

伊賀市地域公共交通計画 パブリックコメント 意見集約結果

2026（令和 8）年 6 月 1 日から 7 月 9 日まで中間案のパブリックコメントを募集したところ、多くのご意見をいただき、誠にありがとうございました。

ご意見の中には、計画の考え方に関するもののほか、目標を達成するための実施事業に対する具体的なお提案等もたくさんありました。いただいたご意見を踏まえ、計画に反映すべきものは反映し、その他ご提案等につきましては、今後、それぞれの事業を進めていく際の貴重なご意見として活用させていただきます。

なお、各ご意見及び回答は別添のとおりです。

1. 意見提出件数	・ ・ ・ 11 人（メール 6 人・持参 5 人）	96 件
2. 意見要旨分類		
■本編		91 件
全体に関するご意見		1 件
第 1 章：計画の概要		4 件
第 2 章：現状の整理と課題		23 件
第 3 章：持続可能な地域公共交通の実現に向けた方針		30 件
第 4 章：目標を達成するための実施事業		21 件
第 5 章：計画の推進体制		7 件
用語解説		5 件
■資料編		5 件
3. 計画の反映状況		
・ 計画に反映するご意見		45 件
・ 実施事業の具体的な検討をする際の参考とするご意見		40 件
・ その他ご意見		11 件

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
1	全般	伊賀鉄道 関連	- 伊賀市様が第三種鉄道事業者となり伊賀鉄道の資産は市民の合有財産となりました。 - 伊賀鉄道様の運営に関して市民参加型（間接的関与）の事業施策を検討していただきたく存じます。 - 具体的には伊賀鉄道の株式の一部を社会課題解決ファンドが保有し市民参加型の経営施策を行っては如何でしょうか。 - 機関投資家等特例業務を活用したソーシャルファンドを創設しファンドを通じた鉄道事業の課題解決に対する方針の共有化や、市民意見の迅速な反映、市民としての公共交通に対する責任意識の醸成等に繋がり更なる地域内好循環が実現します。 - 新規株式を発行しソーシャルファンドが購入する場合は伊賀鉄道様に対する資本を通じた金融支援となります。また伊賀市様が保有されている株式の一部譲渡が実現した場合には伊賀市様の当該事業執行に纏わる予算の一部をお手伝いすることも可能です。 - 観光開発分野に関しては市民や民間企業との協働組織による新たなプロモーション活動を行い観光資源としての伊賀鉄道を大切に未来に繋いで行くお手伝いをいたします。 - 拙い意見でございますが、是非ともご検討くださいませ。	- 株式の発行・譲渡やファンドの組成・運用を活用した参画の仕組みは、伊賀鉄道の経営・ガバナンスへの影響に加え、関係法令への適合、資金調達コスト・事務負担、意思決定の透明性確保、既存株主や関係者との調整など、検討すべき論点が多岐にわたります。そのため、現時点で具体的な実施可否についてお答えすることは困難ですが、いただいた視点は今後の検討材料として整理し、関係機関・事業者とも連携しながら研究してまいります。 - なお、市民のご意見を運営に反映する取り組みについても、実効性と公平性の観点から継続して改善を図ってまいります。今後とも伊賀鉄道の維持・活性化に向け、ご理解とご協力をお願いいたします。	—

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
2	本文 P. 1 P. 2 P. 7 P. 24 など		三重県の伊賀県域マスタープランには少し触れられているが、上位計画として「三重県リニア基本戦略」や「みえリニア戦略プラン」も掲載してはどうか。	「三重県リニア基本戦略」及び「みえリニア戦略プラン」につきましては、本計画と関連する上位・関連計画として位置付けられることから、ご意見を踏まえ、関連計画として追記します。	済
3	本文 P. 2	1-3 伊賀市内 の交通手段	現在では介護タクシーも相当数の送迎を担っているの で、「介護タクシー」の記載も入れるべき。	- いただいたご意見の趣旨を踏まえ、以下のように修正いたします。 「公共交通を補完する移動手段として、福祉有償運送やスクールバス、病院や各企業が運行する送迎バスなども運行しています。」 →「公共交通を補完する移動手段として、福祉有償運送や介護タクシー、スクールバス、病院や各企業が運行する送迎バスなども運行しています。」 - また、介護タクシーは、図 1-2 にも追加させていただきます。	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
4	本文 P. 2 P. 7	計画の一 覧表	・ 「上位計画」と「関連計画」に分けた方がわかりやすいのではないかと。 ・ (原文) 上位関連計画及び周辺市町村の地域公共交通計画の整理 上位関連計画において、地域公共交通に関する方向性や施策について・・・ ・ (修正) 上位計画、関連計画、及び周辺の県市町村の地域公共交通計画の整理 上位計画、関連計画においては、地域公共交通に関する方向性や施策について・・・ ・ 表の上から3つは、「上位計画」でよいが、その下は「関連計画」として表を分ける方がわかりやすい。	・ 本計画では、地域公共交通に関する施策等との関係性を整理するため、上位計画や関連計画を掲載しております。ご意見のとおり、本編 P2 では「上位計画」と「関連計画」を区分して整理していることから、P7 についても同様の整理となるよう、表の構成及び記載内容を修正いたします。	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
5	本文 P. 4 (P. 50)	1-4 計画区域 施策 5	- 生活実態（隣接する自治体圏域）に即した市域を越えた交通ネットワークの構築と高齢者等への移動時間伸長に伴う負担軽減への配慮 - 計画案では「日常的な交通行動は市域を跨いでいることも多いため、周辺市町村も考慮する」とされていますが、隣接地区においては、通勤、買い物、通院などの生活圏の多くを隣接する自治体に依存しているところも少なくありません。 - そうした中、現在の行政バスのほか公共交通と言えるものは市内限定的な運行に留まっているものがほとんどです。 - 地域の実情に応じ、市境という行政の壁を取り払い、自治体側の交通網や施設との接続を「リ・デザイン」の重点項目として具体的に進めてください。 - ただし、この場合において、単に接続されているというだけではなく、高齢者等の移動時間伸長による身体的、精神的疲労などを考慮したうえで、市域を越えた移動の利便性が確保されなければ、隣接地域であり、地域拠点から遠距離となる中山間地域での持続可能な暮らしは成り立ちません。	本計画においても、日常生活における移動実態を踏まえ、市域を越えた移動について周辺市町村との連携を考慮することとしております。いただいたご意見のとおり、隣接市町村との移動ニーズや地域の実情を踏まえた交通ネットワークの確保は重要であると認識しております。 また、市域を越えた移動にあたっては、単なる接続性の確保だけでなく、高齢者等の移動負担にも配慮した利便性の向上が重要であると考えております。 いただいたご意見は、今後、交通ネットワークのあり方や関係自治体との連携方策を検討する際の参考とさせていただきます。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
6	本文 P. 6 (P. 26)	クロスセ クター効 果 基本方針2	- 福祉施策や様々な地域福祉の取組みと連携したクロスセクター効果の最大化と公共交通施策としての位置づけの認識 - 公共交通の維持が医療・福祉費を抑制するという「クロスセクター効果」の概念に基づき、移動を単なる交通手段ではなく「福祉インフラ」としての認識も大切になります。地域におけるサロン活動など高齢者等が外出し交流することが住民の健康維持に直結しています。 - こうした地域福祉における移動支援に関する取組みも公共交通として捉えることにより、クロスセクター効果の向上と地域での運営を支えることにつながると考えられます。 - 繰り返しになりますが、地域での運営ができなくなると、クロスセクター効果が棄損されることになるため、介護予防総合事業等の財源活用など地域を支える施策等の検討も必要となります。 - このように他分野の施策も行政組織内での横断的連携をしっかりとすることで、地域の実情に即したものとなっていくのではないのでしょうか。 - ただし、公共交通の課題を地域福祉の課題に転嫁するのではなく、あくまで新たな計画の理念に沿った公共交通の概念として、当然公共交通部門が主幹的に責任をもって役割を担うことを明記していただきたい。	地域の実情に応じた持続可能な移動手段を確保するためには、公共交通部門が主体的な役割を担いながら、福祉、教育、まちづくり等の関係分野と連携して取り組むことが重要であると考えています。 また、ご指摘のとおり、公共交通は住民の移動を支える基盤であり、外出機会の確保や社会参加の促進、健康維持など様々な分野に効果をもたらすものと認識しております。 本計画は、持続可能な地域公共交通の確保に向けた基本的な方針や施策を示すものであり、行政内部の所管や役割分担を個別に明記する性質のものではないことから、「公共交通部門が主幹的に責任をもって役割を担う」といった記載は行いません。 一方で、本計画においては、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こととしており、伊賀市は、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・活性化に取り組むこととしています。 いただいたご意見は、今後の地域公共交通施策の推進や関係分野との連携方策を検討する際の参考とさせていただきます。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
7	本文 P. 6	コラム	- 交通弱者の外出機会喪失による「クロスセクター効果」の棄損に対する懸念と対策 - 公共交通が維持されることで、高齢者等においてもそれぞれの居場所へ外出でき、健康が維持されることで医療・福祉費が抑制されるという「クロスセクター効果」の概念には強く賛同します。 - しかし、過疎、高齢化が深刻な少人数の地域において、デマンド交通の予約管理や運行主体を「地域主体」という名の下に住民に委ねることは、住民及び地域運営組織に過度な負担を強いることになります。 - 運営負担によって地域自治が崩壊すれば、結果として外出機会が失われ、クロスセクター効果そのものが棄損されます。デジタル技術は住民に操作を強いるものではなく、行政が人的配置などを通じて、予約受付や運行管理を裏方で支える「伴走支援」のためにこそ活用されるべきです。	- 地域の実情によっては、地域主体による交通の運営や維持に一定の負担が生じる場合があることも認識しております。そのため、地域との連携にあたっては、地域の状況や担い手の確保等を考慮しながら取り組むことが重要であると考えています。 - また、デジタル技術の活用についても、利用者や地域の負担軽減につながる視点を踏まえながら、交通事業者や行政との役割分担を今後検討していく必要があると考えています。 - いただいたご意見は、今後の地域公共交通施策の検討及び運営支援のあり方を検討する際の参考とさせていただきます。	参考
8	本文 P. 7	計画の一覧表	- スクールバスなどとの関連があるので、関連計画に「学校みらい構想計画」を加えていただきたい。 - 鉄道ほか交通関係の事業所が作っている「JR西日本グループ中期経営計画」、「三重交通グループ中期経営計画」、「近鉄グループ中期経営計画」なども関連事業所の計画として、名称だけでも掲載してはどうか。 - 参考までに「滋賀県滋賀地域交通計画」なども加えてはどうか。	「伊賀市学校みらい構想基本計画」につきましては、スクールバスや通学に関する交通施策との関係性があることから、ご意見を踏まえ、関連計画として追記します。 - また、滋賀県の地域交通に関する計画につきましても、本市との広域的な移動や周辺地域との連携の観点から、関連性を踏まえ関連計画へ掲載します。 - 一方で、交通事業者の中期経営計画につきましては、各事業者が経営方針等を定める計画であることから、本計画における上位・関連計画としては掲載しないこととします。	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
9	本文 P. 11	通勤通学 流動	- 図 2-6 は、伊賀市から近隣自治体、近隣自治体から伊賀市への流出・流入数が示されているが、たとえば関西本線を使って、亀山駅と加茂駅、関西本線と草津線を使って、亀山駅と貴生川駅などの伊賀市を通過する旅客者数字がどうなっているのかわからない。 - 伊賀市は通過区間としての位置づけも広い意味では大切な役目であるので、情報を資料として示してほしい。	- 本計画は、主に伊賀市民の日常生活を支える地域公共交通の維持・確保及び利便性向上を目的としていることから、市内外の通勤・通学などの移動実態を踏まえて検討を行っています。 - また、施策の検討にあたっては、JR や近鉄等、広域移動に関連する鉄道主要駅の利用者数等についても把握し、公共交通を取り巻く現状の整理に活用しています。 - ご意見のありました伊賀市を通過する旅客流動については、広域交通ネットワークにおける一つの視点ではありますが、計画書への掲載は行いません。 - なお、いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。	参考
10	本文 P. 12	図 2-8~11	縦軸の数値目盛りをそろえて、比較しやすくした方が、実状がわかりやすい。	ご意見を踏まえ、図 2-8 については、図 2-9 及び図 2-10 との比較のしやすさに配慮し、縦軸の数値目盛りを見直します。	済
11	本文 P. 12	図 2-11	- 伊賀鉄道市内 15 駅の「通勤」定期乗員人員推移のグラフに「通学」も加えてほしい。 - 可能ならば、各駅の「通勤」「通学」定期利用の実状の推移がわかるものを掲載してほしい。	- ご意見を踏まえ、通勤定期利用者数の推移に通学定期利用者数を加えたグラフを掲載します。なお、定期利用者数の推移については、資料編 P. 73 にも掲載しておりますので、併せてご参照ください。 - また、各駅における定期利用の状況については、本編での掲載内容に限りがあることから、主要駅の通勤・通学定期利用の推移が分かる資料を資料編 P. 74 に追加します。	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
12	本文 P. 16	サービス 水準	・ 「中心部」といっていいのだろうか。 ・ (原文) ○バス路線の複数集まる上野地域、青山地域の中心部では高いサービス水準ですが、・・・ ・ (修正) ○バス路線の複数集まる上野地域市街地、青山地域北部（あるいは「上野市駅付近・青山支所付近」）では、高いサービス水準ですが、・・・	・ ご指摘を踏まえ、以下のとおりに修正します。 ・ 「バス路線の複数集まる上野地域、青山地域の中心部では高いサービス水準ですが、・・・」 →「バス路線の複数集まる上野地域市街地、青山地域北部（あるいは「上野市駅付近・青山支所付近」）では、高いサービス水準ですが、・・・」	済
13	本文 P. 17	送迎バス	・ スクールバスと同様、病院名と送迎サービスをどういう形で運行されているか説明を入れてほしい。	・ 病院の送迎サービスについては、その運行形態や実施主体が多様であり、また変更される場合もあることから、本編において個別の病院名や送迎サービスの内容を記載することは考えておりません。 ・ なお、病院等が運行する送迎バスを含む輸送資源の状況については、資料編 P. 141 において整理しておりますので、ご参照ください。	—
14	本文 P. 17	送迎バス	・ 地域や「企業」、社会福祉協議会等による「無料」お買い物バスなど「」内の文言を入れる。	・ いただいたご意見の趣旨を踏まえ、以下のように修正いたします。 ・ 「地域や社会福祉協議会等によるお買い物バスを運行している地域があります。」 →「地域や企業、社会福祉協議会等による無料お買い物バスを運行している地域があります。」	済
15	本文 P. 17	福祉有償 運送	・ 16 事業所が登録されておりとあるが、令和 7 年 11 月時点の伊賀市内では福祉有償運送 6 事業所、介護タクシー 10 事業所のはずである。	・ 令和 8 年 7 月時点における伊賀市内の福祉有償運送事業所および介護タクシー事業所の内訳については、福祉有償運送 8 事業所、介護タクシー 10 事業所の計 18 事業所となっております。 ・ ご指摘を踏まえ、最新の値に更新するとともに、内訳がわかる形で記載いたします。	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
16	本文 P. 18	図 2-20	・ 鉄道・バスのカバー圏域の地図については、あくまで 365 日のうち平日の 8 時～5 時あたりの時間にしぼったカバー圏域を示すものであり、仮に日曜日や祝日のみにすれば、カバー圏域はうんと小さくなるはず。 ・ お願いしたいのは、そうした日時などの時間的空白地域がわかるようにしてほしいこと。 ・ たとえば平日でも朝 7 時台はかなりカバー圏域が減るはずで、そのことが隠されてしまっている。別の地図を用意するか、少なくとも言及はしていただきたい。	・ 本編に掲載している鉄道・バスのカバー圏域図は、地域全体の公共交通の配置状況や物理的な交通空白地の状況を把握することを目的として掲載しているものです。 ・ 一方で、時間的空白地の観点は今後の公共交通を検討するうえで重要な視点であり、路線バスの時間的空白地については、資料編の 82 ページから 84 ページに記載しております。 ・ なお、時間帯や曜日による移動環境の差への対応については、今後の公共交通施策を検討する上での課題として認識し、引き続き検討を進めてまいります。	—
17	本文 P. 20	利用者の ニーズ	・ 「共助版ライドシェア（許可・登録不要）」の言葉が一般的になりつつあるので入れた方が理解しやすい。	・ 本計画の該当箇所は島ヶ原地域における公共ライドシェアの取組を示したものであることから、当該表現の追記は行わず、原案のとおりとさせていただきます。 ・ なお、いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。	参考
18	本文 P. 21	市民の ニーズ	・ 下 3 つの文章は、「ですます」調になっていない。	・ ご指摘のとおり、該当箇所の表現が計画書全体の文体と統一されていないため、「です・ます調」に修正します。	済
19	本文 P. 22	高校生の ニーズ	・ 「利用は乏しい」ではなく、「利用はほぼない」と明確に表現にしていいただきたい。	・ ご指摘のとおり、実態がより正確に伝わる表現となるよう、下記のとおり修正します。 ・ 「通学の交通手段、休日の外出時の移動手段ともに「家族等による送迎」の割合が最も高く、公共交通では、最も利用の多い通学時の「バス（三重交通）」が約 3 割ですが、行政バスなど利用は乏しい状況です。」 →「通学の交通手段、休日の外出時の移動手段ともに「家族等による送迎」の割合が最も高く、公共交通では、最も利用の多い通学時の「バス（三重交通）」が約 3 割ですが、行政バスなど利用はほぼない状況です。」	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
20	本文 P. 23	市民ニーズ	日中から深夜にかけて、GO か DIDI 等のアプリでタクシーを運行してほしい。終電で柘植駅や伊賀神戸駅まで帰っても、そこから帰る方法がない。地域外の来客からも、タクシーの手配ができなくて困るという声を良く聞く。これでは観光促進にも大きな障壁になる。	- 本市としても、地域内交通における夜間の交通手段の確保は重要であると考えております。 - 施策 19 における「タクシー業者との連携強化」に加え、新たな事業として、「交通空白地の解消（夜間の交通手段確保の検討等）」を追加し、多様な交通手段のあり方の検討について、関係機関と連携しながら引き続き取り組んでまいります。	済
21	本文 P. 23	伊賀鉄道の活性化	市街地活性化、伊賀鉄道への税金投入による経営支援を考慮して、伊賀市職員は伊賀鉄道等公共交通機関での通勤を原則とすべきである。特に市役所勤務職員は新駅として徒歩圏内に四十九駅を開設している経緯からも、伊賀鉄道の利用を徹底すべきと考える。	- 本市としても、公共交通の利用促進において行政が率先して取り組むことは重要であると認識しておりますが、職員の居住地や勤務時間、業務内容等を踏まえると、通勤手段を一律に原則化することは困難であります。 - そのため、いただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただくとともに、職員に対する意識啓発の強化を行い、任意での利用を促進してまいります。	参考
22	本文 P. 23	公共交通サービス	市「内」の福祉有償運送等、「」内の文字を入れる。	- いただいたご意見の趣旨を踏まえ、以下のように修正いたします。 - 県や事業者の免許自主返納支援や、市の福祉有償運送等、行政では、移動に対する様々な支援制度を設けている。→県や事業者の免許自主返納支援や、市内の福祉有償運送等、行政では、移動に対する様々な支援制度を設けている。	済
23	本文 P. 23	利用者ニーズ	ここでも地域主体の住民参加型ライドシェアとあるが、「共助版ライドシェア（許可・登録不要）」を加える。	- 本計画の該当箇所は島ヶ原地域における公共ライドシェアの取組を示したものであることから、当該表現の追記は行わず、原案のとおりとさせていただきます。 - なお、いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
24	本文 P. 23	地域公共交通の課題の 1	- 伊賀鉄道の活性化とともに、それにつながる J R や近鉄の存続は明記しておく状況になっている状況のはず。 (修正) 多核連携型都市の実現と J R 関西本線、J R 草津線、近鉄大阪線の存続に向け、上位・・・	- 伊賀鉄道は、JR 関西本線、JR 草津線及び近鉄大阪線と連携して市民の移動を支える重要な公共交通機関であると認識しております。一方、本計画では公共交通ネットワーク全体の維持・活性化を基本的な考え方としており、個別路線の存続については関係機関との協議や社会情勢等を踏まえながら対応していく必要があります。 - いただいたご意見は、今後の計画推進及び関係機関との協議の参考とさせていただきます。	参考
25	本文 P. 23	地域公共交通の課題の 2	- 乗り継ぎが不便なのは、乗継時刻のことだけではなく、乗継拠点の待合環境の快適さがないためである。 (修正) 交通結節点や乗継拠点の待合環境の整備	- ご指摘のとおり、待合環境が乗継抵抗につながると認識しております。 - 一方で、乗り継ぎ拠点は交通結節点に包含されるため、現行の表現のままとします。 - なお、いただいたご意見は今後の計画推進の参考とさせていただきます。	参考
26	本文 P. 23	地域公共交通の課題の 3	- 大学生の通学は周辺自治体というより大都市への通学とになっているはず。 (修正) 周辺自治体や大都市への通勤・通学できる環境等、・・・	大都市の定義は、50 万人以上となります。一方で、50 万人未満の都市へ通学する大学生も多くみられることから、現行の表現のままとさせていただきます。	—
27	本文 P. 23	地域公共交通の課題の 5	- 体制をつくっても、人の見える魂の入った組織づくりが欠かせません。 (修正) 「5 みんなで支える、地域協働・組織や体制づくり」	- ご意見を踏まえ、地域公共交通を持続的に支えるためには、多様な主体の協働による取組が重要であることから、項目名を次のとおり修正します。 「5 みんなで支える、地域協働・体制づくり」 → 「5 みんなで支える、地域協働・組織や体制づくり」	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
28	本文 P. 23	地域公共交通の課題の 5	- その地域に住んでいる市民だけではなく、地域出身者や思いをもつ関係人口にまで拡げて考えるべき。 (修正) 市民や市外の関係者の関心を高める・・・	- 関係人口の創出・拡大は、地域の活力維持や活性化を図る上で重要な視点であると認識しております。 - 一方で、本計画は地域公共交通計画として、市民の日常生活や社会活動を支える移動手段を確保・維持することを主な目的として策定しております。このため、計画においては、まず市民の移動手段の確保を最優先の考え方として整理しており、ご提案いただいた関係人口に関する記載については、計画への反映は行わないことといたしました。 - なお、いただいたご意見につきましては、今後の公共交通施策や地域活性化施策を検討する際の参考とさせていただきます。	参考
29	本文 P. 24 P. 27	コラム	コラムの内容は大切なことを書いていると思うが、字が小さいこと、国交省へのリンクの仕方、たとえばQRコードを入れるとか工夫してほしい。	コラムにつきましては、ご意見を踏まえ、内容をより見やすくご覧いただけるよう掲載方法を見直し、掲載スペースを拡充するとともに、関連する国土交通省の資料等へ容易にアクセスできるよう、二次元コードを掲載いたします。	済
30	本文 P. 25	基本方針 ②	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とあるが、地域や住民が行う「公共交通」とはどのようなものなのか。	- 行政や民間の交通事業者だけで移動サービスを維持することが難しい地域において、地域住民や自治会、NPO法人等が主体的に関与しながら移動手段の確保を図る交通サービスを指しています。 - 具体的には、地域が運営に参画する交通サービスや、住民同士の支えあいによる移動支援のほか、いわゆる「共助版ライドシェア」のような取組などを想定しています。 - なお、サービスの内容や実施手法については、地域の実情や利用ニーズを踏まえながら、関係法令に基づき検討してまいります。	—

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
31	本文 P. 25	3-2 基本方針	- まちづくりの観点をきちんと書いてほしい。公共交通分野だけではなく、みんながまちづくりという観点から移動のありようを考えてもらう主体者であってほしいので、一步踏み込んだ表現を入れてほしい。 (原文) ・・・活力を支える基盤であり、将来にわたって維持していくためには、・・・市民や地域がそれぞれの・・・ (修正) ・・・活力を支えるまちづくりの重要な基盤であり、将来にわたって維持していくためには、・・・一人ひとりの市民や住民自治協議会や自治体など地域がそれぞれの・・・	- ご提案いただいた「まちづくり」の観点につきましては、ご指摘のとおり公共交通を将来にわたり維持・確保していく上で重要な視点であると認識しております。 - 一方で、「市民や地域」という表現には、一人ひとりの市民に加え、住民自治協議会や自治会などの地域団体を含むものとしており、多様な主体がそれぞれの立場で公共交通を支えていく考え方を表しております。 - このため、原案の表現で趣旨が含まれていることから、計画の記載は原案のとおりといたします	—
32	本文 P. 23 P. 25	課題 3 つ 目	- 周辺自治体との関係は必要だが、大学生やインバウンド等は広域に大都市と関係しているのが実態。 (原文) 周辺自治体との広域移動の利便性確保 (修正) 周辺自治体や大都市との広域移動の利便性確保	大都市の定義は、50 万人以上となります。一方で、50 万人未満の都市へ通学する大学生も多くみられることから、現行の表現のままとさせていただきます。	—
33	本文 P. 25	課題 5 つ 目	- 体制を作っても組織ができなかったり機能しなかったりしては意味がないため (原文) みんなで支える、地域協働・体制づくり (修正) みんなで支える、地域協働・組織や体制づくり	- ご指摘のとおり、修正します。 「みんなで支える、地域協働・体制づくり」 →「みんなで支える、地域協働・組織や体制づくり」	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
34	本文 P. 25	基本方針 ③	・ 「豊富」という言葉は抽象的 ・ (原文) 伊賀市の豊富な交通手段について、 ・ (修正) 伊賀市の多種多様な交通手段について、	・ ご指摘のとおり、記載を修正します。 ・ 「伊賀市の豊富な交通手段について、知ってもらい、移動の選択肢として公共交通が選ばれるような公共交通サービス・環境づくりを目指します」 →「伊賀市の多種多様な交通手段について、知ってもらい、移動の選択肢として公共交通が選ばれるような公共交通サービス・環境づくりを目指します」	済
35	本文 P. 26	基本方針 1の1つ目	・ 「おでかけ」・・・基本理念の文章とも連動するが、ここだけが書きぶり使いぶりの違う表現で違和感がある。「外出や移動」ではいけないのか。 ・ 「地域の拠点」・・・都市マス等で地域拠点という言い方を一般的に使っているの、「の」は不要。 ・ 5つの地域の拠点を結ぶ幹線交通の維持・確保により・・・とあるが、上野市駅中心に考えるのは良いが、イベントで人が集まる「伊賀市文化会館」「上野運動公園」、買い物拠点となる商業施設、あるいは病院、市役所などが、分散しているため、それらを結ぶことが表現されていないのではないのか。	・ 「おでかけ」という表現は、移動だけでなく、外出を通じた交流や社会参加などを含む広い意味を持つ言葉として使用しております。法定協議会及び計画検討分科会での議論を踏まえ、計画全体を象徴するキーワードとして位置付けていることから、原案のとおりといたします。 ・ 「地域の拠点」につきましては、ご指摘のとおり、「地域拠点」に修正します。 ・ 人口減少や公共交通を担う人材不足等により運行資源が限られる中、全ての拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを維持・確保していくことは困難であることから、本計画では、市の中心拠点である上野市駅を軸とした幹線交通の維持・確保を基本的な考え方としております。 なお、文化施設、商業施設、医療機関、行政施設などへの移動については、幹線交通と地域内交通との連携により利便性の確保を図ってまいります。	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
36	本文 P. 26	基本方針 1 の 3 つ 目	・ あまりにも関西本線の運転見合わせが多く、これでは安心して定時通学通勤ができないのは当たり前である。 ・ (修正) 獣害や天候による運転見合わせや運転中止が極力減るよう関係事業者と連携し、通勤や通学における市内、市外への利便性・・・ ・ 時間が優先される現代社会において、伊賀鉄道や関西本線はあまりにも時代遅れである。 ・ (文末に加筆) ・ また、伊賀鉄道、J R 関西本線における快速ダイヤが構築されるよう働きかけます。	・ 関西本線の運転見合わせの低減や、伊賀鉄道・JR 関西本線の運行利便性の向上につきましては、通勤・通学をはじめとする日常移動の利便性確保に関わる重要な課題であると認識しております。 ・ 一方で、安全で安心できる運航を第一に考え、獣害や天候による運転見合わせへの対応や快速ダイヤの設定につきましては、鉄道事業者による個別施策に関する内容であることから、本計画においては、安全で安心できる運行の確保を基本的な考え方としております。 ・ このため、ご提案いただいた内容については計画への記載は行わず、原案のとおりといたします。 ・ なお、いただいたご意見につきましては、今後、関係事業者と協議を行う際の参考とさせていただきます。	参考
37	本文 P. 26	基本方針 1 の 4 つ 目	・ 伊賀市の南北に位置する交通拠点とは、伊賀上野駅周辺と伊賀神戸駅周辺を指しているかと思うが、両者ともあくまで乗換駅でしかないという弱さを有している。駅前開発などが進めばよいが、出来るとは思えない。 ・ せめて文章の中に、J R 線、近鉄線に関する記述を求めたい。 ・ (修正) ・ ・ ・ ・ ・ 伊賀市の南北に位置する JR や近鉄との乗換拠点を結ぶ重要な軸線として、・・・	・ ご指摘のとおり、伊賀市の南北に位置する拠点は、鉄道相互や他の交通手段との接続を担う交通結節機能を有していることから、より分かりやすい表現となるよう、下記のとおり、記載を修正します。 ・ 「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。」 ・ →「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 JR や近鉄との乗換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。」	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
38	本文 P. 26	基本方針 2の1つ 目	「地域交通のあり方を地域とともに・・」のところを、地域交通のあり方を地域（自治会、自治協、支所管内エリア）とともに・・・と書き加えて、市民に当事者意識をもってもらえたらと思う。	「地域」には自治会、自治協議会、支所管内エリアをはじめ、多様な主体や関係者が含まれることから、特定の主体を例示することで対象が限定されているとの誤解を招く可能性があります。このため、ご提案の趣旨は踏まえつつ、本計画では幅広い関係者を包含する表現として「地域」という記載にとどめます。	—
39	本文 P. 26	基本方針 2の3つ 目	「郊外部・中山間地」という表現は、これまであまり見かけなかった。たとえば「人口密度が低い中山間地を含む周辺部などにおいては」と変更してはどうか。	「郊外部」と「中山間地域」は、それぞれ異なる地域特性を表すものとして記載しており、本計画においては両方の地域を対象としていることから、いずれかに統一するのではなく併記することが適当であると考えております。 - 一方で、ご指摘を踏まえ、より分かりやすい表現となるよう下記のとおり修正します。 「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、・・・」 →「人口が低密度な郊外部や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、」	済
40	本文 P. 26	基本方針 2の4つ 目	- 小中学生の意識醸成は、本人というよりも、周りの家族や保護者の意識によるところが大きい。よって次のように修正してはどうか。 （修正） ・・・、小中学生やその保護者をはじめ若年世代の公共交通に対する意識醸成に・・・	- 公共交通を将来にわたり持続可能なものとしていくためには、児童・学生の頃から公共交通に親しみ、利用する機会を持つことが重要であると考えております。また、ご指摘のとおり、保護者の方々の意識や行動が子どもの公共交通利用に大きな影響を与えることも認識しております。 - しかし、本計画における当該記載は、児童・学生等を主な対象とした意識醸成の方向性を示すものであることから、原案のとおりとさせていただきます。なお、今後の取組においては、保護者を含めた幅広い世代への公共交通利用の促進についても意識しながら進めてまいります。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
41	本文 P. 26 (P. 66)	基本方針 2 (2) 主体の 役割	- 中山間地域における「地域主体」の限界を直視した、人的・財政的な「伴走支援」の保証と早期協議の開始 - 計画案の基本方針 2 では「地域主体の交通の構築」が強調されていますが、過疎人口減少、高齢化による担い手不足が深刻な地域では、自治協役員や住民ボランティアのみによる運営は肉体的・精神的な限界を超えることになります。 - 当地区では、地域の将来を見据え、特定の役員等に負担を集中させない体制を目指していますが、車両の維持管理や運転手の確保までを地域に委ねることは、自治協運営、地域運営そのものの崩壊を招きかねません。行政は「地域に任せる」だけでなく、財政支援や車両提供、システムの維持管理において、より踏み込んだ「伴走支援」を保証すべきです。 - そのためにも地域部会だけではなく、実情が異なる地区ごとの実態把握をはじめ、行政と自治協単位の地区との協議を特定のプロジェクトだけを優先させるのではなく、今から開始すべきと考えます。	地域主体の交通の構築に当たっては、地域に全てを委ねるのではなく、行政や交通事業者、地域住民がそれぞれの役割を担いながら取り組むことが重要であると認識しております。 また、地域ごとに交通課題や利用ニーズが異なることから、市としては、各地区の実情を踏まえながら、地域や関係者との意見交換等を行い、持続可能な交通の確保に向けて取り組んでまいります。 いただいたご意見を踏まえ、P. 66 の伊賀市の役割に、以下の内容を追記します。 「地域主体の取り組みに必要な伴走支援を行います。」	済
42	本文 P. 27	基本方針 3 の 1 つ目	- 多様な交通手段の存在だけでなく、料金をはじめ目的地に行くためのモデル事例（駐車場や二次交通）など他人事ではなく自分事になるような利用に役立つ情報が必要とされているのではないかと。また、そのことは市民に限らないので、「市民の」を取ってはどうか。 （修正） - 多様な交通手段の存在や目的地へ行くための事例を十分に周知し、移動時のマイカー以外の選択肢としての認知度を向上させます。	公共交通の利用促進に当たっては、多様な交通手段や移動に関する情報を分かりやすく発信していくことが重要であると認識しております。 一方で、ご提案いただいた内容は個別施策に関するものであることから、本計画への記載は行わず、原案のとおりといたします。なお、「市民の移動時の選択肢としての認知度を向上します。」との記載は、本計画の対象である市民の移動環境の向上を表すものとして記載しております。 いただいたご意見につきましては、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
43	本文 P. 27	基本方針 3	- 基本方針3の最初の記述に、次の一文を追加していただきたい。 「伊賀市内やその近隣における公共交通にとどまらず、ＪＲ関西本線の名古屋－亀山間では常時4両編成の快速電車が走っていること、同本線の加茂・奈良－大阪方面や、おおさか東線利用の奈良－大阪の快速電車に有料座席サービス「快速うれシート」が設定されていることなど、大都市近郊における利便性向上の現況を迅速に伊賀市民へ提供していきます。」 （理由）地域公共交通を維持していくには、伊賀市内の移動ニーズのみでなく、伊賀市から名古屋・大阪へ移動するニーズをしっかりと鉄道利用に取り込む必要があり、そのためには、名古屋・大阪両大都市近傍における鉄道の利便性向上が伊賀市から両大都市へ移動する市民にとってどのような効果があるのか具体的にタイミングよくお知らせすることが重要であると考えため。ＪＲ関西本線で大阪・名古屋へ行くとなれば、上野市街地からは当然のように伊賀鉄道を利用することが見込まれる。	- 広域ネットワークの利便性向上に関する迅速な情報提供につきましては、基本方針内に直接記述は伊賀市から名古屋・大阪方面への移動需要を鉄道利用へつなげる観点から重要であると考えられるため、基本方針3に基づく施策として整理し、今後の取組の参考とさせていただきます。 - 一方で、ご意見の趣旨を踏まえ、市域を越えた広域的な交通ネットワークの確保・充実に関する考え方については、基本方針1において記述するものとし、以下のような内容を追記いたします。 「本市の公共交通は、市内移動の確保に加え、名古屋・大阪方面をはじめとする大都市圏との広域的な移動を支える役割を担うことから、鉄道を中心とした市域を越えた交通ネットワークの確保及び利便性の向上を図る。」	済
44	本文 P. 27	基本方針 3の6つ 目	- 保護者等による送り迎えが地域文化になっている中で、なるべくなら公共交通を使って通わせたいと思う保護者の思いや願いにも目をむけていただきたい。 （修正） ・・・、高校生のニーズや保護者の願いなどに沿った交通手段の確保に努めます。	- 高校生の通学においては、利用者本人である高校生の移動ニーズに加え、通学環境や送迎等に関わる保護者の意向も重要な要素であると認識しております。 - 一方で、計画における「高校生のニーズ」には、通学に関する様々な実態や意向を含むものとして位置付けており、保護者の意向についてもその中に含まれるものと考えております。 - このため、計画の記載は原案のとおりとしますが、高校生が公共交通を利用しやすい通学環境の確保に向けて、今後も利用実態やニーズの把握に努めてまいります。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
45	本文 P. 27 P. 51 資料編 P. 112	基本方針 3 施策 6 図 4-50	・ 利用実態（高尾線の降車ゼロ等）と地域資源を反映した「高尾型リ・デザイン」の断行 ・ 資料編のデータが示す青山行政バス高尾線の「地区内での降車ゼロ」という現実、既存の定時定路線バスが住民の生活圏（名張市方面）や移動ニーズ（ドア・ツー・ドア）と致命的に乖離している証拠です。 ・ 一方で、利用者は皆無ではなく、頻度こそ低いが自力移動が困難な方の利用実態があり、セーフティネットとしての大切な役割を担ってくれている事実を忘れてはなりません。 ・ そうしたことを踏まえながら、大きなバスを走らせる予算を、高尾の生活実態に合わせた「名張方面への柔軟な移動支援」や、高齢者の足腰の負担に配慮した「日常生活支援としての移動」へと大胆に組み替える実証実験を優先的に実施してください。 ・ 自力移動が困難な高齢者が多い、このタイミングで実施しないと、対象者の状況は変化し、必要なサービスを必要な時に享受できないこととなります。それは当然「クロスセクター効果」の棄損にもつながります。早急な取り組みをお願いします。	・ ご指摘のとおり、地域によっては住民の移動ニーズと定時定路線型の公共交通の運行形態が必ずしも一致していない状況があり、地域の実情に応じた交通サービスのあり方を検討していくことが重要であると認識しております。 ・ また、利用者数が少ない路線であっても、自力での移動が困難な方々にとっては重要な移動手段であり、地域交通が果たすセーフティネットとしての役割は大変重要であると考えております。 ・ いただいたご意見も参考にしながら、地域ごとの生活圏や移動ニーズの把握に努め、定時定路線型の交通に限らず、地域の実情に応じた柔軟な移動手段について地域と共に検討を進めてまいります。特に、移動ニーズとの乖離が見られる地域においては、交通サービスのあり方について早期に検討を進められるよう努めてまいります。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
46	本文 P. 28	図 3-1	・ 柘植駅から亀山市にかけての「赤い曲線矢印」の先にリニア三重県駅を記載してください。	・ リニア中央新幹線の整備による広域的な交通ネットワークの形成は、本市にとっても重要な視点であると認識しております。 ・ 一方で、ご提案いただいた「リニア三重県駅」については、現時点において未確定な要素もあることから、本計画の図面において具体的な位置付けを示すことは適切ではないと考えております。 ・ このため、計画の記載は原案のとおりとしますが、今後のリニア中央新幹線に関する動向を注視しながら、広域交通ネットワークとの連携について検討してまいります。	参考
47	本文 P. 28, P. 32	地図	・ J R 佐那具駅を重視したイメージがないのは残念である。J R 佐那具駅やその周辺の開発を通じて、利用のしやすさや列車の利便性向上をはかるイメージも用意してほしい。 ・ よって阿山地域のところの新堂と支所を結ぶ円ではなく、支所、新堂、佐那具を結ぶ円を描いてほしい。	・ 本計画の将来イメージ図においては、新堂駅についていがまち地域や大山田地域を含む広域的な移動を支える交通結節点としての役割や将来的な可能性を踏まえて位置付けております。 ・ 一方で、佐那具駅は阿山地域と上野市駅を結ぶ路線の一部となっておりますので、イメージ図を修正させていただきます。	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
48	本文 P. 28, P. 32		- 市全域、特に関西本線のある北部については、まず柘植、新堂、佐那具、伊賀上野、島ヶ原の最大限の利用促進を図るために、行政バス等の発着拠点（通過拠点）となるよう、利用客層、時間帯、などのターゲット（理想的な10年先を思い描いて）のイメージをしっかりと作って経路や時間を再構築してほしい。公共交通課は一つの会社、経営者として、取り組んでほしい。 - 三重交通の路線を白紙にし市バスとしての経営をしないと再編できないのではないかな。 - 具体的には、阿山大山田いがまちの路線については、すべての新堂駅の発着とする。 - 柘植・靱田コース、阿山中距離コース、大山田近距離コース、ハイトピア～大山田支所経由阿波コース、は乗合バス 阿山遠距離コース、ハイエース型バス。伊賀上野駅発着で～諏訪・丸柱・河合・佐那具コース伊賀上野～府中～中瀬地域エリアを「にんまる」でまかなう。上野中心市街地の移動はハイエース型タクシーのみとする。	- 本計画では、鉄道、路線バス、行政バス、地域交通、タクシーなど、多様な交通手段をそれぞれの役割に応じて連携させ、市民や来訪者の移動手段を確保することを基本としております。 - また、鉄道駅を交通結節点として活用することは重要であると考えており、本計画においても、地域の交通結節点として島ヶ原駅及び新堂駅を位置付け、鉄道と地域内交通との連携を図ることとしております。 - 一方で、ご提案いただいた新堂駅や伊賀上野駅を中心とした具体的な路線体系や運行形態につきましては、利用実態、地域特性、交通事業者との調整、運行経費及び運転手不足等の課題を踏まえ、総合的な検討が必要であることから、本計画への具体的な反映は行いません。 - なお、いただいたご意見につきましては、今後の公共交通ネットワークの検討や、地域特性・利用実態に応じた見直しを進める際の参考とさせていただきます。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
49	本文 P. 28~ P. 34	地図	・ 地域の広さの違いがわかりにくいので、地図はなるべく縮尺を同じくらいにしたほうが感覚的によいと思う。あるいは「上野北部・島ヶ原」「いがまち・阿山・大山田」「上野南部・青山」の3分割くらいの分け方にしてもよいのではなかろうか。 ・ 支所単位を考えるのはよいが、歴然とした位置づけはできたら薄めた方がよい。	・ ご指摘のとおり、地域ごとの面積や空間的な広がりについては、個別の図面のみでは分かりにくい場合があると認識しております。一方で、本計画では地域ごとの現状や課題、将来の公共交通ネットワークの方向性をできる限り具体的に示すため、地域別の将来イメージ図を掲載しています。 ・ また、地域ごとの位置関係や市全体の公共交通ネットワークとのつながりを補完するため、P. 28 に市全体の将来イメージ図を掲載しており、各地域の役割や相互の連携関係を俯瞰的に確認できる構成としています。地域区分については、これまでの行政計画や地域の実情との整合を図る観点から支所単位を基本として整理しておりますが、ご意見の趣旨も踏まえ、より分かりやすい表現や図面構成について今後の参考とさせていただきます。 ・ なお、本計画では、地域特性や利用実態に応じた公共交通ネットワークの形成を基本的な考え方としております。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
50	本文 P. 30, P. 32		・ 本計画では、p. 2「1-2 計画の位置づけ」において、周辺市町村の地域公共交通計画の位置づけ等を参照し、連携を図った内容とするとされています。 ・ また、図 1-1 には、甲賀市地域公共交通計画、相楽東部地域公共交通計画等が周辺市町村の公共交通計画等として示されています。 ・ さらに、p. 4「1-4 計画区域」では、計画区域は伊賀市内全域としつつ、日常的な交通行動は市域を跨ることも多いため、周辺市町村も考慮した内容とするとされています。 ・ このように、本計画においては、広域連携が計画の前提として位置づけられています。 ・ 地域別公共交通ネットワークの将来イメージでは、上野地域において「山添村との連携によるネットワーク交通」や「市中心部と名張市を結ぶ交通」「きじが台地区と名張市（美旗地区）を結ぶ交通」が明記され、島ヶ原地域においても「南山城村との連携によるネットワーク交通」が明記されています。 ・ 一方で、いがまち地域・阿山地域については、隣接する甲賀市方面との連携が明記されていません。 ・ 特に阿山地域では、通勤、通学、買い物、通院、鉄道利用などにおいて甲賀市方面を生活圏としている住民が多数いることを考慮して計画に盛り込むことが必要です。 ・ ついては、p. 30 いがまち地域、p. 32 阿山地域の将来イメージに「甲賀市との連携によるネットワーク交通」追記してください。	本計画では、周辺市町村との連携を踏まえた地域公共交通ネットワークの構築を基本的な考え方としており、計画策定にあたっては周辺自治体の地域公共交通計画等との整合や連携を考慮しています。 ご指摘のいがまち地域及び阿山地域については、将来イメージ図において地域生活交通の運行エリアを示しており、甲賀市方面との移動も想定した表現としております。ご提案いただいた内容を踏まえまして、より甲賀市との連携を将来イメージ図に表せるように、地域生活交通の円の中に甲賀市の名称を入れるようにしました。	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
51	本文 P. 35	3-4 地域公共 交通の機 能分類の サービス 水準の設 定	・ タクシーの後に「介護タクシー、福祉有償運送」を入れるべき。	・ いただいたご意見のとおり、介護タクシーや福祉有償運送は、市民の移動を支える重要な手段であると認識しております。 ・ 一方で、これらは利用対象や提供形態が限定されており、だれでも自由に利用できる移動手段とは性質が異なることから、地域公共交通の機能分類におけるサービス水準の区分には位置付けておりません。 ・ ご指摘の趣旨を踏まえ、P. 2 伊賀市内の交通手段の中に公共交通を補完する役割として、「介護タクシー、福祉有償運送」を明記するようにいたします。	済
52	本文 P. 35	(1)の1つ 目	・ 「大阪～名古屋間」という表現ではなく、「大阪・奈良～四日市・名古屋間」とし、人口の多い都市をターゲットに位置づけしなおすとよいと考えます。	・ 本計画における「大阪～名古屋間」という表現は、伊賀市が関西圏と中京圏を結ぶ広域交通軸上に位置することを示すものであり、特定の都市との関係性を限定して表現するものではありません。 ・ ご提案の趣旨は理解いたしますが、本計画では広域的な圏域間のつながりを表現する観点から、原案のとおりとします。 ・ なお、伊賀市は周辺自治体との連携や広域的な交通ネットワークの維持・確保を重要な取組として位置付けており、いただいたご意見は今後の計画推進の参考とさせていただきます。	参考
53	本文 P. 35	(1)の7つ 目	・ 一次交通へのつなぎの役割としての位置づけを明確にするために、文中2行目に次のような加筆をしてはどうかと考えます。 ・ (修正) ・ ……公共交通軸（鉄道、基幹バス）への二次交通としての役割及び準基幹バス……	・ いただいたご指摘を踏まえ、下記のように修正します。 「……公共交通軸（鉄道、基幹バス）及び準基幹バス……」 →「……公共交通軸（鉄道、基幹バス）へのアクセスを担う二次交通としての役割及び準基幹バス……」	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
54	本文 P. 36	地域生活 交通	・ タクシー事業の後に「介護タクシー、福祉有償運送」を入れる。	・ いただいたご意見のとおり、介護タクシーや福祉有償運送は、市民の移動を支える重要な手段であると認識しております。 ・ 一方で、これらは利用対象や提供形態が限定されており、だれでも自由に利用できる移動手段とは性質が異なることから、地域公共交通の機能分類におけるサービス水準の区分には位置付けておりません。 ・ ご指摘の趣旨を踏まえ、P. 2 伊賀市内の交通手段の中に公共交通を補完する役割として、「介護タクシー、福祉有償運送」を明記するようにいたします。	済
55	本文 P. 43	基本方針 1	・ 基本方針 1 のタイトルに使っている「すべてのひと・・・」と本文 3 行目で使っている「すべての人・・・」のひらがなと漢字の使い方の違いがわかりにくい。	・ ご指摘のとおり、「ひと」と「人」の表記が混在しており、分かりにくい表現となっております。表記を統一するため計画全体を通して確認・修正します。	済
56	本文 P. 43	基本方針 1 の 評 価 指 標 と 目 標 値	・ 全体的な利用者数を指標にするだけでなく、企業とともに力を入れたい通勤利用者などを目標にしてはどうか。	・ 通勤・通学利用をはじめとする利用目的別の視点は重要であると認識しておりますが、本計画では、市民や来訪者を含めた公共交通全体の利用状況や利便性の向上を総合的に評価する観点から指標を設定しています。 ・ なお、通勤・通学利用を含む利用実態やニーズについては引き続き把握に努め、今後の施策検討や事業実施の参考とさせていただきます。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
57	本文 P. 44	基本方針 3	2行目にある「高齢者等」にはターゲットである高校生や小中学生などを追記した方がよいと考える。次のように加筆してはどうか。 (加筆) - 小中学生や高校生、高齢者への配慮・・・	- 小中学生や高校生、高齢者、障害者、など、公共交通を必要とする幅広い世代への配慮は重要であると考えております。 - ご指摘を踏まえ、対象者がより分かりやすく伝わるよう記載を下記のとおり、修正します。 「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みを進めることで、・・・」 「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、あらゆる利用者への配慮を含めた利便性向上の取組みを進めることで、・・・」	済
58	本文 P. 44	基本方針 3 の 評価 指標 と 目標 値	ちよい乗りは伊賀市の公共交通ではたいへん利用しづらい。クルマに勝るものはない。なので大都会と結ぶ一次交通に乗り換えるための手立てをどうするかが重要。その上で利用者アンケートの満足度が生きてくるのではないかと。大都会へは鉄道を選ぶように。	- 本計画では、鉄道や基幹的なバス路線を軸としながら、地域生活交通との連携により移動手段を確保し、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指しています。また、評価指標については、公共交通全体の利用状況や利便性、市民満足度などを総合的に把握できるよう設定しており、特定の利用目的に限定した指標とはしていません。 - なお、ご指摘の鉄道へのアクセス性向上や広域移動の利便性確保は重要であると認識しており、いただいたご意見は今後の施策推進の参考とさせていただきます。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
59	本文 P. 46	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	- 乗務員、運転手様も、早朝から夜遅い時間まで車に乗れないお客様のために残暑から寒い中、本当に安心して運転して下さり有難うございます。 - 伊賀神戸駅から伊賀上野駅まで、伊賀上野駅から伊賀神戸駅まで安心して、車に乗れないお客様全て、気持ちよく乗車して安心して利用できるように、鉄道の中でも1箇所付で、トイレを設置できるように検討してほしい。	伊賀神戸駅から伊賀上野駅間におけるトイレ設置のご要望につきましては、利用者の利便性向上の観点から重要であると認識しておりますが、車両構造や、整備・維持に係る費用等の課題もあることから、直ちに対応することは困難な状況です。いただいたご意見は、今後の施設整備やサービス向上の検討における参考とさせていただきます。	参考
60	本文 P. 48	施策3	- 施策3の事業「① 鉄道事業者及び沿線自治体との連携による利用促進」を「① 鉄道事業者及び沿線自治体との連携による利用促進ーたとえば大都市近傍における鉄道サービス充実状況の時宜を得た市民への情報提供」と追記していただきたい。 (理由) 従来から継続している利用促進策は陳腐化していることから、新たな視点として大都市近傍における鉄道サービスの進展状況を市民による鉄道利用に生かす方向性を明示していただきたいため。	- いただいたご意見につきましては、鉄道利用促進における新たな視点として、大都市近郊における鉄道サービスの進展状況を市民に分かりやすく伝えることの重要性をご指摘いただいたものと受け止めております。 - ご指摘を踏まえまして、施策3JR関西本線、草津線および近鉄大阪線のサービス維持の事業として、「鉄道サービスの充実状況に関するタイムリーな情報提供の推進」を追加いたします。	済
61	本文 P. 48	施策3 事業	「⑤駅でのサービスレベルの維持を要請」とあるが、維持どころか、サービスが悪い。特に冬場の寒風が吹き抜ける駅舎構造をなんとかして、乗り換えの待ち時間を快適に過ごせるように要請してほしい。よって、維持ではなく、次のように修正をお願いしたい。 (修正) ⑤駅でのサービスレベルの向上を要請	- ご指摘の内容につきましては、鉄道利用者の利便性向上に関するご意見として承ります。 - ご意見を踏まえまして、新たな事業として「駅の待合環境の向上」を追加させていただきます。	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
62	本文 P. 49	施策 4 事業	・ 始発地の名古屋の人々が伊賀の魅力を高速バスを使って味わえるよう、観光部局と連携して、名古屋でのPRを進めてほしい。よって次を加筆。 ・ (加筆) ・ ②高速バスを使って、名古屋の人が伊賀へ行きたくなるPR活動を実施	・ 高速バスを活用した伊賀市の魅力発信は、交流人口の拡大や公共交通の利用促進につながる取組であると認識しております。 ・ 一方で、ご提案いただいた内容につきましては、「①お得な乗車券などのPRによる利用促進活動の実施」に含まれる取組であることから、新たな項目としての記載は行わず、原案のとおりといたします。 ・ なお、いただいたご意見につきましては、今後の利用促進施策を検討する際の参考とさせていただきます。	参考
63	本文 P. 50	施策目標 1-2 都市間をつなぐ 広域交通の強化	・ ②他市町村への新たな路線網の創出検討とあるが、玉滝地域の多数の住民生活圏は甲賀市であることを加味しての表現なのか。	・ 「他市町村への新たな路線網の創出検討」につきましては、玉滝地域に限らず、市内の各地域において、通勤・通学だけでなく、通院や買い物などの日常生活において近隣市町村への移動ニーズがあることを踏まえたものです。 ・ そのため、甲賀市をはじめとする周辺市町との広域的な移動ニーズや地域の実情を踏まえながら、利便性の向上に向けた交通ネットワークのあり方を検討していく趣旨としております。 ・ なお、いただいたご意見につきましては、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
64	本文 P. 50	施策 5 事業	「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」とあるが、そんな悠長なことを言っているのは時代に乗り遅れる。亀山地域 3 候補のうち、亀山 I C 付近を伊賀市として、一日も早く強く主張し、在来線である亀山～柘植間の改良を進め、草津線や関西線の利用を伊賀市の発展に欠かせないものであると表明していただきたい。よって次のように修正。 (修正) ③リニア三重県駅を核とした広域ネットワーク構想計画を樹立（短期事業）	- リニア中央新幹線の三重県駅については、本市の広域交通ネットワークの形成に大きな影響を与える重要な取組であると認識しております。また、草津線や関西本線の利便性向上は、本市の発展に資する重要な課題であると考えております。 - 一方で、リニア三重県駅の位置や整備時期については、関係機関において検討が進められている段階であり、本計画において特定の構想計画の樹立や短期事業として位置付けることは困難であることから、記載は原案のとおりとします。 - なお、いただいたご意見は今後の参考とし、リニア三重県駅を見据えた広域交通ネットワークの形成や、関西本線・草津線の利便性向上に向けた取組について、引き続き関係機関との連携を図ってまいります。	参考
65	本文 P. 51	施策目標 2-1 地域の交通手段の確保	②交通空白地の解消とあるが、交通空白は地、時間、者など色々な捉え方をするようになってきている。公共ライドシェア等のあとに共助版ライドシェア（許可・登録不要）の文言を加え伊賀市としての考え方をもっておくべき時代である。	- いただいたご意見のとおり、「交通空白」の捉え方については、空間的な観点に加え、時間帯や利用者属性など多様な視点から定義されるものと認識しております。 - 本計画においては、用語解説において「交通空白」の定義を整理するとともに、「公共ライドシェア」・「共助版ライドシェア」を追記いたします。	済
66	本文 P. 51	施策 6	地域生活交通（行政バス）の再構築で「AI オンデマンド運行」の表現は「オンデマンド運行」と「運行管理の AI 活用」の 2 つに分けた方が分かりやすい表現と思われる。（P. 70 用語解説含め）	「AI オンデマンド運行」の表現につきましては、オンデマンド運行と AI 技術の活用を総合的に示すものとしていることから、本計画においては現行の表現といたしますが、用語解説の「AI デマンド運行」において、運行管理において AI を活用する旨を追加させていただきます。	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
67	本文 P. 51	施策 6 事業	「②交通空白地の解消」とあるが、面だけではなく時間の空間にも言及すべき。例えば空白地ではなくても、朝 7 時台における空白地はどれほど広くあることか。必要な時間をふまえて考えるべき。 (修正) ②交通空白地や空白時間の解消	「交通空白地」につきましては、公共交通サービスが利用しづらい地域を示すものとして使用しており、空間的な観点だけでなく、利用可能な時間帯やサービス水準なども含めた概念として捉えております。 - このため、ご提案いただいた「空白時間」の追記は行わず、原案のとおりといたします。 - なお、交通空白地の考え方がより分かりやすく伝わるよう、用語解説において整理を行います。 - いただいたご意見につきましては、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	済
68	本文 P. 52	施策 7	しまたくのように地域を最も理解している地域住民が運行管理を担当することが「地域で守る仕組みづくり」につながると思う。事業④の「地域が安全安心に運行できる体制の構築」を「地域自身が安全安心で利便性良く運行できる体制づくり」に変更してはどうか。	- 事業④は運行主体の目線で、安心して実施できるような体制を検討する物である一方で、利便性は利用者目線のものであるので、追記は行わず、原案のとおりとさせていただきます。 - 地域の皆さまが気軽に外出できる環境の整備にあたっては、利便性も重要な観点であるため、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	参考
69	本文 P. 52	全般	地域公共交通の SDG s 推進のため、地域生活交通（行政バス）の EV 化推進の項目をなんらかの形で追加したらどうか。	- いただいたご意見につきましては、地域公共交通における SDGs 推進に向けた具体的な取組として、地域生活交通（行政バス）の EV 化の必要性をご指摘いただいたものと受け止めております。 - EV 化の推進に当たっては、現時点では導入環境が十分に整っていないことから、今回の計画への事業追加は行いませんが、いただいたご意見は将来的な選択肢の一つとして、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
70	本文 P. 52	施策 7 事業	・ 人材育成、資格取得の視点を加えていただきたい。 ・ (修正) ・ ⑤免許取得支援を含む運転手確保対策の検討	・ 免許取得支援は運転手確保対策の一つとして認識しておりますが、運転手の確保には多様な取組が必要であることから、原案の「⑤運転手確保対策の検討」の記載といたします。 ・ いただいたご意見は、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	参考
71	本文 P. 53	施策 8 事業	・ マイレール意識の向上を言うのであれば、市民に広く意識調査をして、居住地や年齢、職業などの属性別にどれだけの差があるかを見るなど検証の仕方を明確にしたかどうか。 ・ (修正) ・ ⑧伊賀鉄道に対する市民意識調査の実施	・ 本計画における「マイレール意識向上」は、市民・事業者・行政が連携しながら伊賀鉄道を支えていく意識の醸成を目的としており、その手法の一つとして意識調査の実施も考えられますが、「マイレール意識向上」の取組を効果的に進めるための手法の一つであると考えております。このことから、計画の記載は原案のとおりとします。 ・ なお、いただいたご意見のとおり、今後施策の効果検証や市民ニーズの把握を行う際には、居住地、年齢、職業などの属性も考慮しながら、適切な手法について検討してまいります。	参考
72	本文 P. 54	施策 9 事業	・ 「バスイベント」とはどういうことを現段階でイメージしているのか教えてほしい。 ・ バスの乗り方教室の後、現実にバスに乗ることにつながるのか。スクールバスによる通学から路線バスに通学方法を変えるだけで、毎日が乗り方教室になる。	・ 「バスイベント」については、バスの乗り方教室や利用促進キャンペーン、公共交通に親しみを持っていただくための啓発イベントなどを想定しています。これらの取組は、公共交通への理解や関心を高めるとともに、利用機会の創出につなげることを目的としています。 ・ ご指摘のとおり、イベントの実施そのものが目的ではなく、実際の利用につなげていくことが重要であると認識しております。 ・ いただいたご意見は今後の施策検討の参考とし、イベントの実施にあたっては、その効果を検証しながら、実際の利用促進につながる取組となるよう検討してまいります。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
73	本文 P. 55	施策 10	・ 教育委員会主催で伊賀市内文化財等の見学ツアーを実施するとともに、「夏休み期間平日乗り放題券」を市内小中生や高校生、大学生等のグループに提供して、公共交通での移動を楽しんでもらってはどうか。意見を聞きたい。	・ 教育委員会文化財課では、文化財の普及・啓発事業の一環として見学会の開催を実施しています。また、公共交通の利用を前提とした文化財の見学会を開催した事例もあります。 ・ ご指摘を踏まえまして、新たな事業として、「こども・学生への移動支援の充実」	済
74	本文 P. 57	施策 12	・ 現在、伊賀市内の公共バスには「行政サービス巡回車」や「コスモス号」「にんまる」など、地域ごとに異なる名称が乱立しており、非常に分かりにくいです。市外からの来訪者や普段公共交通を使わない市民からすると、「行政サービス巡回車」という名称は『住民以外は使えないのではないか』『役所に用事がある人しか乗ってはいけないのではないか』という誤解や心理的ハードルを生んでいます。 ・ 利用者の混乱を防ぎ、誰でも気軽に利用できる開かれた公共交通にするためにも、市の運行するバスの名称をすべて「伊賀市営バス〇〇線（愛称：〇〇号）」という統一的なブランドに刷新・統一すべきです。（京都市営バスのように、一目で『誰でも乗れる公営の路線バスである』と分かる名称にする。）名前が「市営バス」に統一されるだけで、「あ、これ公共バスなんだ、誰でも乗っていいんだ」と気づく人は確実に増えます。 ・ 単なる「伊賀市営バス」とするだけでなく、忍者市宣言を活かした「忍者市営バス〇〇線（愛称：〇〇号）」も一案です。	・ 市が運行するバスについては、それぞれの運行形態や導入経緯等により異なる名称を使用しておりますが、ご指摘のとおり、市外からの来訪者や公共交通を利用する機会の少ない方にとっては、分かりにくさや利用時の心理的なハードルにつながる可能性があるものと認識しております。 ・ 公共交通の利用促進においては、分かりやすい情報発信や利用しやすい環境づくりが重要であることから、いただいたご意見は今後の施策検討の参考とさせていただきます。なお、路線名称や愛称のあり方を含め、利用者に分かりやすく親しみやすい公共交通となるよう、関係者と連携しながら検討してまいります。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
75	本文 P. 58	施策 13	・ 施策 13 の事業に「⑤QRコード乗車券方式の導入検討」を追加していただきたい。 ・ （理由）QRコード乗車券方式は将来的に多くの路線での導入が見込まれる方式であることから、今から検討を進める必要があると考えるため。	・ いただいたご意見につきましては、QRコード乗車券方式が今後多くの路線での導入が見込まれる方式であり、将来的な利便性向上の観点から検討の必要性があるとのこと指摘として、参考となるものと認識しております。 ・ いただいたご意見を踏まえまして、事業④を以下のように修正します。 ・ 「タッチ決済やQRコード乗車券方式の導入検討」	済

76	本文 P. 59	施策 14	- 伊賀神戸駅での伊賀線と近鉄大阪線の接続ダイヤは、利用者の実態に全く合っておらず、交通ネットワークとしての戦略（ビジョン）に欠けています。実際の利用者のニーズは時間帯によって明確に異なります。時間帯に応じた柔軟な接続を考慮すべきです。 - 通勤・通学の時間帯において、利用者の大半は「急行」や「快速急行」を利用する学生や市民です。朝の時間帯は1分1秒が貴重ですが、接続の悪さから伊賀神戸駅での長い待ち時間が発生しています。結果として「伊賀線を使わず、最初から伊賀神戸まで自家用車で送迎する」という伊賀鉄道離れを招いています。朝は「急行・快速急行への接続時間を最小限にすること」を最優先にすべきです。名張止まりではない、大阪上本町直通の急行・快速急行への接続が必要です。 - 日中においては、2～4 限目から授業がはじまる急行利用の大学生と、特急利用の観光客が伊賀神戸駅を利用します。よって、この時間帯は、伊賀鉄道→急行、特急→伊賀鉄道の接続を優先させるべきです。名張止まりではない、大阪上本町直通の急行・区間急行への接続が必要です。 - 夕方の高校生の帰宅時間帯においては、伊賀鉄道→急行、急行→伊賀鉄道の接続を優先させるべきです。部活動で帰宅が遅くなる高校生を考慮することも必要です。 - 夜の観光客が帰る時間帯においては、伊賀鉄道→特急の接続を優先させるべきです。夕方を高校生のために急行優先とすれば、観光客の滞在時間を延ばす効果も期待できます。夜の大学生と通勤者の帰宅時間帯においては、快速急行→伊賀鉄道の接続を優先させるべきです。 - また、伊賀鉄道の終電が早いため、「帰りが遅くなるかも知れないから伊賀神戸まで車」という現状を打破するために、終電繰り下げの検討も必要です。 - 遠出するために特急を利用する大人の市民は、伊賀線の接続が良からうが悪からうが、伊賀神戸まで車でいきます。したがって、市民が利用する時間帯の特急への接続を	伊賀神戸駅における時間帯別の具体的な接続ニーズや、利用者の動向に関する詳細なご意見について重要なご指摘と認識しております。 利便性向上により利用者を確保したいところは重々認識しておりますが、乗継時間の短縮や終列車時刻の見直しには多大な事業費も必要となります。 伊賀神戸駅のほか、伊賀上野駅や上野市駅での接続も考慮しながら、限られた設備・環境のもとで運行しているところです。 大幅なダイヤ変更を行えば、ご指摘のメリットも見込まれる一方で、様々なデメリットも予想されることから、実施には、熟慮が必要です。また、終電の繰り下げについても、労働力確保などの観点から十分な検討が必要となります。 いただいたご意見を念頭に、今後は法定協議会の場も活用しながら、交通事業者間で利用実態や課題に関する情報共有を図るとともに、利用実態に応じたダイヤ改善等に向けて伊賀鉄道をはじめとした交通事業者との協議を進め、利便性の向上と自家用車から公共交通への転換を促す利用促進に取り組んでまいります。	参考
----	-------------	-------	---	---	----

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
			無理に考慮する必要はありません。名古屋からの特急利用の観光客については、60 高速バスの方が便利なので、高速バスの利用を PR して、観光客は大阪方面にターゲットを絞るべきです。 ・ 接続の悪さから市民が鉄道を諦め、車での送迎に流れている現状を重く受け止め、利用者の実態に即した「頭を使ったダイヤ改正」を進めるべきです。 ・ 近鉄伊賀線時代であれば、運賃は近鉄本線と通して計算されたので気軽に伊賀線を使うことができたが、伊賀鉄道になって運賃体系が別勘定になり、伊賀鉄道利用のハードルが上がっています。いつまでも近鉄伊賀線時代のダイヤを引きずらず、戦略を持ったダイヤをゼロベースで作り直すべきです。 ・ 市部駅の駐車場には初心者マークを貼った車が多数見られますが、何年経っても満車になることはありません。これは、免許を取りたての大学生や新社会人が最初は伊賀鉄道を利用しているものの、運転に慣れてくると「接続の悪さ」に嫌気が差し、利便性の高い伊賀神戸駅まで直接車で行ってしまうようになる現状を如実に表しています。つまり、伊賀鉄道は自らのダイヤ設定の拙さによって、既存の顧客を自ら手放し、車社会へ流出させているということです。この事実を深刻に受け止めるべきです。		

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
77	本文 P. 61	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	・ 駅構内にてトイレを気持ちよくさせて戴きましてありがとうございます。本当にご苦労様でした。残暑が続く季節ですが、従業員の皆様にも体調には気をつけて、乗車されますお客様の気持ちをよくし、利用して清潔に保ち続けるようにお願いします。引き続き、継続でお願いします。	・ 貴重なご意見をいただきありがとうございます。施設の利用環境は、市民の皆様をはじめ多くの関係者の協力により維持されております。 ・ 今後も施設環境の維持・向上に向けて取り組んでまいります。	—
78	本文 P. 63	施策 18 高齢者等 への移動 支援の充 実	・ 免許返納者など高齢者への運賃支援とあるが、免許返納者「など」には、最初から運転免許証を保持しない方への運賃支援策は含まれていないのは何故か。なにか支援策があるのなら計画中に記載する。	・ 本計画における「免許返納者など高齢者への運賃支援」については、高齢者施策の一環であり、特に免許返納者への支援を例示しているものです。 ・ 現時点では高齢者全体を対象とした施策の中で整理していることから、原案のとおりとさせていただきますが、いただいたご意見は今後の施策検討の参考といたします。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
79	本文 P. 64	施策 20	・ リクエストに応じた最適な経路や時刻を自動で導き出す、AI を使ったオンデマンドバスの導入を研究してください。 ・ 自走型ロープウェイ「Zippar」の導入の可能性を研究をしてください。北海道石狩市をはじめとする複数の自治体で導入の検討がはじまっています	・ AI を活用したオンデマンド交通については、利用者の予約状況に応じて効率的な運行が可能となるなど、地域の実情に応じた新たな移動手段として期待されているところです。また、自走型ロープウェイ「Zippar」をはじめとした新たな交通システムについても、各地で導入に向けた検討が進められているものと認識しております。 ・ 一方で、新たな交通システムの導入に当たっては、利用需要、導入・維持管理に要する費用、安全性、事業の継続性などを総合的に検討する必要があります。 ・ いただいたご意見を参考に、AI オンデマンド交通や新たな交通技術に関する先進事例、社会実験等の動向について情報収集を行うとともに、本市の地域特性や交通課題への適合性を踏まえ、利用しやすく持続可能な公共交通のあり方について検討してまいります。	参考
80	本文 P. 65	図 5-1	・ 活性化再生協議会の構成員は、住民自治の観点からも、自治協議会が先頭に書かれている方がよい。 ・ また、できるなら、上野地域部会は上野を3ヵ所に分けて、上野北部、同中部、同南部くらいで行ってはどうかと考えているが市の意見を聞きたい。	・ 活性化再生協議会の構成員の記載順については、住民自治の観点を踏まえ、住民自治協議会を先頭に記載するよう修正します。 ・ また、上野地域部会は、上野支所管内を対象として、地域の公共交通に関する課題やニーズを共有し、地域全体の移動環境について協議・検討することを目的として設置するものです。 ・ ご提案のように区域を分割して検討する方法も考えられますが、公共交通による移動は複数の地区にまたがることが多く、上野地域全体を一体的に捉えて課題や方策を検討する必要があることから、上野地域部会については、上野支所管内を対象とした組織として運営していく考えです。 ・ なお、部会での協議にあたっては、地域ごとの実情や課題についても十分把握しながら進めてまいります。	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
81	本文 P. 66	「市民」の 役割の 2 つ目	・ 「地域」とはどういう範囲かということや、考える単位は組織化されたものであることをイメージしやすい文章にしていきたい。 ・ (修正) ・ 「地域」は、自治会や自治協議会、支所管内エリアで、住民や関係者が主体となり、・・・地域の特性やニーズに適した交通手段について組織的に考え、実現に向けて・・・	・ 地域主体の取組を進めるに当たっては、「地域」がどのような範囲を指すのか、また、住民や関係者が連携しながら取り組むことが伝わるということが重要であると認識しております。 ・ 一方で、計画における「地域」は、特定の地理的範囲や組織のみを指すものではなく、住民や関係者が主体となって地域の特性やニーズに応じた交通について考え、取り組むことを包含する概念として用いております。 ・ このため、原案の記載においてもその趣旨は表現されていると考え、計画の記載は原案のとおりとします。	—
82	本文 P. 66	「市民」の 役割の 3 つ目	・ 「盛り上げる」という抽象的な表現より、役割感の湧くわかりやすい表現に修正していただきたい。 ・ (修正) ・ 「企業・関係団体等」は、・・・公共交通を支え業績を伸ばす取組を推進する役割を担います。通勤・・・移動において公共交通の利用を促す環境づくり	・ 企業・関係団体等には、公共交通の利用促進や利用しやすい環境づくりを通じて、公共交通を支える重要な役割があると認識しております。 ・ ご指摘の「盛り上げる」という表現につきましては、その後段において、通勤や業務等の移動における公共交通利用の促進など、企業・関係団体等に期待する具体的な取組を記載していることから、その役割の趣旨は表現されているものと考えております。 ・ また、企業・関係団体等の役割は、必ずしも自ら利用促進施策を推進することではなく、それぞれの立場で公共交通が利用しやすい環境づくりに協力いただくことにあると考えております。 ・ このため、計画の記載は原案のとおりとします。	—

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
83	本文 P. 66	「伊賀市」 の役割	・ 地域が主体となって公共交通を検討するに当たっては、既に様々な地域で取り込まれている持続性のある事例（デマンド交通など）が参考となるが、これらを地域で個別に把握することは困難と考える。 また、地域における公共交通確保の計画の検討や事業実施に当たっての調整方法などについて、地域では個別のノウハウもないことから、交通関係に熟知した有識者等のコーディネーターの確保が重要と考える。 このため、これらの課題に対応可能な「伊賀市」の役割に以下の内容を追加してはどうか。 ・ 「地域の実情に応じた交通手段の検討が進むよう、他の市町村等における事例を収集整理し、地域部会等に対して提供するとともに、有識者等の人材を確保する。」	・ 本市においては、「伊賀市地域公共交通活性化再生協議会」に学識経験者が参画しており、専門的見地からの助言を得ながら施策の検討を進めているところです。 ・ いただいたご意見を踏まえ、同協議会の機能を活用しつつ、他市町村等における取組事例の収集・整理を進め、地域部会等に対して分かりやすく情報提供を行うなど、地域の主体的な取組が円滑に進むよう支援の充実に努めてまいります。 ・ なお、ご提案いただいた内容につきましては、計画に記載している伊賀市の役割の中で対応する事項と考えていることから、計画の記載は原案のとおりとします。	参考
84	本文 P. 66	「交通事業者」の 役割の1 つ目	・ よりよい輸送サービスの提供には、乗車車内や乗車に先駆けて待合室等の関連施設の工夫が欠かせません。 ・ （修正） ・ 「交通事業者」は、・・・提供するための車両設備の充実や交通関連施設（待合室等）の整備及び・・・	・ 本計画における「よりよい輸送サービス」には、運行サービスだけでなく、車両設備や交通関連施設を含めた総合的なサービス向上の取組を含むものとしております。また、交通関連施設の整備については、施設管理者や事業主体、費用負担など様々な条件を踏まえる必要があります。 ・ このため、計画の記載は原案のとおりとしますが、いただいたご意見を参考に、交通事業者や関係機関と連携しながら、利用者の利便性や快適性の向上に努めてまいります。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
85	本文 P. 66	「伊賀市」の役割の1つ目	・ 移動の権利を保障する意味で人権の視点を入れていただきたい。 ・ (修正) ・ 「伊賀市」は、・・・移動することができるよう、基本的人権を守るため、広域的・総合的な視点から、・・・	・ 本計画では、年齢や居住地域等にかかわらず、誰もが利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指しております。 ・ 一方で、「基本的人権を守るため」という表現は、公共交通施策の目的を限定的に捉えられる可能性があることから、本計画の記載は原案のとおりとします。 ・ なお、いただいたご意見の趣旨を踏まえ、市民の移動ニーズに対応し、誰もが安心して移動できる環境の確保に向けて、広域的かつ総合的な視点から公共交通施策を推進してまいります。	参考
86	本文 P. 66	「伊賀市」の役割の2つ目	・ 多面的な価値の筆頭にまちづくりを例示していただきたい。また財政支援は誰に対してなのかが読み取れない。 ・ (修正) ・ 伊賀市内の地域公共交通のまちづくりをはじめ多面的な価値を幅広く発揮するため、交通事業者をはじめ関係団体に対する一定の財政支援を継続的に・・・	・ 本計画の記載における「多面的な価値」には、まちづくりを含む様々な効果を包含していることから、特定の分野を例示せず、幅広い価値を表現するものとしております。 ・ また、「財政支援」については、交通事業者をはじめ、公共交通の維持・確保に関わる地域や団体等への支援を想定しております。 ・ このため、計画の記載は原案のとおりとしますが、いただいたご意見の趣旨を踏まえ、地域公共交通が有する多面的な価値について分かりやすい情報発信に努めるとともに、関係者との連携のもと持続可能な公共交通の確保に取り組んでまいります。	参考
87	本文 P. 68	観光入込客数	・ 「主に・・・」以下が、理解しがたい日本語。	・ ご指摘ありがとうございます。以下のとおり修正します。 ・ 主に自治体等が地域に訪れた観光客数 →地域や観光施設を訪れた観光客の延べ人数	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
88	本文 P. 68	ギャラリー 一列車	・ 「沿線に園児等の絵などを掲示する」とは理解できない。 ・ 「沿線に住む園児等」の誤りか？	・ ご指摘ありがとうございます。以下のとおり修正します。 ・ 「沿線に園児等の絵などを掲示する」 →「沿線に住む園児等の絵などを掲示する」	済
89	本文 P. 70	バリアフ リー	・ 段差などの物理的な障壁が取り除かれた状態。 ・ 「生活しやすくすること」は、バリアフリー化。	・ ご指摘ありがとうございます。以下のとおり修正します ・ 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。 →日常生活の中で存在する段差などの物理的な障壁が取り 除かれた状態。	済
90	本文 P. 70	モビリティ・マネジ メント	・ 交通渋滞や環境への負荷、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依存する状態から公共 交通を・・・自発的に転換することを促す働きのこと。 ・ 後半の「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」は意 味が読み取れない。	・ ご指摘ありがとうございます。下記のとおり修正しま 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 →市民や企業、学校、地域団体等に対し、情報提供や啓 発活動などを継続的に行いながら、公共交通の利用や徒 歩・自転車への転換を促す取組。	済
91	本文 P. 70	GTFS-JP デ ータ	・ この文末だけは、「ですます」調になっている。	・ ご指摘ありがとうございます。下記のとおり修正しま す ・ 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。 →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る。	済
92	資料編 P. 20	第3章 表 3-1	・ 地理的概況の「中部圏、近畿圏の2大都市圏の中間に位置 する」を「中京圏、京阪神圏の2大都市圏の中間に位置す る」に修正されたい。 ・ （理由）近畿圏とは、近畿圏整備法によると三重県全域を 含む概念であり、伊賀が中京と近畿の中間に位置するとの 表現には疑問がある。	・ ご意見の趣旨を踏まえ、より実態に即した都市圏の位置 関係を示す表現とするため、総務省の定義に則り、以下 のとおり修正いたします。 ・ 「中部圏、近畿圏の2大都市圏の中間に位置する」 →「中京大都市圏と近畿大都市圏の中間に位置する」	済

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
93	資料編 P. 21	3-2 地理的 概況	21 ページの 1 行目「近畿圏、中部圏の 2 大都市圏の中間に位置しています。」を「中京圏、京阪神圏の 2 大都市圏の中間に位置しています。」に修正されたい。 (理由) 近畿圏整備法、中部圏開発整備法により、三重県全域が近畿圏、中部圏の双方に含まれていることから、伊賀市が近畿圏、中部圏の中間に位置するとの表現には疑問がある。	ご意見の趣旨を踏まえ、より実態に即した都市圏の位置関係を示す表現とするため、総務省の定義に則り、以下のとおり修正いたします。 「近畿圏、中部圏の 2 大都市圏の中間に位置」 →「中京大都市圏と近畿大都市圏の中間に位置」	済
94	資料編 P. 137	4-11 タクシー	表と地図で、新堂タクシー株式会社の表記に誤りがあります。	ご指摘ありがとうございます。修正させていただきます。	済
95	資料編 P. 142	(3) 自動車 学校送迎	名張自動車学校も伊賀市内へ送迎バスを運行しています。	- 名張自動車学校が伊賀市内への送迎バスを運行していることについて、ご紹介いただきありがとうございます。 - 本市においては、地域公共交通の維持・確保に向けて、鉄道、バス、タクシー等の公共交通機関に加え、民間事業者が提供する送迎サービスなども含め、多様な移動手段が市民生活を支えているものと認識しております。 - いただいたご意見は今後の施策検討の参考とし、市民の移動実態や移動ニーズを踏まえながら、利用しやすい交通ネットワークの構築に向けた検討を進めてまいります。	参考

No.	掲載 ページ	掲載 箇所	意見の概要	市の考え方	対応 状況
96	資料編 P. 148, P. 149		・ 乗り継ぎ時間が「20 分以内」や「15 分以内」であれば、あたかも短くて適切（合格）であるかのように評価されている記述に対して、強い違和感と危機感を覚えます。 ・ このような甘い基準を設定していること自体が、市民の伊賀鉄道離れと自家用車への流出を加速させている元凶です。「乗り継ぎ 5 分以内」を最低限の目標（合格ライン）とし、10 分を超える待ち時間は利便性を損なう「不合格（要改善）」として扱うよう、評価基準を厳格に見直すべきです。 ・ 行政や事業者が「15 分～20 分の待ち時間なら合格」と満足している限り、真の利用促進など生まれるはずがありません。現状の甘い評価指標を猛省し、利用者のリアルな時間感覚に基づいた厳しい基準への刷新を強く求めます。	・ ご指摘の箇所は、鉄道間の乗継時間の現状を整理したものであり、20 分以内や 15 分以内の乗継時間を適切であると評価する基準を示したものではありません。 ・ 可能な限り待ち時間の少ないダイヤ編成の実現は、利用者の満足度や公共交通の利用促進に大きく影響する重要な要素であると認識しております。 ・ 一方で、乗継時間の短縮やダイヤの見直しには事業費の増加や運行面での様々な調整が必要となります。また、伊賀神戸駅のほか、伊賀上野駅や上野市駅での接続も考慮しながら、限られた設備・環境のもとで運行しているところです。 ・ いただいたご意見を念頭に、今後は法定協議会の場も活用しながら、交通事業者間で利用実態や課題に関する情報共有を図るとともに、利用実態に応じたダイヤ改善等に向けて伊賀鉄道をはじめとした交通事業者との協議を進め、利便性の向上と自家用車から公共交通への転換を促す利用促進に取り組んでまいります。	参考