

中部様式

資料 1 - 1

令和 7 年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

伊賀市地域公共交通活性化再生協議会 (伊賀市)

平成 26 年 3 月 31 日 設置

令和 3 年 3 月 5 日 伊賀市地域公共交通計画策定
(計画期間：令和 3 年 4 月～令和 9 年 3 月)

評価対象の地域公共交通確保維持事業

- ・ 地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金
- ・ 地域公共交通調査事業 (計画策定)

令和 8 年 1 1 月 次期伊賀市地域公共交通計画策定予定

1. 【Plan】 協議会等が目指す地域公共交通の姿

【伊賀市全体の交通網】

(鉄道)

- 市北部、南部をJRおよび近鉄線が東西に貫き、伊賀鉄道が両線を結んで南北に走っている。

(バス)

- 伊賀鉄道・上野市駅を結節点としてバス路線が各支所等、地域拠点に向け路線を伸ばす。
- 各支所管内では行政バスが、点在する集落と支所等、地域拠点を結ぶ。

【地域公共交通計画の将来像及び期間】

■ 将来像

暮らしに寄り添いひと・地域が輝く ネットワークづくり
～みんなで磨きあげ 使って 支える

伊賀市の地域公共交通～

■ 計画期間 令和3～8年度（6カ年）

【公共交通の基本的な方針】

■ 市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通

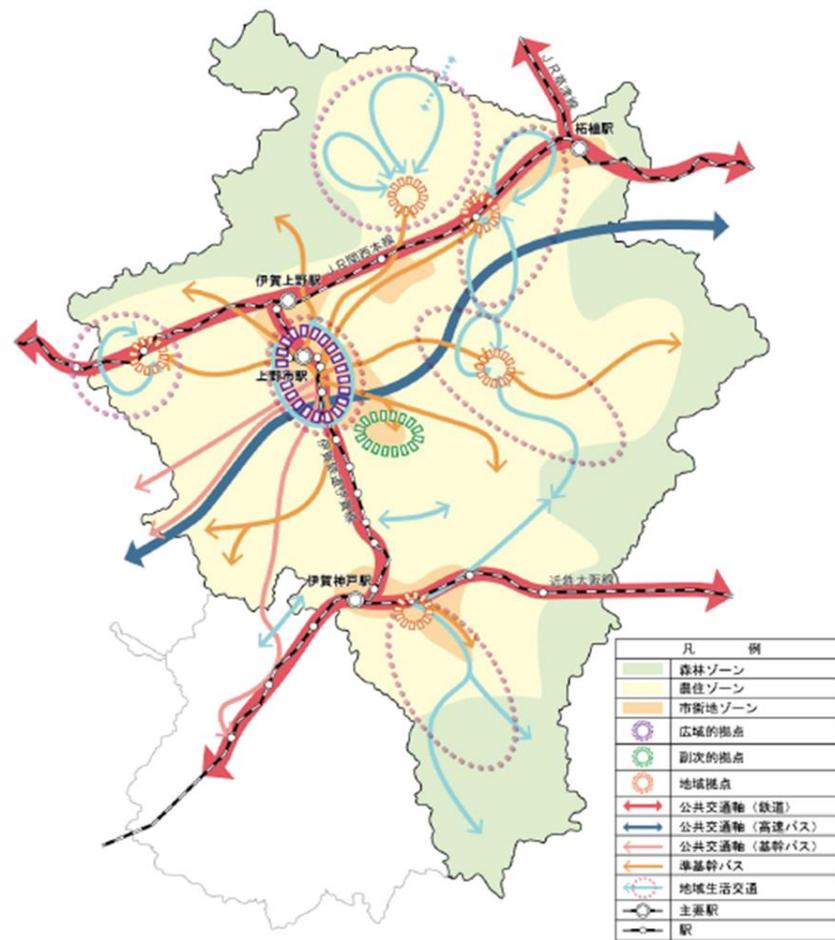
ネットワークの形成

■ 誰もが利用しやすく、使いたくなるような

地域公共交通サービスの充実

■ 一緒に考え、次世代へつないでいく持続可能な仕組みづくり

【市内交通網】



▲図 25：地域公共交通ネットワークの将来イメージ図

- 鉄道及び路線バスにより公共交通軸を形成
- 行政バスは、公共交通軸へ接続する生活交通

1. 【Plan】 協議会等が目指す地域公共交通の姿

【計画の目標】（11の目標）

基本方針に基づき、達成すべき目標を以下のとおり設定します。

基本方針1	目標①：公共交通軸の伊賀鉄道の利用者数の増加	基本方針2	目標⑤：利用しやすさの向上に向けた路線・乗換案内の充実	基本方針3	目標⑧：地域公共交通に対する市民の参画度の向上
	目標②：公共交通軸・補完的交通のバスの利用者数の維持		目標⑥：乗り継ぎしやすさの向上に向けた乗継利便の充実		目標⑨：地域公共交通に対する市民の満足度の向上
	目標③：まちの拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの構築		目標⑦：地域公共交通を利用したお出かけの増加		目標⑩：市民の地域公共交通の利用割合の増加
	目標④：都市部への通勤・通学環境の充実による市外への転出者数の抑制	目標⑪：地域公共交通がもたらすクロスセクター効果の維持			

【目標を達成するための実施事業】（24の実施事業）

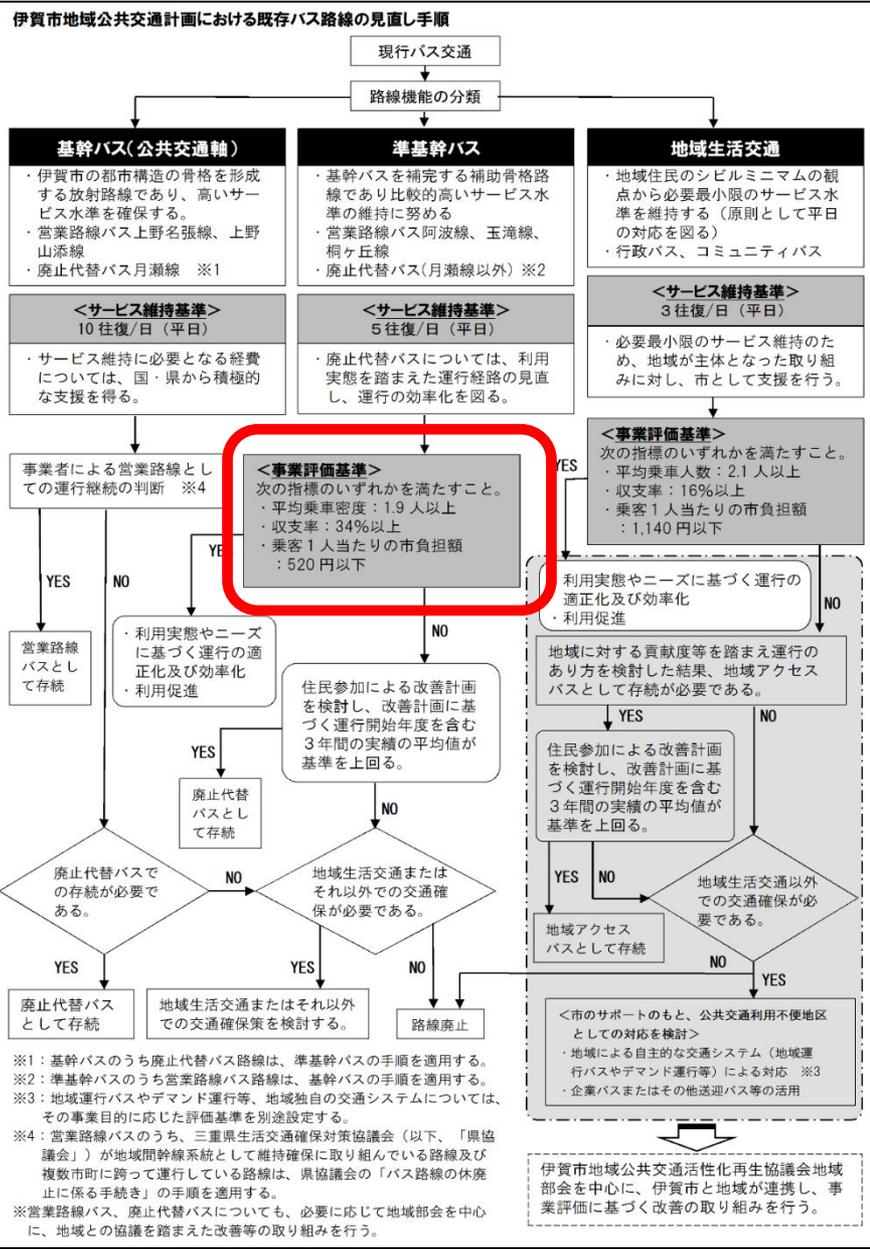
基本方針に基づき、目標を達成するための実施事業を以下のとおり設定します。

基本方針	基本方針1に対する事業	基本方針2に対する事業	基本方針3に対する事業
基本方針1 目標を達成するための実施事業	●事業01：伊賀鉄道の持続的な事業推進	●事業08：J R 関西本線、草津線および近鉄大阪線のサービス改善	●事業19：地域・住民と連携した伊賀鉄道の支援・魅力づくりの継続・強化
	●事業02：鉄道駅の結節機能の向上	●事業09：伊賀鉄道の利用促進	●事業20：地域・住民と連携したバス交通の支援・魅力づくりの継続・強化
	●事業03：高速バス路線網の維持	●事業10：乗り継ぎしやすいダイヤ設定と周知	●事業21：高校生の通学交通を対象としたモビリティマネジメントの展開
	●事業04：既存バス路線の改善	●事業11：施設と連携したバス待合環境の改善	●事業22：市内事業所への通勤交通を対象としたモビリティマネジメントの展開
	●事業05：地域の実情に応じた交通手段の検討	●事業12：分かりやすい情報発信と情報活用	●事業23：広報誌・動画による情報発信
	●事業06：地域拠点における乗継環境の改善	●事業13：利用しやすい運賃制度の構築	●事業24：公共交通の担い手確保
	●事業07：隣接市町村への路線網の創出検討	●事業14：公共交通とスクールバスの連携	
	●事業08：安全・安心・快適な環境整備	●事業15：安全・安心・快適な環境整備	
	●事業09：タクシーのサービス充実・利用促進	●事業16：タクシーのサービス充実・利用促進	
	●事業10：伊賀鉄道の二次交通の充実	●事業17：伊賀鉄道の二次交通の充実	
	●事業11：新たなモビリティサービスの積極導入	●事業18：新たなモビリティサービスの積極導入	
例えば	【事業05：地域の実情に応じた交通手段の検討】では、 デマンド運行等、新たな運行形態の導入について調査・検討を行います。	例えば 【事業18：新たなモビリティサービスの積極導入】では、 MaaS（マース）について、他自治体の事例等を参考にしながら、導入について調査・研究を行います。	例えば 【事業21：高校生の通学交通を対象としたモビリティマネジメントの展開】では、 高校生の通学における公共交通の利用、さらには将来につながる継続的な利用を促進するため各学校と連携し、取組みを展開します。

【地域公共交通の機能分類と路線維持の基本的な考え方】

機能分類	路線機能	サービス確保の基本的な考え方	該当する現行路線	機能分類	路線機能	サービス確保の基本的な考え方	該当する現行路線
公共交通軸 (鉄道)	都市間交通需要に対応する広域的な公共交通軸であり、通勤・通学や買物、通院、観光など様々な利用目的に対応し、伊賀市の都市構造の骨格を形成する公共交通軸として機能します。	<ul style="list-style-type: none"> 都市間を連絡する広域交通需要に応じた、高いサービス水準を確保します。 伊賀市の都市構造を誘導・形成する公共交通軸であり、鉄道相互及びバス等、他の交通機関と一体的に機能しうるサービス水準を確保します。 	近鉄大阪線 JR関西本線 JR草津線	準基幹バス	基幹バスを補完し、市内各地域の移動を支える路線として機能します。中心市街地と地域の生活拠点（支所、医療施設、商業施設等）や公共交通軸（鉄道、基幹バス）へアクセスします。	<ul style="list-style-type: none"> 基幹バスを補完する伊賀市の放射路線であり、中心市街地と地域の生活拠点(支所、医療施設、商業施設等)、鉄道駅、基幹バスへのアクセス利便性の確保に留意したルート及びダイヤ設定とします。 公共交通軸との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とします。 	営業路線バス (阿波線、玉滝線、桐が丘線)
公共交通軸 (高速バス)			高速バス (名古屋上野高速線)				廃止代替バス (諏訪・予野線、西山・島ヶ原線、柘植線、友生線)
公共交通軸 (基幹バス)	中心市街地と隣接都市等を連絡する都市間需要に対応する路線として、鉄道とともに伊賀市の公共交通軸として機能します。伊賀市の都市構造の骨格を形成する公共交通軸として機能します。	<ul style="list-style-type: none"> 伊賀市の骨格を形成する放射路線であり、鉄道と一体となった公共交通軸を形成するとともに、潜在需要の喚起を図るため一定のサービス水準を確保します。 通勤・通学及び帰宅時間帯を中心に乗客集中に対応できるサービス水準を確保します。 鉄道と一体となり都市間連絡需要に対応するため、鉄道との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とします。 	営業路線バス (上野名張線)	地域生活交通	<ul style="list-style-type: none"> 各地域の実情に応じ、必要なサービス水準の維持を図ります。 公共交通軸（鉄道、基幹バス）や準基幹バスの発着時刻との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とします。 路線の維持に向け、地域が主体的に取り組むことで、デマンド運行など地域の実情に応じた運行方法及びサービス水準を検討・設定します。 タクシー事業の継続および発展に向け、必要なサービス水準の維持を図ります。 	行政バス (青山行政バス、コミュニティバス「にんまる」、いがまち行政バス巡回車、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、比叡岐バス号) 地域運行バス (かんべ北斗号)、美旗コミュニティバス、タクシー	

【既存路線バスの見直し手順】



事業評価基準
次の指標のいずれかを満たすこと。

平均乗車密度	1. 9人以上
収支率	34%以上
乗客1人当たり市負担額	520円以下

島ヶ原地域でのデマンドバス実証運行

利用者が減少している行政バスの見直しを図るため、島ヶ原地域をモデル地区に選定し、令和5年8月から「島ヶ原ぐるり号」として伊賀市で初めてデマンドバスの実証運行を開始。これまでの島ヶ原地域内の限られたエリアでのバス運行から、デマンドバスの導入ですべての地区に運行区域を広げ利便性の向上を図るとともに、廃止代替バス（西山・島ヶ原線）の補完路線として機能を拡充させてきた。しかし、利用者の減少や固定化が課題で、さらなる利便性の向上を目的に、令和6年11月に島ヶ原ぐるり号の改編が行われた。その改編に伴い、廃止代替バス（西山・島ヶ原線）の「やぶっチャランド」から「中矢」区間を、島ヶ原「ぐるり号」の定時定路線型の路線に移行し、路線の効率化を図りました。

島ヶ原ぐるり号の実証運行

■ 実施結果

令和5年8月～令和6年10月

1日平均収入：2,242円

1日あたりの利用者：11.38人

1便当たりの利用者：2.32人



令和6年11月～令和7年10月

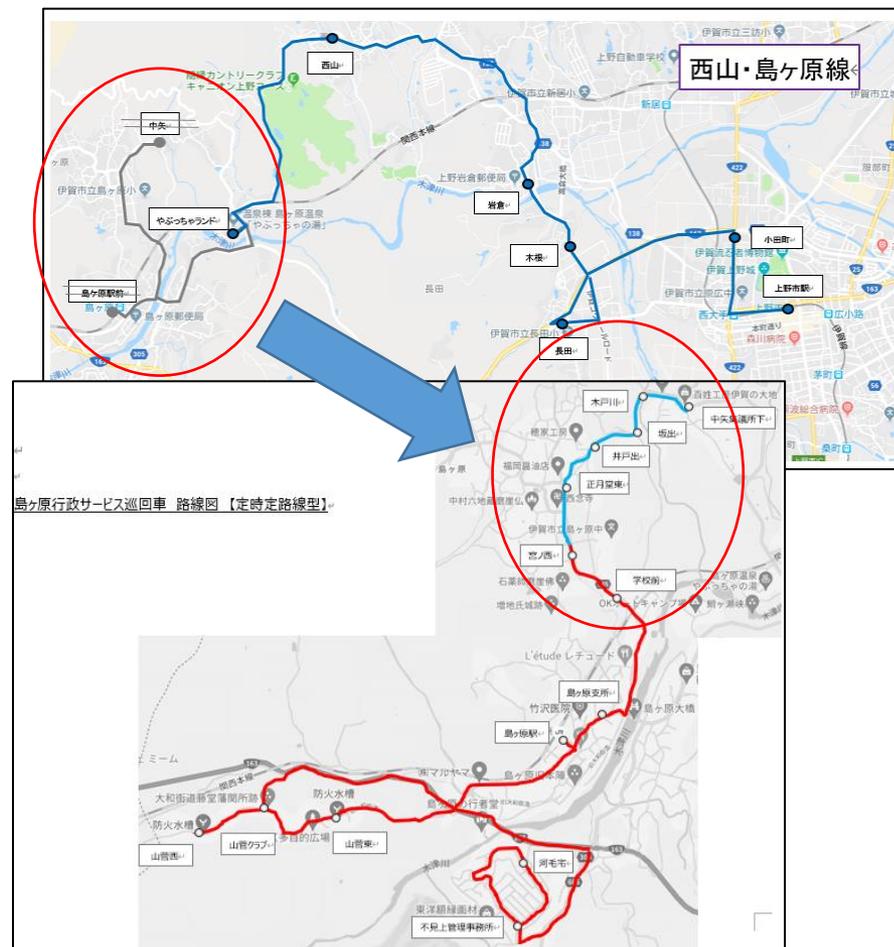
1日平均収入：1,877円

1日あたりの利用者：6.53人

1便当たりの利用者：1.62人

■ 結果の考察及び今後の展望

令和6年11月に行先の追加など利用者の利便性を図ったが、利用者は増加しなかった。そのため、島ヶ原地域の全地区で意見交換会を行い、地域ニーズの把握に努めた。今後は、より地域ニーズに合った交通手段としていくため、地域と共に検討して行く。



3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

伊賀市地域公共交通計画の数値目標と達成状況

	目標	評価指標	策定時	現況値 (2024)	目標値 (2026)	達成/ 未達成
基本方針①	公共交通軸の伊賀鉄道の利用者数の増加	伊賀鉄道の年間利用数	1,729,625 人/年※1	1,163,669 人/年	1,568,000 人/年	未達成
	公共交通軸・補完交通のバスの利用者数の維持	バスの年間利用数	503,269 人/年※1	358,905 人/年	503,000 人/年	未達成
	街の拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの構築	広域拠点・地域拠点のバス停までアクセス可能な人口割合	73.7% ※2	74.8%	80%	未達成
	都市部への通勤・通学環境の充実による市外への転出者数の抑制	市外への転出者数	2,370 人/年※3	2,386 人/年	2,200 人/年	未達成
基本方針②	利用しやすいの向上に向けた路線・乗換案内の充実	時刻表や乗り継ぎ案内に対する満足度	73.5% ※2	83.7%	80%	達成
	乗り継ぎしやすいの向上に向けた乗継利便の充実	乗継利便性に対する満足度	46.7%	61.4%	60%	達成
	地域公共交通を利用したお出かけの増加	公共交通を利用した外出回数	5.4 回/月※2	2.83 回/月	現況値以上	未達成
基本方針③	地域公共交通に対する市民の参画度の向上	市民の公共交通への参画度	38.1%※2	16.5%	45%	未達成
	地域公共交通に対する市民の満足度の向上	市民の公共交通の満足度	20.0%※2	26%	25%	達成
	市民の地域公共交通の利用割合の増加	市民の公共交通の利用割合	32.6%※1	44.1%	40%	達成

※1…2019年の値
 ※2…2020年の値
 ※3…2015～2019年の平均値

課題・考察

今後の取組方針

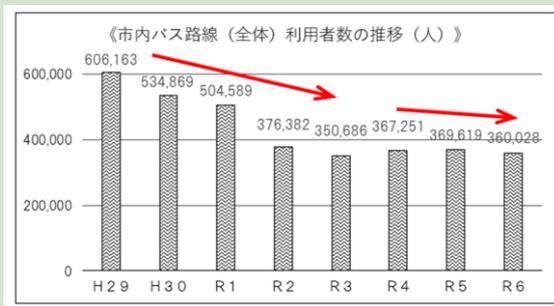
3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

評価指標	数値目標	実績	達成状況	課題・考察
市内のバス年間利用者数	503千人	360千人	×未達成	令和3年度から4年度にかけて、利用者数は増加し持ち直してきているが、令和6年度は、令和5年度から少し減少しており、目標値には届かず。引き続き地域のニーズに合った運行となっているかの検討が課題となっている。 新たな運行方式の導入等、これまでの手法の見直しが必要となっている。
地域公共交通に対する市民の満足度	25%	26.0%	○達成	目標値を達成しており、各種取り組みの効果は一定出ていると考える。しかし、公共交通利用者以外の満足度が低いことが課題となっている。 引き続き利用ニーズや適切なサービス水準などを確認・検討すると共に、様々な市民層に働きかける利用促進啓発が必要となっている。

4. 【Act】 計画目標の達成に向けた今後の取組方針 の作成

計画目標の現在の到達点

現状維持を目指していた市内バス交通の利用者数が大きく減少している。



地域公共交通に対する市民の満足度は目標値を達成。

今後の取組方針

- ・バスの乗り方教室を開催し、日頃バスに接する機会の少ない子どもたちに楽しく学んでもらうことにより、社会での公共交通としてのバスの役割について理解を広げ、身近な乗り物として感じてもらい、利用促進につなげる。
- ・公共交通利用促進期間の取組の継続や、伊賀線まつりといったイベントなどの機会を捉えて利用促進啓発を進める。
- ・例年実施している伊賀鉄道通学利用者を対象とした定期券購入費助成事業に加え、他交通機関にも同事業を拡充した助成事業を、今後も財源の確保を図りながら、幅広い助成の実施を検討する。

公共交通利用者以外の満足度が低い傾向があるため、学校・企業等へのモビリティマネジメント等を展開していく。

3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

■ 友生線

評価指標	数値目標	実績	達成状況	課題・考察
平均乗車密度	1.9人以上	1.4人	×未達成	未達成の指標もあるが、収支率が達成していることによって、路線としては、事業評価基準を満たしている。一方で利用率は依然低く、さらなる改善が課題となっている。 利用実態やニーズに基づく、スクール混乗などの運行の効率化、そして、沿線地域との連携等による有効な利用促進啓発が必要となっている。
収支率	34%以上	38.1%	○達成	
乗客1人当たり市負担額	520円以下	769円	×未達成	

■ 西山・島ヶ原線

評価指標	数値目標	実績	達成状況	課題・考察
平均乗車密度	1.9人以上	0.7人	×未達成	すべての指標で未達成となっており、路線としても事業評価基準を満たしていない。路線を改編し効率化を図ったが目標に達成しなかった。 令和5年8月から実証運行を開始したデマンドバスと連携した路線の活性化、そして、沿線地域との連携等による有効な利用促進啓発が必要となっている。
収支率	34%以上	32.6%	×未達成	
乗客1人当たり市負担額	520円以下	2,138円	×未達成	

4. 【Act】 計画目標の達成に向けた今後の取組方針 の作成

■ 友生線・西山・島ヶ原線

計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
友生線については、既存路線の改善を目的に運行の効率化を図り収支率等一定の改善はなされていると考える。しかし、西山・島ヶ原線については、路線の改編を行い運行の効率化を図ったが、目標に到達していない。	友生線については、今後も沿線地域と共に、スクール混乗などの運行の効率化を検討しながら、有効な利用促進啓発もあわせて行う。 西山・島ヶ原線については、令和5年8月から実証運行を開始したデマンドバスに関係してくることから、実証運行の検証を進め、デマンドバスとの接続性をより充実させ、路線が活性化するよう、地域と共に検討しながら、有効な利用促進啓発もあわせて行う。

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	実証運行を開始した島ヶ原ぐるり号については、当該地域の公共交通ネットワークの維持や構築に資するものとなるべく、引き続き、利用状況の確認や効果の検証・分析を行うと共に利用促進にも努め、効果的な実証運行となることを期待する。	島ヶ原地域とともに、デマンド交通の利用状況や効果の検証・分析を行った。さらに、定期的にニュースレターの発行を行い、利用促進に努めた。	検証を進めながら、より地域のニーズに合った交通手段となるよう、実証運行を進めて行く。
	輸送量が低迷している地域間幹線系統について、地域公共交通会議での認識の共有や県・国・関係者などとの連携の強化等を図りつつ、運行継続や将来を見据えた方向性などについて検討を進め、必要に応じた施策に取り組まれることを期待する。	県・国と定期的に協議の機会を持ち、路線の維持存続に向け検討を行い、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定に取り組んだ。	地域のニーズに合ったネットワーク構築となるよう、地域と共に、新しい交通手段を検討して行く。
前々回	輸送量が低迷している地域間幹線系統について、県や関係者と連携しての取組実施を期待する。	運行事業者、県、市により定期的に協議の機会を持ち、路線の維持存続に向け検討を行った。	地域のニーズに合ったネットワーク構築となるよう、路線の維持存続についての検討を継続する。
	通学定期券助成の伊賀鉄道以外の交通機関への拡充を期待する。	交通機関の限定が無い通学定期券助成を実施。	今後も財源確保を図りながら、助成制度の拡充について検討を行う。
	実証運行を開始した島ヶ原地区のデマンド交通の利用状況や効果を検証・分析し、他の公共交通との乗り継ぎ利用も含め、持続可能な公共交通ネットワークの一翼を担うものとなることを期待する。	島ヶ原地域とともに、デマンド交通の利用状況や効果の検証・分析を行った。	検証を進めながら、市内他地域への導入を含め、市内の公共交通ネットワーク構築に資する手段を検討していく。

※前回：令和7年3月27日、前々回：令和6年3月21日

事業・目標値の進捗管理

- ・各事業について . . . 毎年度進捗確認
- ・目標値について . . . 計画の中間年（令和5年度）
及び最終年度（令和8年度）に確認

計画の評価スケジュール

- ・事業進捗の確認 . . . 伊賀市地域公共交通活性化再生協議会にて確認。
- ・計画の中間評価 . . . 計画の中間年（令和5年度）に、計画に掲げた目標値の現状確認を行った。

協議会の実施状況

【令和6年度】 第3回協議会 令和7年1月10日

- （主な議題）
- ・フィーダー系統の事業評価について
 - ・令和7年度伊賀鉄道生活交通改善事業計画について
 - ・路線バスの維持存続について

【令和7年度】 第1回協議会 令和7年5月30日

- （主な議題）
- ・地域公共交通計画の認定申請に係る協議等について
 - ・阿波線・玉滝線地域旅客運送サービス継続実施計画（案）について
 - ・次期伊賀市地域公共交通計画の策定について