

参考資料

- 1 用語集
- 2 公共交通に関する取り組み経緯
- 3 策定経緯



用語集

■ ア行

ICT

コンピューターやインターネットといった情報技術（IT：Information Technology）を活用し、人と人、人とモノが通信する応用技術のこと。Information and Communication Technology（情報通信技術）の略。

位置情報システム（GPS）:

人工衛星を利用して対象物の位置を正確に割り出す全地球測位システムのこと。Global Positioning System の略。

AI

人間の思考プロセスと同じような形で動作するプログラム、あるいは人間が知的と感じる情報処理・技術といった広い概念で理解されている。artificial intelligence（人工知能）の略。

オープンハウス

市民との合意形成や市民の理解を図るため、施設やブース等を設置し、パネル展示や画像放映等を通じて情報提供などを行うこと。

温室効果ガス

二酸化炭素やメタンなど、地表から放射された赤外線の一部を吸収・放出し、大気を暖める効果のある気体のこと。

■ カ行

快速バス

速達性や定時性の向上を図るため、一定区間において一部バス停を停車しない、もしくはバイパスなどを迂回運行するバスのこと。

幹線

一般的には鉄道や道路などのネットワーク形成における主要な部分を指す。本計画においては、公共交通ネットワークにおける中心市街地から乗換拠点等までを指す。

基幹公共交通軸

公共交通ネットワークの骨格を担う、中心市街地と15箇所の地域拠点を結ぶ8方面の公共交通軸。鉄軌道と幹線バスで構成するもの。

キスアンドライド

自宅から公共交通機関の乗降場所（駅やバス停）まで自動車等で送迎してもらい、鉄道やバスなど公共交通機関に乗り換えて行く方法のこと。

既存ストック

これまでに整備された資産（社会資本）であり、公共交通においては、公共交通機関そのものや乗降場などの付属施設を指す。

共同経営

複数の事業者が話し合って路線の再編や運行時刻の設定、運賃の設定な

どを決定し、運行すること。

居住誘導区域

人口減少下においても、商業・医療等の日常生活サービス機能や公共交通が持続的に維持されるよう、一定のエリアに人口密度を維持する区域。

公共交通利便向上エリア

将来的には、「公共交通優先エリア」とすることを見据え、新しい運賃体系の導入や待合環境の向上等により、公共交通の利便性を積極的に高めていくエリア。

公共車両優先システム（PTPS）

信号交差点において、バスなどの公共車両が進行する方向の信号を優先的に青にすることなどにより、公共車両を優先的に走行させる仕組みのこと。

Public Transportation Priority System の略。

コミュニティ交通

公共交通が運行されていない地域の交通の利便性向上や、交通弱者の移動手段確保を目的とする交通手段のこと。小型バスやジャンボタクシーなどの車両を使用し路線を定めて定時運行するもの・路線を定めず予約に応じて運行する形態などがある。事業主体も自治体・住民団体・商業団体・交通事業者などがある。

混雑度

道路の混雑状況を示す指標。混雑度が 1.00 未満では混雑することなく円滑に走行でき、1.0～1.25 では混雑する可能性が 1～2 時間（ピーク時間）ある。1.25 以上では朝夕の時間帯を中心に混雑する時間帯が加速的に増加する可能性が高い状況を示す。

コンパクトシティ

人口減少・超高齢社会を見据えた、本市のまちづくりにおける重要な考え方であり、都市部の有効利用や中心部での機能の集約化により、徒歩による移動性を重視した都市形態またはその都市施策をいう。

コンパクトシティ＋ネットワーク

地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。

■ サ行

サイクルアンドライド

自転車を最寄りの駅等に近い駐輪場に駐車して、鉄道やバスなど公共交通機関に乗り換えて（ライド）行く方法のこと。

サイドリザベーション

路面電車の軌道を道路の中央ではなく、歩道側に敷設すること。こ

れにより、道路を横断することなく歩道から直接路面電車に乗降でき、利用者の利便性や安全性が向上する。

支線

一般的には鉄道や道路などのネットワーク形成における幹線以外の部分を指す。本計画においては、公共交通ネットワークにおける幹線または乗換拠点等から、生活拠点や近隣自治体等までを指す。

人口集中地区（DID 地区）

統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたもの。国勢調査基本単位区等を基礎単位として、人口密度が 4,000 人/km²以上の基本単位区が隣接し、人口 5,000 人以上を有する地域。

スマートバス停（電停）

液晶ディスプレイに時刻表や運行情報などを表示し、各地へのスムーズな移動をサポートする新たなバス停（電停）

ゾーンシステム

鉄軌道やバスを幹線、バスやコミュニティ交通などを支線に位置づけ、幹線・支線の連携強化、交通結節機能や利便性等の向上を図り、多様な交通手段の連携による持続可能な公共交通ネットワークを構築するための交通システムのこと。

■ 夕行

代表交通手段

1 つの外出目的に対して複数の交通手段を利用した際、鉄道→軌道→バス→自動車→バイク→自転車→徒歩の順番で優先順位を付し、最も高い順位の交通手段を代表交通手段とするもの。

多核連携都市

高次な都市機能が集積する中心市街地を市域及び都市圏全体の拠点とし、周辺では郊外部も含めた広域的な地域生活圏の核となる地域拠頭に、商業・医療等の日常生活サービス機能を維持・確保することで、地域拠点を核とした複数の地域生活圏の形成を図り、それら中心市街地と地域拠点を利便性の高い公共交通で結ぶとともに、中心市街地や地域拠点及び利便性の高い公共交通沿線に一定の人口密度が維持された、持続可能で誰もが移動しやすく暮らしやすい都市のこと。

地域拠点

地域生活圏において核となる 15 箇所の地区（エリア）。

地域生活圏

地域生活圏は、1 つの地域拠点が受け持つ生活圏域のこと。

中心市街地

中心市街地は、熊本城や市役所周辺から熊本駅に至る約 415ha。（2

期熊本市中心市街地活性化基本計画（熊本地区）にて示される位置及び区域）

超高齢社会

総人口に対して 65 歳以上の高齢者人口が占める割合が 21%を超えた社会。

超低床電車（LRV）

乗降口の床面の高さが極めて低く、電停等からほぼ段差なく乗降できる路面電車の車両のこと。Light Rail Vehicle の略。

デマンド型（予約型）乗合タクシー

利用者から予約があった場合のみ運行するタクシーのこと。路線バスとは異なり、利用者がいない場合は運行しないため、その分の運行費用が発生せず、路線バス等の公共交通が通っていない地域等での生活交通確保にあたり効率的かつ有効な手段の一つ。

都市機能誘導区域

商業・医療等の日常生活サービス機能を都市の拠点で維持・確保することにより、必要なサービスを受けることが出来る区域。

■ナ行

ノンステップバス

床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、乗り降りが容易な

バス車両のこと。

■ハ行

パークアンドライド

マイカーを最寄りの駅等に近い駐車場に駐車（パーク）して、鉄道やバスなど公共交通機関に乗り換えて（ライド）行く方法のこと。

パーソントリップ調査

人（パーソン）の動き（トリップ）のことを意味し、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもの。

バス専用（優先）レーン

速達性や定時性向上を図るため、一般の道路において路線バス等の通行のために設けられた車線のこと。

バスベイ

道路上に設けるバス専用の停車スペースのこと。

バリアフリー

バリアは障壁・障がいの意味であり、障がい者を含む高齢者等が社会生活を営むうえで、支障がないように施設等を設計すること。又はそのように設計されたもの。

ボトルネック

一般的には、流れを妨げている部

分・箇所またはその事柄自体を指し、交通の分野においては、自動車交通等の流れを妨げている交差点や踏み切り等の箇所を指す。

発信する機器を設置し、その機器が発する情報を基に車両の現在位置を把握し、運行状況や車両の接近などの情報として、インターネット等を通じて利用者へ提供する。)

■マ行

MaaS（マース：Mobility as a Service）

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

モビリティマネジメント

過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした取組のこと。

■ラ行

ロケーションシステム

市電やバスの利用者が、運行状況や車両の接近などの情報を携帯電話・パソコン・電子掲示板などで確認することができる仕組みのこと。
(市電やバスの車両に現在地等を

2

公共交通に関する取り組み経緯

【公共交通に関する取り組み経緯（都市バス設立から本計画策定に至るまで）】

年度	月	主な事項
H19	12	「熊本都市バス株式会社」設立
H20	5	「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」設置（市長の諮問機関、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（旧法）に基づく法定協議会）
	3	「熊本市地域公共交通総合連携計画」策定 参考資料 P 1 2
H21	4	熊本都市バス(株)へ市営バス路線移譲開始
	5	「熊本市におけるバス事業の運行体制に関する意見書（中間答申）」 参考資料 P 1 4
	3	民間事業者へ市営バス路線の全面移譲決定(熊本市交通局の経営健全化計画が熊本市議会で可決)
H22	5	「熊本市におけるバス事業再編に関する意見書（最終答申）」 参考資料 P 1 5
H23	8	「バス路線網再編プロジェクト」設置
	3	「熊本市公共交通グランドデザイン」策定 本編 P 3 5
H24	5	「熊本市公共交通協議会」設置
	3	「バス路線網再編実施プログラム」策定 参考資料 P 1 6
H25	4	「熊本市公共交通基本条例」施行 本編 P 3 8
	3	交通系 IC カード「でんでん nimoca」の運用開始
H27	4	・都市バスへの市営バス路線移譲完了 ・交通系 IC カード「熊本地域振興 IC カード」の運用開始
	8	市電で「熊本地域振興 IC カード」の運用開始
	10	「熊本市公共交通協議会」の役割付加・拡充（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（新法）に基づく法定協議会の役割）
	3	・県内路線バス及び電鉄電車にて「でんでん nimoca」を含む「全国相互利用 IC カード」の運用開始 ・「熊本地域公共交通網形成計画」策定
H28	3	・西熊本駅の開業 ・市電ロケーションシステム「熊本市電ナビ」の運用開始

R1	4	バスロケーションシステム「バスきたくまさん」の運用開始
	9	・メインターミナル（SAKURA MACHI Kumamoto）の整備 ・熊本県内バス・電車無料の日
	1	バス事業者 5 社が共同経営に合意
	3	「熊本市公共交通グランドデザイン」改訂
R2	3	「熊本地域乗合バス事業共同経営計画（第 1 版）」策定
R3	4	「熊本地域公共交通計画」策定

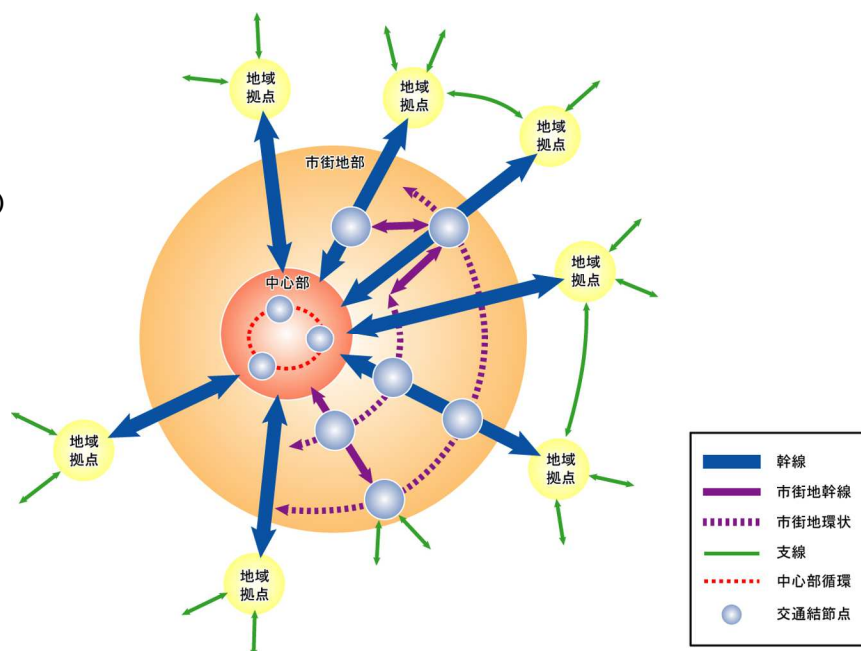
熊本市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年 3 月 策定）

当該計画は、バス交通を取り巻く厳しい現状を踏まえ、将来に亘って利便性の高いバスサービスを提供できるバス交通体系の確立に向けて、「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」（法定協議会）における議論を経て、バス路線網再編や利用促進策の実施による利便性の高いバス利用環境の構築を目指したもの。

概 要	■ 計画区域 熊本市全域 必要に応じて近隣都市も含めて検討 ■ 基本方針 ○ 公共交通機関相互の連携機能を強化した一体的な公共交通体系の構築 ○ 市民・来熊者の移動ニーズに即したバス路線網の再編検討 ○ 連携機能強化に向けた利用環境の整備検討 ○ 生活交通確保に向けた、高齢者の移動を支えるバス路線網等の構築 ○ 高齢者にやさしいバス交通システムの導入検討 ○ 自動車からバスへの転換を促す利用促進策の導入検討 ○ 環境にやさしい、バス交通環境の整備検討 ■ 計画期間 短 期：平成 21 年 4 月～平成 24 年 3 月の 3 ヶ年 中長期：平成 24 年 4 月～平成 31 年 3 月（計画策定後概ね 10 年以内） ■ 施策 バス路線網に関すること ・ バス路線網の再編 → 公共交通の充実・利用促進に向けて、JR・市電・熊電・バスの連携機能を強化し、利用者本位の一体的な公共交通体系を構築。 ・ コミュニティバス等の導入方針 → 採算性や効率性の問題から路線バスではカバーできない交通空白地域・不便地域については、地域住民の生活交通を確保するという観点から、路線バスを補完するコミュニティバス等のシステムが必要。 利用促進策に関すること 公共交通機関相互の連携機能強化に向けた利用環境の整備や自動車からバスへの転換を促す方策など、市民にとって利便性の高いバス利用環境の整備を図る。 実証運行等の実施に関すること ・ バス路線網再編や利用促進策を推進するため、需要や採算面からの効果等を把握し、本格実施に向けた検証を行う。 → 主要病院間の連絡路線の運行、急行バスの運行 など
-----	--

■ 目指す公共交通体系イメージ

- ・熊本都市圏都市交通マスタープランの『8軸公共交通網』の構築を意識した公共交通体系の構築
- ・熊本市の都市構造(地域拠点)と整合した交通結節点(乗換拠点)の設定
- ・個別路線の特性を明確にしたゾーンバスシステムの設定



■ バス交通の利用促進策

大項目	小項目	番号	利用促進策
公共交通機関相互の連携機能強化		1	乗継拠点の整備
		2	携帯電話を活用した公共案内システムの整備
		3	各社共通バス路線・時刻検索 HP の作成
		4	各社共通乗車券の導入
		5	乗継割引の強化
自動車からバス（公共交通）への転換促進	走行環境の改善・向上	6	バス専用・優先レーンの整備
	利用環境の改善・向上	7	公共車両優先システム（PTPS）の拡大
		8	IC カードの導入
		9	ノンステップバス（超低床バス）の導入
		10	バス停の新設・見直し
		11	バス停の改善（上屋、ベンチ）
		12	パーク＆ライド、サイクル＆ライドの整備
		13	バスロケーションシステムの充実
		14	急行バスの導入
		15	深夜バスダイヤの充実
		16	各種割引サービスの強化（商店街等との連携）
		17	系統番号の見直し
		18	連接バスの導入
		19	新幹線リムジンバスの導入・空港リムジンバスの充実
		20	バストリガー方式の導入
		21	公共交通利用促進キャンペーンの充実
		22	ノーマイカーデーの強化
		23	モビリティマネジメントの実施
環境にやさしいバス交通システムの導入		24	低公害バス（ハイブリッドバス等）の導入
		25	環境（エコ）定期券の強化

熊本市におけるバス事業の運行体制に関する意見書（平成 21 年 5 月）

< 「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」中間答申 >

将来に亘って利便性の高いバスサービスを提供できる交通体系の確立に向けて、望ましいバスサービス水準及び市営を含めたバス事業の運行体制のあり方について検討するため、平成 20 年 5 月に設置された標記検討協議会の中間答申。市バス事業の民間事業者への全面移譲と都市バスを中心とした運行体制の再編等を答申。

概 要	■ バス運行に関する課題と方向性 ○ 運行体制に関するバス路線の課題と対策案 地域循環バスを導入するとともに乗継の利便性を高め、各社のバスを繋ぐことによる路線の効率化。 ○ 運行体制に関するバスダイヤと対応策 交通センターから一定の区間を競合する 2 社のダイヤの状況は、利用者にとって利便性が悪く、効率の悪い状況となっており、事業者間の連携・協力体制が必要。 ■ 熊本市におけるバス事業の運行体制及び市バスのあり方について ・ バス交通の最大の目的は、利用者本位の運行サービス提供による住民の移動手段の確保だが、バス利用者の減少と事業者の厳しい経営状況のなか、バス事業の存続そのものが危惧される状況。 ・ また、複数事業者が運行する競合路線では、利用者の利便性より収益増加の視点で運行ダイヤが組まれ、運行間隔が不均等であるなど、必ずしも住民にとって利用しやすい環境にはない。 ・ このような現状を改善するためには、公営、民営を問わず抜本的な改革が必要。 ○ 多額の累積欠損額を抱え、市の一般会計からの補助金が年間約 10 億円にも及ぶ市バス事業は、民間事業者に全面移譲することで、民間事業者の経営体力を強化するとともに、市交通事業の経営健全化の早期実現にも繋がり、引いてはバス事業全体のサービス向上を図る有力な方策。 ○ 民間事業者の枠を超えて共同で設立された「熊本都市バス株式会社」を中心に運行体制の再編を図ることが重要であり、バス事業者の連携による運行管理の一元化や需要に見合った運行ダイヤの設定など、利用者の利便性向上と経営の効率化が期待できる。 ○ 市バス事業の移譲や都市バスを中心とした運行体制の再編は、「熊本市地域公共交通総合連携計画」の着実な進捗と今後の高齢社会にも対応できる持続可能なバスシステムを構築していく上で極めて有効。
-----	---

熊本市におけるバス事業再編に関する意見書（平成 22 年 5 月）
< 「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」最終答申 >

標記検討協議会の最終答申。中間答申を踏まえ、バス事業の再編に向けたバス路線網の再編やバス利用促進策、市営バスのあり方、運行体制のあり方、行政の関与を答申。

概 要	■ バス事業の現状 バス事業が衰退を続ける中、将来にわたって利便性の高いバスサービスを提供できるバス交通体系を確立するためには、効率的なバス路線網の構築と市営バスを含めた運行体制のあり方を見直すことが急務。 ■ バス事業の再編に向けて （１）バス路線網の再編 ・公共交通の充実・利用促進に向けて、JR・市電・熊本電鉄・バスの連携機能を強化し、利用者本位の一体的な公共交通体系を構築。 ・交通結節点は、都市構造（地域拠点）との整合を図りつつ、施設の立地状況、交通機関相互の乗継利便性をもとに設定、分類は主要ターミナル、サブターミナル、ミニバスターミナルの３つで構成。 ・路線分類は、路線配置や需要特性等を踏まえ、個別路線の特性を明確にしたゾーンバスシステムを設定、分類は幹線、市街地幹線、市街地環状、支線、中心部環状の５つで構成。 （２）バス利用促進策の推進 公共交通機関相互の連携機能強化や自動車からバスへの転換を促す方策など、高齢者や環境にやさしいバス交通環境の整備を図るため、25のバス利用促進策を設定。 （３）市営バスのあり方 中間答申の市バス事業の民間事業者への全面移譲や都市バスを中心としたバス事業の運行体制の再編等に加えて、都市バスに移譲した本山車庫管轄7路線の検証をはじめ、望ましい運行体制と行政の適切な役割のあり方について具体的に検討していくことが必要。 （４）運行体制のあり方 ・都市バスが中心となった運行計画の作成とモニタリングを行うデザイン案を提示。 ・都市バスがバス事業者間の実務的な連携協力体制のリーダーとしての役割を担い、行政がこの仕組みを支援していくことで市民の移動手段を確保。 （５）行政の関与 ・公営バスの移譲に関する他都市調査 ・インセンティブ補助の導入 ・行政の関与のあり方
------------	---

バス路線網再編実施プログラム（平成 25 年 3 月 策定）

バス路線網再編実施プログラムは、公共交通グランドデザインで描いた公共交通ネットワークの 1 つの柱である「日常生活を支えるバス路線網の再編」を具体化するため、共通時刻表の導入や競合路線のダイヤ調整、効率的なバス路線網・運行体制の構築などに必要な項目を掲げ、行政及びバス事業者が協働で取り組むものとして策定。

概 要	【実施プログラムの基本方針】 バス利用者の利便性向上を図るとともに、効率的なバス路線網・運行体制の構築を目指す。 メインターミナル（交通センター）及びサブターミナル（熊本駅）の整備完了予定である平成 30～32 年度を目標年次とする。 プログラムの進捗状況やパーストリップ調査の解析結果等を踏まえ、適宜必要な見直しを行う。 【実施プログラムの進め方】 課題を整理し協議が整った項目から順次実施。 プログラムについては、（仮称）バス路線網再編連絡調整会議（バス事業者と行政で組織）にて詳細な協議を行ない取り組んでいくとともに、進捗状況について、熊本市公共交通協議会（バス路線網再編部会）に報告。 熊本都市圏など広域的に取り組む項目については、周辺市町村や関係機関と調整。
-----	--

バス路線網再編実施プログラムの概要

大項目	小項目	概要
競合路線の調整	① 競合路線の統一時刻表・共同路線図の導入	現在各社ごとに作成している時刻表や路線図を統一する。
	② 競合路線のダイヤ改善	競合各社でサービス水準に合わせたラウンドダイヤ化を行い、サービス向上と運行効率化を図る。
相互利用	③ 各社の営業所・回転所等の相互利用	効率的運行のため、必要に応じて各社営業所、回転地等の相互利用を行う。
運行体制の検討	④ 運行管理に係るトータルシステムの導入	ＩＣカード・バスロケ・ダイヤ編成の各システムを一体的に導入し、各社が共有・活用することで、データに基づく効率的な運行体制を確立する。
	⑤ 都市バスを中心とした運行管理体制の確立	都市バスを中心に、効率的なダイヤ編成から利用者広報等に至るサービスを協力して実施
市街地線の整理	⑥ 都市バス路線の整理	交通局からの移譲路線をサービス向上と効率性の観点から見直しする。
	⑦ 市街地競合路線の整理統合	民間事業者と競合する都市バス路線について整理統合を行う。
路線再編と機能強化	⑧ ゾーンバスシステムの導入	幹線、支線、コミュニティ等、路線ごとに階層化を行い、再編する。
	⑨ 幹線バス機能の強化	基幹軸を担うバスの機能向上のため、急行バス等の導入、優先レーン等の設置等に取り組む。
利用促進	⑩ 路線バスの利用促進に向けた取り組み	キャンペーンの実施、ホームページの充実等、公共交通の利用促進を図る。
補助制度の見直し	⑪ 現行補助制度の見直し	事前算定によるインセンティブ付与、利便性向上に向けた機器等を対象にした補助制度の創設等を検討



策定経緯

1) 策定の経緯

年度	日程	内容
令和2年度	8月31日	令和2年度 第1回熊本市公共交通協議会 ○熊本地域公共交通網形成計画の見直しについて ○熊本県内乗合バス事業者の共同経営について 等
	11月19日	令和2年度 第2回熊本市公共交通協議会 ○熊本地域公共交通網形成計画の見直しについて ○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正について 等
	12月	令和2年第4回定例会 常任委員会（概要説明）
	1月14日	令和2年度 第3回熊本市公共交通協議会 ○熊本地域公共交通計画（素案）について 等
	2月9日 ～3月8日	パブリックコメントの実施
	2月10日	令和2年度 第4回熊本市公共交通協議会 ○前回の協議会での主な意見及び対応案 ○熊本地域公共交通計画（素案）について ○熊本地域乗合バス事業共同経営計画（案）について 等
	3月	令和3年第1回定例会 常任委員会（素案概要説明）
	3月26日	令和2年度 第5回熊本市公共交通協議会 ○パブリックコメントでの主な意見及び本市の考え ○熊本地域公共交通計画（案）について 等

２）検討の体制

平成２７年度 第２回熊本市公共交通協議会にて、熊本市公共交通基本条例に基づく「熊本市公共交通協議会」に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第６条に基づく法定協議会の役割を付加しました。

令和２年度の委員数は３３名であり、熊本地域公共交通計画の策定にむけて意見をいただきました。

【令和２年度 熊本市公共交通協議会 委員名簿】

（敬称略）

	役職	団体・役職名	氏名
学識経験者	会長	熊本学園大学 シニア客員教授	坂本 正
	副会長	熊本大学 教授	溝上 章志
	副会長	熊本大学 准教授	円山 琢也
市議会議員	委員	自由民主党熊本市議団	大石 浩文
	委員	市民連合	田上 辰也
	委員	市民連合	西岡 誠也
	委員	公明党熊本市議団	井本 正広
	委員	公明党熊本市議団	浜田 大介
	委員	熊本自由民主党市議団	光永 邦保
	委員	熊本自由民主党市議団	田尻 善裕
公共交通事業者	委員	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社 執行役員熊本支社長	赤木 由美
	委員	九州産交バス株式会社 代表取締役社長	森 敬輔
	委員	熊本電気鉄道株式会社 代表取締役社長	中島 敬高
	委員	熊本バス株式会社 代表取締役社長	岩田 昭彦
	委員	熊本都市バス株式会社 代表取締役社長	高田 晋
	委員	熊本市交通局 交通事業管理者	古庄 修治
	委員	熊本市タクシー協会 会長	石崎 公士
経済界	委員	熊本商工会議所 観光ビジネス部会長	森 泰司
	委員	熊本経済同友会 常任幹事 総務委員長	野々口 弘基
福祉	委員	熊本市高齢者支援センターささえりあ江津湖 管理者	中村 淳美
環境	委員	NPO 法人・くまもと温暖化対策センター 顧問	宮原 美智子
教育	委員	熊本市立千原台高等学校 校長	南 弘一
マスコミ	委員	熊本日日新聞社 地域報道本部 地方・都市圏担当部長	久間 孝志

地域	委員	弓削乗合タクシー運行協議会 会長	松川 武敏
一般 公募	委員	公募市民	佐々木 信文
	委員	公募市民	田邊 正広
行政	委員	九州地方整備局 熊本河川国道事務所 技術副所長	永田 哲也
	委員	九州運輸局 熊本運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送・監査担当）	白石 勇人
	委員	熊本県警察本部 交通部 交通規制課長	内田 義朗
	委員	熊本県 企画振興部交通政策・情報局 交通政策課長	小川 剛史
	委員	熊本県 土木部 道路都市局 都市計画課長	宮島 哲哉
	委員	合志市技監	松永 信弘
	委員	嘉島町企画情報課長	緒方 伸也

