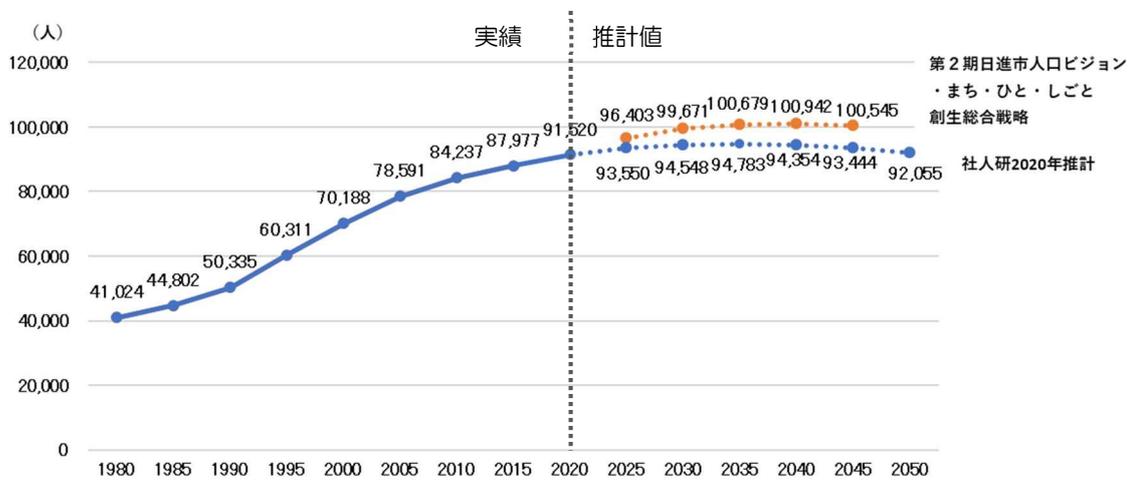


1 章 都市の現状及び将来見通し

1. 人口

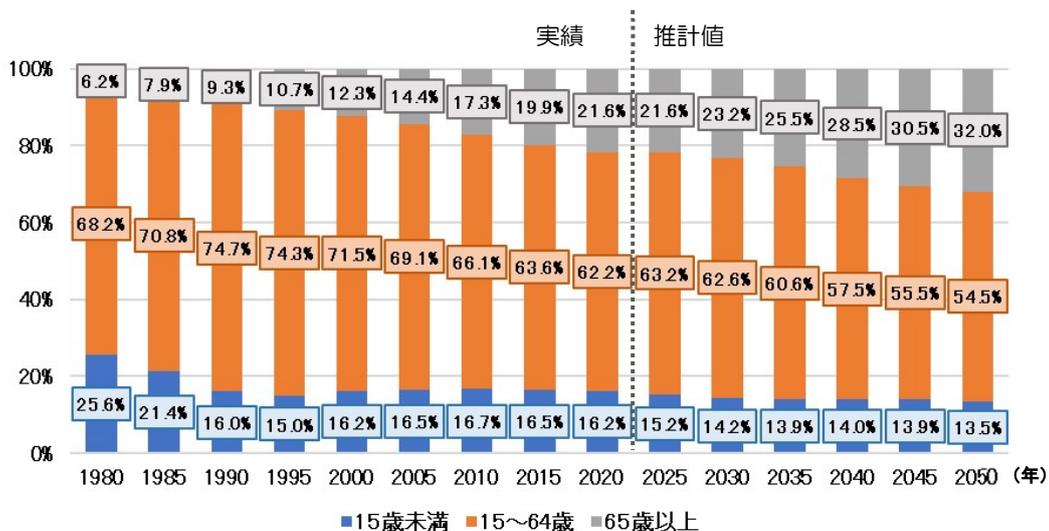
(1) 人口の推移

- 【現状】
- ・ 国勢調査における本市の人口は、1980年以降常に増加しており、2020年は91,520人となっています。
 - ・ 年少人口（15歳未満）と生産年齢人口（15～64歳）割合は減少傾向にあります。
 - ・ 高齢者人口（65歳以上）割合は、1980年は6.2%でしたが、2020年には21.6%まで増加しており、少子高齢化が進行しています。
- 【将来】
- ・ 人口は2040年頃までにピークを迎え、その後減少に転じる見込みです。将来的にも少子高齢化が進行し、2050年には、高齢者人口割合は32.0%になる見込みです。



出典：国勢調査（1980年～2020年）、国立社会保障・人口問題研究所（2025年～2050年）、第2期日進市人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 1-1 人口の実績及び将来推計



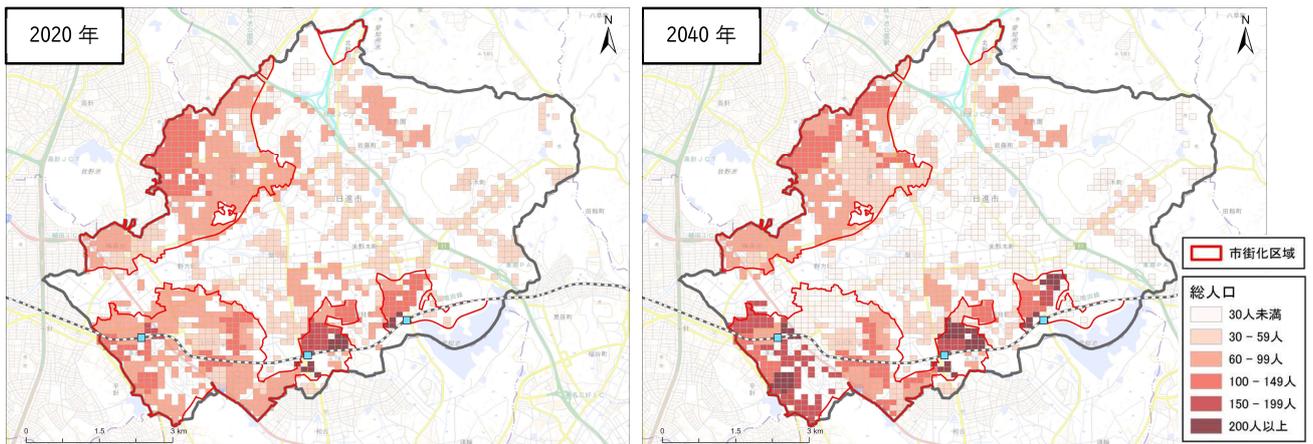
出典：国勢調査（1980年～2020年）、国立社会保障・人口問題研究所（2025年～2050年）

図 1-2 年齢階層別人口構成比の実績及び将来推計

(2) 人口分布の推移

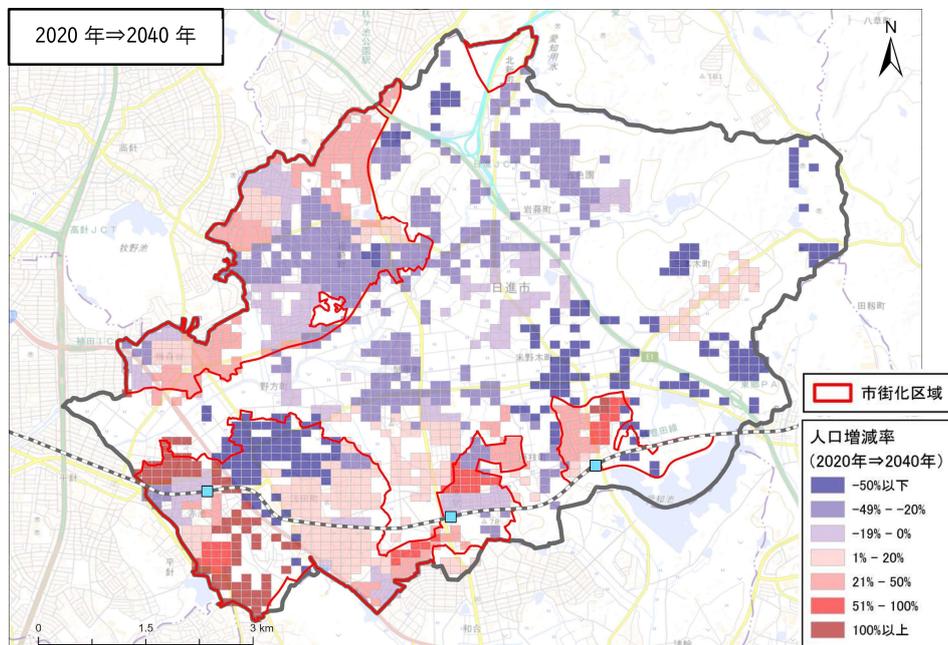
ア. 人口

- 【現状】
- ・ 人口は、市街化区域内に多く分布しています。
 - ・ 特に、赤池駅、日進駅、米野木駅周辺その他、名古屋市と隣接する岩崎台や香久山に多く分布しています。
 - ・ 市街化調整区域では、人口は多くないものの広範囲にわたって分布しています。
- 【将来】
- ・ 2020年から2040年にかけて、市街化区域では岩崎台や香久山、浅田町、岩崎町周辺など人口が減少する地域はありますが、現在特に人口が集中している赤池駅、日進駅、米野木駅周辺では人口が増加する見込みです。
 - ・ 市街化調整区域のほとんどで、人口が減少する見込みです。



出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3 (R2 国調対応版)」(2020年、2040年) 著作権：国土地理院／Esri Japan

図 1-3 人口分布(左:2020年、右:2040年)

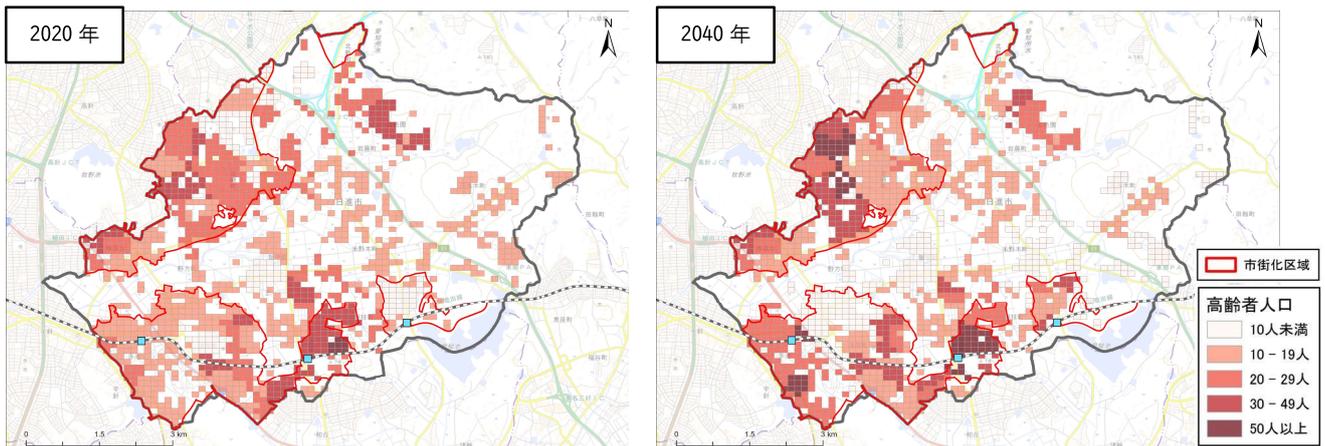


出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3 (R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、著作権：国土地理院／Esri Japan

図 1-4 人口増減(2020年⇒2040年)

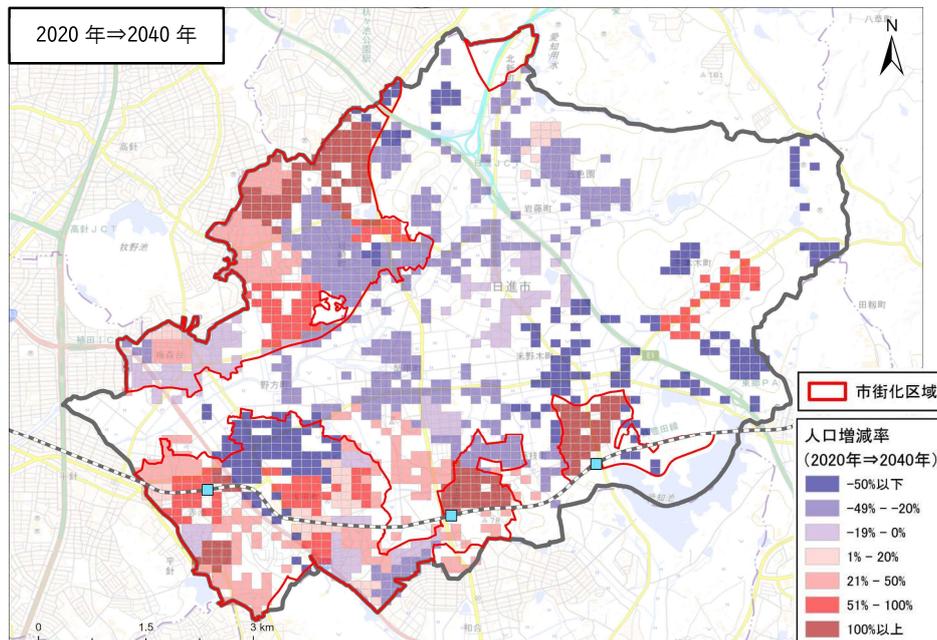
イ. 高齢者人口

- 【現状】
- ・ 高齢者人口は、市街化区域内では、特に日進駅周辺、岩崎台、香久山に多く分布しています。
 - ・ 市街化調整区域では、五色園や折戸町周辺などに多く分布しています。
- 【将来】
- ・ 2020年から2040年にかけて、市街化区域内では、浅田町、岩崎町、南ヶ丘、東山などでは高齢者人口が減少する一方で、既に高齢者が多い地域に加え、赤池駅、米野木駅周辺や、竹の山では高齢者人口が増加する見込みです。
 - ・ 市街化調整区域のほとんどで、高齢者人口が減少する見込みです。



出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、著作権：国土地理院／Esri Japan

図 1-5 高齢者人口分布(左:2020年 右:2040年)

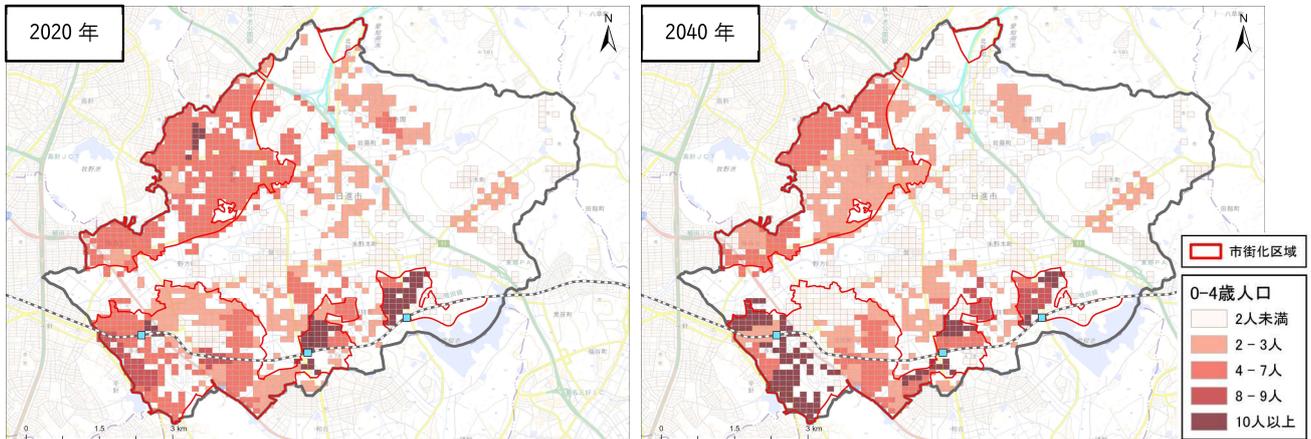


出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、著作権：国土地理院／Esri Japan

図 1-6 高齢者人口増減(2020年⇒2040年)

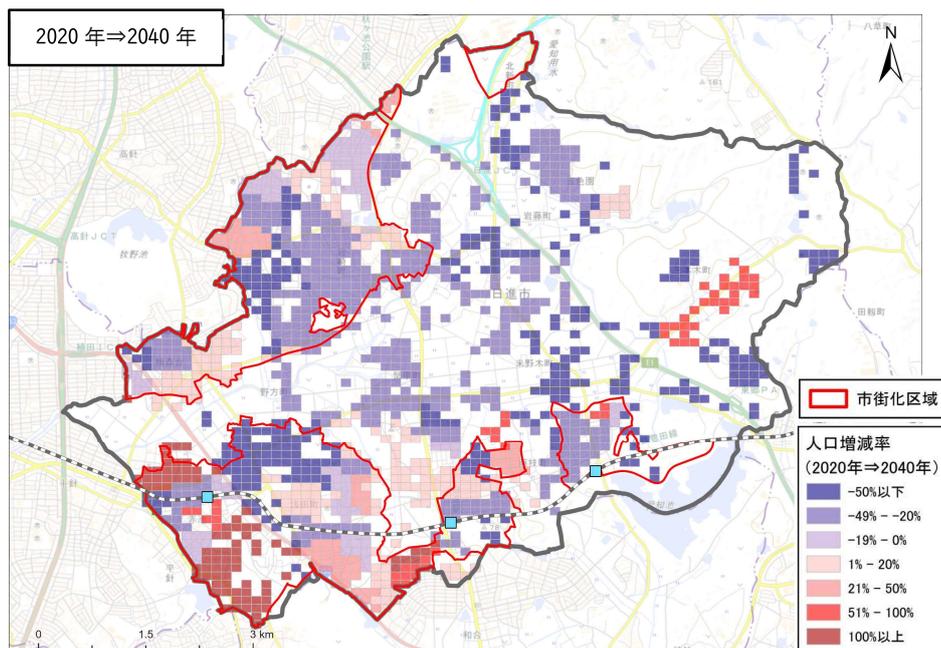
ウ. 0-4 歳の人口

- 【現状】
- ・ 0-4歳の人口は、市街化区域内に多く分布しています。
 - ・ 特に、赤池駅、日進駅、米野木駅周辺や岩崎台に多く分布しています。
- 【将来】
- ・ 2020年から2040年にかけて、市街化区域内でも多くの地域で0-4歳の人口が減少しますが、赤池駅周辺では増加する見込みです。
 - ・ 市街化調整区域のほとんどで、0-4歳の人口が減少する見込みです。



出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、著作権：国土地理院／Esri Japan

図 1-7 0-4 歳の人口分布(左:2020年 右:2040年)

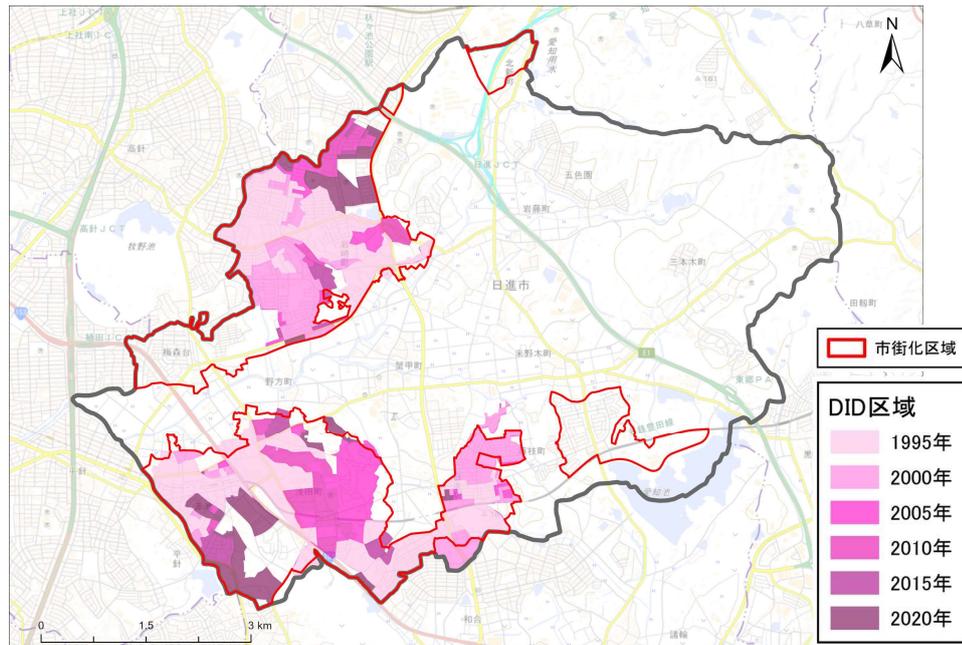


出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、著作権：国土地理院／Esri Japan

図 1-8 0-4 歳の人口増減(2020年⇒2040年)

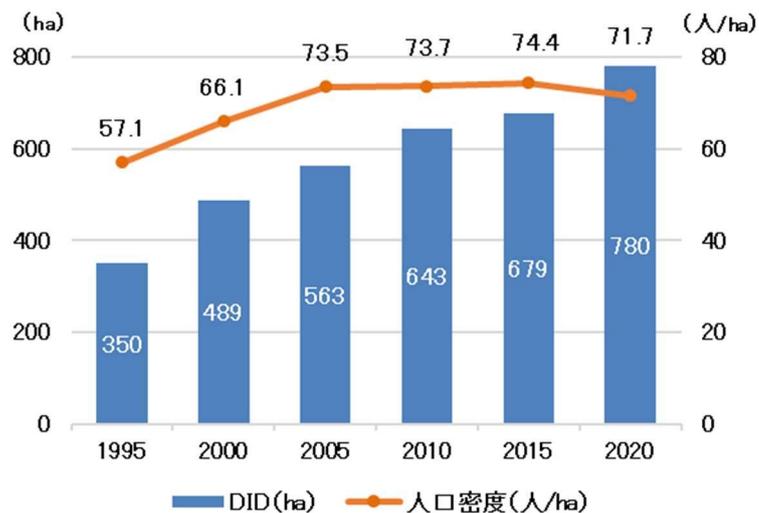
(3) DID (人口集中地区) の推移

- 【現状】
- ・ DIDは1995年以降拡大傾向にあり、2020年時点で約780haになります。
 - ・ DIDの人口密度は1995年から2005年にかけては増加傾向にあり、73.5人/haまで増加しましたが、2010年から2020年にかけてはほぼ横ばいになっています。
 - ・ 近年では、赤池駅周辺や、竹の山での拡大が顕著となっています。
- 【将来】
- ・ 人口減少が見込まれるなかで、今後もDIDが拡大する場合、DIDの人口密度が低下し、都市基盤や都市機能、公共交通の維持等に影響が出る地域も出てくる可能性があります。



出典:国土数値情報 人口集中地区データ(1995年-2020年)

図 1-9 1995年-2020年 DID(人口集中地区)拡大地域



出典:国勢調査(1995年-2020年)

図 1-10 DID(人口集中地区)の面積と人口密度の推移

■人口の課題

現状及び将来見通し

- 1980 年以降、人口は増加傾向にありますが、2040 年頃までにピークを迎え、その後減少に転じる見込みです。
- 1980 年以降、少子高齢化が進行しており、今後もこの傾向は継続する見込みです。
- 現在、人口は市街化区域に多く分布しています。人口の多い赤池駅、日進駅、米野木駅周辺では、さらに人口が増加する見込みです。しかし、市街化区域内の岩崎台、香久山、浅田町、岩崎町周辺に加え、市街化調整区域のほとんどで人口は減少していく見込みです。
- 高齢者人口は、市街化区域内では、特に日進駅周辺、岩崎台、香久山に多く分布しています。一方、市街化調整区域では、五色園や折戸町周辺などに多く分布しています。今後、赤池駅、日進駅、米野木駅周辺や、岩崎台、香久山、竹の山では高齢者人口が増加する見込みです。
- 0-4 歳の人口は、市街化区域内に多く分布しており、特に赤池駅、日進駅、米野木駅周辺や岩崎台に集中しています。今後、赤池駅周辺では増加する見込みですが、その他の多くの地域では減少する見込みです。
- DID（人口集中地区）の面積は拡大傾向にあります。人口密度は 2010 年以降、ほぼ横ばいで推移しています。



課題

- 人口減少や少子高齢化が進む中においても、必要な生活サービスを確保し、都市の活力を維持していくことが必要
- 子育て世帯や、今後増加が見込まれる高齢者が安心して暮らせる環境の充実が必要

2. 土地利用

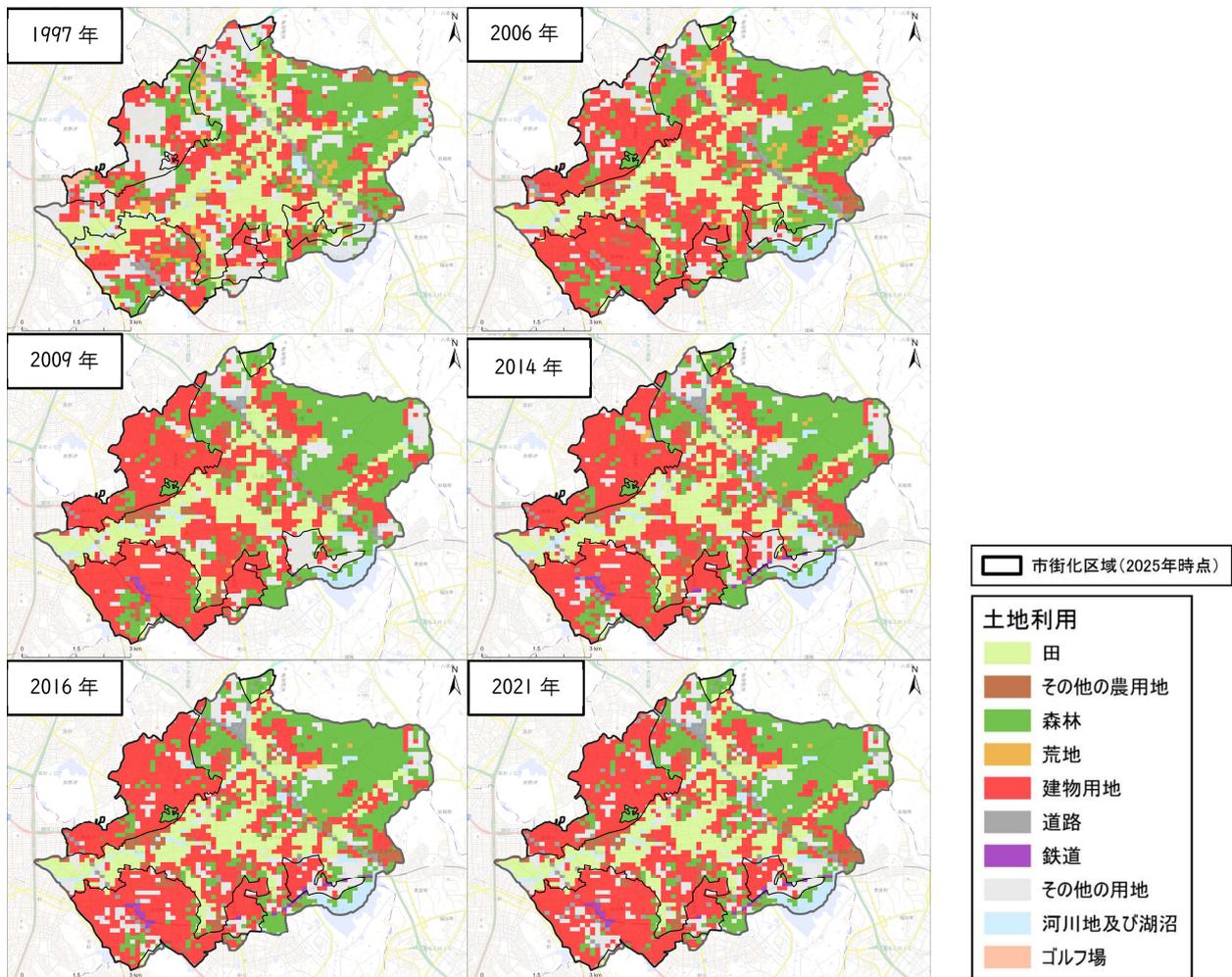
(1) 土地利用の現状と動向

- 【現状】
- ・ 市街化区域は拡大しながら推移し、1970年に790haだった市街化区域面積は2019年には1,124haになっています。
 - ・ 土地利用状況では、1997年から2021年にかけて、岩崎台、香久山にてその他の用地から建物用地に変化しています。
 - ・ また、赤池駅や米野木駅周辺では田や森林から建物用地への変化が多くみられます。
 - ・ 市街化調整区域にも建物用地が広く分布しています。
- 【将来】
- ・ 人口減少が見込まれるなかで、建物用地など、都市的な土地利用が今後も拡大する場合、新たな公共投資や維持管理費の負担の増大が懸念されます。

表 1-1 日進市の市街化区域面積の推移

年月日	市街化区域面積(ha)
1970年11月24日	790
1979年3月2日	804
1984年4月4日	861
1991年9月4日	1,029
2001年5月15日	1,093
2019年3月29日	1,124

出典：日進市資料

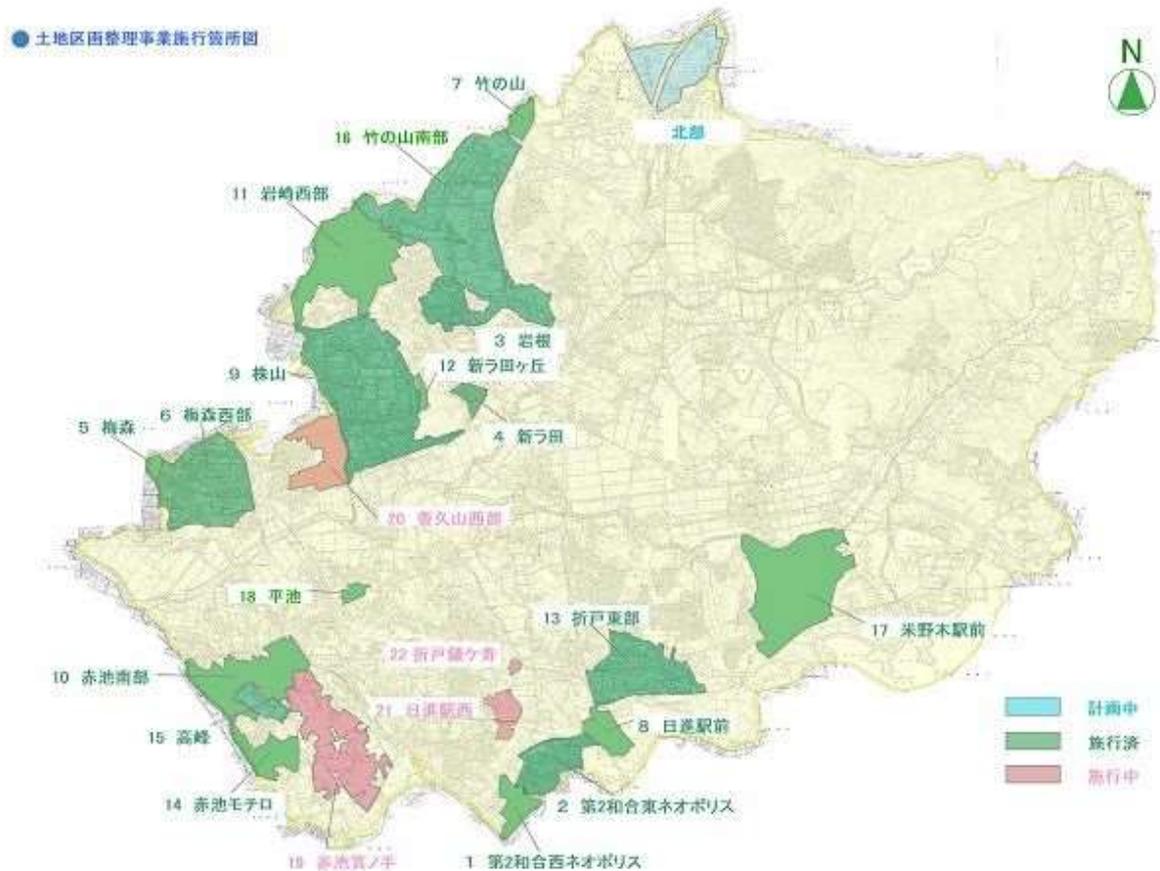


出典：国土数値情報 著作権：国土地理院／Esri Japan

図 1-11 土地利用状況の推移

(2) 土地区画整理事業

- 【現状】 ・ 本市には施行中の土地区画整理事業が4か所あります。
- ・ 愛知高速交通東部丘陵線（リニモ）長久手古戦場駅及び芸大通駅周辺の市街地整備に伴った施設立地が進む北部地区周辺については、土地区画整理事業が計画中です。
- 【将来】 ・ 赤池駅周辺では、「駅前ロータリーを中心とした交通混雑の解消」、「新たな交流によるにぎわいの創出」等に向けて 市街地再開発事業等による高度利用の促進により利便機能の集積を検討します。



出典：日進市資料

図 1-12 土地区画整理事業施行箇所

表 1-2 土地区画整理事業一覧

施行区分	整理 番号	施行者	地区名称	事業(設立) 許可年月日	施行面積(ha)	事業年度
施行済	1	個人	第二和合西ネオポリス	1969.5.21	8.45	1969～1971
	2	個人	第二和合東ネオポリス	1969.6.11	17.52	1969～1971
	3	組合	岩根	1968.12.4	13.08	1968～1971
	4	組合	新ラ田	1971.2.3	3.76	1970～1974
	5	組合	梅森	1971.3.1	2.02	1970～1976
	6	組合	梅森西部	1974.11.20	44.59	1974～1981
	7	組合	竹の山	1981.1.30	4.99	1980～1987
	8	組合	日進駅前	1982.9.20	8.9	1982～1991
	9	公団	株山特定	1983.10.1	80.95	1983～1993
	10	組合	赤池南部特定	1977.1.12	31.8	1976～1995
	11	組合	岩崎西部	1982.3.23	44.04	1981～1996
	12	組合	新ラ田ヶ丘	1996.7.17	1.63	1996～1999
	13	組合	折戸東部	1986.12.3	32.37	1986～1999
	14	組合	赤池モチ口	1992.9.25	12.63	1992～2008
	15	組合	高峰	2003.1.17	7.14	2002～2009
	16	組合	竹の山南部特定	1993.7.5	95.7	1993～2013
	17	組合	米野木駅前特定	1995.9.6	54	1995～2017
	18	組合	平池	2008.7.29	2.19	2008～2012
施行済 18 地区					465.76	
施行中	19	組合	赤池箕ノ手	2010.3.12	40.56	2009～2025
	20	組合	香久山西部	2017.8.22	18.05	2017～2029
	21	組合	日進駅西	2020.3.24	6.84	2019～2027
	22	組合	折戸鎌ヶ寿	2022.3.18	0.91	2021～2025
施行中 4 地区					66.36	
計画中	23	組合	北部	2026(予定)	27.1	2026～(予定)
	計画中 1 地区					27.1

出典:日進市資料

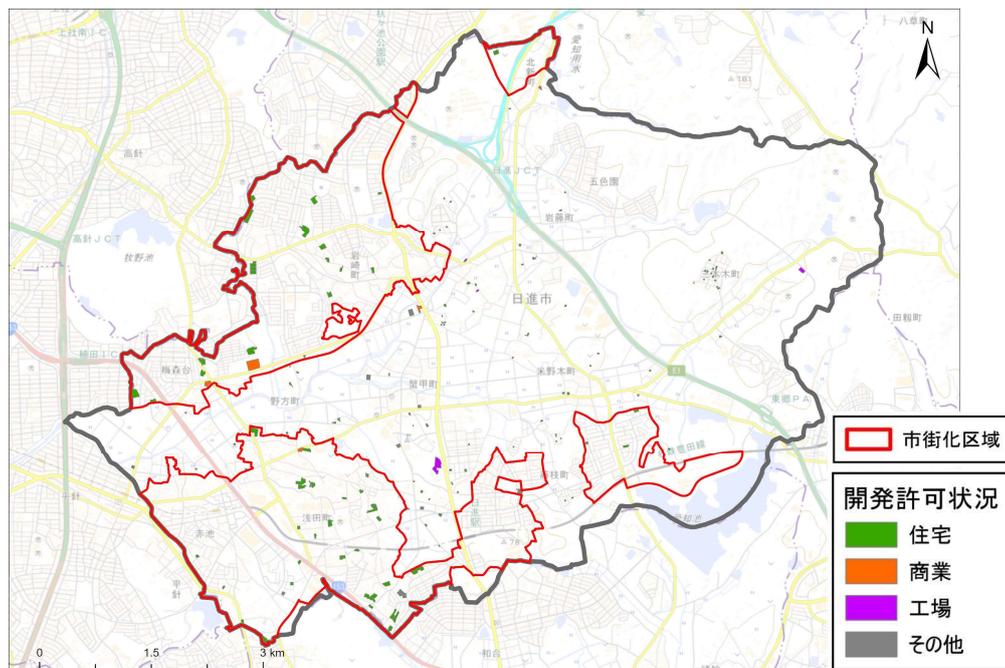
(3) 開発の動向

- 【現状】
- ・ 2019年度から2023年度の市街化区域の年間開発許可件数は、15件前後で推移しています。
 - ・ 市街化調整区域では、市街化区域と比較して、開発許可面積の総数は少なくなっていますが、開発許可件数の総数は多くなっています。
 - ・ どの区域においても件数、面積ともに住宅用途が多く、概ね全体の過半数以上を占めています。
- 【将来】
- ・ 居住や都市機能の集約を図るため、人口動向や公共交通、都市機能の立地をふまえながら開発エリアの誘導をしていく必要があります。

表 1-3 開発許可件数・面積の推移

年度	住宅用途		商業用途		工業用途		観光レクリエーション用途		その他		総数	
	件数 (件)	面積 (㎡)	件数 (件)	面積 (㎡)	件数 (件)	面積 (㎡)	件数 (件)	面積 (㎡)	件数 (件)	面積 (㎡)	件数 (件)	面積 (㎡)
2019	15	22,241	1	1,939	0	0	0	0	0	0	16	24,180
2020	12	33,409	0	0	0	0	0	0	1	5,000	13	38,409
2021	15	26,519	1	3,094	0	0	0	0	1	893	17	30,506
2022	10	26,689	1	13,211	0	0	0	0	0	0	11	39,900
2023	9	20,827	0	0	0	0	0	0	0	0	9	20,827
市街化区域計	61	129,685	3	18,244	0	0	0	0	2	5,893	66	153,822
2019	20	5,811	0	0	0	0	0	0	1	2,875	21	8,686
2020	17	4,636	1	500	2	861	0	0	4	5,153	24	11,150
2021	13	4,950	1	371	1	500	0	0	2	1,650	17	7,471
2022	19	8,524	0	0	0	0	0	0	1	3,000	20	11,524
2023	13	3,878	1	2,438	2	11,908	0	0	0	0	16	18,224
市街化調整区域計	82	27,799	3	3,309	5	13,269	0	0	8	12,678	98	57,055
総計	143	157,484	6	21,553	5	13,269	0	0	10	18,571	164	210,877

出典:日進市資料

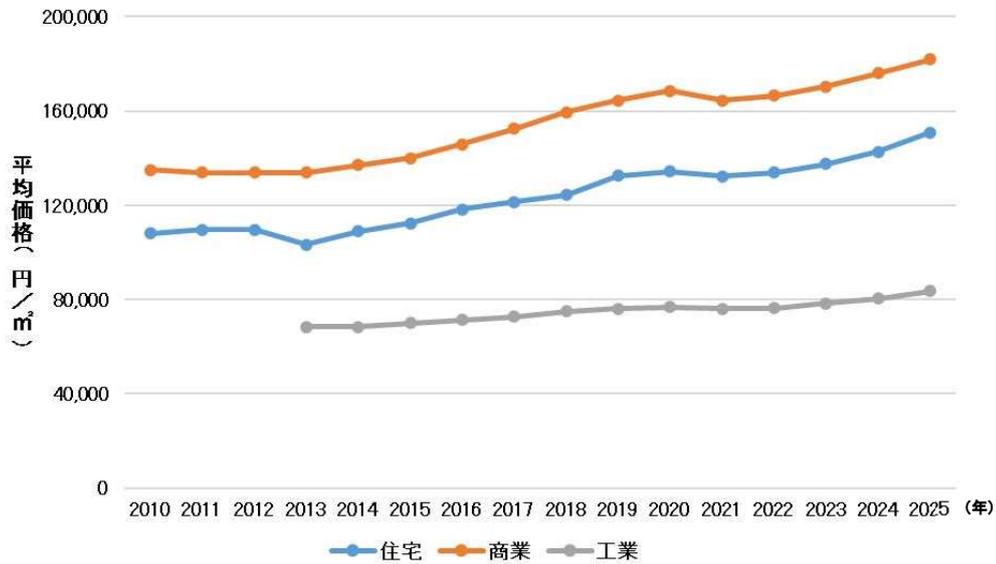


出典:都市計画基礎調査(2024年) 著作権:国土地理院/Esri Japan

図 1-13 開発許可状況(2019年-2023年)

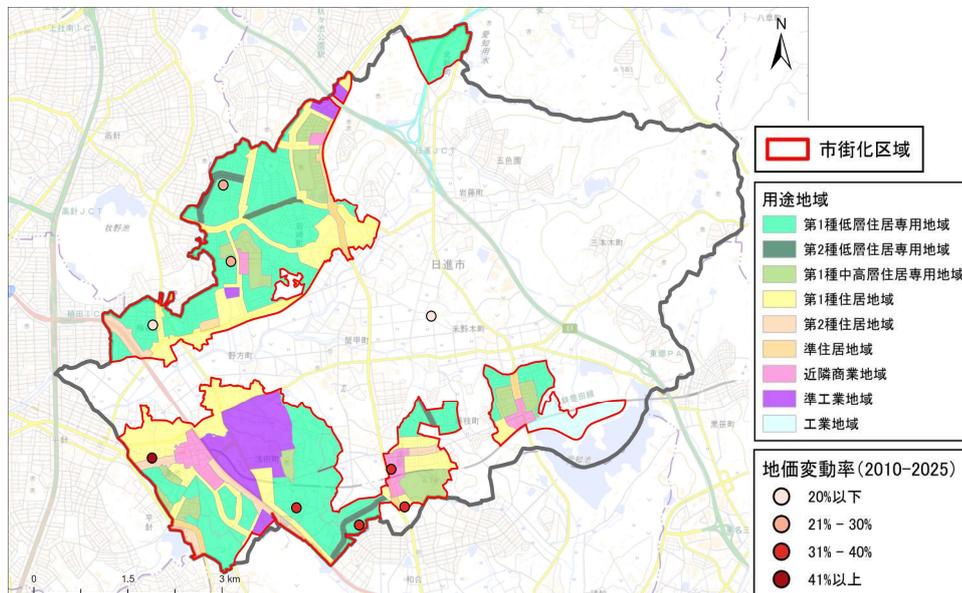
(4) 地価

- 【現状】
- ・本市の地価は、住宅系、商業系、工業系ともに2013年から緩やかに増加しています。
 - ・地点別の変化率でみると、2010年から2025年にかけて、赤池駅や日進駅周辺で上昇率が高くなっています。
- 【将来】
- ・更なる人口増加が見込まれる赤池駅や日進駅周辺では、今後も地価が上昇すると考えられます。



出典:国土交通省 地価公示データ(2010年-2025年)

図 1-14 用途別平均地価の推移

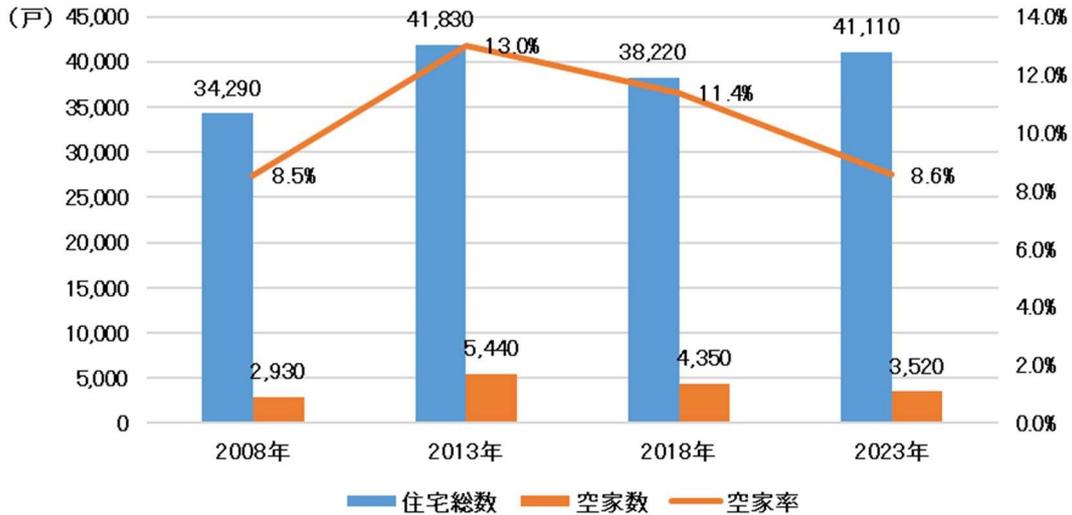


出典:国土数値情報 地価公示データ(2010年-2025年) 著作権:国土地理院/Esri Japan

図 1-15 地価変動率(2010年⇒2025年)

(5) 空家の状況

- 【現状】
- ・ 市内の空家は、2013年までは増加していましたが、以降は減少に転じています。
 - ・ 2023年時点で空家数3,520戸、空家率8.6%となっています。
 - ・ 本市の「賃貸・売却用及び二次的住宅を除く空き家」の空家率は、2.9%で、愛知県の空家率5.0%を下回っており、愛知県内自治体の中では43番目となっています。
- 【将来】
- ・ 人口減少に伴い、空家数が今後増加していく可能性があります。

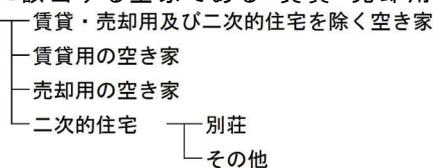


出典：住宅・土地統計調査(2008年～2023年)

図 1-16 空家状況の推移



※住宅・土地統計調査では、空家に関する調査を次の種類に分け実施。そのうち、空家等対策特措法における空家等に該当する空家である「賃貸・売却用及び二次的住宅を除く空き家」による空家率を算出



出典：住宅・土地統計調査(2023年)

図 1-17 愛知県内自治体における「賃貸・売却用及び二次的住宅を除く空き家」の空家率

■土地利用の課題

現状及び将来見通し

- これまで、土地区画整理事業、開発行為等によって建物用地が拡大してきました。市街化区域に建物用地は多く分布していますが、小規模ながら市街化調整区域でも開発が行われ、建物用地が分布しています。
- 地価は住宅系、商業系、工業系ともに緩やかに上昇しており、2010年と2025年の地価を比較すると、特に赤池駅や日進駅周辺などで上昇率が高くなっています。
- 将来的には、人口減少に伴い空家が増加する可能性があります。



課題

- 市街化区域内における駅周辺や生活の拠点となるエリアの魅力維持・向上していくための土地利用や効率的な都市機能の配置を図ることが必要
- 空家の有効活用や適正管理が必要

3. 公共交通

本市の公共交通は鉄道と路線バスがあります。鉄道は、市南部に名古屋市、豊田市への都市間交通需要に対処する名古屋市営地下鉄鶴舞線、名古屋鉄道豊田線が運行しています。市外北部には名古屋市、豊田市への都市間交通需要に対処する東部丘陵線（リニモ）が運行しています。

路線バスは、名鉄バス及び名古屋市営バス、コミュニティバスとして、日進市内巡回バス（以下「くるりんばす」とする。）が運行しています。

(1) 鉄道

ア. 運行状況

- 【現状】
- ・ 鉄道の1日当たりの運行本数（※1）は、名古屋市営地下鉄鶴舞線は297本、名古屋鉄道豊田線は158本、東部丘陵線（リニモ）は262本です。
 - ・ 都市間交通需要について、名古屋市や豊田市へは市南部から名古屋市営地下鉄鶴舞線や名古屋鉄道豊田線、市外北部の長久手市から東部丘陵線（リニモ）が対応しています。
- 【将来】
- ・ 人口減少が進むことで、運行本数に影響する可能性があります。

表 1-4 鉄道の運行状況(2024年12月現在)

路線名	運行本数※	運行時間帯	
	(本/日)	始発※2	終着※2
名古屋市営地下鉄鶴舞線	297	5:30	0:29
名古屋鉄道豊田線	158	5:48	0:10
東部丘陵線(リニモ)	262	5:35	0:12

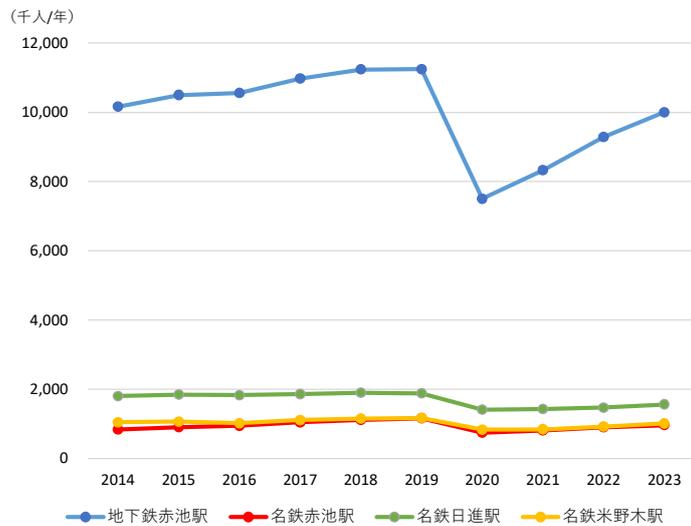
出典：名古屋市交通局、名古屋鉄道、愛知高速交通 各HP

※1. 運行本数は、名古屋市営地下鉄鶴舞線では赤池駅、名古屋鉄道豊田線では日進駅、リニモは長久手古戦場駅での平日の発着本数の合計

※2. 始発・終着は、名古屋市営地下鉄鶴舞線及び名古屋鉄道豊田線では赤池駅、東部丘陵線(リニモ)は長久手古戦場駅での時刻(平日)

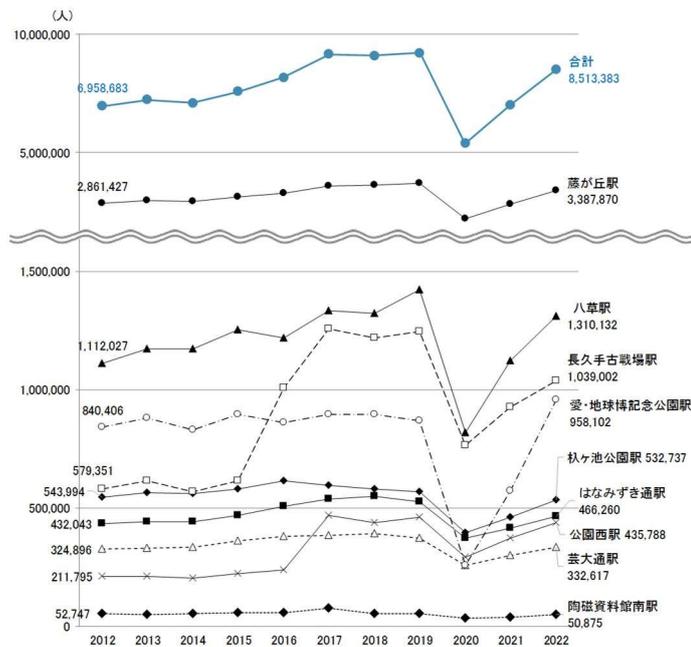
イ. 利用状況

- 【現状】
- ・ 鉄道の2023年の乗客数は、赤池駅が最も多く、次いで、日進駅となっています。
 - ・ 各駅の乗降客数の変化をみると、新型コロナウイルス感染症の流行などの影響により、2020年に減少しましたが、以降は回復傾向にあります。
 - ・ 東部丘陵線（リニモ）の利用者数も、新型コロナウイルス感染症の流行などの影響により、各駅とも2020年に大きく減少しましたが、以降は回復傾向にあります。
 - ・ 特に、2022年11月に開園したジブリパークがある愛・地球博記念公園駅で利用者が大きく増加しています。
- 【将来】
- ・ 自動車の運転が困難になる高齢者の増加により、鉄道の重要性が高まることが想定されます。
 - ・ 年少人口と生産年齢人口の減少により、通勤や通学を目的とした鉄道需要が変わる可能性があります。



出典：日進市オープンデータ(2024年12月時点)

図 1-18 鉄道各駅の乗客数(人/年)



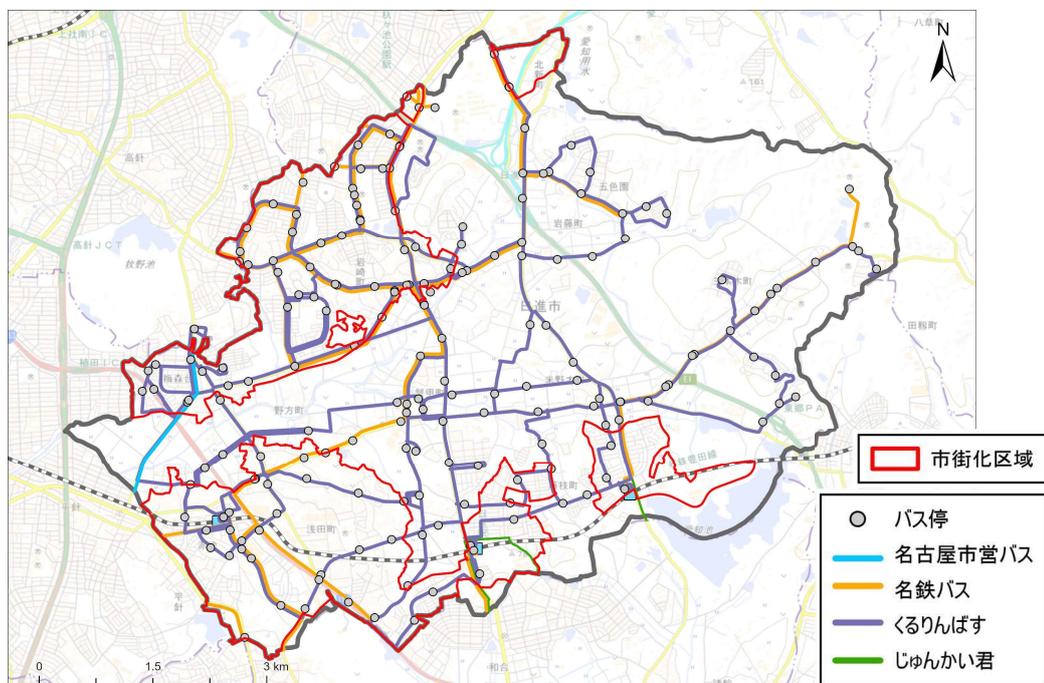
出典：愛知高速交通株式会社

図 1-19 愛知高速交通東部丘陵線(リニモ)の利用者数

(2) バス

ア. 運行状況

- 【現状】
- ・ 路線バス網は市内縦横に整備されており、市内の鉄道駅に連絡しているものや市外に連絡しているものもあります。
 - ・ 名鉄バス岩藤線は、本市と名古屋市を結ぶ都市間交通需要に対応する基幹的バスとして運行されています。
 - ・ 名鉄バス日進中央線は、赤池駅を起点として長久手市（長久手古戰場駅）までを結んでおり、市内の南北移動の軸となっています。
 - ・ くるりんばすは、市内外の鉄道駅と主要施設や各地域をきめ細かく連絡する生活交通として運行されています。
 - ・ 長久手市においては「N-バス」が、東郷町においては「じゅんかい君」がコミュニティバスとして運行されており、それぞれ長久手古戰場駅、日進駅においてくるりんばすと結節しています。
- 【将来】
- ・ 人口減少が進むことにより、バス路線や便数に影響する可能性があります。

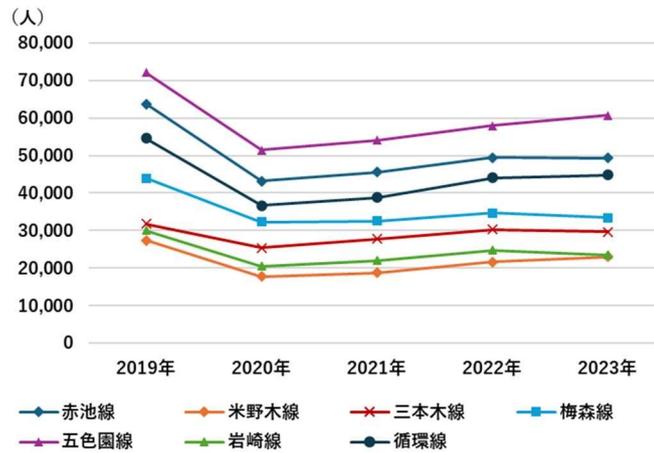


出典:日進市資料(2025年5月時点) 著作権:国土地理院/Esri Japan

図 1-20 バス路線図

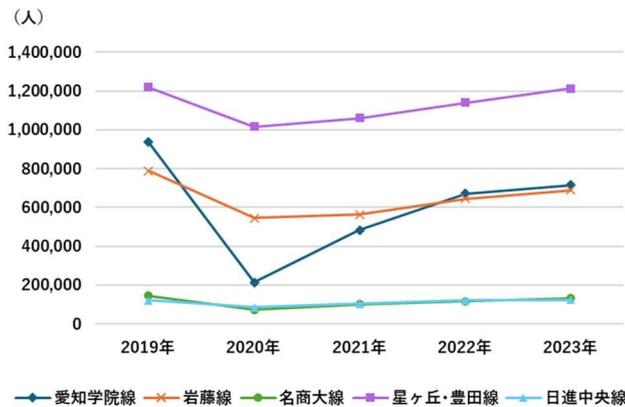
イ. 利用状況

- 【現状】
- ・ くるりんばすの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の流行などの影響により、2020年に減少しましたが、以降は各路線で現状維持または回復傾向にあります。
 - ・ 名鉄バスの利用者数も、新型コロナウイルス感染症の流行などの影響により、2020年には大きく減少しましたが、以降は各路線で回復傾向にあります。
- 【将来】
- ・ 自動車の運転が困難になる高齢者の増加により、生活の足として欠かせないバスの重要性が高まることが想定されます。



出典: 日進市資料

図 1-21 くるりんばす 路線別利用者数の推移



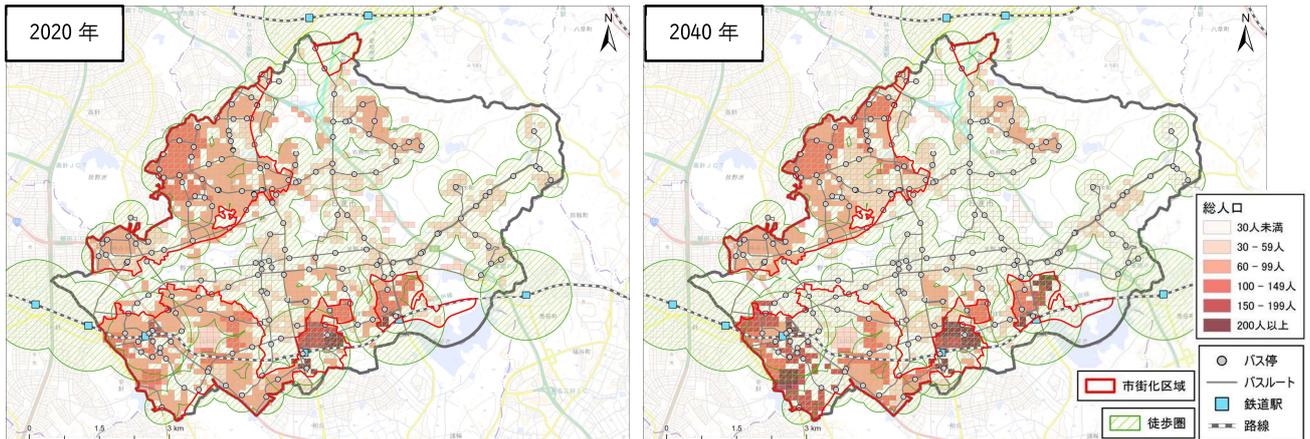
出典: 日進市資料

図 1-22 名鉄バス 路線別利用者数の推移

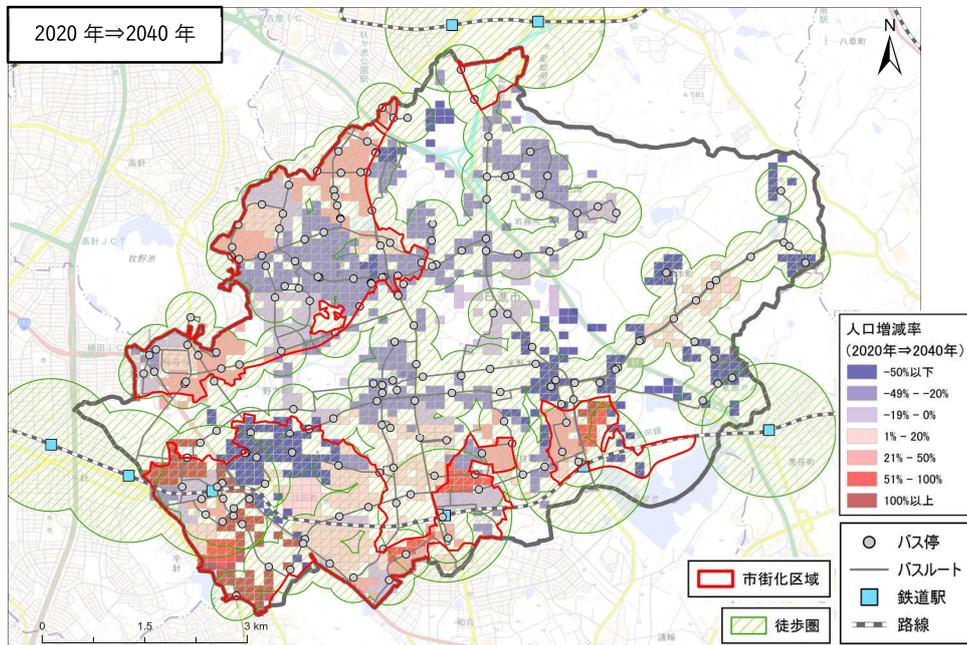
(3) 公共交通の徒歩圏人口

- 【現状】
- ・ 公共交通の徒歩圏は、人口が多く分布している市街化区域のほぼ全域をカバーしています。
 - ・ 市街化調整区域においても、人口が分布している地域を概ねカバーしています。
- 【将来】
- ・ 現在の公共交通が2040年においても維持されていれば、市街化区域及び市街化調整区域のどちらの人口も徒歩圏で概ねカバーできる見込みです。
 - ・ 2020年から2040年にかけて人口減少が進む地域の沿線では、公共交通機関の利用者数が減少することが予想されます。

※公共交通の徒歩圏：バス300m、鉄道駅800m

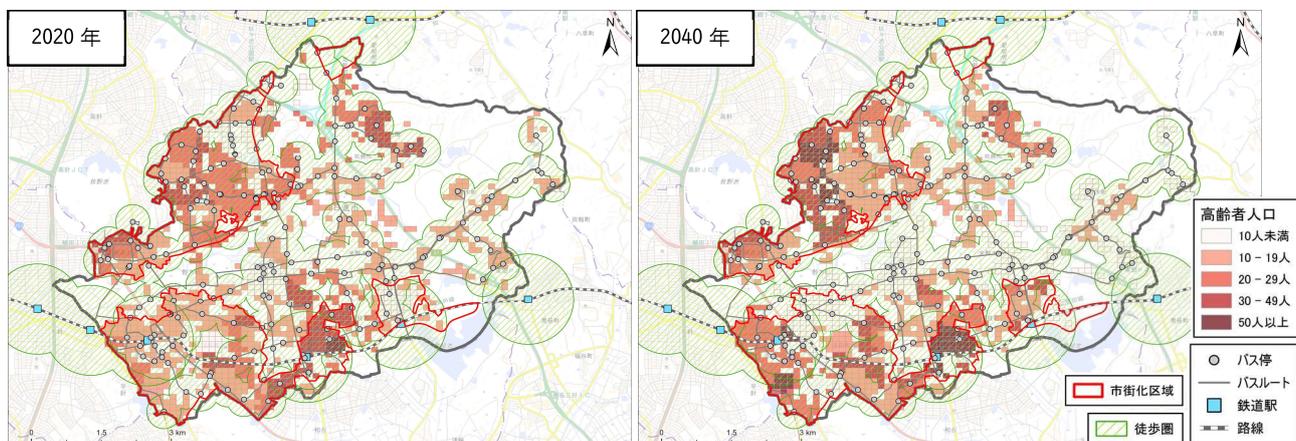


出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、日進市公共交通ガイドブック(2024年4月改訂)、名鉄バス株式会社 著作権：国土地理院／Esri Japan
 図 1-23 公共交通の徒歩圏と人口分布図(左:2020年 右:2040年)



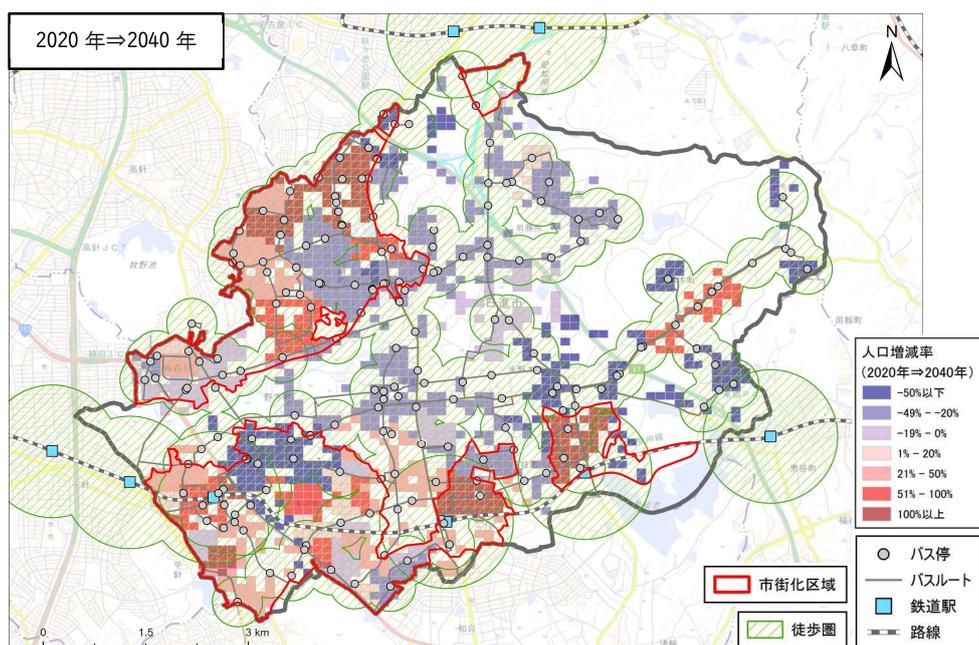
出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、日進市公共交通ガイドブック(2024年4月改訂)、名鉄バス株式会社 著作権：国土地理院／Esri Japan
 図 1-24 公共交通の徒歩圏と人口増減(2020年⇒2040年)

- 【現状】 ・ 公共交通の徒歩圏は、高齢者人口が多く分布している地域を概ねカバーしています。
- 【将来】 ・ 現在の公共交通が2040年においても維持されていれば、高齢化が見込まれる地域、高齢者が多い地域の人口を徒歩圏で概ねカバーできる見込みです。
- ・ 2020年から2040年にかけて高齢化が進むと見込まれる地域のうち、浅田平子の一部では公共交通の徒歩圏外となっています。



出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、
日進市公共交通ガイドブック(2024年4月改訂)、名鉄バス株式会社 著作権：国土地理院／Esri Japan

図 1-25 公共交通の徒歩圏と高齢者人口分布図(左:2020年 右:2040年)

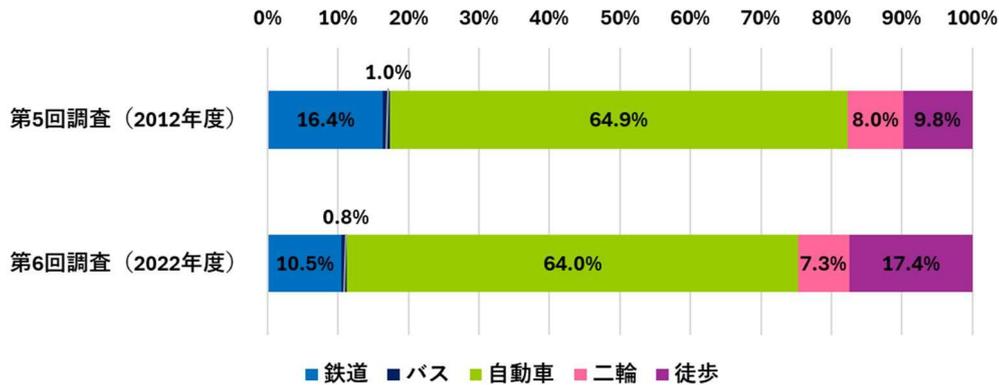


出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、
日進市公共交通ガイドブック(2024年4月改訂)、名鉄バス株式会社、 著作権：国土地理院／Esri Japan

図 1-26 公共交通の徒歩圏と高齢者人口増減(2020年⇒2040年)

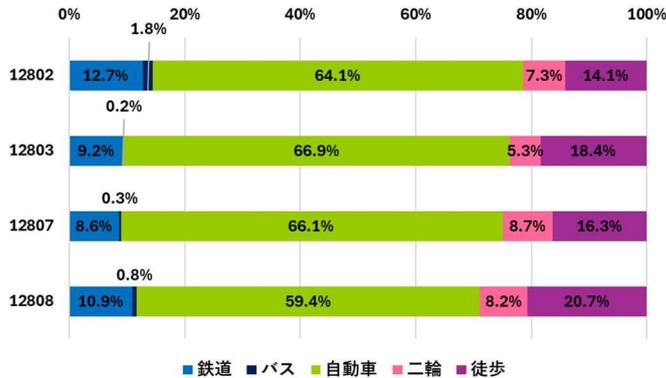
(4) 住民等の移動手段

- 【現状】
- ・ 2022年度における本市の代表交通手段は、自動車が多く6割以上を占めます。次いで徒歩、鉄道での移動と続きます。
 - ・ 鉄道、バスの公共交通機関での移動は、合わせて1割程度にとどまります。
 - ・ 地域別にみると、市役所等が立地する市中心部や開発から年数が経過した住宅団地が分布する北東部では自動車利用、竹の山や岩崎町等の北西部では鉄道利用の占める割合が他のゾーンと比較して多くなっています。
- 【将来】
- ・ 自動車利用率が高いため、運転が困難になる高齢者が利用しやすい公共交通サービスの必要性が高まると想定されます。



出典：中京都市圏パーソントリップ調査(第5回、第6回)

図 1-27 全目的代表交通手段別トリップ構成(全市)



出典：中京都市圏パーソントリップ調査(第6回)

図 1-28 全目的代表交通手段別トリップ構成(地域別)

(5) 人口流動（通勤・通学）

- 【現状】 ・ 本市の通勤流動は、名古屋市への流出が大きく超過しているほか、豊田市、みよし市で超過しています。
 ・ 通学流動は、名古屋市、みよし市、東郷町からの流入が超過しています。
- 【将来】 ・ 通学通勤による人口流動もふまえた公共交通サービスを維持していくことが必要です。

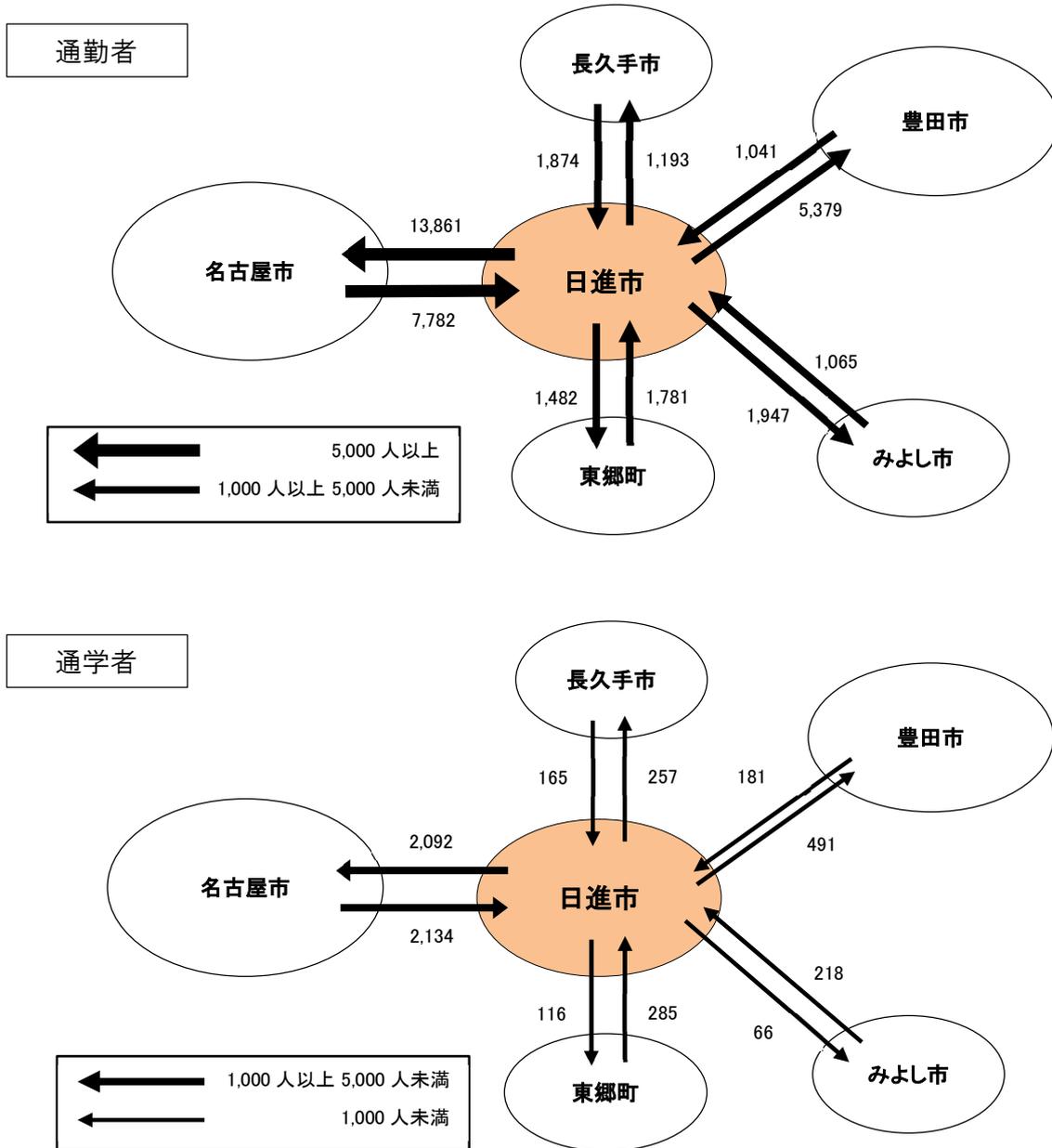


図 1-29 通勤者・通学者の流入先及び流出先(主な都市)

■公共交通の課題

現状及び将来見通し

- 現在の公共交通が2040年においても維持されていれば、市街化区域及び市街化調整区域のどちらの人口も徒歩圏で概ねカバーできる見込みです。
- 高齢化が見込まれる地域、高齢者が多い地域においても、徒歩圏で概ねカバーできる見込みです。
- 新型コロナウイルス感染症の流行などの影響で、2020年に鉄道やバスの利用者数は大きく減少しましたが、現在は回復傾向にあります。
- 将来的な人口減少に伴い、鉄道の運行本数やバスの路線・便数に影響が出る可能性があります。
- 代表交通手段は、自動車が最も多く6割以上を占め、公共交通機関は1割程度にとどまります。



課題

- 人口減少下においても、引き続き必要となる公共交通サービスについては、維持・利用促進が必要
- 高齢者等で配慮が必要な人々の移動手段の確保が必要