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。

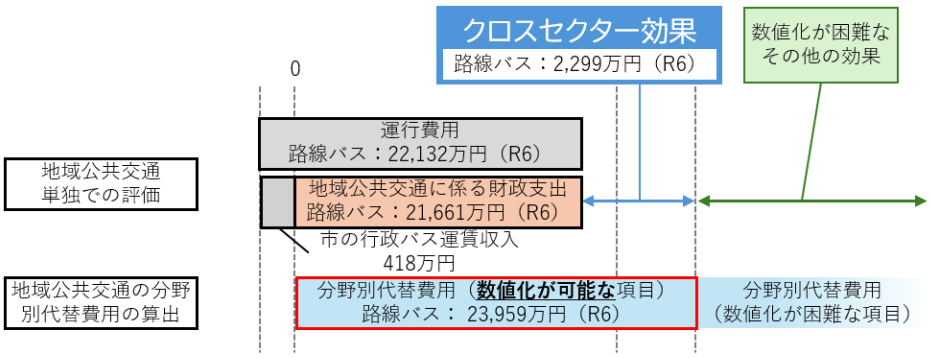


図　クロスセクター効果の算定方法

（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。

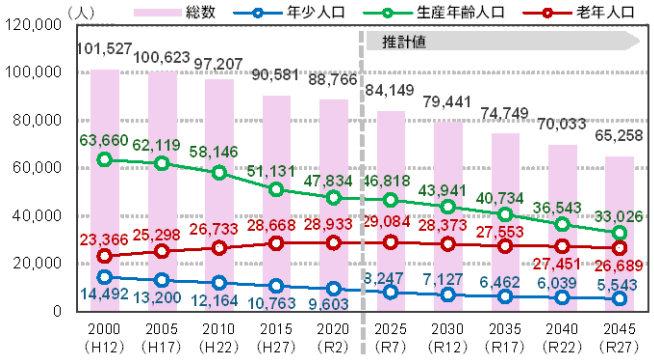
周辺市町村及び県の地域公共交通計画	
津市地域公共交通計画	• 鉄道の利便性向上に関する事業者への要請
名張市地域公共交通計画	• 広域幹線（鉄道）及び広域準幹線（路線バス）の継続運行に取り組む
亀山市地域公共交通計画	• 鉄道の利便性向上の要請や近隣自治体との広域連携による公共交通利用促進に取り組む
甲賀市地域公共交通計画	• ＪＲ草津線の利用促進と利便性向上 • 関連する団体や関係機関との連携推進に取り組む
滋賀地域交通計画	• ＪＲ草津線をはじめとする広域交通軸の維持・充実による広域移動環境の向上を推進 • リニア中央新幹線開業を見据え、三重県を含む近隣府県との広域連携・広域移動の強化に取り組む
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。



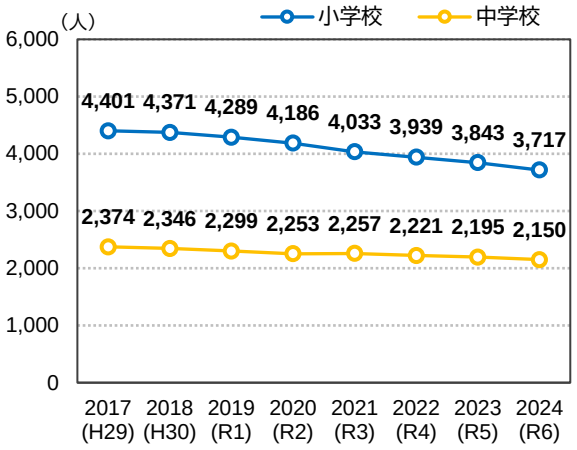
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

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。

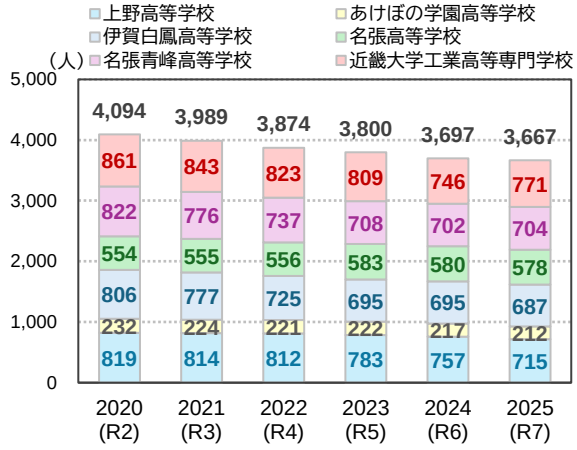
■ 学校教育・産業動向（資料編 P.35～）

- ❍ 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。



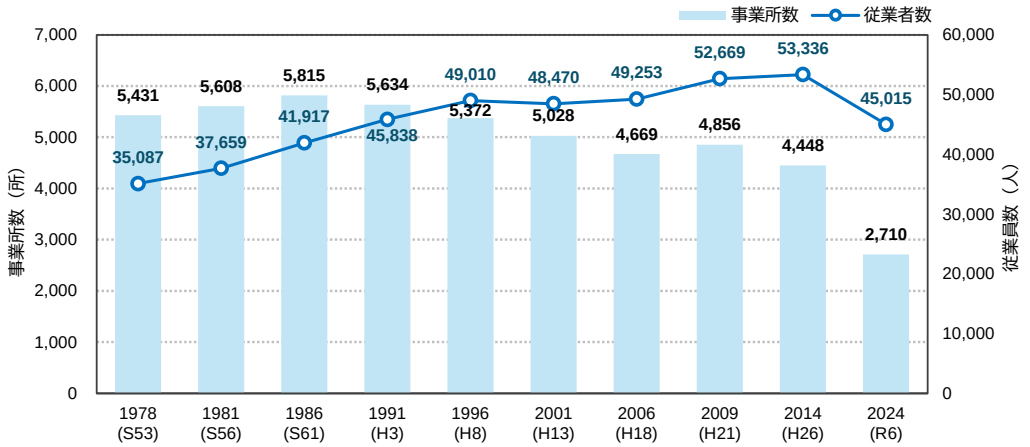
資料：学校基本調査

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）

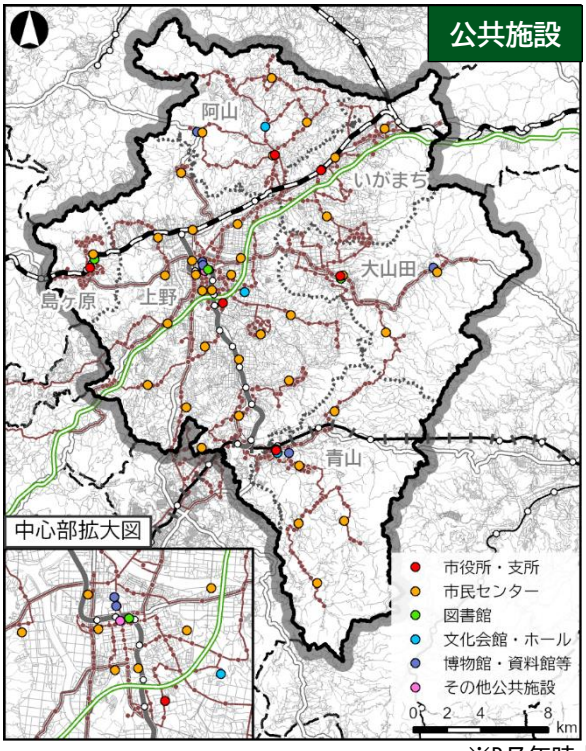


資料：事業所・企業統計調査(昭和 53.7.1～平成 18.10.1)、
経済センサス-基礎調査（平成 21.7.1 以降）

図 2-4 事業所数・従業員数の推移

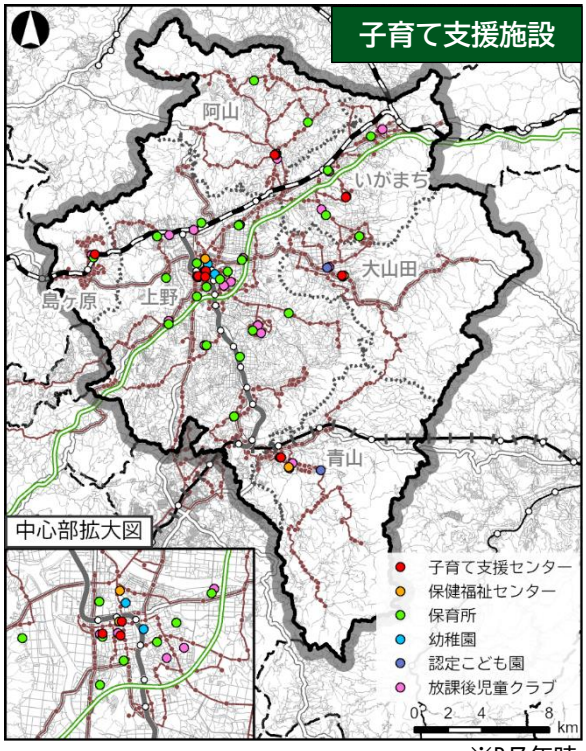
■ 施設分布（資料編 P.38～）

❍ 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。



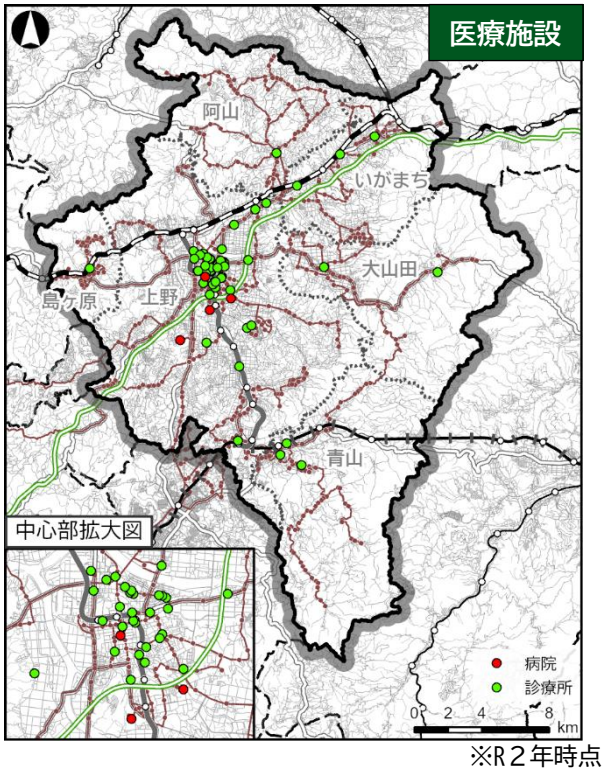
※R７年時点

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



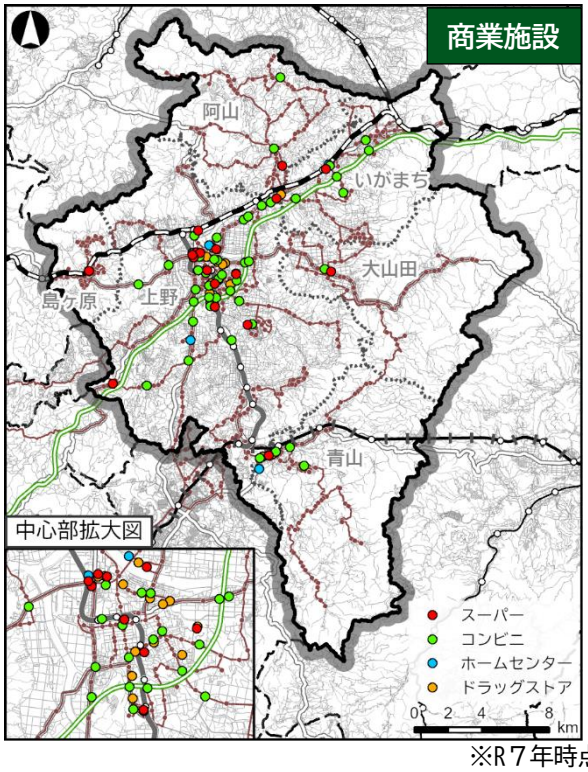
※R７年時点

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



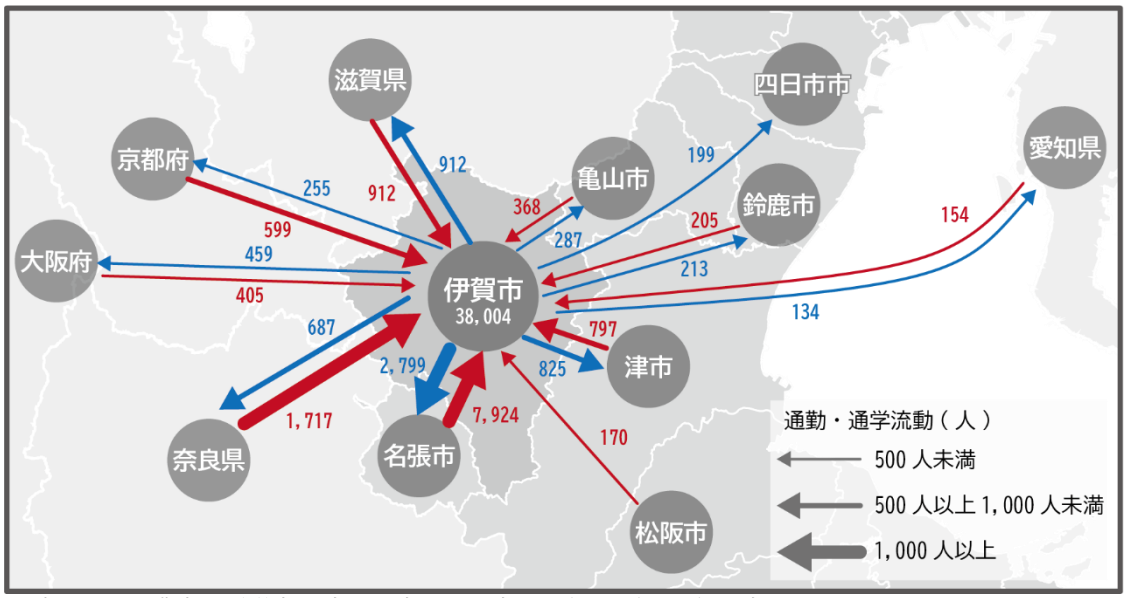
※R７年時点

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。

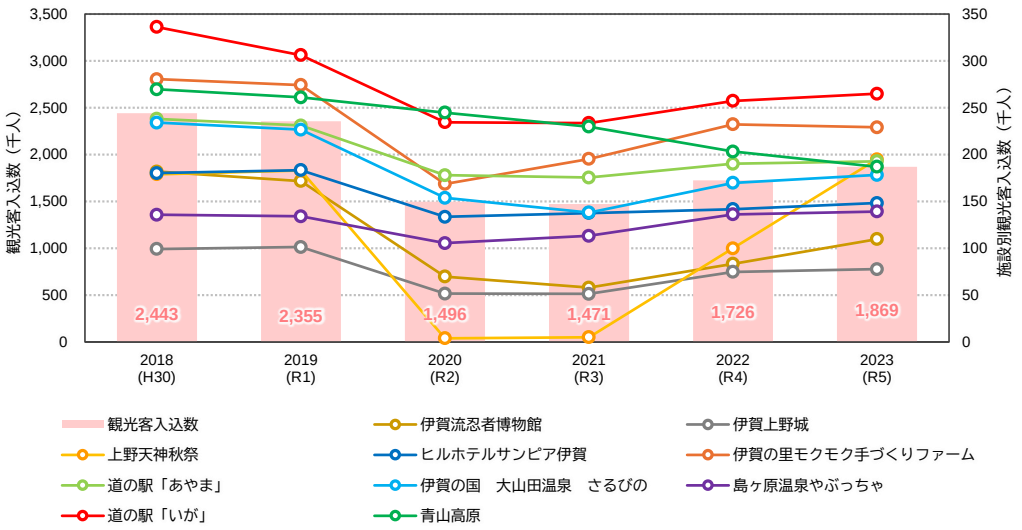


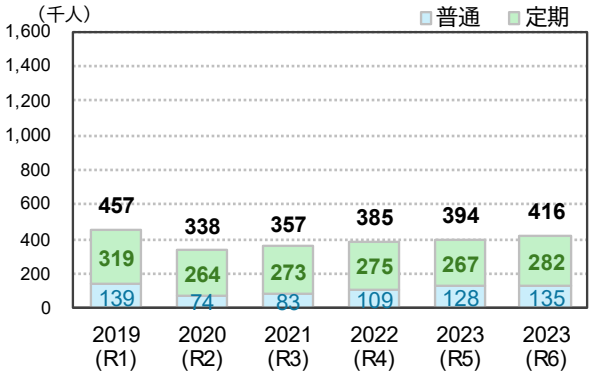
図 2-7 観光客入込客数の推移

（４） 伊賀市の地域公共交通の現状

１） 鉄道・高速バス

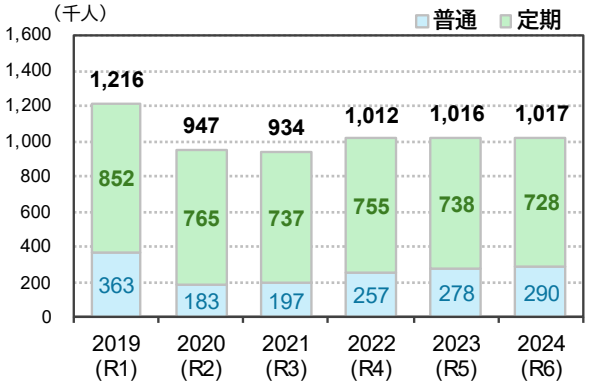
■ 鉄道（資料編 P.65～）

- 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。



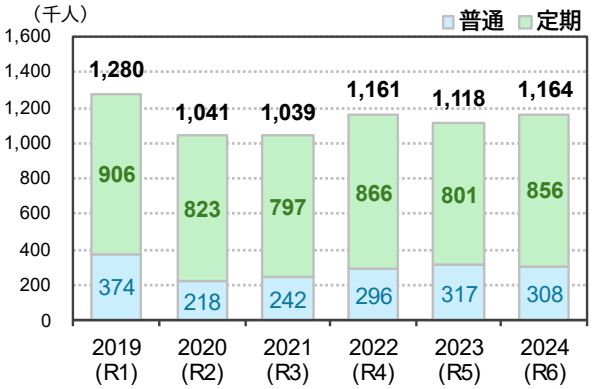
資料：三重県統計書

図 2-8　ＪＲ関西本線市内５駅の乗車人数推移



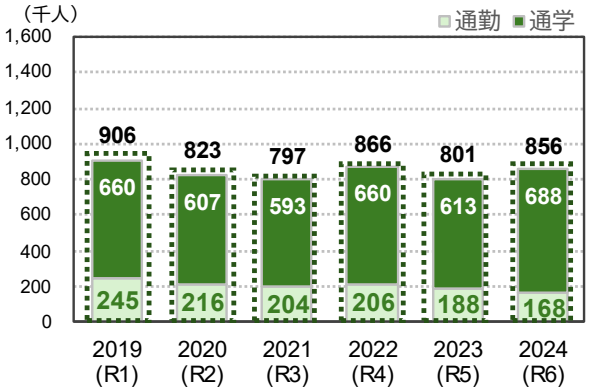
資料：三重県統計書

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

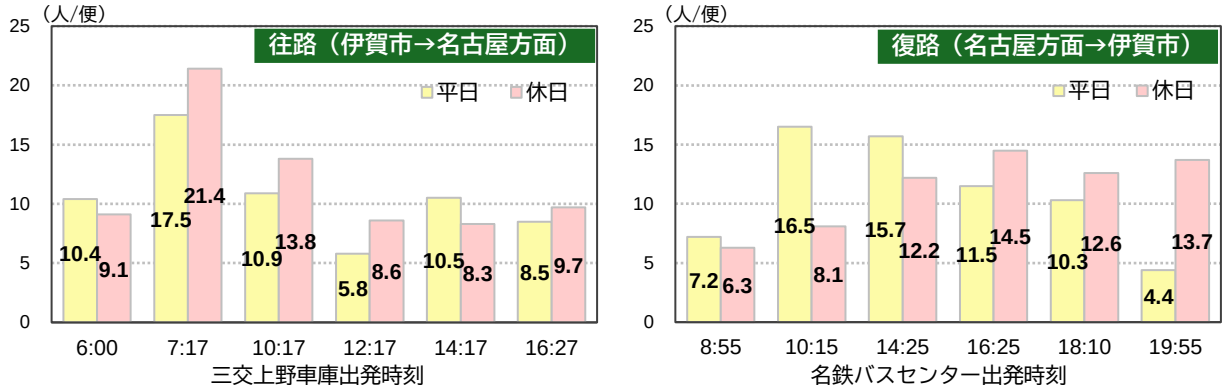


資料：伊賀鉄道提供資料

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）

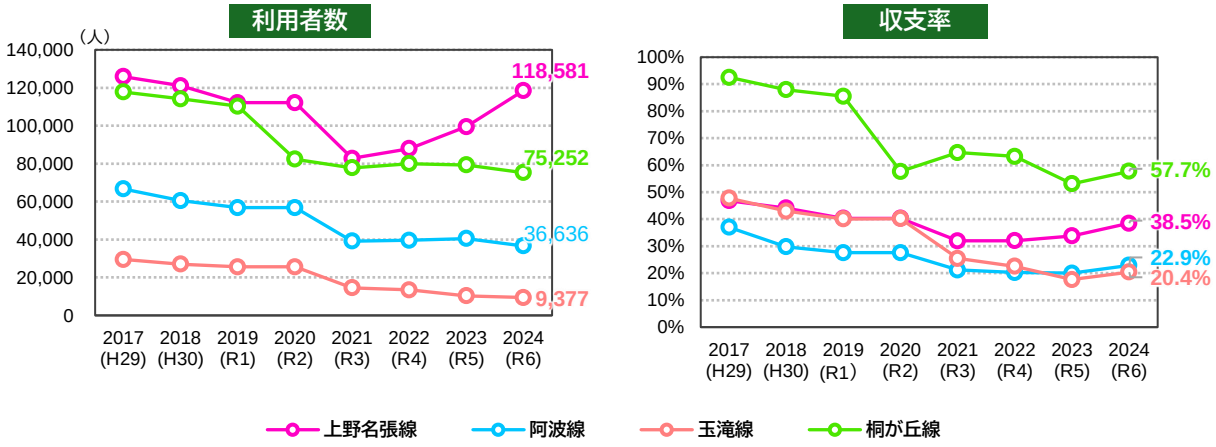
図 2-12 平休別便別平均利用者数

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。

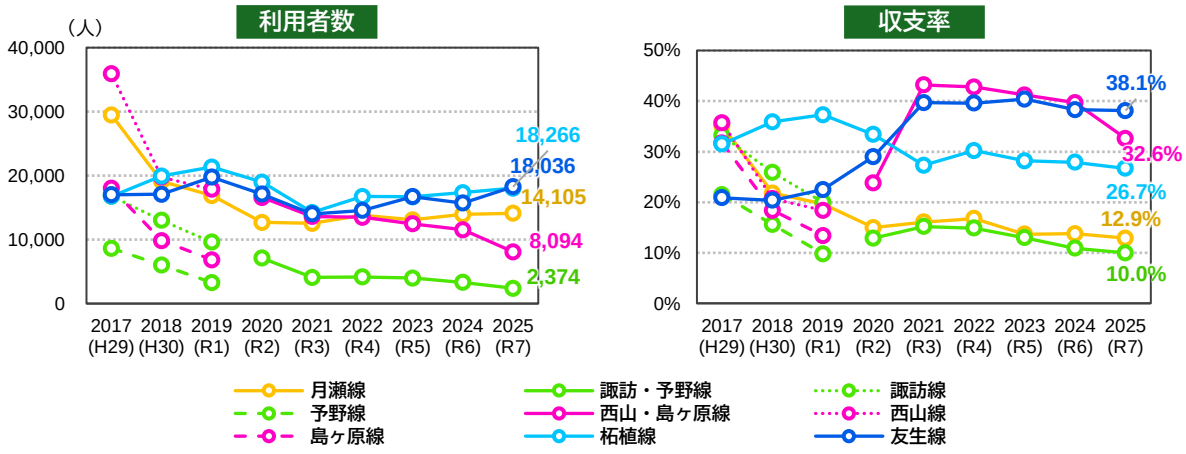


資料：三重交通提供資料

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～）

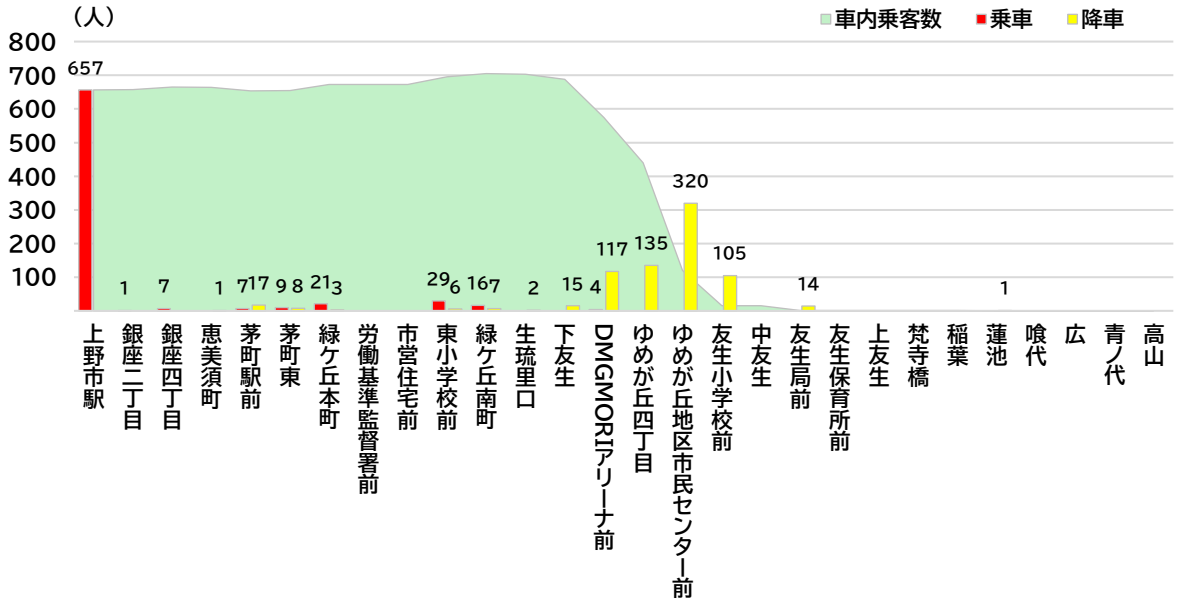
- ❍ コロナ禍以降にも利用者の回復が乏しい路線があります。
- ❍ 収支率は低下もしくは横ばいで推移しています。
- ❍ 友生線では利用が限定的な区間がみられます。



※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



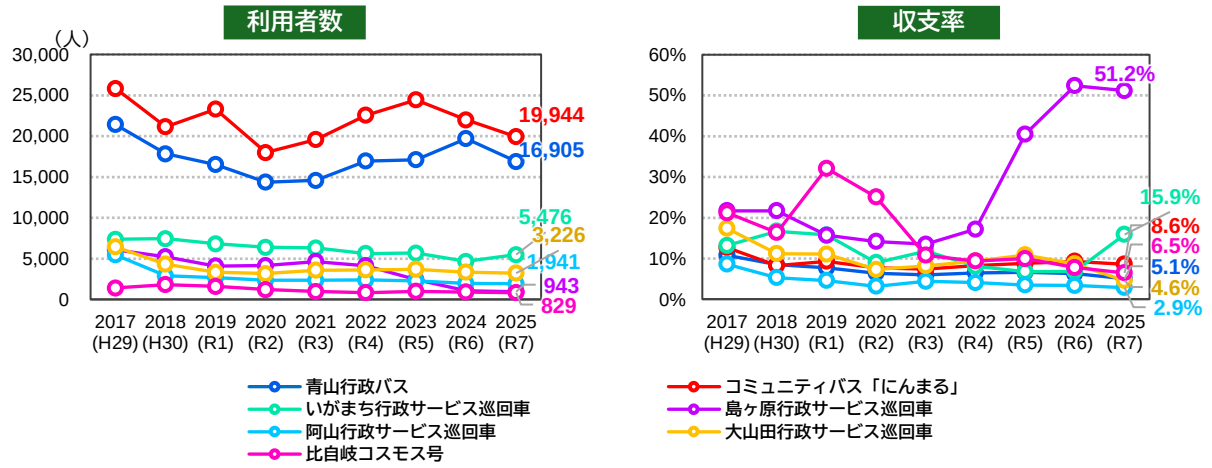
※友生線のうち一部の便のみを抽出し掲載

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）

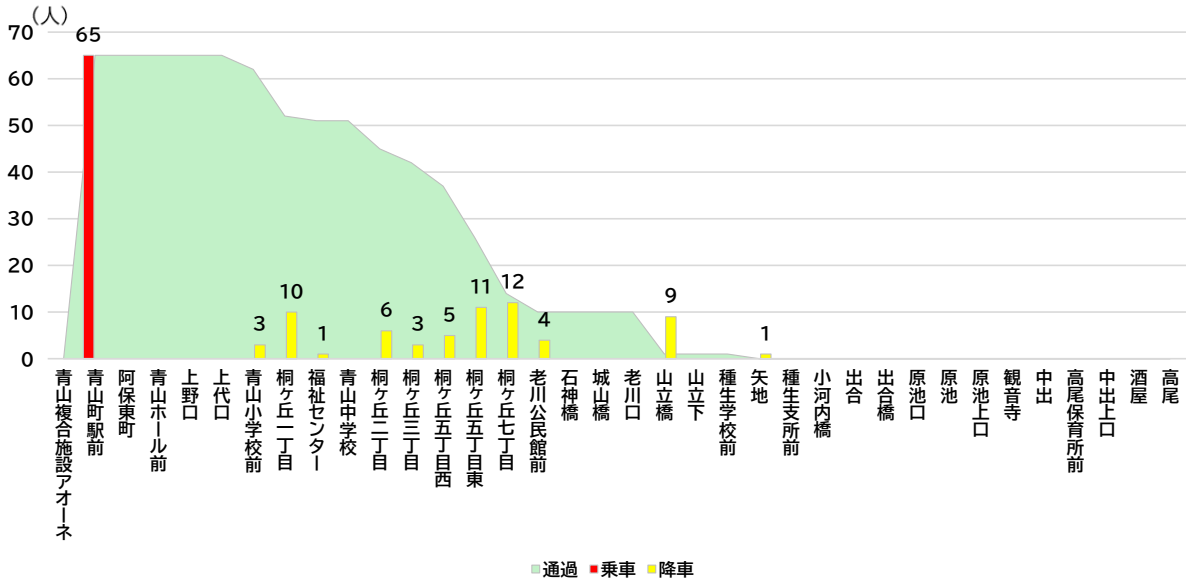
■ 行政バス（資料編 P.109～）

- 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）

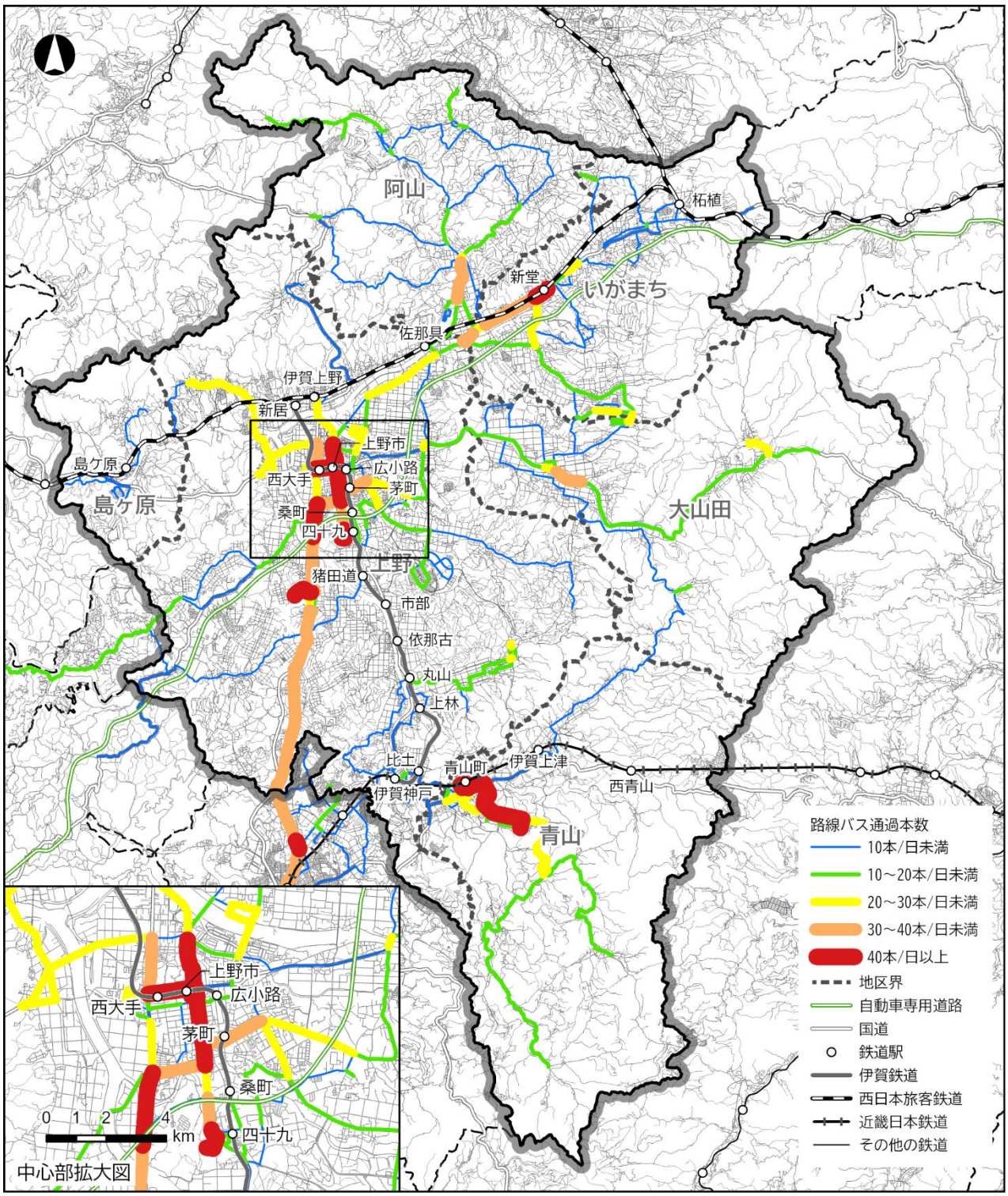
図 2-17　青山行政バス（高尾線）の利用状況（下り）

■ 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

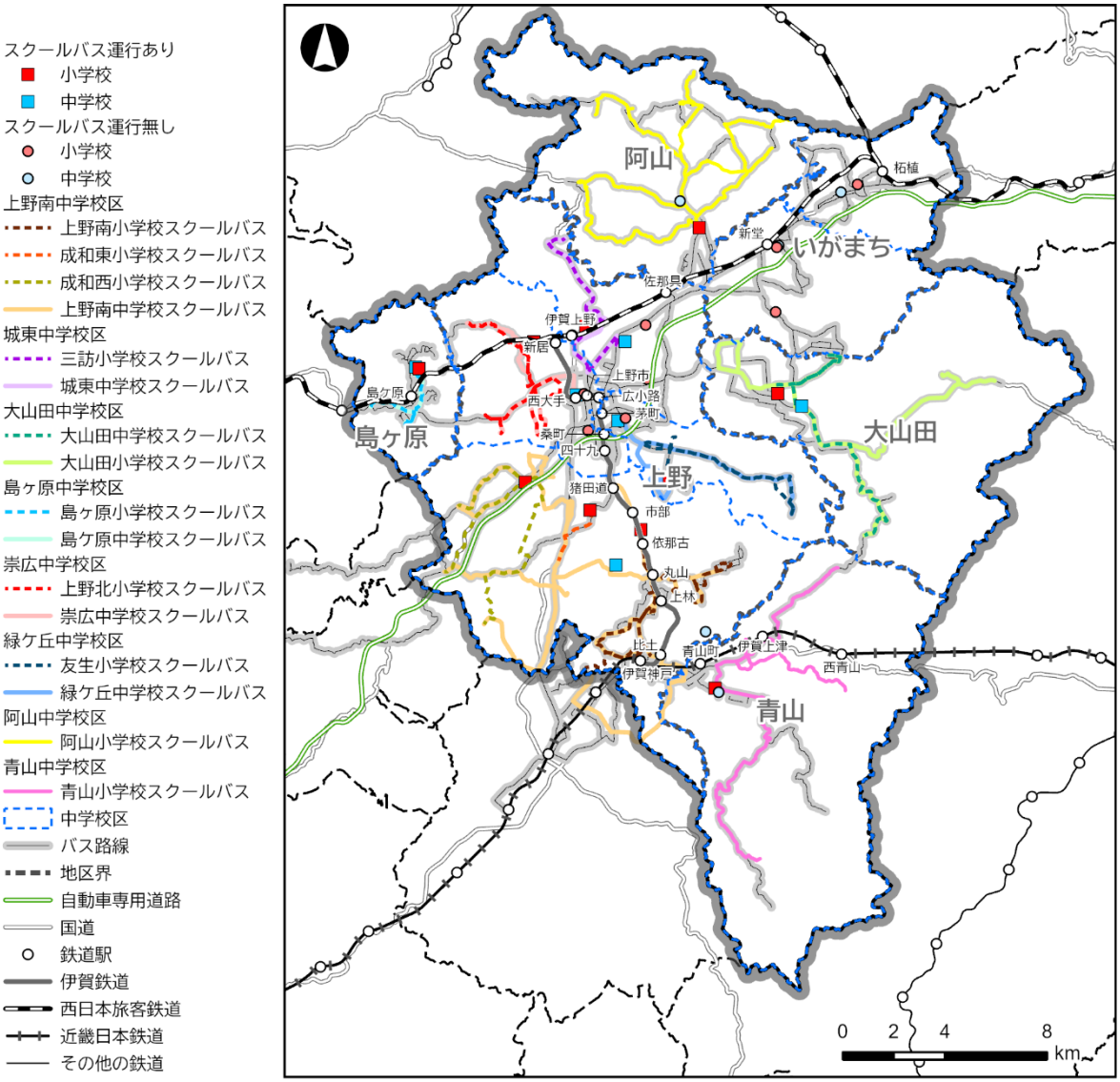
■ タクシー（資料編 P.137～）

❍ 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。

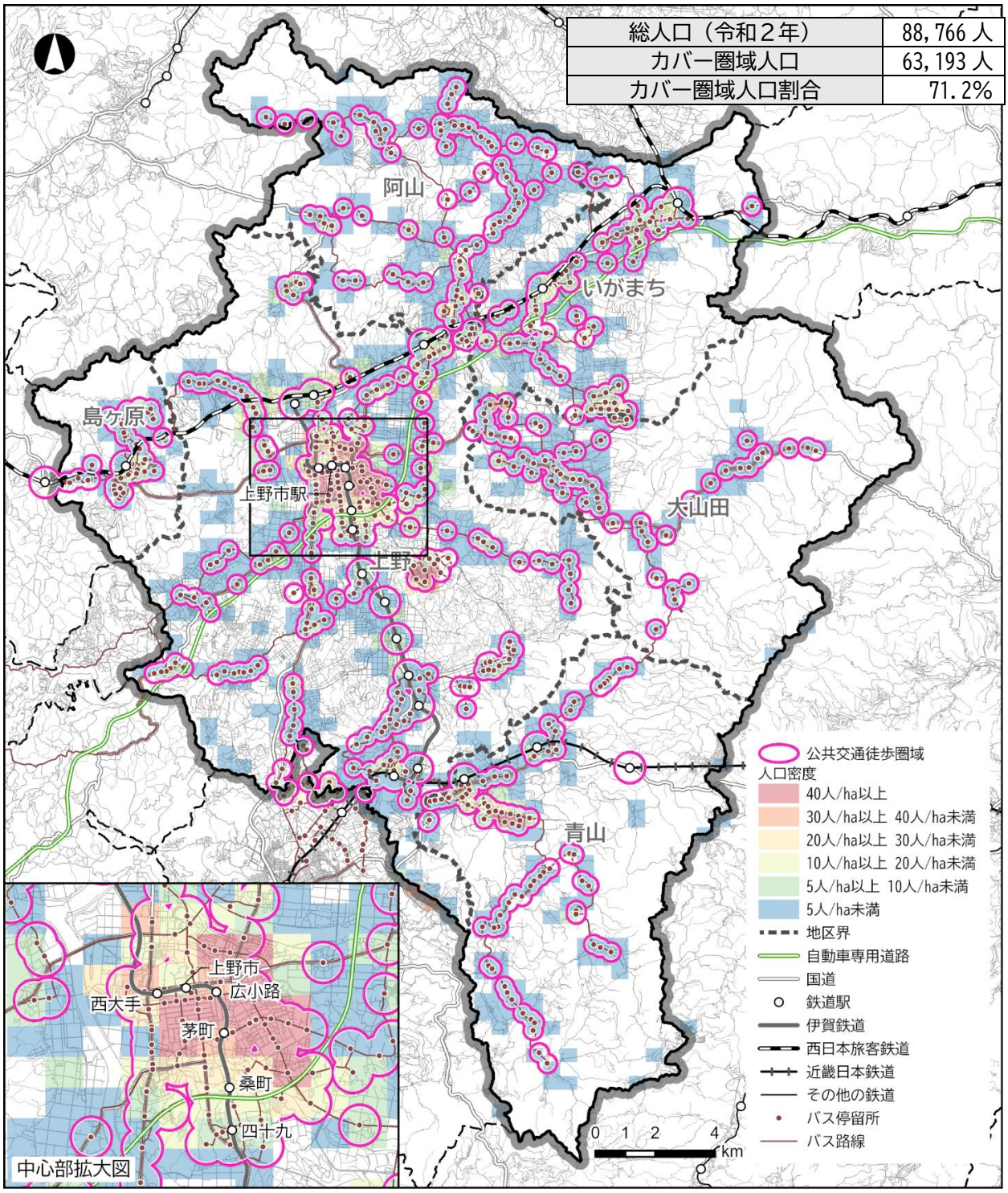
■ 福祉有償運送（資料編 P.143～）

❍ 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。

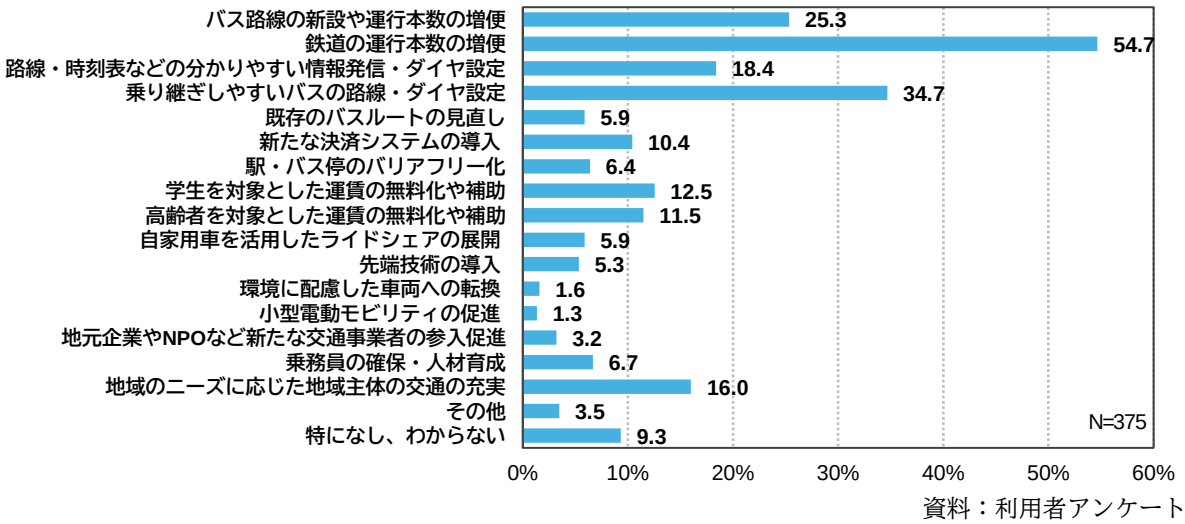
■ 運転者不足（資料編 P.153～）

- 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

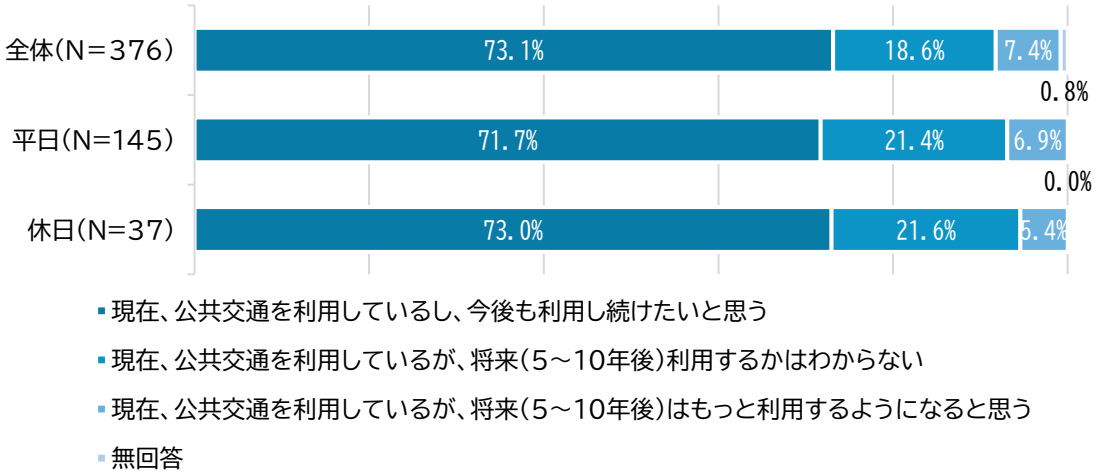
■ 利用者のニーズ（資料編 P.156～）

- 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）

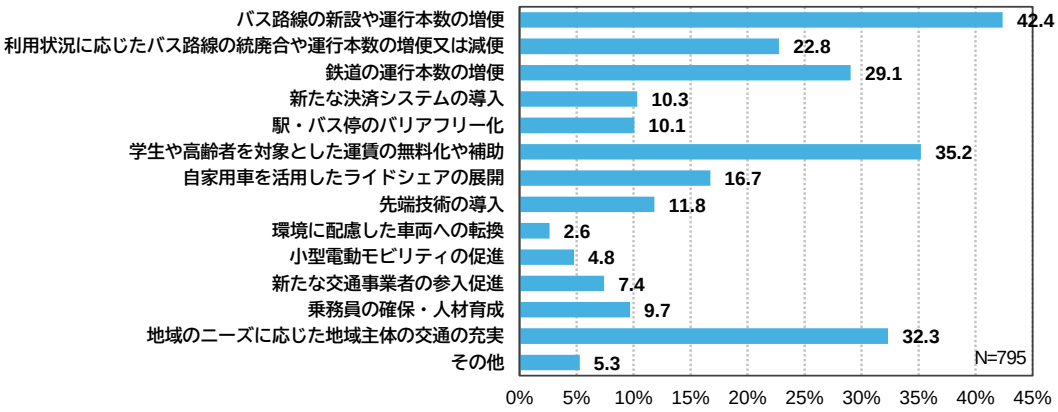


資料：利用者アンケート

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）

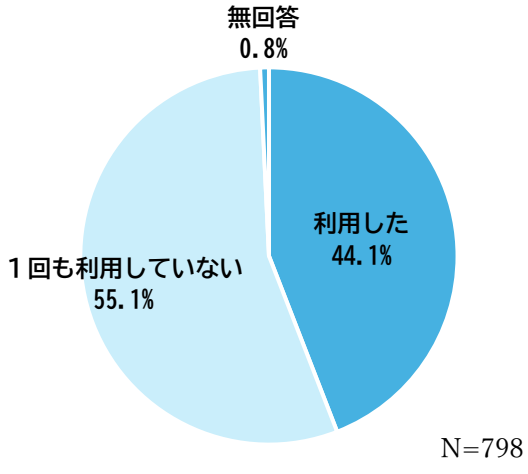
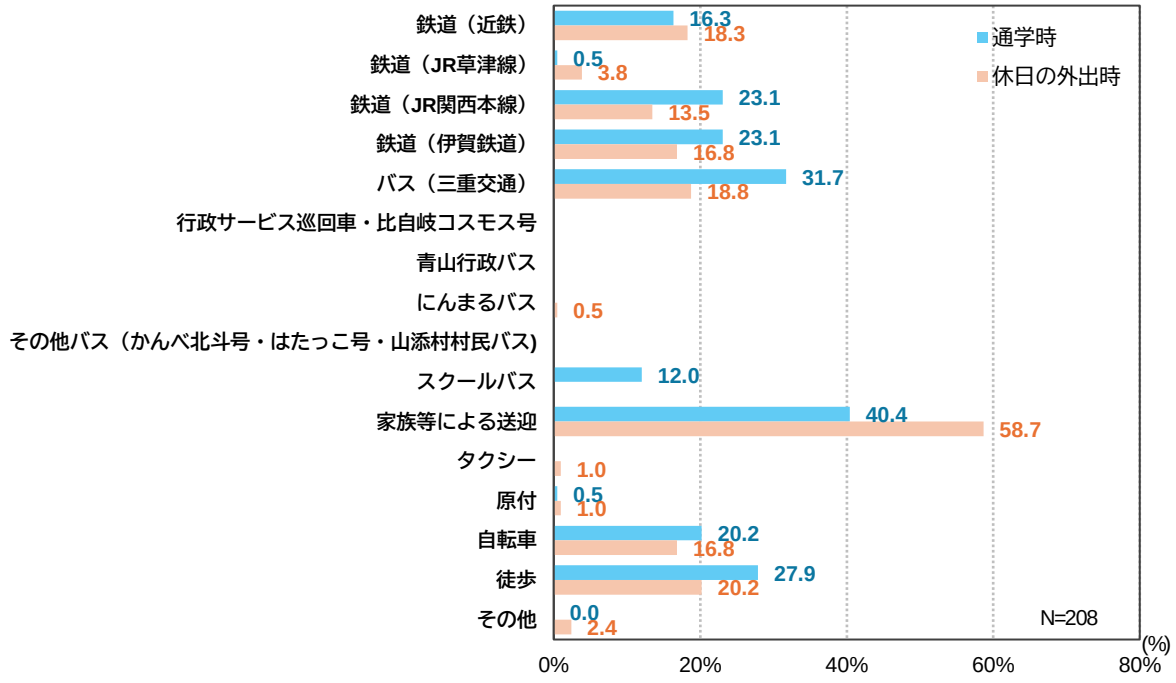


図 2-24　公共交通の利用割合

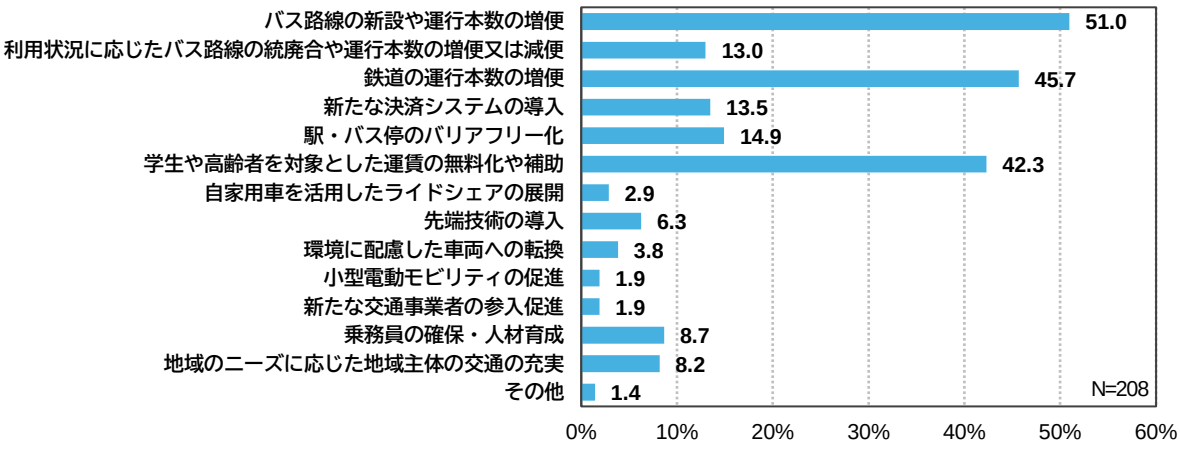
■ 高校生のニーズ（資料編 P.172～）

- ❍ 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