

第1章 基礎調査

1-1 市勢概要

1-1-1 地勢と自然環境

- ・本市は、新潟県の北東部に位置しており、東には飯豊連峰（1,887m）が山形県境に接し、西には日本海が広がり、総面積は264.89㎢となっています。
- ・四季折々の美しい自然に彩られるこの地域は、飯豊連峰を源とする母なる川・胎内川を中心に生活域を形成しています。
- ・15kmに及ぶ海岸線には砂丘と松林、胎内川扇状地には緑の優良農地が広がっています。
- ・地域の中央には南北に楡形山脈・蔵王山塊が連なり、平野部と山間部を分けています。
- ・市街地は、楡形山脈の裾野、J R羽越本線中条駅周辺及び本町地区に中心市街地が形成されています。また、胎内川沿いに工業団地として、さらに、黒川地区をはじめ築地地区や乙地区には住宅地として、市街地がそれぞれ形成されています。
- ・市街地周辺の胎内川下流の扇状地を開けた平地には水田地帯が広がっており、その中に集落が点在しています。

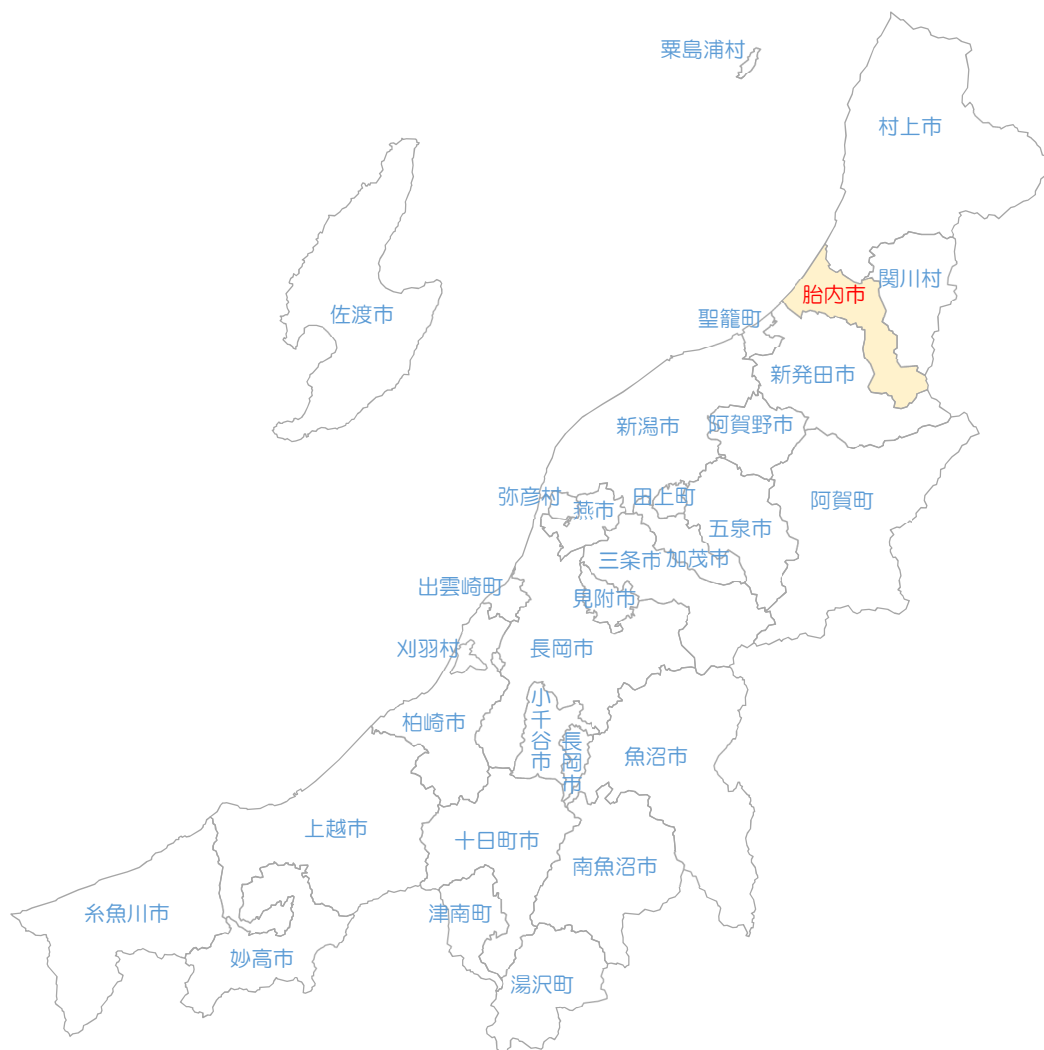


図 1-1-1 胎内市の位置

1-1-2 人口

●子供と現役世代が大幅に減少し、人口減少、少子高齢化がさらに加速。

[データ解説]

- ・平成 52 年（2040 年）の総人口は、21,147 人となり、平成 27 年比の約 7 割まで減少すると予測されます。
- ・特に、子供と現役世代が大幅に減少することにより、これまで続いてきた人口減少、少子高齢化がさらに加速すると予測されます。
- ・平成 52 年（2040 年）の 15 歳未満人口は、1,933 人となり、平成 27 年比で 1,531 人（40.2%）減少し、総人口に占める割合は、9.1%まで低下すると予測されます。
- ・平成 52 年（2040 年）の 15～65 歳未満人口は、10,347 人となり、平成 27 年比で 6,524 人（35.2%）減少し、総人口に占める割合は、48.9%まで低下すると予測されます。
- ・平成 52 年（2040 年）の 65 歳以上人口は、8,867 人となり、平成 27 年比で 937 人（10.4%）減少し、総人口に占める割合は、41.9%まで上昇すると予測されます。

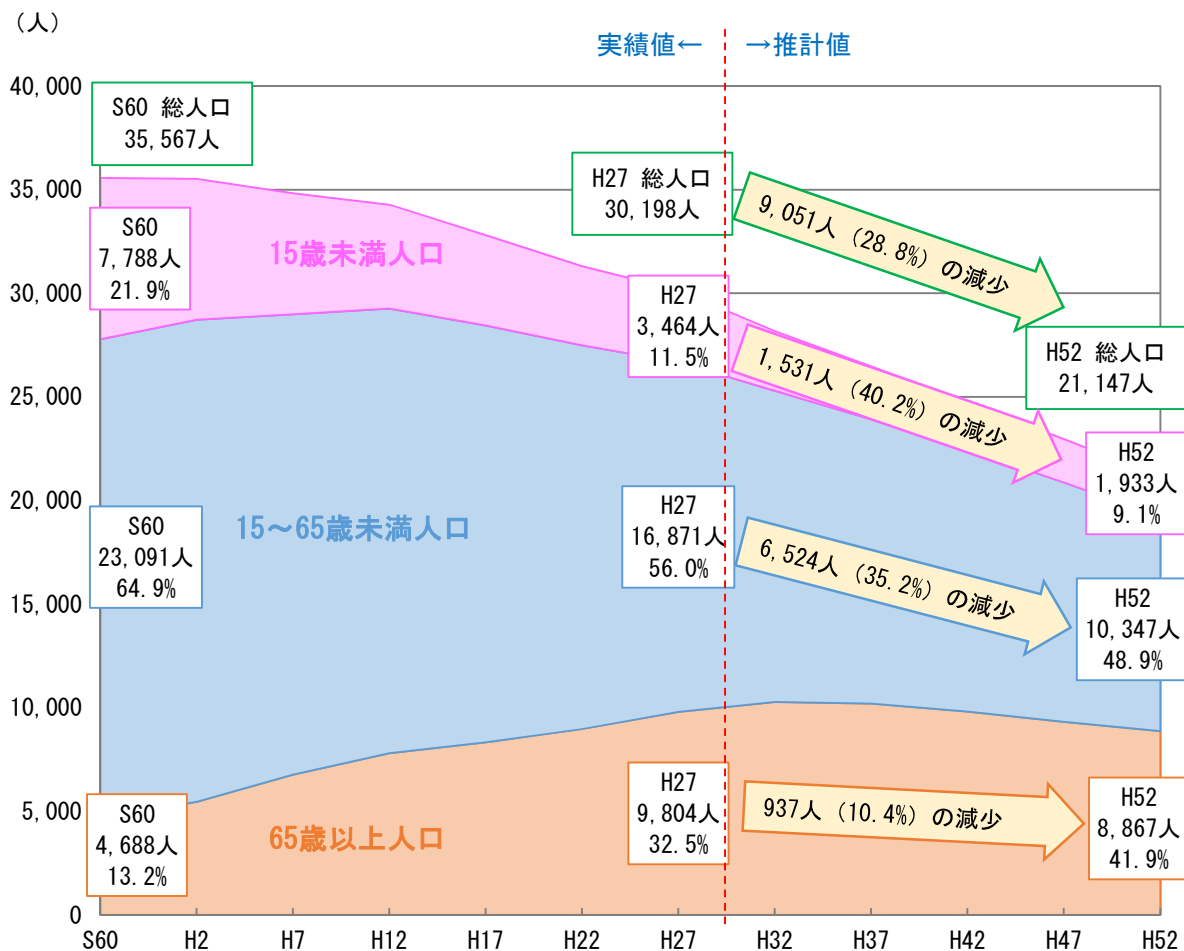


図 1-1-2 年齢階層別人口の推移と将来推計

資料：S60～H27 まで国勢調査、H32 以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計値（平成 25 年 3 月推計）

1-1-3 土地利用

- ・市域の大部分（57.9%）を山林が占めており、宅地は4.2%となっています。

表 1-1-1 土地利用現況面積（H26.1.1 現在）

	面積 (ha)	割合
総数	26,518.0	100.0%
田	3,606.8	13.6%
畑	1,110.3	4.2%
宅地	1,110.3	4.2%
池沼	17.7	0.1%
山林	15,343.5	57.9%
原野	398.7	1.5%
雑種地 その他	4,930.7	18.6%

資料：新潟県統計データハンドブック

1-1-4 都市交通

- ・道路網は、国道7号、国道113号、国道290号が南北方向の骨格を成しており、さらに日本海東北自動車道により高速交通体系が形成されています。
- ・JR羽越本線が南北に通っており、中条駅、平木田駅の2箇所の駅が配置されています。

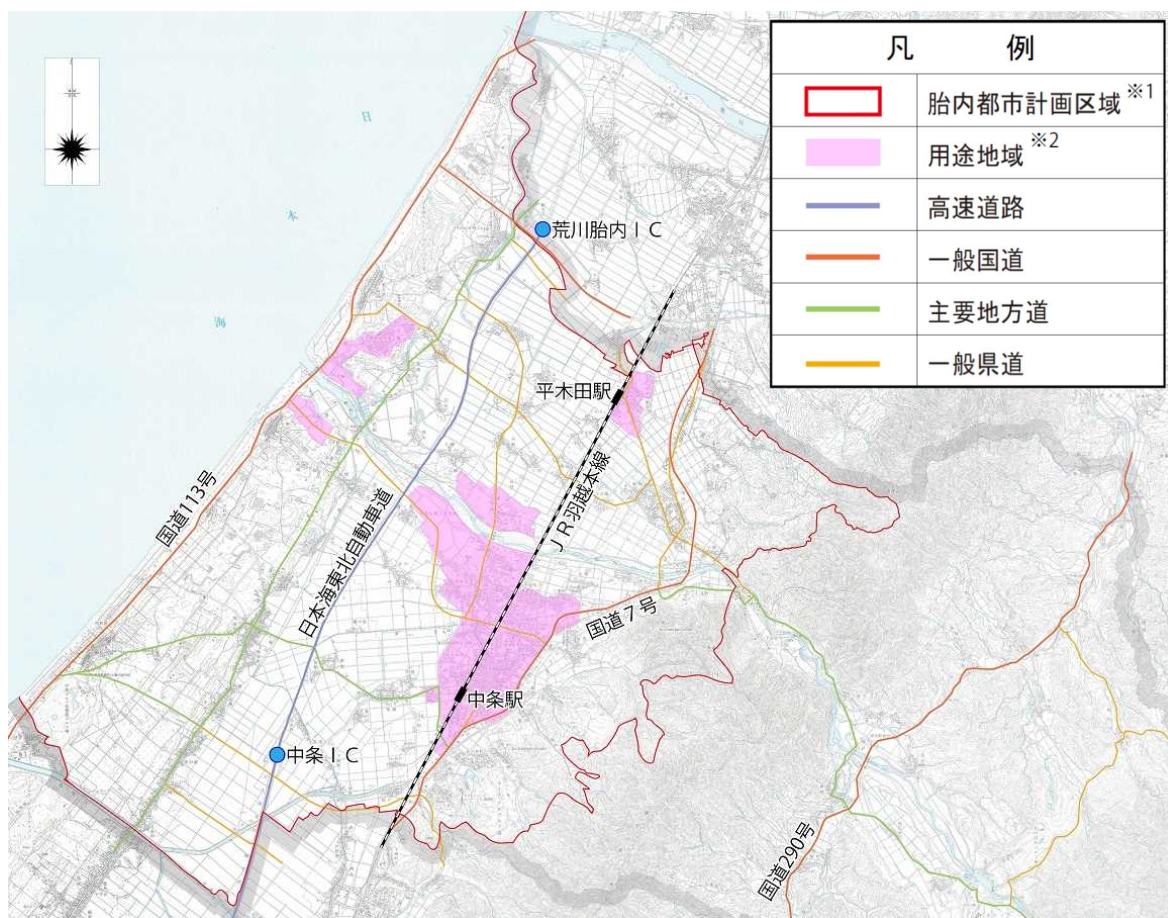


図 1-1-3 都市交通網

※1) 都市計画区域：都市計画法により都市施設計画や土地利用の規制の対象とされる区域。

※2) 用途地域：都市の環境保全や利便の増進のために、都市計画法により建物の用途に一定の制限を行う地域。

1-1-5 都市構造評価指標を用いた分析

- ・「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」に基づく都市構造評価指標について、同規模他都市（10万人以下の地方都市）の平均値と比較して**胎内市の評価が高かったのは13項目中2項目**でした。主な評価結果は以下の通りです。

- ・公共交通利便性の高いエリアへの住宅の集積度が低い。
- ・自動車への依存度が高い（自動車の総走行台キロ、CO₂排出量が多い）。
- ・高齢者の徒歩圏に医療機関や公園が少ないが、最寄りの緊急避難所は充実している。
- ・空き家率が低い。
- ・サービス業の一人あたりの売上が小さい。
- ・財政状況は、歳出額が多い反面、税収が少なく、財政力指数も低い。

表 1-1-2 都市構造評価指標一覧表（10万人以下の都市）

（凡例：高評価 低評価）

評価分野・評価軸		評価指標	現状値(平均値)	資料
1. 生活利便性	◎居住機能の適切な誘導	①公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合	28.3 % (46 %)	平成 25 年 住宅・土地統計調査
	◎公共交通の利用促進	②市民一人当たりの自動車総走行台キロ	15.6 台キロ/日 (14.2 台キロ/日)	平成 22 年度 道路交通センサス
2. 健康・福祉	◎都市生活の利便性向上	③高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	71.9 % (66 %)	平成 25 年 住宅・土地統計調査
	◎歩きやすい環境の形成	④歩道整備率	45.6 % (47 %)	平成 22 年度 道路交通センサス
		⑤高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合	83.5 % (58 %)	平成 25 年 住宅・土地統計調査
3. 安全・安心	◎市街地の安全性の確保	⑥市民一人あたりの交通事故死亡者数	0.64 人 (0.57 人)	(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(平成 25 年)
		⑦最寄り緊急避難場所までの平均距離	536 m (719 m)	平成 25 年 住宅・土地統計調査
	◎市街地荒廃化の抑制	⑧空き家率	5.8 % (7.3 %)	平成 25 年 住宅・土地統計調査
4. 地域経済	◎サービス産業の活性化	⑨従業者一人当たり第三次産業売上高	7.5 百万円 (9.4 百万円)	平成 24 年 経済センサス - 活動調査
5. 行政運営	◎都市経営の効率化	⑩市民一人当たりの歳出額	704 千円 (550 千円)	平成 26 年度 財政事情の公表(胎内市)
		⑪財政力指数	0.47 (0.57)	平成 27 年度 財政力指数 市町村一覧(新潟県)
	◎安定的な税収の確保	⑫市民一人当たり税収額(個人市民税・固定資産税)	96 千円 (103 千円)	平成 26 年度 財政事情の公表(胎内市)
6. エネルギー／低炭素	◎運輸部門の省エネ・低炭素化	⑬市民一人当たりの自動車CO ₂ 排出量	1.32 t-CO₂/年 (1.28 t-CO ₂ /年)	平成 22 年度 道路交通センサス

※平均値は、ハンドブックに掲載された参考値。胎内市の値とは、算出方法、算出根拠が異なる場合がある。

■ 参考資料（都市構造評価指標の算出方法）

評価分野・評価軸		評価指標	算出方法
1. 生活利便性	◎居住機能の適切な誘導	①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
	◎公共交通の利用促進	②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
2. 健康・福祉	◎都市生活の利便性向上	③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
	◎歩きやすい環境の形成	④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
		⑤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
3. 安全・安心	◎市街地の安全性の確保	⑥市民一人あたりの交通事故死亡者数	●1万人あたり死者数
		⑦最寄り緊急避難場所までの平均距離	●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
	◎市街地荒廃化の抑制	⑧空き家率	●空き家数（その他住宅）を住宅総数で除して算出
4. 地域経済	◎サービス産業の活性化	⑨従業者一人当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
5. 行政運営	◎都市経営の効率化	⑩市民一人当たりの歳出額	●歳出決算総額を都市の総人口で除して算出
		⑪財政力指数	●財政力指数
	◎安定的な税収の確保	⑫市民一人当たり税収額（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
6. エネルギー／低炭素	◎運輸部門の省エネ・低炭素化	⑬市民一人当たりの自動車CO ₂ 排出量	●小型車の自動車交通量（走行台キロ/日）に、実走行燃費を除いて燃料消費量を求め、燃料別CO ₂ 排出係数（ガソリン）を乗じて、年換算してCO ₂ 排出量を算出

1-1-6 災害履歴・区域

(1) 浸水被害

●都市計画区域の広い範囲に浸水リスクの高い場所が分布。

[データ解説]

- ・都市計画運用指針に位置づけられた「災害リスクについて考慮すべき区域（水防法（昭和24年法律第193号）第14条第1項に規定する浸水想定区域）」に該当するエリアとしては、胎内川水系胎内川浸水想定区域が該当します。
- ・胎内川が氾濫した場合、都市計画区域内の広い範囲に浸水被害が生じる予想となっており、用途地域内では、胎内市役所周辺に浸水リスクの高い場所が見られます。

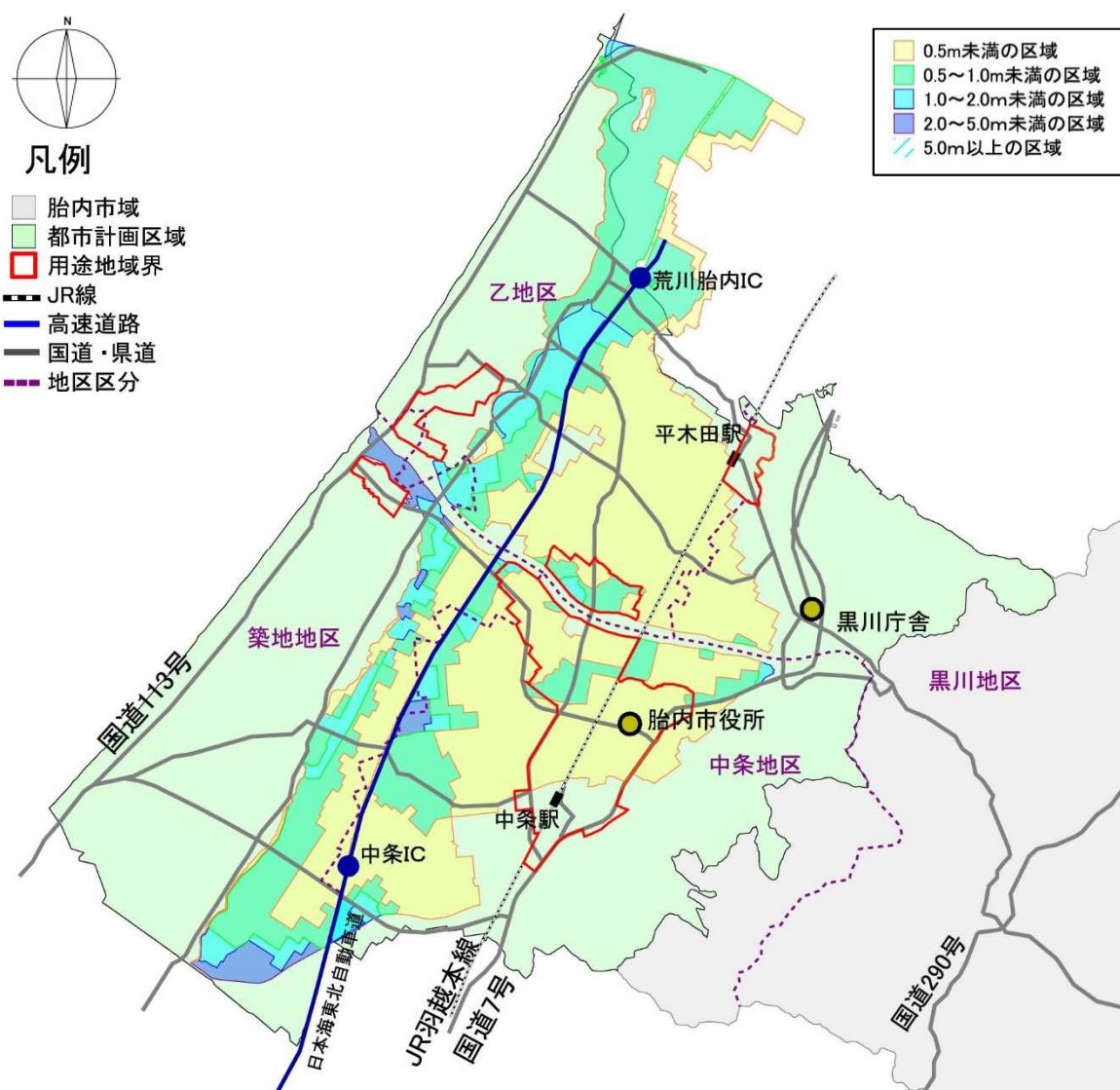


図1-1-4 浸水想定区域*

資料：胎内川水系胎内川浸水想定区域図

※) 浸水想定区域：現在の胎内川の河道整備状況を勘案して、胎内川の洪水防御に関する計画の基本となる降雨である概ね100年に1回起こる降雨が降った場合に、胎内川がはん濫した場合に想定される浸水の状況をシミュレーションにより求めたもの。

(2) 土砂災害

● 都市計画区域界付近に土砂災害のリスクが高い場所が分布。

[データ解説]

- ・ 山際の区域に土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域*が指定されています。
- ・ 用途地域内では、土砂災害リスクの高い場所は見られません。
- ・ 用途地域外では、都市計画区域の境界付近の山際に土砂災害リスクの高い場所が見られます。

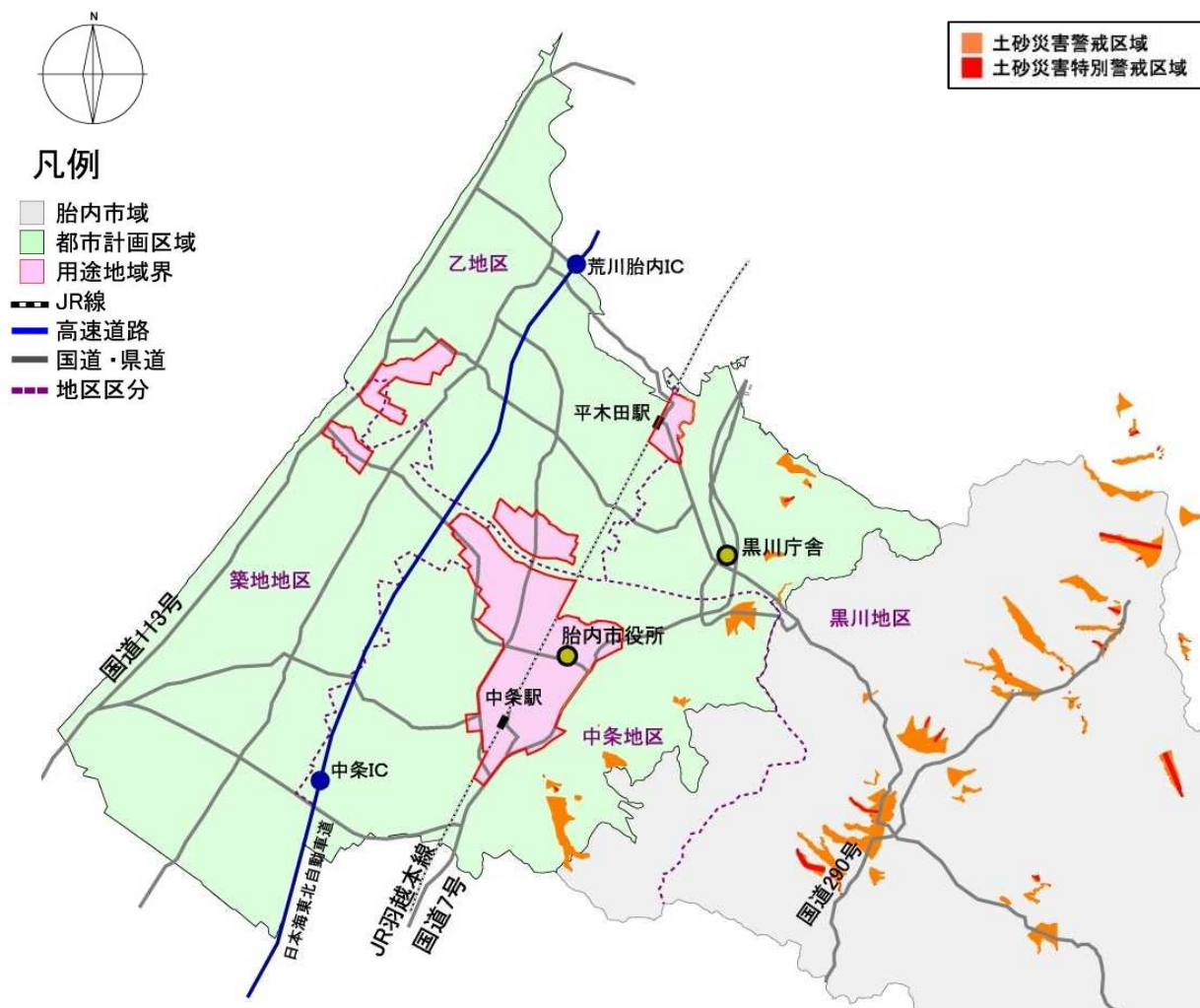


図 1-1-5 土砂災害警戒区域・特別警戒区域

資料：土砂災害ハザードマップ

※) 土砂災害警戒区域：急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域であり、危険の周知、警戒避難体制の整備が行われる。

※) 土砂災害特別警戒区域：急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域で、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等が行われる。