

伊賀市地域公共交通計画

2025（令和7）年2月 改訂版

皆さんの中で、１年間に公共交通を利用した方は、３人に１人。

「少ない」と感じるかもしれません。

公共交通は、クルマを運転できない学生や高齢の方、障がいのある方、通院される方、
その他、様々な方に利用されています。

また、今は、公共交通を利用していないけれど、
運転できなくなれば利用したいと考えている方、
家族が利用していることで、送迎しなくて済んでいる方など、
公共交通があることで安心できる方もいると思います。

そんな公共交通が、万が一なくなってしまった場合、
皆さんの移動を支えるために、行政は公共交通の代替手段として、
今までの経費に加えて、さらに余分に 1.5 億円程度を負担しなければならなくなる、
という試算結果もあります。

一方で、「使いたい時間に走っていない」、「乗り継ぎに時間がかかりすぎる」、
「いつ走っているか分からない」など、多くのご意見があることも事実です。

公共交通は、まちに賑わいをもたらすこと、健康増進につながることで、
安全に暮らせること、他にも多くの効果があることをご存知でしょうか。
もっと大きく考えれば、公共交通は伊賀市のまちづくりを支えています。

この計画は、行政や鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、
その他多くの関係者が一丸となって、
より良い公共交通づくりを進めていくために、作成したものです。

この計画をキッカケに、みなさんで一緒に
伊賀市の公共交通を磨きあげていきましょう。

伊賀市地域公共交通活性化再生協議会

－ も く じ －

第 1 章 計画の概要

1-1	計画策定の背景	1
1-2	計画の位置づけ	3
1-3	伊賀市内の交通手段.....	3
1-4	計画区域	5
1-5	計画期間	5
1-6	計画の構成	6

第 2 章 地域公共交通の現状と課題

2-1	課題整理の流れ	7
2-2	「現行計画の評価」からの課題整理	8
2-3	「上位関連計画及び周辺市町村の地域公共交通網形成計画」からの方向性整理	10
2-4	「伊賀市の概況」「伊賀市の地域公共交通の現状」からの課題整理	12
2-5	「地域公共交通の利用実態・ニーズ」からの課題整理.....	18
2-6	地域公共交通の課題まとめ	20

第 3 章 地域公共交通が有する多面的効果の把握

3-1	地域公共交通が有する多面的な効果の把握の目的と算出方法	21
3-2	地域公共交通のクロスセクター効果の算出	22
3-3	地域公共交通の数値化が困難なその他の効果	22

第 4 章 持続可能な地域公共交通の実現に向けた方針

4-1	基本理念	24
4-2	基本方針	24
4-3	地域公共交通ネットワークの将来イメージ	27
4-4	地域公共交通の機能分類とサービス水準の設定	28
4-5	計画の目標	37

第 5 章 目標を達成するための実施事業

5-1	事業体系	43
5-2	事業内容・実施主体.....	44
5-3	事業スケジュール	58

第 6 章 計画の推進体制

6-1	事業の推進体制	60
6-2	事業進捗の評価方法.....	62

用語解説	64
------------	----

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景

伊賀市では、2007（平成 19）年度に交通施策の指針として策定した「伊賀市交通計画」や、第3セクターの伊賀鉄道㈱によって運営する伊賀鉄道伊賀線の活性化に目的を特化し、2008（平成 20）年度に策定した「伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画」に基づき、利用促進などに取り組んできました。

その中で、まちづくりと連携し、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークを面的に形成していくための枠組みを構築していく重要性が示され、2015（平成 27）年8月に「伊賀市地域公共交通網形成計画」を策定しました。この計画は 2020（令和2）年度までを計画期間とするもので、『地域が創り、育む、地域に根ざした 持続可能な交通体系』を目指して、活力あるまちづくりを支える公共交通体系の構築や、くらし・まちを創造する移動のしくみづくりの構築などを基本方針に掲げ、様々な取り組みを行ってきたところです。

この度、地域公共交通網形成計画の根拠法であった地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正されました。

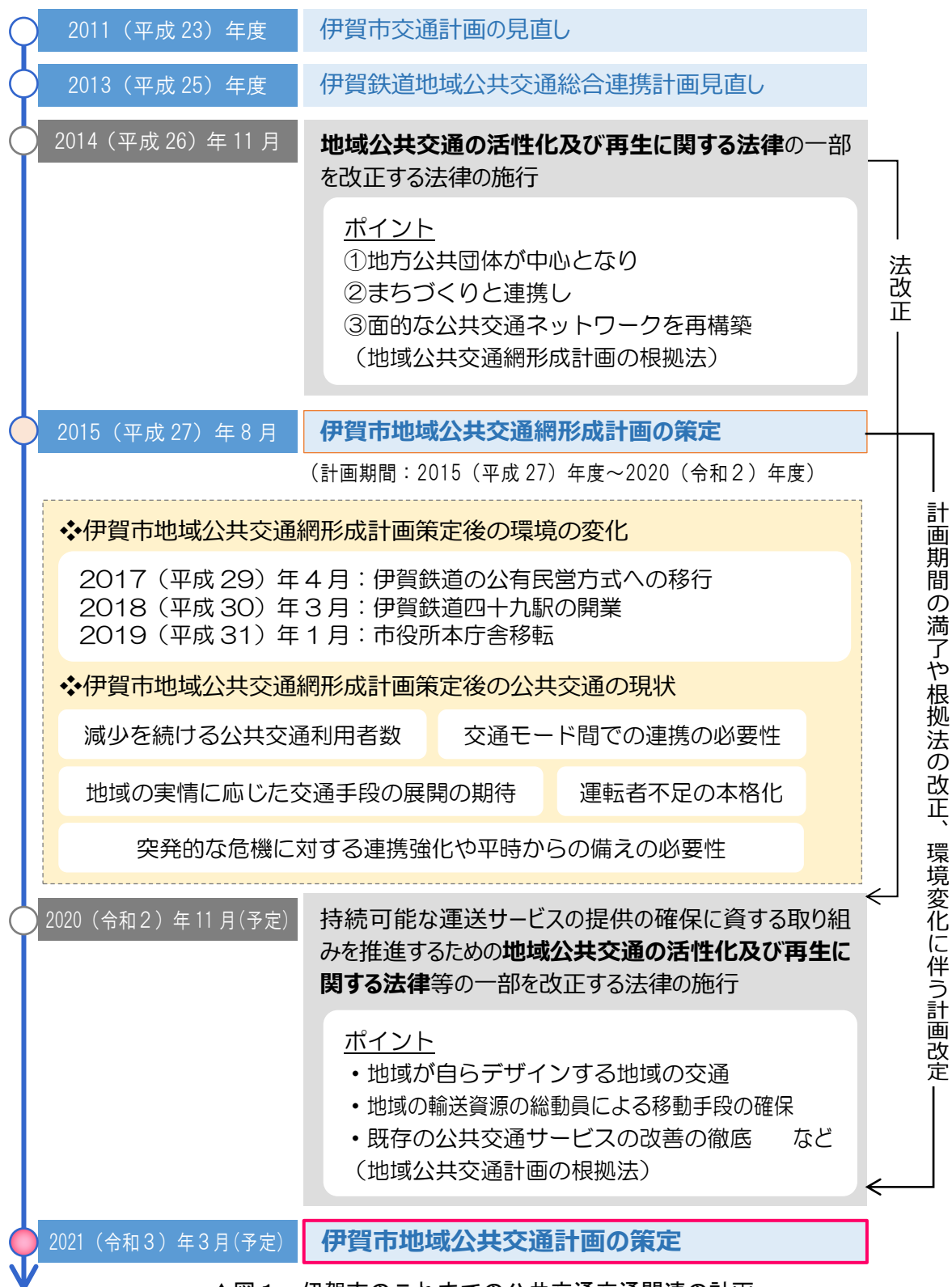
伊賀市においては、「伊賀市地域公共交通網形成計画」の策定後に、伊賀鉄道の公有民営方式への移行、市役所本庁舎の移転、伊賀鉄道四十九駅の開業など、環境の変化があったほか、地域公共交通の利用者数は減少を続けている現状もあります。また、地域によって特性が異なるため、地域の実情に応じた交通手段の展開や、鉄道・バス・タクシーの交通モード間での連携の必要性が高まっています。

さらに、自然災害の激甚化や新型コロナウイルス感染症の感染拡大のような緊急事態の発生が見られる中、地域の移動手段確保の重要性を再認識し、日頃から関係機関が連携強化を図り緊急時へ備えることが、ますます重要になっています。

そこで、この度、計画期間の満了を迎える「伊賀市地域公共交通網形成計画」の次期計画として、『伊賀市地域公共交通計画[※]』を策定することとしました。

※『地域公共交通網形成計画』と『地域公共交通計画』の違い

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に伴う計画名称の変更であり、計画に定める事項については大きな変更はありません。『地域公共交通計画』では新たに、「地域における輸送資源を総動員すること」や、「PDCA の強化により、持続可能な旅客運送サービスの提供の確保」などが、求められるようになりました。

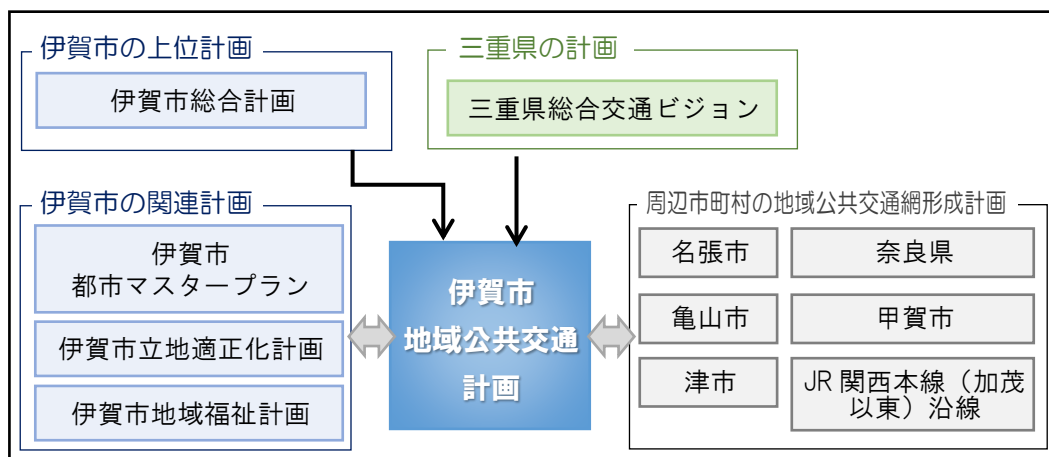


▲ 図 1：伊賀市のこれまでの公共交通交通関連の計画

1-2 計画の位置づけ

本計画は、伊賀市の最上位計画である「伊賀市総合計画」や、三重県総合交通ビジョンを上位計画とし、都市計画の方針である「伊賀市都市マスタープラン」や「伊賀市立地適正化計画」等と連携・整合を図りながら策定します。

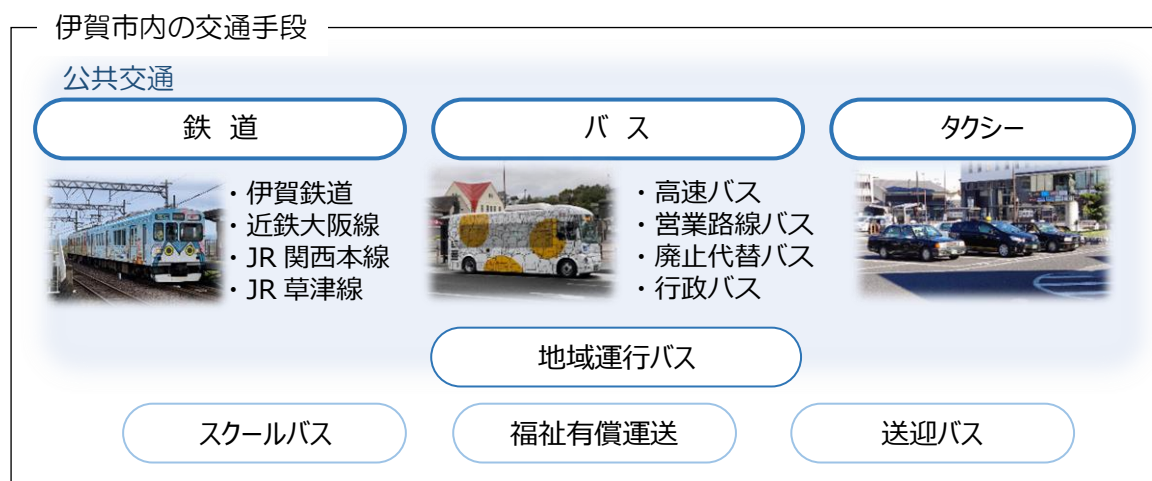
また、周辺市町村においてそれぞれ策定されている、地域公共交通網形成計画の位置づけ等を参照しつつ、連携を図った内容とします。



▲図2：計画の位置づけ

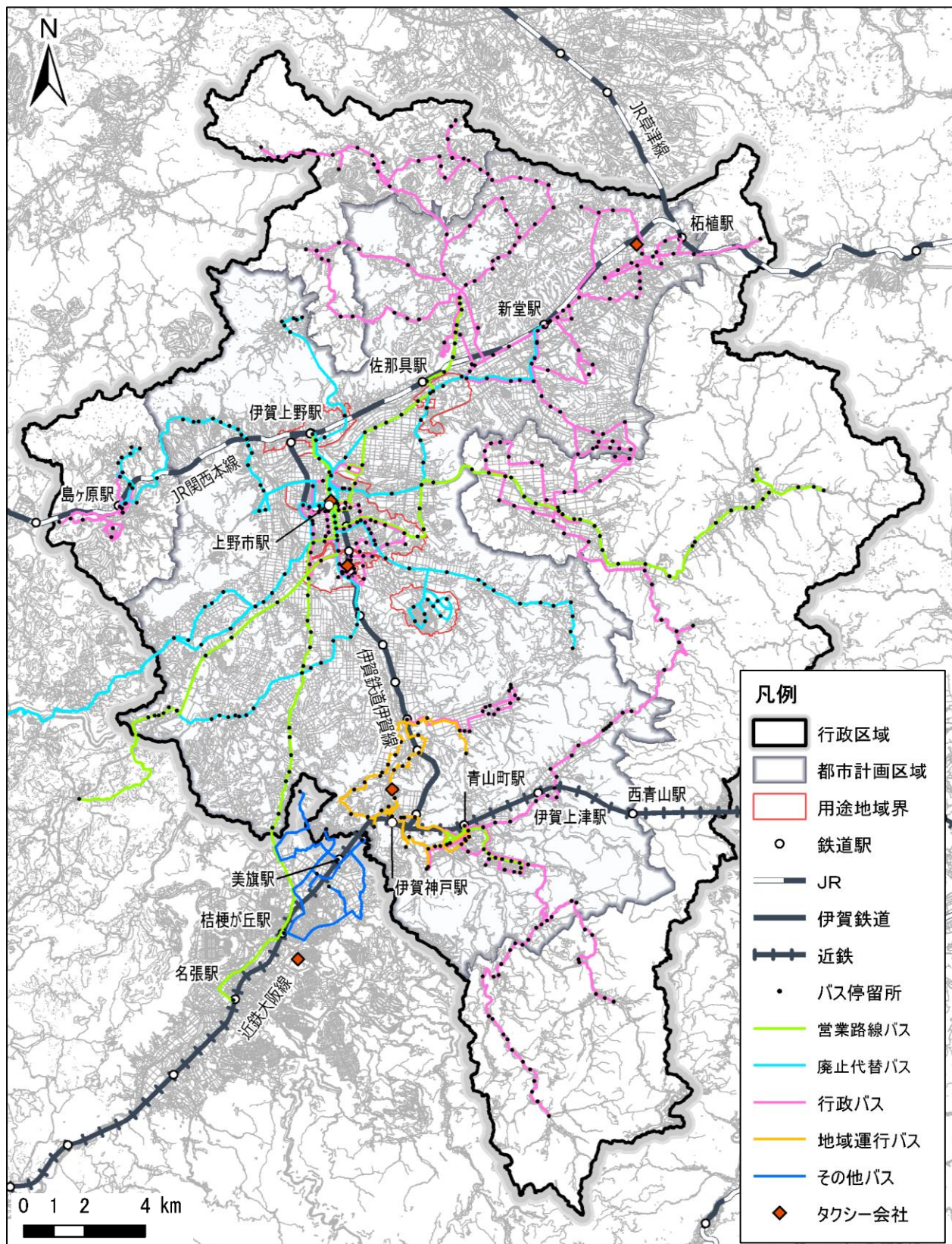
1-3 伊賀市内の交通手段

誰もが利用できる交通手段として伊賀市内では、JR関西本線や近鉄大阪線、伊賀鉄道などの「鉄道」、三重交通が運行する「高速バス」や「路線バス」、伊賀市、地域が主体となって運行する「行政バス」や「地域運行バス」等、さらに「タクシー」が運行しています。また、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、病院や各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。



交通手段を総動員し、市民や来訪者の移動手段を確保

▲図3：伊賀市内の交通手段



1-4 計画区域

計画区域は**伊賀市全域**とします。伊賀市内全域を対象としますが、日常的な交通行動は市域を跨っているため、伊賀市の周辺市町村も考慮した内容とします。

1-5 計画期間

本計画の前計画となる「伊賀市地域公共交通網形成計画（以下、現行計画）」の計画期間は、2015（平成 27）年度から 2020（令和 2）年度までの 6 年間となっています。

伊賀鉄道については、2017（平成 29）年 4 月から公有民営方式に移行していますが、その際、伊賀鉄道(株)と伊賀市が共同で「鉄道事業再構築実施計画」を作成しており、その計画の実施予定期間は 2017（平成 29）年 4 月 1 日から 2027（令和 9）年 3 月 31 日までとなっています。伊賀鉄道については、伊賀市内の中でも最も大切な鉄道の軸線であることから、現行計画の次期計画は、鉄道事業再構築実施計画と合わせて見直しを図っていくこととします。

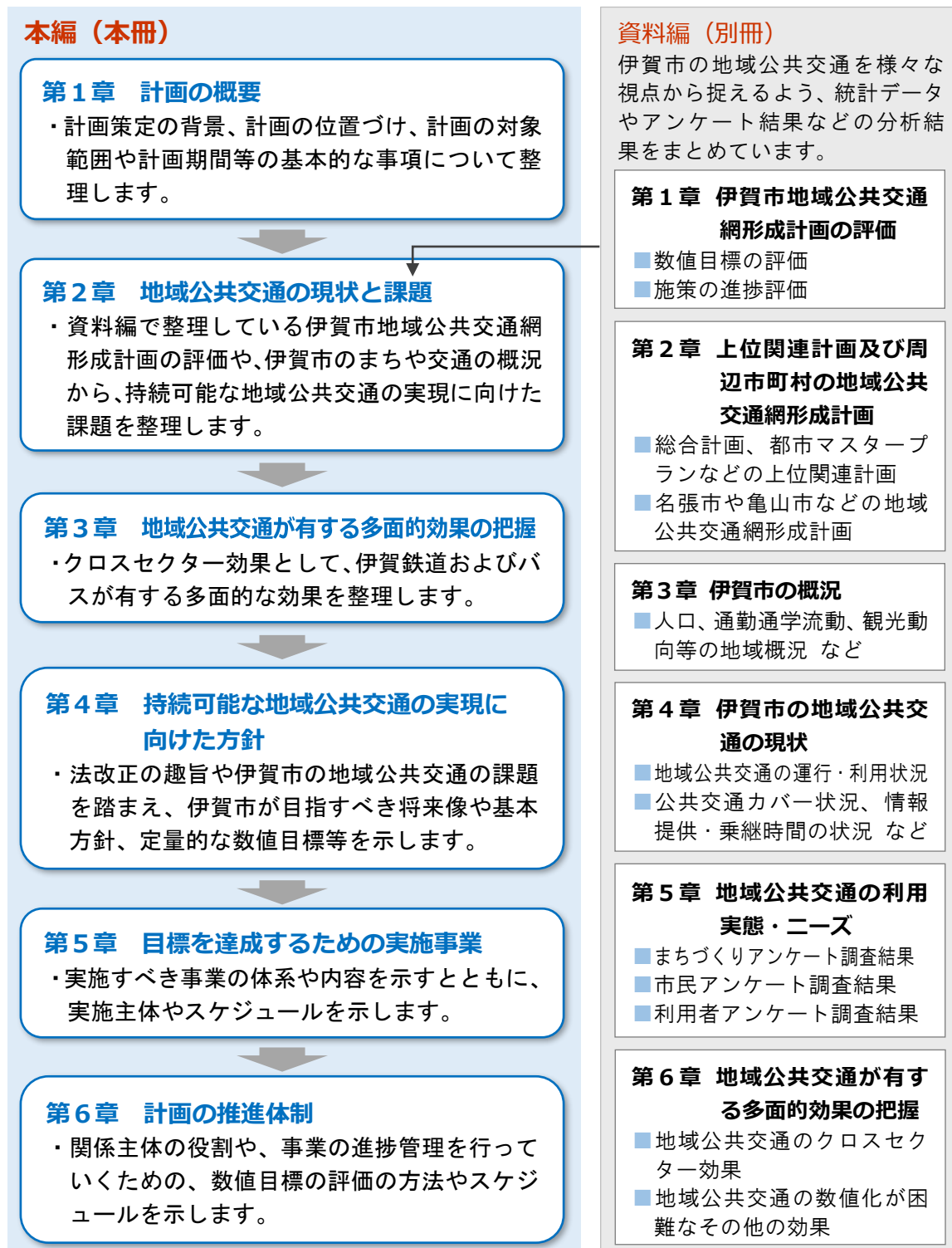
そのため、伊賀市地域公共交通計画の計画期間は、**2021（令和 3）年度から 2026（令和 8）年度までの 6 年間**とします。

▼表 1：伊賀市地域公共交通計画と関連計画の計画期間

計画	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R 元)	2020 (R 2)	2021 (R 3)	2022 (R 4)	2023 (R 5)	2024 (R 6)	2025 (R 7)	2026 (R 8)	
伊賀市 総合計画	(平成 26 年度～令和 6 年度の 11 年間)												
伊賀市地域 公共交通網 形成計画	(平成 27 年度～令和 2 年度の 6 年間)												
伊賀市地域 公共交通計画							計画の改定						
								(令和 3 年度～令和 8 年度の 6 年間)					
鉄道事業再構築 実施計画			(平成 29 年度～令和 8 年度の 10 年間)										

1-6 計画の構成

本計画は、「本編」と別冊の「資料編」に分けて構成しています。「本編」では、現況をまとめて整理し、課題や方針、実施事業を整理しました。「資料編」は、統計データやアンケート調査の分析結果など、伊賀市の地域公共交通をあらゆる側面から整理したものとなっています。



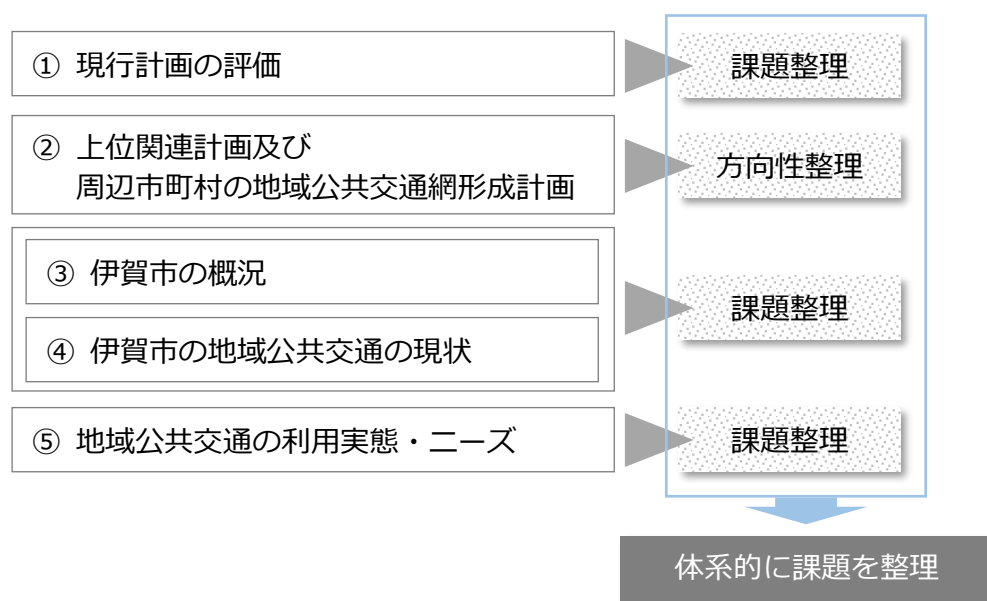
▲図5：計画の構成

第2章 地域公共交通の現状と課題

2-1 課題整理の流れ

資料編において地域公共交通の現状は、「①現行計画の評価」「②上位関連計画及び周辺市町村の地域公共交通網形成計画」「③伊賀市の概況」「④伊賀市の地域公共交通の現状」「⑤地域公共交通の利用実態・ニーズ」の5つの項目から整理しています。

ここでは、項目ごとに課題や方向性を整理し、それらをまとめ、体系的な課題を整理しています。



▲図6：課題整理の流れ

次ページ以降では、資料編で整理した図表の一部を抜粋して示しています。
また、本文に該当する資料編のページ番号を以下のとおり記載しています。
《資 p〇～〇》：資料編の該当ページを示す

2-2 「現行計画の評価」からの課題整理

(1) 施策の進捗状況

現行計画は、3つの基本方針ごとに施策が位置づけられており、ここでは基本方針ごとに施策の取組実績を抜粋して整理します。《資 p3～14》

▼表2：伊賀市地域公共交通網形成計画の施策の取組実績（抜粋）

基本方針1 伊賀市の一体化を促進し、活力あるまちづくりを支える （賑わい・観光） 公共交通体系を構築します	
施策の 取組実績	・伊賀鉄道の公有民営方式への移行（平成29年4月） ・新駅「四十九駅」開業（平成30年3月） ・比土駅、丸山駅にパークアンドライド用駐車場の整備（平成31年1月） ・ギャラリー列車の運行 ・イベント列車の運行 ・JR関西本線や近鉄線のダイヤ改正とあわせた伊賀鉄道のダイヤ改正 ・伊賀上野駅～伊賀神戸駅の直通列車の本数増加 ・コミュニティバスや廃止代替バスのダイヤ改正やルート改編
基本方針2 地域が創り、それぞれの関係者の連携・協働により育まれる （参画） “くらし・まちを想造する移動のしくみづくり”を構築します	
施策の 取組実績	・コミュニティバス「しらさぎ」にICカード導入（平成31年4月） ・阿波線でスクール混乗開始（平成31年4月） ・神戸地区にて地域運行バスを運行開始（平成30年7月） ・阿山行政サービス巡回車でフリー乗降制度導入（令和2年2月） ・神戸地区地域運行バスでフリー乗降制度導入（平成31年4月）
基本方針3 全ての人が安全・安心に移動できる持続可能な （満足） 公共交通体系を構築します	
施策の 取組実績	・佐那具駅前にトイレ設置（平成30年7月） ・JR西日本による柘植駅トイレの男女別化への改修（平成28年度） ・携帯時刻表の作成・配布 ・公共交通マップの作成・配布 ・バスロケーションシステムの導入（平成31年4月） ・バスの乗り方教室開催 ・枕木オーナー制度の導入（令和2年4月） ・伊賀線におけるネーミングライツの導入（平成30年6月） ・市広報いがへの「公共交通利用促進コラム」や「伊賀線だより」の掲載

(2) 数値目標の達成状況

- 基本方針 1 について、目標値の達成に向けた各種施策を行ってきましたが、2019（令和元）年度時点では3つの数値目標はいずれも達成できませんでした。特に「市内バス路線の利用者数」は策定時点の72万人/年から大きく減少しています。《資 p16、17》
- 基本方針 2 について、伊賀鉄道、路線バス、廃止代替バスへの協力意向は目標値を達成し、策定時点より協力意向は高まっていることから、市民の意識の向上が図られたと考えられます。《資 p18、19》
- 基本方針 3 について、公共交通利用者の満足度は目標値を達成し、策定時点から改善していることから、利用者にとっては各種施策は有効であったと考えられます。一方で、市民の満足度の目標値は未達成となっていますが、鉄道・バスともに運行本数や乗り継ぎ利便性など、改善が図られた項目もあります。《資 p20～23》

▼表 3：伊賀市地域公共交通網形成計画の数値目標と達成状況

基本方針	評価指標		策定時点 (2013 年度時点)	目標値 (2020 年度時点)	現況値 (2019 年度時点)	達成／ 未達成
基本方針 1 (賑わい・観光)	市内バス路線の利用者数		72 万人/年	策定時点を 上回る	50 万人/年	未達成
	観光・レクリエーション 施設の入込客数		266 万人/年	策定時点を 上回る	242 万人/年	未達成
	鉄道の定期外乗車人員		95 万人/年	策定時点を 上回る	88 万人/年	未達成
基本方針 2 (参画)	伊賀鉄道利用促進の取り 組みに対する協力意向		協力できる 51%	策定時点を 上回る	協力できる 66%	達成
	廃止代替バス及び行政バス 利用促進の取り組みに 対する協力意向		協力できる 56%	策定時点を 上回る	協力できる 64%	達成
基本方針 3 (満足)	鉄道の 満足度	利用者 アンケート	満足 40% (> 不満 25%) ※1	満足が半数を 上回る	満足 60% (> 不満 40%)	達成
		市民 アンケート	満足 18% (< 不満 33%)	満足が不満を 上回る	満足 17% (< 不満 22%)	未達成
	バスの 満足度	利用者 アンケート	満足 47% (> 不満 27%) ※1	満足が半数を 上回る	満足 74% (> 不満 26%)	達成
		市民 アンケート	満足 11% (< 不満 21%)	満足が不満を 上回る	満足 9% (< 不満 15%)	未達成

※1：2014（平成 26）年度時点

[現行計画の評価に関する課題]

- ▶意識の向上や満足度の改善が利用者増加に繋がっていないため、実際に利用に結び付ける施策の展開
- ▶利用者の満足度に加え、地域公共交通の多様な価値を高め、非利用者を含む市民の満足度の向上
- ▶効果的な取組実施に向けた継続的なデータ分析と施策評価

2-3 「上位関連計画及び周辺市町村の地域公共交通網形成計画」からの方向性整理

(1) 上位関連計画

上位関連計画における地域公共交通に関する位置づけについては、次のとおりです。

❖伊賀市総合計画《資 p28～30》

- 市民は、自家用車に過度に依存することなく、マイレール、マイバスの意識を持って、自発的に節度ある交通行動を選択
- 鉄道は、乗車することが目的となる観光資源としての役割を担うことをめざし、市民にとっても鉄道の存在が地域の自慢、誇りとなり、ひいては自分たちの生活交通を維持できる好循環を生み出していくこと
- 交通事業者や地域と連携し、市民の生活交通確保に努めることや、地域運行バスなどの新たな運行方法の導入推進

❖伊賀市都市マスタープラン《資 p31～33》

- 広域的拠点や副次的拠点、支所が中心となる地域拠点などから構成する将来都市構造図
- 地域拠点から広域的拠点へのネットワークをつくるため、公共交通の利便性向上を図ること

❖伊賀市立地適正化計画《資 p34～36》

- 居住誘導区域は、6つの各支所周辺と伊賀上野駅、柘植駅、伊賀神戸駅周辺で設定されており、都市機能誘導区域は、上野中心部と上野南部、ゆめが丘に設定

❖伊賀市の適正な土地利用に関する条例《資 p37～38》

- 全市における土地利用の秩序をもたせ、持続可能な多核連携型の都市構成を目指し、全市統一の制度となる条例を制定

❖伊賀市地域福祉計画《資 p39～40》

- 移動手段の不足が社会参加の妨げとならないよう、高齢者や障がいのある人などの移動制約者を含むすべての人が公平に移動できる交通環境の提供

❖三重県総合交通ビジョン《資 p41～43》

- 地域公共交通の維持・確保、乗継・乗換利便性の向上
- モビリティマネジメントの推進や、新たな交通技術や情報通信技術の活用検討

[上位関連計画に示される地域公共交通の方向性]

- ▶ 広域的拠点、副次的拠点、地域拠点をネットワークする公共交通軸の形成
- ▶ 観光資源や伊賀市の誇りとしての伊賀鉄道の活用
- ▶ 交通事業者・地域と連携した地域運行バスなど新たな運行方法の導入推進

(2) 周辺市町村の地域公共交通網形成計画

周辺市町村の地域公共交通網形成計画における伊賀市との関係性は次のとおり示されています。

❖名張市地域公共交通網形成計画《資 p45～46》

- 名張市と伊賀市に跨る路線は、『広域幹線』に位置づけられた伊賀鉄道や近鉄大阪線、『広域準幹線』に位置づけられた三重交通の上野名張線があり、交通需要に応じた適正なサービスを提供する
- 伊賀市内に一部乗り入れている美旗地域コミュニティバスは『地域交通』と位置づけられ、利用特性に応じ、適切なサービス水準を維持する

❖亀山市地域公共交通網形成計画《資 p47》

- 亀山市と伊賀市に跨る路線は、JR 関西本線があり、公共交通移動の主軸であるとされ、幅広い移動需要に対応できるよう、現状維持以上のサービス水準を確保する

❖津市地域公共交通網形成計画《資 p48》

- 津市と伊賀市を跨る路線は、近鉄大阪線がありますが、近鉄特急・急行列車は、津市と大都市圏・三重県内主要都市を結ぶこと、近鉄普通列車は、伊勢中川駅と近隣市とを結ぶことが役割

❖JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通網形成計画《資 p49》

- 笠置町や南山城村と伊賀市を跨る路線は、JR 関西本線がありますが、施策として JR 関西本線加茂以東の区間から奈良・大阪方面および京都方面への利便性向上（加茂駅・木津駅での乗継改善等）

❖奈良県地域公共交通網形成計画 2017《資 p50》

- 山添村と伊賀市に跨る路線は、三重交通の上野山添線と高速バスがありますが、上野市駅と山添村までの路線は『観光資源』に位置づけ

❖甲賀市地域公共交通網形成計画《資 p51》

- 地域公共交通の展開イメージとして各交通結節点までの地域内の移動を支える『支線系統』が伊賀市との市境の箇所に位置づけ

[周辺市町村の地域公共交通網形成計画から把握される方向性]

- ▶大都市圏への移動需要も見据え、周辺市町村と連携を図った近鉄大阪線や JR 関西本線の利便性向上
- ▶名張市にかかる移動実態も踏まえた伊賀鉄道の確保・維持

2-4 「伊賀市の概況」「伊賀市の地域公共交通の現状」からの課題整理

「伊賀市の現況」「伊賀市の地域公共交通の現状」から、『都市構造と地域公共交通ネットワーク』『鉄道』『路線バス・タクシー』『その他交通手段』『公共交通サービス』の視点別に課題を整理します。

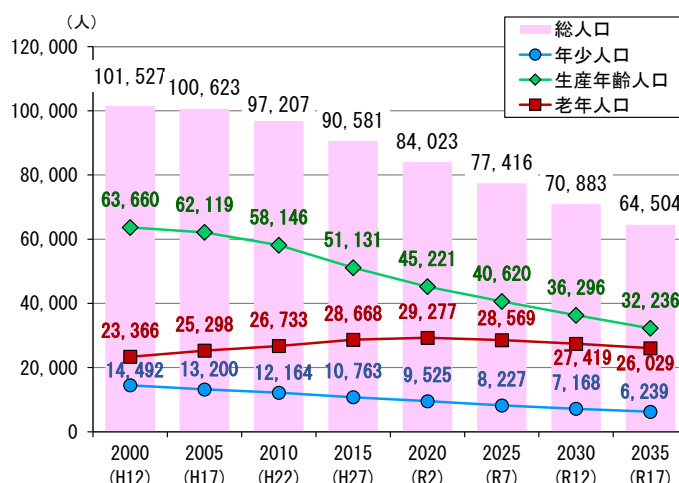
(1) 都市構造と地域公共交通ネットワーク

○人口は 2000 年をピークに減少に転じており、今後は 5 年間で約 6,500 人減少と、大幅な人口減少が予測されています。(図 7)

《資 p56》

○少子化が進むことが予測されており、年少人口は 5 年間で約 1,000 人減少することが予測されています。また、老年人口についても、2020 年をピークに減少に転じると予測されています。

(図 7) 《資 p56》



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

▲図 7：人口の推移

○市内の人口密度は、郊外部では密度が低くなっており、面的に人口が分布した地域もみられ、路線バスではカバーできていない居住地域もみられます。また、これら地域を運行するバス路線の収支率は事業評価基準を下回るなど、効率的な運行となっていない側面があります。《資 p57～66、103、106、109》

○定住人口は減少していますが、市内の従業者数は増加傾向にあり、また、事業所は地域公共交通でのアクセス性が高い上野市駅周辺の市中心部やゆめが丘地区に多く分布しています。《資 p67、77、78》

○観光資源は、市内に多く点在していますが、特に市中心部に多く分布しています。また、伊賀鉄道では伊賀鉄道に乗ることを目的とするイベント等を開催しています。《資 p82、96》

[都市構造と地域公共交通ネットワークに関する課題]

- ▶ 本格的な人口減少や低密度化が進む中で、需要に応じた交通手段など効率的な交通体系の構築
- ▶ 市内従業者の通勤方法における、クルマから公共交通への転換の促進
- ▶ 伊賀鉄道の観光需要を活性化する取組推進

(2) 鉄道・高速バス

○年齢別人口移動数は、各年代ともに転入より転出が多くなっていますが、特に、20代の社会人になる年齢層において、移動数が大きくマイナスとなっています。（図8）

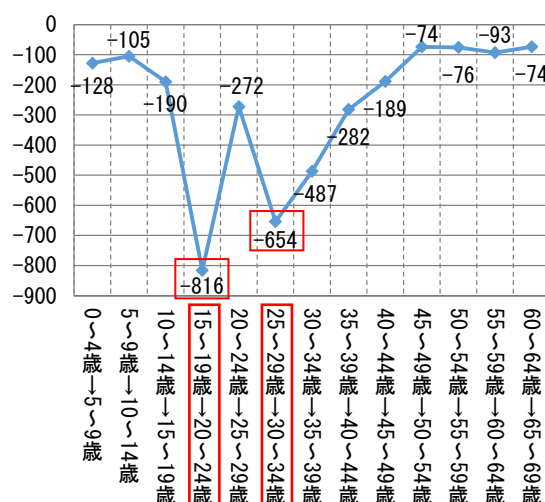
一方で、日常的には、都市圏に通勤・通学している流動も多くみられるため、伊賀市に住み続けながら、通勤・通学できる環境が求められます。《資 p67、79》

○大阪、奈良、京都の関西方面や津方面、一部名古屋方面への日常的な通勤・通学流動がみられ、これらの移動手段として、鉄道や高速バスが機能しています。《資 p79、80》

○JR 関西本線は大幅に乗車人員が減少しており、特に「定期」の減少幅が大きくなっています。（図9）《資 p89》

○近鉄大阪線の乗車人員も減少しており、「普通」は横ばいで推移していますが、「定期」が経年的に減少しています。（図10）《資 p90》

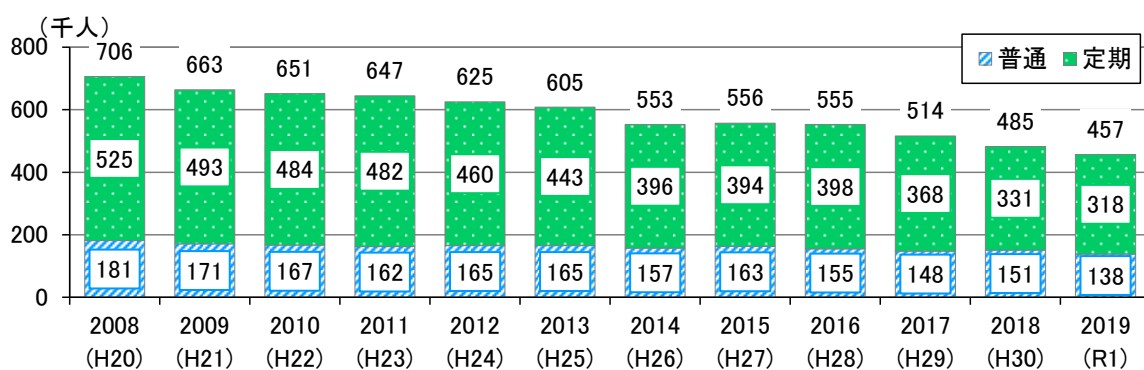
○近鉄大阪線の「定期」の伊賀神戸駅の乗車人員は減少していますが、その中で特に伊賀鉄道からの乗継利用者が大きく減少しています。《資 p91》



資料：総務省「国勢調査」、厚生労働省「都道府県別生命表」に基づきまち・ひと・しごと創生本部作成（RESAS）

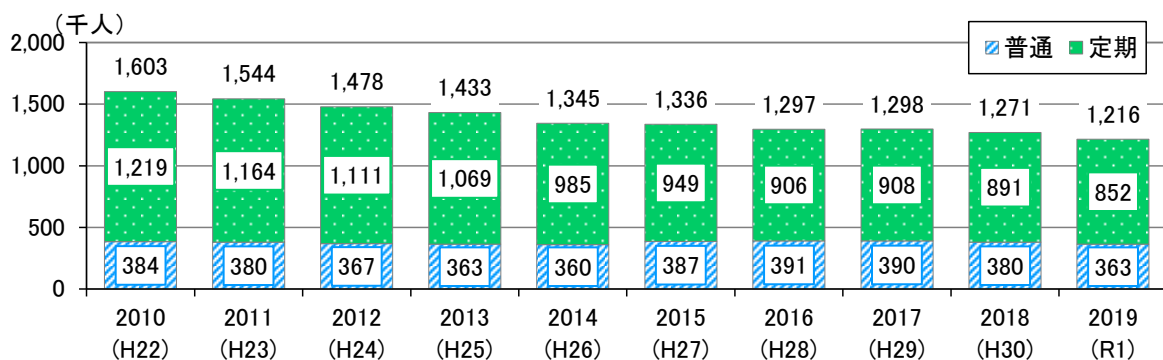
▲図8：2010年から2015年の年齢別人口移動数

2010年の居住地と2015年の居住地の比較で、伊賀市からの転出（転入）者数を示しています。



資料：三重県統計書等

▲図9：JR関西本線（市内5駅）の乗車人員の推移



資料：三重県統計書等

▲図10：近鉄大阪線（市内4駅）の乗車人員の推移

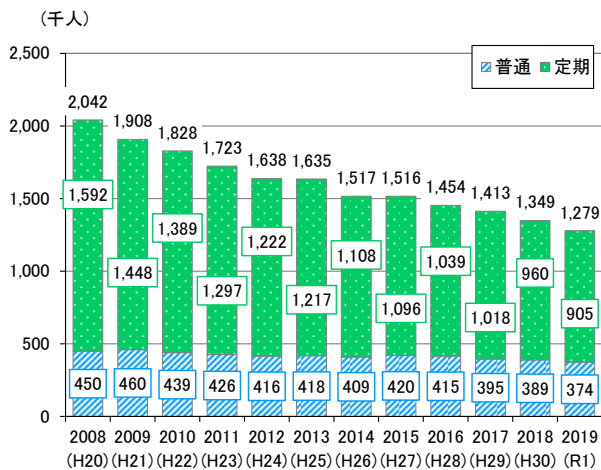
○伊賀鉄道の乗車人員は減少しており、
2008 年度時点の 2,042 千人/年から
2019 年度の 1,279 千人/年と約 10 年
間で約 37%減少しています。「普通」

「定期」とともに減少していますが、全体
の 7 割を占める「定期」の減少幅が特に
大きくなっています。(図 11)《資 p93》

○伊賀鉄道の「定期」の中で、「通勤定期」
は横ばいで推移していますが、「通学定期」
の減少が大きく、2015 年度から
2019 年度の 4 年間で約 23%減少して
います。なお、高校生の生徒数は 2015
年度から 2019 年度の 4 年間で約 4 %
減少しています。《資 p70、93》

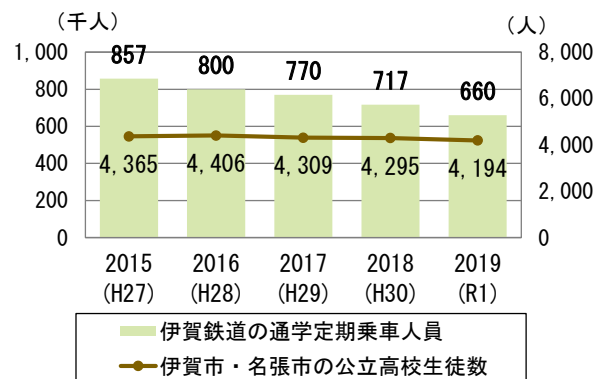
○伊賀鉄道では「伊賀線まつり」や「イベ
ント列車」の運行など、各種イベントを
積極的に展開しており、地元と連携し
た取り組みも多く行われています。《資
p96》

○市内の高速バスとしては、名古屋方面
へ結ぶ「名古屋上野高速線」、大阪方面
へ結ぶ「伊賀大阪高速線」、関東方面へ
結ぶ「高速伊賀大宮線」の 3 路線が運行
しています。その中で「名古屋上野高速
線」は往路・復路それぞれで 15~20 人
/日利用されるなど、日常的な生活交通
として機能しています。《資 p97、98》



資料：伊賀鉄道提供資料

▲図 11：伊賀鉄道の乗車人員の推移



資料(伊賀鉄道乗車人員)：伊賀鉄道提供資料

資料(高校生徒数)：三重県教育委員会学校名簿

▲図 12：伊賀鉄道の通学定期乗車人員と高校の生徒数の推移

[鉄道・高速バスに関する課題]

- ▶伊賀市の若者世代が伊賀市に住みながら、都市圏へ通勤・通学できる地域公共交通サービスの確保
- ▶高校生や伊賀神戸駅から近鉄大阪線を利用する方に向けた伊賀鉄道の利用促進
- ▶伊賀鉄道と地域が連携したイベントの継続・発展

(3) 路線バス・タクシー

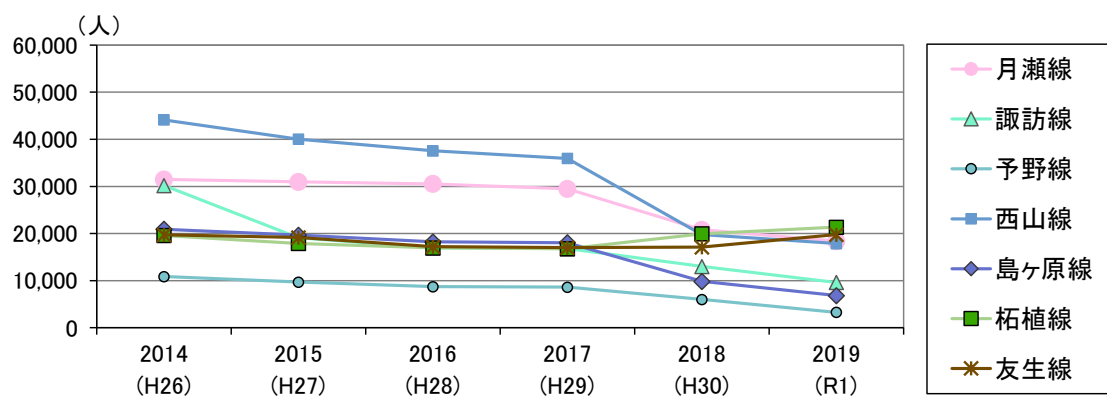
○上野市駅を中心に各方面へネットワークしている「営業路線バス」や「廃止代替バス」の利用者数は、いずれの路線も減少が進んでいます。廃止代替バスでは収支率の事業評価基準を 34.0%と設定していますが、柘植線を除き、いずれの路線も基準値を下回っています。(図 13)《資 p101～106》

○各地区内の主に支所等を中心に運行する「行政バス」の利用者数は、いがまち行政サービス巡回車を除き減少が進んでおり、収支率の事業評価基準を 16.0%と設定していますが、「比自岐コスモス号」を除き、いずれの路線も基準値を下回っています。(図 14)

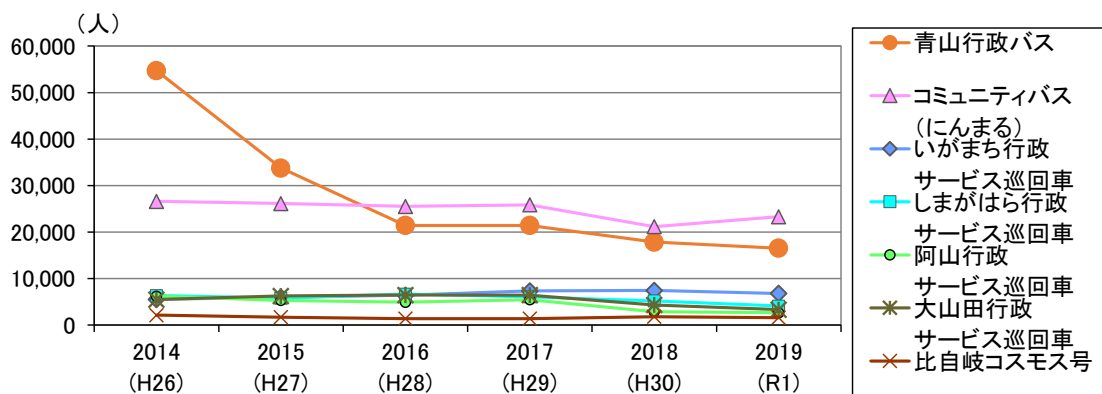
《資 p107～109》

○神戸地区では地域が主体となって「かんべ北斗号」が運行されています。《資 p110、111》

○三重県タクシー協会の伊賀支部には、5 社が登録されており、市民や来訪者の生活交通として機能しています。《資 p112》



▲図 13：廃止代替バスの利用者数の推移



▲図 14：行政バスの利用者数の推移

[路線バス・タクシーに関する課題]

- ▶需要に応じた運行形態や運行方法への見直しによる運行の効率化
- ▶地域が主体となった地域の実情に応じた地域公共交通サービスの提供
- ▶地域公共交通としてのタクシーとの連携

(4) その他交通手段

○市内の公立小中学校の 30 校中 15 校でスクールバスが運行されており、一部、路線バスとルートや時間帯が重複したスクールバス路線もみられます。《資 p113、114》

○岡波総合病院や、一部の個人医院で送迎サービスが展開されています。(図 15)《資 p115》

○上野自動車学校では上野市駅と自動車学校の間を毎日 14 便の送迎バスを運行しています。(図 16)《資 p115》

○伊賀神戸駅を中心に企業の送迎バスや観光地への送迎バスが運行されています。(図 17)《資 p115》

○お買い物を目的とした送迎サービスが展開されている地域があります。

○伊賀市内で福祉有償運送の登録事業者は 17 事業者であり、運送区間が市域を跨る事業者もあるため概算となりますが、市内では年間約 29,000 件の利用がみられます。《資 p116》



▲図 15：岡波総合病院の送迎車



▲図 16：上野自動車学校の送迎車



▲図 17：伊賀神戸駅での送迎車状況

[その他交通手段に関する課題]

▶福祉有償運送、スクールバス、医療施設などの送迎バス等との役割分担

(5) 公共交通サービス

○インターネット上の乗換案内については、令和2年7月時点で、営業路線バスや廃止代替バスは概ね検索可能となっており、行政バス等は一部の乗換案内にて検索可能となっています。(表4)《資 p119》

○乗継時間では、鉄道間、鉄道と路線バスの乗り換えは、朝・タピーク時を中心に概ね乗り継ぎしやすいダイヤとなっていますが、時間帯によっては調整が求められています。(表5) 一方、行政バスとの乗り継ぎについては、乗り継ぎしやすいダイヤとなっている路線もありますが、路線や時間帯によっては調整が求められます。《資 p121～129》

○高齢者の運転免許返納者数は増加傾向にあり、2019年度時点で伊賀市内で315件/年の返納者数となっています。《資 p83》

○三重県では、「運転免許証自主返納サポートみえ」の制度があり、伊賀市内では温泉施設や一部のタクシー事業者が登録されています。また、三重交通では、運転免許証自主返納者を対象とした割引制度を設けています。《資 p130》

○伊賀市では、障がい者の移動に対する助成制度を設けています。《資 p130》

○伊賀市はバスに対して年間概ね180,000～200,000千円を負担しており、年々増加傾向にあります。《資 p131》

○バス等公共交通事業における運転者不足は、年々深刻化しています。《資 p132》

▼表4：主な乗換案内サービスの情報提供の状況

	駅すばあと等	駅探	NAVITIME	乗換案内等	路線情報等 Yahoo!	Google Maps	もくいく
鉄道	○	○	○	○	○	○	×
営業路線バス	○	○	○	○	○	○	×
廃止代替バス	○	○	○	△	○	△	×
行政バス	×	×	△	△	×	×	△
地域運行バス等	×	×	△	△	×	△	△

資料：各乗換案内サービス WEB ページ (2020年6月時点)

凡例：○情報が掲載されている

△一部情報が掲載されていない

×情報が掲載されていない

▼表5：伊賀神戸駅での伊賀鉄道⇄近鉄の乗り継ぎ
朝ピーク大阪方面への乗り継ぎ

伊賀鉄道 到着時間	大阪方面への乗継			
	特急	乗継 時間	特急 以外	乗継 時間
5:43	6:07	24分	5:47(普)	4分
6:21	6:25	4分	6:27(快)	6分
6:51	6:52	1分	7:00(快)	9分
7:19	7:35	16分	7:24(急)	5分
7:47	7:53	6分	7:49(急)	2分
8:15	8:17	2分	8:19(急)	4分
8:49	—	—	9:03(普)	14分

【乗継時間の凡例】

○分	～5分以内
○分	6～10分
○○分	11分以上

[公共交通サービスに関する課題]

- ▶利用者・市民・来訪者にとって分かりやすい情報提供
- ▶伊賀鉄道と近鉄大阪線・JR 関西本線、地域拠点における乗り継ぎしやすいダイヤ設定
- ▶各種割引制度の周知や利用に繋がる割引制度の構築検討
- ▶地域公共交通の多分野における効果を踏まえた、地域公共交通の維持・改善
- ▶地域公共交通の担い手となる運転者の確保

2-5 「地域公共交通の利用実態・ニーズ」からの課題整理

現在の地域公共交通の利用者となっている『公共交通の利用者ニーズ』と、非利用者も含む『市民ニーズ』別に課題を整理します。

(1) 公共交通の利用者ニーズ

○鉄道利用者の約半数は市民で、営業路線バス等は約 90%、行政バス等はほぼ全員が市民となっています。《資 p137》

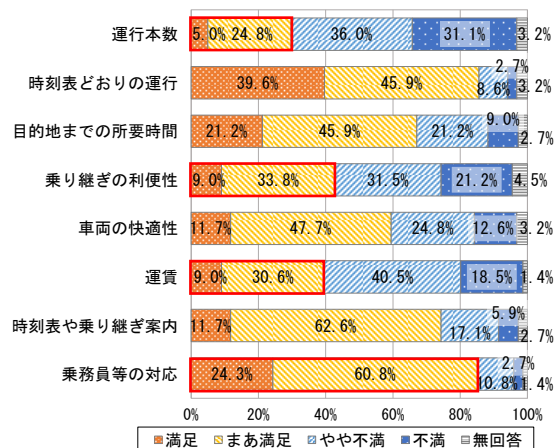
○鉄道で満足度が低い項目は「運行本数」や「乗り継ぎ利便性」、「運賃」であり、一方で「乗務員等の対応」については最も満足度が高くなっています。(図 18) 《資 p146》

○バスで満足度が低い項目は「運行本数」「乗り継ぎ利便性」となっています。(図 19) 《資 p148～152》

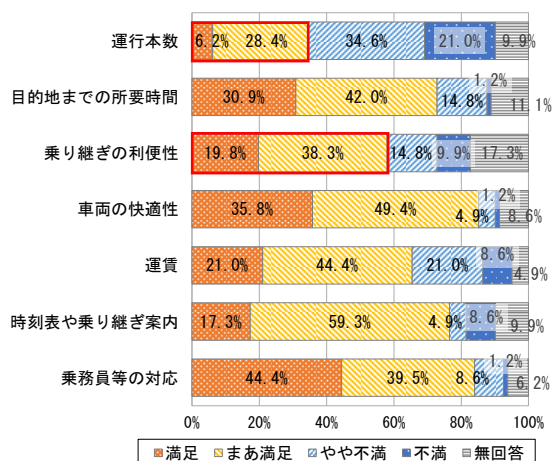
○経路や時刻検索には、鉄道や営業路線バス等では「スマートフォンやパソコンの時刻表検索システム」が用いられていますが、行政バス等ではこれらに加え、「市が配布する時刻表」も用いられています。《資 p145》

○今後の公共交通利用については、行政バス等では「今後も利用し続けたいと思う」が80%であるのに対し、鉄道や営業路線バス等では65～70%程度に留まっています。自由回答からもクルマと比較した際の優位性に乏しいなどの指摘がされています。

《資 p157、160》



資料：利用者アンケート
▲図 18：鉄道の満足度（抜粋）



資料：利用者アンケート
▲図 19：バスの満足度（抜粋）

[公共交通の利用者ニーズに関する課題]

- ▶利用者の満足度が低い「乗り継ぎ利便性」「運行本数」等の改善検討
- ▶伊賀鉄道は乗客との距離の近さの強みを活かした取組
- ▶紙面とインターネットの両方の媒体による分かりやすい情報提供

(2) 市民ニーズ

○公共交通の維持費について、「市民・市の負担を増やしてでも取り組むべき」が 44.4%と半数近くの市民が負担を増やしてでも取り組むべきと考えています。《資 p162》

○運転免許の保有割合は、70 歳代では 77%、80 歳以上では 49%に留まっています。《資 p166》

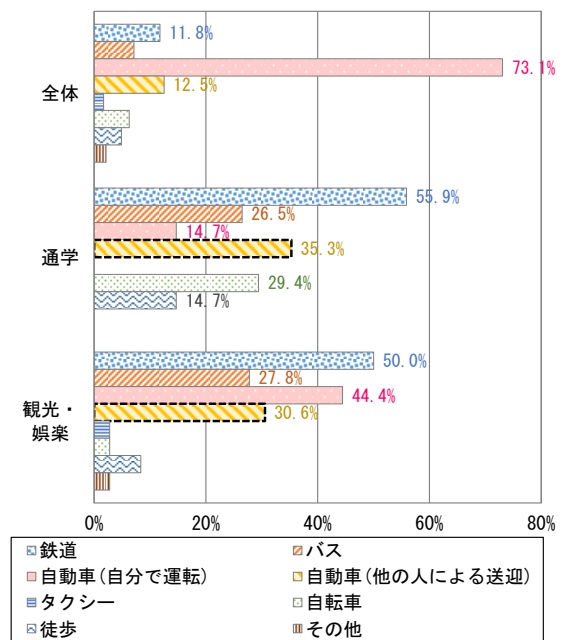
○日頃のお出かけの目的は、通勤や買い物目的の 70~80%は市内となっていますが、通学目的の 50%が市外・県外、観光・娯楽目的の 65%が市外・県外となっています。《資 p171》

○日頃のお出かけの交通手段は、70%以上が「自動車(自分で運転)」となっていますが、通学目的や通院目的、観光・娯楽目的では 30~35%が「自動車(他の人による送迎)」となっています。(図 20) 《資 p172、173》

○市民の半数近くが利用促進への協力意向を示しており、また、平成 26 年と比較して、「協力できる」の割合が高まっています。《資 p184~189》一方で、バスの満足度の設問において 60%近くの市民が「利用していない」と回答し、その理由として約 10%の方が「関心がない」と回答しています。《資 p180、181》

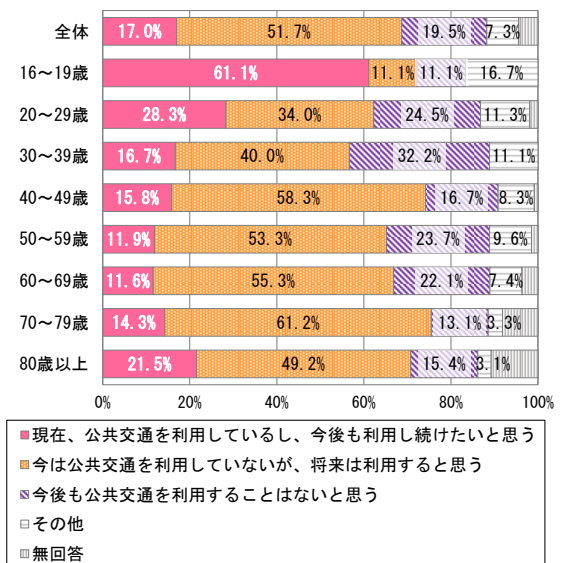
○今後の公共交通については、「将来は利用すると思う」が 52%と、多くの市民が利用意向を示しており、特に、70 歳代でその傾向が高くなっています。(図 21) 《資 p192》

○新たな交通手段への関心については、「デマンド運行」が 39%と、全ての地区においても高い関心となっています。《資 p193》



資料：市民アンケート

▲図 20：日頃のお出かけの交通手段



資料：市民アンケート

▲図 21：今後の公共交通利用

[市民ニーズに関する課題]

- ▶適切に投資をしつつ、地域公共交通を充実させていく検討
- ▶運転免許の保有割合が低く、地域公共交通の利用意向が高い 70 歳以上に対する利用促進策の展開
- ▶市外・県外への需要に対応した公共交通ネットワーク維持
- ▶無関心層を含めた市民全体の地域公共交通に対する意識醸成の取組
- ▶利用促進の協力意向の高まりを活かし、意向を行動変容に結びつける取組

2-6 地域公共交通の課題まとめ

前述までの課題や方向性の整理を踏まえ、以下の3つの視点で伊賀市の地域公共交通の課題を整理します。

項目別の課題・方向性		地域公共交通の課題
の現 評価 計画	[現行計画の評価に関する課題] ▶意識の向上や満足度の改善が利用者増加に繋がっていないため、実際に利用に結び付ける施策の展開 ▶利用者の満足度に加え、地域公共交通の多様な価値を高め、非利用者を含む市民の満足度の向上 ▶効果的な取組実施に向けた継続的なデータ分析と施策評価 【課題番号】 【3-3へ】 【3-5へ】 【3-6へ】	課題整理の視点1：都市を支える地域公共交通体系
	[上位関連計画に示される地域公共交通の方向性] ▶広域的拠点、副次的拠点、地域拠点をネットワークする公共交通軸の形成 ▶観光資源や伊賀市の誇りとしての伊賀鉄道の活用 ▶交通事業者・地域と連携した地域運行バスなど新たな運行方法の導入推進 【1-1、1-4へ】 【1-5へ】 【2-1へ】	
司上 位市 関連 の計 画・	[周辺市町村の地域公共交通網形成計画から把握される方向性] ▶大都市圏への移動需要も見据え、周辺市町村と連携を図った近鉄大阪線や JR 関西本線の利便性向上 ▶名張市にかかる移動実態も踏まえた伊賀鉄道の確保・維持 【1-2へ】 【1-2、1-5へ】	1-1：都市構造の形成と連動した地域公共交通ネットワークの形成 1-2：隣接市町村・広域都市圏への移動需要を踏まえた鉄道網・高速バス路線の維持・改善 1-3：持続可能で効率的な地域公共交通ネットワークの再構築 1-4：地域拠点のまちづくりと整合した交通結節点づくり 1-5：伊賀市の誇りとしての伊賀鉄道の活性化
	[都市構造と地域公共交通ネットワークに関する課題] ▶本格的な人口減少や低密度化が進む中で、需要に応じた交通手段など効率的な交通体系の構築 ▶市内従業者の通勤方法における、クルマから公共交通への転換の促進 ▶伊賀鉄道の観光需要を活性化する取組推進 【1-3へ】 【3-2へ】 【1-5へ】	
伊賀市の概況・地域公共交通の現状	[鉄道・高速バスに関する課題] ▶伊賀市の若者世代が伊賀市に住みながら、都市圏へ通勤・通学できる地域公共交通サービスの確保 ▶高校生や伊賀神戸駅から近鉄大阪線を利用する方に向けた伊賀鉄道の利用促進 ▶伊賀鉄道と地域が連携したイベントの継続・発展 【1-2へ】 【3-2へ】 【3-4、3-5へ】	課題整理の視点2：利用しやすい地域公共交通サービス
	[路線バス・タクシーに関する課題] ▶需要に応じた運行形態や運行方法への見直しによる運行の効率化 ▶地域が主体となった地域の実情に応じた地域公共交通サービスの提供 ▶地域公共交通としてのタクシーとの連携 【1-3、2-1へ】 【2-1へ】 【2-2へ】	
	[その他交通手段に関する課題] ▶福祉有償運送、スクールバス、医療施設などの送迎バス等との役割分担 【2-2へ】	
	[公共交通サービスに関する課題] ▶利用者・市民・来訪者にとって分かりやすい情報提供 ▶伊賀鉄道と近鉄大阪線・JR 関西本線、地域拠点における乗り継ぎしやすいダイヤ設定 ▶各種割引制度の周知や利用に繋がる割引制度の構築検討 ▶地域公共交通の多分野における効果を踏まえた、地域公共交通の維持・改善 ▶地域公共交通の担い手となる運転者の確保 【2-3へ】 【2-5へ】 【2-4へ】 【3-5へ】 【3-1へ】	
利用実態・ニーズ	[公共交通の利用者ニーズに関する課題] ▶利用者の満足度が低い「乗り継ぎ利便性」「運行本数」等の改善検討 ▶伊賀鉄道は乗客との距離の近さの強みを活かした取組 ▶紙面とインターネットの両方の媒体による分かりやすい情報提供 【2-1、2-5へ】 【3-4へ】 【2-3へ】	課題整理の視点3：地域公共交通を根付かせていく地域協働・体制づくり
	[市民ニーズに関する課題] ▶適切に投資をしつつ、地域公共交通を充実させていく検討 ▶運転免許の保有割合が低く、地域公共交通の利用意向が高い70歳以上に対する利用促進策の展開 ▶無関心層を含めた市民全体の地域公共交通に対する意識醸成の取組 ▶市外・県外への需要に対応した公共交通ネットワーク維持 ▶利用促進の協力意向の高まりを活かし、意向を行動変容に結びつける取組 【3-5へ】 【3-2へ】 【3-5へ】 【1-2へ】 【3-3へ】	

第3章 地域公共交通が有する多面的効果の把握

3-1 地域公共交通が有する多面的な効果の把握の目的と算出方法

(1) 地域公共交通が有する多面的な効果の把握の目的《資 p197》

伊賀鉄道とバスに財政支出を行っていますが、この財政支出の意義について、様々な意見があります。また、地域公共交通は、交通の分野のみならず、「医療」「福祉」「教育」「観光」「交通安全」など多様なまちづくり分野に影響を及ぼします。

ここでは地域公共交通の運行により、生み出す多面的な効果を「地域公共交通のクロスセクター効果」及び「数値化が困難なその他の効果」として整理しました。

「地域公共交通のクロスセクター効果」とは、地域公共交通が有する多面的な効果のことであり、地域公共交通が廃止された場合に必要となる、多様な行政分野の施策費用を算出することで

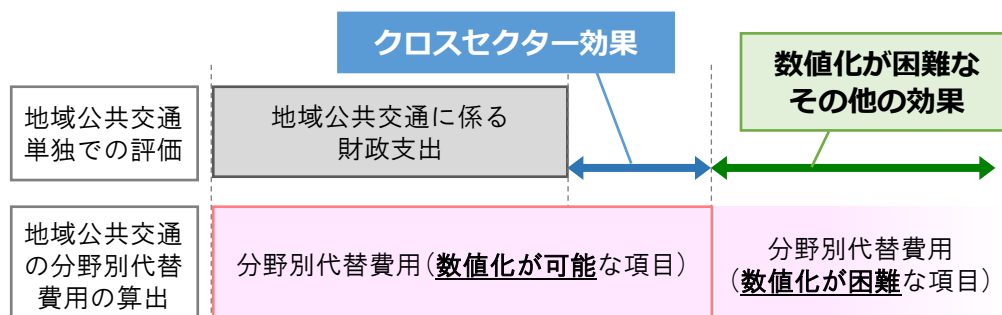


▲図 22：交通分野が関連する多様な分野

把握できます。また、「数値化が困難なその他の効果」とは、クロスセクター効果において算出が困難なその他の効果を定性的に整理したものです。

(2) クロスセクター効果の算出方法《資 p198, 199》

クロスセクター効果は、仮に地域公共交通が廃止された場合に、「医療」「商業」「教育」「観光」「福祉」「建設」などの分野で追加的に必要となる代替費用と地域公共交通に係る財政支出額の合計を比較し、算出します。分野別代替費用の算出方法は、国土交通省近畿運輸局の「クロスセクター効果算出ガイドライン（案）」を参考に、アンケート調査結果等を踏まえて算出します。



▲図 23：クロスセクター効果のイメージ

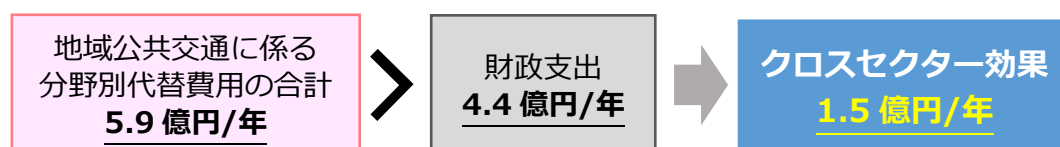
3-2 地域公共交通のクロスセクター効果の算出 《資 p200, 201》

伊賀鉄道とバスは一体のネットワークとして形成されており、利便性や利用状況に対し、相互に影響を及ぼしているため、伊賀鉄道とバスそれぞれでクロスセクター効果を算出し、足し合わせた結果を地域公共交通のクロスセクター効果としました。

伊賀鉄道とバスの代わりに「医療」、「商業」、「教育」、「観光」、「福祉」、「建設」などの多様な分野で代替施策を実施した場合の費用は 5.9 億円/年となります。地域公共交通に係る財政支出の合計が 4.4 億円/年であることから、1.5 億円/年のクロスセクター効果があることが確認されました。

このことから、地域公共交通として効果的な運行ができており、特に、伊賀鉄道では、高校生を始めとする学生の通学の分野において、大きな効果を発揮していることが確認できました。

なお、バスについては、2020（令和 2）年 4 月 1 日に廃止代替バス路線等の再編を行ったことで、バスの財政支出額を抑え、より効果的な運行を行っています。



▲ 図 24：地域公共交通に係るクロスセクター効果の算出結果

3-3 地域公共交通の数値化が困難なその他の効果 《資 p202～205》

地域公共交通を廃止することによって様々な行政負担が必要となりますが、その中には数値化が困難な項目も存在します。そこで、数値化が困難なものの、地域公共交通が廃止になった場合に必要となる行政負担項目を整理します。整理にあたっては、庁内の関係課へのヒアリング等から利用者・市民が期待している視点より整理しました。

これら項目は、あくまで伊賀鉄道やバスがなくなってしまった場合の仮定となっています。

▼ 表 6：数値化が困難だが公共交通が廃止になった場合に必要となる行政負担項目（抜粋）

分野	行政負担項目	内容
交通安全	高齢者ドライバーの安全教育	・運転に不安を感じる高齢者ドライバーが上野の中心部や伊賀神戸駅等へ運転する状況が生じるため、高齢者ドライバーを対象としたさらなる安全教育が必要です。
定住促進	自動車を使わない通勤者への移動支援	・地域公共交通の通勤目的の利用者の通勤が不便になり、市外の事業所近くへの転居等が想定されるため、伊賀神戸駅への貸切バスの運行や企業バスの運行支援等の自動車を使わない通勤者への移動支援が必要です。
	定住支援事業	・地域公共交通の通勤目的の利用者の通勤が不便になり、より利便性の高い市外への転居等が想定されるため、家賃補助や子育て支援等の人口流出を抑制するための施策が必要です。

分野	行政負担項目	内容
観光	観光関連業の減収対策	・周遊箇所数の減少やアルコールを避けるなどにより減収が想定されるため、観光関連業への支援等の減収対策が必要です。
建設	駐車場整備	・地域公共交通の通勤目的利用者が自動車での通勤に転換することにより、上野地区の中心部などで駐車場が不足するため、駐車場等の整備が必要です。
環境	温室効果ガス削減対策	・地域公共交通の通勤目的利用者が自動車での通勤に転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加するため、エコカー購入支援等の温室効果ガス削減対策が必要です。
	廃線後の軌道敷の維持管理	・伊賀鉄道廃線後の軌道敷が未利用地として放置されることで、雑草の繁殖やごみの不法投棄等の発生が想定されるため、指導等の対応が必要です。
誘致	イベント等の誘致・開催への対策	・地域公共交通がなくなることで、大規模輸送・中規模輸送の手段が少なくなるため、国民体育大会のようなイベントの誘致・開催が困難となります。そのため、駐車場の整備や輸送手段の確保等の対策が必要です。
	産業誘致への対策	・地域公共交通がなくなることで、通勤等で他の候補地に比べ産業誘致の強みを発揮しにくくなります。そのため、市外からの通勤者への移動支援等が必要です。
地域愛着・コミュニティ	地域愛着の醸成	・総合計画では「伊賀鉄道の存在が地域の自慢、誇りとなり」と謳われており、伊賀鉄道を失うことで、市民としての伊賀への愛着や誇りを感じられる場が減少します。また、交通の結節点が失われることで、中心市街地としてのアイデンティティが喪失し、伊賀への愛着や誇りが希薄化します。 ・そのため、郷土教育を実施や中心市街地の活性化、伊賀市のまちづくりを根本的に見直す等の地域愛着の醸成に向けた取り組みが必要です。
	地域コミュニティの維持	・地域公共交通に関わるイベント減少や地域公共交通利用者の地域コミュニティ参加率の低下等により地域コミュニティ活動が希薄化します。また、高齢者等にとって地域公共交通の利用自体が社会参加となっている側面があり、地域公共交通がなくなることで、車両内での会話の機会が少なくなり、社会との繋がりが弱くなります。 ・そのため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた施策が必要です。
都市計画	都市構造の見直し	・これまで地域公共交通を基軸とした都市構造の形成を進めてきましたが、地域公共交通がなくなることで、都市構造の大幅な見直しや付随する検討・調査が必要です。
行政サービス	行政サービスの充実	・地域公共交通がなくなることで、本庁への効率的な移動が困難となるため、ICT の活用によるリモートでの住民説明会や手続きのオンライン化等が必要となります。

第4章 持続可能な地域公共交通の実現に向けた方針

4-1 基本理念

伊賀市では、子や孫の世代にも誇れ、市民一人ひとりが「安心」でき「活力」に満ちたまちを目指し、“「ひとが輝く 地域が輝く」伊賀市”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の様々な場面で活躍することが期待されていますが、現状、利用者数の減少が続いており、持続可能性が懸念されています。

地域公共交通は、市民の暮らしに欠かすことが出来ない重要なインフラであるという認識のもと、将来に向け、伊賀市で暮らす方々や伊賀市という都市が輝くために、「使って残していく」「支えて残していく」地域公共交通づくりを市民・地域・伊賀市・交通事業者・企業等が連携して進めていきます。

暮らしに寄り添い ひと・地域が輝く ネットワークづくり
～みんなで磨きあげ 使って 支える 伊賀市の地域公共交通～

4-2 基本方針

基本理念及び課題整理を踏まえ、3つの基本方針を示します。

まず、伊賀市の地域公共交通は現状、伊賀市民や伊賀市へ来る方々の様々な移動を支えており、今後とも、より良い市民生活に資する地域公共交通づくりを目指します。そこで基本方針の一つ目は「**市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成**」とします。

次に、地域公共交通を利用しやすく、使ってもらえるようにするためには、公共交通マーケティングの考え方等により、サービスを充実させていくことが求められます。そこで基本方針の二つ目は「**誰もが利用しやすく、使いたくなるような地域公共交通サービスの充実**」とします。

最後に、地域公共交通を地域に根付かせていくためには、市民・地域・伊賀市・交通事業者・企業等がお互いに支え合い、協力しなければなりません。そこで基本方針の三つ目は「**一緒に考え、次世代へつないでいく持続可能な仕組みづくり**」とします。

次ページに、基本方針ごとの内容を示します。

市民・利用者の生活の質を高める 地域公共交通ネットワークの形成

- ▶ 伊賀市内から地域公共交通を利用して都市部へ通勤・通学等が出来る環境を維持・活性化させ、市外への人口流出の抑制や定住促進を図ります。
- ▶ 都市間を跨ぐ軸線から各世帯に近い交通まで、市民の暮らしを支え、都市構造にも資する地域公共交通ネットワークを形成します。
- ▶ 市内各地区での暮らしやすい都市構造と連携し、公共交通活用拠点づくりを推進します。
- ▶ 伊賀市の自慢・誇りとなる伊賀鉄道は、地域公共交通ネットワークの重要な軸線としての機能に加え、観光資源として市内外の方々に愛される交通機関とします。

誰もが利用しやすく、使いたくなるような 地域公共交通サービスの充実

- ▶ 市内各地区で誰もが安心して暮らせるよう、各地区の特性に応じ、公平に移動できる移動手段を確保します。
- ▶ 伊賀市の輸送資源を効率的に活かし、地域の移動性を高めていくために、伊賀市内で運行する各種の送迎バスなどとの役割分担を図ります。
- ▶ 移動手段の不足が社会参加の妨げとならないよう、子どもや高齢者、障がい者などの移動制約者を含む全ての方が、安心して移動できる交通環境の提供を図ります。
- ▶ 地域公共交通を使ってもらうために、分かりやすい運行情報提供、乗り継ぎしやすいダイヤ設定など、運行サービスの充実を図ります。

一緒に考え、次世代へつないでいく持続可能な仕組みづくり

- ▶ 地域公共交通の必要性をより多くの市民に理解いただくとともに、自発的な協力・利用をしていただくよう地域公共交通に対する機運を醸成していきます。
- ▶ 市民・地域・伊賀市・交通事業者・企業等が、お互いの立場や役割を理解し、協力・尊重し合いながら、持続可能なサービス提供に向け、連携した取り組みを推進します。
- ▶ 市民からは前向きな協力意向が示されていることから、この意向を利用に結び付けられるよう利用促進を図っていきます。
- ▶ 地域公共交通を担う運転者不足の問題解消や、地域主体の交通の構築に向けて、市民・地域・伊賀市・交通事業者が連携して担い手の確保に努めます。
- ▶ 効果的な施策展開に向け、事業実施主体が連携し、利用実態の分析や効果の把握を行い、評価・改善を図っていきます。

参考：課題整理の視点と基本理念・基本方針の関係性

【基本理念】

暮らしに寄り添い ひと・地域が輝く ネットワークづくり
～みんなで磨きあげ 使って 支える 伊賀市の地域公共交通～

【課題整理の視点】

視点1	都市を支える 地域公共交通体系
視点2	利用しやすい 地域公共交通サービス
視点3	地域公共交通を根付かせていく 地域協働・体制づくり

【基本方針】

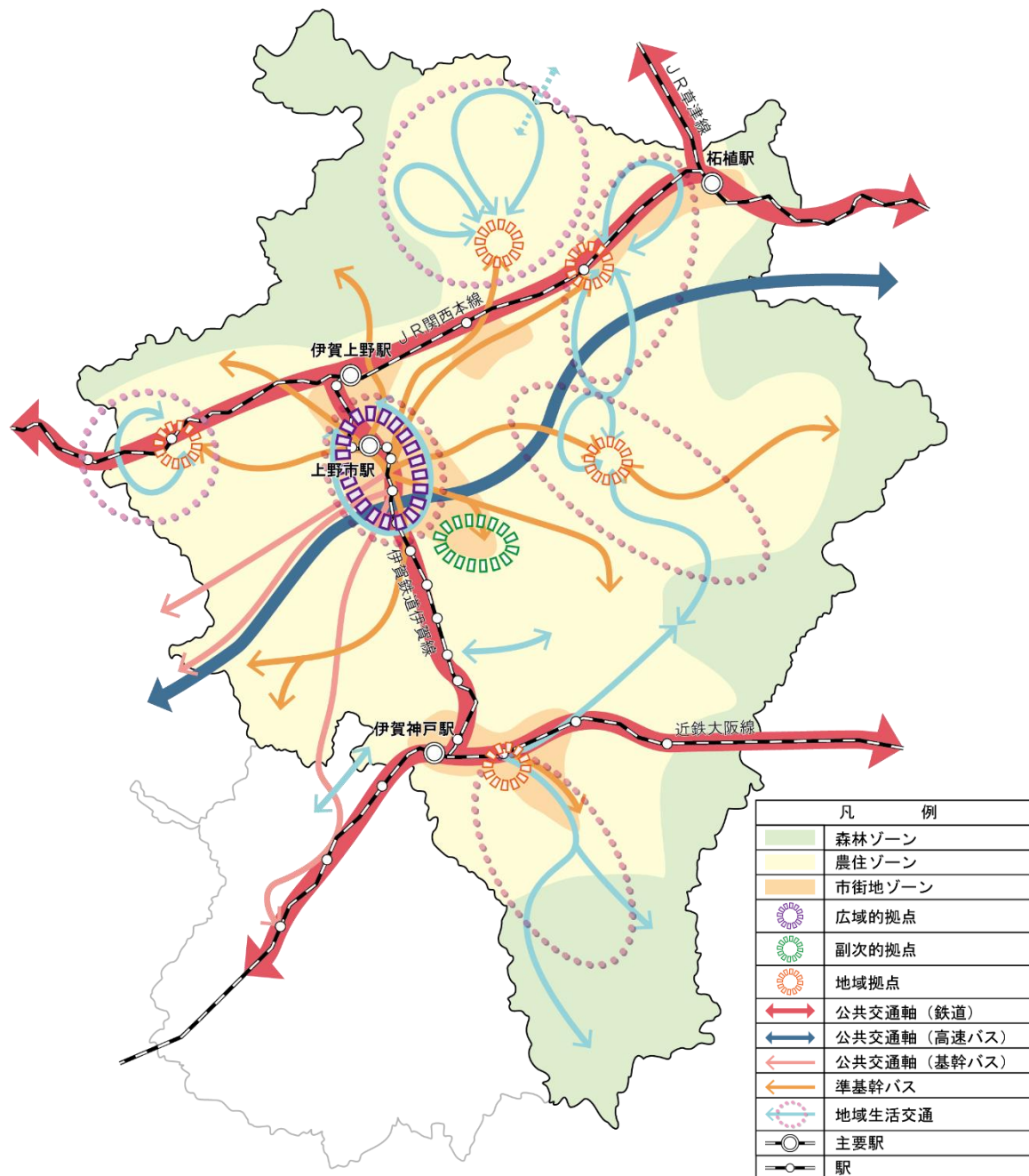
基本方針1：市民・利用者の生活の質を高める
地域公共交通ネットワークの形成

基本方針2：誰もが利用しやすく、
使いたくなるような
地域公共交通サービスの充実

基本方針3：一緒に考え、次世代へつないでいく
持続可能な仕組みづくり

4-3 地域公共交通ネットワークの将来イメージ

伊賀市都市マスタープランの将来都市構造などを踏まえ、伊賀市の地域公共交通ネットワーク将来イメージは以下のとおりとします。また、次ページ以降に、本イメージ図内で示す各軸線の機能とサービス水準の分類を示します。



▲図 25：地域公共交通ネットワークの将来イメージ図

4-4 地域公共交通の機能分類とサービス水準の設定

(1) 地域公共交通の位置づけと機能分類・サービス水準の設定

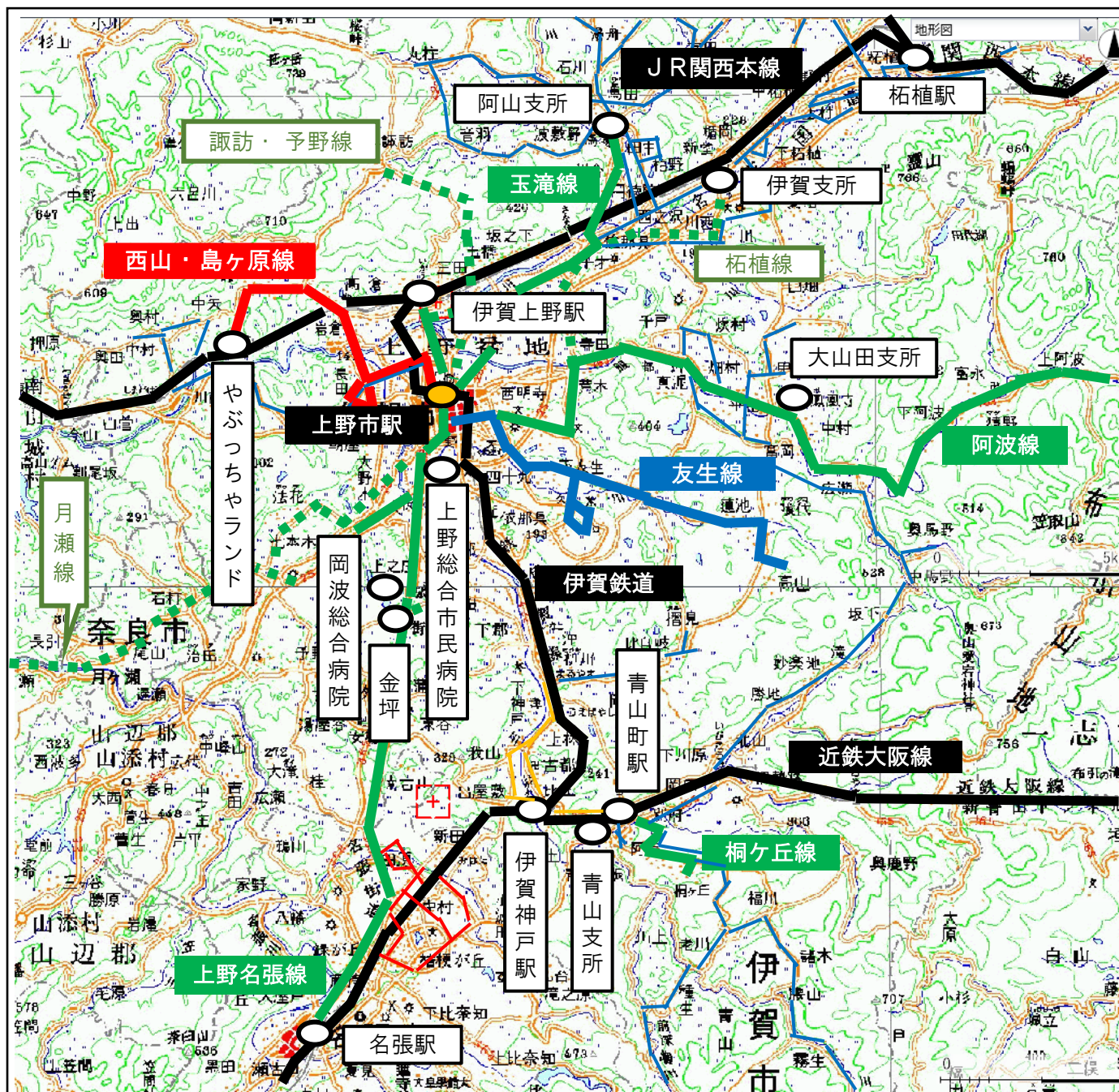
- 伊賀市内の鉄道は、大阪～名古屋間を結ぶ広域的な公共交通の軸として北部をＪＲ関西本線、南部を近鉄大阪線、京都方面へＪＲ草津線が機能しています。また、ＪＲ関西本線と近鉄大阪線を結ぶ形で伊賀鉄道が市の中央部を南北に縦断しており、伊賀市の広域交通体系の骨格を形成しながら、市民や来訪者の広域的な都市間の移動需要に対応しています。そのため、これら鉄道を『**公共交通軸（鉄道）**』と位置づけます。
- 名古屋上野高速等の高速バスは、市内を東西に貫く名阪国道を軸に、関西方面、名古屋・関東方面を結んでいます。鉄道と同様に、市民や来訪者の広域的な都市間の移動需要に対応していることから、高速バスを『**公共交通軸（高速バス）**』と位置づけます。
- 路線バス上野名張線、廃止代替バス月瀬線は、隣接市町村とのアクセスに重要な役割を果たしていることから、これら市域を跨ぐバス路線を『**公共交通軸（基幹バス）**』と位置づけます。
- 営業路線バス阿波線、玉滝線、桐が丘線及び月瀬線以外の廃止代替バスは、公共交通軸と一体となって医療機関、公共施設などの拠点施設へのアクセス機能を有する生活交通軸として機能していることから、これらバス路線を『**準基幹バス**』と位置づけ、阿波線、玉滝線については、国の地域旅客運送サービス継続事業を活用しながら運行します。
それらの路線のうち、特に西山・島ヶ原線及び友生線については、基幹バスや鉄道路線に接続する「**フィーダー系統**」として、国の補助制度である地域公共交通確保維持事業を活用しながら運行します。
- その他行政バス等は、各地域の生活圏内の移動を支え、地域の拠点である各支所や公共交通軸（鉄道、基幹バス）及び準基幹バスへのアクセス手段として機能しています。また、タクシーは地域の多様な移動ニーズに対応する面的な交通手段として機能しています。これら行政バス等やタクシーを『**地域生活交通**』と位置づけます。

▼表 7：地域公共交通の機能分類と路線維持の基本的な考え方

機能分類	路線機能	サービス確保の基本的な考え方	該当する 現行路線
公共交通軸 (鉄道)	都市間交通需要に対応する広域的な公共交通軸であり、通勤・通学や買物、通院、観光など様々な利用目的に対応し、伊賀市の都市構造の骨格を形成する公共交通軸として機能します。	・都市間を連絡する広域交通需要に応じた、高いサービス水準を確保します。 ・伊賀市の都市構造を誘導・形成する公共交通軸であり、鉄道相互及びバス等、他の交通機関と一体的に機能しうるサービス水準を確保します。	近鉄大阪線 JR関西本線 JR草津線
公共交通軸 (高速バス)			伊賀鉄道 高速バス (名古屋上野高速線、伊賀大阪高速線、高速伊賀大宮線)
公共交通軸 (基幹バス)	中心市街地と隣接都市等を連絡する都市間需要に対応する路線として、鉄道とともに伊賀市の公共交通軸として機能します。 伊賀市の都市構造の骨格を形成する公共交通軸として機能します。	・伊賀市の骨格を形成する放射路線であり、鉄道と一体となった公共交通軸を形成するとともに、潜在需要の喚起を図るため一定のサービス水準を確保します。 ・通勤・通学及び帰宅時間帯を中心に乗客集中に対応できるサービス水準を確保します。 ・鉄道と一体となり都市間連絡需要に対応するため、鉄道との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とします。	営業路線バス (上野名張線) 廃止代替バス (月瀬線)
準基幹バス	基幹バスを補完し、市内各地域の移動を支える路線として機能します。 中心市街地と地域の生活拠点(支所、医療施設、商業施設等)や公共交通軸(鉄道、基幹バス)へアクセスします。	・基幹バスを補完する伊賀市の放射路線であり、中心市街地と地域の生活拠点(支所、医療施設、商業施設等)、鉄道駅、基幹バスへのアクセス利便性の確保に留意したルート及びダイヤ設定とします。 ・公共交通軸との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とします。	営業路線バス (阿波線、玉滝線、桐が丘線) 廃止代替バス (諏訪・予野線、西山・島ヶ原線 ^{※1} 、柘植線、友生線 ^{※1})
地域生活交通	地域の生活拠点(支所、最寄鉄道駅、医療施設、商業施設等)や基幹バス及び準基幹バスへアクセスし、生活のあらゆる需要に対応します。	・各地域の実情に応じ、必要なサービス水準の維持を図ります。 ・公共交通軸(鉄道、基幹バス)や準基幹バスの発着時刻との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とします。 ・路線の維持に向け、地域が主体的に取り組むことで、デマンド運行など地域の実情に応じた運行方法及びサービス水準を検討・設定します。 ・タクシー事業の継続および発展に向け、必要なサービス水準の維持を図ります。	行政バス (青山行政バス、コミュニティバス「にんまる」、いがまち行政サービス巡回車、しまがはら行政サービス巡回車、阿山行政サービス巡回車、大山田行政サービス巡回車、比自岐コース号) 地域運行バス (かんべ北斗号)、美旗コミュニティバス、タクシー

※ 1：フィーダー系統

(2) 生活交通確保維持改善計画に基づいたバス路線について



- フィーダー系統（西山・島ヶ原線）
- フィーダー系統（友生線）
- 幹線系統
- - - 廃止代替バス
- 行政バス
- 地域運行バス（かんべ北斗号）
- はたっこ号

フィーダー系統である西山・島ヶ原線及び友生線は、商業施設や医療機関、学校が所在する上野市駅周辺の市街地への移動手段として運行されるとともに、幹線系統のバス路線（上野名張線、阿波線、玉滝線）に接続し、名張、大山田、阿山の各方面へ乗り継ぐことができ、通勤・通学・通院・買い物等用務の移動手段としての機能を担っています。

■市内バス路線一覧

系統名	起点	経由地	終点	許可 区分	運行 態様	実施 主体	補助事業 の活用
【営業路線バス】							
上野 名張線	伊賀上野 駅前	上野市駅	名張駅 西口	4 条 乗合	路線定期 運行	三重 交通	幹線 補助
阿波線	上野市駅	大山田 支所前	汁付	4 条 乗合	路線定期 運行	三重 交通	幹線 補助
玉滝線	上野市駅	佐那具	阿山 支所前	4 条 乗合	路線定期 運行	三重 交通	幹線 補助
桐ヶ丘線	羽根東	青山町 駅前	桐ヶ丘	4 条 乗合	路線定期 運行	三重 交通	
【廃止代替バス】							
友生線	上野市駅	上野南 公園前	高山	4 条 乗合	路線定期 運行	伊賀市	フィーダー 系統補助
諏訪・ 予野線	諏訪下出	伊賀上野 駅	金坪	4 条 乗合	路線定期 運行	伊賀市	
西山・ 島ヶ原線	上野市駅	西山	やぶっち ゃランド	4 条 乗合	路線定期 運行	伊賀市	フィーダー 系統補助
柘植線	上野市駅	服部口、 寺田	新堂駅 南口	4 条 乗合	路線定期 運行	伊賀市	
月瀬線	上野市駅	永谷辻、 奥法花	桃香野口	4 条 乗合	路線定期 運行	伊賀市	
【いがまち行政サービス巡回車】							
柘植・ 西柘植線	消防署 東分署前	柘植駅前 ・新堂駅 南口	保健福祉 センター	79 条 交 通空白地 有償運送	路線 定期 運行	伊賀市	
西柘植・ 壬生野線	消防署 東分署前	新堂駅 南口	消防署 東分署前	79 条 交 通空白地 有償運送	路線 定期 運行	伊賀市	
希望ヶ丘 線	新堂駅 南口	滝川橋 東詰・ 虹ヶ丘	希 望 ヶ 丘 口	79 条 交 通空白地 有償運送	路線 定期 運行	伊賀市	

系統名	起点	経由地	終点	許可 区分	運行 態様	実施 主体	補助事業 の活用
【島ヶ原行政サービス巡回車】							
山菅・ 不見上線	島ヶ原 支所前	島ヶ原駅	島ヶ原 支所前	79 条 交 通空白地 有償運送	路線 定期 運行	伊賀市	
デマンド 型巡回車	島ヶ原内	島ヶ原駅	上野市駅	79 条 交 通空白地 有償運送	区域 運行	伊賀市	
【阿山行政サービス巡回車】							
玉滝 鞆田線	阿山支所	榎山 新田上	阿山支所	79 条 交 通空白地 有償運送	路線 定期 運行	伊賀市	
丸柱 河合線	阿山支所	諏訪 神社前	阿山支所	79 条 交 通空白地 有償運送	路線 定期 運行	伊賀市	
【大山田行政サービス巡回車】							
坂下線	大山田 支所前	広瀬	滝	79 条 交 通空白地 有償運送	路線 定期 運行	伊賀市	
大沢線	大山田 支所前	千戸 バス停	大山田 支所前	79 条 交 通空白地 有償運送	路線 定期 運行	伊賀市	
虹ヶ丘線	大山田 支所前	希望ヶ丘 口	大山田 支所前	79 条 交 通空白地 有償運送	路線 定期 運行	伊賀市	
【比自岐コスモス号】							
比自岐線	農協前	市民セン ター前	丸山駅	79 条 交 通空白地 有償運送	路線 定期 運行	伊賀市	

系統名	起点	経由地	終点	許可 区分	運行 態様	実施 主体	補助事業 の活用
【青山行政バス】							
高尾線	高尾	老川 公民館前	青山複合 施設 アオーネ	4 条 乗合	路線 定期 運行	伊賀市	
霧生線	霧生上出	福川	青山複合 施設 アオーネ	4 条 乗合	路線 定期 運行	伊賀市	
滝線	滝	伊勢路	青山複合 施設 アオーネ	4 条 乗合	路線 定期 運行	伊賀市	
伊賀神戸 線	伊賀神戸 駅	羽根東	青山複合 施設 アオーネ	4 条 乗合	路線 定期 運行	伊賀市	
羽根線	青山町 駅前	羽根東	青山複合 施設 アオーネ	4 条 乗合	路線 定期 運行	伊賀市	
【コミュニティバス】							
コミュニ ティバス にんまる	上野市駅	伊賀市役 所、市民 病院	上野市駅	4 条 乗合	路線 定期 運行	伊賀市	
【地域運行バス】							
かんべ 北斗号	領主谷 公民館	神戸地区 市民セン ター	コメリ 青山店	4 条 乗合	路線 定期 運行	神戸地区 地域運行 バス(かんべ 北斗号)運営 協議会	
【その他バス】							
はたっこ 号	近鉄 桔梗が 丘駅 東口	きじが 台地区 市民セン ター	近鉄 桔梗が 丘駅 東口	4 条 乗合	路線 定期 運行	美旗地域 コミュニ ティバス 運営審議 会	

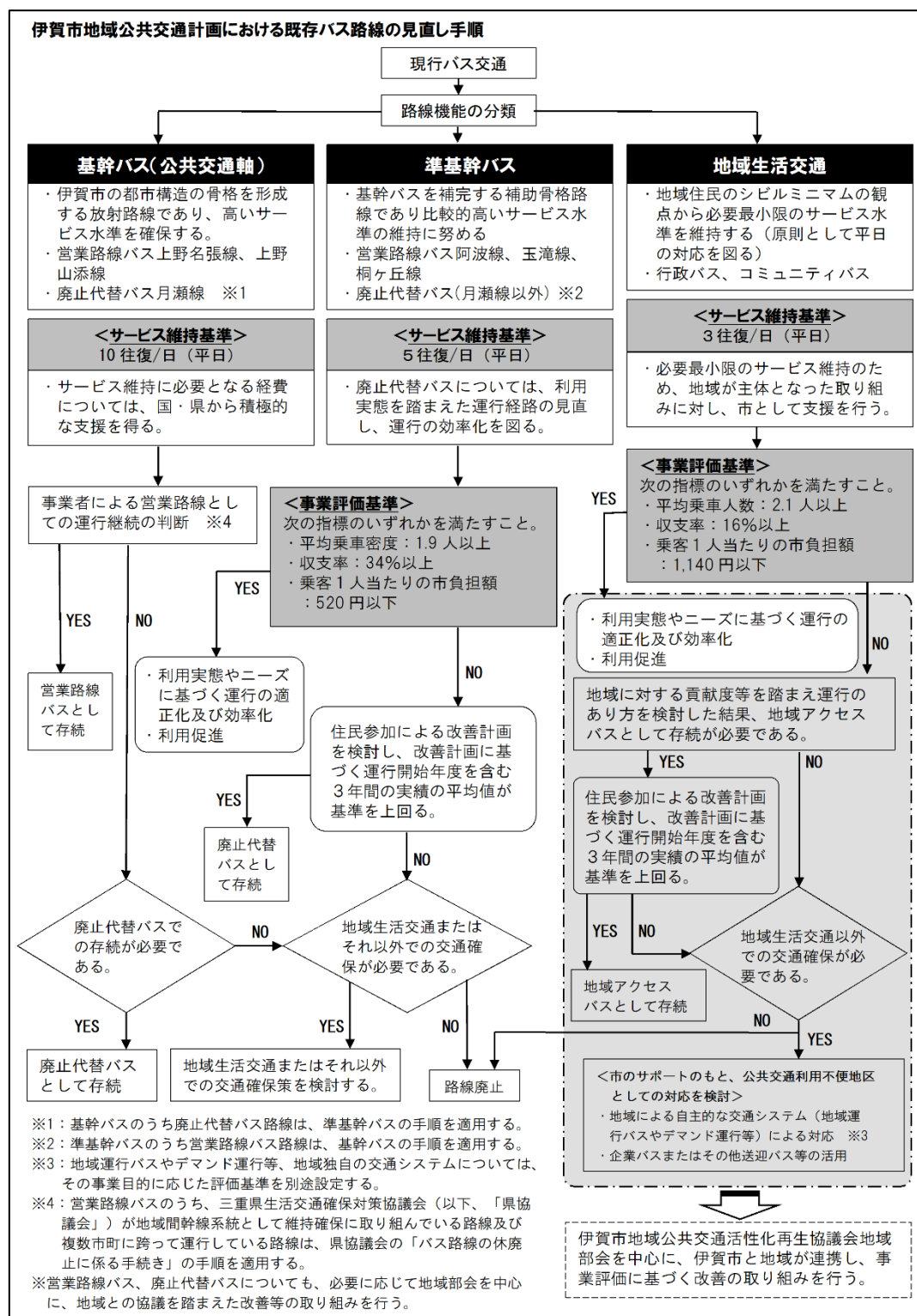
■ 地域公共交通確保維持事業の必要性

上野名張線
伊賀上野駅から名張駅までを結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や沿線に立地する病院への通院、中心市街地への買い物等の利用に不可欠な路線です。
阿波線
上野市駅から茅町駅を経由して旧大山田村を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や沿線に立地する病院への通院、中心市街地への買い物等の利用に不可欠な路線です。このような重要な役割を担っている一方で、本市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域旅客運送サービス継続事業により運行を確保・維持する必要があります。
玉滝線
上野市駅から佐那具駅を経由して旧阿山町を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤や沿線に立地する病院への通院、大型商業施設、中心市街地への買い物等の利用に不可欠な路線です。このような重要な役割を担っている一方で、本市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域旅客運送サービス継続事業により運行を確保・維持する必要があります。
桐ヶ丘線
青山町駅と桐ヶ丘地区を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や、沿線に立地する病院への通院、大型商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
友生線
郊外の友生、ゆめが丘地区と中心市街地エリアを結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や沿線に立地する病院への通院、大型商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。また、上野市駅で地域間幹線である上野名張線、玉滝線、阿波線のほか、柘植線と接続することにより、他市域や他支所管内への移動も可能となっています。このような重要な役割を担っている一方で、本市や運行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により運行を確保・維持する必要があります。
諏訪・予野線
上野市駅から伊賀上野駅を経由して諏訪地区を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤や沿線に立地する病院への通院、大型商業施設、中心市街地への買い物等の利用に不可欠な路線です。
西山・島ヶ原線
郊外の島ヶ原、新居、長田地区と中心市街地エリアを結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や沿線に立地する病院への通院、大型商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。また、上野市駅で地域間幹線である上野名張線、玉滝線、阿波線のほか、柘植線と接続することにより、他市域や他支所管内への移動も可能となっています。このような重要な役割を担っている一方で、本市や運行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により運行を確保・維持する必要があります。
柘植線
上野市駅と旧伊賀町を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や沿線に立地する病院への通院、中心市街地への買い物等の利用や沿線に立地する高等学校の生徒の通学利用に不可欠な路線です。

月瀬線
上野市駅と旧月ヶ瀬村（奈良県）を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や、中心市街地への買い物等の利用に不可欠な路線です。
いがまち行政サービス巡回車（柘植・西柘植線、西柘植・壬生野線、希望ヶ丘線）
柘植駅、新堂駅や市役所伊賀支所等の拠点施設といがまち地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や、沿線に立地する病院への通院、大型商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
島ヶ原行政サービス巡回車（山菅・不見上線、デマンド型巡回車）
島ヶ原駅、市役所島ヶ原支所等の拠点施設と島ヶ原地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線居住者の沿線に立地する病院への通院、沿線の商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。デマンド型巡回車については、小田町内の大型商業施設や医療機関へ乗り入れており、買い物、通院等の利用ニーズに対応しています。
阿山行政サービス巡回車（玉滝鞆田線、丸柱河合線）
近隣の大型商業施設や医療機関、市役所阿山支所等の拠点施設と阿山地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線居住者の沿線に立地する病院への通院、沿線の大型商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
大山田行政サービス巡回車（坂下線、大沢線、虹ヶ丘線）
市役所大山田支所等の拠点施設と大山田地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線居住者の沿線に立地する病院への通院、学校への通学、商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
青山行政バス（高尾線、霧生線、滝線、伊賀神戸線、羽根線）
青山町駅や市役所青山支所等の拠点施設と青山地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線居住者の沿線に立地する病院への通院、学校への通学、商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
コミュニティバス「にんまる」
市役所本庁舎、上野総合市民病院、伊賀鉄道上野市駅、四十九駅等の拠点施設と中心市街地各地区を結ぶ路線であり、沿線居住者の通院や買い物等の利用に不可欠な路線です。
比自岐線
比自岐地区と伊賀鉄道・丸山駅を結ぶ路線であり、伊賀鉄道を介して近隣地区への移動を可能としている路線で、沿線居住者の通院や買い物等の利用に不可欠な路線です。
かんべ北斗号
伊賀鉄道・丸山駅、伊賀神戸駅や神戸地区市民センター等の拠点施設と神戸地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線居住者の沿線に立地する病院への通院、沿線の商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
はたっこ号
きじが台地区と桔梗が丘駅を結ぶ路線であり、近鉄大阪線を介して近隣地区への移動を可能としている路線で、沿線居住者の通院や買い物等の利用に不可欠な路線です。

(3) 既存路線バスの見直し手順

伊賀市では、以下のとおり既存バス路線の見直し手順を示しており、ここではサービス維持基準として運行本数を定めているほか、事業評価基準として平均乗車密度や収支率を定めています。路線バスについては下記手順で見直しを図っていきますが、サービス提供は目安とし、利用実態を踏まえ、適宜そのサービス水準を設定します。



▲図 26：既存路線バスの見直し手順

4-5 計画の目標

(1) 計画目標の一覧

基本方針に基づき、達成すべき目標を以下のとおり設定します。

基本方針1：市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成

基本方針1では、市外への人口流出の抑制や定住促進を目指し、都市間を跨ぐ軸線から各世帯に近い交通までのネットワークの形成を図ることや、公共交通活用の拠点づくりを進めていくものとしています。

そこで目標としては、軸線である伊賀鉄道や基幹バス・準基幹バスに関すること、まちの拠点と各地域のネットワークに関すること、さらに大きな目標となる人口の流出に関することを掲げます。

目標①：公共交通軸の伊賀鉄道の利用者数の増加

目標②：公共交通軸・補完的交通のバスの利用者数の維持

目標③：まちの拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの構築

目標④：都市部への通勤・通学環境の充実による市外への転出者数の抑制

基本方針2：誰もが利用しやすく、使いたくなるような地域公共交通サービスの充実

基本方針2では、利用しやすく、使いたくなる地域公共交通とするよう、分かりやすい情報提供や乗り継ぎしやすいダイヤ設定などによりサービスの充実を図ることや、公平に移動できること、地域の移動性を高めることなどを目指すとしています。

そこで目標としては、路線・案内の充実に関すること、乗り継ぎに関すること、さらに大きな目標として、地域公共交通を利用したお出かけに関することを掲げます。

目標⑤：利用しやすさの向上に向けた路線・乗換案内の充実

目標⑥：乗り継ぎしやすさの向上に向けた乗継利便の充実

目標⑦：地域公共交通を利用したお出かけの増加

基本方針3：一緒に考え、次世代へつないでいく持続可能な仕組みづくり

基本方針3では、地域公共交通の必要性を理解いただき、地域公共交通に対する機運の醸成を図ることや、市民・地域・伊賀市・交通事業者・企業等が協力・尊重し合いながら連携していくことを目指すとしています。

そこで目標としては、市民の参画意識を向上させること、次に満足度を高め、さらに地域公共交通を利用する市民を増やすことを目指します。

さらに、地域公共交通は「医療」「商業」「教育」「観光」「福祉」「建設」など様々な分野に影響があります。そこで、地域公共交通がまちづくりに貢献し続けることを目指し、クロスセクター効果に関する目標を掲げます。

目標⑧：地域公共交通に対する市民の参画度の向上

目標⑨：地域公共交通に対する市民の満足度の向上

目標⑩：市民の地域公共交通の利用割合の増加

目標⑪：地域公共交通がもたらすクロスセクター効果の維持

(2) 目標値

基本方針1：市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成の目標値

目標①：公共交通軸の伊賀鉄道の利用者数の増加

- 伊賀市の骨格である伊賀鉄道の利用者数を評価します。
- 伊賀鉄道の利用者数は「定期」「普通」とともに減少が続いていますが、サービス改善や利用促進等を図ることにより、2017年度策定の鉄道事業再構築実施計画に示されている2026年度の年間利用者数の目標人数を目指します。

伊賀鉄道の年間利用者数	現況値（2019年）		目標値（2026年）
	1,279,625 人/年		1,568,000 人/年

目標②：公共交通軸・補完的交通のバスの利用者数の維持

- 都市構造の形成にも資する地域公共交通ネットワークの形成を図っていくため、バスの利用者数を評価します。
- 地域の実情に応じた運行形態へ改善を図ることや利用促進等を図ることにより、利用者数を維持することを目指します。
- この目標値は、伊賀市総合計画の目標値と整合した目標値です。

バスの年間利用者数	現況値（2019年）		目標値（2026年）
	503,269 人/年		503,000 人/年

目標③: まちの拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの構築

- ❑ 各地区の特性に応じて公平な移動ができるようにする中で、これまでバス停が近くなかった地域の交通環境や、地域拠点へ直接アクセスすることができる交通環境を評価します。
- ❑ 各居住地から広域的拠点（上野市駅）、地域拠点（新堂駅南口バス停、島ヶ原支所前バス停、阿山支所前バス停、大山田支所前バス停、青山町駅バス停）にアクセスすることを想定し、鉄道およびバス路線における人口カバー率を指標とします。
- ❑ 公共交通による人口カバー率は73.7%となっていますが、カバー率が高い地域では80%となっていることから、伊賀市全体で80%を目指します。

広域的拠点・地域拠点のバス停 までアクセス可能な人口割合	現況値（2020年） 73.7%	目標値（2026年） 80%
---------------------------------	---------------------	-------------------

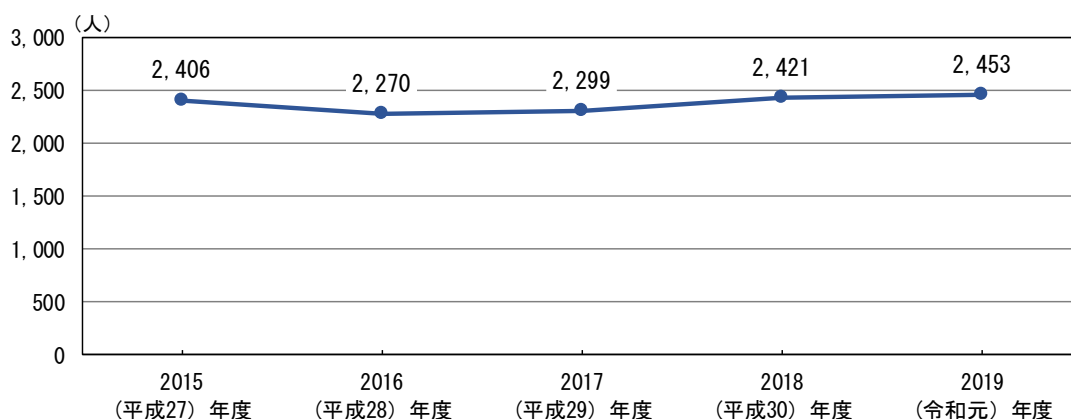
※現況値は、人口は2015年の国勢調査500mメッシュ人口とし、鉄道駅からは500m、バス停からは300mに含まれる人口をカバー人口としています

※デマンド運行など、面的な交通の場合については、運行エリア全体がカバーされているものとみなします

目標④: 都市部への通勤・通学環境の充実による市外への転出者数の抑制

- ❑ 市外への流出が多い若者世代が、市内に住み続けながら都市部へ通勤・通学できる環境となっているかを評価します。
- ❑ 最新の5年間の15歳～39歳までの転出者数の平均は2,370人/年となっている中、2016（平成28）年度以降は増加傾向となっています。都市部への通勤・通学環境の充実により、転出傾向を抑制し、5年間で最も転出者数が少ない2,270人/年（2016（平成28）年度）を下回る2,200人/年を目指します。

市外への転出者数	現況値 （最新の5年間の平均） 2,370人/年	目標値 （計画期間各年） 2,200人/年
----------	--------------------------------	-----------------------------



資料：住民基本台帳

▲図 27：転出者数の推移

基本方針 2：誰もが利用しやすく、使いたくなるような地域公共交通サービスの充実の目標値

目標⑤：利用しやすさの向上に向けた路線・乗換案内の充実

- 現在、伊賀市内の公共交通を一括で検索できる案内サイトの周知や、路線・乗換案内の充実を図っていく中で、時刻表や乗り継ぎ案内に対する満足度を評価します。
- 利用者アンケートの時刻表や乗り継ぎ案内に対する満足度（「満足」「やや満足」の合計）は 73.5%となっています。
- 満足度は、JR 関西本線や近鉄利用者は 80%超となっていることや、通学目的に絞れば 79%と高くなっています。そのため、全体としても満足度を 80%まで高めることを目指します。

時刻表や乗り継ぎ案内に対する満足度	現況値（2020 年） 73.5%	▶▶▶	目標値（2026 年） 80%
-------------------	----------------------	-----	--------------------

目標⑥：乗り継ぎしやすさの向上に向けた乗継利便の充実

- 伊賀上野駅、伊賀神戸駅において今後とも鉄道間の乗り継ぎしやすいダイヤ設定を図っていく中で、乗り継ぎ利便性に対する満足度を評価します。
- 利用者アンケートの乗り継ぎ利便性に対する満足度（「満足」「やや満足」の合計）は 46.7%となっています。
- 全体では 46.7%であるのに対し、バス利用者は 58.0%と高くなっています。乗り継ぎしやすいダイヤ調整や環境改善などにより、全体としても満足度を 60%まで高めることを目指します。

乗り継ぎ利便性に対する満足度	現況値（2019 年） 46.7%	▶▶▶	目標値（2026 年） 60%
----------------	----------------------	-----	--------------------

目標⑦: 地域公共交通を利用したお出かけの増加

- 利用しやすい公共交通サービスの充実により、公共交通を利用したお出かけの回数が増加したかを評価します。
- 市民アンケート調査における市民の外出頻度より、日々の「通勤」「通学」目的以外の「買物」「観光・娯楽」「通院」目的で、公共交通を利用した外出回数を求めると 5.4 回/月となっていますが、今より、より多くの市民がお出かけすることを目指します。
- 外出回数が増えることにより健康づくり面で、公共交通の持つ多面的な効果も期待できます。

公共交通を利用した外出回数	現況値 (2020 年)	▶▶▶	目標値 (2026 年)
	5.4 回/月		現況値以上

※市民アンケートにおいて、「ほぼ毎日」=20 回/月、「週に 2~3 回」=10 回/月、「週に 1 回」=4 回/月、「月に 2~3 回」=2.5 回/月、「月に 1 回」=1 回/月、「年に数回」=0.5 回/月と換算し、「その他」「無回答」も含めた割合を乗じた値としました

基本方針 3 : 一緒に考え、次世代へつないでいく持続可能な仕組みづくりの目標値

目標⑧: 地域公共交通に対する市民の参画度の向上

- 公共交通の必要性を多くの市民に理解していただき、市民の地域公共交通に対する参画意識の向上を評価します。
- 毎年実施するまちづくりアンケート調査の「自家用車に過度に依存することなく、節度を持って交通手段を選んでいる」の回答結果より設定します。
- ここ数年の参画度は、2017 年度:31.8%、2018 年度:31.7%、2019 年度:38.1%と、2019 年度は増加しました。
- 参画度は年齢や居住地によって様々で、例えば「18~29 歳」では 54.7%、「80 歳以上」では 46.6%となっています。これらを参考に、市民全体の参画意識を向上させ、目標値を 45%とします。

市民の公共交通への参画度	現況値 (2020 年)	▶▶▶	目標値 (2026 年)
	38.1%		45%

※「まちづくりアンケート」は、市政全般について市民対象に毎年実施しているアンケート調査です

目標⑨：地域公共交通に対する市民の満足度の向上

- 市民・地域・伊賀市・交通事業者が連携して取り組みを進めていく中で、市民の満足度を評価します。
- 毎年実施するまちづくりアンケート調査の「身近なバスや鉄道に愛着を持ち、みんなで支えている」の回答結果より設定します。
- ここ数年の満足度は、2017 年度:19.1%、2018 年度:18.1%、2019 年度:20.0%と、ほぼ横ばいで推移しています。
- 満足度は年齢や居住地によって様々で、例えば「30～39 歳」では 27.5%、「島ヶ原地域」では 42.8%、「青山地域」では 25.7%となっています。これらを参考に、市民全体の満足度を高め、目標値を 25%とします。

市民の公共交通の満足度	現況値（2020 年） 20.0%	▶▶	目標値（2026 年） 25%
-------------	----------------------	----	--------------------

目標⑩：市民の地域公共交通の利用割合の増加

- 利用促進策等を展開した結果として、市民が公共交通を利用する回数を評価します。
- 令和元年 9 月に実施した市民アンケート調査における「1 年間の市内の公共交通を利用する割合」は、32.6%となっています。
- 地区別では青山地区が 47.1%、島ヶ原地区が 40.0%、上野地区が 37.7%となっており、これらを参考に、目標値を 40%とします。

市民の公共交通の利用割合	現況値（2019 年） 32.6%	▶▶	目標値（2026 年） 40%
--------------	----------------------	----	--------------------

目標⑪：地域公共交通がもたらすクロスセクター効果の維持

- 伊賀市の地域公共交通が多様な分野に貢献しているかを評価します。
- 第 3 章で整理したとおり、伊賀鉄道およびバスが有するクロスセクター効果は 1.5 億円となっています。
- 計画期間後も様々な行政分野に貢献する地域公共交通としていくことを目指し、現況値程度のクロスセクター効果を維持することを目指します。

クロスセクター効果	現況値（2019 年） 1.5 億円	▶▶	目標値（2026 年） 現況値の維持
-----------	-----------------------	----	-----------------------

第5章 目標を達成するための実施事業

5-1 事業体系

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。また、「目標を達成するための実施事業」は、ひとつの基本方針に納まるものではなく、複合的な効果が想定されます。そこで、基本方針に基づき整理した前述の「目標」と、「目標を達成するための事業」の関係性を示します。

基本理念	基本方針	目標を達成するための実施事業	目 標										
			目標①	目標②	目標③	目標④	目標⑤	目標⑥	目標⑦	目標⑧	目標⑨	目標⑩	目標⑪
暮らしに寄り添いひと・地域が輝くネットワークづくり くみんなで磨きあげ 使って 支える 伊賀市の地域公共交通	基本方針1 市民・利用者の生活の質を高める 地域公共交通ネットワークの形成	●事業 01：伊賀鉄道の持続的な事業推進	●			◆							◆
		●事業 02：鉄道駅の結節機能の向上	●			◆							◆
		●事業 03：高速バス路線網の維持		◆		◆							◆
		●事業 04：既存バス路線の改善		●					◆			◆	◆
		●事業 05：地域の実情に応じた交通手段の検討		●	●				◆			◆	◆
		●事業 06：地域拠点における乗継環境の改善		◆				◆					◆
		●事業 07：隣接市町村への路線網の創出検討		◆									◆
		●事業 08：ＪＲ関西本線、草津線および近鉄大阪線のサービス改善	◆			◆		●					◆
	基本方針2 誰もが利用しやすく、使いたくなるような 地域公共交通サービスの充実	●事業 09：伊賀鉄道の利用促進	◆			◆		●					◆
		●事業 10：乗り継ぎしやすいダイヤ設定と周知	◆			◆	●	◆					◆
		●事業 11：施設と連携したバス待合環境の改善						●					◆
		●事業 12：分かりやすい情報発信と情報活用		◆			●				◆		◆
		●事業 13：利用しやすい運賃制度の構築	◆	◆			◆		◆				◆
		●事業 14：公共交通とスクールバスの連携		◆								◆	◆
		●事業 15：安全・安心・快適な環境整備							◆				◆
		●事業 16：タクシーのサービス充実・利用促進							◆			◆	◆
		●事業 17：伊賀鉄道の二次交通の充実	◆					◆	◆	◆			◆
		●事業 18：新たなモビリティサービスの積極導入	◆	◆			◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
	基本方針3 一緒に考え、次世代へつないでいく 持続可能な仕組みづくり	●事業 19：地域・住民と連携した伊賀鉄道の支援・魅力づくりの継続・強化	◆							●	●	◆	◆
		●事業 20：地域・住民と連携したバス交通の支援・魅力づくりの継続・強化		◆						●	●	◆	◆
		●事業 21：高校生の通学交通を対象としたモビリティマネジメントの展開	◆	◆						●	◆	●	◆
		●事業 22：市内事業所への通勤交通を対象としたモビリティマネジメントの展開	◆	◆						●	◆	●	◆
		●事業 23：広報誌・動画による情報発信								●	●	◆	◆
		●事業 24：公共交通の担い手確保									◆		◆

●：直接的に関係する事業・目標 ◆：間接的に関係する事業・目標

5-2 事業内容・事業主体

各事業の内容及び事業主体を示します。

基本方針1：市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成

事業01 伊賀鉄道の持続的な事業推進

鉄道事業再構築実施計画に基づき、安全運行及び経営改善に取り組みます。

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
	○	○			

事業02 鉄道駅の結節機能の向上

伊賀鉄道の市部駅、丸山駅、比土駅に整備されているパークアンドライド用駐車場や、上野市駅近くの市営駐車場の周知・利用促進を図っていきます。

また、既存の駐車場や駐輪場の利用状況を踏まえ、新たな整備に向けた課題の検討や、その他結節機能の向上を目指し、調査・研究等を行います。



上野市駅は、伊賀市にて提供する伊賀鉄道の定期券を持っている方向けの駐車場で、市部駅、丸山駅、比土駅は伊賀鉄道にて提供する無料の駐車場となっています。

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
	○	○			

事業 03 高速バス路線網の維持

高速バスは名古屋上野高速線、伊賀大阪高速線、高速伊賀大宮線が運行されていますが、名古屋上野高速線は、学生の通学に利用されているなど、日常的な暮らしにも必要な交通手段として機能しています。そのため、三重交通と連携し、お得な乗車券をPRするなどし利用者の確保・路線の維持を図っていきます。

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
	○		○		

事業 04 既存バス路線の改善

伊賀市では「既存バス路線の見直し手順」を定めています。そこで、この見直し手順に基づき、既存バス路線の改善を図っていきます。改善は、「事業05：地域の実情に応じた交通手段の検討」と合わせ検討を行っていきますが、公共交通の持続性の観点と地域のモビリティ向上の両面から検討していきます。

また、大規模施設等の利用実態を把握し、運行ルート of 改善を検討します。

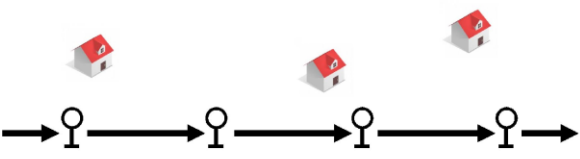
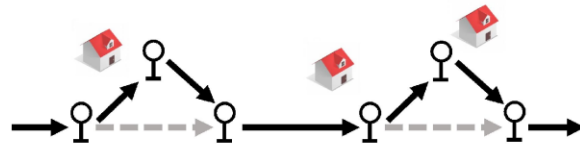
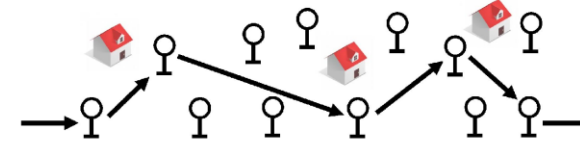
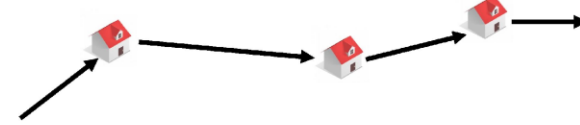
そして、令和7年9月末日予定の事業者撤退に係る準基幹バスの阿波線及び玉滝線における代替運行の実施については、三重県及び関係者と共に地域旅客運送サービス継続事業に取り組みます。

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○		○		○

地域拠点から各地域を結ぶ公共交通は、現状、定時定路線型のバス路線となっていますが、地域の実情に応じた新たな運行形態の展開に向け、定時定路線型のバス路線以外にデマンド運行などの導入について調査・検討を行います。

【デマンド型交通の運行方式のパターン】

	運行方式の特徴（イメージ）  自宅  バス停等
定路線型	路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。 
迂回ルート・エリアデマンド型	定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。 
自由経路 ミューティング ポイント型	運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短距離で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。 
自由経路 ドアツードア型	運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。 

資料：デマンド型交通の手引き（平成 25 年 3 月国土交通省 中部運輸局）をもとに作成



デマンド型交通でも様々運行形態があるため各地域に見合った形態や仕組み等を地域とともに検討

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○		○	○	○

事業 06 地域拠点における乗継環境の改善

地域拠点では、公共施設、医療施設、福祉施設等の集約と合わせ、広域的拠点へのネットワークの拠点として、待合環境の改善や複数路線のバス停を同一箇所への集約など乗り継ぎしやすくなるような環境改善に取り組みます。また、デザインや表記などを工夫した分かりやすい案内表示に努めます。



《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○		○		○

事業 07 隣接市町村への路線網の創出検討

隣接市町村と公共交通網がネットワークされていない地域などにおいて、新たな路線網の創出に向け、ニーズ調査を行い、需要を量的に把握するとともに、実現に向け、交通事業者・隣接市町村との調整を図っていきます。

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○		○	○	

事業
08

J R関西本線、草津線および近鉄大阪線のサービス改善

J R関西本線の活性化および観光誘客に向け、加茂～亀山間の電化促進、接続改善に向けた要望活動を継続し、J R草津線についても活性化に向け接続改善等の要望活動を継続します。また、駅設備の安全性を維持するとともに、利用環境を快適にすることを目的に地域と連携している柘植駅、新堂駅、佐那具駅、島ヶ原駅の運営を継続していきます。

近鉄大阪線は、運行本数の維持や伊賀線との接続改善等、利便性確保のため、鉄道事業者への働きかけと連携協力を努めます。

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○	○			

事業
09

伊賀鉄道の利用促進

観光協会と伊賀鉄道などがタイアップして実施している「忍者パック」などの継続や、旅行会社と協力し新たなパッケージの創作するなど、国内・海外の観光客の呼び込み強化を図ります。

また、伊賀鉄道を使った観光ルートマップの作成や、沿線の地元住民と連携した駅からの散策マップ作成など、様々な主体を巻き込んだ取り組みを推進します。

さらに、伊賀鉄道に親しむことやマイレール意識のさらなる醸成に向け、小中学校・保育園・幼稚園に対して、伊賀鉄道の団体利用の補助金の周知を継続します。

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○	○			○

事業
10

乗り継ぎしやすいダイヤ設定と周知

鉄道間の乗り継ぎについては、限られたハード整備の中で、乗り継ぎのしやすさに配慮していますが、一部時間帯において、利用者ニーズに応えられていません。そのため、現場で利用者の意見を聞く乗務員等からの定期的な情報収集や、利用者調査などにより、具体的な乗り換え要望を確認し、乗り継ぎしやすいダイヤへの修正を図っていきます。また、JR 関西本線、近鉄大阪線のダイヤ改正がある場合は、それに合わせ伊賀鉄道のダイヤ改善を図っていきます。

バスと鉄道の乗り継ぎについては、乗務員等からの定期的な情報収集により、乗継利用者に配慮したダイヤ改善を図っていきます。

さらに、乗継時刻表を作成するなど、乗り継ぎを促しやすいダイヤであることの周知に努めます。

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
	○	○	○		

事業
11

施設と連携したバス待合環境の改善

バス停が近傍にある公共施設、医療施設、商業施設、鉄道駅等の施設内において、公共交通の路線図や時刻表等を掲出するとともに、施設内でバスの到着が確認できる環境の確保など、施設と連携した待合環境の改善を図ります。

【施設出入口近くへのバス停配置とバス停の機能向上】

○にんまるの「上野病院バス停」、阿山行政サービス巡回車の「おおすみ整形外科バス停」や、玉滝線の「アピタ伊賀上野店バス停」では、施設の出入口近くにバス停が配置されています。

○今後はこれらバス停のように、施設出入口近くへのバス停配置に努めるとともに、施設と連携し、待合環境の改善に努めます。



《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○	○	○		○

事業
12

分かりやすい情報発信と情報活用

市民や来訪者の視点から、公共交通を利用する際に必要となる運行情報を分かりやすく提供します。

- 乗換案内サイトにおける市内公共交通情報の掲載・最新情報への更新
- ポケット時刻表の作成・配布
- 地域拠点におけるバス停間の乗換案内や総合案内板の設置
- 市ホームページの充実
- 観光情報誌等における公共交通情報の発信
- バスロケーションシステムを活用した情報発信
- 遅延などリアルタイムの運行情報の発信
- 各種情報発信におけるバリアフリー化（多言語表記、ふりがな等）
- 各施設における公共交通情報の掲出

また、地図検索サービスで伊賀市内の公共交通が検索できるよう、伊賀市では、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）データの整備を進めていますが、今後は、このデータを、バスロケーションサービス、各種アプリ開発などへの活用、調査・分析の基礎データとするなどに繋げていきます。

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
	○	○	○	○	○

事業
13

利用しやすい運賃制度の構築

観光利用など定期外利用者の利用促進に向け、伊賀鉄道の1日フリー乗車券や、持参人式定期券（エコロジーパス）、交通系ICカード、バスの回数券・定期券の周知・販売促進を図りながら、販売実績の分析を行うとともに収支シミュレーションを行い、運営側・利用者双方にとって望ましい割引制度の構築を目指します。

また、安全な交通環境、公共交通の利用促進の観点から、運転免許証の自主返納を促す支援制度等の導入について調査・検討を行います。

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
	○	○	○	○	○

事業
14

公共交通とスクールバスの連携

スクールバスと公共交通の運行が重なっている地域については、スクールバスの運行開始の経緯や児童・生徒の安全な通学環境の確保を前提に、より効率的な運行体系を検討します。

学校の統廃合が行われる地域については、児童・生徒の通学支援に向け、既存バス路線の改善を検討するなど、スクールバスを運行する場合には、公共交通との役割分担を図ります。

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○		○		○

事業
15

安全・安心・快適な環境整備

安全・安心・快適に公共交通を利用できるよう、施設や車両のバリアフリー化や安全対策、ユニバーサルデザイン化を図ります。また、駅やバス停およびその周辺道路についても、地域と連携し防犯灯を設置するなど環境整備に努めます。



資料：三重交通株式会社HP

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○	○	○	○	

事業
16

タクシーのサービス充実・利用促進

タクシーは、現在の利用者が継続的に利用できるよう、救急タクシー、妊婦タクシー、育児支援タクシーなどのサービスを維持していくとともに、スマホアプリの導入などのサービス改善や、飲食の貨物配送サービスなど新たなサービスの調査・研究を行い、利用促進を図っていきます。

また、路線バスでは行くことが難しい市内観光地へのアクセス性を向上させるため、タクシー利用のPRや情報発信、観光ルートの開発等を検討します。

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
	○			○	○

伊賀鉄道では、一部区間と平日の混雑時間帯を除き、自転車を電車内に持ち込めるサイクルトレインや、一部駅にてレンタサイクルを実施しています。これら制度の充実を図るとともに、制度の周知を行い、二次交通の充実と伊賀鉄道利用促進を図っていきます。

また、各地域内のゆっくりな移動や乗って楽しい地域公共交通の導入に向け、グリーンスローモビリティ等の導入について調査・研究を行います。

【伊賀鉄道のサイクルトレイン】

利用時間：土休日と、平日の9時～16時

利用区間：新居駅～比土駅



【伊賀鉄道のレンタサイクル】

利用駅：茅町駅



《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
	○	○			○

 Topic

電気自動車でゆっくり走るグリーンスローモビリティ

- ・グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走ることが可能な4人乗り以上の電動パブリックモビリティです。
- ・地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待され、全国各地で実証調査が行われています。



資料：国土交通省

MaaS とは、地域住民や旅行者一人一人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・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。現在、日本版 MaaS の推進として、全国各地で先行モデル事業が行われ、地域が抱える課題解決を目指しています。

既に MaaS に取り組んでいる先進地の自治体から情報を得るとともに、目的地となる施設や関心を持つ企業・市民等と連携しつつ、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。



資料：国土交通省 HP

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○	○	○	○	○

事業
19

地域・住民と連携した伊賀鉄道の支援・魅力づくりの継続・強化

地域の誇りであり、動く公共施設として地域コミュニティの場にもなる伊賀鉄道は、マイレール意識の醸成を図ること等を目的に、地域・住民と連携しながら、以下の取り組みを継続的に実施します。

- 伊賀線まつりやウォーキングイベントなど集客イベント
- ギャラリー列車や車内装飾、駅イルミネーションなど列車・駅の魅力づくり
- マスコットキャラクター「ふくにん」によるPRや動画配信などによるセールスプロモーション
- 付加価値のある乗車券や記念切符、グッズ等の販売
- 枕木オーナー制度
- 駅や車両などのネーミングライツ

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○	○			○

事業
20

地域・住民と連携したバス交通の支援・魅力づくりの継続・強化

園児や児童、高齢者等を対象にバスの乗り方教室を実施し、バスを活用したイベントに触れる機会を創出します。また、乗り方教室と合わせ、公共マナーを学ぶ教室を実施します。

さらに、バス沿線の施設案内やモデルダイヤの作成などにより、利用促進に努めます。

【乗り方教室の様子】



《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○		○		○

高校生の中には、自家用車での送迎で通学している方もおり、公共交通利用が少なくなっている現状もあります。そのため、高校生の通学交通の公共交通利用促進に向け、伊賀市内の高校に通学する生徒や中学3年生を対象に、各学校と連携し、モビリティマネジメントを実施します。また、高校生が主体となった公共交通を盛り上げるイベントを企画・実施するなど、高校生と一緒にした取り組みの展開を検討します。

【茨城県の高校新入生向けのモビリティマネジメントの事例】

○茨城県では、2007(平成 19)年度から県内高校の新入生約 3 万人を対象に「公共交通を利用した通学方法について考えてもらう」リーフレットを配布しています。

○新たな「習慣」をつける絶好の機会である入学の時期にリーフレットの配布を通じて、県内高校の新入生・保護者の通学時の公共交通利用の意識醸成を図ることを目的としています。

○リーフレットにはバスお試し乗車券が印刷されており、茨城県教育庁による 2018(平成 30)年度の調査では、鉄道・バスを利用して通学している高校生は約 4 割となっています。



「公共交通を利用した通学方法について
考えてもらう」リーフレット

資料：茨城県公共交通活性化会議

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○	○	○		○

Topic

モビリティマネジメントについて

- ・モビリティマネジメントは、「渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組」とされています。
- ・その人にとって有益な情報（チラシや時刻表、地図）を渡す「情報提供法」や、アンケート調査から得たその人の交通行動に対してアドバイスを提供する「アドバイス法」など、様々な手法があります。
- ・全国各地で展開されており、公共交通利用を増加させることや、自動車利用を抑制する効果があります。

事業
22

市内事業所への通勤交通を対象としたモビリティマネジメントの展開

市内企業の従業員の通勤交通の公共交通利用促進に向け、企業等と連携し、企業モビリティマネジメントを展開します。また、市役所職員にて実施しているノーマイカーキャンペーンを継続するほか、公共交通の時刻に合わせた会議開催等による公共交通利用など、市民に率先して公共交通利用に取り組みます。

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
○	○	○	○		○

事業
23

広報誌・動画による情報発信

公共交通を身近に感じられるよう、「広報いが」にて毎月発信している公共交通のコラムの充実を図ります。また、交通事業者と連携し、市内公共交通の利用状況や、市内各地域での取組状況、公共交通を利用してお出かけを促すイベント情報、市民や交通事業者の声など、多彩なコンテンツを毎月発信し、市民全体での公共交通に対する理解促進や意識醸成に努めます。

また、ケーブルテレビで報道している行政情報番組「ウィークリー伊賀市」や、市公式 YouTube「忍者市チャンネル」で、特筆すべき公共交通情報について、積極的に動画配信を行っていきます。

【広報いが】

毎月「公共交通コラム」や「忍者線だより」を配信しています。

公共交通を利用しよう

伊賀鉄道の通学定期券購入費を一部助成します

伊賀鉄道の通学定期券利用者を対象に、10月1日から令和3年3月31日までの通学利用分に対して、かかった経費の3分の1を助成します。

申請書に必要事項を記入し、申請者（保護者）の運転免許証などの本人確認書類、通帳の写し、通学定期券の写しを添えて、交通政策課まで郵送または持参してください。また、各支所振興課でも受け付けます。

申請期間は、10月1日から令和3年3月5日（3月購入分は令和3年3月31日）です。通学定期券が複数枚に分かれる場合（例：3カ月定期券2枚）は、すべての定期券の写しが必要となります。

申請書は市ホームページ、忍者市（上野市）駅、交通政策課、各支所振興課で入手できます。

詳しくは、申請書または市ホームページでご確認ください。

【問い合わせ】

交通政策課 ☎ 22-9663 FAX 22-9694

【他都市の広報の事例】

利用状況や利用者の声、運営側の想いなどを伝えています。



資料：菰野町（広報こもの）

《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
	○	○	○	○	

公共交通の担い手となる運転手不足や運転手の高齢化が進んでいるため、交通事業者と行政が連携し、運転手の確保に努めます。また、交通事業者が労働環境改善に向けた取り組みの支援を検討します。

【三重交通の運転手募集のサイト】



《事業主体》

市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業等関係団体
	○	○	○	○	

5-3 事業スケジュール

各事業については、下記のスケジュールで進めていきます。

基本方針・事業	実施時期					
	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)
基本方針１：市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成						
事業 01 伊賀鉄道の持続的な事業推進	継続実施					
事業 02 鉄道駅の結節機能の向上	継続実施					
事業 03 高速バス路線網の維持	継続実施					
事業 04 既存バス路線の改善	状況を踏まえ随時実施					
事業 05 地域の実情に応じた交通手段の検討	検討		状況を踏まえ随時実施			
事業 06 地域拠点における乗継環境の改善	検討		状況を踏まえ随時実施			
事業 07 隣接市町村への路線網の創出検討	継続的に検討を行い、調整が出来た時点で実施					
基本方針２：誰もが利用しやすく、使いたくなるような地域公共交通サービスの充実						
事業 08 ＪＲ関西本線、草津線および近鉄大阪線のサービス改善	継続実施					
事業 09 伊賀鉄道の利用促進	継続実施 新規取組の展開					
事業 10 乗り継ぎしやすいダイヤ設定と周知	継続実施					
事業 11 施設と連携したバス待合環境の改善	継続的に検討を行い、調整が出来た時点で実施					
事業 12 分かりやすい情報発信と情報活用	継続実施 新規取組の展開					

基本方針・事業	実施時期					
	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)
基本方針2：誰もが利用しやすく、使いたくなるような地域公共交通サービスの充実						
事業13 利用しやすい運賃制度の構築	継続実施					
事業14 公共交通とスクールバスの連携	継続的に検討を行い、調整が出来た時点で実施					
事業15 安全・安心・快適な環境整備	継続実施					
事業16 タクシーのサービス充実・利用促進	継続的に検討を行い、調整が出来た時点で実施					
事業17 伊賀鉄道の二次交通の充実	継続実施					
事業18 新たなモビリティサービスの積極導入	継続的に検討を行い、調整が出来た時点で実施					
基本方針3：一緒に考え、次世代へつないでいく持続可能な仕組みづくり						
事業19 地域・住民と連携した伊賀鉄道の支援・魅力づくりの継続・強化	継続実施					
事業20 地域・住民と連携したバス交通の支援・魅力づくりの継続・強化	継続実施					
事業21 高校生の通学交通を対象としたモビリティマネジメントの展開	調整	具体展開				
事業22 市内事業所への通勤交通を対象としたモビリティマネジメントの展開	検討・調整	具体展開				
事業23 広報誌・動画による情報発信	継続実施					
事業24 公共交通の担い手確保	随時実施					

第6章 計画の推進体制

6-1 事業の推進体制

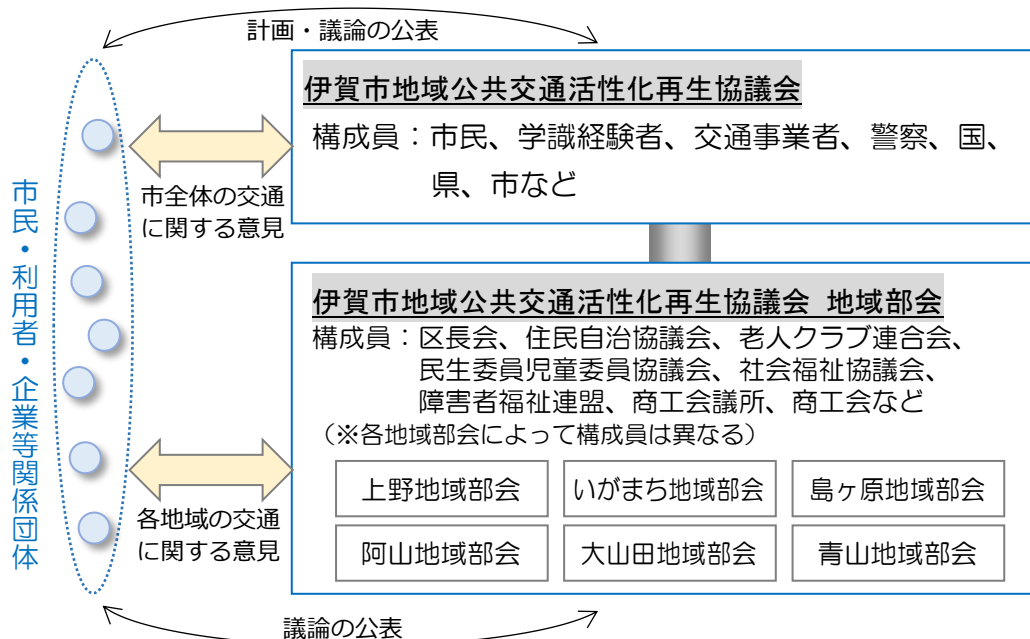
(1) 事業の推進体制

計画の評価・検証、改善策の検討は、伊賀市地域公共交通活性化再生協議会が主体となって実施します。

また、計画の理念で掲げる「暮らしに寄り添い ひと・地域が輝く ネットワークづくり～みんなで磨きあげ 使って 支える 伊賀市の地域公共交通～」の実現に向けては、市民・地域・伊賀市・交通事業者・企業等がそれぞれの役割分担のもと、一体となって取り組む必要があります。

市民・利用者・企業等関係団体から、地域公共交通に対して様々な意見等が寄せられます。これら意見等については、各交通事業者と市で共有するとともに、利用状況などのデータ分析・事業の進捗状況把握・効果分析を行い、事業内容の改善点などを具体的に検討します。

加えて、伊賀市地域公共交通活性化再生協議会では、6つの地域部会を設けており、それぞれ地域の代表の方が参画しています。そのため各地域に関する意見については、地域部会にて集約し、伊賀市地域公共交通活性化再生協議会と連携し、対応策などの検討を行います。



▲図 28：市民・利用者と事業者・組織体の関係イメージ

(2) 各主体の役割

市民・地域・企業等関係団体等の役割

- 市民は、自らの交通行動が地域に及ぼす影響を理解し、クルマのみに依存せず、公共交通が利用できる際は公共交通を利用するなど、マイレール・マイバスの意識を持って、一人ひとりが自発的に節度ある交通行動を選択することが求められています。
- 公共交通を利用しなくても、家族が利用している方、将来的には自身も利用する予定など、間接的に生活の質の向上や安心に繋がっていることもあるため、公共交通の多様な効果を考えつつ、公共交通を支援する取り組みも求められます。
- 企業等関係団体は、一市民としての役割も担っていますが、交通事業者と連携し、公共交通を盛り上げる取り組みや、通勤・通学・通院などあらゆる移動時に公共交通を利用しやすいように支援すること、また、意見の集約及び交通事業者、市へ意見を伝えるなど、あらゆる役割を担っています。

交通事業者の役割

- 交通事業者は、誰もが安全で円滑かつ快適に移動することができるような輸送サービスを提供するための交通施設の整備及びその他必要な措置を講ずるものとしてします。
- 事業の推進や、地域が主体となった交通をつくっていく段階においては、伊賀市や地域住民との交流を密に行い、事業者としてのノウハウを活用した交通サービスの提案を行うなど、積極的に地域交通の維持、発展に参画していくことが期待されます。
- 計画や事業を評価・改善していくため、運営している各路線の利用状況のデータ収集・分析を行うとともに、公共交通を取り巻く環境の変化や、利用者の声に、迅速かつ適切に対応すること、また、交通事業者から積極的な情報発信が求められます。

伊賀市の役割

- 伊賀市は、誰もが安全で円滑かつ快適に移動することができるよう、広域的・総合的な視点から、交通事業者や地域とともに公共交通路線の確保・維持・活性化に取り組みます。
- 伊賀市内の地域公共交通の多面的な価値を幅広く発揮するため、一定の財政支援を継続的に実施し、様々な行政分野に資する地域公共交通としていきます。
- 行政だからこそできる広報媒体等を活用し、情報発信・利用啓発に努めます。
- 事業の推進にあたっては、事業主体と連携し、各事業の進捗状況の整理や効果分析を行っていくとともに、伊賀市地域公共交通活性化再生協議会、伊賀市地域公共交通活性化再生協議会・地域部会における議論を経て、施策の具現化に努めます。

6-2 事業進捗の評価方法

(1) 事業・目標値の進捗管理

各事業については、毎年度、進捗確認を行います。また、目標値の算出に用いるデータや調査は下表のとおりとなっています。目標値については、計画の中間年となる2023（令和5）年度および最終年となる2026（令和8）年度に進捗状況の確認を行います。

基本方針・目標	目標値の算出方法
基本方針1：市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成	
目標①：公共交通軸の伊賀鉄道の利用者数の増加	統計データ等
目標②：公共交通軸・補完的交通のバスの利用者数の維持	統計データ等
目標③：まちの拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの構築	統計データ等
目標④：都市部への通勤・通学環境の充実による市外への転出者数の抑制	統計データ等
基本方針2：誰もが利用しやすく、使いたくなるような地域公共交通サービスの充実	
目標⑤：利用しやすさの向上に向けた路線・乗換案内の充実	交通に関するアンケート調査
目標⑥：乗り継ぎしやすさの向上に向けた乗継利便の充実	交通に関するアンケート調査
目標⑦：地域公共交通を利用したお出かけの増加	交通に関するアンケート調査
基本方針3：一緒に考え、次世代へつないでいく持続可能な仕組みづくり	
目標⑧：地域公共交通に対する市民の参画度の向上	まちづくりアンケート調査
目標⑨：地域公共交通に対する市民の満足度の向上	まちづくりアンケート調査
目標⑩：市民の地域公共交通の利用割合の増加	交通に関するアンケート調査
目標⑪：地域公共交通がもたらすクロスセクター効果の維持	統計データや交通に関するアンケート調査等

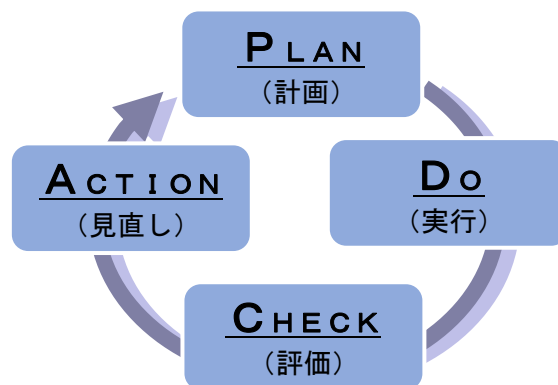
※フィーダー系統補助を受けているバス路線（友生線、西山・島ヶ原線）については、P.36 掲載の路線見直し手順に掲げた基準を目標値とします。評価に際して、運行実績をもとに毎年度、目標値の到達度を確認するとともに地域公共交通の利用状況なども把握し、適宜評価を行います。

【目標値】 平均乗車密度 : 1.9人以上
収 支 率 : 34% 以上
乗客1人当たり
の市負担額 : 520円以下

左記の目標値のうち
いずれかを満たす
こと。

(2) 計画の評価スケジュール

事業進捗の確認については、伊賀市地域公共交通活性化再生協議会にてあらゆる側面からデータ分析を行い、多面的な評価を実施します。また、計画の中間年となる2023年度については、計画全般の評価を行うとともに、必要に応じて計画の見直しを図っていきます。



用語解説

用 語		内 容
か行	観光入込客数	入込客とは地域に訪れた来訪客のこと。主に自治体等が地域に訪れた観光客数を「観光入込客数」という。
	ギャラリー列車	車内空きスペースを有効利用し、沿線園児等の絵などを掲示する列車のこと。
	居住誘導区域	伊賀市立地適正化計画において設定した、上野市街地の再生と地域の拠点づくりのために居住の誘導を図る区域のこと。居住誘導区域では公共施設の集約・再編と公共交通ネットワークの方針との連携を図るとしている。
	クロスセクター効果	地域公共交通が有する多面的な効果のことであり、地域公共交通が廃止された場合に必要となる、多様な行政分野の施策費用から算出されるもの。
	広域的拠点	伊賀市都市マスタープランにおいて位置づけた、多様な都市機能が集積し、市町を超えた広域から多くの人やモノが集まる公共交通の結節点であり、大規模集客施設や公共公益施設等が集積する地区のこと。
さ行	サイクルトレイン	車両内に自転車を持ち込める列車。駅で降りた後の交通手段が確保されることにより、鉄道利用の利便性が向上する。
	収支率	収支の実態を表す指標で、以下の式により算出する。100%以上であれば収益があがっていることとなる。 収支率＝経常収益÷経常費用×100
た行	第3セクター	国や地方公共団体と民間企業との共同出資で設立される事業体のこと。
	地域拠点	伊賀市都市マスタープランにおいて位置づけた、地域に居住する人が、徒歩または公共交通等により到達可能な、「支所」を核に買い物や診療などの日常サービスを受けられる都市機能の集積を図る地区、広域的拠点へのネットワークの拠点となる地区のこと。
	定期乗車人員	定期乗車人員は定期券の利用者のこと。定期券を利用しない利用者は定期外乗車人員という。
	定時定路線型	バスや鉄道などの公共交通機関が、決まった時間、決まった路線で運行を行うこと。

用 語		内 容
た行	鉄道事業再構築事業	事業の継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、事業構造の変更等により経営の改善を図るとともに、地方公共団体等の支援を受けつつ、資産保有の費用負担を軽減し、事業の維持を図るもの。
	デマンド運行	ダイヤによる定時運行ではなく、利用者の需要（demand）に応じてバスやタクシー等がその場所へ寄って利用者を乗せて目的地へ向かうもの。
	都市機能誘導区域	伊賀市立地適正化計画において設定した、上野市街地の再生と地域の拠点づくりのため都市機能施設の維持誘導を図る区域のこと。都市機能誘導区域では公共施設の集約・再編と公共交通ネットワークの方針との連携を図っている。
な行	ノーマイカーキャンペーン	公共交通機関（鉄道・バス）の維持・活性化に加え、二酸化炭素の削減など環境に対する負荷の軽減及び個人の健康増進などを目的に、7月から9月までの3ヶ月間を「公共交通機関利用促進期間」とし、公共交通の維持存続のため利用拡大を図る取組。
は行	パークアンドライド	自宅からバス停や駅などの近くに整備した駐車場までマイカーで行き、バスや鉄道に乗り換えて目的地まで移動する方法。
	バスロケーションシステム／バスロケーションサービス	バス利用者がパソコンやスマートフォンでバスの現在地や発着情報等を得られるシステム及びサービスのこと。
	バリアフリー	日常生活の中で存在する障壁を取り除くことで、生活しやすくすること。
	副次的拠点	伊賀市都市マスタープランにおいて位置づけた、広域的拠点を補完し、特に生産機能・研究機能等産業系機能の拠点となる地区のこと。
	福祉有償運送	道路運送法79条に基づき、NPO法人等が、単独で公共交通機関を利用することが困難な障がい者等の会員に対して、自家用自動車を使用して、自宅発着で目的地までの個別輸送を行うサービス。
ま行	マイレール意識	鉄道の必要性和重要性を行政、関係機関、住民があらためて認識し、自ら地域の鉄道を守り育てていこうとする意識のこと。

用 語		内 容
ま行	モビリティマネジメント	渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組。
や行	ユニバーサルデザイン	障がいの有無や年齢、性別、人種などにかかわらず、誰もが利用しやすいように製品やサービス、環境をデザインする考え方のこと。
英字	マース MaaS	ICT 等を活用し、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を 1 つのサービスとして捉える新たな「移動」の概念のこと。
	ピーディーシーエー P D C A サイクル	業務プロセス管理手法の一つで、 ^{プラン} Plan（計画） → ^{ドゥー} Do（実行） → ^{チェック} Check（評価） → ^{アクション} Action（改善）という 4 段階の活動を繰り返し、継続的に改善を行うこと。