

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

本章では、伊賀市の人口や学校教育、観光等の視点から、伊賀市民や伊賀市に来る方々の動向を整理します。これらの整理により、居住人口や流動人口を把握し、地域公共交通を考える基本とします。

■伊賀市の地域公共交通の現状のまとめ（1/3）

鉄道 (p88～96)	○JR 関西本線は市内に 5 駅ありますが、2019（令和元）年時点の一日平均乗車人員は 5 駅合計で 1,248 人/日となっています。約 10 年間で乗車人員は約 35%減少するなど、利用者数は減少を続けています。 ○近鉄大阪線は市内に 4 駅ありますが、2019（令和元）年時点の一日平均乗車人員は 4 駅合計で 3,321 人/日となっています。特に伊賀神戸駅が 2,246 人/日と多くなっています。長期的には減少が続いていましたが、2015（平成 27）年から 2018（平成 30）年までは横ばい傾向となっています。伊賀鉄道経由の「定期」の乗車人員は減少しており、伊賀鉄道から「定期」を利用していた層が伊賀神戸駅から乗車するようになったことが要因として考えられます。 ○伊賀鉄道は全線伊賀市内にあり、全 15 駅があります。一日平均乗車人員は 15 駅合計で 3,697 人/日であり、特に伊賀神戸駅 1,442 人/日、上野市駅 910 人/日が多く、その他の駅では 100 人/日程度となっています。経年的にも減少が続いており、特に全体の約 7 割を占める「定期」の乗車人員が減少しています。
高速バス (p97～98)	○市内の高速バスとしては名古屋方面 1 路線、大阪方面 1 路線、関東方面 1 路線の計 3 路線が運行しています。 ○運行本数が多い名古屋方面への高速バスの利用状況は経年的に減少傾向にあり、2019（令和元）年度時点の一日平均乗車人員は 221 人/日となっています。 ○往路、復路共に休日の乗車人員の方が多くなっており、往路では午前、復路では午後の利用が多くなっています。

■伊賀市の地域公共交通の現状のまとめ (2/2)

路線バス	
営業路線バス (p101~103)	○営業路線バスは 5 路線あり、基本的には上野市駅を中心に、各方面へネットワークしています。 ○利用者数、平均乗車密度はどの路線も減少が進んでおり、特に「阿波線」では 2014（平成 26）年から 2019（令和元）年にかけて顕著に減少しています。 ○収支率では「桐が丘線」を除き、どの路線も減少しています。
廃止代替バス (p104~106)	○廃止代替バスは 2020（令和 2）年より 5 路線に再編され、営業路線バスと同様に、上野市駅を中心に市内の各方面にネットワークしています。 ○利用者数はどの路線も減少が進んでおり、特に 2014（平成 26）年時点では最も利用者数が多かった「西山線」の減少数が最も多くなっています。 ○平均乗車密度、収支率は「柘植線」を除きどの路線も減少が進んでおり、「柘植線」を除く路線の平均乗車密度、収支率は、事業評価基準を下回っています。
行政バス (p107~109)	○行政バスは 7 路線あり、営業路線バスと廃止代替バスを補完する形で各地区内を循環しています。 ○利用者数は「いがまち行政サービス巡回車」を除き、減少しています。 ○平均乗車人数は、2019（令和元）年度時点で事業評価基準の 2.1 人/便を超えている路線は「上野コミュニティバス」のみとなっています。 ○収支率は 2019（令和元）年度時点で事業評価基準の 16.0%を上回っている路線は「比自岐コスモス号」のみとなっています。
その他バス (p110~111)	○地域運行バスとして、神戸地区で「かんべ北斗号」が運行しています。 ○「かんべ北斗号」の利用者数は運行開始以降、横ばいとなっていましたが、2020（令和 2）年度 4 月の改善により、増加傾向に転じています。
タクシー (p112)	○一般社団法人三重県タクシー協会の伊賀支部には、5 社が登録され、市民や来訪者の移動手段として機能しています。
スクールバス (p113~114)	○市内の公立小中学校 30 校中 16 校で運行されています。 ○運行距離が長い路線があるほか、路線によっては路線バスや行政バス等とのルートとの重なりがあります。

■伊賀市の地域公共交通の現状のまとめ (3/3)

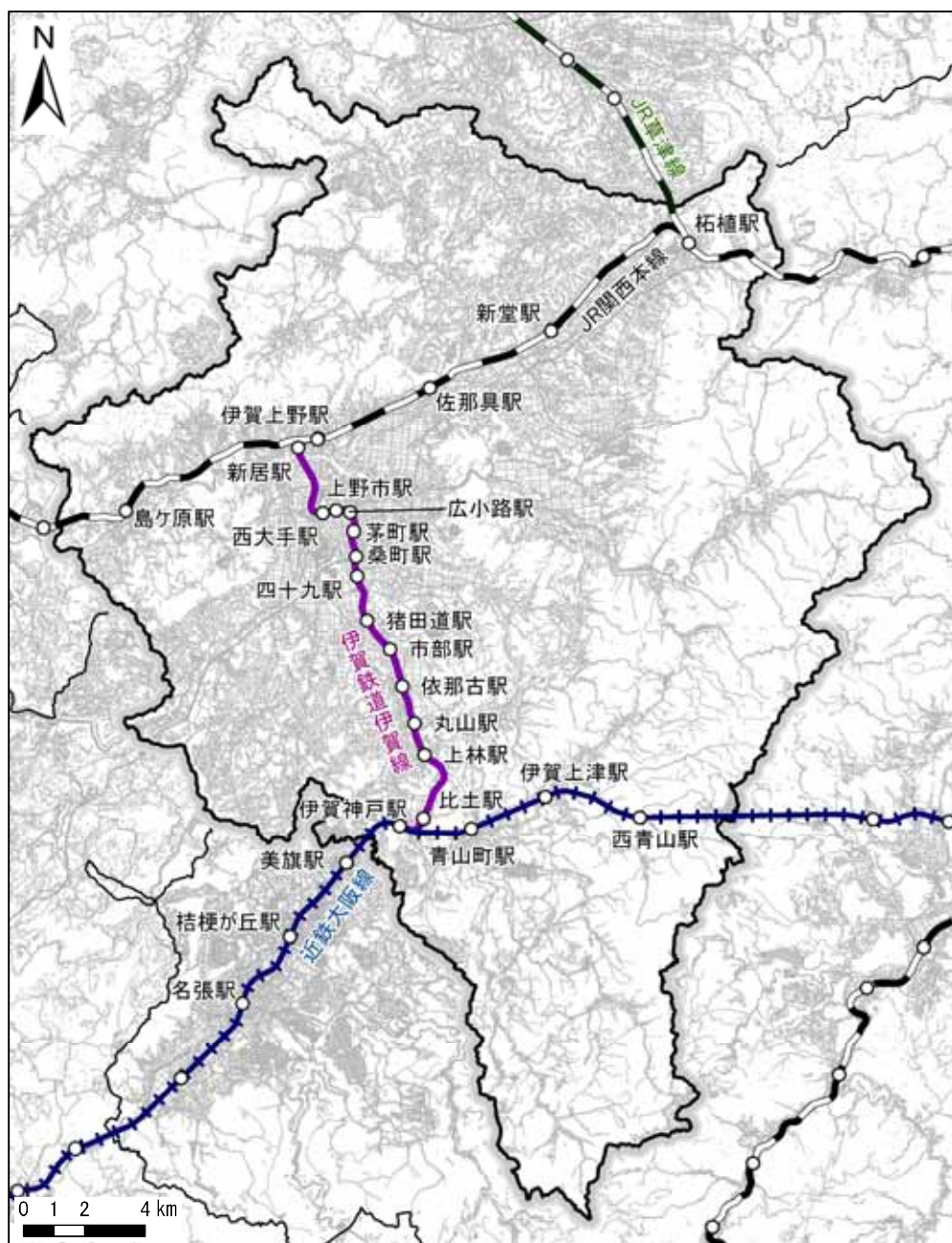
送迎バス (p115)	○病院送迎は上野地区では岡波総合病院、竹沢内科歯科医院、阿山地区では河合診療所において、送迎バスが運行されています。 ○企業送迎はゆめが丘地域に立地する企業が従業員向けの送迎バスを運行しています。 ○自動車学校送迎は上野自動車学校が、2通りの送迎バスを運行しています。 ○その他送迎はメナード青山リゾートが駅からの送迎バスを運行しているほか、民間事業者による来訪者向けの送迎サービスが提供されている。 ○お買い物を目的とした送迎サービスが展開されている地域があります。
福祉有償運送 (p116)	○福祉有償運送許可事業者は市内に 17 事業者おり、市内では年間約 29,000 件の利用がみられます。
鉄道・バスのカバー圏域 (p117)	○上野地区の市中心部についてはほぼカバーされていますが、市外縁部や中山間地域では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。
鉄道・バスのサービス水準 (p118)	○鉄道のサービス水準は 40 本/日以上となっています。また、バスのサービス水準は複数の路線が集まる中心部では高くなっているものの、中心部以外では特定のバス路線で 20 本/日を超える程度となっています。
情報提供 (p119)	○伊賀市では紙媒体のバスマップを作成しており、2020（令和 2）年度末、更新予定となっています。 ○乗換案内 WEB サービスでは一部サービスを除き、行政バス、地域運行バスが掲載されていません。
乗継時間 (p120～129)	○鉄道間、路線バスと鉄道の乗り継ぎは、朝・夕ピーク時を中心に概ね乗り継ぎ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。 ○行政バスと路線バスの接続や行政バスと鉄道の接続は乗り継ぎやすいダイヤとなっている路線もありますが、行政バスは本数が少ないため、改善の余地がみられます。
助成・割引制度 (p130)	○伊賀市は障がい者の移動に関する助成制度を行っており、伊賀鉄道やタクシーの乗車券を交付しています。 ○三重県、三重交通はそれぞれ運転免許証自主返納サポートを行っており、三重県では温泉の割引等の各種のサポートを、三重交通では定期や運賃の割引を行っています。
行政負担額 (p131)	○地域公共交通サービスの確保は、医療や福祉、まちづくり等の多様な行政施策に効果があるとされていますが、鉄道については年間で 200,000 千円程度、バスについては年間で 180,000～200,000 千円程度負担しています
運転手不足 (p132)	○第二種大型自動車運転免許保有者数は、日本全体で 15 年間に約 20%減少するなど運転者不足が深刻化しています。 ○三重交通では、運転者確保の取り組みが行われています。

4-2 鉄道

(1) 路線網図

伊賀市内には、市北部を東西に貫くＪＲ関西本線と、柘植駅から滋賀県方面へ延びるＪＲ草津線が整備されています。また、市南部を東西に貫く近鉄大阪線、伊賀上野駅と伊賀神戸駅を南北に結ぶ伊賀鉄道が整備されています。

ＪＲ関西本線は市内に５駅、近鉄大阪線は市内に４駅、伊賀鉄道は全線伊賀市内であり、全１５駅あり、四十九駅は２０１８（平成３０）年に開業しました。



■鉄道路線図

(2) JR 関西本線

2019（令和元）年度の JR 関西本線の駅別の一日平均乗車人員は、伊賀上野駅が最も多く 526 人/日となっており、次いで柘植駅が 308 人/日と多くなっています。新堂駅は 200 人/日程度、佐那具駅、島ヶ原駅は 100 人程度に留まっています。「普通」と「定期」の比率は、5 駅合計では、「普通」が 30.3%、「定期」が 69.7%となっていますが、新堂駅は特に「定期」の割合が高く 81.6%となっています。

市内の 5 駅の乗車人員の経年変化をみると、2008（平成 20）年度時点では 706 千人/年であったのに対し、2019（令和元）年度時点で 457 千人/年と約 10 年間で約 35%減少しています。特に「定期」の減少幅が大きくなっています。

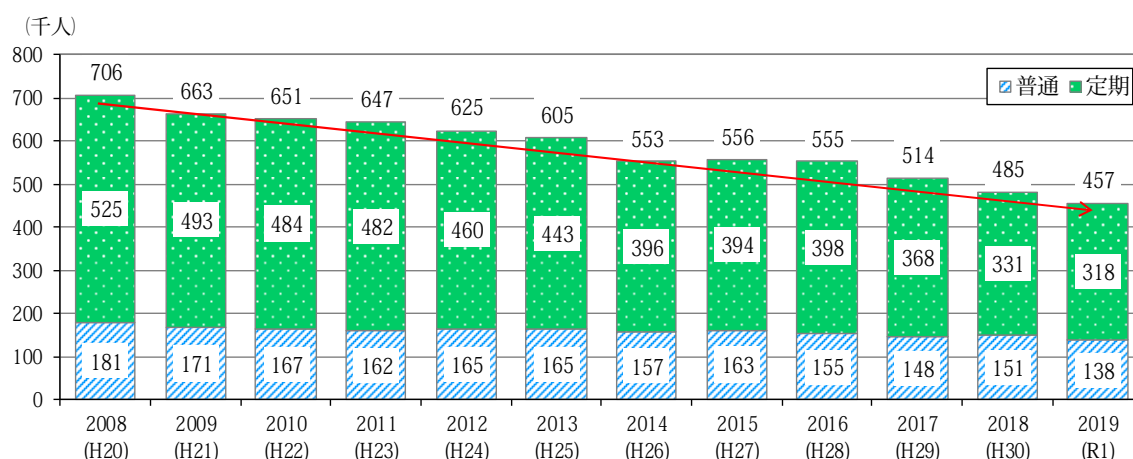
■2019（令和元）年度の駅別乗車人員（JR 関西本線）

項目 駅名	年間乗車人員					一日平均 乗車人員※1 (人)
	普通 (人)	定期 (人)	総数 (人)	構成比 (%)		
				普通	定期	
柘植駅※2	35, 868	76, 860	112, 728	31. 8%	68. 2%	308
新堂駅	13, 176	58, 560	71, 736	18. 4%	81. 6%	196
佐那具駅	9, 882	28, 548	38, 430	25. 7%	74. 3%	105
伊賀上野駅	69, 540	122, 976	192, 516	36. 1%	63. 9%	526
島ヶ原駅	9, 882	31, 476	41, 358	23. 9%	76. 1%	113
5 駅合計	138, 348	318, 420	456, 768	30. 3%	69. 7%	1, 248

※1：1 日平均は、年度毎の乗車総数を営業日数で除した値

※2：柘植駅は JR 草津線の乗車人員も含む

資料：西日本旅客鉄道㈱提供資料



※2011 年度以降は、それぞれ千人単位未満四捨五入のため、総数と内訳の合計が合わない場合がある

資料：三重県統計書（西日本旅客鉄道㈱より）、令和元年度は西日本旅客鉄道㈱提供資料

■市内 5 駅の「普通」「定期」別の乗車人員の推移（JR 関西本線）

(3) 近鉄大阪線

2019（令和元）年度の近鉄大阪線の駅別の一日平均乗車人員は、伊賀神戸駅が 2,246 人/日と最も多く、次いで青山町駅が 940 人/日となっています。「普通」と「定期」の比率は、4 駅合計では、「普通」が 29.9%、「定期」が 70.1%となっていますが、伊賀神戸駅は4 駅合計と比較し、「普通」の割合が高く、青山町駅では「定期」の割合が高くなっています。

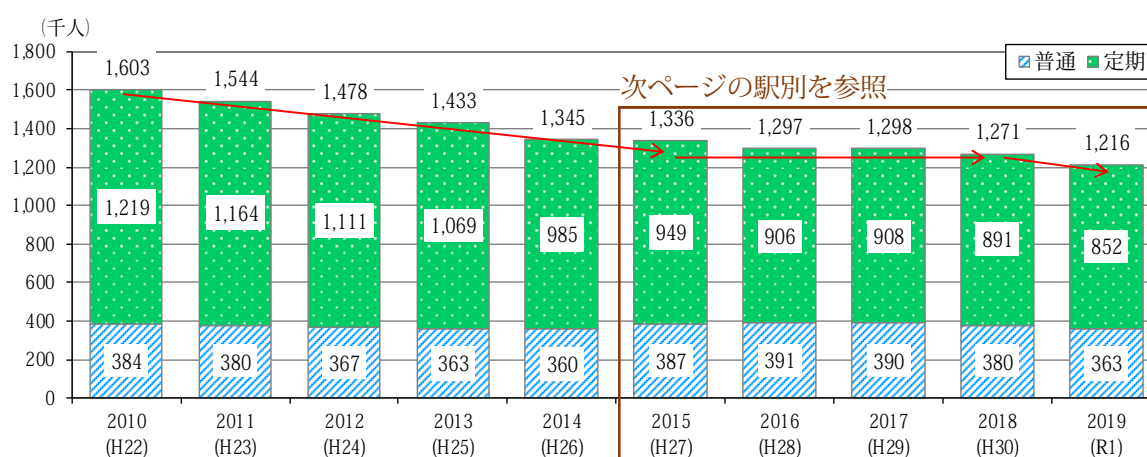
市内の5 駅の乗車人員の経年変化をみると、2010（平成 22）年度時点の 1,603 千人/年から 2019（令和元）年度の 1,216 千人/年と約 25%減少しています。その中で「普通」は若干の増減はありますが、ほぼ横ばいで推移しており、「定期」が減少しています。また、2016（平成 28）年度から 2018（平成 30）年度にかけては横ばいで推移していました。

■2019（令和元）年度の駅別乗車人員（近鉄大阪線）

2019（令和元）年度の駅別乗車人員（近鉄大阪線）						
項目 駅名	年間乗車人員					一日平均 乗車人員※1 （人）
	普通 （人）	定期 （人）	総数 （人）	構成比（％）		
				普通	定期	
西青山駅	9,291	120	9,411	98.7％	1.3％	26
伊賀上津駅	12,165	27,960	40,125	30.3％	69.7％	110
青山町駅	86,816	257,070	343,886	25.2％	74.8％	940
伊賀神戸駅	255,091	567,090	822,181	31.0％	69.0％	2,246
4 駅合計	363,363	852,240	1,215,603	29.9％	70.1％	3,321

※1：1 日平均は、年度毎の乗車総数を営業日数で除した値

資料：近畿日本鉄道(株)提供資料



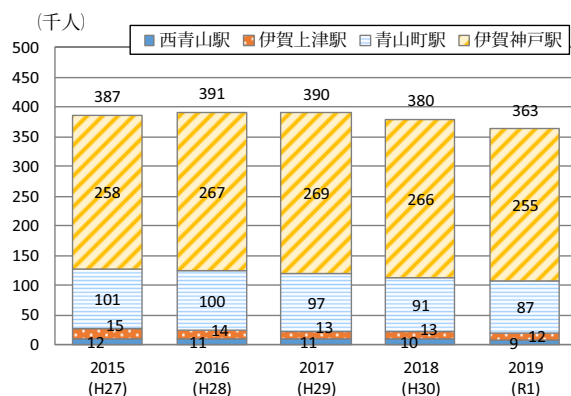
資料：三重県統計書（近畿日本鉄道(株)より）、令和元年度は近畿日本鉄道(株)提供資料

■市内4 駅の「普通」「定期」別の乗車人員の推移（近鉄大阪線）

横ばい傾向にある 2016（平成 28）年度から 2018（平成 30）年度前後の駅別の「普通」「定期」の乗車人員の推移をみると、「普通」は、「西青山駅」「伊賀上津駅」はほぼ横ばい傾向となっており、「青山町駅」は 2016（平成 28）年度以降、減少傾向となっています。一方で「伊賀神戸駅」は 2014（平成 26）年度から 2016（平成 28）年度にかけて増加しています。

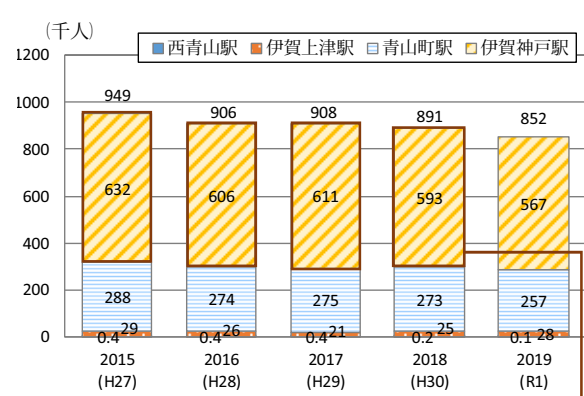
「定期」も「普通」と同様の傾向で、「西青山駅」「伊賀上津駅」はほぼ横ばい、「伊賀神戸駅」「青山町駅」は減少し、特に「伊賀神戸駅」における減少幅が大きくなっており、2015（平成 27）年度から 2019（令和元年）年度の 4 年間で約 10%減少しています。

普通



■「普通」の駅別乗車人員の推移

定期

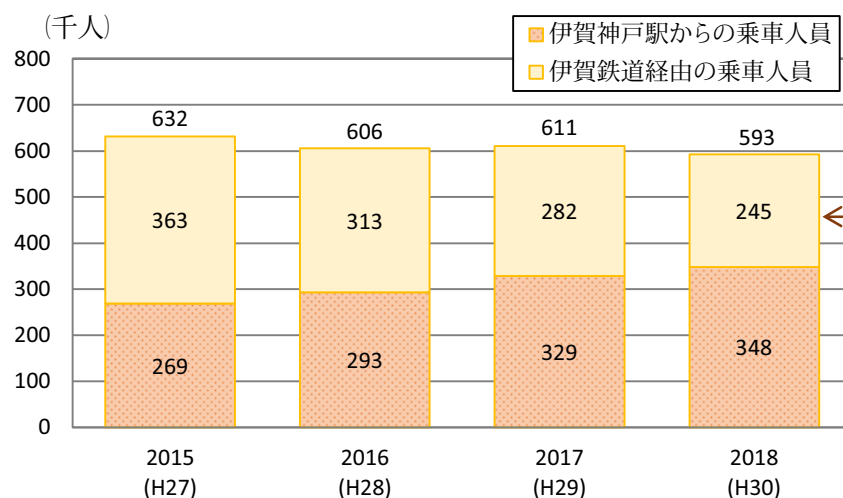


■「定期」の駅別乗車人員の推移

上記の整理は、伊賀神戸駅において、伊賀鉄道経由で近鉄に乗車した方と伊賀神戸駅から近鉄に乗車した方の両方を含んでいますが、その区別を集計した結果は以下のとおりです。

伊賀神戸駅の「定期」の乗車人員は全体としては減少していますが、その中で「伊賀鉄道経由の乗車人員」は減少しているのに対し、「伊賀神戸駅からの乗車人員」は増加しています。これは、これまで伊賀鉄道を利用し、伊賀神戸駅で乗り継ぎをしていた方が、伊賀神戸駅から乗車するようになったものと考えられます。

伊賀鉄道からの乗り継ぎを考慮した
伊賀神戸駅の定期の乗車人員集計



※2019 年度についてはデータの都合上、上記の区別ができないため集計していない

■伊賀神戸駅の「定期」の乗車人員の推移

(4) 伊賀鉄道

伊賀鉄道は、全線伊賀市内に敷設されており、全 15 駅が整備されています。全線単線となっていますが、車両の行き違いが出来る駅は、上野市駅、茅町駅、猪田道駅、丸山駅の 4 駅のみとなっています。

① 駅別乗車人員

2018（平成 30）年度の伊賀鉄道の駅別の一日平均乗車人員は、伊賀神戸駅が最も多く、1,442 人/日、次いで上野市駅が 910 人/日となっています。他には、茅町駅が 408 人/日、伊賀上野駅が 309 人/日ですが、その他の駅では一日 100 人程度かそれ以下となっています。

■2018（平成 30）年度の駅別乗車人員（伊賀鉄道）

項目 駅名	年間乗車人員					一日平均 乗車人員※1 (人)
	普通 (人)	定期 (人)	総数 (人)	構成比(%)		
				普通	定期	
伊賀神戸駅	136,399	390,000	526,399	25.9%	74.1%	1,442
比土駅	2,806	750	3,556	78.9%	21.1%	10
上林駅	2,404	2,190	4,594	52.3%	47.7%	13
丸山駅	4,835	6,900	11,735	41.2%	58.8%	32
依那古駅	8,506	9,750	18,256	46.6%	53.4%	50
市部駅	10,292	31,170	41,462	24.8%	75.2%	114
猪田道駅	6,365	9,030	15,395	41.3%	58.7%	42
四十九駅	6,500	11,310	17,810	36.5%	63.5%	49
桑町駅	20,177	20,370	40,547	49.8%	50.2%	111
茅町駅	38,948	109,890	148,838	26.2%	73.8%	408
広小路駅	10,911	5,280	16,191	67.4%	32.6%	44
上野市駅	87,902	244,380	332,282	26.5%	73.5%	910
西大手駅	7,503	31,830	39,333	19.1%	80.9%	108
新居駅	3,201	17,040	20,241	15.8%	84.2%	55
伊賀上野駅	42,628	70,140	112,768	37.8%	62.2%	309
15 駅合計	389,377	960,030	1,349,407	28.9%	71.1%	3,697

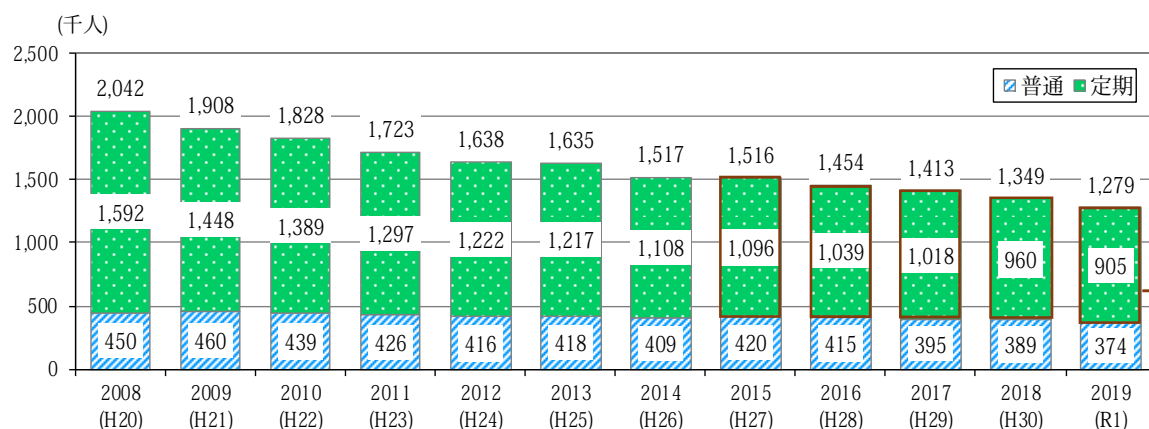
※1：1 日平均は、年度毎の乗車総数を営業日数で除した値

資料：伊賀鉄道㈱提供資料

② 券種別乗車人員の推移

市内の15駅の乗車人員の経年変化をみると、2008（平成20）年度時点の2,042千人/年から2019（令和元）年度の1,279千人/年と約10年間で約37%減少しています。

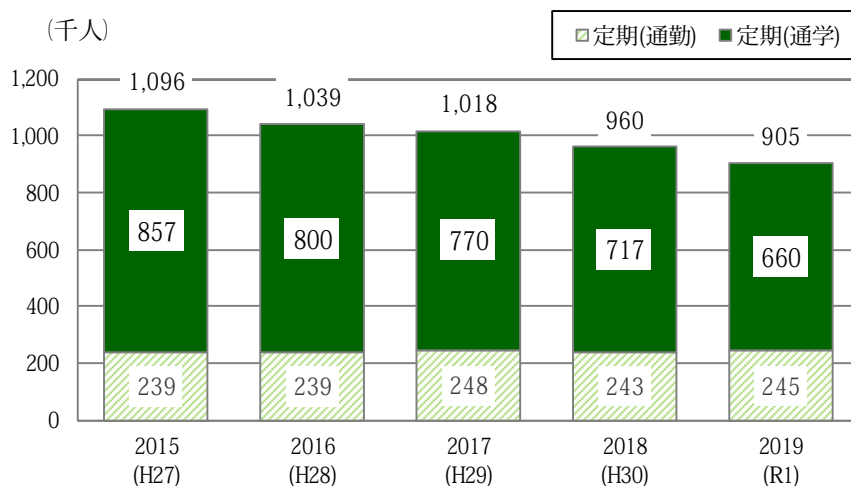
「普通」「定期」とともに減少していますが、特に「定期」の減少幅が大きく、2019（令和元）年時点では全体の約7割を「定期」が占めています。



資料：伊賀鉄道㈱提供資料

■ 「普通」「定期」別の乗車人員数の推移（伊賀鉄道）

「定期」の乗車人員の「通勤」「通学」の内訳をみると、「通勤」はほぼ横ばいで推移しているのに対し、「通学」は減少しており、2015（平成27）年度の857千人から2019（令和元）年度の660千人と約200千人（約23%）と大幅減少しています。



資料：伊賀鉄道㈱提供資料

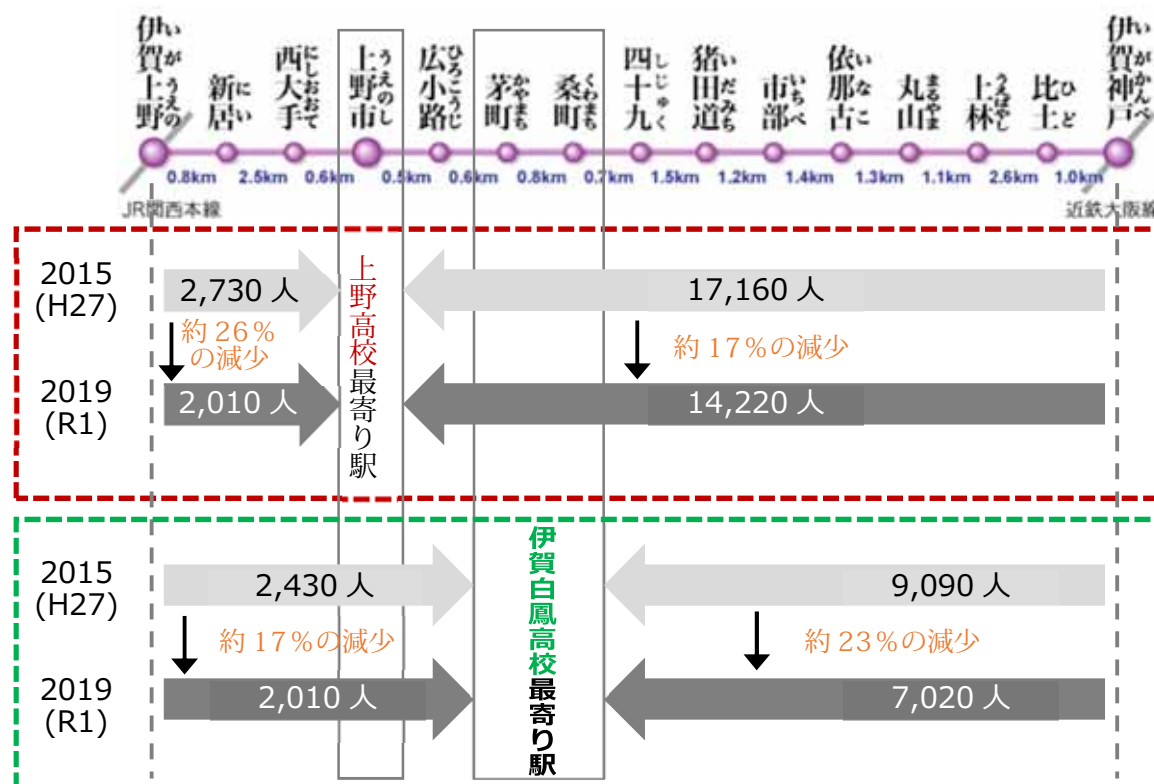
■ 定期の通勤・通学別の乗車人員の推移

通勤・通学別の集計

③ 通学定期の乗車人員の推移

伊賀鉄道の通学定期の利用状況は2015（平成27）年より全体的に減少しており、上野高校の最寄り駅である上野市駅では伊賀上野方面からの通学定期は約26%（720人）減少しており、伊賀神戸方面からは約17%（2,940人）減少しています。また、伊賀白鳳高校の最寄り駅である茅町駅、桑町駅の両駅では伊賀上野方面からは約17%（420人）減少しており、伊賀神戸方面からは約23%（2,070人）減少しています。

上野市駅、茅町駅、桑町駅への通学定期の多くは伊賀上野駅、伊賀神戸駅からの利用であり、通学定期の利用の多くはJR関西本線や近鉄大阪線からの乗り継ぎを伴う移動であると考えられます。



※人数は各高校の以北・以南の、各年5月の月間乗車人員を示す

※上野高校へは西大手駅乗降も想定されるが、ここでは主要駅である上野市駅にて集計

資料：伊賀鉄道㈱提供資料

■伊賀鉄道の通学定期の利用状況の推移



資料：上野高校HP

■上野高校



資料：伊賀白鳳高校HP

■伊賀白鳳高校

④ 各駅の現状

各駅の整備状況は下表のとおりとなっています。

■伊賀鉄道の各駅の現状

駅名	P & R 駐車場	駅係員	トイレ	待合所	年間乗車人員※ ¹
伊賀上野駅	×		(○)	(○)	101,800人
新居駅	×	×	×	○	18,404人
西大手駅	×	×	×	×	39,055人
上野市駅	×	○	○	○	306,756人
広小路駅	×	×	(○)	×	17,287人
茅町駅	×	○※ ²	○	○	137,773人
桑町駅	×	×	×	○	39,745人
四十九駅	×	×	×	×	31,804人
猪田道駅	×	×	×	○※ ³	15,125人
市部駅	○	×	×	×	38,605人
依那古駅	×	×	×	○	17,857人
丸山駅	○	×	×	○	13,596人
上林駅	×	×	×	○	4,282人
比土駅	○	×	×	×	3,460人
伊賀神戸駅	×		(○)	○	494,076人

※¹：2019年度の駅別旅客乗車人員（資料：伊賀鉄道㈱提供資料）

※²：始発～7時、20時～最終は駅係員不在

※³：待合所は伊賀神戸方面のみ

資料：伊賀鉄道㈱HPより



■市部駅



■丸山駅



■比土駅

⑤ イベント等の現状

伊賀鉄道では、年に一度5月に開催される「伊賀線まつり」を開催しており、運転シミュレーション体験や車掌体験など、伊賀鉄道に親しむことが出来るほか、三重交通のバスの展示などもされています。

また「イベント列車」としては伊賀市出身者で音楽活動をされている方により「コンサートトレイン」や、上野図書館と連携した「おはなしでんしゃ」、地元飲食店や伊賀白鳳高校パティシエコースの学生と連携した「甘いものとれいん」など、地元と連携した取り組みが多く行われています。また、「ハロウィントレイン」や「お月見列車」、「伊賀焼風鈴列車」など季節に応じたイベント列車を運行しています。

その他にも 2019（令和元）年度には「改元記念入場券」や「忍者市駅復刻塗装完成記念入場券」など、その年に応じた取り組みも展開されています。

なお、伊賀鉄道では人材が少ない中で、これらイベントの企画・運営を行っており、イベント等を行うための、人手不足が課題となっています。

伊賀線まつりの様子



イベント列車の様子



写真：伊賀鉄道㈱HP（伊賀鉄ブログ）

4-3 高速バス

(1) 運行概要

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。

■高速バスの運行概要※1

路線名	運行区間	運行会社	運行本数	運賃※2	所要時間
名古屋上野高速線	三交上野車庫⇔上野市駅⇔名鉄バスセンター	三重交通	8 往復/日	2,000 円	1 時間 50 分程度
伊賀大阪高速線	三交上野車庫⇔上野市駅⇔大阪駅前(東梅田駅)⇔新大阪駅北口	三重交通	4 往復/日 (土日祝日、お盆、年末年始のみ※3)	1,800 円	2 時間程度
高速伊賀大宮線	名張市役所⇔三交上野車庫⇔上野市駅⇔YCAT(横浜駅東口)⇔池袋駅東口⇔大宮営業所	三重交通	1 往復/日	7,200 円～10,050 円	9 時間 25 分程度

資料：三重交通㈱HP

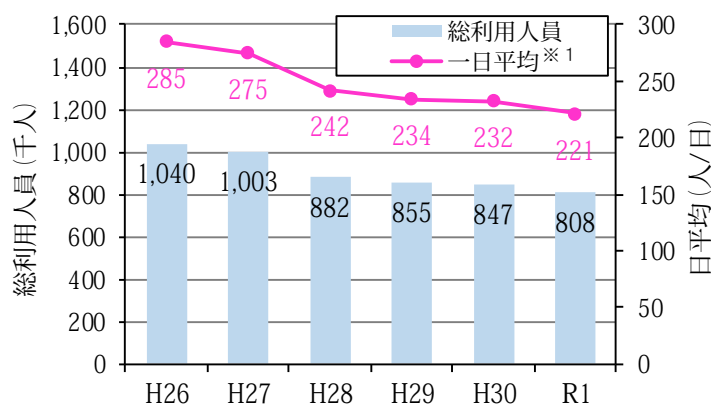
※1：名古屋上野高速線は2019年6月8日、伊賀大阪高速線は2018年4月1日、高速伊賀大宮線は2018年7月1日改正時点

※2：名古屋上野高速線は上野市駅～名鉄バスセンター間、伊賀大阪高速線は上野市駅～大阪駅前・新大阪駅北口間、高速伊賀大宮線は上野市駅～池袋駅東口間

※3：伊賀大阪高速線は土日祝日及び8月13日～8月15日、12月30日～1月4日のみの運行

(2) 名古屋上野高速線の利用状況

高速バスの中で運行本数が多い名古屋上野高速バスの利用状況は以下のとおりです。2019（令和元）年度時点で年間 808 千人、一日平均では 221 人/日の乗車人員となっていますが、経年的には減少傾向となっています。また、御代インター森精機前、三交上野車庫では利用者専用駐車場が整備されています。



※1：一日平均は、各年度の乗車人員を365で除した値

資料：三重交通㈱提供資料

■名古屋上野高速線の乗車人員の推移



■三交上野車庫

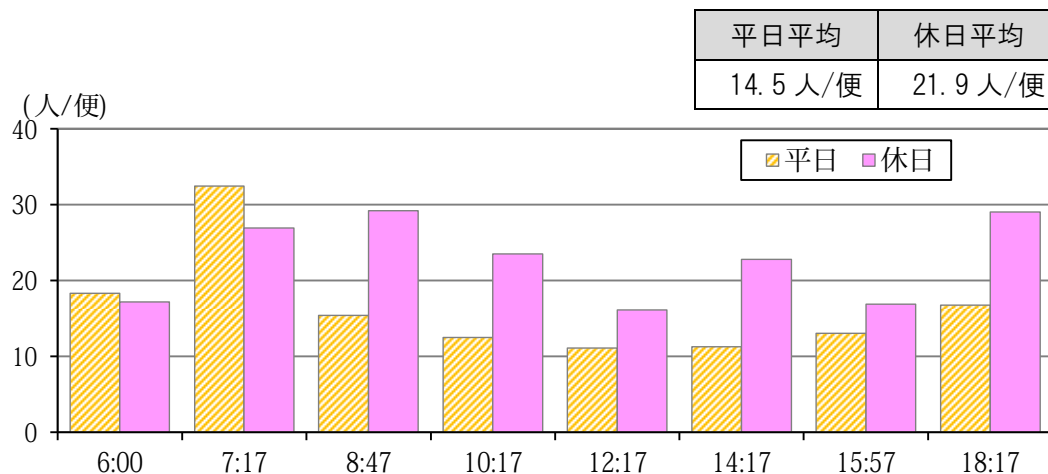


■御代インター森精機前

第4章 伊賀市の地域公共交通の現状

2019（令和元）年 11 月の往復別便別の利用者数は以下のとおりです。

往路（上野市→名古屋方面）は、平日では朝早い 6:00 発と 7:17 発の便の利用者が多く、休日では、午前中の 7:17 発、8:47 発、10:17 発の便が多くなっています。また、平日と比較し休日の方が乗車人員は多くなっています。

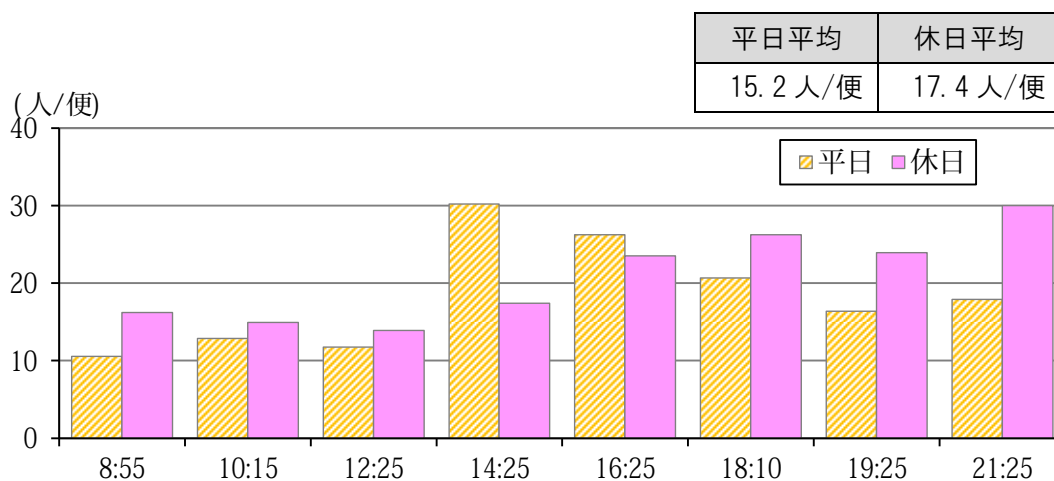


※：2018 年 11 月分の便別平均利用者数で、時刻は「三交上野車庫」発の時刻

資料：三重交通㈱提供資料

■往路（伊賀市→名古屋方面）の平休別便別平均利用者数

復路（名古屋→伊賀市方面）は、平日では午後の 14:25 発と 16:25 発の便が多くなっています。これは、御代インター森精機前近くに位置する「あけぼの学園高校」の生徒の下校需要に対応したものとなっています。一方で午前中の便の乗車人員は午後と比較し少なくなっており、また、往路と同様に平日より休日の乗車人員が多くなっています。



※：2018 年 11 月分の便別平均利用者数で、時刻は「名鉄バスセンター」発の時刻

資料：三重交通㈱提供資料

■復路（名古屋→伊賀市方面）の平休別便別平均利用者数

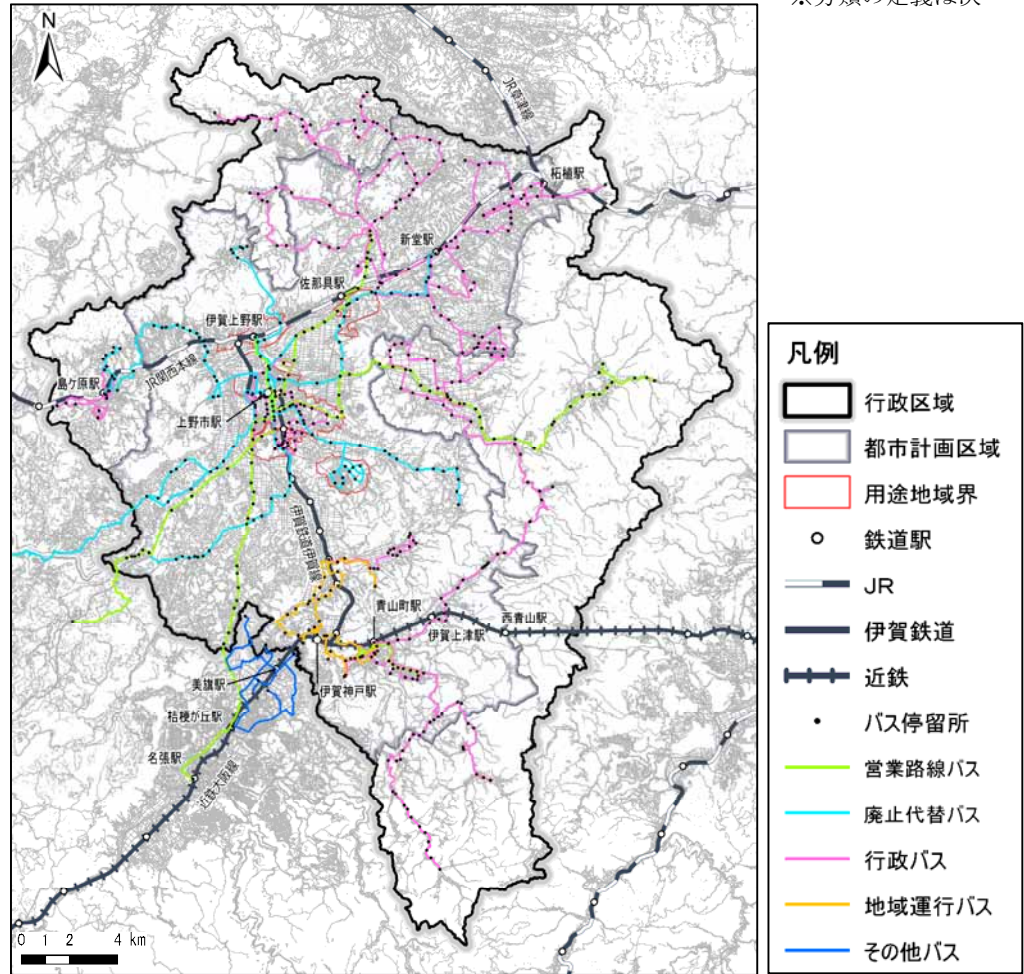
4-4 路線バス一覧

伊賀市に関する路線バスは、下表のとおりとなっています。
次ページ以降に、種類別に運行概要や利用状況を整理します。

■路線バス一覧

種類	路線名	分類※
営業路線バス 	上野名張線	基幹バス
	上野山添線	
	阿波線	準基幹バス
	玉滝線	
	桐が丘線	
種類	路線名	分類※
廃止代替バス 	月瀬線	基幹バス
	諏訪・予野線	準基幹バス
	西山・島ヶ原線	
	柘植線	
	友生線	
種類	路線名	分類※
行政バス 	青山行政バス	地域生活交通
	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（どんぐり号）	
	比自岐コスモス号	
その他バス 	かんべ北斗号	
	美旗地域コミュニティバス	

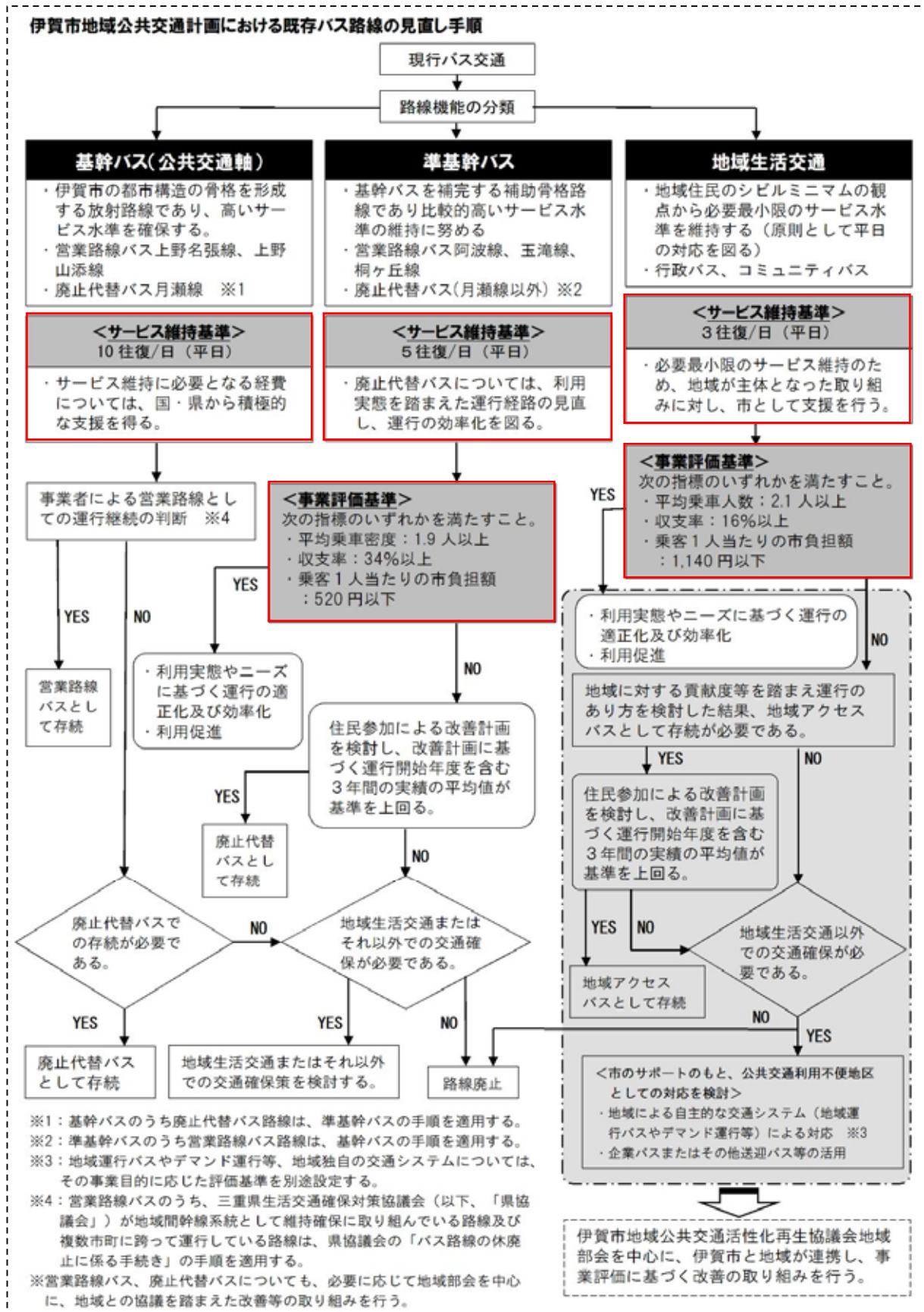
※分類の定義は次ページ参照



■路線バスの路線図

参考：既存バス路線の見直し手順

伊賀市では、既存路線バスの見直し手順を以下のとおりとしています。



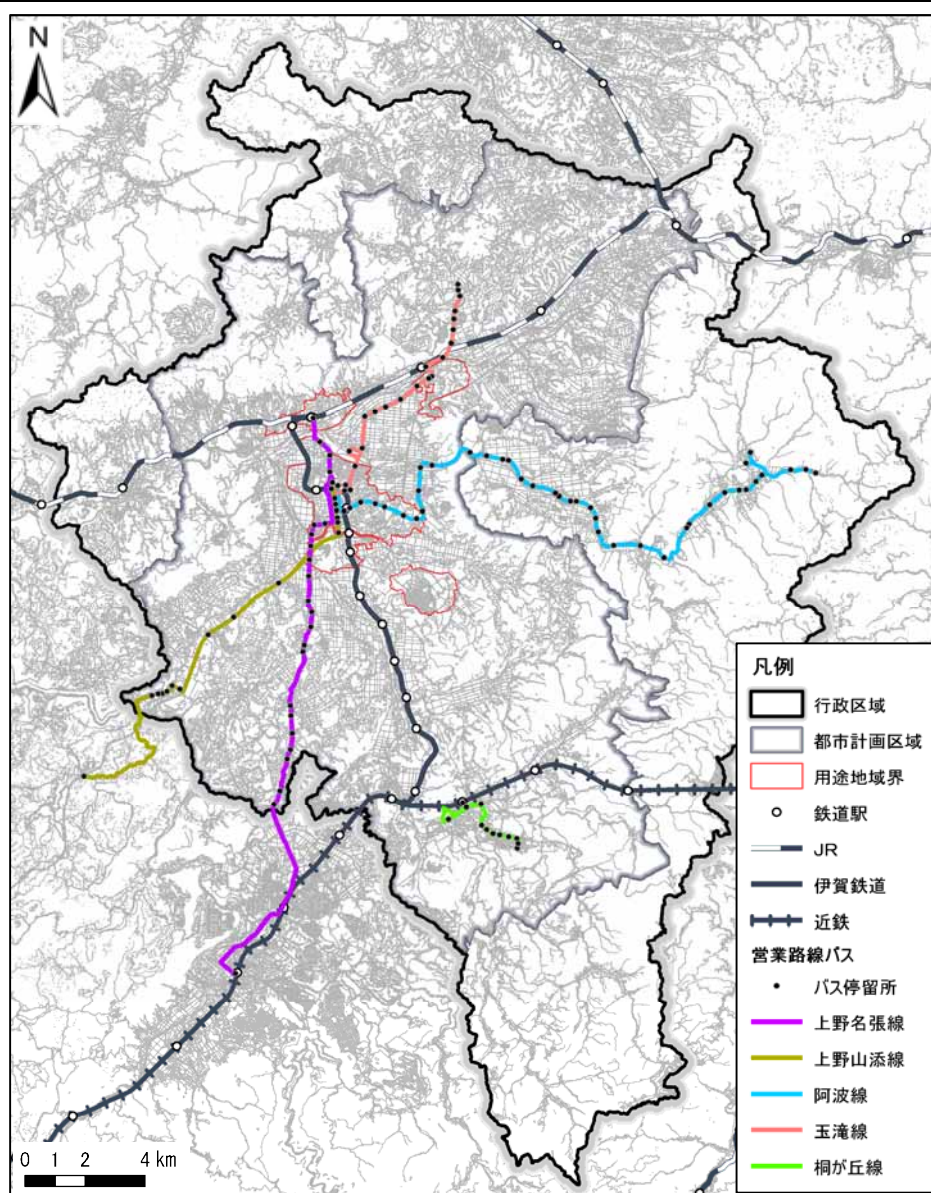
4-5 営業路線バス

(1) 路線概要

営業路線バスの概要は以下のとおりです。上野市駅を中心に、各方面へネットワークしています。

■営業路線バスの運行概要（令和元年度時点）

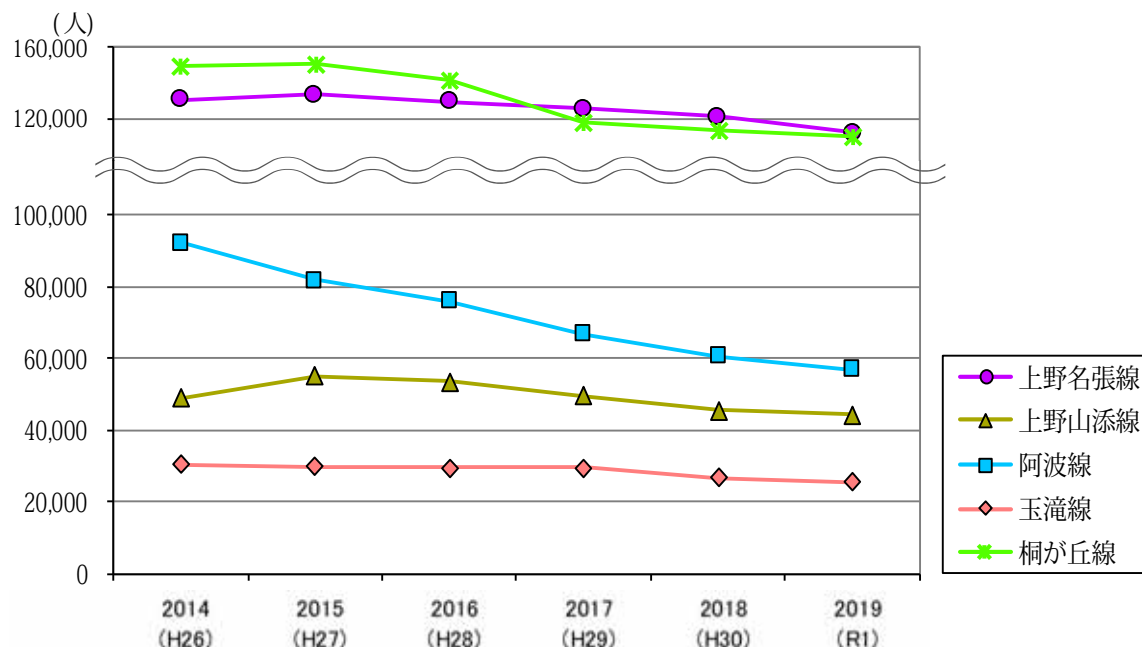
路線名	区間	日運行本数	路線機能
上野名張線	伊賀上野駅前－上野市駅－名張駅前	15.5 往復	基幹バス
上野山添線	上野市駅－国道山添	5.0 往復	
阿波線	上野市駅－汁付	9.0 往復	準基幹バス
玉滝線	上野市駅－阿山支所前	8.5 往復	
桐が丘線	羽根東－青山町駅前－桐が丘	20.5 往復	



■営業路線バスの路線図

(2) 利用者数

営業路線バスの利用者数は、どの路線も減少が進んでいます。特に「阿波線」は減少幅が大きく、2014（平成 26）年から 2019（令和元）年にかけて約 38%（約 3.5 万人/年）減少しており、また、「桐が丘線」は、2014（平成 26）年から 2019（令和元）年にかけて約 27%（約 4 万人/年）減少していることが分かります。

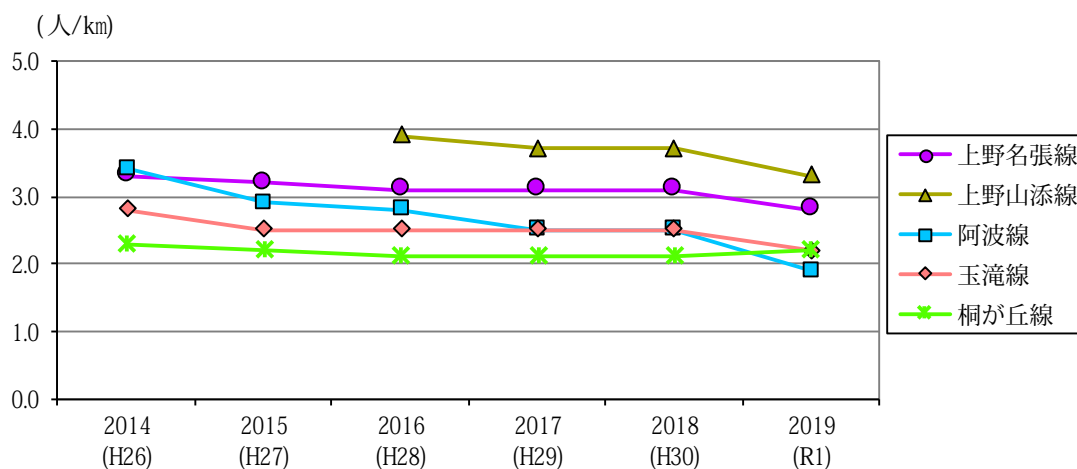


※各年 10 月 1 日から 9 月 30 日までの集計値

■利用者数の推移（営業路線バス）

(3) 平均乗車密度

営業路線バスの平均乗車密度は、基本的にどの路線も減少が進んでおり、特に「阿波線」は、2014（平成 26）年から 2019（令和元）年にかけて、1.0 人/km 以上減少していることが分かります。

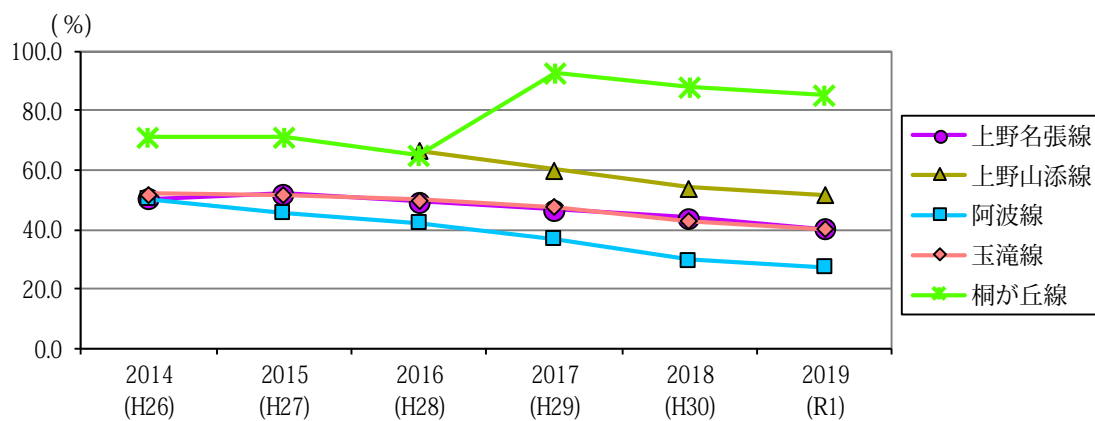


※各年 10 月 1 日から 9 月 30 日までの集計値

■平均乗車密度の推移（営業路線バス）

(4) 収支率

営業路線バスの収支率は、「桐が丘線」を除き、どの路線も減少が進んでいることが分かり、特に「阿波線」については、2019（令和元）年度時点で30%を下回るなど、他の路線と比較しても低くなっています。一方で「桐が丘線」は、2016（平成28）年から2017（平成29）年にかけて、約30.0%と大きく増加し、2019（令和元）年度時点で約85%となっています。



※各年 10月1日から9月30日までの集計値

■収支率の推移（営業路線バス）

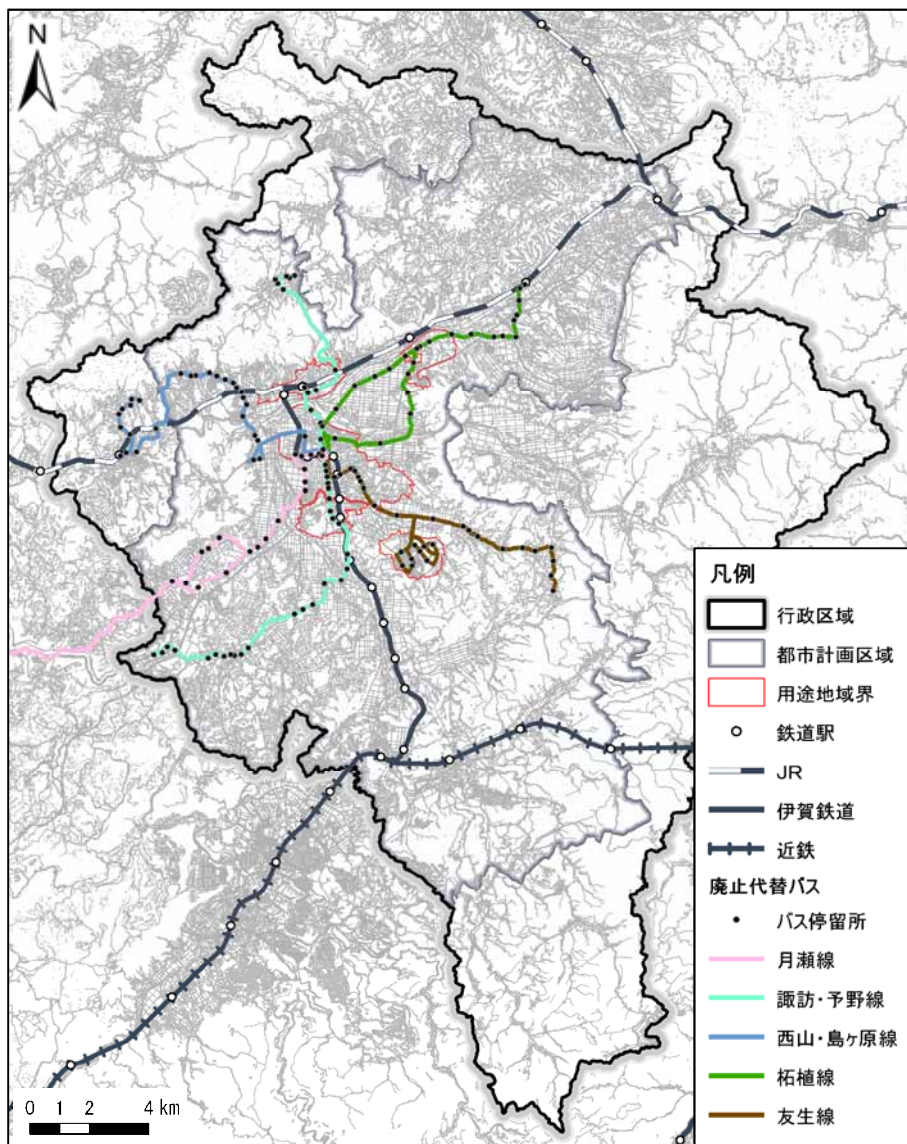
4-6 廃止代替バス

(1) 路線概要

廃止代替バスは、営業路線バスと同様に、上野市駅を中心に市内の各方面にネットワークされています。

■廃止代替バスの運行概要

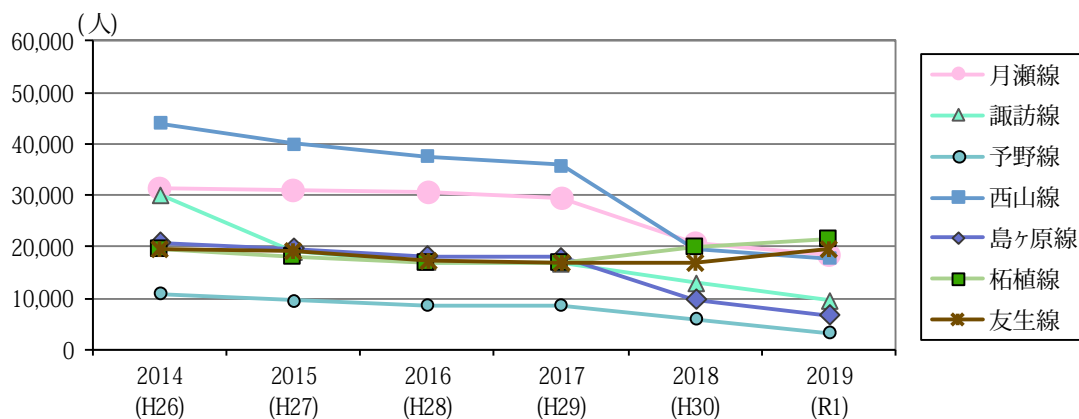
路線名	区間	日運行本数	路線機能
月瀬線	上野市駅－桃香野口 治田公民館－桃香野口	4.5 往復	基幹バス
諏訪・予野線	諏訪下出－伊賀上野駅前 －上野市駅－治田西口	(上野市駅以北)3.0 往復 (上野市駅以南)3.0 往復	準基幹バス
西山・島ヶ原線	上野市駅－西山－中矢	(西山以东)8.0 往復 (西山以西)4.0 往復	
柘植線	上野市駅－新堂駅南口	6.0 往復	
友生線	上野市駅－ゆめドーム前－高山	6.0 往復	



■廃止代替バスの路線図

(2) 利用者数

廃止代替バスの利用者数は、基本的にどの路線も減少が進んでいますが、「柘植線」、「友生線」のみ 2017（平成 29）年から 2019（令和元）年にかけて、増加しています。また、減少している路線の中でも、「西山線」は 2017（平成 29）年から 2018（平成 30）年にかけて、10,000 人以上減少しており、特に減少数が大きくなっています。



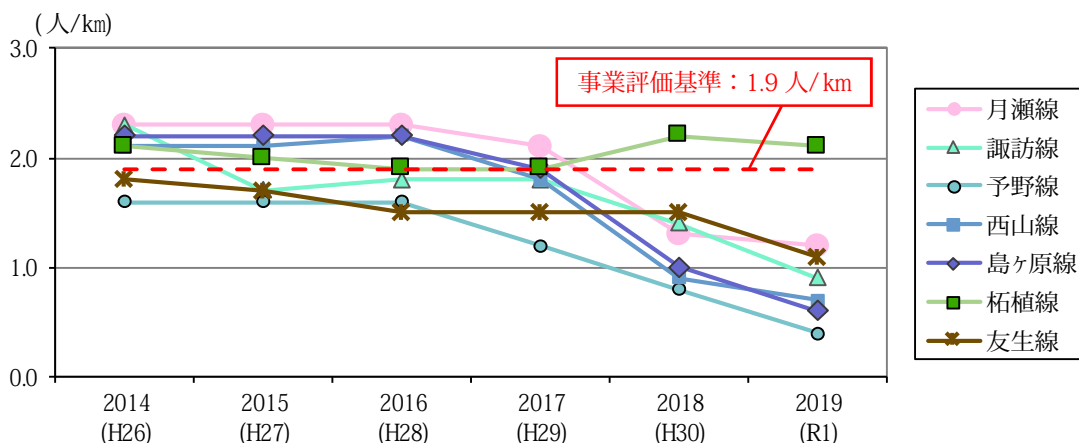
※各年 10 月 1 日から 9 月 30 日までの集計値

※2020（令和 2）年 4 月に「諏訪線」「予野線」は「諏訪・予野線」へ、「西山線」「島ヶ原線」は「西山・島ヶ原線」に統合

■利用者数の推移（廃止代替バス）

(3) 平均乗車密度

廃止代替バスの平均乗車密度は、「柘植線」を除き、減少が進んでおり、特に 2016（平成 28）年から 2019（令和元）年にかけていずれの路線も 1.0 人/km 程度落ち込んでいます。「柘植線」は 2017（平成 29）年から 2018（平成 30）年にかけて、利用者数が増加していることもあり、増加しており、2019（令和元）年時点で事業評価基準の 1.9 人/km を唯一上回っています。



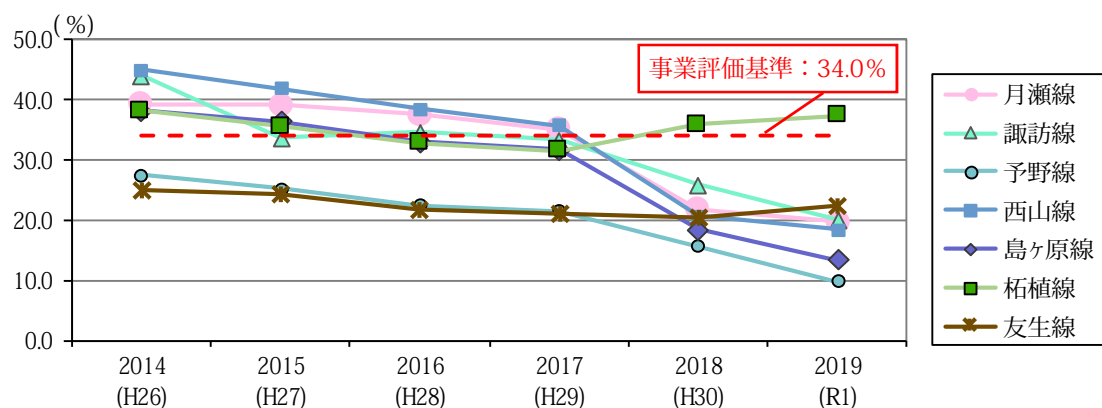
※各年 10 月 1 日から 9 月 30 日までの集計値

※2020（令和 2）年 4 月に「諏訪線」「予野線」は「諏訪・予野線」へ、「西山線」「島ヶ原線」は「西山・島ヶ原線」に統合

■平均乗車密度の推移（廃止代替バス）

(4) 収支率

廃止代替バスの収支率は、平均乗車密度と同程度の傾向で、「柘植線」を除き、2016（平成 28）年以降、減少が進んでいます。「柘植線」のみ 2017（平成 29）年から 2019（令和元）年にかけて、利用者数が増加していることもあり、収支率も増加しており、2019（令和元）年時点では事業評価基準の 34.0%を唯一上回っています。



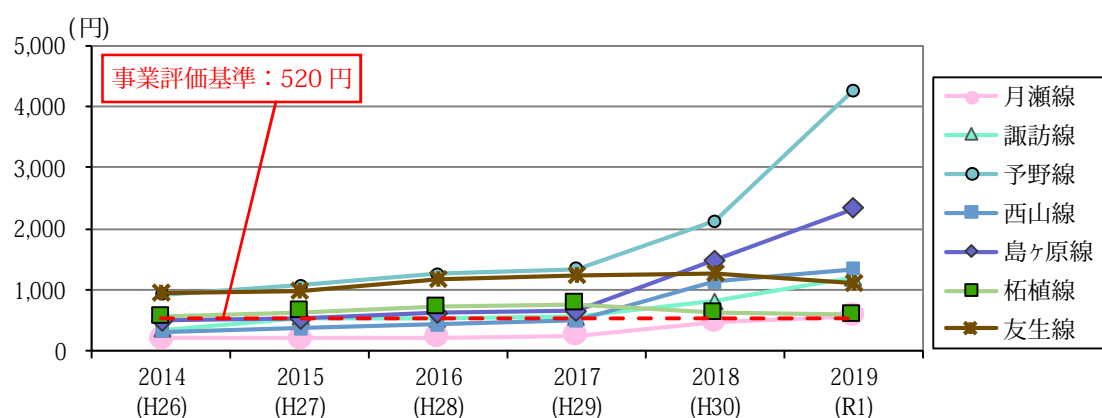
※各年 10 月 1 日から 9 月 30 日までの集計値

※2020（令和 2）年 4 月に「諏訪線」「予野線」は「諏訪・予野線」へ、「西山線」「島ヶ原線」は「西山・島ヶ原線」に統合

■収支率の推移（廃止代替バス）

(5) 乗客 1 人当たりの市負担額

廃止代替バスの乗客 1 人当たりの市負担額は、どの路線も増加が進んでおり、特に「予野線」は、2018（平成 30）年から 2019（令和元）年にかけて、約 2,000 円と大きく増加しており、2019（令和元）年時点では事業評価基準の 520 円を 3,000 円以上も上回っていることが分かります。また、「予野線」に限らず、どの路線においても、2019（令和元）年時点では事業評価基準を上回っていることが分かります。



※各年 10 月 1 日から 9 月 30 日までの集計値

※諏訪・予野線、西山・島ヶ原線は 2020（令和 2）年 4 月に統合

■乗客 1 人当たりの市負担額の推移（廃止代替バス）

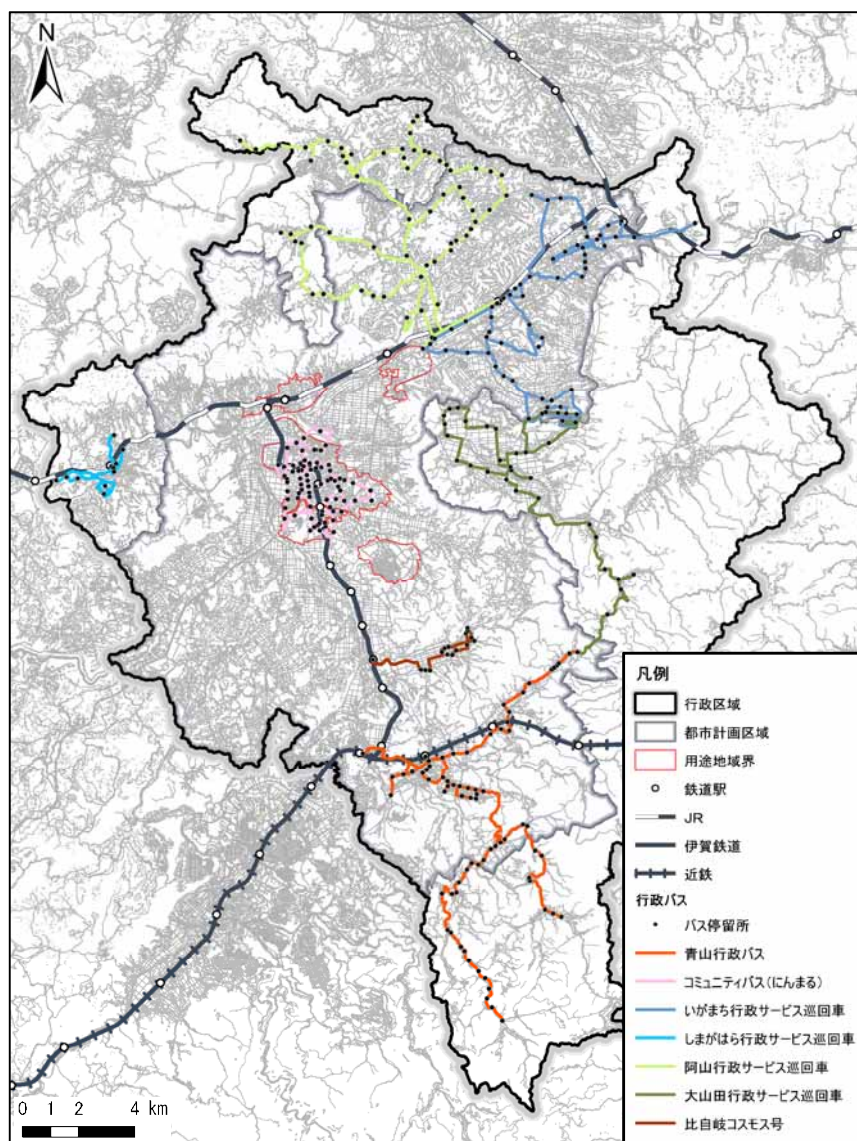
4-7 行政バス

(1) 路線概要

行政バスの運行概要は、営業路線バスと廃止代替バスを補完する形で、各地区内を循環しています。

■行政バスの運行概要

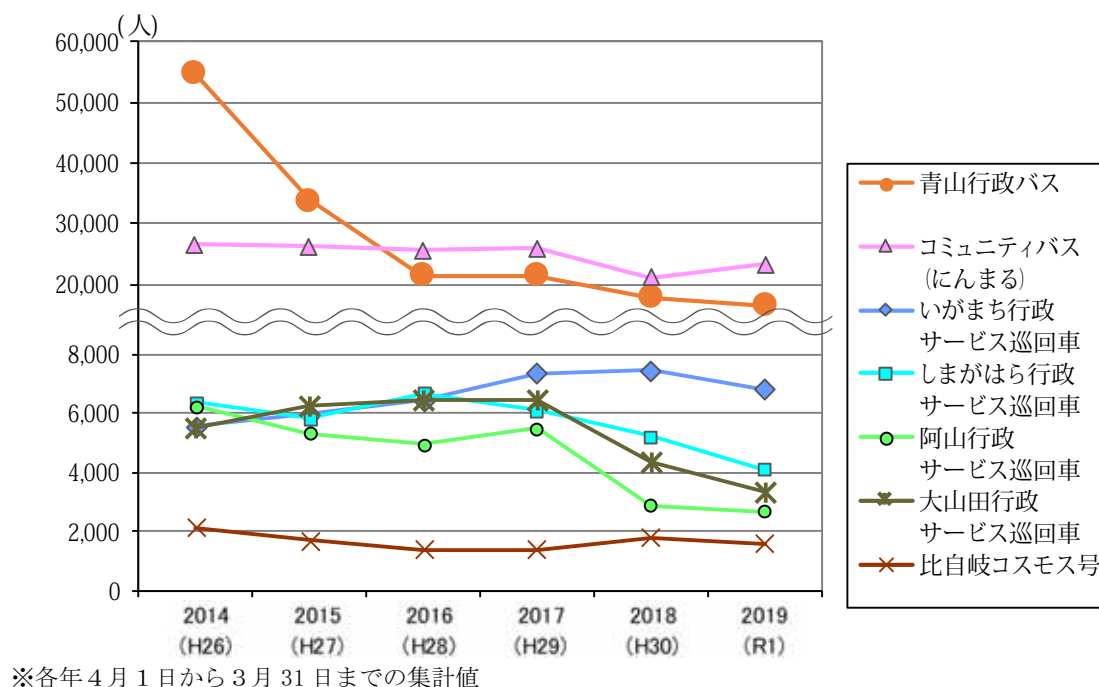
路線名	運行地区	日運行本数	路線機能
青山行政バス	青山地区	21.5 往復	地域生活交通
コミュニティバス（にんまる）	上野地区	19.0 往復	
いがまち行政サービス巡回車	伊賀地区	17.0 往復	
しまがはら行政サービス巡回車	島ヶ原地区	8.0 往復	
阿山行政サービス巡回車	阿山地区	14.0 往復	
大山田行政サービス巡回車 （どんぐり号）	大山田地区	9.0 往復	
比自岐コスモス号	上野地区	6.0 往復	



■行政バスの路線図

(2) 利用者数

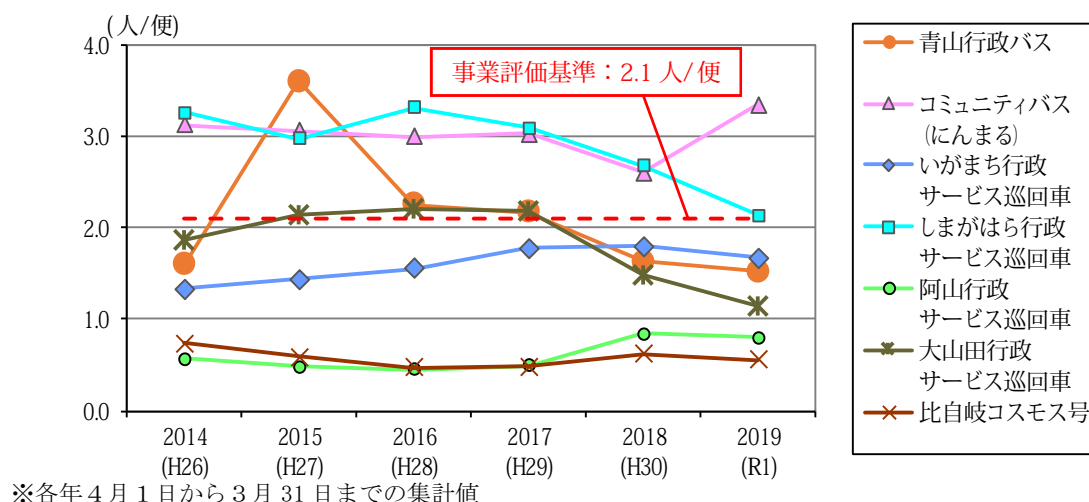
行政バスの利用者数は、「いがまち行政サービス巡回車」を除き、減少しています。特に青山行政バスは、2014（平成 26）年度の 54,700 人/年から 2019（令和元）年度の 16,500 人/年と大幅に減少しています。2014（平成 26）年度から 2019（令和元）年度の減少幅は、「コミュニティバス（にんまる）」で▲12.4%、「大山田行政サービス巡回車」で▲39.4%、「しまがはら行政サービス巡回車」で▲35.8%となっています。



■利用者数の推移（行政バス）

(3) 平均乗車人数

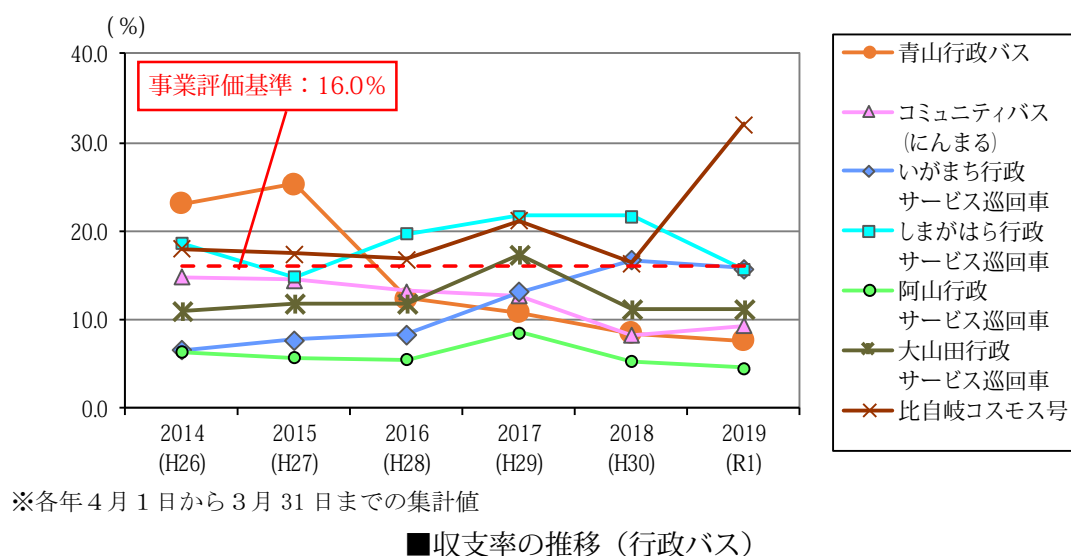
行政バスの平均乗車人数は、路線によって様々ですが、概ね、「青山行政バス」と「大山田行政サービス巡回車」、「しまがはら行政サービス巡回車」は減少傾向、他の路線は横ばい傾向となっています。2019（令和元）年度時点で事業評価基準の 2.1 人/便を超えている路線は「コミュニティバス（にんまる）」のみとなっています。



■平均乗車人数の推移（行政バス）

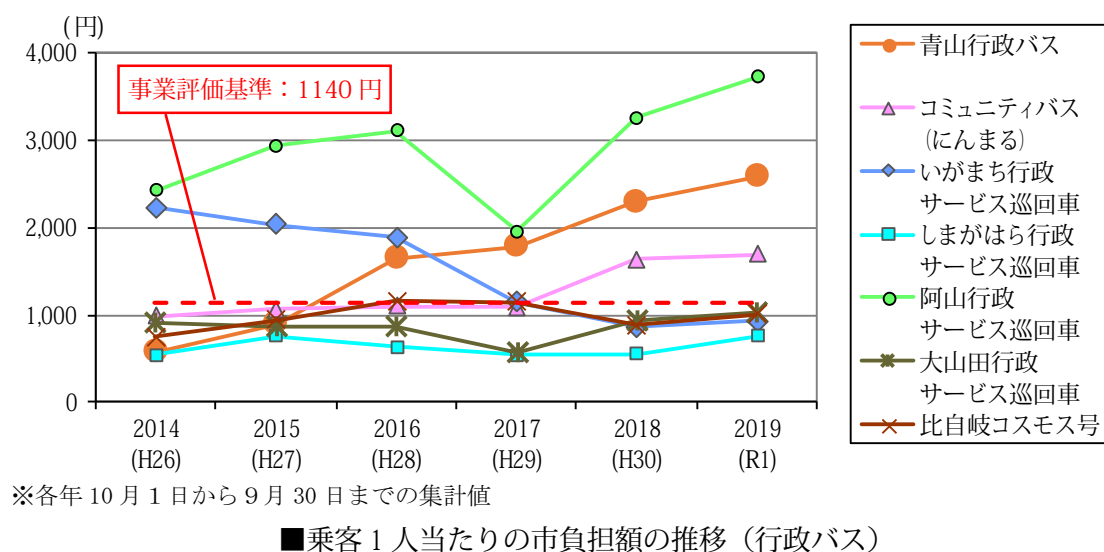
(4) 収支率

行政バスの収支率は、概ねの傾向として、「コミュニティバス（にんまる）」と「青山行政バス」は減少、「いがまち行政サービス巡回車」と「比自岐コスモス号」は増加、他の路線は横ばいであることが分かります。2019（令和元）年時点で事業評価基準である 16.0% を上回っている路線は、「比自岐コスモス号」のみで、「いがまち行政サービス巡回車」と「しまがはら行政サービス巡回車」は、2018（平成 30）年度までは上回っていましたが、2019（令和元）年時点はわずかに下回っていることが分かります。



(5) 乗客 1 人当たりの市負担額

廃止代替バスの乗客 1 人当たりの市負担額は、概ねの傾向として、「いがまち行政サービス巡回車」は減少、「青山行政バス」と「コミュニティバス（にんまる）」、「阿山行政サービス巡回車」は増加、他の路線は横ばいであることが分かります。2019（令和元）年時点で事業評価基準である 1,140 円を上回っている路線は、「青山行政バス」と「コミュニティバス（にんまる）」、「阿山行政サービス巡回車」であることが分かります。



4-8 その他バス

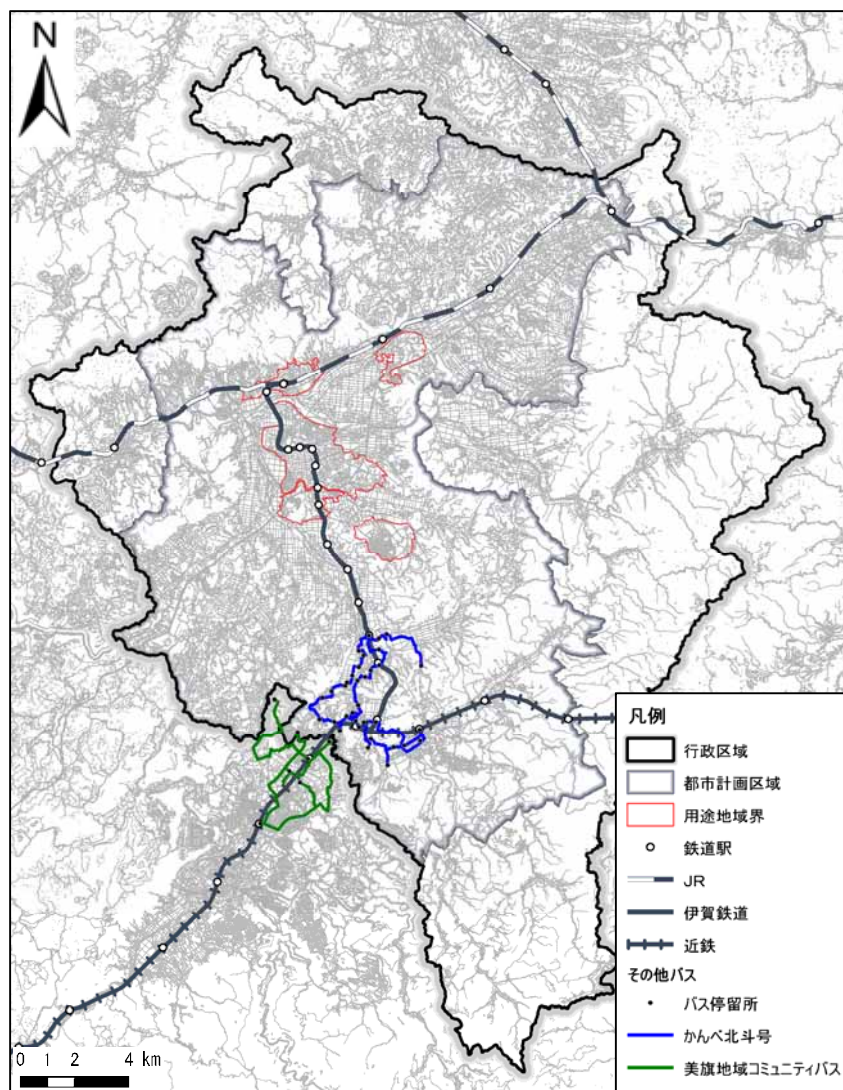
(1) 路線概要

地域運行バスとして、「かんべ北斗号」が運行しています。かんべ北斗号は地域が主体となって運行しているバスで、火曜日と金曜日の週2回運行しています。また、国道422号・165号を除く区間がフリー乗車区間となっています。

美旗地域コミュニティバスは美旗地域が主体となって運行しており、近鉄桔梗が丘駅と美旗地域を接続する名張市のコミバスです。

■その他バスの運行概要

路線名	運行地区	運行日	日運行本数	路線機能
かんべ北斗号	コメリ青山店 ー伊賀鉄道丸山駅	年末年始を除く 火・金曜日	1 往復	地域生活交通
	コメリ青山店 ー領主谷公民館		1 往復	
美旗地域 コミュニティバス	近鉄桔梗が丘駅循環 南古山	年末年始を除く平日	2 往復	
	ー近鉄桔梗が丘駅		4 往復	

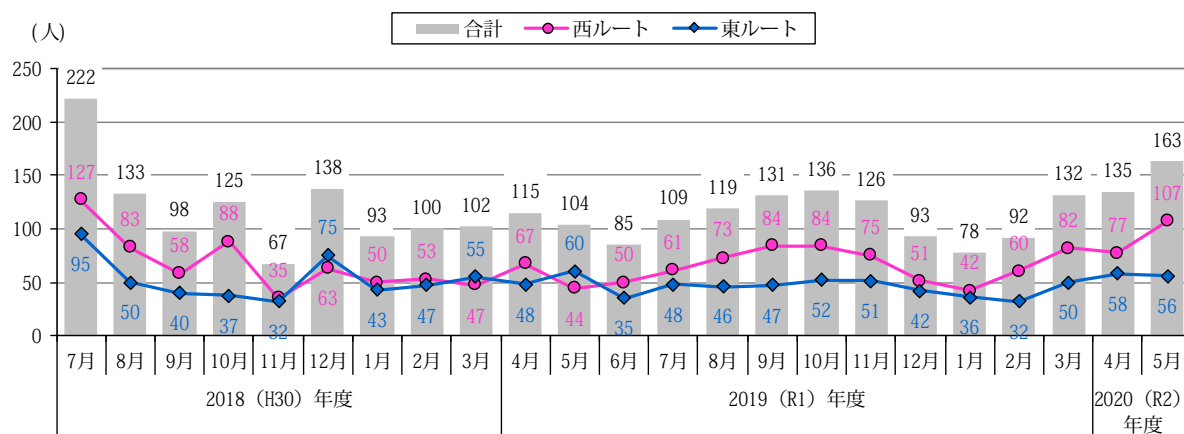


■その他バスの路線図

(2) かんべ北斗号の利用者数

かんべ北斗号の利用者数は、合計でみると、2018（平成 30）年度 7 月の 222 人をピークに、約 2 年間で増減を繰り返しており、全体的に 100 人を超えている月が多いことが分かります。ルート別でみると、基本的に東ルートより西ルートの方が利用者数は多く、2018（平成 30）年度 7 月と 2020（令和 2）年度 5 月は、西ルートの利用者数だけで、100 人を超えています。

2020（R2）年度から運行頻度を 1 回/週から 2 回/週に変更し、ルートごとの運行回数を 2 往復/日から 1 往復/日に変更していますが、5 月の利用者数が増加するなど、利用者数は増加傾向にあります。また、2020（R2）年度から 1 便あたりの平均利用者数の目標数値を 2.0 人/便から 3.5 人/便に変更していますが、2020（R2）年度 5 月時点では、西ルートが 5.9 人/便、東ルートが 3.1 人と西ルートは目標数値を大きく上回っている状況です。



■利用者数の推移（かんべ北斗号）

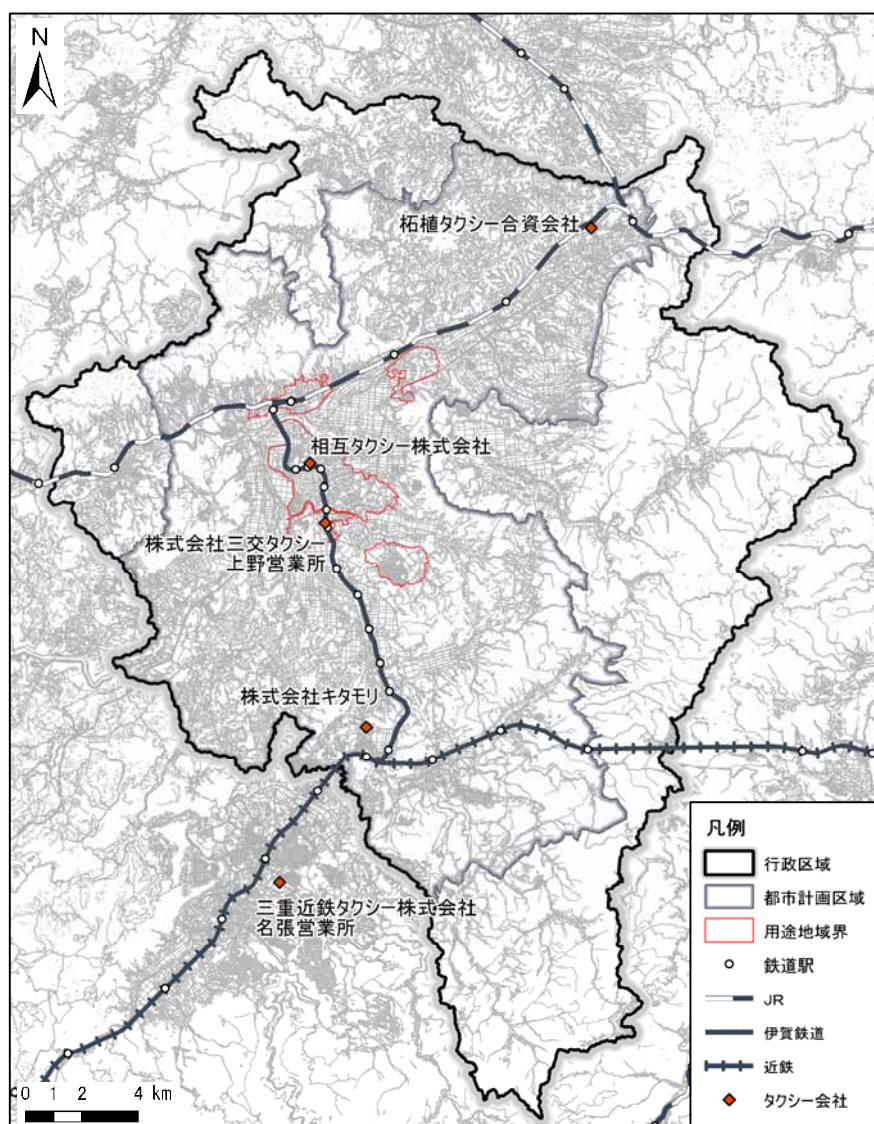
4-9 タクシー

一般社団法人三重県タクシー協会の伊賀支部には、以下の5社が登録され、市民や来訪者の移動手段として機能しています。

■三重県タクシー協会伊賀支部の事業者一覧

No.	事業者名	住所
1	相互タクシー株式会社	伊賀市上野丸之内 57 番地の 20
2	柘植タクシー合資会社	伊賀市柘植町 211 番地
3	株式会社キタモリ	伊賀市古郡 546- 1
4	株式会社三交タクシー上野営業所	伊賀市四十九町下教免 1784- 18
5	三重近鉄タクシー株式会社名張営業所	名張市蔵持町原出 522- 115

資料：一般社団法人三重県タクシー協会 HP（2019 年 10 月 1 日時点）



■三重県タクシー協会伊賀支部の事業者

4-10 スクールバス

(1) 運行概要

2020（令和2）年度現在、スクールバスは市内の公立小中学校30校中16校で運行されており、運行本数は登校時刻では各路線1本、下校時刻は曜日や授業の状況によって異なりますが、1～2本運行されています。スクールバスを利用している児童・生徒の割合は学校によって様々ですが、割合が高い学校では60～80%の児童・生徒がスクールバスを利用しています。なお、桜丘中学・高等学校では近鉄大阪線の青山町駅からスクールバスを運行しています。

■スクールバスの運行概要（2020（令和2）年度時点）

学校名		路線名	利用児童・生徒数		利用割合		全生徒数
			各路線	合計	各路線	合計	
小学校	上野北小学校	長田線	24人	49人	11%	23%	210人
		朝屋線	25人		12%		
	三訪小学校	三訪線	8人	8人	11%	11%	74人
	友生小学校	友生線	44人	44人	9%	9%	499人
	成和西小学校	花垣線	25人	65人	27%	70%	93人
		白檜・法花線	19人		20%		
		治田線	21人		23%		
	依那古小学校	比自岐線	7人	7人	8%	8%	83人
	神戸小学校	きじが台線	6人	6人	12%	12%	51人
	成和東小学校	東谷線	12人	26人	11%	25%	106人
		安場線	14人		13%		
	阿山小学校	音羽丸柱線	20人	71人	8%	29%	249人
		友田線	28人		11%		
		湯舟線	23人		9%		
	大山田小学校	布引線	13人	125人	6%	62%	202人
		阿波線	32人		16%		
		大沢線	80人		40%		
	青山小学校	滝線	20人	52人	5%	13%	386人
		下川原線	12人		3%		
		霧生線	7人		2%		
		高尾・種生線	9人		2%		
		奥鹿野線	4人		1%		
小計			453人	—	23%	1,953人	
中学校	崇広中学校	新居線	38人	62人	9%	14%	434人
		長田線	24人		6%		
	緑ヶ丘中学校	ゆめが丘線	120人	178人	20%	30%	586人
		友生線	58人		10%		
	城東中学校	三田線	36人	41人	11%	13%	324人
		諏訪線	5人※ ¹		2%		
	上野南中学校	比自岐線	7人	137人	4%	77%	178人
		猪田道線	15人		8%		
		上神戸線	21人		12%		
		きじが台線	13人		7%		
		大野木線	27人		15%		
		白檜線	23人		12%		
		大滝線	18人		10%		
		治田線	13人		7%		
大山田中学校	布引線	8人※ ²	8人	7%	7%	113人	
青山中学校	奥鹿野線	2人※ ³	2人	1%	1%	182人	
小計			428人	—	24%	1,817人	

※1：復路のみ。往路は三訪小学校スクールバス三訪線に同乗

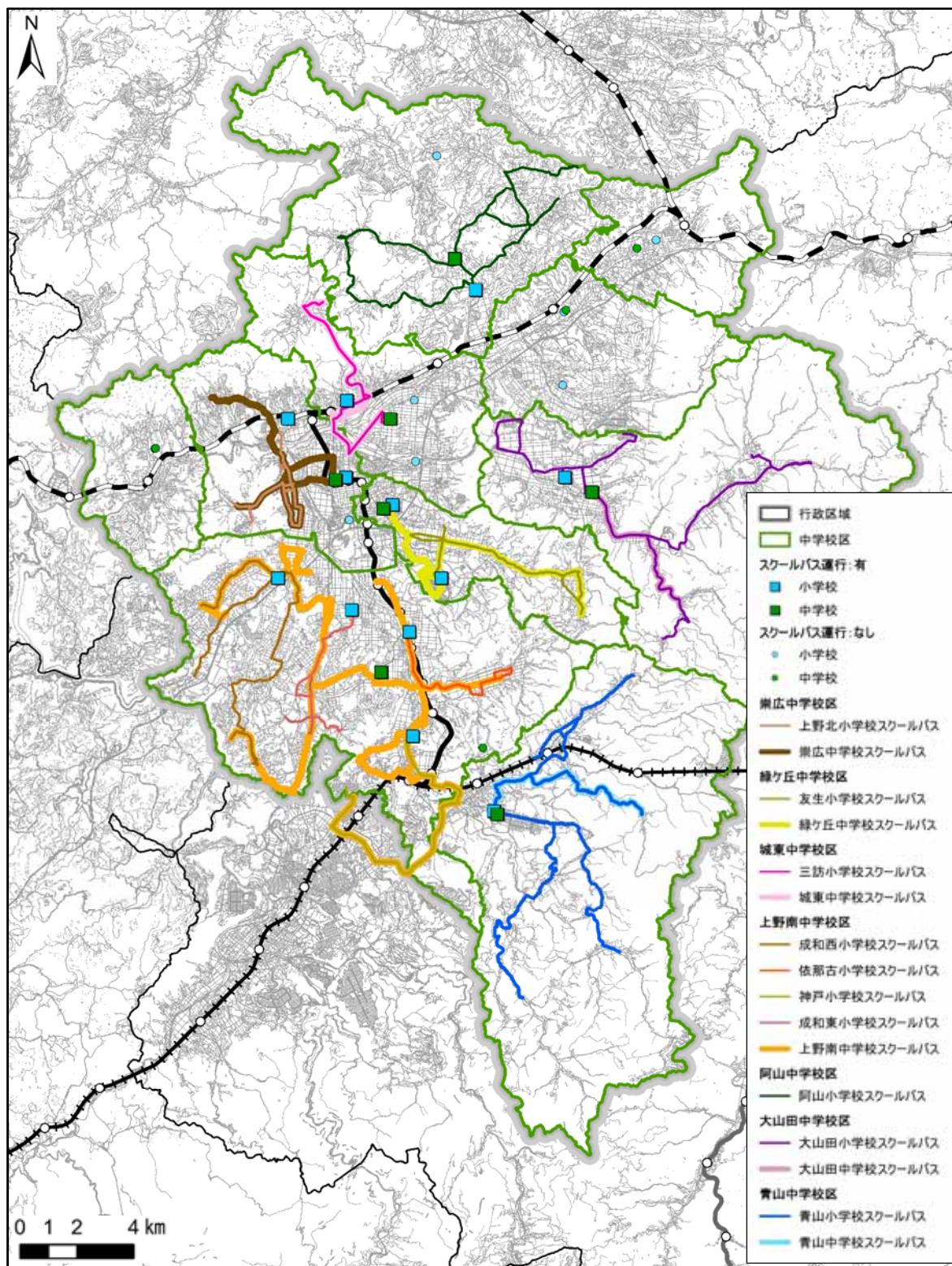
※2：復路のみ。往路は大山田小学校スクールバス布引線に同乗

※3：青山小学校スクールバス奥鹿野線に同乗

資料：2020年度スクールバス運行情報

(2) 路線図

スクールバスの運行ルートでは、運行距離が長い路線があるほか、路線によっては路線バスや行政バス等とルートが重なっている路線があります。



■スクールバスの路線図

4-11 送迎バス

(1) 病院送迎

2020（令和2）年6月時点で、上野地区の上野桑町に立地する岡波総合病院、上野地区の小田町に立地する竹沢内科歯科医院、阿山地区の馬場に立地する河合診療所において、送迎バスが運行されています。

岡波総合病院では、平日に無料の送迎バスを運行しており、9時頃から14時頃まで上野市駅と病院間を11往復運行しています。

竹沢内科歯科医院は患者専用の送迎車として、JR 島ヶ原駅、東高倉温泉団地、JR 伊賀上野駅、上野市駅を結び、9時頃から13時頃までの運行となっています。

(2) 企業送迎

ゆめが丘地域に立地する企業が従業員向けの送迎バスを運行しています。

(3) 自動車学校送迎

上野自動車学校では2通りの送迎バスを運行しています。

ひとつは、上野地区内を毎日循環するバスで、一日14便運行しています。上野市駅や伊賀上野駅、旧農業高校前を運行するルートとなっています。もうひとつは、予約に応じて職場や学校などの指定した場所まで送迎するバスを運行しており、日曜日以外の運行で一日8往復が設定されています。

(4) その他送迎

メナード青山リゾートでは伊賀神戸駅から施設間の送迎バスを運行しているほか、伊賀神戸駅ではゴルフ場の送迎車がみられるなど、民間事業者による来訪者向けの送迎サービスが提供されています。また、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。



■岡波総合病院の送迎車



資料：竹沢内科歯科医院 HP

■竹沢内科歯科医院の送迎車



■上野自動車学校の送迎車



■伊賀神戸駅での送迎車状況

4-12 福祉有償運送

伊賀市内では、高齢や障がい等の理由から、公共交通機関を利用して移動することが困難な方を対象に、通院、通所、レジャー等を目的に有償で行う「福祉有償運送」のサービスが展開されています。福祉有償運送を利用するには、事前に事業所への登録が必要となっており、伊賀市内では以下の事業者が登録されています。

事業者は伊賀市を含む地域で運送許可を得てい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。

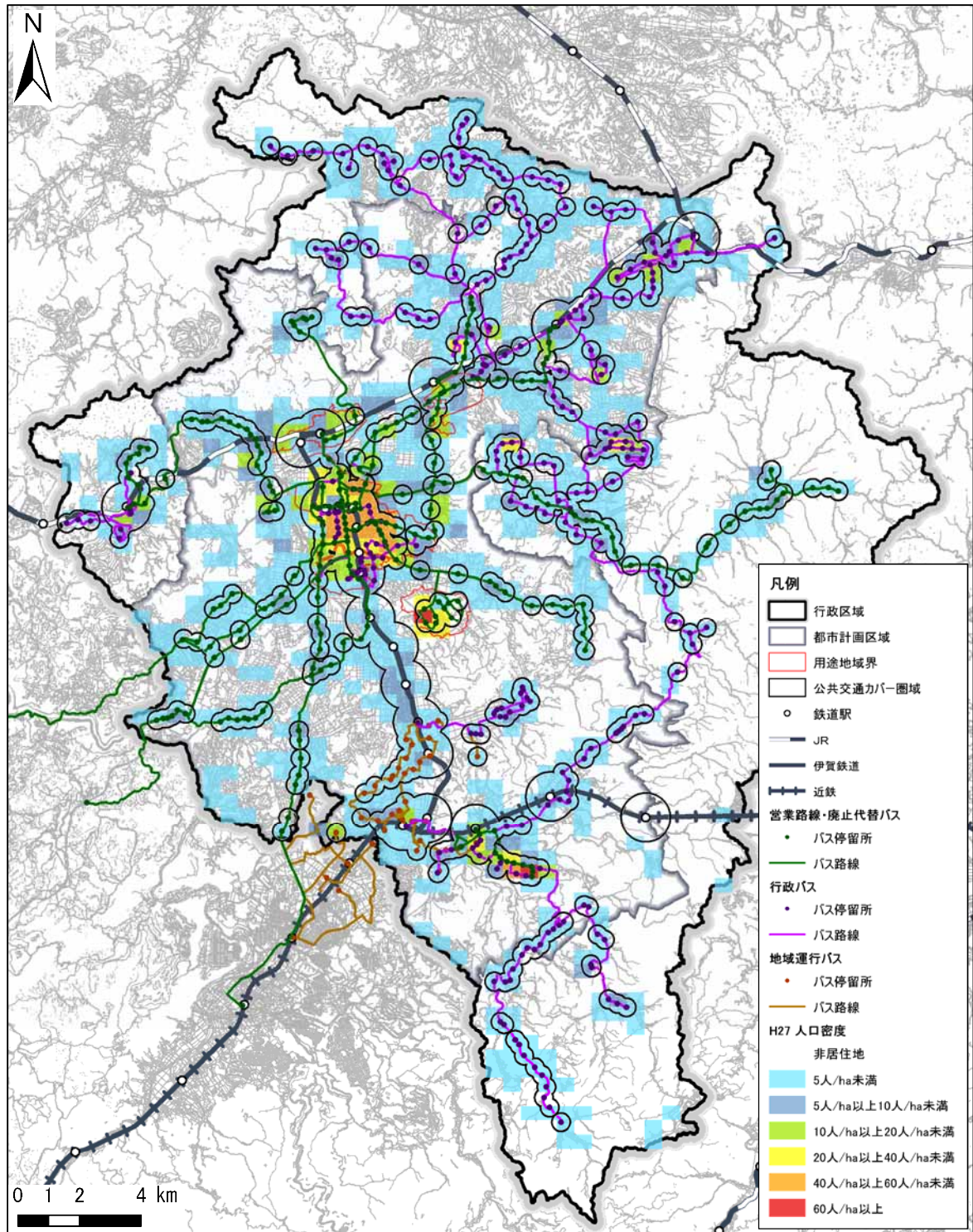
■福祉有償運送登録事業者一覧（令和2年3月末時点）

No.	事業者名	会員数 (人)	運転者 数(人)	運行状況 (件/年)	運送区間
1	社会福祉法人 伊賀市社会福祉協議会	55	18	991	伊賀市
2	社会福祉法人 いがほくぶ	34	4	1,002	伊賀市
3	特定非営利活動法人 さんぽ倶楽部	418	9	8,785	伊賀市
4	特定非営利活動法人 さくらそう	67	4	1,685	伊賀市
5	社会福祉法人 伊賀市社会事業協会	85	11	3,529	伊賀市、名張市
6	社会福祉法人 洗心福社会	18	2	184	津市、鈴鹿市、 亀山市、松阪市、 伊勢市、鳥羽市、 志摩市、伊賀市
7	社会福祉法人 鶯鳴会	42	8	984	伊賀市、名張市
8	特定非営利活動法人 すまいる 24	125	4	3,756	伊賀市
9	特定非営利活動法人 スリー・ディ	39	19	851	伊賀市、名張市
10	特定非営利活動法人 アイ・コラボレーション伊賀	49	5	337	伊賀市、名張市
11	特定非営利活動法人 ささゆり	27	13	546	伊賀市
12	特定非営利活動法人 ハッピーファーム MKT	31	6	569	伊賀市、名張市
13	特定非営利活動法人 福祉タクシーいとぐるま	102	3	1,597	伊賀市、名張市
14	特定非営利活動法人 ケアセンターなの花	257	4	2,523	伊賀市
15	社会福祉法人 敬親会	15	6	735	伊賀市、名張市
16	社会福祉法人 名張育成会	55	12	610	伊賀市、名張市
17	特定非営利活動法人 とんぼ池山荘	22	12	384	伊賀市、名張市

資料：伊賀地区福祉有償運送等運営協議会

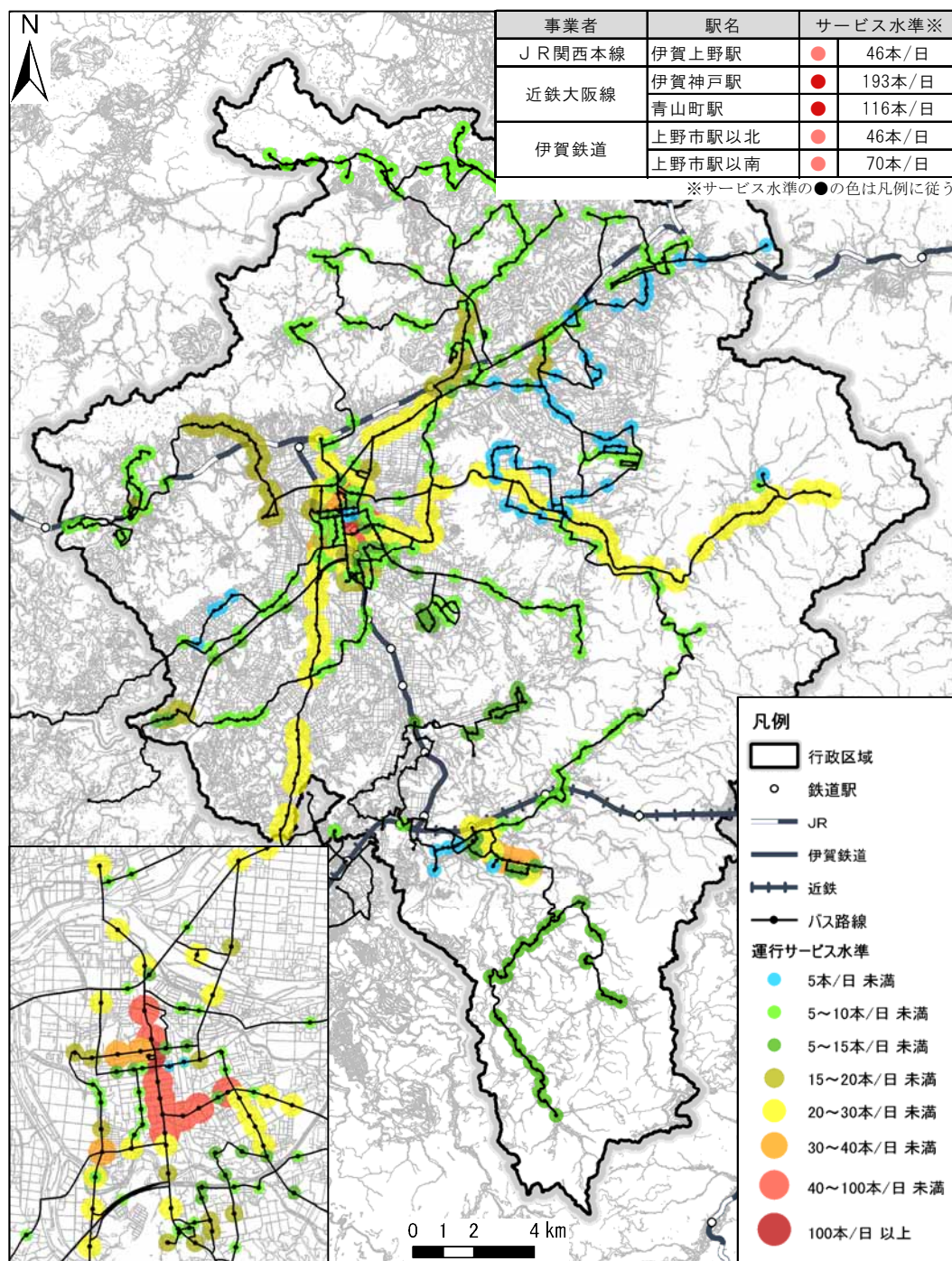
4-13 鉄道・バスのカバー圏域

鉄道駅 800m、バス停 300mをカバー圏域とした場合の鉄道・バスのカバー圏域図は以下のとおりです。上野地区の市中心部についてはほぼカバーされている状況ですが、市外延部や中山間地域では、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。



4-14 鉄道・バスのサービス水準

2020（令和2）年6月時点の運行本数は、鉄道は近鉄大阪線が100本/日以上、J R関西本線及び伊賀鉄道は40本/日以上のサービス水準となっています。バスは上野市駅周辺や青山町駅周辺では複数のバス路線が集まるため、高いサービス水準となっています。また、特定のバス路線では20本/日以上サービス水準となっている一方、その他のバス路線は10本/日を下回るサービス水準となっています。これらから、市外への基幹的な交通は近鉄が、市内の基幹的な交通は伊賀鉄道や一部バス路線が担っていると考えられます。



■鉄道・バスのサービス水準

4-15 情報提供

2020（令和2）年6月時点のスマートフォンやPCで利用可能な主な乗換案内WEBサービスの伊賀市内の公共交通の情報提供の状況は下表のとおりです。鉄道や路線バス、廃止代替バスは概ね最新の情報で案内されています。一方、行政バスや地域運行バス等はいくつかのサービスで情報が掲載されていません。

■主な乗換案内サービスの情報提供の状況

主な乗換案内サービス		駅すばあと等	駅探	NAVITIME	乗換案内等	Yahoo! 路線情報等	Google Maps	もくいく
鉄道	JR 関西本線 JR 草津線	○	○	○	○	○	○	×
	近鉄大阪線	○	○	○	○	○	○	×
	伊賀鉄道	○	○	○	○	○	○	×
営業路線バス	上野名張線	○	○	○	○	○	○	×
	上野山添線	○	○	○	○	○	○	×
	阿波線	○	○	○	○	○	○	×
	玉滝線	○	○	○	○	○	○	×
	桐が丘線	○	○	○	○	○	○	×
廃止代替バス	月瀬線	○	○	○	○	○	○	×
	諏訪・予野線	○	○	○	△	○	△	×
	西山・島ヶ原線	○	○	○	○	○	○	×
	柘植線	○	○	○	○	○	○	×
	友生線	○	○	○	○	○	○	×
行政バス	青山行政バス	×	×	○	○	×	×	○
	上野コミュニティバス	×	×	○	○	×	×	○
	いがまち行政サービス巡回車	×	×	○	○	×	×	○
	しまはが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	×	×	○	○	×	×	○
	比自岐コスモス号	×	×	×	×	×	×	×
バスその他	かんべ北斗号	×	×	×	×	×	×	×
	美旗地域コミュニティバス	×	×	○	○	×	○	○
備考	コンテンツプロバイダ※1	ヴァル研究所	駅探	ナビタイムジャパン	ジョルダン	ヴァル研究所	ジョルダン google	—

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

※1：コンテンツプロバイダによって公共交通の経路や時刻表などが収集されており、コンテンツプロバイダが提供する情報を基に各乗換案内サービスが行われている

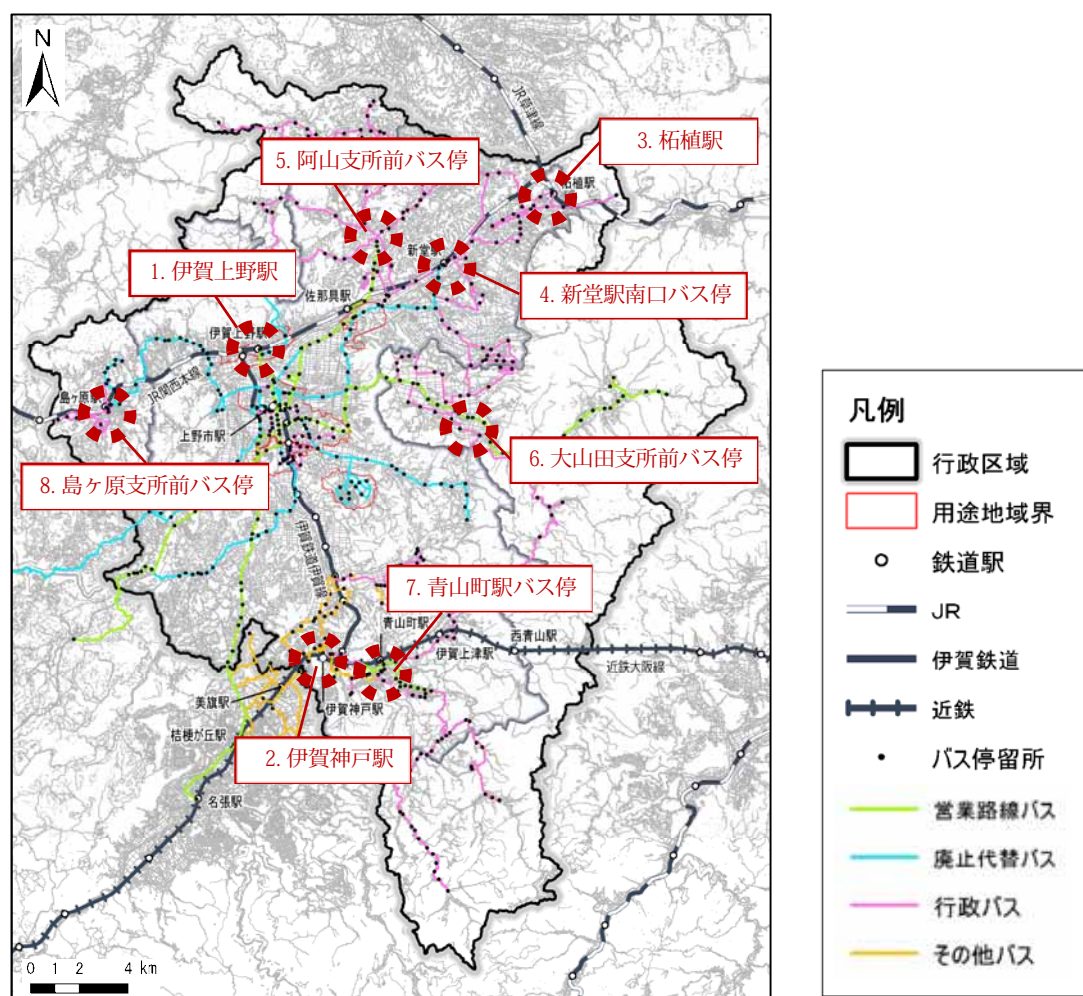
4-16 乗継時間

(1) 乗継時間整理の対象駅・バス停

公共交通網は鉄道やバスなど全体として形成することが望ましく、また、効率的な運営を行う場合には、主要な拠点で乗り継ぎを要することとなります。ここでは、2020（令和2）年4月時点の平日の乗継時間を整理します。対象とした駅・バス停は以下のとおりで、鉄道間の乗り継ぎが発生する鉄道駅及び、都市マスタープラン上で広域的拠点へのネットワークの拠点と位置付けられている「地域拠点」とし、「地域拠点」については、上野市駅とネットワークするバス路線と各地域を循環する行政バス間の乗り継ぎを基本としました。

■乗継時間整理の対象駅・バス停

No.	駅・バス停	対象路線
1	伊賀上野駅	伊賀鉄道⇔JR関西本線
2	伊賀神戸駅	伊賀鉄道⇔近鉄大阪線
3	柘植駅	JR関西本線⇔JR草津線⇔行政バス
4	新堂駅南口バス停	路線バス⇔行政バス
5	阿山支所前バス停	路線バス⇔行政バス
6	大山田支所前バス停	路線バス⇔行政バス
7	青山町駅・青山町駅バス停	近鉄大阪線⇔路線バス⇔行政バス
8	島ヶ原支所前バス停	路線バス⇔行政バス



■乗継時間整理の対象駅・バス停

(2) No.1 伊賀上野駅（伊賀鉄道⇄ＪＲ関西本線）

伊賀上野駅の乗継時間は、朝ピーク（始発から８時台）と夕方ピーク（１７時台～終電）の時間帯、加茂・奈良方面、柘植・亀山方面それぞれについて、伊賀鉄道の到着・出発時間に対して、ＪＲ関西本線の乗継時間を整理しました。

朝ピーク（伊賀鉄道からＪＲ関西本線への乗継）においては、加茂・奈良方面、柘植・亀山方面ともに１０分～１５分程度で乗継可能となっています。

夕方ピーク（ＪＲ関西本線から伊賀鉄道への乗継）においては、加茂・奈良方面は１９時以前の時間帯では５分以内で乗継可能となっていますが、１９時以降の時間帯では２０分以上の乗継時間を要する接続があり、一方で、柘植・亀山方面は１９時以降の時間帯ではほぼ５分以内に乗継可能となっていますが、１９時以前の時間帯では２０分以上の乗継時間を要する接続があります。

■朝ピーク・加茂・奈良方面への乗継

伊賀鉄道 到着時間		加茂・奈良方面への乗継	
		発車時刻	乗継時間
6:07	▶▶	6:11	4分
6:38	▶▶	6:51	13分
7:07	▶▶	7:14	7分
7:37	▶▶	7:55	18分
8:52	▶▶	8:55	3分

■朝ピーク・柘植・亀山方面への乗継

伊賀鉄道 到着時間		柘植・亀山方面への乗継	
		発車時刻	乗継時間
6:07	▶▶	6:10	3分
6:38	▶▶	6:50	12分
7:07	▶▶	7:32	25分
8:06	▶▶	8:12	6分
8:52	▶▶	8:54	2分

■夕方ピーク・加茂・奈良方面からの乗継

加茂・奈良方面から乗継			伊賀鉄道 発車時間
到着時刻	乗継時間		
17:47	4分	▶▶	17:51
18:23	5分	▶▶	18:28
18:59	3分	▶▶	19:02
19:49	24分	▶▶	20:13
20:38	26分	▶▶	21:04
21:57	6分	▶▶	22:03

■夕方ピーク・柘植・亀山方面からの乗継

柘植・亀山方面からの乗継			伊賀鉄道 発車時間
到着時刻	乗継時間		
17:28	23分	▶▶	17:51
18:25	3分	▶▶	18:28
19:22	10分	▶▶	19:32
20:11	2分	▶▶	20:13
21:01	3分	▶▶	21:04
21:59	4分	▶▶	22:03

※2020（令和２）年４月時点ダイヤ

【乗継時間の凡例】

○分	～５分以内	○分	６～１０分	○○分	１１分以上
----	-------	----	-------	-----	-------

(3) No.2 伊賀神戸駅（伊賀鉄道⇔近鉄大阪線）

伊賀神戸駅の乗継時間は、朝ピーク（始発から8時台）と夕方ピーク（17時台～20時台）の時間帯、名張・大阪方面、伊勢中川方面それぞれについて、伊賀鉄道の到着・出発時間に対して、近鉄大阪線の特急と特急以外の乗継時間を整理しました。

朝ピーク（伊賀鉄道から近鉄大阪線への乗継）においては、特急もしくは特急以外と5分以内で乗り継ぎが可能となっています。特に特急以外については、名張・大阪方面、伊勢中川方面ともほぼ10分以内に乗継可能となっています。

夕方ピーク（近鉄大阪線から伊賀鉄道への乗継）においても、いずれの時間帯でも10分以内で乗継可能となっています。

■朝ピーク・名張・大阪方面への乗継

伊賀鉄道 到着時間	名張・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

■朝ピーク・伊勢中川方面への乗継

伊賀鉄道 到着時間	伊勢中川方面への乗継			
	特急	乗継 時間	特急 以外	乗継 時間
5:43	5:47	4分	5:51(普)	8分
6:21	—	—	6:33(急)	12分
6:51	7:08	17分	6:53(急)	2分
7:19	7:28	9分	7:21(急)	2分
7:47	8:09	22分	7:51(急)	4分
8:15	8:30	15分	8:18(普)	3分
8:49	9:09	20分	8:59(急)	10分

■夕方ピーク・名張・大阪方面からの乗継

名張・大阪方面から乗継				伊賀鉄道 発車時間
特急	乗継 時間	特急 以外	乗継 時間	
17:11	1分	16:51(急)	21分	17:12
—	—	17:36(急)	2分	17:38
18:11	10分	18:19(急)	2分	18:21
18:43	8分	18:39(急)	12分	18:51
19:14	4分	19:11(急)	7分	19:18
19:46	7分	19:51(快)	2分	19:53
20:14	3分	20:03(快)	14分	20:17
20:46	8分	20:51(快)	3分	20:54

■夕方ピーク・伊勢中川方面からの乗継

伊勢中川方面からの乗継				伊賀鉄道 発車時間
特急	乗継 時間	特急 以外	乗継 時間	
—	—	17:05(急)	7分	17:12
17:31	7分	17:22(急)	16分	17:38
18:16	5分	18:18(急)	3分	18:21
18:49	2分	18:44(急)	7分	18:51
19:16	2分	19:14(急)	4分	19:18
19:49	4分	19:41(急)	12分	19:53
—	—	20:14(急)	3分	20:17
20:49	5分	20:52(普)	2分	20:54

※2020（令和2）年4月時点ダイヤ

【乗継時間の凡例】

○分	～5分以内	○分	6～10分	○○分	11分以上
----	-------	----	-------	-----	-------

(4) No.3 柘植駅（ＪＲ関西本線⇔ＪＲ草津線⇔行政バス）

① ＪＲ関西本線⇔ＪＲ草津線

朝ピーク（始発から 8 時台）と夕方ピーク（17 時台～終電）の時間帯、加茂・奈良方面・亀山方面それぞれについて、ＪＲ関西本線の到着・出発時間に対して、ＪＲ草津線の柘植駅での乗継時間を整理しました。

朝ピーク（ＪＲ関西本線からＪＲ草津線への乗継）においては、加茂・奈良方面、亀山方面ともほぼ 10 分以内に乗継可能となっています。

夕方ピーク（ＪＲ草津線からＪＲ関西本線への乗継）においても、いずれの時間帯でもほぼ 10 分以内に乗継可能となっています。

■朝ピーク・草津方面への乗継

ＪＲ 関西本線 (亀山方面) 到着時間		草津方面への乗継	
		発車時刻	乗継時間
6:27	▶▶	6:34	7 分
7:07	▶▶	7:09	2 分
8:30	▶▶	8:33	3 分

■朝ピーク・草津方面への乗継

ＪＲ 関西本線 (加茂方面) 到着時間		草津方面への乗継	
		発車時刻	乗継時間
6:27	▶▶	6:34	7 分
7:05	▶▶	7:09	4 分
7:31	▶▶	7:42	11 分
8:29	▶▶	8:33	4 分

■夕方ピーク・草津方面からの乗継

草津方面からの乗継			ＪＲ 関西本線 (加茂方面) 発車時間
到着時刻	乗継時間		
17:05	7 分	▶▶	17:12
18:05	4 分	▶▶	18:09
19:00	6 分	▶▶	19:06
19:51	3 分	▶▶	19:54
20:36	9 分	▶▶	20:45
21:38	5 分	▶▶	21:43
22:36	13 分	▶▶	22:49

■夕方ピーク・草津方面からの乗継

草津方面からの乗継			ＪＲ 関西本線 (亀山方面) 発車時間
到着時刻	乗継時間		
17:05	7 分	▶▶	17:12
18:05	3 分	▶▶	18:08
18:28	15 分	▶▶	18:43
19:24	2 分	▶▶	19:26
20:13	5 分	▶▶	20:18
20:56	3 分	▶▶	20:59
22:14	3 分	▶▶	22:17

※2020（令和 2）年 4 月時点ダイヤ

【乗継時間の凡例】

○分	～5分以内	○分	6～10 分	○○分	11 分以上
----	-------	----	--------	-----	--------

② J R 関西本線⇄行政バス（いがまち行政サービス巡回車）

行政バスの到着・出発時間に対して、J R 関西本線の柘植駅での乗継時間を整理しました。

行政バスからJ R 関西本線への乗り継ぎにおいては、ほぼすべての時間帯で乗り継ぎに30分以上、J R 関西本線から行政バスへの乗り継ぎにおいても、ほぼすべての時間で乗り継ぎに20分以上の時間がかかります。

■柘植駅「いがまち行政サービス巡回車」「J R 関西本線（亀山方面）」の乗継

いがまち 行政サービス 巡回車 （柘植・西柘植線）		J R 関西本線 （亀山方面）			J R 関西本線 （加茂方面）		いがまち 行政サービス 巡回車 （柘植・西柘植線）
		発車時間	乗継 時間		到着時間	乗継 時間	
8:27	⇨	8:31	4分		7:31	56分	8:27
9:52	⇨	10:40	48分		9:33	19分	9:52
12:10	⇨	12:42	32分		11:40	30分	12:10
16:01	⇨	16:44	43分		14:39	6分	14:45
					15:39	22分	16:01

③ J R 草津線⇄行政バス（いがまち行政サービス巡回車）

行政バスの到着・出発時間に対して、J R 草津線の柘植駅での乗継時間を整理しました。

行政バスからJ R 草津線への乗り継ぎにおいては、おおよその時間帯で10分以内に乗継可能です。J R 草津線から行政バスへの乗り継ぎにおいては、5分以内に乗継可能な時間帯もありますが、乗継時間が20分以上かかる時間帯があります。

■柘植駅「いがまち行政サービス巡回車」「J R 草津線」の乗継

いがまち 行政サービス 巡回車 （柘植・西柘植線）		J R 草津線 （貴生川・草津方面）			J R 草津線 （柘植方面）		いがまち 行政サービス 巡回車 （柘植・西柘植線）
		発車時間	乗継 時間		到着時間	乗継 時間	
8:27	⇨	8:33	6分		8:22	5分	8:27
9:52	⇨	10:00	8分		9:49	3分	9:52
12:10	⇨	13:01	51分		11:40	30分	12:10
16:01	⇨	16:08	7分		14:40	5分	14:45
					15:40	21分	16:01

※2020（令和2）年4月時点ダイヤ

【乗継時間の凡例】

○分	～5分以内	○分	6～15分	○○分	16分以上
----	-------	----	-------	-----	-------

(5) No.4 新堂駅南口バス停（路線バス⇄行政バス）

新堂駅南口の乗継時間は、路線バスの柘植線と行政バスのいがまち行政サービス巡回車の各路線の乗継時間を整理しました。

行政バスから路線バスへの乗り継ぎにおいては、路線に関わらず、多くの時間帯で 20 分以上、路線バスから行政バスへの乗り継ぎにおいては、西柘植・壬生野線への接続では 15 分を超える接続が多く見られますが、他路線では概ね 10 分以内の接続となっており、比較的良好な接続となっています。

■新堂駅南口バス停「三重交通（柘植線）」「いがまち行政サービス巡回車（柘植・西柘植線）」の乗継

いがまち 行政サービス 巡回車 （柘植・西柘植線）		路線バス 柘植線				路線バス 柘植線			いがまち 行政サービス 巡回車 （柘植・西柘植線）
		発車時間	乗継 時間			到着時間	乗継 時間		
9:00	⇨	9:07	7 分			8:57	3 分	⇨	9:00
10:25	⇨	10:48	23 分			10:18	7 分	⇨	10:25
11:34	⇨	12:53	79 分			12:25	70 分	⇨	13:35
15:25	⇨	15:53	28 分			15:20	5 分	⇨	15:25

■新堂駅南口バス停「三重交通（柘植線）」「いがまち行政サービス巡回車（西柘植・壬生野線）」の乗継

いがまち 行政サービス 巡回車 （西柘植・壬生野線）		路線バス 柘植線				路線バス 柘植線			いがまち 行政サービス 巡回車 （西柘植・壬生野線）
		発車時間	乗継 時間			到着時間	乗継 時間		
8:30	⇨	9:07	37 分			8:57	23 分	⇨	9:20
10:34	⇨	10:48	14 分			10:18	16 分	⇨	10:34
12:34	⇨	12:53	19 分			12:25	9 分	⇨	12:34
15:09	⇨	15:53	44 分			15:20	39 分	⇨	15:59

■新堂駅南口バス停「三重交通（柘植線）」「いがまち行政サービス巡回車（希望ヶ丘線）」の乗継

いがまち 行政サービス 巡回車 （希望ヶ丘線）		路線バス 柘植線				路線バス 柘植線			いがまち 行政サービス 巡回車 （希望ヶ丘線）
		発車時間	乗継 時間			到着時間	乗継 時間		
8:20	⇨	9:07	47 分			16:55	1 分	⇨	16:56
16:56	⇨	17:02	6 分			17:53	10 分	⇨	18:03

※2020（令和2）年4月時点ダイヤ

【乗継時間の凡例】

○分	～5分以内	○分	6～15 分	○○分	16 分以上
----	-------	----	--------	-----	--------

(6) No.5 阿山支所前バス停（路線バス⇔行政バス）

阿山支所前バス停の乗継時間は、路線バスの玉滝線と行政バスの阿山行政サービス巡回車の各路線の乗継時間を整理しました。

行政バスから路線バスへの乗り継ぎにおいては、丸柱河合線では朝夕、玉滝鞆田線では朝昼の時間帯で 15 分以内、路線バスから行政バスへの乗り継ぎにおいては、両路線で多くの時間帯で 15 分以内の乗り継ぎが可能となっており、比較的良好な接続となっています。一方で、1 時間以上の乗継時間を要する時間帯も一部みられます。

■阿山支所前バス停「阿山行政サービス巡回車」「三重交通（玉滝線）」の乗継

阿山 行政サービス巡回車 （丸柱河合線）		路線バス 玉滝線			路線バス 玉滝線		阿山 行政サービス巡回車 （丸柱河合線）
		発車時間	乗継 時間		到着時間	乗継 時間	
7:41	⇨	7:50	9 分	⇨	9:08	44 分	9:52
9:04	⇨	9:16	12 分	⇨	11:08	8 分	11:16
11:02	⇨	11:14	12 分	⇨	13:21	4 分	13:25
12:26	⇨	13:27	61 分	⇨	14:41	7 分	14:48
14:35	⇨	14:47	12 分	⇨	16:41	43 分	17:24
15:58	⇨	16:47	49 分	⇨	17:51	3 分	17:54
17:54	⇨	17:57	3 分	⇨			
18:34	⇨	19:02	28 分	⇨			

■阿山支所前バス停「阿山行政サービス巡回車」「三重交通（玉滝線）」の乗継

阿山 行政サービス巡回車 （玉滝鞆田線）		路線バス 玉滝線			路線バス 玉滝線		阿山 行政サービス巡回車 （玉滝鞆田線）
		発車時間	乗継 時間		到着時間	乗継 時間	
7:40	⇨	7:50	10 分	⇨	7:02	62 分	8:04
9:10	⇨	9:16	6 分	⇨	9:08	2 分	9:10
10:16	⇨	11:14	58 分	⇨	11:08	112 分	13:00
13:26	⇨	13:27	1 分	⇨	13:21	5 分	13:26
14:32	⇨	14:47	15 分	⇨	14:41	4 分	14:45
16:17	⇨	16:47	30 分	⇨	16:41	12 分	16:53
16:53	⇨	17:57	64 分	⇨	17:51	18 分	18:09
17:59	⇨	19:02	63 分	⇨			

※2020（令和2）年4月時点ダイヤ

【乗継時間の凡例】

○分	～5分以内	○分	6～15 分	○○分	16 分以上
----	-------	----	--------	-----	--------

(7) No.6 大山田支所前バス停（路線バス⇔行政バス）

大山田支所前バス停の乗継時間は、路線バスの阿波線と行政バスの大山田行政サービス巡回車の各路線の乗継時間を整理しました。

坂下線との乗り継ぎでは行政バスから路線バス、路線バスから行政バスの両方向で 15 分以内の接続となっている一方で、他 2 路線との乗り継ぎでは 30 分以上の乗継時間を要しています。

■大山田支所前バス停「大山田行政サービス巡回車（坂下線）」「三重交通（阿波線）」の乗継

大山田 行政サービス巡回車 （坂下線）		三重交通 阿波線 （上野方面へ）			三重交通 阿波線 （上野方面から）		大山田 行政サービス巡回車 （坂下線）
		発車時間	乗継 時間		到着時間	乗継 時間	
7:39	⇨	7:45	6 分		11:54	0 分	11:54
12:56	⇨	12:56	0 分		17:34	14 分	17:48

■大山田支所前バス停「三重交通（阿波線）」「大山田行政サービス巡回車（西柘植・壬生野線）」の乗継

大山田 行政サービス巡回車 （大沢線）		三重交通 阿波線 （上野方面へ）			三重交通 阿波線 （上野方面から）		大山田 行政サービス巡回車 （大沢線）
		発車時間	乗継 時間		到着時間	乗継 時間	
10:28	⇨	11:46	78 分		9:19	34 分	9:53
14:52	⇨	15:31	39 分		11:54	144 分	14:18
					16:34	39 分	17:13

■大山田支所前バス停「三重交通（阿波線）」「大山田行政サービス巡回車（西柘植・壬生野線）」の乗継

大山田 行政サービス巡回車 （虹ヶ丘線）		三重交通 阿波線 （上野方面へ）			三重交通 阿波線 （上野方面から）		大山田 行政サービス巡回車 （虹ヶ丘線）
		発車時間	乗継 時間		到着時間	乗継 時間	
8:22	⇨	8:56	34 分		14:34	40 分	15:14
15:47	⇨	16:33	46 分		15:34	47 分	16:21
16:54	⇨	17:36	42 分				

※2020（令和2）年4月時点ダイヤ

【乗継時間の凡例】

〇分	～5分以内	〇分	6～15 分	〇〇分	16 分以上
----	-------	----	--------	-----	--------

(8) No.7 青山町駅・青山町駅前バス停（近鉄大阪線⇄路線バス、行政バス）

朝ピーク（始発から 8 時台）と夕方ピーク（17 時台～終電）の時間帯、名張・大阪方面、伊勢中川方面それぞれについて、近鉄大阪線の到着・出発時間に対して、路線バス（桐が丘線）、行政バス（青山行政バス）の各路線の乗継時間を整理しました。

朝ピークにおいては、両方面共に 15 分以内で乗り継ぎが多く、夕方ピークにおいては、名張・大阪方面からの接続は良いものの、伊勢中川方面からの接続は多くが 15 分を超えており、比較的接続が悪い状況となっています。

行政バスについては、路線バスよりも乗継時間を要しますが、路線バス同様、伊勢中川方面よりも名張・大阪方面との接続が良い状況となっています。

■朝ピーク・名張・大阪方面への乗継

三重交通 (桐が丘線) 到着時間		名張・大阪方面への乗継	
		発車時刻	乗継時間
5:27	▶▶	5:36	9 分
5:47	▶▶	5:56	9 分
6:20	▶▶	6:24	4 分
6:40	▶▶	6:43	3 分
7:06	▶▶	7:10	4 分
7:31	▶▶	7:34	3 分
8:07	▶▶	8:16	9 分
8:50	▶▶	9:00	10 分

■朝ピーク・伊勢中川方面への乗継

三重交通 (桐が丘線) 到着時間		伊勢中川方面への乗継	
		発車時刻	乗継時間
5:27	▶▶	5:33	6 分
5:47	▶▶	5:54	7 分
6:20	▶▶	6:36	16 分
6:40	▶▶	6:56	16 分
7:06	▶▶	7:11	5 分
7:31	▶▶	7:39	8 分
8:07	▶▶	8:36	29 分
8:50	▶▶	9:02	12 分

■夕方ピーク・名張・大阪方面からの乗継

名張・大阪方面からの乗継			三重交通 (桐が丘線) 到着時間
到着時刻	乗継時間		
17:18	7 分	▶▶	17:25
17:39	11 分	▶▶	17:50
18:23	7 分	▶▶	18:30
18:42	13 分	▶▶	18:55
19:14	6 分	▶▶	19:20
19:54	11 分	▶▶	20:05
20:25	5 分	▶▶	20:30
20:54	11 分	▶▶	21:05
21:44	6 分	▶▶	21:50
21:55	5 分	▶▶	22:00

■夕方ピーク・伊勢中川方面からの乗継

伊勢中川方面からの乗継			三重交通 (桐が丘線) 到着時間
到着時刻	乗継時間		
17:09	16 分	▶▶	17:25
17:39	11 分	▶▶	17:50
18:08	22 分	▶▶	18:30
18:40	15 分	▶▶	18:55
19:09	11 分	▶▶	19:20
20:01	4 分	▶▶	20:05
20:09	21 分	▶▶	20:30
21:01	4 分	▶▶	21:05
21:27	23 分	▶▶	21:50
21:41	19 分	▶▶	22:00

※2020（令和 2）年 4 月時点ダイヤ

【乗継時間の凡例】

○分	～5分以内	○分	6～15 分	○○分	16 分以上
----	-------	----	--------	-----	--------

(9) No.8 島ヶ原駅前バス停（路線バス⇔行政バス）

島ヶ原駅前バス停の乗継時間は、路線バスの西山・島ヶ原線と行政バスのしまがはら行政サービス巡回車の乗継時間を整理しました。

行政バスから路線バスへの乗り継ぎにおいては、乗継時間4分の夕方の便を除き、1時間以上の乗継時間を要します。一方、路線バスから行政バスへの乗り継ぎにおいては、朝夕の乗り継ぎにおいて10分以内となっており、比較的良好な接続となっています。

■島ヶ原駅前「しまがはら行政サービス巡回車」「三重交通（西山・島ヶ原線）」の乗継

しまがはら 行政サービス巡回車		三重交通 西山・島ヶ原線				三重交通 西山・島ヶ原線			しまがはら 行政サービス巡回車
		発車時間	乗継 時間			到着時間	乗継 時間		
9:27	▶▶	10:40	73分			7:21	8分	▶▶	7:29
13:00	▶▶	14:25	85分			10:40	35分	▶▶	11:15
17:26	▶▶	17:30	4分			14:25	29分	▶▶	14:54
						16:51	9分	▶▶	17:00
						17:30	10分	▶▶	17:40

※2020（令和2）年4月時点ダイヤ

【乗継時間の凡例】

○分	～5分以内	○分	6～15分	○○分	16分以上
----	-------	----	-------	-----	-------

4-17 助成・割引制度

(1) 伊賀市の障がい者の移動に関する助成制度

伊賀市の障がい者の移動に関する助成制度は以下のとおりであり、地域公共交通としては伊賀鉄道やタクシーの乗車券が交付されることとなっています。

■伊賀市の障がい者の移動に関する助成制度

事業	目的	対象者	助成額
伊賀市重度障がい児(者)自動車燃料費助成事業	重度の障がいのある人が社会活動に参加するため、自動車燃料券またはタクシー等乗車券または伊賀鉄道乗車券のいずれかを交付する(通所費助成事業との併給禁止)	・身体障害者手帳1級または2級の人 ・療育手帳A1またはA2の人 ・精神障害者保健福祉手帳1級の人	・自動車燃料券 600円×12枚 ・タクシー等乗車券 300円×24枚 ・原動機付自転車燃料券 300円×12枚
伊賀市重度障がい児(者)タクシー等利用料金助成事業			
伊賀市重度障がい児(者)伊賀鉄道利用料金助成事業			
伊賀市障がい児(者)訓練施設等通所費助成事業	障がい児(者)またはその保護者が訓練等を受けるための施設等に通所費用の一部助成		

(2) 三重県の運転免許証自主返納サポート

三重県では、「運転免許証自主返納サポートみえ」として、運転免許証を自主返納された方や、高齢者の方を対象に各種のサポートが行われている事業所を一覧で整理しています。伊賀市内の「交通」については、2019(令和元)年6月6日更新時点で「相互タクシー」、「施設」については、2020(令和2)年1月21日更新時点で「島ヶ原温泉やぶっちゃ」 「大山田温泉さるびの」 「ヒルホテルサンピア伊賀天然温泉「芭蕉の湯」」が登録されており、運転免許証を返納された方は割引を受けることができます。

(3) 三重交通の運転免許証自主返納者割引制度

三重交通では、運転免許証自主返納者を対象に割引制度を設けており、その概要は以下のとおりとなっています。警察署と連携し、運転免許証自主返納者に対してパンフレットを配布するなど、呼びかけが行われています。

■三重交通の運転免許証自主返納者割引制度

名称	運転免許返納割引定期乗車券 セーフティーパス		運転免許返納割引
対象者	運転経歴証明書をお持ちの方(年齢制限はありません)		
販売額 (割引額)	1ヵ月間/5,000円	3ヵ月間/13,000円	普通運賃の半額(10円未満切上げ)
	6ヵ月間/25,000円	1年間/48,000円	
対象路線	三重交通グループの乗合バス路線		

出典：三重交通株式会社 HP

(4) タクシー協会の運転免許証自主返納者割引制度

三重県タクシー協会に加盟しているタクシー会社では、運転経歴証明書の交付を受けた方が乗車した運賃の、1割を割り引く制度を設けています。

4-18 行政負担額

地域公共交通サービスの確保は、医療や福祉、まちづくり等の多様な行政施策に効果があるとされているなか、各年度における伊賀市の負担額としては以下のとおりとなっています。

鉄道に関しては、伊賀鉄道の車両保守点検や整備修繕・更新など中期的な維持管理費がかかってくるため、年度によってばらつきがみられますが、国県等の補助金を差し引くと年間で概ね 200,000 千円程度を負担しています。

バスに関しては、年間で概ね 180,000～200,000 千円程度を負担していますが、年々増加傾向にあります。

その他、福祉有償の支援事業やスクールバスの運行経費として年間概ね 170,000～200,000 千円程度を負担しており、2018（平成 30）年度時点では、年間 710,000 千円程度となっています。

■地域公共交通に係る事業費 (千円)

交通手段	事務事業名	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)
鉄 道	鉄道網整備促進経費	4,678	7,951	9,144	12,225	8,005
	伊賀鉄道活性化促進事業	67,448	97,237	440,685	550,066	323,244
	小計	72,126	105,188	449,829	562,291	331,249
バ ス	行政バス運行経費	96,941	98,964	103,879	93,101	100,524
	地方バス路線維持経費	80,988	82,650	86,747	91,642	103,617
	地域交通対策事業	2,177	2,090	4,629	2,031	2,901
	小計	180,106	183,704	195,255	186,774	207,042
その他 交通手段	福祉有償支援事業	9,127	10,988	10,005	9,875	11,065
	スクールバス運転管理及び維持経費	148,548	215,811	186,427	186,616	161,274
	小計	157,675	226,799	196,432	196,491	172,339
総 計		409,907	515,691	841,516	945,556	710,630

資料：事務事業評価結果

■各事業の内容

交通手段	事務事業名	内容
鉄 道	鉄道網整備促進経費	・JR 佐那具駅や JR 島ヶ原駅の乗車券発券や清掃などの管理 ・JR 伊賀上野駅、JR 佐那具駅のトイレの維持管理 等
	伊賀鉄道活性化促進事業	・伊賀線の鉄道施設・車両設備の保守点検、修繕 ・伊賀鉄道の運営 ・ギャラリー列車の運行や乗り方教室など各種事業促進策 等
バ ス	行政バス運行経費	・コミュニティバスや行政サービス巡回車の運行
	地方バス路線維持経費	・廃止代替バスの運行
	地域交通対策事業	・比自岐コスモス号の運行 ・美旗地域コミュニティバスの運行支援
その他 交通手段	福祉有償支援事業	・福祉有償運送を実施する法人に対する補助
	スクールバス運転管理及び維持経費	・スクールバスの運行

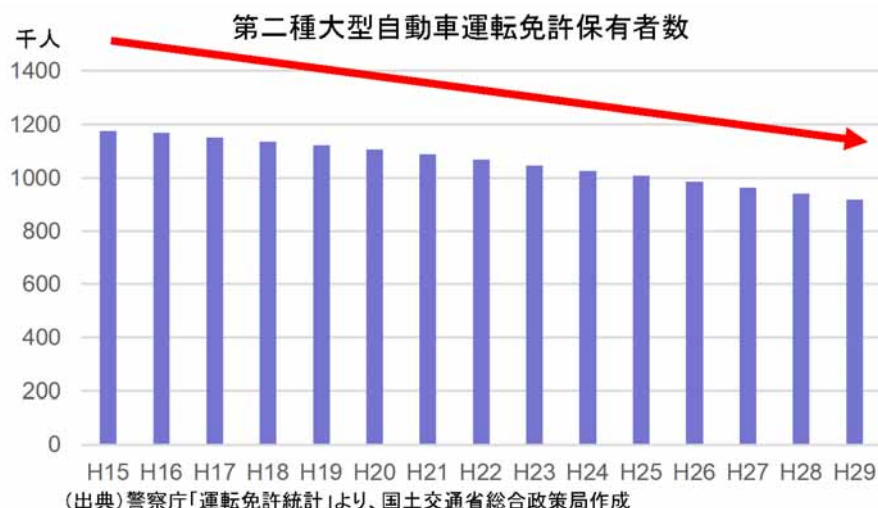
資料：事務事業評価結果

4-19 運転者不足

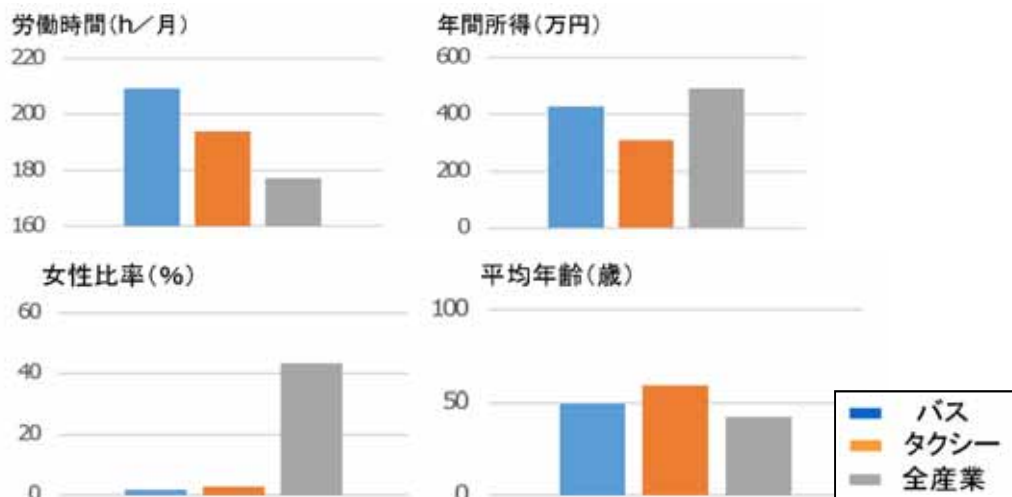
第二種大型自動車運転免許保有者数は日本全体で約 15 年間に約 20%減少しています。また、自動車運転事業は、他の産業と比較し、労働時間が長く、年間所得額は低くなっており、人手不足は年々深刻化しています。

三重交通では、運転者確保の取り組みが行われています。

【減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数】



【厳しい環境にある自動車運転事業等の就業構造】



注1: 労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
 注2: 年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精進手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む
 年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額
 資料: 総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より、国土交通省総合政策局作成

資料：国土交通省

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

本章では、各種の調査結果から利用者や市民のニーズを探っていきます。また、地域公共交通に対する考え方や協力・利用意向などの整理を行い、今後、重点的に取り組んでいくべき視点や、利用促進のターゲットとなる層などを明らかにします。

■地域公共交通の利用実態・ニーズのまとめ（1/2）

利用者アンケート (p135~160)	○鉄道利用者の約半数が市民で、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。 ○職業については、鉄道や営業路線バス等の利用者の 80%以上は就業者や学生となっていますが、行政バス等の利用者の約半数は無職となっています。また、利用目的については、鉄道や営業路線バス等は 80%程度が「通勤」「通学」、行政バス等は「通勤」「通学」が 45%程度、「通院」「買物」も 45%程度となっています。 ○利用頻度は、「ほぼ毎日」が鉄道は 72%、営業路線バス等は 63%となっており、ほぼ毎日利用する方によって支えられています。また行政バス等においても、「ほぼ毎日」が 38%、「週に 2～3 回」が 25%、「週に 1 回」が 13%と全体の 75%程度は週に 1 回以上利用する方となっています。 ○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。 ○利用促進に対する協力意向としては、「できる限り伊賀鉄道/バスを利用する」の割合が伊賀鉄道では 76%、バスでは 83%となっています。市民アンケート結果と比較し、倍近い割合となっています。 ○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。 ○新たな交通手段への関心としては、「自動運転」が 42%と関心が高くなっています。また、「デマンド運行」も 30%と高くなっていますが、市民アンケート調査の 39%と比較すると若干低くなっていることから、デマンド運行は利用者より非利用者を含む市民において、より求められていることが分かります。
------------------------	---

■地域公共交通の利用実態・ニーズのまとめ (2/2)

まちづくり アンケート (p161~162)	○公共交通は他の行政分野と比較し、「満足度」は低く、「今後の重要度」は高くなっています。 ○他の行政項目では60~80%程度になっていますが、公共交通の「市民参画度」は31.7%と比較的低くなっています。 ○公共交通の維持費について、今後どのような考え方で進めるべきかでは「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。
市民 アンケート (p163~196)	○運転免許の保有割合は、20~60歳代では95%ですが、70歳代では77%、80歳以上では49%に留まっています。 ○一般的に公共交通力バードン域内といわれる300mに最寄りの駅またはバス停がある人の割合は、割合が高い上野地区や青山地区で50%程度、割合が低い伊賀地区では30%程度に留まっています。 ○日頃のお出かけの目的地としては、通勤目的や買い物目的の70~80%程度は市内となっていますが、通学目的の目的地は概ね50%が市内で、残りの50%は、市外・県外となっています。 ○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35%が「自動車（他の人による送迎）」となっています。 ○鉄道の満足度では約40%、バスの満足度では約60%が「利用していない」と回答しており、その理由として「関心がない」がそれぞれ10%程度を占めています。 ○利用促進への協力意向としては、「できる限り利用する」が伊賀鉄道は44%、バスは40%となっており、半数近くの市民が利用に対して協力意向を示しています。また、平成26年と比較しても、全般的に「協力できる」の割合が高まっています。 ○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います。特に、70歳代でその傾向が高くなっています。 ○新たな交通手段への関心としては、効率的な運行ができると考えられている「デマンド運行」が39%、高齢者の安全な移動を支援すると考えられている「自動運転」が38%と、関心が高くなっています。「デマンド運行」はいずれの地区においても高く、特に「大山田地区」で高くなっています。

5-2 利用者アンケート調査結果

(1) 調査概要

伊賀市内の鉄道やバスの利用者を対象としたアンケート調査を実施しました。調査の目的、対象等の調査概要は、以下のとおりです。

■利用者アンケートの調査概要

目的	公共交通に係る市民意識や、利用の実態を把握し（仮称）第2期伊賀市地域公共交通網形成計画策定の基礎資料とする。
対象	市内の鉄道、バスを利用する 1,400 人（市外在住者も含む）
調査方法	配布：市内鉄道駅、バス停留所等にて配布 回収：郵送回収
調査期間	配布：令和2年1月14日～17日 回収：令和2年3月6日
回収数	377 通（回収率：26.9%）

■交通手段別回収数

交通手段		回答数	
鉄道	伊賀鉄道	164	222
	JR 関西本線	42	
	近鉄	16	
営業路線バス、 廃止代替バス※1	上野名張線	8	41
	阿波線	11	
	玉滝線	3	
	桐ヶ丘線	0	
	友生線	4	
	予野線	0	
	諏訪線	1	
	月瀬線	1	
	西山線	3	
	柘植線	3	
	島ヶ原線	3	
	上野・山添（天理）線	4	
行政バス、 コミュニティバス、 その他バス※1	上野コミュニティバス（しらさぎ）	3	40
	いがまち行政サービス巡回車	6	
	阿山行政サービス巡回車	3	
	島ヶ原行政サービス巡回車	3	
	大山田行政サービス巡回車（どんぐり号）	5	
	青山行政バス	14	
	比自岐コスモス号	2	
	かんべ北斗号	4	
その他・無回答	美旗地域コミュニティバス	0	74
		74	
計		377	

※1：以降の整理では、「営業路線バス、廃止代替バス」は『営業路線バス等』、「行政バス、コミュニティバス、その他バス」は『行政バス等』と称する

参考：アンケート調査結果と比較をする平成 26 年のアンケート調査概要

利用者アンケート調査の結果整理にあたっては、前計画の策定時に実施したバス利用者アンケート調査と鉄道利用者アンケート調査の比較分析を行いました。前計画策定時に実施したバス利用者アンケート調査と鉄道利用者アンケート調査の調査概要は以下のとおりです。

■前計画策定時の鉄道利用者アンケートの調査概要

対象	平成 26 年 7 月 17 日の伊賀鉄道の利用者
調査方法	配布：伊賀鉄道の各駅にて、アンケート調査票を配布 回収：郵送回収
期間	平成 26 年 7 月 17 日～7 月 31 日
回収数	151 通（回収率：20.4%）

■前計画策定時のバス利用者アンケートの調査概要

対象	平成 26 年 7 月 17 日の伊賀市内運行バス路線の利用者
調査方法	配布：バス車内でヒアリング実施後、アンケート調査票を配布 回収：郵送回収
期間	平成 26 年 7 月 17 日～7 月 31 日
回収数	180 通（回収率：25.1%）

■前計画策定時のバス利用者アンケートの路線別回収数

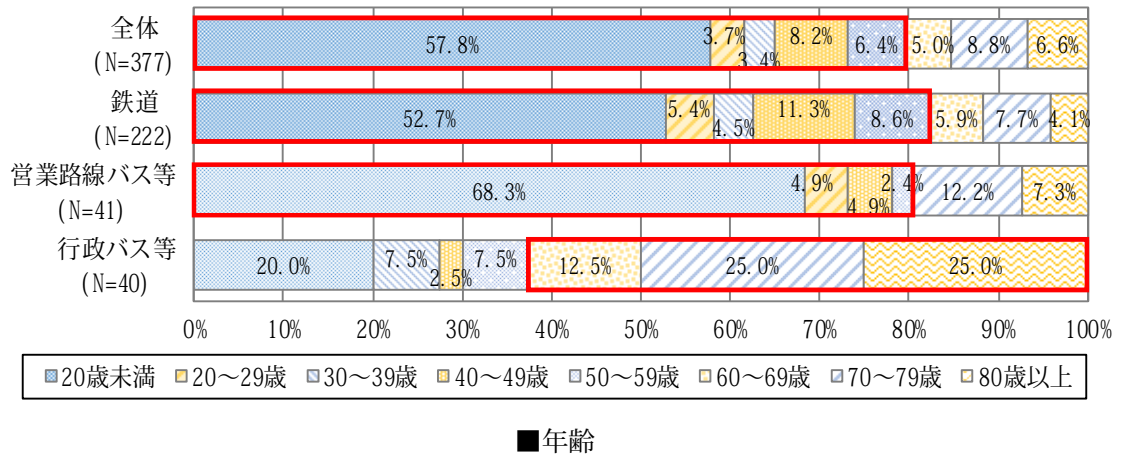
路線		回収数	
営業路線バス	上野名張線	37	102
	阿波線	17	
	玉滝線	1	
	桐ヶ丘線	35	
	上野・山添（天理）線	12	
廃止代替バス	友生線	7	38
	予野線	3	
	島ヶ原線	8	
	諏訪線	8	
	月瀬線	2	
	西山線	9	
	柘植線	1	
行政バス	上野コミュニティバス（しらさぎ）	11	35
	いがまち行政サービス巡回車	8	
	阿山行政サービス巡回車	2	
	島ヶ原行政サービス巡回車	0	
	大山田行政サービス巡回車	1	
	青山行政バス	12	
	比自岐コスモス号	1	
不明		5	5
計		180	

(2) 集計結果

① 個人属性

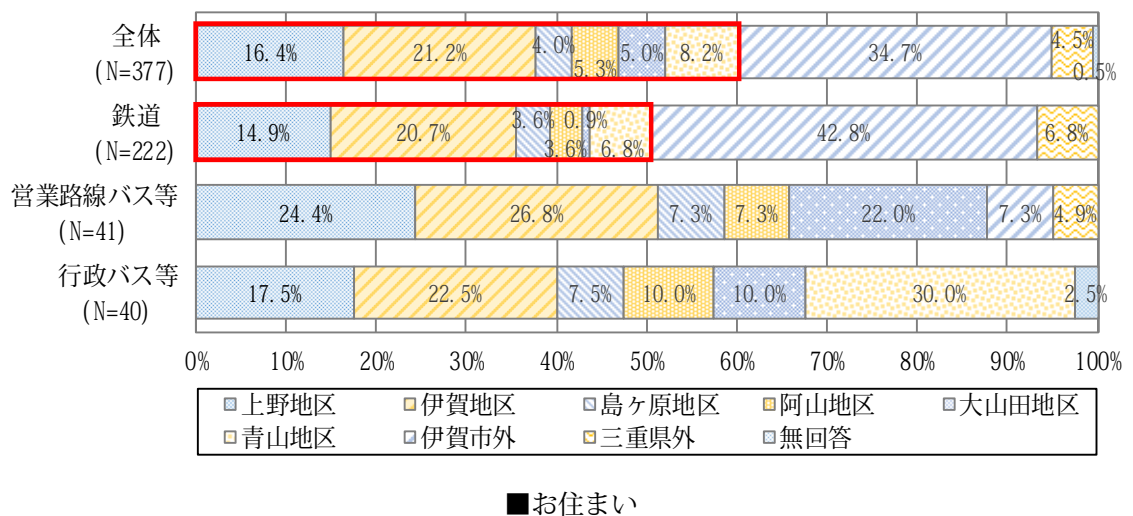
【年齢】

- 「全体」では「20 歳未満」が 57.8%となっており、60 歳未満でも全体の約 80%を占めています。
- 交通手段別では、「鉄道」や「営業路線バス等」は全体の約 80%が 60 歳未満となっていますが、「行政バス等」は 60 歳以上で全体の 60%以上を占めています。



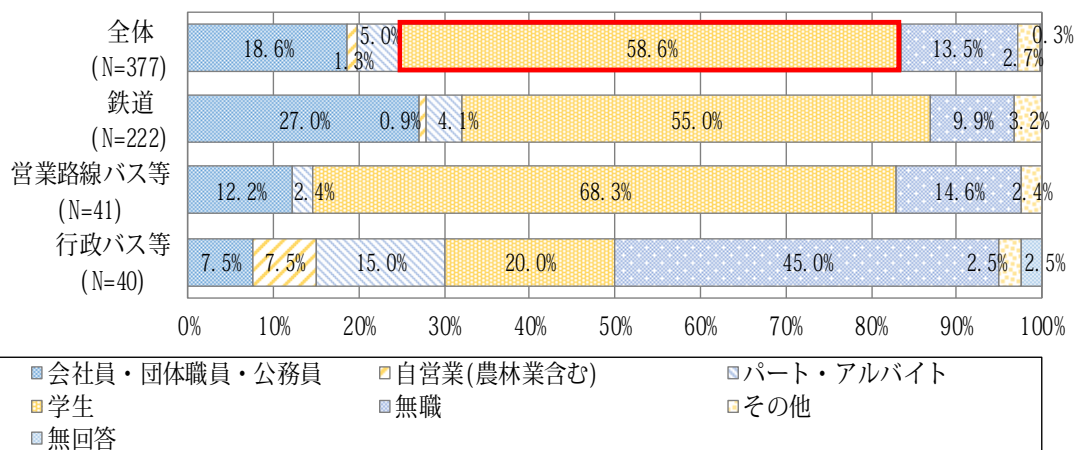
【お住まい】

- 「全体」では市内の居住者が全体の約 60%となっており、概ね6つの各地区の居住者に利用されていることが分かります。
- 「鉄道」では、約半数が市内の居住者となっています。
- 「営業路線バス等」では「上野地区」や「伊賀地区」の居住者が多く、「行政バス等」では、無回答を除き市内の居住者のみであり、特に「青山地区」の居住者が多くなっています。



【職業】

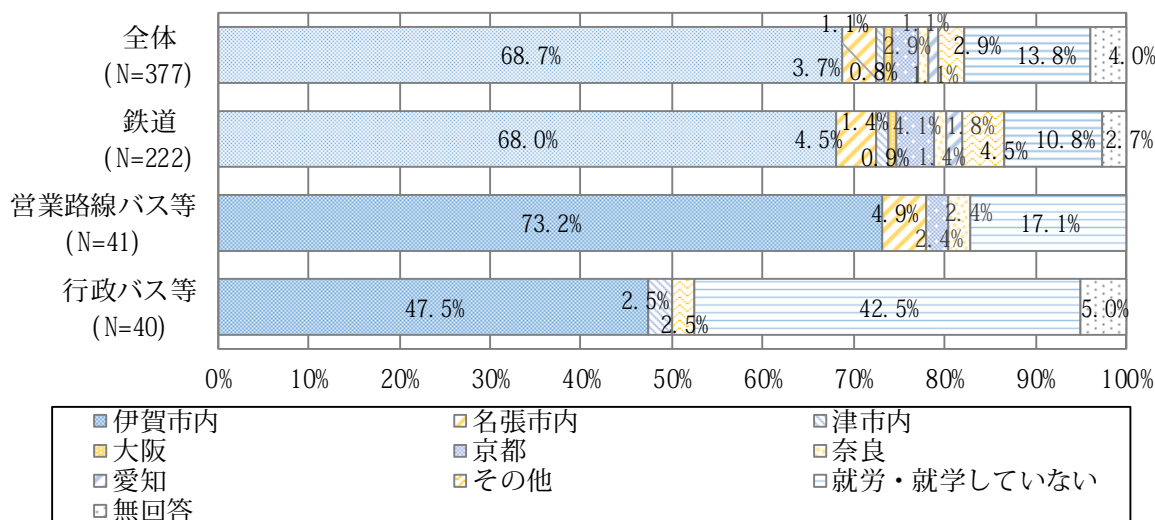
- 「全体」では「学生」が 58.6%となっており、次いで「会社員・団体職員・公務員」が 18.6%となっています。
- 「鉄道」は、他の交通手段と比較し、「会社員・団体職員・公務員」の割合が高く、「営業路線バス等」は「学生」の割合が高くなっています。また、「行政バス等」は「無職」の割合が高くなっています。



■職業

【就労・就学先】

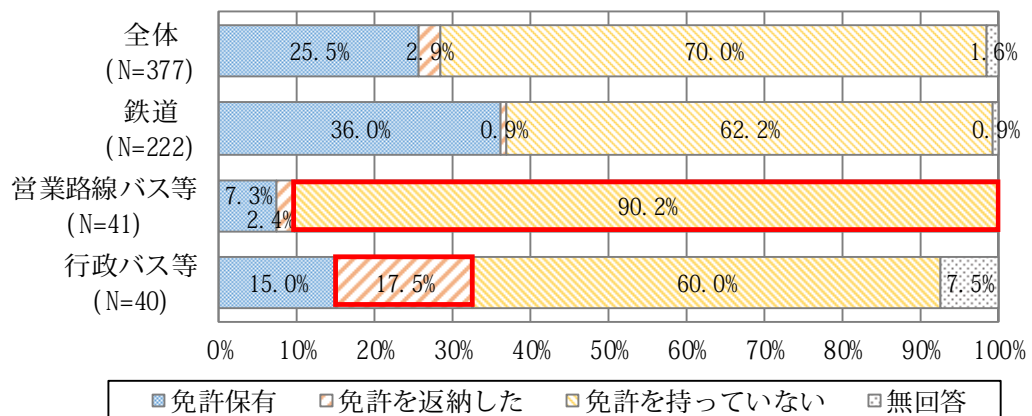
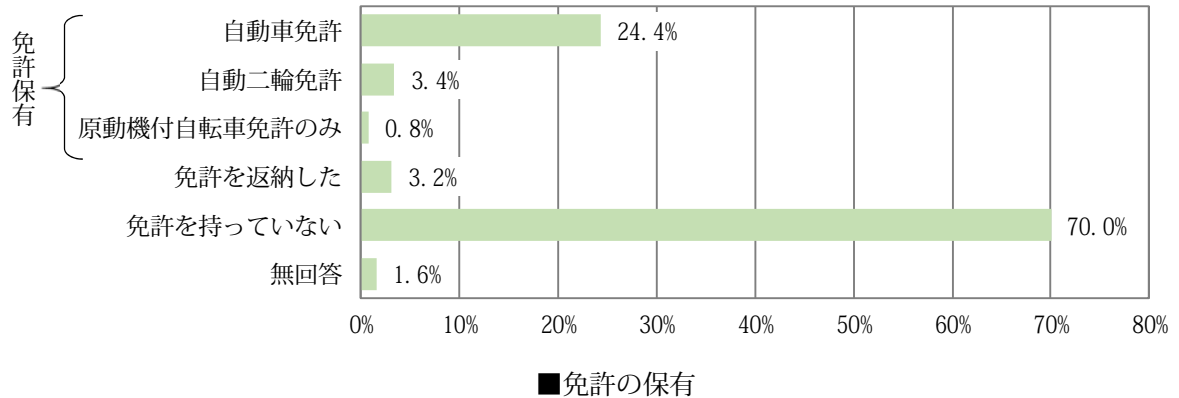
- 「全体」では「伊賀市内」が 68.7%となっており、名張市内は 3.7%、県外の関西方面、愛知方面は数%に留まっています。
- 「営業路線バス等」は「伊賀市内」の割合が高く、「行政バス等」は「就労・就学していない」の割合が高くなっています。



■就労・就学先

【免許の保有】

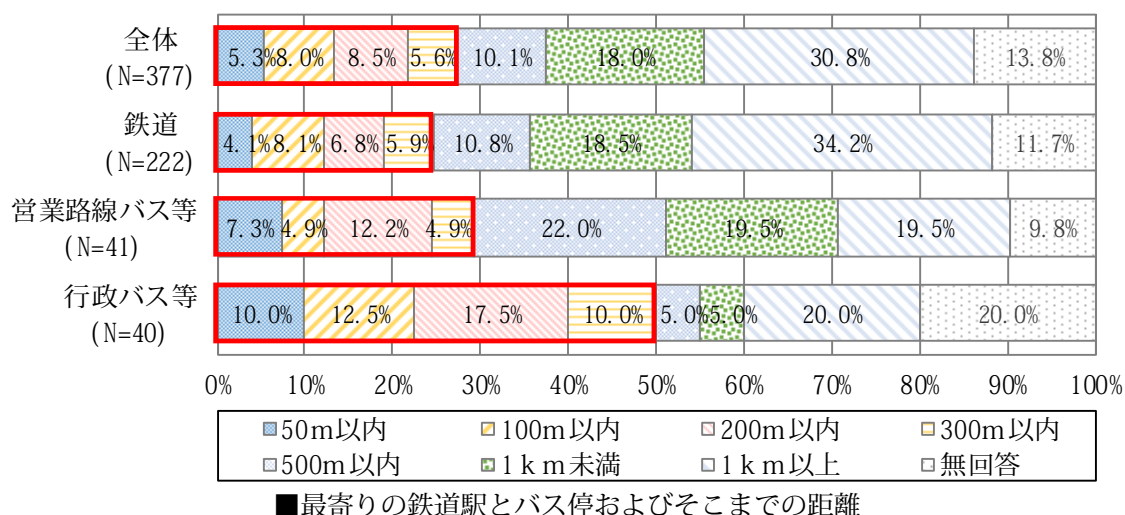
- 「自動車免許」が24.4%となっていますが、「免許を持っていない」は70.0%となっています。
- 交通手段別にみると、「鉄道」は「免許保有」の割合が36.0%となっています。一方で、「営業路線バス等」の「免許を持っていない」割合は90.2%、「行政バス等」の「免許を返納した」は17.5%と、利用者の多くは、クルマを自由に使うことが出来ない方が利用しているものと考えられます。



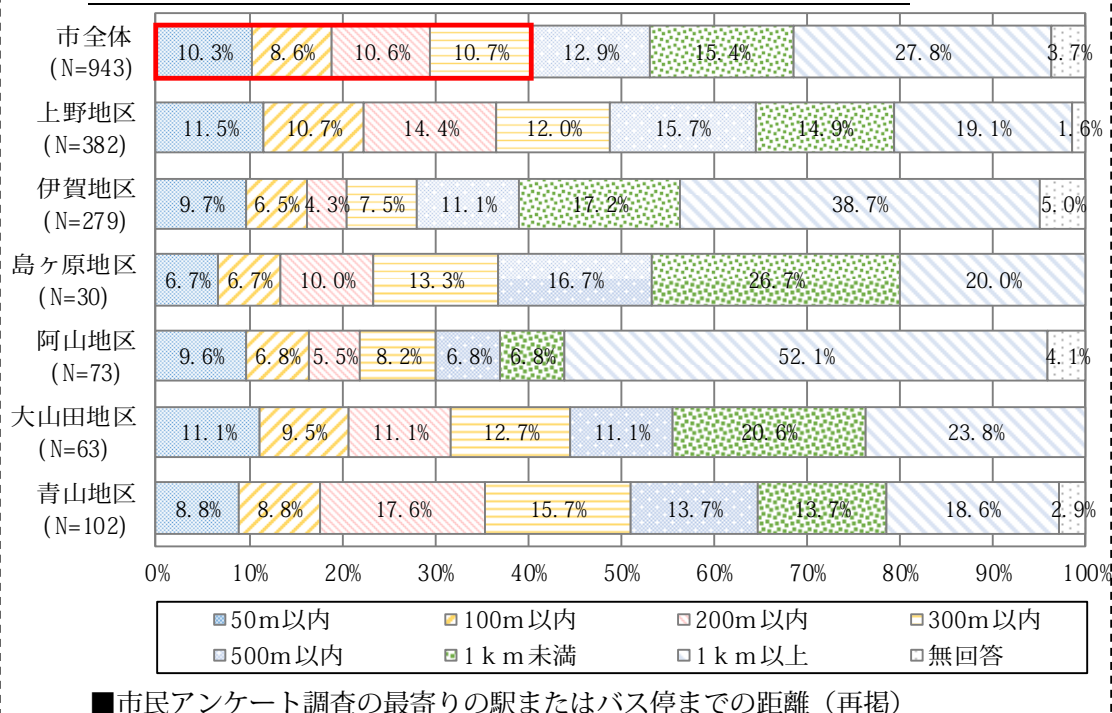
※複数回答の設問であるが、一部「原動機付自転車免許のみ」と「免許を返納した」に両方回答したサンプルについて、「免許を返納した」と集計し、100%の割合を整理した。そのため、上表と下表の「免許を持っていない」の割合は必ずしも整合していない

【最寄りの鉄道駅とバス停およびそこまでの距離】

- 「300m以内」の割合を見ると、「全体」や「鉄道」「営業路線バス」等では25～30%程度となっていますが、「行政バス等」は50%程度となっており、比較的バス停に近い住民が利用しているものと考えられます。
- 市民アンケート調査における同一の設問の結果と比較すると、300m以内の割合は市民アンケートでは40%程度にあるのに対し、利用者アンケートでは30%程度となっています。



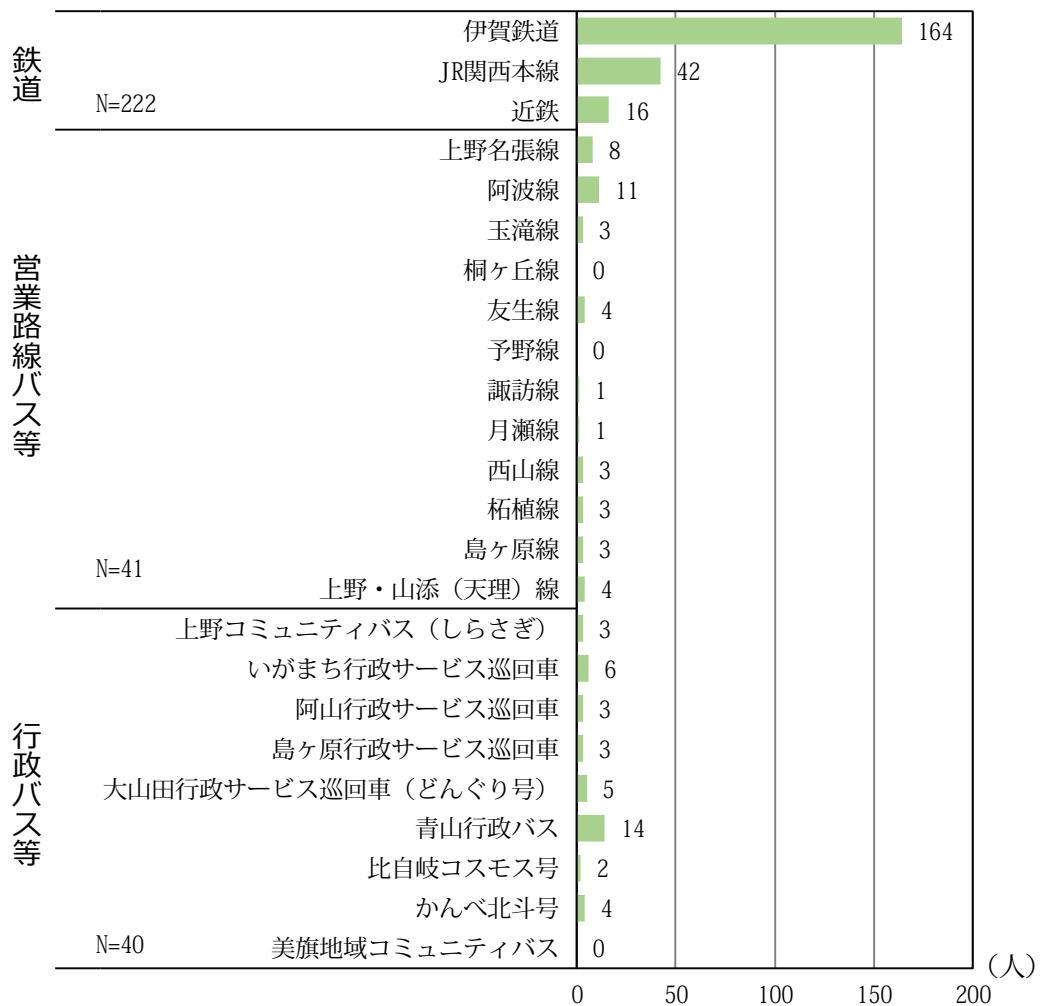
《参考：市民アンケート調査における同一の質問の結果（再掲）》



② アンケートを受け取った鉄道・バスの利用

問2. このアンケートをどちらで受け取りましたか。あてはまる番号1つに○をつけてください。

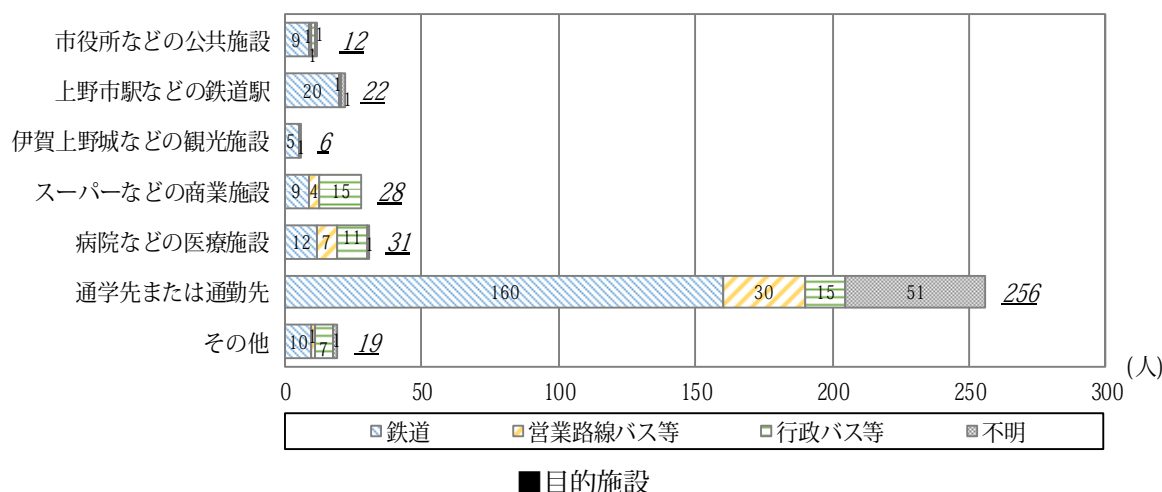
- 「伊賀鉄道」が最も多く164人となっており、次いで「JR 関西本線」が42人、「近鉄」が16人となっています。その他の各路線では数サンプルに留まっています。
- 3つに分類すると、「鉄道」は222人、「営業路線バス等」は41人、「行政バス等」は40人となっています。



■アンケートを受け取った鉄道・バス路線

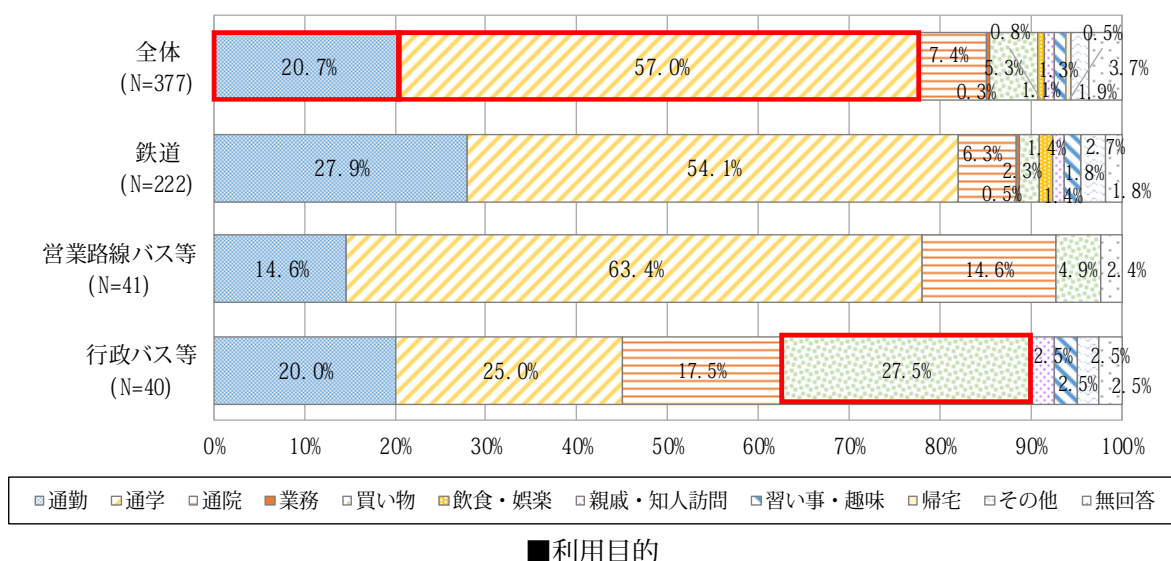
問3. 本日、その公共交通（鉄道・バス）を利用してどちらの施設へ行きましたか。あてはまるものすべてに○をつけてください。

- 「通学先または通勤先」が最も多く 256 人となっています。次いで「病院などの医療施設」が 31 人、「スーパーなどの商業施設」が 28 人となっています。



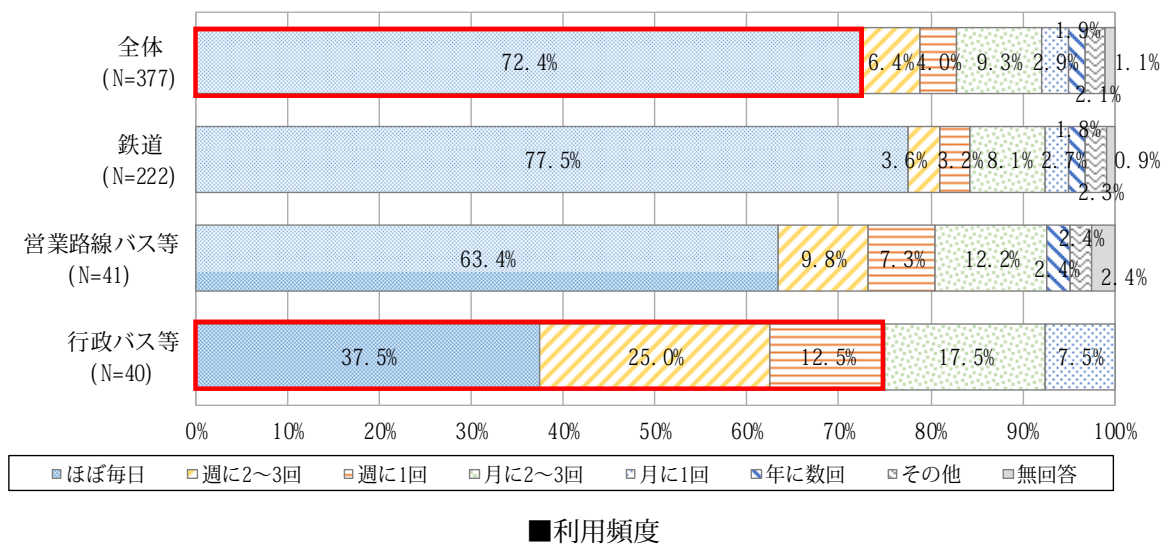
問4. 本日、その公共交通（鉄道・バス）を利用した主な目的をつぎから1つ選び、○をつけてください。

- 「全体」では、「通学」が 57.0%で、次いで「通勤」が 20.7%と、「通勤・通学」で全体の 80%近くを占めています。
- 「鉄道」や「営業路線バス等」においても「全体」と同様の傾向となっていますが、「行政バス等」については、「通勤」は 20.0%、「通学」は 25.0%となっています。一方で「買い物」が 27.5%と最も高くなっています。



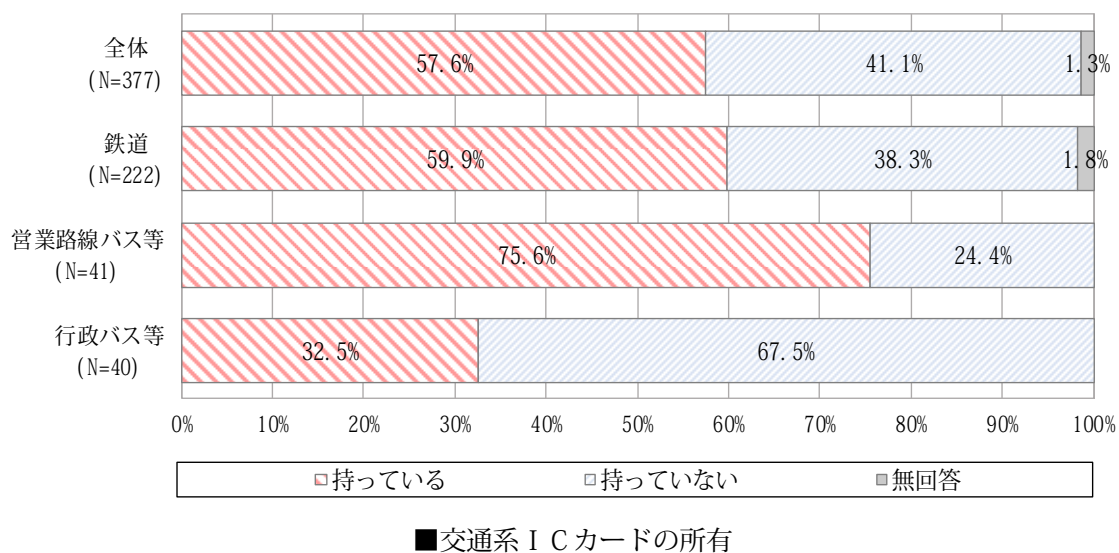
問5. 普段、どのくらいの頻度で公共交通（鉄道・バス）を利用していますか。つぎから1つ選び、○をつけてください。

- 「通勤・通学」利用が多い「全体」や「鉄道」では75%程度が、「ほぼ毎日」となっています。
- 「行政バス」においても、「ほぼ毎日」が37.5%、「週に2～3回」が25.0%、「週に1回」が12.5%と、週に1回以上利用する方が全体の75%程度と、比較的頻度が多い方が利用していることが分かります。



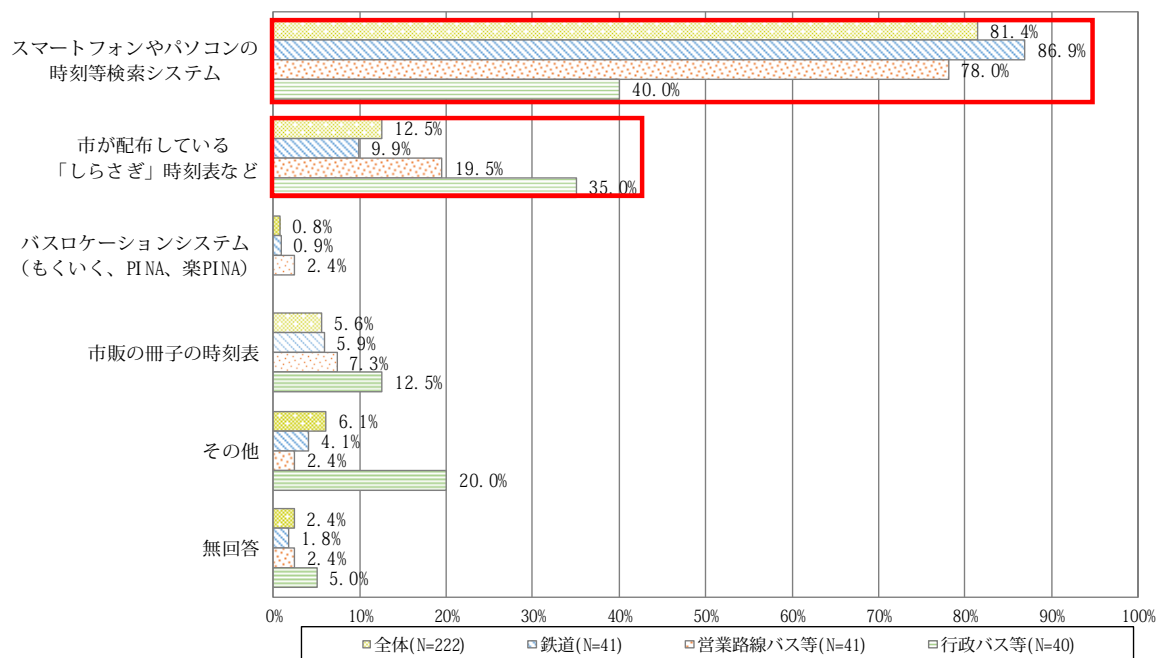
問6. 交通系 I C カード (ICOCA、PiTaPa、emica など) を持っていますか。あてはまるものに、○をつけてください。

- 交通系 I C カードの所有割合は、「鉄道」では 59.9%となっており、「営業路線バス等」では 75.6%となっています。
- 「行政バス等」の利用者の 32.5%は、交通系 I C カードを所有しています。



問7. 鉄道やバスの時刻や経路を調べる時に使っているものすべてに、○をつけてください。

- 「スマートフォンやパソコンの時刻等検索システム」が最も多く、「鉄道」では86.9%、「営業路線バス等」では78.0%となっています。
- 「行政バス等」については、「スマートフォンやパソコンの時刻等検索システム」が40.0%で、「市が配布している「しらさぎ」時刻表など」が35.0%となっており、紙媒体の情報も参考になっているものと考えられます。



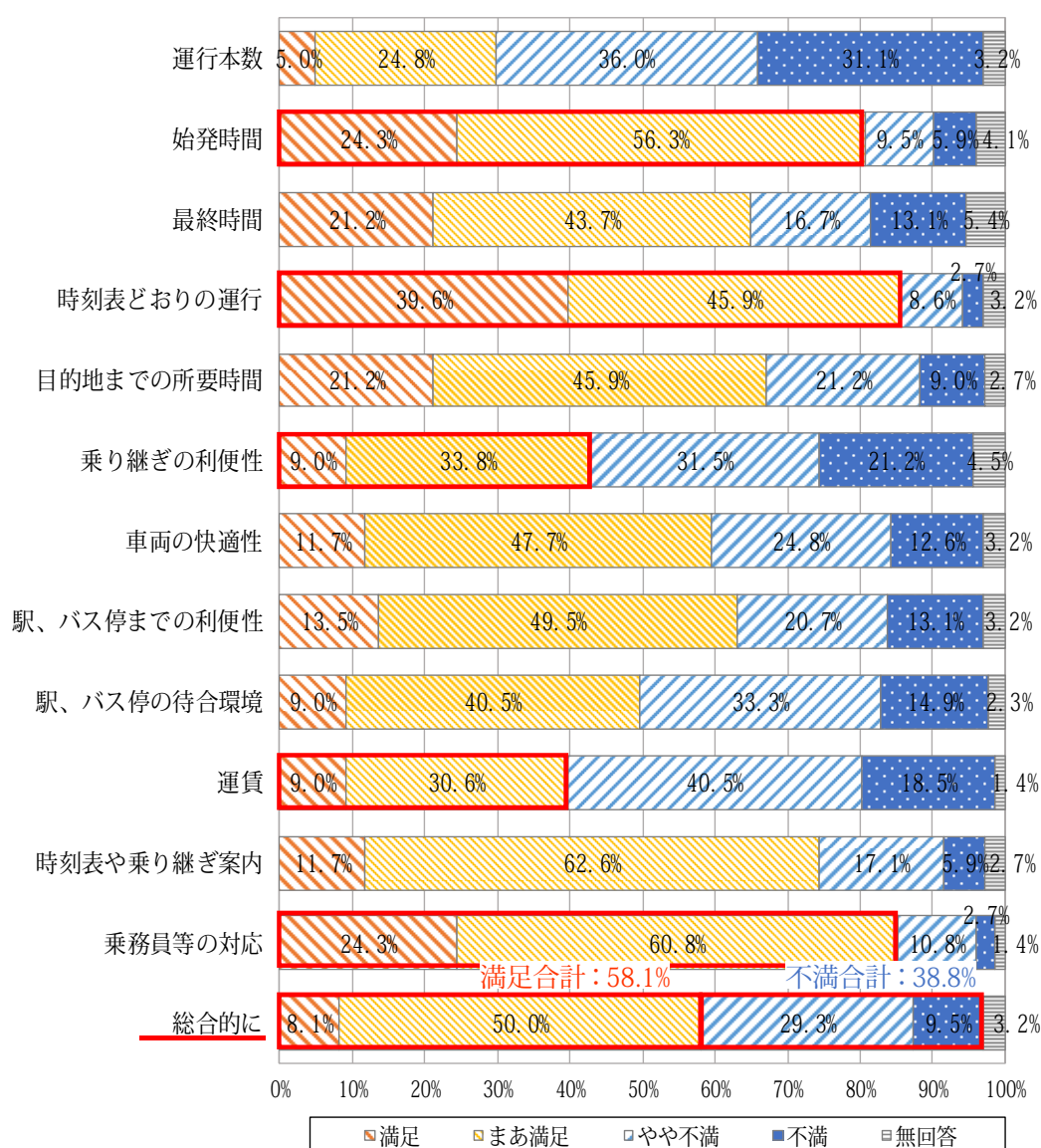
■ 使用している経路検索媒体

問8. アンケートを受け取ったバス、もしくは鉄道の満足度についてお尋ねします。それぞれの項目を4段階で評価し、1つずつに○をつけてください。

※利用交通手段の「鉄道」「営業路線バス等」「行政バス等」別に整理

【鉄道の満足度】

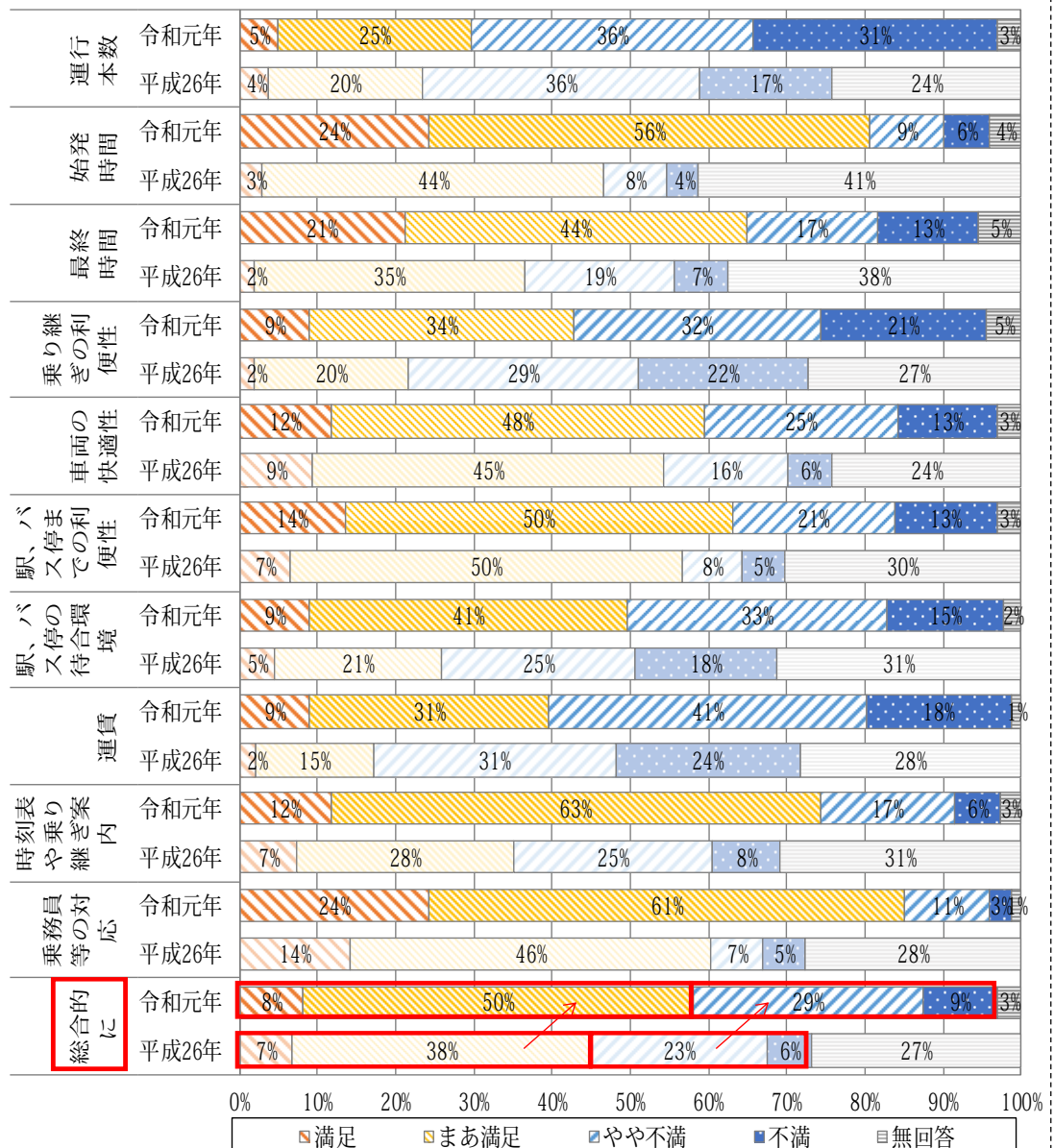
- 「総合的に」において、「満足」8.1%、「まあ満足」50.0%を足した“満足”の割合は、58.1%となっており、「やや不満」29.3%、「不満」9.5%を足した“不満”の割合は38.8%と、満足が不満を上回っています。
- 他の項目と比較し、満足の割合が低いのは、「運賃」や「乗り継ぎ利便性」となっています。
- 一方で、満足の割合が高い項目は、「始発時間」や「時刻表どおりの運行」「乗務員等の対応」となっています。



■鉄道の満足度

【参考：鉄道の満足度（過年度との比較）】

- 平成 26 年の市民アンケート調査と令和元年のアンケート調査（今回の集計対象のアンケート調査）において、項目を合わせ鉄道の満足度を比較した結果、「総合的に」は“満足”の割合は、13%増加していますが、“不満”の割合も9%増加しています。
- 他の項目についても、概ね“満足”の割合、“不満”の割合ともに高くなっています。特に、「始発時間」や「時刻表や乗り継ぎ案内」については、“満足”の割合が高まっています。

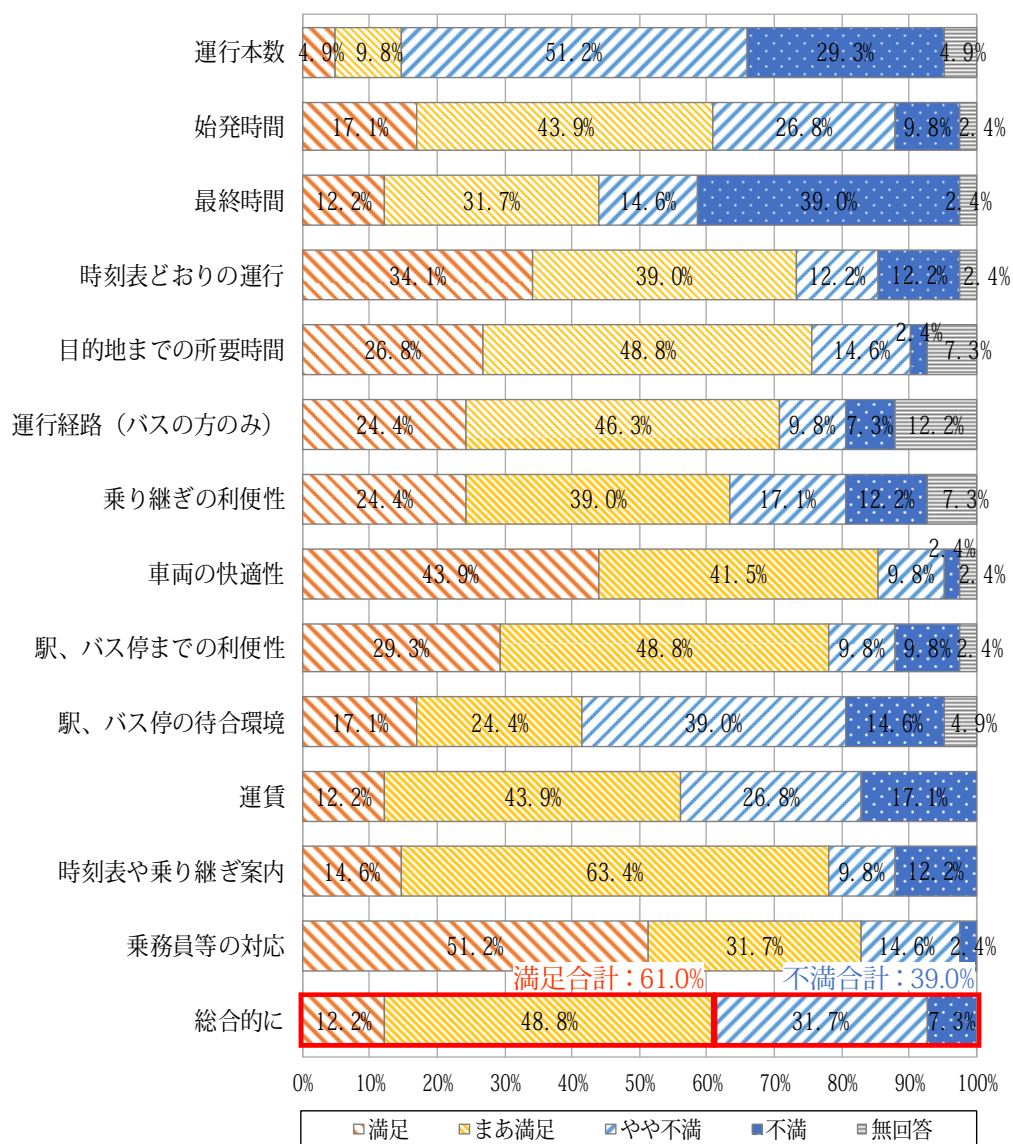


▲鉄道の満足度（過年度との比較）

※平成 26 年の調査項目（前計画の目標値の設定）は、「無回答」を除き、「とても満足」「満足」「どちらともいえない」「やや不満」「不満」の 5 段階で整理している。ここでは、令和元年のアンケート調査項目に合わせ、「満足」「やや満足」「やや不満」「不満」「無回答」の 5 段階で整理した。なお、平成 26 年の「無回答」は項目ごとのサンプル数より、逆算して整理した。

【営業路線バス等の満足度】

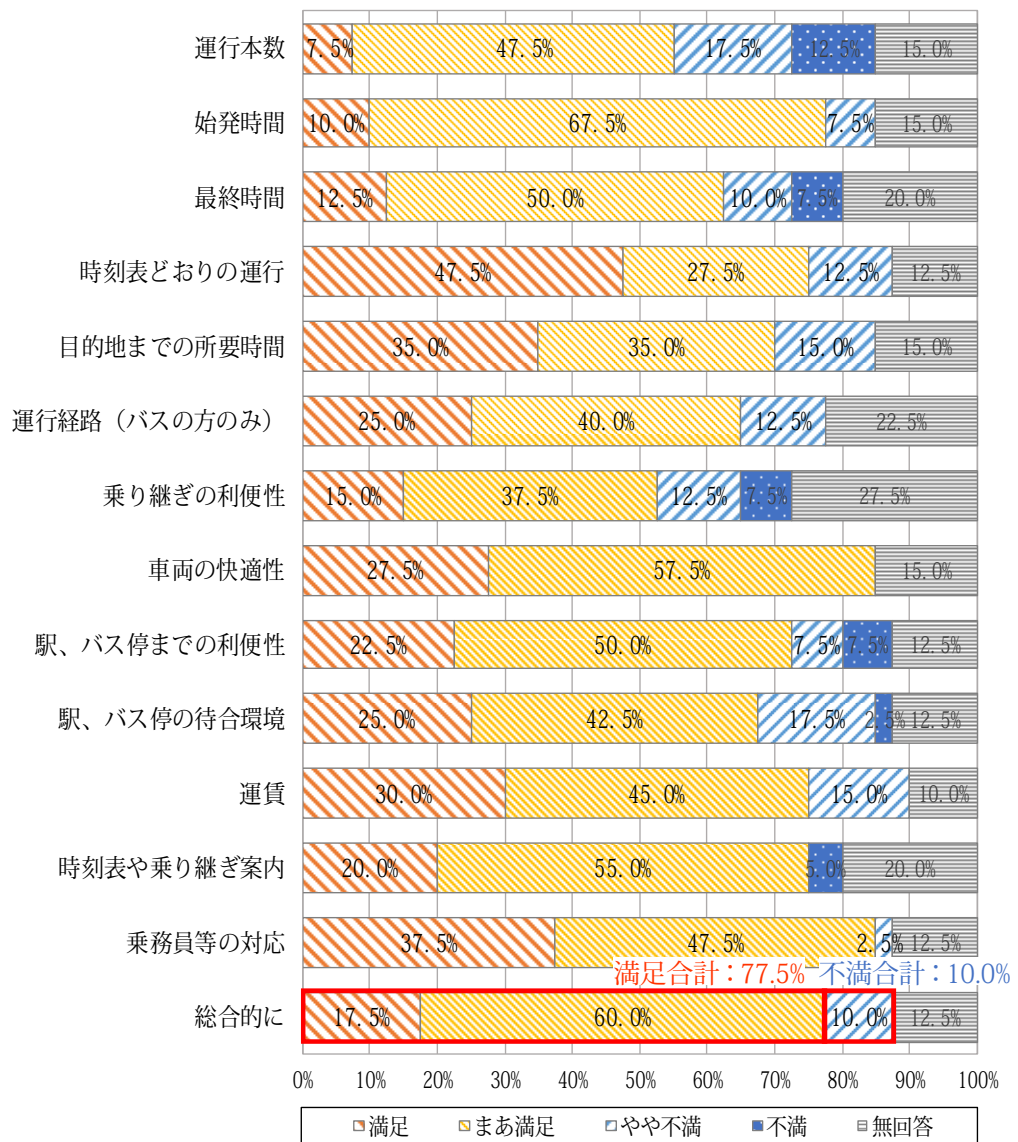
- 「総合的に」において、「満足」12.2%、「まあ満足」48.8%を足した“満足”の割合は、61.0%となっており、「やや不満」31.7%、「不満」7.3%を足した“不満”の割合は39.0%と、満足が不満を上回っています。
- 他の項目と比較し、満足の割合が低いのは、「運行本数」となっています。
- 一方で、満足の割合が高い項目は、「車両の快適性」や「乗務員等の対応」となっています。



■営業路線バス等の満足度

【行政バス等の満足度】

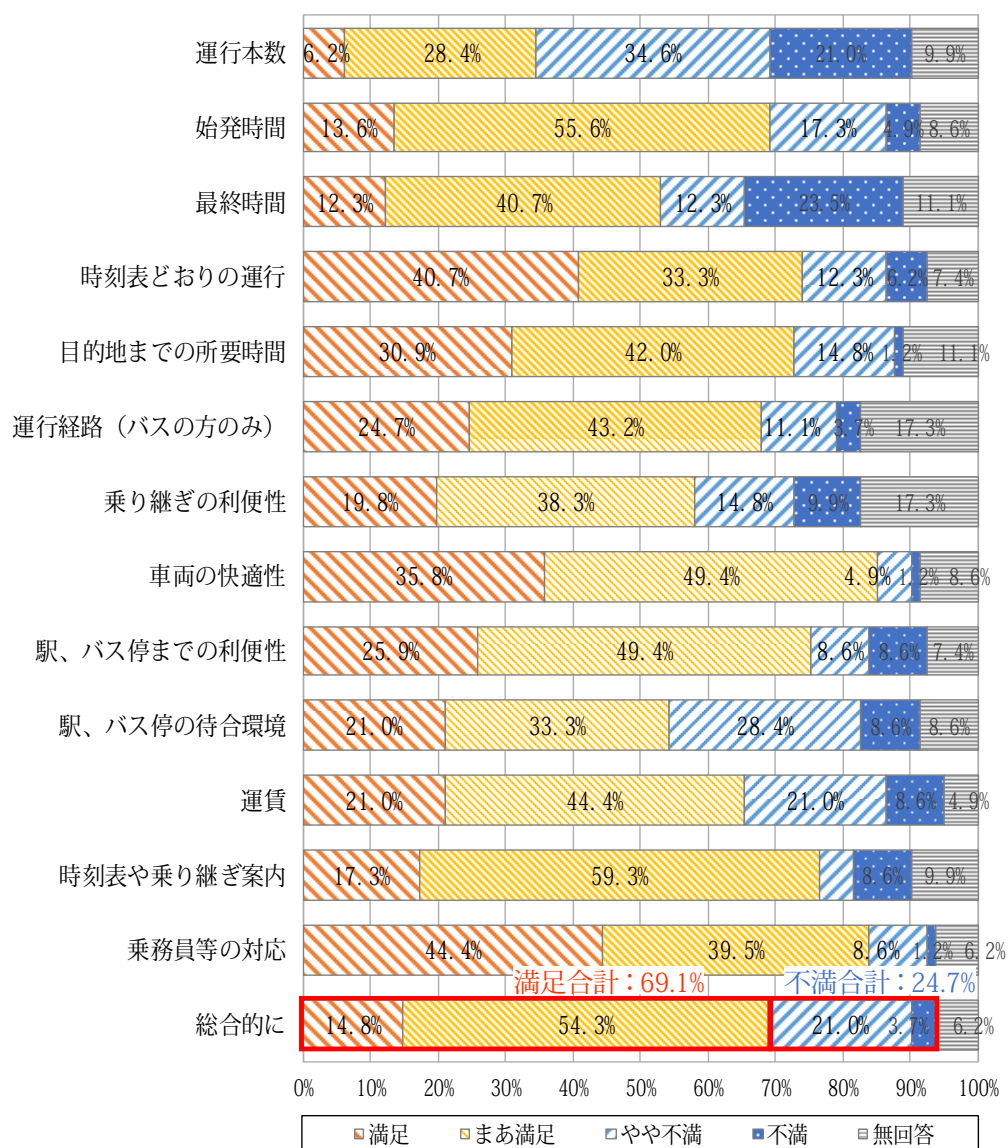
- 「総合的に」において、「満足」17.5%、「まあ満足」60.0%を足した“満足”の割合は、77.5%となっており、前出の「鉄道」「営業路線バス等」よりも満足度が高くなっています。
- 他の項目と比較し、“満足”の割合が低いのは、「運行本数」や「乗り継ぎの利便性」となっていますが、いずれも「満足」と「まあ満足」を足した“満足”は、50%を超えています。



行政バス等の満足度

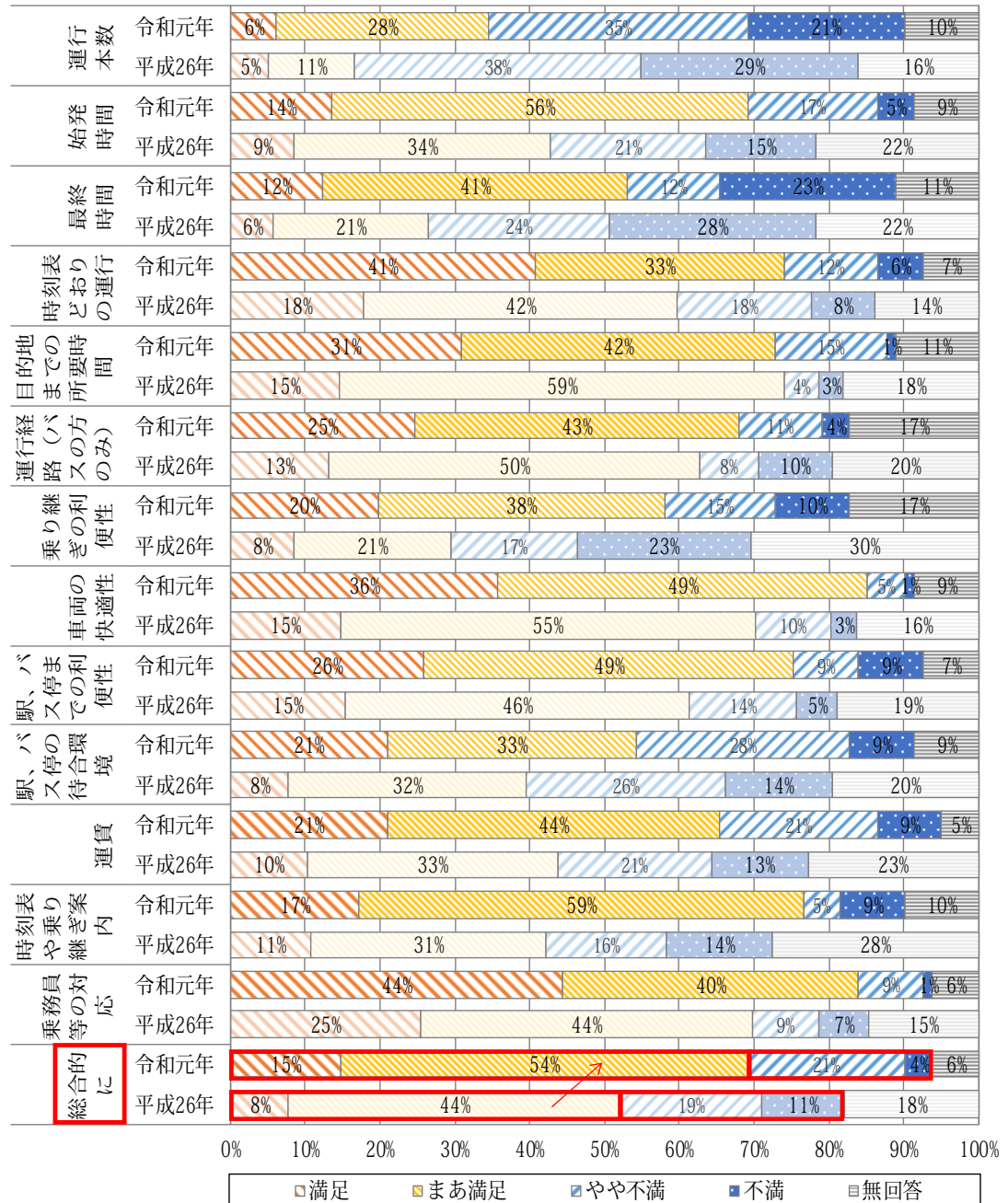
【バス（営業路線バス等・行政バス等）の満足度】

- 前述の営業路線バス等と行政バス等を足した「バス」の満足度をみると、「総合的に」において、「満足」14.8%、「まあ満足」54.3%を足した“満足”の割合は、69.1%となっています。
- 他の項目と比較し、満足の割合が低いのは、「運行本数」となっていますが、その他の項目は“満足”の割合が半数以上となっています。



【参考：バスの満足度（過年度との比較）】

- 平成 26 年のアンケートと、項目を合わせバスの満足度を比較した結果、「総合的に」は“満足”の割合は、17%増加しており、“不満”の割合は5%減少しています。
- 他の項目については、概ね“満足”の割合が増加しており、“不満”の割合は横ばい傾向となっています。特に、「始発時間」や「時刻表や乗り継ぎ案内」については、“満足”の割合が高まっています。



■鉄道の満足度（過年度との比較）

※平成 26 年の調査項目（前計画の目標値の設定）は、「無回答」を除き、「とても満足」「満足」「どちらともいえない」「やや不満」「不満」の 5 段階で整理している。ここでは、令和元年のアンケート調査項目に合わせ、「満足」「やや満足」「やや不満」「不満」「無回答」の 5 段階で整理した。なお、平成 26 年の「無回答」は項目ごとのサンプル数より、逆算して整理した。

問9.「問8」で「やや不満」または「不満」とされた項目について、具体的な改善内容があれば、ご記入ください。

- 「鉄道」では、運行本数や乗換利便性、運賃について指摘する意見が多く、運行本数が少なく、学校生活にも影響しているといった切実な意見もみられます。
- 「営業路線バス等」については、運行本数や時刻通りの運行に関する意見がみられますが、具体的な終発時刻の延長なども意見もみられます。
- 「行政バス等」については、運行本数を増やしてほしいといった意見や、他の交通手段との乗り継ぎ利便を高めて欲しいといった意見がみられます。

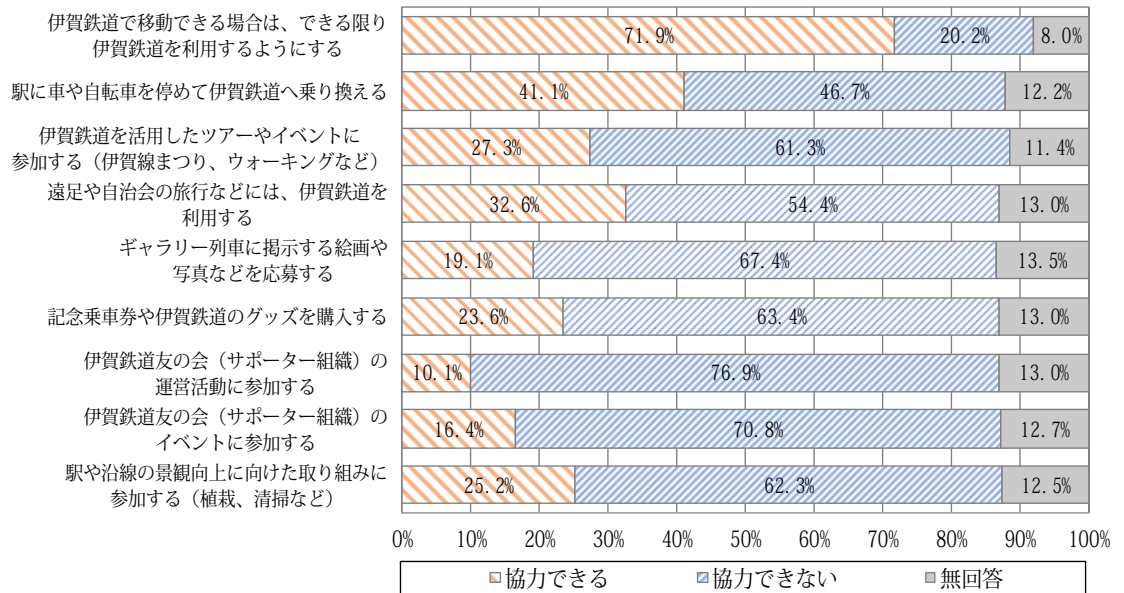
■具体的な改善内容（抜粋）

手段	年齢	改善内容
鉄道	20 歳未満	電車の中がとても揺れるので、あまり揺れないようにしてほしい。乗り換えて、伊賀上野駅での電車の待ち時間が長すぎるので、短くしてほしい。
鉄道	20 歳未満	もう少し本数が多ければもっと便利だと思う。乗り継ぎの待ち時間が長い。定期が少し高いように思う。
鉄道	20 歳未満	近鉄から伊賀鉄道に乗り換えるとき、待ち時間が長いのか、ギリギリに乗るか、極端です。始発時間が遅いので部活に間に合いません。また、事業形態が変わったためしょうがないと思うが、運賃がとても高いと思う。
鉄道	30～39 歳	特に夜帰宅するとき、近鉄との接続が不満です。急行が来るタイミングに合わせて伊賀神戸駅に着くと、すごく嬉しいです。20 分程待つときもあり、伊賀神戸駅には何もなくて、また寒く暗いので、待っていると寂しい気持ちになります。
鉄道	40～49 歳	駅の時刻表に近鉄、JR の連絡内容を書いてほしい。IC カードに対応してほしい。冬の強風、夏の暑さなど、駅のホーム上の待合環境への対応をしてほしい。ワンマン車両の乗降位置を分かりやすくしてほしい（四十九駅は分かりにくかった）。
鉄道	50～59 歳	伊賀神戸駅での近鉄との乗り継ぎに 30 分かかるため、伊賀神戸駅の待合環境を、売店や本屋など利用者が時間を有効に活用できる環境や Wi-Fi 等で大幅に改善するか、もしくは乗り継ぎ時間の短縮をお願いする。
営業	20 歳未満	学校が午前中に終わる時、バスを 14：10 まで待たないといけないので、お昼のバスの本数を増やしてほしいです。最終のバスが 18：20 で部活も途中で抜けて帰らないといけないので、19 時のバスがあればもっと利用できるのでは、欲しいなと思いました。
営業	20 歳未満	玉滝線の上野市駅発の最終が 6 時半なので学校の帰りに乗れない。最終を 7 時半にしてほしい。30 分に 1 本のペースにしてほしい。帰りの時間が合わないで、定期が買えないです。
営業	70～79 歳	上野市駅前のバス停で雨が振り、ベンチがずぶ濡れで、立って傘を差さないといけない時があります。
行政	60～69 歳	コミュニティバスと三重交通の連絡悪い。病院とか買物に行く時、便が少ないため時間待ちが大変です。朝利用したら帰りの便も出るようにしてください。
行政	70～79 歳	JR 関西本線（柘植駅）が住居より遠いのは仕方がない。行政バスと JR が、もっと話し合っけて乗り継ぎの利便性をとってほしい。駅までタクシーを利用している。車だと早いのに。
行政	70～79 歳	運行本数を増やして欲しい。

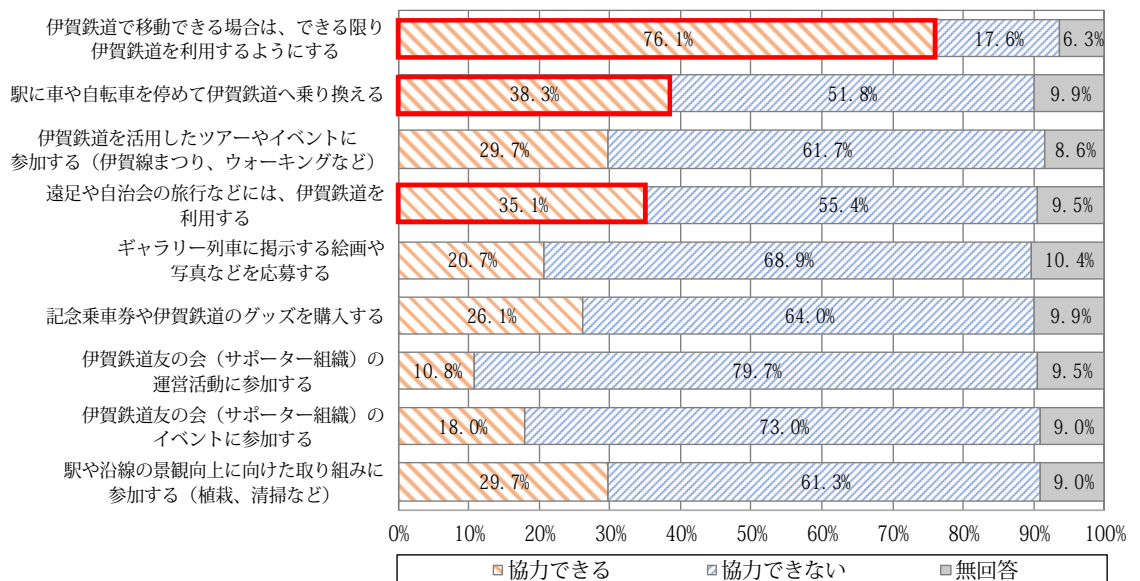
③ 伊賀鉄道の利用促進などの取り組みに対する協力意向

問 10. あなたの協力意向に該当するもの、それぞれ1つずつ○をつけてください。

- アンケート対象者全体（上段）と鉄道利用者のみ（下段）では、ほぼ同様の傾向となっており、鉄道利用者の方の、鉄道の利用促進の協力意向をみると、「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76.1%と最も高くなっています。また、この項目の市民アンケートは43.5%となっており、利用されている方は、できる限り利用しようとする意識が高いことが分かります。
- 次いで、「駅に車や自転車を停めて伊賀鉄道へ乗り換える」や「遠足や自治会の旅行などには、伊賀鉄道を利用する」の「協力できる」の割合が高くなっています。



■ 鉄道の利用促進の協力意向（全体）



■ 鉄道の利用促進の協力意向（鉄道利用者のみ）

- 実際にご協力いただいた内容としては、「利用できる時には利用するようにしている」、「イベントに参加した」などが多くなっています。

下表の「手段」は利用した交通手段を示し、鉄道：鉄道、営業：営業路線バス等、行政：行政バス等を示します。

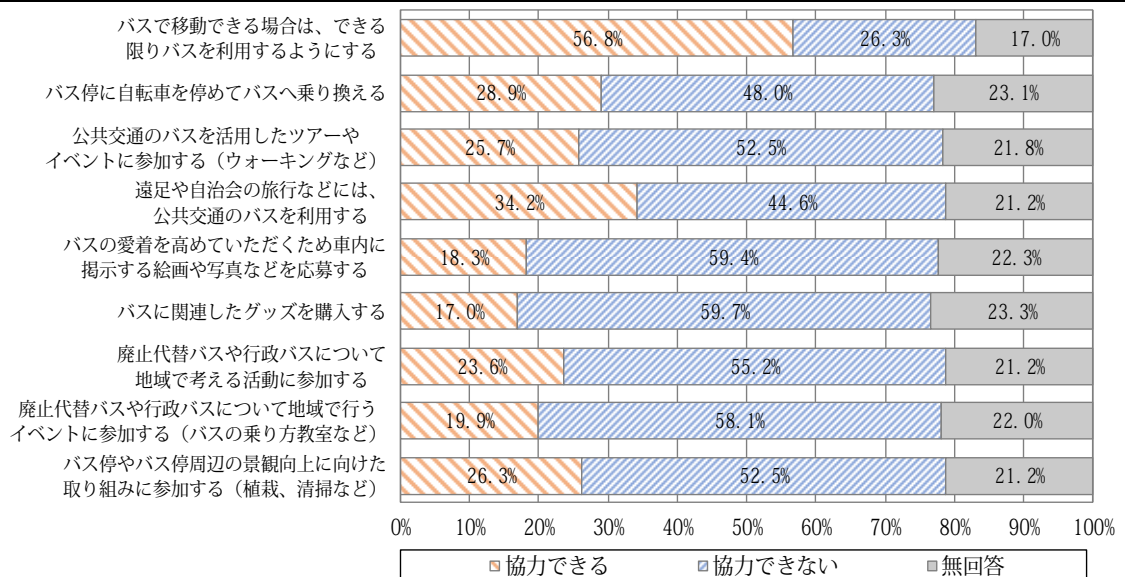
■実際にご協力いただいた内容（抜粋）

手段	年齢	内容
鉄道	20 歳未満	伊賀鉄道を、ほぼ毎日通学のために使っています。保育園のときにギャラリー列車の絵画を掲示してもらったとき、家族で伊賀鉄道に乗りました。
鉄道	20～29 歳	上野天神祭や忍者フェスタなどの時は茅町駅まで自転車で行き、上野市駅まで行き来する。特急列車との連携があるので仕方ないと思うが、普段は急行で出かけることが多いが、伊賀神戸駅で乗り換え時間が短く、高齢者や子供には難しい（走らなければならない）
鉄道	40～49 歳	上野市駅のパークアンドライド用駐車場を利用した。
鉄道	40～49 歳	伊賀線まつりへの参加や、グッズ購入をしたことがある。
鉄道	40～49 歳	近鉄ハイキングとお祭（天神祭）に参加した。
鉄道	40～49 歳	通勤に利用している。伊賀線まつりに参加した。記念券を購入した。
鉄道	50～59 歳	花火電車に参加させていただきました。
鉄道	50～59 歳	上野市駅周辺のイベントに参加した。
鉄道	60～69 歳	市駅のパーク＆ライドを利用した。比土駅の駐車場の出入口のデコボコ状態を改良してほしいです。
鉄道	60～69 歳	自宅から伊賀鉄道の最寄り駅までは車を利用するため、なかなか参加できないが、以前会員（1,000 円）になった。
鉄道	70～79 歳	比土、丸山、市部のパークアンドライド用駐車場を利用している。
鉄道	70～79 歳	更生保護のボランティアで、駅と周辺の掃除に参加しました。
営業	20 歳未満	伊賀鉄道を利用し、伊賀神戸まで利用し、大阪まで行った。
行政	20 歳未満	上野天神祭の時に利用した。
行政	40～49 歳	記念乗車券を購入した。毎年、子供会の行事として駅前に花壇を置いている。
行政	50～59 歳	グッズを買った。
行政	60～69 歳	丸山駅に自転車を停めて、伊賀鉄道で病院に行った。
行政	80 歳以上	広小路駅で下車し、イタリアレストランやギャラリーに行ったことがあります。
行政	80 歳以上	伊賀上野～茅町駅までを利用し、上野地内の歯医者に行っている（広岡歯科）。
不明	20 歳未満	伊賀神戸駅で有料駐車場を利用した。
不明	20 歳未満	亀山高校に行く時に、近鉄ではなく伊賀鉄道を利用した。
不明	20 歳未満	Xmas コンサート 2019 の Xmas 茶会に参加した。

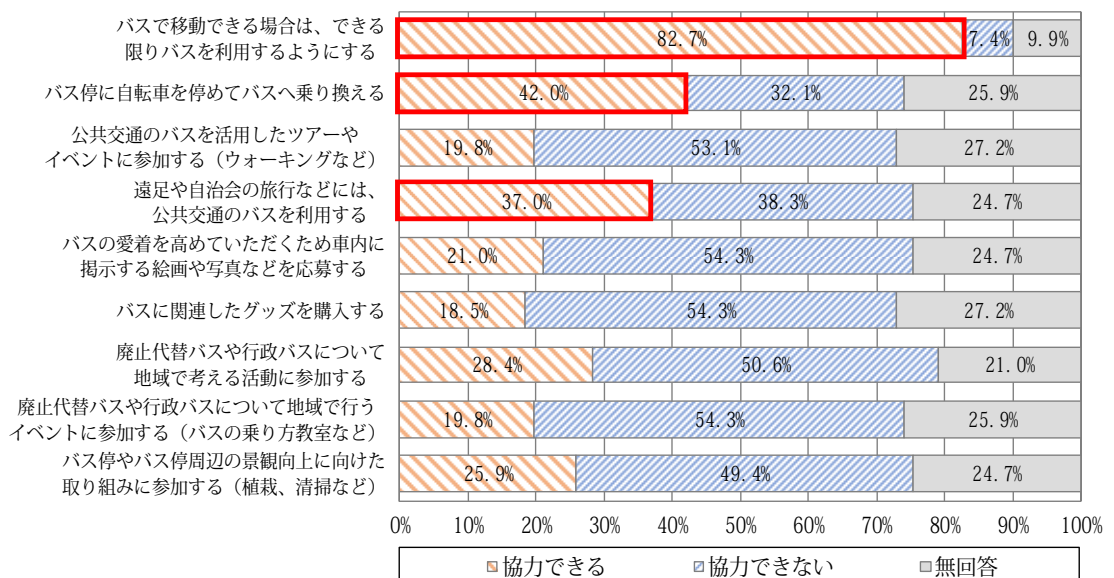
④ 廃止代替バスや行政バスの利用促進などの取り組みに対する協力意向

問 11. あなたの協力意向に該当するもの、それぞれ1つずつ○をつけてください。

- アンケート対象者全体（上段）とバス利用者のみ（下段）では、多くの項目でバス利用者のみ（下段）の方が「協力できる」の割合が高くなっています。
- バス利用者のみでは「バス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 82.7%となっており、ほとんどの多くの利用者ができる限りバスを利用するという意識を持っていることが分かります。
- 次いで、鉄道の利用促進の協力意向と同じく、「バス停に車や自転車を停めてバスへ乗り換える」や「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」の「協力できる」の割合が高くなっています。



■ バスの利用促進の協力意向（全体）



■ バスの利用促進の協力意向（バス利用者のみ）

- 実際にご協力いただいた内容としては、「利用できる時には利用するようにしている」が多くなっています。

下表の「手段」は利用した交通手段を示し、鉄道：鉄道、営業：営業路線バス等、行政：行政バス等を示します。

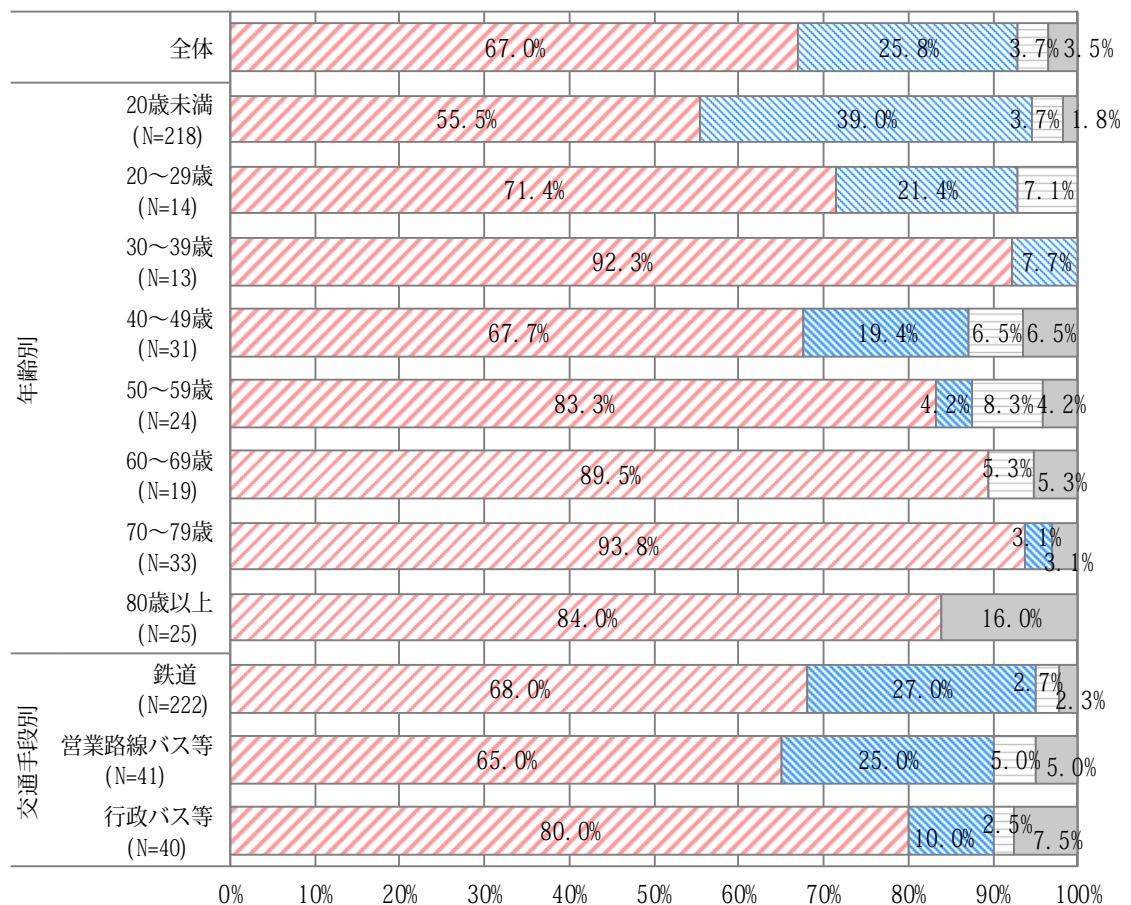
■実際にご協力いただいた内容（抜粋）

手段	年齢	内容
鉄道	20 歳未満	以前、大山田のプールへ行くのにバスを使いました。妹はいつもバスを使って友達のところへ遊びに行っています。
鉄道	20 歳未満	伊賀市文化会館に行くため、しらさぎを利用した。
鉄道	20 歳未満	通学の際に何度かしらさぎを使用したことがある。
鉄道	20～29 歳	上野市駅付近のバイト先から帰宅するとき、行政バスや三重交通を利用させてもらった。
鉄道	50～59 歳	上野陸上競技場でのサッカー観戦などでバスを利用した。
鉄道	60～69 歳	比自岐コスモス号を利用した。コスモス原に行くのに便利であった。
鉄道	70～79 歳	文化会館へいくのにコミュニティバスを利用した。
鉄道	80 歳以上	かんべ北斗号を利用した。
営業	20 歳未満	ハイトピアに行くために阿波線を利用した。
営業	20 歳未満	通学で阿波線を利用している。
営業	20 歳未満	市役所方面に行く時コミュニティバスに乗った。三重交通バスのグッズを購入した。
行政	50～59 歳	竹沢医院、亀山整骨院、Aコープくみあいマーケット、日によっては仕事帰りにも利用させてもらっている。
行政	50～59 歳	帰宅時は、時間が合えば霧生上出行、高尾行に乗っている。
行政	60～69 歳	病院に行くため大山田行政バスに乗りました
行政	70～79 歳	青山支所に行くため青山行政バスを利用している。
行政	80 歳以上	大阪までの、行政バス、三重交通バス、伊賀鉄道、近鉄のコースは、今まで何回も利用しています。
不明	80 歳以上	上野市民病院へ行くとき、しらさぎに乗っている。

⑤ 今後の公共交通について

問 12. 今後の公共交通の利用について、どのようにお考えですか。次のうちから1つ選んで○をつけてください。

- 「全体」では「今後も利用し続けたいと思う」が 67.0%となっています。
- 年齢別では、「30～39 歳」や 50 歳以上において、「今後も利用し続けたいと思う」の割合が高くなっています。
- 交通手段別では、「鉄道」や「営業路線バス等」と比較し、「行政バス等」において、「今後も利用し続けたいと思う」の割合が高くなっています。「鉄道」や「営業路線バス等」では 25%程度の方は「車を利用できるようになるなど状況に変化があれば、今後、公共交通を利用することはなくなると思う」と回答しています。



□今後も利用し続けたいと思う

■車を利用できるようになるなど状況に変化があれば、今後、公共交通を利用することはなくなると思う

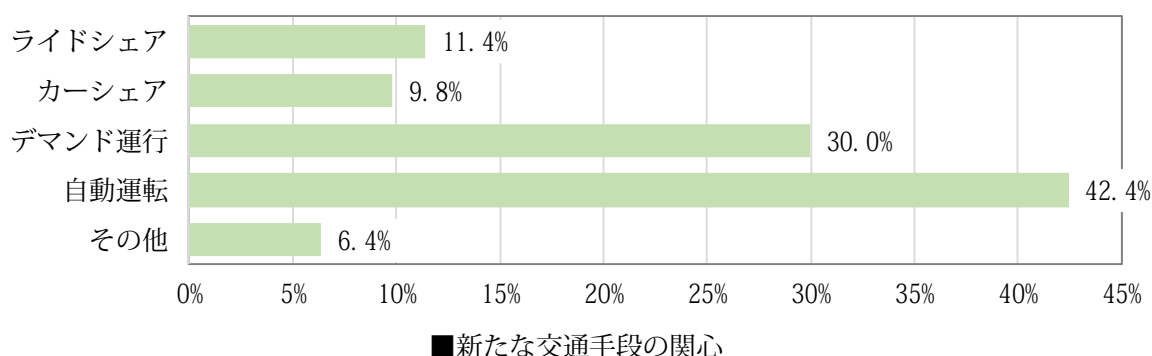
□その他

■無回答

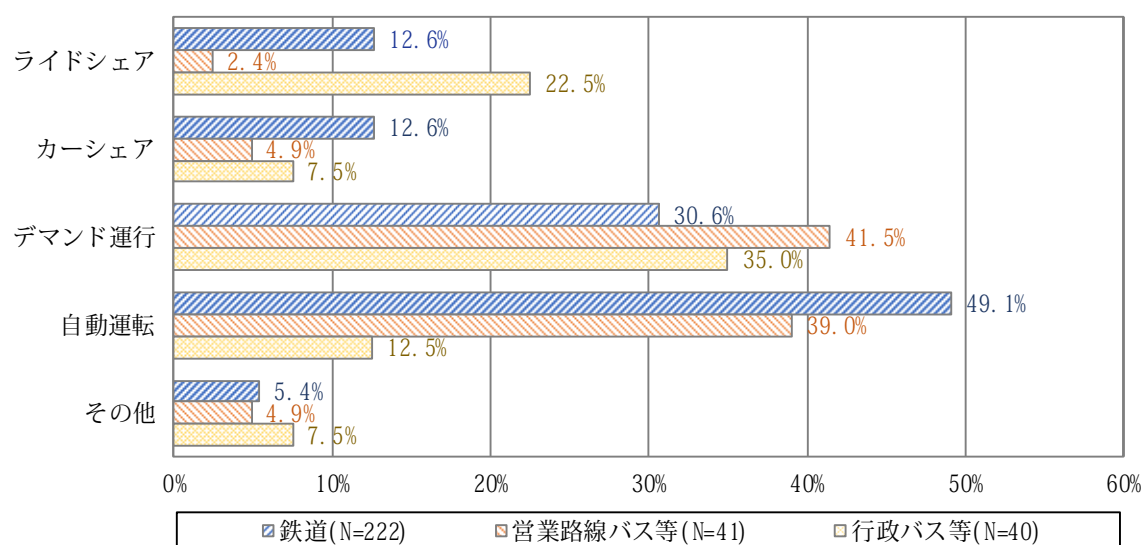
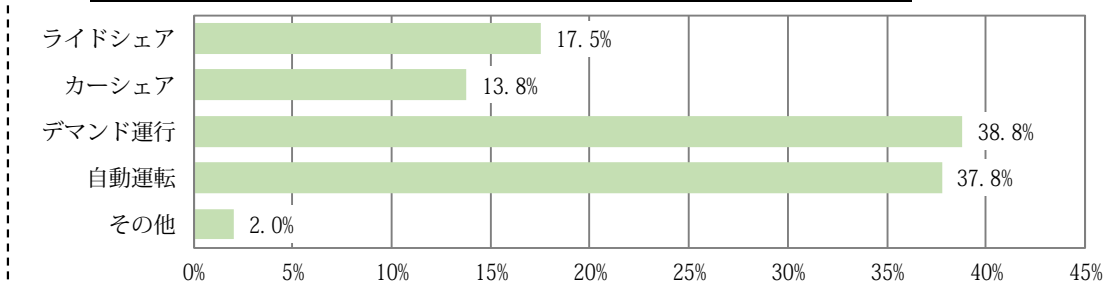
■今後の公共交通利用

問 13. 近年、技術の進歩に伴い新たな交通手段が出て来ています。次のうち、関心のあるものに○をつけてください。（複数回答可）

- 「自動運転」が42.4%と最も高く、次いで「デマンド運行」が高くなっています。
- 市民アンケート調査における同一の設問の結果と比較すると、市民アンケートより「自動運転」の割合は高く、「デマンド運行」の割合は低くなっています。
- 交通手段別では、「鉄道」利用者は、「自動運転」の割合が高く、「営業路線バス等」の利用者は「デマンド型運行」、「行政バス等」の利用者は「ライドシェア」の割合が高くなっています。



《参考：市民アンケート調査における同一の質問の結果（再掲）》



■新たな交通手段の関心（交通手段別）

問 14. 「問 13」で選んだ理由を記入してください。

- 自動運転については、将来的な期待を示す意見がみられました。
- デマンド運行については、今のバスをより効率的に運行ができるといった意見や外出が増えるのではないかとといった前向きな意見がみられます。
- ライドシェアについては、便利そうという意見がある一方で、不安であるといった意見がみられます。

■選んだ理由（抜粋）

手段	年齢	改善内容
鉄道	20 歳未満	ライドシェアは行く方向が同じだったら便利。バスや電車の時間を待たなくていいかもしれない。でも少し怖い気もする。
鉄道	20 歳未満	運行しているのに、人がほとんど乗らない時があると考ええると、デマンド運行は好きな時に運行でき効率が良くなると共に、ガソリンなどの節約にもなると思う。
鉄道	30～39 歳	個人の自家用車に乗るのは抵抗がある。（自分の車に人を乗せるのも）シェア用の車だったらいいかなと思った。
鉄道	40～49 歳	デマンド運行を選んだ理由は、近年、老人の方が増えてきているので、利用者が電話をして呼び出してもらえれば、色々なところに行くのに利用が増えるのではないかなと思う。
営業	20～29 歳	デマンド運行は、今後バスが無くなる（廃止）時は、事前予約で利用できるとありがたいから。
行政	50～59 歳	土曜日の仕事帰りや、日曜日、子守の帰りに事前予約に応じて運行してくれたらありがたい。
行政	50～59 歳	デマンド運行と自動運転を選んだが、安心安全に快適に、目的地まで行きたいから。
不明	20 歳未満	ライドシェアは簡単にいえば「ヒッチハイク」で、乗せている人がもし自分の目的地まで行ってくれなかったら怖いかなと思ったからです。でも、カーシェアや、デマンド運行は会員同士で共同使用するし、呼び出しや事前予約できて安心安全だと思ったからです。

問 15. 鉄道やバスについて、公共交通機関を上手に利用していく方法など、みなさんが日頃お感じになられていること、またはアイデアを自由に記入ください。

- 前出の改善要望でもみられましたが、「鉄道」では安価な運賃設置や I C カードの導入を求める意見がみられます。
- 市の広報やケーブルテレビ等を活用し、呼びかけなどの広報を行うことが有効であるといった意見もみられます。
- 交通の不便さが原因で、学生が伊賀市を選んでいないのではないかとといった厳しい意見もみられます。

■公共交通を上手に利用していくアイデア等（抜粋）

手段	年齢	改善内容
鉄道	20 歳未満	車両数が時間によって、1 両、2 両と変わってくるので、統一してほしいと思った。また、学生の帰る時間は、電車の車両数を考えて運行してほしい。
鉄道	20 歳未満	近鉄に比べて伊賀鉄の運賃が高いので名張方面からの上野への通学をやめ津方面にしている学生（高校生）が多い。（IC カード）ICOCA も使えるようにしてほしい。
鉄道	20 歳未満	高校 3 年間、JR と伊賀鉄道の定期を別で買わなくてはいけないのは、伊賀の学校に通っていて面倒くさいと思った（JR 関→茅町）。せめて、伊賀上野駅で買えれば楽なのではと思っていた。
鉄道	30～39 歳	もし、伊賀鉄道が無くなってしまうと、会社に行けないし学生は学校にも行けない。伊賀という町は本当に陸の孤島になります。観光地としても車でしか行けない地域になると制限がある町となり、ますます人がなくなります。他県から来ている身分とすると、ますますそう思います。
鉄道	40～49 歳	車利用よりもメリットがあることが重要かと思います。定額制の料金サービスや電車内での WiFi 環境配備。
鉄道	70～79 歳	伊賀鉄道の比土、丸山、市部の無料駐車場のうち、市部を除いて丸山、比土は 1～2 台ぐらいしか車が止まっていません。市広報、ケーブルテレビで呼びかけてみては。
営業	20 歳未満	通学定期について、私は基本登校時はバスを使っていて、帰りは部活動等でバスの時間に間に合わないので、あまり乗りません。ただ定期は往復分で購入しているので、半分損をしているような気がします。片道だけの定期券など作っていただけたら嬉しいです。
営業	20 歳未満	どこの路線も終点がハイトピアだけではなく「市民病院行き」「アピタ行き」とあれば利用が増えると思う。ハイトピアで降ろされたところで、高齢者は乗り継ぎに困るだけなので、利用者が減っている。
行政	70～79 歳	行政バスや JR に乗るにしても連絡がつかなくて乗り継ぎが良ければ利用したいです。病院にも行けない。伊賀は本当に交通が悪いのでみんな引越しをする。第一、交通が良ければいいところです。
行政	80 歳以上	チラシや広報など行政も発信してください。また、個別の事情もよく知っている区長などに話を聞くのも有効です。当自治会長（前）は、行政バスによく乗り、協力しています。さらに、免許返納による新乗客掘りおこしも大切です。

5-3 まちづくりアンケート調査結果

(1) 調査の概要

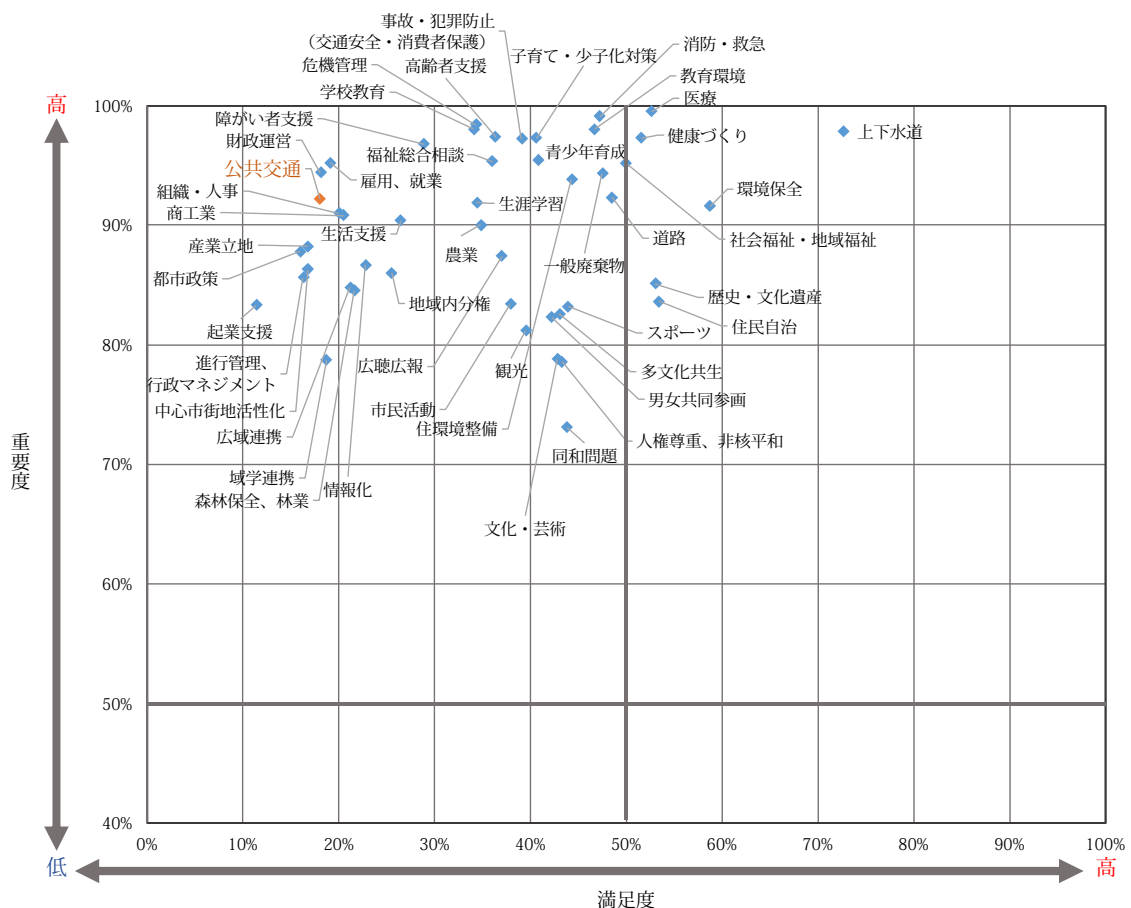
■ 調査の概要

調査地域	伊賀市全体
調査対象	伊賀市在住の 18 歳以上の市民 2,222 人
抽出方法	住民基本台帳に登録されている方から無作為抽出
調査方法	無記名式質問紙調査
調査期間	平成 31 年 2 月 13 日～平成 31 年 3 月 7 日
回収率	対象者数：2,222 人、有効回収数：896 人、有効回収率：40.3%

(2) 結果の概要

① 満足度・今後の重要度

「公共交通」に関する満足度は 18.1%、今後の重要度は 92.2%と高くなっていますが、他の行政分野と比較し、満足度は低く、今後の重要度は高い傾向にあります。



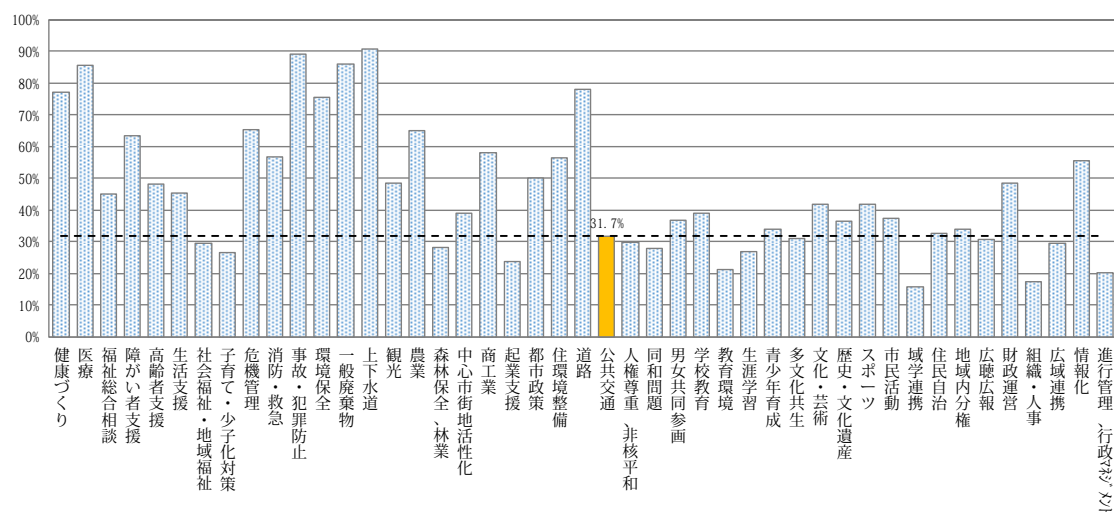
※満足度：「満足」「どちらかといえば満足」と回答された割合

重要度：「重要」「やや重要」と回答された割合

■ 各分野の満足度・今後の重要度

② 市民参画度

公共交通の市民参画度は 31.7%となっていますが、他の分野では、60～80%の参画度を示すものもあります。

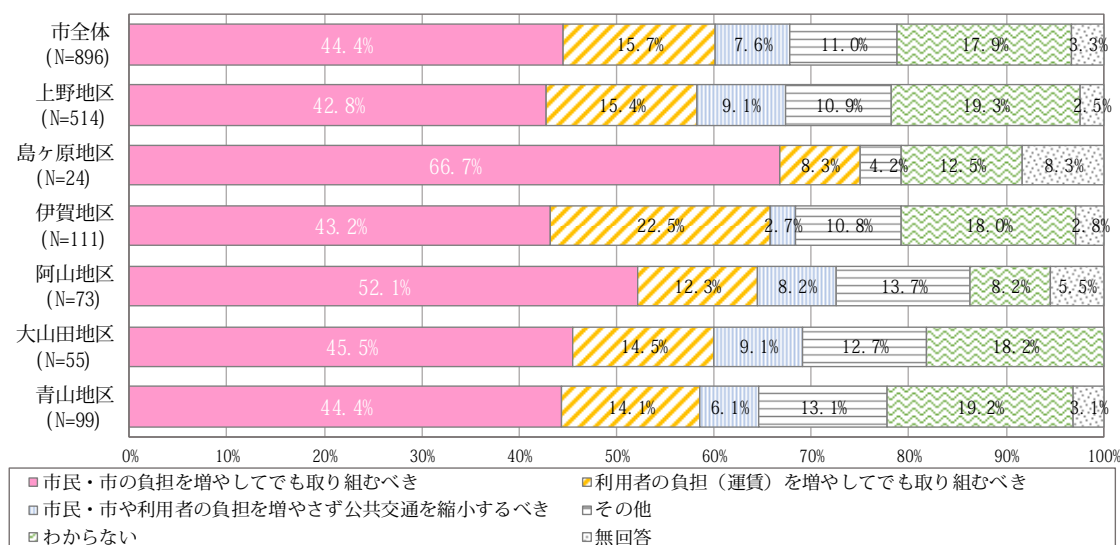


■各分野の市民参画度

③ 公共交通の今後

公共交通の維持費について、今後どのような考え方で進めるべきかでは「市民・市の負担を増やしてでも取り組むべき」が全体の 44.4%、「利用者の負担（運賃）をふやしてでも取り組むべき」が 15.7%となっています。

地区別では、島ヶ原地区が 66.7%と他の地区と比較し、大きくなっていますが、いずれの地区においても 42～52%と、負担を増やした取り組みが求められていることがわかります。



※居住地区の問いに対し、「わからない」6人、「無回答」14人であったため、各地区の回答数の合計と市全体の回答数は一致しない

■公共交通の今後の維持費

5-4 市民アンケート調査結果

(1) 調査概要

市民アンケート調査の目的、対象等の調査概要について、以下に示します。

■市民アンケートの調査概要

目的	公共交通に係る市民意識や、利用の実態を把握し（仮称）第2期伊賀市地域公共交通網形成計画策定の基礎資料とする。
対象	16歳以上の伊賀市民 2,222人 ※住民基本台帳から無作為抽出 ※各支所人口割による人口按分のみ実施
調査方法	郵送配布・郵送回収
調査期間	令和元年9月24日～10月15日
回収数	943通（回収率：42.4%）

■地区別回収数

地区	回収数
上野地区	382
伊賀地区	279
島ヶ原地区	30
阿山地区	73
大山田地区	63
青山地区	102
無回答	14
計	943

参考：アンケート調査結果と比較をする平成26年のアンケート調査概要

市民アンケート調査の結果整理にあたっては、前計画となる伊賀市地域公共交通網形成計画（以下、前計画）の策定時に実施した市民アンケート調査との比較分析を行いました。前計画策定時に実施した市民アンケート調査の調査概要は以下のとおりです。

■前計画策定時の市民アンケートの調査概要

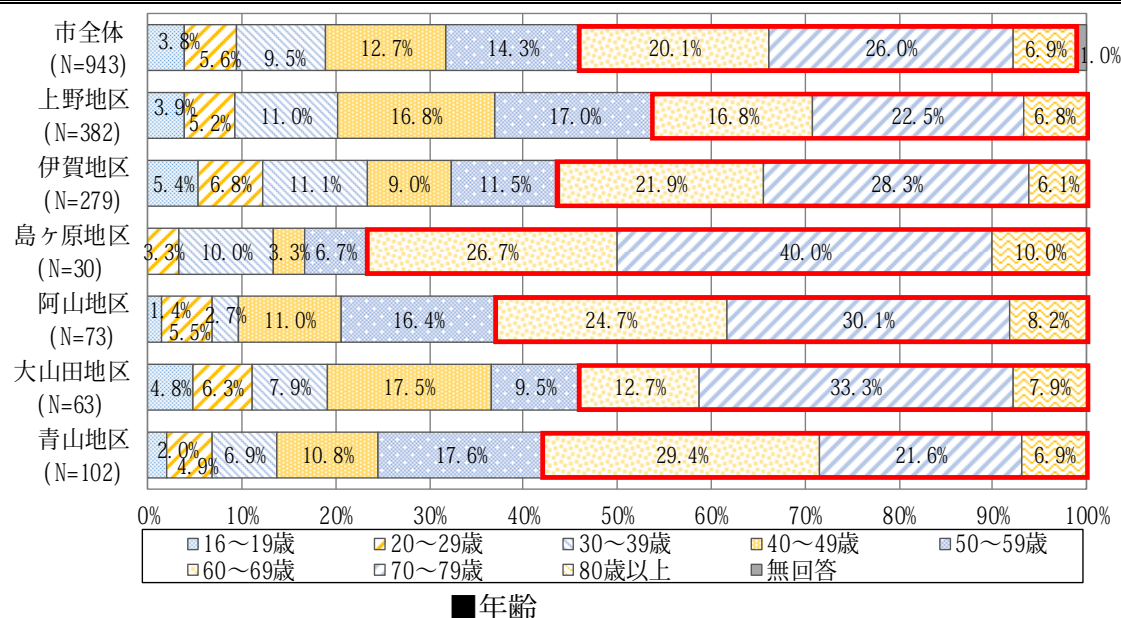
対象	15歳以上の伊賀市民 3,200人 ※住民基本台帳から無作為抽出
調査方法	郵送配布・郵送回収
期間	平成26年1月18日～2月10日
回収数	1,330通（回収率：41.6%）

(2) 集計結果

① 個人属性

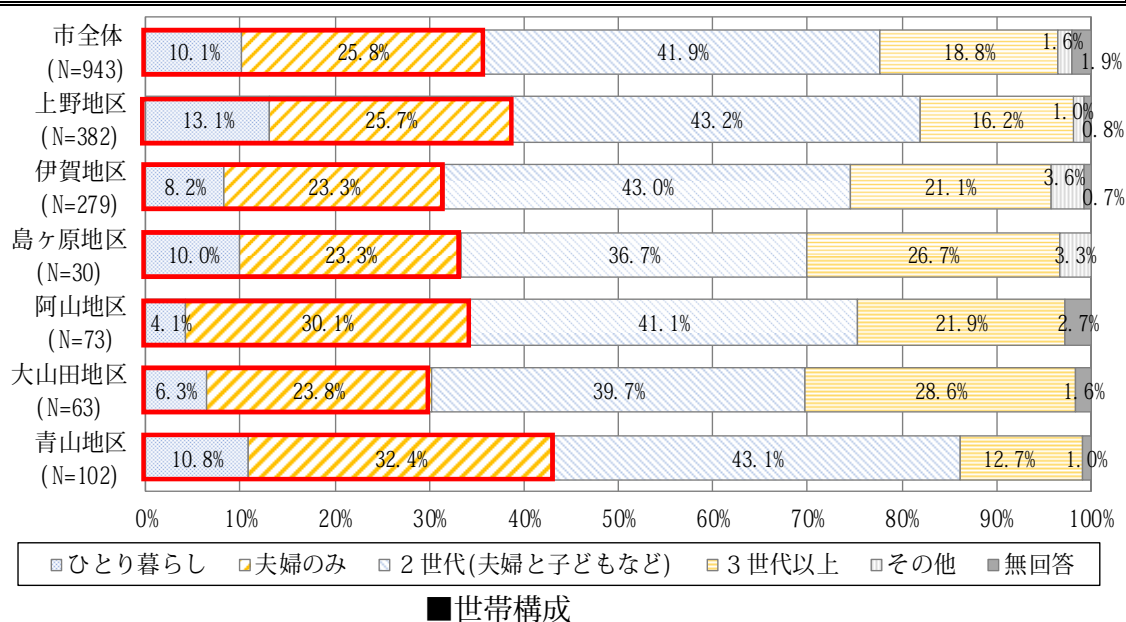
【年齢】

- 「市全体」では53.0%で60歳以上となっており、「上野地区」を除き、半数以上は60歳以上が占めています。



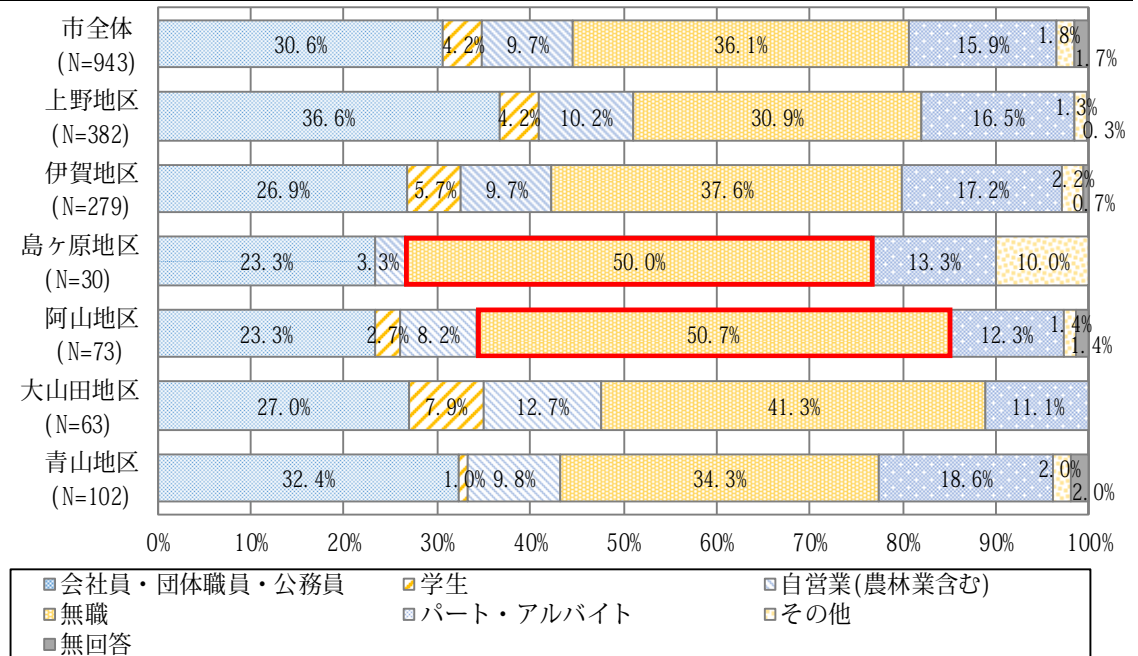
【世帯構成】

- いずれの地区も「2世代（夫婦と子どもなど）」が最も多くなっています。
- 「ひとり暮らし」や「夫婦のみ」など世帯内に送迎をする方がいない、もしくは少ない世帯も全体の30～40%を占めています。



【職業】

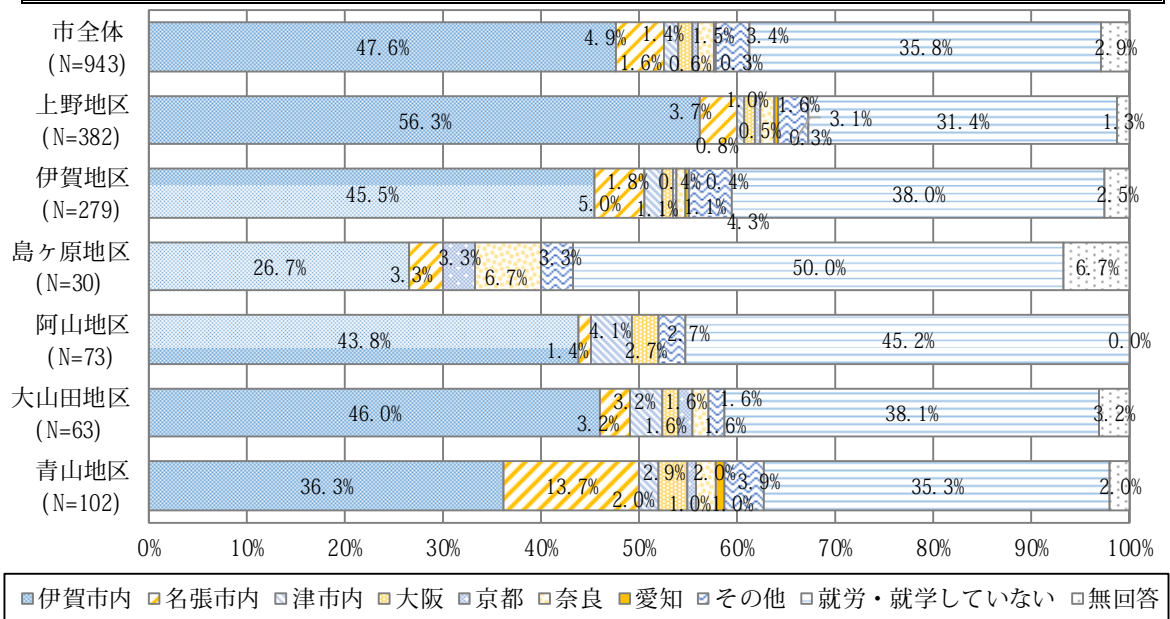
- 「市全体」では 30.6%が「会社員・団体職員・公務員」、36.1%が「無職」となっています。
- 回答者の年齢が高い「島ヶ原地区」「阿山地区」では「無職」の割合が半数以上となっています。



■職業

【就労・就学先】

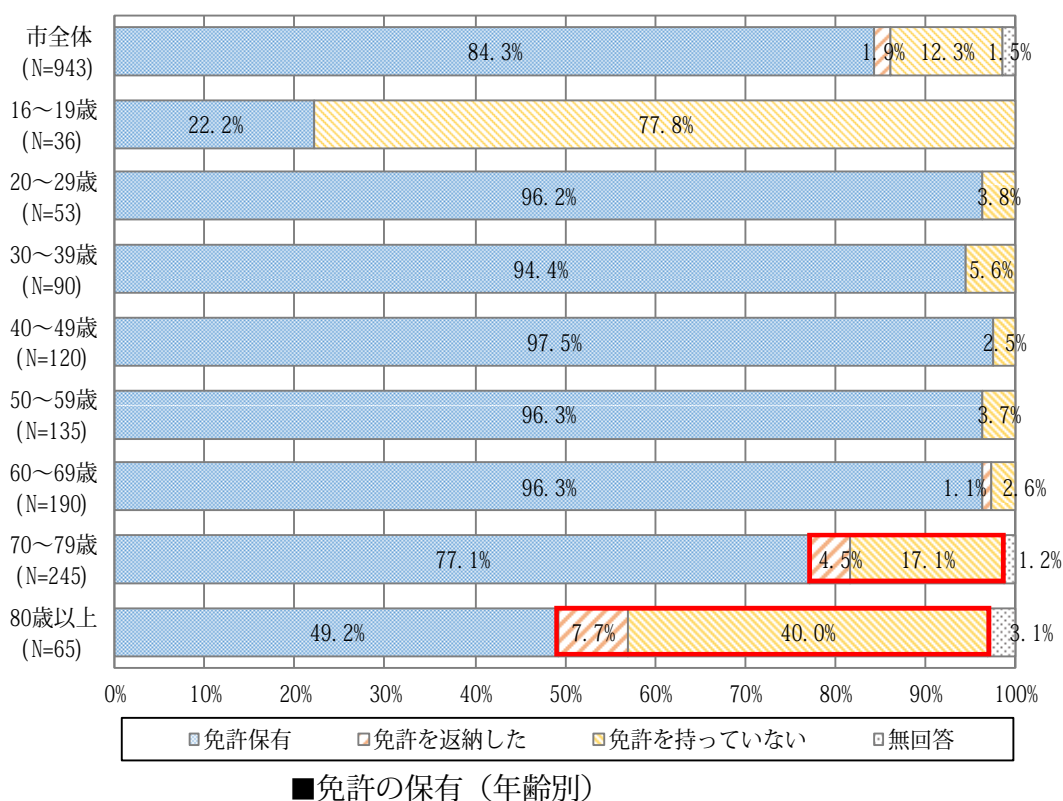
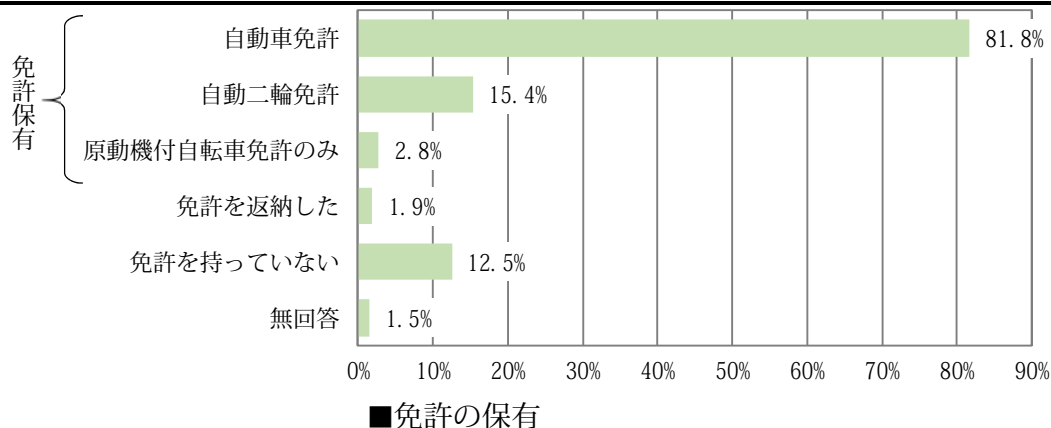
- 「市全体」では「伊賀市内」が 47.6%と約半数を占めています。
- 「島ヶ原地区」では「京都」や「奈良」、「阿山地区」「大山田地区」「青山地区」では「大阪」、「青山地区」では「名張市内」の割合が高いなど各地区の特徴がでています。



■就労・就学先

【免許の保有】

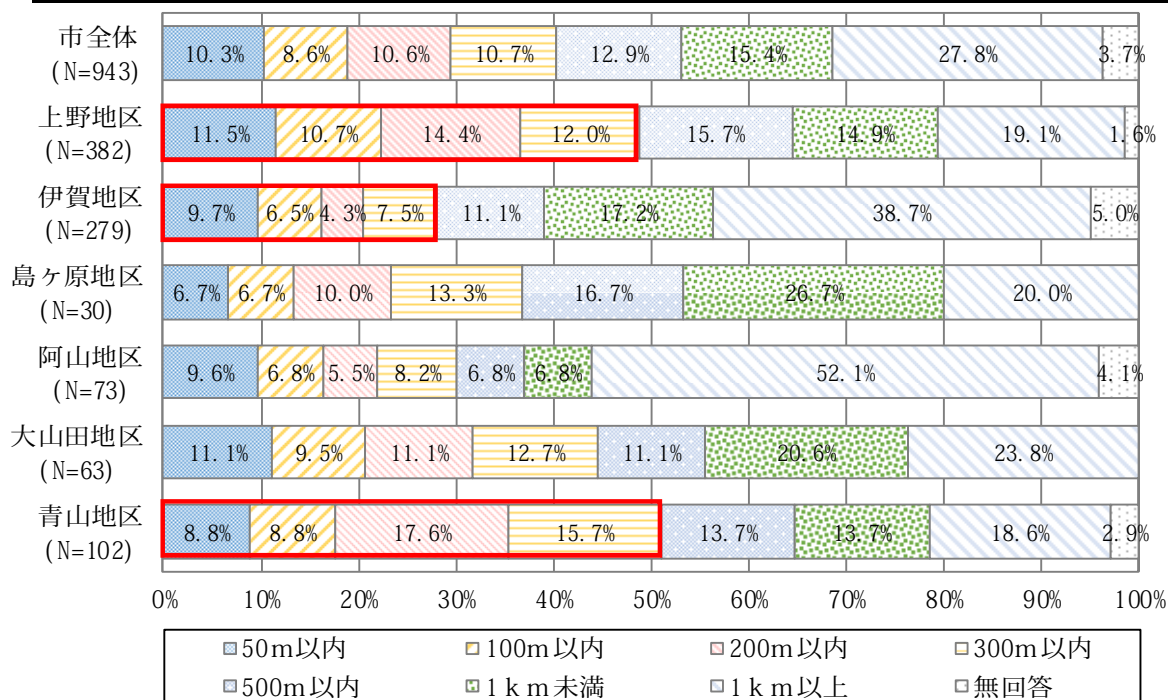
- 「自動車免許」が81.8%となっている一方で、「免許を返納した」が1.9%、「免許をもっていない」が12.5%となっており、自らクルマを利用することが出来ない市民が一定程度いることが分かります。
- 「自動車免許」「自動二輪免許」「原動機付自転車免許のみ」を「免許保有」として、年齢別にみると、免許保有状況をみると、20歳代から60歳代までは95%程度が免許を保有しているのに対し、70歳以上では傾向が異なり、「免許を返納した」や「免許をもっていない」の割合が高くなっています。



※複数回答の設問であるが、一部「免許を返納した」と「免許をもっていない」に両方回答したサンプルについて、「免許を返納した」と集計し、100%の割合を整理したため、上表と下表の「免許をもっていない」の割合は必ずしも整合していない

【最寄りの駅またはバス停までの距離】

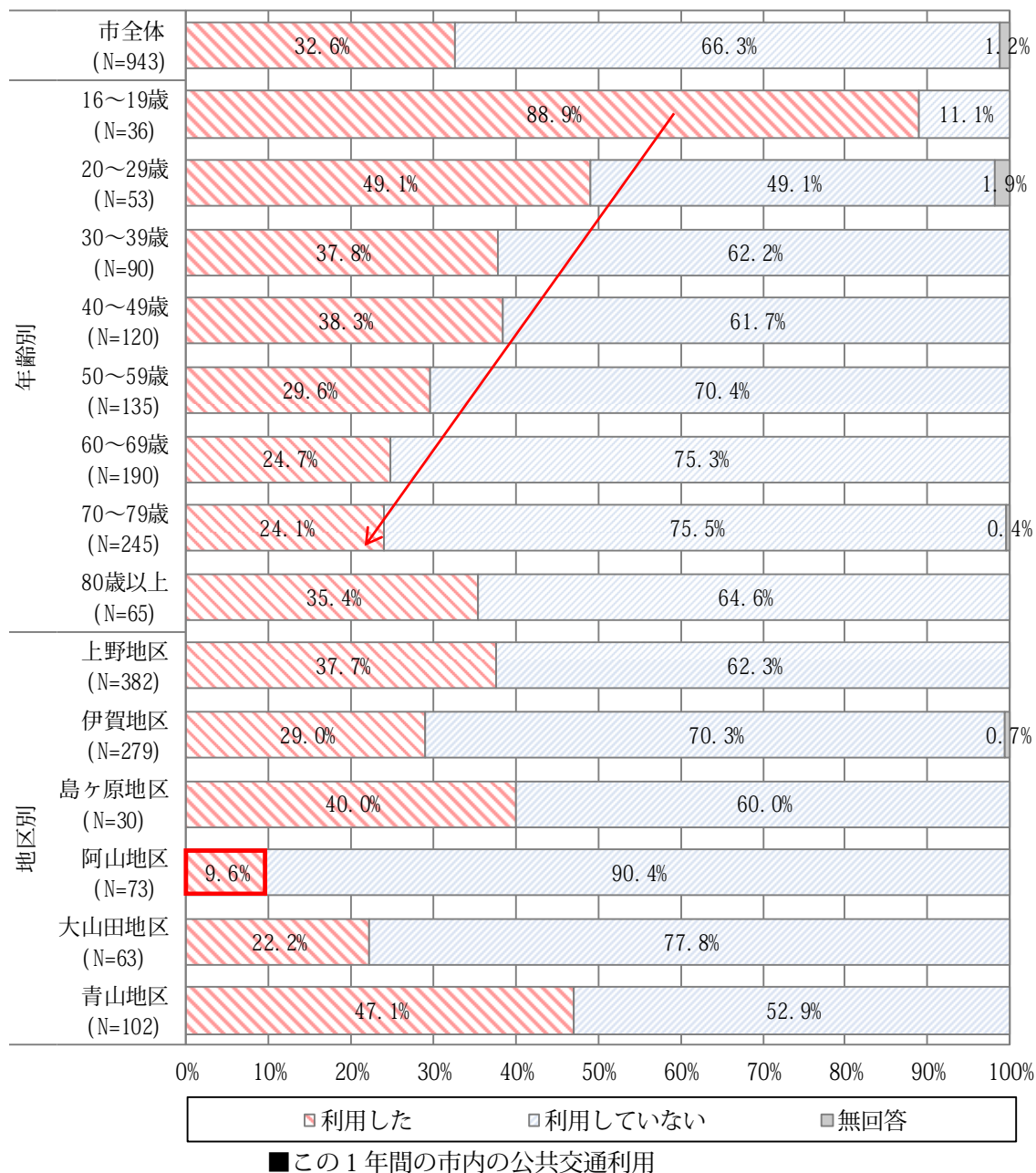
- 「市全体」では100m以内で約20%、300m以内で約40%、500m以内で約55%を占めています。
- 300m以内を基準に地区別にみると、「伊賀地区」では他の地区と比較し、最寄りの駅またはバス停までの距離が短い割合が低くなっており、「上野地区」や「青山地区」では距離が短い割合が高くなっています。



■最寄りの駅またはバス停までの距離

【この1年間の市内の公共交通の利用】

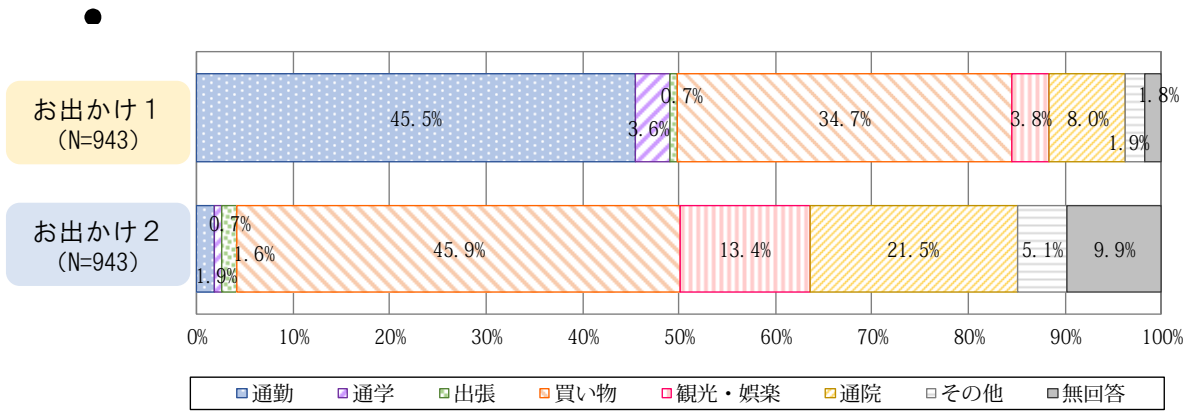
- 「市全体」では「利用した」が32.6%と、市民の3人に1人が1年間に市内の公共交通を利用しています。
- 年齢別にみると、「16～19歳」では9割の市民が利用しており、「70～79歳」までは年齢があがるにつれ「利用した」の割合が低くなっています。
- 地区別にみると、「上野地区」「島ヶ原地区」「青山地区」で「利用した」の割合が高く、「阿山地区」では「利用した」の割合が9.6%と他の地区と比較し、特に大きく低くなっています。



問2. あなたの日頃のお出かけについて、お出かけの目的で多いもの2つまでおしえてください。

【外出目的】

- 「お出かけ1」では「通勤」が45.5%、「買い物」が34.7%となっています。
- 「お出かけ2」では、「買い物」が45.9%、「通院」が21.5%となっています。



■日頃のお出かけの目的

■日頃のお出かけの目的

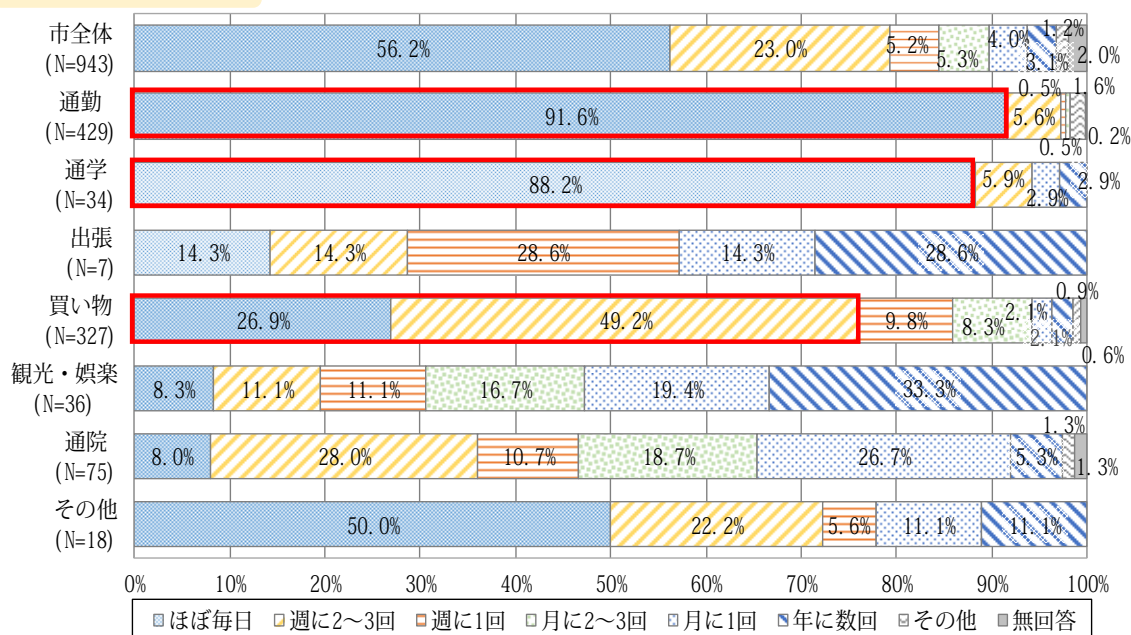
		通勤	通学	出張	買い物	観光・娯楽	通院	その他	無回答
お出かけ1	回答数	429	34	7	327	36	75	18	17
	構成比	45.5%	3.6%	0.7%	34.7%	3.8%	8.0%	1.9%	1.8%
お出かけ2	回答数	18	7	15	433	126	203	48	93
	構成比	1.9%	0.7%	1.6%	45.9%	13.4%	21.5%	5.1%	9.9%

次ページ以降では、「お出かけ1」「お出かけ2」ごとに、外出頻度や目的地などを整理します。

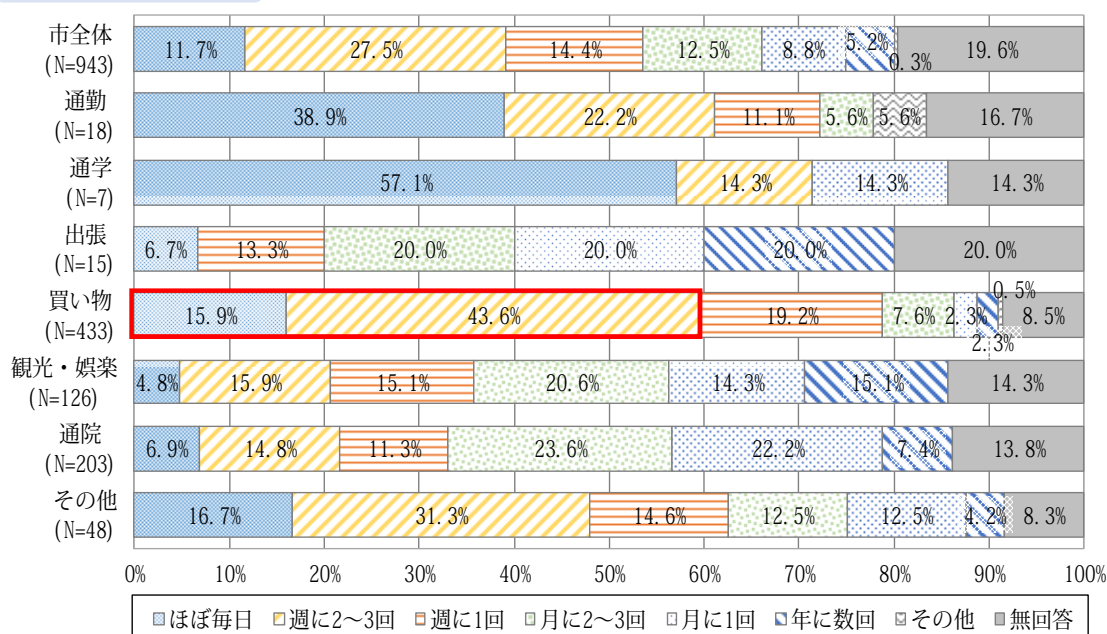
【外出頻度】

- 【お出かけ1】の「通勤」「通学」では90%程度が「ほぼ毎日」となっています。
- 【お出かけ1】の「買い物」は「ほぼ毎日」が26.9%、「週に2～3回」が49.2%と、買い物も頻度の多い外出目的となっています。
- 【お出かけ2】は【お出かけ1】と比較し、外出頻度は少なくなっています。
- 【お出かけ2】の「買い物」も「ほぼ毎日」が15.9%、「週に2～3回」が43.6%と、頻度の多い外出目的となっています。

お出かけ1



お出かけ2

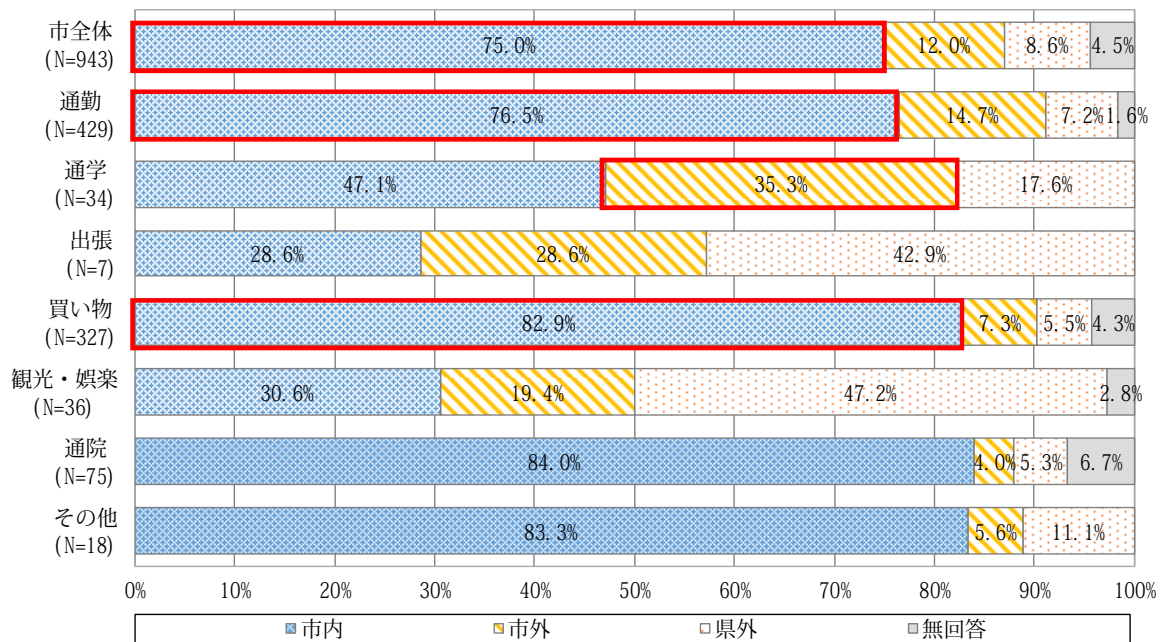


■外出頻度

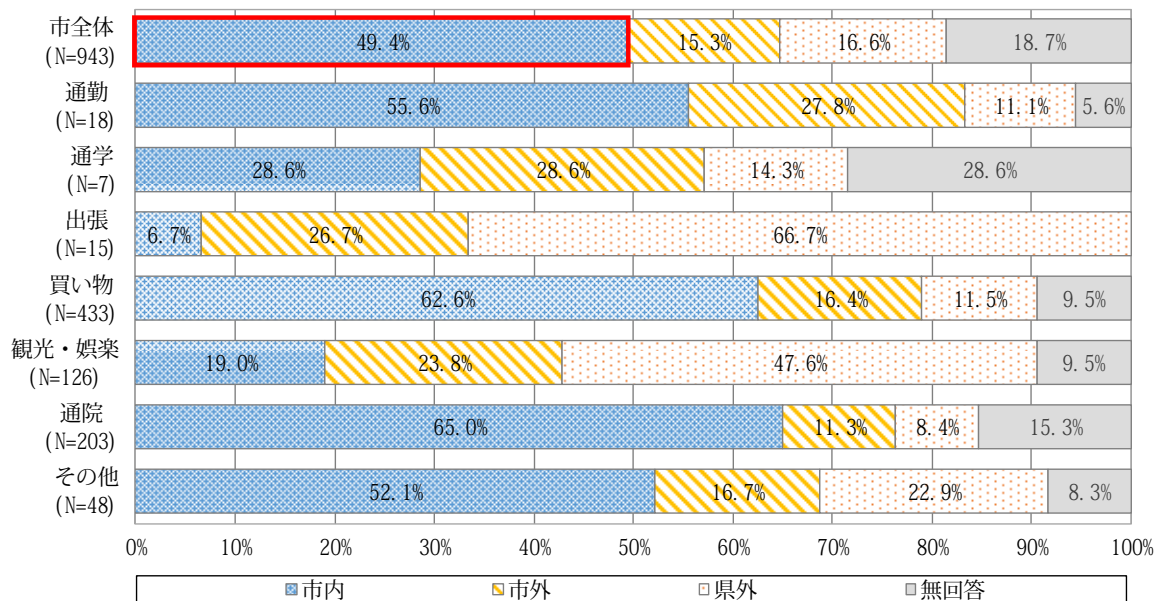
【目的地】

- 【お出かけ1】の「通勤」は76.5%、「買い物」の82.9%は「市内」となっており、市内の割合が高い一方で、「通学」は35.3%が「市外」となっています。
- 【お出かけ2】では、【お出かけ1】と比較し、市内の割合が低くなっています。「市全体」においても、「市内」の割合は半数程度に留まっています。

お出かけ1



お出かけ2

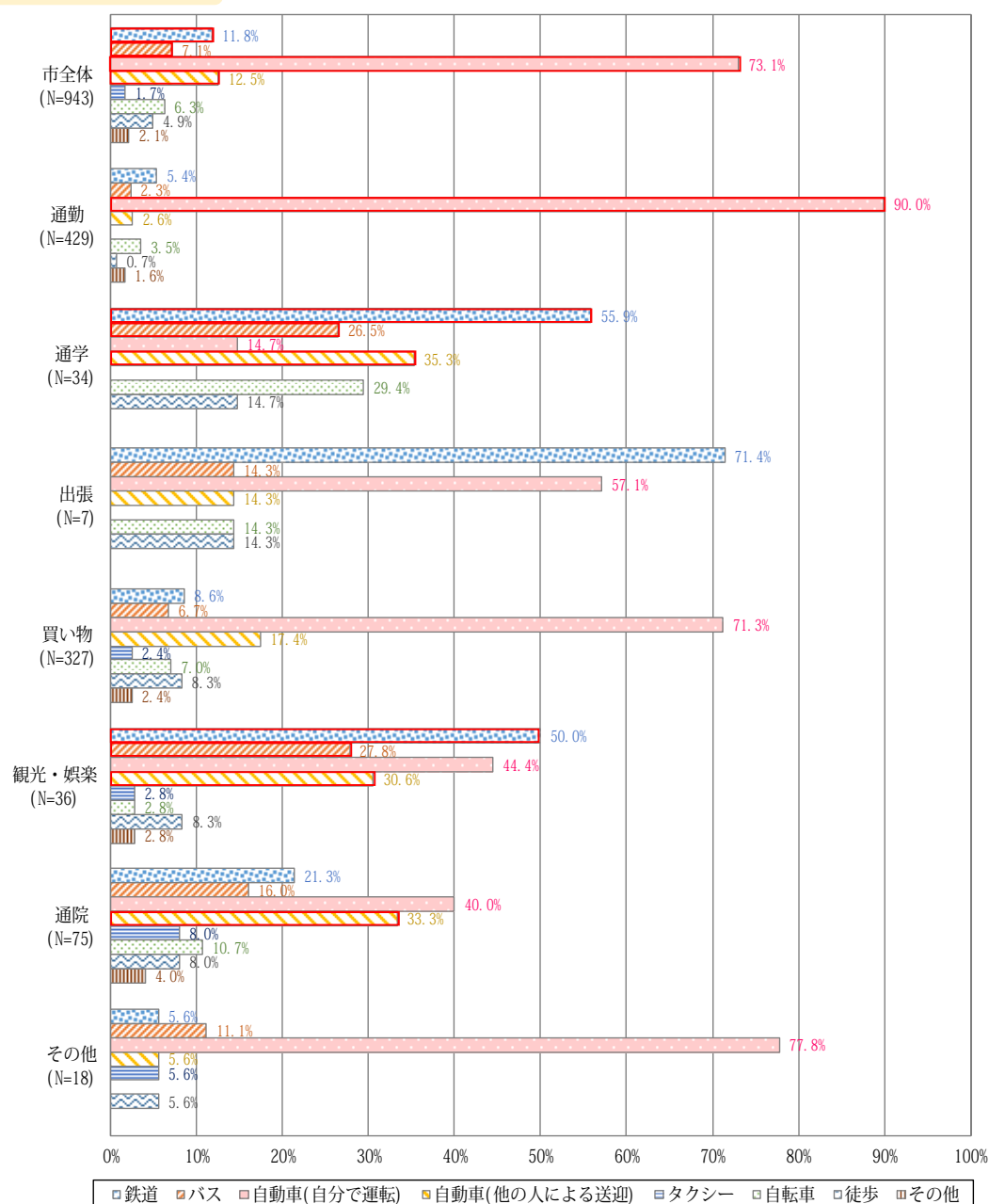


■目的地

【交通手段】

- 【お出かけ1】の「市全体」では「鉄道」が11.8%、「バス」が7.1%となっており、公共交通の利用割合は比較的高くなっており、「通学」や「観光・娯楽」ではその割合がさらに高くなっています。
- 「自動車（自分で運転）」は、「市全体」では73.1%であり、「通勤」では90.0%と非常に高くなっています。
- 「自動車（他の人による送迎）」は「市全体」では12.5%となっていますが、「通学」、「観光・娯楽」、「通院」では30%以上となっています。

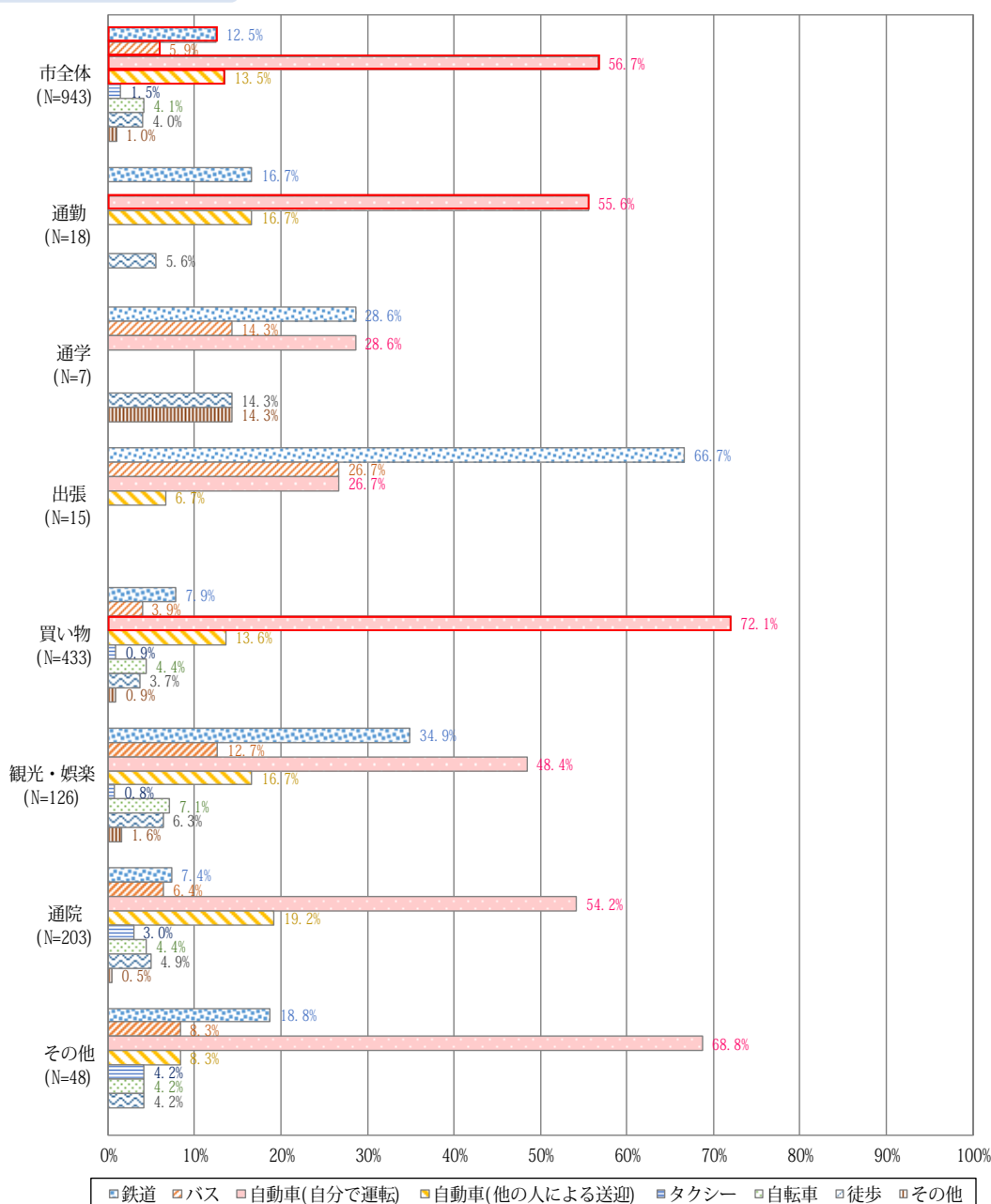
お出かけ1



■外出頻度（お出かけ1）

- 【お出かけ2】の「市全体」では「鉄道」が12.5%、「バス」が5.9%と、【お出かけ1】と比較し、「鉄道」は微増、「バス」は微減となっています。
- 「自動車(自分で運転)」は、「市全体」では56.7%となっています。「通勤」は55.6%と【お出かけ1】と比較すると低くなっていますが、「買い物」は72.1%で【お出かけ1】と同程度の高い割合となっています。
- 「自動車(他の人による送迎)」は「市全体」では13.5%と【お出かけ1】と同程度となっています。

お出かけ2

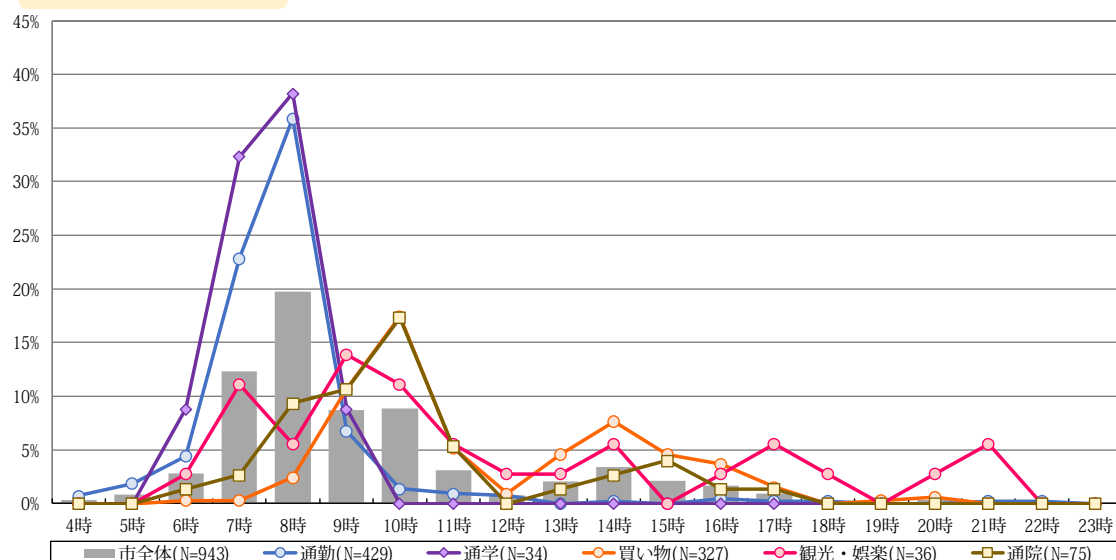


■外出頻度（お出かけ2）

【出発時刻】

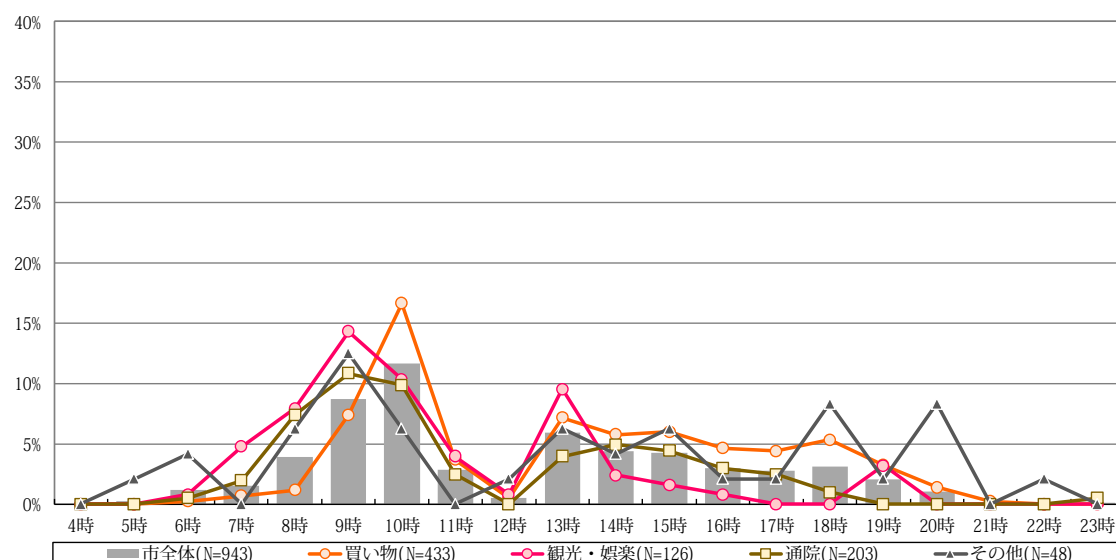
- 【お出かけ1】の「通勤」や「通学」で7時台、8時台でピークがみられます。
- 「通院」は【お出かけ1】【お出かけ2】ともに、8時台～10時台にピークがみられます。また、午後と比較し午前中の割合が高くなっています。
- 【お出かけ1】【お出かけ2】ともに、12時台の割合が低くなっています。

お出かけ1



■出発時刻（お出かけ1）

お出かけ2

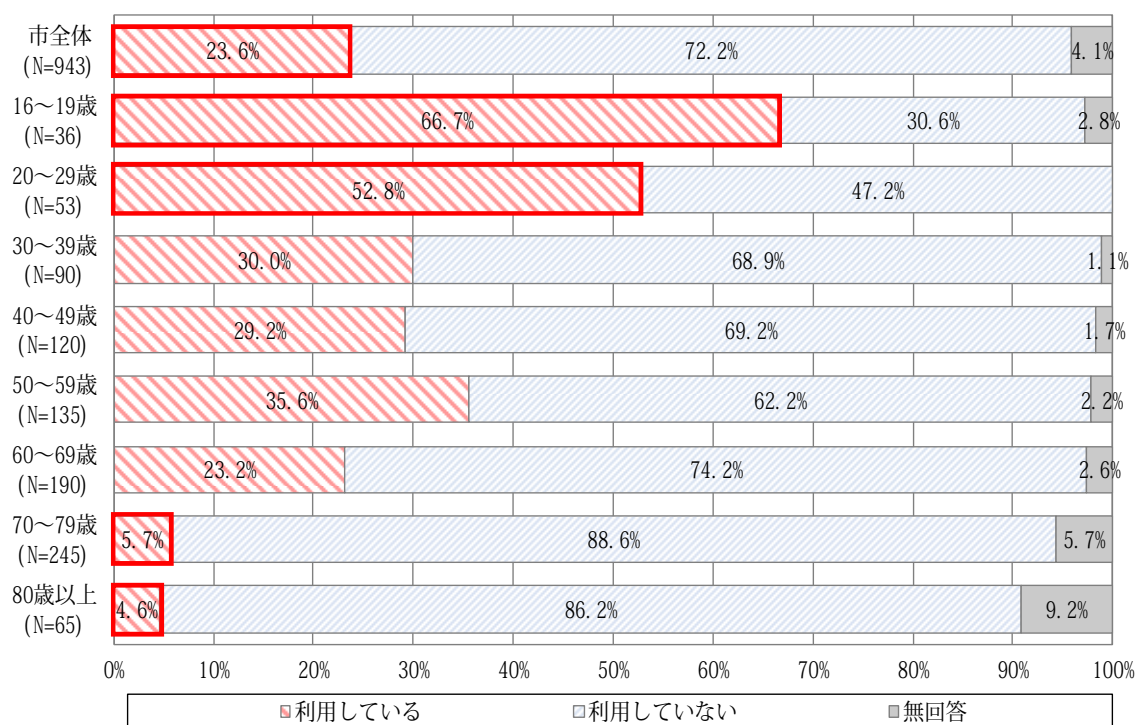


■出発時刻（お出かけ2）

※サンプル数が30以上の目的についてグラフ化
 ※出発時刻が「不明」も含めた割合

【交通系 I Cカードの利用】

- 「市全体」では、「利用している」が23.6%となっており、交通系 I Cカードの利用は4人に1人程度に留まっています。
- 「16～19歳」「20～29歳」では他の年齢層と比較して「利用している」割合が高く、半数以上となっています。一方で「70～79歳」や「80歳以上」は「利用している」は5%程度となっています。



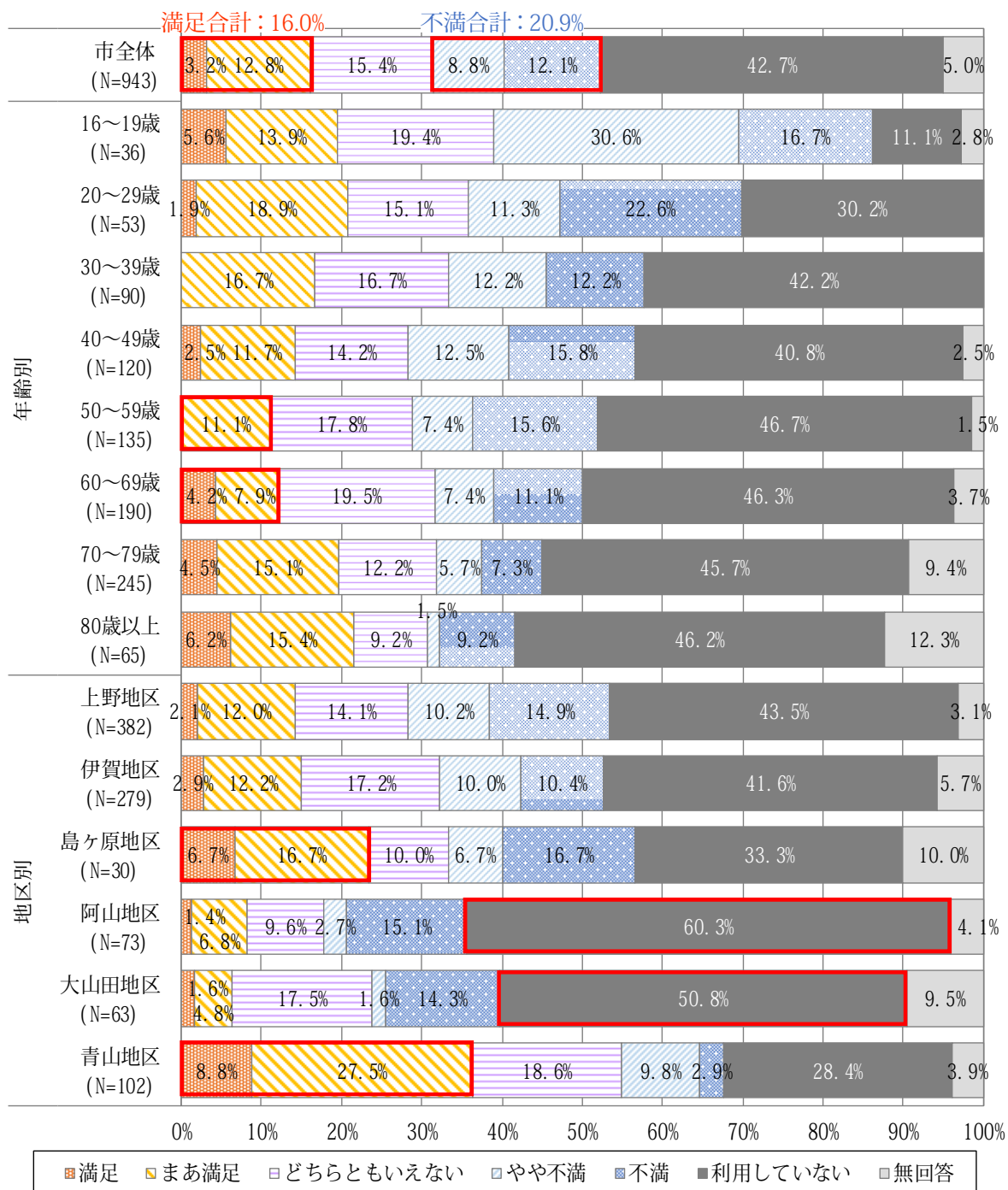
■交通系 I Cカードの利用割合

② 市内の公共交通の満足度

問3. 満足度のうち、あてはまるもの1つに○をつけてください。

【鉄道の満足度】

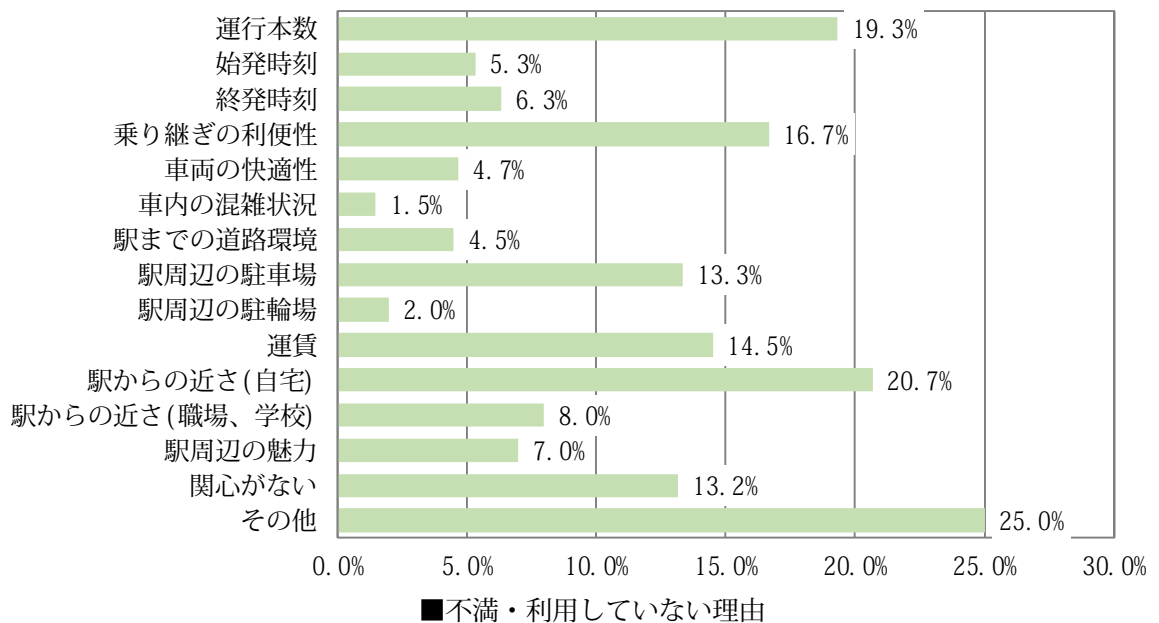
- 「市全体」では「満足」「まあ満足」の合計が16.0%、「やや不満」「不満」の合計が20.9%と、不満の割合が、満足の割合を上回っています。
- 年齢別にみると、50歳代、60歳代で満足の割合が低い傾向にあります。
- 地区別にみると、「島ヶ原地区」や「青山地区」では満足の割合が高く、「阿山地区」や「大山田地区」では、「利用していない」の割合が高くなっています。



【鉄道の満足度（不満・利用していない理由）】

「やや不満」「不満」「利用していない」を選んだ方はその理由について、あてはまるものに○をつけ、記載欄があるものにはご記入ください。

- 「駅からの近さ（自宅）」が 20.7%と最も高く、次いで「運行本数」が 19.3%、「乗り継ぎの利便性」が 16.7%となっています。
- その他の意見の自由記述では、「伊賀神戸駅での乗り継ぎ利便性を高めて欲しい」が多く、「ＩＣカードを使えるようにしてほしい」「運行本数を 50 本/日程度にしてほしい」といった意見がみられます。

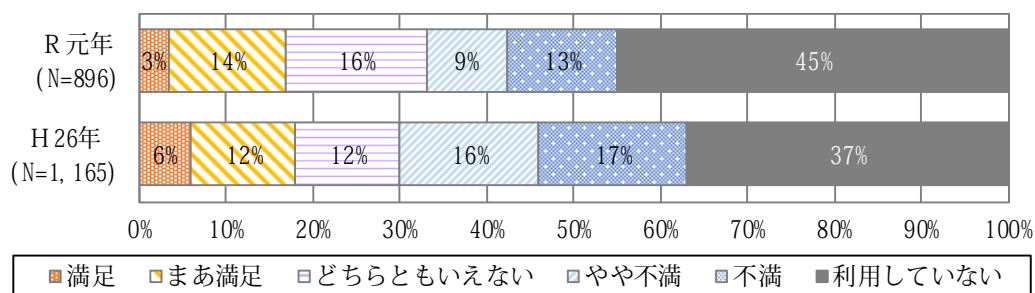


■「その他」の意見（抜粋）

地区	年齢	その他の意見
上野地区	16～19 歳	伊賀神戸駅での乗り継ぎ利便性。
上野地区	16～19 歳	運行本数は 50 本/日、終発時間は 24 時を希望。
上野地区	20～29 歳	終電が早いので遠くに行ったとき遅く帰りにくい。
上野地区	30～39 歳	20～30 分に 1 本、伊賀神戸駅の乗り継ぎが悪すぎる。
上野地区	40～49 歳	伊賀上野駅での乗り継ぎ利便性。
上野地区	40～49 歳	伊賀神戸に車庫を作って朝は上り電車の本数を増やし、夕方は下り電車の本数を増やしてほしい。
上野地区	40～49 歳	伊賀上野駅で交通系 IC カードが使えないから不便。
上野地区	40～49 歳	伊賀神戸で近鉄と伊賀鉄道の連結が悪すぎ。
上野地区	40～49 歳	IC カードが利用できるようにしてほしい。
上野地区	40～49 歳	伊賀上野駅は ICOCA が使用できない。柘植駅から伊賀上野への本数が少なすぎる。
上野地区	50～59 歳	J R 伊賀上野の本数が不便。
上野地区	60～69 歳	加茂駅での乗り継ぎ利便性。
上野地区	70～79 歳	神戸で伊賀鉄道時間待ちが多い。
上野地区	80 歳以上	伊賀上野駅での乗り継ぎ利便性。
伊賀地区	20～29 歳	1 日 50 本あればよい。
伊賀地区	20～29 歳	IC カードの使用が出来ないから。
伊賀地区	30～39 歳	通勤時、15 分に 1 本。
伊賀地区	50～59 歳	運行本数は 50 本/日、始発時間は 5 時、終発時間は 24 時、乗り継ぎしたい場所は亀山駅。
伊賀地区	60～69 歳	近鉄との連絡が悪い。時間待ちが多い。
島ヶ原地区	60～69 歳	雨風などですぐ止まる。本数が少ない。
島ヶ原地区	70～79 歳	伊賀上野駅での乗り継ぎ利便性。
阿山地区	50～59 歳	関西本線で交通系カードが使えない。
青山地区	40～49 歳	一時間に 2 本とかありえない！
青山地区	70～79 歳	青山町駅の乗り継ぎ利便性。
青山地区	70～79 歳	一番困るのは、近鉄を青山町で降り桐ヶ丘行きのバスがうまく連絡していないこと！次のバス迄 50 分近くまで待つことがあります。
無回答	無回答	大阪や名古屋からの帰り、特急に乗って帰って来ても伊賀神戸で待つことが多い。

【参考：鉄道の満足度（平成 26 年との比較）】

- 平成 26 年の市民アンケート調査と令和元年のアンケート調査（今回の集計対象のアンケート調査）の鉄道の満足度を比較した結果、「利用していない」の割合が、平成 26 年では 37%であったのに対し、令和元年は 45%と高まっています。
- 「まあ満足」の割合は平成 26 年より令和元年の方がわずかに増加していますが、「満足」の割合は、平成 26 年から令和元年にかけて半分程度となっています。

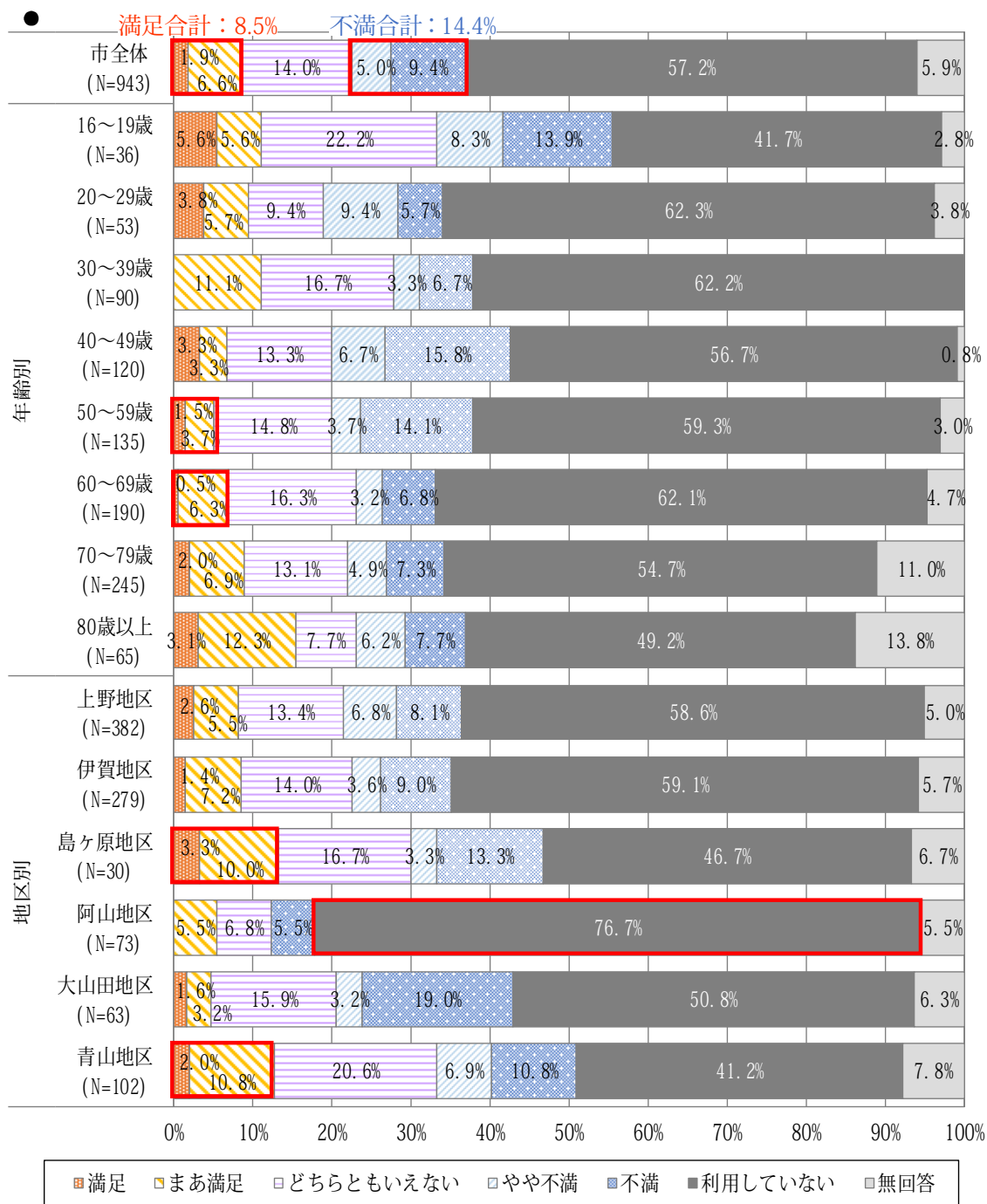


■鉄道の満足度の過年度比較

※H26 年の集計では「無回答」を除き集計されていたため、R 元年（今回のアンケート）と H26 年と比較をするため、R 元年も「無回答」を除き集計

【バスの満足度】

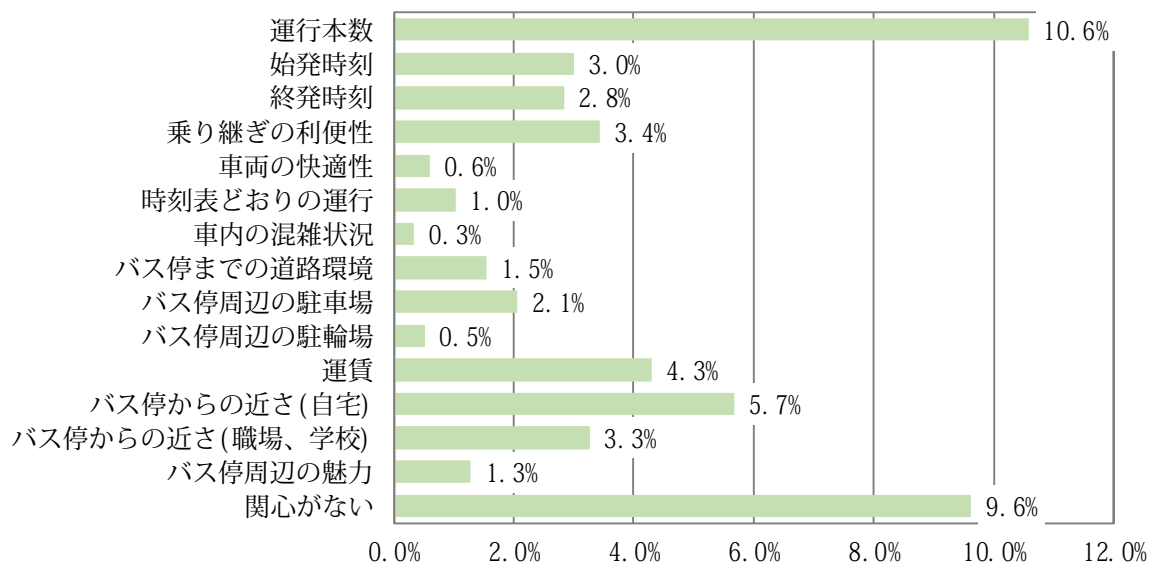
- 「市全体」では「満足」「まあ満足」の合計が 8.5%、「やや不満」「不満」の合計が 14.4%と、不満の割合が、満足の割合を上回っています。
- 年齢別にみると、鉄道と同様に、50 歳代、60 歳代で満足の割合が低い傾向にあります。
- 地区別にみると、鉄道と同様に、「島ヶ原地区」や「青山地区」では満足の割合が他地区と比べて高く、「阿山地区」では、「利用していない」の割合が高くなっています。



【バスの満足度（不満・利用していない理由）】

「やや不満」「不満」「利用していない」を選んだ方はその理由について、あてはまるものに○をつけ、記載欄があるものにはご記入ください。

- 「運行本数」が最も高く 10.6%となっていますが、次いで「関心がない」が 9.6%と高くなっています。
- 「運行本数」以外では「バス停からの近さ（自宅）」「運賃」が高くなっています。
- その他の意見の自由記述では、「クルマと比較し時間がかかる」「バスが運行していない」といった意見が多く、「バス同士の乗り継ぎ利便の改善」や「しらさぎ号の運行ルートの変更」など具体的な指摘もみられます。また、「バスが不便であるため、用事をまとめてタクシーを使う」などの意見もみられます。



▲不満・利用していない理由

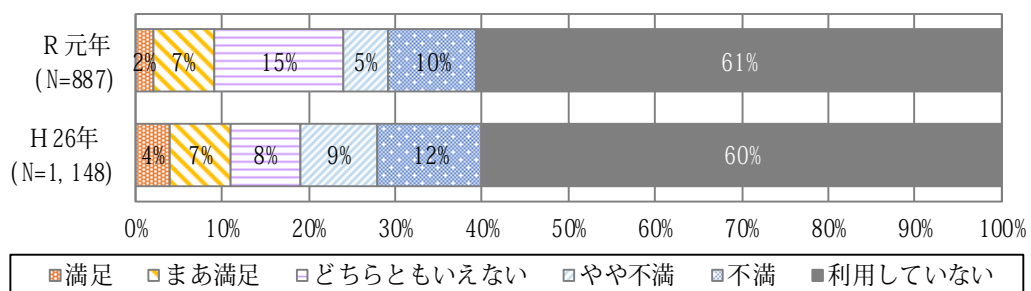
■「その他」の意見（抜粋）

地区	年齢	意見
上野地区	16～19 歳	夜の時間も運行して欲しい。
上野地区	20～29 歳	伊賀上野駅の乗り継ぎ利便性。
上野地区	30～39 歳	バス停が近くにない。バス路線廃止のため。
上野地区	40～49 歳	車を使った方が何かと早く動けるから。
上野地区	50～59 歳	目的地に着くまで時間がかかる。
上野地区	50～59 歳	地区内にバスが運行していない。
上野地区	50～59 歳	目的地へ行きたい路線ではない。
上野地区	50～59 歳	車で言ったほうが便利で早い。
上野地区	50～59 歳	バスに乗るなら、自分で運転した方が時間の融通がつく。
上野地区	60～69 歳	自宅から街までの路線が廃止されている。
上野地区	60～69 歳	バスの運行がない。
上野地区	60～69 歳	バス路線が無い。神戸住民バスを利用。
上野地区	80 歳以上	去年はよく利用しましたがダイヤ変更から不便になって利用していない。
伊賀地区	40～49 歳	行きたい場所に行けるバスがない。
伊賀地区	40～49 歳	バスが無い。バス停が近いのにバスが来なくなった。
伊賀地区	50～59 歳	行政バスだけでは地区外に行けない。
伊賀地区	60～69 歳	バスが来ない。コミュニティバスを運行して欲しい。

地区	年齢	意見
伊賀地区	60～69 歳	三交バスと行政バスの乗継がうまくできていない。JR 駅と行政バスもうまく連携できていない。行政バスの運行時間や経路が市民に理解されていないし、乗り継ぎの利便性がない。
伊賀地区	70～79 歳	運行されていない。(住んでいる地域)
伊賀地区	70～79 歳	柘植地方はバスが通っていない。
伊賀地区	80 歳以上	中心部に住んでいないと不便。もっと中心部以外の周辺地域にも配慮する政策を！
島ヶ原地区	60～69 歳	乗りたい時間帯に運行がない。バス停が遠すぎる。
島ヶ原地区	60～69 歳	アピタ行き、アピタ経由のしらさぎ号があるのは便利だが本数を増やしてほしい。伊賀上野駅や小田町マックスバリューに行けるバスを利用したい。市民病院から四十九イオンタウン経由のしらさぎ号の本数を増やしてほしい。朝の市民病院経由のしらさぎ号の本数を増やしてほしい。全くしらさぎ号が走っていない時間帯もあるので上野市駅から市民病院まで30分以上かけて歩いて着くことも良くあります（遠くて歩くのがつらい）。通院時、薬を服用しているため自分で運転できないのでバスが頼りです。
阿山地区	40～49 歳	自家用車を利用する方が時間の節約ができる。
阿山地区	40～49 歳	バスの走行している場所に目的地がない。利用できる状況ではない。鉄道、バス、共に満足度を聞かれても愚問でしかない。
阿山地区	50～59 歳	近くにバスが通っていない。
阿山地区	70～79 歳	平成14年赤字路線のため三交バスは廃止となりました。その後どの路線にも乗っていない。運転できる間はいいけれど、できなくなったその後の移動手段はどうしたらいいものかと思います。
阿山地区	70～79 歳	バスが運行していない。
大山田地区	70～79 歳	緑ヶ丘の方に回るか、車坂の方に行く便も作ってほしい。
大山田地区	80 歳以上	旧山田地区からバス停までが遠いため利用できない。老人なので歩いて20分くらいかなり大変。集落のところまでバスが回ってくれたら大変利用しやすいが。(地図で説明)
青山地区	30～39 歳	鉄道とバスの乗継の悪さ。
青山地区	50～59 歳	近鉄電車で青山町についた途端にバスが発車するため乗れない。出発時間をあと5分ほど遅くしないと乗れないので、結局バスは利用しなくなった。
青山地区	60～69 歳	鉄道との連絡、連結と土日祝の8時台の運行。
青山地区	60～69 歳	AM6～8時、PM6～9時のバス本数増加。
青山地区	60～69 歳	鉄道との連絡が悪い。
青山地区	70～79 歳	何処へ行くにしても運行本数は期待出来ないし運賃も高く、車を返納しても大阪のように100円では行けないし、自分で行くしかない。
青山地区	70～79 歳	年2回運賃が上がったことがある。運賃は高いは、バスの本数は少ないは、利用度が減る一方です。年寄りは大変です！三重交通バスは、青山町駅→桐ヶ丘行バスの時刻表をもう少し考えて作成してほしいです。昼間は大型バスでなく、小型はどうでしょうか（1時間に1本なので、乗る電車を選ばないと大変、長時間待つことになります）。
青山地区	80 歳以上	土曜日、日曜日も朝夕でよいから運行して欲しい。
無回答	70～79 歳	バスの間隔が空き過ぎていて、利用しづらいのでタクシーを利用することが多いです。バスをからで運行するより、一人でも多くの人が利用できるようにして頂けないものかと、ずっと思ってきましたが、不自由だからと私事を申し立ててもと、用事をためておいてタクシーを利用します。今後年老いて、もし一人暮らしになったらと、余計不自由さを思います。

【参考：バスの満足度（過年度との比較）】

- 平成 26 年の市民アンケート調査と令和元年のアンケート調査（今回の集計対象のアンケート調査）のバスの満足度を比較した結果、「満足」が 4 %から 2 %へ減少、「どちらともいえない」は 8 %から 15%へ増加、「やや不満」が 9 %から 5 %へ減少しています。



■バスの満足度の過年度比較

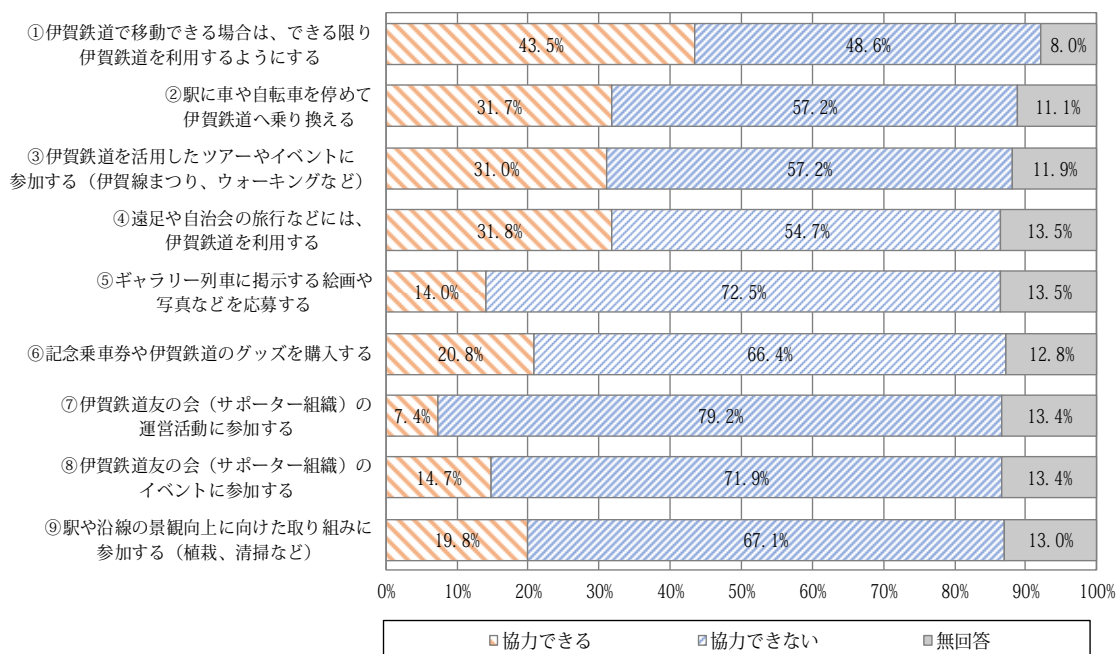
※H26 年の集計では「無回答」を除き集計されていたため、R 元年（今回のアンケート）と H26 年と比較をするため、R 元年も「無回答」を除き集計

③ 伊賀鉄道の利用促進などの取り組みに対する協力意向

問 4. あなたの協力意向に該当するもの、それぞれ1つずつ○をつけてください。

【伊賀鉄道の利用促進の協力意向】

- 「協力できる」の割合が最も高いのは、「①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」で 43.5%と、半数近くの方が、協力意向を示しています。
- 次いで、「④遠足や自治会の旅行などには、伊賀鉄道を利用する」、「②駅に車や自転車を停めて伊賀鉄道へ乗り換える」、「③伊賀鉄道を活用したツアーやイベントに参加する（伊賀線まつり、ウォーキングなど）」などで「協力できる」の割合が高く、いずれも 30%程度となっています。
- 実際にご協力いただいた内容としては、可能な範囲での乗車やイベント等への参加、駅の掃除、グッズの購入など様々な内容がみられます。



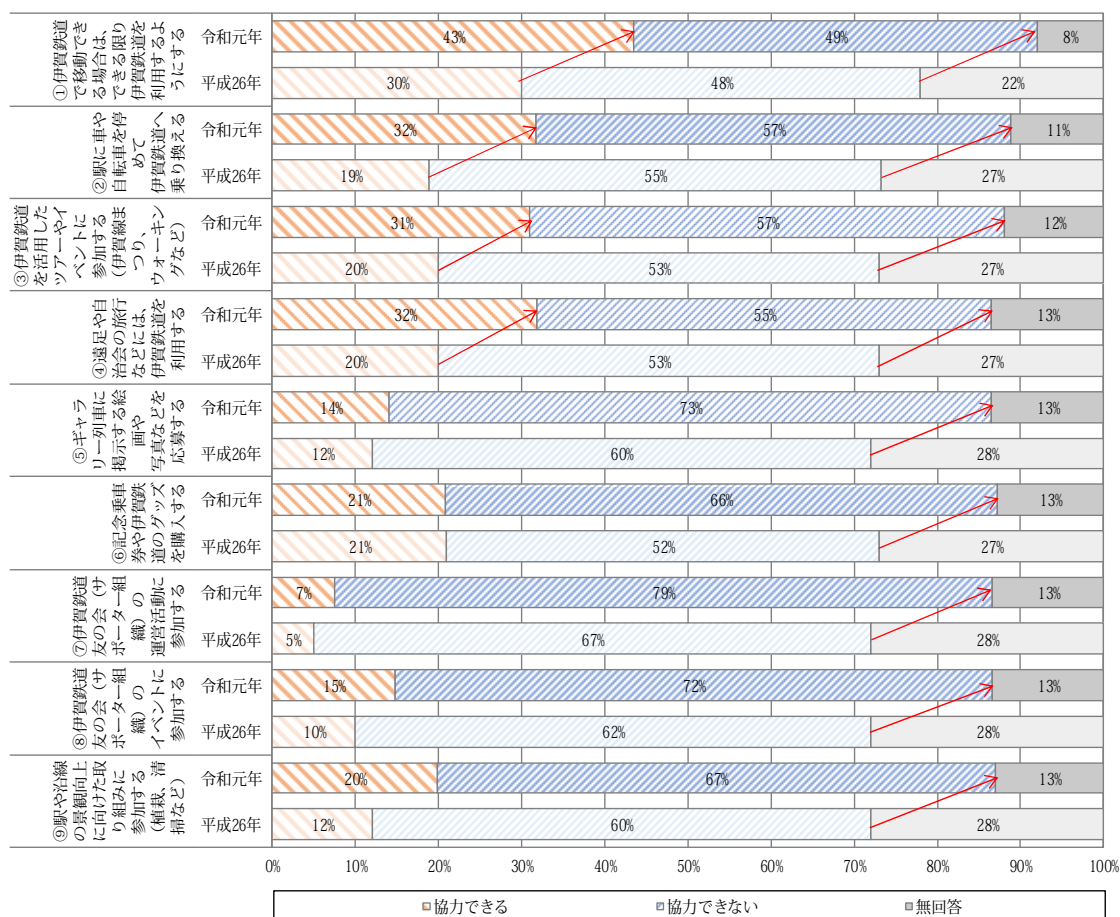
■鉄道の利用促進の協力意向

■実際にご協力いただいた内容（抜粋）

地区	年齢	内容
上野地区	20～29 歳	伊賀神戸駅まで車で行き近鉄に乗り換えた。
上野地区	30～39 歳	職場からギャラリー列車に絵画を応募している。
上野地区	30～39 歳	ギャラリー列車に乗車した。
上野地区	30～39 歳	出張は伊賀鉄道を利用している。
上野地区	40～49 歳	市部駅パークアンドライドを利用しています。伊賀鉄道がとても好きです。
上野地区	40～49 歳	子供がギャラリー列車に応募して乗車した。
上野地区	40～49 歳	伊賀鉄道沿線に行く時に利用した。
上野地区	40～49 歳	ギャラリー列車掲示への応募（子供）。
上野地区	40～49 歳	夫が消防の活動で駅の柵の塗装を行った。
上野地区	50～59 歳	伊賀鉄道コスモス祭りイベントや、お食事イベントに参加はした。
上野地区	50～59 歳	記念乗車券の購入をしました。
上野地区	50～59 歳	伊賀鉄道のグッズを購入したことがある。（キーホルダー）
上野地区	50～59 歳	駅をこっそり掃除した。
上野地区	60～69 歳	幼稚園の孫が絵を飾ってもらいました。伊賀鉄道の車窓のDVDを買った。
上野地区	60～69 歳	以前車窓から菜の花の種をまくイベントに参加。
上野地区	70～79 歳	・市部駅前の清掃や草刈りを行っている。 ・沿線の水田にコスモス等を猫種している。またできる範囲の草刈りを行っている。 ・市部駅前のP&R駐車場を利用している。
上野地区	80 歳以上	線路の草刈り。
伊賀地区	16～19 歳	上野市駅でのボランティアの参加。
伊賀地区	30～39 歳	伊賀鉄道グッズはほぼ購入した。
伊賀地区	30～39 歳	忘年会や新年会の時、駅に近い場所の場合利用した。上野祭（天神祭り）などの時に電車を利用して参加した。
伊賀地区	40～49 歳	家族がギャラリー列車に乗りました（子供の絵を見るため）
伊賀地区	50～59 歳	忍者まつりの間に忍者の格好で伊賀線に乗った。
伊賀地区	60～69 歳	グッズ（帽子）を購入した。
阿山地区	30～39 歳	くのいちのファン感謝デーに会場まで利用した。
大山田地区	50～59 歳	上野市駅のパークアンドライドを利用した。
大山田地区	60～69 歳	通院のため2週間に1回鉄道を利用しています。
大山田地区	70～79 歳	停留所を1年間に何回も（3回）清掃している。
青山地区	40～49 歳	通勤でほぼ毎日利用している。伊賀市のイベント時は必ず利用する。
青山地区	60～69 歳	鉄道周辺の草刈り。

【伊賀鉄道の利用促進の協力意向（過年度との比較）】

- 平成 26 年の市民アンケート調査と令和元年のアンケート調査（今回の集計対象のアンケート調査）の協力意向を比較した結果、全般的に「協力できる」の割合が高まっています。また、概ね「協力できない」の割合は横ばい傾向であり、「無回答」の割合が減少していることから、関心を持つ層が増え、協力意向を示す層が増えたものと考えられます。
- 「協力できる」の割合では、特に、「①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」と「②駅に車や自転車を停めて伊賀鉄道へ乗り換える」が 13%増加、「③伊賀鉄道を活用したツアーやイベントに参加する（伊賀線まつり、ウォーキングなど）」が 11%増加、「④遠足や自治会の旅行などには、伊賀鉄道を利用する」12%増加などと増加幅が大きくなっています。



（令和元年は N=943、平成 26 年は N=1,330）

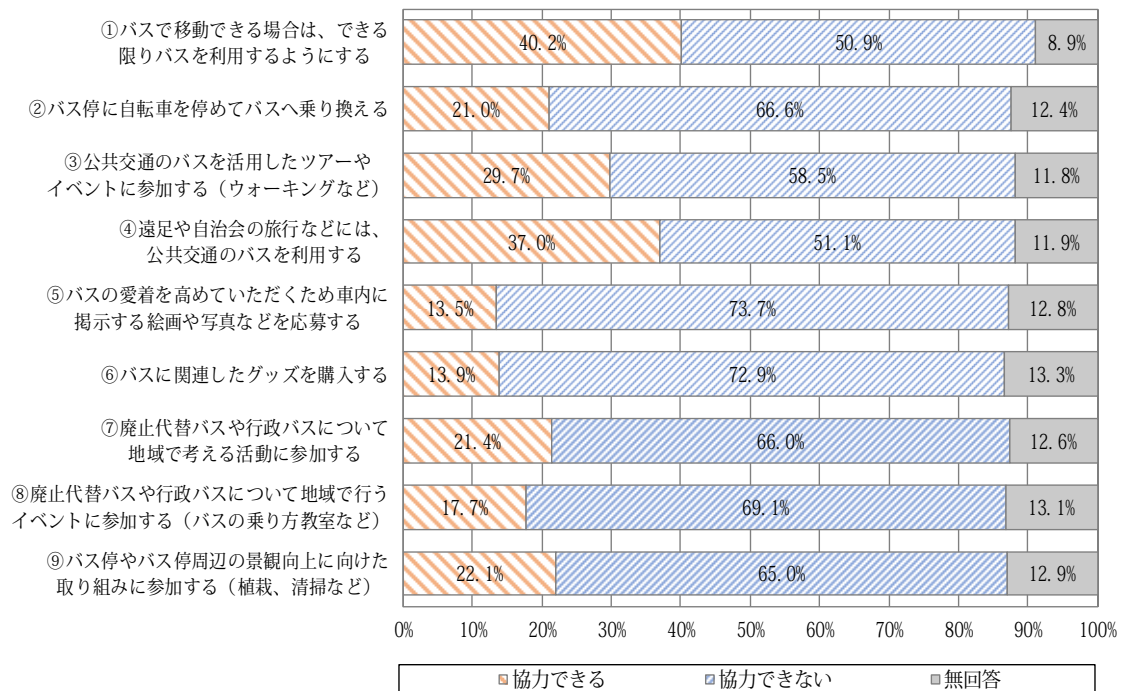
■鉄道の利用促進の協力意向（過年度比較）

④ 廃止代替バスや行政バスの利用促進などの取り組みに対する協力意向

問5. あなたの協力意向に該当するもの、それぞれ1つずつ○をつけてください。

【バスの利用促進の協力意向】

- 鉄道の利用促進の協力意向と同様の傾向を示していますが、「①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」が最も高く 40.2%となっています。
- 次いで、「④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」が高く 37.0%、「③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（ウォーキングなど）」が 29.7%となっています。
- 実際にご協力いただいた内容としては、子どもの社会経験としてバスを利用していることや、通院や宴会の際に利用するようにしていることなど、様々な協力の内容がみられます。



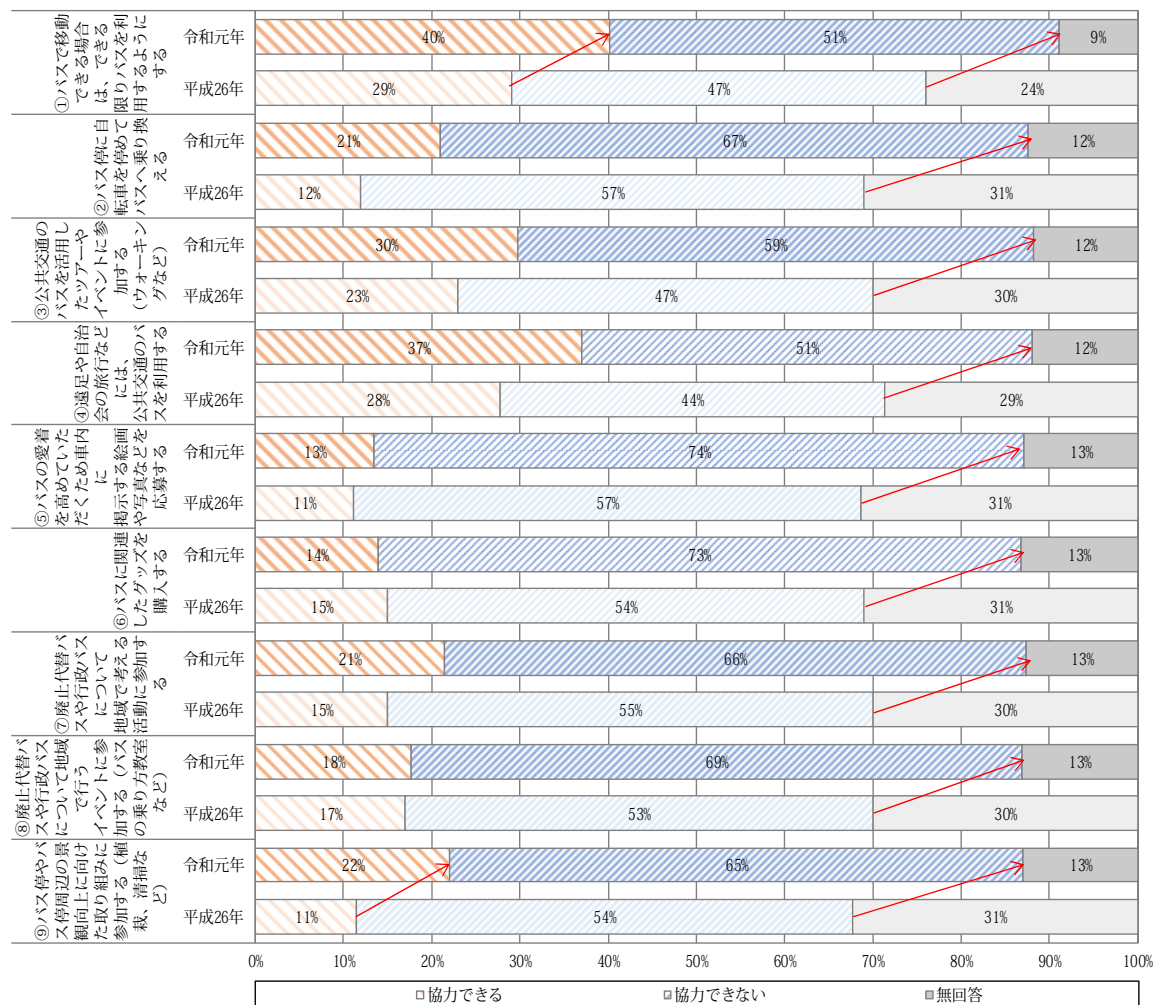
■バスの利用促進の協力意向

■実際にご協力いただいた内容（抜粋）

地区	年齢	内容
上野地区	30～39 歳	職場の遠足で定期バスを利用した。
上野地区	30～39 歳	子ども供と一緒に街をバスに乗って一周した。子どもたちはとても喜んでいて。いつもは車で行く場所ばかりだったが、「バスに乗ること」が子どもたちにとっては大きなイベントになったと思う。
上野地区	30～39 歳	何度かしらさぎ号を利用した。
上野地区	40～49 歳	四十九駅に行くのにしらさぎ号を利用しました(旅行に行くため)
上野地区	50～59 歳	骨折していた時、市民病院への通院に上野コミュニティバスしらさぎを、出勤で阿山方面へ通う時に伊賀地区のバスを利用した。
上野地区	50～59 歳	遠足で利用。絵画展示参加。
上野地区	60～69 歳	足を怪我した時に上野市民病院までコミュニティバスしらさぎ号を利用した。
上野地区	70～79 歳	市内の病院に行くのに、しらさぎバスを利用している。
上野地区	80 歳以上	市民病院への通院でコミュニティバスを利用しました。時間が、少し空きがあるので難しい。
上野地区	80 歳以上	主人の施設の用に何時も利用しています。市民病院への通院。
伊賀地区	16～19 歳	塾へ行くのに三交バスを利用した。
伊賀地区	30～39 歳	病院に行くのに上野コミュニケーションバスを利用した。
伊賀地区	40～49 歳	・病院に行くのに行政バスを利用した。 ・上野天神祭りの帰り行政バスを利用していた。
島ヶ原地区	60～69 歳	JR 島ヶ原駅までは、できるだけ行政バスを活用している。(JR に乗る場合)
島ヶ原地区	60～69 歳	市民病院に行くのに上野コミュニティバスの利用が多い。
島ヶ原地区	70～79 歳	行政バスは運行していない所に住んでいます。バス停付近に花を植えて美化に取り組んでいる。
大山田地区	60～69 歳	通院や買物時に行政バスは利用する時もあります。
大山田地区	70～79 歳	バス停と周辺の景観向上に、4 年前から月 1 回ボランティアで参加している。
青山地区	50～59 歳	駅へ行くのに三交バスを利用した。
青山地区	50～59 歳	バス停周辺の清掃美化。
青山地区	60～69 歳	2 世帯家族です。親世代は行政バスを利用させてもらっています。助かっています。
無回答	70～79 歳	市駅、買い物、銀行等上野コミュニティバスを利用した。(時々、行きはタクシー、又は歩いて 30 分～40 分。バス停が中途半端で利用しにくい) 障がい者です。

【バスの利用促進の協力意向（過年度との比較）】

- 平成 26 年の市民アンケート調査と令和元年のアンケート調査（今回の集計対象のアンケート調査）の協力意向を比較した結果、鉄道の利用促進の協力意向と同様の傾向を示していますが、全般的に「協力できる」の割合が高まっています。
- 「協力できる」の割合が平成 26 年から令和元年にかけて、10%以上高まっている項目は、「①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」と「⑨バス停やバス停周辺の景観向上に向けた取り組みに参加する（植栽、清掃など）」になっています。また、いずれの項目も「無回答」の割合は、15～20%減少しており、無関心な層が減少したものと考えられます。



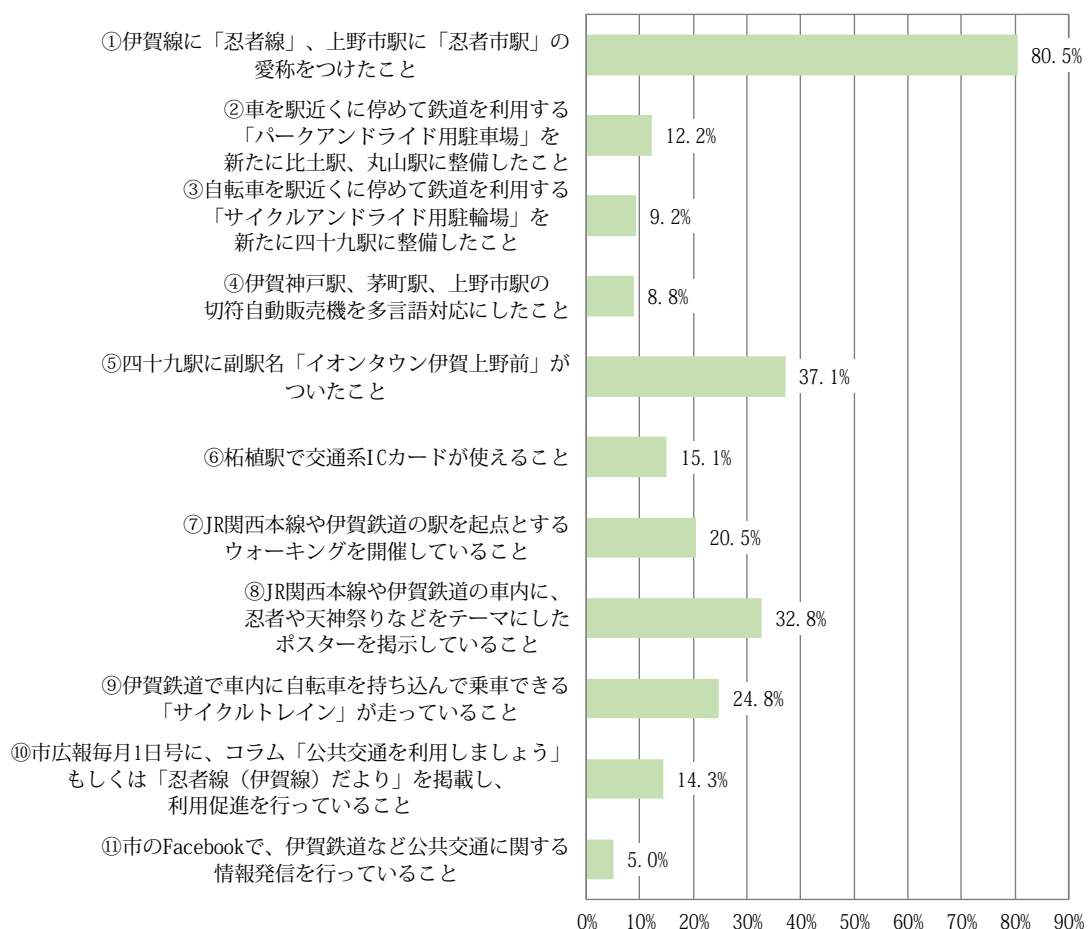
（令和元年は N=943、平成 26 年は N=1,330）

■バスの利用促進の協力意向（過年度比較）

⑤ 鉄道やバスの利用促進を目的とした取り組みの認知度

問6. 利用促進を目的とした鉄道の取り組みについて、知っているものの番号すべてに○をつけてください。

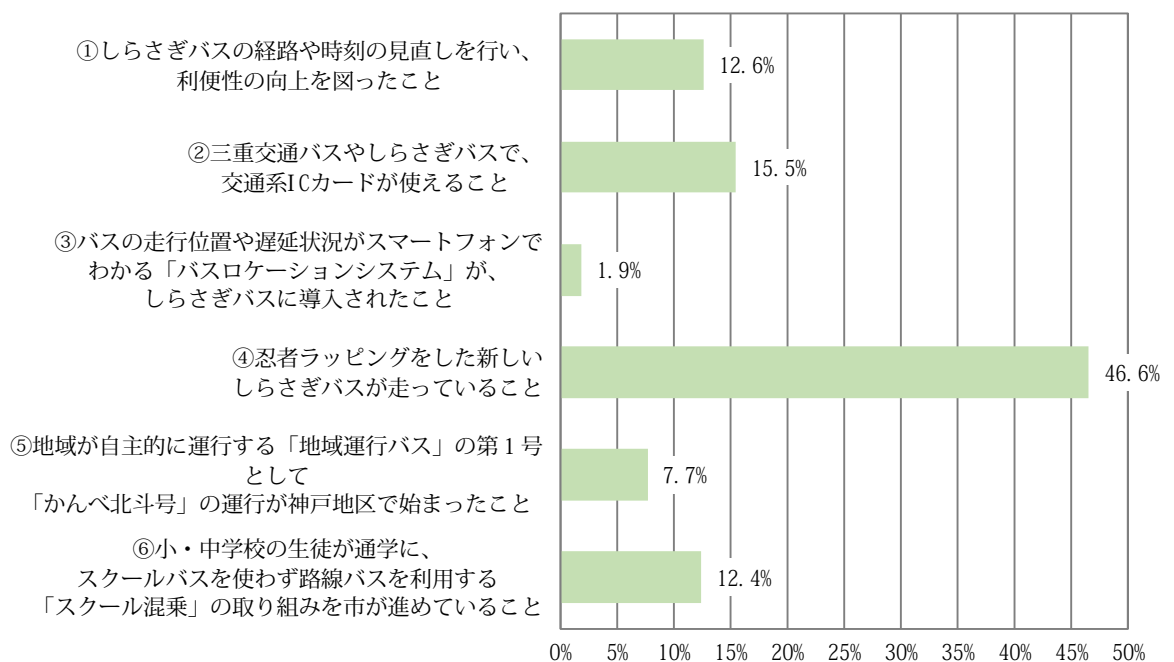
- 「①伊賀線に「忍者線」、上野市駅に「忍者市駅」の愛称をつけたこと」の認知度が最も高く 80.5%となっています。
- 次いで、「⑤四十九駅に副駅名「イオンタウン伊賀上野前」がついたこと」が 37.1%、「⑦JR 関西本線や伊賀鉄道の車内に、忍者や天神祭りなどをテーマにしたポスターを掲示していること」が 32.8%と高くなっています。
- 一方で、「⑩市広報毎月1日号に、コラム「公共交通を利用しましょう」もしくは「忍者線（伊賀線）だより」を掲載し、利用促進を行っていること」や「⑪市のFacebookで、伊賀鉄道など公共交通に関する情報発信を行っていること」など、市に発信については、比較的低くなっています。



■鉄道の利用促進の認知度

問7. 利用促進を目的としたバスの取り組みについて、知っているものの番号すべてに○をつけてください。

- 「④忍者ラッピングをした新しいしらさぎバスが走っていること」の認知度が最も高く 46.6%となっています。
- 一方で、「④忍者ラッピングをした新しいしらさぎバスが走っていること」以外については、鉄道の利用促進と比較して、比較的割合が低く、10～15%程度に留まっています。

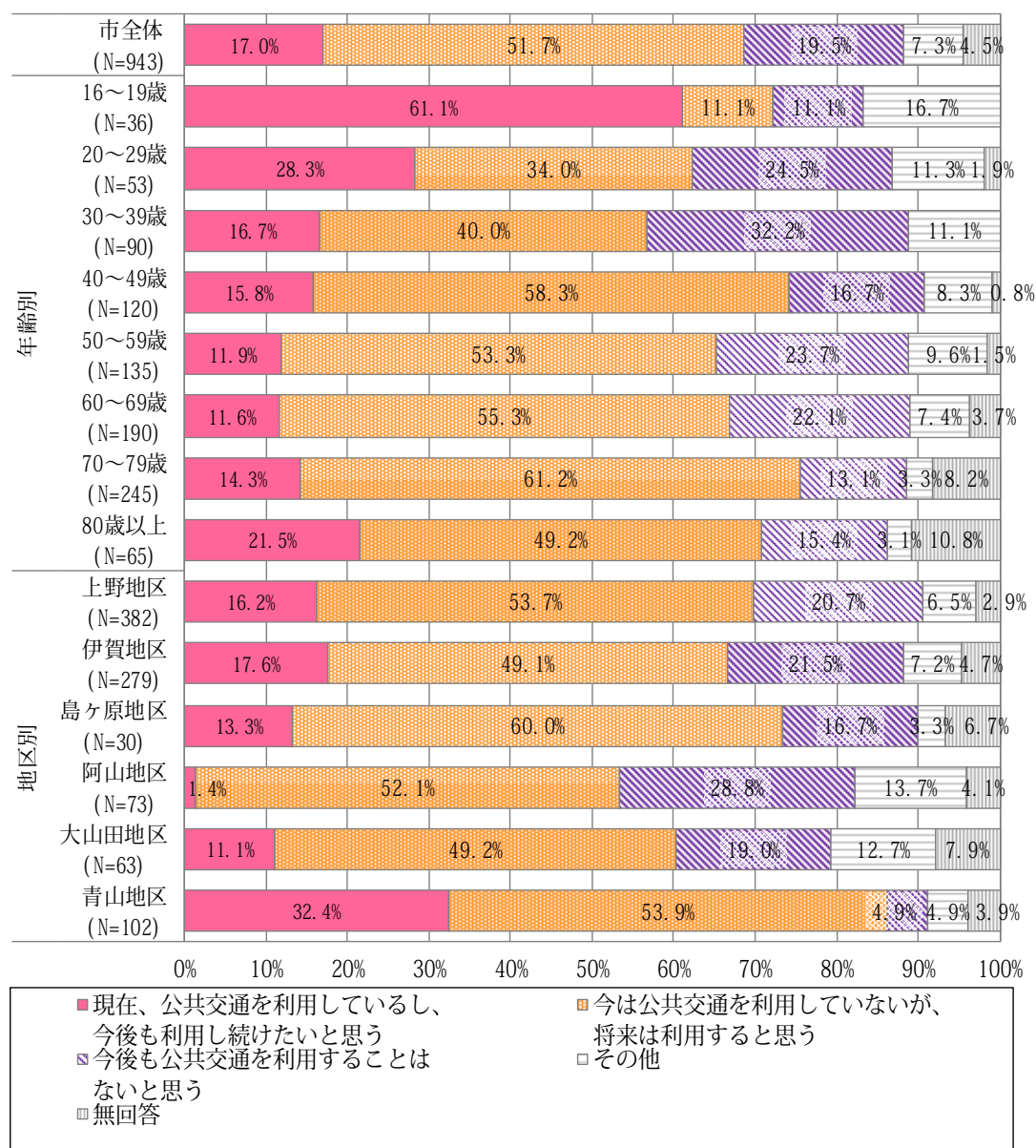


■バスの利用促進の認知度

⑥ 今後の公共交通について

問8. 今後の公共交通の利用について、どのようなお考えですか。つぎのうちから1つ選んで○をつけてください。

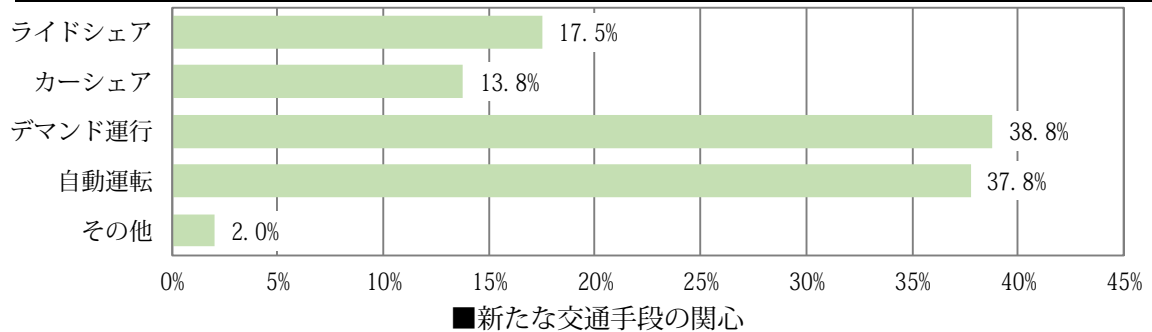
- 「市全体」では「今後も利用し続けたいと思う」が17.0%、「将来は利用すると思う」が51.7%となっており、市民の半数程度は今後の利用意向を示しています。
- 年齢別では、特に「70～79歳」が「将来は利用すると思う」と回答している割合が高くなっています。
- 地区別では、「将来は利用すると思う」はいずれの地区も同程度の割合となっていますが、「今後も利用し続けたいと思う」は他の地区と比較し、「阿山地区」では低く、「青山地区」では高くなっています。



問9. 近年、技術の進歩に伴い新たな交通手段が出て来ています。つぎのうち、関心のあるものに○をつけてください。(複数回答可)

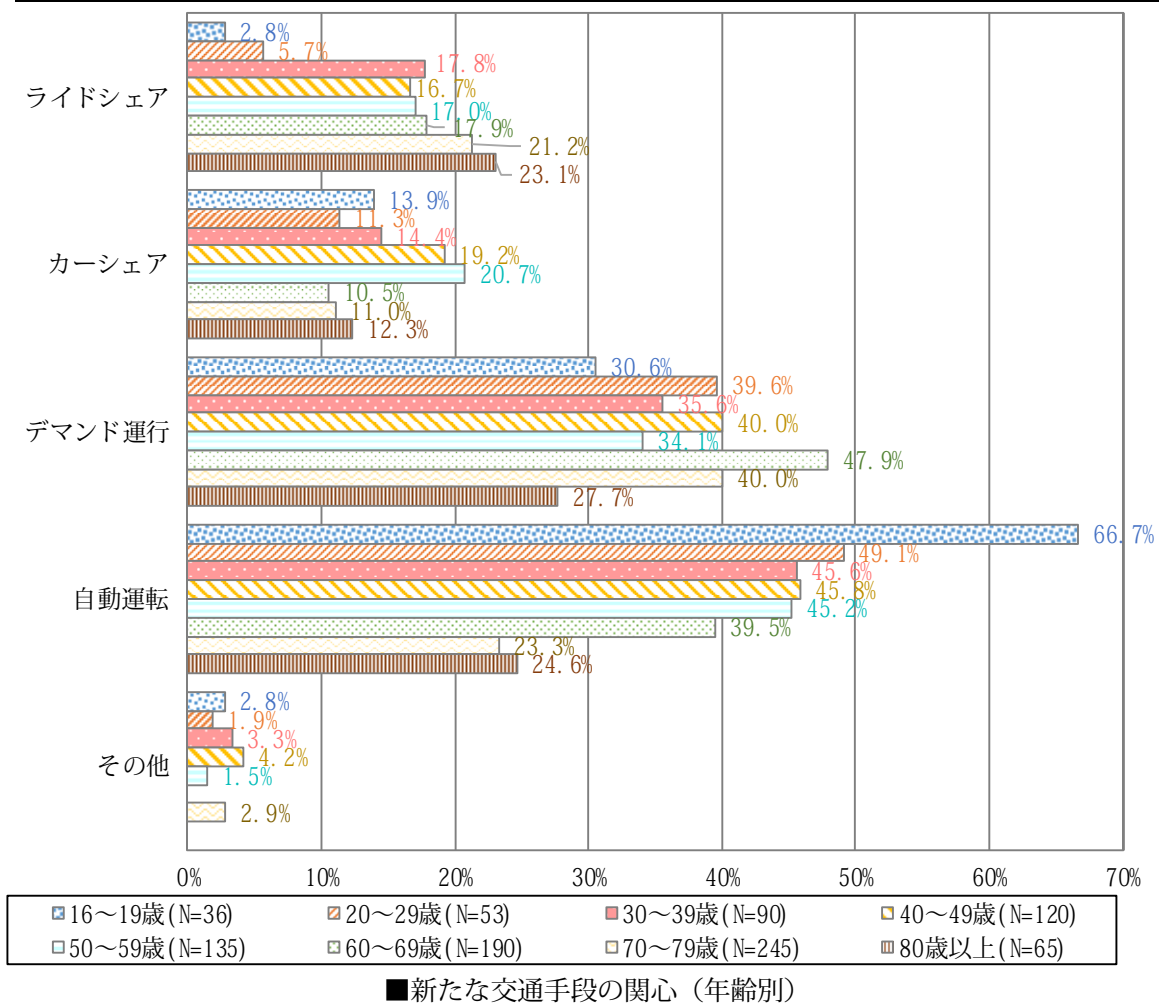
【新たな交通手段への関心】

- 「デマンド運行」が38.8%と最も高く、次いで「自動運転」が37.8%となっています。「ライドシェア」、「カーシェア」も15%程度の人に関心を持っています。



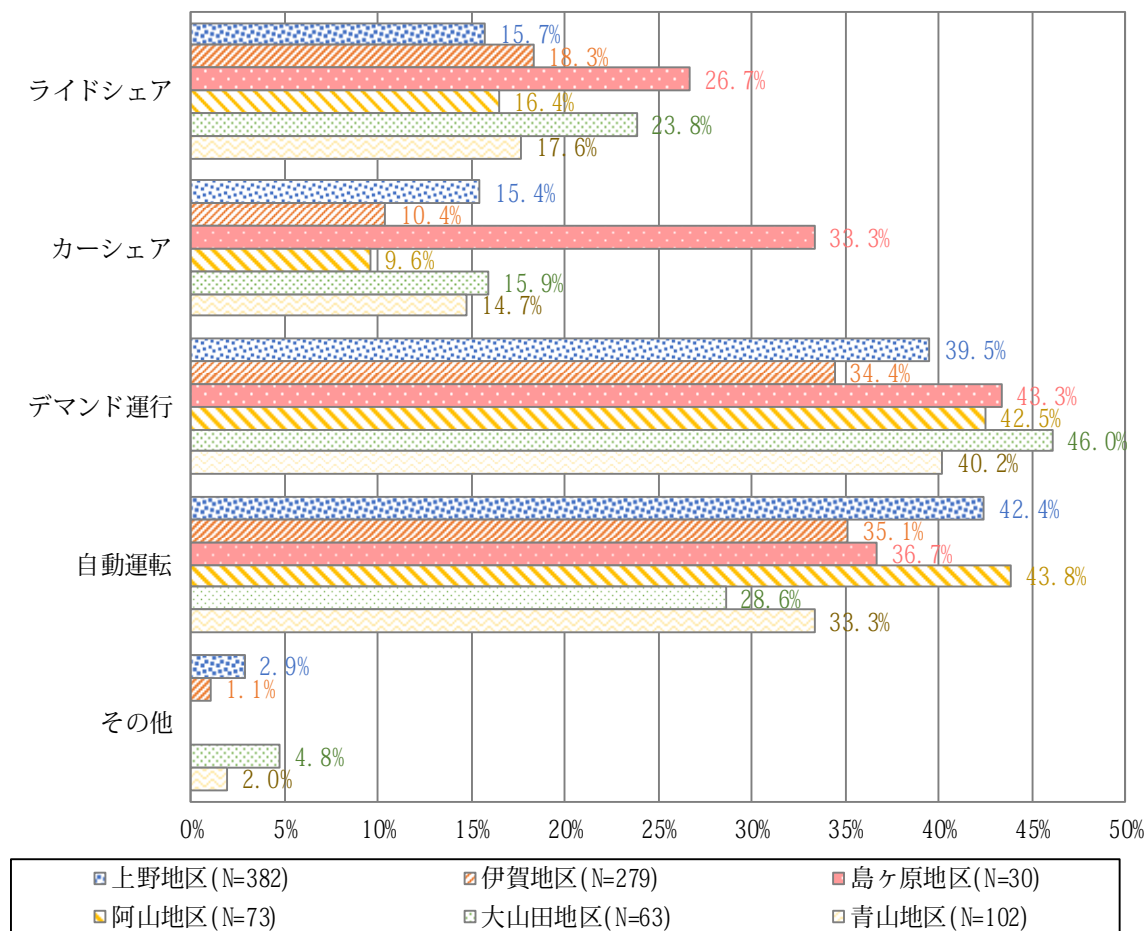
【新たな交通手段への関心（年齢別）】

- 年齢別にみると「デマンド運行」は他の年齢層と比較し、「60～69歳」で高くなっています。
- 「自動運転」については、「16～19歳」が、突出して高くなっています。



【新たな交通手段への関心（地区別）】

- 地区別にみると、「デマンド運行」は概ねどの地区においても高い関心となっていますが、特に「大田山地区」において高くなっています。
- 「自動運転」については、「上野地区」「阿山地区」において高い割合となっています。
- 「カーシェア」については、「島ヶ原地区」で他の地区と比較し、突出して高くなっています。



■新たな交通手段の関心（地区別）

問 10. 「問 9」で選んだ理由を記入してください。

- 全 943 件中、選んだ理由の記述は約 540 件あり、関心の高さが伺えました。
- 自動運転については、報道などで触れたから、高齢者の安全な移動のためと考えられている一方で、自動運転システムはまだ発展途上であることを認識している意見もみられます。
- デマンド運行については、効率的に運行ができるといった意見が多くみられます。
- ライドシェアについては、便利そうという意見がある一方で、気兼ねや安全面を気にする意見もみられます。

■問 9 で選んだ理由（抜粋）

地区	年齢	理由
上野地区	20～29 歳	デマンド運行は飲み会又はイベント時の多人数の移動の際に便利だと感じた。自動運転は先に加え課題は多いものの安全性と更なる利便性を得られるため。
上野地区	50～59 歳	タイムズのカーシェアを利用している人を見かけ関心を持った。YouTube で過疎村を自動運転バスが走っていることを知った。
上野地区	40～49 歳	デマンド運行は、一回一回電話して空車状況を確認しなくても良いから。スマホ等の利用で申し込めるのなら、段取りもつけやすい。
上野地区	50～59 歳	デマンド運行は、お年寄りの方々、行きたい日時に予約をしておけば気軽に出かけられる様になると思ったからです。自動運転は、運転者無しで事故等起きずに走行することができるのが気になるからです。
上野地区	70～79 歳	自動運転は最近よく聞きますが、テスト中だし実現しても怖い。
伊賀地区	40～49 歳	自家用車を所有することが一番便利と考える方にとっては、自分の都合で動けるデマンドタクシーやバスが良いでしょう。気を使う日本人には「シェア」は難しいと思います。
伊賀地区	60～69 歳	高齢になっても運転する人が多いため、事故を起こさないため自動運転に関心がある。
島ヶ原地区	60～69 歳	同じ方向に行くのにシェアした方が、ガソリン代共有などでできて良いのでは。(ガソリン代 1 台で 1、2 人ではもったいないのでは…)
阿山地区	60～69 歳	デマンド運行は時間が決まっているので安心。事故があっても公共の乗り物なので安心。
大山田地区	30～39 歳	ライドシェアは海外では「Uber」というサービスが普及している。自動運転は移動中の時間を他の事にあてることが出来て良いと思うので。
大山田地区	50～59 歳	ライドシェアは安全、保証の問題があるので怖さを感じるが、デマンド運行ならプロの運転で安心。また、今は車の運転は出来るが、高齢になった場合必要な時に利用することを考慮した。
青山地区	50～59 歳	ライドシェアは載せてくれる人も乗車する人も互いに利益がある。デマンド運行は便利であるし客が一人も乗っていないバスは資源の無駄使いと思えます。自動運転は、人は完全でないのではないので死亡事故は減ると思われる。自動運転車は、煽り運転はしないと思われる。
青山地区	70～79 歳	ライドシェアは以前に桐ヶ丘にも利用されていた方もあったようですが、金額が高いのと後は何らかの理由で中止になったようです。個人的なのはあまり良いことは無いと思われれます。
青山地区	70～79 歳	他地域でデマンド運行していることが、時々テレビ等で報道されます。今は行政バスがあるので助かっているが、無くなると、この方法でも…。

問 11. 鉄道やバスについて、公共交通機関を上手に利用していく方法など、みなさんが日頃お感じになられていること、またはアイデアを自由に記入してください。

- 乗り継ぎなどの面で、鉄道同士、バスと鉄道の連携を図って欲しいといった意見が多くみられます。
- バスの案内を市民に着実に周知するなど、広報をして欲しいという意見や学生が利用しやすいようにし送迎の負担軽減など切実な意見もみられます。

■公共交通を上手に利用していくアイデア等（抜粋）

地区	年齢	アイデア
上野地区	30～39 歳	もっと小学生以下に向けて、バスに乗ったりして参加できるイベント等を増やしてほしい。学校単位（学年やクラスなど）で参加できれば利用促進にもなるし、もっと身近な交通手段になると思う。また公共交通を小さい頃に利用することによって「楽しい！うきうきする！」気持ちを植え付けられれば将来の利用にも繋がると思う。
上野地区	30～39 歳	・近鉄線の最終時刻に合わせて伊賀線の最終便も運行する ・病院・スーパー・学校・フィットネススクールなどの習い事の施設など、高齢者や未成年がよく行く場所の路線を充実させる（家族の送り迎えに疲れています！）
上野地区	40～49 歳	仕事で支援している障がい者数名が西山線と友生線を使い継ぎ、ゆめが丘の工場に勤務しています。ゆめドーム近くの停留所で下車され、約 2 km の道のりを往復されていますが足に障がいがあり、日々苦勞しています。一刻も早く障がいがある人たちに配慮したバスの運行をお願いします。
上野地区	50～59 歳	伊賀上野駅と柘植駅の間を電化して京都行の直行電車を走らせる。天王寺と名古屋間に JR の特急を走らせる。伊賀鉄道はもっと企画する。観光に来てもらうぐらいの鉄道にする。民間から社長を応募してもらう。
伊賀地区	50～59 歳	J R 関西本線は朝夕の通勤、通学時間帯は亀山駅での乗り継ぎで時間を待たずにスムーズに行けるが、昼間になると乗り継ぎが悪く、亀山駅で待つ時間が長すぎる。
伊賀地区	60～69 歳	佐那具駅から加茂行き往復の回数がとても少ない。これでは利用したくても出来ないですね！待っている時間がとても長いのです。だから乗らないのです。
島ヶ原地区	60～69 歳	・地域住民の危機感から出発 ・交通弱者のつぶやきの聞き取りから出発 ・市内への通院に公共交通の乗り継ぎが不便で困っている人が周りにいます。助けて欲しい人と何かできそうだという人をつなげることができたらと日々思っています。市広報頑張ってください。
阿山地区	70～79 歳	郡部（県境付近地域）は市内生活圏が異なるので伊賀市内中心部へのアクセスだけでは今後も大きな変化は期待できないと思う。広域的に検討をされたい。
大山田地区	50～59 歳	一番問題なのは本数の少なさ。最近でも 1 時間に 1 本はほしいです。また、高校生の生活リズムに合わせた時刻の設定を是非考えてほしい。高校生が部活動の終了後に乗れる 19 時頃の上野市駅発を走らせてほしいです。そうでなければ朝はバス、帰りは保護者が迎えに行かなければいけなくなり定期代の無駄を感じ、バス利用の魅力がなくなる。
青山地区	20～29 歳	桐ヶ丘線しか分からないが、近鉄の到着時刻にバスが出て行って 1 時間待ちという事が多々ある。時刻表の見直しは近鉄の改定に合わせて、しっかり検討してほしい。
青山地区	50～59 歳	バスと鉄道の乗り継ぎの待ち時間が少なくなると利用しやすくなる。鉄道ダイヤ改正時にはバスの時刻もタイムリーに見直す。

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

(1) 地域公共交通が有する多面的な効果の把握の目的

伊賀鉄道は2007（平成19）年より「上下分離方式」で運営されてきましたが、2017（平成29）年4月より伊賀市が第三種鉄道事業者となり、「公有民営方式」での運営へ移行しました。公有民営方式へ移行後、2019（令和元）年度までの3年間で年間平均約2.5億円の財政支出を行っています。また、廃止代替バス、行政バス、地域運行バスについては利用者の減少に伴い、財政支出は2014（平成26）年度から2018（平成30）年度までの5年間で年間平均約1.9億円となっています。

伊賀鉄道とバスによる財政支出を合算すると年間平均約4.4億円の負担となります。この負担を続けることが地域にとって妥当であるか、財政支出の意義について、様々な意見があります。伊賀市地域公共交通計画では、まちづくり、観光等の関係施策と地域公共交通の連携について示しており、交通分野だけではなく他の分野も含め、地域公共交通が生み出す効果を明確にすることが必要です。

ここでは地域公共交通の運行により、福祉や医療など他の分野に対して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把握できます。



■交通分野が関連する多様な分野

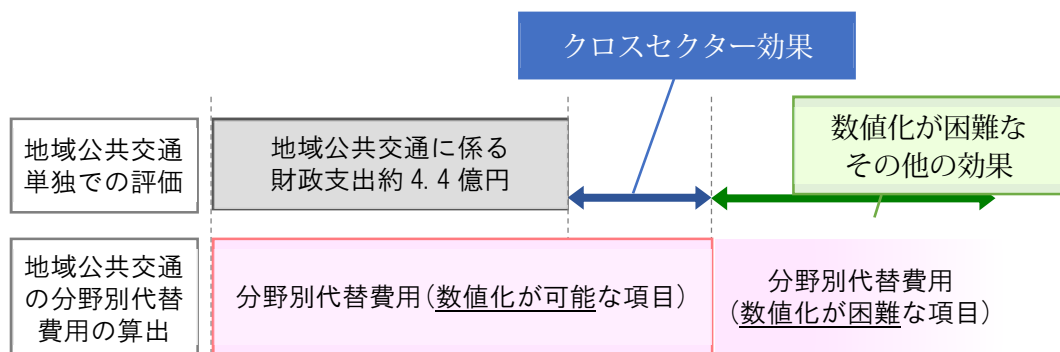
また、「数値化が困難なその他の効果」とは、クロスセクター効果において算出が困難なその他の効果を定性的に整理したものです。地域公共交通が有する多面的な効果を整理することで、どの行政分野において効果的であるかを把握可能となります。

(2) クロスセクター効果の算出方法

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、伊賀市が実施したアンケート調査結果等も踏まえて算出します。

分野別代替費用の算出に当たっては、施策の二重計上がないように配慮し、各分野において複数の代替施策を設定し、そのうち費用が最も小さいものを選択します。代替施策については、地域公共交通を利用している人が地域公共交通の廃止された場合でも、従前どおり通院・買い物・通学・観光・福祉等の行動やサービス提供を受けられるよう、貸切バスの運行やタクシー券の配布等を代替施策として設定します。



■クロスセクター効果のイメージ

地域公共交通に係る財政支出について、中期的なメンテナンスや災害対応等による支出の平均化のため、過去の年間財政支出額から年間平均財政支出額を求め、地域公共交通に係る財政支出として設定しました。

伊賀鉄道を維持するため、日常的な運営以外に「伊賀鉄道の鉄道施設・車両設備の保守点検、修繕」「ギャラリー列車の運行や乗り方教室など各種事業推進策」などの取り組みを行っています。また、伊賀鉄道は2017（平成29）年4月より伊賀市が第三種鉄道事業者となり、「公有民営方式」での運営へ移行しました。そのため、2017（平成29）年度から2019（令和元）年度の3年間の歳入額、歳出額の差額の平均から伊賀鉄道の財政支出額を設定します。

バスを維持するため、「行政バスの運行」や「廃止代替バスの運行」、「比自岐コスモス号や美旗地域コミュニティバスの運行支援」などを行っています。バスの2014（平成26）年度から2018（平成30）年度の5年間の運行費用の平均からバスの財政支出額を設定します。

伊賀鉄道の過去3年間の財政支出額とバスの過去5年間の財政支出額は次表のとおりとなっており、伊賀鉄道の年間平均財政支出額は約2.5億円、バスの年間平均財政支出額は約1.9億円となっています。

なお、ここでは市の財政枠として検討することとし、バスに係る地域間幹線系統の県補助額（約 3,500 万円/年）については算入していません。

■伊賀鉄道に係る財政支出額の設定 (千円)

歳入・歳出	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	年間平均
歳入 (補助金等)	47,084	64,248	51,089	54,140
歳出	286,702	323,249	314,205	308,052
差引	239,618	259,001	263,116	253,912

■バスに係る財政支出額の設定 (千円)

事務事業名	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	年間平均
行政バス 運行経費	96,941	98,964	103,879	93,101	100,524	98,682
地方バス路線 維持経費	80,988	82,650	86,747	91,642	103,617	89,128
地域交通 対策事業	2,177	2,090	4,629	2,031	2,901	2,766
計	180,106	183,704	195,255	186,774	207,042	190,576

■（参考）バスに係る事務事業の内容

事務事業名	内容
行政バス運行経費	・上野コミュニティバスや行政サービス巡回車の運行
地方バス路線維持経費	・廃止代替バスの運行
地域交通対策事業	・比自岐コスモス号の運行支援 ・美旗地域コミュニティバスの運行支援

6-2 地域公共交通のクロスセクター効果の算出

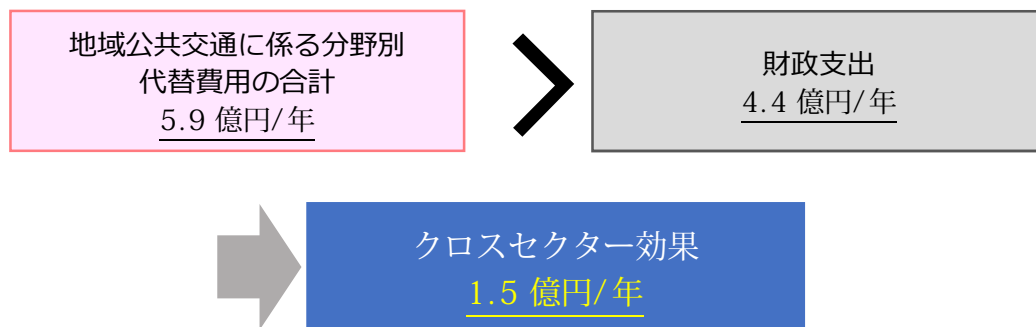
伊賀鉄道と各種バスは一体のネットワークとして形成されており、利便性や利用状況に対し、相互に影響を及ぼしているため、地域公共交通のクロスセクター効果は伊賀鉄道とバスのそれぞれのクロスセクター効果の算出結果の合計としました。

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である 4.4 億円/年を上回り、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、伊賀鉄道では公有民営方式への移行後も地域公共交通は効果的な運行できており、特に、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す。

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。

■地域公共交通に係るクロスセクター効果の算出結果



■数値化が可能な項目の算出

(千円/年)

分野	地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる行政負担項目	実施施策費用	
		伊賀鉄道	バス
医療	病院送迎貸切バスの運行 現在、地域公共交通を利用して通院している人を貸切バスで送迎するとして計上	17,141	17,141
	通院のためのタクシー券配布 現在、地域公共交通を利用して通院している人を対象にタクシー券を配布するとして計上	229,345	214,750
	医師による往診 現在、地域公共交通を利用して通院している人を対象に医師が往診するとして計上	171,301	171,301
	医療費の増加 貸切バスやタクシー券の配布により、歩行の機会が減少し、健康が損なわれやすくなることから、医療費の増加分を計上	51,906	20,475
商業	買物バスの運行 現在、地域公共交通を利用して買物している人を貸切バスで送迎するとして計上	20,814	20,814
	買物のためのタクシー券配布 現在、地域公共交通を利用して買物している人を対象にタクシー券を配布するとして計上	11,466	14,906
	移動販売の実施 廃止される駅・バス停で移動販売を実施するとして計上	6,103	48,824
教育	貸切スクールバスの運行 現在、地域公共交通を利用して登下校している人を貸切バスで送迎するとして計上	160,388	75,909
	通学のためのタクシー券配布 現在、地域公共交通を利用して登下校している人を対象にタクシー券を配布するとして計上	2,346,291	464,899
観光	観光地送迎貸切バスの運行 現在、地域公共交通を利用して観光している人を貸切バスで送迎するとして計上	98,497	32,832
	観光地送迎のためのタクシー券配布 現在、地域公共交通を利用して観光している人を対象にタクシー券を配布するとして計上	1,444,360	438,556
	伊賀鉄道の観光収入の減収対策 観光資源としての伊賀鉄道がなくなることによる、観光収入の減収を補填することとして計上	14,879	—
福祉	貸切バスの運行（通院・買物・観光以外での自由目的での利用） 通院・買物・観光目的以外で現在、地域公共交通を利用して人を貸切バスで送迎するとして計上	31,008	31,008
	タクシー券配布（通院・買物・観光以外での自由目的での利用） 通院・買物・観光目的以外で現在、地域公共交通を利用して人を対象にタクシー券を配布するとして計上	188,152	9,291
建設	道路混雑に対応した道路整備 ^{※2} 現在伊賀鉄道を利用して通勤している人が自動車での移動に転換した場合に道路混雑への影響が考えられる交差点付近を対象に道路整備を行うとして計上	44,400	—
地域公共交通の分野別代替費用		594,876	

※1：代替となる実施施策費用のうち、伊賀鉄道、バスそれぞれの最も小さい費用の行政負担項目を採用

※2：バスの利用者が自動車移動に転換したとしても道路混雑に影響を与えないため、未計上

6-3 地域公共交通の数値化が困難なその他の効果

6-2 で整理した地域公共交通のクロスセクター効果算出結果は、数値化が可能な行政財政負担項目の費用を試算して算出したものとなっています。

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、その中には自動車利用の増加に対する道路安全対策や人口の流出、地域コミュニティの希薄化など、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。

■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一覧

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生活していくために運転せざるを得ない状況が生じます ・そのため、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
	生活道路安全対策	・地域公共交通の通勤利用者が自動車での通勤に転換することで、身近な生活道路で通り抜け交通が増加します ・そのため、ハンプやカラー舗装など、生活道路の安全対策が必要です
	通学路の安全対策	・地域公共交通の通勤利用者が自動車での通勤に転換することで、通学路での自動車交通が増加します ・そのため、安全教室や見回り等の安全対策が必要です
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利用者が不便になるため、市外の事業所近くへの転出等が想定されます ・そのため、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

分野	行政負担項目	内容
定住促進	定住支援事業	・地域公共交通の通勤利用者が不便になるため、より利便性の高い市外への転出等が想定されます ・そのため、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 (クロスセクター効果の算出の項目として、移動代替を挙げていますが、定住を望まない高校生の理由で「公共交通の不便さ」が多く挙げられているため、定住促進意向の醸成を図る必要があります)
	マイカー購入補助	・地域公共交通の通勤利用者の通勤手段がなくなります ・そのため、移動手段としてマイカーを購入する際の補助が必要です
観光	観光関連業の減収対策	・観光地の周遊箇所数の減少やアルコール摂取を避けることなどにより減収が想定されます ・そのため、観光関連業への支援等の減収対策が必要です (伊賀鉄道そのものを観光資源とした観光収入の減収対策はクロスセクター効果にて計上しています)
建設	駐車場整備	・地域公共交通の通勤利用者が自動車での通勤に転換することにより、中心街などで駐車場が不足します ・そのため、不足する駐車場を補うために立体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します ・そのため、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ます ・そのため、土地所管課や所有者への指導や不法投棄への対応等が必要です

分野	行政負担項目	内容
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、住職近接の開発や市外からの通勤者への移動支援等が必要です
雇用	雇用先の確保・失業補填	・地域公共交通がなくなることにより、公共交通事業者の従業員の失業が懸念されます ・そのため、再雇用先の確保や失業補填が必要です
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、郷土教育の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たが、地域公共交通がなくなることにより、都市構造の大幅見直しが必要となります ・そのため、大幅見直しに付随する検討・調査が必要です

分野	行政負担項目	内容
	廃線後の軌道敷の再活用の検討・再整備	・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や不法投棄による環境の悪化が想定されます ・そのため、伊賀鉄道の 16.6km に及ぶ軌道敷をサイクリングロードとして活用する等の再活用の検討・再整備が必要です
	伊賀鉄道がある風景の喪失に対する対応	・伊賀鉄道が田園を走っている風景や、車窓からの景色は伊賀市の原風景のひとつとなっています。
財政	土地の価値の低下等による税収の減少への対策	・地域公共交通関係施設周辺の土地の価値低下等により、固定資産税や都市計画税の税収が減少します ・そのため、市街地再開発の実施や道路整備による交通利便性の向上、中心市街地の活性化等の土地の価値の低下対策が必要です
行政サービス	公共交通支援事業の代替	・地域公共交通がなくなることで、従来公共交通支援事業として行ってきた障がい者や高齢者の外出促進等の支援事業がなくなります ・そのため、タクシー等利用料金補助等の代替施策が必要です
	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ります ・また、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の検討も必要です