

鹿児島本線の複線化は、かねてより県民のひとしく待ち望んでいたところであるが、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、本線の複線化を目ざして、三十二年四月、鹿児島本線複線化期成会が発足した。

この期成会は知事を会長として、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されているが、発足当初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、同年九月に国鉄理事会において、八代駅までの複線化計画が決定され、「一プラス一は三」（単線区間が複線化されたときの線路容量の増加を示す数字＝単線一日八十本→複線一日二百四十本）へ向って大きく動きたすことになった。

線路容量＝一本の線路にどれだけの列車を走らせることができるかを表わすもの。

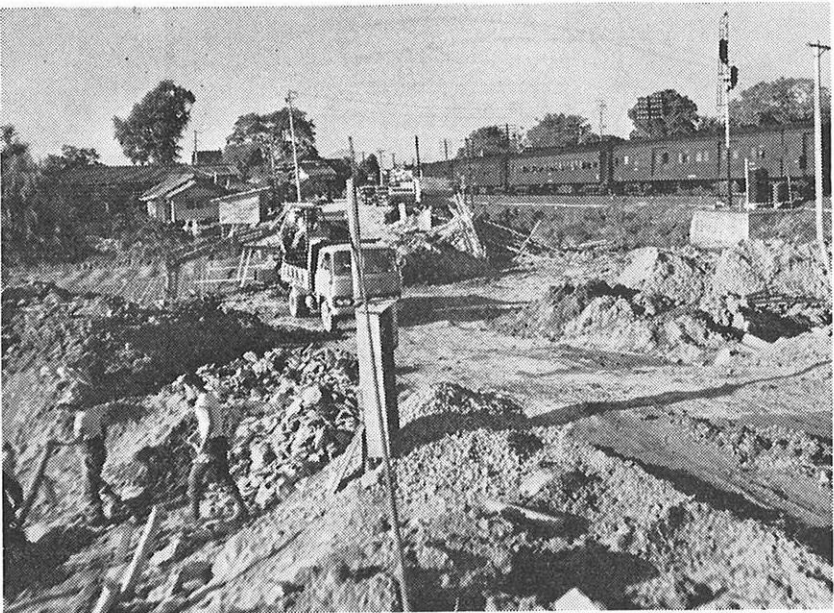
線増工事のあらまし

★産業基盤の整備すむ

複線工事は、まず最もふくそうした区間から始められることになり、福岡県側

問題も取りあげ強ちに運動を展開してきた。

すなわち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車に乗れる日も近いものと思われるが、その中でも荒木―熊本間の電化は複線化とともに、三十六年の国鉄第二次



＜進む宇土・八代間の複線化工事……不知火町付近＞

一事業計画一

- 荒尾・熊本間 39年～43年3月
- 川尻・宇土間 36年～43年3月

- 宇土・八代間 40年～44年3月
- 湯浦・津奈木間 40年～43年3月
- 熊本・袋間 42年～44年10月

の久留米―荒木間と並んで県内ではまず熊本―宇土間が着工をみるることになった

▲熊本―宇土間▽
熊本宇土間一〇・九キロは、本線のほ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。

本区間は工事費七億二千万円で三十四年度から着工され、まず熊本―川尻間五・三キロが三十八年二月に完成、ついで浜戸川―宇土間二・二キロが同年四月に完成直ちに複線運転が開始された。現在、緑川、浜戸川、加勢川の河川改修とのからみあいから、川尻―浜戸川間三・三キロにかかわる工事が幾分遅れ気味で、この区間が完成すれば熊本―宇土間の全線について複線運転が開始され、輸送力は著しく増大するものと期待されている。（四十四年三月完成見通し）

また、本工事の際、初めて鉄道利用債の引き受け問題が起き、期成会と国鉄との間で四億円にのぼる利用債引き受けに関する契約が締結され、国鉄、県、地元関係者が一体となって工事の促進に取りくむことになった。

鉄道利用債＝国鉄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、公募の鉄道債を発行したりして不足分を補っている。この借金のうち利用債は工事によって直接または間接に便宜を受ける特定の地方公共団体、事業会社またはその他の団体等に国鉄が買ってもらう非公募債のこと、発行価格百円につき九十九円五十銭、償還期限十年、利回り六分七厘八毛四糸等の発行条件となっている。

長期計画でうち出された。

県ではさつそく前記「鹿児島本線複線化期成会」を「鹿児島本線複線電化期成会」と発展改称し、電化の問題についても、一日も早く実現できるように国鉄をはじめ関係当局に働きかけるとともに、鉄道利用債の引き受けに協力を図ってきた

その結果、荒木―熊本間七八・八キロ

▲荒尾―熊本間▽

ついで、大都市通勤輸送の改善、幹線輸送力の増強、貨物輸送の近代化を柱とする国鉄第三次長期計画（四十年―四十六年）の一環として、荒尾―熊本間四五・五キロ五億五千三百萬円の工事費（うち利用債十億圓）で三十九年三月に着工され、四十三年九月全線複線化を目前に現在工事が盛んに行なわれている。

これまでに、荒尾―南荒尾、南荒尾―長洲、大野下―玉名、肥後伊倉―木葉、木葉―田原坂、田原坂―植木間が完成し、それぞれ新線を使って列車運行が行なわれているが、残りの長洲―大野下、玉名―肥後伊倉間は四十三年一月に、植木―熊本間は四十三年九月に完成する予定である。

これらの工事が完成すると、熊本以北の鉄道輸送力は飛躍的に増大し、既成の大都市との経済交流は緊密かつ活発化し、経済圏は大幅に拡大されるものと大いに期待され、その完成の一日も早いことが望まれる。

▲宇土―八代間▽

熊本以南のうち、宇土―八代間二四・八キロについても、前記国鉄の第三次長期計画の一つとして、四十年六月に工事費二十八億圓（うち利用債五億圓）で着工され、現在まで、宇土―松橋間が四十二年九月末に完成をみている。本区間については当初四十四年三月までに全線複線化が見込まれていたが、国鉄の資金ぐり

の悪化等の事情もあって、現在小川以南の区間工事計画が未定のままであり、当初の完成予定年月より遅れる模様である。

しかしながら、現在列車の運行回数もふえて、いよいよ輸送能力の限界にきており、列車の遅延も多くなっている現状、八代臨海工業地帯整備のための重要な条件、県内だけでなく鹿児島・宮崎県の鹿児島本線、肥薩線沿線地域の開発等を考慮するとき、工事の早期完成が望まれる。

そこで、県としては地元とも力をあわせ、今後とも工事の促進に努めたいと考えている。

▲湯浦―津奈木間▽

八代以南の一貫複線化については、国鉄の第三次長期計画には取り入れられていないが、単線ではもはや行き詰まっている区間においては部分複線化することになっており、県内では湯浦―津奈木間八・七キロについて複線化工事が現在施行中で、四十三年九月には完成する予定である。

電化のうごき

★ばい煙のない快適な旅を目ざして

▲荒木―熊本間▽
このようにして、複線化工事は現在着々と進められているが、一方電化についても県では複線化の促進と同時に、この

電化工事は三十九年三月から総工事費二十三億五千四百萬圓（うち利用債十億圓）をもって着工、四十年九月に完成、同年十月開通の運びとなった。

この電化完成により、鹿児島本線門司港―鹿児島間四百キロのちょうど半分が電化されたことになり、今後はばい煙になやまされることなく、列車はスピードアップされ、関西や中京地区への特急・急行電車の直通運転も実現し、電化による飛躍的な輸送力の増強は、荒尾―熊本間の複線化工事の進ちょくとあいまって、本県の開発に大きく貢献するものと期待されている。

▲熊本―袋間▽

国鉄の第三次長期計画の中におりこまれている熊本以南の電化についても、県では三十九年六月に鹿児島県との合同促進協議会を設けて早期着工を図る一方、熊本―袋間九・一キロの電化工事について四十二年着工、四十四年十月完成を目途に、国鉄に対し強く働きかけを試みてきた。

その結果、最近になってこの問題もいよいよ大詰めの段階を迎え、四十二年度着工の見通しが濃くなってきたようである。

しかし、これらの計画を実現するためには、多額の資金が必要であり、地元による利用債引受けについての多大の協力が望まれる。

以上、述べてきたように、熊本を中心

とした鹿児島本線の複線化、電化は現在、着々と進みつつあり、これらの工事の進ちょくにより、地域住民の利便の増大はもとより、地域開発の前提である交通施設の整備は一段と促進されている。今後、九州における産業経済の大動脈としての本線の役割はますます重要になってくるものと思われるが、複線化、電化工事の実施は、本線の質、量両面における近代化を急速に促進し、本県の地域開発はもとより、九州開発ひいては広く国土の均衡ある発展を大きく促すものと期待されている。（企画第一課）

（単位 千円）

事業名	全体計画		昭41年 までB	B/A	昭和42年	残事業	
	事業量	事業費A					
複線化	Km	5,958,000	2,856,000	48%	1,900,000	1,202,000	
	荒尾・熊本	45	5,958,000	2,856,000	48%	1,900,000	1,202,000
	川尻・宇土	5.6	1,011,000	195,000	19	300,000	516,000
電化	宇土・八代	24.8	2,800,000	322,000	12	500,000	1,978,000
	湯浦・津奈木	8.7	1,600,000	1,027,000	64	200,000	373,000
電化	熊本・袋	91.1	2,013,000	0	0	(要求中) 500,000	1,513,000
停車場改良	川尻客車線	—	420,000	252	—	150,000	18,000