

旅石地区の新設道路 事業認可を決定

県事業で整備へ

旅石地区に新設道路が整備されることになりました。整備されるのは、レインボーロード（県道志免須恵線）のボタ山付近からスマートIC上り線出入り口前を通り、町道須恵井尻線の高速道路ボックスカルバート付近に連結する区間です。距離は約1.1kmです（詳細は関係機関などと協議中）。

この事業は、現在、都市計画道路とされている土井宇美線の未整備区間を見直すことにより、県道として福岡県が整備するものです。

この新設道路により、旅石地区集落内の生活道路の交通量減少に伴う安全確保や、須恵スマートICへのアクセス向上などが期待されます。



※（都）＝都市計画道路

須恵井尻線ボックスカルバート付近

県道志免須恵線 道路建設促進期 成会の発足

平成20年2月には、今回の事業の早期建設と早期開通を目的に「県道志免須恵線道路建設促進期成会」を発足しました。

同期成会は、県会議議員や町議会議員、関係区長など22人で構成されています。期成会では6月から7月にかけて周辺地区において道路計画説明会を実施しました。現在は、説明会で出された意見や要望などの内容について協議が行われています。

今回の事業認可は、期成会による国と県への陳情活動などの尽力により決定されたものです。



期成会会議状況

県道 志免須恵線の支線建設について

県道志免須恵線道路建設促進期成会

会長 印藤 彌壽男

「都市計画道路土井宇美線の路線決定」

昭和41年暮に、町内を縦断する高速道路計画が発表されました。しかし、この計画により須恵町から福岡市方面への道路整備が難しくなったため、三か年討議し、全町民の意見を集約しました。そして、都市計画道路をどこに通すか、また町内に残るボタ山の処理をどうするかなどを検討しました。

そうした結果、土井宇美線を含む5本の都市計画道路を決定し、道路整備と同時にボタ山の再開発へと繋がるよう計画されました。

都市計画道路策定時の大きな意見といえば「災害防止」と「早く産炭地域から脱却し都市近郊町へ移行すべきである」といったボタ山の処理が盛んに語られた経緯があります。

「ボタ山の処理計画」

宇美町との町境にあった四坑ボタ山は、昭和44年から処理計画が協議されて、近隣の田畑山林を買収し埋め立てて昭和46年3月に工業団地として完成しました。現在では、新原工業団地として就労の場として役立っています。

五坑ボタ山（現在残っているボタ山）の処理計画は、開発案が出ては消える中で、確定した計画案はありません。現在は、都市計画道路土井宇美線の決定路線に従い、粕屋町からボタ山敷地内に道路が整備されて供用が始まっています。

六坑ボタ山（現在の須恵高校）の処理計画は、粕屋南部地域に普通科高等学校の誘致運動に合わせた形で、そのボタで高速道路建設の盛土や旅石赤坂地区の田を約10ヘクタール埋め立てて造成工事を行い、種

の曲折、苦難、それに山の神地区の方々の理解があった、昭和58年春に「県立須恵高等学校」として開校し、現在は町内から100名に近い生徒が学んでいます。ほかに、須恵第二小学校は民営植木炭鉱のボタ山跡に建設されていますし、民営の長礼炭鉱のボタ山（長礼区の須恵東中学校入口交差点付近）は、県道志免須恵線の用地の一部になって姿が消えています。

「新設道路の果たす効果」

都市計画道路の中でも、防火防犯の役割が非常に高い土井宇美線は、計画当初から町内で人口密度が高い旧国鉄志免鉱業所の住宅の防火防犯を、どうするかとの事があつて計画されました。

防火防犯や避難救護のためには、より多くの道路整備を行なって、その目的に応じた道路が必要とされています。今からの災害の多様性や激甚化を想定すると、初期対策がとれる道路が是非必要です。また、町内を縦断する高

速道路の供用開始から30年以上が経過した今、須恵スマートインターチェンジが平成16年より開通しました。現在では、日平均交通量が約3600台の利用があり、高速道路の利用者の通過により旅石赤坂地区の田畑の耕作者は非常に困っています。新設道路が完成すれば、須恵スマートインターチェンジとの連結によりアクセスの向上や集落の幅員が狭い道路への交通量の減少に繋がることが考えられます。

今回の新設道路整備は、交通の利便性、防火防犯の避難救護、隣接町との関係強化は当然であります。六坑ボタ山の処理でボタを埋立て、水田としての利用が不可能となった地権者の耐えに耐えてきた今後の土地利用として、旅石赤坂地区の開発、また、須恵町が活性化へと変わる大きな一歩を期待しています。

早期建設・早期開通に向けて、町民皆様のご支援、ご理解を切に希望するところでありま