

1949 年中共の全国的勝利によって、大陸の中国鉄道は、すべてその支配するところとなったが、戦前総延長 26,011 km あった鉄道も 1937 年から 49 年まで続いた戦争によって極度に荒廃していた。それでも政府成立当時の開通キロは 18,391 km に達していた。しかしその大部分は戦時中作戦上の必要から応急的に復旧されたものであったから、その輸送能力ははなはだ低く、1950 年以降、諸産業の生産が回復し、戦後建設が起るにつれ増大する輸送需要に応じうる状態ではなかった。そこで中共政府は鉄道の復旧に特に力を入れ、巨額の資本と大量の労働力を投じ、また国内資材や散逸資材をしょう集活用して、未復旧線の復旧、仮施設の恒久的復旧、開通線の改良、補強、破損機関車や客貨車の修復、信号通信設備の整備につとめ、1952 年末において、ほぼ戦前の輸送力を回復し、その間米・睦南関閘、成都・重慶間、天水・蘭州間等の新線をも建設し、一応復旧段階を終り、1953 年にはじまる第 1 次国家建設 5 箇年計画の実施とともに鉄道の建設は本格的な建設段階に入った。

中国のような大陸国家においては鉄道網を整備することが国家建設の先決条件であるが、既設鉄道の大部分は前述のように列強諸国によって、その対華進出の手段として、中国自体の利益よりも、投資国の利益を中心として建設されたものであるため、その分布状態は均衡を欠き、また鉄道相互の連絡もとれていなかった。すなわち東北と華北地区には、全国鉄道の約 65% が集中しているが、未開発資源の豊富な西南・西北等の奥地にはわずか 6% しかない。面積の割合からいえば、東北と華北の全国に対して占める面積の割合は 15% であり、西南・西北等は 65% である。鉄道のこのような不均衡な発展は、全国経済の均衡のとれた発展をはなはだしく阻害していた。そこで中共は、これらの地域的不均衡を是正するため、鉄道建設の重点を西南・西北の建設におき、従来の沿海地区偏重を改めるとともに、ソ連との国際ルートの開設に力を入れることにした。

中共鉄道部は政府成立直後の 1949・10・17 より 3 日間北京において開かれた**全国鉄道会議**において第 1 次鉄道建設 5 箇年計画草案を決議したが、それはだいたい国民政府の計画を踏襲したもののである。それによると 1951 年から 55 年までの 5 箇年間に 13,000 km を建設するという案であったが、現実の建設能力がそれに伴っていなかったため、その後大幅の修正を加え、1953 年を計画実施の最初の年に改めた。

第 1 次鉄道建設 5 年計画草案

西北系統

区 間	キロ程	実施年度
天 水・蘭 州	346 km	第 1～3 年
蘭 州・哈 密	1,636	1～5
蘭 州・銀 川	450	3～5
銀 川・包 頭	557	2～5
宝 鷄・広 元	327	"
成 都・広 元	345	"
西 寧・玉 樹	800	"
蘭 州・西 寧	250	"

陝西・甘肅・寧夏・青海・新疆 5 省の交通系統の確立を目標とし、さらに新疆の哈密から迪化を経てソ連の鉄道に接続する鉄道を建設して西北国際幹線をつくる。

西南系統

区 間	キロ程	実施年度
重 慶・成 都	504 km	第 1～3 年
重 慶・貴 陽	530	1～4
威 寧・宜 賓	440	"
湘 潭・威 江	498	1～2

安 寧・緬 辺	884 km	第 1～2 年
貴 陽・威 寧	416	2～4
樂 山・康 定	406	2～5
成 都・樂 山	165	3～4
内 江・樂 山	180	"
自流井・宜 賓	115	"
三 水・柳 州	530	3～5
都 勻・芷 江	357	2～4

四川・雲南・貴州・広西の 4 省における交通系統を確立し、四川西部の工業と貴州水域の鉄鉱を開発し、工業化の可能性ある四川・湘南の連絡を完成する。

東南系統

歙 県・貴 溪	315 km	第 1～2 年
貴 溪・南 平	280	2～3
清 江・贛 県	405	3～5
曲 江・贛 県	247	"
石 龍・梅 県	330	"
閩 頭・南 平	150	3～4
南 平・漳 平	220	4～5
漳 平・梅 県	230	"
漳 平・漳 州	173	"

浙江・江西・福建 3 省と広東省東部の交通系統、贛江・閩江・珠江・钱塘江の 4 大水系を打通して、厦門を国際貿易の主要港とし、南京から歙県・貴溪・南平・漳平・梅県を経て広州に至る海岸線を建設する。従来上記 4 水系は互に隔離していたため、それらの流域相互の経済交流が十分に行われなかった。東南鉄道系統が完成すればその障壁は打開され、東南経済の発展を促進することとなる。

そ の 他

開 封・濟 南	400 km
花 園・襄 陽	260
長 治・清化鎮	170
承 徳・赤 峰・通 遼	600

(2) 中共統治後の復旧状況

1951・10・31 人民政治協商第 1 次全国委員会において行われた滕代遠鉄道部長の報告によると、中華人民共和国成立以来 2 箇年間に行った鉄道施設、車両等の復旧状況はつぎのとおりである。

線路の復旧	14,089 km
建物の復旧	150 万 m ²
橋梁の復旧	94.5 km
破損貨車の修理	11,494 両
貨車の新造	1,419 "
破損客車の修理	983 "
破損機関車の修理	566 "
電線の復旧	240,000 m
" 新設	120,000 "

1952 年末までの新線建設状況

天蘭線	天 水・蘭 州	1952・10・1 開通
成渝線	重 慶・成 都	" ・ 7・1
桂越線	来 賓・睦南関	1951・11・7

1953 年末までの開通キロの進展状況

年 度	開 通 キ ロ	年 度	開 通 キ ロ
1947 年	6,884 km	1951 年	23,063 km
1948	12,768	1952	24,232
1949	21,715	1953	24,821
1950	22,238		