

令和4年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価及び地域公共交通計画の評価結果 概要（全体）

伊賀市地域公共交通活性化再生協議会 （三重県伊賀市）

平成26年3月31日 設置

令和3年3月5日 伊賀市地域公共交通計画策定
（計画期間：令和3年4月～令和9年3月）

令和3年6月28日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和5年1月20日 令和4年度評価結果送付

1.【Plan】協議会等が目指す地域公共交通の姿

【伊賀市全体の交通網】

(鉄道)

- 市北部、南部をJRおよび近鉄線が東西に貫き、伊賀鉄道が両線を結んで南北に走っている。

(バス)

- 伊賀鉄道・上野市駅を結節点としてバス路線が各支所等、地域拠点に向け路線を伸ばす。
- 各支所管内では行政バスが、点在する集落と支所等、地域拠点を結ぶ。

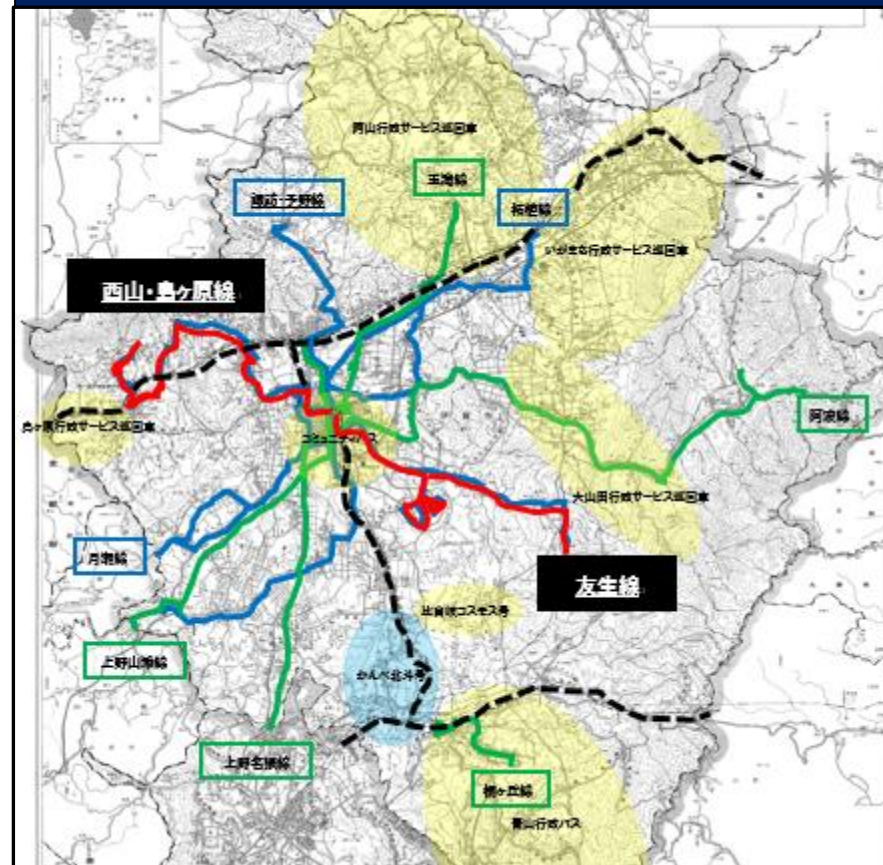
【地域公共交通計画の将来像及び期間】

- 将来像 暮らしに寄り添いひと・地域が輝く
ネットワークづくり
～みんなで磨きあげ 使って 支える
伊賀市の地域公共交通～
- 計画期間 令和3～8年度（6カ年）

【公共交通の基本的な方針】

- 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
- 誰もが利用しやすく、使いたくなるような地域公共交通サービスの充実
- 一緒に考え、次世代へつないでいく持続可能な仕組みづくり

【市内交通網】



【上図凡例】

- | | | |
|-------|-----|---------|
| 黒点線 | ・・・ | 鉄道 |
| 緑色線 | ・・・ | 地域間幹線バス |
| 赤色線 | ・・・ | フィーダー系統 |
| 青色線 | ・・・ | 廃止代替バス |
| 黄色エリア | ・・・ | 行政バス |

具体的な取組内容

伊賀鉄道通学定期券購入費助成事業

【概要】 域内交通の軸となる伊賀鉄道について、通学定期券購入者を対象に費用の1/3を助成する制度を令和2年9月から実施。（令和4年4月から助成率を1/2に変更）

【実績等】 これまで通学定期利用者は前年度比7～8%減で推移していたが、令和3年度（593千人）は令和2年度（607千人）と比較して2.3%減にとどまり、利用者離れ抑止に一定の効果が見られた。

【今後の展開】 今後も制度の周知を進めるとともに、通学費用の負担が大きいという声を多くいただいております。他の交通機関利用者への助成を検討していく。

公共交通利用促進期間

【概要】 令和4年7月11日～10月10日の3ヶ月を「公共交通利用促進期間」とし、公共交通機関の活性化と維持・存続のための取組を実施（街頭啓発、企業訪問、チラシ・ポスター作成・配布、市職員の利用促進等）

【実績等】 コロナ禍により3年ぶりの実施となり、各企業の利用状況を把握し直すとともに、市民に対して公共交通の安全な利用について啓発を進めることができた。



【今後の展開】 今後も啓発手法に検討を加えながら、機会を捉えて利用促進啓発を継続していく。

バス交通の利用啓発

【概要1】 令和4年7月17日、伊賀鉄道上野市車庫で開催の伊賀線まつりにてバス車両を展示し、バスの利用促進を目的とした啓発活動を実施。（来場者3,000人）

【実績等】 これまで新型コロナウイルス感染症の拡大状況に鑑み、上記の公共交通利用促進期間と同様にイベント等の実施が控えられてきたが、今回はイベント開催の機会を活用して啓発利用促進を進めることができた。

【今後の展開】 今後も機会を捉えて利用促進啓発を図るとともに、利用促進に向けて業種を越えた事業者の連携を図る。

【概要2】 市内の廃止代替バスの運行効率化を図るため、沿線住民自治協議会（自治会組織）と協議を進め、令和2年4月より運行本数やダイヤの見直しを行った。

【実績等】 見直し後、収支率が改善したり、平均乗車密度が下げ止まる等、一定の効果が見られている。現在も各地区を回り継続して利用促進啓発を行うとともに、地域のニーズを確認しながら、地域公共交通を自分事として考えてもらうよう働きかけを行っている。

（収支率：西山・島ヶ原線 R2 24% → R3 43%
友生線 R2 29% → R3 40%）

【今後の展開】 今後も機会を捉え利用促進啓発を図るとともに、情報提供のみで協議を行うことができていない地区があるため、積極的に地区に入る。

3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

評価指標	数値目標	実績	達成状況	課題・今後の方針
市内のバス年間利用者数	503千人 ※令和8年度時点	350,686人	×未達成	令和2年度から3年度にかけて1年間で3割減と大幅な減少となっており、地域のニーズに合った運行となっているかの検討が課題となっている。コロナ禍の影響等、今後の推移を見守りながら、路線の見直し検討を進めるとともに利用促進等の施策を進める。
平均乗車密度	1.9人以上	【西山・島ヶ原線】 1.1人 【友生線】 1.2人	×未達成	未達成の指標もあるが、数値は悪化傾向から横ばい状況に改善されており、令和2年度に実施した運行本数やダイヤの見直しによる運行効率化の効果は一定出ていると考える。一方で利用率は低く、さらなる改善が課題となっている。今後の推移を見守りながら、地域のニーズに合った改善策を検討するとともに、利用促進等の施策を進める。
収支率	34%以上	【西山・島ヶ原線】 43% 【友生線】 40%	○達成	
乗客1人当たり市負担額	520円以下	【西山・島ヶ原線】 1151円 【友生線】 785円	×未達成	
地域公共交通に対する市民の満足度	25% ※令和8年度時点	28.1%	○達成	目標値を達成しているものの、公共交通利用者以外の満足度が低いことが他調査から見受けられる。公共交通利用への誘導が課題となっており、学校、企業等へのモビリティマネジメントを展開していく。

計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
現状維持を目指していた市内バス交通の利用者数が大きく減少している	<ul style="list-style-type: none">・コロナ禍のため実施を見合わせていた、公共交通利用促進期間の取組や、伊賀線まつりといったイベントが実施できるようになってきているため、機会を捉えて利用促進啓発を進める。・現在、伊賀鉄道通学利用者を対象に実施している購入費助成事業を他交通機関利用者に拡充できないか検討を行う。
既存バス路線の改善を目的に運行の効率化を図ってきたが、収支率等、一定の改善はなされていると考える（西山・島ヶ原線、友生線）	今後も運行の効率化を図りながら、利便性の向上もあわせて考え、路線の活性化に努める。
地域公共交通に対する市民の満足度は目標値を達成	公共交通利用者以外の満足度が低い傾向があり、学校・企業等へのモビリティマネジメント等を展開し、公共交通をかしこく使う方向へ誘導していく。

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	地域公共交通計画の取組を着実に推進されることを期待します。	事業の進捗管理を行いながら、各施策を進めた。	今後も交通ネットワーク全体を意識しながら取組を進める。
	コロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえよう、PRにより利用促進につなげられることを引き続き期待します。	公共交通利用促進期間の取組や鉄道イベントの機会を利用して、利用促進啓発を行った。	今後も、街頭啓発やイベント開催時等、様々な機会を捉えて公共交通の利用啓発を図っていく。
	地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、県や関係者と連携した利用促進や系統維持の取組を期待します。	県や運行事業者と定期的に意見交換を行うとともに、沿線地域へ利用状況等情報提供を行い利用促進を行った。	今後も関係機関と密に連携を取っていくとともに、沿線地域へ利用を働きかけていく。
前々回	持続可能な地域公共交通サービスを実現するための地域公共交通計画策定を期待する。	法定協議会での協議、パブリックコメント募集、交通事業者ヒアリング等を経て、令和3年3月に計画を策定。	策定した計画の下、事業を推進し、地域の実情に合った持続可能な地域公共交通サービスの構築を目指す。
	引き続きコロナ禍においても安心して公共交通を利用してもらえよう、公共交通における新型コロナウイルス対策をPRすることにより、利用促進につなげられることを期待する。	<ul style="list-style-type: none"> ・市内幼稚園、保育所(園)を対象に公共交通応援メッセージを募集し、作品等を鉄道駅構内等に掲示して利用啓発を行った。 ・安全安心な公共交通利用をPRする啓発物品を配付し啓発に努めた。 	今後も、街頭啓発やイベント開催時等、様々な機会を捉えて公共交通の利用啓発を図っていく。

※前回：令和4年3月10日、前々回：令和3年3月1日

事業・目標値の進捗管理

- ・各事業について . . . 毎年度進捗確認
- ・目標値について . . . 計画の中間年（令和5年度）
及び最終年度（令和8年度）に確認

計画の評価スケジュール

- ・事業進捗の確認 . . . 伊賀市地域公共交通活性化再生協議会にて確認。
- ・計画の中間評価 . . . 計画の中間年（令和5年度）に計画全般の評価を行うとともに、
必要に応じて計画の見直しを図る。

協議会の実施状況

【令和4年度】

- ・第1回協議会 6月 3日
(主な議題) 令和3年度バス路線別実績及び評価について、新たな運行形態の導入検討について
- ・第2回協議会 11月18日
(主な議題) 行政バスへのフリー乗降制度導入について、新たな運行形態の導入検討について

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月20日

a

協議会名： 伊賀市地域公共交通活性化再生協議会

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
三重交通株式会社	友生線	<ul style="list-style-type: none"> ・法定協議会で事業の進捗管理を行いながら、各施策を進めた。 ・令和4年7月～10月の3ヶ月を「公共交通利用促進期間」として、公共交通機関の活性化と維持・存続のための取組を実施した。 ・伊賀鉄道利用促進のために開催された伊賀線まつり会場にてバス車両の展示を行い、バスの利用促進を目的とした啓発活動を実施した。 	A 計画通り事業は適切に実施できている。	B 【目標】 (1)平均乗車密度1.9人以上 (2)収支率34%以上 (3)乗客1人当たり市負担520円以下 【結果】 (1)平均乗車密度1.2人 (2)収支率40% (3)乗客1人当たり市負担785円 【考察】 収支率については、目標を達成した。運行の効率化により、一定の効果があがっていると考えられる。 平均乗車密度及び乗客1人当たり市負担額は目標に達しなかったものの、近年続いていた減少傾向から、横ばいの状況が続いている。工場立地エリア経由として以来、新型コロナウイルス感染拡大の影響があっても定期的な利用につなげることができたためと考える。	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍のため実施を見合わせていた、公共交通利用促進期間の取組や、伊賀線まつりといったイベントが実施できるようになってきているため、機会を捉えて利用促進啓発を進める。 ・現在、伊賀鉄道通学利用者を対象に実施している通学定期券購入費助成事業を他交通機関利用者に拡充できないか検討を行う。 ・今後もバス路線運行の効率化を図りながら、利便性の向上もあわせて考え、路線の活性化に努める。

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
	西山・島ヶ原線	<p>・法定協議会で事業の進捗管理を行いながら、各施策を進めた。</p> <p>・令和4年7月～10月の3ヶ月を「公共交通利用促進期間」として、公共交通機関の活性化と維持・存続のための取組を実施した。</p> <p>・伊賀鉄道利用促進のために開催された伊賀線まつり会場にてバス車両の展示を行い、バスの利用促進を目的とした啓発活動を実施した。</p>	A 計画通り事業は適切に実施できている。	<p>【目標】</p> <p>(1)平均乗車密度1.9人以上 (2)収支率34%以上 (3)乗客1人当たり市負担520円以下</p> <p>【結果】</p> <p>(1)平均乗車密度1.1人 (2)収支率43% (3)乗客1人当たり市負担1,151円</p> <p>【考察】</p> <p>収支率以外は目標を達成することができなかったが、どの項目も近年悪化が続いていた状況から、前年同様、横ばいの状況とすることができた。</p> <p>効率化を図った成果は一定出ており、今後も引き続き利用促進啓発を図っていく必要があると考える。</p>	<p>・コロナ禍のため実施を見合わせていた、公共交通利用促進期間の取組や、伊賀線まつりといったイベントが実施できるようになってきているため、機会を捉えて利用促進啓発を進める。</p> <p>・現在、伊賀鉄道通学利用者を対象に実施している通学定期券購入費助成事業を他交通機関利用者に拡充できないか検討を行う。</p> <p>・今後もバス路線運行の効率化を図りながら、利便性の向上もあわせて考え、路線の活性化に努める。</p>

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月20日

協議会名:	伊賀市地域公共交通活性化再生協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>伊賀市地域公共交通計画において掲げられた基本的な方針、「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」および「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」に基づき、結節点である上野市駅を中心に、各支所管内の地域拠点や郊外エリアへバス路線を伸ばし、市内を網羅することによって、通勤、通学、買い物、通院等、様々な需要に応じ、市民の暮らしを支える交通網を構築していく。その中では、運行の効率化を図り、持続可能な交通網の構築を目指すとともに、定時定路線型以外の新たな運行形態の導入についても積極的に検討を進める。</p> <p>また、上野市駅では地域間幹線や鉄道路線に接続し、市内他エリアのみならず隣接する名張市等、市外エリアへの通勤・通学需要にも応じた交通体系の構築を目指す。</p> <p>全ての人の移動手段を確保し、沿線の勤務先や障がい者就労支援施設等へのアクセス確保も果たすため、フィーダー系統として友生線および西山・島ヶ原線の運行を進める。</p>