

## (2) 目的別の交通手段選択モデルの作成

### ○交通手段選択モデルの概念

アンケート調査結果より、目的別（通勤通学、私用）の交通手段選択モデルを作成した。なお、本調査では、TDM施策等のソフト施策に対する転換需要予測等を行う際に、近年普及しているロジットモデル\*を採用した。

今回作成するモデルの交通手段選択肢は、自動車と路線バスと熊電（鉄道）の3つであり、多項ロジットモデルとなるが、調査票から得られる個人についての選択可能な交通手段の集合は、自動車から路線バス、または自動車か熊電（鉄道）の2手段であり、個人については2交通手段選択モデルとなっている。

以下に、モデルの式型を示す。

$$P_n(i) = \frac{\exp(\mu V_{in})}{\sum_{j=1}^J \exp(\mu V_{jn})}$$

$P_{i,n}$  ; 個人 n の選択肢 i の選択確率

$V_{j,n}$  ; 個人 n の選択肢 i に対する効用（満足度）

$\mu$  ; パラメータ

### ※（ロジットモデルの概念）

ロジットモデルとは、選択時における人の効用にかかわる要因（所要時間や費用など）を変数として、各サンプルにとって最も起こりやすい状況（最も妥当な選択確率）となる変数の係数（パラメータ）を推定することである。

### （特徴）

- ・個人の意思決定に基づいた予測を行うため、結果の信頼性が高い
- ・モデルを構築してしまえば、新たに調査を追加しなくても感度分析が可能である  
（例えば、料金を100円上げた場合の公共交通機関の利用率は？）
- ・一般に集計分析よりもサンプル数は少なく済む
- ・地域（エリア）の特性を表現しやすい

## ○交通手段選択モデルの作成結果

### ・通勤通学目的

通勤・通学目的のデータを用いて上記の交通手段選択モデルを推定した結果を表に示す。導入した説明変数は交通手段ダミーと所要時間（分）、自動車の駐車料金（円/月）、バス・熊電の乗り換え回数（回）である。符号条件はすべて論理的である。バス・熊電の乗り換え回数の t 値がやや低いものの、他の変数の t 値は高く、統計的有意性は高い。ρ<sup>2</sup> も 0.391、的中率も 80.6%と高く、モデルの適合性もかなり高いと言える。このことから、推定された通勤・通学目的の交通手段選択モデルは、熊電や路線バス輸送サービスが改善された場合の通勤・通学目的の分担交通需要を予測するモデルとして有用と考えられる。

### ■ 通勤通学目的の手段選択モデル

説明変数	パラメータ	t 値
バスダミー	-1.516	5.98
熊電ダミー	-0.964	4.56
所要時間（分）	-0.0281	4.51
自動車の駐車料金（円/月）	-0.000166	10.56
バス・熊電の乗り換え回数（回）	-0.267	1.33
サンプル数	606	
ρ <sup>2</sup> 値	0.391	
的中率	80.6	

### ・私用目的

買い物・日常目的交通のデータを用いて使用目的の交通手段選択モデルを推定した結果を表に示す。導入した説明変数は交通手段ダミーと所要時間（分）、自動車の駐車料金（円/回）、バス・熊電料金（円/回）、バス・熊電の乗り換え回数（回）である。自動車の駐車料金やバス・熊電料金、バス・熊電の乗り換え回数の t 値がやや低いものの、全般的に説明変数の t 値は高く、統計的有意性は高い。符号条件は全て論理的である。ρ<sup>2</sup> も 0.208、的中率も 72.2%であり、モデルの適合性もかなり高いと言える。このことから、推定された通勤・通学目的の交通手段選択モデルは、熊電や路線バス輸送サービスが改善された場合の買い物・日常目的の分担交通需要を予測するモデルとして有用と考えられる。

### ■ 私用目的の手段選択モデル

説明変数	パラメータ	t 値
バスダミー	-0.933	3.06
熊電ダミー	0.885	3.60
所要時間（分）	-0.0479	8.76
自動車の駐車料金（円/回）	-0.000260	1.26
バス・熊電料金（円/片道）	-0.000848	1.39
バス・熊電の乗り換え回数（回）	-0.329	1.42
サンプル数	871	
ρ <sup>2</sup> 値	0.208	
的中率	72.2	

### (3) 交通目的別手段別 OD 交通量の感度分析

#### ○熊本電鉄のサービス改善レベル

熊本電鉄が市電へ乗り入れ、LRT を導入したと想定した場合、現在の熊本電鉄のサービスが以下のように改善されると仮定する。

- ・熊本電鉄乗車・乗り換えを含む目的地までの各個人の総所要時間が3割短縮  
(電鉄藤崎宮前駅までの乗車時間がLRTを導入すること等により約2割短縮されることと、藤崎宮前駅～市電結節駅までの所要時間が現状の徒歩からLRTによるアクセスとなることにより時間が短縮され、各個人の所要時間の合計が3割短縮される設定)
- ・料金は現状維持とする

#### ○交通目的別手段別 OD 交通量の感度分析

上記のように仮定したサービス改善レベルのもとで、通学通学、私用のそれぞれの手段選択モデルによって交通手段選択確率の感度分析を行い、数え上げ法によってODペア別交通手段別シェアに集計化した。さらに、第3回PT調査から得られる母集団となる交通目的別OD交通量を掛け合わせることで、両目的の自動車から熊本電鉄への転換率を算出した。ただし、調査サンプルのあるODペアのみでの試算である。



▲ 通勤通学目的の転換率



▲ 私用目的の転換率

#### ※トリップとは？

人があるも目的をもって、ある地点から地点へ移動する単位をトリップといい、目的が変わるごとにトリップも変わる。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えるが、目的が変わると2つ目のトリップとなる。

#### (4) 交通目的別手段別 OD 表の作成

交通ネットワークへ交通量を配分するパーソントリップベースの OD 交通需要は、第 3 回熊本都市圏 PT 調査で設定されている交通手段、交通目的別に区分して集計、予測した。

##### ■ 交通手段、交通目的の区分

交通手段	1) 普通自動車	タクシー・ハイヤー(5), 軽自動車(6), 乗用車(7)
	2) 貨物車	貨物自動車(8), 自家用バス・貸切バス(9)
	3) 公共交通機関	路線バス(10), 高速バス(11), 市電(12), JR(13), 熊本電鉄(14)
交通目的	1) 通勤通学	通勤先へ(1), 通学先へ(2)
	2) 私用	買い物へ(4), 社交・娯楽・食事・レクリエーションへ(5), その他の私用へ(送迎・通院・習い事など)(6)
	3) 通勤通学からの帰宅	通勤通学から自宅へ(3)
	4) 私用からの帰宅	私用から自宅へ
	5) 業務	販売・配達・仕入・購入先へ(7), 打ち合わせ・会議・集金・往診へ(8), 作業・修理へ(9), 農林漁作業へ(11), その他の業務へ(12)

#### (5) 熊本電鉄バス路線再編ケース

(4) で作成した OD 表を配分する公共交通機関ネットワークのケースを以下に示す。

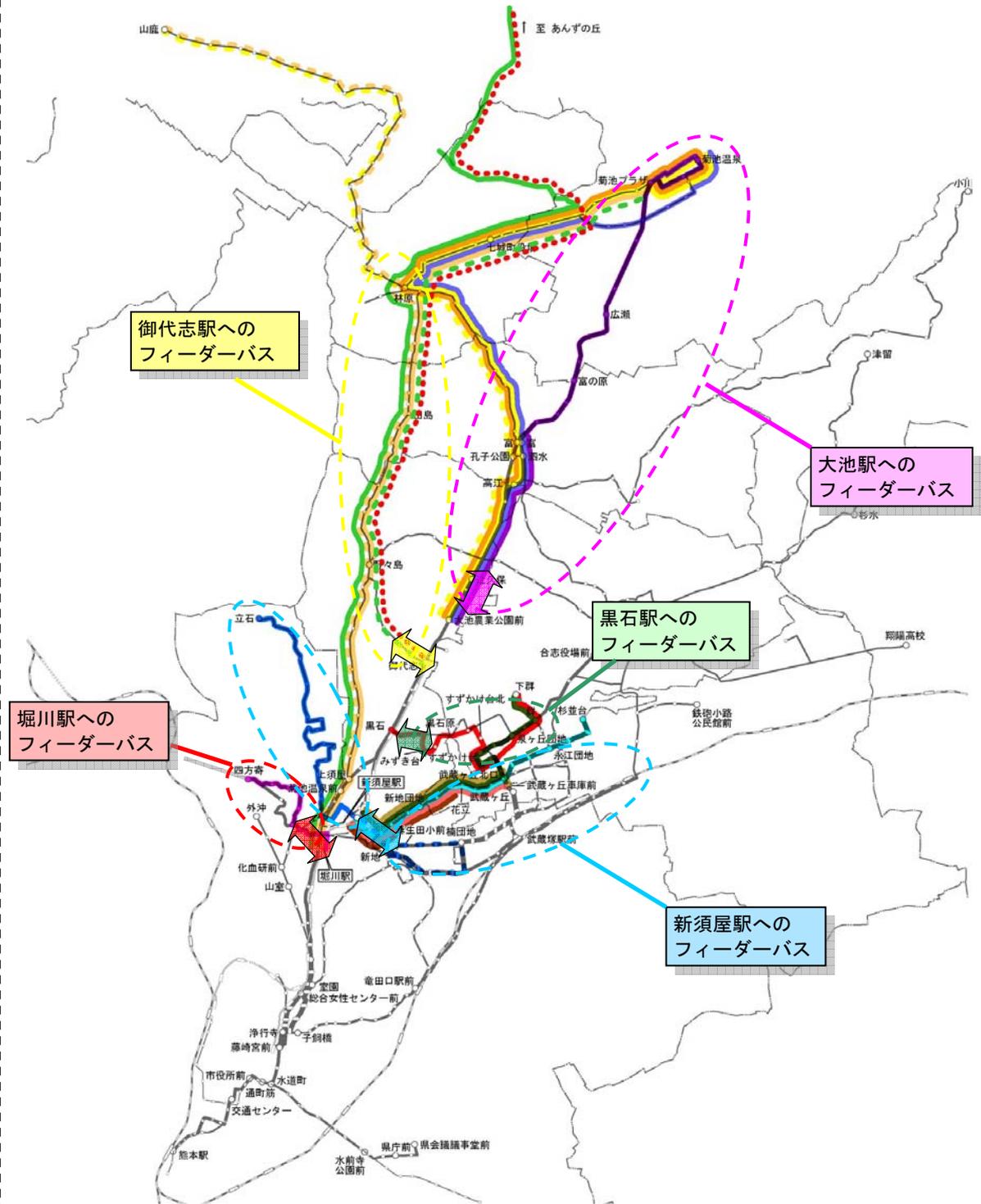
- ・現況；バス路線+熊本電鉄（御代志～藤崎宮前駅間、北熊本～上熊本駅前駅間）
- ・LRT 化+フィーダーバス
- ・バス路線のみ

詳細は、次ページ以降に示すが、フィーダーバス化後の運行本数については、複数の案が検討されており、ここでは 1 つの案について記す。

## OLRT 化+フィーダーバス (案)

- ・ 鉄道を大池まで延伸し、大池駅へフィーダー化させる。
- ・ 御代志駅へのフィーダーバスは、現行のバス路線の一部を残すことで対応する。
- ・ 黒石駅や新須屋駅、堀川駅へフィーダーバスを運行し、一部の現行路線を廃止する。

※運行本数等のバス網再編に関する案は、次ページ以降を参照



▲ フィーダーバスの新設案

資料；熊本電鉄バス路線網再編案

■バス路線再編ケース(1)

単位：平日の往復本数/日

現行	フィーダーバス化	バス路線のみ
菊池温泉～富の原～熊本駅 県庁 92本 辻久保～堀川～熊本駅 4本	(結節バス) 菊池温泉～富の原～大池 70本 (現行バス) 立石～化血研～交通センター 26本 (結節バス) 立石～北バイパス～新須屋 30本 (現行バス) 菊池温泉～飛田化血研～熊本駅 42本 (現行バス) 外沖～化血研～交通センター 37本 (結節バス) 新須屋～楠団地～新須屋 30本	(現行バス) 菊池温泉～富の原～熊本駅 県庁 92本 辻久保～堀川～熊本駅 4本 (新設バス) 辻久保～須屋駅～上熊本駅 交通センター 66本 辻久保～堀川～交通センター 33本 (現行バス) 立石～化血研～交通センター 38本 (現行バス) 菊池温泉～飛田化血研～熊本駅 42本 (現行バス) 外沖～化血研～交通センター 37本 (現行バス) 菊池プラザ～七城～交通センター 15本 (新設バス) 菊池温泉～七城～辻久保 16本 (現行バス) 御代志～黒石～楠団地 5本 (新設バス) 菊池プラザ～田島・野々島～御代志 16本 (現行バス) 菊池プラザ～田島～交通センター 11本 (現行バス) 山鹿～田島～交通センター 2本 (現行バス) 菊池温泉～七城～御代志 西寺七城 14本 (現行バス) 菊池温泉～七城～再春荘 4本 (結節バス) 山鹿～林原～大池 6本 (現行バス) 山鹿～林原～高江 3本 (現行バス) 四方寄～化血研～交通センター 堀川 4本 (結節バス) 四方寄～堀川 12本 (新設バス) 黒石～上須屋～堀川 50本 (現行バス) 257本 (結節バス) 178本 (新設バス) 66本 小計 390本
立石～化血研～交通センター 38本 菊池温泉～飛田化血研～熊本駅 25本 外沖～化血研～交通センター 37本	(結節バス) 菊池温泉～七城～大池 4本 (結節バス) 黒石～すずかけ台～下郡 12本	(現行バス) 菊池プラザ～七城～交通センター 15本 (新設バス) 菊池温泉～七城～辻久保 16本 (現行バス) 御代志～黒石～楠団地 5本 (現行バス) 菊池プラザ～田島～交通センター 11本 (現行バス) 山鹿～田島～交通センター 2本 (新設バス) 菊池温泉～七城～辻久保 西寺七城 12本 (現行バス) 菊池温泉～七城～再春荘 4本 (現行バス) 山鹿～林原～御代志 高江 3本 (新設バス) 山鹿～林原～辻久保 6本
菊池プラザ～七城～交通センター 4本 御代志～黒石～楠団地 5本	(新設バス) 菊池プラザ～田島・野々島～御代志 16本 (現行バス) 菊池プラザ～田島～交通センター 11本 (現行バス) 山鹿～田島～交通センター 2本	(現行バス) 菊池温泉～七城～御代志 西寺七城 14本 (現行バス) 菊池温泉～七城～再春荘 4本 (結節バス) 山鹿～林原～大池 6本 (現行バス) 山鹿～林原～高江 3本 (現行バス) 四方寄～化血研～交通センター 堀川 4本 (結節バス) 四方寄～堀川 12本 (新設バス) 黒石～上須屋～堀川 50本
菊池プラザ～田島～交通センター 11本 山鹿～田島～交通センター 2本	(現行バス) 四方寄～化血研～交通センター 堀川 4本 (結節バス) 四方寄～堀川 12本 (新設バス) 黒石～上須屋～堀川 50本	(現行バス) 四方寄～化血研～交通センター 堀川 4本 (現行バス) 129本 (結節バス) 178本 (新設バス) 66本 小計 373本
菊池温泉～富の原～御代志 3本 四方寄～化血研～交通センター 堀川 4本	(現行バス) 四方寄～化血研～交通センター 堀川 4本 (結節バス) 四方寄～堀川 12本 (新設バス) 黒石～上須屋～堀川 50本	(現行バス) 257本 (新設バス) 133本 小計 390本
小計 252本	小計 373本	小計 390本

■バス路線再編ケース(2)

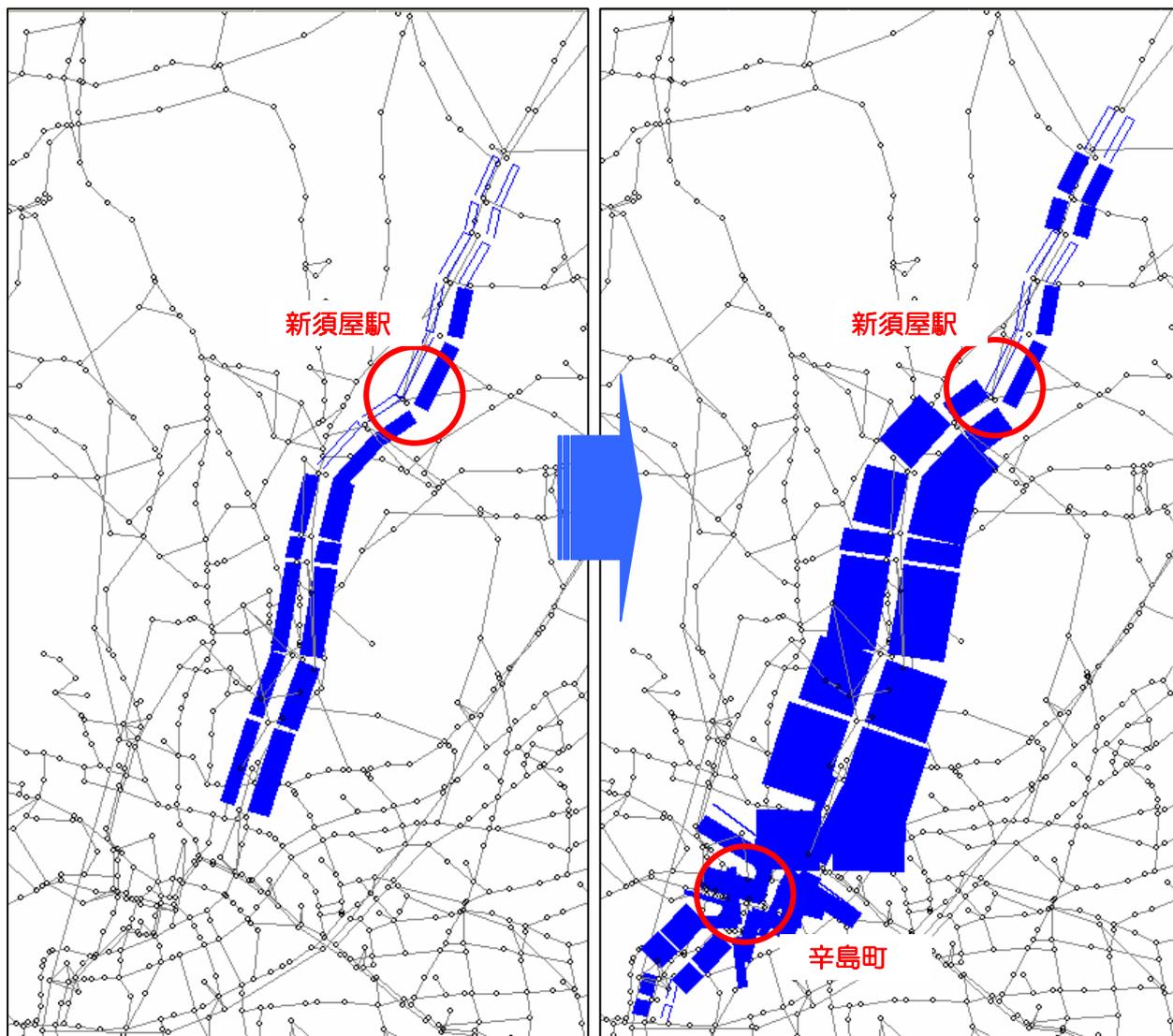
単位：平日の往復本数/日

現行	フィーダーバス化	バス路線のみ
杉並台～堀川～交通センター 熊本駅 県庁 48本	(結節バス) 杉並台～花立～新須屋駅 48本	(現行バス) 杉並台～堀川～交通センター 熊本駅 県庁 48本
下郡～堀川～交通センター 熊本駅 県庁 50本	(結節バス) 下郡～新地団地～新須屋駅 50本	(現行バス) 下郡～堀川～交通センター 熊本駅 県庁 50本
花立車庫～堀川～交通センター 熊本駅 県庁 40本	(結節バス) 花立車庫～新須屋駅 40本 (結節バス) 武蔵ヶ丘車庫～新須屋駅 52本	(現行バス) 花立車庫～堀川～交通センター 熊本駅 県庁 40本
武蔵ヶ丘車庫～堀川～交通センター 熊本駅 県庁 12本	(結節バス) 武蔵ヶ丘車庫～花立～新須屋駅 12本	(現行バス) 武蔵ヶ丘車庫～堀川～交通センター 熊本駅 県庁 12本
杉並台～清水ヶ丘～交通センター 熊本駅 県庁 59本 杉並台～新山・清水ヶ丘～交通センター 3本	(現行バス) 杉並台～清水ヶ丘～交通センター 熊本駅 県庁 59本 杉並台～新山・清水ヶ丘～交通センター 3本	(現行バス) 杉並台～清水ヶ丘～交通センター 熊本駅 県庁 59本 杉並台～新山・清水ヶ丘～交通センター 3本
下郡～清水ヶ丘～交通センター 熊本駅 県庁 39本 下郡～麻生田小・清水ヶ丘～交通センター 18本	(新設バス) 下郡～清水ヶ丘～交通センター 25本	(現行バス) 下郡～清水ヶ丘～交通センター 熊本駅 県庁 39本 下郡～麻生田小・清水ヶ丘～交通センター 18本
泉ヶ丘団地～清水ヶ丘～交通センター 麻生田小・清水ヶ丘 2本	(現行バス) 泉ヶ丘団地～清水ヶ丘～交通センター 麻生田小・清水ヶ丘 2本	
武蔵ヶ丘車庫～清水ヶ丘～交通センター 熊本駅 県庁 9本 武蔵ヶ丘車庫～麻生田小・清水ヶ丘～交通センター 麻生田小・岩倉台 25本	(現行バス) 武蔵ヶ丘車庫～清水ヶ丘～交通センター 熊本駅 県庁 9本 武蔵ヶ丘車庫～麻生田小・清水ヶ丘～交通センター 麻生田小・岩倉台 25本	
合志町役場～楠団地・北バイパス～交通センター 6本 杉並台～武蔵塚駅・北バイパス～交通センター 麻生田小・北バイパス 楠団地・北バイパス 3本 武蔵ヶ丘車庫～新地団地・北バイパス～交通センター 武蔵塚駅・北バイパス 2本	(現行バス) 合志町役場～楠団地・北バイパス～交通センター 6本 杉並台～武蔵塚駅・北バイパス～交通センター 麻生田小・北バイパス 楠団地・北バイパス 3本 武蔵ヶ丘車庫～新地団地・北バイパス～交通センター 武蔵塚駅・北バイパス 2本	
合志町役場～堀楠国道～交通センター 堀楠・三軒町 新地団地・三軒町 19本 下郡～堀楠国道～交通センター 10本	(現行バス) 合志町役場～堀楠国道～交通センター 堀楠・三軒町 新地団地・三軒町 19本 下郡～堀楠国道～交通センター 10本 (新設バス) 下郡～堀楠・三軒町～交通センター 新地団地・三軒町 25本	(現行バス) 合志町役場～堀楠国道～交通センター 堀楠・三軒町 新地団地・三軒町 19本 下郡～堀楠国道～交通センター 10本
小計 345本	(現行バス) 138本 (結節バス) 202本 (新設バス) 50本 小計 390本	(現行バス) 298本
計 597本	(現行バス) 267本 (結節バス) 380本 (新設バス) 116本 計 763本	(現行バス) 555本 (新設バス) 133本 計 688本

## (6) 需要予測結果

LRT化+フィーダーバス化の需要予測結果を以下に示す。

- ・LRT化及びフィーダーバス化に伴い、熊本電鉄の利用者は、現在の約2.6～2.8倍になると予測される。
- ・特に、フィーダーバス化に伴い、新須屋駅～辛島町間の利用者の増加が顕著である。



▲ 公共交通機関ネットワークへの配分結果

注) 本需要予測では、菊池市に関してはPT調査の圏域外のため、現況のOD表が存在しないことから、菊池市方面からの需要は考慮されていない。

しかし、フィーダーバス化に伴い、菊池市方面からのバスは全て大池駅で結節するため、予測結果に加えて、菊池市方面からのバス利用者(約1,500人)の増加分を考慮すべきである。

現在の熊本電鉄利用者数(実績値)は約4,200(人/日)であり、LRT化・フィーダーバス化に伴う需要予測結果(約9,500～10,500人)と、菊池市方面からの転換者を踏まえると、LRT化とフィーダーバス化に伴い約11,000～12,000人(現在の約2.6～2.8倍)の需要が見込まれる。

また、今回の需要予測では分布交通量の予測は行っていないが(目的地は現状のまま変わらないという設定)、買い物などの日常交通は、LRT化により目的地が都心にシフトすることも想定される。

## 6. まとめ

### 6-1 調査結果の概要

#### (1) 熊本電鉄沿線及びその周辺地域の現況特性

既存資料等をもとに、熊本電鉄沿線及びその周辺地域の主な現況特性を整理すると以下のとおりである。

- 1) 熊本電鉄沿線地域では人口が増加、通勤などを目的とした多くの人々が熊本市に流入してきており、熊本市北部とその周辺道路の交通量は増加している。
- 2) 熊本都市圏北部から熊本市中心部への主要なアクセス道路である国道3号には、熊電沿線地域を通過する国道387号も合流するため、自動車交通の集中に伴う著しい混雑が発生。
- 3) 西合志町など熊本電鉄沿線地域から熊本市中心部への移動手段は、自動車が中心となっており、代替手段である熊本電鉄等が有効に利用されていない。
- 4) 熊本電鉄では駅別の乗降客数に格差が見られ、電鉄の最終電車が20時台であるためバス交通が補完するなど、鉄道（多くの人を一度に運べる、道路の混雑の影響を受けない等）のメリットが活かしきれていない。

これらの現況特性からは、熊本都市圏北部から中心部への交通需要の増加や、既存鉄軌道ネットワークの有効活用に関する検討が、課題として挙げられる。

#### (2) 電鉄機能強化策の検討

熊本電鉄の機能強化策については、西合志町及び熊本電鉄が実施したアンケート調査結果（別途調査）にもとづき、鉄軌道サービスに求められる機能強化策を以下のように抽出・整理した。

＜鉄軌道サービスに求められる機能強化策＞

- ・日常生活に合わせた運行時間帯の拡大（始発・終発）
- ・運行頻度の向上
- ・高齢者や身体の不自由な人にもやさしい低床LRVの導入
- ・鉄軌道系輸送機関としての速度サービスの向上・定時性の維持
- ・都心との結節やその他の交通機関とのネットワーク構築（市電との結節、熊本駅への直通化）
- ・大池または辻久保までの延伸
- ・武蔵ヶ丘団地等、周辺住宅団地への延伸またはバスによる連絡強化
- ・地域バス網の強化（路線拡充、運行回数増）
- ・バスダイヤと鉄道の接続性の向上
- ・バスカード精算機の導入などサービスの向上
- ・車両更新や人にやさしい新型車両の導入などによる快適性やスマートさの向上
- ・P&Rや駐輪場の整備、自転車持ち込み可の拡大等によるマイカーから公共交通への転換促進

次に、駅周辺の機能強化策については、前述のアンケート調査結果と現在の電鉄駅の現地調査を踏まえ、駅周辺の機能強化面からの問題点・課題を整理すると以下のとおりである。

< 駅周辺の機能強化面の問題点・課題 >

- ・ バリアフリーに対応した駅が少ない。
- ・ LRVにあわせたホームの低床化により、駅のバリアフリー化の促進が期待されるが、周辺敷地高との関連で低床化に支障が想定される駅が若干みられる。
- ・ 駐輪が可能な空間は概ね各駅にあるが、上屋等が整備されていない駅が多く、利用者の利便性が確保されていない。
- ・ バスとの結節が可能な駅は多いが、フィーダー化のためのバス転回・待機スペースが確保されていない駅が多い。
- ・ 駅へのマイカー送迎が可能な駅は多いが、P & Rが出来る駅は限られている。また、P & R駐車場は月極が多く柔軟性に乏しいため、本格的なP & R実施には、利用者ニーズに応じた新たな駐車スペースの確保が必要。
- ・ 駅周辺のにぎわいや、ホームや周辺道路の照明が十分とは言えず、夜間の利用に不安を感じないよう駅周辺の明るさの確保、安心感の向上が必要。
- ・ 駅周辺や幹線道路から駅への案内がほとんど設置されておらず、街の中での駅の存在感が弱い。

電鉄の機能強化策については、上記の鉄軌道サービスに求められる機能と駅周辺の機能強化面の問題点・課題を踏まえ、具体的な機能強化策の検討を行うことが求められる。

(3) 都心結節に関する検討

都心結節に関しては、都心部の道路交通特性を、既存資料、および現地における交通量・滞留長実態調査（平成16年12月実施）の結果にもとづき整理した上で、過年度からの検討の経緯を踏まえ、下記のような検討ルート案（5ルート・10ケース）を設定し、各ケース毎の課題を取りまとめた。

▼検討ルート及びケース

ルート	ケース	内容
1) 水道町ルート (センター)	①	現況道路敷内での検討（車線を削減）
	②	現計画幅員の範囲での検討（車線を削減）
	③	現在の車両通行帯を確保
2) 水道町ルート (サイド)	④	現況道路敷内での検討（車線を削減）
	⑤	現計画幅員の範囲で検討（車線を削減）
	⑥	二輪・原付専用レーンを確保
3) 坪井川ルート	⑦	現況道路敷内での検討（車線を削減）
	⑧	現在の車両通行帯を確保
4) 上下線別ルート	⑨	現在の車両通行帯を確保
5) 循環ルート	⑩	現在の車両通行帯を確保

車線の削減を伴うケース（ケース②、④、⑤、⑦）を対象にマイクロシミュレーションを実施し、

道路交通状況の変化を予測した結果、現況再現ケースに比べ滞留長の延伸がみられた。また現在の車両通行帯を確保する（車線数を削減しない）ケース（ケース③、⑧、⑨、⑩）では、歩道幅員の縮小に伴う道路拡幅等が課題である。

その他にも、各検討ケースにおいて、道路交通の安全面、バス交通や二輪・原付、歩行者等への影響、市電への影響、景観面の影響、街とのアクセス性やバスからの転換面等、様々の課題について、その内容を整理した。

#### （４）電鉄の機能強化がまちづくりに及ぼす効果の検討

電鉄の機能強化がまちづくりに及ぼす効果については、別途調査（経済産業省が実施した事業者アンケート調査、西合志町及び電鉄が実施した住民アンケート調査及び需要予測）も踏まえ整理すると、以下のような効果が想定される。

##### ○熊本中心市街地への効果

- ・熊本電鉄の機能強化に伴い、中心市街地への来訪者の増加や再来訪の意向が高まり、中心市街地の活性化が期待される。
- ・また、中心市街地へのアクセス強化に伴い、高齢者の外出頻度の増加が期待され、中心市街地への私用目的の来訪者増加が期待される。
- ・さらには、電鉄機能強化策に伴い、来訪者の乗り換え抵抗の削減や、LRT 導入による電停低床化による車両との段差解消など、熊本県が目指すユニバーサルデザインのまちづくりに貢献する。

##### ○西合志町及び沿線地域への効果

- ・熊本電鉄の利用者増に伴い、駅周辺へ人が集まり、熊本電鉄駅と一体となった魅力あるまちづくりに貢献する。
- ・熊本市へのアクセス手段の一つとなる熊本電鉄の機能強化に伴い、熊本市までのアクセス時間の短縮や、バス交通等の削減による道路交通の混雑緩和などによる、熊本市中心部への連絡性の向上等が期待される。

## 6-2 今後に向けて

今年度の調査は、過年度調査で残された課題についての検討を深めるとともに、電鉄の機能強化策や都心結節が交通処理に及ぼす影響、さらに機能強化がまちづくりに及ぼす効果について検討を行い、これらの課題や問題点、効果等について取りまとめたものであるため、今後、電鉄の機能強化や都心結節事業の必要性、今後の方針等について判断するためには、熊本電鉄が別途調査している結果も踏まえた上で、さらに詳細な検討を必要とする。

# 参 考 资 料

# 鉄軌道、中心市街地の活性化による公共交通 を中心とした地域づくりに関する検討委員会

## 委員名簿

	機関名及び役職	氏 名
委員長	熊本大学工学部環境システム工学科教授	溝上 章志
委 員	熊本商工会議所専務理事	牛島 浩
//	西合志町須屋区長	森 大記
//	熊本県地域振興部交通対策総室長	村田 茂樹
//	熊本県土木部都市計画課長	松永 卓
//	熊本県土木部道路総務課長	富田 健治
//	熊本県土木部道路政策課長	森崎 富士夫
//	熊本県土木部道路保全課長	田中 誠也
//	熊本県商工観光労働部商工政策課長	益田 和弘
//	熊本県菊池地域振興局振興調整室長	末廣 正男
//	熊本県警察本部交通部交通規制課長	勝守 俊夫
//	熊本市都市整備局次長兼計画部長	松本 富士男
//	熊本市建設局道路部長	東 尚昭
//	熊本市経済振興局次長兼商工振興部長	西田 俊之
//	熊本市交通局次長	阿部 崇熙
//	西合志町助役	内平 卓
//	熊本電気鉄道株式会社営業本部長	齋藤 雄二郎
//	九州地方整備局建政部都市・住宅整備課長	栗田 泰正
//	九州地方整備局道路部道路計画第二課長	喜多川 孝
//	九州地方整備局熊本河川国道事務所長	安藤 淳
//	九州経済産業局産業部流通・サービス産業課長	松尾 欣也
//	九州運輸局企画振興部企画課長	出口 まきゆ
//	九州運輸局鉄道部計画課長	原 正博
//	九州運輸局熊本運輸支局長	川崎 和文

※名前は順不同