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。

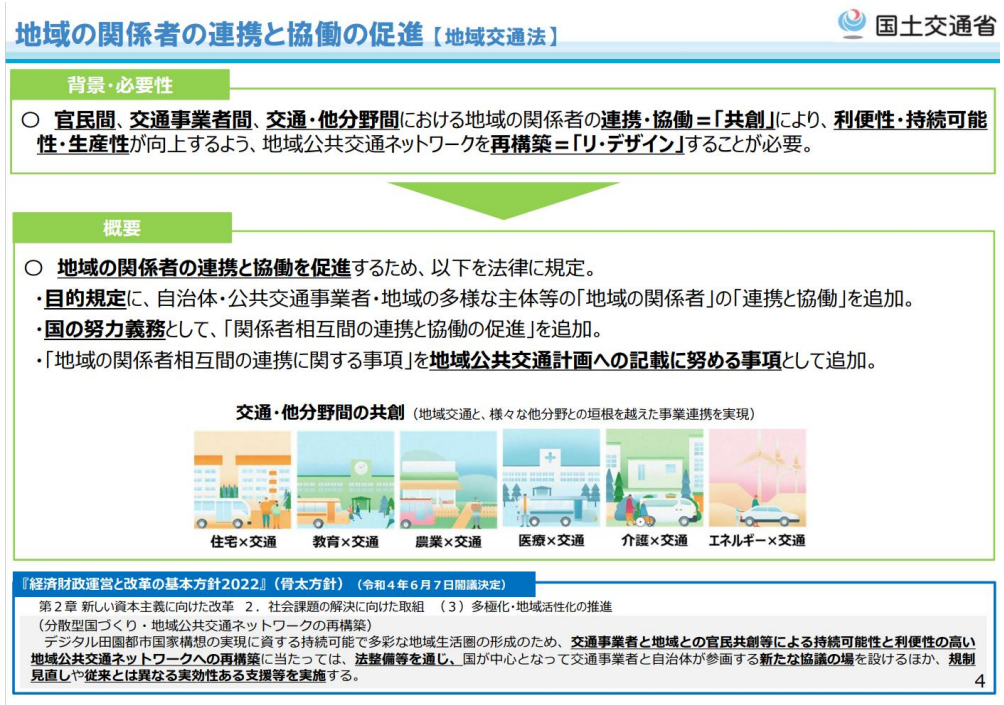
【コラム】地域公共交通活性化再生法の改正について

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））

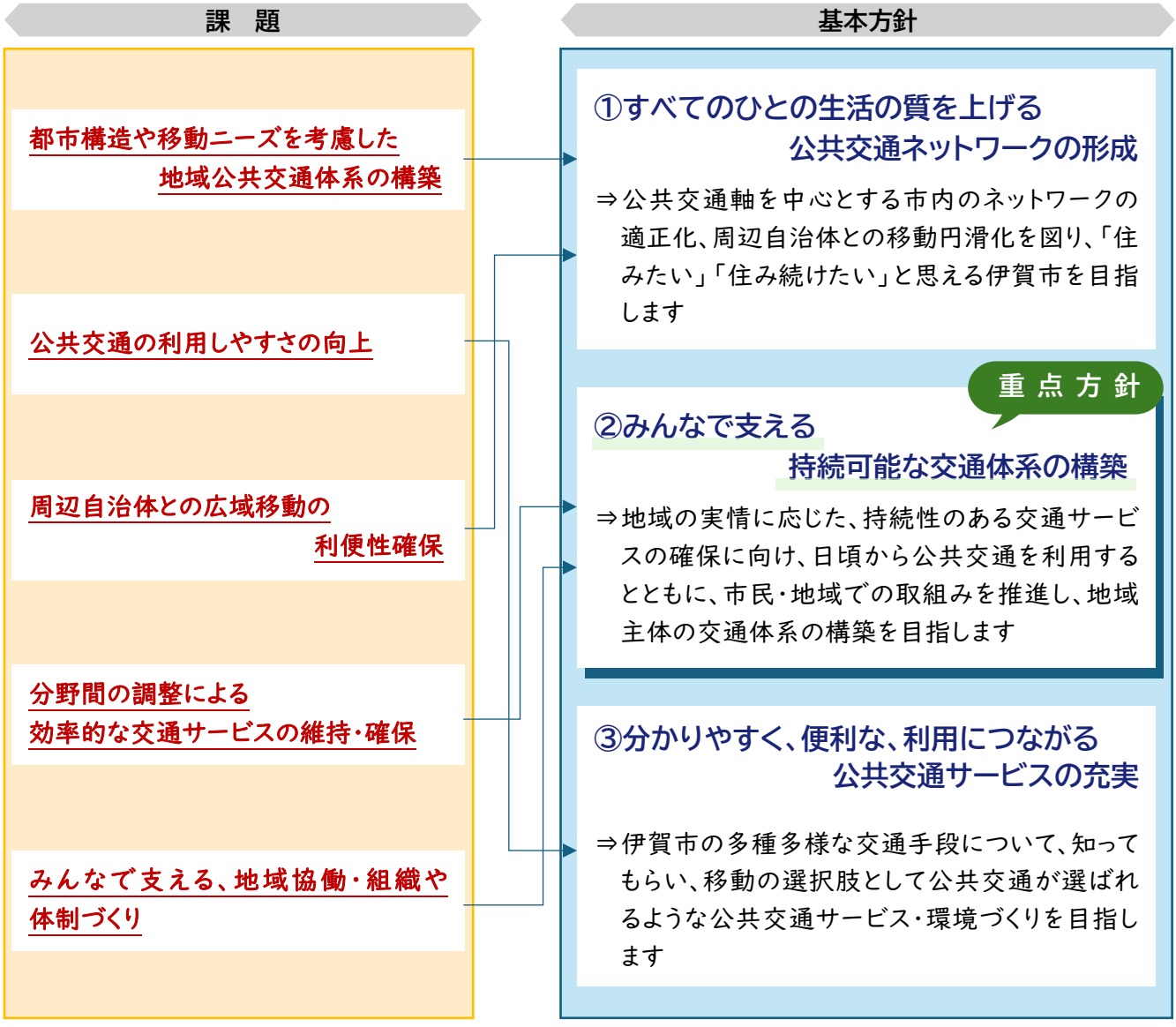
3-2　基本方針

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。

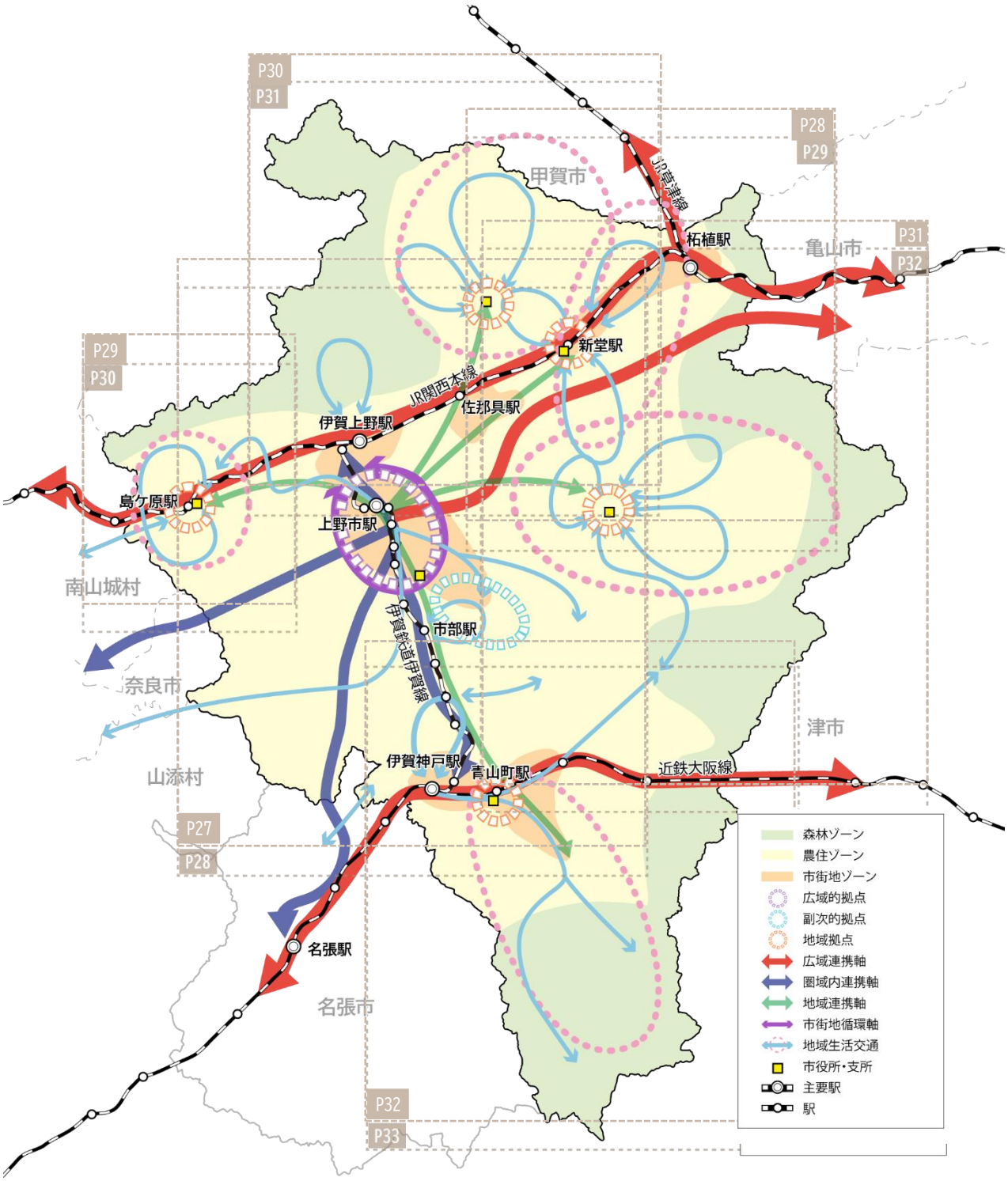
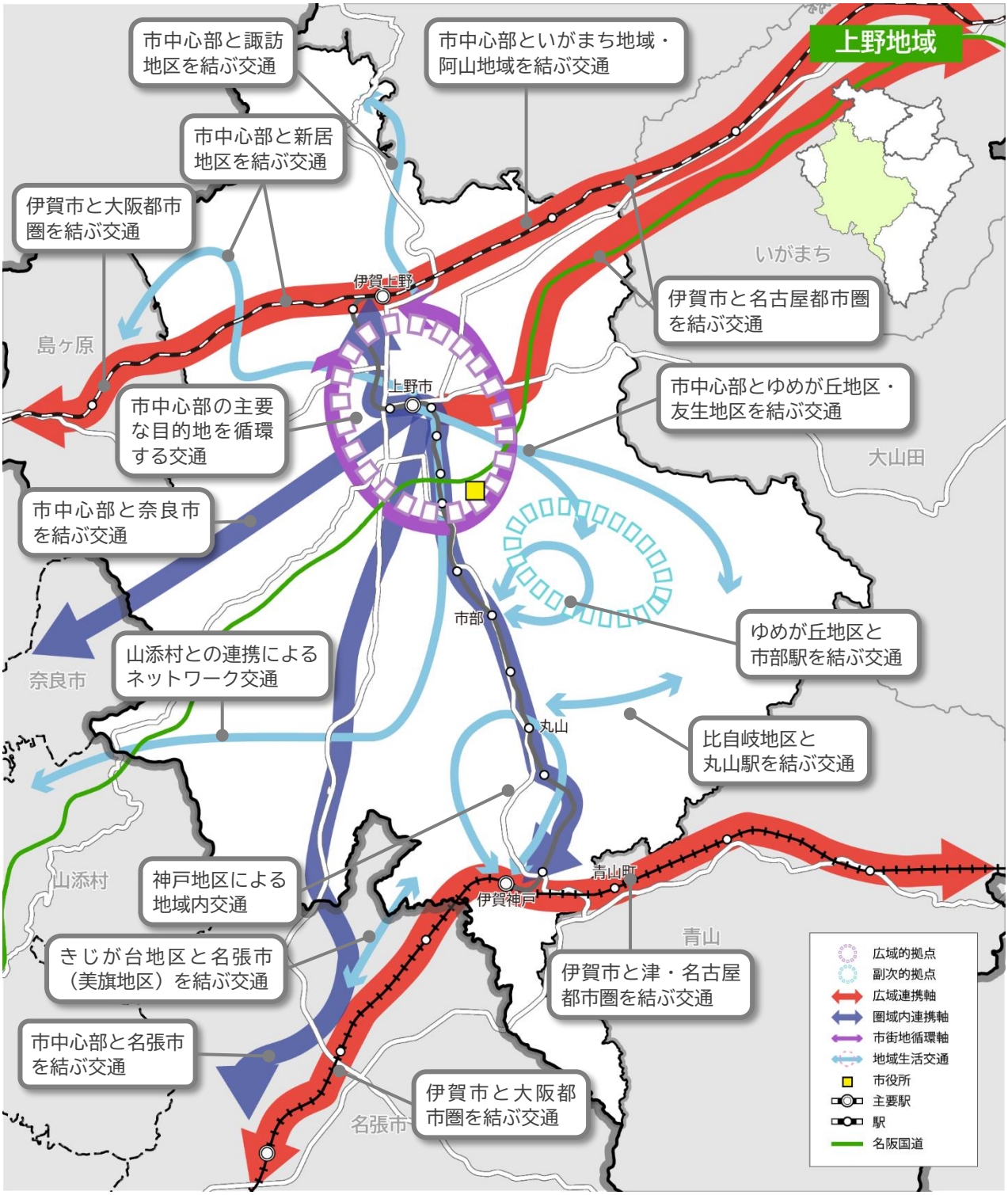


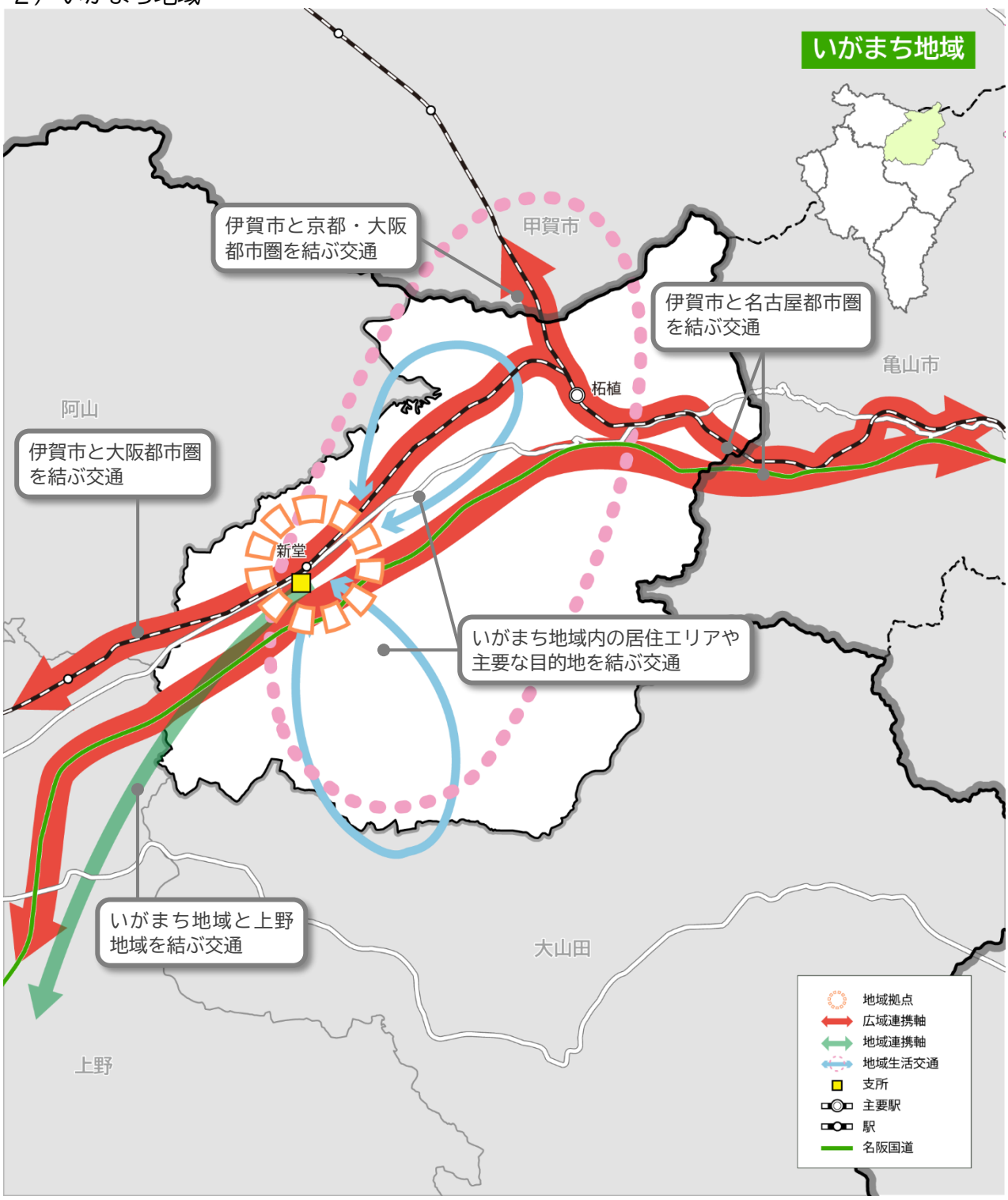
図 3-1　伊賀市地域公共交通ネットワークの将来イメージ

（２） 地域別公共交通将来イメージ

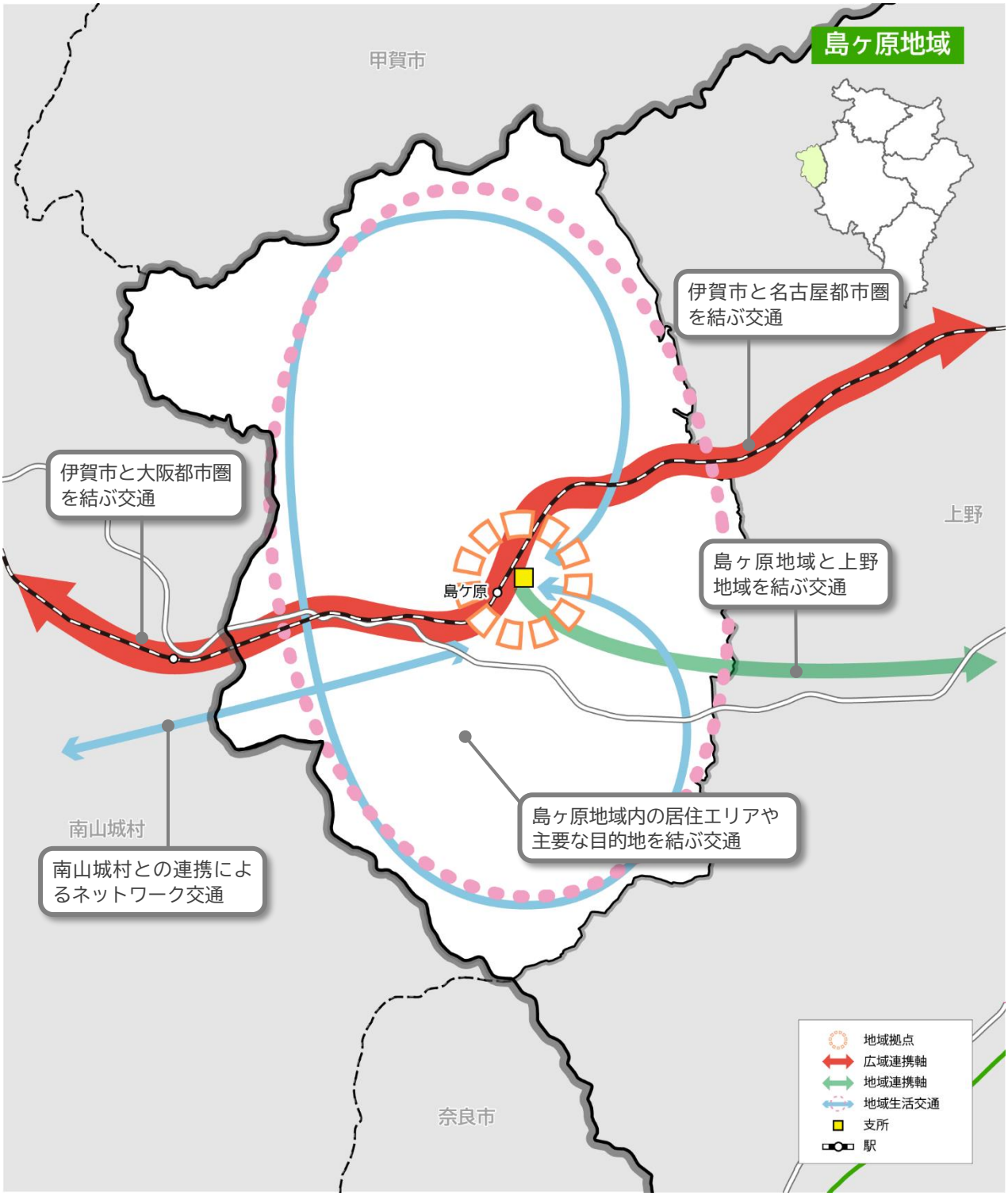
１） 上野地域



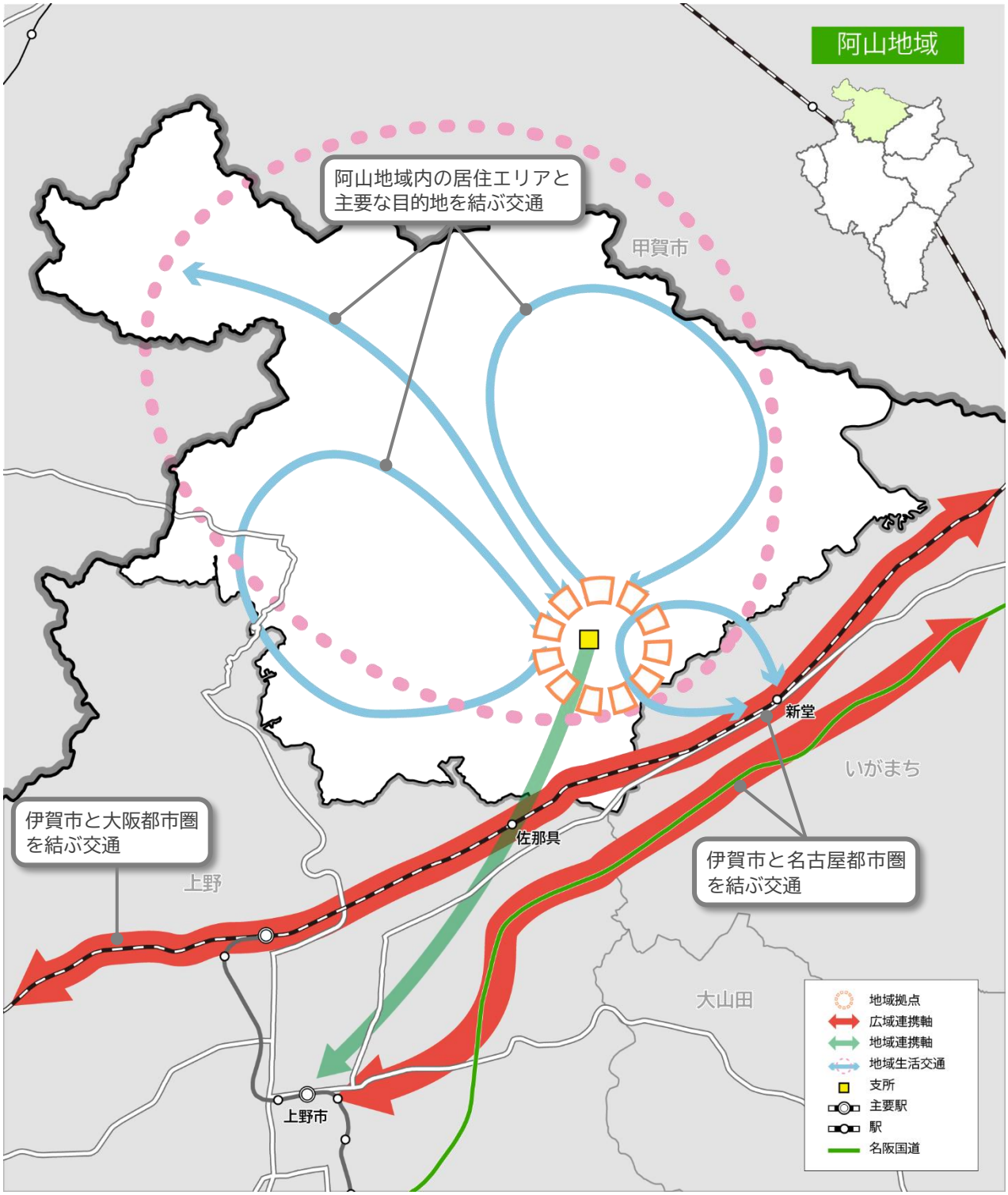
2）いがまち地域


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

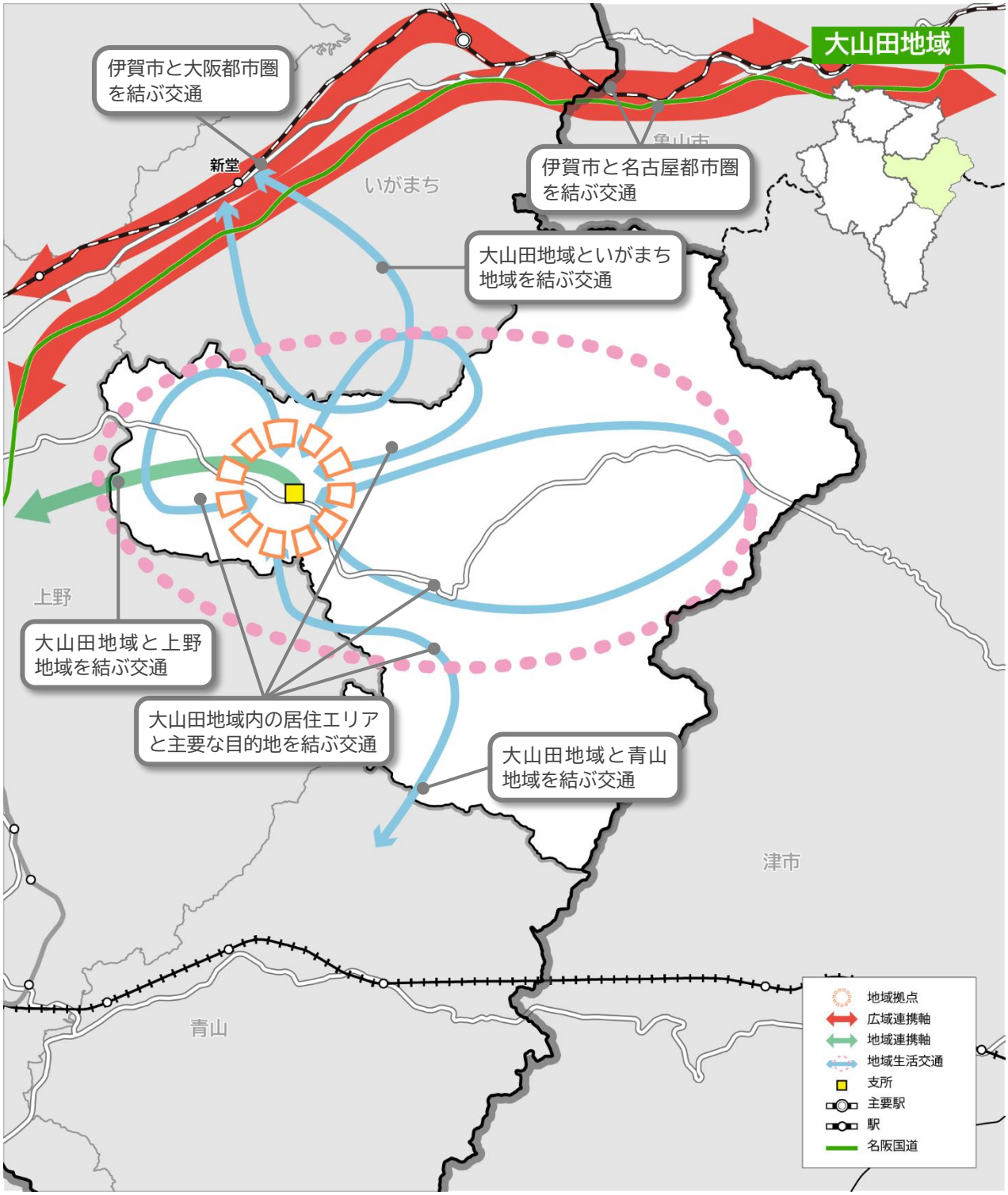
3） 島ヶ原地域


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

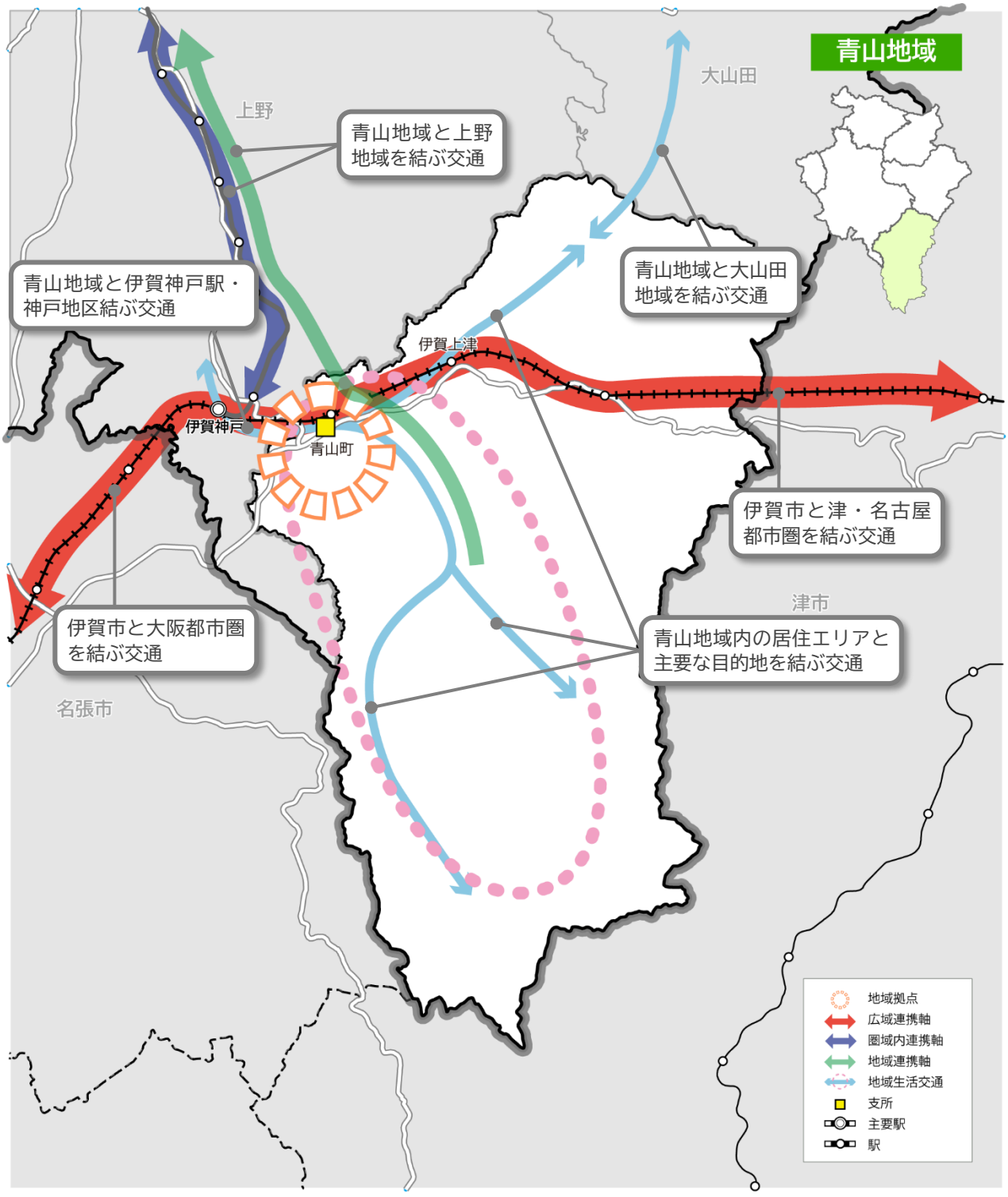
４） 阿山地域


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。

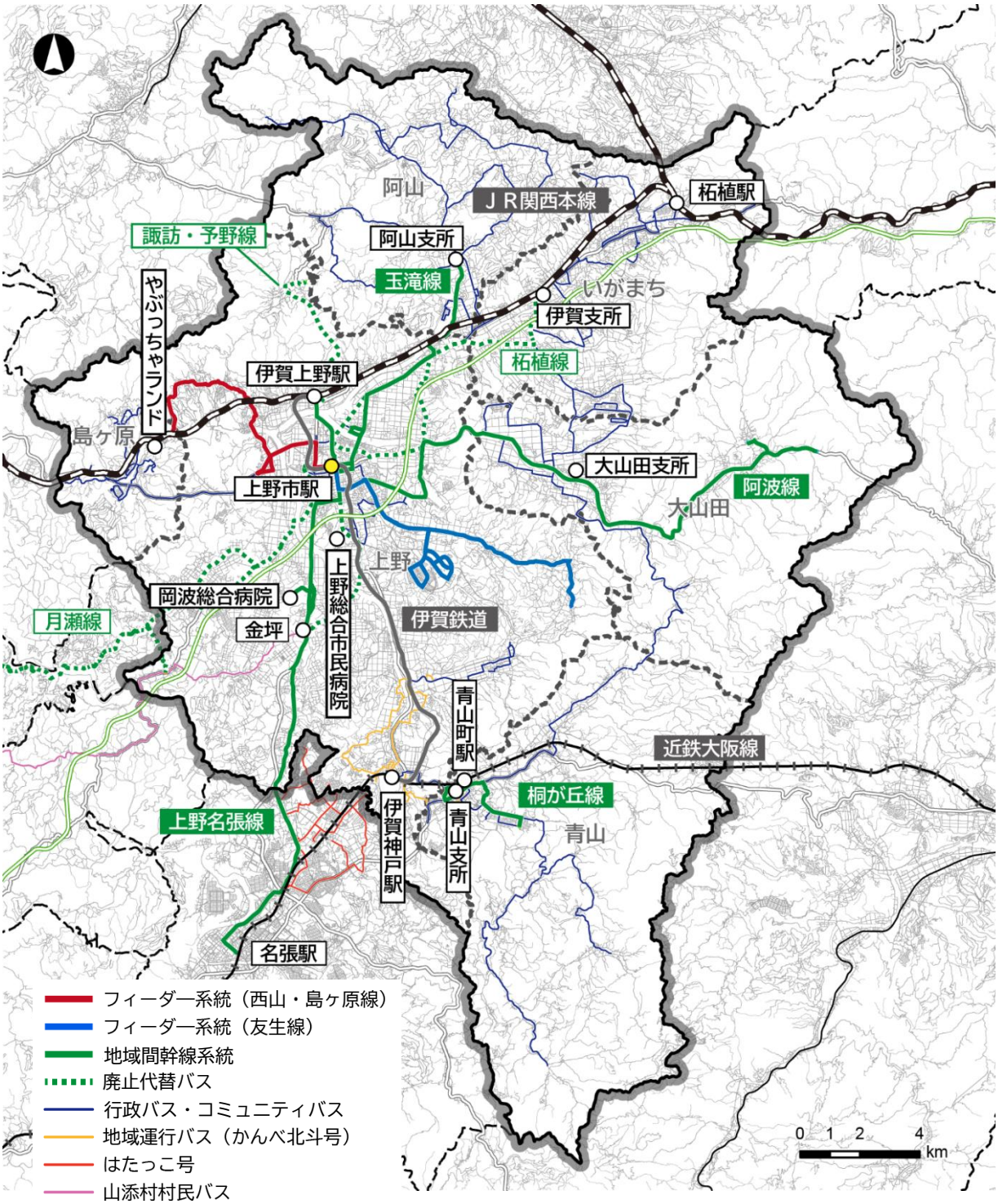
表 3-1　地域公共交通の機能分類と路線維持の基本的な考え方

ネットワーク軸			機能分類	路線機能	サービス確保の基本的な考え方	該当する現行路線
地域連携軸	圏域内連携軸	広域連携軸	公共交通軸（鉄道）	都市間交通需要に対応する広域的な公共交通軸であり、通勤・通学や買物、通院、観光など様々な利用目的に対応し、伊賀市の都市構造の骨格を形成する公共交通軸として機能します。	・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。	近鉄大阪線 JR 関西本線 JR 草津線 伊賀鉄道
			公共交通軸（高速バス）			高速バス（名古屋上野高速線）
			公共交通軸（基幹バス）	中心市街地と隣接都市等を連絡する都市間需要に対応する路線として、鉄道とともに伊賀市の公共交通軸として機能します。 伊賀市の都市構造の骨格を形成する公共交通軸として機能します。	・伊賀市の骨格を形成する放射路線であり、鉄道と一体となった公共交通軸を形成するとともに、潜在需要の喚起を図るため一定のサービス水準を確保します。 ・通勤・通学及び帰宅時間帯を中心に乗客集中に対応できるサービス水準を確保します。 ・鉄道と一体となり都市間連絡需要に対応するため、鉄道との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とします。	営業路線バス（上野名張線）
						廃止代替バス（月瀬線）
			準基幹バス	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。	・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。	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）
	循環市街地軸		循環バス	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。	・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。	コミュニティバス「にんまる」
	地域生活交通		地域生活交通	地域の生活拠点（支所、最寄鉄道駅、医療施設、商業施設等）や基幹バス及び準基幹バスへアクセスし、生活のあらゆる需要に対応します。	・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。	行政バス（青山行政バス、いがまち行政サービス巡回車、阿山行政サービス巡回車、大山田行政サービス巡回車、比自岐コスモス号） 地域運行バス（かんべ北斗号）、美旗コミュニティバス、タクシー

※1：フィーダー系統

（２） 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）