

3

用語解説

用語解説

※()内は本文記載ページ

あ

穴抜けの市街化調整区域 (P.22)

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 (P.33)

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 (P.26)

外国人の訪日旅行のことをいいます。

雨水管 (P.33)

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 (P.3)

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 (P.36)

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 (P.12)

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 11 km、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。

か

火防線 (P.39)

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ぐ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 (P.17)

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 (P.24)

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 (P.20)

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 (P.7)

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 (P.16)

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。

さ

市街化区域 (P.15)

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 (P.22)

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 (P.6)

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)奥行き約 49m(27 間)の約 535 m²(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 (P.3)

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 (P.33)

「循環型社会形成推進基本法(2000(平成 12)

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 (P.24)

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 (P.10)

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 (P.22)

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 (P.3)

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 (P.24)

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 (P.7)

国勢調査において設定された調査人口が、4,000人/km²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 (P.7)

人口統計において、単位面積1km²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 (P.37)

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 (P.36)

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 (P.25)

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 (P.16)

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。

生産年齢人口 (P.8)

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 (P.3)

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 (P.3)

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 (P.17)

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 (P.7)

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 (P.24)

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 (P.27)

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 (P.8)

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 (P.6)

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 (P.3)

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 (P.3)

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 (P.17)

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実情に応じて都市計画を指定します。

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 (P.24)

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 (P.3)

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 (P.22)

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 (P.15)

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 (P.16)

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。

は

防火地域・準防火地域 (P.36)

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 (P.36)

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 (P.27)

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。

ま

緑の工場公園 (P.6)

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。

や

ユニバーサルデザイン (P.7)

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 (P.3)

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

ら

ライフライン (P.36)

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。

序

背景と計画の概要

1

都市の現況

2

基本理念と
将来都市構造

3

分野別方針

4

実現に向けて

資料

第2次帯広市都市計画マスタープラン

2020（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 0155-65-4175

Fax 0155-23-0159

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



帯
広
市

O
B
I
H
I
R
O

C
I
T
Y