小野市
地域公共交通計画

みんなでつくる「つながりあるまち」
を目指して

小野市

目　次

第１章　小野市地域公共交通計画の概要

１　計画策定の背景と目的 …… １
２　計画の位置付け …… １
３　計画の対象区域 …… ２
４　計画の期間 …… ２
５　本計画の対象とする小野市内の交通手段 …… ２
６　計画の構成 …… ２

第２章　小野市の公共交通を取り巻く現状

１　小野市の概要 …… ３
２　小野市の交通の状況 …… ８
３　小野市の人の動き …… 20
４　アンケート調査結果 …… 29
５　小野市の公共交通を取り巻く現状と課題 …… 39

第３章　上位計画・関連計画

１　上位計画・関連計画の整理 …… 41
２　上位計画の概要 …… 41
３　関連計画の概要 …… 48

第４章　小野市地域公共交通計画（2021（令和３）年策定）の検証

１　小野市地域公共交通計画（2021（令和３）年策定）の検証 …… 49
２　事業の実施状況 …… 50
３　目標の達成状況 …… 52

第５章　めざす将来の公共交通

１　基本理念 …… 58
２　基本方針 …… 58
３　めざす公共交通ネットワーク …… 59
４　数値目標 …… 60

第６章　施策・事業

１　交通機関の役割 …… 64
２　施策体系 …… 65

第７章　施策・事業 …… 66

第８章　推進体制と進捗管理

１　住民・交通事業者・行政の連携 …… 78
２　持続可能な公共交通確保のための他分野との連携 …… 78
３　ガバナンス体制 …… 79
４　進捗管理と評価 …… 79

第１章　小野市地域公共交通計画の概要

１　計画策定の背景と目的

小野市では、2015（平成 27）年 12 月に「小野市地域公共交通網形成計画」、2021（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、公共交通の運転手の不足など、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。

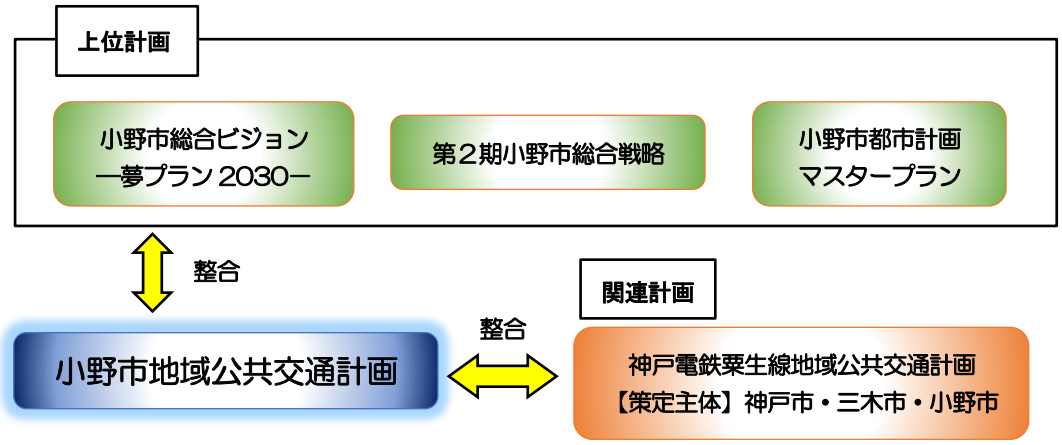
また、2023（令和５）年 10 月に実施した「小野市都市計画マスタープラン住民意向調査」においても、交通利便性の改善を求める意見が多く、同じ市内でも地域により交通事情やニーズが異なるため、地域の実情に応じた交通サービス・持続可能な公共交通の構築に向けた検討が求められています。

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。

２　計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第５条に基づいて策定するものであり、「小野市総合ビジョン―夢プラン 2030―」、「第２期小野市総合戦略」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計画」を関連計画として、整合を図りながら、小野市における公共交通のめざす姿と、その実現に向けた施策・事業を示すものです。



３　計画の対象区域

本計画の対象区域は、小野市全域とします。

４　計画の期間

本計画の期間は、2026（令和８）年４月から 2031（令和 13）年３月までの５年間とします。なお、本計画の策定後、社会情勢や交通を取り巻く環境に著しい変動等が生じた場合は、必要に応じて計画の見直しを行います。

５　本計画の対象とする小野市内の交通手段

誰もが利用できる交通手段として小野市内では以下のものがあります。

⑴ 鉄道（ＪＲ加古川線、神戸電鉄粟生線、北条鉄道）

⑵ 路線バス（神姫バスが運行する「社～三宮線」、「社～明石線」）

⑶ コミュニティバス（らん♡らんバス）

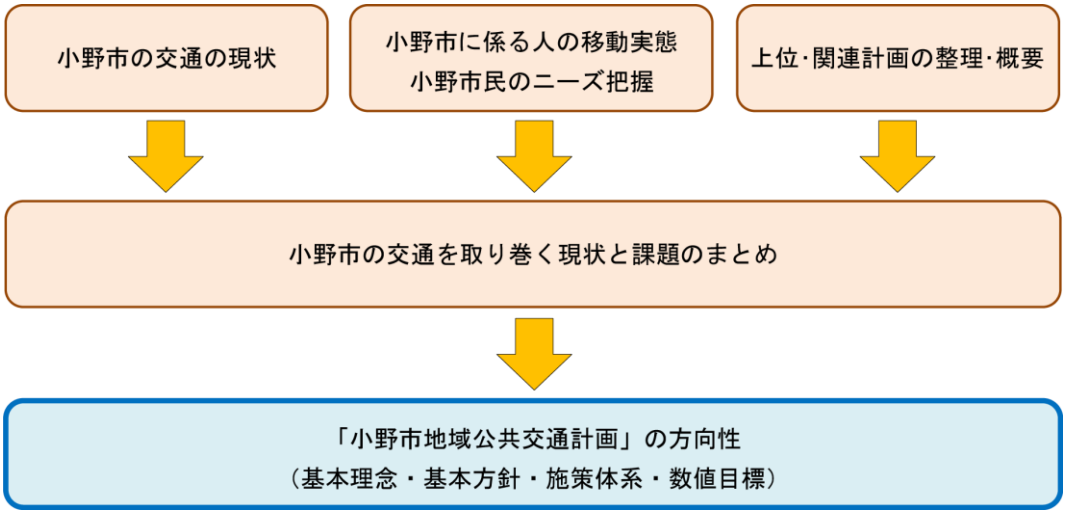
⑷ タクシー

⑸ デマンドタクシー（らん♡らんタクシー）

上記のほか、公共交通を補完する移動手段として、福祉有償運送やスクールバス、病院や企業が運行する送迎バスなども運行しています。これら交通手段を総動員しつつ、それぞれが役割を果たし、市民や来訪者の移動手段を確保していきます。

６　計画の構成

本計画の構成は次のとおりです。



第２章　小野市の公共交通を取り巻く現状

１　小野市の概要

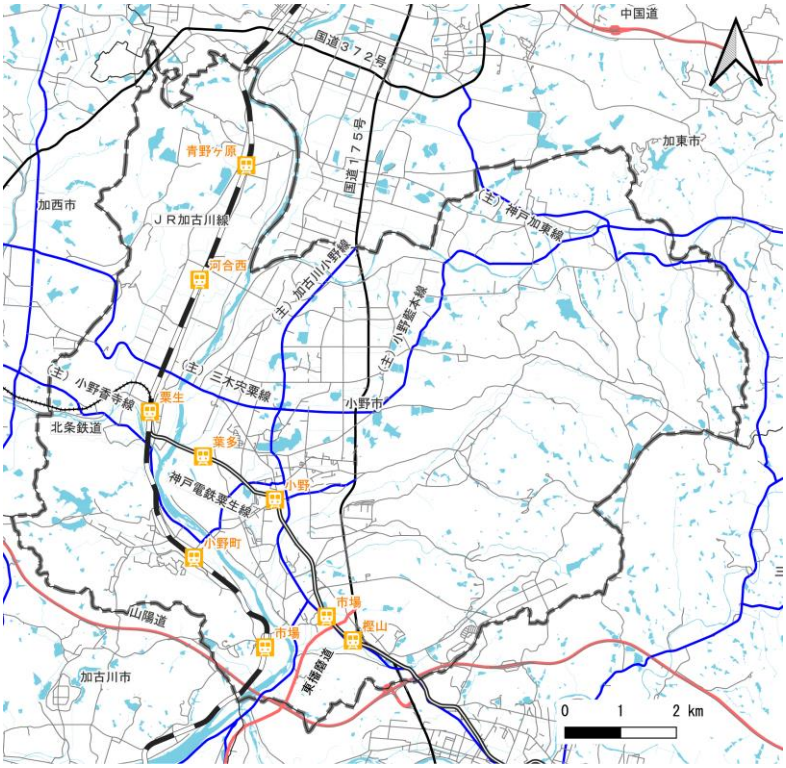
（1）位置・地勢

小野市は、兵庫県の南東部に位置し、東西 11.8 ㎞、南北約 11.2 ㎞、総面積 93.84 ㎢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を有し、市の南側には山陽自動車道、市境界から北側へ約５㎞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、東播磨南北道路などの主要幹線道路やひょうご小野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。

〈小野市の位置〉



世代を超えて人と人とがつながる「小野まつり」

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）

季節の花々が美しく咲き誇る
「ひまわりの丘公園」

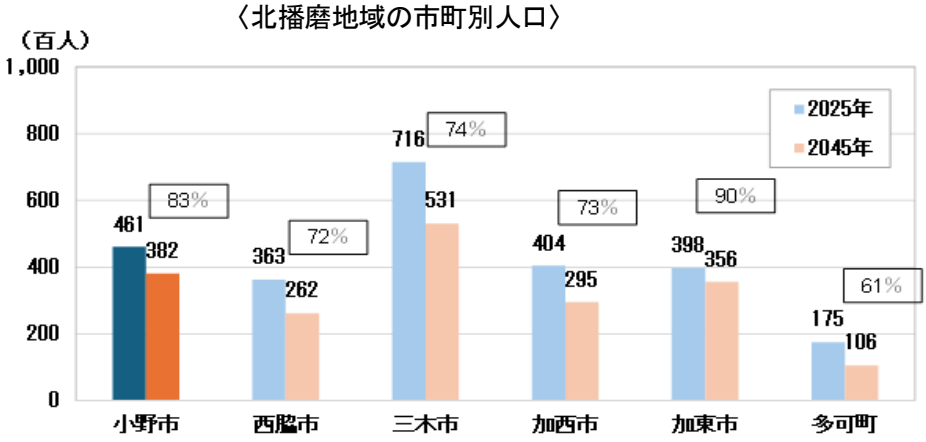
⑵ 人口と高齢化率の推移

小野市の人口は、2025（令和７）年現在、約 46,000 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 2045（令和 27）年には、人口が約 38,200 人にまで減少すると予測されています。

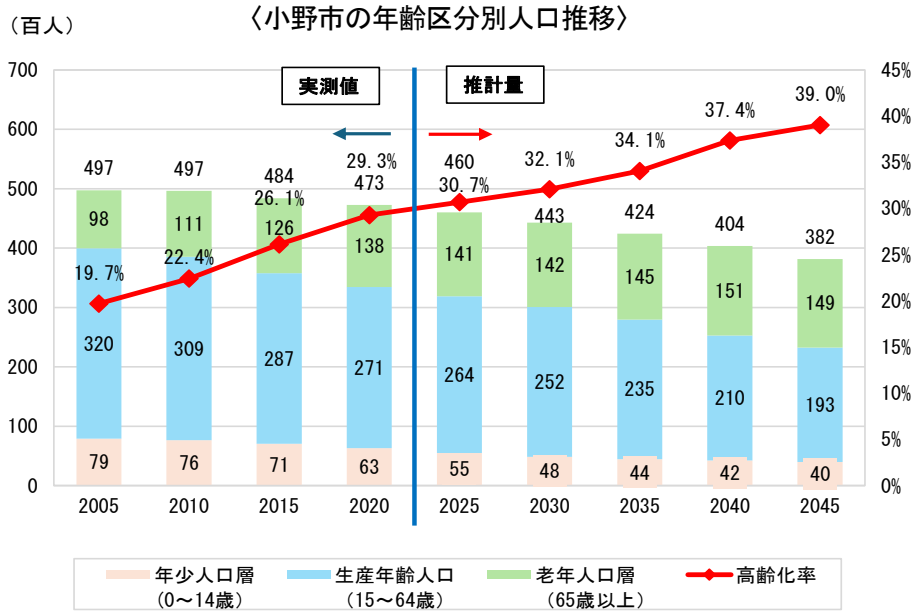
年齢別に人口をみると、年少人口（0～14 歳）と生産年齢人口（15～64 歳）は減り続け、老年人口（65 歳以上）は増えることから、少子高齢化がさらに進展し、高齢化率（65 歳以上人口割合）は、2020（令和２）年で 28.8%、2025（令和７）年に 30%を超え、2045（令和 27）年には 39.0%になると予測されています。

〈北播磨地域の市町別人口〉



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（2045（令和 27）年）

〈小野市の年齢区分別人口推移〉



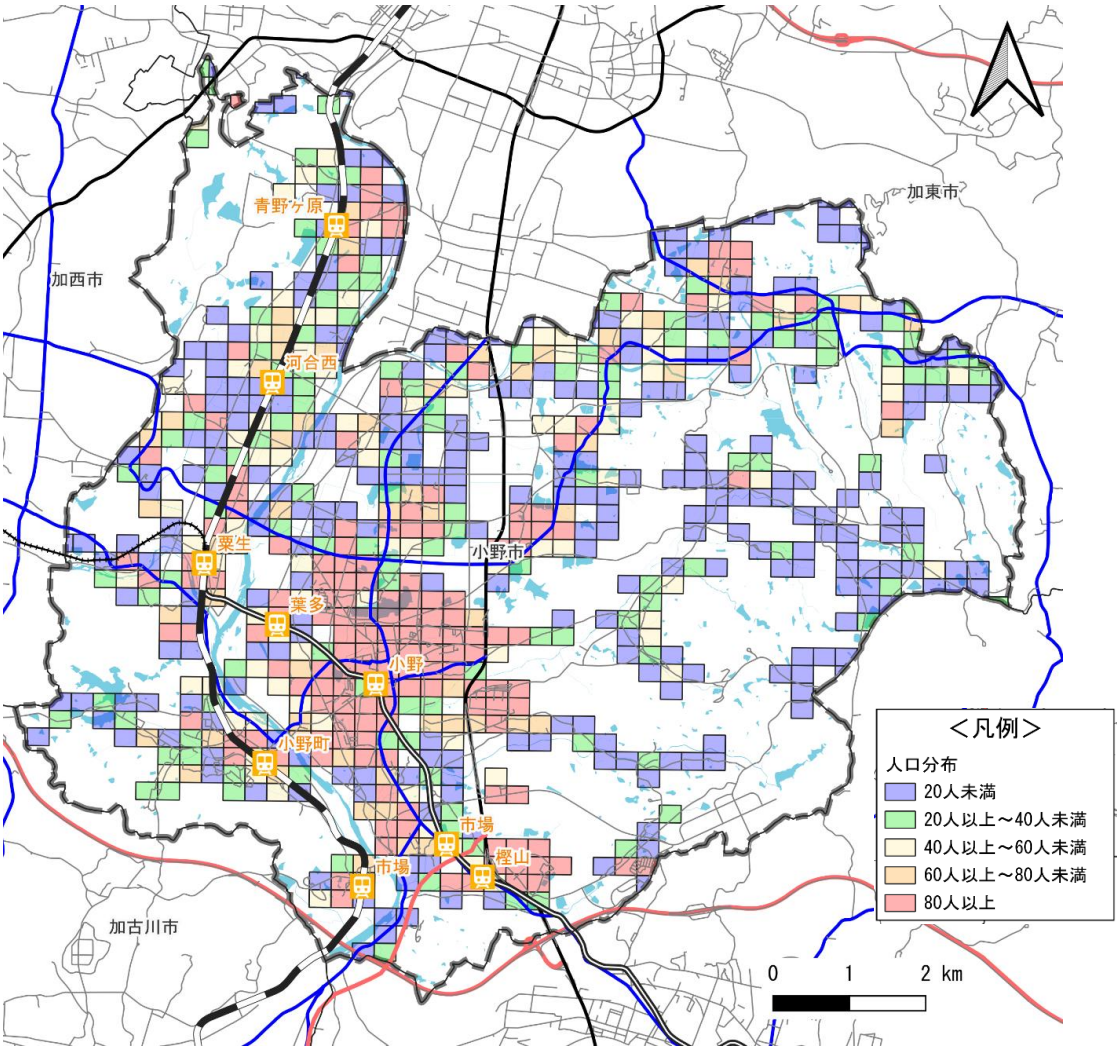
出典：国勢調査（2005～2020（平成 17～令和２）年、年齢不詳除く）
国立社会保障・人口問題研究所（2020～2045(令和２～令和 27)年）

(3) 地域別人口

兵庫県市町別主要統計指標による小野市の可住地面積は 57.74 ㎢で、総面積の約 62%となっており、神戸電鉄小野駅を中心とした市街地に人口が多い地域が広がっています。

また、育ヶ丘町や小野ニュータウンなど、かつての住宅開発地域も人口の集積がみられます。

〈小野市の年齢区分別人口推移〉



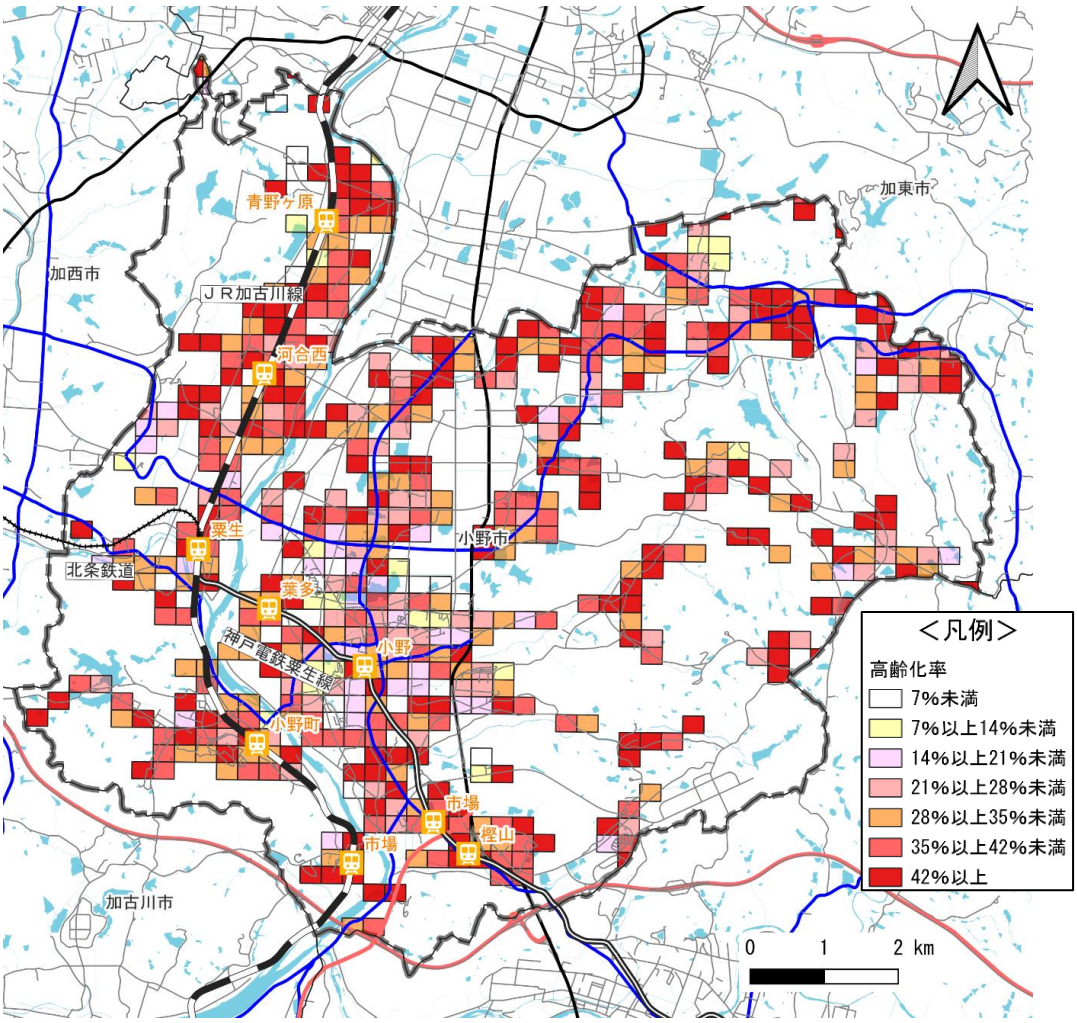
（※）１つのメッシュは１辺が約 100m
出典：2020（令和２）年国勢調査地域メッシュ統計

(4) 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の市街地では、25%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、小田町・ひまわりタウンなど高齢化率が低い地域もありますが、高齢化率が 40%前後の地域が市全体に広がっており、高齢化が進んでいます。

〈小野市の地域別高齢化率〉



（※１）小野市全体の高齢化率 26.1%（2020（令和２）年国勢調査）
（※２）１つのメッシュは１辺が約 100m
出典：2020（令和２）年国勢調査地域メッシュ統計

⑸ 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、市役所周辺に、うるおい交流館エクラ、図書館、総合体育館アルゴなどの公共施設のほか、医療機関、商業施設が位置し都市機能が集積しています。

市南部には、小野工業団地に加え、ひょうご小野産業団地も本格稼働し、アクセス道路となる「東播磨南北道路」、「新都市中央線」、「新都市南北線」も整備され、新たな雇用が創出されています。

また、ひょうご小野産業団地に隣接する区域には、北播磨総合医療センター、兵庫あおの病院などの医療・福祉施設が整備されています。

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。

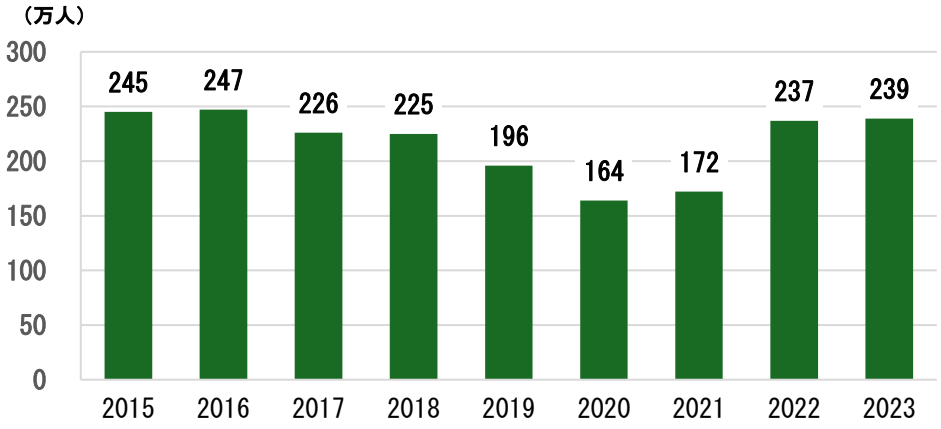
一方、来住地区には、病院や商業施設が存在しない状況です。

〈小野市の施設立地状況〉

⑹ 観光客数

小野市の観光客数は、コロナ禍前の 2019（令和元）年度から減少していたものの、2022（令和４）年度以降は増加傾向で推移しており、2023（令和５）年度で 239 万人となっています。

〈小野市の観光客数の推移〉



出典：観光客動態調査（兵庫県）

２　小野市の交通の現状

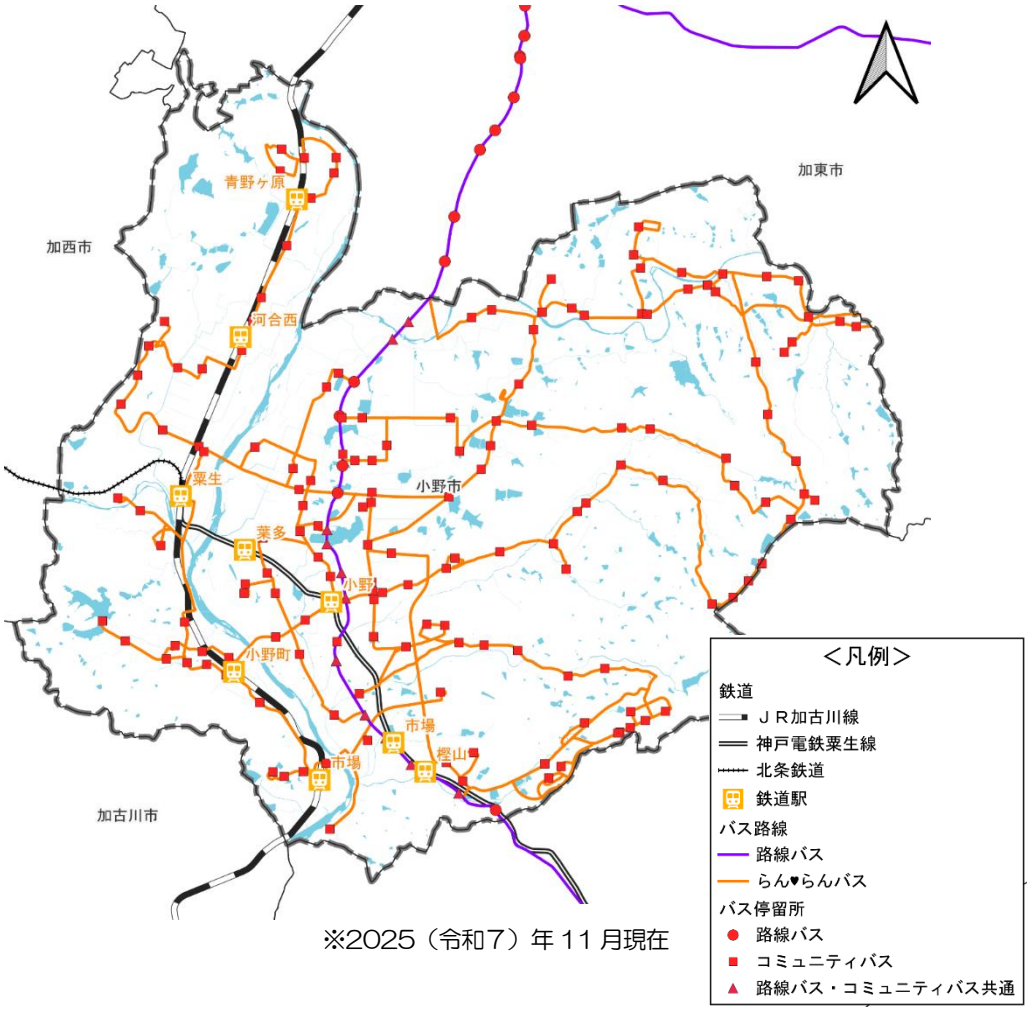
（1）小野市の公共交通網

鉄道は、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とアクセスができます。

路線バスは、神姫バスが、神戸市、明石市、加東市へ運行しています。

これに加えて、コミュニティバス「らん♡らんバス」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。さらに、これを補完するデマンドタクシー「らん♡らんタクシー」が運行しています。

〈小野市の公共交通網〉



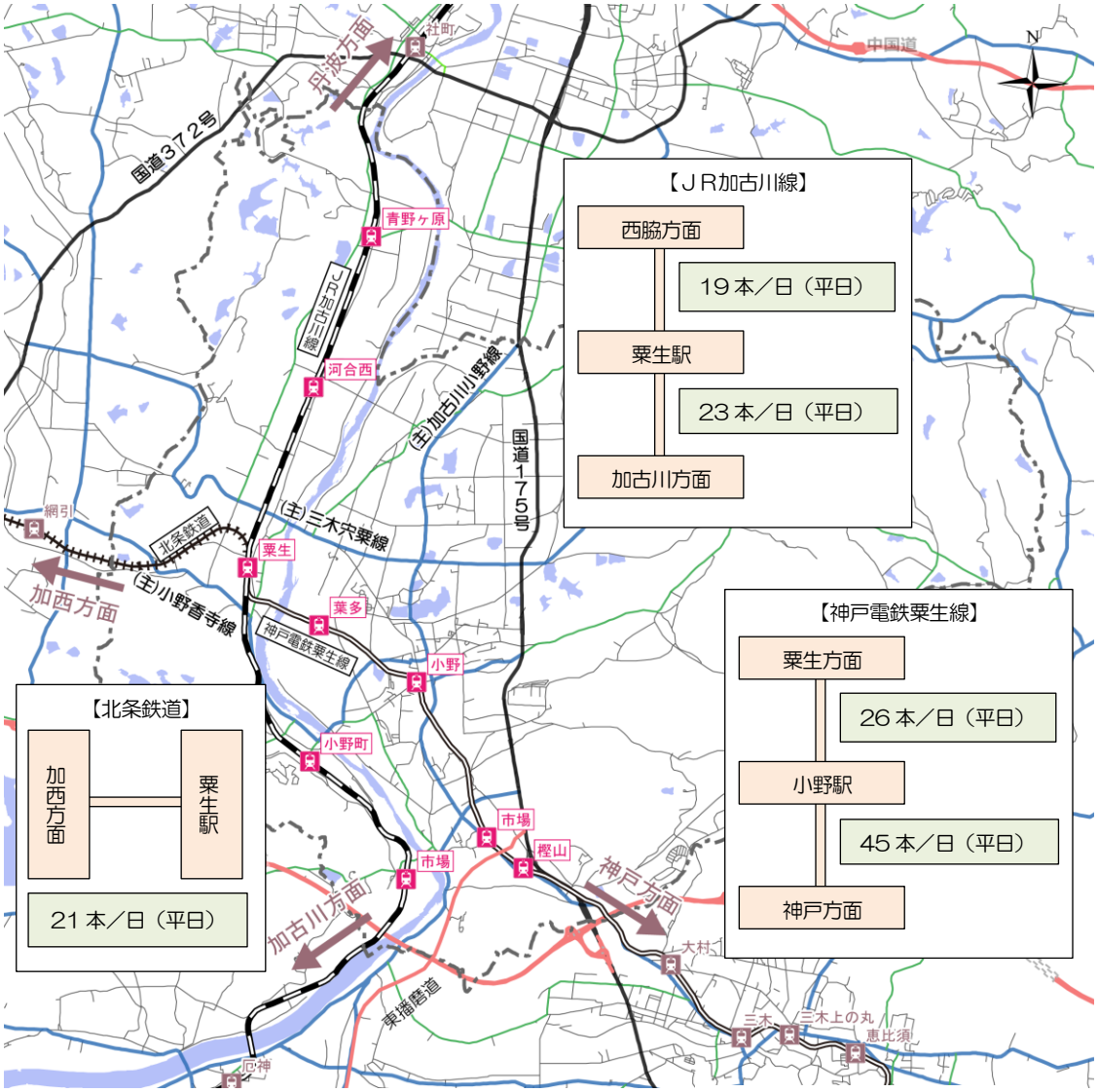
※2025（令和７）年 11 月現在

⑵ 鉄道の概要

小野市内の鉄道は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づけられています。

2025（令和７）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１本（粟生～小野 26→26、小野～新開地方面 46→45 本/日）の減便、北条鉄道は１本の減便（22→21 本/日）となっています。

〈小野市内における鉄道の概要〉



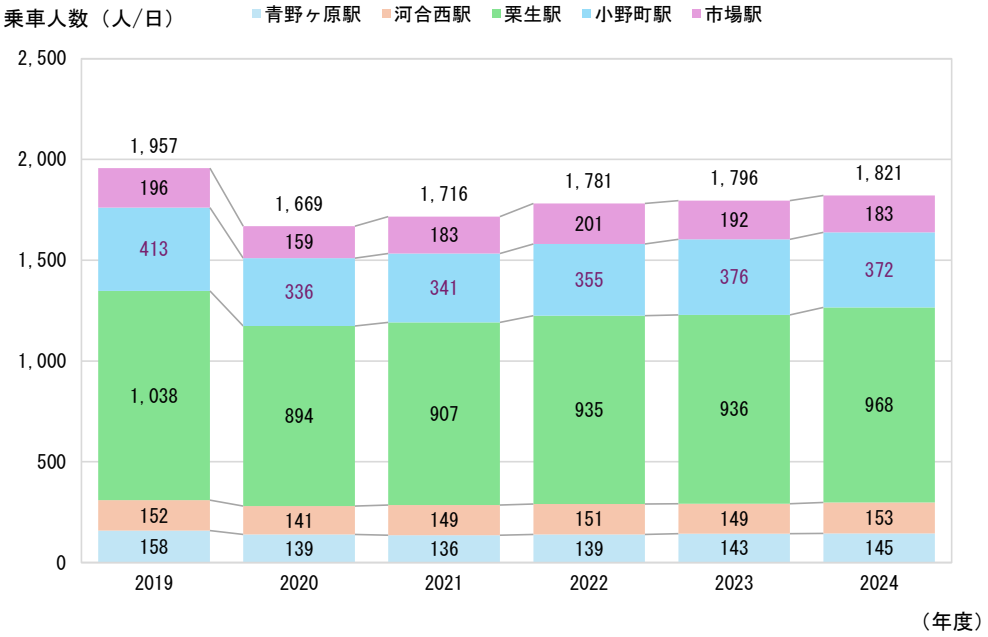
※2025（令和７）年 10 月現在
出典：各鉄道会社時刻表

⑶ 鉄道利用者数の推移

ＪＲ加古川線では、粟生駅の利用者数が 2019（令和元）年度に１日約 1,000 人、市内駅全体では１日約 2,000 人が利用していました。

2020（令和２）年は、コロナ禍の影響で、各駅で利用者が減少し、その後、増加傾向で推移しているものの、2024（令和６）年度時点で１日約 1,800 人と、コロナ禍前の水準までは回復していません。

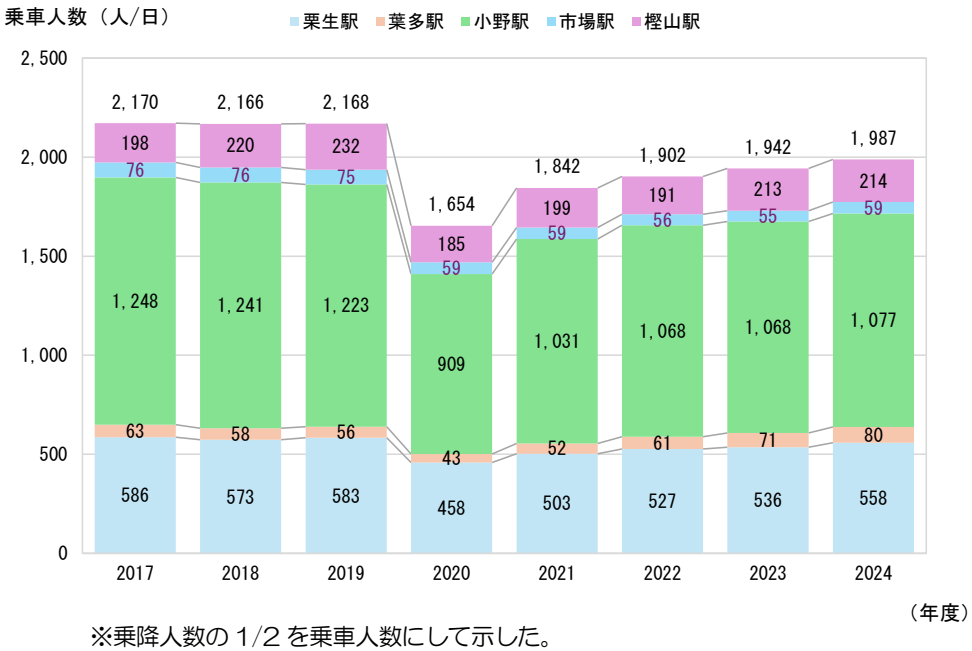
〈ＪＲ加古川線・駅別利用者数の推移〉



出典：交通事業者提供データ

神戸電鉄では、小野駅の利用が最も多くなっていますが、2024（令和６）年度時点で１日約 1,000 人、市内駅全体では１日約 2,000 人となっていますが、コロナ禍前の水準までは回復していません。

〈神戸電鉄粟生線・駅別利用者数の推移〉

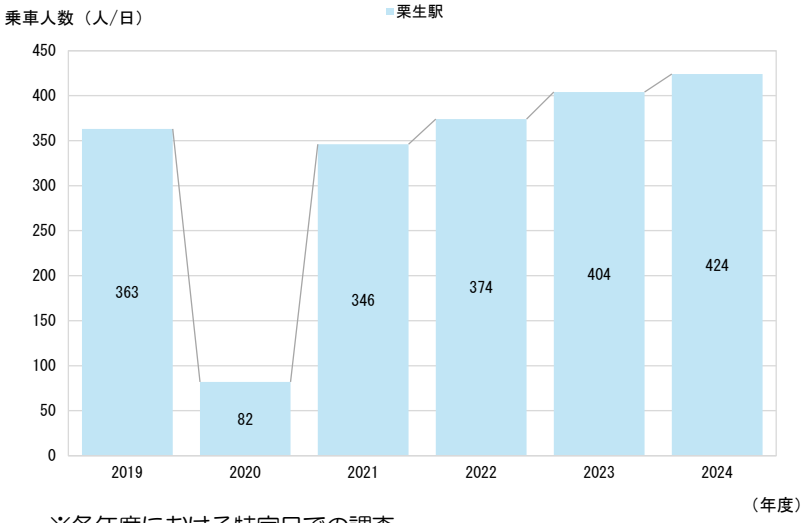


※乗降人数の 1/2 を乗車人数にして示した。

出典：交通事業者提供データ

北条鉄道粟生駅の利用者数は、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・粟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」が 31 本/日、「社（車庫前）～明石駅」が 24 本/日となっています。

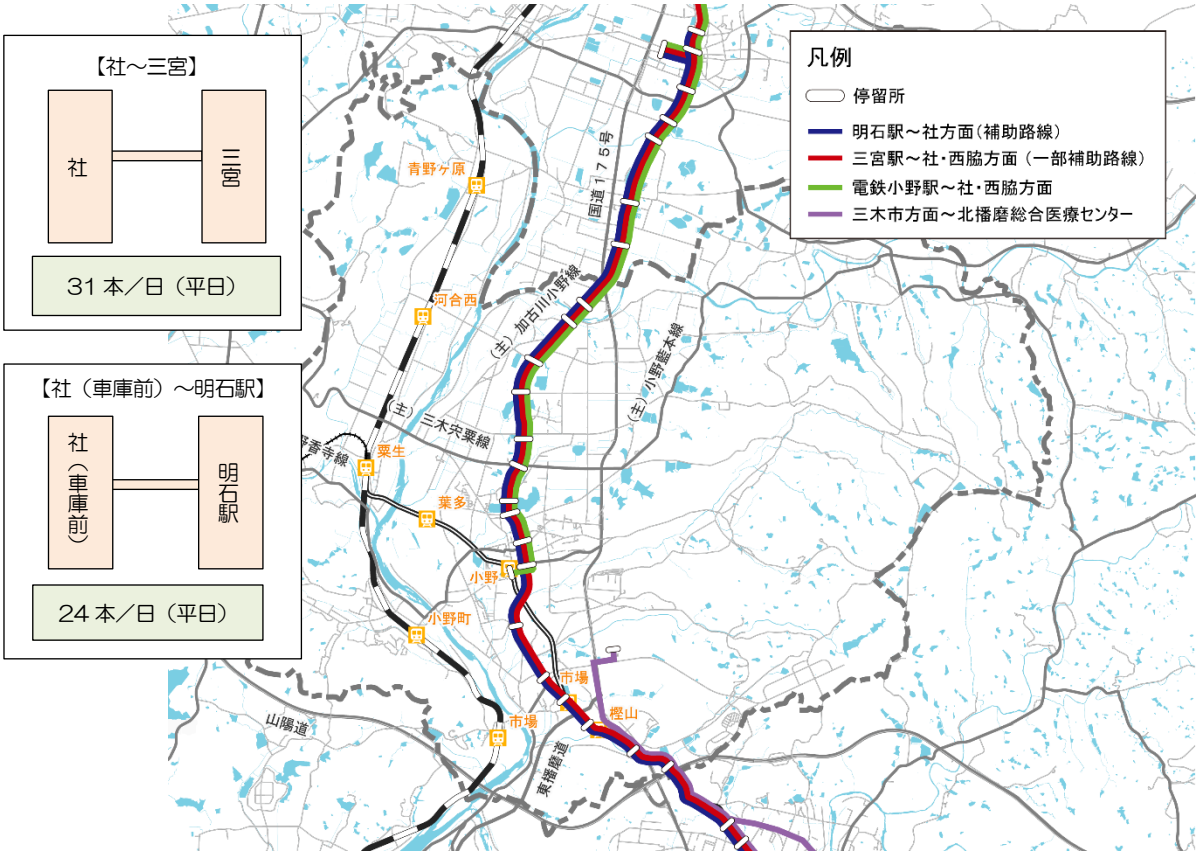
また、「社～明石駅線」および「社～（御坂経由）～三宮線」では、路線バスの交通結節点である社（車庫前）バス停と明石駅・三宮駅を接続しており、小野市を含む沿線市町の拠点間を連絡し、市内外問わず多様な目的での移動を担っているだけでなく、他の交通モードや地域内交通・支線交通との連結を担うなど、小野市の公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。

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	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
	社（車庫前）～（御坂）～三宮［急行］	西脇市や神戸市等、市外への広域交通を担う	

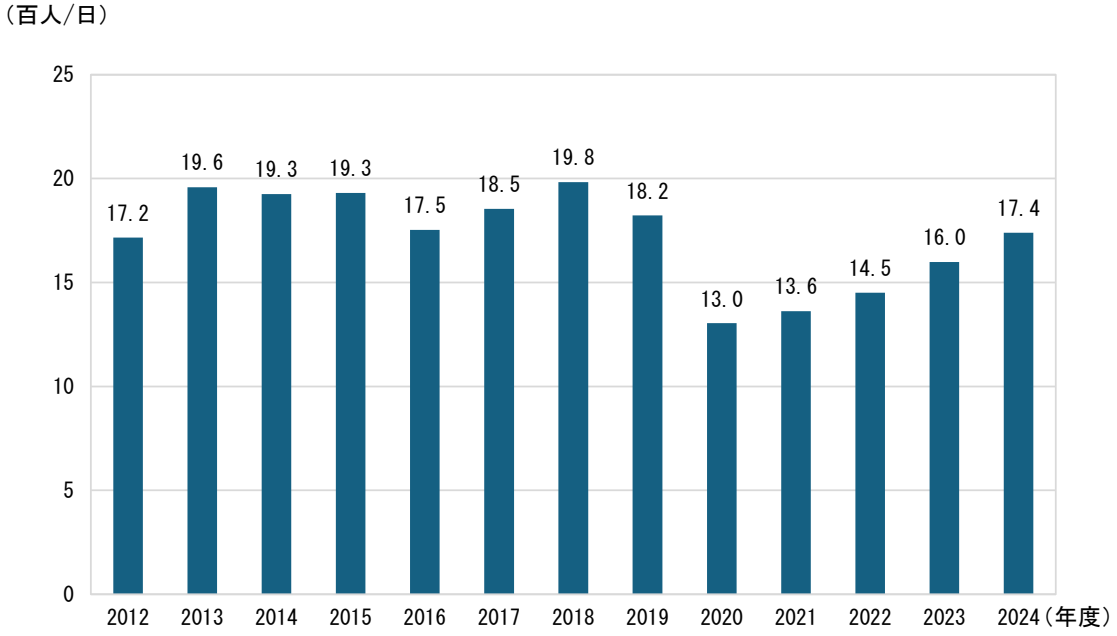
〈国庫補助（幹線系統）を受けて運行する路線バスの事業概要〉

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	○	○	○

⑸ 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〉



出典：交通事業者提供データ

⑹ らん♡らんバスの概要

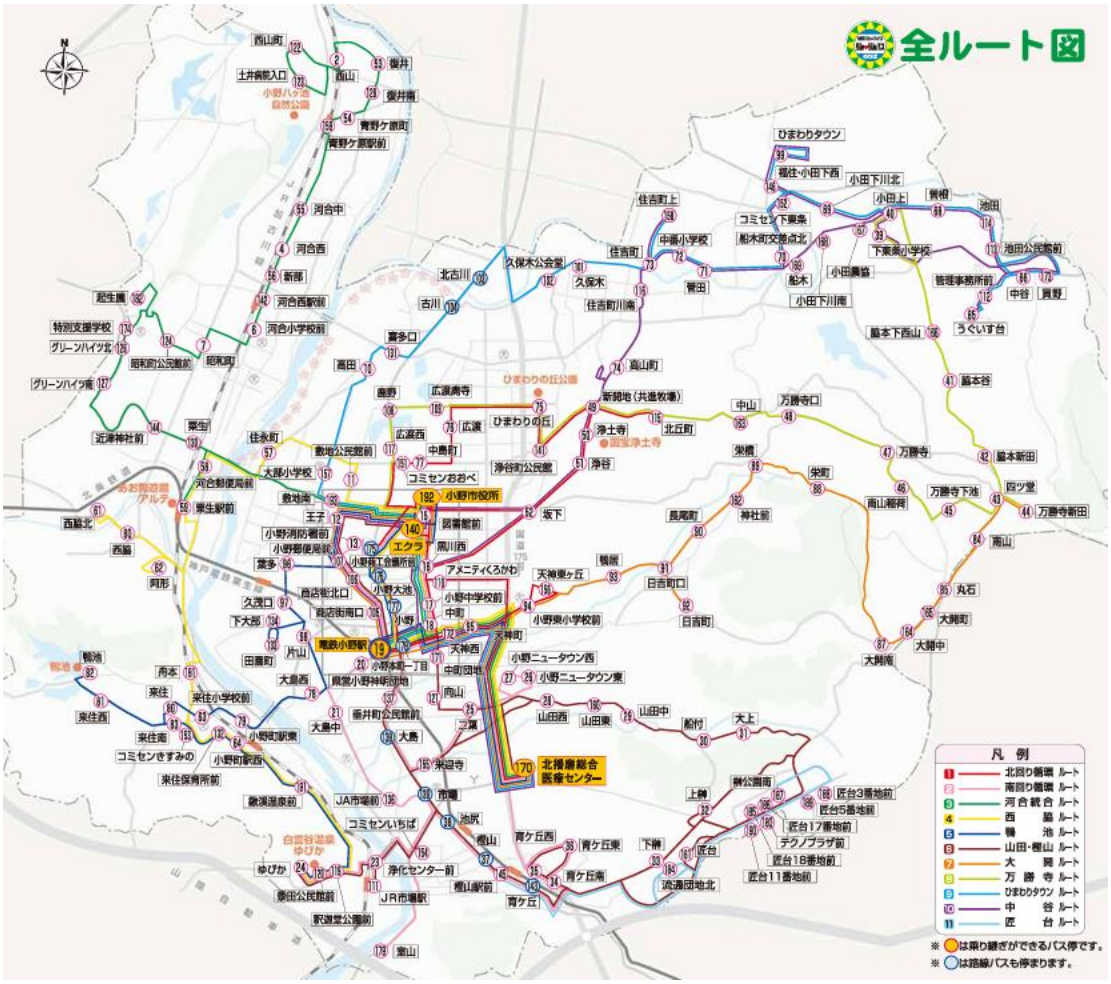
らんらんバスは、小野市内を 11 系統（１日約 50 便）運行しており、市民の通勤、通学、通院、買物等の日常移動を担っています。

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、神戸電鉄粟生線や JR・北条鉄道と接続することで地域間広域移動も可能とするなど、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。

〈らん♡らんバスの概要〉



※2025（令和７）年２月現在
出典：小野市コミュニティバス・らん♡らんバス時刻表

〈国庫補助事業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	実施主体	補助金		
							フィ	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	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
北回反	小野市役所	黒川西	小野市役所	４条乗合	路線定期	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
北ス往路	北丘町	黒川西	小野市役所	４条乗合	路線定期	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
北ス復路	新開地	坂下	小野商工会議所前	４条乗合	路線定期	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
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	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
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	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○

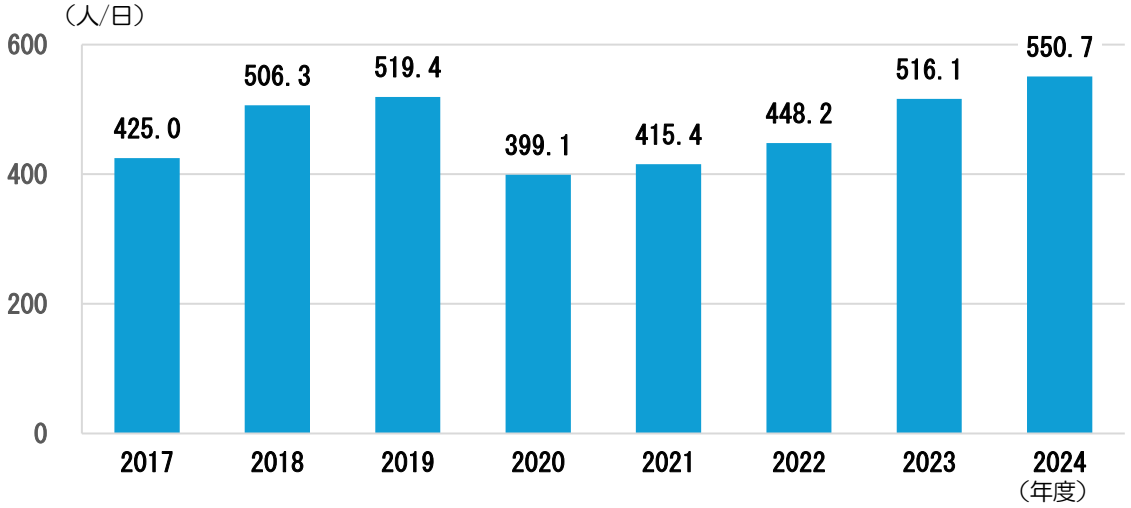
系統	起点	経由地	終点	事業許可	運行態様	実施主体	補助金		
							フィ	車両	市
河合復路	西山町	エクラ	電鉄小野駅	４条乗合	路線定期	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
河合往路	近津神社前	特別支援学校	河合西駅前	４条乗合	路線定期	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
河合復路	粟生駅前	特別支援学校	河合西駅前	４条乗合	路線定期	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
鴨池往復	ゆぴか	鴨池	北播磨総合医療センター	４条乗合	路線定期	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
鴨池往路	ゆぴか	鴨池	エクラ	４条乗合	路線定期	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
鴨池復路	鍬溪温泉前	鴨池	電鉄小野駅	４条乗合	路線定期	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
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	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
鴨池往路	鴨池	小野町駅東	エクラ	４条乗合	路線定期	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
鴨池復路	鴨池	小野町駅東	電鉄小野駅	４条乗合	路線定期	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
山樫往復	ゆぴか	樫山駅前	小野市役所	４条乗合	路線定期	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
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	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
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	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
万勝往路	下東条小学校	中山	エクラ	４条乗合	路線定期	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
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	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
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	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
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	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
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	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
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	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
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	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
匠台	樫山駅前	榊公園南	樫山駅前	４条乗合	路線定期	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○
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	小野市（運行は神姫バス）	○	○	○

(7) らん♡らんバス利用者数の推移

らんらんバス利用者数は、2019（令和元）年までは増加傾向で推移しており、2019（令和元）年時点で 519.4 人/日となっています。

コロナ禍の影響で、2020（令和２）年度には 399.1 人/日と大きく減少したものの、その後、増加傾向で推移し、2024（令和６）年時点では 550.7 人/日とコロナ禍前の水準まで回復しています。

〈らん♡らんバス利用者数の推移〉

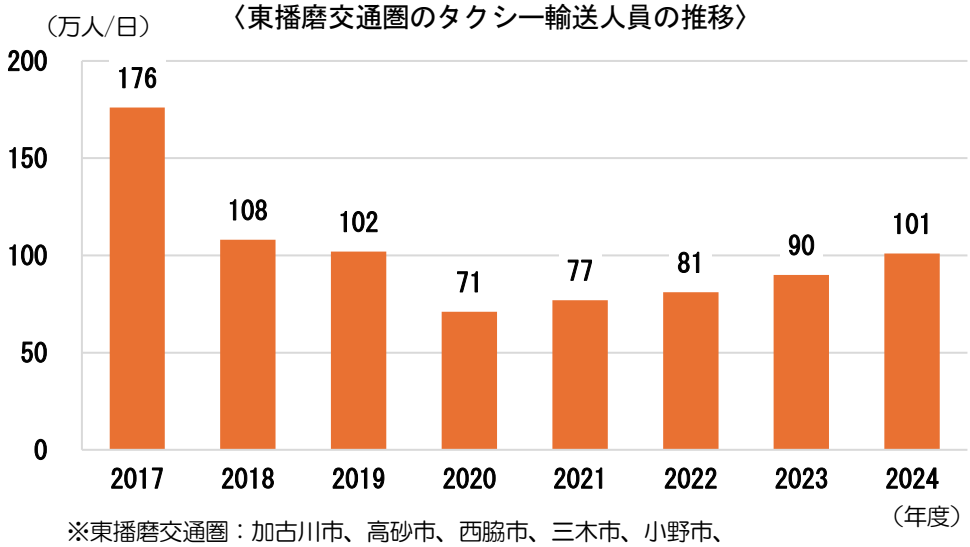


出典：小野市交通政策Ｇ提供データ

(8) タクシー輸送人員の推移

東播磨交通圏におけるタクシーの年間輸送人員は、2020（令和２）年度まで減少の一途をたどっていましたが、コロナ禍以降の 2021（令和３）年度以降は回復傾向となり、2024（令和６年度）では 101 万人/日とコロナ禍前の水準まで回復しています。

〈東播磨交通圏のタクシー輸送人員の推移〉



※東播磨交通圏：加古川市、高砂市、西脇市、三木市、小野市、加西市、加東市、三田市、加古郡、多可郡

出典：交通事業者提供データ

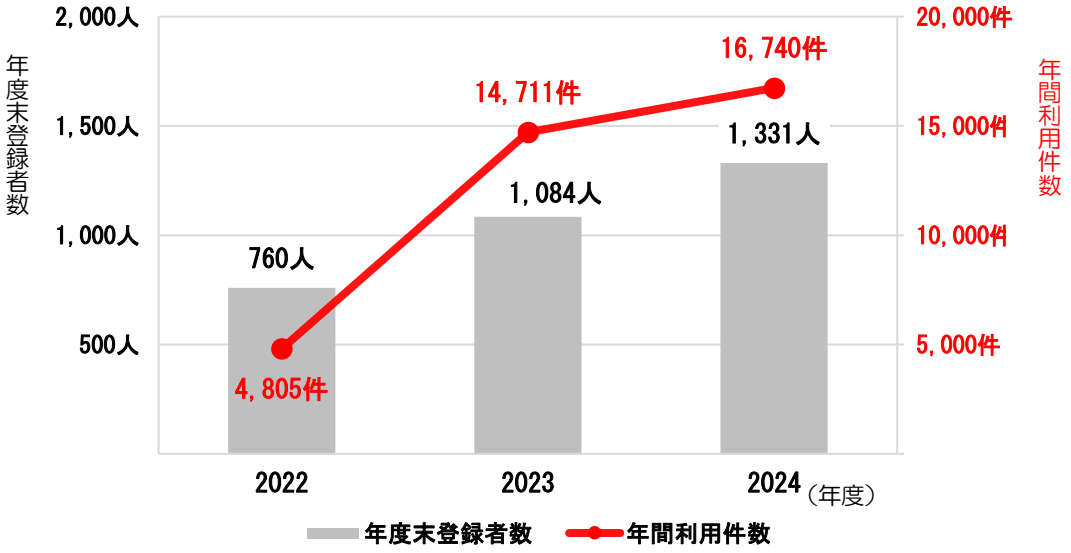
⑻ らん♡らんタクシー

らん♡らんタクシーは、75 歳以上で運転免許証を持っていない方、又は年齢を問わず要介護認定を受けている方が、登録者証を提示すればタクシー運賃が通常の半額程度になる公共交通サービスです。

基本的な利用は、通常のタクシーと同じですが、①移動は市内のみ、②乗り降りは、自宅と乗降ポイントのみ、③運行時間は７：00～19：00 となっており、市内のドア to ドアの日常的な生活移動を支えています。

らん♡らんタクシーの登録者数、利用件数とともに、2022（令和４）年度の運行開始から増加傾向となっており、2024（令和６）年度末の利用登録者数は 1,331 人、年間利用件数は 16,740 件/年となっています。

〈らん♡らんタクシーの年度末利用登録者数・年間利用件数の推移〉



⑼ 公共交通空白地域

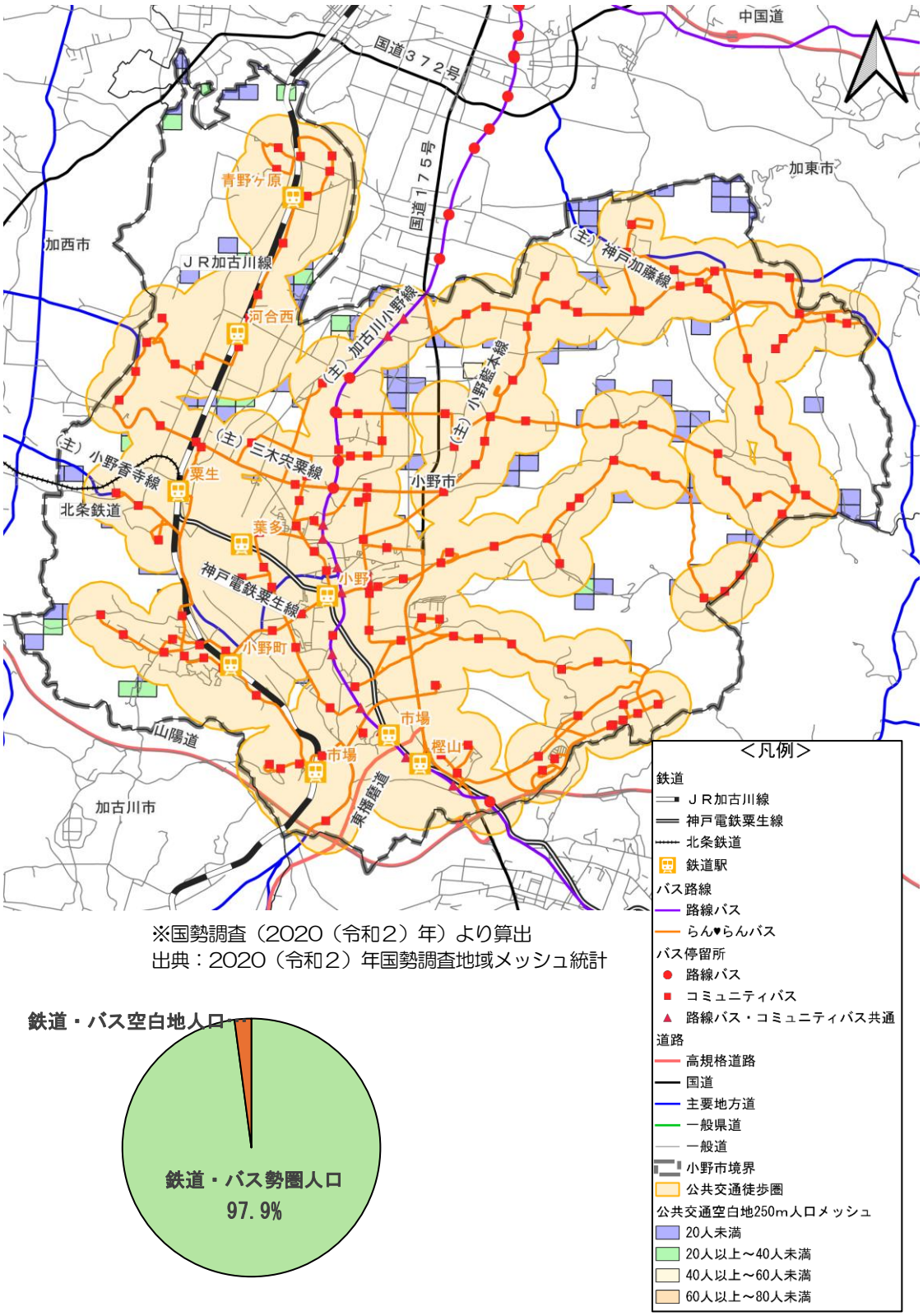
小野市では、「らん♡らんバス」が市域全体を運行していることから、公共交通空白地人口は約２％（844 人）と少なく、ほぼ公共交通の空白のない状況となっています。

一方で、時間帯によっては公共交通が利用できない「時間帯公共交通空白地」も見られます。

※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」と設定。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」と設定されていることから、本計画でも同定義を用いていることとしました。

〈公共交通空白地域〉



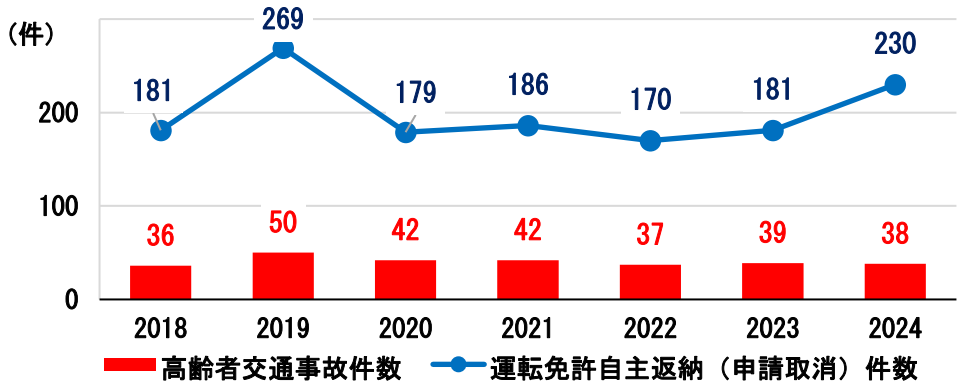
※国勢調査（2020（令和２）年）より算出
出典：2020（令和２）年国勢調査地域メッシュ統計

(10) 高齢者の事故件数・運転免許の自主返納

高齢者交通事故件数は、2020（令和2）年以降、概ね40件前後で推移しています。

運転免許の自主返納件数は、2019（令和元）年に269件を記録した後、2020（令和2）年以降は、概ね180件前後で推移した後、2024（令和6）年は230件に増えています。

〈高齢者交通事故件数・運転免許自主返納（申請取消）件数の推移〉



出典：小野警察署

(11) 新たなモビリティ・新技術

移動の利便性向上、既存の公共交通機関の維持・活性化、高齢者の外出機会の創出や地域活性化、スマートシティの実現などに向けて、個々の利用者の移動ニーズに対して、情報通信技術などの先端技術を活用して利用者の利便を増進する、MaaSをはじめとした新たなモビリティサービスの創出が求められています。

※ MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことです。

〈官民 ITS 構想・ロードマップ 2020〉

出典：国土交通省

３　小野市の人の動き

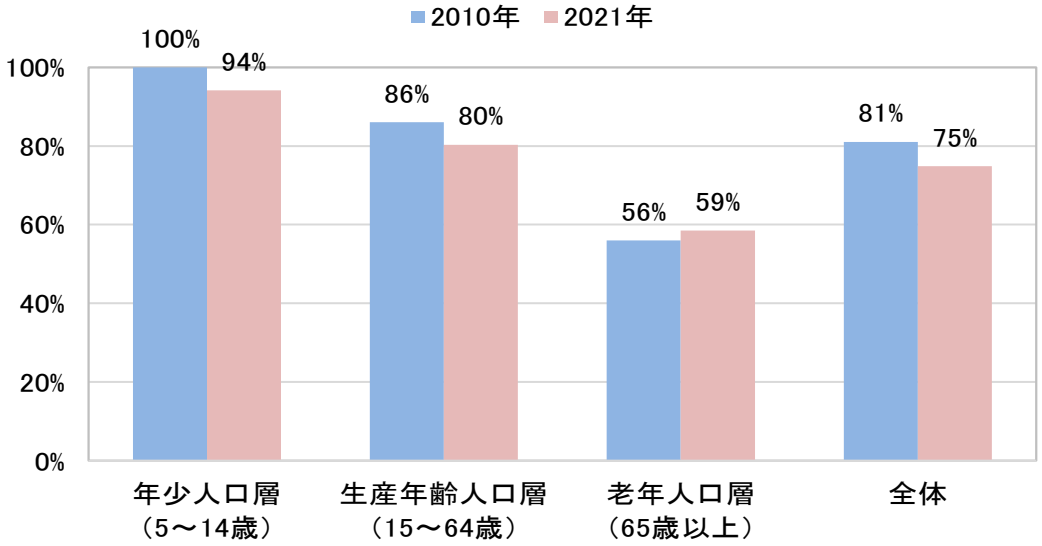
（1）市民の移動実態

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、2021（令和３）年ともに全体の約８割程度となっています。

老年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 2021（令和３）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〉



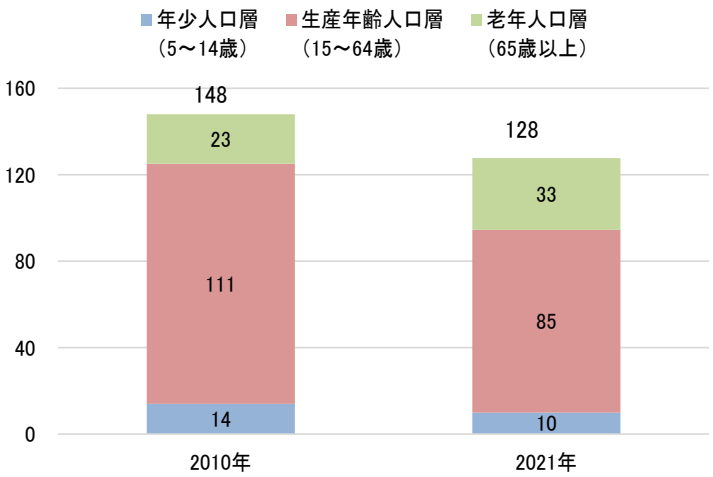
出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021（令和３）年）
※外出率：パーソントリップ調査において、外出した人数の全人口に対する割合のこと。

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 2021（令和３）年で約 20 千トリップ/日減少（約 13.5%減少）しています。

年齢３区分別にみると、年少人口層が約４千トリップ/日、生産年齢人口層が約 26 千トリップ/日減少、老年人口層が約 10 千トリップ/日増加しており、老年人口層のトリップ数は、2010（平成 22）年から 2021（令和３）年で約 1.4 倍となっています。

〈小野市関連トリップの推移と外出率の推移〉



出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021（令和３）年）
※小野市関連トリップ：小野市内に出発地又は到着地を持つ移動のこと。

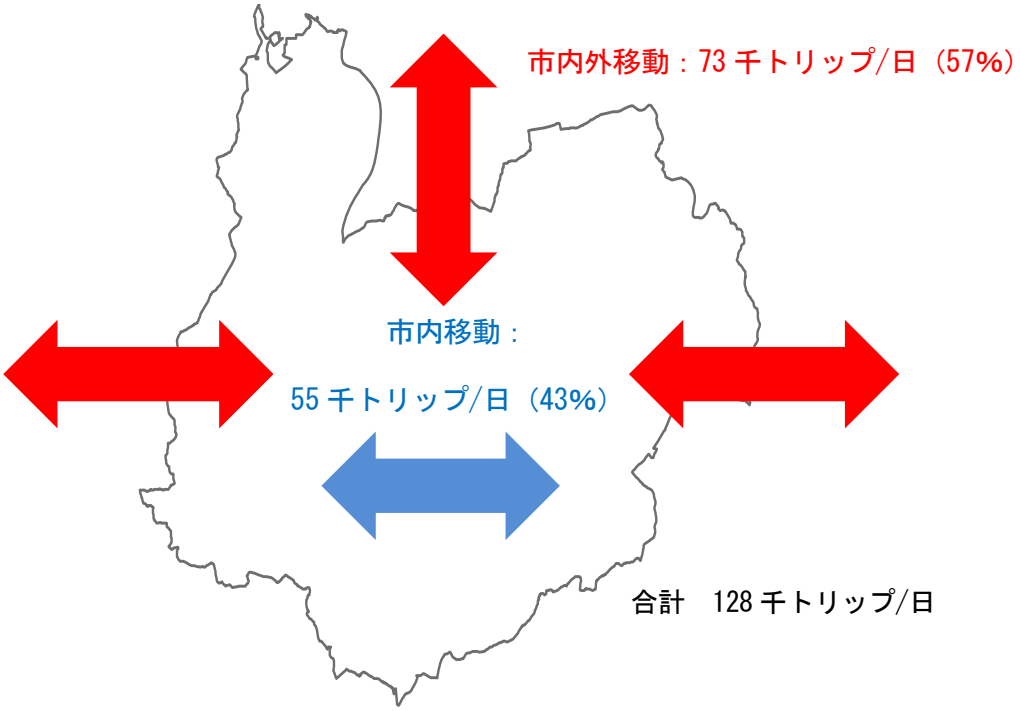
⑵ 近隣市町や地域間の移動

①小野市関連トリップ

小野市内に出発地又は目的地を持つ移動（小野市関連トリップ）は、約 128 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 43%、小野市と市外との移動（市内外移動）が 57%となっており、小野市と市外との移動のほうが多くなっています。

〈小野市関連トリップの内訳（2021（令和３）年）〉



出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021（令和３）年）

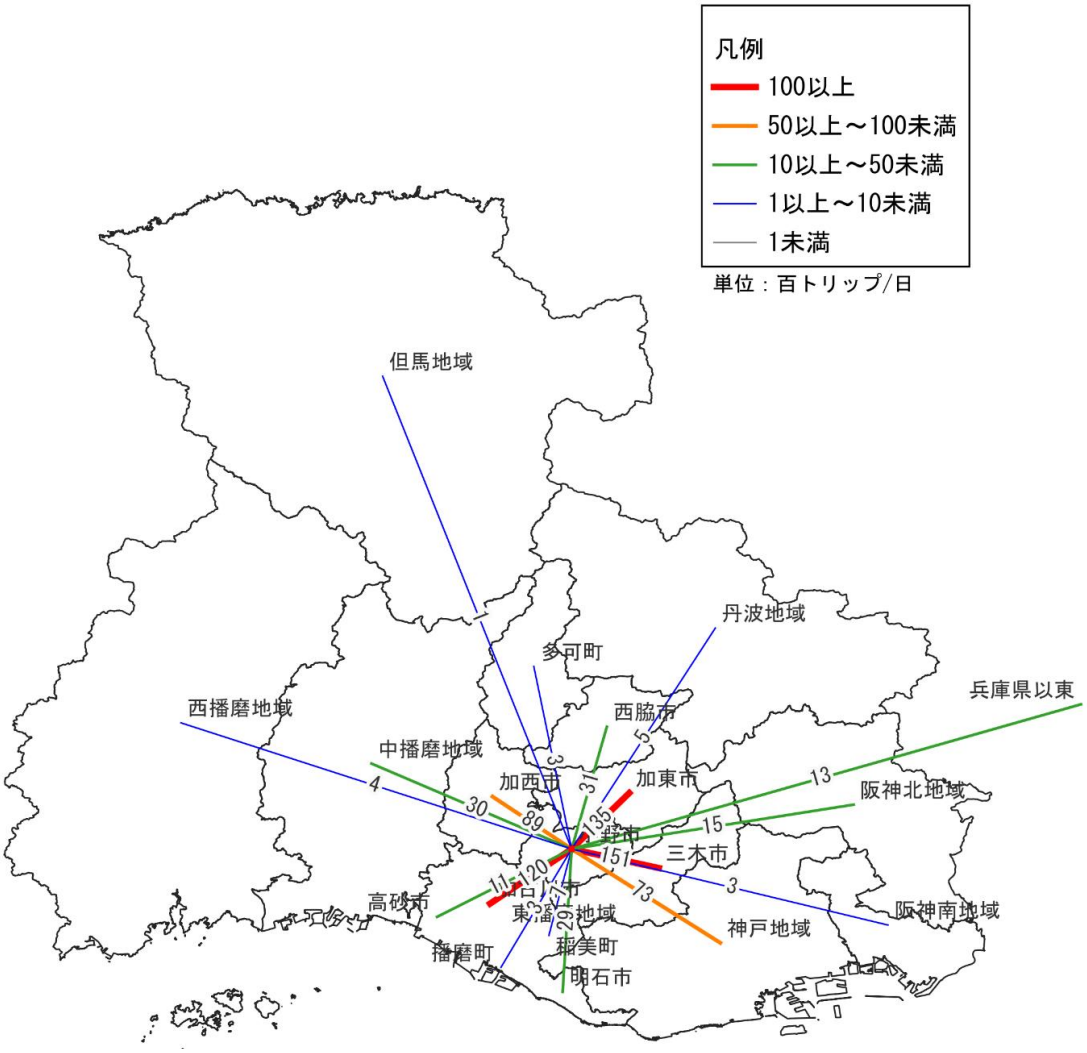
②市町間の移動

2021（令和３）年において、小野市と他市町間の移動量は三木市が約 151 百トリップ/日で、加東市が約 135 百トリップ/日で大きく、次いで加古川市（約 120 百トリップ/日）、加西市（89 百トリップ/日）、神戸市（約 73 百トリップ/日）の順となっています。

〈小野市市町間ＯＤ流動（2021（令和３）年）〉

市町	ＯＤ流動（百トリップ/日）
三木市	151 百トリップ/日
加東市	135 百トリップ/日
加古川市	120 百トリップ/日
加西市	89 百トリップ/日
神戸市	73 百トリップ/日

〈小野市市町間ＯＤ流動（2021（令和３）年）〉



出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021（令和３）年）の結果に基づき推計

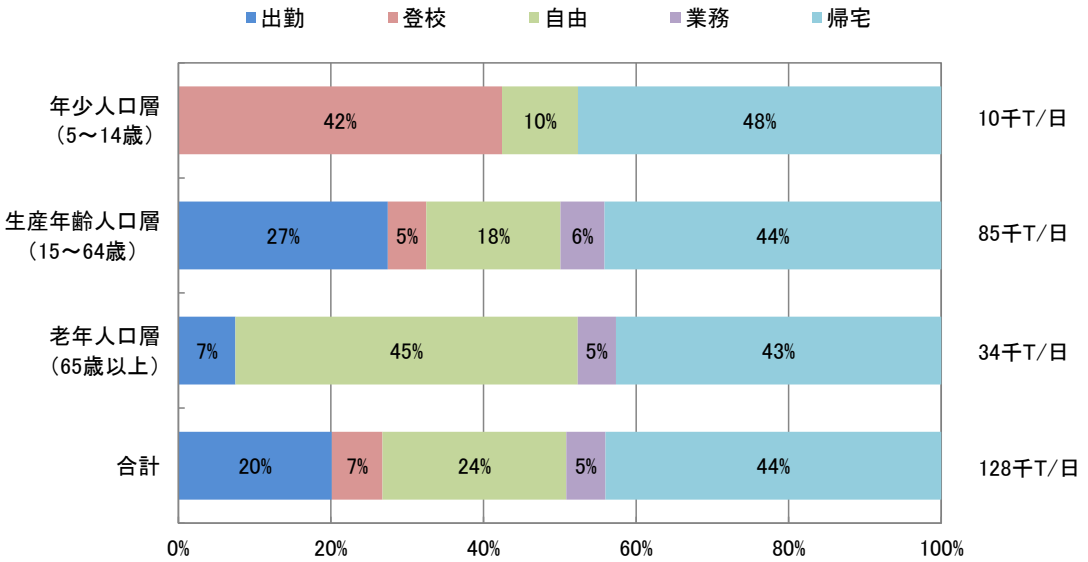
⑶ 移動の目的や利用交通手段

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。

※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トリップと数える。
※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、このうち、「自由」には、買い物、食事、レクリエーションなど生活関連のトリップが含まれ、「業務」には、販売、配達、会議、作業、農作業など、仕事上のトリップが含まれる。

〈小野市関連トリップの年齢３区分別目的構成（2021（令和３）年）〉



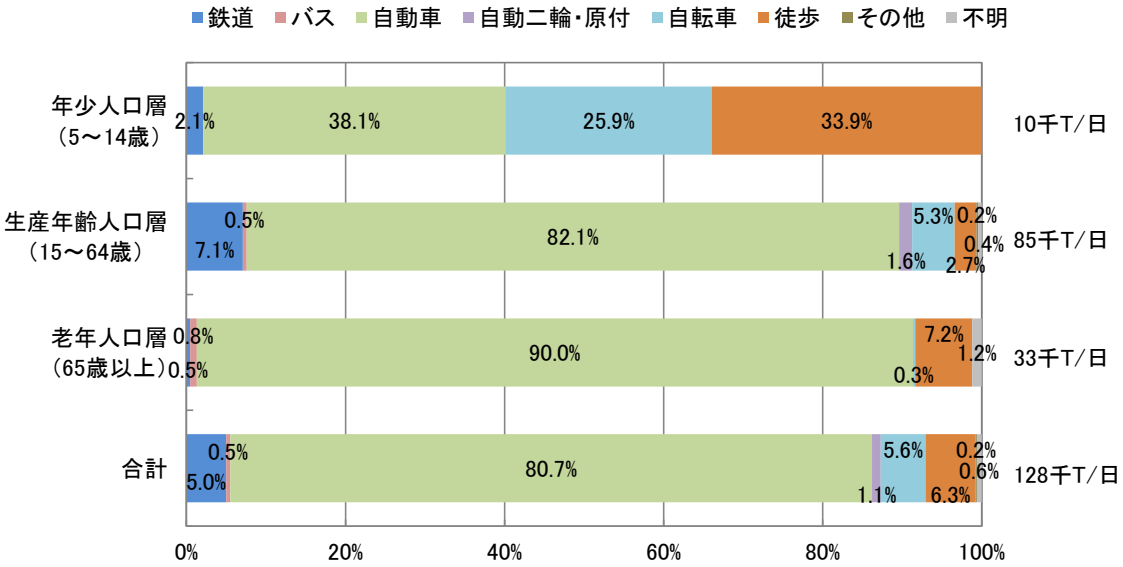
出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021（令和３）年）

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82%、90%と高くなっています。

高齢者は、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（2021（令和３）年）〉



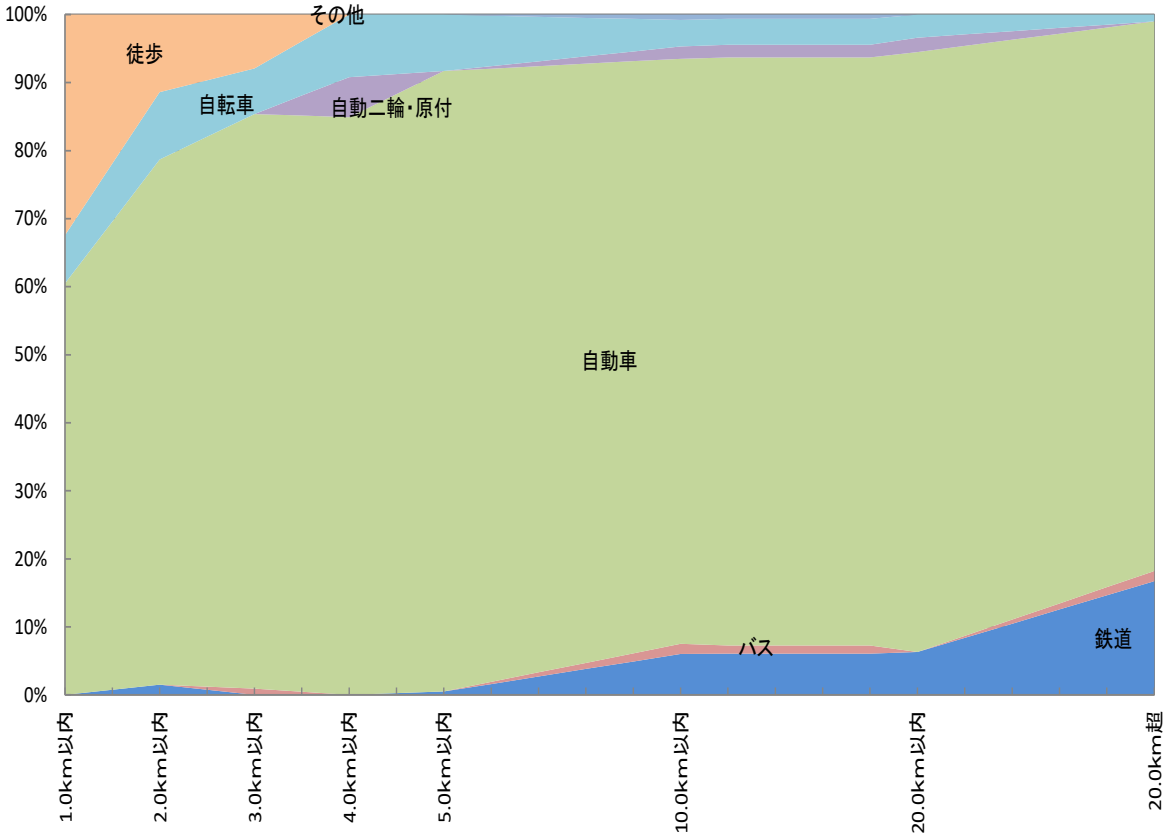
出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021（令和３）年）

※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る。

③交通手段別の移動距離間

本来、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。一方で、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おり、自家用車に依存した交通体系になっていると考えられます。

〈小野市の距離帯別代表交通手段分担率（2021（令和３）年）〉



出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021（令和３）年）

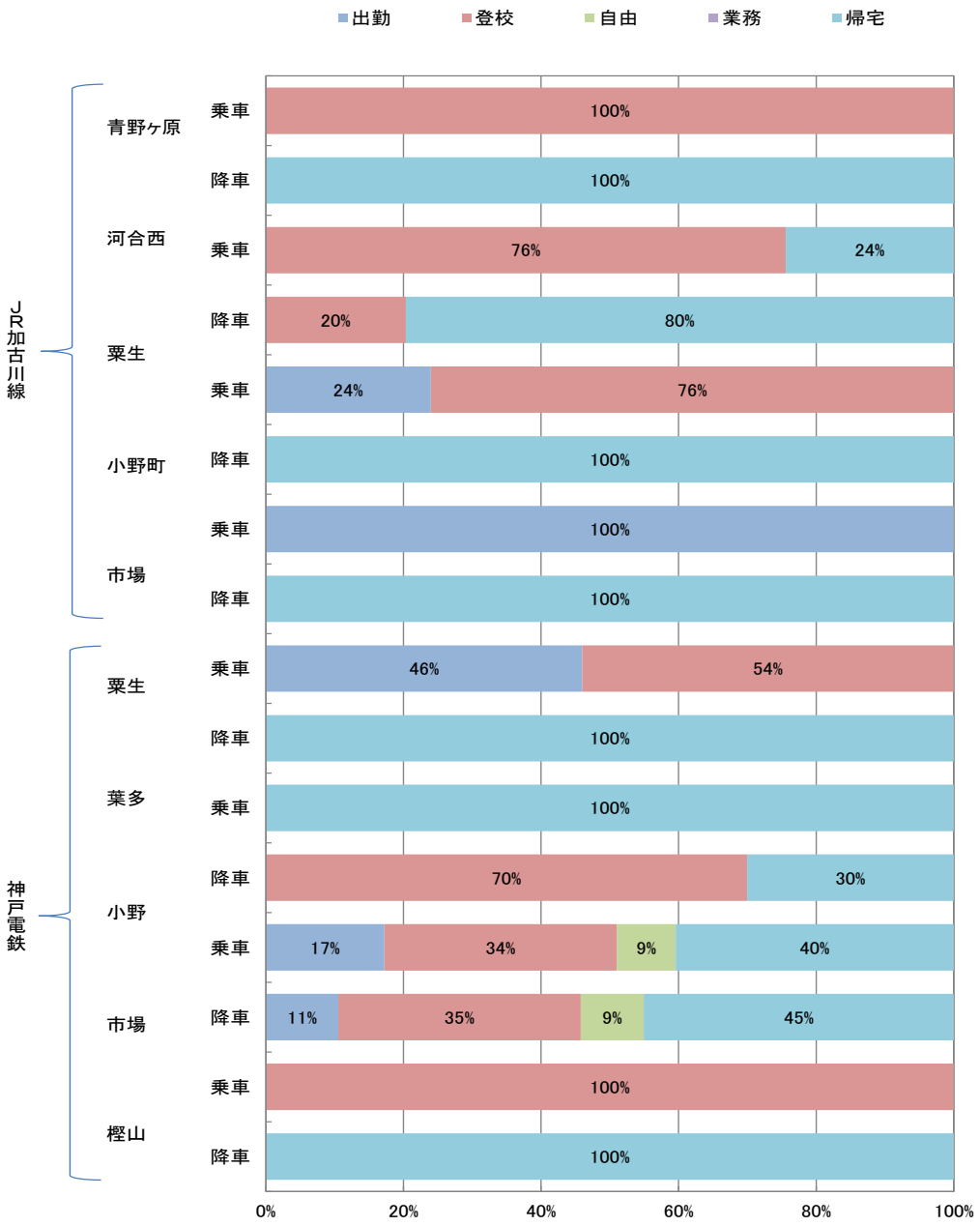
(4) 駅アクセス交通

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くなっており、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（2021（令和３）年）〉
（乗降別目的）



※北条鉄道の駅端末データなし

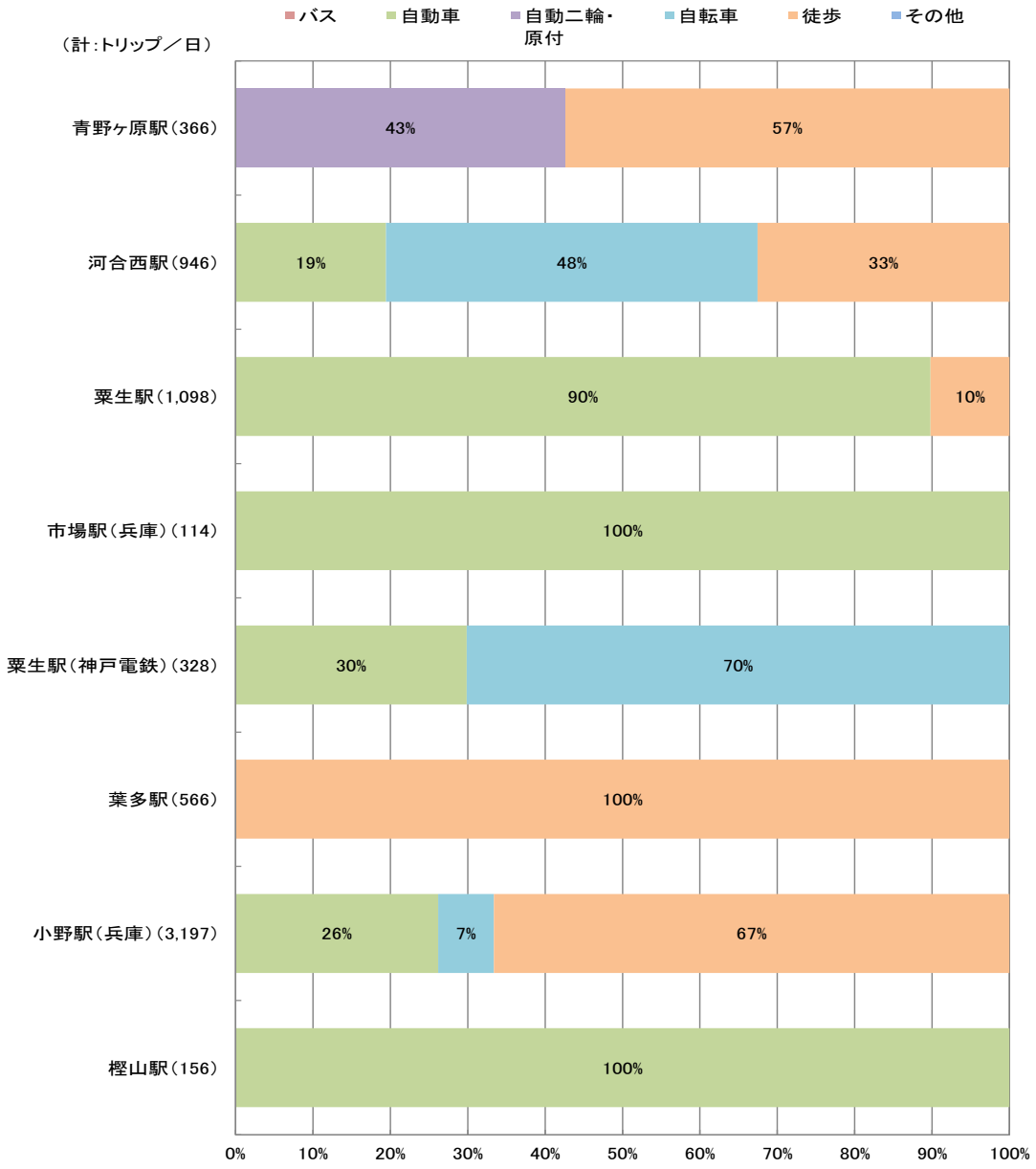
出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021（令和３）年）

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と考えられます。

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（駅徒歩圏）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（2021（令和３）年）〉
（乗降計）



※北条鉄道の駅端末データなし
出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021（令和３）年）

⑸ 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、2021（令和３）年で約 12,600 人（市民の約 28%）が該当します。

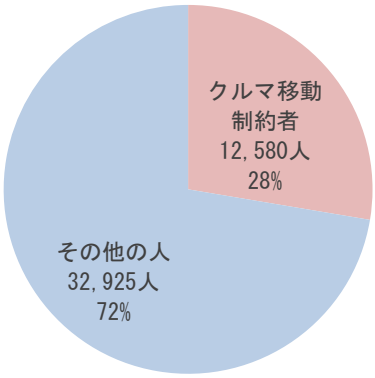
年齢区分別では、18 歳未満では自動車運転免許を取得できないことから 5～19 歳の割合は高くなっています。20～64 歳及び 65～74 歳では約６%を維持しており、75 歳以上で 57%と高くなるため、前期高齢者は生産年齢人口と同様に積極的にクルマを運転するものの、後期高齢者になると急激にクルマでの移動に制約がかかる状況となっています。

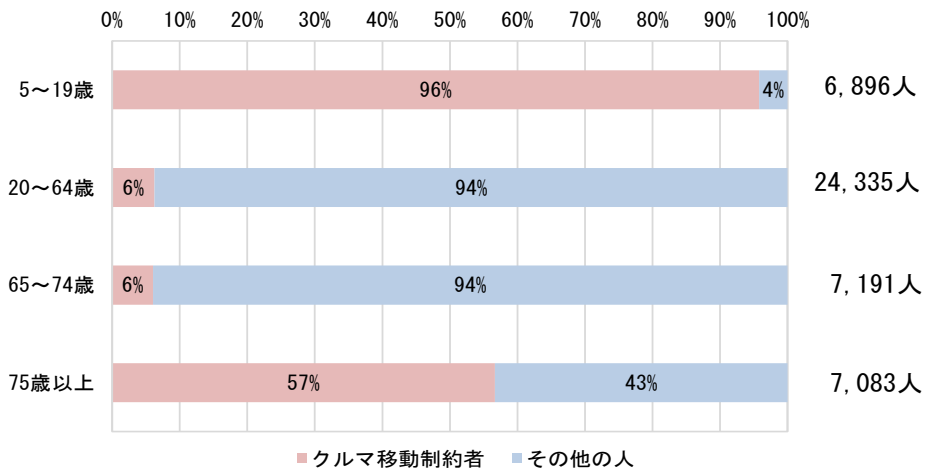
※クルマ移動制約者の定義

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（2021（令和３）年）〉



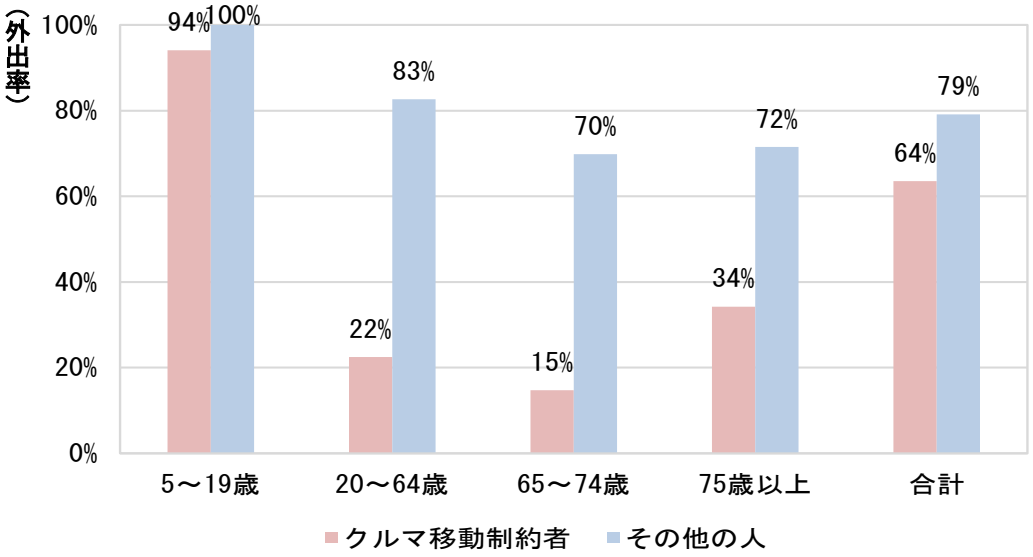


出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021（令和３）年）

②外出率の比較

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約３～６割低い傾向が見られます。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（2021（令和３）年）〉



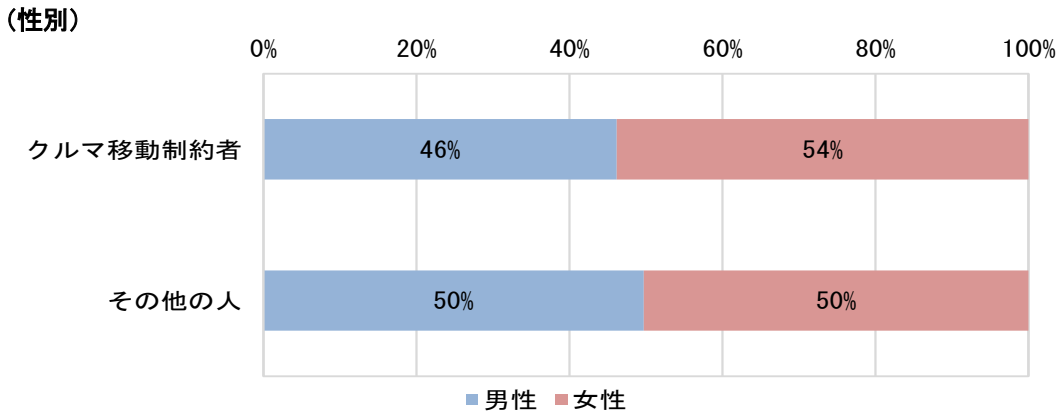
出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021（令和３）年）

③個人属性の比較

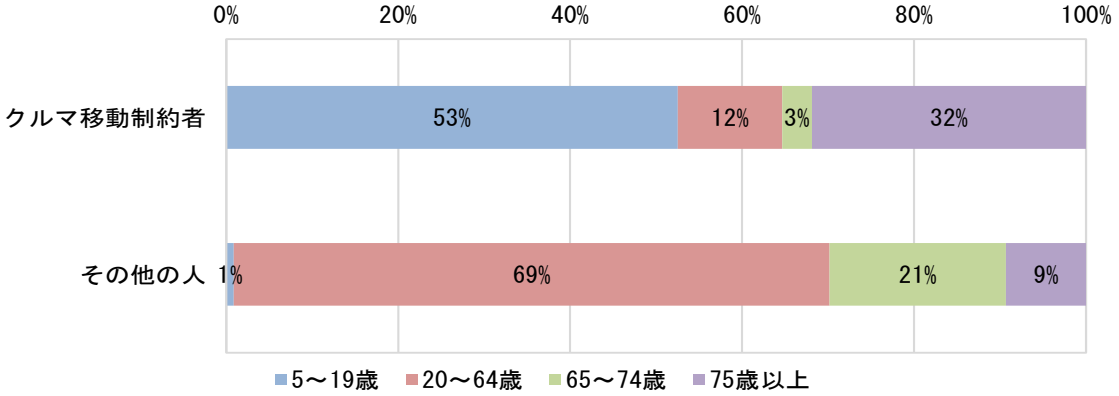
クルマ移動制約者の個人属性をその他の人と比較すると、クルマ移動制約者は、「20 歳未満」及び「75 歳以上」が多くなっています。

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（65～74 歳・74 歳以上）が 54%と半数以上を占めており、クルマ移動制約者の主な層になっています。

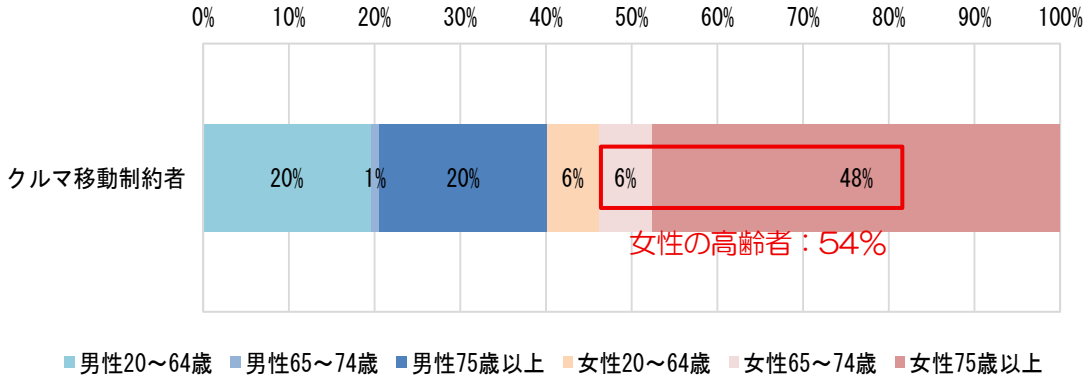
〈クルマ移動制約者の個人属性（2021（令和３）年）〉



（年齢）



（移動制約者の性別・年齢）



出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021（令和３）年）

４　アンケート調査結果

（1）バス利用者アンケート調査

小野市内を運行する路線バス（「社～三宮線」、「社～明石線」の２系統）及びコミュニティバス「らん♡らんバス」（11 系統）の利用者に対し、詳細な移動状況等を把握することを目的としてアンケート調査を実施しました。

①回収状況

らん♡らんバスで 368 票（42.5%）、路線バスで 518 票（28.5%）、計 886 票を回収しました。

〈バス利用者アンケート調査　回収状況〉

（らん♡らんバス）

調査日	対象便数	利用者数	回収数	回収率
9 月 16 日(火)	16	88	66	75.0%
9 月 17 日(水)	67	432	143	33.1%
9 月 20 日(土)	53	346	159	46.0%
合計	136	866	368	42.5%

（路線バス）

調査日	対象便数	利用者数	回収数※	回収率
9 月 16 日(火)	62	－	324	－
9 月 20 日(土)	40	－	194	－
合計	102	1,820	518	28.5%

※路線バスの利用者数は、令和５年度 IC カード利用者数による推計値。

②発生集中量

らん♡らんバスの乗車バス停は「電鉄小野駅」「エクラ」「樫山」が多く、降車バス停は「電鉄小野駅」「エクラ」「小野市役所」が多くなっています。

路線バスの乗車バス停は「社（車庫前）」「やしろショッピングパーク Bio 前」「小野」が多く、降車バス停は「三宮」「小野」「社（車庫前）」が多くなっています。

〈バス利用者アンケート調査　発生集中量〉

＜路線バス＞

発生量

停留所（上位10位）	件数	構成比
社（車庫前）	92	17.8%
やしろショッピングパークBio前	49	9.5%
小野	41	7.9%
小野本町一丁目	31	6.0%
三木営業所	30	5.8%
小野商工会議所前	21	4.1%
三宮	18	3.5%
育ヶ丘	16	3.1%
イオン小野前	15	2.9%
小野大池	13	2.5%

：小野市内バス停留所

集中量

停留所（上位10位）	件数	構成比
三宮	126	24.3%
小野	47	9.1%
社（車庫前）	45	8.7%
三木営業所	34	6.6%
やしろショッピングパークBio前	22	4.2%
明石駅	19	3.7%
小野本町一丁目	18	3.5%
新神戸駅前	12	2.3%
イオン小野前	11	2.1%
南坊	9	1.7%

発生集中量

停留所（上位10位）	件数	構成比
三宮	144	27.8%
社（車庫前）	137	26.4%
小野	88	17.0%
やしろショッピングパークBio前	71	13.7%
三木営業所	64	12.4%
小野本町一丁目	49	9.5%
小野商工会議所前	29	5.6%
イオン小野前	26	5.0%
明石駅	24	4.6%
育ヶ丘	19	3.7%

＜コミュニティバス＞

発生量

停留所（上位10位）	件数	構成比
電鉄小野駅	36	9.8%
エクラ	28	7.6%
樫山	15	4.1%
小野郵便局前	15	4.1%
樫山駅前	12	3.3%
北播磨総合医療センター	11	3.0%
浄土寺	10	2.7%
ひまわりタウン	8	2.2%
市場	7	1.9%
小野市役所	7	1.9%

集中量

停留所（上位10位）	件数	構成比
電鉄小野駅	27	7.3%
エクラ	27	7.3%
小野市役所	18	4.9%
匠台18番地前	11	3.0%
小野郵便局前	10	2.7%
ひまわりタウン	9	2.4%
北播磨総合医療センター	8	2.2%
小野駅	8	2.2%
樫山駅前	7	1.9%
浄土寺	7	1.9%
小野商工会議所前	7	1.9%
天神東ヶ丘	7	1.9%
ゆぴか	7	1.9%

発生集中量

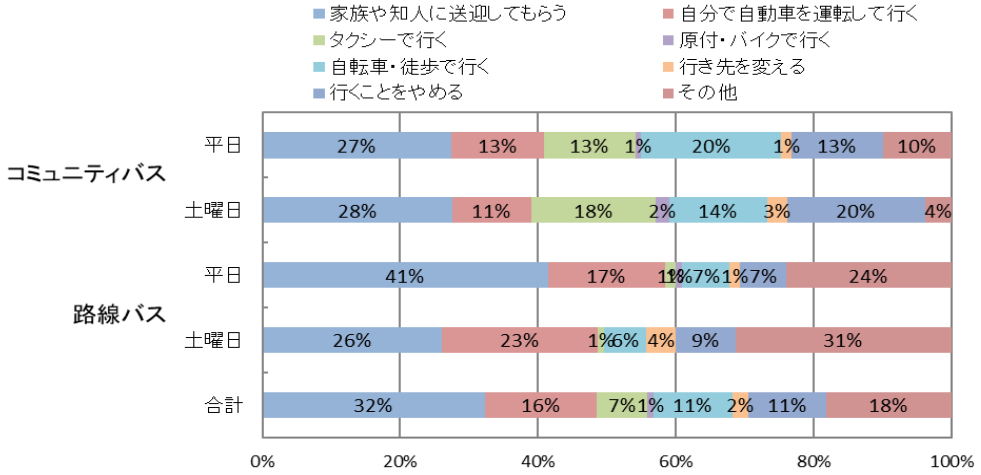
停留所（上位10位）	件数	構成比
電鉄小野駅	63	17.1%
エクラ	55	14.9%
小野郵便局前	25	6.8%
小野市役所	25	6.8%
樫山	19	5.2%
樫山駅前	19	5.2%
北播磨総合医療センター	19	5.2%
浄土寺	17	4.6%
ひまわりタウン	17	4.6%
匠台18番地前	15	4.1%

③収代替交通手段

バスを利用できない場合の代替交通手段は、「家族や知人に送迎してもらう」が 32%と最も多く、次いで「自分で自動車を運転して行く」が 16%と多くなっています。

バス利用者のうち、「行くことをやめる」と回答した人は 57 名（約 11%）となっており、バスが運行することで移動できている人がいることがわかります。

〈バス利用者アンケート調査　バスが利用できない場合の代替交通手段〉

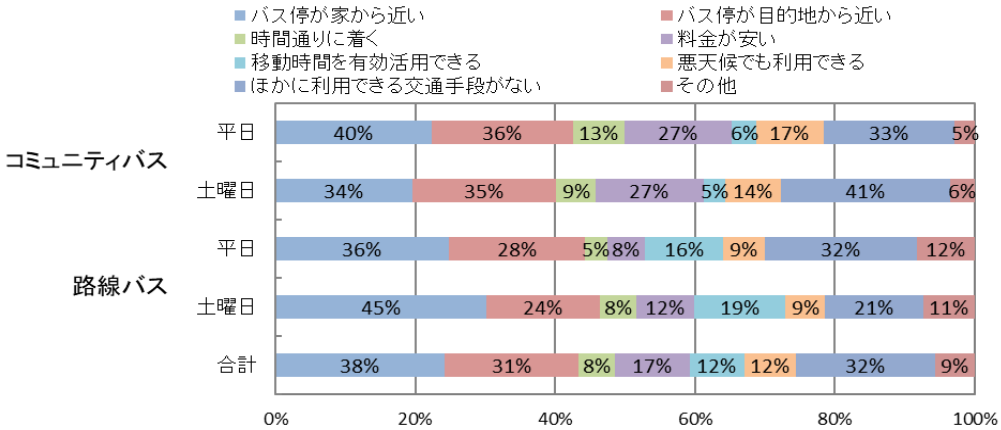


		家族や知人に送迎してもらう	自分で自動車を運転して行く	タクシーで行く	原付・バイクで行く	自転車・徒歩で行く	行き先を変える	行くことをやめる	その他	合計
コミュニティバス	平日	39 (27%)	19 (13%)	19 (13%)	1 (1%)	29 (20%)	2 (1%)	19 (13%)	14 (10%)	142 (100%)
	土曜日	29 (28%)	12 (11%)	19 (18%)	2 (2%)	15 (14%)	3 (3%)	21 (20%)	4 (4%)	105 (100%)
路線バス	平日	85 (41%)	35 (17%)	3 (1%)	2 (1%)	14 (7%)	3 (1%)	14 (7%)	49 (24%)	205 (100%)
	土曜日	30 (26%)	26 (23%)	1 (1%)	0 (0%)	7 (6%)	5 (4%)	10 (9%)	36 (31%)	115 (100%)
合計		183 (32%)	92 (16%)	42 (7%)	5 (1%)	65 (11%)	13 (2%)	64 (11%)	103 (18%)	567 (100%)

④バス利用理由

バスを利用する理由は、「バス停が家から近い」が38%と最も多く、次いで「他に利用できる交通手段がない」が32%、「バス停が目的地から近い」が31%と多くなっています。

〈バス利用者アンケート調査　バスを利用する理由〉



		バス停が家から近い	バス停が目的地から近い	時間通りに着く	料金が安い	移動時間を有効活用できる	悪天候でも利用できる	ほかに利用できる交通手段がない	その他	総数
コミュニティバス	平日	63 (40%)	57 (36%)	21 (13%)	43 (27%)	10 (6%)	27 (17%)	53 (33%)	8 (0%)	159
	土曜日	39 (34%)	41 (35%)	11 (9%)	31 (27%)	(0%)	16 (14%)	48 (41%)	7 (0%)	116
路線バス	平日	87 (36%)	68 (28%)	11 (5%)	19 (8%)	39 (16%)	21 (9%)	76 (32%)	29 (0%)	240
	土曜日	58 (45%)	31 (24%)	10 (8%)	16 (12%)	25 (19%)	11 (9%)	27 (21%)	14 (0%)	129
合計		247 (38%)	197 (31%)	53 (8%)	109 (17%)	74 (11%)	75 (12%)	204 (32%)	58 (0%)	644

⑵ 高校生アンケート調査

小野市内の高校（小野高校・小野工業高校）に通学する高校生に対し、通学時の移動手段や公共交通に対する不満・利用状況について把握することを目的としてアンケート調査を実施しました。

①回収状況

小野高校で 131 票（16.2%）、小野工業高校で 387 票（73.4%）、計 518 票を回収しました。

〈高校生アンケート調査　回収状況〉

（小野高校）

学年	生徒数	回収数	回収率
1年生	278	80	28.8%
2年生	270	33	12.2%
3年生	261	18	6.9%
合計	809	131	16.2%

（小野工業高校）

調査日	生徒数	回収数	回収率
1年生	153	145	94.8%
2年生	148	124	83.8%
3年生	142	107	75.4%
4年生	84	11	13.1%
合計	527	387	73.4%

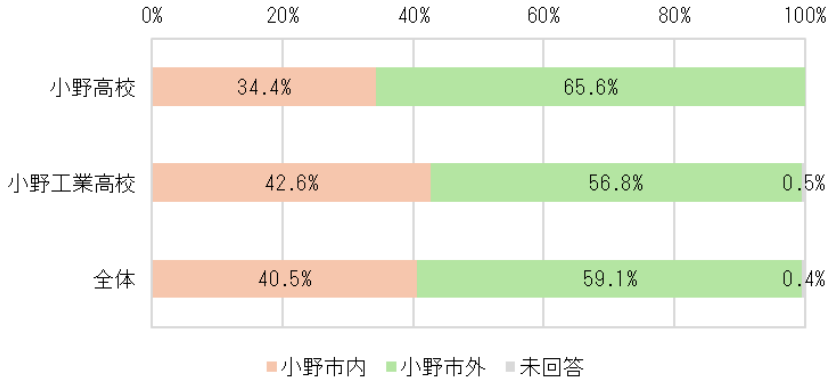
②居住地

高校生の居住地は、約6割が「小野市外」となっています。

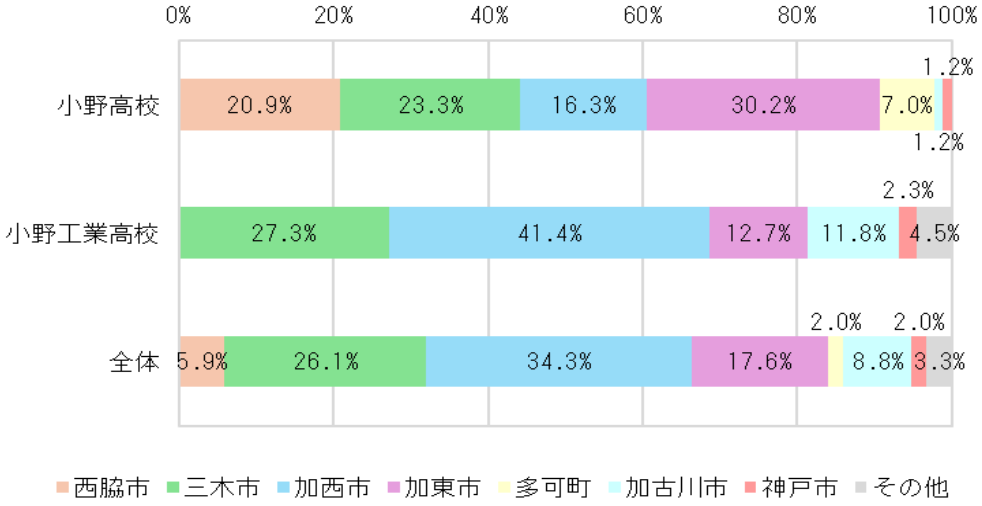
小野市外居住者のうち「加西市」が 34.3%、「三木市」が 26.1%、「加東市」が 17.6%、「加古川市」が 8.8%と近隣市で小野市外居住者の約９割を占めています。

小野市外居住者のうち、「西脇市」「神戸市」「多可町」などの遠距離通学者が約１割となっています。

〈高校生アンケート調査　回答者の居住地構成比〉



〈高校生アンケート調査　市外居住地回答者の居住地構成比〉



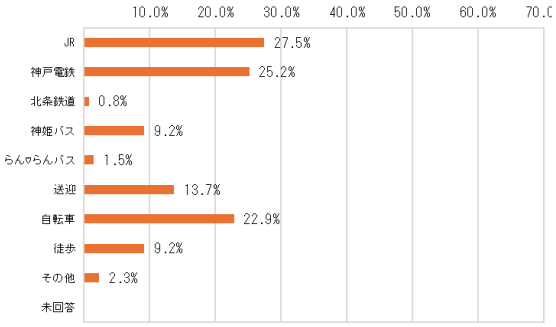
③交通手段構成比

高校生の交通手段は、「自転車」が52.3%と最も多く、次いで「神戸電鉄」が28.5%と多くなっています。小野高校では「ＪＲ」「神戸電鉄」「自転車」が２割以上を占めており、小野工業高校では「自転車」が約６割、「神戸電鉄」が約３割となっています。

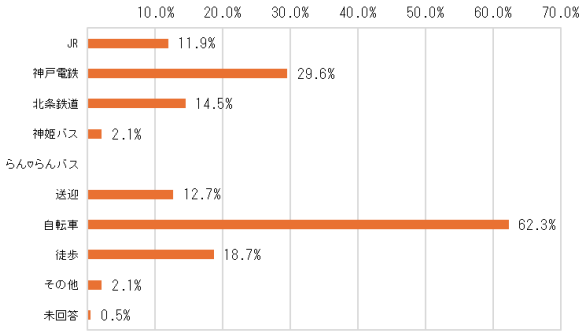
高校生の送迎は回答者全体の約１割を占めています。

〈高校生アンケート調査　交通手段構成比〉

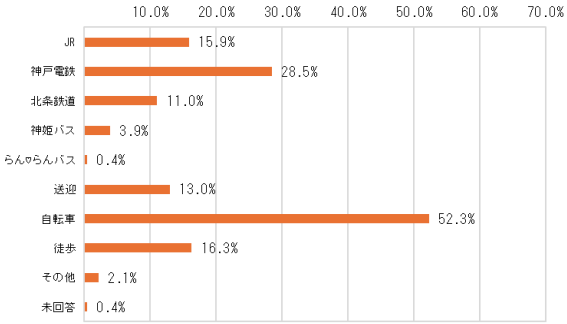
（小野高校）



（小野工業高校）



（回答者全体）



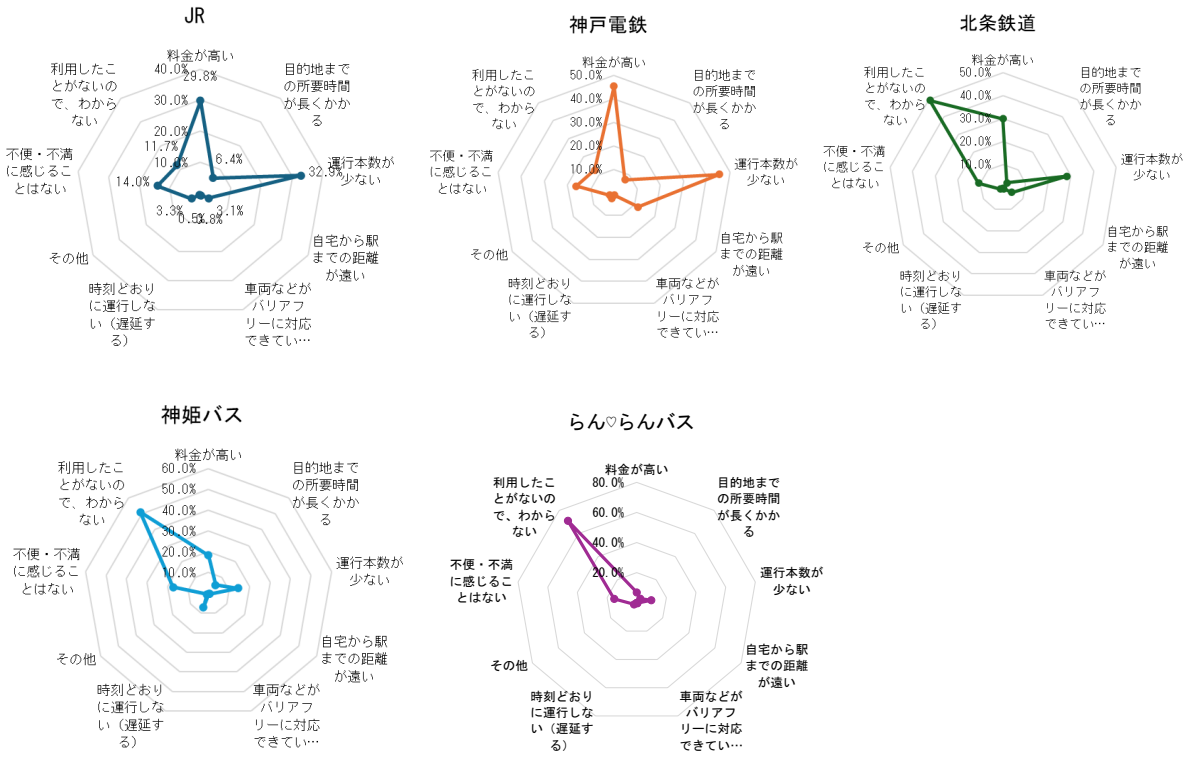
〈高校生アンケート調査　交通機関別の利用状況（複数回答）〉

交通機関の利用状況	回答者数	構成比
公共交通	246 名	47.49%
うち鉄道	228 名	44.02%
うちバス	23 名	4.44%
自転車	303 名	58.49%
送迎	100 名	19.31%
うち公共交通非利用	52 名	10.04%
うち公共交通非利用・市外からの遠距離通学	16 名	3.09%
回答者計	518 名	－

④交通手段別不便・不満

高校生の交通手段別不便・不満は、鉄道（JR・神戸電鉄・北条鉄道）では「料金の高さ」「運行本数の少なさ」が多くなっています。バス（神姫バス・らん♡らんバス）では「利用したことがないので、わからない」が多くなっています。

〈高校生アンケート調査　交通手段別不便・不満〉



⑶ ワーキンググループ委員アンケート調査

ワーキンググループ委員に対し、公共交通に対する不満・利用状況、らん♡らんバスの利用料金の値上げに関する意見、住民主体の交通手段の実施状況について把握することを目的としてアンケート調査を実施しました。

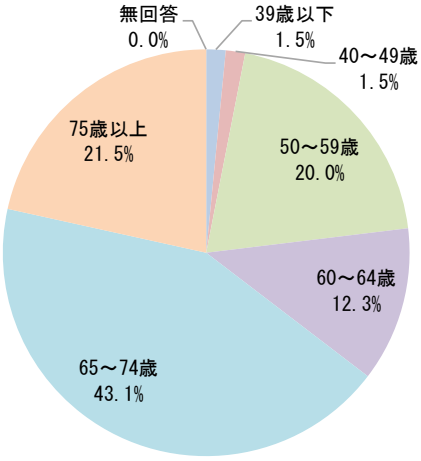
①回収状況

ワーキンググループ委員 89 名に対し、74.2%（66 票）を回収しました。

回答者の年齢は「65～74 歳」が約４割と最も多くなっており、65 歳以上の高齢者（「65～74 歳」「75 歳以上」）が約６割を占めています。

回答者のうち、公共交通を日常的に利用しているのは約 13.6%となっています。

〈ワーキンググループ委員アンケート調査　回答者の年齢構成比〉



〈ワーキンググループ委員アンケート調査　公共交通の利用状況〉

公共交通の利用状況	回答者数	構成比
鉄道（JR・神戸電鉄・北条鉄道）を日常的に利用している※1	6 名	9.1%
バス（路線バス・らん♡らんバス）を日常的に利用している※2	6 名	9.1%
公共交通（JR・神戸電鉄・北条鉄道・路線バス・らん♡らんバス）を日常的に利用している※3	9 名	13.6%
回答者計	66 名	100.0%

※1 問８「小野市内を運行する公共交通機関の利用頻度」で、JR 加古川線・神戸電鉄粟生線・北条鉄道のいずれかを「週５日以上」「週 1～4 日程度」「月に数日程度」と回答した方

※2 問８「小野市内を運行する公共交通機関の利用頻度」で、路線バス・らん♡らんバスのいずれかを「週５日以上」「週 1～4 日程度」「月に数日程度」と回答した方

※3 問８「小野市内を運行する公共交通機関の利用頻度」で、JR 加古川線・神戸電鉄粟生線・北条鉄道・路線バス・らん♡らんバスのいずれかを「週５日以上」「週 1～4 日程度」「月に数日程度」と回答した方

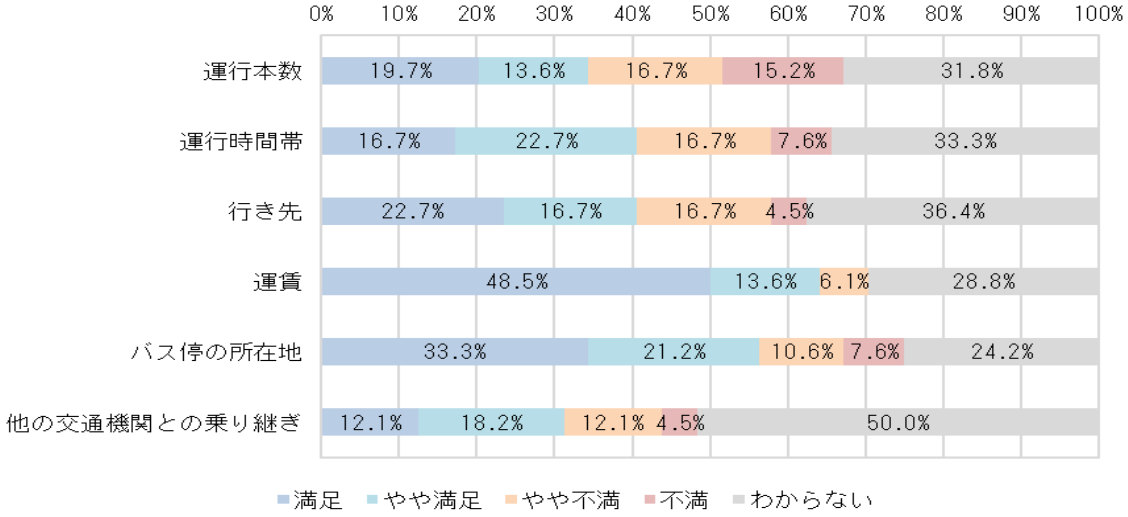
②らん♡らんバスの満足度

らん♡らんバスの運行サービスに対する満足度は、回答者全体・公共交通利用者ともに「運賃」「バス停の所在地」の満足度が高く、「他の交通機関との乗り継ぎ」「運行本数」「運行時間帯」の満足度が低くなっています。

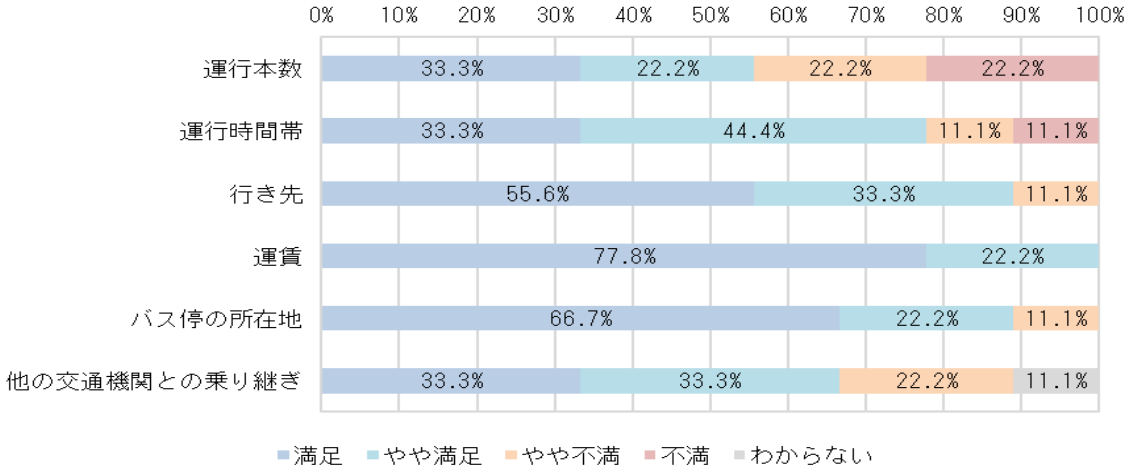
また、「運行本数」はやや不満・不満の割合が回答者全体の約３割、公共交通利用者の約４割を占めています。

〈ワーキンググループ委員アンケート調査　らん♡らんバスの運行サービスに対する満足

（回答者全体）



（公共交通利用者）



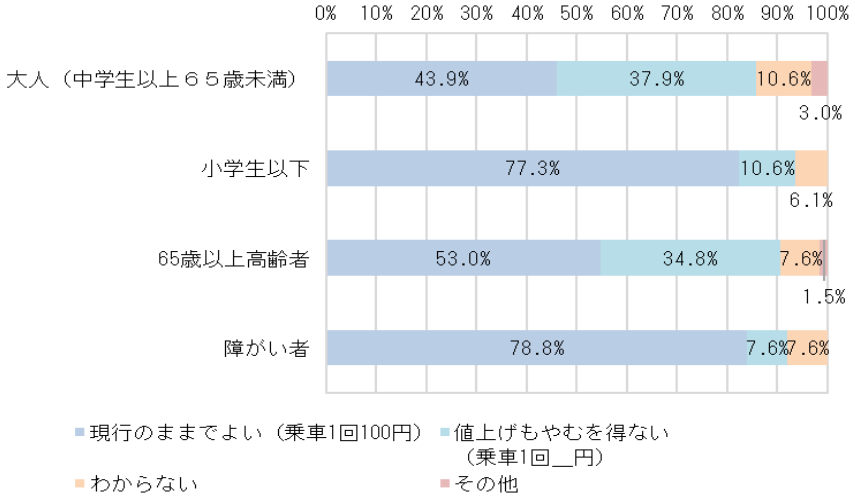
③らん♡らんバスの運賃値上げについての意見

らん♡らんバスの運賃値上げについて、「現行のままでよい（乗車１回 100 円）」がすべての対象で４～８割と多くなっています。

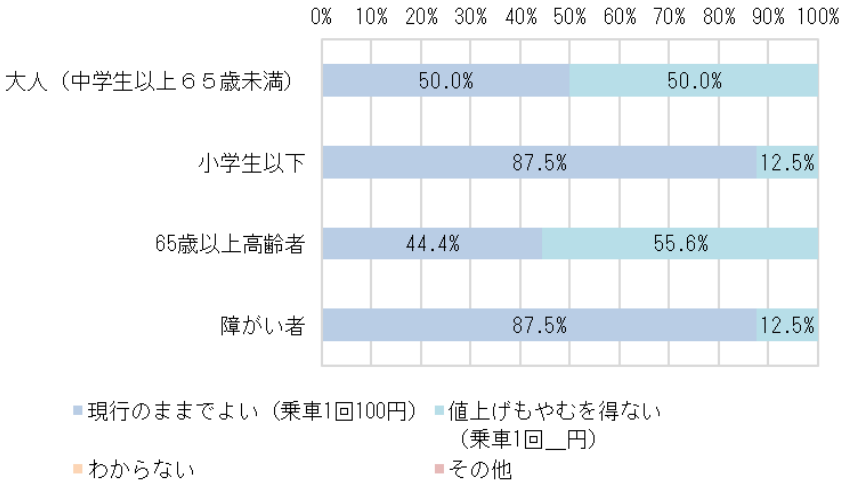
「大人（中学生以上 65 歳未満）」「65 歳以上高齢者」では「値上げもやむを得ない」が３～５割と多くなっています。

〈ワーキンググループ委員アンケート調査　らん♡らんバスの運賃についての考え〉

（回答者全体）



（公共交通利用者）



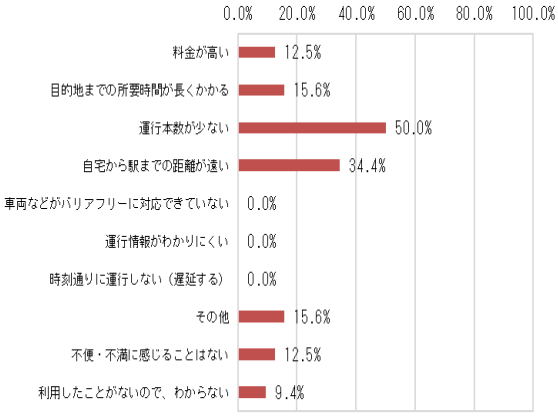
④公共交通に対する不便・不満

公共交通を利用していて、不便・不満に感じることや、公共交通を利用しない理由は、どの交通機関でも「運行本数が少ない」が最も多くなっています。

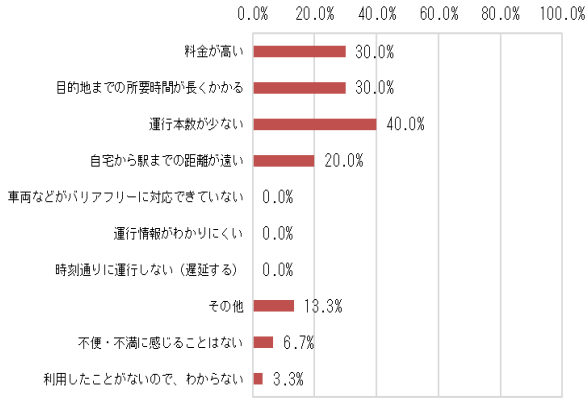
らん♡らんバス、らん♡らんタクシーでは、次いで「運行情報が分かりにくい」が多くなっています。

〈ワーキンググループ委員アンケート調査　公共交通に対する不便・不満〉

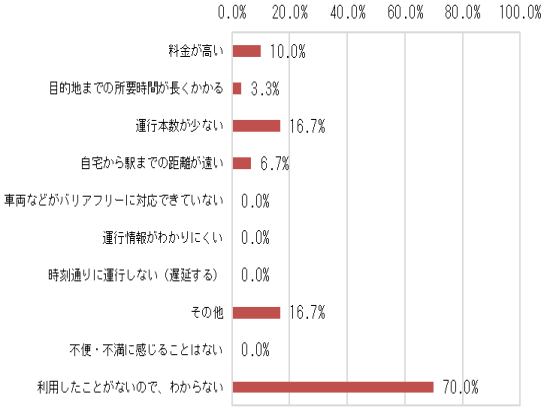
（ＪＲ）



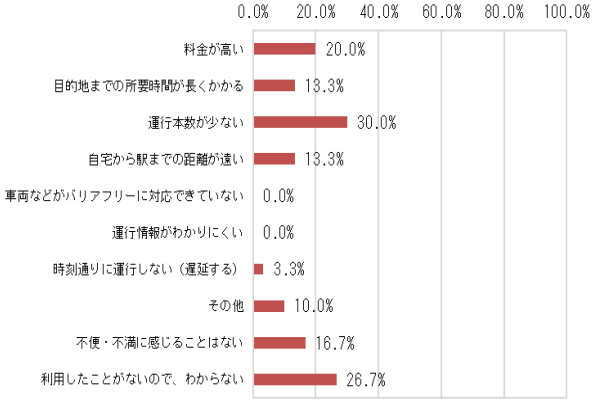
（神戸電鉄）



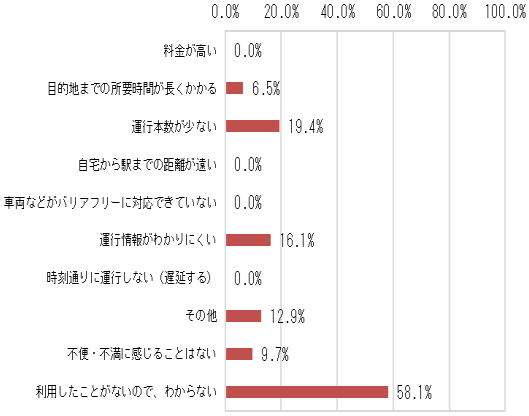
（北条鉄道）



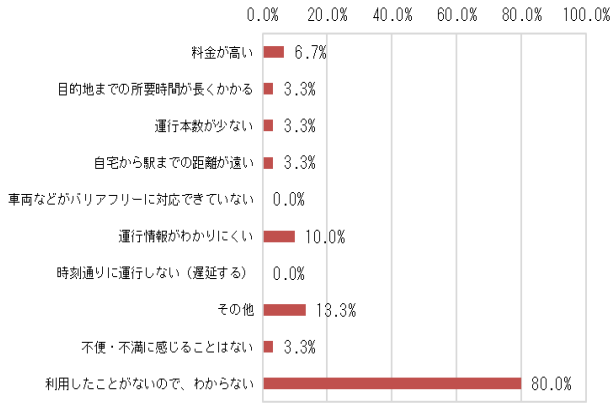
（神姫バス）



（らん♡らんバス）



（らん♡らんタクシー）



５　小野市の公共交通を取り巻く現状と課題

（1）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。

「らん♡らんバス」は、現在９台の車両で運行していますが、５年以内に更新時期を迎えるものもあり、市内の移動手段の基幹をこのまま「らん♡らんバス」にするのか、新たな交通手段を導入するのか、財政負担を踏まえ検討する必要があります。

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

市内の公共交通空白地人口は人口全体の 2%と限定的ではあるものの、利用できる時間帯や運行頻度には地域によって偏りがあり、時間帯空白地・公共交通不便地が点在しています。

移動ニーズが多様化し、公共交通の担い手不足が社会問題になる中で、既存の交通資源の利活用に加えて新しいアプローチが期待されています。

また、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。

⑵ 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
時間帯空白地・不便地も含めた利用者ニーズに対応した交通体系への対応
交通ＤＸによる新技術への対応

第３章　上位計画・関連計画

１　上位計画・関連計画の整理

地域公共交通の維持は交通事業者の経営努力だけでは厳しい状況にあります。地域公共交通の維持に向けては、交通分野だけで取り組むのではなく、官民をはじめ地域の多様な関係者の共創（連携・協働）を強化することが重要であり、分野の垣根を越えて地域における潜在的な輸送需要に的確に対応することで、地域の既存の人的・物的資源を有効活用した移動手段の確保が期待されます。

小野市では、まちづくりの基本計画として『小野市総合ビジョン―夢プラン 2030―』『第２期小野市総合戦略』『小野市都市計画マスタープラン』を示しているほか、公共交通に関連した都市計画として、近隣市町と連携して『神戸電鉄粟生線地域公共交通計画』を策定しています。

本計画でも、下記に示す上位計画・関連計画と相互に連携を図りつつ、まちづくりの基本理念を踏襲し、目標・事業との整合を図ります。

〈上位計画・関連計画〉

分類	計画	計画期間
上位計画	小野市総合ビジョン　―夢プラン 2030―	2022（令和4）年 ～2030（令和 12）年
	第３期小野市総合戦略	2024（令和6）年 ～2027（令和9）年
	小野市都市計画マスタープラン	2026（令和8）年 ～2035（令和 17）年
関連計画	神戸電鉄粟生線地域公共交通計画	2022（令和4）年 ～2027（令和9）年

２　上位計画の概要

(1) 小野市総合ビジョン　―夢プラン 2030―（上位計画）

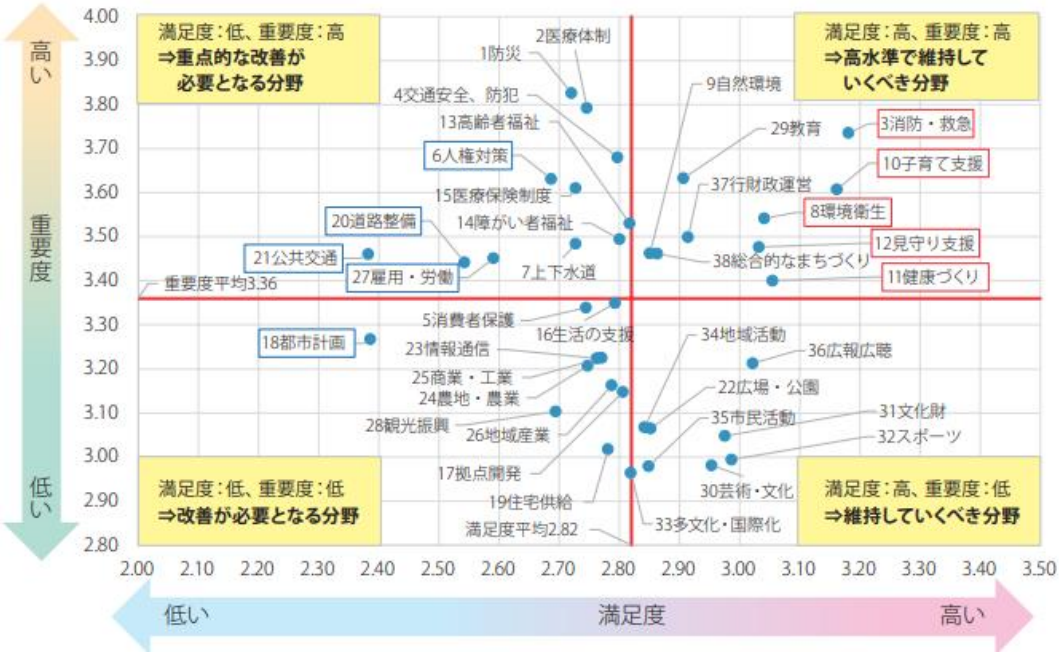
『小野市総合ビジョン　―夢プラン 2030―』は、市制施行以来築き上げてきた小野らしさを更に追求しつつ、新たな創造と変革に挑戦し、生涯にわたる市民の幸せと活力ある憧れのまちを実現するため、４つの基本理念を定めています。

また、『小野市総合ビジョン　―夢プラン 2030―』の策定にあたり、これまでの小野市のまちづくりに対する取組についての「満足度」と「重要度」についてアンケート調査を実施たところ、公共交通は「満足度」が最も低く、「重要度」が最も高い傾向を示しており、公共交通の必要性と関心が高まっていることを示しています。

まちづくりの基本理念	人いきいき まちわくわく ハートフルシティ　おの　―NEXT STAGE―
計画期間	2022（令和4）年度～2030（令和12）年度
2030年の将来像及び基本方針	“愛着と誇りを育み 未来に雄飛するまち ―エクセレントシティ―” 小野 Ⅰ　安全・安心で快適に暮らせる Ⅱ　健康でともに支え合う Ⅲ　子どもの成長と学びを育む Ⅳ　自然と調和した質の高い都市空間が整う Ⅴ　活力・賑わいあふれ交流が広がる

	Ⅵ　生きがいとゆとりを持てる Ⅶ　持続可能な自治体を経営する
基本分野 （公共交通関連分野）	分野１８ 公共交通の充実 〇交通弱者の移動手段を確保するとともに、新技術や ICT の活用で、暮らしの中で誰もが利用しやすい安全・安心な公共交通ネットワークが形成されている。 〇公共交通の連携強化と最適化を推進することで、各拠点へのアクセス性の向上を図るとともに、公共交通の持続可能性が向上している。 〇公共交通が、買い物や通院、通勤といった日常生活を支える基盤としてだけでなく、生きがいと交流の創出や環境負荷の低減を推進する役割を担っている。

〈小野市のまちづくりに対する取組についての「満足度」と「重要度」〉



満足度：低・重要度：高	満足度：高・重要度：高
①地震や豪雨などの災害に対する防災体制 ②地域の実情に合った病院などの医療体制 ④交通安全の対策、防犯の対策 ⑥いじめなどへの対策、人権の尊重 ⑦上下水道の運営体制 ⑬高齢者を支援するサービスなどの環境 ⑭障がい者を支援するサービスなどの環境 ⑮医療保険制度の運営体制（保険料など） ⑳歩道を含む道路の整備 ㉑公共交通（バス、鉄道など）の運行体制 ㉗雇用・労働環境の整備支援	③消防・救急の体制 ⑧環境衛生の向上（ごみ処理、汚染対策など） ⑨地球環境・自然環境の保護 ⑩子育てを支援するサービスなどの環境 ⑪健康づくりへの支援体制 ⑫地域での見守り・支援体制 ㉙小・中学校などの教育環境 ㊲健全で効率的な行財政運営 ㊳行政による総合的なまちづくり
満足度：低・重要度：低	**満足度：高・重要度：低**
⑤消費者保護の対策 ⑯生活支援が必要な方への支援体制 ⑰新拠点となる施設や開発エリアの整備 ⑱空き家などに対応した秩序ある都市計画 ⑲住宅地の整備、市営住宅の供給 ㉓情報通信ネットワークの整備支援体制 ㉔農地整備や特産品開発を含む農業の支援 ㉕商業・工業の振興支援 ㉖伝統産業を含む地域産業の振興支援 ㉘観光資源の整備など観光の振興支援	㉒広場・公園の整備 ㉚芸術・文化活動の振興 ㉛文化財の保護と活用 ㉜スポーツ・レクリエーション活動の振興 ㉝多文化共生・国際化への支援 ㉞多様な主体による地域活動の活性化 ㉟市民活動の活性化、参加機会の充実 ㊱広報広聴、情報発信

出典：小野市総合ビジョン―夢プラン 2030―

⑵ 第３期小野市総合戦略（上位計画）

『第３期小野市総合戦略』は、まち・ひと・しごと創生法第 10 条に定める「市町村まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づき、人口ビジョンを踏まえ、地域の実情に応じて将来に向けた基本目標や施策の基本的方向性、具体的な取組をまとめたものです。

将来像 （『小野市総合ビジョン』に準拠）	“愛着と誇りを育み 未来に雄飛するまち ーエクセレントシティー” 小野 Ⅰ　安全・安心で快適に暮らせる Ⅱ　健康でともに支え合う Ⅲ　子どもの成長と学びを育む Ⅳ　自然と調和した質の高い都市空間が整う Ⅴ　活力・賑わいあふれ交流が広がる Ⅵ　生きがいとゆとりを持てる Ⅶ　持続可能な自治体を経営する
目標年次	2024（令和６）年度～2027（令和９）年度
基本目標	基本目標01　“希望あるまち”へ 　地域産業の活性化と安定した仕事の創出 基本目標02　“子どもを生み育てたいまち”へ 　将来を担う世代の広がりある未来の創出 基本目標03　“選ばれるまち”へ 　愛着と魅力の創造によるひとの流れの創出 基本目標04　“つながりあるまち”へ 　活気ある豊かで温もりある地域の創出 基本目標05　“豊かな人材を育むまち”へ 　多様な主体が活躍できる環境の創出 基本目標06　“挑戦し進化し続けるまち”へ【重点目標】 　新しい時代の力を活かす環境の創出
まちづくりの整備方針 （公共交通関連分野）	基本目標04　“つながりあるまち”へ 　活気ある豊かで温もりある地域の創出 　施策３　都市基盤の整備推進と都市機能の最適化 　　小野市の豊かな自然と環境に配慮しながら、都市基盤の利便性向上と都市機能の向上による「つながり」の創出を目指し、道路の整備や鉄道、バスなどの公共交通の充実を推進します。 　②交通ネットワークの充実と地域活性化 　　公共交通利用者の減少など公共交通を取り巻く厳しい環境に対応し、活力に満ちた快適で安心できるまちとして発展していくため、広域的な交通として重要な役割を担う神戸電鉄粟生線の維持と活性化に取り組みます。 　　あわせて、鉄道、バス、タクシー等の地球環境にやさしい公共交通の利用促進に向けた機運醸成を進めます。　市内での市民の移動手段として必要不可欠なコミュニティバス「らん♡らんバス」の運行の更なる充実を進めるとともに、バス運行を補完するデマンドタクシー「らん♡らんタクシー」も運行することで、人口構造の変化にも対応できるきめ細かな交通ネットワークの構築を推進します。

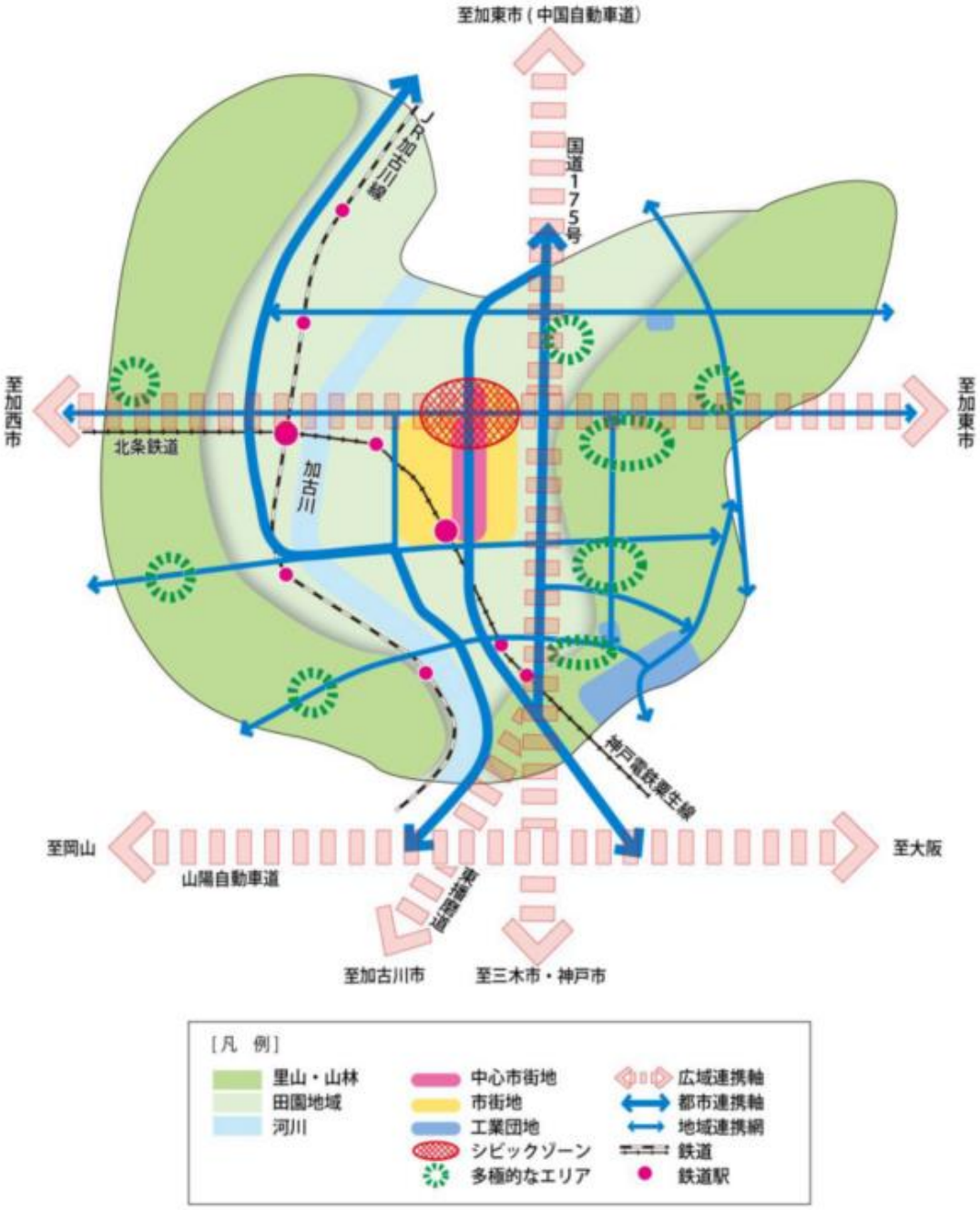
⑶ 小野市都市計画マスタープラン（上位計画）

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	＜まちづくりの理念＞ 自然との調和と多様な主体の協働による 活気とにぎわいがあふれる都市　おの ＜まちづくりの考え方＞ ①人口減少に対応した適正規模のまちづくり ②住みたいと思える選ばれるまち ③地域コミュニティの醸成
目標年次	2045（令和27）年の将来像を展望したうえで、2035（令和17）年を目標年次とする。
まちづくりの方針	①小野型コンパクト・シティの再構築 ②小野型サスティナブル・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
まちづくりの整備方針 （公共交通関連分野）	＜まちづくりの課題＞ 【⑴ 土地利用に関する整備課題】 ③鉄道を活かしたにぎわいのあるまちづくり 本市の各駅は、交通結節点としての機能や、駅前広場や飲食店の立地による交流空間としての機能など、固有の地域資源や特性があり、それらを活かしたまちづくりが求められている。 【⑵ 都市施設整備に関する整備課題】 ①生活道路網の再整備 中心市街地における狭隘道路の拡幅整備や道路補修、通学路や歩行者優先道路等の安全確保による生活基盤や防犯・防災基盤の強化が求められている。 ②神戸電鉄小野駅周辺の広場・道路の環境整備 神戸電鉄小野駅周辺等における広場や公園の整備や、安全な歩行空間の確保など、快適な交通環境の整備が求められている。 ③子どもや高齢者等が利用しやすい公共交通の構築 らん♡らんバスの運行時間やルート等の見直しや、デマンド交通の充実、また、交通バリアフリーの向上等を図り、子どもや高齢者等が利用しやすい公共交通の構築が求められている。 【⑹ その他の整備課題】 ①安全・安心のための環境整備 鉄道駅周辺や住宅地において、住民間交流を促すまちづくりを進めることで地域コミュニティの活性化による防犯対策の強化を図るとともに、街路灯の増設など防犯施設の充実など、安全・安心な居住環境の創出が求められている。 また、皇居公益施設や道路等へのバリアフリーやユニバーサルデザインの導入や、通学路の安全性の向上など、あらゆる市民が安全・安心に生活できる環境を整えることが求められている。 ⑵ 都市施設整備方針 【②公共交通機関】 ア　鉄道の利便性向上と駅舎及び駅周辺の整備推進

まちづくりの整備方針 （公共交通関連分野）	駅周辺において、特別指定区域制度等を活用した地域活性化や定住対策を推進する。また、事業者や関係機関に対する、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等の養成、P&R（パーク・アンド・ライド） の推進等による、鉄道の利便性向上に努める。更に、沿線市町と連携を図り、市外や県外から鉄道を利用した訪問客の増加に努める。 イ　市内循環交通システムの充実 利用者ニーズに合わせたダイヤやルートの見直し、商業施設や公共施設等への直通便を含む新ルートの検討、停留所の再配置、鉄道やバスとのスムーズな乗り継ぎ、フリー乗車区間の拡充等を検討する。さらに、近隣市町との連携を強化しコミュニティバスの乗り継ぎを可能にするなど市域間における広域連携を検討する。また、デマンド交通を活用し、免許返納者等が自宅から目的地までスムーズに移動できる、交通システムの構築に努める。 ⑶ 水と緑のネットワーク・景観形成の方針 【②都市景観形成の方針】 ウ　鉄道駅周辺などの環境整備 駅前広場等における花壇の設置や植栽・植樹等により、鉄道利用者が安心して快適に過ごせる鉄道駅周辺等の環境整備に努める。 ⑷ 市街地整備・住宅地整備の方針 【①市街地の整備方針】 イ　まちなか居住の促進 公共・商業施設の集積、公共交通の充実、空き家・空き地等の利活用による交流空間の創出や、花と緑であふれる公園や広場を設けることで「歩きたくなる」まちを目指し、活気とにぎわいがあふれるまちなか居住を推進する。 【②市街地周辺等の整備方針】 ウ　鉄道駅周辺活性化ゾーンにおける土地利用の検討 駅周辺の自然環境や建物の立地環境等を鑑み、特別指定区域制度や地区計画等を活用した土地利用を検討する。

〈都市構造の概念図〉



シビックゾーン

・行政機能や公共施設が集積するエリア。市役所や図書館、うるおい交流館エクラなどがある。

多極的なエリア

・市街化区域周辺において公共、産業、福祉、健康等の都市機能を有するエリア。浄谷黒川丘陵地（公共、健康、産業）、小野長寿の郷構想（医療、健康、福祉）、白雲谷温泉ゆぴか（観光）などがある。

広域連携軸

・県内外の広域にわたる都市間を結ぶ、主要な交通軸。国道 175 号、東播磨道、山陽自動車道等がある。

都市連携軸

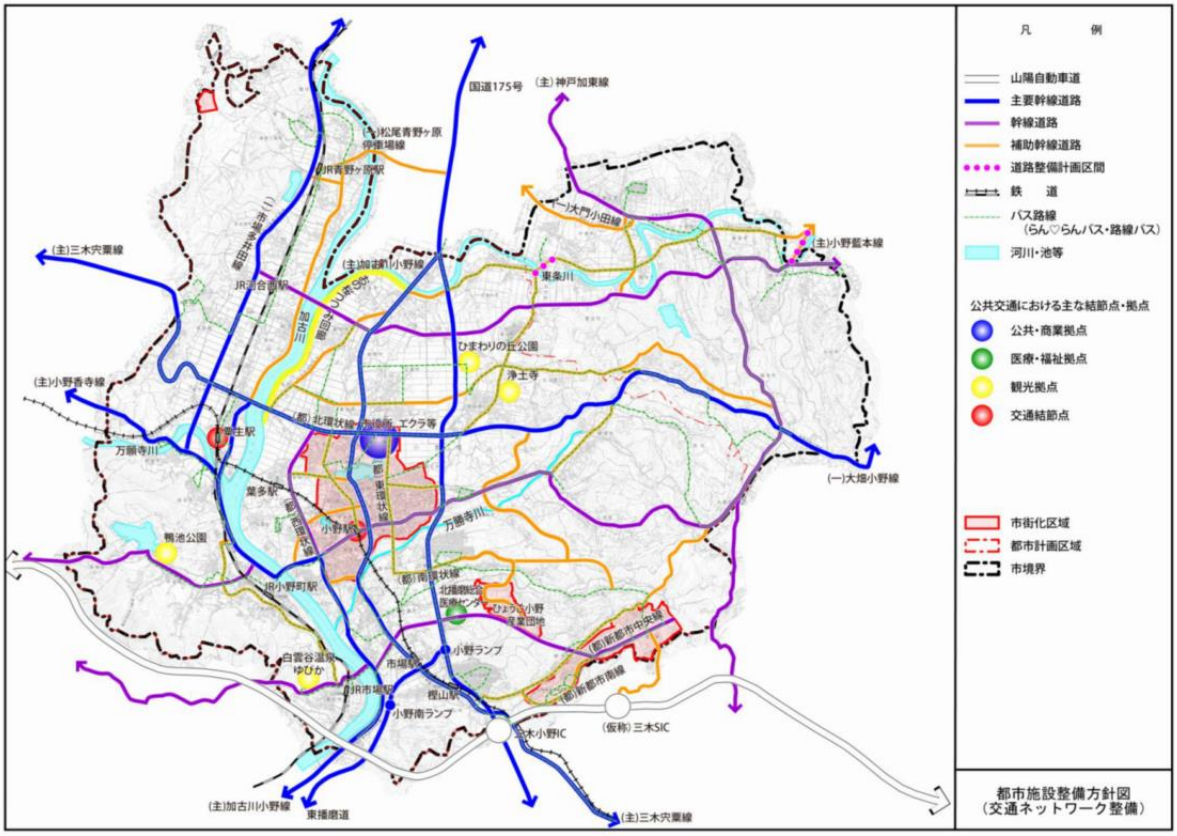
・隣接市をはじめ、県内の主要な都市間を結ぶ交通軸。加古川市へ至る県道 18 号（加古川小野線）や、加東市へ至る県道 349 号（市場多井田線）等がある。

地域連携網

・地区ごとの生活圏間や多極的なエリアを連携し、市域内を結ぶ交通軸。新都市中央線や新都市南北線等がある。

出典：小野市都市計画マスタープラン

〈都市施設整備方針図（交通ネットワーク整備）〉



出典：小野市都市計画マスタープラン

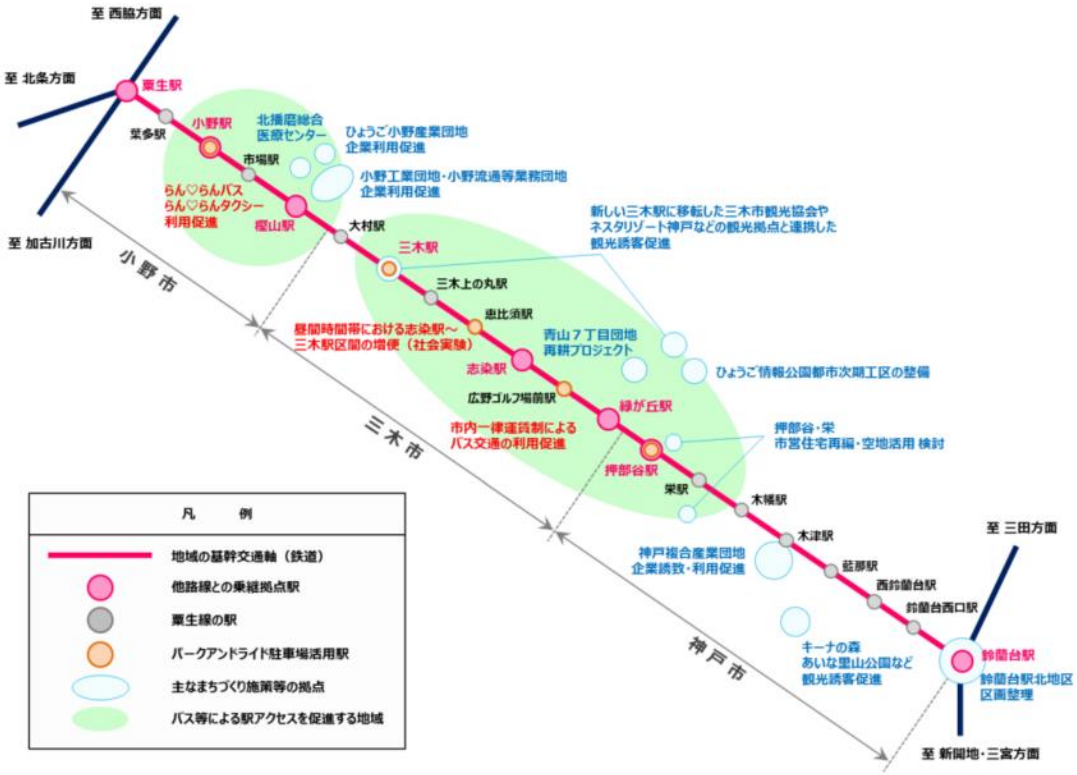
３　関連計画の概要

（1）神戸電鉄粟生線地域公共交通計画（関連計画）

神戸電鉄粟生線地域公共交通計画は、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	住む人、訪れる人が快適に利用でき、まちづくりとともに発展する 持続可能な公共交通の創造 ～みんなで考え　あしたへつなぐ　“未来へのチャレンジ”
計画対象期間	2023（令和５）年度から、10年後の2032（令和14）年度の粟生線沿線地域の将来を見据えつつ、2027（令和９）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サービスの安定的な維持・確保 方針２：まちづくりと連携した地域公共交通サービスの構築 方針３：市民・行政・事業者等の連携による地域公共交通の活性化

〈目指す将来の姿〉



出典：神戸電鉄粟生線地域公共交通計画

第４章　小野市地域公共交通計画（2021（令和３）年策定）の検証

本市では、2021 年（令和３）年６月に「小野市地域公共交通計画」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。第４章では、交通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。

１　小野市地域公共交通計画（2021（令和３）年策定）の目標

交通計画では、設定した基本方針ごとに目標を定めています。

基本方針①
誰もが利用しやすい市民の暮らしを支える持続可能な公共交通体系の構築

目標：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

目標：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

目標：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

目標：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。

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
（増便、フィーダー系統の運行、毎日運行の増便）

- コミュニティバスを増車（R3.10　１台）、増便
- R3.10～河合統合スクールバスルート（往路）運行開始　　など

小型車両の導入によるコミュニティバス路線の拡充

- 未実施

医療拠点へのアクセス性向上

- R3.10～　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

- あお陶遊館アルテ等の公共施設における、鉄道を利用された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　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

コミュニティバスへの IC カードシステムの導入の検討

- R8.2～　コミュニティバスへ IC キャッシュレス機器を導入

バスロケーションシステムの導入促進

- 未実施

観光施設へのアクセスの向上

- R3.10～　コミュニティバスの増車に伴い、観光施設行を増便

予約制デマンドバスの活用と PR

- R4.9　小型デマンドバスの運行終了
- R4.10～　デマンドタクシーの運行開始
- R8.3　大型デマンドバスの運行終了

コミュニティバス車両（内装・外装の改装）の検討

- コミュニティバス増車の際、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）

- コミュニティバスの増車（R3.10　1 台）に伴い、駅への乗入れ便数を増加
- 市内公共交通の PR、利便性向上のため総合時刻表を作成

複数交通モード間の乗継利便性の向上

- R4.3　「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完了

主要施設前広場整備の公共交通乗り入れ施設

- JR 市場駅前駐車場（有料・無料）の供用継続

交通結節点のバリアフリー化の推進

- 未実施

各地域のコミュニティセンターの交通拠点整備

- 未実施

鉄道駅周辺におけるにぎわいの創出

- R4.8　粟生駅構外のあわの里加工施設に「けやき焙煎所」が開業

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事業の実施

- R4.12「神戸電鉄粟生線地域公共交通計画」を策定、同計画に基づく利用促進事業を実施
- 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

- 道路改修工事に合わせたバスベイの設置（敷地南・片山）　など

公共交通全般に係るワーキンググループ会議の開催

- 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

- R3.7～11　市内保育所、認定こども園の児童を対象とした乗り方教室の開催など

公共交通アテンダントの配置

- 未実施

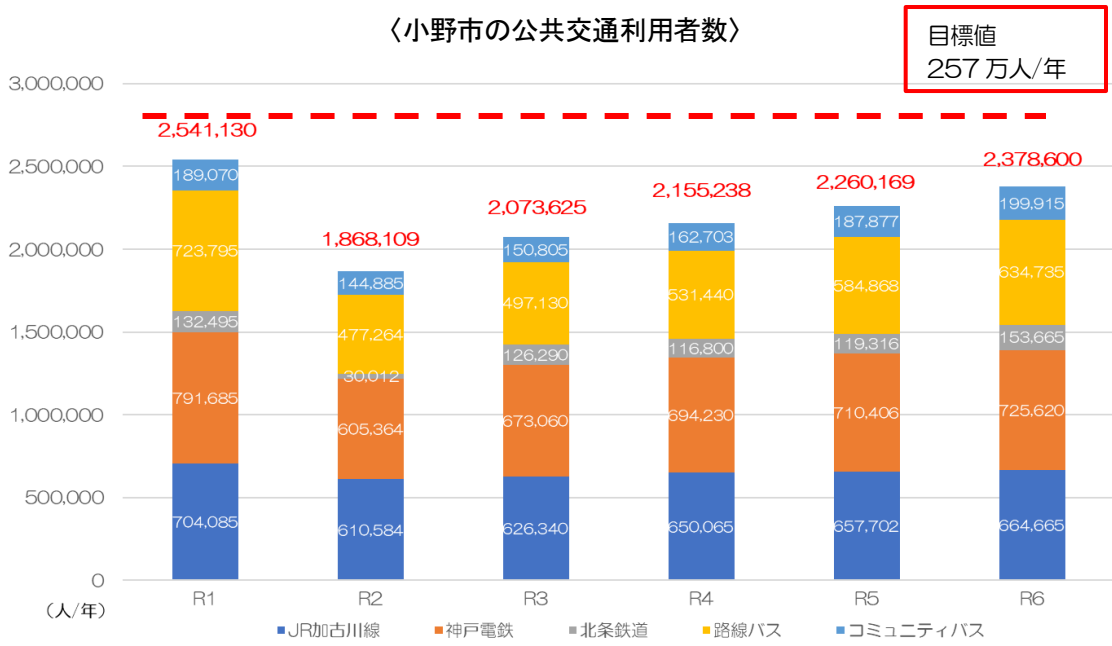
3　目標の達成状況

(1) 小野市の公共交通利用者数

目標：小野市の公共交通利用者数を増加させることを目指します。

- 2024（令和6）年度における公共交通の年間利用者数は約 237 万人/年で、目標値の 257 万人/年を下回りました。
- コロナ禍の影響により、2020（令和2）年度には実績値の 73.5%にまで減少しましたが、以降においては回復傾向にあり、2024（令和6）年度には 93.6%まで回復しました。
- らん♡らんバスの利用者数も、2020（令和2）年度にはコロナ禍により減少しましたが、以降において順調に回復し、2024（令和6）年度は過去最高の利用者数となりました。
- 目標値の達成には至りませんでしたので、更なる公共交通の利用促進を図り、利用者数を増加させていくことが必要です。

〈小野市の公共交通利用者数〉



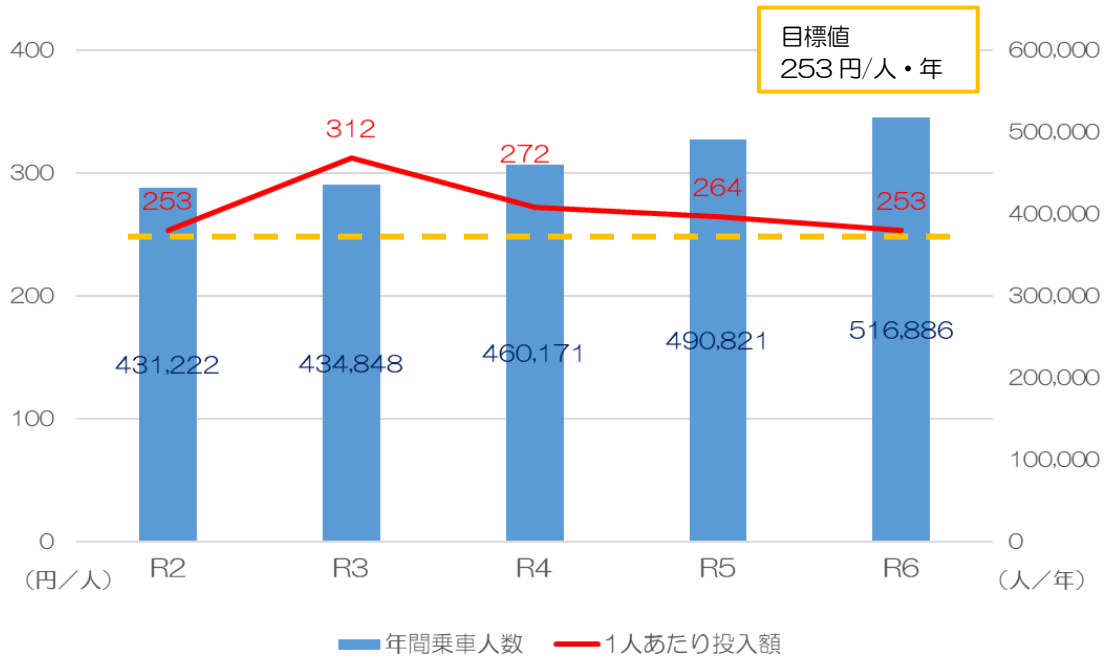
(2) 公共交通への公的資金投入額

目標：利用者一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。

- 目標値の算出には、コミュニティバス事業及び路線バス事業に対する、小野市における公的資金投入額及び利用者数を用いていますが、路線バスに対する公的資金の投入は 2020（令和2）年度より開始しましたので、当該年度を実績値としています。
- 2021（令和3）年度には、コミュニティバス事業において新車両を導入したことから、一時的に大幅な増額となっています。

・物価の高騰や人件費の上昇など、運行に要する経費が増額する中において、利用者ニーズの把握による運行見直しの実施により、2024（令和６）年度には目標値である 253 円/人・年まで回復しています。
・目標値は達成しましたが、効率性の高い運行を確保できるよう、ニーズに沿った運行の見直しを継続するなど、効率性の高い運行を維持していく必要があります。

〈コミュニティバス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〉

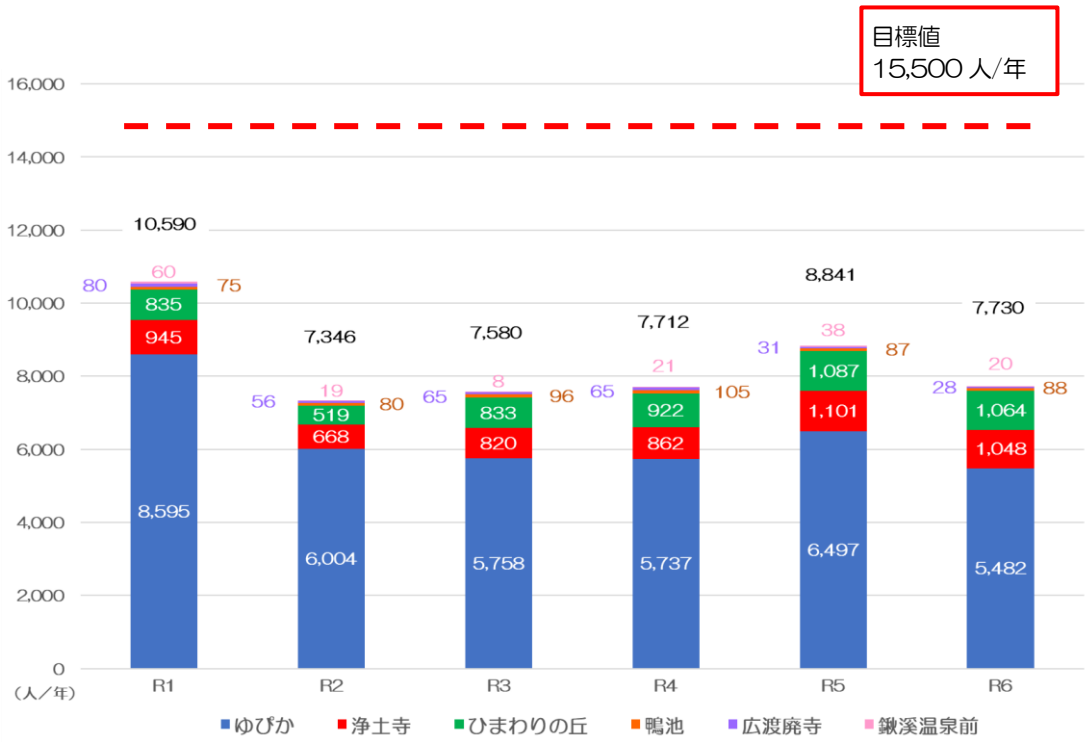


(3) 主要観光施設の最寄りバス停利用者数

目標：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。

・2024（令和６）年度における主要観光施設の最寄りバス停利用者数は 7,730 人/年で、目標値の 15,500 人/年を下回りました。
・コロナ禍の影響により、2020（令和２）年度には実績値の 69.4%にまで減少し、以降においては徐々に回復を見せていましたが、2024（令和６）年度には再度減少し実績値比で 73.0%となりました。
・2024（令和６）年度には、観光施設である「白雲谷温泉ゆぴか」において入浴料の値上げが生じたことから、同施設の利用者が減少し、これにより停留所の利用者数も大きく減少しました。
・目標値の達成には至りませんでしたので、コミュニティバスの接続数増加やダイヤの見直し、観光ルートの検討などにより、利用者数を回復させていくことが必要です。

〈主要観光施設の最寄りバス停利用者数〉

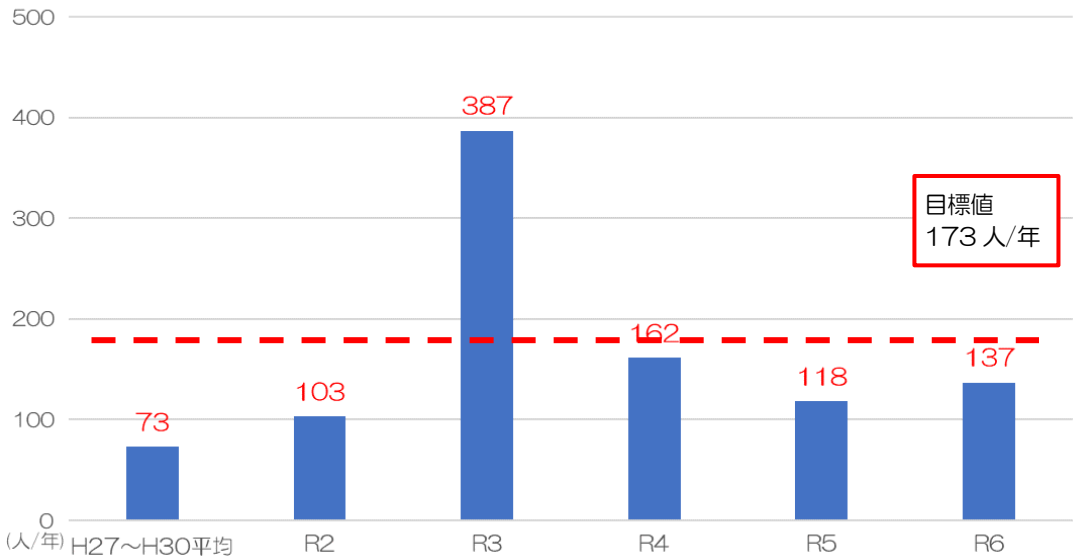


(4) モビリティ・マネジメント参加人数

目標：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。

- 2024（令和6）年度におけるモビリティ・マネジメント参加人数は 137 人/年で、目標値の 173 人/年を下回りました。
- 市内各地区で行う「ワーキンググループ会議」を軸とし、民生児童委員やコミュニティバスの主要バス停における利用者へのモビリティ・マネジメントを実施した結果、2024（令和6）年度は実績値に対して約 87.7%となりました。
- 2021（令和3）年度には市内保育園・認定こども園に対しコミュニティバスの乗り方教室を開催したことにより、387 人/年となっています。
- 目標値の達成には至りませんでしたので、対象者の幅を広げつつ、モビリティ・マネジメントを継続実施することで、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き、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〉

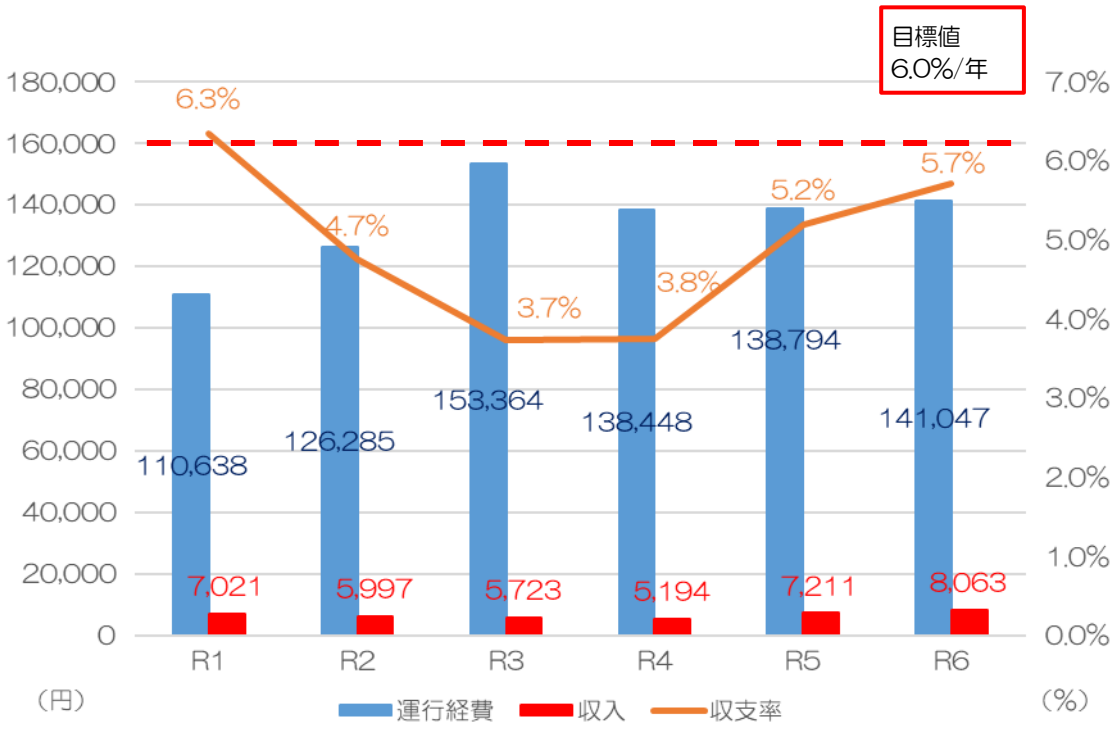


⑸ コミュニティバスの収支率

目標：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。

- 2024（令和６）年度におけるコミュニティバスの収支率は 5.7%/年で、目標値の 6.0%/年を下回りました。
- コロナ禍における利用者数の減少に伴う運賃収入の減少及び新車両導入等の運行経費増により、2021（令和３）年度には 3.7%まで落ち込みましたが、以降は回復傾向にあり、2024（令和６）年度には 5.7%と目標値の 95%まで回復しました。
- 目標値の達成には至りませんでしたので、モビリティ・マネジメントの継続やダイヤ、ルートの見直しなどの利用促進により、現状の回復傾向を維持し、収支率を更に向上させることが必要です。

〈コミュニティバスの収支率〉

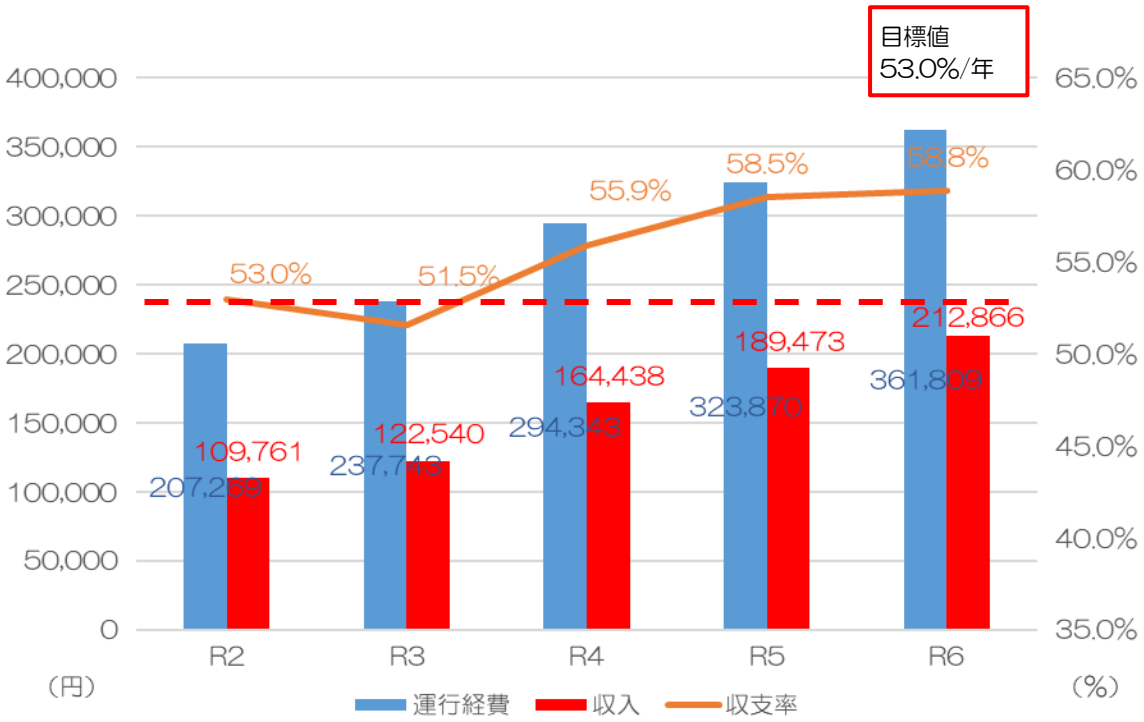


⑹ 補助路線バスの収支率

目標：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。

- 2024（令和6）年度における路線バスの収支率は 58.8%/年で、目標値の 53.0%/年を上回りました。
- 2021（令和3）年度にはコロナ禍により利用者数が伸び悩み、51.5%まで落ち込みましたが、以降は回復傾向にあり、目標値の 110.9%まで収支率が回復しています。
- 目標値は達成しましたが、モビリティ・マネジメントの継続実施やコミュニティバスとの接続性の強化などにより、更なる経済性・効率性の向上を目指していく必要があります。

〈補助路線バスの収支率〉



第５章　めざす将来の公共交通

１　基本理念

小野市では、市民一人ひとりが「安全・安心で快適に暮らせるまち」を目指し、「愛着と誇りを育み 未来に雄飛するまち 小野」を将来像に掲げています。

その中で、地域公共交通は、市民の暮らしに必要不可欠な重要なインフラであり、将来に向け、持続可能かつ人口構造の変化にも柔軟に対応できる交通ネットワークを構築する必要があります。

そこで、前期計画に掲げた基本理念を踏襲し、“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～”を基本理念とし、本市の公共交通の目指す方向性を示すとともに、自動車に頼らなくても安全・安心に移動できる地域公共交通体系を維持・充実させ、行政、市民、地域、交通事業者、企業等が連携して地域公共交通を支える施策を推進してまいります。

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～

２　基本方針

設定した基本理念の実現に向けて、以下の基本方針を設定しました。

〈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

小野市の地域特性を検証し、小野市民のための独自性の高い小野市独自の公共交通ネットワークを構築します。特に、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。

2　誰もが利用しやすい地域公共交通サービスの充実

利用者ニーズを踏まえ、快適な利用環境を提供するとともに、高齢者、障がい者、子育て世代、市外からの来訪者など、誰もが安全・安心で、わかりやすく利用するため、更なる地域公共交通サービスの充実を目指します。

3　次世代につないでいく持続可能な公共交通の実現

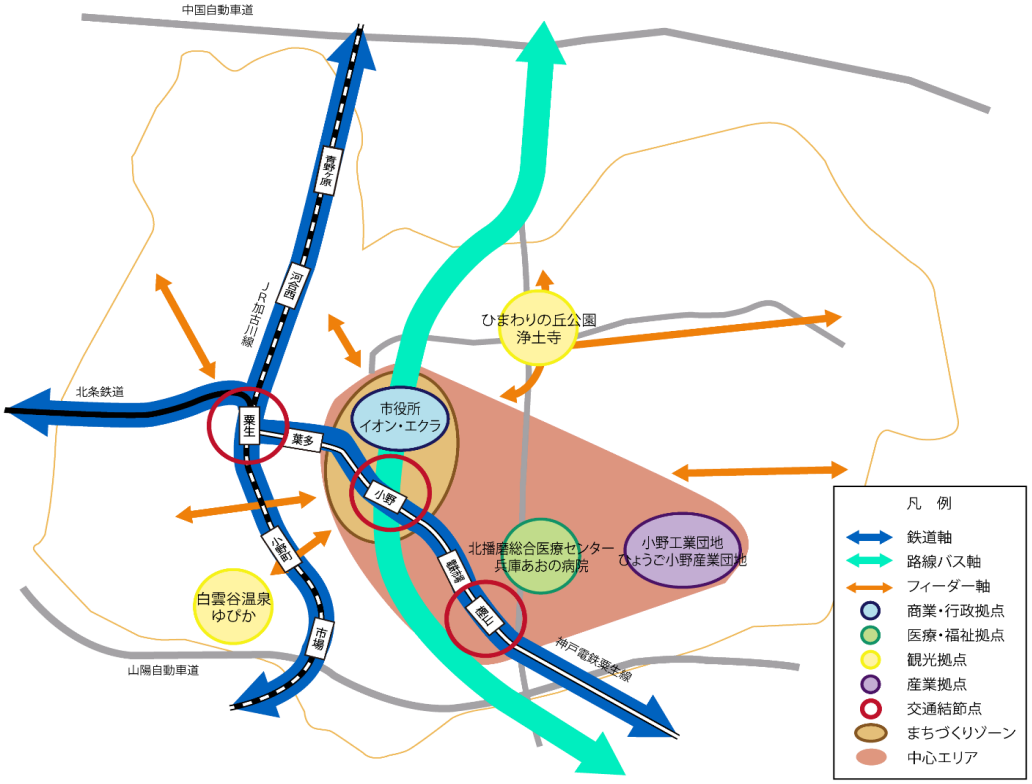
地域公共交通の必要性を理解していただき、地域公共交通を利用する市民を増やすとともに、公共交通を取り巻く課題の解決に取り組み、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。

３　めざ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。

〈めざ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

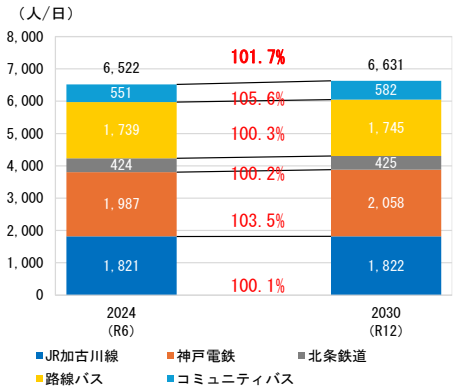
4　数値目標

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、人口減少による利用者数の自然減を生産性向上による利用者数の増加で相殺し、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。

<table>
<tr><th>目標値</th><th>現状値
（令和 6 年）</th><th>目標値</th><th>現状値
（令和 6 年）</th><th>目標値</th></tr>
<tr><td>年間延べ利用者数</td><td>238 万人/年</td><td>242 万人/年</td><td>4 万人/年</td><td rowspan="2">101.7%</td></tr>
<tr><td>日平均延べ利用者数</td><td>6,522 人/日</td><td>6,631 人/日</td><td>109 人/日</td></tr>
<tr><td>指標の定義</td><td colspan="4">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</td></tr>
<tr><td>目標設定の考え方</td><td colspan="4">＜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、人口減少に伴う自然減（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）を図るものとする
路線バス　：R6 年度比 100.3%
「らん♡らんバス」：R6 年度比 105.6%
 
</td></tr>
</table>

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。

<table>
<tr><th>目標値</th><th>現状値
（令和６年）</th><th>目標値
（令和 12 年）</th><th>増減量
（R12-R6）</th><th>率
（R12/R6）</th></tr>
<tr><td>公共交通に対する公的資金投入額</td><td>139,738 千円</td><td>150,506 千円</td><td>10,768 千円</td><td>107.7%</td></tr>
<tr><td>指標の定義</td><td colspan="4">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」の年間補助額</td></tr>
<tr><td>目標設定の考え方</td><td colspan="4">将来利用者数の自然減を相殺することで、「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。
<table>
<tr><th></th><th></th><th>現状値
（令和６年）</th><th>目標値
（令和 12 年）</th></tr>
<tr><td rowspan="3">公的資金投入額</td><td>路線バス</td><td>約 6,800 千円</td><td>約 7,100 千円</td></tr>
<tr><td>らん♡らんバス</td><td>約 133,000 千円</td><td>約 143,900 千円</td></tr>
<tr><td>計</td><td>約 139,800 千円</td><td>約 151,000 千円</td></tr>
</table>
※「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。</td></tr>
</table>

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悪化抑制を図ります。

<table>
<tr><th>目標値</th><th>現状値
（令和６年）</th><th>目標値
（令和 12 年）</th><th>増減量
（R12-R6）</th><th>率
（R12/R6）</th></tr>
<tr><td>収支率</td><td>5.7%</td><td>5.6%</td><td>-0.1%</td><td>98.2%</td></tr>
<tr><td>指標の定義</td><td colspan="4">【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」による自然増を考慮して算出</td></tr>
</table>

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

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	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」による自然増を考慮して算出

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 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

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

＜収支率＞

運行経費見込みから運行収入見込みを差し引いて算出

収支差は増加するものの、利用者数の自然減見込みを生産性向上による増加利用者数見込みで相殺し、収支率の悪化を抑制するものとする

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【目標】	5.7%	5.6%

＜収支差（自然増）＞

らん♡らんバス	現状値（令和６年）	目標値（令和 12 年）
運行収入（自然減）	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（自然増）	5.7%	5.1%
生産性向上による収支率悪化抑制効果	-	0.6%

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悪化抑制を図ります。

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）
収支差	58.8%	54.8%	-4.0%	93.2%

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」による自然増を考慮して算出
目標設定の考え方	**＜運行収入＞** 「利用者１人当たり運賃見込み」に「利用者数目標値」を乗じて算出

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	406 円/人	-	-
年間利用者数	約 525,000 人/年	約 527,000 人/年	約 2,000 人/年	100.3%
運行収入	約 213,000 千円	約 214,000 千円	約 1,000 千円	100.3%

※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。

＜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」による自然増を考慮して算出

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 千円	約 220,000 千円	約 10,000 千円	104.8%
その他経費	約 152,000 千円	約 170,000 千円	約 18,000 千円	111.8%
運行経費	約 362,000 千円	約 390,000 千円	約 28,000 千円	107.7%

※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

＜収支率＞

運行経費見込みから運行収入見込みを差し引いて算出

収支差は増加するものの、利用者数の自然減見込みを生産性向上による増加利用者数見込みで相殺し、収支率の悪化を抑制するものとする

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 千円/年	約 214,000 千円/年
運行経費	約 362,000 千円/年	約 390,000 千円/年
収支率【目標】	58.8%	54.8%

＜収支差（自然増）＞

路線バス	現状値（令和６年）	目標値（令和 12 年）
運行収入（自然減）	約 213,000 千円/年	約 203,000 千円/年
運行経費	約 362,000 千円/年	約 390,000 千円/年
収支率（自然増）	58.8%	52.0%
生産性向上による収支率悪化抑制効果	-	2.0%

第６章　施策・事業

１　交通機関の役割

長期的には、以下に示す地域公共交通計画に目指すべき公共交通ネットワークの構築に向けた取り組みが求められます。

〈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・通学など広域的に移動するための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・ デマンドタクシー （らん♡らんタクシー）	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、全ての利用者のニーズには対応できません。 鉄道やバスを補完する役割として、タクシーやデマンドタクシー「らん♡らんタクシー」は、様々な利用者のニーズに対応することができることから、主に市内の移動手段として、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対応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。	

２　交通機関の役割

３つの基本方針に基づき「目標を達成するための実施事業」を整理します。

基本方針	施策	実施事業	課題との対応										
			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	時間帯空白地・不便地も含めた利用者ニーズに対応した交通体系への対応	交通ＤＸによる新技術への対応
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	幹線交通の維持確保	鉄道の維持確保	●		●				●	●	●		
		路線バスの維持確保			●								
	支線交通・地域内交通の再構築	フィーダー（支線）交通の再構築	●					●	●	●		●	●
		地域内交通の再構築	●		●	●		●	●	●	●	●	●
２　誰もが利用しやすい地域公共交通サービスの充実	交通結節点の整備・拡充	既存交通結節点の機能拡充			●	●		●			●		
		交通拠点を活用した情報発信・周知	●	●			●		●	●			
	サービスレベルの向上	運賃・決済方法の見直し	●	●			●		●	●			
		運行ダイヤの調整	●	●			●				●	●	
３　次世代につないでいく持続可能な公共交通の実現	公共交通に対する意識醸成	市民意識の醸成		●			●			●			
		関連団体の連携			●	●	●		●		●		
		先進技術の活用・導入検討											●
	他分野連携	観光分野との連携強化			●			●			●		
		公共交通を活用した通学手段の確保	●										

第７章　施策・事業

第５章で掲げた「基本方針（小野市の地域公共交通が目指す将来像）」を実現するために、計画目標年度までに実施する具体的施策・事業を以下のとおり設定します。

<table>
<tr><td>基本方針</td><td colspan="5">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</td></tr>
<tr><td>施策</td><td colspan="5">１　幹線交通の維持確保</td></tr>
<tr><td>実施事業</td><td colspan="5">１　鉄道の維持確保</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">ＪＲ・神戸電鉄・北条鉄道・小野市・小野市地域公共交通会議・住民</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><td colspan="5">2026（令和８）年度～</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>2026 年度</td><td>2027 年度</td><td>2028 年度</td><td>2029 年度</td><td>2030 年度</td></tr>
<tr><td colspan="5">神戸電鉄、北条鉄道への補助の継続
神戸電鉄粟生線活性化協議会等への参画
鉄道利用促進事業の推進、イベントや沿線情報の定期的に発信</td></tr>
<tr><td>現状・問題点</td><td colspan="5">・鉄道の利用者は、コロナ禍で激減した後、回復傾向にありますが、コロナ禍前の水準に戻っていません。
・令和７年春に実施された神戸電鉄粟生線の減便に対し、市民からは、運行本数の維持・増便を求める意見が出ています。</td></tr>
<tr><td>事業のイメージ</td><td colspan="5">・市外、市内の移動に対応した本市の幹線交通である鉄道を今後も維持・確保するために必要な補助を行います。
・本市の移動を支える基幹的な交通インフラとして今後の維持に向けて必要な支援を継続的に実施します。
・神戸電鉄粟生線については、「神戸電鉄粟生線活性化協議会」等において、県、沿線市及び事業者によって、各主体と連携しながら、利用促進等について継続的に検討を行います。
・ＪＲについては、「JR 加古川線・神戸電鉄粟生線・北条鉄道利用促進協議会」などにおいて、利用促進を検討するとともに、イベントや沿線情報の発信などを行います。</td></tr>
</table>

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	1　幹線交通の維持確保
実施事業	2　路線バスの維持確保
実施主体	小野市・小野市地域公共交通会議・神姫バス・住民
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 路線バス運行の補助 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	・小野市を運行する路線バス利用者は、コロナ禍で激減した後、回復傾向にありますが、コロナ禍前の水準に戻っていません。 ・令和７年春に実施された神姫バスの社～三宮線の減便に対し、市民からは、運行本数の維持・増便を求める意見が出ています。
事業のイメージ	・市外、市内の移動に対応した本市の幹線交通である路線バスを今後も維持・確保するために「地域公共交通確保維持改善事業」等を活用しながら必要な補助を行います。 ・「地域公共交通確保維持改善事業」の補助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。 ・本市の移動を支える基幹的な交通インフラとして今後の維持に向けて必要な支援を継続的に実施します。 ・交通事業者と連携しながら、利用促進、イベントの実施や沿線情報の発信などを行います。

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（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	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	2　地域内交通の再構築
実施主体	小野市・国、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 市長への手紙、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、「らん♡らんタクシー」助成費の動向を精査し、運行制度見直しの検討を行います。必要があれば制度改正を行います。 オンデマンド交通導入に向けての検討・実証実験の実施 → オンデマンド交通の本格導入の検討 → オンデマンド交通の本格実施 地域の移動資源活用の検討
現状・問題点	・「らん♡らんタクシー」は、利用登録者数、利用件数とも増えています。 ・市内タクシーは、新規顧客数、運賃収入が増えている一方、事務量が増えています。 ・市内の支線交通である「らん♡らんバス」が運行していない公共交通空白地域があります。 ・バス停が集落の中心部ではなく、幹線道路沿いにあるため、バス停まで歩いて行くことができない人や自家用自動車を持たない人など日常生活において移動に不便をきたしています。 ・「らん♡らんバス」郊外ルートでは、運行曜日が限定されていることに加え、運行本数が少ないため利用しにくいと意見があります。 ・「らん♡らんバス」の利用者数が少ないバス停を含むルートは、小型ノンステップバスでは非効率なバス運行となっています。また、市内には、「らん♡らんバス」が運行していない公共交通空白地域、バス本数が少ない不便地が見られます。 ・民間送迎バス等は、市内の輸送資源として期待されていますが、民間が実施している輸送手段については、実態が把握されていません。
事業のイメージ	・市内タクシー事業者の事務負担を軽減するため、AI をはじめとする先進技術の活用・導入を検討します。 ・「らん♡らんタクシー」の制度を維持・継続するため、利用者からのニーズに対応しつつ、柔軟に制度の見直しを行います。 ・「らん♡らんバス」が運行していない地域、利用者が少ない地域をモデル地域として、ＡＩをはじめとする先進技術の活用・導入及び国の補助金を活用し、オンデマンド交通導入検討を行います。 ・市内を運行する送迎バス等の実態について把握し、市民の移動手段の１つとして、活用を検討します。 ・民間団体等が主体となる移動手段に対する市の支援体制について検討を行います。

<table>
<tr><td>基本方針</td><td colspan="5">2　誰もが利用しやすい地域公共交通サービスの充実</td></tr>
<tr><td>施策</td><td colspan="5">1　交通結節点の整備・拡充</td></tr>
<tr><td>実施事業</td><td colspan="5">1　既存交通結節点の機能拡充</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">小野市・県・国（小野市地域公共交通会議）・鉄道事業者・神姫バス</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><td colspan="5">2026（令和8）年度～</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>2026 年度</td><td>2027 年度</td><td>2028 年度</td><td>2029 年度</td><td>2030 年度</td></tr>
<tr><td colspan="5">「イオン」バス停の整備 → 主要バス停の整備・情報提供の改善の検討・実施</td></tr>
<tr><td>現状・問題点</td><td colspan="5">・神戸電鉄「樫山駅」のコミュニティスペースは利活用されていません。
・ＪＲ小野町駅は駅前にロータリーはなく、通勤・通学の時間帯は家族の自動車による送迎で込み合うことがあります。また、「らん♡らんバス」が駅前まで乗り入れることができないため、駅舎から離れた場所にバス停を設置しています。
・待合環境や情報提供が十分でないバス停があります。
・「らん♡らんバス」の停留所で、最も利用が多い「イオン」バス停は、店舗改修工事のため閉鎖しています。</td></tr>
<tr><td>事業のイメージ</td><td colspan="5">・鉄道駅と接続するバス停においては、駅改札口からバスのりばへの案内サインを整備します。
・神戸電鉄「樫山駅」のコミュニティスペースの利活用について検討・整備し、駅のにぎわい創出を図ります。
・市中心部の大型商業施設「イオン小野店」跡地に、2027（令和9）年秋にオープンする新商業施設「そよら小野（仮称）」の施設内に、路線バス・らん♡らんバスのターミナルを新設します。
・地域の公共交通は、地域住民が主体性を持って、自ら守るという観点から、バス停用地を地域が主体的に確保することにより、地域と行政が一体となったバス停の確保・維持を行います。
・乗り継ぎが想定される主要なバス停は、ベンチの更新・新設など待合環境を充実させるとともに、バスの乗り継ぎがしやすいように、路線図、時刻表などの情報提供の改善を図ります。
・利用者がより安全に乗降できるように道路整備などの際には、バスベイの設置を行うなど、バス停での待合環境の改善を図ります。</td></tr>
</table>

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	１　既存交通結節点の機能拡充				
実施事業	２　交通拠点を活用した情報発信・周知				
実施主体	小野市・鉄道事業者・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
	パーク＆ライド駐車場の利用促進・普及				
			バスロケーションシステム導入の検討		
現状・問題点	・ＪＲ市場駅前駐車場のパーク＆ライドの月極駐車場の契約数が、駐車区画数の５割程度で有効に活用されていません。				
事業のイメージ	・バスロケーションシステムの導入について検討し、システムが導入された場合、乗継拠点となるバス停には、デジタルサイネージ等でバスの到着予定時刻等の情報発信も併せて実施します。 ・ＪＲ市場駅の月極駐車場のほか、神戸電鉄小野駅のパーク＆ライド駐車場の周知、利用促進を図っていきます。 ・駅前空間として、ロータリー、バス・タクシー乗場等の整備、活用により、駅の機能を強化し、地域住民が自動車で送迎するキス＆ライドを推進することで、鉄道利用の促進を図ります。 ・パーク＆ライド駐車場の利用促進のため、広報紙などによる周知ＰＲを実施し普及を図ります。				

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	1　運賃・決済方法の見直し
実施主体	小野市・交通事業者
事業期間	2026（令和８）年度～
スケジュール	2026 年度　2027 年度　2028～2030 年度 交通系 IC カード運用開始 → ICOCA 定期導入準備（システム開発）（補助金申請） → ICOCA 定期運用開始 → 運用規模拡大の検討 運賃制度見直しの検討・運賃改定案の作成 → 地域公共交通会議 → 周知・運賃改定作業 → 運賃改定の実施
現状・問題点	・らん♡らんバス「匠台ルート」の利用者増に伴い、有料利用者（中学生以上 65 歳未満。ただし、障がい者は無料）が増加しており、今後、「ひょうご小野産業団地」のルート新設に伴い、有料利用者の増加が見込まれます。
現状・問題点	・鉄道、路線バスにおいてキャッシュレス決済が普及しており、シームレスな移動を実現するため、らん♡らんバスにもキャッシュレス決済（交通系 IC カード）システムの導入が求められています。 ・現在、らん♡らんバスの運賃は、一律 100 円（小学生以下、65 歳以上、障がい者は無料）となっており、平成 18 年４月以降、運賃改定が行われていません。 ・らん♡らんバスを運行するための市から補助金は、年間 125 百万円（令和６年度決算）であり、車両を増やすと、市補助金が増加します。 ・ひょうご小野産業団地とＪＲ市場駅を結ぶ新ルートの運行など、企業からの要望も多く、市内企業で従事する方の通勤手段を確保、充実させる必要もあります。
事業のイメージ	・鉄道やバスとのシームレスな連携を図るため、らん♡らんバスへの IC カードシステム導入を検討します。 ・交通系 IC カードの ID と利用者情報、定期券情報を紐づけることで、らん♡らんバス定期券として利用できるシステムを導入します。 ・らん♡らんバスの無料対象者の年齢見直し、特定路線の運賃改定について検討します。

<table>
<tr><td>基本方針</td><td colspan="5">２　誰もが利用しやすい地域公共交通サービスの充実</td></tr>
<tr><td>施策</td><td colspan="5">２　サービスレベルの向上</td></tr>
<tr><td>実施事業</td><td colspan="5">２　運行ダイヤの調整</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">小野市・神姫バス・観光協会・住民</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><td colspan="5">2026（令和８）年度～</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>2026 年度</td><td>2027 年度</td><td>2028 年度</td><td>2029 年度</td><td>2030 年度</td></tr>
<tr><td colspan="5">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）</td></tr>
<tr><td>現状・問題点</td><td colspan="5">・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。</td></tr>
<tr><td>現状・問題点</td><td colspan="5">・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。</td></tr>
<tr><td>事業のイメージ</td><td colspan="5">・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」運行ダイヤの見直し、検討を行います。</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>基本方針</td><td colspan="5">３　次世代につないでいく持続可能な公共交通の実現</td></tr>
<tr><td>施策</td><td colspan="5">１　公共交通に対する意識醸成</td></tr>
<tr><td>実施事業</td><td colspan="5">１　市民意識の醸成</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">小野市・市民・鉄道事業者・神姫バス・タクシー事業者</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><td colspan="5">2026（令和８）年度～</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>2026 年度</td><td>2027 年度</td><td>2028 年度</td><td>2029 年度</td><td>2030 年度</td></tr>
<tr><td colspan="5">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）</td></tr>
<tr><td>現状・問題点</td><td colspan="5">・市民の生活において自動車が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して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。</td></tr>
<tr><td>事業のイメージ</td><td colspan="5">・「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。</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>基本方針</td><td colspan="5">３　次世代につないでいく持続可能な公共交通の実現</td></tr>
<tr><td>施策</td><td colspan="5">１　公共交通に対する意識醸成</td></tr>
<tr><td>実施事業</td><td colspan="5">２　関連団体との連携</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">小野市・鉄道事業者・神姫バス・市内関係団体</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><td colspan="5">2026（令和８）年度～</td></tr>
<tr><td rowspan="3">スケジュール</td><td>2026 年度</td><td>2027 年度</td><td>2028 年度</td><td>2029 年度</td><td>2030 年度</td></tr>
<tr><td colspan="5">「市広報誌」、「らん♡らんバス時刻表」を利用した公共交通の運転手の確保支援</td></tr>
<tr><td colspan="5">市内関係団体への公共交通利用啓発</td></tr>
<tr><td>現状・問題点</td><td colspan="5">・交通業界では、他産業と比較して労働時間が長く、また高齢化も進んでおり、運転手が全国的に不足しており、小野市も同様の傾向にあります。
・いわゆる「2024 年問題」として、2024（令和６）年４月から運転手の労働時間に上限が設けられたことにより、運転手不足がさらに深刻化することが懸念されています。
・運転手が不足することで、鉄道及び路線バスの運行で、現状の運行便数が維持することができず、路線の短縮や減便する事態が生じています。
・社会福祉協議会などが実施する移動手段、買物支援策もあります。
・一般社団法人小野匠工業会では、関係企業に「らん♡らんバス」の利用促進に取り組んでもらっています。</td></tr>
<tr><td>事業のイメージ</td><td colspan="5">・持続可能な公共交通について、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る取組を推進していきます。
・市広報紙等を活用し、広く周知することで、公共交通の運転手の確保について支援していきます。</td></tr>
<tr><td>事業のイメージ</td><td colspan="5">・社会福祉協議会などが実施する移動手段、買物支援策を普及促進することで、高齢者など交通弱者対策を検討していきます。
・一般社団法人小野匠工業会と連携し「らん♡らんバス・匠台ルート」の利用啓発を行います。</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>基本方針</td><td colspan="5">3　次世代につないでいく持続可能な公共交通の実現</td></tr>
<tr><td>施策</td><td colspan="5">1　公共交通に対する意識醸成</td></tr>
<tr><td>実施事業</td><td colspan="5">3　先進技術の活用・導入検討</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">小野市・鉄道事業者・神姫バス・タクシー事業者</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><td colspan="5">2026（令和8）年度～</td></tr>
<tr><td rowspan="3">スケジュール</td><td>2026年度</td><td>2027年度</td><td>2028年度</td><td>2029年度</td><td>2030年度</td></tr>
<tr><td colspan="5">オンデマンド交通導入に向けての検討・実証実験の実施 → オンデマンド交通の本格導入の検討 → オンデマンド交通の本格実施</td></tr>
<tr><td colspan="5">MaaS、交通DX導入に向けての調査・研究</td></tr>
<tr><td>現状・問題点</td><td colspan="5">・近年は情報技術が急速に発展しており、また複数の移動手段の情報を一括して提供するMaaS（Mobility as a Sarvice）など公共交通分野における技術が進展しています。
・全国的に自動運転バスなどの社会実験などが実施されており、実現化に向けた取組が進んでいます。
・小野市においても、交通DXの調査・研究など、導入に向けて検討を進めて必要があります。</td></tr>
<tr><td>事業のイメージ</td><td colspan="5">・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）の導入に向け実証実験を行います。
・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ついて、調査・研究を行います。
・小野市における交通DXの導入可能性等について、他都市の先進事例等から調査・研究を進めていきます。</td></tr>
</table>

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	２　他分野連携
実施事業	１　観光分野との連携強化
実施主体	小野市・神姫バス・観光協会・住民
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 観光資源活用の検討・実施・検証 らん♡らんバス観光ルート運行の検討 らん♡らんバス観光ルート実証実験
現状・問題点	・小野市には様々な観光資源がありますが、鉄道駅から離れており、徒歩では訪れにくい場所もあります。 ・市内の観光施設を訪れる観光客の多くは自動車を利用して来訪しており、時には、駐車場は満車状態となり、駐車場の空きを待つ車が周辺道路に列をつくり、交通状況に悪影響を及ぼしています。 ・市内の観光施設（白雲谷温泉ゆぴか、ひまわりの丘公園など）には、「らん♡らんバス」のバス停を設置しており、市外からの観光客の移動手段としても活用されています。一方、「らん♡らんバス」の運行ダイヤは、「白雲谷温泉ゆぴか」へ向かう便数は充実していますが、それ以外の「ひまわりの丘公園」などの観光施設へ向かう便数は少ないのが現状です。
事業のイメージ	・観光分野と公共交通が連携して、市内外から多様な移動手段を利用して観光しやすい交通環境を構築します。 ・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、土曜日及び日曜日における市内鉄道駅と各観光施設を結ぶ「らん♡らんバス」路線の充実を図ります。 ・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を検討します。

<table>
<tr><td>基本方針</td><td colspan="5">３　次世代につないでいく持続可能な公共交通の実現</td></tr>
<tr><td>施策</td><td colspan="5">２　他分野連携</td></tr>
<tr><td>実施事業</td><td colspan="5">２　公共交通を活用した通学手段の確保</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">小野市・鉄道事業者・神姫バス・タクシー事業者・市内関係団体</td></tr>
<tr><td>事業期間</td><td colspan="5">2026（令和８）年度～</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>2026 年度</td><td>2027 年度</td><td>2028 年度</td><td>2029 年度</td><td>2030 年度</td></tr>
<tr><td colspan="5">らん♡らんバス・スクールルートの運行
鉄道、路線バスの運行本数の維持</td></tr>
<tr><td>現状・問題点</td><td colspan="5">・家から学校までが遠い小学校の児童の中には、通学に、ＪＲや「らん♡らんバス」を利用している児童がいます。
・通学にＪＲを利用している児童には、小野市教育委員会から、通学定期乗車券の補助を行っています。</td></tr>
<tr><td>事業のイメージ</td><td colspan="5">・小野市教育委員会との連携により、遠距離通学の児童も公共交通で通学しやすい交通環境を構築します。
・市内の小学校にＪＲを利用して通学する児童のため、小野市教育委員会との連携により、ＪＲの通学定期乗車券の補助を継続して実施します。
・「らん♡らんバス」を利用して通学する児童の利便性向上のため、登下校の時間帯に可能な限り配慮した運行ダイヤを検討します。
・高校生等の通学手段を確保するため、鉄道、路線バスの運行本数の維持に努めます。</td></tr>
</table>

第８章　推進体制と進捗管理

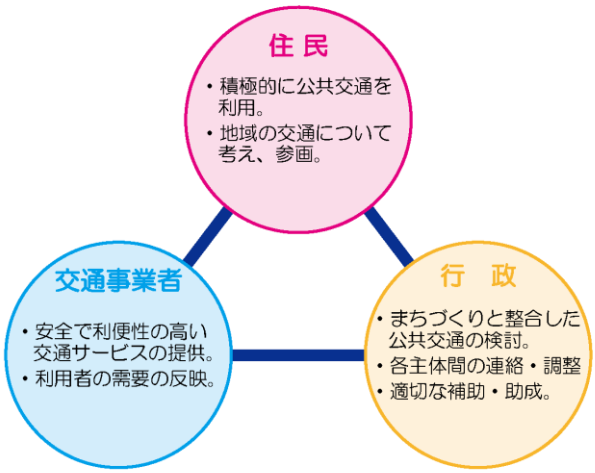
今後、本計画で掲げた施策の実現に向けて、交通事業者、行政などの関係者が担う役割と、計画の評価指標と目標において設定した目標の達成に向けた進捗管理を行うことで、施策の効果的・効率的かつ計画的な推進を図ります。

１　住民・交通事業者・行政の連携

小野市における公共交通の利用者数は、コロナ禍による影響から回復傾向にあるものの、人口減少や少子高齢化に加え、運転手不足などの課題が山積しており、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

今般、本計画を策定し各実施施策を着実に推進するため、住民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、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 ＞



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

３　ガバナンス体制

小野市が小野市地域公共交通計画の策定及び施策の実施に向けた調整を行うとともに、各実施主体にて必要なデータの提供や実施主体間での連携・協働を図りながら、施策を推進していきます。

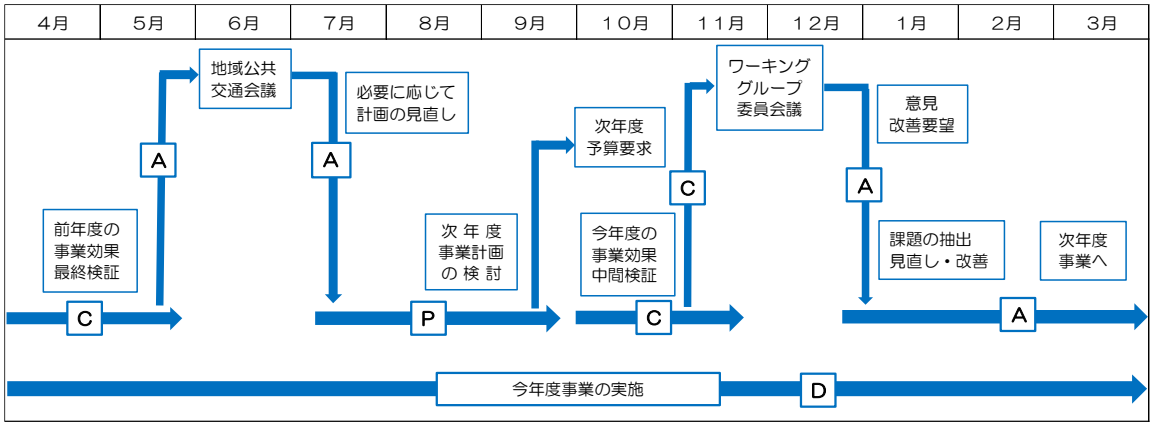
また、小野市地域公共交通会議において、計画に掲げた施策の進捗管理をするとともに、その達成状況を評価・検証し、必要に応じて取組内容やスケジュールの見直しを行います。

４　進捗管理と評価

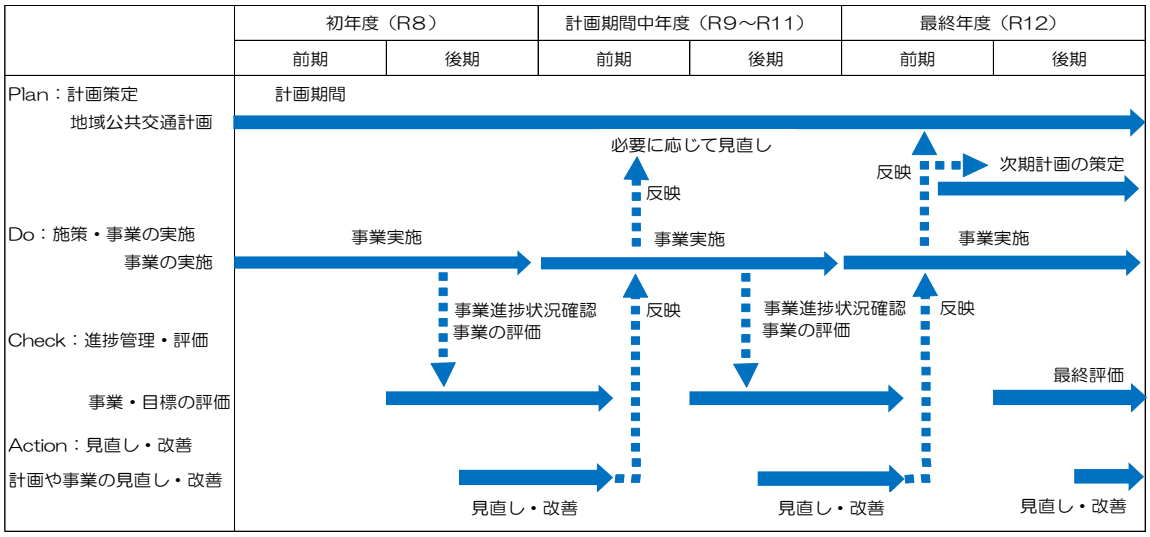
各施策の取組状況、関連計画や事業との整合・連携、社会経済情勢の変化などを勘案しながら、各施策及び事業の進捗状況並びに数値目標の達成状況を検証し、必要に応じて計画の見直しを行います。

計画推進のプロジェクトマネジメントは、小野市地域公共交通協議会が主体となって実施しますが、公共交通等に関わる関係者（住民、交通事業者、行政機関、各種団体など）が施策実施状況やその効果、新たな課題や改善方策を共有しながら、国の補助制度等も活用し、十分に連携を図り、取り組んでいくこととします。

〈単年度における評価スケジュール〉



〈計画期間（５年間）における評価スケジュール〉



小野市地域公共交通計画（案）

令和８（2026）年４月　策定予定

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/