

新 た な 工 業 団 地 整 備 基 本 計 画

平成 30 年 4 月
帯 広 市

目 次

1 整備基本方針	1
(1) 基本計画の性格	1
(2) 計画策定の背景（経緯）	1
(3) 近年の工業系用地の需要動向	1
(4) 整備の基本的方向性	2
(5) 開発候補地の選定	3
(6) 新たな工業団地の名称	4
(7) 開発手法	4
(8) 事業主体	5
(9) 開発候補地の概要	6
(10) 開発区域の設定	7
(11) 都市施設計画の概要	8
(12) 土地利用計画	10
2 都市施設計画	11
(1) 幹線道路計画	11
(2) 区画道路計画	12
イ 区画道路配置・接続の検討	12
ロ 周辺既存道路への影響	13
ハ 道路勾配	14
(3) 道路構成の設定	15
イ 都市計画道路（幅員 18m）	15
ロ 区画道路（幅員 16m）	16
ハ 交差点巻き込み設定	17
(4) 上下水道計画	18
イ 雨水	18
ロ 汚水	20
ハ 上水道	21
(5) 緑地計画	22
3 造成計画	23
(1) 宅盤設定	23
(2) 街区別の設定	24
4 概算事業費	26
(1) 概算事業費	26
(2) 概算事業費の算定方法	27
(3) 土木工事に係る経費設定	27
5 事業スケジュール	28

1 整備基本方針

（１）基本計画の性格

工業団地の整備に必要な開発手法や概算事業費、事業スケジュールなどを整理した基本計画を策定し、新たな工業団地の整備方針を定めるもの。

（２）計画策定の背景（経緯）

本市では、これまで、地域産業の振興を目的に、企業のニーズなどを踏まえながら、昭和 37 年に帯広工業団地(219ha)、昭和 56 年に新帯広工業団地(43ha)、平成 6 年に帯広市西 20 条北工業団地（49ha）を造成し工業系用地を供給してきた。

近年、本市の工業団地の分譲は堅調に推移しており、平成 29 年 2 月には市が所有していた分譲地が完売している。また、民間が所有する未利用地・低利用地の斡旋・紹介なども行ってきたが、大規模区画を求める企業のニーズには応えられない状況にある。

（３）近年の工業系用地の需要動向

北海道の工業立地動向調査（経済産業省北海道経済産業局）によると、道内 4 圏域（道央、道東、道北、道南）別にみた製造業等の立地件数は、道央圏について道東圏（特に十勝）の企業立地が多く、北海道の豊富な農林水産物を活用した食料品製造業など、産地立地型の立地が多い。

また、近年では、道東自動車道が道央自動車道と直結されたことに加え、今後、釧路方面、オホーツク方面へと延伸することにより、十勝に東北北海道の物流拠点を整備する動きが加速してきている。

さらに、労働人口の減少により、雇用確保の容易な都市部近隣での立地需要も増加している。

一方、域内においても、工場設備の老朽化による移転改築や、事業の拡大・集約化による立地需要が増加している。

（４）整備の基本的方向性

本市では、地域の競争力を高めるために、十勝の 18 町村と連携して、地域の特性・優位性や蓄積されてきた産業基盤を活用しながら、「食」と「農林漁業」を柱とした地域産業政策「フードバレーとかち」を推進している。

「フードバレーとかち」をはじめとした産業政策に取り組み、新たな仕事や人の流れを創出し、企業の投資を呼び込むためには、インフラの整備が必要であり、堅調な企業の立地需要や、工業系用地が不足している状況を踏まえ、以下の方向性で新たな工業団地造成を進める。

- 優位性のある食や農業に関連した企業の集積
- 道東自動車道や帯広・広尾自動車道、とかち帯広空港、重要港湾十勝港など、既存の交通インフラを活用した東北海道における物流拠点の形成
- 地域内企業の事業拡大のための受け皿確保

（５）開発候補地の選定

まとまった面積の土地を確保できる地域を抽出し、地形や地質などの自然条件、法的整理や道路・下水道のインフラ整備の容易さ、関係計画における位置づけなど社会的条件、企業が求める立地条件のほか、整備内容についても比較検討を行った結果、以下の理由により、西 20 条北工業団地の東側を開発候補地とする。

○開発の実現性

- ・農業振興地域の整備に関する法律、都市計画法等の法による規制をクリアできる。
- ・営農者がおらず、農業投資もない。

○造成の効率性

- ・市街化区域に囲まれ、公共公益施設等の都市基盤整備が効率的に実施できる。

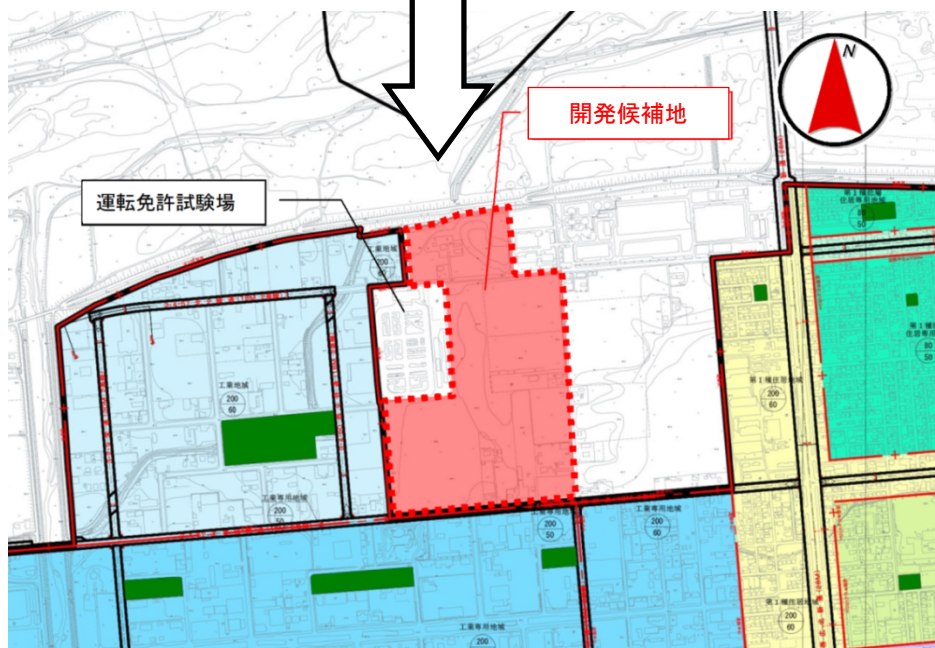
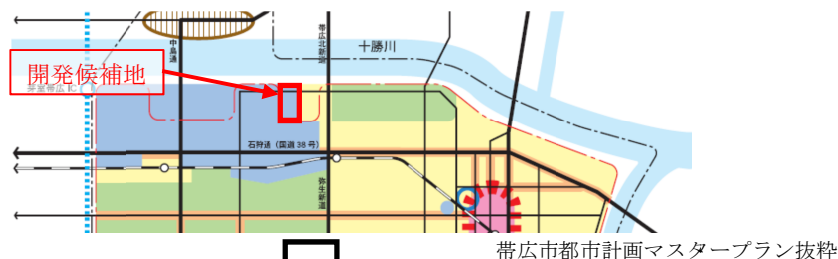
○関係計画との整合性

- ・帯広市都市計画マスタープランに工業用地としての位置づけがある。

○工業団地としての優位性

- ・交通アクセスが良い（道東自動車道、帯広広尾自動車道、国道 38、241 号に近接している）
- ・既存工業団地に隣接しており、企業間同士の連携を図ることができる。

■工業団地候補地位置図



（６）新たな工業団地の名称

名称については、西 20 条北工業団地が東側に拡張される位置にあることや、地理的に解りやすい名称とする観点から、所在地を名称に組み込むものとし、「帯広市西 19 条北工業団地」とする。

（７）開発手法

本市の工業団地は、これまで開発行為と土地区画整理事業により造成してきている。

土地区画整理事業は、地権者の土地を買収せずに減歩・換地しながら、保留地処分により事業費を確保するため、金融機関等からの借入れが少なくすむメリットがある。一方、地権者が組合を立ち上げて、換地によって事業を進めていくため、販売までにかかなりの時間を要し、また、地権者が、造成された用地を企業等に販売する必要があり、売れ残りなど事業上のリスクを地権者が負うことになるなどの課題がある。

開発行為は、事業実施者が、買収した土地を整備し販売していくため、民間土地区画整理事業に比べ、事業期間が短くてすみ、また、地権者にとっても、事業実施者へ土地を売却後は事業上のリスクを一切負うことがないなどのメリットがある。一方、事業実施者が、地権者から土地を買収する仕組みのため、買収経費など初期投資が高額になり、金融機関等からの借入れが多くなる傾向にあるが、現在の市中金融機関の金利状況などを踏まえると、事業実施上の大きなリスクにはならない。

また、候補地の地権者から、造成された用地の販売を行うなどの事業上のリスクを負わずに早期に事業を進めてほしいとの要望もあることから、本事業の開発手法は、開発行為とする。

（８）事業主体

開発行為は、民間事業者による実施も可能であるが、行政や行政が 100%出資する公的団体等が用地買収を行う場合、地権者にとって土地譲渡所得に係る特別控除などのメリットがある。

また、行政にとっても産業振興政策との整合性や、開発の実現性の確保などを踏まえると、一定程度行政が関与した形での開発が望ましい。

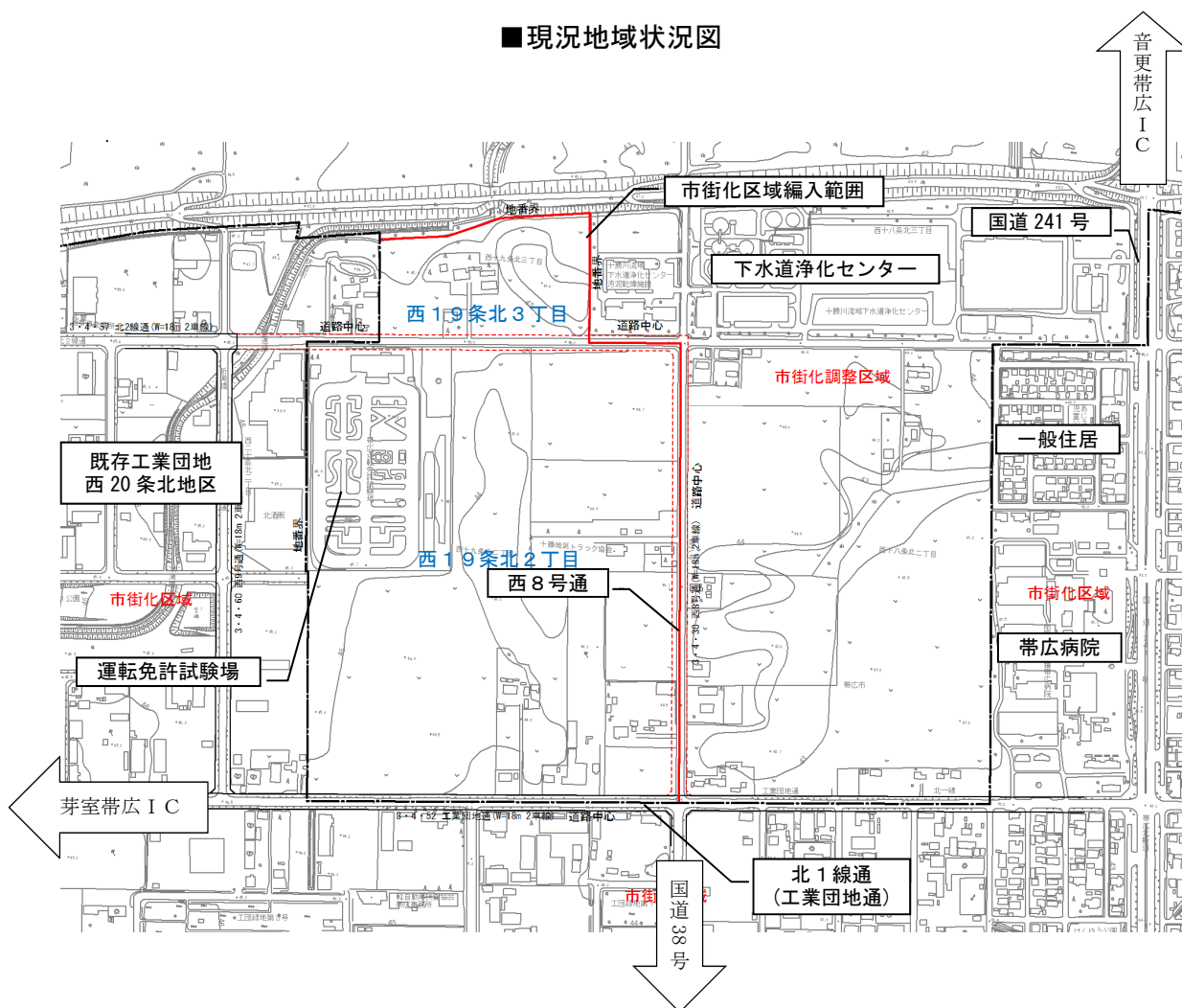
これまで、本市の開発行為による団地造成は、市が 100%出資する帯広市産業開発公社（平成 25 年解散）と帯広市土地開発公社により実施されてきたことも踏まえ、今回の事業の実施主体は帯広市土地開発公社とする。

なお、道内・管内の工業団地造成事例においても、土地開発公社による実施が多くなっている。

(9) 開発候補地の概要

住 所	西 19 条北 2 丁目・3 丁目
市街化区域編入面積	約 28ha
周辺土地利用	北：下水道浄化センター 東側：農地 南・西側：工業団地、運転免許試験場
周辺アクセス	芽室帯広 I C 3.5Km 国道 38 号線 0.6Km J R 帯広貨物駅 1Km とかち帯広空港 27Km
計画上の位置付け	帯広市都市計画マスタープランに位置付けあり
現在の土地利用状況	農地（一部宅地） ※地権者に営農者無し

■ 現況地域状況図



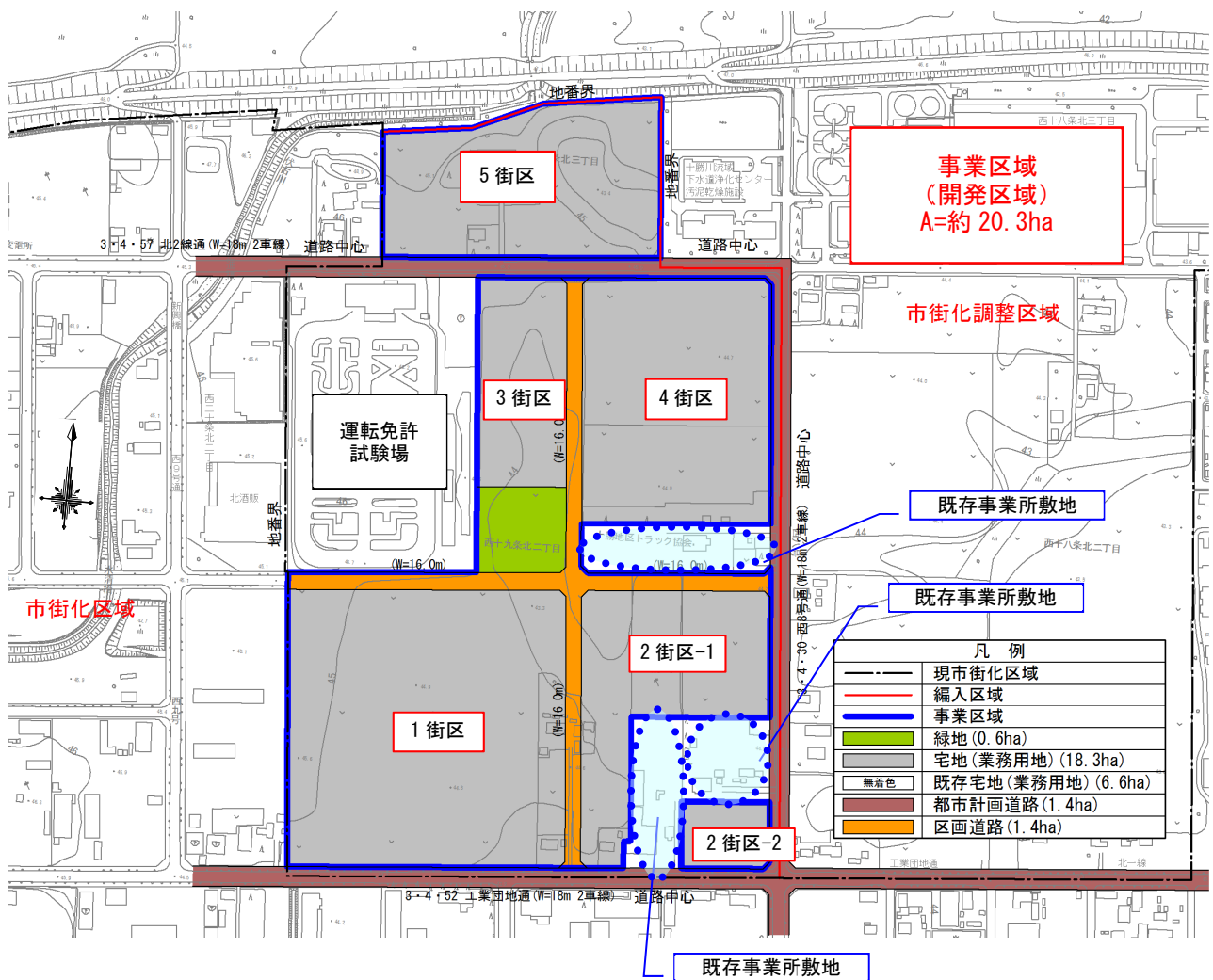
(10) 開発区域の設定

市街化区域に編入される地域には、運転免許試験場や既設の事業所が含まれるが、これらは、編入後も土地利用上問題がないため、開発区域から除外する。

これにより、開発区域は下図に示す太字実線（事業区域）の範囲となる。

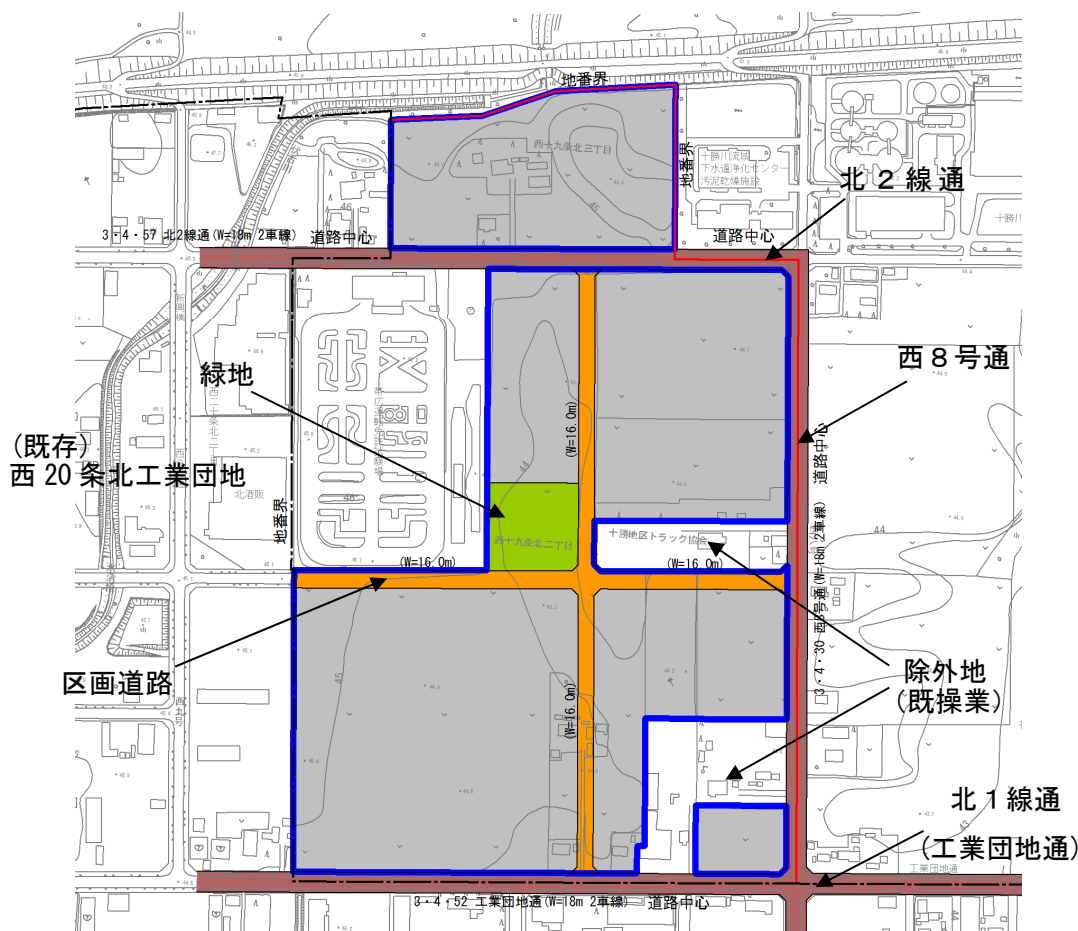
(約 20.3ha)

■開発区域図



(11) 都市施設計画の概要

■ 整備概要図



・ 道路計画

幹線道路：円滑で効率的な交通環境を確保するため、幹線道路である北2線通、西8号通を都市計画道路として拡幅

区画道路：立地企業の利便性確保のため、開発区域内に東西・南北に区画道路を配置し、幹線道路や隣接工業団地内の道路と接続

道路勾配：道路上の雨水排水のため勾配を設定

交差点巻き込み設定：大型車両等が円滑に走行できるよう、交差点内に隅切りを配置

・ 上下水道計画

雨水：開発区域の雨水処理のため、区画道路等下に新たに雨水管を配置し、北2線通に埋設されている既設雨水管に接続し、伏古別川に排水

汚水：立地企業の汚水処理のため、区画道路等下に新たに污水管を配置し、北2線通と北1線通（工業団地通）に埋設されている既設污水管に接続し、十勝川流域下水道芽室幹線に排水

上水道：立地企業の上水道を確保するため、区画道路下に新たに配水管を配置し、開発区域周辺に埋設されている既設配水管に接続し、給水

・緑地計画

都市環境の保全、都市の防災、景観形成などの観点から、都市計画法に基づく緑地面積を確保

・造成計画（宅盤設定）

宅地の雨水排水のため、表面に勾配を設定

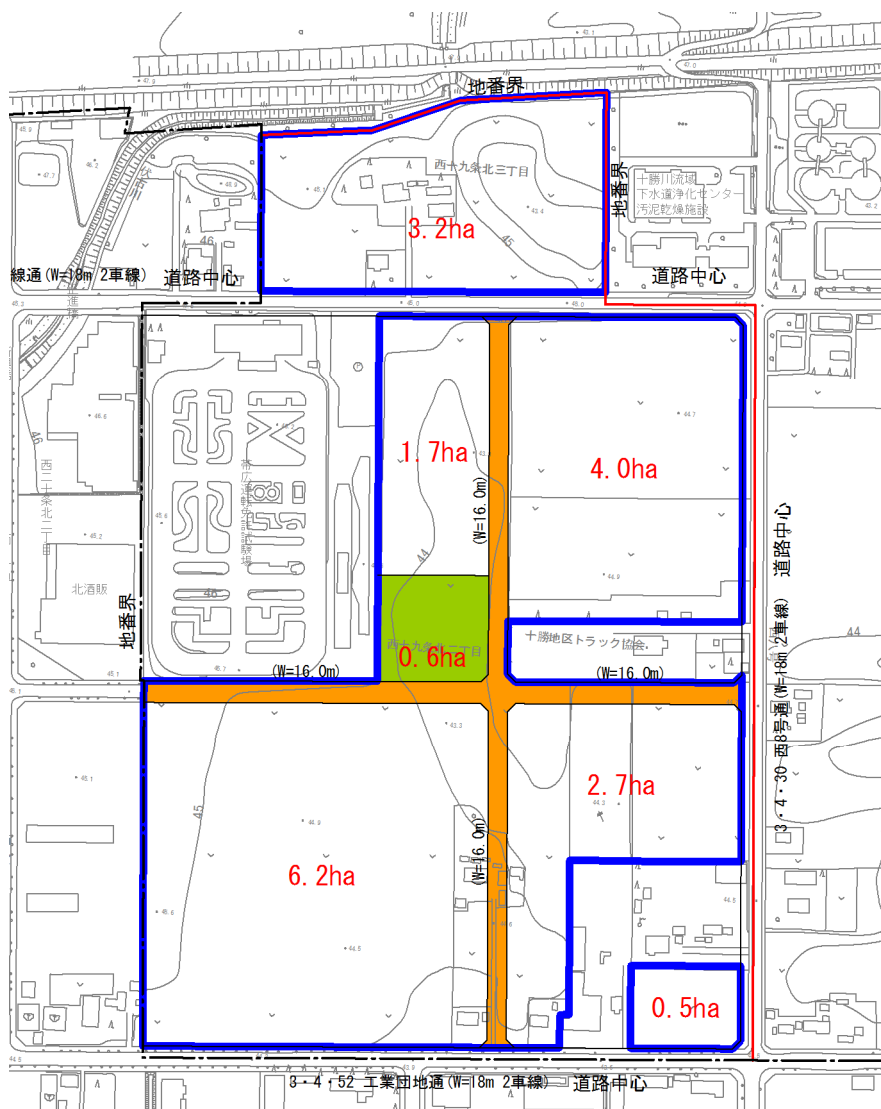
(12) 土地利用計画

当該地区は現在、市街化調整区域となっており、今後工業団地として造成する為には、市街化区域編入が条件となる。市街化区域編入に係る都市計画決定は、北海道に権限があることから、帯広市としては今後、北海道に案の申出を行い、平成30年秋頃の編入に向け手続きを進める。

編入した際の用途地域については、工業地域(建ぺい率60%、容積率200%)とし、業務機能の維持・保全や植栽等による緑化の目的で、「建築物等の用途の制限」や「壁面の位置の制限」などの地区計画を定める。

企業ニーズを踏まえて、西20条北工業団地(大部分が500坪程度)より大区画での企業立地が出来るよう土地利用を計画する。

■土地利用計画図

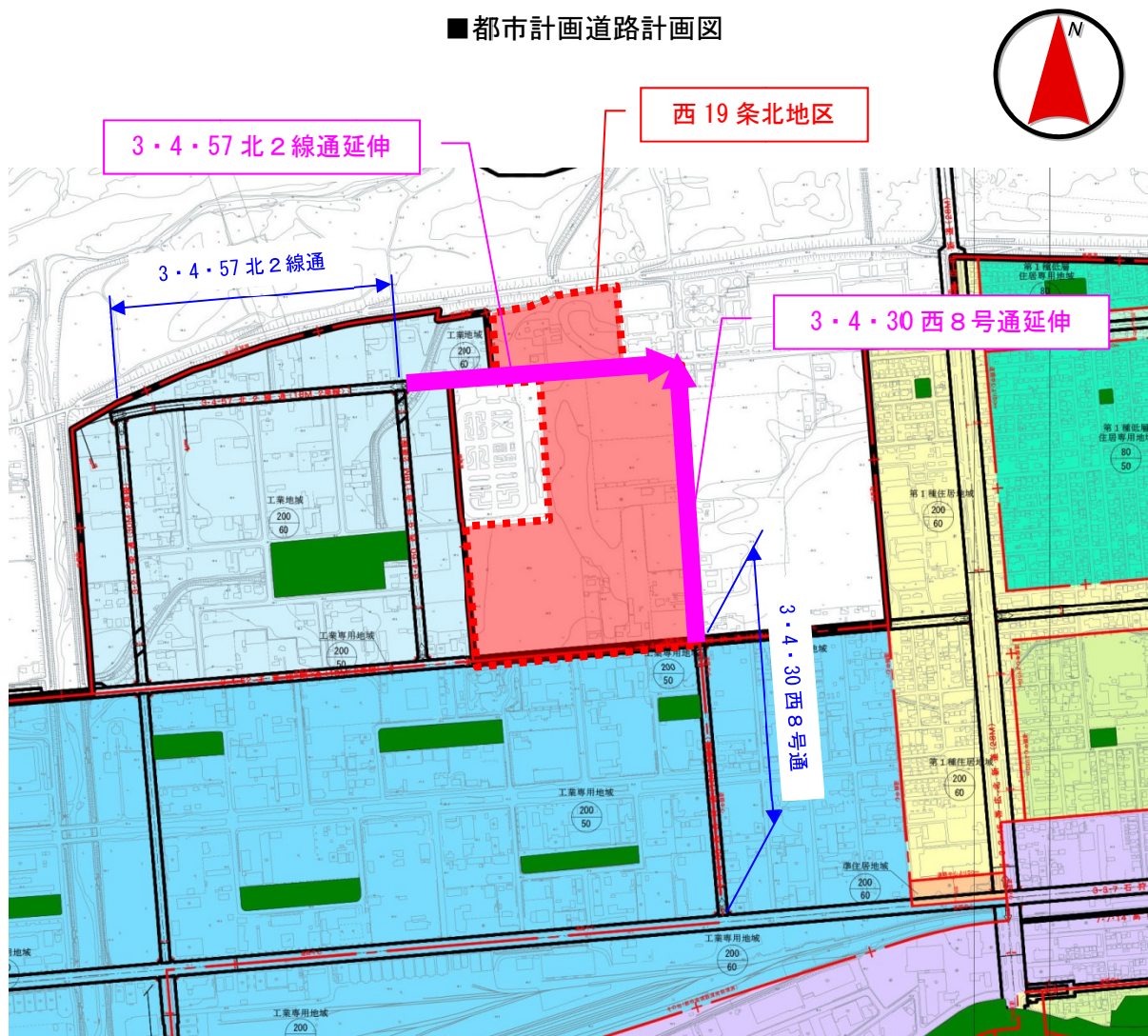


2 都市施設計画

(1) 幹線道路計画

幹線道路として開発区域南部および西部に整備されている都市計画道路を延伸する。市の都市計画道路は 300 間 (545.45m) 間隔で配置されており、地域の人・物の円滑な移動を支える重要な役割を担っている。帯広市都市計画マスタープランにおいても、新市街地開発に対応して都市計画道路などを重点的に整備することとしており、西側からは 3・4・57 北 2 線通、南側からは 3・4・30 西 8 号通を延伸させ、互いに交差するところまで整備を行い、交通の利便性を図る。

■都市計画道路計画図

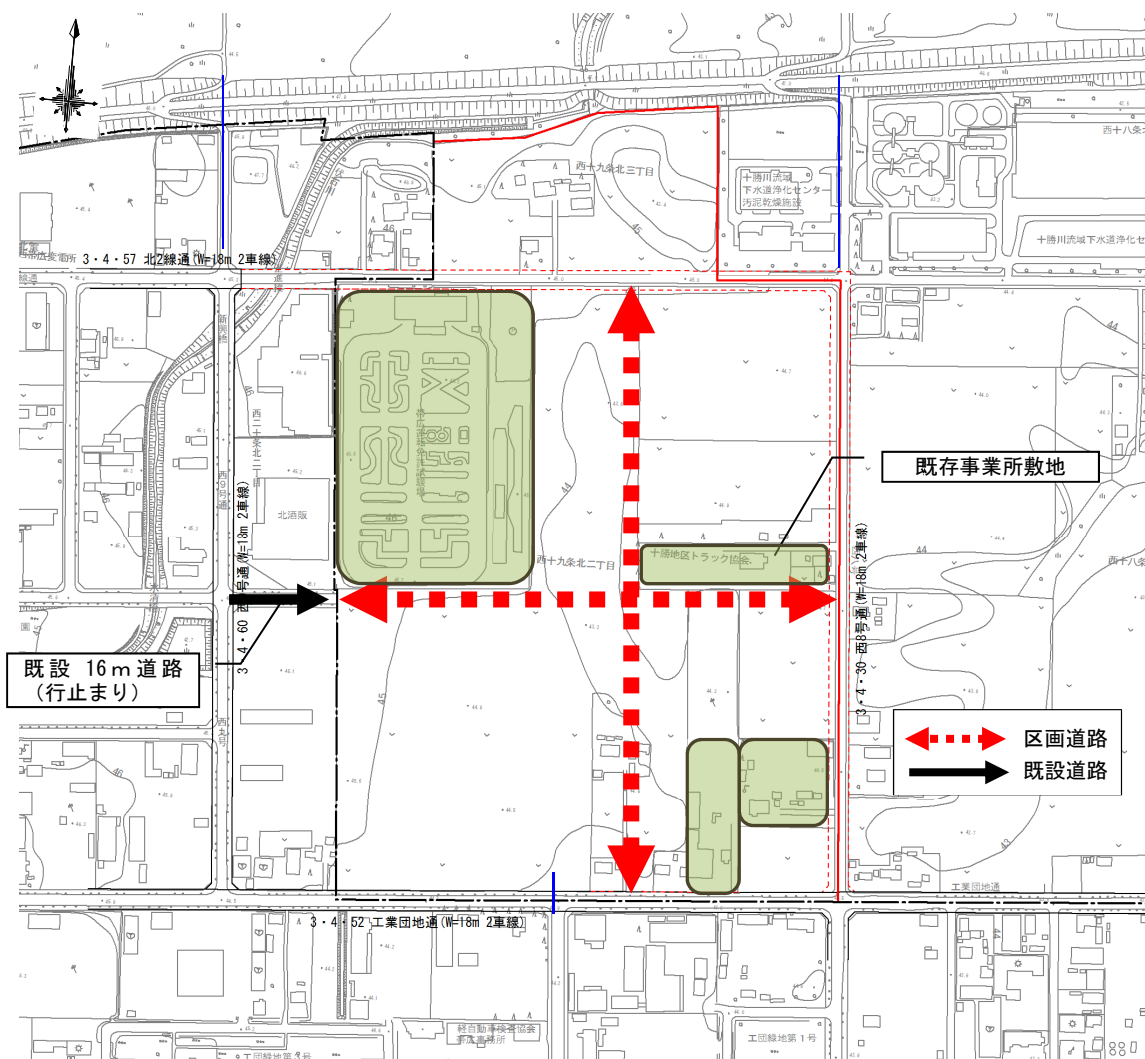


(2) 区画道路計画

イ 区画道路配置・接続の検討

立地企業の利便性を考慮し、幹線となる都市計画道路に接続するよう、東西・南北区画道路を配置する。西側には既存道路（W=16m）が行止まりの形状で接していることから、この道路を東西間の区画道路として同幅員で西8号通まで延伸させる。また、南北間の区画道路は、既存事業所の敷地境界沿いに配置する。

■区画道路計画図



ロ 周辺既存道路への影響

当該地域周辺の既存道路は、幹線道路系が開拓当時の殖民区画である 300 間 (545.45m) の間隔で配置されており、幹線間を補完するように中通りが東西方向に接続されている。

南北方向には中通りではなく細街路系の配置で各企業へのアクセスが確保されるという形状にある。

今回の開発により、交通量の増加が予想されるが、既存の道路に係る計画上の交通量への影響はない。

■周辺道路網図



ハ 道路勾配

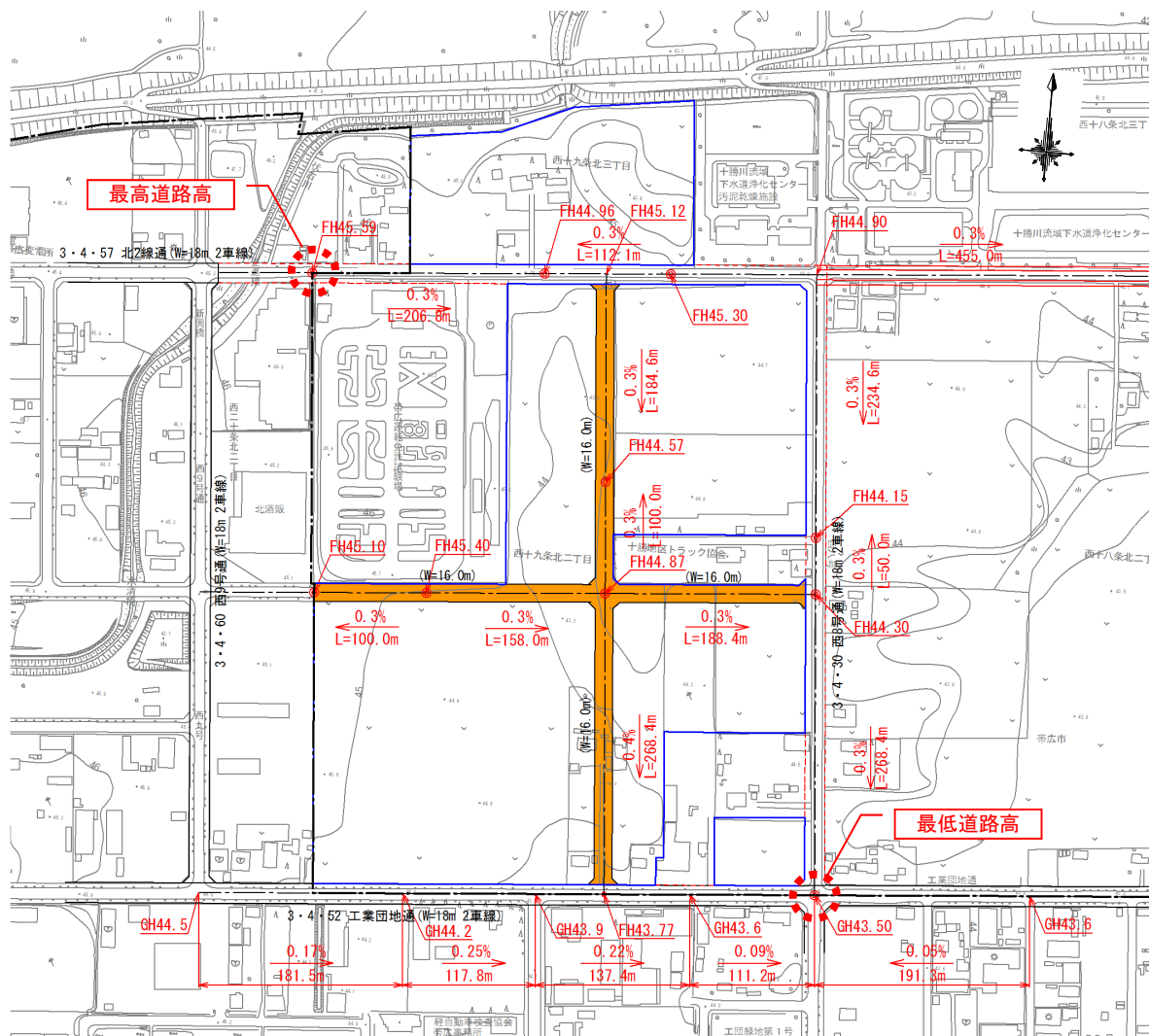
当該地域は、地盤高の高低差が最大で2m程度という非常に平坦な地形である。また、南側の北1線通（工業団地通）は、都市計画道路として完成されて供用開始済みであるため、道路勾配の変更は行わない。

当該地域に隣接する北2線通と西8号通は、都市計画道路として計画するが、開発区域とのすり付けや既存家屋との接道等を考慮すると、大きな変更は難しい。

このため、道路の勾配は可能な限り小さく設定するが、北海道の道路事業設計要領では「路面排水のために0.3～0.5%程度の縦断勾配を付しておくのが望ましい」とされているため、北2線通と西8号通並びに地域内の区画道路は、縦断勾配を最低0.3%確保する。

なお、当該地域の道路の中で、最も高いポイントは北2線通の運転免許試験場前西端でFH45.59、最も低いポイントは北1線通（工業団地通）と西8号通の交差点でFH43.50、高低差は2.09mである。

■道路勾配計画図

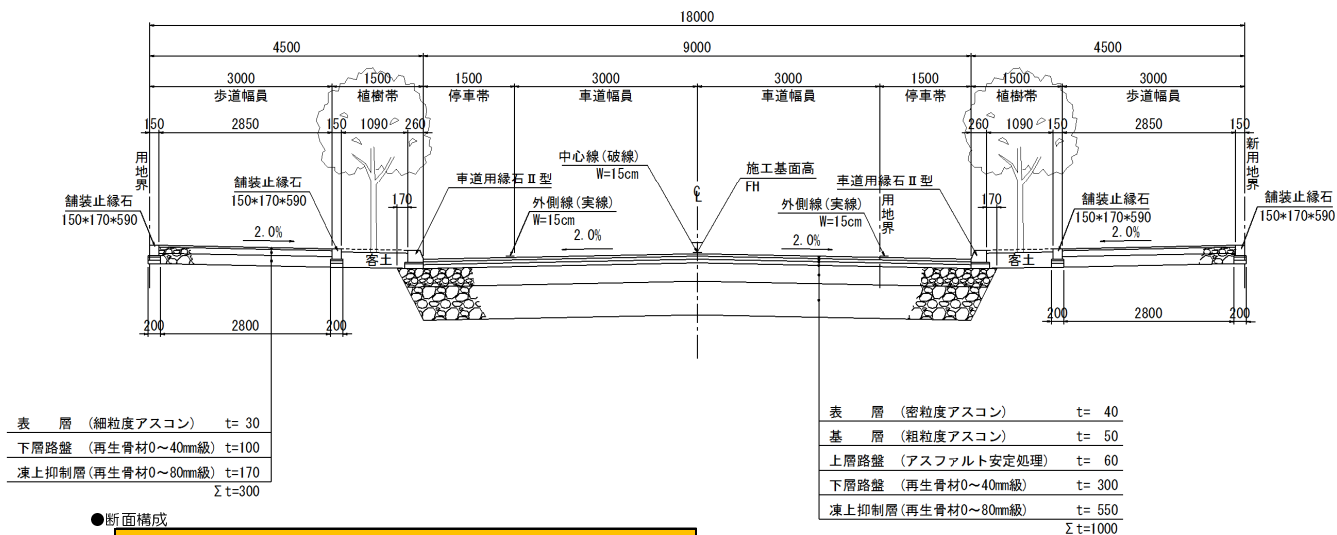


(3) 道路構成の設定

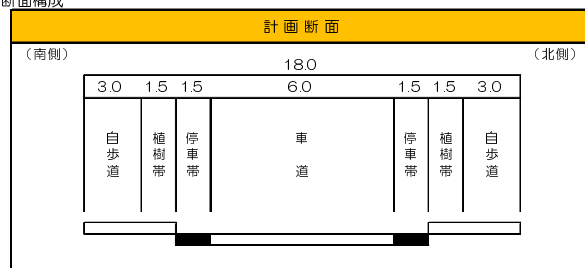
区域を囲む幅員 18m の都市計画道路と、幅員 16m の区画道路の 2 種類で構成される。

イ 都市計画道路 (幅員 18m)

■幅員 18m 道路定規図



●断面構成



18m 道路の設計条件は
以下のとおり

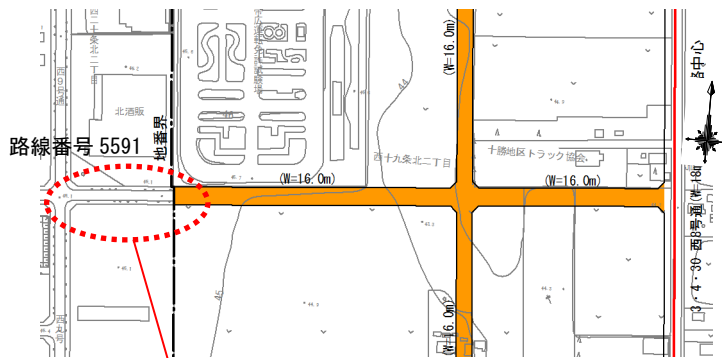
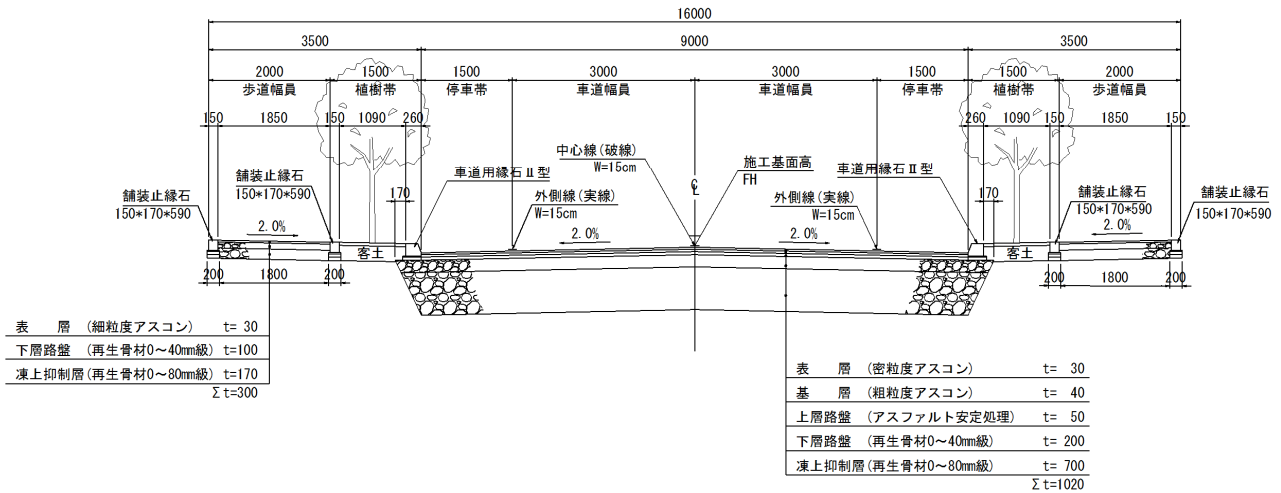
道路区分：4 種 3 級
交通区分：N5 交通
設計 CBR：6%

●断面幅員根拠

車 道	幅員	3.00 m
	理由	・道路種別から 3.00m を採用。(道路構造令 第5条 第4項) ・計画交通量から 2 車線とする。(道路構造令 第5条 第2項)
停車帯	幅員	1.50 m
	理由	・自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないよう停車帯を設置する。道路両側が市街化区域となるため、これらの停車需要を考慮し道路の各側に停車帯を設ける。 ・小型車の停車需要を想定し 1.50m を採用。 (道路構造令 第9条 第2項、都市整備事業実務要領 P216)
自転車歩行者道	幅員	3.00 m
	理由	・工業団地内施設 (運転免許試験場など) の利用など、自転車と歩行者の交通需要が見込まれることから、3.00m の自転車歩行者道を採用する。 (道路構造令 第10条の2 第2項) ・道路両側が市街化区域となるため、円滑な通行と安全を確保すべく道路の各側に自転車歩行者道を配置する。
植樹帯	幅員	1.50 m
	理由	・異種交通の分離により自転車・歩行者の飛び出し又は、自動車の歩道乗り上げを防止し、交通の安全性や快適性を向上させる。 ・環境保全や沿道への道路交通騒音等の軽減など、良好な生活環境を確保するため植樹帯を設ける。 ・火災時の延焼防止、火災の遮断等の機能を確認する。 ・植樹帯の幅員は 1.5m とし、道路の各側に配置する。 (道路構造令 第11条の4 第2項、都市整備事業実務要領 P219)
その他	幅員	
	理由	・当該路線は上位計画において、緊急輸送路および延焼遮断帯としての位置付けがある。 《緊急輸送路機能》 都市防災実務ハンドブック P61 より、阪神・淡路大震災での事例では、幅員 8m 以上の道路については、ほぼ 100% 車両通行が可能であったとされることから 8m < 18m 《延焼遮断帯機能》 道路構造令の解説と運用 (平成 27 年 6 月) P91 より、兵庫県南部地震における神戸市長田区の例では、幅員 12m 以上の道路では延焼がなかったとされることから 12m < 18m

□ 区画道路 (幅員 16m)

■ 幅員 16m 道路定規図



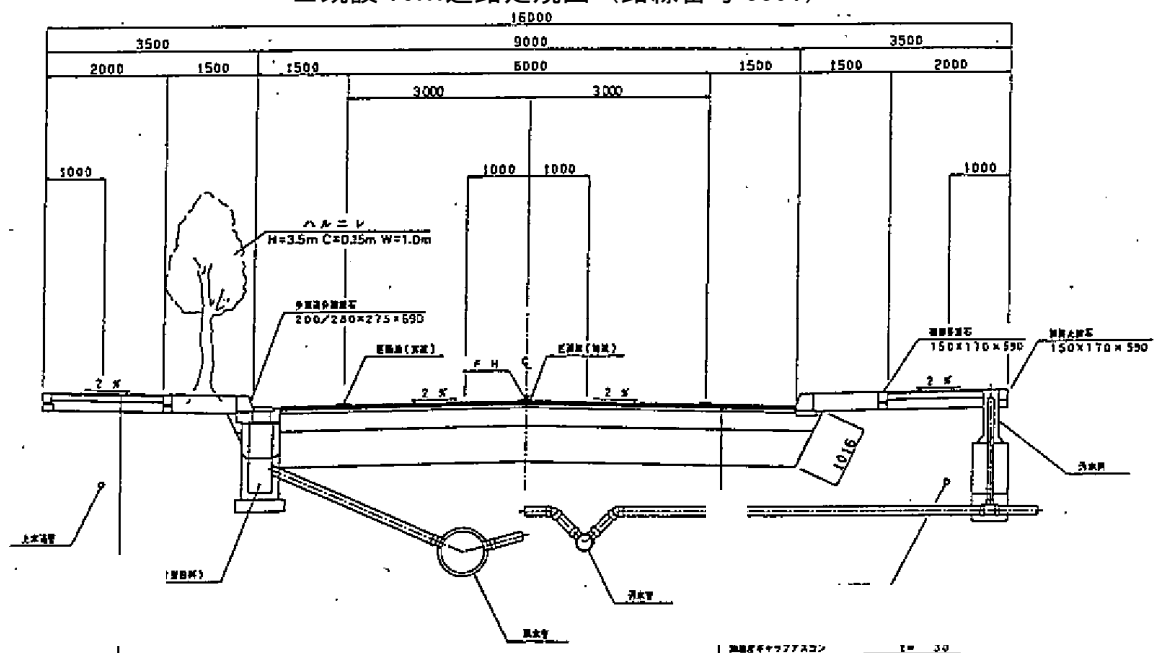
既設の 16m 道路 (路線番号 5591) が行止まり状態で接道しており、これを延伸するように 16m 道路を設置する。

16m 道路の設計条件は
以下のとおり

道路区分 : 3 種 4 級
交通区分 : N4 交通
設計 CBR : 6%

16m 道路は路線番号 5591 の道路幅員構成と同様に設定する。

■ 既設 16m 道路定規図 (路線番号 5591)



ハ 交差点巻き込み設定

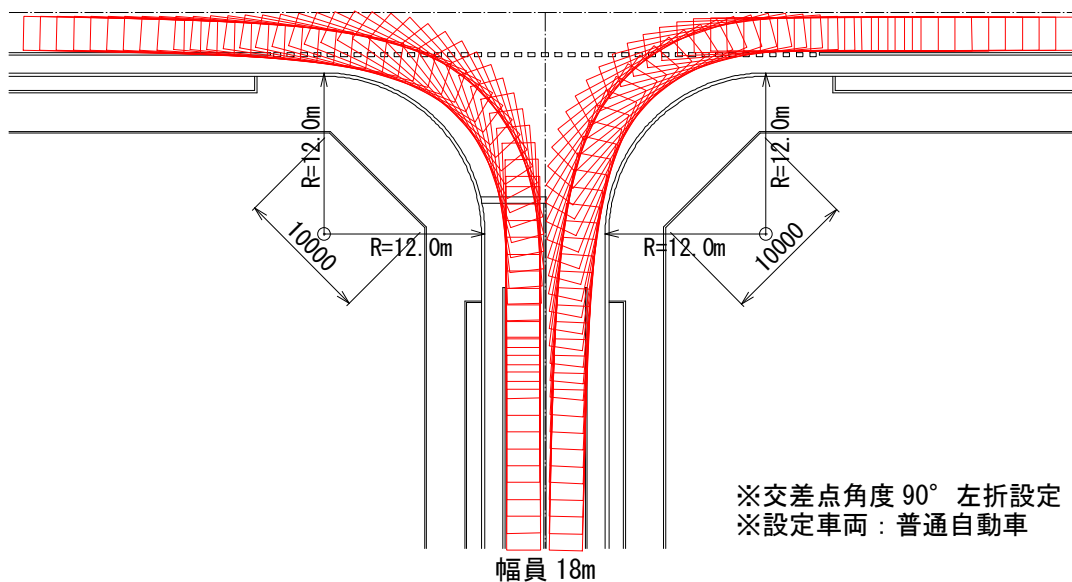
幅員 18mの都市計画道路は、区域周辺の市道の状況や交通量等から 4 種 3 級とされている。

この場合、道路構造令による標準的な隅切り長は 5mであるが、工業団地という特性を踏まえ、普通自動車スムーズに転回できるよう、都市計画道路同士の交差点では隅切り長を 10m、都市計画道路と区画道路の交差点では隅切り長を 8mとする。

■車両軌跡図（普通自動車）

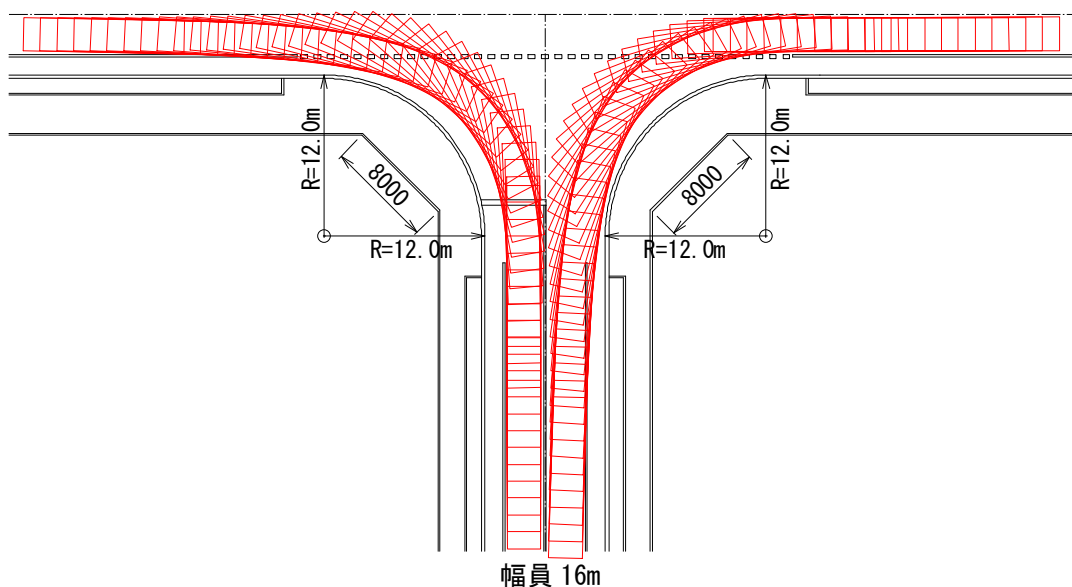
都市計画道路同士の交差点

幅員 18m



都市計画道路と区画道路の交差点

幅員 18m



(4) 上下水道計画

イ 雨水

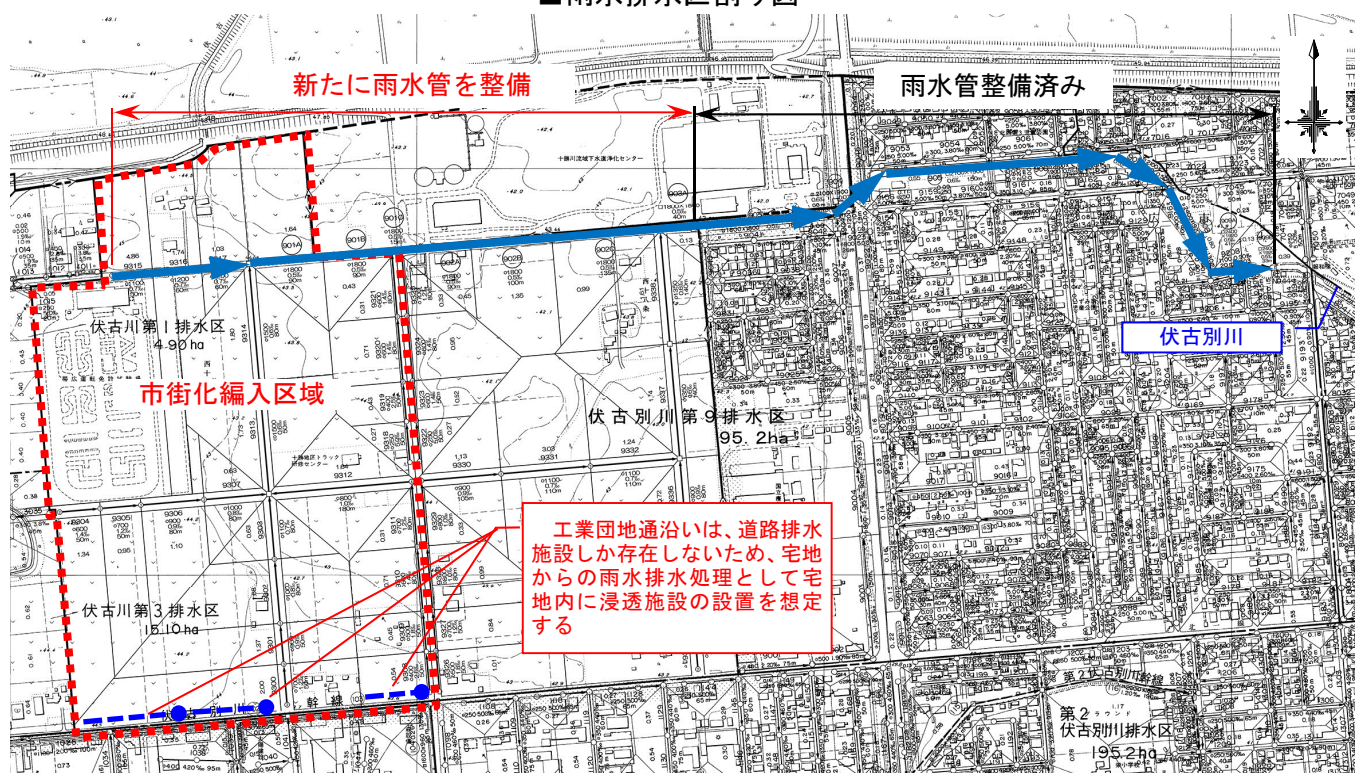
市街化区域編入に伴う、下水道事業計画の変更を踏まえて、開発区域の排水設定を行う。

当該地域は、流末を伏古別川とする「伏古別川第9排水区」にあり、既存の市街化区域内における下水道雨水管は整備済みとなっている。このため、当該地区まで北2線下に新たな雨水管を整備する。

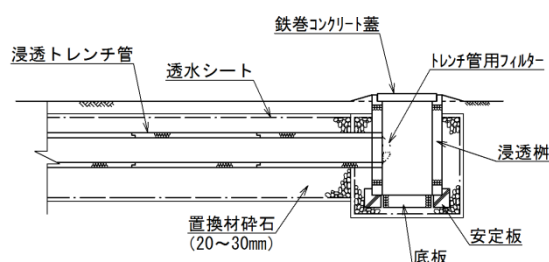
(中央部の緑地に調整池を設置し、開発区域内の雨水流出量を抑制する。)

整備済みの工業団地通沿いは道路排水施設しかないため、宅地内で雨水浸透処理等による排水を行う。

■雨水排水区割り図



■浸透施設設置例



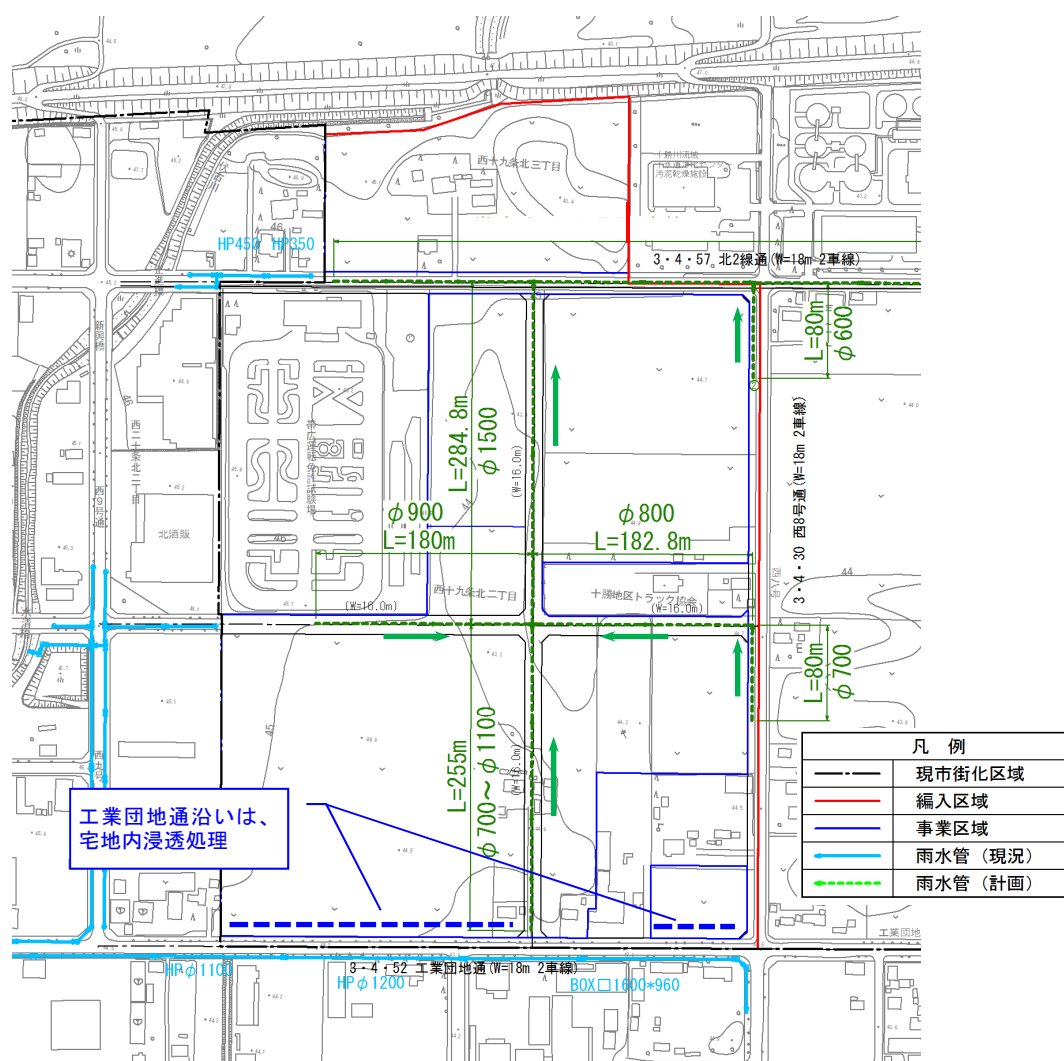
※浸透の有効性については、今後の地質調査において判断する。

当該区域には、雨水管が配置されておらず、区域を囲む3本の道路に道路排水としての縦断管が埋設されている。

運転免許試験場を除き、ほとんどが畑地であり、外周道路より低い位置にあるため、区域内の雨水は畑地で浸透処理されており、外周道路への雨水流出はほとんど発生していない。

今回の開発では、基本的に宅盤高を道路より高く設定し、宅地から道路側へ雨水を流出させることから、宅地と道路を合わせた雨水の処理が可能な雨水管を道路下に埋設する。

■雨水管計画設定図



なお、地区内の雨水管はφ600mm～φ1500mmで、総延長は1,063mとなる。

■開発区域内の管径別延長距離

管径	φ 600mm	φ 700mm	φ 800mm	φ 900mm	φ 1000mm	φ 1100mm	φ 1500mm
延長	80m	125m	183m	230m	80m	80m	285m

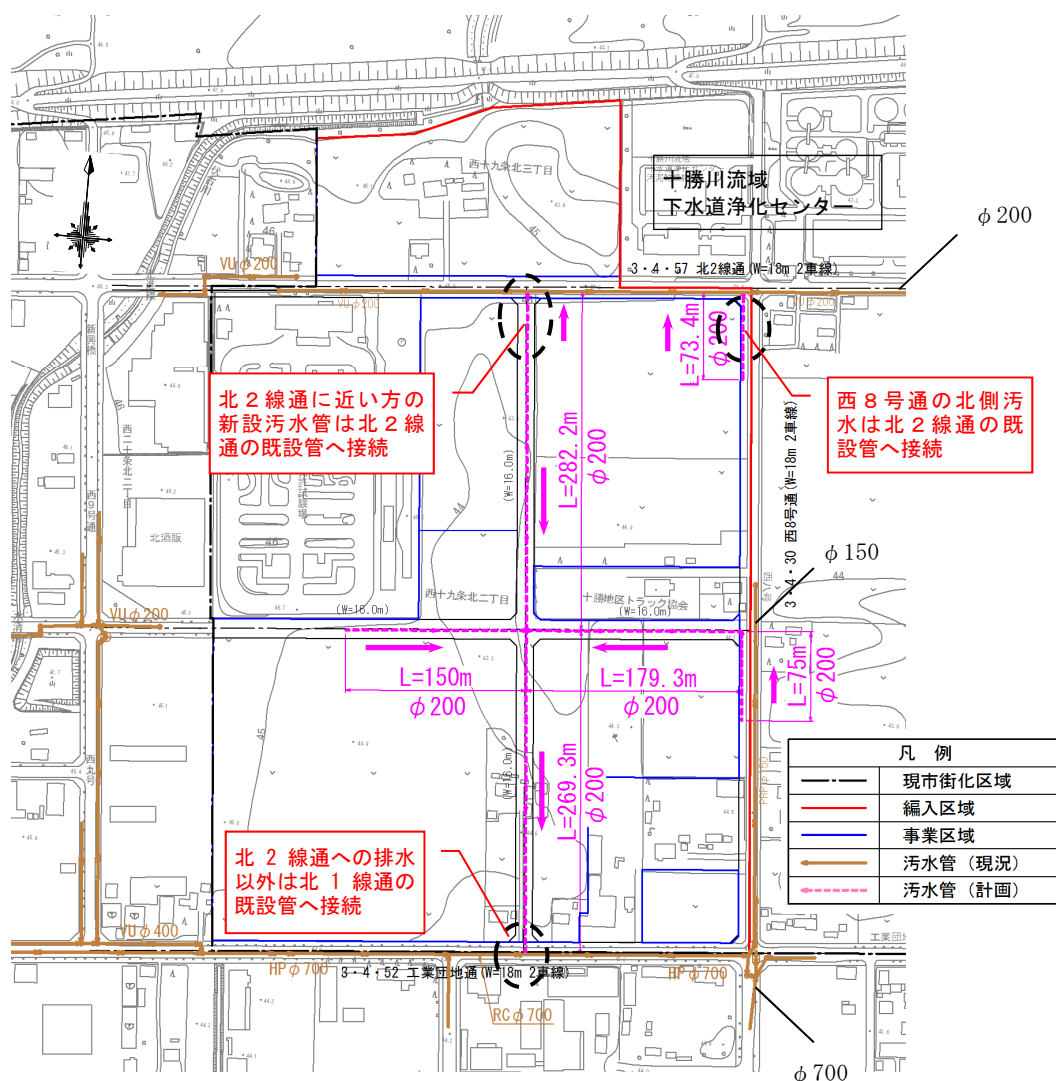
口 汚水

当該区域には、北 2 線通に運転免許試験場に対応した污水管 $\phi 200\text{mm}$ が埋設されている。また、区域外ではあるが西 8 号通のトラック協会より南方面の宅地に対応した污水管 $\phi 150\text{mm}$ が埋設され、北 1 条通（工業団地通）の南側には污水管 $\phi 700\text{mm}$ が埋設されている。

区域内の污水管は総延長で 1,029m となり、全線 $\phi 200\text{mm}$ で設定する。北 2 線通の既設污水管に近い新設の污水管は、北 2 線通の既設污水管に接続させ、それ以外の污水管は区域中央の区画道路交差点でそれぞれ合流し、工業団地通に埋設されている污水管 $\phi 700\text{mm}$ に接続させる。

これらの汚水は北 1 条通（工業団地通）と西 8 号通の交差点部で十勝川流域下水道に合流し、本地区の北東に隣接している十勝川流域下水道浄化センターに流下している。

■ 污水管計画図



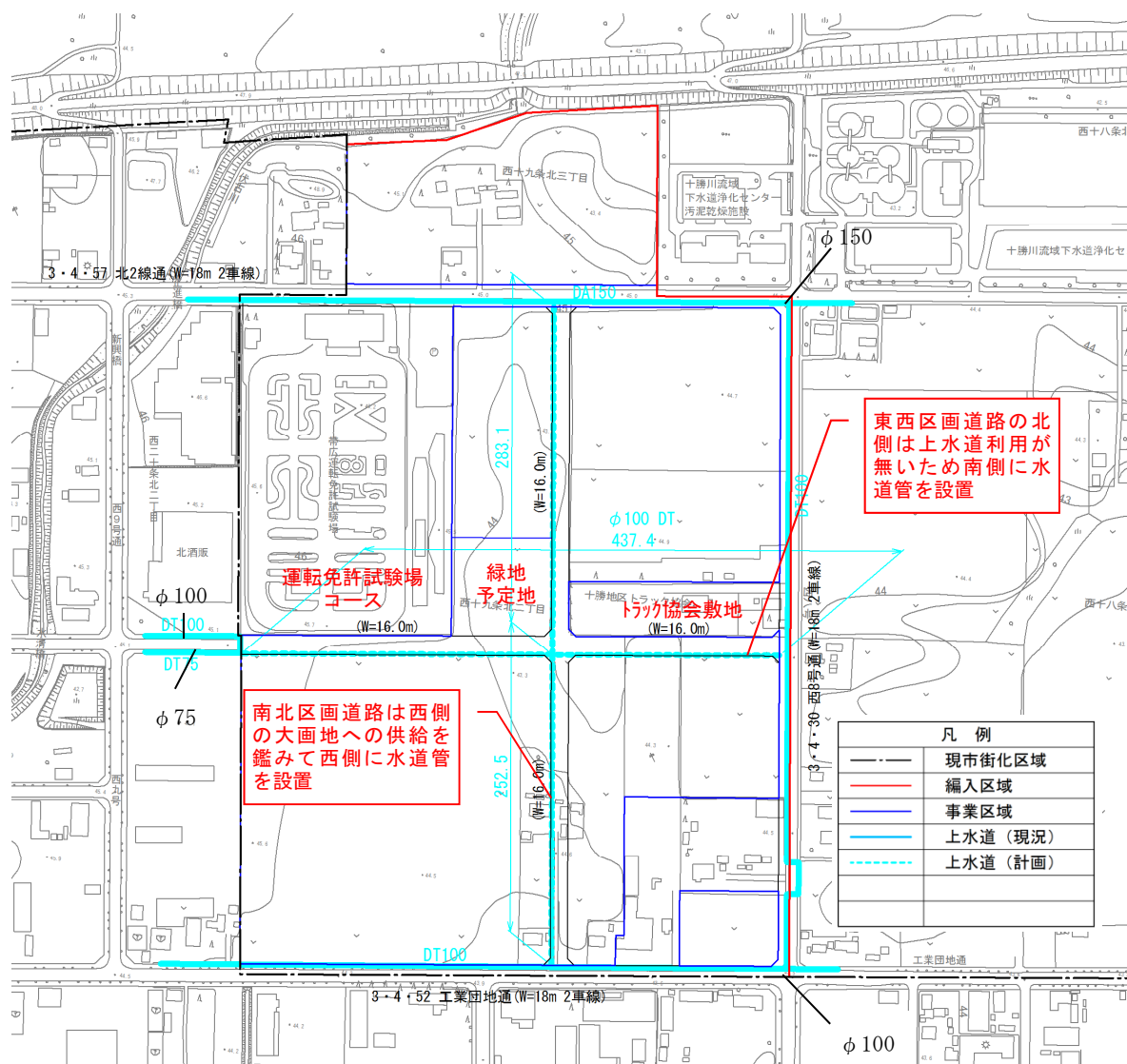
ハ 上水道

外周道路には、ダクトイル铸铁管の上水道が埋設されている。管径については、北2線通は $\phi 150$ mm、西8号通と北1線通（工業団地通）は $\phi 100$ mmが埋設され、西側の中通行止まり道路には、北側 $\phi 100$ mm、南側 $\phi 75$ mmが埋設されている。

新設する区画道路には既設と同じダクトイル铸铁管の $\phi 100$ mmを設置する。

立地企業数や既存の土地利用状況、緑地の配置位置を踏まえ、東西方向の区画道路では南側に、南北方向の区画道路では西側に設置する。

■上水道管計画図



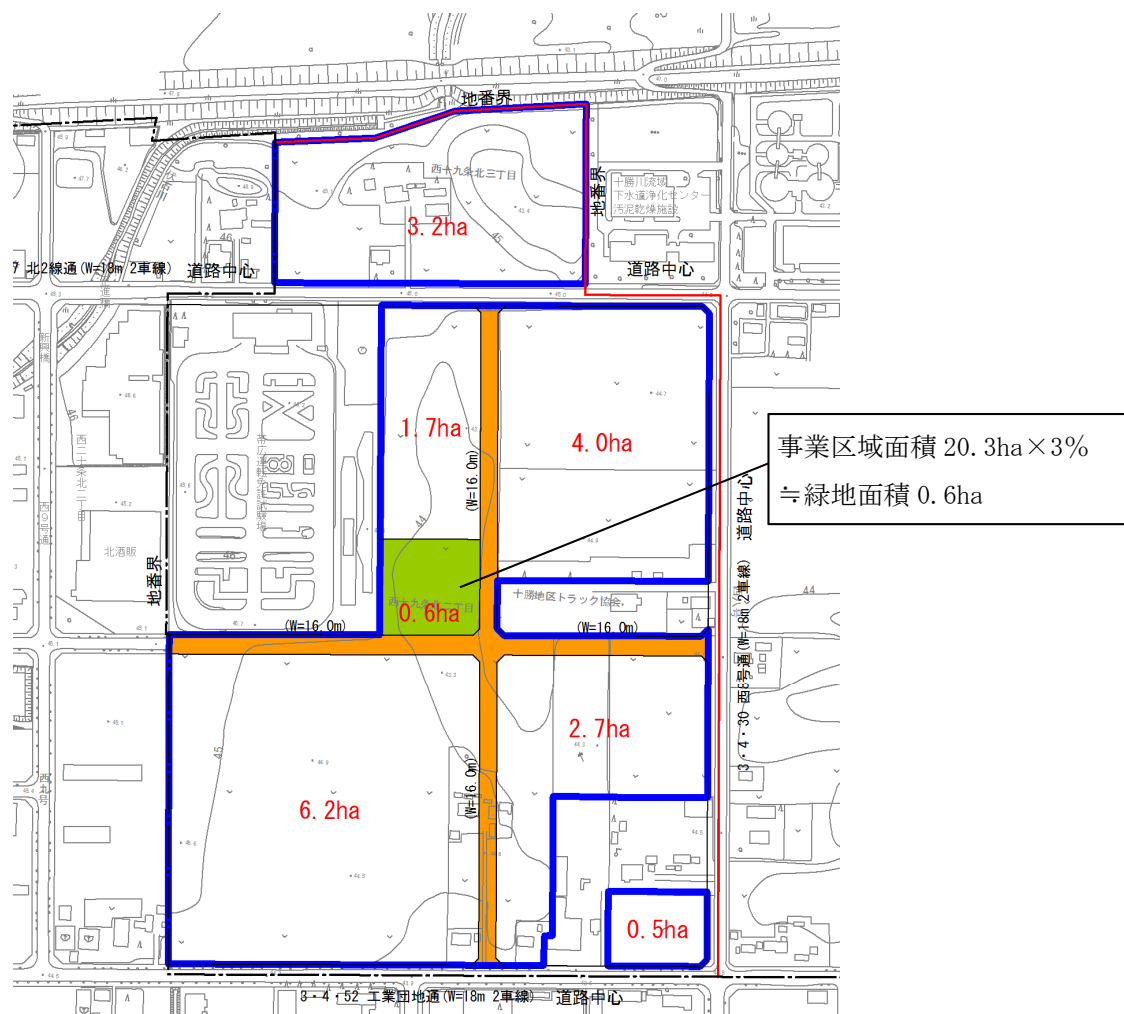
(5) 緑地計画

平成 15 年に策定した帯広市緑の基本計画において、まちづくりにおける緑の役割を、「都市環境の保全」「レクリエーション」「都市の防災」「景観形成」「心の豊かさの創造」の 5 つに分類している。また、工業団地における緑の基本方向として、緑豊かで良好な就業環境を形成するため、既存の緑を保全し、緑の量と質の向上を図ることとしている。

さらに、都市計画法では、開発面積が 0.3ha 以上の場合、3%以上の公園・緑地の確保を義務付けている。

これらを踏まえ、今回の開発では、災害時の避難場所や、自然とふれあう憩いの場として、立地企業の従業員が利用しやすい区域中央部に、3%以上の緑地を確保する。

■緑地配置図



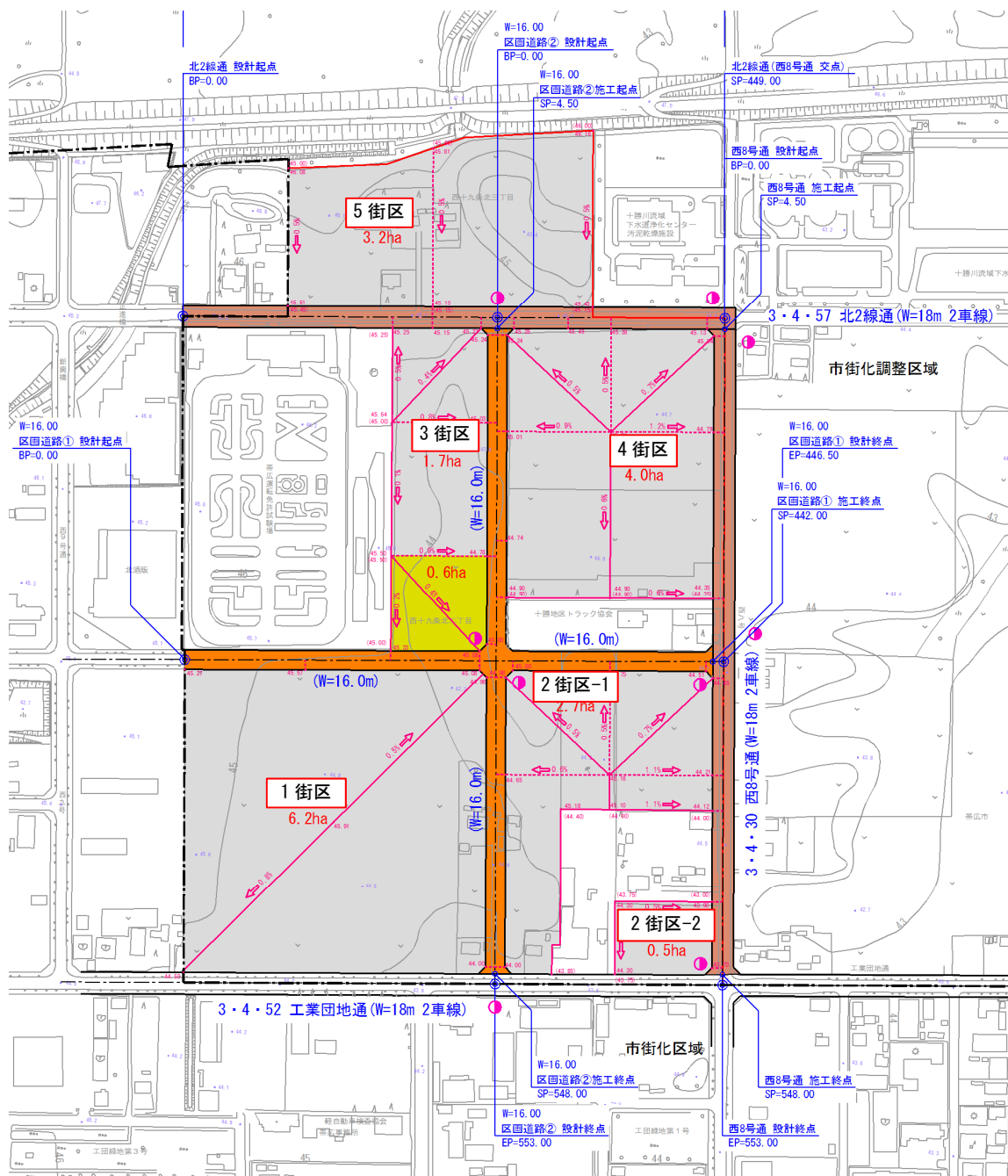
3 造成計画

(1) 宅盤設定

帯広市宅地開発技術基準では、宅地の雨水排水処理のために、0.5～1.0%の表面勾配の設定が標準となっている。構造的には、宅地の中央部分の標高を高くして、周囲に隣接している道路側へ排水されるよう緩やかな傾斜を付するのが一般的である。

工業団地では1つの宅地面積が大きいいため、わずかな勾配でも土量には大きく影響する。当該区域の現況が畑作地のため、中央付近が外周道路よりもやや低くなっていることを踏まえ、可能な限り緩やかな勾配設定として土工量を抑えた設定を行う。

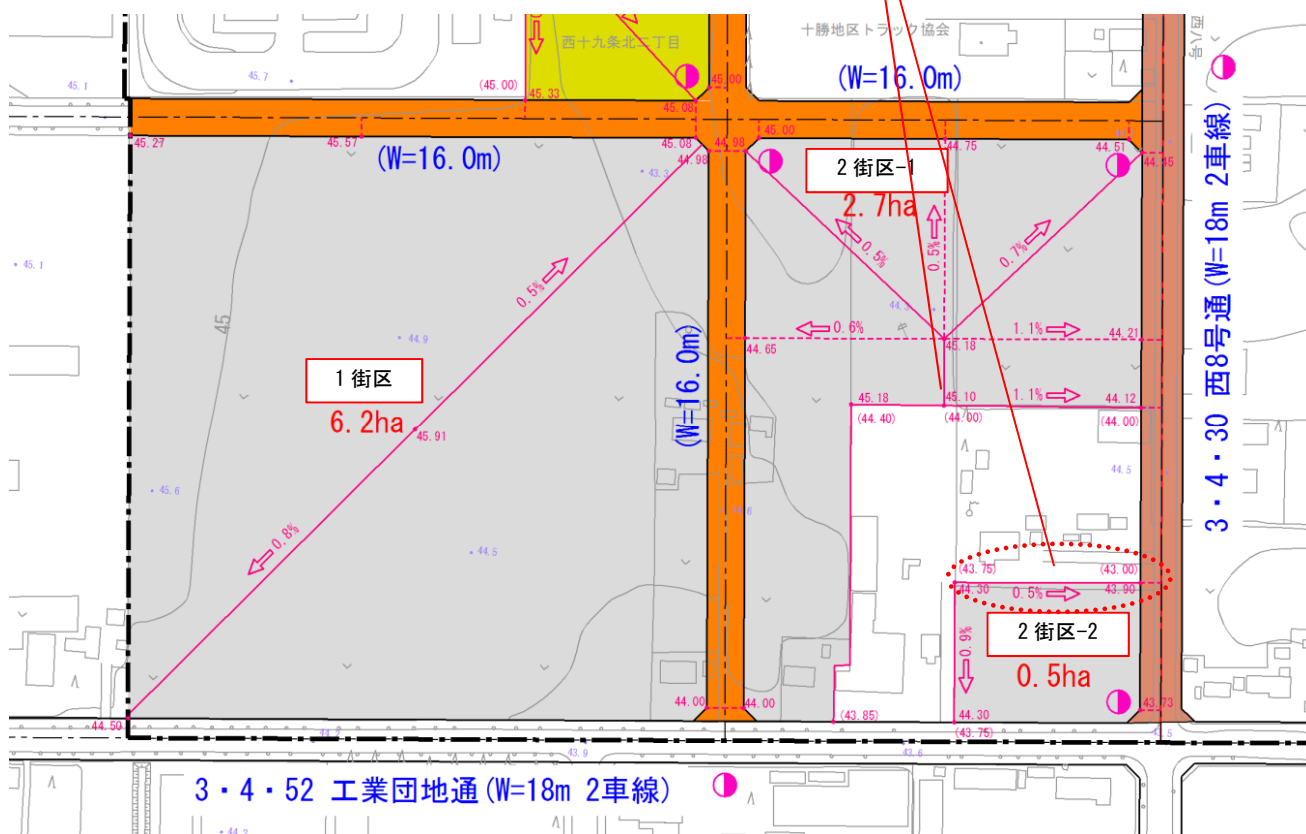
■造成計画平面図



(2) 街区別の設定

■街区別拡大図（1、2街区）

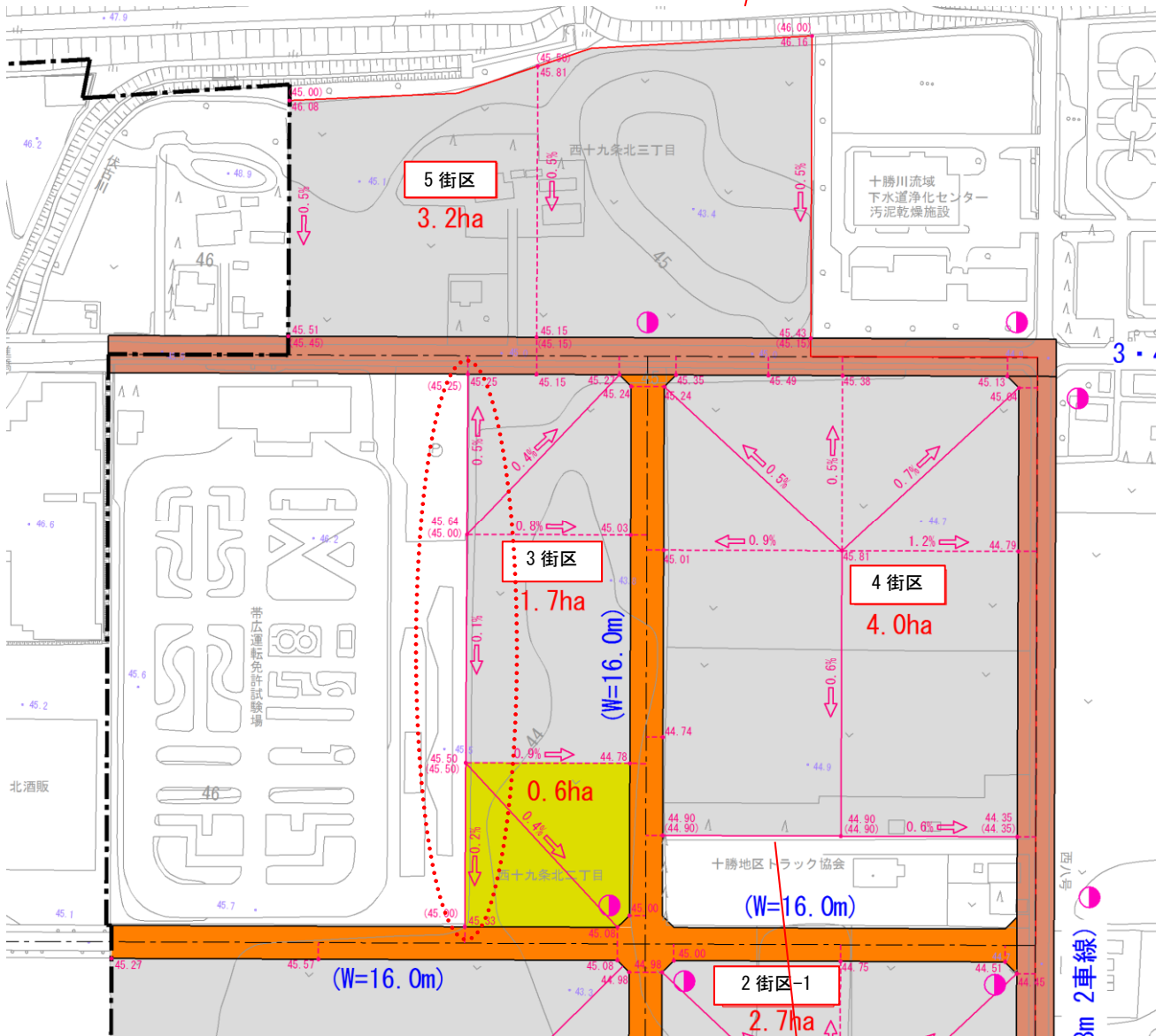
造成面は現地盤より盛り上げるため、除外地と造成地の境界側には最大約1m程度の段差が発生する。
 段差は擁壁によって土留めを行い、雨水が除外地に浸入しない様な構造にする。



※ () 数値は現況高

■街区別拡大図（3、4、5街区）

最大2m程度現況が低い
ため、盛土を要する



運転免許試験場境界は擁壁によって試験場側の地盤が高く設置されているため、造成側に法面等の処理は不要

既操作のため除外した宅地と段差が生じないように設定した

4 概算事業費

(1) 概算事業費

<前提条件>

- 基本計画策定時点での各種単価により事業費を積算。
(今後社会経済の動向により、地価や工事単価などに変動の可能性)
- 1/2, 500 現況図からの図上読み取りで造成設計を実施。
(測量による実測値と差異の可能性)

※今後、実施設計等により精度を高めていく

(単位：千円)

科 目	金 額	概略数量	備 考
用地取得費・補償費	673,000	取得用地 20.3ha	
造成工事費	269,000	18.9ha (緑地含む)	
道路工事費	178,000	幅員 16m $\Sigma L=957m$ (東西 $L=437m$ 、南北 $L=520m$)	
下水道施設 工事費	204,000	雨水管 $\phi 600\sim 1500mm \Sigma L=1,063m$ 汚水管 $\phi 200mm \Sigma L=1,029m$	
水道施設工事費	32,000	$\phi 100mm$ ダクタイル鋳鉄管 $\Sigma L=973m$	
調整池工事費	15,000	1 箇所	
宅地擁壁工事費	23,000	$H=1.0m \Sigma L=680m$	
附帯工事費	2,000	タイヤ洗浄場 4 箇所	
直接工事費	723,000		
工事諸経費	361,000		間接工事費、 一般管理費等
工事価格	1,084,000		
消費税相当額	108,400		10%
工事費	1,192,400		
実施測量・実施設計費	126,000		
事務費等	106,000		税金含む
借入金利息	53,000		
合 計	2,150,400		

※開発区域内の事業費に限る。

※本市が整備する開発区域外の都市計画道路及び雨水管整備に係る概算事業費は、約 8 億円の見込み。

事業実施にあたり国等の支援制度を活用予定。

(2) 概算事業費の算定方法

以下の方法で概算事業費を算定した。

- 用地取得費は市内近傍等の事例を、また、補償費はコンサルタントからの見積り等を参考に算定した。
- 工事費について、造成工事費は概略土量を、道路工事費は定規図を、下水道施設工事費は流量計算からの管径をもとに、土木工事積算基準を使用して算定した。水道施設工事費や調整池工事費、宅地擁壁工事費は類似した他事例の単価を参考に算定した。工事諸経費は(3)を参照。
- 事務費等は、販売期間を5年間と想定して、人件費や不動産取得税、固定資産税を算定した。

(3) 土木工事に係る経費設定

土木請負工事では、直接工事費、間接工事費の共通仮設費と現場管理費を加え(工事原価)、さらに一般管理費等を加えて工事価格としている。この工事価格に消費税等相当額を加算して工事費となる。これら直接工事費以外の経費を算出する場合、その工種区分によって河川工事から海岸、道路、トンネル、地すべり、下水、公園等さまざまに分類されており、それぞれ算定方法に違いがある。

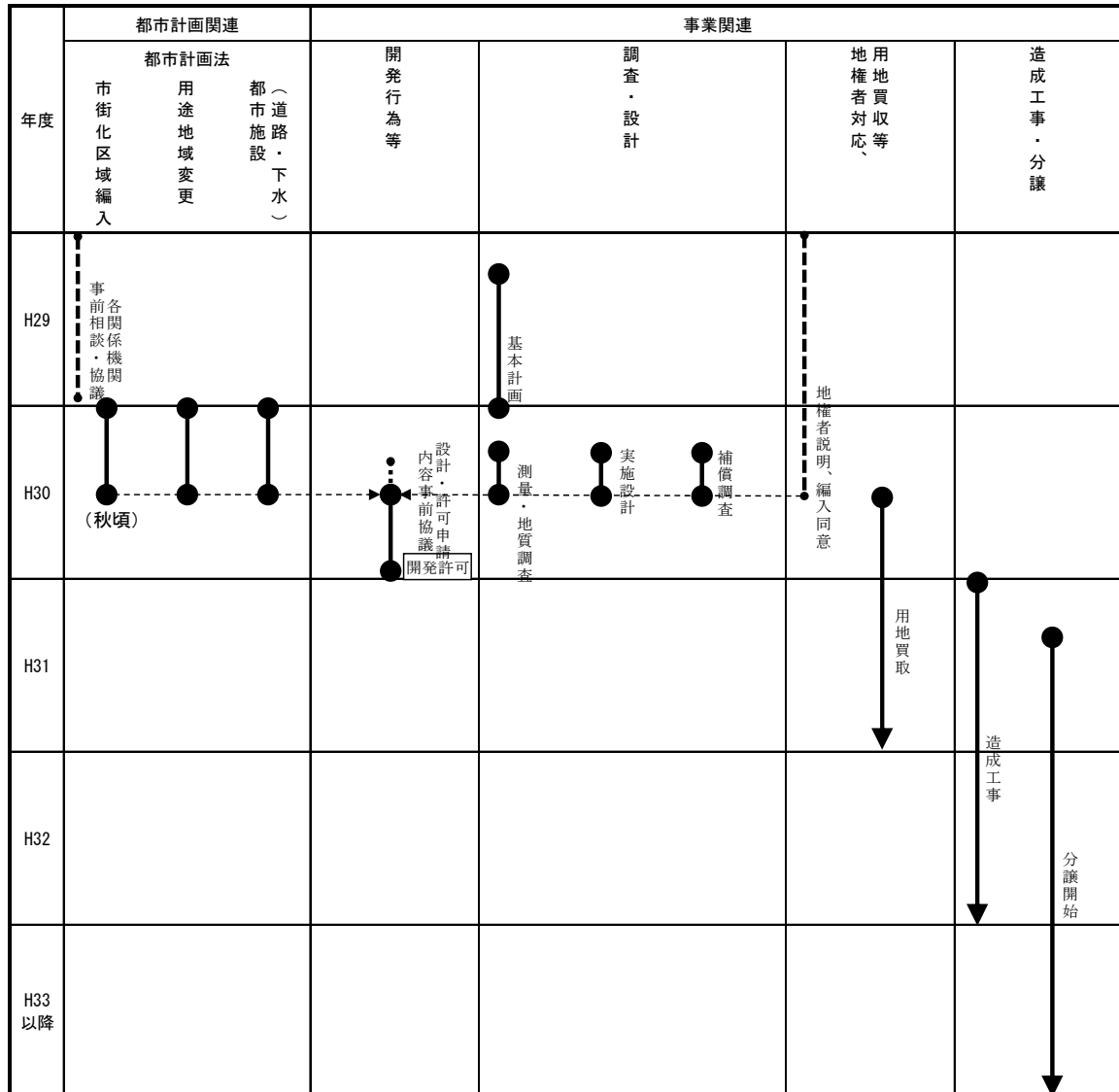
開発行為における宅地造成工事は、全体的な土工は敷地造成、道路に関しては路盤と舗装、排水施設は下水道(雨水と污水)、給水施設は上水道、複数種の土木工事から構成される。このように面的整備で複数種に渡る工種が発生する工事としては、「公園工事」が最も近い。公園工事では、全体的な土工は敷地造成、園路広場整備は路盤と舗装、排水施設は下水道(雨水と污水)、給水施設は上水道と各種網羅出来る。

このため、今回の開発に係る直接工事費以外の経費の算出方法は、公園工事による。(工事費は直接工事費の約1.5倍。)

消費税に関しては2019年10月より現行8%から10%に変更される予定である。造成工事の予定では消費税額変更前後をまたいでの発注が想定されるため、当該の概算事業費としては10%として土木工事費を見込んでいる。

5 事業スケジュール

■事業工程表（案）



新たな工業団地整備基本計画

発行 平成 30 年 4 月

編集 帯広市 商工観光部 工業労政課

〒080-8670 帯広市西 5 条南 7 丁目 1 番地

TEL 0155-65-4167 FAX 0155-23-0172

E-mail kogyo@city.obihiro.hokkaido.jp