

# 小野市地域公共交通計画（素案）概要版

## 計画の目的

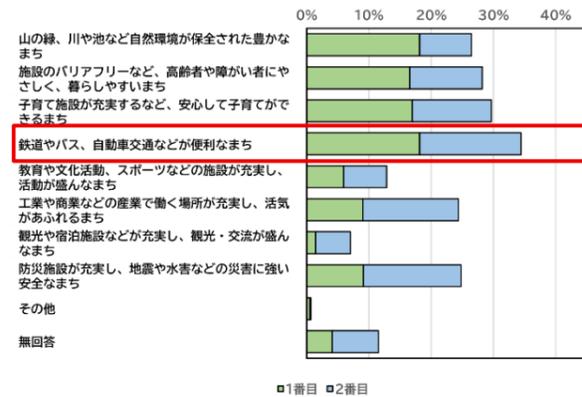
小野市においては、平成27年12月に「小野市地域公共交通網形成計画」、令和3年6月に「小野市地域公共交通計画」を策定し、鉄道、路線バス、タクシーのほか、コミュニティバス「らんらんバス」、デマンドタクシー「らんらんタクシー」などを最大限に活用し、市民の移動ニーズに応える取組を推進してきました。しかし、近年における急速な少子高齢化の進行、**自動車移動への依存の高さ、公共交通の運転手不足**など公共交通を取り巻く環境が大きく変化し、**公共交通の維持は全国的な課題**となっています。

また、令和5年10月に実施した「小野市都市計画マスタープラン住民意向調査」においても、**交通利便性の改善を求める意見が多く**、同じ市内でも地域により交通事情やニーズが異なるため、**地域の実情に応じた交通サービス・持続可能な公共交通の構築に向けた検討が求められています。**

### 重点改善項目

	小野	小野東	河合	末住	市場	大部	下東条
(1) 住宅団地や市営住宅などの住宅地整備							
(2) 密集した住宅地の改善整備							
(3) 商業の振興（買い物、飲食等）のしやすさ	●	●	●	●	●	●	●
(4) 工業の振興や企業の誘致							
(5) 観光資源の整備など観光の振興支援							
(6) 森林・農地等の自然環境の保全と活用			●	●	●	●	●
(7) 国道や県道などの幹線道路の整備	●	●	●	●	●	●	●
(8) 自宅周辺の生活道路の整備	●	●	●	●	●	●	●
(9) 鉄道やバスなどの公共交通機関	●	●	●	●	●	●	●
(10) 上・下水道の整備							
(11) 病院や診療所などの医療施設							
(12) 高齢者や障がい者などの福祉施設	●	●	●	●	●	●	●
(13) 保育所などの子育て支援施設							
(14) 幼稚園、小・中学校などの教育施設							
(15) 図書館や美術館などの文化施設							
(16) 体育館や運動公園などのスポーツ施設							
(17) 公民館や集会所などのコミュニティ施設							
(18) ごみ処理施設							
(19) 身近な公園や憩いの広場の整備							
(20) 緑地や自然環境の整備・保全			●				
(21) まちなみや景観の整備・保全							
(22) 消防・交通安全や防災体制・組織							
(23) 道路、公園、河川など災害に強い都市基盤の整備							
(24) まちづくりにおけるバリアフリー化、ユニバーサルデザインなどの取組	●	●	●	●	●	●	●

### 小野市（全体）が将来どんなまちになったら良いか



このような中、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き・理念編（第4版）」（令和5年10月、国土交通省）では、**利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めることが示されました。**

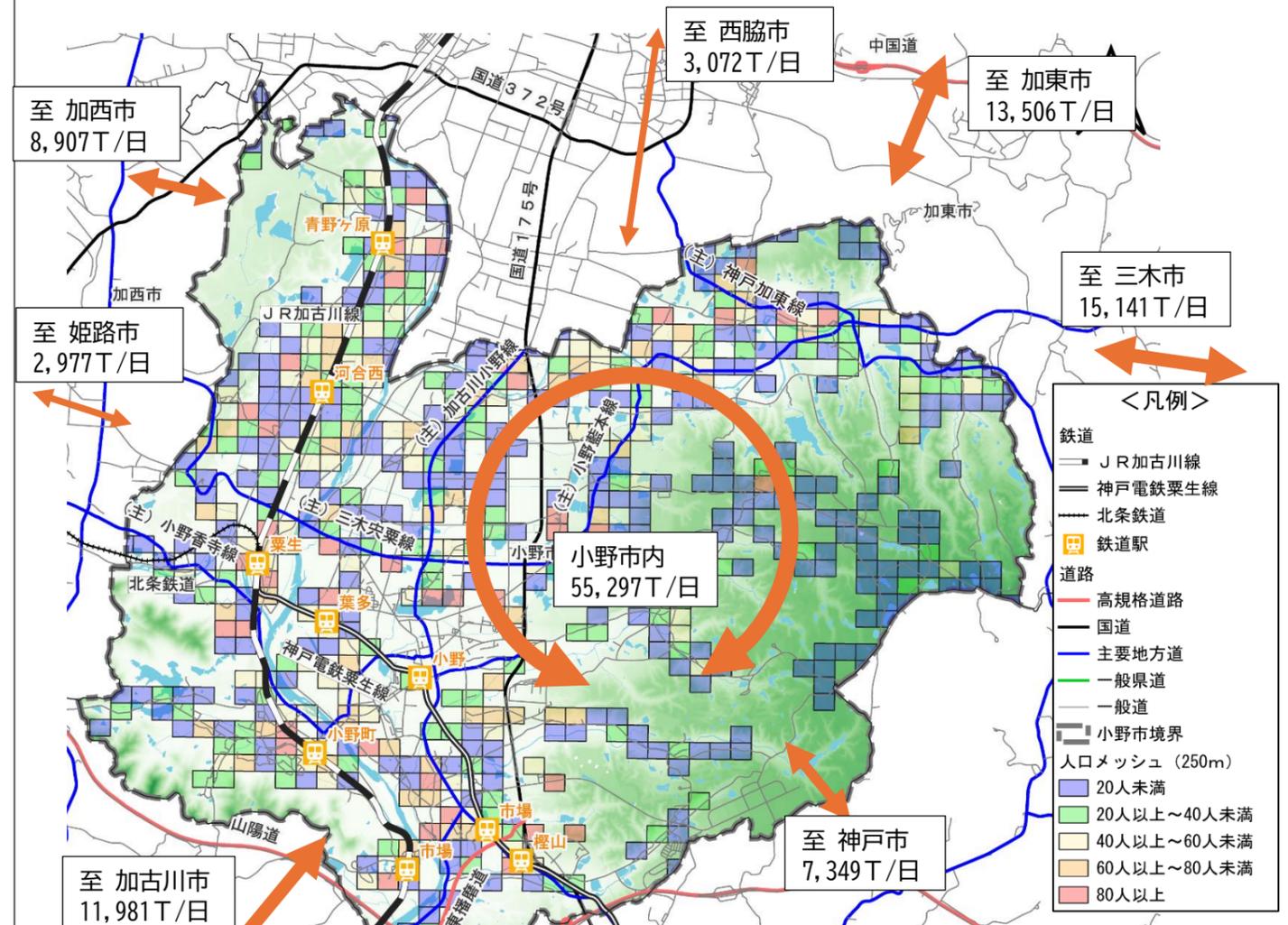
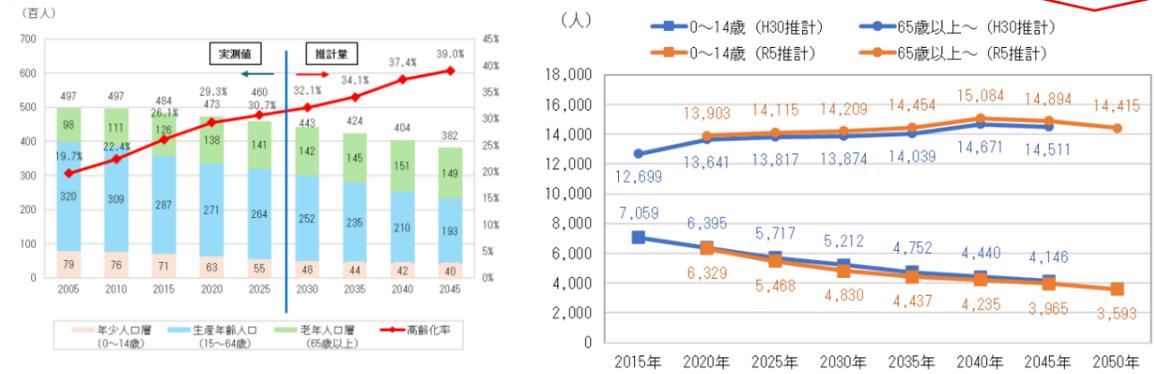
本計画は、小野市の公共交通の現状や課題を踏まえ、これまでの地域公共交通を見直すとともに、将来のまちづくりの方向性を見据え、誰もが利用しやすい持続可能な公共交通体系を構築することを目的に策定するものです。

## 計画の対象・期間

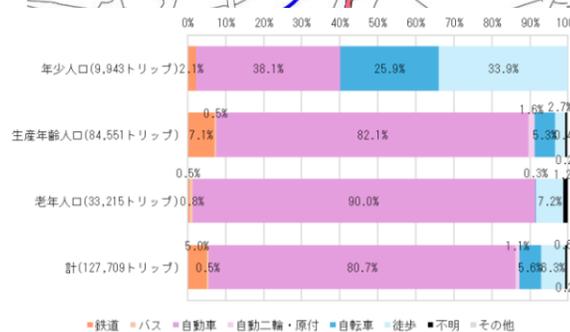
区域：小野市全域  
 対象：鉄道・路線バス・コミュニティバス・デマンドバス・タクシー・その他の輸送資源（医療機関の送迎バスなど）  
 期間：2026（令和8）年4月～2031（令和13）年3月

## 小野市の現状

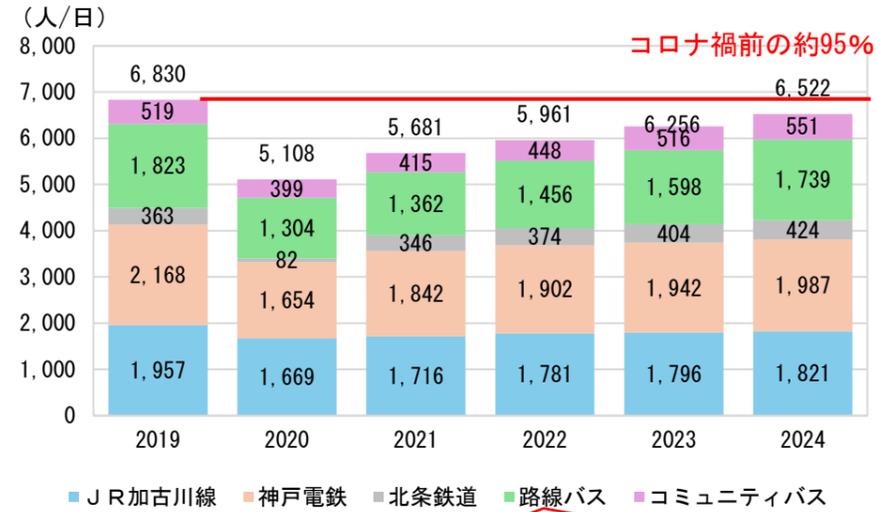
2045年時点で、平成30年時点予測より65歳以上人口が約400人増加、15歳未満人口が200人減少し、少子高齢化が従来予測より早く進行しています



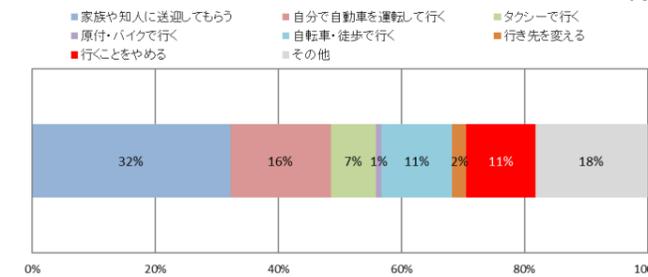
- 小野市では今後も少子高齢化が進行し、2045年（令和27年）には、人口は38,200人に、高齢化率は39%になると予測されています。
- 小野市内の移動は「自動車」利用が約8割を占めており、公共交通の利用は1割以下となっています。
- 小野市内外の移動状況を見ると、小野市内での移動が最も多く、次いで三木市・加東市・加古川市・加西市などの近隣市への移動が多くなっています。



# 公共交通の現況



公共交通利用者数は2023年時点で約6,500人/日となっており、コロナ禍前の水準まで回復していません。

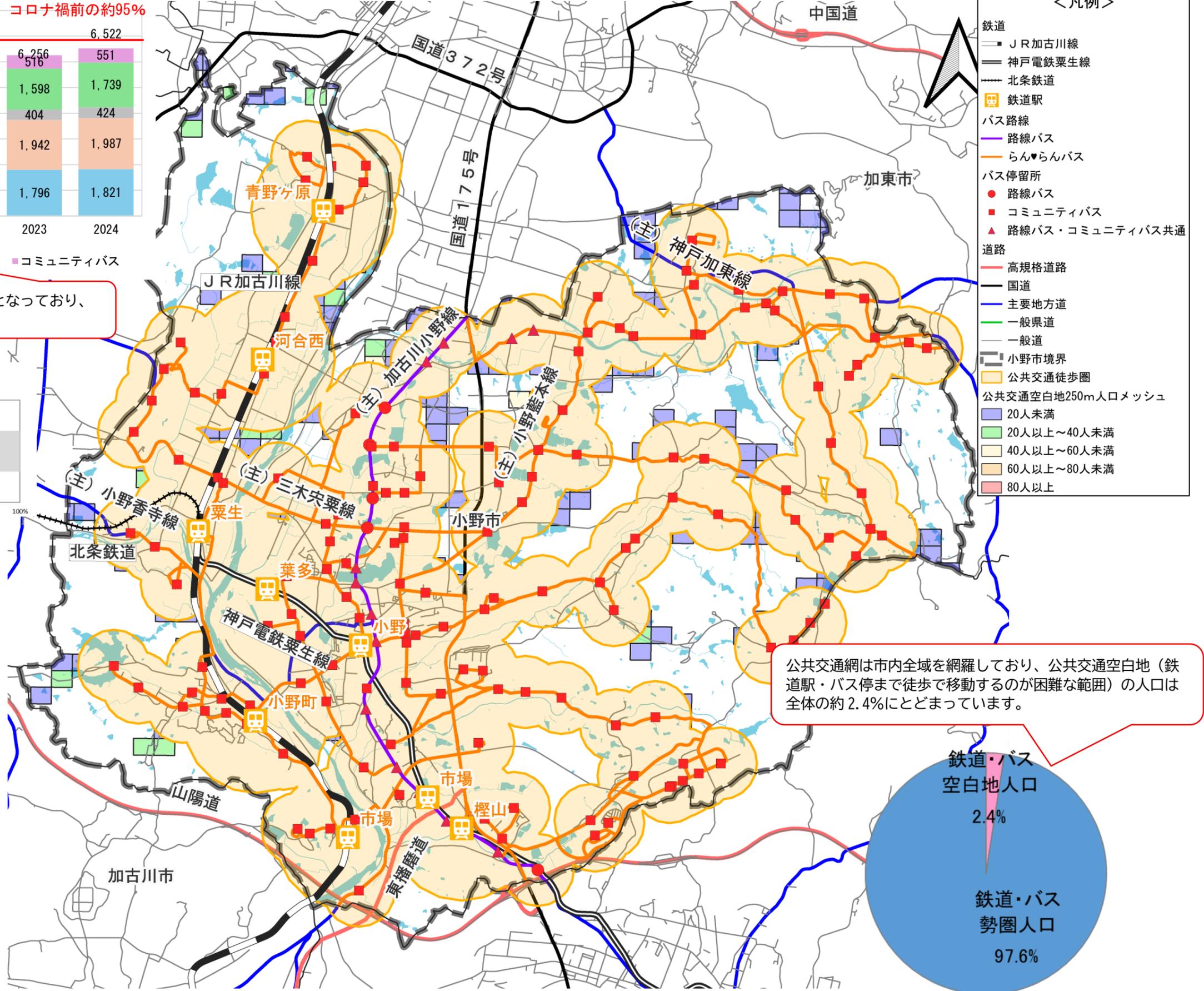


バス利用者アンケート調査では、回答者の約1割が「(バスを利用できない場合は) 行くことをやめる」と回答しており、バス交通が市民にとって欠かすことのできない移動の足を担っていると考えられます。



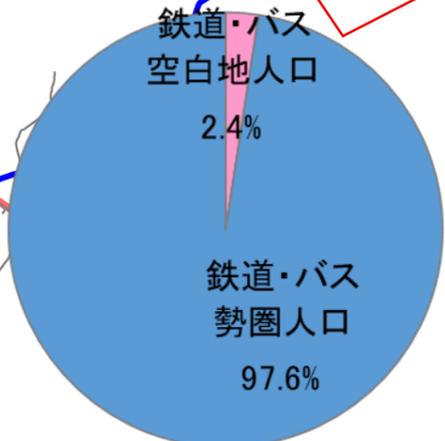
兵庫県における運転免許の自主返納件数は、2019(令和元)年の約30,000件をピークに減少傾向で推移しており、2023(令和5)年には約18,000件とピーク時の約6割となっています。

公共交通網図・公共交通空白地人口分布



- <凡例>
- 鉄道
    - JR加古川線
    - 神戸電鉄粟生線
    - 北条鉄道
  - 鉄道駅
  - バス路線
    - 路線バス
    - らんらんバス
  - バス停留所
    - 路線バス
    - コミュニティバス
    - 路線バス・コミュニティバス共通
  - 道路
    - 高規格道路
    - 国道
    - 主要地方道
    - 一般県道
    - 一般道
  - 小野市境界
  - 公共交通徒歩圏
  - 公共交通空白地250m人口メッシュ
    - 20人未満
    - 20人以上~40人未満
    - 40人以上~60人未満
    - 60人以上~80人未満
    - 80人以上

公共交通網は市内全域を網羅しており、公共交通空白地(鉄道駅・バス停まで徒歩で移動するのが困難な範囲)の人口は全体の約2.4%にとどまっています。



## 小野市の公共交通を取り巻く現状と課題

### 現状

#### ○人口減少、高齢化の進行

小野市の人口は、2025（令和7）年現在、約4万6千人となっていますが、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、2045（令和27）年には、4万人を下回るとされています。高齢化率（65歳以上人口割合）も2045（令和27）年には39.0%まで上昇すると予測されています。また、2023（令和5）年に予測した2045（令和27）年推計人口は、2018（平成30）年予測より、65歳以上人口が約400人増加、15歳未満人口が200人減少しており、少子高齢化が従来予測より早く進行しています。

#### ○自動車中心の移動状況

市民の移動手段は自動車中心で、高齢者の増加に伴い、市内の高齢者交通事故は、2019（令和元）年の50件をピークに減少に転じ、令和2年度以降は、概ね40件前後で推移しています。一方、小野警察署が取り扱った自動車運転免許の返納件数の推移を見てみると、令和元年の269件をピークに減少に転じ、令和2～5年は年間180件程度で推移し、令和6年は年間230件に増えています。市内においては、高齢者の自動車利用率は高い水準にあるものの自動車運転免許の自主返納にも関心があることがうかがえます。加齢に伴う自動車運転免許の返納を推進するには、自動車運転免許が自主返納しやすい環境づくりに取り組む必要があります。

#### ○公共交通に対する低い満足度

令和5年10月に実施した「小野市都市計画マスタープラン住民意向調査」では、公共交通は市民にとって関心が高い事業となっているものの、市内全ての地区において、「鉄道やバスなどの公共交通機関」の満足度が低く、交通利便性の改善を求める意見が多い結果となっています。

#### ○地域公共交通を維持するための行政負担の増加

小野市では、コミュニティバス「らんらんバス」の運行を福祉施策に位置付け、障がい者、小学生以下及び65歳以上の高齢者は無料、中学生以上65歳未満の方も100円で乗車できるようにしています。また、定時定路線のらんらんバスを補完する制度として、75歳以上で運転免許証を持たない高齢者を対象に、運賃の半額を補助する「らんらんタクシー」を運行しています。市民の移動手段を確保しつつ、限られた財源の中で持続可能な公共交通網を構築できるよう、地域公共交通に対する望ましい財政負担について検討する必要があります。

#### ○新たなモビリティサービス等への対応必要性

MaaS、AI、DXの活用等が進んでおり、公共交通においてもこれらの技術やサービスへの対応が求められています。

### 課題

人口減少・高齢化の進展への交通面からの対応

過度な自動車利用依存

市外への移動を支える鉄道との連携強化への対応

鉄道駅及び主要バス停の環境改善、鉄道・バス車両のバリアフリー化への対応

公共交通の必要性の理解と活性化に向けた市民意識の醸成

観光活性化に向けた観光拠点間の回遊性・二次交通の不足

交通事業者を取り巻く厳しい状況

公共交通を維持するための行政負担の増加への対応

広域市町間の連携強化・公共交通の維持存続への対応

交通DXによる新技術への対応



基本方針	SEQ	実施事業	本計画での新規事業/ 現行計画からの継続事業	現行計画対応事業	実施時期(案)	現行計画 実施時期					計画(案) 実施時期					事業概要
						R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	
1 小野市の実情に応じた 地域公共交通ネットワークの構築	1.1	「らんらんバス」の利用促進に向けた運行ダイヤの調整	(継続事業)	A-1 日常生活を支えるバスネットワークの構築	[パターン①] 通年実施(R8~R12)											<ul style="list-style-type: none"> <li>ニーズに応じた増車・運行ルート拡大・便数拡充</li> <li>運行が重複している系統の集約・効率化</li> <li>ニーズの高い朝夕の通勤・通学・通院・買物目的移動需要に対する運行ルート</li> <li>運行時間帯の便数拡充 (時間帯公共交通空白地の抑制・公共交通機関の役割分担による補完)</li> </ul>
	1.2	小型車両導入による「らんらんバス」運行路線の拡充	(継続事業)	A-2 小型車両の導入によるコミュニティバス路線の拡充	[パターン②] 前半期着手(R8~R9)											<ul style="list-style-type: none"> <li>道路幅員狭小地域の生活交通の利便性向上に向けた小型車両の導入促進・推進</li> <li>公共交通空白地・公共交通空白地人口の更なる削減に向けた小型車両運行ルートの拡充</li> </ul>
	1.3	「らんらんバス」への交通系ICカードシステムの導入	(継続事業)	B-1 コミュニティバスへのICカードシステムの導入の検討	[パターン②] 前半期着手(R8~R9)											<ul style="list-style-type: none"> <li>「ひょうご小野産業団地」などの鉄道-バス乗り継ぎ利用者のシームレスな乗り継ぎ利便性の向上に向けたICカードシステムの導入検討</li> <li>交通系ICカードと連携したらんらんバス定期券制度の導入</li> <li>ICデータを活用した便別・時間帯別利用状況・停留所乗降状況のデータ分析</li> </ul>
	1.4	「らんらんバス」運賃制度の見直し	<b>【新規事業】</b>	—	[パターン③] 後半期着手(R11~R12)											<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者層、ニーズに応じた運賃体系の見直し (匠台ルートの運賃改定などの実施について検討)</li> </ul>
	1.5	「らんらんタクシー」運行制度の見直し	<b>【新規事業】</b>	—	[パターン②] 前半期着手(R8~R9)											<ul style="list-style-type: none"> <li>ニーズに応じた支援内容の調整 (運行エリア、補助要件、助成額上限設定等の見直し)</li> </ul>
	1.6	オンデマンド交通導入及び地域の移動資源活用の検討	<b>【新規事業】</b>	—	[パターン②] 前半期着手(R8~R9)											<ul style="list-style-type: none"> <li>持続可能性のあるデマンド交通の導入検討 (AIを活用した予約・配車支援、既存交通モードとの役割分担に基づくサービス検討・モデル地域での実証実験の実施)</li> <li>各地区地域づくり協議会が主体となって行う移動手段に対して、市が支援を行う体制の構築に向けた検討</li> <li>地域づくり協議会等との協議が整った地域における実証実験の実施</li> </ul>
2 誰もが利用しやすい 地域公共交通サービスの充実	2.1	フィーダー系統の運行の充実	(継続事業)	C-1 2次交通としてのコミュニティバスの充実	[パターン①] 通年実施(R8~R12)											<ul style="list-style-type: none"> <li>駅への乗り入れ便数の確保</li> <li>路線バスが運行する中心市街地の県道への運行による路線バスとの連携強化</li> <li>コミュニティバスの運行ではカバーできない時間帯・地域のらんらんタクシー等の活用</li> </ul>
	2.2	バス停の改善による安全性・利便性確保	(継続事業)	D-2 バス停設置とバス停環境(ベンチ・バスベイ)の改善	[パターン①] 通年実施(R8~R12)											<ul style="list-style-type: none"> <li>地域が主体となったバス停用地の確保</li> <li>バス停におけるベンチの新設及び更新、バスベイの設置</li> <li>イオン小野店のリニューアルオープンに合わせたバス停の整備</li> <li>バスロケーションシステムの導入(デジタルサイネージによる情報発信)</li> <li>民間施設と連携した駐車駐輪・待合施設の拡充</li> </ul>
	2.3	様々な交通の乗継拠点の確保	(継続事業)	C-2 複数交通モード間の乗継利便性の向上	[パターン①] 通年実施(R8~R12)											<ul style="list-style-type: none"> <li><b>【ハード整備】</b></li> <li>イオン小野店、小野市役所、電鉄小野駅を乗り継ぎ拠点とした主要施設へのアクセス利便性向上(IA-1改訂)</li> <li><b>【ソフト施策(情報発信)】</b></li> <li>鉄道の接続時間に余裕を持たせた運行ダイヤの検討</li> <li>総合時刻表の作成及び全戸配布の継続</li> <li>総合時刻表の駅前マップ等の改善</li> </ul>
	2.4	駅前空間の整備・強化	(継続事業)	C-3 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 C-6 鉄道駅周辺におけるにぎわいの創出	[パターン①] 通年実施(R8~R12)											<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場や公共施設へのロータリー設置</li> <li>既存の駅前P&amp;R駐車場の情報発信</li> <li>駅前のコミュニティスペースや駅前空間を活用した活性化</li> </ul>
	2.5	観光分野との連携強化	(継続事業)	B-3 観光施設へのアクセスの向上	[パターン①] 通年実施(R8~R12)											<ul style="list-style-type: none"> <li>各観光施設への運行便数の確保</li> <li>休日の鉄道駅-観光施設間のコミュニティバス路線の充実</li> <li>公共交通を活用した観光周遊を促進するため、「らんらんバス1日乗り放題券」や交通事業者と連携したフリー乗車券の導入検討</li> </ul>
3 次世代につなぐ 持続可能な公共交通の実現	3.1	鉄道および路線バスの維持と利便性の向上	(継続事業)	C-1 2次交通としてのコミュニティバスの充実 D-1 鉄道の再生に向けた検討及び事業の実施	[パターン①] 通年実施(R8~R12)											<ul style="list-style-type: none"> <li>神戸電鉄粟生線の関係者会議の実施</li> <li>イベントや沿線情報の発信</li> </ul>
	3.2	公共交通に対する市民意識の醸成	(継続事業)	D-3 公共交通全般に係るワーキンググループ会議の開催 D-4 MM事業の実施	[パターン①] 通年実施(R8~R12)											<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通全般に係るワーキンググループ会議の実施</li> <li>モビリティ・マネジメント(学校MM、企業MM等)の実施</li> <li>子どもや高齢者をターゲットとした鉄道、バスの乗り方教室の実施</li> </ul>
	3.3	先進技術の活用・導入検討	<b>【新規事業】</b>	—	[パターン③] 後半期着手(R11~R12)											<ul style="list-style-type: none"> <li>AIを導入したオンデマンド交通(利用者の予約に応じてAIがリアルタイムに最適な運行ルート及び効率的な車両配車を行う公共交通サービス)の導入に向けた実証実験の実施</li> <li>既にMaaSに取り組んでいる先進地の自治体から情報を得ながら、市民の日常的な暮らし向上に資するモビリティサービスの導入に関する調査・研究の実施</li> </ul>
	3.4	公共交通を支える仕組みづくりの構築	<b>【新規事業】</b>	A-4 公共交通と商業施設との連携強化	[パターン①] 通年実施(R8~R12)											<ul style="list-style-type: none"> <li>行政と交通事業者の連携だけでなく、地域住民、地域企業、関係団体との連携により、公共交通をみんなで支える環境の構築</li> <li>市広報紙等を利用した運転手の確保</li> <li>社会福祉協議会などが実施する移動手段、買物支援策の普及促進</li> <li>一般社団法人小野匠工業会との「らんらんバス・匠台ルート」の利用啓発連携</li> </ul>

■ 小野市地域公共交通計画（案） 数値目標の設定根拠について

「小野市地域公共交通計画」で示す基本理念の実現に向け、計画の達成状況を定量的・客観的に把握し評価するため、以下の通り評価指標（数値目標）を設定しました。

本評価指標は、地域旅客運送サービスの提供を確保し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークを実現するために、公共交通が適切に運営されているかを判断する計画全体の評価として、進捗管理を図ります。

	計画の指標	現状値 (令和6年)	目標値 (令和12年)
計画目標1	公共交通利用者数	238万人/年	245万人/年
計画目標2	公共交通への公的資金投入額	486円/人・年	446円/人・年
計画目標3	コミュニティバスの収支率	5.7%	5.8%
計画目標4	補助路線バスの収支率	58.8%	60.0%

評価指標1 公共交通利用者数

必要な地域旅客運送サービスの提供を確保するため、小野市内を運行する公共交通の利用者数を増加させることを目的とします。

目標値	現状値 (令和6年)	目標値 (令和12年)	増減量 (R12-R6)	率 (R12/R6)
年間延べ利用者数	238万人/年	245万人/年	7万人/年	102.9%
日平均延べ利用者数	6,522人/日	6,710人/日	189人/日	

指標の定義 鉄道（JR加古川線、神戸電鉄粟生線、北条鉄道）の市内駅延べ利用者数、路線バスの延べ利用者数、「らんらんバス」延べ利用者数の合計数

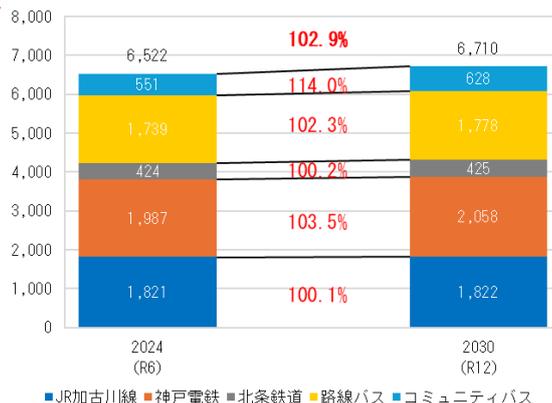
目標設定の考え方

<JR加古川線・北条鉄道>  
沿線他市町と連携しつつ、コロナ禍からの回復傾向を維持・継続し、2024（令和6）年度と同程度の利用者数を確保する（R6年度比100.0%）ことを目標とします。

<神戸電鉄粟生線>  
沿線他市町と連携しつつ、『神戸電鉄粟生線地域公共交通計画』に準拠し、2027（令和9）年度の目標値を達成した後、横ばい傾向を維持する（R6年度比103.5%）ことを目標とします。

<路線バス・「らんらんバス」>  
本計画で示す施策・事業を通して、「通勤」「通学」「通院」「買物」など、主要な利用目的別に利用者数増加余地のある年代のサービスレベルの改善を図ることで、バス利用者数の増加を図ることを目標とします。

路線バス : R6年度比102.3%  
「らんらんバス」 : R6年度比114.0% (人/日)



評価指標 2

利用者 1 人あたりの公的資金投入額

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。

目標値	現状値 (令和 6 年)	目標値 (令和 12 年)	増減量 (R12-R6)	率 (R12/R6)
利用者 1 人あたりの 公的資金投入額	486 円/人・年	446 円/人・年	-40 円/人・年	91.8%
指標の定義	現在小野市が運行補助を行っている路線バス（神姫バス「社営業所～JR明石駅前線」）及び「らん♡らんバス」の利用者 1 人あたりの年間補助額			
目標設定の考え方	将来利用者数を増やす一方、「運行収支差（運行経費－運行収入）」の伸びを抑制することで、利用者 1 人あたりの年間補助額を引き下げ、効率的な運行を目指します。			
			現状値 (令和 6 年)	目標値 (令和 12 年)
	公的資金投入額	路線バス	約 6,800,000 円	約 7,000,000 円
		らん♡らんバス	約 133,000,000 円	約 143,100,000 円
		計・・・①	約 139,800,000 円	約 150,100,000 円
	利用者数	路線バス	約 90,000 人	約 110,000 人
		らん♡らんバス	約 200,000 人	約 228,000 人
		計・・・②	約 290,000 人	約 338,000 人
	利用者 1 人あたりの 公的資金投入額 (①÷②)		486 円/人・年	446 円/人・年
	<small>※「地域間幹線系統確保維持国庫補助金」等の小野市から直接補助しない行政支援額については含めない                      ※公的資金投入額は、運行経費における人件費・その他経費の自然増を反映し、増加するものと推定する                      ※利用者数は、評価指標 1「公共交通利用者数」に基づき推定する                      ※路線バスの利用者数は、全利用者数を全体の運行距離に占める小野市域の運行距離の割合で按分して推計する。</small>			

評価指標3

「らん♡らんバス」の収支率

持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークの実現に向けて、利用者数の増加に伴う収支率の改善を図ります。

目標値	現状値 (令和6年)	目標値 (令和12年)	増減量 (R12-R6)	率 (R12/R6)																				
収支率	5.7%	5.8%	0.1%	101.5%																				
指標の定義	<p><b>【運行収入】</b>                      施策による利用者数の増加に伴い「2024（令和6）年度の利用者1人当たり平均運賃」に「利用者数目標値」を乗じて算出</p> <p><b>【運行経費】</b>                      2024（令和6）年度と同等程度のサービスレベルを維持・確保するものとし、「物価高騰・人件費高騰」による自然増を考慮して算出</p>																							
目標設定の考え方	<p><b>&lt;運行収入&gt;</b>                      「利用者1人当たり平均運賃」に「利用者数目標値」を乗じて算出</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>らん♡らんバス</th> <th>現状値 (令和6年)</th> <th>目標値 (令和12年)</th> <th>R12-R6 差</th> <th>R12-R6 率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平均運賃</td> <td>40円/人</td> <td>39円/人</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>年間利用者数</td> <td>約200,000人/年</td> <td>約228,000人/年</td> <td>約28,000人/年</td> <td>114.0%</td> </tr> <tr> <td>運行収入</td> <td>約8,000,000円</td> <td>約8,800,000円</td> <td>約800,000円</td> <td>110.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※端数処理のため、平均運賃と年間利用者数の積は目標値（令和12年）の運行収入と一致しない</p>				らん♡らんバス	現状値 (令和6年)	目標値 (令和12年)	R12-R6 差	R12-R6 率	平均運賃	40円/人	39円/人	-	-	年間利用者数	約200,000人/年	約228,000人/年	約28,000人/年	114.0%	運行収入	約8,000,000円	約8,800,000円	約800,000円	110.0%
	らん♡らんバス	現状値 (令和6年)	目標値 (令和12年)	R12-R6 差	R12-R6 率																			
	平均運賃	40円/人	39円/人	-	-																			
	年間利用者数	約200,000人/年	約228,000人/年	約28,000人/年	114.0%																			
	運行収入	約8,000,000円	約8,800,000円	約800,000円	110.0%																			
	<p><b>&lt;運行経費&gt;</b>                      「人件費」と「その他経費」に分類し、「物価高騰・人件費高騰」による自然増を考慮して算出</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>らん♡らんバス</th> <th>現状値 (令和6年)</th> <th>目標値 (令和12年)</th> <th>R12-R6 差</th> <th>R12-R6 率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人件費</td> <td>約82,000,000円</td> <td>約86,000,000円</td> <td>約4,000,000円</td> <td>104.8%</td> </tr> <tr> <td>その他経費</td> <td>約59,000,000円</td> <td>約66,000,000円</td> <td>約7,000,000円</td> <td>111.8%</td> </tr> <tr> <td>運行経費</td> <td>約141,000,000円</td> <td>約152,000,000円</td> <td>約11,000,000円</td> <td>107.8%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※人件費の高騰は、民営バス事業者の人件費のピーク年次（2019【令和元】年度）と同程度の水準まで増加することを想定して算出                      出典 令和5年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省）                      ※物価高騰は、消費者物価上昇率に基づき推計                      出典 中長期の経済財政に関する試算（内閣府）令和7年8月7日 経済財政諮問会議提出、過去投影ケースより</p>				らん♡らんバス	現状値 (令和6年)	目標値 (令和12年)	R12-R6 差	R12-R6 率	人件費	約82,000,000円	約86,000,000円	約4,000,000円	104.8%	その他経費	約59,000,000円	約66,000,000円	約7,000,000円	111.8%	運行経費	約141,000,000円	約152,000,000円	約11,000,000円	107.8%
	らん♡らんバス	現状値 (令和6年)	目標値 (令和12年)	R12-R6 差	R12-R6 率																			
	人件費	約82,000,000円	約86,000,000円	約4,000,000円	104.8%																			
	その他経費	約59,000,000円	約66,000,000円	約7,000,000円	111.8%																			
	運行経費	約141,000,000円	約152,000,000円	約11,000,000円	107.8%																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>らん♡らんバス</th> <th>現状値 (令和6年)</th> <th>目標値 (令和12年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行収入</td> <td>約8,000,000円/年</td> <td>約8,800,000円/年</td> </tr> <tr> <td>運行経費</td> <td>約141,000,000円/年</td> <td>約152,000,000円/年</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>5.7%</td> <td>5.8%</td> </tr> </tbody> </table>				らん♡らんバス	現状値 (令和6年)	目標値 (令和12年)	運行収入	約8,000,000円/年	約8,800,000円/年	運行経費	約141,000,000円/年	約152,000,000円/年	収支率	5.7%	5.8%									
らん♡らんバス	現状値 (令和6年)	目標値 (令和12年)																						
運行収入	約8,000,000円/年	約8,800,000円/年																						
運行経費	約141,000,000円/年	約152,000,000円/年																						
収支率	5.7%	5.8%																						

評価指標 4

補助路線バスの収支率

持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークの実現に向けて、利用者数の増加に伴う収支率の改善を図ります。

目標値	現状値 (令和 6 年)	目標値 (令和 12 年)	増減量 (R12-R6)	率 (R12/R6)																				
収支率	58.8%	60.0%	1.2%	102.0%																				
指標の定義	<p>【運行収入】 施策による利用者数の増加に伴い「2024（令和 6）年度の利用者 1 人当たり平均運賃」に「利用者数目標値」を乗じて算出</p> <p>【運行経費】 2024（令和 6）年度と同等程度のサービスレベルを維持・確保するものとし、「物価高騰・人件費高騰」による自然増を考慮して算出</p>																							
目標設定の考え方	<p>&lt;運行収入&gt; 「利用者 1 人当たり平均運賃」に「利用者数目標値」を乗じて算出</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線バス</th> <th>現状値 (令和 6 年)</th> <th>目標値 (令和 12 年)</th> <th>R12-R6 差</th> <th>R12-R6 率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平均運賃</td> <td>406 円/人</td> <td>360 円/人</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>年間利用者数</td> <td>約 525,000 人/年</td> <td>約 649,000 人/年</td> <td>約 14,000 人/年</td> <td>102.3%</td> </tr> <tr> <td>運行収入</td> <td>約 213,000,000 円</td> <td>約 234,000,000 円</td> <td>約 21,000,000 円</td> <td>109.9%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※運行収入の現状値（令和 6 年）は実績値のため、平均運賃と年間利用者数の積とは一致しない</p>				路線バス	現状値 (令和 6 年)	目標値 (令和 12 年)	R12-R6 差	R12-R6 率	平均運賃	406 円/人	360 円/人	-	-	年間利用者数	約 525,000 人/年	約 649,000 人/年	約 14,000 人/年	102.3%	運行収入	約 213,000,000 円	約 234,000,000 円	約 21,000,000 円	109.9%
	路線バス	現状値 (令和 6 年)	目標値 (令和 12 年)	R12-R6 差	R12-R6 率																			
	平均運賃	406 円/人	360 円/人	-	-																			
	年間利用者数	約 525,000 人/年	約 649,000 人/年	約 14,000 人/年	102.3%																			
	運行収入	約 213,000,000 円	約 234,000,000 円	約 21,000,000 円	109.9%																			
	<p>&lt;運行経費&gt; 「人件費」と「その他経費」に分類し、「物価高騰・人件費高騰」による自然増を考慮して算出</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線バス</th> <th>現状値 (令和 6 年)</th> <th>目標値 (令和 12 年)</th> <th>R12-R6 差</th> <th>R12-R6 率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人件費</td> <td>約 210,000,000 円</td> <td>約 220,000,000 円</td> <td>約 10,000,000 円</td> <td>104.8%</td> </tr> <tr> <td>その他経費</td> <td>約 152,000,000 円</td> <td>約 170,000,000 円</td> <td>約 18,000,000 円</td> <td>111.8%</td> </tr> <tr> <td>運行経費</td> <td>約 362,000,000 円</td> <td>約 390,000,000 円</td> <td>約 28,000,000 円</td> <td>107.7%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※人件費の高騰は、民営バス事業者の人件費のピーク年次（2019 [令和元] 年度）と同程度の水準まで増加することを想定して算出 出典）令和 5 年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省） ※物価高騰は、消費者物価上昇率に基づき推計 出典）中長期の経済財政に関する試算（内閣府）令和 7 年 8 月 7 日 経済財政諮問会議提出、過去投影ケースより</p>				路線バス	現状値 (令和 6 年)	目標値 (令和 12 年)	R12-R6 差	R12-R6 率	人件費	約 210,000,000 円	約 220,000,000 円	約 10,000,000 円	104.8%	その他経費	約 152,000,000 円	約 170,000,000 円	約 18,000,000 円	111.8%	運行経費	約 362,000,000 円	約 390,000,000 円	約 28,000,000 円	107.7%
	路線バス	現状値 (令和 6 年)	目標値 (令和 12 年)	R12-R6 差	R12-R6 率																			
	人件費	約 210,000,000 円	約 220,000,000 円	約 10,000,000 円	104.8%																			
	その他経費	約 152,000,000 円	約 170,000,000 円	約 18,000,000 円	111.8%																			
	運行経費	約 362,000,000 円	約 390,000,000 円	約 28,000,000 円	107.7%																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線バス</th> <th>現状値 (令和 6 年)</th> <th>目標値 (令和 12 年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行収入</td> <td>約 213,000,000 円/年</td> <td>約 234,000,000 円/年</td> </tr> <tr> <td>運行経費</td> <td>約 362,000,000 円/年</td> <td>約 390,000,000 円/年</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>58.8%</td> <td>60.0%</td> </tr> </tbody> </table>				路線バス	現状値 (令和 6 年)	目標値 (令和 12 年)	運行収入	約 213,000,000 円/年	約 234,000,000 円/年	運行経費	約 362,000,000 円/年	約 390,000,000 円/年	収支率	58.8%	60.0%									
路線バス	現状値 (令和 6 年)	目標値 (令和 12 年)																						
運行収入	約 213,000,000 円/年	約 234,000,000 円/年																						
運行経費	約 362,000,000 円/年	約 390,000,000 円/年																						
収支率	58.8%	60.0%																						

## パブリックコメント実施案について

「小野市地域公共交通計画」を策定するにあたり、広く市民の皆さまの意見、提案を反映させるため、意見募集（パブリックコメント）を実施します。

パブリックコメント実施案は下記のとおりです。

### 記

#### 1 公表資料

小野市地域公共交通計画（素案）

#### 2 募集期間（予定）

令和7年12月25日（木）から令和8年1月20日（火）まで

#### 3 募集方法

小野市地域公共交通計画（素案）を小野市総合政策部交通政策グループのホームページに掲載します。また、交通政策グループ窓口において閲覧用の冊子を置き、希望される方には配布いたします。

意見、提案の提出は、所定の用紙に、住所、氏名、意見、提案等を記載していただき、持参、郵送、FAX、電子メールで提出するものとします。

#### 4 意見などを提出できる方

- (1) 小野市内に在住されている方
- (2) 小野市内に事業所を有する個人又は法人
- (3) 小野市内に所在する事業所に勤務する方
- (4) 小野市内に所在する学校に在学される方
- (5) 本計画に関係を有する公共交通事業者

#### 5 その他

- (1) 提出していただいた意見等は、集約するなど整理したうえで、意見等に対する市の考え方をホームページで公表します。ただし、提出された意見の中で、具体的に検討ができないものなどは、市の考えを示さないことがあります。
- (2) 個々の意見に対して、直接、個別に回答はしません。
- (3) 提出された方の氏名等の個人情報公表しません。
- (4) 今回の計画等と直接関係のないもの、住所、氏名等の記載がないものについては受付しません。
- (5) パブリックコメントの実施にあわせ、委員の皆さまには「小野市地域公共交通計画（素案）」を郵送いたします。また、令和8年2月中にパブリックコメントを踏まえた「小野市地域公共交通計画（令和8年改定版）」を郵送いたします。

