

第3章 持続可能な地域公共交通の実現に向けた方針

3-1 基本理念

すべてのひとが幸せにくらせる 伊賀市の地域公共交通
～みんなで支える みんなが気軽におでかけできる ネットワークづくり～

伊賀市総合計画に示された将来像「すべてのひとが輝く地域が輝く～みんなで話そう伊賀市の未来～」との整合を図るとともに、これまでの現状や課題を踏まえ、伊賀市の公共交通を市民・関係者みんなで支え合いながら、誰にとっても分かりやすく、利用しやすい「すべてのひとが幸せにくらせる 伊賀市の地域公共交通」を目指します。

伊賀市の公共交通は、将来にわたって目指すべき姿を基本理念として明確に示し、その実現に向けて、現在取り組むべき基本方針や施策を体系的に検討しました。

【コラム】地域公共交通活性化再生法の改正について

近年、人口減少や高齢化の進行、バスやタクシーの運転手不足などの影響により、全国各地で公共交通をこれまでと同じ形で維持することが難しくなっています。その結果、移動手段が限られ、日常生活に支障が出る地域も増えています。

こうした状況を受けて、国では地域公共交通活性化再生法の見直しが行われてきました。この法律では、市町村が中心となり、地域の実情に合わせて公共交通を考え、整えていくことが重視されています。

改正後の法律では、バスやタクシーといった従来の交通手段に限らず、デマンド交通なども含めて、地域に合った移動手段を柔軟に組み合わせることが大切だとされています。また、交通事業者だけでなく、福祉や医療、教育、観光など、地域のさまざまな関係者が連携して公共交通を支えることも求められています。

伊賀市の地域公共交通計画は、こうした法律の考え方を踏まえ、市民の皆さんの日常生活を支える移動手段を、市民・関係者みんなで支えていくことを基本理念の土台としています。

地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】 

背景・必要性

- 官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要。

概要

- 地域の関係者の連携と協働を促進するため、以下を法律に規定。
 - ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加。
 - ・国の努力義務として、「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加。
 - ・「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

交通・他分野間の共創（地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現）



『経済財政運営と改革の基本方針2022』（骨太方針）（令和4年6月7日閣議決定）

第2章 新しい資本主義に向けた改革 2. 社会課題の解決に向けた取組 (3) 多様化・地域活性化の推進
(分散型国づくり・地域公共交通ネットワークの再構築)
デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能な多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協働の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる有効性ある支援等を実施する。

4

図 地域公共交通活性化再生法の改正（一部抜粋）

（出典：国土交通省 地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について（R5.10）

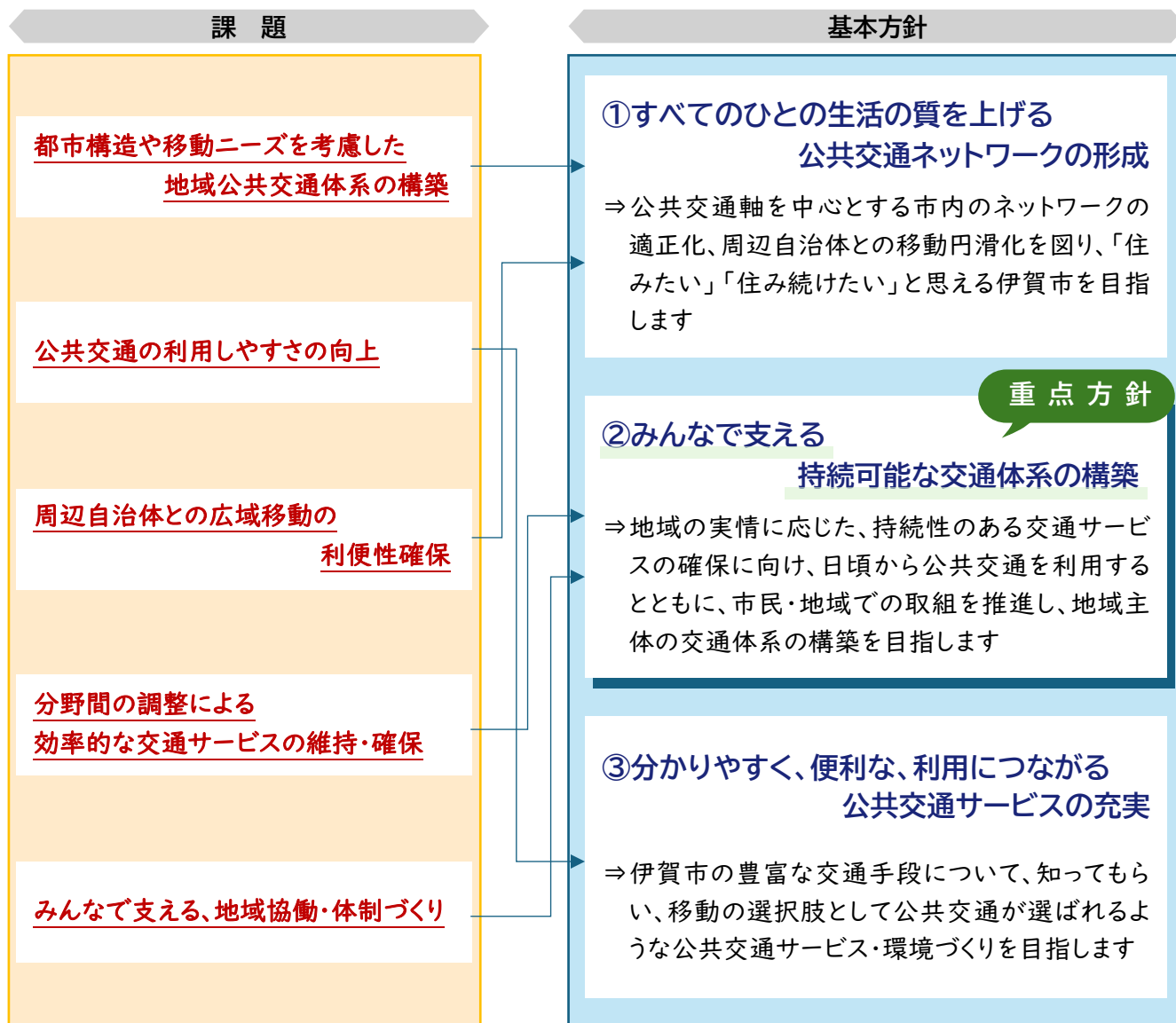
3-2 基本方針

基本理念及び課題整理を踏まえ、以下に示す3つの基本方針を設定しました。

本市の公共交通を取り巻く環境は、人口減少や高齢化の進行、利用者の減少、運転手不足などにより、今後さらに厳しさを増すことが想定されます。特に10年先を見据えた場合、従来のように地域の公共交通事業者のみで公共交通サービスを維持していくことは困難になると考えられます。

一方で、公共交通は市民の日常生活や地域の活力を支える重要な基盤であり、将来にわたって維持していくためには、行政や交通事業者に加え、市民や地域がそれぞれの立場で関わり、伊賀市全体で支えていく視点が不可欠です。

このような認識のもと、本計画が掲げる将来像及び基本理念の実現に向けて、市民一人ひとりが公共交通を「自らの問題」として捉え、共助の考え方にに基づき交通体系の維持・確保に取り組んでいくことを重視し、基本方針2「みんなで支える持続可能な交通体系の構築」を重点方針として設定しました。



基本方針1 すべてのひとの生活の質を上げる 公共交通ネットワークの形成

- 上野市駅中心を広域拠点とし、その他の5つの地域の拠点を結ぶ幹線交通の維持・確保により、市中心部への公共交通を用いた利用をスムーズにし、市民の日常生活におけるおでかけのしやすさを支えます。
- 各地域における日常生活における移動の利便性を高め、市民の暮らしを支え、多核連携型の都市構造実現にも資するため、市街地と周辺地域をつなぐ地域公共交通ネットワークを形成します。
- 通勤や通学における市内、市外への利便性を維持・向上し、市外への人口流出の抑制や定住促進を図ります。
- 伊賀市固有の観光資源でもある「伊賀鉄道」は、伊賀市の南北に位置する交通拠点を結ぶ重要な軸線として、市民、来訪者から愛用される交通機関として育みます。
- 市の中心部に新たな観光拠点が整備され、観光面での魅力も高い、伊賀市の特性を磨くため、観光客も来訪や来訪後の周遊において公共交通をシームレスに利用しやすい環境を整え、賑わい創出につなげます。

基本方針2 みんなで支える 持続可能な交通体系の構築

- 市民の7割が公共交通を今後も利用し続ける・将来的に利用したいと考えていることから、市民の生活を支える持続的な地域公共交通のあり方を地域とともに検討し、具体的な取組を進めます。
- 地域公共交通の維持・確保に向けては、移動サービスの利用・提供の両側面において市民の自発的な協力や利用が不可欠であり、市民アンケートで「安価で移動できる地域主体の交通手段」のニーズが高いことから、地域公共交通の日常的な利用に関する理解促進や機運醸成に取り組むとともに、地域主体の公共交通サービスや、住民ボランティアによる公共交通サービスについて検討します。
- 人口が低密度な郊外部・中山間地などにおいては、交通空白地が存在することから、地域主体の交通の構築に向けて、市民・地域・伊賀市・交通事業者等が連携して、ニーズに合った交通手段の確保や運転手等の担い手の確保に取り組みます。
- 将来の利用者・担い手確保に向け、小中学生をはじめ若者の公共交通利用に対する意識醸成につながる取組を進めます。
- 現在あるスクールバスや福祉バスなど複数の輸送資源について、混乗可能性や運転手・車両の共有等を含めた一元的な交通体系を検討します。

基本方針3 分かりやすく、便利な、利用につながる 公共交通サービスの充実

- ▶ 多様な交通手段の存在を十分に周知し、市民の移動時の選択肢としての認知度を向上します。
- ▶ 利用につながるよう、多様な輸送資源についての一元的な分かりやすい運行情報提供、乗継しやすいダイヤ設定など、運行サービスの充実を図ります。
- ▶ 子どもや高齢者、障がい者等にとって、日常生活の移動のしにくさが社会活動の妨げとならないよう、安心して利用できる公共交通サービス提供に努めます。
- ▶ 分かりにくさや情報不足が公共交通利用の妨げにならないよう、リアルタイムの運行情報提供、多様な支払い方法の導入、利用しやすい料金の見直しなど、利便性の向上を図ります。
- ▶ 伊賀市は、外国人住民も多く、インバウンド誘客にも取り組んでいることから、外国人の公共交通の利用にもつながる案内の充実を図ります。
- ▶ 伊賀市の公共交通は、高校生の通学に欠かせないものとなっていることから、高校生のニーズに合った交通手段の確保に努めます。

【コラム】地域公共交通の「リ・デザイン」について

公共交通を取り巻く環境が大きく変化する中で、国は「地域公共交通のリ・デザイン」という考え方を進めています。リ・デザインとは、これまでの交通をそのまま続けるのではなく、地域の暮らしや将来の姿を見据えて、交通の仕組みを見直し、作り直していくことを意味します。

これまでは、鉄道、バス、タクシーなどが、それぞれ別々に運行されることが一般的でした。しかし人口が減少する中では、こうした形を維持することが難しくなっています。

そこでリ・デザインでは、スクールバスや福祉施設の送迎、観光の移動手段なども含め、地域にある移動の仕組みや資源を全体として捉え、うまく活用していくことが重視されています。また、交通事業者同士の協力や、交通と福祉・教育・観光などとの連携も大切にされています。

伊賀市の地域公共交通計画では、このリ・デザインの考え方を踏まえ、市民の暮らしに寄り添いながら、無理なく続けていける公共交通の仕組みを構築していくことを、基本理念・基本方針に位置付けています。



図 公共機関のリ・デザイン全体の取組
(出典：国土交通省 地域公共交通のリ・デザイン HP)

3-3 地域公共交通ネットワークの将来イメージ

(1) 市全域の公共交通将来イメージ

伊賀市都市マスタープランの将来都市構造などを踏まえ、伊賀市の地域公共交通ネットワークの将来イメージを設定しました。

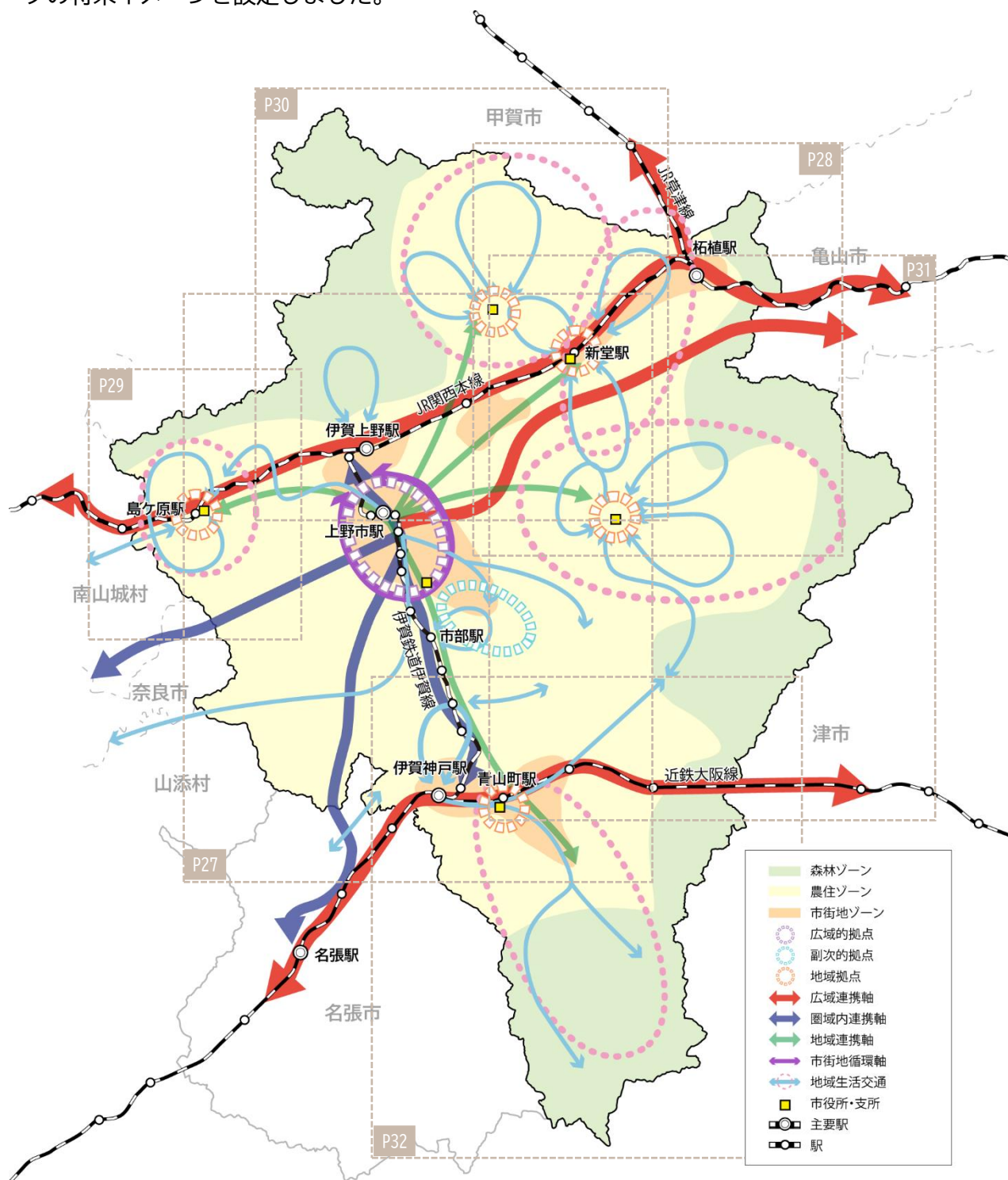
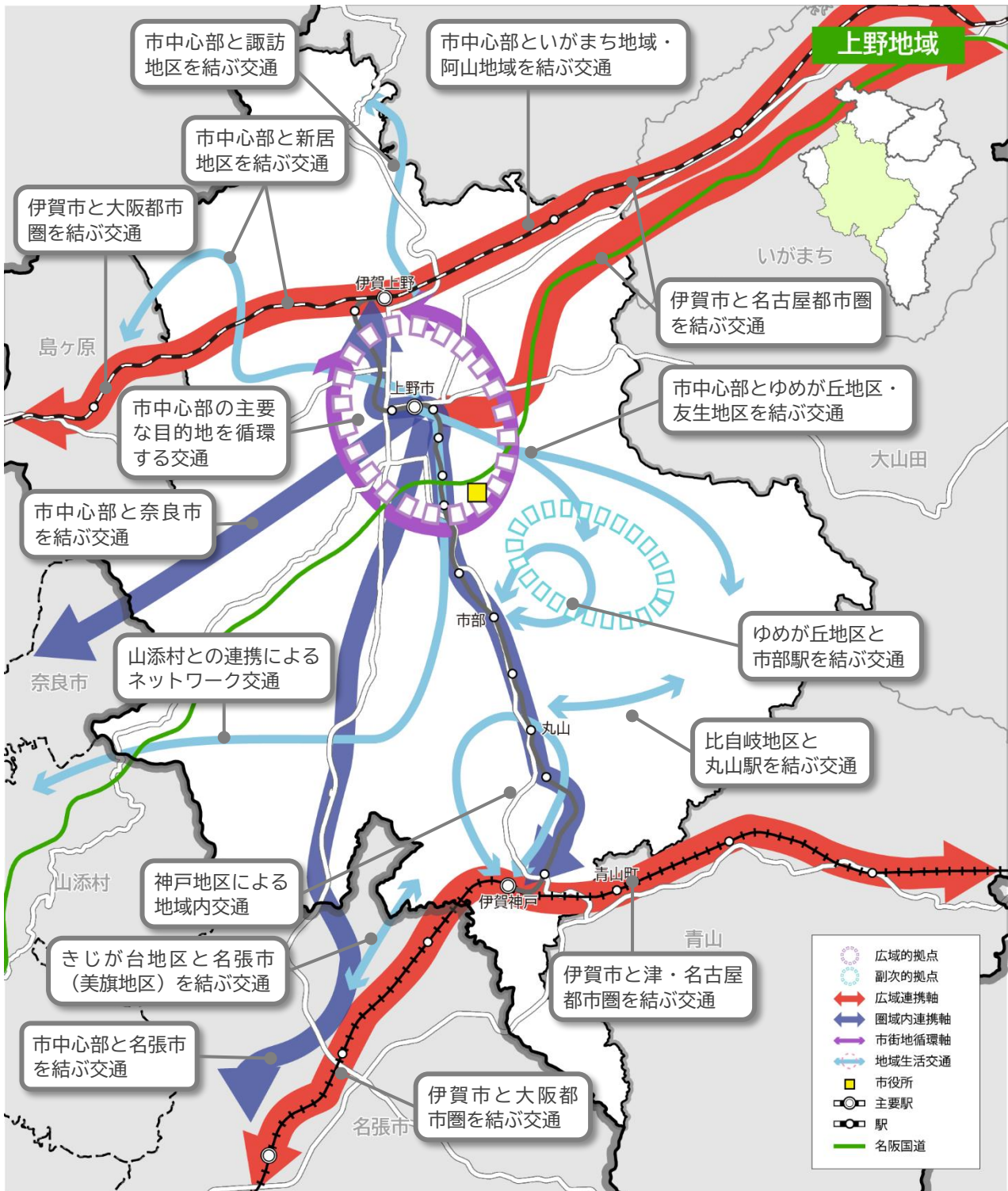


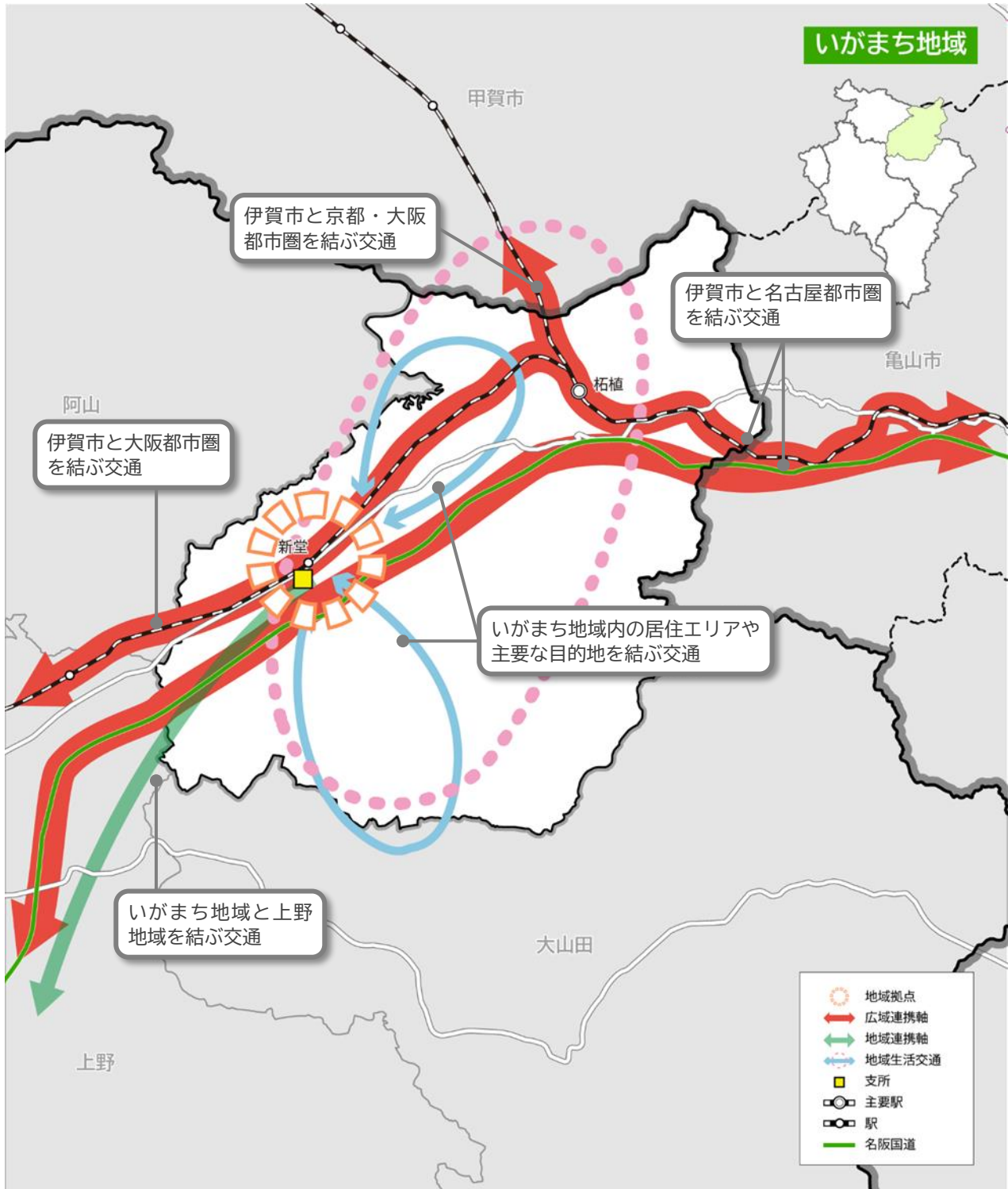
図 3-1 伊賀市地域公共交通ネットワークの将来イメージ

(2) 地域別公共交通将来イメージ

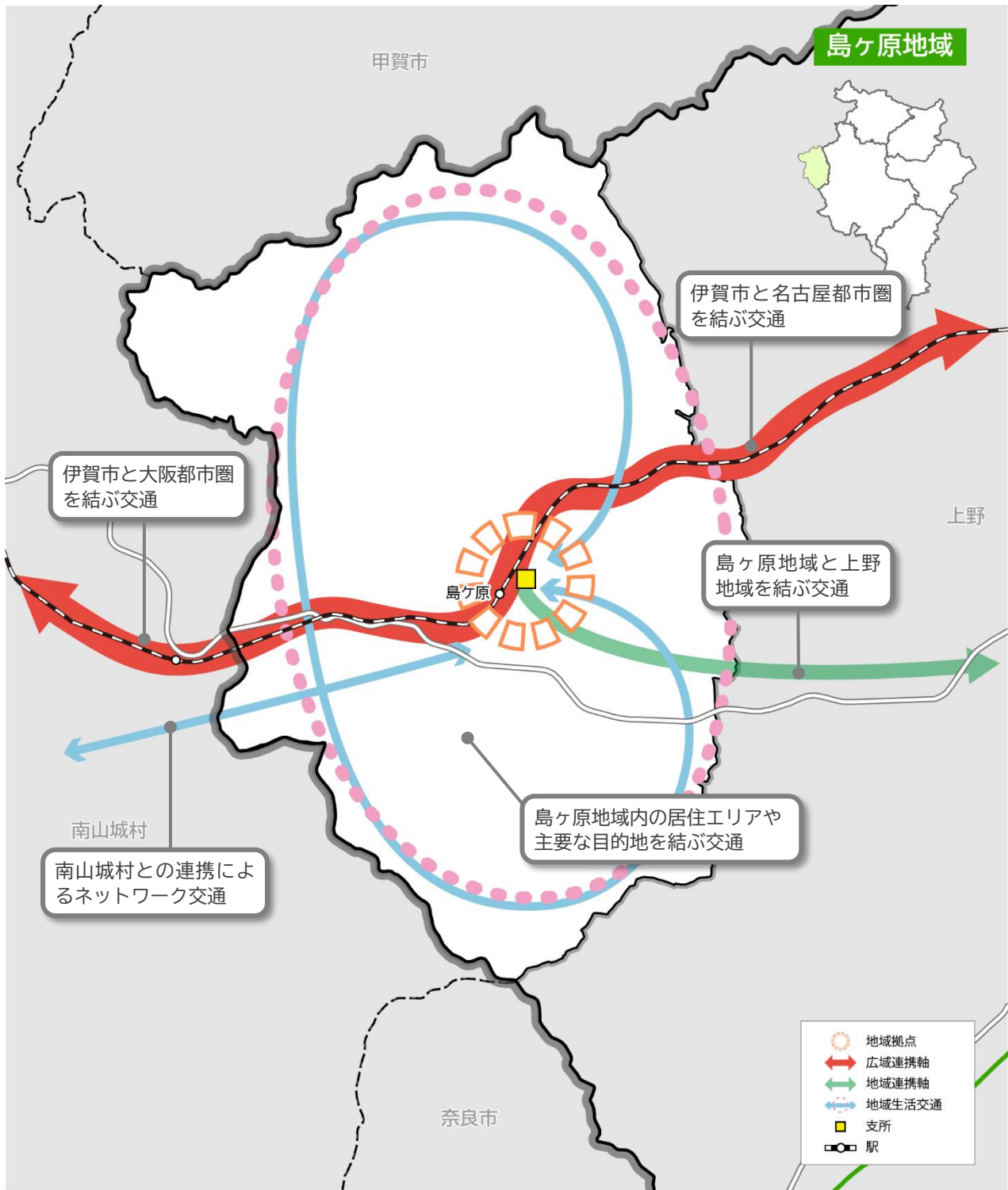
1) 上野地域



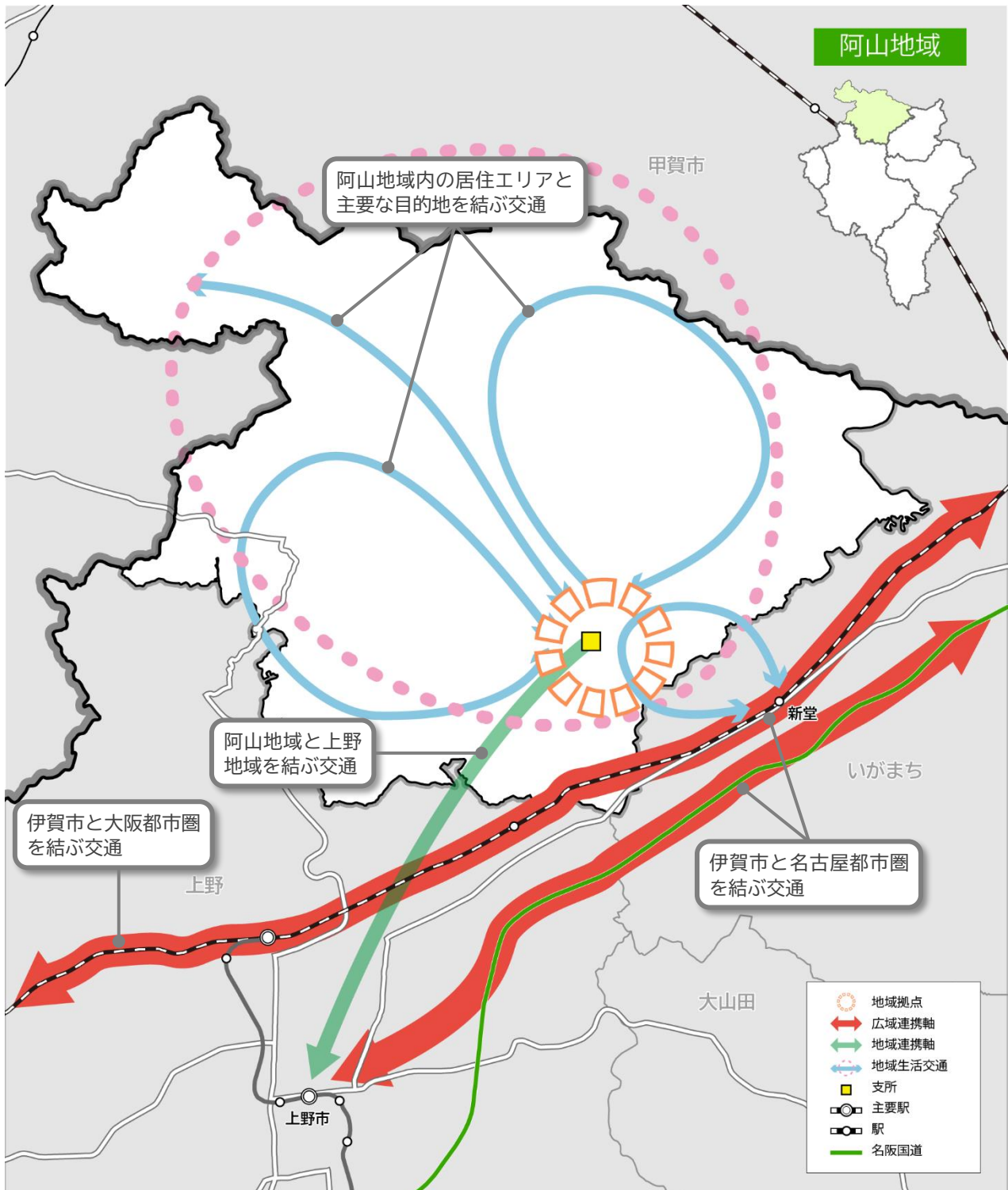
2) いがまち地域



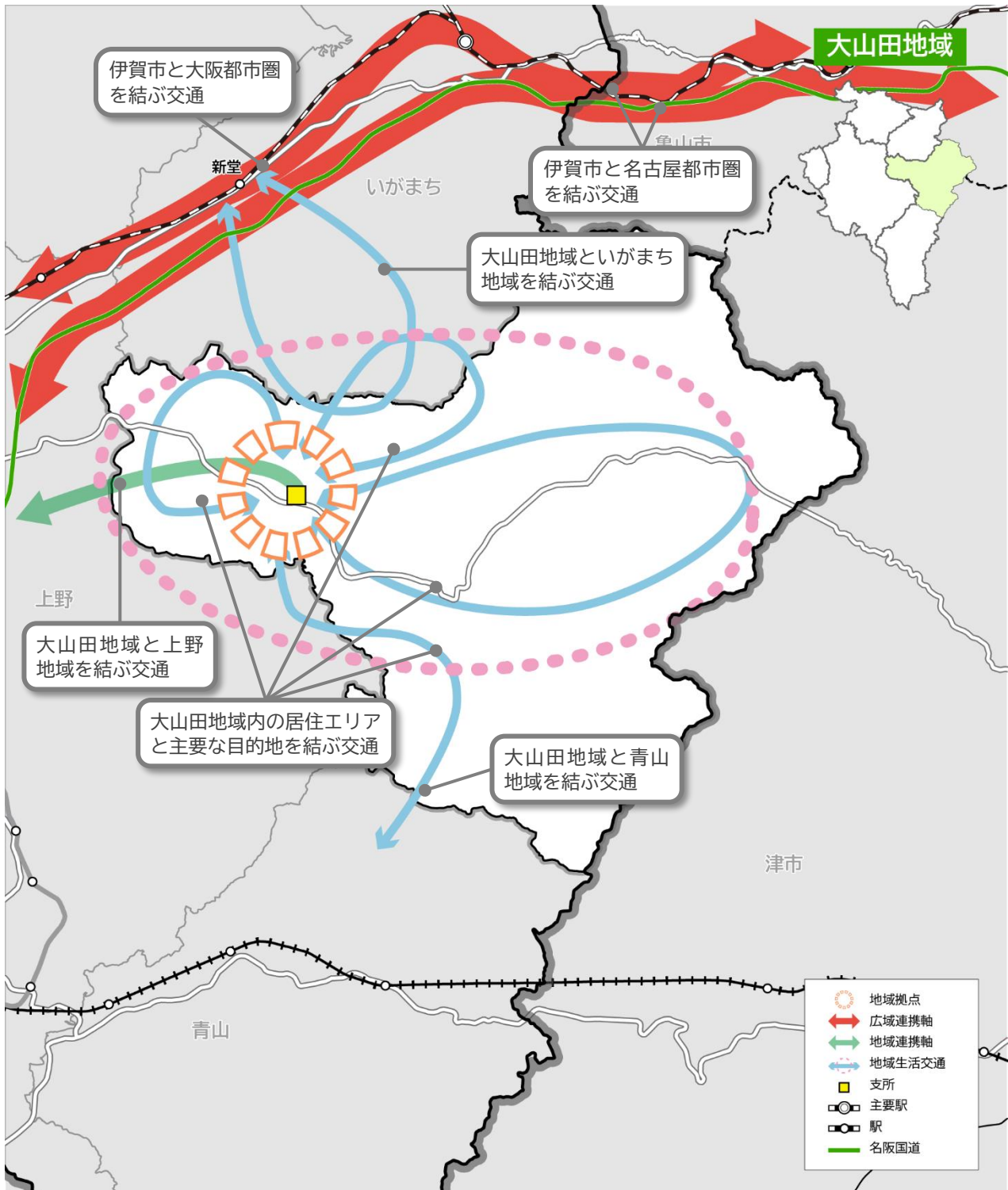
3) 島ヶ原地域



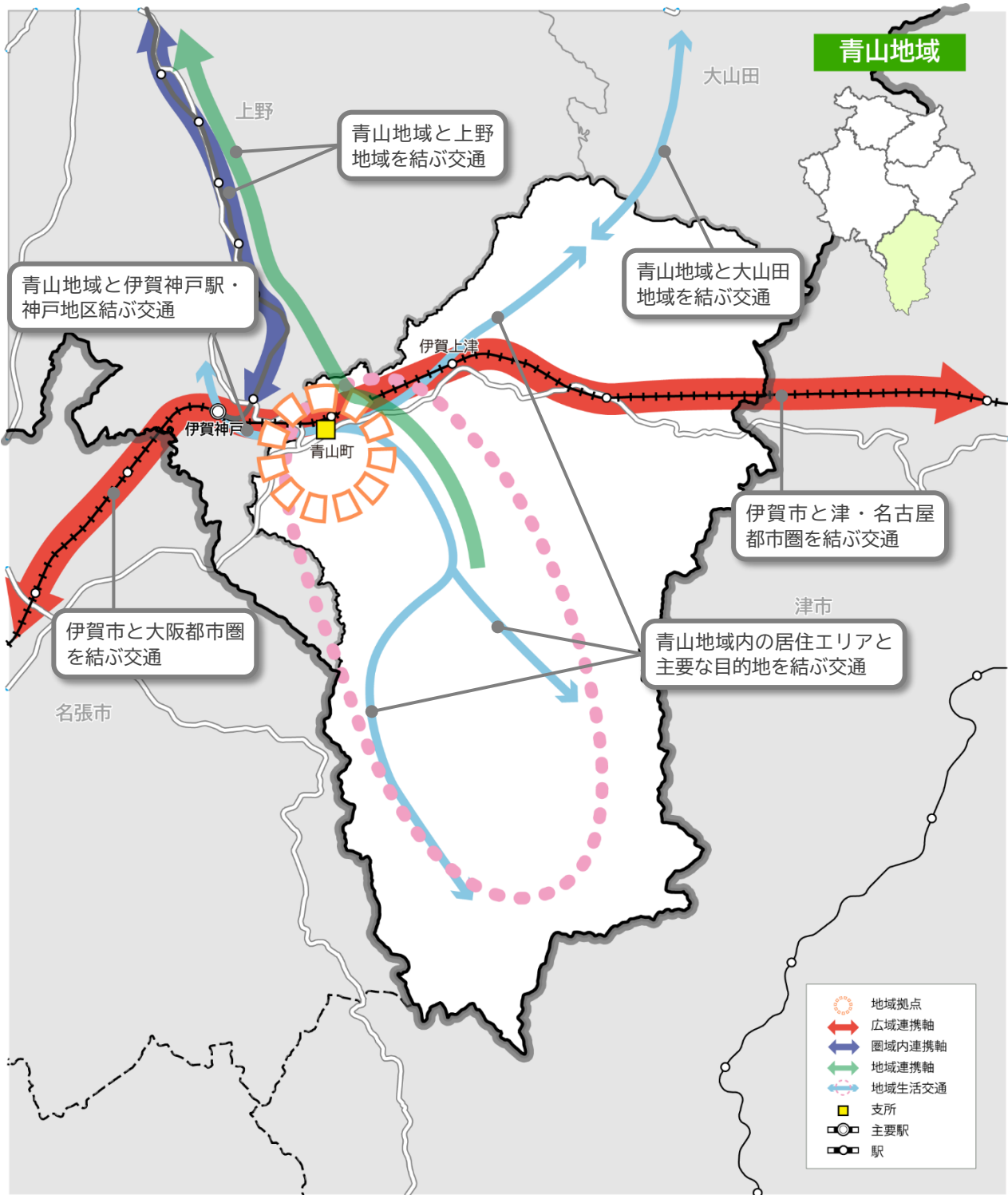
4) 阿山地域



5) 大山田地域



6) 青山地域



3-4 地域公共交通の機能分類とサービス水準の設定

(1) 地域公共交通の位置づけと機能分類・サービス水準の設定

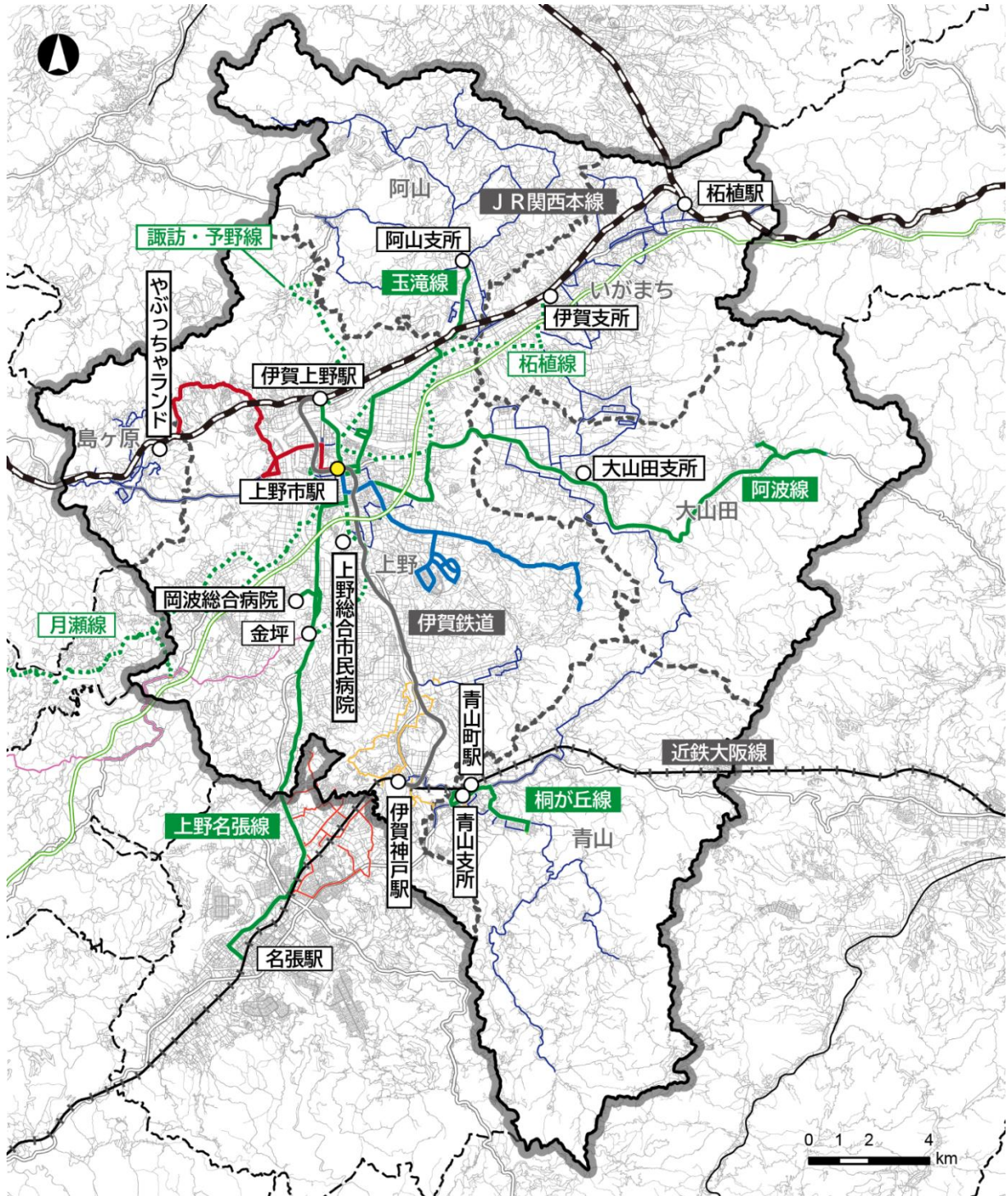
- 伊賀市内の鉄道は、大阪～名古屋間を結ぶ広域的な公共交通の軸として北部をＪＲ関西本線、南部を近鉄大阪線、京都方面へＪＲ草津線が機能しています。また、ＪＲ関西本線と近鉄大阪線を結ぶ形で伊賀鉄道が市の中央部を南北に縦断しており、伊賀市の広域交通体系の骨格を形成しながら、市民や来訪者の広域的な都市間の移動需要に対応しています。そのため、これら鉄道を『公共交通軸（鉄道）』と位置づけます。
- 名古屋上野高速線は、市内を東西に貫く名阪国道を軸に、伊賀市と名古屋を結ぶ高速バスです。鉄道と同様に、市民や来訪者の広域的な都市間の移動需要に対応していることから、高速バスを『公共交通軸（高速バス）』と位置づけま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

表 3-1 地域公共交通の機能分類と路線維持の基本的な考え方

ネットワーク軸		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	
地域連携軸	圏域内連携軸	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す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 伊賀鉄道	
		公共交通軸 (高速バス)			高速バス（名古屋上野高速線）	
	地域連携軸	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) 廃止代替バス (月瀬線)	
					準基幹バス	<p>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。</p> <p>中心市街地との地域の生活拠点（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。</p>
		市街地 循環軸	循環バス	中心市街地内の生活拠点（医療施設、高齢施設等）を循環します。		
		地域生活交通	地域生活交通	地域の生活拠点（支所、最寄鉄道駅、医療施設、商業施設等）や基幹バス及び準基幹バスへアクセスし、生活のあらゆる需要に対応します。	<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及び発展に向け、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、いがまち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) 地域運行バス（かんべ北斗号）、美旗コミュニティバス、タクシー

※1：フィーダー系統

(2) 生活交通確保維持改善計画に基づいたバス路線について



- フィーダー系統 (西山・島ヶ原線)
- フィーダー系統 (友生線)
- 地域間幹線系統
- ⋯ 廃止代替バス
- 行政バス・コミュニティバス
- 地域運行バス (かんべ北斗号)
- はたっこ号
- 山添村村民バス

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

■市内バス路線一覧

系統名	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
【営業路線バス】							
上野名張線	伊賀上野駅前	上野市駅	名張駅西口	4条乗合	路線定期運行	三重交通	地域間幹線系統補助
阿波線	上野市駅	大山田支所前	汁付	4条乗合	路線定期運行	三重交通	地域間幹線系統補助
玉滝線	上野市駅	佐那具	阿山支所前	4条乗合	路線定期運行	三重交通	地域間幹線系統補助
桐が丘線	羽根東	青山町駅前	桐が丘	4条乗合	路線定期運行	三重交通	
【廃止代替バス】							
友生線	上野市駅	上野南公園前	高山	4条乗合	路線定期運行	伊賀市	フィーダー系統補助
諏訪・予野線	諏訪下出	伊賀上野駅	金坪	4条乗合	路線定期運行	伊賀市	
西山・島ヶ原線	上野市駅	西山	やぶっちゃんランド	4条乗合	路線定期運行	伊賀市	フィーダー系統補助
柘植線	上野市駅	服部口、寺田	新堂駅南口	4条乗合	路線定期運行	伊賀市	
月瀬線	上野市駅	永谷辻、奥法花	桃香野口	4条乗合	路線定期運行	伊賀市	
【いがまち行政サービス巡回車】※1							
柘植・西柘植線	消防署東分署前	柘植駅前・新堂駅南口	保健福祉センター	79条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	
西柘植・壬生野線	消防署東分署前	新堂駅南口	消防署東分署前	79条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	
希望ヶ丘線	新堂駅南口	滝川橋東詰・虹ヶ丘	希望ヶ丘口	79条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	

※1 路線の一部区間においてフリー乗降区間を設置

系統名	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
【島ヶ原行政サービス巡回車】							
デマンド型	島ヶ原地域内			79 条交通空白地有償運送	区域運行	伊賀市	
	島ヶ原駅	小田町	上野市駅	79 条交通空白地有償運送	区域運行	伊賀市	
【阿山行政サービス巡回車】※1							
玉滝 鞆田線	阿山支所	榎山 新田上	阿山支所	79 条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	
丸柱 河合線	阿山支所	諏訪 神社前	阿山支所	79 条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	
【大山田行政サービス巡回車】※1							
坂下線	大山田支所前	広瀬	滝	79 条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	
大沢線	大山田支所前	千戸 バス停	大山田支所前	79 条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	
虹ヶ丘線	大山田支所前	希望ヶ丘 口	大山田支所前	79 条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	
【比自岐コスモス号】							
比自岐線	農協前	市民センター前	丸山駅	79 条交通空白地有償運送	路線定期運行	伊賀市	

※1 路線の一部区間においてフリー乗降区間を設置

系統名	起点	経由地	終点	許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
【青山行政バス】							
高尾線	高尾	老川 公民館前	青山複合 施設 アオーネ	4条乗合	路線定期 運行	伊賀市	
霧生線	霧生上出	福川	青山複合 施設 アオーネ	4条乗合	路線定期 運行	伊賀市	
滝線	滝	伊勢路	青山複合 施設 アオーネ	4条乗合	路線定期 運行	伊賀市	
伊賀 神戸線	伊賀 神戸駅	羽根東	青山複合 施設 アオーネ	4条乗合	路線定期 運行	伊賀市	
羽根線	青山町 駅前	羽根東	青山複合 施設 アオーネ	4条乗合	路線定期 運行	伊賀市	
【コミュニティバス】							
コミュニ ティバス 「にんま る」	上野市駅	伊賀市役 所、市民 病院	上野市駅	4条乗合	路線定期 運行	伊賀市	
【地域運行バス】※1							
かんべ 北斗号	領主谷 公民館	神戸地区 市民セン ター	コメリ 青山店	4条乗合	路線定期 運行	神戸地区 地域運行 バス（か んべ北斗 号）運営 協議会	
【その他バス】							
はたっこ 号	近鉄桔梗 が丘駅東 口	きじが台 地区市民 センター	近鉄桔梗 が丘駅東 口	4条乗合	路線定期 運行	美旗地域 コミュニ ティバス 運営審議 会	

※1 路線の一部区間においてフリー乗降区間を設置

■地域公共交通確保維持事業の必要性

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

月瀬線
上野市駅と旧月ヶ瀬村（奈良県）を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や、中心市街地への買い物等の利用に不可欠な路線です。
いがまち行政サービス巡回車（柘植・西柘植線、西柘植・壬生野線、希望ヶ丘線）
柘植駅、新堂駅や市役所伊賀支所等の拠点施設といがまち地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線居住者の通勤、通学や、沿線に立地する病院への通院、大型商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
島ヶ原行政サービス巡回車（デマンド型巡回車）
島ヶ原地域内では、島ヶ原駅や島ヶ原支所等の拠点施設と地域内各集落を結び、通院や買い物など、地域住民の日常生活を支えるために欠かせない公共交通サービスです。 また、広域的には、島ヶ原駅から小田町内の大型商業施設や医療機関を経て上野市駅までを結び、買い物や通院、鉄道利用等の広域的な移動を支える重要な公共交通サービスです。
阿山行政サービス巡回車（玉滝鞆田線、丸柱河合線）
近隣の大型商業施設や医療機関、市役所阿山支所等の拠点施設と阿山地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線に立地する病院への通院、沿線の大型商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
大山田行政サービス巡回車（坂下線、大沢線、虹ヶ丘線）
市役所大山田支所等の拠点施設と大山田地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線居住者の沿線に立地する病院への通院、学校への通学、商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
青山行政バス（高尾線、霧生線、滝線、伊賀神戸線、羽根線）
青山町駅や市役所青山支所等の拠点施設と青山地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線居住者の沿線に立地する病院への通学、学校への通学、商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
コミュニティバス「にんまる」
市役所本庁舎、上野総合市民病院、伊賀鉄道上野市駅、四十九駅等の拠点施設と中心市街地各地区を結ぶ路線であり、沿線居住者の通院や買い物等の利用に不可欠な路線です。
比自岐線
比自岐地区と伊賀鉄道丸山駅を結ぶ路線であり、伊賀鉄道を介して近隣地区への移動を可能としている路線で、沿線居住者の通院や買い物等の利用に不可欠な路線です。
かんべ北斗号
伊賀鉄道丸山駅、伊賀神戸駅や神戸地区市民センター等の拠点施設と神戸地域内の各集落を結ぶ路線であり、沿線居住者の沿線に立地する病院への通院、沿線の商業施設への買い物等の利用に不可欠な路線です。
はたっこ号
きじが台地区と桔梗が丘駅を結ぶ路線であり、近鉄大阪線を介して近隣地区への移動を可能としている路線で、沿線居住者の通院や買い物等の利用に不可欠な路線です。

3-5 計画の目標

基本方針を推進するための目標指標を作成しました。

基本方針1 すべてのひとの生活の質を上げる公共交通ネットワークの形成

伊賀鉄道やバスをはじめとする地域公共交通の安定的な運行確保と、幹線鉄道や高速バス、隣接市町村との広域的な連携を通じて、日常から広域まで切れ目のない公共交通ネットワークの形成を図り、すべての人の生活の質の向上につなげるため、その成果が最も端的に表れる「伊賀鉄道の利用者数」及び「バスの利用者数」を評価指標として設定します。

「伊賀鉄道の利用者数」については、「鉄道事業再構築実施計画」の計画値を目標値としています。

「バスの利用者数」については、トレンド値から将来予測をおこない、減少傾向であることが確認できましたが、各種取組を行い、利用減少を防ぐということから現状維持を目標値としています。

評価指標と目標値

伊賀鉄道の利用者数

◆現況 1,163,669^{※1}人/年

→中間目標 1,274,000人/年

→最終目標 1,086,000人/年

バスの利用者数

◆現況 358,905^{※1}人/年

→中間目標 360,000人/年

→最終目標 360,000人/年

※1：市統計データ（令和6年度）

基本方針2 みんなで支える持続可能な交通体系の構築

地域の特性を踏まえた交通のあり方の検討や、公共交通を地域全体で支える取組、伊賀鉄道・バスの魅力向上に向けた継続的な支援、さらには次世代や事業者を含めた利用促進の取組を通じて、市民一人ひとりが公共交通の必要性を理解し地域主体の公共交通を支えていくため、「地域主体の公共交通サービスの取組件数」及び、「伊賀鉄道及びバス交通の魅力向上の取組を行った「地域」や「企業・団体等」の数」を目標値として設定します。

「地域主体の公共交通サービスの取組件数」については、地域運行バス制度の充実と推進を行っていくことから、増加させる目標としています。

「伊賀鉄道及びバス交通の魅力向上の取組を行った「地域」や「企業・団体等」の数」については、「地域」や「企業・団体等」との連携を強化して行くことから、現況の倍の10団体を目標値としています。

現況値と目標値

地域主体の公共交通サービスの取組件数

◆現況 1^{※1※2}件

→中間目標 3件

→最終目標 5件

伊賀鉄道及びバス交通の魅力向上の取組を行った「地域」や「企業・団体等」の数

◆現況 5^{※1}団体

→中間目標 7団体

→最終目標値 10団体

※1：伊賀市集計データ（令和7年度）

※2：令和7年度において地域運行バス制度を活用した取組件数

基本方針3 分かりやすく、便利な、利用につながる公共交通サービスの充実

分かりやすく利用しやすい公共交通サービスの提供や、円滑な乗り継ぎと快適な利用環境の確保、二次交通や多様な移動手段の充実、高齢者等への配慮を含めた利便性向上の取組を進めることで、誰もが公共交通を便利に感じ、利用につながる環境づくりを図るため、「利用者アンケートにおける「時刻表・路線図・乗換案内の分かりやすさ」の満足度」及び「利用者アンケートにおける「乗り継ぎの利便性」の満足度」、「公共交通の利用頻度（月あたり乗車回数）」を評価指標として設定します。

「利用者アンケートにおける「時刻表・路線図・乗換案内の分かりやすさ」の満足度」では、現行計画の目標を達成していることから、次期計画においても同様の増加を見込んだ目標値としています。

「利用者アンケートにおける「乗り継ぎの利便性」の満足度」については、現行計画の目標を達成していることから、次期計画においても同様の増加を見込んだ目標値としています。

「公共交通の利用頻度（月あたり乗車回数）」については、現行計画の目標を達成できておらず、令和元年時点より減少しているため、令和元年時点の実績値まで回復させることを目標としています。

現況値と目標値

利用者アンケートにおける「時刻表・路線図・乗換案内の分かりやすさ」の満足度

◆現況 83.7^{※1}%

→目標 86.8%

→目標 90.0%

利用者アンケートにおける「乗り継ぎの利便性」の満足度

◆現況 61.4^{※1}%

→中間目標 68.2%

→最終目標 75.0%

公共交通の利用頻度（月あたり乗車回数）

◆現況 2.83^{※2}回

→中間目標 4.1回

→最終目標 5.4回

※1：公共交通利用者アンケートデータ（令和7年実施）

※2：市民アンケートデータ（令和7年度実施）

第4章 目標を達成するための実施事業

4-1 事業体系

基本方針に基づいた施策目標及び、施策について体系的に整理しました。

伊賀市では、地域ごとに人口構成や移動ニーズ、地理的条件が異なることから、地域の実情に応じた交通手段を検討し、持続可能な交通サービスを確保していくことが重要です。また、将来にわたり公共交通を維持していくためには、交通事業者や行政だけでなく、市民や地域が関わり、地域全体で公共交通を支える仕組みづくりが不可欠です。

基本方針2を重点方針として推進させるため、「地域の実情に応じた交通手段の検討」と「公共交通を地域で守る仕組みづくり」を重点施策として位置付けました。


基本理念	基本方針	施策目標	施策	事業主体							
				市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業・関係団体等		
すべてが支える みんなが気軽に利用できる ネットワークづくり 伊賀市の地域公共交通	基本方針1 すべてのひとの生活の質を上げる公共交通ネットワークの形成	1-1	骨格となる公共交通ネットワークの維持・改善	1. 伊賀鉄道の持続的な事業推進		○	○				
				2. バス路線の維持・改善		○		○			
				3. JR関西本線、草津線及び近鉄大阪線のサービス維持		○	○			○	
		1-2	都市間をつなぐ広域交通の強化	4. 高速バス路線の維持		○		○		○	
				5. 隣接市町村との連携強化	○	○	○	○	○	○	
	基本方針2 みんなで支える持続可能な交通体系の構築	2-1	地域の交通手段の確保	6. 地域の実情に応じた交通手段の検討		○	○	○	○	○	○
		2-2	持続可能性の向上に向けた環境整備	7. 公共交通を地域で守る仕組みづくり		○	○	○	○	○	○
		2-3	地域公共交通に対する地域や企業・団体等との連携強化	8. 伊賀鉄道の支援・魅力づくりの継続・強化		○	○	○			○
				9. バス交通の支援・魅力づくりの継続・強化		○	○		○		○
		2-4	公共交通の認知度・理解度の向上	10. 小・中学生や高校生を対象としたモビリティ・マネジメントの展開			○	○	○		○
				11. 市内事業所を対象としたモビリティ・マネジメントの展開			○	○	○		○
		基本方針3 分かりやすく、便利な、利用につながる公共交通サービスの充実	3-1	利用しやすさの向上に向けた分かりやすい路線・乗換案内の充実	12. 分かりやすい情報の発信			○	○		
	13. 利用しやすい運賃制度の構築						○	○			
	14. 乗り継ぎしやすいダイヤ設定						○	○			
	3-2		乗り継ぎしやすさの向上に向けた便利な乗継環境の充実	15. 鉄道駅の結節機能の向上		○	○	○			○
				16. 安全・安心・快適な利用環境整備		○	○	○			○
				17. 二次交通の充実による公共交通の利用促進や利便性向上			○	○	○	○	○
	3-3		地域公共交通で外出しやすい利用につながる環境づくり	18. 高齢者等への移動支援の充実		○	○	○		○	○
				19. タクシー業者との連携強化			○			○	
				20. 新たなモビリティサービスの積極導入		○	○	○	○	○	○

4-2 事業内容

目標を達成するために実施する各事業について示します。

基本方針 1 | すべてのひとの生活の質を上げる 公共交通ネットワークの形成

施策目標 1-1 骨格となる公共交通ネットワークの維持・改善

施策 1	伊賀鉄道の持続的な事業推進				
施策概要	鉄道事業再構築実施計画に基づき、安全運行及び経営改善に取り組みます。				
事業	① 鉄道事業運営の補助 ② 鉄道事業再構築実施計画の推進 ③ 安全安心で安定的な運行 ④ 鉄道施設の適正な維持管理				
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者 企業・関係団体等
		○	○		
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上	
	①	継続的に実施 			
	②				
	③				
	④				



伊賀鉄道

施策目標 1-1 骨格となる公共交通ネットワークの維持・改善

施策 2	バス路線の維持・改善				
施策概要	公共交通軸である既存バス路線のサービスレベルを維持するほか、伊賀市で定める見直し手順に基づき、全てのバス交通について持続可能な交通サービスに向けた改善に取り組みます。				
事業	① 公共交通軸である既存バス路線の運送サービスの維持 ② 見直し手順に基づき、全てのバス交通について持続性と地域のモビリティ向上の両面から改善検討				
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者 企業・関係団体等
		○		○	
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上	
	①	継続的に実施			
	②	状況を踏まえ随時実施			



三重交通路線バス

画像：三重交通提供



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

施策目標 1-2 都市間をつなぐ広域交通の強化

施策 3	J R 関西本線、草津線及び近鉄大阪線のサービス維持				
施策概要	大阪・京都・奈良や名古屋都市圏、近隣市町村を結ぶ J R 関西本線、草津線、近鉄大阪線について、サービスレベルを維持していきます。				
事業	① 鉄道事業者及び沿線自治体との連携による利用促進 ② 関西本線活性化利用促進三重県会議の合意事項への取組 ③ J R 関西本線の電化・運行本数維持・接続改善への要望活動を継続 ④ 利便性確保のため運行本数維持等を鉄道事業者へ要請 ⑤ 駅でのサービスレベルの維持を要請				
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者 企業・関係団体等
		○	○		○
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上	
	①				
	②		継続的に実施		
	③	→			
	④				
	⑤				



関西本線活性化利用促進三重県会議の様子



関西本線沿線ウォーキングイベントの様子

施策目標 1-2 都市間をつなぐ広域交通の強化

施策 4	高速バス路線の維持				
施策概要	現在運行している高速バス「名古屋上野高速線」の利用促進を行い、路線維持に取り組みます。				
事業	① お得な乗車券などのPRによる利用促進活動の実施				
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者 企業・関係団体等
		○		○	○
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上	
	①	継続的に実施			



名古屋上野高速線

名古屋上野高速線のチラシ

画像：三重交通提供

施策目標 1-2 都市間をつなぐ広域交通の強化

施策 5	隣接市町村との連携強化					
施策概要	隣接市町村などと連携し、公共交通サービスの向上と利用促進に向けた取組を検討します。 また、リニア中央新幹線の開業を見据え、隣接市町村と連携しながら、リニア三重県駅を核とした広域ネットワークの構築を検討します。					
事業	① 他市町村と連携したサービス向上の検討と利用促進活動の実施 ② 他市町村への新たな路線網の創出検討 ③ リニア三重県駅を核とした広域ネットワーク構築の検討					
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業・関係団体等
	○	○	○	○	○	○
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上		
	①	継続的に実施				
	②	検討・調整	状況を踏まえ実施			
	③	検討・調整	状況を踏まえ実施			

鉄道で行く！

いこかの酒蔵探訪

伊賀 甲賀 亀山

～2つの酒蔵を巡る鉄道沿線の旅～

3/14(土) 9:10～15:40頃(雨天決行)

集合場所 JR関西線「佐那具駅」(受付 8:30～)
解散場所 近江鉄道本線「水口城南駅」
参加費 1,000円(酒蔵見学料としてイベント当日に集金します)
※別途、鉄道運賃(690円)と弁当代(1,200円)が必要となります。
 なお、弁当代は予約者のみ。

40名
定員

JR関西線沿線

森喜酒造

三重県伊賀市千歳41-2

米と麹、
水だけで醸す
全量純米酒

銘酒
「るみ子の酒」

試飲 & 酒蔵見学あり!

※運転転車と20歳未満の方は試飲できません

参加者特典

オリジナルおちよこプレゼント!

近江鉄道沿線

美富久酒造

滋賀県甲賀市水口町西林口3-2

100年を超えて、
伝統と革新を
繋ぐ近江の酒造

銘酒
「三連星(さんれんせい)」

三市の地元食材を使った**名物!いこか弁当**をご用意します
※いこか弁当をキャンセルする場合は3/5(木)までに必ずご連絡ください

1個1,200円
※参加申込時に**要予約**

右記二次元コードをスマホで読み取り参加申込みフォームよりお申込みください

お問い合わせ・お電話 ☎ 0595-22-9663 (平日9:00～17:00) [伊賀市公共交通課]

お問い合せ・お電話での参加申込はコチラ

申込期間: 2月9日(月) 9:00～2月27日(金) 16:00

- 裏面の注意事項をご一読いただき、お申込みください。
- 申込受付は先着順とし、定員になり次第、締め切ります。

【主催】伊賀市・甲賀市・亀山市広域連携推進会議(公共交通部会)


伊賀市・甲賀市・亀山市の連携による鉄道イベントチラシ

施策目標 2-1 地域の交通手段の確保

重点施策

施策 6	地域の実情に応じた交通手段の検討					
施策概要	地域の移動ニーズを把握することで、適切な交通サービスを配置し、持続可能な地域の交通を検討します。					
事業	① 地域生活交通（行政バス）の再構築 （AI オンデマンド運行など定時定路線型以外の運行形態の検討） ② 交通空白地の解消 （公共ライドシェア等新しい運行形態の導入の検討） ③ 多様な交通手段の活用の検討 （スクールバス、福祉有償運送、企業などの送迎バスの活用検討）					
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業・関係団体等
	○	○	○	○	○	○
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上		
	① ② ③	継続的に実施				

伊賀市と島ヶ原地域まちづくり協議会で協議を重ね、伊賀市初のデマンド型運行を令和5年度に導入しました。令和8年度からは、車両の小型化を行い、乗降ポイントを廃止した、ドア・ツー・ドアの乗合交通「しまたく」として改編しました。地域が主体で協議し、運行について考えることで、地域のニーズにあった移動手段の確保を進めることができます。



しまたく 実証運行
2026年4月1日から「しまたく」に変わります

基本情報 令和8年3月31日受付開始！

＜予約受付方法＞電話のみ。080-1392-0148
＜受付時間＞平日のみ、9時～16時。
＜運行時間＞（島ヶ原地域内）平日の7時30分から17時30分（島ヶ原から上野）火曜・金曜のみ。
予約がなければ運行しません。

「しまたく」・乗り合いのタクシーのような乗り物です

①運行時間は7時30分から17時30分、1回200円（大人の場合）の運行エリアは島ヶ原地域内、希望の乗降で乗り降りできます。
②乗降時に「どこからどこへ、何時に行きたいか」を伝えてください。
③事前予約優先。当日受付も可能。※対応できない場合もあります。

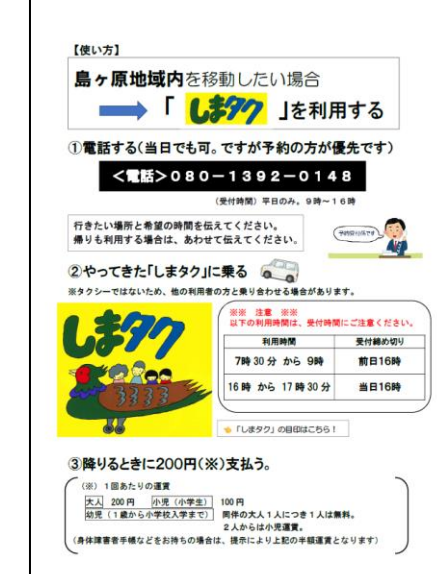
「しまたく（シャトルバス）」・島ヶ原と上野駅間のバス

①島ヶ原駅から川南を経由し、上野駅までの移動手段。1回500円（大人の場合）
②前日までに予約が必ず必要で、火曜日と金曜日のみの運行です。
※運行日が祝日の場合はお問い合わせください

基本時刻表	島ヶ原駅	川南	しもむら 駅前バス	上野駅	上野駅
第1便	9:00	9:02	9:25	9:25	9:25
第3便	13:00	13:02	13:25	13:25	13:25
第5便	15:00	15:02	15:25	15:25	15:25
第2便	10:15	10:25	10:48	10:50	10:50
第4便	14:15	14:25	14:48	14:50	14:50
第6便	16:15	16:25	16:48	16:50	16:50

問合せ先：島ヶ原地域まちづくり協議会（島ヶ原地域交通専門部会）
☎ 0595-59-2554 F.A.X. 0595-59-2574 e-mail shimataku@colic.ne.jp

運行・受付は島ヶ原地域まちづくり協議会です
わからないことがあれば気軽にどうぞ！



【使い方】
島ヶ原地域内を移動したい場合
→ 「しまたく」を利用する

①電話する(当日でも可。ですが予約の方が優先です)
＜電話＞080-1392-0148
(受付時間) 平日のみ、9時～16時

行きたい場所と希望の時間を伝えてください。
降りる場合は、あわせて伝えてください。

②やってきた「しまたく」に乗る
※タクシーではないため、他の利用者の方と乗り合わせる場合があります。

※※ 注意 ※※
以下の利用時間は、受付時間にご注意ください。

利用時間	受付締め切り
7時30分から9時	前日16時
16時から17時30分	当日16時

※「しまたく」の目標はこちら！

③降りるときに200円(※)を支払う。

(※) 1回あたりの運賃
大人 200円 小児(小学生) 100円
幼児(1歳から小学生未満まで) 両側の大人1人につき1人は無料。
2人からは半運賃。
(身体障害者手帳をお持ちの場合は、提供により上記の半運賃となります)

「しまたく」ご利用案内

施策 7	公共交通を地域で守る仕組みづくり				
施策概要	交通事業者だけでなくみんなで公共交通を支える仕組みを構築します。				
事業	① 地域の公共交通を考える組織づくりへの取組 ② 公共交通の日常的な利用に関する理解促進や機運醸成への取組 ③ 地域運行バス制度の充実と推進 ④ 地域が安心安全に運行できる体制の構築 ⑤ 運転手確保対策の検討 ⑥ 新たな安定的財源の確保に向けた検討				
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者 企業・関係団体等
	○	○	○	○	○
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上	
	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	調査・研究		継続的に実施	
				調査結果を踏まえた 検討・展開	

「かんべ北斗号」は、地域で運行協議会を立ち上げ、ルートやダイヤ等、すべて自分たちで決めて運行している、地域運行バスです。市の補助制度を活用し、運行事業者と協力しながら、令和8年度には安定的な運行継続のため運賃改定するなど、地域が主体となって公共交通を支える仕組みを構築しています。

「フリー乗降制」について

～国道422号・165号線を除く運行区間がフリー乗降です。

フリー乗降制度とは
指定された区間に限り、バス停留所以外の場所でもバスの乗り降りが自由に行える制度です。

フリー乗降区間
フリー乗降区間は、国道422号・165号線を除く運行区間です。
※運行ルート図参照してください。

フリー乗降制度を利用される方へのお願い

- 停留所以外で乗るとき
 - ・バス進行方向の左側の道路の広い安全な場所で、バスに向かって手を上げて合図してお知らせください。(狭い場所や反対車線側で手をあげた場合は、停車しません。)
 - ・最寄りの停留所の発車時刻表を参考に、余裕を持ってお待ちください。
- 停留所以外で降りるとき
 - ・早めに降りる場所をバスの運転手に口頭でお知らせください。
 - ・車内転倒防止のため、降車の際はバスが完全に停車するまで降車を立たないようにしてください。
 - ・交通の支障になる場所では、停車位置を変更させていただく場合があります。
- その他
 - ・停留所が近くにあり方や停留所まで移動可能な方は、停留所で乗降くださるようお願いいたします。
 - ・道路交通法等で駐停車が禁止されている場所や停車すると危険な狭い道路及び交差点付近、橋梁の上などは乗降できません。
 - ・運転手が危険と判断した場合は、乗降できない場合があります。

フリー乗降制ご利用方法

● 停留所以外で乗るとき
左側の道路の広い安全な場所で手を上げて合図



● 停留所以外で降りるとき
早めに運転手に口頭で



● その他
バスの直前・直後の横断は、非常に危険です。狭い道路、交差点付近、橋梁の上などは乗降できません。



神戸地区 コミュニティバス かんべ北斗号 運行時刻表

乗車定員9名

令和4年4月1日より伊賀市青山支所の移転により一部運行経路及び時刻が変更になります！
～令和3年4月より本格運行に移行しています～



0120-190-170
0595-38-1524(代)



0595-53-0126



住所 三重県伊賀市青山山形町200-2
TEL 0595-53-0126

お問合せ
神戸地区地域運行バス(かんべ北斗号)運営協議会
事務担当 神戸地区市民センター ☎0595-38-1300
かんべ北斗号運営事業者
株式会社キタモリ 東合事業部 ☎0595-38-1524(代)

かんべ北斗号パンフレット

52

施策 8	伊賀鉄道の支援・魅力づくりの継続・強化					
施策概要	伊賀鉄道が移動手段だけでなく、伊賀市の重要な資源であることを市民の方に認識してもらえるよう利用促進や魅力づくりを進めます。					
事業	① マイレール意識向上に向けた情報発信 ② イベント等の企画・実施 ③ 車内装飾・グッズ作成販売 ④ SNS 等による広報 ⑤ 駅・車両の利活用促進 ⑥ 枕木・つり革のオーナー制度、ネーミングライツの活用 ⑦ クラウドファンディングの検討・実施					
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業・関係団体等
	○	○	○			○
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上		
	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ④ → 継続的に実施				

2025.5月号
忍者鉄道通信

発行 伊賀鉄道活性化協議会
 事務局 伊賀市公共連携課
 TEL: 0565-22-9663
 FAX: 0565-22-9664
 e-mail: kankou@271.gkn.jp

5月3日(土・祝)「伊賀線まつり2025」大盛況でした!

5月3日(土・祝)に「伊賀線まつり2025」が伊賀鉄道上野市車庫にて開催されました。定番の軌道自転車体験や運転シミュレーション体験、新コーナー「洗車体験」のほか、出店している鉄道各社から期間・珍間を集めた「鉄道クイズショー」など多様な催しが行われました。前日は大雨で心配されましたが当日は快晴となり、過去最高タイとなる3,500人の方にご来場いただき、会場や周辺は大変多くの人で賑わいました。

今回は、その「伊賀線まつり2025」の様子を写真でお届けします!

↑ 開催前には駅前まで長蛇の列ができました

↑ かるたやラオラオで、会場は大賑わい

↑ 軌道自転車や貸出入れない車庫内へ!

↑ 近鉄や伊賀鉄道の手作りプラレール*車両に興味津々です

↑ 各社からの鉄道クイズにみんなで挑戦しました!

Q 忍者線クイズ

伊賀線は1916年に開業し今年で109年となります。そこで109にちなんで、現在、伊賀線を走っている東急車両に関する問題です。伊賀鉄道のそれぞれの車両の前面をよく見ると、車両によって窓やライトの形が異なることに気づきます。では、この形の違いはなぜ発生したのでしょうか?

① 車両デザイナーの意向で、様々な形の車両をつくりかかったから。
 ② 余っている車両を各地から寄せ集めたら、バラバラの形になってしまった。
 ③ 伊賀鉄道に来る際に様々な改造をした結果、バラバラの形になった。

こたえは裏面へ→

忍者鉄道通信 (2025年5月号)



伊賀線ギャラリー列車の運行

施策 9	バス交通の支援・魅力づくりの継続・強化				
施策概要	路線バスが単なる移動手段でなく、伊賀市の重要な資源であることを市民の方に認識してもらえよう利用促進や魅力づくりを進めます。				
事業	① バスイベント等の企画・実施 ② バスの乗り方教室の開催				
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	企業・関係団体等
	○	○		○	○
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上	
	①	企画	状況に応じて実施		
	②	継続的に実施	事業を拡大		



バスの乗り方教室の様子（青山小学校）

施策 10	小・中学生や高校生を対象としたモビリティ・マネジメントの展開				
施策概要	若年層のうちから公共交通に触れる機会を積極的に増やし、大人になってからも利用してもらうため、小中高生に向けた「モビリティ・マネジメント」を実施します。				
事業	① 伊賀鉄道通学定期券等購入費助成制度の実施 ② 高校生との連携によるイベント企画・実施 ③ 小中学校におけるモビリティ・マネジメント教育の実施				
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者 企業・関係団体等
		○	○	○	○
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上	
	①	継続的に実施			
	②	調整・内容検討			
	③	状況により実施			

事例 滋賀県甲賀市の交通環境学習

甲賀市では、市の職員・公共交通運行事業者が学校に伺い、実際のバス車両を学校に持ち込む出前講座や、電車の乗り方の座学や実習等を行っています。

乗車体験や乗車マナーや切符の買い方等を学習できる教材などを通じて、各学年の授業のねらいに合わせた学習を展開しています。



鉄道すごろく



車椅子での乗車体験

出典：甲賀市ホームページ

施策 11	市内事業所を対象としたモビリティ・マネジメントの展開				
施策概要	現在のマイカー利用から公共交通への転換を図るため、市内事業所へのモビリティ・マネジメントを実施します。				
事業	① 利用促進活動の実施 ② 企業等との連携強化				
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者 企業・関係団体等
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上	
	① ②	継続的に実施			

事例 岡山県岡山倉敷都市圏におけるモビリティ・マネジメント施策

岡山国道事務所、岡山県、岡山市、倉敷市が連携し、渋滞緩和やCO2排出量の削減等、クルマに頼らないまちづくりを目指して、事業所に対し、公共交通や徒歩、自転車での通勤を、専用ホームページ、チラシ、デジタルサイネージ等により幅広く呼び掛けています。

参加事業者は、健康ポイント等のポイントの付与や、アワード表彰等による地域貢献活動PRといった特典があります。

“スマート通勤おかやま”とは？

○「スマート通勤おかやま」は、岡山の渋滞削減やCO2削減、クルマに頼らないまちづくりを進めるために、公共交通機関への転換やマイカーでの時差出勤等を行う取り組みです。

○マイカーでないと通勤できない方も、産前産後で約10日は、数千名が一斉に「スマート通勤」に取り組みます。

参加することでメリットがいっぱい！

① 関連イベント等との連携により、ポイントや商品ゲットのチャンス！

○健康ポイント事業「OKAYAMAハルプロジェクト」[くらちゃん健康アプリ]と「スマート通勤おかやま」が連携し、スマート通勤おかも期間中に各事業のポイントが獲得できる取組を実施します。

○また、スマート通勤おかやま参加者は、岡山県が実施する「公共交通利用促進キャンペーン」のデジタルスタンプラリーにおいて、抽選の当選確率が2倍になります。

② アワード表彰等により、貴事業所の地域貢献活動としてのPRに！

部門名	選定基準
大賞	総合的に最も優れた事業所
優秀賞	大賞に次いで優秀な事業所 (岡山市、倉敷市、その他)
スマート健康賞	自転車・徒歩での通勤が多い事業所
公共交通活性化賞	公共交通での通勤が多い事業所
勤務からスマートで賞	勤務のスマート通勤が多い事業所
スマート転換賞	同一事業所にマイカー通勤から転換が多い事業所
スマート新入賞	今年初参加で参加者が多い事業所

③ スマートな時間の使い方です仕事の効率もアップ！

○スマート通勤を地域全体で取り組むことで、過去に参加した方々も多くの方が、リフレッシュ効果や仕事の効率アップ等の効果を実感されています。

○また、スマート通勤で空いた時間をお得に使えるように、「GOOD ROUTE」のHPで「朝活・夕活」ができる施設の紹介や、一部店舗で使えるクーポンの配布などを行っています。

このほかにも様々なメリットがあります。詳しくは「スマート通勤おかやま」で検索！

スマート通勤おかやまへの参加方法は？

○事業所登録（初年度のみ）を行った上で、期間中のスマート通勤実施結果を教えてください。

○参加登録や実施結果等の記入は、WEB上でも簡単にできます。

事業所登録 | スマート通勤実施 | 結果報告 | スマート通勤おかやま | 検索

https://smart-okayama.net/

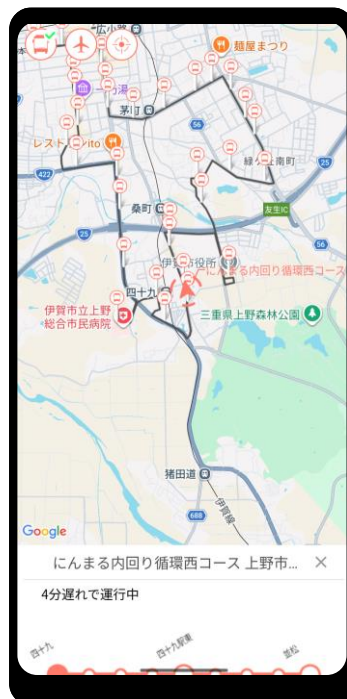
事業所向け資料

出典：スマート通勤おかやまホームページ

基本方針3 | 分かりやすく、便利な、利用につながる公共交通サービスの充実

施策目標3-1 利用しやすさの向上に向けた分かりやすい路線・乗換案内の充実

施策12	分かりやすい情報の発信				
施策概要	利用に向けた認知度の向上や利用する際の不安の解消のため、分かりやすい情報の発信に取り組みます。				
事業	① わかりやすい時刻表・案内板の作成 ② 外国人や観光客のため多言語化 ③ GTFS-JP データ整備による検索対応 ④ リアルタイムの運行情報発信 ⑤ SNS や動画等での情報配信強化 ⑥ 伊賀市公共交通マップの作成				
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者 企業・関係団体等
		○	○	○	
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上	
	① ② ③ ④ ⑤ ⑥	作成		必要に応じて更新	



コミュニティバス「にんまる」の位置情報の発信


施策目標 3-1 利用しやすさの向上に向けた分かりやすい路線・乗換案内の充実

施策 13	利用しやすい運賃制度の構築				
施策概要	誰もが利用しやすい公共交通を目指して、利用しやすい運賃制度を検討します。				
事業	① 観光利用の1日フリー券の利用促進 ② 回数券・定期券等のデジタル化 ③ 交通系 IC カードの販売促進 ④ VISA タッチ方式の導入検討				
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者 企業・関係団体等
		○	○	○	
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上	
	①				
	②		継続的に実施		
	③				
	④	検討		検討結果を踏まえた事業の展開	



アプリで購入・利用できる伊賀鉄道一日フリー乗車券

施策目標 3-2 乗り継ぎしやすさの向上に向けた便利な乗継環境の充実

施策 15	鉄道駅の結節機能の向上					
施策概要	駐車場や駐輪場の整備、通勤通学での利用を考慮し、鉄道駅の結節機能の向上に向けた取組を検討します					
事業	① パークアンドライド駐車場の利用促進と新たな整備検討 ② 既存駅の駐車場や駐輪場の管理 ③ 通勤・通学バス導入に向けた取組					
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業・関係団体等
	○	○	○	○		○
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上		
	① ② ③	継続的に実施 				

伊賀鉄道利用促進のひとつとして、パークアンドライド駐車場の整備を進めています。市部駅に利用者専用の無料駐車場がある他、上野市駅周辺の市営白鳳門駐車場、市営だんじり会館駐車場、市営城北駐車場も、定期券利用者に限り無料で駐車可能です。



パークアンドライド駐車場（市部駅）



駐輪場の整備（茅町駅）

施策目標 3-2 乗り継ぎしやすさの向上に向けた便利な乗継環境の充実

施策 16	安全・安心・快適な利用環境整備					
施策概要	誰もが安心して利用できる公共交通を目指して、バリアフリーや安全対策等に取り組みます。					
事業	① 駅・車両のバリアフリー化、安全対策 ② 駅周辺の環境整備・防犯対策 ③ 駅舎の利活用の検討					
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業・関係団体等
	○	○	○	○		○
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上		
	① ② ③	継続的に実施				



駅舎の美化活動（茅町駅）



駅の多目的トイレの整備（茅町駅）

施策目標 3-3 地域公共交通で外出しやすい利用につながる環境づくり

施策 17	二次交通の充実による公共交通の利用促進や利便性向上				
施策概要	二次交通との連携によるきめ細やかな交通サービスを構築し、利用しやすい公共交通に向けて取り組みます。				
事業	① シェアサイクル等実施事業者との連携 ② グリーンスローモビリティの調査・研究				
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者 企業・関係団体等
		○	○	○	○
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上	
	①	→ 随時連携 →			
	②	→ 調査・研究 →	→ 調査結果を踏まえた検討・展開 →		

事例 鳥取県倉吉市 グリーンスローモビリティの運行

鳥取県の倉吉市では、地域住民の暮らし良さと、観光客の周遊・滞在の利便性向上に向けたグリーンスローモビリティの本格運行を令和7年7月より開始しました。

平日は買い物や通院に利用できるルート、土日祝日は観光スポットを中心としたルートで運行しています。



グリーンスローモビリティ車両

出典：倉吉市ホームページ

施策目標 3-3 地域公共交通で外出しやすい利用につながる環境づくり

施策 18	高齢者等への移動支援の充実				
施策概要	利用が多く見込まれる高齢者等を対象として、公共交通を利用しやすくなるような移動支援に取り組みます。				
事業	① 免許返納者など高齢者への運賃支援				
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者 企業・関係団体等
	○	○	○	○	○
スケジュール	事業番号 ①	短期 概ね3年	中期 概ね5年 継続的な実施	長期 10年以上	

伊賀市では、運転免許証返納者に対する外出支援サポート制度を設けています。運転経歴証明書をお持ちの方は、三重交通が運行するバス路線の運転免許返納割引定期乗車券（セーフティパス）や、運転免許返納割引が利用できます。

運転免許を返納された方は
バス運賃が半額に
2017年3月1日スタート

とっても簡単！バス運賃お支払い時に「運転経歴証明書」をご提示いただくだけ！

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）
三重県外にお住まいの方もご利用いただけます。

さらに **ご本人+ご家族・ご友人など 同伴者1名も半額！**

対象路線
三重交通グループの乗合バス路線
（三重交通、三交伊勢志摩交通、三重急行自動車、八風バス）
※都市間高速バス、空港リムジンバス、市町村等の運営するコミュニティバス（一部）は対象外です。
対象外路線につきましては、三重交通ホームページまたは、各社の窓口にてご確認ください。

運転経歴証明書の入手方法
運転免許センターまたは住所を管轄する警察署にて運転免許証を自主返納し、5年以内に申請することにより取得できます。

セーフティパス（フリー定期券）
バスを日常的にご利用される方には、セーフティパス（フリー定期券）がお得です！有効期間中、三重交通グループの路線バス（一部対象外路線を除く）が乗り放題！

1ヵ月間	5,000円
3ヵ月間	13,000円
6ヵ月間	25,000円
1年間	48,000円

※不明な点は各社までお気軽にお問い合わせください！

さらにお得に **リニューアル!**

Mio Kotsu 三重交通株式会社 TEL 059-229-5533
 三交伊勢志摩交通株式会社 TEL 059-23-5134
 三重急行自動車株式会社 TEL 0598-52-2113
 八風バス株式会社 TEL 0594-22-6321

私たちは、運転に不安を抱える高齢者の方などの運転免許証の自主返納を応援します。

● 運転免許返納割引のご案内 ●

名称	運転免許返納割引定期乗車券 セーフティパス	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）	
発売額（割引額）	1ヵ月間 / 5,000円 3ヵ月間 / 13,000円 6ヵ月間 / 25,000円 1年間 / 48,000円	普通運賃の半額 (10円未満切上げ)
購入方法・利用方法	①フリーバス方式（対象路線が乗り放題） ②運転経歴証明書をご持参の上、三重交通営業所または、きっぷ売り場へお越しください。 ③通用開始後の払い戻しはできません。 ④新規購入は7日前、継続購入は14日前より販売いたします。 ⑤バス利用時には運転経歴証明書も携行してください。 （ご本人確認をさせていただく場合がございます。） ⑥深夜バスご利用の場合は、深夜割増分の運賃が別途必要です。	
対象路線	三重交通グループの乗合バス路線 ・三重交通株式会社 ・三交伊勢志摩交通株式会社 ・三重急行自動車株式会社 ・八風バス株式会社	
バス路線に関するお問い合わせ	●桑名営業所 ☎0594-22-0595 ●伊賀営業所 ☎0595-66-3715 ●南紀営業所 ☎0597-85-2196 ●北勢営業所 ☎0594-72-2469 ●松阪営業所 ☎0598-51-5240 ●四日市営業所 ☎059-323-0808 ●伊勢営業所 ☎0596-25-7131 ●伊勢営業所 ☎059-233-3501 ●志摩営業所 ☎0599-55-0215 ●津市営業所 ☎0594-22-6321 ●南紀営業所 ☎0597-85-2196 ●三交伊勢志摩交通 ☎0596-23-5134 ●伊勢神田久志本町 1500-1 ●三重急行自動車 ☎0598-52-2113 ●松阪市大津町 795-3 ●八風バス ☎0594-22-6321 ●桑名市大町小丸字新堀北 1604	

2017年3月1日スタート!!

運転免許返納者への外出支援サポート制度チラシ

施策目標 3-3 地域公共交通で外出しやすい利用につながる環境づくり

施策 19	タクシー業者との連携強化				
施策概要	タクシー業者と連携して、持続可能な公共交通サービスとして維持できるように取り組みます。				
事業	① 新たなサービス（アプリ、配送等）の調査・研究 ② 日本版ライドシェアの導入の検討				
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者 企業・関係団体等
		○			○
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上	
	①	調査・研究	調査結果を踏まえた検討・展開		
	②	継続的な実施			

施策目標 3-3 地域公共交通で外出しやすい利用につながる環境づくり

施策 20	新たなモビリティサービスの積極導入				
施策概要	MaaS を推進する体制づくりや新たなモビリティサービスの導入可能性を検討します。				
事業	① MaaS に関する調査・研究 ② 自動運転サービスなど新たなモビリティサービスの導入検討				
事業主体	市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者 企業・関係団体等
	○	○	○	○	○
スケジュール	事業番号	短期 概ね3年	中期 概ね5年	長期 10年以上	
	①	調査・研究	調査結果を踏まえた検討・展開		
	②	調査・研究		調査結果を踏まえた検討・展開	

第5章 計画の推進体制

5-1 事業の推進体制

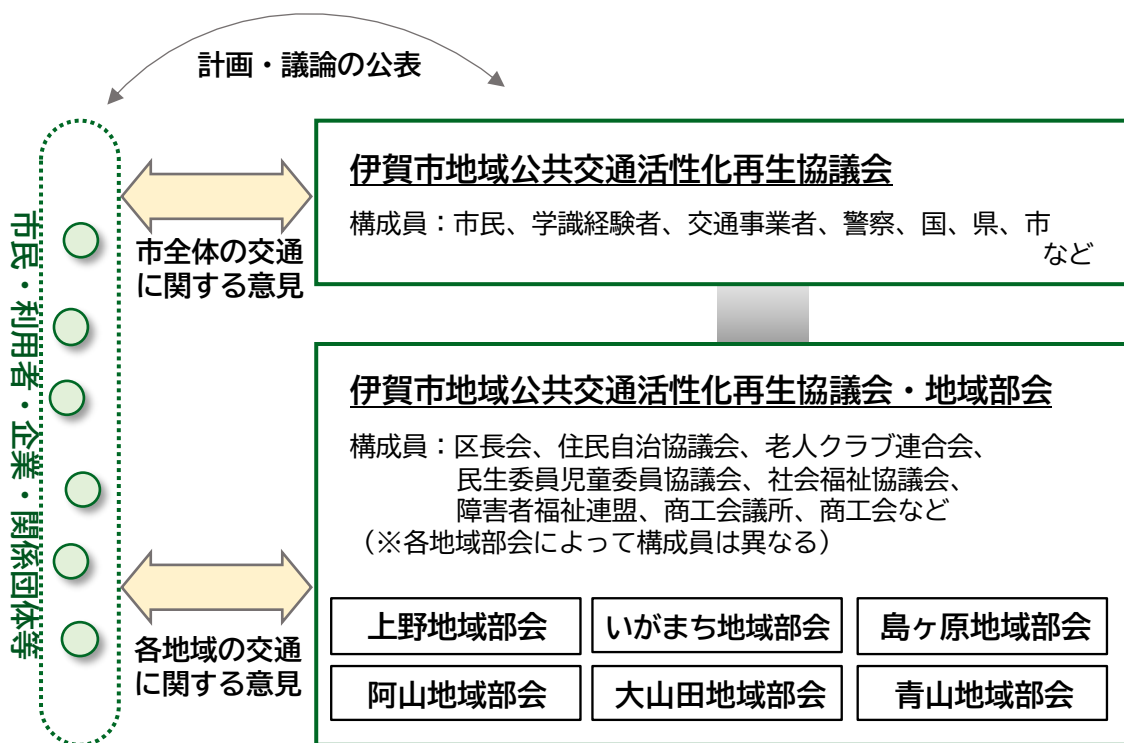
(1) 事業の推進体制

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

また、計画の理念で掲げる「すべてのひとが幸せにらせる 伊賀市の地域公共交通～みんなで支える みんなが気軽におでかけできる ネットワークづくり～」の実現に向けては、市民・地域、伊賀市、交通事業者、企業・関係団体等がそれぞれの役割分担のもと、一体となって取り組む必要があります。

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

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



議論の公表

図 5-1 市民・利用者と事業者・組織体の関係イメージ

(2) 各主体の役割

「市民」・「地域」・「企業・関係団体等」の役割

- 「市民」は、自らの交通行動が地域に及ぼす影響を理解し、クルマのみに依存するのではなく、公共交通が利用可能な場合には積極的に公共交通を利用するなど、「マイルール・マイバス」の意識を持ち、一人ひとりが自発的かつ節度ある交通行動を選択することが求められます。また、自身が直接利用していない場合であっても、家族の利用や将来的な利用の可能性などを通じて、公共交通が生活の質の向上や安心の確保に寄与していることを認識し、公共交通を支える取組への理解と協力が期待されます。
- 「地域」は、住民や関係者が主体となり、地域内の移動実態や課題を共有しながら、既存の交通手段を見直し、地域の特性やニーズに適した交通手段について一緒になって考え、実現に向けて取り組む役割を担います。公共交通を「地域の財産」として捉え、利用促進や支援、合意形成などを通じて、持続可能な地域交通の形成に参画することが求められます。
- 「企業・関係団体等」は、一市民としての役割を担うとともに、交通事業者や行政と連携し、公共交通を盛り上げる取組を推進する役割を担います。通勤・通学・通院など日常のあらゆる移動において公共交通を利用しやすい環境づくりを支援するとともに、地域や利用者の意見を集約し、交通事業者や市へ伝えるなど、公共交通の維持・充実に向けた多様な役割が期待されます。

「交通事業者」の役割

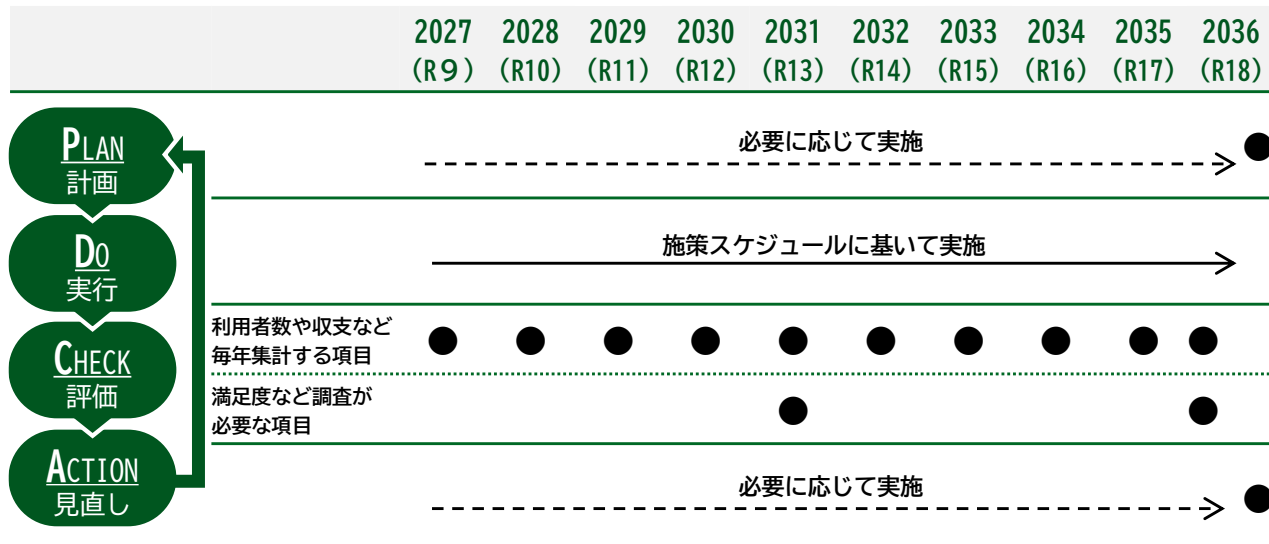
- 「交通事業者」は、誰もが安全で円滑かつ快適に移動することができるような輸送サービスを提供するための交通施設の整備及びその他必要な措置を講ずるものとします。
- 事業の推進や、地域が主体となった交通をつくっていく段階においては、伊賀市や地域住民との交流を密に行い、事業者としてのノウハウを活用した交通サービスの提案を行うなど、積極的に地域交通の維持、発展に参画していくことが期待されます。
- 計画や事業を評価・改善していくため、運営している各路線の利用状況のデータ収集・分析を行うとともに、公共交通を取り巻く環境の変化や、利用者の声に、迅速かつ適切に対応すること、また、交通事業者から積極的な情報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

「伊賀市」の役割

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

5-2 計画の評価スケジュール

事業進捗の確認については、伊賀市地域公共交通活性化再生協議会にてあらゆる側面からデータ分析を行い、多面的な評価を実施します。また、計画の中間年となる令和 13 年度については、計画全般の評価を行うとともに、必要に応じて計画の見直しを図っていきます。



用語解説

用語	内容
あ行	伊賀流多核連携型都市 都市マスタープランの将来都市構造として示されている。都市拠点とネットワークに、伊賀らしい歴史・文化、自然の継承、地域産業の振興による活力向上及び安全・安心の要素を加えた構造としている。また、地域拠点に地域包括ケアシステムの視点を加えることで、地域共生社会との連携もめざす。
か行	観光入込客数 入込客とは地域に訪れた来訪客のこと。主に自治体等が地域に訪れた観光客数を「観光入込客数」という。
	関西本線活性化利用促進三重県会議 令和4年6月に三重県、亀山市、伊賀市、西日本旅客鉄道株式会社で組織。 名古屋・大阪間を結ぶ関西本線のうち、西日本旅客鉄道株式会社が三重県内で運行する区間の利用促進・活性化を目的とする。 令和7年8月には、2つの柱として以下の合意事項を締結し、取組を進めている。 ・合意事項1 「関西方面からの誘客・利用促進」による沿線活性化 ・合意事項2 JR関西本線の維持・活性化に関する議論
	ギャラリー列車 車内空きスペースを有効利用し、沿線に園児等の絵などを掲示する列車のこと。
	居住誘導区域 伊賀市立地適正化計画において設定した、上野市街地の再生と地域の拠点づくりのために居住の誘導を図る区域のこと。居住誘導区域では公共施設の集約・再編と公共交通ネットワークの方針との連携を図っている。
	クロスセクター効果 地域公共交通が有する多面的な効果のことであり、地域公共交通が廃止された場合に必要となる、多様な行政分野の施策費用から算出されるもの。
	広域的拠点 伊賀市都市マスタープランにおいて位置づけた、多様な都市機能が集積し、市町を超えた広域から多くの人やモノが集まる公共交通の結節点であり、大規模集客施設や公共公益施設等が集積する地区のこと。
	公共交通サービス 公共交通ネットワークを構成する個々の交通手段や路線が提供する運行内容や利用条件のこと。 運行本数、運行時間帯、運賃、車両、利用方法など、「具体的な中身・水準」を示す概念。
	公共交通ネットワーク 鉄道、バス、デマンド交通、タクシー等の路線や拠点、乗り継ぎ関係を組み合わせた、地域全体の公共交通のつながり・構造のこと。 どこからどこへ、どのように移動できるかという「面的・全体的な配置」を示す概念。
	交通空白地 徒歩圏内に利用可能な公共交通（鉄道駅やバス停等）が存在せず、日常的な移動に公共交通を利用しにくい地域。

用語	内容	
さ行	収支率	収支の実態を表す指標で、以下の式により算出する。 本計画においては、「経常収支率」を指し、100%以上であれば収益があがっていることとなる。 収支率＝経常収益÷経常費用×100
	た行	第3セクター
	地域拠点	伊賀市都市マスタープランにおいて位置づけた、地域に居住する人が、徒歩または公共交通等により到達可能な、「支所」を核に買い物や診療などの日常サービスを受けられる都市機能の集積を図る地区、広域的拠点へのネットワークの拠点となる地区のこと。
	地域間幹線系統	主に鉄道駅や都市拠点などを結び、比較的長い距離を高い頻度で運行する、地域公共交通ネットワークの骨格となる路線。 通勤・通学や都市間・拠点間の移動を担い、速達性・定時性を重視したサービスを提供する。
	定期乗車人員	定期乗車人員は定期券の利用者のこと。定期券を利用しない利用者は定期外乗車人員という。
	定時定路線型	バスや鉄道などの公共交通機関が、決まった時間、決まった路線で運行を行うこと。
	鉄道事業再構築事業	事業の継続が困難となり、または困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、事業構造の変更等により経営の改善を図るとともに、地方公共団体等の支援を受けつつ、資産保有の費用負担を軽減し、事業の維持を図るもの。
	デマンド運行	決まった時間・決まった路線で運行する定時定路線型ではなく、利用者の需要（demand）に応じてバスやタクシー等の車両がその場所へ寄って利用者に乗せて目的地へ向かうもの。
	都市機能誘導区域	伊賀市立地適正化計画において設定した、上野市街地の再生と地域の拠点づくりのため都市機能施設の維持誘導を図る区域のこと。都市機能誘導区域では公共施設の集約・再編と公共交通ネットワークの方針との連携を図るとしている。
は行	パークアンドライド	自宅からバス停や駅などの近くに整備した駐車場までマイカーで行き、バスや鉄道に乗り換えて目的地まで移動する方法。
	バリアフリー	日常生活の中で存在する障壁を取り除くことで、生活しやすくすること。
	フィーダー系統	住宅地や集落などから幹線系統へ利用者を集めることを目的とした、支線的な路線。 鉄道駅や幹線バスとの乗り継ぎを前提とし、地域の日常的な移動を支える役割を担う。
	副次的拠点	伊賀市都市マスタープランにおいて位置づけた、広域的拠点を補完し、特に生産機能・研究機能等産業系機能の拠点となる地区のこと。

用語	内容	
は行	福祉有償運送	道路運送法79条に基づき、NPO法人等が、単独で公共交通機関を利用することが困難な障がい者等の会員に対して、自家用自動車を使用して、自宅発着で目的地までの個別輸送を行うサービス。
ま行	マイレール・マイバス意識	鉄道・バスの必要性と重要性を行政、関係機関、住民があらためて認識し、自ら地域の鉄道・バスを守り育てていこうとする意識のこと。
	モビリティ・マネジメント	渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通を『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組。
や行	ユニバーサルデザイン	障がいの有無や年齢、性別、人種などにかかわらず、誰もが利用しやすいように製品やサービス、環境をデザインする考え方のこと。
英字	エーアイ AI オンデマンド運行	基本的には利用者の需要（demand）に応じて運行する点はデマンド運行と同様だが、AI が予約情報や利用実績、時間帯ごとの需要傾向などを分析し、配車や経路、乗合の組み合わせを自動で最適化することで、より効率的に利用者に乗せて目的地へ向かう運行方式。
	ジーティーエフエス-ジェーピー GTFS-JP データ	GTFS-JP とは、バスや鉄道の運行時刻、路線、停留所の位置などの情報を、全国共通の形式でまとめたデータのこと。このデータを使うことで、地図アプリや時刻表サービスに、正確な公共交通情報を提供することができます。
	マース MaaS	ICT 等を活用し、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとして捉える新たな「移動」の概念のこと。
	ピーディーシーエー PDCA サイクル	業務プロセス管理手法の一つで、 ^{プラン} Plan（計画）→ ^{ドゥー} Do（実行）→ ^{チェック} Check（評価）→ ^{アクション} Action（改善）という4段階の活動を繰り返し、継続的に改善を行うこと。