役割を担う地域団体の設立も検討します。  図.バス停やタクシー乗り場等への誘導サイン設置イメージ
実施主体	地域、小野市、バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者

3.7.7 事業 7：バス停の増設、バス停間距離の短縮（継続）

概要	バス停の増設やバス停間距離を短縮することで、バス利用者の利便性向上を図ります。
事業期間	平成 25 年度～平成 27 年度
内容	市内の路線バスやコミュニティバスの運行路線のうち、一部区間では、バス停間距離の長い区間があります。 市内の路線バスやコミュニティバスのバス停設置状況を把握し、地域のニーズに応じて利用しやすいバス停の間隔を検討し、バス停の増設やバス停間距離の短縮を図ることで、利用者の自宅や目的地からバス停までの距離を短くすることで、バス利用者の利便性向上を図ります。 利用者の自宅や目的地からバス停までの距離が短くなるようなバス停間隔に  図.バス停の増設、バス停間距離の短縮イメージ
実施主体	地域、小野市、兵庫県、バス事業者

3.7.8 事業 8：公共施設等におけるバス停上屋、ベンチ等の設置（継続）

概要	快適なバス停への環境整備を進め、公共施設内などのバス停上屋やベンチ等の設置を進めます。
事業期間	平成 25 年度～平成 27 年度
内容	市内の一部のバス停で、上屋及びベンチ等が整備されていますが、ほとんどのバス停では、上屋やベンチ等が設置されていません。そのため、利用者の中には、バス停から離れた場所でバスを待っておられる場合があります。 そこで、バス利用者が快適にバスを待つことが出来るように、公共施設内などにバス停上屋やベンチ等の設置を進めます。  図．小野市内でバス停上屋やベンチ等が設置されているバス停 (左：ゆぴかバス停、右：電鉄小野駅バス停)
実施主体	地域、小野市、兵庫県、バス事業者

3.7.9 事業 9：市内バス路線運賃均一化（路線バスをコミュニティバスの運賃形態と統一）の検討（継続）

概要	市内の路線バスで市内のバス停間を利用する場合、コミュニティバスと同様の運賃形態の導入について検討します。
事業期間	平成 25 年度～平成 27 年度
内容	コミュニティバスの運賃形態は、大人（中学生以上 65 歳未満）が 1 回 100 円で小学生以下、65 歳以上は無料です。また、市内の路線バス（神姫バス）は、利用区間に応じて料金が決まるので、コミュニティバスと路線バスでは料金負担が異なります。 路線バスでの市内の移動についてもコミュニティバスと同様の運賃形態とすることで利用者の利便性向上を働きかけます。  図．敬老優待乗車証(ICカード)の事例 (兵庫県神戸市)
実施主体	地域、小野市、兵庫県、国、バス事業者

3.7.10 事業 10：小型車両による公共交通空白地域への運行及び企画運行（継続）

概要	デマンドバスとして活用している小型車両をらんらんバスとして活用することや地域が主体となったバスの導入など公共交通空白地域等への運行を検討します。さらに、コミュニティバスの利用促進を図るため小型車両による企画運行を検討します。
事業期間	平成 25 年度～平成 27 年度
内容	現在のバス車両に加え、デマンドバスとして利用している小型車両をらんらんバスに導入することで、これまでバス車両の乗入れが難しかった公共交通空白地域へのコミュニティバスの運行や地域が主体となったバスの運行の導入などを検討します。 また、コミュニティバスの利用促進を図るため、小型車両をデマンドバスとして利用し企画運行を検討します。企画運行を通して公共交通に関心と親しみを持ってもらうとともにコミュニティバスの利用促進に繋がっていきます。   図．小型車両による企画運行イメージ（手打ちうどん体験）
実施主体	地域、小野市、兵庫県、バス事業者

3.7.11 事業 11：公共交通の利便性や有効性を説明した小冊子の作成（継続）

概要	公共交通の利用促進と意識啓発のための広報資料を作成してモビリティ・マネジメント（コミュニケーションを中心に、人々の自発的な行動の転換を促す施策）の実施を行います。
事業期間	平成 25 年度～平成 27 年度
内容	自動車に依存しがちな市民に対し、自動車の適正な使い方（エコドライブ等）の推進と、公共交通のメリットを分かりやすく示した広報資料を作成し、バス利用意識の活性化を促進します。 なお、地元高校生等のデザインによる資料作成についても検討を進めます。  図．広報資料の作成イメージ
実施主体	地域、小野市、兵庫県、国、バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者

3.7.12 事業 12：バスの利用方法、ルート、時刻表の分かりやすく迅速な情報提供（継続）

概要	バスの乗り継ぎ方法等の情報提供を、高齢者や初めてバスを利用する方にも分かりやすく行います。
事業期間	平成 25 年度～平成 27 年度
内容	地域の方々の意見も踏まえ「事業 1：大型スーパーへのネットワークの充実」の実施に合わせて、各地域から利用ニーズの多いゆびかや北播磨総合医療センターへ移動する際のモデルルートや観光案内図などを分かりやすく示すなど総合的な時刻表を作成し、利用促進を図ります。  図．らんらんバス時刻表
実施主体	地域、小野市、国、バス事業者

3.7.13 事業 13：市民参画によるバス利用促進事業の実施（継続）

概要	自動車での移動が一般的となり、公共交通を身近に利用しない環境が形成されつつあります。そこで、自動車交通及び公共交通のメリット・デメリットについて、市民と一緒に考えていくシンポジウムなどを実施し、公共交通の利用促進を図ります。
事業期間	平成 25 年度～平成 27 年度
内容	公共交通の利用促進を支援するために、シンポジウム等を開催し、行政と市民が一体となって、市内の自動車交通及び公共交通について考える場を提供します。また、コミュニティバス車両を活用した、市内施設見学ツアーやバスの乗り方教室等の市民が参加できるイベントを開催します。  図．シンポジウムイメージ
実施主体	地域、小野市、兵庫県、バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者

【マイカーから公共交通への転換のイメージ】

マイカー主体から公共交通主体への交通体系に変えた場合、以下のようなことが想定されます。

◎100 人が、市役所へマイカーで移動

- ・100 人がマイカーで移動すると 100 台分の駐車スペース（約 $1,150\text{m}^2$ ※¹）が必要です。

（※¹：テニスコート約 6 面分）

- ・マイカーからの CO₂ 排出量は、 24.2kg ※²です。
 [※²：2 リットルのペットボトル約 6,200 本分
 電鉄小野駅から市役所間約 1.4km の移動時]



◎100 人が、市役所へ「らん♡らんバス」で移動

- ・100 人がバスで移動するとバス 3 台で移動でき、100 台分の駐車スペースは必要ありません。

- ・バスからの CO₂ 排出量は、 7.1kg ※³です。
 [※³：2 リットルのペットボトル約 1,800 本分
 電鉄小野駅から市役所間約 1.4km の移動時]



100 人が、市役所への移動をマイカーから公共交通に転換すると、以下のようなことが期待されます。

- ・テニスコート約 6 面分のスペースを有効活用
- ・2 リットルのペットボトル約 4,400 本分※の CO₂ 排出量削減（※約 7 割削減）
 （※電鉄小野駅から市役所間約 1.4km の移動時における CO₂ 排出量を比較した場合）

●マイカーとバスから排出される CO₂ について

- ・バスで 1 人を 1 km 運ぶのに排出される CO₂ は、 0.051 kg 、マイカーで 1 人を 1 km 運ぶのに排出される CO₂ は、 0.173 kg として計算しています。

出典：運輸・交通と環境 2007 年版

●2 リットル入りペットボトルへの換算について

- ・CO₂(0 度、1 気圧) $1\text{kg} = 509$ リットル、2 リットル入りペットボトルへの換算として、254.5 を掛けています。

3.8 実施主体

本計画の事業は、以下の関係機関のもと、実施します。

表 3.1 実施主体

目 標	事業名	小野市地域公共交通会議						鉄道事業者
		(ワーキンググループ) 地域	小野市	兵庫県	国	バス事業者	タクシー事業者	
需要創出型の交通ネットワーク	事業 1：大型スーパーへのネットワークの充実	○	○			○		
	事業 2：北播磨総合医療センターへのアクセス計画	○	○			○		
	事業 3：集落及び団地内道路の運行	○	○	○		○		
	事業 4：フリー乗降区間の拡充	○	○	○		○		
	事業 5：買い物時間、診察時間、登下校時間に合わせたダイヤ設定	○	○			○		
地域ニーズに対応した交通サービス	事業 6：鉄道や路線バス等への乗り継ぎのスムーズ化	○	○			○	○	○
	事業 7：バス停の増設、バス停間距離の短縮	○	○	○		○		
	事業 8：公共施設等におけるバス停上屋、ベンチ等の設置	○	○	○		○		
	事業 9：市内バス路線運賃均一化（路線バスをコミュニティバスの運賃形態と統一）の検討	○	○	○	○	○		
	事業 10：小型車両による公共交通空白地域への運行及び企画運行	○	○	○		○		
マイカーから公共交通への転換	事業 11：公共交通の利便性や有効性を説明した小冊子の作成	○	○	○	○	○	○	○
	事業 12：バスの利用方法、ルート、時刻表の分かりやすく迅速な情報提供	○	○		○	○		
	事業 13：市民参画によるバス利用促進の実施	○	○	○		○	○	○

3.9 計画期間とPDCA

本計画の期間は、平成 25 年度から平成 27 年度とします。

平成 25 年度から事業を実施することを目指し、PDCA サイクルによるマネジメントを実施しながら、評価・見直しを行います。

表 3.2 事業計画のスケジュール

目標	事業の名称	平成25年度				平成26年度				平成27年度				平成28年度 以降
		4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	
需要創出型の交通ネットワーク	(1)大型スーパーへのネットワークの充実	計画・実施 評価・見直し				計画・実施 評価・見直し				実証実験 評価・見直し				本格運行 適宜、評価・見直し
	(2)北播磨総合医療センターへのアクセス計画	計画、関係機関との協議・調整				北播磨医療センター開院に合わせ本格運行								
	(3)集落及び団地内道路の運行	計画・実施 評価・見直し				計画・実施 評価・見直し				実証実験 評価・見直し				本格運行 適宜、評価・見直し
	(4)フリー乗降区間の拡充	拡充実施運行 評価・見直し				拡充実施運行 評価・見直し				拡充実施運行 評価・見直し				本格運行 適宜、評価・見直し
	(5)買い物時間、診察時間、登下校時間に合わせたダイヤ設定	買い物、診察、スクールバス 実証運行 評価・見直し				買い物、診察、スクールバス 実証運行 評価・見直し				買い物、診察、スクールバス 実証運行 評価・見直し				本格運行 適宜、評価・見直し
地域ニーズに対応した交通サービス	(6)鉄道や路線バス等への乗り継ぎのスムーズ化	鉄道とバスの接続時間の整合、乗り継ぎ案内表				鉄道とバスの接続時間の整合、乗り継ぎ案内表、誘導サイン				鉄道とバスの接続時間の整合、乗り継ぎ案内表、誘導サイン				継続的に実施
	(7)バス停の増設、バス停間距離の短縮	計画				関係機関との協議・調整、バス停整備								
	(8)公共施設等におけるバス停上屋、ベンチ等の設置	計画				関係機関との協議・調整、バス停の上屋、ベンチ等設置								
	(9)市内バス路線運賃均一化(路線バスをコミュニティバスの運賃形態と統一)の検討	導入にむけた検討、関係機関との協議・調整・計画												システム導入
	(10)小型車両による公共交通空白地域への運行及び企画運行	協議・検討				協議・検討・計画				協議・検討・計画 評価・見直し				本格運行 適宜、評価・見直し
公共交通マイカーへの転換	(11)公共交通の利便性や有効性を説明した小冊子の作成	広報資料等の作成・モビリティマネジメントの実施 評価・見直し				広報資料等の作成・モビリティマネジメントの実施 評価・見直し				広報資料等の作成・モビリティマネジメントの実施 評価・見直し				継続的に実施
	(12)バスの利用方法、ルート、時刻表の分かりやすく迅速な情報提供	運行状況に応じた時刻表等の情報提供 評価・見直し				運行状況に応じた時刻表等の情報提供 評価・見直し				運行状況に応じた時刻表等の情報提供 評価・見直し				継続的に実施
	(13)市民参画によるバス利用促進の実施	シンポジウム・市内施設見学ツアー・乗り方教室等の市民参画による				利用促進イベントの開催								継続的に実施
利用状況等のモニタリングおよび調査・研究・結果の公表		調査・研究・結果の公表				調査・研究・結果の公表				調査・研究・結果の公表				継続的に実施

生活交通を取り巻く環境（利用者のニーズ、交通事業者の状況、行政の財政事情、社会状況など）は、時間の経過とともに今後も変化することが予想されるため、本計画で定める事業内容においても、その変化に適切に対応すべく定期的な見直しを行うことで、持続的な生活交通の確保を図る必要があります。

そのため、本計画の事業においては常に、PDCA サイクルによるマネジメントにより、評価（Check）及び見直し（Action）を行い、再度計画（Plan）を策定したうえで実施（Do）していきます。

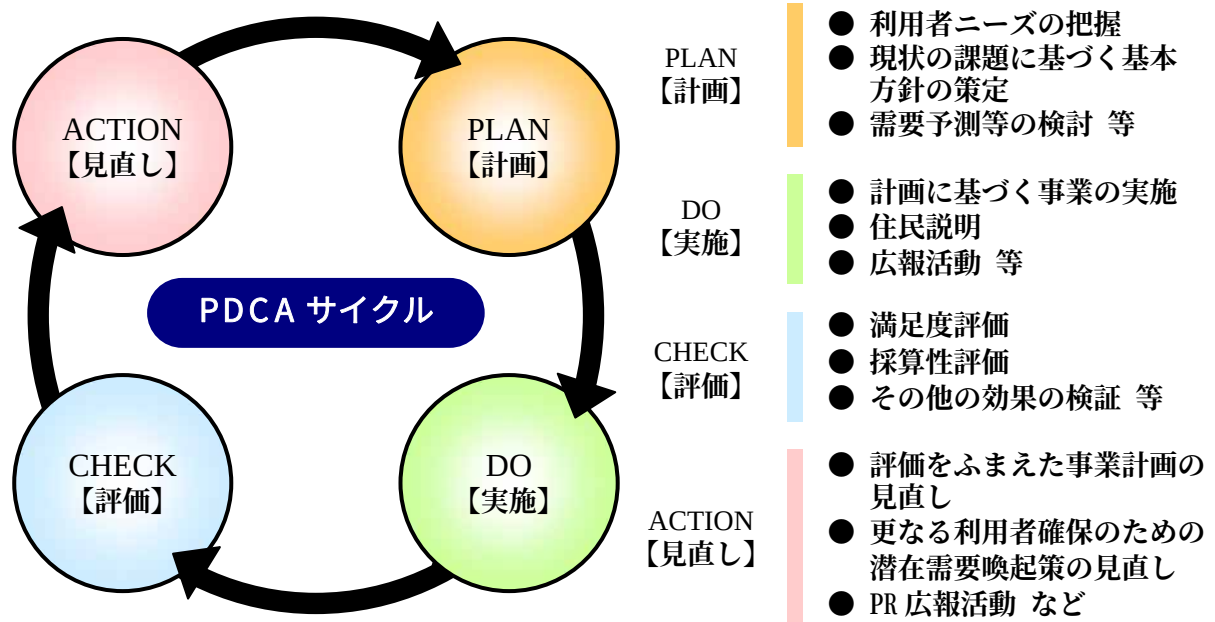


図 3.6 PDCA サイクル

3.10 検討のしくみづくり

事業の推進にあたっては、小野市地域公共交通会議を中心に事業の進捗管理を行い適宜市民へのアンケートやヒアリング調査、ワーキンググループ会議を開催しながら、市民への情報提供、意見把握に努めていきます。また、事業終了後もこれらの連携のしくみは継続し、らん♡らんバスの適正な運行を継続していきます。

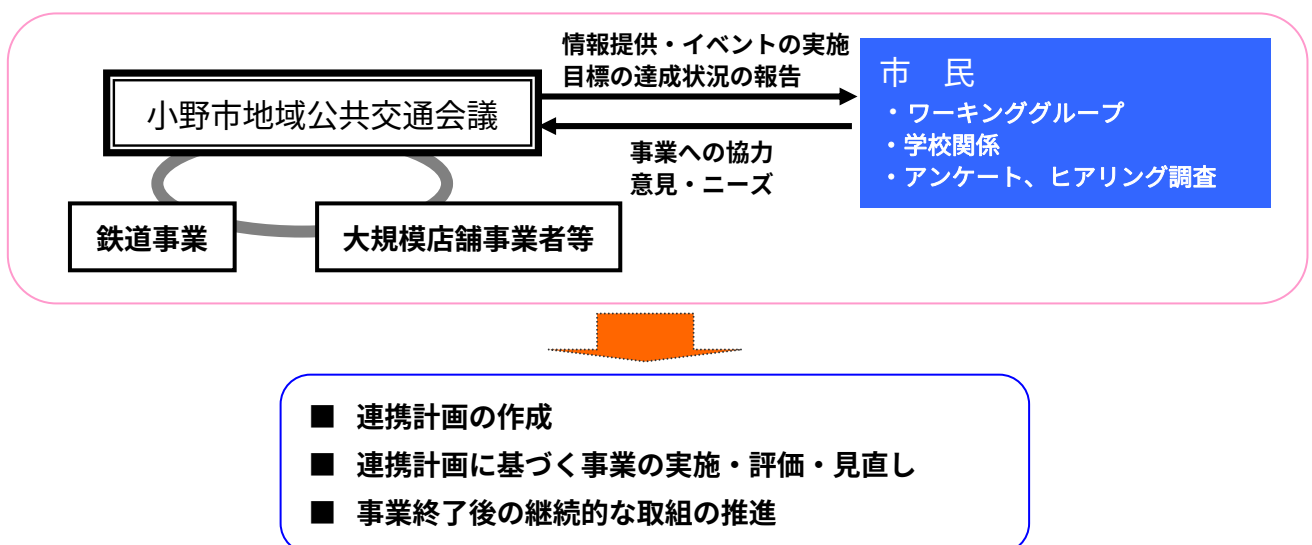


図 3.7 検討のしくみ（イメージ）

4. 巻末資料

4.1 「2. 公共交通を取り巻く現状と課題」における詳細データ

「2. 公共交通を取り巻く現状と課題」において整理したグラフデータのうち、数値記述を省略したデータを以下に示します。

4.1.1 人口動態（P3～）

(1) 人口・世帯数の推移（P3：図 2.2）

表 4.1 人口・世帯数

出典：住民基本台帳

年次(年)	人口(人)	世帯数(世帯)	年次(年)	人口(人)	世帯数(世帯)
S35	37,456	7,401	S61	45,870	12,323
S36	37,304	7,420	S62	45,948	12,370
S37	36,365	7,551	S63	45,946	12,463
S38	36,628	7,690	H1	46,083	12,580
S39	36,845	7,844	H2	46,244	12,750
S40	37,159	8,035	H3	46,480	12,957
S41	37,248	8,156	H4	46,885	13,298
S42	37,347	8,274	H5	47,466	13,709
S43	37,859	8,419	H6	47,884	14,044
S44	37,946	8,595	H7	48,491	14,493
S45	38,141	8,767	H8	48,828	14,775
S46	38,311	8,895	H9	49,197	15,042
S47	38,696	9,089	H10	49,533	15,377
S48	38,988	9,310	H11	49,961	15,796
S49	39,661	9,533	H12	50,309	16,100
S50	40,494	9,870	H13	50,383	16,223
S51	41,338	10,132	H14	50,441	16,441
S52	42,475	10,467	H15	50,601	16,712
S53	43,008	10,643	H16	50,653	16,919
S54	43,416	10,847	H17	50,562	17,111
S55	43,686	11,239	H18	50,463	17,407
S56	44,189	11,493	H19	50,415	17,624
S57	44,562	11,643	H20	50,390	17,887
S58	45,026	11,856	H21	50,478	18,212
S59	45,364	12,015	H22	50,540	18,460
S60	45,684	12,206	H23	50,485	18,656
			H24	50,364	18,823

(2) 年齢別人口の推移 (P3: 図 2.3)

表 4.2 年齢別人口の推移

単位: 人

年齢	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
総 数	49,407	49,778	49,843	49,820	49,965	50,029	49,974	49,744	49,742	49,720	49,774	49,862	49,868	49,735
0-14	8,166	8,154	8,132	8,012	7,960	7,931	7,956	7,845	7,799	7,756	7,727	7,739	7,736	7,642
15-64	33,179	33,333	33,071	32,878	32,801	32,799	32,541	32,182	31,900	31,592	31,408	31,219	31,151	30,840
65以上	8,062	8,291	8,640	8,930	9,204	9,299	9,477	9,717	10,043	10,372	10,639	10,904	10,981	11,253

割 合

年齢	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
総 数	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
0-14	16.5%	16.4%	16.3%	16.1%	15.9%	15.8%	15.9%	15.8%	15.7%	15.6%	15.5%	15.5%	15.5%	15.4%
15-64	67.2%	66.9%	66.4%	66.0%	65.7%	65.6%	65.1%	64.7%	64.1%	63.5%	63.1%	62.6%	62.5%	62.0%
65以上	16.3%	16.7%	17.3%	17.9%	18.4%	18.6%	19.0%	19.5%	20.2%	20.9%	21.4%	21.9%	22.0%	22.6%

内 訳

単位: 人

年齢別	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
総 数	49,407	49,778	48,823	49,820	49,965	50,029	49,974	49,744	49,742	49,720	49,774	49,862	49,868	49,735
0-4	2,596	2,676	2,721	2,653	2,617	2,588	2,553	2,463	2,429	2,410	2,398	2,392	2,389	2,347
5-9	2,591	2,640	2,634	2,670	2,705	2,733	2,741	2,739	2,694	2,655	2,636	2,642	2,599	2,583
10-14	2,979	2,838	2,777	2,689	2,638	2,610	2,662	2,643	2,676	2,691	2,693	2,705	2,748	2,712
15-19	3,181	3,133	3,110	3,091	3,062	2,920	2,748	2,688	2,622	2,604	2,578	2,594	2,589	2,615
20-24	3,512	3,437	3,194	3,004	2,944	2,931	2,891	2,850	2,815	2,783	2,680	2,563	2,529	2,461
25-29	3,820	3,880	2,865	3,764	3,565	3,358	3,162	2,919	2,802	2,743	2,755	2,719	2,692	2,680
30-34	3,112	3,218	3,342	3,558	3,675	3,817	3,844	3,829	3,670	3,460	3,184	3,132	2,999	2,908
35-39	2,840	2,922	2,971	2,966	3,142	3,212	3,249	3,362	3,597	3,646	3,833	3,895	3,858	3,748
40-44	3,039	2,964	2,870	2,857	2,854	2,842	2,897	2,925	2,936	3,125	3,186	3,185	3,355	3,552
45-49	3,804	3,577	3,395	3,261	3,073	3,037	2,935	2,851	2,826	2,812	2,809	2,865	2,921	2,899
50-54	3,809	4,048	4,286	4,239	4,058	3,765	3,540	3,380	3,233	3,067	3,018	2,912	2,814	2,792
55-59	3,311	3,420	3,274	3,304	3,408	3,708	3,958	4,206	4,160	4,000	3,702	3,461	3,296	3,146
60-64	2,751	2,734	2,744	2,834	3,020	3,209	3,317	3,172	3,239	3,352	3,663	3,893	4,098	4,039
65-69	2,564	2,607	2,668	2,716	2,731	2,628	2,617	2,635	2,714	2,890	3,071	3,176	3,057	3,115
70-74	2,190	2,228	2,300	2,344	2,430	2,383	2,425	2,459	2,523	2,527	2,438	2,443	2,462	2,547
75-79	1,466	1,546	1,647	1,760	1,801	1,953	1,986	2,045	2,076	2,150	2,110	2,154	2,187	2,247
80-84	1,004	990	1,042	1,068	1,152	1,210	1,282	1,387	1,476	1,481	1,628	1,643	1,671	1,688
85-89	570	626	656	685	707	712	694	711	754	827	899	945	1,034	1,051
90-94	225	244	271	296	306	319	371	357	371	365	363	393	427	444
95-99	39	44	50	52	68	86	95	115	119	118	113	128	123	135
100以上	4	6	6	9	9	8	7	8	10	14	17	22	20	26

出典: 住民基本台帳

4.1.2 モータリゼーションの進展（P4～）

(1) 市内自動車台数の推移（P5：図 2.5）

表 4.3 市内自動車台数の推移

単位：台

年次 (年)	合計	乗用車	軽自動車	トラック	バス	大型特殊 自動車	その他
H6	34,112	15,758	10,606	3,181	51	260	4,256
H7	35,150	16,339	10,980	3,195	51	292	4,293
H8	36,808	17,080	11,611	3,410	53	331	4,323
H9	37,911	17,678	12,036	3,463	57	373	4,304
H10	38,541	18,072	12,267	3,368	58	494	4,282
H11	39,102	18,280	12,668	3,324	55	513	4,262
H12	39,775	18,345	13,354	3,276	52	527	4,221
H13	40,657	18,412	14,189	3,282	55	546	4,173
H14	41,184	18,448	14,801	3,172	55	579	4,129
H15	42,420	18,923	14,918	3,759	75	665	4,080
H16	42,844	18,870	15,438	3,792	75	653	4,016
H17	43,718	19,056	15,873	3,961	84	725	4,019
H18	44,764	19,211	16,590	4,091	102	780	3,990
H19	44,416	18,880	16,515	4,119	108	857	3,937
H20	44,110	18,461	17,007	3,836	102	823	3,881
H21	43,945	18,227	17,537	3,469	96	786	3,830
H22	43,211	18,014	17,380	3,220	91	714	3,792
H23	41,467	17,407	17,551	2,261	68	456	3,724
H24	42,943	17,881	17,787	2,869	98	649	3,659

出典：小野市統計書

4.1.3 公共交通の状況（P8～）

(1) 1日平均乗車人員の推移（JR 加古川線）（P9：図 2.10）

表 4.4 1日平均乗車人員の推移（JR 加古川線）

単位：人/日

JR	1 日 平 均 乗 車 人 員 （ 普 通 ・ 定 期 計 ）																	
	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
青野ヶ原駅	284	280	252	248	251	261	257	270	270	245	253	228	237	228	202	191	183	186
河合西駅	311	304	277	283	276	275	266	269	262	237	246	216	220	207	177	176	181	169
粟生駅	1,072	1,002	953	939	865	911	839	850	773	749	797	788	823	898	865	896	853	888
小野町駅	318	299	281	291	283	293	277	315	304	279	297	302	312	314	324	313	335	353
市場駅	153	161	153	148	151	162	130	129	124	145	156	159	156	157	181	181	179	175
計	2,138	2,046	1,916	1,909	1,826	1,902	1,769	1,833	1,733	1,655	1,749	1,693	1,748	1,804	1,749	1,757	1,731	1,771

出典：小野市統計書

(2) 1日平均乗車人員の推移（神戸電鉄粟生線）（P9：図 2.11）

表 4.5 1日平均乗車人員の推移（神戸電鉄粟生線）

単位：人/日

神戸電鉄	1 日 平 均 乗 車 人 員 （ 普 通 ・ 定 期 計 ）																	
	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
粟生駅	801	790	749	755	910	956	903	904	866	819	817	829	815	823	775	803	796	810
葉多駅	136	135	124	131	114	102	100	124	111	106	102	90	97	92	79	111	113	131
小野駅	2,228	2,303	2,216	2,179	2,168	2,050	1,976	1,909	1,849	1,757	1,724	1,743	1,701	1,717	1,680	1,709	1,708	1,745
市場駅	150	144	148	140	143	124	135	149	138	123	117	115	102	97	89	93	105	101
樫山駅	448	443	400	375	356	332	326	310	310	282	259	247	238	225	216	212	214	209
計	3,763	3,815	3,637	3,580	3,691	3,564	3,440	3,396	3,274	3,087	3,019	3,024	2,953	2,954	2,839	2,928	2,936	2,996

出典：小野市統計書

(3) 年間乗車人員の推移（北条鉄道）（P10：図 2.12）

表 4.6 年間乗車人員の推移（北条鉄道 全線計）

年 度	乗車人員(人)	年 度	乗車人員(人)
H7	316,428	H16	302,666
H8	315,820	H17	321,215
H9	308,380	H18	311,212
H10	302,293	H19	324,431
H11	294,488	H20	321,617
H12	295,601	H21	306,071
H13	289,927	H22	319,915
H14	301,090	H23	322,842
H15	300,444	H24	341,860

出典：加西市ホームページ（総務部総務課）

(4) 平成 24 年度バス停別利用状況（全ルート計）（P10：図 2.12）

表 4.7 平成 24 年度バス停別利用状況（全ルート計）

単位：人

順位	バス停 №	バス停名	乗車	降車	合計
1	150	イオン	24,698	21,328	46,026
2	19	電鉄小野駅	8,699	10,366	19,065
3	24	ゆびか	5,572	5,340	10,912
4	39	下東条小学校	3,738	5,572	9,310
5	155	来迎寺	3,679	4,845	8,524
6	18	小野市民病院前	2,501	4,186	6,687
7	94	小野東小学校前	3,055	3,348	6,403
8	49	新開地(共進牧場)	3,204	1,543	4,747
9	52	坂下	1,817	2,901	4,718
10	16	黒川西	1,646	2,505	4,151

出典：小野市役所資料

4.2 目標値について

本計画では、らん♡らんバスの平成 27 年度年間利用者数 13 万 3 千人を目標値としています。これは、高齢者増加による各年度のルート別らん♡らんバス利用者数とコミュニティバスに該当する事業計画で設定した目標値を算定し、設定しています。

4.2.1 各年度における基本方針の目標値

ルート名	102.5%増				単位:人
	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	
①北回り循環	17,928	18,376	18,836	19,306	
②南回り循環	28,841	29,562	30,301	31,059	
③河合	7,108	7,286	7,468	7,655	
④西脇	2,988	3,063	3,139	3,218	
⑤鴨池	3,584	3,674	3,765	3,860	
⑥山田・檜山	13,103	13,431	13,766	14,110	
⑦大開	8,424	8,635	8,850	9,072	
⑧万勝寺	8,899	9,121	9,350	9,583	
⑨ひまわりタウン	3,002	3,077	3,154	3,233	
⑩中谷	12,636	12,952	13,276	13,608	
コミバスによる スクールバスの運行	—	15,000	15,000	15,000	
北播磨総合医療センター への運行	—	1,500	3,000	3,000	
計	106,513	125,676	129,905	132,703	
		126,000	130,000	133,000	

※小野市役所資料をもとに算定

小野市における 65 歳以上の人口増減

	人口(人)	対前年度比
平成20年度	10,639	—
平成21年度	10,904	102.5%
平成22年度	10,981	100.7%
平成23年度	11,253	102.5%
平成24年度	11,655	103.6%
平均		102.3%
		102.5%

出典：小野市役所資料

小野市地域公共交通総合連携計画

平成 25 年（2013 年）6 月

小 野 市

小野市総合政策部交通政策グループ

兵庫県小野市王子町 806-1

電話 0794-63-1000（代表）