

年 度	北京・滿州里 直通國際列車 2324 km	北 京・上 海 直通急行列車 1465 km	北 京・漢 口 直通急行列車 1216 km	上 海・広 州 直通急行列車 1822 km
1949	60時 01分	36時 39分		
1950			43時 44分	62時 15分
1951	49時 36分	34時 20分	32時 42分	46時 38分
1952	43時 54分	31時 35分	29時 08分	43時 24分
49年から52年 までに短縮さ れた時間	16時 07分	5時 04分	14時 36分	18時 51分

らモスクワと北京との間に毎週2往復直通國際列車の運行を開始した。(モスクワ・北京間 9,051km, 所要時間 8日 17時間 55分) また 1954・6 から北京・平壤間にも直通列車の運行を開始し(北京・平壤間 1,364km, 所要時間 35時間) 國際連絡運輸面でもいちじるしい発展を見せている。

(4) 第1次5箇年計画

1953年にはじまり、1957年に終る第1次5箇年計画は、1955・7・30 第1次全国人民代表大会第2次会議において最終的決定が行われた。それによると鉄道に関する計画はつぎのように定められた。

1957年度における鉄道輸送量の想定

貨物輸送数量	24,550 万t	1952年に対し	85.9% 増
貨物輸送トンキロ	1,209 億トンキロ	"	101.0 " "
旅客輸送人員	24,700 万人	"	51.3 " "
旅客輸送人キロ	319億,600 万人キロ	"	59.5 " "
鉄道に対する投資	56億7,000 万元		

國家の經濟建設や農工業生産の発展ともない、鉄道の輸送能力はいよいよひっ迫する。したがって5箇年計画では、とくに現有鉄道の輸送力の増強に資金の大半を投入する。すなわち、

現有鉄道の強化改良	32.7%
機関車車両の増加	21.5 "
新線の建設	41.7 "

その他、設計・施工部門への投資

ア 現有鉄道の強化改良

複線化 現在複線区間は1,457kmであるが、1957年までに、さらに1,514kmを増加し2,971kmに延長する。それが完成した暁には、ハルビン—瀋陽—大連、瀋陽—山海関—北京が完全に複線になるほか、現在輸送力のひっ迫しているつぎの区間がすべて複線になる。

北京—鄭州、石家莊—陽泉、鄭州—洛陽、鄭州—漢口

また北京—瀋陽、四平—長春合計775kmの複線区間に自動閉塞装置を増設する。

橋 梁 京漢線と粵漢線とを接続する武漢橋梁(きょうりょう)の鉄道橋は1958年に開通させ、公路橋は1959年に開通させる。(漢水鉄橋1954・12完成、漢水公路橋1955・12完成、長江大橋—鉄道・公路两用、2層橋全長1,670m—1,957・9完成、同年10・15正式に開通)

改 良 線路施設が劣悪なため、輸送力の少ない線路692kmを改良する。そのうちおもなものは、

ハルビン・伊春黒南又	352km
山西省榆次・南関	163 "

の広軌改築工事である。

そのほか主要幹線の軌条交換を行う。

駅構内側線の増設 約1,100km以上

主要駅の拡張 14駅、その中ハンプヤードの復旧1、新設1がある。

車 両 大形機関車の増加	550 両
機関車の復旧	136 "

機関車の総数は、1957年には1952年にくらべ16.6%増加する。

貨車の増加 33,720 両

貨車の復旧 805 "

貨車の総数は、1957年には1952年にくらべ51.6%増加する。

客車の増加 1,437 両

客車の復旧 145 "

代用客車の増加 1,704 "

1957年客車総数は1952年にくらべ58.5%増加する。

工 場

新設	機関車修理工場	4
	車両修理工場	1
改造	機関車修理工場	1
復旧	車両修理工場	1

上述のように現有鉄道の技術裝備の強化改良措置を講ずるほか、現有設備の運用効率を十分に発揮させるため、5箇年計画ではさらにつぎのような要求を行っている。

(7) 現有鉄道の運輸組織を改善し、駅および工場、礦山における停留時間を短縮し、機関車や車両の回転速度を速め、列車単位の平均輸送量を高め、1957年にはつぎの目標まで達成させる。

貨車回転時	3.07 日
貨物機関車1日平均走行キロ	365 km
貨物列車の平均輸送量	1,370 t

(f) 現有鉄道の設備の保守・補修および大修・中修を強化し、漸次鉄道設備の質を高める。そのために1957年の大修費割金をつぎのように引上げ、一部をもって耐用年限の経過せる軌条の交換にあてる。

1952年	固定資産総額に対し	1.2%
1957年	"	2.87 "

(g) 計画管理を強化し、經濟計算制を実施普及する。

イ 新線の建設

5箇年間に幹支線あわせて4,084kmを建設する。そのうちおもなものはつぎの8線である。

蘭新鉄道 隴海線の終点蘭州を起点として、甘肅・新疆を横断し、ソ連のトルクシブ鉄道とアルマアタ(後にアクトカに変更、全長2,666km)において接続する國際交通幹線。1952・10・1既に蘭州より起工1957年には甘肅省の白洋河までの830kmを開通する。(1956・10玉門まで開通。同年12月星星峽まで線路敷設)。

宝成鉄道 1952・7成都より南段の建設を開始し、1954・12成都・広元間を開通、宝鶏からの北段工事は1954・2に着手、1957年中に広元までの鉄道を完成し、678kmを全通させる。(1958・1・1全線668.2km営業開始)。

中蒙鉄道 1952・9・15中共・ソ連・外蒙3国間に締結された協定により、中共は京包線の集寧から中・蒙国境の二连に至る337kmの鉄道建設を担当、外蒙首都ウランバートルから二连までの建設は、ソ連と外蒙古において担当、1955・4・8すでに全通、軌間を5ftとし、1956・1・1より、中・蒙・ソ連絡運輸を開始するとともに、北京・モスクワ直通列車の運行を実現する。

包蘭鉄道 蘭州、包頭南北から工事を起し、1957年末までに82kmを完成し、第2次5箇年計画期間内に全線1,100kmを完成する。

鷹厦鉄道 江西省の鷹潭と福建省の厦門を結ぶ鉄道を、鷹潭より工事を起し、1957年までに福建省の永安付近までの443kmを開通する。(予定よりも早く全線完成し、1958・1・1営業開始)。