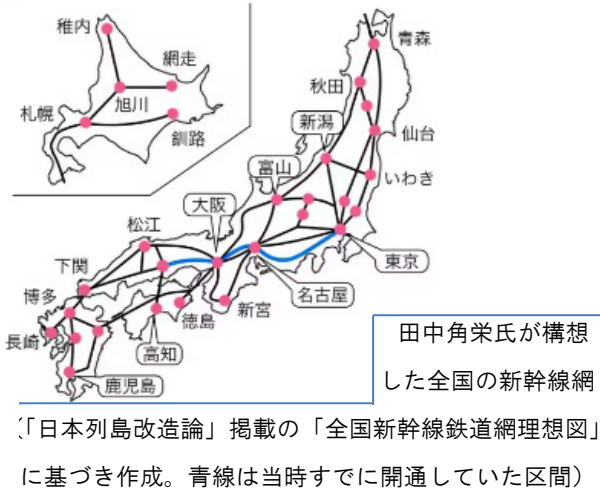


まえてつ通信 4th

NO. 032 2025(R7).1.7 (火)

新幹線で作る 佐賀県・長崎県の新しい未来



昨年 12 月に西九州新幹線整備促進シンポジウムが開催されました。

武雄温泉～新鳥栖間 (54 キロ) のフル規格整備に向けて気運醸成のための会で、まずは実績として開業 1 年目の 2023.9 で 6600 人/日でコロナ禍前 (6500 人/日) の 102%、2 年目の昨年 9 月で 6900 人/日で同 106%の利用となっています。

そもそも新幹線の計画は、遡ること昭和 47 年 (1972 年、53 年前) の田中角栄氏の列島改造論のなかで

「新幹線鉄道のメリットについては、もはや多言を要しない」と言われた交通ネットワーク構想で新幹線と高速道路がそのメインで、当時新幹線は約 9000 キロ、高速道路は約 10000 キロの計画でした。

現在は高速道路が 13000 キロを超え整備率 130% 超えに対し、新幹線は 3300 キロ、36% に過ぎません。左の 2 つの図を見てください。H24 年時点での新幹線と高速道路の整備状況と、全国の人口ベスト 15、そして新しい政令指定都市を重ねたものです。

明らかなのは新幹線の通る所に人口が集中していることです。そして延伸された東北 6 県では「新幹線の開業を機に域内生産の低落傾向を食い止めている」データもでています。

つまり、今まで新幹線フル規格で「長崎県だけが得をする」ように言われていましたが、先日のフォーラムに招いた講師の講演では「むしろ佐賀県にとって大いにメリットがある」という内容でした。(以下佐賀市からの地域の将来参照)

本当にそうであるならば、佐賀県側へのアプローチの仕方を変え、お互いがウィンウィンの関係であることをもっと強く働きかけねばなりません。

今は、国がフリーゲージトレインの導入断念を受け、国が主体的に対応しようとする環境にあることから、佐賀県&長崎県の「西九州の一体的な発展」を目指し、今が一番重要な時期であります。2 月には知事に同伴し国に要望活動を行ってきます。皆様の心の応援を切に願っています。

