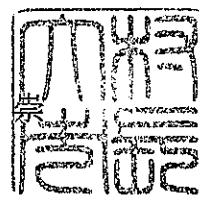


大市道第 47号  
平成19年4月27日

国土交通省道路局長 殿

大村市長 松本



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について

標記の件について、別紙のとおり意見を提出いたします。

☆重点化を進める上で特に優先度の高い政策

#### 幹線道路の整備

幹線道路網の整備が産業の立地・輸送力の増大や観光地へのアクセス改善に繋がり、産業の集積立地が進むと国際競争力も高まる。

しかしながら、地方都市では、幹線道路の整備が遅れている状況である。

大村市では、国道34号の拡幅整備を行っていただいているが、暫定でも整備が済んでいるところは、旅行速度が上り渋滞解消に繋がっている。

このことは、自動車から排出されるCO2削減の効果があり、地球温暖化防止に寄与すると考える。

ちなみに、大村市の都市計画道路の整備の進捗率は51%と低い状況にある。

☆効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

#### 集中的・重点的整備

九州地方整備局では、ちやくちやくプロジェクト制度により事業の重点化を行い、早期完成に向けて努力され、市民に公表されている状況である。

このことは、投資効果（時間短縮効果、CO2削減効果、交通混雑の解消、歩道整備による歩行者・自転車の交通安全確保）を早期に発揮でき、かつ、完成年度が分かることにより住民の不満解消が出来、期待感も出てくるので、今後も事業の集中的・重点的な整備を行う必要があると考える。

☆その他、道路政策や道路整備・管理全般に関すること

#### 公共交通機関への補助制度の復活・拡充

地方都市では、公共交通機関であるバスは市民にとって大事な足であるが、自家用車利用が多くなりバス路線の維持が困難な状況になっており、バス路線の減便や廃止をせざるを得ない悪循環になり、交通弱者である老人や学生にとって不便を押し付けている状況である。

そこで、揮発油税等の道路特定財源の見直しにおいて、平成13年4月に改正された地方バス路線維持費補助制度の生活路線への補助の復活・拡充の検討をお願いしたい。

#### 補助制度の緩和

既設歩道については、必ずしもユニバーサルデザインの考え方に基づいた施設にはなっていないので、小規模な交差点部の段差解消ができるような補助制度の基準の緩和をお願いしたい。

また、地球温暖化が進んでいる状況の中で、排出ガスを出さない自転車は環境に優しい移動手段であるので、これを活用するために、広幅員の自歩道や自転車道の整備の補助制度の基準の緩和をお願いしたい。