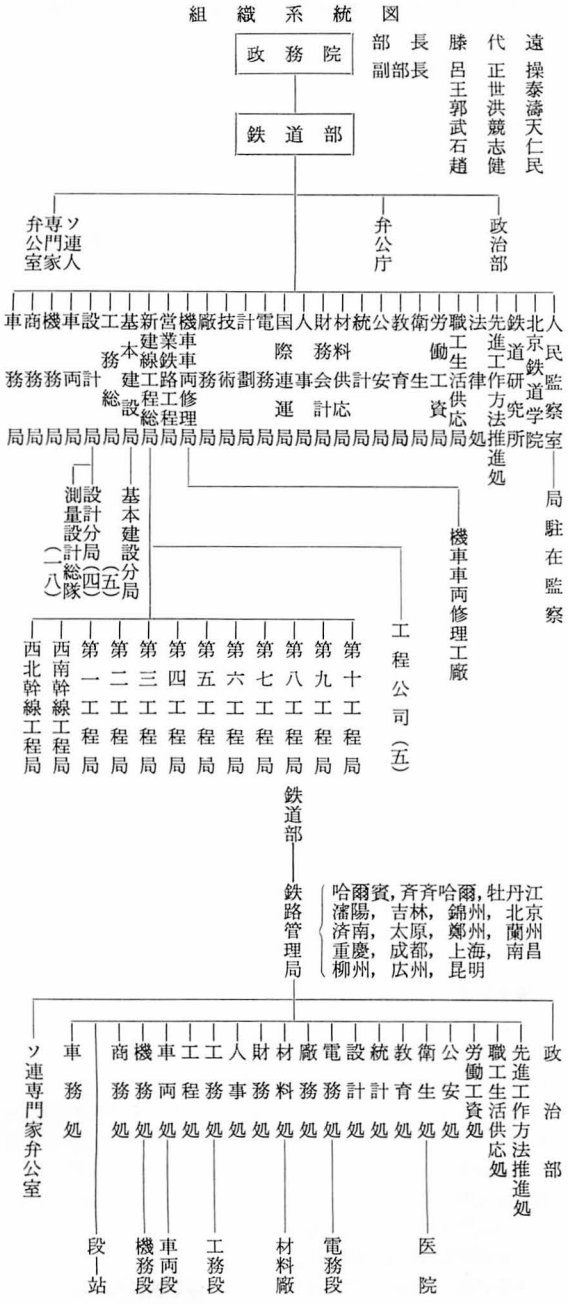

(3) 中共の鉄道経営

中共政府は政権樹立と同時に列強に向って在華特権の廃止を宣言し，全国各鉄道の経営権を完全にその掌中に収め，70余年来諸外国の特殊権利のために各線別の管理を余儀なくされていた割拠的分散的な経営を清算し，中共鉄道部の下に統一管理するに至った。そこで地帯主義管理を実施し，全国的に統一されたダイヤによって列車の運行を行い，貨車の運用を全国共用制とし，車両の利用率を飛躍的に向上させ，技術管理・運賃制度・作業方式・労務管理等については，ソ連の制度を採用し，とくに経済計算制の全面的な実施によって，生産性の向上と浪費排除による輸送コストの引下げをはかり，また輸送については，国民経済の計画化に伴ない，計画輸送を実施し，季節的波動の調整，重複輸送や対面輸送の回避，自動車や水運機関との合理的配分を考慮し，輸送力の合理的かつ効果的な利用につとめている。このほか**満載・超軸500キロ運動**に表現される，機関車牽引（けんいん）力や車両積載力の可及的利用によって，機関車や車両の不足を補い，従事員大衆に広く，献策提案運動を展開して，従事員の創意工夫を活かし，業務の改善につとめている。

運賃制度については「生産発展・経済繁栄」の方針の下に低運賃政策をとり，貨物運賃については，コストの低減に伴ない，逐次運賃の値下げを行うこととし，貨物を農業生産品と工業生産品の2門13部77類262項に分類し，さらに車扱は1～56号に，小口扱は101～124号に分けているが，基準距離までの運賃は距離比例により，それを越えるものについては逓増運賃を課し，貨車の利用効率を低下させる過遠輸送を制限する方針をとっている。また基準距離は貨物の種類によって異なり，たとえば煉瓦（れんが）は500km，石炭は1,000km，コークスは1,500kmまでは距離比例による運賃を課し，それをこえるものには逓増運賃を課している。また各類ごとに特定運賃を設け，貨物の輸送方向，地域差，あるいは国家経済建設上の要請の有無により，特殊の運賃を定めている。

旅客運賃については1952・3の改正の際，物価水準は戦前の2倍に騰貴していたが，国民の生活水準がまだ回復していなかったので，戦前よりも10％安くこれを定めた。しかし国民生活の向上に伴ない，サービス面の改善を考慮しなければならなくなってきたので，それに要する経費を産み出すとともに，企業蓄積を保証するため，1955・6・1運賃を改正して，30％の値上げを行った。遠距離逓減法を採り，等級は，硬席車と軟席車に分け，硬席車は100kmまでは1.70元，軟席車は2.98元，200kmまでは10kmきざみ，400kmまでは20kmきざみ，700kmまでは30kmきざみ，1,150kmまでは40kmきざみ，1,600kmまでは50kmきざみに漸次60km，70km，80km，90km，100kmきざみに低減運賃を定め，急行料金は200kmまでは普通急行0.70元，400kmまでは200kmきざみ，700kmまでは30kmきざみ，以上普通運賃と同様のきざみで増額し，特急は普通急行の2倍としている。寝台料金は，硬席車は上・中・下の3段に分け，上・中・下と漸次高く，軟席車には上・下の区別をせず，普通，コンパート，高級コンパートの3種に分け400kmまでは同一料金とし，それ以上700kmまでは30kmきざみ，1,100kmまでは40kmきざみ，1,600kmまでは50kmきざみ，2,200kmまでは60kmきざみ，それ以上70kmきざみで漸次高い料金を定めている。軍人は半額，身長1.1m以下の小児は$\frac{1}{4}$とし，貨車を改造した代用客車は3割引，近距離通勤列車の運賃は4割引にしている。携帯手荷物は20kg以内とし，託送手荷物は20kgまでは無賃とし，それ以上は有賃とし，1個の大きさは長さ2m，体積0.5m³，重量100kg以内に制限している。幹線各列車には婦人・子供専用車を連結し，婦人・子供に対しては優先サービスを提供し，車内には書籍・雑誌・新聞・トランプ等を備えつけ，無料で旅客の用に供し，常時拡声器を通して，ニュース，旅行上の案内，音楽等を放送し，旅客のサービスを行っている。また列車速度も，2,3年来次表のようにいちじるしく改善された。

また中共政府は1951・3・14ソ連との間に国際連絡運輸協定を締結し，4月1日から実施していたが，1954・1からさらに北鮮・ポーランド・チェッコ等9箇国の人民民主主義諸国との間に旅客および貨物の国際連絡運輸協定を締結すると同時に，2月か