



これより永年夢アイデア募集に提案をいただいています、緒方さんのコラムをシリーズ（第24回～第27回）でアップします。ご期待ください。

緒方さんは、夢アイデア事業の開始とほぼ同時に応募をはじめられ、以来、10余年に及ぶ夢アイデア事業への参加と貢献をいただいています。

ご本人の談にもありますが、夢アイデア事業なくして、彼の地域貢献もなく、地域貢献なくして夢アイデアの発展もなかった、と振り返っておられます。

鉄道改善のアイデアから松林の価値に着目し、夕陽風景時計のアイデアに結び付き、最後、中学生を巻き込んだ地域貢献活動へと発展するその様は、「創造性の発揮」という夢アイデア事業の目論見が現実化した好例として惜しめない拍手と賞賛を送りたいと思います。出でよ、第2、第3の緒方さん！

第24回

夢アイデアとともに歩んできた道

平成28（2016）年2月

夢アイデア事業が始まった後、第2回の2003（H.15）から応募を始めて（H.16は募集中止）、今度の第13回2015（H.27）までで12回。毎年懲りずに続けられたのは、応募作品を地域活動等にも活用し、皆からの意見や質問等により私自身も学び、育てられ、新たな課題や発想（夢）が生まれてきたことと、もう一つの夢（最優秀賞）の実現を期待していたからかも知れません。

まさしく「夢アイデアとともに歩んで」来たようなもので、その道を応募当時の考えを思い出して振り返ってみます。さらに、【その後のできごと】を少し加えてみました。

1. 地域鉄道の夢アイデア・シリーズ

若い時から仕事でも、アイデアをいくつか実現するなど、「夢とかアイデア」には興味がありましたので、転職して入ったコンサルタント会社（第一復建）の社内掲示の「夢アイデア募集」のポスターが直ぐに目に入りました。しかし、「夢アイデア」とはいえ、コンサルタントの技術者ならば技術的可能性と経済性も検討しなければなりません。

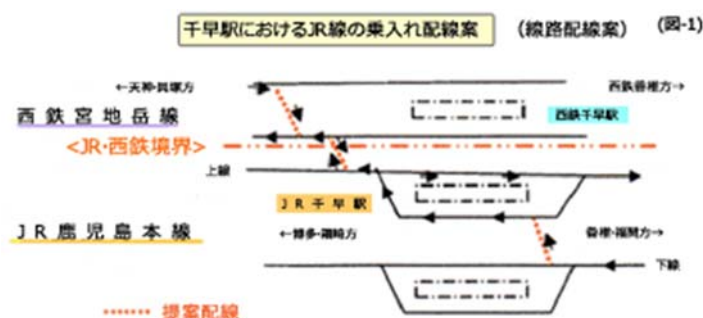
ところが、よく読むと「“ あつたらいいなあ” という夢を提案しては？」、「実現は建コン九州支部で行う」という趣旨のホッとすることが書かれていました。さらに、社長からは「提案登録されていると将来必要な時に活かされるかもしれない」という貴重なアドバイスもありました。

当時、私は JR 鹿児島本線を使って福津市から福岡市に通勤しており、常日頃、隣接して建設中の西鉄宮地岳線を見ながら「こうなれば便利になるなあ」と思っていたことがありました。

それは、JR 鹿児島本線の列車を千早駅にて隣接する宮地岳線に、そしてその終点である貝塚駅からは福岡市営地下鉄に、乗入れる、というものです。

そうすると、北九州市方面から鉄道で乗換えなしに中州・天神、（福岡市西区へ移転計画の）九大、唐津方面に行けることになります。

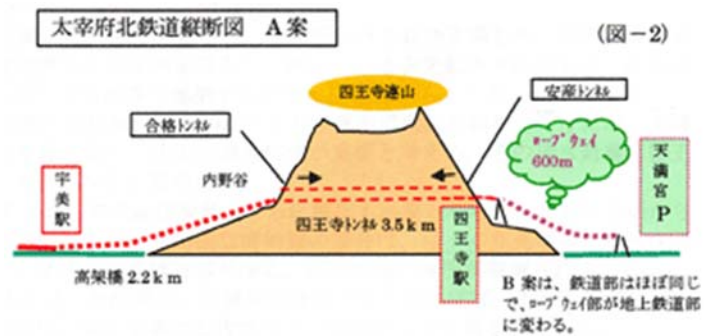
両鉄道とも同じ軌道ゲージで同じレベルであること、その他の条件や実績も揃っていたので技術的にも可能と判断したのです。その頃、九大移転計画が進みつつあり、また貝塚駅で西鉄宮地岳線と市営地下鉄の相互乗り入れ構想もあって、私が住む福津市などが便利になることを夢見て、H.15 年に 1 回目の応募をしたものです。下図は乗入れ提案配線図です。



このような鉄道の相互乗り入れは関東・関西では当たり前ですが、九州では余程のメリットがないことには民営当事者からの提案はないと考え、利用者の声として提案しました。（応募 1：H.15 年）「千早駅における JR 線の西鉄線・地下鉄線乗入」

【その後のできごと】 H17 年に、九大伊都キャンパスのオープンと同時に筑肥線に九大学研都市駅が新設され、今（H27 年）では学生など乗客は前原駅を上回る程になりました。一方、貝塚駅での西鉄・地下鉄の相互乗り入れ構想の具体化は見られませんが、アイランドシティのアクセス問題もあり、夢は続いていると思っています。

後年も、鉄道利便性のテーマで2編。一つは応募2回目で、J R 香椎線終点宇美駅から延長して大宰府へ。すなわち、図のように四王寺山にトンネルを通し、山腹からロープウェイを使って天満宮駐車場に鉄道で北側から入る構想です。この提案の背景ですが、福津市から大宰府天満宮に行くのに、香椎線とバスを乗り継ぐのは不便で時間を要する一方、マイカーで行くと、大宰府市内の住宅地道路まで混雑していました。その上、計画中の国立九州博物館が大宰府に作られると、さらに酷くなるはず。それを緩和するための構想です。実現すれば福津や北九州、筑豊からも、高齢者もツアーでなく個人でも、楽に行けるようになるはずです。（応募2：H.17年「夢、太宰府北鉄道」）



【その後のできごと】 H17年に九州国立博物館がオープンし、入場者は、京都、奈良博物館より多く、H27年に累計1,000万人を突破しました。予想通り、道路の混雑は大きな問題であり、今もって実現して欲しいプロジェクトです。

次いで二つ目の応募3回目は、鉄道関係ながら特異なものとなりました。

地元西鉄宮地岳線（新宮・津屋崎間10km）が、1年後に廃止、という発表をいきなり聞かされ、時々利用する者としても困るので存続のための対案構想を提案したのです。まずこの区間を電車上からと地上から、何度も往復してスピードや用地等を調査しました。すると、乗客数は正月三が日はかなり混み合うが、平日の朝夕は多いものの日中はガラガラ。それでも、2両編成、きっちり13分間隔で運行されていました。

沿線には住宅地が作られていますが、マイカーが普及していることや、駅が遠く不便なこと、スピードがJRよりかなり遅いことなどで、乗る気にならないのではないかと思います。

そこで、「乗りたくなる宮地岳線」とするため、西鉄負担を最小限に線路の改良等はせず、時間短縮として快速新設ダイヤ、及び駅間距の距離短縮策として各駅停車用の（地元負担の）簡易小ホーム駅増設、さらに鉄軌道の終点駅の先では道路も走れるバス（デュアル・モード・ビークル）導入の秘策を含む再生計画を作成したのです。（応募3：H.18年「乗りたくなる宮地岳線に！（新宮・津屋崎間）」）

一般的な鉄道廃止対象線と比べ、この線の特徴として、沿線に住宅が多く福岡市に直結していることから、今後の高齢化時代にはマイカーからの転換も予想され、古賀ゴルフ場からの飲酒運転防止にも大いに役立つ、など、提案実現の環境条件は良く、地元が支援して、西鉄がもう少し辛抱すれば将来性があると考えての提案でした。

そして、夢アイデア発表会後には地元行政や団体に提示して、存続議論の材料にもらうつもりでした。ところが、どういう訳かその年に限って発表会が翌年の2月にずれ込んでしまいました。「発表会後」に拘ってタイミングを失ってしまったので、首長と議員に再生計画を郵送して、「将来に禍根を残さないよう、せめて、レールはしばらく残して下さい」と訴える個人的手紙を同封しました。沿線に海水浴場や松林が続いているので、レジャーや観光面からレールがあれば、「トロッコ列車」導入の可能性も十分考えられたからです。

しかし、訴えに対する回答は、予想通り「やむを得ない」との釈明が数名から届きました。

そして、廃止前日は満員の電車が何度も往復し、発表通り4月1日に新宮・津屋崎間が廃止となり、レールも素早く撤去されてしまいました。

【その後のできごと】 宮地岳線は、貝塚線と線名が変わり、西鉄新宮からは津屋崎までの廃止区間をバスが、30分（直後は20分）間隔で運行されています。ただし、ルートは、松林からは離れた道路です。

廃線跡地は、福津市内は殆ど住宅地になり、古賀市内は古賀市が買取り、緑道を含む遊歩道の検討がなされているようです。廃止直後に開かれた緑道公園化のシンポジウムに参加した私は、「緑道の維持には市民ボランティアも参加すべき」と発言しました。

古賀ゴルフ場の松林内に一般の遊歩道は難しいため、この緑道が実現すると、ゴルフ場内の松林遊歩道の代わりになります。

緒方 義幸

第2・6回佳作、第3回優秀賞、第4回市民大賞受賞者

続きはコラム第25回で