



貝原 雅俊 議員

組合加入の推進 区長会と協議

問 本町は、先駆的事業の「生涯学習のまちづくり」に取り組んでおり、この基幹事業を中核に各々の事業が展開され、そして町民自らが行なう福祉のまちづくり、共生のまちづくり」の事業推進がなされています。

これらの事業を支えるのは、町民がいろんな角度から事業や地域に貢献していく全員参加型の事業だと思えますが、近年組合加入率が年々低下しているように思えます。各々の区でも取り組みが、れていると思いますが、町としての取り組みは

答 中嶋町長 以前は、住民登録の際役場の窓口において住民の方には区長さん・連絡員さんを、また区長さんには住民の方の情報をお知らせしていました。個人のプライバシー等の問題により、区長さんに住民の方の情報を教えることができなくなっています。

また、連絡員等の役員の順番が回ってくるから脱会する等も考えられま

反面、それぞれの地区において特色ある働きをされており、そういったところは加入率も高いようです。アパートのオーナーさんが加入を促進したり、オーナーさんが組合費を切つてあるところもあるようです。

いずれにせよ今のところこれといった打開策はありませんが、区長さん方あるいは町も大きな問題として取り上げて協議を進めている状況です。



役場住民課窓口



拡幅工事が計画されている筑紫野～古賀線



井上 仁 議員

問 スマートインターは各機関の努力により恒久化にこぎ着けることができましたが、やはり最終的には全車種対応のフルインター化と考えます。

地元負担の大きな壁があることは承知の上でその壁を破る町長の手腕に期待をするものです。

また、筑紫野～古賀線の拡幅については十二月議会において一部測量の予算を計上したところですが、門松交差点の立体交差・全線の今後の予定・構想は。

今の状態でフルインター化するためには、九十八億円もかかりリスクが大きすぎることや、今後の道路整備計画等そういうことを住民の方々に知らせたく、また記録に残したく思い質問します。

答 中嶋町長 フルインター化を目指すことは当然のことだと思います。

今の状態で先にフルインター化を目指す、現在の連結道路では大型車が通れるような舗装や構造でないため、またそれが通る事による道路の維持管理費の問題等により、インターの場所の移動等が生じることとなります。

約九十八億円が試算的にかかり、地元負担額はその三分の一程度と見込まれます。

現在、一日平均三千台の利用があり、地域住民への危険度等を考えると、まず連結する道路を県道として安全な道路をつく

りたいということをお願いしたいと思っています。

筑紫野～古賀線の拡幅については、平原信号、城山団地入口信号の区間九百メートルが八年間二車線化する計画まで進んでいる状況です。

門松バイパスについては、柳川運輸、粕屋警察署入り口まで、片井整形外科のところを回りながら自動車専用の高架四車線、費用百億円が十年計画で予定されています。

スマートインター 筑紫野～古賀線に対する想いを
連結する安全な道路を