



完成した白川操車場……後方は花崗山、仏舎利塔が見える

ま取り残されている。単線の場合、一日に列車が運行できる回数(線路容量という)は、一般に八十回(複線では二百四十回)といわれているが、社会経済の発展につれて年々輸送量は増大し、三十二年当時は経済界の好況もあって、県内でも六万トンに及ぶおびただしい駅頭滞貨と、団体観光旅行などの制限に会うという事態におちいり、各方面に大きな支障を生じた。

鹿児島本線の複線化は、かねて県民のひとしく待ち望んでいたところであったが、ここにおよんで、その必要性が痛感された。

たまたま国鉄当局においても、抜本的な輸送力の整備五カ年計画(三十二〜三十六年度)に着手しようとしているときであったので、県内各階層を網羅する促進母体をつくることになり、久留米―八代間の一貫した複線化をめざして、三十二年四月、鹿児島本線複線化期成会の発足を見るにいたったのである。

この期成会は、県選出の国會議員を顧問に、知事を会長として、沿線の各市町村、各種経済団体の代表者などをもって構成しているが、発足早々からしばしば国鉄本社、西部支社など関係方面に対して複線化、熊本、八代駅の改良などの早期実現方を要望してきた。

その結果、同年九月には国鉄の理事会において、八代駅までの複線化計画が決定されたことが明かにされたのである。

複線化へのうごき

鹿児島本線は本県と九州各地、本土を結ぶ交通上の動脈で、その輸送能力のいかに、直ちに県勢の発展を左右することになる。

ところが本線は、明治時代に開通して以来今日まで、久留米駅以南は単線のま

側の久留米―荒木間と並んで、県内では熊本―宇土間が着工を見ることがになったのである。

熊本―宇土間

熊本―宇土間は、本線のはかに三角線の乗り入れがあるため、列車の運行回数が多いわけである。

しかしながら、国鉄においては、大規模な計画をかかえて、これを自己資金だけでまかなうことは不可能といわれ、本県においても工事資金調達のための鉄道利用公債の引き受け問題が起きた。

すなわち、熊本―川尻間の複線化を含む熊本地区改良工事費(総額十一億三千万円、主体は白川操車場の新設)のうち一億八千万円の利用公債を引き受けてほしいというものであった。

その発行条件は、利回り年六分九厘強、十カ年償還というものであつて、額面百円につき期成会が五円四十銭の割り引きを行なう(利用公債の引き受け者利回り七分九厘弱)ということによって金庫機関との間に引き受けについての肩替り交渉がまとまり、三十四年三月十四日、期成会と国鉄との間で利用公債引き受けに関する契約(三十三年度一億円、三十四年度八千万円)が締結されたのである。

このための前記割り引き分の補給所要額九百七十二万円については、県、熊本市、大口鉄道利用者、それぞれ三割、宇土市と富合村が一割を負担し合うことになった。

工事は三十四年度から着工され、三十七年度末には熊本地区改良工事の全部を

利用公債

国鉄等が大きな工事をする場合、自己資金では不足するので、大蔵省の資金運用部資金を借りたり、一般公募の鉄道債を発行したりして、不足分をおぎなっている。

この借金のうち、利用債は、複線化などの場合地元が引き受けるもので、地元の公共団体や会社は、この資金を金融機関から融資してもらったてまえになっている。

完了することになつては、鉄橋を除いた部分については右の工事と併行して三十五年度から施行することになり、これについても所要工事費金額に見合う二億二千万円の利用公債を、三十五年度三千万円、三十六年度六千七百万円、三十七年度一億五千万円に分けて引き受ける契約を締結している。(金融機関に対する割り引き分の補給額千八百八十八万円)

なお本区間は当初三十六年十月に行なわれた国鉄のダイヤ大改正に間に合うよう工事を終る契約であつたが、用地買収の遅れ、工事量の増大、工事に伴う列車遅延の防止などから、工期が遅れる見通しとなり、契約を改訂して三十七年九月末完成することとされたのである。これによつて、熊本―宇土間は一応複線化されるわけであるが、これは大牟田―八代間(久留米―大牟田駅間は三十八年度までに完成予定)のうちの部分的な複線化に過ぎない。

大牟田―熊本間

国鉄の新五カ年計画(三十六〜四十年)によれば、大牟田―熊本間については、熊本―宇土間と同様、線路容量の少ない植木―田原坂間などの部分的な複線化計画にとどまつており、むしろ久留米―熊本間の単線電化計画(北九州から久留米まではすでに完成)が優先することになつている。

また、宇土―八代間の複線化については、次期の五カ年計画においてとりあげられる予定といわれる。

これは当初の五カ年計画にくらべて本県にとつては大幅な後退である。もちろん期成会においては、新五カ年計画着手前の三十六年二月にも陳情書をたずさえて、計画期間内に当初計画どおり、八代駅までの一貫した複線化が完了するよう強く要望したわけである。

とくに大牟田―熊本間は、昨年十月のダイヤ改正によつてさらに列車回数が増えて、現在、熊本―玉名間九十七回、玉名―荒尾間九十五回の運行を見ており、このため一日の列車の遅れは、ダイヤ改正前にくらべて大幅に増加しているといわれている。

三十七年度から始まる予定の有明臨海工業地帯の開発を考えると、事態はますます深刻となる。

白川の鉄橋新設も着々と……

このようなことでは、県勢の発展に大きな支障をきたし、後進地域はますます遅れることになる。国鉄西部支社においては、事態の深刻さについて目下検討を行なつていと伝えられるが、早く計画の手直しをされ、繰りあげ実施されることが望まれる。

なおこの区間の延長は四十九・一キロ、所要工事費は約二十九億円と見込まれているが、こ

れを一々利用公債の引き受けによることは経済力の弱い後進地域では多大の困難を伴うので、国鉄の自己資金をもつて実施されるよう今後も強く要望したい。

宇土―八代間

また宇土―八代間についても、現行の列車運行回数は旅客、貨物の定期列車だけでも八十一回に及んでおり、この区間の線路容量の九十回に達するまでにはまだ余裕があるといえようが、別項「八代臨海工業地帯の造成」にも述べられているように、この地域はもちろん、広く県内、鹿児島、宮崎県の鹿児島本線、肥薩線の沿線地域の発展を考慮するとやはり計画の繰りあげが望まれる。

従つて、県としては地元と力をあわせ、今後ともその促進に努めたいと考えている。

電化計画も促進

このようにして、まず複線化の問題を解決することが先決であるが、久留米―熊本間の電化計画の促進もまた重要な問題である。

電化計画は、国鉄近代化の一環としてここ数年、積極的に進められており、九州から東京まで通して、煙の出ない列

鹿児島本線複線化と電化

■ 複線化

熊本―川尻
着工 昭和34年度 完成 昭和37年度
総事業費 11億3千万円(うち利用公債1億8千万円)

川尻―宇土
着工 昭和35年度 完成 昭和37年9月
総事業費 2億2千万円(全額利用公債)

宇土―八代
国鉄の次期5カ年計画(40年度〜44年度)にとりあげられる予定。
総事業費 12〜13億円

■ 電化

久留米―熊本
昭和40年度までに完成予定
総事業費 33〜34億円

■ 八代駅の過重操車

現在貨物取扱量 年間約100万トン
1日の操車能力 525本のところ、
現在766本操車
昭和40年の八代4大工場の貨物輸送量推定
年間150万トン(35年中は74万トン)

