

第 1 章 帯広市の概要

加藤由紀

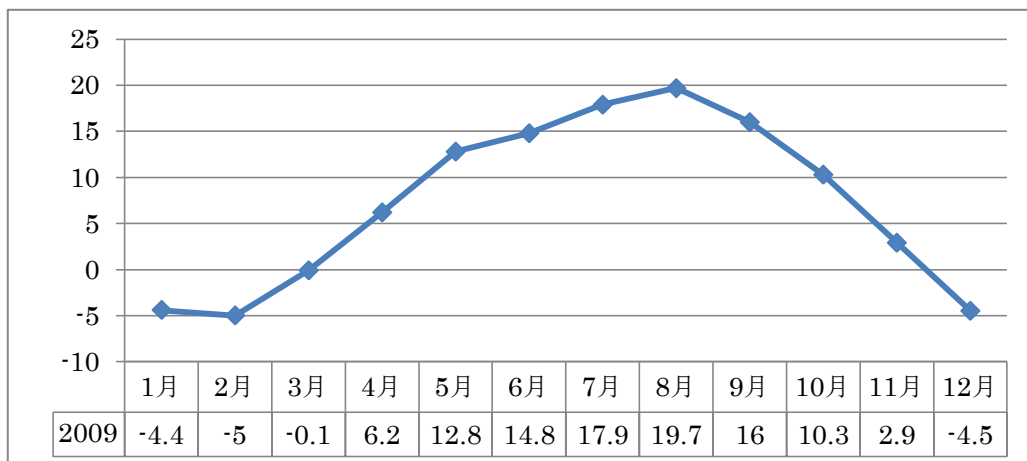
1.1 帯広市の概要

帯広市は、十勝平野中心部に位置し、北海道では 6 番目に大きな都市である。1883 年に、静岡県出身の依田勉三率いる晩成社一行が入植し、十勝地方の農産物の集散地として発展した。市街は、アメリカの首都ワシントン D.C.にならい、計画的に整備されており、帯広駅を中心に基盤目状の区画が四方に広がっている。現在、都心地区に高次都市機能を集積、都市圏と農村圏の広域的機能連携を図る田園都市形成を推進している。

1.2 帯広の気候

内陸部にあるため気候は寒暖の差が激しく、夏は 30℃以上、冬は-20℃以下になる事も少なくない。冬には風の弱い快晴の日も多く穏やかな気候である。快晴の日には放射冷却現象により強く冷え込む。積雪量は北海道内でも少ない。その一方、夏は高緯度の割に気温が高く、フェーン現象などにより猛暑となることもあり、北海道内では冷涼な気候とはあまりいえない。また、近年は冬季のヒートアイランドが著しく、都市化の進んだ地域と郊外では冬の冷え込みに大きな差がある。中心市街地では-20 度以下の日が激減する一方、郊外では連日のように-20 度以下を記録し、近年でも-30 度近い気温も観測される。また、「十勝晴れ」といわれるほど晴天の日数が多く、日照時間が全国的にも長い地域である。

グラフ 1-1 帯広市の月平均気温



出典:気象庁 HP を参考に作成

1.3 帯広の名前の由来

帯広という地名は、アイヌ語「オペレペレケプ」（川尻が幾つにも裂けている所）または「オベリベリ」（湧き水が流れる口）が由来とされている。

1.4 帯広のあゆみ

帯広は、1870年代に開拓が始められたが、すでに十勝にはアイヌの人々が住む村々があった。ほとんどが原生林の続く原野で、内陸への交通手段は十勝川の舟運のみとなっており、その不便さから十勝の開拓は道央・道南の後に回された。

依田勉三ら開拓団は、十勝を有望な農業地として見込み、開拓を始め、帯広を中心にして、原野であった十勝の植民地区画整備が進めていった。測候所や駅、郵便局、警察署などが徐々に設置され、農作物の試作なども行われた。各地から開拓希望者を受け入れるため、交通網の整備も盛んに行われ、十勝川河口までの舟運と、旭川まで開通していた鉄道をつなぐ大津街道・広尾街道ができ、函館港から大津までの定期航路も運航された。

1900年代になると、人口も増え、行政区としての村の分離が始まり、1902年に町村制施行し、帯広町となった。鉄道の開通は農作物の運輸にも力を発揮することとなり、十勝は経済的に飛躍し、帯広を中心に商業施設や住宅などが集積する。広大な土地から質の高い作物が生産されるなど、「豆景気」と呼ばれる経済的発展の時代が訪れ、市街地だけでなく農村にも財力が蓄積された。

市町村区分は大正、昭和と時代を経て、分離・合併開村し、各地に役場も設置され、1933年には帯広市が誕生した。開拓の時代から続く農業ばかりでなく、工業・加工施設建設、国立公園・温泉開発などの観光事業に注力し、高度経済成長の時代から近年に至るまで、各地で近代的な施設や道路の建設、住宅地の開発が進められた。現在では先進的畑作農業、商業、観光と道東を代表する地域の一つとなっている。

1.5 人口

帯広市の国勢調査人口は、戦後の高度成長期、安定成長期とこれまで一貫して増加してきたが、バブル経済崩壊以降、増加率は年々低下して、2000年に173,030人のピークとな

図 1-1 晩成社の移民団



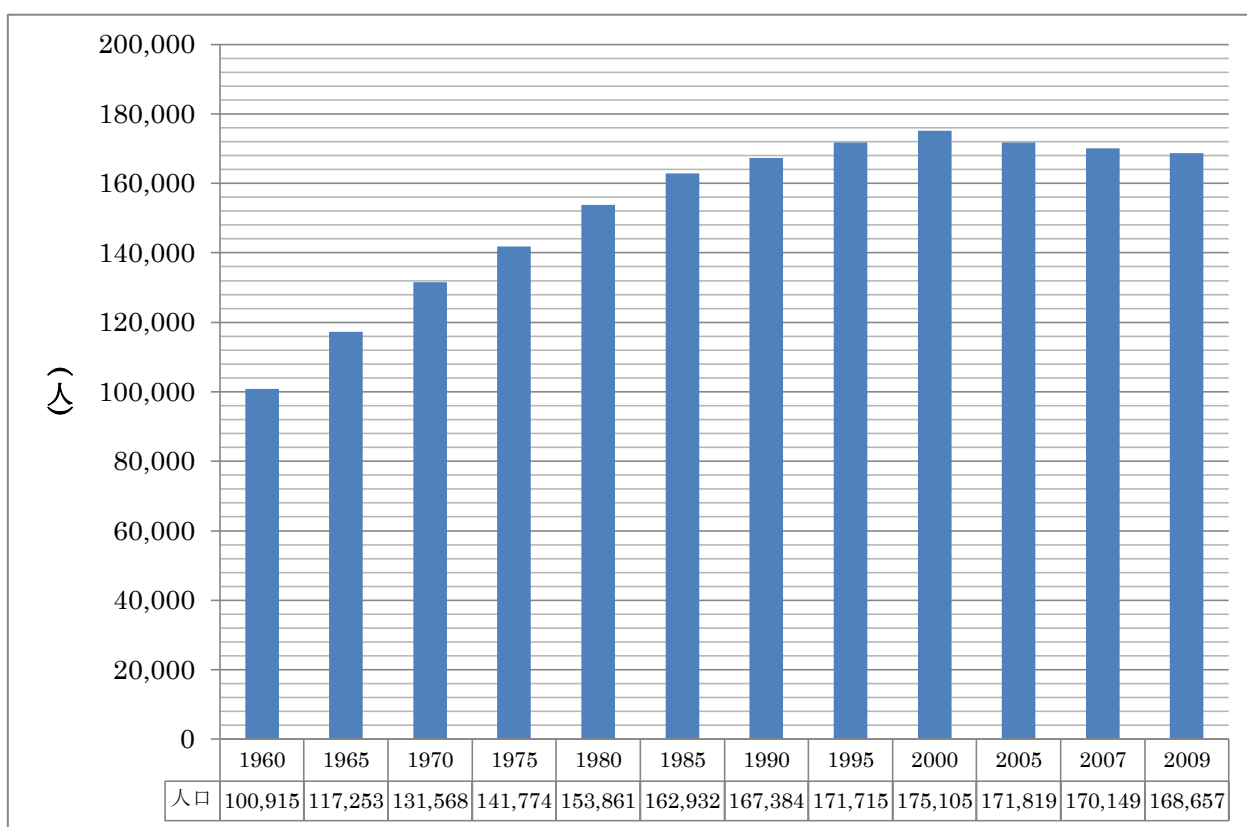
1883年4月、横浜で撮られた記念写真。
前列左から2人目が依田勉三。

出典：北海道デジタル図鑑

り、2005年の調査では170,580人となり、初めて減少に転じた。主な要因は、陸上自衛隊第5師団が旅団化に決まり、規模縮小により大きく減少する。その後は自然増にも陰りが見え、社会増になる施策もなく、平成20年、ついに帯広市の人口は168,970人で、17万人を割ることになる。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後の帯広市の人口は、2000年の173,030人からほぼ毎年減少を続け、2040年には151,182人まで減少すると推計されており、この人口は、1980年を下回る人口となっている。

グラフ 1-2 帯広市の人口



出典：帯広市 HP を参考に作成

1.6 地理

面積は618.94平方キロメートル(東京23区とほぼ同じ)で、南西部は十勝幌尻岳(1,846メートル)など日高山脈が占め、市域の1割が「日高山脈襟裳国定公園」に指定されている。

また、山地から札内川、帯広川、戸蔭別川などが流れ出ており、札内川の水は水道水の原水として利用している。

一方、市域の約6割を占める中央部・北東部の平地は、その約半分が農地であり、全国

でも有数の大規模経営の畑作地帯になっている。市街地は市域の北東端に位置し、全国 6 位の流域面積の十勝川や札内川に隣接している。

1.7 都市計画のあゆみ

(1) 明治のまちづくり

帯広市の市街地形成は、明治 25（1892）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った。

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た。当初は大規模火災の延焼防止用であったが、現在は道路や緑地帯として利用している。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市などになってつくられた。

(2) 大正のまちづくり

開拓がすすむにつれ人口も増加し、大正 14（1925）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た。

(3) 昭和 44 年（新都市計画施行）までのまちづくり

昭和 8（1933）年には市制の施行、昭和 19 年には都市計画道路や用途地域が決定された。戦後になると帰還者や離農者の流入などにより人口は、急激に増加した。このため、市営の拍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た。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めざした。

(4) 昭和 45 年以降のまちづくり

昭和 44（1969）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すすめた。

なお、昭和 46 年に策定した第二期総合計画においても引続き「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、市街化区域をうっそうとした森でつつむグリーン・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した。

これ以降、十勝川流域下水道事業、市街地再開発事業などを行ったほか、西帯広ニュータウンの土地区画整理事業や開発行為など、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すすめた。昭和 56 年には、帯広・十勝の空の玄関口「帯広新空港」の開港と J R 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た。

(5)平成のまちづくり

平成元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、駅周辺土地地区画整理事業などの実施により、帯広十勝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が、平成 7 年に十勝清水～池田間、平成 15 年には池田～本別・足寄間が開通した。平成 21 年の 10 月 21 日には、トマム～十勝清水間の約 21km が開通し、道内最大級の交通の難所と呼ばれる日勝峠を回避できることとなり、道央圏との往来がより一層安全で便利なものとなり、夕張までの全線開通が近づいている。更に、広尾町の十勝港に至る帯広・広尾自動車も幸福まで 30 km が開通するなど、利便性の高い高速道路ネットワークがすすめられている。

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めざしてきています。

参照 HP

帯広タウン-北海道帯広市歴史探訪

<http://www.obihiro-town.com/history/>

帯広市 HP-おびひろのプロフィール

<http://www.city.obihiro.hokkaido.jp/seisakusuisinbu/kouhoukouhouka/c010101obihiroproprofile.jsp>

ウィキペディア HP-帯広市

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B8%AF%E5%BA%83%E5%B8%82>