

小野市地域
公共交通計画
令和3年6月

 小野市



目次

	頁
第1章 はじめに	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 計画の区域・対象・期間	2
1.3 計画の位置付け	3
1.4 計画の構成	3
第2章 小野市の交通を取り巻く現状と課題	4
2.1 小野市の概況	4
(1) 位置・地勢	4
(2) 人口	5
(3) 施設立地状況	9
(4) 観光客数	10
2.2 小野市の交通の現状	11
(1) 小野市の公共交通網	11
(2) 鉄道	12
(3) 路線バス	15
(4) コミュニティバス	17
(5) タクシー	23
(6) 公共交通によるカバー状況	24
(7) 交通事業への行政支援	25
(8) 自動車	26
(9) その他の輸送資源	28
2.3 人の移動の実態	30
(1) パーソントリップ調査とは	30
(2) 市民の移動実態	31
(3) 近隣市町や地域間の移動	33
(4) 移動の目的や利用交通手段	36
(5) 駅アクセス交通	39
(6) クルマ移動制約者	41
(7) 市民ニーズ	44
2.4 小野市の交通を取り巻く現状と課題のまとめ	47

第3章	上位計画及び関連計画の概要	48
3.1	おの総合計画（上位計画）	48
3.2	小野市都市計画マスタープラン（上位計画）	50
3.3	神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画（関連計画）	53
第4章	小野市地域公共交通網形成計画の検証	54
4.1	網形成計画の目標値	54
4.2	事業の実施状況	55
4.3	目標の達成状況	57
	(1) らん♡らんバスの年間利用者数	57
	(2) 主要観光施設前バス停の年間乗降客数	58
	(3) 駅前バス停での年間乗降客数	59
	(4) モビリティ・マネジメント（MM）対象者数	60
第5章	計画の方向性	61
5.1	公共交通の方向性	61
5.2	基本理念	62
5.3	基本方針	62
5.4	施策体系	65
第6章	目標達成のための施策・事業	66
6.1	施策・事業	66
	(1) 誰もが利用しやすい市民の暮らしを支える持続可能な公共交通体系の構築	66
	(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	72
	(3) 各公共交通の適切な役割分担による連携強化	77
	(4) 自動車から公共交通への転換を図る交通体系の実現	83
6.2	数値目標	88
第7章	計画の実現に向けて	92
7.1	公共交通を支える三者の連携	92
7.2	持続可能な公共交通確保のための他分野との連携	92
7.3	計画・事業の改善	93

第1章 はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

現在、全国的に人口減少や少子高齢化などの進展に伴う、バスや鉄道などの公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、これに加えた運転手不足の深刻化などにより地域における公共交通の維持・確保が厳しい状況となっています。

一方、今後の高齢化の更なる進展や高齢者の運転免許の返納が増加していることを踏まえると、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。

小野市においても同様に、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあり、高齢者や子どもなどの交通弱者の移動手段を確保し、活力に満ちた快適で安心できるまちを維持していくために、誰もが利用しやすい交通ネットワークを構築する必要があります。

このことから、いち早く、2004（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2010（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。

また、現在は、2014（平成 26）年 11 月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、2015（平成 27）年 12 月に策定した「小野市地域公共交通網形成計画」に示す施策及び事業を地方公共団体や交通事業者、住民などで相互に連携し、実施することにより持続可能な公共交通ネットワークの形成を推進しているところであり、同計画の計画期間は2020（令和 2）年度末までとなっています。

このような中、この度、2020（令和 2）年 11 月に「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律などの一部を改正する法律」が施行され、新たに「地域公共交通計画」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、タクシーなどの公共交通に加えて、医療機関の送迎バスなどのその他の輸送資源の活用も視野に入れた「小野市地域公共交通計画」を策定することといたしました。

本計画は、本市を取り巻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を改善し、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保していく上での指針といたします。

これに加えて、この度の活性化再生法の改正に伴い、「地域公共交通確保維持改善事業」による乗合バスの運行費などに対する支援について、真に公的負担により確保・維持が必要な路線に対して効果的・効率的に支援を実施するために地域公共交通計画の計画制度と補助制度が連動化されることから、本計画内においては同補助の活用を図る路線に関しても記載しています。

なお、本市の現状や課題については、2019（令和元）年度末までの公共交通の利用実績などを基に分析していますが、数値目標の設定などにあたっては、2019（令和元）年末から広がった新型コロナウイルス感染症の影響に伴う外出自粛やテレワークの普及などから公共交通利用者が大幅に減少している状況を考慮しています。

また、実際に本計画を推進していくにあたっては、新型コロナウイルス感染症の影響や「新しい生活様式」による行動変化などの影響を注視し、国や兵庫県、交通事業者などの関係者と十分に連携し、スピード感を持って柔軟に対応していくこととします。

1.2 計画の区域・対象・期間

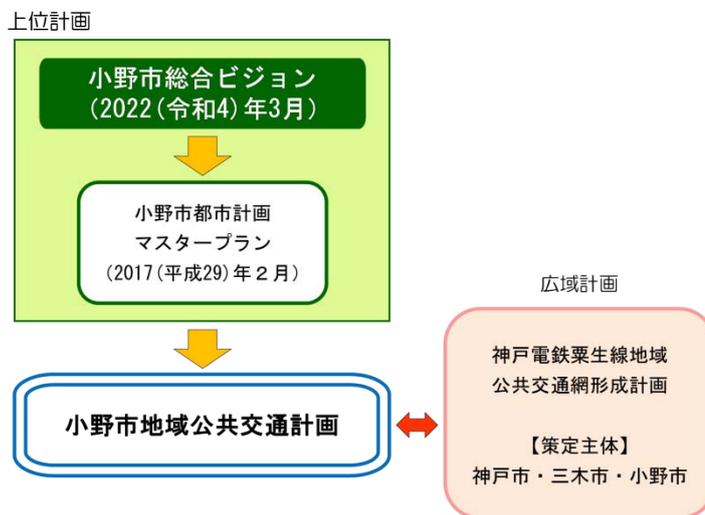
区 域 ： 小野市全域

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・
その他の輸送資源（医療機関の送迎バスなど）

期 間 ： 2021（令和3）年5月～2026（令和8）年3月

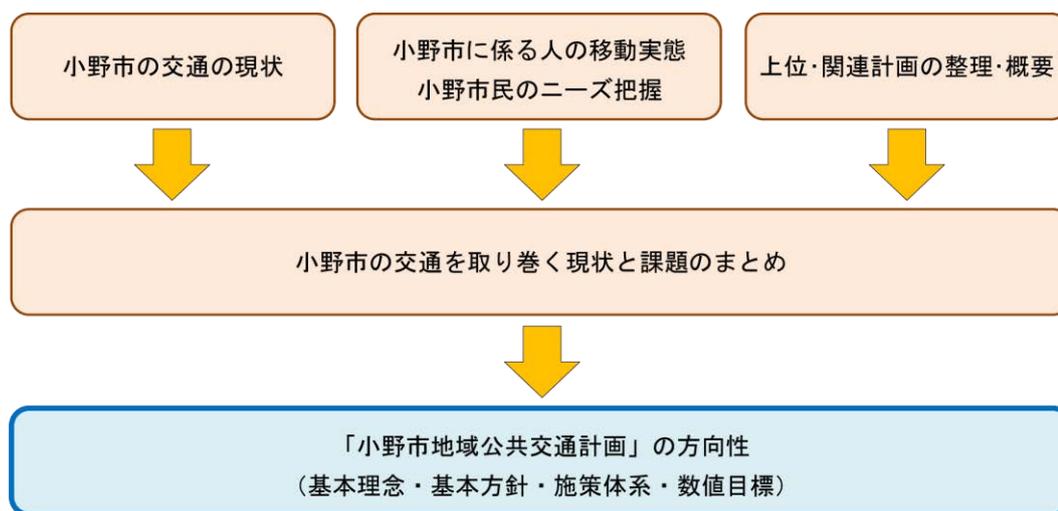
1.3 計画の位置付け

本計画は、「おの総合計画」及び「小野市都市計画マスタープラン」を上位計画、神戸市、三木市及び小野市の神戸電鉄粟生線の沿線3市で策定した「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」を関連計画として整合性を図りながら、施策及び事業を推進します。



1.4 計画の構成

本計画の構成は次のとおりです。



第2章 小野市の交通を取り巻く現状と課題

2.1 小野市の概況

(1) 位置・地勢

小野市は兵庫県のほぼ中央の北播磨地域に位置する、東西 11.8km、南北約 11.2km、総面積 93.84km²の市です。

JR加古川線、神戸電鉄粟生線、北条鉄道が運行する交通結節点として位置付けられ、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。

古くからそろばんと家庭用刃物の生産地として順調に発展してきましたが、東播磨道などの主要幹線道路や新たな産業団地などの整備を契機に、さらに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)



小野市



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)

(2) 人口

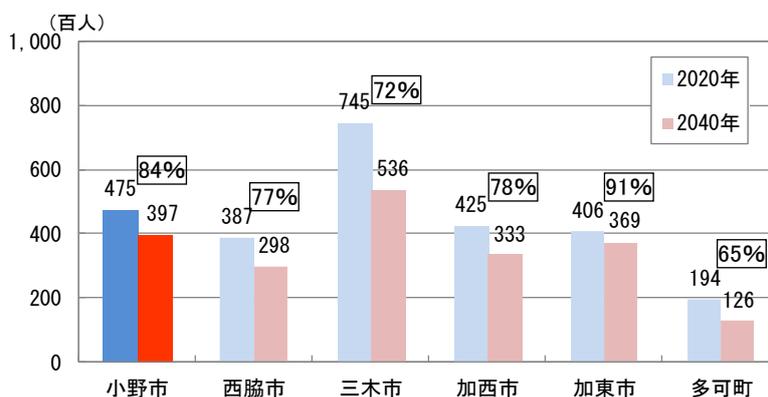
① 人口と高齢化率の推移

小野市の人口は、2020（令和2）年現在、約4万8千人で、北播磨地域では三木市に次いで多くなっています。

将来人口は、今後、減少傾向で推移し、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると2040（令和22）年には、4万人を下回るとされていますが、2020（令和2）年以降の減少は、小野市と加東市が2割以下で、その他の市町よりもゆるやかな減少となっています。

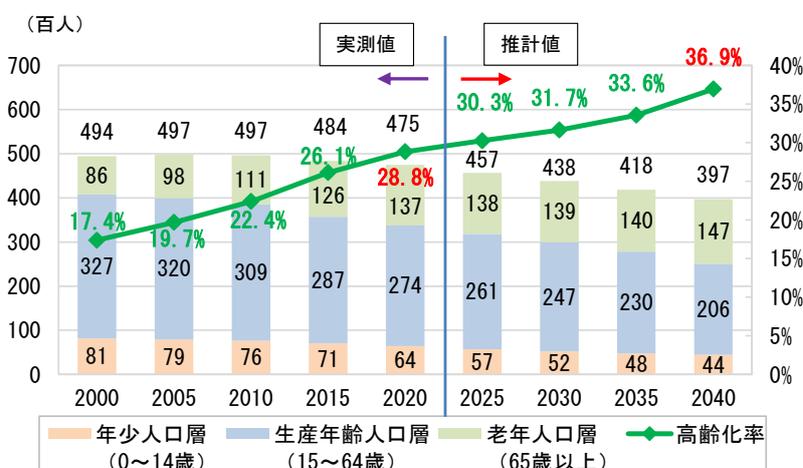
高齢化率（65歳以上人口割合）は2020（令和2）年で28.8%ですが、2040（令和22）年には36.9%で、3人に1人以上が高齢者となる一方で、年少人口層（0～14歳）は、2040（令和22）年には、2020（令和2）年の約7割に減少すると予測され、今後少子高齢化がますます進展すると予測されています。

< 北播磨地域の市町村別人口 >



出典：兵庫県ホームページ（2020（令和2）年10月1日現在 推計人口）
国立社会保障・人口問題研究所（2040（令和22）年）

< 小野市の年齢区分別人口推移 >



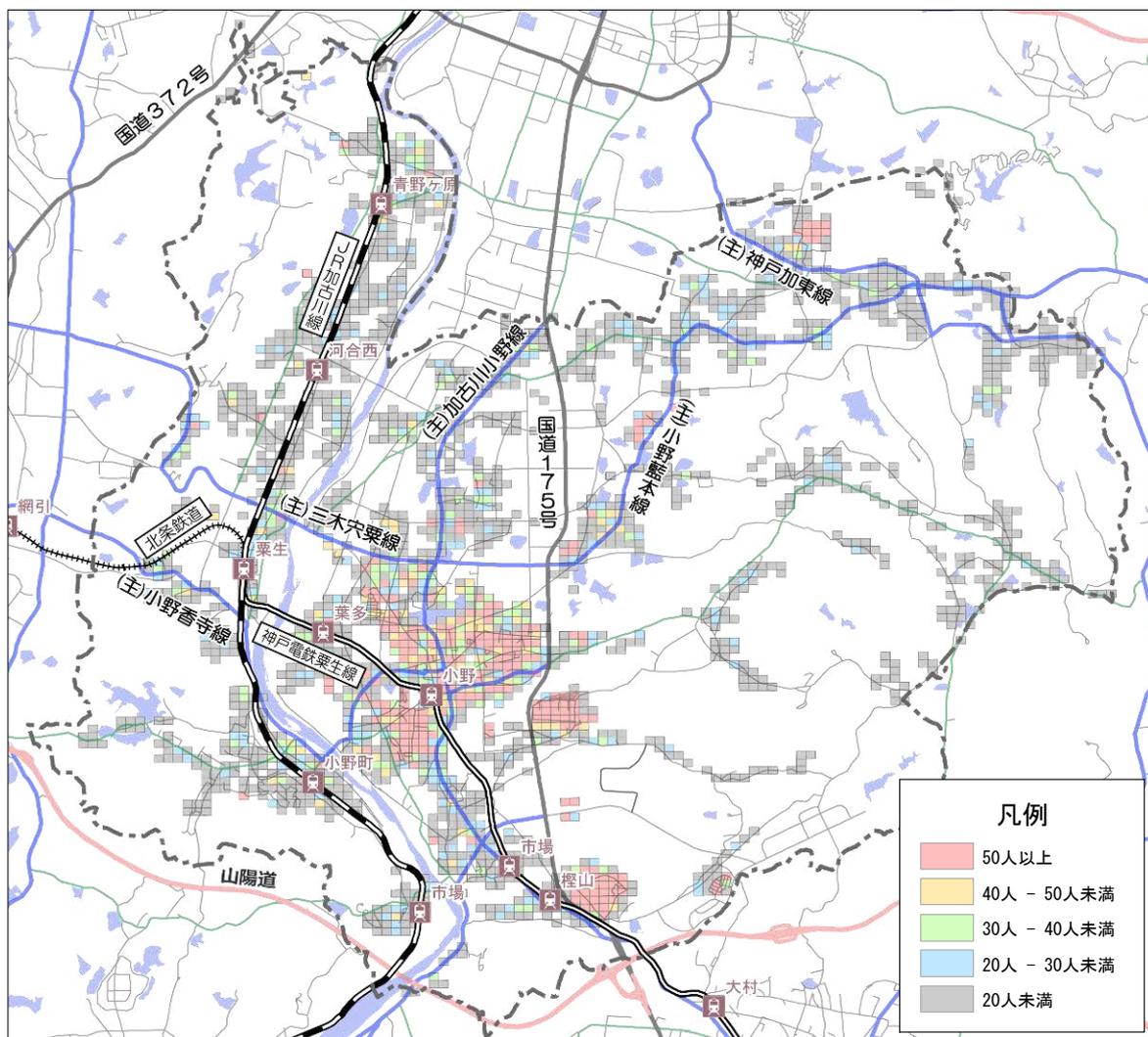
※2020年の年齢区分別割合は、国立社会保障・人口問題研究所の推計値の割合を適用した。
出典：国勢調査（2000～2015（平成12～平成27）年、年齢不詳除く）
兵庫県ホームページ（2020（令和2）年10月1日現在 推計人口）
国立社会保障・人口問題研究所（2020～2040（令和2～令和22）年）

② 地域別人口

可住地面積*は 57.56 km²で、総面積の約 61%となっており、神戸電鉄小野駅を中心として人口の多い地域が広がっています。

※ 出典：兵庫県市町別主要統計指標

< 地域別人口 >



※ 1つのメッシュは1辺が約100m

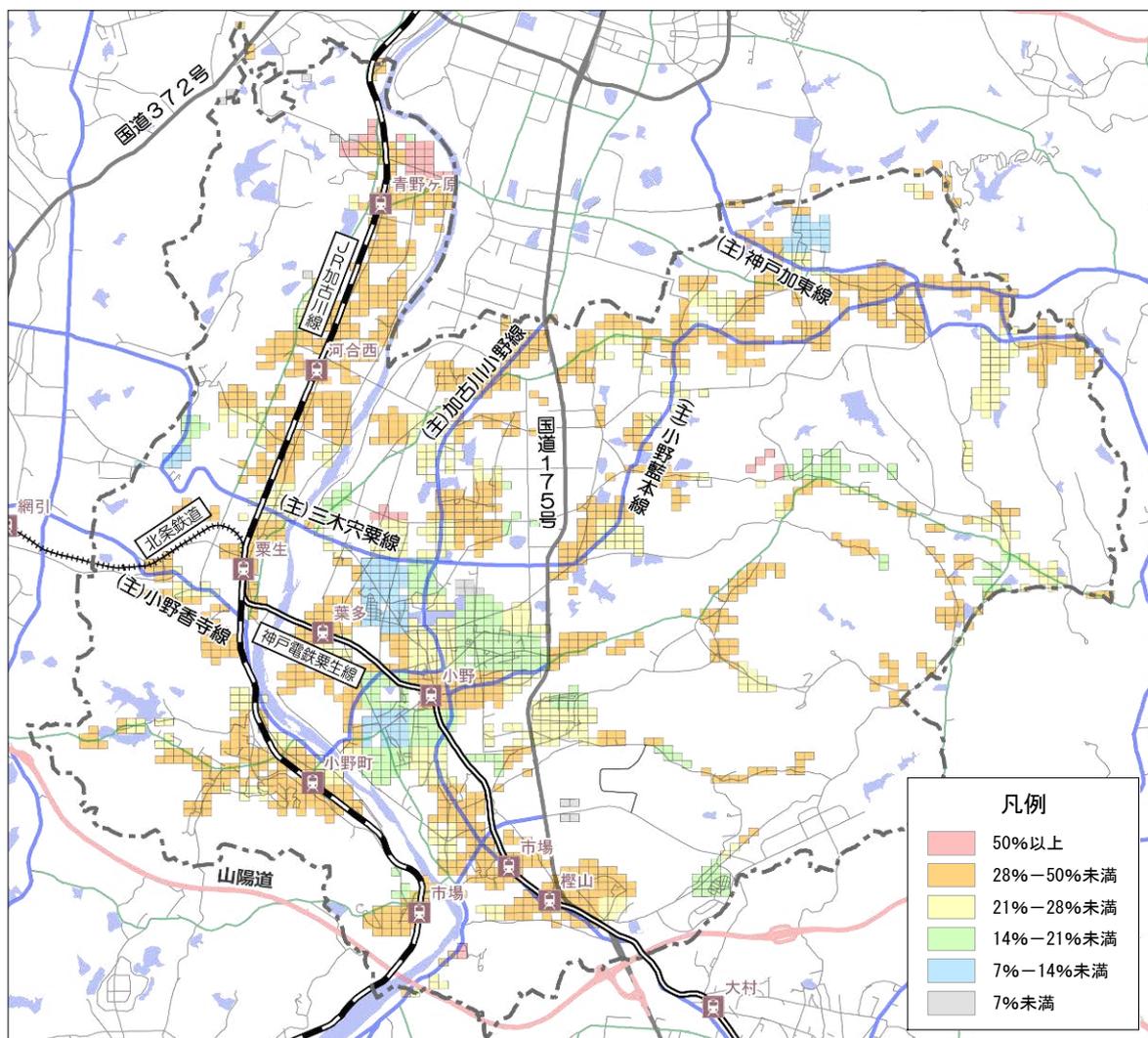
出典：2015（平成27）年国勢調査地域メッシュ統計

③ 地域別高齢化率

高齢化率は、人口の集中している神戸電鉄小野駅周辺では14%未満の地域もみられ、比較的高齢化率が低くなっています。

中心部を離れると、高齢化率が28%以上の地域が市全体に広がっており、50%以上の地域もみられます。

< 地域別高齢化率 >



※1 小野市全体の高齢化率 26.1% (2015(平成27)年国勢調査)

※2 1つのメッシュは1辺が約100m

出典：2015(平成27)年国勢調査地域メッシュ統計

< 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

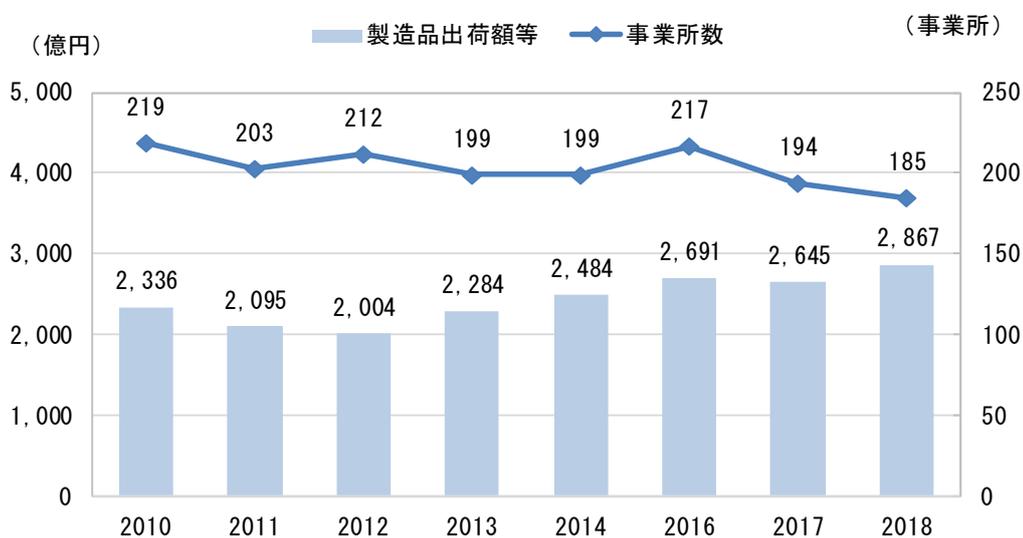
④ 経済

小野市には「小野工業団地」「小野流通等業務団地」が整備され、市内全出荷額の約5割を占めています。

製造品出荷額は、2012（平成 24）年以降増加しており、2018（平成 30）年は、約 2,900 億円/年でした。事業所数は減少傾向にありますが、新たに「ひょうご小野産業団地」が整備され分譲が開始されていることから、今後も製造品出荷額は増加していくと考えられます。

年間商品販売額及び商店数は 2007（平成 19）年以降減少し、2016（平成 28）年の年間商品販売額は、約 650 億円/年でした。

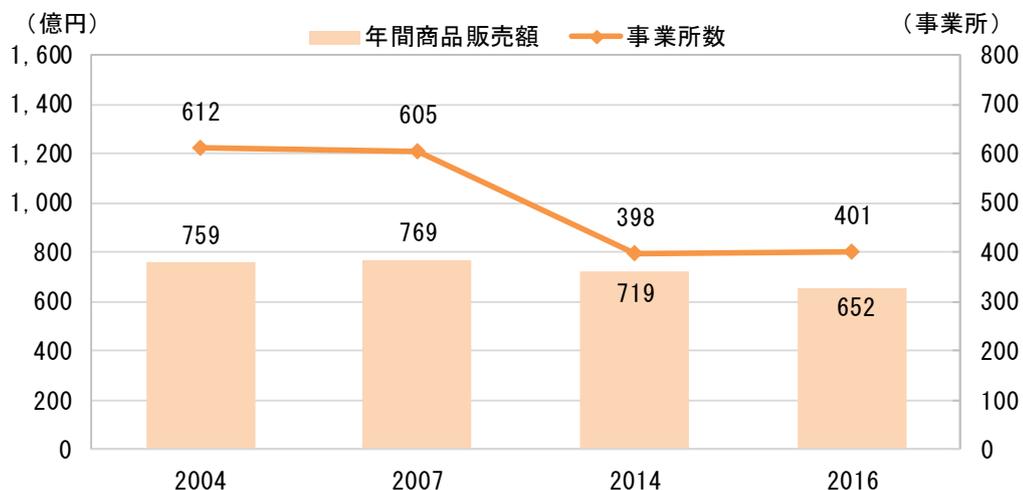
＜ 小野市の製造品出荷額など及び事業所数の推移 ＞



※従業員 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)

＜ 年間商品販売額及び商店数の推移 ＞



出典：商業統計調査、経済センサス - 活動調査

(3) 施設立地状況

2020(令和2)年5月に市役所新庁舎が中島町に開庁し、うるおい交流館エクラ、図書館、総合体育館アルゴ、大型商業施設など、生活を支える機能が中心市街地に集積しています。

市南部では「小野長寿の郷構想」として、2013(平成25)年の北播磨総合医療センターの開院後、2015(平成27)年8月に兵庫あおの病院の開院など医療・福祉施設の整備が進んでいます。また、アクセス道路となる新都市中央線が全線開通し、沿線のひょうご小野産業団地の整備も進んでいます。

さらに、国宝「浄土寺」や「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。

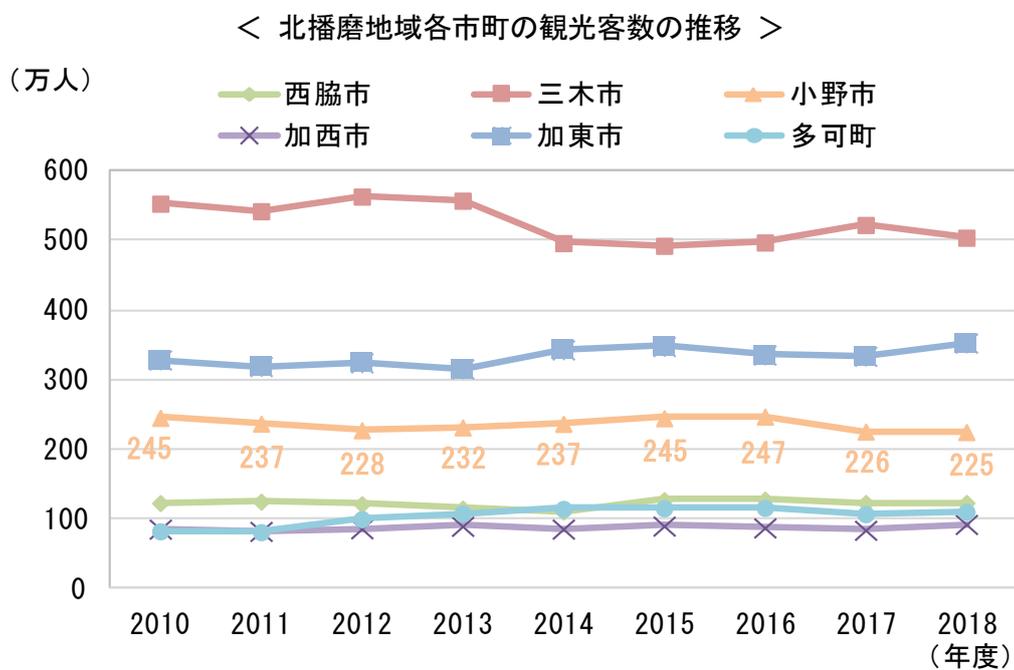
< 小野市の施設立地状況 >



※2020(令和2)年10月現在

(4) 観光客数

小野市の観光客数は、概ね横ばい傾向で推移しており、2018（平成30）年度で225万人/年度となっています。



出典：観光客動態調査（兵庫県）

2.2 小野市の交通の現状

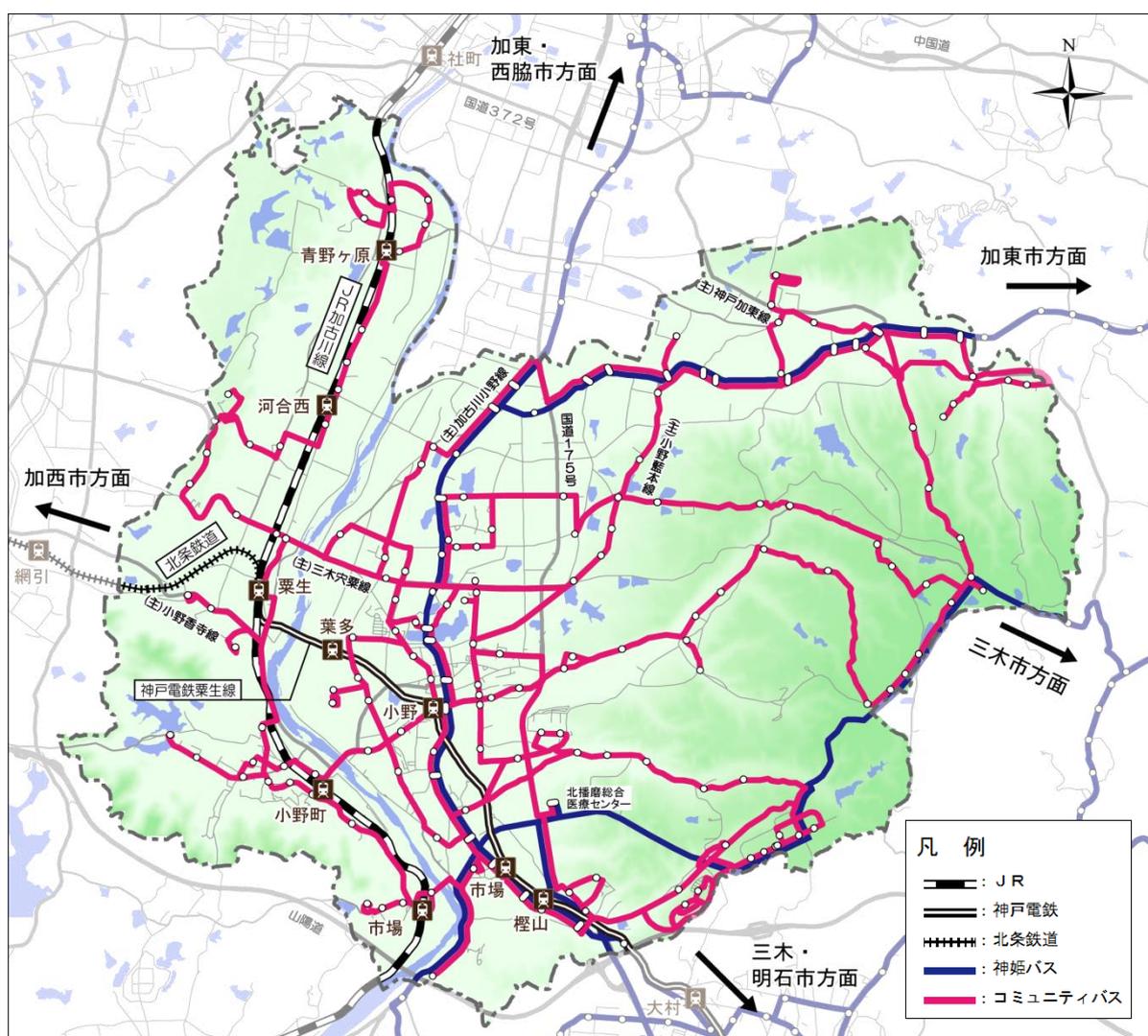
(1) 小野市の公共交通網

鉄道としては、市の西部を南北にJR加古川線、神戸電鉄粟生線が通り、東播地域、神戸地域とアクセスができます。また、粟生駅から北条鉄道が通り加西市方面とアクセスができます。

路線バスとしては、神姫バスにより、神戸市や明石市、西脇市や加東市へ運行されています。

これに加えて、コミュニティバスが市域全体を運行し、市内における主要な移動手段となっています。

< 小野市の公共交通網 >



※2020（令和2）年10月現在

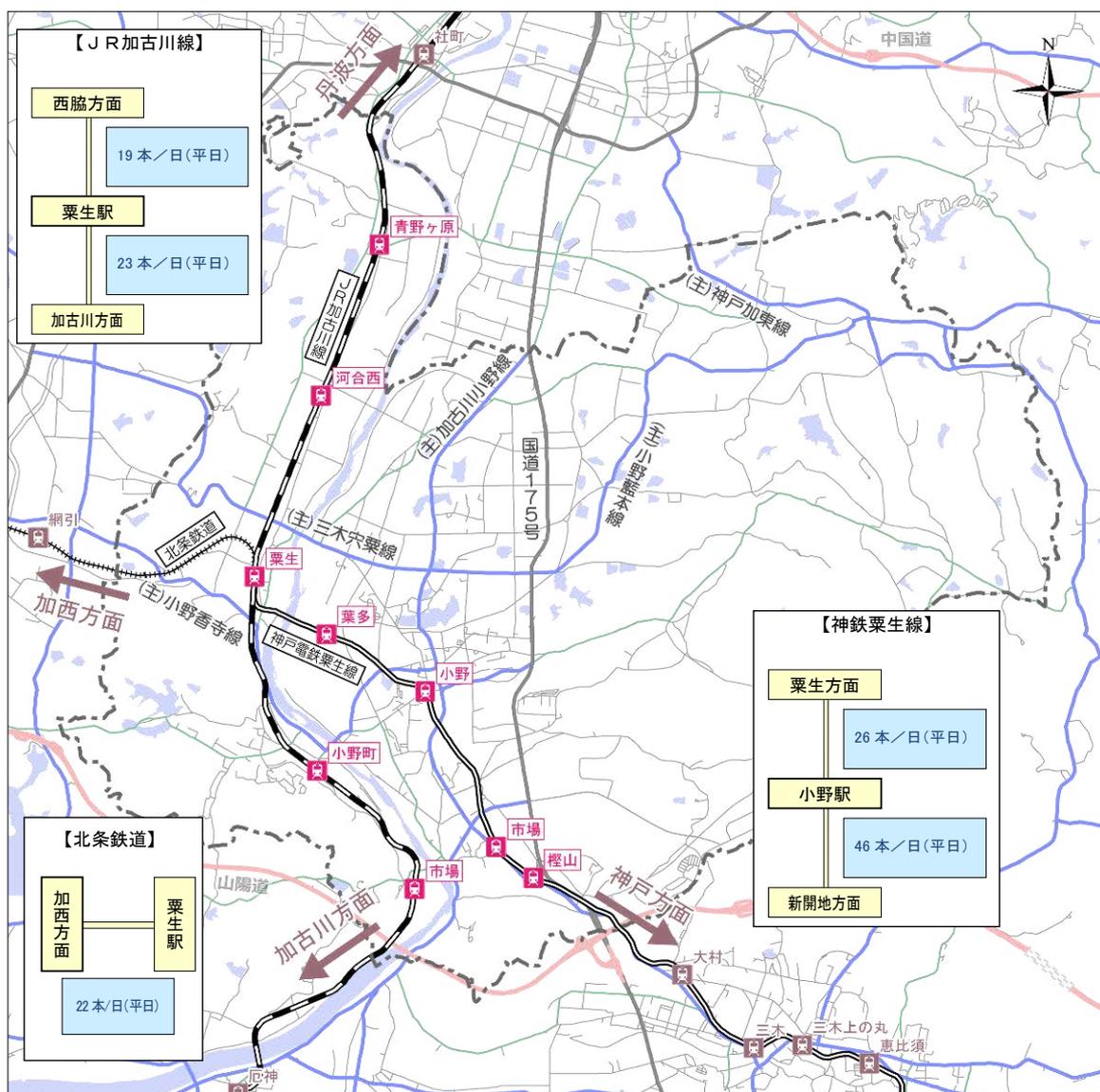
(2) 鉄道

① 鉄道の概要

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路線の結節駅であり、小野市の交通結節点としても位置付けられています。

2020（令和2）年現在の運行本数は、5 年前と比較すると、JR加古川線の変化はありませんが、神戸電鉄粟生線は5～6 本（粟生～小野 32→26、小野～新開地方面 51→46 本/日）の減便、北条鉄道は5本の増便（17→22 本/日）となっています。

< 鉄道の概要 >



※2020（令和2）年10月現在
出典：各鉄道会社時刻表

② 鉄道利用者数の推移

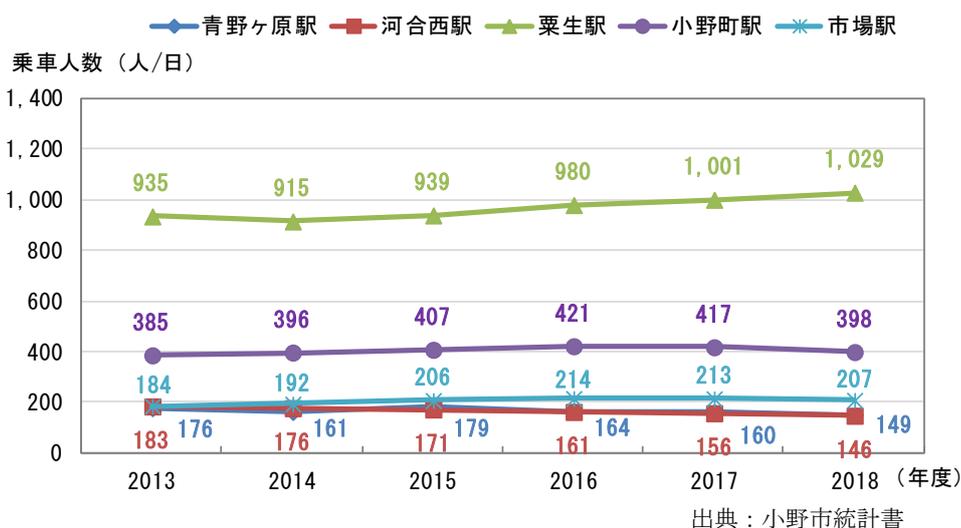
JR 加古川線では、粟生駅の利用者数は、2014（平成 26）年度以降増加しており、2018（平成 30）年度は、5 年前の 2014（平成 26）年度から約 12%増加して、1 日約 1.0 千人が利用しています。

JR 市場駅は、北播磨総合医療センター（2013（平成 25）年）、兵庫あおの病院（2015（平成 27）年）の開院の影響もあり、利用者数は増加傾向にあります。

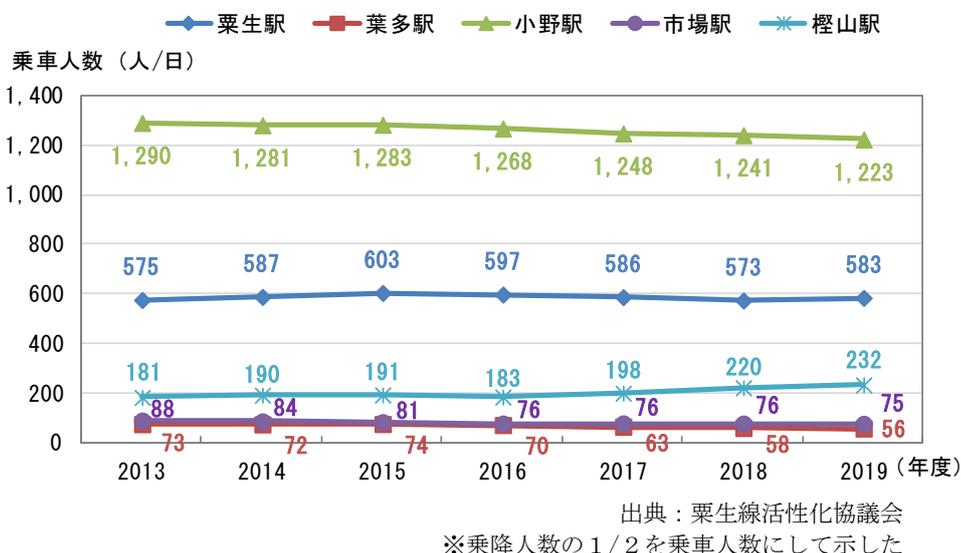
神戸電鉄では、小野駅の利用が最も多くなっていますが、微減傾向にあります。

一方、榎山駅では北播磨総合医療センターへのアクセス駅で送迎バスがあり、また、小野流通等業務団地、小野工業団地と、らん♡らんバス「匠台ルート」により結ばれていることから利用者は増加し、2019（平成 31）年度は、1 日 232 人の利用となっています。

＜ 駅別利用者数の推移：その 1 ＞
（JR 加古川線）



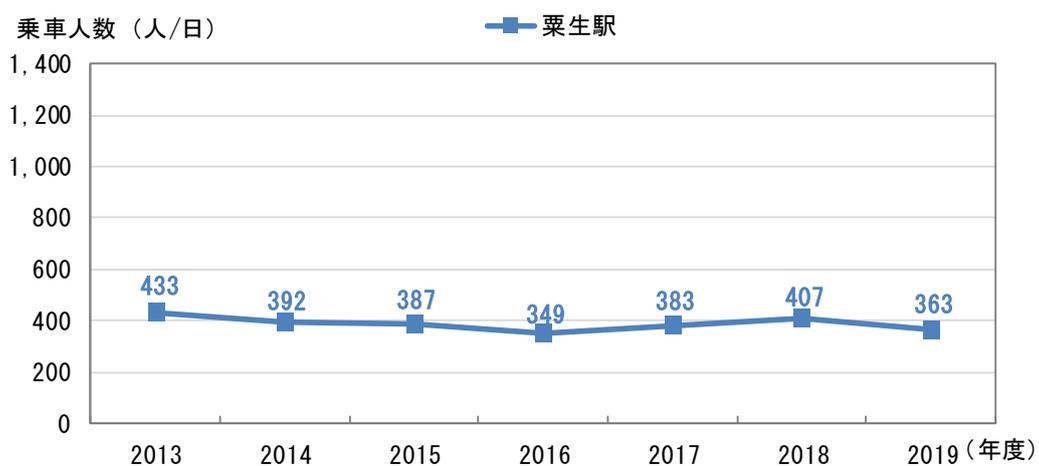
（神戸電鉄）



北条鉄道粟生駅の利用者数は、2016（平成 28）年度以降増加傾向にありましたが、2019（平成 31）年度は減少し、1日 363 人の利用となっています。

< 駅別利用者数の推移：その 2 >

（北条鉄道）

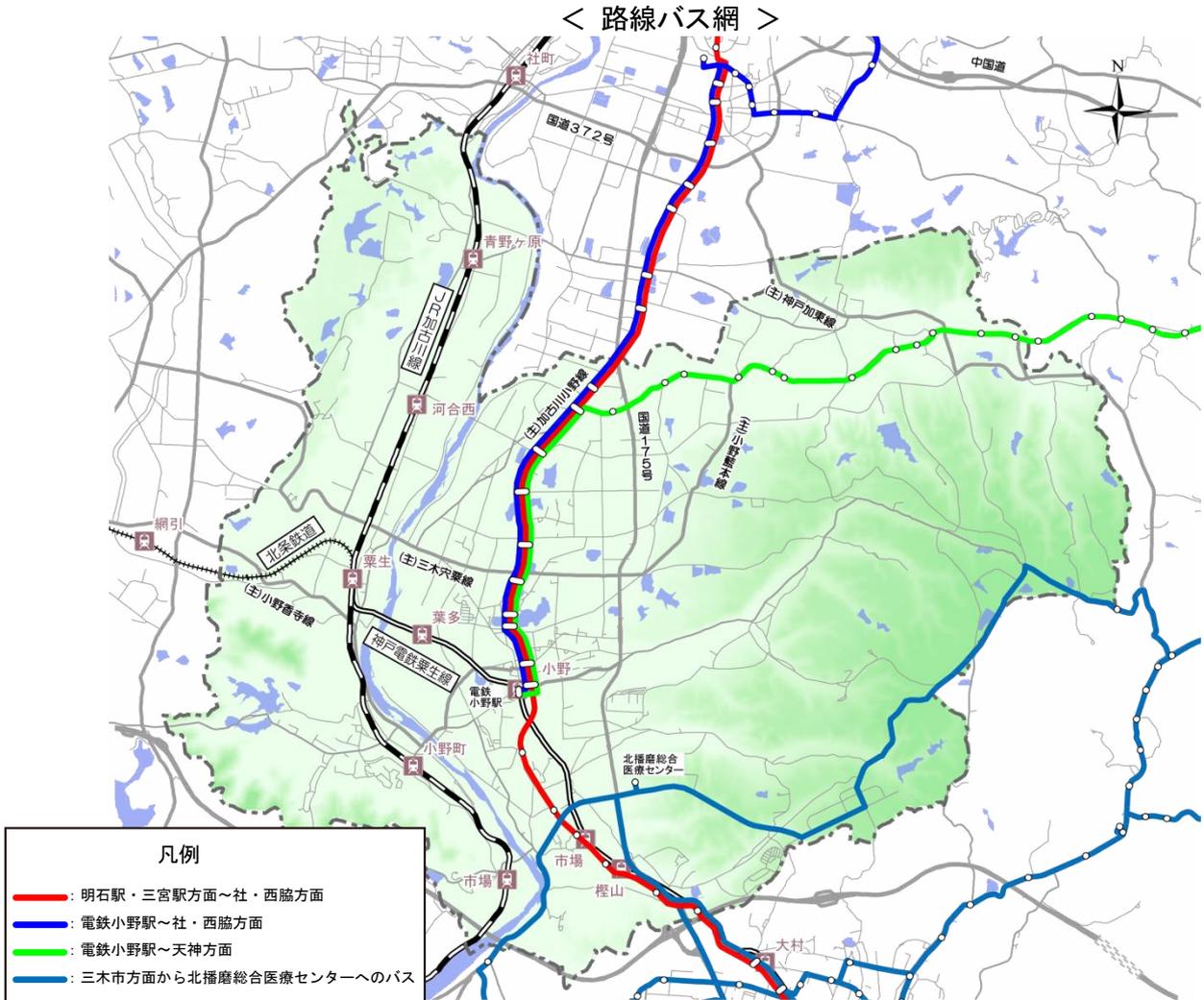


出典：北条鉄道統計
※各年度における特定日での調査

(3) 路線バス

① 路線バスの概要

市内の路線バスは、明石・神戸方面と社・西脇方面を結ぶ路線と、神戸電鉄小野駅を起終点として北部、東部をつなぐ路線が運行されています。



※2020（令和2）年10月現在

＜ 路線バス運行本数（平日） ＞

系統名	運行区間	始発	終発	運行本数
西脇営業所～三宮 (滝野社IC経由)	西脇営業所 → 三宮	8:34	14:24	4本
	三宮 → 西脇営業所	12:10	14:40	2本
西脇営業所～三宮	西脇営業所 → 三宮	5:44	7:09	4本
	社(車庫前) → 三宮	5:47	19:10	9本
	三宮 → 社(車庫前)・西脇営業所	6:40	22:00	16本
電鉄小野駅～西脇(アピカ)	電鉄小野駅 → 西脇(アピカ)	7:05	7:15	2本
電鉄小野駅～天神	電鉄小野駅 → 天神	17:10	18:50	2本
	天神 → 電鉄小野駅	6:30	18:05	2本
社(車庫前)～明石駅	社(車庫前) → 明石駅	7:00	19:40	12本
	明石駅 → 社(車庫前)	6:25	21:15	11本

※2020（令和2）年10月現在

出典：神姫バスホームページ

＜ 国庫補助（幹線系統）を受けて運行する路線バスの事業概要 ＞

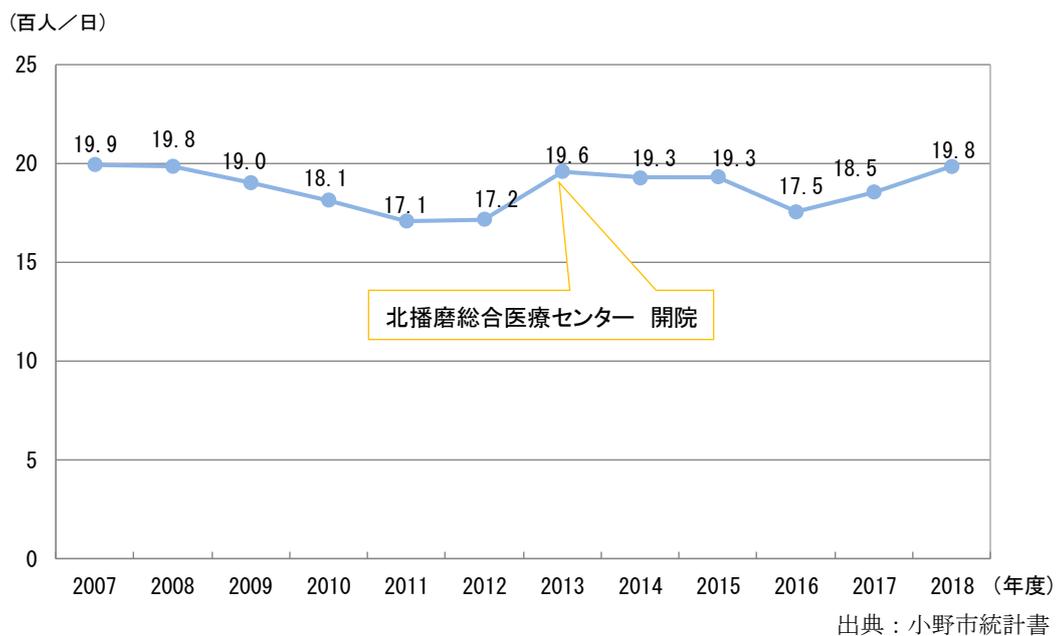
系統	起点	経由地	終点	事業許可	運行態様	実施主体	補助金		
							幹線	車両	縣市
急行	社	御坂	三宮	4条乗合	路線定期	交通事業者	○		
36	社	三木営業所	明石駅前	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○

② 路線バスの利用者数

路線バスの乗車人員は、2008（平成 20）年度以降減少傾向にありましたが、北播磨総合医療センターの開院に伴い、2013（平成 25）年度には増加しています。

その後、2016（平成 28）年度に減少するものの、その後は増加し、2018（平成 30）年度には、1日約2千人が利用しています。

＜ 路線バス乗車人員の推移 ＞



(4) コミュニティバス

① コミュニティバスの概要

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）を運行しています。

「らん♡らんバス」は、2004（平成 16）年1月より運行しており、2020（令和 2）年現在、小型ノンステップバス6台、中型ノンステップバス1台、ワゴンタイプ1台で運行しています。5年前と比較して、ワゴンタイプ車の導入を含め、3台増車しています。

「らん♡らんバス」は、計 11 ルート、175 停留所（5 年前は 10 ルート、157 停留所）運行しており、匠台ルートを除いた全ての路線が市街地（イオンや小野駅など）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」11 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（匠台ルート、スクールバスルートを除く）は基本的には週 3～4 日の運行となっています。

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

「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更なる向上を目指し、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）の各 1 台で、事前の予約により最寄りの「らん♡らんバス」のバス停などから市内の公共施設へ運行しています。

車内には筆談ボードも用意されており、障がい者への配慮がされています。

「らん♡らんバス」は、無料（小学生以下・65 歳以上の高齢者・障がい者）での利用者が多いため、ICカードは未導入となっていますが、有料での利用者が増加しているため、ICカードの導入が、利便性向上に向けた検討材料のひとつになると考えられます。

＜ 国庫補助事業(フィーダー系統)を受けて運行するコミュニティバスの事業概要 ＞

系統	起点	経由地	終点	事業許可	運行態様	運行事業者	補助金		
							フィーダー	車両	市
北回時	イオン	黒川西	イオン	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
北回反	イオン	黒川西	イオン	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
北ス往路	北丘町	黒川西	電鉄小野駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
北ス復路	新開地	坂下	イオン	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
河合往路	土井病院入口	電鉄小野駅	北播磨総合医療センター	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
河合復路	西山町	イオン	北播磨総合医療センター	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
河合復路	西山町	イオン	電鉄小野駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
河合往路	近津神社前	特別支援学校	河合西駅前	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
河合復路	栗生駅前	特別支援学校	河合西駅前	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
鴨池往復	ゆびか	鴨池	北播磨総合医療センター	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
鴨池往路	ゆびか	鴨池	イオン	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
鴨池復路	鍛溪温泉前	鴨池	電鉄小野駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
鴨池往復	鴨池	小野町駅東	北播磨総合医療センター	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
鴨池往路	鴨池	小野町駅東	イオン	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
鴨池復路	鴨池	小野町駅東	電鉄小野駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
山樫往復	ゆびか	樫山駅前	イオン	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
大開往復	イオン	栄町・日吉町	万勝寺新田	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
万勝往復	下東条小学校	中山	北播磨総合医療センター	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
万勝往路	下東条小学校	中山	イオン	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
万勝復路	下東条小学校	中山	電鉄小野駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
ひま往復	うぐいす台	イオン	北播磨総合医療センター	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
ひま復路	うぐいす台	イオン	電鉄小野駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
中谷往復	うぐいす台	高山町	北播磨総合医療センター	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
中谷往復	うぐいす台	高山町	電鉄小野駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
中ス復路	イオン	電鉄小野駅	うぐいす台	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
匠台	樫山駅前	榊公園南	樫山駅前	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
匠台復路	樫山駅前	テクノプラザ前	匠台18番地前	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○

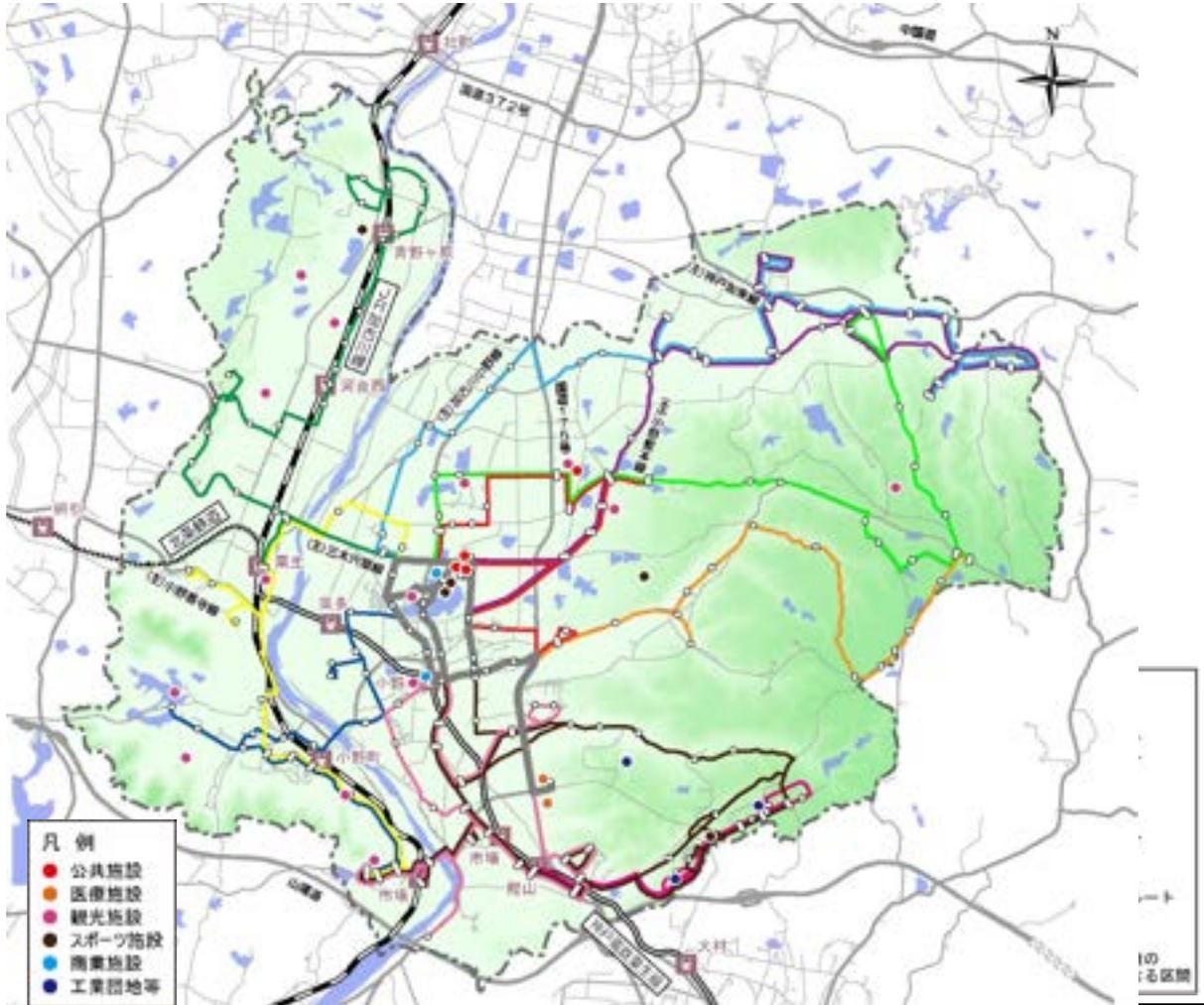
＜ 小野市コミュニティバスの事業経緯 ＞

時 期	内 容
2004(平成 16)年 1 月	運行開始 (車両数 3 台) (運賃：大人 1 0 0 円、小学生 5 0 円)
2006(平成 18)年 4 月	6 5 歳以上・小学生以下・障がい者運賃無料化
2010(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 フリー乗降制導入
2011(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など
2012(平成 24)年 3 月	ゆぴか直行便の増便 1 台増車 (車両数 4 台)
2012(平成 24)年 10 月	路線バス市内 5 路線のらんらんバスによる代替運行開始 1 台増車 (車両数 5 台)
2013(平成 25)年 10 月	北播磨総合医療センター経由の運行開始
2014(平成 26)年 1 月	粟田橋の通行止めに伴う、ルート改正
2016(平成 28)年 1 月	2 台増車 (車両数 7 台) 観光ルート運行開始 (～2016(平成 28)年 6 月)
2016(平成 28)年 11 月	市内 1 2 ヶ所のバス停にベンチ設置
2017(平成 29)年 9 月	匠台ルート運行開始、1 台増車 (車両数 8 台) らんらんバス定期券販売開始
2020(令和 2)年 1 月	小型バス 1 台買い替え時に中型へ更新 中型バス運行開始
2020(令和 2)年 5 月	市庁舎移転に伴うダイヤ改正

＜ デマンドバスの事業経緯 ＞

時 期	内 容
2007(平成 19)年 6 月	大型デマンドバスの運行開始
2008(平成 20)年 7 月	小型デマンドバスの運行開始
2010(平成 22)年 10 月	大型の運行曜日：火曜→日曜へ変更

< コミュニティバスの運行ルート >



※北回り循環ルート、河合統合ルート
山田・樫山ルート、大開ルート、万勝寺ルート
中谷ルートでスクールバスルートを運行

(らんらんバス)

項目	内容
車両	小型ノンステップバス 6台 中型ノンステップバス 1台 ワゴンタイプ 1台
運行路線	市内 11 ルート
料金	100 円 1 カ月定期券 4,000 円 ※ただし小学生以下、65 歳以上、障がい者は無料
バス停数	175 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 (年未年始除く)	日曜日 (年未年始除く)
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	市内公共施設など	

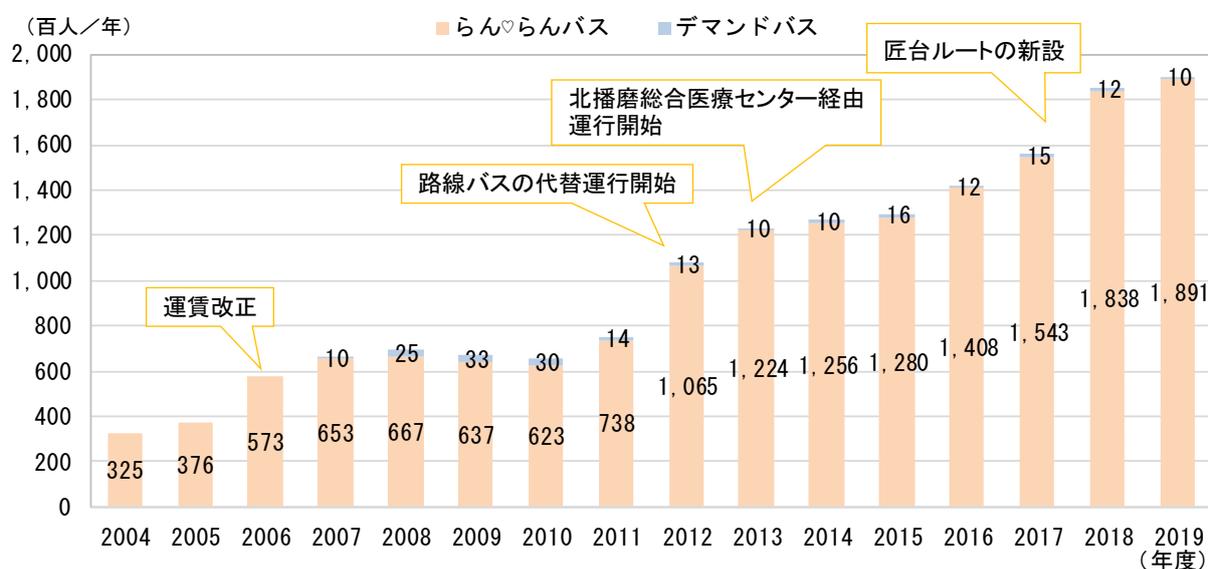
※2020 (令和 2) 年 10 月現在

② コミュニティバス利用者数

コミュニティバスの利用者数は、前回計画策定時の2015（平成27）年度の約13万人/年度から、約19万人/年度（2019（令和元）年度）に増加しています。

ルートの改善や新設などにより利用は増加しており、市民の日常的な移動手段として利用が進んでいます。近年では2017（平成29）年度の匠台ルートの新設により、利用者が約5万人/年度増加しました。

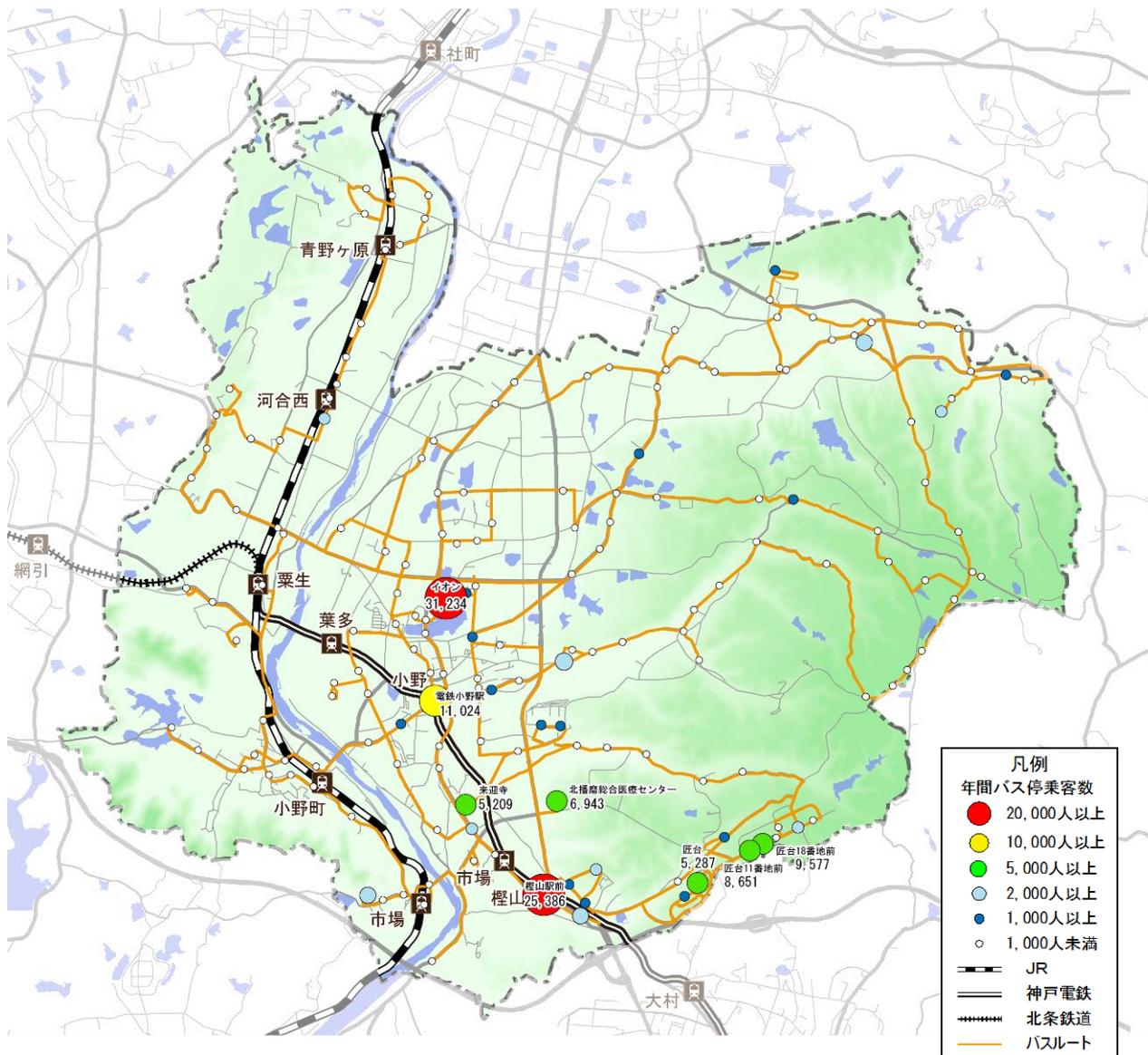
< コミュニティバスの利用者数の推移 >



出典：小野市資料

らんらんバスのバス停別乗車人数は、イオン、榎山駅が2万人/年度以上、電鉄小野駅が1万人/年度以上で多くなっていますが、ほとんどのバス停は1千人/年度未満の利用となっています。

< バス停別乗車人員 >



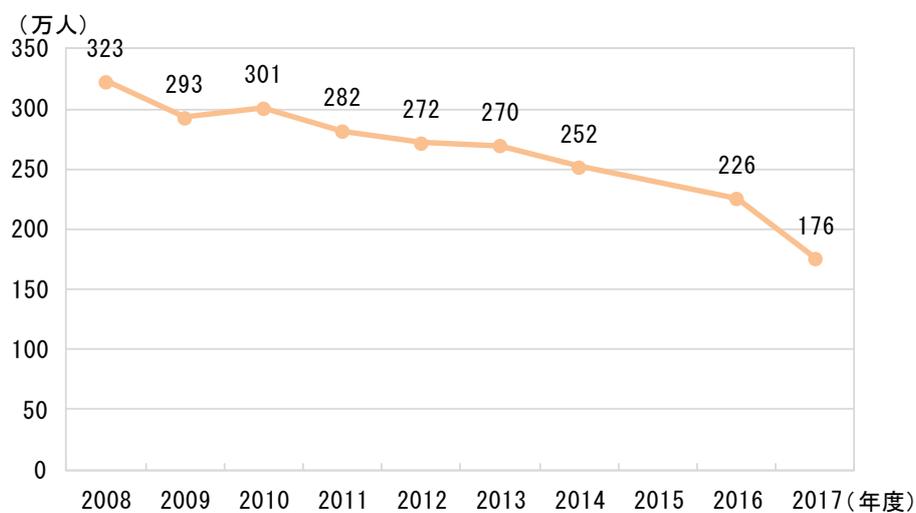
出典：らんらんバス運行記録
 ※らんらんバス：2019（令和元）年度

(5) 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、2010（平成 22）年度以降減少の一途をたどっています。2017（平成 29）年度では、176 万人/年度と 2010（平成 22）年度の 301 万人/年度から約 40%減少しています。

※ 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

＜ 東播磨交通圏のタクシー年間輸送人員の推移 ＞



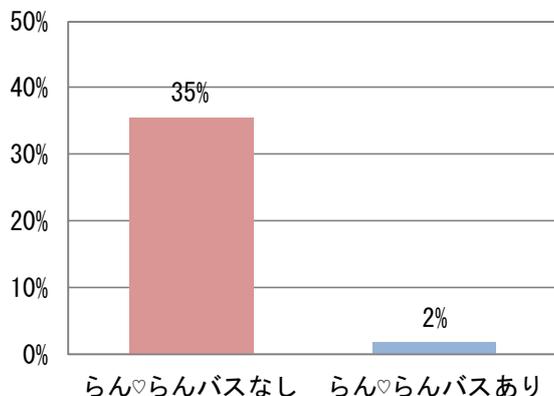
※ 2015 年度のデータは欠損値があるため直線で補完

出典：東播磨交通圏輸送人員

(6) 公共交通によるカバー状況

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%（844人）で少なく、ほぼ公共交通の空白のない状況となっています。

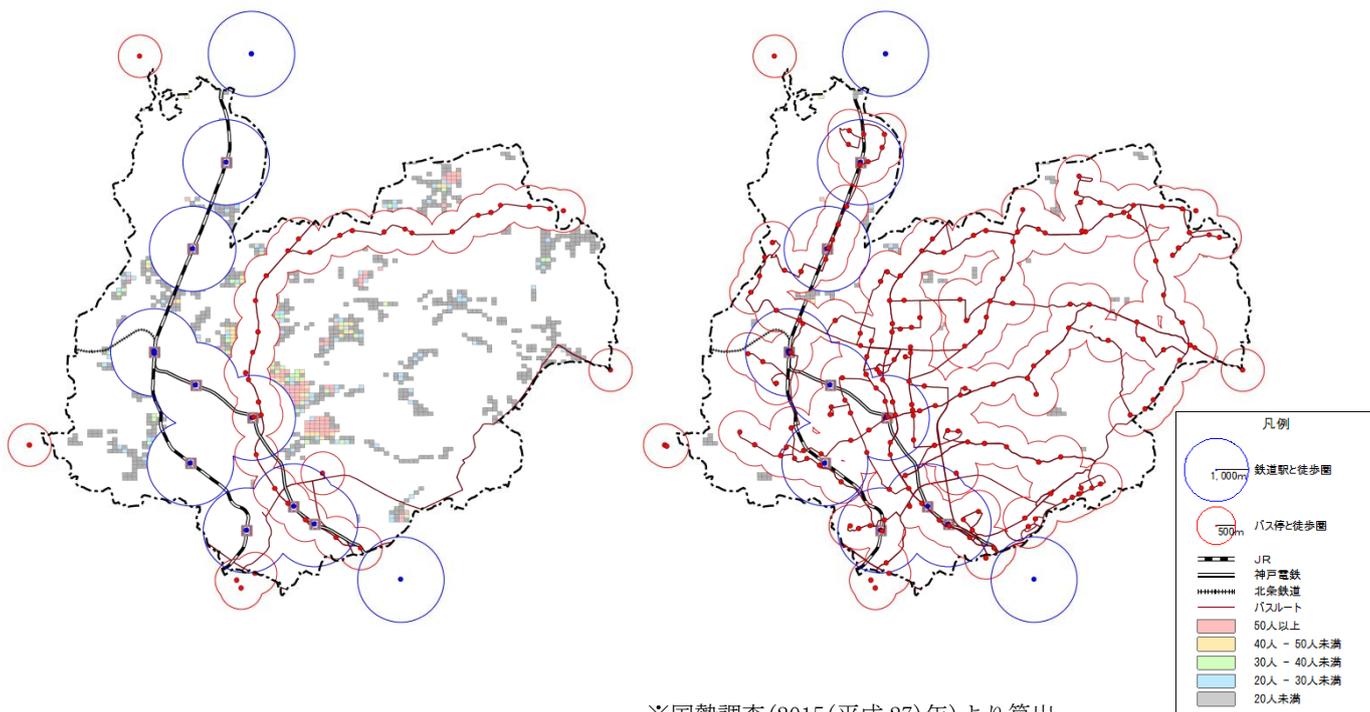
< 公共交通空白地人口の割合 >



< 市内の公共交通空白地の分布 >

(らん♡らんバスなし)

(らん♡らんバスあり)



※国勢調査(2015(平成27)年)より算出
出典：2015(平成27)年国勢調査地域メッシュ統計

公共交通空白地の定義

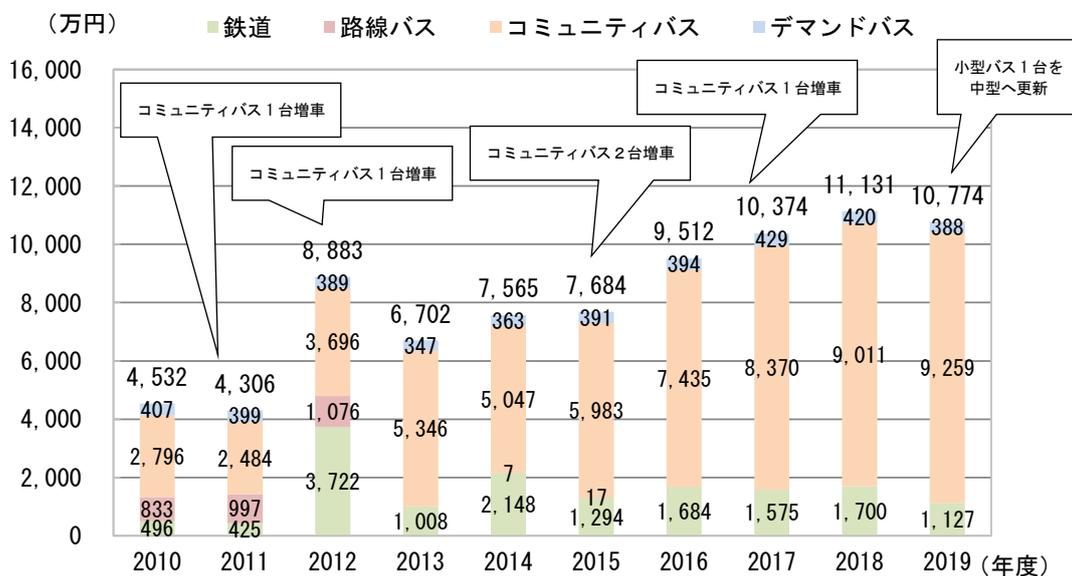
2011(平成23)年度の国土交通省の調査では、公共交通空白地の定義のひとつとして、「バス停から500m、鉄道駅から1km」を設定しています。また、『人とまち、未来をつなぐネットワーク～地域公共交通活性化再生法の一部改正～』(国土交通省 2015(平成27)年7月)においても、公共交通空白地の定義として、「バス停から500m、鉄道駅から1km」が設定されているため、本計画でも同定義を用いています。

(7) 交通事業への行政支援

交通事業に対する行政支援額は、2013（平成 25）年度以降増加傾向にあり、2018（平成 30）年度には、1 億円を超えています。2019（令和元）年度には、コミュニティバスとデマンドバスへの支援が、全体の 90%となっています。2020（令和 2）年 1 月には、小型バスの車両更新にあわせ、中型バスを導入しています。

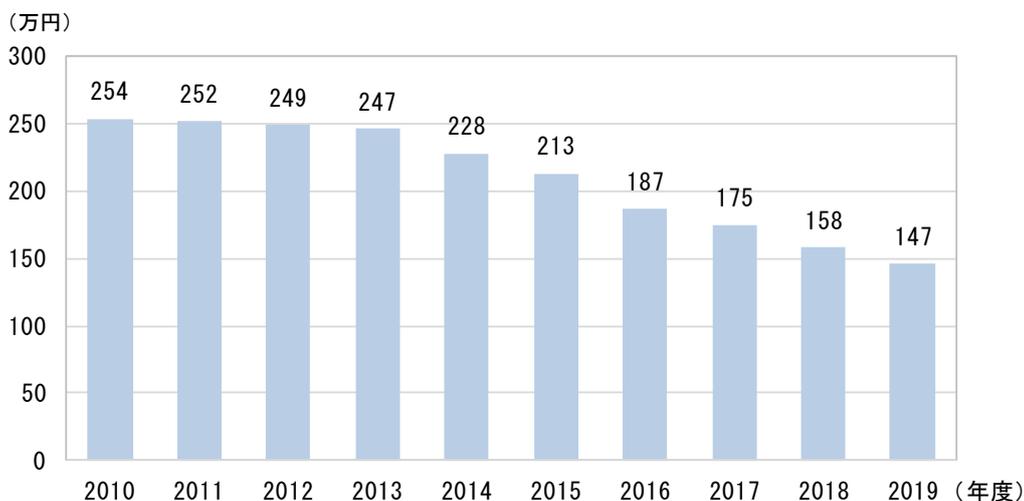
公共交通を 1 人で利用できない障がい者などに対する福祉タクシーによる支援（年間 48 枚の中型タクシー基本料金分の利用券）も継続されていますが、2014（平成 26）年度から減少傾向になっています。

＜ 交通事業に対する行政の支援状況 ＞



出典：小野市資料

＜ 福祉タクシーに対する行政の支援状況 ＞



出典：小野市資料

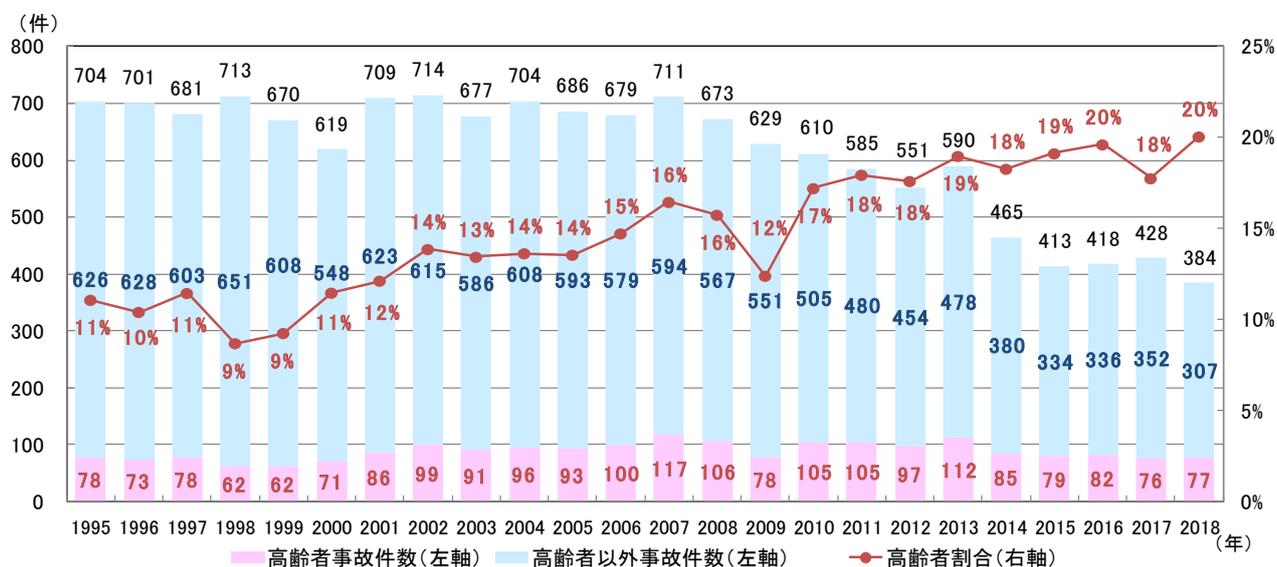
(8) 自動車

① 交通事故の状況

小野市及び加東市の交通事故件数は、2002（平成 14）年の 714 件/年をピークに減少傾向にあり、2018（平成 30）年には 384 件/年になっています。

高齢者以外が第 1 当事者となる交通事故は減少傾向にありますが、高齢者が第 1 当事者となる交通事故は 2015（平成 27）年以降、約 80 件/年で推移していることから、交通事故全体に占める割合が増加傾向となっており、2018（平成 30）年で交通事故全体の 20%を占めています。

< 高齢者が第 1 当事者となる交通事故件数の推移 >



出典：交通年鑑

※2014（平成 26）年以前は、社警察署で小野市と加東市が同じ管内であったが、2015（平成 27）年に小野警察署が新設されたため、2015（平成 27）年以降は小野警察署と加東警察署を合算している

② 運転免許の自主返納

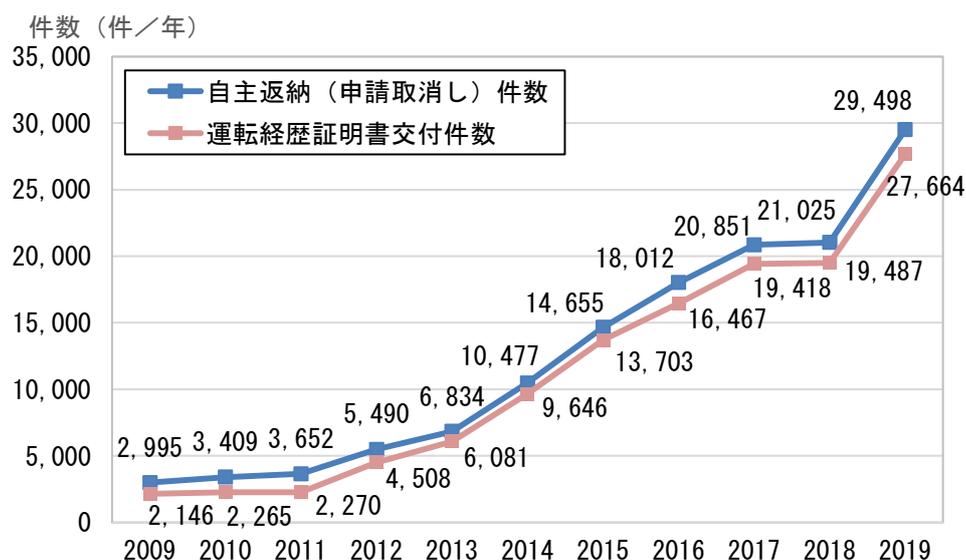
兵庫県の運転免許の自主返納（申請取消し）件数は、増加傾向にあり、2019（令和元）年で29,498件となっています。

また、過去5年以内に運転免許を自主返納をされた方や、免許が失効した方は、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などや交付日、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自主返納（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。

65歳以上の高齢者を対象に「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」の入浴料割引などを受けることができます。

< 運転免許自主返納（申請取消し）件数及び運転経歴証明書交付件数（兵庫県） >



出典：運転免許統計（警察庁交通局運転免許課）

< 運転経歴証明書の提示による特典例（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

※2021（令和2）年3月31日現在
出典：兵庫県警ホームページ

(9) その他の輸送資源

市外の高等学校、大学などのスクールバスが、主に神戸電鉄小野駅やイオン小野前から市内の南部に多く運行している他、三田市方面へ市の北東部を運行しているルートもあります。

また、病院送迎バスも市の北西部に多く運行しています。

これらの輸送資源も有効に活用し、市民の移動手段を確保する取り組みを検討する必要があります。

なお、検討に当たっては、運行主体・拠点が市外にあるスクールバスより、市内に拠点のある病院送迎バスの活用や連携の方が容易であると考えられます。

< 小野市内を運行するスクールバス・病院送迎バス >

【スクールバス】

施設名	住所	系統	小野市内バス停
神戸学院大学附属高等学校 神戸学院大学附属中学校	神戸市	イオン小野前～高等学校・中学校	イオン小野前、神戸電鉄小野駅、榎山駅前
神戸星城高等学校	神戸市	神鉄小野駅～神戸星城高等学校 イオン小野前バス停～神戸星城高等学校	神鉄小野駅、イオン小野前バス停、榎山バス停
神戸親和女子大学	神戸市	神鉄小野駅～神戸親和女子大学	神鉄小野駅
関西国際大学三木キャンパス	三木市	イオン小野前バス停～関西国際大学三木キャンパス	イオン小野前バス停
三田松聖高等学校	三田市	小野イオン～三田松聖高等学校	小野イオン、旧市民病院、浄土寺、トクセン前、下東条
日ノ本学園高等学校	姫路市	細工所発～日ノ本学園高等学校	市場バス停、住吉神社前バス停、小野駅前、王子町、粟生バス停、グリーンハイツ北バス停
市川高等学校	市川町	水足（マックスバリュ水足店）～市川高等学校	-

※ 神戸学院大学附属高等学校、神戸学院大学附属中学校のスクールバスは、在校生の状況によりバス停の変更あり

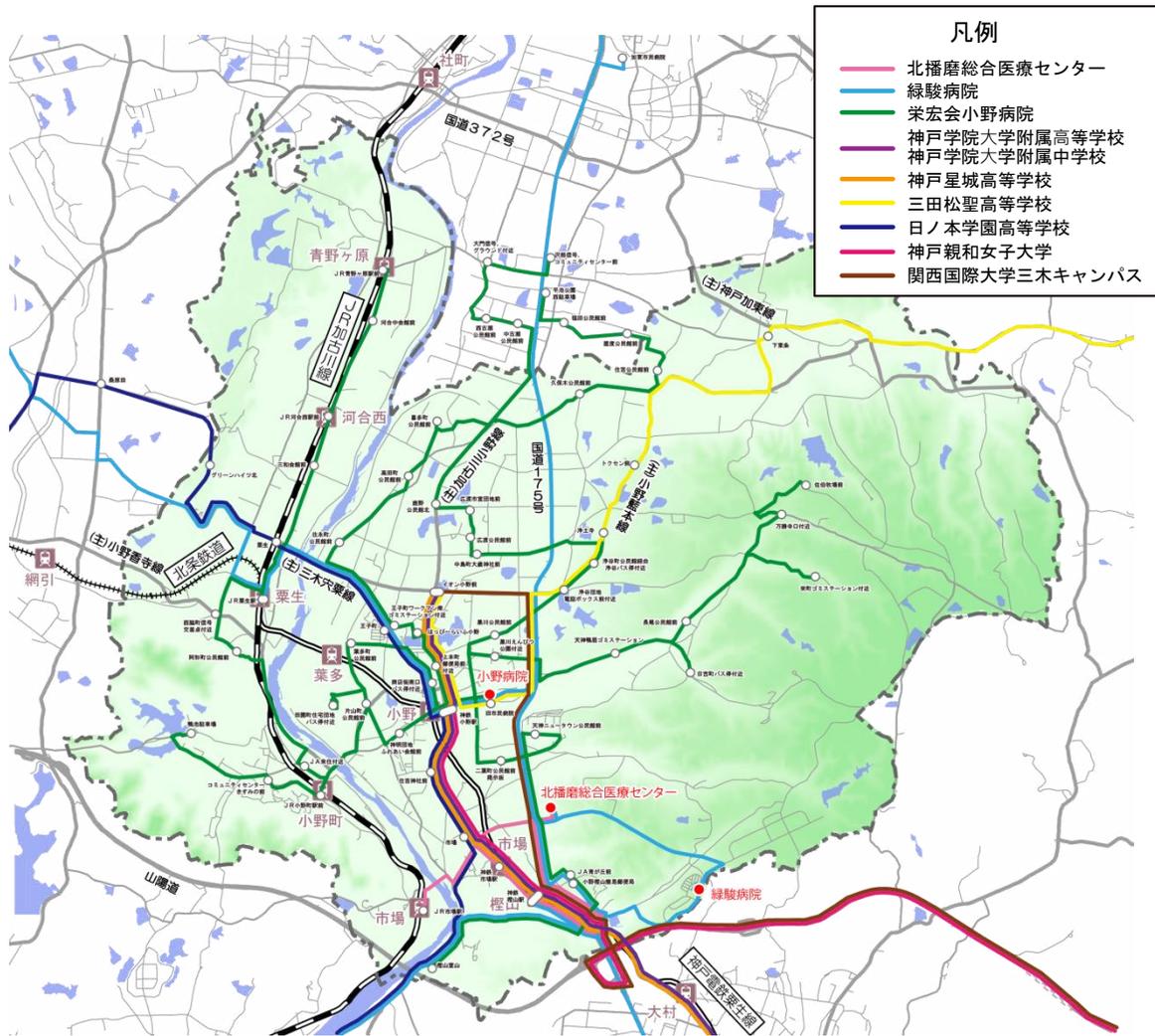
出典：各施設ホームページ

【病院送迎バス】

施設名	住所	系統	小野市内バス停
北播磨総合医療センター	小野市	JR 市場駅～北播磨総合医療センター	JR 市場駅、神鉄榎山駅、北播磨総合医療センター
医療法人社団薫楓会 緑駿病院	小野市	加西病院・JR 粟生駅・神鉄小野駅方面 JR 明石駅・地下鉄西神中央駅方面 JR 加古川駅方面 西脇・加東・北播磨総合医療センター方面 JR 加古川駅・神鉄榎山駅方面（職員送迎）	JR 粟生駅、神鉄小野駅、北播磨総合医療センター、小野榎山簡易郵便局、神鉄榎山駅、緑駿病院
医療法人社団栄宏会 栄宏会小野病院	小野市	鴨池ルート（鴨池駐車場～小野病院） 青野ヶ原ルート（JR 青野ヶ原駅前～小野病院） 万勝寺ルート（佐伯牧場前～小野病院） 榎山ルート（榎山室山～小野病院） 大門ルート（沢部信号、コミュニティセンター前～小野病院） 平池ルート（平池公園西駐車場～小野病院）	栄宏会小野病院 など 43 箇所

出典：各施設ホームページ及び小野市資料

< スクールバス・病院送迎バス運行ルート >



出典：各施設ホームページ・小野市資料

2.3 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などの検討が可能になります。
- ・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。直近では2010（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。

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、第5回近畿圏パーソントリップ調査（2010（平成22）年）結果から集計した調査結果を元に、2020（令和2）年1月1日の住民基本台帳人口の市町別性別年齢層別人口を用いて、パーソントリップ調査結果を2020（令和2）年に補正して分析を行います。なお、人口補正は、兵庫県内市町のみを対象としています。
- ・また、2010（平成22）年以降に小野市民病院〔天神町〕と三木市民病院〔加佐〕の閉院及び北播磨総合医療センターの開院〔市場町〕（2013（平成25）年）、小野市役所の移転〔中島町〕など、人の移動に関連する施設が廃止・新設されています。これらの施設に関連するトリップの出発地、到着地は移転先に変更しています。

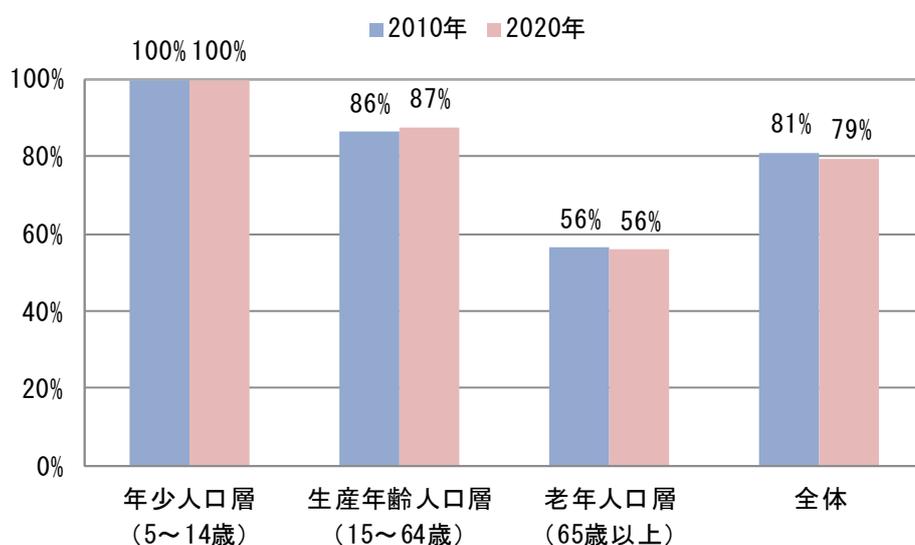
(2) 市民の移動実態

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、2010（平成22）年、2020（令和2）年ともに全体の約8割程度となっています。

生産年齢人口層の外出率はやや増加しているものの、いずれの年齢層でも2010（平成22）年と2020（令和2）年の外出率はほぼ同じ割合となっています。

< 小野市民の年齢別外出率の推移 >



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（2010（平成22）年）
2020（令和2）年データは2010（平成22）年データを基に推計

※ 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

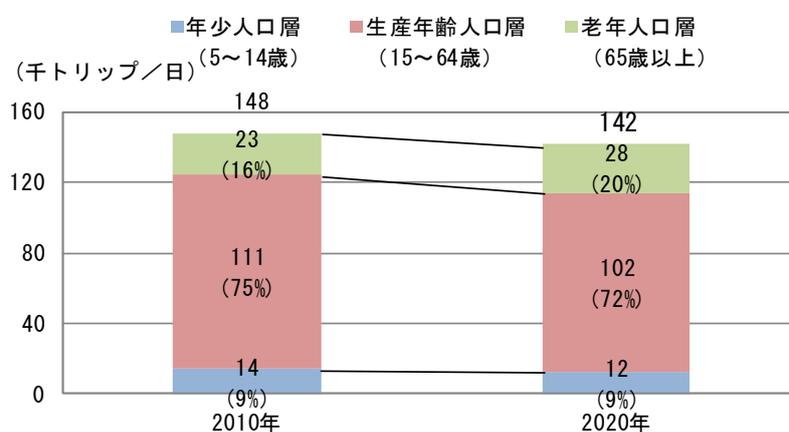
小野市関連トリップは、2010（平成 22）年から 2020（令和 2）年で約 6 千トリップ／日減少（約 4％減少）しています。

年齢 3 区分別にみると、年少人口層が約 2 千トリップ／日、生産年齢人口層が約 9 千トリップ／日減少、老年人口層が約 5 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、2010（平成 22）年から 2020（令和 2）年で約 1.2 倍となっています。

全体のトリップ数が 4％減少しているのに対して、老年人口のトリップ数は増加しています。

< 小野市関連トリップの推移と外出率の推移 >



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（2010（平成 22）年）
2020（令和 2）年データは 2010（平成 22）年データを基に推計

※ 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。

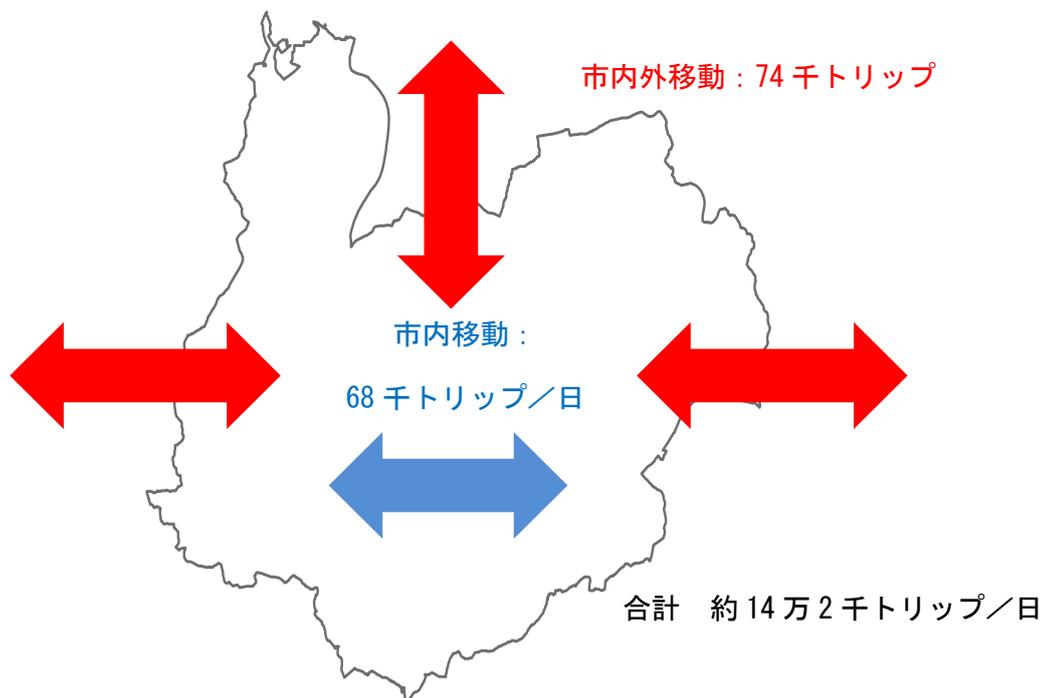
(3) 近隣市町や地域間の移動

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 2 千トリップ／日となっています。

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 48%、小野市と市外との移動（市内外移動）が 52%と小野市と市外との移動が若干多くなっています。

< 小野市関連トリップの内訳（2020（令和2）年） >

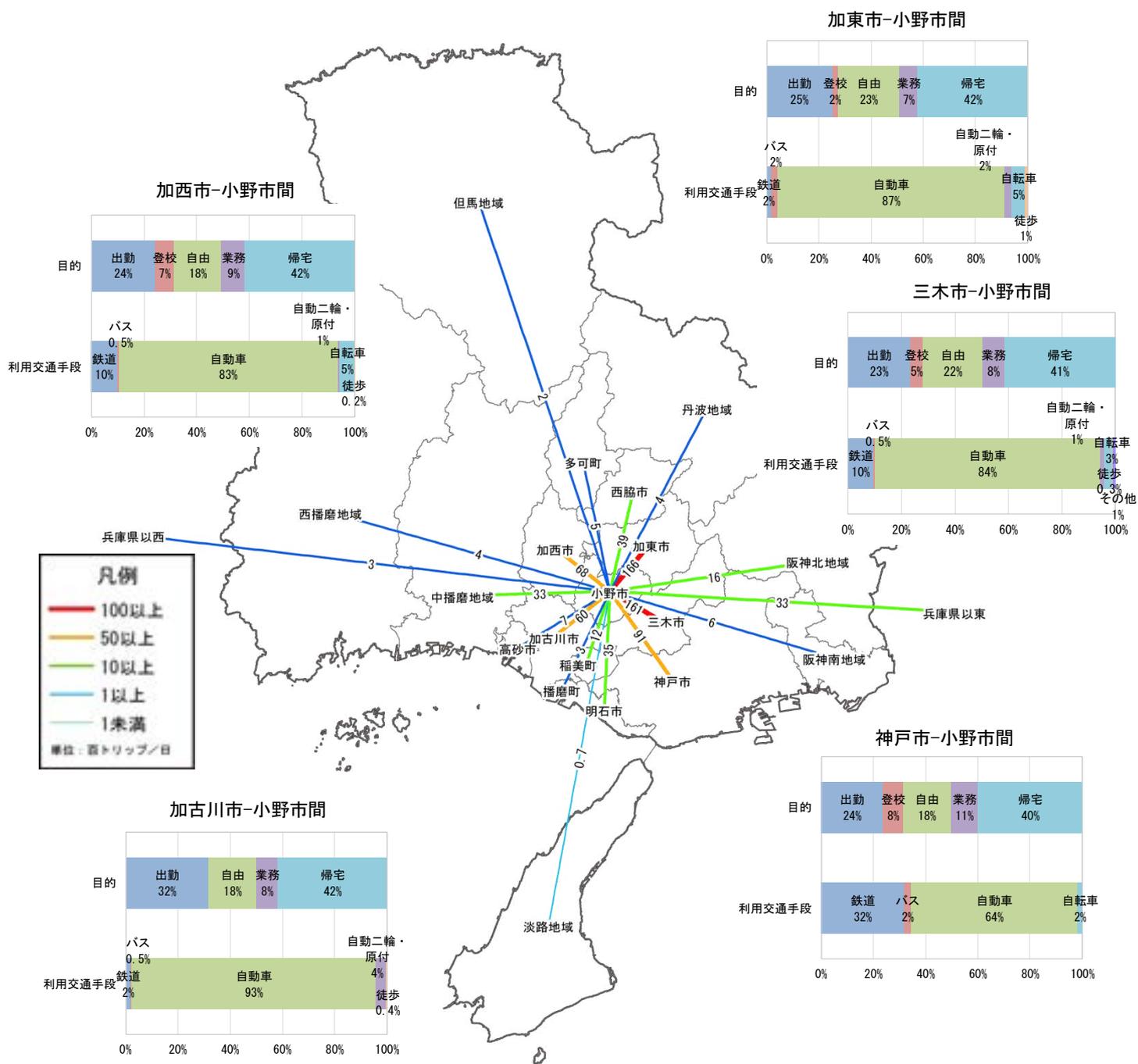


出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（2010（平成 22）年）結果を基に推計

② 市町間の移動

2020（令和2）年において、小野市と他市町間の移動量は加東市が約1万7千トリップ／日で、三木市が約1万6千トリップ／日で大きく、次いで神戸市（約9千トリップ／日）、加西市（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。

< 小野市市町間OD流動（2020（令和2）年） >



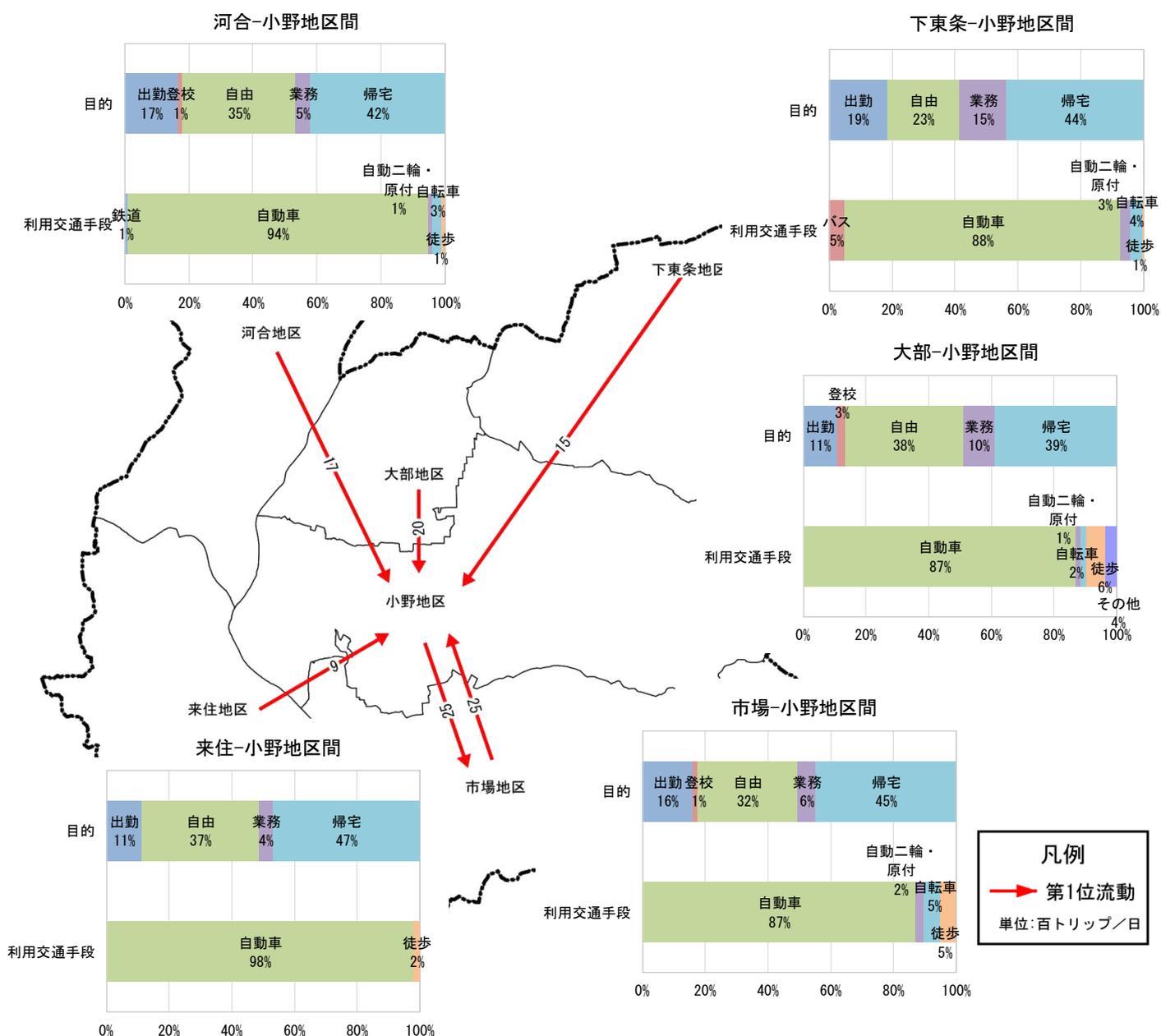
出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（2010（平成22）年）結果を基に推計

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、特に市場地区と小野地区（約 2 千5百トリップ/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。

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ます。

＜ 小野市地域間OD流動（2020(令和2)年） ＞



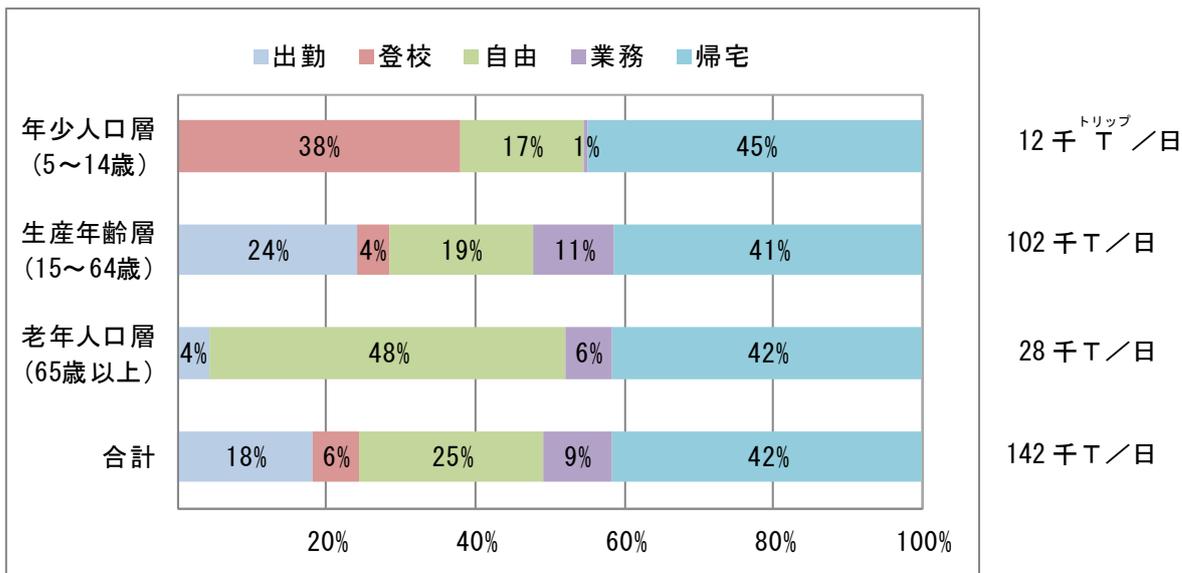
※ 出発地又は到着地が不明のデータを除いて集計
出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（2010(平成22)年）結果を基に推計

(4) 移動の目的や利用交通手段

① 移動目的

年齢3区分別に移動目的をみると、「帰宅」目的を除いて、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。

< 小野市関連トリップの年齢3区分別目的構成（2020(令和2)年） >



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（2010(平成22)年）結果を基に推計

※ 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。

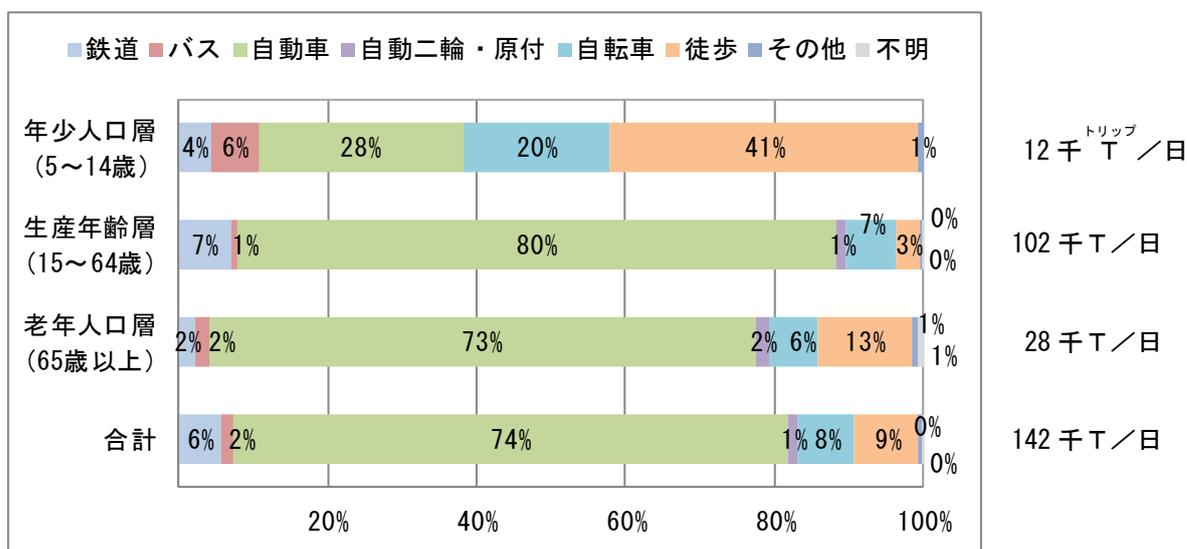
※ トリップの目的は大きく「通勤」「通学」「自由」「業務」「帰宅」に分けられます。このうち、自由は買い物、食事、レクリエーションなど、生活関連のトリップです。また、業務は販売、配達、会議、作業、農作業など、仕事上のトリップです。

② 利用交通手段

年齢3区分別に代表交通手段をみると、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80%、73%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などによって、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。

< 小野市関連トリップの年齢3区分別代表交通手段（2020(令和2)年) >



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（2010(平成22)年）結果を基に推計

※ 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。

③ 交通手段別の移動距離帯

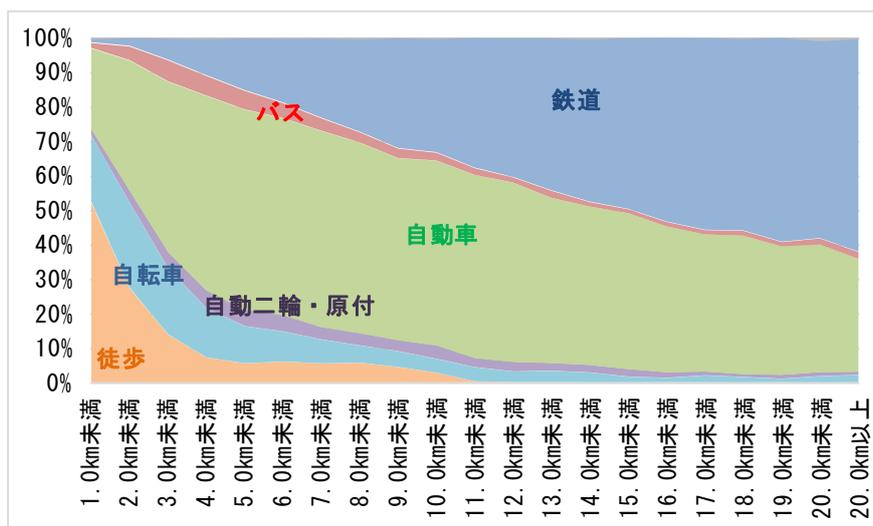
本来、兵庫県の距離帯別分担率のように、移動距離帯に応じて各交通手段が適切に役割分担を果たすことが求められますが、小野市においては、全ての距離帯で自動車利用が多くなっています。

< 小野市と兵庫県の距離帯別代表交通手段（2020（令和2）年） >

（小野市）



（兵庫県）



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（2010（平成22）年）を基に推計

(5) 駅アクセス交通

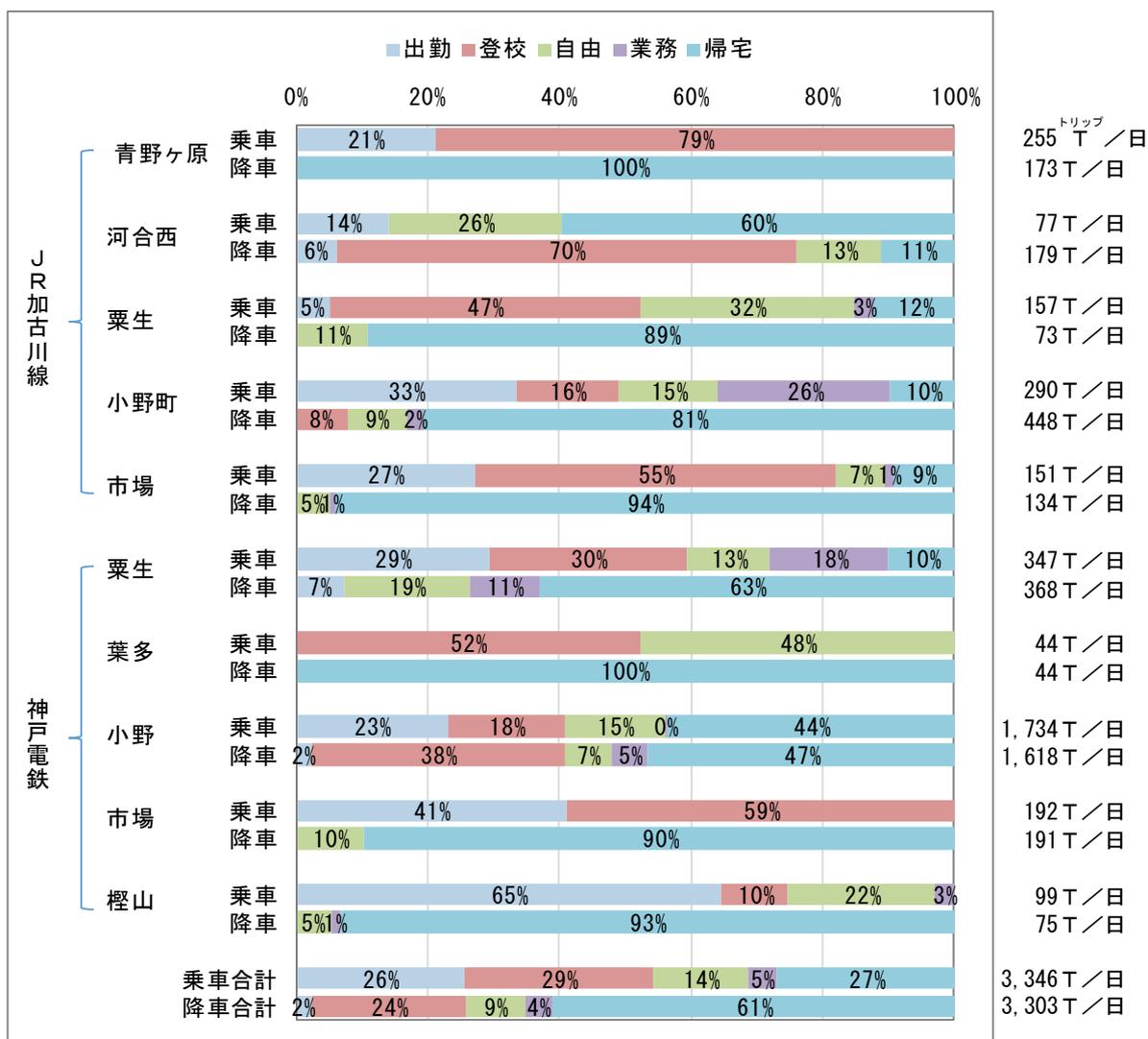
① 駅別移動目的

駅別乗降車別の移動目的をみると、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。

神戸電鉄小野駅は、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。

< 小野市内の鉄道駅乗降別利用目的構成 (2020(令和2)年) >

(乗降別目的)



※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(2010(平成22)年)結果を基に推計

② 駅別端末交通手段

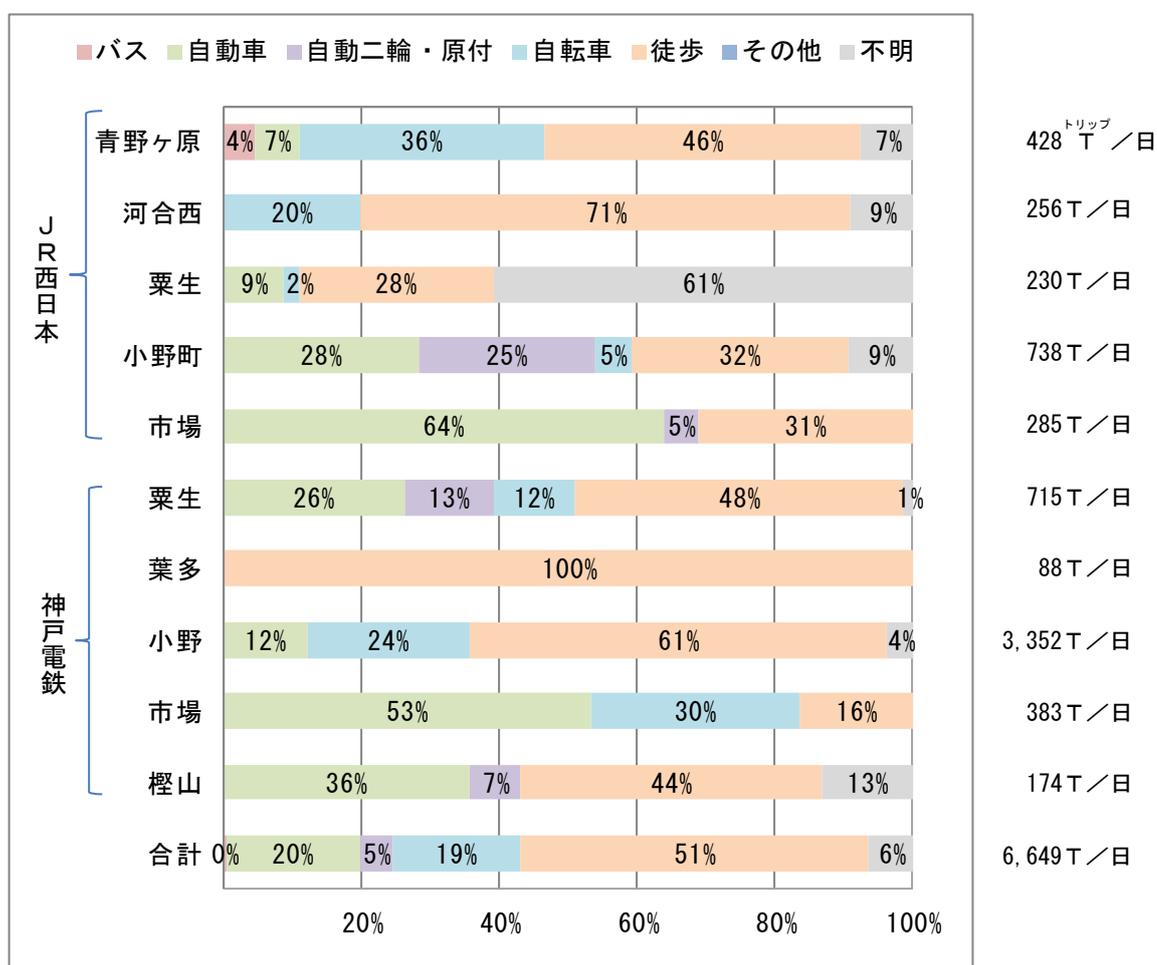
利用駅別に端末交通手段（乗車駅までの交通手段及び降車駅からの交通手段）をみると、ほとんどの駅で徒歩が多くなっており、駅周辺の居住者が鉄道を利用していることが伺えます。

バスの利用が青野ヶ原駅のみであることから、各駅ともに駅勢圏が小さいと考えられます。

JR市場駅、神戸電鉄市場駅では自動車利用が多く、JR青野ヶ原駅、神戸電鉄小野駅では自転車利用も多くなっています。

< 小野市内の鉄道駅別の端末交通手段分担率（2020（令和2）年） >

（乗降計）



※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（2010（平成22）年）結果を基に推計

(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、2020年は約1万5千人（市民の約32%）が該当します。

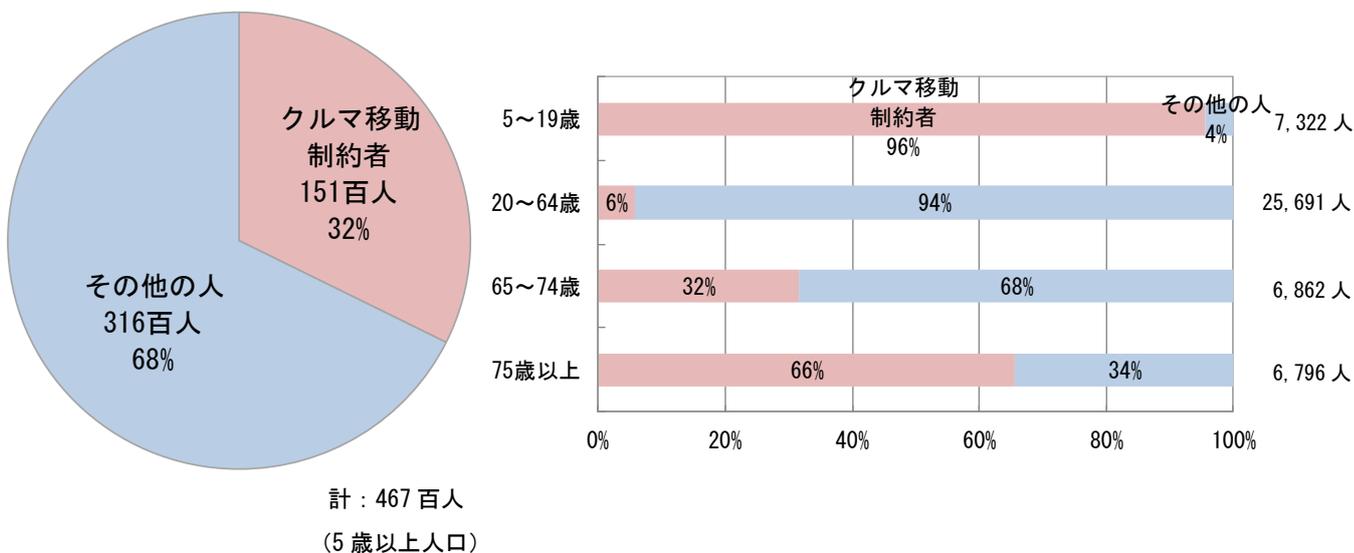
年齢区分別では、18歳未満では自動車運転免許を取得できないことから5～19歳の割合は高くなっています。20歳以上では年齢区分が上がるごとにクルマ移動制約者の割合が高くなっていき、75歳以上では66%の人がクルマ移動制約者となっています。

【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

< クルマ移動制約者の割合（2020(令和2)年） >

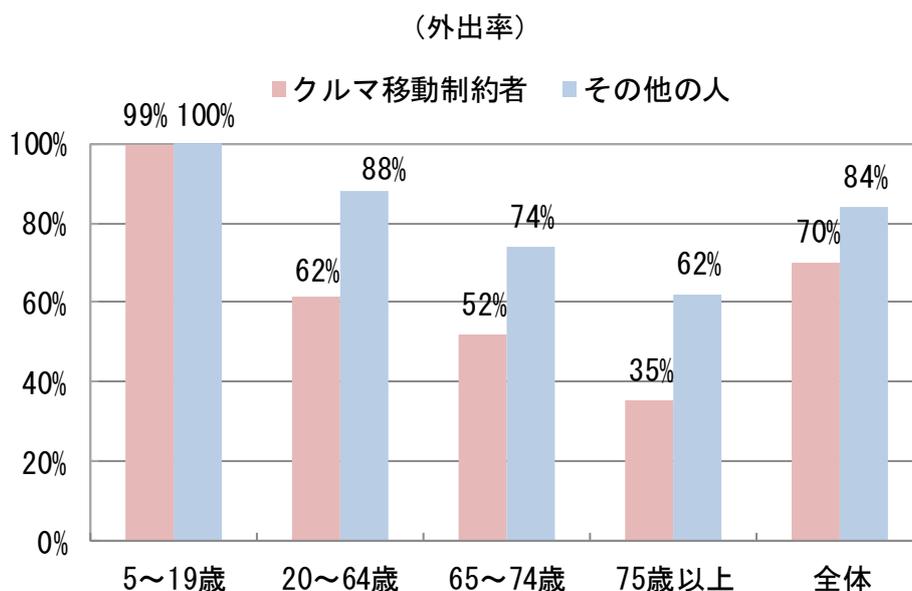


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（2010(平成22)年）結果を基に推計

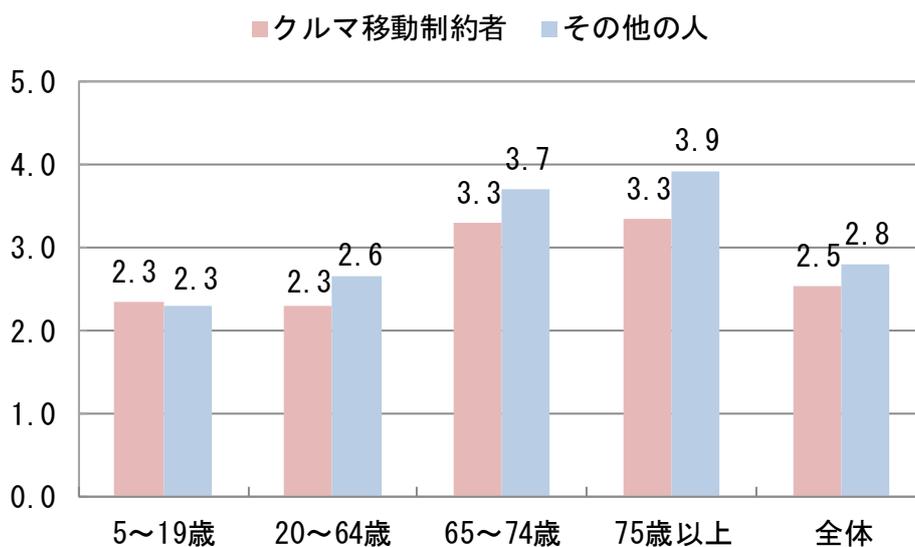
② 外出率及び平均移動回数の比較

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ます。

＜クルマ移動制約者の外出状況（2020(令和2)年）＞



(外出した人1人あたりの平均移動回数)



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（2010(平成22)年）結果を基に推計

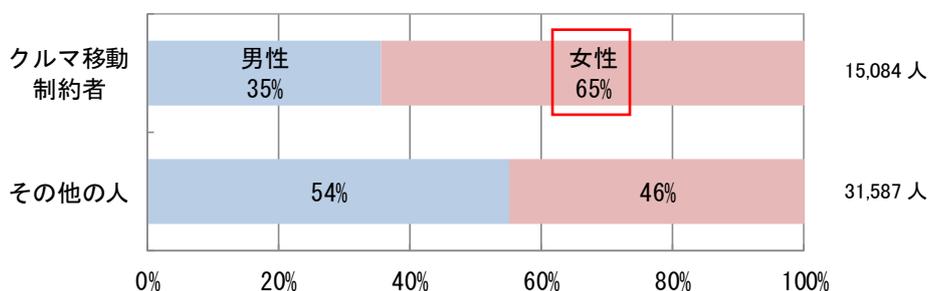
③ 個人属性の比較

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75歳以上が多くなっています。

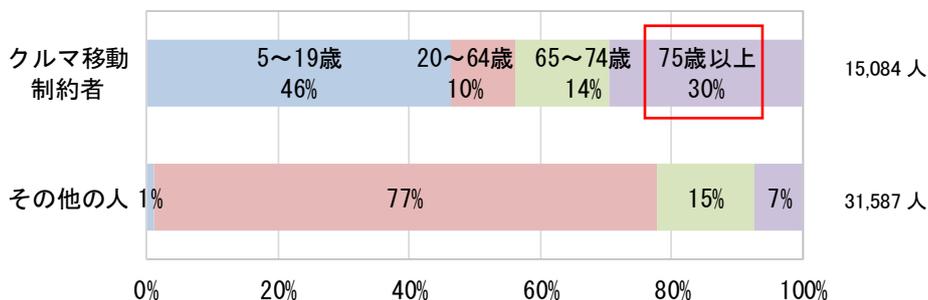
また、20歳未満の年齢区分におけるクルマ移動制約者は、運転免許を取得できない18歳未満が多くを占めることから、20歳以上でみると、女性の高齢者がクルマ移動制約者の主な層になっています。

＜クルマ移動制約者の個人属性（2020（令和2）年）＞

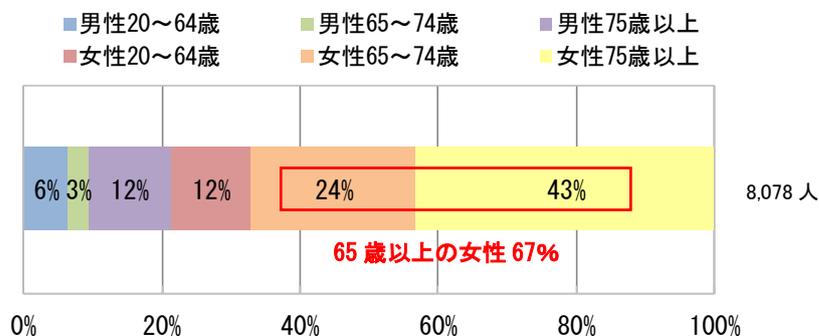
（性別）



（年齢）



（移動制約者の性別・年齢）



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（2010（平成22）年）結果を基に推計

(7) 市民ニーズ

① ワーキンググループ会議における意見など

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地域において各自治会から選出された地域住民を委員とするワーキンググループ会議を設置しています。

同会議では、「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。

< ワーキンググループ会議での小野市の公共交通に対する主な意見や要望 >

鉄道駅について
・駅までのコミュニティバスの運行回数が少ない。
・鉄道の本数が少ない、終電が早い。
・駅前の駐車場が少ない、駐車場の場所がわかりづらい。
コミュニティバスについて
・運行回数が少ない。
・帰りの時間のバスがない。待ち時間が長い。
・バスだと時間がかかる。1日つぶれてしまう。
・バスの運行曜日に指定がある（利用できる日が限られている）。
・乗り継ぎの待ち時間が長い。
・経由地が多く、乗車時間が長い。
・高齢者が多くなるので、きめの細かい運行で目的地に行けるようにした方が良いと思う。
・車の利便性と比較してしまい、高齢者が使わない。
その他
・タクシーは経済的負担が大きい。免許を返納した場合、タクシー補助券を出してほしい。
・タクシーが呼んでもなかなか来ない。
・60歳以上に老いの重大さと危険を知らせて、公共交通の利用を促す必要があると思う。
・いざ公共交通を使おうとすると、ダイヤやバス停の場所、乗り換えなどがわからないので、小野市独自の乗換アプリのようなものがあれば助かると思う。
・デマンドバスは利用条件が厳しく利便性に欠ける、用途が少ない。

② コミュニティバス主要バス停における公共交通利用者意見の聴取（回答者数 60 人）

実際に公共交通を利用する方のニーズを把握するため、市内移動の基幹システムであるコミュニティバスの停留所（イオン、電鉄小野駅、栗生駅）において、聞き取り調査を行いました。

＜ 聞き取り調査での小野市の公共交通に対する主な意見や要望 ＞

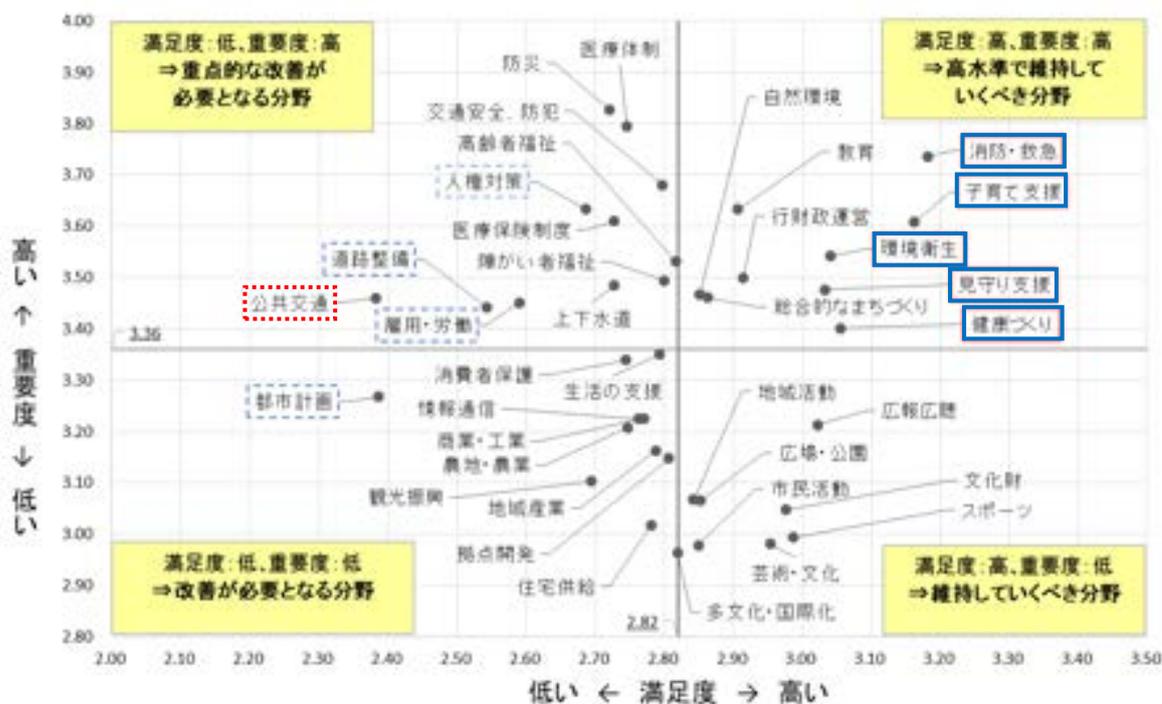
コミュニティバス利用者の主な意見や要望
・今の運行回数で満足している。ずっと続けてほしい。
・帰りの運行（10～13時、15時頃）を増やしてほしい。
・1日あたりの運行回数を増やしてほしい。
・運行する曜日を増やしてほしい。
・電車と組みあわせて市外へも出かけたが、乗り継ぎ方がわからない。
・ゆびかからの最終便を、もう少し遅い時間に運行してほしい。
・免許返納後、引きこもりになりそう（外出機会が減りそう）。

③ その他：参考データ

i) 小野市次期総合戦略等策定に係るアンケート調査結果（令和元年 11 月実施）

※公共交通などに係る調査項目抜粋

＜ 施策の満足度及び重要度に関する調査結果（回答者：18歳以上の市民 1,730名）＞



※グラフ内で、実線の四角で囲っている施策分野は満足度の数値が高い上位 5 分野
 ※グラフ内で、破線の四角で囲っている施策分野は満足度の数値が低い下位 5 分野

「公共交通（バス、鉄道など）の運行体制」に関しては、重要度は比較的高いものと認識されている一方で、満足度は最も低い状況となっています。

< 小野市の市政、将来のまちづくりについての意見・提案（自由回答） >

アンケート回答者 1,730 人の内、自由回答の記入者は 872 人で、いただいた意見・提案は延べ 1,154 件（内：113 件が公共交通などに係る意見）

公共交通などに係る主な意見
・電車、バスなどの公共交通の充実（便数増、利便性向上 など）
・高齢者の免許返納などに伴う移動手段確保のための公共交通の充実
・若者定着、就労のための公共交通の充実
・中心部以外の移動手段としての公共交通の充実
・高齢者の移動手段として、バスルート・バス停などの利便性向上と本数の増便
・バスに代わる、タクシーの利用助成や小回りが利くワゴン車の配備
・JR、神戸電鉄の駅周辺の活性化（宅地開発 など）

ii) 介護予防・日常生活圏域ニーズ調査（令和 2 年 2 月実施）

※公共交通などに係る調査項目抜粋

< 外出の際に必要な支援（回答者：65 歳以上の市民 1,677 人） >

※選択式、2 つまで選択

支援項目	回答率
らん♡らんバスの充実	22.9%
タクシー助成の充実	15.1%
車いす利用者の外出を支援する送迎	1.3%
地域住民による外出支援	3.1%
その他	1.9%
支援は必要ない	54.1%
無回答	13.1%

< 運転免許の有無（回答者：65 歳以上の市民 1,677 人） >

回答項目	回答率
運転免許を持っており、運転している	69.3%
運転免許を持っているが、運転していない	3.8%
運転免許を持っていない	19.4%
その他	1.3%
無回答	6.2%

「らん♡らんバス」の充実の回答が最も多く、次いで「タクシー助成の充実」が多くなっています。

現状は、運転免許を保持する方が多い状況ですが、今後、高齢者の免許返納が加速する可能性を視野に入れた移動手段の充実が求められると考えられます。

2.4 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を整理して示しました。

現 状
統計データなどからみた現状
<ul style="list-style-type: none"> 2020（令和2）年の人口約4.8万人が2040（令和22）年に4万人以下に減少 2020（令和2）年の高齢化率は28.8%、2040（令和22）年は36.9%で3人に1人以上が高齢者 市中心部に人口が多く居住しており、高齢者は市内各所に点在 市中心部に公共施設や大型商業施設が集積している一方で、観光拠点が散在 市南部では「小野長寿の郷構想」や「ひょうご小野産業団地」の整備が進行 鉄道が3路線、路線バスとコミュニティバスが運行 鉄道の利用者数は、近年横ばいで推移、「らん♡らんバス」の利用者数は毎年増加 減少するタクシー利用者 約2%で少ない公共交通空白地人口 減少しない高齢者による交通事故と近年急増している運転免許証返納者 市内外を結んで運行しているスクールバスや病院送迎バス
市民の移動実態
<ul style="list-style-type: none"> 移動の74%を占め、全距離帯で利用される自動車 通学に多く利用されている鉄道 駅勢圏が狭く、徒歩でのアクセスが多い鉄道駅 市民の32%を占め、外出の少ないクルマ移動制約者 高齢者が多く今後増加すると考えられるクルマ移動制約者
市民ニーズからみた現状
<ul style="list-style-type: none"> 運行回数が少なく利用しづらい鉄道やコミュニティバス 乗り継ぎが不便な（わかりにくい）コミュニティバス 経路地が多く乗車時間の長いコミュニティバス

「小野市地域公共交通網形成計画」策定時との比較 ～市内における主な状況の変化～
<ul style="list-style-type: none"> 2020（令和2）年人口は、2015（平成27）年時点に推計された人口より約1千人少なく、人口減少が予測より進展。 高齢化率は2015（平成27）年26.1%から約3ポイント増加。高齢化は着実に今後も進展。 2015（平成27）年から人口分布、施設立地状況は大きく変化していないものの、市南部では、施設整備が進行。 2013（平成25）年より製造品出荷額などは1.3倍（+583億円/年）に増加。 「らん♡らんバス」は1ルート、車両3台が増加し、利用者数は1.5倍（+6万人/年度）に増加。 東播磨交通圏でのタクシー利用者は3年間で3割減少。 公共交通空白地人口は2015（平成27）年の4%（約2千人）から2%（約1千人）に減少。 高齢者の運転免許自主返納（申請取消し）が急増。高齢者による交通事故件数は横ばい



課 題
小野市の現状からみた課題
人口減少・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の連携の強化
市中心部の公共施設や商業施設へのアクセス性の向上
整備が進む医療拠点、産業拠点へのアクセス性の向上
観光活性化に向けた観光拠点間の回遊性の確保
市外への移動を支える鉄道と他の移動手段との連携強化
短距離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
社会情勢からみた課題
バスやタクシーの運転者など、公共交通の担い手不足への対応
鉄道駅周辺や、鉄道やバス車両のバリアフリー化の推進
GTFS や MaaS などの新技術への対応
新型コロナウイルス感染症対応

第3章 上位計画及び関連計画の概要

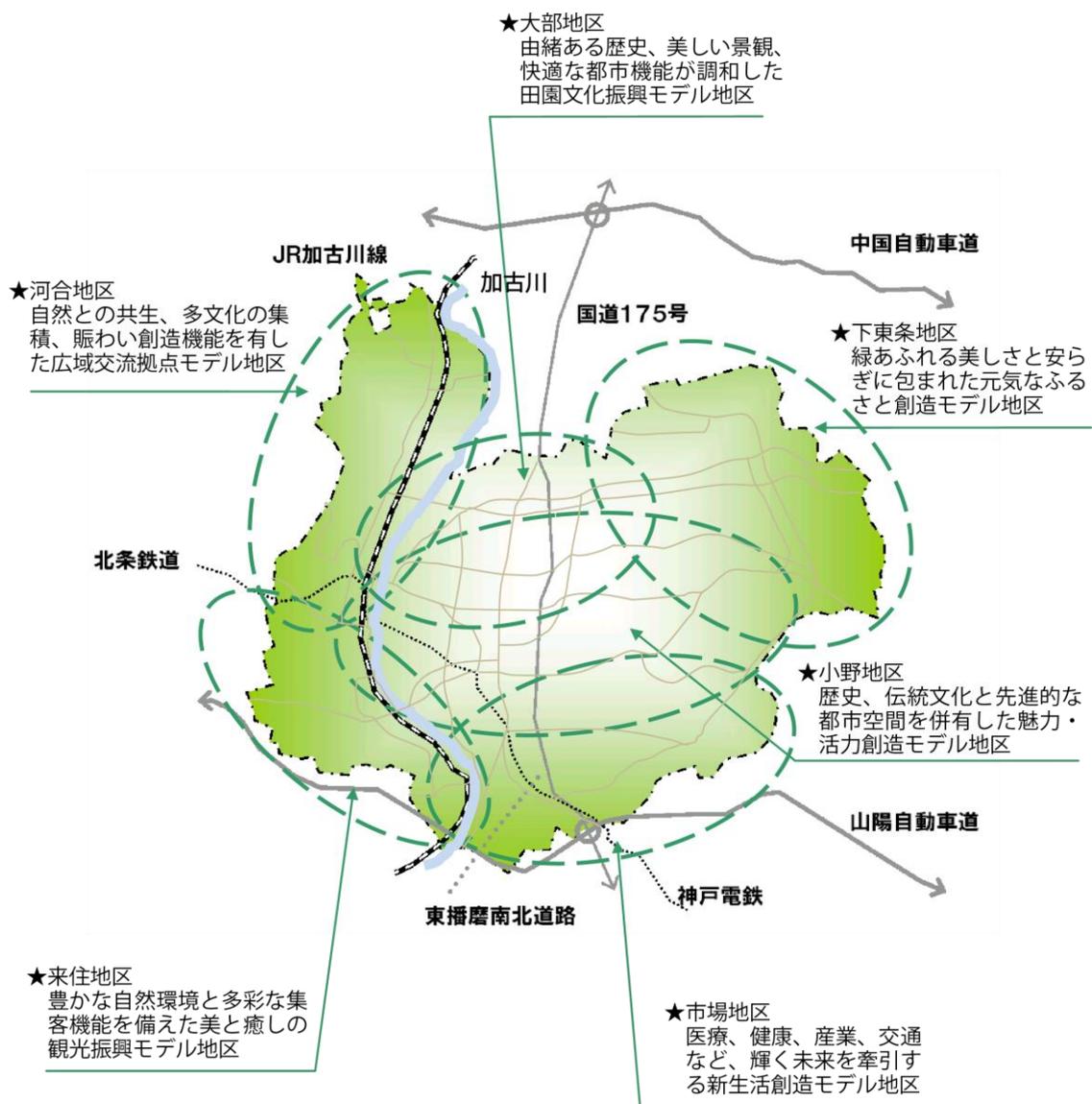
3.1 おの総合計画（上位計画）

おの総合計画は、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。

<p>まちづくりの 基本理念</p>	<p>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～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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
<p>計画期間</p>	<p>2011（平成23）年度～2020（令和2）年度 ※ 2021年度計画延長中</p>
<p>まちづくり方針 2020</p>	<p>“誇りと信頼、希望に包まれた『愛着』の創造” 「自立と思いやりの心が広がるまちづくり」 「安全、安心な暮らしを守るまちづくり」 「豊かな人材と文化を育むまちづくり」 「都市と自然が美しく調和するまちづくり」 「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」</p>
<p>基本計画 (公共交通関連分野)</p>	<p>都市と自然が美しく調和するまちづくり 基本計画：公共交通の充実 【方針】 地球環境問題や高齢化の進展などに伴う公共交通の必要性・重要性の拡大に対応できる公共交通ネットワークを構築します。買い物や通勤、通学、通院などに不可欠な移動手段として利便性・快適性の更なる向上を図るとともに、まちづくりの核となる都市施設、地球環境に優しい交通システム、出会いと活動を支援する安全な「走るコミュニティ施設」としての役割を追求します。 【目標Ⅰ】 需要創出型の交通ネットワークの構築 【目標Ⅱ】 地域ニーズに対応した交通サービス 【目標Ⅲ】 マイカーから公共交通への転換</p>

<p>将来の都市構造</p>	<p>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、公共交通や道路など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。</p>
----------------	--

< 各地区の将来イメージ >



3.2 小野市都市計画マスタープラン（上位計画）

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。

まちづくりの考え方	<p><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～</p> <p><まちづくりの考え方></p> <ul style="list-style-type: none"> ① 小野型コンパクト・シティの再構築 ② 小野型サステナブル・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
目標年次	2035（令和17）年の将来像を展望したうえで、2025（令和7）年を目標年次とする。
まちづくりの将来目標	<p><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</p> <p><まちづくりの基本方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ① 小野市ならではの個性が輝くまちづくり 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・安心な暮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
まちづくりの整備方針 （公共交通関連分野）	<p><土地利用方針></p> <p>【市街地以外における土地利用方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ② 鉄道駅周辺活性化ゾーン 市内の各駅周辺において、地区計画制度などの活用による沿線の活性化を目指す。 <p><都市施設整備方針></p> <p>【道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ⑤ 交通バリアフリーの促進 道路、駅前広場、通路などの拡幅や段差解消などのバリアフリー化やユニバーサルデザインを取り入れた整備促進などに努める。 ⑥ 鉄道駅周辺などの空間づくり 鉄道駅周辺などにおいて、人々が安心して集い、交流できるよう、案内板、防犯システムなどの充実にも努める。

まちづくりの

整備方針

(公共交通関連分野)

【公共交通機関】

① 鉄道の利便性向上

JR 加古川線について、輸送力の増強などを事業者や関係機関に要請する。

神戸電鉄及び北条鉄道については、利用者ニーズに合わせたダイヤ設定、バスとの乗り継ぎのスムーズ化を事業者や関係機関に要請する。

駅周辺においては、兵庫県の特別指定区域制度などを活用した地域活性化や定住対策の推進、パーク＆ライドを推進するなど鉄道の利便性向上を図る。

② バス輸送力の確保

運行ルートの新設や市内のバス路線の再編などにより、移動手段の確保に努める。

③ 市内循環交通システムの充実

市内の主要施設を循環する小野市コミュニティバス「らん♡らんバス」の運行充実に向けた取り組みなどを図る。

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を検討するとともに、集落及び団地内道路への運行、バスロケーションシステムの導入などを図る。

利用者の利便性の向上のため、利用者ニーズに合わせたダイヤ設定や鉄道やバスとの乗り継ぎのスムーズ化などを図るとともに、市内バス路線運賃の均一化を検討する。

市域を越えた運行や他都市のコミュニティバスとの乗り継ぎなど広域連携を検討する。

<水と緑のネットワーク・景観形成の方針>

【都市景観形成の方針】

③ 鉄道駅周辺などの環境整備

鉄道駅周辺などにおいて、広場などを含めた駅づくりに努め、安心して快適な都市景観の形成に努める。

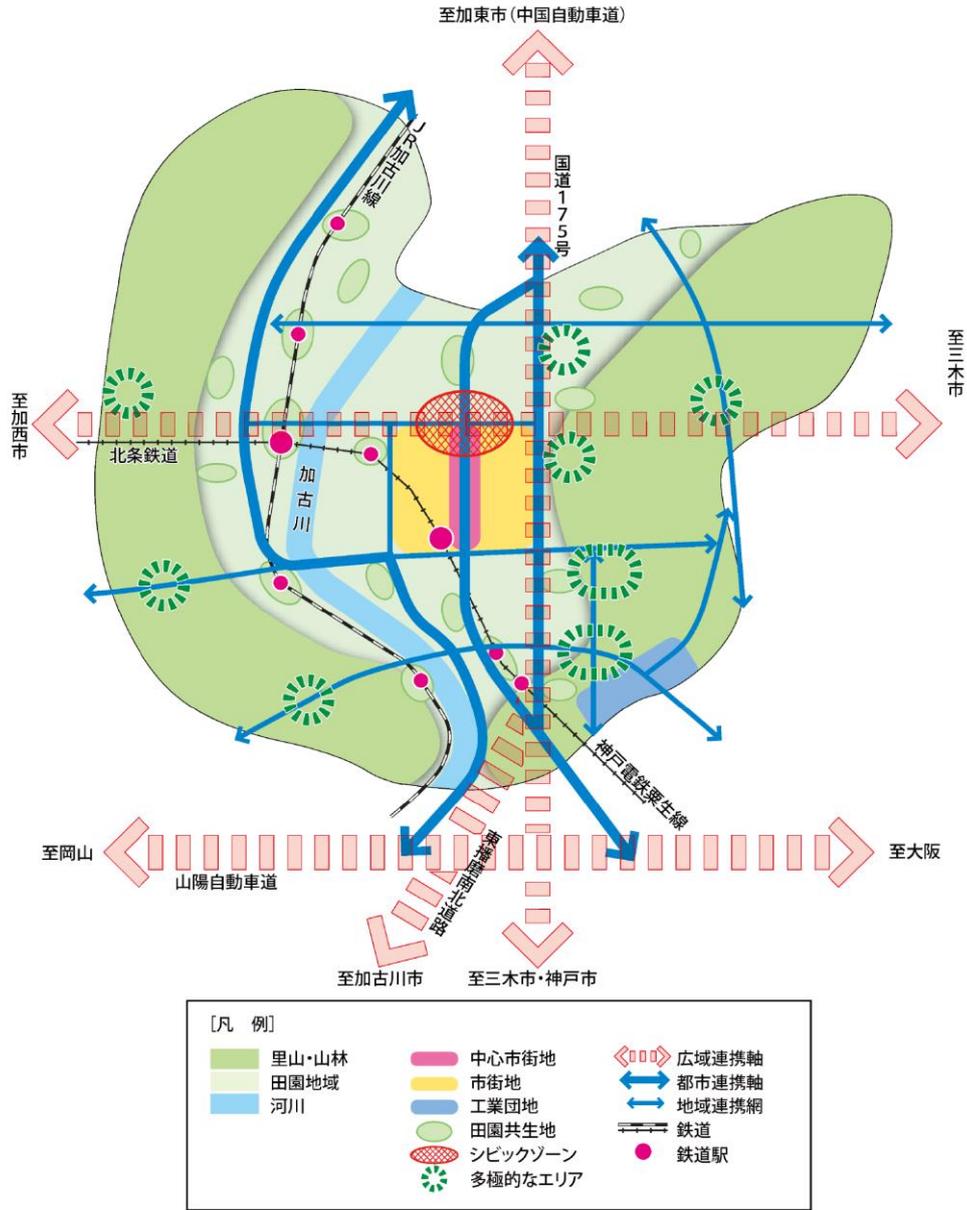
<市街地整備・住宅地整備の方針>

【新市街地などの整備方針】

④ 鉄道駅周辺における土地利用の規制・誘導

市内の各駅周辺において、地区計画制度などの活用による土地利用の規制・誘導や駅前の景観づくりを検討する。

< 都市構造の概念図 >

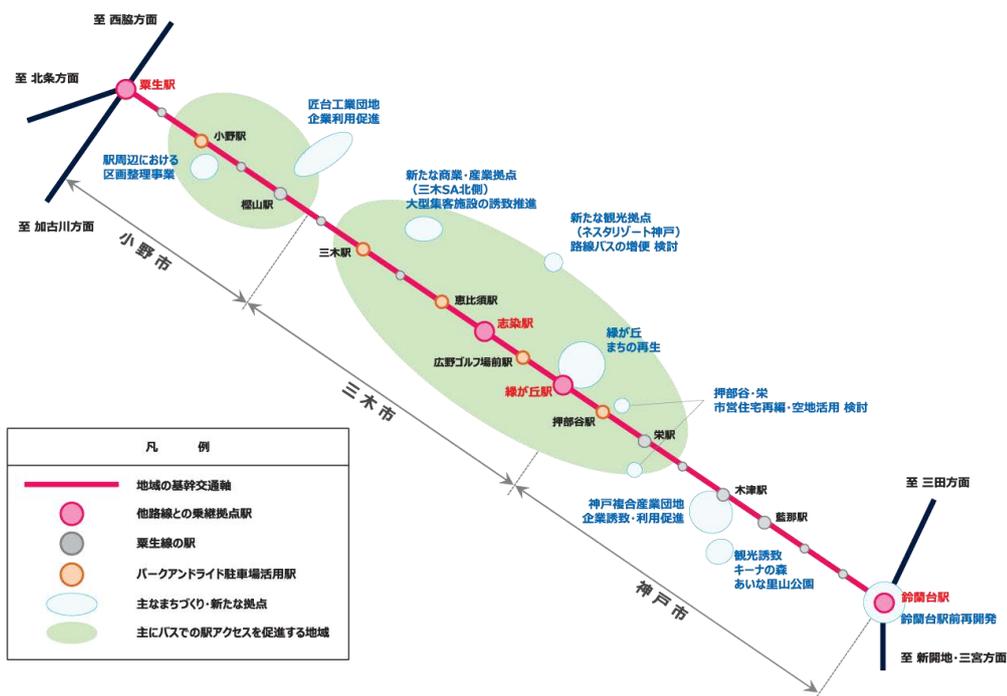


3.3 神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画（関連計画）

神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画は、神戸電鉄粟生線沿線地域において、粟生線を維持するとともに、地域の公共交通ネットワークを構築し、公共交通を中心としたまちづくりを推進するため、沿線3市（神戸市・三木市・小野市）で策定したものです。

目標・理念	地域の公共交通を維持し、 いつでも安心して快適に移動できる公共交通網を次世代に継承する
計画対象期間	2017（平成29）年度から、おおよそ10年後の2026（令和8）年度の粟生線沿線地域の将来を見据えつつ、2021（令和3）年度までの5年間とする。
基本方針	方針1：鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成 方針2：まちづくりと連携した地域公共交通網の形成 方針3：地域公共交通の活性化及び利用促進

< 目指す将来の姿 >



第4章 小野市地域公共交通網形成計画の検証

本市では、2015年（平成27）年12月に「小野市地域公共交通網形成計画」を策定し、基本理念の実現を目指して、誰もが利用しやすく、利便性の高い公共交通体系の構築に取り組んできました。

網形成計画に掲げた事業の実施状況と目標の達成状況を示します。

4.1 網形成計画の目標値

網形成計画では、設定した基本方針ごとに目標値を定めています。

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

目標：高齢者1人あたりについて、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14万人を目指します。

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

目標：観光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1万2千人以上を目指します。

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

目標：鉄道とバスの乗継利便性を高め、鉄道駅でのバス乗継利用者数年間100人増を図ることで、駅前バス停での年間乗降客数2万5千人以上を目指します。

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

目標：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・マネジメントを実施することで、モビリティ・マネジメント対象者数年間100人以上を目指します。

4.2 事業の実施状況

基本方針に基づく事業の実施状況は、以下のとおりです。

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）

- ・コミュニティバスを増車（H28.1 2台、H29.9 1台）、増便
- ・H28.1～「うぐいす台」へのスクールバスルート運行開始
- ・H28.8～バス通学児童の増加に対応し、市場地区のスクールバスルート増便 など

小型車両の導入によるコミュニティバスの拡充

- ・H28.1 ワゴンタイプ車を1台導入（2台増車の内の1台）

医療拠点へのアクセス性向上

- ・H28.1～コミュニティバスの増車に伴い、医療センター行を増便

公共交通と商業施設との連携強化

- ・あお陶遊館アルテにおける陶芸の1日体験について、鉄道を利用された市外利用者への割引を実施

市内公共交通の一律運賃制度の検討

- ・未実施

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

ICカードシステムの導入促進

- ・H28.3 JR加古川線におけるICカード導入促進（市場、小野町、河合西、青野ヶ原）

バスロケーションシステムの導入促進

- ・H28.4 路線バスにおけるバスロケーションシステム導入促進

コミュニティバスによる観光ルートの運行実施

- ・H28.1～H28.6 コミュニティバスによる観光バスルートの実証運行を実施（本格運行には至らず）

予約制デマンドバスの活用と市内公共交通のPR

- ・コミュニティバスのダイヤ改正にあわせて、鉄道、路線バス及びデマンドバスの案内も掲載した「総合時刻表」を作成。全戸配布により周知・PR
- ・デマンドバスの企画運行については未実施

コミュニティバス車両（内装・外装の改装）の検討

- ・コミュニティバスの増車及び車両更新の際、新車両の外装に「ひまわり柄」をラッピング
- ・内装の改装については未実施

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

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

- コミュニティバスの増車（H28.1 2台、H29.9 1台）に伴い、駅への乗入れ便数を増加
- H29.9～ 神戸電鉄「榎山駅」と匠台工業団地などを接続する「匠台ルート」を運行開始
- 市内公共交通のPR、利便性向上のため総合時刻表を作成

主要施設前広場整備の公共交通乗入れ施設（ロータリー）及びパーク&ライド駐車場の設置

- H31.4～ JR市場駅前（東側）の駐車場を拡充し、供用開始
- R1.9 「ひょうご小野産業団地」におけるバス転回所及びバスベイの整備に向けた設計を実施

交通結節点のバリアフリー化の推進

- R2.1 神戸電鉄「榎山駅」前ロータリーの再整備にあわせて、同駅前の優先駐車スペースを拡幅

各地域のコミュニティセンターの交通拠点整備

- 未実施

粟生駅周辺の活性化施策の検討

- H30 駅前駐輪場に屋根を設置（H31.4 供用開始）

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

鉄道の再生に向けた検討及び実施

- H29.4「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」を策定、同計画に基づく利用促進事業を実施
- H27.12～ 毎年（年4回）、沿線ガイドを発行（JR加古川線・神戸電鉄粟生線・北条鉄道利用促進協議会）など

バス停設置とバス停環境（ベンチ・バスベイ）の改善

- H28.11 市内12か所のコミュニティバス停留所にベンチを新たに設置

公共交通全般に係るWG会議の開催

- H28～ 毎年、市内6地区（全地区）のコミュニティセンターで開催

出前講座の開設、バス出発式などの開催によるMM事業の実施

- H27.12「観光ルート」出発式、乗り方教室実施
- H28.10「高等学校へのMM事業」の実施
- H29.8「匠台ルート」出発式実施
- H30.10「小野市産業フェスティバルと連携した神戸電鉄開業90周年記念イベント」実施 など

住民ボランティア車掌（コンシェルジュ）の導入検討

- 未実施

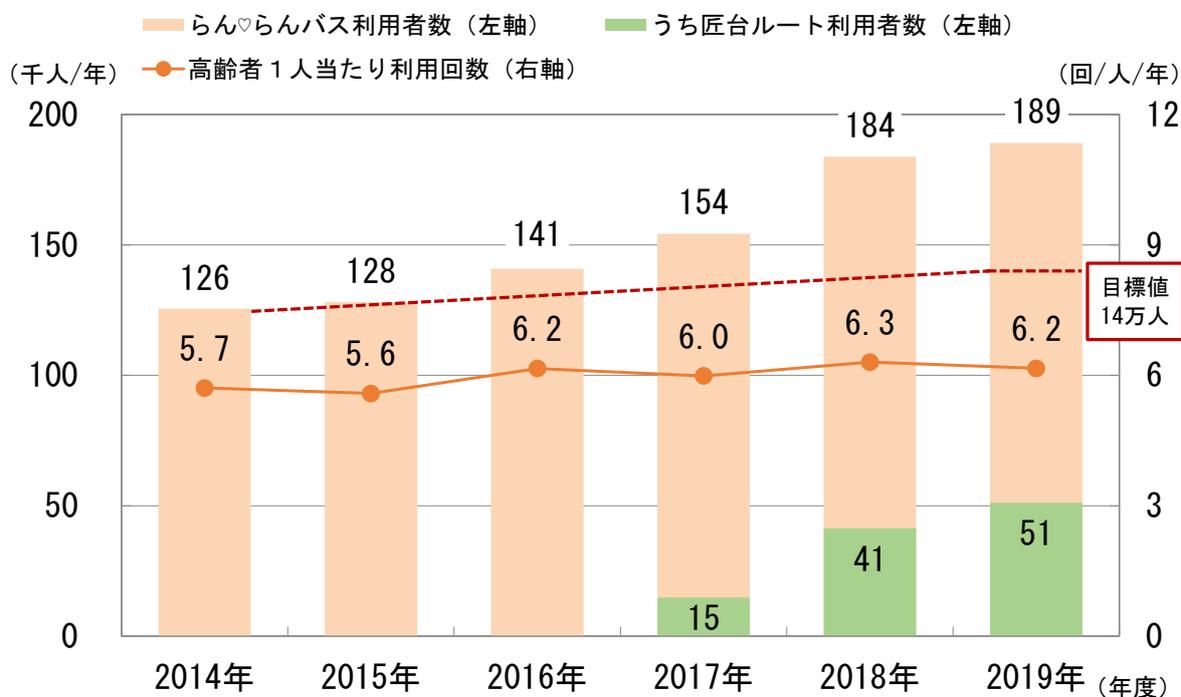
4.3 目標の達成状況

(1) らん♡らんバスの年間利用者数

目標：高齢者1人あたりについて、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 万人を目指します。

- 2019（令和元）年度のらん♡らんバスの年間利用者数は約 19 万人/年度で、目標値の 14 万人/年を大きく上回りました。
- 高齢者 1 人あたりの利用回数は、2019（令和元）年度は 6.2 回/年度で、2014（平成 26）年度の 5.7 回/年度から、年 1 回の利用を増やすことは出来ませんでした。ワゴンタイプ車両を導入した 2016（平成 28）年度には 5.6 回/年度から 6.2 回/年度に増加し、高齢者の利用が増加しました。
- 2017（平成 29）年度以降のらん♡らんバスの利用者数の増加は、匠台ルートの開設によるものが大きくなっています。
- 目標値は達成しましたが、市民の暮らしを支える公共交通として、らん♡らんバスの利便性向上をさらに進める必要があります。

< らん♡らんバスの利用者数 >



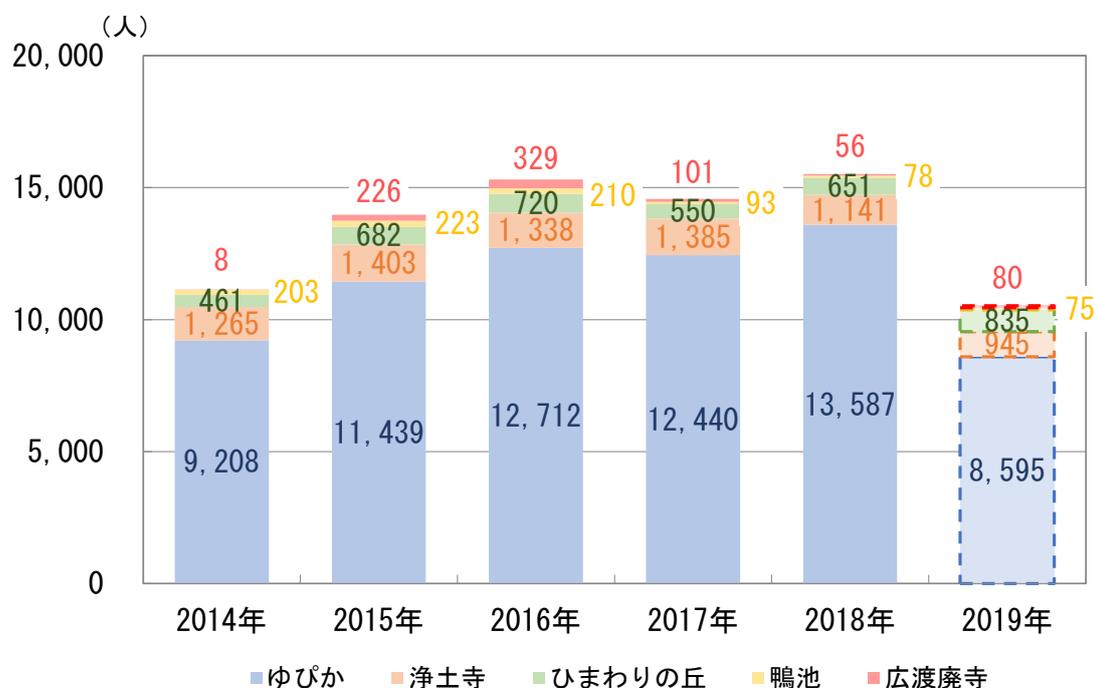
* 高齢者人数は各年 3 月末現在
出典：小野市ホームページ

(2) 主要観光施設前バス停の年間乗降客数

目標：観光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 1 万 2 千人以上を目指します。

- 本市の主な観光施設である、「ゆぴか」「浄土寺」「ひまわりの丘」「鴨池」「広渡廃寺」前のバス停の 2019（令和元）年度の乗降客数は、10,530 人/年度でしたが、2019（令和元）年度は、「ゆぴか」のリニューアル工事による 4 か月の閉館や、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を考慮して、2018（平成 30）年度の実績値で評価します。
- 2018（平成 30）年度の主要観光施設前バス停の乗降客数は、15,513 人/年度で、2014（平成 26）年の 11,145 人/年度より 4,368 人/年度増加しており、1,000 人/年度増の目標を達成しています。
- バス停別にみると、「ゆぴか」バス停で 4,379 人/年度増加しており、その他のバス停では、「ひまわりの丘」「広渡廃寺」が増加しているものの、目標値の達成は「ゆぴか」前バス停の増加によるものとなっています。
- 目標値は達成しましたが、今後も市内外から訪れる観光客が便利に観光施設を訪れることができるよう、コミュニティバスの利便性向上を進める必要があります。

<主要観光施設前バス停の年間乗降客数>

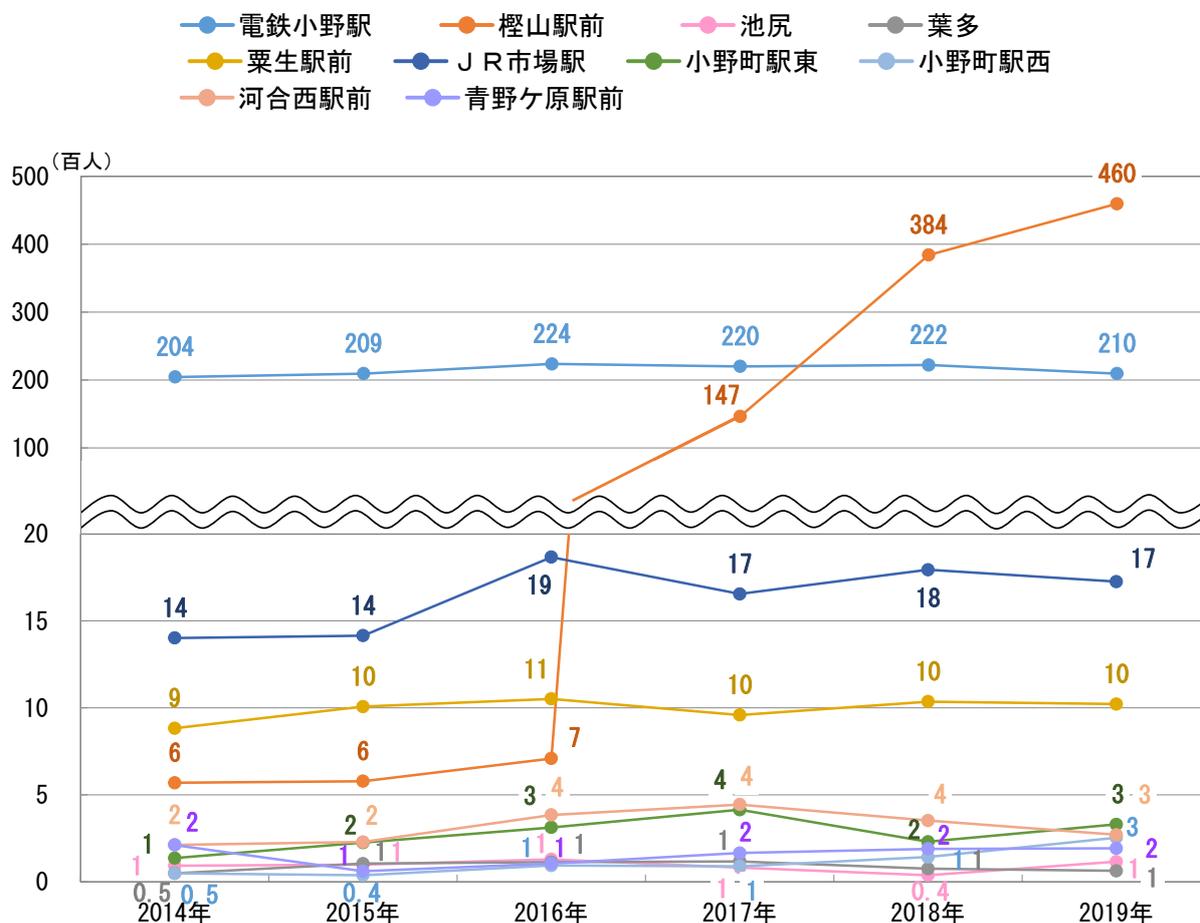


(3) 駅前バス停での年間乗降客数

目標：鉄道とバスの乗継利便性を高め、鉄道駅でのバス乗継利用者数年間 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 千人以上を目指します。

- 2019（令和元）年度の駅前バス停乗降客数は、70,883 人/年度で、2014（平成 26）年度の 24,046 人/年度より、46,837 人/年度増加しており、目標値の年間 2.5 万人/年度以上を大きく上回っています。
- バス停別にみると、神戸電鉄と匠台ルートに乗降駅となる榎山駅の乗降客数が、匠台ルート開設後の 2017（平成 29）年度以降急増しており、2019（令和元）年は 2014（平成 26）年より、約 4.5 万人/年度の増加となっています。
- 榎山駅を除いた鉄道 8 駅前の 9 バス停でも、乗降客数は、1,448 人/年度 増加しており、1 駅 100 人/年度の増加の目標を達成しています。
- 一方で、駅別にみると「青野ヶ原駅前」バス停で乗降客数が減少しており、さらに鉄道とバスの乗継利便性を向上させる必要があります。

＜ 駅前バス停乗降者数 ＞

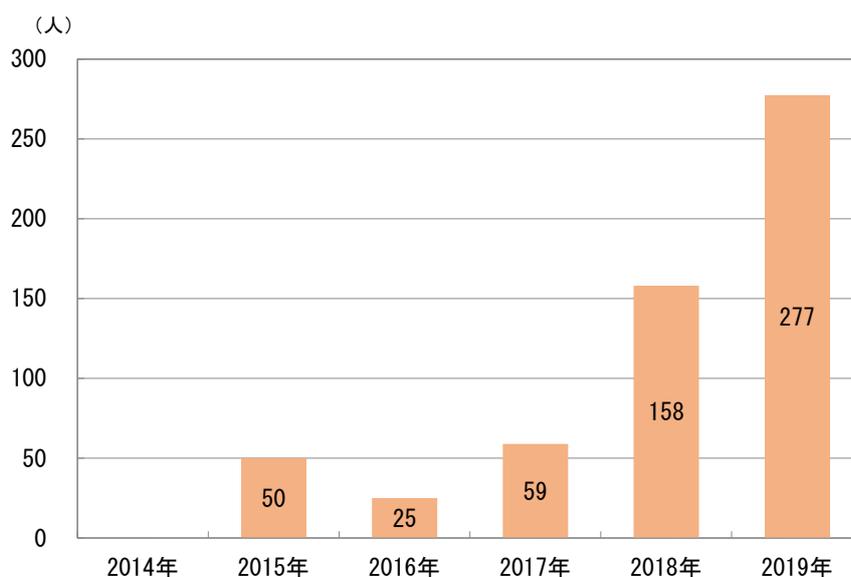


(4) モビリティ・マネジメント（MM）対象者数

目標：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・マネジメントを実施することで、モビリティ・マネジメント対象者数年間 100 人以上を目指します。

- ・2014（平成 26）年は、モビリティ・マネジメントの実施はありませんでしたが、2019（令和元）年には、ワーキンググループ委員や市職員などに対するモビリティ・マネジメントを実施し、その参加者は 277 人で、モビリティ・マネジメント対象者数年間 100 人以上の目標を達成しています。
- ・今後もモビリティ・マネジメントを実施して、市民の方に日々の暮らしでの移動手段について、考えていただいたり、公共交通について知っていただくことで、過度に自動車に依存しない公共交通への転換を推進していきます。

＜ 主なモビリティ・マネジメント年間参加者数 ＞



＜ 主なモビリティ・マネジメント実施実績 ＞

ワーキンググループ委員に対するMM	H29より出席委員に対する公共交通の利用を呼びかけ
乗り方教室の実施	市場小学校1年生（約50名）を対象にバスの乗り方教室を実施（H28.1）
高校生に対するMM	小野高校生（約25名）に対して粟生線の現状と課題を題材としたMMを実施（28.10）
イベントを通じたMM	産フェスおのと連携した神鉄90周年事業を通して公共交通への親しみを醸成（ぬりえ58名、クイズ63名の参加）

第5章 計画の方向性

5.1 公共交通の方向性

小野市の交通を取り巻く現状と課題、上位計画に示されたまちづくりの目標から小野市の今後の公共交通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	まちづくりの目標
<p>小野市の現状からみた課題</p> <ul style="list-style-type: none">人口減少・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の連携の強化市中心部の公共施設や商業施設へのアクセス性の向上整備が進む医療拠点、産業拠点へのアクセス性の向上観光活性化に向けた観光拠点間の回遊性の確保市外への移動を支える鉄道と他の移動手段との連携強化短距離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 <p>社会情勢からみた課題</p> <ul style="list-style-type: none">バスやタクシーの運転者など、公共交通の担い手不足への対応鉄道駅周辺や、鉄道やバス車両のバリアフリー化の推進GTFS や MaaS などの新技術への対応新型コロナウイルス感染症対応	<p>(総合計画)</p> <ul style="list-style-type: none">「自立と思いやりの心が広がるまちづくり」「安全、安心な暮らしを守るまちづくり」「豊かな人材と文化を育むまちづくり」「都市と自然が美しく調和するまちづくり」「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」 <p>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)</p> <ol style="list-style-type: none">① 小野ならではの個性が輝くまちづくり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・安心な暮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
<ul style="list-style-type: none">• 少子高齢化に対応した誰もが利用しやすい持続可能な交通体系の構築 既存の公共交通を有効活用することで、人口減少社会、少子高齢化など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。• 市内外からの移動を支える交通体系の構築 今後、さらに需要が高まると考えられる、医療拠点や産業団地への市外からのアクセス性向上や、市内に点在する観光施設などの回遊性向上を図り、市内外からの移動需要に対応する必要があります。• 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 基本理念

本計画の上位計画である「おの総合計画」や「小野市都市計画マスタープラン」のまちづくりの実現や、前頁で示した本市の公共交通の目指す方向性を踏まえ、本計画の基本理念は以下のとおり設定します。

< 基本理念 >

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

5.3 基本方針

設定した基本理念の実現に向けて、基本方針を設定しました。

< 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持続可能な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目指します。

基本方針2：活力と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、市外からの医療施設や観光施設への来訪など、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目指します。

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継ポイントとして、地域のまちづくりと一体的な交通拠点の整備を目指します。

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目指します。

＜ 公共交通ネットワークでの役割 ＞

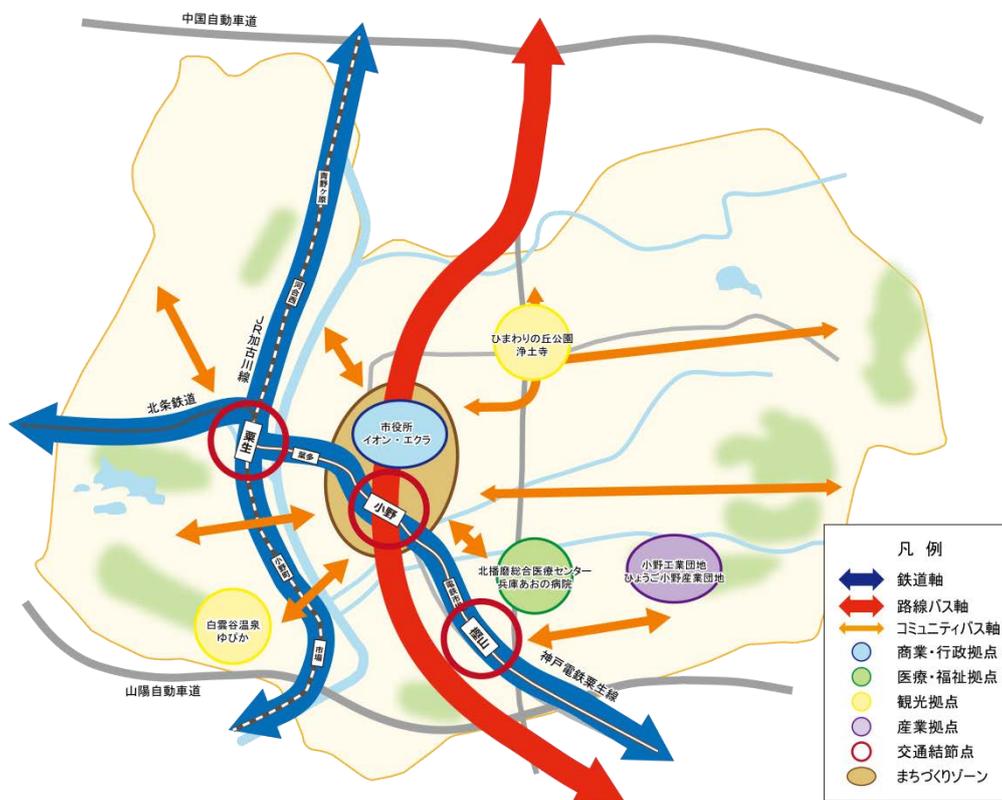
<p>鉄道・ 路線バス</p>	<p>鉄道と路線バスは、公共交通の幹線（基軸）として位置付け、主に市内と市外を結ぶ移動手段として、通勤・通学などの広域的な移動を支援する交通手段として活用を図ります。</p> <p>また、市内の観光施設などへの来訪者の一次交通としても活用を図ります。</p>	
<p>コミュニティバス (らん♡らんバス)</p>	<p>コミュニティバス（らん♡らんバス）は、幹線（基軸）と市内の施設や住宅地などを結ぶ支線として位置付け、鉄道駅や路線バス停を結び乗り継ぎの交通手段としても活用を図ります。</p> <p>また、買い物や通院など、市民の日常的な移動を支援する交通手段として活用を図ります。</p>	
<p>タクシー デマンドバス</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
<p>その他の 移動手段 (病院送迎バスなど)</p>	<p>既存の公共交通ではカバーできない交通需要に対応するとともに、市民の移動ニーズにきめ細かく対応した移動手段として、既存の病院送迎バスなどの活用を図ります。これらの送迎サービスなどと既存の公共交通を連携することで、市内の移動サービスの利便性向上を図ります。</p>	

5.3 目指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継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、産業拠点、交通結節点、観光拠点間を連絡します。

< 目指すべき公共交通ネットワーク >



< 公共交通ネットワークにおける役割 >

交通モード	公共交通ネットワークにおける役割			備考
	幹線交通	支線交通	地域内交通	
鉄道	●			主に市外との大規模な移動に対応
路線バス	●			地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助・車両減価償却費補助）を活用しつつ、維持・強化を図る。
コミュニティバス		●	●	地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助・車両減価償却費補助）を活用しつつ、維持・強化を図る。
タクシー		●	●	定時定路線では対応できないニーズに対応
デマンドバス		●	●	
その他の移動手段（病院送迎バスなど）		●		コミュニティバスとのダイヤ調整・連携による利便性向上 など

5.4 施策体系

施策体系に基づき、具体的な施策を展開することで、目指すべき公共交通ネットワークを実現していきます。

基本理念	基本方針	施策	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)	事業者 バス	事業者 鉄道	タクシ 事業者	住民	商業施設	観光協会	2021 令和 3年度	2022 令和 4年度	2023 令和 5年度	2024 令和 6年度	2025 令和 7年度					
みんなでつくるつながりのあるまちづくり生活と活力を支える公共交通ネットワークの構築	誰もが利用しやすい市民の暮らしを支える持続可能な公共交通体系の構築	日常生活を支えるバスネットワークの構築(増便、フィーダー系統の運行・スクール便の運行)	●	●	●	●															
		小型車両の導入によるコミュニティバス路線の拡充	●		●	●			●												
		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	コミュニティバスへのICカードシステムの導入の検討	●				●														
		バスロケーションシステムの導入促進	●				●														
		観光施設へのアクセスの向上	●				●			●		●									
		予約制デマンドバスの活用と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次交通としてのコミュニティバスの充実(鉄道駅・幹線バス停留所までのアクセス向上)	●				●	●	●												
		複数交通モード間の乗継利便性の向上	●				●	●	●												
		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	●				●				●										
		鉄道駅周辺におけるにぎわいの創出	●						●		●										
	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事業の実施	●	●	●			●													
		バス停設置とバス停環境(ベンチ・バスベイ)の改善	●				●				●										
		公共交通全般に係るワーキンググループ会議の開催	●		●						●										
		出前講座の開設、バス出発式などの開催によるMM事業の実施	●				●														
公共交通アテンダントの配置		●								●											

第6章 目標達成のための施策・事業

6.1 施策・事業

(1) 誰もが利用しやすい市民の暮らしを支える持続可能な公共交通体系の構築

施 策 名	日常生活を支えるバスネットワークの構築 (増便・フィーダー系統の運行・スクール便の運行)				
実 施 主 体	【路線バス（幹線系統）】 小野市・県・国・交通事業者 【コミュニティバス（フィーダー系統）】 小野市・県・国・小野市地域公共交通会議・交通事業者				
事 業 期 間	2021（令和3）年度～				
スケジュール	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
	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				
内 容	<p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とともに日常生活の通勤、通学などの広域的な移動を支える路線バスについて、交通需要を踏まえた運行の見直しを図ります。特に次頁の図に示します、地域公共交通確保維持改善事業における補助対象幹線系統と位置付けられた路線については、国庫補助（地域間幹線系統補助、車両減価償却費補助）を活用しつつ、兵庫県及び沿線市町などと連携して維持・強化を図ります。 <p>【コミュニティバス】</p> <p>①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おり、今後見込まれる更なる高齢化により需要は高まるものと考えられます。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8台体制から段階的に増車を行い、便数の拡充、毎日運行の実施などを行います。</p> <p>特に、次頁の図に示します交通不便地域と地域間交通ネットワーク（鉄道、路線バス）を結ぶフィーダー系統の運行に関しましては、小野市地域公共交通会議で補助対象フィーダー系統と位置付けられた系統について、国庫補助（地域内フィーダー系統補助、車両減価償却費補助）を活用しつつ、維持・強化を図ります。</p> <p>②さらに安全で安心した通学が行えるよう、各地域の児童数に注視しつつスクールバスとしての運行も継続します。</p> <p>③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が多くなっており、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、引き続き乗継拠</p>				

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。

- ④一方で、運行が重複している系統（特に「イオン」⇔「北播磨総合医療センター」間）については、運行を集約し、効率化することによる運行便数の増加などを検討します。

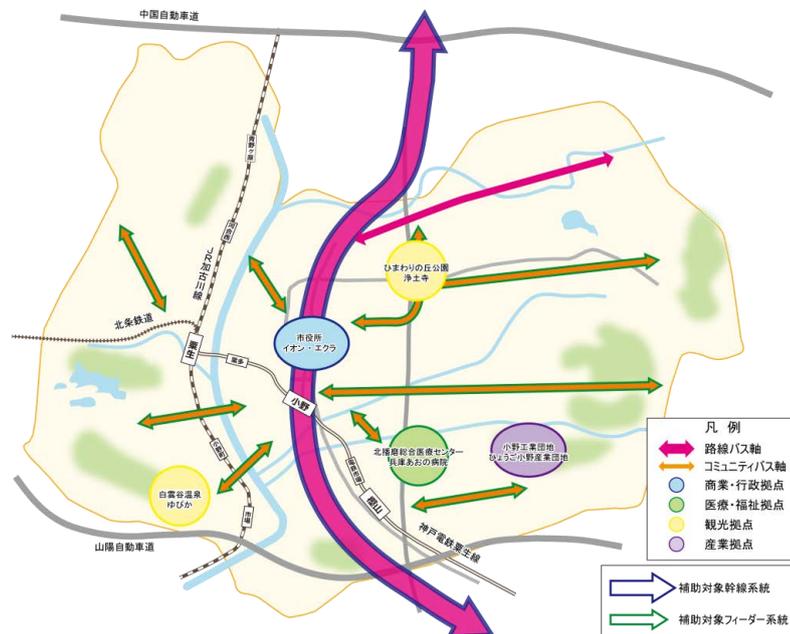
<イオンバスターミナル>



イオンバスターミナル（全景）

イオンバスターミナルに停車するらんらんバス

< 地域公共交通確保維持事業対象となるバス路線 >



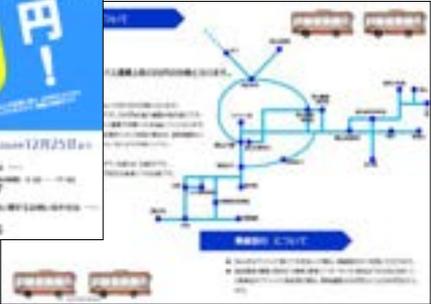
【事業評価の実施】

- ・国庫補助対象路線となる路線については、別紙において、目標値や評価方法を設定して、事業の実施状況の確認や目標の達成状況などの評価を行い、効率的で効果的な事業実施を目指します。
- ・また、評価結果に応じて、事業の見直しなどを行います。

施 策 名	小型車両の導入によるコミュニティバス路線の拡充				
実 施 主 体	小野市・国（小野市地域公共交通会議）・神姫バス・住民				
事 業 期 間	2022（令和4）年度～				
スケジュール	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
	●——● 協議・検討		▽ 評価・見直し	▽ 評価・見直し	▽ 評価・見直し
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運行により、市内の公共交通空白地は、人口割合で35%（コミュニティバス運行がない場合）から2%まで減少しており、特に高齢者などの自動車を利用できない人の暮らしの移動を支えています。 ・平成28年1月からは、小型のワゴンタイプを1台導入して、小型バスでは運行の難しい道路幅員狭小地域の生活交通の利便性向上を進めています。 ・らん♡らんバスは、近年、医療施設への通院手段や、工業団地への通勤手段として、市外から本市を訪れる人の移動手段として、多くの方に利用されていますが、市民の方にもより便利に利用していただき、気軽にお出かけをしていただけるように、引き続き、地域のコミュニティバスの利用者数及び高齢化率などに注視しつつ、ワゴンタイプ車の増車による更なる公共交通空白地の削減と、利便性向上を検討します。 				
	 <p>導入したワゴンタイプ車</p>				

施 策 名	医療拠点へのアクセス性向上				
実 施 主 体	小野市・県・神姫バス				
事 業 期 間	2021（令和3）年度～				
スケジュール	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
	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				
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・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、医療・福祉の拠点である市場地区を始めとする医療機関などへの、コミュニティバスの運行を増便することでアクセスの向上を図り、市民生活に欠かせない通院などの移動を支援します。 ・また、増便の検討にあたっては、病院が運行する送迎バスも地域の輸送資源と位置付け、送迎バスの運行と連携したコミュニティバスのダイヤを設定します。 <div data-bbox="639 1191 1182 1608" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="746 1626 1091 1653">北播磨総合医療センターと送迎バス</p>				

施 策 名	公共交通と商業施設との連携強化				
実 施 主 体	小野市・商業施設				
事 業 期 間	2022（令和4）年度～				
スケジュール	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
	●——● 協議・検討		▽ 事業実施	評価・見直し	
内 容	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設や商業施設と連携して、公共交通機関で来られた方に対して、施設利用料や買い物などで割引が受けられる制度の実施検討を行い、公共交通の利用促進と、地域の活性化を図ります。 これにより、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。 <div data-bbox="478 1019 1337 1848" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>取組事例：オレンジゆずるバス（大阪府箕面市）</p> <ul style="list-style-type: none"> バス車内で発行している「乗車証明書」か「一日乗車券」をオレンジゆずるバスのサポーター店で提示するとお得な特典を受けることができます。  <p style="text-align: right;">出典：箕面市ホームページ</p> </div>				

施 策 名	市内公共交通の一律運賃制度の検討				
実 施 主 体	小野市・交通事業者				
事 業 期 間	2024（令和6）年度～				
スケジュール	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
				●	●
				評価・見直し ▽	
	協議・検討				
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・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）となっていますが、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、協力などを得ることで、公共交通の市内一律運賃制度の導入の検討を行い、わかりやすく利用しやすい運賃体系とすることで、市内の公共交通の利用促進を図ります。 				
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>取組事例：市内上限運賃の導入(社会実験の実証) (兵庫県丹波篠山市)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・丹波篠山市では、市内のバス路線維持を目指して、市内のバス運賃を上限200円とする社会実験を2020（令和2）年10月より開始し、本格運行を目指しています。 ・対象は、丹波篠山市を運行する神姫グリーンバスとコミュニティバス全線としています。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: right;">出典：丹波篠山市ホームページ</p> </div>				

(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

施策名	コミュニティバスへのICカードシステム導入の検討				
実施主体	小野市・神姫バス				
事業期間	2023（令和5）年度～				
スケジュール	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
				評価・見直し 事業実施	
内容	<ul style="list-style-type: none"> 平成29年9月よりコミュニティバスの「匠台ルート」新設により、コミュニティバスの有料利用者（小学生以下、65歳以上、障がい者は運賃無料）が増加しており、今後、「ひょうご小野産業団地」の整備に伴い、更に有料利用者の増加が見込まれます。 また、「匠台ルート」の利用者には鉄道とバスを乗り継ぎ利用する方が多くなっています。 このような中、バスと鉄道のシームレスな乗り継ぎを可能とし、連携強化を図ることで利用者の利便性を向上させるためにコミュニティバスへのICカードシステム導入を検討します。 				
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>取組事例：コミュニティバスでの交通系ICカードの導入 (兵庫県たつの市)</p> <ul style="list-style-type: none"> たつの市では、市内を運行しているコミュニティバスで、2017（平成29）年にICOCA（イコカ）やPiTaPa（ピタパ）などの、全国交通系ICカードでの運賃の支払いが可能になりました。 降車時にICカードを読取機にタッチするだけで支払いができ、かんたん便利になっています。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right;">出典：たつの市ホームページ</p> </div>				

施策名	バスロケーションシステムの導入促進				
実施主体	小野市・神姫バス				
事業期間	2023（令和5）年度～				
スケジュール	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
			●	●	▽
	協議・検討			事業実施	
内容	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステムとは、GPSなど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、スマートフォン、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など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。 元来、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ことに加えて、シニア世代へのスマートフォンの普及、今後コミュニティバスの更なる拡充を計画している状況から、バス利用者の更なる利便性向上及びバスへの乗り継ぎの円滑化を図るため、コミュニティバスへのバスロケーションシステムの導入を検討します。 				
	<p>＜ スマートフォンでのバスロケーションシステム：神姫バス ＞</p>  <p>出典：神姫バスホームページ</p>				

施 策 名	観光施設へのアクセスの向上				
実 施 主 体	小野市・神姫バス・観光協会・住民				
事 業 期 間	2021（令和3）年度～				
スケジュール	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
	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				
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・従来から福祉施策に重点を置いて運行しているコミュニティバスですが、市内の各観光施設（白雲谷温泉ゆびか、ひまわりの丘公園など）においてもバス停を設置しており、市外から来訪された方の移動手段としても活用されているところです。 ・このため、今後計画しているコミュニティバスの増車に際して、各観光施設への運行便数の増加などのアクセスの向上もあわせて検討することで、公共交通及び市内観光施設の利用促進・活性化を図ります。 ・特に、土曜日及び休日における市内鉄道駅と各観光施設を結ぶコミュニティバス路線の充実を図ります。 <p style="text-align: center;">＜市内に点在する観光施設＞</p>				

施 策 名	予約制デマンドバスの活用とPR				
実 施 主 体	小野市・交通事業者				
事 業 期 間	2021（令和3）年度～				
スケジュール	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
	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				
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・同バスについて運行を継続するとともに、市内コミュニティセンターにおけるポスター掲示などによるPRを行います。 ・一方で、デマンドバスについて、ワーキンググループ委員などから利用人数及び発着地の制限などから利用しづらいといった意見があったことから、あり方（運用方法、運行体制）について見直しを検討します。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>デマンドバスPRポスター</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>デマンドバス企画運行</p> </div> </div>				

(3) 各公共交通の適切な役割分担による連携強化

<p>施 策 名</p>	<p>2次交通としてのコミュニティバスの充実 (鉄道駅・幹線バス停留所までのアクセス向上)</p>				
<p>実 施 主 体</p>	<p>小野市・交通事業者</p>				
<p>事 業 期 間</p>	<p>2021（令和3）年度～</p>				
<p>スケジュール</p>	<p>2021 年度</p>	<p>2022 年度</p>	<p>2023 年度</p>	<p>2024 年度</p>	<p>2025 年度</p>
	<p>評価・見直し ▽</p>	<p>評価・見直し ▽</p>	<p>評価・見直し ▽</p>	<p>評価・見直し ▽</p>	<p>評価・見直し ▽</p>
<p style="text-align: center;">● 運行実施</p>					
<p>内 容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスは、現在 8 台の車両により、市内ほぼ全域を運行しており、鉄道や路線バスとあわせて人口の 98%をカバーしています。 ・このコミュニティバスを、8 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するとともに、路線バスが運行する中心市街地の県道への運行により、路線バスとの連携も強化します。 ・また、整備の進む「ひょうご小野産業団地」の本格稼働にあわせて、同産業団地と最寄り駅を結ぶフィーダーバスをコミュニティバスにより運行することで、公共交通による移動手段を確保します。 ・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。 <div style="text-align: center;">  <p>出典：小野市</p> </div>				

施 策 名	複数交通モード間の乗継利便性の向上				
実 施 主 体	小野市・交通事業者				
事 業 期 間	2021（令和3）年度～				
スケジュール	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
	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 ▽
内 容	● 事業実施				
	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 70%;"> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、市内公共交通の利便性向上を図るため、コミュニティバスのダイヤ改正にあわせて、市内公共交通のダイヤなどを掲載した総合的な時刻表を作成し、市内の全戸に配布しています。 ・この総合時刻表について、作成及び全戸配布を継続するとともに、同時刻表内に駅前マップ（タクシー乗り場、パーク＆ライド駐車場などを掲載）を追加掲載するなどの改善を検討します。 ・また、様々な移動手段を一つのサービスとして捉える「MaaS（Mobility as a Service）」の概念に基づき、シームレスな乗り継ぎを実現する基盤づくりとして、バス情報のオープンデータ整備を検討・実施します。 </div> <div style="width: 25%; text-align: center;"> <p>総合時刻時表</p>  </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">取組事例：「標準的なバス情報フォーマット」による 市内のバスデータの整備（岐阜県中津川市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省が定めた「標準的なバス情報フォーマット」に準拠したデータを整備することで、市内のバスが乗換案内で経路検索ができるようになりました。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="width: 45%;">  <p>Before 中津川駅から馬籠宿への行き方を スマホで検索すると…</p> <ul style="list-style-type: none"> ★バスが走っているのに検索されない！ ★バスが移動手段の選択肢にならず、利用機会を失う一因に！ ★バスが経路検索できなければ、バスは走っていないと同じ！ </div> <div style="width: 45%;">  <p>After データ整備を行い、経路検索事業者 者にデータを提供することで…</p> <ul style="list-style-type: none"> ★検索結果にバスでの行き方が表示されるようになる！ ★バスが移動手段の選択肢になる！ ★公共交通利用者の利便性向上につながる！ </div> </div> <p style="text-align: right; margin-top: 5px;">出典：中津川市ホームページ</p> </div>				

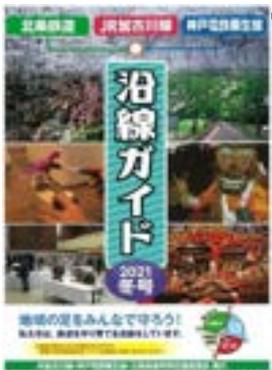
施策名	主要施設前広場整備の公共交通乗り入れ施設（ロータリー）及びパーク&ライド駐車場の設置				
実施主体	小野市				
事業期間	2021（令和3）年度～				
スケジュール	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
	協議・検討			評価・見直し ▼ 事業実施	
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅や公共施設などが、公共交通の拠点施設の機能を果たすことができるよう、駅前広場や公共施設の整備の際は、敷地面積や周囲の状況などの条件に応じ、可能な限り、バス乗り場やタクシー乗り場などのロータリーなどを設置します。 ・ これにより、施設へのアクセス性向上を図るとともに、交通手段間の乗り継ぎ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できるよう、引き続き、既存の駅前パーク&ライド駐車場について積極的にPR（駅前パーク&ライド駐車場マップの作製など）を行い、鉄道の活性化につなげるとともに、新たな駐車場整備について検討します。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;"> <p>JR市場駅前駐車場</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>神戸電鉄小野駅南 パーク&ライド駐車場</p>  </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>タクシー乗り場（神戸電鉄小野駅）</p> </div> <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">出典：小野市</p>				

施策名	交通結節点のバリアフリー化の推進				
実施主体	小野市・鉄道事業者				
事業期間	2022（令和4）年度～				
スケジュール	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
	協議・検討		評価・見直し ▼ 事業実施		
内容	<ul style="list-style-type: none"> 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目指し、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。 エレベーターやスロープによる段差解消だけでなく、車椅子を利用する方や、高齢者や子ども連れの方にも利用しやすい多機能トイレなどの整備も検討します。 また、交通結節点に車いすなど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。 				
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>駅周辺のバリアフリー化 (触知図の設置)</p>  <p>(歩道の段差・勾配・誘導ブロックの改修)</p>  <p>(誘導ブロックの設置)</p> <p>出典：明石市ホームページ</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>多機能トイレ</p>  <p>出典：国土交通省ホームページ</p> </div> </div>				

施策名	各地域のコミュニティセンターの交通拠点整備				
実施主体	小野市・神姫バス・住民				
事業期間	2023（令和5）年度～				
スケジュール	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
内容					
	<p>・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。</p> <p>・このことから、コミュニティバスの発着便の運行により、各地域のコミュニティセンターを市内交通の交通拠点と位置付け、活用していくことを検討します。</p> <p>・また、コミュニティセンターまでは、自動車を運転しない人や徒歩や自転車で来ることが難しい人のために、環境にやさしく、高齢の方も運転しやすいグリーンスローモビリティのレンタルなどについても検討します。</p> <p style="text-align: center;">＜ グリーンスローモビリティ ＞</p>				
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p>グリーンスローモビリティとは、</p> <p style="text-align: center;">電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のモビリティ</p> <p style="text-align: center;">Green Slow Public</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>①Green…CO2排出量が少ない電気自動車。</p> <p>②Slow…ゆっくりなので、観光にぴったり</p> <p>③Safety…速度制限で安全。高齢者も運転可</p> <p>④Small…小型なので狭い道でも問題なし</p> <p>⑤Open…窓がない開放感が果って楽しい</p> </div> <div style="width: 45%;"> </div> </div> </div>					
出典：国土交通省ホームページ					

施 策 名	鉄道駅周辺におけるにぎわいの創出				
実 施 主 体	小野市・鉄道事業者・住民				
事 業 期 間	2021（令和3）年度～				
スケジュール	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
	協議・検討		評価・見直し	評価・見直し	評価・見直し
内 容	<ul style="list-style-type: none"> 地域の積極的な協力のもと、駅前のコミュニティスペースや駅前空間を有効活用することで、駅前の活性化及び交流人口の増加を図り、公共交通の利用に結び付けます。 具体的には、現在、空き状況となっている神戸電鉄粟生線・JR 加古川線・北条鉄道の結節点である「粟生駅」及び神戸電鉄「櫛山駅」のコミュニティスペースの活用方法の検討及び整備を推進します。 				
	<p>The illustration shows a central station building with a sign that says 'STATION'. To the left, a train is on the tracks. To the right, a blue bus is shown. Below the station, there are four circular callouts: 1) A woman sitting at a desk with a laptop, representing a community space or office. 2) A group of children singing, representing community activities. 3) A person holding a sign that says '特産品販売' (Local Product Sales), representing a market or shop. 4) A green van with a person inside, representing a delivery or service vehicle.</p>				

(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事業の実施				
実 施 主 体	小野市・鉄道事業者・兵庫県・国（小野市地域公共交通会議）				
事 業 期 間	2021（令和3）年度～				
スケジュール	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
スケジュール	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 ▽
スケジュール	● 事業実施				
内 容	<ul style="list-style-type: none"> 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、県、沿線市及び事業者による経営面に係る会議を実施し、持続可能な交通体系のあり方について検討を行います。 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など利用促進協議会事業の推進、イベントや沿線情報の発信などを行います。 整備が進む「ひょうご小野産業団地」の本格稼働にあわせて、同産業団地と最寄り駅を結ぶフィーダーバスをコミュニティバスにより運行することで、公共交通による移動手段を確保（P.76 再掲）し、鉄道の利用促進を図ります。 鉄道駅周辺における区画整理事業（垂井南土地区画整理事業）を推進し、定住促進及び鉄道の利用促進を図ります。 <div style="text-align: center;"> <p>沿線ガイド</p>  <p>沿線ガイド (駅を起点とした観光施設などを巡るウォーキングコースの紹介)</p>   </div> <p style="text-align: right;">出典：兵庫県ホームページ</p>				

施 策 名	公共交通全般に係るワーキンググループ会議の開催				
実 施 主 体	小野市・国（小野市地域公共交通会議）・住民				
事 業 期 間	2021（令和3）年度～				
スケジュール	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
	会議開催 ▽	会議開催 ▽	会議開催 ▽	会議開催 ▽	会議開催 ▽
	● 事業実施				
内 容	<ul style="list-style-type: none"> 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など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うとともに会議を通して公共交通の利用啓発を行います。 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。 <p style="text-align: center;">ワーキング会議の実施</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right;">出典：小野市</p>				

施 策 名	出前講座の開設、バス出発式などの開催によるMM事業の実施				
実 施 主 体	小野市・神姫バス				
事 業 期 間	2021（令和3）年度～				
スケジュール	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
	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 ▽
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・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、幼稚園や小学校などでの公共交通乗り方教室などを開催します。 ・これにより、式典や教室参加者はもとより、新聞などでの幅広いPR効果も期待できます。 ・あわせて、公共交通事業者が、感染拡大防止ガイドラインに基づき実施している感染拡大防止策などに関する情報を発信することで安全安心な公共交通のPRを行います。 <p style="text-align: center;">バスの乗り方教室の実施</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right;">出典：小野市</p>				

施 策 名	公共交通アテンダントの配置				
実 施 主 体	小野市・住民				
事 業 期 間	2024（令和6）年度～				
スケジュール	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
				●	●
				協議・検討	評価・見直し ▽ 事業実施
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の利用が多いコミュニティバスにおいて、迷わず乗り継ぎができるよう複数の路線のハブ拠点などに公共交通アテンダントの配置を検討します。 ・公共交通アテンダントには、住民ボランティアの登用も検討を行い、ルートやダイヤ・乗換案内や、買い物をされた方の荷物の運搬などのお手伝いをさせていただきます。 ・また、公共交通の利用促進策やイベントなどの検討にもご協力いただきます。 				
					

6.2 数値目標

施策の実施による基本理念及び基本方針の達成度を把握し、更なる改善に向けた取り組みを推進するため、本計画の目標を設定しました。なお、社会情勢の変化を考慮し、必要に応じて目標値の見直しを行います。

計画目標 1 公共交通利用者数

小野市の公共交通利用者数を増加させることを目標とします。

計画目標（指標）	小野市の公共交通利用者数	
目 標 値	2019 年度（実績値）	2025 年度（目標値）
	254 万人/年	257 万人/年
指 標 の 定 義	鉄道利用者数、路線バス利用者数、コミュニティバス利用者数。	
目 標 の 設 定	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、路線バス利用者数については、2020（令和2）年のコロナウイルス感染症拡大防止の影響により減少した利用者数を、減少前の水準にまで回復させることを目標とします。 <ul style="list-style-type: none"> 【 JR 加古川線：市内駅乗車人数 】 2018 年度実績値：1,929 人/日（p.13 参照） 2025 年度目標値：1,930 人/日（704 千人/年度） 【 神戸電鉄：市内駅乗車人数 】 2019 年度実績値：2,169 人/日（p.13 参照） 2025 年度目標値：2,170 人/日（792 千人/年度） 【 北条鉄道：粟生駅乗車人数 】 2019 年度実績値：363 人/日（p.14 参照） 2025 年度目標値：370 人/日（135 千人/年度） 【 路線バス：市内乗車人数 】 2018 年度実績値：1,983 人/日（p.16 参照） 2025 年度目標値：1,990 人/日（726 千人/年度） ・コミュニティバスについては、「市民の日常生活での移動手段の確保」と「市外からの通院手段や工業団地などへの通勤手段の確保」という役割があることから、「65歳以上の高齢者」と通勤利用者などの「一般の利用者」に分けて目標値を設定します。コミュニティバスの利便性向上により高齢者の外出機会を増加させ、周囲との交流を促進することで、介護予防や健康増進につなげることを視野に入れ、高齢者の利用については、前計画での「高齢者1人あたりの年1回の利用増」を継続して目指すこととします。一般の利用者については、「ひょうご小野産業団地」の整備完了による利用者数の増加を、「小野工業団地」「流通等業務団地」整備における匠台ルート利用者数を参考に設定し、8.5千人/年の増加を目標とします。 <ul style="list-style-type: none"> 【 65 歳以上の高齢者の年間利用者数 】 2018 年度実績値：84.8 千人/年 2025 年度目標値：98.5 千人/年 【 一般利用者の年間利用者数 】 2019 年度実績値：64.0 千人/年 2025 年度目標値：72.5 千人/年 【 コミュニティバス全体の年間利用者数 】 2019 年度実績値：189 千人/年（p.20 参照） 2025 年度目標値：211 千人/年 	

計画目標 2 公共交通への公的資金投入額

市民の生活を支える公共交通への支援は必要なものですが、厳しい財政状況にあって改善を進める必要があります。利用者 1 人あたりの公的資金投入額を減少させ、効率性の高い運行を目指します。

計画目標（指標）	コミュニティバス（定時定路線）事業及び路線バスへの利用者 1 人あたりの公的資金投入額	
目標値	2020 年度（実績値）	2025 年度（目標値）
	253 円/人・年	253 円/人・年
指標の定義	公的資金投入額の大部分を占めるコミュニティバス（定時定路線）事業や幹線系統の路線バスに対する利用者 1 人あたりの公的資金投入額	
目標の設定	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの利便性向上に向けて増車を予定している中であっても、輸送効率は現状の水準を維持することを目標にします。 ・都市部への貴重な移動手段である路線バスを維持しつつも、輸送効率は現状の水準を維持することを目標にします。 	

計画目標 3 主要観光施設の最寄りバス停利用者数

小野市内の観光施設へのバスでのアクセス性を向上させることで、市民がより気軽に観光施設に出かけたり、市外からの交流人口の拡大によるまちの活性化を目指します。

計画目標（指標）	主要観光施設の最寄りバス停利用者数	
目標値	2019 年度（実績値）	2025 年度（目標値）
	10,590 人/年	15,500 人/年
指標の定義	市内の主要観光施設である「ゆぴか」「浄土寺」「ひまわりの丘」「鴨池」「広渡廃寺」「鍬溪温泉前」の年間乗降客数。	
目標の設定	<ul style="list-style-type: none"> ・2020（令和 2）年のコロナウイルス感染症拡大防止の影響により減少した観光客数を減少前の水準にまで回復させ、観光施設の最寄りバス停利用者数も、減少前の 2018（平成 30）年度の水準にまで回復させることを目標とします。 	

計画目標 4 モビリティ・マネジメント参加人数

モビリティ・マネジメントに参加して、バスや鉄道の利用方法や便利さ、楽しさを知っていただき、自動車利用から公共交通利用へ転換する人の増加を目指します。

計画目標（指標）	モビリティ・マネジメント参加人数	
目標値	2015～2018年度 平均人数 （実績値）	2025年度 実施人数 （目標値）
	73人/年	173人/年
指標の定義	モビリティ・マネジメント年間参加人数。	
目標の設定	<ul style="list-style-type: none"> 他の年度と比較して参加人数の多い 2019（令和元）年度を除く、2015（平成27）年度から 2018（平成30）年度の平均参加人数に加えて、前計画の「市内約 100 町から各 1 人以上を対象としたモビリティ・マネジメントを実施すること」を継続して目指すこととします。 	

計画目標 5 コミュニティバスの収支率

小野市におけるコミュニティバスは「福祉施策」の一環として、児童や高齢者等の運賃を無料としていることから、正確な収支率は求められないものの、収支率を指標とすることで、経済性・効率性を考慮した運行の実現を目指します。

計画目標（指標）	コミュニティバス（定時定路線）事業の収支率	
目標値	2019年度（実績値）	2025年度（目標値）
	6%	6%
指標の定義	コミュニティバス（定時定路線）の運行に要した経費に対する運賃収入の割合	
目標の設定	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化が進み、運賃が無料となる市民の割合が増える中においても、収支率は現状の水準を維持することを目標にします。 	

計画目標 6 補助路線バスの収支率

国及び県、市において運行経費に係る補助を実施している路線バスについて、収支率を指標とすることで、経済性・効率性を考慮した運行の実現を目指します。

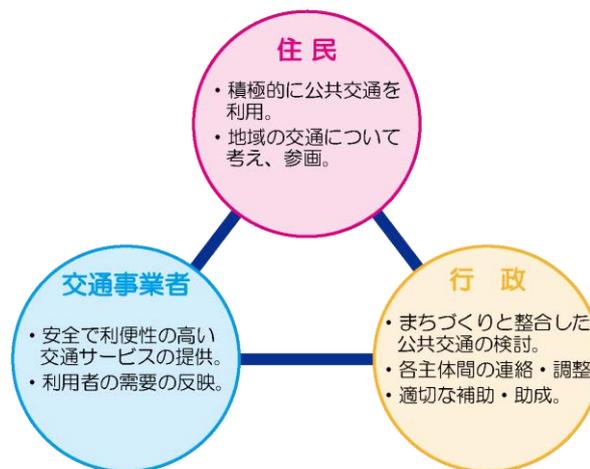
計画目標（指標）	補助路線バスの収支率	
目 標 値	2020 年度（実績値）	2025 年度（目標値）
	53%	53%
指 標 の 定 義	路線バスの運行に要した経費に対する運賃収入の割合	
目 標 の 設 定	<ul style="list-style-type: none"> ・市外への移動を支える幹線系統である路線バスを確保する為、収支率は現状の水準を維持又は改善することを目標にします。 	

第7章 計画の実現に向けて

7.1 公共交通を支える三者の連携

人口減少や少子高齢化の進展などに加えて、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、事業者や行政を取り巻く環境や財政状況について厳しさが増す中、公共交通を維持するためには、交通事業者や行政だけでなく、利用者となる市民の3者がそれぞれの立場と役割を認識し、共有・連携・協働して公共交通を支えていく必要があります。

< 公共交通を支える三者の連携 >



7.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携

公共交通は「医療」「商業」「まちづくり」などの交通分野以外の多様な分野を支えており、公共交通があることで、このような交通分野以外での施策費用が削減され、行政全体のコスト削減につながっています。

このような公共交通の価値を把握し、適切な支援をするとともに、これら他分野と連携し、交通分野だけでなく、他分野も含めて市全体の活性化を目指します。

< 公共交通が持つ多面的な価値 >



出典：国土交通省ホームページ

7.3 計画・事業の改善

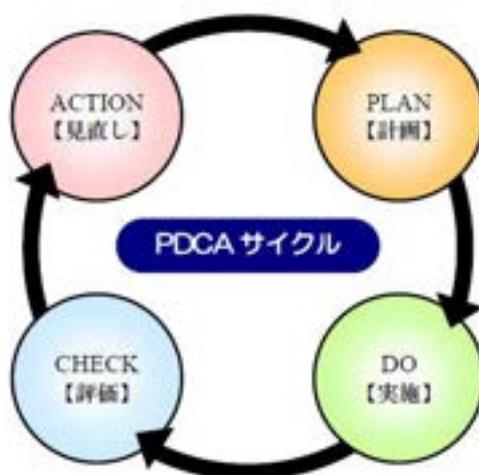
今後の社会情勢や、公共交通を取り巻く環境、地域情勢は常に変化します。

本計画の目指す「みんなでつくる「つながりあるまち」～生活と活力を支える公共交通ネットワークの構築～」を目指して、施策や事業を推進していきますが、これらの変化に対応していく必要があります。

そのため、定期的に数値目標の達成状況や進捗状況を確認し、PLAN（計画）・DO（実施）・CHECK（確認・評価）・ACTION（見直し）に基づき、各施策の実施主体を中心に、小野市地域公共交通会議において計画を見直し、継続的に事業改善を行っていきます。

計画の見直しなどに際しては、クロスセクター効果の算出により、コミュニティバスや路線バスの価値を適切に把握し実施します。

< PDCAサイクル >



< PDCAサイクルのスケジュール >

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
D：施策・事業の実施	→											
C：事業進捗状況・効果の把握	→								→			
A：施策・事業・実施方法などの見直し			→									
P：次年度の実施計画							→					
							計画の検討・予算の確保など					

小野市地域公共交通計画

令和3（2021）年6月 策定

令和6（2024）年3月 改正

発行者：小野市 編集：小野市総合政策部

〒675-1380 兵庫県小野市中島町531番地

TEL：0794-63-1000 FAX：0794-63-6600

URL：<https://www.city.ono.hyogo.jp/>