



8. 取り組み姿勢



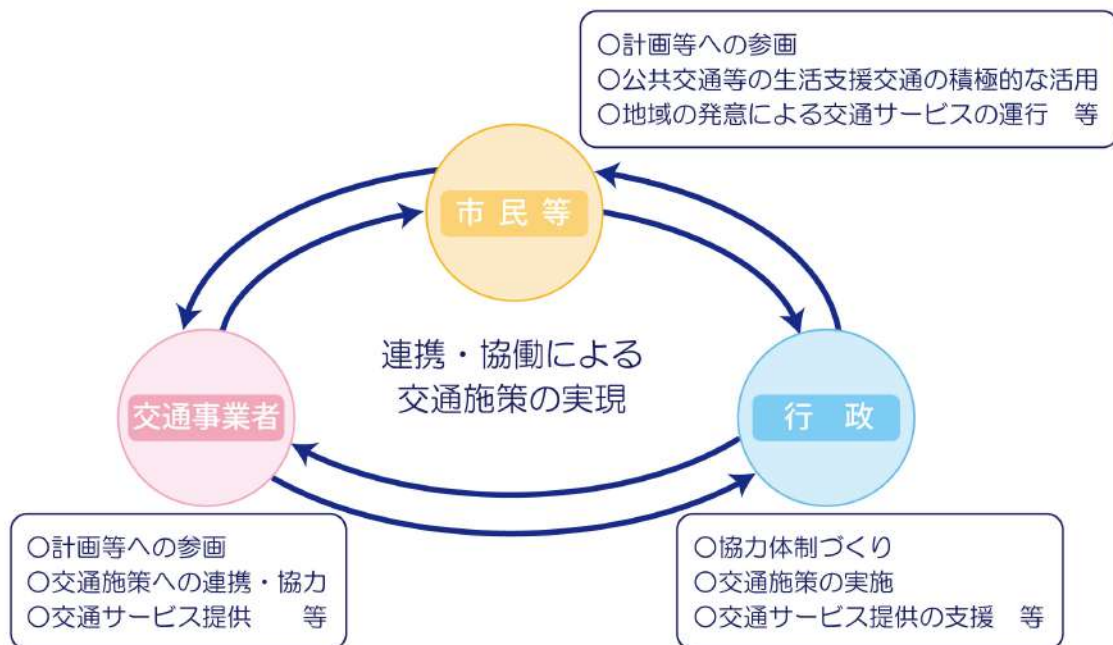
都市交通施策の着実な実現に向け、必要な取り組み姿勢を以下のとおり定めます。

(1) 市民等、交通事業者、行政の協働による交通施策の推進

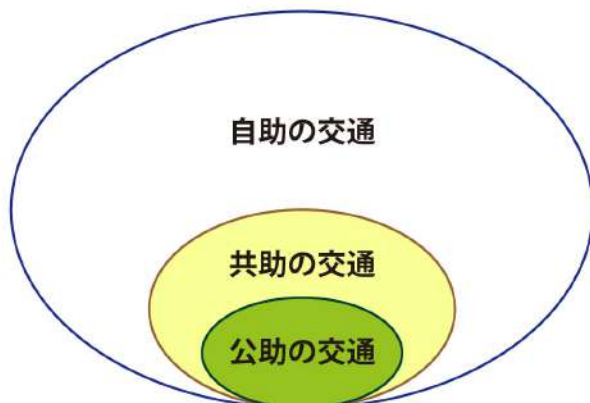
○都市交通の様々な施策を推進していくためには、交通の利用者である地域住民や企業等の市民等、鉄道、バス、タクシー等の交通事業者、長期的な視点による計画の立案、道路整備や公共交通の運行支援等を担う行政の3者による適切な役割分担が必要です。

○また、生活支援交通は、自らの移動による「自助の交通」、助け合いによる「共助の交通」、行政からの交通サービス提供による「公助の交通」の3つの助け合いにより成り立ちます。

○そのため、都市交通マスタープランにおける様々な施策の実現に向けては、交通の3つの助け合いを踏まえ、市民等、交通事業者、行政の3者が適切な役割分担を行い、連携・協働のもと、取り組みを進めていきます。



生活支援交通の3つの助け合いイメージ



	内 容
自助の交通	自動車やバイク、自転車等を運転し、自分で移動すること。
共助の交通	家族、知人協力による移動。または、地域やNPO、企業等による移動サービス。
公助の交通	行政の運営・支援による移動サービス。

(2) 都市交通戦略プランの策定

○都市交通マスタープランの実現に向け、事業箇所、スケジュール、事業主体等を整理した都市交通戦略プラン（実施プラン）の策定を行います。

都市交通戦略プラン：概ね5年から10年後の短・中期に達成すべき施策目標を明示し、その実現に必要なハード・ソフトの交通施策をパッケージ化したもの

(3) 社会情勢に応じた計画の見直し

○交通を取り巻く社会潮流や地域情勢は常に変化しており、これらの変化に適切に対応していくことが求められます。そのため、関連計画等の変更や社会経済状況の変化等を勘案し、社会情勢に応じた計画となる必要があります。

○このため、導入効果及び事業進捗の達成度を踏まえながら、「計画（Plan）」、「実行（Do）」、「評価・検証（Check）」、「見直し・改善（Action）」によるPDCAサイクルに基づき、必要に応じて計画の見直し・改善を行っていきます。





久留米市都市交通マスタープラン

9. 短期重点施策



基本目標、基本方針、施策の方向性においては、本市の都市交通が目指す交通施策の方向性として、2つの基本目標、8つの基本方針、24の施策の方向性を整理しました。

こうした取り組みを長期的な目標に向かって着実に進めていくことは、極めて重要であります。厳しい財政状況の中で、「選択と集中」の考え方のもと、短期で戦略的な施策展開を図ることも必要です。そのため、短期（5年以内）に事業を実施又は開始し、効果を発揮すべき主な短期重点施策を定め、戦略的な交通施策の展開を実施します。

なお、短期重点施策の事業実施にあたっては、本市の財政状況を勘案しながら、限られた財源を有効に活用することが必要であり、緊急性・重要性の高いものから優先的に実施していくとともに、事業の効率的、効果的な執行を確保していきます。

また、各施策の実施体制については、実施主体と関係機関が十分な協議・調整を図り、連携・協力しながら進めるものとします。

■基本方針・施策の方向性毎の短期重点施策

『基本目標1 久留米市の強みを活かし、活力を育む交通体系をつくる』の短期重点施策

基本方針1 市域内外の連携を支える幹線公共交通網を形成します

施策の方向性		短期重点施策	実施主体
1-1	鉄道の機能強化	主要鉄道駅の駅前広場等の整備	市 交通事業者
		地域生活拠点等の主要な鉄道駅において交通結節機能を向上させるため、西鉄犬塚駅の駅前広場の整備を行うとともに、主要な鉄道駅における駅前広場等の整備に向けた取り組みを進める。	
1-2	幹線バスの機能強化	幹線バスのバス停環境整備	市 交通事業者
		幹線バスの利用環境向上を図るため、高校、大学前等の主要なバス停では、上屋、ベンチ等の設置によるバス停環境整備を行う。	
1-3	幹線公共交通の利用サービスの向上	幹線公共交通の運行サービスの向上	交通事業者
		交通事業者と連携し、利用しやすい公共交通の運行サービス提供を図るため、利用実態に即した運行ダイヤの改正、久大本線におけるICカードの利用環境整備に取り組む。	

基本方針2 市域内外の連携を支える幹線道路網を形成します

施策の方向性		短期重点施策	実施主体
2-1	幹線道路網の整備	久留米筑紫野線バイパスの整備	県
		(主) 久留米筑紫野線の現道は、本市域内の大半が狭隘で歩道も未整備であり、神代橋の老朽化による早期架け替えも必要とされているため、神代橋の架け替えを含むバイパス[山川野口町～北野町石崎]の整備を進める。	
		久留米柳川線バイパスの整備	県
		(主) 久留米柳川線の現道は、慢性的な交通混雑が生じており、混雑解消とさらなるネットワーク強化を図るため、久留米柳川線バイパス[金丸川付近～安武駅付近]の整備を進める。	
		国道210号浮羽バイパスの整備	国
		国道210号の現道は、慢性的な交通混雑が生じており、混雑解消とさらなるネットワーク強化を図るため、浮羽バイパス[市道東小田・栄町線～県道殖木入地甘木線]の整備を進める。	
		外環状道路の整備	① 市 ② 国
		放射状の道路形態に対し、都市骨格の形成や交通の分散化を図るため、①東合川野伏間線[北島交差点～矢取西交差点]の整備を行うとともに、②国道3号鳥栖久留米道路[野々下交差点～鳥栖市高田町]の整備を進める。	
		中環状道路の整備	市
放射状の道路形態に対し、都市骨格の形成や交通の分散化を図るため、中環状道路(合川町津福今町線[ゆめタウン久留米南側の交差点～十三部交差点])の整備を行う。			
内環状道路の整備	市		
放射状の道路形態に対し、都市骨格の形成や交通の分散化を図るため、内環状道路(東櫛原町本町線[本町七丁目交差点～金丸交差点付近])の整備を行う。			
筑後川堤防道路の整備	県 市		
筑後川堤防道路は、河川空間へのアクセス道路としての役割はもとより、流域の広域連携機能を補完する主要幹線道路であるため、堤防道路(城島町浮島[筑後川右岸堤防]、田主丸町船越[筑後川左岸堤防])の整備を進める。			

2-2	渋滞緩和等に向けた整備	久留米駅南町線の整備	県
		金丸川付近から西町交差点間については、歩道が未整備で、慢性的な交通混雑も生じていることから、歩行者等の安全な移動と自動車交通の円滑化を図るため、久留米駅南町線[金丸川付近～西町交差点]の整備を進める。	
2-3	都市計画道路の見直し	藤山国分一丁田線鑓水バイパスの整備	県
		藤山国分一丁田線の高良内町鑓水地区の一部は、狭隘な幅員で、慢性的な交通混雑も生じていることから、歩行者等の安全な移動と自動車交通の円滑化を図るため、藤山国分一丁田線鑓水バイパスの整備を進める。	
2-3	都市計画道路の見直し	長期未着手都市計画道路の見直し	市
		長期未着手の都市計画道路における見直し候補路線[京町西田線、荘島町豆津線、野中町高良内線]について、都市計画道路の見直しを進める。	

基本方針3 魅力と賑わい溢れる中心拠点づくりを支援する交通環境を形成します

施策の方向性		短期重点施策	実施主体
3-1	快適な歩行空間の整備	JR久留米駅から西鉄久留米駅までの 魅力あるプロムナードの整備	市
		JR久留米駅から西鉄久留米駅までの通りは、多くの市民や来訪者が往来する本市のシンボルとなる通りであり、安全・快適に歩ける魅力ある歩道空間の形成を図るため、ベンチ等の休憩施設やストリートファニチャーの整備等を行う。	
		バリアフリー重点整備地区の歩道整備	久留米市交通バリアフリー基本構想に定める西鉄久留米駅周辺の重点整備地区において、誰もが歩きやすい歩道整備を進める。
3-2	自転車利用環境の充実	コミュニティサイクルの導入	市
		中心拠点内の移動の回遊性を向上させるため、コミュニティサイクルの導入に向けた取り組みを進める。	
3-3	利便性の高い公共交通の構築	バス停の高規格化	市 交通事業者
		快適なバス利用環境を構築するため、基幹公共交通となるバス路線のバス停において、上屋、ベンチ等の施設整備を行う。	
		低床バスの普及	バス利用環境の向上を図るため、ツーステップバスから低床バス（ノンステップバス等）への移行を促進する。
3-4	乗換拠点駅での駐車場整備	わかりやすいバス情報案内の提供	市 交通事業者
		乗換拠点となるJR久留米駅、西鉄久留米駅においては、利用者の利便性向上を図るため、よりわかりやすいバス情報案内の提供に向けた取り組みを進める。	
3-4	乗換拠点駅での駐車場整備	JR久留米駅西口駐車場整備	市
中心市街地における自動車流入を軽減するとともに、駅利用者の利便性向上、観光バス等の滞留防止を図るため、JR久留米駅において西口駐車場の整備を行う。			

基本方針4 地域資源を活かした観光振興を支援する交通環境を形成します

施策の方向性		短期重点施策	実施主体
4-1	観光地へのアクセスの充実	JR久大本線における新駅設置	市 交通事業者
		耳納北麓地域への鉄道によるアクセス機能を向上させるため、JR久大本線における新駅設置（[仮称]櫛の里駅）の取り組みを進める。	
4-2	周辺景観に調和した交通施設整備	景観に配慮したバス停の整備	市 交通事業者
		多くの人が利用する基幹公共交通となるバス路線のバス停は、まちなかの良好な景観形成に寄与できるように、景観に配慮したバス停の整備を行う。	

『基本目標2 誰もが安全・快適で、安心して暮らせる交通体系をつくる』の短期重点施策

基本方針5 誰にとっても安全な交通環境を整えていきます

施策の方向性		短期重点施策	実施主体
5-1	安全な道路空間の整備	生活道路における安全な歩行空間の整備	県 市 交通管理者
		生活道路における歩道設置や交通規制等による安全な歩行空間の整備を進めるとともに、通学路においては事故の危険性の高い箇所を優先して、歩道設置、路肩のカラー舗装を進める。	
5-2	ユニバーサルデザインの導入	主要駅のユニバーサルデザイン導入	市 交通事業者
		地域生活拠点等の主要な鉄道駅においては、誰もが安全・快適に使用できるよう、ユニバーサルデザイン導入に向けた取り組みを進める。	
5-3	安全な交通環境を実現するための意識啓発	自転車利用の意識啓発	市 交通管理者
		まちなか歩行の安全性を向上するため、JR久留米駅、西鉄久留米駅周辺の不法駐輪対策を行うとともに、JR久留米駅から西鉄久留米駅までの通りにおける自転車走行空間の整備に併せて、自転車運転のマナー向上に取り組む。	

基本方針6 多様なニーズに見合った生活交通を充実していきます

施策の方向性		短期重点施策	実施主体
6-1	路線バスの再編	赤字路線バスの再編	市 交通事業者
		赤字補助を行っている9路線を地域の交通需要に対応した交通手段への転換も視野に入れながら、赤字路線バスの再編に取り組む。	
6-2	日常生活を支える新たな交通サービスの導入	公共交通が不便な地域への生活支援交通の導入	市
		移動制約者の日々の買物、通院等の地域が真に必要なとする移動手段を確保するため、デマンド乗合タクシー等の交通需要に応じた新たな生活支援交通の導入を行う。	

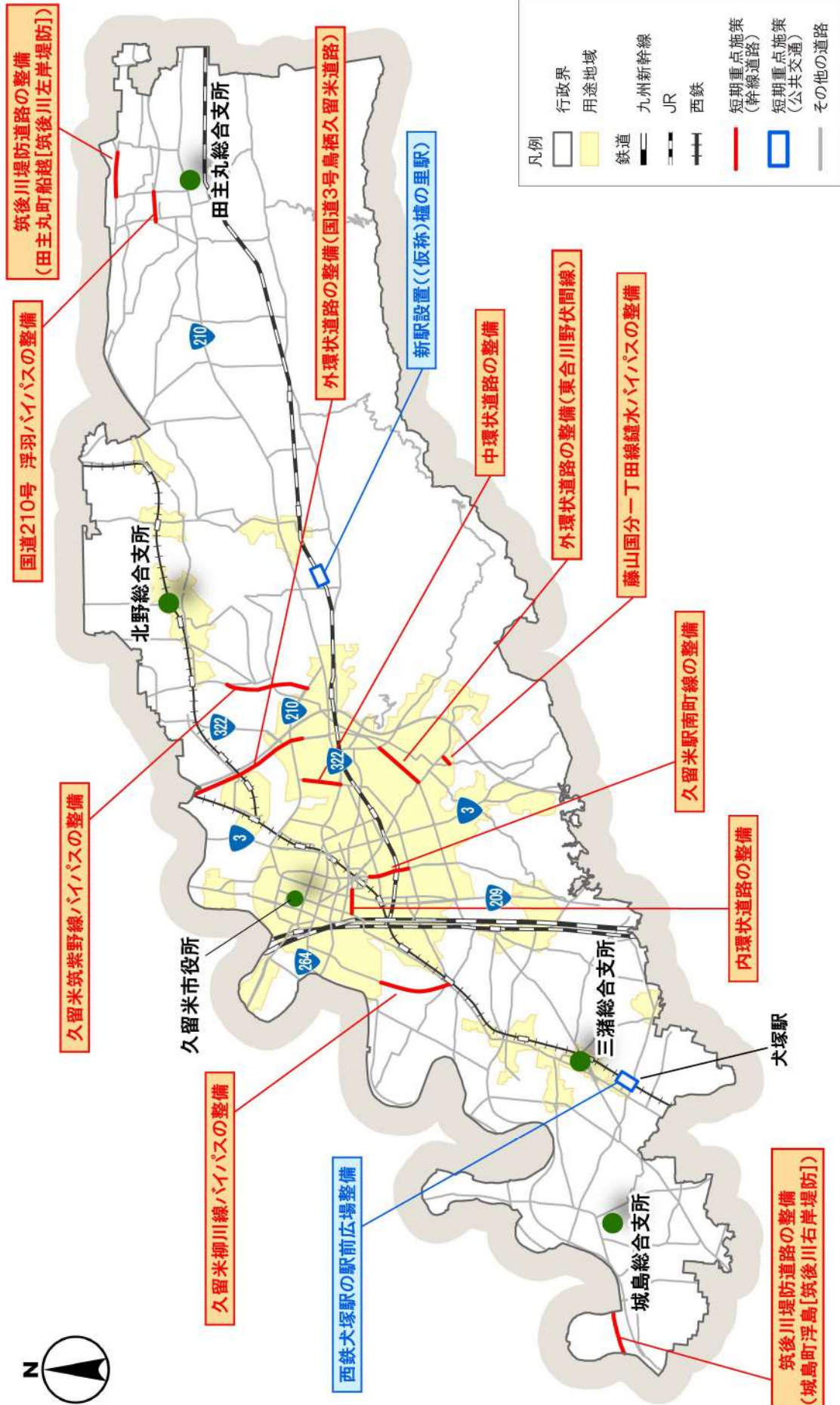
基本方針7 災等の緊急時に対応した交通環境の確保を図ります

施策の方向性		短期重点施策	実施主体
7-1	緊急輸送道路の機能強化	ライフサイクルコストを考慮した計画的な橋梁の維持管理 定期的な橋梁の点検により、早期に損傷を発見し、事故や大規模な補修に至る前に予防的な修繕を進めるとともに、計画的な架け替えを実施するため、橋梁の長寿命化計画を策定の上、緊急性の高い橋梁を優先した計画的な維持管理を進める。	県市
7-2	緊急時に備えた安心できる道路整備	狭隘道路における緊急時に備えた道路整備 住宅密集度が高い地域等での相互通行が困難な狭隘道路を優先に、救急自動車の走行阻害を招かないよう、待機所スペースの確保や交差点の隅切り等による道路整備を行う。	市
7-3	災害発生時の交通体制の構築	災害発生時における鉄道の臨時輸送体制の構築 大規模災害発生時の鉄道の運休を想定し、代替交通の確保のために必要な臨時輸送体制の構築に向けた取り組みを進める。	市 交通事業者

基本方針8 環境負荷の少ない移動手段への転換を図ります

施策の方向性		短期重点施策	実施主体
8-1	パークアンドライド、サイクルアンドライドの推進	主要鉄道駅における駐車場整備 地域生活拠点等の主要な鉄道駅における、自動車の乗換機能の強化を図るため、駐車場整備を行う。	市
8-2	情報案内の充実	公共交通マップのバージョンアップ 既存の公共交通マップを地域別に細分化するとともに、より多くの利便施設や観光資源の位置、駅・バス停等からの連絡時間等の情報の拡充を図るため、公共交通マップの更新を行う。	市
8-3	モビリティ・マネジメントの推進	職場におけるモビリティ・マネジメントの実施 自動車通勤から公共交通機関等を活用した通勤への転換を図るため、職場等を対象としたモビリティ・マネジメントを行う。	市 交通事業者
8-4	自動車の環境対策の推進	エコカー購入時の軽自動車税の減免 環境にやさしいエコカーの普及を図るため、軽自動車のエコカー購入時における軽自動車税の減免措置を行う。	市

幹線道路・公共交通の短期重点施策



参 考 資 料

1. 用語説明
2. 久留米市都市交通マスタープランの策定経緯
3. 久留米市都市交通マスタープラン検討委員会等名簿

用語説明

【あ行】

移動制約者：

自動車を自由に運転することのできない人（高齢者、障害者、免許非保有者等）を指します。公共交通不便地域に生活する移動制約者も多く、買物等の様々な移動の場面で困難を伴うなどの制約を受けています。

移動制約者等：

自動車を自由に運転することのできない人（高齢者、障害者、免許非保有者等）に、様々な移動の場面で困難を伴うなどの制約を受ける人を加えた人々のことです。

LRT(次世代型路面電車システム)：

専用軌道を設け、その軌道上を走行する低床式車両による輸送システムです。交通渋滞に影響されずに運行することができ、定時性を確保することができます。短・中距離輸送用が中心であり、従来型の鉄道とバスとの中間の輸送力を持つ公共交通機関です。

【か行】

カラー舗装：

本計画におけるカラー舗装とは、ブロック、タイル等を敷き詰めて舗装面を仕上げたもの、着色したセメントコンクリート、アスファルトコンクリート等の舗装材を使用して舗装面を仕上げたもの、通常の舗装面を着色材で被膜したものです。

緊急輸送ネットワーク計画：

災害対策基本法、及び地震防災対策特別措置法に基づき策定されるもので、防災拠点の配置、防災拠点を結ぶネットワーク、ネットワークの管理計画について整理されています。その中で緊急輸送道路は、阪神淡路大震災での教訓を踏まえ、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路として、第1次緊急輸送道路と第2次緊急輸送道路が設定されています。

公共交通空白地域：

本計画における公共交通空白地域とは、公共交通利用圏域（鉄道駅から1km圏・バス停から300m圏）以外の人口可住地のことです。

※ 公共交通利用環境による地域区分

		バス		
		バス停から300m圏域かつ運行本数15回/日(往復)以上	バス停から300m圏域かつ運行本数15回/日(往復)未満	バス停から300m圏域外
鉄道	鉄道駅から1km圏域	公共交通便利地域		
	鉄道駅から1km圏域外		公共交通不便地域	公共交通空白地域

公共交通不便地域：

上記空白地域以外で、鉄道駅から1km圏外にあり、バス停から300m圏内かつバスの運行本数が15回/日（往復）未満の地域の人口可住地のことです。

交通結節点：

鉄道駅やバスターミナルなど、複数あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所です。交通結節点は、移動の動きの中で重要な要素の1つであり、「つなぐ空間」と「たまる空間」としての役割を有しています。

高齢化率：

65歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合のことです。

コミュニティサイクル：

従来のレンタサイクルとは異なり、まちなかに複数の自転車貸出拠点（サイクルポート）を設置し、利用者がどの貸出拠点でも貸出・返却できる自転車による新しい交通手段です。

混雑度：

道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標で、交通量/交通容量で算出され、混雑の程度として、右に示す3段階に区分しています。

混雑度	混雑状況
1.75 以上	慢性的混雑状況を呈する
1.25～1.75 未満	ピーク時間を中心に長時間混雑する可能性がある
1.00～1.25 未満	ピーク時間に混雑する可能性がある

【さ行】**サイクルアンドライド：**

まちなかへの自動車の流入を抑制してバス・鉄道の利用を促進するために、自宅等から自転車でバス停・鉄道駅まで行き、公共交通機関（バス・鉄道）に乗り換えて目的地まで行く方法です。

時差式信号機：

本計画における時差式信号機とは、交通量が多い方向の交通を処理するために一方向の青信号の時間を長くした時差式信号や、右折矢印により右折交通の安全で円滑な通行を促す信号機のことです。

市民等：

本計画における市民等とは、「市民及びNPO、企業等の事業者等」とします。

ストリートファニチャー：

モニュメントや街路灯、公共掲示板等、歩道を、単に歩くための空間としてだけでなく、楽しく散策することができるようにするための施設のことで。

世帯数：

一般世帯（実際に同一の住居で起居し、生計を同じくする者の集団）の総数のことを指します。

【た行】

第三次救急医療施設：

重症および複数の診療科領域にわたるすべての重篤な救急患者を 24 時間体制で受け入れる体制と高度な診療機能をもつ医療機関のことです。

端末交通手段：

代表交通手段の端末交通に相当する交通手段を端末交通手段と言います。例えば、代表交通手段が鉄道である人が鉄道駅まで自転車で移動した場合、端末交通手段は自転車になります。

中心市街地地区：

本計画における中心市街地地区とは、中心市街地活性化基本計画の区域のことです。

低床バス：

床面の地上面からの高さは 65 cm 以下であって、スロープ板及び車いすスペースを 1 以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅は 80 cm 以上であることなど、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」の公共交通移動等円滑化基準に適合するバスのことで、床面が低く、入り口の段差が小さく、乗降しやすいバス（ノンステップバス・ワンステップバス）のことです。

【な行】

西鉄天神大牟田線複線化：

西鉄天神大牟田線は、昭和 14 年の福岡市～大牟田市間（74.8 km）の全線開通以来、福岡県を南北に結ぶ重要な公共交通機関として、今日まで大きな役割を果たしています。しかし、久留米以南においては、試験場前～大善寺間：約 5.0 km、蒲池～開間：約 11.1 km、合計約 16.1 km の単線区間が残っており、この区間を複線として整備することです。

年齢層：

年齢 3 区分には、年少・生産年齢・老年人口の 3 区分があり、年少人口は 14 歳以下、生産年齢人口は 15～64 歳以下、老年人口は 65 歳以上です。老年人口（65 歳以上）は高齢者とも呼ばれ、前期：65～74 歳以下、後期：75 歳以上の 2 つに区分されることもあります。

二次交通：

空港や鉄道の駅、港等の交通拠点からある目的地までの交通のことを指します。例えば、JR 久留米駅まで新幹線を利用し、駅から路線バスを利用して目的地に向かった場合、二次交通は路線バスになります。

【は行】**パークアンドライド:**

都市部や観光地等の交通渋滞の緩和のため、末端交通機関である自動車・原付・軽車両を郊外の公共交通機関乗降所（鉄道駅やバス停等）に設けた駐車場に駐車させ、そこから鉄道や路線バス等の公共交通機関に乗り換えて目的地に行く方法です。バスに乗り換える場合は、パークアンドバスライド（P & B）とも呼ばれます。

パーソントリップ調査:

人（パーソン）がある目的をもって移動（トリップ）する一連の動きを把握する調査です。

バリアフリー:

障害のある人が社会生活をしていく上で障壁(バリア)となるものを除去するという意味で、もともと住宅建築用語で登場し、段差等の物理的障壁の除去を言いますが、より広く障害者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なすべての障壁の除去という意味でも用いられます。

BRT(バス高速輸送システム):

バス専用道路や常設の専用バスレーンを設け、交通渋滞に影響されずに運行し、定時性を確保しようとする輸送システムです。短・中距離輸送用が中心で、従来型の鉄道とバスとの中間の輸送力を持つ公共交通機関です。

PTPS(公共車両優先システム):

光学式車両感知器等を使用して優先信号制御を行い、バスの優先通行を確保することにより、バス運行の定時性を確保しようとするシステムです。

ピクトグラム:

絵文字、絵言葉のことで、何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号（サイン）の一つです。

【ま行】**目的別構成:**

人が移動するときの目的のことで、通勤・通学・業務・私用・帰宅の5つに区分されますが、私用目的は、さらに詳細（買物・社交娯楽・通院・送迎・習い事・その他）の区分もあります。

モビリティ・マネジメント:

一人ひとりの住民の移動（モビリティ）が環境や健康等に配慮した社会的にも、個人的にも望ましい交通行動になるように、自発的に転換を促すコミュニケーションを中心とした施策です。

【や行】

ユニバーサルデザイン(UD と略記することもある):

文化・言語・国籍の違い、老若男女といった差異、障害・能力の如何を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計（デザイン）のことで、対象者を障害者に限定していない点が一般に言われる“バリアフリー”とは異なります。

久留米市都市交通マスタープランの策定経緯

◆策定経緯

<p>平成22年度</p> <p>平成22年12月中旬</p>	<p>交通実態調査の実施</p> <p>※久留米広域定住自立圏都市交通基本計画の策定にあたって久留米広域定住自立圏の構成市町と共同で実施。</p> <p><公共交通利用者アンケート></p> <p>各市町の公共交通利用者の方々を対象に、2,905人より回答</p> <p><高齢者アンケート></p> <p>各市町の65歳以上の方々を対象に、5,025人より回答</p>
<p>平成23年度</p> <p>平成23年9月上旬</p> <p>平成23年11月4日</p> <p>平成24年1月17日</p> <p>平成24年1月24日</p>	<p>新幹線利用者アンケートの実施</p> <p>※久留米広域定住自立圏都市交通基本計画の策定にあたって久留米広域定住自立圏の構成市町と共同で実施。</p> <p>新鳥栖駅、JR久留米駅、筑後船小屋駅の新幹線利用者を対象に、2,671人より回答</p> <p>第1回久留米市都市交通マスタープラン検討委員会開催</p> <p>第1回久留米市都市交通マスタープラン検討庁内会議開催</p> <p>第2回久留米市都市交通マスタープラン検討委員会開催</p>
<p>平成24年度</p> <p>平成24年6月4日</p> <p>平成24年7月5日</p> <p>平成24年8月20日</p> <p>平成24年8月23日</p> <p>平成24年9月</p> <p>平成24年10月4日</p> <p>～11月2日</p> <p>平成24年11月16日</p> <p>平成24年11月27日</p> <p>平成25年2月5日</p>	<p>第2回久留米市都市交通マスタープラン検討庁内会議開催</p> <p>第3回久留米市都市交通マスタープラン検討委員会開催</p> <p>第3回久留米市都市交通マスタープラン検討庁内会議開催</p> <p>第4回久留米市都市交通マスタープラン検討委員会開催</p> <p>久留米市都市交通マスタープラン（素案）の策定</p> <p>パブリック・コメントの実施</p> <p>第4回久留米市都市交通マスタープラン検討庁内会議開催</p> <p>第5回久留米市都市交通マスタープラン検討委員会開催</p> <p>久留米市都市交通マスタープランの策定</p>

3. 久留米市都市交通マスタープラン検討委員会等名簿

◆久留米市都市交通マスタープラン検討委員会名簿

区分	氏名	備考
有識者	辰巳 浩	福岡大学工学部社会デザイン工学科 教授
	吉永 美佐子	NPO法人高齢者快適生活づくり研究会 代表理事
	田町 菜穂子	NPO法人ル・バトー 代表
交通事業者	宮本 武司 (松本 博文)	九州旅客鉄道(株) 久留米鉄道事業部長
	松寺 昌文	西日本鉄道(株)経営企画本部 まちづくり推進室長
行政	黒岩 義文 (中野 道男)	九州地方整備局企画部 広域計画課長
	鈴木 邦夫 (城 麻実)	九州運輸局企画観光部 交通企画課長
	栗田 泰正	福岡県建築都市部 都市計画課長
	後藤 俊一 (横枕 篤)	福岡県 久留米県土整備事務所長

※ () 内は前任者

◆久留米市都市交通マスタープラン検討庁内会議名簿

所属	役職	備考
	副市長	会長
総合政策部	部長	
協働推進部	部長	
健康福祉部	部長	
子ども未来部	部長	
環境部	部長	
農政部	部長	
商工観光労働部	部長	
田主丸総合支所	支所長	
北野総合支所	支所長	
城島総合支所	支所長	
三潁総合支所	支所長	
教育部	部長	
都市建設部	部長	

※久留米市都市交通マスタープラン検討庁内会議の下部組織として、関係各課による久留米市都市交通マスタープラン検討庁内ワーキングを設置。



久留米市