

車に乗れる日もまちがい。

九州内の電化計画については、前にも一寸述べたが、門司―久留米間は昨年完成しており、久留米から以南が新五カ年計画では四十年年度までに熊本まで電化されることになっている。その工事費は三十三―三十四億円と見込まれている。

この計画が完成すれば、煤煙がなくなるばかりでなく、複線化と相まって、列車のスピードは著しく高まり、熊本―東京間を十時間余りで突つ走ることまでできるといわれる。

本県の産業問題を論ずる場合、よく消費市場に遠いということが指摘されるが、複線化ができ、電化ができることになれば、時間的な距離は著しく短縮され、大いに本県の産業、経済の発展に役立つであろう。

つぎに複線化ができ、電化ができること、旅客や貨物の輸送量が増加し、駅の操車もふくそうする。

八代駅の拡張問題

そこで、駅の拡張や整備も必要になってくる。特に整備を急がねばならないのは熊本駅と八代駅で、熊本駅については前に述べたように三十四年度から白川操車場の新設、これに伴なう客貨扱いの分離計画が進められており、三十七年度一杯には完成することになっている。

しかしながら、八代駅については数年來の要望にもかかわらず、現在まだ具体化する段階になつていない。

八代駅の年間の貨物取扱高を見ると約百万トン、そのため構内の操車能力

一日五百二十五車に対して七百六十六車の取扱いという過重な働きをやつてゐる現状である。

調査したところによれば、昭和四十年には、市内の四大工場の貨物輸送だけでも百五十万トン（三十五年七十四万トン）に達する見込みといわれるので、早急に解決を図らなければ、どうにもならなくなる。

一部には白川操車場が完成すれば、現在八代駅などにしわ寄せされている下り列車の操車緩和ができるので、八代駅の過重操車問題は解決できるという意見もあるが、これでは上り列車の操車の緩和はできないし（白川操車場に達する前に八代駅の関所があるから）、また上り下りとも輸送量の絶対量が増大していく情勢であるから、どうしても八代駅自体の改良が必要なわけである。

構想としては、現在市内に入り込んでゐる球磨川駅を他に移し、施設を増強整備して操車場、貨物駅とし、熊本駅の場合と同様、旅客と貨物の取り扱いを分離することが適当と考えられている。

地元にとつては深刻な問題の一つであるから、早急に解決するように努力したい。