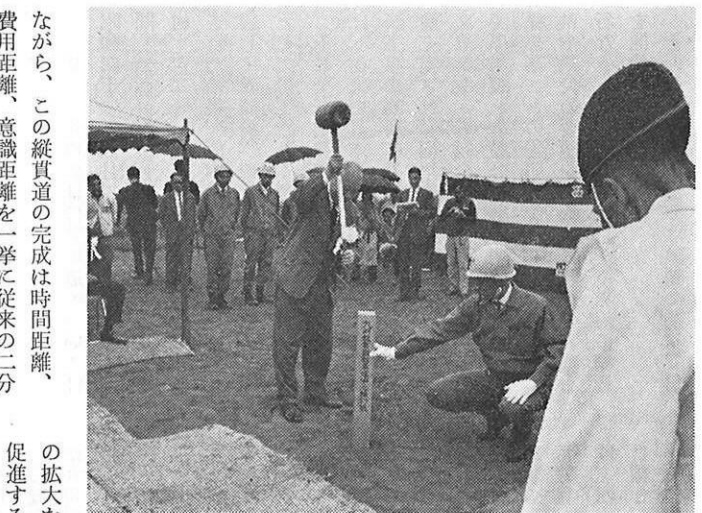


一方熊本以南（熊本―八代―人吉）の区間については、従来基本計画の策定もなされていなかったのであるが、この九州縦貫自動車道が真にその効果を発揮するためには福岡―熊本間だけでなく熊本以南についても早期建設を図ることが是非とも必要なことである。そこで、去る十月十六日「九州縦貫自動車道熊本以南建設促進期成会」が結成され、県を挙げて、残された熊本以南の区間の早期建設の促進を強力に押し進めることとなったのである。その結果、十一月九日に開催された国の「国土開発幹線自動車道建設審議会」において熊本以南の区間について基本計画が決定されたのである。



が大いに促進されることが考えられる。縦貫道の完成は、輸送時間の短縮、荷傷みの減少等の効果のほか、経済圏を拡大させる効果をもたらし、その結果、これまでと全く不安定な要素の強かった農林水産物の価格安定に大きな働きがあるものと考えられる。更にまた、市場圏の拡大によって、これまで大消費地に近くごく一部の地域にのみ生産が可能であった商品の高い品目について、その生産可能な地域は、極めて広い範囲に拡大されることとなる。同時に、農林水産物の集荷単位の拡大をもたらし、食料品工業の立地の促進する。

九州の地図を開いてみれば、熊本が九州にとって扇の要にあたる位置にあることはあきらかである。この縦貫道が完成すれば、九州の主な都市との輸送時間は、一時間―一時間三十分となり、いわゆる管理機能を備えた中枢都市として今後より一層の発展が期待される。以上、縦貫道の開発効果について考えてみたが、そのほかにも関連公共事業等による刺激的效果など枚挙にいとまがない。今後は、この縦貫道を県内開発の大きな主柱の一つとして、地域開発計画を樹立し、県勢の発展を図っていかねばならないが、そのためには、県を挙げてその早期建設を推進していく必要がある。（企画第一課）

縦貫道完成による効果

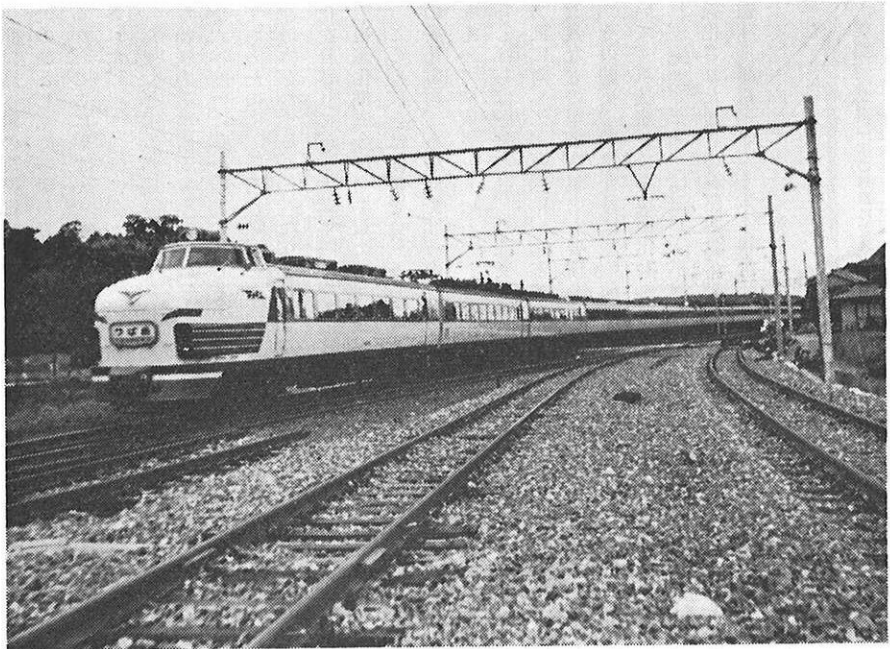
次に、この縦貫道の完成によって期待される開発効果であるが、まず第一に考えられるのが経済的距離の短縮による産業立地条件の大幅な改善とそれに伴う各種資源の開発である。これまで、本県の経済的開発を考える場合に、大消費地との距離の遠隔性、他の経済圏との交通運輸施設の未整備等が、大きな障害となっていたのは否めない事実である。しかし

ながら、この縦貫道の完成は時間距離、費用距離、意識距離を一挙に従来の二分の一から三分の一に短縮する。熊本市から福岡市まで一時間、北九州市までは一時間三十分、大阪まで八時間、東京まで十四時間となる。しかもその一方では、安価な土地、豊富で良質な工業用水、労働力、良好な生活環境といった好条件がそのまま維持されるとすれば、これまでの立地条件に大きな変革をもたらし、今後はこの縦貫道一つの軸として、地域開発が非常に速いテンポで進展していくこととなる。また、それに伴って農林水産資源、観光資源等の各種資源の開発

の拡大をもたらし、食料品工業の立地の促進する。観光資源の開発については、九州横断道路、天草五橋の例によってもあきらかなように、この縦貫道の完成によって、本県の観光産業は飛躍的発展をとげることが期待される。しかしながら、この縦貫道の完成は、観光の広域化にますます拍車をかけることになり、単なる通過観光地とならぬよう、今から充分対策を検討しておく必要がある。第二に、熊本を九州における交通運輸の中心地とし、中枢管理都市として発展させるという効果が考えられる。

△写真説明▽
九州縦貫自動車道の中心杭打式が昨年植木インター予定地で行なわれた。
写真は杭打ちする寺本知事。

鹿児島本線の複線化電化



＜ばい煙のない快適な旅をめざして…鹿児島本線門司港―鹿児島間400kmのうち半分が電化された＞

熊本を中心とした鹿児島線の複線化電化は着々と進められ、交通施設の整備は一段と促進されている。そして九州における産業経済の大動脈としての本線の役割はいよいよ重要性を帯びてきているが、今後の複線化電化の計画と工事の見通しはどうか……。

複線化へのうごき

★一プラス一は三
本県に鉄道が初めて、博多から熊本まで通じたのは一八九一年（明治二十四）のことである。ついで一八九六年には八代まで達した。この頃は私鉄の九州鉄道株式会社経営していたが、やがて一八九九年には三角線、一九〇八年（明治四十二）には人吉まで肥薩線が開通した。本県を北から南に縦断する現在の鹿児島本線が水俣まで開通したのは、一九二七年（昭二）になってからのことである。この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あり、その輸送

能力のいかに、大きく県勢の発展を左右するのみならず、九州経済、ひいてはわが国の経済発展に大きな影響を与えるものである。ところが本線は、前述のように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ま取り残されていた。単線区間の場合、一日約八十本の列車を走らせるのが限度といわれているが（複線では約二百四十本）、経済の発展につれて年々輸送量は増大し、戦後の著しい経済発展の影響もあって、しだいに駅頭にはおびただしい滞貨をみ、あるいは旅客輸送の面では団体観光旅行などの制限にあうといった事態にたたり、各方面に大きな支障を生じてきた。