

第 1 号議案

地域公共交通計画変更認定申請について

1 協議を求める理由

令和 8 年 2 月 2 0 日付け「小野市地域公共交通計画」の策定に伴い、令和 8 年度フィーダー系統の補助申請に向けて国へ提出していた「地域公共交通計画認定申請資料」の記載内容を、当該計画の内容に改める必要が生じたことから、その変更内容について協議いただくもの。

2 変更内容

【フィーダー系統】

(1) 「補助要綱規定事項一覧表」に記載する内容の変更 資料 1 ①、1 ②

⇒ このたび作成した交通計画において該当する記載箇所を記入

⇒ 資料 1 ②において、当該資料に記載する内容の該当ページを抜粋

(2) 小野市地域公共交通計画「別紙」に記載する内容の変更 資料 1 ③

⇒ 計画の策定に伴い、ページ右側【変更後】のとおり変更（赤字部分）

⇒ 資料 1 ②において、「2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」において記載する施策の該当ページを抜粋

(3) 「地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」に記載する内容の変更 資料 1 ④

⇒ 策定年月日を変更（R3. 6. 25 → R8. 2. 17）

3 変更認定申請の提出について

以上の内容についてご承認いただいた場合は、本変更認定申請を国土交通大臣宛てに提出いたします。

なお、ご承認いただいた後に生じる軽微な変更につきましては、事務局に一任いただきますようお願いいたします。

自治体名：小野市

計画名称：小野市地域公共交通計画

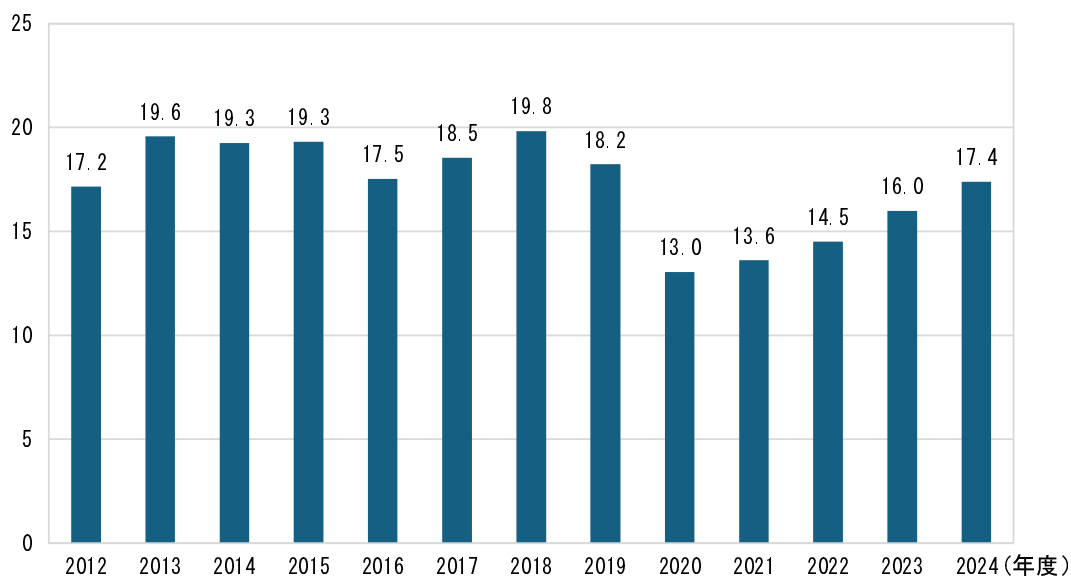
		地域公共交通計画での記載箇所（頁）
補助要綱第17条第1項に規定する事項	（第１号関係） 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割	P13 「(6)らん♡らんバスの概要」欄に記載 P58 <公共交通ネットワークにおける役割>における「らん♡らんバス」欄に記載
	（第２号関係） 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性	P13 「(6)らん♡らんバスの概要」欄に記載
	（第３号関係） 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要	P13 「(6)らん♡らんバスの概要」欄に記載 P67 「フィーダー（支線）交通の再構築」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	P59 評価指標１ 公共交通利用者数 P60 評価指標２ 公共交通に対する公的資金投入額 P60 評価指標３ 「らん♡らんバス」の収支率

(5) 路線バス利用者数の推移

路線バスの利用者数は、2019（令和元）年度では18.2 百人/日と2012（平成24）年度以降おおむね横ばいで推移していたものの、コロナ禍の影響で、2020（令和2）年度には13.0 百人/日と大きく減少しました。その後は回復傾向で推移しているものの、2024（令和6）年度時点で17.4 百人/日とコロナ禍前の水準に回復していません。

〈路線バス利用者数の推移〉

（百人/日）



出典：交通事業者提供データ

(6) らん♡らんバスの概要

らんらんバスは、小野市内を11系統（1日約50便）運行しており、市民の通勤、通学、通院、買物等の日常移動を担っています。

市内には175箇所の停留所が整備されており、市内の主要な公共施設、商業施設、医療施設等を網羅するように運行しています。

また、全系統が小野市役所、エクラ、電鉄小野駅、北播磨総合医療センターなどの主要交通結節点と接続しており、JR加古川線、神戸電鉄粟生線、北条鉄道と接続することで地域間広域移動も可能となるなど、幹線交通を補完し、公共交通ネットワークを構築する上で欠かせない路線となっています。

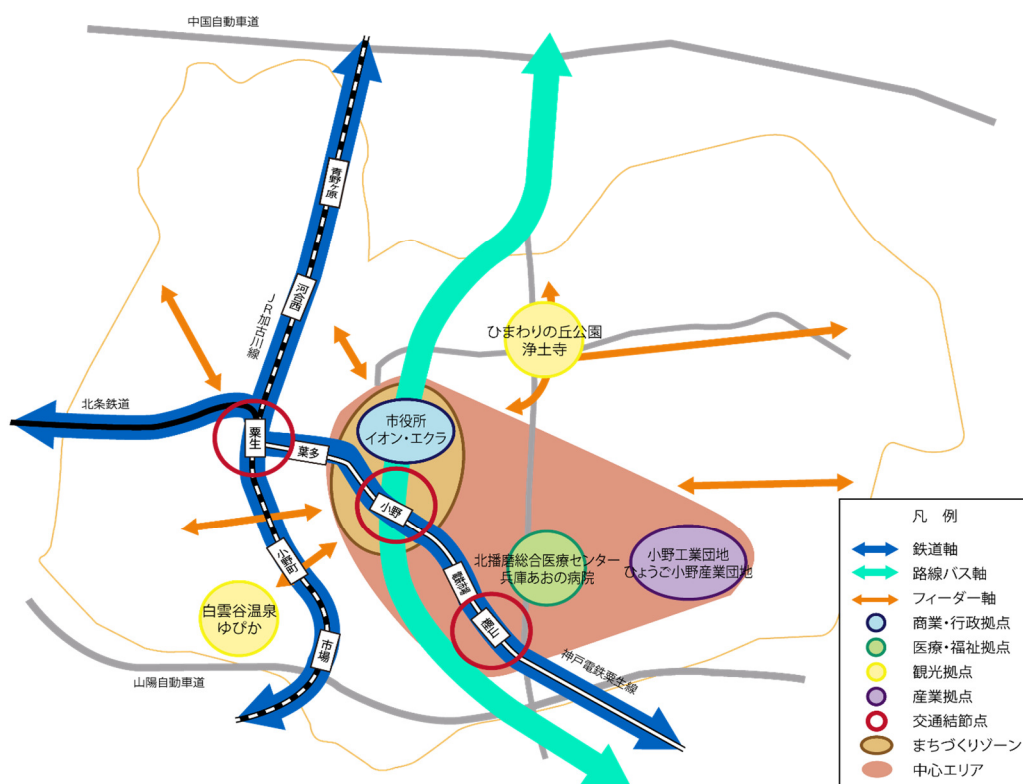
一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統系統国庫補助）により運行の確保・維持を図っており、今後も支援を継続する必要があります。

3 目指す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
らん♡らんバス		●	●	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 らん♡らんタクシー		●	●	定時定路線では対応できないニーズに対応
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

4 数値目標

本計画で定めた3つの基本方針の達成度を評価するため、達成すべき目標（評価指標）を以下のとおり設定します。

評価指標		現状値 (令和6年)	目標値 (令和12年)
評価指標1	公共交通利用者数	238万人/年	242万人/年
評価指標2	公共交通への公的資金投入額	139,738千円	150,506千円
評価指標3	コミュニティバスの収支率	5.7%	5.6%
評価指標4	補助路線バスの収支率	58.8%	54.8%

評価指標1 公共交通利用者数

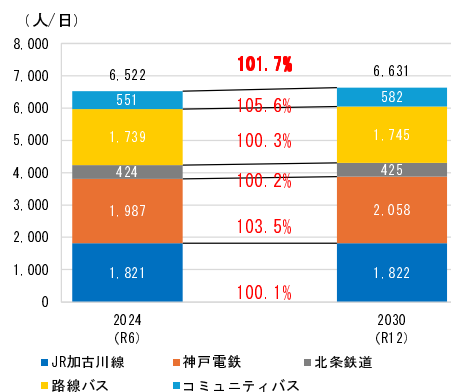
必要な地域旅客運送サービスの提供を確保するため、人口減少により減少する利用者数について、事業の実施によって増加を図り、小野市内を運行する公共交通の利用者数を維持することを目的とします。

	現状値 (令和6年)	目標値 (令和12年)	増減 (R12-R6)	率 (R12/R6)
年間延べ利用者数	238万人/年	242万人/年	4万人/年	101.7%
日平均延べ利用者数	6,522人/日	6,631人/日	109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（ <u>R6年度比100.0%</u> ）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（ <u>R6年度比103.5%</u> ）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、人口減少に伴う減少（年平均1.0%/年減少）と同程度の利用者増加（路線バス年平均1.0%増加、「らん♡らんバス」年平均2.0%増加）を図ります。			
	路線バス：R6年度比100.3% 「らん♡らんバス」：R6年度比105.6%			

(人/日)

Category	2024 (R6)	2030 (R12)	Change Rate
JR Kogawa Line	1,821	1,822	100.1%
Kobe Electric Railway	1,987	2,058	103.5%
Kito Railway	424	425	100.2%
Community Buses	1,739	1,745	100.3%
Total	6,522	6,631	101.7%

■ JR加古川線 ■ 神戸電鉄 ■ 北条鉄道
■ 路線バス ■ コミュニティバス



評価指標2 公共交通に対する公的資金投入額

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。

公共交通に対する公的資金投入額の過剰な増加を抑制し、効率性の高い運行を目指します。

公共交通に対する公的資金投入額の増加と同時に、効率性の高い運行を目指す。

	現状値 (令和6年)	目標値 (令和12年)	増減 (R12-R6)	率 (R12/R6)
公共交通に対する公的資金投入額	139,738 千円	150,506 千円	10,768 千円	107.7%
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（車庫前）～明石駅線」）及び「らん♡らんバス」の年間補助額			
目標設定の考え方	将来利用者数の減少を、各種事業の実施により増加を図り、「運行収支差（運行経費－運行収入）」の過剰な増加を抑制するとともに、必要な施策に対する公的資金投入の効率化を図ります。			
			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 千円	約 7,100 千円
		らん♡らんバス	約 133,000 千円	約 143,900 千円
		計	約 139,800 千円	約 151,000 千円
※「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は含めていません。				
※公的資金投入額は、運行経費における人件費・その他経費が増加するものとして推計しています。				
※利用者数は、評価指標1「公共交通利用者数」に基づき推定しています。				
※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しています。				

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、サービスレベルの向上に伴う収支率の向上を図ります。

	現状値 (令和6年)	目標値 (令和12年)	増減 (R12-R6)	率 (R12/R6)
収支率	5.7%	5.6%	-0.1%	98.2%
指標の定義	【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（利用者1人当たり運賃見込み）」に「利用者数目標値」を乗じて算出 【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」による増加を考慮して算出			

基本方針	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				
施策	2 支線交通・地域内交通の再構築				
実施事業	1 フィーダー（支線）交通の再構築（1／2）				
実施主体	小野市・国・県・神姫バス				
事業期間	2026（令和8）年度～				
スケジュール	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
	市長への手紙、自治会要望、小野市地域公共交通会議ワーキンググループ委員の意見を精査し、らん♡らんバス運行ダイヤの見直しの検討を行います。必要があれば、地域公共交通会議に諮りダイヤ改正を行います。（毎年度1回）				
現状・問題点	・らん♡らんバスの運行により、市内の公共交通空白地域は、人口割合で35%（らん♡らんバスの運行がない場合）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市民の暮らしを支えています。 ・らん♡らんバスは、市内の高齢者や子どもといった交通弱者の通院や通学、買い物などへの移動手段として、なくてはならない交通機関となっています。 ・その一方で、らん♡らんバスの一部区間において、利用者が非常に少なく、小型ノンステップバス車両による運行が非効率になっています。 ・今後、高齢者の増加、自動車運転免許返納者の増加、ひょうご小野産業団地の本格稼働などにより、需要は高まるものと考えられます。 ・平成28年からは、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おり、道路幅員狭小地域への運行要望が多くなってきています。 ・利用者が減少し、小型ノンステップバスの運行では、非効率な運行ルートが見られます。				

基 本 方 針	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
施 策	2 支線交通・地域内交通の再構築
実 施 事 業	1 フィーダー（支線）交通の再構築（2／2）
実 施 主 体	小野市・国・県・神姫バス
事 業 期 間	2026（令和8）年度～
事 業 の イ メ ー ジ	・らん♡らん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、利用状況を精査し、必要に応じて、現状の9台体制から増車を行い、新規ルート及び便数を拡充します。 ・小型バスの運行が難しい道路幅員狭小地域への運行要望については、要望のあった地域の高齢者数、バス利用者数、将来のバス利用見込、運行ルート、停留所設置場所などを踏まえ、ワゴンタイプ車の運行について検討します。 ・小型ノンステップバスの更新時期に合わせて、らん♡らんバスの各運行ルートの実利用者数及び将来利用見込数を検証し、ワゴンタイプ車への変更を検討します。 ・「小野工業団地」、「小野流通等業務団地」、「ひょうご小野産業団地」と鉄道駅を結ぶ「らん♡らんバス」を運行することで、公共交通による移動手段を確保し鉄道の利用促進を図ります。 ・国庫補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）対象路線となる路線については、目標値や評価方法を設定し、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、効率的かつ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。

基本方針	2 誰もが利用しやすい地域公共交通サービスの充実				
施策	2 サービスレベルの向上				
実施事業	2 運行ダイヤの調整				
実施主体	小野市・住民・観光協会・神姫バス				
事業期間	2026（令和8）年度～				
スケジュール	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
	市長への手紙、自治会要望、小野市地域公共交通会議ワーキンググループ委員の意見を精査し、らん♡らんバス運行ダイヤの見直しの検討を行います。必要があれば、地域公共交通会議に諮りダイヤ改正を行います。（毎年度1回）				
現状・問題点	・小野市の公共交通は、市外に行く場合、鉄道又は路線バスに乗り継いでいく体系となっています。また、市内においても、郊外から「らん♡らんバス」を利用し、循環ルートにある目的地に向かう場合、「らん♡らんバス」を乗り継いでいく交通体系となっています。 ・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、市内公共交通の時刻表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。 ・鉄道の運行便数が1時間に1本の時間帯があり、「らん♡らんバス」が遅延した場合、駅での待ち時間が1時間近くになる場合があります。また、高齢者の場合、バスから鉄道への乗り継ぎに時間を要するため、乗り遅れることもあります。				
事業のイメージ	・鉄道駅を発着する「らん♡らんバス」においては、公共交通機関相互の乗り継ぎが円滑にできるように、引き続き運行ダイヤの調整を行います。また、鉄道事業者の運行ダイヤの変更が実施された場合、「らん♡らんバス」のダイヤも必要に応じて変更を検討します。 ・高齢者の駅での乗継時間を考慮し、「らん♡らんバス」と鉄道の接続時間を可能な限り余裕を持たせた運行ダイヤを検討します。 ・市長への手紙、自治会要望、小野市地域公共交通会議ワーキンググループ委員の意見を精査し、利用状況を踏まえた上で、「らん♡らんバス」運行ダイヤ見直しの検討を行います。				

基本方針	3 次世代につないでいく持続可能な公共交通の実現				
施策	1 公共交通に対する意識醸成				
実施事業	1 市民意識の醸成				
実施主体	小野市・住民・鉄道事業者・神姫バス・タクシー事業者				
事業期間	2026（令和8）年度～				
スケジュール	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
	ワーキンググループ会議の実施（毎年）				
	モビリティ・マネジメントの企画立案・実施・検証（毎年）				
	公共交通に関する情報等の定期的な発信				
	「らん♡らんバス時刻表」の作成・配布（らん♡らんバス時刻改正時）				
現状・問題点	・市民の生活において自動車移動の中心となっており、鉄道やバスを利用したことがない方もおられます。 ・利用者が減少する中で路線を維持していくためには、新たな利用者の開拓が必要です。 ・「らん♡らんバス」の時刻改正にあわせて、市内公共交通の時刻表を掲載した「らん♡らんバス時刻表」を作成し、市内全戸に配布しています。 ・公共交通に関する住民の意識や意見を集約するため、市内各自治会から選出いただいたワーキンググループ委員と市内公共交通全般について、意見交換や協議を行うとともに公共交通の利用啓発を行っています。 ・神戸電鉄は、利用促進のため、企画乗車券を継続的に発行しています。				
事業のイメージ	・「らん♡らんバス」の時刻改正にあわせて、市内公共交通の時刻表を掲載した「らん♡らんバス時刻表」を作成し、市内全戸に配布します。 ・公共交通の利用促進を図るとともに、公共交通を地域で守り育てる意識を醸成するため、モビリティ・マネジメントを実施します。 ・公共交通の利用方法や公共交通の重要性を学んでもらうため、子どもや高齢者をターゲットとした鉄道、バスの乗り方教室を実施します。 ・市広報紙等において、公共交通の取り組みや現状を発信することで、公共交通を地域で守り育てる意識醸成を図ります。 ・引き続き、ワーキンググループ委員と意見交換、協議する場を設け、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。 ・神戸電鉄の企画乗車券を普及啓発することで、公共交通を利用したお出かけ促進します。				

小野市地域公共交通計画「別紙」

【変更前】

１．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性	
小野市には、公共交通として、鉄道（ＪＲ、神戸電鉄、北条鉄道）、路線バス、コミュニティバスが運行している。これらの公共交通機関は、市民の日常生活に必要不可欠な移動手段として利用されている。しかし、少子高齢化の進展や自動車の普及などによる利用者の減少により、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にある。今後もさらに高齢化が進むと予想されている中で、活気があり、安心して生活できるまちづくりのためには、地域公共交通の必要性が一層高まってくることとなる。 ついては、それぞれの公共交通機関が連携し、公共交通ネットワークを構築することで、利便性が高く、効率的で効果的な公共交通システムを構築することを目指す。	
２．地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果	
（１）事業の目標	
小野市内を運行するコミュニティバスの目標を次のとおりとする。 なお、(2)は幹線系統（路線バス）の実績値を含む市内バス路線における目標値とする。	
(1) 利用者数	全体年間利用者数 211,000人以上（令和８年度） 65歳以上の高齢者の年間利用者数 98,500人以上（令和８年度） 一般利用者の年間利用者数 72,500人以上（令和８年度）
(2) 公的資金投入額	253 円/人・年（令和８年度）
(3) 収支率	6%（令和８年度）
※小野市地域公共交通計画 P88～91 参照	
（２）事業の効果	
交通空白地域と市内中心市街地及び主要施設を結ぶ運行をコミュニティバスが担うことにより、交通空白地域の住民等の交通手段を確保するとともに、市街地における活性化や新たなコミュニティ活動の醸成を図る。	
３．２．の目標を達成するために行う事業及びその実施主体	
(1) 実施事業：総合時刻表の作成（小野市地域公共交通計画 P78 参照） 事業内容：らん♡らんバス（コミュニティバス）、デマンドバス、神姫バス、神戸電鉄、ＪＲ加古川線、北条鉄道についての総合時刻表を作成することによる市内公共交通機関の利便性向上 実施主体：小野市地域公共交通会議 (2) 実施事業：ワーキンググループ会議開催（小野市地域公共交通計画 P85 参照） 事業内容：各自治会から選出されたワーキンググループ委員の方々と市内公共交通全般に関する協議を行うことにより、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る。 実施主体：小野市地域公共交通会議 (3) 実施事業：小学生以下、65歳以上、障がい者のらん♡らんバス運賃無料（平成18年4月～実施） 事業内容：らん♡らんバス（コミュニティバス）は福祉施策の一環として運行していることから、上記の方々について運賃を無料とすることにより、利用促進を図る。 実施主体：小野市	

小野市地域公共交通計画「別紙」

【変更後】

１．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性	
小野市には、公共交通として、鉄道（ＪＲ、神戸電鉄、北条鉄道）、路線バス、コミュニティバスが運行している。これらの公共交通機関は、市民の日常生活に必要不可欠な移動手段として利用されている。しかし、少子高齢化の進展や自動車の普及などによる利用者の減少により、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にある。今後もさらに高齢化が進むと予想されている中で、活気があり、安心して生活できるまちづくりのためには、地域公共交通の必要性が一層高まってくることとなる。 ついては、それぞれの公共交通機関が連携し、公共交通ネットワークを構築することで、利便性が高く、効率的で効果的な公共交通システムを構築することを目指す。	
２．地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果	
（１）事業の目標	
小野市内を運行するコミュニティバスの目標を次のとおりとする。 なお、(2)は幹線系統（路線バス）の実績値を含む市内バス路線における目標値とする。	
(1) 利用者数	全体年間利用者数 211,000人以上（令和８年度） 65歳以上の高齢者の年間利用者数 98,500人以上（令和８年度） 一般利用者の年間利用者数 72,500人以上（令和８年度）
(2) 公的資金投入額	253 円/人・年（令和８年度）
(3) 収支率	6%（令和８年度）
（２）事業の効果	
交通空白地域と市内中心市街地及び主要施設を結ぶ運行をコミュニティバスが担うことにより、交通空白地域の住民等の交通手段を確保するとともに、市街地における活性化や新たなコミュニティ活動の醸成を図る。	
３．２．の目標を達成するために行う事業及びその実施主体	
(1) 実施事業：利用状況の精査と運行の再編成（小野市地域公共交通計画 P68、73 参照） 事業内容：らん♡らんバスの利用状況を精査し、必要に応じた増車、増便、ルート新設、ダイヤ改正等の検討を加えるとともに、運行車両規模の見直しによるルートの再編成により、きめ細かな運行の実現を図る。 実施主体：小野市 (2) 実施事業：総合時刻表の作成（小野市地域公共交通計画 P74 参照） 事業内容：らん♡らんバス（コミュニティバス）、デマンドバス、神姫バス、神戸電鉄、ＪＲ加古川線、北条鉄道についての総合時刻表を作成することによる市内公共交通機関の利便性の向上を図る。 実施主体：小野市地域公共交通会議 (3) 実施事業：ワーキンググループ会議開催（小野市地域公共交通計画 P74 参照） 事業内容：各自治会から選出されたワーキンググループ委員の方々と市内公共交通全般に関する協議を行うことにより、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る。 実施主体：小野市地域公共交通会議	

【変更前】

4. 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概要及び 運送予定者
表 1 を添付。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
費用の負担者：神姫バス株式会社 なお、小野市から運行事業者へ支出する補助金については、運行経費（約 1.4 億円）か ら、運送収入及び国庫補助金額を差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
(1) 評価手法：利用実績（利用者数）による定量評価 測定方法：運行事業者が日単位で利用実績（利用者数）を計測 (2) 評価手法：利用実績（利用者数）及び支援実績（補助額）による定量評価 測定方法：(1)における実績及び市から事業者への補助額により 1 人あたりの公的 資金投入額を算出 ※幹線系統（路線バス）を含む (3) 評価手法：利用実績（収支率）による定量評価 測定方法：運行事業者が 1 年度間に要した経費に対する運賃収入の割合を算出
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの 運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村 に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期 及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
表 5 を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ うとする場合のみ】</u>
更なる利便性向上の観点から、市内公共交通ネットワークを拡充するため、バス車両の 増車を行い、市民への安定した公共交通サービスの確保を図る。 また、現在補助対象路線を走行している車両の老朽化が進んでいるため、利用者の安全 性確保のために、新たに車両を購入し、更新を行う。

【変更後】

4. 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概要及び 運送予定者
表 1 を添付。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
費用の負担者：神姫バス株式会社 なお、小野市から運行事業者へ支出する補助金については、運行経費（約 1.4 億円）か ら、運送収入及び国庫補助金額を差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
(1) 評価手法：利用実績（利用者数）による定量評価 測定方法：運行事業者が日単位で利用実績（利用者数）を計測 (2) 評価手法：利用実績（利用者数）及び支援実績（補助額）による定量評価 測定方法：(1)における実績及び市から事業者への補助額により 1 人あたりの公的 資金投入額を算出 ※幹線系統（路線バス）を含む (3) 評価手法：利用実績（収支率）による定量評価 測定方法：運行事業者が 1 年度間に要した経費に対する運賃収入の割合を算出
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの 運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村 に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期 及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
表 5 を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ うとする場合のみ】</u>
更なる利便性向上の観点から、市内公共交通ネットワークを拡充するため、バス車両の 増車を行い、市民への安定した公共交通サービスの確保を図る。 また、現在補助対象路線を走行している車両の老朽化が進んでいるため、利用者の安全 性確保のために、新たに車両を購入し、更新を行う。

【変更前】

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果
【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
小野市内を運行するコミュニティバスの目標を次のとおりとする。 なお、(2)は幹線系統（路線バス）の実績値を含む市内バス路線における目標値とする。
(1) 利用者数
全体年間利用者数 211,000人以上 (令和8年度)
65歳以上の高齢者の年間利用者数 98,500人以上 (令和8年度)
一般利用者の年間利用者数 72,500人以上 (令和8年度)
(2) 公的資金投入額 253円/人・年 (令和8年度)
(3) 収支率 6% (令和8年度)
※小野市地域公共交通計画 P88～91 参照
(2) 事業の効果
(事業の効果)
①令和3年1月に購入した車両については、老朽化の進んでいる車両を更新し、利用者の安全性・快適性を確保・維持することを目的としている。
②令和3年10月に購入した車両については、今後更なる高齢化により需要が高まると考えられるコミュニティバスの利便性の向上、市内交通ネットワークの充実のための便数拡充を目的としている。(小野市地域公共交通計画 P66 参照)
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
表6を添付
なお、車両の取得に係る購入費用総額のうち、小野市から運行事業者への補助金額については、購入費用総額から国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）
【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性
【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果
【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし

【変更後】

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果
【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
小野市内を運行するコミュニティバスの目標を次のとおりとする。 なお、(2)は幹線系統（路線バス）の実績値を含む市内バス路線における目標値とする。
(1) 利用者数
全体年間利用者数 211,000人以上 (令和8年度)
65歳以上の高齢者の年間利用者数 98,500人以上 (令和8年度)
一般利用者の年間利用者数 72,500人以上 (令和8年度)
(2) 公的資金投入額 253円/人・年 (令和8年度)
(3) 収支率 6% (令和8年度)
(2) 事業の効果
(事業の効果)
①令和3年1月に購入した車両については、老朽化の進んでいる車両を更新し、利用者の安全性・快適性を確保・維持することを目的としている。
②令和3年10月に購入した車両については、今後更なる高齢化により需要が高まると考えられるコミュニティバスの利便性の向上、市内交通ネットワークの充実のための便数拡充を目的としている。(小野市地域公共交通計画 P66 参照)
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
表6を添付
なお、車両の取得に係る購入費用総額のうち、小野市から運行事業者への補助金額については、購入費用総額から国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）
【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性
【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果
【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

小野市地域公共交通会議開催状況

- ・平成21年 3月 4日 小野市地域公共交通会議設置要綱の制定等について
- ・平成21年12月 1日 小野市地域公共交通総合連携計画の策定について
- ・平成22年 2月22日 小野市地域公共交通総合連携計画案について
- ・平成23年 3月24日 平成22年度事業報告及び平成23年度事業計画について
- ・平成24年 1月18日 地域公共交通活性化再生総合事業に関する事後評価について
- ・平成24年 3月28日 市内路線バスのコミュニティバスへの運行移行について
- ・平成24年 8月20日 平成24年10月ダイヤ改正について
- ・平成25年 4月26日 平成24年度コミュニティバス運行実績について
- ・平成25年 6月25日 小野市地域公共交通総合連携計画案について
- ・平成25年 8月28日 平成25年10月1日ダイヤ改正について
- ・平成25年11月25日 平成26年1月6日ダイヤ改正について
- ・平成26年 8月19日 平成27年1月2日ダイヤ改正について
- ・平成27年 5月21日 小野市地域公共交通網形成計画の策定について
- ・平成27年10月21日 平成28年1月2日ダイヤ改正について
- ・平成27年12月21日 小野市地域公共交通網形成計画の策定について
- ・平成28年 6月17日 平成28年8月1日ダイヤ改正について
- ・平成29年 4月27日 平成29年度歳入歳出予算等について
- ・平成29年 7月 7日 平成29年9月1日ダイヤ改正について
平成30年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・平成30年 5月15日 平成30年7月1日ダイヤ改正について
平成30年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について
平成31年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 元年 5月22日 令和元年度歳入歳出予算について
令和2年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 元年11月21日 「らん♡らんバス」への中型バス導入について
令和2年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について 等
- ・令和 2年 3月 2日 令和2年5月7日ダイヤ改正について
令和2年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について 等
- ・令和 2年 7月14日 令和2年度歳入歳出予算について
(書面開催) 令和3年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 3年 4月 7日 「小野市地域公共交通計画(案)」に係るパブリックコメント
(書面開催) の実施について
- ・令和 3年 6月14日 令和3年度歳入歳出予算について
令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 4年 6月22日 令和4年度歳入歳出予算について
令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 5年 6月20日 令和5年度歳入歳出予算について
令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 6年 6月21日 令和6年度歳入歳出予算について
令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 6年12月18日 コミュニティバスの運行ルート等の変更について
(書面開催) 地域公共交通計画変更認定申請について
- ・令和 7年 6月18日 令和7年度歳入歳出予算について
令和8年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 7年12月10日 「小野市地域公共交通計画(案)」に係るパブリックコメントの
実施について
コミュニティバスにおけるルート新設及びダイヤ改正について 等

19. 利用者等の意見の反映状況

- ①各自治会から選出されたワーキンググループ委員に対しコミュニティバスの意見聴取
を行い事業計画に反映
- ・調査対象：各自治会から選出されたワーキンググループ委員(36名)
 - ・調査方法：ワーキンググループ会議開催による意見聴取

18. 協議会の開催状況と主な議論

小野市地域公共交通会議開催状況

- ・平成21年 3月 4日 小野市地域公共交通会議設置要綱の制定等について
- ・平成21年12月 1日 小野市地域公共交通総合連携計画の策定について
- ・平成22年 2月22日 小野市地域公共交通総合連携計画案について
- ・平成23年 3月24日 平成22年度事業報告及び平成23年度事業計画について
- ・平成24年 1月18日 地域公共交通活性化再生総合事業に関する事後評価について
- ・平成24年 3月28日 市内路線バスのコミュニティバスへの運行移行について
- ・平成24年 8月20日 平成24年10月ダイヤ改正について
- ・平成25年 4月26日 平成24年度コミュニティバス運行実績について
- ・平成25年 6月25日 小野市地域公共交通総合連携計画案について
- ・平成25年 8月28日 平成25年10月1日ダイヤ改正について
- ・平成25年11月25日 平成26年1月6日ダイヤ改正について
- ・平成26年 8月19日 平成27年1月2日ダイヤ改正について
- ・平成27年 5月21日 小野市地域公共交通網形成計画の策定について
- ・平成27年10月21日 平成28年1月2日ダイヤ改正について
- ・平成27年12月21日 小野市地域公共交通網形成計画の策定について
- ・平成28年 6月17日 平成28年8月1日ダイヤ改正について
- ・平成29年 4月27日 平成29年度歳入歳出予算等について
- ・平成29年 7月 7日 平成29年9月1日ダイヤ改正について
平成30年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・平成30年 5月15日 平成30年7月1日ダイヤ改正について
平成30年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について
平成31年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 元年 5月22日 令和元年度歳入歳出予算について
令和2年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 元年11月21日 「らん♡らんバス」への中型バス導入について
令和2年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について 等
- ・令和 2年 3月 2日 令和2年5月7日ダイヤ改正について
令和2年度地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について 等
- ・令和 2年 7月14日 令和2年度歳入歳出予算について
(書面開催) 令和3年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 3年 4月 7日 「小野市地域公共交通計画(案)」に係るパブリックコメント
(書面開催) の実施について
- ・令和 3年 6月14日 令和3年度歳入歳出予算について
令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 4年 6月22日 令和4年度歳入歳出予算について
令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 5年 6月20日 令和5年度歳入歳出予算について
令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 6年 6月21日 令和6年度歳入歳出予算について
令和7年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 6年12月18日 コミュニティバスの運行ルート等の変更について
(書面開催) 地域公共交通計画変更認定申請について
- ・令和 7年 6月18日 令和7年度歳入歳出予算について
令和8年度地域内フィーダー系統確保維持計画について 等
- ・令和 7年12月10日 「小野市地域公共交通計画(案)」に係るパブリックコメントの
実施について
コミュニティバスにおけるルート新設及びダイヤ改正について 等
- ・令和 8年 2月 4日 「小野市地域公共交通計画」の策定について

19. 利用者等の意見の反映状況

- ①各自治会から選出されたワーキンググループ委員に対しコミュニティバスの意見聴取
を行い事業計画に反映
- ・調査対象：各自治会から選出されたワーキンググループ委員(36名)

【変更前】

- ・調査期間：令和6年11月（全5回）
- ・反映状況：ワーキンググループ会議では、「らん♡らんバス（コミュニティバス）は交通弱者にとって有効な交通手段である」との意見がある一方で、「児童の通学手段として新たなルートを設置してほしい。」などの要望が出たため、本計画年度においては、今後実施するダイヤ改正への反映を検討する。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）兵庫県小野市中島町 531 番地
（所 属）小野市 総合政策部 交通政策グループ
（氏 名）坪田 陸
（電 話）0794-63-1404
（e-mail）kotu@city.hyogo-ono.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

【変更後】

- ・調査方法：ワーキンググループ会議開催による意見聴取
- ・調査期間：令和6年11月（全5回）
- ・反映状況：ワーキンググループ会議では、「らん♡らんバス（コミュニティバス）は交通弱者にとって有効な交通手段である」との意見がある一方で、「児童の通学手段として新たなルートを設置してほしい。」などの要望が出たため、本計画年度においては、今後実施するダイヤ改正への反映を検討する。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）兵庫県小野市中島町 531 番地
（所 属）小野市 総合政策部 交通政策グループ
（氏 名）坪田 陸
（電 話）0794-63-1404
（e-mail）kotu@city.hyogo-ono.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

資料－1④

市区町村名	兵庫県小野市
-------	--------

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	29,583
交通不便地域等	14,520

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
14,520	別紙の通り	局長指定

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
小野市地域公共交通計画	令和8年2月20日	—

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)⑪))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)