第 4 章　伊賀市の地域公共交通の現状

4-1　　着眼点とまとめ

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

表 4-1　地域公共交通の現状のまとめ（1/2）

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

表 4-2　地域公共交通の現状のまとめ（2/2）

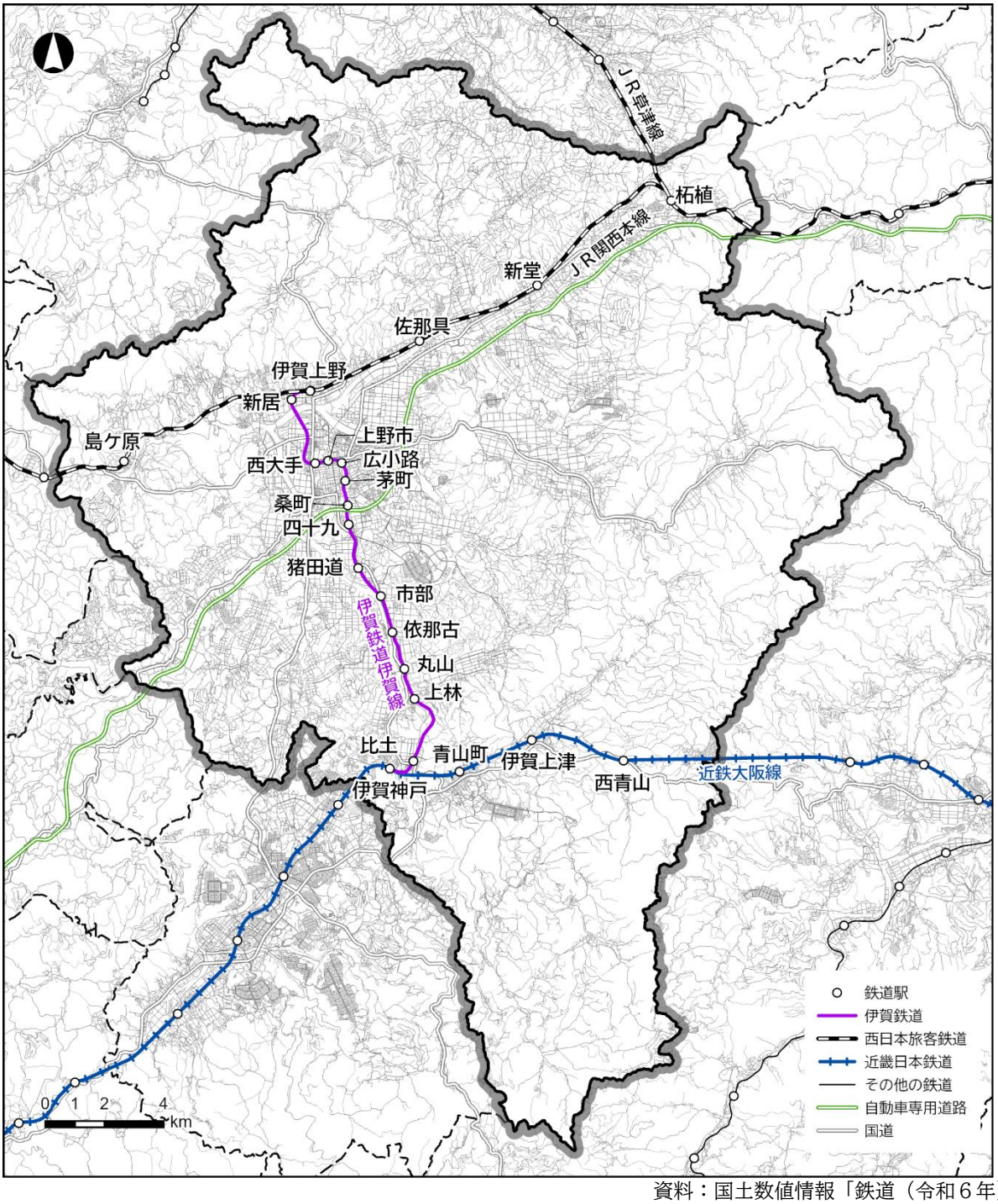
福祉有償運送	• 福祉有償運送の事業者として 16 事業者が登録 • 年間２万人を超える利用 • ニーズはあるが、ドライバーの高齢化により事業者が減少傾向
鉄道・バスのカバー圏域	• 人口密度が比較的高い地域は鉄道およびバスにより概ねカバー • 郊外部や中山間地域の低密度な居住地ではカバー圏外となっている地域が存在
情報提供	• 一部の行政バスおよびその他のバスでは、WEB の乗換案内で情報提供がされていない
乗継時間	• 朝・タピークにおける鉄道間の乗継は、一部で 20 分以上の待ち時間が発生するものの、概ね 15 分程度の待ち時間で乗継可能
助成・割引制度	• 市では障がい者の移動支援のた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

4-2　鉄道

(1) 路線網図

伊賀市の鉄道網は、市北部を東西に貫く JR 関西本線と、柘植駅から滋賀県方面へ延びる JR 草津線、市南部を東西に貫く近鉄大阪線、伊賀上野駅と伊賀神戸駅を南北に結ぶ伊賀鉄道の４路線が整備されています。

市内の鉄道駅は、JR 関西本線が５駅、近鉄大阪線が４駅、全線伊賀市内を走行する伊賀鉄道は 15 駅存在します。



資料：国土数値情報「鉄道（令和６年）」

図 4-1　鉄道路線図

(2) JR 関西本線

1) 乗車人員

令和６年度の JR 関西本線の駅別の平均乗車人員は、伊賀上野駅が最も多く、483 人/日となっています。佐那具駅、島ケ原駅は１日あたり 100 人未満となっています。

利用者の「普通」と「定期」の内訳は５駅合計では、７割程度が「定期」利用ですが、新堂駅は８割で「定期」利用の割合が特に高くなっています。

乗車人員の推移は、令和元年度まで徐々に減少が続いており、令和２年度には新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大きく減少しました。特に「普通」利用者は約半数に減少しています。その後、「普通」利用者は回復傾向にありますが、「定期」利用者の回復は鈍く、令和６年度は 282 千人の利用となっています。

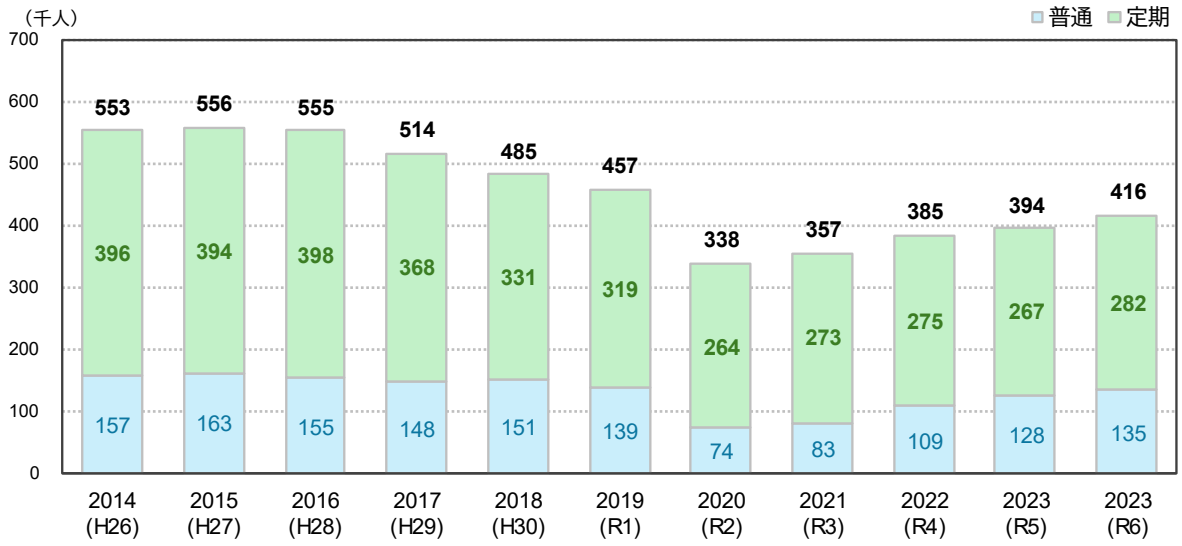
表 4-3　JR 関西本線の駅別乗車人員（令和６年度）

	年間乗車人員					１日平均乗車人員※2（人/日）
	普通（人）	定期（人）	総数（人）	構成比（%）		
				普通	定期	
柘植駅※3	36,000	62,000	98,000	36.7%	63.3%	269
新堂駅	15,000	63,000	77,000	19.5%	80.5%	211
佐那具駅	11,000	24,000	34,000	31.4%	68.6%	93
伊賀上野駅	64,000	112,000	176,000	36.4%	63.6%	483
島ケ原駅	9,000	22,000	31,000	29.0%	71.0%	85
５駅合計	135,000	282,000	416,000	32.4%	67.6%	1,141

※１：千人単位未満四捨五入　※２：１日平均は、年度毎の乗車総数を営業日数で除した値

※３：柘植駅は JR 草津線の乗車人員も含む

資料：三重県統計書



※千人単位未満四捨五入のため、総数と内訳の合計が合わない場合がある

資料：三重県統計書

図 4-2　市内５駅の「普通」「定期」別の乗車人員推移

2） 事業者の現状

JR 関西本線の運行における課題としては、ダイヤ設定に関する様々な課題のほか、運転手確保、また人口減少や社会変化による利用減少などがあります。

行政や関係機関との連携による、まちづくりと一体となった交通体系の構築の必要性を認識されています。

表 4-4　西日本旅客鉄道株式会社阪奈支社（関西本線）の現状

利用状況・収支状況について
• 関西本線は平日朝夕の通勤・通学による利用が多く、早朝・深夜や平日の日中の利用が少ない傾向にある • 令和３～令和５年度の３か年平均で、収支率は 11%、線区営業係数（100 円の運輸収入を得るのに要した営業費用）は 908 円
運行ダイヤについて
• 運転手の就労問題はもちろん、気動車で車両の数が少ないため、車両の交換が難しい • 単線なので行き違い場所を考える必要がある • 夜は鹿が多いため時間帯によってはゆっくりのダイヤ設定になる • 利用状況と本数の乖離
利用促進について
• 伊賀鉄道や近鉄とは、阪奈支社になる前の亀山鉄道部の頃から連携している
車両について
• 平成 30 年から令和６年にかけて、車内リニューアル工事を実施 • ラッピング車両を実施
運転手確保について
• 運転手の確保は楽ではない
利用者からの要望など
• バリアフリー化の要望がある
今後の利用の見通し
【利用者の増加につながる事項】 • 新堂駅前の複合施設の完成 • 国の補助金等を活用した、観光誘客施策（商品造成・プロモーション）の実施 • 沿線の観光関係者（自治体・観光連盟など）と連携した観光誘客施策の取組み 【利用者減少につながる事項】 • 長期的な人口減少トレンド • 道路網等の整備・拡充（モータリゼーションのさらなる進展） • コロナ禍のワークスタイルが一定数定着し、元に戻らない • 日常利用が少なく、加茂から亀山まで通しで乗る人が少ない
今後の行政との連携について
• 地域の皆様と課題認識を共有しながら、まちづくりとあわせた、最適な交通体系を、地域と共に模索・実現していきたい • 甲賀市の人口が増加しているので、草津線から関西本線を利用して、伊賀鉄道に乗り換え、上野市駅まで運ぶような導線を考え、伊賀市の中心市街地がにぎわうようなまちづくりを、広域的に各関係機関が連携して考える必要がある • WESTER ポイントの活用による地域ポイントの付与 • AI デマンドバスシステムの活用など関西本線とバスとの連携

資料：伊賀市地域公共交通計画策定に向けたヒアリング調査（令和 7 年 9 月実施）

(3) 近鉄大阪線

1) 乗車人員

令和６年度の近鉄大阪線の平均乗車人員は、伊賀神戸駅が 2,037 人/日と、最も多く利用されています。

利用者の「普通」と「定期」の内訳は、４駅合計では「定期」利用者が７割を占めていますが、西青山駅については、ほぼ「普通」利用者となっています。

乗車人員の推移では、コロナ禍以降は、およそ 100 万人前後で推移しており、令和５年度は 1,017 千人と、平成 26 年度と比較して、30 万人ほど減少しています。

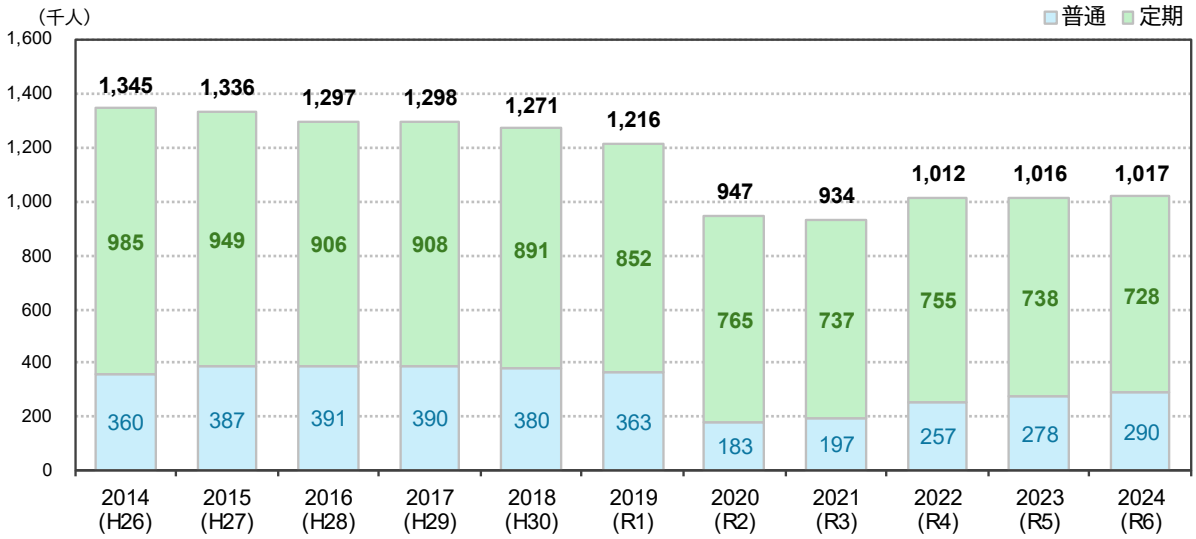
表 4-5　近鉄大阪線の駅別乗車人員（令和６年度）

	年間乗車人員					1日平均乗車人員※1（人/日）
	普通（人）	定期（人）	総数（人）	構成比（%）		
				普通	定期	
西青山駅	7,206	321	7,527	95.7%	4.3%	21
伊賀上津駅	8,306	26,015	34,321	24.2%	75.8%	94
青山町駅	59,084	172,608	231,692	25.5%	74.5%	635
伊賀神戸駅※2	214,991	528,652	743,643	28.9%	71.1%	2,037
４駅合計	277,619	738,214	1,015,833	28.5%	71.6%	2,787

※１：１日平均は、年度毎の乗車総数を営業日数で除した値

※２：伊賀神戸駅の乗車人員は、伊賀鉄道経由で近鉄に乗車した人数と、伊賀神戸駅から乗車した人数の合計

資料：三重県統計書



資料：三重県統計書

図 4-3　市内４駅の「普通」「定期」別の乗車人員推移

コロナ禍以前の令和元年度からの、駅別利用者数の変化を「普通」「定期」利用別にみると、「普通」利用者は、最も利用の多い伊賀神戸駅で令和２年度に半減しましたが、令和元年比８割程度まで回復していますが、青山町駅は 50 千人台の利用に留まっています。

「定期」利用者は、最も利用の多い伊賀神戸駅では、令和２年に１割ほど減少し、その後の回復は停滞しています。青山町駅は減少が続いています。

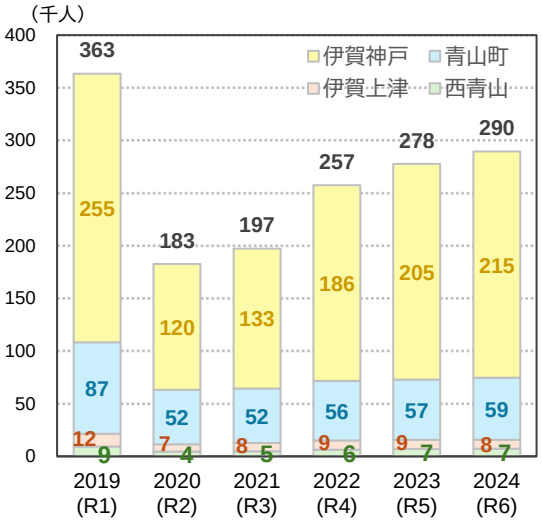


図 4-4　「普通」の駅別乗車人員の推移

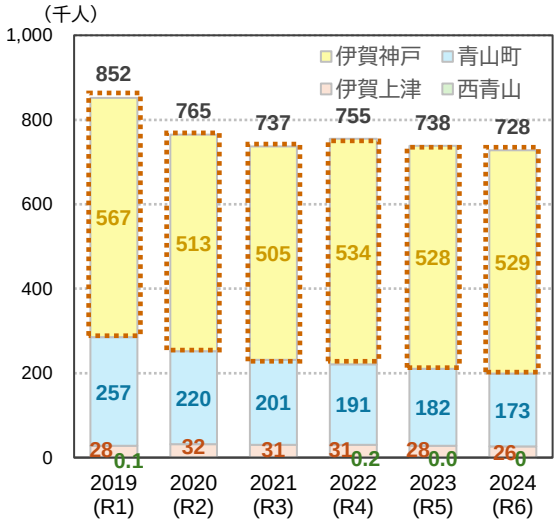


図 4-5　「定期」の駅別乗車人員の推移

2） 事業者の現状

運行における課題としては、伊賀神戸駅から伊勢中川方面への利用者数の減少や、運転士数が十分ではないことなどがあります。

利用促進にあたっては、事業者独自の取組みの他、行政や事業者との連携など様々な取組みを実施していますが、今後も行政との連携による利用促進への取組みや、駅前整備についての必要性を感じています。

表 4-6　近畿日本鉄道株式会社の現状

利用状況について
• 大阪線伊賀神戸駅から大阪方面への利用が 60%程度、伊勢中川方面への利用は 40%程度 • 平日は朝（７～８時頃）、夕方（18～19 時頃）の利用が多く、昼頃や 23 時以降が少ない • 休日は朝（７～９時頃）、夕方（16～18 時頃）の利用が多く、日中午後や 22 時以降が少ない、また平日の 70%程度の利用者数である • 定期外利用 29%、通勤定期 21%、通学定期 50%の利用割合（令和６年度実績）
運行ダイヤについて
【考慮している事項】 • 朝夕ラッシュ時の一部特急列車において、伊賀神戸駅停車を実施 • 伊賀神戸～伊勢中川間の乗降人数が減少傾向にあり、本数設定において考慮している 【ダイヤ設定における課題】 • 近鉄全体で車両数が十分でないことや運転士が足りていないことが課題となっており、車両の効率的な運用や採用の強化に努めている
利用促進について
• 行政連携は、三重県とポケモン社と連携したラッピング車両の運行などを実施 • 関西の鉄道事業社と連携し、関西 MaaS に取組んでいる
車両について
• 一般車両については 60 年、特急車両については 50 年を目安として車両の置換を計画 • 観光列車「あをによし」「青の交響曲」を運行 • ポケモンコラボの「ミジュマルトレイン」「ミジュマルライナー」の運行 • ラッピングは自社の PR 戦略のほか、広告商品としても実施
運転手確保について
• やや不足しているが、減便にならないように努めている
今後の利用の見通し
【利用者の増加につながる事項】 • インバウンド需要（とくに奈良線で増加） • 新駅の設置（東大阪市の瓜生堂駅、橿原市の医大新駅） 【利用者減少につながる事項】 • 沿線人口の減少 • テレワーク、オンライン会議の普及
今後の行政との連携について
• 利用促進の取組みを行政と一緒に実施したい • 駅前がにぎわえば、鉄道利用者の増加につながるため、駅前周辺の整備をお願いしたい

資料：伊賀市地域公共交通計画策定に向けたヒアリング調査（令和 7 年 9 月実施）

(4) 伊賀鉄道

伊賀鉄道は、全線伊賀市内に敷設されており、全 15 駅が整備されています。全線単線となっていますが、車両の行き違いができる駅は、上野市駅、茅町駅、猪田道駅、丸山駅の４駅のみとなっています。

1) 駅別乗車人員

令和６年度の伊賀鉄道の平均乗車人員は、伊賀神戸駅が最も多く、1,233 人/日となっています。次いで上野市駅は 722 人/日、茅町駅は 358 人/日の利用があります。15 駅中９駅は１日あたり 100 人未満の利用となっています。

利用者の「普通」と「定期」の内訳は、15 駅合計では、「定期」利用者が約７割を占めます。

表 4-7　伊賀鉄道の駅別乗車人員（令和６年度）

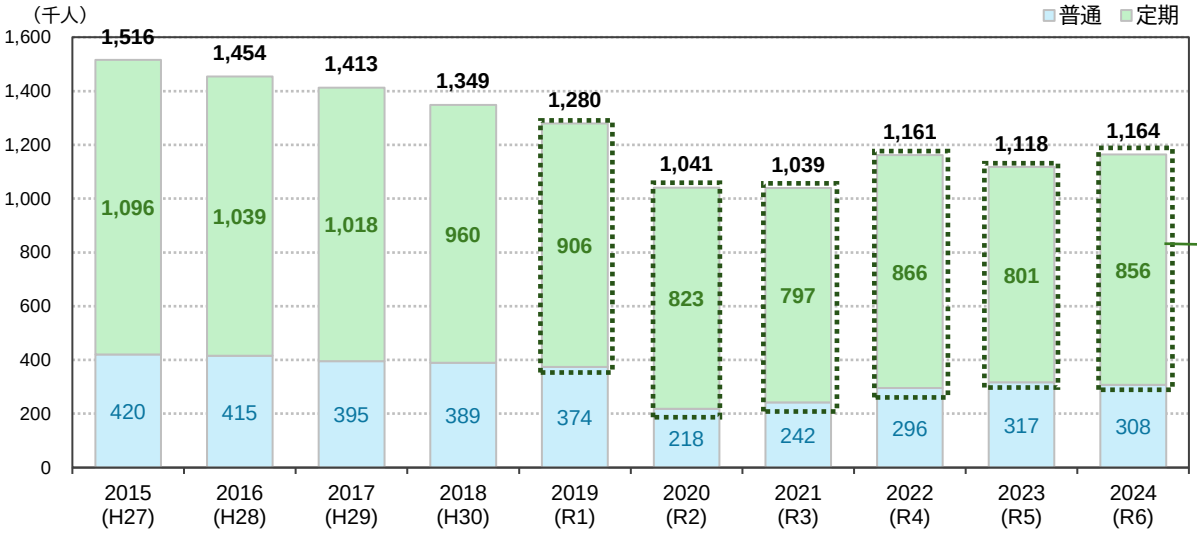
	年間乗車人員					１日平均乗車人員※（人/日）
	普通（人）	定期（人）	総数（人）	構成比（%）		
				普通	定期	
伊賀神戸	104,342	345,750	450,092	23.2%	76.8%	1233
比土	1,461	60	1,461	95.9%	4.1%	4
上林	3,680	1,400	3,680	34.8%	65.2%	10
丸山	7,837	5,400	7,837	31.1%	68.9%	21
依那古	13,969	9,150	13,969	34.5%	65.5%	38
市部	41,135	33,630	41,135	18.2%	81.8%	113
猪田道	12,458	7,740	12,458	37.9%	62.1%	34
四十九	38,337	23,100	38,337	39.7%	60.3%	105
桑町	26,640	15,570	26,640	41.6%	58.4%	73
茅町	130,730	98,970	130,730	24.3%	75.7%	358
広小路	16,578	7,800	16,578	52.9%	47.1%	45
上野市	263,578	197,790	263,578	25.0%	75.0%	722
西大手	35,282	27,120	35,282	23.1%	76.9%	97
新居	24,820	22,170	24,820	10.7%	89.3%	68
伊賀上野	97,072	59,370	97,072	38.8%	61.2%	266
15 駅合計	316,769	800,940	1,117,709	26.4%	73.6%	3,188

※：1 日平均は、年度毎の乗車総数を営業日数で除した値
1 日平均乗車人員 100 人／日以上を着色

資料：三重県統計書

2） 券種別乗車人員の推移

市内の 15 駅の合計乗車人員の推移をみると、令和６年度は 1,164 千人と、平成 27 年からの 10 年間で、およそ 23%の減少となっています。令和２年度にコロナ禍の影響によって大きく減少して以降、特に「定期」利用者の回復は鈍い状況です。

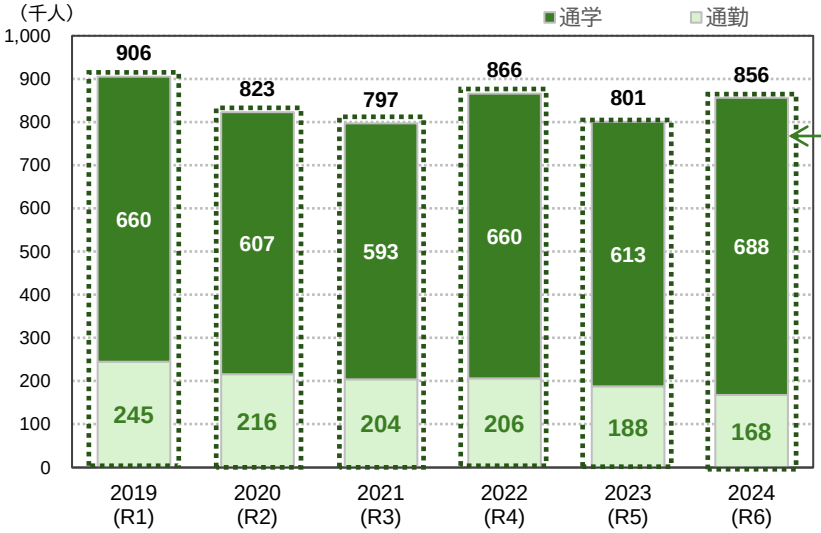


資料：三重県統計書

図 4-6　市内 15 駅の「普通」「定期」別の乗車人員推移

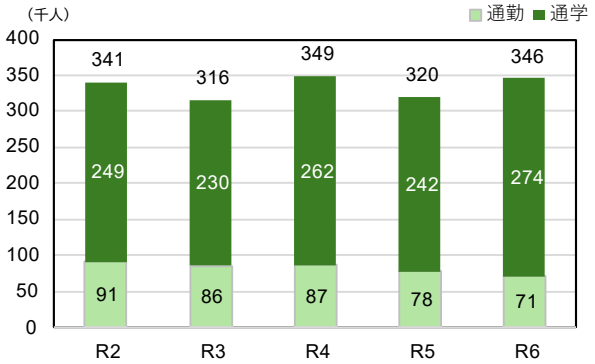
定期利用者の通勤・通学の内訳

「定期」利用者について、令和元年度からの「通勤」「通学」の内訳をみると、令和６年度は「通学」定期券の利用者が８割となっています。「通学」定期利用者は、年により変動がありますが、「通勤」定期利用者は減少傾向にあります。



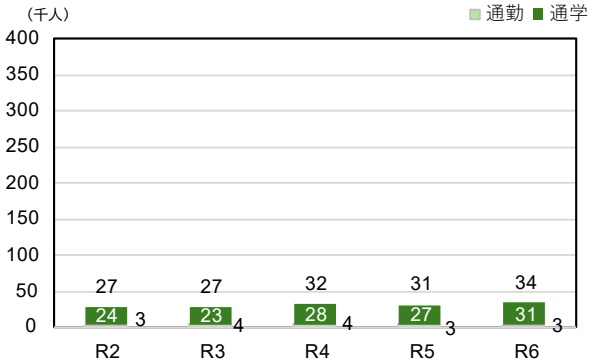
資料：伊賀鉄道(株)提供資料

図 4-7　市内 15 駅の「定期」利用者の「通勤」「通学」別の乗車人員推移



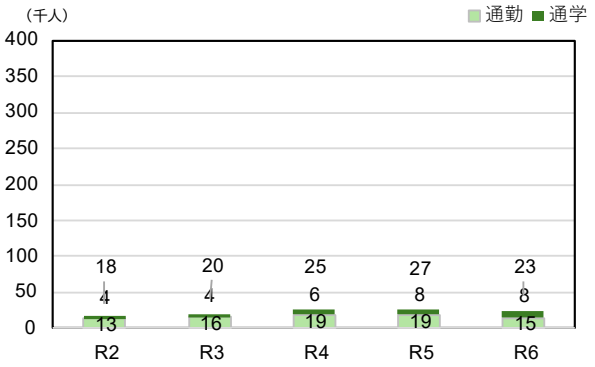
資料：伊賀鉄道(株)提供資料

●伊賀神戸駅



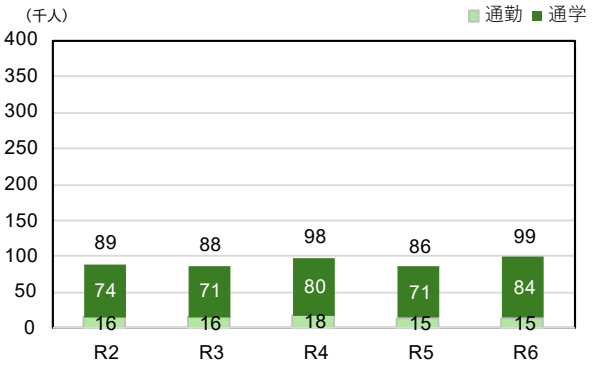
資料：伊賀鉄道(株)提供資料

●市部駅



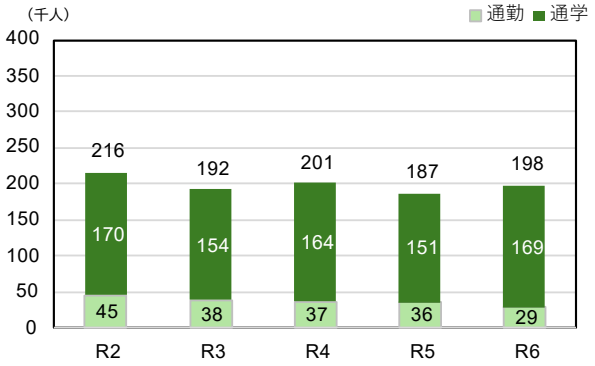
資料：伊賀鉄道(株)提供資料

●四十九駅



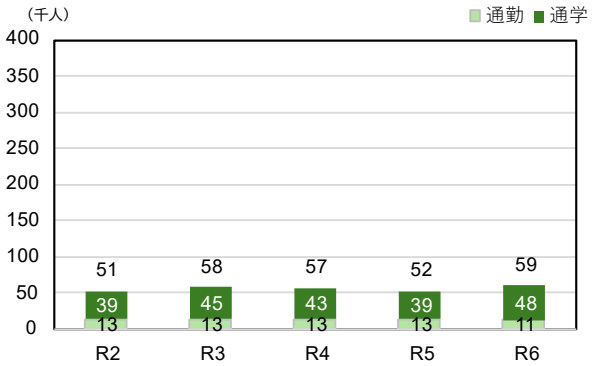
資料：伊賀鉄道(株)提供資料

●茅町駅



資料：伊賀鉄道(株)提供資料

●上野市駅



資料：伊賀鉄道(株)提供資料

●伊賀上野駅

図 4-8　伊賀鉄道主要駅における「定期」利用者の「通勤」「通学」別の乗車人員推移

3） 各駅の現状

各駅の整備状況は以下のとおりです。上野市駅以外は全て無人駅となっており、車椅子利用者の乗降のお手伝いには、事前に上野市駅への連絡が必要となります。

表 4-8　伊賀鉄道各駅の現状

	P&R 駐車場	駅係員	トイレ	待合所	年間乗車人員※1（人）
伊賀上野駅	×	×	○	○	91,921
新居駅	×	×	×	○	24,582
西大手駅	×	×	×	×	35,619
上野市駅	×	○	○	○	251,469
広小路駅	×	×	○	×	17,937
茅町駅	×	×	○	○	117,782
桑町駅	×	×	×	○	27,452
四十九駅	×	×	×	○	38,477
猪田道駅	×	×	×	○※2	13,870
市部駅	○	×	×	×	39,891
依那古駅	×	×	×	○	15,518
丸山駅	○	×	×	○	8,613
上林駅	×	×	×	○	3,966
比土駅	○	×	×	×	1,926
伊賀神戸駅	×	×	○	○	428,686

※１：令和５年度の駅別乗車人員（三重県統計書）　※２：伊賀神戸方面のみ待合所あり

資料：伊賀鉄道(株)HP

4） イベント等の実施状況

伊賀鉄道では、毎年５月に「伊賀線まつり」を開催しています。令和７年は洗車するところを電車に乗りながら体験する「洗車体験」を行いました。他にも「軌道自転車体験」「車掌体験」「運転シミュレーション体験」など、普段は体験できない鉄道の魅力に触れられるイベントを行い、およそ 3,500 人が来場しました。

また、「いがてつマルシェ」やイベント列車の「お月見列車」「新春！甘いもんとれいん」など、年に複数回、住民等が参加し、鉄道に親しむイベントを開催しています。



図 4-9 伊賀線まつりの様子



画像：伊賀鉄道(株)HP 「ブログ」より

図 4-10 イベント列車

5） 事業者の現状

運行における課題としては、車両数や行き違い設備により運行が限られること、運転士の高齢化、車両更新などがあげられます。

２次交通の整備や、市役所と駅間のルート整備、移住促進等の面で、行政との連携の必要性を認識されています。

表 4-9　伊賀鉄道株式会社の現状

利用状況・収支状況について
• 乗車率（車両定員に対する実際の利用数）は、伊賀神戸～上野市間では、令和３年の調査では平日 38.8%、休日 39.9%、上野市～伊賀上野間では、平日 21.3%、休日 23.2%で、今年度も概ね同様となる見込み • 利用の多い時間帯は、平日は７時ごろ、休日は 16 時頃、利用の少ない時間帯は平日・休日ともに 22 時頃 • 平日の朝夕は学生の利用が多く、休日の日中は観光利用が多い • 令和６年度の営業利益はマイナス 123,104 千円
運行ダイヤについて
【考慮している事項】 • 近鉄大阪線や、JR 関西本線との接続 • 学校の始業時間 【ダイヤ設定における課題】 • 車両数や行き違い設備が限られており、運行本数の増加や近鉄大阪線との接続列車の増加などへの対応が難しい、また車両の点検期間中や故障時は通常運行が困難 • 今後高齢の運転士が増えることを見込み、実乗務時間の短縮を検討する必要がある • 感染症対策に対する減便ダイヤ、乗務員行路の作成 • JR 関西本線のダイヤが島ケ原駅で行き違いとなっているため、伊賀鉄道⇒亀山方面、亀山方面⇒伊賀鉄道の接続が悪い時間帯が多い
利用促進について
• 行政との連携施策として、通学定期券等購入費助成制度、生徒・児童への PR、市部駅ゆめが丘間シャトルバスの実証運行の実施、パークアンドライド駐車場整備等を実施 • 近鉄、JR 西日本と連携した旅行商品の造成、グッズの共同開発、イベントの実施など他事業者との連携を推進
車両について
• 全車両が製造より 36 年経過しているが、同時に更新することが困難 • 人口減少による利用者減少を踏まえると、現状の体制が必要か慎重に検討する必要がある
運転手確保について
• 現状は確保できているが、60 代が多く定年退職を見据えると対策が必要
今後の利用の見通し
【利用者の増加につながる事項】 • 上野市駅周辺の中心市街地での観光施設開発 【利用者の減少につながる事項】 • 伊賀神戸駅、伊賀上野駅への自動車利用による転移（周辺駐車場利用・送迎） • 企業送迎バスの発着が伊賀神戸駅・伊賀上野駅になっている • 少子化および高校再編による通学利用の減少 • 沿線（伊賀市）の人口減少
今後の行政との連携について
• 伊賀市内の２次交通整備（バスとの連携・時刻調整、シェアカー設置など） • 近鉄、JR との連携を前提としたきっぷ・旅行商品の造成 • 市役所～四十九駅間のルート整備（歩道整備、シャトルバスの高頻度運行、レンタサイクル等） • 移住促進（伊賀に住み鉄道を利用して都市圏に出勤する場合に利用料金を補助する等）

資料：伊賀市地域公共交通計画策定に向けたヒアリング調査（令和 7 年 10 月実施）

(5) サービス水準

鉄道のサービス水準は近鉄大阪線が上下線計 100 本/日以上、JR 関西本線及び伊賀鉄道は上下線計 40 本/日以上のサービス水準となっています。

表 4-10　鉄道のサービス水準（平日）

事業者	駅名	サービス水準
JR 関西本線	伊賀上野駅	43 本/日
近鉄大阪線	伊賀神戸駅	190 本/日
	青山町駅	108 本/日
伊賀鉄道	上野市駅以北	24 本/日
	上野市駅以南	35 本/日

4-3　高速バス

(1) 運行概要

伊賀市内から利用できる高速バスは、名古屋方面を結ぶ「名古屋上野高速線」の１路線のみで、毎日上下計 12 本運行しています。平成 30 年時点では、1 日当たり 16 本が運行していましたが、運行本数が減少しています。

また、かつては大阪・京都や関東を結ぶ高速バスも運行していましたが、「伊賀京都高速線」は平成 30 年 9 月 30 日の運行をもって廃止となっており、「伊賀大阪高速線」は令和４年３月より運休、東京・埼玉を結ぶ「高速伊賀大宮線」も令和５年１月より運休となっています。

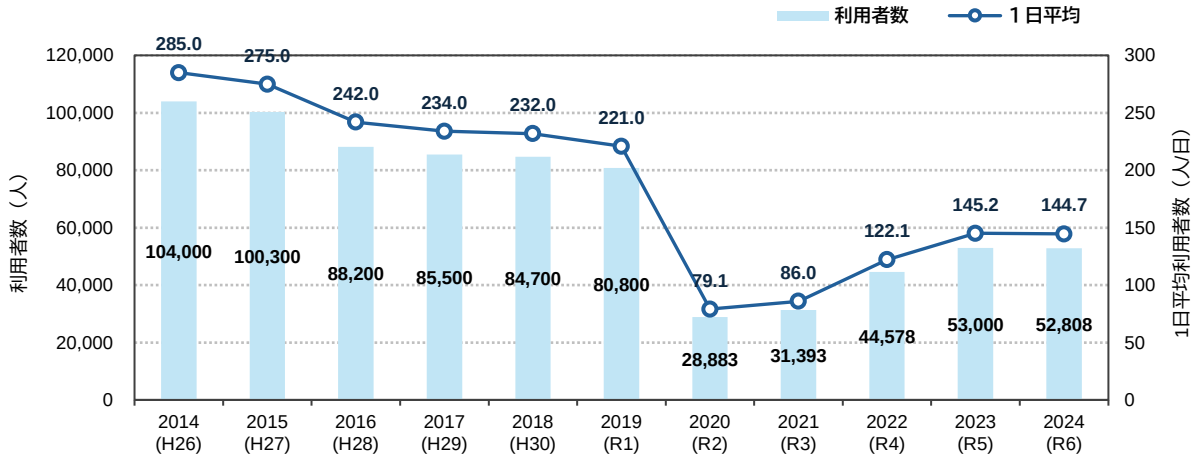
表 4-11　高速バスの運行概要

路線名	運行区間	運行会社	運行本数	運賃	所要時間
名古屋上野高速線	三交上野車庫⇔上野市駅⇔名鉄バスセンター	三重交通	12 本/日	2,300 円	約１時間 50 分

資料：三重交通 HP、三重交通令和 7 年 10 月 1 日改正伊賀営業所冊子型時刻表

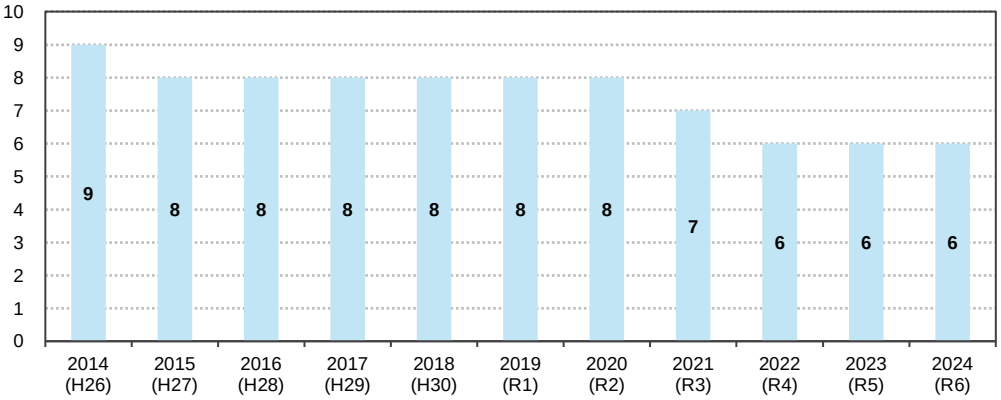
(2) 利用状況

名古屋上野高速線は、減便や、コロナ禍の影響により、令和２年度には急激に減少しました。以降は増加傾向にありましたが、令和５年度からは横這いの状態で、1 日平均 145 人程度の利用となっています。



資料：三重交通提供資料

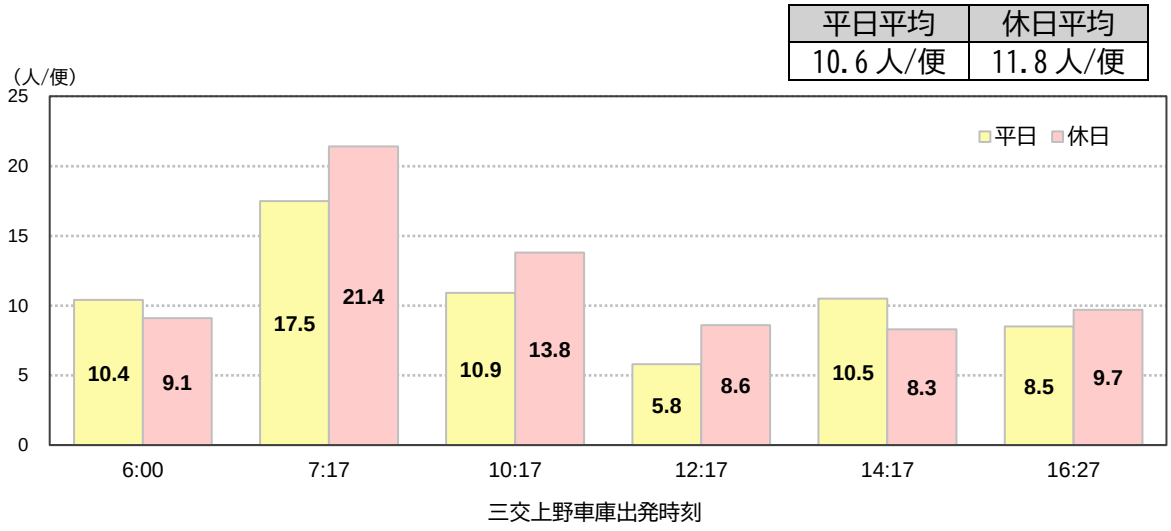
図 4-11 名古屋上野高速線の乗車人員の推移



資料：三重交通提供資料

図 4-12 名古屋上野高速線の便数の推移

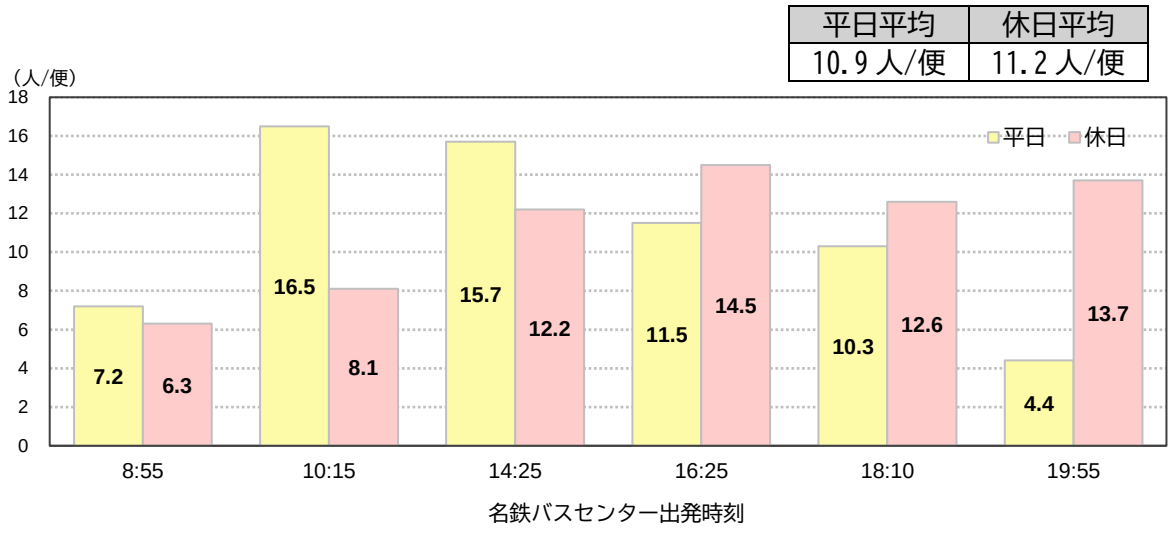
便別利用者数は往路（伊賀市→名古屋方面）では、平日・土日ともに 7：17 三交上野車庫出発便の利用者が最も多くなっています。また、平日よりも休日の利用がわずかに多くなっています。



資料：三重交通提供資料（令和 7 年 9 月の利用者数）

図 4-13 往路（伊賀市→名古屋方面）の平休別便別平均利用者数

復路（名古屋→伊賀市方面）では、平日は名鉄バスセンター発が 10：15 や 14：25 といった午前から昼間の便、休日では 16：25 以降の夕方から夜の便の利用者が比較的多くなっています。また、平日よりも休日の利用がわずかに多くなっています。



資料：三重交通提供資料（令和 7 年 9 月の利用者数）

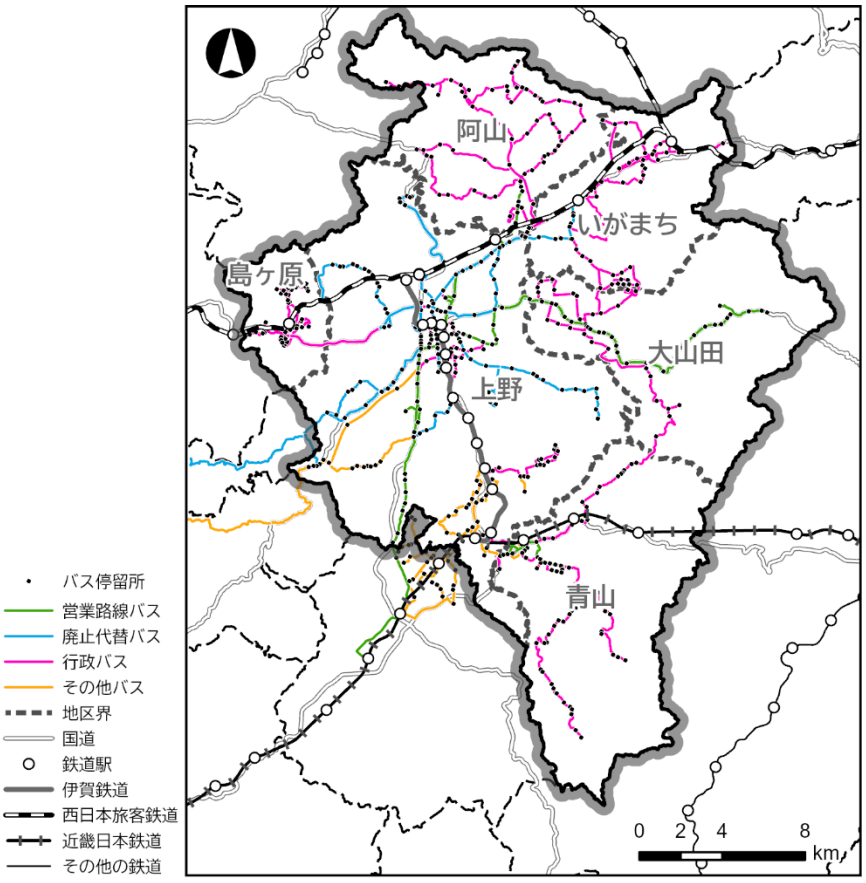
図 4-14 復路（名古屋方面→伊賀市方面）の平休別便別平均利用者数

4-4　路線バス一覧

伊賀市内を運行する路線バスは、下表のとおりとなっています。
次ページ以降に、種類別に運行概要や利用状況を整理します。

表 4-12　路線バスの一覧

種別	路線名	位置づけ
営業路線バス	上野名張線	基幹バス
	阿波線	準基幹バス
	玉滝線	
	桐が丘線	
廃止代替バス	月瀬線	基幹バス
	諏訪・予野線	準基幹バス
	西山・島ヶ原線	
	柘植線	
	友生線	
行政バス	コミュニティバス（にんまる）	準基幹バス
	青山行政バス	地域生活交通
	いがまち行政サービス巡回車	
	島ヶ原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（どんぐり号）	
	比自岐コスモス号	
その他バス	かんべ北斗号	
	美旗地域コミュニティバス	
	山添村村民バス伊賀ルート	



資料：三重交通路線図、伊賀市 HP「行政バス・廃止代替バス」「山添村村民バスの運行ルートが変わります」、神戸地区住民自治協議会 HP、名張市 HP

図 4-15　路線バスの路線網

4-5　営業路線バス

(1) 運行概要

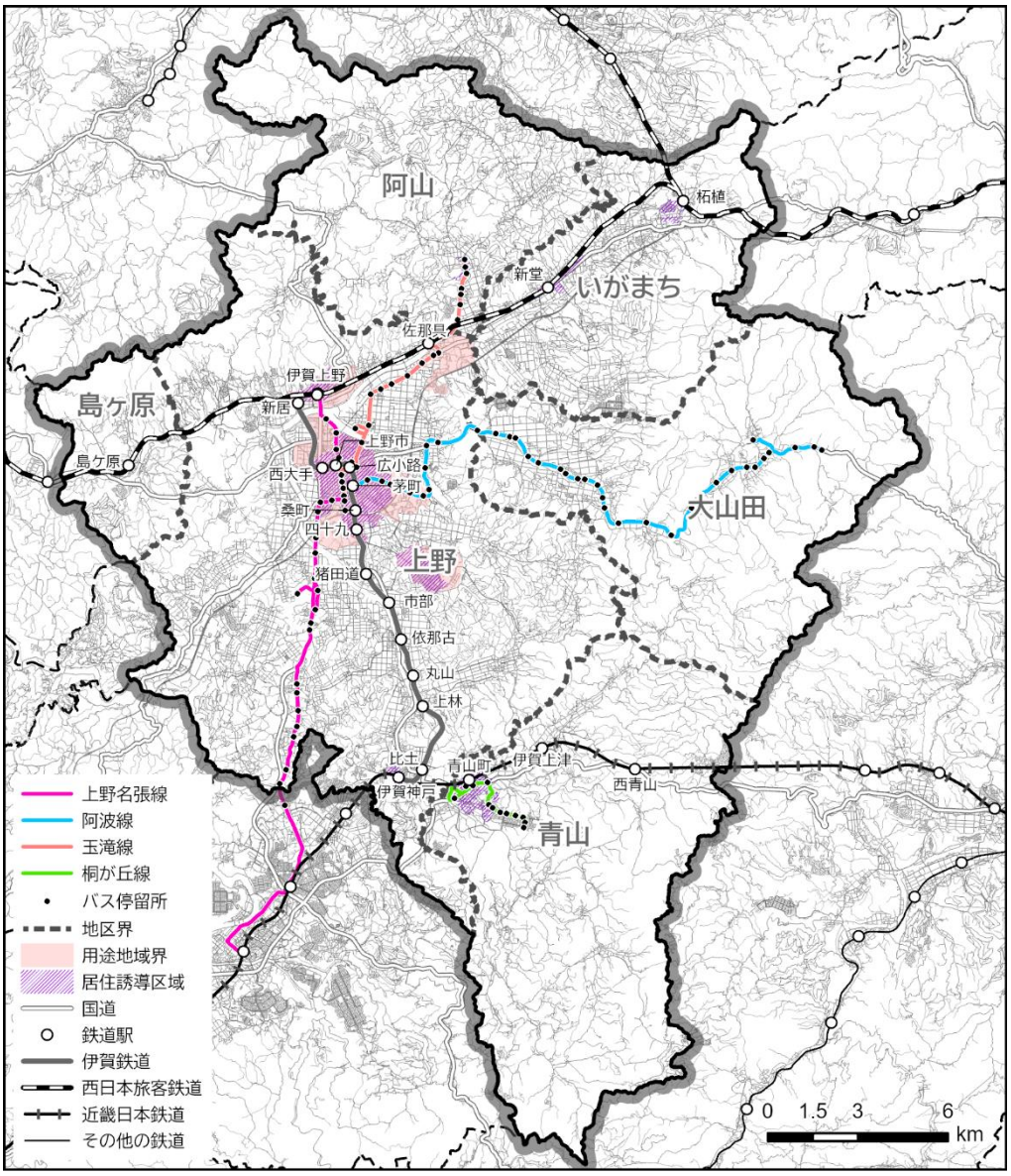
営業路線バスは、三重交通が４路線を運行しています。上野市駅を中心とした路線網となっています。

表 4-13　営業路線バスの運行概要

路線名	区間	運行主体	日運行本数※1	路線の位置づけ
上野名張線	伊賀上野駅前－上野市駅－名張駅前	三重交通	35 本※2	基幹バス
阿波線	上野市駅－汁付	三重交通	14 本	準基幹バス
玉滝線	上野市駅－阿山支所前	三重交通	15 本	
桐が丘線	羽根東－青山町駅前－桐が丘	三重交通	35 本	

※１：日運行本数は平日の運行本数の上下合計
※２：全系統の合計本数

資料：三重交通令和 7 年 10 月 1 日改正伊賀営業所冊子型時刻表



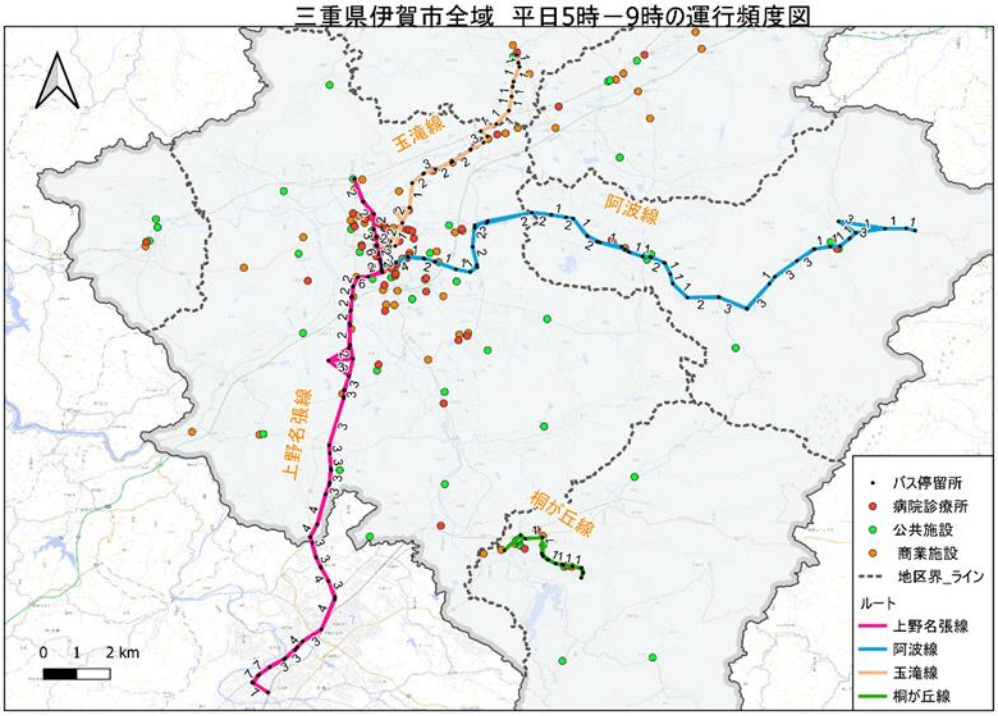
資料：三重交通路線図

図 4-16　営業路線バスの路線網

（2） 運行本数

1） 平日朝

平日朝（５時～９時）運行本数を見ると、上野名張線は３便程度、阿波線、玉滝線は上野市中心部へ向けては２便程度が運行されています。桐が丘線は青山駅へ向けて１便が運行されています。

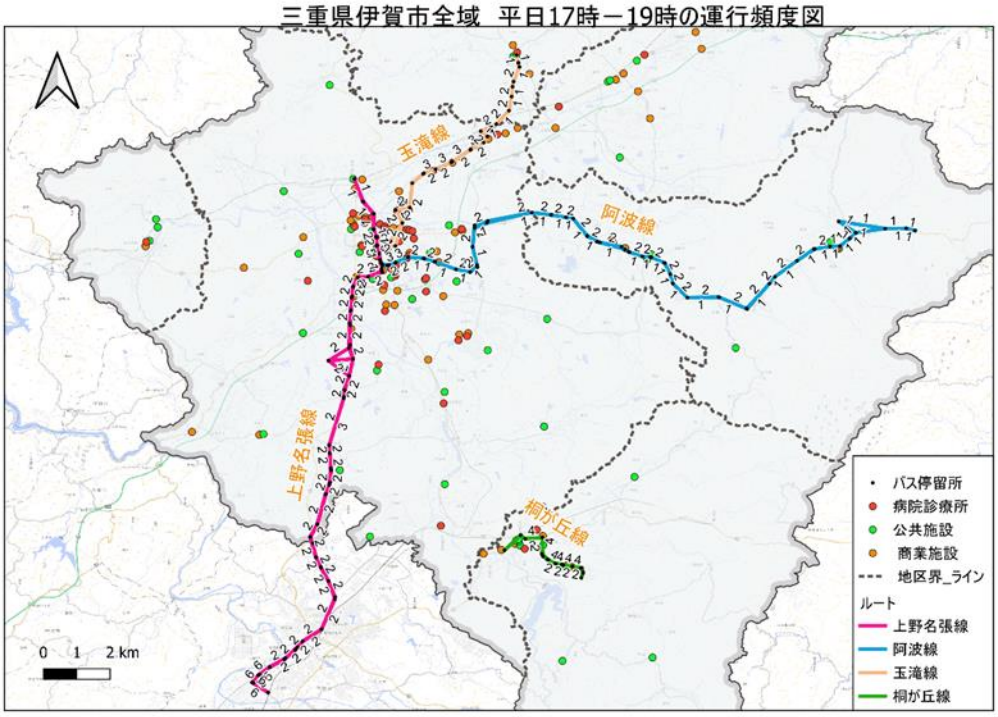


2） 平日夕方

平日夕方の運行本数を見ると上野名張線、阿波線、玉滝線は郊外部から中心部に向けて２便程度が運行されています。

桐が丘線は青山駅へ向けて４便、桐ヶ丘団地へ向けて２便が運行されています。

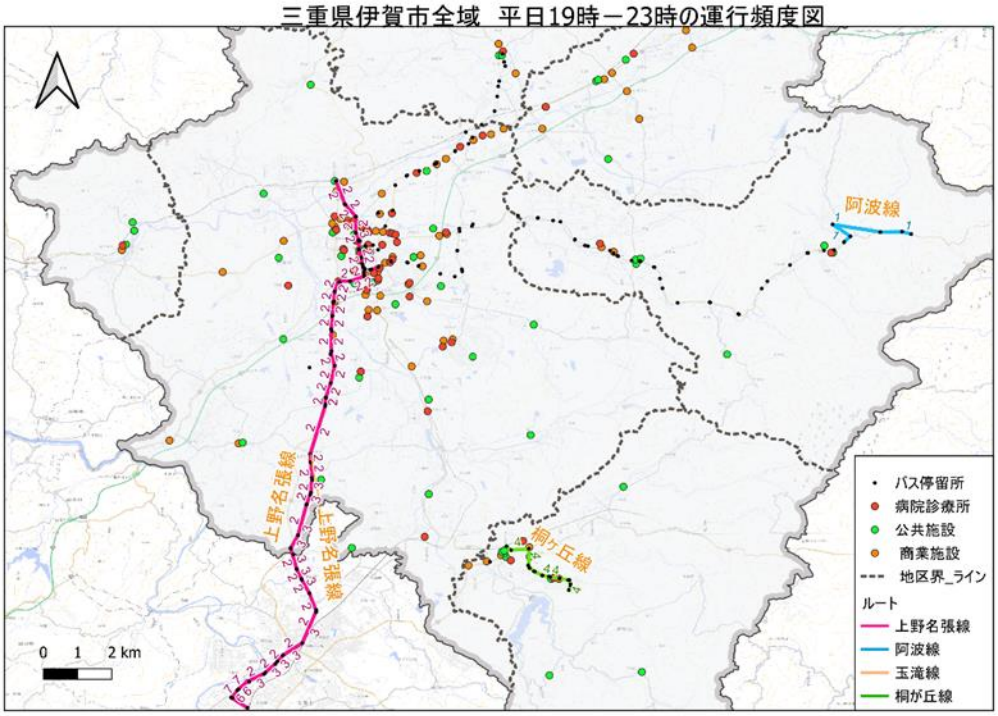
三重県伊賀市全域　平日17時－19時の運行頻度図



3） 平日夜

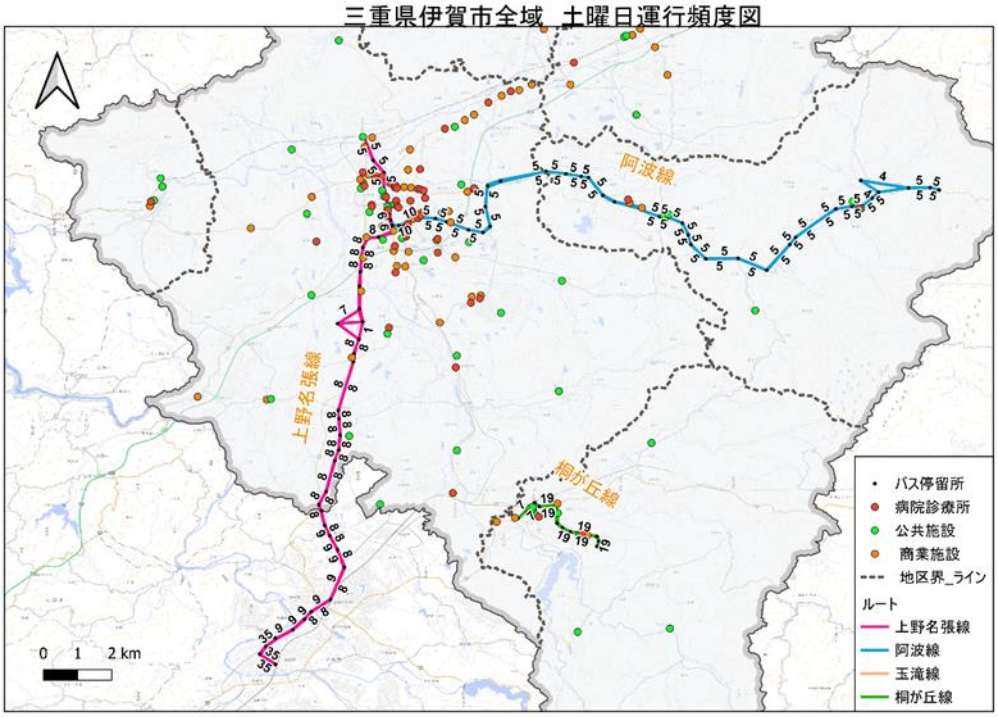
平日の夜（19 時以降）の運行を見ると、上野名張線、桐が丘線、阿波線の一部のみが運行されています。

三重県伊賀市全域　平日19時－23時の運行頻度図



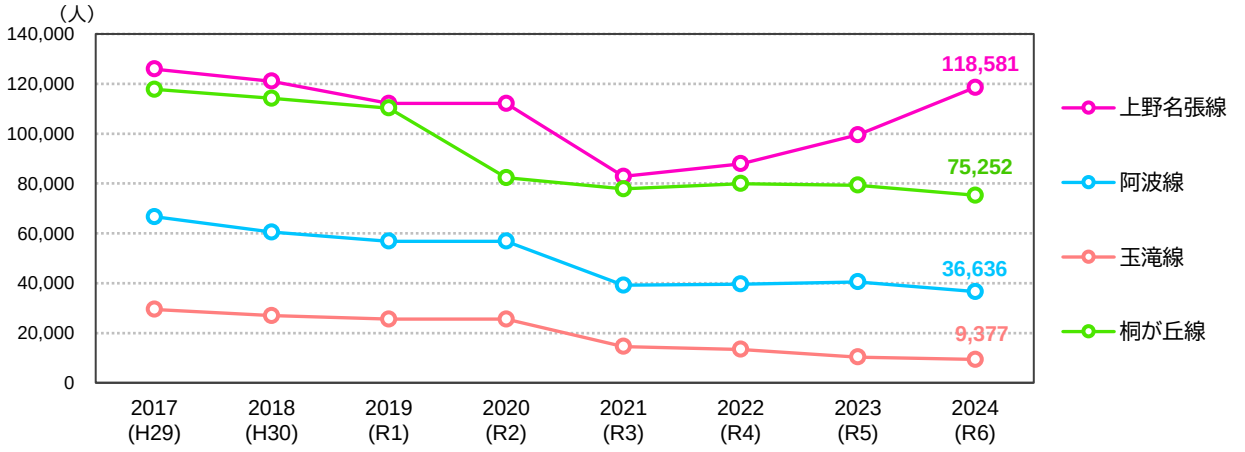
4） 休日

休日の運行を見ると、上野名張線は８便程度、阿波線は５便運行しています。
桐が丘線が最も多く、19 便運行しています。



(3) 利用者数

営業路線バスの利用者数は、コロナ禍の影響を受けた令和２年度以降、「上野名張線」を除いては、横這いもしくは減少傾向で、利用者数回復の兆しが見られていません。

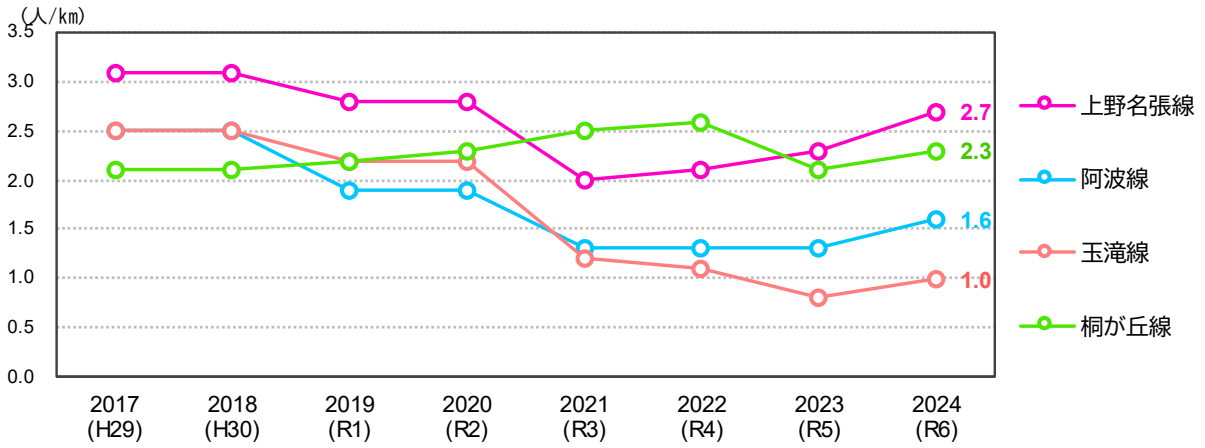


資料：三重交通提供資料

図 4-17 路線別利用者数の推移（営業路線バス）

(4) 平均乗車密度

営業路線バスの平均乗車密度については、令和６年度で最も高い「上野名張線」で 2.7 人/km に留まっています。

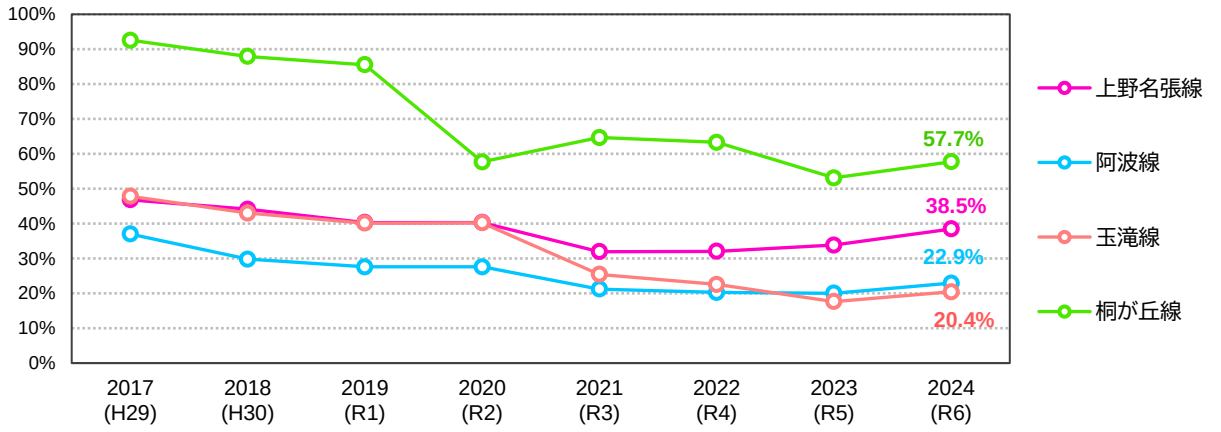


資料：三重交通提供資料

図 4-18 路線別平均乗車密度の推移（営業路線バス）

(5) 収支率

営業路線バスの収支率は、「玉滝線」は低下傾向が見られるほか、いずれも横這いの状況です。４路線の中では、「桐が丘線」の収支率が最も高く、令和６年度は 57.7%でした。



資料：三重交通提供資料

図 4-19 路線別収支率の推移（営業路線バス）

(6) 事業者の現状

営業路線バスは、利用者減少や、乗務員の減少・高齢化が課題としてあげられます。また、ダイヤ設定においては、乗務員確保の他、鉄道との接続や、車両数なども課題となります。

今後の路線バス運行の維持に係る運転手不足の解消に向けては、行政と連携して取り組む必要性を認識されています。

表 4-14　三重交通株式会社伊賀営業所の現状（営業路線バス）

利用状況について
• 利用は主に平日・休日ともに通学利用がメインとなっており、朝や夕方の利用が多い • 平日は、上野名張線は岡波総合病院への通院、玉滝線はアピタへの買い物、桐が丘線はＡコープへの買い物でも利用
収支状況について
• 収支率は最も高い桐が丘線で 57.7%、最も低い玉滝線は 20.4%（令和６年度） • 上野名張線の地域間幹線補助金受領後の収支はマイナス 42,412 千円（令和６年度）で、各路線とも事業者負担となっている。
運行ダイヤについて
【考慮している事項】 • 鉄道との接続や他のバス路線との接続（上野名張線、阿波線、桐が丘線） • 通学に合せた時刻設定（阿波線） 【ダイヤ設定における課題】 • 運行本数の多い夕方に複数の乗務員が必要 • すべての鉄道駅での鉄道との接続（上野名張線） • 運行距離が長く、乗務間隔を十分に空け、休憩時間を確保する必要がある（阿波線） • 小型車両の運行であるため、他路線と車両を共有することが難しい（玉滝線） • 青山行政バスと桐が丘線の運行により、青山地域で同時に多数の車両・乗務員が必要 • 早朝・深夜帯の運行維持の必要性（桐が丘線）
利用促進について
• 街頭啓発や乗り方教室の開催、地域イベントへの出展、お絵かきバス（名張市で開催）などを実施
車両について
• 概ね２５年間の利用を目安に更新 • 車いす対応バスの導入は 98%、ノンステップバスの導入は 57%
運転手確保について
• かなり不足している • 他の営業所に比べて高齢化が著しい、平均して 60 歳以上 • 平成 26 年から比べると 42 人減少しており、10 年先は伊賀営業所の存続が危ぶまれる
今後の利用の見通し
【減便につながる事項】 • 利用者の減少 • 乗務員の減少(高齢化)が見込まれる 【利用者の増加につながる事項】 • 上野名張線は、10 年前から比べると、高校生の利用が増加、岡波病院の移転により通院の利用者が増えている。 【利用者の減少につながる事項】 • 沿線人口の減少・少子高齢化 • 介護タクシー・ネットスーパー・移動販売車等の普及 • あけぼの学園の募集停止
今後の行政との連携について
• 運転手不足の解消に向け、国、県、市と連携して、人材の確保ができれば有難い

資料：伊賀市地域公共交通計画策定に向けたヒアリング調査（令和 7 年 9 月実施）

4-6　廃止代替バス

(1) 運行概要

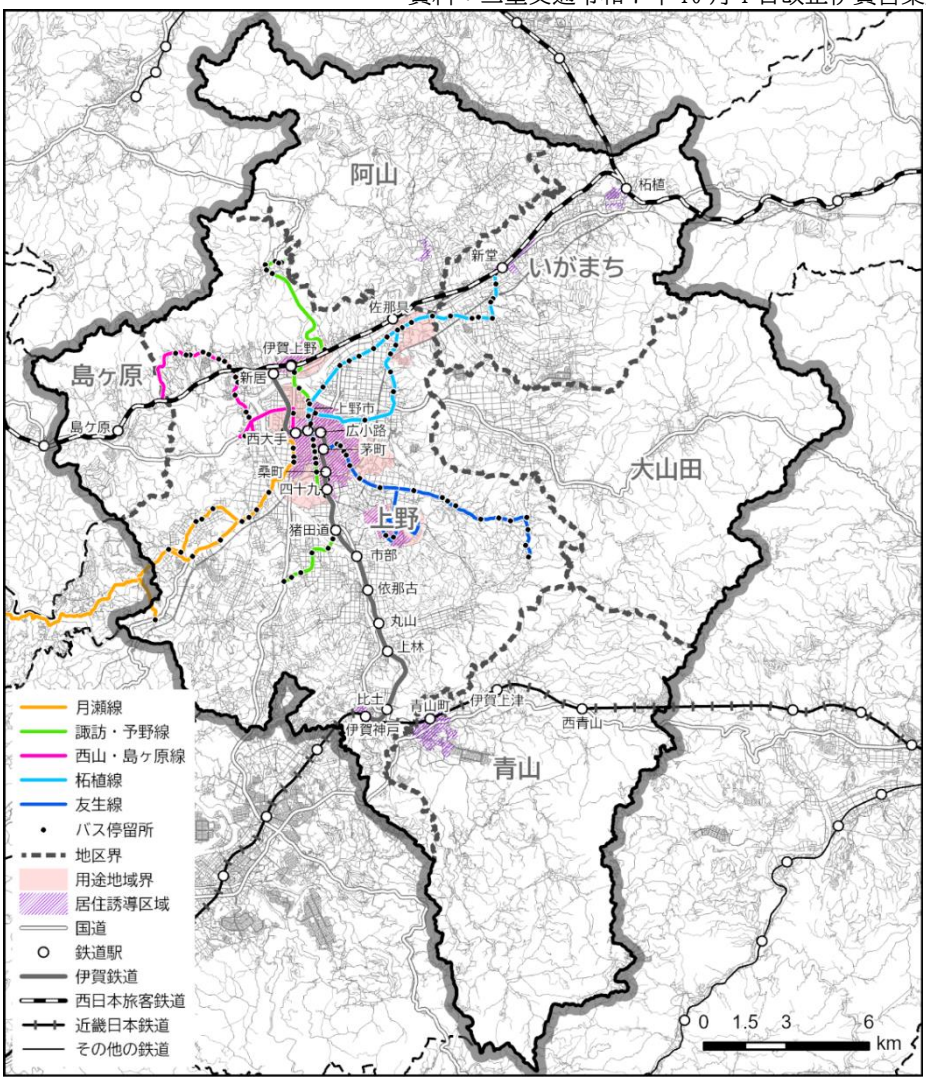
廃止代替バスは、５路線が運行しており、上野市駅を中心に放射状にネットワークされています。

表 4-15　廃止代替バスの運行概要

路線名	区間	運行主体	日運行本数※1	路線の位置づけ
月瀬線	上野市駅－桃香野口 治田公民館－桃香野口	伊賀市	11 本※2	基幹バス
諏訪・予野線	諏訪下出－伊賀上野駅前 －上野市駅－金坪	伊賀市	6 本	準基幹バス
西山・島ヶ原線	上野市駅－西山－やぶっちゃランド	伊賀市	16 本	
柘植線	上野市駅－新堂駅南口	伊賀市	12 本	
友生線	上野市駅－DMGMORI アリーナ前－高山	伊賀市	12 本※2	

※１：日運行本数は平日の運行本数の上下合計　　※２：全系統の合算値

資料：三重交通令和 7 年 10 月 1 日改正伊賀営業所冊子型時刻表

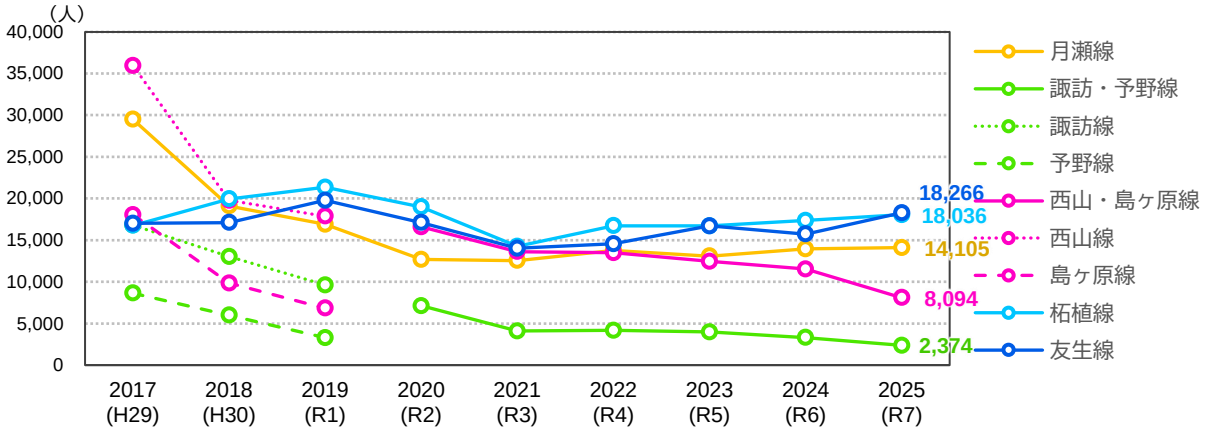


資料：三重交通路線図

図 4-20　廃止代替路線バスの路線網

(2) 利用者数

コロナ禍の影響を受けた令和３年度以降「柘植線」、「友生線」は微増、「西山・島ヶ原線」、「諏訪・予野線」についてはわずかに減少がみられます。



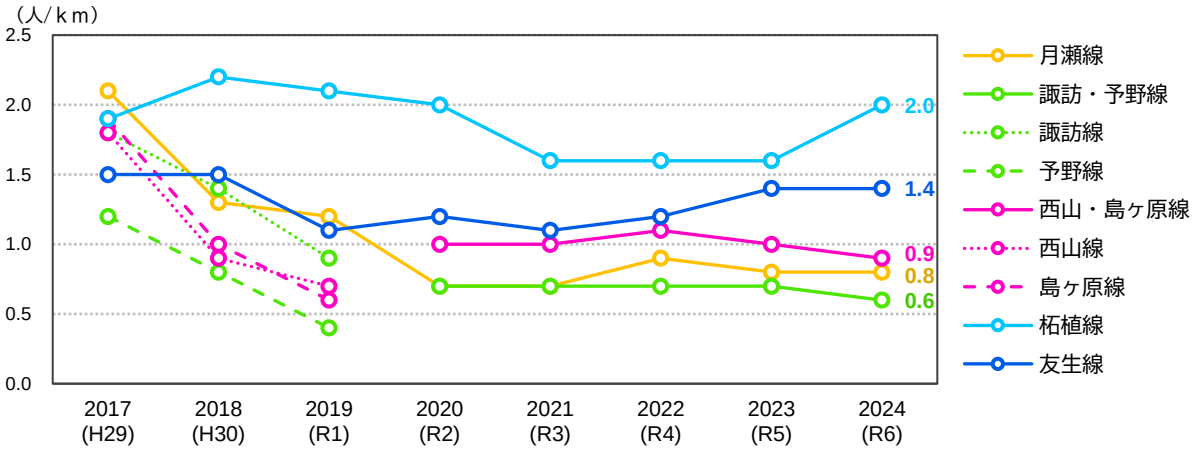
※月瀬線は市内運行系統のみを対象
※令和２年４月に「諏訪線」「予野線」は「諏訪・予野線」へ、「西山線」「島ヶ原線」は「西山・島ヶ原線」に統合

資料：市保有資料

図 4-21 路線別利用者数の推移（廃止代替バス）

(3) 平均乗車密度

「柘植線」、「友生線」は近年上昇傾向にありますが、その他は横這いもしくは低下しています。もっとも高い「柘植線」でも令和６年度の平均乗車密度は 2.0 人/km に留まります。



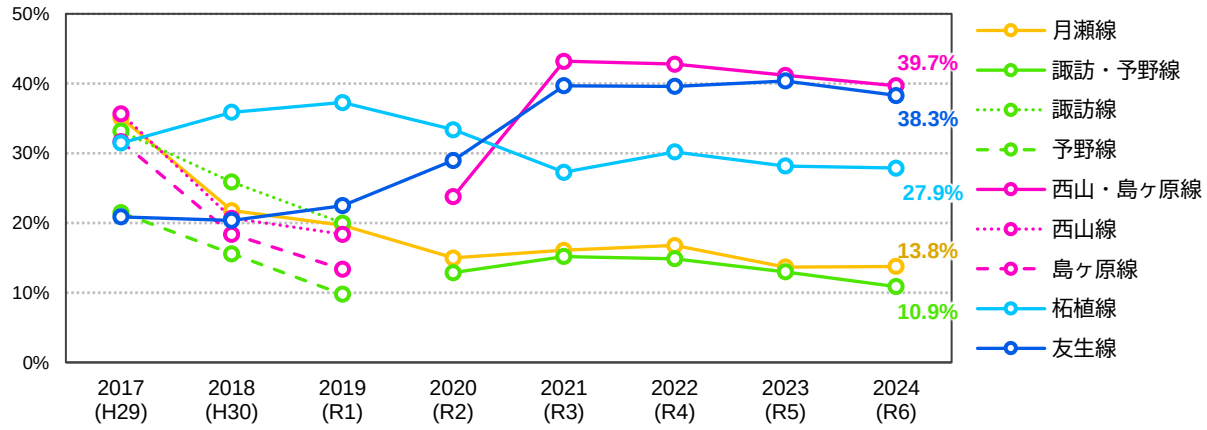
※月瀬線は市内運行系統のみを対象
※令和２年４月に「諏訪線」「予野線」は「諏訪・予野線」へ、「西山線」「島ヶ原線」は「西山・島ヶ原線」に統合

資料：市保有資料

図 4-22 路線別平均乗車密度の推移（廃止代替バス）

(4) 収支率

収支率は、横這い、もしくは低下の傾向となっています。５路線のうち最も収支率が高いのは、「西山・島ヶ原線」で、令和６年度は約 40%となっています。



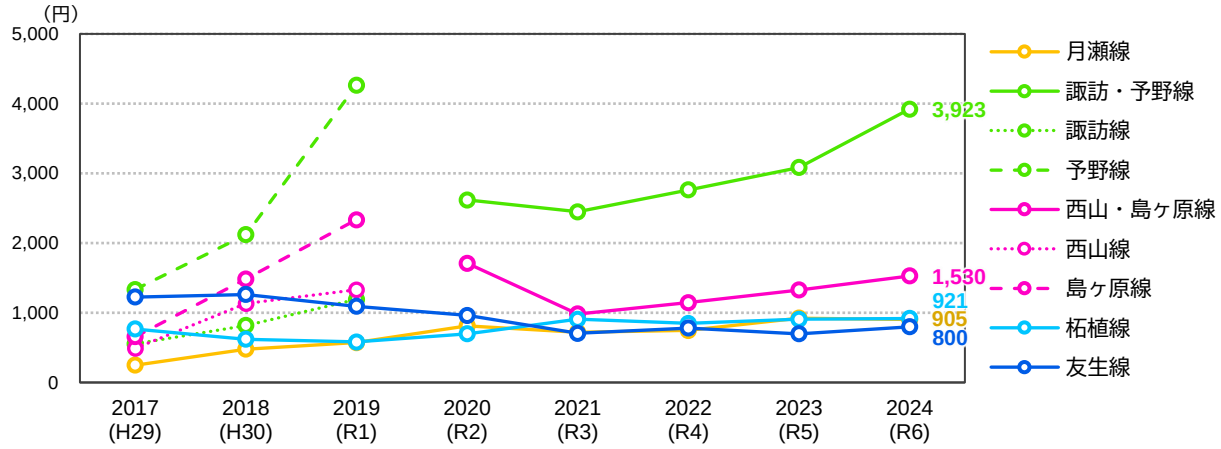
※月瀬線は市内運行系統のみを対象
※令和２年４月に「諏訪線」「予野線」は「諏訪・予野線」へ、「西山線」「島ヶ原線」は「西山・島ヶ原線」に統合
※「西山・島ヶ原線」及び「友生線」は国から補助金を受けており、収支率は上がっています。

資料：市保有資料

図 4-23 路線別収支率の推移（廃止代替バス）

(5) 乗客１人あたりの市負担額

乗客 1 人あたりにおける市の負担額については、「諏訪・予野線」は増加を続けており、令和６年度は 3,923 円となっています。「友生線」「柘植線」「月瀬線」は、1,000 円未満で横這いの傾向が続いています。



※月瀬線は市内運行系統のみを対象
※令和２年４月に「諏訪線」「予野線」は「諏訪・予野線」へ、「西山線」「島ヶ原線」は「西山・島ヶ原線」に統合

資料：市保有資料

図 4-24 路線別乗客１人あたりの市の負担額の推移（廃止代替バス）

(6) 国からの補助額

「西山・島ヶ原線」及び「友生線」は国からフィーダー補助金を受けて運行しています。

表 4-16　「西山・島ヶ原線」及び「友生線」におけるフィーダー補助額

（千円）

	対象期間	西山・島ヶ原線	友生線	合計
令和２年度	令和２年４月１日～ 令和２年９月 30 日	3,320	1,384	4,704
令和３年度	令和２年 10 月１日～ 令和３年９月 30 日	6,387	2,705	9,092
令和４年度	令和３年 10 月１日～ 令和４年９月 30 日	6,751	2,833	9,584
令和５年度	令和４年 10 月１日～ 令和５年９月 30 日	7,164	2,898	10,062
令和６年度	令和５年 10 月１日～ 令和６年９月 30 日	7,375	3,007	10,382
令和７年度	令和６年 10 月１日～ 令和７年９月 30 日	5,074	2,988	8,062

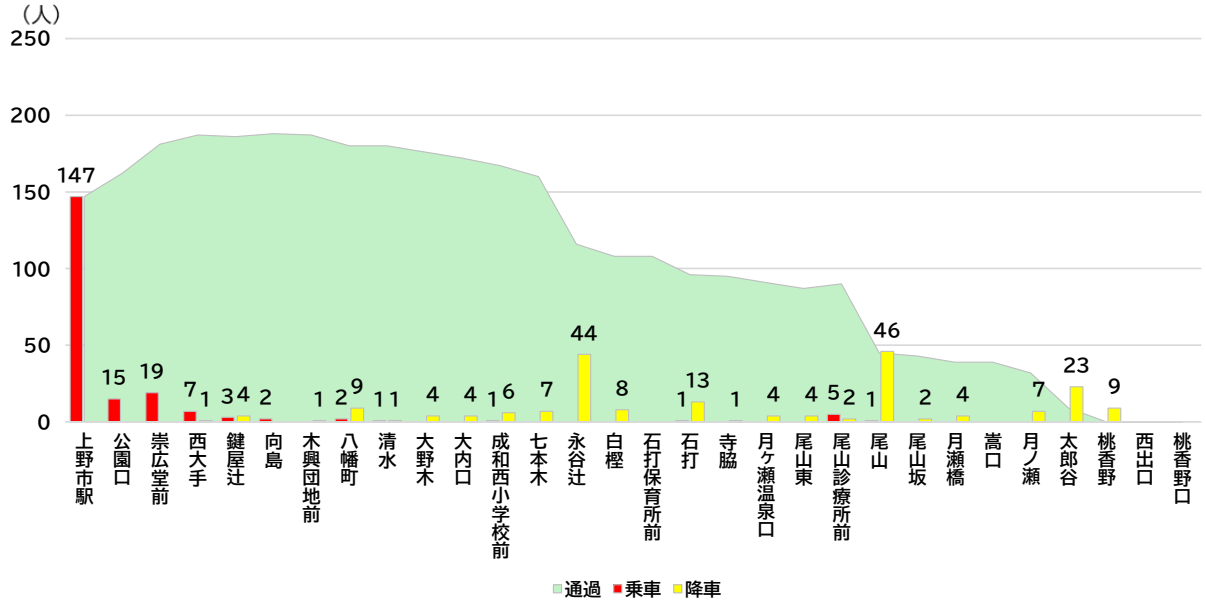
(7) ＩＣカードデータ、乗降調査データの分析による利用実態

廃止代替バスの一定の利用が見られる系統について、乗降客の利用が集中する区間を IC カードのデータおよび、乗降調査データを分析し、主要な降車バス停により利用状況について考察しました。

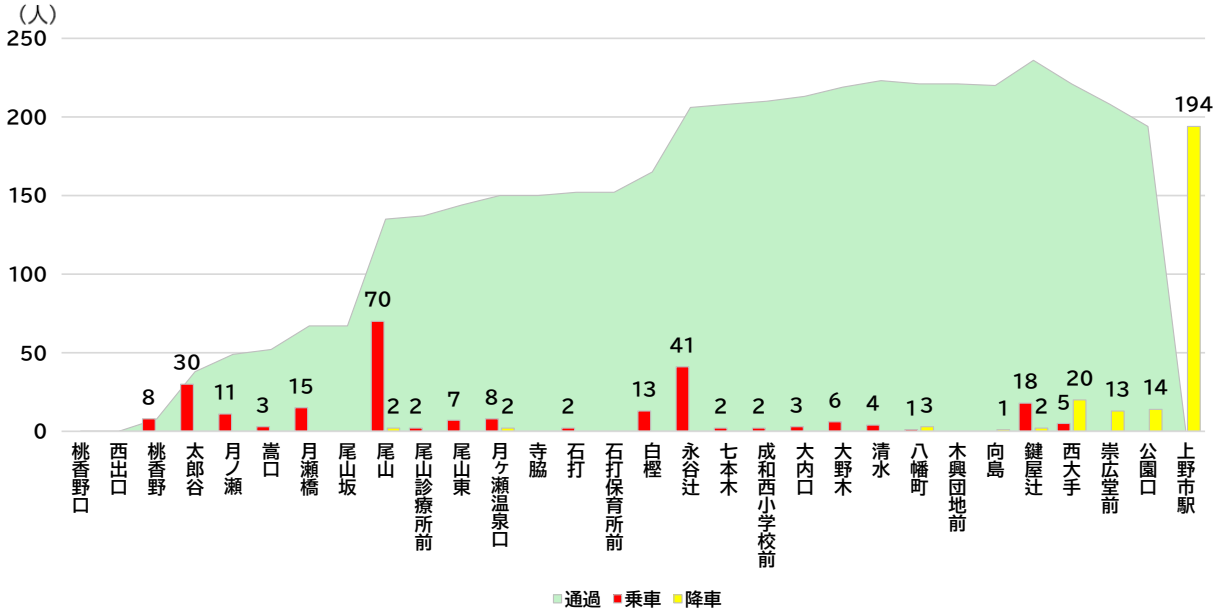
1) 月瀬線（永谷辻経由）

月瀬線は、上野市駅と奈良市月ヶ瀬を結ぶバスです。上野市駅発の便は、「永谷辻」や、「尾山（奈良市）」での降車が比較的多くなっています。「永谷辻」バス停は白樫 IC に近く、工場や物流施設が立地しています。また、奈良市月ヶ瀬地区の市域をまたぐ利用も多くみられます。

■上野市駅発　永谷辻経由　桃香野口行き



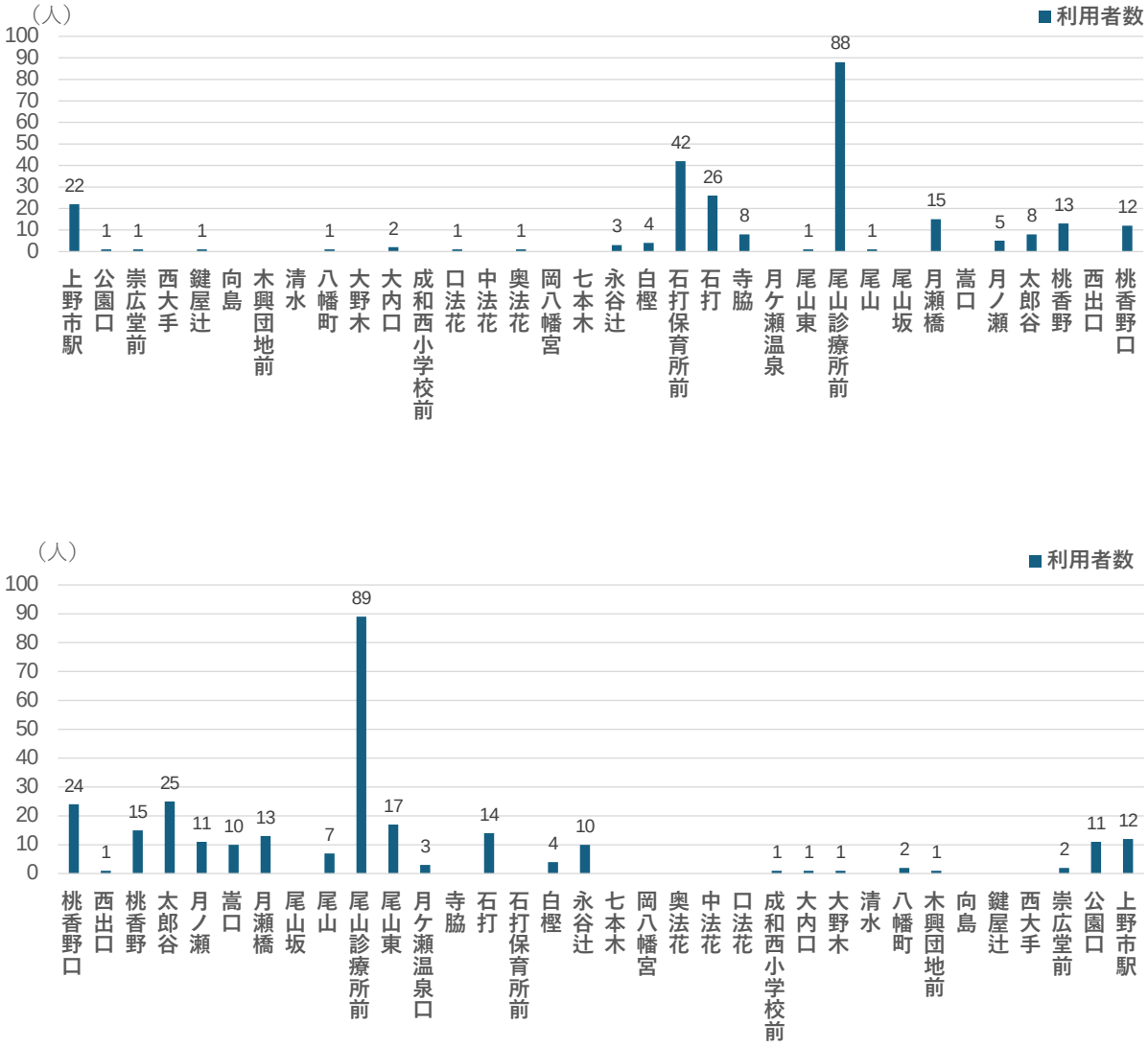
■桃香野口発　永谷辻経由　上野市駅行き



※月瀬線のうち一部の便のみを抽出し掲載

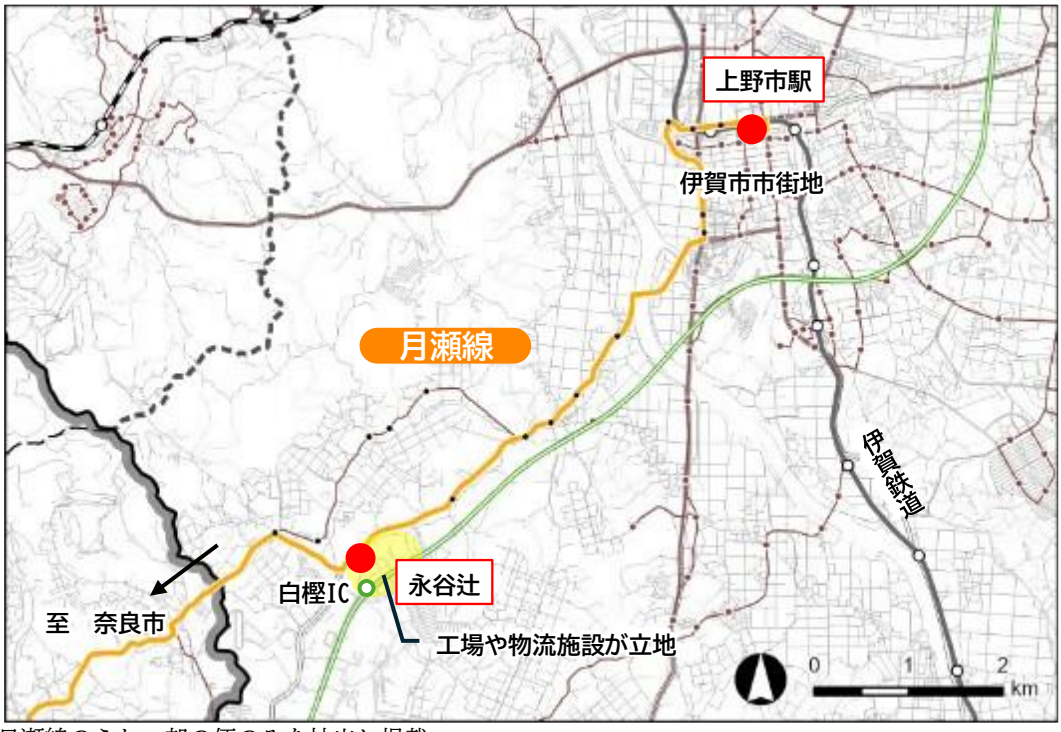
資料：三重交通提供 IC カードデータ（令和 6 年 8 月 1 日～令和 7 年 7 月 31 日の平日合計値）

図 4-25 月瀬線（永谷辻経由）の利用状況（IC カードデータ）



資料：三重交通提供乗降調査データ（令和７年６月 13 日～令和７年６月 19 日連続する７日間の合計値）

図 4-26 月瀬線の利用状況（乗降調査データ）



※月瀬線のうち一部の便のみを抽出し掲載

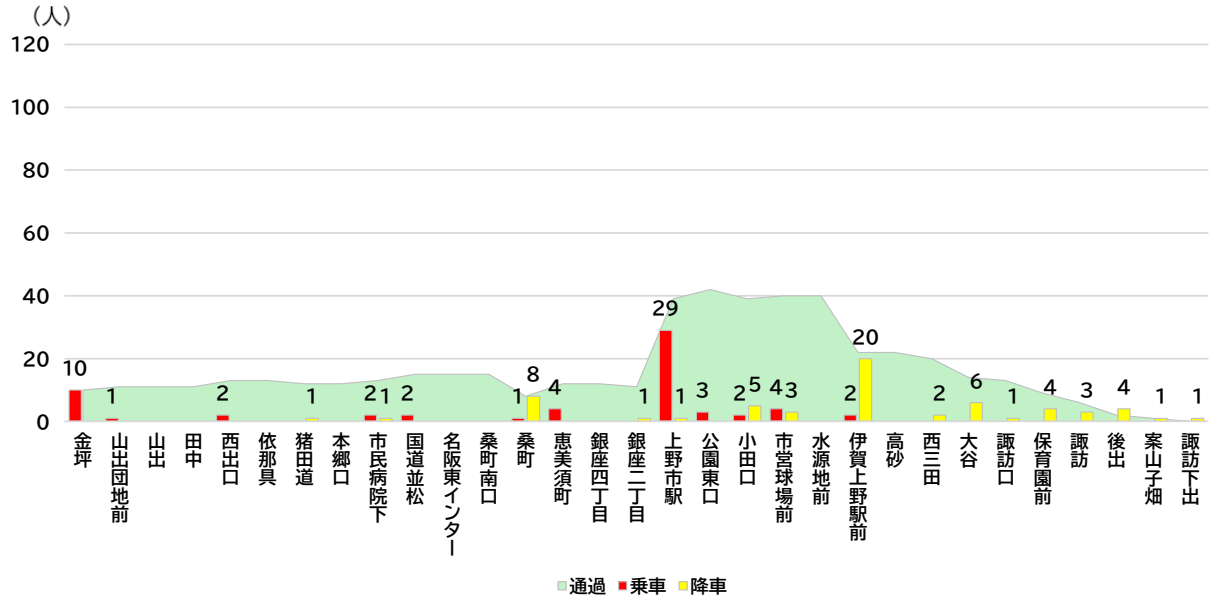
図 4-27 月瀬線（永谷辻経由）路線図

2） 諏訪・予野線

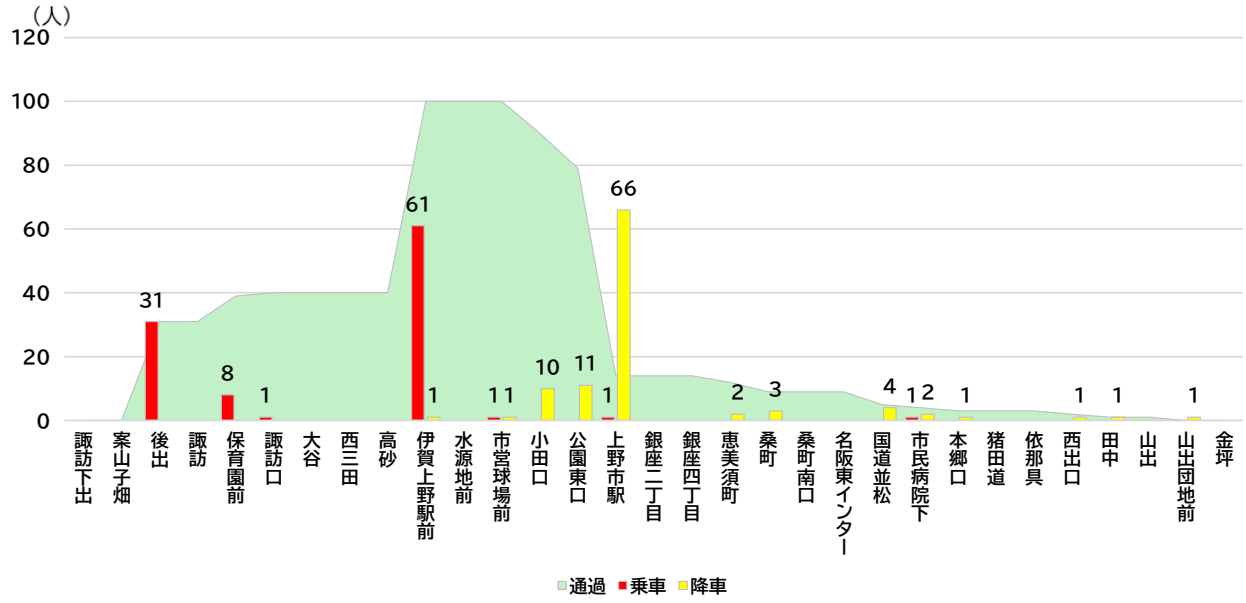
諏訪・予野線は、鉄道駅での乗降者が特に多く、金坪発便では、「金坪」からの乗車、諏訪発便では「後出」からの乗車が比較的多くみられます。

降車については、「上野市駅」、「伊賀上野駅前」のほか、「公園東口」、「小田口」、「桑町」といった中心市街地エリアでの降車がみられます。

■金坪発　上野市経由　諏訪下出行き



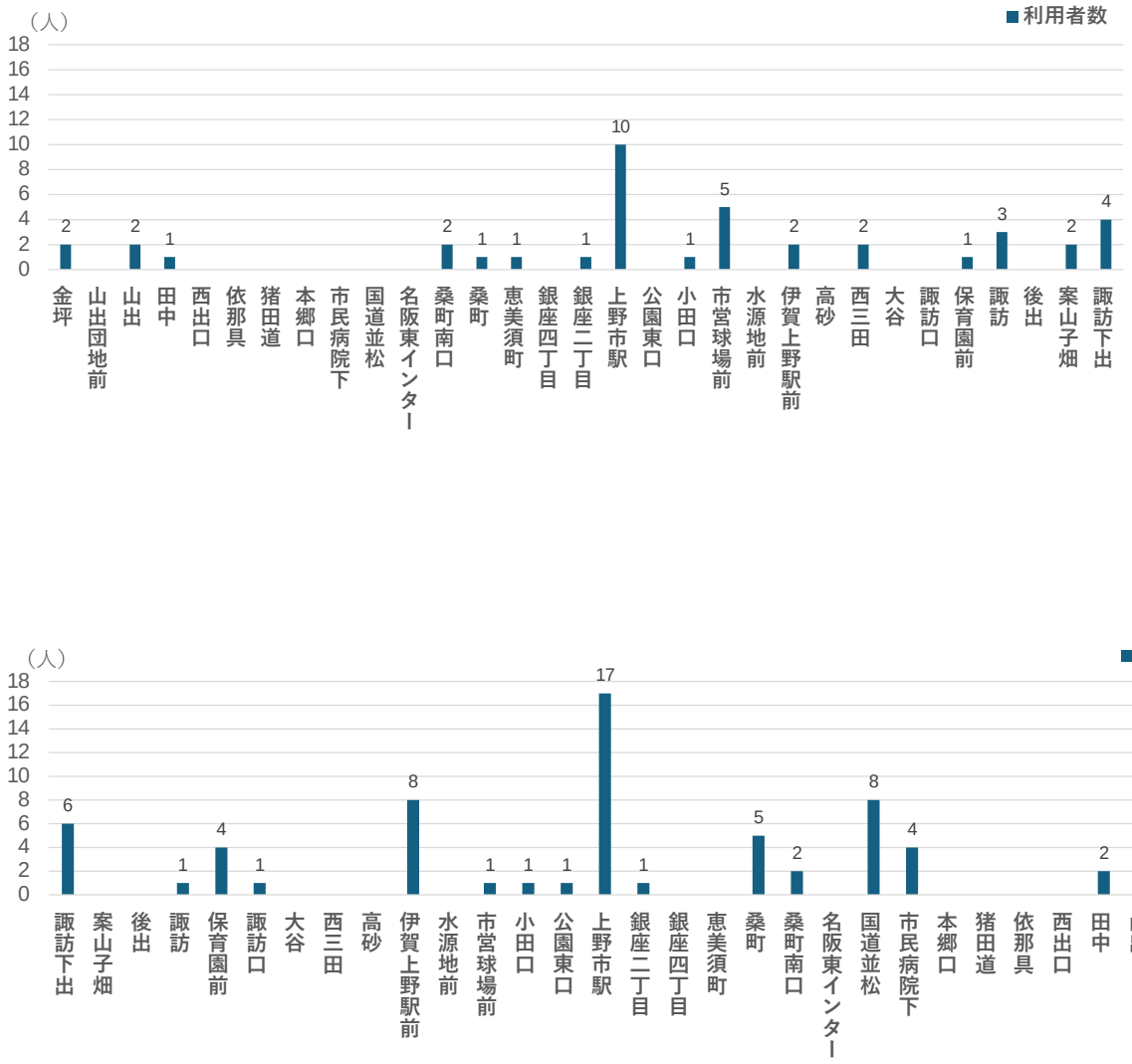
■諏訪下出発　上野市経由　金坪行き



※諏訪・予野線のうち一部の便のみを抽出し掲載

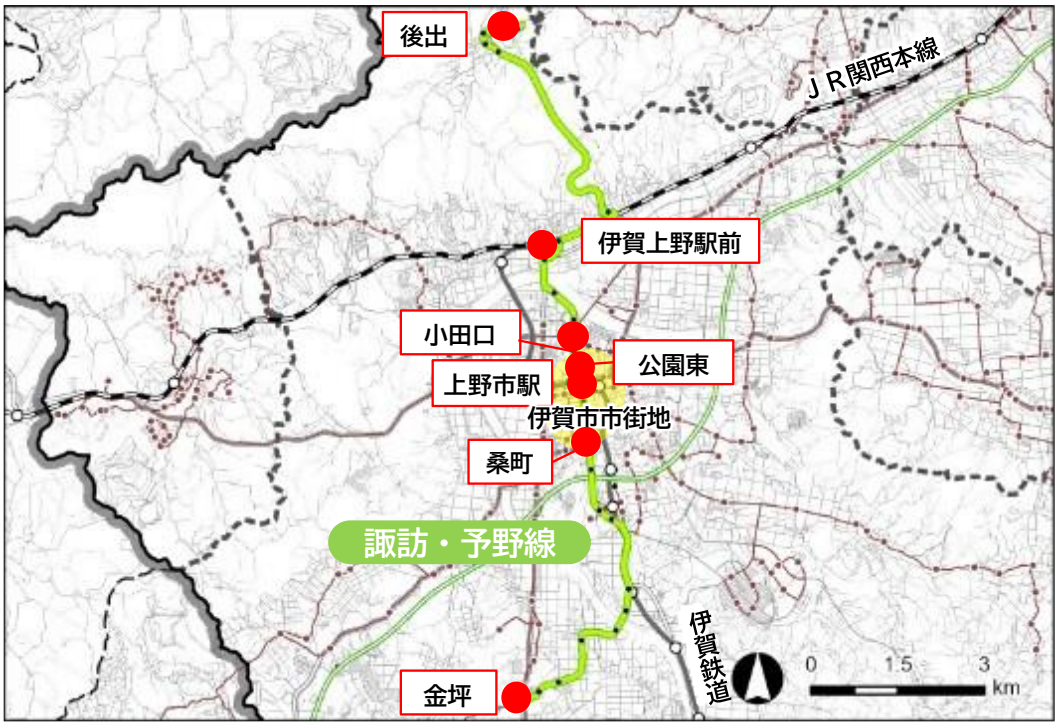
資料：三重交通提供 IC カードデータ（令和 6 年 8 月 1 日～令和 7 年 7 月 31 日の平日合計値）

図 4-28 諏訪・予野線の利用状況（IC カードデータ）



資料：三重交通提供乗降調査データ（令和７年６月 13 日～令和７年６月 19 日連続する７日間の合計値）

図 4-29 諏訪・予野線の利用状況（乗降調査データ）



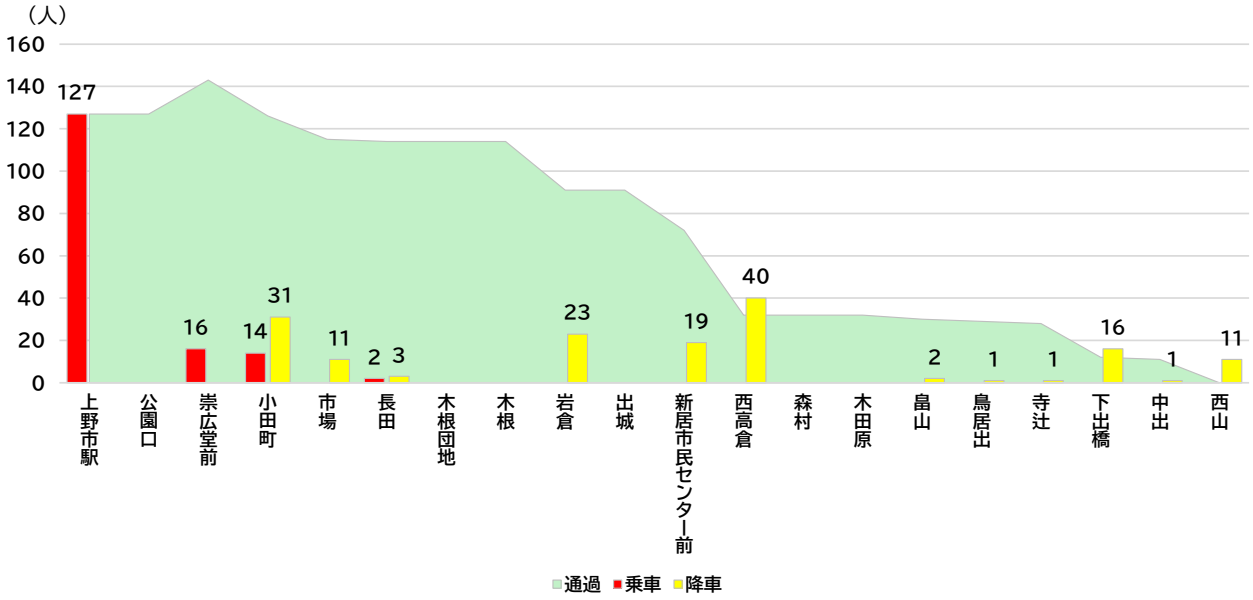
※諏訪・予野線のうち一部の便のみを抽出し掲載

図 4-30 諏訪・予野線路線図

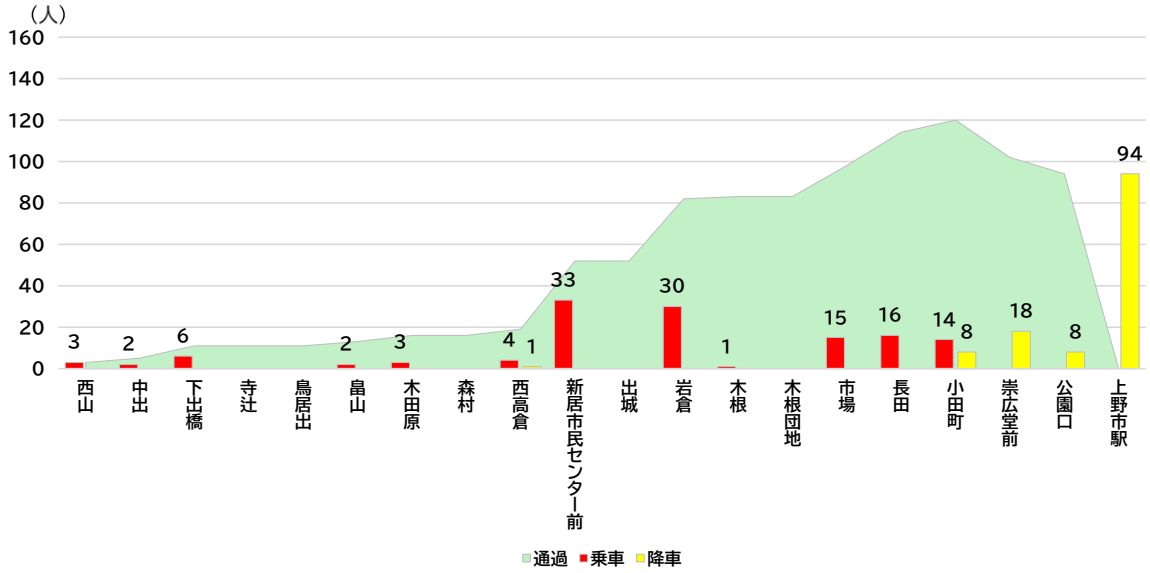
3） 西山・島ヶ原線

西山・島ヶ原線は、上野市駅発の便では、「上野市駅」からの乗車が最も多く、「小田町」「岩倉」「西高倉」で 30 人以上の降車がみられます。また、西山発の便では、「新居市民センター前」「岩倉」からの乗車が目立ち、降車は「上野市駅」が特に多く利用されています。

■上野市駅発　西高倉経由　西山行き



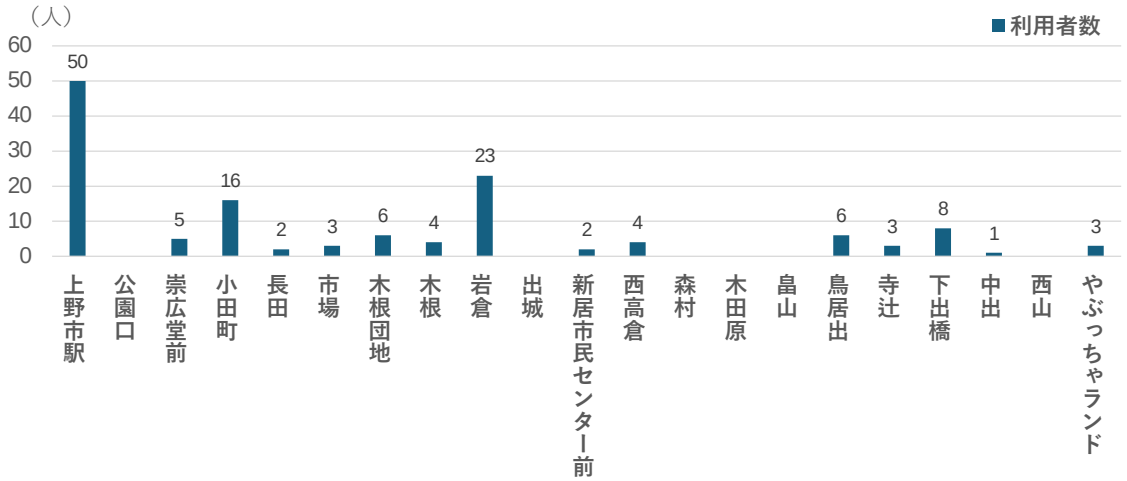
■西山発　西高倉経由　上野市駅行き

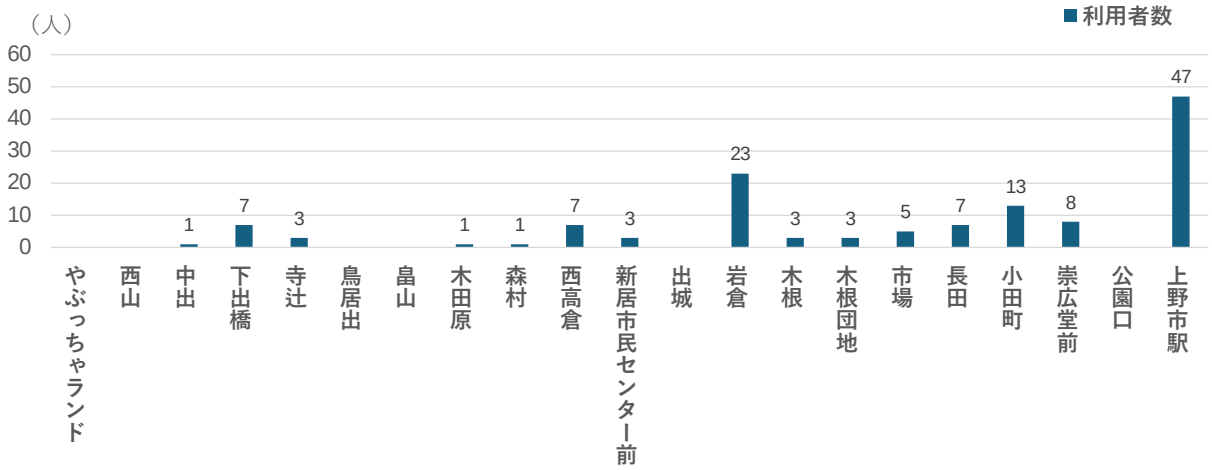


※西山・島ヶ原線のうち一部の便のみを抽出し掲載

資料：三重交通提供 IC カードデータ（令和 6 年 8 月 1 日～令和 7 年 7 月 31 日の平日合計値）

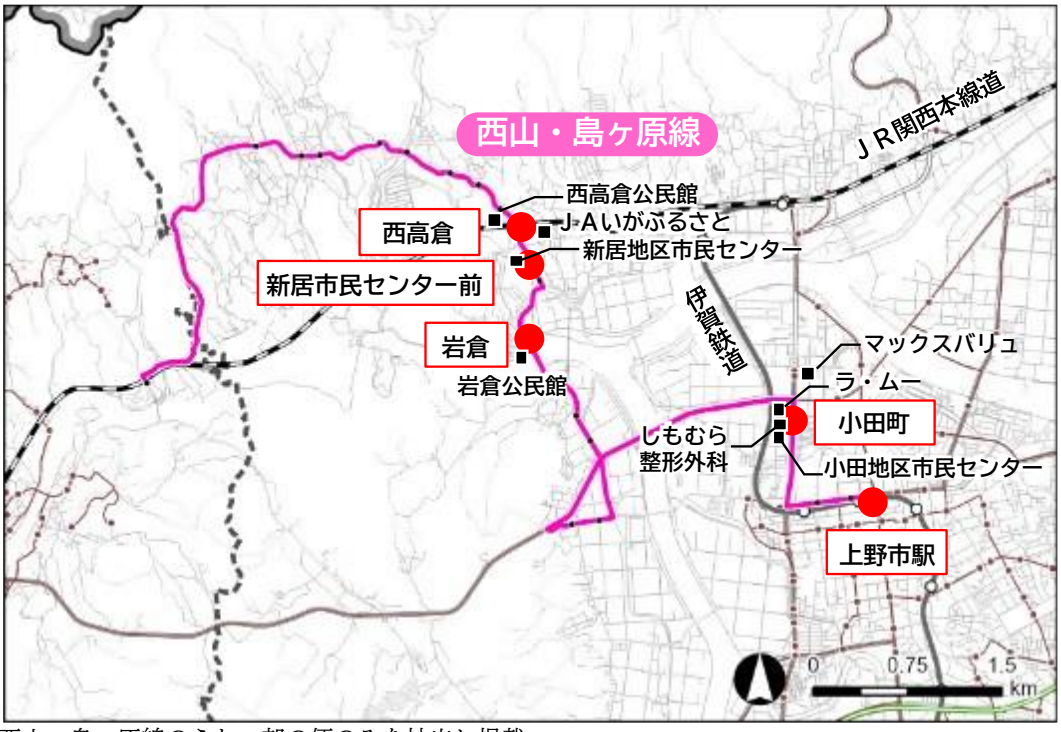
図 4-31 西山・島ヶ原線の利用状況（IC カードデータ）





資料：三重交通提供乗降調査データ（令和７年６月 13 日～令和７年６月 19 日連続する７日間の合計値）

図 4-32 西山・島ヶ原線の利用状況（乗降調査データ）



※西山・島ヶ原線のうち一部の便のみを抽出し掲載

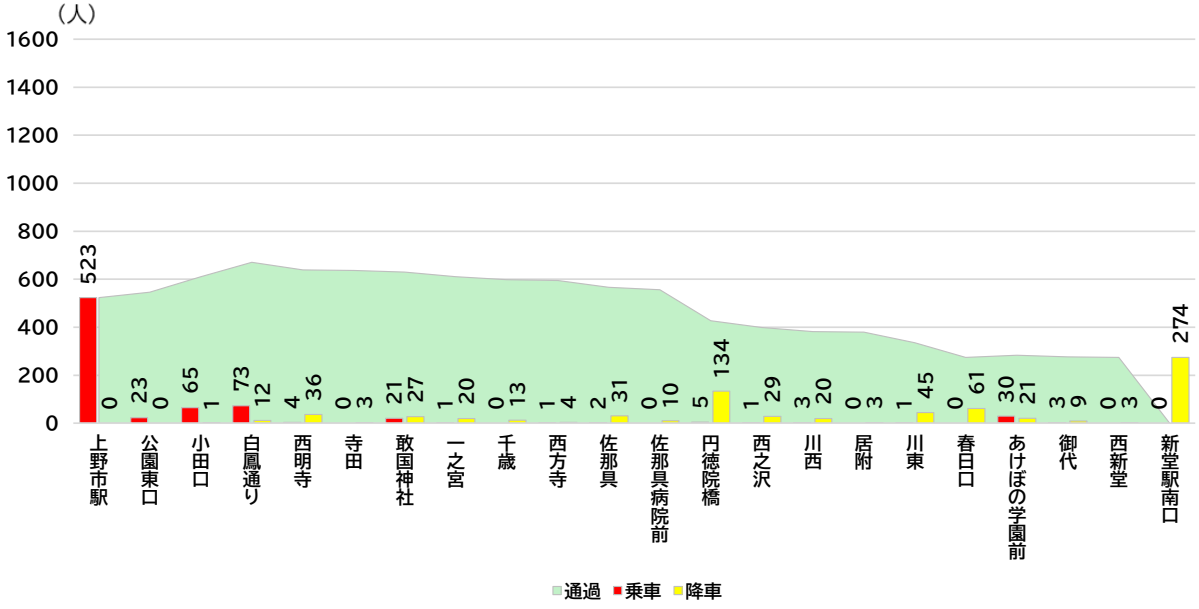
図 4-33 西山・島ヶ原線の路線図

4） 柘植線（寺田経由）

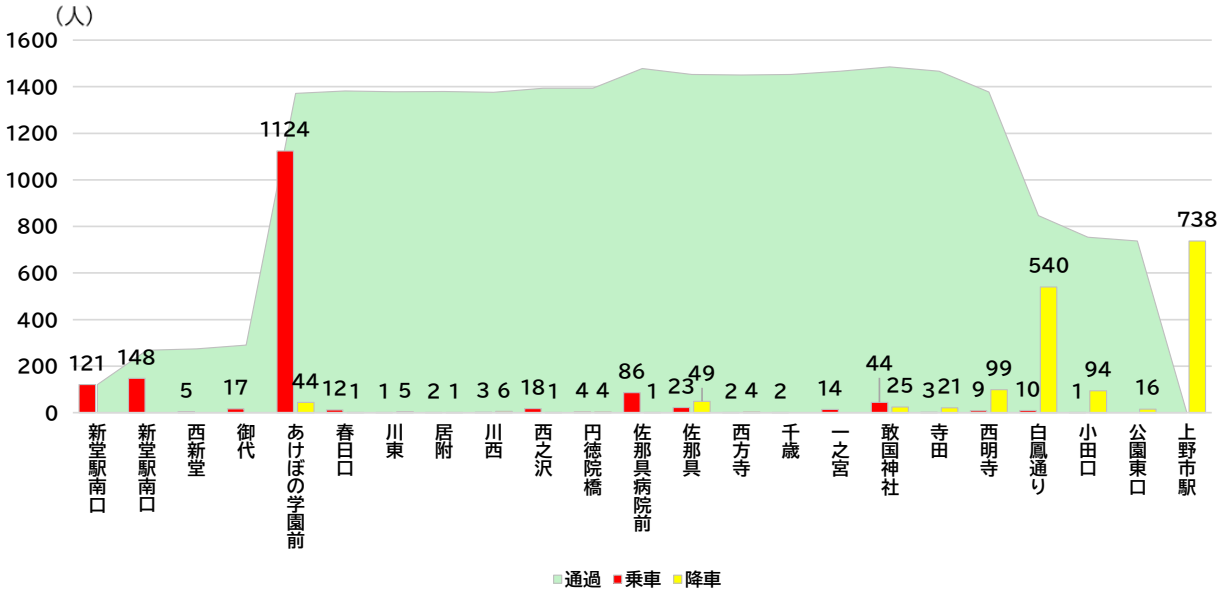
柘植線（寺田経由）は、上野市駅発の便では、始点・終点となる「上野市駅」、「新堂駅南口」の乗降が特に多く、「円徳院橋」でも 100 人以上の降車がみられます。

新堂駅南口発の便では、あけぼの学園高等学校の近くにある「あけぼの学園」バス停の乗車が最も多く、降車は、「上野市駅」「白鳳通り」の順に多くなっています。

■上野市駅発　あけぼの学園前経由　新堂駅南口行き



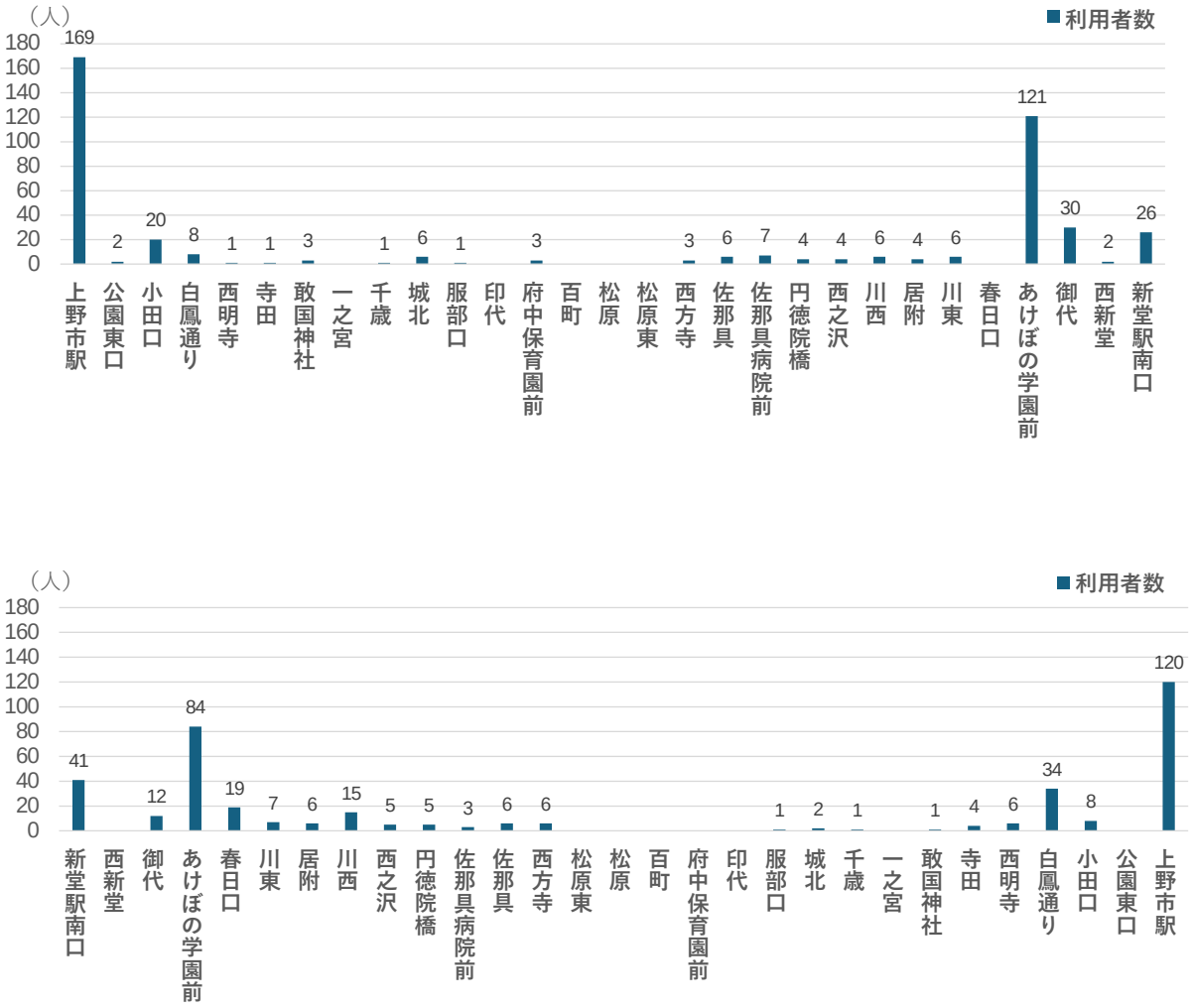
■新堂駅南口発　あけぼの学園前経由　上野市駅行き



※柘植線のうち一部の便のみを抽出し掲載

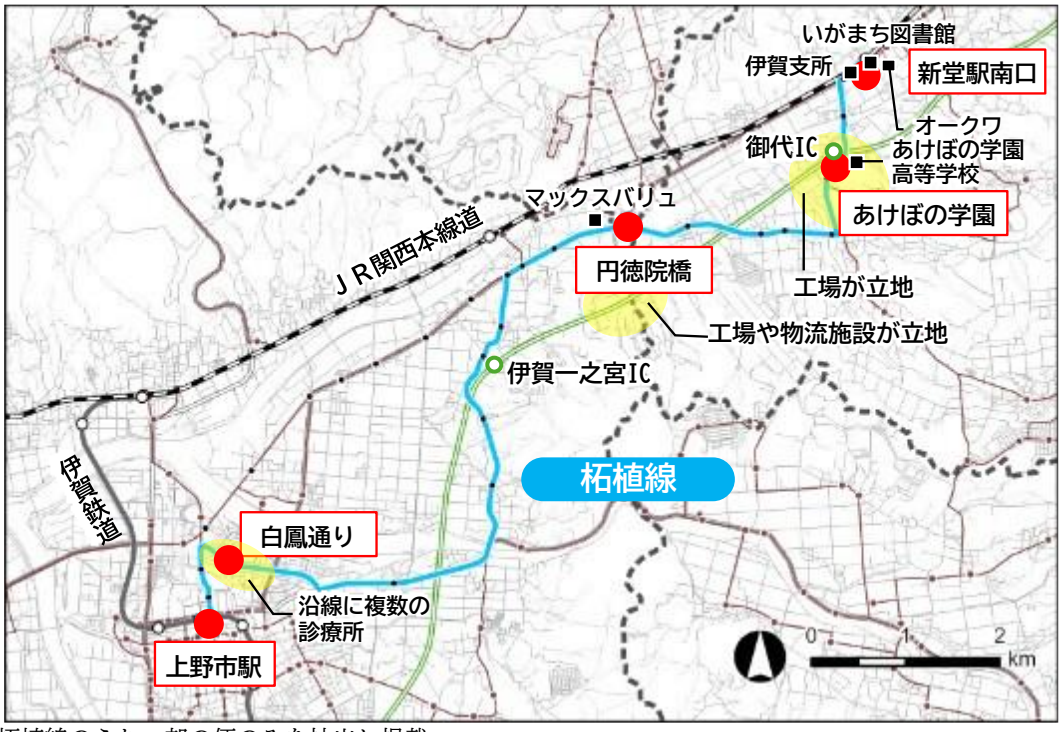
資料：三重交通提供 IC カードデータ（令和 6 年 8 月 1 日～令和 7 年 7 月 31 日の平日合計値）

図 4-34 柘植線（寺田経由）の利用状況（IC カードデータ）



資料：三重交通提供乗降調査データ（令和７年６月 13 日～令和７年６月 19 日連続する７日間の合計値）

図 4-35 柘植線の利用状況（乗降調査データ）



※柘植線のうち一部の便のみを抽出し掲載

図 4-36 柘植線（寺田経由）の路線図

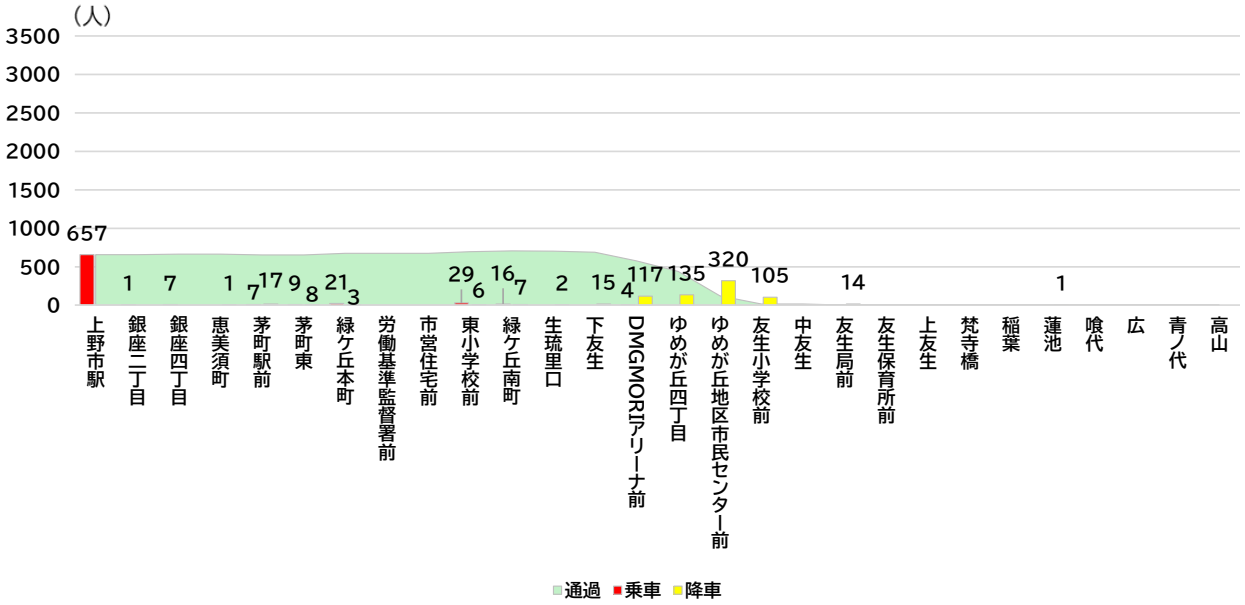
1） 友生線（ゆめが丘四丁目経由）

友生線は、上野市駅発の便では、ほとんどが「上野市駅」バス停からの乗車で、降車はゆめが丘地区の４バス停（「DMGMORI アリーナ前」「ゆめが丘四丁目」「ゆめが丘地区市民センター」「友生小学校」）に集中しています。

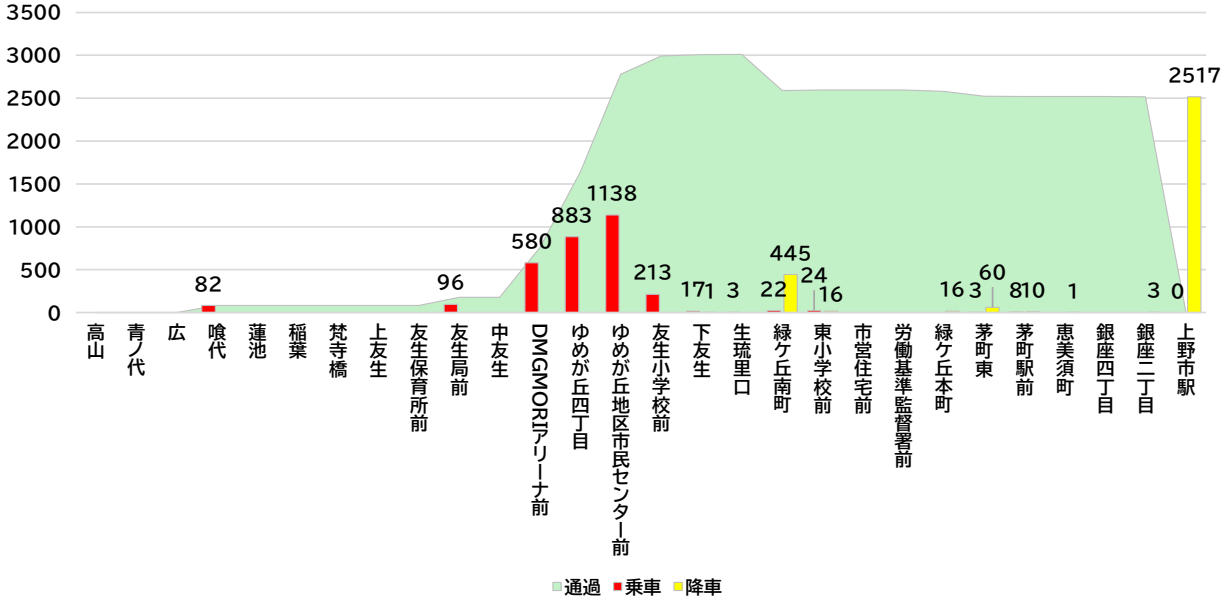
高山発の便では、ゆめが丘地区の４バス停からの乗車が多く、伊賀白鳳高校が近い「緑ケ丘南町」及び「上野市駅」で降車しています。

また、ゆめが丘地区～高山区間の利用は本系統においては限定的です。

■上野市駅発　ゆめが丘四丁目経由　高山行き



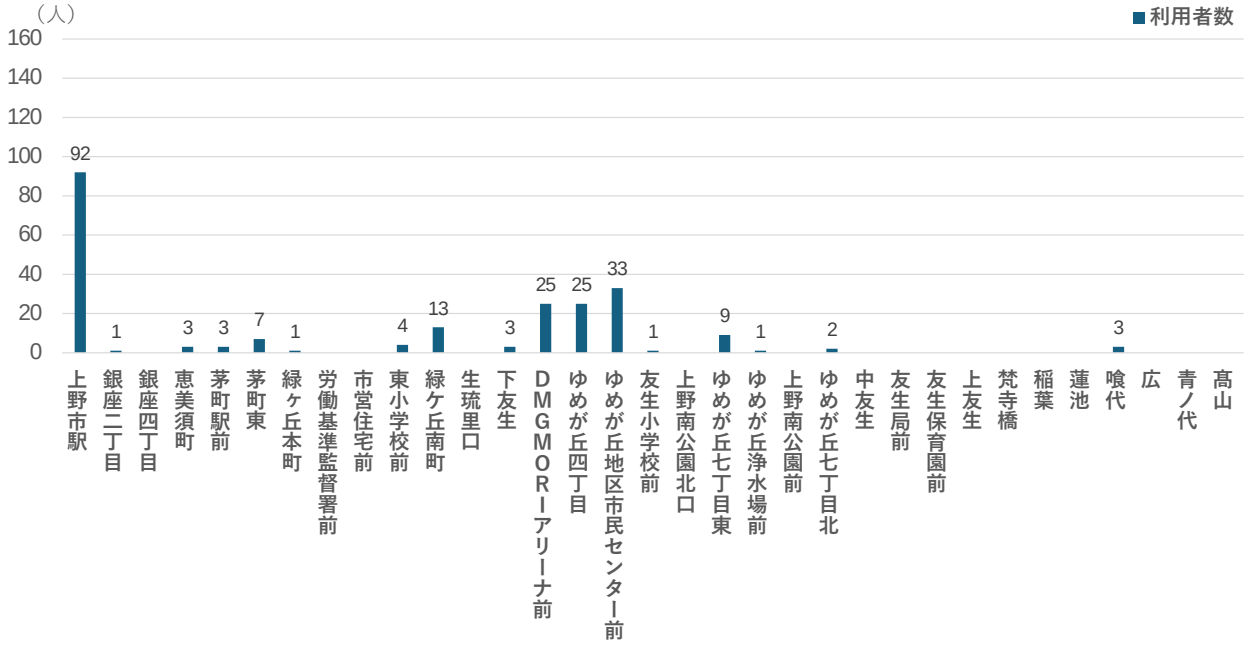
■高山発　ゆめが丘四丁目経由　上野市駅行き

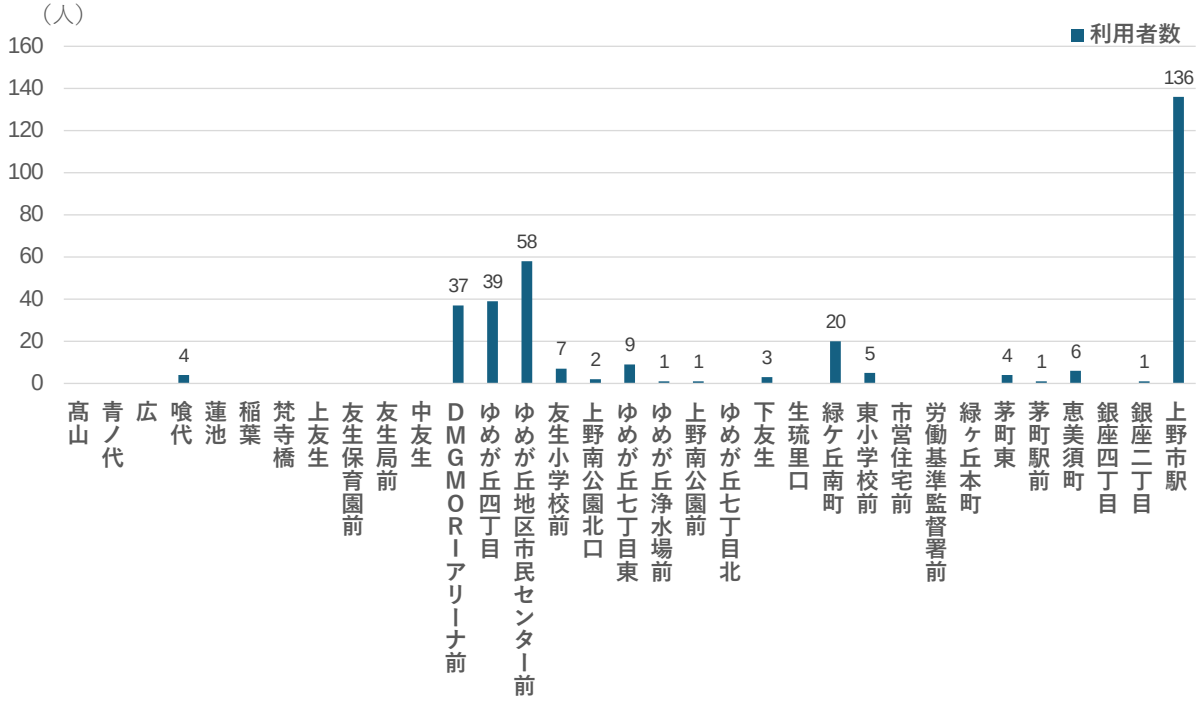


※友生線のうち一部の便のみを抽出し掲載

資料：三重交通提供 IC カードデータ（令和 6 年 8 月 1 日～令和 7 年 7 月 31 日の平日合計値）

図 4-37 友生線（ゆめが丘四丁目経由）の利用状況（IC カードデータ）





資料：三重交通提供乗降調査データ（令和７年６月 13 日～令和７年６月 19 日連続する７日間の合計値）

図 4-38 友生線の利用状況（乗降調査データ）



※友生線のうち一部の便のみを抽出し掲載

図 4-39 友生線（ゆめが丘四丁目経由）の路線図

(9) 事業者の現状

廃止代替バスは、利用者減少や、乗務員の減少・高齢化などは、営業路線バスと同様であり、ダイヤ設定においては、車両の共有の課題や早朝便の維持に関する検討の必要性があります。

表 4-17　三重交通株式会社伊賀営業所の現状（廃止代替バス）

利用状況について
• 利用は諏訪・予野線を除いては、平日・休日ともに通学利用が多く、朝もしくは夕方の利用が多い • 通学のほかは、諏訪・予野線は通院や買い物、西山・島ヶ原線は買い物での利用が多い • 月瀬線においては観梅期は観光の利用も目立つ
収支状況について
• 収支率は最も高い柘植線で 28.8%、最も低い諏訪・予野線は 11.0%（令和６年度）
運行ダイヤについて
【考慮している事項】 • 上野名張線との接続（柘植線、友生線） 【ダイヤ設定における課題】 • 運行本数の多い夕方に複数の乗務員が必要 • 小型車両の運行であるため、他路線と車両を共有することが難しい（諏訪・予野線、西山・島ヶ原線） • 朝６時台の運行維持の必要性（月瀬線・友生線）
利用促進、車両、運転手確保、今後の見通し、行政との連携については、営業路線バスと同じ

資料：伊賀市地域公共交通計画策定に向けたヒアリング調査（令和 7 年 9 月実施）

4-7　行政バス

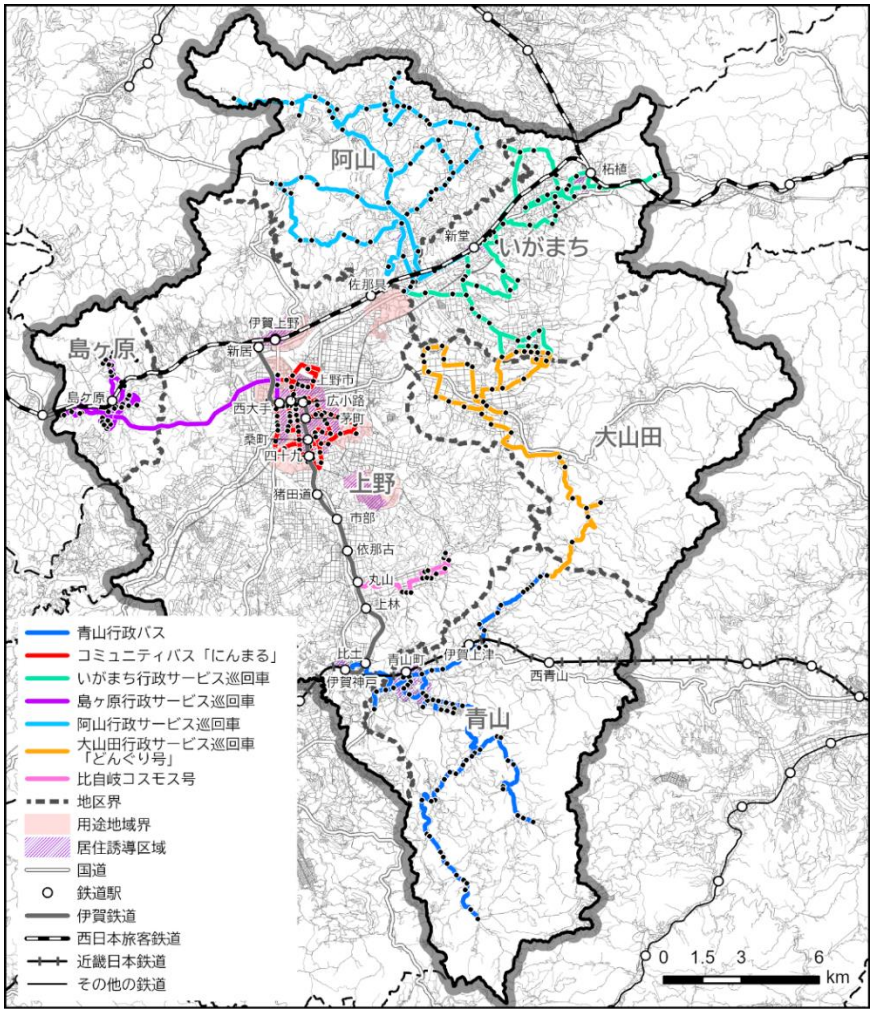
(1) 運行概要

行政バスは、市内各地域で運行しており、主に地域内の移動ニーズに対応し、営業路線バスと廃止代替バスを補完する役割を持ちます。

表 4-18　行政バスの運行概要

路線名	運行地域	運行主体	日運行本数※	路線の位置づけ
コミュニティバス「にんまる」	上野地域	伊賀市	19 本	地域生活交通
青山行政バス	青山地域	伊賀市	40 本	
いがまち行政サービス巡回車	いがまち地域	伊賀市	17 本	
島ヶ原行政サービス巡回車	島ヶ原地域	伊賀市	12 本 一部予約制	
阿山行政サービス巡回車	阿山地域	伊賀市	10 本	
大山田行政サービス巡回車（どんぐり号）	大山田地域	伊賀市	12 本	
比自岐コスモス号	上野地域	伊賀市	12 本	

※日運行本数は平日（曜日限定含む）の運行本数の全路線上下合計
※令和 8 年 4 月現在

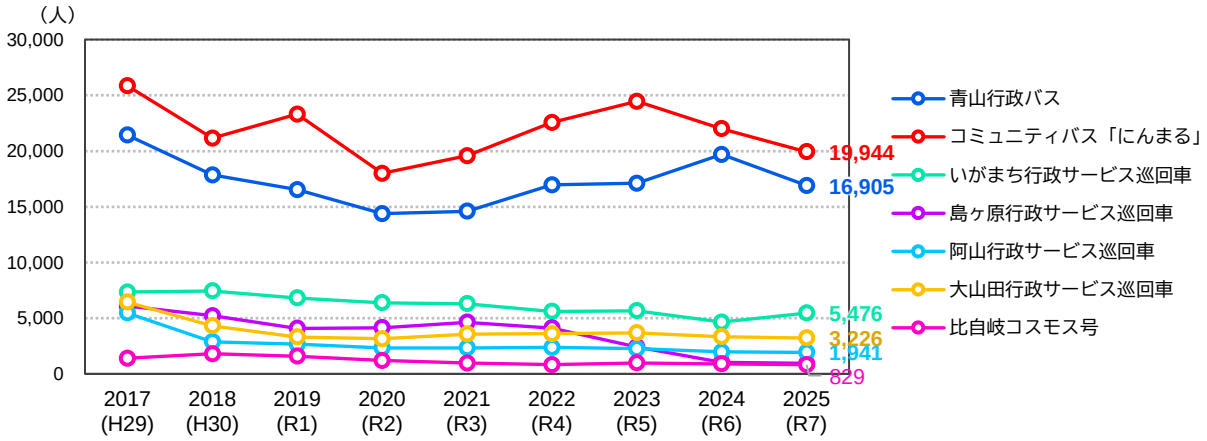


資料：伊賀市 HP「行政バス・廃止代替バス」

図 4-40　行政バスの路線網

(2) 利用者数

行政バスの利用者数は、コロナ禍の影響を受けた令和２年度以降、「コミュニティバス「にんまる」」「青山行政バス」については、増加傾向にありますが、他の行政バスは横這い、もしくは減少傾向にあります。



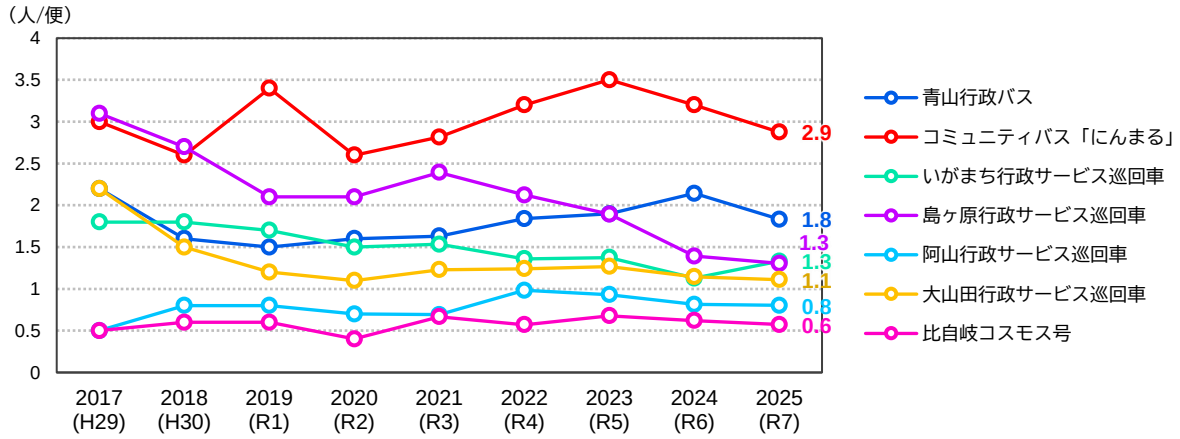
※「島ヶ原行政サービス巡回車」は「島ヶ原ぐるり号」として令和５年８月より一部予約運行に移行

資料：市保有資料

図 4-41 路線別利用者数の推移（行政バス）

(3) 平均乗車人数

利用者数と同様に、「コミュニティバス「にんまる」」「青山行政バス」については、上昇傾向にありますが、他の行政バスは横這いもしくは低下傾向にあります。最も平均乗車人数の高い「コミュニティバス「にんまる」」では、令和７年度に 2.9 人/便となっています。



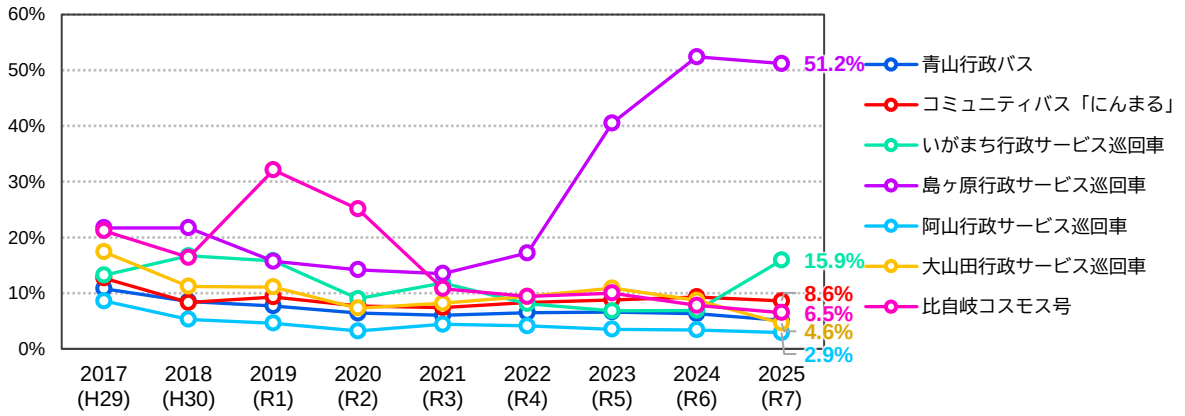
※「島ヶ原行政サービス巡回車」は「島ヶ原ぐるり号」として令和５年８月より一部予約運行に移行

資料：市保有資料

図 4-42 路線別平均乗車人数の推移（行政バス）

(4) 収支率

「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。
その他の行政バスは 10%程度、もしくはそれ以下の値のまま横這いで推移しています。

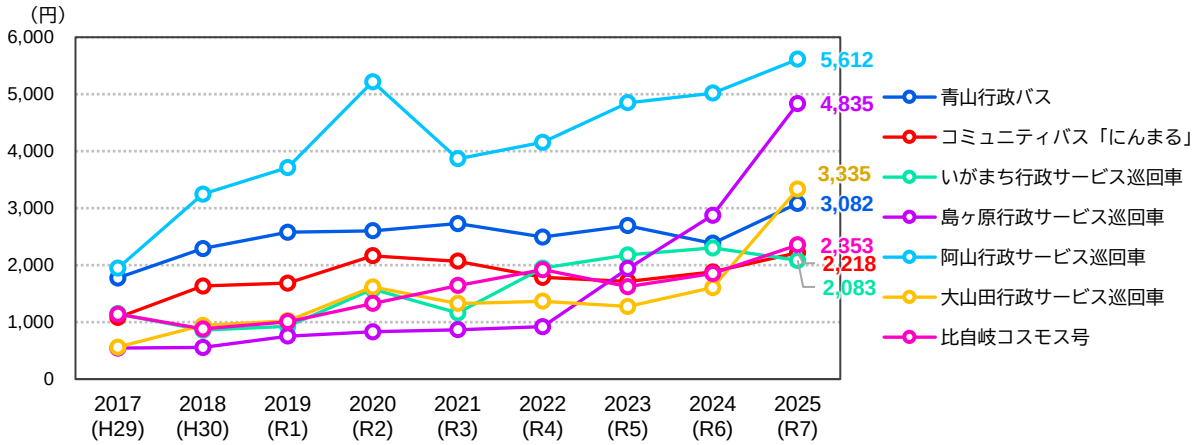


資料：市保有資料

図 4-43 路線別収支率の推移（行政バス）

(5) 乗客１人あたりの市負担額

乗客 1 人あたりの市負担額は、「阿山行政サービス巡回車」が最も高く、令和７年度は 5,612 円でした。次いで、「島ヶ原行政サービス巡回車（島ヶ原ぐるり号）」が 4,835 円となっています。



※「島ヶ原行政サービス巡回車」は「島ヶ原ぐるり号」として令和 5 年 8 月より一部予約運行に移行
資料：市保有資料

図 4-44 路線別収支率の推移（行政バス）

（6） ＩＣカードデータ、乗降調査データの分析による利用実態

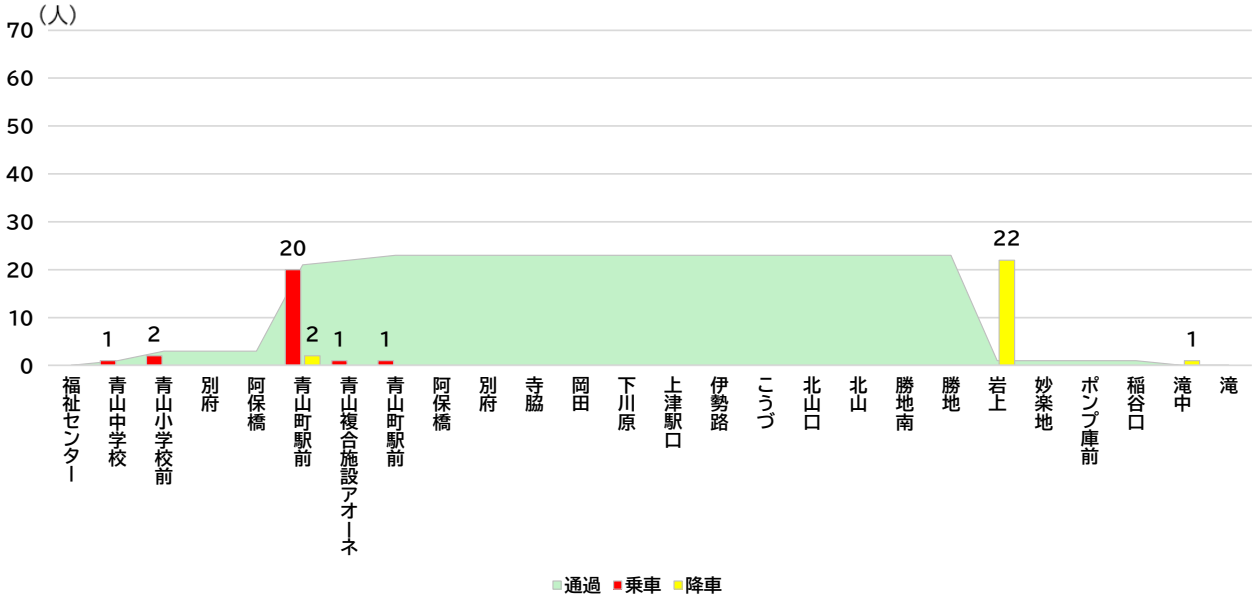
行政バスの一定の利用が見られる系統について、乗降客の利用が集中する区間を IC カードのデータおよび、乗降調査データを分析し、主要な降車バス停により利用状況について考察しました。

1） 青山行政バス（滝線）

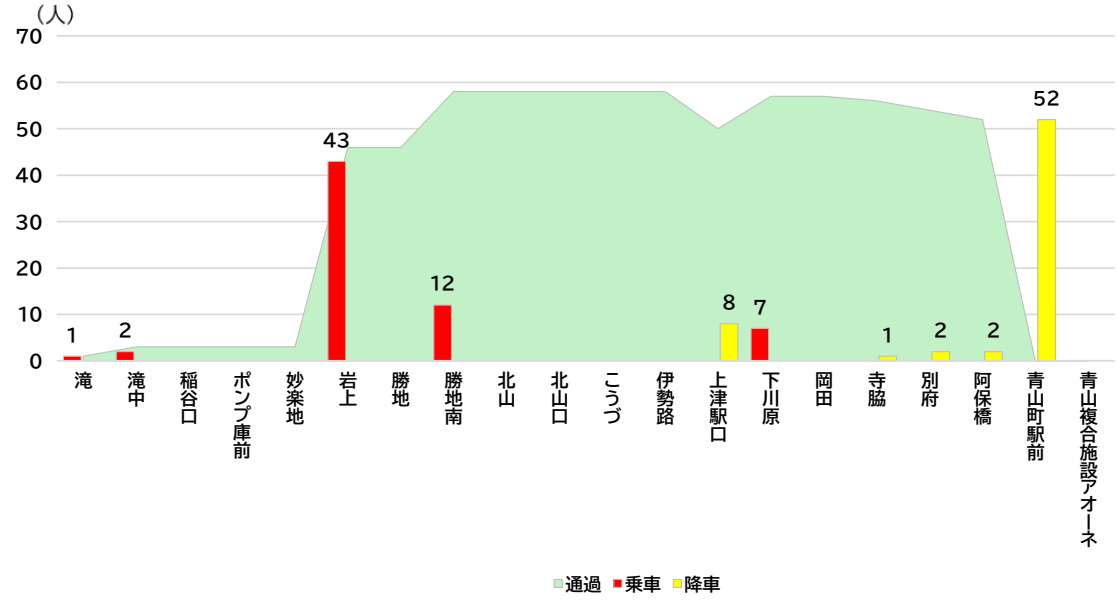
青山行政バスの滝線は、福祉センター発の便は、「青山町駅前」の乗車が多くを占め、降車は妙楽地地区の入口となる「岩上」が多くを占めます。上津地区への移動手段としても利用されています。

滝発の便は、「岩上」からの乗車が最も多く、次いで「勝地南」での乗車も一定数みられます。降車は、「青山町駅前」が最も多く利用されています。

■福祉センター発　青山町駅前経由　滝行き



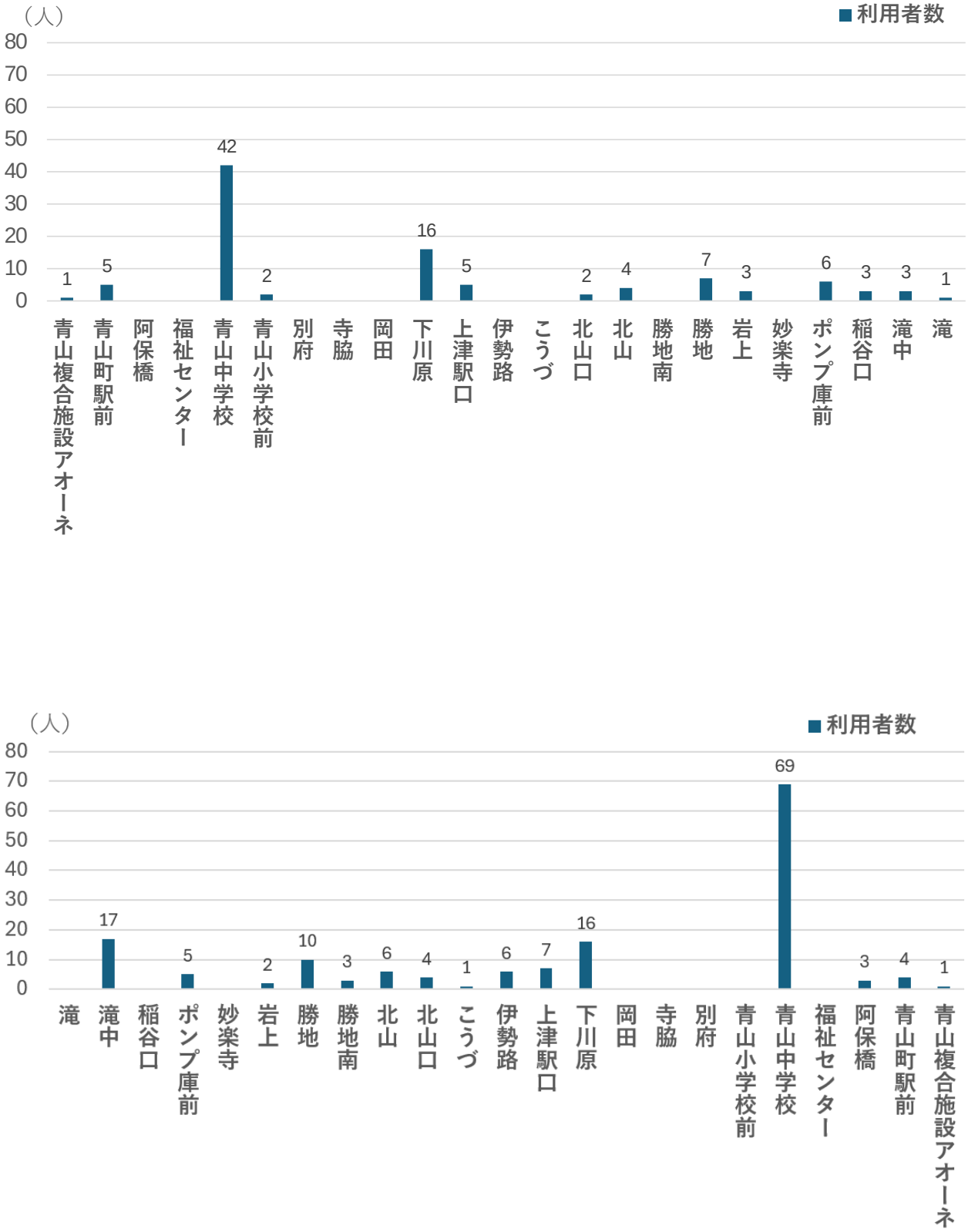
■滝発　岩上経由　青山町駅前行き



※滝線のうち上下線それぞれ利用数の多い便のみを抽出し掲載

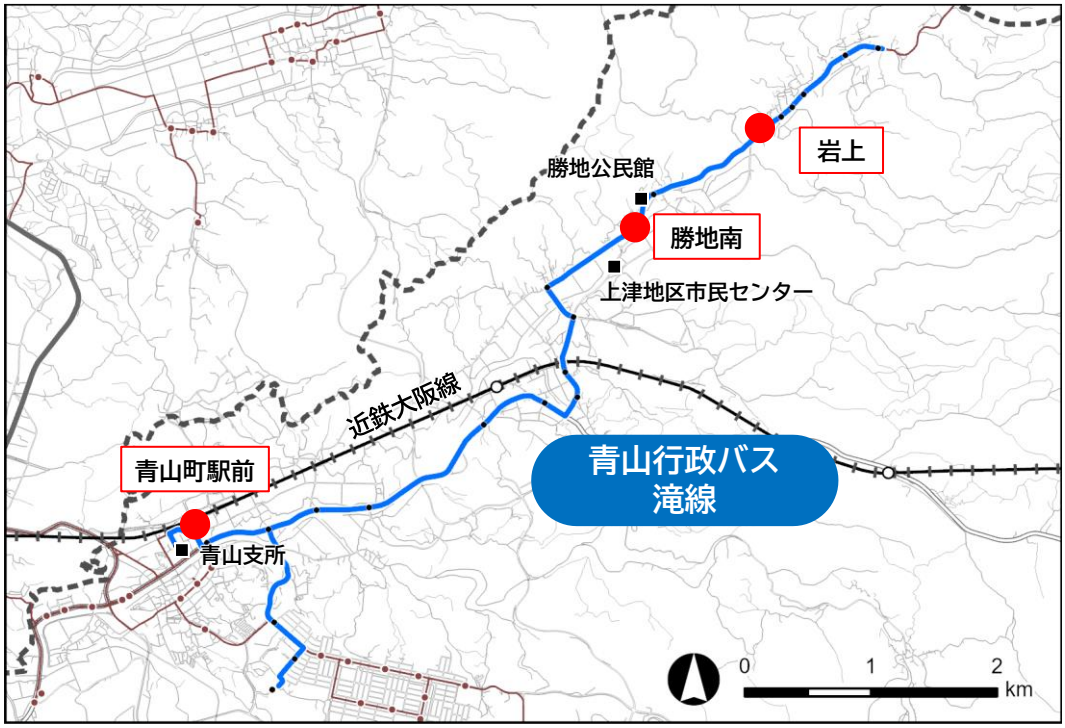
資料：三重交通提供 IC カードデータ（令和 6 年 8 月 1 日～令和 7 年 7 月 31 日の平日合計値）

図 4-45 青山行政バス（滝線）の利用状況（IC カードデータ）



資料：三重交通提供乗降調査データ（令和７年６月 13 日～令和７年６月 19 日連続する７日間の合計値）

図 4-46 青山行政バス（滝線）の利用状況（乗降調査データ）



※滝線のうち上下線それぞれ利用数の多い便のみ抽出し掲載

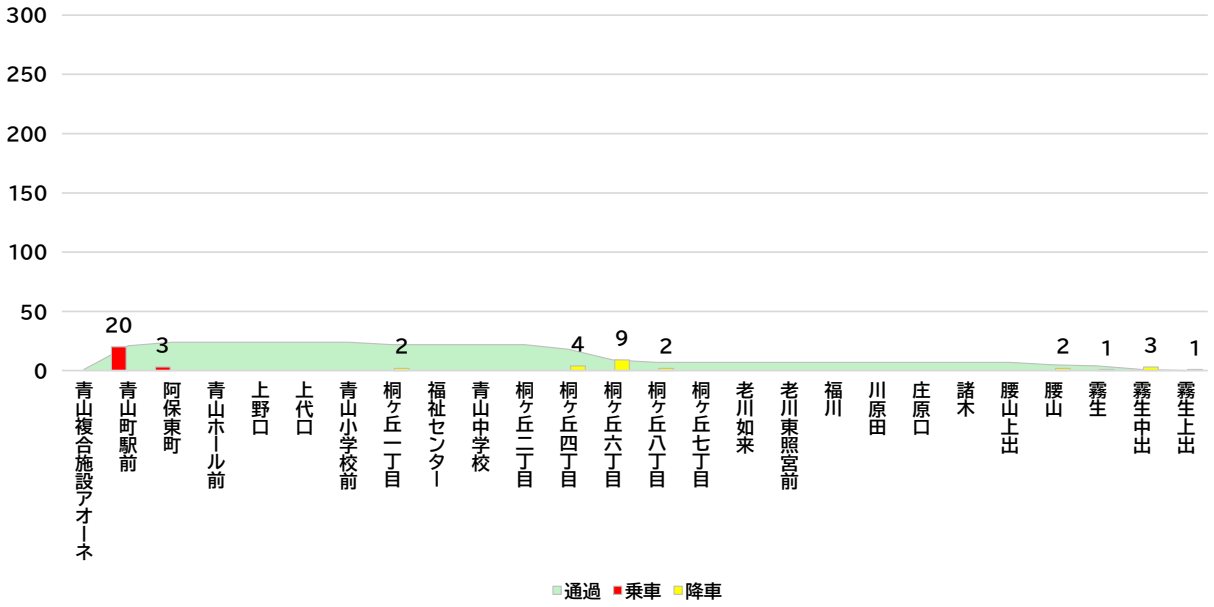
図 4-47 青山行政バス（滝線）の路線図

2） 青山行政バス（霧生線）

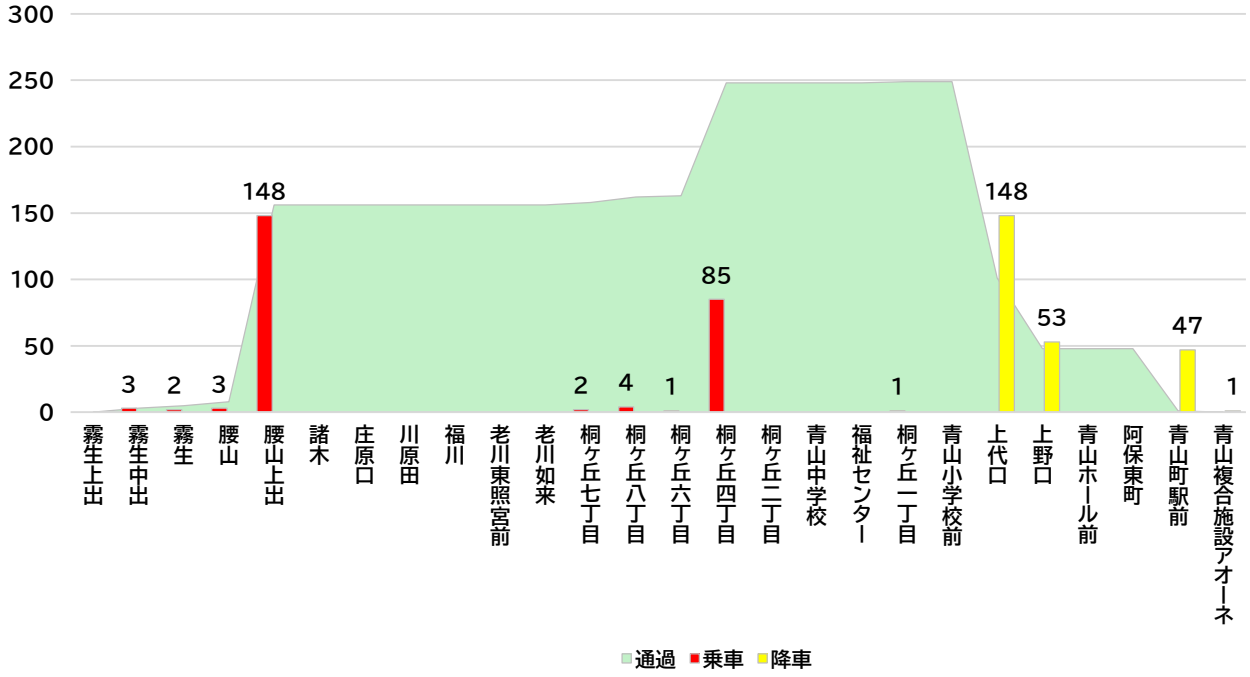
青山行政バスの霧生線は、青山複合施設アオーネ発の便は、「青山町駅前」の乗車が多くを占め、降車は住宅地である桐ヶ丘地区での下車が目立ちます。また、霧生地区への移動手段としても利用されています。

霧生上出発の便は、「腰山上出」からの乗車が最も多く、次いで「桐ヶ丘四丁目」が利用されています。降車は上代口が最も多くなっています。

■青山複合施設アオーネ発　青山中学校経由　霧生上出行き



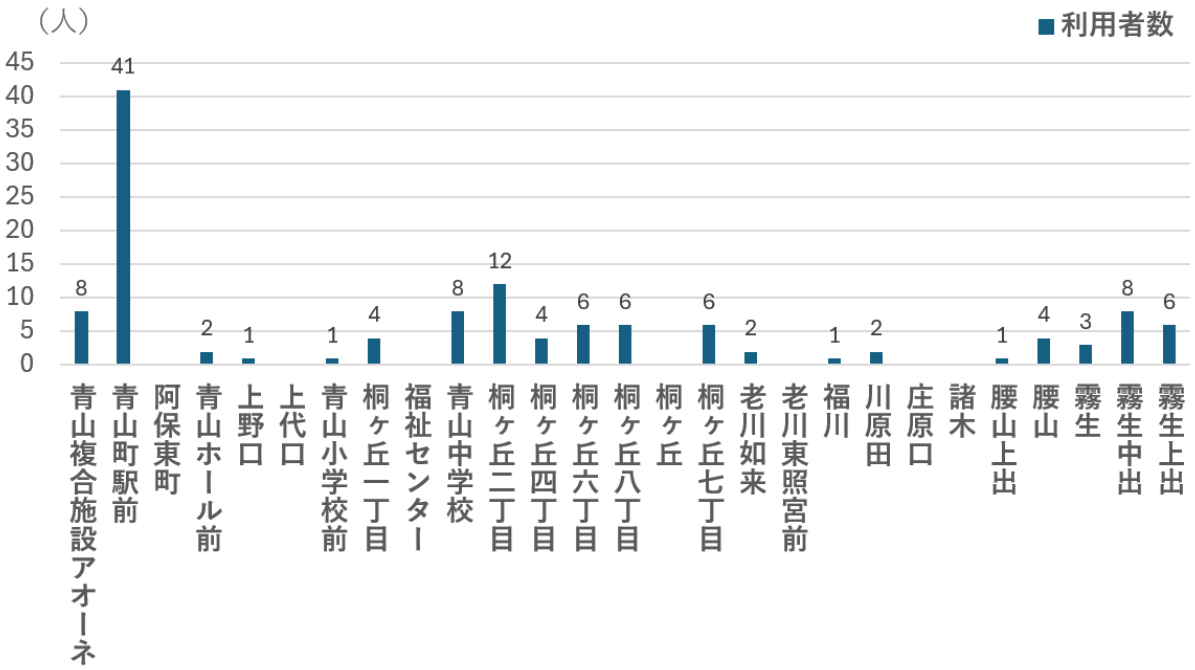
■霧生上出発　青山中学校経由　青山複合施設アオーネ行き

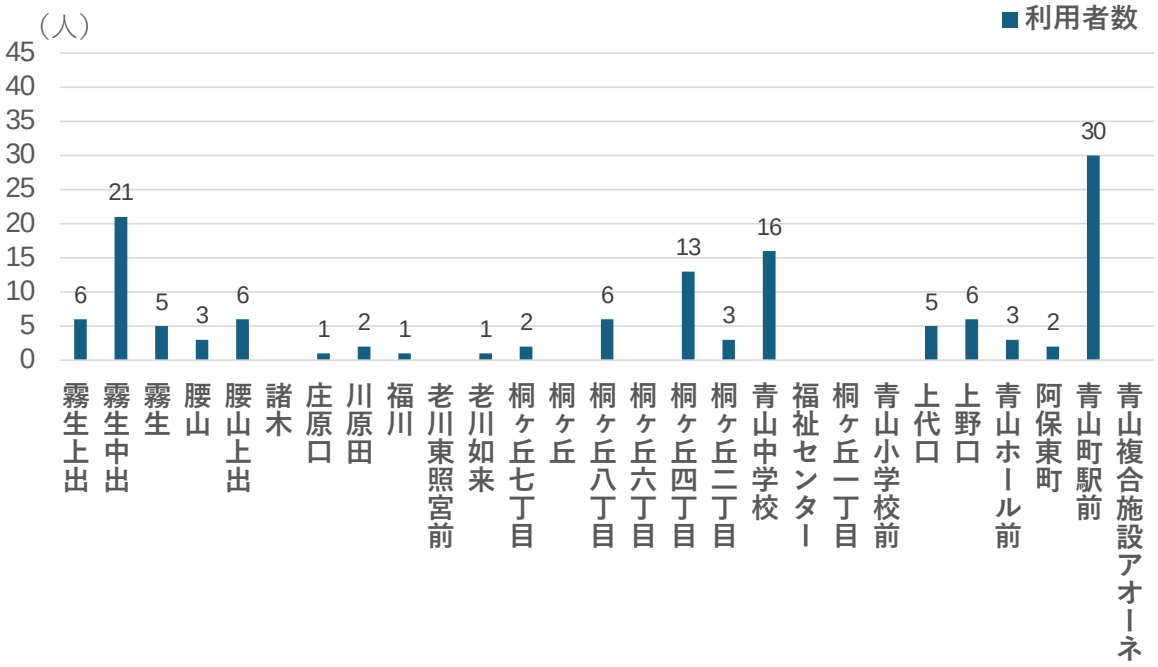


※霧生線のうち一部の便のみを抽出し掲載

資料：三重交通提供 IC カードデータ（令和 6 年 8 月 1 日～令和 7 年 7 月 31 日の平日合計値）

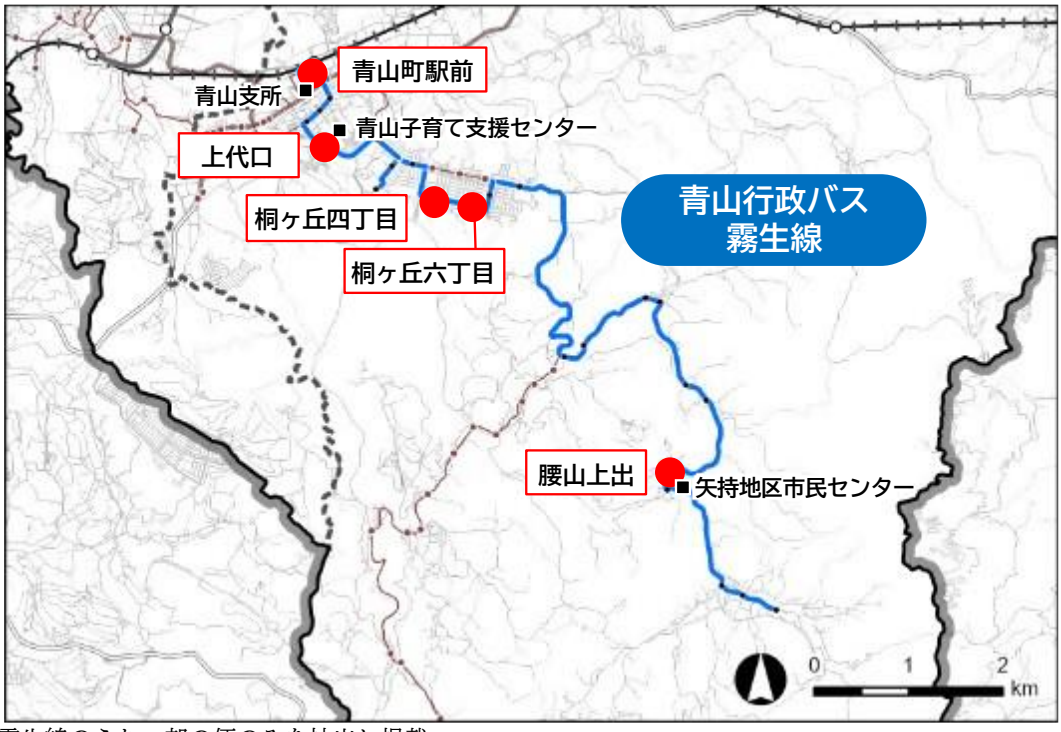
図 4-48 青山行政バス（霧生線）の利用状況（IC カードデータ）





資料：三重交通提供乗降調査データ（令和７年６月 13 日～令和７年６月 19 日連続する７日間の合計値）

図 4-49 青山行政バス（霧生線）の利用状況（乗降調査データ）



※霧生線のうち一部の便のみを抽出し掲載

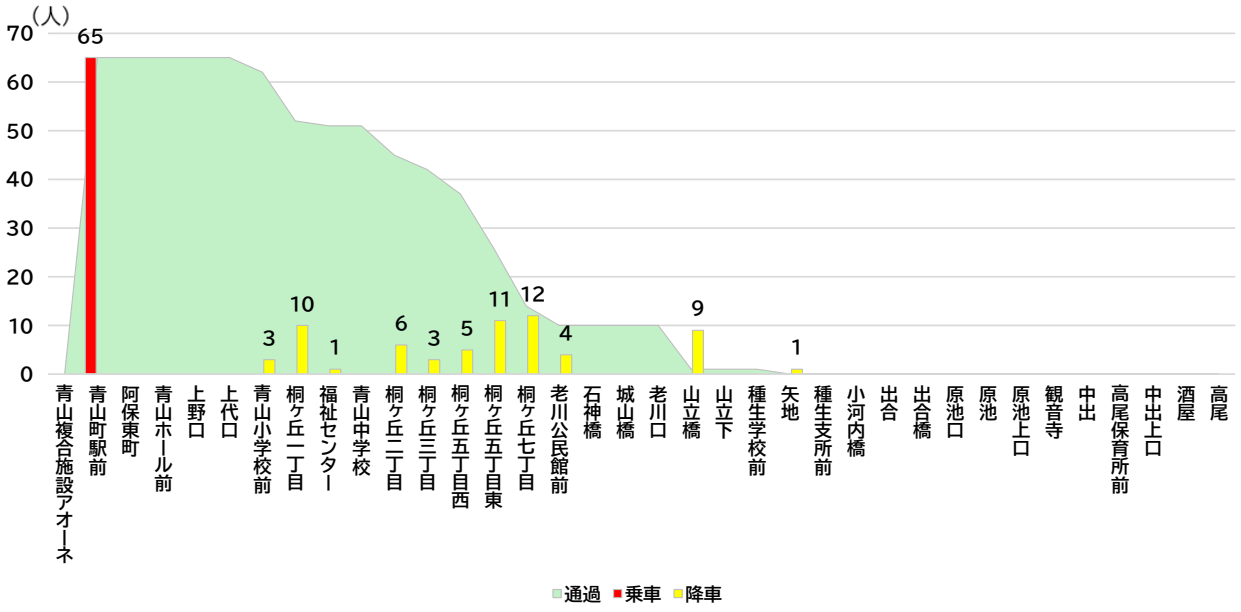
図 4-50 青山行政バス（霧生線）の路線図

3） 青山行政バス（高尾線）

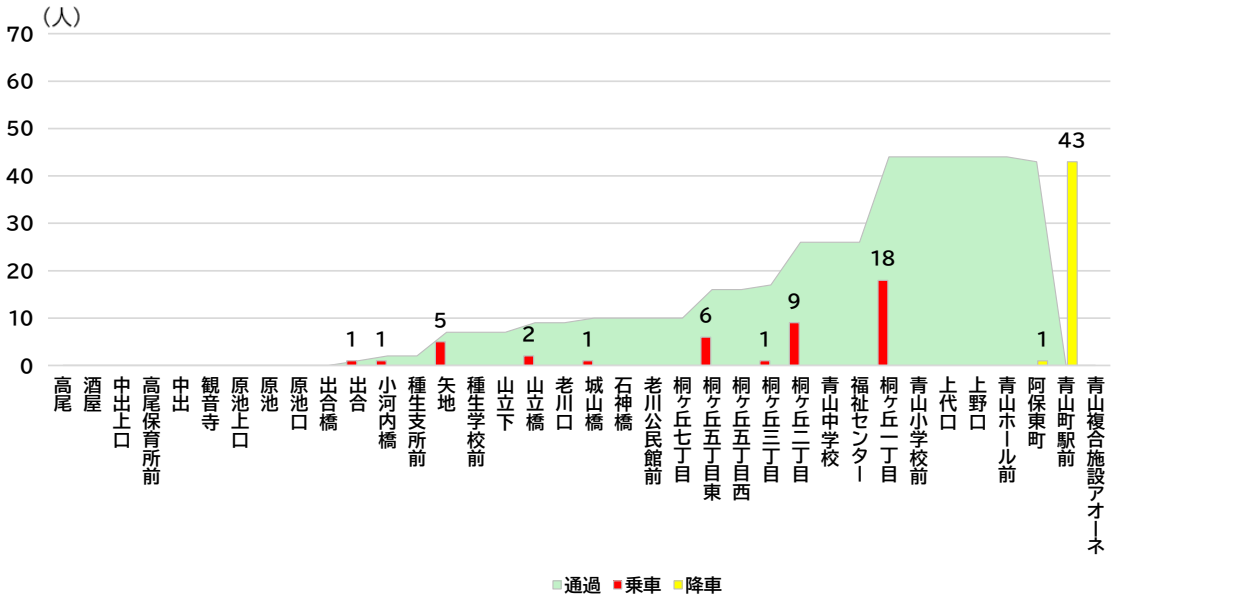
青山行政バスの高尾線は、青山複合施設アオーネ発の便は、ほぼ「青山町駅前」の乗車となっており、降車は住宅地である桐ヶ丘地区での下車が目立ちます。一方で、高尾地区での降車はみられません。

高尾発の便は、「桐ヶ丘一丁目」からの乗車が最も多く、高尾地区からの利用は限定的です。

■青山複合施設アオーネ発　山立橋経由　高尾行き



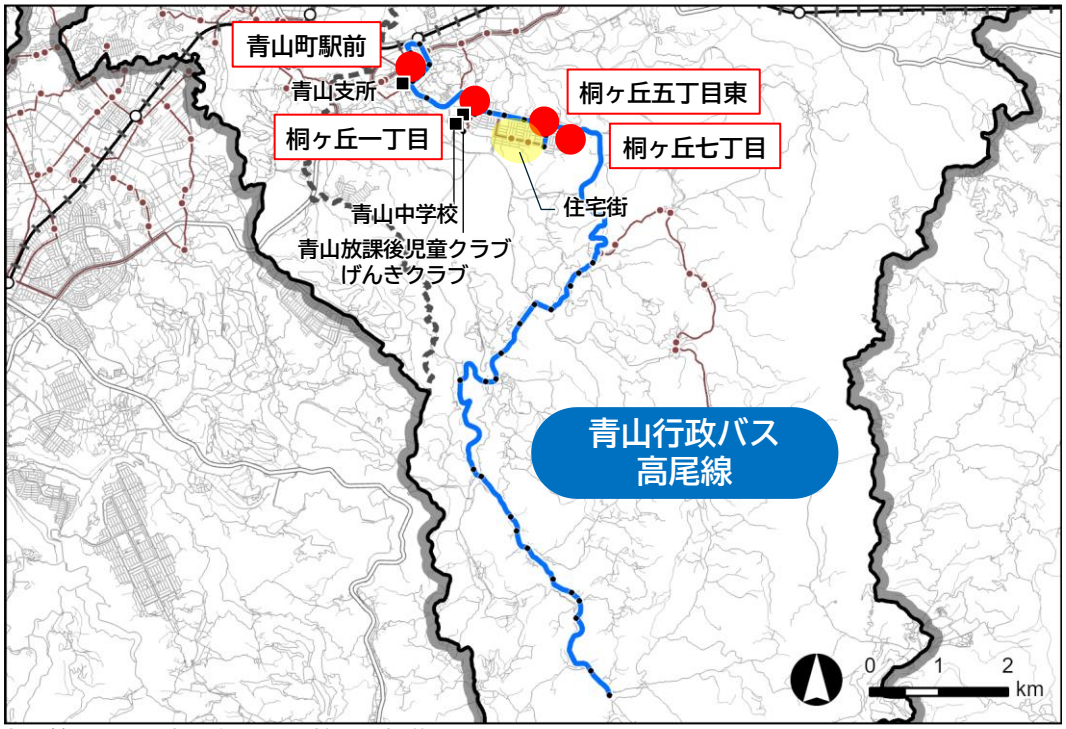
■高尾発　桐ヶ丘一丁目経由　青山複合施設アオーネ行き



※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 6 年 8 月 1 日～令和 7 年 7 月 31 日の平日合計値）

図 4-51 青山行政バス（高尾線）の利用状況（IC カードデータ）



※高尾線のうち一部の便のみを抽出し掲載

図 4-52 青山行政バス（高尾線）の路線図

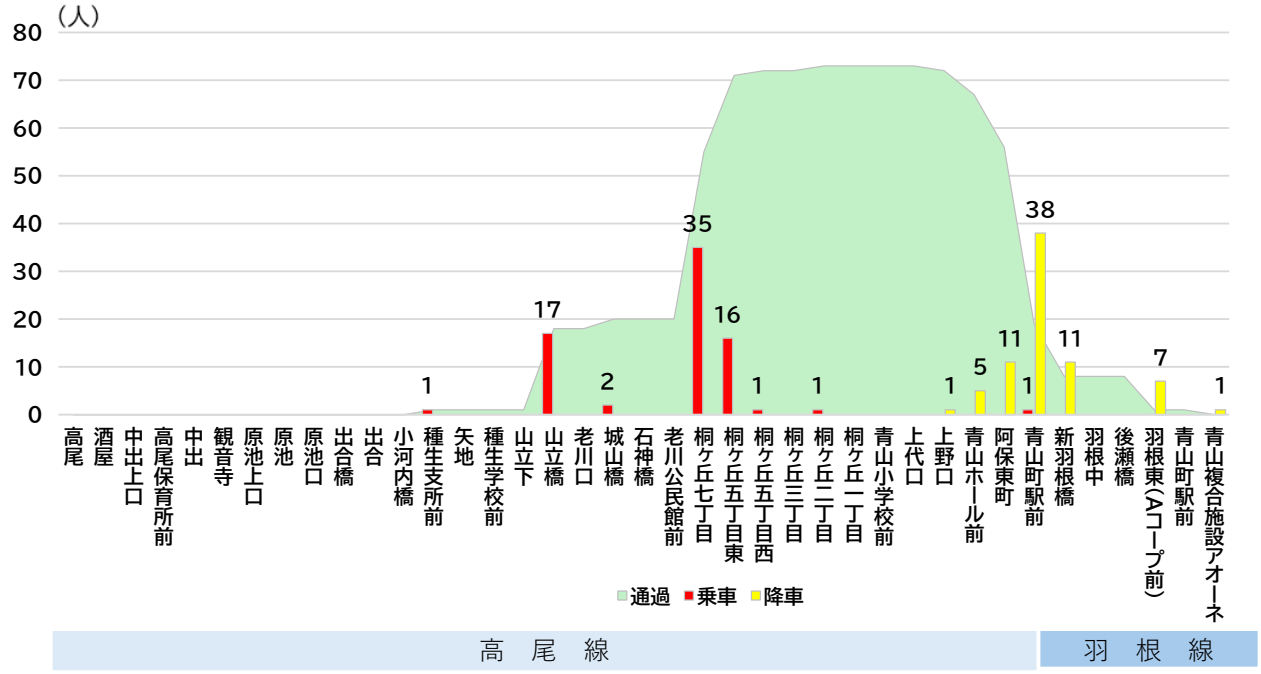
4） 青山行政バス（羽根線）

青山行政バスの羽根線は、高尾線との直通運行となっています。

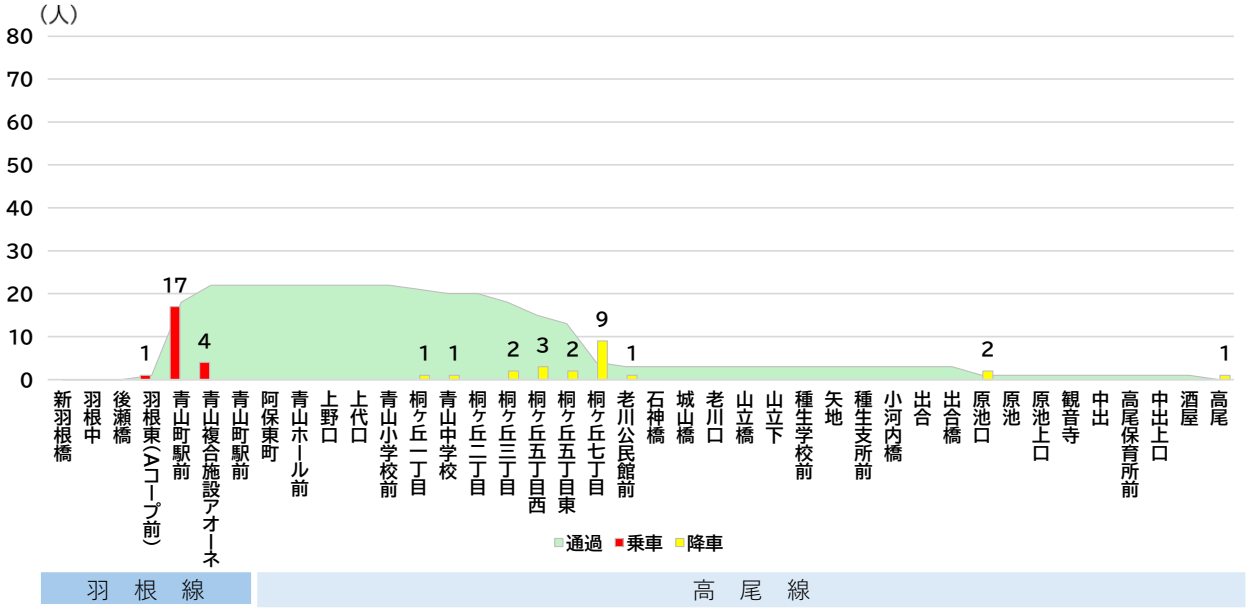
高尾線から羽根線の直通運行便は、「桐ヶ丘七丁目」などで乗車し、羽根線は「新羽根橋」「羽根東」で降車のみ利用されています。

羽根線から高尾線の直通運行便は、「青山町駅前」などで乗車のみに利用され、高尾線区間で降車しています。

■高尾発　青山町駅前経由　青山複合施設アオーネ行き



■新羽根橋発　青山町駅前経由　高尾行き



資料：三重交通提供 IC カードデータ（令和 6 年 8 月 1 日～令和 7 年 7 月 31 日の平日合計値）

図 4-53 青山行政バス（高尾線・羽根線）の利用状況（IC カードデータ）

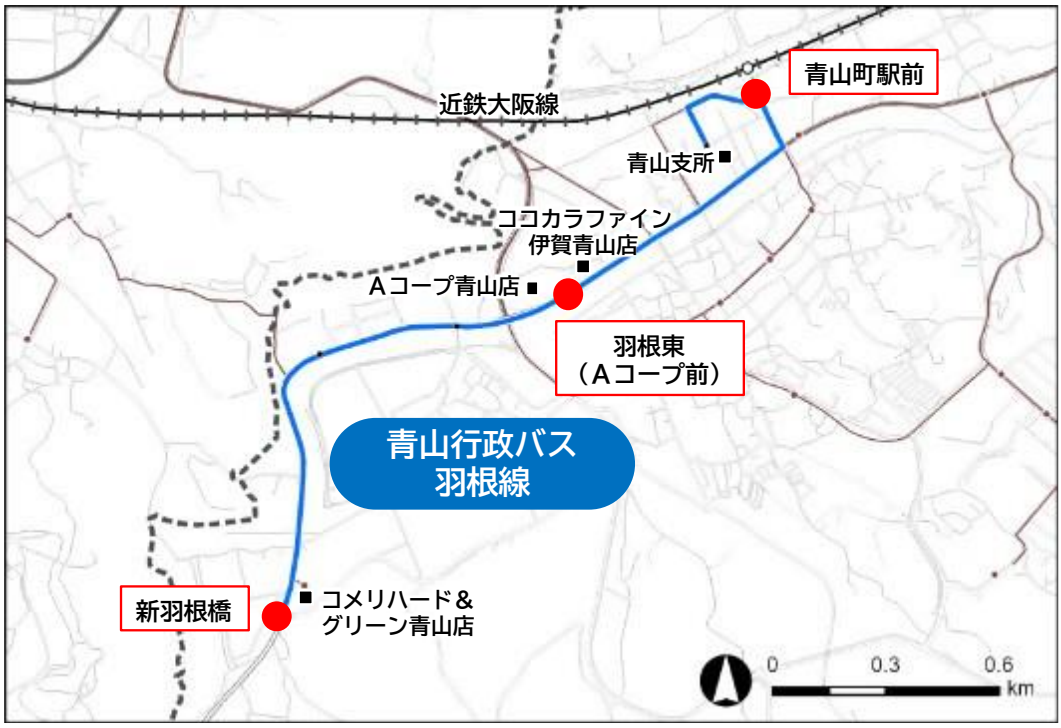
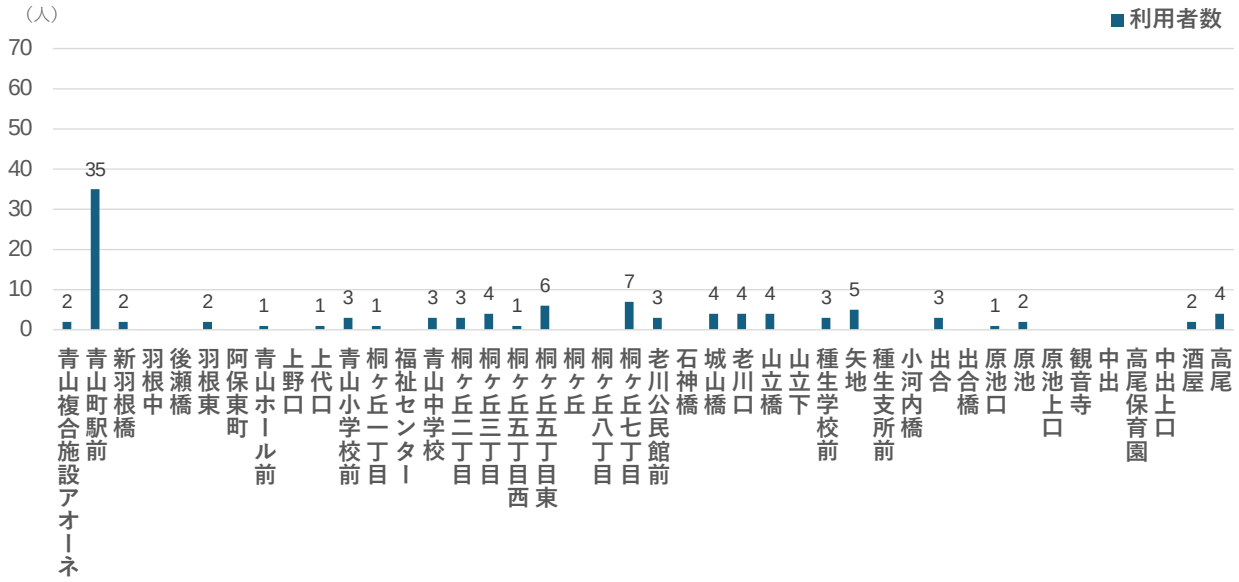
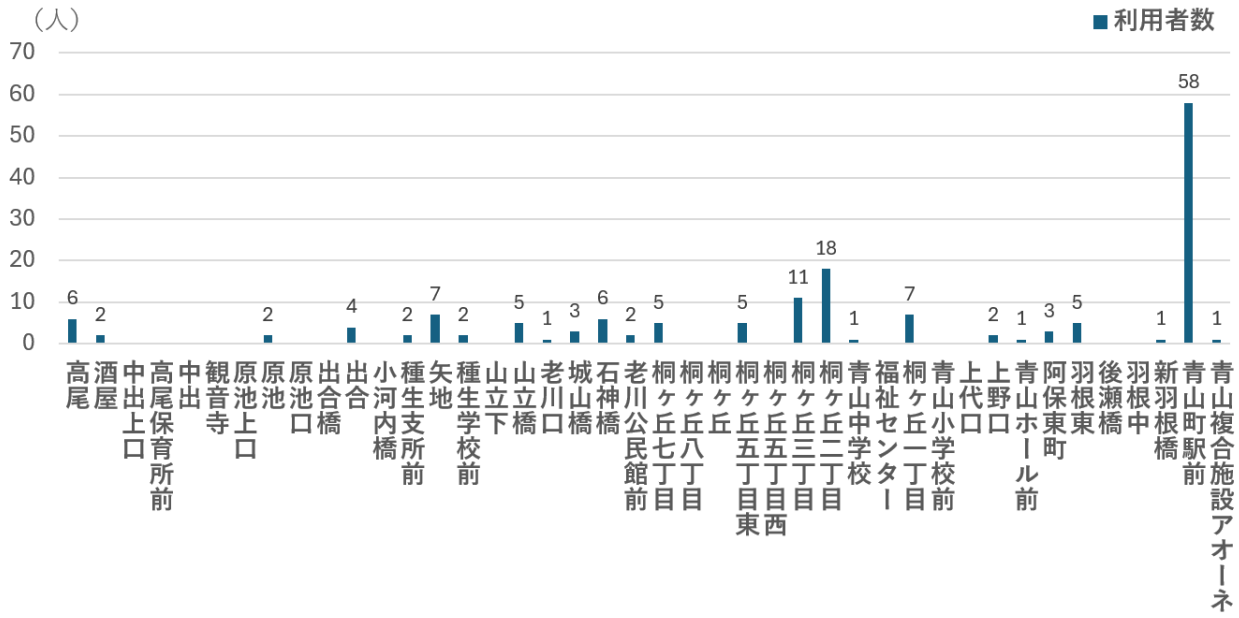


図 4-54 青山行政バス（高尾線・羽根線）の路線図



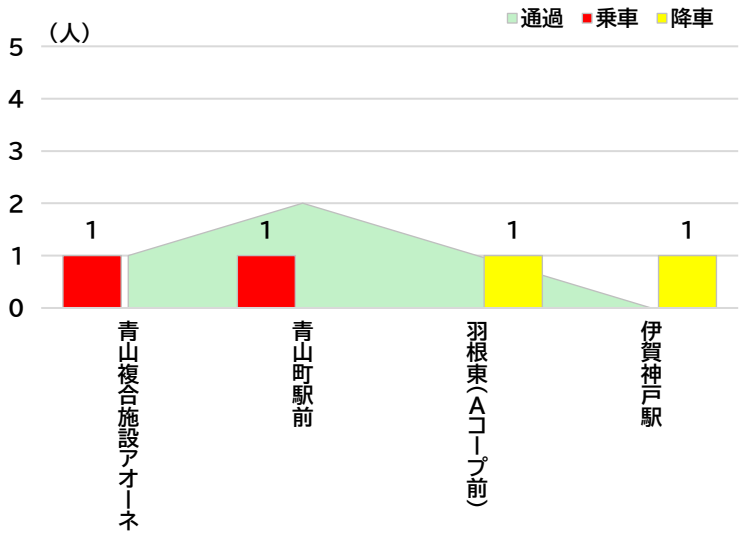


資料：三重交通提供乗降調査データ（令和７年６月 13 日～令和７年６月 19 日連続する７日間の合計値）

図 4-55 青山行政バス（高尾線・羽根線）の利用状況

5） 青山行政バス（伊賀神戸線）

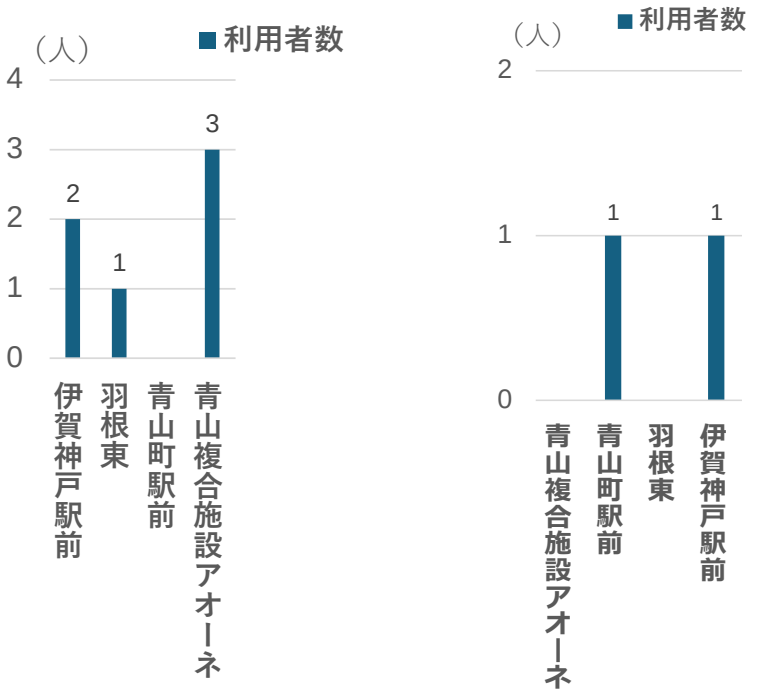
青山行政バスの伊賀神戸線は、IC カードでの乗降者数は限定的で、各バス停 1 人の利用となっています。



※伊賀神戸駅→青山複合施設アオーネ便は利用実績なし

資料：三重交通提供 IC カードデータ（令和 6 年 8 月 1 日～令和 7 年 7 月 31 日の平日合計値）

図 4-56 青山行政バス（伊賀神戸線）の利用状況（IC カードデータ）



資料：三重交通提供乗降調査データ（令和７年６月 13 日～令和７年６月 19 日連続する７日間の合計値）

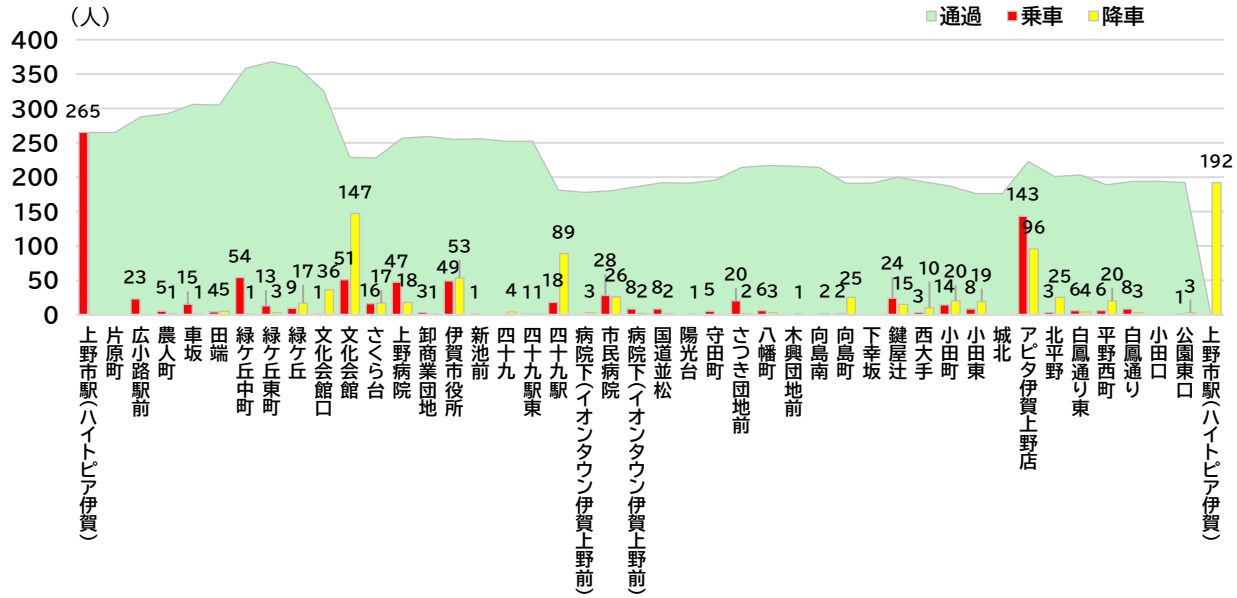
図 4-57 青山行政バス（伊賀神戸線）の利用状況（乗降調査データ）



図 4-58 青山行政バス（伊賀神戸線）の路線図

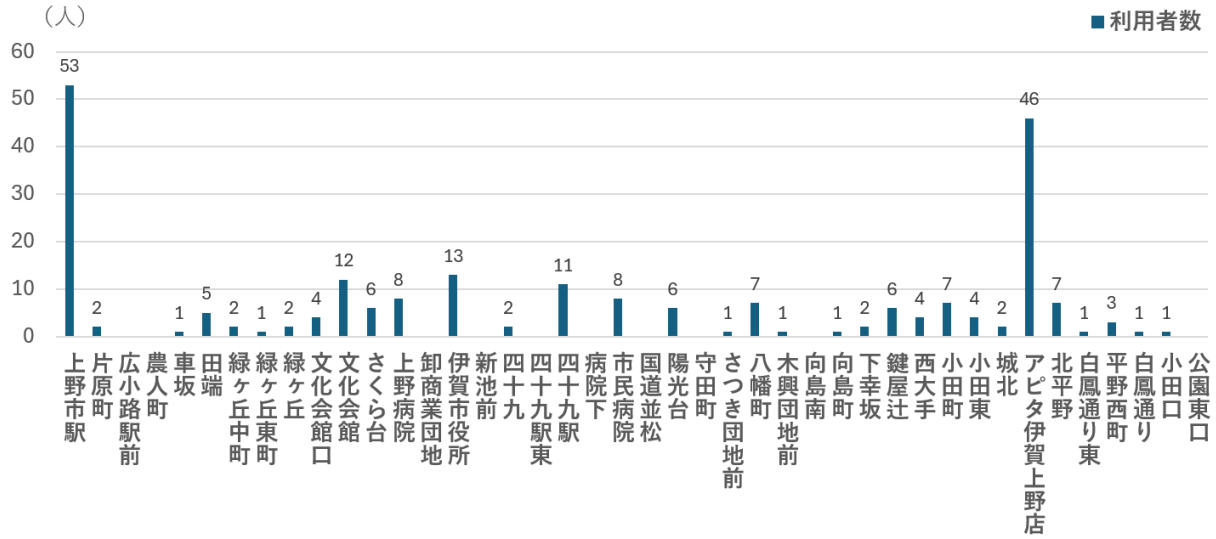
6） コミュニティバス「にんまる」（外回り循環東コース）

コミュニティバス「にんまる」外回り循環東コースの利用状況は、乗車は「上野市駅」が最も多く、次に大型商業施設の「アピタ伊賀上野店」が多くなっています。また、「緑ケ丘中町」「文化会館」「伊賀市役所」も比較的多く乗車しています。降車についても「上野市駅」が最も多く、次いで「文化会館」「アピタ伊賀上野店」「四十九駅」が続きます。



資料：三重交通提供 IC カードデータ（令和 6 年 8 月 1 日～令和 7 年 7 月 31 日の平日合計値）

図 4-59 コミュニティバス「にんまる」（外回り循環東コース）の利用状況（IC カードデータ）



資料：三重交通提供乗降調査データ（令和７年６月 13 日～令和７年６月 19 日連続する７日間の合計値）

図 4-60 コミュニティバス「にんまる」（外回り循環東コース）の利用状況（乗降調査データ）

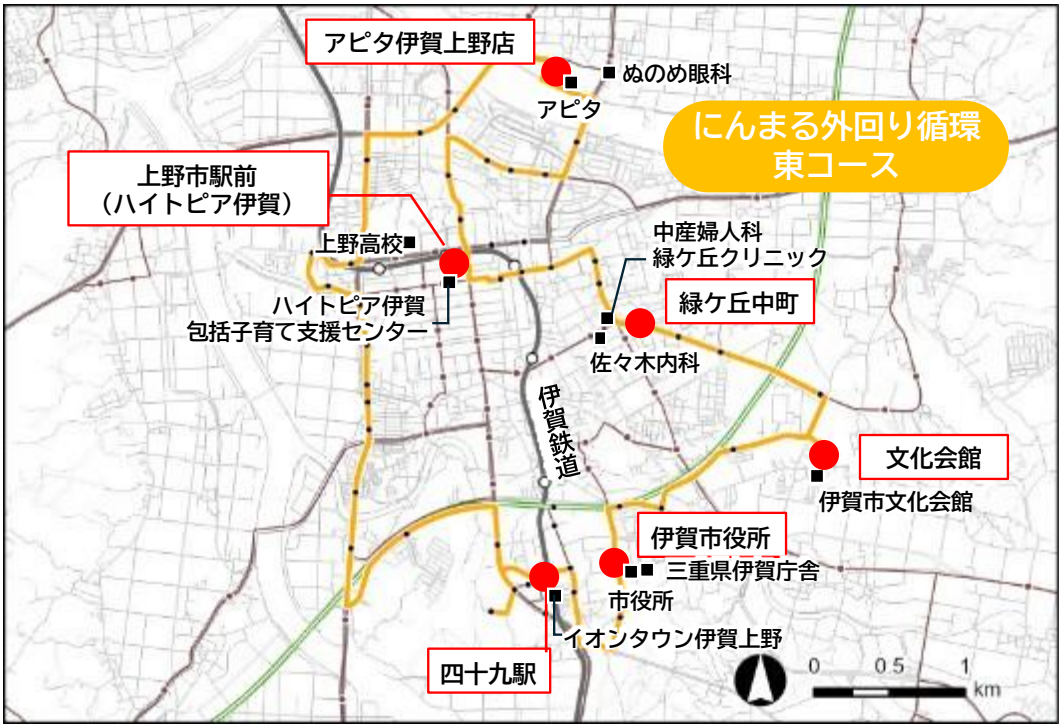
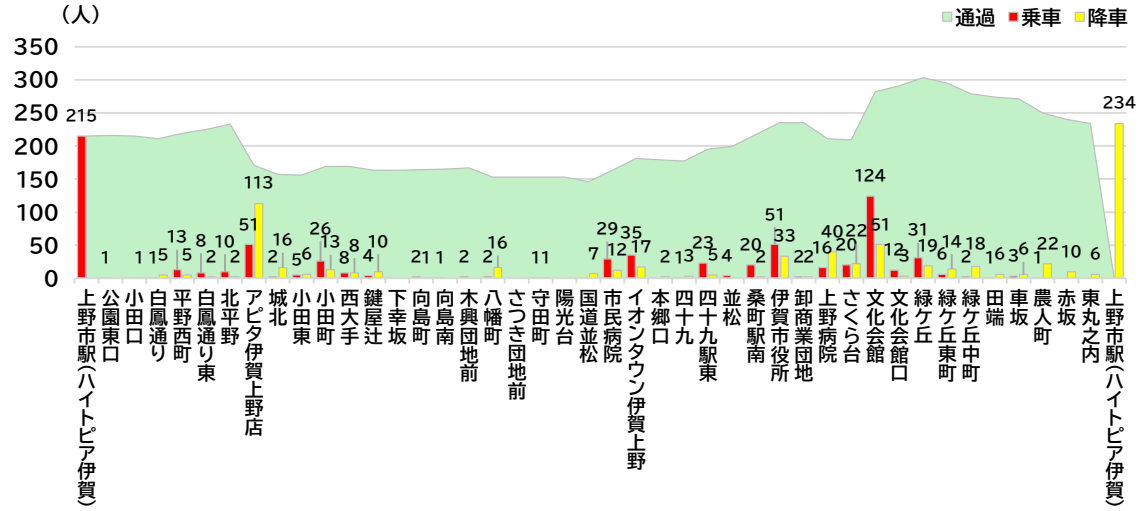


図 4-61 コミュニティバス「にんまる」（外回り循環東コース）の路線図

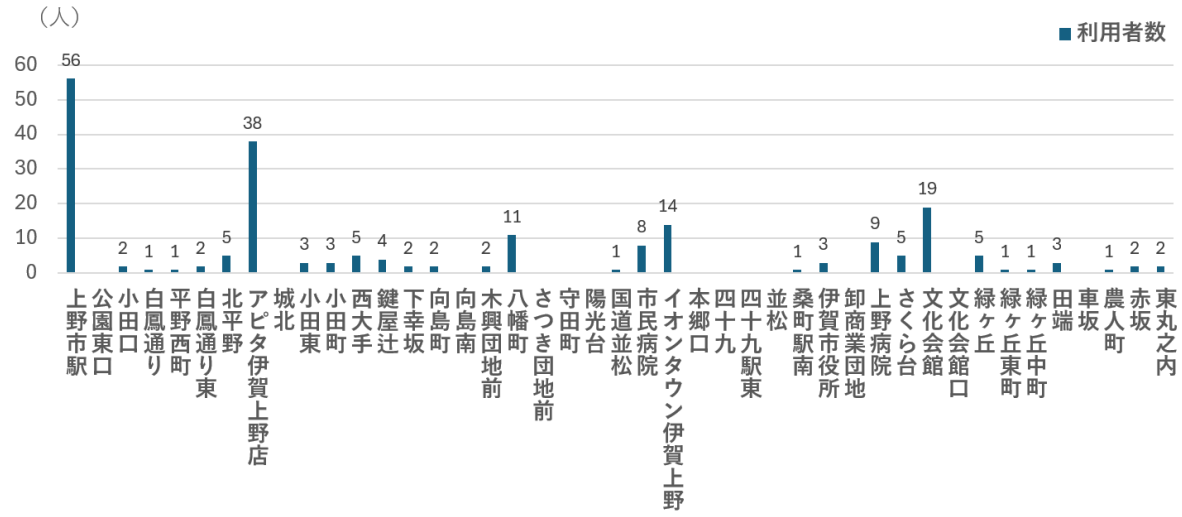
7） コミュニティバス「にんまる」（外回り循環西コース）

コミュニティバス「にんまる」外回り循環西コースの利用状況は、乗車は「上野市駅」が最も多く、次に「文化会館」が多くなっています。また、「アピタ伊賀上野店」「伊賀市役所」も比較的多く乗車しています。降車についても「上野市駅」が最も多く、次いで「アピタ伊賀上野店」「文化会館」が続きます。



資料：三重交通提供 IC カードデータ（令和 6 年 8 月 1 日～令和 7 年 7 月 31 日の平日合計値）

図 4-62 コミュニティバス「にんまる」（外回り循環西コース）の利用状況（IC カードデータ）



資料：三重交通提供乗降調査データ（令和７年６月 13 日～令和７年６月 19 日連続する７日間の合計値）

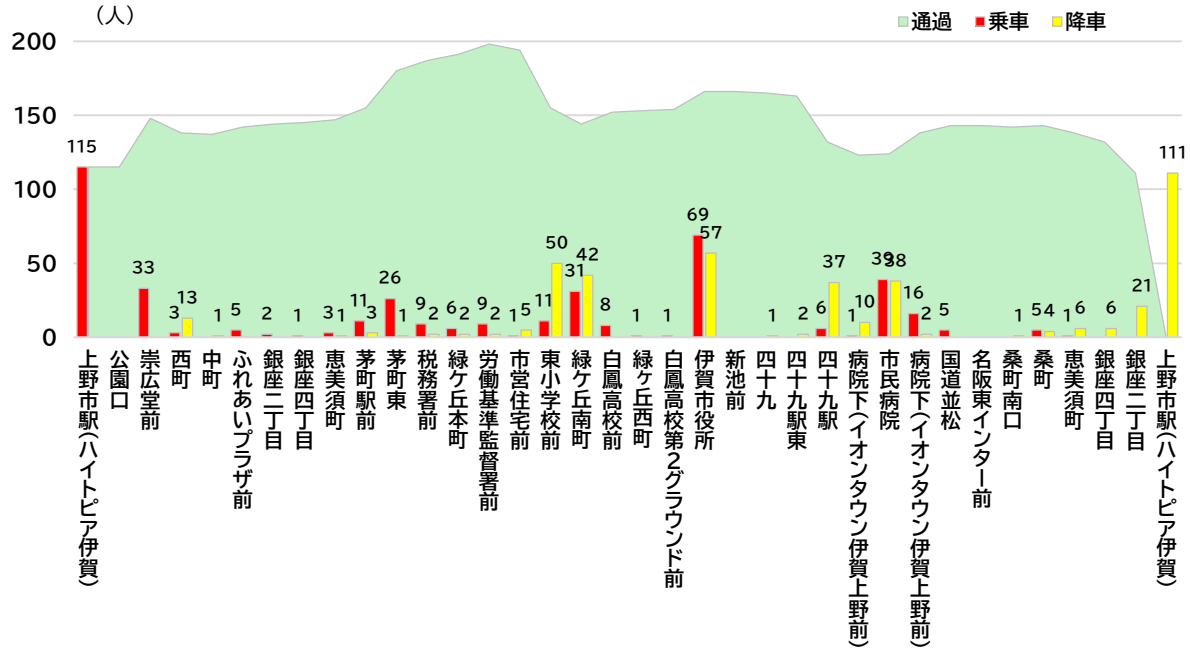
図 4-63 コミュニティバス「にんまる」（外回り循環西コース）の利用状況（乗降調査データ）



図 4-64 コミュニティバス「にんまる」（外回り循環西コース）の路線図

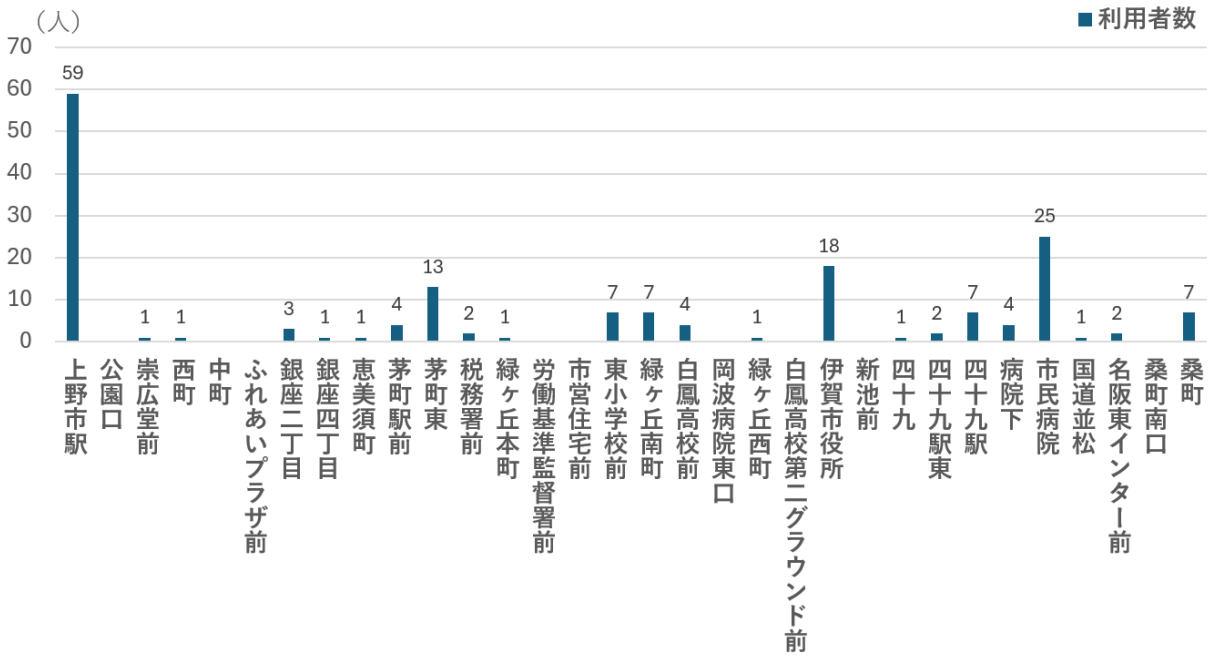
8） コミュニティバス「にんまる」（内回り循環東コース）

コミュニティバス「にんまる」内回り循環東コースの利用状況は、乗車は「上野市駅」が最も多く、次に「伊賀市役所」が多くなっています。また、「市民病院」「崇広堂前」「緑ケ丘南町」も比較的多く乗車しています。降車についても「上野市駅」が最も多く、「伊賀市役所」が続きます。「東小学校前」「緑ケ丘南町」「四十九駅」「市民病院」も比較的降車が目立ちます。



資料：三重交通提供 IC カードデータ（令和 6 年 8 月 1 日～令和 7 年 7 月 31 日の平日合計値）

図 4-65 コミュニティバス「にんまる」（内回り循環東コース）の利用状況（IC カードデータ）



資料：三重交通提供乗降調査データ（令和７年６月 13 日～令和７年６月 19 日連続する７日間の合計値）

図 4-66 コミュニティバス「にんまる」（内回り循環東コース）の利用状況（乗降調査データ）

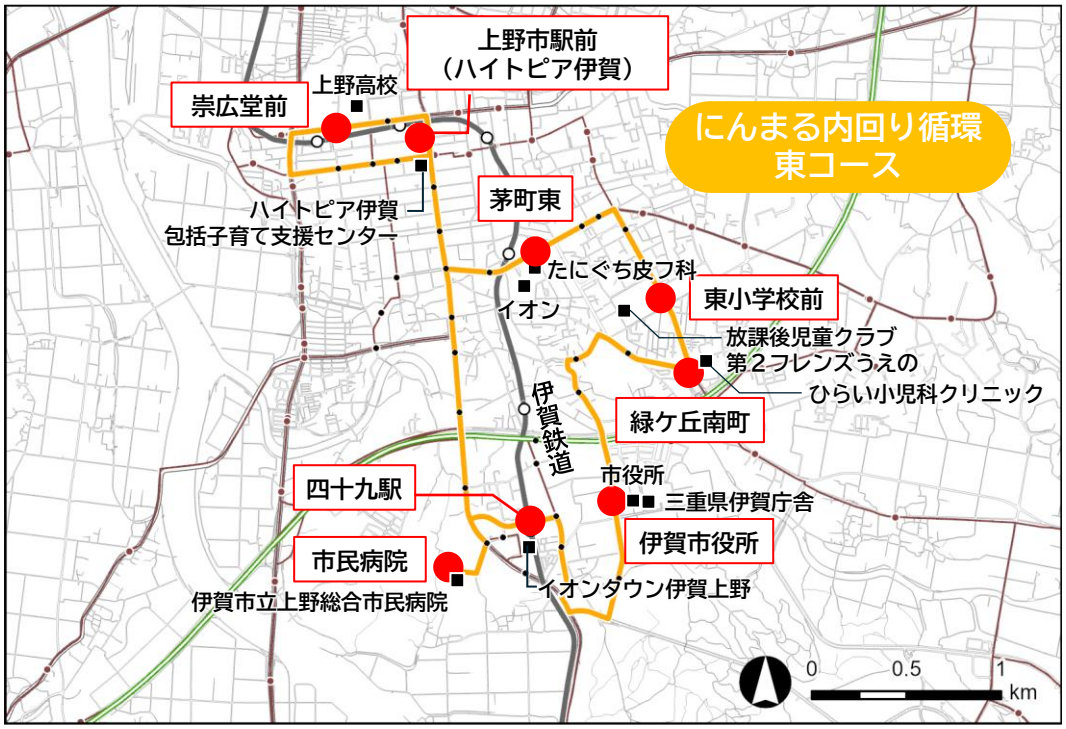
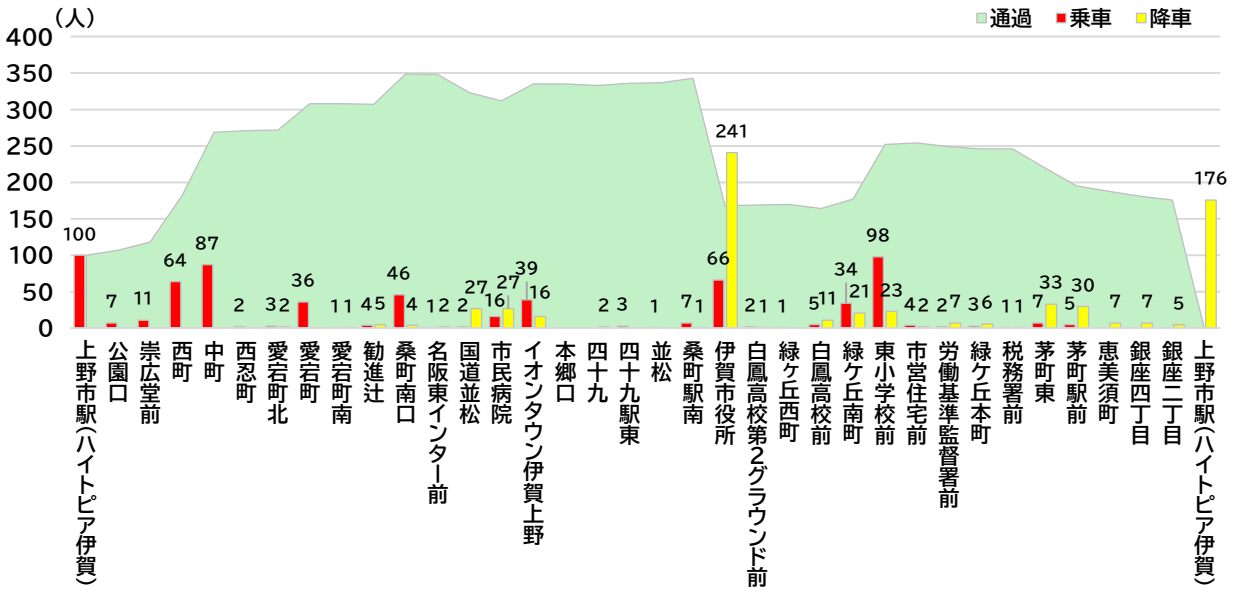


図 4-67 コミュニティバス「にんまる」（内回り循環東コース）の路線図

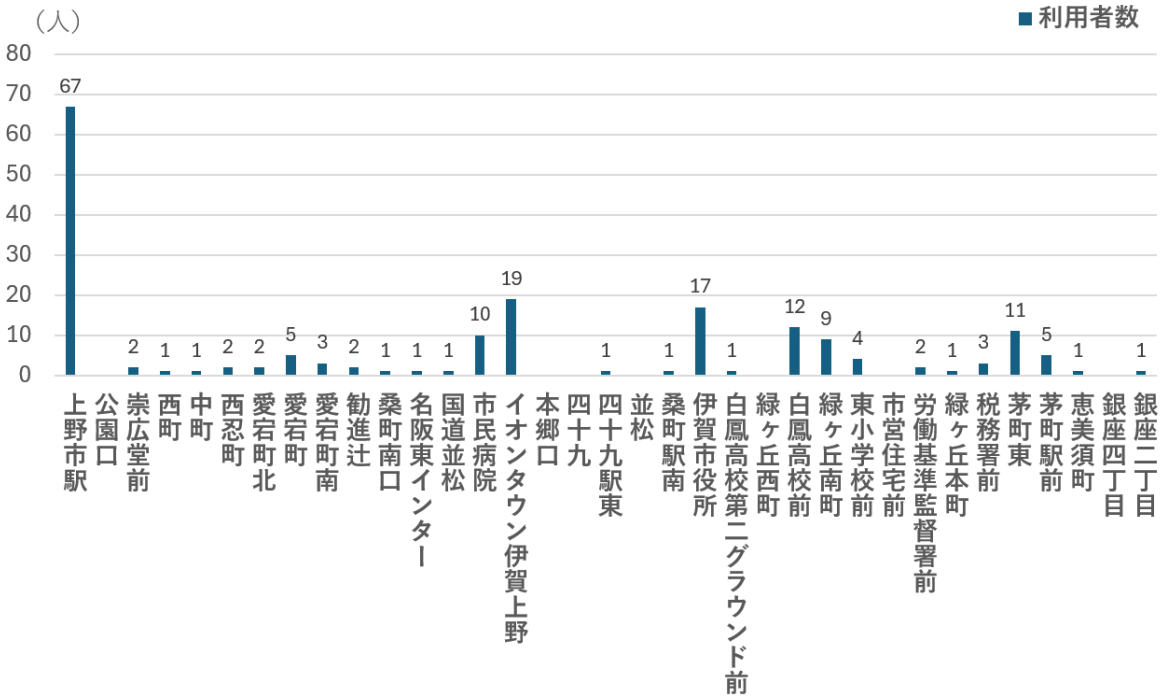
9） コミュニティバス「にんまる」（内回り循環西コース）

コミュニティバス「にんまる」内回り循環東コースの利用状況は、乗車は「上野市駅」が最も多く、次に「東小学校前」「中町」が多く、他には「西町」「伊賀市役所」「桑町南口」なども一定数の乗車利用がみられます。降車については「伊賀市役所」がひと際多く、「上野市駅」が続きます。



資料：三重交通提供 IC カードデータ（令和 6 年 8 月 1 日～令和 7 年 7 月 31 日の平日合計値）

図 4-68 コミュニティバス「にんまる」（内回り循環西コース）の利用状況（IC カードデータ）



資料：三重交通提供乗降調査データ（令和７年６月 13 日～令和７年６月 19 日連続する７日間の合計値）

図 4-69 コミュニティバス「にんまる」（内回り循環西コース）の利用状況（乗降調査データ）

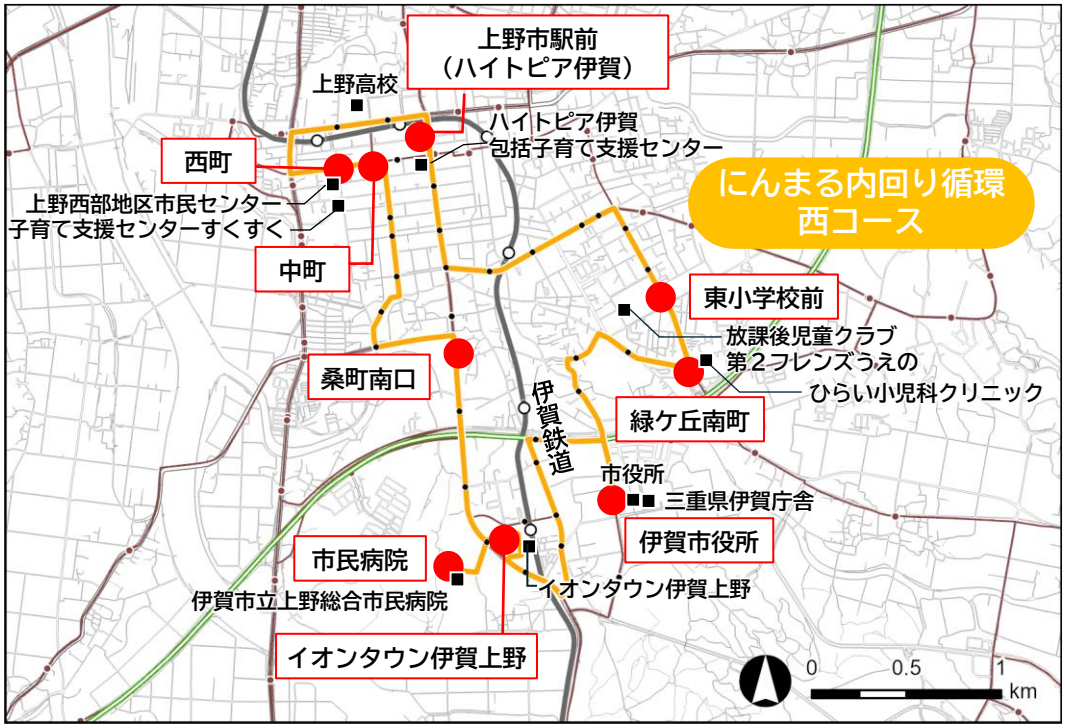


図 4-70 コミュニティバス「にんまる」（内回り循環西コース）の路線図

4-8　その他バス

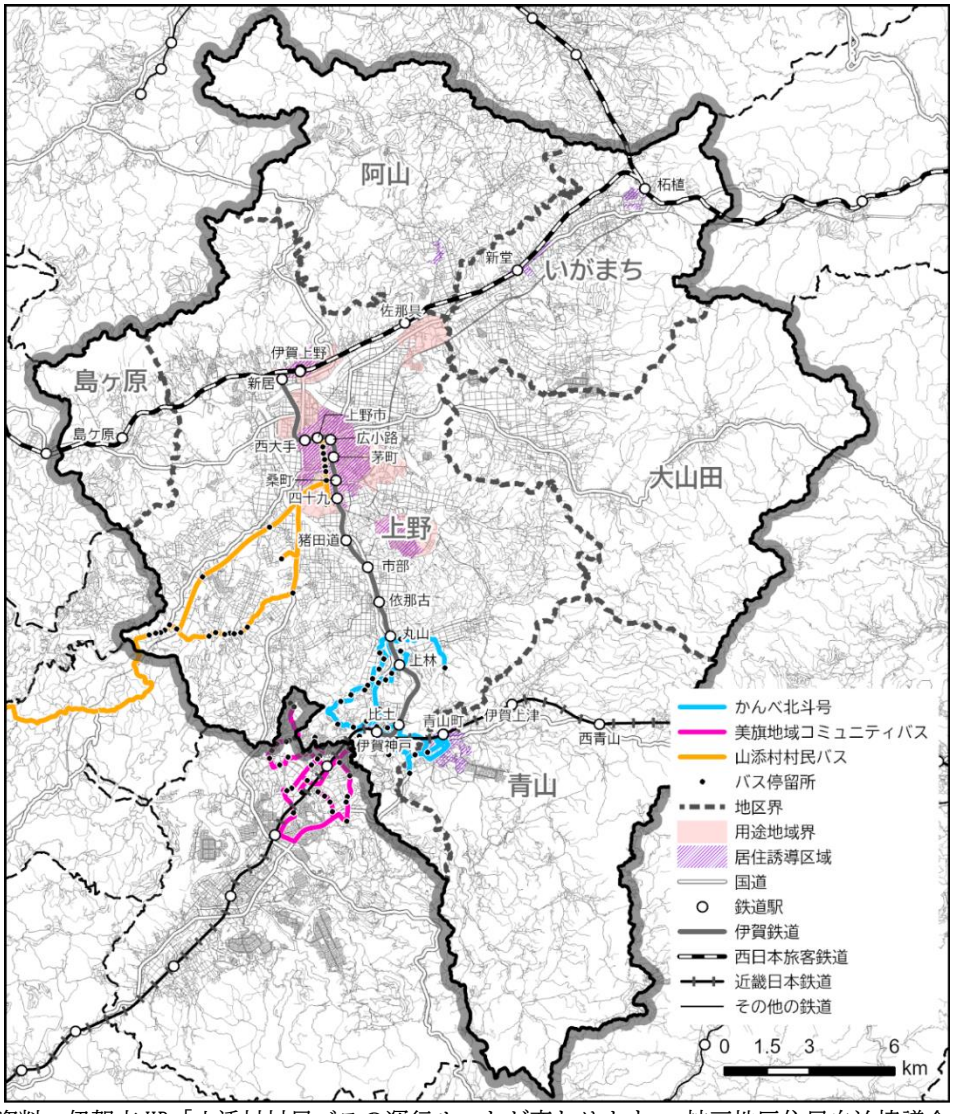
(1) 運行概要

その他市内を運行するバス路線として、神戸地区で運行する「かんべ北斗号」、名張市のコミュニティバスで、美旗地域が運行する「はたっこ号」、山添村が運行し、山添村と上野市駅を結ぶ「山添村民バス（伊賀ルート）」があります。

表 4-19　その他のバスの運行概要

路線名	運行地区・区間	運行主体	日運行本数 運行日	路線の 位置づけ
かんべ北斗号	神戸地区	かんべ地区地域運行バス運営協議会	４本 火・金曜	地域生活交通
美旗地域コミュニティバス「はたっこ号」	美旗地域	美旗地域コミュニティバス運営審議会	８本 平日	
山添村村民バス 伊賀ルート	山添村役場－上野市駅	山添村	８本 平日	

※日運行本数は平日（曜日限定含む）の運行本数の上下合計
※令和 8 年 4 月現在



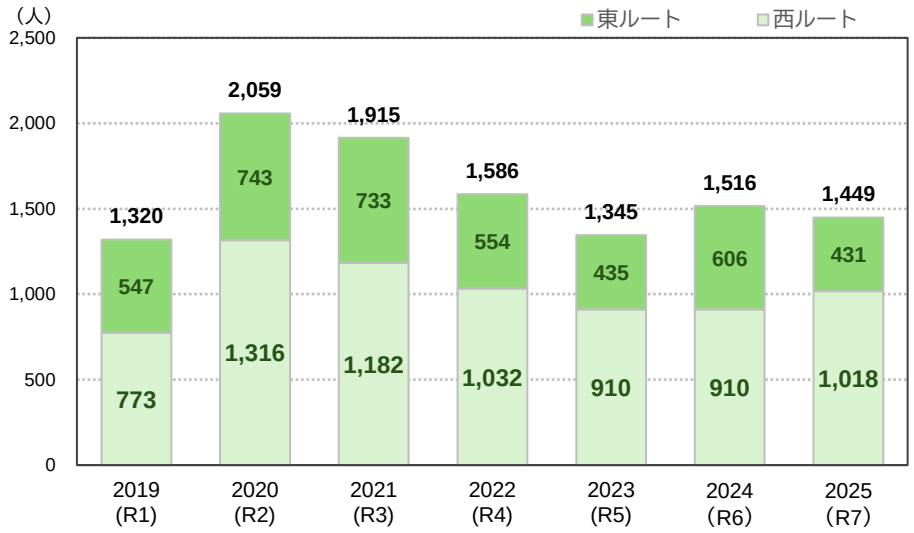
資料：伊賀市 HP「山添村村民バスの運行ルートが変わります」、神戸地区住民自治協議会 HP、名張市 HP

図 4-71　行政バスの路線網

(2) かんべ北斗号の利用者数

かんべ北斗号の利用者数は、運行日を週２回に増加した令和２年度には2,059人の利用がありましたが、その後は利用が減少し、令和７年には、1,449人の利用となっています。

また、東ルートよりも西ルートの利用が多い傾向にあります。

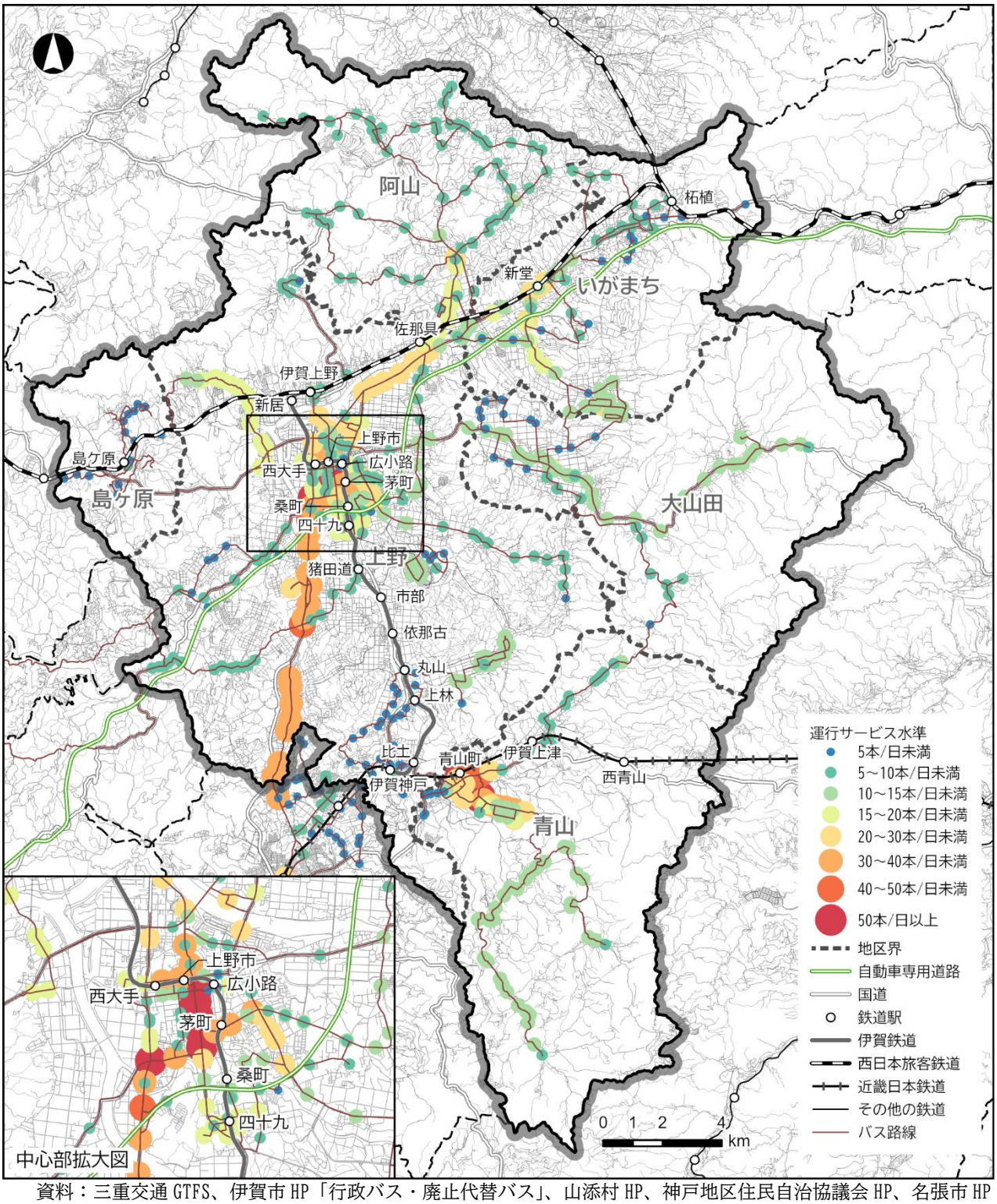


資料：市保有資料

図 4-72　かんべ北斗号の利用者数推移

4-9　バスのサービス水準

バスの運行本数は上野市駅周辺や青山町駅周辺では複数のバス路線が集まるため、高いサービス水準となっていますが、それ以外の各地域では、20 本/日未満のバス停が多くを占め、郊外部は 10 本/日未満のバス停もみられます。



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 4-73　バスのサービス水準（平日）

4-10　バスの将来目標値の算定

最終目標値については、H29 年～R６年のバスの利用者数の経年変化から将来的な傾向を把握するトレンド分析を採用しました。線形近似、指数近似、対数近似の三種類について、コロナ禍のデータを含めた場合と除いた場合のパターンで算定しました。

（コロナ込み：コロナ禍のデータを含む、コロナ抜き：コロナ禍のデータを含まない）

表 4-20 分析結果の 2036 年の利用者数とグラフの適合度

計算方法	2036 年の利用者数	現況値との適合度（R^2 値※）
線形近似（コロナ込み）	-48,526	0.771
指数近似（コロナ込み）	138,351	0.819
対数近似（コロナ込み）	224,422	0.898
線形近似（コロナ抜き）	-24,130	0.904
指数近似（コロナ抜き）	148,453	0.930
対数近似（コロナ抜き）	243,815	0.966

※R^2 値：1 に近いほど現在のグラフと一致している

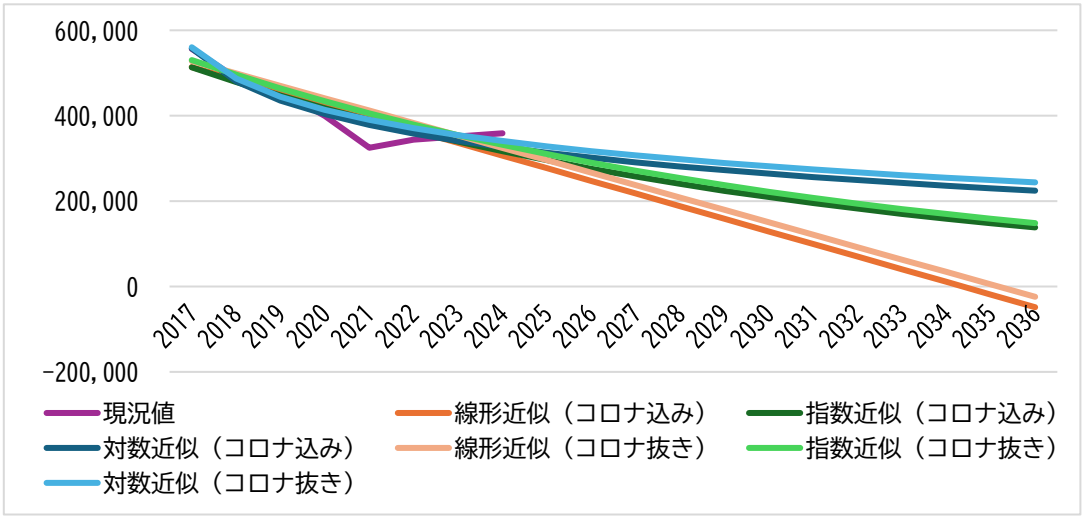


図 4-74　各近似の将来推移

本計画においては、減少が最も緩やかであり、かつ R^2 値も最も高い「対数近似（コロナ抜き）」の値を採用します。

目標値は減少していく予測に対して、施策を行うことで現状を維持するという考えから、目標値を 360,000 人/年としています。

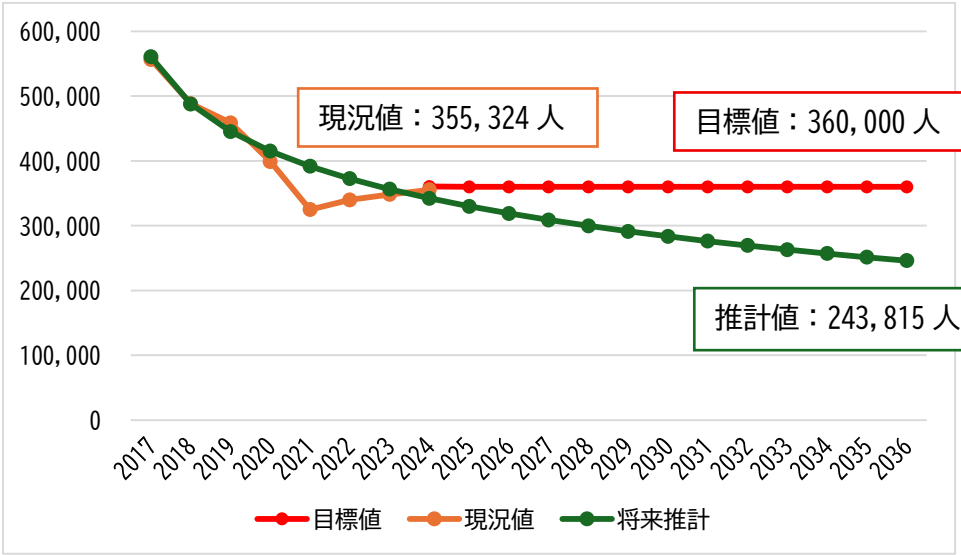


図 4-75　目標値の設定について

4-11　タクシー

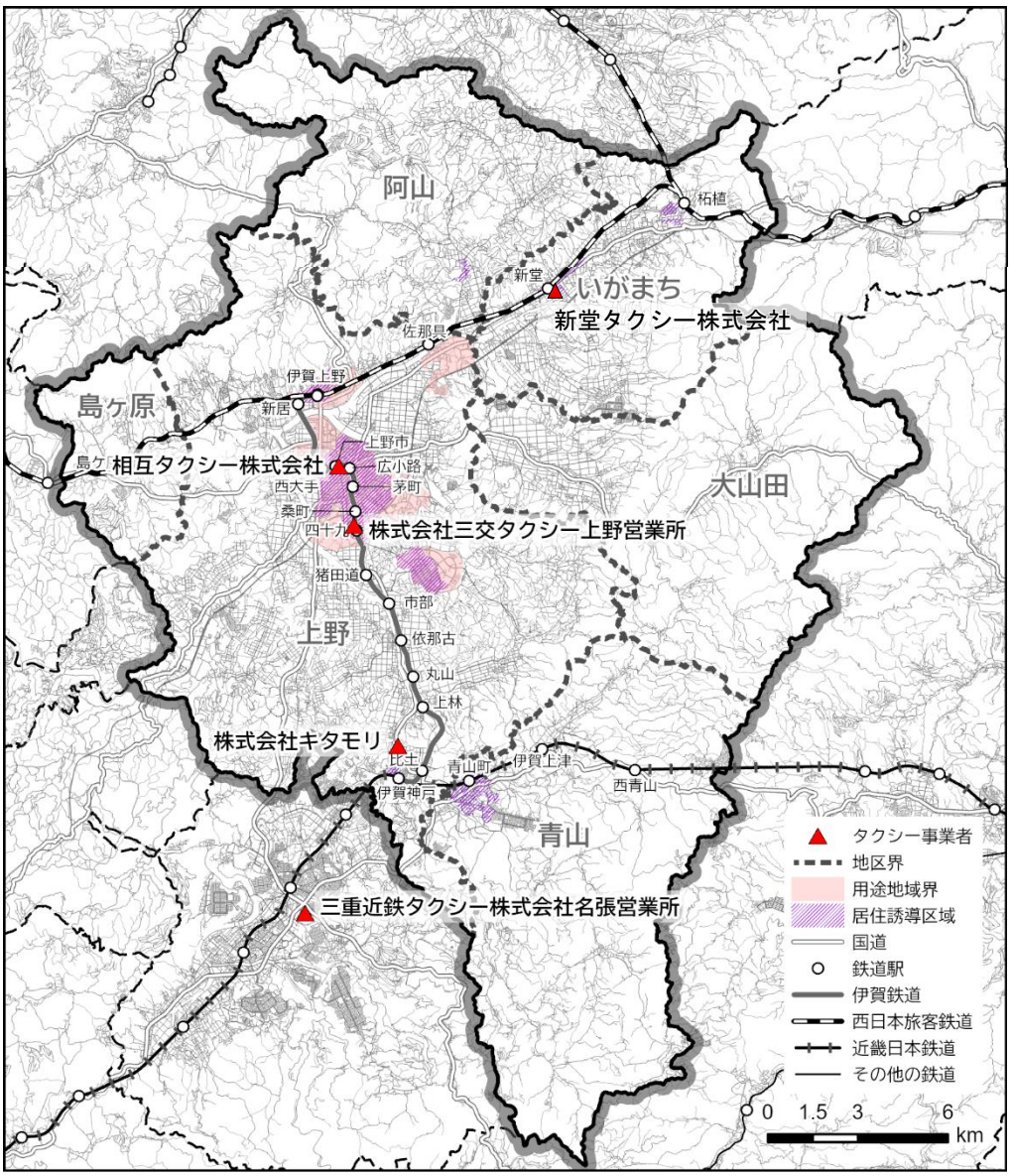
(1) 登録状況

一般社団法人三重県タクシー協会伊賀支部には、以下の５事業者が登録されています。

表 4-21　三重県タクシー協会伊賀支部の事業者一覧

No.	事業者名	住所
1	相互タクシー株式会社	伊賀市上野丸之内 57-20
2	新堂タクシー株式会社	伊賀市新堂 219-1-101
3	株式会社キタモリ	伊賀市古郡 546-1
4	株式会社三交タクシー上野営業所	伊賀市四十九町下教免 1784-18
5	三重近鉄タクシー株式会社名張営業所	名張市蔵持町 522-115

資料：一般社団法人三重県タクシー協会 HP（令和 8 年 1 月時点）



資料：一般社団法人三重県タクシー協会 HP（2025（令和 7）年 10 月時点）

図 4-76　三重県タクシー協会伊賀支部の事業者立地状況

(2) 事業者の現状

運行にあたっては、乗務員不足により台数を増やせないという課題があります。また、伊賀エリアの売上が低いという点も台数が少ない理由となっています。

行政連携の必要性については、イベントなどで需要が見込まれる時には、事前に連絡が入れば、名張エリアのタクシーを配車するといった台数不足解消への対応の可能性を示しています。

表 4-22　タクシー事業者（三重近鉄タクシー）の現状

利用状況について
• 平日、休日ともに 1 日当たり 10～15 人が利用しており、平日は、業務使用によりゆめが丘から伊賀神戸駅間、ホテルと企業間の送迎が多い、また、高齢者の利用も多く、病院や買物に利用されている • 出勤時間に利用が集中するほか、13 時から 18 時の間も利用が多く、車両不足により配車できない場合がある • 2025（令和７）年度は猛暑の影響もあり、利用が前年よりわずかに伸びている
運行台数について
• ２台で運行しており、乗務員の高齢化もあり人がいないため、見直しは難しい • 名張エリアと比較すると、伊賀エリアは売上が低いため行きたがらない
車両更新について
• 更新する場合、導入したい車種がない • ガスの取扱いが減っており、ガススタンドが、名張 1 か所、伊賀は２か所である、最近はガソリン車の導入も増えている
利用促進について
• 企業からの予約を取るようにしているが、拘束時間が長くなり非効率になってしまう
運行に関する課題
• 運転手の高齢化と不足 • 増員して台数を増やしても既存の他事業者と競合してしまう • 運転手不足に伴い、主に朝・夕の時間帯に 1 日 10 回程度配車をお断りしている
運転手確保について
• 75 歳まで雇用を延長
今後の行政との連携について
• イベントの情報を事前にタクシー事業者に伝えるだけでも、名張エリアのタクシーを配車するなどで対応できる • ライドシェアについては注視しており、安全面やトラブルの発生を懸念している • ライドシェア導入にあたっては、需要がある交通空白なのか検討すべき • 夜間タクシー実証については、伊賀は広いため、1 回の乗車での単価が高く、２～３回利用があれば売り上げが見込める

資料：伊賀市地域公共交通計画策定に向けたヒアリング調査
（令和７年 10 月実施　三重県タクシー協会・三重近鉄タクシー株式会社が回答）

4-12 スクールバス

(1) 運行概要

令和７年度は市内の公立小中学校 28 校のうち、16 校でスクールバスを運行しています。登校時間は 1 本、下校時間は 1～２本程度運行しています。大山田小学校や上野南中学校では、100 人以上の児童・生徒がスクールバスを利用していますが、少数の送迎をしている路線も存在します。

なお、私立の桜丘中学校では、近鉄大阪線青山町駅からスクールバスで送迎を行っています。

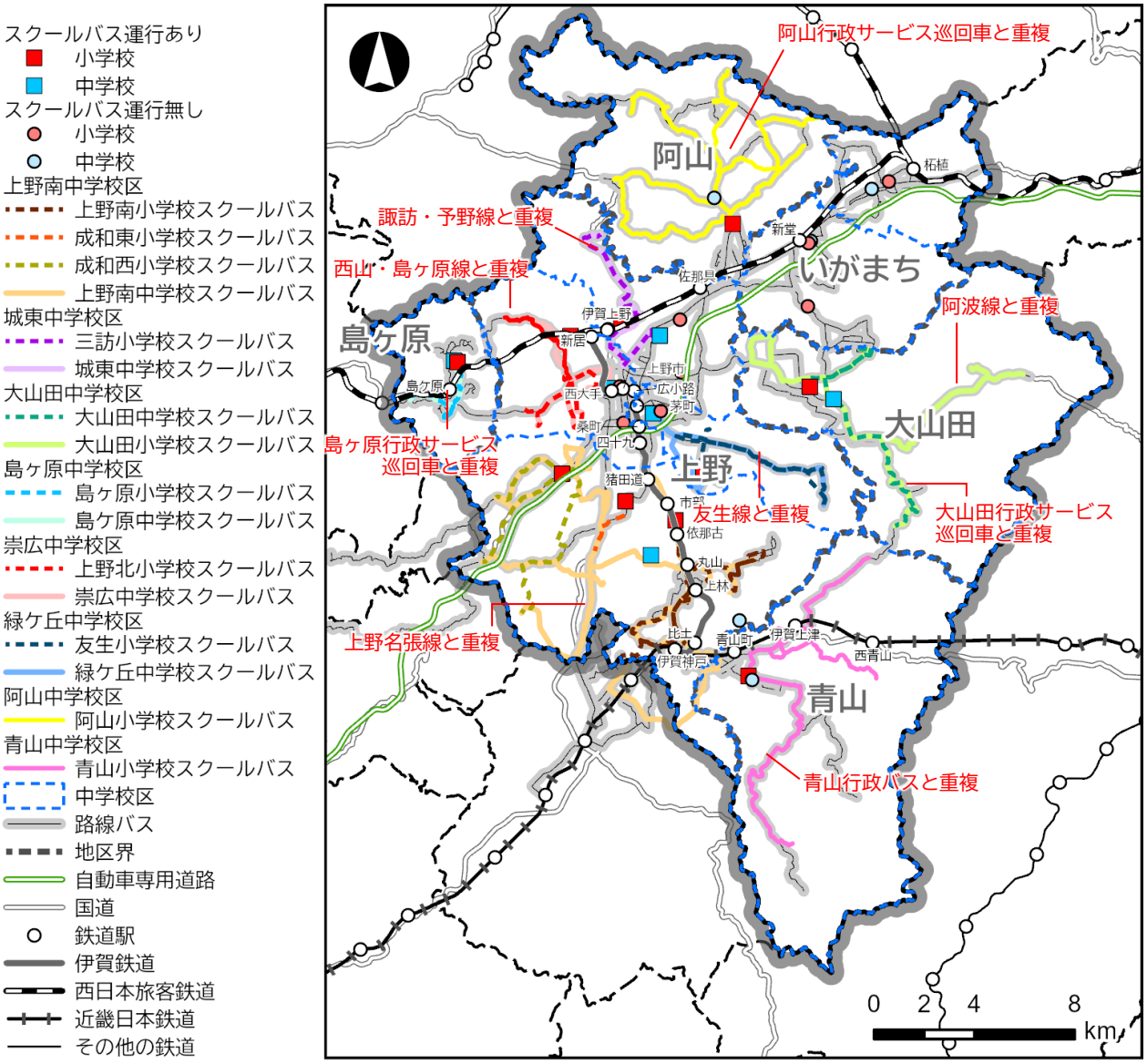
表 4-23　スクールバスの運行概要（令和７年度）

学校名		路線名	利用児童・生徒数（人）		利用割合（参考値※）		全児童・生徒数※（人）
			各路線	合計	各路線	合計	
小学校	上野北小学校	南線	19	43	11%	25%	175
		北線	24		14%		
	友生小学校	喰代・高山線	49	49	13%	13%	364
	上野南小学校	比自岐線	22	80	20%	73%	110
		神戸線 1	26		24%		
		神戸線 2	22		20%		
		きじが台線	10		9%		
	成和東小学校	古山線	17	17	20%	20%	83
	成和西小学校	花垣線	15	47	21%	66%	71
		治田線	16		23%		
		白樫・法花線	16		23%		
	三訪小学校	三訪線	5	5	6%	6%	86
	島ヶ原小学校	―	12	12	19%	19%	64
	阿山小学校	音羽丸柱線	18	77	8%	33%	234
		友田線	20		9%		
		湯舟線	14		6%		
		玉滝線	20		9%		
		槙山線	5		2%		
	大山田小学校	阿波線	40	166	18%	73%	227
		大沢線	117		52%		
		布引線	9		4%		
	青山小学校	滝線	17	27	5%	8%	348
		高尾種生線	7		2%		
		奥鹿野・下川原線	3		1%		
		小計		523		30%	1,762
中学校	崇広中学校	長田線	15	53	4%	13%	399
		新居線	38		10%		
	緑ケ丘中学校	ゆめが丘線	136	144	28%	30%	486
		高山線	8		2%		
	城東中学校	三田線	36	41	13%	15%	280
		諏訪線	5		2%		
	上野南中学校	比自岐線	8	116	4%	65%	179
		猪田道線	6		3%		
		上神戸線	17		9%		
		きじが台線	10		6%		
		大野木線	23		13%		
		白樫線	25		14%		
		大滝線	14		8%		
		治田線	13		7%		
	島ヶ原中学校	―	5	5	15%	15%	34
	大山田中学校	布引線	3	3	3%	3%	103
		小計		362		9%	3,899

資料：市保有資料

(2) スクールバス路線網

スクールバスの運行ルートでは、運行距離が長い路線があるほか、阿山小学校の音羽丸柱線、友田線、槙山線と、阿山行政サービス巡回車、大山田小学校の阿波線と営業路線の阿波線など、路線によっては路線バスや行政バス等とルートが重なっている路線があります。



資料：市保有資料より作成

図 4-77　スクールバス路線網

(3) 学生の移動

スクールバスの運行にあたっては、多額の委託料や、ドライバー不足などの課題が生じており、可能な範囲でスクールバスから路線バス活用への転換を実施しています。車両活用や一般混乗にあたっては、安全面の確保や保護者の理解などが実現に向けた大きな課題となります。

表 4-24　学生の移動に関する現状

スクールバスの利用状況について
• 車両サイズを利用者数に合せており、空席なく運行している • 大山田小学校の大沢線の利用者が年々増加している
スクールバスの運行について
• 交通事業者への運行委託料は、小学校 130,902 千円、中学校 92,835 千円、直営は 10,647 千円、車両リース料は２台分で 907 千円である（令和６年度実績） • 委託の場合、委託料が多額で、また事業者のドライバー不足もあり、路線を増やすことができない • 直営の場合もドライバーの高齢化が進んでおり、募集しても応募がない状況
スクールバスの車両について
• 交通事業者へ委託する場合は事業者の車両を使用、登下校時以外は事業者が活用 • 直営の場合は、登下校時以外でも、スクールバス用の車両を別用途に利用することは運用上許可していない
スクールバスと路線バス・行政バスの役割分担について
• スクールバスから路線バスへ転換できるところは既に実施 • 下校時間が学年によりバラバラであるため路線バス時刻に合せることが難しい
路線バスの利用促進について
• 路線バスの乗り方を知らない児童・生徒が多いため、乗り方教室は効果が見込める
一般混乗の可能性
• 保護者の理解を得ることが難しい • 一部の路線だけだと、なぜその路線だけ、ということになってしまうため、実施するのであれば全路線を対象に、保護者に理解を得る必要がある。

資料：伊賀市地域公共交通計画策定に向けたヒアリング調査（令和 7 年 9 月実施　伊賀市教育委員会が回答）

4-13 送迎バス

(1) 病院送迎

令和７年11月時点で、上野地域上之庄の「岡波総合病院」、上野地域小田町の「たけざわクリニック」、阿山地域馬場の「河合診療所」で、送迎バスを運行しています。

「岡波総合病院」では、旧病院（桑町）～病院間を毎日無料で運行しており、平日は９時から 19 時の間に８往復、土日祝日は６往復の運行となっています。

「たけざわクリニック」では、診療のない木曜日・日曜祝日を除き、上野市駅～クリニック間を、９時から 15 時の間に６往復、JR 伊賀上野・東高倉温泉団地～クリニック間を５往復（土曜のみ病院発 JR 伊賀上野行が１本追加）運行、月・水・金曜日には、９時から 12 時の間に諏訪～クリニック間を２往復運行しています。また、透析患者については、個別送迎にも対応しています。

(2) 企業送迎

ゆめが丘地区に立地する企業が従業員向けの送迎バスを運行しています。

(3) 自動車学校送迎

「上野自動車学校」では、２通りの送迎バスを運行しています。

ひとつは、上野地域内を毎日循環するバスで、１日 14 本運行しています。上野市駅や伊賀上野駅、旧農業高校前を運行するルートとなっています。

もうひとつは、予約に応じて指定した場所まで送迎するバスが日曜日を除き運行しており、市内のほぼ全域、および一部隣接市町村まで対応しています。

(4) お買物バス

上野地域、いがまち地域、阿山地域、青山地域の各地域で、自治協議会や NPO、社会福祉協議会が主体となり、お買物バスを運行しています。

表 4-25　お買物バス運行状況（令和７年 10 月末時点）

地域	お買物バス運行地域
上野地域	上野西部、八幡、花之木、長田、新居、三田、府中、ゆめが丘 猪田、
いがまち地域	（地域の指定なし）
阿山地域	丸柱、鞆田
青山地域	桐ヶ丘、上津、高尾、霧生、阿保、博要

(5) その他送迎

「メナード青山リゾート」では伊賀神戸駅から施設間の送迎バスを伊賀神戸駅発９本、リゾート発８本で運行しています。上野地域の「ホテルサンピア」では上野市駅からの無料送迎バスを平日のみ４往復運行しています。

また、伊賀神戸駅ではゴルフ場の送迎者が見られるなど、民間事業者により来訪者向けの送迎サービスが提供されています。

4-14 福祉有償運送

(1) 事業者の登録状況

伊賀市では、高齢や障がい等の理由から、公共交通機関を利用して移動することが困難な方を対象に、通院、通所、レジャー等を目的に有償で行う「福祉有償運送」のサービスがNPO法人や社会福祉法人等により行われています。

利用者は、事前に事業所への登録が必要です。

伊賀市内では以下の16件の事業所が登録されており、事業所合計で令和５年度は延べ21,686件※の利用がありました。

表 4-26 福祉有償運送登録事業者一覧（令和６年９月末時点）

No.	事業者名	会員数（人）	運転者数（人）	運行状況※1（件/年）	運送区間
1	社会福祉法人 伊賀市社会福祉協議会	25	10	487	伊賀市
2	社会福祉法人 いがほくぶ	27	5	516	伊賀市
3	特定非営利活動法人 さんぽ倶楽部	279	8	4,236	伊賀市
4	社会福祉法人 伊賀市社会事業協会	70	7	3,441	伊賀市、名張市
5	社会福祉法人 鶯鳴会	27	9	731	名張市、伊賀市
6	特定非営利活動法人 スリー・ディ	60	13	1,377	名張市、伊賀市
7	特定非営利活動法人 アイ・コラボレーション伊賀	35	5	239	伊賀市、名張市
8	特定非営利活動法人 ささゆり	28	13	494	伊賀市
9	特定非営利活動法人 ハッピーファーム MKT	24	5	620	伊賀市、名張市
10	特定非営利活動法人 福祉タクシーいとぐるま	104	3	1,560	伊賀市
11	特定非営利活動法人 ケアセンターなの花	208	4	1,458	伊賀市
12	社会福祉法人 敬親会	22	7	1,279	名張市、伊賀市
13	社会福祉法人 名張育成会	58	10	855	名張市、伊賀市、津市、奈良市
14	特定非営利活動法人 とんぼ池山荘	27	13	594	名張市、伊賀市
15	医療法人(社団) 寺田病院	42	8	312	名張市
16	一般社団法人ほっとライフサービス	272	5	547※2	名張市、伊賀市

※１：運行状況は令和5年度実績

※２：一般社団法人ほっとライフサービスは、令和6年2月より運行

資料：伊賀地区福祉有償運送等運営協議会

(2) 事業者の現状

福祉有償運送の実施にあたっては、ドライバーの高齢化や、収支面の課題があり、事業の維持が難しい状況となっています。

福祉有償運送が必要な方は、路線バスなどの利用も困難な場合が多く、通院手段の確保のためにも、行政による事業支援の必要性を認識しています。

表 4-27　福祉有償運送事業者の現状

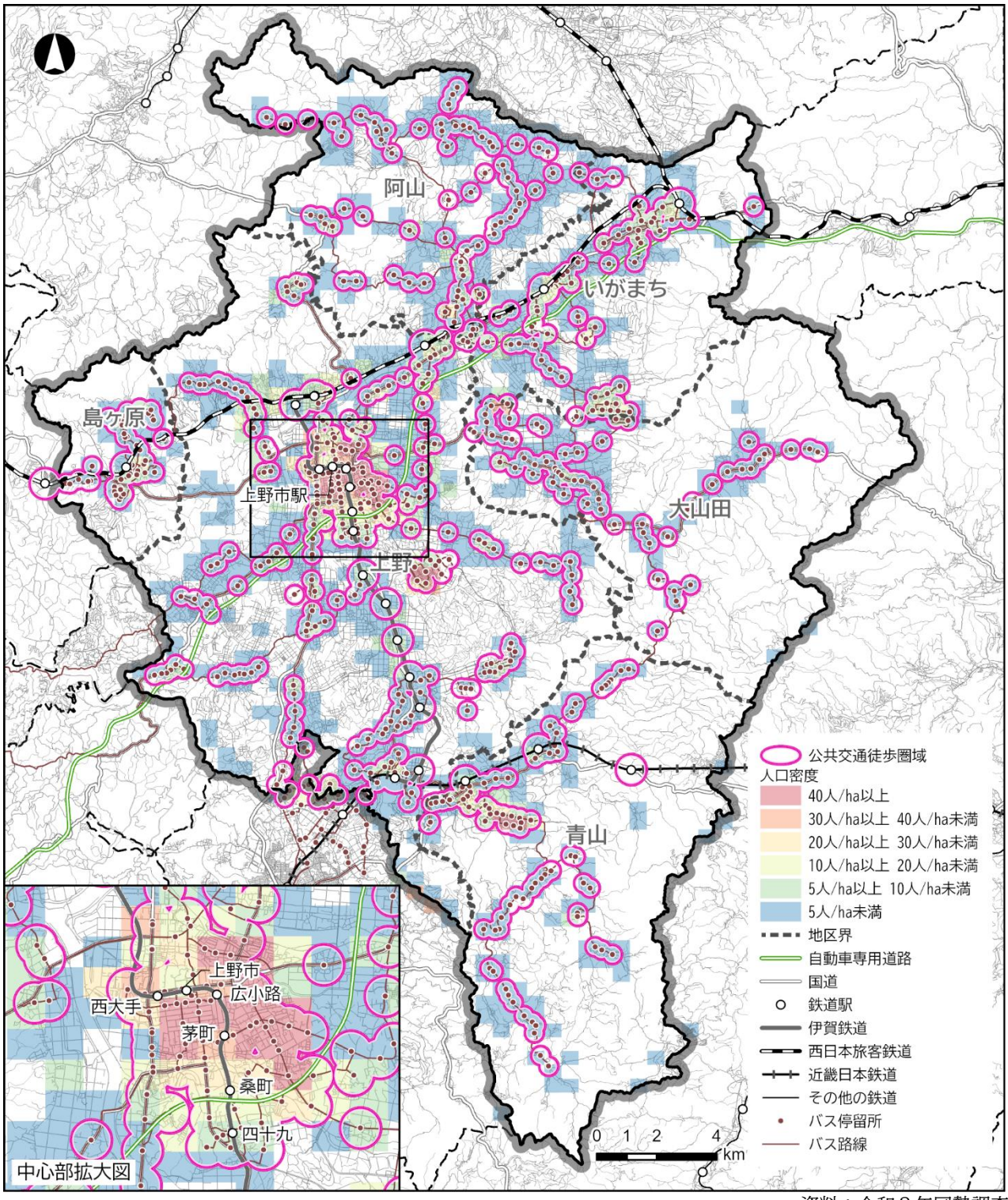
市内の福祉有償運送サービスの実施状況	
	• ドライバーの高齢化により登録事業者が減少傾向にある • 各地域に事業者が 1 者以上いるため、全地域カバーできてはいるが、充実していない場合は社会福祉協議会で対策を検討 • 講習を実施しているがドライバーが集まらない • 利用者のことを考えると利用料金を上げられないが、車両の維持に経費がかかるため、収支は厳しい
市内の福祉有償運送サービスの利用状況	
	• 利用の希望者は増加傾向だが、受け入れが困難な状況 • 利用は大半が通院で、朝と夕方の移動が多い
空き時間の活用の可能性	
	• 空いている時間であれば、一般の方の送迎も可能だが、福祉有償運送の利用時間帯（主に朝・夕）と重なる可能性が高い
公共交通を活用した移動について	
	• 高齢者で介護や支援が必要な方は、バス停までいくことが困難になっている • 市街地の周辺部でもバスの本数が少ない、バス代が高い、行政バスの乗り継ぎが悪いなどで利用する人が少ないのが現状 • 自家用車の利用が多く、自家用車に乗れない状況となると、公共交通の利用も厳しい状況である場合がある
公共交通事業者との連携について	
	• 高齢者、学生は市内一律料金にする、75 歳以上無料にするなどの料金施策により、できるだけ安く利用できるようにする • 買い物についてはお買物バスや、移動販売などもあるが、通院手段の確保が問題であるため、福祉有償運送事業者への補助や助成があるとよい

資料：伊賀市地域公共交通計画策定に向けたヒアリング調査（令和 7 年 9 月実施　社会福祉協議会が回答）

4-15　鉄道・バスのカバー圏域

鉄道駅 500m、バス停 300mをカバー圏域とした場合の鉄道・バスのカバー圏域図を以下に示します。上野地域の市街地など、人口密度の比較的高い地域は概ねカバーされていますが、郊外部・中山間地域の低密度な居住地については、公共交通のカバー圏外となっている地域が存在します。

なお、公共交通のカバー圏域の人口割合は 71.2%となっています。



資料：令和２年国勢調査

図 4-78　鉄道・バスのカバー圏域

4-16　情報提供

令和７年 10 月時点のスマートフォンや PC で利用可能な主な乗換案内 WEB サービスでの、各路線の情報提供は以下のとおりです。鉄道および営業路線バス、廃止路線バスは最新の情報が検索できますが、行政バスおよびその他のバスについては、情報提供されていない路線があります。

表 4-28　主な乗換案内サービスの情報提供の状況

主な乗換案内サービス		駅すぱあと	駅探	NAVITIME	乗換案内	Yahoo 路線情報	Google map
鉄道	JR 関西本線 JR 草津線	○	○	○	○	○	○
	近鉄大阪線	○	○	○	○	○	○
	伊賀鉄道	○	○	○	○	○	○
営業路線バス	上野名張線	○	○	○	○	○	○
	阿波線	○	○	○	○	○	○
	玉滝線	○	○	○	○	○	○
	桐が丘線	○	○	○	○	○	○
廃止代替バス	月瀬線	○	○	○	○	○	○
	諏訪・予野線	○	○	○	○	○	○
	西山・島ヶ原線	○	○	○	○	○	○
	柘植線	○	○	○	○	○	○
	友生線	○	○	○	○	○	○
行政バス	青山行政バス	○	×	○	○	○	○
	上野コミュニティバス	○	×	○	○	○	○
	いがまち行政サービス巡回車	○	×	○	○	○	○
	島ヶ原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	×	×	×	×	×	×
その他バス	かんべ北斗号	×	×	×	×	×	×
	美旗地域コミュニティバス「はたっこ号」	○	×	○	○	○	○
	山添村村民バス伊賀ルート	×	×	○	×	×	×
備考	コンテンツプロバイダ	ヴァル研究所	駅探	ナビタイムジャパン	ジョルダン	ヴァル研究所	ジョルダン Google

※予約制の便は検索対象外

4-17 乗継時間

(1) 乗継時間整理の対象駅

伊賀市の主要駅における、鉄道同士の乗り継ぎ状況を整理しました。対象とする駅は、伊賀鉄道と乗り継ぎが発生する鉄道駅としました。

表 4-29 乗継時間整理の対象駅

No.	駅	対象路線
1	伊賀上野駅	伊賀鉄道⇔JR 関西本線
2	伊賀神戸駅	伊賀鉄道⇔近鉄大阪線

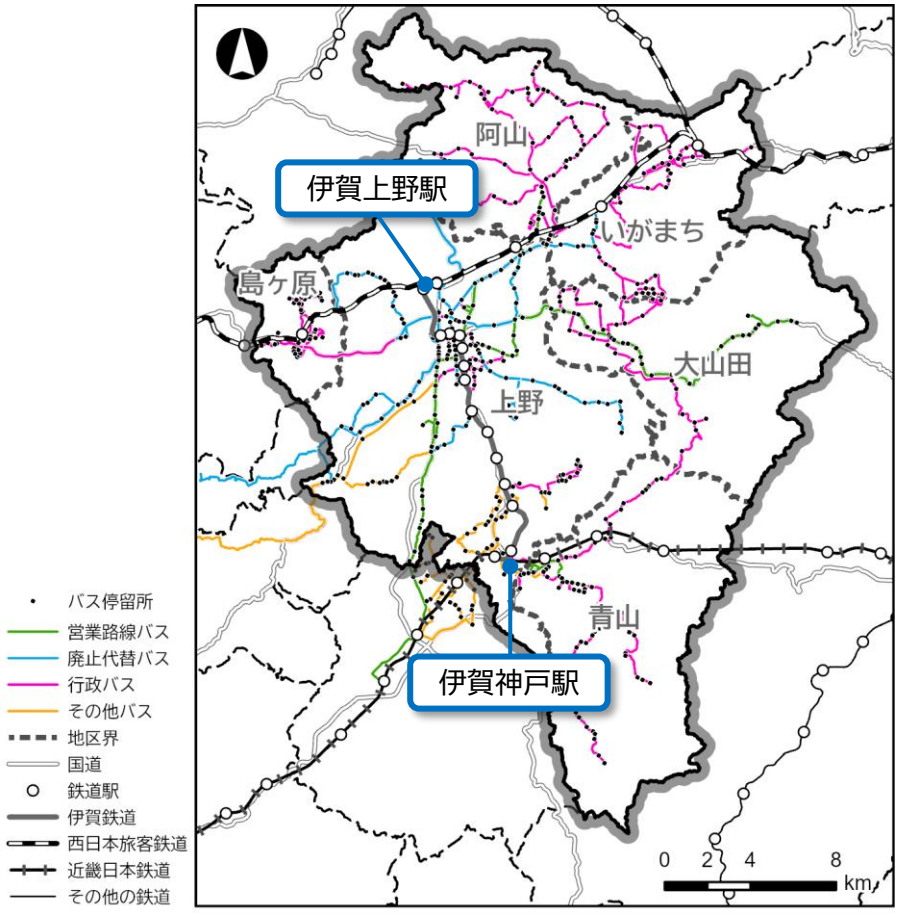


図 4-79 乗継時間整理の対象駅

（2） 伊賀上野駅（伊賀鉄道⇔JR 関西本線）

伊賀上野駅での乗継時間については、朝ピーク（始発から８時台）と夕方ピーク（17 時台～終電）の、加茂・奈良方面、柘植・亀山方面それぞれについて、伊賀鉄道の到着・出発時間に対する、JR 関西本線との乗継時間を整理しました。

朝ピークにおいては、柘植・亀山方面への乗り継ぎで、25 分の待ち時間が発生する便が 1 便ありますが、その他は 20 分以内に接続しています。

夕方ピークにおいては、柘植・亀山方面からの乗り継ぎでは 10 分以内に接続便があるのに対し、加茂・奈良方面からの乗り継ぎでは、19 時台、20 時台では 20 分以上の待ち時間が発生します。

表 4-30　朝ピーク・加茂・奈良方面への乗継

伊賀鉄道 到着時刻		加茂・奈良方面への乗継	
			乗継時間
6:07	▶	6:11	4分
6:38	▶	6:51	13分
7:07	▶	7:13	6分
7:37	▶	7:54	17分
8:47	▶	8:55	8分

表 4-31　朝ピーク・柘植・亀山方面への乗継

伊賀鉄道 到着時刻		柘植・亀山方面への乗継	
			乗継時間
6:07	▶	6:10	3分
6:38	▶	6:50	12分
7:07	▶	7:32	25分
8:06	▶	8:12	6分
8:47	▶	8:54	7分

表 4-32　夕方ピーク・加茂・奈良方面からの乗継

加茂・奈良方面から乗継			伊賀鉄道 発車時刻
到着時間	乗継時間		
17:19	11分	▶	17:30
17:47	4分	▶	17:51
18:25	6分	▶	18:31
18:57	5分	▶	19:02
19:50	25分	▶	20:15
20:38	26分	▶	21:04
21:58	5分	▶	22:03

表 4-33　夕方ピーク・柘植・亀山方面からの乗継

柘植・亀山方面から乗継			伊賀鉄道 発車時刻
到着時間	乗継時間		
17:28	2分	▶	17:30
18:25	6分	▶	18:31
19:25	8分	▶	19:33
20:12	3分	▶	20:15
21:02	2分	▶	21:04
22:00	3分	▶	22:03

○分	～5分以内
○分	6～10分以内
○○分	11分以上

(3) 伊賀神戸駅（伊賀鉄道⇔近鉄大阪線）

伊賀神戸駅での乗継時間については、朝ピーク（始発から８時台）と夕方ピーク（17 時台～終電）の、名張・大阪方面、伊勢中川方面それぞれについて、伊賀鉄道の到着・出発時間に対する、近鉄大阪線の特急と特急以外との乗継時間を整理しました。

朝ピークにおいては、名張・大阪方面、伊勢中川方面ともに特急列車への乗り継ぎで、20 分以上の待ち時間が発生する便がありますが、普通列車は概ね 15 分以内の待ち時間で乗り継ぎが可能です。

夕方ピークにおいては、ほとんどの便で 15 分以内の待ち時間で乗り継ぎが可能で、待ち時間が長いものでも、20 分程度となっています。

表 4-34　朝ピーク・名張・大阪方面への乗継

伊賀鉄道到着時刻		名張・大阪方面への乗継			
		特急	乗継時間	特急以外	乗継時間
5:38	▶	6:07	29分	5:40(急)	2分
6:21	▶	6:24	3分	6:27(快)	6分
6:51	▶	6:54	3分	7:00(快)	9分
7:19	▶	7:35	16分	7:27(急)	8分
7:47	▶	7:53	6分	7:49(急)	2分
8:15	▶	8:17	2分	8:19(急)	4分
8:52	▶	9:33	41分	9:03(普)	11分

表 4-35　朝ピーク・伊勢中川方面への乗継

伊賀鉄道到着時刻		伊勢中川方面への乗継			
		特急	乗継時間	特急以外	乗継時間
5:38	▶	5:47	9分	5:44(普)	6分
6:21	▶	-	-	6:33(急)	12分
6:51	▶	7:08	17分	6:53(急)	2分
7:19	▶	7:28	9分	7:22(急)	3分
7:47	▶	8:09	22分	7:51(急)	4分
8:15	▶	8:30	15分	8:18(普)	3分
8:52	▶	9:10	18分	8:59(急)	7分

表 4-36　夕方ピーク・名張・大阪方面からの乗継

名張・大阪方面から乗継					伊賀鉄道発車時刻
特急	乗継時間	特急以外	乗継時間		
17:11	3分	16:52(急)	22分	▶	17:14
-	-	17:33(急)	6分	▶	17:39
18:11	14分	18:19(急)	6分	▶	18:25
18:45	11分	18:39(急)	17分	▶	18:56
19:14	6分	19:11(急)	9分	▶	19:20
19:47	8分	19:51(快)	4分	▶	19:55
20:14	4分	20:03(快)	15分	▶	20:18
20:47	9分	20:51(快)	5分	▶	20:56

表 4-37　夕方ピーク・伊勢中川方面からの乗継

伊勢中川方面から乗継					伊賀鉄道発車時刻
特急	乗継時間	特急以外	乗継時間		
-	-	17:05(急)	9分	➪	17:14
17:32	7分	17:18(急)	21分	➪	17:39
-	-	18:18(急)	7分	➪	18:25
18:49	7分	18:52(急)	4分	➪	18:56
-	-	19:14(急)	6分	➪	19:20
19:49	6分	19:41(急)	14分	➪	19:55
-	-	20:14(急)	4分	➪	20:18
20:49	7分	20:52(普)	4分	➪	20:56

○分	～5分以内
○分	6～10分以内
○○分	11分以上

4-18 助成・割引制度

(1) 伊賀市の障がい者の移動に関する助成制度

伊賀市では、重度の障がいのある人に対し、交通費の一部を助成する制度があり、伊賀鉄道やタクシーの乗車券の交付等を受けることができます。

表 4-38 障がい者の移動に関する助成制度

事業	目的	対象者	助成額
障がい者タクシー等利用料金・自動車燃料費・伊賀鉄道利用料金助成事業	重度の障がいのある人の、社会活動の参加や医療機関への通院などを目的とする	住民票が伊賀市にあり、下記のいずれかの保有者 1. 身体障害者手帳１級または２級 2. 療育手帳 A1 または A2 3. 精神障害者保健福祉手帳１級	いずれかを選択 ❍タクシー等乗車券： 300 円×48 枚 ❍自動車燃料券： 1200 円×12 枚 ❍原動機付自転車燃料券： 300 円×24 枚 ❍伊賀鉄道乗車券 50 円×288 枚 （普通乗車券のみ対象）
障害児（者）訓練施設等通所費助成事業	障がいのある人またはその保護者が、訓練等を受けるための施設や事業所に通所することを目的とする	障害者（児）訓練施設等へ通所している障がいがあり、次の要件に全て該当する人 1. 月８回以上訓練施設に通所等をされている人 2. 公共交通機関および自家用車を利用して通所等をされている人	❍公共交通機関使用の場合 通所に係る交通費の２分の１ （上限月額 10,000 円） ❍自動車を使用する場合 使用距離により日額 30～150 円 （上限月額 10,000 円）

※２事業重複して助成を受けることはできない
※令和８年度時点

(2) 三重県の運転免許証自主返納者への支援制度

三重県では、運転免許証を返納しやすい環境づくりによる交通事故防止対策として、運転免許証返納後の支援制度の協力事業者を募集し、参加事業所の事業所名、サポート内容等を三重県の HP で紹介する「運転免許証自主返納サポートみえ」に取り組んでいます。

免許証自主返納者は、運転経歴証明書等の提示により、公共交通の割引の他、温泉等の施設利用の割引、買物後の宅配料金の割引といった各種のサービスを受けることができます。

(3) 三重交通の運転免許証自主返納者への支援制度

三重交通では、運転に不安を抱える高齢者の方などの運転免許証の自主返納を支援するために、「運転免許返納割引定期券“セーフティパス”」の販売や、「運転免許返納割引」を行っています。

表 4-39 障がい者の移動に関する助成制度

事業名称	運転免許返納割引定期券 “セーフティパス”	運転免許返納割引
対象者	運転経歴証明書をお持ちの方（年齢制限なし）	
販売額	1 か月/5,000 円　3 か月/13,000 円 6 か月/25,000 円　1 年間/48,000 円	普通の半額
対象路線	三重交通グループの乗合バス全路線	

※令和８年度時点

(4) タクシー会社の高齢者の移動支援制度

伊賀市を運行区域とする株式会社キタモリでは、65 歳以上の方を対象にタクシー運賃 1 割引きの制度を設けています。

(5) 伊賀市の通学者への支援制度

伊賀市では、通学者のための、通学定期券等の購入費助成を行っています。

表 4-40　通学者の移動に関する助成制度

事業	目的	対象者	助成内容
伊賀鉄道通学定期券等購入費助成金	公共交通の利用促進と、通学者のいる家庭への支援	伊賀鉄道を利用している方（伊賀市外在住の方も対象）	伊賀鉄道の「通学定期券」、および「通学専用に発売された回数券」の購入金額の 2 分の 1
公共交通通学定期券等購入費重点支援助成金		伊賀市に住所がある方	近鉄・JR・バスなど、伊賀鉄道以外の公共交通機関の「通学定期券」、および「通学専用に発売された回数券」の購入金額の 2 分の 1

※令和８年度時点

4-19 行政負担額

地域公共交通サービスに関する市が負担する事業費を以下に示します。

鉄道については、資材・光熱費高騰による駅管理の委託料の増額や、人材不足を背景に、事業費が増大する傾向にあります。

バスについては、利用者の減少や、担い手の不足、バスの老朽化による修繕費などの課題があり、事業費を抑制しながら、バスサービスの継続のためには、利用促進や運行形態の見直しやサービス水準の適正化に努める必要があります。

福祉有償運送については、事業者の減少により、事業費も減少していますが、高齢化がますます進行する中、移動支援の在り方が課題となっています。また、スクールバスについては、利用児童の少ない路線が増加傾向にあり、経費も増大しています。

表 4-41 地域公共交通に係る事業費

交通手段	事務事業名	事業費（千円）					
		R2	R3	R4	R5	R6	R7
鉄道	鉄道網維持管理経費	16,110	16,518	16,999	19,741	21,460	22,497
	関西本線電化促進事業	4,789	4,391	5,543	5,426	6,086	10,113
	伊賀鉄道活性化促進事業	373,299	668,784	281,948	381,575	248,063	158,229
	伊賀鉄道維持管理経費	—	—	142,735	289,198	290,959	288,241
	小計	394,198	689,693	447,225	695,940	566,568	479,080
バス	行政バス運行経費	121,050	114,429	132,874	140,617	136,427	146,754
	地方バス路線維持経費	90,693	65,144	65,236	69,486	74,375	83,141
	地域交通対策事業	6,762	6,318	3,959	5,883	10,752	21,408
	小計	218,505	185,891	202,069	215,986	221,554	251,303
その他交通手段	福祉有償運送支援事業	12,934	13,316	14,162	13,443	10,554	10,004
	スクールバス運転管理及び維持経費（小学生）	89,599	91,680	107,437	120,568	136,702	134,606
	スクールバス運転管理及び維持経費（中学生）	79,881	82,811	79,332	76,926	97,666	133,275
	小計	182,414	187,807	200,931	210,937	244,922	277,885
総計		795,117	1,063,391	850,255	1,122,863	1,033,044	1,008,268

資料：伊賀市　事務事業評価結果

表 4-42 各事業の内容

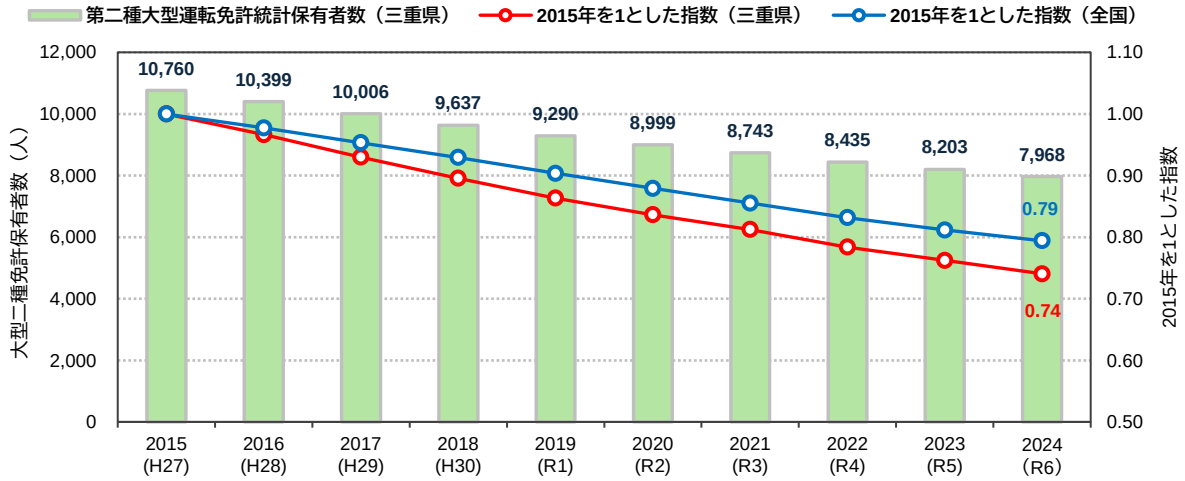
交通手段	事務事業名	主な内容
鉄道	鉄道網維持管理経費	・JR４駅（佐那具駅、島ケ原駅、柘植駅、新堂駅）の駅業務委託 ・駅のトイレの管理（伊賀上野駅、佐那具駅）
	関西本線電化促進事業	・関係促進団体・自治体連携、協力体制の構築 ・JR 西日本との意見交換 ・利用促進事業の実施
バス	行政バス運行経費	・コミュニティバス「にんまる」、青山行政バス、各支所管内の行政サービス巡回車の運行
	地方バス路線維持経費	・廃止代替バス路線の運行
	地域交通対策事業	・比自岐コスモス号の運行 ・地域運行バスや、市内に乗り入れる隣接市のコミュニティバスに対する補助
その他交通手段	福祉有償運送支援事業	・福祉有償運送の事業者への助成
	スクールバス運転管理及び維持経費（小・中学校）	・スクールバスの運行 ・市所有スクールバスの維持管理

資料：伊賀市　事務事業評価結果

4-20　運転者不足

バス運転手に必要な大型二種免許保有者数は、三重県では平成 27 年からの 10 年間で約 25%減少しています。これは、全国的な減少ペースよりも減少幅が大きくなっています。

また、自動車運送事業の就業構造は、全産業の平均と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、厳しい就業環境にあり、これらは若年層や女性から敬遠されている要因となっていると考えられます。



資料：警察庁　運転免許統計

図 4-80　第二種大型運転免許保有者数の推移

表 4-43　自動車運送事業等の就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	11万人（2023年度）	24万人（2023年度）	86万人（2024年）	40万人（2024年）	—
女性比率	1.6%（2023年度）	4.6%（2023年度）	4.7%（2024年）	4.8%（2024年）	45.5%（2024年）
平均年齢	55.3歳（2024年）	60.5歳（2024年）	49.7歳（2024年）	47.4歳（2024年）	44.1歳（2024年）
労働時間	198時間（2024年）	190時間（2024年）	204時間（2024年）	184時間（2024年）	171時間（2024年）
年間所得額	461万円（2024年）	415万円（2024年）	464万円（2024年）	513万円（2024年）	527万円（2024年）

注１：運転者・整備要員数：バス、タクシーは国土交通省物流・自動車局調べ。
注２：タクシーの女性比率は法人タクシーにおける比率であり、自動車整備の女性比率は２級自動車整備士における比率。
注３：労働時間＝厚生労働省「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省物流・自動車局が推計した値。
所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年６月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数。
超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数。
注４：年間所得額＝厚生労働省「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省物流・自動車局が推計した値。
きまって支給する現金給与額＝６月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。
年間賞与その他特別給与額＝調査年前年１月から12月までの１年間における賞与、期末手当等特別給与額。
注５：トラックの平均年齢、労働時間、年間所得額は、賃金構造基本統計調査における「営業用大型貨物自動車運転者」と「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」の数値を労働者数により加重平均して算出した結果である。
資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会ヒアリング、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、（一社）日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省物流・自動車局作成

資料：国土交通省　令和６年度交通の動向　令和７年度交通施策