

## 1 はしがき

今回の改善計画では、国鉄輸送基盤の体質改善を図り、輸送機能の画期的向上を期することを目的としている。したがって、九州における国鉄の輸送形態も、利用者の要望にマッチしたスピードの向上を主眼として、鹿児島、日豊および長崎の主要幹線をはじめ、ほとんど全線にわたる輸送基盤の整備が必要である。

## 2 線路増設計画

本土と九州を結ぶ唯一の区間である関門間をはじめ、鹿児島、日豊及び長崎の主要幹線のほとんど全線にわたって、線路増設を行う。

## 3 車両基地計画

### (1) 旅客輸送計画

- (イ) 関東・關西地区に対して、特急・急行列車を増発するとともに、山陰及び中国西部地区に急行列車を増発する。
- (ロ) 博多を中心とした列車網の整備を主眼として、管内主要都市相互間及び観光地間に1時間ないし3時間ヘッドの急行列車を設定する。
- (ハ) 観光団体輸送のため東京及び大阪と主要観光地間に観光モデル列車を設定し多客期を通じて、毎日運転とする。
- (ニ) 山陽新幹線完成後は、これとの速けい<sup>レ</sup>を主とした輸送体制とする。
- (ホ) ローカル輸送については、列車のひん<sup>レ</sup>発により旅客の増<sup>レ</sup>が期待される線区では、積極的に増発し、とくに輸送量の多い区間については等時隔運転とする。

### (2) 貨物輸送計画

二次製品および消費物資増加に対応して主要都市間輸送の強化を図るとともに、貨物輸送のスピードアップを行ない、物資流動の面から、有効時間帯に対応した輸送体制の整備を図る。

以上の輸送計画のもとに、長期的な車両基地計画を確立するため、動力近代化の完成する昭和50年度の車両基地構想を見とおして

- (1) 基地の集約を図る。
- (2) 基地の配置、規模の適正化を図る。
- (3) 基地の性格を明確にする。
- (4) 現有設備を有効に活用する。

以上の考え方により、長期計画を確立した。

#### 4 貨車操車場

##### 貨物列車計画のねらい

輸送機能の向上による列車のスピードアップを図るとともに、物資流動の実態に即応した効果的な列車設定を行う。

なお、輸送方式は、二次製品および消費物資については拠点駅間輸送、大量物資についてはピストン輸送を推進し、併せて、ヤード作業を合理化する。

- (1) 特急・急行列車網の整備拡充
- (2) 有効時間帯に応じた貨物列車の設定
- (3) 貨物列車のスピードアップ
- (4) ヤードバス列車の設定

拠点駅間の直送輸送形態を主眼として、ヤードバス列車の増加を図る。

石炭輸送のうち、ビルドとなる三池炭、有明炭については大形貨車によるピストン輸送とし、セメント、石灰石その他の大量貨物については、可能な限りピストン列車又は集結輸送によるヤードバス列車を設定する。

以上のような物資流動の実態に即応した新輸送方式の実施により、従来のヤード系に変化が生ずる結果、各ヤードの性格変換及び使命づけが必要となる。

そこで、上記の新輸送方式に基き、九州における貨車操車場の整備増強計画を確立するため流動物資を24品目に分類し、国鉄本社、建設局停車場課において、昭和33年来研究されて来た「ヤード配置その他に関する研究」「ヤードの計画設計に関する基礎研究」によつて、各操車場の性格変換と使命づけ及び昭和45年、昭和50年における取扱両数を算出した。

#### 5 むすび

以上の計画が完成することは、支社経営の定安を築く基盤となるばかりでなく、九州経済の発展に寄与するものと確信するものである。