伊交第７８９号
令和８年 10 月１日

各部局長様
各所属長様

副　市　長

令和８年度　公共交通利用の協力について（依頼）

本市では、公共交通の活性化と維持存続に加え、「伊賀市ゼロカーボンシティ宣言」に基づく二酸化炭素排出量の削減や健康増進などを目的に、10 月１日～12 月 31 日の３ヶ月間を「公共交通機関利用促進期間」として公共交通利用促進の取組を実施します。

地方では、人口減少や車社会の進展等により公共交通の利用者が減少し、路線バスやローカル線の減便・廃止が深刻化しており、当市においてもそれは例外ではありません。一部鉄道路線では、コロナ禍で著しく減少した利用者が回復基調であるものの、全体として依然厳しい状況が続いています。

公有民営方式により市が運営に関わっている伊賀線、JR 関西本線、市の委託等により運行している多くの路線バスや行政バスをはじめとする公共交通ネットワークの維持存続については、まちの活性化に関わる地域課題として市民・企業が一丸となって利用促進を進める必要があります。

職員の皆様におかれましても、本取組にご理解いただいたうえで、通勤・出張時等での公共交通の利用に率先して取組んでいただきますようお願いいたします。

記

１．**利用促進期間　10 月１日（木）～12 月 31 日（木）の３ヵ月間**

２．協力依頼内容

・上記利用促進期間の通勤・出張時において、自家用車・公用車の利用を控え、公共交通への利用転換にご協力をお願いします。

・まとまった期間の取組みが困難である場合は、**「月に１回」以上の公共交通利用にご協力をお願いします。**

※１ヵ月以上の期間、定期券を購入して公共交通利用に協力いただける場合には６ヵ月未満の定期券であっても全額を通勤手当の支給対象とします。

※定期券以外での利用の場合は、通勤手当については支給対象外です。

３．対象者

通勤で自家用車（バイクを含む）を利用している職員で、自宅から勤務地までの距離が２㎞ 以上あり、公共交通（鉄道・バス）を利用した通勤への協力が可能である職員または公務で出張を行う職員です。

４．「**ノーマイカーデー**」の実施について

【実施目的】

公共交通機関等による通勤を推奨する日として、「**ノーマイカーデー**」を設定し、自動車やバイク等による通勤手段から、公共交通機関や徒歩、自転車等への転換を促すことで、地球環境への負担軽減や、公共交通機関利用の意識醸成を促進することを目的とします。

【実施期間】

令和８年 10 月から 12 月までの毎週金曜日を実施日とします。

（※時差出勤制度の活用もできます。）

【お知らせ】

毎週木曜日、グループウエアのポップアップ表示で掲示します。

５．情報提供　**別添資料参照**

利用促進についての協力をお願いする上で参考としていただくための資料を別途添付します。

６．実績の報告について

協力依頼させていただいた**利用促進期間中の実績につきましては、各所属にて取りまとめ**の上、公共交通課へ報告をお願いします。

報告様式・・・メールにて後日送付します

報告期限・・・令和９年１月末頃を予定しています

７．その他

公共交通による通勤を検討される際、自宅から勤務地までのダイヤ・乗換のご案内など、お気軽に公共交通課にお問合せください。

地域力創造部公共交通課　（内線 2782）
TEL　0595－22－9663
FAX　0595－22－9694
Email　koutsuu@city.iga.lg.jp

令和７年度公共交通利用の協力結果報告
集計資料



令和７年度公共交通機関利用促進事業
啓発ポスターデザイン

作成　地域力創造部公共交通課
（令和８年２月）

令和７年度公共交通利用の協力結果報告概要

令和７年度公共交通利用の協力について

公共交通の活性化と維持存続に加え、「伊賀市ゼロカーボンシティ宣言」に基づく二酸化炭素排出量の削減や健康増進などを目的に、10/1～12/31を利用促進期間として設定し、職員に対し、公共交通を積極的に利用するよう依頼。（当課以外に協働する関係部署（資産経営課管財係、環境政策課環境政策係、人事課、健康推進課）へ合議決裁をとり、副市長名で依頼文を発出）

【協力依頼内容】
・利用促進期間の通勤・出張時において、公共交通への利用転換
・まとまった期間の取組が困難な者に対しては、「月に１回以上」の利用

【対象者】
通勤で自家用車（バイクを含む）を利用している職員で、自宅から勤務地までの距離が２km以上あり、公共交通（鉄道・バス）を利用した通勤への協力が可能である者または公務で出張を行う者

令和７年度公共交通利用の協力結果報告について

下記のとおり期間中の取組結果の報告を市長・副市長を除く全職員へ依頼

報告期間：令和８年１月５日（月）～１月30日（金）まで
対象者：全職員（市長・副市長を除く）
回答方法：WEB回答（希望者は紙媒体での回答も可）

＜利用促進期間における取組＞



【R7利用促進ポスター】
庁舎１階フロアや食堂内に掲出し、職員の意識醸成を図った。



【朝の啓発活動】
登庁する職員に対し、公共交通の利用を呼びかけた



【職員向けワークショップの開催】
各所属視点から公共交通に関する課題を洗い出し、公共交通の現状と課題を整理した。



【業務中の啓発用ハッピの着用】
日常業務で「鉄道で行こう」のメッセージ入りハッピを着用し、職員に対しPRを行った。

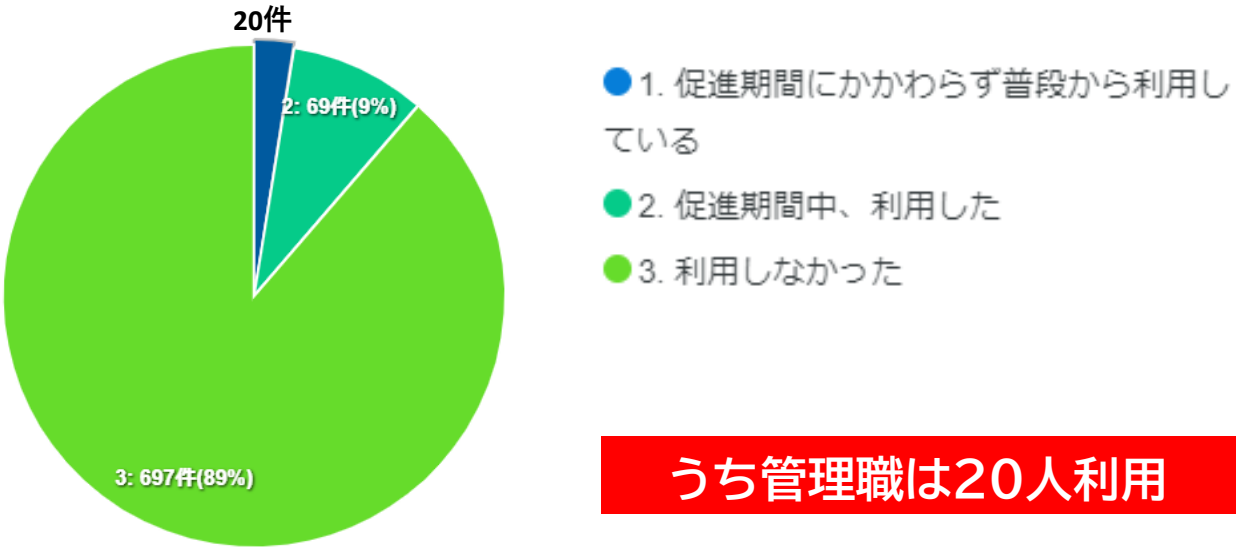
≪結果報告まとめ≫

☆報告者数　786人

■通勤時に公共交通機関を利用した者　89人
■出張等業務時に市内の公共交通機関を利用した者　65人
■プライベート時に市内の公共交通機関を利用した者　275人

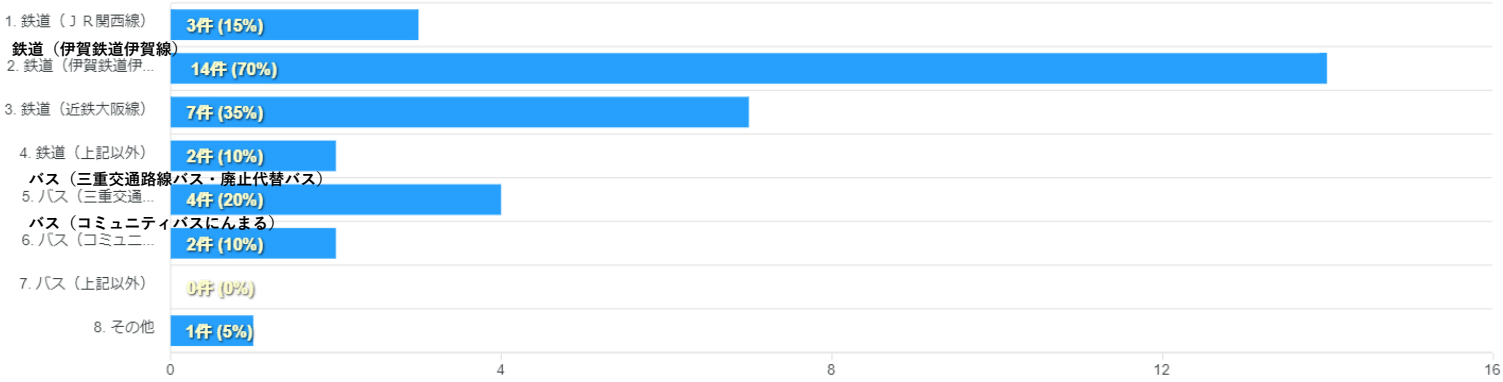
＜集計グラフ＞

１．促進期間中「通勤に」公共交通を利用したか否か

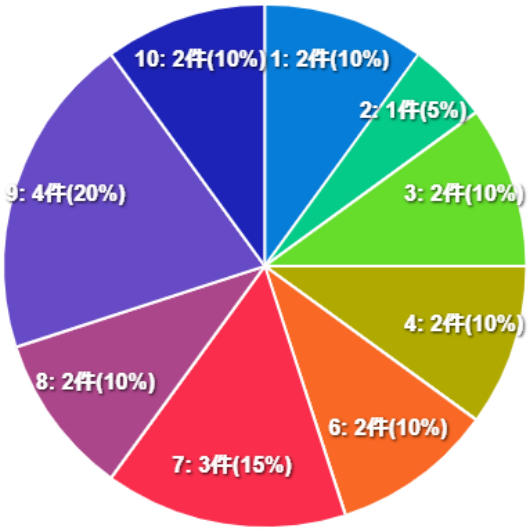


うち管理職は20人利用

２．普段から「通勤に」利用している公共交通は

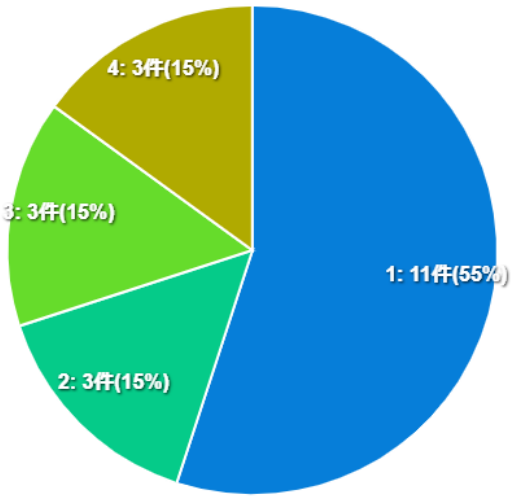


３．普段から「通勤に」公共交通を利用する理由



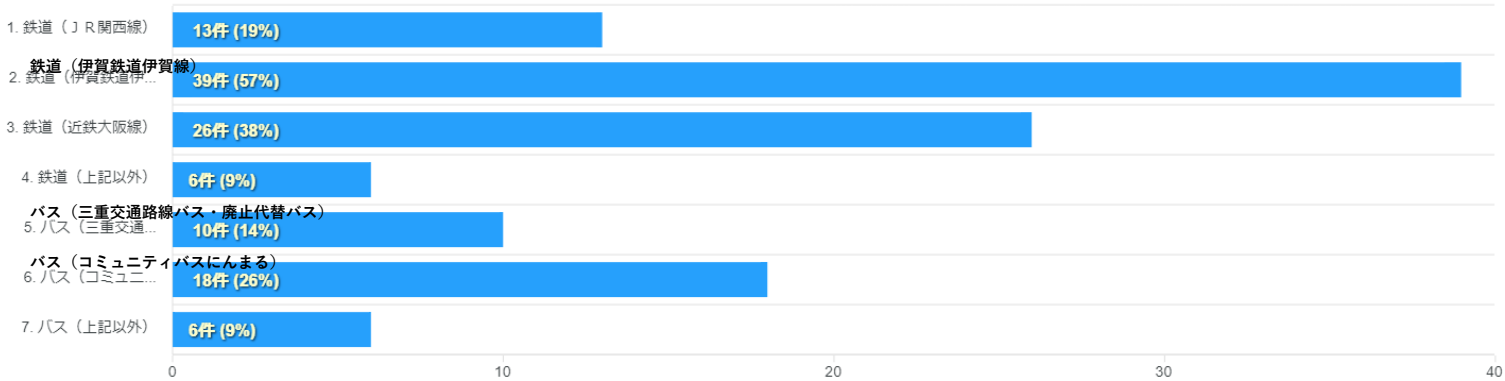
1. 自家用車による通勤より経済的だから
2. 自家用車を所有していないから
3. 自動車運転免許等を取得していない（運転免許の自主返納を含む）から
4. 健康を意識しているから
5. 環境にやさしいから
6. 交通渋滞に関係なく通勤できるから
7. 安全だから
8. 移動時間を活用することができるから
9. 公共交通機関を未来に残したいから
10. その他　・病気のため車の運転ができない
・家族に車を貸している

４．公共交通に乗り継ぐ時の自家用車等はどうしているか

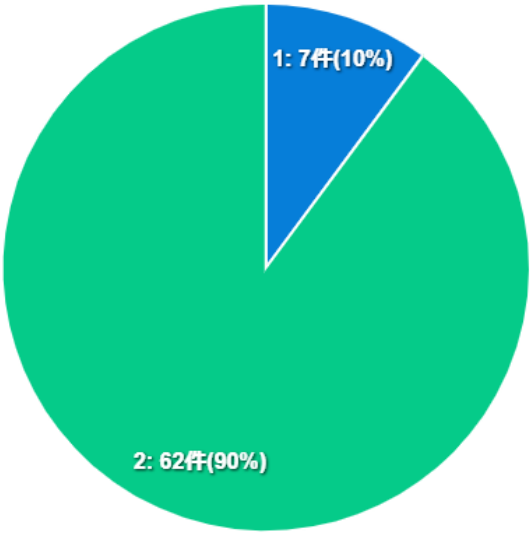


1. 駅や停留所へのアクセスには自家用車等を使っていない
2. 市の無料パーク＆ライド駐車場を利用している
3. 市営・民営の駐車場を利用している
4. その他　送迎など

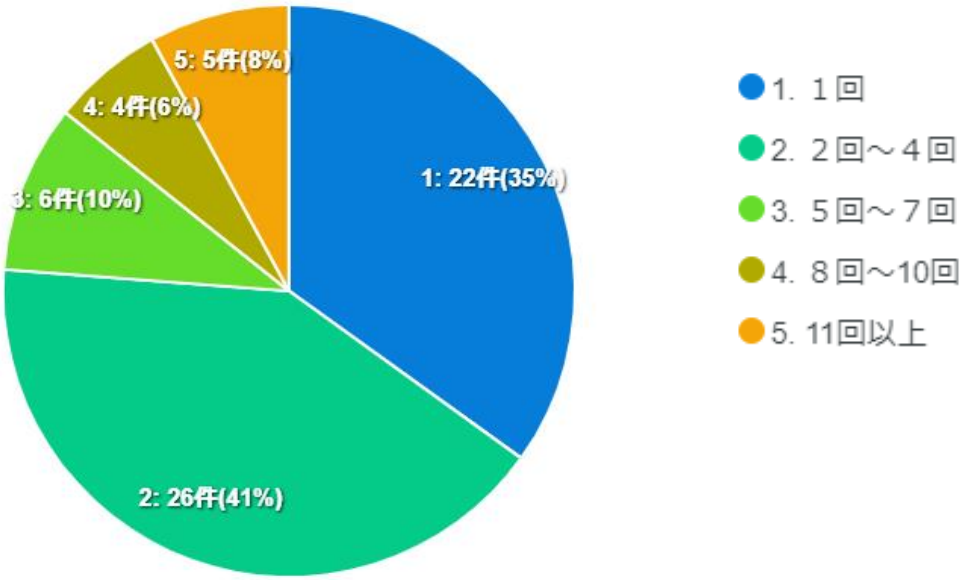
５．促進期間中に「通勤に」利用した公共交通は



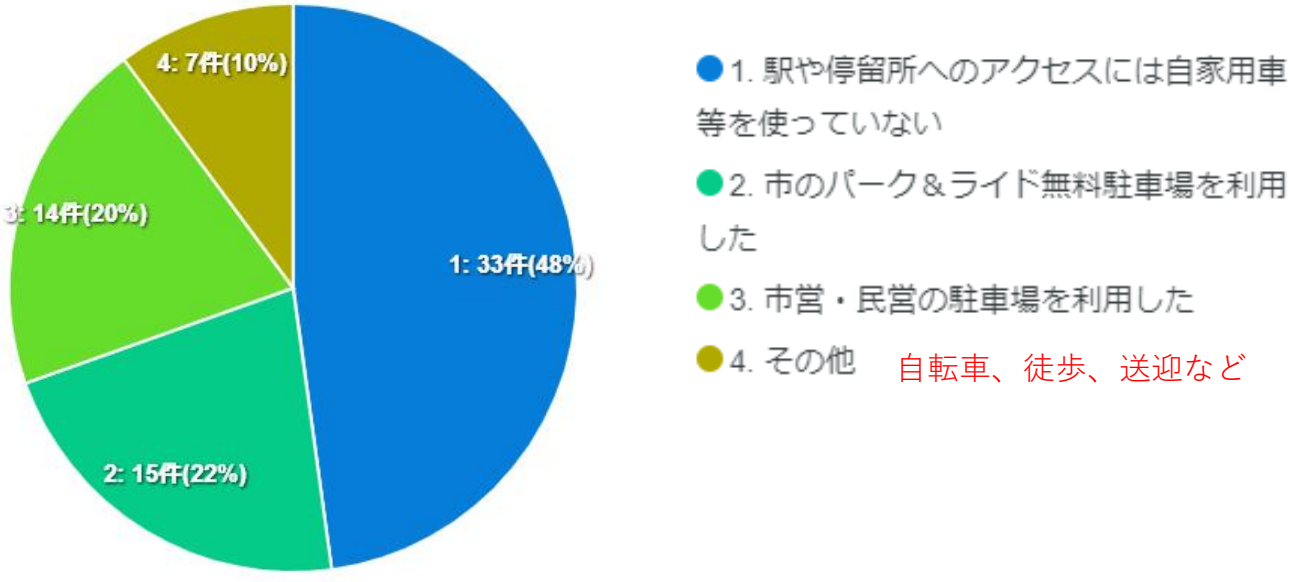
６．促進期間中、どの程度利用したか



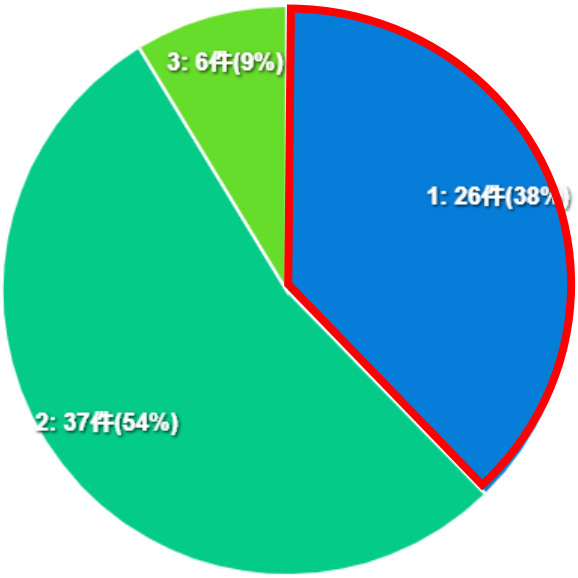
７．利用した回数



８．公共交通に乗り継ぐ時に家用車等はどうしたか

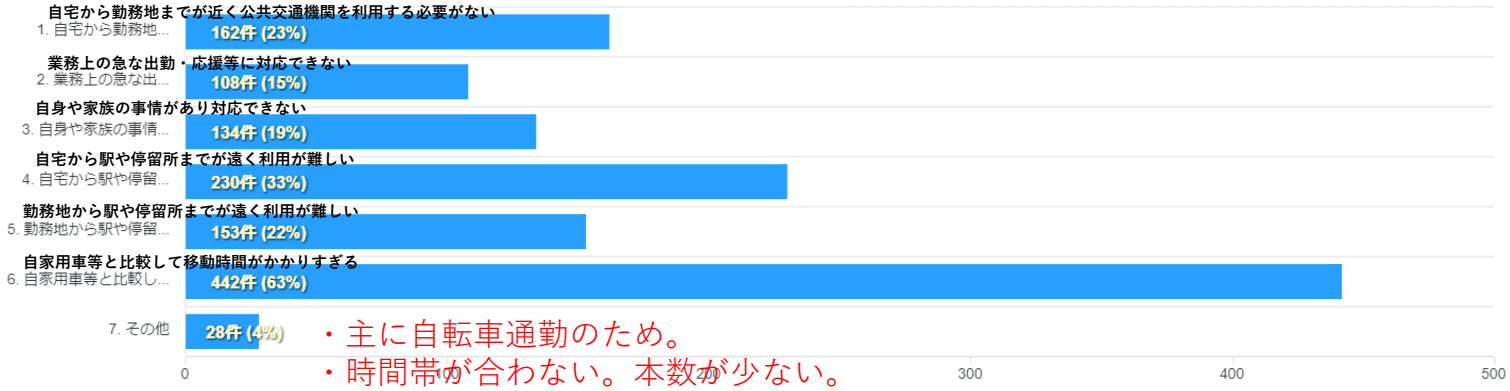


９．市長の宣言（期間中に市内の公共交通を12回以上利用）は刺激になったか



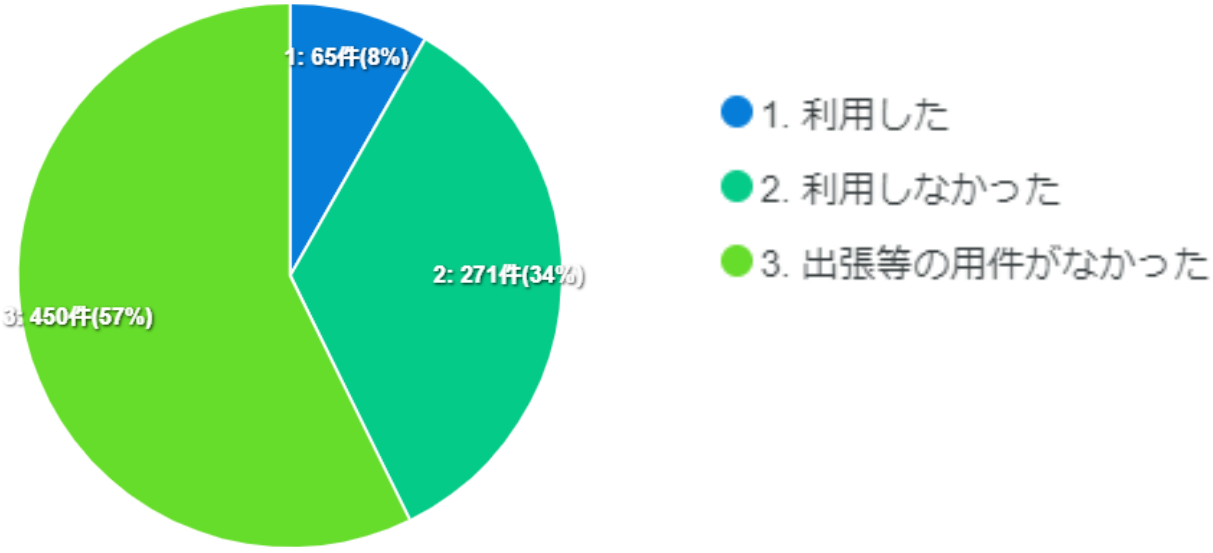
約4割が刺激になったと回答

10．促進期間中、「通勤に」公共交通を利用しなかった理由

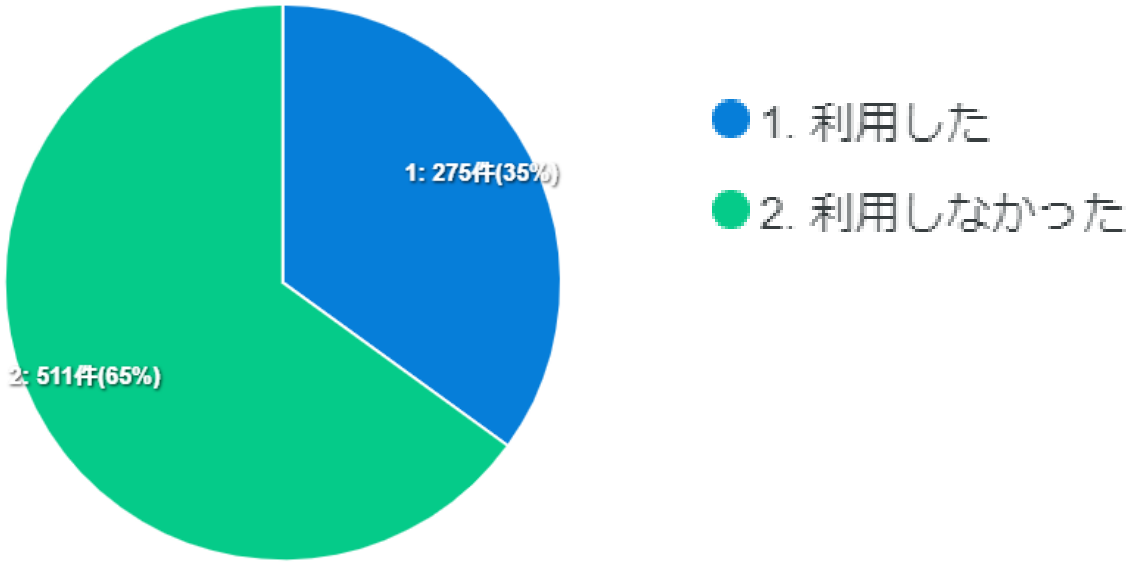


・主に自転車通勤のため。
・時間帯が合わない。本数が少ない。
・車の利便性に依存しているため利用しなかった。
・運行本数が少なく勤務時間と合わない。
・泊まり勤務であり、明けの日の予定もあるため自家用車必要
・運賃が高いから
・毎日の時間外勤務により、公共交通機関の利用が不可能であった。　など

11．促進期間中、「仕事の出張等で」市内の公共交通を利用したか否か



12. 促進期間中、「プライベートで」市内の公共交通を利用したか否か



13. その他意見・・・次頁に記載

	自由記載
	【質問内容】 市職員として、伊賀市民の皆さまから伊賀市内の公共交通機関に関して受けるご意見や市民の利便性向上のために 必要だと考える公共交通施策についての提案があれば聞かせください。
	※原文ママ ※労いのメッセージや”特になし”の回答は省く
1	お疲れさまです。公共交通機関の利便性向上について、様々な施策を検討し実施いただいているかと思います。これといった提案は、残念ながら思い当たりません。 個人的な希望としましては、伊賀鉄道と並行しての伊賀神戸駅へのバスの乗り入れや、国道368号線からの伊賀神戸駅への運行があればかなり、便利になります。 <消防本部・伊賀消防署 管理課>
2	「利用しやすさ」は「個人の事情」であって、「伊賀市民すべてが利用しやすい」というのは難しいと思う。 個人の事情としては、現在の本数・発着時間では職場に着くのが「早すぎる」か「遅すぎる」ものしかないため、利用に向かない。ただし、1時間に1本が2本、2本が3本になるだけである程度解決するとは考えられる。 <デジタル自治推進課>
3	バスについては、本数が少なく利用し辛いのが原因である。しかし、本数を増やすと運営の費用が増加するため難しい。電車については、線路の位置が決まっているためそもそもの見直しは困難と思われる。 自動運転やコンパクトシティ化をして根本的な基盤の見直しを行わない限り伊賀市における公共交通機関の運営は困難であると思われる。 <道路河川課>
4	高齢者や交通弱者がより利用できる市内循環のバス等の運行 <人事課>
5	行政サービス巡回車は、目的地まで時間がかかりすぎると言われます。各地区を回らずとも、幹線道路のみの運行でよいという意見を聞きます。 <生涯学習課>
6	家から最寄りの駅までの距離が遠くアクセスしづらいので、最寄りのバス停などから駅までマイクロバス等でつないでいただくことを提案します。これについては一部実証実験されているところではありますが、継続と拡充をご検討いただけたらと思います。 <建築課>
7	伊賀地域は近鉄が関西方面および中京圏に向け利便が高くなっていますが、北部のJRについては単線運用及び非電化区間であることもあって都市部との隔たりから利用者の確保が困難なのではないかと思っています。しかし、観光列車を実証運行されたものについては好評であったとも聞いており魅力がある事は間違いないとも思いました。 日常利用については、やはりきめ細やかな本数と特急、急行、快速列車などの選択肢もあれば発展の兆しもあるのかと考えます。 <警防第4課>
8	上野市駅からJR関西本線に乗り換える際の利便性や効率の改善 <建築課>
9	バス交通について運行便数や乗り継ぎなどの運行ダイヤが利用者目線になっていないため、民間の定期路線バスを廃止し、抜本的にバス交通網を構築し直すことも必要ではないでしょうか。 <市議会事務局>
10	当方、伊賀鉄道に関して、毎年つり革やまくら木に関する事業に協力をしている。実際に乗車して賑わいに参画するのも大切だとは思うが、他の方法で協力をしている職員のことも知って欲しいと思う。 <廃棄物対策課（さくらリサイクルセンター・不燃物処理場・浄化センター含む>
11	公共交通機関や担当課は季節ごとにいろいろな企画をされ、イベントなど実施されており、同じルートではあるが、 その時々を楽しませていただいている。お酒をいただくので、安全に食事やエステ、旅行にもいつも利用させていただいている。本数や乗り換えが充実すること、とくに駅からの夜間のバスの本数を増やしていただけると助かる。 <同和課（各市民館等を含む）>
12	伊賀鉄道で上野市駅から伊賀神戸駅までの間、どの駅も停車しない急行的な運行を取り入れてみては。土日祝日だけでも。全ての駅を停車するのではなく、上野市駅から伊賀神戸駅までどこも停まらず短い時間で行けるとなると、大阪方面へ行く人の利用が増えると思います。 <都市計画課（開発指導室含む）>
13	高校生の通学には必要だとの声が大きいが、普段の買い物等に利用している人はかなり限られており、バスでの代替えも可能。通勤・通学時間帯以外のバスへの代替えからテスト運行してみては？ <課税課>
14	利用促進キャンペーンの実施 ： 地域住民や観光客に向けて、公共交通の利用を促進するキャンペーンを実施し、割引制度や特典を提供することで、利用者の増加が図れると考えます。 <警防第1課>
15	車社会が浸透しているなかで、公共交通を利用することにまったくメリットがないと思い込んでいる人がほとんどだと思います。例えば、バス停まで歩いて10分掛かることを面倒だと考える人がほとんどだと思います。でも中には、健康にちょうどいいと感じる人もいると思います。また、公共交通を利用することで少しでも世の中の役に立っているのかなと自己満足する人もいると思います。市としては、これまでどおり丁寧に公共交通機関の重要性をアピールしていくしかないですよね。頑張ってください。 <上野支所>
16	バス交通について、利用したい時間帯にバスが走っていない（通勤に利用できない）との声をよく聞きます。便数を増やすと当然コストも増加することから難しい課題である。しかし、少人数ではあるがバスを利用されていることも事実であり、そのような方を切り捨てず守っていっていただくための対策を検討する必要があると思います。 <建設管理課>
17	行政バスを利用しようと思っても、朝夕は数便あるが日中の便がないため利用できない。せめて1時間に1便は必要であると思います。 <保育幼稚園課（保育所・保育園含む）>
18	本市と類する他市の成功事例としてはどのようなものがありますか。 <廃棄物対策課（さくらリサイクルセンター・不燃物処理場・浄化センター含む）>

19	大量輸送の時代が終焉を迎え、人口減少と地方は車社会化が進んでいる。そもそもの外出の機会が娯楽のインターネット化により旅行の減少、商品購入のための移動などが配達で済むなど、時代の順応に対し公共交通機関の重要性は低下している。なお、バス利用でも利用者が使う機会がほとんどないのは、利便性が悪く（本数が少ない）、待合室でひたすら待つしかなく周辺に時間潰すとこが無くつまらないことにより、更に利用者の減少に繋がっていると考えている。自身は高校に電車で通っていたため非常に助かっていたのだが、極一時的な過密であることから、トイレ付バスが各要所へ停留してくれて本数が増えると助かると常々思っていた。今後、自動運転車両が発達すれば、伊賀線など電車部分を専用のバス車両がネット予約等により運用できるシステムが可能になるのではないかと思いを膨らませている所である。ネット化して必要な時間帯にバス運行が増便なされるなど、利用者のリアルタイムな申請と定期便の減少でうまく運用してもらえればと考える。後は、待ち時間が長くても、ネット環境が充実していたり充電ができるなどすれば「待つ」ことは苦にならないと思います。利用者の年齢、時間帯を統計を電子管理すれば傾向が分かるのではないでしょうか。空き家を公共化し、（期限付きで活用する制度がある）待機室として活用できれば、一部の空家問題、公共交通機関の活用と観光や他の産業とを組み合わせた活用ができるとも考えます。 耐震性などが無い点は問題ではありますが、壁をぶち善き抜き待合所の多機能化を持たせて利活用を進めれば決して無駄な投資にならないのではないでしょうか。当然、バス停の場所を変更するなど、かなり絞られた条件があるかもしれませんが、利用したくなる仕組み作りを考えていけるといいですね。交通問題も廃線が囁かれる状況で職務に当たるのは大変だと思うが、善き提案に巡り合えることを願っております。 <住宅課（空き家対策室含む）>
20	市として、亀山駅での名古屋方面行の乗り換えはせめて10分以内になるよう、JR西日本とJR東海に強く働きかけることを優先すべき。 <伊賀支所>
21	1）既存の利用推進に終わらず、利用し易い交通の仕組みづくりの検討が必要と考える。 2）市民の意見などの情報を得たことが無いので、情報不足を感じる。 <介護高齢福祉課>
22	個々の意識変革とともに、社会の生活様式の抜本的な変容が起こらない限り、今の地域交通が抱える課題は解決しないと思います。車中心になっている自分たちのライフスタイルを今一度見直すべきだと思います。 <地域創生課>
23	伊賀鉄道の駅舎の整備にもっと力を入れてほしい。(トイレ改修等、休憩室、待合室の改修等) 環境美化にも対応してほしい。 <建築課>
24	11月に職員対象のワークショップを開催したが、講師先生の説明とともに、職員の公共交通に対する考えや体験談を共有できる場となり、とても有益な研修会であったと感じた。ぜひ継続して企画開催してほしい。 <地域創生課>
25	JR乗り継ぎの良さ（乗り継ぎの待ち時間が長い） JR倒木等ですぐ遅延するため、決まった時間での移動に不安を感じ、車を利用することが多い。 JR沿線であっても、大阪、京都、名古屋へ出る際は近鉄を利用する人が多い。ただ、JRは本数が少ないが利用すると便利である。そのことをもっとPRすべきだと感じる。 <保険年金課>
26	高齢化社会を迎えて、コミニティーバスなど、市内を隈なく網羅する交通網の整備をお願いいたします。 <建設管理課>
27	近鉄伊賀神戸駅並びにJR伊賀上野駅での乗り継ぎの改善 <上野図書館>
28	公共交通機関の乗り継ぎについて、可能な限り待ち時間がないようにすることが重要だと思います。 <農業委員会事務局>
29	行政巡回バスを学生が使いやすいように時間帯を調整すること <保育幼稚園課（保育所・保育園含む）>
30	桐ヶ丘のバスの本数を増やしてほしい周りのお年寄りの方がよく言っているのを聞いたりします。わたしも、徒歩とバスを利用して職場に通勤しているのでバスの本数は、増やしてほしいと希望します。 <保育幼稚園課（保育所・保育園含む）>
31	帰宅時に時間外勤務を行わなければならない場合、バスの時間の制約がある。 <都市計画課>
32	伊賀鉄道を利用するには、最寄り駅までバス等の公共交通機関の利用を考えるが、住まい付近に通行しているバスがないことや、あった場合でも目的時間とバス運行時間との兼合いで、自家用車にて駅まで出向くことになるが、この場合、自家用車で行動する方が時間の都合もあり、便利であるため、自家用車のみでの行動となり、伊賀鉄道を利用しないことになることが多いとの意見を、青山地域の方でお聞きしたことがある。 <都市計画課>
33	鉄道とバス、種類の異なる公共交通間のダイヤの連絡を図ることができれば、より利便性の向上に繋がると思われる。 <都市計画課>
34	特に中山間地域において、定期便の運行時間や停留所を見直し、地域の実態に合わせた運行時間の設定を行い、買い物や医療機関へのアクセスを改善する。 <青山支所>
35	公共交通の重要性は十分に認識していますが、自家用車では10分で通勤できるところ、公共交通利用では2時間近くを要します。利便性の高いパーク&ライド駐車場も検討しましたが、かえって距離が延び二酸化炭素排出量増加につながります。非常に難しいとは思いますが、「利用促進の目的」に掲げる5つのテーマに対し、各職員の取組みを見える化（各項目を点数化）できれば実感を持って取り組めるかと思います。 <住宅課（空き家対策室含む）>
36	既知の課題ばかりかと存じますがご容赦ください。 「本数が限られていること」 「バスと鉄道の接続や連絡によっては時間がかかる」 「路線やダイヤの変更が追いかけられない」 「結局、自宅から目的地（病院や店）に行くには何時に何に乗りいくらかかるのか？が探せない」 「暑い、寒い」 ↓ ・ICや回数券など利便性の高い支払い方法の周知、利用促進により「支払いの心理的ハードル」を撤去 ・特定の路線と目的地までがパッケージ化された乗車券や時刻表により「全ての人」から「必要な人」に転換 ・通勤通学時間帯や通院時間帯に本数を重点配分し、非ピーク時間帯をデマンド型にするなど「限られているが使える」に ・情報提供方法の改善。市HPや市民向けアプリでの一本化や、目的地施設への紙媒体設置などで「市民に知られている交通」に ・1本のターゲットを明確に。「高齢者の自力外出促進（福祉）」でいくのか「学生の通学支援（定住、Uターン）」でいくのか「観光客の回遊性向上（地域経済）」・・ （・全ての駅ですれ違い可能にするなど。） （・駅舎の環境改善。待機時間の長いすれ違い駅では待機時間の明示、市の掲示版や充電レンタル（チャージスポット）設置など。） <デジタル自治推進課>

37	時間的に徒歩で通勤したほうが通勤時間が短いため、積極的に利用できない。＜住宅課（空き家対策室含む）＞
38	利便性がない。＜道路河川課＞
39	何のために公共交通機関の利用を推進しているのかが、分からない。 環境のためなら、自転車とかでも良いと思う。職員に公共交通の利用を進めるのではなく、市民に利用してもらうように、呼びかけする必要がある？ ＜道路河川課＞
40	イベントやグッズ販売も良いが、それ以上に運賃を安くしてほしいとの声を多々聞きます。＜総務課＞
41	無理に利用促進を促しても、根本的な解決には繋がらないと考えます。＜消防総務課＞
42	伊賀鉄道に関して、駅の数を減らす等を行い金額を低くすればまだ利用できるものの現状は高すぎる。 公共交通というよりは市民全員をある一定箇所に集めるほうが良い。＜警防第1課＞
43	行政バスはもちろん、他の公共交通機関も利用者が少ないから乗り継ぎやアクセスが悪く本数が少ないのか、乗り継ぎが悪いく本数も少ないので利用しないのか！特に旧上野市以外の行政バスは全く住民の事を考えた時刻でもなく本数もない。＜保険年金課＞
44	関西本線の大阪～名古屋直通化、電化、複線化が絶対に必要であると考える。＜警防第4課＞
45	電車の本数を減らす代わりに昼夜問わず呼べるタクシーを使えるようにしたらどうか？＜警防第2課＞
46	公共交通機関の本数が少なく利用が難しい ＜保険年金課＞
47	伊賀地域は、バスや鉄道が全地域網羅していないので車がなければ移動が困難である。また伊賀鉄道は日中運航している本数が少なくこれが利用が少なくなっている原因になっていると感じるので本数を増便するなど対応が必要と考える。＜警防第3課＞

48	伊賀市の公共交通施策に関する提案 1．市民ニーズを反映した交通計画の策定について 市民の多様なニーズを迅速に把握し、交通計画に反映させるため、デジタルプラットフォームを活用したリアルタイムのフィードバック収集を行うべきである。デジタルデバイドへの配慮として、郵送アンケートや地域コミュニティでの意見交換会などのアナログな手法も併用する。収集したフィードバックを分析し、迅速に行動に結びつけるための専門の人材や予算の確保が必要である。また、交通量、乗客数、遅延時間などの実際の交通データも収集・分析し、結果を施策に反映させたかを市民にフィードバックする。これにより、透明性を高め、迅速な意思決定を支援する。導入後の定期監査を実施し、プラットフォームの運用状況やコスト効率を評価する。定性的なインタビューやフォーカスグループを活用して、市民の深層的なニーズを理解する。（施策例：市民アンケートの実施と結果の公表、交通データの公開プラットフォームの設置） 2．地域住民と観光客のニーズの両立について 地域住民と観光客のニーズを明確に区分し、それぞれに特化した施策を独立して設計する。観光客向けのシャトルバス路線と地域住民向けの通勤通学路線を分けることで、双方の満足度を高める施策を迅速に実行する。ただし、両者の利用が重なる区間や時間帯が存在する可能性があるため、柔軟に対応できる運行管理体制を求める。交通流管理技術を活用して、混雑を予測し、適宜対応する体制を整える。費用対効果を定期的に分析し、観光収入の増加や地域経済への波及効果を監査する。観光客の行動データを分析する際は、プライバシー保護のため適切なデータ管理を行う。また、地域住民向けの新しいサービスを開発する。（施策例：観光地専用バスの運行、住民専用通勤通学バスの運行、交通流管理システムの導入） 3．持続可能な交通ネットワークの構築について 新たな技術やサービスを取り入れた持続可能な交通ネットワークの構築を進めるにあたり、パイロットプロジェクトとして小規模に開始し、成果を見ながら徐々に拡大するアプローチを採用する。技術導入においては、意思決定を迅速に行い、現場でのフィードバックを元に柔軟に方向転換できる体制を整える。新技術が既存の交通システムに与える影響を包括的に評価するためのシミュレーションを活用し、長期的な持続可能性を確保するための詳細な計画を策定する。共同事業や民間資本の導入を検討し、財政負担を軽減するとともに、公共性を維持するための厳格な規制と監視を行う。成功事例と失敗事例から学ぶための評価体制を構築し、フィードバックループを確立する。また、持続可能性の取り組みを広報活動に組み込み、地域のブランド価値を高める。（施策例：電動バスのパイロット運行、スマート交通システムの導入、持続可能性の広報キャンペーン） 4．交通情報の提供と市民の理解促進について 市民が公共交通を利用しやすくするために、交通情報の提供を充実させる。リアルタイムの運行情報やルート案内を多言語対応で提供し、市民および観光客の理解を促進する施策を検討する。情報提供においては、実行可能な手段を選択し、即応性を重視したアプローチを採用する。情報の正確性や更新頻度を確保するためのインフラ整備と運用体制を強化し、地域特有の交通文化や規範を考慮した情報提供を行う。また、スポンサーシップや広告収入を情報提供システムの運用資金とし、その収入が安定的に得られるかどうかのリスク評価を行う。定期監査を実施して運用状況と費用対効果を評価する。さらに、顧客のニーズに応じたパーソナライズされた情報提供を行い、利用者の利便性を向上させる。多言語対応のための人材育成も行う。（施策例：スマートフォンアプリでのリアルタイム情報提供、デジタルサイネージの設置、地域文化に配慮した交通案内の提供） 5．環境負荷の低減を目指した施策について 環境負荷の低減を目指す施策を積極的に推進する。電動車両やハイブリッド車両の導入、バスの排出ガス規制の強化など、環境に配慮した施策を迅速に実行する。地域資源を活用し、具体的な成果を出すためのアプローチを模索する。インフラ整備（例：充電ステーションの設置）や初期投資のコストを総合的に評価し、長期的なコストベネフィット分析を行う。地域の再生可能エネルギーを活用することで、環境負荷をさらに低減する戦略を検討する。定期監査を実施し、費用対効果や助成金の利用状況を評価し、長期的な財政リスクを管理する。環境施策の取り組みを広く周知するためのキャンペーンを行い、地域のエコ意識を高める。再生可能エネルギーの利用は、地域特性に応じた具体的な計画を立てる。（施策例：電動バスの導入、充電ステーションの設置、再生可能エネルギーの利用促進） 6．迅速な意思決定と実践的なアプローチについて 情報収集から意思決定までのプロセスを迅速化し、現場からの情報収集を重視して、実際の交通状況や市民の声を直接取り入れた意思決定を行う。完璧な情報を待たず、限定された情報で最善の仮説を立て、行動を開始する。意思決定プロセスにおいては、迅速さと慎重さのバランスを取り、行動を通じた学習を重視する。交通システム全体に与える影響を定量的に評価するためのシミュレーションやモデルを活用し、定期的なレビュー会議を設定し、柔軟に計画を見直す体制を整える。財務リスクを最小限に抑えるためのプロセスを構築し、意思決定における財務的な影響を事前に評価する体制を整える。定期監査を実施し、意思決定プロセスを評価し、改善点を修正する。データドリブンな意思決定を行うため、データの偏りや誤差を考慮するための複数のデータソースと分析手法を持つことが重要である。これを支える人材の確保と育成も行う。（施策例：シミュレーションソフトウェアの導入、定期レビュー会議の開催、データ分析チームの設置） 補足提案 1．予算と人材の確保 各施策の実行に必要な予算と人材の確保について具体的な計画を立てる。予算計画には、初期投資、運用コスト、メンテナンス費用などを詳細に見積もる。人材については、必要なスキルセットを明確にし、採用と育成計画を策定する。 2．リスク管理の強化 各施策におけるリスク管理のプロセスを明確にする。特に、データ管理におけるプライバシー保護、技術導入の失敗リスク、財政リスクなどについて具体的な対策を講じる。リスク評価と管理のための専門チームを設置し、定期的なリスク評価と対策の見直しを行う。 3．評価体制の充実 成功事例と失敗事例から学ぶためのフィードバックループを確立する。施策の実行後に評価を行い、成果と課題を明らかにし、次の施策に反映させる。評価には、定量的な指標（例：交通量、コスト効率、利用者満足度）と定性的な指標（例：インタビュー、アンケート結果）を組み合わせる。 4．市民とのコミュニケーション 市民へのフィードバック方法や頻度を具体的に示し、市民との継続的なコミュニケーションを確立する。施策の進捗状況や成果を定期的に報告し、市民の意見を収集するためのフォーラムや説明会を開催する。 以上の提案を通じて、伊賀市民の利便性向上と地域の活性化に寄与する施策の推進をお願い申し上げる。 ＜契約管理課＞

49	交通網に限度がある地方の公共交通機関は、利用者も少なく経由地、時刻も限られ利便性向上を検討する余地がないのではないでしょうか。公共交通の必要性は理解しますが、公共交通という枠にとらわれずデマンド交通などを取り入れない限り市民の利便性向上は図れないと思います。福祉、観光など交通機関利用者を網羅し横のつながりを駆使して取り組むことが重要と考えます。 <農林振興課（未来の山づくり推進室含む）>
50	公共交通の時刻が多ければ利用者が増加すると思うが、時刻が少ないので利用者が減り、利用者が減少すると時刻が減り公共交通が無くなるという事の悪循環になる。人口が増加すれば利用者も増加するが、そういう事は見込めない。公共交通を利用したほうが得になるようにすれば良いと思うが、例えば公共交通を利用すれば、買い物が割り引かれるとか。 <大山田支所>
51	キャッシュレス決済の導入検討 <契約監理課>
52	四十九駅と市役所との距離が離れているため、通勤の時間帯だけでも四十九駅と市役所のピストンバスやレンタサイクルなどなるべく歩かなくてよい方法を考えれば、より職員が利用するのでは無いでしょうか。そもそも、多額の税金を費やしてまで伊賀鉄道を残す必要があるのでしょうか。 <地域創生課>
53	住んでいる所が駅迄、5キロかかるので中々利用する機会が、ありません。今後の事を考えコミュニティーバスをもっと充実して頂ければと思います。<給食センター（夢・元気）>
54	私たちが一般的に考える利便性というものの水準と、公共交通として提供可能なものの利便性との落差が大きいと思います。また、伊賀鉄道に対する意識も伊賀線沿線地域とそれ以外の地域でかなりの温度差があるように感じます。その意識差を無くす啓発が必要でしょう。バス交通にしても、今の公共交通事業者を捨てて一足飛びに新しいものを構築する訳にも行かず出来ることに限界があるなかで、公共交通を日常的に利用する人を少しでも増やす取り組みという意味では、現在やっておられるゆめが丘の実証運行などの潜在ニーズにフォーカスした取り組みは良いことと思います。しかし一方で、交通手段の確保がそこで生活し続けられるか否かを分ける本当に切実な問題といってもいい過疎地域に対する有効な手段はあるのでしょうか。高齢化が進み、免許返納者がもっと増えて来ると思っていました。ところが現実は、田舎で生活するためには危なかろうと自分で運転するしかない、免許返納したくても出来ないと考えている人が多いように感じています。もちろん免許更新時の検査で落とされる人もあるでしょうし、更新出来ても運転に必要な能力がいつまで保てるか不安で一杯だと思います。肌身感覚で言えば、今から10～15年くらい先で交通事故も移動難民も桶の底が抜けたかのように溢れて、いよいよ地域のカタチが維持できなくなる気すらします。そこまで手をこまねいていることのないように、次期交通計画では、基幹的な交通網に接続させる公共交通について、行政サービス巡回車などという従来のカテゴリにこだわらず、それこそ福祉的な施策に片足を突っ込むくらい幅広で柔軟な手段が読み取れるような書きぶりとすることも必要ではないでしょうか。 <大山田支所>
55	私は通勤以外の外出はなるべく公共交通を利用するようにしていますが今回の佐那具駅の駐車場無料化は充分な利用のきっかけになった。ただ周知が不足していたのか利用状況がやや気になった。今後も充分な周知を行って実施していただきたい。また今後も直通運転の実証を行なって魅力的な列車を走らせてもらうとともにバス等の二次交通や他社線との接続の改善（数分の差で乗り換えできない）草津線の直通運転の実証実験（甲賀市と共同で新快速の乗り入れ）を検討してはいかがでしょうか？ <警防第4課>
56	現在利用するメリットがないため、皆使用しない。待ち時間及び料金、利便性等もう少しメリットを増やした方がよい。そうでなければ無理に存続する必要がない。 <水道工務課>
57	現在、ICOCAカードでの運賃支払いが導入されており、便利に利用させていただいております。さらに利便性向上のため、クレジットカードや電子マネーなど、他のキャッシュレス決済手段も導入していただけるとありがたいです。ご検討のほど、よろしくお願い申し上げます。 <警防第4課>
58	伊賀鉄道と近鉄の連絡を良くしてもらいたい。 <防災危機対策局>
59	市民とは?利用しない人より、通勤通学で常に利用している人の利便性・快適性向上が最優先であると考える。（終電が早いなど）公共交通を手段とするような目的設定が必要である。 <地域創生課>
60	駅までが遠かったり、本数が少なく不便なので利用しやすい場所に駅を作ったり、駅までの交通手段が欲しいです。また、バス、電車ともに利用できるカードがあれば両方を利用しやすい。 <保育幼稚園課（保育所・保育園含む）>
61	職員として常時意識して公共交通機関を利用するよう、意識啓発を強化する。 <保育幼稚園課（保育所・保育園含む）>
62	伊賀鉄道がもっと便利よくなればいいと感じる。時間短縮（快速電車の様な便はできないか）通勤・通学時間帯の混雑緩和 <島ヶ原支所>
63	自動車運転免許を返納した高齢者や高校に通学する人々にとって、公共交通機関は非常に重要なものであると考えます。何とか維持できるよう、利用したいと考えています。今のところ提案できるようなものはありませんが、なるべく利用し、課題を見つけていきたいと考えていきます。 <環境センター>
64	本数が少ないことも利用率が下がる要因の一つになっていると思うし、電車～バスの乗り換えは必須だと思うので時間を合わせてもらえると利便性は上がると思う。 <保育幼稚園課（保育所・保育園含む）>
65	バスが本数が少ないと思います。 <市民生活課>
66	阿山区域に在住 車道は綺麗に便利になり利用しやすいが忍者市駅からバスを利用して帰りたくても電車の時刻とバスの時刻とを上手く連携してくれないから、結果、家族の車での送迎をしないといけなくなる 駐車場が電車を利用するにも遠いし、少ない 利用しやすいようにして貰えたらと思う<保育幼稚園課（保育所・保育園含む）>
67	伊賀鉄道さんの取り組みなどをチラシなどで見せていただくと、とても素敵な催しなどがあり、応援したい気持ちですが、なかなか機会がないと利用ができないことが多いです。地域の中でも、交通機関を利用するにも駅やバス停が近くにはなく、車で最寄りまで送っていくという状況です。時間帯も難しいですので、なかなか利用促進には至らないのですが、このとりくみから、なにか良い方法はないか今後も考えていく機会になりました。 <同和課（各市民館等を含む）>
68	高校生の子供がいます。伊賀市の高校に通学するのに伊賀鉄道があるのはありがたいです。 <保育幼稚園課（保育所・保育園含む）>
69	公共交通機関の便数が少なく、利便性が欠けます <警防第1課>
70	ウーバータクシー的な存在や公共交通機関をまず利用するための整備の確立が必要と思われます。 要するに、公共交通機関を使いやすくするための策が大事ではないでしょうか。 <警防第1課>

71	電車やバスの本数が少ない 駅、停留所から職場、自宅まで少し距離がある バスと電車の乗り換え時に会社が違うため連絡しておらず時間が非常にかかる 以上の点が改善されればもっと利用者が増えると思う <保育幼稚園課（保育所・保育園含む）>
72	財政面を考えると、現在の形の公共交通をすべて維持するのは難しいと思いますが、完全に廃止するのではなく、予約制交通など効率的な方法に転換するのがよいと考えます。 <警防第1課>
73	伊賀市では車がないと不便だと良く聞きます。特に旧町部では駅や停留所から先が遠い事も多いようです。どの地域でも自宅や目的地まで安価で安心して行ける様な、また、時間にも融通の効く公共タクシーの様な仕組みがあれば良いと思います。 <保育幼稚園課（保育所・保育園含む）>
74	利用の促進の広報を続けるなど、持続的な啓発の実施をするべきと考えます。 <警防第1課>
75	支所に手続きにこられる方は交通弱者の方が多く、本庁でしか受け付けられない、間に合わない手続きになると、困ることがあります。本庁支所間のバスを運行いただければ、行政サービスも向上し、既存の交通網の破れ目を補うことが出きるのではないでしょうか、また、事情で車に乗れない職員も本庁へ研修や会議に行くことができます。 また、以前に職員提案をしたこともありますが、鉄道の駅を増やしてほしいと思っています。長距離歩行が難しい方が日常に利用するためには、車で移動していた場所に車の代わりに鉄道で行くのではなく、鉄道が日常生活において便利でなくてはいけません。 伊賀鉄道ならば、小田のコメリ裏など商業化している場所で降りられるようにするなどの投資が必要です。 西高倉の住宅地付近も鉄道の駅があれば、移住が促進されるのではないでしょうか。 地域住民の利用が見込めないならば、観光客など交流人口による利用促進も考えられます。私は、遊園地では必ずその場を一望できる観覧車、または園内を走るおもちゃ汽車に乗ります。座ってゆっくりとその場を楽しむことができるからです。 伊賀鉄道も移動手段としては時間が掛かり不便かもですが、その時間を逆手に取り、大きなイベントではなく、音声案内を貸し出したり、スマホと連携した拡張現実で窓の景色に忍者などを写したり。乗ることで体験できる特別な事を用意して観光需要をあげてはどうでしょうか。 <島ヶ原支所>
76	身体障害者やお年寄り、未熟児を連れての利用が出来る様、駅の環境、設備を整えて頂ければ、利用者は増えるのではないかと思います <保育幼稚園課（保育所・保育園含む）>
77	市民センター単位の地域密着型ライドシェア（必要な時必要な場所で利用出来るサービス）の構築とその推進が急務であると考えます。 ・運用管理等は市民センターの管理下で行い、インフォーマルな社会資源（地域自治会・地域住民等）が実施する。 特に、当該資源に期待するターゲットは、65～75歳迄の男性で、人との交流の促進（交流の場を得意としない傾向があります。）、生きがい就業（年金プラスアルファです。）、心理的報酬の成就（人の役に立つことによる達成感あります。）、認知症予防（この年齢の予防が重要です。）の相乗効果に期待します。 ・使用車両は、青パト車両、地域住民の車両、フォーマルな社会資源（福祉及び医療機関、行政など車両は、比較的稼働率が悪い点にアプローチします。）との連携と協働とします。 W ise spendingを前提にしたご提案です。宜しくお願いします。 <阿山支所>
78	伊賀鉄道は便数が少なく、始発も遅いため、早朝や普段の旅行では近鉄を利用しています。 <秘書課>
79	通勤・通学時間において、JR関西本線や近鉄と伊賀鉄道の接続が悪いため、乗り換えがスムーズにできると利便性も向上すると思われる。 <課税課>
80	通勤定期の助成について継続を求める声を聞くことが何度かありました <秘書課>
81	JR伊賀上野駅から大阪まで乗り継ぎなしで移動したい。 副都心計画に賛同して、貴生川駅から阿山経由で伊賀上野に連結してほしい。 <警防第2課>
82	買い物難民から話を聞き、利用できるバスなど地域に密着してないため不便との事。今後さらに高齢化が進めば、公共のライドシェアなどどうでしょうか。 <生涯学習課>
83	各駅、各バス停の整備、それに関わる歩道の整備 各事業所の従業員が利用しやすい環境の整備が必要 今年度実施した猪田道駅を利用しやすいように環境を整備したことはかなり効果的だと思います。それに紐づいて、猪田道駅周辺を用地買収などを実施し、バス、タクシー、駐車場が整備することで、ゆめが丘地区への利便性が向上し、住民、就労者は利用しやすくなると思います。交通インフラ整備は必要不可欠だと思います。公共交通機関の利便性が向上すれば、周辺地域の活性化ひいては人口の増加が見込まれるとも考えます。 <警防第4課>
84	地域の特性上、自家用車を使用した方が融通が効き便利である。 <警防第3課>
85	路線数や本数を増やすといったことは現実難しく、利用者も多くないと思われる中で、 利用者数を増やすために少し利用料金を下げる試みは難しいのか。実験してみて、それによって結果がついてこなければ元の利用料金に戻すのはどうか。 <警防第4課>
86	交通網の早期見直し及び整備を実施すべきです。 <警防第2課>
87	赤字路線を公共で支えることは必要だと思います <環境政策課>
88	交通ICでの乗車が可能であるのにチャージ可能な箇所が限られているので駅構内に設置することを検討してほしい。 ICOCA購入した定期をアップルウォレット等に入れることは可能なのか、スマホに入れられたら学生や若者には利便性があると思う。 <建設管理課>
89	高齢、肢体不自由等で車が使えない方の利便性を考えると、乗合タクシー形式等も検討してはいかがかと思います。 <介護高齢福祉課>
90	各地区～市民センター～各支所～本庁のコミュニティバス(ワゴン車程度で良い)があれば便利かと思います。特に視点を高齢者や運転出来ないが公用の手続きが必要な方等々で試行してみてはいかがでしょうか？予約制での運用なら可能ではないでしょうか？ <障がい福祉課>

91	公共交通を利用しましょうという啓発活動だけでは、利用者の増加は図れない。 無くなってしまった時にどうなるかということを具体的に示して、危機感を持ってもらわないといけない。 市民の意識レベルを上げていかないと、市が何とかしてくれるという考えのまま時間だけが過ぎていき、取り返しのつかない状態になってしまう。無くなってからではどうしようもないので、厳しい内容の啓発も必要と考える。 <介護高齢福祉課>
92	飲食やお菓子に使えるクーポン券つきで半額で乗れるなら、利用するかもしれない。お得感があるなら利用する。 <収税課>
93	具体的な施策は思いつかず申し訳ありませんが、行政として、移動手段にとしての価値、シンボルとしての価値、収益としての価値のどこに重きを置いて施策を展開していくのか、利害関係者との対話や定量的価値化により一定の方向性を示すことも重要なのかなと思います。 <下水道課>
94	鉄道について、まず伊賀鉄道は、駅数が多すぎるので、すれ違いに必要な駅と、一定数の乗降者がいる駅だけを残して他は廃止し、市駅から伊賀神戸までの時間を短縮すべき。 次に、伊賀神戸駅周辺をすぐにでも整備すべきです。市内で一番利用者が多い駅をいつまで放置しておくのか。あの寂れた駅周辺を見て、誰が伊賀鉄道に乗って市駅方面まで行ってみようと思うのでしょうか。駅までの道路も整備された状況を活かして、駅前ロータリーなど整備すべきと強く思います。地権者など一筋縄ではいかないのかもしれませんが。 次に、関西線です。いつまで亀山加茂間の複線電化など夢物語を目指しているのか。もっと現実を見ないと。いつ廃線と言われてもおかしくない状況と思います。そこで、まだ実現性があるのではと思う話として、草津線から伊賀上野駅まで電化し京都まで直通で行けるようにして、さらに高望みすれば、伊賀鉄道まで乗り入れて、市駅から京都まで直通とかも可能かもしれません。そうでもして必要性を見いださないと、まず第一段階として柘植より西は廃線、リニアが開通すれば亀山より西は廃線、遅かれ早かれもう目の前に迫っていると思います。 <介護高齢福祉課>
95	●駅によって 駐車駐輪出来るスペース等のの有無の差がある。 ●免許返納後に利用しやすい制度があると助かる <保育幼稚園課（保育所・保育園含む）>
96	各公共交通機関同士の運行の連絡 <介護高齢福祉課>
97	利用促進などによる効果は限定的で根本的な解決になっていない。（やらないよりマシかもしれないが） 10年20年後を考えた時、人口減、学生の減少による利用者減が着実に進行する中、代替手段など抜本的な検討を始める時期にきていると思う。（近鉄大阪線の維持さえ困難になる時期も遠くないのではないか） <医療福祉政策課>
98	最寄り駅までが遠い。 利用したい便がない。 <保育幼稚園課（保育所・保育園含む）>
99	公共交通機関を平時に利用するだけでなく、乗ること自体にインセンティブやイベント性があるとよいと考える <健康推進課>
100	市内の公共交通については、利便性が非常に悪く、身体が不自由で近距離しか自家用車の運転が困難な人は、島ヶ原だとJR関西本線で関西方面へ向かってしまう。例えば、島ヶ原ぐるり号で片道700円を払い、30分かけて地域内を回り、30分かけて上野市内に赴いても、小田周辺か市駅周辺での徒歩で買い物し、時間制限がある中での買い物は、体力的にも非常に辛く健常者が基本のルートとなっている。利用日も火・金曜日と限られているため、物理的に利用ができない。また、市駅から他のバスに乗車して別のエリアに赴いた場合は、帰りのぐるり号の接続が無いため、結局は、伊賀鉄とJRを使って、駅まで家族や知人に迎えに来てもらうことになります。 一方で、片道700円を支払って移動するなら、どうしても関西方面へ行く方が便利だと感じてしまう。高の原イオンやイオンモール大和郡山店なら同額の片道830円で、ぐるり号と同程度の1時間前後で着き、店舗内には車いすも完備されており、帰宅の時間を気にする必要も無いため、身体が若干不自由な程度で電車やバスが移動手段になる方は、少しの徒歩での移動距離を我慢すれば、店舗内は家族に車椅子で移動でき負担が少なく、その反面、市内の公共交通を利用するのは、時間が制限され、伊賀市内にも関わらず、移動時間が掛かりすぎ、乗換が複雑すぎて戸惑いを感じます。 なら、どうすれば良いかと言われると非常に困りますが、まず、公共交通体系を考えた時、人を集客する拠点となるランドマークが存在していないのではないかと感じます。支所エリア単位ではなく、市全体で、心臓となるベースが、現在複数に散在しており、複雑な血管が個別に違う動きをしているため、身体の体を成さないのではないかと朧気ながらそのように思います。 北と南に横断する、JR西日本と近畿日本鉄道、南北を縦断する伊賀鉄道、そして、5エリアに分断された三重交通や市バス、更に細分化された、コミュニティバスやデマンドバスなど、十分すぎるインフラが整備されているにも関わらず、基幹拠点となる場所が北から伊賀上野駅、柘植駅、中央は市駅、南は伊賀神戸駅と分散し、過去の都市開発の発展を考えた時に、拠点となる駅を集中的に投資し周辺の駅前開発を進めた結果が現在の日本の駅周辺の魅力に繋がっていると思います。 伊賀市の合併以前は市駅を中心として商業を基盤に発展し、現在は、市駅を中心に観光を基盤に発展させようとしているように思います。しかし、公共交通は、市民の生活基盤の重要なパイプであり、基幹拠点は、商業の発展が欠かせない場所だと思います。 当然、地域ごとの魅力は不可欠ですが、中心市街地の発展は当然として、分散投資をする余力の無い伊賀市では、まずは、人の流れを知るために人流センシングを行い分析し、地域ごとの人の移動ルートとその特徴、移動の滞りによる人口統計分析やその解析などまず知ることから始める必要があるように思います。 そのため、市の商業の発展と公共交通は切っても切り離されないと思います。 今後、人口減少とコミュニティの縮小と問題が山積してきます。現状を維持するのも難しい時代だと思いますが、変革が早すぎると、それに追いついて来れない人の方が多いと思います。 提案には程遠いですが、江戸時代から平成中期までは人口は増え続け、移動手段の多角化により、地域内循環社会からよりグローバルな発展をし続け、発展に応じて、公共交通の需要は高まってきました。しかし、人口減少が今後進むなかでは、公共交通の利用は減り、ニーズは減り、移動手段は必要なく、家庭内と世界が直接繋がるプラットホームの社会が進展しています。 こうした、人の生活の流れをまず知り、本当に必要なもの不必要なものといった取捨選択をしつつ、ゆっくりと進めて行けば良いと思います。 <島ヶ原支所>
101	当日に人員移動や、補勤などがあるため難しいのではないか。地域柄、駅まで遠い、本数も少ないので車しか選択肢がないと思います。 <警防第3課>
102	上野行きのバスがなくなって不便 関西線がよく止まるので困る <島ヶ原支所>
103	観光客等を増やして、鉄道の利用者を増やす。そうすれば、本数を増やしてもデメリットは少ないと思います。現状のまま、本数を増やしたところで、デメリットが勝ってしまうと思う。 <警防第1課>
104	毎週市長のコメントが表示されるのは不愉快なので止めてほしい。 利用したいという意欲が減退する。 <教育総務課（学校施設室含む）>
105	電車、バス共に本数が少なく感じる。 <警防第3課>

106	駅や停留所が近くにないため公共交通機関の利用が少ない。 日常生活において車が必須となっており、公共交通機関に馴染みがなく、関心をもてるきっかけがあるとよいと思う。＜阿山支所＞
107	・高齢者が介護認定申請の際に、「免許証を返納したから病院や買い物の支援を希望する」ことが多いと感じます。 ・歩行困難であるが免許の返納をしておらず自家用車を運転している方から、「免許証を返納したら買い物も行けず生活できなくなる」という言葉をよく聞きます。他の事業者や法令関係で難しいのかもしれませんが、免許証を返納しても現在の生活スタイルを維持できるような、安価でだれもが簡単に利用できる公共交通が必要ではないかと思います。＜阿山支所＞
108	利用できる公共交通機関がなく、早朝仕事に出かける家族に送迎してもらい、病院の玄関で開院されるまで寒い中待つことがあった。また、診察時間などが遅れると、乗り継ぎがなくなり帰宅できないこともある。一本乗り遅れると夕方まで待つことになり、その時間待ちをするような場所（待合室など）もなく困っているとのことを何度か聞いています。＜阿山支所＞
109	市長の利用回数の実績は？ あんなものを見せられても協力しようという気にはならない。 街頭演説の日のたびに庁舎西側駐車場に車を停めているようなモラルの低い市長に従う気にはならない。＜生活支援課＞
110	一般的な「市民の足」としての役割はもう復活不可能なところまで来ているのでは。 どうしても必要な人に対しては、デマンド型の車両サービス等を提供したほうが結果安くなるのではないかと感じる。 今後小中学校の統廃合が進む中で、公共交通機関の軸を児童生徒に置いて考えたほうがよいのではないか。 利用者１～２名の声を聴くよりも…　＜教育総務課（学校施設室含む）＞
111	・駅にトイレは必要である。・駅に駐車場が必要である。 ・電車を降りてから先の足がないので何らかの政策が必要と思われる。 ・伊賀線と大阪線の連絡をスムーズに行うことが重要（昔に比べると不便）である。・駅にコンビニや飲食できる場所があれば無人ではなくなり利用する人はいると思う。＜青山支所＞
112	近鉄青山町駅の階段が高齢者には優しくない為、利用しなくなったり、時間をかけ上り下りしていると聞きます。駅の改修か伊賀神戸駅へのバスが増えれば利用者が安心するのではと思います。＜青山支所＞
113	（住民の人から云われた意見） ・JRには市の委託で駅員を置いているが、近鉄線には無人で交通系ICを使えない年寄りが不便をしている。 ・上野には１億円のトイレができたが、近鉄線には駅のトイレが撤去されても市はトイレを設置してくれない。 ・無人駅の不正乗車をもっとチェックして運賃のとりもれをなくすべき。 （私の意見） ・公共交通機関で通勤できる職員には定期券の現物支給してはいかがか。（但し残業時で交通機関がないなどについて対応が要る） ・青山町駅の利便性をもっと活かすべき。 ・和歌山大の辻本先生は名張の人なのでもっと上手に伊賀地域の公共交通利用促進にかかわってもらってはどうか。＜青山支所＞
114	来年同じ取組をするようなら市長のコメントを毎週PCに出すのはやめてください。 名前を見るのすら不愉快なので、公共交通の利用意欲が下がります。＜保険年金課（診療所含む）＞
115	学生の利用が多いと思いますので、利用している学生等に協力いただいて、公共交通機関のメリット等の周知に力を入れてはどうでしょうか。＜住宅課（空き家対策室含む）＞
116	伊賀市内の公共交通機関に関して受ける意見：伊賀鉄道が行っているイベント（電車内でお菓子を食べられたりお酒を飲める等・・）は、普段伊賀線を利用していない方にも興味を引き、良い事だと思う。気づいたら終わっている事が多いのでもっと行ってほしい。 未就学児や小学生低学年位の子供たちは、電車やバスなどの乗り物好きが多い印象を受ける。その子らを対象に、イベントを行い公共交通に興味を持ってもらうのはどうでしょうか。（危なくない範囲で実際に運転ができる、動く車内でヒーローショウ等…）　＜住宅課（空き家対策室含む）＞
117	そもそも不便すぎて　問題外　田舎は違う方法を考えるべき　＜廃棄物対策課（さくらリサイクルセンター・不燃物処理場・浄化センター含む）＞
118	伊賀鉄道の利用者減少対策として、四十九駅北の空地に、市営（第三含む）の住宅建設を提案します。子育て世帯（伊賀市外からの転入優遇）及び高齢者世帯限定にし、人口減少対策と孤独死対策にされてはいかがでしょうか。また、駅近住宅にすることで、電車のみの利用で買い物や病院へのアクセスが可能となり伊賀鉄道使用者減少対策にもつながり、過疎地域からの高齢者移住を促し、水道等のライフラインを含めたコンパクトシティーに寄与することができると思います。（予算がかかりますが）　＜警防第３課＞
119	「乗り継ぎが不自由である、便数が少ない」など利用にあたっての不満を述べる方が多いが、交通手段を存続させるという視点が欠けている。目的や日時により、上記の交通機関を選択肢に入れられる状況であれば、不便でも使おうと思わなければいけない。（職員も市民へも啓発しましょう）　＜同和課（各市民館等を含む）＞
120	市内の公共交通機関は年々不便になるので、それをカバーするものが必要。＜廃棄物対策課（さくらリサイクルセンター・不燃物処理場・浄化センター含む）＞
121	巡回バスの本数が少ない。路線バスとの連絡が悪い。路線バスの時間が利用時間に合わない。路線バスの時間変更の時巡回バスとの連絡が取れず乗り遅れなど困ったなどの話があった。＜同和課（各市民館等を含む）＞
122	伊賀鉄道は時間がかかりすぎて通勤、通学に利用するには不便。運賃、特に通学定期が高い。行政バスは乗りたい時間になく、空気を運んでいる。などの意見を聞きます。利便性に重点をおいた見直しが必要かと思います。＜教育総務課（学校施設室含む）＞
123	値段を安くする。特に伊賀鉄道の定期が高いとも聞く。＜生涯学習課＞
124	高齢化の進む、まちづくりの最終課題は、病院や、買い物を目的とする市民の身近な移動手段をどうするかになる。持続可能のより地域に密着したコミュニティバスの設置に向けた市上げての取り組みが急務であると思う。＜生涯学習課＞
125	バス停、駅までが遠く、車に乗れなくなれば引っ越しをする方もいる地域。子どもも一時間弱かかって学校へ通っている。＜生涯学習課＞
126	公共交通は単に交通手段としてだけでなく、公共財としての価値を持つことを市職員の共通認識として浸透させる必要があると思います。＜地域包括支援センター（障がい者相談支援センター含む）＞
127	もう少し、本数を増やしてくれれば乗る人も増えるのではないかと思う。公共機関の利用者が少ないので、職員は車だけでなく、公共機関の利用もしてほしいと思った。＜地域包括支援センター（障がい者相談支援センター含む）＞
128	田舎に居住する免許を返納した高齢者から、高額な経費がかかっている伊賀鉄道を廃止し、バス路線を増やしてほしいという意見を聞いたことがある。＜こども政策課＞
129	伊賀鉄道と文化会館への行き帰りの連絡が悪いです　＜同和課（各市民館等を含む）＞
130	バスの本数増　＜地域包括支援センター（障がい者相談支援センター含む）＞

131	観光資源として活用できないか。＜保険年金課（診療所含む）＞
132	公共交通は高齢者ににとってら利用しにくい。例えば、新堂駅は階段を登るのができない。循環バスはバス停までが歩いていけない。歩行器や車椅子を一緒に乗せてもらえない。という声があった。市民にとっては、できれば、バスより、目的地まで直にいけるタクシーの方が利便性は高い。タクシー助成を充実が望ましい。＜地域包括支援センター（障がい者相談支援センター含む）＞
133	市街地と近郊地（へき地）も利便性を平等にすべき ＜廃棄物対策課（さくらリサイクルセンター・不燃物処理場・浄化センター含む）＞
134	バス停を増やし循環バスの増便等に向け利便性の検討等必要と思われる。また、伊賀線においては利用料金がやや高めと思われ利用客が減少傾向。観光客の取り込み等具体策が必要と思います。＜廃棄物対策課（さくらリサイクルセンター・不燃物処理場・浄化センター含む）＞
135	今後、高齢化に伴う免許証の返納より、日常生活に支障が来して来る事が懸念されると思います。出来だけ高齢者がひきこもりにならないような施策をお願いします。＜消防本部・伊賀消防署　管理課＞
136	槙山に住んでいますが、自家用車を利用しないと生活ができません。将来的に自動運転の車が普及し、自宅の近辺まで公共の車を呼び出せるような仕組みになれば、利用すると思います。＜建設管理課＞
137	駅舎を考える会の方に報酬等をもう少し支給してもいいのではと思います。清掃等夏場は特に大変です（草刈り等） ＜保険年金課（診療所含む）＞
138	仕事では、利用はないが休みでは、乗るようにしている。＜保険年金課（診療所含む）＞

Fin.

別添資料

公共交通機関の利用について

１．公共交通の重要性～利用促進の目的～

公共交通利用促進は、次の５つのテーマを掲げています。

① 公共交通の維持・活性化
② 交通安全
③ 渋滞解消
④ 二酸化炭素排出量の削減
⑤ 健康増進

○「伊賀市ゼロカーボンシティ宣言・地球温暖化対策実行計画（事務事業編）」について

伊賀市では、令和６年４月に「伊賀市ゼロカーボンシティ宣言」を行い、市民、民間事業者、行政が一体となって取り組み、2050 年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロ（カーボンニュートラル）をめざしています。

また、伊賀市（行政）としての計画である「伊賀市地球温暖化対策実行計画（事務事業編）」においても、職員の日常の取組の一つに「移動の際には公共交通を積極的に利用する（抜粋）」と掲げられています。地球温暖化対策の観点からも有効な手段の一つであることから、公共交通機関を利用し二酸化炭素排出量の削減にご協力をお願いします。

伊賀市ゼロカーボンシティ宣言
市民、事業者及び行政が一体となって取り組み、2050 年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロをめざした宣言

地球温暖化対策実行計画（事務事業編）
伊賀市（行政）の地球温暖化対策の取組を示したもの

お問合せ先：人権生活環境部　環境政策課（電話　22－9624）

○健康マイレージについて

公共交通利用促進の狙いのひとつ「健康増進」ですが、公共交通の利用がそのまま健康づくりにもつながると言っても、やはり行動に移すにはモチベーションが必要です。そこで一つの例として、健康推進課で実施している「伊賀市健康マイレージ事業」への参加を提案します。

◎健康マイレージは、健康づくりに取り組む市民をサポートする事業です。健康づくりに取り組み、ポイントをためて応募すると賞品が当たります。

① ＬＩＮＥアプリから友達登録します。
② 自分で決めた健康目標（一日〇〇歩あるく、野菜をたくさん食べる、筋トレする等）を達成したら、トーク下メニューの「ポイントＧＥＴ」をタップすると健康ポイントを貯めることができます。
③ 50 ポイント貯まったら「応募チケット」を獲得できます。
④ 獲得した「応募チケット」に記載されている「お応募番号」を、専用の応募フォームに入力し応募します。
応募者全員に協力店でお得なサービスが受けられる三重県とこわか健康応援カードをプレゼント。さらに抽選で賞品が当たります。詳しくは、市ホームページ、LINE 公式アカウント、パンフレット等をご覧ください。

市ホームページ　　LINE 公式アカウント

お問合せ先：健康福祉部　健康推進課（電話　22－9653）

２．通勤方法の公共交通機関への転換について

現在、本庁舎内で勤務される方が増えたことに加え、通勤に車を利用される方が多いため、職員駐車場が飽和状態となっています。
今回の公共交通利用促進期間を機に、通勤方法の公共交通への転換にご協力ください。

お問合せ先：財務部管財課（電話　22－9610）

○通勤届の変更等手続きについて

通勤方法の公共交通への転換にご協力いただける職員向け

各自で定期券を購入の上、実施期間の通勤届について、次のとおり変更手続きが必要となります。（※庶務事務処理上、通勤手当の当月払いとなるのは月締め日（基本毎月７日。７日が閉庁日の場合は、その前開庁日）の受付となり、それ以降は翌月払いとなりますのでご了承ください。）

① ≪正職員≫　庶務事務システムの「通勤手当申請」画面で、「事由」欄中の「通勤方法の変更」を選択し、必要箇所を入力のうえ、変更手続きを行ってください。また、自宅から勤務地までの通勤経路図を電子化し、申請へ添付してください。（電子化ができない場合は、別途紙提出も可。）
≪会計年度任用職員≫　紙申請により各所属に提出してください。

② 「定期券等確認表」に協力職員の名前・定期券・回数券の写しを添付し、各所属単位でとりまとめの上、人事課へ提出してください。

③ 公共交通利用の協力後、従前のように自家用車で通勤する場合は、再度、上記と同様の手続きを行ってください。なお、事前に決まっている場合は、実施前の手続きと元に戻す手続きを同時に行なうこともできます。

お問合せ先：総務部人事課　給与厚生係（電話　22－9606）

○時差出勤制度について

通勤方法の公共交通への転換に協力していただける職員向け

制度の対象となる職員が、通勤上の時差出勤を行う際は、所属長への申請が必要です。

詳細は

『desknet's NEO　文書管理/010 総務部/人事課/①帳票/①申請書類/時差出勤勤務申請/通勤上時差出勤』をご覧ください。

お問合せ先：総務部人事課　給与厚生係（電話　22－9606）

○パーク＆ライド駐車場について

パーク&ライド駐車場は、駅近くまで自家用車で行きそこから鉄道等に乗り継ぐための駐車場です。市では次のとおり、通勤に無料で使用（駐車）することができるパーク&ライド駐車場を整備しており実際に利用もいただいています。公共交通での通勤を検討されている方は、是非ご活用ください。

「駐車許可書」または「駐車証明書」の掲示を必要とする駐車場については、利用の際、ダッシュボード等車内の見やすい箇所に許可書等を設置してください。

（1）**≪伊賀鉄道≫　市部駅**：18 台　　**丸山駅**：14 台　　**比土駅**：11 台

≪市営駐車場≫　市営城北駐車場：256 台

⇒事前手続き等は不要です。

（2）**市営白鳳門駐車場** 25 台　　**市営だんじり会館駐車場**：34 台

① 定期券を購入して、当駐車場からパーク＆ライドで公共交通による通勤をする方

『desknet's NEO　文書管理/030 財務部/管財課/帳票/各種提出様式』に掲載されている「様式第５号　伊賀市パーク・アンド・ライド駐車場使用許可申請書」に　必要事項を記入し、添付書類を添えて管財課へ申請してください。

⇒発行された「駐車許可書」を、車両内の見やすい位置に設置して利用して下さい。

② ①以外で、公共交通による通勤のため上記（2）の駐車場をパーク＆ライドで利用する方

別添「駐車証明書」に、利用する日付・時刻等を記入して各自で印刷し、事前に所属長の承認を受けたものを使用してください。係員がいる場合は、出入の際、この証明書を係員に提示し、係員の指示に従ってください。

（注）係員のいない時間帯に入出場する場合は、駐車証明書を車内の見やすい場所に設置しておいてください。万が一、係員が気づかず“料金未納”の紙がはさまれていた場合にはお手数ですが、証明書に駐車した車の車番（例：三重〇〇〇あ▲▲▲▲）を記入の上で、管財課へお知らせください。無料の取扱いで処理をさせていただきます。

市営駐車場に関するお問合せ先：財務部管財課（電話　22－9610）
市部駅・丸山駅・比土駅のＰ＆Ｒ駐車場に関するお問合せ先：
地域力創造部公共交通課（電話　22－9610）

（３）**≪関西本線≫　市営佐那具駅駐車場**：64 台

市営佐那具駅駐車場について、**利用促進期間(10/１～12/31)の利用を**無料とします。

⇒事前手続き等は不要です。

（４）**支所の職員用駐車場**

公共交通に乗り継ぎ出勤される場合に、下記支所の職員用駐車場も利用していただけます。※各支所前の駐車場を利用希望の際は、事前に公共交通課にご連絡ください。

≪利用できる支所≫

・阿山支所　　・大山田支所　　・島ヶ原支所

（例）阿山支所駐車場⇒三重交通 ㉖玉滝線　　大山田支所駐車場⇒三重交通 ⑩阿波線

お問合せ先：地域力創造部　公共交通課（電話　22－9663）

○「みえエコ通勤デー」のご紹介

三重県が実施する、普段マイカー通勤をされている方を対象にした、バス運賃割引制度です。毎週水曜日(みえエコ通勤デー)にバスを利用いただくと、三重交通等が運行するバス路線が、通勤区間に関わらず運賃**半額**にてご利用いただけます。なお、利用にあたっては「エコパ（みえエコ通勤パス)」の申請・入手が必要です。

① 三重県電子申請・届出システム（『エコパ（みえエコ通勤パス)』の申し込みフォーム）から利用申請する。（通勤経路の確認等の審査があります。発行手数料無料。）

② 約 2 週間程度で「エコパ（みえエコ通勤パス)」が届く。（エコパに有効期限はありません。）

③ 水曜日にバスを利用して、降車時にエコパを提示し、乗務員に「エコ通勤割引でお願

いします。」と声をかける。

※高速バス路線のほか、コミュニティバス「にんまる」、行政バス等はバスは対象外です。一般の路線バスが対象です。

←三重県ホームページ　「みえエコ通勤デー」案内ページ

お問合せ先：三重県環境生活部　地球温暖化対策課（電話　059-224-2770）

○各鉄道切符（乗車券・特急券ほか）の購入場所について（お願い）

ＪＲ及び**近鉄**の切符については、下記の場所で購入いただいた場合、市及び伊賀鉄道の収入となりますので、購入いただく際はご協力いただきますようお願いします。

①ＪＲの切符について：市とＪＲ西日本との契約により、発売手数料が市の収入になります。

購入場所：柘植駅（窓口営業時間　午前７時 00 分～午後４時 00 分）※日曜休業
新堂駅（窓口営業時間　午前６時 00 分～午後５時 00 分）
佐那具駅（窓口営業時間　午前５時 50 分～午後５時 00 分）
島ケ原駅（窓口営業時間　午前７時 00 分～午後６時 00 分）

購入できる切符：普通乗車券、定期乗車券、特急券、団体乗車券など

※新幹線の切符も購入できます（自動改札には非対応です）。

②近鉄の切符について：近鉄と伊賀鉄道との契約により、切符の発売手数料が伊賀鉄道の収入になります。

購入場所：上野市駅（窓口営業時間　午前５時 30 分～午後 11 時 20 分）

購入できる切符：普通乗車券、特急券、特別車両券、サロン券、企画券

※特急券と乗車券を同時に購入する場合のみ、乗車日の１ヶ月前から購入可能です。

利用促進全体に関するお問合せ先：　地域力創造部　公共交通課　電話　22－9663

【令和８年度】公共交通機関利用促進ポスター

