

第2次帯広市 都市計画 マスタープラン(案)

みんなでつくり、未来へつなく みどり豊かな帯広の 心地よい暮らし



目次

序章 背景と計画の概要	1
1 策定の背景	2
2 計画の位置づけ	3
3 対象区域及び計画期間	4
第1章 都市の現況	5
1 都市の概要と形成過程	6
2 社会情勢の変化	7
第2章 基本理念と将来都市構造	9
1 基本理念	10
2 将来都市構造	12
第3章 分野別方針	19
1 土地利用の方針	20
2 都市施設等の方針	24
3 都市環境の方針	36
第4章 実現に向けて	41
1 まち育ての推進	42
資料	43
1 帯広市の概況	44
2 策定経過、市民意見	66
3 用語解説	118

序章

背景と計画の概要

序章

背景と計画の概要

1

策定の背景

帯広市では、2003（平成15）年8月に帯広市都市計画マスタープラン（以下、「前プラン」という。）を策定し、高齢者の増加や人口減少局面への転換を見据え、「均一型の都市づくりからメリハリのあるまち創りへ」、「拡大型の都市づくりから既存活用型のまち使いへ」といった基本方向を掲げ、暮らしやすい都市空間の形成に取り組んできました。

この間、人口減少や少子高齢化の急速な進行、都市化の進展に合わせて整備してきた道路や公園など都市施設等の老朽化など、本市を取り巻く状況は変化し続けています。こうした社会情勢の変化を踏まえ、第2次帯広市都市計画マスタープラン（以下、「本プラン」という。）を策定するものです。



札内川から市街地を望む

計画の位置づけ

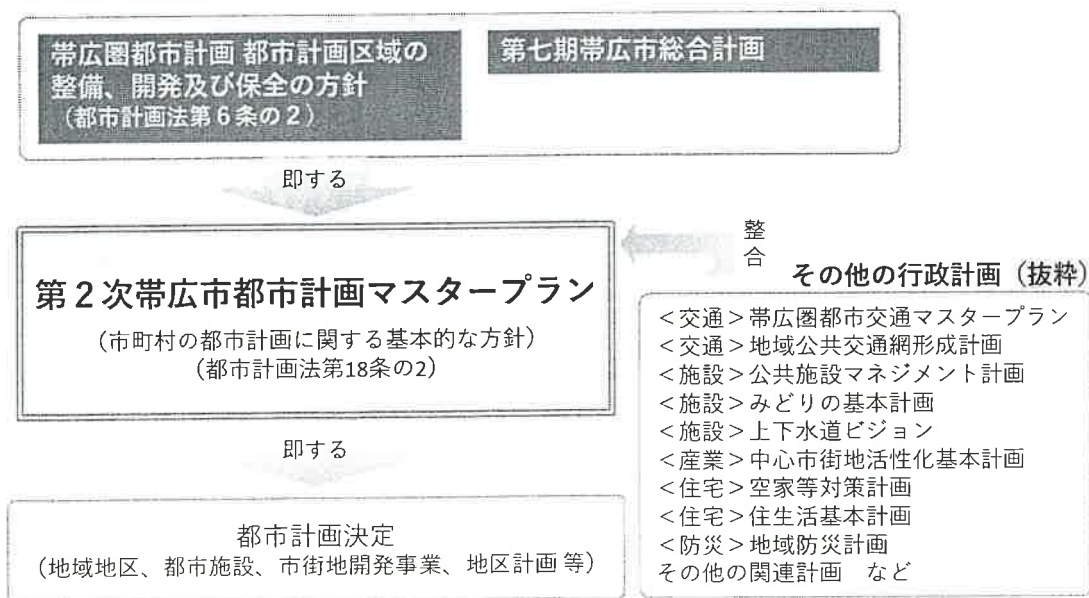
本プランは、都市計画法第18条の2に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として策定するものであり、北海道が定める「帯広圏都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」と「第七期帯広市総合計画」に即すとともに、総合計画の分野計画に位置付け、本市のその他の行政計画と整合を図ります。

なお、本市が定める都市計画には、用途地域などの地域地区や道路、公園、下水道などの都市施設、市街地再開発事業などがあり、これらは、本プランに沿って行います。また、本プランによって都市計画の基本理念や取り組みの方向性などを市民や事業者、行政で共有し、地域に愛着と誇りをもってまちをつくっていく「市民協働のまち育て^(※)」を推進します。

※まち育て

親が子どもを慈しみ育てるように、市民やNPO、事業者、行政など多様な主体が、自分たちの住むまちに愛着と誇りを持ってまちをつくり上げる姿勢を強調しています。まちづくりということばからは、新しいモノを作り出すイメージがありますが、「まち育て」は、まちで暮らしている私たちが、住みやすい、働きやすい、心地よいなどを目標に、市民、事業者、行政が互いにパートナーとして協働でまちを育てていく意識や行動を示しています。

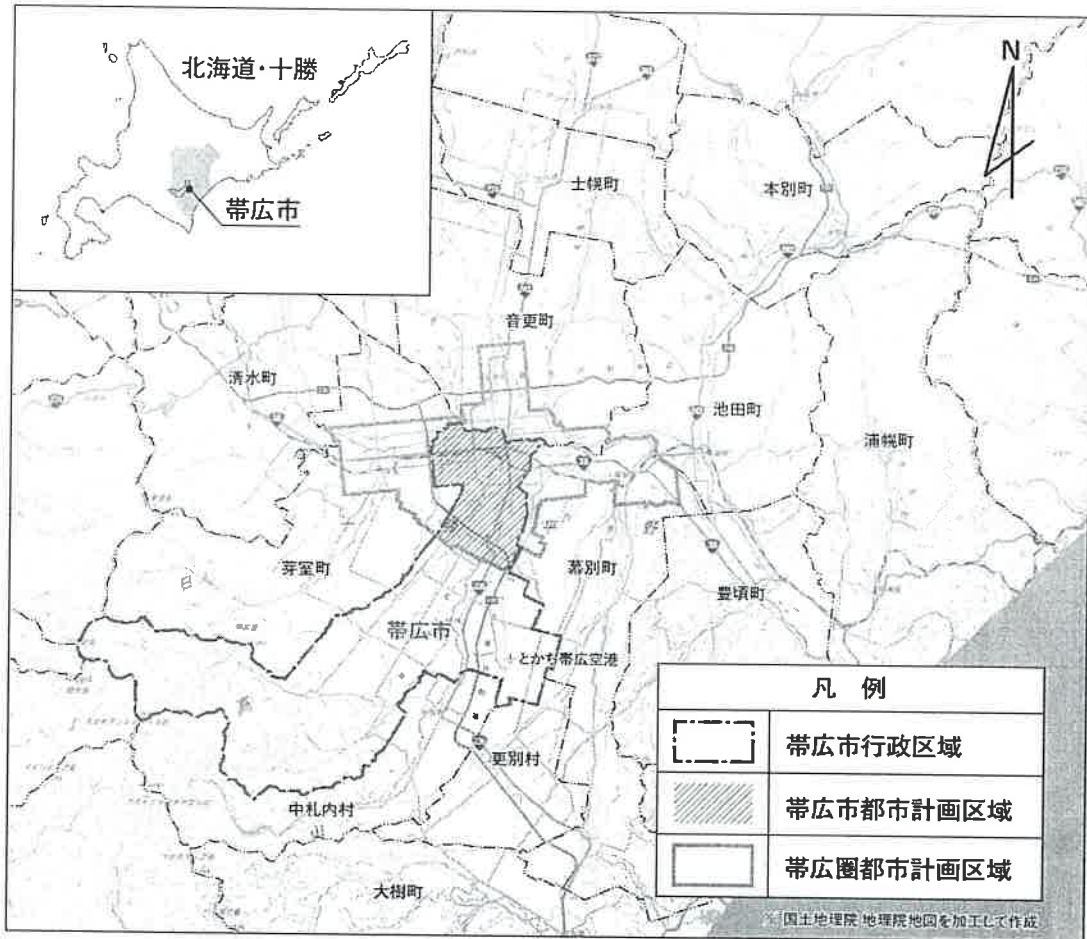
◆計画の位置付け



対象区域及び計画期間

本プランの対象区域は本市の都市計画区域とし、計画期間は2020（令和2）年度から2039（令和21）年度までとします。

なお、今後の社会情勢の変化等により、必要に応じて、見直しを行います。



帯広市行政区域：61,934ha

本プラン対象区域：10,369ha（帯広市都市計画区域）

第1章

都市の現況

1 都市の概要と形成過程

本市は十勝平野の中央に位置し、東は札内川を境に幕別町、西は芽室町、南は中札内村及び更別村、北は十勝川を境に音更町と接しています。市域の範囲は、東西に約46.8km、南北に43.3kmで、面積は東京23区とほぼ同じ大きさの619.34㎢で、都市計画区域は北東部に位置しています。

本市の都市計画の原型は、1893（明治26）年から北海道の拓殖計画に基づき、格子状の市街地区画によって形成され、1957（昭和32）年には、川西村、大正村と合併して現在の市域となりました。以降、緑の工場公園として造成した工業団地や市街地をみどりで囲む帯広の森事業、JR帯広駅周辺整備など、計画的に都市基盤や住環境の整備を進めてきました。

この間、人口増加や産業発展などによる市街地の拡大にあたって、きれいな水や空気などの良好な環境と調和を図りながら快適な都市空間の形成に努め、前プランを策定した2003（平成15）年には、人口が減少局面を迎えることなどを踏まえ、既存の都市基盤の活用を主体に進めてきました。



帯広の森から市街地を望む

社会情勢の変化

前プランでは、少子高齢化や人口減少社会の到来、経済のグローバル化などを見据え、市民と行政の協働、美しい田園空間の活用、量の充足から質の充実への転換、広域連携の推進、ユニバーサルデザインによるまちづくりなどを基本的な視点として取り組みを進めてきました。

本市が将来にわたって活力ある都市を形成していくためには、これまでの考え方を踏襲しながら、以下に掲げる社会情勢の変化などを見据え、柔軟に取り組みを進めていく必要があります。

① 市街地の低密度化

本市の人口は戦後一貫して増加傾向にありましたが、2000（平成 12）年の 173,030 人をピークに減少局面に入り、2015（平成 27）年には 169,327 人まで減少しています。

また、市街地の規模の一つの指針である人口集中地区（DID 地区）が 1970（昭和 45）年から 2015（平成 27）年までで 1,360ha から 4,108ha へと約 3 倍に拡大したのに対し、DID 地区内の人口密度は 63.7 人/ha から 36.8 人/ha へと 4 割以上低下しています。

国立社会保障・人口問題研究所によると、本市の人口は今後とも減少を続け、2015（平成 27）年に 169,327 人だった人口は、2040（令和 22）年には 155,438 人になると推計されており、低・未利用地の増加などによる人口密度の低下に伴い、市民の日常生活を支えるサービスや都市施設等を維持・存続することが困難になる恐れがあります。

② 公共交通の低い利用率

自動車の普及と道路整備の進展などを背景に、本市では公共交通や徒歩、自転車などを利用する市民の割合が同規模自治体に比べて低く、自家用車に依存する傾向が強くなっています。

一方、高齢化の進行などで、今後、移動に困難を伴う市民が増加することが懸念されており、地域の中で自立した生活を送るうえで、公共交通などの役割は重要性を増していくと考えられます。

③ 都市施設等の老朽化

本市では、道路や公園、下水道などの都市施設をはじめ、市営住宅や小中学校などの公共施設等全般について、老朽化等により今後大規模な改修や更新が必要な時期を迎えます。

一方で、生産年齢人口の減少に伴う市税収入の減少、更には高齢化の進行などによる社会保障費の増加等のため、施設等の維持管理や更新に充てられる財源は限られてきます。

このため、すべての施設等をこれまでと同様に改修・更新していくことは困難であり、これまで整備してきた道路などの都市基盤の効率的な活用や維持管理コストの低減などをより一層進めていかなければならない時期にきています。

④ 自然災害リスクの高まり

近年、全国的に、大規模な地震や洪水などの災害が多発しています。

本市においても、2016（平成 28）年の台風に伴う道路・橋梁の損壊などによる交通網の寸断や市街地での床上・床下浸水、2018（平成 30）年の北海道胆振東部地震の影響による全市的な停電などに見舞われました。

市民生活は道路や上下水道など、幅広い都市機能が結びついた上に成り立っており、多発・激甚化する自然災害を踏まえ、災害に強い都市基盤を構築することが重要となっています。

第2章

基本理念と将来都市構造

1 基本理念

本市ではこれまで、少子高齢化や人口減少社会の到来を見据え、地域の歴史や特性を活かしながら、自然環境や人にやさしくコンパクトで持続可能な都市形成に取り組んできました。

人口減少や高齢化が進行する中、誰もが安全安心に暮らすことのできる地域社会を実現するためには、将来をしっかりと見据え、持続可能なまちの基盤を整えていくことがますます重要となっています。

こうしたことを踏まえ、これまでの考え方を継承するとともに、「帯広圏都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や「第七期帯広市総合計画」に即し、今後の都市計画の基本理念を次のとおりとします。

みんなで創り 未来へつなぐ

みどり豊かな帯広の 心地よい暮らし

- ・ 帯広の森に象徴されるみどり豊かで住み心地のよい都市空間を、後世に継承します。
- ・ 一人ひとりが誇りと愛着を持てる豊かな地域社会の実現に向け、市民との協働により取り組みを進めます。
- ・ まちの活力を効果的に高める場所（まちの“ツボ”^(※)）を探り、様々な主体による創意工夫により、個性ある都市空間を形成します。
- ・ 蓄積された都市基盤を有効に活用するため、施設等の長寿命化や効果的な維持・管理、更新を進めます。
- ・ 効率的で環境への負荷を抑えた都市構造の形成を図り、公共交通や自転車、自家用車などのバランスの取れた利用を促進します。
- ・ 災害時の交通確保や火災の拡大を阻止するための措置を講ずるなど、自然災害のリスクに対応した都市を形成します。

※まちの“ツボ”

市民や事業者の皆さんの主体的な取り組みにより、周辺地域の活力を向上させる波及効果が期待できる場所を、押すと元気になる人体のツボになぞらえています。「まちのツボ」は、具体的な場所が定まっているわけではなく、そこで取り組まれる内容も千差万別です。例えば、活力が失われている場所や空地などでのイベント開催やコミュニティ空間の設置など、市民や事業者の皆さんの創意工夫が発揮できる場所や取り組みを行政と一緒に探っていきます。

将来都市構造

① 3つの基軸^(※)と補完軸

本市の都市計画は、1893（明治26）年に北海道庁が現在の石狩通（国道38号）と大通（国道236号）との交点を基点として、東西、南北に市街地区画を行ったことに端を発しています。

この区画割りは1923（大正12）年まで続き、今日の碁盤目状の整然とした市街地の骨格が形作られ、その後、十勝川と札内川の河川緑地と市街地の外環を森で包む帯広の森構想などに基づきながら、都市を形成してきました。

こうした本市の都市形成の歴史や都市機能の集積状況などを踏まえ、下記の地域を基軸と補完軸に位置付け、集積された都市基盤や良好な交通アクセスなどが有効に活用され、周辺への波及・相乗効果が発揮されるような土地利用を図るとともに、都市施設等の整備などに取り組みます。

A 東西軸

石狩通やJR根室本線を軸とした市街地の東西を貫く帯広工業団地や流通団地、帯広発祥の地や電信通などがある地域一帯を「東西軸」に位置付けます。

石狩通は、石狩と十勝を結ぶ街道として整備され、道央圏と道東圏を結ぶ都市間道路として、また、高規格道路との接続や都市間交流・連携などに重要な役割を果たしています。

今後とも、軸上に集積された都市機能と良好な交通アクセスの有効活用を目指します。

B 南北軸

大通を軸とした市街地の南北を貫く、早くから商業・業務機能の集積が進み、経済的に重要な役割を担ってきた地域一帯を「南北軸」に位置付けます。

大通と音更大通は、十勝の南北を結ぶ重要な道路であり、とちかち帯広空港や十勝港など圏域外からの人々の交流や物資などの流通、また、高規格道路との接続に重要な役割を果たしています。

東西軸と同様に、今後とも、軸上に集積された都市機能と良好な交通アクセスの有効活用を目指します。

C 外環軸

帯広の森や帯広畜産大学などを含む、市街地から農地へと切りかわる概ね帯広・広尾自動車道までの地域一帯を「外環軸」に位置付けます。

本市では、計画的な市街地形成を図るため、帯広の森と河川緑地で囲まれた地域を市街化する構想に基づき、市民の手による森の造成と市街地整備を進めてきました。帯広の森には、運動公園や JICA 北海道センター（帯広）が設置され、多様なスポーツ活動はもとより、国内、国際交流活動の場として、活発な活動が展開されています。

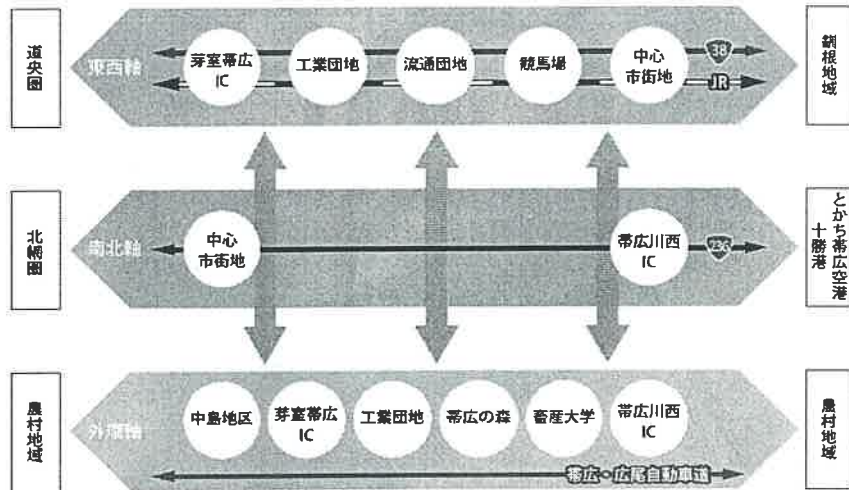
今後とも、帯広の森に代表されるみどりを活かした交流空間の充実やみどりのネットワーク形成などを推進します。

D 補完軸

弥生通、中島通、弥生新道、白樺通、帯広北新道、共栄通、鈴蘭新通、学園通、帯広の森通などの沿道一帯を「補完軸」に位置付けます。

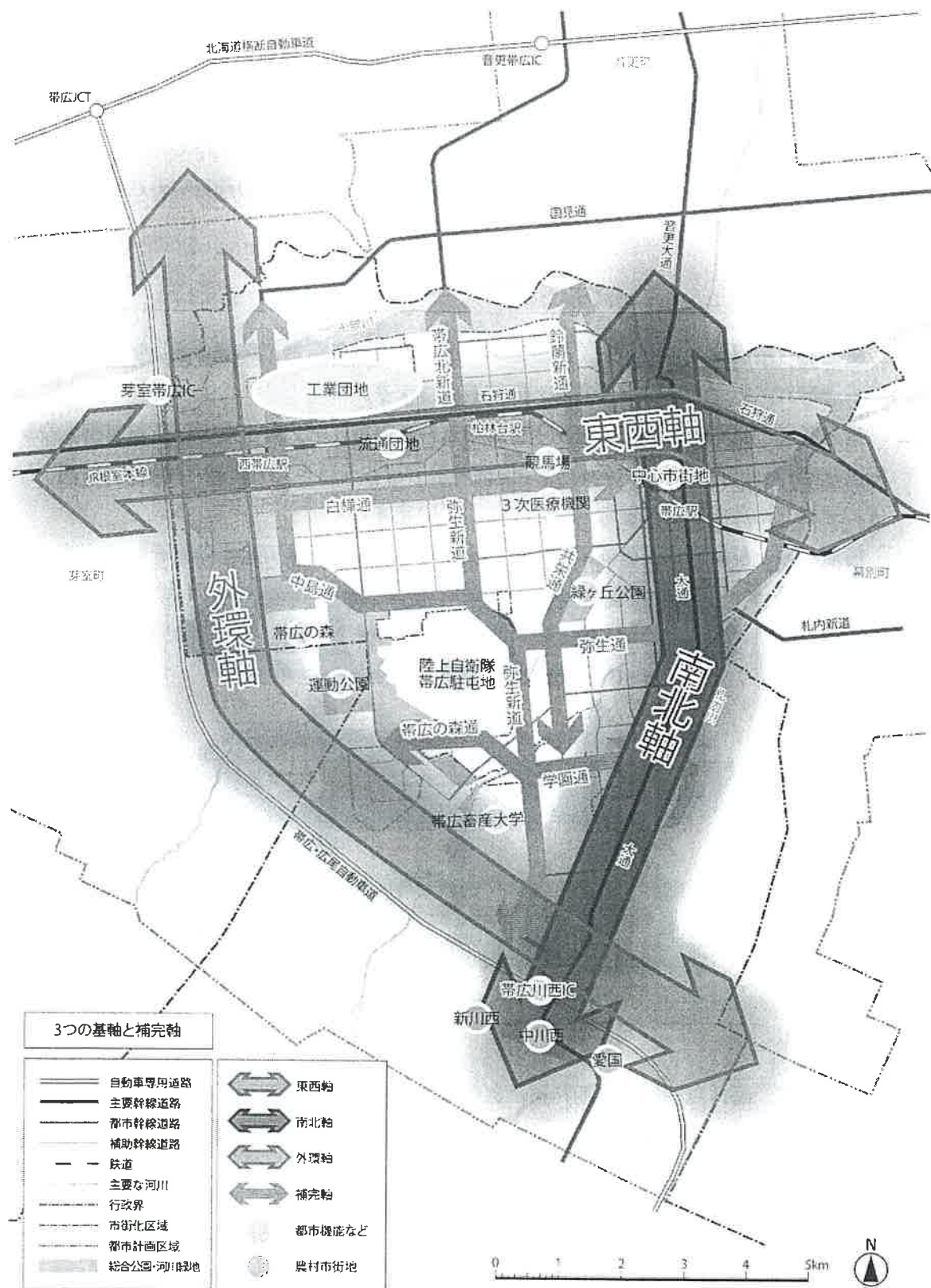
補完軸は、基軸間を繋げる道路ネットワークを形成しており、沿道に医療機関や商業施設などが立地しているものや、高速道路へのアクセス路として機能しているものなど、それぞれ、市民生活に重要な役割を果たしています。

今後とも、基軸間の連携強化を図り、交流や物流などの面で相乗効果を高めます。



※基軸

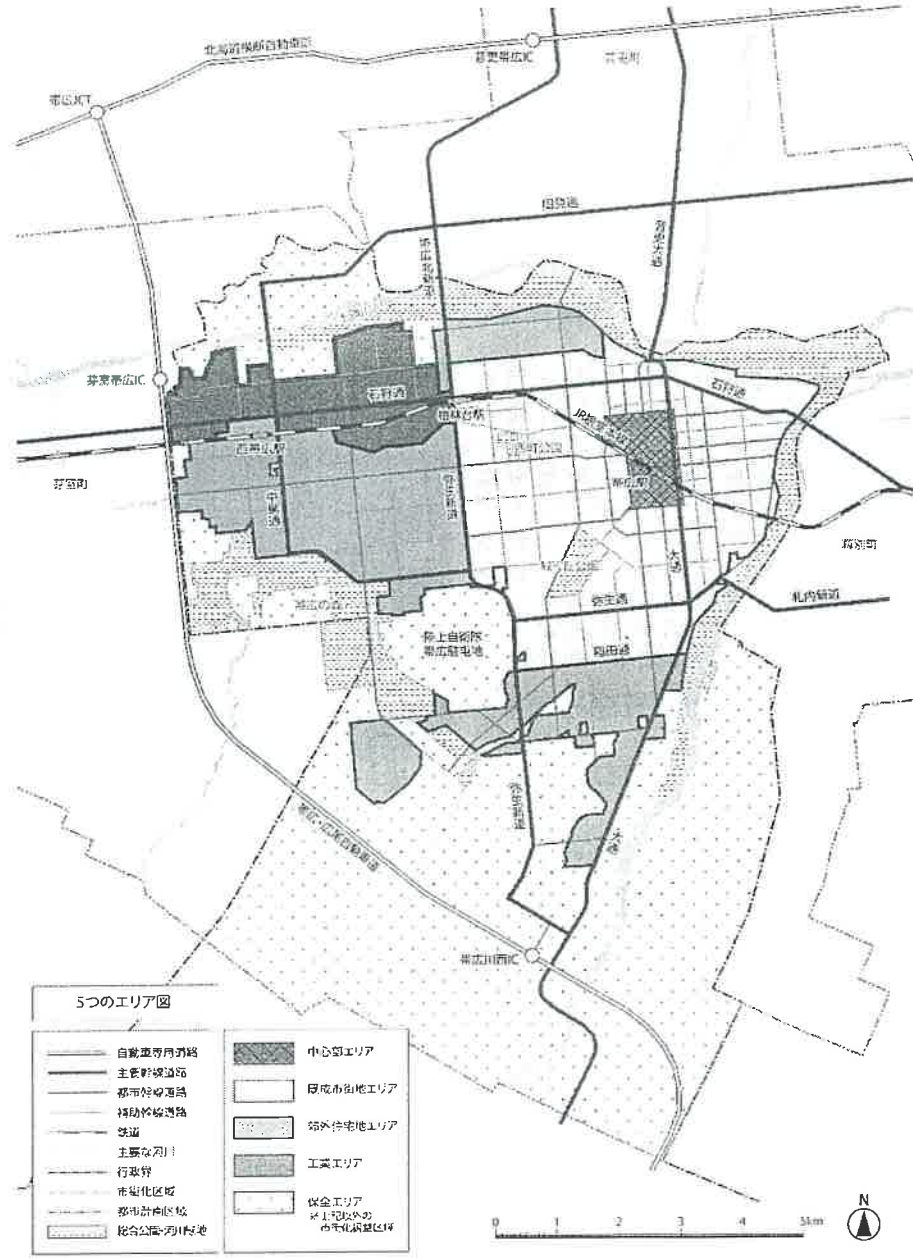
基軸は、時代が流れても変わることのないまちの骨格であり、国道や高規格道路などの交通基盤を中心に、都市機能等が集積している面的な広がりを持った地域です。本市は十勝の中核都市であり、道東の拠点であることから、都市計画を進めるにあたっては市民だけではなく、広域から人が集まることを考慮することが大切です。このため、道央圏や北網圏、釧根地域などの道内他圏域のほか、とちか帯広空港や十勝港の先にある首都圏等とのつながりも意識して土地利用や都市施設の整備を進めます。



第2次帯広市都市計画マスタープラン

② 5つのエリア ※

本市の都市計画区域について、その成り立ちや役割を踏まえ、5つのエリアに区分します。各エリアは、JR 帯広駅を中心として都市機能が集積し、賑わいと活力ある「中心部エリア」、弥生新道と稲田通に囲まれた中心部エリアを取り巻く概ね 3km 圏内の「既成市街地エリア」、土地区画整理事業など面的整備により計画的に開発され、市街化区域外縁部まで広がる「郊外住宅地エリア」、市域の北西部に広がる「工業エリア」、市街化区域に連なる農村地域を中心とした「保全エリア」とし、基本理念に基づき、これら5つのエリアの20年後の目指す姿や取り組みの方向性を示し、各エリアの特性を生かしながら個性ある都市空間の形成を目指します。



第2次帯広市都市計画マスタープラン

A 中心部エリア

～十勝・帯広の顔となるエリア

行政機関や公共交通結節点など、都市の中核となる機能の集積

(目指す姿)

- ・ 道東の拠点、十勝・帯広の顔として、土地の高度利用が図られ、産業・経済、教育・文化、医療、行政などの都市機能が集積しています。
- ・ 十勝・帯広の顔としてふさわしい魅力的な都市景観や連続した商店街が形成され、賑わいの創出とまちなか居住が図られています。

(取り組みの方向性)

- ・ 低・未利用地の活用や土地の高度利用を図るエリアとして、建築物や人口の集積を促進します。
- ・ オープンスペースなどの空間づくりを誘導し、ゆとりと潤いのある街並みなどの優れた都市景観を形成します。
- ・ 老朽建築物の建替えや改修等により耐震化や不燃化を促進します。
- ・ 道路空間の活用や商店街の連続性の確保など、魅力や賑わいがあり、歩きたくなる環境づくりを進めます。
- ・ 市街地再開発事業などにより、土地の合理的かつ高度な利用を図り、都市機能の更新を図ります。



JR 帯広駅周辺

B 既成市街地エリア

～都市の中心部を補完するエリア

居住人口の増加促進

(目指す姿)

- ・ 戸建住宅や共同住宅などが立地し、中心部に向かうにつれて人口密度が高い住宅地が形成されています。
- ・ 充実した公共交通や徒歩・自転車などで、中心部に行くことができます。
- ・ 幹線道路沿いに生活利便施設が立地し、徒歩や自転車などで生活できます。

(取り組みの方向性)

- ・ 老朽家屋の建替えや改修等により耐震化や不燃化を促進します。
- ・ 生活利便施設の維持や新たな立地を促進するため、必要に応じて都市計画制度の柔軟な運用を検討します。

C 郊外住宅地エリア

～市街地の郊外部に位置した閑静な住宅地を主体とするエリア

良好な住環境の維持保全

(目指す姿)

- ・ 主に戸建住宅が立地し、閑静な住宅地が形成されています。
- ・ 十勝・帯広らしいみどりが豊かでゆとりのある街並みが形成されています。
- ・ 中心部エリアなどに公共交通でスムーズに移動することができます。
- ・ 幹線道路沿いに店舗や診療所などの生活利便施設が立地しています。

(取り組みの方向性)

- ・ 利便性の高い公共交通網を確保します。
- ・ 必要に応じて地区計画の指定を検討するなど、ゆとりある住環境の形成を図ります。



稲田川西地区

D 工業エリア

～都市の北西部に位置する工業系土地利用を中心とするエリア

工場や流通業務施設などの集積

(目指す姿)

- ・ 地域の資源や特性、優位性を活かして、活力ある産業が創出されています。
- ・ 交通の要衝となる立地の良さを活かした工場や業務施設などが集積しています。

(取り組みの方向性)

- ・ 地区計画の指定などにより、用途混在や敷地の細分化などを防止し、良好な工業地の形成を図ります。

E 保全エリア

～市街地を取り囲むエリア

良好な農地や自然環境などの保全

(目指す姿)

- ・ 市街化が抑制され、良好な自然環境や農地が保全されています。
- ・ 「帯広の森」が形成され、都市と自然の調和が図られています。
- ・ 新川西、中川西、愛国地区は、良好なコミュニティが維持されています。



農村風景

(取り組みの方向性)

- ・ 農地、森林を主体とした土地利用を基本とし、原則として市街化の抑制を図ります。
- ・ 帯広の森は、市街地を囲む緑地帯として、維持・保全・活用を進めます。
- ・ 自然環境や農地を保全しつつも、農業と都市活動との調和に資する六次産業化に関する展開等については、都市計画制度の運用について柔軟に対応します。

※5つのエリア

本市では、良好な居住環境の維持や商業・工業などの業務の利便の増進を図る目的で、都市計画で「用途地域」を指定しています。

5つのエリアは用途地域と対応しており、中心部エリアは「商業地域・近隣商業地域」、既成市街地エリアは「住居地域・中高層住居地域」、郊外住宅地エリアは「低層住居地域」、工業エリアは「工業専用地域・工業地域・準工業地域」が主に指定されているエリアで、保全エリアは市街化を抑制するため、用途地域を指定していません。

(各用途地域に建てられる主な建築物)

商業地域・近隣商業地域：大型の商業施設

住居地域・中高層住居地域：中高層住宅や病院、中規模のお店や事務所

低層住居地域：低層住宅や住宅に付属する小規模なお店

工業専用地域・工業地域・準工業地域：工場

第3章

分野別方針

1 土地利用の方針

これまでの土地利用を基本としながら、良好な自然環境の保全に配慮しつつ、必要に応じて用途地域の見直しや、地区計画の指定について検討を行うとともに、市街化区域内の未利用宅地の利用を促進するなど、合理的な土地利用を進めます。

また、大規模な公共空地や低・未利用地については、周辺の状況などを踏まえながら、用途地域の見直しなど都市計画制度を最大限に活用し、土地利用の誘導策を検討します。

既成の商業・サービス系、工業系用地が住宅地として利用される場合や住宅地に囲まれる場合などについては、必要に応じて、都市計画制度を柔軟に運用し、健全な土地利用を目指します。

① 住宅系

A 中心部エリア～高密度な中高層住宅地の形成を図るエリア～

- ・ JR帯広駅や帯広駅バスターミナルから近く、都市機能が集積されている優位性を活かし、魅力的な居住環境を形成します。
- ・ 分譲・賃貸マンションなどの中高層住宅の建設や再開発事業の促進などにより、土地の高度利用を進めます。

B 既成市街地エリア～中密度な中層・低層住宅地の形成を図るエリア～

- ・ 中心部から概ね 1.5km 圏内の住宅地は、主に中層を中心とした住宅の誘導を図り、中心部から概ね 1.5km を超える住宅地は、主に戸建住宅を中心に、低層の共同住宅を立地させることで、中心部に向かうにつれて人口密度の高い居住環境の形成を進めます。
- ・ 戸建住宅が建ち並ぶ地域について、今後も閑静な住宅地として土地利用を図るため、必要に応じた都市計画制度の運用を検討します。

C 郊外住宅地エリア～ゆとりある低層住宅地の形成を図るエリア～

- ・ 土地区画整理事業などで道路や下水道などの都市基盤が計画的に整備された住宅地は、引き続き戸建住宅を中心とした土地利用を維持します。
- ・ コミュニティの維持や低・未利用地の活用を図る場合などについては、良好な住環境を保ちつつ、必要に応じて、都市計画制度の柔軟な運用について検討し

ます。

② 商業系

A 中心部エリア～商業施設の集積など、土地の高度利用を図るエリア～

- ・ 道東の拠点、十勝・帯広の顔として、賑わいと活力ある地域づくりを進めます。
- ・ JR帯広駅周辺については、西2条通と公園大通を中心として、それぞれの特性に応じた土地利用を誘導します。
- ・ 広小路周辺については、アーケード空間の活用など、地区の特性を活かした土地利用を促進します。



西2条通

B 既成市街地エリア、郊外住宅地エリア

～幹線道路沿いに日常生活に必要な生活利便施設が立地するエリア～

- ・ 幹線道路の沿道は、背後の住宅地などに配慮し、必要に応じて生活利便施設の立地を誘導します。
- ・ 生活利便施設が集積している地区の維持・保全などを図る必要がある場合には、周辺環境に配慮しながら、用途地域の変更などについて検討します。

③ 工業系

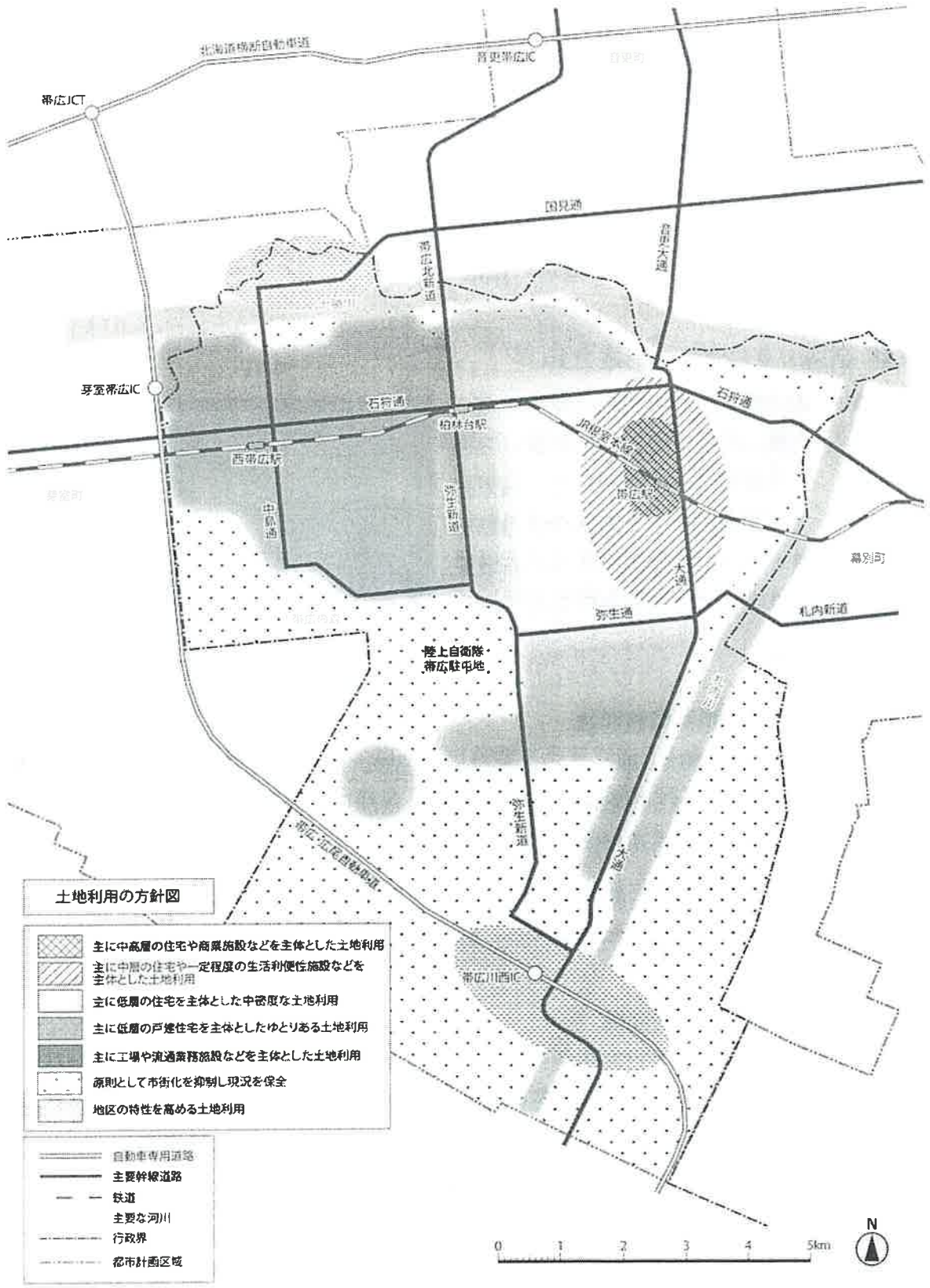
- ・ 地域の資源や特性、優位性を活かした、活力ある産業の創出を図るため、工業団地など産業系用地の利用を進めます。
- ・ 帯広工業団地、新帯広工業団地、西20条北地区、西19条北地区は、交通利便性や地区特性を踏まえた工業系土地利用を進めます。
- ・ 西陵北地区やJR帯広貨物駅周辺は、流通業務地として、倉庫業や卸売業、運輸業などの集積を進めます。
- ・ 良好な工業地の形成に努めるため、必要に応じて、地区計画等の指定などについて検討します。
- ・ 住宅地に囲まれた工業系用途地域については、長期的な視点に立ち、都市計画制度を柔軟に運用し、周辺環境と調和した用途地域への変更などを検討します。

④ 市街化調整区域

- ・ 原則として市街化を抑制し、現況を保全します。
- ・ 集落が形成されている新川西・中川西・愛国地区については、地域コミュニティやそれぞれの地区の特性を維持するため、必要に応じて地区計画の活用などの検討を進めます。
- ・ 工業エリアや自動車専用道路のインターチェンジ周辺については、今後の産業の需要動向などにより、周辺環境も考慮しながら必要に応じて都市的土地利用について検討します。
- ・ 市街地に存在する穴抜けの市街化調整区域や市街化区域に近接している地区については、必要に応じて都市的土地利用の可能性について検討します。
- ・ 市街化調整区域に立地する公共・公益施設については、周辺環境や施設の特性などを総合的に勘案しながら、その機能に応じて適切に配置・利用します。
- ・ 中島地区は、ごみ処理場などの立地状況を踏まえ、周辺環境との調和に配慮しながら、都市計画制度の運用による土地利用の整序を図るとともに、市民の憩いの場の創出を図ります。



中島地区



第2次帯広市都市計画マスタープラン

都市施設等の方針

道路や公園、下水道など、経済・産業及びその他の市民活動を確保するうえでの根幹となる都市施設について、既存ストックを活用することを基本として長寿命化や効果的な維持・管理を進め、必要に応じて更新等を検討します。

また、多様な都市活動や人・物資の移動を支えるため、安全安心な道路環境整備や雪道対策などを進めるほか、持続可能な公共交通の実現を図ります。

① 道路・交通体系の形成方針

A 広域交通ネットワークの整備促進

- 産業・経済、観光、文化など多様な地域間交流を図るため、道東圏と道央圏を結ぶ北海道横断自動車道や帯広・広尾自動車道の広域交通ネットワークの整備を促進します。



帯広川西インターチェンジ

B 主要幹線道路の整備促進

- 4放射1環状で構成する主要幹線道路は、帯広圏1市3町を連絡する主要な道路としての役割を担っていることから、広域的な交通の円滑化を図るため整備を促進します。
- 市街地内の南北に計画されている弥生新道や大通については、都市内の主要な交通網の形成を図るため、整備を促進します。

C 幹線道路等の整備促進

- 幹線道路等は市民生活を支え、良好な都市空間を形成する重要な役割を担っていることから、整備を促進するとともに、老朽化が進む橋梁や舗装等の道路インフラについて、定期的な点検や計画的な修繕を実施することにより、適切な維持を図ります。
- 今後、人口減少や高齢者人口の増加のほか、産業の成長や次世代モビリティの出現などにより交通環境の変化が想定されることから、社会状況の変化や将来交通量を踏まえ、必要に応じ都市計画道路の見直しについて検討します。

D 自転車・歩行者空間の整備

- ・ 自転車と歩行者が、それぞれ安全で快適に通行できる空間の整備を検討します。
- ・ 道路の段差解消などにより、自転車や歩行者の安全な通行を確保します。
- ・ 環境負荷の低減や健康増進、観光振興等の観点から、交通体系における自転車による交通の役割の拡大を図ります。

E 中心部の快適な道路環境づくり

- ・ 「十勝・帯広の顔」として中心部の広域的な産業・経済、観光、文化などの拠点性を高めるため、分かりやすい案内板の設置など、景観に配慮した道路空間づくりに努めます。
- ・ 中心部の駐車場は、今後ともその機能維持を図ります。
- ・ 道路空間の活用などにより、魅力的な通りをつくるための取り組みを促進します。

F 生活道路の整備

- ・ 老朽化した生活道路の舗装修繕を行うなど、快適な道路環境の確保に努めます。
- ・ 子どもや高齢者などの歩行者の安全を確保するための道路環境整備について検討します。

② 公共交通機能の形成方針

A 持続可能なバスネットワークの形成

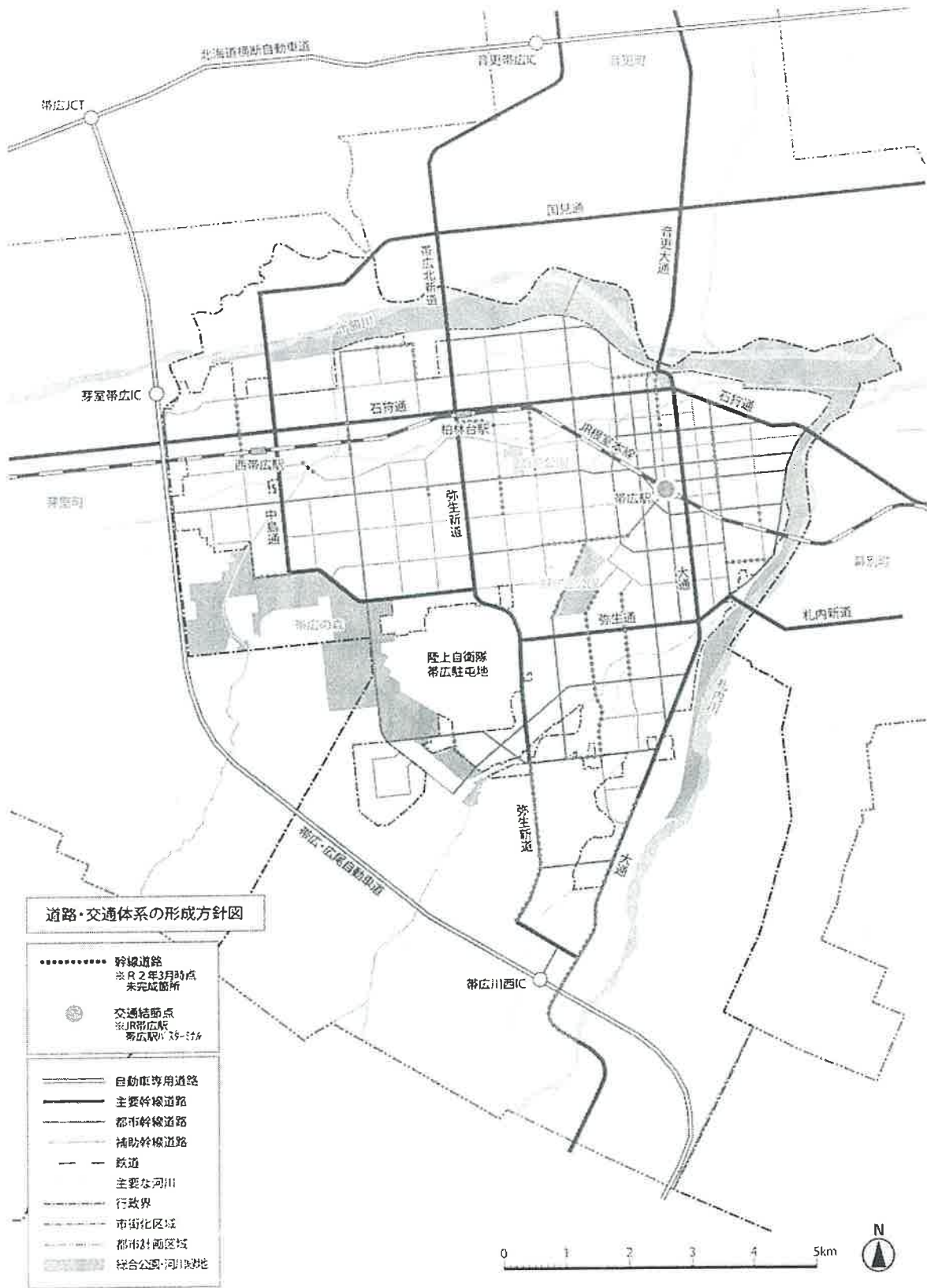
- ・ 事業者と行政が連携しながら、市民の利用実態やニーズを捉え、利便性や効率性、収益性を十分考慮した路線やダイヤの見直しのほか、路線バスと他の交通手段との接続性の向上などに取り組みます。
- ・ 事業者等と協議しながら、インバウンド観光などに対応した案内等の多言語化や、ウェブサイトなどによる路線や運行情報の充実などに取り組みます。



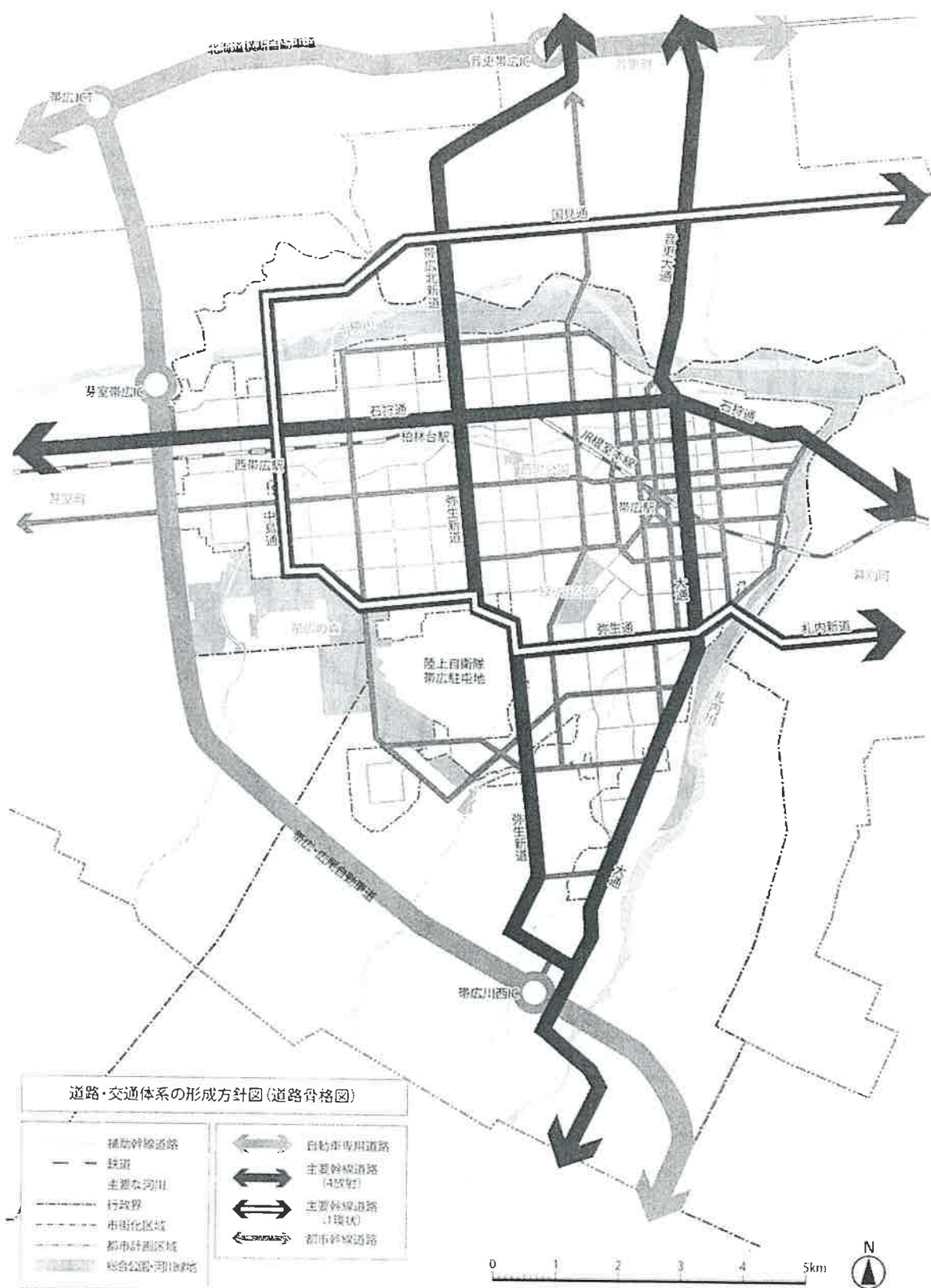
JR 帯広駅バスターミナル

B バス、鉄道、空港、港湾との連携

- ・ 広域的な産業経済活動や文化・交流活動などを活性化するため、バス・鉄道・空港・港湾を結ぶ広域交通ネットワークの整備を促進します。



第2次帯広市都市計画マスタープラン



第2次帯広市都市計画マスタープラン

④ みどりの形成方針

A みどりのネットワークの形成

(a) 水系軸（十勝川水系の河川緑地）

十勝川、札内川の河川緑地は、散策や自然学習の場、スポーツ・遊びの場としての機能を有しており、また、豊富な水と豊かな自然環境を有していることから、みどりの水系軸に位置付け、今後も良好な河畔林や河川敷を市民に親しまれる身近な河川緑地として保全、活用に努め、みどりのネットワークの骨格とします。



河川緑地（札内川）

(b) 外環軸

帯広の森から南は、帯広畜産大学、帯広農業高校、機関庫の川から札内川へ、帯広の森から北は、帯広川から新帯広川を経て十勝川から中島地区へ、もう一方は、つつじが丘霊園から帯広・広尾自動車道の緑地を経て、十勝川へ連なるみどりの連続性を確保し、帯広の森を核とした外環軸に位置付け、みどりのネットワークの骨格とします。

(c) 都市貫軸

JR帯広駅北側には、中央公園を拠点として、西2条通、西3条通、西4条通などを活用して十勝川水系へつなぐ「北の軸」を、JR帯広駅南側には、緑ヶ丘公園を中継拠点として、公園大通、とてっぽ通、売買川を経て帯広の森につなぐ「南の軸」を、また、緑ヶ丘公園を拠点にウツベツグリーンロードを経て、帯広の森につなぐ「西の軸」を、それぞれ市街地を貫く都市貫軸に位置付け、みどりのネットワークの骨格とします。

(d) 主要なネットワーク（道路）

水系軸、外環軸、都市貫軸をつなぐ公園緑地や街路樹などの機能を活かしたみどりのネットワークを形成します。

(e) 主要なネットワーク（河川）

都市内を流れる帯広川や自然の趣を残す機関庫の川等の中小河川は、水辺の環境や河畔林からなる貴重な回廊であり、環境と共生し市民が親しめる河川空間として整備、活用を進め、みどりのネットワークを形成します。

B 公園・街路樹

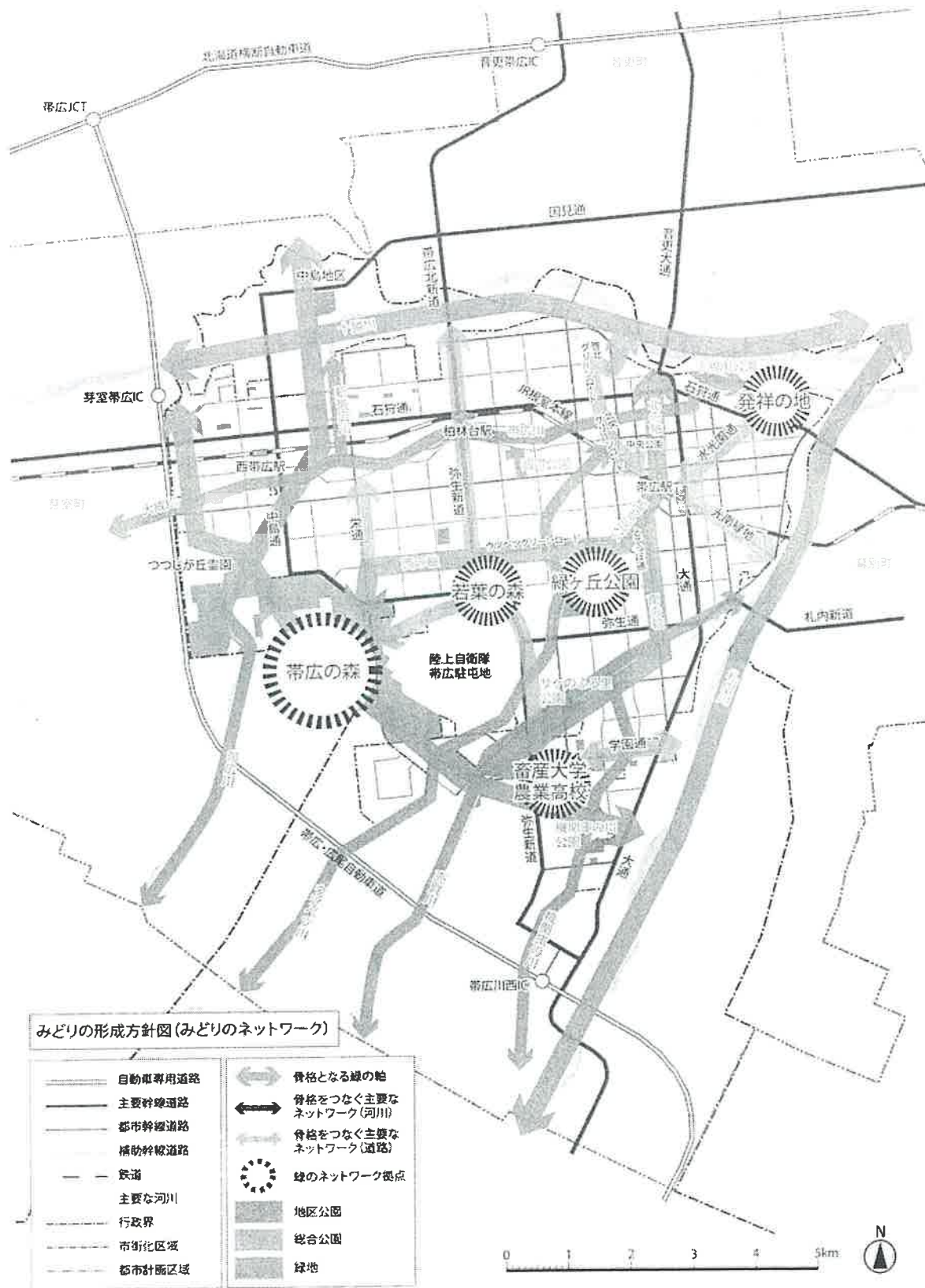
- ・ 地域の特性や実情などを踏まえ、公園の新規整備や既設公園の集約及び配置施設の選定等を進めます。
- ・ 公園施設の長寿命化や街路樹の剪定・伐採など、適切に管理・保全します。
- ・ 民間事業者による公園の有効活用を促進し、公園の魅力を高め、賑わいを創出します。
- ・ 公園の管理や植樹ますへの花苗の植栽など、町内会や団体・企業などと行政との連携によるみどりづくりを進めます。

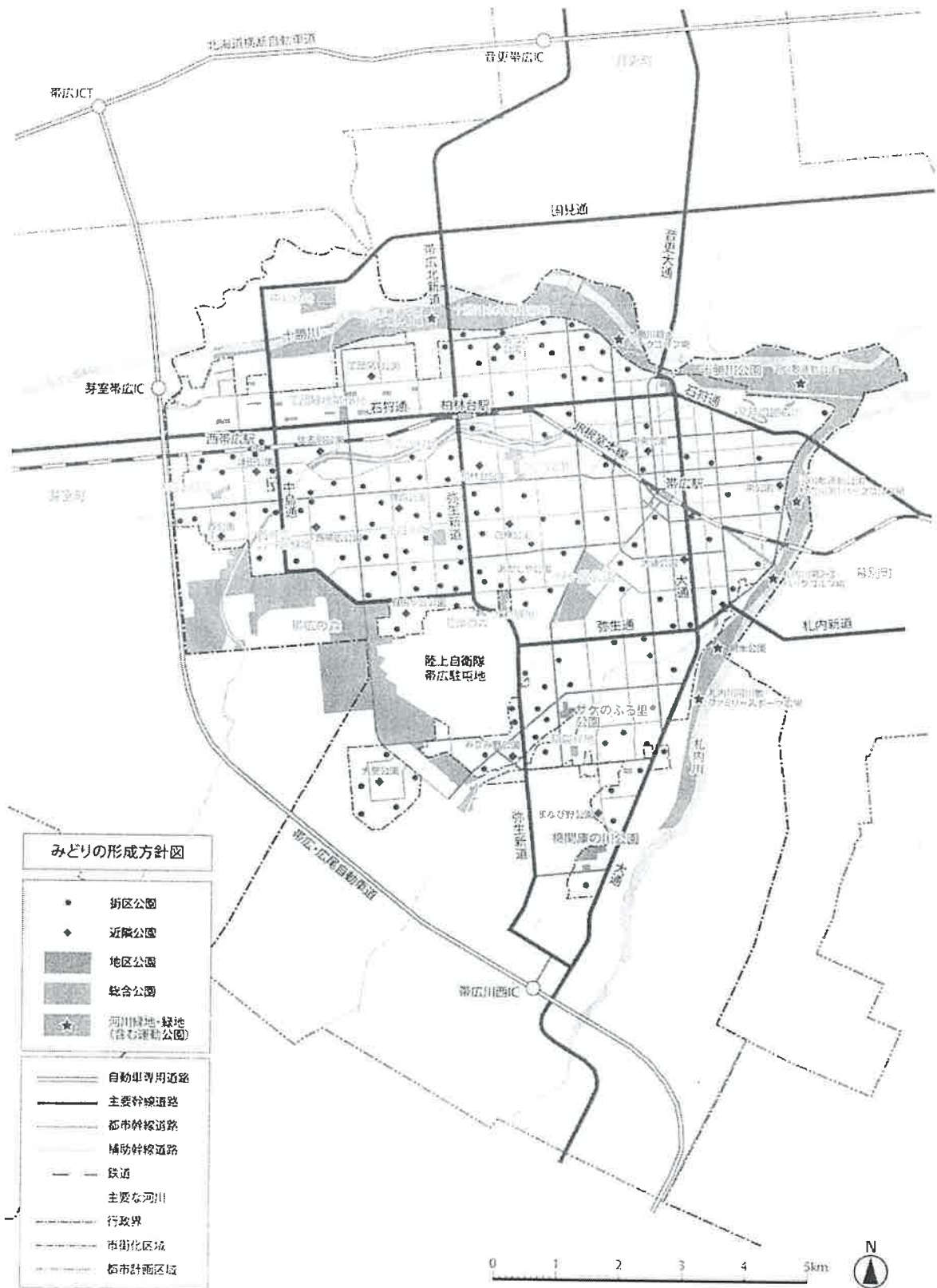
C 緑地・河川緑地

- ・ みどりのネットワークを軸として、緑地・河川緑地などを市民の憩いの場として整備します。
- ・ みどりのネットワークの骨格となる帯広の森や十勝川水系河川緑地などは、市民団体などと連携・協力し、適切に育成管理を進めます。
- ・ 様々な体験イベントや情報発信を通じ、森と市民とのつながりづくりを促進します。
- ・ 帯広の森の拠点施設を活用し、帯広の森づくりに関わる人材の育成を進めるとともに市民団体や有識者などによる森の調査研究を促進します。
- ・ 動植物の生息地及び生育地となる河川緑地や自然林などの貴重な樹林地について、適切に保全します。



市民の協力による植樹帯の管理





④ 下水道及び河川の方針

A 下水道

- ・ 大雨などによる浸水被害を防ぐために、雨水管未整備地区の優先順位等を見極めながら、効果的な整備を進めます。また、老朽化した下水道施設については、長寿命化計画等を踏まえた、施設の更新や老朽化対策を進めます。

B 河川

- ・ 洪水による被害を防止・軽減するため、関係機関と連携し、施設整備や市民周知など、総合的な治水対策を図ります。
- ・ 都市住民の潤いと安らぎをもたらす空間の創出に努めます。



帯広川・十勝川間堤防の桜並木

⑤ その他の都市施設の方針

A ごみ焼却場及びその他の処理施設

- ・ 市民、事業者、行政の役割分担と連携により廃棄物の減量化・資源化を進め、適切な処理を行い、資源循環型の地域社会づくりを促進します。
- ・ 一般廃棄物及び産業廃棄物処理施設については、北海道や本市が定める各種計画に基づき、適切な立地、施設整備及び維持管理を図ります。
- ・ 新たな施設の立地については、周辺の自然環境等との調和や立地特性を十分に踏まえ配置を検討します。

B 火葬場

- ・ 帯広火葬場については、計画的な維持管理を行うことにより長寿命化を図り、今後ともその機能を維持します。

C 市場

- ・ 帯広魚菜卸売市場は、今後ともその機能維持を図ります。

D と畜場

- ・ 十勝総合食肉流通施設は、今後ともその機能維持を図ります。

E 墓園

- ・ つつじが丘霊園や中島霊園、緑ヶ丘墓園については、今後ともその機能維持を図ります。

F その他

- ・ その他、都市活動を支え、市民の利便性の向上や良好な都市環境を確保するうえで必要と認められる都市施設については、必要に応じて都市計画決定に向けた検討を行います。



第2次帯広市都市計画マスタープラン

都市環境の方針

災害対策の充実や地域の防災力の強化などを総合的に推進し、災害発生後においても、避難、復旧に迅速に対応できる災害に強い都市形成を進めます。

また、市民と協働し、帯広らしい魅力ある都市景観の創出を図ります。

④ 都市防災

A 災害対策

(a) 震災対策

- ・ 地震による被害を防止し、市民の生命・財産を守るため、新耐震基準に適合しない既存の建築物の耐震化を促進します。
- ・ 耐震化についての情報発信や安心して相談することのできる体制づくりなどを推進します。
- ・ 防火地域、準防火地域の制度を活用し、火災発生時の延焼拡大防止に努めます。
- ・ 災害時における避難や緊急車両、物資輸送の経路となる道路の整備や適切な維持管理を進めます。
- ・ 災害時に通行を確保すべき道路沿道の建築物の耐震化を促進します。
- ・ 安全・安心な市民の暮らしを守るため、上下水道、ガスなどのライフライン事業者と連携し、耐震性を確保するなど都市の安全性の強化に取り組みます。
- ・ 延焼遮断帯や避難場所となる都市公園・河川緑地などのオープンスペースを確保し、防災空間としても利用できるよう整備を検討するなど、災害発生時における被害の拡大の防止を図ります。

(b) 水害対策

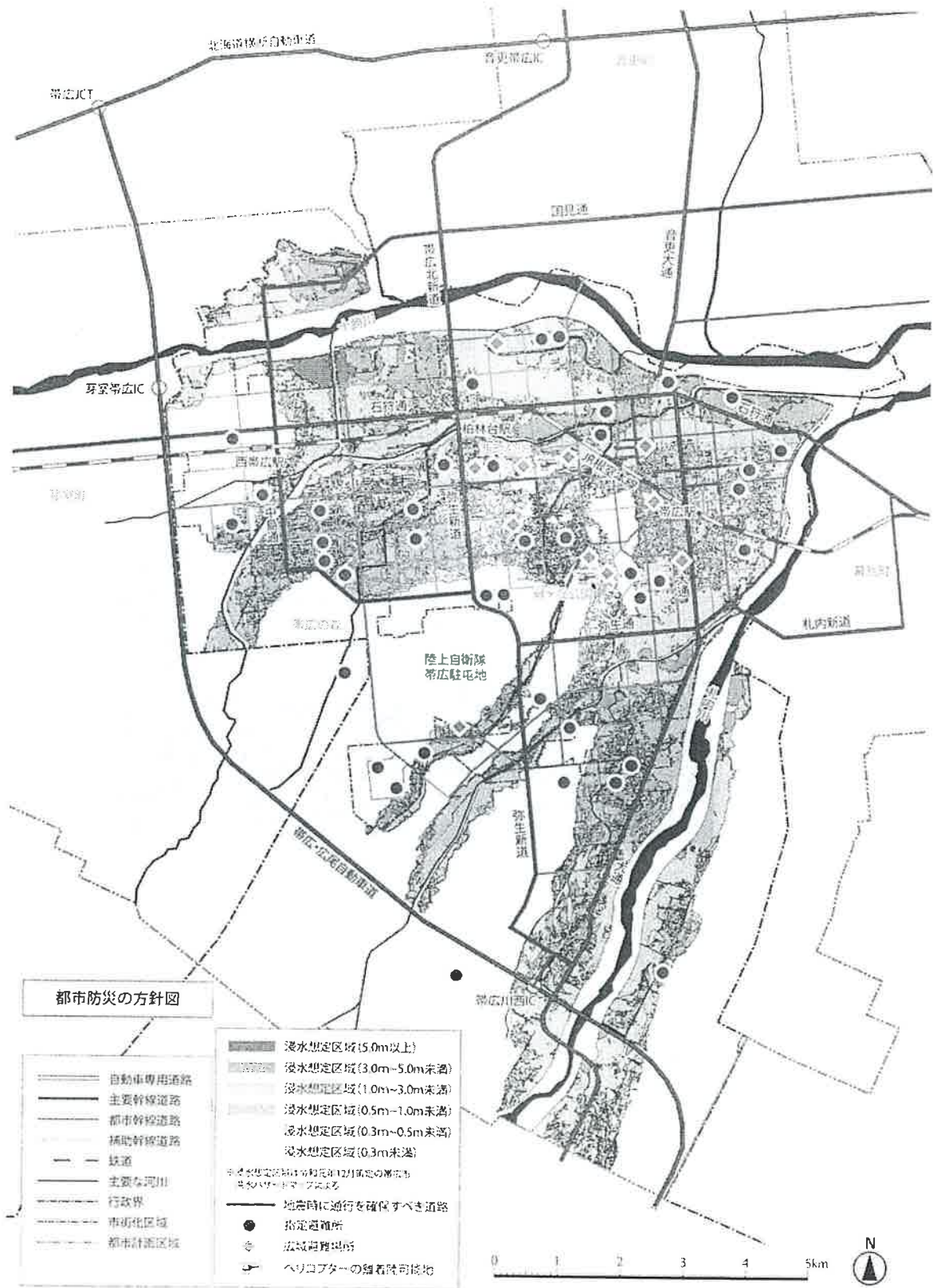
- ・ 市民の安全な暮らしを守るため、国や北海道と連携しながら治水対策に取り組めます。
- ・ 大雨などによる浸水被害を防止するため、雨水排水管渠の整備を推進するとともに、雨水浸透設備の整備促進などの雨水流出抑制対策を図ります。
- ・ 国や北海道との連携のもと防災マップを適宜見直し、市民に周知を図ります。

(c) その他

- ・ 道路の堆雪スペースの確保など安全な交通環境づくりを進めるとともに、高齢者などが安心して暮らせるよう町内会などによる除雪体制づくりを促進します。
- ・ 谷や沢を埋めた大規模な造成宅地や傾斜地盤上の造成宅地において、国の調査等を踏まえ、安全性の確保に取り組むとともに、土砂災害を防止するため、宅地造成の適切な指導を行います。
- ・ 防災や衛生などの生活環境の保全を図るため、危険な空家等の解体を促進します。
- ・ 災害の発生時に安全に避難できる市街地を形成するため、浸水想定区域等に配慮しながら避難所を適切に指定します。



避難所看板（とがちプラザ）



② 都市景観

A 風土を活かした個性ある景観

- ・ 帯広の特徴である格子状の区画や火防線などの個性を活かした景観を保全します。
- ・ 主要な道路については植樹帯等を設け、沿道の緑化を図ります。また、道路の付属物や構造物の修景を図ります。



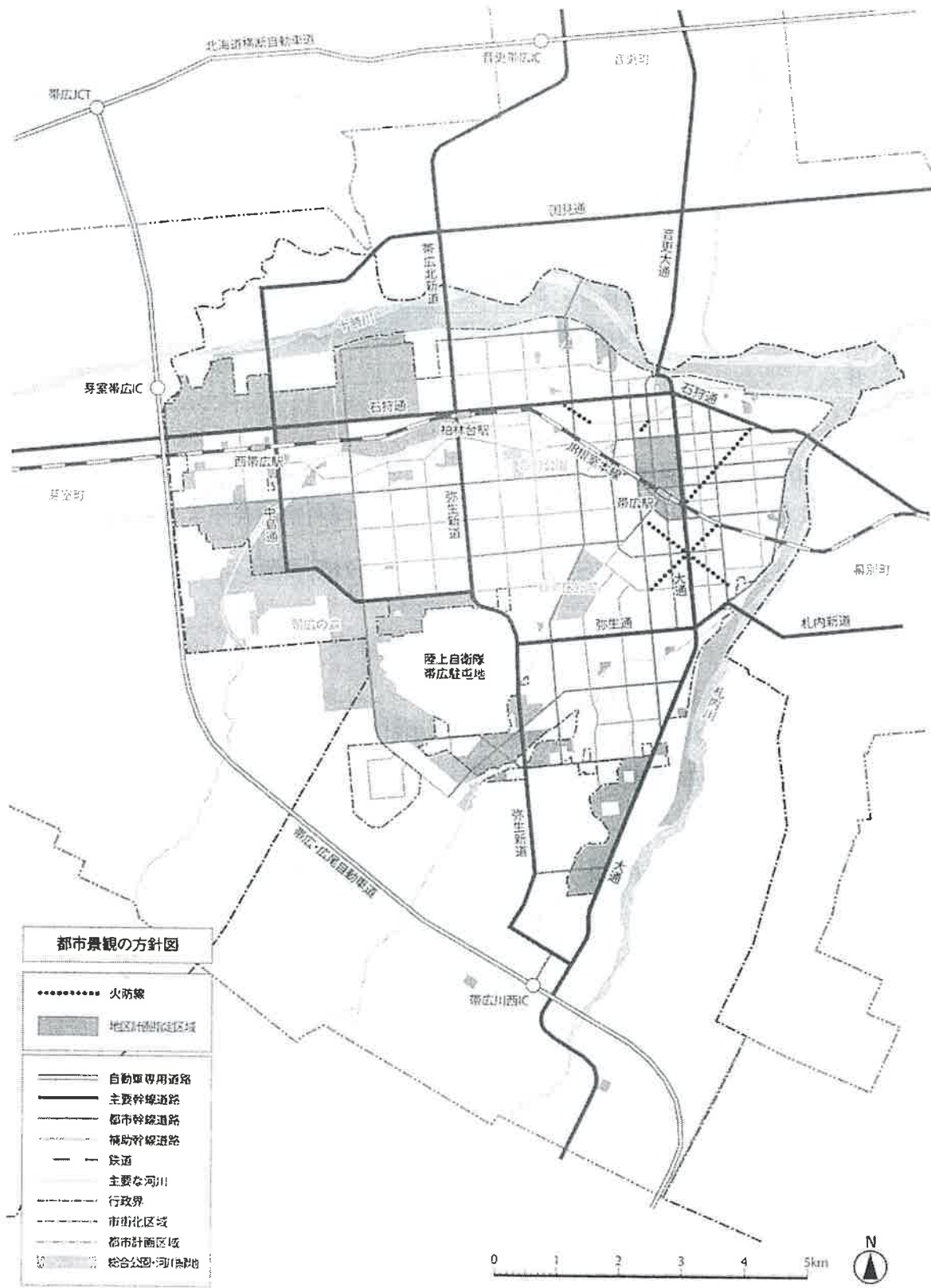
火防線

B みどりの活用による景観

- ・ 都市と農村を結ぶ帯広の森や河川などの豊かな自然景観を保全します。
- ・ 多様な主体と連携しながらみどりを活用し、魅力ある親しみやすい景観づくりにつなげます。

C 市街地での良好な景観

- ・ 住宅地などにおいて、地区計画などの都市計画制度を活用し、それぞれのエリアなどに相応しい機能や優れた景観づくりを誘導し、良好な都市環境の維持・形成を図ります。
- ・ 景観づくりへの市民参加により、親しみやすく良好な景観の保全・創出を進めます。



第2次帯広市都市計画マスタープラン

第4章

実現に向けて

1 まち育ての推進

① 市民協働のまち育て

本プランの実現に向けては、市民が地域に愛着と誇りをもって自ら発意し、行政と市民が協働し、また、市民自らが取り組む「まち育て」を推進します。

② 情報共有と役割

住みよく、暮らしやすい都市空間の創造に向けて、市民、事業者、行政などがまちづくりの情報を共有し、それぞれが役割を適切に担いながらまち育ての取り組みを進めます。

A 市民、事業者・団体

協働のまち育ての主役として、地域活動やボランティア活動などに積極的に参加・参画し、安全で快適な魅力あるまちの実現に向け、相互に協力しながら、創意工夫のもと、地域の個性や特色を活かした取り組みを推進します。



まち育てに関する市民と行政の意見交換

B 行政

本プランに基づき、様々な主体の連携を図り、都市形成に関わる規制誘導等の仕組みづくりを行うとともに、協働のまち育てを支援します。

③ まち育ての取り組み

市民や事業者と行政の協働により、各地域における「まちのツボ」を探りながら、その地域の活性化につながる望ましい取り組みについて検討します。なお、取り組みの推進にあたって、行政は都市計画制度など多様なツールの効果的な活用について相談に応じ、必要なアドバイスをするなど積極的に取り組みをサポートします。

資料

- 1 帯広市の概況
- 2 策定経過、市民意見
- 3 用語解説

帯広市の概況

1) 立地環境

(1) 地勢

帯広市は、北海道の東部、ゆるやかに傾斜する盆地状の十勝平野のほぼ中央に位置しています。三方を山に囲まれた十勝平野は、もとは砂れき地帯の上に火山灰が厚くかぶった段丘の連なりでした。十勝川及びその支流は長い年月の間にその段丘を削り、これらの流域に現在の大平野をつくりあげました。

このように厚い火山灰で覆われた洪積台地と複合扇状地からなる平野には、日本屈指の大規模畑作、酪農地帯が展開されています。

地質構造は、帯広市付近に河川が集中する一大構造盆地であり、豊かな地下水と深層地熱水に恵まれてきました。

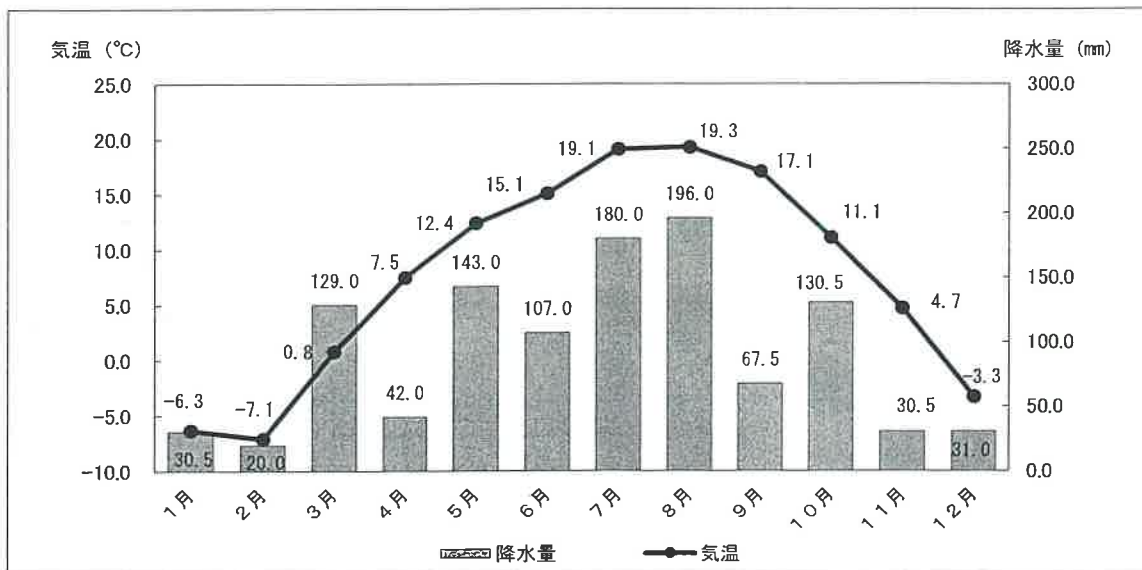
東は札内川を境にして幕別町、西は芽室町、南は中札内村及び更別村、北は十勝川を境に音更町にそれぞれ接しており、市域の約6割は平坦で、その他は日高山脈系に属する山麓・山岳地帯となっています。

(2) 気候

気候は、年間降水量が約 1,100mm と少なく、夏は暑く冬は寒い年較差 60℃にも及ぶ大陸性気候で、ドライゾーンに属する積雪寒冷地です。年間の

日照時間は約 2,000 時間で、晴天日数は全国有数であり四季の変化に富んだ地域です。

平成30年月別平均気温・月別降水量



年	気温 (°C)			平均湿度 (%)	降水量 (mm)	最深積雪 (cm)	平均風速 (m/S)	日照時間 (h)
	平均	最高	最低					
H26年	7.6	34.8	-20.1	70	885.0	53	2.3	2,162.4
H27年	8.1	36.5	-20.2	71	890.5	80	2.2	2,094.2
H28年	7.2	32.3	-19.6	71	1,275.0	97	2.2	2,063.9
H29年	7.2	37.1	-22.1	69	892.5	63	2.1	2,181.9
H30年	7.5	34.5	-21.3	73	1,107.0	106	1.9	1,986.9

項目	極値	記録日
最高気温	37.8°C	1924. 7. 12
最低気温	-38.2°C	1902. 1. 26
最大風速 (10分間)	西北西 20.3m/s	1936. 4. 27
最大瞬間風速	南東 32.3m/s	2002. 10. 2
降水量 (1時間)	56.5mm	1975. 7. 17
降水量 (1日)	174.0mm	1988. 11. 24

資料：気象庁（平成30年12月31日現在）

2) まちづくりの経緯

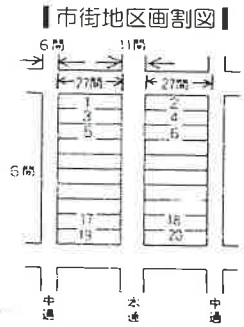
一般	都市計画
明治	明治
■16 晩成社移民27名、オベリベリに入植	■25 北海道庁による殖民区画割の開始
■38 帯広・釧路間鉄道開通	
大正	大正
■4 1級町村制施行	■14 都市計画事業の着手
伏古村の一部編入	■15 消防署、伝染病舎の新築
■8 旧都市計画法制定	
昭和	昭和
	■2 市街地の用水路、下水溝の整備
■7 晩成社解散	■5 西2条通の簡易舗装
■8 市制施行	■6 主要幹線にアカシア植樹 コンクリート橋(大通橋、鎮橋)
■16 帯広高等獣医学校開校	■7 緑ヶ丘公園内飛行場開設
	■10 全市域を都市計画区域に決定
■25 建築基準法制定	■19 用途地域・都市計画道路の指定
■32 川西村、大正村と合併	■26 準防火地域の指定
■34 帯広市総合計画策定	■34 都市計画道路の変更 下水道事業の着手 柏林台団地の造成
	■35 第一期帯広市総合計画策定に伴う用途地域の変更
	■36 市営と畜場の決定
	■37 帯広川下水終末処理場の決定 帯広都市計画立案書策定
■38 帯広市新総合計画(総計の改定)	■38 西第一北土地区画整理事業の決定
■39 帯広空港の開港	■39 駅前地区都市改善事業の決定
■41 帯広民衆駅竣工	■41 中島処理場(汚物)の決定
	■42 新住宅市街地開発事業(大空団地)の決定 帯広魚菜卸売市場の決定
■44 新都市計画法施行	■43 帯広圏広域都市計画協議会(1市3町)の設立
	■45 帯広圏都市計画区域の決定。市街化及び市街化調整区域の決定
■46 第二期帯広市総合計画策定	■46 駅南土地区画整理事業の決定 開発予定地(西部地区、西10条北地区、東4条南26丁目)の市街化区域編入

【明治のまちづくり】

本市の市街地形成は、1892(明治25)年北海道庁による殖民区画に基づく市街地設計から始まります。

市街地の区画割りは当初約1,900戸分を画地しました。1区画は約1.2haで道路をはさむ2街区からなり、図のように20等分し、区画は丁目をもって数え、番地は交互に数えました。

道路は、現在の国道38号と236号を軸として碁盤目状に設計され、これに「火防線」と称する斜交する道路が組み入れられました。この都市設計は、本市独特のものであり、アメリカのワシントン(間隔は約1.818m)などにみられるくらいです。



【大正のまちづくり】

開拓が進むにつれ人口も増加し、新たな市街地造成が行われました。鉄南地区の十勝監獄用地の開放に伴い、1922(大正11)年におおよそ2,000戸分が画地されました。

大正14年には、これまでの自由な開拓の仕方を改め、本格的な都市構想を考えなければならない段階にあるとして、市制施行(昭和8年)に向けて計画的な都市計画事業に着手しました。

【市街区画変遷図明治～大正】



【1969(昭和44)年<新都市計画施行>までのまちづくり】

1933(昭和8)年には市制の施行、同10年に市域5,017.1haすべてを都市計画区域に指定、昭和19年には都市計画道路や用途地域が決定されました。

戦後になると帰還者や離農者の流入などにより人口は、昭和20年の約4万人から同30年には約7万人に、同40年には約12万人と急激に増加しました。

このため、昭和30年頃から市営の柏林台団地の造成や十勝農業試験場跡地の開放による宅地造成などが行われました。

1957(昭和32)年には、川西村・大正村との合併が実現して広大な農林畜産地帯を行政区域に加え、面積は、61,894haに拡大しました。昭和34年には、全国に先駆けて総合計画を策定し、「近代的田園都市」を都市像として、近代的な機能をもちつつ、人間尊重を基本に自然環境を大切に守り、都市と農村がともに発展する都市形成を目指しました。

また、工業では、農産加工を中心として各種工場が立地し、その多くは鉄道沿いに集積しました。製糖工場は独自の鉄道を敷設し、原材料の搬出を行うとともに奥地開発を進めるうえで重要な役割を果たしました。

昭和37年からは、市内に点在する工場集約のため帯広工業団地が造成され、各種企業や国鉄貨物駅、卸売市場、道立高等職業訓練校などが順次立地しました。

昭和42年からは、新住宅市街地開発事業として計画戸数2,700戸、計画人口1万人の大空団地(約103ha)を造成しました。

【1970（昭和45）年以降のまちづくり】

1969（昭和44）年の新都市計画法の施行に伴い、翌45年に一体の都市として総合的に整備・開発・保全すべき区域として、帯広市・音更町・芽室町・幕別町の1市3町による「帯広圏都市計画区域」と「市街化区域及び市街化調整区域」を定め、無秩序な市街化を防止しながら計画的な市街化を進めてきました。

昭和46年に策定した第二期総合計画においても引き続き「近代的田園都市」を都市像として掲げ、まちづくりを百年の大計として進めていくため、市街化区域を森でつむむグリーン・ベルト「帯広の森」（昭和49年都市計画決定）の建設を市民ぐるみで推進することとしました。

これ以降、昭和50年に、柏地区の居住環境整備事業、昭和52年に十勝川流域下水道事業、昭和54年に市街地再開発事業などの決定を行ったほか、昭和59年に西帯広ニュータウンの土地区画整理事業の決定、開発行為など、人口の増加や世帯数の伸びに対応しつつ、都市計画に基づいた民間主体の市街地形成を進めてきました。

また、昭和56年には、十勝・帯広の空の玄関口「帯広新空港」の開港とJR石勝線が開業し、帯広を中心とする十勝の交通事情が飛躍的に向上しました。

【平成のまちづくり】

1989（平成元年）年に連続立体交差事業に着手し、平成8年には鉄道高架の供用が開始されました。これにより鉄道で分断されていた南北の土地利用が一体化し、道路網が整備されるなど利便性が高まるとともに、駅周辺土地区画整理事業などの実施により、十勝・帯広の中心市街地として、都市機能の充実に向けた駅周辺の都市開発を推進しました。

また、札幌市・釧路市・北見市につながる北海道横断自動車道（札幌一足寄・阿寒間供用）や、広尾町の十勝港に至る帯広・広尾自動車道（帯広一忠類・大樹間供用）などの整備も進められ、より利便性の高い広域交通ネットワークが形成されつつあります。

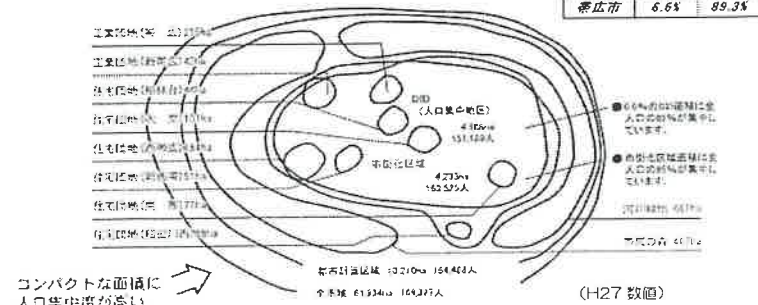
住宅地の開発では、平成3年から新西帯広地区、平成5年から南部地区の宅地開発が行われました。また、平成15年から環境に配慮した稲田川西地区の新市街地の開発が行われました。

このほか、新たな工業団地として平成6年から西20条北地区、平成30年から西19条北地区の造成が行われています。

この間、帯広市みどりのまちづくり条例、帯広市環境基本条例を策定するなど、人と自然が共生し、環境への負荷を抑えた循環型・環境保全型の環境共生都市を目指してきています。

●都市形態

北海道の開拓期に見られた格子状の区画割と延焼を防ぐための放射型街路を組み合わせた都市構造をそのまま継承するとともに、将来の人口動向を見据え、市街地を帯広の森などの緑で囲み、拡大の抑制を図ったコンパクトな都市形態となっています。



一般	都市計画
昭和	昭和
■50 流通業務団地造成着手	■48 8種類の新用途地域の決定
■52 刑務所跡地開発事業の着手	■49 駐車場整備地区の決定「帯広の森」の決定
■54 新帯広市総合計画策定	■50 十勝川水系河川緑地決定
■55 広小路商店街アーケード完成	■50 居住環境整備事業の着手
■56 グリーンパーク400mベンチ完成	■52 区域区分定時見直し(第1回)
	■54 十勝川流域下水道の決定
	■54 高度利用地区の指定
	■58 市街地再開発事業の決定
	■58 区域区分定時見直し(第2回)
	■59 開発予定地(西帯広・自由が丘)の市街化区域編入
	■59 西帯広ニュータウンの土地区画整理事業の決定
	■59 地区計画(6地区)決定
平成	平成
■元 第四期帯広市総合計画策定	■元 都市計画高速鉄道の決定
	■元 帯広駅周辺の土地区画整理事業の決定
	■2 区域区分定時見直し(第3回)
■4 都市計画法の改正	■4 開発予定地(西20条北、北親地区)の市街化区域編入
	■5 開発予定地(南部地区)の市街化区域編入
■7 北海道横断自動車道(十勝清水・池田間)開通	■7 12種類の新用途地域の決定
	■7 開発予定地(稲田町基線・西1線・西2線、空港南町)の市街化区域編入
■8 鉄道高架開通くりりんセンター開所	■9 区域区分定時見直し(第4回)
	■15 開発予定地(稲田川西地区)の市街化区域編入
■12 第五期帯広市総合計画策定	■15 帯広市都市計画マスタープラン策定
都市計画法の改正	■16 都市計画区域の整備・開発及び保全の方針の決定
	■16 区域区分定時見直し(第5回)
■18 新帯広市図書館オープン	■19 特別用途地区の決定(大規模集客施設制限地区)
	■20 おびひろまち育てプラン策定
	■20 帯広圏都市交通マスタープラン策定
	■21 市街地再開発事業の決定(開広団地地区)
■22 第六期帯広市総合計画策定	■22 都市計画道路見直し路線の変更
帯広の森・はぐくむオープン	■23 都市計画区域の整備・開発及び保全の方針の変更(第1回)、区域区分定時見直し(第6回)
	■29 市街地再開発事業の決定(西3・9周辺地区)
	■30 開発予定地(西19条北)の市街化区域編入
令和	令和
■2 第七期帯広市総合計画策定	■元 中島処理場(汚物)の廃止
新総合体育館オープン	■2 第2次帯広市都市計画マスタープラン策定

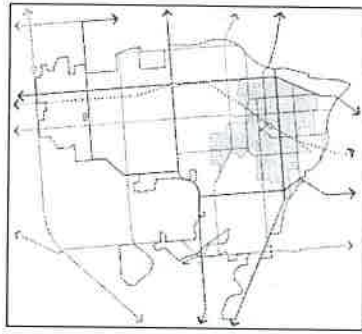
第2次帯広市都市計画マスタープラン

3 分野別方針
4 実現に向けて
資料

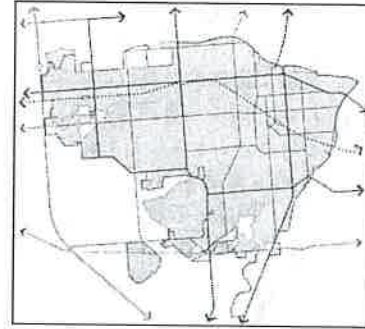
3) 市街地形成変遷図

(1) 人口集中地区の変遷

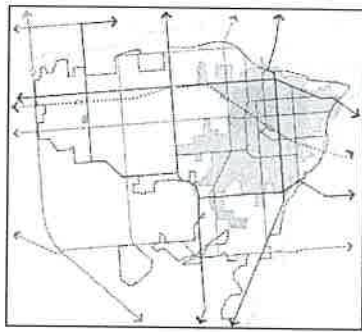
(赤枠は、H27.3月末現在の市街化区域)



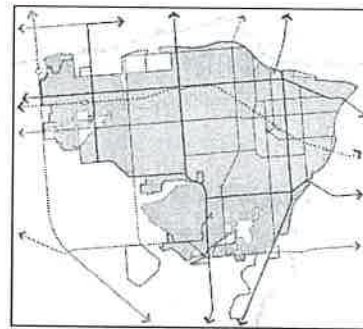
昭和 35 年



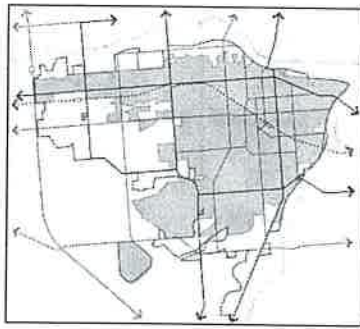
平成 12 年



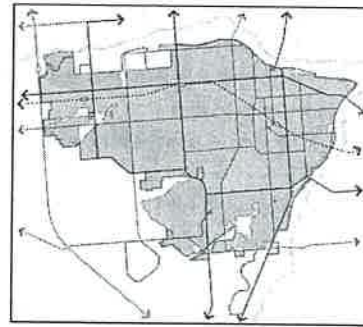
昭和 45 年



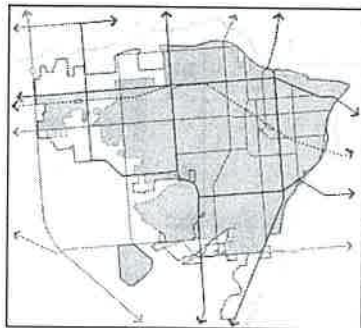
平成 17 年



昭和 55 年



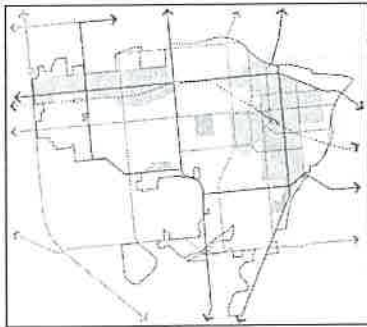
平成 27 年



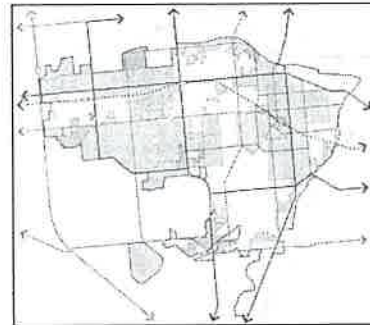
平成 22 年

(2) 面的整備の状況

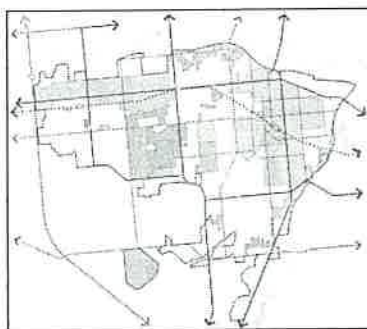
(赤枠は、H27.3月末現在の市街化区域)



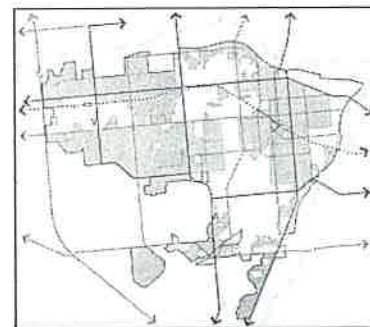
昭和44年



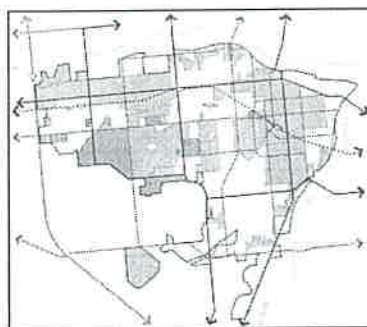
平成2年
～平成11年



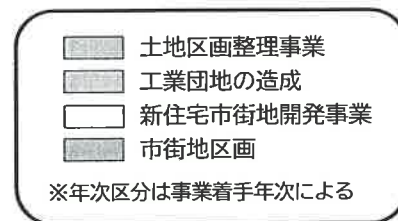
昭和45年
～昭和54年



平成12年
～平成30年



昭和55年
～平成元年



4) 帯広市の現況

(1) 人口

①人口・世帯の動向

帯広市の人口は、これまで一貫して増加してきたものの、平成12年に約17万3千人に達した後は減少してきており、平成27年の人口は、約16万9千人となっています。

世帯数は、昭和45年から増加を続けており、平成12年は世帯数が70,894世帯、平成27年には77,707世帯になっています。一方で世帯人員は2.44人から2.18人と減少が著しく、核家族化の傾向を強く示しています。

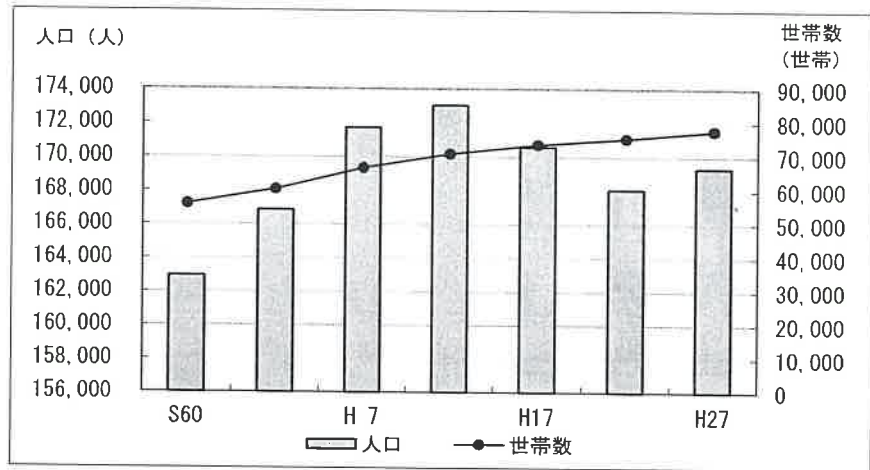
人口減少の進行により、様々な産業の事業継承が困難になるほか、地域の経済活力の衰退、地域コミュニティの繋がりの希薄化などの問題点が想定されます。そのため、市民全体が共通認識に立ち、人口減少を最小限にとどめると同時に、高齢化や担い手不足などが進む社会への適応や、高齢者の増加などの人口構成変化を前向きに捉え、地域の持続的な発展に向けたまちづくりを進めていくことが重要です。

一世帯当りの人員

年別	一世帯当り人員
S60	2.91
H2	2.76
H7	2.57
H12	2.44
H17	2.32
H22	2.23
H27	2.18

(人口/世帯数)

帯広市の人口推移



帯広市の人口推移

年別	世帯数	人口 (人)			増加率 (前回対比)
		男	女	合計	
S60年	56,027	79,721	83,211	162,932	
H2年	60,431	81,027	86,357	167,384	2.7%
H7年	66,687	83,079	88,636	171,715	2.6%
H12年	70,894	83,705	89,325	173,030	0.8%
H17年	73,629	81,906	88,674	170,580	-1.4%
H22年	75,474	80,584	87,473	168,057	-1.5%
H27年	77,707	80,994	88,333	169,327	0.8%

資料：国勢調査

②人口の動態

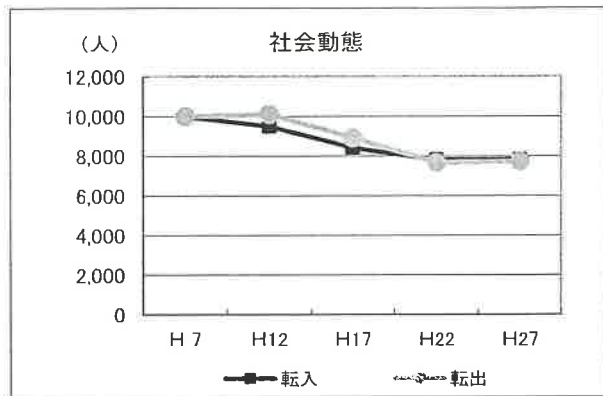
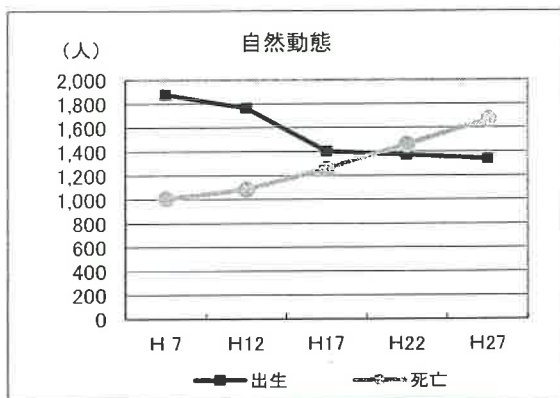
帯広市の自然動態は、近年、出生が減少、死亡が増加しており、平成22年からは死亡数超過となっています。

また、社会動態は、転出超過が続いていましたが平成22年に転入超過に転じた以降、ほぼ均衡の状況となっています。

人口動態

項目 年次	自然動態			社会動態			その他 差増計	年間 差増計
	出生	死亡	差増計	転入	転出	差増計		
H 7	1,876	1,007	869	9,998	9,995	3	62	934
H12	1,765	1,087	678	9,492	10,109	△617	152	213
H17	1,403	1,255	148	8,415	8,931	△516	47	△321
H22	1,373	1,462	△89	7,827	7,677	150	44	105
H27	1,338	1,667	△329	7,827	7,735	92	23	△214

資料：住民基本台帳（各年12月末現在）



③少子高齢化の動向

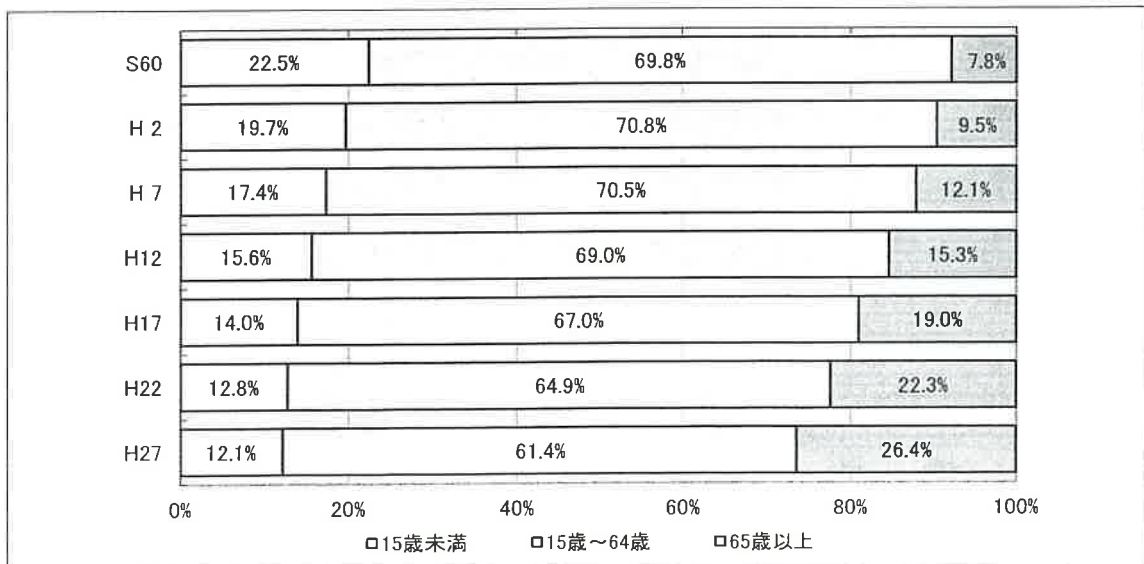
高齢化率（65歳以上人口の比率）は、昭和60年が7.8%でしたが、平成27年では26.4%となり、この30年間で3倍以上に伸びています。

一方、少子化率（15歳未満人口の比率）は、昭和60年が22.5%でしたが、平成27年では12.1%

となり、子どもの人口が高齢者の人口の半分以下といった状況となりました。

また、少子・高齢化の進行は、生産年齢人口の減少や社会の活力低下など、社会全体に大きな影響を与えることが懸念されます。

年齢構成の推移



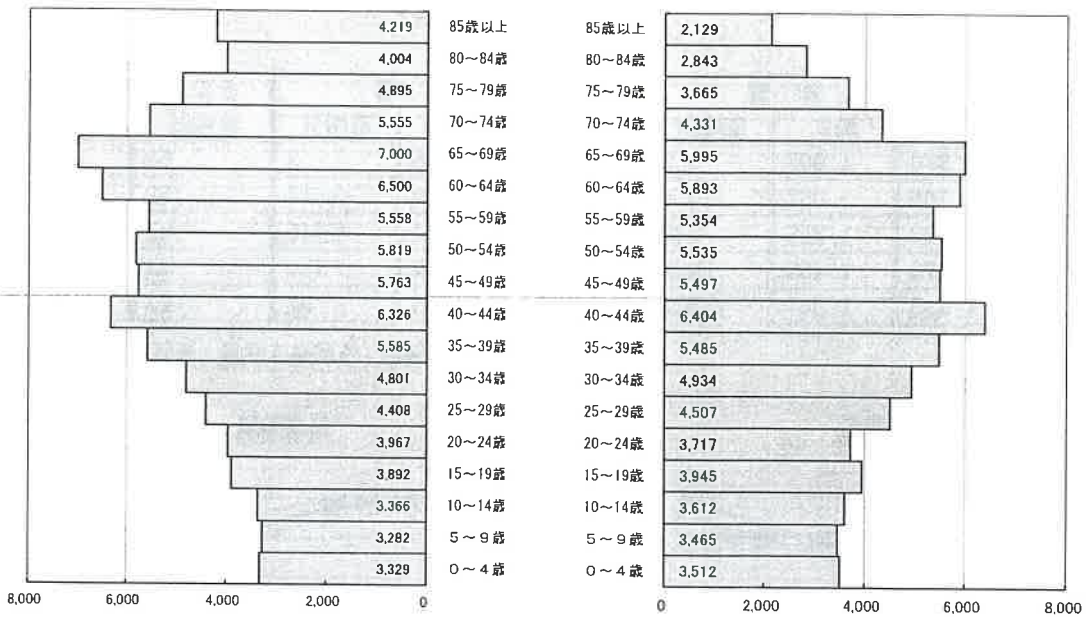
資料：国勢調査

年齢別人口

総人口 173,030人 (平成27年国勢調査)

女 88,333人

男 80,994人



常住地による 夜間人口	流出人口			流入人口			昼間 人口	昼間 人口 比率
	就業者	通学者	流出計	就業者	通学者	流入計		
168,057 (H22)	9,857	837	10,694	16,214	2,079	18,293	175,656	104.5
169,327 (H27)	10,714	1,101	11,815	16,282	2,160	18,442	175,954	103.9

資料：国勢調査

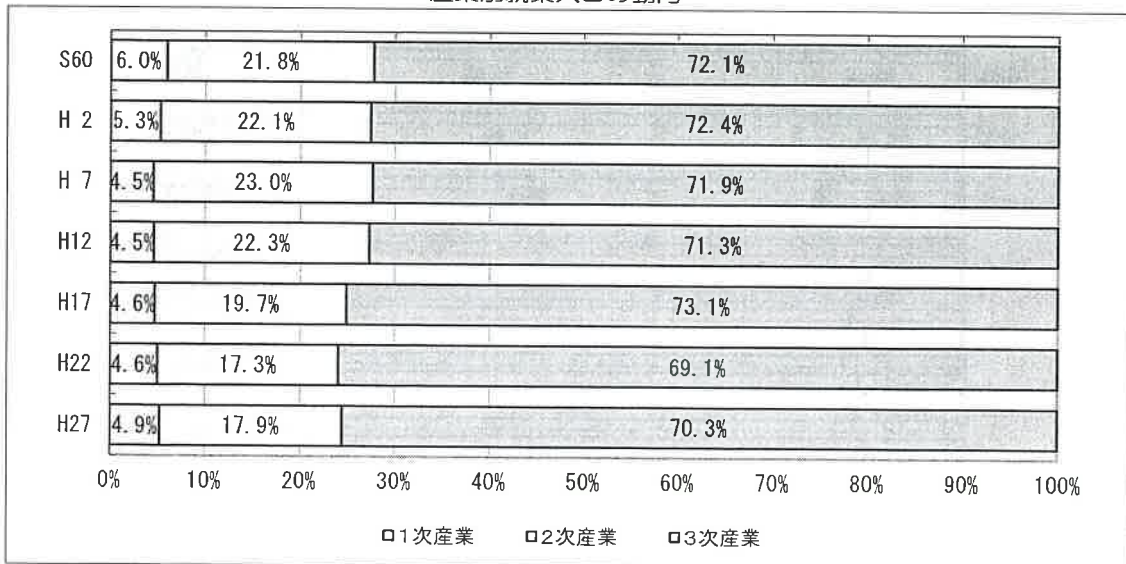
(2) 産業

①産業別就業人口の動向

産業別就業人口でみると、第1次4.9%、第2次17.9%、第3次70.3% (平成27年国勢調査)

となっており、第3次産業が著しく高い状況となっています。

産業別就業人口の動向



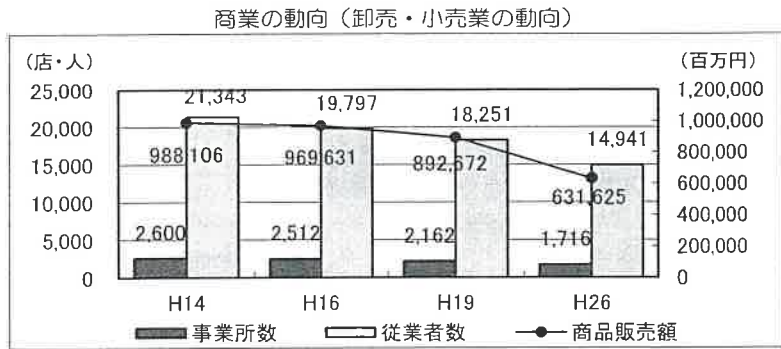
資料：国勢調査

② 商業の動向

市全域

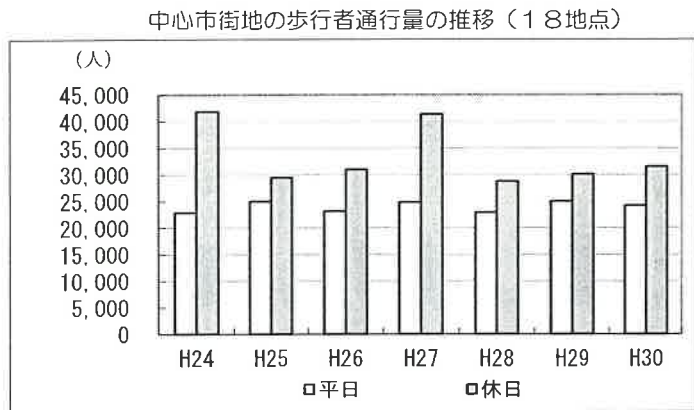
帯広市は、十勝の中心都市として十勝全体を主たる商圏としながら商業機能が集積し、発展してきました。商業は、基幹産業の農業とともに重要な産業となっています。

市内の商店数、従業者数、商品販売額は、インターネット通販の普及などにより、年々減少傾向にあります。



中心市街地

商業の中心である中心市街地においては、住宅地の郊外部への拡大や、車社会の進展、商業施設の郊外立地等により、中心市街地への来街者の減少や老朽化した空き店舗等の平面駐車場化が進み、中心市街地の空洞化が顕在化したことから、中心市街地の歩行者通行量は昭和50年をピークとしてその後減少を続けていました。しかしながら、近年では民間や行政による様々な活性化策の実施により減少傾向に歯止めがかかり、横這いの状態にあると言えます。



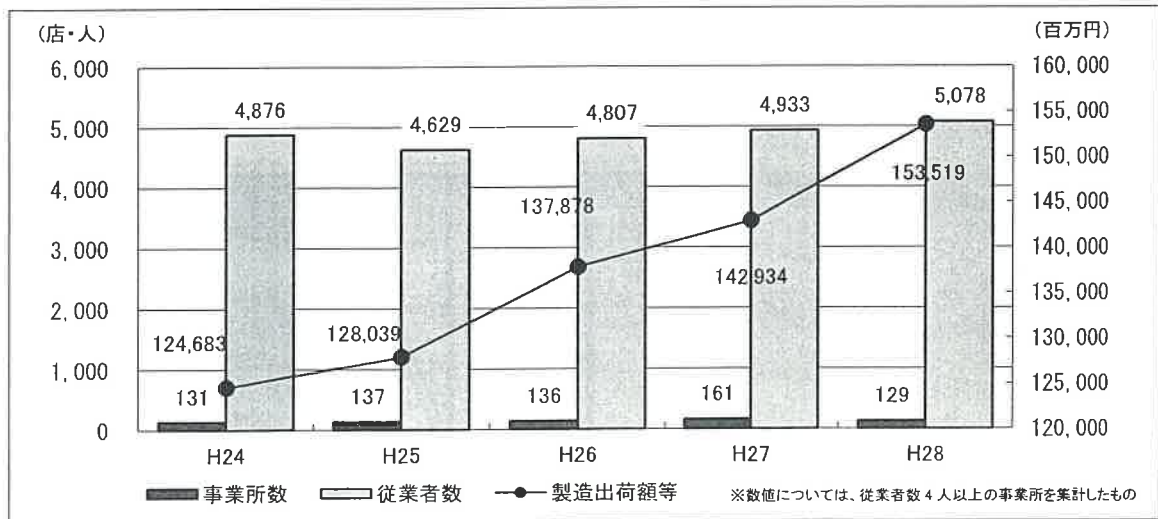
③ 工業の動向

帯広市の工業団地（帯広工業団地・新帯広工業団地）は、昭和37年から帯広市産業開発公社によって「緑の工場公園」として造成が進められ、主に市内の住宅地などに点在している工場などの移転を促進してきました。現在は、各種の業種・業態が混在する工業団地となっています。

市内全域では、平成28年の工業統計調査による従業員規模別事業所数は、従業者数4~10人の事

業所の割合が全体の44.2%と、比較的小規模の企業が多く立地しています。製造業は、食料品関係の事業所数が最も多く、ついで金属製品、印刷・同関連、生産用機械器具の順となっています。平成10年頃と比較し、事業所数は約半減、従業員数も減少しており、近年ではほぼ横ばいとなっていますが、出荷額については増加を続けており、上昇傾向となっています。

工業の動向



④農業の動向

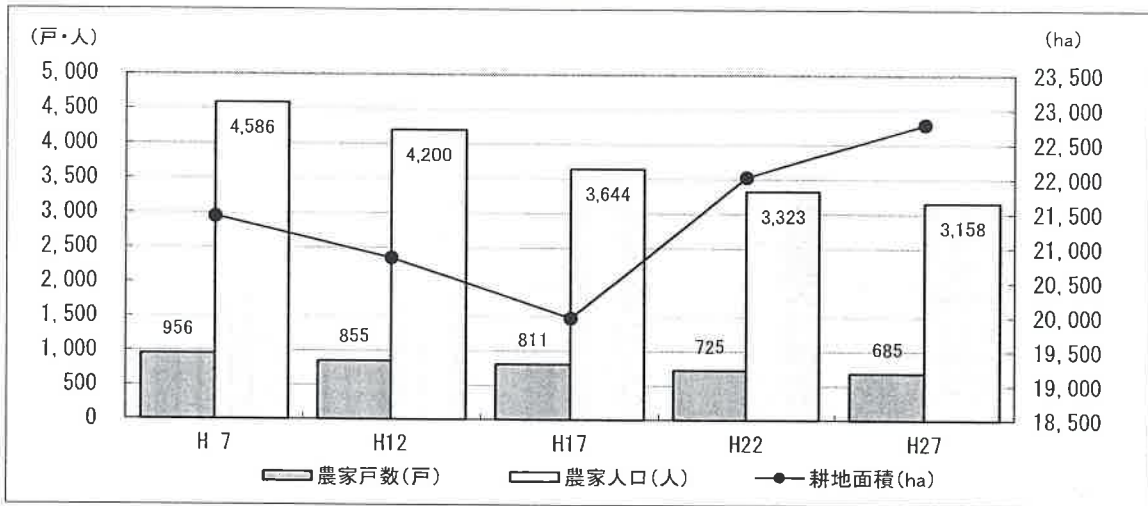
市の農業は、小麦・ビート・豆類などの畑作と酪農を中心とした畜産が主となっています。農用地面積は約 22,795ha、農家数が 685 戸あり、耕地整備も進んでいます。

昭和 40 年代に離農が進んで以来、農家数は年々減少していますが、一戸当たりの経営耕地面積は

33.3ha と増大しており、スケールメリットを活かした農業が展開されています。

平成 29 年の農業産出額は約 305 億円で、そのうち小麦や馬鈴薯などの畑作が 198 億円で 65% を占め、残り 107 億円が畜産によるものとなっています。

農業の動向



資料：北海道農業基本調査、農林業センサス

(3) 土地利用

①都市の立地特性

帯広市の市街化区域面積は、行政区域面積の約 7%に過ぎず、この区域に人口の約 95%が集中して居住しています。

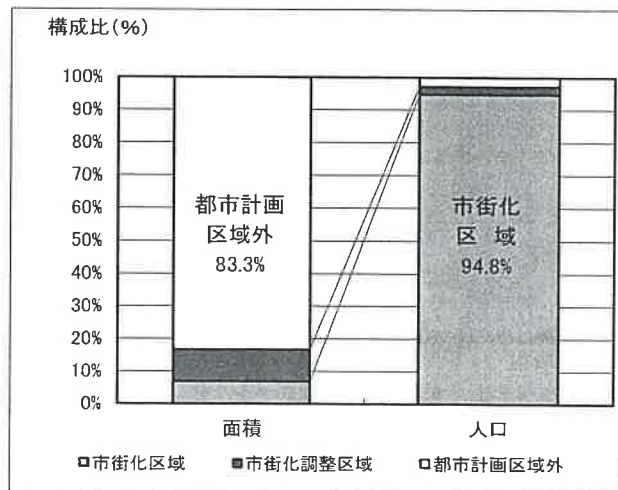
また、都市計画区域については、行政区域面積の約 17%となっています。都市計画区域外の区域は、農地、山林、原野となっています。

	面積 (ha)	構成比	人口	構成比
行政区域	61,934	100.0%	169,327	100.0%
都市計画区域	10,369	16.7%	164,488	97.1%
市街化区域	(4,261)	(6.9%)	(160,525)	(94.8%)
市街化調整区域	(6,108)	(9.9%)	(3,963)	(2.3%)
都市計画区域外	51,565	83.3%	4,839	2.9%

面積：平成 31 年 3 月 31 日現在

人口：平成 27 年国勢調査

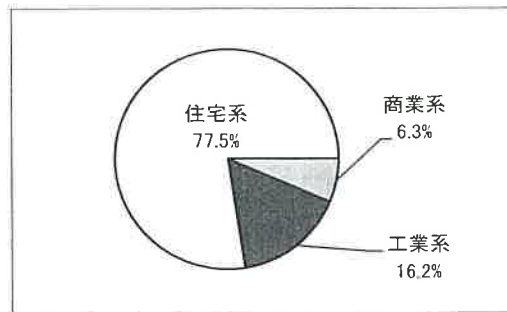
面積と人口比



②用途地域の状況

平成31年3月31日現在の用途地域面積は、4,267haとなっています。

その内訳は、商業系271ha（6.3%）工業系690ha（16.2%）住宅系3,306ha（77.5%）となっています。



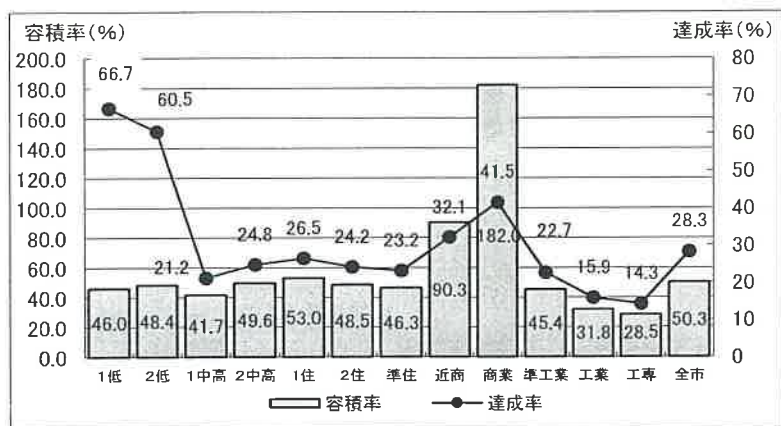
③用途地域別容積率・建蔽率の現況

容積率

市全体の容積率は、約50%となっています。用途地域別にみると商業、近隣商業地域が高密度となっており、住宅系用途地域は40~50%台、工業系用途地域は20~40%台と低い状況にあります。

達成率については、第1種、第2種低層住居専用地域が50%を超えて一定の土地利用がされています。その他の用途地域では、容積率の利用割合が低い状況にあります。

用途地域別容積率の現況

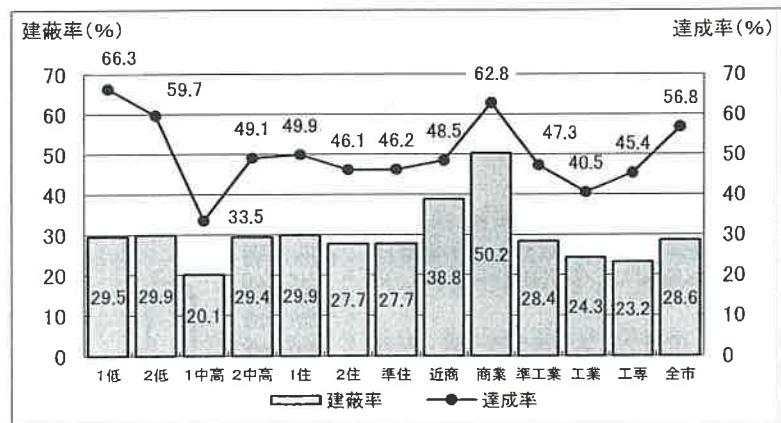


建蔽率

市全体の建物建蔽率は、約29%ですが、用途地域別にみると商業が50%、近隣商業が39%と高く、その他の用途地域は20%~30%の状況となっています。

達成率は、第1種、第2種低層住居専用地域と商業地域が60%前後となっており、一定の土地利用がされています。その他の用途地域では、建蔽率の使用割合が33%~50%と低い状況にあります。

用途地域別建蔽率の現況



資料：(市)都市計画課 平成26年度末都市計画基礎調査

3 分業別方針
実現に向けて

資料

(4) 交通

①都市計画道路の整備状況

帯広市の都市計画道路は、現在 85 路線で、延長は 193.2 km です。その内、暫定整備を含めた整備

状況は、191.6 km となっており、整備率は 99.1% です。

都市計画道路の現況

区分	都市計画決定 延長 A (km)	舗装延長 B (km)	整備率 B/A (%)	完全整備 C (km)	整備率 C/B (%)	暫定整備 D (km)	整備率 D/B (%)
国道	23.2	23.2	100.0%	18.8	81.1%	4.4	18.9%
道道	36.9	36.3	98.2%	32.5	89.5%	3.8	10.5%
市道	133.1	132.1	99.2%	117.0	88.6%	15.1	11.4%
計	193.2	191.6	99.1%	168.3	87.8%	23.3	12.2%

資料：(市) 土木課 (平成 31 年 3 月 31 日現在)

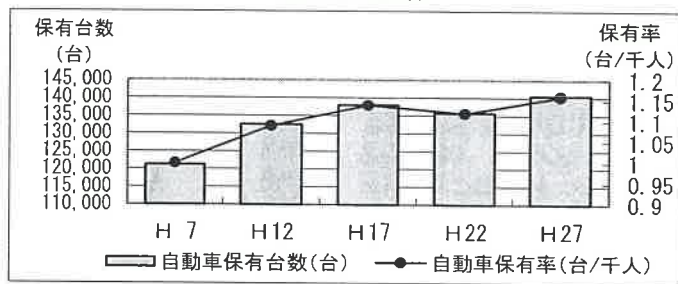
②自動車保有台数の動向

帯広市の自動車保有台数は、年々増加しています。

平成 7 年から平成 27 年の経過を見ると、平成 7 年に対し 1.16 倍に増加し、約 14 万台となっています。

自動車保有率(千人当たり)は、平成 17 年に 800 台/千人を超えています。

自動車保有台数



自動車保有台数と保有率の推移

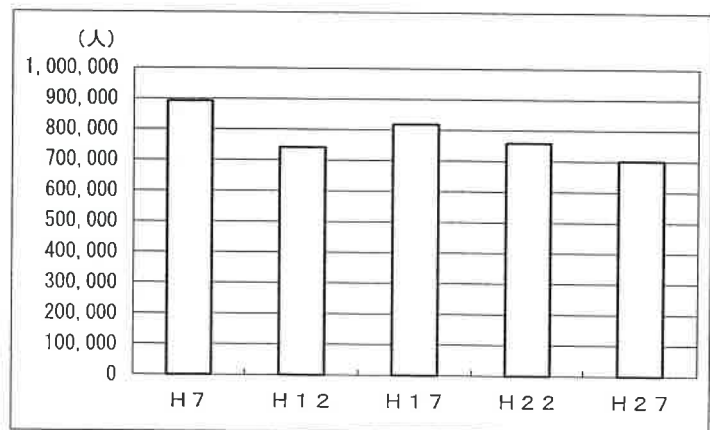
年別	自動車保有台数 (台)	保有台数 の伸び	自動車保有 率 (台/千 人)	保有率の 伸び	人口 (人)	人口の 伸び
H 7	121,192	1.00	706	1.00	171,715	1.000
H 12	132,465	1.09	766	1.08	173,030	1.008
H 17	137,952	1.14	809	1.15	170,580	0.993
H 22	135,724	1.12	808	1.14	168,057	0.979
H 27	140,635	1.16	831	1.18	169,327	0.986

資料：北海道運輸局帯広陸運支局(各年 3 月末現在 人口は国勢調査)

③鉄道の利用状況

JR 根室本線は、昭和 56 年 10 月の石勝線開通により札幌・帯広間の重要な大量輸送機関としての役割を果たしています。

なお、平成 23 年の道東道夕張・占冠間の開通により道央と十勝が高速道路で繋がったことも影響し、JR 帯広駅の乗車人員は、平成 17 年度約 82 万人でしたが、平成 27 年度約 70 万人(H27/17=約 86%)と約 12 万人減少しています。



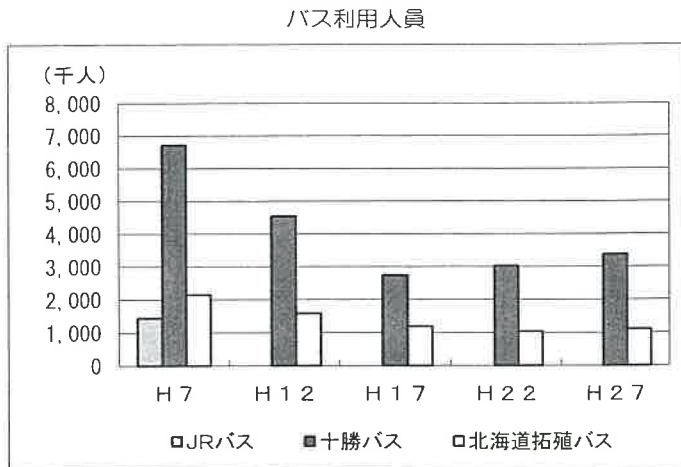
資料：JR 北海道釧路支社

年度	H 7	H 1 2	H 1 7	H 2 2	H 2 7
総数	893,027	740,950	817,600	757,900	701,600

(単位：人)

④バスの利用状況

帯広市内の路線バスは、現在、十勝バス株式会社と北海道拓殖バス株式会社の2事業者により運行されています。バスの利用人員については、平成7年度には1000万人を超える利用があったものの、自家用車の普及が進んだことなどにより、バス利用人員は減少の一途をたどり、平成17年度には400万人を割り込むまでに落ち込みました。しかし、バス事業者等による利用促進の取り組みなどにより、平成24年度にはバス利用人員は約450万人まで回復し、以降概ね横ばいの傾向が続いています。



年 度	H 7	H 1 2	H 1 7	H 2 2	H 2 7
J Rバス	1,447,476				
十勝バス	6,720,524	4,543,078	2,748,875	3,033,657	3,377,899
北海道拓殖バス	2,156,215	1,587,274	1,195,851	1,031,972	1,110,151
合 計	10,324,215	6,130,352	3,944,726	4,065,629	4,488,050

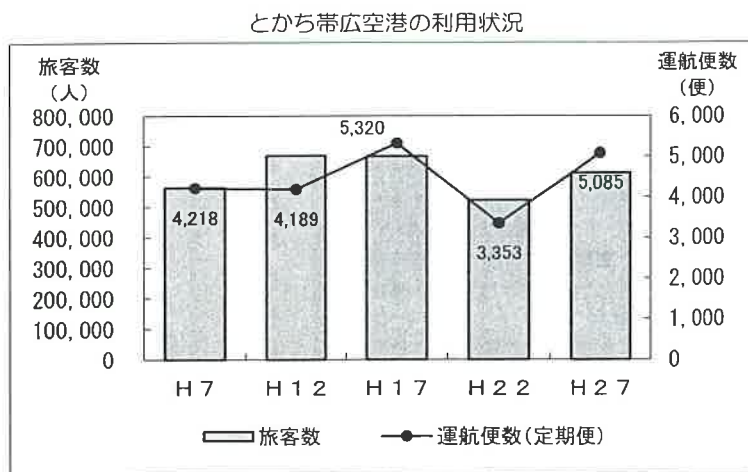
資料：JRバス・十勝バス・北海道拓殖バス（JRバスは、H10より営業廃止）（単位：人）

⑤とちか帯広空港の利用状況

現在のとちか帯広空港は、昭和56年3月1日道内4番目のジェット化空港として供用開始されました。滑走路延長は2500メートルあり、帯広市が管理する特定地方管理空港です。

現在の就航路線は、東京線の定期便と、名古屋線（中部）の季節運航となっています。

北海道内7空港の一括運営委託に伴い、とちか帯広空港は令和3年3月から民間事業者による運営が開始されます。



資料：(市) 空港事務所

(5) 上下水道の普及率

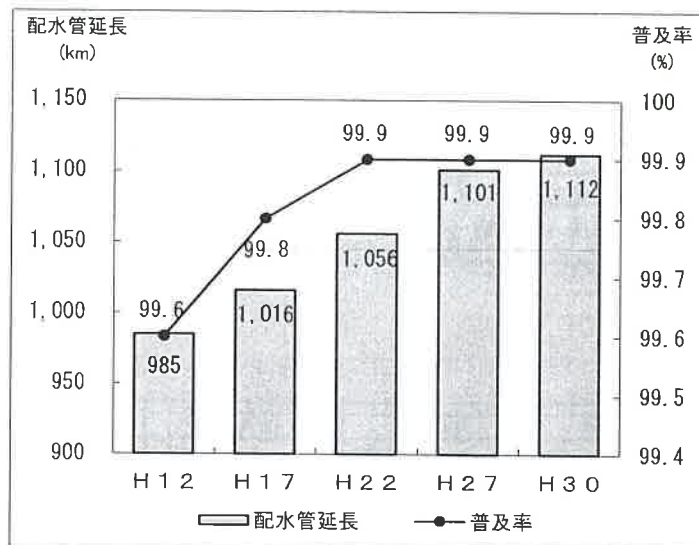
①上水道

本市の水道事業は、札内川の伏流水を水源として昭和27年に給水計画人口4万人、1日最大給水量9千立方メートルで事業に着手し、清浄で豊富低廉な水の供給を図ってきました。その後も都市の発展に伴い3次にわたる拡張事業を実施してきました。

また、将来の水需要の増大に対処するため昭和56年、帯広市をはじめ近隣6町村からなる十勝中部広域水道企業団が発足し、広域水道施設の建設に着手するとともに、昭和58年からは、当企業団から受水するための第4次拡張事業を実施してきており、平成7年4月より暫定受水が開始され、平成11年度より本格受水を開始しました。

また、給水量の増加に伴い、平成12年度からは大正地区の受水を開始し、さらに平成29年度からは北愛国および中島地区についても十勝中部広域水道企業団からの受水に変更しています。

上水道普及率



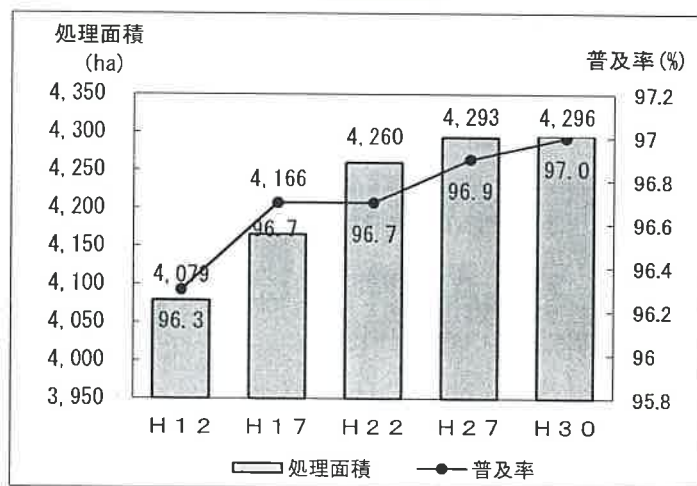
資料：各年度末（市）上下水道部

②下水道

下水道は、都市の静脈として住みよい生活環境の基盤的施設です。

本市は、昭和34年市街地約216haの下水道事業に着手し、その後昭和44年の新都市計画法の施行に伴い、市街化区域の下水道施設の計画決定を要することとなったため、下水道基本計画を樹立し、これに基づく事業計画を策定し施設整備を図ってきました。昭和52年十勝川流域下水道事業がスタートしたことに伴い、本市の下水道も流域事業との整合を図り、平成30年に認可区域の拡大を行い、十勝川流域関連処理区約3,532ha、帯広川処理区約806haの合計約4,338haについて事業を進めています。

下水道普及率



資料：各年度末（市）上下水道部

(6) みどりの環境

①みどりの分布状況と推移

都市計画区域

都市計画区域約 10,210ha (H29 年時点) での緑被地の面積は、平成 13 年約 2,401ha ですが、平成 29 年には、約 2,964ha と約 563ha の増加となりました。

これを緑被率で表すと平成 13 年の約 23.5% から平成 29 年の約 29.0%へと増加しています。16 年間の増加の割合は約 5.5%です。

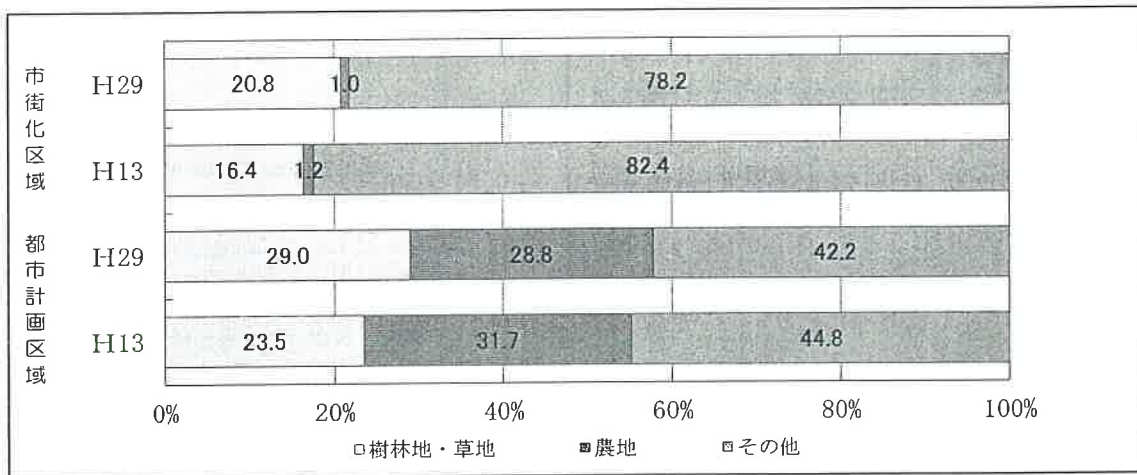
市街化区域

市街化区域の緑被地の面積は、平成 13 年に市街化区域約 4,083ha に対し約 671ha で緑被率約 16.4%を占めました。平成 29 年には、市街化区域約 4,233ha に対し約 878ha で緑被率約 20.8%と大きく増加しました。16 年間の増加の割合は、緑被地面積で約 207ha、緑被率約 4.4%となっています。

緑被地・・・地表面が植生で覆われている箇所である樹林地・草地・農地などを指しますが、ここでは過去の調査結果と比較するために樹林地・草地のみを緑被地としています。

緑被率・・・対象区域に占める緑被地の面積の割合です。

みどりの分布状況



資料：(市) みどりの課

②公園の整備状況

都市計画区域

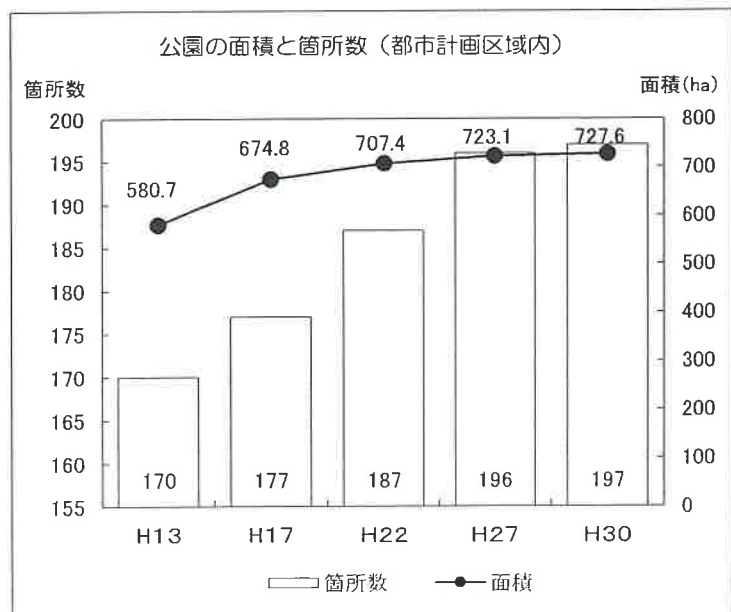
都市計画区域内の都市公園は、平成 30 年度末で 197 箇所、約 728ha が供用開始となっています。

平成 13 年度と比較して、27 箇所、約 147ha の増加となっています。

市街化区域

市街化区域内の都市公園は、平成 30 年度末で 191 箇所、約 190ha が供用開始となっています。

平成 13 年度と比較して、26 箇所、約 24ha の増加となっています。



資料：(市) みどりの課

一人当たりの公園面積

一人当たりの公園面積(墓園を除く)は、平成30年度末で都市計画区域では約45.1㎡、市街化区域では約12.0㎡となっています。国土交通省が定めている住民一人あたりの都市公園面積の標準は、

「市全体」と「市街地」それぞれ「10㎡以上」「5㎡以上」を参酌すべきとされており、いずれも標準を上回っています。

5) エリア別データ

(1) 人口の推移

平成12年から平成27年にかけて、帯広市の市街化区域内4エリア全体では1,071人減少しています。

エリア別では、既成市街地エリアで人口が4,128人減少しています。

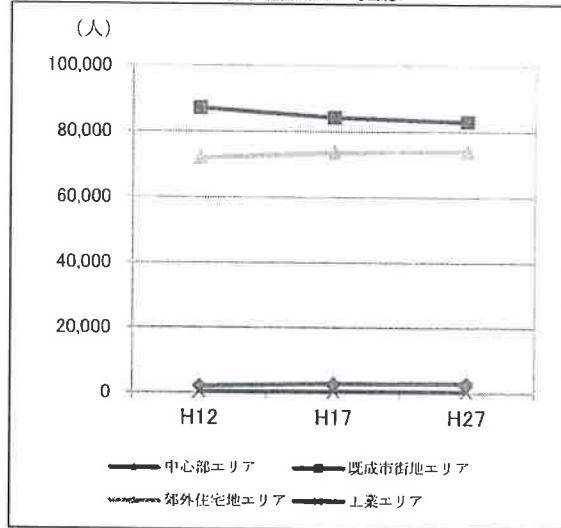
人口が増加しているのは、中心部エリアと郊外住宅地エリア及び工業エリアです。

中心部エリアは、昭和55年から平成12年までは減少傾向にありましたが、近年では約45%増と増加傾向にあります。

郊外住宅地エリアでは、人口が2,014人増加しています。増減率では約3%増とそれほど大きくありません。

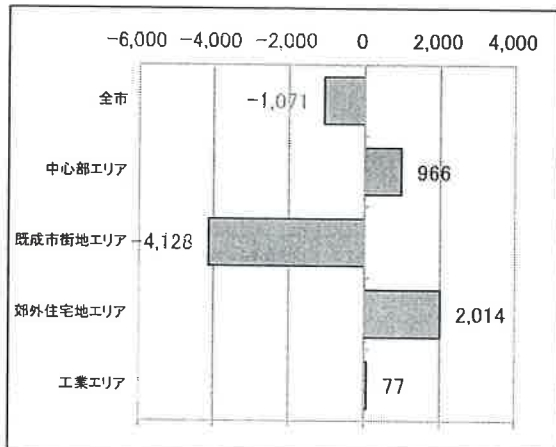
工業エリアでは、人口が77人、増減率では約28%の増加となっています。

エリア別人口の推移



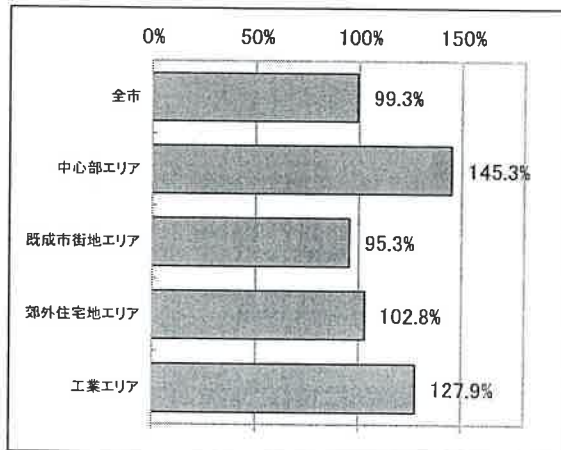
資料：平成26年度末都市計画基礎調査

エリア別人口増減数 (H12~H27)



資料：平成26年度末都市計画基礎調査

エリア別人口増減率 (H12~H27)

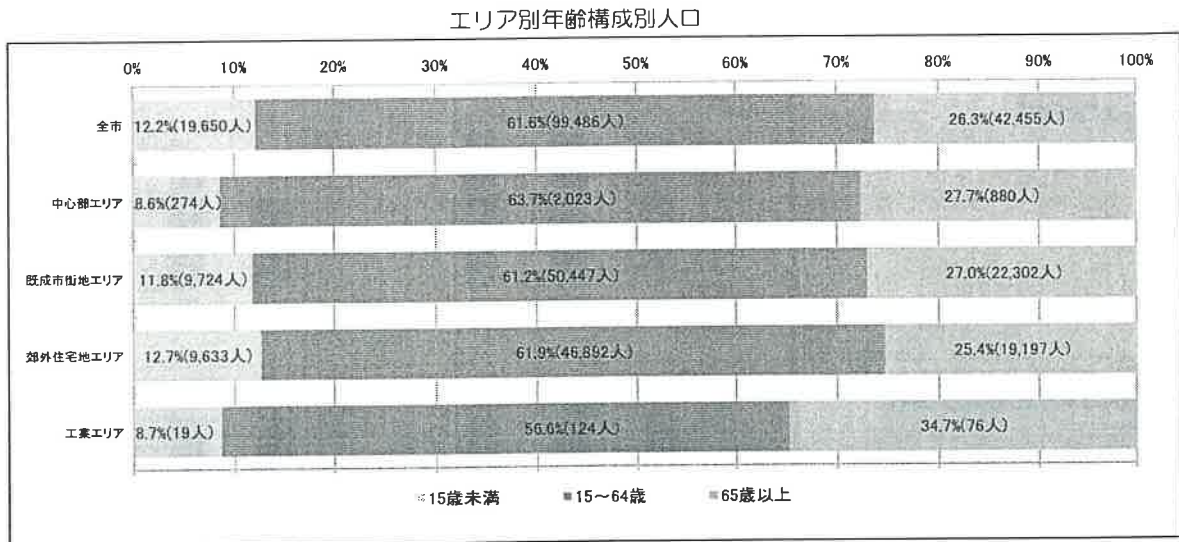


資料：平成26年度末都市計画基礎調査

(2) 人口年齢構成比

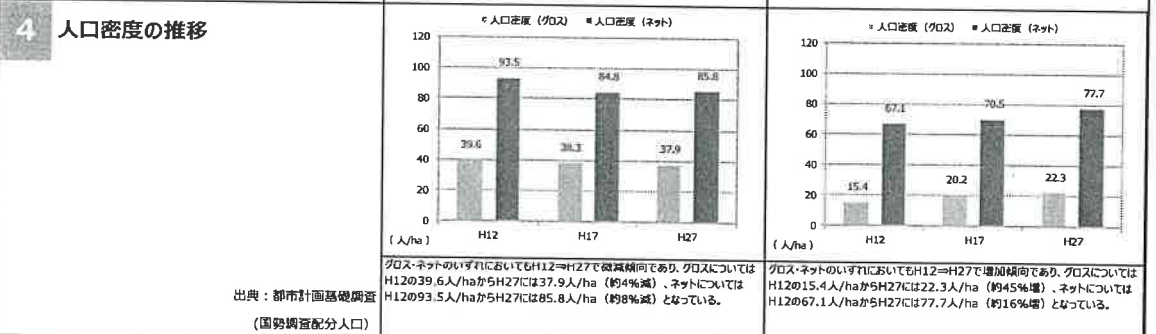
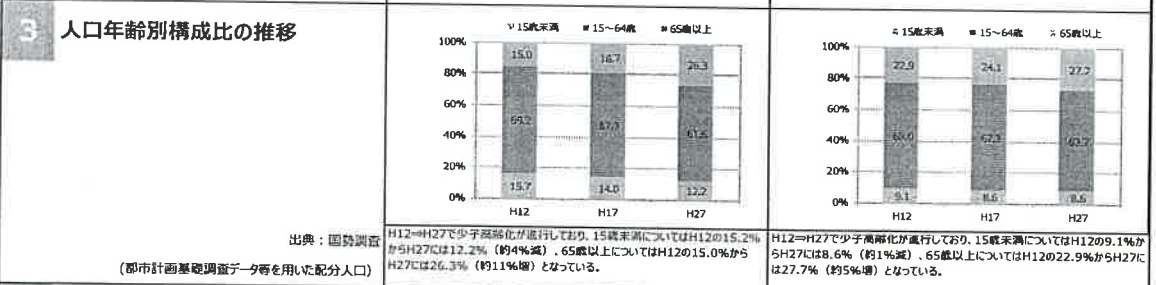
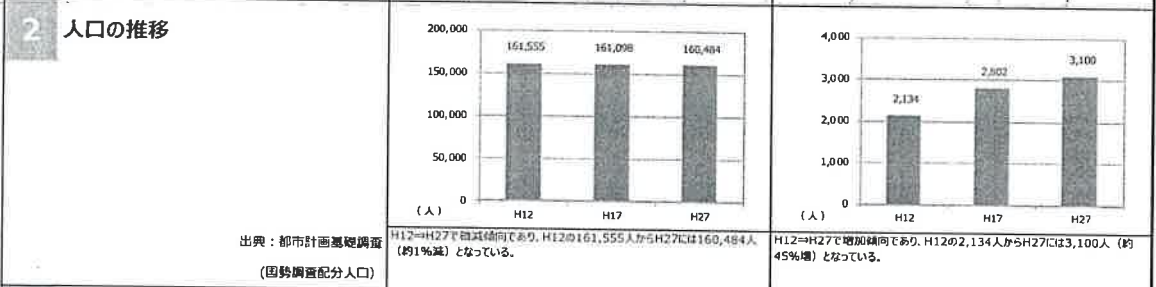
全市的に少子高齢化が進行し、65歳以上人口の構成比は、平成12年は15.3%でしたが、平成27年では26.3%に、15歳未満人口の構成比は、平成12年は15.6%でしたが、平成27年では12.2%になっています。

工業エリアを除く3エリアの比較では、古くに開発が行われた中心部エリアが、65歳以上人口27.7%、15歳未満人口8.6%と、最も少子高齢化の傾向が表れています。一方、近年開発された郊外住宅地エリアは、65歳以上人口25.4%、15歳未満人口12.7%となっています。



資料：国勢調査（都市計画基礎調査データ等を用いた配分人口）

全市 **中心部エリア**



5 都市計画用途地域の指定状況

分類	内訳
住居専用品系	第1種低層住居専用地域
	第2種低層住居専用地域
	第1種中高層住居専用地域
	第2種中高層住居専用地域
その他住居系	第1種住居地域
	第2種住居地域
商業系	準住居地域
	近隣商業地域
工業系	準工業地域
	工業地域
	工業専用地域

全市

用途系	面積 (ha)	割合 (%)
住居専用品系	2,227	52.3%
その他住居系	1,061	24.9%
商業系	273	6.4%
工業系	697	16.4%

中心部エリア

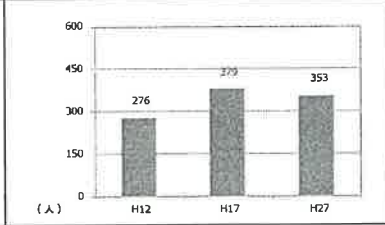
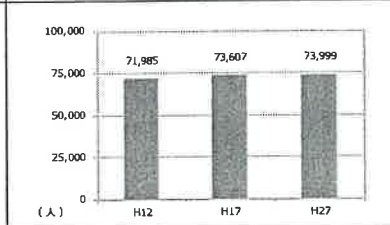
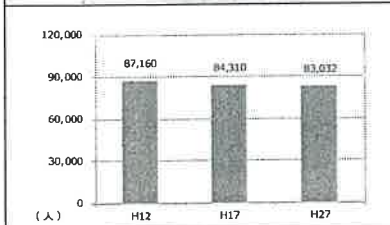
用途系	面積 (ha)	割合 (%)
住居専用品系	0	0.0%
その他住居系	0	0.0%
商業系	139	100.0%
工業系	0	0.0%

平成30年10月告示 (市街化区域内)

住居専用品が2,227ha(52.3%)を占め、次にその他住居系が1,061ha(24.9%)、住居系合計で全市の77.2%を占めている。工業系は697ha(16.4%)、商業系が273ha(6.4%)。

地区面積139haの全てが商業系用途地となっている。

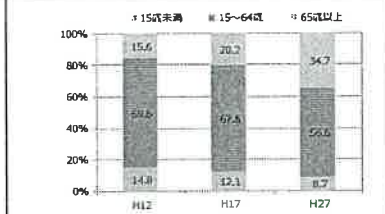
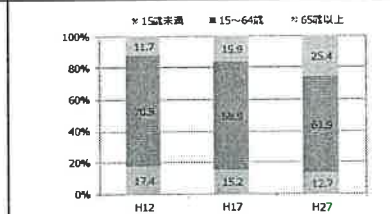
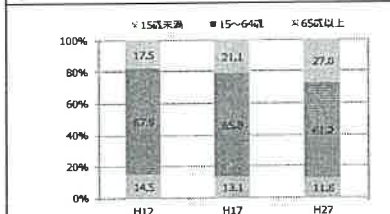
既成市街地エリア 郊外住宅地エリア 工業エリア



H12⇒H27で微減傾向であり、H12の87,160人からH27には83,012人（約5%減）となっている。

H12⇒H27で微増傾向であり、H12の71,958人からH27には73,999人（約3%増）となっている。

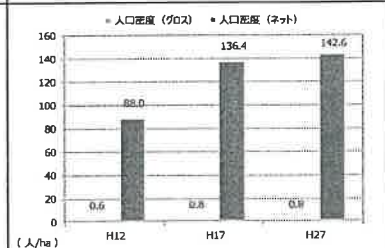
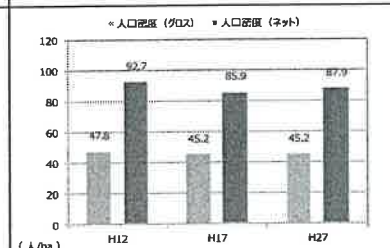
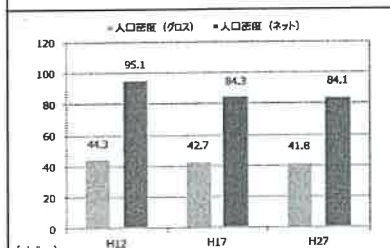
H12⇒H27で増加傾向であり、H12の276人からH27には353人（約28%増）となっている。



H12⇒H27で少子高齢化が進行しており、15歳未満についてはH12の14.5%からH27には11.8%（約3%減）、65歳以上についてはH12の17.5%からH27には27.0%（約10%増）となっている。

H12⇒H27で少子高齢化が進行しており、15歳未満についてはH12の17.4%からH27には12.9%（約5%減）、65歳以上についてはH12の11.7%からH27には25.4%（約14%増）となっている。

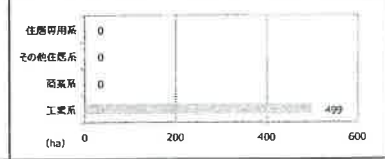
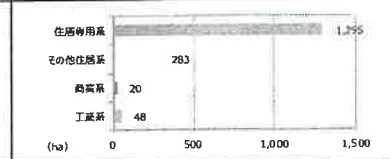
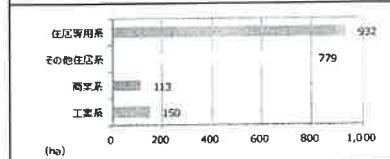
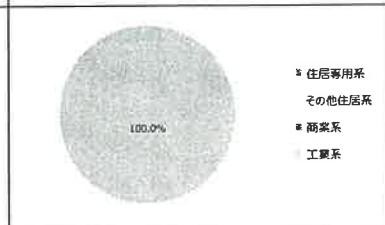
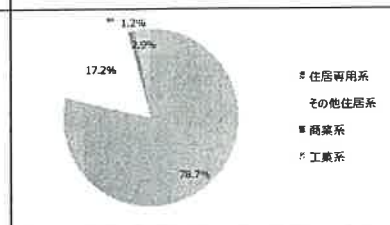
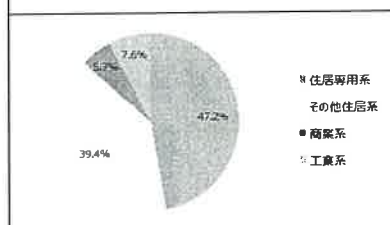
H12⇒H27で少子高齢化が進行しており、15歳未満についてはH12の14.8%からH27には8.7%（約6%減）、65歳以上についてはH12の15.6%からH27には34.7%（約19%増）となっている。



グロスについてはH12⇒H27で微減傾向であり、H12の44.3人/haからH27には41.8人/ha（約6%減）となっている。ネットについてはH12⇒H27で減少傾向であり、H12で95.1人/ha、H27で84.1人/ha（約12%減）となっている。

グロス・ネットのいずれにおいてもH12⇒H27で微減傾向であり、グロスについてはH12の47.8人/haからH27には45.2人/ha（約5%減）、ネットについてはH12の92.7人/haからH27には87.9人/ha（約5%減）となっている。

グロスについては非可住地である工業専用地域が大部分を占めているため1人/haに満たない値となっている。ネットについてはH12⇒H27で増加傾向であり、H12の88.0人/haからH27には142.6人/ha（62%増）となっている。



住居専用が932ha（47.2%）で最大、次にその他住居系が779ha（39.4%）、住居系合計で86.7%を占めている。工業系は150ha（7.6%）、商業系は113ha（5.7%）と僅かであり住居系に特化した地区。

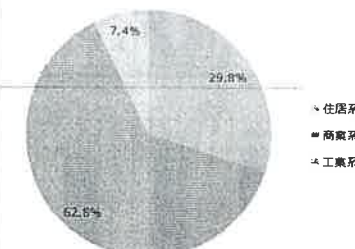
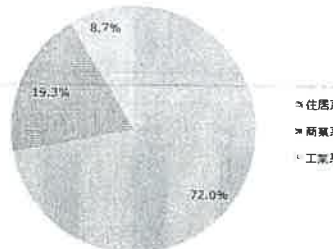
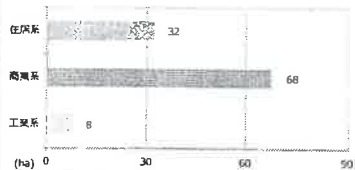
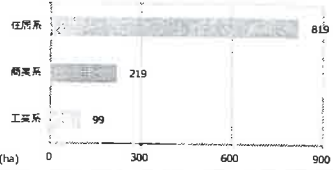
住居専用が1,295ha（78.7%）で最大、次にその他住居系が283ha（17.2%）、住居系合計で95.9%を占めている。工業系48ha（2.9%）、商業系20ha（1.2%）と僅かであり住居系に特化した地区。

地区面積499haの全てが工業系用途地域となっている。

全市 中心部エリア

6 建物の現況①
建物用途別面積

分類	内訳
住居系	住居施設（専任住宅・共同住宅・併用住宅）
	文教厚生施設
商業系	官公署施設
	専用商業施設（業務・集合販売・宿泊）
	娯楽施設
	店舗施設
工業系	工場
	都市運営施設
	農林漁業施設

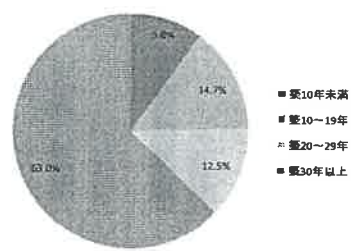
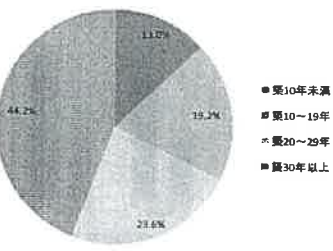
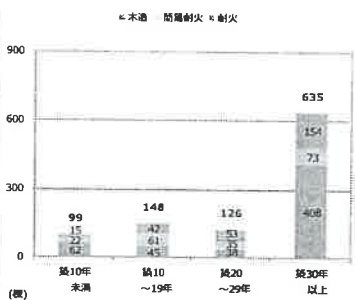
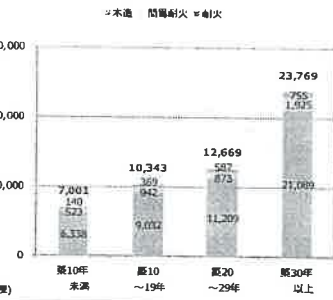


出典：都市計画基礎調査
(平成26年3月末現在)

住居系の基礎面積が819haで市山北区域内に立地する建物の72.0%を占め、次に商業系が219ha（19.3%）、工業系が99ha（8.7%）。

商業系の基礎面積が68haで地区内に立地する建物の62.8%を占め、次に住居系が32ha（29.8%）で、住・商が混在した地区。工業系は8ha（7.4%）。

7 建物の現況②
建築年・構造別棟数



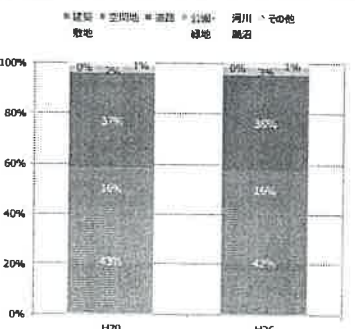
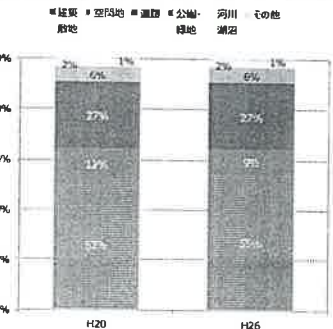
出典：都市計画基礎調査
(平成26年3月末現在)

築30年以上が2.4万棟で市山北区域内に立地する建物の44.2%を占め最も大きく、次に築20～29年が23.6%、10～19年が19.2%、築10年未満は13.0%となっている。建築動向は築10年未満が7千棟（13%）で減少傾向。

築30年以上が635棟で地区内に立地する建物の63%を占め最も大きく、全市平均と比較して+18.8%と老朽化進んだ地区。建築動向は築10年未満は99棟（9.8%）で減少傾向。

8 土地利用の動向

分類	内訳
建築敷地	建築敷地
空地	宅地、農地、緑地、森林
道路	道路
公園・緑地	公園・緑地
河川・湖沼	河川・湖沼
その他	鉄道敷地等土地利用不可地

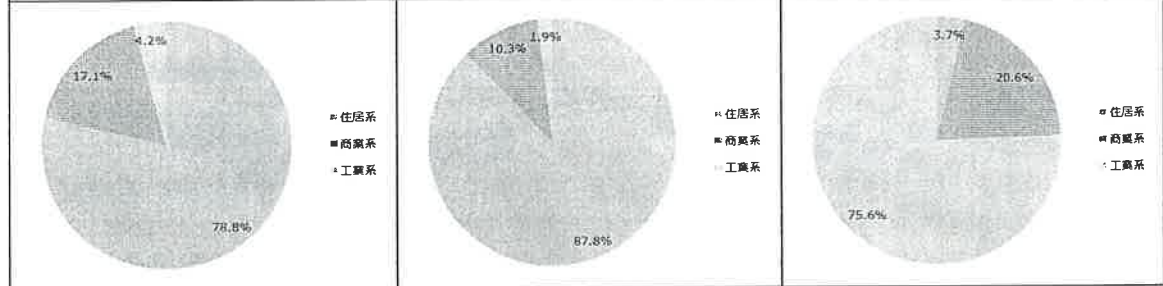
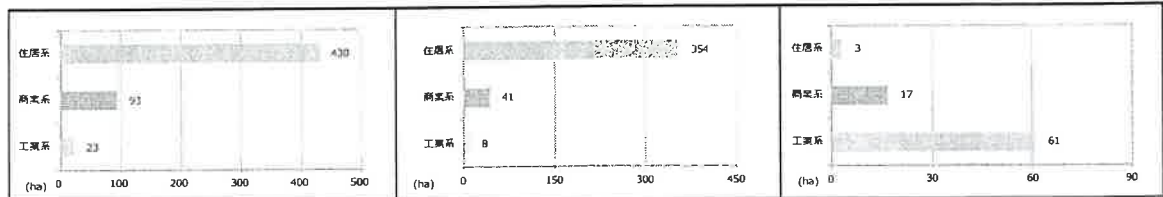


出典：都市計画基礎調査
(平成20年3月末-平成26年3月末現在)

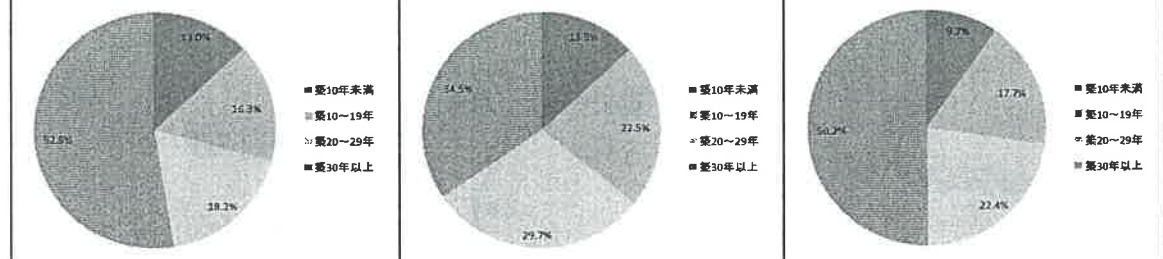
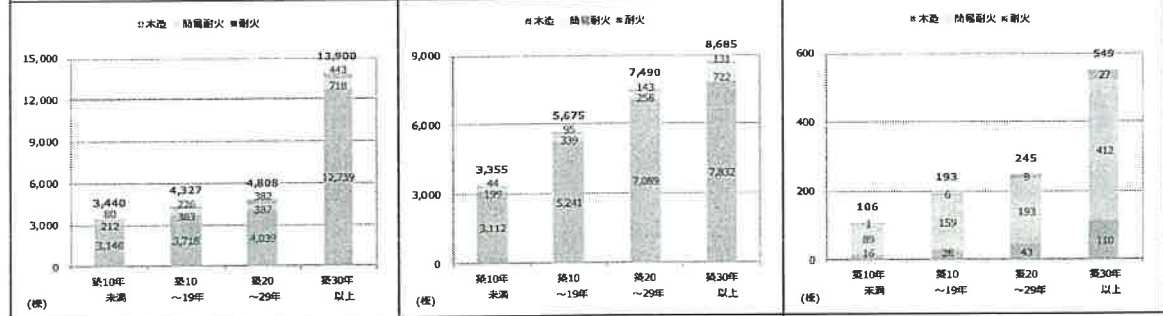
H26では建築敷地の割合が前年より大きく55%、次に道路（27%）、空地（9%）と続いている。建築敷地と空地割合の動向より空地から建築敷地への土地利用転換が進んでいる。

H26では建築敷地の割合が前年より大きく42%、次に道路（38%）、空地（16%）と続いている。空地割合の動向より空地からの土地利用転換は発生していない。

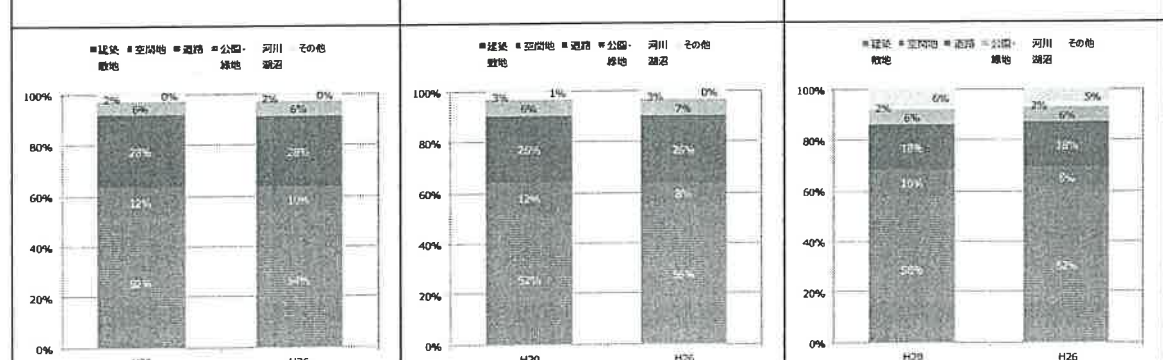
既成市街地エリア 郊外住宅地エリア 工業エリア



住居系の延床面積が430haで地区内に立地する建物の78.8%を占め、住居系に特化した地区、商業系は93ha (17.1%)、工業系は23ha (4.2%)、
 住居系の延床面積が354haで地区内に立地する建物の87.8%を占め、住居系に特化した地区、商業系は41ha (10.3%)、工業系は8ha (1.9%)、
 工業系の延床面積が61haで地区内に立地する建物の75.6%を占め、次に商業系が17ha (20.6%)となっており、工-商が混在した地区。



築30年以上が1.3万棟で地区内に立地する建物の52.5%を占め、全市平均と比較して+8.3%と老朽化進んだ地区、建築動向は築10年未満は3,440棟 (13.0%)で減少傾向。
 築30年以上が8,7千棟で地区内に立地する建物の34.5%を占め、全市平均と比較して-9.7%少なく、新規建築-更新立地が進んだ地区、建築動向は築10年未満は3,355棟 (13.3%)で減少傾向。
 築30年以上が0.5千棟で地区内に立地する建物の50.2%を占め、全市平均と比較して+6.0%と老朽化が進んだ地区、建築動向は築10年未満は106棟 (9.7%)で減少傾向。

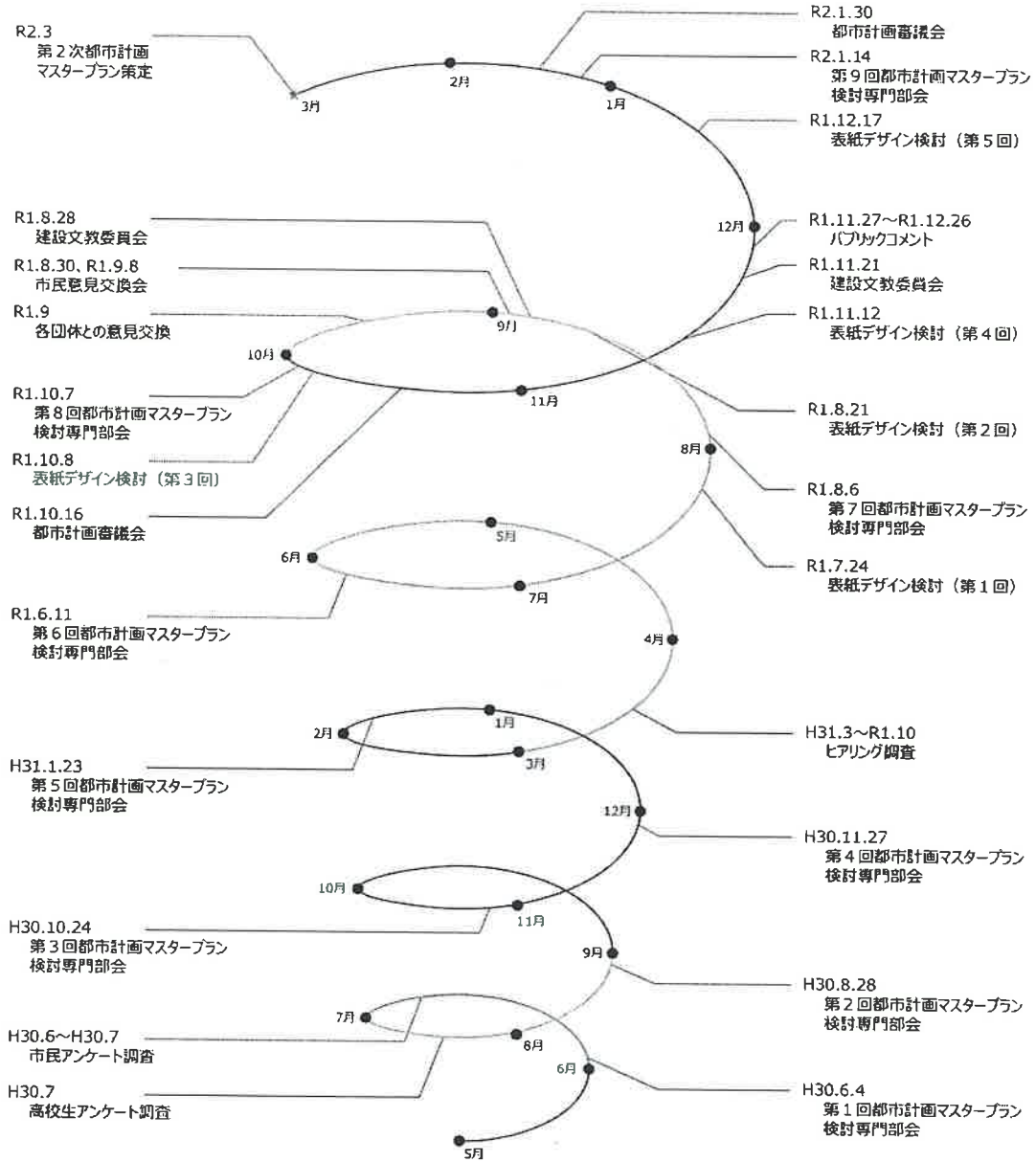


H26では建築敷地の割合が最も大きく54%、次に道路 (28%)、空地 (10%)と続いている。建築敷地と空地割合の動向より空地から建築敷地へ土地利用転換が進んでいる。
 H26では建築敷地の割合が最も大きく56%、次に道路 (26%)、空地 (8%)と続いている。建築敷地と空地割合の動向より空地から建築敷地へ土地利用転換が進んでいる。
 H26では建築敷地の割合が最も大きく62%、次に道路 (18%)、空地 (8%)と続いている。建築敷地、空地割合の動向より空地の建築敷地への土地利用転換が進んでいる。

1 土地利用方針
2 基本理念と将来都市構想
3 分界別方針
4 実現に向けて
資料

1) 策定経過等

(1) 都市計画マスタープランの策定経過



(2) 帯広市都市計画審議会委員

【五十音順、敬称略】

氏 名	職 等
有城 正憲 (～H31.04.30)	市議会議員
稲葉 典昭 (R1.05.20～)	市議会議員
岩崎 優子	弁護士
大林 愛慶 (R1.05.20～)	市議会議員
河西 智子	帯広商工会議所常議員・十勝勤労者共済センター理事長
川向 優子	北海道社会福祉士会十勝支部 副支部長
神田 光英 (R1.07.01～)	北海道建築士事務所協会 十勝支部 副支部長
國枝 恭二 (副会長)	帯広商工会議所 工業委員会 委員長
小森 唯永 (R1.07.01～)	市議会議員
今野 美由紀	帯広市保育所(園)父母連合役員
今野 祐子 (～H31.04.30)	市議会議員
佐々木 直美 (～H31.04.30)	市議会議員
椎名 成 (R1.05.20～)	市議会議員
杉野 智美 (～H31.04.30)	市議会議員
関口 真弘	十勝造園緑化建設業協議会 会長
仙北谷 康 (会長)	帯広畜産大学地域環境学研究部門 農業経済学分野 教授
堂田 恵里奈 (～R1.6.30)	北海道建築士事務所協会 十勝支部
長沢 敏彦	十勝地区バス協会
中谷 敏明	帯広市農業委員会 会長
新妻 里美	学識経験者(土木)
西本 嘉伸 (R1.05.20～)	市議会議員
稗貫 秀次 (～H31.04.30)	市議会議員
前田 英司	連合北海道帯広地区連合会 事務局長

(3) 帯広市都市計画マスタープラン検討専門部会

【五十音順、敬称略】

氏 名	職 等
河西 智子	帯広市都市計画審議会委員
窪田 さと子	帯広畜産大学 畜産衛生学研究部門 助教
小林 英嗣 (部会長)	一社) 都市・地域共創研究所 代表理事 日本都市計画家協会 会長 北海道大学 名誉教授
関口 真弘	帯広市都市計画審議会委員
長沢 敏彦	帯広市都市計画審議会委員



左から、関口委員、窪田委員、小林部会長、河西委員、長沢委員

(4) 帯広市都市計画審議会専門部会設置要綱

帯広市都市計画審議会専門部会設置要綱

(設置)

第1条 この要綱は、帯広市都市計画審議会条例（平成12年条例第11号。）第2条第3項及び第6条の規定に基づき、都市計画に関する専門の事項を調査するため、帯広市都市計画審議会専門部会（以下「専門部会」という。）を設置し、その組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(構成)

第2条 専門部会は、帯広市都市計画審議会（以下「審議会」という。）に属する委員のうちから審議会会長が指名する委員及び市長が委嘱する専門委員若干名で組織する。

(部会長等)

第3条 専門部会に部会長を置き、当該部会に属する委員のうちから審議会会長が指名する。
2 部会長は、部会を代表し、議事その他の会務を総理する。
3 部会長に事故があるときは、あらかじめ部会長の指名する委員がその職務を代理する。

(運営)

第4条 専門部会の会議は、必要に応じて部会長が招集する。
2 専門部会は、部会委員の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。
3 部会長が必要と認めるときは、部会委員以外の者の部会への出席を求め、その者をオブザーバーとして専門部会に参加させることができる。

(公開)

第5条 専門部会は、原則公開とする。
2 専門部会の公開に関する事項については帯広市都市計画審議会の公開に関する要綱第2条から第10条の規定を準用する。この場合において、これらの規定中「審議会」とあるのは「専門部会」と、「会長」とあるのは「部会長」と読み替えるものとする。

(審議会への報告)

第6条 部会長は、専門部会の調査結果を審議会に報告する。

(庶務)

第7条 専門部会の庶務は、都市建設部都市計画課において処理する。

(廃止)

第8条 専門部会は、次の各号に該当した場合、廃止するものとする。

- (1) 当該専門の事項の調査が終了したとき
- (2) 審議会で専門部会廃止の決議がなされたとき
- (3) 専門部会の調査にかかる都市計画の案の審議が、審議会において終了したとき

(施行の細目)

第9条 この要綱で定めるもののほか、専門部会の運営その他必要な事項は、部会長が定める。

附 則

(施行期日)

この要綱は、平成30年4月1日から施行する。

(5) 専門部会の開催結果

会 議	日 程	場 所	内 容
第1回 専門部会	H30.6.4	市庁舎 会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープランの見直しについて ・市民アンケートについて ・帯広市都市構造評価の報告について
第2回 専門部会	H30.8.28	市庁舎 会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート結果について ・都市づくりの課題について ・現行都市マスの取組状況について
第3回 専門部会	H30.10.24	市庁舎 会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・帯広市の現況と将来予測等について
第4回 専門部会	H30.11.27	市庁舎 会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・次期将来都市構造について
第5回 専門部会	H31.1.23	市庁舎 会議室 中心市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・次期将来都市構造について ・市街地視察
第6回 専門部会	R1.6.11	市庁舎 会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの議論の整理について ・都市計画マスタープラン改定の要点 ・将来都市構造の構成 ・将来都市構造の骨子案
第7回 専門部会	R1.8.6	旧帯広信用金庫 電信通支店	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープランの全体構成について ・将来都市構造の検討案について ・実現にむけての骨子案について ・市民意見交換会の開催について ・団体との意見交換について
第8回 専門部会	R1.10.7	Salon 齋藤亭	<ul style="list-style-type: none"> ・第2次帯広市都市計画マスタープランに関する協議
第9回 専門部会	R2.1.14	帯広畜産大学 (総合研究棟 1 号館、図書館)	<ul style="list-style-type: none"> ・実現に向けた取り組みの検討

(6) 表紙デザイン検討

第2次帯広市都市計画マスタープランの策定にあたり、マスタープランで掲げる「市民協働」の実践の第一歩として、表紙・裏表紙のデザインを帯広畜産大学の学生に協力を頂きながら作成しました。

●デザイン検討チームメンバー

畜産科学 3年 鈴木 友莉子、 保井 めぐみ、 盛 利隆、 山口 真生
畜産科学 2年 富岡 千鈴、 森山 さら
畜産科学 1年 三浦 蒼来、 渡邊 夏乃帆 (五十音順、令和元年度時点)

●打ち合わせ概要

- 第1回 日時・場所 令和元年7月24日(水) 18:00~19:00 帯広畜産大学
打ち合わせ内容 自己紹介、デザイン検討会の目的、帯広市のイメージについて議論
- 第2回 日時・場所 令和元年8月21日(水) 13:30~14:45 帯広畜産大学
打ち合わせ内容 都市計画マスタープランの概要説明、デザインコンセプトの検討
- 第3回 日時・場所 令和元年10月8日(火) 18:00~18:50 帯広畜産大学
打ち合わせ内容 各自作成のデザイン案発表、デザインの意見出し
- 第4回 日時・場所 令和元年11月12日(火) 18:00~19:00 帯広畜産大学
打ち合わせ内容 デザイン案の絞り込み、デザイン案について議論
- 第5回 日時・場所 令和元年12月17日(火) 18:00~19:00 帯広畜産大学
打ち合わせ内容 業者から提出されたデザイン案について議論

●打ち合わせ風景写真



●デザイン案

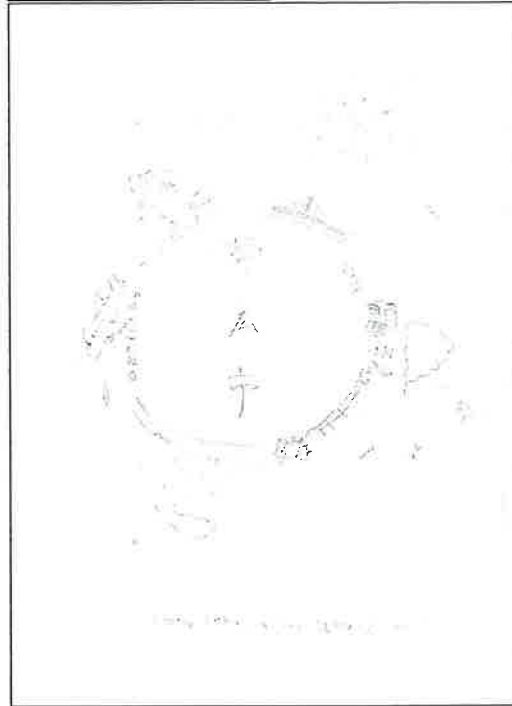
表紙デザイン案



表紙デザインコンセプト

帯広市で生まれた2人が、帯広市で生活し、成長し、結婚を経て、老夫婦になるまでの人生を表現しており、映画のフィルムの中には2人が帯広市で経験した素敵な思い出が描かれている。

裏表紙デザイン案



裏表紙デザインコンセプト

帯広市の四季を円形に描き、四季が回り続け巡っていく様子を表現した。人々の生活の中心が帯広市でできているように感じてほしい、という思いを込めた。

●表紙デザインについての説明



令和2年1月14日開催の都市計画マスタープラン検討専門部会にて、表紙デザインについての経緯や経過、コンセプトについて、デザイン検討チームメンバーより説明して頂きました。

2) 市民意見

(1) 策定経過（市民意見の反映）

日程または期間	内 容
H30.6~H30.7	市民アンケート調査
H30.7	高校生アンケート調査
H31.3~R1.10	ヒアリング調査
R1.8.30	市民意見交換会（1回目）
R1.9.8	市民意見交換会（2回目）
R1.9.3	各団体との意見交換（帯広工業団地協同組合）
R1.9.3	各団体との意見交換（北海道宅地建物取引業協会 帯広支部）
R1.9.3	各団体との意見交換（北海道帯広農高等業校）
R1.9.5	各団体との意見交換（北海道帯広工業高等学校）
R1.9.6	各団体との意見交換（帯広商工会議所）
R1.11.27~R1.12.26	パブリックコメント

(2) 市民意見交換会

第2次帯広市都市計画マスタープランに市民意見を反映することを目的として、まちを使うことや市民が主体となった「まち育て」などについて、市民との意見交換を行いました。

●実施概要

【1回目】日時、場所 令和元年8月30日（金） 19:00~20:30
市庁舎3階 大会議室

参加者 13名

【2回目】日時、場所 令和元年9月8日（日） 10:00~11:30
帯広百年記念館2階 第4号室

参加者 25名

【3回目】日時、場所 令和2年1月14日（火） 16:30~18:00
帯広畜産大学 図書館

参加者 24名

※3回目は、都市計画マスタープラン検討専門部会を兼ねる

●開催内容

イントロダクション

都市計画マスタープランについての概要を説明



ワークショップ

「まちを使う」ことに対する意見出し



他都市の「まち育て」の事例紹介

事例紹介を踏まえた意見交換



各グループからの発表



第2次帯広市都市計画マスタープラン

(3) 各団体との意見交換

第2次帯広市都市計画マスタープランの策定にあたり、都市計画に関係する団体と都市計画の方針や取り組みの方向性などについて意見交換を行いました。

●実施概要

【帯広工業団地協同組合】

日程：帯広市役所令和元年9月3日（火）

場所：十勝産業振興センター 会議室

【北海道宅地建物取引業協会 帯広支部】

日程：令和元年9月3日（火）

場所：北海道宅地建物取引業協会帯広支部 会議室

【帯広農業高等学校】

日程：令和元年9月3日（火）

場所：帯広農業高等学校 会議室

【帯広工業高等学校】

日程：令和元年9月5日（木）

場所：帯広工業高等学校 会議室

【帯広商工会議所】

日程：令和元年9月6日（金）

場所：帯広経済センタービル 会議室

(4) ヒアリング調査

第2次帯広市都市計画マスタープランの策定にあたり、都市の実情把握などを目的として、施設利用者や事業者に対してヒアリング調査を行いました。

●実施期間

平成31年3月～令和元年10月

●ヒアリング実施場所等

市民（帯広市図書館、岡書、とかちプラザ）、住宅関連企業、土地家屋調査士会、帯広市商店街振興組合連合会、帯広電信通り商店街振興組合

3) 市民意見帯広市都市計画に関するアンケート

【市民アンケート】

(1) 市民アンケート調査概要

1 調査の目的

多様化する市民ニーズや市民の課題意識などを的確に把握し、次期帯広市都市計画マスタープランの基礎資料とするために実施しました。

2 アンケートの内容

【あなたご自身のこと(9問)】、【帯広市の現状(5問)】、【これからのまちづくり(5問)】の三部構成としました。

※次ページ参照

3 対象者

(1) 対象地域 : 帯広市内

(2) 対象者 : 満20歳以上の帯広市民

(3) 対象者数 : 2500人

(4) 対象者抽出方法 : 層化3段無作為抽出法 ※年齢(年齢別比率を適用)、地区、性別

(5) 調査方法 : 郵送による発送・回収

※対象者の構成

年齢	20~29歳	30~39歳	40~49歳	50~59歳	60~64歳	65~69歳	70~74歳	75歳以上	合計
		10.7%	14.1%	17.7%	15.1%	8.1%	9.5%	9.0%	15.8%
性別	男				女				合計
	47.5%				52.5%				100%
地区	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区	-	合計
	9.5%	14.2%	28.4%	13.6%	13.1%	17.3%	3.9%	-	100%

4 調査期間

平成30年6月27日~平成30年7月18日

5 回収結果

1151人(回収率:約46.0%)

(2) 市民アンケート回答用紙

都市計画に関するアンケート

はじめに、あなたご自身のことについてお聞きします。



アンケートにご協力下さい

Q1 性別 (1つに○)

- ① 男性 ② 女性

Q2 年齢 (1つに○)

- ① 20～29歳 ② 30～39歳 ③ 40～49歳 ④ 50～59歳
⑤ 60～64歳 ⑥ 65～69歳 ⑦ 70～74歳 ⑧ 75歳以上

Q3 ご職業 (1つに○)

- ① 会社員・団体職員など ② 商・工・サービス等の自営業 ③ 農・林・漁業
④ 公務員 ⑤ パート・アルバイト ⑥ 主婦(夫) ⑦ 学生
⑧ 無職・退職 ⑨ その他()

Q4 帯広市での居住年数 (1つに○)

- ① 1年未満 ② 1～5年未満 ③ 5～10年未満 ④ 10～20年未満
⑤ 20年以上

Q5 家族構成 (1つに○)

- ① 一人暮らし ② 夫婦のみ ③ 2世代(自分と子) ④ 2世代(親と自分)
⑤ 3世代(親、子、孫) ⑥ その他()

Q6 お住まいの形態 (1つに○)

- ① 持ち家(一戸建て) ② 持ち家(一戸建て) ③ 分譲マンション
④ 賃貸マンション・アパート ⑤ 社宅・寮
⑥ 公営住宅(市営住宅、公営住宅など) ⑦ その他()

Q7 運転免許及び自動車所有について (1つに○)

- ① 免許を持っていて、自動車所有している
② 免許を持っていて、運転免許が自動車所有している
③ 免許は持っているが、自動車は所有していない
④ 免許は持っていない

1

帯広市では、次の4つの目標を設定して都市計画の取組みを進めています。それぞれの目標について、あなたの感想としてあてはまる数字に○をつけて下さい。また、4、5に○をつけた方については、具体的な理由を記入して下さい。

実感度	目標 / 具体例
<p>Q10 帯広市は、安心して暮らせる “まち”だと思いますか。(数字に○)</p> <p>そう思う ← 1 2 3 4 5 → 思わない</p> <p><具体的な理由></p>	<p>目標1: 安心して住む</p> <p><具体例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画的に住宅地が整備されている ・緑地や環境にやさしい住環境が整備されている ・高齢者向けの遊歩道の確保や高齢者が活用されている
<p>Q11 帯広市は、安全に移動できる “まち”だと思いますか。(数字に○)</p> <p>そう思う ← 1 2 3 4 5 → 思わない</p> <p><具体的な理由></p>	<p>目標2: 安全に動く</p> <p><具体例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩きやすく、自転車が走りやすい道が整備されている ・歩道橋などに交通安全施設が整備されている ・公共交通機関、バスが発達している
<p>Q12 帯広市は、快適に働くことができる “まち”だと思いますか。(数字に○)</p> <p>そう思う ← 1 2 3 4 5 → 思わない</p> <p><具体的な理由></p>	<p>目標3: 快適に働く</p> <p><具体例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・商業、業種が整備されている ・企業立地の受け皿である工業用施設の整備や拡充がされている ・高速道路や幹線道路の整備により物流が円滑に行われている
<p>Q13 帯広市は、心豊かに生活できる “まち”だと思いますか。(数字に○)</p> <p>そう思う ← 1 2 3 4 5 → 思わない</p> <p><具体的な理由></p>	<p>目標4: 心豊かに時を過ごす</p> <p><具体例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・公園や広場が整備されている ・中心市街地のイベントに盛り上がりがある ・地域活動の拠点となるコミュニティセンターや福祉センターが発達している

3

Q8 生活行動における主な交通手段について ([] に番号を記入)

生活行動	春～秋	冬
a 通勤や通学など	[]	[]
b 買い物	[]	[]
c 休日の外出	[]	[]

番号を1つ選んで記入

選択肢(交通手段)		
① 自転車(自分で運転)	② 自動車(運転者/運転)	③ 自動二輪車
④ 徒歩	⑤ バス	⑥ タクシー
⑦ その他()		

*番号に○を印付しないで下さい。

次に、帯広市の現状についてお聞きします

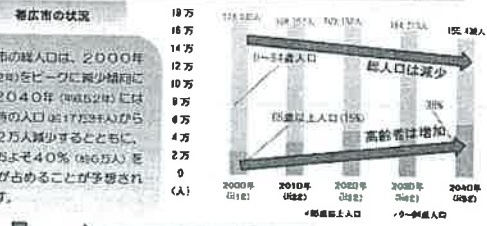
Q9 あなたのお住まい周辺の「良いところ」や「気に入っているところ」を教えてください (該当するものを全てに○)

- ① 空き地や空き家が少ない
- ② 自然環境(川、池、山等)が豊かである
- ③ 美しい景色をまじわることができる
- ④ 治安が良い
- ⑤ 商業やサービスなどの利便性が豊かである
- ⑥ 街並りが整備されており、安心して移動することができる
- ⑦ 公共交通(バス、JR)が発達している
- ⑧ 古い街並みや歴史的な建造物などが残っている
- ⑨ 生活に便利なお店や施設が近くにある
- ⑩ 子どもが安心して遊ぶことのできる場所がある
- ⑪ 高齢者が暮らすことのできる場所がある
- ⑫ 地域活動が盛んである
- ⑬ 近所に学校が多い
- ⑭ その他(具体的に記入)



2

4. 5ページを読んだ上で、Q14(6ページ)をご回答下さい。



人口減少や高齢化による影響

- ～地域発展の停滞～
需要の減少や単価不足により、産業・経済活動が低迷し、雇用の減や市の財政収支にもつなびます。
- ～都市の人口密度の低下～
人口密度が低下することで、利用者が減り、日用品や飲食などの店舗が閉店する恐れがあります。
- ～空き地、空き家の増加～
管理の不十分な空き地や空き家が増加することで、防犯の懸念を招いたり、防犯の面から地域の安全の確保に支障をきたす恐れがあります。
- ～生活を支えるサービスの提供が困難～
人が減ることにより施設が減少し、道路や公園などの整備や様々な行政サービスを提供していくことが困難になります。
- ～高齢者の移動が困難～
高齢化などにより車や自転車を運転することが難しくなり、移動が困難になります。
- 「都市の高齢化」
～老朽化した施設の増加～
人口増加に合わせて整備してきた、道路・下水道など都市の基盤となるインフラの老朽化が進みます。

4

国が推進する都市の将来像

人口減少が進み、まち全体の人口密度が低下していくと、一定の利用者に支えられてきた「病院」「福祉施設」「店舗」「公共交通」などが存続できなくなるのが全国的に危惧されています。

また、生産年齢人口^①が減少することで、収収の減少や財政状況の悪化が懸念される一方で、急速に老朽化していくインフラや公共施設の維持費の増大が全国的な課題となっています。

こうした課題を解決するため、国では医療や福祉などの機能を一定の場所に集め、その周辺の人口密度を維持することで、生活に必要なサービスや地域コミュニティが維持できるコンパクトで効率的なまちづくりを進め、この考えと連動した公共交通のネットワークを形成することを推進しています。

+15歳以上65歳未満の人口

危惧される都市の姿

「まち」が広がっているため、維持管理に多くのコスト（税金）がかかる。

「まち」がコンパクトにまとまっているため、維持管理にかかるコストが少なくなる。

国が目指す都市の姿

機能を集中して交通サービスを充実

高齢エリアへの高齢者・福祉サービスの提供

高齢エリアにおける高齢者の公共交通サービスへの利用促進

公共交通利用への取組の推進

歩行空間の自転車利用環境の整備

自転車専用道路を整備して歩行者・乗り手いもぎるサイクルウェイ

高齢者への「まち」の導入

5

Q16 ご自宅から徒歩や自転車で往ける範囲に必要だと思う施設は、次のうちどれですか（下の選択肢の中から番号を選んで、〔 〕に記入）

↓回答欄↓

1位〔 〕 2位〔 〕 3位〔 〕
※優先順位を明記して、番号を記入して下さい。

選 択 肢

①	食料品や日用品など、日常の買い物をする店舗
②	電気製品や家具などを専門に売っている店舗
③	病院、診療所など
④	老人ホーム、デイサービスなどの高齢者を対象とした施設
⑤	保育園・幼稚園・認定こども園などの子育ての支援を担う施設
⑥	コミュニティセンター、福祉センターなどの地域に開かれた公共施設
⑦	図書館、美術館などの文化施設
⑧	小学校・中学校などの教育施設
⑨	郵便局・旅行などの金融機関
⑩	環境
⑪	公園、広場
⑫	スポーツ施設や運動場
⑬	バス停、駅
⑭	食卓、喫茶店
⑮	その他（具体的に）

最後に、これからのまちづくりを考える上でお願いします
(4、5ページを跳んで、お答え下さい。)

Q14 人口減少や少子高齢化が進む中で、あなたが不安に思うことについて教えてください（2つまでに）

- ① 学校、図書館などの公共・公益施設が統廃合される
- ② 道路や上下水道などの維持・更新に必要な市民一人当たりの費用負担が増加する
- ③ 近隣のスーパーなどが閉店することにより、遠くまで行かなければならなくなる
- ④ 空き家や空き店舗が増え、衛生面や防犯上の懸念が広がる
- ⑤ バスやJRの運行本数や路線が少なくなる
- ⑥ 中心市街地の店舗が減少し、活気がなくなる
- ⑦ その他（具体的に）



Q15 今後、人口減少が進む中で、あなたは、どのような「まち」が効率的で住みやすいと思いますか（1つに）

- ① 上つの特徴に、公共施設や店舗などが集まっている「まち」
 - 特徴 ・維持するコストが1つのため、費用負担の増加が抑えられる。
 - 課題 ・拠点から離れた場所の利便性が低下する。
- ② 下つの特徴に、公共施設や店舗などが集まっている「まち」
 - 特徴 ・徒歩や自転車で行ける範囲に公共施設や店舗などが集まる。
 - 課題 ・高齢者の移動を維持するだけの費用負担が求められる。
- ③ ①、②以外の手法（具体的に記入）

Q17 人口減少が進み人口密度^②の低下が危惧される中、人口密度を高めるための1つの要因となるアパートやマンションなどの共同住宅は、どのような場所にあれば良いと考えますか（2つまでに）

- ※人口密度^①→一定の面積に住む人の数。人口密度が低くなると、人が少ない（スカスカ）の状態になる。
- ① 中心市街地（駅前駅周辺など）
 - ② スーパーやホームセンター、病院の周辺など生活に便利な場所
 - ③ 幹線道路やバス路線の沿道など交通利便性の高い場所
 - ④ 大規模公園や学校などの場所
 - ⑤ 一戸建ての住宅が建ち並ぶ場所
 - ⑥ その他（具体的に）



Q18 あなたは、ご自宅周辺の地域が将来どのような地域になれば良いと考えますか（2つまでに）

- ① 医療・福祉が充実し、安心して暮らせる地域
- ② スーパーなどが身近にあり、買い物が便利な地域
- ③ バスやJRなど公共交通の利便性が高い地域
- ④ 歴史・文化が感じられるおもてなしのある地域
- ⑤ 大きな建物などが少なく、静かな居住環境が育った地域
- ⑥ 自然が多く、静かな地域
- ⑦ 大規模施設や公共施設などが数多く集まっている地域
- ⑧ その他（具体的に記入）



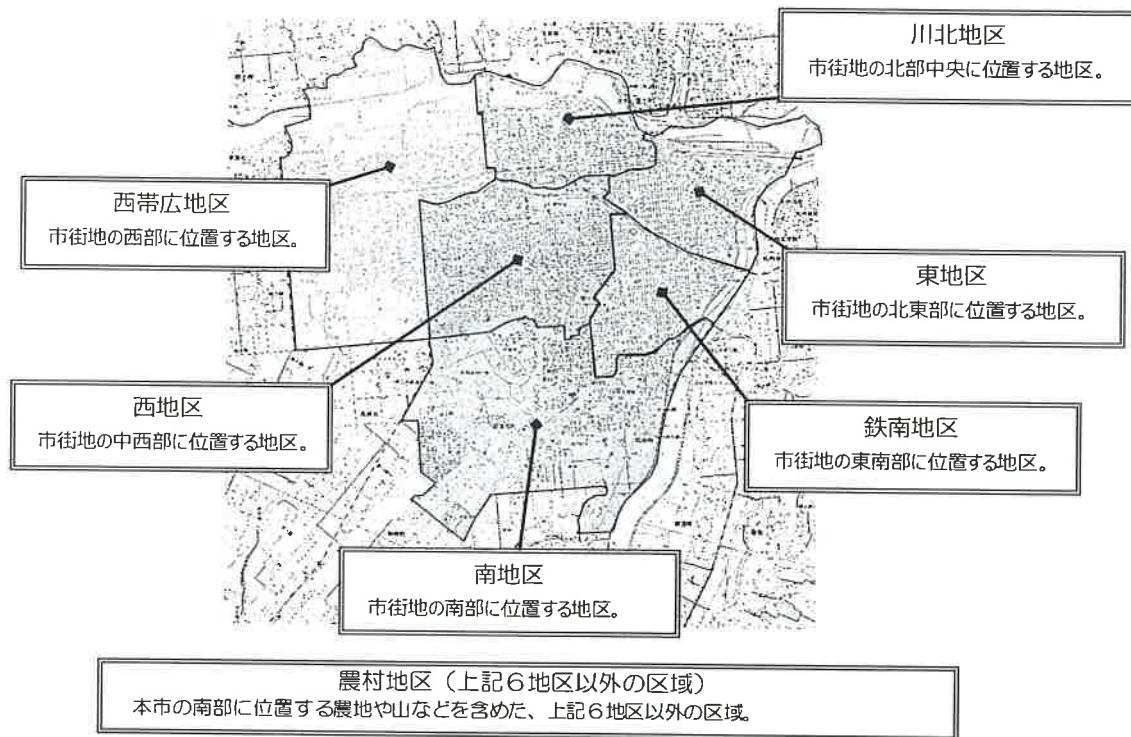
調査にご協力いただきまして、ありがとうございました。

※アンケート調査票は、同封の返信用封筒（切手不要）に入れて、
無記名のまま、7月18日（水）までに郵便ポストに投函して下さい。



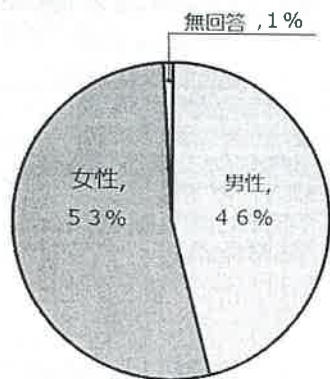
(3) 市民アンケート集計結果

※参考 帯広の7地区



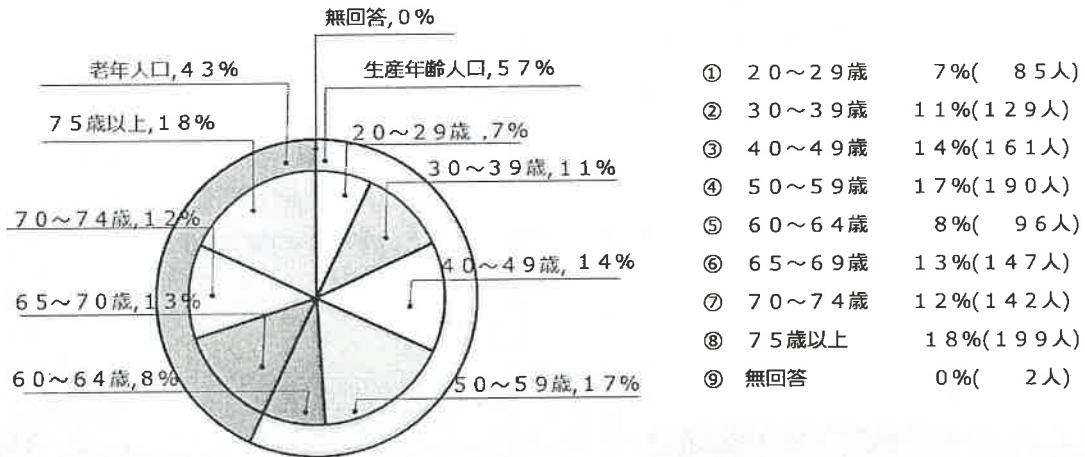
1 ご自身 (アンケート回答者) のことについて

(1) 性別



① 男性	4.6%(528人)
② 女性	5.3%(613人)
③ 無回答	1%(10人)

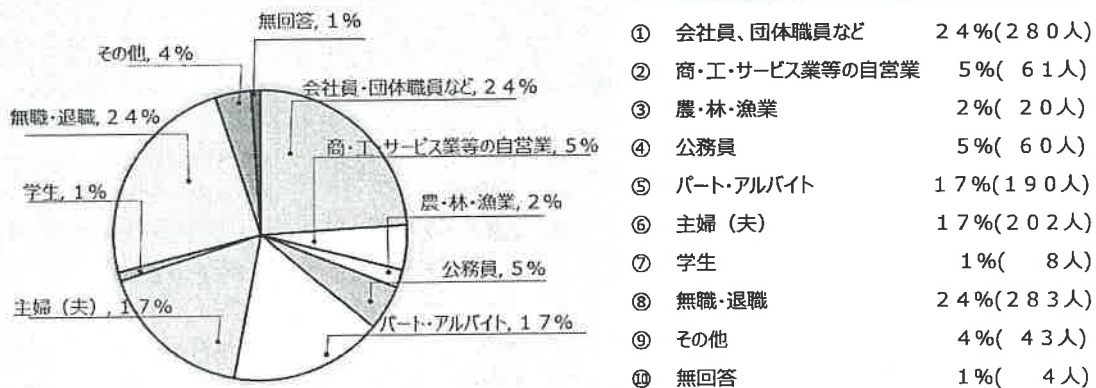
(2) 年齢



※地区別構成

選択項目/構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
20~29歳	5.3%	5.8%	6.7%	8.6%	8.9%	8.5%	8.1%
30~39歳	10.6%	9.9%	11.3%	15.8%	9.5%	10.4%	10.8%
40~49歳	18.1%	14.0%	11.3%	17.8%	14.6%	14.2%	8.1%
50~59歳	18.1%	14.5%	16.9%	14.5%	22.2%	14.2%	16.2%
60~64歳	9.6%	7.6%	9.8%	3.3%	10.8%	6.6%	16.2%
65~69歳	11.7%	14.5%	13.2%	11.2%	13.9%	12.7%	5.4%
70~74歳	8.5%	14.0%	12.9%	9.9%	11.4%	14.6%	10.8%
75歳以上	18.1%	19.8%	17.5%	19.1%	8.2%	18.9%	24.3%

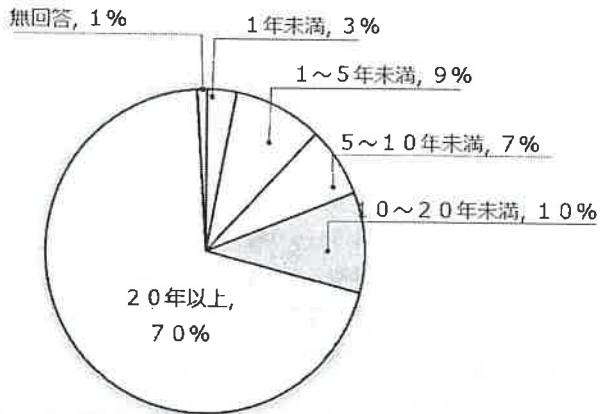
(3) 職業



▶その他の回答の一例

・会社経営、会社役員、医師、医療関係、土木、建築、大工、派遣社員 など

(4) 帯広市での居住年数

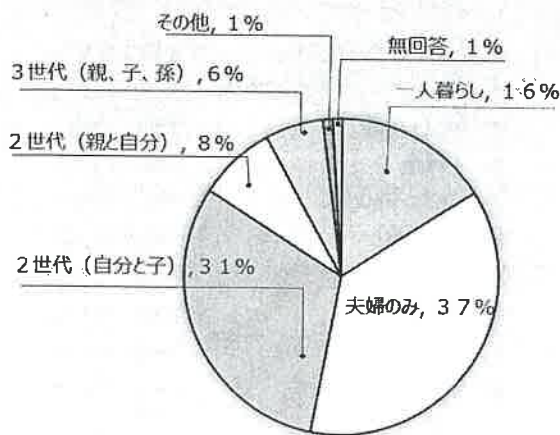


- ① 1年未満 3%(33人)
- ② 1～5年未満 9%(108人)
- ③ 5～10年未満 7%(81人)
- ④ 10年～20年未満 10%(113人)
- ⑤ 20年以上 70%(814人)
- ⑥ 無回答 1%(2人)

※地区別構成

選択項目/構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
1年未満	6.4%	1.7%	2.5%	3.3%	3.2%	1.9%	2位 5.4%
1～5年未満	2位 14.9%	2位 12.8%	3位 7.1%	2位 9.2%	7.0%	3位 10.4%	2位 5.4%
5～10年未満	3位 8.5%	5.8%	3位 7.1%	6.6%	3位 7.6%	8.0%	2.7%
10年～20年未満	7.4%	3位 8.7%	2位 10.7%	2位 9.2%	2位 10.1%	2位 11.3%	2位 5.4%
20年以上	1位 62.8%	1位 70.9%	1位 72.7%	1位 71.7%	1位 71.5%	1位 68.4%	1位 78.4%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	2.7%

(5) 家族構成



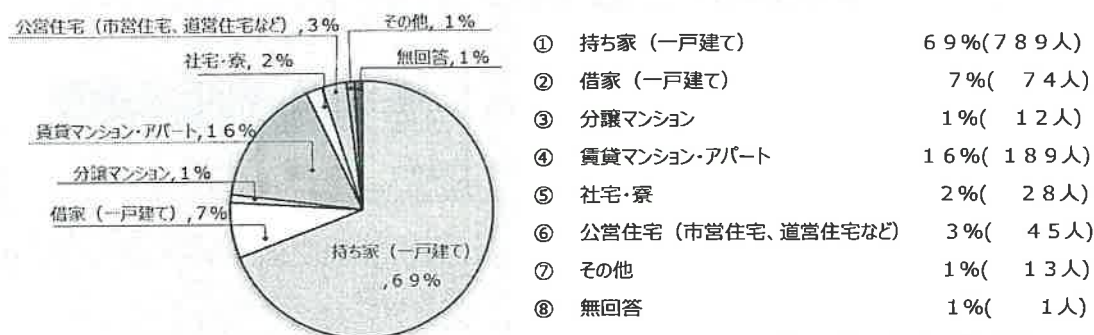
- ① 一人暮らし 16%(180人)
- ② 夫婦のみ 37%(424人)
- ③ 2世代(自分と子) 31%(360人)
- ④ 2世代(親と自分) 8%(95人)
- ⑤ 3世代(親、子、孫) 6%(70人)
- ⑥ その他 1%(15人)
- ⑦ 無回答 1%(7人)

▶その他の回答の一例
・兄弟、姉妹、友人と同居 など

※地区別構成

選択項目/構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
一人暮らし	3位	3位	3位	3位	3位	3位	2.7%
	19.1%	21.5%	16.9%	16.4%	8.9%	14.2%	
夫婦のみ	1位	1位	1位	1位	2位	1位	1位
	35.1%	32.6%	37.4%	34.2%	36.1%	43.4%	32.4%
2世代(自分と子)	2位	2位	2位	2位	1位	2位	2位
	34.0%	32.6%	28.8%	34.2%	38.0%	26.9%	24.3%
2世代(親と自分)	8.5%	5.2%	8.0%	9.9%	3位	9.0%	10.8%
					8.9%		
3世代(親、子、孫)	2.1%	7.0%	7.4%	3.9%	5.1%	4.7%	3位
							21.6%
その他	1.1%	1.2%	0.6%	1.3%	1.3%	1.4%	8.1%
無回答	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	1.9%	0.5%	0.0%

(6) 住まいの形態



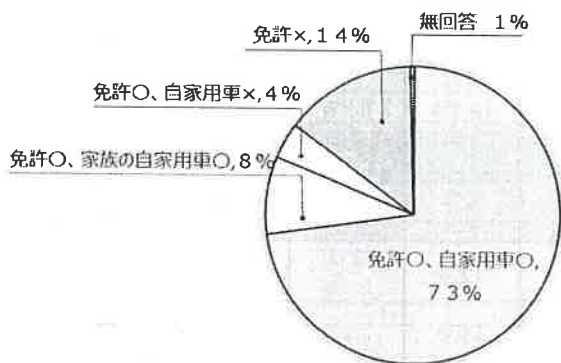
▶ その他の回答の一例

・グループホーム、老人ホーム など

※地区別構成

選択項目/構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
持ち家(一戸建て)	1位	1位	1位	1位	1位	1位	1位
	54.3%	53.5%	70.2%	65.8%	78.5%	76.4%	83.8%
借家(一戸建て)	5.3%	3位	3位	3位	3.2%	3位	2.7%
		11.0%	6.7%	9.2%		3.8%	
分譲マンション	2.1%	5.2%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%
賃貸マンション・アパート	2位	2位	2位	2位	2位	2位	0.0%
	25.5%	23.8%	16.0%	22.4%	10.8%	9.9%	
社宅・寮	3位	0.6%	1.5%	1.3%	1.9%	3位	2位
	6.4%					3.8%	
公営住宅(市営住宅、道営住宅など)	5.3%	4.1%	5.2%	0.0%	3位	3位	0.0%
					5.1%		
その他	1.1%	1.7%	0.3%	0.7%	0.0%	2.4%	5.4%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%

(7) 運転免許及び自家用車の所有について



- ① 免許○、自家用車○ 73%(838人)
- ② 免許○、家族の自家用車○ 8%(97人)
- ③ 免許○、自家用車× 4%(45人)
- ④ 免許× 14%(166人)
- ⑤ 無回答 1%(5人)

※年齢別構成

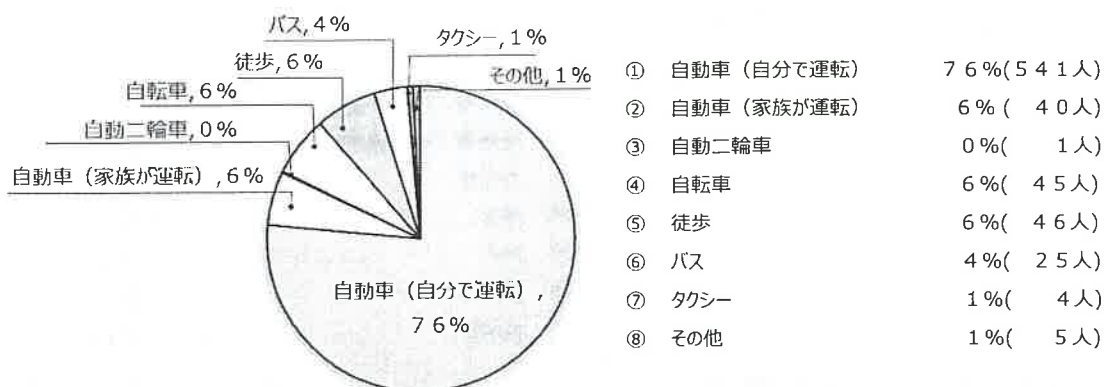
選択項目/構成比	20~29歳	30~39歳	40~49歳	50~59歳	60~64歳	65~69歳	70~74歳	75歳以上
免許○、自家用車○	1位	1位	1位	1位	1位	1位	1位	1位
	71.8%	86.8%	85.7%	86.8%	75.0%	72.1%	57.7%	50.8%
免許○、家族の自家用車○	2位	2位	2位	2位	2位	3位	3位	3位
	14.1%	9.3%	9.9%	5.3%	12.5%	7.5%	10.6%	4.5%
免許○、自家用車×	2.4%	3位	3位	3位	5.2%	5.4%	5.6%	3.5%
		2.3%	2.5%	4.2%				
免許×	3位	1.6%	1.9%	3.7%	3位	2位	2位	2位
	11.8%				7.3%			
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	1.5%

※地区別構成

選択項目/構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
免許○、自家用車○	1位	1位	1位	1位	1位	1位	1位
	68.1%	60.5%	71.8%	75.7%	83.5%	74.5%	83.8%
免許○、家族の自家用車○	3位	3位	3位	3位	2位	3位	3位
	11.7%	12.2%	8.6%	7.9%	7.6%	5.7%	2.7%
免許○、自家用車×	2.1%	7.6%	4.0%	3.9%	0.6%	4.7%	0.0%
免許×	2位	2位	2位	2位	2位	2位	2位
	18.1%	19.8%	15.3%	11.8%	7.6%	14.2%	13.5%
無回答	0.0%	0.0%	0.3%	0.7%	0.6%	0.9%	0.0%

(8) 生活行動における主な交通手段について

○通勤・通学（夏）



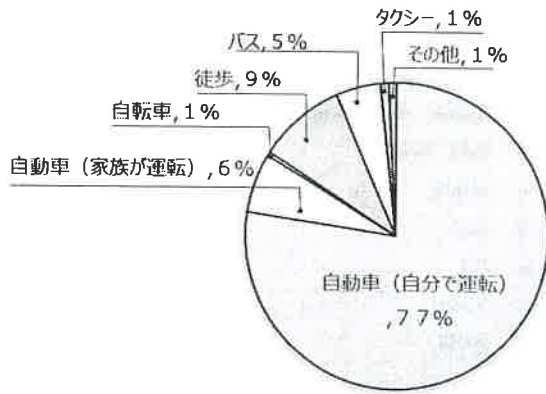
※年齢別構成

選択項目／構成比	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上
自動車（自分で運転）	1位 66.2%	1位 76.3%	1位 84.4%	1位 77.5%	1位 81.5%	1位 78.7%	1位 70.3%	1位 50.0%
自動車（家族が運転）	6.5%	5.1%	3位 3.4%	4.4%	1.5%	2位 12.0%	2位 8.1%	2位 14.3%
自動二輪車	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自転車	2位 10.4%	2位 9.3%	2.0%	2位 6.3%	2位 7.7%	3位 6.7%	5.4%	3.6%
徒歩	2位 10.4%	3位 8.5%	2位 6.8%	2位 6.3%	3位 6.2%	0.0%	2位 8.1%	3.6%
バス	6.5%	0.0%	3位 3.4%	3.8%	3.1%	2.6%	2位 8.1%	7.1%
タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	3位 10.7%
その他	0.0%	0.8%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	10.7%

※地区別構成

選択項目／構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
自動車（自分で運転）	1位 68.3%	1位 67.0%	1位 76.8%	1位 75.8%	1位 83.5%	1位 81.4%	1位 86.4%
自動車（家族が運転）	0.0%	2位 9.4%	4.6%	5.3%	2位 5.5%	2位 7.6%	3位 4.5%
自動二輪車	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自転車	3位 7.9%	5.7%	2位 8.3%	2位 8.4%	3.6%	3位 5.1%	0.0%
徒歩	2位 17.5%	2位 9.4%	3位 5.2%	3位 6.3%	2.8%	3.4%	2位 9.1%
バス	3.2%	7.5%	3.6%	2.1%	3位 4.6%	0.8%	0.0%
タクシー	1.6%	0.0%	0.5%	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	1.5%	1.0%	0.5%	0.0%	0.0%	1.7%	0.0%

○通勤・通学（冬）



- ① 自動車（自分で運転） 77%(544人)
- ② 自動車（家族が運転） 6%(44人)
- ③ 自転車 1%(3人)
- ④ 徒歩 9%(66人)
- ⑤ バス 5%(34人)
- ⑥ タクシー 1%(6人)
- ⑦ その他 1%(6人)

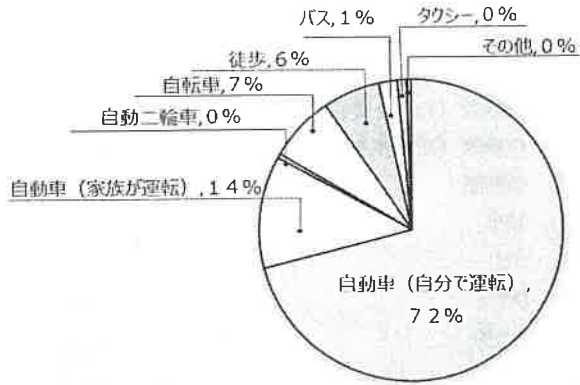
※年齢別構成

選択項目／構成比	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上
自動車（自分で運転）	1位 64.5%	1位 77.8%	1位 86.5%	1位 78.8%	1位 80.0%	1位 81.4%	1位 67.6%	1位 53.3%
自動車（家族が運転）	3位 7.9%	3位 5.1%	2.7%	3位 5.6%	3.1%	2位 11.4%	2位 13.5%	2位 13.3%
自転車	1.3%	0.9%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
徒歩	2位 17.1%	2位 12.8%	2位 6.8%	2位 8.8%	2位 10.8%	2.9%	8.1%	6.7%
バス	3位 7.9%	2.6%	3位 3.4%	5.0%	3位 6.2%	3位 4.3%	3位 10.8%	3.3%
タクシー	1.3%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	2位 13.3%
その他	0.0%	0.9%	0.7%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%

※地区別構成

選択項目／構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
自動車（自分で運転）	1位 68.8%	1位 68.3%	1位 77.9%	1位 76.8%	1位 84.8%	1位 80.7%	1位 90.5%
自動車（家族が運転）	1.6%	3位 10.6%	2位 6.7%	3位 4.2%	3位 4.8%	2位 7.6%	2位 4.8%
自転車	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	1.0%	0.0%	0.0%
徒歩	2位 21.9%	2位 12.5%	2位 6.7%	2位 13.7%	3.8%	3位 6.7%	2位 4.8%
バス	3位 3.1%	7.7%	2位 6.7%	3.2%	2位 5.7%	1.7%	0.0%
タクシー	3位 3.1%	0.0%	0.5%	2.1%	0.0%	0.8%	0.0%
その他	1.6%	1.0%	0.5%	0.0%	0.0%	2.5%	0.0%

○買い物（夏）



- ① 自動車（自分で運転） 72% (743人)
- ② 自動車（家族が運転） 14% (128人)
- ③ 自動二輪車 0% (1人)
- ④ 自転車 7% (73人)
- ⑤ 徒歩 6% (64人)
- ⑥ バス 1% (27人)
- ⑦ タクシー 0% (6人)
- ⑧ その他 0% (3人)

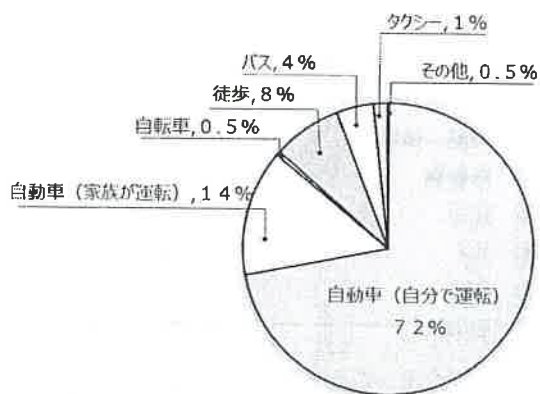
※年齢別構成

選択項目/構成比	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上
自動車（自分で運転）	1位 70.5%	1位 82.8%	1位 87.7%	1位 82.5%	1位 74.4%	1位 69.9%	1位 57.3%	1位 44.2%
自動車（家族が運転）	2位 14.1%	2位 7.4%	3位 3.9%	2位 6.8%	2位 10.0%	2位 15.0%	2位 17.7%	2位 23.7%
自動二輪車	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自転車	3位 7.7%	3位 4.9%	2.6%	4.0%	2位 10.0%	3位 6.8%	3位 12.1%	3位 10.3%
徒歩	6.4%	3位 4.9%	2位 5.2%	3位 5.1%	5.6%	5.3%	8.9%	7.9%
バス	1.3%	0.0%	0.6%	0.6%	0.0%	2.3%	4.0%	9.7%
タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	3.0%
その他	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%

※地区別構成

選択項目/構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
自動車（自分で運転）	1位 69.1%	1位 61.0%	1位 67.5%	1位 74.8%	1位 78.4%	1位 74.9%	1位 83.3%
自動車（家族が運転）	2位 12.4%	2位 14.9%	2位 12.3%	2位 12.6%	2位 11.5%	2位 11.1%	2位 8.3%
自動二輪車	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自転車	3位 8.7%	9.1%	3位 8.9%	3位 6.7%	3位 6.1%	4.0%	0.0%
徒歩	7.4%	3位 10.4%	7.5%	2.2%	3.4%	3位 5.5%	2.8%
バス	1.2%	2.6%	3.1%	3.0%	0.6%	3.0%	3位 5.6%
タクシー	1.2%	1.3%	0.4%	0.7%	0.0%	0.5%	0.0%
その他	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%

○買い物（冬）



- ① 自動車（自分で運転） 72% (743人)
- ② 自動車（家族が運転） 14% (144人)
- ③ 自転車 0% (5人)
- ④ 徒歩 8% (79人)
- ⑤ バス 4% (43人)
- ⑥ タクシー 1% (16人)
- ⑦ その他 0% (6人)

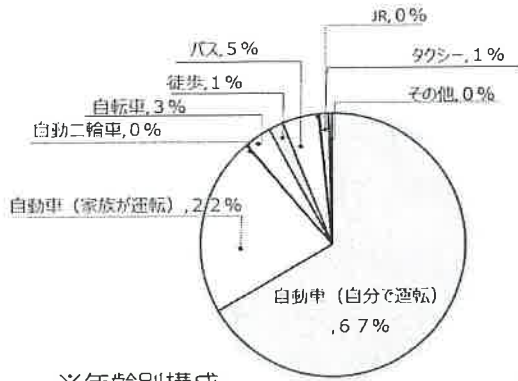
※年齢別構成

選択項目／構成比	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上
自動車（自分で運転）	1位 70.1%	1位 83.6%	1位 89.0%	1位 82.5%	1位 73.9%	1位 68.1%	1位 58.5%	1位 48.1%
自動車（家族が運転）	2位 16.9%	2位 9.8%	2位 5.2%	3位 6.8%	2位 15.9%	2位 18.5%	2位 19.5%	2位 23.1%
自転車	1.3%	0.8%	0.6%	0.6%	0.0%	0.0%	0.8%	0.0%
徒歩	3位 7.8%	3位 4.9%	3位 4.5%	2位 7.9%	3位 10.2%	3位 5.2%	3位 11.9%	10.0%
バス	2.6%	0.8%	0.6%	2.3%	0.0%	3位 5.2%	7.6%	3位 11.9%
タクシー	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.0%	1.7%	5.6%
その他	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%

※地区別構成

選択項目／構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
自動車（自分で運転）	1位 69.6%	1位 62.1%	1位 68.7%	1位 77.6%	1位 80.3%	1位 73.7%	1位 82.4%
自動車（家族が運転）	2位 15.2%	2位 17.0%	2位 14.1%	2位 14.2%	2位 12.9%	2位 11.9%	2位 11.8%
自転車	0.0%	0.7%	0.7%	0.0%	1.4%	0.0%	0.0%
徒歩	3位 12.7%	3位 13.1%	3位 8.2%	3位 3.0%	3位 4.1%	3位 7.7%	0.0%
バス	1.3%	3.9%	6.5%	3位 3.0%	1.4%	4.6%	3位 5.9%
タクシー	1.3%	3.3%	1.7%	2.2%	0.0%	1.0%	0.0%
その他	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%

○休日の外出（夏）



- | | |
|--------------|-------------|
| ① 自動車（自分で運転） | 67.7%(647人) |
| ② 自動車（家族が運転） | 22.2%(213人) |
| ③ 自動二輪車 | 0.0%(1人) |
| ④ 自転車 | 3.0%(32人) |
| ⑤ 徒歩 | 2.0%(18人) |
| ⑥ バス | 5.0%(43人) |
| ⑦ JR | 0.0%(1人) |
| ⑧ タクシー | 0.0%(11人) |
| ⑨ その他 | 1.0%(4人) |

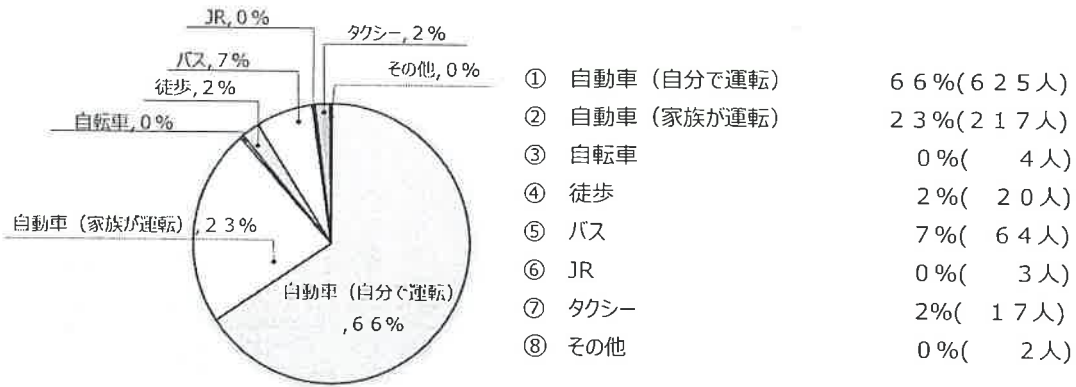
※年齢別構成

選択項目／構成比	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上
自動車（自分で運転）	1位 67.5%	1位 74.0%	1位 80.4%	1位 68.8%	1位 65.2%	1位 73.0%	1位 53.0%	1位 45.6%
自動車（家族が運転）	2位 25.0%	2位 20.3%	2位 15.0%	2位 22.2%	2位 25.8%	2位 19.7%	2位 24.5%	2位 27.2%
自動二輪車	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自転車	3位 5.0%	2.4%	3位 2.0%	3位 4.0%	3位 4.5%	2.4%	2.0%	4.8%
徒歩	1.3%	3位 3.3%	0.6%	1.7%	1.1%	0.8%	3.9%	2.4%
バス	1.2%	0.0%	3位 2.0%	1.7%	2.3%	3位 4.1%	3位 12.7%	3位 12.8%
JR	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%
タクシー	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	2.9%	5.6%
その他	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%

※地区別構成

選択項目／構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
自動車（自分で運転）	1位 63.2%	1位 56.4%	1位 65.4%	1位 69.3%	1位 73.0%	1位 70.1%	1位 74.2%
自動車（家族が運転）	2位 23.7%	2位 25.7%	2位 21.6%	2位 22.0%	2位 21.3%	2位 19.8%	2位 19.4%
自動二輪車	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%
自転車	3位 3.9%	2.9%	4.3%	3位 3.1%	3位 3.6%	2.3%	0.0%
徒歩	3位 3.9%	4.3%	1.8%	1.6%	0.0%	1.1%	0.0%
バス	3位 3.9%	3位 5.7%	3位 6.1%	1.6%	1.4%	3位 5.1%	3位 6.4%
JR	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
タクシー	1.4%	3.6%	0.4%	2.4%	0.0%	0.5%	0.0%
その他	0.0%	0.7%	0.4%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%

○休日の外出（冬）



※年齢別構成

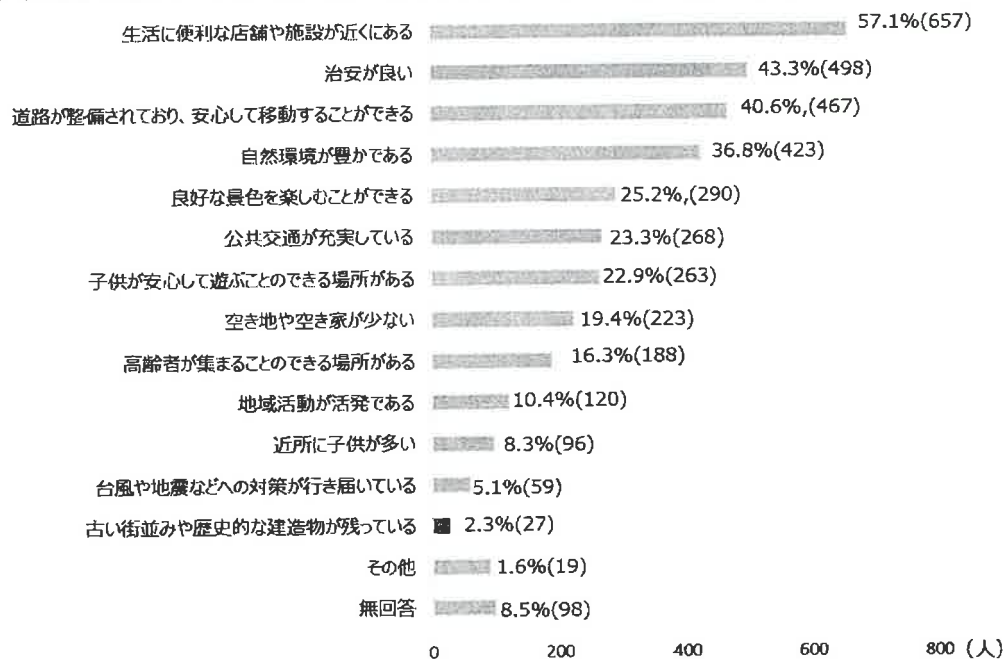
選択項目／構成比	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上
自動車（自分で運転）	1位 63.6%	1位 71.9%	1位 80.4%	1位 70.5%	1位 64.8%	1位 72.0%	1位 46.5%	1位 45.0%
自動車（家族が運転）	2位 28.6%	2位 21.5%	2位 15.7%	2位 22.2%	2位 27.3%	2位 21.3%	2位 28.3%	2位 24.2%
自転車	1.3%	0.8%	0.7%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
徒歩	3位 2.6%	3位 3.3%	0.7%	2.3%	3位 4.5%	0.8%	3.0%	0.8%
バス	3位 2.6%	2.5%	3位 1.3%	3位 4.5%	2.3%	3位 5.9%	3位 14.1%	3位 21.7%
JR	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.8%
タクシー	1.3%	0.0%	0.6%	0.0%	1.1%	0.0%	7.1%	5.8%
その他	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.7%

※地区別構成

選択項目／構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
自動車（自分で運転）	1位 63.2%	1位 54.4%	1位 63.7%	1位 69.5%	1位 73.9%	1位 68.2%	1位 71.0%
自動車（家族が運転）	2位 23.7%	2位 25.7%	2位 22.4%	2位 25.0%	2位 21.8%	2位 20.6%	2位 19.3%
自転車	0.0%	0.7%	0.7%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%
徒歩	3.9%	3.7%	2.2%	0.8%	0.0%	2.9%	0.0%
バス	3位 7.9%	3位 10.3%	3位 9.2%	1.6%	3位 3.6%	3位 5.3%	3位 9.7%
JR	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%
タクシー	1.3%	3.7%	1.8%	3位 3.1%	0.0%	1.2%	0.0%
その他	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%

2 帯広市の現状について

(9) 住まい周辺の「良いところ」「気に入っているところ」【該当するもの全て回答】



▶ その他の回答の一例

・帯広駅が近くて便利、学校が近い、静かて住みやすい、自然環境が良い、食べ物や水がおいしいなど

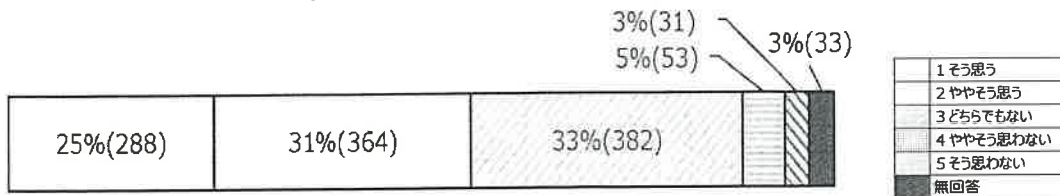
※地区別構成

選択項目/構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
生活に便利な店舗や施設が近くにある	1位 42.6%	1位 68.6%	1位 66.0%	1位 48.7%	1位 62.0%	1位 51.4%	8.1%
治安が良い	3位 35.1%	2位 44.2%	3位 40.2%	2位 38.2%	3位 45.6%	2位 49.1%	2位 64.9%
道路が整備されており、安心して移動することができる	2位 39.4%	3位 42.4%	2位 40.8%	35.5%	2位 46.2%	39.2%	37.8%
自然環境が豊かである	3位 35.1%	28.5%	31.0%	3位 36.2%	34.2%	3位 46.2%	1位 89.2%
良好な景色を楽しむことができる	24.5%	26.2%	20.9%	18.4%	21.5%	32.1%	2位 64.9%
公共交通が充実している	11.7%	27.9%	31.3%	17.8%	27.2%	17.0%	2.7%
子供が安心して遊ぶことのできる場所がある	9.6%	22.1%	25.8%	19.7%	20.3%	30.2%	16.2%
空き地や空き家が少ない	11.7%	19.8%	22.4%	21.1%	23.4%	14.6%	13.5%
高齢者が集まることのできる場所がある	16.0%	15.1%	17.2%	11.2%	16.5%	18.4%	24.3%
地域活動が活発である	7.4%	6.4%	11.7%	9.2%	11.4%	11.3%	21.6%
近所に子供が多い	4.3%	7.0%	8.6%	6.6%	8.2%	12.7%	5.4%
台風や地震などへの対策が行き届いている	4.3%	9.3%	3.1%	5.3%	3.8%	6.6%	2.7%
古い街並みや歴史的な建造物などが残っている	5.3%	3.5%	2.1%	0.7%	1.9%	1.9%	2.7%
その他	2.1%	3.5%	0.9%	0.0%	1.9%	2.4%	0.0%
無回答	11.7%	7.0%	8.0%	11.8%	8.9%	8.0%	0.0%

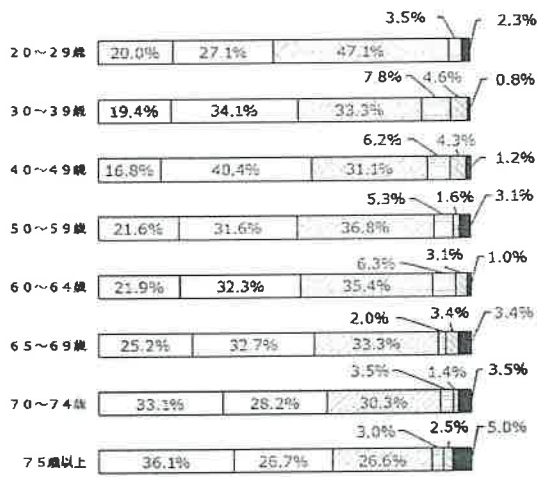
※年齢別構成

選択項目／構成比	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上
生活に便利な店舗や施設が近くにある	1位	1位	1位	1位	1位	2位	1位	1位
	51.8%	56.6%	54.7%	58.4%	58.3%	58.5%	59.9%	56.8%
治安が良い	28.2%	26.4%	3位	2位	3位	1位	1位	3位
			35.4%	38.4%	39.6%	59.2%	59.9%	49.7%
道路が整備されており、安心して移動することができる	3位	23.3%	28.0%	3位	38.5%	3位	3位	2位
	29.4%			36.8%		52.4%	54.2%	52.8%
自然環境が豊かである	2位	2位	2位	36.3%	2位	25.9%	29.6%	37.2%
	47.1%	39.5%	42.2%		41.7%			
良好な景色を楽しむことができる	27.1%	3位 28.7%	24.2%	22.1%	29.2%	22.4%	23.9%	26.6%
公共交通が充実している	15.3%	9.3%	11.2%	17.9%	17.7%	25.9%	36.6%	42.2%
子供が安心して遊ぶことのできる場所がある	15.3%	27.1%	20.5%	13.2%	25.0%	23.8%	30.3%	27.6%
空き地や空き家が少ない	8.2%	7.0%	10.6%	16.3%	19.8%	31.3%	26.8%	27.6%
高齢者が集まることのできる場所がある	7.1%	6.2%	3.1%	11.6%	14.6%	15.6%	26.8%	35.7%
地域活動が活発である	8.2%	6.2%	3.1%	7.9%	10.4%	8.8%	16.2%	19.6%
近所に子供が多い	9.4%	12.4%	13.0%	4.7%	8.3%	10.2%	5.6%	5.0%
台風や地震などへの対策が行き届いている	3.5%	0.8%	4.3%	2.6%	4.2%	6.8%	7.7%	9.0%
古い街並みや歴史的な建造物などが残っている	5.9%	2.3%	1.2%	2.1%	3.1%	2.0%	1.4%	2.0%
その他	0.0%	3.9%	1.2%	2.6%	2.1%	2.0%	1.4%	0.0%
無回答	12.9%	7.0%	8.7%	12.1%	6.3%	5.4%	9.2%	6.5%

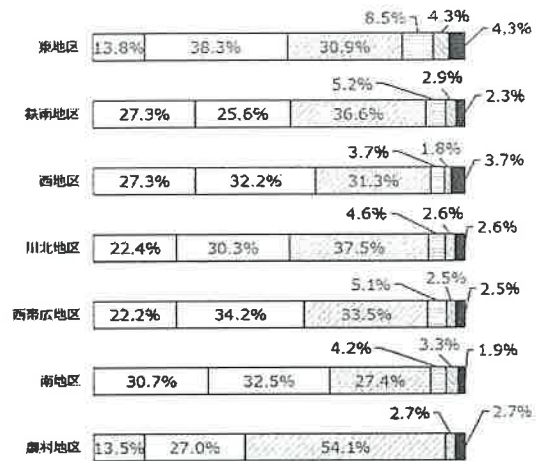
(10)【都市計画の目標ごとの実感度】帯広市は、安心して暮らせる“まち”だと思いますか



※年齢別構成



※地区別構成

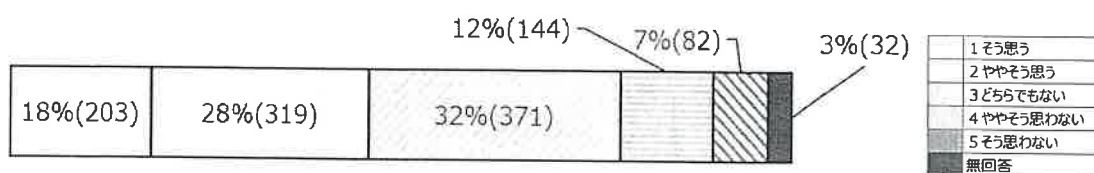


▶ 「ややそう思わない」、「そう思わない」の理由の一例

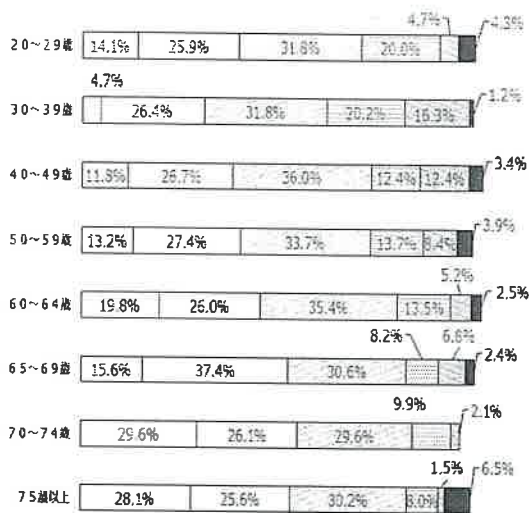
- ・ 冬期間の除雪（車道、歩道）に課題があり、安心してできない。
- ・ 道路に凹凸があるなど、道路状況が良くない。
- ・ 避難所が遠く、歩いて行くのが大変である。
- ・ 災害への対策などに不安がある。
- ・ 小さなスーパーが閉店するなどして、歩いて行ける場所にスーパーがない。
- ・ 住環境が整備されていないと思う。

など

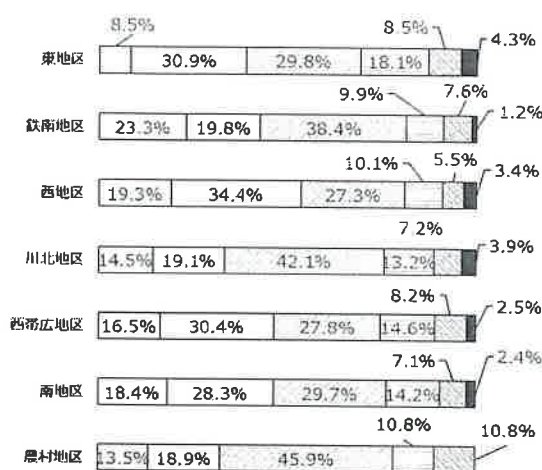
(11)【都市計画の目標ごとの実感度】帯広市は、安全に移動できる“まち”だと思いますか



※年齢別構成



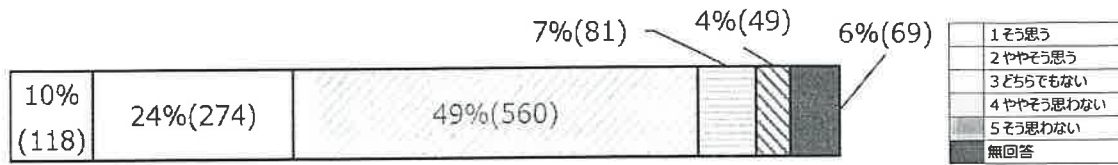
※地区別構成



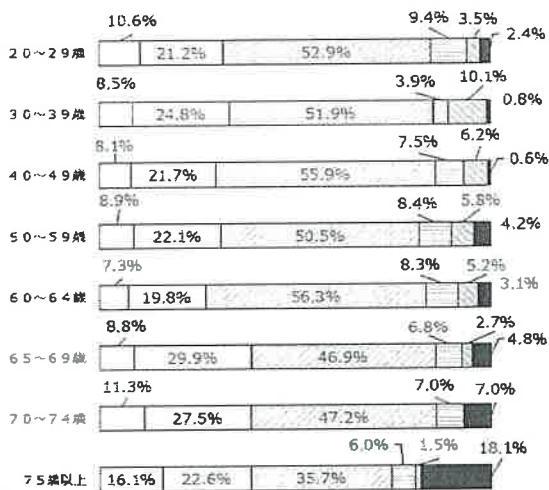
▶ 「ややそう思わない」、「そう思わない」の理由の一例

- ・交通量が多く、車の速度も速いため、危険を感じることもある。
- ・自転車の専用道路の整備がされていないため、危険である。
- ・冬期間の除雪、排雪状況が悪く（遅い、雑など）、道路、歩道の状況が悪く、不安がある。
- ・通学路の除雪対応が悪い。
- ・道路に凹凸があるなど、整備状況が悪い。
- ・街路樹の管理状況が悪く、歩行者用信号機や歩行者などが見えない場所が多くある。
- ・道路脇の植栽や草などが生い茂り、歩行者や車の通行の妨げになっている場所が多くある。
- ・通学路に歩道が狭いところや歩道がないところがあり、危険である。
- ・車の交通量が多い場所にもかかわらず、歩道が整備されていない場所が多いため、危険である。
- ・道路標識がないのに右折専用レーンであるなど、走り慣れていないとわからない道が多く存在する。
- ・公共交通が充実していない、利便性が悪い。そのため、自動車がないと移動できないため、不便である。
- ・バスの路線やバス停が少ない。
- ・バスの運行本数が少ない。運行時間の幅が狭い。

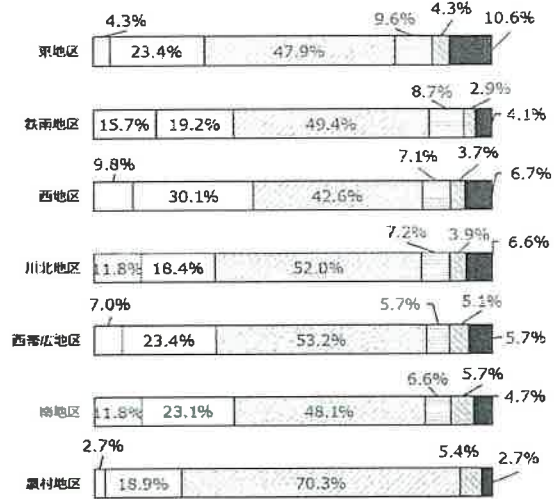
(12)【都市計画の目標ごとの実感度】帯広市は、快適に働くことができる“まち”だと思いますか



※年齢別構成



※地区別構成

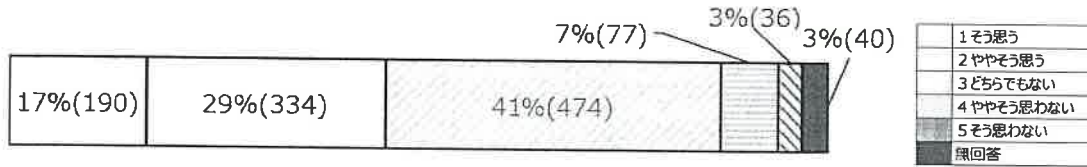


▶ 「ややそう思わない」、「そう思わない」の理由の一例

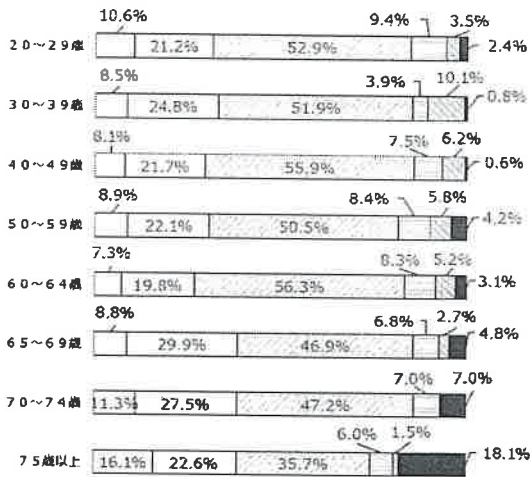
- ・働く企業や工場が少なく、仕事が少ない。希望する職種の求人が少ない。
- ・若者が希望を持って働ける職場が少ない。
- ・雪の影響で、通勤や業務上の移動など、仕事に支障をきたすことがある。
- ・大きな企業が少ない。
- ・公共交通が不便であり、車がないと仕事をするのに不便である。

など

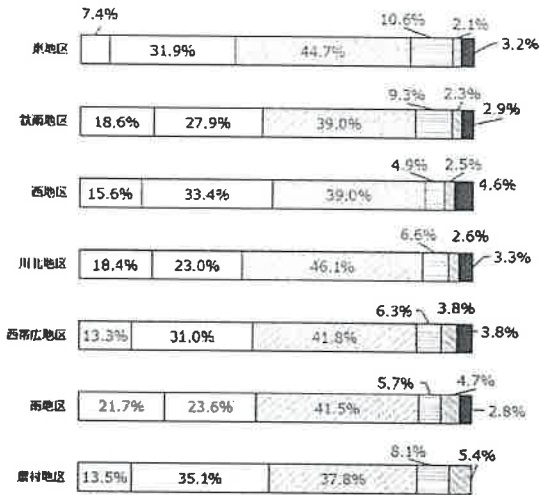
(13)【都市計画の目標ごとの実感度】帯広市は、心豊かに生活ができる“まち”だと思いますか



※年齢別構成



※地区別構成

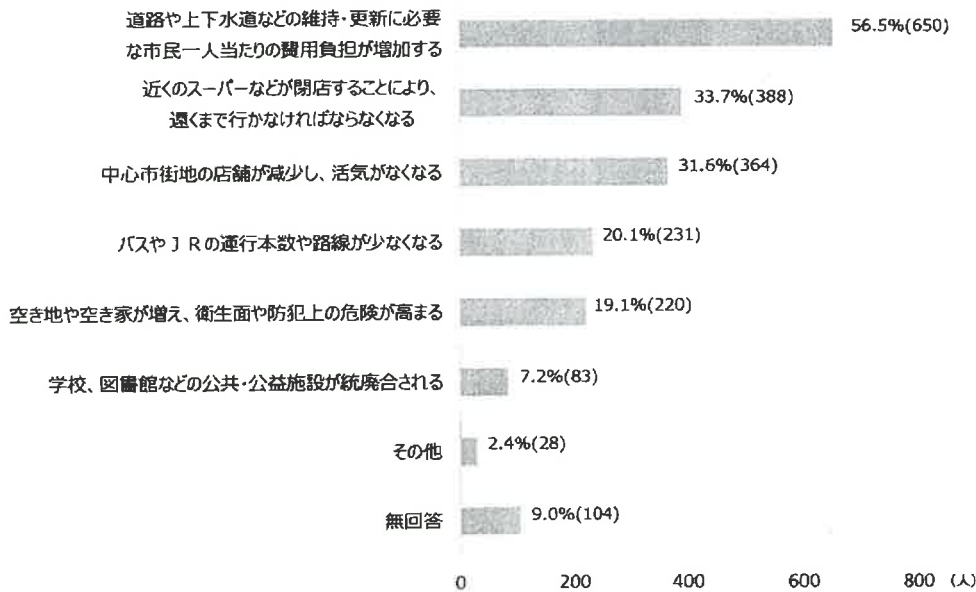


▶ 「ややそう思わない」、「そう思わない」の理由の一例

- ・ 中心市街地のイベントや賑わいが乏しい。
 - ・ 中心部で買い物をするところが少ない。また、魅力が乏しい。
 - ・ 古い公園や整備されていない公園がある。
 - ・ 公園が少ない。近くにない。
 - ・ 子供の遊べる遊具のある公園が少ない。また、公園以外にも子供が遊べる場所が少ない。
 - ・ コミセンや福祉センターなどの老朽化が生じている。
- など

3 これからのまちづくりについて

(14) 人口減少や少子高齢化が進むことについて、不安に思うことについて【2つまで回答】



▶ その他の回答の一例

- ・人材不足により、様々なものが維持できなくなる。(企業、病院、介護、サービスなど)
 - ・高齢者の年金に対する面に不安がある。
 - ・税金、保険料などの負担が増えることへの不安がある。
 - ・町内会の維持ができなくなる不安がある。
- など

※年齢別構成

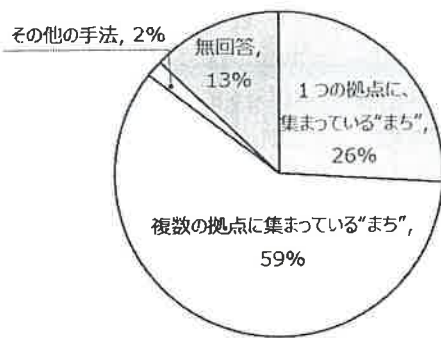
選択項目／構成比	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上
道路や上下水道などの維持・更新に必要な市民一人当たりの費用負担が増加する	1位 56.5%	1位 54.3%	1位 63.4%	1位 63.2%	1位 56.3%	1位 55.8%	1位 57.0%	1位 46.7%
近くのスーパーなどが閉店することにより、遠くまで行かなければならなくなる	3位 29.4%	2位 28.7%	3位 24.2%	3位 29.5%	2位 34.4%	2位 36.7%	2位 35.2%	1位 46.7%
中心市街地の店舗が減少し、活気がなくなる	2位 32.9%	3位 24.0%	2位 31.7%	2位 37.4%	3位 29.2%	3位 35.4%	3位 28.9%	3位 30.7%
バスやJRの運行本数や路線が少なくなる	22.4%	22.5%	20.5%	20.0%	26.0%	14.3%	16.9%	21.1%
空き地や空き家が増え、衛生面や防犯上の危険が高まる	11.8%	13.2%	11.8%	19.5%	17.7%	23.1%	31.0%	21.1%
学校、図書館などの公共・公益施設が統廃合される	11.8%	17.1%	9.9%	4.7%	3.1%	6.1%	4.2%	4.0%
その他	2.4%	3.1%	5.0%	3.2%	2.1%	0.0%	0.0%	3.0%
無回答	10.6%	12.4%	10.6%	4.7%	11.5%	8.2%	8.5%	8.5%

※地区別構成

選択項目／構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
道路や上下水道などの維持・更新に必要な 市民一人当たりの費用負担が増加する	1位 25.6%	1位 31.1%	1位 34.0%	1位 33.6%	1位 28.4%	1位 31.4%	1位 29.9%
近くのスーパーなどが閉店することにより、 遠くまで行かなければならなくなる	3位 15.7%	2位 22.3%	2位 17.9%	3位 14.8%	3位 14.9%	2位 23.0%	2位 25.4%
中心市街地の店舗が減少し、活気がなくなる	2位 25.0%	3位 20.7%	3位 16.6%	2位 18.8%	2位 17.4%	3位 13.9%	3位 10.4%
バスやJRの運行本数や路線が少なくなる	11.6%	8.1%	10.8%	11.8%	11.7%	13.6%	9.0%
空き地や空き家が増え、 衛生面や防犯上の危険が高まる	12.8%	9.4%	10.4%	9.6%	12.4%	9.4%	16.4%
学校、図書館などの公共・公益施設が 統廃合される	2.9%	2.6%	4.1%	4.1%	7.8%	3.1%	1.5%
その他	2.9%	1.0%	1.2%	0.7%	1.8%	1.6%	0.0%
無回答	3.5%	4.9%	5.0%	6.6%	5.7%	3.9%	7.5%

1 現状の状況
2 基本理念と
3 分野別方針
4 実現に向けて
資料

(15) 人口減少が進む中での効率的で住みやすい“まち”について



- ① 1つの拠点に集まっている“まち” 26% (299人)
- ② 複数の拠点に集まっている“まち” 59% (685人)
- ③ その他の手法 2% (19人)
- ④ 無回答 13% (148人)

▶ その他の回答の一例

- ・現状、既に空洞化している場所にこだわる必要はないと思う。今更、中心部を活性化するよりも、現在人が多く住んでいる地域を活性化したらよいのではないか。
 - ・公共施設、店舗の内容によって、1つにまとめられるものと複数の拠点に分けるものを区分けして欲しい。
 - ・旭川なら旭山動物園、小樽なら水族館など、魅力ある場所を作る。帯広市に住みたいと思えるようなものを考えて欲しい。
 - ・十勝の各町村の統廃合によるスリム化や小中学校の統廃合など。
 - ・拠点に集まっている街ではなく、碁盤の目状の道路や放射状などの線的なまちづくりの方が個性のある住みやすい街になるのではないか。
- など

※年齢別構成

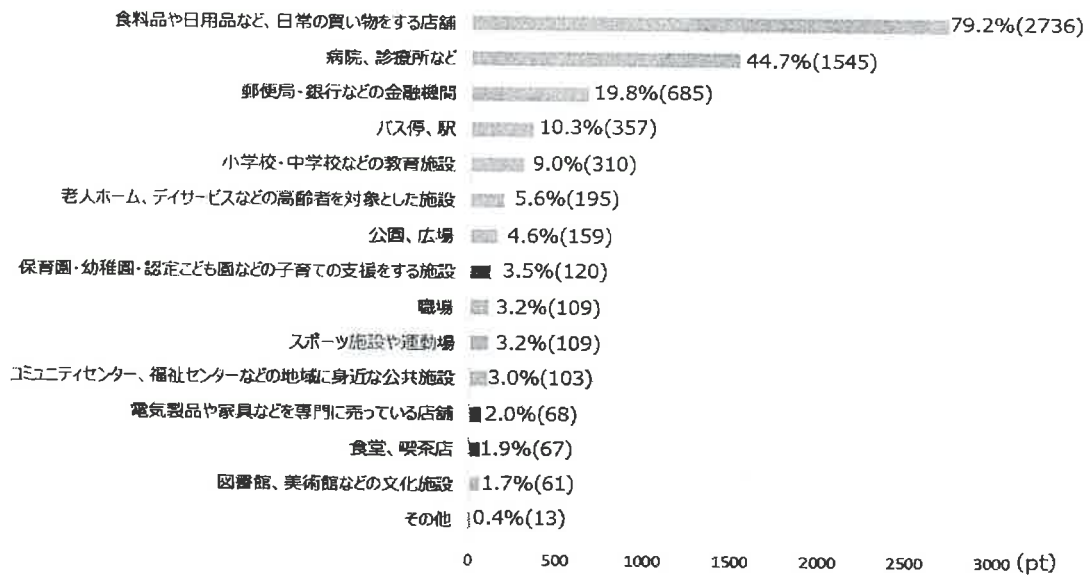
選択項目/構成比	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上
1つの拠点に、公共施設や店舗などが集まっている“まち”	32.8%	31.4%	30.9%	26.8%	31.5%	28.7%	27.6%	31.1%
複数の拠点に、公共施設や店舗などが集まっている“まち”	67.2%	65.3%	66.4%	71.4%	66.3%	69.8%	70.7%	67.7%
その他の手法	0.0%	3.3%	2.7%	2.0%	2.2%	1.5%	1.7%	1.2%

※地区別構成

選択項目/構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
1つの拠点に、公共施設や店舗などが集まっている“まち”	34.6%	37.1%	27.1%	33.3%	28.1%	25.1%	28.1%
複数の拠点に、公共施設や店舗などが集まっている“まち”	63.0%	59.6%	71.5%	66.7%	71.2%	72.7%	62.5%
その他の手法	2.4%	3.3%	1.4%	0.0%	0.7%	2.2%	9.4%

(16) 自宅から徒歩や自転車でいける範囲に必要なと思う施設について

【1位、2位、3位を回答】



※この項目は、1位から3位を選択する設問のため、1位→3点、2位→2点、3位→1点として合計ポイントを算出し、集計しています。

▶ その他の回答の一例

・ネットカフェ、アミューズメント、避難場所、コンビニエンスストア など

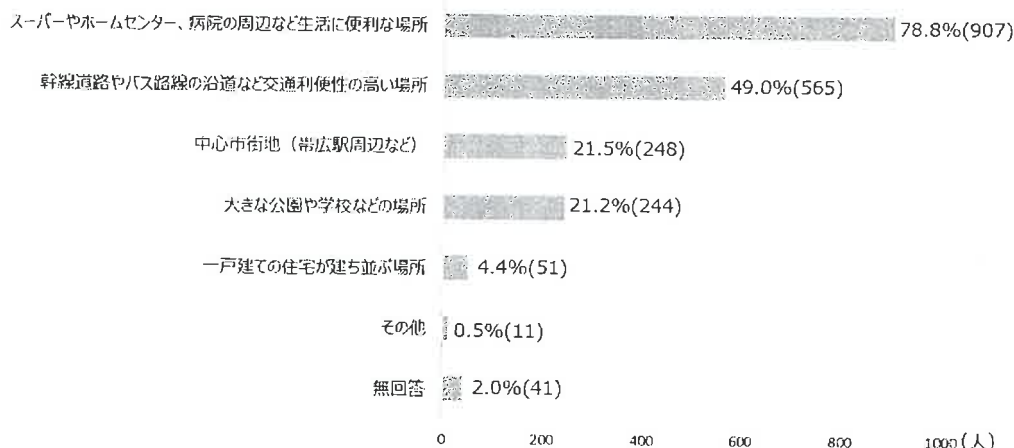
※年齢別構成

選択項目/構成比	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上
食料品や日用品など、日常の買い物をする店舗	1位	1位	1位	1位	1位	1位	1位	1位
	41.8%	38.5%	41.1%	40.5%	42.0%	43.3%	40.6%	42.1%
病院、診療所など	2位	2位	2位	2位	2位	2位	2位	2位
	19.0%	16.2%	19.7%	23.7%	25.0%	25.2%	26.9%	27.8%
郵便局・銀行などの金融機関	3位	5.6%	8.7%	3位	3位	3位	3位	3位
	7.5%			12.2%	12.1%	12.7%	10.2%	11.7%
バス停、駅	6.5%	5.7%	7.3%	7.1%	4.6%	4.2%	4.8%	2.8%
小学校・中学校などの教育施設	5.9%	3位	3位	4.4%	2.3%	1.3%	1.1%	1.5%
		12.8%	9.0%					
老人ホーム、デイサービスなどの高齢者を対象とした施設	0.6%	0.5%	0.5%	1.7%	2.3%	3.1%	5.5%	7.4%
公園、広場	3.9%	5.0%	3.9%	1.6%	2.0%	1.4%	1.3%	1.2%
保育園・幼稚園・認定こども園などの子育ての支援をする施設	5.1%	5.3%	1.2%	1.0%	1.4%	1.2%	1.1%	0.6%
職場	2.6%	3.7%	2.5%	2.8%	0.9%	0.5%	0.0%	0.4%
スポーツ施設や運動場	2.0%	1.7%	1.4%	1.2%	2.7%	2.1%	2.3%	0.7%
コミュニティセンター、福祉センターなどの地域に身近な公共施設	0.6%	0.8%	1.4%	1.5%	1.1%	1.9%	2.8%	1.6%
電気製品や家具などを専門に売っている店舗	2.3%	1.1%	0.7%	0.9%	0.4%	1.4%	1.7%	0.4%
食堂、喫茶店	1.2%	2.0%	1.3%	0.3%	0.9%	1.2%	1.1%	0.6%
図書館、美術館などの文化施設	0.8%	0.7%	1.0%	0.8%	2.0%	0.5%	0.6%	1.2%
その他	0.2%	0.4%	0.3%	0.3%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%

※地区別構成

選択項目/構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
食料品や日用品など、日常の買い物をする店舗	1位	1位	1位	1位	1位	1位	1位
	39.5%	41.5%	41.4%	40.1%	39.9%	44.5%	34.3%
病院、診療所など	2位	2位	2位	2位	2位	2位	2位
	24.5%	25.7%	24.5%	20.8%	24.0%	20.7%	20.3%
郵便局・銀行などの金融機関	3位	3位	3位	3位	3位	3位	7.7%
	9.0%	11.8%	9.6%	11.4%	10.1%	10.7%	
バス停、駅	6.1%	4.4%	5.0%	7.5%	4.9%	5.3%	4.8%
小学校・中学校などの教育施設	5.7%	3.8%	4.8%	4.5%	5.2%	4.1%	6.8%
老人ホーム、デイサービスなどの高齢者を対象とした施設	2.4%	2.3%	3.0%	2.8%	2.9%	2.9%	3位 8.2%
公園、広場	2.8%	2.6%	2.2%	2.9%	2.6%	1.8%	2.4%
保育園・幼稚園・認定こども園などの子育ての支援をする施設	1.7%	1.3%	2.5%	0.8%	2.0%	1.4%	3.9%
職場	2.4%	1.7%	1.8%	1.9%	1.1%	1.2%	1.9%
スポーツ施設や運動場	0.6%	1.2%	1.5%	2.2%	1.8%	2.4%	0.0%
コミュニティセンター、福祉センターなどの地域に身近な公共施設	1.7%	1.4%	1.5%	0.8%	2.1%	1.4%	3.4%
電気製品や家具などを専門に売っている店舗	0.5%	0.3%	0.7%	1.5%	1.1%	1.7%	2.4%
食堂、喫茶店	0.7%	0.4%	0.6%	1.5%	1.0%	1.5%	3.9%
図書館、美術館などの文化施設	1.1%	1.4%	0.9%	1.2%	1.0%	0.3%	0.0%
その他	1.3%	0.1%	0.0%	0.1%	0.3%	0.1%	0.0%

(17) 人口密度の低下が推測される中、人口密度を高める要因となる共同住宅は
どのような場所にあれば良いと考えますか【2つまで回答】



▶その他の回答の一例

- ・銀行の近く、子供達が安心して遊べる広場の近く、人口減少している地域 など

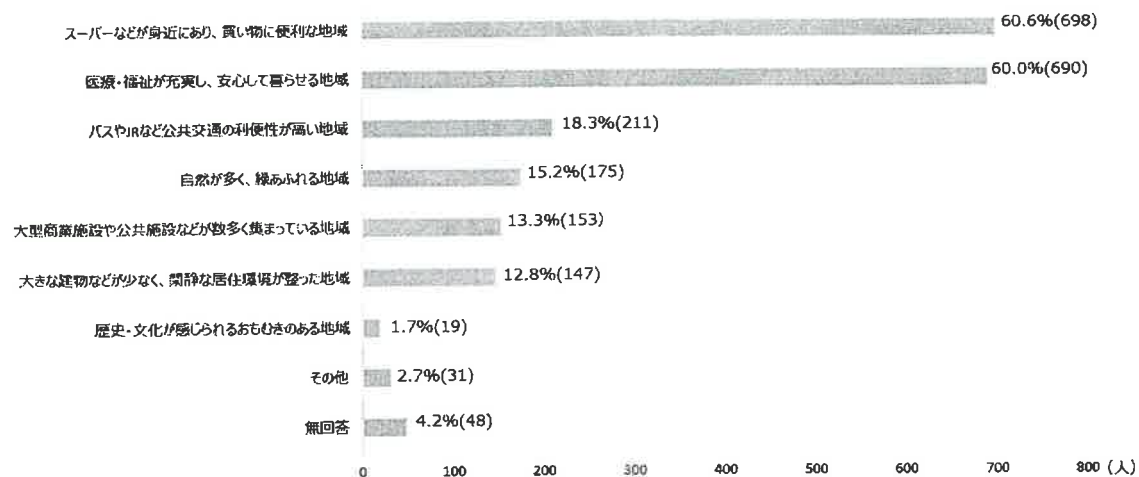
※年齢別構成

選択項目/構成比	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上
スーパーやホームセンター、 病院の周辺など生活に便利な場所	1位	1位	1位	1位	1位	1位	1位	1位
	77.6%	79.8%	78.3%	78.4%	80.2%	58.0%	84.5%	82.9%
幹線道路やバス路線の沿道など 交通利便性の高い場所	2位	2位	2位	2位	2位	2位	2位	2位
	43.5%	37.2%	49.1%	54.2%	57.3%	45.6%	57.0%	47.7%
中心市街地 (帯広駅周辺など)	3位	22.5%	24.2%	18.4%	3位	3位	13.4%	3位
	25.9%				24.0%	21.1%		24.6%
大きな公園や学校などの場所	24.7%	3位	3位	3位	17.7%	20.4%	3位	11.6%
		31.8%	24.9%	24.2%			18.3%	
一戸建ての住宅が建ち並ぶ場所	3.5%	3.9%	2.5%	5.3%	1.0%	5.4%	5.3%	5.5%
その他	0.6%	0.0%	0.6%	1.1%	2.1%	2.0%	0.7%	0.5%
無回答	0.6%	1.6%	1.9%	1.1%	0.0%	8.2%	4.2%	7.0%

※地区別構成

選択項目/構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
スーパーやホームセンター、 病院の周辺など生活に便利な場所	1位	1位	1位	1位	1位	1位	1位
	74.5%	76.2%	81.6%	77.6%	78.5%	77.8%	89.2%
幹線道路やバス路線の沿道など 交通利便性の高い場所	2位	2位	2位	2位	2位	2位	2位
	38.3%	44.8%	54.9%	52.0%	47.5%	49.1%	40.5%
中心市街地 (帯広駅周辺など)	3位	3位	3位	15.8%	15.8%	3位	3位
	27.7%	32.6%	18.4%			22.6%	24.3%
大きな公園や学校などの場所	22.3%	20.9%	18.1%	3位	3位	21.2%	3位
				19.7%	27.8%		24.3%
一戸建ての住宅が建ち並ぶ場所	3.2%	2.3%	2.8%	8.6%	4.4%	6.6%	2.7%
その他	5.3%	0.6%	0.6%	0.0%	0.6%	0.5%	2.7%
無回答	4.3%	5.2%	2.8%	3.9%	3.8%	3.3%	0.0%

(18) 自宅周辺の地域が将来どのようになれば良いと思いますか【該当するもの全て回答】



▶ その他の回答の一例

- ・ 釧路にもあるようなショッピングモールや雨の日に子供が遊びに行けるような無料の遊び場があれば良い。
- ・ 子供からお年寄りまでみんなが安心して楽しめる場所があれば良い。
- ・ 帯広市に住んでいて良かったと思えるような場所があれば良い。
- ・ 除雪が充実し、高齢でも安心して暮らせる地域。
- ・ 道路の維持や管理が充実した地域。

※年齢別構成

選択項目/構成比	20~29歳	30~39歳	40~49歳	50~59歳	60~64歳	65~69歳	70~74歳	75歳以上
スーパーなどが身近にあり、買い物に便利な地域	1位 63.5%	1位 57.4%	1位 59.6%	1位 58.4%	1位 64.6%	1位 59.9%	1位 62.7%	1位 62.3%
医療・福祉が充実し、安心して暮らせる地域	2位 55.3%	2位 44.2%	2位 49.1%	2位 62.1%	2位 63.5%	2位 59.9%	2位 68.3%	2位 71.9%
バスやJRなど公共交通の利便性が高い地域	18.8%	19.4%	3位 23.6%	3位 21.6%	3位 16.7%	3位 15.6%	13.4%	3位 16.6%
自然が多く、緑あふれる地域	17.6%	21.7%	21.1%	13.7%	13.5%	12.2%	3位 16.2%	9.0%
大型商業施設や公共施設などが数多く集まっている地域	3位 20.0%	3位 24.0%	15.5%	11.1%	8.3%	12.9%	9.9%	9.0%
大きな建物などが少なく、閑静な居住環境が整った地域	9.4%	10.9%	15.5%	12.6%	15.6%	3位 15.6%	15.5%	8.0%
歴史・文化が感じられるおもむきのある地域	0.0%	2.3%	0.6%	2.1%	1.0%	0.7%	1.4%	3.5%
その他	4.7%	4.7%	2.5%	3.7%	4.2%	2.0%	1.4%	0.5%
無回答	2.4%	4.7%	1.9%	3.2%	1.0%	5.4%	3.5%	7.5%

※地区別構成

選択項目／構成比	東地区	鉄南地区	西地区	川北地区	西帯広地区	南地区	農村地区
スーパーなどが身近にあり、買い物に便利な地域	1位	2位	2位	2位	1位	1位	1位
	60.6%	58.1%	61.3%	55.9%	60.8%	66.5%	51.4%
医療・福祉が充実し、安心して暮らせる地域	2位	1位	1位	1位	2位	2位	1位
	59.6%	61.6%	64.1%	56.6%	57.6%	57.5%	54.1%
バスやJRなど公共交通の利便性が高い地域	18.1%	3位	3位	3位	3位	16.0%	16.2%
		15.7%	21.2%	19.7%	17.7%		
自然が多く、緑あふれる地域	12.8%	13.4%	11.3%	14.5%	15.2%	3位	3位
						21.2%	32.4%
大型商業施設や公共施設などが数多く集まっている地域	3位	15.1%	10.1%	14.5%	13.9%	13.7%	2.7%
	21.3%						
大きな建物などが少なく、閑静な居住環境が整った地域	6.4%	11.6%	14.1%	18.4%	13.9%	9.4%	13.5%
歴史・文化が感じられるおもむきのある地域	0.0%	3.5%	2.1%	2.0%	0.6%	0.9%	0.0%
その他	3.2%	5.2%	1.2%	0.0%	3.8%	3.3%	5.4%
無回答	5.3%	4.7%	4.3%	3.3%	4.4%	2.8%	8.1%

4) 市民意見帯広市都市計画に関するアンケート

【高校生アンケート】

(1) 高校生アンケート調査概要

1 調査の目的

次期帯広市都市計画マスタープランの基礎資料とするため、これからのまちづくりの主役となる高校生の皆様の意見や考えを参考とさせていただくために実施しました。

2 アンケートの内容

【ご自身のこと（4問）】、【帯広市の現状（2問）】、【これからのまちづくり（8問）】の三部構成としました。

※次ページ参照

3 対象者

- (1) 対象高校：帯広市内の高校8校を対象
- (2) 対象者：高校2年生（各高校1クラス）
- (3) 調査方法：各高校へ依頼し、後日回収

4 調査期間

平成30年7月9日～平成30年7月23日

5 回収結果

315人

(2) 回答用紙

まちづくりに関するアンケート（高校生版）

ご自身のことについてお答えします

Q1 性別（1つに○）

- ① 男性 ② 女性



アンケート用紙に
番号、記入して下さい。
※名前を書かないで下さい。

Q2 現在、住んでいる場所について（1つに○、住所（市町村）を記入）

- ① 帯広市外（注）
② 帯広市内（注）
③ 帯広市に住んでいない（市町村を記入して下さい）

Q3 春から秋の主な通学手段について（2つまでに○）

- ① 徒歩 ② 自転車 ③ バス ④ JR ⑤ 自家用車による送迎
⑥ 自転車（格別ある） ⑦ その他（ ）



Q4 冬（雪）の主な通学手段について（2つまでに○）

- ① 徒歩 ② 自転車 ③ バス ④ JR ⑤ 自家用車による送迎
⑥ 自転車（格別ある） ⑦ その他（ ）



帯広市についてどのように感じていますか

Q5 帯広市を知らない人口「おびひろの魅力」を伝えたら、次のうちのどれですか（該当するものを全てに○）

- ① 自然環境が豊か（山、川、野生動物など） ② 森（樹木の森）に囲まれている
③ ゆとりあるお祭りやイベントがある ④ 街歩きが楽しい
⑤ 気象がよく、移動しやすい ⑥ 食文化がおいしい
⑦ おまつりなどの楽しいイベントがある ⑧ 商店が繁華の街並みに囲まれている
⑨ 街中に大きな公園・広場や緑地がある ⑩ ちよろど良い環境の産物や「まち」
⑪ 街中に大人気の飲食・店舗や施設がある ⑫ 気候が良く、過ごしやすい
⑬ その他（自由に記入）

※ 該当しない、ほとんど魅力を感じない、1つも当てはまるものがない。

Q8 では、なぜと答えた方は、その理由を教えてください（該当するものを全てに○）
【回答欄は、Q11へ進んで下さい。】

- ① 気候が好み、暑くないから ② 雪が、夏人が多くいるから
③ 自然環境や景観が美しいから ④ 街歩きが楽しいから
⑤ 文化や音楽・歴史が好きだから ⑤ 気象がよく、移動しやすいから
⑥ ちよろど良い環境の「まち」だから ⑥ 買い物などに便利だから
⑦ 気候が良く、過ごしやすいから ⑦ その他（下の欄に自由に記入）

※ 理由がわからないから、自然環境がわからないから、ライフスタイルが合わないから、

Q10 Q8で3と答えた方は、その理由を教えてください（該当するものを全てに○）
【回答欄は、Q11へ進んで下さい。】

- ① 希望する通学手段がないから ② 駅に近い場所（会社など）が少ないから
③ 寒い冬などに不便だから ③ バスやJRなどの公共交通が不便だから
④ 商業施設など送迎場所が少ないから ④ 歩かずに歩きたいから
⑤ 自宅暮らしを希望しているから ⑤ その他（下の欄に自由に記入）

※ 送迎なしを希望しているから、乗車できないから、町が広すぎて不便だから

Q11 帯広市の今後のまちづくりを考える上で、特に重要だと思うものを教えてください。（3つまでに○）

- ① 住居地 ② 商業地 ③ 工業地
④ 農地 ④ 道路（自動車、自転車など） ⑤ 遊歩（歩行者など）
⑥ 自然環境 ⑥ 公園、緑地など ⑥ 防災
⑦ 地域コミュニティ ⑦ 公共交通（バス、JRなど）
⑧ その他（自由に記入）

※ 既に回答が済んでいるから、人口削減できるようなコミュニティパークが欲しいと思う、

Q6 中心市街地（帯広駅周辺）に出かける頻度を教えてください（目的ごと頻度に○）

目的	頻度（1-6のどれかに○）					
	1回/月	2回/月	3回/月	4回/月	5回/月	6回/月以上
(a) 通学（バス通学、JR通学）						
(b) 買い物						
(c) 食事（友人、家族など）						
(d) イベント参加（まつりなど）						
(e) 遊び（カラオケ、映画など）						
(f) 遊び（カラオケ、映画など）						
(g) その他（自由に記入）						

将来の帯広市のまちづくりを考える上でお願いします

Q7 高校は、どのような施設の近くにあると良いと思いますか（3つまでに○）

- ① バス乗り場 ② 文化施設（図書館、美術館、百年記念館など）
③ 運動施設（総合体育館や運動広場など） ④ 広場や公園など
⑤ 大型商業施設（デパートやショッピングモールなど） ⑥ 駅の周辺
⑦ 商業施設（カラオケ店、ボウリング場など） ⑧ 女子学生など
⑨ その他（自由に記入）

※ 専門学校や大学（大学などの施設）、老人福祉施設（高齢者施設など）、スポーツセンター

Q8 高校卒業後、帯広市に住みたいと思いますか（1つに○）

- ① 住みたいと思う⇒Q9へ
② 市外にも住むが、いずれ住みたい⇒Q9へ
③ 住みたいと思わない⇒Q10へ

Q12 中心市街地（帯広駅周辺）を活性化するために、どのような取り組みが必要だと
思いますか（2つまでに○）

- ① 商業施設の整備 ② 居住施設（マンションなど）の整備
③ 道路の拡充向上 ④ おまつりやイベントの充実
④ 公共交通の充実（バスなど） ⑤ 観光客の増加に向けた取り組み
⑥ その他（自由に記入）

※ 観光客が増えても人が増まらなくはるような取り組みは不要、

Q13 中心市街地（帯広駅周辺）などどのような施設があればよいと思いますか
（2つまでに○）

- ① 複合的に買い物ができる施設（デパート、総合ショッピングセンターなど）
② 専門的に買い物ができる施設（セレクトショップなど）
③ 飲食店舗（ファストフード店、カフェなど）
④ 商業施設（カラオケ店、複合アミューズメント施設など）
⑤ その他（自由に記入）

※ スポーツジム、ホテルなどがいい

Q14 帯広市を「日本一住みやすいまち」「住みたいまち」にするためには、どうすれば
良いと思いますか（自由に記入）

※ 日本一住みやすい街や街が実現できるように、ドローンでビザがなくなる！

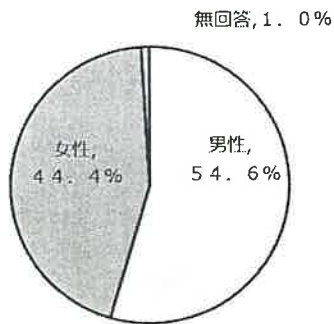
調査にご協力いただきまして、ありがとうございました。



(3) 高校生アンケート集計結果

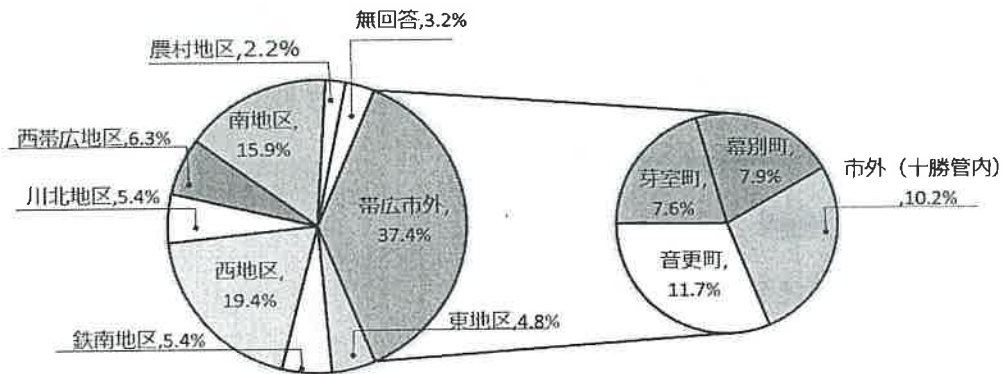
1 ご自身(アンケート回答者)のことについて

(1) 性別



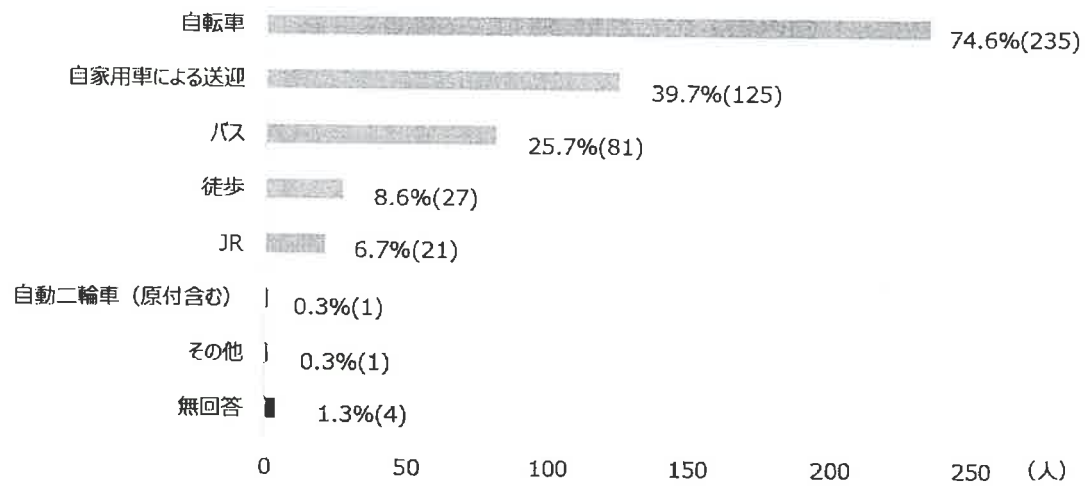
- ① 男性 54.6%(172人)
- ② 女性 44.4%(140人)
- ③ 無回答 1%(3人)

(2) 住んでいる場所について

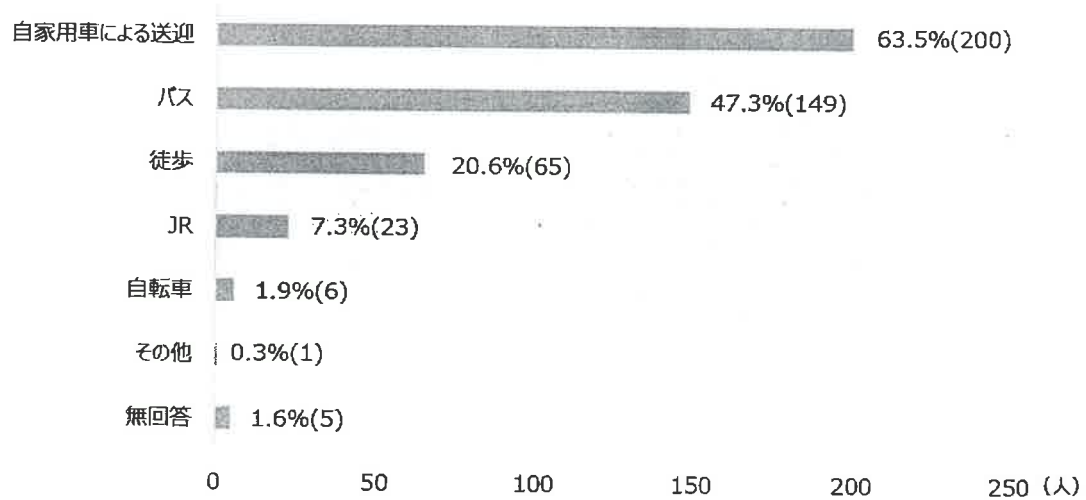


- | | | | |
|---------|------------|------------|------------|
| ① 東地区 | 4.8%(15人) | ⑦ 農村地区 | 2.2%(7人) |
| ② 鉄南地区 | 5.4%(17人) | ⑧ 市外(十勝管内) | 10.2%(32人) |
| ③ 西地区 | 19.4%(61人) | ⑨ 音更町 | 11.7%(37人) |
| ④ 川北地区 | 5.4%(17人) | ⑩ 芽室町 | 7.6%(24人) |
| ⑤ 西帯広地区 | 6.3%(20人) | ⑪ 幕別町 | 7.9%(25人) |
| ⑥ 南地区 | 15.9%(50人) | | |

(3) 春から秋の主な通学手段について

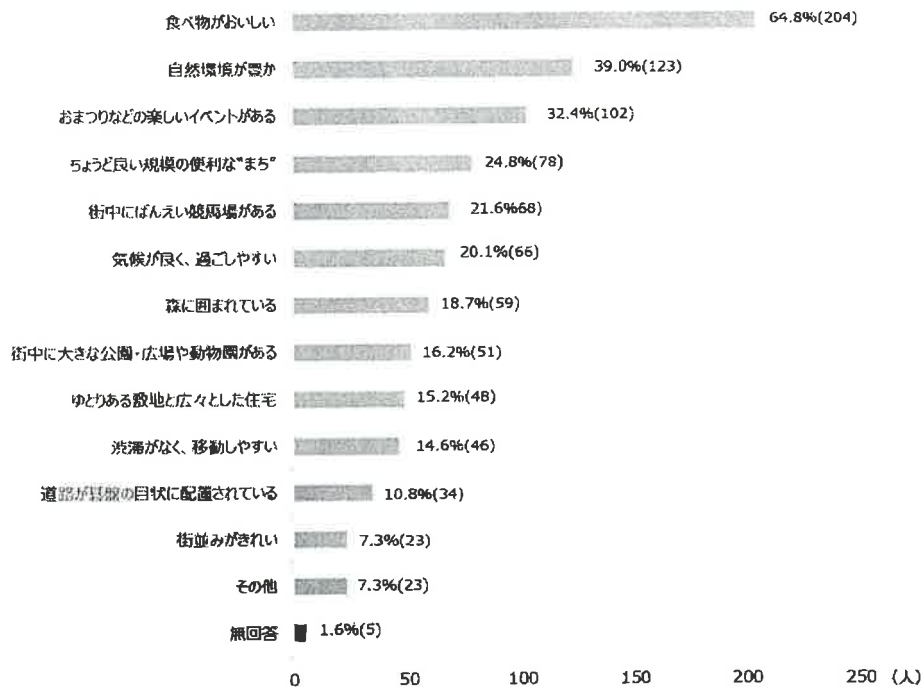


(4) 冬の主な通学手段について



2 帯広市の現状について

(5) 帯広市を知らない人に「帯広の魅力」を伝えるとしたら次のうちのどれですか
【該当するもの全て回答】

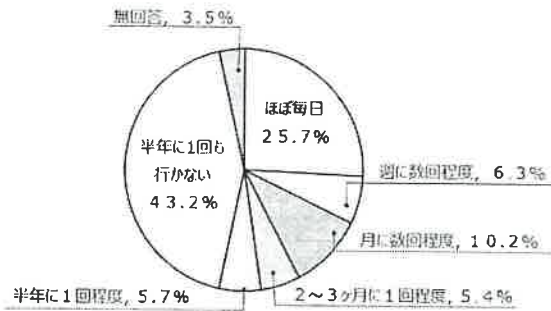


▶ その他の回答の一例

- ・有名な花火大会、スイーツが有名でおいしい、人が比較的優しい、
ほどよく田舎も都会も味わえる街、
- ・農業が盛んである、環境モデル都市（きれい）、天気がいい など

(6) 中心市街地に出掛ける頻度について

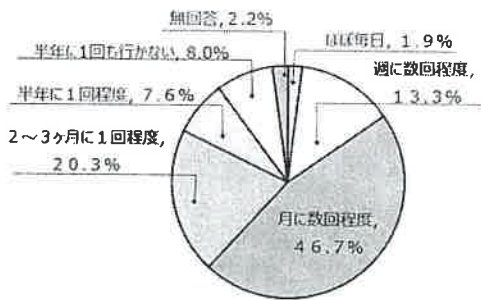
通学



買い物



食事



イベント参加



学習

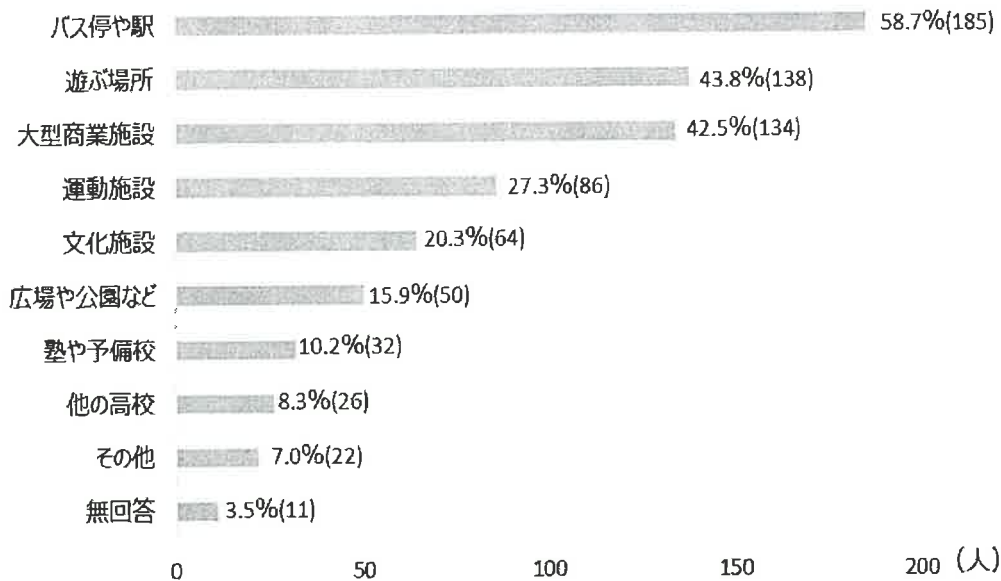


遊び



3 これからのまちづくりについて

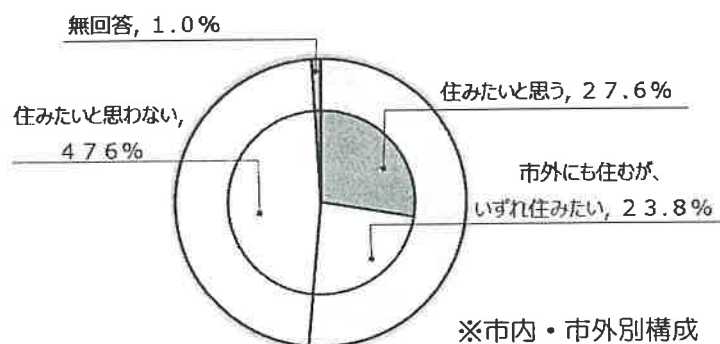
(7) 高校はどのような施設の近くにあったら良いと思いますか【複数回答】



▶ その他の回答の一例

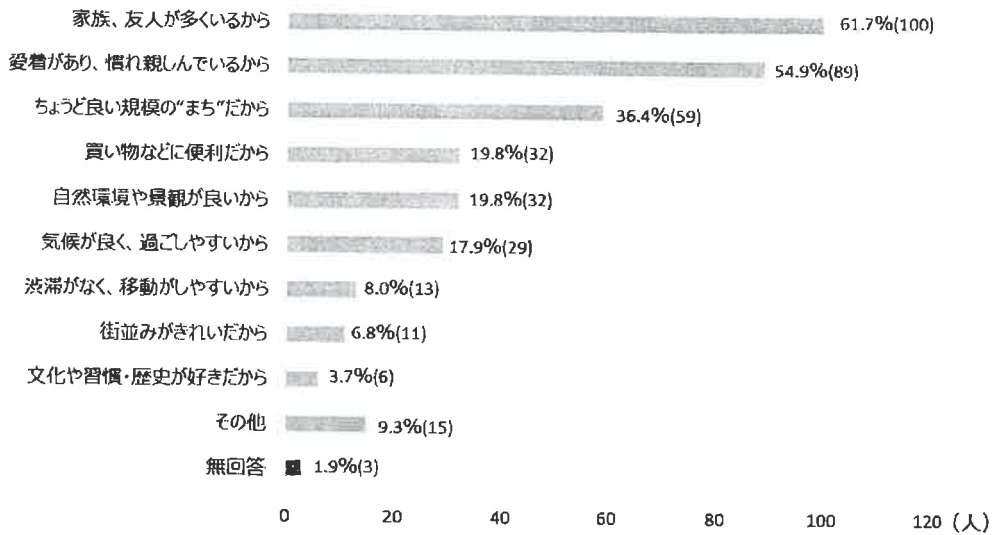
- ・コンビニエンスストア、自由に勉強できる場所、進学塾、自転車屋、娯楽施設、飲食店、バス停や帯広駅の近く

(8) 高校卒業後、帯広市に住みたいと思いますか



選択項目/構成比	市内居住	市外及び不明
住みたいと思う	31.0%	22.7%
市外にも住むが、いずれ住みたい	23.0%	25.0%
住みたいと思わない	44.9%	51.6%
無回答	1.1%	0.7%

(9)「住みたい」と答えた理由について【該当するもの全て回答】



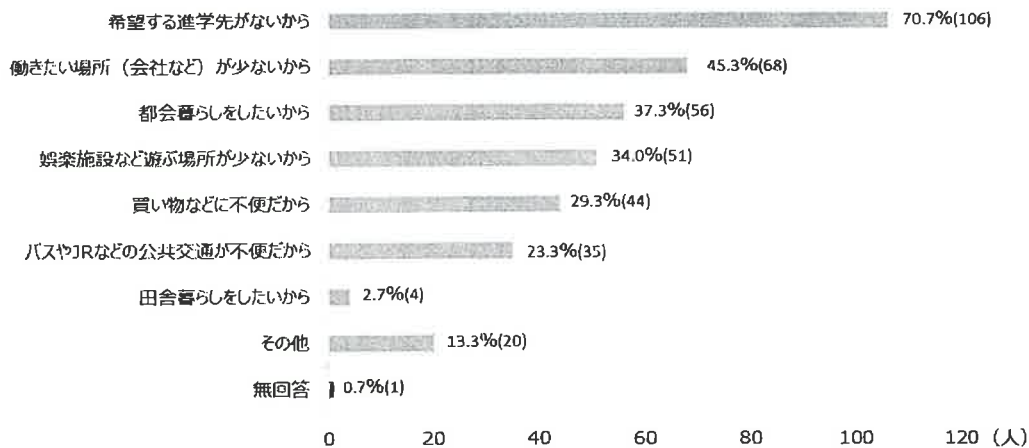
▶その他の回答の一例

- ・おいしい食べ物が食べられなくなるから。
- ・住み慣れているから。
- ・自分の育った家と周りの雰囲気が好きだから。
- など

※市内・市外別構成

選択項目／構成比	市内居住	市外及び不明
家族、友人が多くいるから	69.3%	49.2%
愛着があり、慣れ親しんでいるから	64.4%	39.3%
ちょうど良い規模の“まち”だから	34.7%	39.3%
買い物などに便利だから	18.8%	21.3%
自然環境や景観が良いから	22.8%	14.8%
気候が良く、過ごしやすいから	16.8%	19.7%
渋滞がなく、移動がしやすいから	6.9%	9.8%
街並みがきれいだから	5.9%	8.2%
文化や習慣・歴史が好きだから	4.0%	3.3%
その他	10.9%	6.6%
無回答	1.0%	3.3%

(10)「住みたくない」と答えた理由について【該当するもの全て回答】



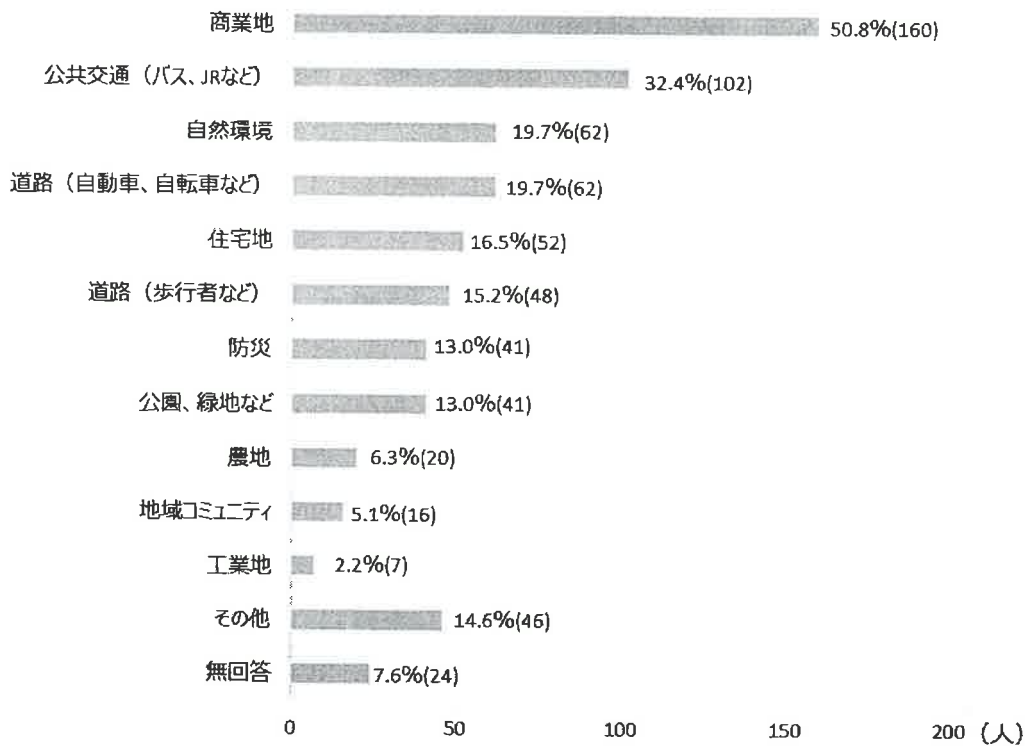
▶ その他の回答の一例

- ・帯広よりも都会の街に住みたいから。
- ・生まれ育った町に貢献したいから。
- ・行きたい大学が本州にあるから。
- ・帯広は住みやすいが、札幌などの都会に行くのにお金や時間がかかるから。
- ・買い物をする大きな店舗が少ないことや品揃えが良くないから。
- ・街の固有の良さをあまり感じていない。
- など

※市内・市外別構成

選択項目／構成比	市内在住	市外及び不明
希望する進学先がないから	62.4%	77.4%
働きたい場所（会社など）が少ないから	49.4%	37.1%
都会暮らしをしたいから	31.8%	37.1%
娯楽施設など遊ぶ場所が少ないから	38.8%	22.6%
買い物などに不便だから	32.9%	22.6%
バスやJRなどの公共交通が不便だから	24.7%	19.4%
田舎暮らしをしたいから	1.2%	4.8%
その他	9.4%	14.5%
無回答	1.2%	0.0%

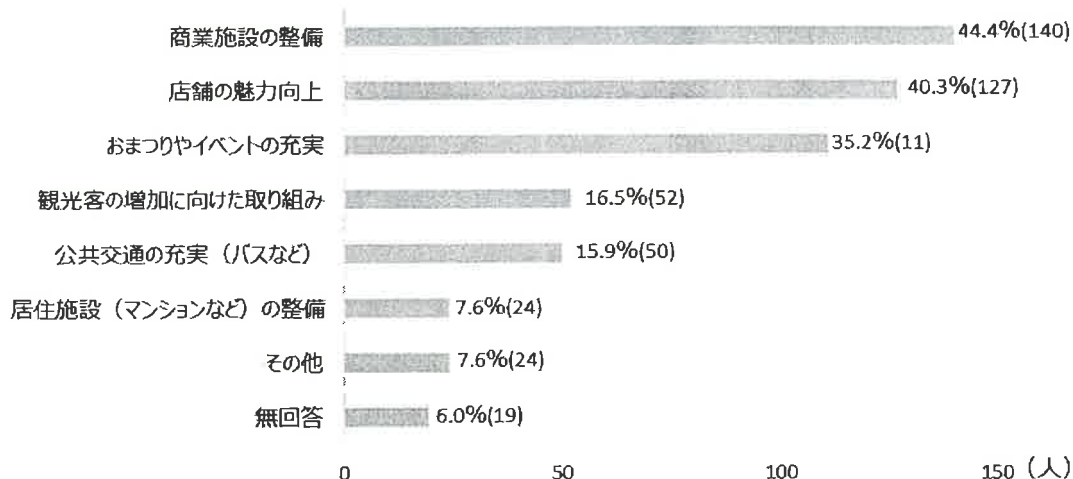
(11) 今後のまちづくりを考える上で、特に重要だと思うものについて【3つまで回答】



▶ その他の回答の一例

- ・勉強などができるスペースのある施設があると良い。
 - ・アミューズメント施設などの娯楽施設の充実を図る。
 - ・バスケットボールやフットサルなどを外で行うことができる環境が欲しい。
 - ・バスやJRを充実させて、公共交通の利便性を図る。
 - ・地下鉄が欲しい。
 - ・大学やショッピングモールなど、特に若者が集まるような場所が重要。
 - ・色々な世代が集まる商業施設が欲しい。
 - ・市内の人、市外の人、さらに道外からも人が来てくれるようなイベントや場所があると良い。
 - ・空き地を活用して、公園や住宅地をつくると良い。
 - ・有名人が大勢来る「原宿」のようなまちづくりが良い。
 - ・歩いて移動したくなる仕組みのあるまちづくり。例えば、テーマを持って店を集約するなど。
- 例) お菓子ストリートなど
- ・学校の給食をおいしくする。

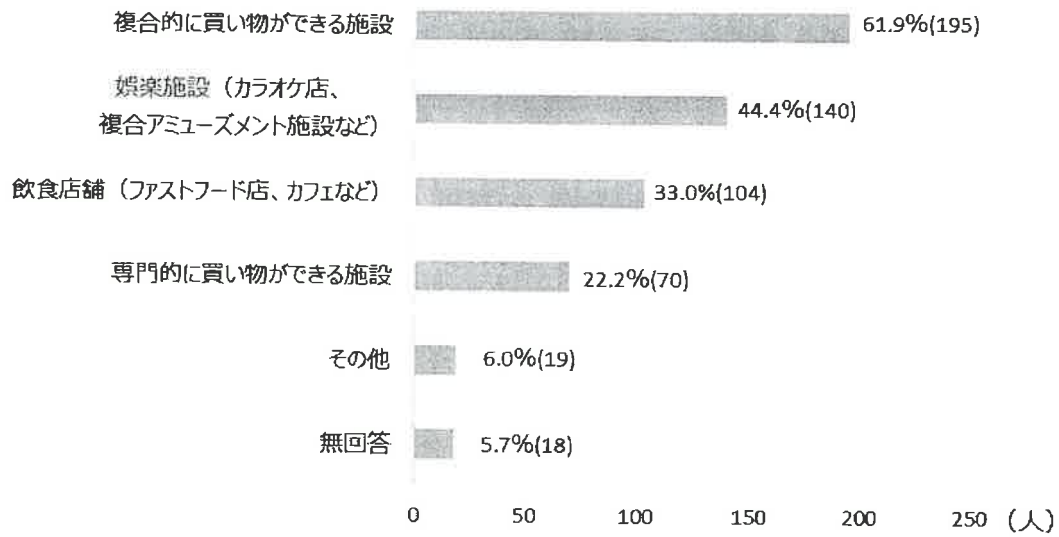
(12) 中心市街地を活性化するために必要な取り組みについて【2つまで回答】



▶ その他の回答の一例

- ・ 中心街の雰囲気が明るくなるように整備すると良い。
 - ・ 1日中充実して過ごせるような施設があると良い。
 - ・ 若者向けの服屋や雑貨屋があれば、自然と人も増えると思う。
 - ・ バス料金を低価格にして、公共交通を使いやすくすると良い。
 - ・ 学生向けの勉強できる場所を増やすと良い。
 - ・ 娯楽施設をつくと良い。
- など

(13) 中心市街地にどのような施設があれば良いと思うか【2つまで回答】



▶ その他の回答の一例

- ・大型商業施設など
- ・映画館やライブハウスなどの娯楽施設
- ・体を動かして遊べる施設
- ・ゆっくり勉強ができる施設
- ・大学
- など

(14) 帯広市を「日本一住みやすい“まち”」「住みたい“まち”」にするためには、
どうすればよいと思いますか。【自由に記入】

▶ その他の回答の一例

- ・道路や歩道の整備や維持保全を図る。
- ・車がなくても街を自由に動き回れるようにするなど、公共交通の充実を図る。
- ・バス停、バス路線、運行本数を増やし、バスの充実を図る。
- ・地下鉄を作り、公共交通の充実を図る。
- ・市外からの公共交通の運行本数を増やす。
- ・スイーツの店を増やすなど、スイーツをアピールしたまちづくりを進める。
- ・おいしい食べ物を基軸にしたまちづくりを進める。
- ・子供から大人まで様々な人が楽しめる施設や場所をつくる。
- ・アミューズメント施設などの娯楽施設をつくる。
- ・スポーツを行う環境の充実を図る。
- ・ゴミ拾いなどの地域活動を増やし、清潔で景観の良いまちづくりを進める。
- ・自然豊かなまちづくりを進める。
- ・帯広駅周辺にデパートなどの商業施設を充実させる。
- ・広小路をリメイクして、人が集まりやすい場所にする。
- ・空き地や使用されていない建物などを活用し、街中を活性化する。
- ・災害に対応できるまちづくりを進める。
- ・専門学校や大学など、幅広い分野の教育施設をつくる。
- ・イベントや観光の充実を図る。
- ・帯広市の知名度が上がるようなまちづくりを進める。
など

用語解説

穴抜けの市街化調整区域

四方を市街化区域に囲まれた市街化調整区域をいいます。

一般廃棄物・産業廃棄物

産業廃棄物は、事業活動に伴って生じた廃棄物のうち、廃油や廃プラスチックなど政令で定めるものをいい、それ以外の廃棄物を一般廃棄物といいます。一般廃棄物については市町村が処理について責任を持ち、産業廃棄物は排出事業者が自ら処理することが原則となっています。

インバウンド

外国人の訪日旅行のことをいいます。

雨水管

雨水などを集め、河川へ放流する管渠のことをいいます。雨水排水管と呼ばれることもあります。

NPO

営利団体の反対概念で、民間非営利団体と一般的に訳され、英語による「nonprofit organization」を略して「NPO」と呼ばれます。営利を目的とせず、行政から独立して公益的な活動を行う民間団体です。非営利で共益活動を行う団体や、組織性のない個人的なボランティアとも区別されます。なお、NPO法人とは、特定非営利活動促進法により法人格を取得したNPOを指します。

延焼遮断帯

市街地の火災延焼を防ぐ道路や河川、鉄道、公園などの都市施設と、それらと近接する耐火建築

物で構成する帯状の不燃空間をいいます。

帯広の森構想

第二期帯広市総合計画（1971(昭和46)～1980(昭和55)年）において、『将来人口想定に基づき、20万市民が、緑と太陽と空間に恵まれた環境の中で、未来の夢を描き、風土に根ざした文化を創造するにふさわしい百年の大計として進めていくため、市街化区域をうっそうとした森でつつむグリーン・ベルト「帯広の森」(仮称)の建設を市民ぐるみで推進する。』とされ、用地の確保や森の造成が謳われました。

構想は、市街地と農用地域を幅約500～1,000mをもって、東は札内川から西は西帯広工業団地に至る約11km、面積約700haの森で結ぼうとする雄大なものです。

森は、自然の保護と復元を図る場であると同時に、サイクリングロードで結ばれ、芝生広場や公園施設、運動施設を程よく配置し、お年寄りから子どもまで豊かな自然の中で集い交流する場として、また創造活動やレクリエーションの場として利用されるものとしています。

帯広の森は、1974(昭和49)年に334.6haが計画決定され、用地の取得に着手し、毎年、市民植樹祭や育樹祭を開催してきました。2018(平成30)年度末までに、現計画決定面積406.5haのうち347.59haの供用を開始しています。

火防線

帯広市の道路は、石狩通(国道38号)と大通(国道236号)を軸として碁盤目状に造られています。これに斜交する道路として火防線が計

画されました。この斜交道路は、本市独特のものであり、海外でもアメリカ合衆国のワシントン市などに見られるくらいといわれています。

現在、東地区の測候所を中心とする水光園通や鉄南地区の大通公園を中心とした地帯、川北地区の一部の地域に残っています。

幹線道路

都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路をいいます。幹線道路は、主要幹線道路、都市幹線道路、補助幹線道路で構成され、これらを適切に配置することにより、円滑な交通処理や良好な市街地環境の形成、災害時の防災性の向上等が図られます。

既存ストック

既存ストックとは、市街地において今まで整備されてきた道路、公園、上下水道などの都市基盤施設や住宅、商業施設、業務施設、工業施設などを指します。

公共空地

公園や緑地、広場、運動場等、一般市民が利用でき、国や地方公共団体等が管理している空地をいいます。

公共交通

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域への来訪者の移動のための交通手段として利用される公共的な交通機関をいいます。

交通結節点

異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設をいいます。

交通結節点は、移動の一連の動きの中のひとつの重要な要素であり、「つなぐ空間」と「たまる空間」としての役割を有しています。交通結節点の

具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などが挙げられます。

市街化区域

都市計画区域のうち、既に市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域です。

市街化調整区域

都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域で、農林漁業用以外の建物の建築や、一定規模以上の計画的開発などを除く開発行為は許可されません。

市街地区画

1892(明治25)年に北海道庁によって行われた入植者のための区画割を殖民区画または拓殖区画と呼んでいます。

帯広市では、殖民区画に基づき市街地の区画割を行い、1893(明治26)年に十勝川以南から南3線まで、および東2号線から西3号線までの範囲で、およそ1,900戸分を画地しました。1区画は約1.2ha(方60間)で道路を挟み2街区からなり、1街区を10等分し1戸分を間口約10.9m(6間)奥行約49m(27間)の約535㎡(162坪)とし、区画は丁目をもって数え、番地は交互に数えました。

市街地再開発事業

土地利用の細分化や老朽化した木造建築物の密集、十分な公共施設がないなどの都市機能の低下がみられる既成市街地において、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的として、建築物及び建築敷地の整備並びに公共施設を整備する事業をいいます。

資源循環型

「循環型社会形成推進基本法(2000(平成12)

第2次帯広市都市計画マスタープラン

年制定)」では、目指すべき「循環型社会」について、「天然資源の消費が抑制され、環境への負荷ができる限り低減された社会」とされています。

次世代モビリティ

人口減少や高齢化社会への対応、また、自動走行の技術革新等に伴い、1～2人用の超小型モビリティや自動走行車、カーシェアリング等、新たな移動手段(モビリティ)の開発が進んでいます。

持続可能なまち

将来にわたって、そこに住む人々が、安心して生活し、お年寄りも子どもたちも元気に暮らせるまちをいいます。

自動車専用道路

全国的な自動車交通網により、多極分散型国土形成に向けた「交通ネットワーク」を実現するための道路で、自動車のみ的一般交通の用に供し、かつ、出入り制限を行うに適した構造を有する道路です。

自動車専用道路は、主要拠点間の連携強化を目標として地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域を結んでおり、帯広圏を通過する自動車専用道路としては北海道横断自動車道や帯広・広尾自動車道があります。

市民協働

市民・事業者・行政の協働によるまちづくりのことで、まちづくりの目標を共通にして、必要に応じて市民・事業者(企業)・行政が適切に役割分担をして取り組むことを指しています。

主要幹線道路

十勝管内の骨格をなす道路であるとともに、帯広圏都市計画区域の骨格として圏内の交通を円滑に処理する道路で、4放射1環状で構成されています。また、自動車専用道路を補完して都市間や地方生活圏相互を連絡する役割も持つことが

ら、自動車専用道路と合わせて広域的幹線道路とも呼ばれます。

人口集中地区

国勢調査において設定された調査人口が、4,000人/k㎡以上の調査区が隣接して人口5,000人以上を構成する地域のことを指します。従来、都市と農村の区分を市部、郡部といった行政上の区分でとらえていましたが、市町村合併などにより、実質的な都市と農村を分離してとらえることが困難になってきたため、1960(昭和35)年の国勢調査から都市的地域の特質を明らかにするために設定されました。

英語による「Densely Inhabited District」を略して「DID」とも呼ばれます。

人口密度

人口統計において、単位面積1k㎡あたりに居住する人の数により定義される数値です。

浸水想定区域

河川の氾濫により、住宅などの浸水が想定される区域をいいます。

新耐震基準

建築基準法において、1981(昭和56)年に定められた耐震基準です。新基準では、地震により建物の倒壊を防ぐだけでなく、建物内の人間の安全を確保することに主眼が置かれました。

生活道路

地域に生活する人が住宅などから主要な道路に出るまでに利用する道路をいい、帯広市においては都市計画道路以外の道路を指します。

生活利便施設

住宅周辺にある生活に必要な施設をいいます。具体的には、商店街やスーパー、コンビニエンスストア、飲食店、銀行、郵便局などが挙げられます。

第2次帯広市都市計画マスタープラン

生産年齢人口

総人口のうち、15歳以上65歳未満の人口を指します。

総合計画

総合計画は、行政運営やまちづくりを進めるうえでの総合的な指針です。

帯広市では、1959(昭和34)年に全国に先駆けて総合計画を策定して以来、現在まで六期にわたって総合計画を策定し、総合的、計画的なまちづくりを進めてきました。令和元年度に策定した第七期帯広市総合計画は、2020(令和2)年度を初年度とする2029(令和11)年度までの10年間の計画で、「基本構想」、「基本計画」、「推進計画」の3つで構成されています。市町村都市計画マスタープランは、この基本構想に即して定めることとなっています。

た

地域地区

都市計画において、土地利用に関して一定の規制等を適用する区域として指定された、地域、地区または街区をいいます。

指定する地域地区の種類に応じて、その区域内における建築物の用途、容積率、高さなどについて一定の制限が課せられます。

帯広市で定められている地域地区は次のとおりです。

- ・用途地域
- ・特別用途地区
- ・高度利用地区
- ・防火地域または準防火地域
- ・駐車場法による駐車場整備地区

地区計画

地区計画は、それぞれの地区の特性に応じて、良好な都市環境の形成を図るために必要なことから市町村が定める「地区レベルの都市計画」です。地区計画は、地区の目標、将来像を示す「地

区計画の方針」と、生活道路の配置、建築物の建て方のルールなどを具体的に定める「地区整備計画」からなり、住民などの意見を反映して、街並みなどその地区独自のまちづくりのルールを、きめ細かく定めるものです。

地区計画では以下のようなものを定めることができます。

- ①地区施設（生活道路、公園、広場、遊歩道など）の配置
- ②建物の建て方や街並みのルール（用途、容積率、建蔽率、高さ、敷地規模、セットバック、デザイン、生垣化、など）
- ③保全すべき樹林地

地区計画が定められると、建物を建てたり、宅地を造成したりする場合は、市町村に届出することになり、内容が地区計画に適合していない場合は、市町村は勧告をします。また、地区計画で定めたルールを市町村が条例化することにより、建築確認の必要条件となります。

低・未利用地

適正に有効利用されることが望ましい土地であるにも関わらず、長期間に渡り利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度（利用頻度、整備水準、管理状況等）が低い「低利用地」の総称です。

道路インフラ

インフラとは、産業や生活の基盤として整備される道路・鉄道・上下水道・学校・病院・公園・福祉施設などをいい、道路インフラとはその中の道路を指します。

都市幹線道路

都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理し、都市の骨格を形成する道路をいいます。

都市機能

公共施設のほか、教育、医療など、都市の生活を支える機能を指します。

都市基盤

道路・公園・下水道など、都市機能として不可欠な施設を指します。

都市計画区域

都市計画区域は、都市計画法その他関係法令の適用を受けるべき土地の区域で、市町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を勘案し、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要がある区域です。帯広圏の都市計画区域は、帯広市、音更町、芽室町及び幕別町の1市3町で構成されています。

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（略称「整開保」）は、都市計画法第6条の2の規定に基づき、都市計画区域毎に都道府県が定める都市計画の総合的な方針です。

「整開保」では、都市計画相互間のきめ細かい調整を図り、都市計画の総合性及び一体性を確保するための、都市計画区域における基本的な方針として、「市街化区域と市街化調整区域との区分の決定の有無及び当該区域区分を定めるときはその方針」を定めるとともに、「都市計画の目標」及び「土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針」を定めるよう努めるものとされています。市町村はこの方針に即して「都市計画マスタープラン」を定めなければなりません。

都市計画制度

都市計画制度は、都市計画法によりまちづくりのルールを定めたもので、地方公共団体が地域の实情に応じて都市計画を指定します。

第2次帯広市都市計画マスタープラン

都市計画は、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保しようとするもので、区域区分や地域地区、地区計画、都市施設、市街地開発事業等、様々なメニューを組み合わせることで、まちづくりのルールを定めます。

都市計画道路

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保する都市交通における最も基幹的な施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。

都市計画道路は、人や物資を移動させるための交通機能のほか、防災機能や景観、日照等の都市環境を保全する機能等を有しています。

都市施設

都市計画に位置づけることができる道路・公園・下水道・廃棄物処理施設など、都市の骨格を形成する施設の総称です。これらの都市施設は、土地利用、交通などの現状、将来の見通しを勘案して、適切な規模で必要な位置に配置することにより、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するように定めます。

都市的土地利用

住宅地、工業用地、事務所、店舗用地、一般道路等、主として人工的施設による土地利用をいいます。

土地区画整理事業

土地区画整理法に基づき施行される事業で、居住環境の向上や土地の利用増進など健全な市街地の造成を目的として、土地所有者等から土地の一部を提供（減歩）してもらい、道路や公園等の新たな公共用地として活用することにより、市街地の整備と宅地の整形化を図るものです。

土地の高度利用

都市計画法や建築基準法の制度を活用し、道路、

公園、広場等の適正な整備のもとに中高層建築物又は容積率の高い建築物を建築することにより、土地をより高度に利用することをいいます。

防火地域・準防火地域

市街地における火災の危険を防ぐために指定する地域です。

防火地域・準防火地域は、主として商業地域などで建築物の密集した火災危険率の高い市街地について指定します。指定地域内の建築物については、耐火建築物にすることなど構造上の制限が課せられます。

防災マップ

自然災害による被害の軽減や防災対策に使用する目的で、浸水等による被災想定区域や避難場所・避難経路などの防災関係施設の位置等を表示した地図をいい、ハザードマップと呼ばれる場合もあります。

補助幹線道路

主要幹線道路又は都市幹線道路で囲まれた区域内において幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な道路をいいます。

緑の工場公園

1962(昭和 37)年に計画された帯広工業団地は、「緑の工場公園」として、十勝の水と空気を守っていく考え方で造られました。

十勝の自然環境と生活の糧の確保を両立させたユニークな工業団地として、全国でも先駆的な取り組みであったといえます。

ユニバーサルデザイン

障害者をはじめ、子どもからお年寄りまで、誰

もが支障を感じることなく、安全で、安心して生活できる仕様、または設計思想のことで、道路・交通施設や建物、まちづくり、工業製品等などにこの考え方が用いられます。同様の言葉であるバリアフリーが、存在する障害・障壁を取り除くという意味合いがあるのに対して、ユニバーサルデザインは、広くすべての人々を対象として障害・障壁を感じさせないことを意味している点で、異なります。

用途地域

都市機能の維持増進や住環境の保護を目的として土地の合理的利用を図るため、都市計画法に基づき、建築物の用途・容積率・建蔽率及び各種の高さについて制限を課しています。主に、住居系、商業・業務系、工業系に分けることができ、次の13種類から構成されます。

【住居系】

- ①第一種低層住居専用地域
- ②第二種低層住居専用地域
- ③第一種中高層住居専用地域
- ④第二種中高層住居専用地域
- ⑤第一種住居地域
- ⑥第二種住居地域
- ⑦準住居地域
- ⑧田園住居地域

【商業系】

- ⑨近隣商業地域
- ⑩商業地域

【工業系】

- ⑪準工業地域
- ⑫工業地域
- ⑬工業専用地域

ライフライン

電気、ガス、上下水道、電話、通信など、都市生活や都市活動を支えるために地域に張り巡らされている供給処理、情報通信の施設をいいます。

第2次帯広市都市計画マスタープラン

第2次帯広市都市計画マスタープラン

令和2年3月発行

〒080-8670 帯広市西5条南7丁目1番地

帯広市都市建設部都市計画課

電話 0155-24-4111

Fax 0155-23-0158

<http://www.city.obihiro.hokkaido.jp>

帯広市

