

## 今週一枚： 乗ったぞ、西九州新幹線 2022年11月10日（長崎駅）



（遠くて見づらいが、テレビ/モニターの左にある）電光掲示板に示される行先表示は「新鳥栖・博多方面」と記載あり。

まだ何も具体化されていない新鳥栖との接続（＝西九州新幹線の完成）を、ここではその早期実現の願いをこめてこうしているのだろう。

東京に行く用事があった。

通常は長崎空港から東京間は航空機での移動となるが、今回は JR を利用し博多まで行き、福岡空港から航空機とした。

理由は、ひと月ほど前に開通したばかりの長崎発駅発の新幹線（西九州新幹線）に乗るためだ。

その日の早朝、真新しい駅舎の新幹線ホームには、白い車体に赤を配した車両が既にあった。

西九州新幹線開業のローカル報道番組で、何度も何度も見せられすっかり脳裏に焼き付いてしまったあの姿である。やや興奮のなか、カメラのシャッターを切っているうち、車両は出発準備が整い、全車両のドアが静かに開き、私は車中の人となった。

こうして、新幹線の旅は始まった。

でも、今回開業の路線は 武雄温泉駅までの 67 キロ、わずか 24 分の走行で終わるのだ。

博多までは、この武雄温泉駅で、同一ホームに待ち受ける在来特急に乗り継ぐ。

そして博多駅到着は長崎を出発後 1 時間 20 分、従来の直行特急列車より 30 分間の短縮とはなるが、この効果を云々してもあまり意味がない。

今回「西九州新幹線開業」、とはいっても、実際は開通予定区間の一部だけなのである。

新幹線の新鳥栖駅につながり、はじめて西九州新幹線の完成となる。

しかしながら、西九州新幹線の完全完成までには、解決しなければならない幾多の問題<sup>〔注〕</sup>が待ち受ける。

「長崎が新幹線のネットワークのなかに組み込まれ、日本中とつながる」、そういう未来はまだ遠い。

〔注〕 一番大きい問題のひとつは、新たに建設が必要な（武雄温泉－新鳥栖）間は佐賀県内にあること。

佐賀－博多間は現状の在来線特急でも 35 分、新幹線を建設しても時間短縮効果は極めて少ない。

しかるに、進めようとしている整備新幹線スキームでは地元自治体である佐賀県の建設費用負担が必要となる。

佐賀県の事情も踏まえ、国と両県がしっかり知恵を出し合う必要がある。