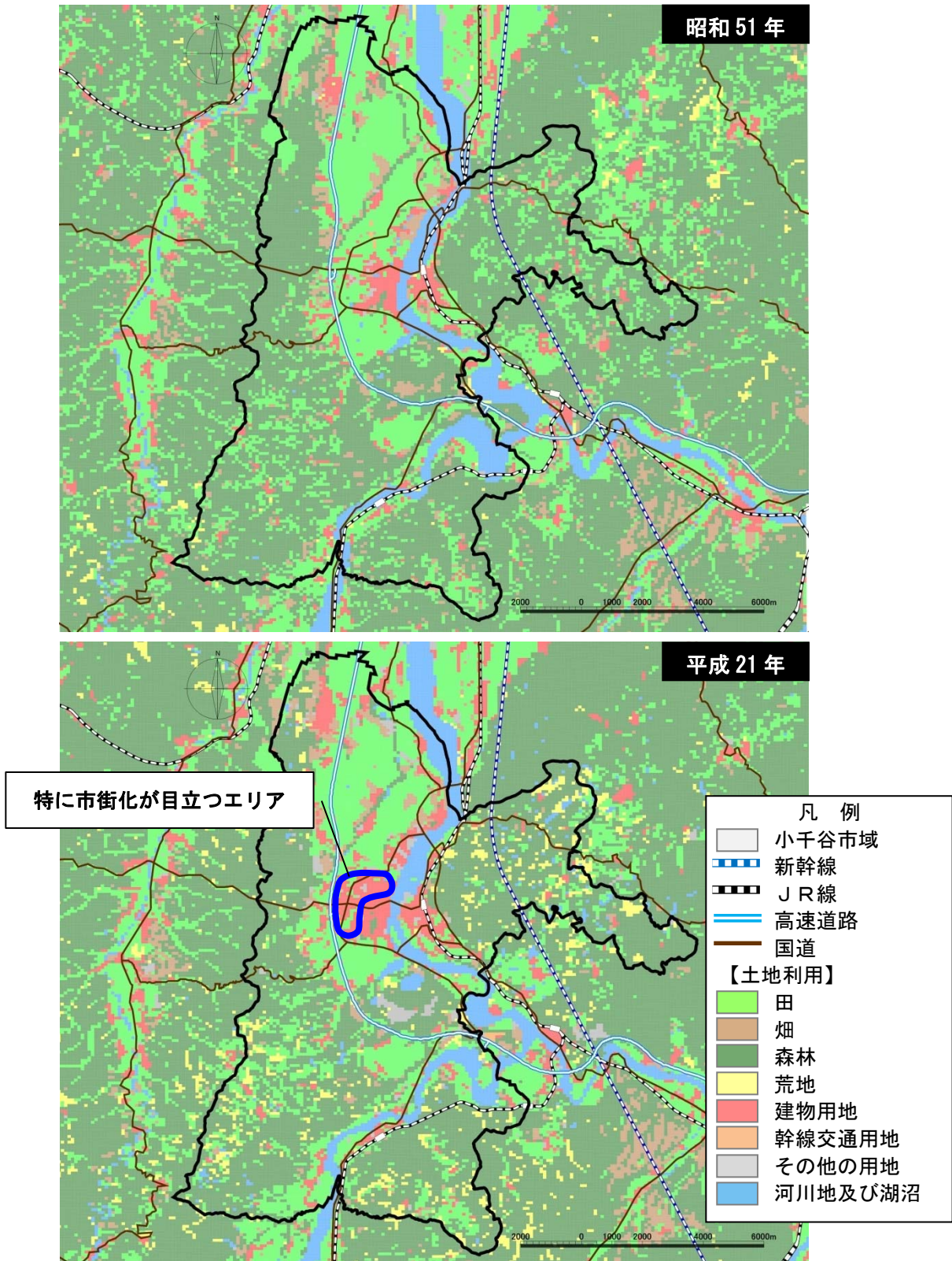


## (6) 土地利用の現状

### ① 土地利用の現状

昭和 51 年と平成 21 年の土地利用を比較すると、特に西小千谷において田が転用されて建物用地が拡大していることがわかります。

図一土地利用の現況

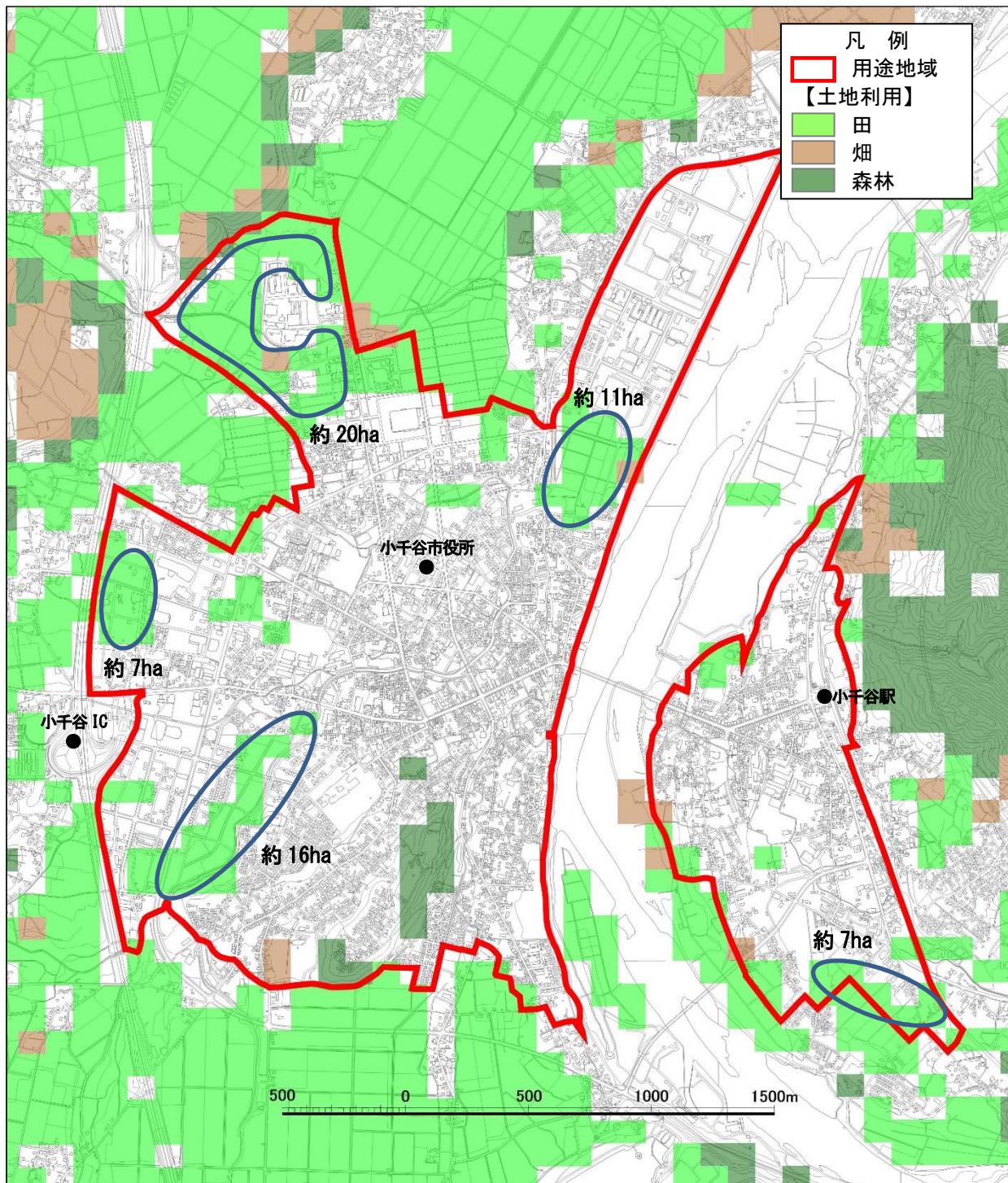


(資料：国土数値情報ダウンロードサービス「土地利用細分メッシュ」)  
※100mメッシュ単位でメッシュ内の主要な土地利用に基づき整理

## ② 用途地域内の残存農地の状況

西小千谷と東小千谷の用途地域内には一団の農地が複数残存しています（メッシュ 1 個が 1ha）。

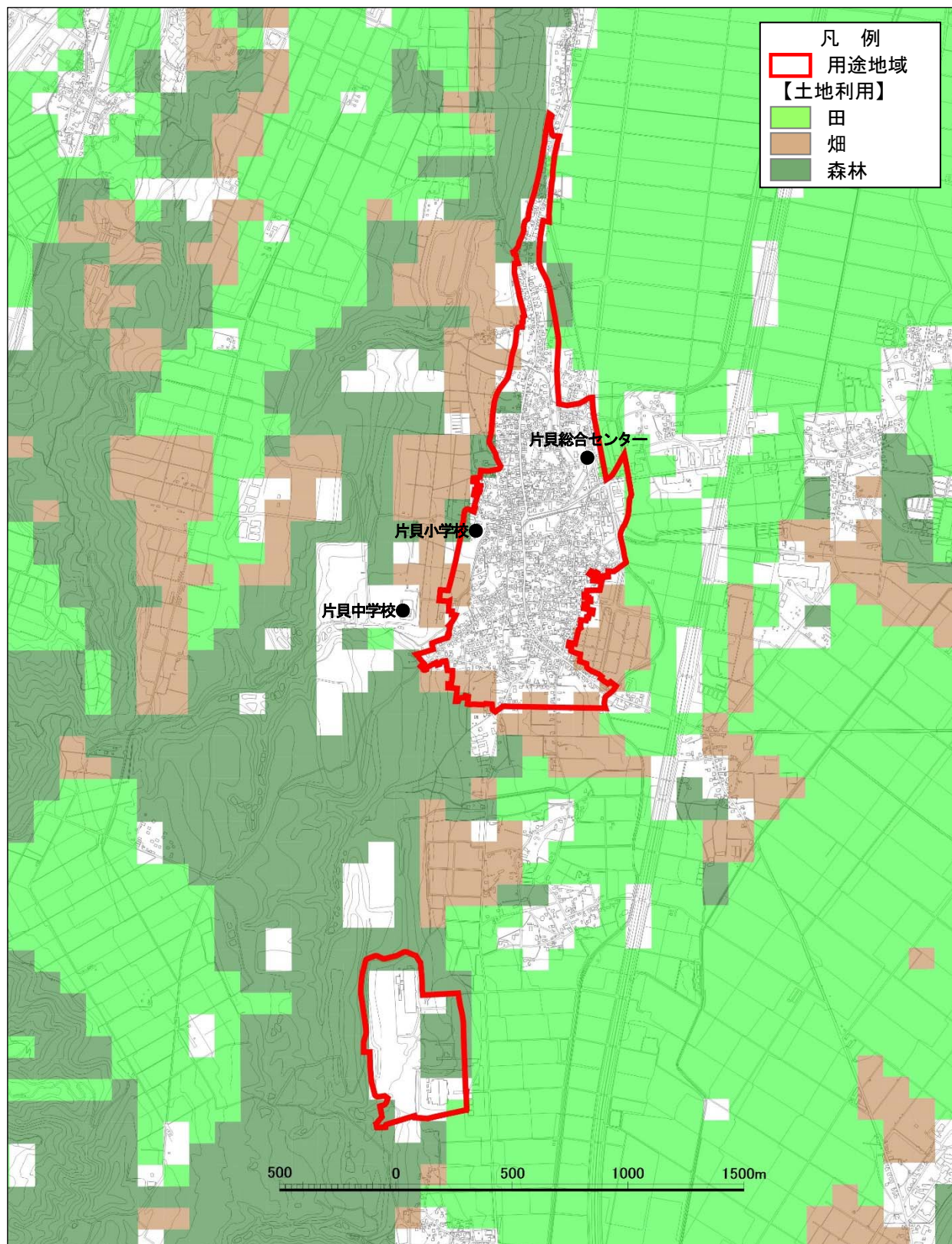
図一用途地域内の残存農地の状況（西小千谷、東小千谷）



（資料：国土数値情報ダウンロードサービス「平成 21 年土地利用細分メッシュ」）  
※100mメッシュ単位毎にメッシュ内の主要な土地利用に基づき整理

片貝及び西部工業団地の用途地域内には一団の農地は見られません。

図一用途地域内の残存農地の状況（片貝）

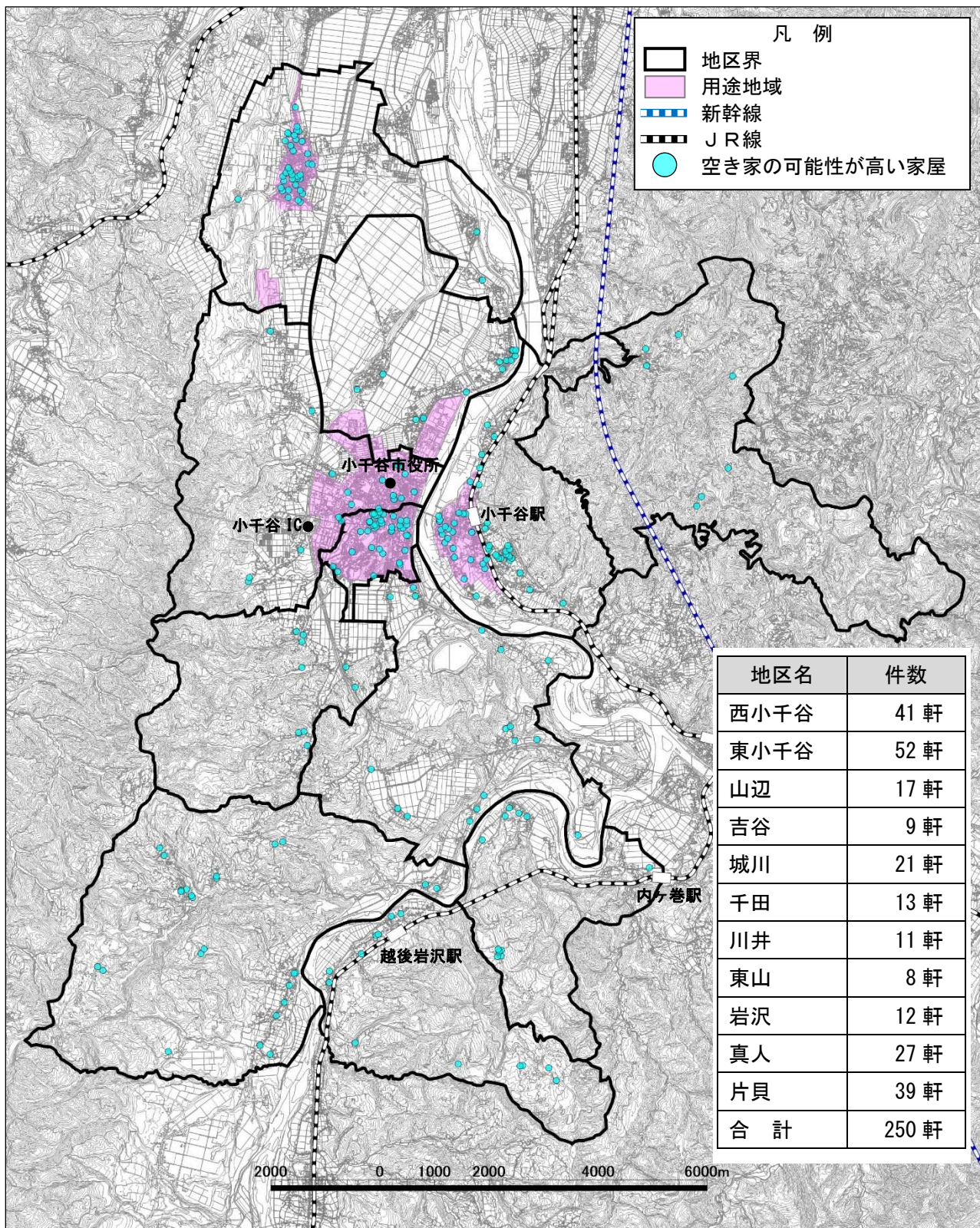


(資料：国土数値情報ダウンロードサービス「平成21年土地利用細分メッシュ」)  
※100mメッシュ単位毎にメッシュ内の主要な土地利用に基づき整理

### ③ 空き家の状況

平成 27 年度に実施した空き家実態調査の結果によると、空き家の可能性が高い家屋は市全体で 250 軒あり、そのうち、用途地域が指定されている西小千谷、東小千谷、片貝での分布が目立ちます。

図一 空き家の可能性が高い家屋の分布状況（資料：小千谷市空き家実態調査）



## (7) 都市基盤の整備状況

### ① 都市計画道路

小千谷市の都市計画道路は延長約 36 kmのうち、約 21 kmが未整備(概成含む)ですが、未整備区間のうち、「3.5.14 片貝環状線」「3.4.17 東栄元中子線」の一部以外は現道を有しています。

表一都市計画道路の整備状況（資料：令和元年版新潟県の都市計画－資料編一）

路線番号	路線名称	幅員(m)	延長(m)	整備済延長	事業中延長	未整備延長 (概成含む)
3.4.2	本町山田線	11～20	1,350	860	0	490
3.4.3	西小千谷環状線	12～18	7,000	2,040	0	4,960
3.4.4	本町小千谷停車場線	13～18	1,700	1,700	0	0
3.4.5	本町小粟田線	16	2,050	1,000	780	270
3.4.6	城内桜町線	12～16	1,310	690	0	620
3.5.7	穉生小千谷停車場線	11～12	2,100	0	0	2,100
3.5.8	木津小千谷停車場線	11～12.5	1,980	0	280	1,700
3.6.9	平沢町山本線	11～16	2,690	1,360	0	1,330
3.6.10	本町城内線	11	780	780	0	0
3.4.11	旭町山本線	13.5～18	1,370	1,370	0	0
3.4.12	片貝バイパス	16	2,130	1,780	0	350
3.5.13	一之丁五之丁線	12	2,190	0	0	2,190
3.5.14	片貝環状線	12	1,860	840	0	1,020
3.3.15	小千谷バイパス	18～28	6,200	1,030	0	5,170
3.4.16	西部環状線	16	910	910	0	0
3.4.17	東栄元中子線	20	800	380	0	420
合計			36,420	14,740	1,060	20,620

### ② 都市公園

小千谷市の都市公園は14箇所(うち、都市計画公園4箇所)あり、全て開設済です。

表一都市公園の整備状況（資料：令和元年版新潟県の都市計画－資料編一など）

公園名	面積(ha)		備考
	開設	計画決定	
白山運動公園	40.20	40.7	都市計画公園
信濃川河川公園	5.41	-	
旭町児童公園	0.23	-	
千谷運動公園	4.73	-	
桜町公園	0.19	-	
諏訪公園	0.56	-	
草薙公園	0.22	-	
西部公園	0.35	0.35	都市計画公園
両新田公園	0.30	0.29	都市計画公園
江東公園	0.21	0.21	都市計画公園
やすらぎ公園	0.15	-	
信濃川左岸河川公園	1.13	-	
片貝ふれあい公園けやき園	0.47	-	
ぼっぼの里公園	0.47	-	
合計	54.62		

### ③ 市街地整備事業

小千谷市では4地区で土地区画整理事業を実施しています。

表一土地区画整理事業の実施状況（資料：令和元年版新潟県の都市計画－資料編一）

事業名	事業主体	施行面積(ha)	施行年度	備考
桜町土地区画整理事業	組合	34.4	S59～H2	
小千谷西部土地区画整理事業	組合	27.9	H3～H7	都市計画事業
土川土地区画整理事業	組合	4.9	H4～H7	
石打土地区画整理事業	組合	0.6	H12～H14	

# 小千谷都市計画道路・用途地域

凡	例
用途地域	容積率(%) 建ぺい率(%)
第一種低層住居専用地域	100 50
第一種中高層住居専用地域	150 50
第一種住居地域	200 60
第二種住居地域	200 60
準住居地域	200 60
近隣商業地域	200 80
商業地域	300 80
準工業地域	400 80
工業地域	200 60
その他の地域・地区	備考
準防火地域	商業・近隣商業地域に指定
都市施設	備考
都市計画区域	備考
都市計画道路	起点/終点
都市計画公園	備考
都市公園	備考
その他の都市計画施設	備考
人口集中地区	平成27年国勢調査
土地区画整理事業	施工済

**都市計画道路**

- 整備済
- ..... 事業中
- 未整備（概成含む）

**都市公園**

※都市計画図の凡例を参照

**土地区画整理事業**

□ 施行地区

小千谷西部土地区画整理事業

小千谷IC

桜町土地区画整理事業

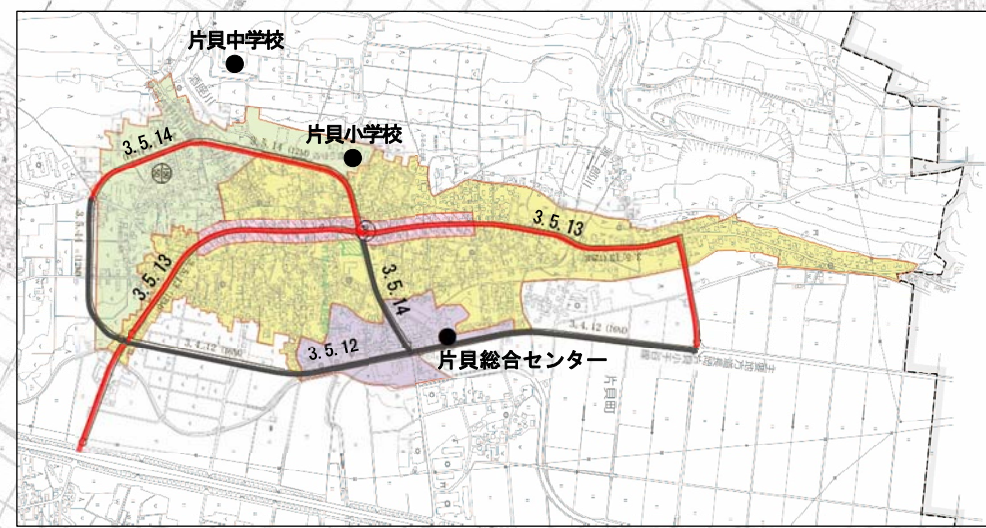
山谷PA

土川土地区画整理事業

小千谷市役所

石打土地区画整理事業

小千谷駅



用途地域（平成25年4月10日 小千谷市告示 第53号）

種類	面積	建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合	建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合	外壁の後退距離の限度	建築物の高さの限度	備考(%)
第一種低層住居専用地域	約 21ha	10/10以下	5/10以下	1.5m	10m	2.8
第一種中高層住居専用地域	約 42ha	15/10以下	5/10以下	—	—	5.6
第一種住居地域	約 74ha	20/10以下	6/10以下	—	—	9.9
小計	約116ha					15.5
第二種住居地域	約306ha	20/10以下	6/10以下	—	—	40.9
準住居地域	約 11ha	20/10以下	6/10以下	—	—	1.5
準工業地域	約 23ha	20/10以下	6/10以下	—	—	3.1
近隣商業地域	約 12ha	20/10以下	8/10以下	—	—	1.6
商業地域	約 13ha	30/10以下	8/10以下	—	—	1.7
小計	約 25ha					3.3
準工業地域	約 55ha	20/10以下	6/10以下	—	—	7.4
工業地域	約172ha	20/10以下	6/10以下	—	—	23.0
合計	約748ha					100.0

都市計画道路（平成31年3月1日 新潟県告示 第204号 小千谷市告示 第8号）

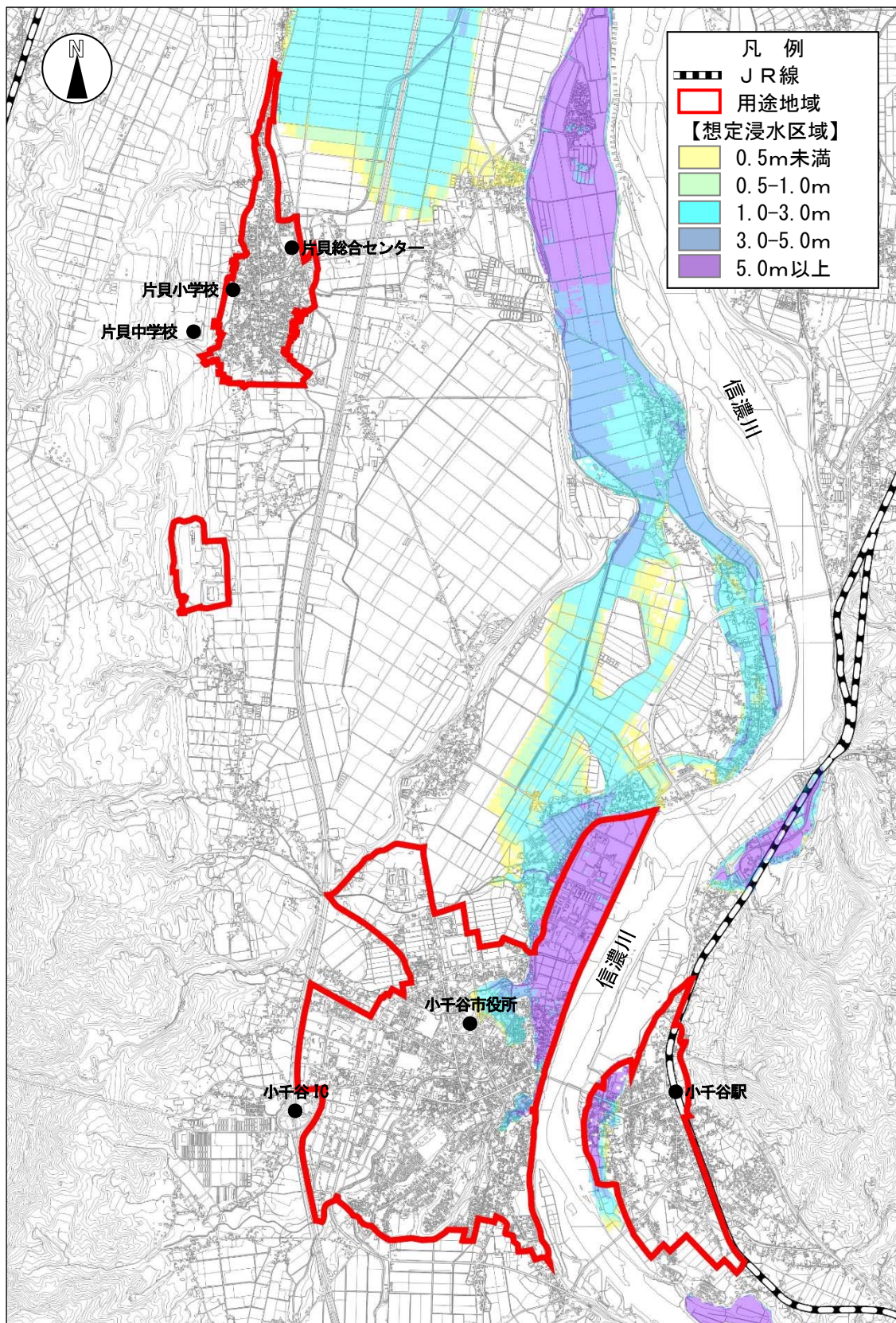
路線番号	名称	幅員(m)	延長(m)	備考
3.4.2	本町山田線	20 13.5	約 540 約 480	
3.4.3	西小千谷環状線	18 16 12	約 4,240 約 1,350 約 1,410	
3.4.4	本町小千谷停車場線	18 13	約 1,350 約 350	小千谷駅前広場 約6,100㎡
3.4.5	本町小栗田線	16	約 2,050	
3.4.6	城内桜町線	16 12	約 690 約 620	
3.5.7	蔦生小千谷停車場線	12	約 1,400 約 700	
3.5.8	木津小千谷停車場線	12.5 11	約 1,310 約 670	
3.6.9	平沢町山本線	16 11	約 1,040 約 1,650	
3.6.10	本町城内線	11	約 780	
3.4.11	旭町山本線	18 13.5	約 790 約 580	
3.4.12	片貝バイパス	16	約 2,130	
3.5.13	一之丁五之丁線	12	約 2,190	
3.5.14	片貝環状線	12	約 1,860	小千谷市決定
3.3.15	小千谷バイパス	18 ~28	約 6,200	
3.4.16	西部環状線	16	約 910	
3.4.17	東栄元中子線	20	約 800	
	計		約37,050	

## (8) 災害ハザード

### ① 浸水想定区域

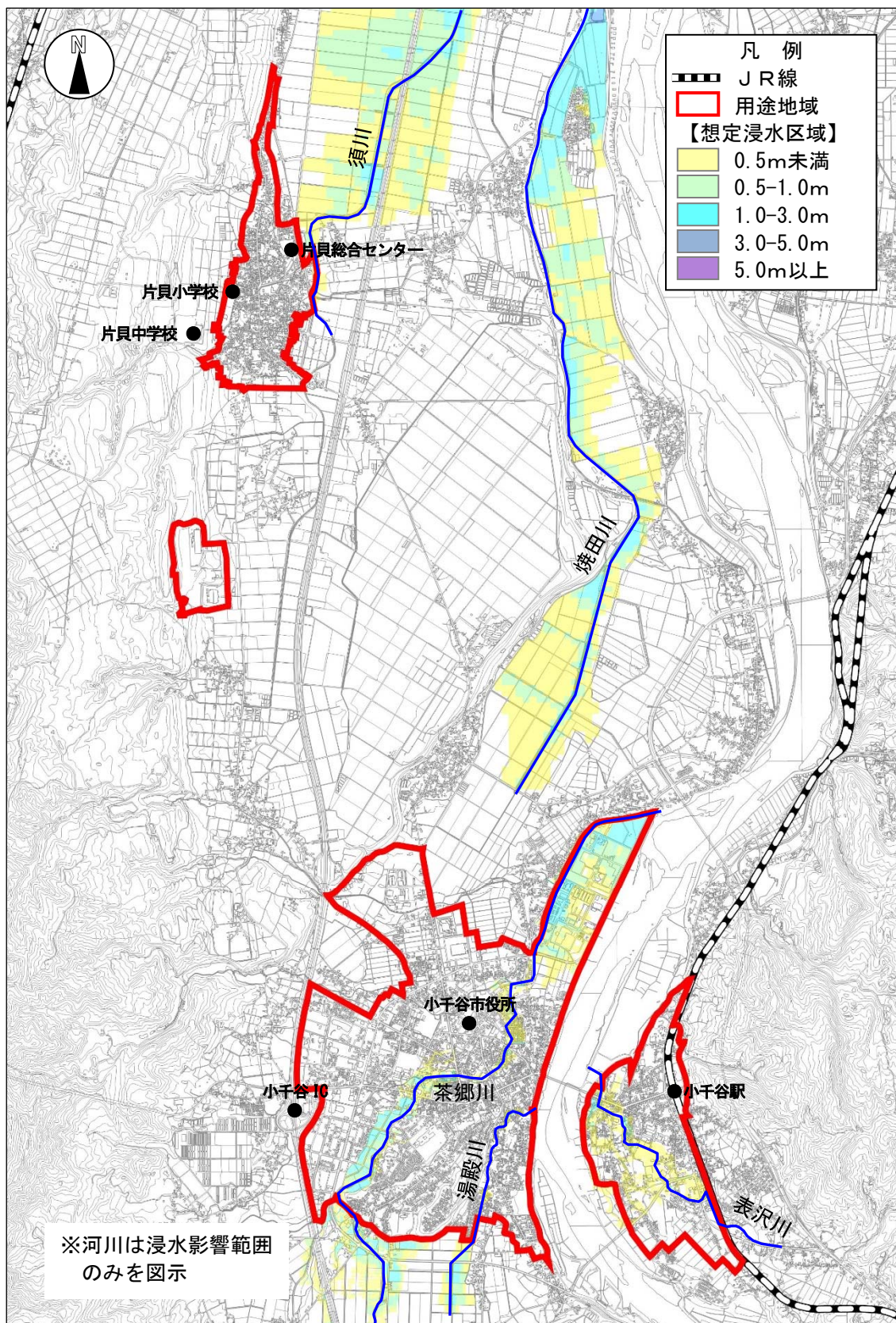
信濃川の洪水氾濫を想定したハザードマップによると、人口や都市機能が集積する用途地域内では、千谷付近、旭橋東詰付近に浸水想定区域が見られます。

図－洪水ハザードマップ（信濃川）



また、県管理河川（茶郷川、湯殿川、表沢川、須川、焼田川）の洪水氾濫を想定したハザードマップによると、同様に用途地域内では、茶郷川や表沢川沿岸の比較的広範囲、湯殿川沿岸の一部に浸水想定区域が見られます。

図一洪水ハザードマップ（県管理河川：茶郷川、湯殿川、表沢川、須川、焼田川）

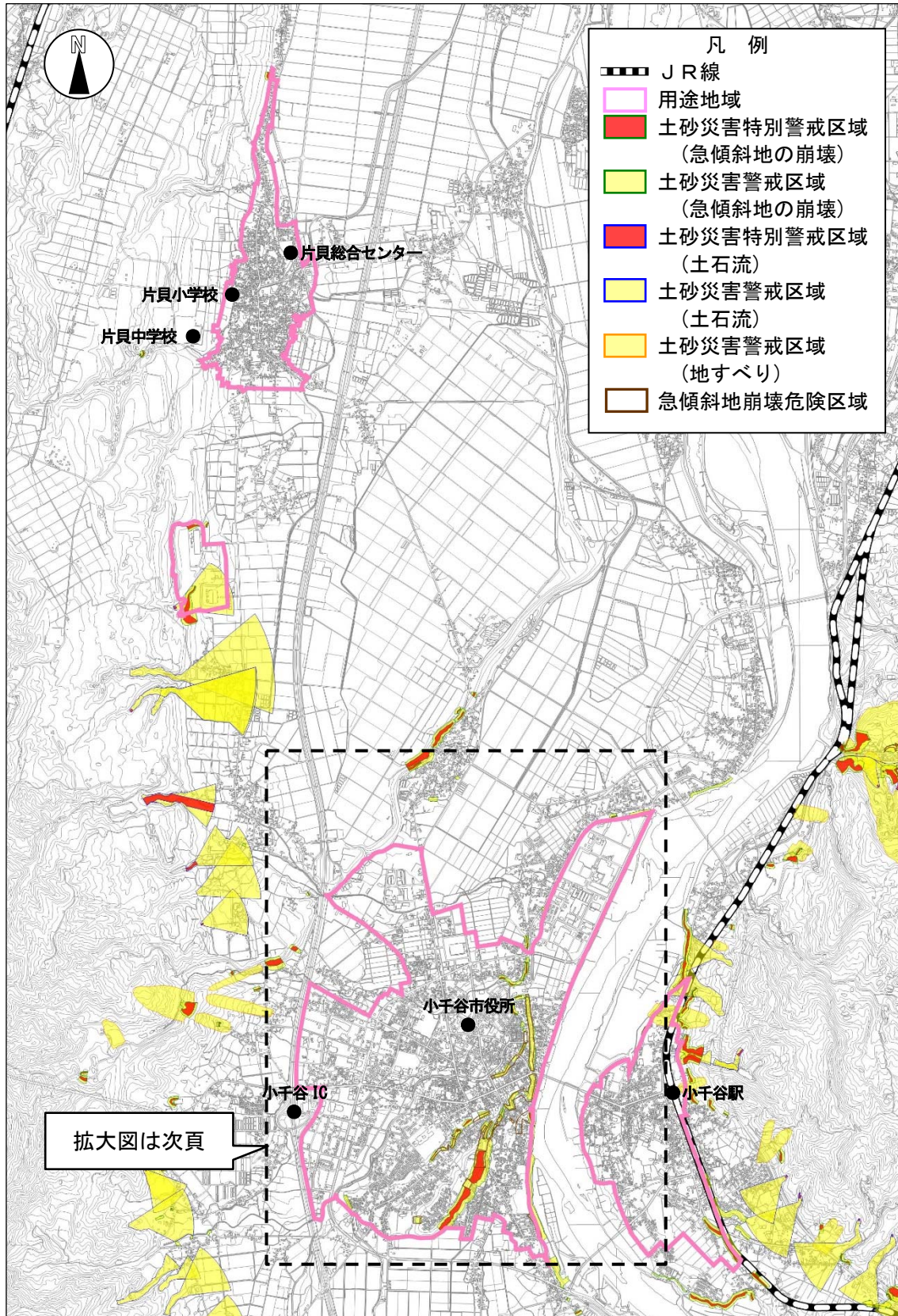




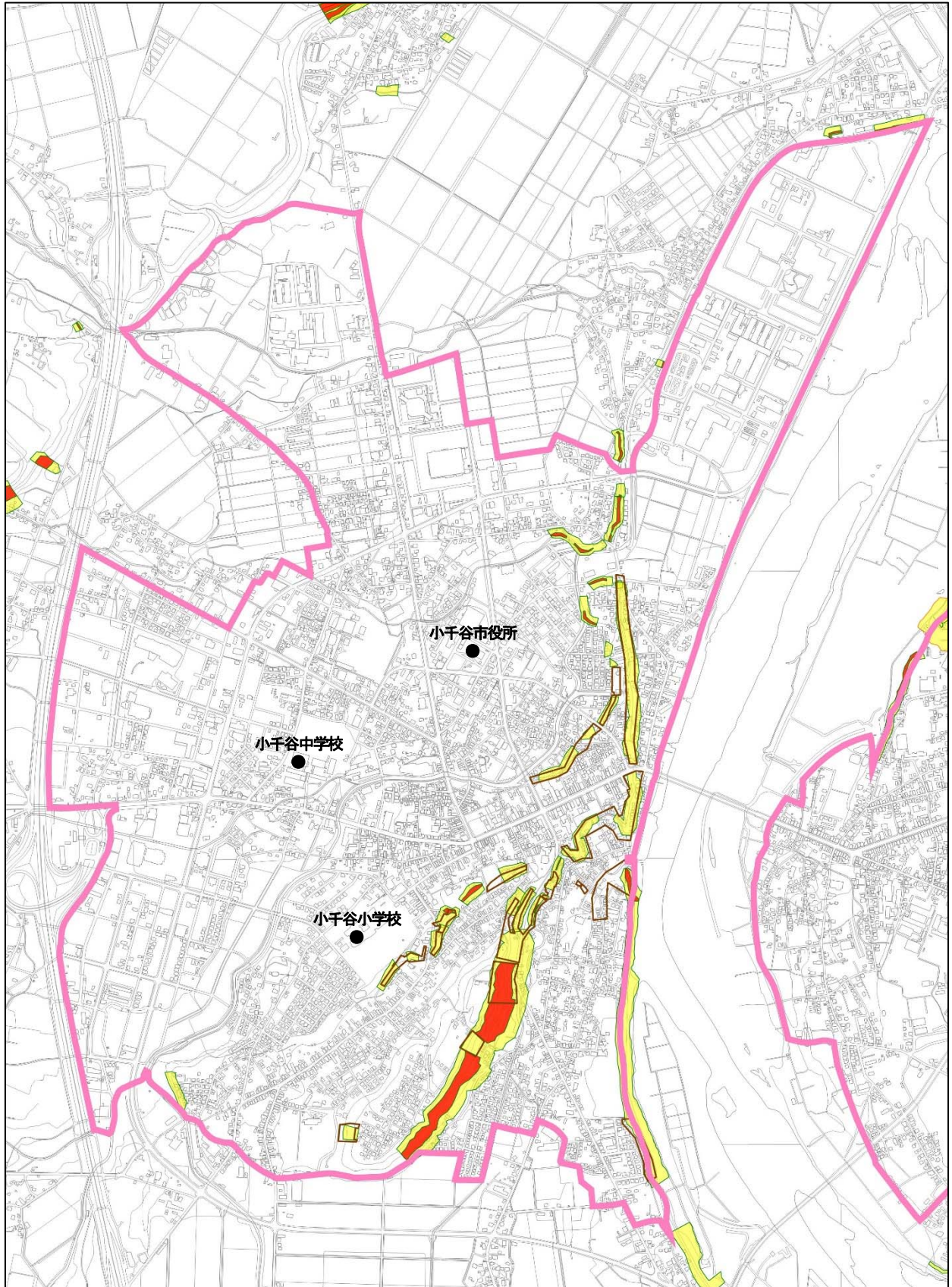
## ② 土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域

土砂災害ハザードに関して、人口や都市機能が集積する用途地域内では、主に信濃川左岸側にある河岸段丘の傾斜地付近に土砂災害特別警戒区域（土石流、急傾斜地）、土砂災害警戒区域（土石流、地すべり、急傾斜地）、急傾斜地崩壊危険区域が指定されています。

図一土砂災害ハザードマップ



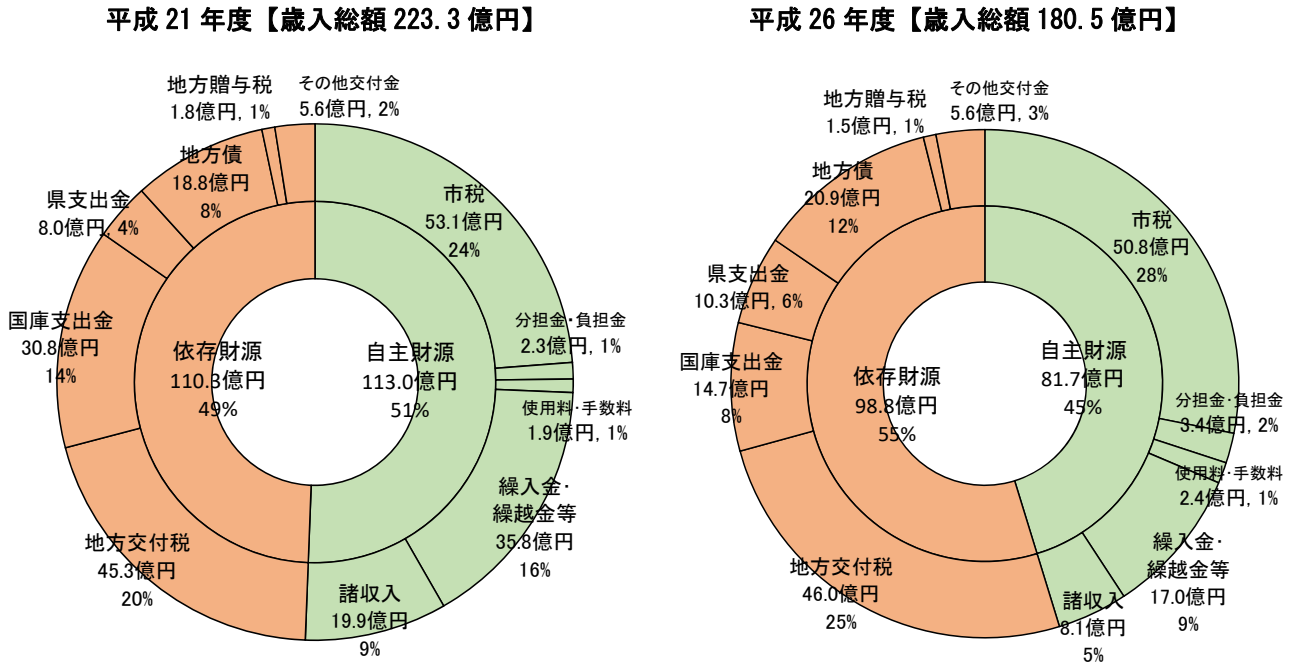
図一土砂災害ハザードマップ（拡大）



### (9) 歳入歳出の状況

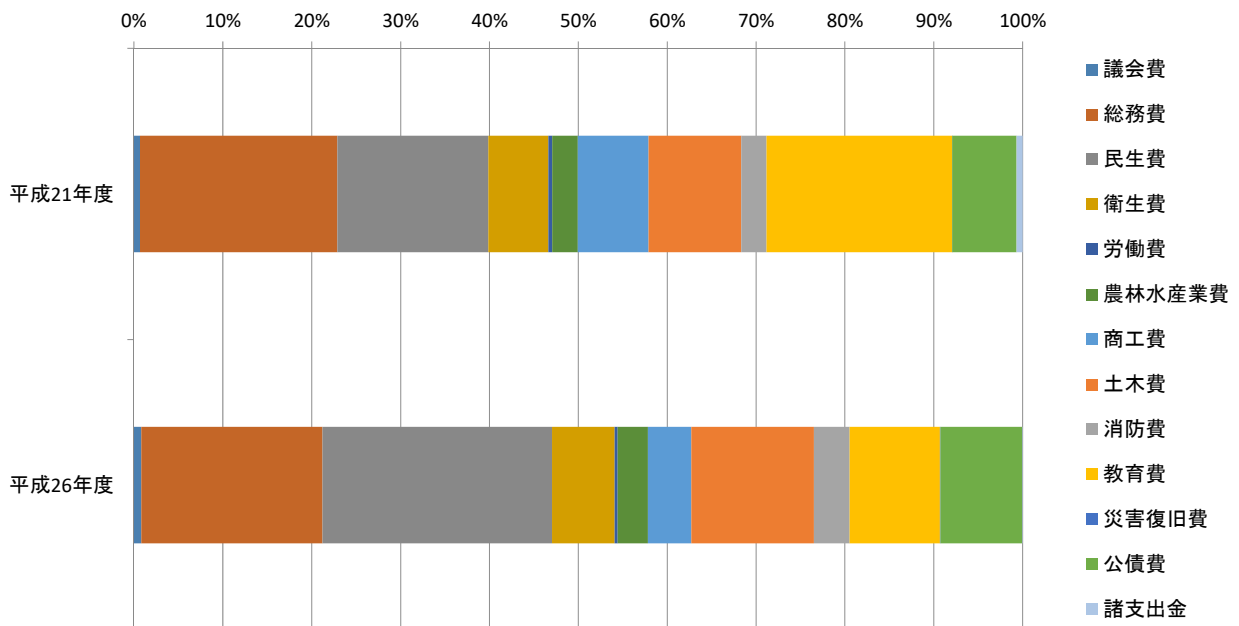
歳入の変化を財源別にみると、市税収入が減少し、国庫支出金や地方債などへの依存度が高くなっています。今後の人口減少、少子高齢化により、この傾向は続くものと考えられます。

グラフー財源別歳入の変化（資料：小千谷市統計書）



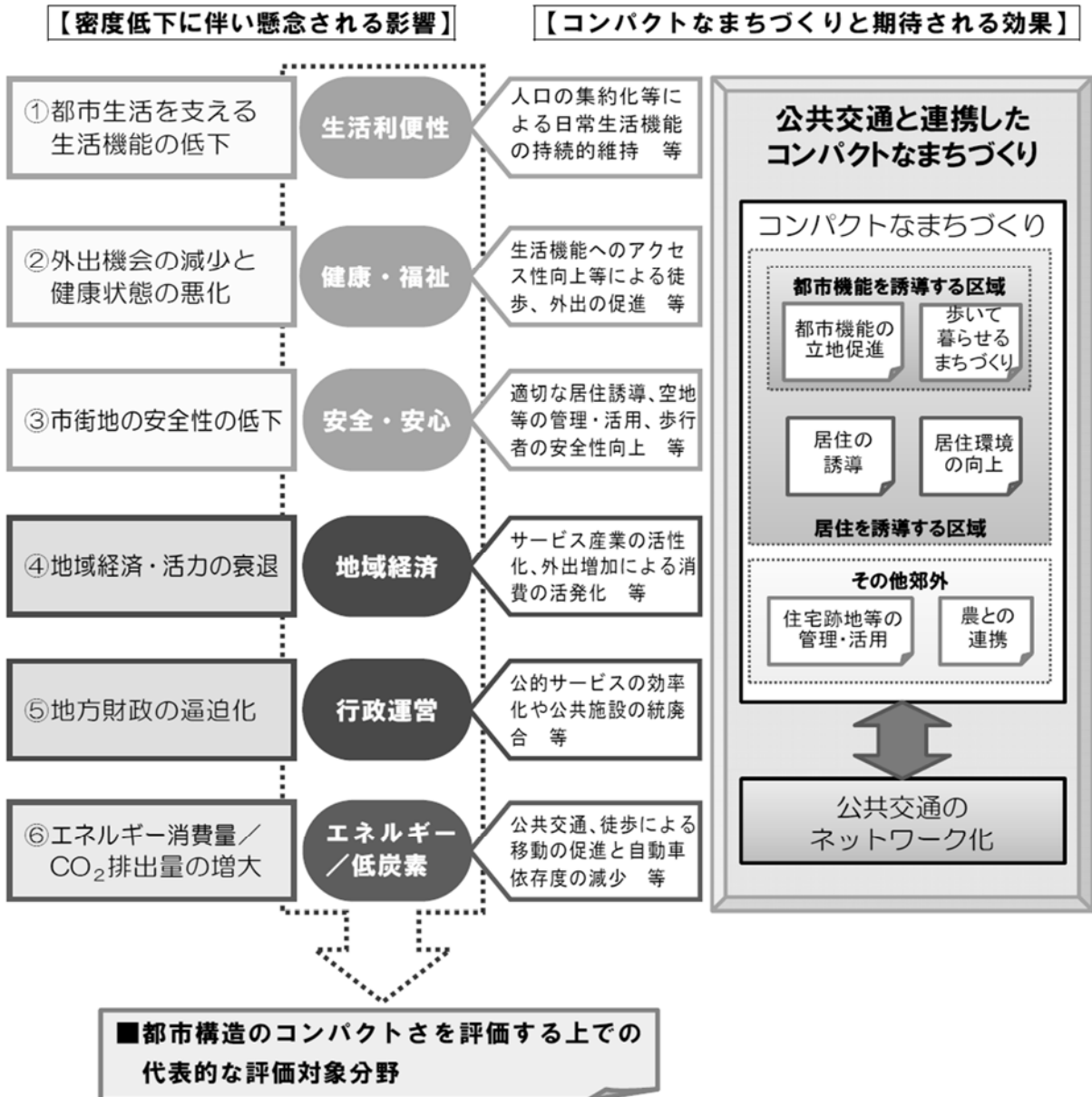
歳出の変化を目的別にみると、福祉に支出される民生費の割合が増加しており、今後の少子高齢化に伴い、更なる増加が予想されます。

グラフー目的別歳出の変化（資料：小千谷市統計書）



## (10) 都市構造の評価

都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課 H26.8）に基づき評価対象分野ごとの評価を行います。



(出典：都市構造の評価に関するハンドブック 国土交通省都市局都市計画課 H26.8)

評価指標は、10万人以下の都市の平均値が示され、本市の実態と比較することで評価が可能な以下の指標とします。

表一 小千谷市の都市構造に係る評価項目

評価対象分野	評価指標	利用データ	算出方法
生活利便性	<input type="checkbox"/> 公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合	住宅・土地統計調査（H20） 都道府県編「最寄交通機関までの距離別住宅数」	市町村別の最寄交通機関までの距離別住宅数の総数に占める、駅まで1km圏内、もしくはバス停まで200m圏内の住宅数の割合
	<input type="checkbox"/> 市民一人当たりの自動車総走行台キロ	道路交通センサス（H22）	乗用車の市区町村別自動車走行台キロ（台キロ/日）を都市の総人口で除して算出
健康・福祉	<input type="checkbox"/> 市民一人当たりの自動車総走行台キロ	（再掲）	（再掲）
	<input checked="" type="checkbox"/> 高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	住宅・土地統計調査（H20） 都道府県編「最寄医療機関までの距離別住宅数」	市町村別の最寄医療機関までの距離別住宅数の総数に占める500m以上の住宅数の割合
	<input type="checkbox"/> 歩道整備率	道路交通センサス（H22）	歩道が設置された道路延長を一般道路実延長で除して算出
	<input checked="" type="checkbox"/> 高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合	住宅・土地統計調査（H20） 都道府県編「最寄公園までの距離別住宅数」	市町村別の最寄公園までの距離別住宅数の総数に占める500m以上の住宅数の割合
安全・安心	<input type="checkbox"/> 歩道整備率	（再掲）	（再掲）
	<input checked="" type="checkbox"/> 市民一人あたりの交通事故死亡者数	（財）交通事故総合分析センター 全国市区町村別交通事故死者数（H22）	1万人あたり死者数
	<input checked="" type="checkbox"/> 最寄り緊急避難場所までの平均距離	住宅・土地統計調査（H20） 都道府県編「最寄の緊急避難場所までの距離別住宅数」	最寄の緊急避難場所までの距離帯別住宅数に、距離帯の中間値を乗じた値を合計し、住宅総数で除して算出
	<input checked="" type="checkbox"/> 空き家率	住宅・土地統計調査（H20）	空き家数（その他住宅）を住宅総数で除して算出
地域経済	<input checked="" type="checkbox"/> 従業者一人当たり第三次産業売上高	経済センサス（H24） 第3次産業（電気・ガス、情報通信業、運輸業、金融業等の業務分類（F～R））の売上金額合計	第三次産業売上高を第三次産業従業者人口で除して算出
	<input checked="" type="checkbox"/> 空き家率	（再掲）	（再掲）
行政運営	<input type="checkbox"/> 市民一人当たりの歳出額	統計で見る市区町村のすがた（H24）「歳出決算総額」	歳出決算総額を都市の総人口で除して算出
	<input type="checkbox"/> 財政力指数	統計で見る市区町村のすがた（H24）総務省 地方公共団体の主要財政指標一覧「財政力指数」	財政力指数
	<input checked="" type="checkbox"/> 市民一人当たり税収額（個人市民税・固定資産税）	統計で見る市区町村のすがた（H22）「市町村民税」、「固定資産税」	市町村民税及び固定資産税の総額を都市の総人口で除して算出
	<input checked="" type="checkbox"/> 従業者一人当たり第三次産業売上高	（再掲）	（再掲）
エネルギー/ 低炭素	<input checked="" type="checkbox"/> 市民一人当たりの自動車CO2排出量	（自動車走行台キロ） H22道路交通センサス（台キロあたりガソリン消費量）国土交通白書	小型車の自動車交通量（走行台キロ/日）に、実走行燃費を除いて燃料消費量を求め、燃料別CO2排出係数（ガソリン）を乗じて、年換算してCO2排出量を算出
	<input type="checkbox"/> 市民一人当たりの自動車総走行台キロ	（再掲）	（再掲）

※ は、項目の代表的な指標 は、の指標を代替、または補完する参考資料

## ① 生活利便性に係る評価

### □ 公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合

市町村別の最寄交通機関までの距離別住宅数の総数に占める、駅まで 1km 圏内、もしくはバス停まで 200m 圏内の住宅数の割合

- ・ 1 kmの圏内に鉄道駅がある住宅および 200mの圏内にバス停がある住宅の割合は 72.4%となっており、全国（人口 10 万人以下の都市）平均よりも約 26 ポイント高く、公共交通の利便性が高いことが窺えます。

表一最寄りの交通機関までの距離別住宅数の割合（資料：平成 20 年住宅・土地統計調査）

項目		住宅数	割合	全国平均	
駅まで	200m未満	300 戸	72.4%	46%	
	200～500m	200 戸			
	500～1000m	850 戸			
駅まで 1000～ 2000m	バス停 まで	100m未満			420 戸
		100～200m			510 戸
駅まで 2000m 以上	バス停 まで	100m未満			3,990 戸
		100～200m	2,320 戸		
駅まで 1000～ 2000m	バス停 まで	200～500m	140 戸	27.6%	54%
		500m以上	1,190 戸		
駅まで 2000m 以上	バス停 まで	200～500m	1,020 戸		
		500～1000m	590 戸		
		1000m以上	330 戸		
合計		11,860 戸	100.0%		

### □ 市民一人当たりの自動車総走行台キロ

乗用車の市区町村別自動車走行台キロ（台キロ/日）を都市の総人口で除して算出

- ・ 市民一人当たりの小型車総走行台キロは 15.0 台キロ/日となっており、全国（人口 10 万人以下の都市）平均とほぼ同程度となっています。
- ・ 「都市構造の評価に関するハンドブック」によると、都市の人口規模が小さくなるほど市民一人当たりの自動車総走行台キロは大きくなる傾向にあることから、全国の地方都市と同様、日常的な移動を自家用車に依存していることが窺えます。

表一市民一人当たりの自動車走行台キロ（資料：平成 22 年度道路交通センサス）

人口 (H22国勢調査)	小型車総走行台キロ	市民 1 人あたりの 小型車総走行台キロ	全国平均
38,600人	579,825台キロ	15.0台キロ/人	14.2台キロ/人

## ② 健康・福祉に係る評価

### ■ 高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合

市町村別の最寄医療機関までの距離別住宅数の総数に占める500m以上の住宅数の割合

- ・高齢者の一般的な徒歩圏である500m圏内に医療機関がない住宅の割合は63.0%となっており、全国（人口10万人以下の都市）平均をやや下回っていますがほぼ同等です。
- ・医療施設（一般病院、一般診療所）の数も全国平均とさほど変わらないことを踏まえると、医療施設と住宅地の近接度合いは平均的な水準といえます。

表一最寄りの医療機関までの距離別住宅数の割合(資料:平成20年住宅・土地統計調査)

項目	住宅数	割合	全国平均
250m未満	2,030戸	37.0%	34%
250～500m	2,350戸		
500～1000m	2,070戸	63.0%	66%
1000m以上	5,400戸		
合計	11,850戸	100.0%	100%

表一全国及び小千谷市の医療施設・床数(資料:平成25年医療施設調査)

項目	人口1万人あたり (小千谷市)	人口1万人あたり (全国平均)
一般病院	0.79施設/1万人	0.59施設/1万人
一般診療所	7.62施設/1万人	7.90施設/1万人
一般病床	131.36床/1万人	70.49床/1万人

### □ 歩道整備率

歩道が設置された道路延長を一般道路実延長で除して算出

- ・道路交通センサスの対象路線（国・県道）における歩道整備率は25.8%となっており、全国（人口10万人以下の都市）平均よりも約21ポイント低く、本格的な高齢者社会の到来に向けて、安全・安心な自転車・歩行者空間の整備が求められます。

表一歩道整備率(資料:平成22年度道路交通センサス)

道路区間延長	歩道設置道路延長	歩道整備率	全国平均
185km	47.7941km	25.8%	47%

## ■ 高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合

市町村別の最寄公園までの距離別住宅数の総数に占める500m以上の住宅数の割合

- ・ 高齢者の一般的な徒歩圏である500m圏内に公園がない住宅の割合は52.2%となっており、全国（人口10万人以下の都市）平均をやや下回っているがほぼ同等です。
- ・ 市民一人当たりの都市公園面積も全国平均とほぼ同等であることを踏まえると、公園と住宅地の近接度合いは平均的な水準といえます。

表一最寄りの公園までの距離別住宅数の割合（資料：平成20年住宅・土地統計調査）

項目	住宅数	割合	全国平均
250m未満	4,650戸	47.8%	42%
250～500m	1,020戸		
500～1000m	2,440戸	52.2%	58%
1000m以上	3,750戸		
合計	11,860戸	100.0%	100%

表一全国及び小千谷市の市民一人当たりの都市公園面積（資料：国土交通省調査）

人口 (H22国勢調査)	都市公園面積	市民1人あたりの 都市公園面積	全国平均
38,600人	54.91ha	14.23㎡/人	14.38㎡/人

## ③ 安全・安心に係る評価

### ■ 市民一人当たりの交通事故死者数

1万人当たりの死者数

- ・ 市民一人当たりの交通事故死者数は1.30人となっており、全国（人口10万人以下の都市）平均の0.57人を大きく上回っています。また、新潟県下では刈羽村に次いで2番目であり（ただし、同村の交通事故死者数は1人）、今後もハード、ソフト面での継続的な取り組みが求められます。

表一市民一人あたりの交通事故死者数

（資料：平成22年全国市町村別交通事故死者数（財）交通事故総合分析センター）

人口 (H22国勢調査)	交通事故死者数	市民1万人あたりの 交通事故死者数	全国平均
38,600人	5人	1.30人	0.57人



## ■ 最寄り緊急避難所までの平均距離

最寄りの緊急避難所までの距離帯別住宅数に距離帯の中間値を乗じた値を合計し、住宅数で除して算出

- ・最寄りの緊急避難所から 500m 圏内にある住宅の割合が 95.6% を占めています。
- ・このため、最寄りの緊急避難所までの平均距離も全国（人口 10 万人以下の都市）平均より著しく良好な数値となっており、災害時等における避難環境が充実していることが窺えます。

表一最寄りの緊急避難所までの距離別住宅数の割合（資料：平成 20 年住宅・土地統計調査）

項目	住宅数	割合	平均距離	全国平均
250m 未満	8,060 戸	68.0%	221m	719m
250～500m	3,270 戸	27.6%		
500～1000m	520 戸	4.4%		
1000～2000m	0 戸	0.0%		
2000m 以上	0 戸	0.0%		
合計	11,850 戸	100.0%		

- ・平均距離

$$\begin{aligned}
 &= \frac{(8,060 \text{ 戸} \times 125) + (3,270 \text{ 戸} \times 375) + (520 \text{ 戸} \times 750)}{11,850 \text{ 戸}} \\
 &= 221.41\dots \\
 &\approx 221\text{m}
 \end{aligned}$$

## ■ 空き家率

空き家数（その他住宅）を住宅総数で除して算出

- ・市内における空き家の数は 530 戸、空き家率は 4.0% となっています。
- ・全国（人口 10 万人以下の都市）平均を下回る状況ではあるが、地域活力・定住人口・街並み景観・治安等の維持や都市のコンパクト化に向けて、空き家対策は重要な要素を占めることから、今後も積極的な取り組みを推進することが必要です。

表一空き家（その他住宅）率（資料：平成 20 年住宅・土地統計調査）

住宅数	空き家（その他の住宅）	割合	全国平均
13,090 戸	530 戸	4.0%	7.3%

#### ④ 地域経済に係る評価

##### ■ 従業員一人あたり第三次産業売上高

第三次産業売上高を第三次産業従業者人口で除して算出

- ・従業員一人あたり第三次産業売上高は、8.6百万円/人となっており、全国（人口10万人以下の都市）平均をやや下回るがほぼ同額となっています。
- ・本指標は、事業所の優良性を見極める指標であり、全国と比較して特に乖離している状況ではありません。

表一従業員一人あたり第三次産業売上高(資料:平成24年経済センサス)

第三次産業従業者人口	第三次産業売上高	従業員1人あたり第三次産業売上高	全国平均
8,576人	73,612百万円	8.6百万円/人	9.4百万円/人

※売上高は、第三次産業(電気、ガス、情報通信業、運輸業、金融業等の業務分類(F~R)の売上金額合計

#### ⑤ 行政運営に係る評価

##### □ 市民一人あたりの歳出額(公共施設等の維持・管理・更新費)

歳出決算総額を都市の総人口で除して算出

- ・市民一人あたりの歳出額は、年間435千円/人で、全国（人口10万人以下の都市）平均の8割程度と低い水準となっています。
- ・全国と比較すると効率的に都市経営がなされていると判断できますが、人口減少や少子高齢化の進展に伴う税収の減少など、財政を取り巻く状況は今後益々悪化していくことが予想されるため、現在の用途地域を拠点としたコンパクトな都市構造を維持する必要があります。

表一市民一人当たりの歳出額(公共施設等の維持・管理・更新費)(資料:統計でみる市区町村のすがた2010)

人口(H22国勢調査)	歳出決算総額	市民1人あたりの歳出額(公共施設等の維持・管理・更新費)	新潟県平均	全国平均
38,600人	16,785百万円	435千円/人	458千円/人	550千円/人

※新潟県の平均は、歳出決算総額(1,076,338,312千円)/新潟県人口(2,374,450人)で算出

## □ 財政力指数

財政力指数

- ・ 財政力指数（基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値）は、0.53となっており、全国（人口10万人以下の都市）平均とほぼ同等です。

表－財政力指数(資料:地方公共団体の主要財政指数一覧)

財政力指数	全国平均
0.53	0.57

## ■ 市民一人あたり税収額（個人市民税・固定資産税）

市町村民税及び固定資産税の総額を都市の総人口で除して算出

- ・ 市民一人あたりの税収額は年間117千円/人で、全国（人口10万人以下の都市）平均を若干上回っています。

表－市民一人あたりの税収額(資料:地方財政状況調査関係資料(平成22年度決算カード))

人口 (H22国勢調査)	市町村民税	固定資産税	市民1人あたりの 税収額	全国平均
38,600人	1,703,042千円	2,811,049千円	117千円/人	103千円/人

## ⑥ エネルギー/低炭素に係る評価

### ■ 市民一人あたりの自動車CO<sub>2</sub>排出量

小型車の自動車交通量（走行台キロ/日）に実走行燃費を乗じて燃料消費量を求め、さらに燃料別CO<sub>2</sub>排出係数（ガソリン）を乗じて年換算し算出

- ・ 市民一人あたりの自動車CO<sub>2</sub>排出量は1.27t-CO<sub>2</sub>/年で、全国（人口10万人以下の都市）平均とほぼ同等です。

表－市民一人あたりの自動車CO<sub>2</sub>排出量(資料:平成22年度道路交通センサス)

市民一人あたりの 小型車総走行台キロ	ガソリン車燃費	CO <sub>2</sub> 排出係数	市民一人あたりの 自動車CO <sub>2</sub> 排出量	全国平均
15.0 台キロ/人	0.1 L/km	2.32 kg-CO <sub>2</sub> /L	1.27 t-CO <sub>2</sub> /年	1.28 t-CO <sub>2</sub> /年

## ⑦ 都市構造に係る評価の総括

・全国平均を下回る結果となった評価指標は、「歩道整備率」と「市民一人あたりの交通事故死亡者数」であり、その他は全国平均より良好、もしくはほぼ同等という結果でした。

評価分野・評価軸		評価指標	小千谷市	全国平均 (人口10万人以下)	評価
生活利便性	◎居住機能の適切な誘導	□公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合	72.4 %	46 %	○
		□市民一人当たりの自動車総走行台キロ	15.0 台キロ/日	14.2 台キロ/日	—
健康・福祉	◎徒歩行動の増加と市民の健康の増進	□〈再掲〉市民一人当たりの自動車総走行台キロ	15.0 台キロ/日	14.2 台キロ/日	—
	◎都市生活の利便性向上	■高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	63.0 %	66 %	—
	◎歩きやすい環境の形成	□歩道整備率	25.8 %	47 %	×
		■高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合	52.2 %	58 %	—
安全・安心	◎歩行者環境の安全性の向上	□〈再掲〉歩道整備率	25.8 %	47 %	×
	◎市街地の安全性の確保	■市民一人あたりの交通事故死亡者数	1.30 人	0.57 人	×
		■最寄り緊急避難場所までの平均距離	221 m	719 m	○
	◎市街地荒廃化の抑制	■空き家率	4.0 %	7.3 %	○
地域経済	◎サービス産業の活性化	■従業者一人当たり第三次産業売上高	8.6 百万円	9.4 百万円	—
	◎健全な不動産市場の形成	■〈再掲〉空き家率	4.0 %	7.3 %	○
行政運営	◎都市経営の効率化	□市民一人当たりの歳出額	435 千円	550 千円	○
		□財政力指数	0.53	0.57	—
	◎安定的な税収の確保	■市民一人当たり税収額(個人市民税・固定資産税)	117 千円	103 千円	○
		■〈再掲〉従業者一人当たり第三次産業売上高	8.6 百万円	9.4 百万円	—
エネルギー/低炭素	◎運輸部門の省エネ・低炭素化	■市民一人当たりの自動車CO <sub>2</sub> 排出量	1.27 t-CO <sub>2</sub> /年	1.28 t-CO <sub>2</sub> /年	—
		□〈再掲〉市民一人当たりの自動車総走行台キロ	15.0 台キロ/日	14.2 台キロ/日	—

○：全国平均を上回る ー：全国平均とほぼ同程度 ×：全国平均を下回る