

令和7年度国庫補助金事業計画（案）について

本市で実施するデマンド交通（キャロリン号）の確保・維持のため、令和5年度から「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用しています。

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金とは

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークに接続する路線または交通不便地域の移動確保を目的としたデマンド交通の運行について支援する。

令和7年度計画申請（補助見込み額 5,837千円）

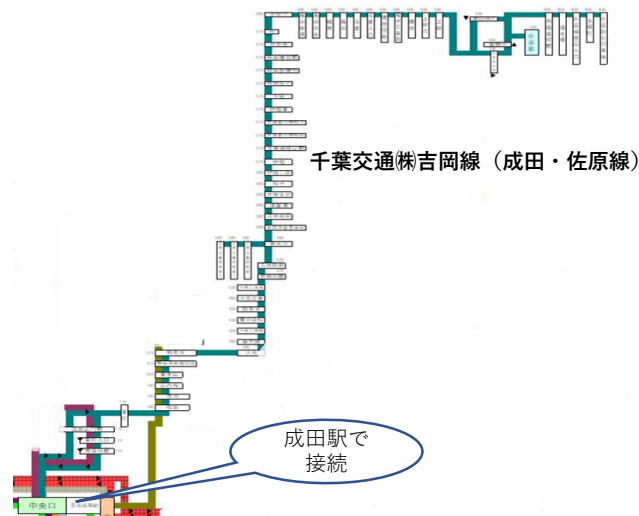
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し、デマンド交通（キャロリン号）の維持や安定的な運行を行う。

補助金の1つの要件である「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」の対象となっているバス系統（千葉交通(株)吉岡線（成田・佐原線））とデマンド交通（キャロリン号）が接続していることから、地域公共交通確保維持事業に係る計画を申請します。

①補助対象地域間幹線系統に接続するフィーダー系統による運行であること。

千葉交通(株)吉岡線（成田・佐原線）

補助対象地域間幹線バス



様式第 1－1（日本産業規格 A 列 4 番）

令和 6 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 富里市地域公共交通会議
住 所 千葉県富里市七栄 6 5 2－1
代 表 者 氏 名 会長 山根 康夫

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、
関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

富里市地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
富里市地域公共交通計画 55 ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
富里市地域公共交通計画 60 ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
富里市地域公共交通計画 60 ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
富里市地域公共交通計画 57 ページ、70 ページ

※1 富里市デマンド交通は、富里市、成田市、八街市、酒々井町、芝山町を運行しており、富里市は富里市地域公共交通計画に記載している。また、利用は基本的に富里市民に限られ、他の市町は費用負担をしていないため、他の市町の交通計画に富里市デマンド交通の位置づけは行っていない。

（添付資料）

・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

～暮らしを守り、みんなで支え、未来へとつなぐ持続可能な交通体系～
第5章 富里市公共交通の目指す姿

5-2 望ましい公共交通ネットワークの在り方

本市の公共交通ネットワークは、将来の都市構造を踏まえ、既存の公共交通網を有効に活用し、広域交通（高速バス、JR線、京成線）、市内を連絡する地域間交通（路線バス）、市内の主要施設を連絡する地域内交通（さとバス、デマンド交通）、補完交通（タクシー、民間送迎等）の4段階に機能分担を図ります。

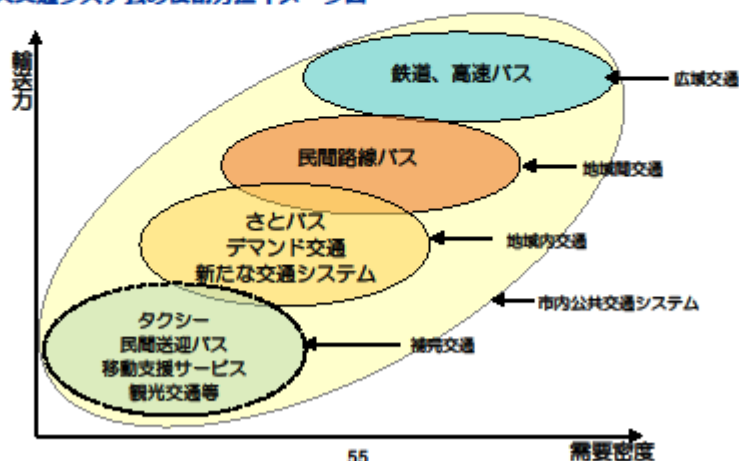
交通結節点としては、富里バスターミナル、市役所、主要施設等を位置付けます。

さらに、既存公共交通ネットワークを基本としながら、これらを補完する新たな交通システムを導入し、地域公共交通機関相互の接続・連携により、富里市民の生活交通、更に来訪者の二次交通としても機能させ、利便性向上と効率的な運行を目指します。

■地域公共交通システムの役割分担

区 分	役割分担	対応公共交通システム
広域交通	○東京・東京ディズニーランド・なんば方面へ連絡し、地域の広域骨格形成軸の路線	高速バス 周辺鉄道駅（京成線・JR線）
地域間交通	○周辺都市への連絡及び市内の骨格となる路線バス	民間路線バス 日吉台線、教習所線、国際医療福祉大学成田病院線、久能岡国線、住野線、本城台線、ファミリータウン線
地域内交通	○広域交通に接続、地域間路線を補完 ○市内の地区間・拠点間を連絡し、分散する市街地の連携強化・一体化	さとバス（定時定路線） デマンド交通（区域運行） 新しい交通システム
補完交通	○上記公共交通を補完し、高齢者等の移動を支援するドア・ツー・ドアに近い機能を持つ少量個別輸送を担う移動手段	タクシー、民間送迎バス 福祉タクシー 地縁交通（地域の共助） 交通空白地有償運送 観光交通等
交通結節点	○上記交通システムの乗り継ぎ拠点となるバスターミナルや市役所をはじめ、地域の各拠点における乗継ぎ環境機能を強化	富里バスターミナル、市役所、主要施設等

■地域公共交通システムの役割分担イメージ図



4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

～暮らしを守り、みんなで支え、未来へとつなぐ持続可能な交通体系～
第5章 富里市公共交通の目指す姿

5-3 評価指標と目標値（イメージ）

本計画期間中の計画目標については、以下の評価指標を設定し目標値を定めます。

	評価指標	指標の定義	現況値	目標値
目指すべき姿1 ●地域全体を見渡し、市民のニーズにマッチした、富里市に合った最適な公共交通を目指す。	年間利用者数	路線バス・高速バス デマンド交通利用者数	1,280,770人 8,363人 (総合計画)	1,472,885人 10,453人
	公的負担額	公共交通の公的負担額	42,250千円 (第1次政策実行計画)	現状維持
	観光入込客数	市のイベント 末廣農場等	18,116人 (総合戦略)	400,000人
目指すべき姿2 ●地域参加による、地域が自らデザインする持続可能な公共交通を目指す。	市民満足度	さとバスに対する満足度 デマンドに対する満足度 (アンケート調査結果)	4.4% 9.5%	5.0% 10.0%
	既存ストックの活用	民間送迎車両等による事業数	0件	1件
	地域住民の協力による取組	地域住民の協力による取組件数	0件	1件
目指すべき姿3 ●公共交通への市民の理解や関心を高める仕組みの構築を目指す。	認知度	デマンド交通の認知度 (アンケート調査結果)	33.6%	50.0%
	モビリティ・マネジメント	乗り方教室の実施	0回/年	1回/年
	利用促進	公共交通マップの配布箇所数	0件	50件

序章
第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
第7章
第5章 富里市公共交通の目指す姿

2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

～暮らしを守り、みんなで支え、未来へとつなぐ持続可能な交通体系～

第6章 実施事業及び実施主体

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第6章

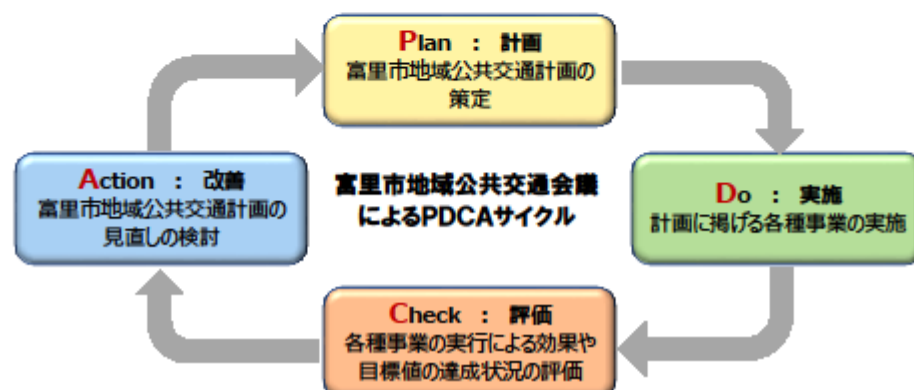
実施事業及び実施主体

【事業②】 さとバスの見直し					
事業概要	・市民の移動ニーズが多様化する中、さとバス車両の更新、ニーズに合っていない現状や高齢化への対応などの課題を解決するため、公共交通利用者等のニーズ結果を踏まえ、新たなデマンド交通に転換する。				
実施主体	富里市、交通事業者				
実施期間	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	検討	【事業③へ】			
備考					

【事業③】 デマンド交通の拡充					
事業概要	・乗降場が限定されているため、利便性の向上を目指し、きめ細やかに乗降ポイントの増設や運行エリアの拡大など面的機能の拡充を図る。また、高齢者にやさしい地域交通を目指し、ニーズ調査でも意見の多いドア・ツー・ドア方式について、実証運行による検証を行う。				
	■デマンド交通拡充運行イメージ				
	運行方式	下記の方以外 75歳以上又は65歳以上 で免許を持っていない方	乗降ポイントによる利用 ドア・ツー・ドアによる利用		
実施主体	富里市、交通事業者				
実施期間	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	【乗降ポイント】				
	検討	本格運行			
	【ドア・ツー・ドア】				
	検討	実証運行・利用状況を見て本格運行			
備考	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用する。				

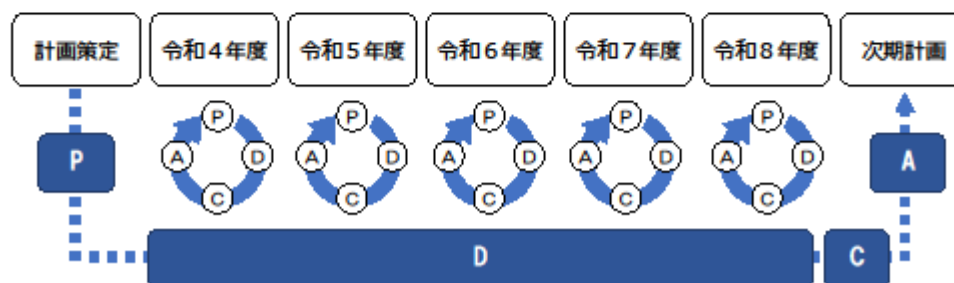
第7章 進捗状況の評価と推進管理体制

「富里市地域公共交通計画」の推進に当たっては、公共交通を取り巻く環境（人口減少等）の大きな変化をあらかじめ検討した上で、本計画に記載した事業等の評価・検証を継続的にを行い、策定後も、不断の見直しを行います。



項目	事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P Plan/計画	各路線などの運行計画の策定 各種事業の検討	富里市地域公共交通計画の策定
D Do/実行	地域公共交通の運行 各種事業の実施	計画に掲げる各種事業の実施
C Check/評価	運行・利用状況の評価 事業実施効果の評価	各種事業の実行による効果や目標値の達成状況の評価
A Action/改善	運行・サービスの見直し 各種事業の見直し	富里市地域公共交通計画の見直しの検討

PDCA サイクルの概念



(名称) 富里市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
・富里市は、千葉県内において唯一の鉄道駅がない市であり、民間路線バスを中心とした交通網が形成されている。 ・地域間交通では、民間バス路線を千葉交通株式会社がJR成田駅及び京成成田駅、JR八街駅等を発着し、富里市内をつなぐ7路線8系統を運行している。 ・地域内交通では、デマンド交通（キャロリン号）が市内全域を運行している。 ・民間路線バスやタクシーなどの公共交通を補完するべく運行している、デマンド交通（キャロリン号）の運行に際しては、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助金）を活用することで財源の安定的な確保・維持を目指す。
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
・デマンド交通（キャロリン号）の年間利用者数を10,453人以上とする。 （富里市地域公共交通計画 P57 参照） ・富里市地域公共交通計画では年度ごとにPDCAにて評価を行うこととなっており、地域公共交通確保維持事業の対象期間と合わせるため、定期的に集計・評価を行う。
(2) 事業の効果
デマンド交通（キャロリン号）を市内全域で運行することにより、市民の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、外出促進・地域活性化につながる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
・利便性の向上を目指し、乗降ポイントを増設し、運行エリアの拡大など面的機能の拡充を図る。また、運行時間を9時間から12時間に拡大するとともに、運行日を平日のみから365日運行へ拡大した。（富里市） ・路線バスや高速バスも含めた公共交通ネットワークが一目で分かる公共交通マップの作成。（富里市） ・市内公共施設及び市内商業施設に配架。（富里市） ・各地区においてデマンド交通（キャロリン号）の利用方法などの説明会を開催するとともにモビリティマネジメントにも取り組んでいく。（富里市）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
表1を添付。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持事業によって運行するデマンド交通（キャロリン号）について、その運行に係る費用のうち、富里市から運行事業者への委託料は、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分が富里市の負担となる。 運行事業費見込み額 133,011千円
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

・利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施 ・利用者アンケート ・住民ヒアリング 等
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
表 5 を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
※該当なし

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
（１）事業の目標
※該当なし
（２）事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
・ 令和４年　４月２５日（第１回）　デマンド交通運行計画（案）について ・ 令和４年　５月２７日（第２回：書面開催）　運行計画（案）について委員全員の賛成にて決定した。 ・ 令和４年　６月２９日（第３回）　デマンド交通事業者選定結果報告。令和５年度地域公共交通計画認定申請書提出について承認。 ・ 令和４年１１月２５日（第４回）　デマンド交通の利用状況について ・ 令和５年　３月２９日（第５回）　デマンド交通のロゴマーク・愛称等について停留所の新設・廃止のルールについて ・ 令和５年　４月２７日（第１回）　令和４年度地域公共交通会議事業報告について ・ 令和５年　６月２６日（第２回）　令和６年度地域公共交通計画認定申請書提出について承認。 ・ 令和５年１０月２５日（第３回）　デマンド交通利用規約について ・ 令和６年　１月２９日（第４回）　地域公共交通確保維持改善事業の事業評価についてデマンド交通ドア・ツー・ドア方式の事業評価について ・ 令和６年　３月２７日（第５回）　デマンド交通ドア・ツー・ドア方式の本格運行について ・ 令和６年　６月２６日（第１回）　令和７年度交通不便地域指定申請書及び地域公共交通計画認定申請書提出について

19. 利用者等の意見の反映状況

地域公共交通計画策定に当たり、市民アンケートや利用者アンケート等の各種調査を実施し、結果を公共交通計画に反映させた。

また、パブリックコメントも実施したところ、デマンド交通拡充に関する意見・要望が多く寄せられた。

これらの意見に基づき、デマンド交通の運行計画を策定した。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 千葉県富里市七栄 6 5 2 - 1

(所 属) 富里市企画財政部経営戦略課

(氏 名) 須永、渋谷

(電 話) 0476-93-1118

(e-mail) koutsu@city.tomisato.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記 2.・3. については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該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との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・ 9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
富里市	京成タクシー成田(株)	(1) 富里市デマンド交通		市内乗降 ポイント (京成成 田駅、京 成酒々井 駅、他)か ら市内外 乗降ポイ ントまで		往 km 復 km	365日	37,595回			区域運行	①	・京成成田駅で補助対象地 域間幹線バス系統である 「千葉交通吉岡線」と接 続。	③
		(2)				往 km 復 km	日	回						
		(3)				往 km 復 km	日	回						
		(4)				往 km 復 km	日	回						
		(5)				往 km 復 km	日	回						

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	富里市
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	31,981
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
富里市地域公共交通計画	令和4年3月16日	

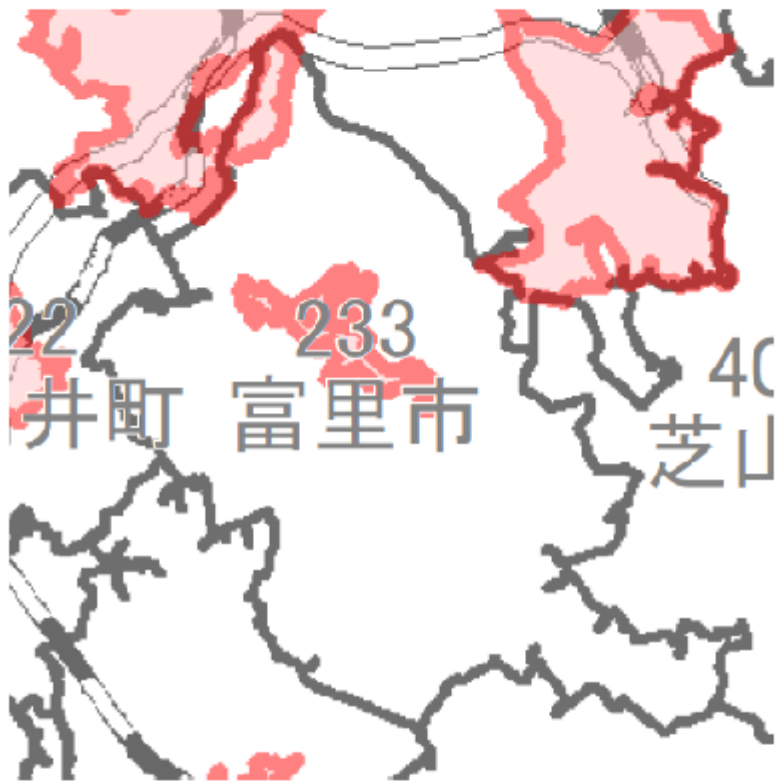
(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2))(実施要領の2.(1)⑪))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

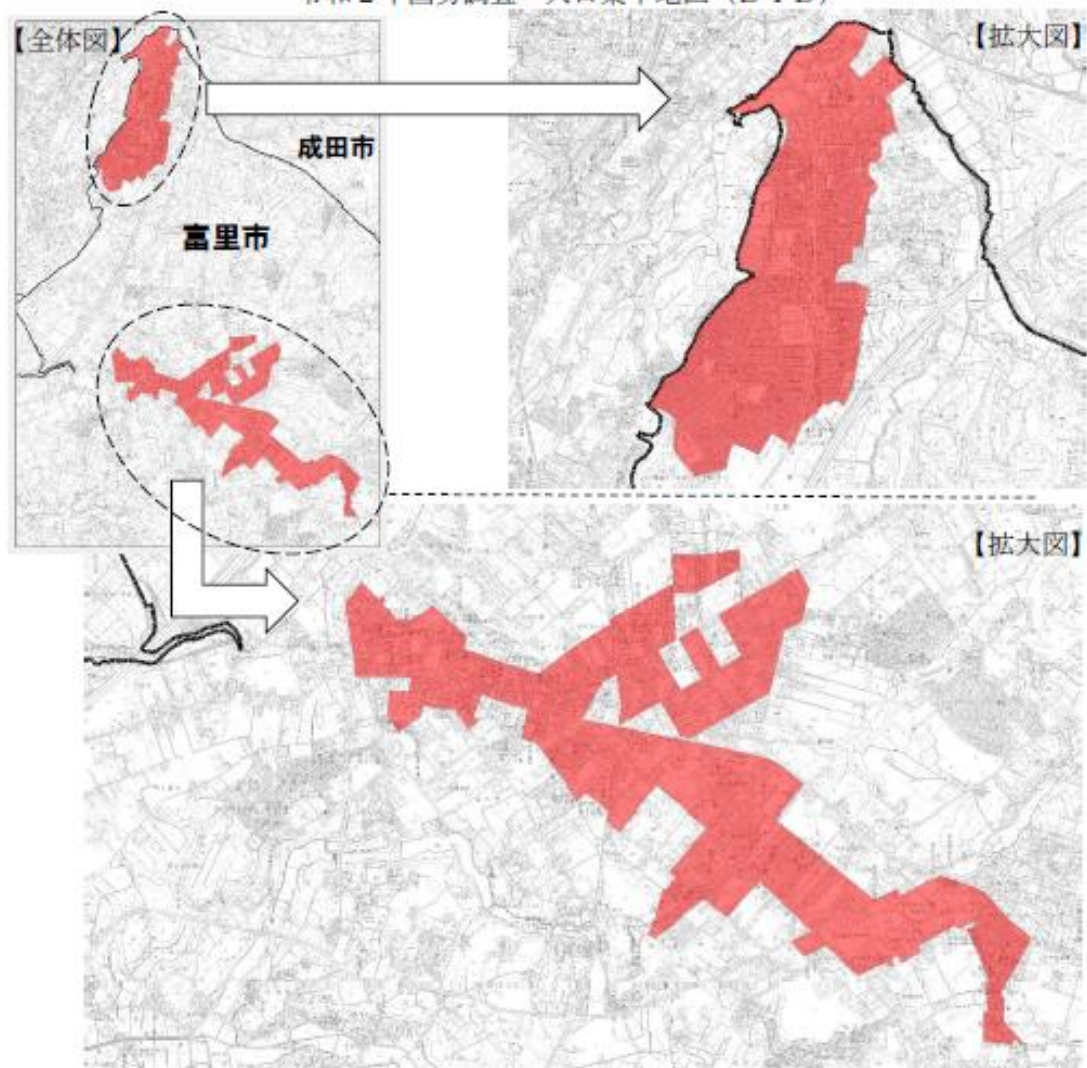
(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

人口集中地区（DID）



令和2年国勢調査 人口集中地区（D1D）



Ⅱ 国勢調査

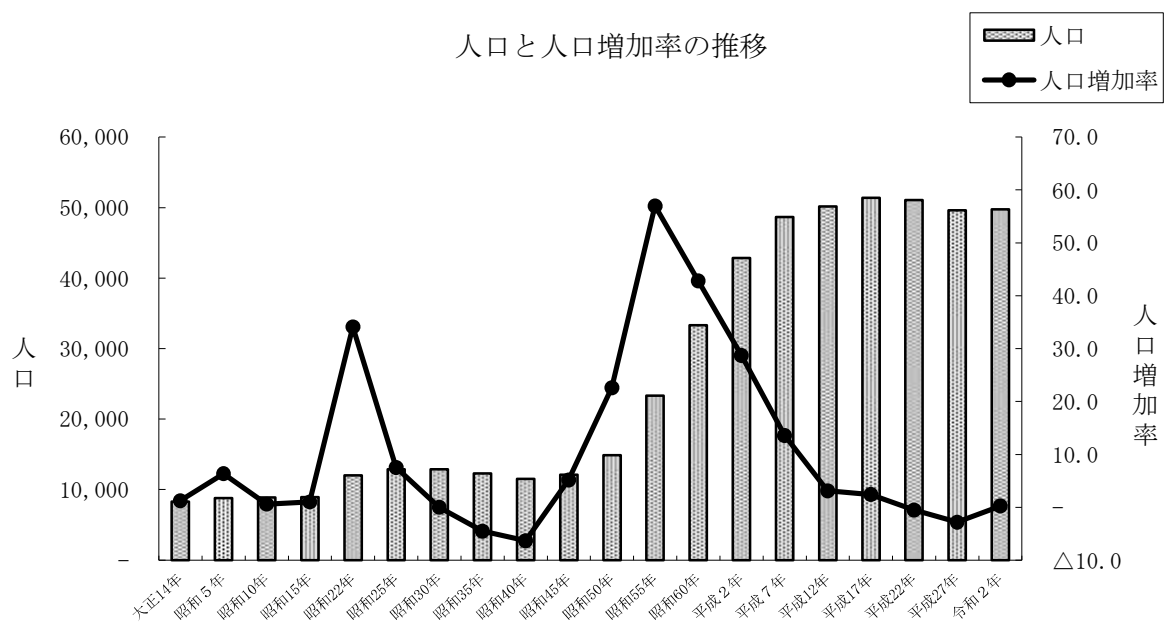
1 人口と世帯数の推移

国勢調査

年	世帯数 (戸)	人 口			比較増減		一世帯 あたり 人 員 (人)	人 口 増加率 (%)	人口密度 1 km ² あたり (人)
		総数 (人)	男 (人)	女 (人)	世帯数 (戸)	人口 (人)			
大正14年	1,590	8,282	4,081	4,201	26	101	5.2	1.2	154.7
昭和5年	1,637	8,808	4,354	4,454	47	526	5.4	6.4	164.5
昭和10年	1,550	8,859	4,422	4,437	△87	51	5.7	0.6	165.5
昭和15年	1,563	8,944	4,454	4,490	13	85	5.7	1.0	167.1
昭和22年	2,121	11,993	5,875	6,118	558	3,049	5.7	34.1	224.0
昭和25年	2,318	12,891	6,357	6,534	197	898	5.6	7.5	240.8
昭和30年	2,339	12,889	6,320	6,569	21	△2	5.5	△0.0	240.7
昭和35年	2,341	12,307	6,011	6,296	2	△582	5.3	△4.5	229.9
昭和40年	2,375	11,524	5,608	5,916	34	△783	4.9	△6.4	215.2
昭和45年	2,675	12,116	6,041	6,075	300	592	4.5	5.1	226.3
昭和50年	3,558	14,852	7,549	7,303	883	2,736	4.2	22.6	277.4
昭和55年	6,469	23,315	11,929	11,386	2,911	8,463	3.6	57.0	435.5
昭和60年	9,355	33,291	16,867	16,424	2,886	9,976	3.6	42.8	621.8
平成2年	12,579	42,852	21,690	21,162	3,224	9,561	3.4	28.7	795.0
平成7年	15,528	48,666	24,703	23,963	2,949	5,814	3.1	13.6	902.7
平成12年	17,102	50,176	25,661	24,515	1,574	1,510	2.9	3.1	930.7
平成17年	18,652	51,370	26,229	25,141	1,550	1,194	2.8	2.4	952.9
平成22年	19,701	51,087	26,052	25,035	1,049	△283	2.6	△0.6	947.6
平成27年	20,057	49,636	25,182	24,454	356	△1,451	2.5	△2.8	921.2
令和2年	21,885	49,735	25,303	24,432	1,828	99	2.3	0.2	923.1

10月1日現在

資料 広報情報課



16 人口集中地区（D I D）人口

国勢調査

区 分	人 口 (人)	増 加 率 (%)	面 積 (㎢)	人 口 密 度 (㎢あたり人)	市全体に占める割合	
					人口 (%)	面積 (%)
平 成 12	9,295	3.8	0.93	9,994.6	18.52	1.73
平 成 17	9,997	7.6	1.03	9,705.8	19.46	1.91
平 成 22	9,400	△6.0	0.97	9,690.7	18.40	1.80
平 成 27	8,719	△7.2	0.97	8,988.7	17.57	1.80
令 和 2	17,754	103.6	2.82	6,295.7	35.70	5.23

※「人口集中地区（Densely Inhabited District）」とは、原則として国勢調査区のうち、人口密度の高い調査区（1㎢あたり約4,000人以上）が互いに隣接して、10月1日現在人口5,000人以上の地域を構成している場合をいう。

資料 広報情報課

