用語解説

用語		内容
あ行	伊賀流多核連携型都市	都市マスタープランの将来都市構造として示されている。都市拠点とネットワークに、伊賀らしい歴史・文化、自然の継承、地域産業の振興による活力向上及び安全・安心の要素を加えた構造としている。また、地域拠点に地域包括ケアシステムの視点を加えることで、地域共生社会との連携も目指す。
か行	観光入込客数	入込客とは地域に訪れた来訪客のこと。主に地域や観光施設を訪れた観光客の延べ人数。
	関西本線活性化利用促進 三重県会議	令和４年６月に発足した三重県、亀山市、伊賀市、西日本旅客鉄道株式会社で構成される組織。 名古屋・大阪間を結ぶ関西本線のうち、西日本旅客鉄道株式会社が三重県内で運行する区間の利用促進・活性化を目的とする。 令和７年８月には、２つの柱として以下の合意事項を締結し、取組みを進めている ・合意事項１　「関西方面からの誘客・利用促進」による沿線活性化 ・合意事項２　JR 関西本線の維持・活性化に関する議論
	ギャラリー列車	車内空きスペースを有効利用し、沿線に住む園児等の絵などを掲示する列車のこと。
	共助版ライドシェア	地域住民や集落支援員等が主体となり、自家用車を活用して住民同士の移動を支え合う仕組み。地域の支え合い（共助）により移動手段を確保するもので、住民ドライバーによる送迎や相乗りなど、地域の実情に応じた柔軟な運行が行われる。
	居住誘導区域	伊賀市立地適正化計画において設定した、上野市街地の再生と地域の拠点づくりのために居住の誘導を図る区域のこと。居住誘導区域では公共施設の集約・再編と公共交通ネットワークの方針との連携を図るとしている。
	クロスセクター効果	地域公共交通が有する多面的な効果のことであり、地域公共交通が廃止された場合に必要となる、多様な行政分野の施策費用から算出されるもの。
	広域的拠点	伊賀市都市マスタープランにおいて位置づけた、多様な都市機能が集積し、市町を超えた広域から多くの人やモノが集まる公共交通の結節点であり、大規模集客施設や公共公益施設等が集積する地区のこと。
	公共交通サービス	公共交通ネットワークを構成する個々の交通手段や路線が提供する運行内容や利用条件のこと。 運行本数、運行時間帯、運賃、車両、利用方法など、「具体的な中身・水準」を示す概念。

用語		内容
か行	公共交通ネットワーク	鉄道、バス、デマンド交通、タクシー等の路線や拠点、乗り継ぎ関係を組み合わせた、地域全体の公共交通のつながり・構造のこと。 どこからどこへ、どのように移動できるかという「面的・全体的な配置」を示す概念。
	公共ライドシェア	交通事業者のみでは移動サービスの維持が困難な地域において、地方公共団体等が主体となり、自家用車を活用して有償で旅客を運送する仕組み。地域の移動手段確保を目的として導入され、交通空白地の解消や公共交通ネットワークの補完を担う。 公共ライドシェアには、「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」がある
	交通空白地	居住地や活動拠点から利用可能な交通サービスが不足し住民等が必要な移動を円滑に行うことができない地域。交通空白には、交通サービスそのものが存在しない「空間的交通空白」、必要な時間帯に利用できない「時間的交通空白」、交通サービスは存在するものの利便性や利用環境の課題により実質的に利用が困難な「質的交通空白」が含まれる。
さ行	収支率	収支の実態を表す指標で、以下の式により算出する。 本計画においては、「経常収支率」を指し、100%以上であれば収益があがっていることとなる。 収支率＝経常収益÷経常費用×100
た行	第３セクター	国や地方公共団体と民間企業との共同出資で設立される事業体のこと。
	地域運行バス （地域運行バス制度）	既存の路線バスが運行せず、バス以外の公共交通サービスも不十分である、または、既存の路線バスは運行しているが、バス停まで行くことが困難であり、他の公共交通サービスも十分ではない交通不便地域において、地域住民のニーズに合った効率的な移動手段を確保するために、本市の支援の下、地域が主体となって運営する新たな乗合による公共交通サービスのこと。 ここで言う交通不便地域とは、鉄道駅やバス停から半径 500m圏外にある地域、または、半径 500m圏内であっても、坂道が多くバス停まで行くことが困難であるなど道路環境により公共交通機関の利用が困難と認められる地域のこと。
	地域拠点	伊賀市都市マスタープランにおいて位置づけた、地域に居住する人が、徒歩または公共交通等により到達可能な、「支所」を核に買い物や診療などの日常サービスを受けられる都市機能の集積を図る地区、広域的拠点へのネットワークの拠点となる地区のこと。
	地域間幹線系統	主に鉄道駅や都市拠点などを結び、比較的長い距離を高い頻度で運行する、地域公共交通ネットワークの骨格となる路線。 通勤・通学や都市間・拠点間の移動を担い、速達性・定時性を重視したサービスを提供する。
	定期乗車人員	定期乗車人員は定期券の利用者のこと。定期券を利用しない利用者は定期外乗車人員という。

用語		内容
た行	定時定路線型	バスや鉄道などの公共交通機関が、決まった時間、決まった路線で運行を行うこと。
	鉄道事業再構築事業	事業の継続が困難となる又は、困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、事業構造の変更等により経営の改善を図るとともに、地方公共団体等の支援を受けつつ、資産保有の費用負担を軽減し、事業の維持を図るもの。
	デマンド運行	決まった時間・決まった路線で運行する定時定路線型ではなく、利用者の需要（demand）に応じてバスやタクシー等の車両がその場所へ寄って利用者を乗せて目的地へ向かうもの。
	都市機能誘導区域	伊賀市立地適正化計画において設定した、上野市街地の再生と地域の拠点づくりのため都市機能施設の維持誘導を図る区域のこと。都市機能誘導区域では公共施設の集約・再編と公共交通ネットワークの方針との連携を図るとしている。
は行	パークアンドライド	自宅からバス停や駅などの近くに整備した駐車場までマイカーで行き、バスや鉄道に乗り換えて目的地まで移動する方法。
	バリアフリー	日常生活の中で存在する段差などの物理的な障壁が取り除かれた状態。
	フィーダー系統	住宅地や集落などから幹線系統へ利用者を集めることを目的とした、支線的な路線。 鉄道駅や幹線バスとの乗り継ぎを前提とし、地域の日常的な移動を支える役割を担う。
	副次的拠点	伊賀市都市マスタープランにおいて位置づけた、広域的拠点を補完し、特に生産機能・研究機能等産業系機能の拠点となる地区のこと。
は行	福祉有償運送	道路運送法 79 条に基づき、NPO 法人等が、単独で公共交通機関を利用することが困難な障がい者等の会員に対して、自家用自動車を使用して、自宅発着で目的地までの個別輸送を行うサービス。
ま行	マイレール・マイバス意識	鉄道・バスの必要性と重要性を行政、関係機関、住民があらためて認識し、自ら地域の鉄道・バスを守り育てていこうとする意識のこと。
	モビリティ・マネジメント	１人１人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。
や行	ユニバーサルデザイン	障がいの有無や年齢、性別、人種などにかかわらず、誰もが利用しやすいように製品やサービス、環境をデザインする考え方のこと。

用語		内容
ら行	ライドシェア	「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、自家用車を活用して利用者を有償で運送する仕組みのこと。 日本では、タクシー不足に対応する日本版ライドシェア、公共交通が利用しにくい地域の移動を支える交通空白地有償運送、高齢者や障がいのある方などの移動を支援する福祉有償運送の主に 3 つの仕組みが活用されている。
英字	ＡＩ（エーアイ）オンデマンド運行	基本的には利用者の需要（demand）に応じて運行する点はデマンド運行と同様だが、運行管理において、AIが予約情報や利用実績、時間帯ごとの需要傾向などを分析し、配車や経路、乗合の組み合わせを自動で最適化することで、より効率的に利用者を乗せて目的地へ向かう運行方式。
	ＧＴＦＳ－Ｊ Ｐ（ジーティーエフエス－ジェーピー）データ	バスや鉄道の運行時刻、路線、停留所の位置などの情報を、全国共通の形式でまとめたデータのこと。このデータを使うことで、地図アプリや時刻表サービスに、正確な公共交通情報を提供することができる。
	ＭａａＳ（マース）	ICT 等を活用し、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を 1 つのサービスとして捉える新たな「移動」の概念のこと。
	ＰＤＣＡ（ピーディーシーエー）サイクル	業務プロセス管理手法の一つで、Plan（プラン）（計画）→ Do（ドゥー）（実行）→ Check（チェック）（評価）→ Action（アクション）（改善）という４段階の活動を繰り返し、継続的に改善を行うこと。