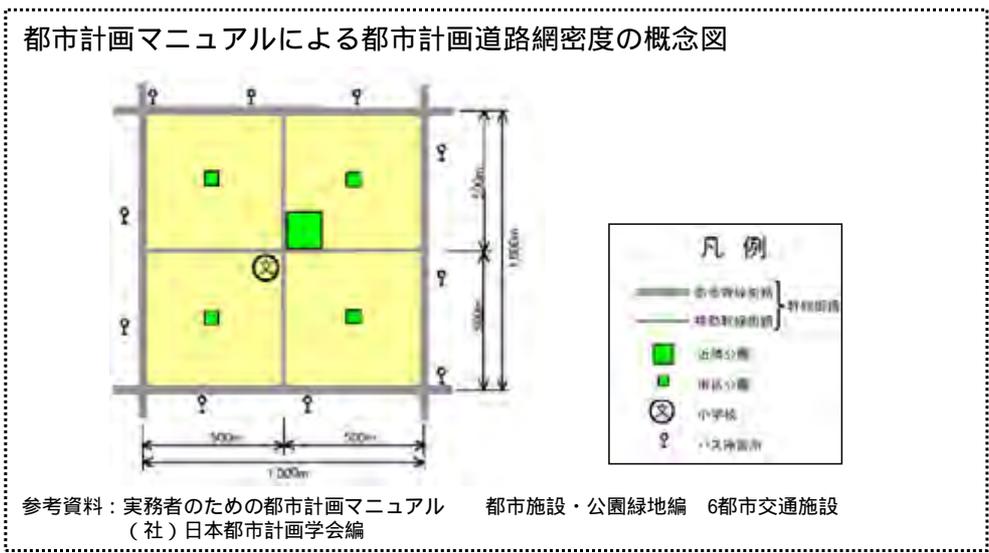


(6)道路密度による評価

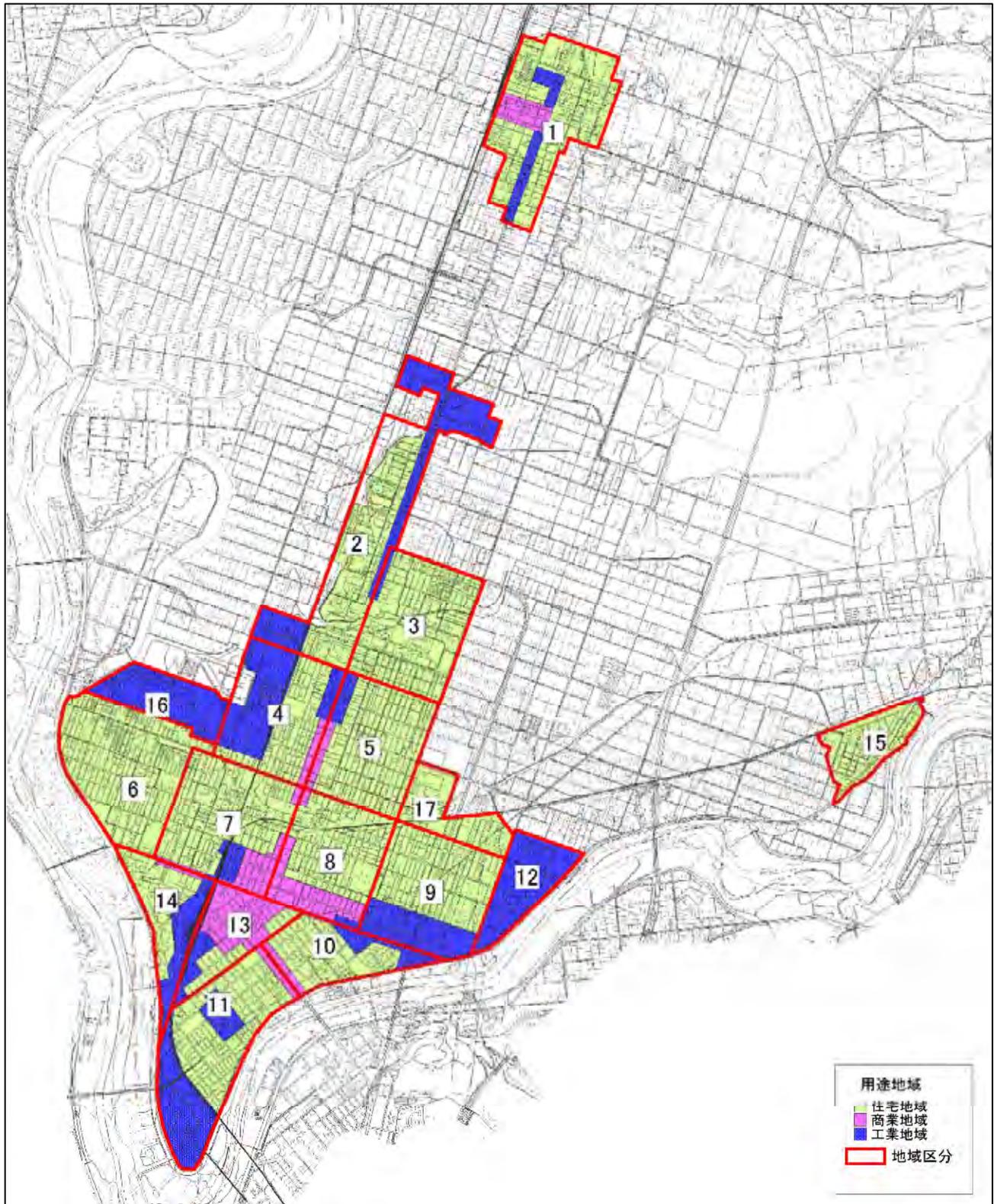
都市計画道路見直し後の道路密度は、住宅用途地域の道路密度が3.9km/km²、商業用途地域の道路密度が8.0km/km²、工業用途地域の道路密度が4.0km/km²、全体用途地域の道路密度が4.3km/km²と算出されており、いずれも標準的な道路密度を上回ることから、見直し後の将来道路網においては道路密度に支障は生じません。

道路密度水準のイメージ



上図において都市幹線街路(太い線)で囲まれた区域(黄色部分)における幹線道路網密度は4km/km²となります。(外枠道路は他の区域とも接するため、計算上2で除します)

道路延長：外部 (4km ÷ 2) = 2km、内部 1km + 1km = 2km 計 4km
面積：1km × 1km = 1km²



道路密度検討にあたっての地域区分
 (現在の用途地域をおよそ1km²ごとに区分し、区分内の幹線道路密度を算出)

各地域における道路密度一覧表

	用途分類	見直し時 道路網密度 (km/km ²)	滝川圏の 標準的な値 (km/km ²)
1	住居系	07	23
	商業系	58	70
	工業系	83	23
	計	20	26
2	住居系	00	23
	商業系	-	70
	工業系	28	23
	計	12	26
3	住居系	44	23
	商業系	-	70
	工業系	217	23
	計	47	26
4	住居系	16	23
	商業系	-	70
	工業系	27	23
	計	21	26
5	住居系	35	23
	商業系	136	70
	工業系	78	23
	計	42	26
6	住居系	27	23
	商業系	-	70
	工業系	-	23
	計	27	26
7	住居系	26	23
	商業系	69	70
	工業系	04	23
	計	31	26
8	住居系	46	23
	商業系	56	70
	工業系	145	23
	計	51	26
9	住居系	43	23
	商業系	-	70
	工業系	62	23
	計	45	26

	用途分類	見直し時 道路網密度 (km/km ²)	滝川圏の 標準的な値 (km/km ²)
10	住居系	23	23
	商業系	71	70
	工業系	58	23
	計	33	26
11	住居系	47	23
	商業系	125	70
	工業系	00	23
	計	33	26
12	住居系	-	23
	商業系	-	70
	工業系	41	23
	計	41	26
13	住居系	65	23
	商業系	100	70
	工業系	47	23
	計	81	26
14	住居系	25	23
	商業系	246	70
	工業系	00	23
	計	25	26
15	住居系	28	23
	商業系	-	70
	工業系	-	23
	計	28	26
16	住居系	-	23
	商業系	-	70
	工業系	00	23
	計	00	26
17	住居系	16	23
	商業系	-	70
	工業系	-	23
	計	16	26
全体	住居系	33	23
	商業系	83	70
	工業系	40	23
	計	43	26

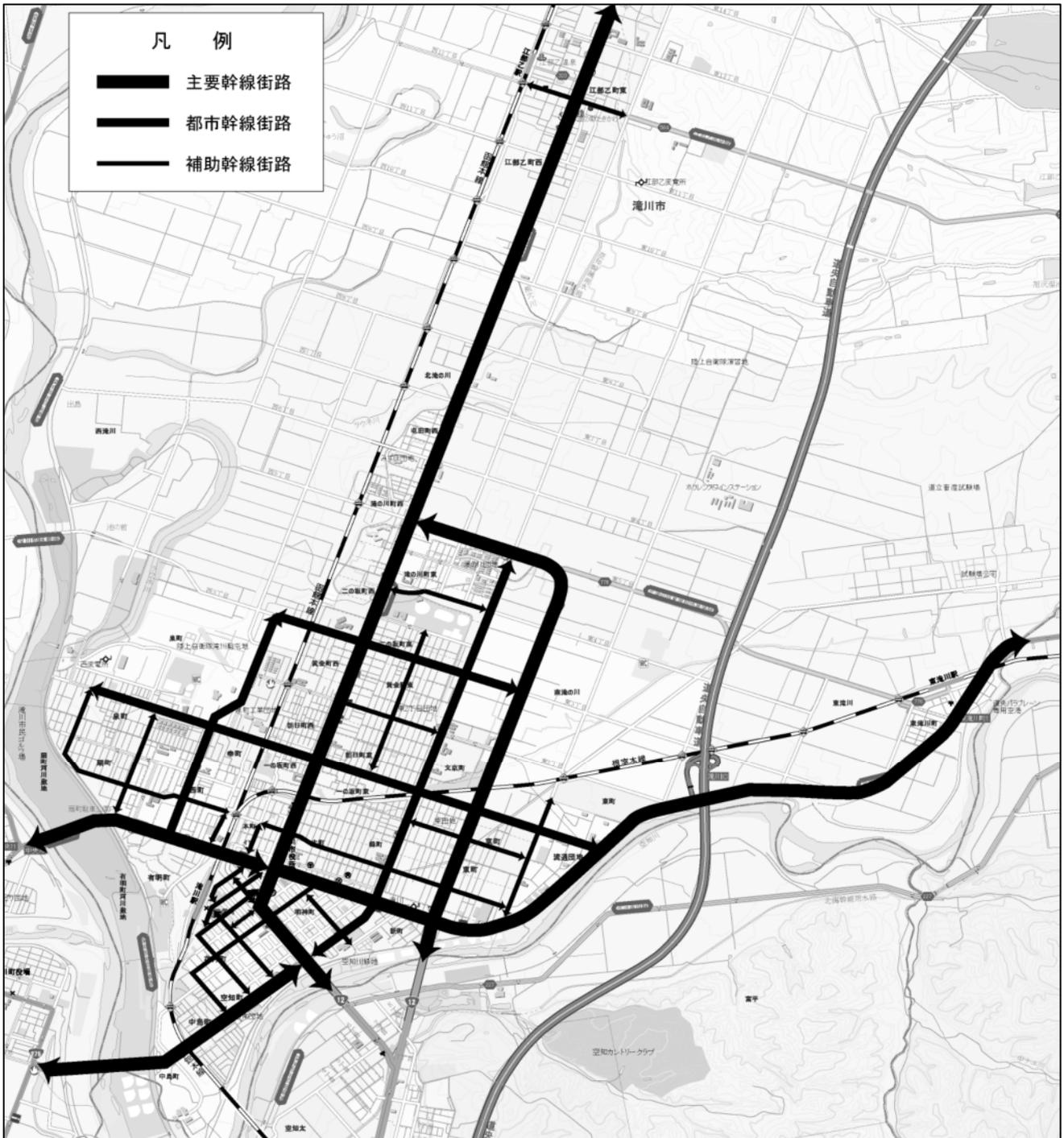
道路断面構成の検討

道路や歩道幅員の「変更」を検討する路線(区間)については、道路構造令や北海道が策定する道路事業設計要領等に基づきながら、自転車・歩行者ネットワークの形成にも配慮した適切な道路断面(幅員)構成について検討します。

また、将来の沿道土地利用や交通量に対応し、現計画の道路断面(幅員)への拡幅が必要ない場合は、停車帯や歩道などの幅員を変更するなどの検討を行います。

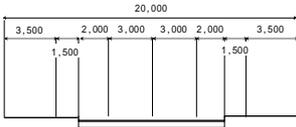
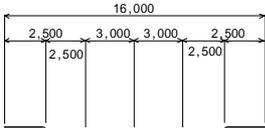
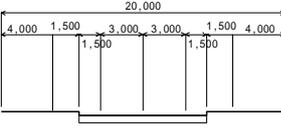
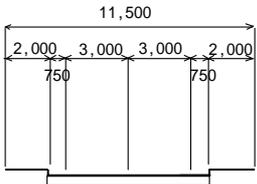
5 見直し検討路線の方向性

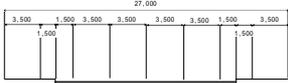
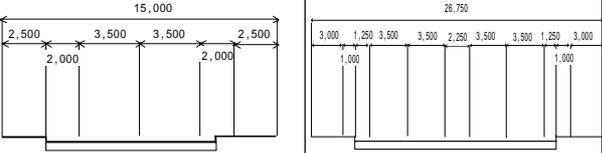
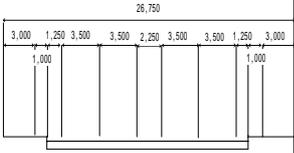
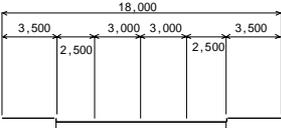
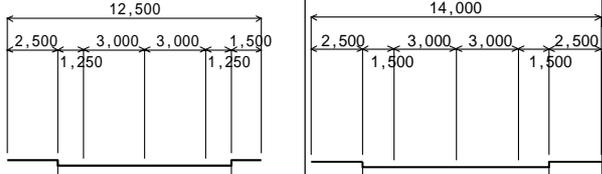
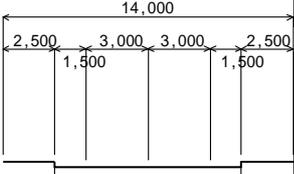
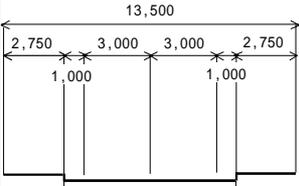
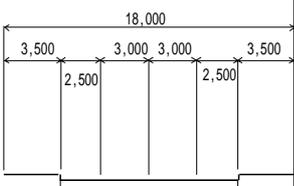
4 見直しの進め方 に基づき検討した結果、各路線 (区間) の整備方向性については別表のとおりとします。また、見直し方向性を踏まえた将来の都市計画道路網は下図のとおりとなります。



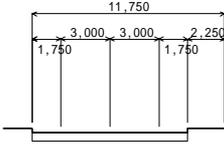
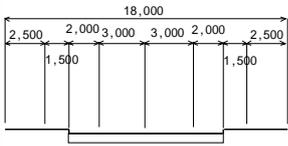
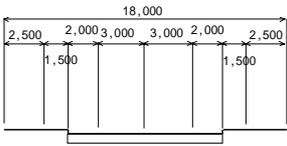
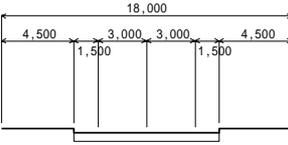
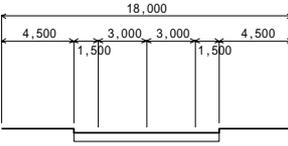
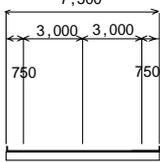
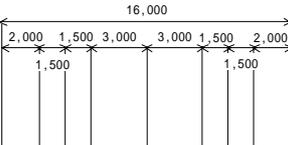
将来都市計画道路網図
(見直し検討の方向性に基づく都市計画道路網)

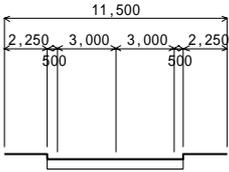
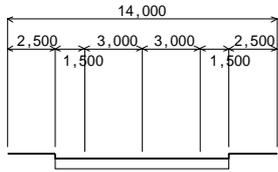
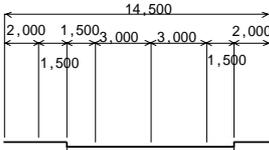
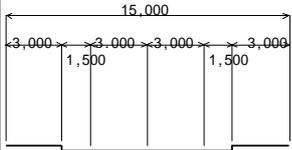
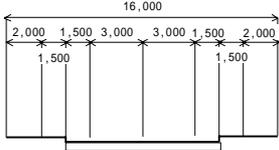
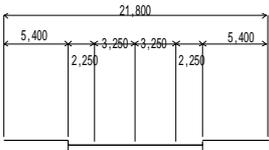
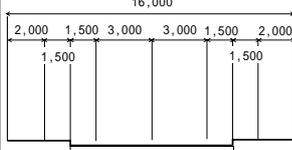
見直し検討路線 (区間) の整備方向性

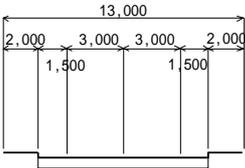
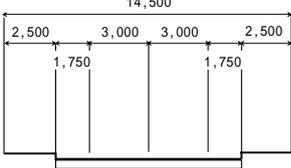
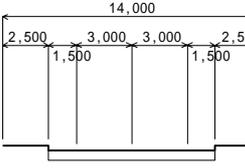
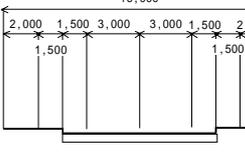
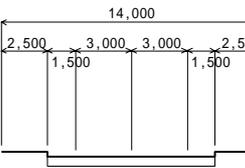
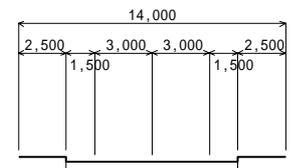
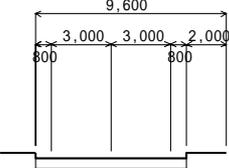
路線 No	区間	整備方向性及び計画変更内容	路線の必要性検証	計画変更・廃止・存続区間の現況断面	計画変更・新設・存続断面	交通量 (混雑度)
中央通	空知町 2 ～ 花月町 2	存続 (整備済)	当該区間は整備済であるが、近接する住宅地や工業地と中心市街地及び幹線道路とのアクセス路線の確保が必要。	現況道路幅員 : 20.0m 代表的な断面 	-	【現況】 2000 台 / 日 (029) 【将来】 4153 台 / 日 (053)
	花月町 2 ～ 明神町 3	計画変更 (計画幅員 300mを 200mに変更)	当該路線は中心市街地の外郭を形成すること、また、近隣には老人福祉施設や学校などが点在しており、バリアフリー化を含め安定した歩行空間を確保する必要があることから、道路幅員を現道用地内の 200mに変更し整備を図る方向で検討を進める。	現況用地幅員 : 200m 現況道路幅員 : 16.0- 18.5m 代表的な断面 		【現況】 946 台 / 日 (010) 【将来】 1,954 台 / 日 (020)
	大町 1 ～ 大町 3	廃止	終点側大町区間は、整備に当たっては用地補償等を要するが、周辺の交通は他の路線で代替可能であり、将来交通量も多く見込まれないことから、廃止の方向で検討を進める。	現況用地幅員 : 12.0- 14.75m 現況道路幅員 : 11.0- 11.5m 代表的な断面 	-	【現況】 826 台 / 日 (009) 【将来】 335 台 / 日 (004)

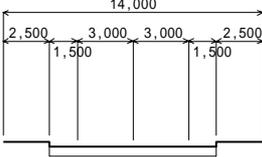
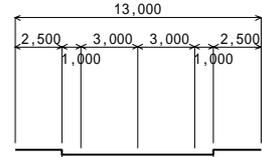
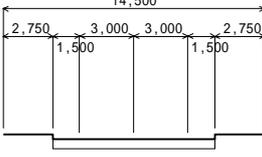
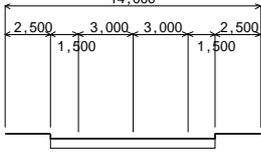
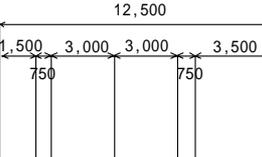
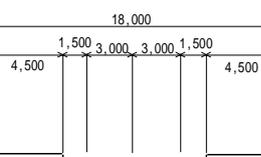
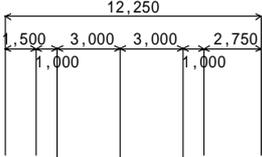
路線 No	区間	整備方向性及び計画変更内容	路線の必要性検証	計画変更・廃止・存続区間の現況断面	計画変更・新設・存続断面	交通量(混雑度)
大通	空知町 ～ 屯田町西2	存続 (整備済)	当該区間は今後も主要幹線道路(広域都市軸)としてのネットワーク確保が必要。	現況道路幅員:27.0-35.0m 代表的な断面 	-	【現況】 2540台/日(O88) 【将来】 23146台/日(O80)
	屯田町西2 ～ 江部乙町13	計画変更 (計画幅員330mを268mに変更)	当該区間は円滑かつ安全な広域移動に必要な幅員で整備を図る方向で検討を進める。	現況用地幅員:27.3-27.3m 現況道路幅員:13.5-22.0m 代表的な断面 		【現況】 27761台/日(O63) 【将来】 29948台/日(O68)
一丁目通	流通団地2 ～ 泉町2	存続 (整備済)	当該区間は今後も都市内幹線道路(都市骨格軸)としてのネットワーク確保が必要。	現況道路幅員:18.0-22.0m 代表的な断面 	-	【現況】 4527台/日(O63) 【将来】 4914台/日(O68)
	泉町2 ～ 泉町2	計画変更 (計画幅員180mを140mに変更)	未整備区間については、他の補助幹線街路と接続しており、路線の接続性を確保する必要があるが、現計画幅員での整備が困難であることから、計画幅員を140mに変更し整備を図る方向で検討を進める。	現況用地幅員:14.5-16.5m 現況道路幅員:11.0-16.3m 代表的な断面 		【現況】 3159台/日(O44) 【将来】 3133台/日(O44)
一二丁目通	黄金町東1 ～ 黄金町東1(国道12号以東)	存続	当該区間は周辺地域における安定した歩行及び車両空間の確保を要することから、現計画どおり存続とし、整備を図る。	現況用地幅員:14.54m 現況道路幅員:12.25-13.5m 代表的な断面 		【現況】 6812台/日(O95) 【将来】 7025台/日(O88)

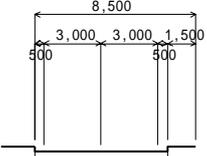
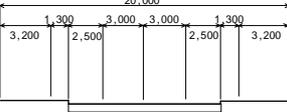
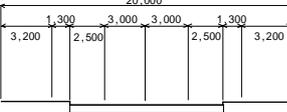
路線 No	区間	整備方向性及び計画変更内容	路線の必要性検証	計画変更 廃止 存続区間の現況断面	計画変更 新設 存続断面	交通量 (混雑度)
二丁目通	黄金町西1 ~ 幸町4 (国道12号以西)	廃止	<p>本区間は一部を除き国道12号以東区間よりも広い車両空間を有しており、都市計画道路としての代替機能を有していることから、市道として必要な整備を図る方向で検討を進める。</p> <p>なお、現況幅員で交通機能への支障はないが、円滑な通行を確保するため、踏切改良等の対策について検討を要する。</p>	<p>現況用地幅員 :145- 180m 現況道路幅員 :140- 150m 代表的な断面</p>	-	<p>【現況】 6812 台 / 日 (095)</p> <p>【将来】 7025 台 / 日 (088)</p>
三丁目通	南滝の川 ~ 二の坂町東1	存続 (整備済)	<p>当該区間は今後も都市内幹線道路 (都市骨格軸) としてのネットワーク確保が必要。</p> <p>他の路線 (西二号通、西大通、東大通、東三号通) と環状道路を形成し、都市内移動の高速化、円滑化を図る。</p>	<p>現況道路幅員 :180- 180m 代表的な断面</p>	-	<p>【現況】 3596 台 / 日 (030)</p> <p>【将来】 2813 台 / 日 (039)</p>
	二の坂町西1 ~ 泉町	存続	<p>JR函館本線との立体交差整備に多額の費用を要するが、圏域の骨格道路網を成す幹線道路であること、かつ近隣市町へと繋がる広域道路でもあることから、未整備区間は現計画どおり存続とし、整備を図る。</p> <p>なお、立体交差部は現行の構造令等を踏まえ、幅員、勾配等の検討を要する。</p>	<p>現況用地幅員 :1454m 現況道路幅員 :120- 141m 代表的な断面</p>	-	<p>【現況】 3751 台 / 日 (052)</p> <p>【将来】 2914 台 / 日 (040)</p>
西二号通	有明町6 ~ 有明町2 (国道461号以南)	廃止	<p>有明町区間は、現道及び他の市道で地区内の交通処理が賄えることから、廃止する方向で検討を進める。</p>	<p>現況用地幅員 :〇- 180m 現況道路幅員 :〇- 180m 代表的な断面</p>	-	現道なし
	有明町2 ~ 西町4	存続 (整備済)	<p>当該区間は今後も都市内幹線道路 (都市骨格軸) としてのネットワーク確保が必要。</p> <p>他の路線 (西二号通、西大通、東大通、東三号通) と環状道路を形成し、都市内移動の高速化、円滑化を図る。</p>	<p>現況道路幅員 :180- 180m 代表的な断面</p>	-	<p>【現況】 350 台 / 日 (030)</p> <p>【将来】 3156 台 / 日 (049)</p>

路線 No	区間	整備方向性及び計画変更内容	路線の必要性検証	計画変更 廃止 存続区間の現況断面	計画変更 新設 存続断面	交通量 (混雑度)
西二号通	泉町 ～ 幸町 3	存続	泉町区間は、圏域の骨格道路網形成を図るため、現計画どおり存続とし、整備を図る。	現況用地幅員 :145m 現況道路幅員 :11.5- 128m 代表的な断面 		【現況】 3751 台 / 日 (052) 【将来】 3879 台 / 日 (040)
	幸町 3 ～ 泉町	存続 (整備済)	当該区間は今後も都市内幹線道路 (都市骨格軸) としてのネットワーク確保が必要。 他の路線 (西二号通、西大通、東大通、東三号通) と環状道路を形成し、都市内移動の高速化、円滑化を図る。	現況道路幅員 :180- 180m 代表的な断面 	-	【現況】 5084 台 / 日 (069) 【将来】 3959 台 / 日 (054)
東一号通	大町 4 ～ 朝日町東 1	廃止	未整備区間は JR との立体交差整備を要するが、同区間の交通機能を他の路線で担うことが可能であり、計画どおり整備をする必要性は低いことから、当該区間は廃止する方向で検討を進める。	現況用地幅員 :160- 180m 現況道路幅員 :70- 180m 代表的な断面 	-	未整備区間により算出不能
	朝日町東 1 ～ 一の坂町東 3	存続 (整備済)	都市内幹線道路と都市公園 (滝の川公園) とのアクセス路線として、歩行等空間の確保を要する。	現況用地幅員 :180- 180m 代表的な断面 	-	【現況】 2615 台 / 日 (036) 【将来】 2538 台 / 日 (036)
西泉通	幸町 1 ～ 西町 1	廃止	起点部南北区間は交通量も少なく、近隣に並行する他の幹線道路で交通機能を賄えることから、当該区間は廃止する方向で検討を進める。	現況用地幅員 :145- 160m 現況道路幅員 :68- 160m 代表的な断面 	-	【現況】 638 台 / 日 (009) 【将来】 1,082 台 / 日 (014)
	西町 1 ～ 西町 5	存続 (整備済)	駅西部住宅地域内の交通網形成はもとより、路線としての連続性確保を図る必要がある。	現況道路幅員 :160- 160m 代表的な断面 	-	【現況】 3735 台 / 日 (052) 【将来】 4195 台 / 日 (058)

路線 No	区間	整備方向性及び計画変更内容	路線の必要性検証	計画変更 廃止 存続区間の現況断面	計画変更 新設 存続断面	交通量 (混雑度)
西泉通	西町 5 ～ 扇町 1	計画変更 (計画幅員 16.0mを14.0mに変更)	西町地区東西区間は現計画幅員での整備が困難なため、計画幅員を14.0mに変更し整備を図る方向で検討を進める。	現況用地幅員 :145- 160m 現況道路幅員 :925- 160m 代表的な断面 		【現況】 1,320 台 / 日 (019) 【将来】 2,602 台 / 日 (036)
	扇町 1 ～ 扇町 3	存続	当該区間は一部歩道が未整備であり、地区内歩行空間確保のため、現計画どおり存続とし、整備を図る。	現況用地幅員 :160m 現況道路幅員 :105- 150m 代表的な断面 		【現況】 4735 台 / 日 (066) 【将来】 4517 台 / 日 (063)
	扇町 3 ～ 泉町 2	存続 (整備済)	駅西部住宅地域内の交通網形成はもとより、路線としての連続性確保を図る必要がある。	現況道路幅員 :160- 160m 代表的な断面 	-	【現況】 3159 台 / 日 (044) 【将来】 3133 台 / 日 (044)
	西町 1 ～ 西町 1	新設	住居系地区と都市機能拠点との連携を高めるため、整備済地点から西大通に接続する区間 (現道幅員 21.8m)を新たに都市計画道路として位置付ける。	現況用地幅員 :220m 現況道路幅員 :21.8m 代表的な断面 		【現況】 336 台 / 日 (005) 【将来】 86 台 / 日 (001)

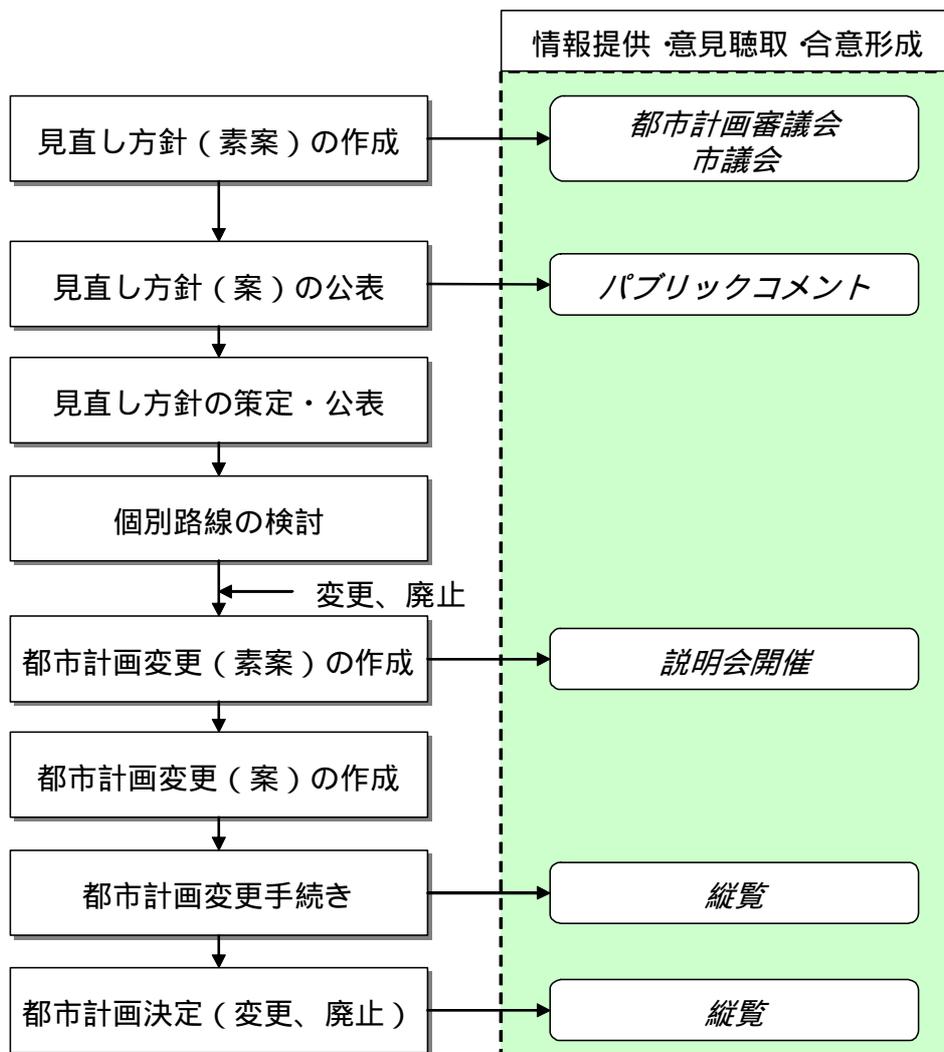
路線 No	区間	整備方向性及び計画変更内容	路線の必要性検証	計画変更・廃止・存続区間の現況断面	計画変更・新設・存続断面	交通量(混雑度)
西一号线通	本町1 ～ 本町4	存続	当該区間を現計画どおり存続とし、栄通、西大通、高校通との市街地中心部の道路網整備を図る。	現況用地幅員 :145m 現況道路幅員 :130m 代表的な断面 		【現況】 4196台 / 日 (058) 【将来】 4170台 / 日 (058)
	本町4 ～ 朝日町西4	廃止	JR根室本線との立体交差整備や道路拡幅整備を要するが、現道機能で周辺の交通処理を賄うことが可能であることから、当該区間は廃止する方向で検討を進める。	現況用地幅員 :91~165m 現況道路幅員 :77~145m 代表的な断面 	-	【現況】 2699台 / 日 (037) 【将来】 1,767台 / 日 (025)
東四丁目通	二の坂町東4 ～ 二の坂町東4	存続(整備済)	近隣住宅地内から幹線道路への接続道路として、地域内で発生する交通を捌くため、本路線を補助幹線街路として位置付ける必要がある。	現況道路幅員 :160m 代表的な断面 	-	【現況】 2697台 / 日 (037) 【将来】 3179台 / 日 (044)
	二の坂町東4 ～ 二の坂町東4(国道12号)	計画変更(計画幅員16.0mを14.0mに変更)	未整備区間は学校敷地と河川敷地に挟まれており、計画幅員での整備が困難であるが、現道機能で交通処理に支障がないことから、計画幅員を140mに変更する方向で検討を進める。	現況用地幅員 :140m 現況道路幅員 :140m 代表的な断面 		【現況】 2997台 / 日 (042) 【将来】 3466台 / 日 (048)
西四丁目通	二の坂町西4 ～ 二の坂町西4	廃止	現況では計画幅員での敷地が確保できていないものの、路線近隣における将来交通量増加や宅地拡大は見込まれないことから、都市計画道路として廃止する方向で検討を進める。	現況用地幅員 :145m 現況道路幅員 :65~96m 代表的な断面 	-	【現況】 743台 / 日 (010) 【将来】 539台 / 日 (007)

路線 No	路線名	整備方向性 及び計画変 更内容	路線の必要性検証	計画変更・廃止・存続区間 の現況断面	計画変更・新設・存続断面	交通量 (混雑度)
五丁目通	滝の川町西4 ～ 滝の川町西4	廃止	現況では計画幅員での敷地が確保できていないものの、路線近隣における将来交通量増加や宅地拡大は見込まれないことから、都市計画道路として廃止する方向で検討を進める。	現況用地幅員 :145m 現況道路幅員 :75- 140m 代表的な断面 	-	【現況】 1,570台 / 日 (022) 【将来】 594台 / 日 (008)
団地通	滝の川町東1 ～ 滝の川町東2	廃止	当該路線は、現道機能で周辺の交通処理を賄っており、当該路線を廃止しても道路密度や配置バランスにも影響しないことから、都市計画道路として廃止する方向で検討を進める。	現況用地幅員 :140- 145m 現況道路幅員 :128- 130m 代表的な断面 	-	【現況】 1,198台 / 日 (017) 【将来】 1,251台 / 日 (017)
十二丁目通	江部乙町西12 ～ 江部乙町西12 (国道12号以西)	計画変更 (国道12号以西) (計画幅員18.0mを14.0mに変更)	当該路線は、大通とともに江部乙地区内の交通軸を形成する路線であるが、計画どおりの整備に当たっては用地補償に費用を要するが、当該区間は交通量も少なく現道(幅員145m)で交通機能に支障がないことから、計画幅員を140mに変更する方向で検討を進める。	現況用地幅員 :145m 現況道路幅員 :145m 代表的な断面 		【現況】 716台 / 日 (010) 【将来】 1,631台 / 日 (017)
	江部乙町～ 江部乙町東12 (国道12号以东)	存続 (国道12号以东)	隣接の赤平市へと繋がる都市幹線道路(中空圏域交流軸)としての機能も有しており、現計画どおり存続とし、整備を図る。	現況用地幅員 :160m 現況道路幅員 :125m 代表的な断面 		
十三丁目通	江部乙町～ 江部乙町西13	廃止	当該路線は、交通量も少なく現道で交通機能を賄っており、都市計画道路として廃止する方向で検討する。	現況用地幅員 :145m 現況道路幅員 :75- 123m 代表的な断面 	-	【現況】 473台 / 日 (007) 【将来】 507台 / 日 (007)

路線 No	路線名	整備方向性及び計画変更内容	路線の必要性検証	計画変更・廃止・存続区間の現況断面	計画変更・新設・存続断面	交通量(混雑度)
東一線通	江部乙町東 12 ～ 江部乙町東 12	廃止	当該路線は、交通量も少なく現道で交通機能を賄っており、都市計画道路として廃止する方向で検討する。	現況用地幅員 :145m 現況道路幅員 :85m 代表的な断面 	-	【現況】 1,315 台 / 日 (018) 【将来】 1,121 台 / 日 (016)
滝川停車場線	栄町 2 ～ 栄町 1	新設	当該路線は、現道(幅員 200m)を中心市街地内から主要国道に接続する補助幹線道路として、新たに位置付ける。	現況用地幅員 :200m 現況道路幅員 :200m 代表的な断面 		【現況】 2246 台 / 日 (028) 【将来】 2612 台 / 日 (033)

6 今後の進め方

今後は、5 見直し検討路線の方向性(P36-4)により「変更」又は「廃止」の方向性が示された路線(区間)については、関係地権者や道路周辺の地域住民を対象に説明会を開催し、合意形成を図った上で都市計画変更の手続きを進め、「変更」又は「廃止」が都市計画決定されます。



概ねの作業スケジュール

	平成 21～ 22年度	平成 22～ 23年度	平成 23～ 24年度	平成 24年度～
見直し方針(素案)の作成				
見直し方針(案)の公表				
見直し方針の策定・公表				
個別路線の検討				
都市計画変更(素案)の作成				
都市計画変更(案)の作成				
都市計画変更手続き				
都市計画決定(変更、廃止)				

整備計画

滝川市の都市計画道路の整備に当たっては、都市計画決定(変更)後、地域の現況等を考慮し、優先度や選定基準等を判断しながら整備プログラムを作成し、計画的な整備を図ります。

おおむね10年以内に整備着手を目指す都市計画道路

- ・大通 (国道12号 北滝の川～江部乙町十三丁目区間)
- ・十二丁目通 (道道江部乙赤平線)
- ・二丁目通 (黄金町東～国道12号交点区間)
- ・西二号通 (泉町区間)
- ・西泉通 (西二号通～扇町区間)
- ・三丁目通 (国道12号交点～泉町区間)

課題を検証し整備着手を目指す都市計画道路

- ・東大通 (国道38号 東滝川区間)
- ・中央通 (花月町～明神町区間)
- ・一丁目通 (泉町区間)
- ・西一号通 (本町区間)

その他未整備区間については、都市計画の見直し、財政状況、整備手法を含め整備の方向性について検討し、早期に地域との合意形成を図ります。

参考 「滝川都市計画道路見直し検討協議会」

協議会設立趣旨

滝川都市計画を構成する滝川市と新十津川町では、近年の人口減少や中心市街地の衰退をはじめとする地域社会情勢を踏まえた将来計画の見直しが求められており、都市計画道路においても、公共投資の抑制が長期化し建設事業費の確保が難しいことから、整備に着手できない状況が続いております。

一方で、都市計画決定された区域は建築制限が課せられるなど、長期未着手による地権者の生活や土地の有効利用への影響が指摘されています。

このような状況を踏まえ、これからの両市町の都市計画道路のあり方について目指すべき方向性を示し、今後の人口減少・高齢化や過度の自動車依存からの脱却など課題解決に向けた土地利用の見直しに合わせ、都市計画道路の計画の必要性や事業の実現性等を総合的に点検・検証するため、平成20年8月に地域の関係団体、道路管理者及び指導機関などで構成する「滝川都市計画道路見直し検討協議会」を設立し、都市計画の変更・廃止を含めた見直しのための検討を行います。

協議会開催

- 第1回 平成20年8月19日(火) 11委員出席 都市計画道路及び未整備分の現況について
- 第2回 平成20年10月10日(金) 11委員出席 現地視察
- 第3回 平成21年4月7日(火) 9委員出席 路線別交通量(現況・将来)配分、見直しの考え方及び方向性の検討
- 第4回 平成21年10月21日(水) 12委員出席 見直しの考え方及び方向性の検討

協議委員 (平成21年4月1日現在)

	区分	所属	役職	氏名	備考
1	利用者代表	北海道中央バス株式会社空知事業部	部長	久保田勝利	
2		空知ハイヤー協会(滝川地区)	副会長	高木 敏行	副会長
3		札幌地区トラック協会滝川支部	支部長	福家 幹夫	
4		札幌地区トラック協会滝川支部	新十津川地区	菅原 盛雄	
5	道路管理者	札幌土木現業所滝川出張所	次長	佐久間 崇	
6	公安委員会	滝川警察署交通課	課長	重共 英俊	
7	市 町 民	滝川市町内会連合会連絡協議会	会長	泉田 千一	
8		新十津川町行政区長会	会長	吉田 邦男	監査
9		滝川建設協会建設委員会	副委員長	神部 俊克	
10		北海道建築士会空知支部滝川分会	建築士	渡邊 園絵	
11	学識経験者	札幌大学大学院経営研究科	教授	千葉 博正	会長
12	構成市町	滝川市建設部	部長	大平 正一	座長
13		新十津川町建設課	課長	岩井 良道	副座長

事務局：滝川市建設部土木課都市計画室、新十津川町建設課都市管理グループ