



## ◎佐賀県にメリットのあるフル規格のルート案は

前号にて次号は佐賀県にとってメリットのあるルート案をお知らせします、とお伝えし早速「どんなルートか？」と複数の方からお尋ね頂きました。間が空いていませんが今号を送らせて頂きます。以前より個人的に頭の中であり、先だって JR 九州の初代社長の石井氏をお招きしての勉強会でも専門的・技術的な裏付けがとれたルート案が以下です。

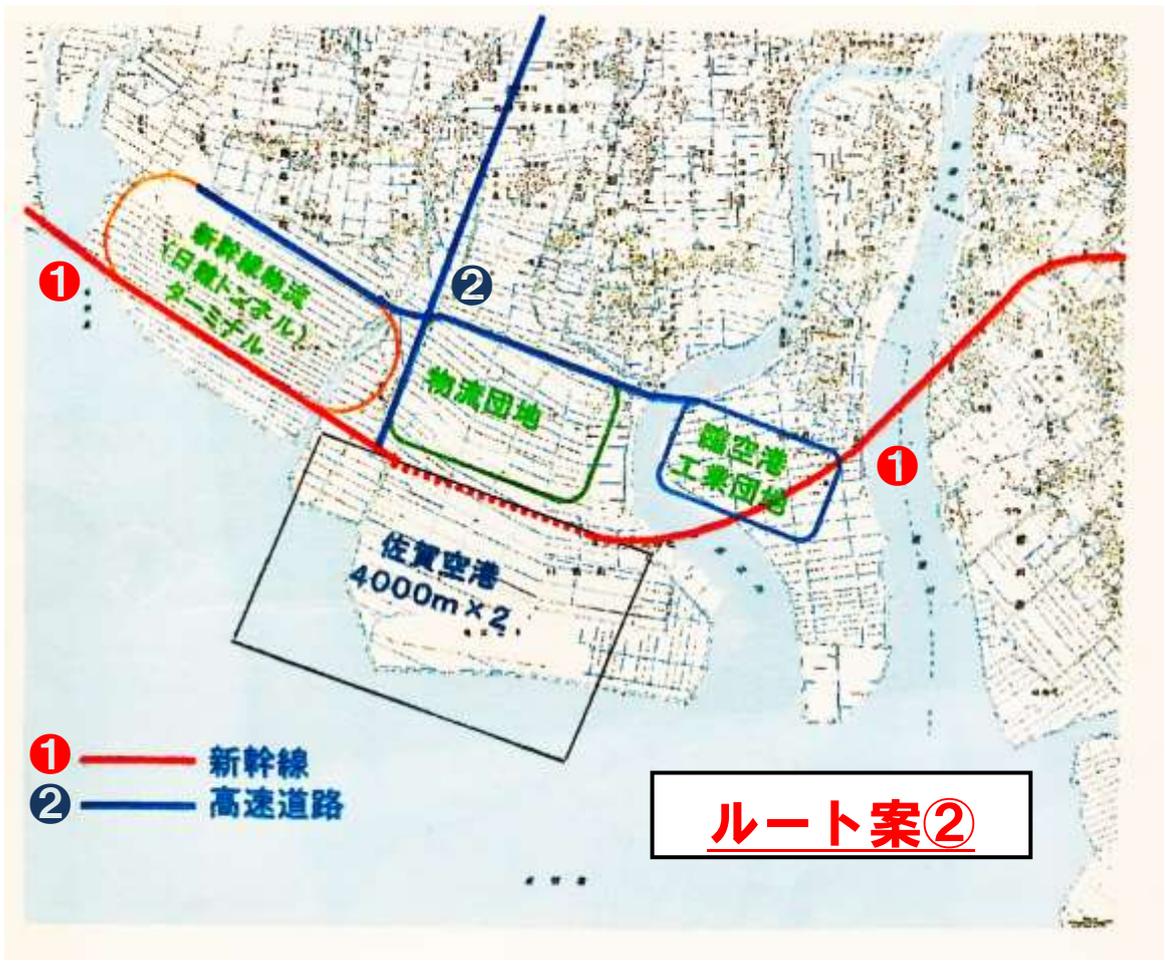


フル規格導入時については、本県フル推進派は昭和 60 年に国が検討した従来のルート案①を想定しています。メリットは工事着工の前提である「環境調査」が以前一部実施されているので工期が2年程短縮されること。デメリットは公式ではありませんが佐賀駅前の大規模な市街地の区画整理事業が必要なこと、ならびに工事の間、佐賀～博多間が単線運行になることが予測され同区間の移動に支障をきたすということです。

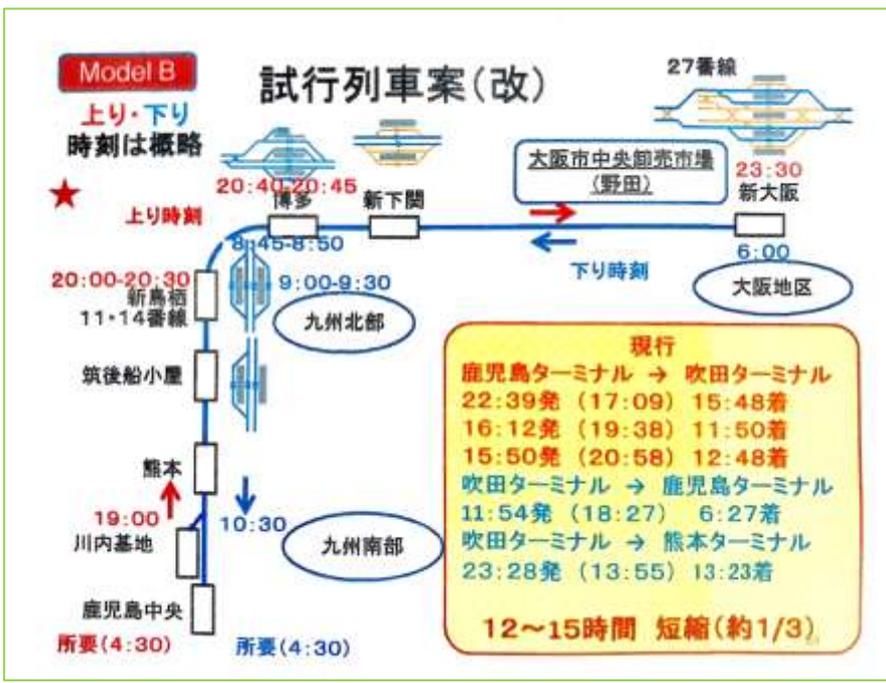
長崎からの乗車をイメージすれば「長崎駅から乗車し 35 分で武雄温泉着で乗り換え。但し佐賀駅を過ぎたら単線を走るの時間調整が必要になり本数が少なくなることもあり得る」と利便性が悪く工事期間中（約 12 年）に、移動手段としての「鉄道離れ」が進むと思われます。

佐賀県側にメリットのあるルートは単に都市と都市の移動間距離の短縮のみならず、**産業の創造・発展による地域浮揚**につながるものであれば賛同できるものとなり、それが佐賀空港を經由するルート案②です。（※佐賀空港～佐賀駅～高速道路への縦の高規格道路も同時整備）

**まえてつ通信 2nd** **NO. 077-2/2** **2018.8.28(火)**



私は佐賀空港の活用で人だけでなく物流まで行う「ハブ空港化」迄しか想定できていませんでしたが、このルート案は前述の石井氏は、**佐賀空港周辺での工業団地造成～企業誘致**、また今号では詳しくお伝えしませんが、現在鹿児島新幹線での導入ができないか検討されている



「新幹線物流」(本県からの物流も新島瀬で積載可)をも構想されており(左図)、西九州全体の地域浮揚につながる正に「国家プロジェクト」に相応しい九州新幹線西九州ルートになるのであろうと思います。

今、相撲で例えれば土俵際の剣ヶ峰まで押し込まれた感がありますが、この案なら再度土俵の中央まで戻し、その後ぐいぐいと攻め込むことができる**本県と佐賀県がともにタッグを組めるルート案**だと確信しています。来月の議会で知事に提案します。