

協議事項５

地域公共交通計画認定申請について

乗合バスの運行に係る国庫補助事業「地域公共交通確保維持事業」の補助を受けるためには、市において作成した公共交通計画へ補助路線の位置づけ等を明記のうえ、計画本体に記載しない詳細な内容については「計画別紙」を毎年策定し、国土交通省に認定申請を行う必要があることから、認定申請の内容について協議するものです。

１ 地域公共交通確保維持事業の種類

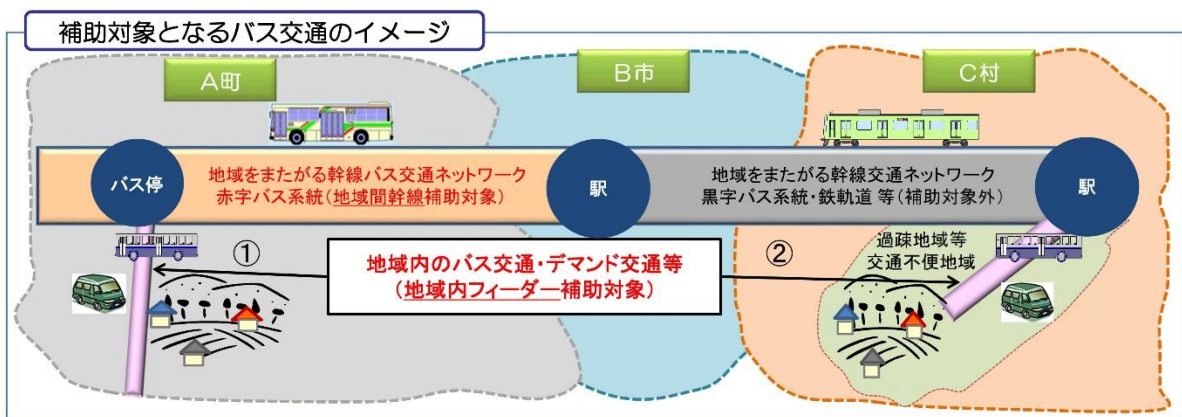
(１) 地域内フィーダー系統

自治体内を運行する、地域内の移動を支える路線

(２) 地域間幹線系統

複数の市町村をまたがって運行する路線

※ 上記路線の運行に必要な車両の取得に係る費用補助事業も含む



２ 補助対象期間

令和７年１０月１日 から 令和８年９月３０日

３ 補助対象路線

(１) 地域内フィーダー系統

コミュニティバス「らんらんバス」が運行する２７系統

(２) 地域間幹線系統

① 社～三木営業所～明石駅前 線

② 社～御坂～三宮 線

小野市地域公共交通計画

（令和６年３月改定）

補助要綱規定事項 該当ページ抜粋

< 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 >

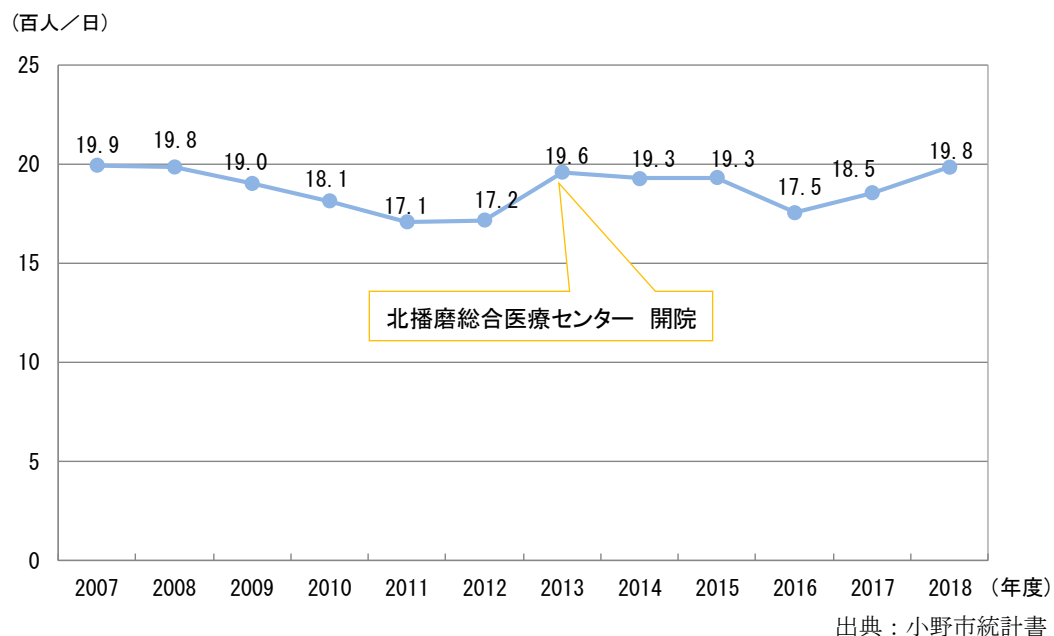
系統	起点	経由地	終点	事業許可	運行態様	実施主体	補助金		
							幹線	車両	県市
急行	社	御坂	三宮	4条乗合	路線定期	交通事業者	○		
36	社	三木営業所	明石駅前	4条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○

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 >



< 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	小野市役所	黒川西	小野市役所	4 条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
北回 反	小野市役所	黒川西	小野市役所	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	小野商工 会議所	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	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	電鉄小野駅	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	エクラ	4 条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
鴨池 復路	鍬溪温泉前	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	エクラ	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	小野市役所	4 条乗合	路線定期	交通事業者	○	○	○
大開 往復	小野市役所	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	エクラ	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	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	○	○	○
ひま 復路	うぐいす台	エクラ	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	エクラ	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	○	○	○

＜ 公共交通ネットワークでの役割 ＞

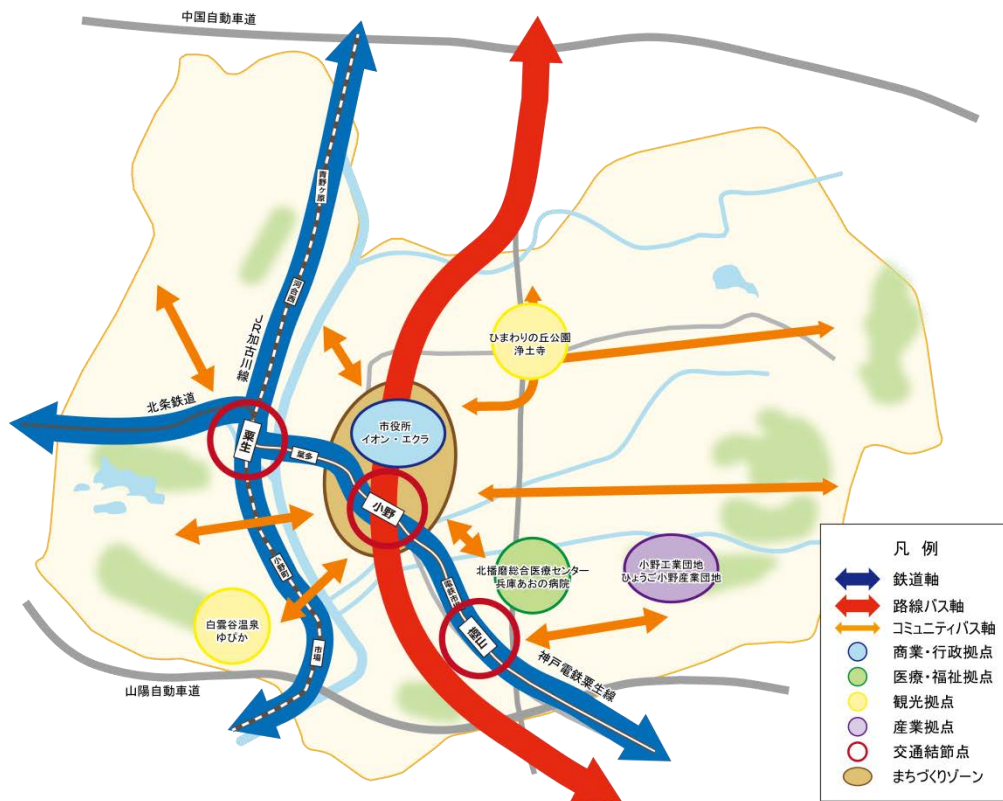
鉄道・ 路線バス	鉄道と路線バスは、公共交通の幹線（基軸）として位置付け、主に市内と市外を結ぶ移動手段として、通勤・通学などの広域的な移動を支援する交通手段として活用を図ります。 また、市内の観光施設などへの来訪者の一次交通としても活用を図ります。	
コミュニティバス (らん♡らんバス)	コミュニティバス（らん♡らんバス）は、幹線（基軸）と市内の施設や住宅地などを結ぶ支線として位置付け、鉄道駅や路線バス停を結ぶ乗り継ぎの交通手段としても活用を図ります。 また、買い物や通院など、市民の日常的な移動を支援する交通手段として活用を図ります。	
タクシー デマンドバス	定時定路線型の公共交通では、運行地域や、運行時間に限界があり、すべての利用者のニーズに対応することはできません。 タクシーやデマンドバスは、鉄道やバスを補完する役割として、さまざまな利用者のニーズに対応することができます。 このことから、主に市内の移動手段として、娯楽やレクリエーションなども含めた市民の多様なニーズに応える交通手段として活用を図ります。	
その他の 移動手段 (病院送迎バスなど)	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。	

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

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	【路線バス】 ・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。 【コミュニティバス】 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。 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。 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。 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				

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＞

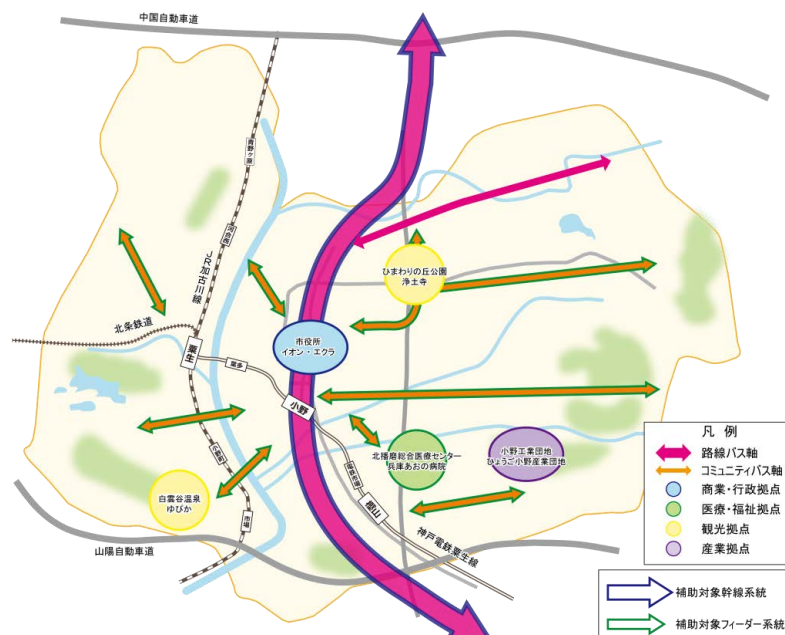


イオンバスターミナルに停車するらんらんバス



イオンバスターミナル（全景）

＜ 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。

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	・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。 【 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：栗生駅乗車人数 】 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。 【 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	・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	・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	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	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	・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。	

自治体名：小野市

計画名称：小野市地域公共交通計画

		地域公共交通計画での記載箇所（頁）
補助要綱第17条第1項に規定する事項	（第1号関係） 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割	P63 ＜公共交通ネットワークでの役割＞における「コミュニティバス（らん♡らんバス）」欄に記載 P64 ＜公共交通ネットワークにおける役割＞における「コミュニティバス」欄に記載
	（第2号関係） 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性	P66 「(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」内の「内容」欄に記載
	（第3号関係） 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要	P66 「(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」内の「実施主体」欄に記載
	（第4号関係） 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法	P88 計画目標 1 公共交通利用者数 P89 計画目標 2 公共交通への公的資金投入額 P90 計画目標 5 コミュニティバスの収支率

自治体名：小野市

計画名称：小野市地域公共交通計画

		地域公共交通計画での記載箇所（頁）
補助要綱第17条第1項に規定する事項	（第1号関係） 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割	P63 ＜公共交通ネットワークでの役割＞における「鉄道・路線バス」欄に記載 P64 ＜公共交通ネットワークにおける役割＞における「路線バス」欄に記載
	（第2号関係） 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性	P66 「(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」内の「内容」欄に記載
	（第3号関係） 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要	P66 「(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」内の「実施主体」欄に記載
	（第4号関係） 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法	P88 計画目標1 公共交通利用者数 P89 計画目標2 公共交通への公的資金投入額 P91 計画目標6 補助路線バスの収支率

令和７年６月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 小野市地域公共交通会議
住 所 兵庫県小野市中島町５３１
代表者氏名 会 長 藤 原 博 之

理由書

本年度申請する地域公共交通計画の認定の申請において、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第１７条に規定する地域公共交通計画の計画期間が、補助対象期間に満たない期間が６月以下である理由については下記の通りです。

記

小野市地域公共交通計画の計画期間は、令和３年６月から令和８年３月末となっており、補助対象期間に満たない期間が６月あります。令和８年４月以降の次期計画については、計画期間満了日までに策定することを確約し、認定申請いたします。