

令和 7 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 (伊賀市)

平成 2 6 年 3 月 3 1 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)

評価対象の地域公共交通確保維持事業

- ・ 地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金
- ・ 地域公共交通調査事業 (計画策定)

令和 8 年 1 1 月 次期伊賀市地域公共交通計画策定予定

## 【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力年）

## 【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

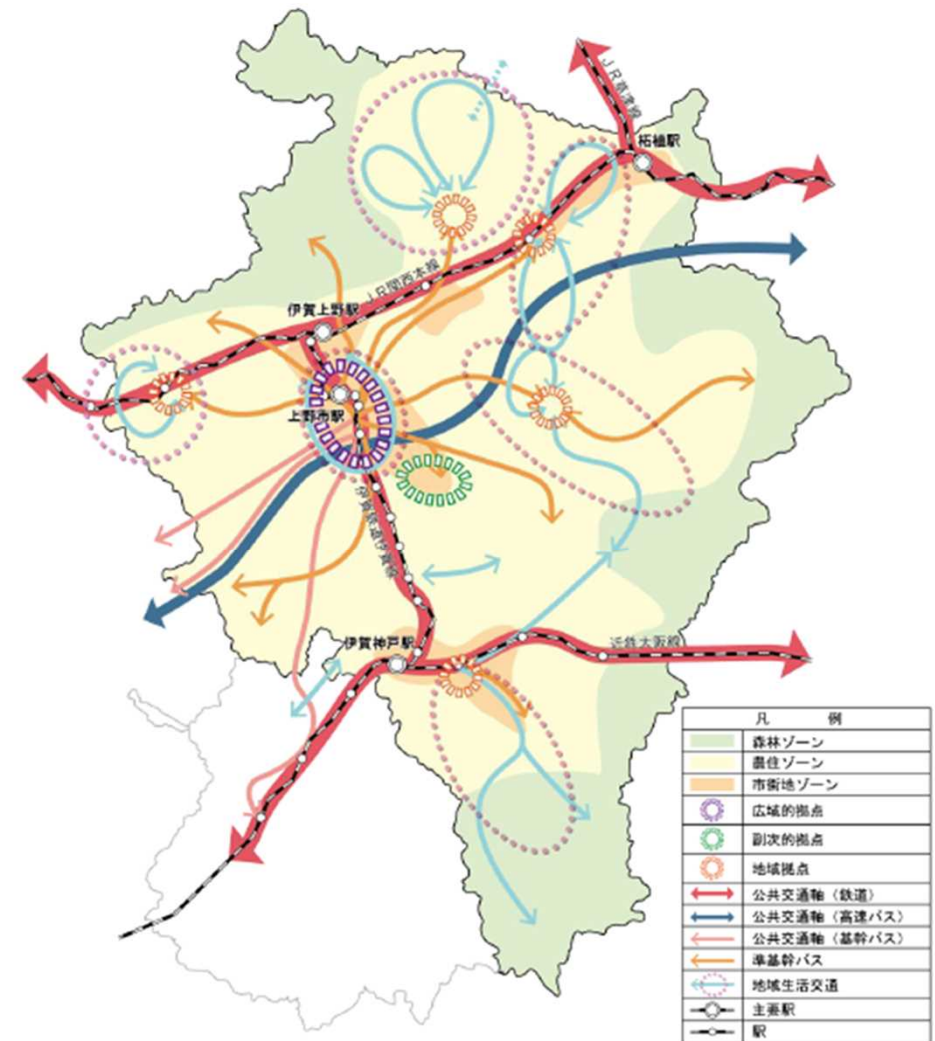
ネットワークの形成

■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】



▲図 25：地域公共交通ネットワークの将来イメージ図

- 鉄道及び路線バスにより公共交通軸を形成
- 行政バスは、公共交通軸へ接続する生活交通

## 【計画の目標】（11の目標）

基本方針に基づき、達成すべき目標を以下のとおり設定します。

基本方針1	目標①：公共交通軸の伊賀鉄道の利用者数の増加	基本方針2	目標⑤：利用しやすさの向上に向けた路線・乗換案内の充実	基本方針3	目標⑧：地域公共交通に対する市民の参画度の向上
	目標②：公共交通軸・補完的交通のバスの利用者数の維持		目標⑥：乗り継ぎしやすさの向上に向けた乗継利便の充実		目標⑨：地域公共交通に対する市民の満足度の向上
	目標③：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		目標⑦：地域公共交通を利用したお出かけの増加		目標⑩：市民の地域公共交通の利用割合の増加
	目標④：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				目標⑪：地域公共交通がもたらすクロスセクター効果の維持

## 【目標を達成するための実施事業】（24の実施事業）

基本方針に基づき、目標を達成するための実施事業を以下のとおり設定します。

基本方針	基本方針1に対する事業	基本方針2に対する事業	基本方針3に対する事業
目標を達成するための実施事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業01：伊賀鉄道の持続的な事業推進</li> <li>●事業02：鉄道駅の結節機能の向上</li> <li>●事業03：高速バス路線網の維持</li> <li>●事業04：既存バス路線の改善</li> <li>●事業05：地域の实情に応じた交通手段の検討</li> <li>●事業06：地域拠点における乗継環境の改善</li> <li>●事業07：隣接市町村への路線網の創出検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業08：J R 関西本線、草津線および近鉄大阪線のサービス改善</li> <li>●事業09：伊賀鉄道の利用促進</li> <li>●事業10：乗り継ぎしやすいダイヤ設定と周知</li> <li>●事業11：施設と連携したバス待合環境の改善</li> <li>●事業12：分かりやすい情報発信と情報活用</li> <li>●事業13：利用しやすい運賃制度の構築</li> <li>●事業14：公共交通とスクールバスの連携</li> <li>●事業15：安全・安心・快適な環境整備</li> <li>●事業16：タクシーのサービス充実・利用促進</li> <li>●事業17：伊賀鉄道の二次交通の充実</li> <li>●事業18：新たなモビリティサービスの積極導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業19：地域・住民と連携した伊賀鉄道の支援・魅力づくりの継続・強化</li> <li>●事業20：地域・住民と連携したバス交通の支援・魅力づくりの継続・強化</li> <li>●事業21：高校生の通学交通を対象としたモビリティマネジメントの展開</li> <li>●事業22：市内事業所への通勤交通を対象としたモビリティマネジメントの展開</li> <li>●事業23：広報誌・動画による情報発信</li> <li>●事業24：公共交通の担い手確保</li> </ul>
	<p>例えば</p> <p>【事業05：地域の实情に応じた交通手段の検討】では、</p> <p>デマンド運行等、新たな運行形態の導入について調査・検討を行います。</p>	<p>例えば</p> <p>【事業18：新たなモビリティサービスの積極導入】では、</p> <p>MaaS（マース）について、他自治体の事例等を参考にしながら、導入について調査・研究を行います。</p>	<p>例えば</p> <p>【事業21：高校生の通学交通を対象としたモビリティマネジメントの展開】では、</p> <p>高校生の通学における公共交通の利用、さらには将来につながる継続的な利用を促進するため各学校と連携し、取り組みを展開します。</p>

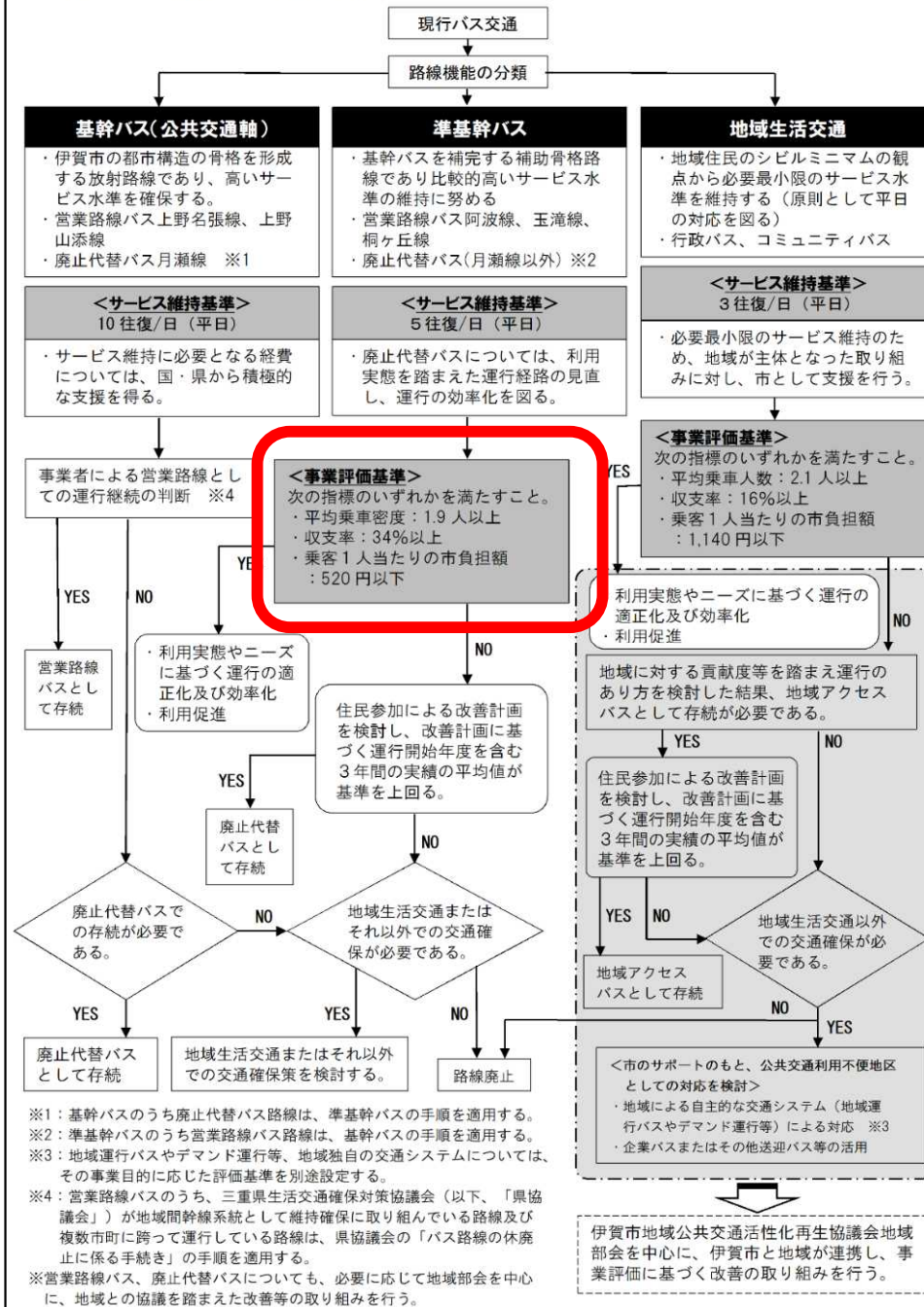
## 【地域公共交通の機能分類と路線維持の基本的な考え方】

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	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
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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	近鉄大阪線 JR関西本線 JR草津線 伊賀鉄道	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。 中心市街地と地域の生活拠点（支所、医療施設、商業施設等）や公共交通軸（鉄道、基幹バス）へアクセスします。	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	営業路線バス (阿波線、玉滝線、桐が丘線)
公共交通軸 (高速バス)			高速バス (名古屋上野高速線)				廃止代替バス (諏訪・予野線、西山・島ヶ原線、柘植線、友生線)
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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	営業路線バス (上野名張線)  廃止代替バス (月瀬線)	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	行政バス (青山行政バス、コミュニティバス「にんまる」、いがまち行政サービス巡回車、しまがはら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、比自岐バス号) 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



## 【既存路線バスの見直し手順】

## 伊賀市地域公共交通計画における既存バス路線の見直し手順



## 事業評価基準

次の指標のいずれかを満たすこと。

平均乗車  
密度

1. 9人以上

収支率

3 4 %以上

乗客1人  
当たり  
市負担額

5 2 0円以下

鉄道、バス等、幅広く公共交通機関を利用する市民への家計支援を行い、前年に比べてバスの利用者が増加していることから利用の促進に繋がっていると考えられる。今後も、助成を歓迎する声は多いため、財源の確保を図りながら、公共交通利用者を対象とした助成事業を継続していく。



## 島ヶ原地域でのデマンドバス実証運行

利用者数が減少している行政バスの見直しを図るため、島ヶ原地域をモデル地区に選定し、令和5年8月から「島ヶ原ぐるり号」として伊賀市で初めてデマンドバスの実証運行を開始。これまでの島ヶ原地域内の限られたエリアでのバス運行から、デマンドバスの導入ですべての地区に運行区域を広げ利便性の向上を図るとともに、廃止代替バス（西山・島ヶ原線）の補完路線として機能を拡充させてきた。しかし、利用者の減少や固定化が課題で、さらなる利便性の向上を目的に、令和6年11月に島ヶ原ぐるり号の改編が行われた。その改編に伴い、廃止代替バス（西山・島ヶ原線）の「やぶっチャランド」から「中矢」区間を、島ヶ原「ぐるり号」の定時定路線型の路線に移行し、路線の効率化を図りました。

### 島ヶ原ぐるり号の実証運行

#### ■ 実施結果

令和5年8月～令和6年10月

1日平均収入：2,242円

1日あたりの利用者：11.38人

1便当たりの利用者：2.32人



令和6年11月～令和7年10月

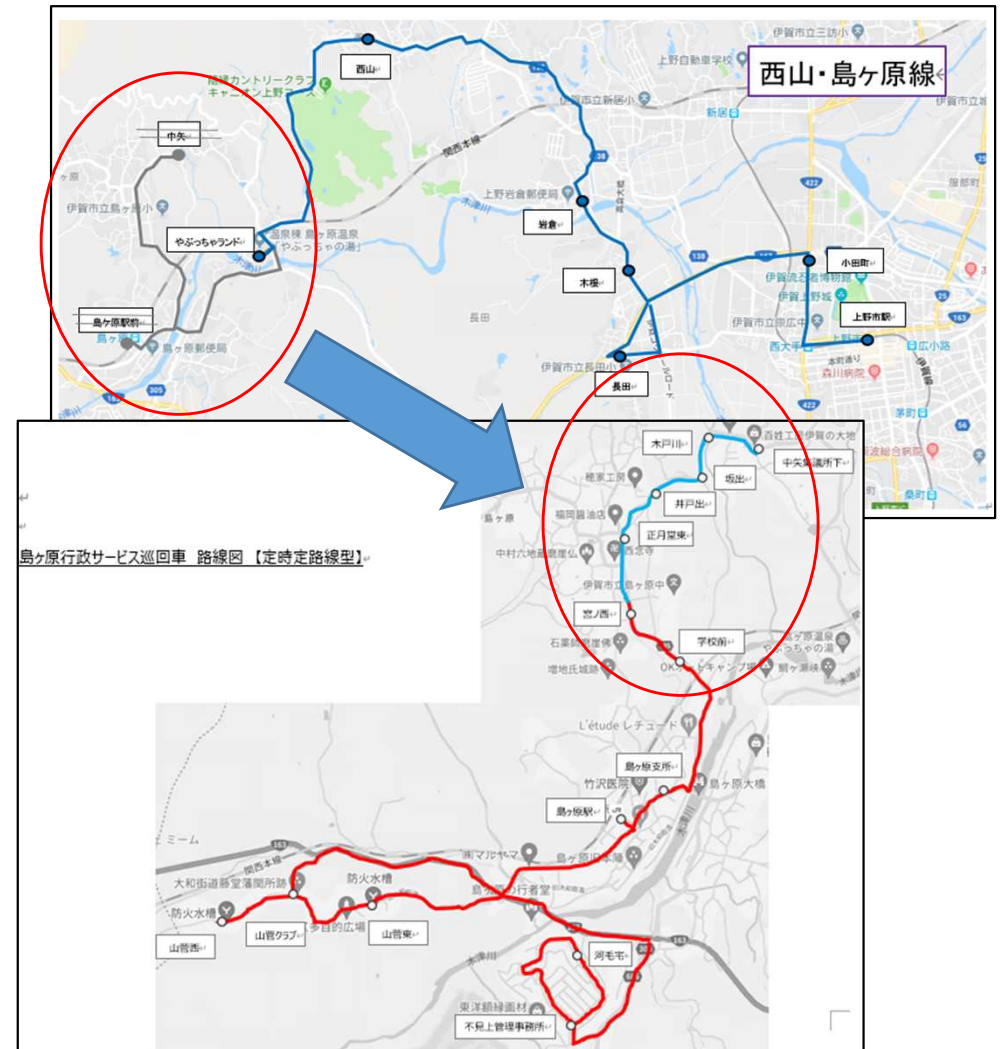
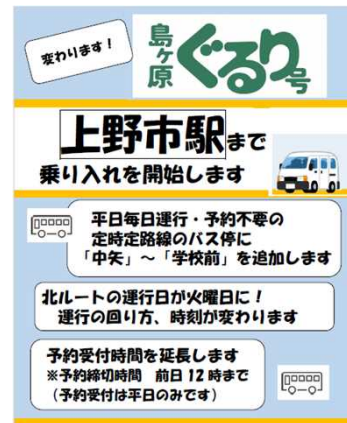
1日平均収入：1,877円

1日あたりの利用者：6.53人

1便当たりの利用者：1.62人

#### ■ 結果の考察及び今後の展望

令和6年11月に行先の追加など利用者の利便性を図ったが、利用者は増加しなかった。そのため、島ヶ原地域の全地区で意見交換会を行い、地域ニーズの把握に努めた。今後は、より地域ニーズに合った交通手段としていくため、地域と共に検討して行く。



### 3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

8

伊賀市地域公共交通計画の数値目標と達成状況

	目標	評価指標	策定時	現況値 (2024)	目標値 (2026)	達成／ 未達成
基本方針①	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数	1,729,625 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	バスの年間利用数	503,269 人/年※1	358,905 人/年	503,000 人/年	未達成
	街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	利用しやすい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%	80%	達成
	乗り継ぎしやすい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%	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	現況値以上	未達成
基本方針③	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	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	20.0%※2	26%	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%	40%	達成

※1…2019年の値  
※2…2020年の値  
※3…2015～2019年の平均値

課題・考察

今後の取組方針





### 3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

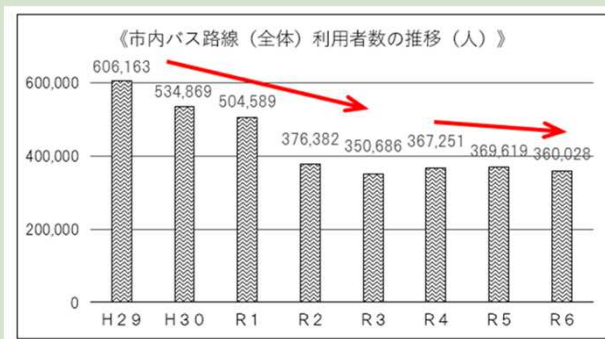
9

評価指標	数値目標	実績	達成状況	課題・考察
市内のバス年間利用者数	503千人	360千人	×未達成	令和3年度から4年度にかけて、利用者数は増加し持ち直してきているが、令和6年度は、令和5年度から少し減少しており、目標値には届かず。引き続き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。 新たな運行方式の導入等、これまでの手法の見直しが必要となっている。
地域公共交通に対する市民の満足度	25%	26.0%	○達成	目標値を達成しており、各種取り組みの効果は一定出ていると考える。しかし、公共交通利用者以外の満足度が低いことが課題となっている。 引き続き利用ニーズや適切なサービス水準などを確認・検討すると共に、様々な市民層に働きかける利用促進啓発が必要となっている。

### 4.【Act】計画目標の達成に向けた今後の取組方針 の作成

#### 計画目標の現在の到達点

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。



地域公共交通に対する市民の満足度は目標値を達成。

#### 今後の取組方針

- ・バスの乗り方教室を開催し、日頃バスに接する機会の少ない子どもたちに楽しく学んでもらうことにより、社会での公共交通としてのバスの役割について理解を広げ、身近な乗り物として感じてもらい、利用促進につなげる。
- ・公共交通利用促進期間の取組の継続や、伊賀線まつりといったイベントなどの機会を捉えて利用促進啓発を進める。
- ・例年実施している伊賀鉄道通学利用者を対象とした定期券購入費助成事業に加え、他交通機関にも同事業を拡充した助成事業を、今後も財源の確保を図りながら、幅広い助成の実施を検討する。

公共交通利用者以外の満足度が低い傾向があるため、学校・企業等へのモビリティマネジメント等を展開していく。

## ■友生線

評価指標	数値目標	実績	達成状況	課題・考察
平均乗車密度	1. 9人以上	1. 4人	×未達成	未達成の指標もあるが、収支率が達成していることによって、路線としては、事業評価基準を満たしている。一方で利用率は依然低く、さらなる改善が課題となっている。 利用実態やニーズに基づく、スクール混乗などの運行の効率化、そして、沿線地域との連携等による有効な利用促進啓発が必要となっている。
収支率	34%以上	<b>38.1%</b>	<b>○達成</b>	
乗客1人当たり市負担額	520円以下	769円	×未達成	

## ■西山・島ヶ原線

評価指標	数値目標	実績	達成状況	課題・考察
平均乗車密度	1. 9人以上	0. 7人	×未達成	すべての指標で未達成となっており、路線としても事業評価基準を満たしていない。路線を改編し効率化を図ったが目標に達成しなかった。 令和5年8月から実証運行を開始したデマンドバスと連携した路線の活性化、そして、沿線地域との連携等による有効な利用促進啓発が必要となっている。
収支率	34%以上	32. 6%	×未達成	
乗客1人当たり市負担額	520円以下	2, 138円	×未達成	

## 4.【Act】計画目標の達成に向けた今後の取組方針 の作成

## ■友生線・西山・島ヶ原線

計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
友生線については、既存路線の改善を目的に運行の効率化を図り収支率等一定の改善はなされていると考える。しかし、西山・島ヶ原線については、路線の改編を行い運行の効率化を図ったが、目標に到達していない。	友生線については、今後も沿線地域と共に、スクール混乗などの運行の効率化を検討しながら、有効な利用促進啓発もあわせて行う。 西山・島ヶ原線については、令和5年8月から実証運行を開始したデマンドバスに関係してくることから、実証運行の検証を進め、デマンドバスとの接続性をより充実させ、路線が活性化するように、地域と共に検討しながら、有効な利用促進啓発もあわせて行う。

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	実証運行を開始した島ヶ原ぐるり号については、当該地域の公共交通ネットワークの維持や構築に資するものとなるべく、引き続き、利用状況の確認や効果の検証・分析を行うと共に利用促進にも努め、効果的な実証運行となることを期待する。	島ヶ原地域とともに、デマンド交通の利用状況や効果の検証・分析を行った。さらに、定期的にニュースレターの発行を行い、利用促進に努めた。	検証を進めながら、より地域のニーズに合った交通手段となるよう、実証運行を進めて行く。
	輸送量が低迷している地域間幹線系統について、地域公共交通会議での認識の共有や県・国・関係者などとの連携の強化等を図りつつ、運行継続や将来を見据えた方向性などについて検討を進め、必要に応じた施策に取り組まれることを期待する。	県・国と定期的に協議の機会を持ち、路線の維持存続に向け検討を行い、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定に取り組んだ。	地域のニーズに合ったネットワーク構築となるよう、地域と共に、新しい交通手段を検討して行く。
前々回	輸送量が低迷している地域間幹線系統について、県や関係者と連携しての取組実施を期待する。	運行事業者、県、市により定期的に協議の機会を持ち、路線の維持存続に向け検討を行った。	地域のニーズに合ったネットワーク構築となるよう、路線の維持存続についての検討を継続する。
	通学定期券助成の伊賀鉄道以外の交通機関への拡充を期待する。	交通機関の限定が無い通学定期券助成を実施。	今後も財源確保を図りながら、助成制度の拡充について検討を行う。
	実証運行を開始した島ヶ原地区のデマンド交通の利用状況や効果を検証・分析し、他の公共交通との乗り継ぎ利用も含め、持続可能な公共交通ネットワークの一翼を担うものとなることを期待する。	島ヶ原地域とともに、デマンド交通の利用状況や効果の検証・分析を行った。	検証を進めながら、市内他地域への導入を含め、市内の公共交通ネットワーク構築に資する手段を検討していく。

※前回：令和7年3月27日、前々回：令和6年3月21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、計画に掲げた目標値の現状確認を行った。

### 協議会の実施状況

#### 【令和６年度】 第３回協議会 令和７年１月１０日

- （主な議題）
- ・フィーダー系統の事業評価について
  - ・令和７年度伊賀鉄道生活交通改善事業計画について
  - ・路線バスの維持存続について

#### 【令和７年度】 第１回協議会 令和７年５月３０日

- （主な議題）
- ・地域公共交通計画の認定申請に係る協議等について
  - ・阿波線・玉滝線地域旅客運送サービス継続実施計画（案）について
  - ・次期伊賀市地域公共交通計画の策定について

## 調査の背景および必要性

### 伊賀市の地域公共交通の課題

#### ○鉄道関係

- ・伊賀鉄道伊賀線は、利用者数の減少などから、路線の廃止・存続の検討を経て、本市と伊賀鉄道株式会社で、2017年度より公有民営方式で運行している。人口減少や車社会の進展による利用の減少と、物価高騰による人件費や資材等のコスト増加により、厳しい経営状況が続いている。
- ・JR関西本線についても厳しい経営状況が続いており、JR西日本と沿線自治体が連携しながら維持活性化の取り組みを行っている。

#### ○バス関係

- ・行政バスについては、令和3年3月に策定した「伊賀市地域公共交通計画」に定められた既存バス路線の見直し手順の3つの事業評価基準に対し、ほとんどの行政バスが評価基準を満たしていない状況となっており、定時定路線型以外にデマンド運行の導入など、地域の実情に応じた新たな運行形態の検討を行う必要がある。
- ・市内各地域から中心市街地への移動を支える営業路線バスについても、輸送量の低迷により交通事業者単独での運行が厳しい状況となっており、路線を維持して行くことが困難となっている。

#### ○公共交通全体関係

- ・本市は6市町村が合併し、面積約558 k m<sup>2</sup>の広大な市域のなかに集落が点在しており、各地域から中心市街地へのアクセスに係る距離や時間が長く、運行経費の増大などでサービスが低下している。各地域から中心市街地を繋ぐ交通ネットワークの構築が必要となっている。
- ・本協議会には、行政や福祉機関、住民の代表者、バス事業者、タクシー業者などに加え、鉄道事業者が3者（JR、近鉄、伊賀鉄道）で構成されている。他の協議会にはない特色である鉄道3事業者との連携の強化が必要となっている。
- ・本市には、伊賀上野城とその城下町の町並み、伊賀忍者、松尾芭蕉生誕地、伊賀焼や組み紐などの伝統工芸品といった歴史・文化的観光資源がたくさん存在する。そして、JR関西本線や近鉄大阪線など外部からのアクセスも充実し、全国でも珍しい市町単独で完結する伊賀鉄道伊賀線がその両線を結んでいる。しかし、その素晴らしい観光資源と、鉄道やバス、タクシーなどの公共交通機関との連携ができておらず、観光資源の活用ができていない点も課題である。

## 調査事業の必要性

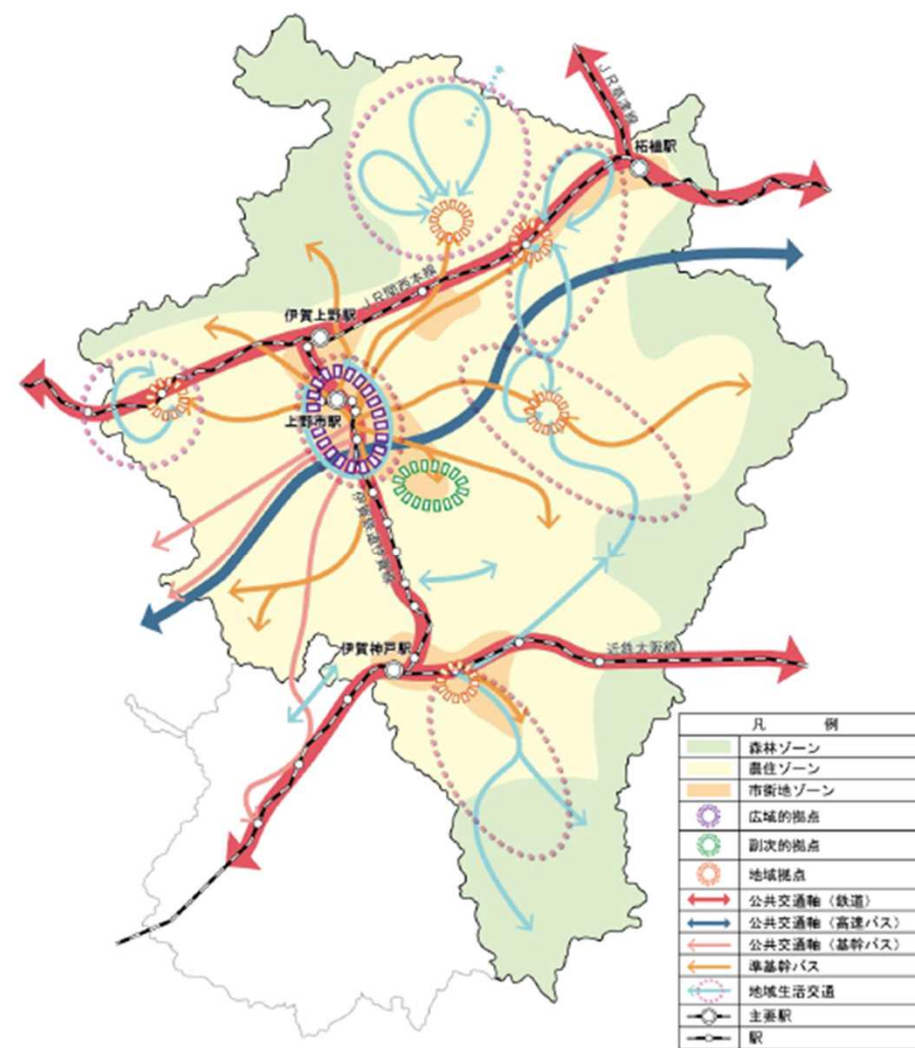
伊賀市地域公共交通計画は、令和8年度で期間満了となるが、計画の焼き直しではなく、この先10年間を計画期間とする新しい地域公共交通計画を考えている。

近年では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が行われ、デマンド（予約式）やライドシェア、スクールバス混乗、MaaS、鉄道の再構築事業、地域旅客運送サービス継続事業など目まぐるしく交通体系が変化しており、多種多様な交通体系のなかから、地域の実情に合う交通体系を選択し、新しい将来の地域交通計画を目指している。

そして、観光・福祉・教育等他部署との連携の強化を行い、当市の中心市街地や地域の素晴らしい観光資源と、本市の伊賀鉄道・JR・近鉄・路線バス・行政バス・タクシー、福祉バス、スクールバス等の多様な交通手段とを結び、観光の振興や地域の活性化に繋がる交通計画としたい。

より地域の実情に合う交通体系を選択するためには、上位関連計画の整理や、地域概況・地域公共交通の現状の整理を行い、人流データの分析や公共交通利用者・市民アンケート調査、地域別住民懇談会の開催などを実施し、より正確な地域のニーズを把握することが必要であることから、計画策定の調査は必要である。

## 公共交通ネットワークイメージ



▲図 25：地域公共交通ネットワークの将来イメージ図

- 鉄道及び路線バスにより公共交通軸を形成
- 行政バスは、公共交通軸へ接続する生活交通



## 実施した調査およびその結果明らかになったこと

事業内容	結果概要
地域概況・地域公共交通の現状整理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>現計画の評価</b> 現計画の進捗状況管理と進捗度合の評価を基に、現計画の評価を実施。</li> <li>・<b>上位関連計画の整理</b> 三重県や伊賀市の上位計画を整理するとともに、伊賀市の関連計画、周辺市町の地域公共交通計画等を整理。これより、市域を跨いだ公共交通体系の考え方や多様な他分野における地域公共交通への期待等を整理。</li> <li>・<b>地域概況・地域公共交通の現状の整理</b> 伊賀市の主要施設の立地、人口構造や分布状況等の整理を行い、地域特性を把握。公共交通に係る整理は、現計画を基本にした経年変化の整理と、地域公共交通に影響を及ぼす地域の輸送サービス等についての整理。</li> </ul>
地域公共交通の利用実態及び地域ニーズの把握・分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>市民、高校生、公共交通利用者アンケート調査</b> アンケート調査などを行い公共交通の利用実態や地域ニーズを把握。<b>※詳細は、次ページ</b></li> <li>・<b>地域別住民懇談会の開催</b> アンケート調査では把握できない地域住民の移動目的地やニーズ等を把握することを目的に地域別住民懇談会6地域（各支所単位：上野支所、伊賀支所、阿山支所、大山田支所、島ヶ原支所、青山支所）で実施。</li> <li>・<b>関係機関ヒアリング調査</b> 交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、観光・福祉・教育関係団体等、9者にヒアリング調査を実施し、各関係機関の地域公共交通に対するニーズや考え方を整理。</li> <li>・<b>人流データ（ビックデータ）の分析</b> 各種調査では把握できないような、詳細の移動目的地や移動時間等について、人流データを活用し、市内の移動需要を把握。なお、路線バスのICカードデータの乗降データを整理し、乗降の多い停留所や利用実態についての分析を実施。</li> </ul>
伊賀市の地域公共交通の課題整理	アンケート調査などの各種調査結果に基づき、伊賀市における地域公共交通の課題を多面的な視点で整理。なお、公共交通利用者アンケート調査結果に基づき、クロスセクター効果の分析を実施。
計画の基本的な方針の検討	伊賀市の公共交通のこれまでの経緯や、地域特性、公共交通に関するニーズや課題を具体的に把握。伊賀市で策定又は策定予定の各種行政計画と整合を図りながら、地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針を検討。これから、数値目標は持続性や地域主体性を評価できる項目など、多面的な視点による目標値を検討する。
目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項の検討	基本方針ごとの施策や実施スケジュール、実施主体を検討する。また、現計画において進捗がされていない施策や今後より重点的な検討が必要な施策については、事例収集を行うとともに、国交省の補助メニュー等を踏まえ、実効性の高い施策案を検討する。

## ①市民アンケート

市民の移動実態およびニーズの変化と既存公共交通サービスとのギャップを把握

対象	伊賀市内の住民計5,000世帯 ※対象世帯は住民基本台帳からの無作為抽出
目的	市民の移動実態や、公共交通への要望の把握
時期	2025年9月16日（火）～2025年9月30日（火）
方法	WEBアンケート形式 ・WEBアンケートのQRコードを記載したハガキの郵送配布 ※別途、市HPやeモニターを活用
回収数	798票

## ②高校生アンケート

公共交通の利用が多い高校生の公共交通の利用実態や利用促進に向けた課題の把握

対象	伊賀市内の高校に通う1、2年生
目的	高校生の移動実態や、公共交通への要望の把握
時期	2025年9月16日（火）～2025年10月7日（火）
方法	WEBアンケート形式 ・WEBアンケートのQRコードを記載した案内文を配布
回収数	208票

## ③利用者アンケート

日頃から公共交通を利用している利用者の利用実態や意向の把握

対象	伊賀市内の公共交通利用者 ※市外からの来訪客も含む
目的	利用者の利用実態や意向の把握
時期	<b>■ 配布日</b> 2025年10月23日（木） 10月26日（日） <b>■ WEB・ハガキ回収期限</b> 2025年11月14日（金）まで
方法	WEB・ハガキ併用アンケートの聞き取り、配布 場所：伊賀神戸駅、伊賀上野駅、上野市駅
回収数	361票※11月上旬時点

## 調査結果の地域公共交通計画への反映

## 課 題

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

公共交通の利用しやすさの向上

周辺自治体との広域移動の  
利便性確保

分野間の調整による  
効率的な交通サービスの維持・確保

みんなで支える、地域協働・体制づくり

## 基本理念（案）

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 みんなが気軽におでかけできる  
ネットワークづくり～

## 基本方針（案）

## 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

⇒基幹公共交通を中心とする市内のネットワークの適正化、周辺自治体との移動円滑化を図り、「住みたい」「住み続けたい」と思える伊賀市を目指します

## ②みんなで支える 持続可能な交通体系の構築

⇒地域の実情に応じた、持続性のある交通サービスの確保に向け、市民・地域での取組を推進し、地域主体の交通体系の構築を目指します

## 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

⇒伊賀市の豊富な交通手段について、知ってもらい、移動の選択肢として公共交通が選ばれるような公共交通サービス・環境づくりを目指します



# 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8年1月14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

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
伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	友生線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・沿線地域へ利用状況等の情報提供を行うとともに、スクール混乗などについて意見交換を行った。</li> <li>・毎年、通年で実施している伊賀鉄道の通学定期券購入費助成事業に加え、伊賀鉄道以外の公共交通通学定期利用者を対象に、令和6年10月～令和7年9月分の通学定期購入費の1/2を助成した。</li> <li>・令和6年10月1日から12月31日の3ヵ月を「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、市民・企業に対して、ポスターやチラシを作成し、企業への訪問やイベント会場・商業施設等での街頭啓発などの取組を実施した。</li> </ul>	A 計画通り事業は適切に実施できている。	B <b>【目標】</b> (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 <b>【結果】</b> (1) 平均乗車密度1.4人 (2) 収支率38.1% (3) 乗客1人当たり市負担769円 <b>【考察】</b> 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。 一方で、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ておらず、利用率は依然低い。今後も引き続き、利用実態やニーズに基づくスクール混乗などの運行の効率化、そして、沿線地域との連携等による有効な利用促進啓発を図っていく必要があると考える。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの乗り方教室を開催し、日頃バスに接する機会の少ない子どもたちにも楽しく学んでもらうことにより、社会での公共交通としてのバスの役割について理解を広げ、身近な乗り物として感じてもらい、利用促進につなげる。</li> <li>・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などの機会を捉えて利用促進啓発を進める。</li> <li>・例年実施している伊賀鉄道通学利用者を対象とした定期券購入費助成事業に加え、他交通機関にも同事業を拡充した助成事業を、今後も財源の確保を図りながら、幅広い助成の実施を検討する。</li> <li>・今後も沿線地域と共に、スクール混乗などの運行の効率化を検討しながら、有効な利用促進啓発もあわせて行う。</li> </ul>

伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	西山・島ヶ原線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・沿線地域へ利用状況等の情報提供を行うとともに、意見交換を行った。</li> <li>・島ヶ原地域ともに、デマンド交通の利用状況や効果を検証・分析を行った。</li> <li>・毎年、通年で実施している伊賀鉄道の通学定期券購入費助成事業に加え、伊賀鉄道以外の公共交通通学定期利用者を対象に、令和6年10月～令和7年9月分の通学定期購入費の1/2を助成した。</li> <li>・令和6年10月1日から12月31日の3ヵ月を「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、市民・企業に対して、ポスターやチラシを作成し、企業への訪問やイベント会場・商業施設等での街頭啓発などの取組を実施した。</li> </ul>	A	計画通り事業は適切に実施できている。	B	<p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 平均乗車密度1.9人以上</li> <li>(2) 収支率34%以上</li> <li>(3) 乗客1人当たり市負担520円以下</li> </ul> <p>【結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 平均乗車密度0.7人</li> <li>(2) 収支率32.6%</li> <li>(3) 乗客1人当たり市負担2,138円</li> </ul> <p>【考察】</p> <p>すべての指標で目標を達成していない。路線を改編し効率化を図ったが目標に達成しなかった。</p> <p>沿線地域との連携等による運行の適正化や効率化が必要となっている。加えて、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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの乗り方教室を開催し、日頃バスに接する機会の少ない子どもたちに楽しく学んでもらうことにより、社会での公共交通としてのバスの役割について理解を広げ、身近な乗り物として感じてもらい、利用促進につなげる。</li> <li>・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などの機会を捉えて利用促進啓発を進める。</li> <li>・例年実施している伊賀鉄道通学利用者を対象とした定期券購入費助成事業に加え、他交通機関にも同事業を拡充した助成事業を、今後も財源の確保を図りながら、幅広い助成の実施を検討する。</li> <li>・島ヶ原地域で実証運行を開始したデマンドバスに関係してくることから、実証運行の検証を進め、より地域のニーズに合った路線の運行を、地域と共に検討する。</li> </ul>
-------------------	---------	--	---	--------------------	---	---	--

## 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8年1月14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>



## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定に係る事業)

令和8年1月14日

協議会名: 伊賀市地域公共交通活性化再生協議会

①事業の結果概要	④事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は 地域公共交通網形成計画等の計画策定に向けた方針
【事業内容及び結果概要を記載】	A・B・C 評価  【事業が適切に実施された(されている)かを記載。適切に実施されなかった(されていない)場合には、実施されなかった事項及び理由等記載】	【補助申請を行う補助対象事業名、事業内容、実施時期等を記載】
<p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域概況・地域公共交通の現状整理                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・現計画の評価</li> <li>・上位関連計画の整理</li> </ul> </li> <li>・地域概況や地域公共交通の現状の整理</li> <li>○地域公共交通の利用実態及び地域ニーズの把握・分析                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者アンケート調査</li> <li>・市民アンケート調査</li> <li>・地域別住民懇談会の開催</li> <li>・各種事業者(交通、観光関連事業者など)ヒアリング</li> <li>・人流データの分析</li> </ul> </li> <li>○地域公共交通の課題整理</li> <li>○計画の基本的な方針の検討</li> <li>○目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項の検討</li> </ul> <p>【結果概要】</p> <p>令和8年3月末までに計画案を策定予定</p>	<p style="text-align: center;">A</p> <p>適切に実施されている。</p>	<p>【名称】</p> <p>伊賀市地域公共交通計画策定調査業務</p> <p>【内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 現計画の評価</li> <li>(2) 上位関連計画の整理</li> <li>(3) 地域概況・地域公共交通の現状の整理</li> <li>(4) 地域公共交通の利用実態及び地域ニーズの把握・分析</li> <li>(5) 伊賀市の地域公共交通の課題整理</li> <li>(6) 計画の基本的な方針の検討</li> <li>(7) 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項の検討</li> <li>(8) 伊賀市地域公共交通活性化再生協議会の運営支援</li> <li>(9) 打合せ協議</li> <li>(10) 計画書(中間案)の作成</li> </ul> <p>【実施時期】</p> <p>令和7年7月～令和8年3月</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8年1月14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：	令和7年度地域公共交通調査事業
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は、令和8年度で期間満了となるが、計画の焼き直しではなく、この先10年間を計画期間とする新しい地域公共交通計画を考えている。近年では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が行われ、デマンド(予約式)やライドシェア、スクールバス混乗、MaaS、鉄道の再構築事業、地域旅客運送サービス継続事業など目まぐるしく交通体系が変化しており、多種多様な交通体系のなかから、地域の実情に合う交通体系を選択し、新しい将来の地域交通計画を目指している。</p> <p>そして、観光・福祉・教育等他部署との連携の強化を行い、当市の中心市街地や地域の素晴らしい観光資源と、本市の伊賀鉄道・JR・近鉄・路線バス・行政バス・タクシー、福祉バス、スクールバス等の多様な交通手段とを結び、観光の振興や地域の活性化に繋がる交通計画としたい。</p> <p>より地域の実情に合う交通体系を選択するためには、上位関連計画の整理や、地域概況・地域公共交通の現状の整理を行い、人流データの分析や公共交通利用者・市民アンケート調査、地域別住民懇談会の開催などを実施し、より正確な地域のニーズを把握することが必要であることから、計画策定の調査は必要である。</p>