資料２－２

伊賀市地域公共交通計画
【資料編】

目次

第 1 章 伊賀市地域公共交通計画の評価 1
1-1 本章の着眼点まとめ 1
1-2 現計画の概要 2
1-3 事業の進捗状況 3
1-4 数値目標の達成状況 11
第 2 章 上位関連計画の整理 17
第 3 章 伊賀市の現状 20
3-1 着眼点とまとめ 20
3-2 地理的概況 21
3-3 人口 22
3-4 学校教育 35
3-5 施設分布 38
3-6 産業動向 43
3-7 通勤・通学流動 45
3-8 観光動向 48
3-9 自動車交通 51
3-10 市内の移動実態 52
第 4 章 伊賀市の地域公共交通の現状 64
4-1 着眼点とまとめ 64
4-2 鉄道 66
4-3 高速バス 79
4-4 路線バス一覧 81
4-5 営業路線バス 82
4-6 廃止代替バス 89
4-7 行政バス 109
4-8 その他バス 133
4-9 バスのサービス水準 135
4-10 バスの将来目標値の算定 136
4-11 タクシー 137
4-12 スクールバス 139
4-13 送迎バス 142
4-14 福祉有償運送 143
4-15 鉄道・バスのカバー圏域 145
4-16 情報提供 146
4-17 乗継時間 147
4-18 助成・割引制度 150
4-19 行政負担額 152
4-20 運転者不足 153
第 5 章 地域公共交通の利用実態・ニーズ 154
5-1 本章の着眼点とまとめ 154
5-2 公共交通利用者アンケート調査 156
5-3 市民アンケート調査 163
5-4 高校生アンケート調査 172
5-5 外国人の利用実態 178
5-6 地域部会の開催 179

第 1 章　伊賀市地域公共交通計画の評価

1-1　　本章の着眼点まとめ

本章では、現計画となる伊賀市地域公共交通計画における数値目標の達成状況や施策の進捗状況を整理します。これより、進捗した施策は継続的に取組みを進めていくこと、進捗がなかった施策は改善や見直しを行うなど、次期計画に活かしていきます。

■伊賀市地域公共交通計画の評価まとめ

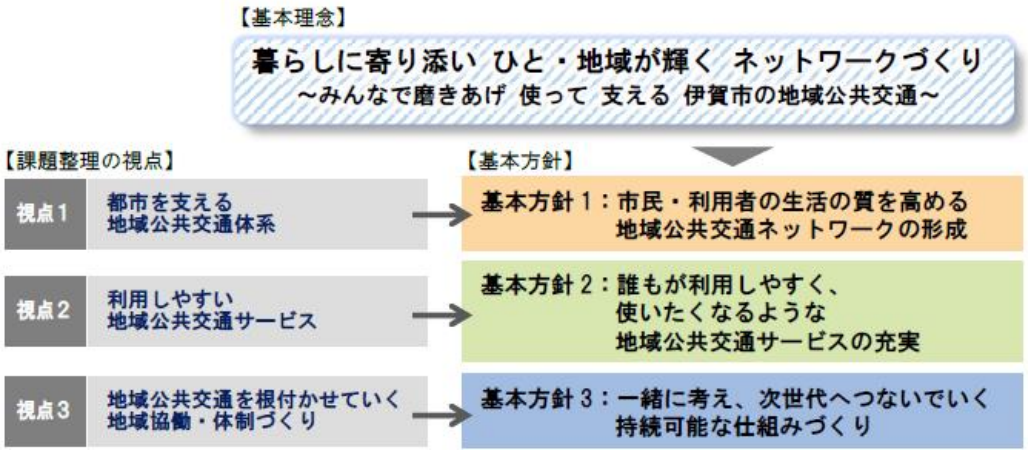
基本方針 1：市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成
○主に以下の施策を推進しました。 ・鉄道事業再構築実施計画の中間評価 ・パークアンドライド駐車場の利用促進 ・既存バス路線に対する利用状況に応じた路線の再編 ・島ヶ原地域でのデマンド運行の実証運行を開始 ・神戸地区における地域運行バスの運行のサポートを行なうとともに、地域運行バス制度の説明を希望する地域への説明会の実施、導入検討する地域との協議 ○各施策を実施していますが、コロナ禍には、バスや鉄道の利用者は減少しており、数値目標は未達成となっております。
基本方針 2：誰もが利用しやすく、使いたくなるような地域公共交通サービスの充実
○主に以下の施策を推進しました。 ・二次交通の充実により関西本線の利用増に繋がるかを検証するため、新堂駅から名阪国道御代インターチェンジへの実証バスを運行 ・伊賀線の利用促進のため、旅行商品の開発や、情報発信、パンフレットの配布 ・JR 関西本線島ケ原駅での乗り継ぎを考慮した、島ヶ原ぐるり号の運行ダイヤの改善 ・教育委員会と連携し、小中学生の通学に際し、いがまち・大山田行政サービス巡回車及び青山行政バスへの混乗を実施 ○一方で、各施策を実施していますが、地域公共交通を利用したお出かけの数値目標は未達成となっており、利用者増加に向けた取組みが重要となります。
基本方針 3：一緒に考え、次世代へつないでいく持続可能な仕組みづくり
○主に以下の施策を推進しました。 ・伊賀鉄道の魅力向上、利用促進イベント電車や乗り方教室等の実施 ・伊賀鉄道公式 SNS アカウントによる情報発信 ・コミュニティバス「にんまる」の音声アナウンスを沿線小学生の声に変更 ・従来の伊賀鉄道分に加え、伊賀市民で近鉄・JR・バス等他の公共交通機関分も対象に、各通学定期券購入費用の１／２にあたる金額を助成 ・令和６年８/16～18　第 13 回全国高校生地方鉄道交流会　開催 ○コロナ禍には、地域公共交通への市民の参画度は大幅に減少したと考えられますが、コロナ禍以降も減少しているため、参画度向上に向けた取組みが必要となります。 ○一方で、地域公共交通への市民の満足度はコロナ禍においては減少傾向にありましたが、コロナ禍以降は増加に転じており、目標を達成しました。そのため、公共交通に対する不満事項への改善が見られる結果となりました。

1-2　現計画の概要

「伊賀市地域公共交通計画」は、伊賀市では、平成 19 年度に「伊賀市交通計画」を策定し、以降、鉄道やバスの活性化、利用促進に取り組んできました。平成 27 年には「伊賀市地域公共交通網形成計画」を策定し、令和２年度までを計画期間として、地域に根ざした持続可能な交通体系の構築を目指してきました。

しかし、計画期間の満了や、関連法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）の改正、伊賀鉄道の公有民営化、市役所本庁舎の移転、新駅開業、利用者数の減少、運転者不足、コロナ禍など、環境の変化を受け、現計画を策定しました。

伊賀市地域公共交通計画（令和３年３月策定）
■計画期間
令和３年度～令和７年度
■基本理念
暮らしに寄り添い　ひと・地域が輝く　ネットワークづくり
～みんなで磨きあげ　使って　支える　伊賀市の地域公共交通～
■基本方針
・市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成
・誰もが利用しやすく、使いたくなるような地域公共交通サービスの充実
・一緒に考え、次世代へつないでいく持続可能な仕組みづくり



（出典：伊賀市地域公共交通計画（令和３年３月策定））

図 1-1　現計画における課題の視点と基本理念・基本方針の関係性

1-3　事業の進捗状況

現計画では、３つの基本方針に基づき、目標が設定されており、その目標を達成するための実施事業を推進してきました。「目標を達成するための実施事業」は、複数の基本方針や目標にまたがる複合的な効果が整理されています。今回の評価では、目標に直接関係する事業を整理します。

表 1-1　伊賀市地域公共交通計画の事業の取組み事例（抜粋）

基本方針１	市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成
施策の取組状況	・鉄道事業再構築実施計画の中間評価 ・パークアンドライド駐車場の利用促進 ・既存バス路線に対する利用状況に応じた路線の再編 ・島ヶ原地域でのデマンド運行の実証運行を開始 ・神戸地区における地域運行バスの運行のサポートを行なうとともに、地域運行バス制度の説明を希望する地域への説明会の実施、導入検討する地域との協議
基本方針２	誰もが利用しやすく、使いたくなるような地域公共交通サービスの充実
施策の取組状況	・二次交通の充実により関西本線の利用増に繋がるかを検証するため、新堂駅から名阪国道御代インターチェンジへの実証バスを運行 ・伊賀線の利用促進のため、旅行商品の開発や、情報発信、パンフレットの配布 ・JR 関西本線島ケ原駅での乗り継ぎを考慮した、島ヶ原ぐるり号の運行ダイヤの改善 ・伊賀線、近鉄、JR 関西本線、草津線の乗り継ぎ及びコミュニティバス「にんまる」のダイヤがわかる携帯型時刻表の作成・配布 ・教育委員会と連携し、小中学生の通学に際し、いがまち・大山田行政サービス巡回車及び青山行政バスへの混乗を実施 ・関西 MaaS 協議会に登録（準会員）令和５年９月５日 スマホアプリ「KANSAI MaaS」リリース済。アプリで伊賀の名所等の検索も可能）
基本方針３	一緒に考え、次世代へつないでいく持続可能な仕組みづくり
施策の取組状況	・伊賀鉄道の魅力向上、利用促進イベントの実施 ・伊賀鉄道公式 SNS アカウントによる情報発信 ・線路の枕木やつり革などのオーナーを募集し、地元のマイレール意識を醸成 ・電車の乗り方教室：12 回実施（年間） ・コミュニティバス「にんまる」の音声アナウンスを沿線小学生の声に変更 ・従来の伊賀鉄道分に加え、近鉄・JR・バス等他の公共交通機関分も対象に、各通学定期券購入費用の１／２にあたる金額を助成 ・令和６年８月 16 日～18 日　第 13 回全国高校生地方鉄道交流会　開催 ・運転手の人数や配置等、現状に配慮したバスの運行により、運用の最適化を検討

（1） 基本方針１に関連する事業　※令和６年度の取組み内容

事業No.	施策内容	取組実績（抜粋）	課題及び今後の方向性
01	伊賀鉄道の持続的な事業推進	・地域公共交通活性化再生協議会等の機会に関係機関と協議を進め、令和４年２月に鉄道事業再構築実施計画中間評価報告書を完成させた。	・伊賀線次期鉄道事業再構築実施計画策定に向けた基礎調査（令和６年度実施）を基に、伊賀線の継続的な運営のため、次期鉄道事業再構築実施計画を策定していく必要がある。
		・伊賀鉄道運営費等補助金により伊賀鉄道㈱の経営安定化に努めた。	・「鉄道事業再構築実施計画中間報告書」に基づき、安全運行と経営改善に努める。
		・第二種鉄道事業者である伊賀鉄道㈱と「伊賀線施設保守管理協定」を締結し、適正な管理を行った。 ・国庫及び県補助事業並びに市単事業について協定書を締結し、計画に基づき施行した。 ・毎月、保守会議を開催し、情報の共有を行った。	・「鉄道事業再構築実施計画中間報告書」に基づき、安全運行と経営改善に努める。
02	鉄道駅の結節機能の向上	・市部駅、丸山駅、比土駅の駐車場の周知を図るとともに、草刈り等の保守管理を行った。 ・ギャラリー列車の園児保護者向けの通知文書でパークアンドライド用駐車場を紹介し、利用を働きかけた。 ・市部～ゆめが丘の通勤バス実証運行に向け、駅乗降者数調査と企業ヒアリングを実施。	・伊賀線の利用促進を図るため引き続き、整備に向けた検討を行う必要がある。 ・また、沿線の駐車場・駐輪場を活用しながら、駅の結節機能の向上を図る。
03	高速バス路線の維持	・高速バスの時刻表を市役所などの集客施設に設置し、情報発信を行った。	・高速バス路線は、コロナ禍を受け、減便、縮小の傾向にあるが、状況を見据えながら、利用促進を進める。
04	既存バス路線の改善	・いがまち行政サービス巡回車に、「オークワ伊賀新堂店」のバス停留所を追加した運行ルートや時刻の変更に向け、取組みを行った。（令和７年４月１日改正）	・今後も利用状況を確認しながら、引き続き必要な改善策を検討していく。
		・令和６年 10 月１日から、準基幹バスの「諏訪・予野線」の「治田西口」から「金坪」間を、山添村民バスに移行し、路線の改善を図った。 ・令和６年 11 月１日から、準基幹バスの「西山・島ヶ原線」の「中矢」から「やぶっちゃ」間を、島ヶ原ぐるり号の定時定路線に移行し、路線の改善を図った。	・今後も利用状況を確認しながら、引き続き必要な改善策を検討していく。
05	地域の実情に応じた交通手段の検討	・地域や関係機関と協議を行い、令和５年８月から島ヶ原地域でデマンド運行の実証運行を開始した。また、令和６年 11 月１日から行き先に「上野市駅」を追加したルート変更や時刻の変更を行い、実証運行を実施した。 ・他地域において、島ヶ原ぐるり号の紹介を行った。	・実証運行の利用状況等を見ながら検証を進め、他地域への展開についても検討していく。
		・地域運行バス制度の説明を希望する地域へ出向き、住民自治協議会役員等へガイドラインの説明や事例紹介を行うとともに、導入を検討している地域からの相談に対応し、関係機関への確認等を行った。 ・神戸地区の継続的な運行に向けて、財政支援やサポートを行った。	・モデル地区（神戸地区）の運行継続に向けて、市として引き続きサポートを進めていくとともに、導入検討いただける地域については、モデル地区の具体的な取組事例等を示しながら、協議を進めていく。
06	地域拠点における乗継環境の改善	・伊賀支所移転に伴い、いがまち行政サービス巡回車のバス停留所名を変更し、新しい伊賀支所前に、いがまち及び阿山行政サービス巡	・利用状況を確認しながら、引き続き必要な改善策を検討していく。

		回車、廃止代替バス柘植線のバス停を集約し、環境改善を行っている。	
		・いがまち・阿山・大山田・島ヶ原行政サービス巡回車の時刻表示について、劣化した案内表示の取り換えを行った。	・利用状況を確認しながら、引き続き必要な改善策を検討していく。
07	隣接市町村への路線網の創出検討	・山添村コミュニティバスの運行ルートの変更について、山添村と調整を図り、令和６年 10 月１日から運行ルートの変更を行った。	・利用状況を検証しながら、定住自立圏内の移動需要を支えるにあたっての連携策を模索していく。

(2) 基本方針２に関連する事業

事業 No.	施策内容	取組実績（抜粋）	課題及び今後の方向性
08	JR 関西本線、草津線および近鉄大阪線のサービス改善	・関係自治体や関係促進団体と連携し、JR 西日本に対し、運行本数の維持を重点項目として加茂～亀山間の電化（加茂～柘植間の段階的早期着手）や草津線の運行本数改善について要望を行った。 ・JR 東海に対し、名古屋都市圏からのイベント列車や臨時直通列車の運行、JR 西日本や沿線自治体等との連携強化による広告宣伝等積極的な取組みの実施等について要望を行った。 ・関西本線沿線ウォーキングを年５回実施した。 ・関西本線木津亀山間活性化同盟会と滋賀県草津線複線化促進期成同盟会と連携して制作したプロモーションポスターを関西圏の主要駅に掲出し誘客を図った。 ・臨時直通列車の実証運行の際に市内観光団体等と連携し、来訪者へのおもてなしを行った。 ・二次交通の充実により関西本線の利用増に繋がるかを検証するため、新堂駅から名阪国道御代インターチェンジへの実証バスを運行した。 ・草津線の活性化を図るため、フォトコンテストを実施した。	・大阪・関西万博の開催やインバウンド拡大の好機を捉え、関西方面からの誘客・利用促進に向けた取組みを展開していく。
		・近鉄大阪線について、運行本数の維持や伊賀線との接続改善等、利便性確保のため、近鉄㈱と優良な関係を続けており、特急列車の現状本数の維持など便数確保に努めている。	・利用状況を確認しながら、引き続き必要な連携協力を検討していく。
		・柘植駅、新堂駅、佐那具駅、島ケ原駅について、沿線地域と協議を行いながら、各駅の運営継続に取り組んでいる。	・利用状況を確認しながら、今後も沿線地域と連携して、各駅の運営を継続していく。
09	伊賀鉄道の利用促進	・忍者パック実績（2,730 名） ・その他ツアー団体（1,689 名） ・JR 西日本・近鉄と連携した旅行商品の造成「(ICOCA で GO) 京都・伊賀 お茶と忍者の里タイムトラベルパス」ほか ・近鉄 YouTube「本日、旅ロケで不在です」伊賀取材 ・近鉄 GHD 台北支社による伊賀市内取材（台湾の人気家族ブロガーによる SNS 発信）	・今後もさらなる集客のため、乗ること自体を楽しめる魅力のある列車づくりとして、車内での楽しみ方やイベントの企画について検討のほか、関係他社との連携にも引き続き取り組んでいく。
		・パンフレット「伊賀鉄道ええとこガイド」を 1,000 部増刷し、各種イベントで配布・配架 （配布先例）	・地域住民だけでなく、圏域外の方に対しても PR 活動を行うことができた。今後も機会を捉え

		・各地のショッピングモールで行われる三重県フェア ・関西内外で行われる鉄道イベント ・関西本線実証列車運行 ・市他課が関係する諸イベントに提供・配布依頼	てマップ等の作成を進めていく。また「伊賀鉄道ええとこガイド」の改訂を検討する。
		・子供に対するマイレール意識の醸成に向けて、伊賀鉄道の利用促進補助金制度についての情報を令和６年５月に個別の学校、園に対し、メールもしくは郵送にて送付した。 ・延べ 21 団体（利用者 605 人）に対して、50,324 円の補助を行った。	・今後も、同線の利用促進及びマイレール意識の醸成の観点から、より使いやすい補助制度への変更と積極的な PR を行っていく。
10	乗り継ぎしやすいダイヤ設定と周知	・令和６年 11 月１日から、島ヶ原ぐるり号の運行ダイヤを、JR 関西本線島ケ原駅での乗り継ぎを考慮したダイヤに改善した。	・情報収集に努めるとともに、利用状況を確認しながら、引き続き必要な改善策を検討していく。
		・伊賀線、近鉄、JR 関西本線、草津線の乗り継ぎ及びコミュニティバス「にんまる」のダイヤがわかる携帯型時刻表を作成し、駅、市庁舎、地区市民センターなどで配布した。（作成部数：2,900 部） ・冊子での配布に加え、市ホームページでの公開を行った。 ・表紙に伊賀市で開催された第 13 回全国高校生地方鉄道交流会写真コンテスト伊賀市長賞作品を採用した。	・引き続き情報収集に努めながら、携帯型時刻表等、必要な情報提供を行っていく。
11	施設と連携したバス待合い環境の改善	・コミュニティバス「にんまる」のダイヤや路線がわかる携帯型時刻表を作成し、駅、市庁舎、地区市民センターなどに設置した。	・引き続き、携帯型時刻表等を作成し、必要な情報提供を行っていく。
12	わかりやすい情報発信と情報活用	・携帯型時刻表を 2,900 部作成（「施策番号 10」に同じ）。また、冊子での配布に加え、市ホームページでも公開し遠方の人などへの情報提供を行っている。 ・海外からの観光客への宣伝強化を目的として伊賀鉄道ホームページの多言語化を行っている。 ・X（旧 Twitter）の伊賀鉄道公式アカウントやホームページでの迅速な運行情報の提供を行っている。 ・「南海トラフ地震臨時情報『巨大地震注意』」への対応を HP、X で発信。 ・バスの運休や迂回が生じる際には、市ホームページで情報提供を行った。 ・上野市駅の行先案内表示器のデジタル化により、多言語表記、音声案内、テロップによる情報提供を実施中。	・利用状況を確認しながら、必要な改善策を引き続き検討していくとともに、既存の物については、現状と異なった情報を提供することのないよう点検を行っていく。
		・標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）データの整備を進め、令和３年５月より Google 等地図検索サービスで市内の公共交通の時刻や経路を検索できるようにしている。	・データの整備により検索が便利になったため、今後はそのことを活用した利用促進策を検討していく。
13	利用しやすい運賃制度の構築	【伊賀鉄道】 ・１日フリー乗車券発売枚数　紙券　7,161 枚 同上　デジタル総計 601 枚（おまけつき含む） ・エコロジーパス発売枚数　２枚 ・沿線の飲食店やイベントと連携した１日フリー乗車券「RYDE PASS」を発売中。 ・謎解き探訪アプリ「たまむすび」発売枚数（デジタル１日フリー乗車券付き）76 枚	・利用状況を確認しながら、必要な改善策を検討していく。 ・収益増につながる付加価値の検討を行っていく。

		・スマホ定期券「バスもり！」発売枚数 1,068 枚 ・ICOCA 定期券 発売枚数　1,584 枚 ・上野市駅窓口にクレジット決済導入（ICOCA 定期購入時） 【青山行政バス】 ・令和６年２月１日より交通系 IC カードの利用が開始している。	
		・交通事業者の制度や他市の事例等の研究を行っている。	・交通事業者の制度や他市の事例等も研究しつつ、運転免許返納者の公共交通機関利用への転換による利用促進及び路線の持続性の観点から制度検討を進めていく。
14	公共交通とスクールバスの連携	・教育委員会と連携し、小中学生の通学に際し、いがまち・大山田行政サービス巡回車及び青山行政バスへの混乗を実施している。	・教育委員会や運行事業者と連携し、沿線地域、学校、保護者等と協議を進めながら、より効率的な運行体系を検討していく。
		・島ヶ原地域で新しい運行形態の導入検討を進めるにあたり、地域や教育委員会と連携しながら検討を行い、スクールバスと公共交通との役割分担を明確にして、令和５年８月から新しい運行体系での運行を開始している。	・教育委員会や運行事業者と連携し、沿線地域、学校、保護者等と協議を進めながら、より効率的な運行体系を検討していく。
15	安全・安心・快適な環境整備	・上野市駅トイレのバリアフリー化及び洋式化を行った。（令和６年 12 月 10 日供用開始） ・伊賀鉄道車両に車内防犯カメラを設置している。	・利用状況を確認しながら、必要な改善策を検討していく。
		・市街地東部地域トイレ（広小路駅前）清掃業務委託 ・駅前駐輪場等の管理業務委託、放置自転車等の調査・撤去	・状況を確認しながら、必要な改善策を検討していく。
16	タクシーのサービス充実・利用促進	・ライドシェアの導入について、先進市町の調査・研究を行った。	・今後、新たなサービスについて他市の先進事例等の調査・研究を行う。
17	伊賀鉄道の二次交通の充実	・伊賀鉄道ホームページや SNS を通じて周知に努めている。 ・サイクルトレインを実施している。 ・近鉄サイクルトレイン「KettA」臨時列車の伊賀神戸駅停車 ・10/21 サイクルトレイン区間延長実施（比土～伊賀神戸）	・営業終了したレンタサイクルについて他駅等での再開を検討する。
18	新たなモビリティサービスの積極導入	・他地域の自動運転車両等について、試乗会に参加し情報収集を行った。	・状況を確認しながら、導入についての調査・研究を行う。
		・関西 MaaS 協議会に登録（準会員）（令和５年９月５日 スマホアプリ「KANSAI MaaS」リリース済。アプリで伊賀の名所等の検索も可能） ・RYDE PASS アプリでの１日フリー乗車券（市内の商店等とコラボしたおまけサービス付き企画乗車券）での利用促進も継続実施中。	・乗車券からさらに他のサービスにつながる展開を考えていくとともに、収益増につながる付加価値の検討を行っていく。

(3) 基本方針３に関連する事業

事業 No.	施策内容	取組実績	課題及び今後の方向性
19	地域・住民と連携した伊賀鉄道の	・伊賀鉄道の利用促進イベントの実施 ○5/3　伊賀線まつり・バイク「Ninja」とのコラボイベント	・継続的に実施しているイベントは既に定着しており、多くの参加者に好評をいただいている。

	支援・魅力づくりの継続・強化	○6/9　第12回全国高校生地方鉄道交流会事前学習会 ○7/21　花火鑑賞列車 ○8/16～18　第13回全国高校生地方鉄道交流会 ○9/16　お月見列車運行 ○9/30～10/19、11/25～12/14 芭蕉祭俳句列車 ○10/21 いがてつマルシェ開催 ○1/25　甘いもんとれいん ○2/16・22　JR関西本線臨時列車の旅　車庫見学プラン ほか団体貸切列車等運転	さらなる集客を目指し、列車に乗ること自体を楽しめる魅力のあるイベント列車づくりのため、車内での楽しみ方の工夫や、芭蕉祭、上野天神祭等、沿線行事に合わせたイベント列車の運行などの連携策を検討しながら、引き続き取り組んでいく。
		・伊賀鉄道の魅力向上に向けた、ギャラリー列車を運行した。(18回運行、延べ23団体、582枚掲示) ・オリジナルヘッドマーク掲出、グッズ通信販売、車内FREE-Wi-Fi設置、駅記念スタンプ設置。 ・イベント物販 ○4/20,21 近鉄鉄道まつり in 塩浜 ○4/29　養老鉄道まつり ○5/3　伊賀線まつり2024 ※近鉄・JRとのコラボ商品発売 ○8/10,11 大和鉄道まつり ○10/6　国際交流フェスタ ○10/12,13 芭蕉路バル ○10/13　金山鉄道まつり ○10/19　いがてつマルシェ ○10/20　きんてつ鉄道まつり in 五位堂 ○11/30,12/1 万博鉄道まつり2024with観光EXPO ○12/22　近鉄・伊賀鉄道共催ハイキング ・タイアップトレイン等 ○6/15～7/7　アロマ＆フラワートレイン（メナード青山） ○7/3～　上野市駅七夕飾り（白鳳幼稚園） ○8/1～8/30　伊賀焼風鈴列車 ○10/7～11/25 セージトレイン（メナード青山リゾート）	・収益増につながる多様な付加価値のあるグッズの企画・販売を引き続き行っていくため、新たな素材に広くアンテナを張り、作成販売等を行う。 ・また、伊賀市ふるさと納税返礼品に伊賀鉄道グッズを登録することを検討していく。
		・伊賀鉄道公式SNSアカウントにより情報発信を行った。 ・SNSフォロワー数 X（旧Twitter)： 9,698人 Instagram：2,852人 Facebook：1,342人	・様々な媒体を活用して上手に伊賀鉄道のPRを図り、さらなる誘客と増収に努める。
		・線路の枕木やつり革などのオーナーを募集し、地元のマイレール意識を醸成するとともに、より幅広い支援を仰いだ。 ○まくら木オーナー 152口 ○つり革オーナー　88口	・伊賀線を永続的に維持していくためには、鉄道事業者の取組みだけでなく、市全体で考えていくことが重要であることから、沿線の地域や学校、企業等の主体的な取組を促し、活用の意向を探っていく。
		・茅町、四十九、丸山、新居の4駅でネーミングライツによる副駅名掲出を行っている。	・伊賀線を永続的に維持していくためには、鉄道事業者の取組みだけでなく、市全体で考えていくことが重要であることから、沿線の地域や学校、企業等の主体的な取組みを促し、活用の意向を探っていく。

		・伊賀鉄道友の会会員数 ○令和６年度末現在 一般会員：95 口、学生会員：３口、 法人会員：17 口、ボランティア会員：３口、 計 118 口 ・電車の乗り方教室 ○12 回実施　234 人参加（10 保育園・幼稚園 204 人、小学生伊賀線教室 30 人）	・伊賀線を永続的に維持していくためには、鉄道事業者の取組みだけでなく、市全体で考えていくことが重要であることから、沿線の地域や学校、企業等の主体的な取組みを促し、活用の意向を探っていく。
20	地域・住民と連携したバス交通の支援・魅力づくりの継続・強化	・他市町の行政バス等の事例について情報収集を行っている。 ・令和６年４月１日から、コミュニティバス「にんまる」の音声アナウンスを沿線小学生の声に変更した。	・他市町の事例等も研究しながら、当市にあった制度設計を行っていく。
		・伊賀線まつりや伊賀市国際交流フェスタにて、コミュニティバス「にんまる」車両の展示やペーパークラフトの配布を行った。	・バスへの理解を深めるため、今後も関係機関の協働による実施を働きかけていく。
		・問い合わせをいただいた方へ、携帯型時刻表の提供や、利用モデルダイヤの作成・提供を行った。	・今後は、地域のまちづくりやイベント等で中心となる自治組織の代表等が委員を務める地域部会等の場で情報共有し、取組みのテーマのひとつとしていただく等、地域との連携を深めながら具体的な検討を進めていく。
21	高校生の通学交通を対象としたモビリティマネジメントの展開	・従来の伊賀鉄道分に加え、伊賀市民で近鉄・JR・バス等、他の公共交通機関分も対象に、各通学定期券購入費用の１／２にあたる金額を助成した。 ・伊賀鉄道　延べ 1,176 件、892 人、25,659,400 円 ・公共交通　延べ 1,549 件、1,193 人、47,353,700 円 ・４月に市内および名張市内の高校や高等専門学校等を訪問して、通学定期券購入費助成制度の周知活動を実施した。 ・１月～２月にはメール配信等による再度の周知依頼を行った。	・学校や地域と連携しながら、学生へのモビリティマネジメントを進めていく。また、助成制度等については、今後も利用促進及びマイレール意識醸成の観点から、積極的な PR を行っていく。
		・令和６年８月 16 日～18 日　第 13 回全国高校生地方鉄道交流会　開催 ・10 月 20 日同上　ヘッドマーク授与式 ・関西本線臨時直通列車の実証運行に伴う来訪者のおもてなしの一環で伊賀上野駅にある駅ピアノを活用した演奏会を開催した。	・連携できる方法を模索しながら、一緒になった取組みを進めていく。
22	市内事業所への通勤交通を対象としたモビリティマネジメントの展開	・商工、観光関係団体等で構成する JR 関西本線利用促進と電化を進める会とともに、国際交流フェスタにおいて啓発物品を配布し利用促進を図った。 ・JR 関西本線利用促進と電化を進める会による「JR 関西本線団体利用促進補助金」については、令和６年度は、延べ７団体に対して、交付額総計 7,818 円の補助を行った。	・各種助成・補助制度については、今後も利用促進及びマイレール意識醸成の観点から、積極的な PR を行っていく。 ・また、公共交通利用促進に関する情報発信や啓発に努めるとともに、イベント開催等の情報収集を積極的に行っていく。
		・10 月～12 月を公共交通利用促進期間と設定し、通勤・出張時における公共交通機関の利用について、通勤モデルダイヤの提示やパークアンドライド駐車場の紹介を行いながら、市役所各部署宛て協力依頼を行った。 ・利用促進期間にあわせ、JR 佐那具駅前の市営駐車場の無料開放を行った。	・取組みを企業等民間団体や市民全体にまで拡げていく必要がある。 ・市職員が率先垂範して実行できるよう、各自の通勤モデルパターンを示すなど、具体的な働きかけをさらに強化しつつ、引き続き実施する。

23	広報誌・動画による情報発信	・伊賀鉄道に係る話題や、公共交通利用促進を図る内容等を、偶数月に広報いがに掲載した。	・情報収集を行いながら、積極的な情報提供を行っていく。
		・広報いが等にてイベント情報を発信した。 ・伊賀線まつり 2024 やいがてつマルシェの開催チラシを伊賀鉄道㈱と連携し、市内幼稚園、保育所（園）、小学校へ配布した。 ・伊賀線まつり 2024 やいがてつマルシェのポスターを鉄道他社・他市でも掲示していただいた。 ・沿線のイベント開催情報や各種オーナー等の告知を、伊賀鉄道 SNS にて発信した。 ・伊賀線活性化協議会では、加盟団体に向け、伊賀線に関する話題をメルマガ形式で毎月発信。	・情報収集を行いながら、積極的な情報提供を行っていく。
		・行政情報番組にて、通学定期券購入費助成制度や公共交通利用促進期間の周知などを実施した。	・様々な機会を捉え、情報発信を行っていく。
24	公共交通の担い手担保	・伊賀鉄道で自社採用社員を進めている。	・関係機関と連携して、人材確保に努めていく。
		・バス車内に運転手募集広告の掲示を行っている。	・関係機関と連携して、運転手の確保に努めていく。
		・運転手の人数や配置等、現状に配慮したバスの運行により、運用の最適化を図っている。	・関係機関と連携して、取組みを進めていく。

1-4　数値目標の達成状況

現計画では基本方針に基づいた目標ごとに、達成すべき数値目標を設定しています。数値目標の評価指標及び、目標値は以下のとおりです。

基本方針１については、コロナ禍の影響もあり、全ての項目で未達成でした。しかしながら、コロナ禍以降は回復傾向が見られるため、引き続き、ネットワークの形成に向けて取組みを進めてまいります。

基本方針２については、「時刻表や乗り継ぎ案内に対する満足度」及び「乗継利便性に対する満足度」の項目について、達成しており、公共交通サービスが充実したと感じる方が増加したと考えられます。一方で、公共交通を利用した外出は未達成であり、今後は、利用者を増加させる取組みが重要となってきます。

基本方針３については、「市民の公共交通の満足度」及び、「市民の公共交通の利用割合」は目標を達成している一方で、「市民の公共交通の参画度」は未達成となっています。今後は、公共交通をみんなで支える意識醸成が重要となってきます。

表 1-2　伊賀市地域公共交通計画の数値目標と達成状況

	目標	評価指標	策定時	現況値（R6）	目標値（R8）	達成／未達成
市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成	公共交通軸の伊賀鉄道の利用者数の増加	**伊賀鉄道の年間利用数**	1,279,625人/年※1	1,163,669人/年	1,568,000人/年	未達成
	公共交通軸・補完交通のバスの利用者数の維持	**バスの年間利用数**	503,269人/年※1	355,324人/年※4	503,000人/年	未達成
	街の拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの構築	**広域拠点・地域拠点のバス停までアクセス可能な人口割合**	73.7%※2	74.8%	80%	未達成
	都市部への通勤・通学環境の充実による市外への転出者数の抑制	**市外への転出者数**	2,370人/年※3	2,386人/年	2,200人/年	未達成
誰もが利用しやすく、使いたくなるような地域公共交通サービスの充実	利用しやすさの向上に向けた路線・乗換案内の充実	**時刻表や乗り継ぎ案内に対する満足度**	73.5%※2	83.7%※4	80%	達成
	乗り継ぎしやすさの向上に向けた乗継利便の充実	**乗継利便性に対する満足度**	46.7%	61.4%※4	60%	達成
	地域公共交通を利用したお出かけの増加	**公共交通を利用した外出回数**	5.4回/月※2	2.83回/月※4	現況値以上	未達成
一緒に考え、次世代へつないでいく持続可能な仕組みづくり	地域公共交通に対する市民の参画度の向上	**市民の公共交通への参画度**	38.1%※2	16.5%	45%	未達成
	地域公共交通に対する市民の満足度の向上	**市民の公共交通の満足度**	20.0%※2	26%	25%	達成
	市民の地域公共交通の利用割合の増加	**市民の公共交通の利用割合**	32.6%※1	44.1%※4	40%	達成
	地域公共交通がもたらすクロスセクター効果の維持	**クロスセクター効果**	1.5億円※1		現況値の維持	―

※1…R1 年の値
※2…R2 年の値
※3…H27～R1 年の平均値
※4…R7 年の値

(1) 基本方針1：市民・利用者の生活の質を高める地域公共交通ネットワークの形成

① 目標①：公共交通軸の伊賀鉄道の利用者数の増加

現計画での目標値は、1,568,000 人/年で、令和６年の利用者は 1,163,669 人/年でした。計画策定時からの推移をみると、コロナ禍である令和２～３年に、利用者数が低下していることがわかります。コロナ禍以降には、コロナ禍に比べて、利用者数が徐々に回復傾向にありますが、コロナ前の利用者数に戻っておらず、目標値も未達成です。

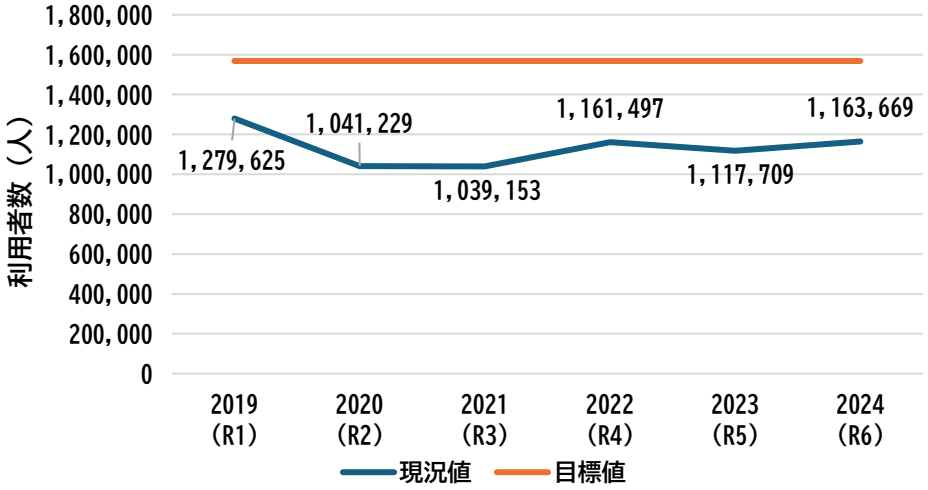


図 1-2 伊賀鉄道の利用者数の推移

② 目標②：公共交通軸・補完交通のバスの利用者数の維持

ここでのバス利用者数は、「営業路線バス・廃止代替バス・行政バス・コミュニティバス」の利用者数を集計しています。

現計画での目標値は、503,000 人/年であり、令和６年の現況値は、355,324 人/年でした。コロナ禍の影響として令和２年から、利用者数が低下しています。コロナ禍以降には、コロナ禍に比べて、利用者数が微増していますが、コロナ禍以前の利用者数に戻っておらず、目標値も未達成です。

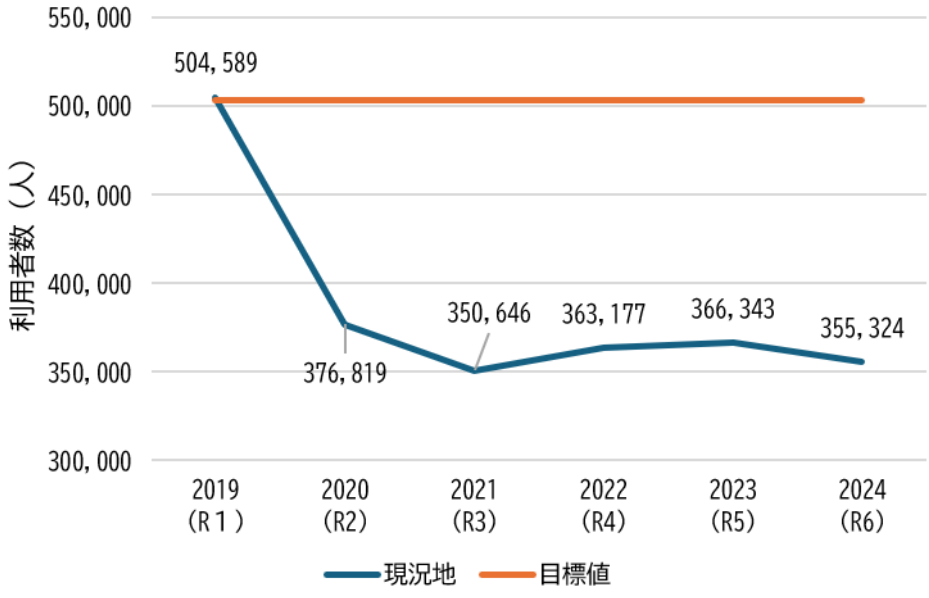
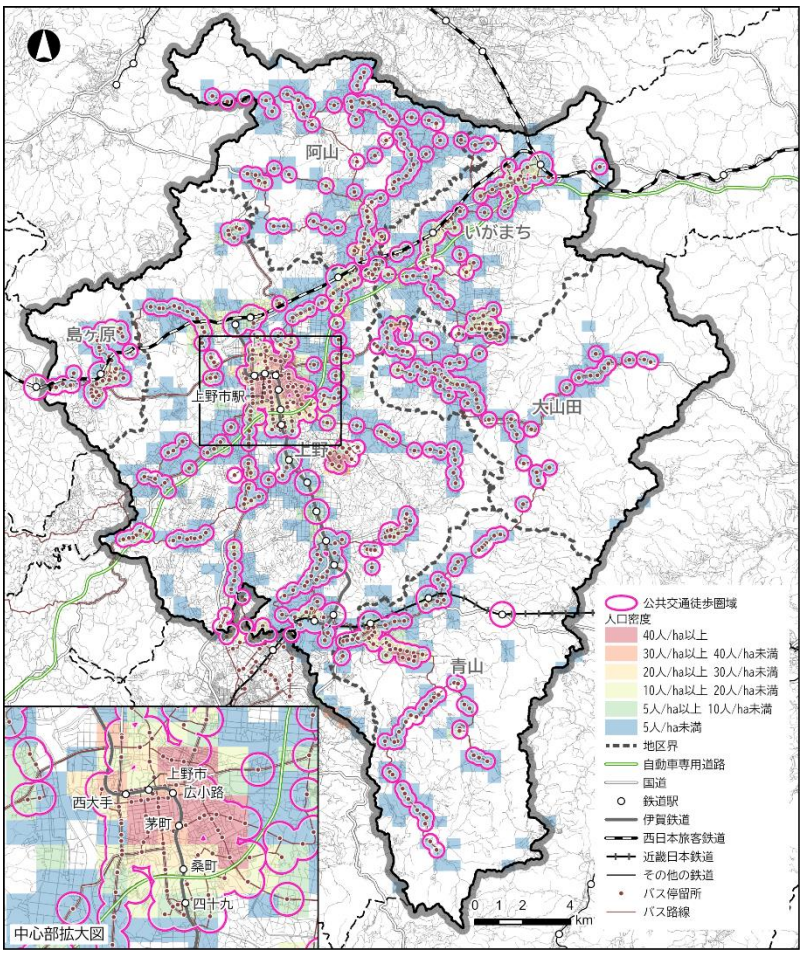


図 1-3 バスの利用者数の推移

③　目標③:街の拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの構築

現計画の目標値は 80%であり、令和６年の現況値は 74.8%でした。しかしながら、策定時（令和２年）は 73.7%であったことから、増加傾向であると言えます。引き続き公共交通ネットワークの構築に向けた取組みを進めてまいります。



④　目標④:都市部への通勤･通学環境の充実による市外への転出者数の抑制

現計画の目標値が１年あたり、2,200 人以下で、現況値は、１年あたり 2,386 人であったことから、目標は未達成でした。達成した年度は令和２年のみでしたが、直近２年は減少傾向にあることから、転出者数が抑制されつつあります。

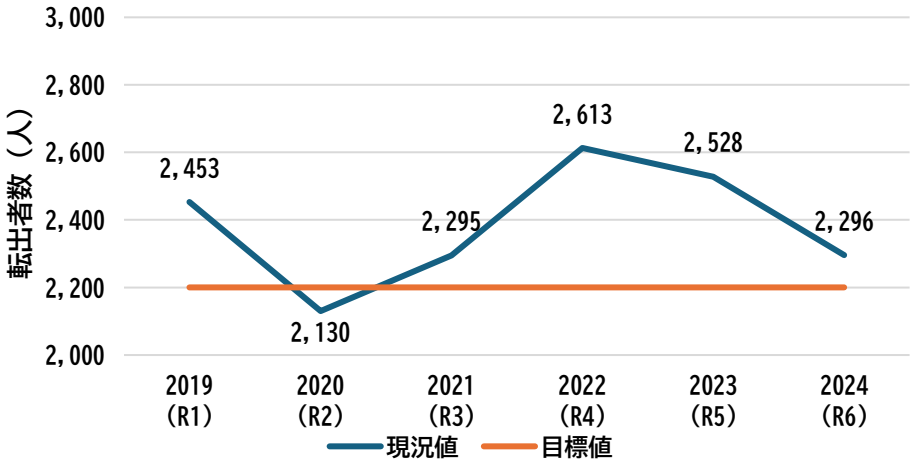


図 1-4　転出者数の推移

（2） 基本方針2：誰もが利用しやすく、使いたくなるような地域公共交通サービスの充実

① 目標⑤：利用しやすさの向上に向けた路線・乗換案内の充実

利用者アンケート調査の時刻表や乗り継ぎ案内に対する満足度（「満足」「やや満足」の合計）から算出しています。

現計画の目標値は 80%で、令和７年の現況値が 83.7%であったことから、目標を達成しました。

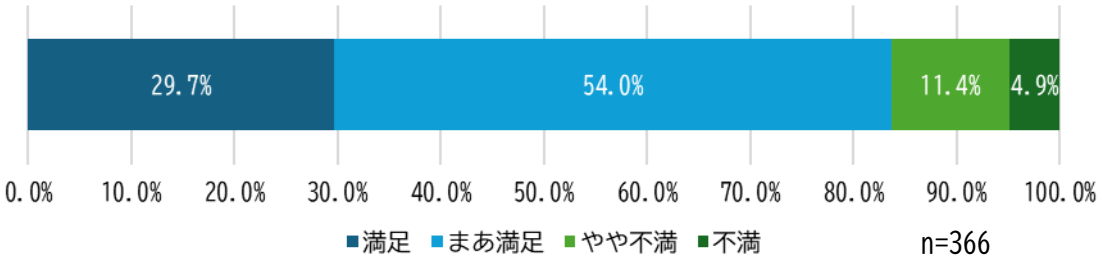


図 1-5　利用者アンケート調査：時刻表や乗り継ぎ案内に対する満足度

② 目標⑥：乗り継ぎしやすさの向上に向けた乗継利便の充実

利用者アンケート調査の乗り継ぎ利便性に対する満足度（「満足」「やや満足」の合計）から集計しています。

現計画の目標値では 60%で、令和７年の現況値が 61.4%であったことから、目標を達成しました。

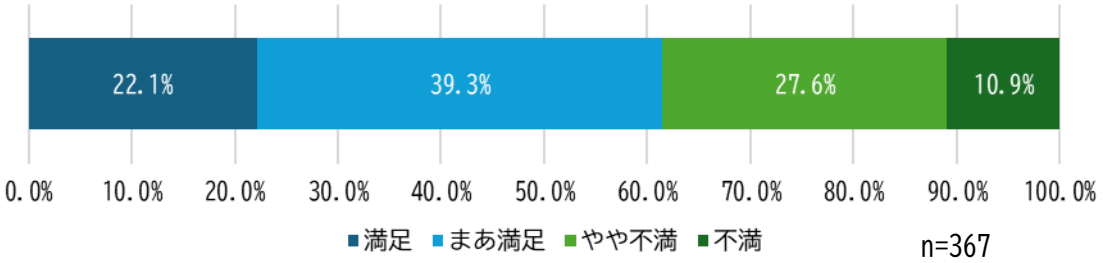


図 1-6　利用者アンケート調査の乗り継ぎ利便性に対する満足度

③ 目標⑦：地域公共交通を利用したお出かけの増加

市民アンケート調査における市民の外出頻度より、日々の「通勤」「通学」目的以外の「買物」「観光・娯楽」「通院」目的で、公共交通を利用した外出回数を算出しました。外出日数は、回答ごとに下表のように定め、合計外出日数を回答者で除すことで算出しています。

表 1-3　選択肢ごとの外出日数の定義

選択肢	ほぼ毎日	週に 2~3 回	週に 1 回	月に 2~3 回	月に 1 回	年に数回
日数(回/月)	20	10	4	2.5	1	0.5

現計画での目標値が現況値（5.4 回/月）以上で、2.83 回/月であったことから、目標は未達成でした。

(3) 基本方針3：一緒に考え、次世代へつないでいく持続可能な仕組みづくり

① 目標⑧：地域公共交通に対する市民の参画度の向上

まちづくりアンケート調査の「自家用車に過度に依存することなく、節度を持って交通手段を選んでいる」の回答結果（「当てはまる」「どちらかといえば当てはまる」の合計）から算出しています。

現計画での目標値は 45%、令和６年の現況値は 16.5%であり、目標は未達成でした。コロナ禍の影響で、参画度が減少したと考えられますが、コロナ禍以降にも低下していることが確認できるため、参画度向上に向けた取組みが必要です。

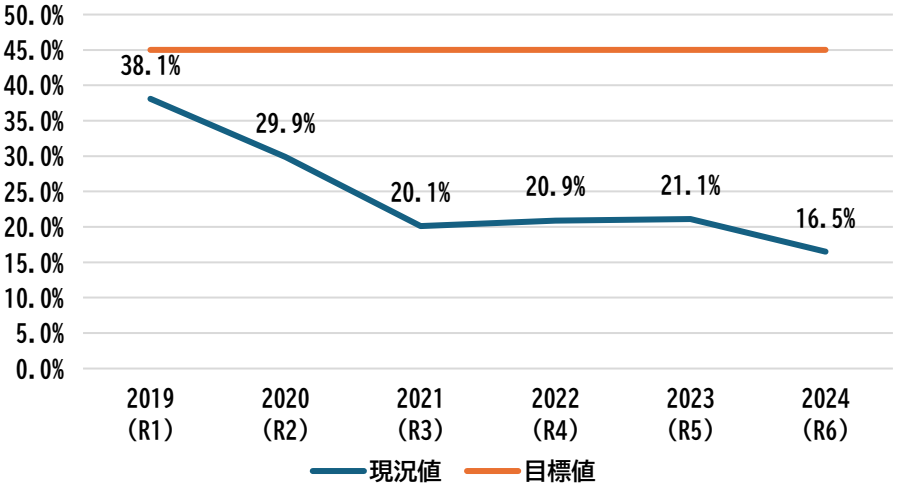


図 1-7　市民の公共交通への参画度の推移

② 目標⑨：地域公共交通に対する市民の満足度の向上

まちづくりアンケート調査の「身近なバスや鉄道に愛着を持ち、みんなで支えている」の回答結果（「満足」「どちらかといえば満足」の合計）から算出しています。

現計画での目標値は 25%、令和６年の現況値は 26%であり、目標を達成しました。コロナ禍の令和２年から令和５年にかけて減少傾向でしたが、令和６年に増加に転じています。

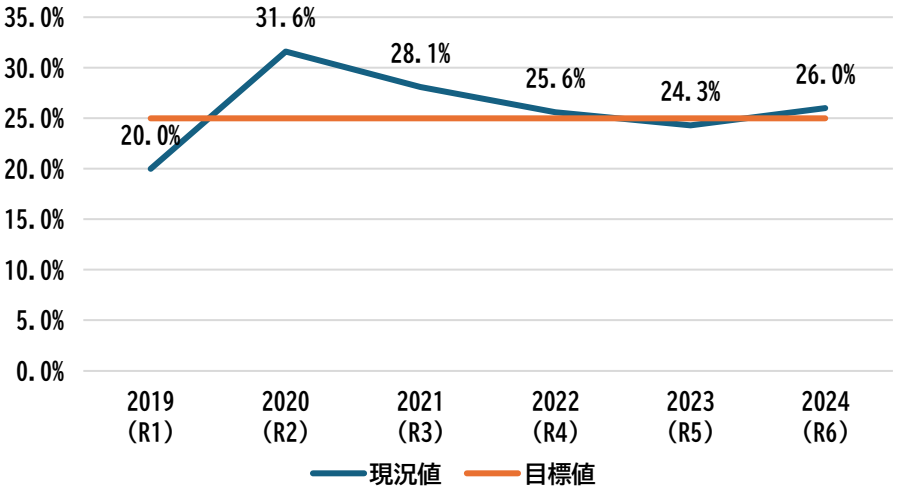


図 1-8　市民の公共交通への満足度の推移

③　目標⑩：市民の地域公共交通の利用割合の増加

市民アンケート調査において、「１年間の市内の公共交通を利用する割合」の問に対して、「利用した」と回答した人の割合を算出しています。

現計画の目標値は、40%、令和７年の現況値は、44.1%であり目標を達成しました。

④　目標⑪：地域公共交通がもたらすクロスセクター効果の維持

伊賀市では、路線バスの運行のために年間１億 9000 万円（R６年実績）の財政支出を行っていますが、「医療」「商業」「教育」「観光」「福祉」「産業」の各分野において、路線バスが廃止された場合に必要となる代替施策の費用を算出すると、年間２億 3,959 万円となり、クロスセクター効果は 4,612 万円となります。今回の数字の減額は、算定方法の変更と、利用者数の減少が主な理由です。

表 1-4　路線バスが廃止された場合の代替費用の算出

分野	路線バスが廃止された場合に 追加的に必要となる行政負担項目	実施施策費用 （千円/年） 合計値には各分野で最も 少額の項目を採用
医療	病院送迎貸切バス運行	27,685
	病院送迎貸切タクシー運行	施策なし
	通院のためのタクシー券配布	82,609
商業	貸切買物バス運行	43,467
	貸切買物タクシー運行	施策なし
	買物のためのタクシー券配布	107,392
教育	貸切スクールバス運行	33,594
	貸切スクールタクシー運行	施策なし
	通学のためのタクシー券配布	346,879
観光	観光地等送迎貸切バス運行	43,468
	観光地等送迎貸切タクシー運行	施策なし
	観光施設等へのタクシー券配布	52,026
福祉	私用のための貸切送迎バス運行	41,737
	私用のための貸切送迎タクシー運行	施策なし
	私用のためのタクシー券配布	63,609
産業	企業送迎バス運行	49,643
	企業送迎タクシー運行	施策なし
	通勤のためのタクシー券配布	252,276
	合計代替費用	239,594

※平日または休日に運行不可（乗車オーバー）の場合は、施策なしとした

第 2 章　上位関連計画の整理

本計画を策定するにあたり、整合及び連携を図るべき上位・関連計画について整理しました。また、市界を跨ぐネットワーク形成について、周辺市町村と連携を図りながら講じていく必要があるため、周辺市町村の地域公共交通計画についても整理します。

表 2-1　上位・関連計画整理のまとめ（1/2）

伊賀圏域 マスタープラン （三重県）	❍ 都市施設整備の方針として以下の内容が示されています。 • 整備が進むリニア中央新幹線や高速バス等の広域ネットワーク、それらに接続する公共交通を含めた総合的な交通体系の構築を進めます • 鉄道駅やバス停等の交通結節点および周辺整備等を進め、公共交通の利用促進を図ります • 交通結節点となる拠点周辺への居住の誘導を進め、持続可能な公共交通を維持します
三重県 地域公共交通計画	❍ 「県民の多様なニーズに対応した、持続可能な地域交通の実現」をめざす姿とし、以下の３つの基本方針と施策が示されています。 • 基本方針１：日常を支える地域内交通の維持・確保 １．地域内交通の課題解決に向けた支援 ２．交通不便地域における移動手段の確保 ３．地域を支える二次交通の充実と多様な輸送資源の活用 • 基本方針２：広域ネットワークの構築・活性化 １．鉄道の維持・確保 ２．地域間幹線バスの維持・確保 ３．広域航路の維持・確保 ４．交通結節点での円滑な乗り継ぎの推進 ５．観光施策との連携 • 基本方針３：地域公共交通を支え、発展させる環境整備 １．誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備 ２．公共交通の担い手の確保 ３．新技術の活用による課題の解決、付加価値の向上
第３次伊賀市 総合計画	❍ 「身近なバスや鉄道に愛着を持ち、みんなで支える」が公共交通に関するめざす姿として示されています。 ❍ 総合的な公共交通ネットワークの形成、持続可能なバス交通の運行体系の構築、鉄道路線の維持、伊賀鉄道の安定した運営の継続
伊賀市都市計画 マスタープラン	❍ 「伊賀流多核連携都市」を実現するための公共交通施策として、鉄道、バス、その他の移動手段についての施策が示されています。 ❍ 鉄道については、接続改善等に向けた事業者への働きかけ、伊賀鉄道の利用促進、パークアンドライドの推進などが示されています。 ❍ バスについては、高速バスの維持、利便性向上に向けた環境改善、路線バス以外の交通導入の検討について示されています。 ❍ その他の移動手段については、スクールバスの効率的な運行や、タクシーの維持や利用促進について示されています。
伊賀市立地適正化 計画	❍ 「人口減少社会でも住みよさが実感でき、郷土に誇りが持てる都市づくり」を都市づくりの方針として掲げています。 ❍ 居住誘導のための誘導施策として、公共交通拠点を含めた歩行空間整備やバリアフリー化、交通結節点の整備、居住誘導区域における公共交通利便性の向上、伊賀鉄道の新駅開設、交通弱者への支援などが示されています。

表 2-2　上位・関連計画整理のまとめ（2/2）

鉄道事業再構築実施計画	❍ 伊賀市を来訪する観光客の利用など交流人口増加への寄与や、多核連携型の都市構成を目指す都市政策との連携など、伊賀線は今後の伊賀市のまちづくりに欠かすことのできない存在です。 ❍ 市内の公共交通ネットワークにおいて、基幹的な役割を担う伊賀線を鉄道として永続的に維持します。 ❍ 鉄道事業を単体で考えるのではなく、伊賀市として推進するまちづくりと歩調を合わせた取り組みが必要です。
三重県リニア基本戦略	❍ 「リニア三重県駅を核とした新たな広域交流圏の形成」をめざす姿として、以下の方向性が示されています。 • リニア三重県駅を起点とした県内広域交通ネットワークの形成 • 県内外の交流拡大による地域活力の向上、移住・定住の促進 • 次世代交通との連携による移動利便性の向上 • 高速交通ネットワークの強化による災害に強い県土形成
みえリニア戦略プラン（仮称）	❍ リニア開業効果を県内全域へ波及させるため、以下の取組方針が示されています。 • リニア三重県駅と県内各地域を結ぶ広域交通ネットワークの形成 • 交通結節機能の強化と二次交通の充実 • MaaS や次世代交通等を活用したシームレスな移動環境の構築 • 観光、産業、居住促進に資する交通基盤の整備
伊賀市の適正な土地利用に関する条例	❍ 地区の特性にあった用途の適正化を図る条例で、公共交通のアクセスポイントに「広域的拠点区域」を、広域的拠点へのネットワークの拠点となる区域及び公共交通の拠点で、公共交通を活用した居住誘導を進める区域に「地域拠点等の拠点区域」を設定しています。
伊賀市環境基本計画	❍ 温室効果ガス削減の実現のために、自家用車の利用機会を減らし、公共交通利用促進に係る啓発を行うことを示しています。
伊賀市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）	❍ 伊賀市の職員の日常的な取組みとして、移動の際には公共交通機関を積極的に利用することが示されています。
伊賀市観光振興ビジョン	❍ 「地域熱量人口の拡大」、「交流・関係人口の拡大」、「観光・まちブランド向上」を取組み方針として掲げています。 ❍ 大都市圏からの鉄道が整備されていることや、２空港からアクセスできるといった、公共交通アクセスについての強みが示されています。
伊賀市学校みらい構想基本計画	❍ 児童生徒のより良い教育環境の確保をめざし、児童生徒の移動手段を以下のように、確保します。 • 学校再編に伴うスクールバスや公共交通による通学手段の確保 • 通学距離・通学時間に配慮した学校配置の検討
伊賀市国土強靭化地域計画	❍ 基幹的交通ネットワークの機能停止による物流・人流への影響や、地域交通インフラの機能停止を起こさないための施策として、輸送機関の代替性の確保や、鉄道・路線バス・準基幹バス・地域アクセスバス・タクシーなどが一体的に機能する公共交通ネットワークを形成することにより、輸送機関を確保することが示されています。
第５次伊賀市地域福祉計画	❍ 「ひとりひとりが支え合い　つながりあいながら、いきいきと暮らせるまちづくり」を基本理念に掲げています。 ❍ 地域ネットワークの形成や、公共交通サービスの充実、交通手段の総動員、利用促進に向けた機運醸成、関係者の連携、移動に困難が生じている人の支援などが施策として示されています。

表 2-3　周辺市町村及び県の地域公共交通計画のまとめ

第２次津市 地域公共交通網 形成計画	❍　「広域移動の確保」を目標とし、鉄道の利便性向上に関する事業者への要請を事業のひとつとしています。
名張市 地域公共交通計画	❍　「集約連携型のまちづくりと連携し、人が交わり地域を支える地域公共交通ネットワークづくり」を基本方針に掲げ、事業内容として、広域幹線（鉄道）及び広域準幹線（路線バス）の継続運行に取り組むことを示しています。
亀山市 地域公共交通計画	❍　「持続可能な地域公共交通の実現に向けた、地域と共に考える利用促進策の展開」を基本方針に掲げています。 ❍　その施策のひとつとして、鉄道の利便性向上の要請や近隣自治体との広域連携による公共交通利用促進に取り組むことを示しています。
甲賀市 地域公共交通計画	❍　基本方針のひとつである「広域幹線網の利便性の確保と利用促進」の施策として、JR 草津線の利用促進と利便性向上が示されています。 ❍　また、基本方針「持続可能な仕組み作り」の施策として、関連する団体や関係機関との連携推進に取り組むことが示されています。
奈良県 地域公共交通計画	❍　山添村が上野市駅を結ぶコミュニティバスを運行していますが、休日運行がないことを課題にあげています。 ❍　また、京都（笠置駅）、三重（上野市駅）との広報連携の強化についても課題認識が示されています。
奈良市交通総合戦略	❍　奈良市東部地域では三重県や他市への流動が多い。 ❍　東部地域の目指す姿として、三重県方面との「地域外連携軸（鉄道以外の公共交通・自転車）」を設定。
JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画 （相楽東部）	❍　関西圏を結ぶ広域鉄道・道路網を前提に、伊賀市への通勤・通学も踏まえた公共交通サービスを整備することが示されています

第 3 章　伊賀市の現状

3-1　　着眼点とまとめ

本章では、伊賀市の人口や学校教育、観光等の伊賀市の現状を整理し、人々の移動に関連する動向を把握します。

表 3-1　伊賀市の現状のまとめ

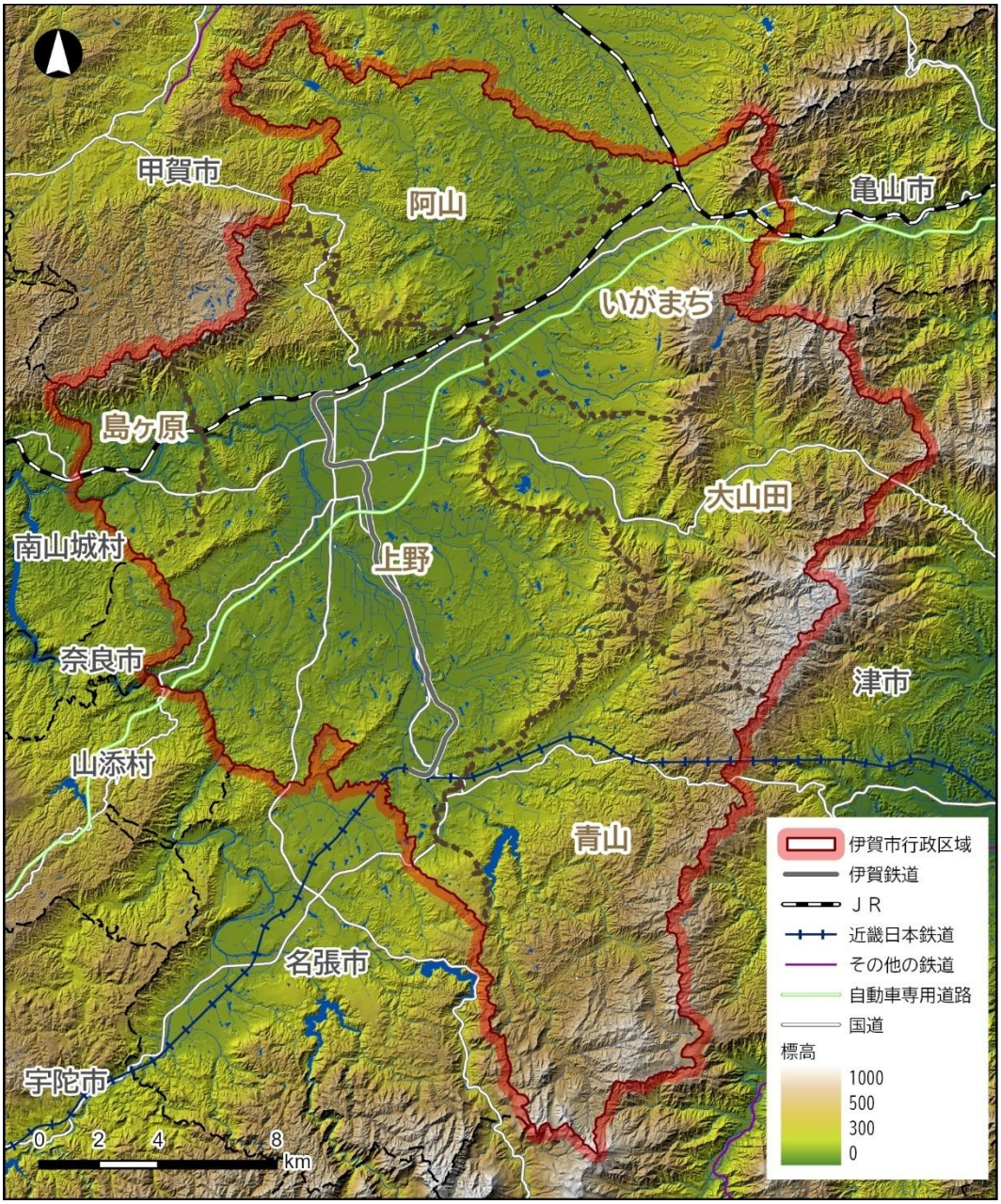
地理的概況	• 滋賀県・京都府・奈良県と接しており、名張市とは地理的に連絡している • 中京大都市圏と近畿大都市圏の中間に位置する • 中心市街地を持つ上野地域、JR 関西本線の駅を持つ島ヶ原地域、いがまち地域、近畿鉄道の駅を持つ青山地域、鉄道駅を持たない阿山地域、大山田地域の６地域からなる多核型の都市である
人口	• 平成 12 年をピークに減少が続き、今後もさらに人口減少は進むことが見込まれている • 少子高齢化傾向が、今後も続く • 上野地域の市街地や住宅団地で高い人口密度だが、低密度の居住地も面的に分布している • 郊外部で高い高齢化率 • 社会減の傾向が続く、特に 10 代後半での転出が顕著 • 死亡数増加に対し、出生数は減少しており、自然減数が拡大傾向 • 昼間人口がわずかに夜間人口を上回る
学校教育	• 小中高等学校で児童・生徒数の減少が続く
施設分布	• 地域の支所は各地域の中心部に立地し、公共施設や子育て支援施設がその周辺に立地 • 市の中心市街地には医療施設、通所リハビリテーション施設、商業施設などが集積
産業動向	• 事業所数、従業者数が減少傾向 • 従業員は上野地域の中心市街地、ゆめが丘地区、名阪国道沿線に分布
通勤・通学流動	• 現在の流動状況は流出人口よりも、流入人口が多い • 経年で見ると、生産年齢人口の減少により、流出人口は減少 • 通勤・通学ともに名張市との流動が多い • 県外との流動は、通勤では奈良県からの流入、通学では大阪府への流出数が多い • 通勤・通学移動手段は、７割以上が自動車を利用
観光動向	• 観光入込客数はコロナ禍の影響により大幅に減少してから回復傾向にはあるが、令和５年時点で、平成 30 年比 20%の減少
自動車交通	• 自動車保有率が高い • 市内の運転免許返納者のほとんどが 65 歳以上の高齢者で、年間約 300 人が返納している • 交通事故件数が減少していない

3-2　地理的概況

伊賀市は、三重県の北西部に位置しており、北は滋賀県、西は京都府、奈良県と接し、中京大都市圏と近畿大都市圏の中間に位置しています。

北東部を山脈、北西部を台地、南東部を山地、南西部を高原に囲まれた盆地となっています。市内は低地・台地は少なく、丘陵地が多くなっていますが、名張市とは峠を越えることなく繋がっています。なお、水系は大阪湾に流れ込む淀川の源流域であり、近畿圏域の水源地となっています。

また、伊賀市は、中心市街地を持つ上野地域、JR 関西本線の駅を持つ島ヶ原地域、いがまち地域、近畿鉄道の駅を持つ青山地域、鉄道駅を持たない阿山地域、大山田地域の６地域からなる多核型の都市です。



資料：基盤地図情報　数値標高モデル

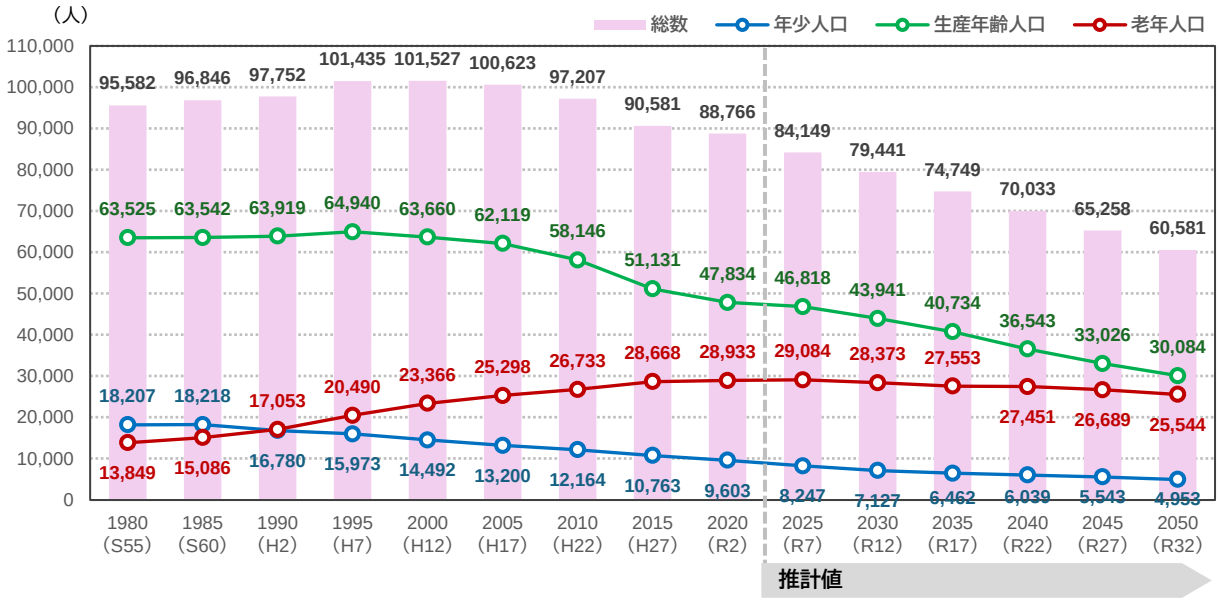
図 3-1　伊賀市の標高

3-3　人口

(1) 人口の推移

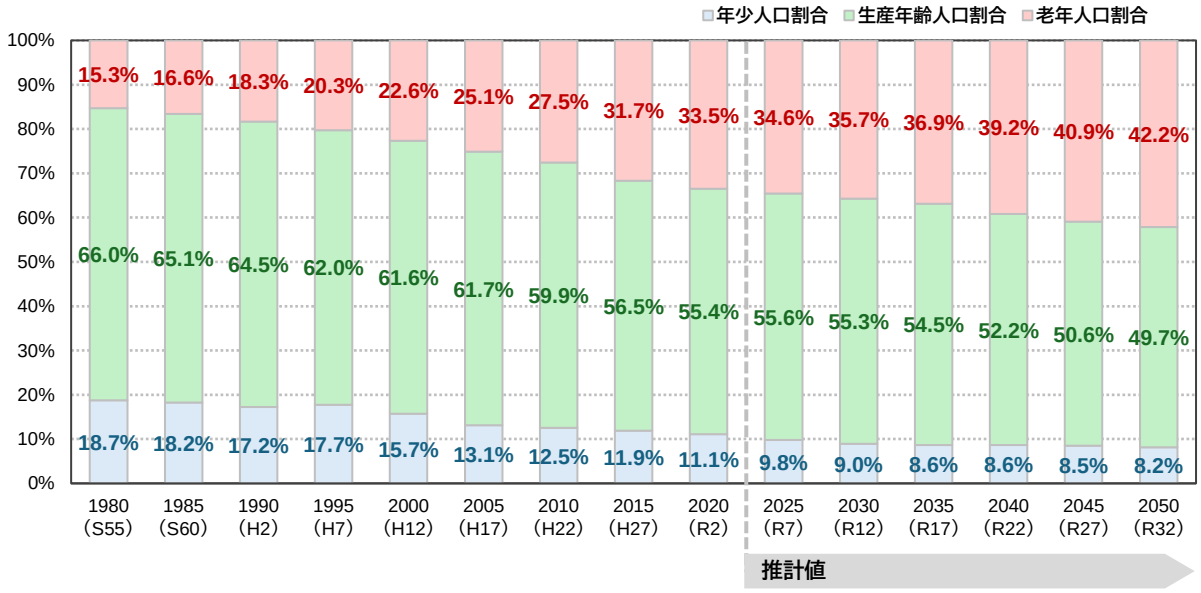
伊賀市の人口は平成 12 年の 101,527 人をピークに減少し、令和２年には 88,766 と、平成 12 年と比較して、12.6%減少しています。今後もさらに減少が進み、令和 12 年までに８万人を下回ることが見込まれています。

３区分別の人口は、年少人口、生産年齢人口は減少を続け、老年人口についても、令和７年をピークに減少に転じると推計されています。また、高齢化率は令和２年時点で、33.5%となっており、令和 27 年には 40%を超えると推計されています。



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口」

図 3-2　人口の推移



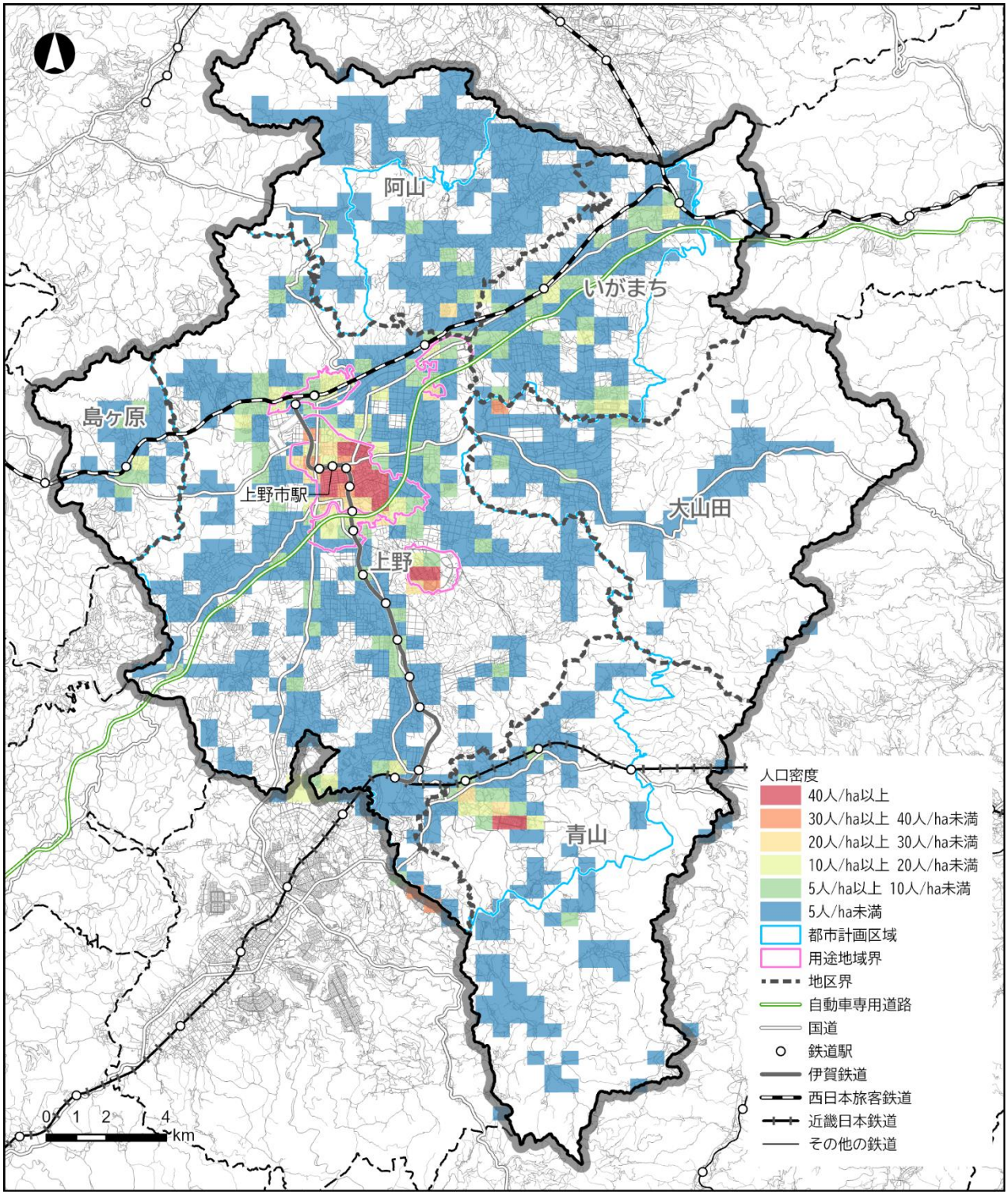
※不詳を除く

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口」

図 3-3　３区分別人口割合の推移

(2) 人口分布

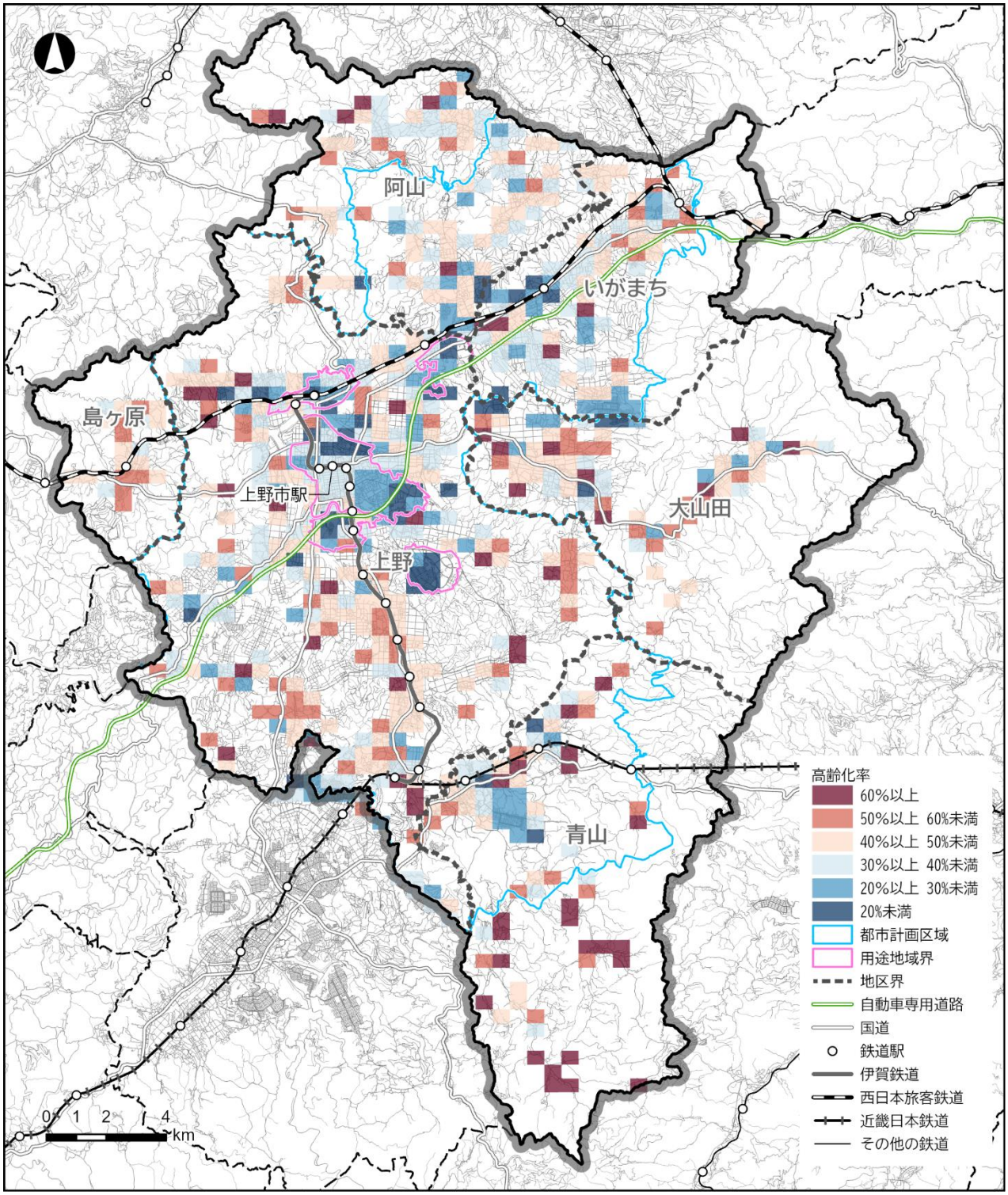
人口密度は市中心部の上野市駅周辺で高いほか、ゆめが丘や青山地域の住宅団地で高くなっています。その他の地域には、10 人/ha 未満の地域が面的に広く分布しています。



資料：令和２年国勢調査

図 3-4　人口密度分布（令和２年・500mメッシュ）

高齢化率は市街地では概ね 40%未満ですが、市の郊外部では 60%以上の地域もみられます。



資料：令和２年国勢調査

図 3-5　高齢化率分布（令和２年・500mメッシュ）

(3) 地域別人口

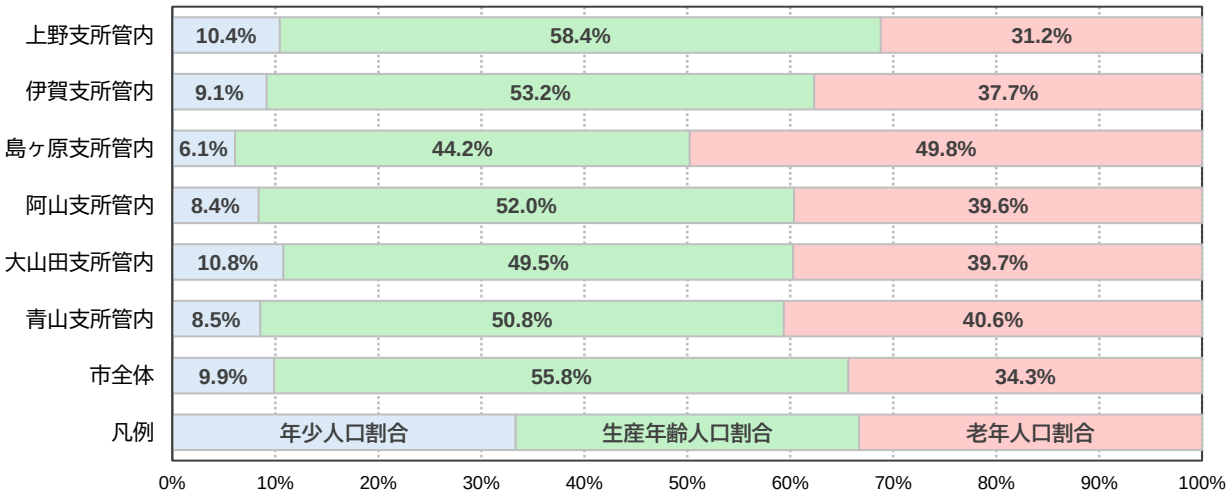
住民基本台帳における地域別の人口は、上野支所が約 53,671 人で全体の 64%を占めます。最も少ない島ヶ原支所では 1,831 人となっています。

表 3-2　地域別・年齢３区分別人口

	総人口（人）	年少人口（人）	生産年齢人口（人）	老年人口（人）	世帯数（世帯）
上野支所	53,671	5,591	31,335	16,745	26,782
伊賀支所	8,849	809	4,705	3,335	4,183
島ヶ原支所	1,831	111	809	911	806
阿山支所	6,110	511	3,177	2,422	2,700
大山田支所	4,628	498	2,292	1,838	2,042
青山支所	8,523	726	4,333	3,464	4,071
計	83,612	8,246	46,651	28,715	40,584

（令和 7 年 9 月末時点）

資料：住民基本台帳



（令和 7 年 9 月末時点）

資料：住民基本台帳

図 3-6　年齢３区分別の地域別人口の割合

伊賀市は、平成 16 年 11 月 1 日に 6 市町村が合併し誕生しましたが、合併前の旧市町村となる 6 地域（上野地域・いがまち地域・島ヶ原地域・阿山地域・大山田地域・青山地域）は、以下のとおりとなっています。人口が多い上野地域は、伊賀市の中心部に位置しており、他地域と比較すると、幹線道路や鉄道が多く通っており、伊賀鉄道は、上野地域内で完結しています。

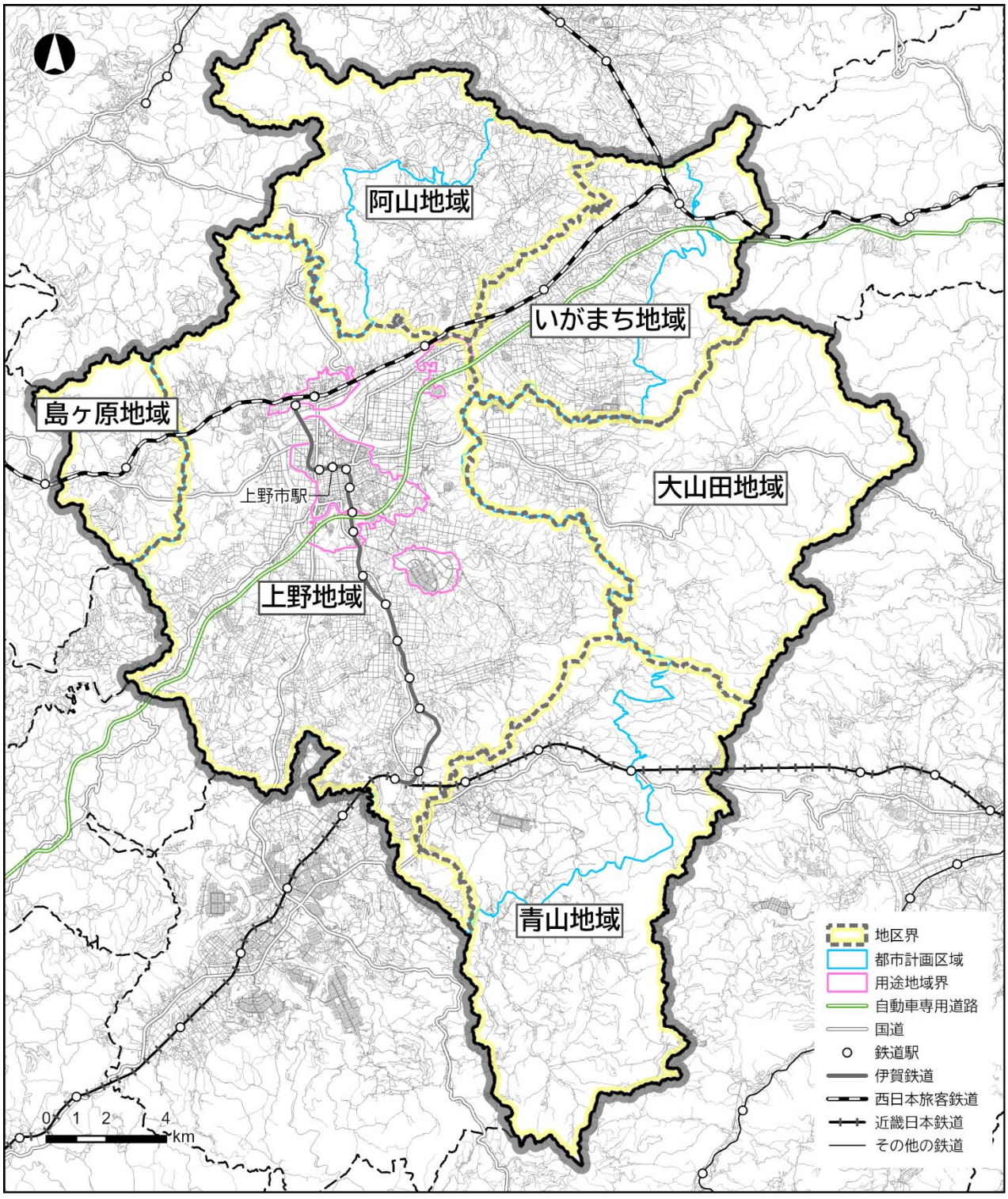
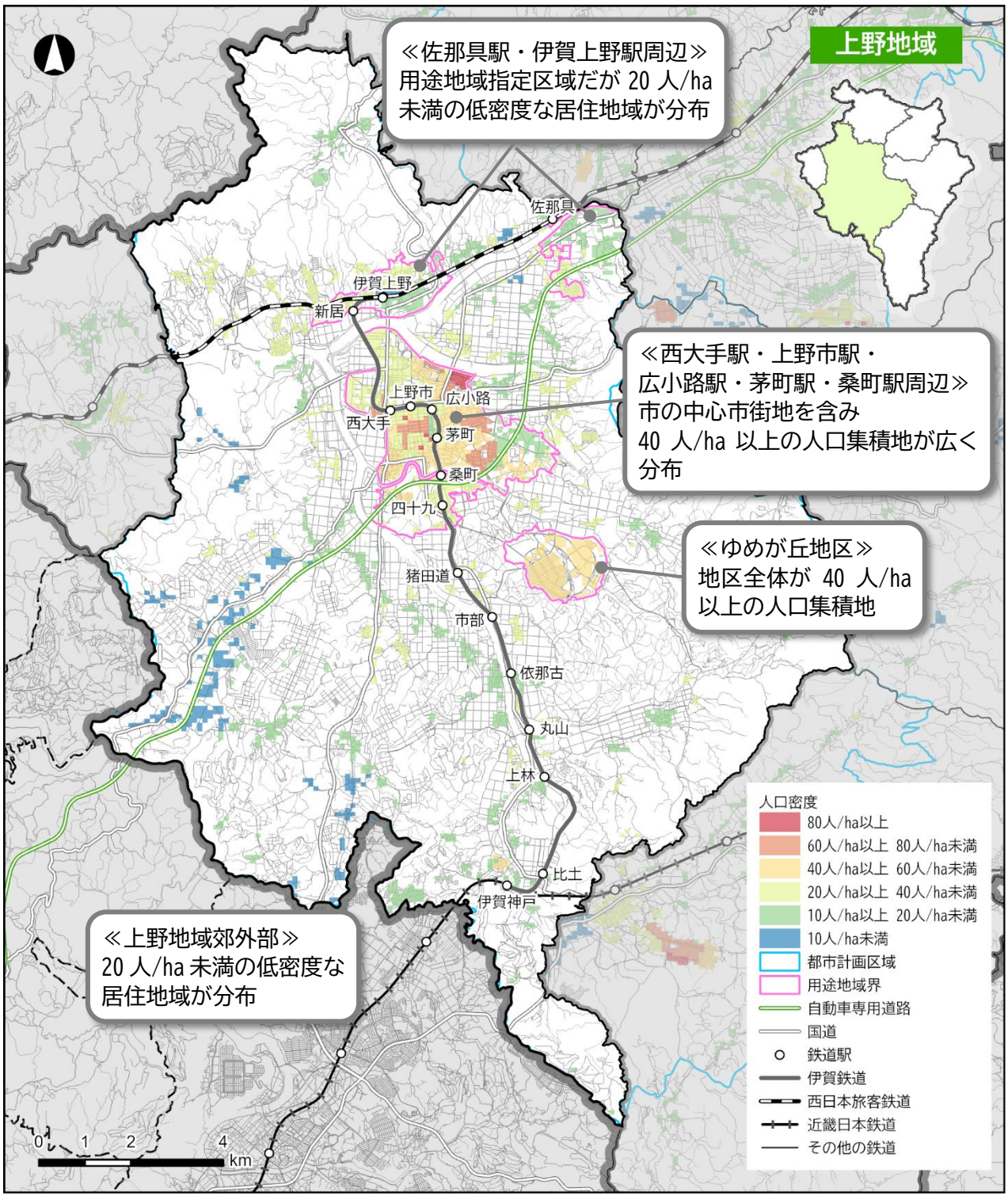
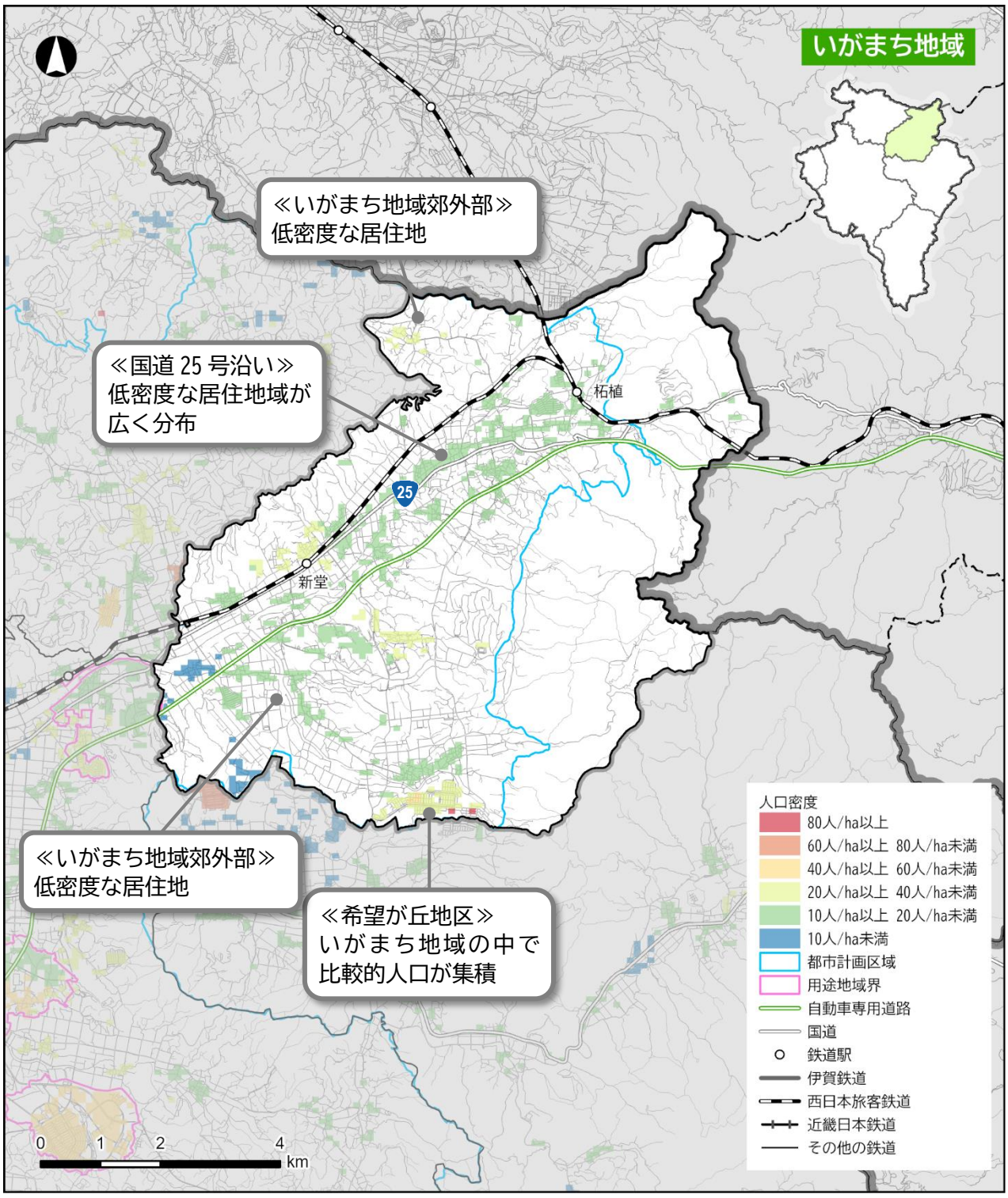


図 3-7　地域区分



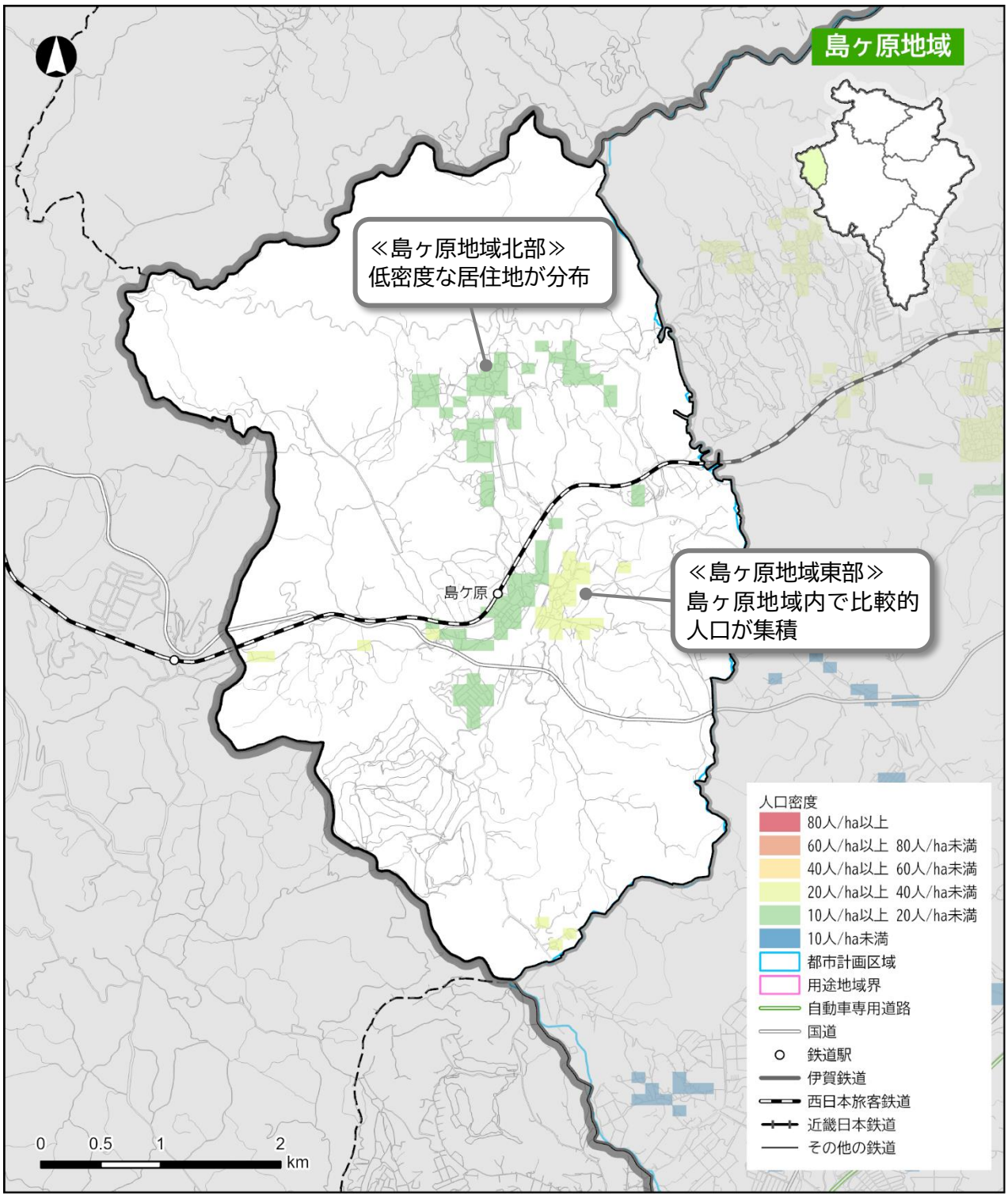
資料：令和２年国勢調査　国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」を用いて作成

図 3-8　人口密度分布（令和２年・100m メッシュ・上野地域）



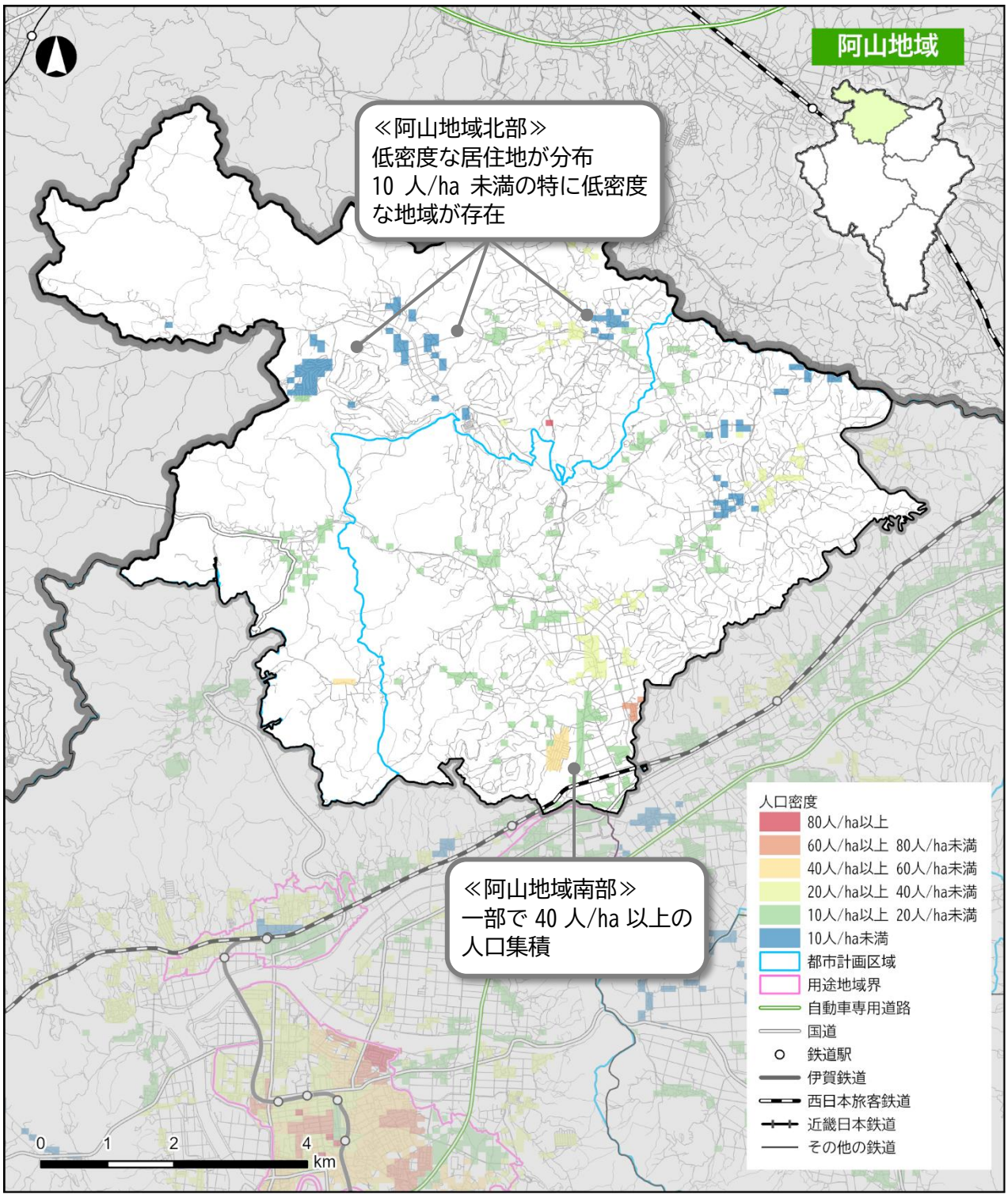
資料：令和２年国勢調査　国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」を用いて作成

図 3-9　人口密度分布（令和２年・100m メッシュ・いがまち地域）



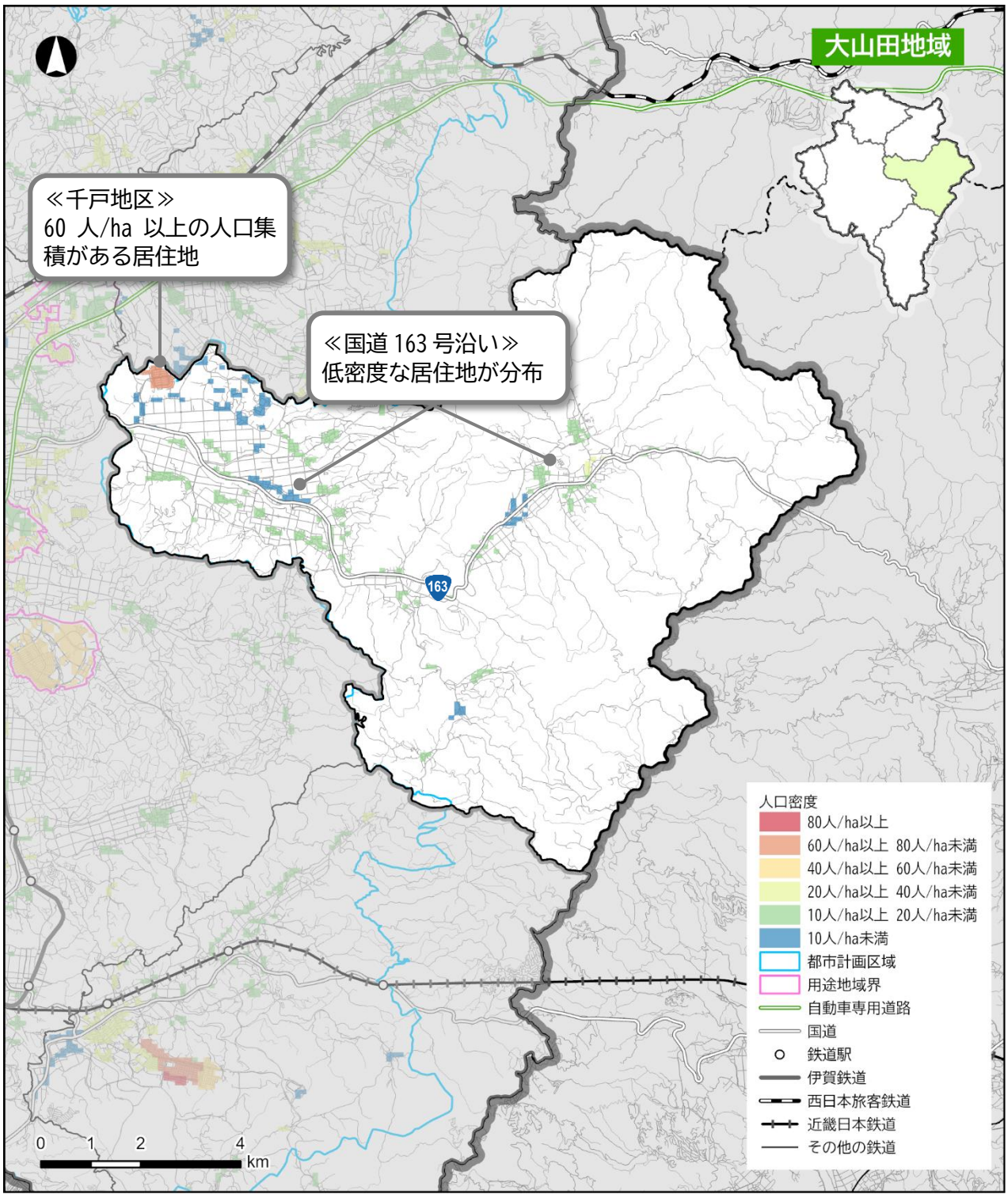
資料：令和２年国勢調査　国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」を用いて作成

図 3-10　人口密度分布（令和２年・100m メッシュ・島ヶ原地域）



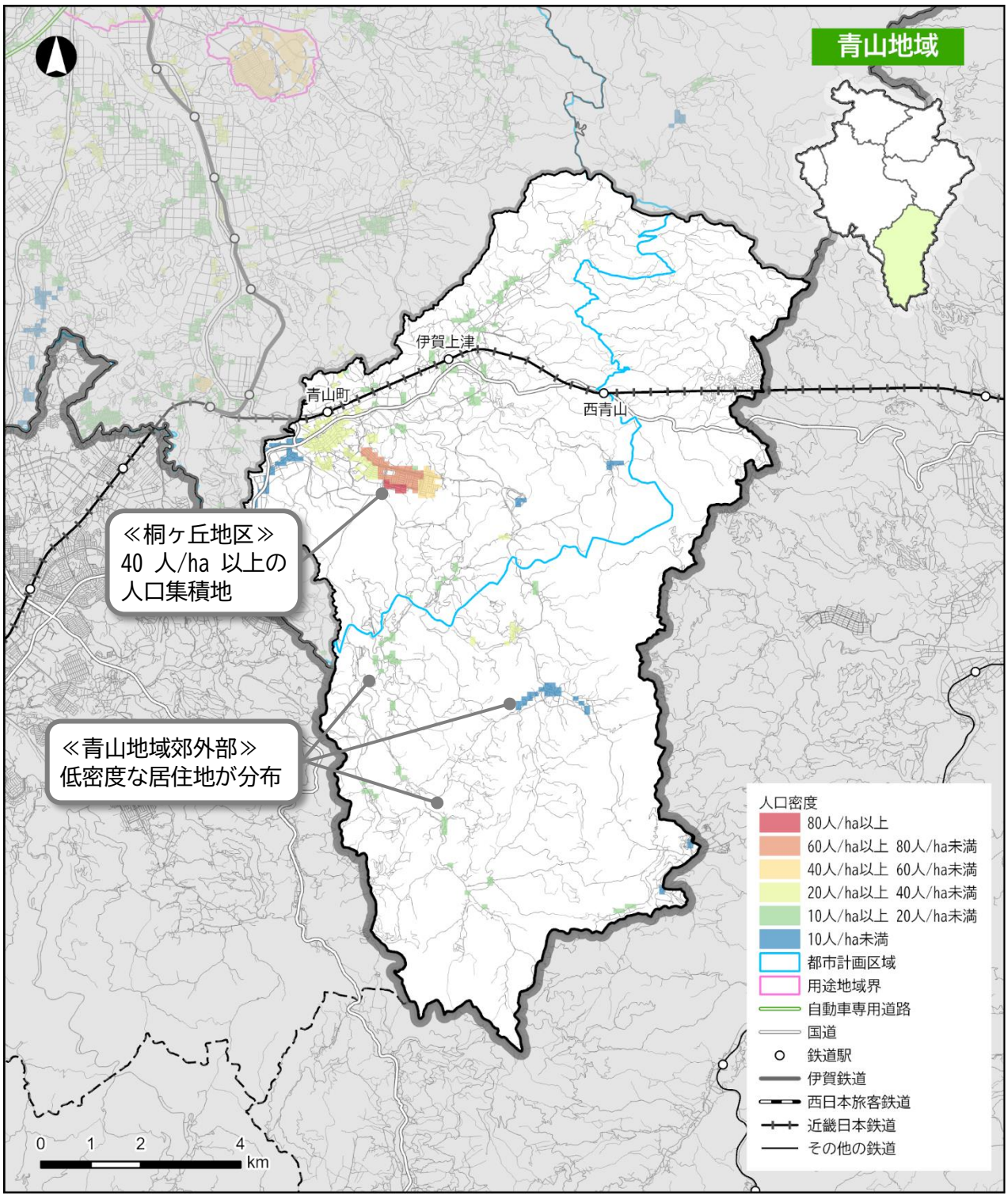
資料：令和２年国勢調査　国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」を用いて作成

図 3-11　人口密度分布（令和２年・100m メッシュ・阿山地域）



資料：令和２年国勢調査　国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」を用いて作成

図 3-12　人口密度分布（令和２年・100m メッシュ・大山田地域）



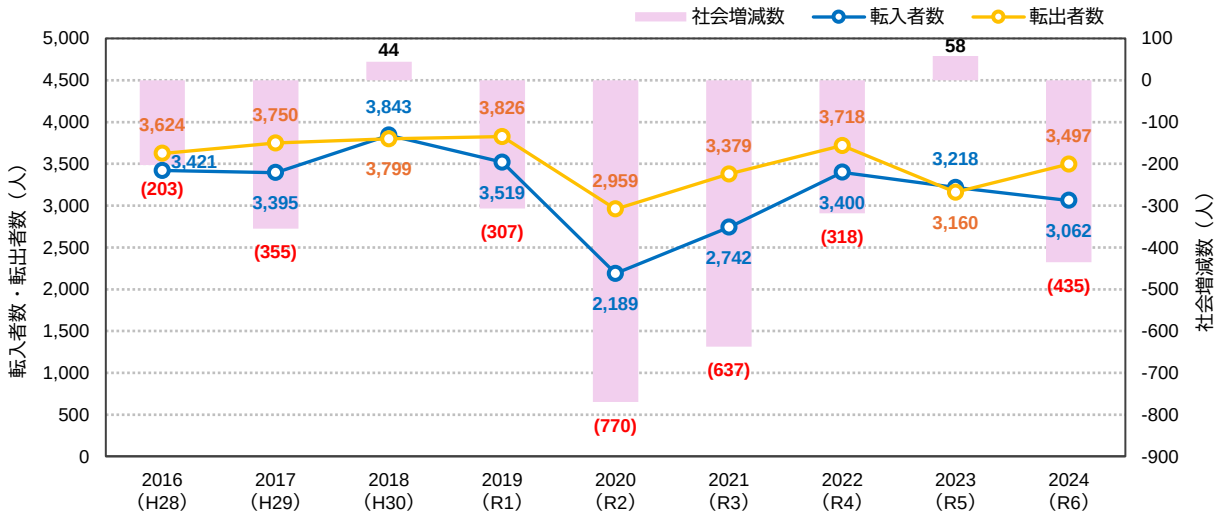
資料：令和２年国勢調査　国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」を用いて作成

図 3-13　人口密度分布（令和２年・100m メッシュ・青山地域）

（4） 社会増減数[1]

1） 社会増減数の推移

転入者はコロナ禍の令和２年には、年間約 2,200 人まで減少しましたが、令和４年以降は 3,000 人代前半で推移しています。転出者も同様に、令和２年に減少していますが、その他は、年間 3,200～3,900 人となっています。平成 30 年および令和５年はわずかに社会増となりましたが、その他の年では、年間 200～800 人程度の社会減となっています。

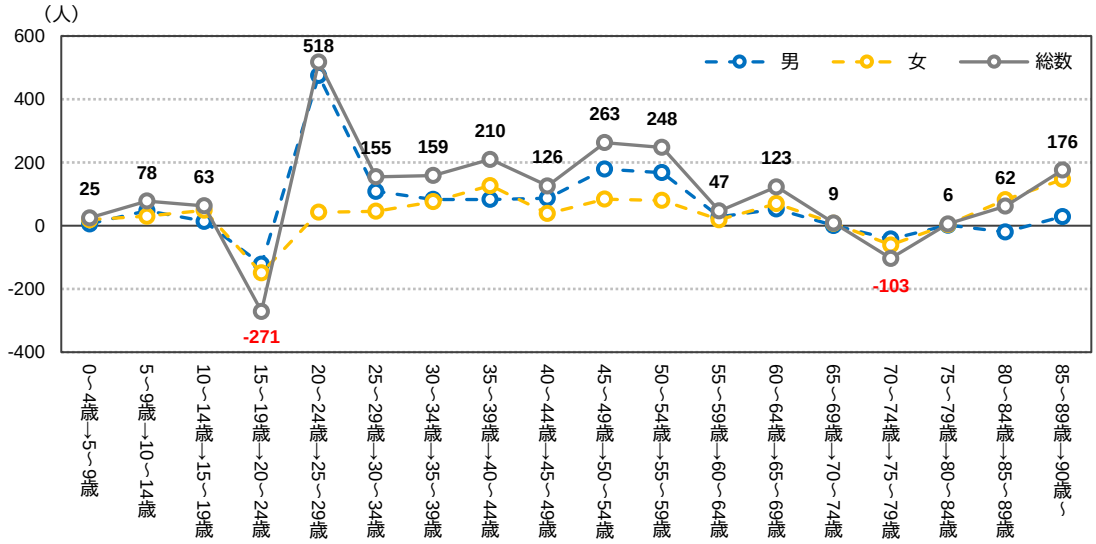


資料：三重県月別人口調査結果

図 3-14　社会増減数の推移

（5） 年齢別人口移動[2]

平成 27 年から令和２年にかけての年齢別の人口移動数では、転出は「15～19 歳→20～24 歳」で最も多く、進学・就職等を機にしたものと考えられます。転入は「20～24 歳→25～29 歳」が最も多く、就職や結婚等を機とした移住が考えられます。



資料：内閣官房・経済産業省 RESAS（国勢調査および都道府県別生命表に基づき作成）

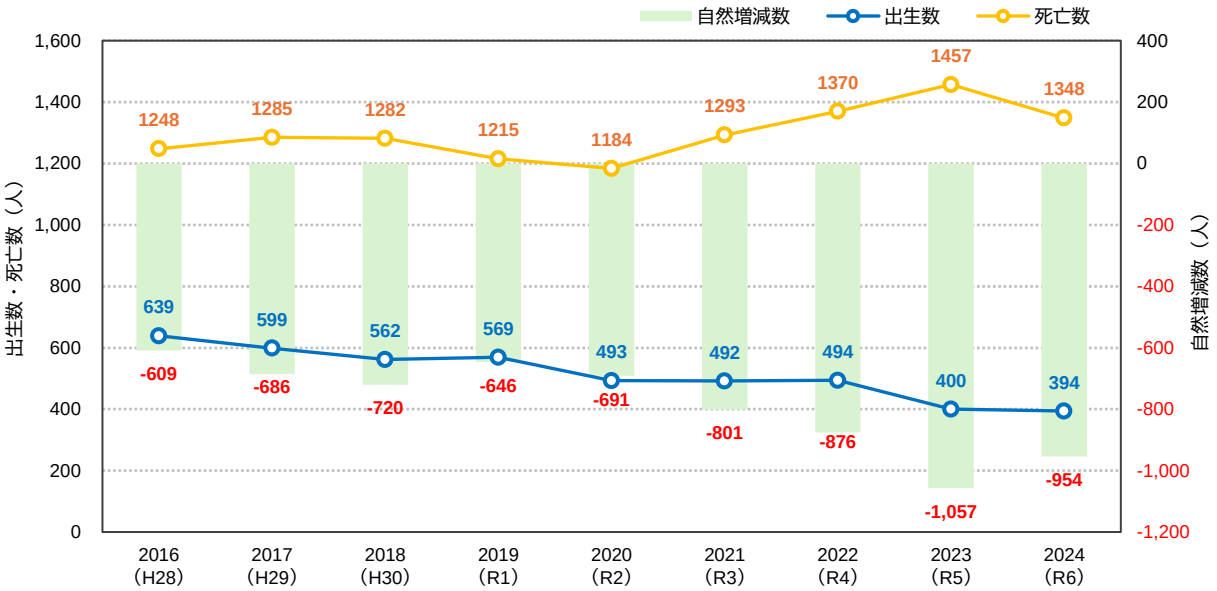
図 3-15　平成 27 年から令和２年の年齢別移動人口

1 社会増減数は、他地域からの転入者数と転出者数による人口の増減数

2 人口移動は、国勢調査を基本とした居住地の移動状況を示す、平成 27 の居住地と令和2年の居住地の比較により、伊賀市からの転出･転入による増減数を示す

（6） 自然増減数[3]

伊賀市の出生数は減少が進んでいる一方で、死亡数は増加傾向にあります。そのため、自然減少が進んでおり、平成 28 年は約 600 人の減少でしたが、令和６年は 1,000 人近い減少となりました。

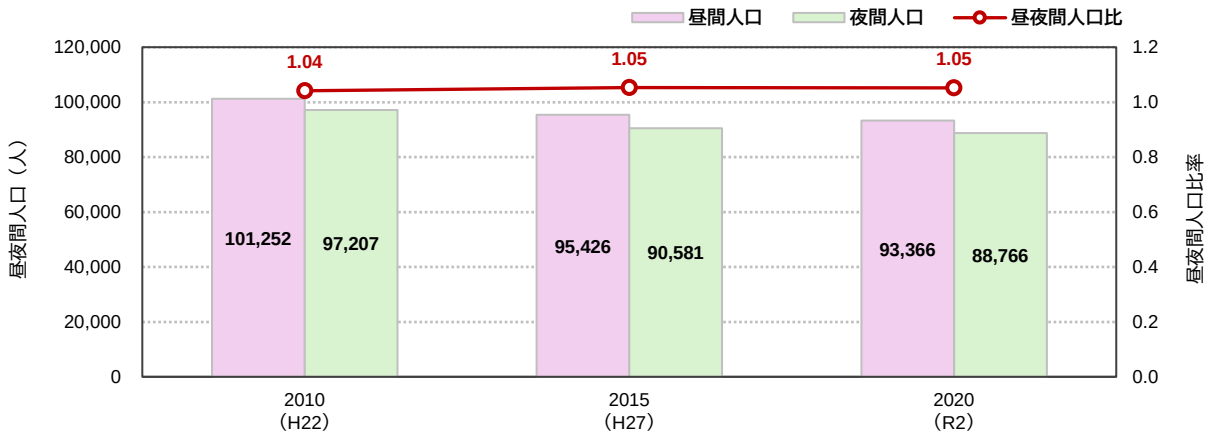


資料：三重県月別人口調査結果

図 3-16　自然増減数の推移

（7） 昼夜間人口[4]

伊賀市の昼間人口、夜間人口ともに減少傾向にあります。昼夜間人口比率[5]は令和２年時点で 1.05 とわずかに昼間人口が上回っています。



資料：国勢調査

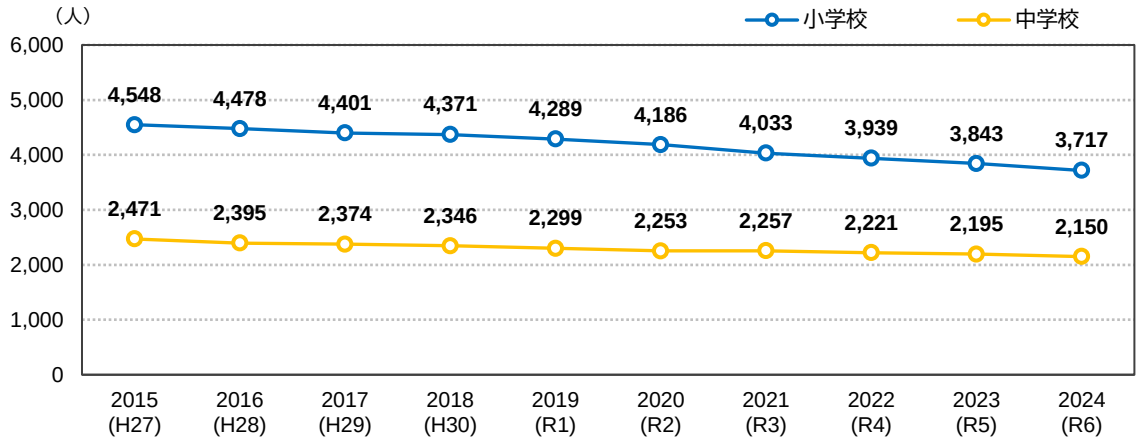
図 3-17　昼夜間人口の推移

3 自然増減数は、出生数と死亡数による人口の増減数
4 昼間人口＝伊賀市の人口（夜間人口）−伊賀市からの流出人口（伊賀市から他市町村への通勤・通学者数）
＋伊賀市への流入人口（他市町村から伊賀市への通勤・通学者数）
5 昼夜間人口比率＝（昼間人口/夜間人口）

3-4　学校教育

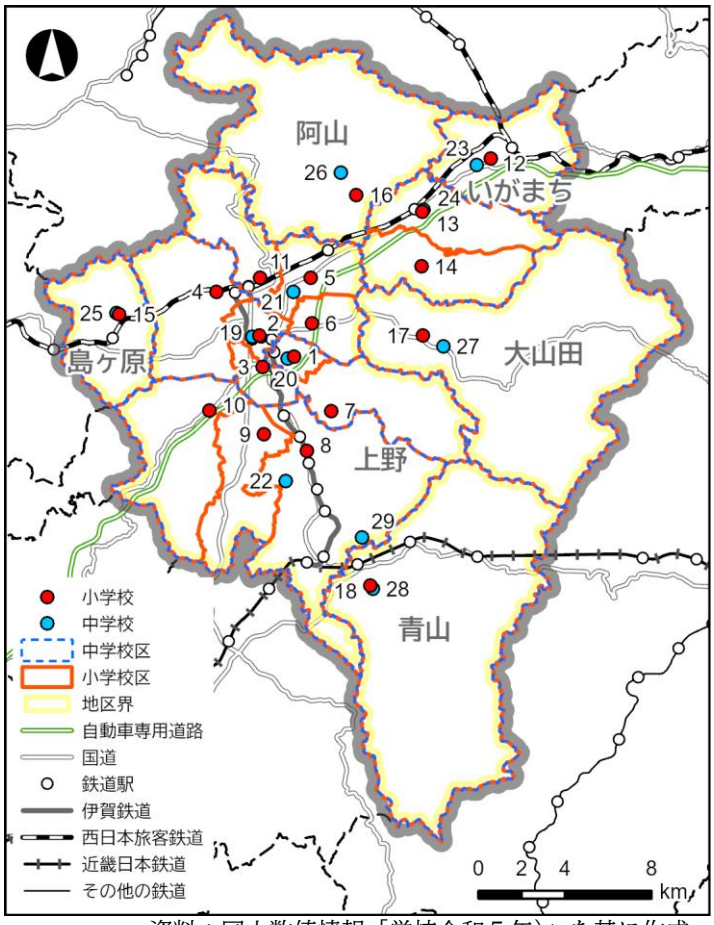
(1) 小学校・中学校

小学校の児童数は、令和６年度には 3,717 人で、平成 27 年度から約 18%減少しています。中学校の生徒数は、令和６年度は 2,150 人で、平成 27 年度と比較し、13%減少しています。



資料：学校基本調査

図 3-18　小中学校の児童・生徒数の推移



資料：国土数値情報「学校令和５年)」を基に作成

図 3-19　小中学校の位置・校区

表 3-3　小中学校の一覧

No.	小学校	No.	中学校
1	上野東小学校	19	崇広中学校
2	上野西小学校	20	緑ケ丘中学校
3	久米小学校	21	城東中学校
4	上野北小学校	22	上野南中学校
5	府中小学校	23	柘植中学校
6	中瀬小学校	24	霊峰中学校
7	友生小学校	25	島ヶ原中学校
8	上野南小学校	26	阿山中学校
9	成和東小学校	27	大山田中学校
10	成和西小学校	28	青山中学校
11	三訪小学校	29	桜丘中学校
12	柘植小学校		
13	西柘植小学校		
14	壬生野小学校		
15	島ヶ原小学校		
16	阿山小学校		
17	大山田小学校		
18	青山小学校		

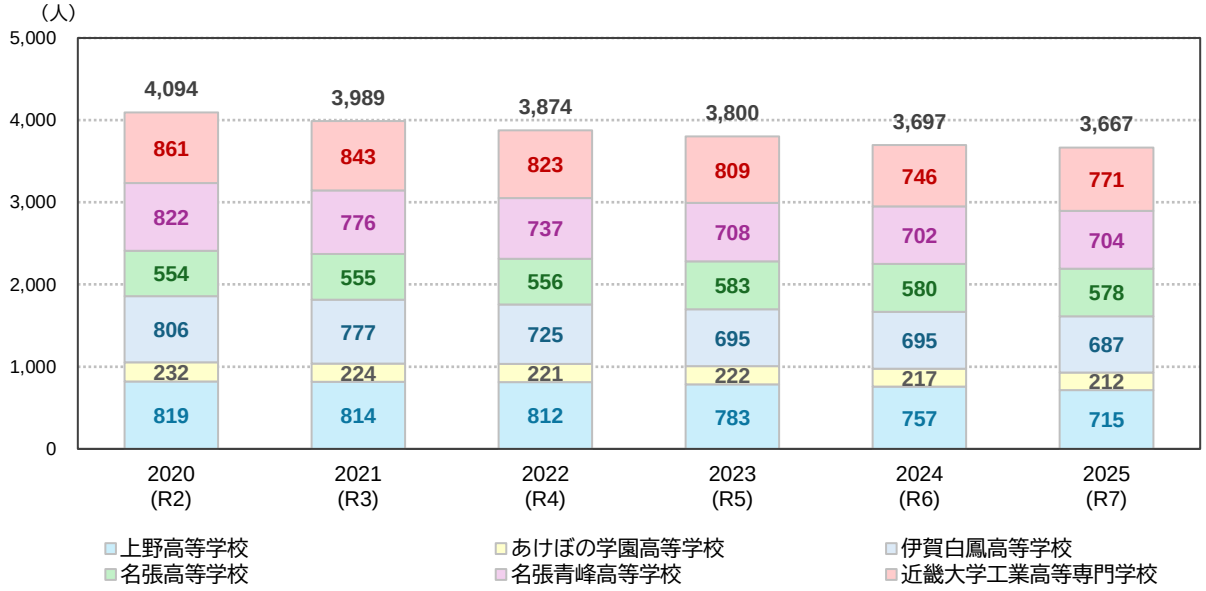
(2) 高等学校

伊賀市の高等学校は、公立の上野高等学校、あけぼの学園高等学校※、伊賀白鳳高等学校、私立の桜丘学園桜丘高等学校、愛農学園農業高等学校、神村学園高等部伊賀分校の計６校があります。

また通学圏域である名張市には、公立の名張高等学校、名張青峰高等学校、私立の近畿大学工業高等専門学校、英心高等学校桔梗が丘校の４校があります。

伊賀市および名張市にある公立高校および高等専門学校の生徒数は、年々減少傾向にあり、６校合計数は、令和７年は 3,667 人と、令和２年より１割減少しています。

※あけぼの学園高等学校は令和 10 年度に募集停止予定

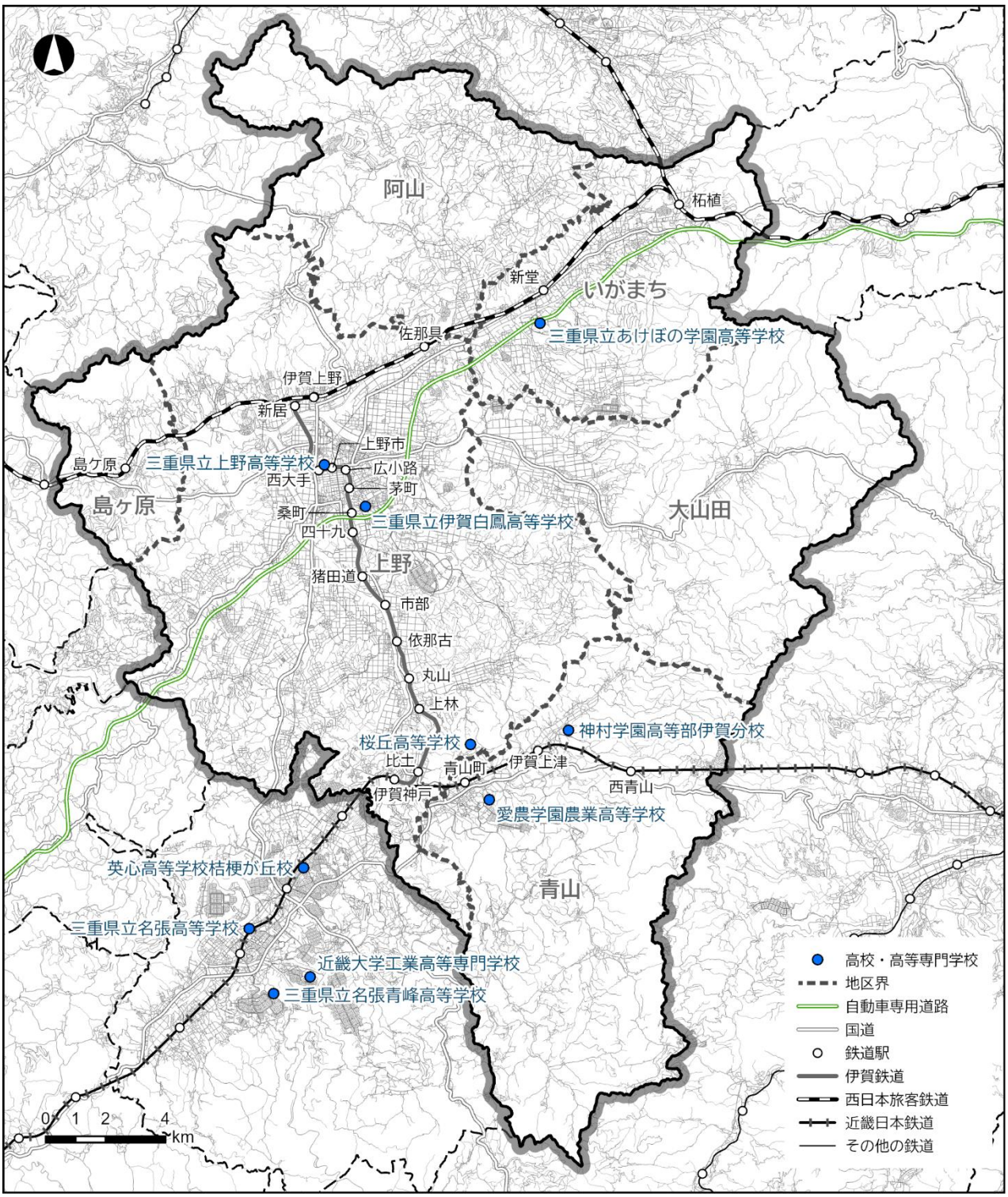


資料：三重県教育委員会学校名簿（各年 5 月 1 日現在）

図 3-20　高等学校の生徒数の推移（公立高校・高等専門学校）

上野高等学校は、伊賀鉄道の上野市駅及び西大手駅から徒歩５分程度とアクセス性が高い場所に立地しています。

伊賀白鳳高等学校についても、伊賀鉄道の桑町駅及び茅町駅から徒歩 10 分程度のアクセスとなっています。



資料：国土数値情報　「学校令和５年)」を基に作成

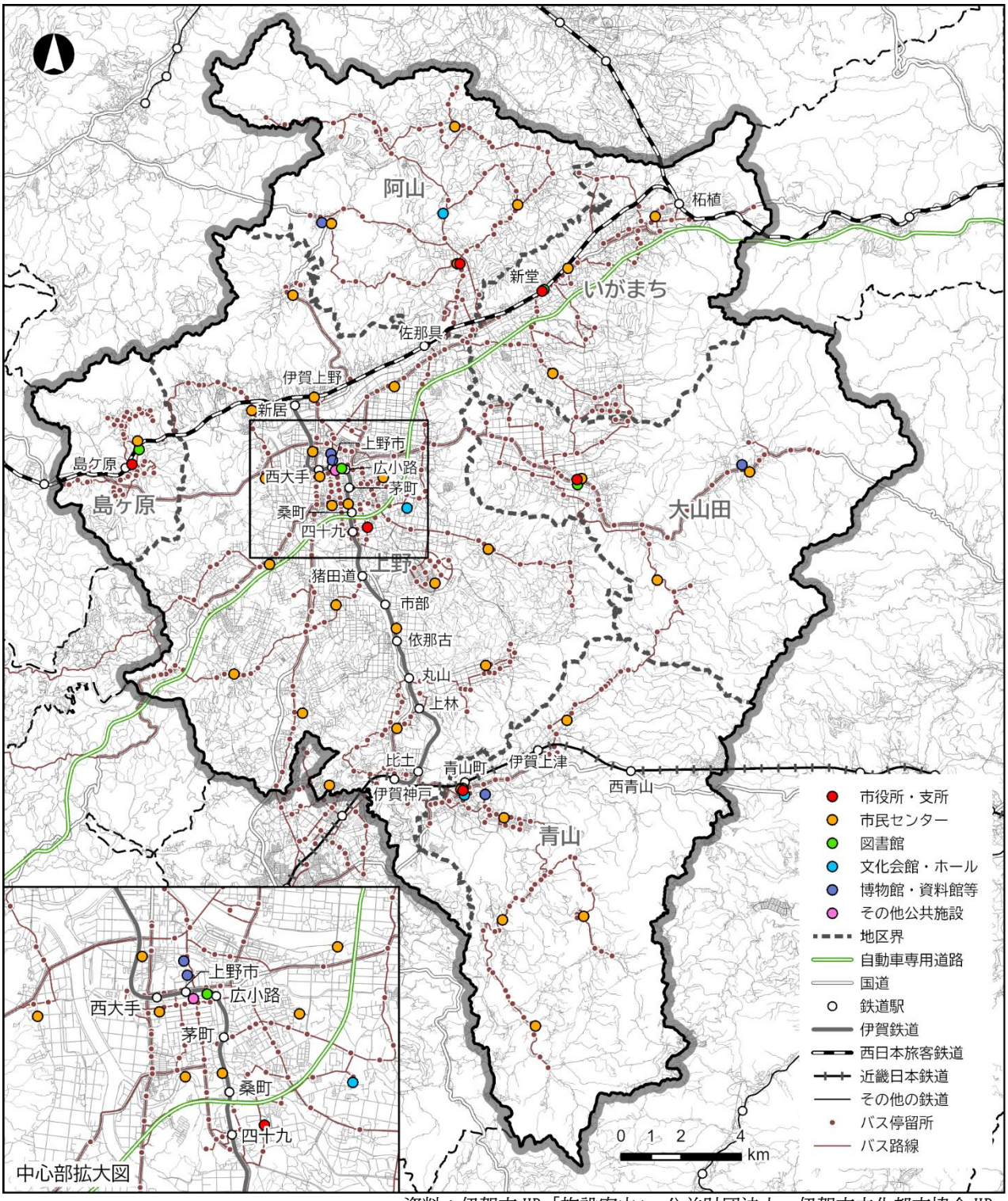
図 3-21　高等学校の分布図

3-5　施設分布

(1) 公共施設

上野地域以外の各地域では、地域の中心地に支所が位置しており、支所を中心に複数の公共施設が分布しています。施設の多くはバス路線の沿線に位置しています。

市の中心となる上野地域の市街地には、図書館、博物館、その他公共施設等、複数種の公共施設が立地しています。



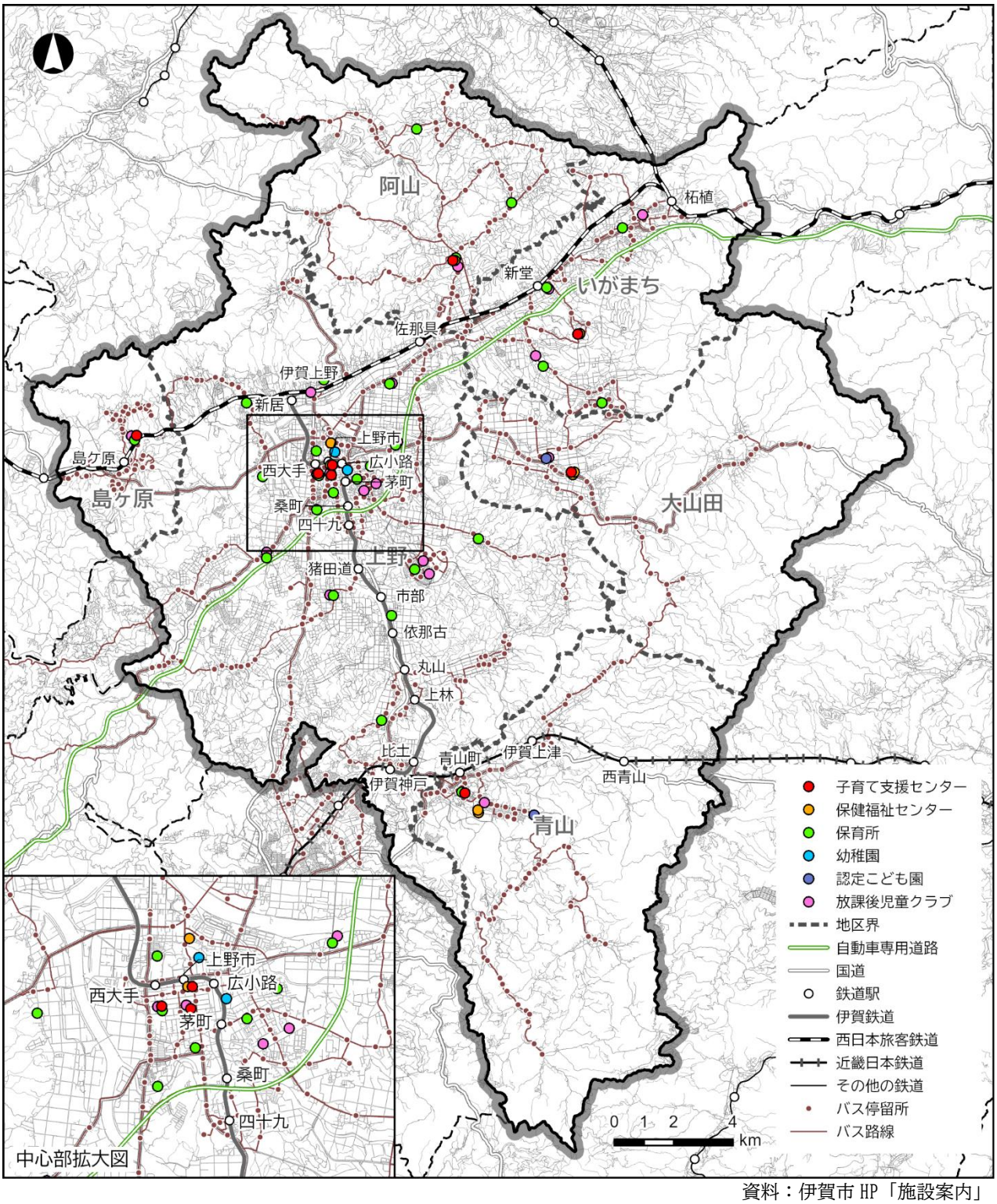
資料：伊賀市 HP「施設案内」、公益財団法人　伊賀市文化都市協会 HP

図 3-22　公共施設の分布図

(2) 子育て支援施設

子育て支援センターは各地域の中心部に立地しており、それらは全て保健福祉センター等との複合的な子育て支援機能を有しています。保育所、幼稚園、認定こども園、放課後児童クラブは市内に広く分布しています。

上野地域の市街地には、子育て支援センターをはじめ、複数種類の子育て支援施設が集積しています。



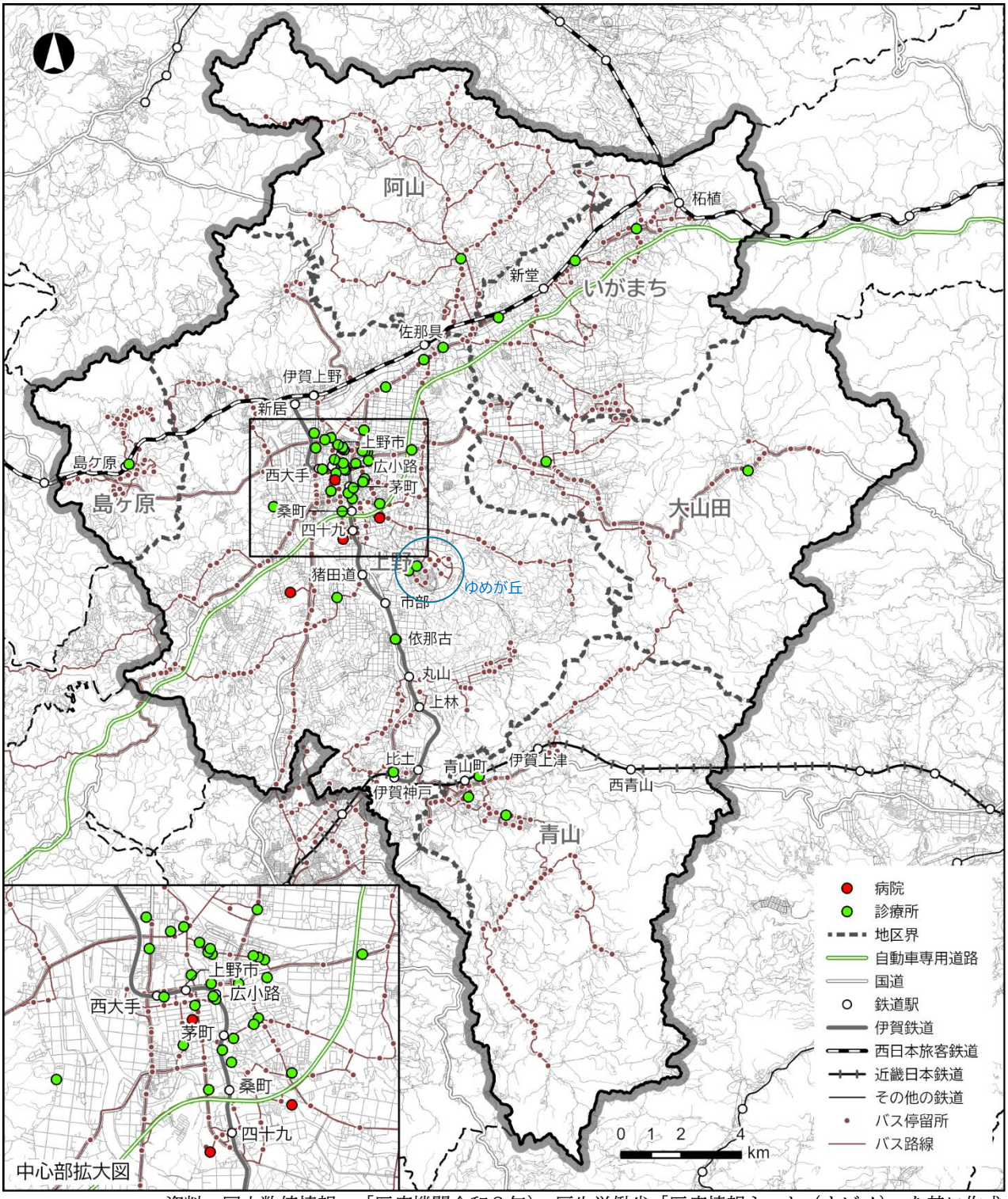
資料：伊賀市 HP「施設案内」

図 3-23　子育て支援施設の分布図

(3) 医療施設

医療施設は市内に広く分布しており、特に市の中心部である上野地域の市街地に集積しています。また、ゆめが丘地区や、青山町駅の周辺にもまとまって立地しています。

病院に限ると、上野地域のみに集中して立地しています。

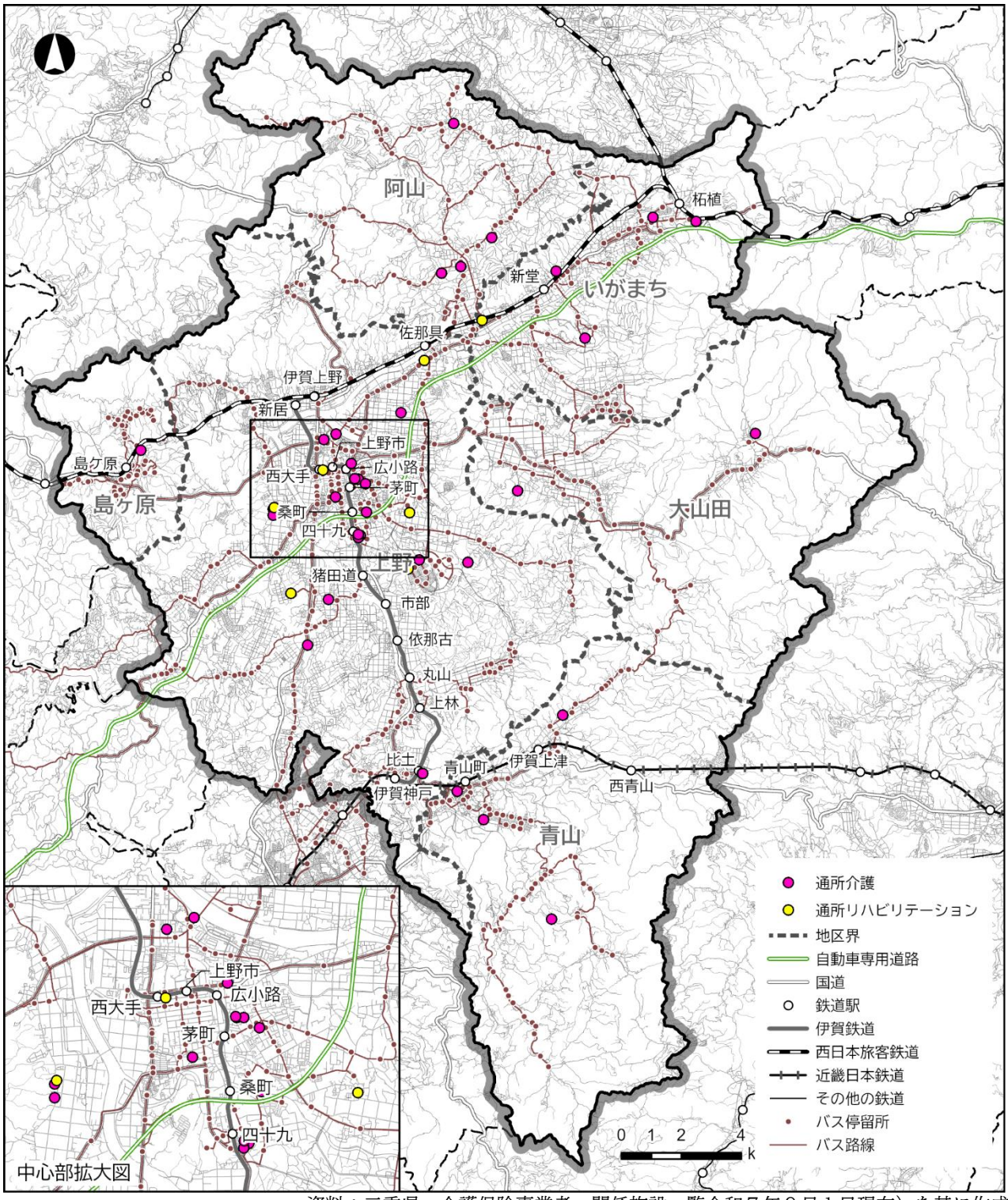


資料：国土数値情報　「医療機関令和２年)」厚生労働省「医療情報ネット（ナビイ)」を基に作成

図 3-24　医療施設の分布図

（4） 福祉施設

通所系施設は、通所介護施設は市内各地域に広く分布しています。通所リハビリテーションは、上野地域に主に分布しています。



資料：三重県　介護保険事業者・関係施設一覧令和７年９月１日現在）を基に作成

図 3-25　福祉施設の分布図

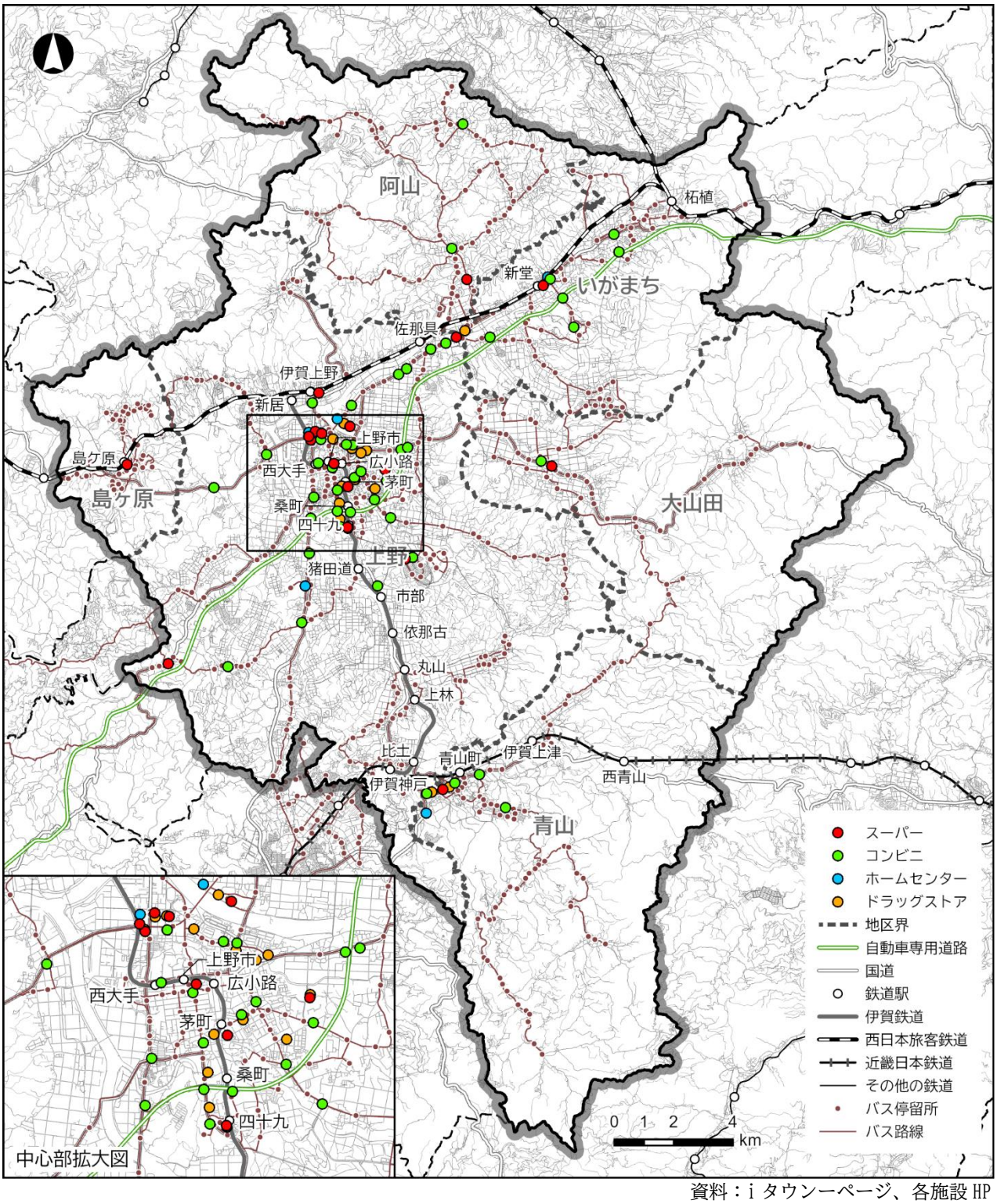
(5) 商業施設

スーパーは市の中心部である上野地域市街地に複数立地しています。各地域にもスーパーがあり、鉄道駅周辺や、バス停近傍に立地しています。

コンビニエンスストアは、幹線道路沿線に主に分布しています。

ホームセンターは上野地域、青山地域に立地しており、バス停の概ね 300m圏域にあります。

ドラッグストアは上野地域、青山地域、阿山地域に立地しており、上野地域ではバス停から 300m圏域外にも複数立地しています。



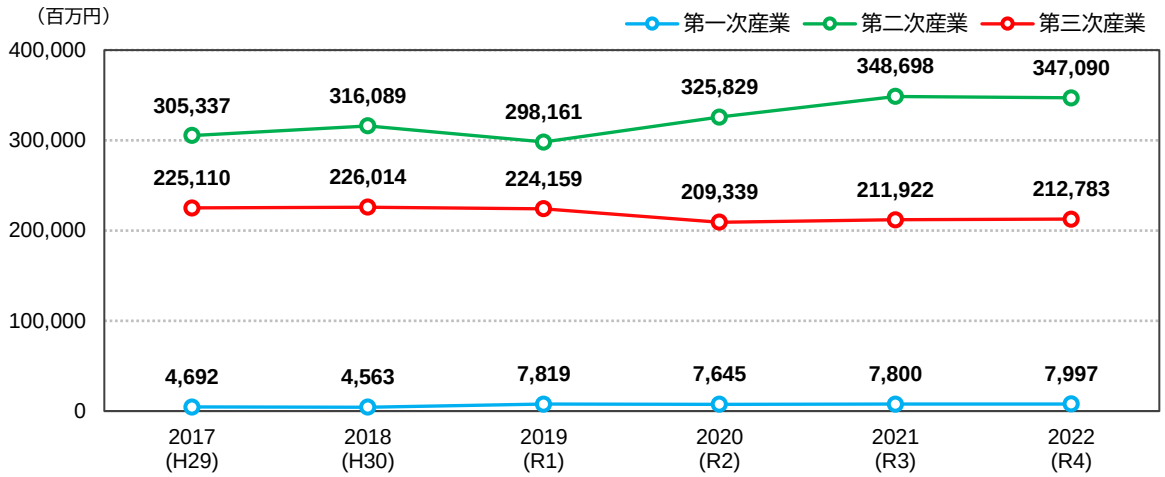
資料：i タウンページ、各施設 HP

図 3-26　商業施設の分布図

3-6　産業動向

(1) 市内総生産の推移

伊賀市の市内総生産額は、第二次産業が最も大きく、増加傾向にあります。第一次産業も増加傾向にあり、第三次産業については、令和２年以降は横ばいとなっています。

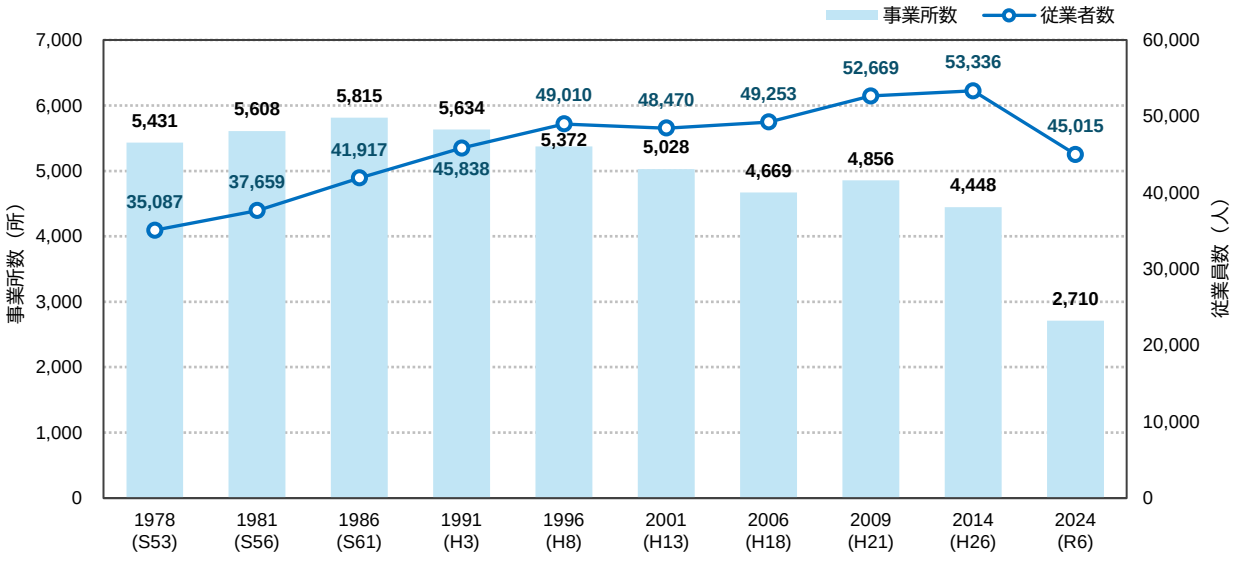


資料：三重県の市町民経済計算

図 3-27　市内総生産の推移

(2) 事業所数・従業員数の推移

伊賀市の事業所数は、1986（昭和 61）年をピークに減少を続け、令和６年には、2,710 か所となっています。一方で、従業員数は増加傾向にありましたが、令和６年は減少し、45,015 人となっています。

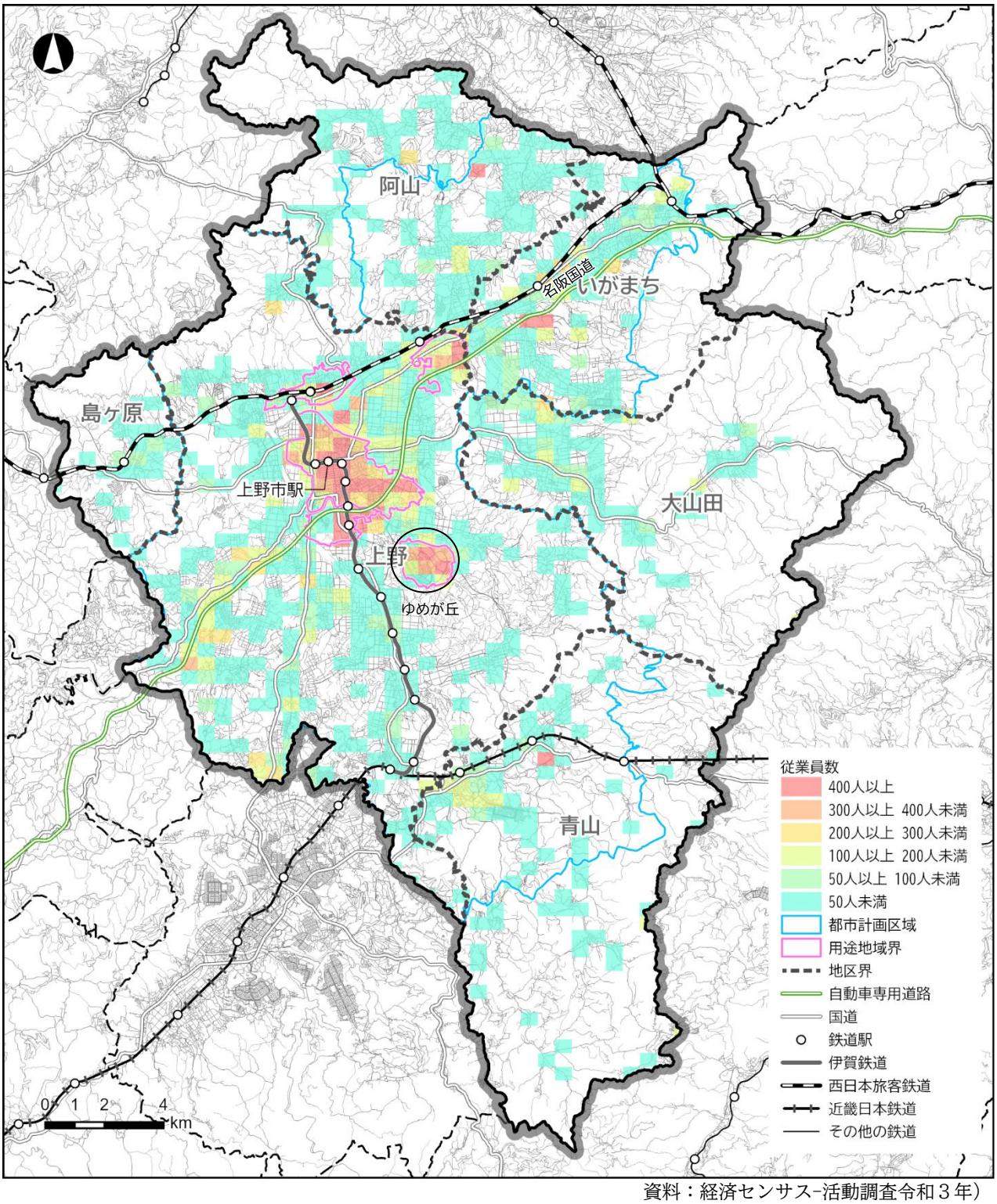


資料：事業所・企業統計調査(S53.7.1～H18.10.1)、経済センサス-基礎調査（H21.7.1 以降）

図 3-28　事業所数・従業員の推移

(3) 従業員の分布

従業員は上野地域の中心市街地、ゆめが丘地区、名阪国道沿線に多く分布しています。



資料：経済センサス-活動調査令和３年）

図 3-29　従業員数の分布（全業種）

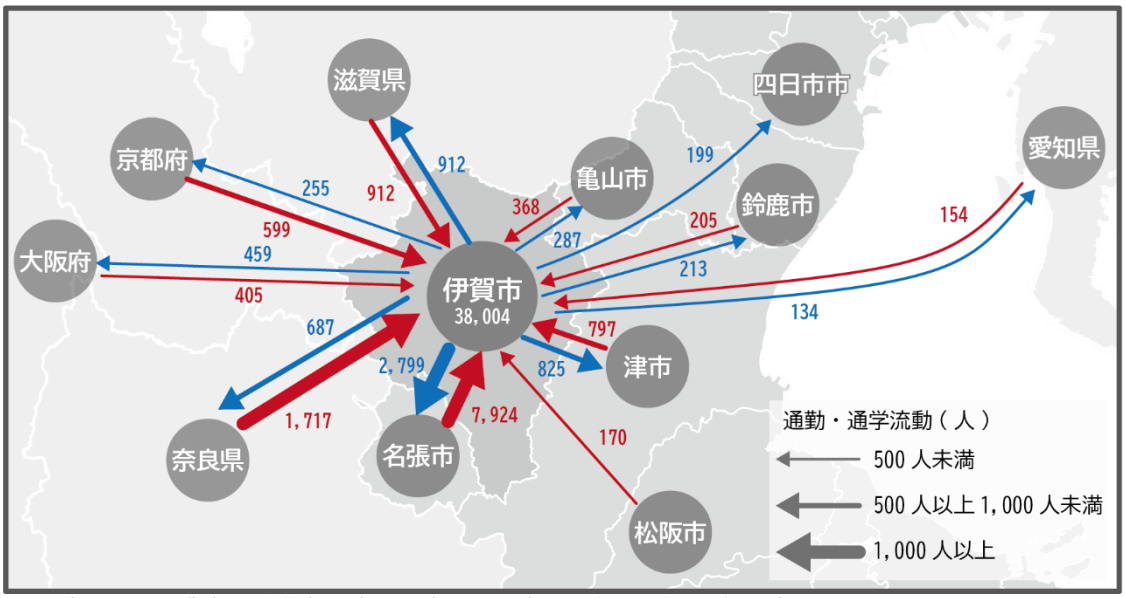
3-7　通勤・通学流動

(1) 通勤・通学を合わせた流動

伊賀市の周辺自治体との間の通勤及び通学流動状況は、名張市との間の流動が最も多く、流出人口 2,799 人、流入人口が 7,924 人となっています。三重県内では、次いで津市が多く、流出・流入ともに、1,000 人以下となっています。

県外では、奈良県からの流入人口が 1,717 人と 1,000 人を超えるほか、滋賀県は流出・流入人口ともに約 900 人となっています。

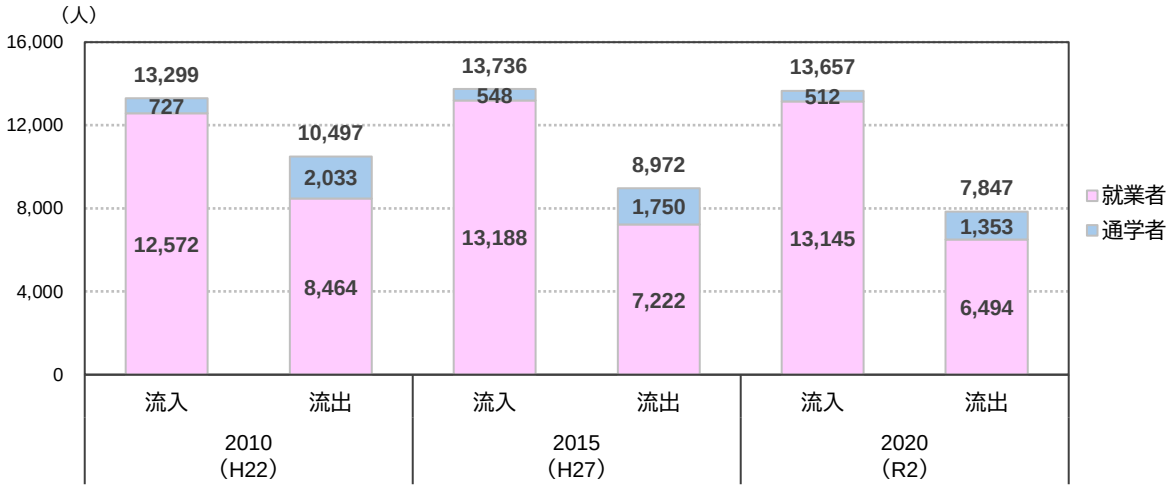
流動数の推移をみると、流入人口は 13,000 人台を維持しています。一方で、伊賀市からの流出人口は平成 22 年からの令和２年にかけ、約 2,600 人減少しており、伊賀市の生産年齢の減少が要因であると考えられます。



※15 歳以上の就業者・通学者、流入・流出とも流動の多い上位 10 件を表示
伊賀市の 38,004 人は市内に居住し市内で通勤・通学している人数

資料：令和２年国勢調査

図 3-30　通勤・通学を合わせた流動



※15 歳以上の就業者・通学者

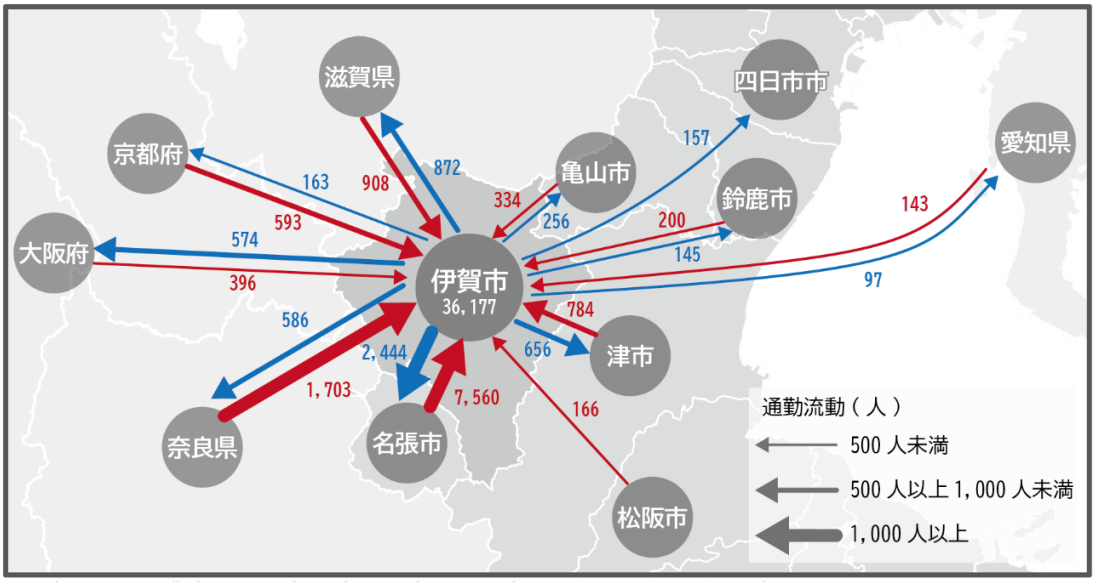
資料：国勢調査

図 3-31　通勤・通学流動の推移

(2) 通勤流動

通勤による周辺自治体との間の流動状況は、名張市との間の流動が最も多く、流出人口が 2,444 人、流入人口が 7,560 人となっています。三重県内では、次いで津市が多く、流出が 656 人、流入が 784 人となっています。

また、県外では、奈良市からの流入が 1,703 人となっているほか、滋賀県、大阪府、京都府、愛知県といった広域的な流動も見られます。



※15 歳以上の就業者・通学者、流入・流出とも流動の多い上位 10 件を表示
伊賀市の 36,177 人は市内に居住し市内で通勤している人数

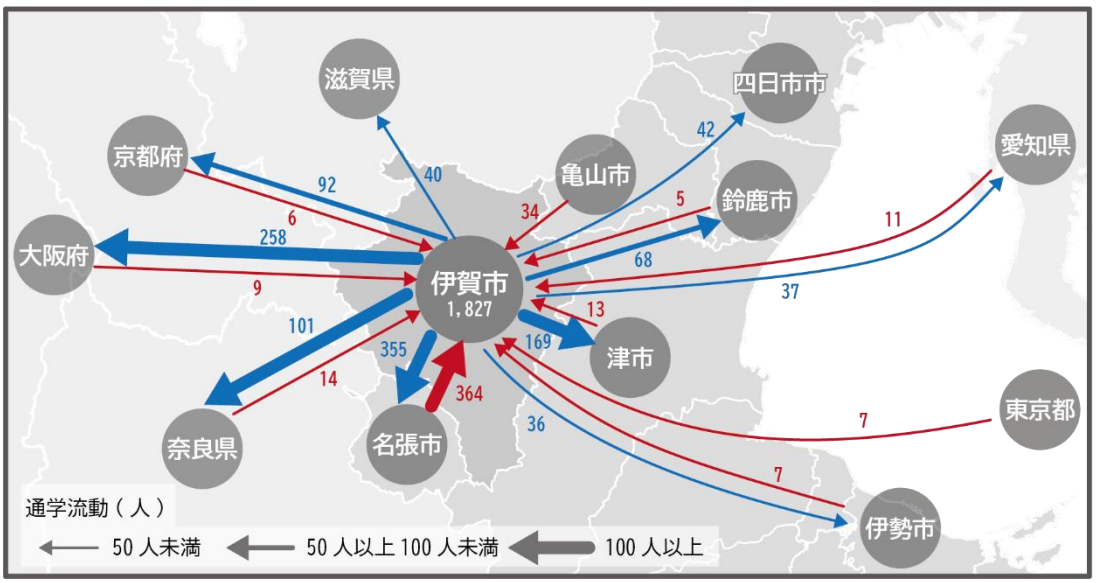
資料：令和２年国勢調査

図 3-32　通勤流動

(3) 通学流動

通学による流動状況は、流入よりも流出が多くなっています。流出・流入ともに名張市が最も多く、約 350 人の流出入があります。三重県内で次に多い津市へは 169 人の流出があります。

また、県外では、大阪府への流出人口が 258 人と特に多いほか、奈良県、京都府への流出人口が約 100 人程度となっています。



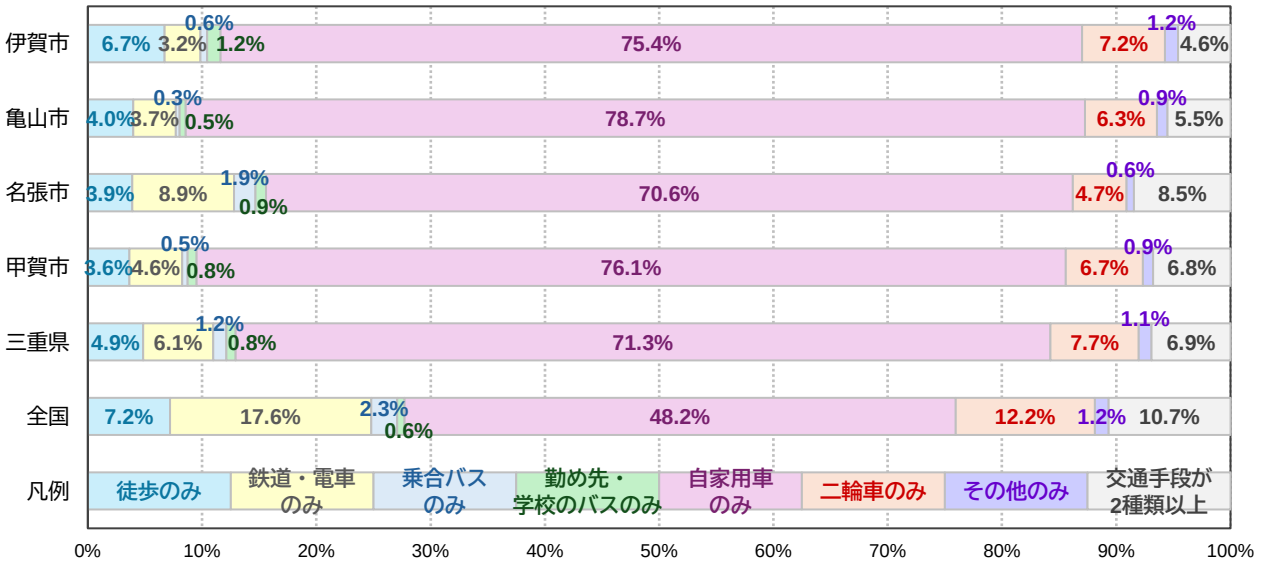
※15 歳以上の就業者・通学者、流入・流出とも流動の多い上位 10 件を表示
伊賀市の 1,827 人は市内に居住し市内で通学している人数

資料：令和２年国勢調査

図 3-33　通学流動

（4） 通勤・通学の交通手段

伊賀市の通勤・通学における利用交通手段は、７割以上が自家用車で、これは名張市、三重県、全国と比較して高い割合となっています。



資料：令和２年国勢調査

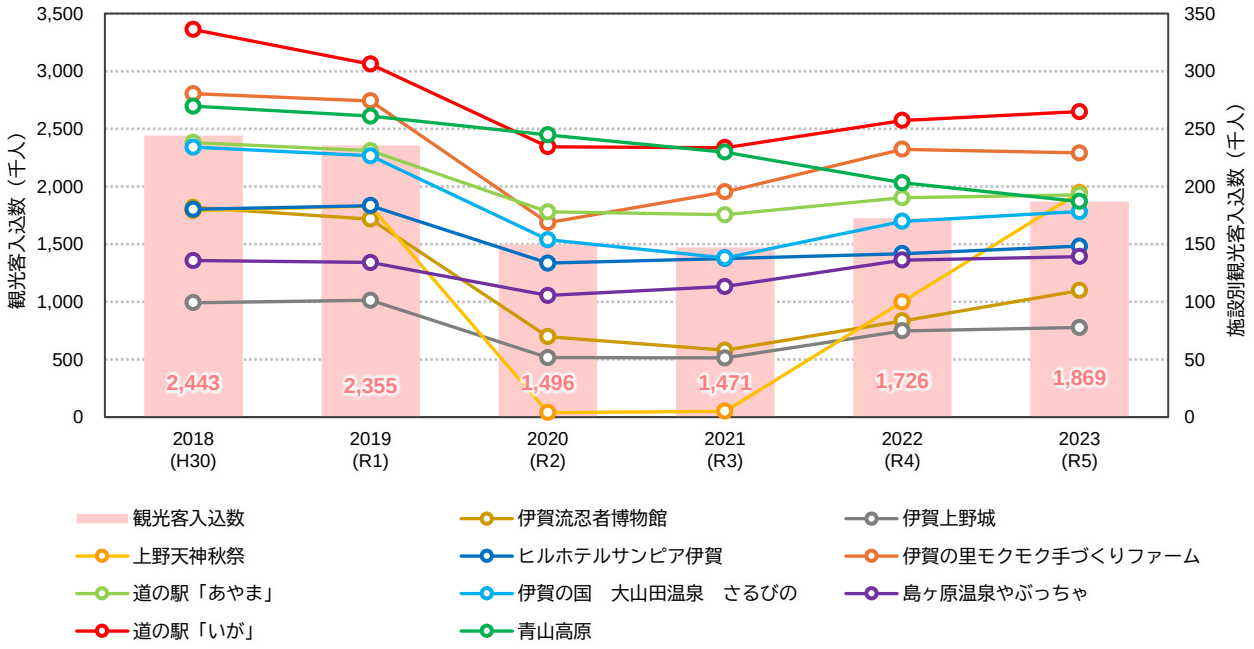
図 3-34　通勤・通学における交通手段分担率

3-8　観光動向

(1) 観光客入込数

伊賀市の観光客入込客数は、平成 30 年は 2,443 千人でしたが、コロナ禍の影響を受け、令和３年には、およそ 100 万人減少しました。その後、回復傾向にありますが、令和５年は 1,869 千人と、平成 30 年と比較して、20%以上少ない状況です。

施設別でも、各施設・イベントでコロナ禍の影響がみられます。多くの施設ではその後回復傾向にありますが、「青山高原」は減少を続けています。また、「上野天神秋祭」および「島ヶ原温泉やぶっちゃ」を除いては、コロナ禍以前の水準への回復に至っていません。



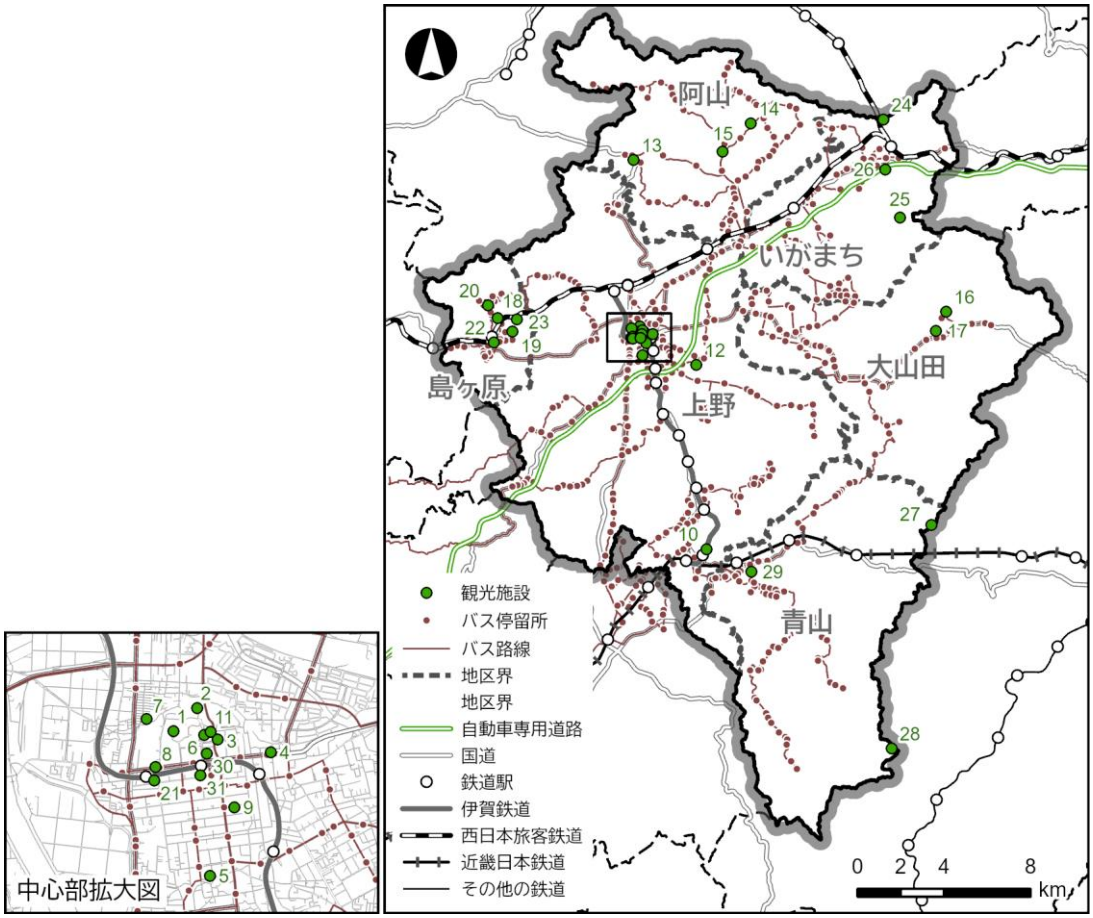
※施設別は令和5年の観光客入込数が上位 10 件の施設を表示、観光客入込数は調査対象の全施設の合計

資料：伊賀市統計書

図 3-35　観光客入込数推移

（2） 観光施設分布

観光施設は、上野地域の市街地に集積しているほか、島ヶ原地域にもまとまって分布しています。市の郊外や外縁部にも、観光施設が分布しています。



資料：伊賀市統計書、一般社団法人伊賀上野観光協会 HP

図 3-36　観光施設の分布

表 3-4　観光施設の一覧

No.	名称	No.	名称	No.	名称
1	伊賀上野城	12	ヒルホテルサンピア伊賀	23	島ヶ原温泉やぶっちゃ
2	伊賀流忍者博物館	13	伊賀焼伝統産業会館	24	余野公園
3	だんじり会館	14	モクモク手づくりファーム	25	霊山
4	芭蕉翁生家	15	道の駅「あやま」	26	道の駅「いが」
5	蓑虫庵	16	さるびの温泉	27	青山高原
6	芭蕉翁記念館	17	新大仏寺	28	メナード青山
7	旧小田小学校	18	鸕宮神社	29	伊賀市ミュージアム青山讃頌舎
8	旧崇廣堂	19	普門窯	30	旧上野市庁舎 SAKAKURA BASE
9	入交家住宅	20	正月堂	31	伊賀流忍者体験施設「万川集海」
10	城之越遺跡	21	まちかど博物館醤油蔵		
11	伊賀くみひも　組匠の里	22	旧本陣		

(3) 観光客の移動

市内の観光移動は施設によっては、公共交通でのアクセスが困難であり、車がメインとなっています。

伊賀忍者ライナーは評判もよく、今後も観光施策と連携した、公共交通利用促進について様々な展開が期待されます。

表 3-5　観光客の移動に関する現状

観光の動向
• 国内は、日帰り客が多い • インバウンドの割合としては、コロナ禍以前より増えており、客層は、台湾やマレーシアが多く、オーストラリアからのツアーが多い • 伊賀市内の観光はまだまだ国内の人が多い
観光施設と主な移動手段について
• 市内の多くの観光施設は、車での利用が多い • 「芭蕉翁生家」、「蓑虫庵」、「伊賀伝統伝承館　伊賀くみひも組匠の里」は鉄道駅から徒歩圏内であるため、鉄道利用者もいる • 施設によっては公共交通でのアクセスが難しく、鉄道駅からタクシーを案内する場合がある
市内の観光移動に対する観光客の評価
【市外からのアクセス】 • 三重交通と連携した伊賀忍者ライナーは使い勝手が良いという声がある • JR 西日本の WESTER を活用した「お茶と忍びの里満喫パス」は月 30～40 人が購入 • 近鉄との連携商品がない • 高速バスの大阪行、京都行がなくなったが、大阪万博や京都のオーバーツーリズムがあったため存続しているとよかった 【市内の周遊】 • 語り部を同乗させ、市街地を周遊していた忍者号は採算が取れず廃止した • 上野市駅前のレンタサイクルがなくなった
公共交通の利用促進について
• 文化都市協会主催のイベントの際、車だけでなく、公共交通機関利用の案内を掲載してはどうか • JR 西日本や三重交通とはすでに連携しているが、公共交通事業者からのコラボの発信があれば連携したい • 甲賀市観光協会と連携し、伊賀鉄道協力のもと鉄道ツアーを企画 • 関西 MaaS に忍者博物館が連携している、伊賀市独自での実施は困難 • コインロッカーを充実させたい • 上野市駅とモクモクやさるびのを結ぶ交通手段があればよい • 伊賀でバスまつりができれば良いのではないか

資料：伊賀市地域公共交通計画策定に向けたヒアリング調査（令和 7 年 9 月実施　伊賀上野観光協会が回答）

3-9　自動車交通

(1) 自動車保有率

伊賀市の自動車保有台数は 81,669 台で、人口あたりの自動車保有率は 96%となっています。近隣の市と比較すると、伊賀市の自動車保有率がやや高いことがわかります。

表 3-6　人口あたりの自動車保有台数

	自動車保有台数（台）	人口（人）	人口あたりの自動車保有台数（台/人）
伊賀市	81,669	84,851	0.96
津市	230,813	269,645	0.86
亀山市	45,442	49,614	0.92
名張市	55,945	74,087	0.76

資料：令和７年刊 三重県統計書（自動車保有台数令和 6 年 3 月 31 日現在、人口令和 5 年 10 月 1 日現在）

(2) 運転免許返納状況

運転免許返納状況は下表のとおりです。伊賀市では年間で 300 人近くが運転免許を返納しています。そのうち、65 歳以上の高齢者が 95%以上を占めています。

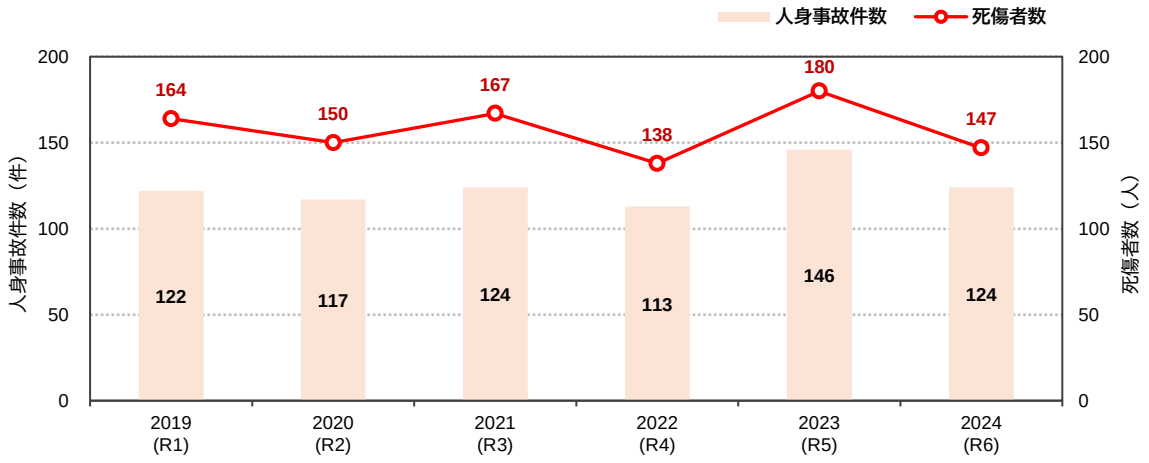
表 3-7　運転免許返納者数

市	項目	令和５年	令和６年
伊賀市	運転免許取消者数	274	282
	うち 65 歳以上（割合）	268（97.8%）	275（97.5%）
名張市	運転免許取消者数	—	304
	うち 65 歳以上（割合）	—	215（70.7%）

資料：三重県運転免許センター

(3) 交通事故

伊賀市の人身事故件数は、年間 110～150 件程度で推移しています。また、死傷者数については、年間およそ 140～150 人の間で増減を繰り返しています。



資料：三重の交通統計

図 3-37　交通事故発生状況の推移

3-10　市内の移動実態

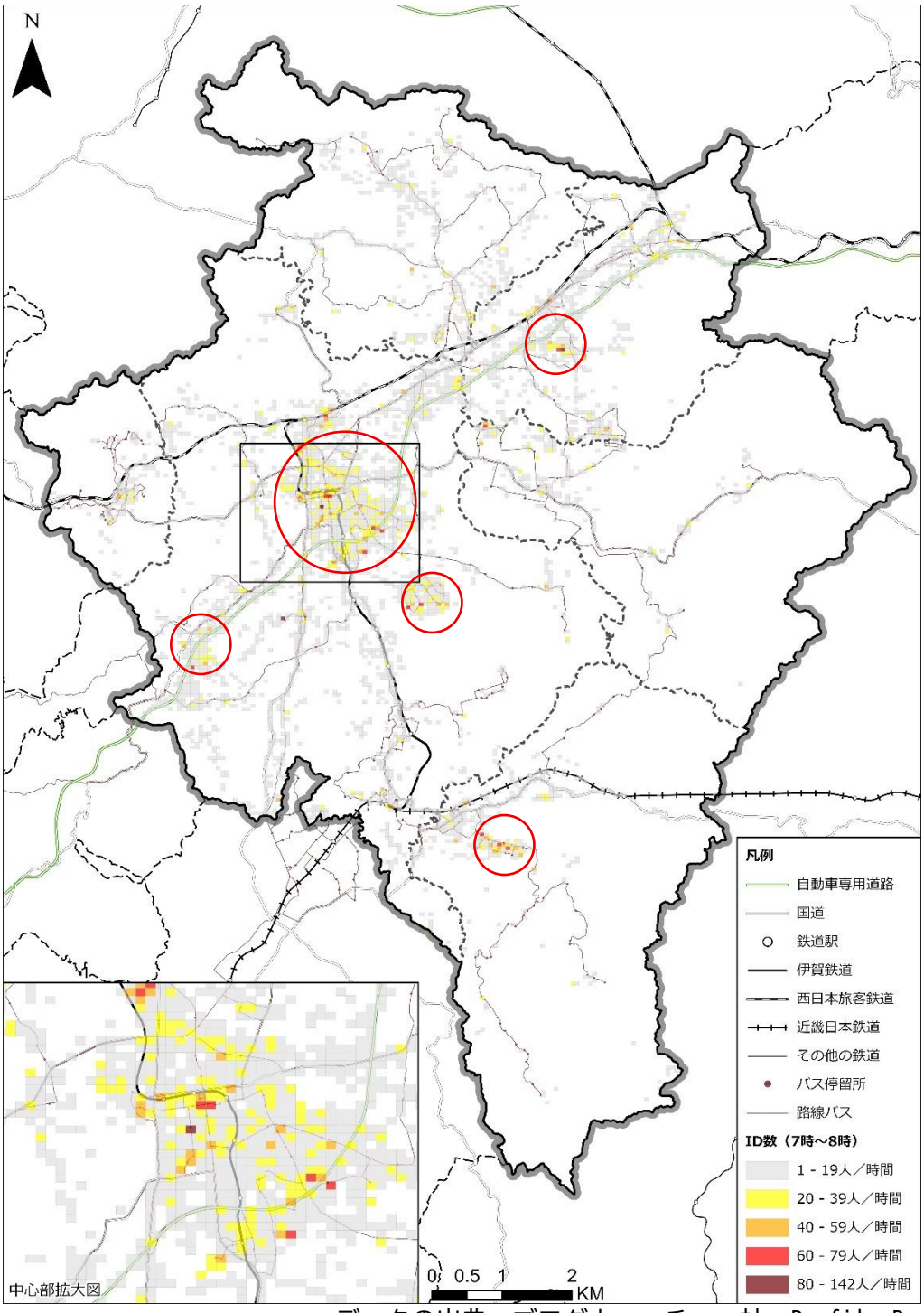
（1） 目的地の分布

1） 分析内容

伊賀市内の移動の実態を把握するために、人流データを活用した分析を行いました。

2） 平日朝

平日の朝（７～８時台）としては、上野地域の中心市街地の他、団地（ゆめが丘団地、桐ヶ丘団地など）や従業員数 300 人以上のエリア（上野地域南西部、北東部、いがまち地域）に滞在が集中しています。

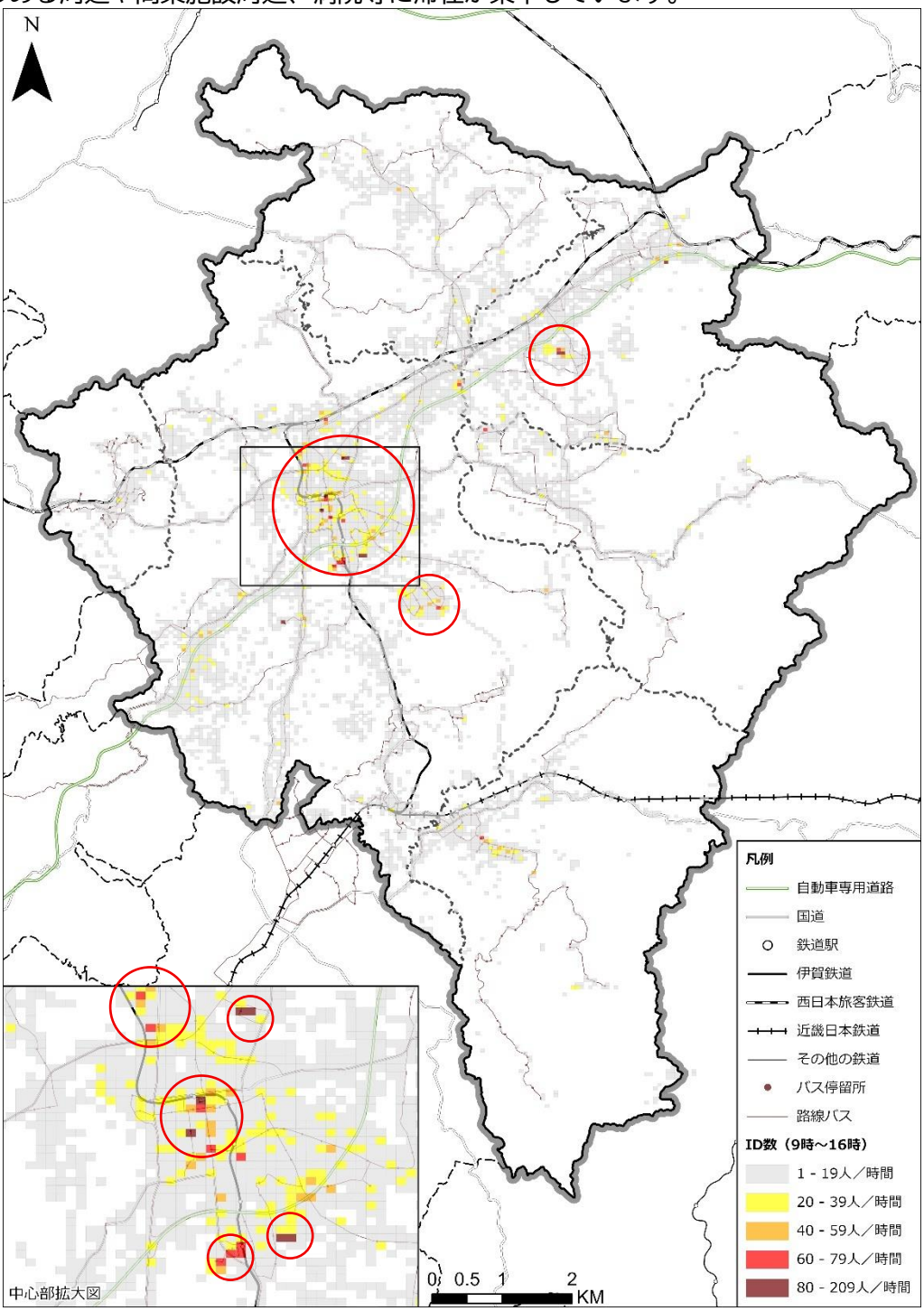


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-38　目的地の分布状況（平日朝）

3） 平日昼間

昼間（9時～16 時台）としては、上野地域の中心市街地や、ゆめが丘団地に集中します。また、大規模な工場のある周辺や商業施設周辺、病院等に滞在が集中しています。

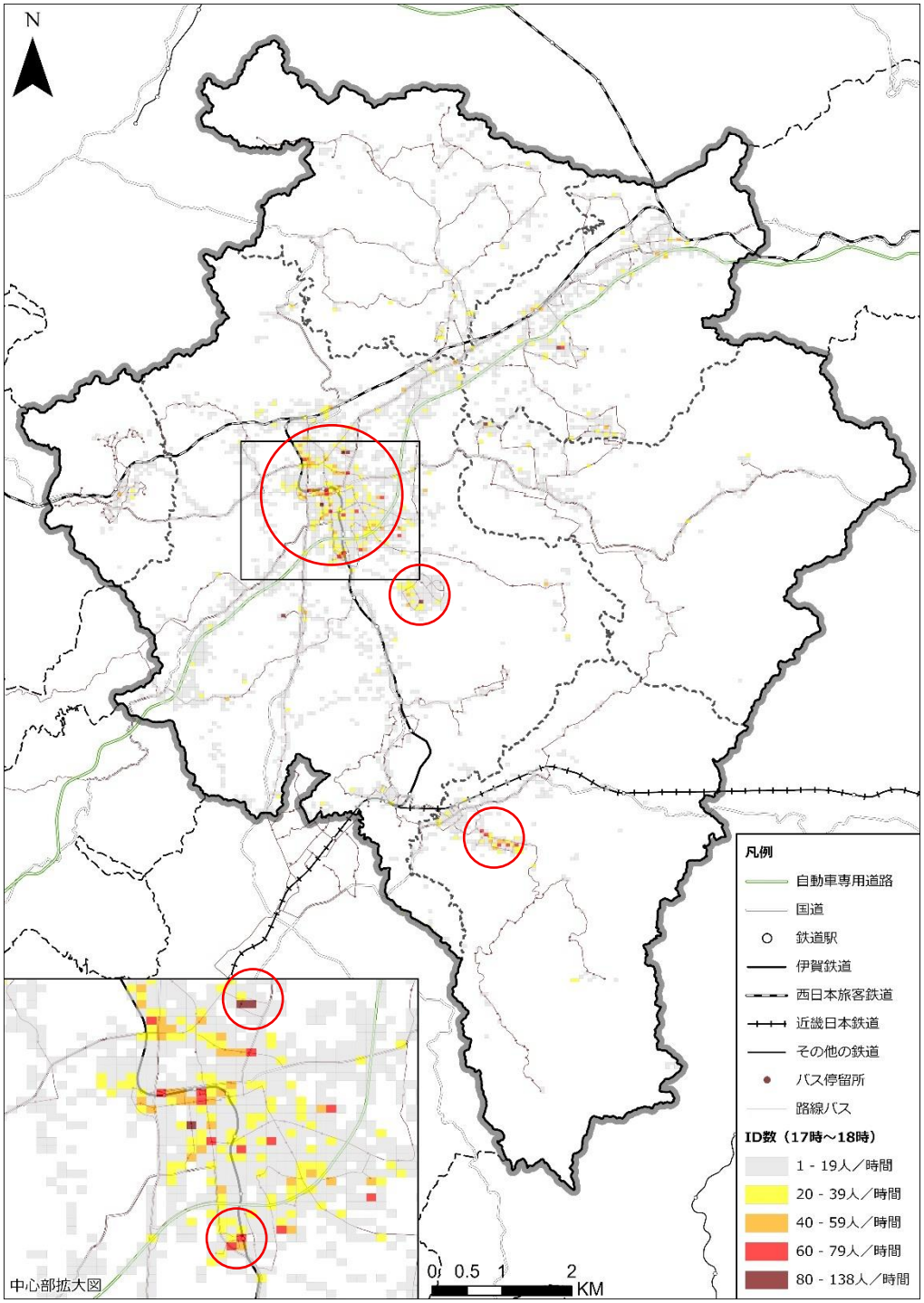


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-39　目的地の分布状況（平日昼間）

4） 平日夕方

平日の夕方（17～18 時台）としては、上野地域の中心市街地の他、団地（ゆめが丘団地、桐ヶ丘団地など）や大規模商業施設等の周辺に滞在が集中しています。

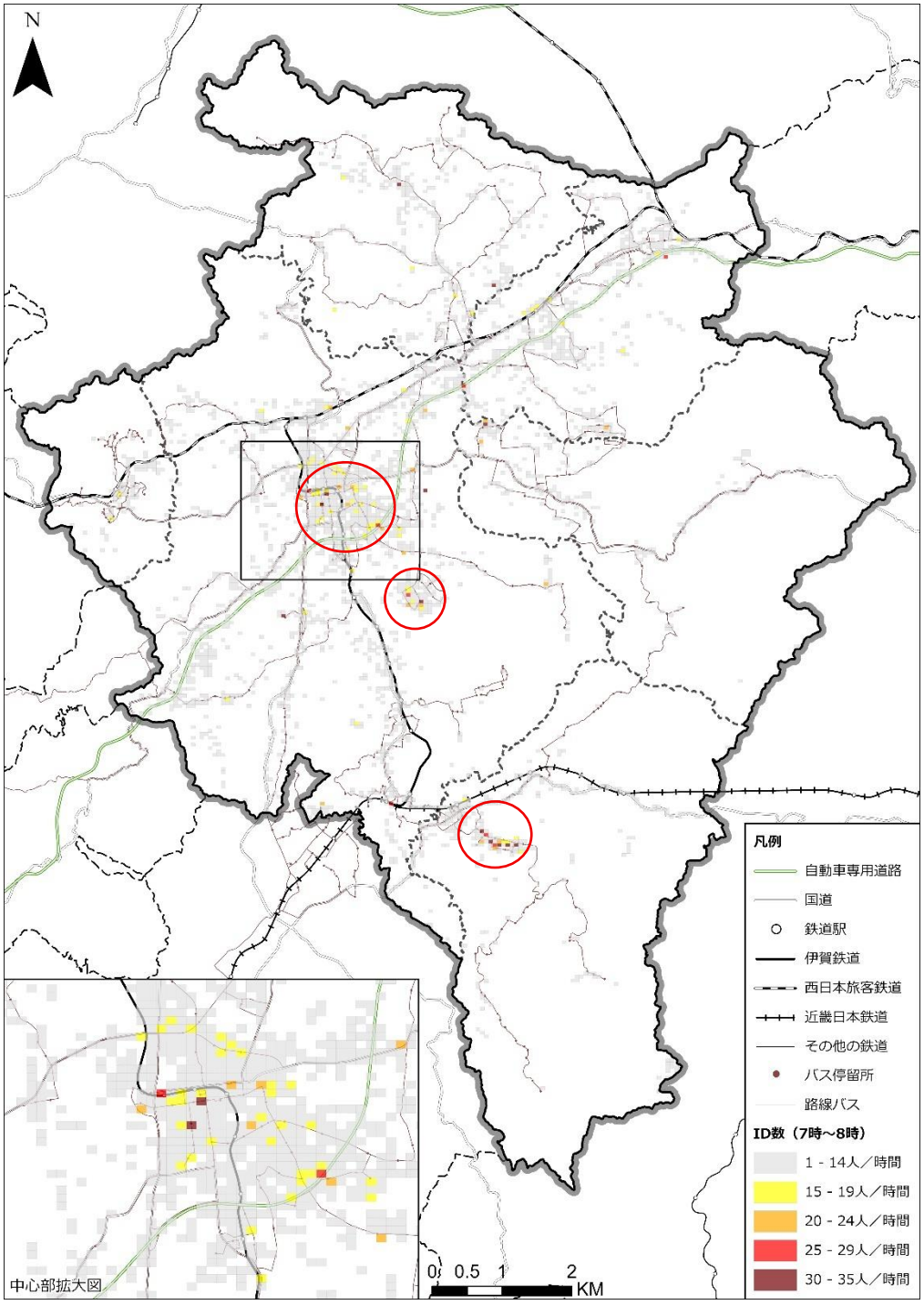


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-40　目的地の分布状況（平日夕方）

5） 休日朝

休日の朝（７～８時台）としては、上野地域の中心市街地の他、団地（ゆめが丘団地、桐ヶ丘団地など）に滞在が集中しています。

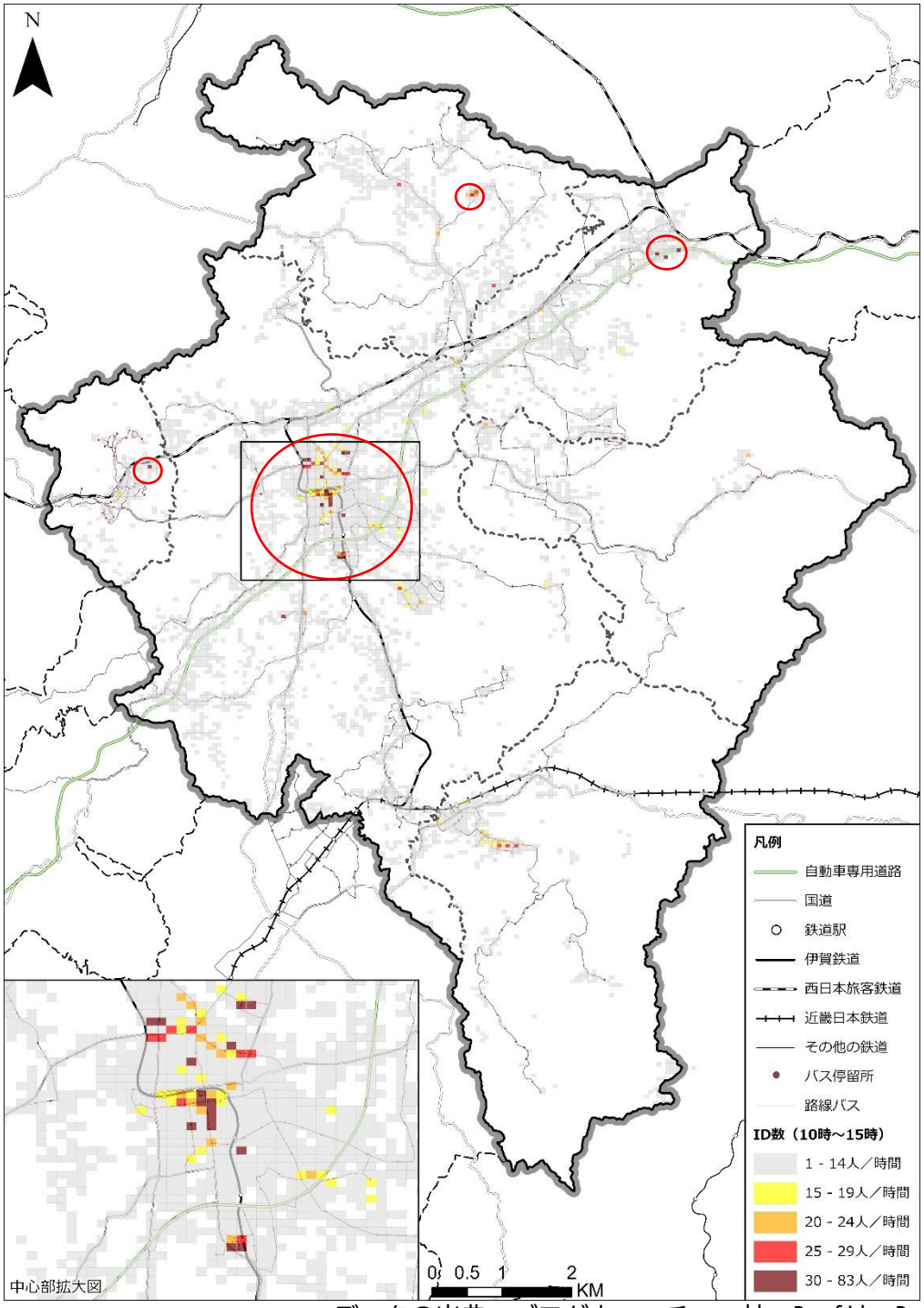


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-41　目的地の分布状況（休日朝）

6） 休日昼間

休日の昼間（10～15 時台）としては、上野地域の中心市街地の他、商業施設、観光施設周辺（道の駅いが、島ヤ原温泉やぶっちゃ、伊賀の里もくもく手づくりファームなど）

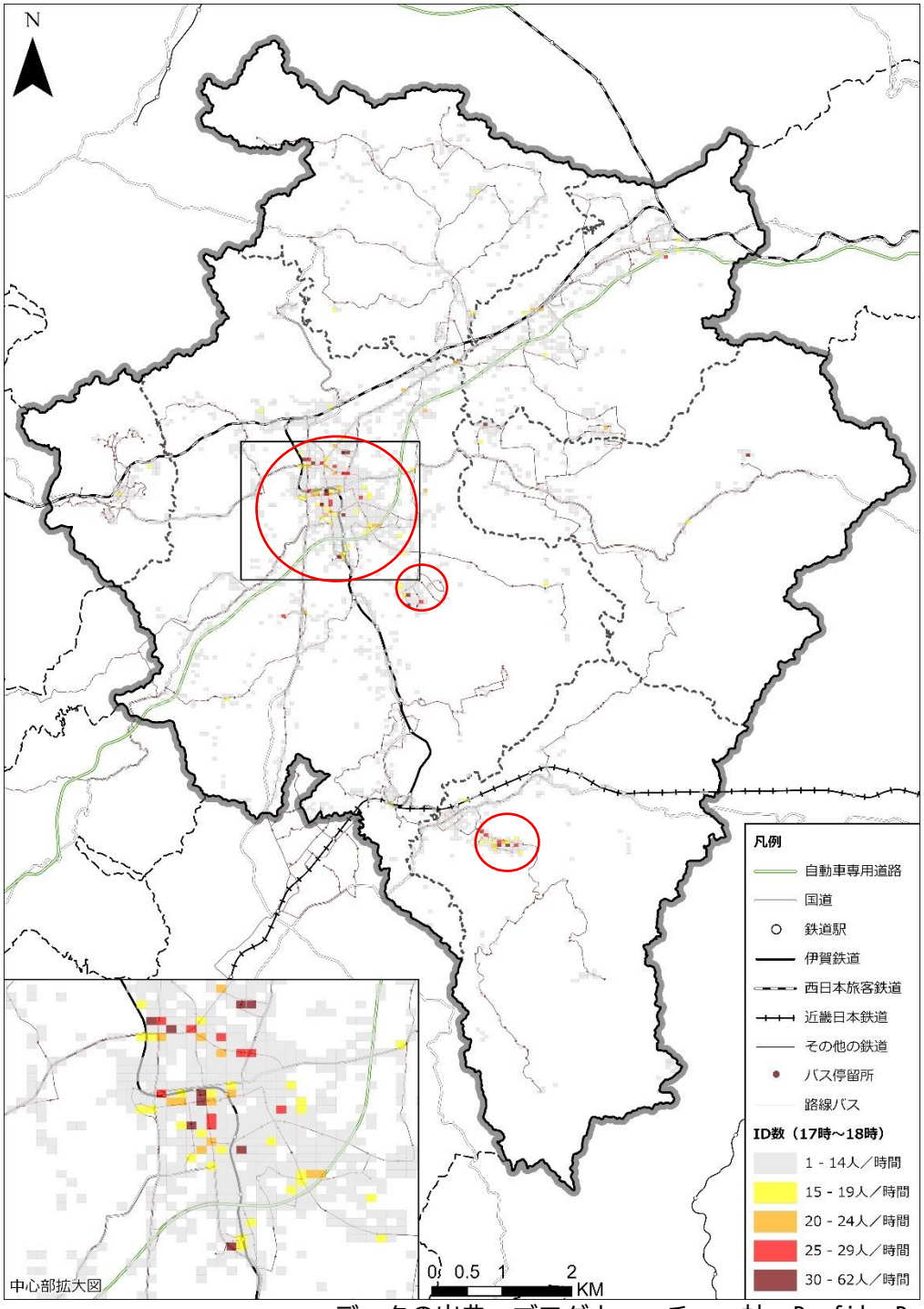


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-42　目的地の分布状況（休日昼間）

7） 休日夕方

休日の夕方（17～18 時台）としては、上野地域の中心市街地の他、団地（ゆめが丘団地、桐ヶ丘団地など）や大規模商業施設等の周辺に滞在が集中しています。



データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

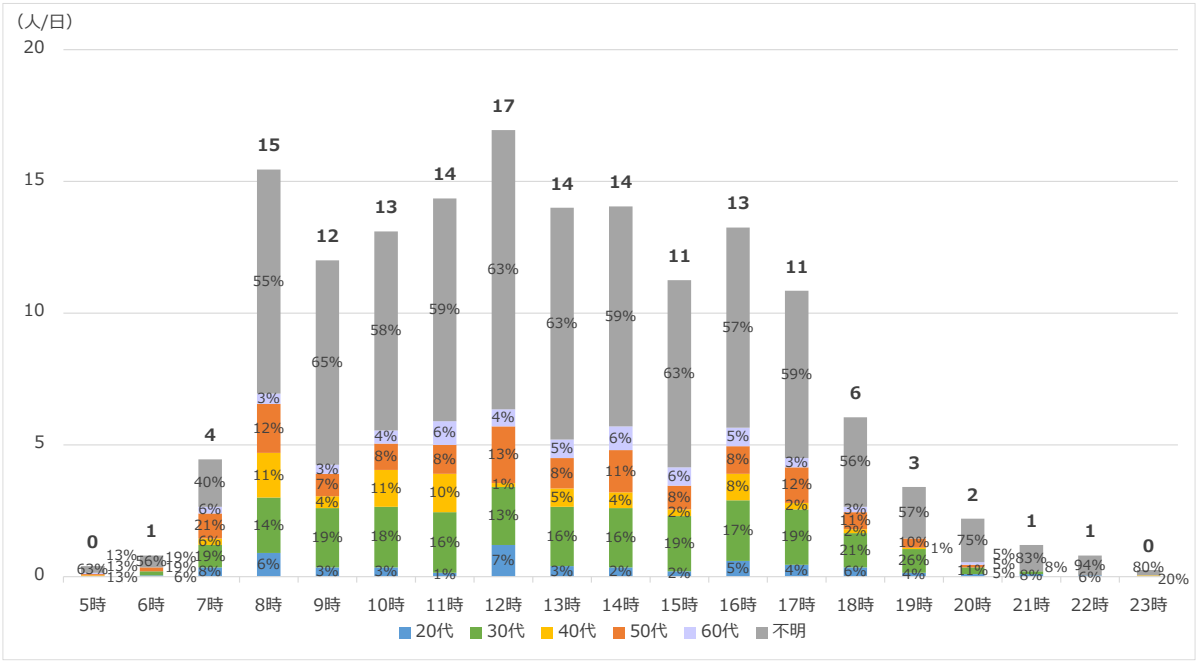
図 3-43　目的地の分布状況（休日夕方）

（2） 主な目的地の来訪時間帯

人流データを活用して各施設への来訪時間帯について、整理しました。

1） 伊賀市役所（平日）

伊賀市役所への来訪者は８時～17 時が多くなっております。

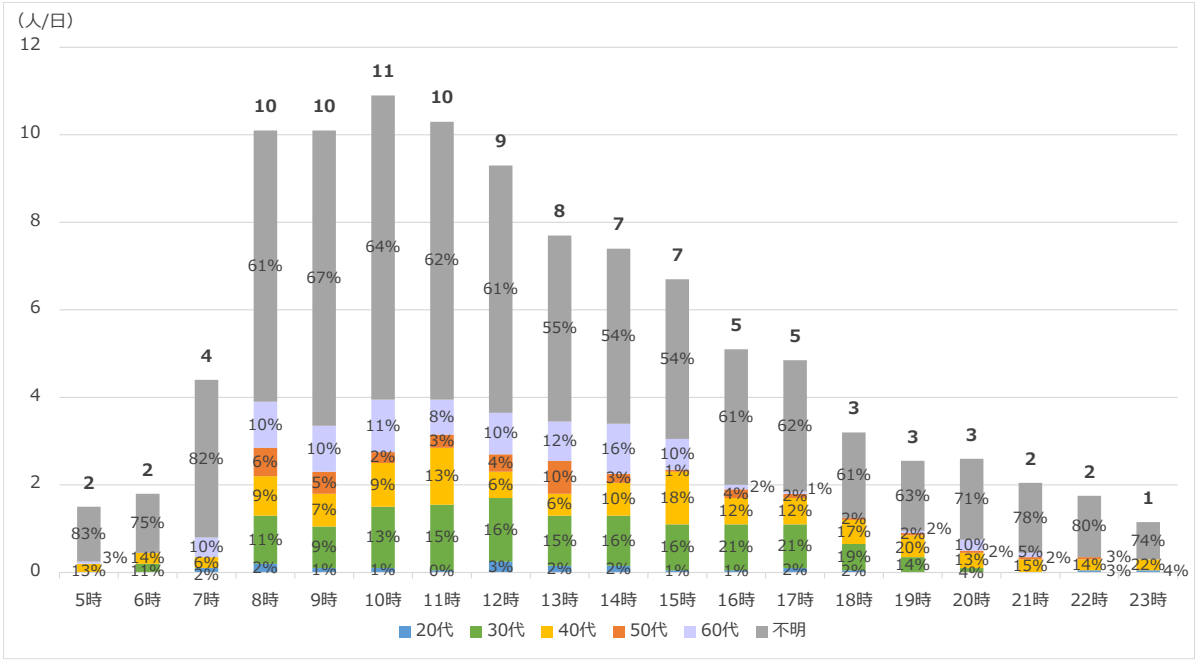


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-44　主な目的地の来訪時間（伊賀市役所（平日））

2） 伊賀市立上野総合市民病院（平日）

伊賀市立上野総合市民病院への来訪者は８時から 12 時が多くなっています。

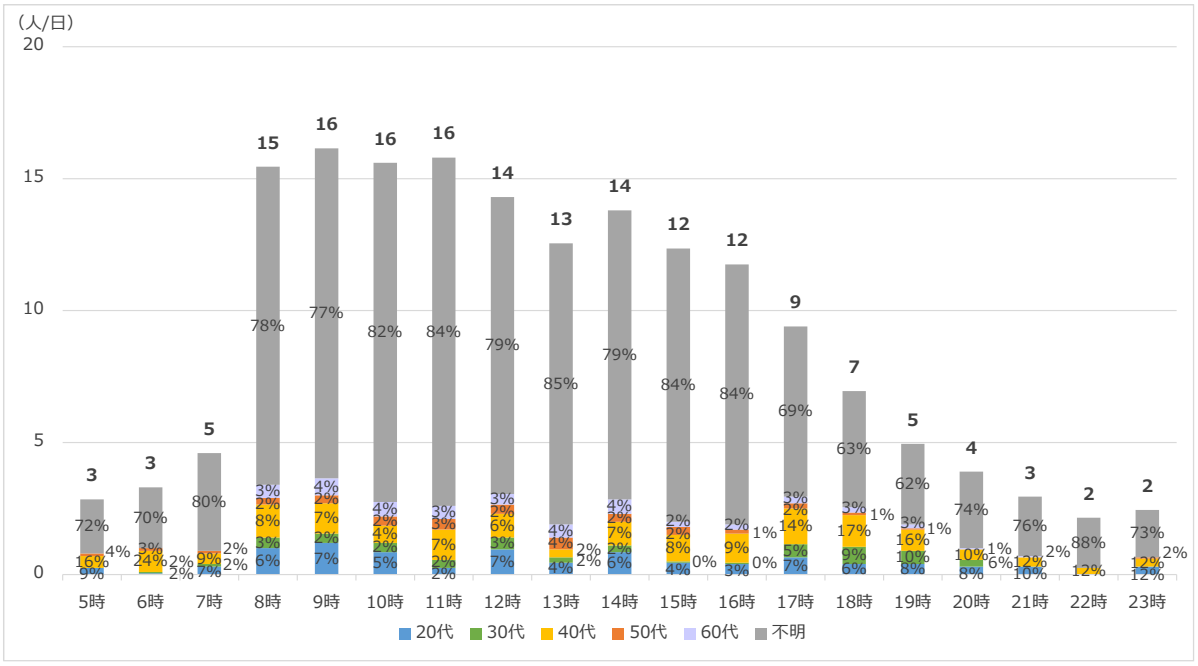


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-45　主な目的地の来訪時間（市民病院（平日））

3） 岡波総合病院（平日）

岡波総合病院への来訪者は８時から 12 時が多くなっています。

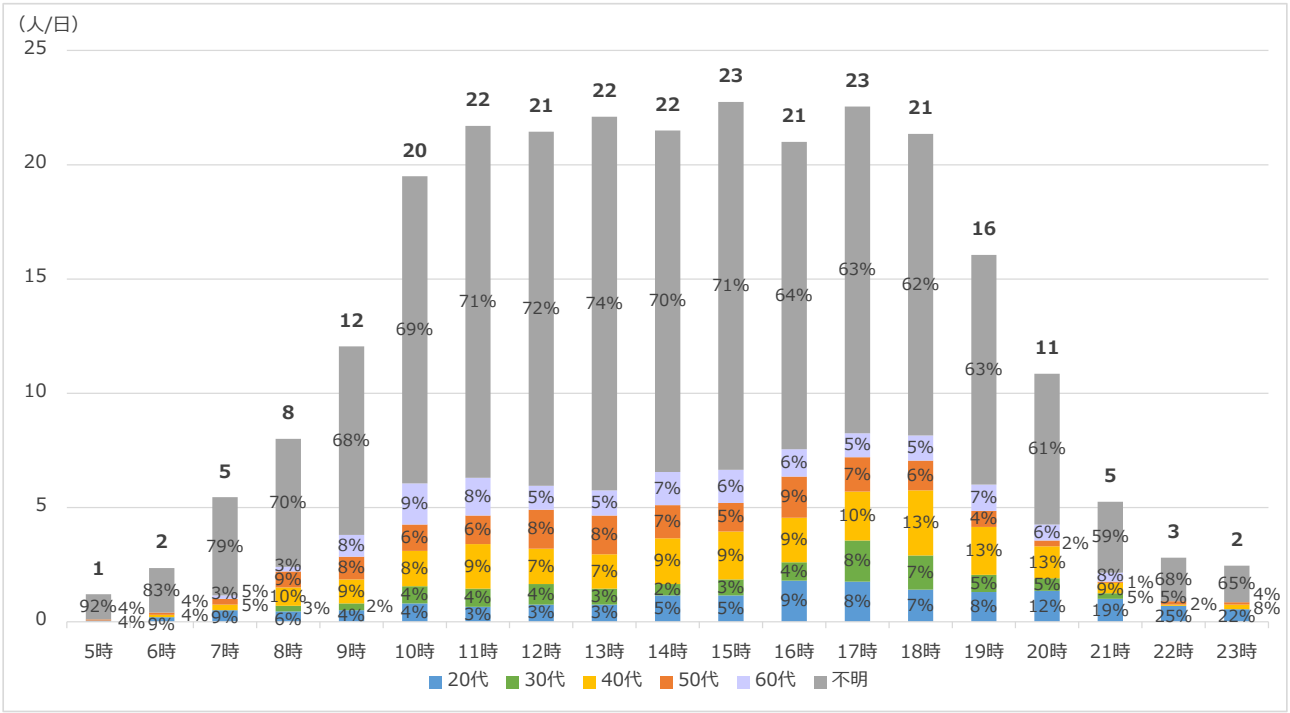


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-46　主な目的地の来訪時間（岡波総合病院（平日））

4） アピタ伊賀上野店

アピタ伊賀上野店への来訪者は９時から 20 時が多くなっています。

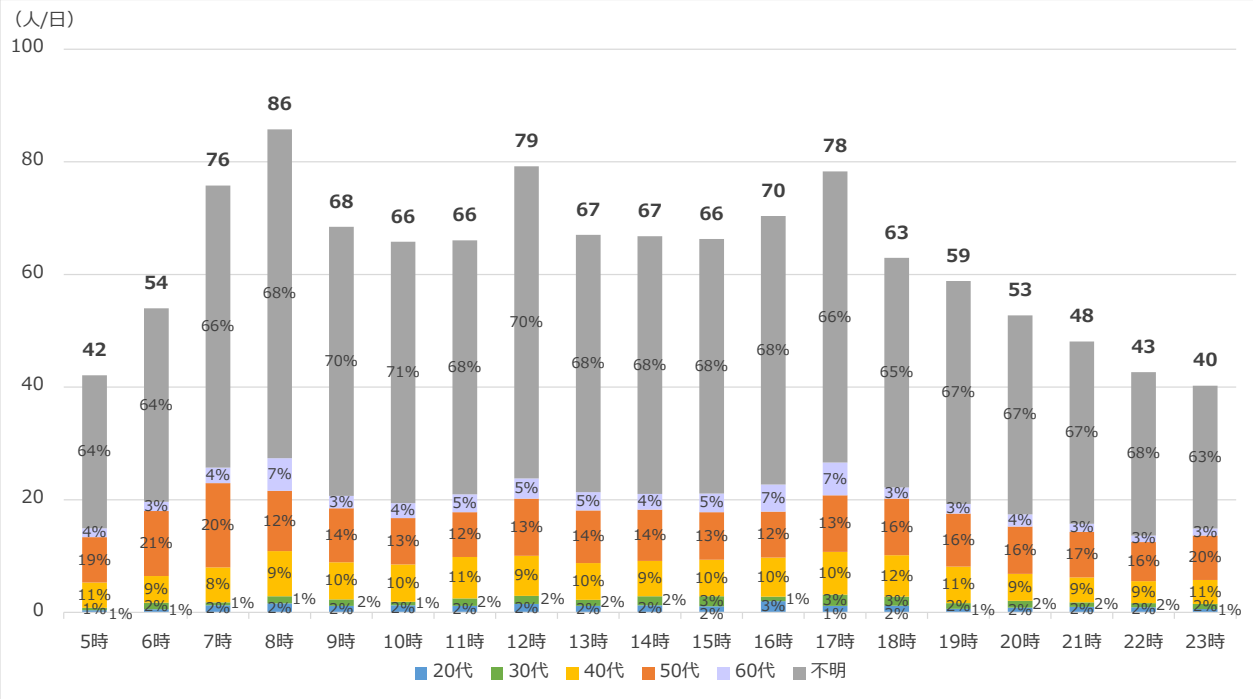


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-47　主な目的地の来訪時間（アピタ伊賀上野店（平日））

5） ゆめが丘団地（平日）

ゆめが丘団地では８時、12 時、17 時に滞在者が多くなっています。

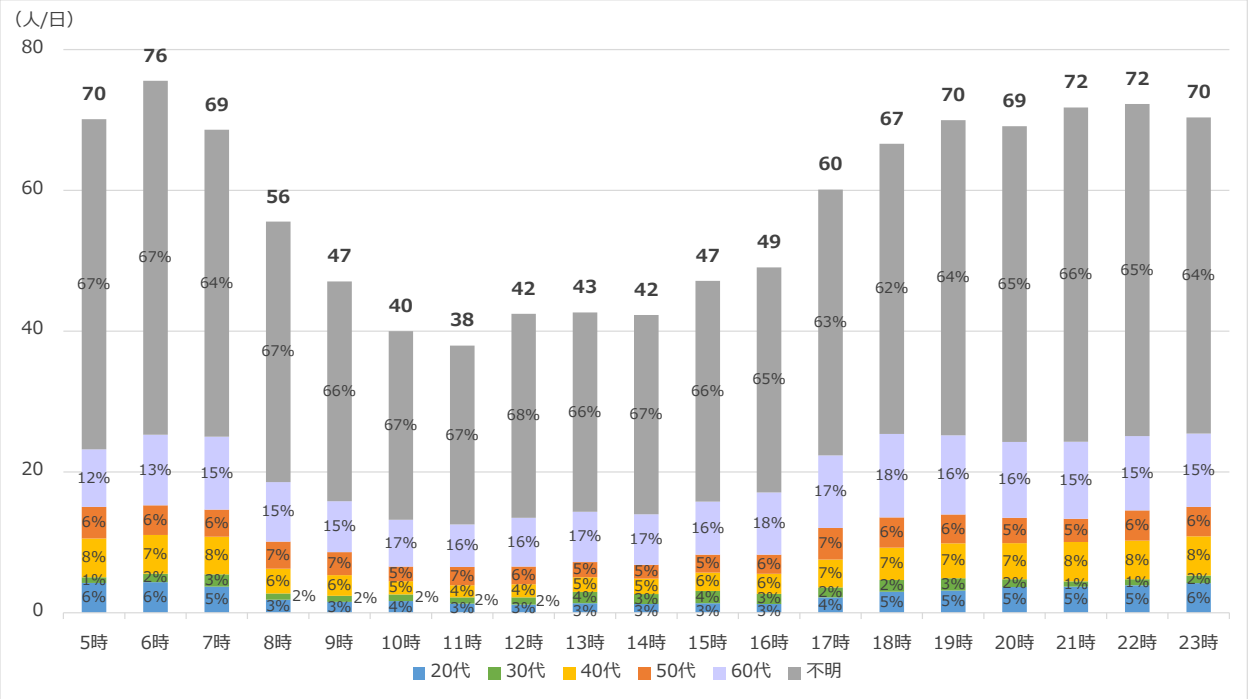


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-48　主な目的地の来訪時間（ゆめが丘団地（平日））

6） 桐ヶ丘団地（平日）

桐ヶ丘団地では６時台をピークとして、日中には滞在者が減少し、17 時以降に増加しています。

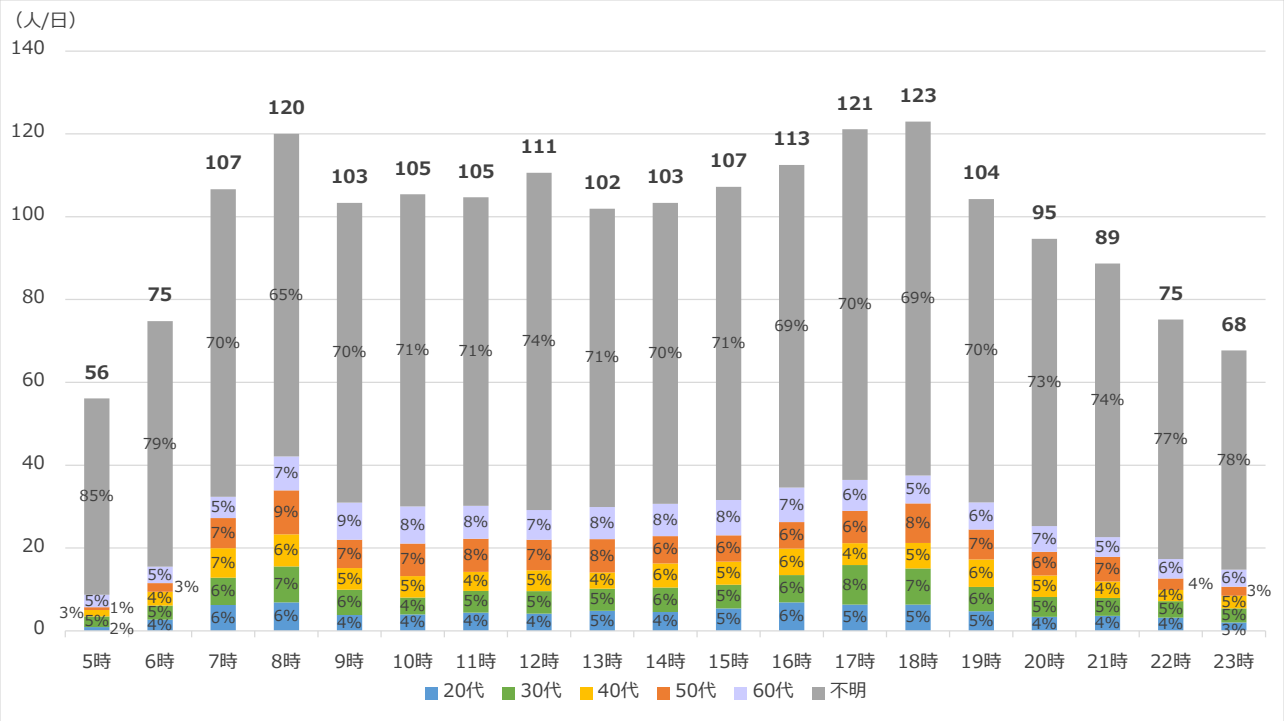


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-49　主な目的地の来訪時間（桐ヶ丘団地（平日））

7） 中心市街地（平日）

中心市街地では、午前中は８時をピークとして、やや減少しています。午後は 18 時をピークとして、減少しています。

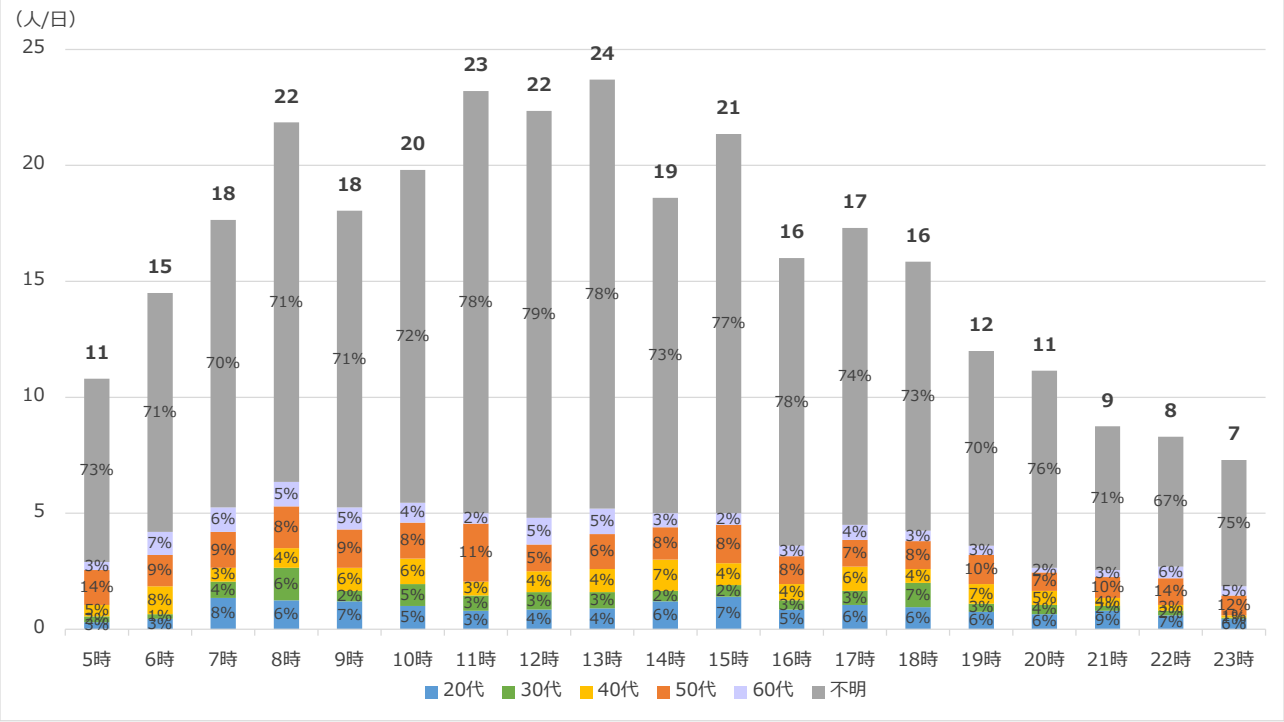


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-50　主な目的地の来訪時間（中心市街地（平日））

8） 道の駅いが（平日）

道の駅いがでは、午前中から増加傾向を示し、13 時をピークとして、午後は減少しています。

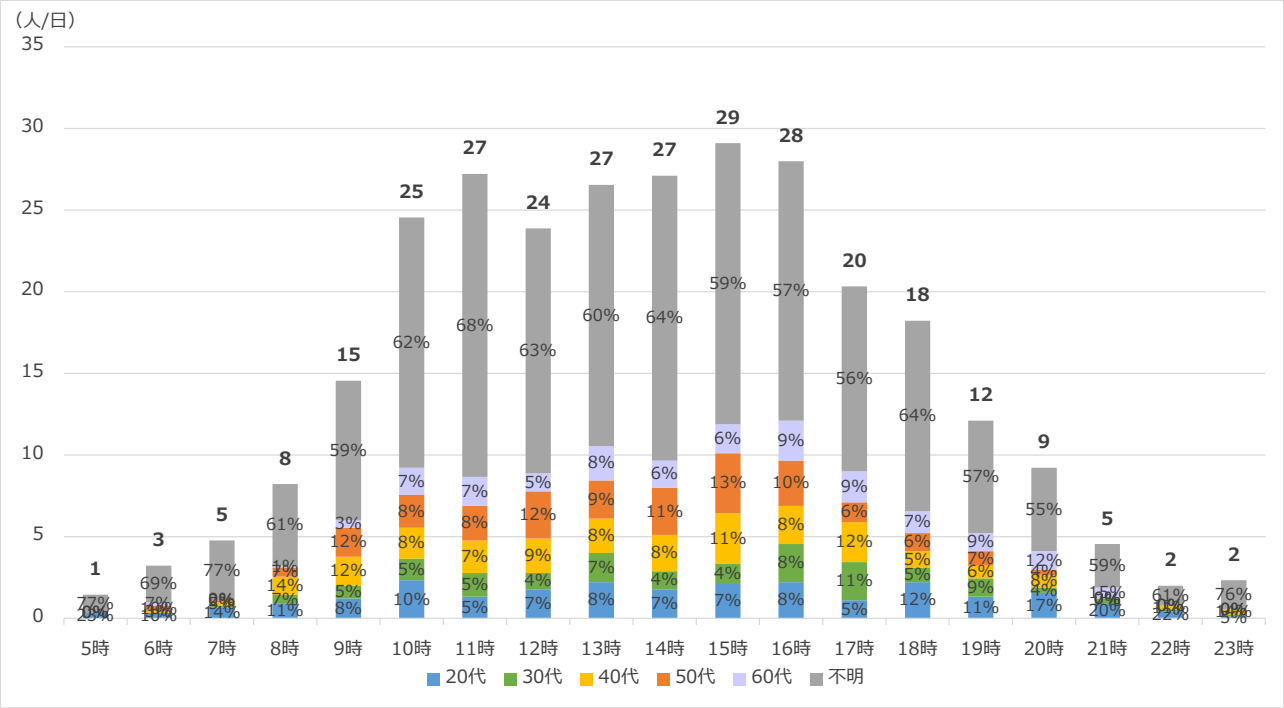


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-51　主な目的地の来訪時間（道の駅いが（平日））

9） アピタ伊賀上野店（休日）

アピタ伊賀上野店の滞在者は９時から 20 時が多くなっています。
平日と比較して、滞在者が多くなっています。

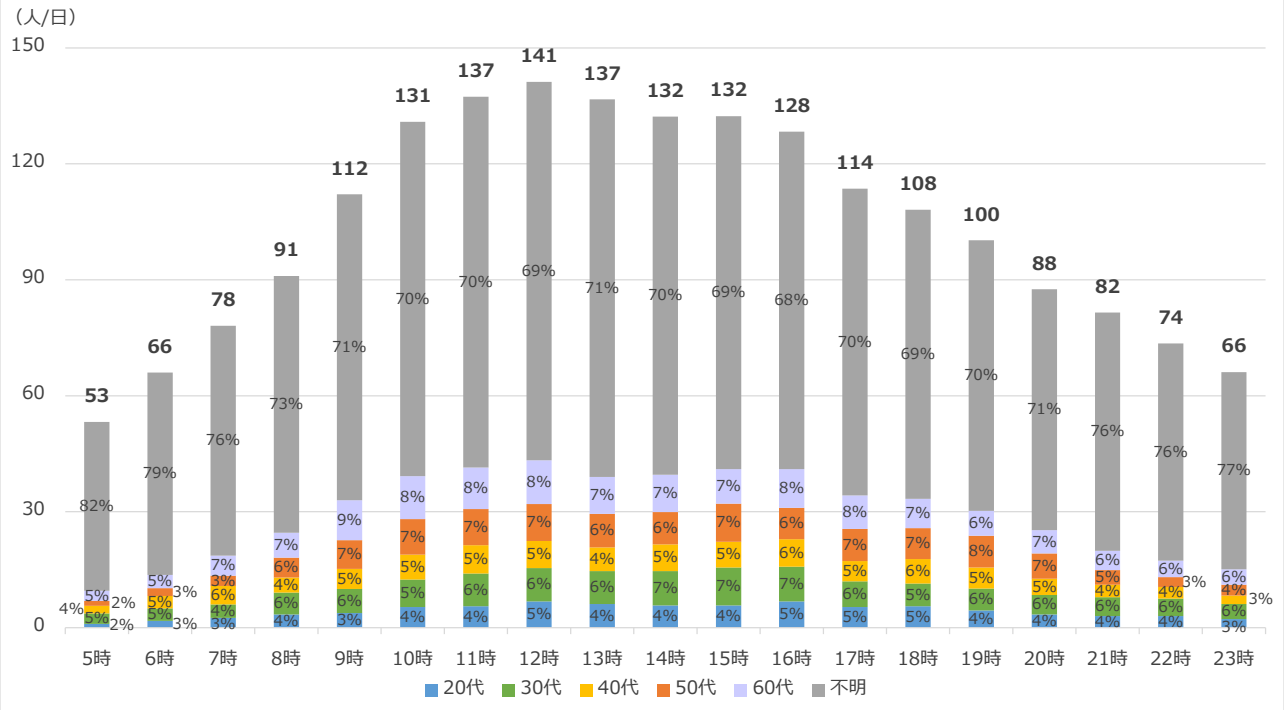


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-52　主な目的地の来訪時間（アピタ伊賀上野店（休日））

10） 中心市街地（休日）

中心市街地の滞在者は、午前中から増加傾向を示し、12 時をピークに午後は減少しています。

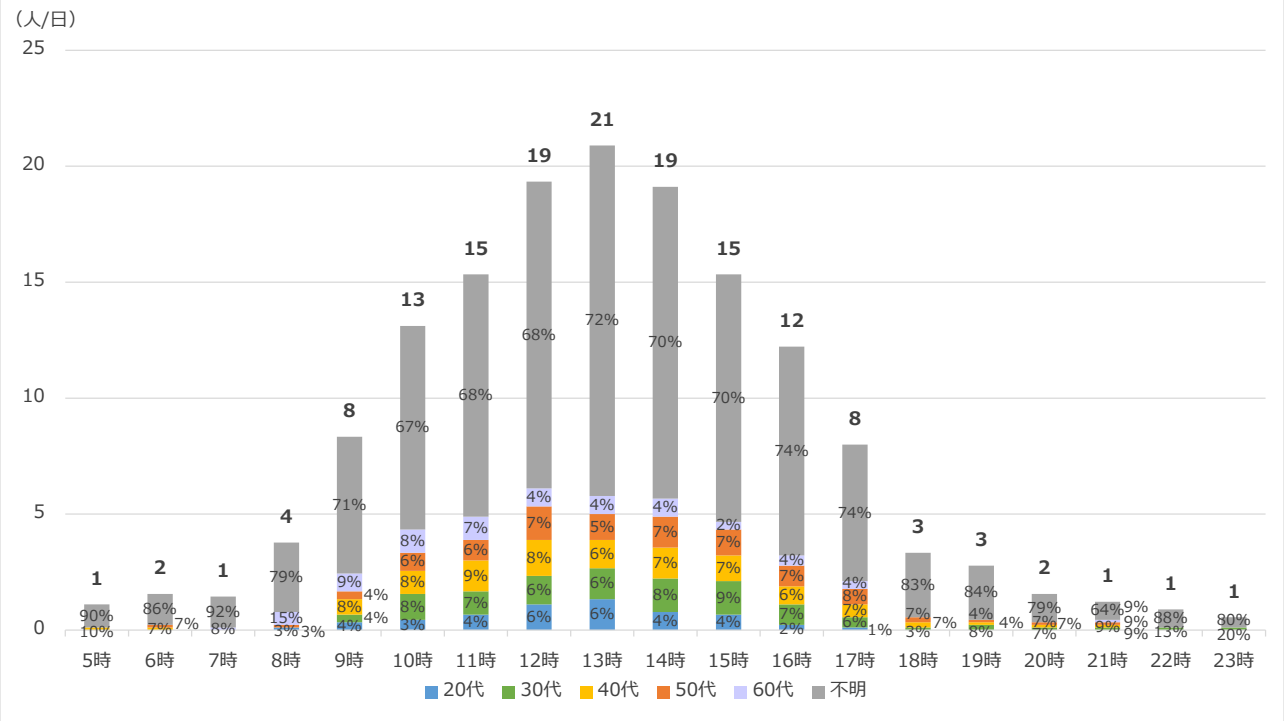


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-53　主な目的地の来訪時間（中心市街地（休日））

11） もくもくファーム（休日）

もくもくファームの滞在者は、午前中から増加傾向を示し、13 時をピークに午後は減少しています。

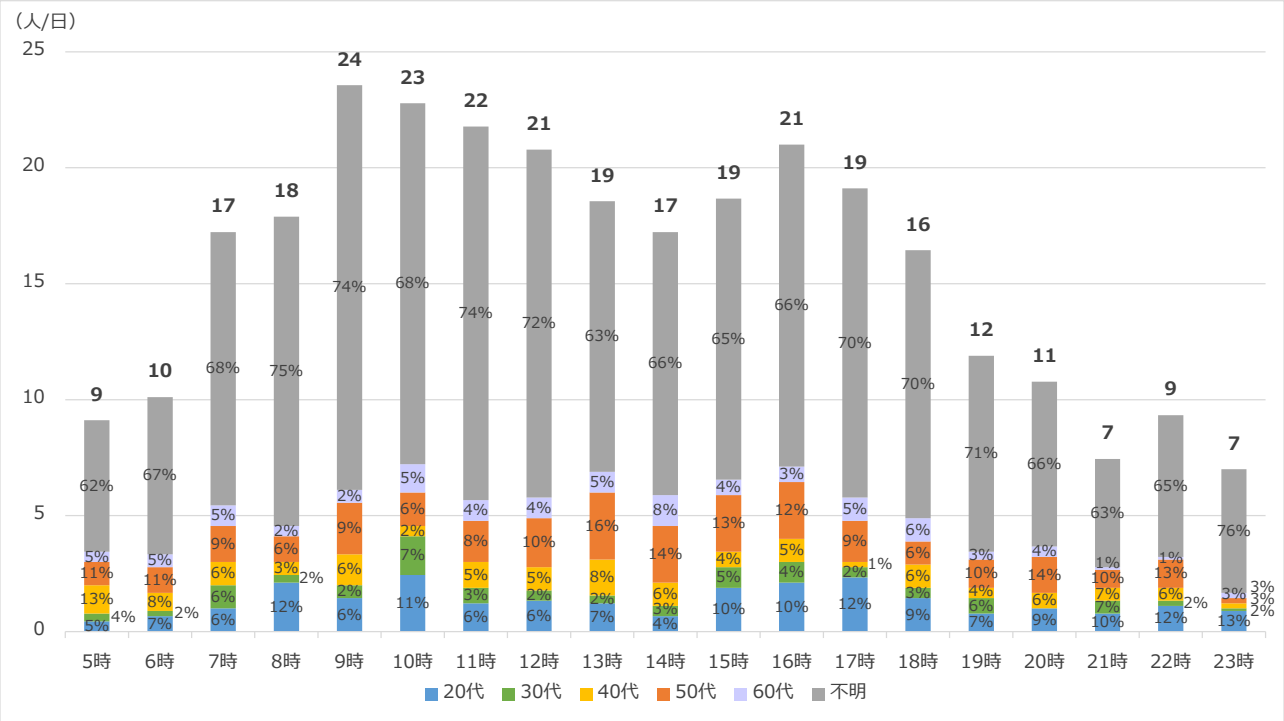


データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-54　主な目的地の来訪時間（もくもくファーム（休日））

12） 道の駅いが（休日）

道の駅いがでは、10 時と 17 時に増加し、日中は減少しています。



データの出典：ブログウォッチャー社　Profile Passport DMP

図 3-55　主な目的地の来訪時間（道の駅いが（休日））

第 4 章　伊賀市の地域公共交通の現状

4-1　　着眼点とまとめ

本章では、伊賀市の公共交通のサービス状況及び利用状況などから、公共交通に関する課題を把握します。

表 4-1　地域公共交通の現状のまとめ（1/2）

鉄道	• ３事業者４路線が運行、計 24 駅を有する • JR 関西本線、近鉄大阪線、伊賀鉄道のいずれもコロナ禍の影響を受け、利用者が大幅に減少し、回復傾向にはあるが、コロナ禍以前の水準には至らない • リモートワークの定着等から、特に定期券利用者の回復が鈍い • 鉄道は 40 本/日以上のサービス水準
高速バス	• 名古屋方面１路線が運行 • コロナ禍以降は利用者が増加したが、令和５年からは横這い • 平日よりも休日利用が多い
路線バス ≪営業路線バス≫	• 上野市駅を中心とした３路線、青山地域の１路線の計４路線が運行 • 「上野名張線」を除いては、コロナ禍以降も利用者の増加がみられない • 収支率は「玉滝線」は低下傾向、その他は横這い
路線バス ≪廃止代替バス≫	• 上野市駅を中心とした５路線が運行 • コロナ禍以降の利用状況は、「西山・島ヶ原線」、「諏訪・予野線」でわずかに減少 • 収支率は５路線が横這いもしくは低下の傾向 • 乗客１人あたり負担額は「諏訪・予野線」で増加を続けており令和６年度は約 4,000 円 • 「友生線」は利用が限定的な区間がある
路線バス ≪行政バス≫	• 各地域内の移動ニーズに対応する行政バスが運行 • コロナ禍以降、「コミュニティバスにんまる」および「青山行政バス」は利用者が増加傾向だが、その他は横這い、もしくは減少 • 収支率は、一部を予約運行とした「島ヶ原行政サービス巡回車（島ヶ原ぐるり号）」は上昇傾向、その他は 10%以下で横這い • 「青山行政バス」は利用が限定的な区間がある
路線バス ≪その他バス≫	• 神戸地区では地域運行バスが運行、利用者は減少傾向 • 隣接市のコミュニティバスが伊賀市に乗り入れて運行している
路線バス ≪サービス水準≫	• バスは複数の路線が集まる上野地域、青山地域中心部では高いが、それ以外は 20 本/日未満のバス停が多くを占める
タクシー	• 一般社団法人三重県タクシー協会の登録事業者が市内および名張市に５社登録 • ドライバーの高齢化や不足により運行の拡充が困難
スクールバス	• 公立小中学校 28 校のうち、16 校でスクールバスを運行 • 少数の乗車で運行する送迎路線が存在 • 路線バスと一部重なるルートを運行する路線がある • 一般混乗や車両活用は安全面や運用上の課題があり難しい
送迎バス	• 「岡波総合病院」、「たけざわクリニック」、「河合診療所」で病院送迎バスを運行 • ゆめが丘地区に立地する企業が従業員向けの送迎バスを運行 • 「上野自動車学校」が受講生向け送迎バスを運行 • 上野地域、いがまち地域、阿山地域、青山地域ではお買物バスを運行

表 4-2　地域公共交通の現状のまとめ（2/2）

福祉有償運送	• 福祉有償運送の事業者として 16 事業者が登録 • 年間２万人を超える利用 • ニーズはあるが、ドライバーの高齢化により事業者が減少傾向
鉄道・バスのカバー圏域	• 人口密度が比較的高い地域は鉄道およびバスにより概ねカバー • 郊外部や中山間地域の低密度な居住地ではカバー圏外となっている地域が存在
情報提供	• 一部の行政バスおよびその他のバスでは、WEB の乗換案内で情報提供がされていない
乗継時間	• 朝・タピークにおける鉄道間の乗継は、一部で 20 分以上の待ち時間が発生するものの、概ね 15 分程度の待ち時間で乗継可能
助成・割引制度	• 市では障がい者の移動支援のための助成制度や通学者の支援制度を設けている • 県や交通事業者等では、運転免許返納後の高齢者の移動を支える施策・サービスを行っている
行政負担額	• 鉄道に関する事業では、光熱費の高騰や人材確保のために、事業費が増大傾向 • バスは車両の修繕、更新が今後見込まれる • スクールバスは利用児童の少ない路線が増加し、経費が増大する傾向
運転者不足	• 県内の大型二種免許保有者数は全国よりも減少が進んでいる • 自動車運送事業の就業環境の厳しさが全国的に課題