

協議事項 6

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

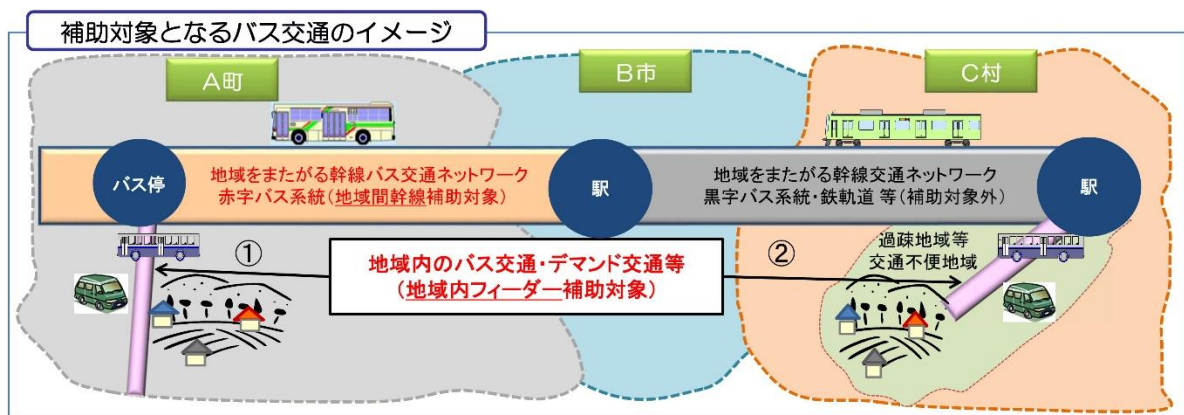
(1) 地域内フィーダー系統

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８年１０月１日 から 令和９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２９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

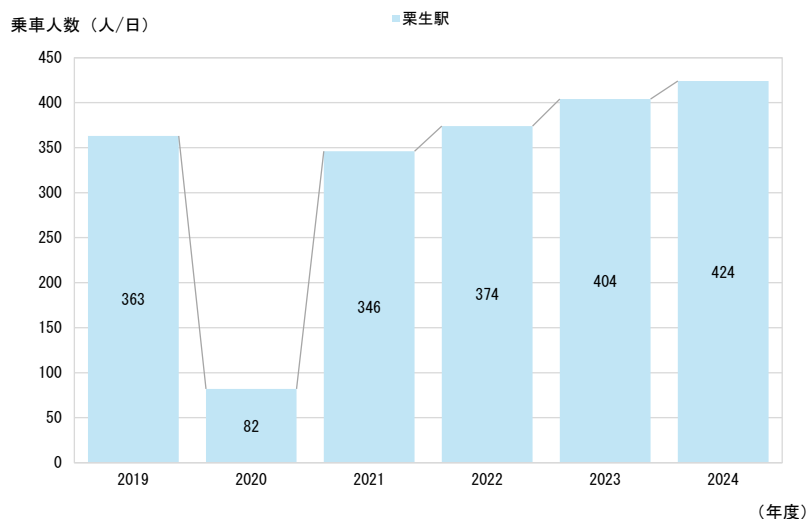
小野市地域公共交通計画

（令和8年2月策定）

補助要綱規定事項 該当ページ抜粋

北条鉄道栗生駅の利用者数は、2020（令和2）年度はコロナ禍の影響で一時大幅に減少したものの、その後コロナ禍前の水準を超えて増加し、2024（令和6）年度で1日424人の利用となっています。

〈北条鉄道・栗生駅利用者数の推移〉



※各年度における特定日での調査

出典：交通事業者提供データ

(4) 路線バスの概要

小野市内の路線バスは、神姫バスが、神戸方面、明石方面及び社方面を結ぶ路線を運行しています。

2025（令和7）年現在の小野市内を発着する便の運行本数は、「社（車庫前）～三宮線」が31本/日、「社（車庫前）～明石駅線」が24本/日となっています。

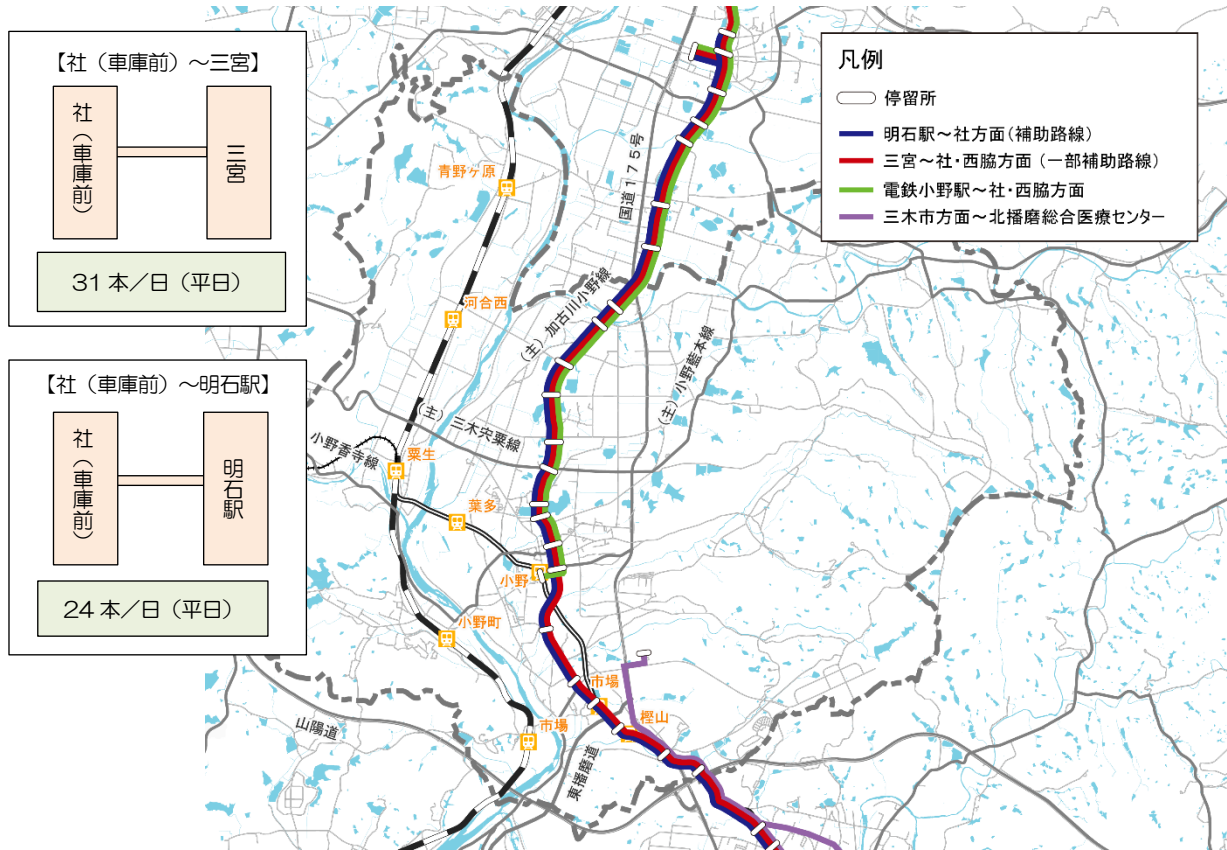
また、「社（車庫前）～明石駅線」及び「社（車庫前）～（御坂経由）～三宮線」は、路線バスの交通結節点である社（車庫前）バス停と明石駅・三宮駅を接続しており、小野市を含む沿線市町の拠点間を連絡し、市内外問わず多様な目的での移動を担っているだけでなく、他の交通モードや地域内交通・支線交通との連結を担うなど、小野市の公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。

その他、電鉄小野駅や北播磨総合医療センターを発着する路線バスが運行しています。

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（地域間幹線系統国庫補助）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。

なお、神戸電鉄小野駅と加東市を結ぶ「天神電鉄小野駅線」は、令和7年3月末で休止しており、現在は運行していません。

〈小野市内における路線バスの概要〉



※2025(令和7)年10月現在
出典: 神姫バスナビ

〈国庫補助(幹線系統)を受けて運行する路線の位置付け・役割〉

位置付け	系統	役割	確保・維持策
地域間幹線	社(車庫前)～明石駅前	加東市や明石市等、市外への広域交通を担う	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し、持続可能な運行を確保
	社(車庫前)～(御坂)～三宮[急行]	加東市や神戸市等、市外への広域交通を担う	

〈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〉

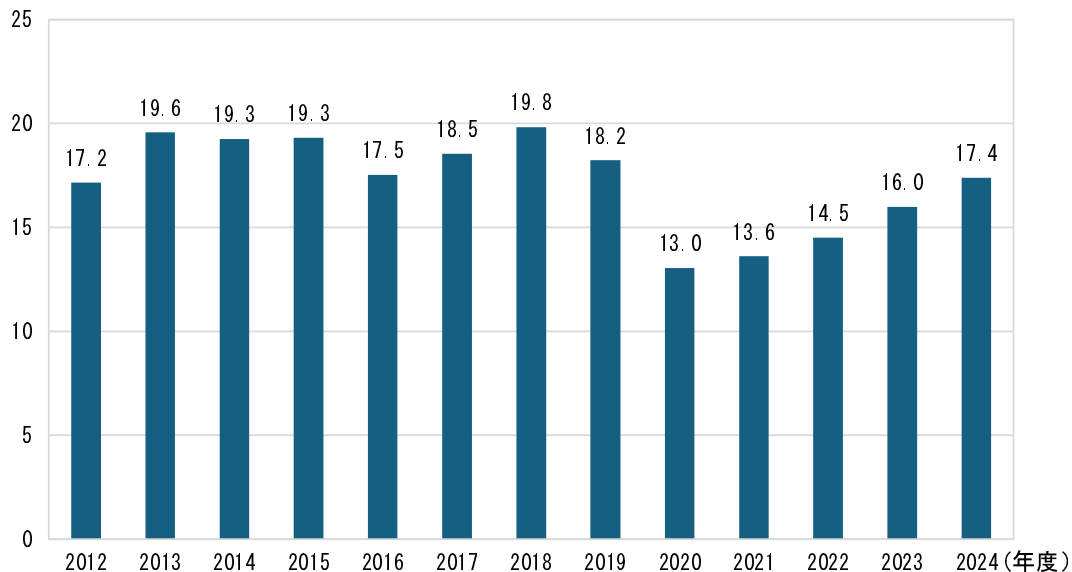
系統	起点	経由地	終点	事業許可	運行態様	実施主体	補助金		
							幹線	車両	県市
急行	社(車庫前)	御坂	三宮	4条乗合	路線定期	神姫バス	○		
36	社(車庫前)	三木営業所	明石駅前	4条乗合	路線定期	神姫バス	○	○	○

(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。

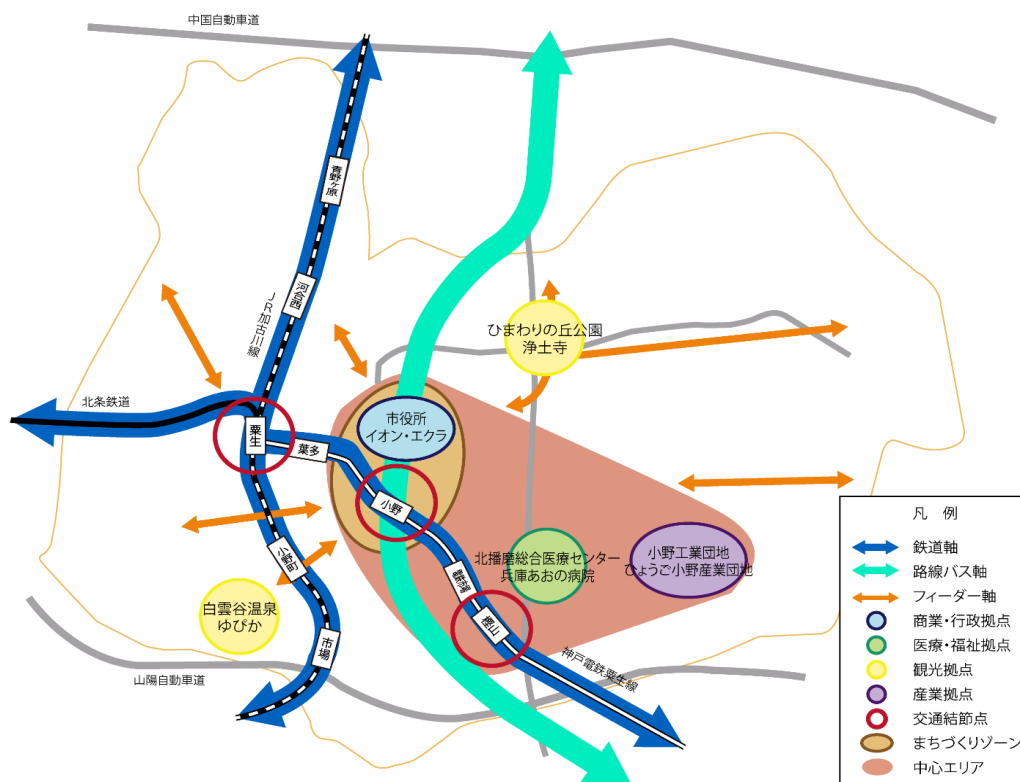
一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統系統国庫補助）により運行の確保・維持を図っており、今後も支援を継続する必要があります。

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

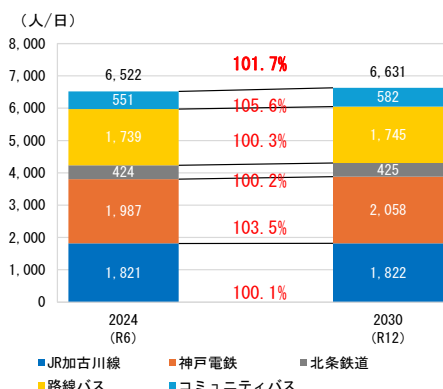
本計画で定めた3つの基本方針の達成度を評価するため、達成すべき目標（評価指標）を以下のとおり設定します。

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%			



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。

	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			

目標設定の考え方	<運行収入>				
	「利用者1人当たり平均運賃」に「利用者数目標値」を乗じて算出しています。				
	らん♡らんバス	現状値 (令和6年)	目標値 (令和12年)	増減 (R12-R6)	率 (R12/R6)
	平均運賃	40円/人	40円/人	-	-
	年間利用者数	約200,000人/年	約211,000人/年	約11,000人/年	100.3%
	運行収入	約8,000千円	約8,500千円	約500千円	105.6%
	※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。				
	<運行経費>				
	「人件費」と「その他経費」に分類し、「物価高騰・人件費高騰」による増加を考慮して算出しています。				
	らん♡らんバス	現状値 (令和6年)	目標値 (令和12年)	増減 (R12-R6)	率 (R12/R6)
	人件費	約82,000千円	約86,000千円	約4,000千円	104.8%
	その他経費	約59,000千円	約66,000千円	約7,000千円	111.8%
	運行経費	約141,000千円	約152,000千円	約11,000千円	107.8%
	※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しています。				
	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しています。				
	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				
	<収支率>				
	運行経費見込みを運行収入見込みで除して算出しています。				
	運行経費が増える中、事業の実施によって収入を増やすことで、収支率の悪化を抑制します。				
	【参考 収支率（何も事業を実施しない場合）】				
	らん♡らんバス	現状値 (令和6年)	推計値 (令和12年)		
	運行収入	約8,000千円/年	約7,700千円/年		
	運行経費	約141,000千円/年	約152,000千円/年		
	収支率	5.7%	5.1%		
	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8,000千円/年	約8,500千円/年		
	運行経費	約141,000千円/年	約152,000千円/年		
	収支率	5.7%	5.6%		
	事業実施による収支率改善効果	-	0.5%		

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、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	58.8%	54.8%	-4.0%	93.2%

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）				
	ワゴンタイプ車導入の検討 → 予算要求 → 運行ルートの決定 → 運行開始 → 運行ルートの見直し・検討				
	国庫補助路線の運行の実施 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				
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。				

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、68、73、74「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

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	P11 「(4)路線バスの概要」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「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	P11 「(4)路線バスの概要」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	P12 <国庫補助（補助系統）を受けて運行する路線バスの事業概要>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 P61 評価指標4 補助路線バスの収支率