

伊賀市地域公共交通計画

資料編

2021（令和3）年3月

－ も く じ －

第 1 章 伊賀市地域公共交通網形成計画の評価

1-1	本章の着眼点とまとめ	1
1-2	伊賀市地域公共交通網形成計画の基本方針	2
1-3	施策の進捗評価	3
1-4	数値目標の評価	15

第 2 章 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

2-1	本章の着眼点とまとめ	25
2-2	伊賀市総合計画	28
2-3	伊賀市都市マスタープラン	31
2-4	伊賀市立地適正化計画	34
2-5	伊賀市の適正な土地利用に関する条例	37
2-6	伊賀市地域福祉計画	39
2-7	三重県総合交通ビジョン	41
2-8	周辺市町村の地域公共交通網形成計画	44

第 3 章 伊賀市の概況

3-1	本章の着眼点とまとめ	53
3-2	地理的概況	55
3-3	人口	56
3-4	学校教育	69
3-5	施設分布	72
3-6	産業動向	77
3-7	通勤・通学流動	79
3-8	観光動向	81
3-9	自動車交通	83

第 4 章 伊賀市の地域公共交通の現状

4-1	本章の着眼点とまとめ	85
4-2	鉄道	88
4-3	高速バス	97
4-4	路線バス一覧	99
4-5	営業路線バス	101
4-6	廃止代替バス	104
4-7	行政バス	107
4-8	その他バス	110
4-9	タクシー	112
4-10	スクールバス	113

4-11	送迎バス	115
4-12	福祉有償運送.....	116
4-13	鉄道・バスのカバー圏域	117
4-14	鉄道・バスのサービス水準.....	118
4-15	情報提供	119
4-16	乗継時間	120
4-17	助成・割引制度.....	130
4-18	行政負担額.....	131
4-19	運転者不足.....	132

第5章 地域公共交通の利用実態・ニーズ

5-1	本章の着眼点とまとめ	133
5-2	利用者アンケート調査結果	135
5-3	まちづくりアンケート調査結果.....	161
5-4	市民アンケート調査結果	163

第6章 地域公共交通が有する多面的な効果の把握

6-1	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	197
6-2	地域公共交通のクロスセクター効果の算出	200
6-3	地域公共交通の数値化が困難なその他の効果	202

第1章 伊賀市地域公共交通網形成計画の評価

1-1 本章の着眼点とまとめ

本章では、前計画となる伊賀市地域公共交通網形成計画における数値目標の達成状況や施策の進捗状況を整理します。これより、進捗した施策は継続的に取り組みを進めていくこと、進捗できなかった施策は改善や見直しを行うなど、次期計画に活かしていきます。

■伊賀市地域公共交通網形成計画の評価のまとめ

基本方針1 (賑わい・観光)	○主に以下の施策を推進しました。 ・伊賀鉄道では、新駅「四十九駅」の開業や駐輪場・駐車場の整備など、伊賀鉄道の利用促進を図るハード整備を推進 ・ギャラリー列車の運行やセールスプロモーション活動の展開、沿線イベントとの連携等、利用促進のための施策等を実施 ・コミュニティバスや廃止代替バスではダイヤの改正やルートの再編を行っており、より利便性を高める改善策を実施、廃止代替バスでは見直し手順の作成、乗込調査の実施など、利用状況を踏まえた改善策を実施 ○一方で、各種施策を実施していますが、バスや鉄道の利用者数は大幅に減少しており、数値目標は未達成となっています。 ○また、周遊性フリーきっぷの販売やインバウンド団体向けのPR等の各種施策を実施していますが、観光・レクリエーション施設の入込客数も数値目標は未達成となっています。
基本方針2 (参画)	○一部推進できなかった施策もありますが、主に以下の施策を推進しました。 ・運行改善や定期券・回数券の導入、バス路線の通学利用、乗り継ぎの強化など、地域貢献や利便性の向上のための施策を実施 ・企業送迎バス等の実施及び活用では、既存バス路線の見直し再編を優先したため、具体的な検討を行うことができなかった ○伊賀鉄道への協力意向は数値目標を達成しており、各種施策によって、特に、利用意向の面で市民の意識の向上が図られました。 ○廃止代替バス及び行政バスへの協力意向は数値目標を達成しており、各種施策によって、特に、利用意向の面で市民の意識の向上が図られています。
基本方針3 (満足)	○主に以下の施策を推進しました。 ・バリアフリー化や安全性向上など市民にとって公共交通を利用しやすくするための施策を実施 ・乗継案内の改善や乗り継ぎの改善など、利用者の利便性の向上のための施策を実施 ・バスの乗り方教室の開催や枕木オーナー制度の導入、伊賀線におけるネーミングライツの導入など、公共交通に親しむ取り組みや利用促進の施策を実施 ○各種施策の実施によって、公共交通利用者の満足度は目標値を達成しているものの、市民の満足度は未達成となっています。 ○市民アンケートでの満足度は、鉄道・バス共に伊賀市地域公共交通網形成計画策定時点より改善しており、特に運行本数や始発時刻、乗り換え利便性などのサービス水準に関する不満の改善が見られます。

1-2 伊賀市地域公共交通網形成計画の基本方針

伊賀市地域公共交通網形成計画では、計画の基本理念である「地域が創り、育む、地域に根差した 持続可能な交通体系」の形成に向け、以下の3つの基本方針を定めています。

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公共交通体系を構築します

- 1－①：伊賀市と周辺都市及び市内各支所等の連携・交流の強化に資する公共交通ネットワークの構築
- 1－②：地域固有の資源・特色を活かした公共交通体系の構築
- 1－③：都市構造の誘導に向けた段階的な見直し

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“暮らし・まちを想造する移動のしくみづくり”を構築します

- 2－①：路線機能と事業主体の明確化
- 2－②：主体者意識を共有した上で、地域が自ら創り、育む地域固有の交通システム

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公共交通体系を構築します

- 3－①：高齢者や障がい者などの移動制約者を含む全ての人が公平に移動できる交通体系の構築
- 3－②：経済的に維持が可能で、安定的・持続的な交通サービスが提供できる交通体系の構築
- 3－③：自家用車のみに依存しない環境にやさしい交通体系の構築

■伊賀市地域公共交通網形成計画の基本方針

1-3 施策の進捗評価

基本方針に関連する施策の取組実績・課題等を次項より整理します。整理した表の記載内容は以下の通りです。

■基本方針に関連する施策の整理の記載内容

施策名			
番号	施策の内容	取組実績	課題及び今後の方向性

(1) 施策の実施状況・課題等

① 基本方針 1 に関連する施策

基本方針 1 に関連する施策の取組実績や課題は以下の通りです。

■基本方針 1 に関連する施策

既存バス路線の運行改善			
1	上野コミュニティバスしらさぎのダイヤ見直し	- 平成 29 年度は、市役所新庁舎へアクセスするルートやダイヤの改編検討 - 平成 31 年 1 月 1 日にルート・ダイヤ改正を行い、全便、市役所新庁舎、市民病院及び新駅「四十九駅」を経由させるとともに、ダイヤの全日同一化、始発便時刻の繰り上げ、最終便の繰り下げを実施 - 平成 31 年 1 月ダイヤ改正後の利用状況を検証	ダイヤ改正後の利用状況を確認しながら、引き続き必要な改善策を検討
2	伊賀上野駅における、伊賀鉄道伊賀線及び JR 関西本線との乗り継ぎを考慮したダイヤの設定	伊賀上野駅での効果的な 2 次アクセス確保のため、上野名張線において、利用者の多い時間帯を中心に、JR 関西本線の列車ダイヤに接続できるよう、運行事業者において検討	上野名張線は路線延長が長く、ニーズが多様であることや、伊賀上野駅での列車行き違いが少ないことから、全ての列車への接続は難しいが、一部の時間帯でも利便性の高いダイヤ設定ができるよう、事業者において引き続き検討
3	島ヶ原駅における、廃止代替バス島ヶ原線及びしまがはら行政サービス巡回車と JR 関西本線との接続の改善及び乗継拠点化	- 平成 27 年度に伊賀市地域公共交通再編計画基礎調査業務を実施し、見直しを行うため手順案を作成 - 平成 28 年度に廃止代替バス島ヶ原線及びしまがはら行政サービス巡回車について全便、全曜日の乗込調査を実施 - 沿線まちづくり協議会・住民自治協議会、運行事業者と協議をしながら、令和 2 年 4 月からの運行計画を作成	見直し再編後の利用状況を確認しながら、引き続き必要な改善策を検討
4	大型商業施設等への運行を考慮したルート見直し	- 平成 28 年度は、島ヶ原地域から、小田町地内の大型商業施設や医療機関等へ直接行ける運行としてほしいと要望があることから、廃止代替バス島ヶ原線を小田町地内へ迂回運行する見直し案について、島ヶ原地域部会及び上野地域部会において協議 - 令和元年度は島ヶ原線の運行計画作成にあたり、大型商業施設や医療機関等が集積する小田町地内を通る経路を検討	見直し再編後の利用状況を確認しながら、引き続き必要な改善策を検討

第1章 伊賀市地域公共交通網形成計画の評価

5	廃止代替バス、地域アクセスバスの利用実態、ニーズを踏まえた運行体系の見直し及びネットワークの構築	・個別バス路線の運行改善を具体的に進めていくための手順や事業評価基準等をまとめた、「既存バス路線の見直し手順」を作成 ・平成31年4月から諏訪線を三田坂バイパスヘルート変更 ・網形成計画に定めた見直し基準に満たない廃止代替バスについて、沿線まちづくり協議会・住民自治協議会、運行事業者と協議の上、令和2年4月からの運行計画を策定	・見直し再編後の利用状況を確認しながら、引き続き必要な改善策を検討
---	--	--	---

バス路線における乗り継ぎの強化

6	青山行政バスの伊賀神戸駅への乗り入れ	・平成30年4月1日から、青山町駅から伊賀神戸駅までの伊賀神戸線を新設し、運行を開始 ・令和元年度は、継続して伊賀神戸線を運行し、移動手段の確保に努めた	・持続可能な運行を目指し、沿線地域と連携しながら、積極的な利用促進を実施
7	既存バス路線等の近隣市町への乗り入れ	・平成28年度は、阿山地域において、甲賀市へのバス路線の乗り入れの要望があることから、阿山地域部会において、阿山行政サービス巡回車と甲賀市のコミュニティバスの接続の可能性など、市としての検討状況等について情報を共有 ・令和元年度に甲賀市の乗合タクシー事業を視察した際、両市の交通事情について情報共有	・具体的にどのようなニーズに対応して乗り入れるのか、詳細な調査に基づく効果的な接続のあり方を検討する必要があるため、詳細なニーズ調査を行い、阿山地域部会を中心に、必要性の判断を含めた協議を進める
8	既存バス路線による市役所新庁舎へのアクセスの確保	・平成31年1月1日に上野コミュニティバスしらさぎのルート・ダイヤ改正を行い、全便、市役所新庁舎、市民病院及び新駅「四十九駅」を経由させるとともに、ダイヤの全日同一化、始発便時刻の繰り上げ、最終便の繰り下げを実施	・基本方針1ー施策番号1に同じ
9	廃止代替バス島ヶ原線と上野コミュニティバスしらさぎ北回り循環の接続	・基本方針1ー施策番号3に同じ	・基本方針1ー施策番号3に同じ
10	既存バス路線等と伊賀鉄道伊賀線の駅との接続	・基本方針1ー施策番号1に同じ	・平成31年1月にダイヤやルートの改編を行ったが、特にこのことは、鉄道事業再構築実施計画における利用促進策にも位置づけていることから、今後も効果的な接続について検討を継続

JR 関西本線の活性化			
11	JR 関西本線の活性化に向けた活動の継続（加茂～亀山間の電化促進、接続改善に向けた要望活動、利用促進活動、駅・列車の行先案内表示の検討、伊賀鉄道伊賀線との乗り入れの可能性の研究）	(1) 電化促進、接続改善に向けた要望活動 ・ 三重県や関係促進団体と連携し、JR 西日本に対し、加茂～亀山間の電化（加茂～柘植間の段階的早期着手）や、ICOCA 利用可能エリアの笠置～亀山までの早期拡大等について要望と意見交換を実施 (2) ICOCA 利用可能エリアの拡大 ・ 令和 3 年春より、関西本線（加茂～亀山間）に ICOCA が導入予定	・ 今後の要望活動については、実現性や優先度、社会情勢などを踏まえた要望内容を検討しつつ継続 ・ 沿線自治体として、電化等の目的が沿線地域及び線区の活性化であることを再認識し、事業者とも連携しながら、まずは利用者を増やす取り組みを実施
		(3) 利用促進活動 ・ JR 関西本線利用促進と電化を進める会や関西本線木津亀山間活性化同盟会といった関係促進団体による沿線ウォークイベントの開催や利用促進ポスターの作成等を実施 【利用促進ポスター等の作成】 ・ 亀山鉄道部の協力を得て、加茂・亀山間を運行する列車内に行事イベント告知の車内吊ポスターを掲出 【ウォークイベント：令和元年度実績】 ・ 伊賀の里歴史ウォーキング ・ つつじ祭ウォーク ・ しまがはら歴史街道ウォーク	・ ウォークイベントの開催については JR 各社、Yahoo！JAPAN、じゃらん net の Web サイト等へ情報提供しており、京阪神をはじめとする市外からも参加者を集めているが、さらなる参加者の確保のため、効果的な PR 方法やコース設定等の工夫が必要 ・ イベントの開催やポスターの作成等による利用促進については、地道な活動の継続が重要であり、限られた財源の中で実施可能なバージョンアップや新たな事業展開を検討しつつ、引き続き働きかける
		(4) 駅・列車の行先案内表示の検討 ・ JR 西日本への要望活動において、大阪近郊地域から亀山方面への乗継案内表示及びインバウンド旅行者向け案内表示の整備について、引き続き働きかける	・ 奈良駅、木津駅の案内ディスプレイにおいて、加茂駅以东の関西本線列車接続案内対応がされているが、大阪エリアは未対応
		(5) 伊賀鉄道伊賀線との乗り入れの可能性の研究 ・ JR 西日本に対して、課題整理等引き続き研究していくことについての協力を依頼	・ 伊賀上野駅から上野市駅までの乗り入れについての研究と課題整理を引き続き実施
伊賀線の運行改善、安全性向上			
12	JR 関西本線及び近鉄大阪線との接続改善、列車本数の適正化等	・ 平成 27 年度と平成 29 年度は、近鉄及び JR のダイヤ改正に合わせ、伊賀鉄道のダイヤ改正を実施 ・ 令和 2 年 3 月 14 日の近鉄、JR 西日本ダイヤ改正に合わせ、伊賀鉄道においてこれら路線と伊賀神戸駅、伊賀上野駅での乗換接続等に配慮したダイヤ変更を行うとともに、上野市駅で乗り換えずに伊賀上野駅～伊賀神戸駅間を直通する列車の本数を増やし利便性を向上	・ JR、近鉄のダイヤ改正情報の早めの収集に努めながら、旅客の動向やニーズを踏まえた、より効果的なダイヤや運行本数の設定について、引き続き実施
伊賀線の拠点駅整備			
13	パークアンドライド用駐車場の整備、サイクルアンドライド用駐輪場の整備など	・ 平成 28 年度は、猪田道駅前で地元の依那具区により倉庫跡地を 5 台程度駐車できる駐車場として整備 ・ 平成 31 年 1 月、比土駅（11 台）、丸山駅（14 台）の駐車場を整備 ・ 平成 30 年 12 年、四十九駅西側（約 25 台）に、駐輪場を整備 ・ 市上野南庁舎の玄関前駐車場の市営上野公園第 3 駐車場（76 台）を、伊賀鉄道の定期券利用者の無料駐車化	・ 伊賀線の利用促進を図るため引き続き、整備に向けた検討が必要

伊賀鉄道への運営支援

14	伊賀鉄道の経常損失等に対し、年額 60,000 千円もしくは赤字額から近鉄に支払う線路使用料および車両使用料に含まれる減価償却及び土地代等を除いた額の 1/2 のいずれか少ない方の額を支援	- 平成 27 年度は、伊賀鉄道㈱の適正な運営により伊賀線の存続を図るため、四半期ごとの決裁報告に基づき、経常損失等に対して「伊賀鉄道株式会社運営補助金」を支出（年間総額 60,000 千円） - 平成 28 年度も平成 27 年度と同額の補助金を支出	平成 29 年 4 月の公有民営方式への移行に伴い策定した鉄道事業再構築実施計画に基づき、安全運行と経営改善を実施
----	--	---	---

伊賀鉄道団体利用促進補助金の実施

15	保育所(園)、幼稚園、小中学校等の行事等で、伊賀鉄道を団体利用する場合に、園児、児童、生徒等の運賃(の一部)に対して補助	毎年 5 月頃に伊賀市教育委員会内の小中学校、幼稚園の校長会議にて、制度の概要等を説明し、さらなる利用促進に向け周知、また、その他の幼稚園、保育所(園)、住民自治協議会に対してもメールや郵送にて周知（令和元年度実績：延べ 29 団体、利用者数：1,381 人）	児童、園児の遠足等の行事における伊賀線利用の契機となっており、子ども達の同線のマイルール意識の醸成と利用促進に寄与していることから、引き続き実施
----	--	--	--

伊賀線の鉄道事業再構築実施計画の策定

16	伊賀線の平成 29 年度以降の運営スキームについて、鉄道事業再構築事業に基づく公有民営方式への転換を図るため、鉄道事業再構築実施計画を策定	平成 28 年度は、近畿日本鉄道㈱の協力のもと、伊賀鉄道㈱と伊賀市で「伊賀線鉄道事業再構築実施計画」を策定し、国から認定（平成 29 年 3 月 15 日認定）	基本方針 1—施策番号 14 に同じ
----	---	--	--

伊賀線の公有民営方式による運営

17	平成 29 年度以降、伊賀市が第三種鉄道事業者として鉄道施設の保有や維持管理を行い、伊賀鉄道㈱が引き続き第二種鉄道事業者として運行を行う公有民営方式により伊賀線を運営	- 平成 28 年度は、資産譲渡や土地貸与に関する手続き、第二種、三種鉄道事業者間の施設維持管理体制等、平成 29 年 4 月 1 日からの公有民営方式による運営開始までに必要な手続きや協議を実施 - 令和元年度は、第二種鉄道事業者である伊賀鉄道㈱と「伊賀線施設保守管理協定」を締結し、適正に管理 - 伊賀市から伊賀鉄道㈱へ非常勤役員（取締役）を派遣し、経営に対する行政の関わりを強化	基本方針 1—施策番号 16 に同じ
----	---	--	--

地域コミュニティの形成に向けた取り組み

18	バスを活用したイベントの開催	- 平成 30 年度は、大山田小・中学校でバスの乗り方教室を開催し、利用を促進 - 平成 30 年、令和元年開催の伊賀線まつりにて、三重交通㈱の協力を仰ぎ、車両の展示や物品販売を実施	バスへの理解を深めるため、鉄道イベント（伊賀線まつり）や学校等との協働による実施を働きかける
----	----------------	--	--

関係機関との連携による利用促進			
19	各種イベントにおける公共交通利用促進のキャンペーン、商工・観光振興や環境保護を目的とする関連団体や学校教育関連団体等との連携による利用促進策の検討	- 平成 28 年度は、伊賀線の沿線である依那古地域の児童、保護者等で組織する野外活動グループ「依那古体験隊」や沿線地域、団体等で構成する「伊賀線活性化協議会」により、「NINJA フェスタ」や「伊賀線開業 100 周年記念イベント」などの際に、利用者に楽しんでもらうため、地域内の駅にペットボトル等を利用した案山子を設置 【関係促進団体による利用促進補助制度の継続実施】 - JR 関西本線利用促進と電化を進める会による「JR 関西本線団体利用促進補助金」 - 滋賀県草津線複線化促進期成同盟会による「JR 草津線を利用した園児・児童体験学習等事業費補助金」等	- JR 関西本線団体利用促進補助については、今後も同線の利用促進及びマイレール意識の醸成の観点から、補助金制度の積極的な PR を実施 - 公共交通利用促進に関する情報発信や啓発に努めるとともに、イベント開催等の情報収集を積極的に実施
伊賀線の周遊性フリーきっぷの販売			
20	周遊性フリーきっぷ（1 日フリー乗車券）の販売、通年利用の持参人式定期券（エコロジーパス）の販売	- 伊賀鉄道 HP 等での PR を行いながら、引き続き販売 【令和元年度：販売実績】 1 日フリー乗車券：8,413 枚（大人 8,228 人、小人 185 人） - エコロジーパス：6 枚	企業等への働きかけ等を行いながら、販売を継続
伊賀線の駅舎等の利活用			
21	駅舎内の空きスペースや駅前スペースなどを地元産品の直売会や学校、地元サークル、沿線企業等の活動紹介の場などとして活用	- 平成 30 年度は、北条鉄道への先進地視察等により情報収集を行い、事業実施に向けて検討 - 鉄道事業再構築実施計画に位置づけた駅舎のサロン化について検討	伊賀線を永続的に維持していくためには、鉄道事業者の取り組みだけではなく、市全体で支えていくことが重要であることから、沿線の地域や学校、企業等の主体的な取り組みを促し、活用の意向を探る
伊賀線の列車及び駅の魅力づくり			
22	伊賀鉄道伊賀線の利用が特典となる仕組みづくりの検討（シルバー切符、商業施設等とのタイアップ等）、伊賀鉄道の魅力向上（ギャラリー列車継続実施、車内装飾、駅イルミネーション、トイレ美化、グッズ作成販売等）	(1) シルバー切符、商業施設等とのタイアップ等 - 市関係各課及び鉄道事業者で調整を行い、平成 31 年 4 月から重度障がい者を対象に、申請者 1 人あたり年額 7,200 円の伊賀鉄道利用乗車券を補助する制度を拡充 (2) ギャラリー列車の運行 - 年間を通して、市内の幼稚園、保育所（園）の園児たちの絵画を展示（全 21 回運行）（絵画等掲出 令和元年度実績：延べ 27 団体、666 枚）	- シルバー切符の導入については、収支シミュレーション等を踏まえた制度設計が必要 - 商業施設等とのタイアップについては、協力相手先のインセンティブがより得られる仕組みの検討が必要 - 園児の絵画展示は、引き続き参加団体と掲出枚数の維持拡大についての働きかけを行うと同時に、幼稚園、保育所（園）以外の団体や個人の創作発表の場などとしての活用方法も検討、鉄道への愛着心につながる参加賞についても検討

22	伊賀鉄道伊賀線の利用が特典となる仕組みづくりの検討（シルバー切符、商業施設等とのタイアップ等）、伊賀鉄道の魅力向上（ギャラリー列車継続実施、車内装飾、駅イルミネーション、トイレ美化、グッズ作成販売等）	(3)列車の魅力づくり（忍者列車内装飾） ・ 忍者列車各編成に忍者の顔写真の車内吊りを掲出 ・ 国内外の旅行会社がツアー（忍者バック等）を企画（忍者列車参加ツアー 令和元年度実績：3,995人）	・ 今後もさらなる集客のため、乗ること自体を楽しめる魅力のある列車づくりとして、車内での楽しみ方やイベントの企画について検討しながら、引き続き実施
		(4)駅の魅力づくり ・ 白鳳幼稚園の協力により上野市駅に七夕飾りを実施（令和元年度実績：6/28～7/31） ・ サポーター組織である「伊賀鉄道友の会」が主体となって「Xmasコンサート2019」を開催（令和元年度実績：12/21参加者数：400人）	・ Xmasコンサートは多くの来場者に好評であるが、駅の魅力づくりの一環であることを意識した内容に仕上げる必要がある ・ それぞれの取り組みについては、サポーター組織や関係団体、市民等、多様な主体が関わられるよう、内容の工夫が必要
		(5)セールスプロモーション活動 ・ 伊賀鉄道の魅力をPRするため、行政チャンネルにて「マイレール！伊賀鉄道」を放映した（全12回）。また、伊賀市公式YouTubeチャンネルである「忍者市チャンネル」にて過去に放映した「マイレール！伊賀鉄道」を視聴できるようにした	・ 市街地等沿線観光と忍者列車の乗車をセットにした国内外向け旅行ツアーの誘致を継続して行うとともに、YouTubeを活用して広く情報発信が可能となったことから、上手に伊賀鉄道のPRを図り、更なる誘客と増収に努める
		(6)付加価値のある乗車券や伊賀鉄道グッズ等の制作、発売 ・ 元号改元等の機会にちなんだグッズの制作、販売（令和元年度実績：グッズ販売2,111,330円）	・ 収益増につながる多様な付加価値のあるグッズの企画・販売を引き続き行っていくため、新たな素材に広くアンテナを張り、作成販売等を実施

伊賀線における地域のお祭り等との連携、沿線イベントの実施

23	集客イベント等との連携（忍者フェスタ、上野天神祭等イベントと合わせた記念乗車券や観光施設入場券とのセット販売等）、利用促進イベント等の企画・実施（イベント列車、ハイキング・ウォーキング、駅スタンプラリー等住民参加型イベント）	(1)地域のお祭り、イベントとの連携 ・ NINJA フェスタ期間中、忍者衣装着用者は、西大手駅～茅町駅間を無料で乗車できるサービスを実施 (2)列車の魅力づくり（イベント列車）【令和元年度】 ・ FCくノ一応援列車 ・ アロマ＆フラワートレイン ・ 花火鑑賞列車 ・ 伊賀焼風鈴列車 ・ コンサートトレイン 等 (3)沿線イベントの実施 ・ 駅長お薦めハイキング（上野市駅から新緑の上野森林公園を経て四十九駅まで）（令和元年度実績：11/26 122人参加）	・ 継続的に実施しているイベント列車やウォークイベントは、既に定着しており、多くの参加者に好評をいただいているが、さらなる集客のためには、列車に乗ること自体を楽しめる魅力のあるイベント列車づくりのため、車内での楽しみ方の工夫や、「芭蕉祭」、「上野天神祭」等、沿線行事に合わせたイベント列車の運行などの連携策を検討しながら、引き続き実施
----	--	---	---

伊賀線の新駅整備

24	桑町駅～猪田道駅間の四十九町地内に新駅を設置	・ 平成27年12月に基本設計業務が完了 ・ 引き続き、実施設計業務を実施 ・ 新駅整備詳細設計業務を完了（工期：H29.3.15） ・ 工事が完了し、平成30年3月17日の伊賀鉄道のダイヤ改正に併せて新駅「四十九駅」を開業	—
----	------------------------	---	---

② 基本方針 2 に関連する施策

基本方針 2 に関連する施策の取組実績や課題は以下の通りです。

■基本方針 2 に関連する施策

既存バス路線の運行改善			
1	上野コミュニティバスしらさぎのダイヤの見直し	・基本方針 1—施策番号 1 に同じ	・基本方針 1—施策番号 1 に同じ
2	伊賀上野駅における、伊賀鉄道伊賀線及び JR 関西本線との乗り継ぎを考慮したダイヤの設定	・基本方針 1—施策番号 2 に同じ	・基本方針 1—施策番号 2 に同じ
3	島ヶ原駅における、廃止代替バス島ヶ原線及びしまがはら行政サービス巡回車と JR 関西本線との接続の改善及び乗継拠点化	・基本方針 1—施策番号 3 に同じ	・基本方針 1—施策番号 3 に同じ
4	大型商業施設等への運行を考慮したルート見直し	・基本方針 1—施策番号 4 に同じ	・基本方針 1—施策番号 4 に同じ
5	廃止代替バス、地域アクセスバスの利用実態、ニーズを踏まえた運行体系の見直し及びネットワークの構築	・基本方針 1—施策番号 5 に同じ	・基本方針 1—施策番号 5 に同じ
既存バス路線の運賃の見直し			
25	乗継割引制度の導入、行政バスの利用が可能な 1 日乗車券導入検討	・平成 31 年 4 月から、上野コミュニティバスしらさぎへ IC カードを導入 ・令和 2 年 4 月から、行政バス・コミュニティバスへの定期券及び回数券を導入	・他市の事例等も研究しつつ、導入する路線の範囲や収支シミュレーション、事業者との協議を踏まえた制度を検討
26	シルバーバス、ジュニアバスの導入検討	・コミュニティバス及び行政バス向けの定期券・回数券の導入	・基本方針 2—施策番号 25 に同じ
27	行政バス等地域アクセスバスの運賃改定（運行方法に応じた運賃体系の検討など）	・阿山行政サービス巡回車においては、平成 30 年度から買物や JR 線を利用する場合、行政バス相互の乗り継ぎが必要であった利用者も乗り継ぎが不要となり、1 乗車 200 円で目的地に到着できるルート変更手続きを実施 ・青山行政バスにおいては、平成 30 年度から新設する伊賀神戸線について、既存の 3 路線から乗り継ぎ利用した場合、新たに運賃を徴収しない運用とした	・運行ルートの変更等によって、利用者に利便性を感じていただける運賃体系とすることができた ・サービス水準に合った運賃体系のあり方について、引き続き検討

バス路線の通学利用

28	校区再編計画と整合したバス路線の通学利用	・市及び市教委においてスクールバスの見直し改善を踏まえたバス路線の見直し再編が必要となり、スクール混乗を可能とする案の作成を教育委員会や運行事業者と共に進め、諏訪、阿山、大山田、青山地区にて説明会を実施し、平成31年4月から大山田中学校生徒による、阿波線でのスクール混乗を開始	・教育委員会や運行事業者と連携し、沿線地域、学校、保護者等と協議を進めながら、スクール混乗を進めていく
----	----------------------	--	---

バス路線における乗り継ぎの強化

6	青山行政バスの伊賀神戸駅への乗り入れ	・基本方針1―施策番号6に同じ	・基本方針1―施策番号6に同じ
7	既存バス路線等の近隣市町への乗り入れ	・基本方針1―施策番号7に同じ	・基本方針1―施策番号7に同じ
8	既存バス路線による市役所新庁舎へのアクセスの確保	・基本方針1―施策番号8に同じ	・基本方針1―施策番号8に同じ
9	廃止代替バス島ヶ原線と上野コミュニティバスしらさぎ北回り循環の接続	・基本方針1―施策番号9に同じ	・基本方針1―施策番号9に同じ
10	既存バス路線等と伊賀鉄道伊賀線の駅との接続	・基本方針1―施策番号10に同じ	・基本方針1―施策番号10に同じ
29	企業送迎バス等の実施及び活用	・既存バス路線の見直し再編に優先的に取り組んできたこと等により、具体的な検討を行うことができなかった	・企業送迎バスは企業側の自主的な取り組みとなっている
30	行政バス等による島ヶ原駅を中心とした循環路線	・平成28年度は、島ヶ原地域部会において、島ヶ原駅を乗継拠点とする、地域内の公共交通ネットワークの再編について協議 ・基本方針1―施策番号3に同じ	・基本方針1―施策番号3に同じ

新たなバス運行方法の確立

31	地域運行バスやデマンド運行などの検討、モデル的に実証実験運行を実施	・平成30年7月より神戸地区にて地域運行バスの運行を開始 ・平成30年度に一部の便で試験的にデマンド運行を実施している桑名市にて、実地調査 ・令和元年度に乗り合いタクシー運行を実施している甲賀市にて、実地調査を実施 ・阿山行政サービス巡回車および神戸地区地域運行バスにて、利便性向上を図るため、フリー乗降制度を導入	・モデル地区（神戸地区）の運行継続に向けて、市として引き続きサポートを進めていくとともに、導入検討いただける地域については、モデル地区の具体的な取組事例等を示しながら、協議を進めていく
----	-----------------------------------	--	--

地域運行バス支援制度の導入

32	地域が主体となって取り組む地域運行バスに対する支援制度の確立	・基本方針2―施策番号31に同じ	・基本方針2―施策番号31に同じ
----	--------------------------------	--	--

③ 基本方針 3 に関連する施策

基本方針 3 に関連する施策の取組実績や課題は以下の通りです。

■基本方針 3 に関連する施策

新たなバス運行方法の確立			
31	地域運行バスやデマンド運行などの検討、モデル的に実証実験運行を実施	・基本方針 2—施策番号 31 に同じ	・基本方針 2—施策番号 31 に同じ
地域運行バス支援制度の導入			
32	地域が主体となって取り組む地域運行バスに対する支援制度の確立	・基本方針 2—施策番号 31 に同じ	・基本方針 2—施策番号 31 に同じ
伊賀線の運行改善、安全性向上			
33	新型 ATS 装置更新を支援	・平成 27 年度は、伊賀線の地上設備を有する近畿日本鉄道(株)が平成 25 年度に線路側に新型 ATS (ATS-P) 地上子を整備したことに合わせ、国、県、市の協調補助のもと、伊賀鉄道(株)において、車載側の ATS 装置（車上子）及び運転情報記録装置の整備を実施（1 編成 2 両）	・鉄道事業再構築実施計画における施設整備の年次計画に基づき、計画的に更新
駅のバリアフリー化			
34	主要鉄道駅におけるバリアフリー化の検討	・平成 28 年度は、JR 西日本により、JR 関西本線・柘植駅トイレの男女別化への改修工事を実施 ・平成 30 年度は、JR 関西本線佐那具駅のトイレについて、市内の駅の中でも特に老朽化が著しいことから、JR 西日本との協議により、伊賀市において佐那具駅前公衆トイレを設置	・要望活動は引き続き粘り強く継続していくが、乗降者数の増加が欠かせないことから、地域の皆様のご協力を得ながら積極的な利用促進を実施
既存バス路線の運賃の見直し			
25	乗継割引制度の導入、行政バスの利用が可能な 1 日乗車券導入検討	・基本方針 2—施策番号 25 に同じ	・基本方針 2—施策番号 25 に同じ
26	シルバーパス、ジュニアパスの導入検討	・基本方針 2—施策番号 26 に同じ	・基本方針 2—施策番号 26 に同じ
27	行政バス等地域アクセスバスの運賃改定（運行方法に応じた運賃体系の検討など）	・基本方針 2—施策番号 27 に同じ	・基本方針 2—施策番号 27 に同じ
分かりやすい乗り継ぎ情報提供			
35	乗り継ぎがわかりやすい時刻表やバスマップの	・平成 27 年度から令和元年度は、伊賀鉄道、近鉄、JR 関西本線の乗り継ぎ及び上野コミュニティバスしらさぎのダイヤが	・今後も、さらなる紙面の充実に向けた検討を行いながら、引き続き作成

第1章 伊賀市地域公共交通網形成計画の評価

	作成、観光情報誌等での公共交通利用情報の発信、乗継拠点における総合案内板の設置、分かりやすい系統名、バス停名の表示、市ホームページの充実	わかる携帯時刻表を作成・配布 ・平成 28 年度は、市内すべてのバス、鉄道路線及びタクシー、さらには市内の交通結節点や主要観光施設等の情報を網羅した、公共交通マップを作成・配布 ・平成 30 年度は、スマートフォンでバスの走行位置や遅延の有無がわかる、バスロケーションシステムの導入を進めた(対象路線：上野コミュニティバスしらさぎ)	
--	--	--	--

地域コミュニティの形成に向けた取り組み

18	バスを活用したイベントの開催	・基本方針 1—施策番号 18 に同じ	・基本方針 1—施策番号 18 に同じ
----	----------------	---------------------	---------------------

地域住民による各種活動の実施

36	バスの乗り方サポート、利用モデルダイヤ作成、バス停付帯施設及び周辺における環境整備、清掃、緑化等	・平成 30 年度は、大山田小・中学校でバスの乗り方教室を開催し、利用促進を図った ・令和元年度は、上野コミュニティバスしらさぎ時刻表にマイ時刻表欄を掲示し、公共交通機関利用の意識付けを図った	・地域のまちづくりやイベント等で中心となる自治組織の代表等が委員を務める地域部会等の場で情報共有し、取り組みのテーマのひとつとしていただくなど、地域との連携を深めながら具体的な検討を進めていく
----	--	---	--

バス広告及びネーミングライツの導入

37	行政バス等の車内・車体及びバス停への広告やネーミングライツの導入	・市広報やホームページを通じて広告を募集し、平成 31 年 1 月のしらさぎダイヤ・ルート改編やコミュニティバスの愛称変更にあわせて作成した時刻表に広告を掲載した	・導入するバスの種別によって、市として要綱等を定め運用する方法や、現在バス事業者が行っている広告サービスを利用するなどの方法が考えられることから、取り組み手法や事業効果といった点を踏まえ、具体的に検討を進める
----	----------------------------------	---	--

伊賀線の拠点駅整備

13	パークアンドライド用駐車場の整備、サイクルアンドライド用駐輪場の整備など	・基本方針 1—施策番号 13 に同じ	・基本方針 1—施策番号 13 に同じ
----	--------------------------------------	---------------------	---------------------

伊賀線の駅舎等の利活用

21	駅舎内の空きスペースや駅前スペースなどを地元産品の直売会や学校、地元サークル、沿線企業等の活動紹介の場などとして活用する。	・基本方針 1—施策番号 21 に同じ	・基本方針 1—施策番号 21 に同じ
----	---	---------------------	---------------------

伊賀鉄道のサポーター組織の強化			
38	伊賀鉄道サポーター組織等の支援、伊賀鉄道友の会及び沿線高校生等による活性化活動及び沿線景観向上の支援、伊賀FCくノーとのタイアップ	【伊賀鉄道友の会】 ・令和元年度入会者数（一般会員 138 口、学生会員 7 口、法人会員 21 口、定期券会員 10 口、ボランティア会員 9 口） 【伊賀FCくノーとのタイアップ】 ・列車内に選手の写真を掲示した「FCくノー応援列車」を運行（令和元年度：3/21～5/6）	・サポーター組織である「伊賀鉄道友の会」は、会員数が減少傾向にあり、主催するイベント等での協力者も固定化のため、公共的団体を構成員とし、伊賀線の活性化という同じ目的で活動する「伊賀線活性化協議会」も含めた中で、組織の強化、再編に向けた検討が必要
伊賀鉄道の各種オーナー制度の導入			
39	線路の枕木やつり革などのオーナーを募集し、マイレール意識を醸成することで利用促進につなげるとともに、設備更新費用の一部を確保	・鉄道事業再構築実施計画における利用促進・増収策として、枕木オーナー制度の導入を位置づけ、先行地視察等により情報収集、事業実施に向けた検討を行った。 ・令和元年度は、枕木オーナー制度を導入し、募集を実施（94 口応募）	・他の地方鉄道における事例等も研究しながら、伊賀線に合った制度設計を実施
伊賀線におけるネーミングライツの導入			
40	駅や車両などにおけるネーミングライツの導入	・四十九駅のネーミングライツとして、令和元年 6 月 25 日から副駅名「イオンタウン伊賀上野前」を掲出 ・茅町駅のネーミングライツとして、令和 2 年 1 月 28 日から副駅名「ライフラインの上野ガス」を掲出	・他の地方鉄道における事例等も研究しながら、伊賀線に合った制度設計を実施
伊賀鉄道マスコットキャラクターのライセンス募集			
41	伊賀鉄道マスコットキャラクター「ふくにん」のプロパティを使用して商品を製造・販売していただける事業者（ライセンス）の募集	・伊賀市内の liaison（リエゾン）で、ふくにんパンを販売	・事業者の応募を促すためには、事業者の製品等の付加価値の向上や企業のイメージアップにつながる提案を含めたプロモーション活動が必要
環境や利用者に配慮したバス車両の導入			
42	低公害車両、ノンステップバス等の環境や利用者に配慮したバス車両の導入	・平成 28 年度は、比自岐コスモス号の車両更新において、乗降しやすいようにスライドステップ付きの車両を購入 ・平成 28 年度～令和元年度は、バス事業者において、車両更新時にノンステップバスを導入（伊賀管内 8 両） ・平成 31 年 4 月、上野コミュニティバスしらさぎに新車両を 1 台導入、残り 1 台についても令和 2 年 4 月からの新車導入に向けて、運行事業者と調整	・バス事業者においては、バリアフリー対応の低床型車両や、環境に配慮した低公害車両の導入が順次進められており、市が運行するバスにおいても、更新時期に合わせ、環境や利用者により配慮した車両仕様を検討
バス路線における乗り継ぎの強化			
29	企業送迎バス等の実施及び活用	・基本方針 2－施策番号 29 に同じ	・基本方針 2－施策番号 29 に同じ

関係機関との連携による利用促進

19	各種イベント時における公共交通利用促進のキャンペーン、商工・観光振興や環境保護を目的とする関連団体や学校教育関連団体等との連携による利用促進策の検討	・基本方針1―施策番号19に同じ	・基本方針1―施策番号19に同じ
----	--	------------------	------------------

交通行動の変容を誘導する施策の実施

43	モビリティ・マネジメントの実施に向けた検討、対象の選定実証実験等と合わせて調査を実施	・三重県、伊賀市、三重交通㈱、三重県バス協会の協働により、同協会のバスの乗り方教室補助金を活用し、伊賀白鳳高校の生徒を対象としたバリアフリー乗車体験や公共交通の現状及び利用促進に関する講習を実施（平成28年度実績：伊賀白鳳高校 39名、平成29年度実績：玉滝線沿線住民 18名 等） ・市内の小学生や幼稚園・保育所（園）の児童・園児などを対象に、伊賀鉄道において「電車の乗り方教室」を開催し、電車の乗り方に係る座学の実施、切符の購入や改札の体験、車両洗浄等整備の様子を見学（令和元年度実績：3団体95人参加）	・児童、園児のみならず、保護者や祖父母などの参加も促す方策を検討することや、公共交通への理解を深める活動を学校教育の一環として採り入れていただくよう関係機関へ働きかける等、さらなる充実策を検討しつつ、引き続き実施
----	--	---	--

エコ通勤の奨励

44	伊賀市職員を対象とした公共交通利用促進月間の継続実施及び公共交通利用促進月間の対象拡大	・令和元年度は、7月～9月を公共交通機関利用促進期間として位置づけ、特に7/29～8/2はノーマイカーウィークとして、市職員の通勤や公務出張時等における率先した利用に取り組んだ（令和元年度実績：利用促進期間における市職員協力者数：18人、ノーマイカーウィーク市職員協力者数：193人） ・公共交通沿線企業、団体等を訪問し、通勤等における公共交通機関の利用について働きかけを行った（令和元年度実績：29ヶ所訪問及びゆめぼりす伊賀立地企業連絡会25社） ・広報いが市の毎月1日号に「公共交通利用促進コラム」、「伊賀線だより」を交互に掲載し、公共交通に対する意識啓発を行ったほか、ケーブルテレビ行政情報番組において特集番組を放送	・取り組みを企業等民間団体や市民全体にまで広げていくことが必要 ・市職員が率先垂範して実行できるよう、各自の通勤モデルパターンを示すなど、具体的な働きかけをさらに強化しつつ、引き続き実施
----	---	---	--

免許返納者への支援制度の拡充

45	免許返納者への支援制度の導入	・平成29年3月1日から、当市の廃止代替バスも含め、三重交通グループの乗合バス事業者により、運転免許返納割引定期乗車券（セーフティパス）の拡充及び運転免除返納者への運賃割引制度を導入	・交通事業者の制度や他市の事例等も研究しつつ、運転免許返納者の公共交通機関利用への転換による利用促進及び路線の持続性の観点から制度を検討
----	----------------	---	--

1-4 数値目標の評価

(1) 伊賀市地域公共交通網形成計画の数値目標と結果

2015（平成 27）年に策定された伊賀市地域公共交通網形成計画では、2020（令和 2）年を目標年度とする数値目標が、基本方針のパッケージごとに設定されています。数値目標の評価指標及び目標値は以下の通りとなっています。

基本方針 1（賑わい・観光）については全ての指標で未達成、基本方針 2（参画）では全ての指標で達成、基本方針 3（満足）については、利用者の満足度は達成しているものの、市民の満足度は未達成となっています。

これらから、意識の改善を図ることができたものの、実際の利用や市民の移動手段の公共交通への転換までは図られなかったものと考えられます。

次ページ以降に各数値目標の達成状況を整理します。

■伊賀市地域公共交通網形成計画の数値目標と達成状況

	評価指標		策定時点※1	現況値※3	目標値 (2020(R2))	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	50 万人/年	策定時点を上回る	未達成
	観光・レクリエーション施設の入込客数		266 万人/年	242 万人/年	策定時点を上回る	未達成
	鉄道の定期外乗車人員		95 万人/年	88 万人/年	策定時点を上回る	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%	協力できる 66%	策定時点を上回る	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%	協力できる 64%	策定時点を上回る	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%) ※2	満足 60% (> 不満 40%)	満足が半数を上回る	達成
		市民アンケート	満足 18% (< 不満 33%)	満足 17% (< 不満 22%)	満足が不満を上回る	未達成
	バスの満足度	利用者アンケート	満足 47% (> 不満 27%) ※2	満足 74% (> 不満 26%)	満足が半数を上回る	達成
		市民アンケート	満足 11% (< 不満 21%)	満足 9% (< 不満 15%)	満足が不満を上回る	未達成

※1：2013（平成 25）年度時点

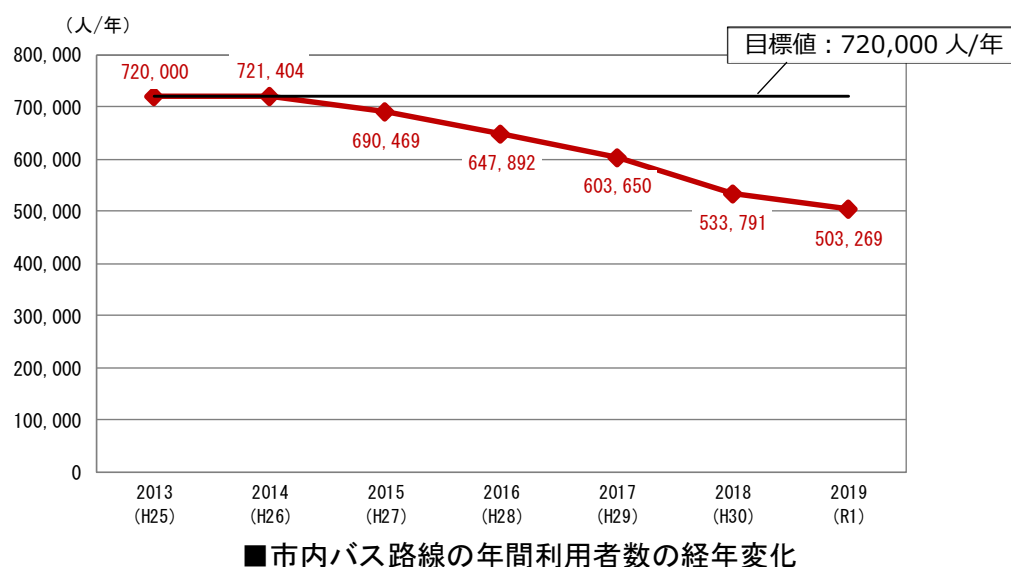
※2：2014（平成 26）年度時点

※3：2019（令和元）年度時点

(2) 各数値目標の達成状況

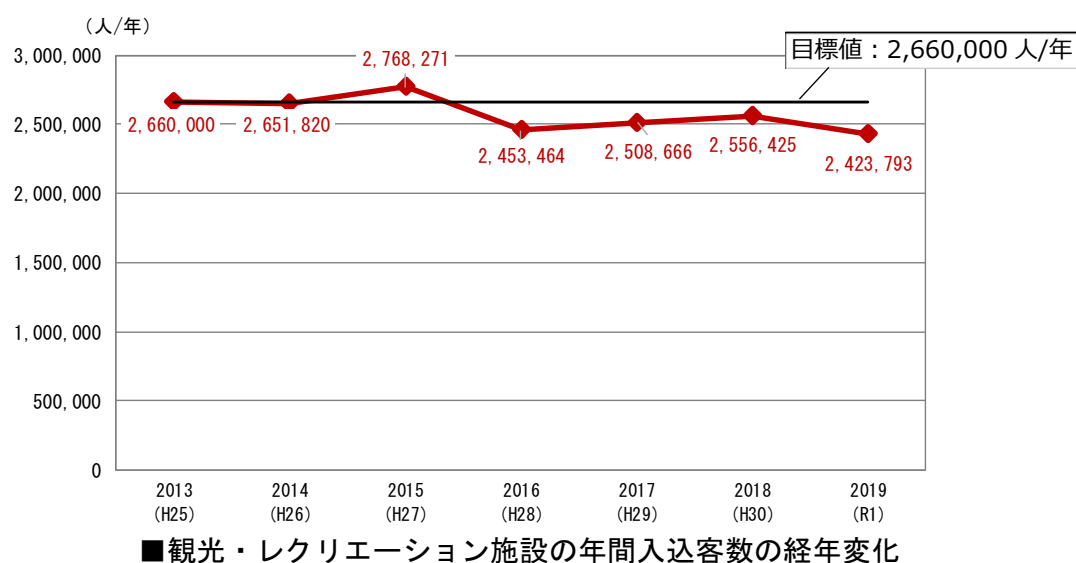
① 市内バス路線の利用者数 **未達成**

伊賀市地域公共交通網形成計画の目標値は720,000人/年であったのに対し、2014（平成26）年度は目標を達成していたものの、以降減少が続き、2019（令和元）年度時点の年間利用者数は503,269人/年となっており、目標値を30%ほど下回っています。なお、市内バス路線全体で利用者数が減少していることから、バスの利用機会自体が減少していることが考えられます。



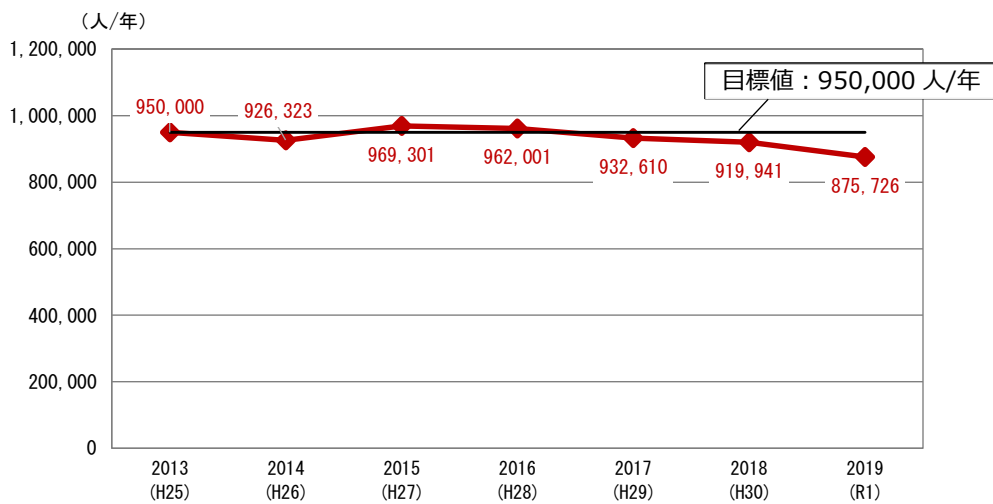
② 観光・レクリエーション施設の入込客数 **未達成**

観光・レクリエーション施設の入込客数の目標値は現状維持の2,660,000人/年となっています。2015（平成27）年度の年間入込客数は2,768,271人/年となっており、目標値を超えていたものの、その後、入込客数は減少し、2019（令和元）年度の年間入込客数は2,423,793人/年となっており、目標値を9%ほど下回っています。



③ 鉄道の定期外乗車人員 **未達成**

鉄道の定期外乗車人員の目標値は現状維持の 950,000 人/年となっています。伊賀市内の鉄道の定期外乗車人員は概ね横ばいであり、2015（平成 27）年度、2016（平成 28）年度では目標値を上回っていたものの、2019（令和元）年度時点では 875,726 人/年となっており、目標値を 8%ほど下回っています。

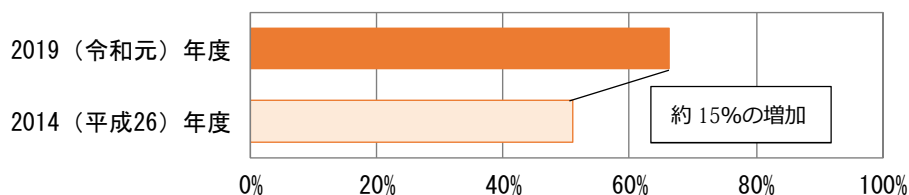


■鉄道の定期外乗車人員の経年変化

④ 伊賀鉄道利用促進の取り組みに対する協力意向 達成

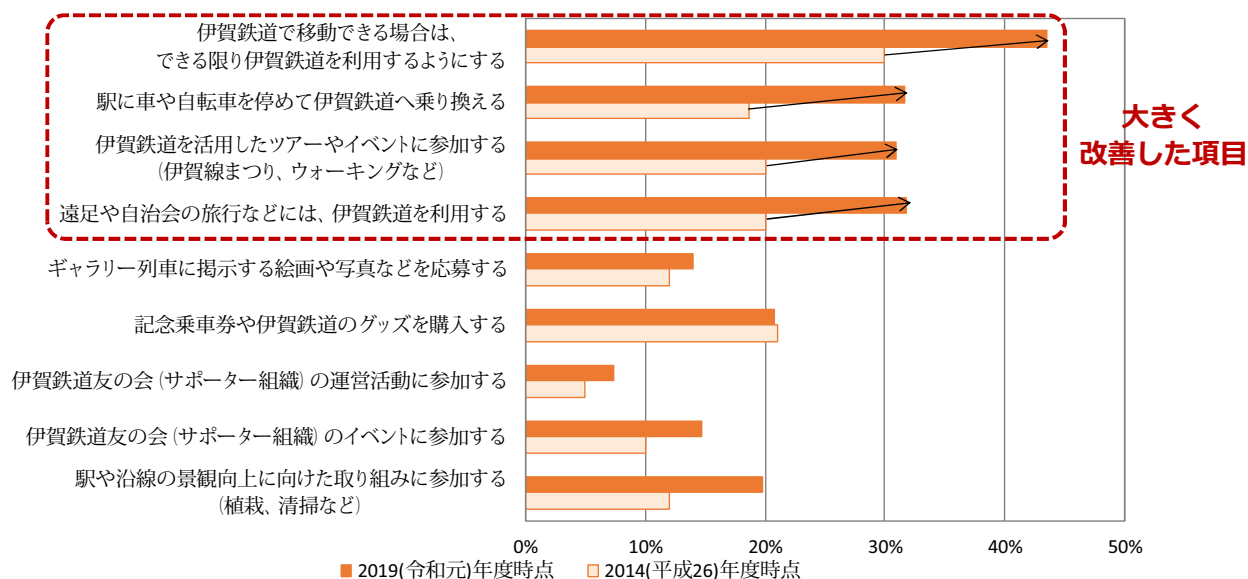
伊賀鉄道利用促進の取り組みに対する協力意向※の目標値は現況値の 51%以上となっています。2019（令和元）年度時点では協力意向は 66.3%と大きく増加しており、目標を達成しています。

各取り組みに対する協力意向では、「伊賀鉄道で移動できる場合は、できる限り伊賀鉄道を利用するようにする」が最も多く、「駅に車や自転車を停めて伊賀鉄道へ乗り換える」、「伊賀鉄道を活用したツアーやイベントに参加する」、「遠足や自治会の旅行などには、伊賀鉄道を利用する」など伊賀鉄道の利用に関する協力意向が高く、2014（平成 26）年度調査時点より大きく改善しています。一方で、伊賀鉄道利用者は年々減少しており、意識の改善が行動につながっていない側面がうかがえます。



※：取り組み項目のうち、どれか一つ以上「協力できる」と回答した人の割合

■伊賀鉄道利用促進の取り組みに対する協力意向

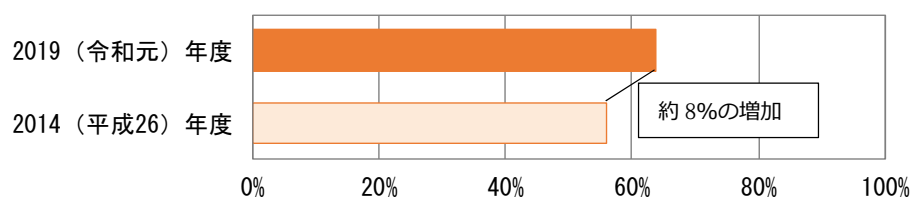


■伊賀鉄道利用促進の各取り組みに対する協力意向

⑤ 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 **達成**

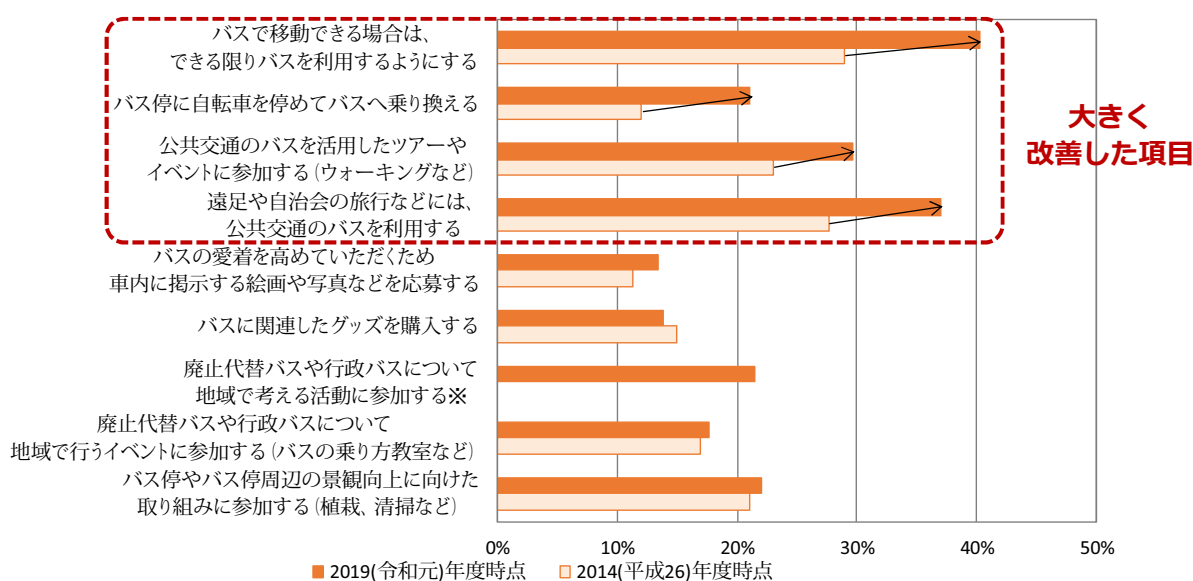
廃止代替バス及び行政バス利用促進の取り組みに対する協力意向※の目標値は現況値の56%以上となっています。2019（令和元）年度時点では協力意向は63.8%と大きく増加しており、目標を達成しています。

各取り組みに対する協力意向では、伊賀鉄道の取り組みに対する協力意向と同様に、「バスで移動できる場合は、できる限りバスを利用するようにする」が最も多く、「バス停に自転車を停めてバスへ乗り換える」、「公共交通のバスを活用したツアーやイベントに参加する」、「遠足や自治会の旅行などには、公共交通のバスを利用する」などバスの利用に関する協力意向が高く、2014（平成26）年度調査時点より大きく改善しています。一方で、伊賀鉄道利用者と同様に、バス利用者も年々減少しており、意識の改善が行動につながっていない側面がうかがえます。



※：取り組み項目のうち、どれか一つ以上「協力できる」と回答した人の割合

■ 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

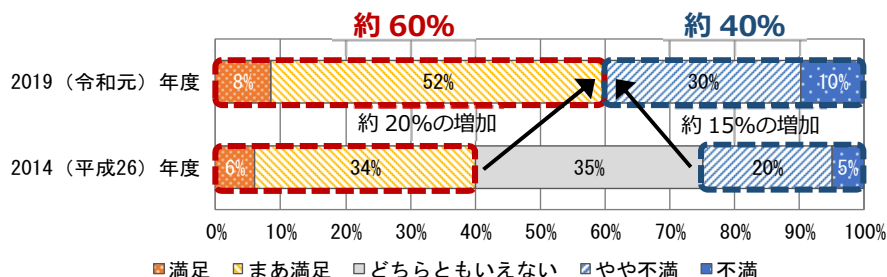


※：比較可能な項目のみ抜粋

■ 廃止代替バス及び行政バス利用促進の各取り組みに対する協力意向

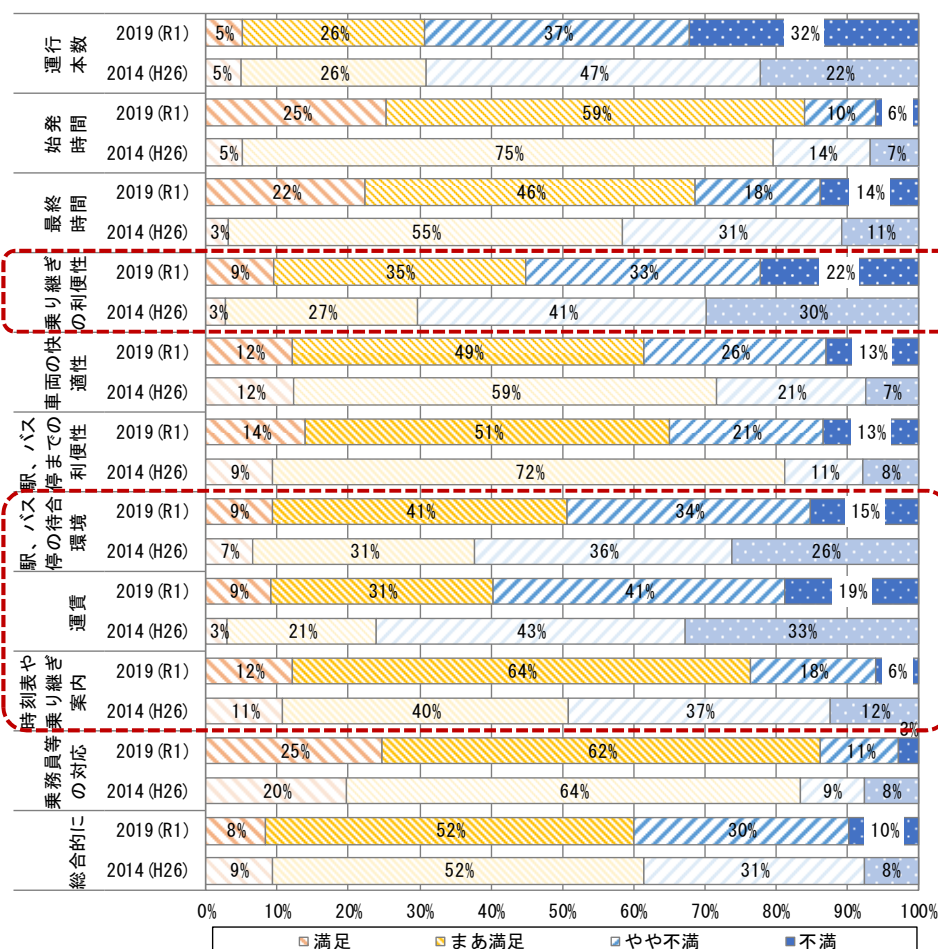
⑥ 鉄道利用者アンケートの鉄道の満足度 達成

鉄道利用者アンケートの鉄道の満足度の目標値は満足が半数を上回ることとなっています。2019（令和元）年度に実施された利用者アンケートでは「満足」「まあ満足」と回答した人は2014（平成26）年度調査から約20%増加し、約60%が満足と回答しており、目標を達成しています。乗継利便性、待合環境、運賃、乗継案内において、不満が改善されたことで目標を達成したものと考えられます。一方で、車両の快適性やバス停までの利便性においては不満の増加が見られます。



※令和元年度利用者アンケートでは「どちらともいえない」の項目を除いた4段階での回答となっている

■鉄道の満足度（利用者アンケート）



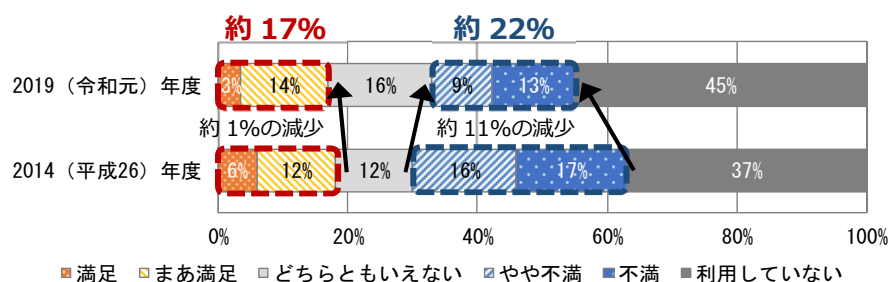
大きく改善した項目

※：比較可能な項目のみ抜粋

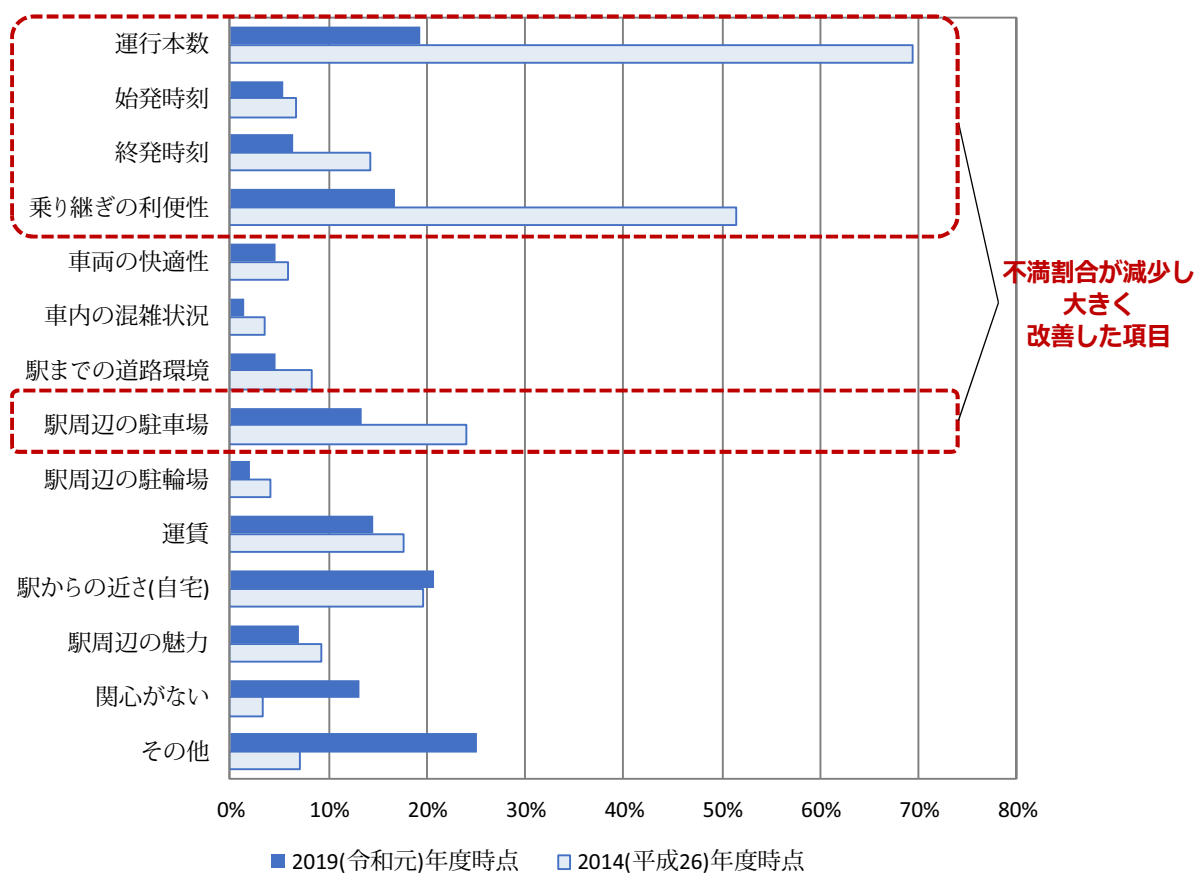
■鉄道に対する項目ごとの満足度（利用者アンケート）

⑦ 市民アンケートの鉄道の満足度 **未達成**

市民アンケートの鉄道の満足度の目標値は満足が不満を上回ることとなっています。2019（令和元）年度に実施された市民アンケートでは「満足」「まあ満足」と回答した人は2014（平成26）年度調査から約1%減少しているものの、不満の割合も約11%減少してしています。不満の改善は見られますが、不満（約22%）が満足（約17%）を上回っており、目標は未達成となっています。不満の内容については、運行本数や始発・終発時刻、乗継利便性、駅周辺の駐車場などのサービス水準に関する項目で不満が大きく改善されています。



■鉄道の満足度（市民アンケート）

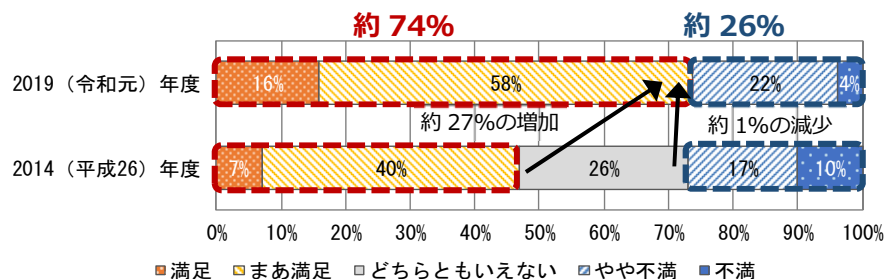


(比較可能な項目のみ抜粋)

■鉄道に対する項目ごとの不満割合（市民アンケート）

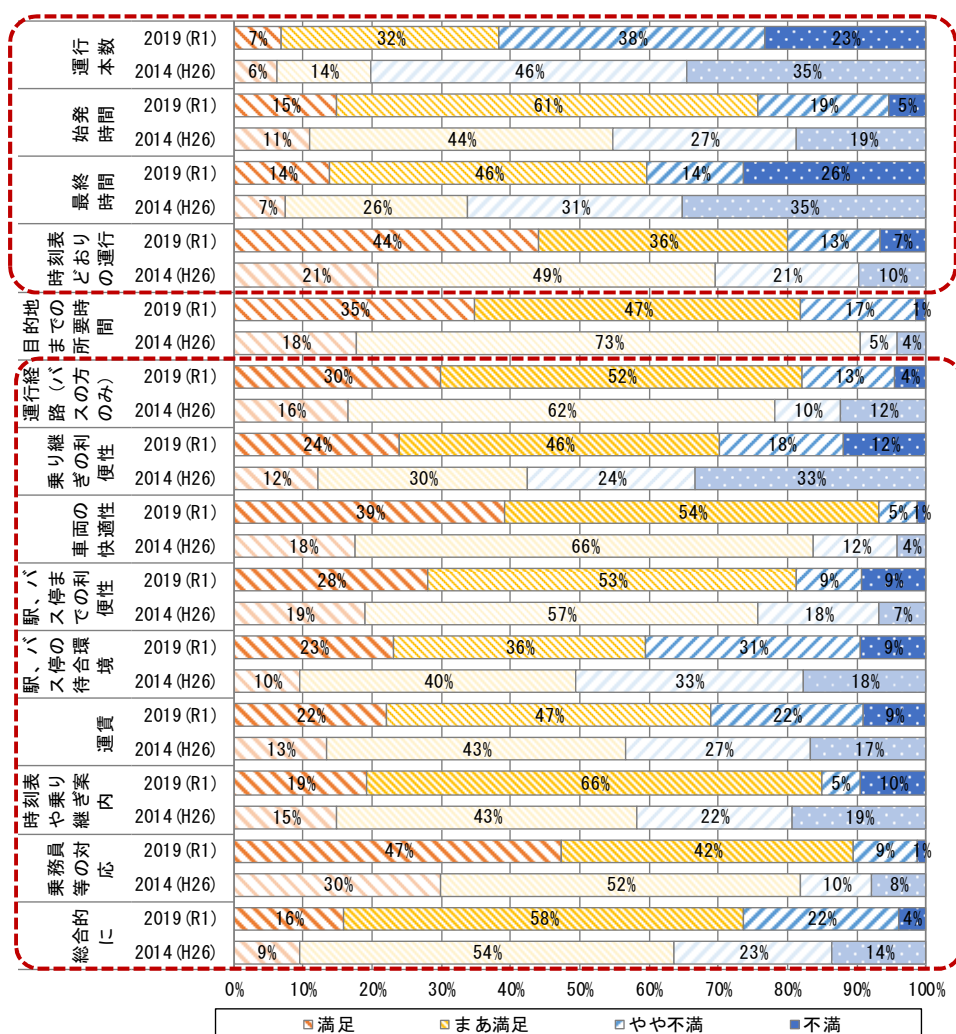
⑧ バス利用者アンケートのバスの満足度 達成

利用者アンケートのバスの満足度の目標値は満足が半数を上回ることとなっています。2019（令和元）年度に実施された利用者アンケートでは「満足」「まあ満足」と回答した人は2014（平成26）年度調査から約27%増加しており、回答者全体に対し目標値である半数を超える約74%が満足と回答しています。目的地までの所要時間以外の項目において、不満が改善されたことで目標を達成したものと考えられます。



※令和元年度利用者アンケートでは「どちらともいえない」の項目を除いた4段階での回答となっている

■バスの満足度（利用者アンケート）

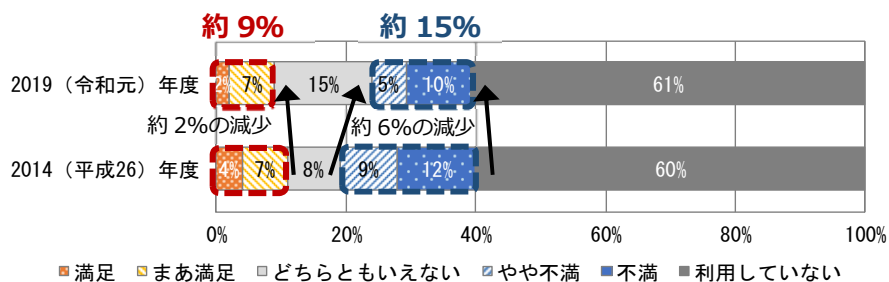


大きく改善した項目

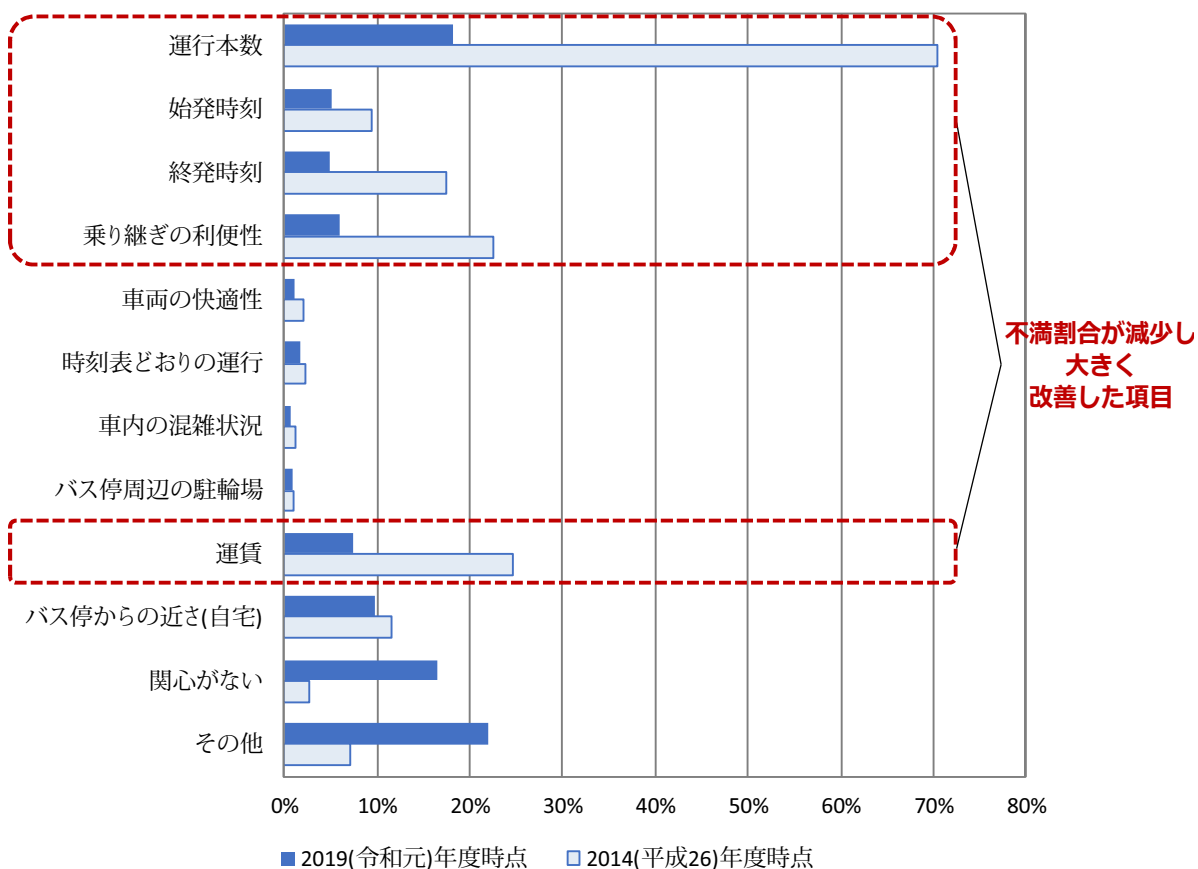
■バスに対する項目ごとの満足度（利用者アンケート）

⑨ 市民アンケートのバスの満足度 **未達成**

市民アンケートのバスの満足度の目標値は満足が不満を上回ることとなっています。2019（令和元）年度に実施された市民アンケートでは「満足」「まあ満足」と回答した人は2014（平成26）年度調査から約2%減少しているものの、不満の割合も6%減少してしています。不満の改善はみられますが、不満（約15%）が満足（約9%）を上回っており、目標は未達成となっています。不満の内容については、運行本数や始発・終発時刻、乗継利便性、運賃などのサービス水準に関する項目を中心に不満が大きく改善されています。



■ バスの満足度（市民アンケート）



※：比較可能な項目のみ抜粋

■ バスに対する項目ごとの不満割合（市民アンケート）

第2章 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

2-1 本章の着眼点とまとめ

本章では、伊賀市のまちづくりや公共交通政策が目指している方向性を確認するため、上位計画である総合計画や、関連計画である伊賀市都市マスタープランなどを整理します。また、人々の移動や公共交通のネットワークは、市内だけではなく周辺市町村に跨ったものとなっています。そのため、周辺市町村の地域公共交通網形成を整理し、各計画における位置づけを確認します。

これらの整理により、関係する計画と整合を図った伊賀市地域公共交通計画としていくとともに、三重県や周辺市町村と協調した取り組みの足掛かりとしていきます。

■上位関連計画のまとめ（1/2）

伊賀市総合計画 (p28～30)	○『身近なバスや鉄道に愛着を持ち、みんなで支える』をめざす姿とし、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することなどが示されています。 ○鉄道については、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、地域経済へも好影響を与え、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が示されています。 ○地域バス交通確保維持事業として、すべての人が安全・安心かつ公平に移動できるよう、交通事業者や地域と連携し安定的で持続可能な交通サービスの提供により、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が示されています。
伊賀市都市マスタープラン (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を示しています。 ○地域拠点では、日常生活の中心として、広域的拠点へのネットワークの拠点として、公共交通の利便性向上や医療施設や福祉施設等の集約に努めるとしています。 ○伊賀上野駅周辺、佐那具駅周辺、柘植駅周辺、伊賀神戸駅周辺を公共交通活用拠点と位置付け、公共交通の利用を促進する地区への集積を進め、効率的な都市構造への再編を進めるとしています。 ○従来から密接なつながりがある名張市とのバスネットワーク強化は重要なものとして位置付けられています。

■上位関連計画のまとめ (2/2)

伊賀市立地 適正化計画 (p34～36)	○人口減少社会でも住み良さが実感でき、郷土に誇りが持てる都市づくりを目指し、 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、ゆめが丘に設定されています。
伊賀市の適正な 土地利用 に関する条例 (p37～38)	○平成30年4月より、伊賀市全域に土地利用条例が施行され、 市街化区域や市街化調整区域が廃止 されています。 ○ 用途地域は継続しており、都市計画区域外も土地利用条例の対象 となり、条例に基づく届出や許可が必要となっています。
伊賀市 地域福祉計画 (p39～40)	○「すべての市民が 住みなれた地域で 安心して 人生の最期まで 暮らせる まちづくり」を理念とし、交通環境面では、 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を図る とされています。
三重県総合交通 ビジョン (p41～43)	○基本方針では、「まちづくりと連携した生活交通の再構築」や「次世代を見据えた交通基盤の整備」などが示されています。 ○ 持続可能なまちづくりに資する交通拠点と多様な交通ネットワークの構築 として、以下の施策が示されています。 ・鉄道をはじめとする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 として以下の施策が示されています。 ・子どもを対象とした モビリティ・マネジメント教育 の導入 ・「 エコ通勤優良事業所認証制度 」を活用した モビリティ・マネジメントの推進 ○ 新たな交通技術や情報通信技術の活用 の検討として以下の施策が示されています。 ・ 超小型モビリティやハイブリッドトレイン などの新たな交通技術等の導入活用の検討 ・GPS、ICT を活用した携帯端末の目的地、交通手段、時刻表等 情報一元化による移動支援 の検討

■周辺市町村の地域公共交通網形成のまとめ

名張市地域公共交通網形成計画 (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とされています。 ○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とされています。
亀山市地域公共交通網形成計画 (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とされています。
津市地域公共交通網形成計画 (p48)	○津市と伊賀市に跨る路線は、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とされています。
JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通網形成計画 (p49)	○笠置町や南山城村と伊賀市に跨る路線は、JR 関西本線がありますが、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）が施策となっています。
奈良県地域公共交通網形成計画 (p50)	○山添村と伊賀市に跨る路線は、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』と位置づけられています。
甲賀市地域公共交通網形成計画 (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位置づけられています。

2-2 伊賀市総合計画

伊賀市のこれからのあるべき姿とそれを実現するための考え方や方向を示し、総合的・計画的にまちづくりを進めるための基本的な方針です。めざす市の姿やまちづくりの基本理念・政策を示す「基本構想」と、政策に基づき実施される施策や事業を示す「再生計画」で構成しています。

(1) 基本構想

① 将来像

伊賀市の宝である、先人より今に受け継がれた自然・歴史・文化・伝統を未来に引き継ぎつつ、暮らしにくさの原因となっている課題を解消し、子や孫の世代にも誇れる市民一人ひとりが「安心」でき、「活力」に満ちたまちをめざします。

『ひとが輝く 地域が輝く』伊賀市

② まちづくりの基本理念

伊賀市の自治基本条例を踏まえ、以下の3つの理念（考え方・姿勢）により、まちづくりを推進します。

1. 「市民」が主体となり地域の個性が生きた自治の形成
2. 持続可能な共生地域の形成
3. 交流と連携による創造的な地域の形成

③ まちづくりの基本政策

めざす伊賀市の将来像の実現に向けて、以下の3つを基本政策として設定します。

1. 安全・安心
→市民の暮らしの「安全・安心」を確保します。
2. 活力
→自立・持続できる「活力」を創出していきます。
3. 人・地域づくり
→未来のまちづくりを担う「人・地域づくり」を進めます。

(2) 再生計画

① 計画のテーマ

第1次再生計画の統括を踏まえ、第2次再生計画のテーマを以下の3つとします。

1. ガバナンスの確立

→「市民」・「地域」との協働による分権型まちづくりの推進

2. 「市政再生」の深化・進展

→スピード感と市民目線により、市民の期待に応える行政

3. “誇れる伊賀市”、“選ばれる伊賀市”へ

→「伊賀流」・「伊賀らしさ」の追求による地方創生の推進

② 公共交通の施策

【協働によるめざす姿】

身近なバスや鉄道に愛着を持ち、みんなで支える

【成果を示す指標】

成果を示す指標	指標の説明	現状値	目標値
市内バス年間利用者数（人）	行政バス、廃止代替バス、事業者バス（高速道路除く）、の合計年間利用者数	693,100 (H27)	720,000 (H32)
市内鉄道駅年間利用者数（人）	JR、近鉄、伊賀鉄道の市内に所在する各駅の合計年間利用者数	3,031,408 (H27)	3,252,000 (H32)

【伊賀流自治の視点からみた各主体の役割】

市民 (団体)	○市民一人ひとは、公共交通を地域の財産ととらえ、自らの交通行動が社会環境や自然環境に及ぼす影響を理解するとともに、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します。 ○関連事業者は、市民や来訪者などにとって利便性の高い公共交通サービスの提供に努めます。
地域	○地域住民の交通ニーズや課題を把握し、諸制度を活用して地域自らが主体となるような取り組みなどの解決策を検討します。
市 (市政再生の視点)	○伊賀市地域公共交通網形成計画に基づき、バスや鉄道などの公共交通機関が、市民の移動手段として確保維持、活性化できるよう、交通サービスの提供、利用促進等に交通事業者や地域とともに取り組みます。 ○公共交通を取り巻く環境や住民ニーズの変化に迅速かつ適切に対応します。 ○だれもが安全で円滑かつ快適に移動することができるよう、交通事業者等と連携協力し施設の整備その他必要な措置を講ずるものとします。

【誇れる・選ばれるまちづくりの視点】

公共交通、特に鉄道については、その魅力を向上させ情報発信することで、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ます。観光資源として広く認識され、地域外からの利用者を増加させることにより、地域経済へも好影響を与え、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きます。

【具体的な取組】

基本事業①：地域バス交通確保維持事業

- 高齢者や障がいのあるひとなどの移動制約者を含むすべての人が安全・安心かつ公平に移動できるよう、交通事業者や地域と連携し安定的で持続可能な交通サービスの提供により、市民の生活交通確保に努めます。
- 本市が自主運行するバス事業については、利用実態やニーズに合わせた運行ダイヤやルートとするなど効率的な運行を図ります。
- 交通事業者や行政による交通サービスを補完するしくみとして、地域運行バスなどの新たな運行方法の導入を推進します。

基本事業②：鉄道網整備促進事業

- ＪＲ関西本線亀山加茂間、ＪＲ草津線の線区及び沿線地域の活性化のため、沿線地域のまちづくりと連動し、電化及び複線化整備、自己充電型バッテリー車両の導入実験、駅施設の整備、交通系ＩＣカードの導入など、幹線鉄道としての機能向上をめざし、関係自治体や整備促進団体、鉄道事業者等と連携しながら取り組みます。
- 近鉄大阪線は、運行ダイヤ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。

基本事業③：伊賀線活性化促進事業

- 伊賀線を永続的に維持していくため、市が鉄道事業の主体の一つとして参画します。このことにより、観光施策や土地利用施策など伊賀線を市のまちづくり施策の中で活かす取り組み、四十九町地内への新駅整備、関連する他の鉄道路線やバス路線とのネットワーク形成と機能強化などによる需要創出や利用促進を図ります。
- 市民や地域の各主体と連携し、伊賀線を守り育てるマイルール意識の醸成を図ります。

2-3 伊賀市都市マスタープラン

市町村の総合計画や三重県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」を踏まえて、都市の将来像や土地利用の基本方針、都市施設（道路・公園・下水道等）の配置方針等を明らかにするとともに、地域ごとのまちづくりの方針を定めることにより、市町村レベルでの都市計画の総合的な指針としての役割を果たすものです。

(1) 伊賀市の将来像

① 伊賀市の将来像

『人が輝く 地域が輝く』～住み良さが実感できる自立と共生のまち～

② 都市づくりの基本構想

**“伊賀市特有の自然環境や都市の姿を継承しつつ、
多様な連携と交流による持続可能な都市づくり”**

伊賀市の特徴である盆地という自然環境特性や、城下町や各種街道を軸とした歴史資源、さらにはそれらと一体となった都市の姿を継承するとともに、その特徴を活かしたさらなる住み良さを追求するため、市内及び近隣市との多様な連携と交流が形成された持続可能な都市をめざします。

③ 都市づくりの目標

1. 住み良さが実感できるまちづくり

→都市の活力維持と利便性向上のために、都市機能の集積した既存市街地等を有効に活用し拠点性の維持・拡充、産業の集積を図ります。また、都市基盤の整備や市内における公共交通等の多様なネットワークの構築を進めるとともに、近隣市との連携強化に努めることで、将来も安心して生活でき住み良さが実感できるまちづくりを進めます。

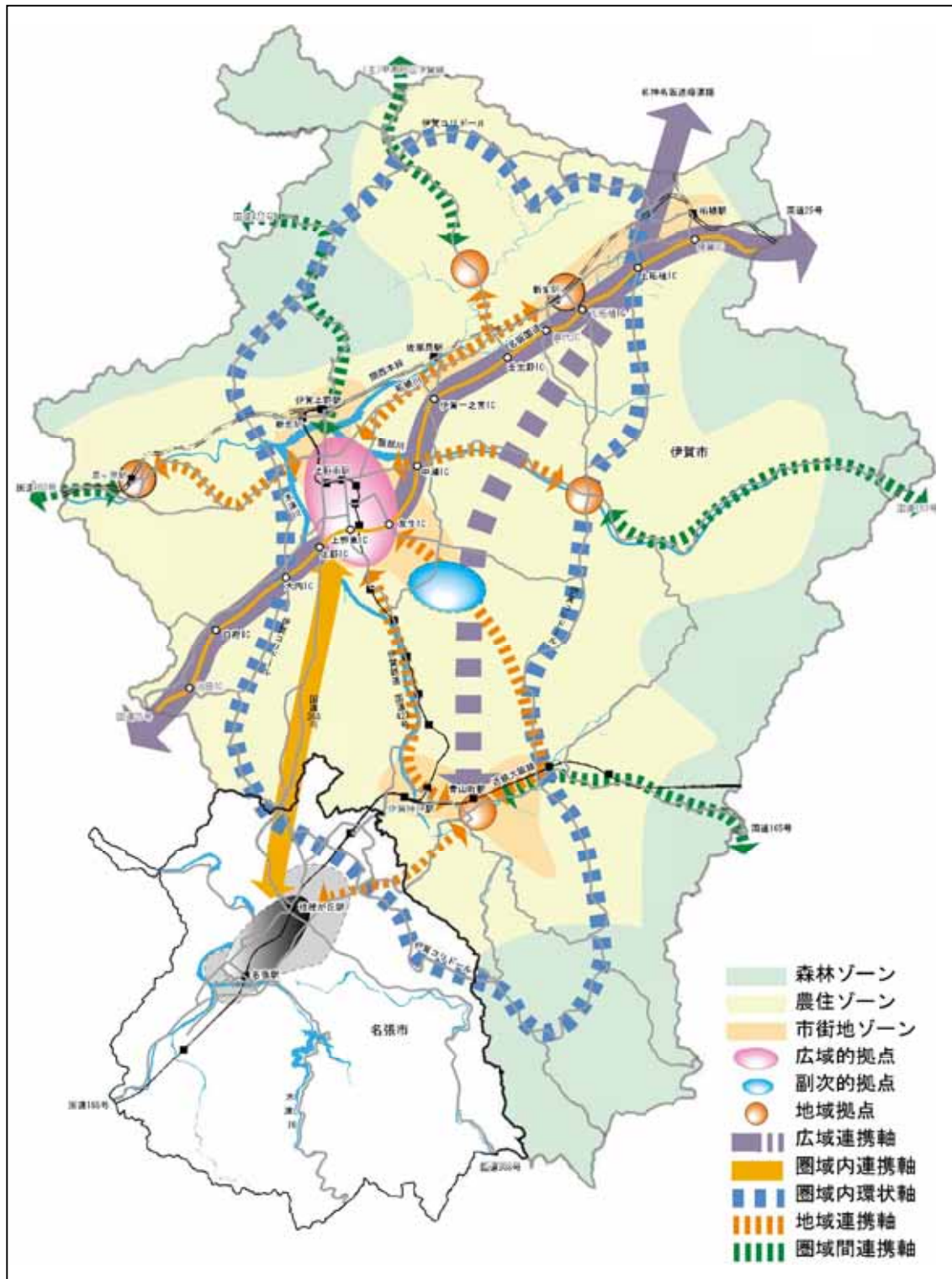
2. 多様な交流を創造する都市づくり

→伊賀圏域の持つ盆地特有の自然環境や歴史・文化、特産品など個性豊かな地域資源を活用した都市づくりを進め、圏域の魅力増進を図ることで、「人、モノ、情報」など多様な交流を創造します。

3. 交流と連携による創造的地域づくり

→「市民」が主体となり、地域の個性や特徴を活用した地域づくりを進めることで、地域の活力維持・向上に努めるとともに、地域間の連携を進めることで更なる創造的地域づくりを推進します。

(2) 将来都市構造図



※本図の名神名阪連絡道路の実線は、地域高規格道路計画路線調査区間、破線は候補路線を示します。

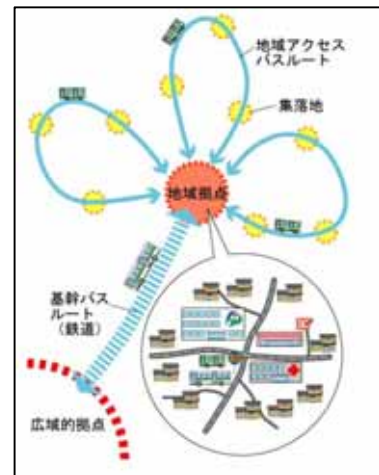
■将来都市構造図

(3) 都市整備の方針（関連項目を抜粋）

① 土地利用の方針－地域拠点－

地域拠点は、地域の日常生活の中心として、現在機能している支所周辺を位置づけ、広域的拠点へのネットワークの拠点として、公共交通の利便性向上や公共施設、医療施設、福祉施設等の集約に努めることで、地域住民が暮らしやすい都市構造の形成に努めます。

地域拠点は、伊賀支所周辺、島ヶ原支所周辺、阿山支所周辺、大山田支所周辺、青山支所周辺の5箇所とします。



■ 地域拠点の形成イメージ

② 土地利用の方針－公共交通活用拠点－

公共交通の拠点など現在市街地の集積が見られる地区や市街化することで公共交通の利用を促進する地区への集積を進め、効率的な都市構造への再編を進めます。

市街地の集約化を図る拠点は、伊賀上野駅周辺、佐那具駅周辺、柘植駅周辺、伊賀神戸駅周辺の4箇所とします。



■ 公共交通活用拠点の形成イメージ

③ 都市施設整備の方針－公共交通機関－

伊賀市の一体的な都市形成のため、市内交通ネットワークの充実が必要であり、鉄道・バスなどの公共交通ネットワークの充実を図っていきます。

さらに、広域的バス交通、特に従来から密接なつながりがあり、通勤・通学での利用も多い名張市とのバスネットワークの強化についても重要なものとして位置付けていきます。

2-4 伊賀市立地適正化計画

多くの都市ではコンパクトシティという目標のみが示されるにとどまっているのが一般的で、具体的な施策を推進するため本計画が制度化されました。これは、都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて居住機能や都市機能の誘導によりコンパクトシティに向けた取り組みを推進しようとしているものです。

(1) 都市づくりの方針

伊賀市の人口が減少する中でも、住み続ける価値のある都市でありたいと願って、「人口減少社会でも住み良さが実感でき、郷土に誇りが持てる都市づくり」とします。

【都市形成における課題】
①上野市街地の再生 ②生活拠点の維持 ③市街地拡散の抑制等土地利用の適正化 ④公共施設の集約・再編により、維持管理コストの適正化及び拠点性の維持 ⑤伊賀市の強みを活かした魅力的居住地づくり ⑥市街地を災害から守る対策

【都市づくりの方針】
『人口減少社会でも住み良さが実感でき、郷土に誇りを持てる都市づくり』
基本目標 1：将来も持続可能な都市構造の実現
【具体的方向性】
1.土地利用の適正化のために、伊賀市土地利用条例の運用 2.上野市街地の再生と地域の拠点づくり 3.公共施設の集約・再編と公共交通ネットワーク
基本目標 2：住みたい・住み続けたい“伊賀”づくり
【具体的方向性】
1.災害に強い安全な都市づくり 2.伊賀市の強みを活かした魅力的居住地づくり

(2) 居住誘導区域設定の方針

伊賀市の居住誘導区域は、国及び三重県の居住誘導の考え方を基本に、立地適正化計画の都市づくりの方針の実現をめざし、以下のように設定します。

【居住誘導区域の考え方】

1. 土地利用の適正化のための伊賀市土地利用条例との整合を図ります。
2. 上野市街地の再生と地域の拠点づくりのために有効な居住誘導とします。
3. 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とった居住誘導とします。
4. 災害に強い安全な都市づくりをめざし、災害リスクが低い場所への居住誘導を基本とします。
5. 都市内外の人から住みたいと思われる、伊賀市の強みを活かした魅力的居住地づくりをめざします。

(3) 居住誘導区域エリア

「広域的拠点区域」として“上野居住誘導区域”、「副次的拠点区域」として“ゆめが丘居住誘導区域”を位置づけています。

また、「各支所周辺拠点（都市計画区域内）」として“青山支所周辺居住誘導区域”と“阿山支所周辺居住誘導区域”、“伊賀支所周辺居住誘導区域”、「各支所周辺拠点（都市計画区域外）」として“島ヶ原支所周辺居住誘導区域”と“大山田支所周辺居住誘導区域”を位置づけています。

さらに、「公共交通活用拠点」として“伊賀上野駅周辺居住誘導区域”と“柘植駅周辺居住誘導区域”、“伊賀神戸駅周辺居住誘導区域”を位置づけています。

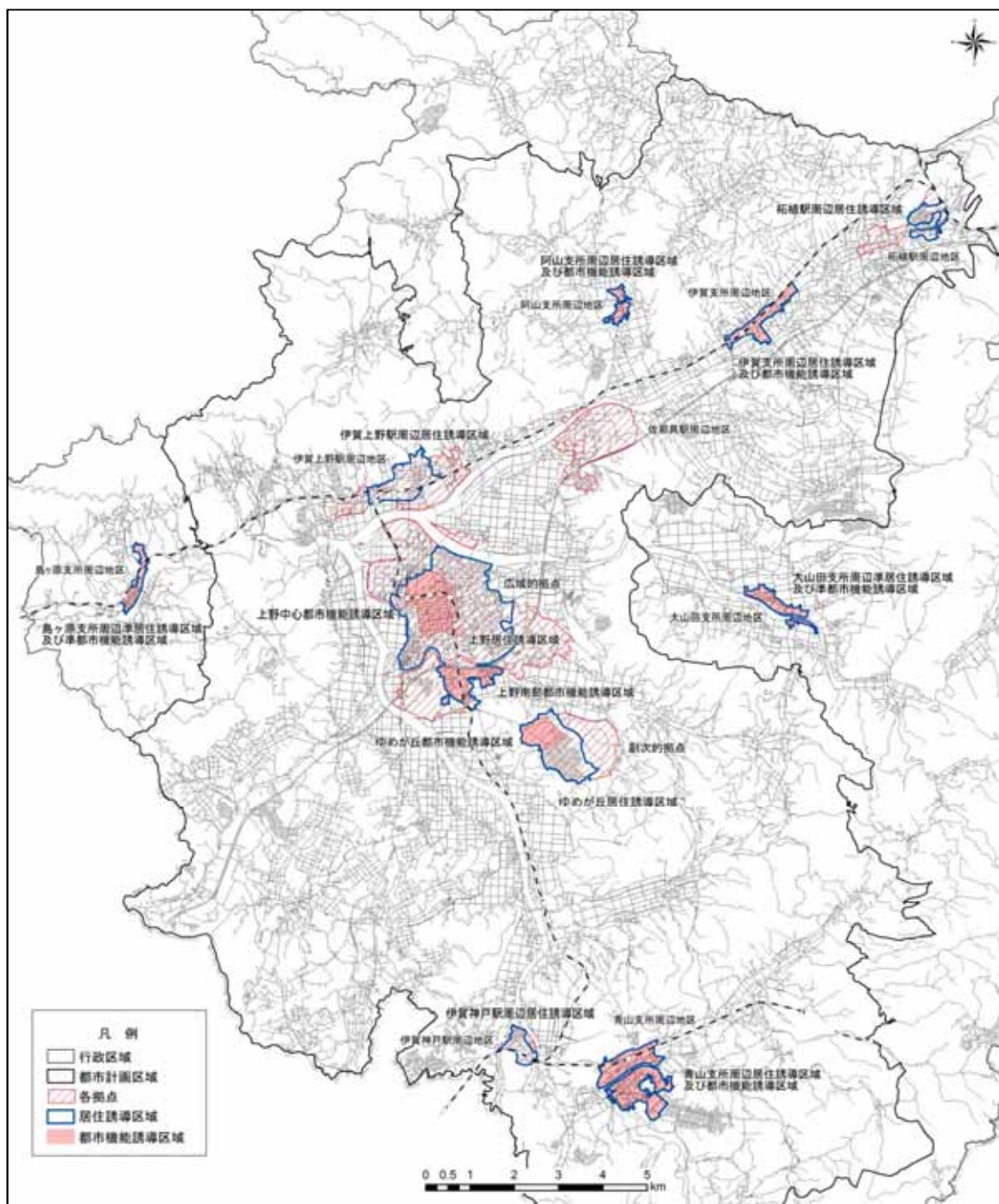
(4) 都市機能誘導区域設定の方針

伊賀市の都市機能誘導区域および誘導施設は、国及び三重県の居住誘導の考え方を基本に、立地適正化計画の都市づくりの方針の実現をめざし、以下のように設定します。

【都市機能誘導区域及び誘導施設の考え方】

1. 土地利用の適正化のための伊賀市土地利用条例との整合を図ります。
2. 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・誘導を図ります。
3. 公共施設の集約・再編と公共交通ネットワークの方針と連携をとった都市機能誘導区域とします。
4. 都市内外の人から住みたいと思われる、伊賀市の強みを活かした魅力的拠点づくりをめざします。

(5) 居住誘導区域・都市機能誘導区域全体図



■ 居住誘導区域・都市機能誘導区域全体図

2-5 伊賀市の適正な土地利用に関する条例

全市における土地利用の秩序をもたせ、人口減少・少子高齢社会においても持続可能な「多核連携型の都市構成」（伊賀市都市マスタープランの都市づくりの目標）を目指し、全市統一の制度として「伊賀市の適正な土地利用に関する条例」を2017(平成29)年9月に制定しました。(2018(平成30)年4月2日施行)

**「誰もが住みたい、住み続けたいと思えるまち、
訪れてみたいと感じてもらえるまち」
をつくり、育み、次の世代に受け継ぐために**

【条例の概要】

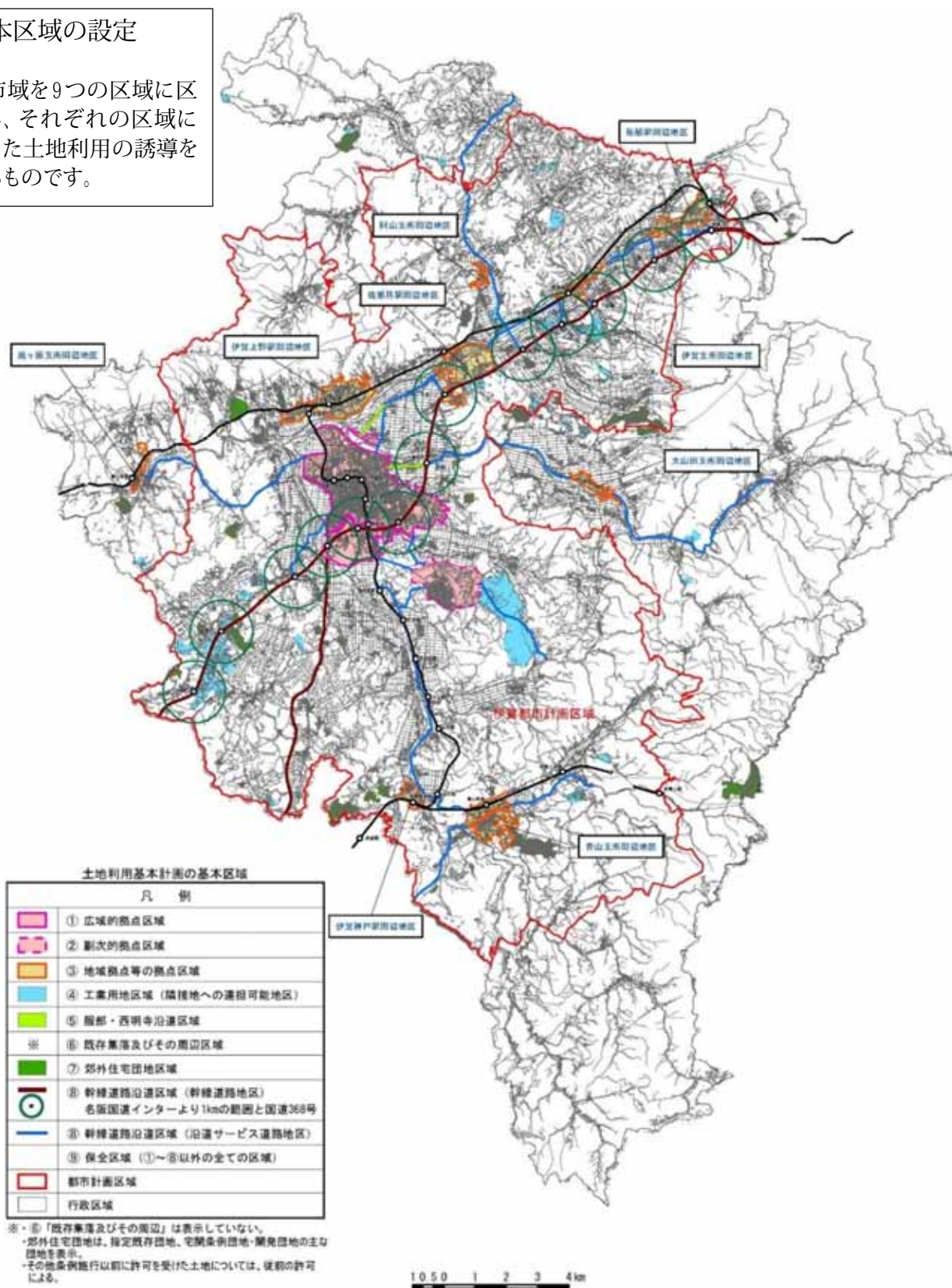
- ① 2018(平成30)年4月2日より、開発や建築に係る新たな土地利用のルールとして、伊賀市全域に土地利用条例を施行しました。
- ② 都市計画法で定められていた市街化区域や市街化調整区域は廃止されました。
- ③ 市街化区域は廃止されましたが、用途地域は継続指定しています。
- ④ 都市計画区域外も土地利用条例の対象となり、条例に基づく届出や許可が必要です。



■市街化区域及び土地利用条例区域

基本区域の設定

市域を9つの区域に区分し、それぞれの区域に適した土地利用の誘導を図るものです。



■基本区域の設定

2-6 伊賀市地域福祉計画

社会福祉にかかわる計画の横断的・包括的な計画であるとともに、地域包括ケアシステムの構築に向けた施策計画として位置づけられたものです。

(1) 理念・戦略

少子化、高齢化、人口減少が急激にすすむ中で、すべての市民が安心して生活できるまちづくりに向け、第3次地域福祉計画が担う役割は明確になってきています。このことから、この計画が担う役割を果たすため、以下を“理念”として位置付けます。そして、この理念を達成するために必要な要素である以下の3つを“戦略”として位置づけ、すべての市民が主体者となったまちづくりをすすめます。

【理念】

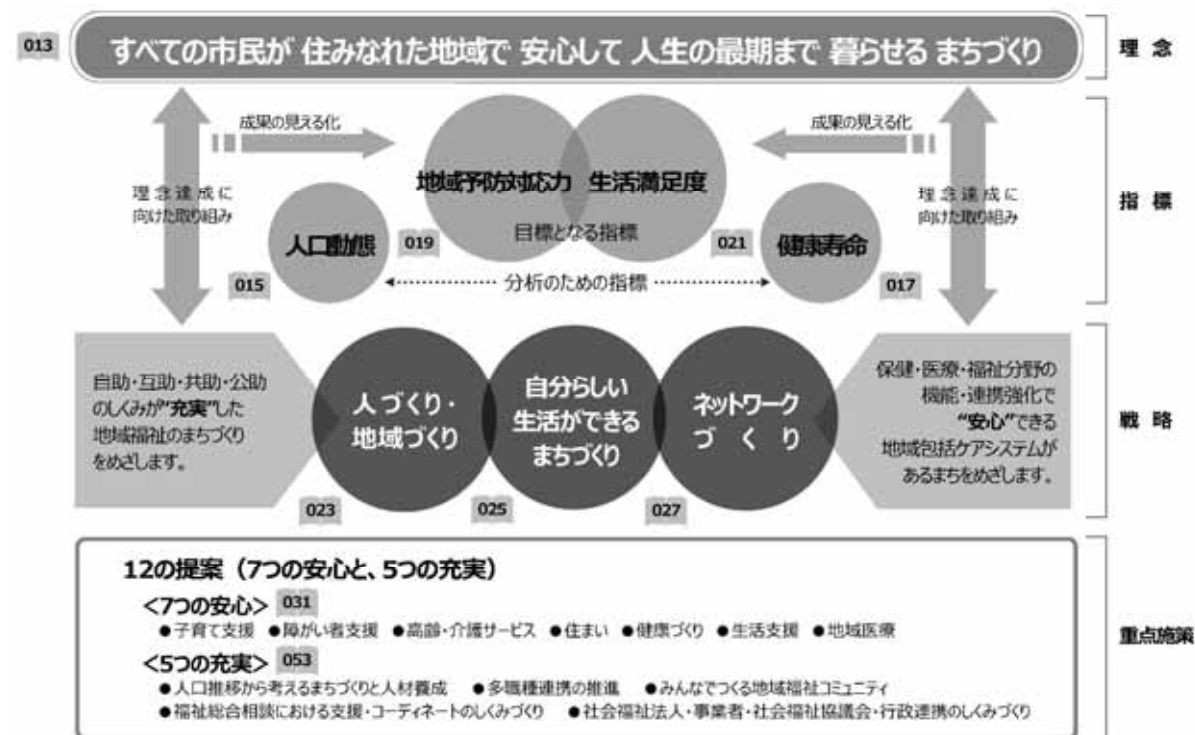
**すべての市民が 住みなれた地域で
安心して 人生の最期まで 暮らせる まちづくり**

【戦略】

- 1.人づくり・地域づくり
- 2.自分らしい生活ができるまちづくり
- 3.ネットワークづくり

(2) 計画マップ

第3次伊賀市地域福祉計画では、下記のプログラムが書かれています。



■計画マップ

(3) プロジェクト

第3次伊賀市地域福祉計画では、プロジェクトとして、以下の12の取り組みが提案されています。

【12の提案】

項目		内容
7つの安心	子育て支援	地域での子育て支援の充実などの取組方針を示します。
	障がい者支援	障がいのある人の社会参加活動の推進などの取組方針を示します。
	高齢・介護サービス	地域による見守り体制づくりなどの取組方針を示します。
	住まい	社会資源をいかした「住まい」の検討などの取組方針を示します。
	健康づくり	生涯を通じた健康づくりの推進などの取組方針を示します。
	生活支援	地域による予防活動への総合的な支援などの取組方針を示します。
	地域医療	地域医療構想の検討などの取組方針を示します。
5つの充実	人口推移から考えるまちづくりと人材養成	伊賀市の人口推移から、地域福祉・まちづくりや人口減少時代に対応するために必要な人材について考えます。
	多職種連携の推進	地域包括ケアシステムの構築に向け、必要なときに、必要なサポートが提供できる専門機関の連携づくりについて示します。
	みんなでつくる地域福祉コミュニティ	住みなれた地域で安心した生活を送るための、市民参画による“人づくり・地域づくり”を、みんなで考えます。※地域福祉活動計画の方向性となります。
	福祉総合相談における支援・コーディネートのおしくみづくり	地域包括ケアシステム構築に向け、新たに検討・構築が必要な支援のおしくみを示します。
	社会福祉法人・事業者・社会福祉協議会・行政連携のおしくみづくり	すべての市民が、住みなれた地域で安心した生活が続けられるための、社会福祉協議会・行政連携のめざす姿を示します。

上記の「7つの安心」のうち「生活支援」の一つの項目は、以下のとおりです。

【すべての人が公平に移動できる交通環境づくりをすすめます】

伊賀市地域公共交通網形成計画などに基づき、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を図ります。

また、主体者意識を共有した上で、地域が自ら創り、育む地域固有の交通システムの構築をめざし、地域やNPO等が運行・運営する地域運行バスや乗合タクシーなど、新しい地域交通システム導入の検討を行います。

そして、公共交通機関を利用することが困難な要介護者、障がいのある人などへの輸送サービスである福祉有償運送をひとつの重要な移動手段と捉え、必要な人が必要なときに安心して使える移動支援サービスの充実に努めます。

2-7 三重県総合交通ビジョン

少子高齢化をはじめとする将来の社会情勢の変化に対応した生活交通の維持確保、観光誘客のほか、さまざまな経済交流活動の広域化を担うリニア中央新幹線や高速道路の整備の進展などの新たな動向等を見据えた本県の交通に関する総合的な政策の方向性を示し、安全、快適で利便性の高い交通基盤の確立をめざします。

(1) 基本理念

社会背景や将来への展望等をふまえ、基本理念を次のとおり定めるとともに、さまざまな課題解決に向け、国、県、市町、県民、交通事業者等が各々の役割を分担しながら施策を推進していきます。

安全・安心で快適な生活と活力ある経済活動を支える交通

(2) 基本方針

1. まちづくりと連携した生活交通の再構築
2. 広域交通ネットワーク機能の向上
3. 安全・安心を高めるための交通基盤づくりの推進
4. 次世代を見据えた交通基盤の整備

(3) 実施方針（関連項目を抜粋）

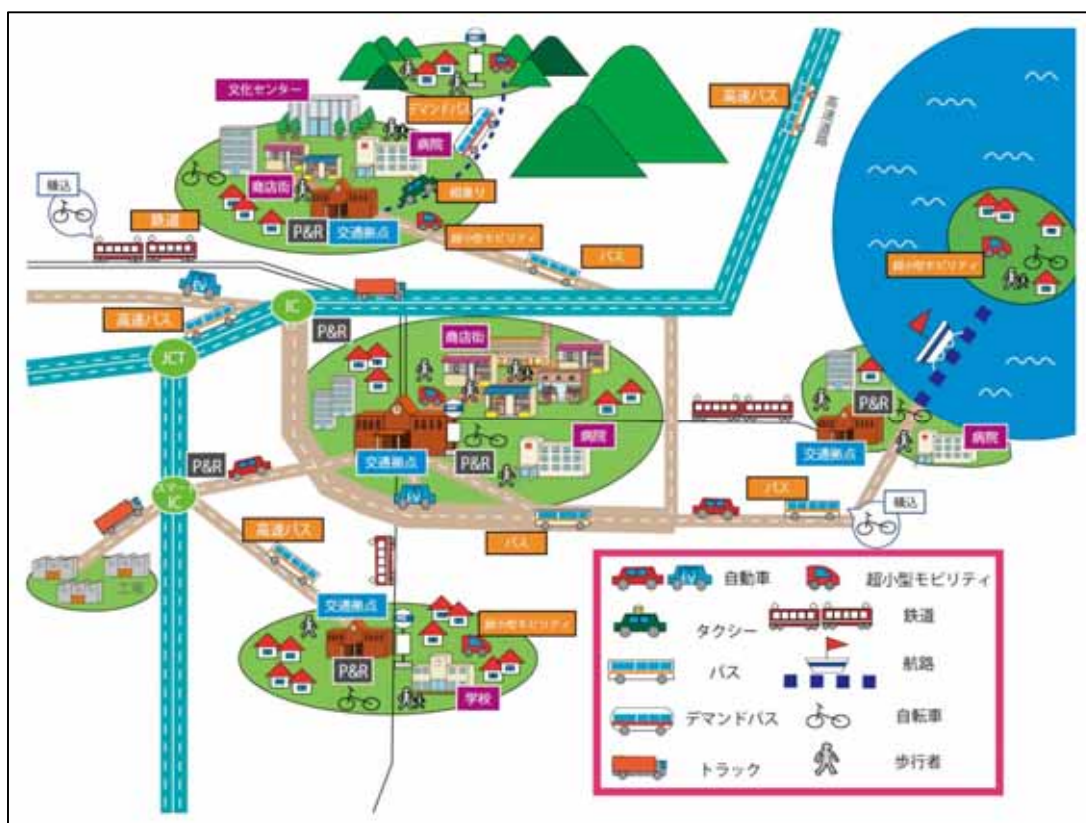
【施策の推進について】

交通に関する施策の推進は、まちづくりやその他の多様な観点をふまえ、当該施策相互間の連携およびこれと関連する施策との連携を図りながら、国、県、市町、交通事業者、県民その他の多様な分野の関係者が連携し、および協働しつつ、実施していきます。

① 持続可能なまちづくりに資する交通拠点と多様な交通ネットワークの構築

集約型都市（コンパクトなまちづくり）の実現により市街地等の拡散に伴う低密度化を抑制し、人口密度の維持を図るとともに、諸機能（医療機関、商業施設、文化施設等）を集約した拠点間、あるいは拠点と居住エリア間を結ぶ地域公共交通ネットワークを再構築し、利用者のニーズに合致した輸送サービスを提供していきます。

- 施策①：鉄道をはじめとする地域公共交通の維持・確保、乗継・乗換利便性の向上
 施策②：諸機能（医療機関、商業施設、文化施設等）を集約した拠点間や拠点と住居間を結ぶ地域公共交通ネットワークの再構築
 施策③：公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり
 施策④：交通事業の運行・経営状況や優良事例等の情報収集・共有などによる地域公共交通沿線居住者の利用促進



■交通拠点および交通ネットワークのイメージ

② モビリティ・マネジメントの推進

将来の地域を担う子どもを対象とした教育に取り入れ、「モビリティ・マネジメント力」の育成を図っていきます。また、単独企業によるモビリティ・マネジメントの取り組みから、複数企業による連携型のモビリティ・マネジメントへと発展していくために、地域におけるモビリティ・マネジメント力を醸成していきます。

- 施策①：子どもを対象としたモビリティ・マネジメント教育の導入
 施策②：県民ノーマイカー運動の創設・推進
 施策③：「エコ通勤優良事業所認証制度」を活用したモビリティ・マネジメントの推進

③ 都市間交通ネットワークの充実および広域交通結節点ネットワークの維持・充実

複数の市町を跨ぐ都市間の円滑な移動手段の確保と充実を図るとともに、リダンダンシーの観点から、鉄道、バス、航路による複数の公共交通機関によるネットワーク化を図っていきます。

施策①：県内外の高速道路等を活用した広域バスネットワークの充実

施策②：県内外の鉄道ネットワークの円滑な連携の推進

施策③：国際空港等へのアクセスの維持および利便性向上

④ 誰もが安全に移動できる交通

高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年施行）に基づくバリアフリー化を推進し、ベビーカー等の利用者使用も含めて、あらゆるひとが安全に公共交通を利用できる環境整備を進めていくとともに、地域の方がたや利用者同士の助け合い意識の醸成を図っていきます。

施策①：鉄道駅、バス停、旅客船乗り場のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

施策②：交通車両等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

施策③：公共交通利用者支援助け合い意識の醸成

施策④：交通事業の人材確保や技術の維持・継承住者の利用促進

⑤ 新たな交通技術や情報通信技術の活用の検討

新たな交通技術を活用した環境への配慮や交通基盤の改良を図っていきます。また、多様な行動目的に対する交通手段について、GPS（全地球測位システム）、ICT（情報通信技術）を活用し、いつでもどこでも携帯端末を利用することにより、適切に情報提供ができる環境づくりを推進していきます。

施策①：超小型モビリティやハイブリッドトレインなどの新たな交通技術等の導入活用の検討

施策②：GPS、ICT を活用した携帯端末の目的地、交通手段、時刻表等情報一元化による移動支援の検討

⑥ 交通機関ナンバリングによる利便性の向上

将来において期待される外国人観光客の増加に向け、誰もが簡単に目的地に到達できるように、世界的に普及しているローマ字やアラビア数字を使った、鉄道駅やバス停、路線の簡略記号化（ナンバリング）を全県的に推進していきます。

施策：県内鉄道駅、バス停のナンバリングシステムの導入と推進

2-8 周辺市町村の地域公共交通網形成計画

(1) 対象とした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は以下のとおりとなっています。

対象となっている計画区域は、三重県内や県外を問わず、伊賀市の近隣の市町村となっています。

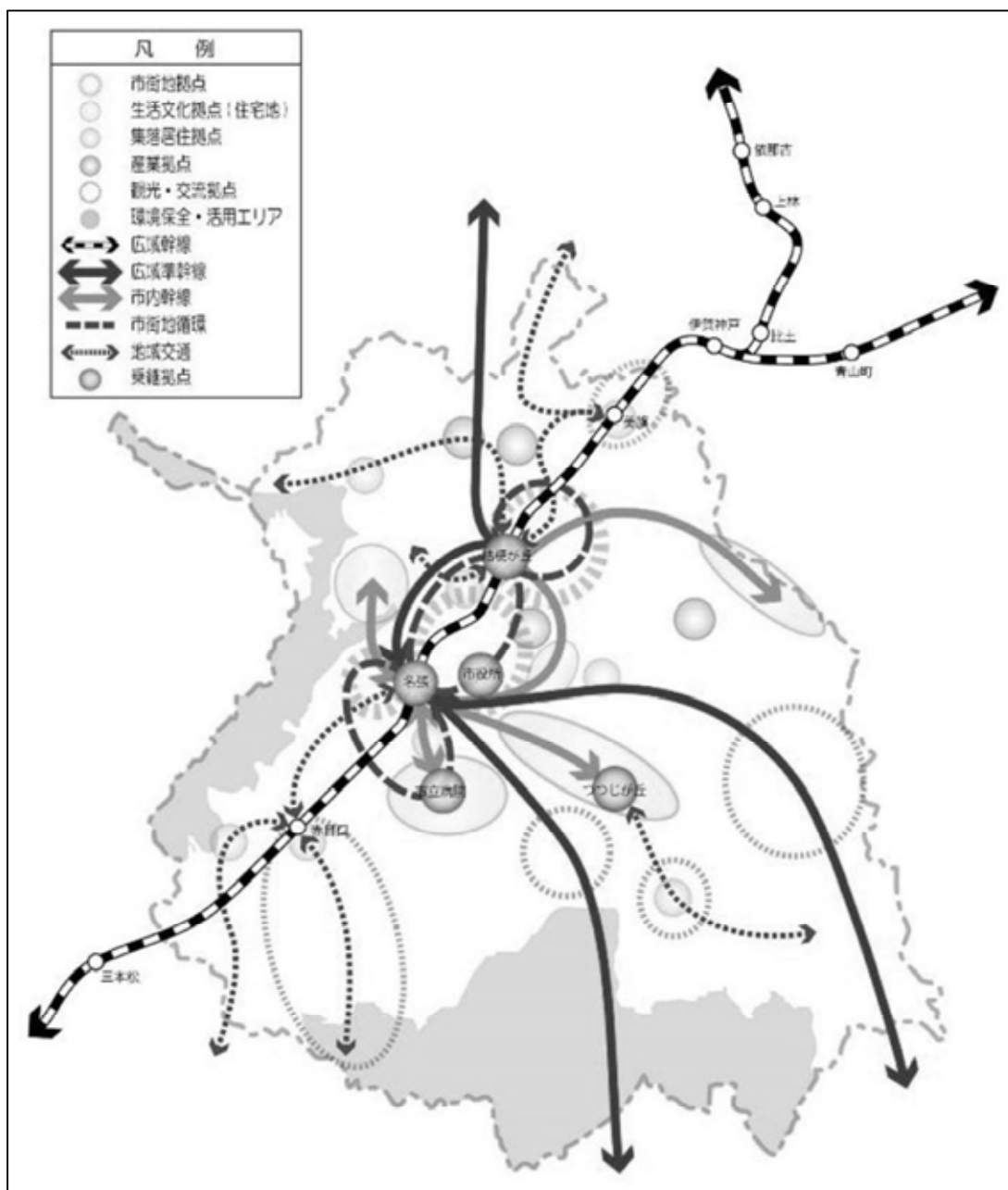
■周辺市町村の地域公共交通網形成計画

計画名	計画区域	計画期間
名張市地域公共交通網形成計画	名張市全域	平成 28 年度～32 年度
亀山市地域公共交通網形成計画	亀山市全域	平成 29 年度～33 年度
津市地域公共交通網形成計画	津市全域	令和 2 年度～6 年度
JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通網形成計画	笠置町、和束町 及び南山城村	平成 29 年度～33 年度
奈良県地域公共交通網形成計画 2017	奈良県全域	平成 28 年 4 月 1 日 ～平成 33 年 3 月 31 日
甲賀市地域公共交通網形成計画	甲賀市全域	平成 29 年度～40 年度



(2) 名張市地域公共交通網形成計画

名張市から伊賀市内に乗り入れている路線として、伊賀鉄道や近鉄大阪線は、『広域幹線』、上野名張線は『広域準幹線』、美旗地域コミュニティバス「はたっこ号」は『地域交通』と位置づけられています。



■名張市公共交通ネットワーク形成（案）のイメージ

名張市の各幹線の機能やサービス確保の考え方は以下のとおりとなっています。

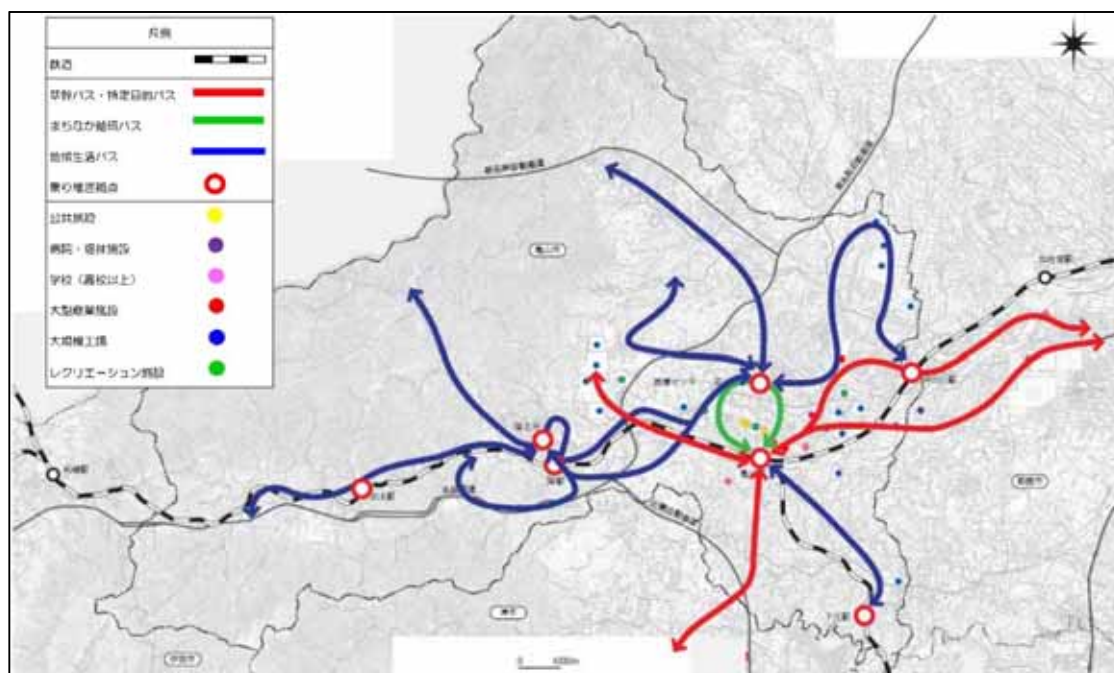
『広域幹線』や『広域準幹線』は、交通需要に応じた適正なサービスを提供すること、
『地域交通』は、日常生活の移動支援として、利用特性に応じた適切なサービス水準を維持することが示されています。

■名張市公共交通の機能分類とサービス確保の考え方

分類	機能	サービス確保の考え方
広域幹線	広域幹線として大阪都市圏、名古屋都市圏及び伊賀市方面を連絡	・大阪都市圏、名古屋都市圏及び伊賀市方面を連絡します。 ・交通需要に応じた適正なサービスを提供します。
広域準幹線	乗継拠点（名張駅、桔梗が丘駅）と周辺都市を連絡	・広域幹線と連携するとともに、乗継拠点（名張駅、桔梗が丘駅）と周辺都市を連絡します。 ・交通需要に応じた適正なサービスを提供します。
地域交通	地域の特性・ニーズに応じた日常生活の移動を支援	・地域の特性・ニーズに応じた日常生活の移動を支援します。 ・広域幹線、広域準幹線、市内幹線、市街地循環との競合の回避に留意したルート及びダイヤを設定します。 ・市街地循環との乗継利便性の確保に留意したダイヤを設定します。 ・地域にとって利用特性に応じた適切なサービス水準を維持します。

(3) 亀山市地域公共交通網形成計画

亀山市から伊賀市内に乗り入れている路線として、JR 関西本線は、輸送量・輸送速度からも本市の公共交通移動の主軸であるとされています。



■亀山市公共交通維持確保改善の考え方に基づく公共交通の将来イメージ図（平成 33 年度）

亀山市の交通機能やサービス水準の設定は以下のとおりとなっています。

JR 関西本線は、広域的な移動需要に対して重要な役割を果たす亀山市の広域的な公共交通軸であることが示されています。

■亀山市公共交通の機能分類とサービス水準の設定

公共交通機関	鉄道
路線等の機能	他の交通手段との連携による公共交通のネットワークを形成する上での骨格であり、広域的な移動需要に対して重要な役割を果たす本市の広域的な公共交通軸。
サービス確保の考え方	鉄道交通事業者が主体となって運行を実施するものであるが、広域間の移動需要に対応できるよう鉄道事業者と連携し、利便性を確保維持する。
サービス水準の設定	鉄道事業者が主体となって運行を実施するものであるが、通勤、通学、通院、買物、娯楽など幅広い移動需要に対応できるよう、現状維持以上を確保する。
路線維持の考え方	鉄道事業者が運行
該当する現行路線等（H29.4.1 現在）	JR 関西本線（亀山駅・井田川駅・関駅・加太駅）

(4) 津市地域公共交通網形成計画

津市から伊賀市内に乗り入れている路線として、近鉄特急・急行列車や近鉄大阪線は、木の『幹』に該当する地域間（市外と拠点、拠点間）を結ぶ交通として位置づけられています。



■津市公共交通網の全体像

津市の公共交通の役割分担は以下のとおりとなっています。

近鉄特急・急行列車は、津市と大都市圏・三重県内主要都市とを結ぶこと、近鉄大阪線は、伊勢中川駅と市内地域拠点・近隣市とを結ぶことが示されています。

■津市公共交通の役割分担

交通機関		役割	
鉄道	近鉄特急・急行 (快速急行含む)	【幹】 地域間を 結ぶ交通	津市と大都市圏・三重県内主 要都市とを結ぶ
	近鉄普通 (一部の急行含む) 大阪線		伊勢中川駅と市内地域拠点・ 近隣市とを結ぶ

(5) JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通網形成計画

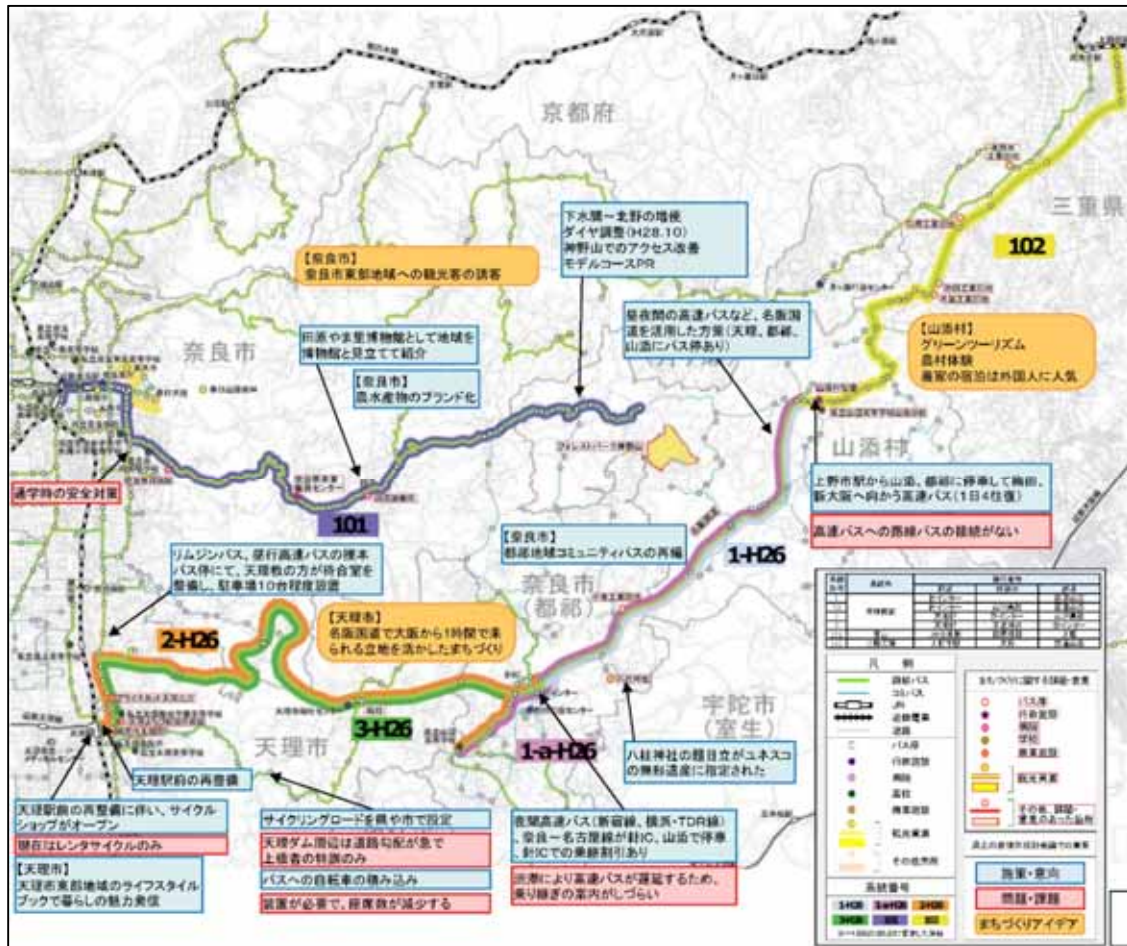
笠置町や南山城村から伊賀市内に乗り入れている路線として、JR 関西本線があります。具体施策として、JR 関西本線加茂以東区間から奈良・大阪方面及び京都方面への列車の乗継時間短縮など、利便性向上にかかる対策を実施することが示されています。



■ JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通網形成計画で取り組む施策

(6) 奈良県地域公共交通網形成計画

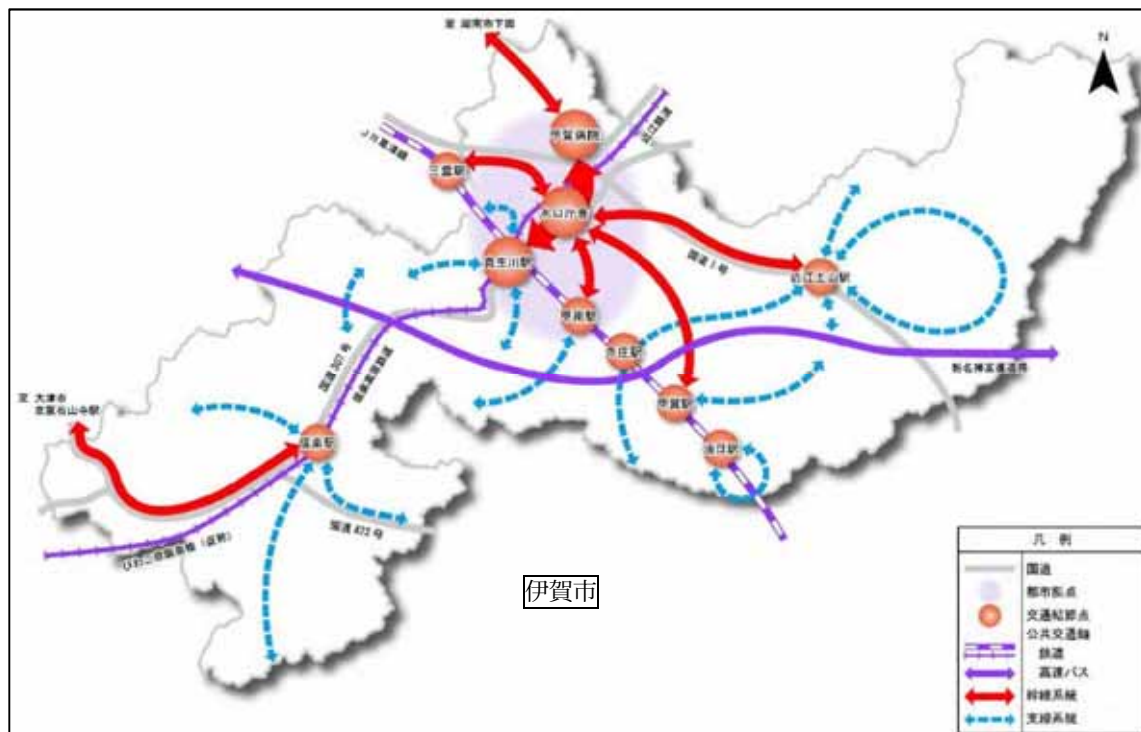
山添村と伊賀市を跨る路線として、上野山添線と、上野市駅と新大阪をネットワークする高速バスがあります。上野市駅と山添村までの路線は『観光資源』として位置づけられています。



■ 公共交通とまちづくりのデッサン（奈良県東部 A 天理都部線・東山線・上野天理線）

(7) 甲賀市地域公共交通網形成計画

地域公共交通の展開イメージとして、伊賀市と跨る箇所に『支線系統』が位置づけられています。



■ 甲賀市地域公共交通の展開イメージ

支線系統の展開方針は以下のとおりとされています。

■ 地域公共交通網の展開方針

支線系統	各交通結節点までの地域内の移動を支える地域公共交通を「支線系統」として位置づけ、まちづくりとの連携を踏まえ、地域特性や利用特性、需要等を見極めつつ、デマンドも含めた運行方法を柔軟に検討し、地域住民の日常生活や通学の足の確保・維持を図ります。
------	--

