伊賀市地域公共交通計画

【本編】



令和８年 11 月

伊賀市

目次

第 1 章 計画の概要 1
1-1　計画策定の背景 1
1-2　計画の位置づけ 2
1-3　伊賀市内の交通手段 2
1-4　計画区域 4
1-5　計画期間 4
第 2 章 現状の整理と課題 5
2-1　現状の整理 5
2-2　地域の現状と課題の整理 23
第 3 章 持続可能な地域公共交通の実現に向けた方針 24
3-1　基本理念 24
3-2　基本方針 25
3-3　地域公共交通ネットワークの将来イメージ 28
3-4　地域公共交通の機能分類とサービス水準の設定 35
3-5　計画の目標 43
第 4 章 目標を達成するための実施事業 45
4-1　事業体系 45
4-2　事業内容 46
第 5 章 計画の推進体制 65
5-1　事業の推進体制 65
5-2　計画の評価スケジュール 67
用語解説 68

第 1 章　計画の概要

1-1　　計画策定の背景

伊賀市では、平成 19 年度に交通施策の指針として策定した「伊賀市交通計画」や、第３セクターの伊賀鉄道㈱によって運営する伊賀鉄道伊賀線の活性化に目的を特化し、平成 20 年度に策定した「伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画」に基づき、利用促進などに取り組んできました。

その中で、まちづくりと連携し、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークを面的に形成していくための枠組みを構築していく重要性が示され、平成 27 年８月に「伊賀市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

その後、地域公共交通網形成計画の根拠法であった地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を受け、令和３年３月に「伊賀市地域公共交通計画」を策定しました。この計画は令和８年度までを計画期間とするもので、『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～』を目指して、「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」や「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、次世代につないでいく持続可能な仕組みづくり」を基本方針に掲げ、様々な取組みを行ってきたところです。

伊賀市では、人口減少と高齢化の進展に伴い、地域公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。利用者数の減少や運転手の確保難により既存路線の運行維持が困難となる一方で、自家用車を利用できない高齢者、子どもなどの交通弱者にとって、移動手段の確保は日常生活を支える基盤であり、喫緊の課題です。

さらに、若年層の転出抑制や定住促進、交流・関係人口の拡大によるにぎわい創出の観点からも、地域の実情に即した公共交通の見直しと再構築、そしてまちづくりと一体となったネットワークの再設計が不可欠となっています。

前計画は策定から６年で評価・検証することとなっており、前計画の進捗状況にかかる評価や、上位関連計画との整合性が必要となっています。また、令和６年には国土交通省が「地域公共交通計画のアップデートガイダンス」を公表し、データ活用や PDCA サイクルの強化、モニタリング体制の整備が必須となったことから、新たな「伊賀市地域公共交通計画」を策定することとしました。

1-2　計画の位置づけ

本計画は、伊賀市の最上位計画である、「第３次伊賀市総合計画」や「伊賀市都市マスタープラン」、三重県の「伊賀圏域マスタープラン」、「三重県地域公共交通計画」と連携・整合を図りながら策定しています。

また、周辺市町村においてそれぞれ策定されている地域公共交通計画の位置づけ等を参照しつつ、連携を図った内容とします。

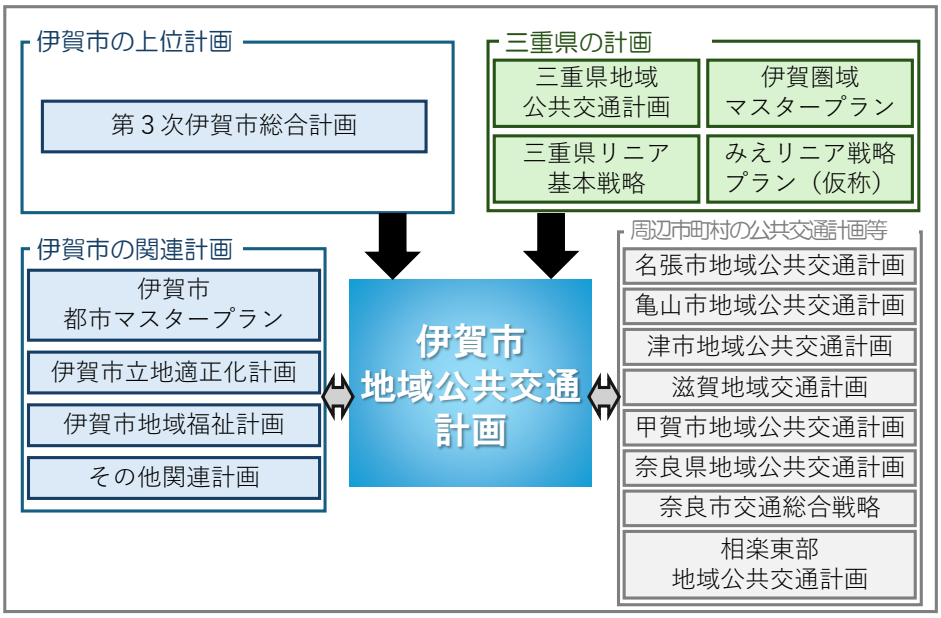


図 1-1　計画の位置づけ

1-3　伊賀市内の交通手段

誰もが利用できる交通手段として伊賀市内では、JR 関西本線や近鉄大阪線、伊賀鉄道などの「鉄道」、三重交通が運行する「高速バス」や「路線バス」、伊賀市、地域が主体となって運行する「行政バス」や「地域運行バス」等、さらに「タクシー」が運行しています。また、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。これら交通手段を総動員しつつ、それぞれが役割を果たし、市民や来訪者の移動手段を確保していきます。

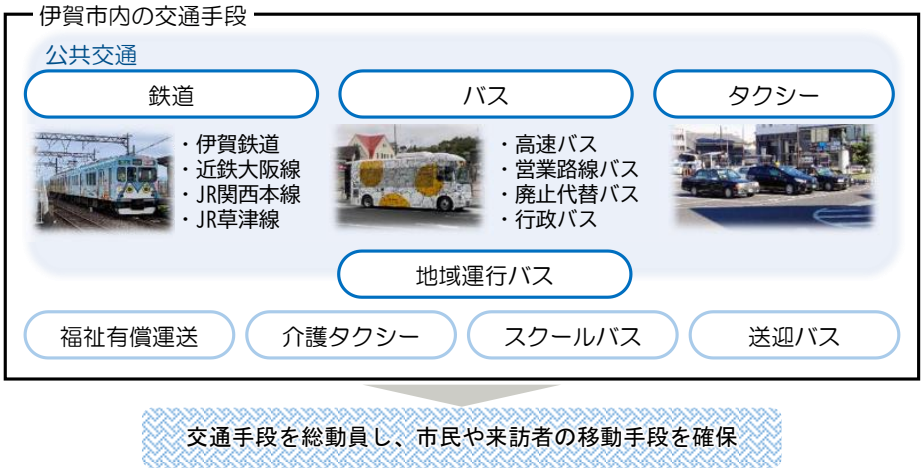
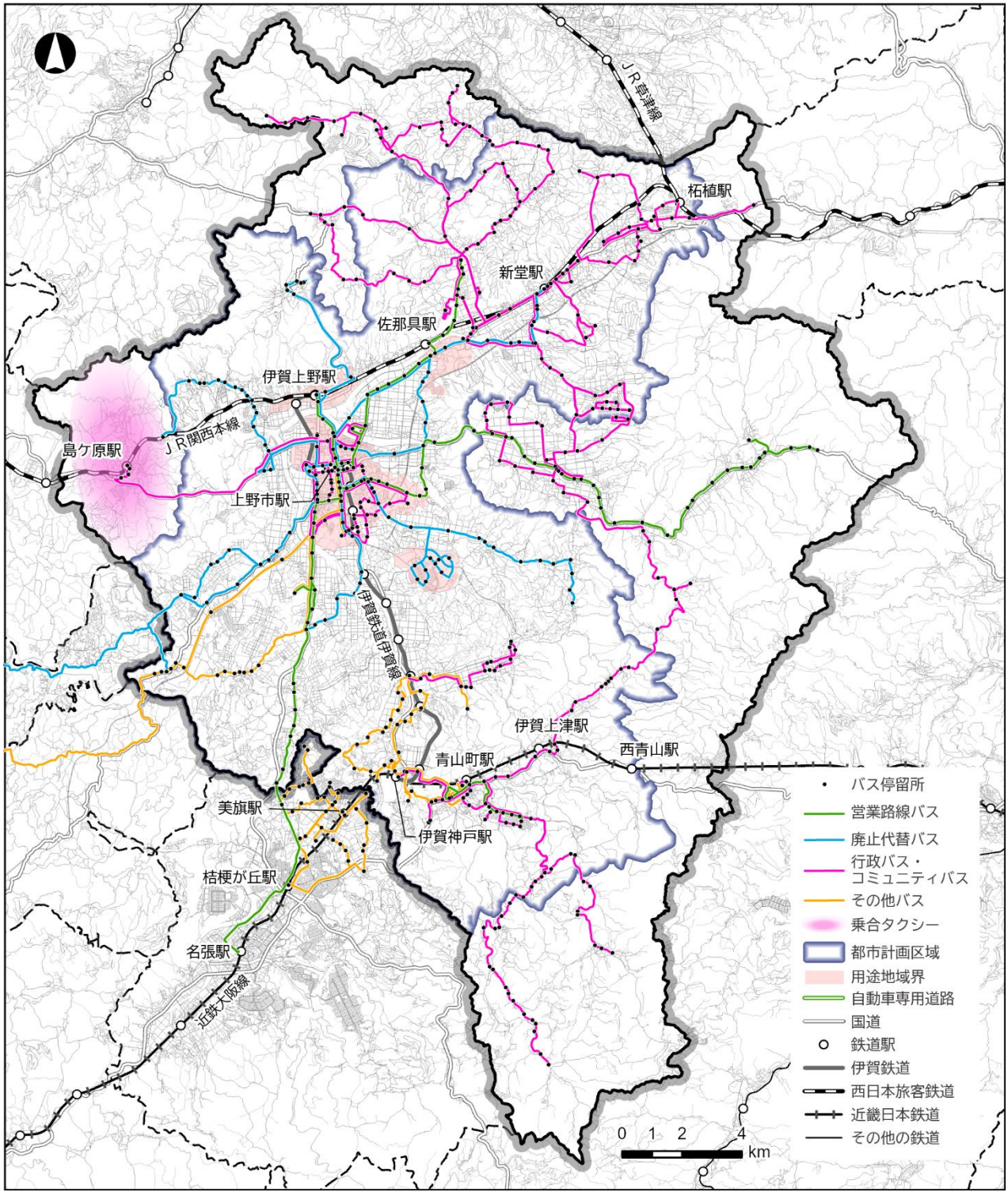


図 1-2　伊賀市内の交通手段



※R６年時点

図 1-3　地域公共交通路線網図（鉄道・バス）

1-4　計画区域

計画区域は伊賀市内全域とします。しかしながら、日常的な交通行動は市域を跨っていることも多いため、伊賀市の周辺市町村も考慮した内容とします。

1-5　計画期間

前計画となる「伊賀市地域公共交通計画（以下、前計画）」の計画期間は、令和３年度から令和８年度までの６年間となっています。

伊賀鉄道については、平成 29 年４月から公有民営方式に移行していますが、その際、伊賀鉄道㈱と、伊賀市が共同で「鉄道事業再構築実施計画」を作成しており、その計画の実施予定期間は平成 29 年から令和９年３月 31 日までとなっています。伊賀鉄道については伊賀市内の中でも最も大切な鉄道の軸線であることから、前計画では、鉄道事業再構築実施計画（10 年間）と合わせて見直しを行ってきました。本計画においても、鉄道事業再構築事業に重点をおき、鉄道事業再構築実施計画と同じ期間の、令和９年度から令和 18 年度までの 10 年間とします。

表 1-1 伊賀市地域公共交通計画と関連計画の計画期間

計画	2021 (R３)	2022 (R４)	2023 (R５)	2024 (R６)	2025 (R７)	2026 (R８)	2027 (R９)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)	2032 (R14)	2033 (R15)	2034 (R16)	2035 (R17)	2036 (R18)
伊賀市地域公共交通計画（前計画）	（令和３年度～令和８年度の６年間）															
							計画の改定									
伊賀市地域公共交通計画（本計画）							**（令和9年度～令和１８年度の10年間）**									
鉄道事業再構築実施計画							（令和9年度～令和18年度の10年間）									

第 2 章　現状の整理と課題

2-1　現状の整理

（1） 前計画の評価

前計画の３つの基本方針ごとに評価結果を示します。

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

コロナ禍の影響もあり、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います。

【主な実施施策】
・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実証運行の開始
・神戸地区における地域運行バスの運行のサポート、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、導入を検討する地域との協議

目標	評価指標	策定時	現況値（Ｒ６）	目標値（Ｒ８）	達成／未達成
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者数	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	バスの年間利用者数	503,269 人/年※1	355,324 人/年	503,000 人/年	未達成
まちの拠点と居住地を結ぶ公共交通ネットワークの構築	広域拠点・地域拠点のバス停までアクセス可能な人口割合	73.7% ※2	74.8%	80%	未達成
都市部への通勤・通学環境の充実による市外への転出者数の抑制	市外への転出者数	2,370 人/年※3	2,386 人/年	2,200 人/年	未達成

基本方針２：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、乗継しやすさの向上に向けた乗継利便性の充実についての指標は、目標を達成しています。

【主な実施施策】
・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運行、関西本線の利用増に繋がるかを検証
・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、通学する小中学生のいがまち・大山田行政サービス巡回車及び青山行政バスへの混乗の実施

目標	評価指標	策定時	現況値（Ｒ６）	目標値（Ｒ８）	達成／未達成
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

※１…令和元年の値、※２…令和２年の値、※３…平成 27 年～令和元年の平均値、※４…令和７年の値

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

コロナ禍の影響で、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以降に回復傾向にあり、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。ただし、依然として満足度は低いことから、更なる満足度向上に向けた取組みが必要となります。

【主な実施施策】
・伊賀鉄道の魅力向上、利用促進イベント、電車の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
・令和６年 8/16～18　第 13 回全国高校生地方鉄道交流会　開催

目標	評価指標	策定時	現況値（Ｒ６）	目標値（Ｒ８）	達成／未達成
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※４	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※５	20.0%※2	26.0%	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%※3	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	0.2 億円※６

※１…令和元年の値、※２…令和２年の値、※３…令和７年の値
※４…本項目の参画度は「重要」と「やや重要」の割合の合計とする。
※５…本項目の満足度は「満足」と「やや満足」の割合の合計とする。
※６…前回策定時よりクロスセクターの計算方法が異なるため、比較不能である。

【コラム】クロスセクター効果とは

公共交通は、移動手段としての役割に加え、私たちの暮らしや地域を幅広く支えています。例えば、公共交通があることで、高齢者の通院や買い物、学生の通学が可能となり、健康の維持や学びの機会の確保につながります。このように、公共交通が医療、福祉、教育、環境など、交通分野以外にも影響を及ぼしていることを「クロスセクター効果」と呼びます。国では、効果の大きさにかかわらず、クロスセクター効果が確認されること自体が、公共交通が複数の分野に波及効果をもたらしていることを示すものとしています。

クロスセクター効果は、仮に地域公共交通が廃止された場合に、「医療」、「商業」、「教育」、「観光」、「福祉」、「建設」などの分野で追加的に必要となる代替費用と地域公共交通に係る財政支出額の合計を比較し、算出します。分野別代替費用の算出方法は、国土交通省近畿運輸局の「クロスセクター効果算出ガイドライン（案）」を参考に、アンケート調査結果等を踏まえて算出しました。

前計画とは算定方法が異なることから、比較することはできませんが、伊賀市の路線バスのクロスセクター効果は 2,299 万円存在し、路線バスが私たちの生活や地域を幅広く支えていると言えます。

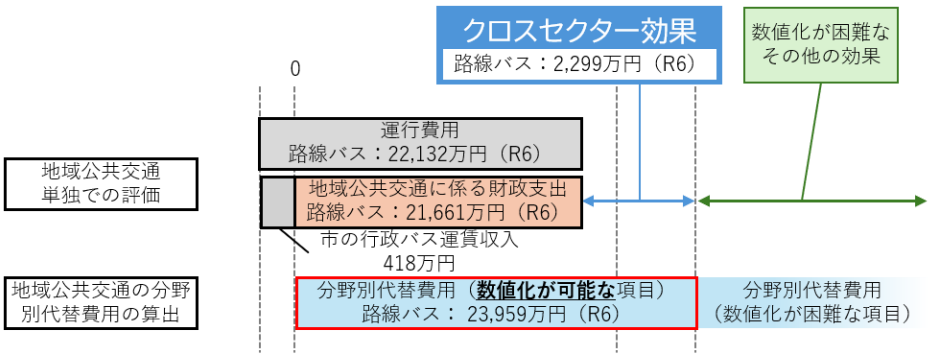


図　クロスセクター効果の算定方法

（2） 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以下のように位置づけられています。

上位計画	
伊賀圏域マスタープラン（三重県）	• 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構築 • 交通結節点および周辺整備と公共交通の利用促進 • 拠点周辺への居住誘導の推進、持続可能な公共交通の維持
三重県地域公共交通計画	• 日常を支える地域内交通の維持・確保 • 広域ネットワークの構築・活性化 • 地域公共交通を支え、発展させる環境整備 • リニア三重県駅を核とした県内広域交通網の検討
第３次伊賀市総合計画	• 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
関連計画	
伊賀市都市マスタープラン	• 「伊賀流多核連携型都市」の実現 • （鉄道)接続改善、伊賀鉄道の利用促進、パークアンドライドの推進 • （バス）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手段の導入検討 • スクールバスの効率的な運行、タクシーの維持や利用促進
伊賀市立地適正化計画	• 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
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観光資源としての位置づけ、多核連携型の都市構造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 • 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継続的に維持 • 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組みが必要
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 • 県内外の人流・交流拡大による地域活力向上 • リニア時代の新たなライフスタイルの創出と移住・定住の促進 • 高速交通ネットワークの強化による県土の発展
みえリニア戦略プラン（仮称）	• 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構築 • 交通結節機能の強化及び二次交通の充実 • MaaS や次世代交通等を活用した移動利便性の向上 • 観光交流、産業立地、移住定住の促進による県全域への波及効果の創出
伊賀市の適正な土地利用に関する条例	• 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
伊賀市環境基本計画	• 温室効果ガス削減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

伊賀市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）	• 移動の際には公共交通機関を積極的に利用する
伊賀市観光振興ビジョン	• 大都市圏からの鉄道が整備されていることや、空港からのアクセス性などの公共交通アクセスを強みとしている
伊賀市学校みらい構想 基本計画	• 学校再編を見据えた児童生徒の通学環境の確保 • スクールバス・公共交通を含む通学手段の維持・確保
伊賀市国土強靭化地域計画	• 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る、輸送機関の確保
第５次伊賀市地域福祉計画	• 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

周辺の県や市町村の地域公共交通計画において、広域ネットワークや伊賀市をまたぐ公共交通に関する方向性・施策は以下のように位置づけられています。

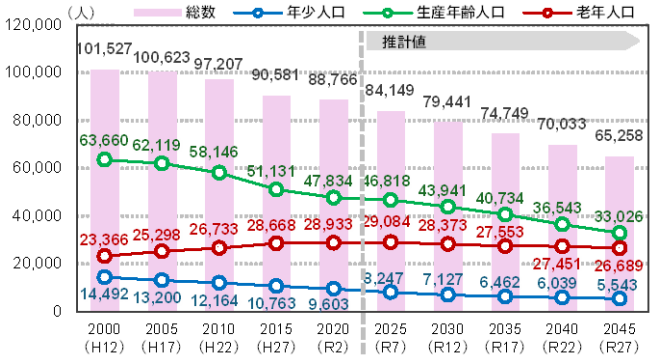
周辺市町村及び県の地域公共交通計画	
津市地域公共交通計画	• 鉄道の利便性向上に関する事業者への要請
名張市地域公共交通計画	• 広域幹線（鉄道）及び広域準幹線（路線バス）の継続運行に取り組む
亀山市地域公共交通計画	• 鉄道の利便性向上の要請や近隣自治体との広域連携による公共交通利用促進に取り組む
甲賀市地域公共交通計画	• ＪＲ草津線の利用促進と利便性向上 • 関連する団体や関係機関との連携推進に取り組む
滋賀地域交通計画	• ＪＲ草津線をはじめとする広域交通軸の維持・充実による広域移動環境の向上を推進 • リニア中央新幹線開業を見据え、三重県を含む近隣府県との広域連携・広域移動の強化に取り組む
奈良県地域公共交通計画	• 山添村と上野市駅を結ぶコミュニティバスは休日運行がないことが課題 • 京都（笠置駅）、三重（上野市駅）との広報連携の強化
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
相楽東部地域交通計画 JR 関西本線（加茂以東）沿線地域公共交通計画	• 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

（3） 伊賀市の現状

1） 都市構造

■ 人口（資料編 P.22～）

- ❍ 人口は平成 12 年をピークに減少が続いており、今後もさらに人口減少が続くことが見込まれています。
- ❍ 少子高齢化傾向も続く見込みです。
- ❍ 郊外部で低密度居住地が面的に分布しています。さらに、郊外部は高い高齢化率を示しています。



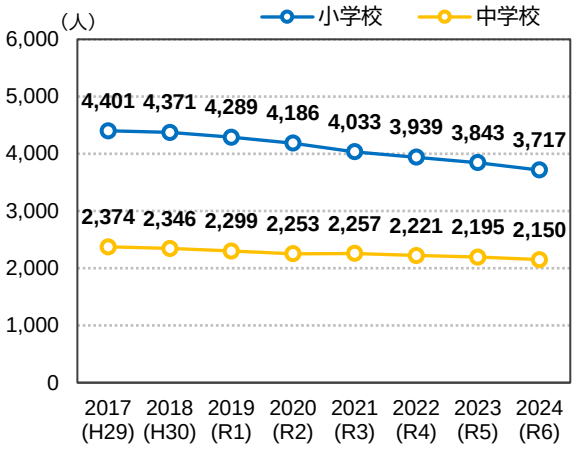
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

図 2-1　人口の推移

- ❍ 社会減の傾向が続き、特に 10 代後半での転出が顕著です。

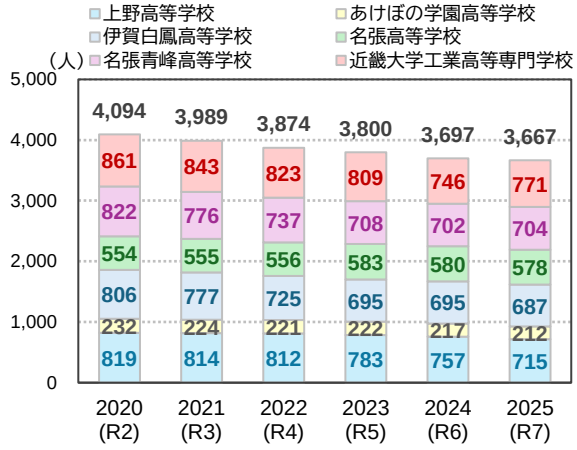
■ 学校教育・産業動向（資料編 P.35～）

- ❍ 人口減少・少子高齢化に伴い、小中高等学校の児童・生徒数は減少傾向です。
- ❍ 市内の事業所数・従業者数も減少傾向にあります。



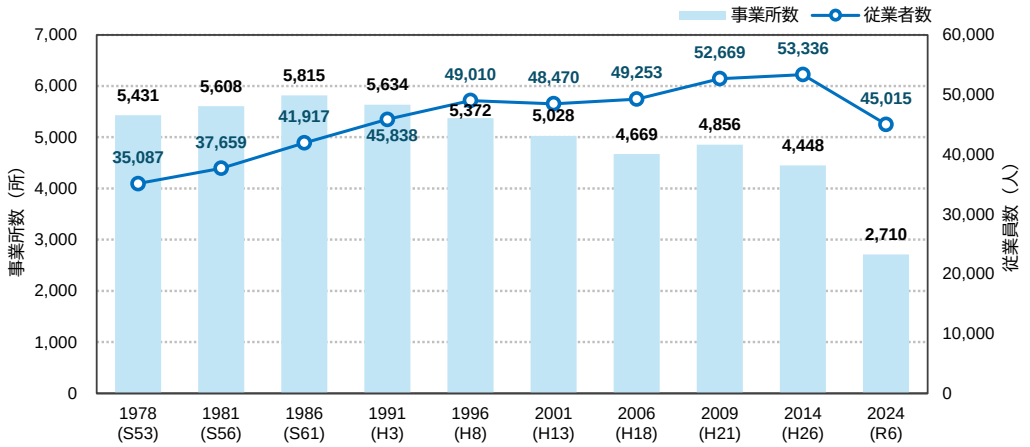
資料：学校基本調査

図 2-2 小中学校の児童・生徒数の推移



資料：三重県教育委員会学校名簿（各年 5 月 1 日現在）

図 2-3 高等学校の生徒数の推移
（公立高校・高等専門学校）

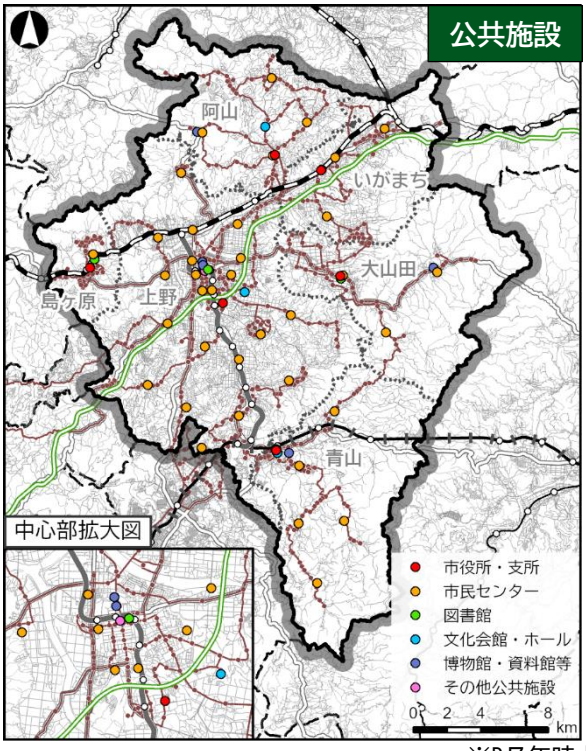


資料：事業所・企業統計調査(昭和 53.7.1～平成 18.10.1)、
経済センサス-基礎調査（平成 21.7.1 以降）

図 2-4 事業所数・従業員数の推移

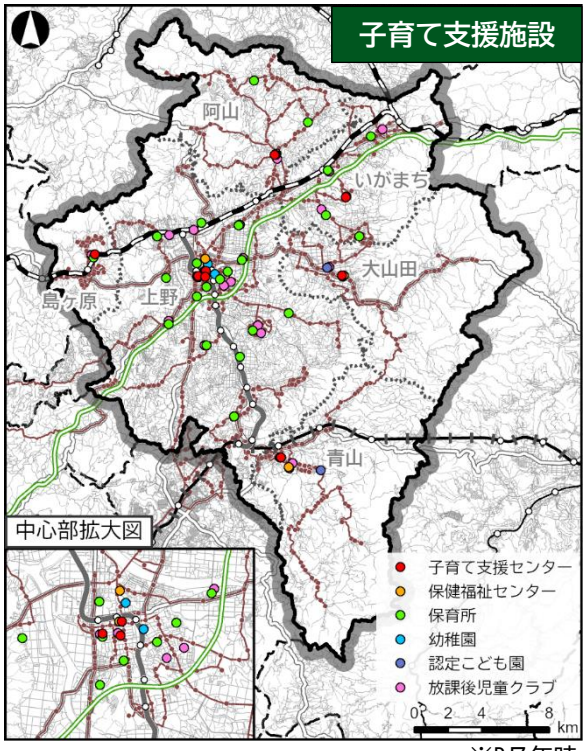
■ 施設分布（資料編 P.38～）

❍ 市の中心市街地には、医療施設、商業施設が集積し、各地域の中心部には支所が、その周辺には公共施設、子育て支援施設が立地し、拠点を形成しています。



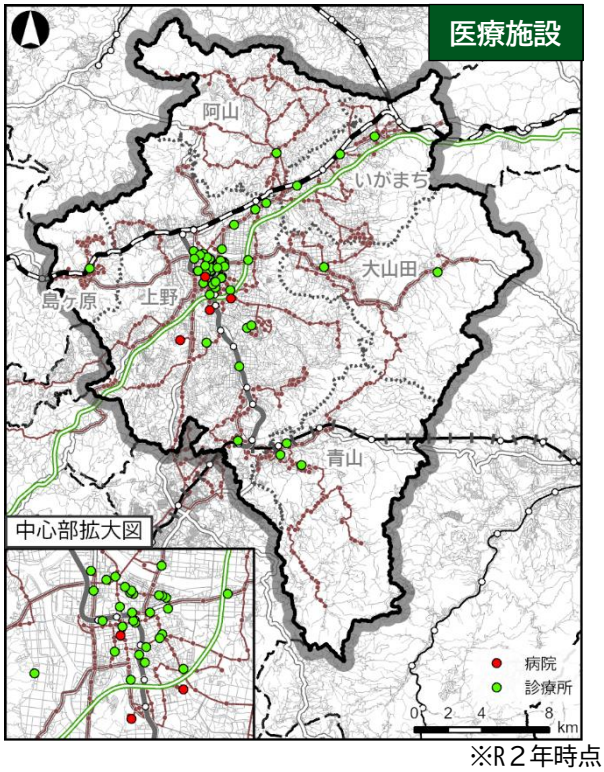
※R７年時点

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



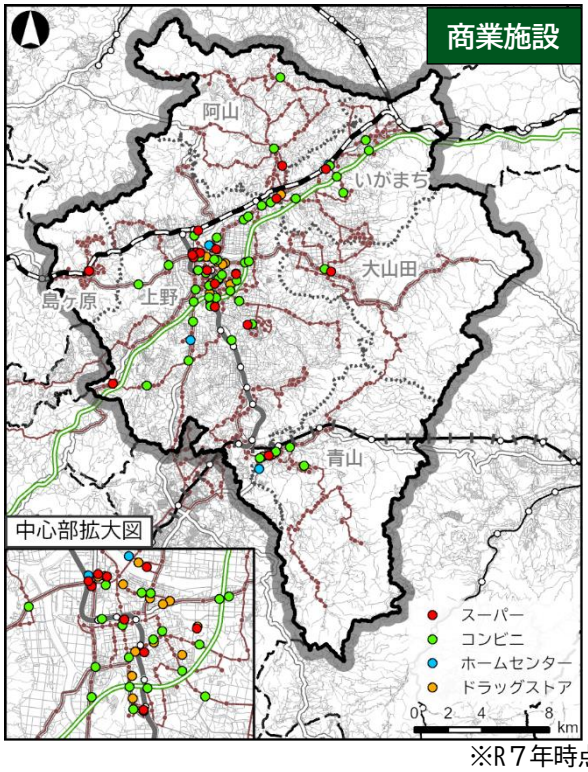
※R７年時点

資料：伊賀市 HP「施設案内」



※R２年時点

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



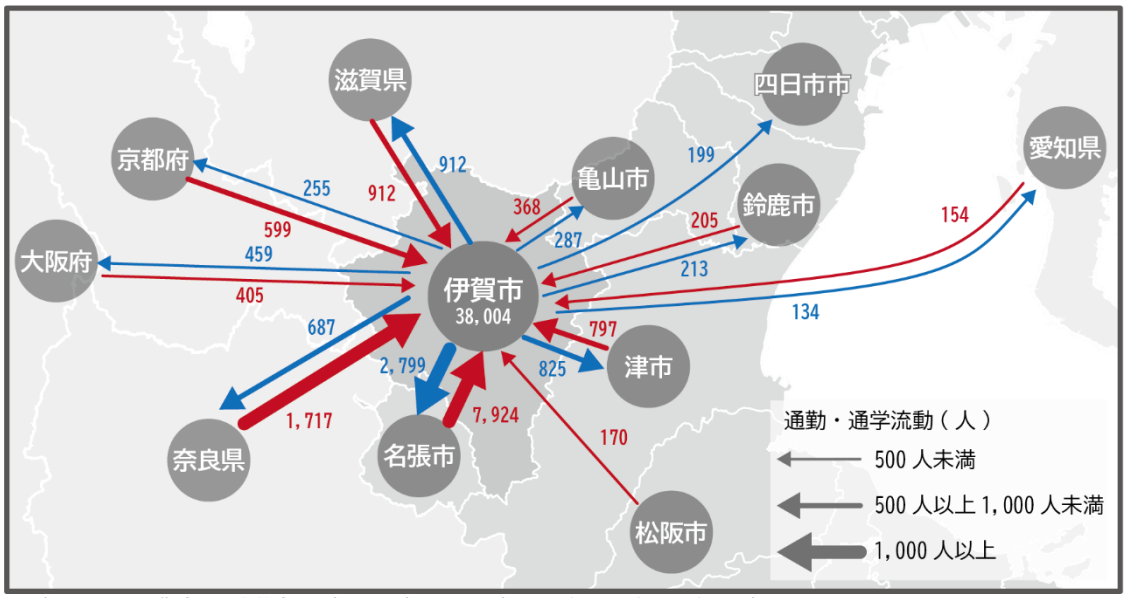
※R７年時点

資料：i タウンページ、各施設 HP

図 2-5 伊賀市内の施設分布図

■ 通勤・通学流動（資料編 P.45～）

- ❍ 名張市や県外など広域的な通勤・通学流動が見られます。
- ❍ 通勤・通学交通手段は自動車の利用割合が特に高くなっています。



※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 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 2-6　通勤・通学流動

■ 観光動向（資料編 P.48～）

- ❍ 観光入込客数はコロナ禍により減少し、以前の水準には達していませんが、回復傾向となっています。
- ❍ 旧上野市庁舎の整備により、令和７年に図書館やホテルを擁する複合施設「旧上野市庁舎 SAKAKURA BASE」として開業し、中心市街地の新たな観光拠点となっています。

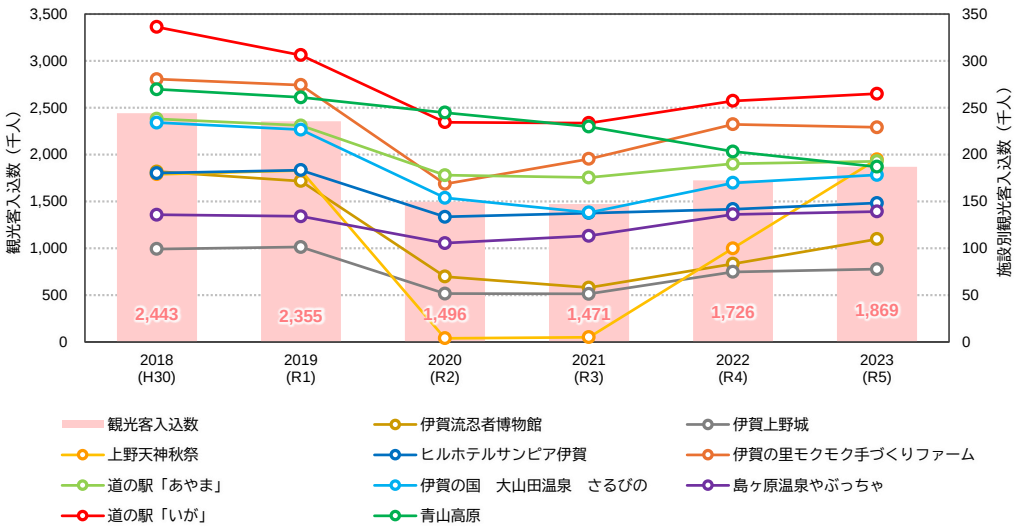


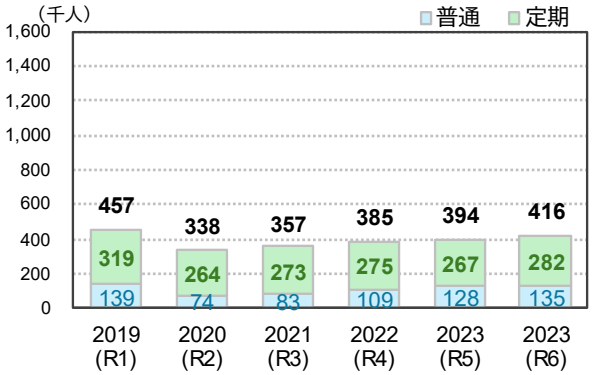
図 2-7 観光客入込客数の推移

（４） 伊賀市の地域公共交通の現状

１） 鉄道・高速バス

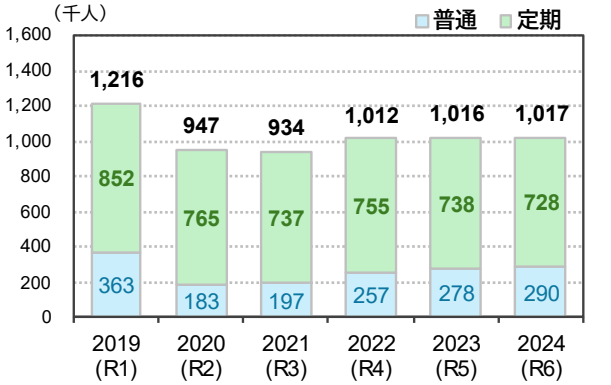
■ 鉄道（資料編 P.65～）

- 利用者はコロナ禍以降、各路線で減少しています。生活様式の変化などを背景に、特に通勤定期券利用者の回復が鈍くなっています。
- どの鉄道事業者においても、1 日 40 本以上のサービス水準で、運行しています。特に近鉄大阪線は 1 日 100 本以上と高いサービス水準で運行しています。



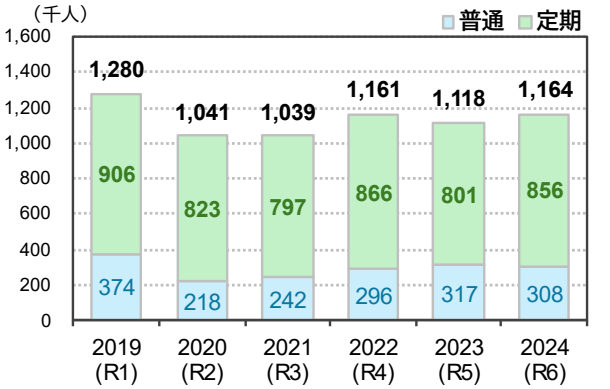
資料：三重県統計書

図 2-8　ＪＲ関西本線市内５駅の乗車人数推移



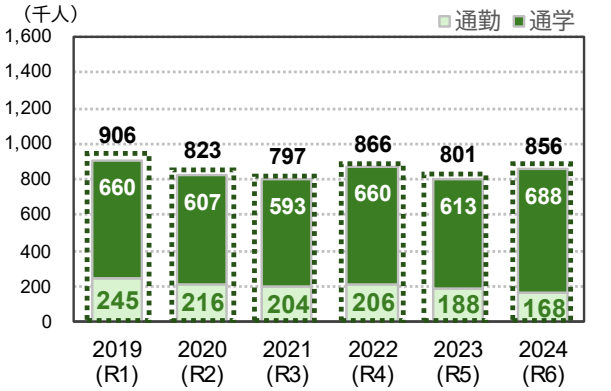
資料：三重県統計書

図 2-9　近鉄大阪線市内４駅の乗車人数推移



資料：伊賀鉄道提供資料

図 2-10　伊賀鉄道市内 15 駅の乗車人員数推移

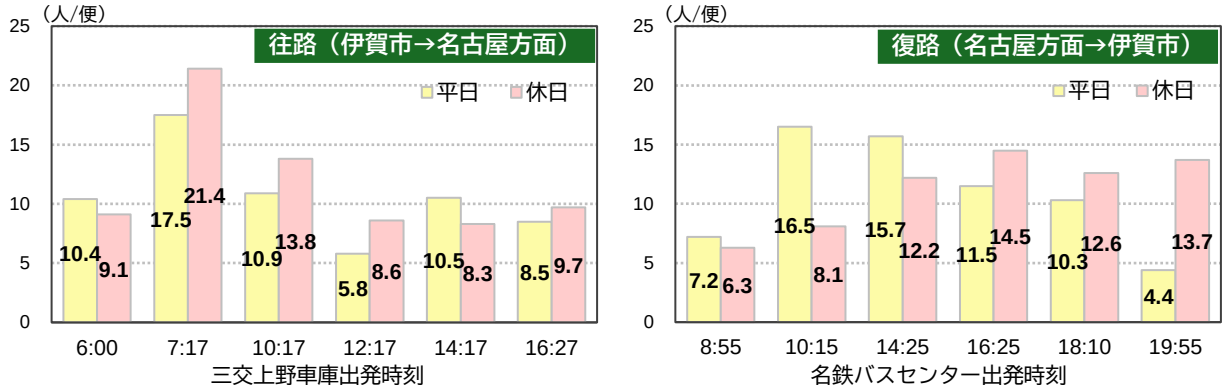


資料：伊賀鉄道提供資料

図 2-11　伊賀鉄道市内 15 駅の「通勤」「通学」定期乗車人員数推移

■ 高速バス（資料編 P.79～）

❍ 名古屋上野高速線は、平日よりも休日の利用者がわずかに多く、通勤・通学だけでなく、休日の買い物やレジャーでも使用されていると考えられます。



資料：三重交通提供資料（令和７年９月の利用者数）

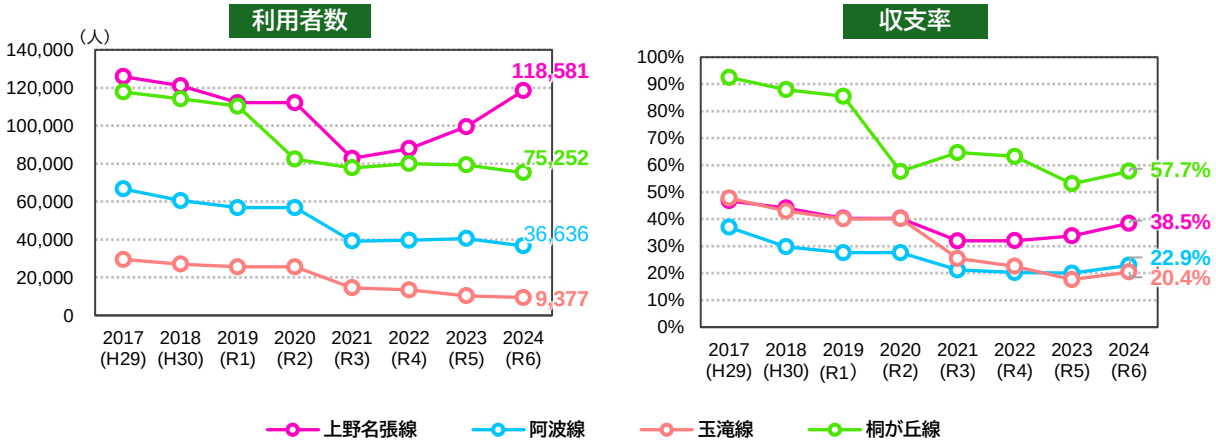
図 2-12 平休別便別平均利用者数

2） 路線バス

■ 営業路線バス（資料編 P.82～）

❍ 利用者数はコロナ禍以降も、回復が乏しい路線があります。

❍ 桐が丘線を除いて、収支率は４割以下で、特に玉滝線では収支率が低下傾向となっています。

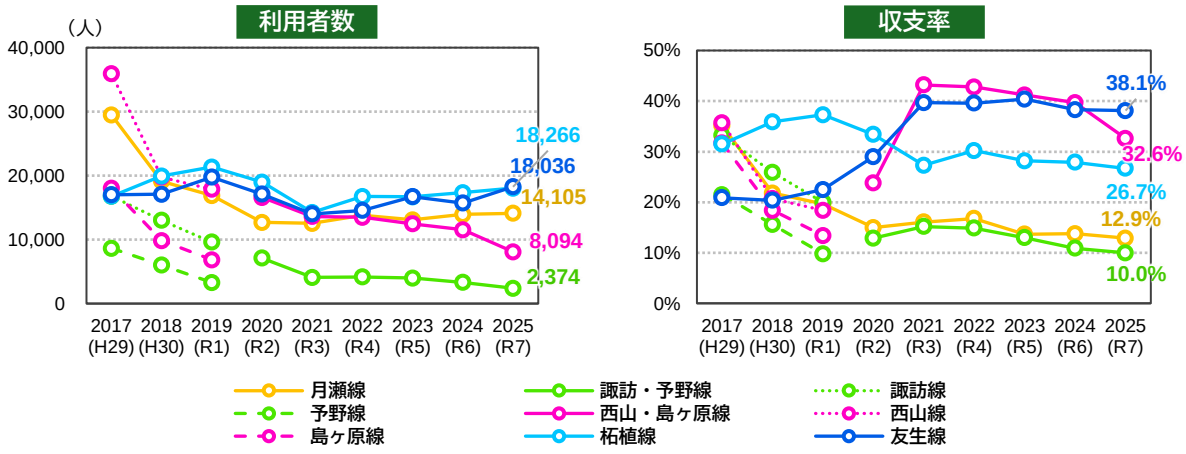


資料：三重交通提供資料

図 2-13 営業路線バスの路線別利用者数・収支率の推移

■ 廃止代替バス（資料編 P.89～）

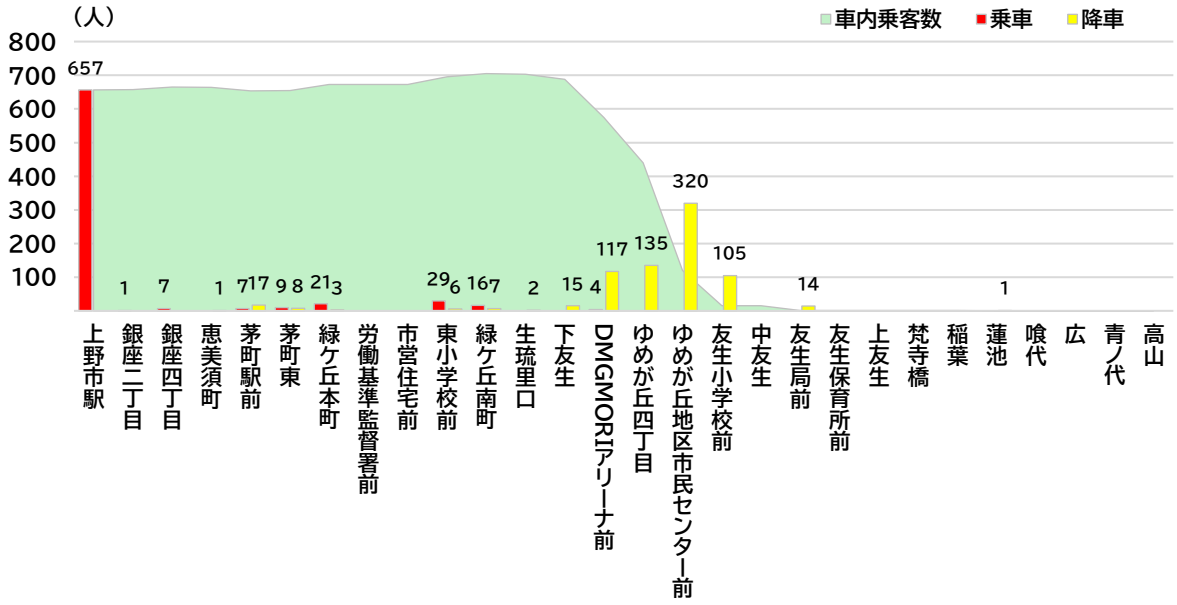
- ❍ コロナ禍以降にも利用者の回復が乏しい路線があります。
- ❍ 収支率は低下もしくは横ばいで推移しています。
- ❍ 友生線では利用が限定的な区間がみられます。



※西山・島ヶ原線及び友生線は国から補助金を受けており、収支率は上がっています。
（詳細な補助額については資料編 P.92 に記載しています。）

資料：市保有資料

図 2-14　廃止代替バスの路線別利用者数・収支率の推移



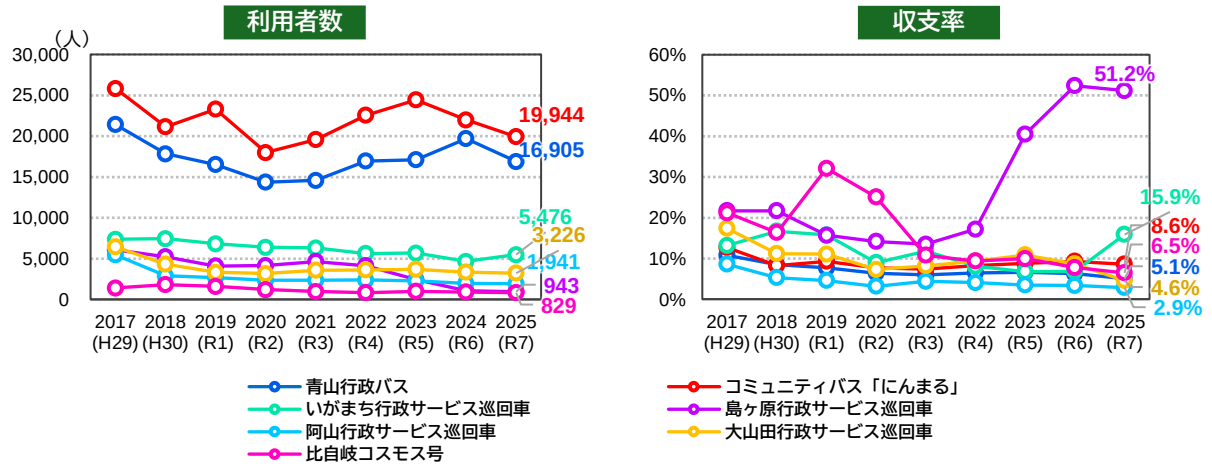
※友生線のうち一部の便のみを抽出し掲載

資料：三重交通提供 IC カードデータ（令和 2 年 8 月 1 日～令和 3 年 7 月 31 日の平日合計値）

図 2-15　友生線（ゆめが丘四丁目経由）の利用状況（下り）

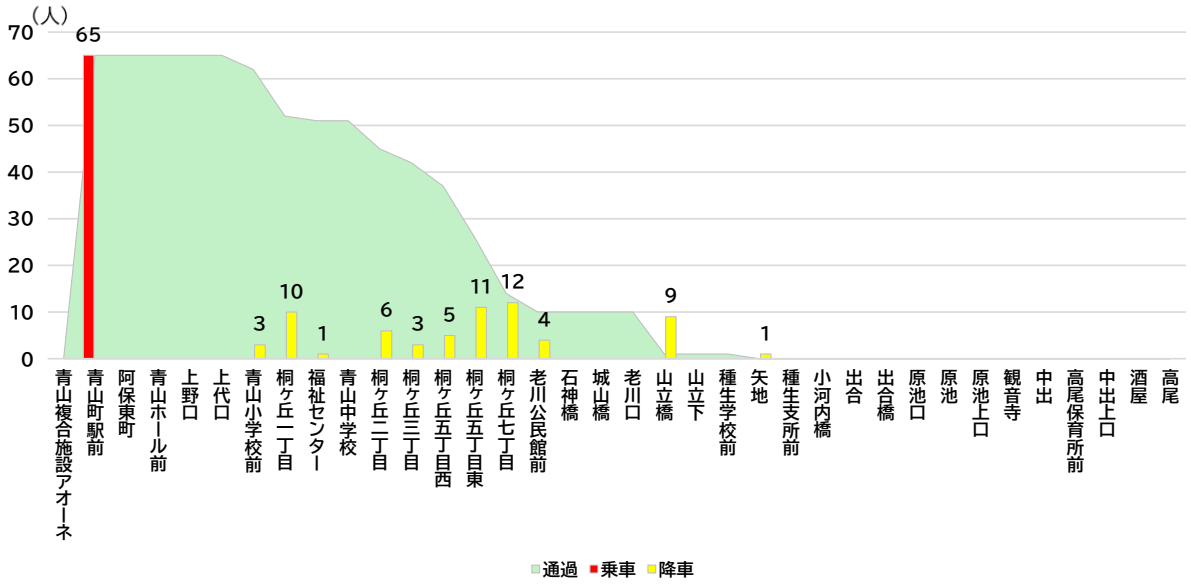
■ 行政バス（資料編 P.109～）

- コロナ禍以降にも利用者の回復が乏しい路線がある一方で、「コミュニティバス「にんまる」」と「青山行政バス」は増加傾向にあります。
- 「島ヶ原行政サービス巡回車（島ヶ原ぐるり号）」は一部を予約運行に変更し、令和５年および令和６年に実証運行を行いました。※三重県の支援により、収支率が向上しています。
- 「青山行政バス」では高尾線など郊外部で利用が限定的な区間がみられます。



資料：市保有資料

図 2-16　行政バスの路線別利用者数・収支率の推移



※高尾線のうち一部の便のみを抽出し掲載

資料：三重交通提供 IC カードデータ（令和 2 年 8 月 1 日～令和 3 年 7 月 31 日の平日合計値）

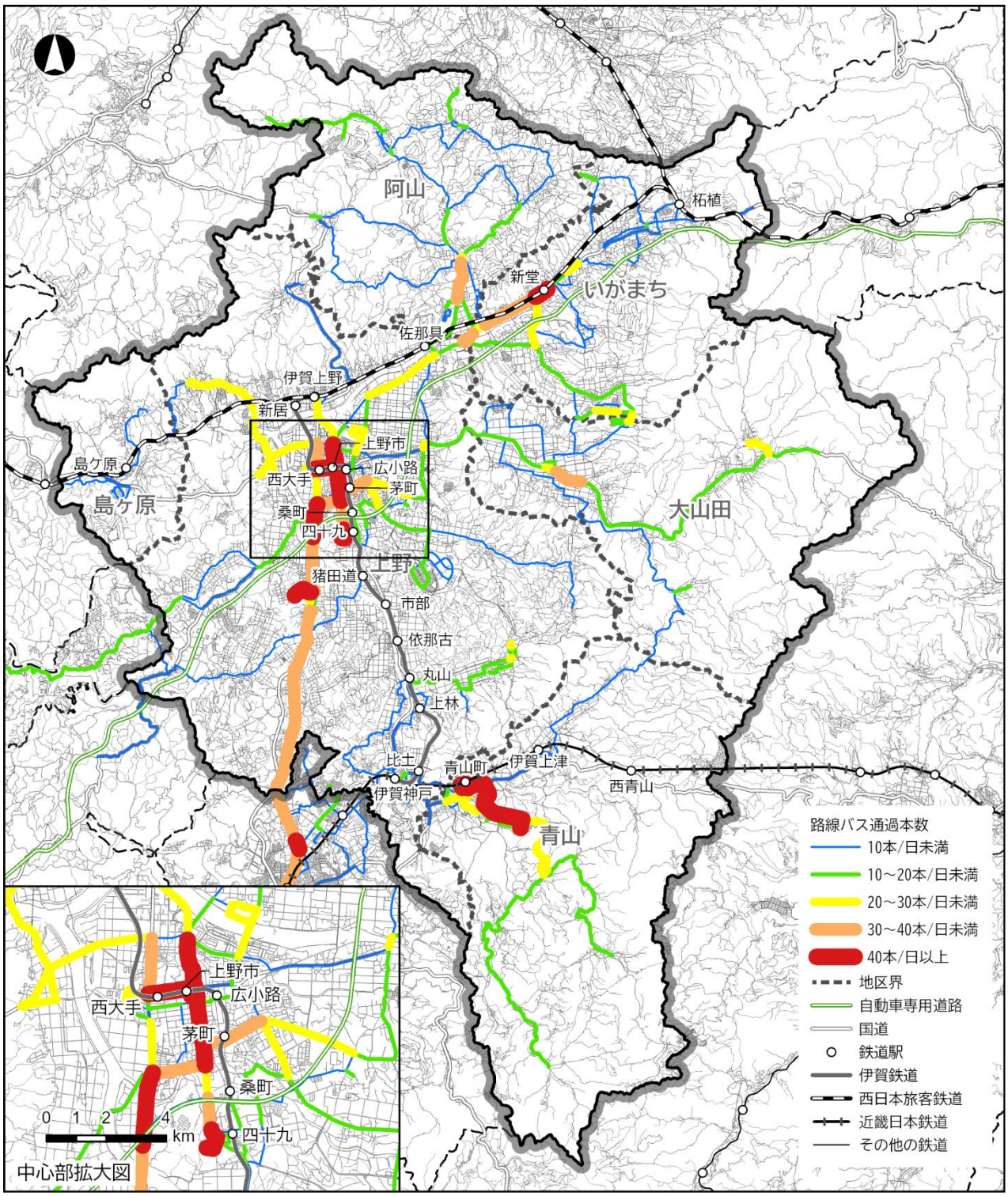
図 2-17　青山行政バス（高尾線）の利用状況（下り）

■ その他バス（資料編 P.133～）

- 神戸地区の地域運行バス「かんべ北斗号」は利用者が減少しています。
- 名張市の美旗地域コミュニティバス「はたっこ号」、山添村の村民バス伊賀ルートが市内に乗り入れ運行しています。

■ サービス水準

❍ バス路線の複数集まる上野地域市街地、青山地域北部では、高いサービス水準ですが、それ以外は 1 日 20 本未満のバス停が多くを占めています。



※R７年時点

資料：三重交通 GTFS、伊賀市 HP「行政バス・廃止代替バス」、山添村 HP、神戸地区住民自治協議会 HP、名張市 HP

図 2-18　バス通過本数（平日）

3） タクシー・スクールバス等のその他交通手段

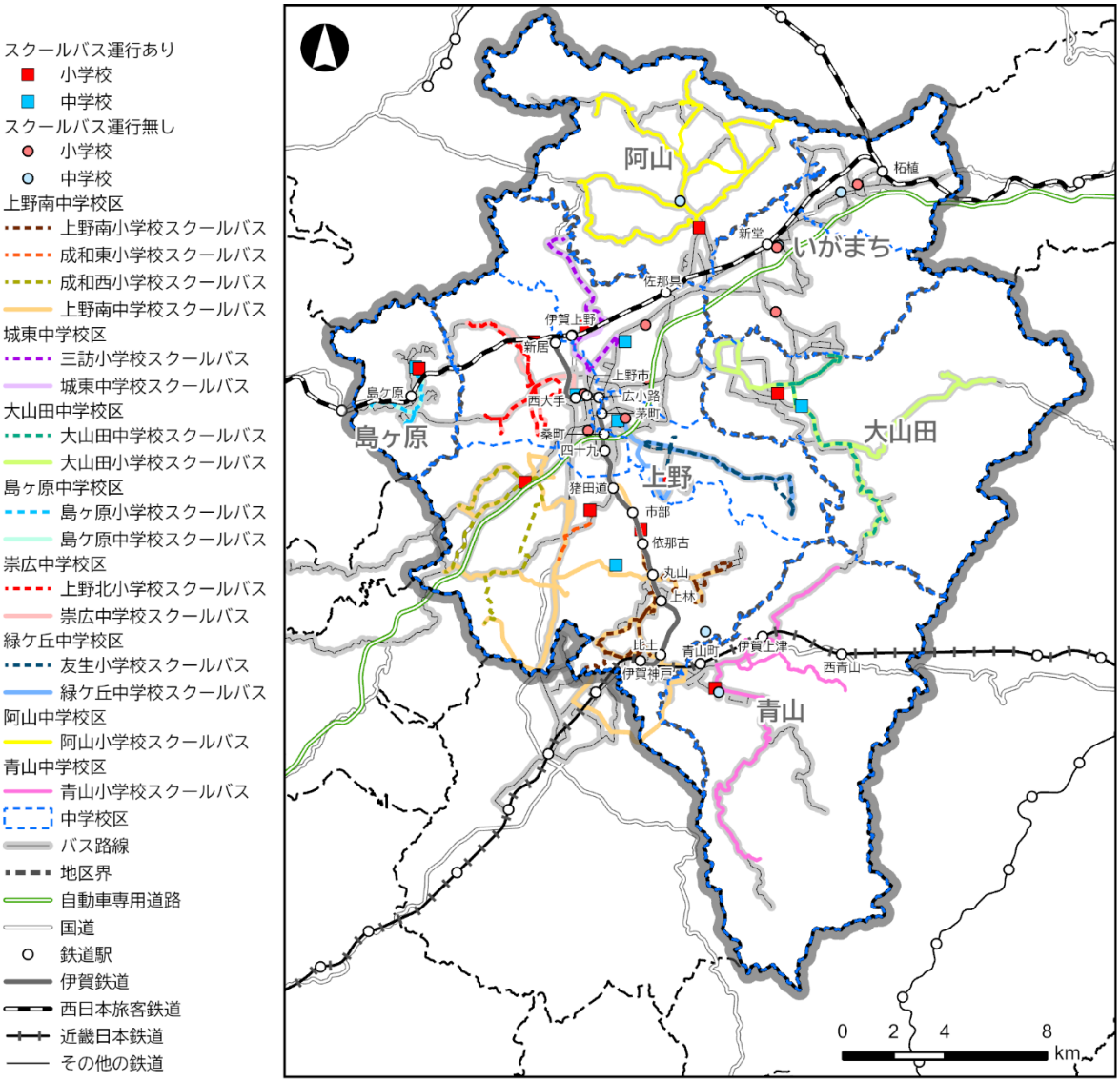
■ タクシー（資料編 P.137～）

❍ 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社あります。

■ スクールバス（資料編 P.139～）

❍ 少数の乗車で運行する送迎路線が存在しています。

❍ 路線バスと一部重なるルートを運行する路線があります。



※R７年時点

資料：市保有資料より作成

図 2-19　スクールバス路線網

■ 送迎バス（資料編 P.142～）

❍ 病院、企業、自動車学校などの送迎バスが各地域で運行しています。

❍ 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。

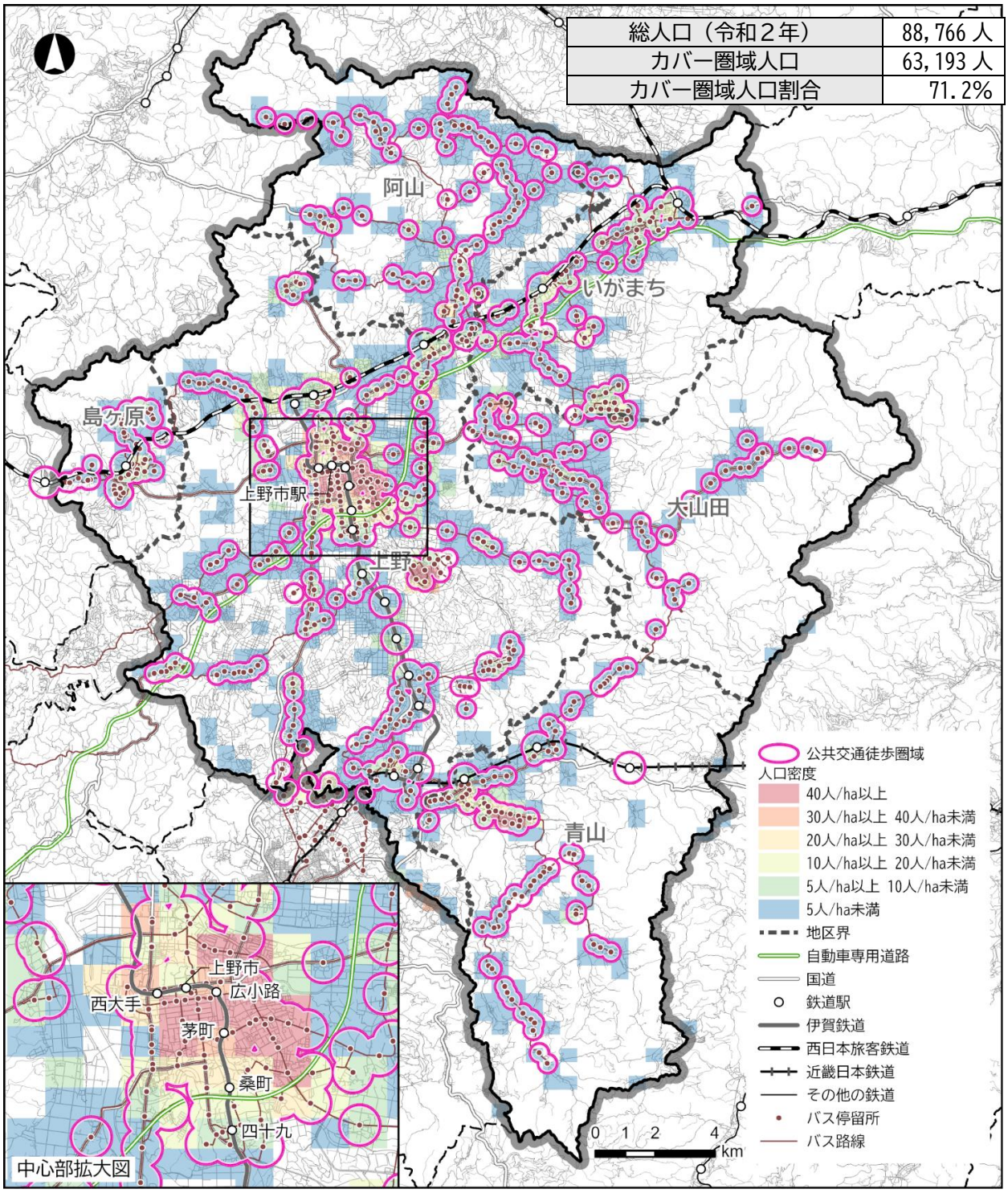
■ 福祉有償運送（資料編 P.143～）

❍ 福祉有償運送８事業所、介護タクシー10 事業所の計 18 事業所が登録されており（令和８年７月時点）年間２万人を超える利用があります。

４） 公共交通サービス

■ 鉄道・バスのカバー圏域（資料編 P.145～）

❍ 郊外部や中山間地域の低密度な居住地では鉄道および路線バスのカバー圏外となっている地域が存在しており、カバー圏域の人口割合は 71.2%となっています。



※R２年時点

※公共交通徒歩圏域とは、鉄道駅からは 500m、バス停からは 300mに含まれる人口としています。

図 2-20　鉄道・バスのカバー圏域

■ 情報提供（資料編 P.146～）

- バスの運行情報については、WEB の乗換案内等を通じて、運行経路や時刻、乗換方法などの情報を提供しています。
- 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ものがあります。

■ 乗継時間（資料編 P.147～）

- 朝・タピークにおける鉄道間の乗り継ぎでは、概ね 15 分程度の待ち時間で乗継が可能となっています。

■ 助成・割引制度（資料編 P.150～）

- 市は、障がい者の移動支援のための助成制度を設けています。
- 県や交通事業者は、運転免許返納後の高齢者の移動を支える施策・サービス提供を行っています。

■ 行政負担額（資料編 P.152～）

- 鉄道は、光熱費高騰や人材確保のために、事業費が増大傾向にあります。
- スクールバスは利用児童の少ない路線が増加しており、経費が増大する傾向にあります。

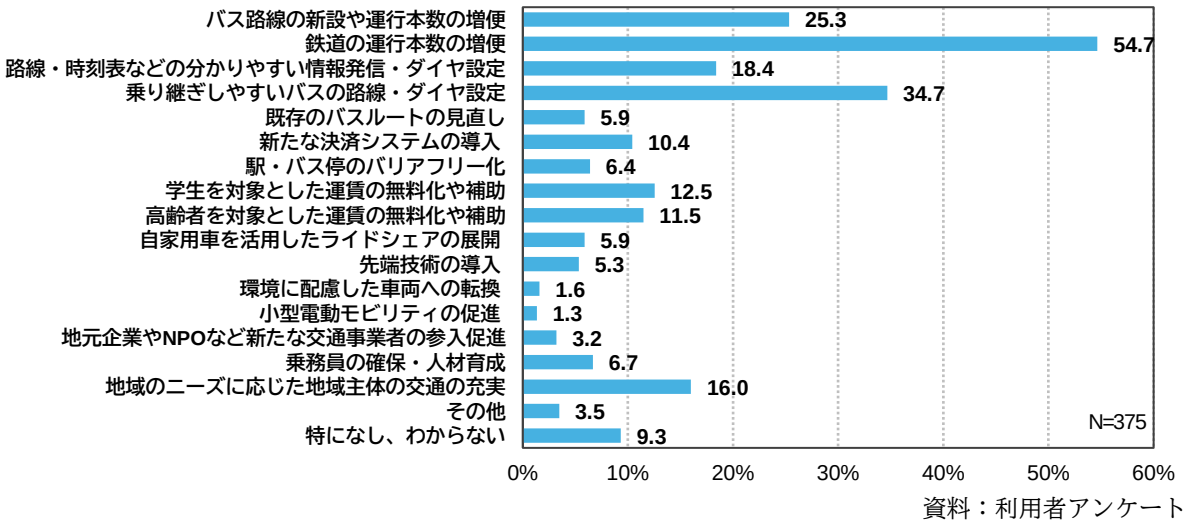
■ 運転者不足（資料編 P.153～）

- 大型二種免許保有者数は減少が進んでいます。
- 自動車運送業の就業環境の厳しさは全国的な課題となっています。

（５） 地域公共交通の利用実態・ニーズ

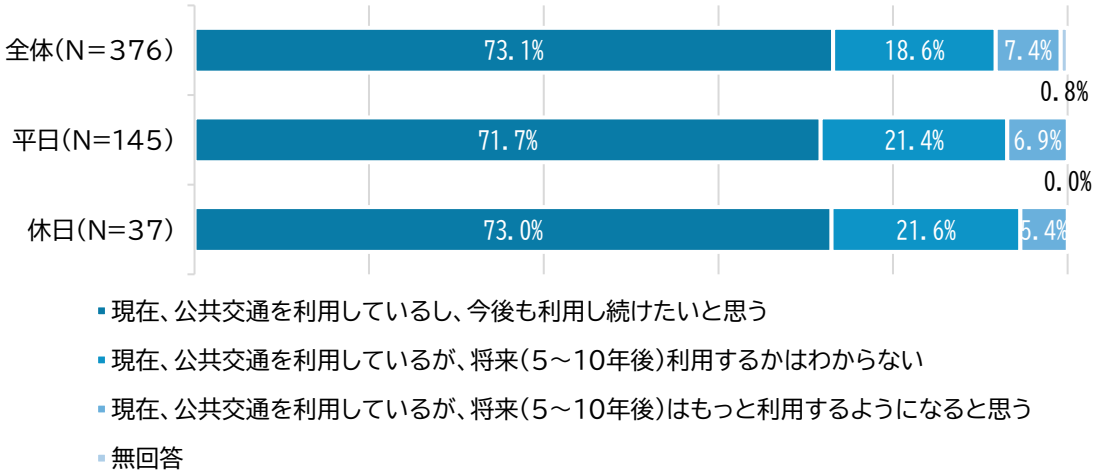
■ 利用者のニーズ（資料編 P.156～）

- 公共交通利用促進に向けて、市全体で「鉄道の運行本数の増便」が最も重視されていますが、鉄道駅のない大山田地域、阿山地域においては、「バス路線の新設や運行本数の増便」が最も重視されています。
- 市全体で約８割が将来の公共交通利用の意思を示していますが、阿山地域では５割程度にとどまります。
- 新たな交通手段として、市全体では「デマンド運行」と「自動運転」に関心を持っている割合が比較的高いですが、島ヶ原地域においては、「地域主体の住民参加型ライドシェア」に最も高い関心が寄せられています。



資料：利用者アンケート

図 2-21　利用促進に向けて重視する点（利用者）

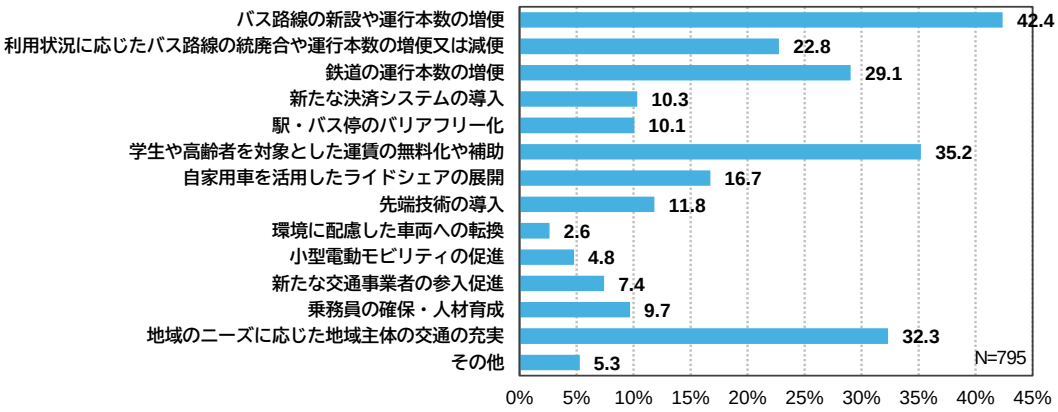


資料：利用者アンケート

図 2-22　将来の公共交通利用意思

■ 市民のニーズ（資料編 P.163～）

- 運転免許の「返納意向なし」の回答割合が、「返納予定」「将来的に返納を検討」を上回っています。
- 最寄駅またはバス停までの距離について、バス停の一般的な徒歩圏域の「300m以内」に居住していると回答した人は５割未満にとどまっています。
- １年間に公共交通を「１回も利用していない」割合が、「利用した」を上回っています。特に大山田地域では、利用した割合が他地域よりも低いです。
- 外出の目的地は、上野地域が最も多く、市外、県外といった広域移動ニーズもみられ、外出時の移動手段は「自家用車」が特に高い割合となっています。
- 将来的な公共交通の利用意向を７割が示しています。
- 公共交通の利用促進に向けて、市全体では「バス路線の新設や運行本数の増便」が最も重視されており、大山田地域では「学生や高齢者を対象とした運賃の無料化や補助」、島ヶ原地域では「地域のニーズに応じた地域主体の交通の充実」が特に高い割合となっています。
- 公共交通の改善に向けたサービスについては、「安価で移動できる地域主体の交通手段」と「自宅近くで乗降できる予約型の乗合タクシー」への関心が高いです。
- 外国人住民は、言語、支払い方法、乗換方法について不安に感じています。



資料：市民アンケート

図 2-23　利用促進に向けて重視する点（市民）

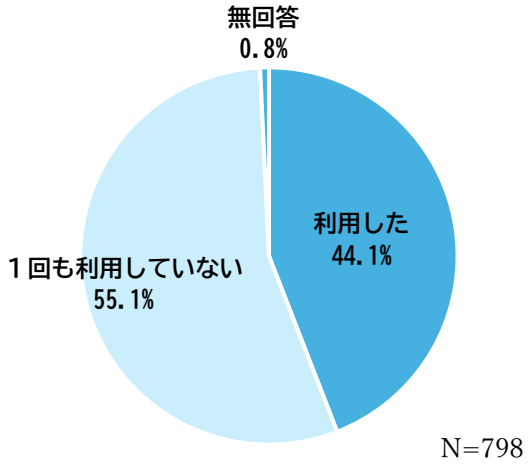
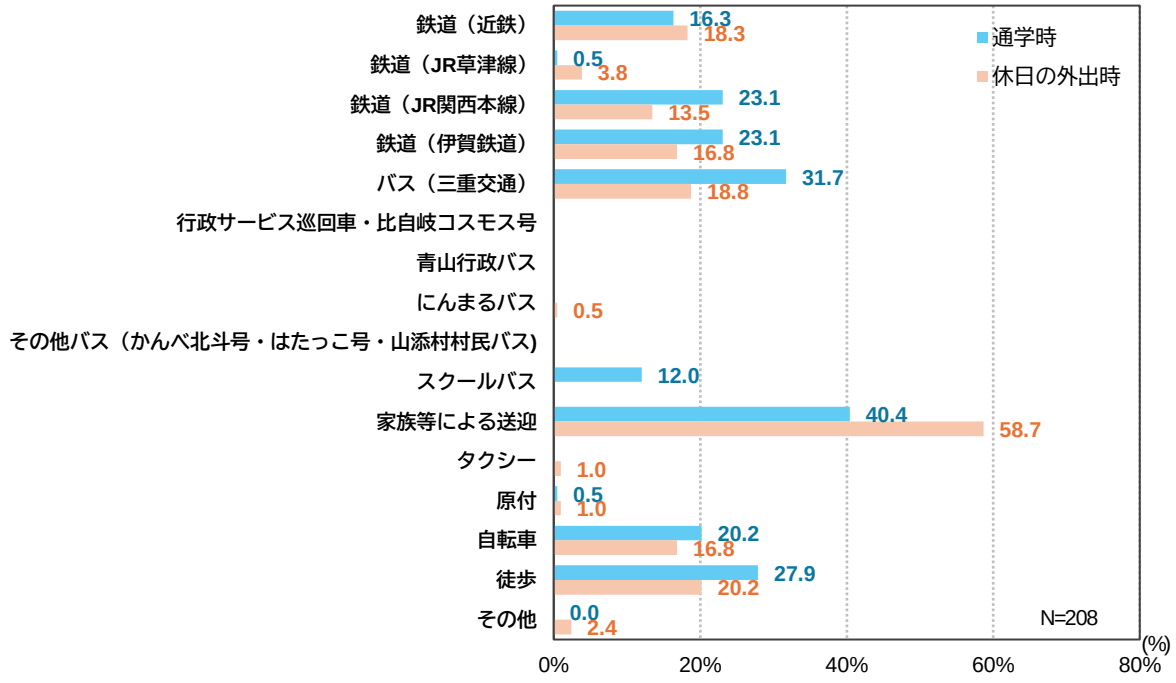


図 2-24　公共交通の利用割合

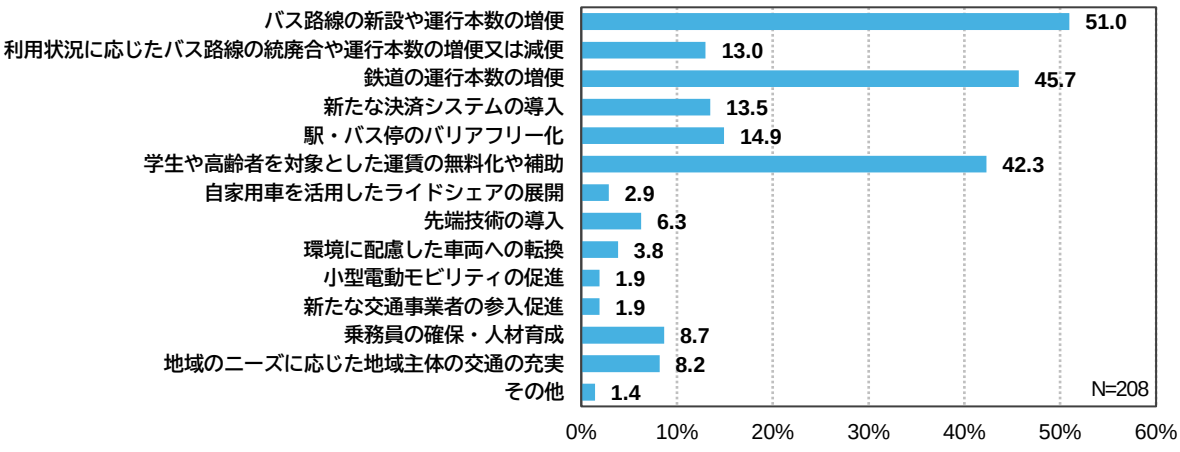
■ 高校生のニーズ（資料編 P.172～）

- ❍ 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。
- ❍ 休日の外出の目的地は、「上野地域」が最も多く、地域によっては、名張市、県外といった広域的な移動ニーズもみられます。
- ❍ 利用促進に向けて、「バス路線の新設や運行本数の増便」、「鉄道運行本数の増便」「学生や高齢者を対象とした運賃の無料化や補助」が特に重視されています。
- ❍ 公共交通の改善に向けたサービスは「安価で移動できる地域主体の交通手段」「鉄道や路線バスの定期券購入補助制度」が高いニーズとなっています。



資料：高校生アンケート

図 2-25　利用する移動手段



資料：高校生アンケート

図 2-26　利用促進に向けて重視する点（高校生）

2-2　地域の現状と課題の整理

項目別の現状・問題点

項目	現状・問題点
前計画の評価	●伊賀鉄道やバスの利用者数がコロナ禍前までの回復には至っておらず減少傾向にあり、利用促進の効果が十分に現れていない。 ●コロナ禍を経て公共交通利用促進には向かい風といえるオンラインの普及などライフスタイルの変化が見られる。 ●地域公共交通に対する市民の満足度は向上が見られているが、他の項目と比較すると、依然として低いため、今後も継続的にデータ分析などに基づいた効果的な取組みの実施が期待される。
上位関連計画・周辺市町村の計画	●上位関連計画においては、鉄道・路線バス・その他の交通や新たな地域交通を含めた総合的な交通体系の構築が示される。 ●鉄道事業再構築実施計画により、伊賀鉄道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あると位置づけられている。 ●伊賀市都市計画マスタープラン等では、地域拠点を結び、歴史と産業で魅力ある都市を創る「伊賀流多核連携型都市※1」の実現が掲げられている。 ●三重県や周辺市町村の計画では、リニア三重県駅を核とした鉄道網などの広域交通ネットワークの維持・検討について示されている。
伊賀市の都市構造	●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、近鉄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。 ●伊賀市全域で人口減少や人口の低密度化、高齢化が進行している。 ●通勤・通学の移動では、自動車の利用割合が特に多く、加えて少子化や、事業所数の減少により、通学や通勤における公共交通利用はさらに減少することが懸念される。 ●通勤・通学流動では名張市や津市、奈良県、大阪府等、広域的な移動ニーズが存在している。 ●観光入込客はコロナ禍以降に回復傾向を見せており、「旧上野市庁舎　SAKAKURA BASE」等の開業に伴い、さらなる回復が期待される。
鉄道・高速バス	●鉄道利用者数が令和元年度と比較して減少しており、通勤定期券利用者による利用の回復が乏しい。 ●伊賀鉄道では、「伊賀線まつり」等、年に数回、住民等が参加し、伊賀鉄道に親しむイベントを開催している。 ●高速バスは名古屋方面を結ぶ「名古屋上野高速線」の１路線のみで、縮減傾向にある。
路線バス	●バス利用者数はコロナ禍以降も減少している路線がある。また、利用が一部区間に限られる路線が見られる。 ●上野地域、青山地域の中心部を除いては、運行本数が１日 20 本未満のバス停が多くを占める。
その他の交通手段	●タクシーをはじめとした、多様な交通手段が市内に存在する。 ●スクールバスは、市内の半数以上の小中学校で利用されているが、路線バスと重複する区間が見られる。
公共交通サービス	●郊外部や中山間地の低密度な居住地に交通空白が存在する。 ●鉄道から鉄道へは 15 分以内に乗り継げる便がほとんどであるが、周知が不足している。 ●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。 ●公共交通に関する財政負担は拡大傾向にあり、路線廃止やサービス縮小等、公共交通サービスの持続性の低下が懸念される。 ●運転手や事業者等といった公共交通の担い手確保は伊賀市でも厳しい状況である。 ●外国人住民は、言語、支払い方法、乗換方法について不安に感じている。
利用者ニーズ	●利用促進に向け、市全体で「鉄道の運行本数の増便」が最も重視されており、次点で「乗り継ぎしやすいバスの路線・ダイヤ設定」が重視されている。 ●鉄道駅のない阿山地域、大山田地域においては、「バス路線の新設や運行本数の増便」が重視されている。 ●市全体では利用促進に向けて重視する点として、「デマンド運行」と「自動運転」に関心を持っている割合が比較的高いが、島ヶ原地域においては、「地域主体の住民参加型ライドシェア」への関心が高い。
市民ニーズ	●運転免許の「返納意向無し」の割合は、「返納予定」「将来的に検討」の割合の合計を上回っており、自動車依存の傾向が強い。 ●１年間に公共交通を「１回も利用していない」割合が、「利用した」を上回り、公共交通が充分に利用されていない。 ●外出の目的地は、広域ネットワークを支える交通・産業の広域拠点でもある「上野地域」が最も多く、地域によっては、市外、県外への広域的な移動ニーズもある。 ●利用促進に向け、「バス路線の新設や運行本数の増便」が最も重視されており、大山田地域では「学生や高齢者を対象とした運賃の無料化や補助」、島ヶ原地域では「地域のニーズに応じた地域主体の交通の充実」が重視されている。 ●市民アンケートでは、公共交通の利用促進に向けた取組みとして、「安価で移動できる地域主体の交通手段」と「自宅近くで乗降できる予約型の乗合タクシー」への関心が高い。
高校生ニーズ	●通学および休日の外出の交通手段は、市全体で「家族等による送迎」の割合が最も高く、行政バスなどは利用が少ない。 ●外出の目的地は、広域ネットワークを支える交通・産業の広域拠点でもある「上野地域」が最も多く、地域によっては、市外、県外への広域的な移動ニーズも見られる。 ●利用促進に向け、「バス路線の新設や運行本数の増便」、「学生や高齢者を対象とした運賃の無料化や補助」、「地域のニーズに応じた地域主体の交通の充実」が重視されている。 ●高校生アンケートでは、公共交通の利用促進に向けた取組みとして、「安価で移動できる地域主体の交通手段」と「鉄道や路線バスの定期券購入補助制度」への関心が高くなっている。

※1　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す「伊賀流多核連携型都市」は、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。

地域公共交通の課題

1｜都市構造や移動ニーズを考慮した地域公共交通体系の構築
- 多核連携型都市※1の実現に向け上位関連計画と連動した、公共交通ネットワークの形成
- 地域特性や利用実態に応じた見直し
- 伊賀鉄道の活性化
- スムーズな乗継移動

2｜公共交通の利用しやすさの向上
- 市内の輸送資源を最大限活用した、効率的な交通ネットワークの構築
- 割引・助成制度の活用等、サービスレベルの向上
- 交通結節点の整備
- 誰にとってもわかりやすく見やすい情報の提供やダイヤの設定
- 外国人等にとっても利用しやすい案内・利用環境の整備
- 公共交通の利用に向けた取組みの周知強化

3｜周辺自治体との広域移動の利便性確保
- 周辺自治体へ通勤・通学できる環境等、広域ネットワークの維持
- 観光客など市外からの来訪者も利用しやすい環境整備

4｜分野間の調整による効率的な交通サービスの維持・確保
- 地域内の多様な交通手段の連携による交通体系の構築
- 持続可能な公共交通の再構築
- クロスセクター効果を踏まえた地域公共交通施策の検討

5｜みんなで支える、地域協働・組織や体制づくり
- 担い手の確保や交通手段の検討等、地域主体の公共交通の構築
- 市民の関心を高める取組みや情報発信の推進

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。

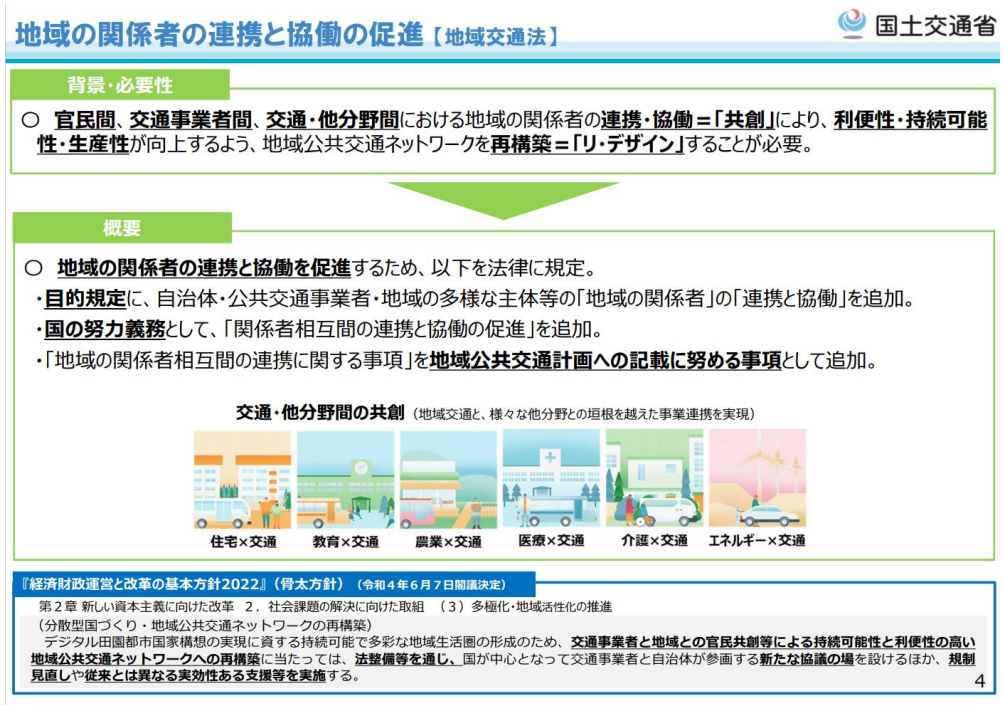
【コラム】地域公共交通活性化再生法の改正について

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ていく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交通を支えることも求められています。

伊賀市の公共交通計画は、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、地域全体で確保していくことを基本理念の土台としています。



詳しくはこちら

国土交通省
地域公共交通
のリデザイン

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））

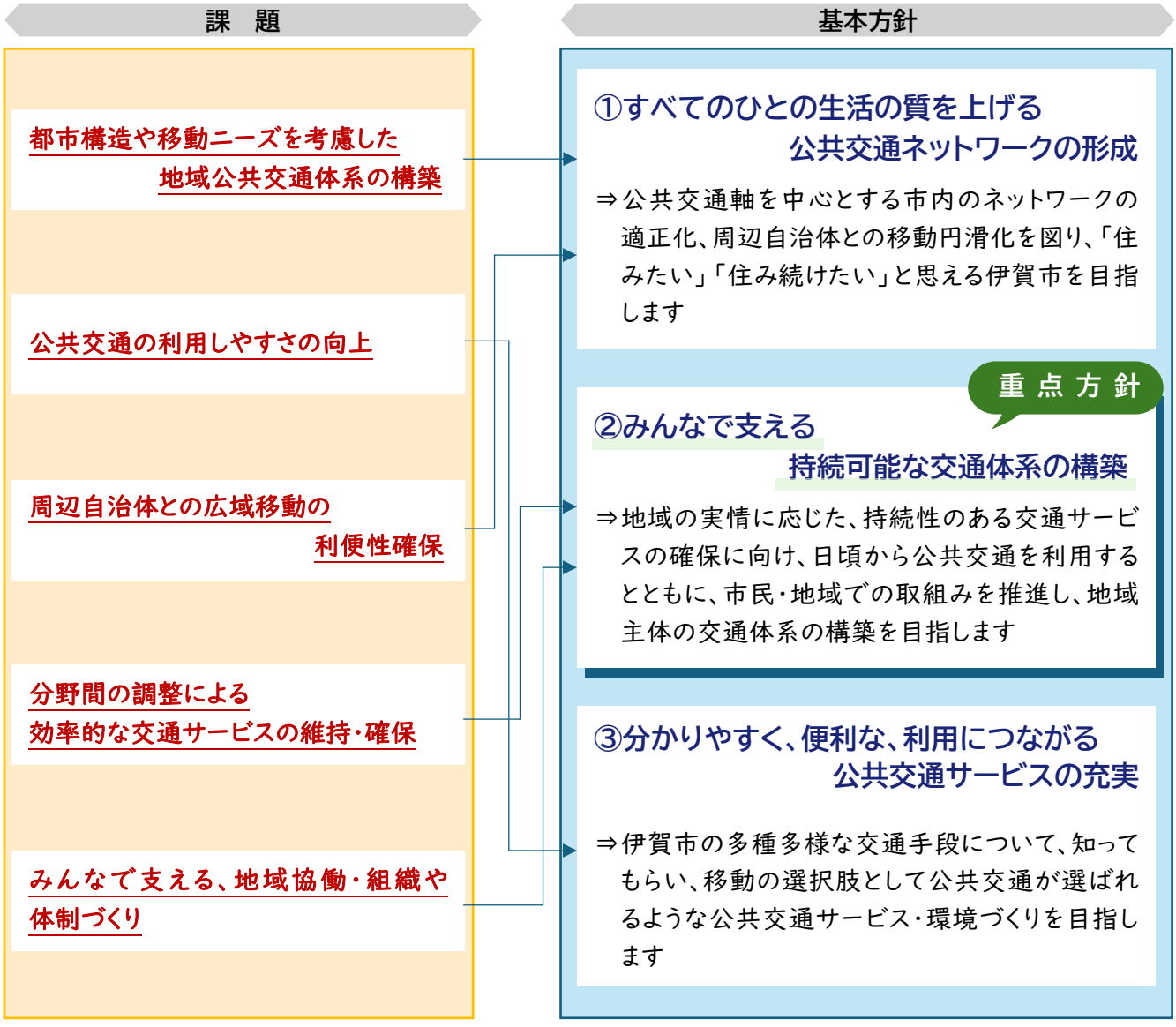
3-2　基本方針

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およ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移動をスムーズにし、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 JR や近鉄と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。
- 本市の公共交通は、市内移動の確保に加え、名古屋・大阪方面を始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超えた交通ネットワークの確保及び利便性の向上を図ります。

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、具体的な取組みを進めます。
- 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、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みを進めます。
- 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、混乗の可能性や運転手・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

- 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の提供に努めます。
- 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。
- 情報の分かりにくさや利用上の不便さ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、利用しやすい料金体系の検討など、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、つく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・基本方針に位置づけています。



図　公共交通のリ・デザイン全体の取組み
（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。

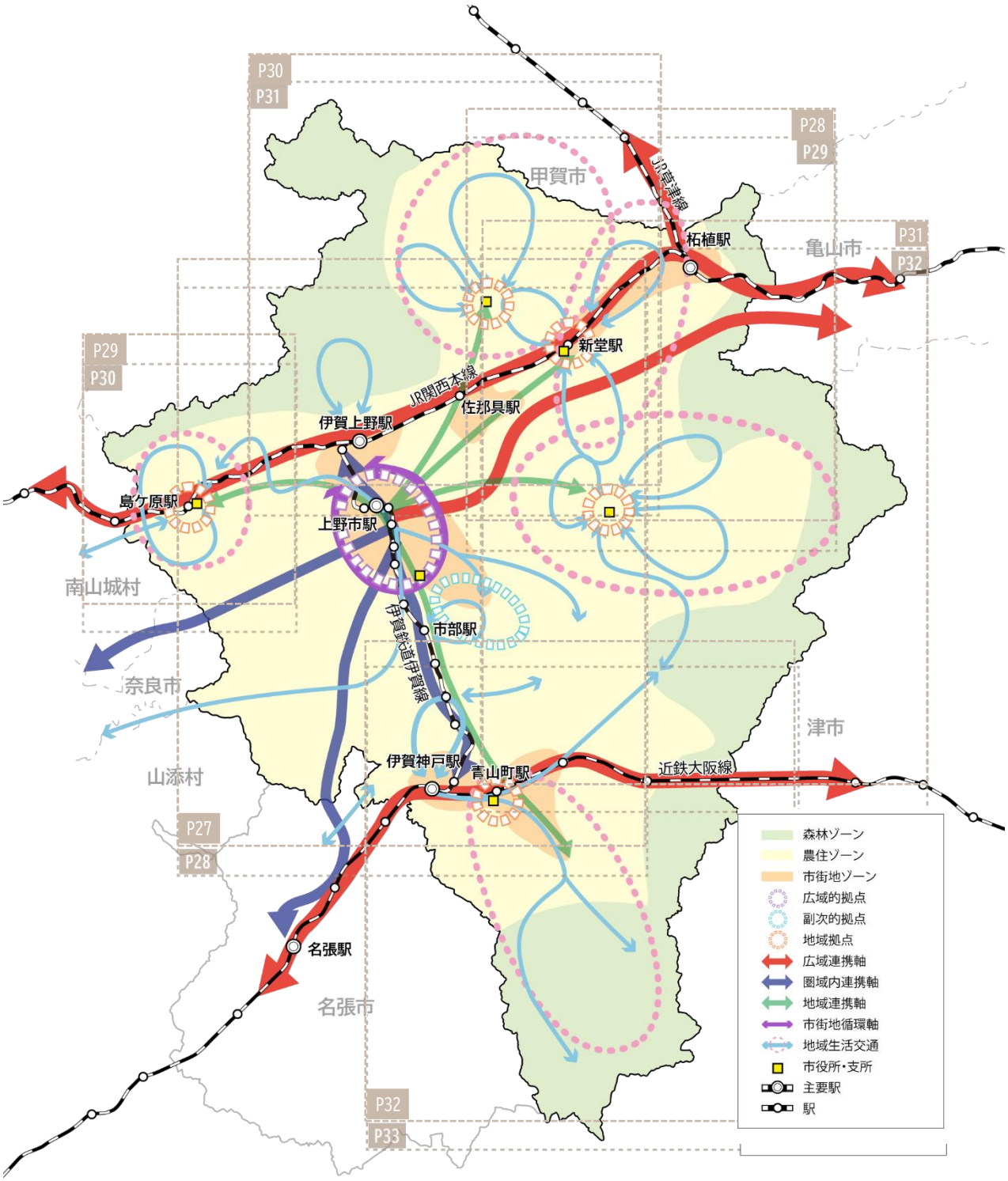
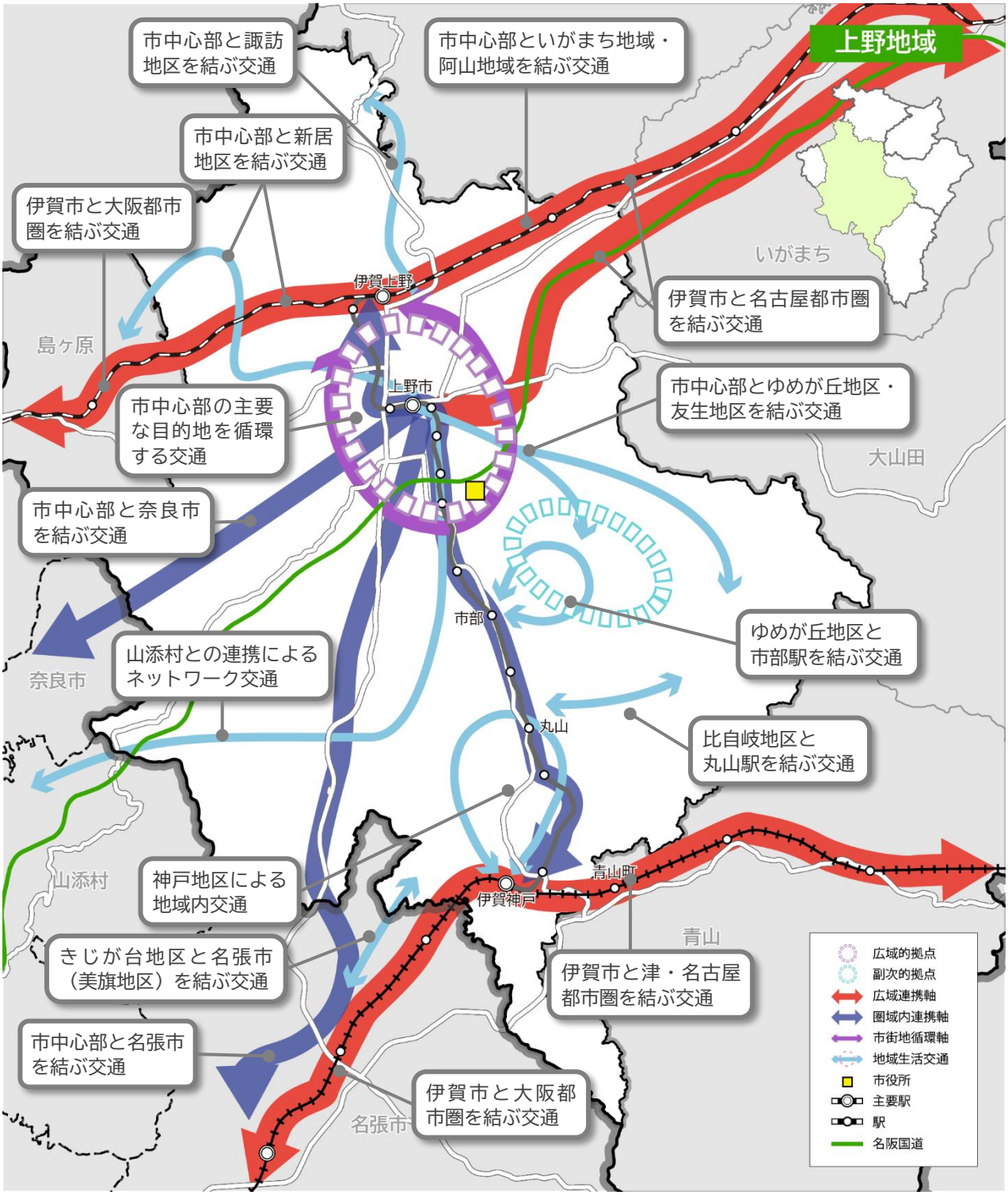


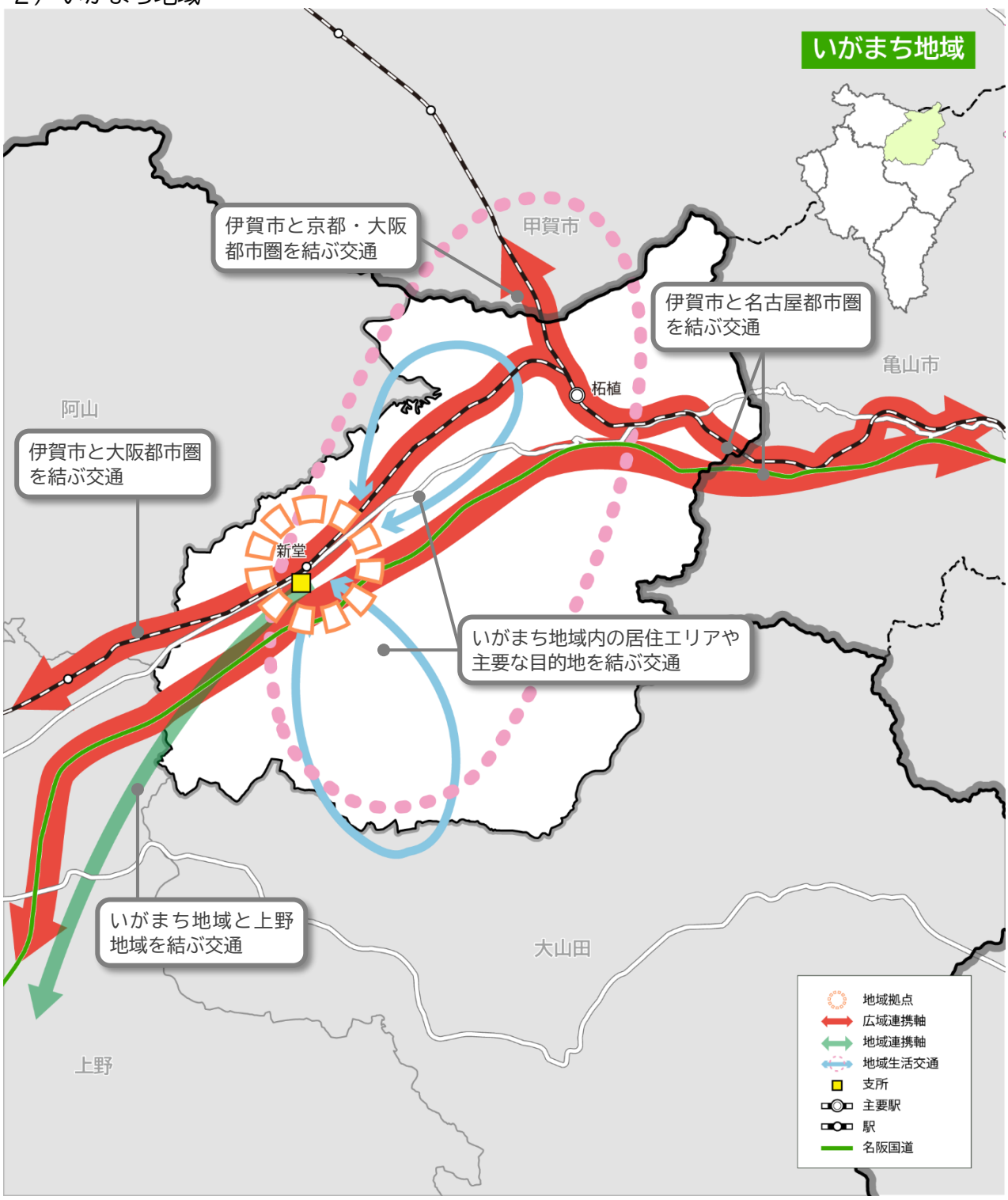
図 3-1　伊賀市地域公共交通ネットワークの将来イメージ

（２） 地域別公共交通将来イメージ

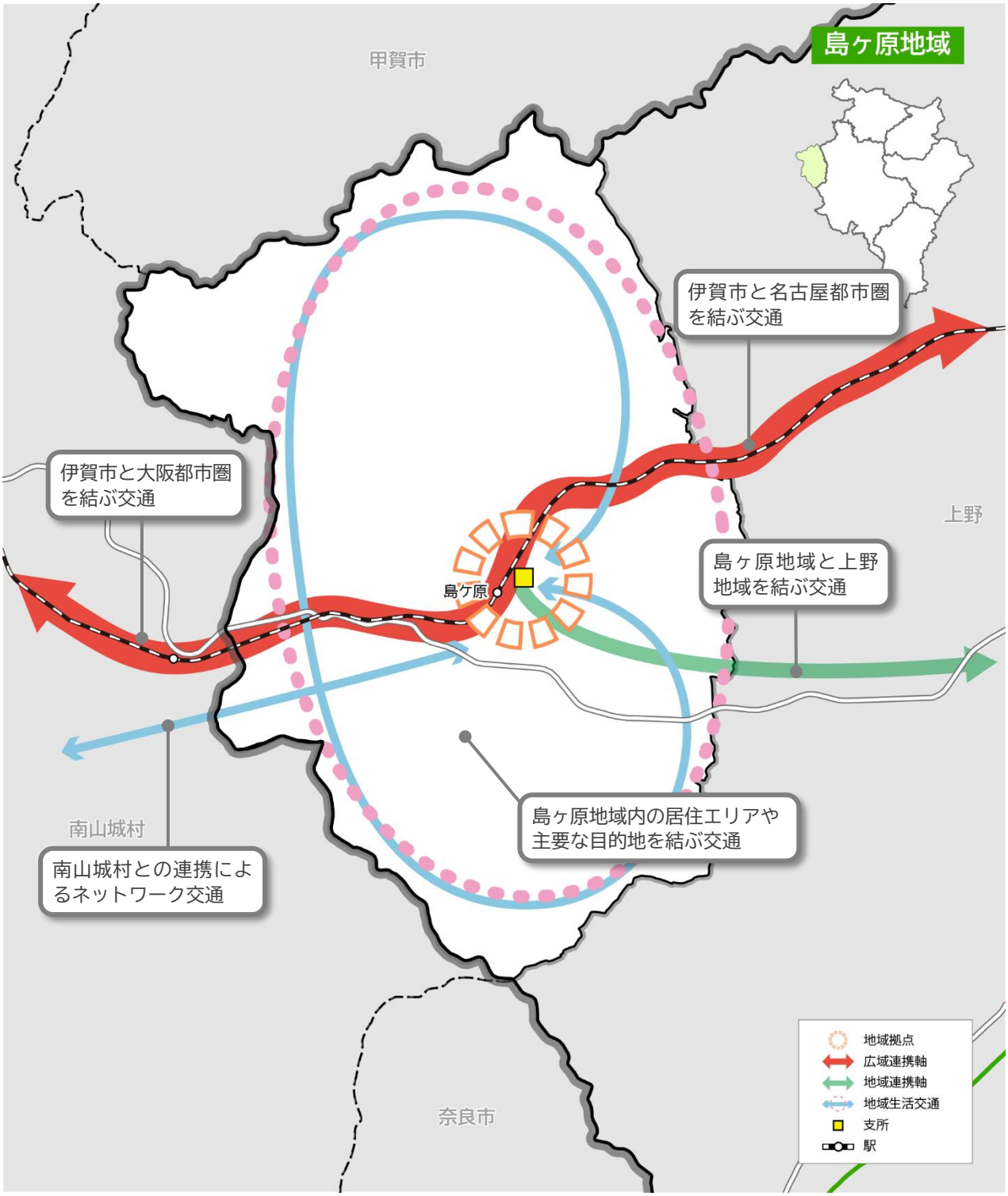
１） 上野地域



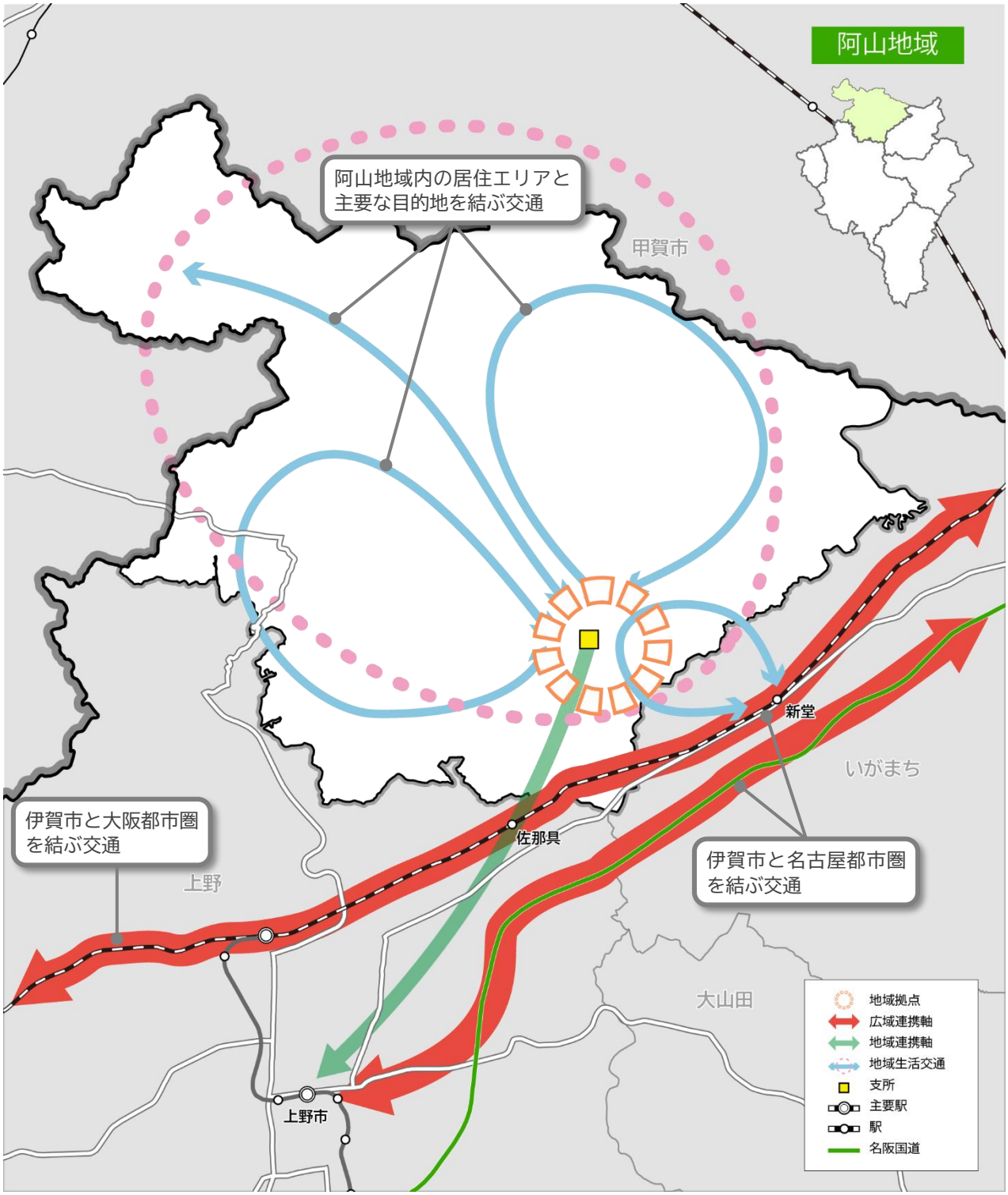
2）いがまち地域


いがまち地域
伊賀市と京都・大阪都市圏を結ぶ交通
甲賀市
伊賀市と名古屋都市圏を結ぶ交通
亀山市
柘植
阿山
伊賀市と大阪都市圏を結ぶ交通
新堂
いがまち地域内の居住エリアや主要な目的地を結ぶ交通
いがまち地域と上野地域を結ぶ交通
大山田
上野
地域拠点
広域連携軸
地域連携軸
地域生活交通
支所
主要駅
駅
名阪国道

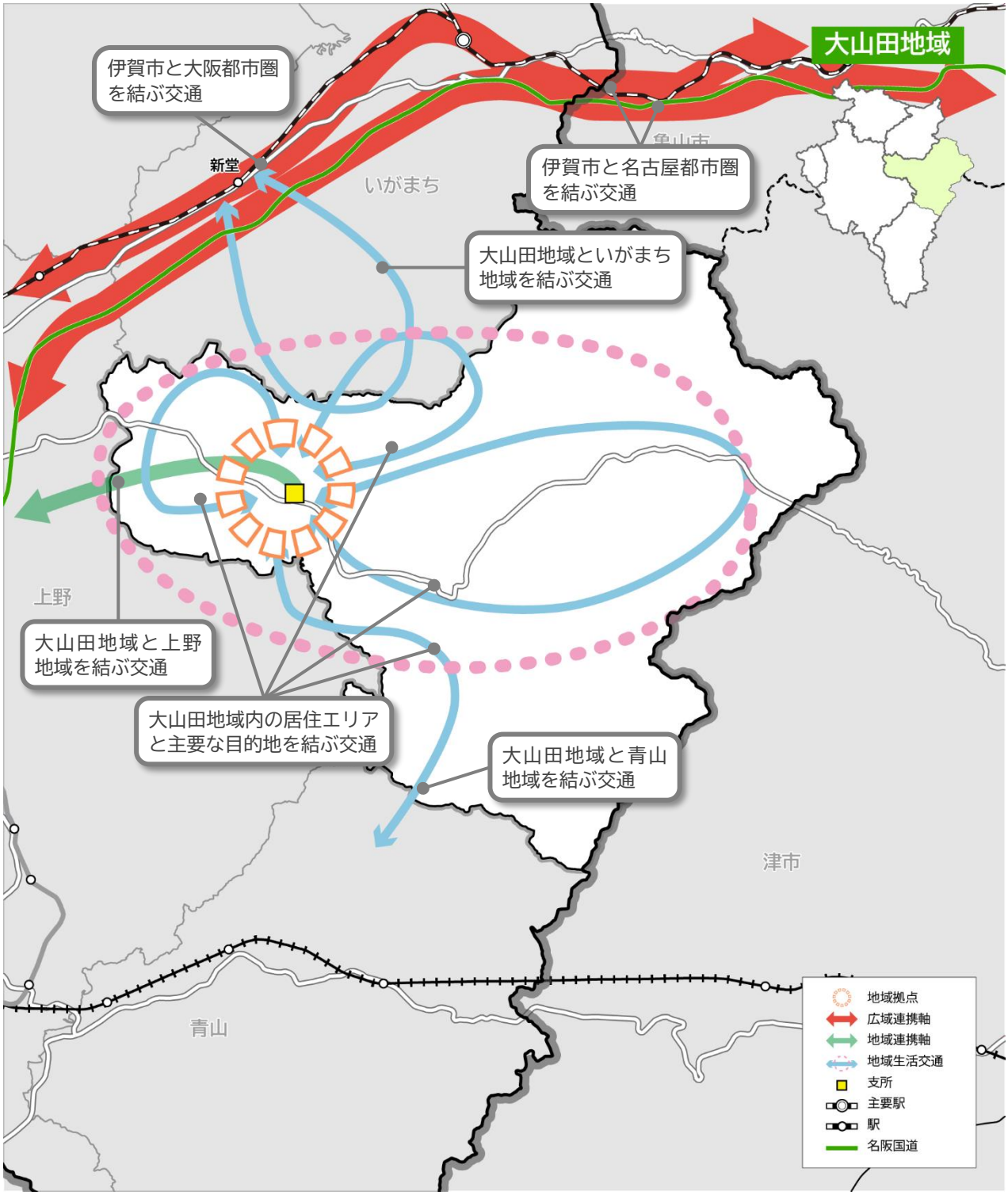
3） 島ヶ原地域


島ヶ原地域
甲賀市
伊賀市と名古屋都市圏を結ぶ交通
伊賀市と大阪都市圏を結ぶ交通
上野
島ヶ原
島ヶ原地域と上野地域を結ぶ交通
島ヶ原地域内の居住エリアや主要な目的地を結ぶ交通
南山城村
南山城村との連携によるネットワーク交通
奈良市
地域拠点
広域連携軸
地域連携軸
地域生活交通
支所
駅

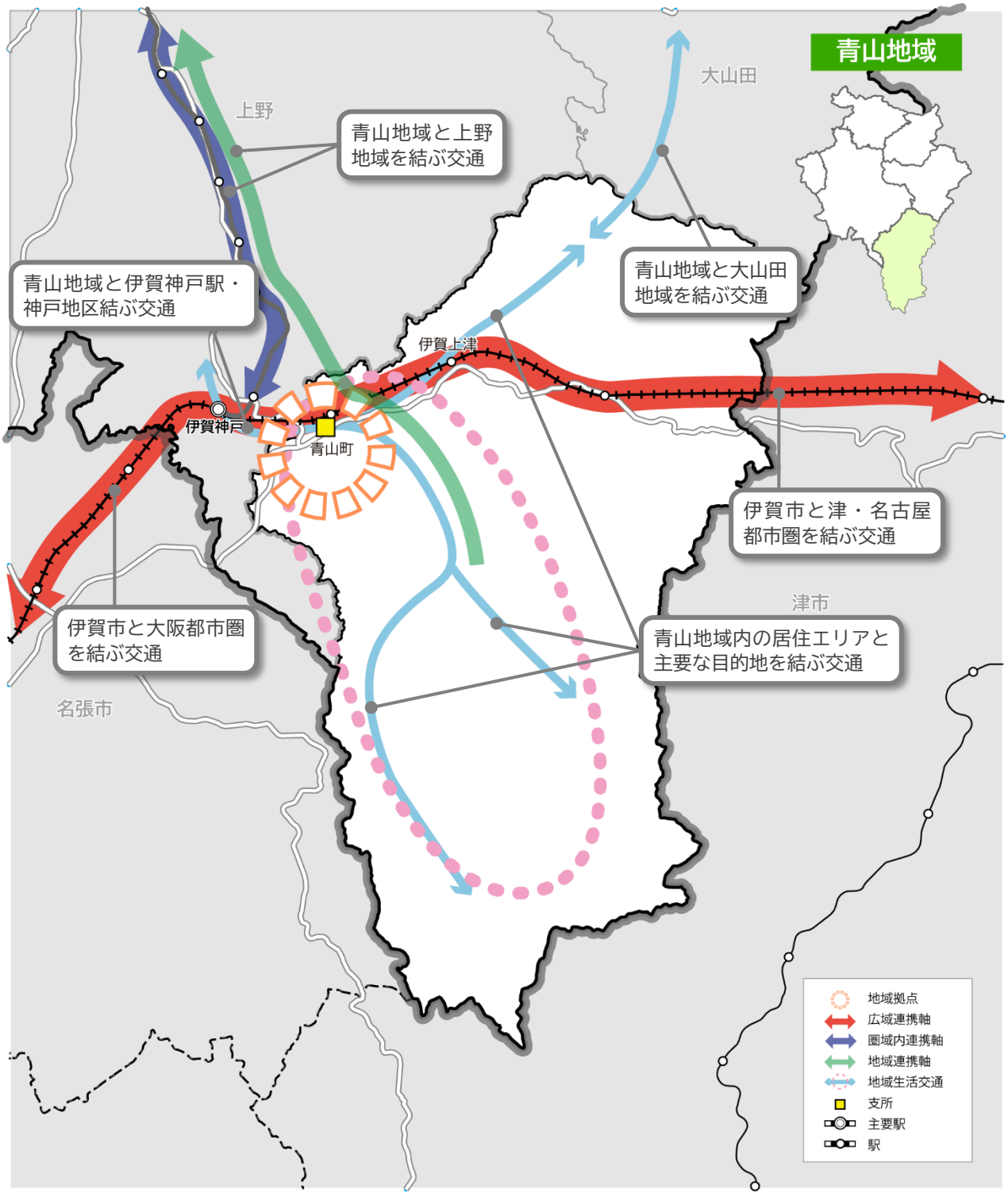
４） 阿山地域


阿山地域
阿山地域内の居住エリアと
主要な目的地を結ぶ交通
甲賀市
伊賀市と大阪都市圏
を結ぶ交通
伊賀市と名古屋都市圏
を結ぶ交通
新堂
いがまち
佐那具
上野
上野市
大山田
地域拠点
広域連携軸
地域連携軸
地域生活交通
支所
主要駅
駅
名阪国道

5） 大山田地域


大山田地域
伊賀市と大阪都市圏を結ぶ交通
伊賀市と名古屋都市圏を結ぶ交通
大山田地域といがまち地域を結ぶ交通
大山田地域と上野地域を結ぶ交通
大山田地域内の居住エリアと主要な目的地を結ぶ交通
大山田地域と青山地域を結ぶ交通
新堂
いがまち
上野
津市
青山
地域拠点
広域連携軸
地域連携軸
地域生活交通
支所
主要駅
駅
名阪国道

6） 青山地域


青山地域
大山田
上野
青山地域と上野
地域を結ぶ交通
青山地域と伊賀神戸駅・
神戸地区結ぶ交通
青山地域と大山田
地域を結ぶ交通
伊賀上津
伊賀神戸
青山町
伊賀市と津・名古屋
都市圏を結ぶ交通
津市
伊賀市と大阪都市圏
を結ぶ交通
青山地域内の居住エリアと
主要な目的地を結ぶ交通
名張市
地域拠点
広域連携軸
圏域内連携軸
地域連携軸
地域生活交通
支所
主要駅
駅

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）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

<table>
<tr><th colspan="3">ネットワーク軸</th><th>機能分類</th><th>路線機能</th><th>サービス確保の基本的な考え方</th><th>該当する
現行路線</th></tr>
<tr><td rowspan="6">地域連携軸</td><td rowspan="3">圏域内連携軸</td><td rowspan="2">広域連携軸</td><td>公共交通軸
（鉄道）</td><td rowspan="2">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。</td><td rowspan="2">・都市間を連絡する広域交通需要に応じた、高いサービス水準を確保します。
・伊賀市の都市構造を誘導・形成する公共交通軸であり、鉄道相互及びバス等、他の交通機関と一体的に機能しうるサービス水準を確保します。</td><td>近鉄大阪線
JR 関西本線
JR 草津線

伊賀鉄道</td></tr>
<tr><td>公共交通軸
（高速バス）</td><td>高速バス（名古屋上野高速線）</td></tr>
<tr><td colspan="2">公共交通軸
（基幹バス）</td><td>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。</td><td>・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。</td><td>営業路線バス
（上野名張線）

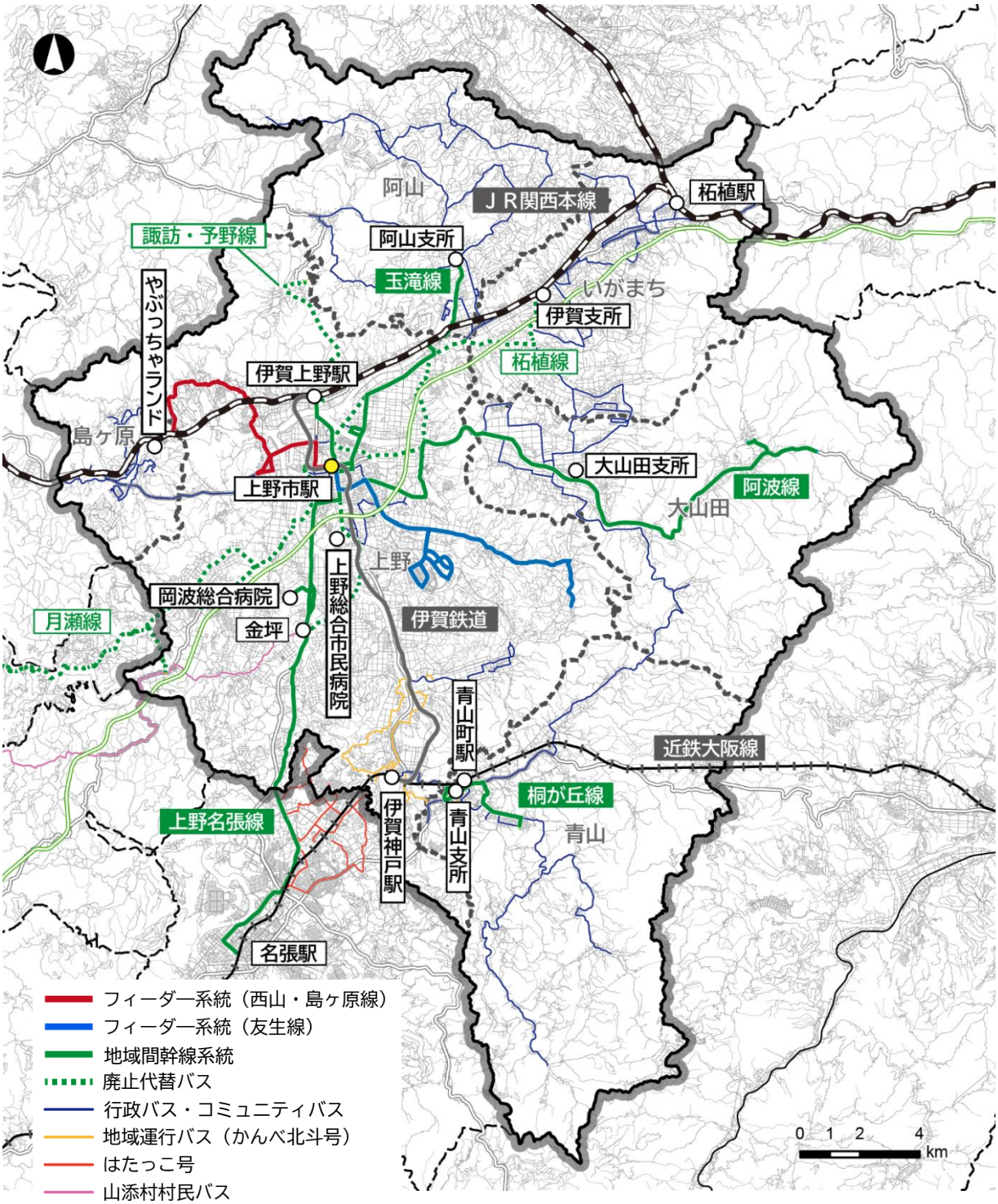
廃止代替バス
（月瀬線）</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2"></td><td>準基幹バス</td><td>基幹バスを補完し、市内各地域の移動を支える路線として機能します。
中心市街地や地域の生活拠点（支所、医療施設、商業施設等）、公共交通軸（鉄道、基幹バス）へアクセスします。</td><td>・基幹バスを補完する伊賀市の放射路線であり、中心市街地と地域の生活拠点（支所、医療施設、商業施設等）、鉄道駅、基幹バスへのアクセス利便性の確保に留意したルート及びダイヤ設定とします。
・公共交通軸との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とします。</td><td>営業路線バス
（阿波線、玉滝線、桐が丘線）

廃止代替バス
（諏訪・予野線、西山・島ヶ原線※1、柘植線、友生線※1）</td></tr>
<tr><td>循環軸
市街地</td><td>循環バス</td><td>中心市街地内の生活拠点（医療施設、高齢者施設等）を循環します。</td><td>・上野地域の中心市街地において循環バスにより、密な交通サービスを提供します。</td><td>コミュニティバス
「にんまる」</td></tr>
<tr><td colspan="2">地域生活交通</td><td>地域生活交通</td><td>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。</td><td>・各地域の実情に応じ、必要なサービス水準の維持を図ります。
・公共交通軸（鉄道、基幹バス）や準基幹バスの発着時刻との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とします。
・路線の維持に向け、地域が主体的に取り組むことで、デマンド運行など地域の実情に応じた運行方法及びサービス水準を検討・設定します。
・タクシー事業の継続および発展に向け、必要なサービス水準の維持を図ります。</td><td>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</td></tr>
</table>

※1：フィーダー系統

（２） 地域公共交通確保維持事業に係るバス路線について

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。



※R６年時点

■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	
	島ケ原駅	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	槙山新田上	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
上野市駅から諏訪地区及び猪田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
上野市駅と旧月ケ瀬村（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、島ケ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、島ケ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。
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、日常生活の移動から市域を超えた広域的な移動まで切れ目のない公共交通ネットワークの形成を図り、すべてのひと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、地域の実情に応じた交通手段への改編や、新規バス路線の創出等の各種取組みを行い、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 人/年度※1 ➡中間目標：1,268,000 人/年（令和 13 年度） ➡最終目標：1,113,000 人/年（令和 18 年度） バスの利用者数 ◆現況 355,324 人/年度※1 ➡中間目標：360,000 人/年（令和 13 年度） ➡最終目標：360,000 人/年（令和 18 年度）

※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み、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みを通じて、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み件数」および、「伊賀鉄道及びバス交通の魅力向上の取組みを行った「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み件数」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みを行った「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み件数 ◆現況１件※1※2 ➡中間目標：３件（令和 13 年度） ➡最終目標：５件（令和 18 年度） 伊賀鉄道及びバス交通の魅力向上の取組みを行った「地域」や「企業・団体等」の数 ◆現況５団体※1 ➡中間目標：７団体（令和 13 年度） ➡最終目標：10 団体（令和 18 年度）

※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み件数

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、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、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」および「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、前計画の目標を達成していることから、本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、前計画の目標を達成していることから、本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、前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 ➡中間目標：86.8%（令和 13 年度） ➡最終目標：90.0%（令和 18 年度） 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%（令和 13 年度） ➡最終目標：75.0%（令和 18 年度） 公共交通の利用頻度（月あたり乗車回数） ◆現況 2.83 回※2 ➡中間目標：4.1 回（令和 13 年度） ➡最終目標：5.4 回（令和 18 年度）

※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づけました。

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～	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	○	○		○		
		1-2	都市間をつなぐ広域交通の強化	3．ＪＲ関西本線、草津線および近鉄大阪線のサービス維持		○	○			○
				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 重点施策	○	○	○	○	○	○
		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 重点施策	○	○	○	○	○	○
		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		○	○	○		
		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	14．乗り継ぎしやすいダイヤ設定		○	○	○		
				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	○	○	○	○	○	○
		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	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		○	○	○	○	○
				18．高齢者等への移動支援の充実	○	○	○	○	○	○
				19．タクシー事業者との連携強化		○			○	
				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	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18
① ② ③ ④	継続的に実施									



伊賀鉄道

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	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18
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３　ＪＲ関西本線、草津線およ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ＪＲ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み
③ ＪＲ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
⑥ 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

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




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 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	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18
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 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みを検討します。 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	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18
①			検討・調整							
②		検討・調整				状況を踏まえ実施				
③		継続的に実施					状況を踏まえ実施			



伊賀市・甲賀市・亀山市の連携による鉄道イベントチラシ

基本方針２ ｜ みんなで支える　持続可能な交通体系の構築

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詳細に把握することで、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）

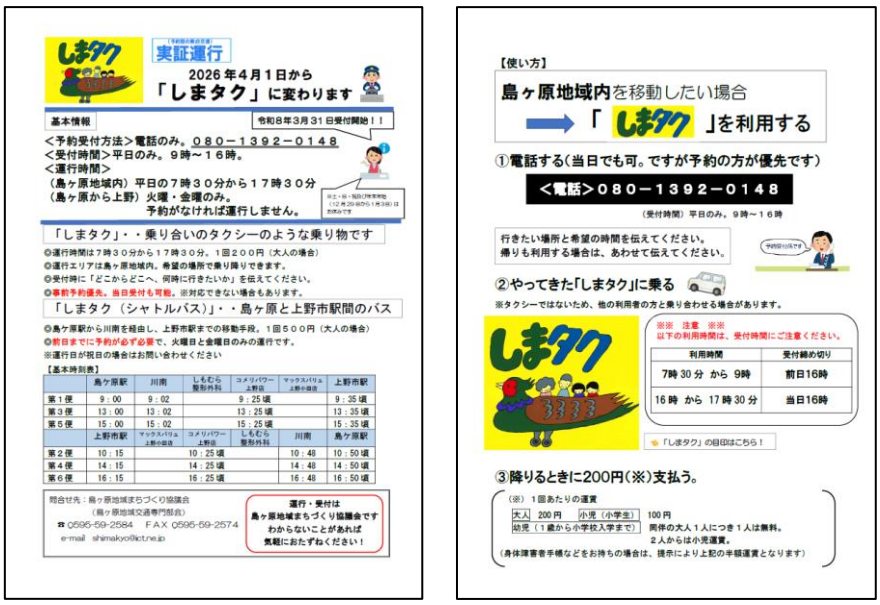
事業主体

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	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18
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「しまタク」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。



「しまタク」ご利用案内

施策目標２－２　持続可能性の向上に向けた環境整備

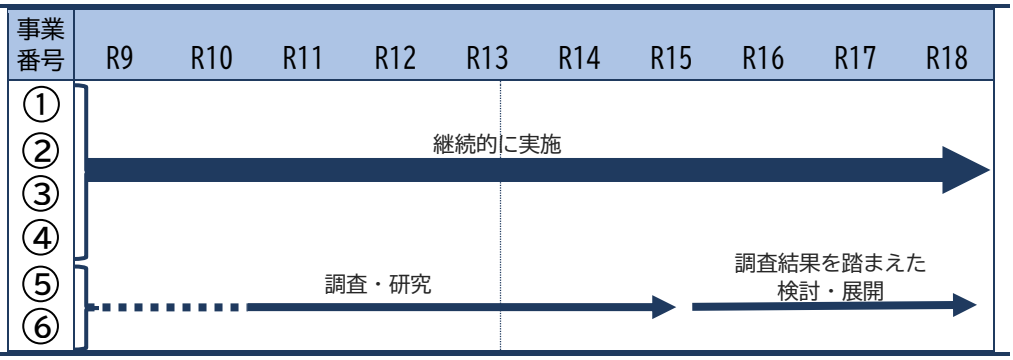
重点施策

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。 市は地域の取組を伴走支援していきます。
事業	①　地域の公共交通を考える組織づくりへの取組み 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み 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



「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。



かんべ北斗号パンフレット

施策目標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

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	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18
①②③④⑤⑥⑦	継続的に実施									


2025.５月号　忍者鉄道通信

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難問・珍問を集めた「鉄道クイズショー」など多種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！

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（トーキュー）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？

①車両デザイナーの意向で、様々な形の車両をつくりたかったから。
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

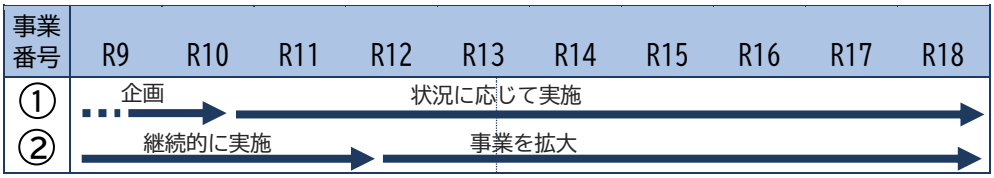
施策目標２－３　地域公共交通に対する地域や企業・団体等との連携強化

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る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	タクシー事業者	企業・関係団体等
○	○		○		○

スケジュール





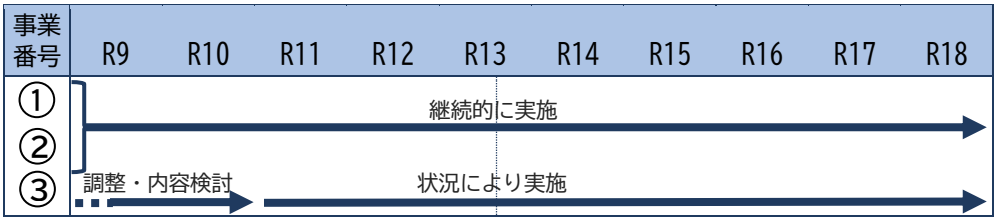
バスの乗り方教室の様子（青山小学校）

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、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	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18
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。



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

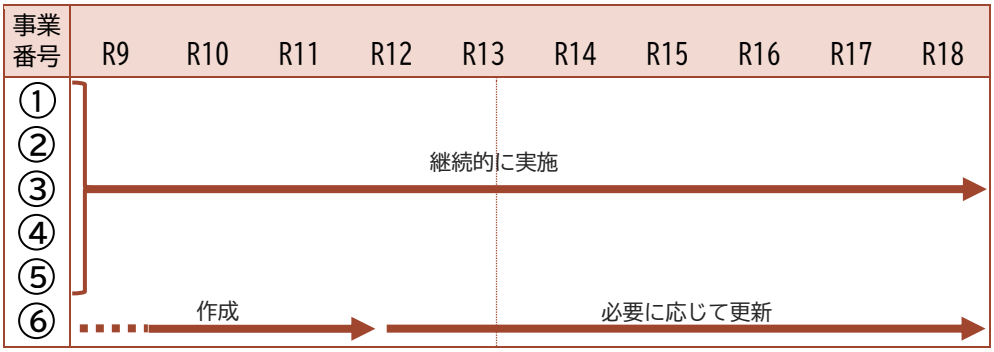
施策目標３－１　利用しやすさの向上に向けた分かりやすい路線・乗換案内の充実

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





コミュニティバス「にんまる」の位置情報の発信

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。

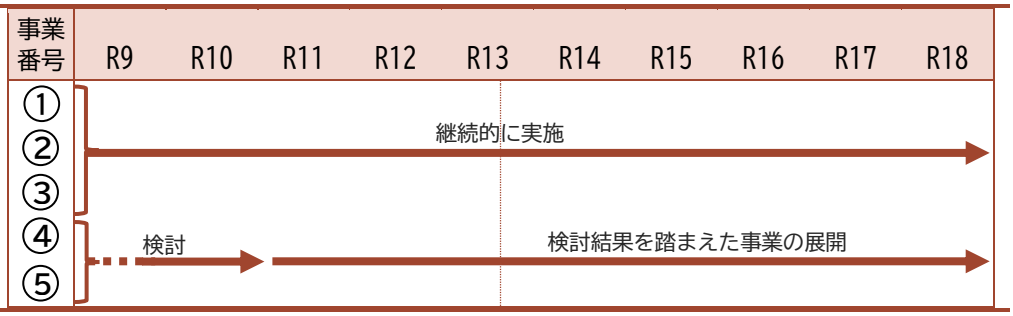
事業

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 タッチ決済や QR コード乗車券方式の導入検討
⑤ こども・学生への移動支援の充実

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





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 14	乗り継ぎしやすいダイヤ設定
施策概要	公共交通の乗継待ちの負担を軽減するため、乗り継ぎしやすいダイヤ設定を検討します。
事業	①　利用者調査等による乗継しやすいダイヤへの改正 ②　他線のダイヤ改正に合わせた調整 ③　バスと鉄道の乗継改善

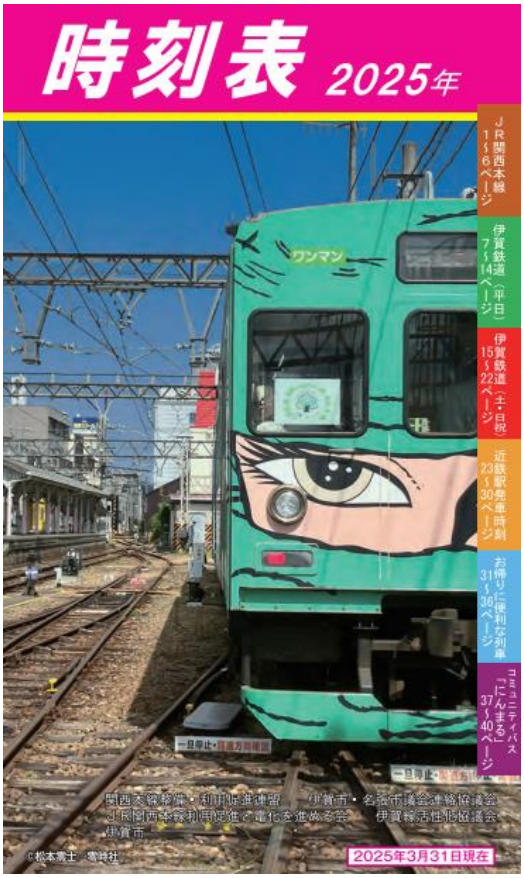
事業主体

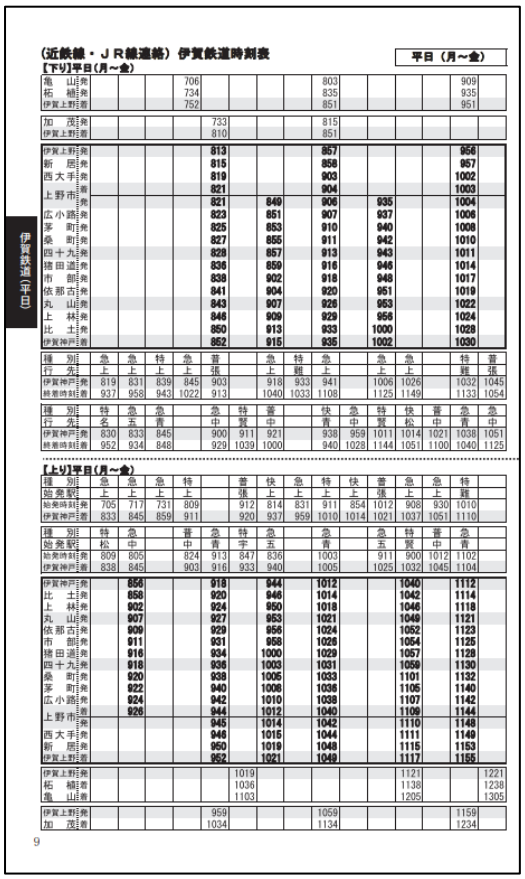
市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業・関係団体等
	○	○	○		

スケジュール

事業番号	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18
① ② ③	継続的に実施									

令和７年春のダイヤ改正に合わせ、鉄道各路線の連絡時刻がわかるポケットサイズの時刻表を作成しました。





ポケットサイズ時刻表 2025 年春改正版

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みを検討します。
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み ④　駅の待合環境の向上

事業主体

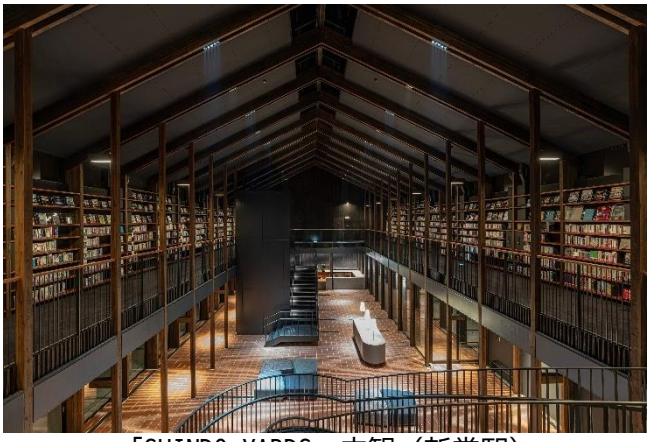
市民・地域	伊賀市	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	企業・関係団体等
○	○	○	○		○

スケジュール

事業番号	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18
① ② ③ ④	継続的に実施									

DMG 森精機株式会社が新堂駅前に整備した複合施設「SHINDO YARDS」は、図書館や行政窓口等を備え、駅利用者の利便性向上や快適な待合環境の創出に寄与しています。
他の駅においても待合環境の向上に取り組み、駅の魅力向上や交通結節機能の強化を図ります。


「SHINDO YARDS」外観（新堂駅）


「SHINDO YARDS」内観（新堂駅）

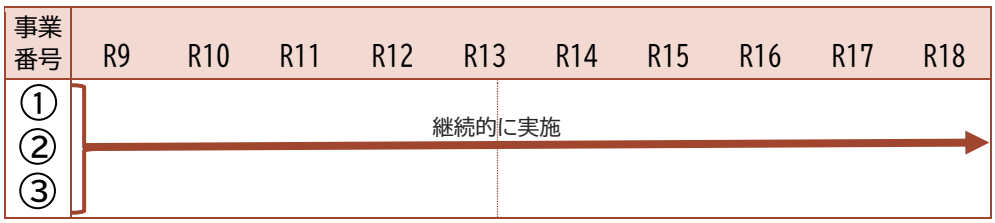
画像：DMG 森精機株式会社 提供

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







駅舎の美化活動（茅町駅）



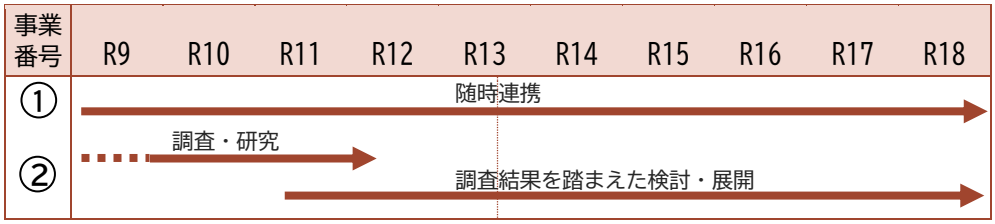
駅の多目的トイレの整備（茅町駅）

施策 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、地域住民の暮らしやすさと、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	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18
①	継続的な実施									

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。



運転免許返納者への外出支援サポート制度チラシ

施策 19　タクシー事業者との連携強化

施策概要

タクシー事業者と連携して、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。

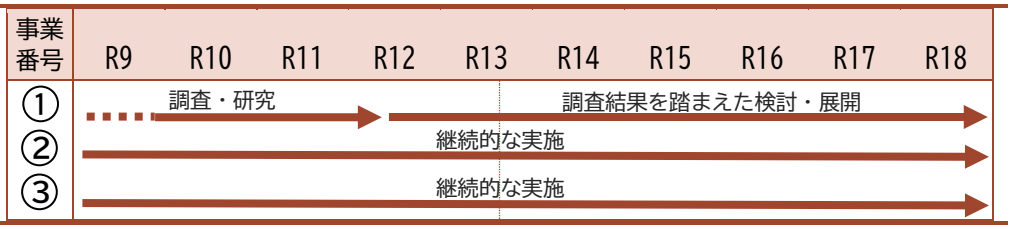
事業

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
③ 交通空白地の解消（夜間の交通手段確保の検討等）

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



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。

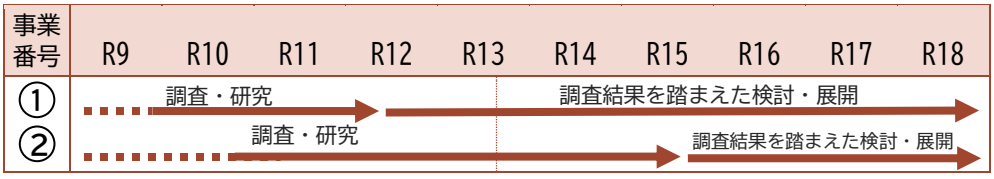
事業

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



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～」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ことが必要です。

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。

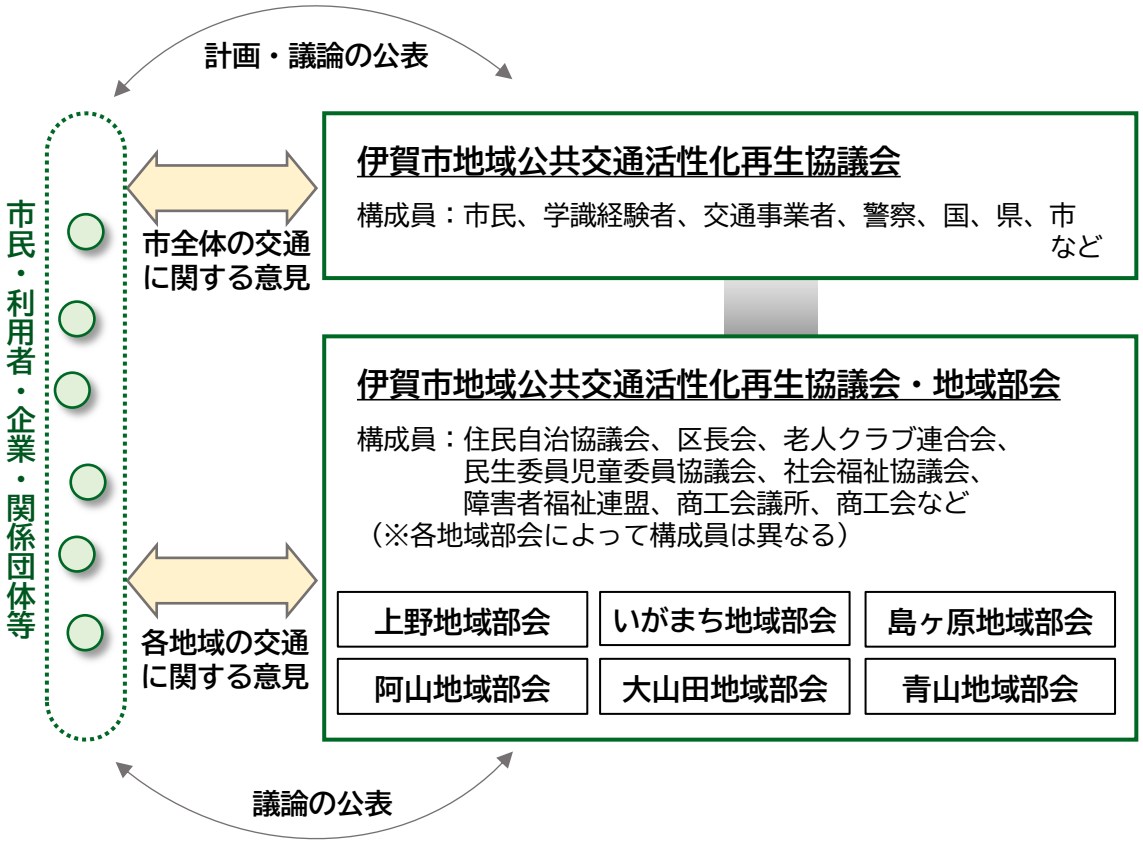


図 5-1　市民・利用者と事業者・組織体の関係イメージ

（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、「マイレール・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み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み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

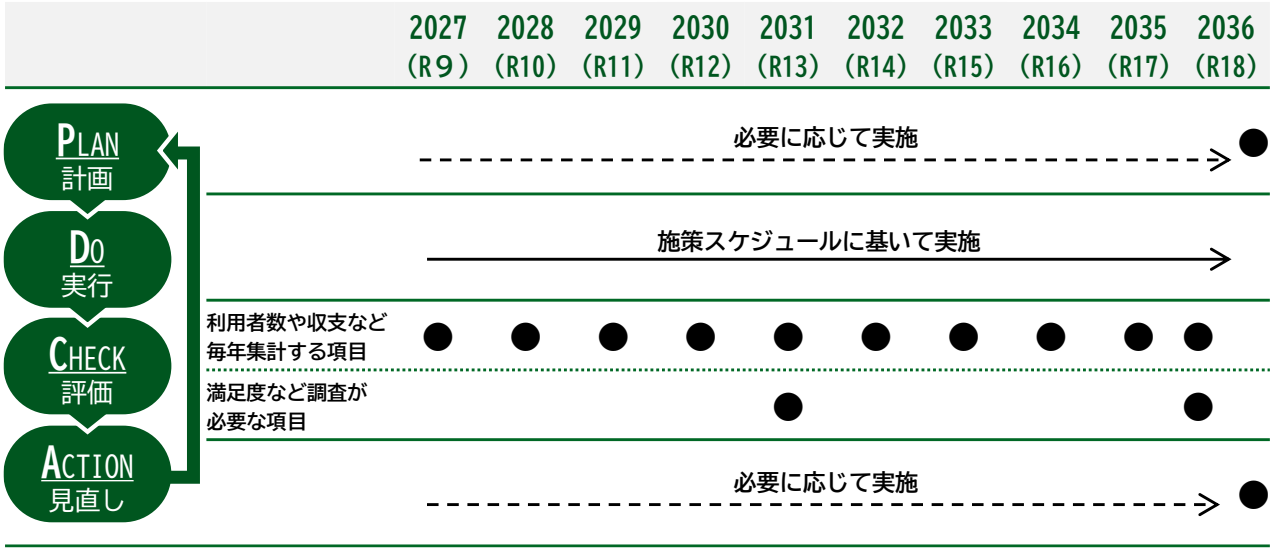
- 「交通事業者」は、誰もが安全で円滑かつ快適に移動することができるような輸送サービスを提供するための交通施設の整備及びその他必要な措置を講ずるものとします。
- 事業の推進や、地域が主体となった交通を構築していく段階においては、伊賀市や地域住民との交流を密に行い、事業者としてのノウハウを活用した交通サービスの提案を行うなど、積極的に地域交通の維持、発展に参画していくことが期待されます。
- 計画や事業を評価・改善していくため、運営している各路線の利用状況のデータ収集・分析を行うとともに、公共交通を取り巻く環境の変化や、利用者の声に、迅速かつ適切に対応すること、また、交通事業者から積極的な情報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。
- 地域が主体となって課題解決に取り組めるよう、知見やデータの提供、関係者間の連携支援など、必要な伴走支援を行います。
- 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目指す。
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。主に地域や観光施設を訪れた観光客の延べ人数。
	関西本線活性化利用促進 三重県会議	令和４年６月に発足した三重県、亀山市、伊賀市、西日本旅客鉄道株式会社で構成される組織。 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、取組みを進めている ・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、沿線に住む園児等の絵などを掲示する列車のこと。
	共助版ライドシェア	地域住民や集落支援員等が主体となり、自家用車を活用して住民同士の移動を支え合う仕組み。地域の支え合い（共助）により移動手段を確保するもので、住民ドライバーによる送迎や相乗りなど、地域の実情に応じた柔軟な運行が行われる。
	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るとしている。
	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。

用語		内容
か行	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。
	公共ライドシェア	交通事業者のみでは移動サービスの維持が困難な地域において、地方公共団体等が主体となり、自家用車を活用して有償で旅客を運送する仕組み。地域の移動手段確保を目的として導入され、交通空白地の解消や公共交通ネットワークの補完を担う。 公共ライドシェアには、「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」がある
	交通空白地	居住地や活動拠点から利用可能な交通サービスが不足し住民等が必要な移動を円滑に行うことができない地域。交通空白には、交通サービスそのものが存在しない「空間的交通空白」、必要な時間帯に利用できない「時間的交通空白」、交通サービスは存在するものの利便性や利用環境の課題により実質的に利用が困難な「質的交通空白」が含まれる。
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	国や地方公共団体と民間企業との共同出資で設立される事業体のこと。
	地域運行バス （地域運行バス制度）	既存の路線バスが運行せず、バス以外の公共交通サービスも不十分である、または、既存の路線バスは運行しているが、バス停まで行くことが困難であり、他の公共交通サービスも十分ではない交通不便地域において、地域住民のニーズに合った効率的な移動手段を確保するために、本市の支援の下、地域が主体となって運営する新たな乗合による公共交通サービスのこと。 ここで言う交通不便地域とは、鉄道駅やバス停から半径 500m圏外にある地域、または、半径 500m圏内であっても、坂道が多くバス停まで行くことが困難であるなど道路環境により公共交通機関の利用が困難と認められる地域のこと。
	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。

用語		内容
た行	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る又は、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を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段差などの物理的な障壁が取り除かれた状態。
	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。
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	１人１人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。
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。

用語		内容
ら行	ライドシェア	「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、自家用車を活用して利用者を有償で運送する仕組みのこと。 日本では、タクシー不足に対応する日本版ライドシェア、公共交通が利用しにくい地域の移動を支える交通空白地有償運送、高齢者や障がいのある方などの移動を支援する福祉有償運送の主に 3 つの仕組みが活用されている。
英字	ＡＩ（エーアイ）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、運行管理において、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を乗せて目的地へ向かう運行方式。
	ＧＴＦＳ－Ｊ Ｐ（ジーティーエフエス－ジェーピー）データ	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る。
	ＭａａＳ（マース）	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。
	ＰＤＣＡ（ピーディーシーエー）サイクル	業務プロセス管理手法の一つで、Plan（プラン）（計画）→ Do（ドゥー）（実行）→ Check（チェック）（評価）→ Action（アクション）（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。