

# 中国の国内運輸に関する一考察

A Study on Inland Transportation in China

松 本 勇

1. はじめに
  2. 新政中国の運輸に対する基本方針
  3. 第1部 新政権樹立当時における国内運輸事情
    - 1 概 要
    - 2 鉄 道
    - 3 道 路
    - 4 内陸水路
  4. 第2部 1950年以後における国内運輸事情
    - 1 概 要
    - 2 鉄 道
    - 3 1 第1次5ケ年計画(1953—1957)  
2 輸送のボトルネック(大躍進(1958—60)と調整期(1961—1965))
    - 3 鉄道網の体系
    - 4 可動施設の若干の考察
  5. 結 語
- 付 記 「長崎—上海・中国大陸經由ソ連・ヨーロッパ」ランドブリッジ構想について
- 資 料

## 1. はじめに

1949年10月、中華人民共和国が樹立されてから本年で23年になる。本稿は社会主義経済国家としての歩みを始めたこの新しい中国がその国内運輸体系にいかなる方針を打出し、現在までどのような変革をとげてきたかについて考察することがその主要な課題である。周知のように中国の国内運

輸の近代化は中国が長らく半植民地的な状態にあった為、その体系はこの国の国家的見地からなされたというよりはむしろ当時の列強諸外国の都合によってなされたものであった。ゆえにその輸送網は東北部を中心として沿岸地域に集中した非常に偏在的なものであって、また広大な国土面積を考慮する時それはまた著しく弱体なものであった。新政権樹立当時においてはこのような半植民地的な状態に加えて、それに続く内戦によってその輸送網はいたる所で破壊されていたから、輸送部門における資本ストックはきわめて小さなものであったと言わねばならない。新政権樹立後早速このような状態にあった輸送網の復興に取組み、それに続く1953年からの第1次5ケ年計画においては新しい社会主義経済国家としての中国の基本方針が打出され、交通運輸部門においても長期計画にもとづく新建設に次々と着手した。現在実施されている1971年からの第4次5ケ年計画における新建設もその多くは第1次5ケ年計画において樹立されたものの続行であるといわれているところから、この第1次5ケ年計画樹立に対する考察は最も重要なものであると考える。この最初の5ケ年計画の予想以上の成功に力を得た新しい中国は1958年から始まる第2次5ケ年計画においては「大躍進」の名のもとにより急速なる発展をとげよ

うとするが、この計画の後半には残念ながら「大躍進の挫折」という形での後退を余儀なくされた。これは中ソ関係の悪化に共なうソ連技術陣の総引上げ（1960年）、自然災害による農業の不振、「三面紅旗」政策<sup>①</sup>の失敗等種々な要因にもとづくものであろうが、この計画の後半には「調整期」という後退をすることとなり、輸送部門においても新建設は殆んど中止され、既存線の補修と充実にその努力がそそがれ、ようやく1966年より第3次5ヶ年計画として再出発をなすが、文化大革命による混乱によってその計画は再び中止及び変更を余儀なくされることとなる。現在は1971年からの第4次5ヶ年計画によって進められているが、前述したようにその基本方針及び新建設の多くは第1次5ヶ年計画より続けられているものである。

本稿ではこのような変革をへて現在に到っている新しい中国の国内運輸事情を考察しようとするものであるが、中国には近代的輸送手段としての鉄道、自動車、船舶、航空機とこれに対する補助手段としての近距離輸送のための伝統的輸送手段たる木帆船、獣力車、人力車、運搬人等の大別すると二つの輸送手段が存する。後者は特に後に述べるいわゆる「輸送のボトルネック」の際には補助手段としてその解決に大きな役割をはたしたのであるが、本稿の課題が新政権樹立後の近代的輸送手段の考察に重点を置くため、ここでは伝統的輸送手段は取扱わないこととする。しかしながら近距離輸送手段としては、依然として新しい中国においても伝統的輸送手段の果たす役割は非常に大きいことはここに付け加えておかねばならない。

また輸送客体については貨物輸送に重点をおく

こととし、さらに近代的輸送手段の考察にあたっては輸送の基礎施設たる鉄道網、道路網、内陸水路網に重点をおき、可動施設については基礎施設との関連においてのみふれることとした。これは新しい中国が国内運輸に対していかなる方策で望もうとしているかを知るためには基礎施設を詳しく考察することによって十分理解出来ると考えたからである。しかしながら残念なことに中国の統計資料は非常に少なく、これは中国の国内運輸を研究する場合にも同様であり、集大成されたものは中国政府によって公表された中華人民共和国国家統計局編「偉大的十年—中華人民共和国經濟文化建設成就の統計」以外にはなく、断片的に公表される情報をたよりに専門家による「推定作業」によってなされたものが殆んどであり<sup>②</sup>、本稿においてもこれら資料にもとずいてなされたものであるため、非常に不十分なものである点を御断わりしておかなければならない。

さて本稿は第1部及び第2部より構成されている。第1部は中国が社会主義經濟国家としての歩みをはじめたためにとられた基本方針について運輸事情との関係から考察することとし、第2部に入る前に新政権樹立当時における中国の交通ストックの状態を知るために鉄道、道路、内陸水路について当時の状況を述べることによって第2部との比較の役割をはたすものである。次に第2部では1950年以後現在までの国内運輸事情の沿革についてその概要において鉄道、道路、内陸水路について考察することとするが、資料的制約及び鉄道の内陸輸送に対する重要性に鑑み、このうち特に鉄道について詳細に検討することによって、本稿の課題に対する考察を一応終えることとする。

注 (1) 「三面紅旗」政策とは総路線、大躍進、人民公社で中共の拡大均衡政策である。

(2) たとえば李卓敏, Liu-Yeh, 石川滋, 劉大中, エクスタイン, ジョーンズ, ホリスター, 呉元黎推計

## 2. 新政中国の運輸に対する基本方針

マルクスは「運輸費」について、「物の使用価値はただその消費によってのみ実現されるものであって、その消費のためには物の場所の変換、したがって運輸業の追加生産過程が必要となることもありうる。だから、運輸業に投ぜられた生産資本は、一部は運輸手段からの価値移転によって、一部は運輸労働による価値付加によって輸送される生産物に価値をつけ加える。……運輸によって商品につけ加えられる絶対的な価値量は、ほかの事情が変わらなければ運輸業の生産力に反比例し、通らなければならない距離に正比例する<sup>(1)</sup>。」と論じている。

社会主義経済においては、運輸業の生産性を高めると共に、運輸に要する距離を出来るだけ小さくすることが、商品の絶対的な価値量を少なくするためには必要である。すなわち社会主義経済においても、資本主義経済におけると同様、輸送コストの引下げが輸送に対する最大の目標となる。国民経済的にみた総輸送コストは、主として単位輸送コストと輸送需要量によって決定され<sup>(2)</sup>、前者は輸送手段ごとの生産性の向上と、これをいかに総合的、かつ合理的輸送体系のもとに配置するかにかかっており、後者は産業立地政策と大きく関連する。

新生中国の運輸部門に対する基本方針は直接打出されているわけではないが、第1次5ヶ年計画

に際して産業立地の観点から打出された「基本方針<sup>(3)</sup>」によって間接的にこれを知ることが出来る。いわく

「わが国において新規に投入される工業資本建設は、国家の長期的利益に適合する形で各地域に配分されなければならない。わが国の工業生産力を全地域にわたって適切に配分し、原材料、燃料の供給源および消費市場に近接したところに産業の立地を行ない、国防強化の必要性に合致するという原則に従って、工業生産の不合理な地理的分布を段階的に改め、後進地域の経済開発を促進しなければならない。」

すなわち当時主として東北部及び沿岸地域に集中していた工業を各地に分散することが地域経済格差の是正と戦略的見地から是非とも必要であったことと、中国の天然資源が各地に分散して存在しているため、生産と消費の近接が運輸の距離を短縮するうえで大きな意味をもつためにこのような方針がとられたのであろう。さて第1次5ヶ年計画では694の主要工業建設プロジェクトのうち、472は内陸地域に配置されることとなった<sup>(4)</sup>。1949年当時における中国の全国総生産額の地域的分布をみると、その77%は沿岸地域たる遼寧、河北、山東、浙江、江蘇、福建、広東の7省と中央政府の直轄市である北京、上海、天津市に属し、内陸地域はわずかに23%であった<sup>(5)</sup>。さらに人口総数でみると、1953年の人口調査ではその40%がこれら地域に属し、1957年末においても人口100万以上の都市23のうち約70%にあたる16都市までがこれら地域に属していた<sup>(6)</sup>。陸地面積ではわずか11%を占めるに過ぎないこれら地域への変在は<sup>(7)</sup>中国の半植民地的性格を顕著に物語るものであり、諸外国の都合によってその近代化がなされ

たためであろう。

しかしながら既述せる新政権の基本方針によって、その過程においては勿論種々なる試行錯誤があり、かなり困難な課題ではあったが、よくこれを克服し、ともかくも1955年には全国総生産額の地域的分布は、沿岸地域と内陸地域の比率を68対32とし、「経済協作区」<sup>(9)</sup>や「人民公社」等の種々なる試みがなされた後、大躍進（1958—60）とその調整期（1961—65）をへた1965年には、56対44となり、1970年には55対45となるに到った<sup>(9)</sup>。

以上は中国が産業立地の配分に対して大きな変革をなしたことを指摘したものであるが、これは当然に運輸体系の大きな変革をも示唆するものである。

- 注 (1) 「資本論」第2巻p.182~186 (大月版)  
 (2) 「中国の貨物輸送」尾上悦三p. 4  
 (3) 「米国のみた中国経済」、米国上下両院合同経済委員会報告、日本貿易振興会訳、p.102  
 (4) 同上、p.102  
 (5) 同上 p.103 及び 中国経済図説「産業立地、交通運輸」西村暁夫、p.133  
 (6) 前掲「図説」p.78  
 (7) 「中国要覧」、1972年版、中国経済研究会 pp.22~23  
 (8) 「協作区」とは「全国を東北、華北、華南、華中、華東、西北、西南の7つの経済協作区にわけ、それぞれ独立の工業体系をもち、自己完結的な経済体系の建設を目的とする」前掲「図説」p.131  
 (9) 前掲「図説」p.133

## 第1部 新政権樹立当時における国内運輸事情

### 3. 1 概要

1949年10月中華人民共和国が樹立され、新生中

国が新しい歩みをはじめた当時あっては外国の半植民地的政策と長期にわたる内戦のため、その近代的輸送手段は著しく偏在的かつ弱体なもので、さらにいたるところで破壊されていた。新政権は早速これら輸送手段の復旧と新建設に着手しなければならなかった。1952年までのいわゆる「経済復興期」の間に既存鉄道路線は一応開通出来るまでになった<sup>(1)</sup>。これらの考察は「第2部」においてなされる予定であるので、我々は早速1949年当時における各輸送網の状況をみることにしよう。なお各輸送機関の1949年における分担率は次のようなものであった。<sup>(2)</sup>

輸送機関	輸送トン数 (百万トン)	輸送トンキロ (億トンキロ)	平均輸送量 トン/台
鉄 道	55.89(83%)	18,400.00(80%)	329
船 舶	5.43( 8%)	4,310.00(19%)	794
自 動 車	5.79( 9%)	250.00( 1%)	43
民間航空	……	0.82	……
総 計	67.11(100%)	22,960.82(100%)	342

(注) この場合の船舶は資料の都合で内陸水路航行のもののみとはいえない。

輸送手段のうち鉄道がトンキロで分担率の80%、船舶19%、自動車はわずかに1%に過ぎない。平均輸送距離は1950年に鉄道296km、内河船舶436km、自動車41kmであり<sup>(3)</sup>、鉄道は中・長距離輸送、船舶は長距離輸送、自動車は短距離輸送にむけられていることがわかる。地域別では鉄道網は東北部に集中しているが、道路網の偏在は鉄道ほどのことはなく、また「南船北馬」という言葉が示すように内陸水路は南部地域に集中している。

- (注) 1. 前掲書、尾上p.22  
 2. The Spatial Economy of Commu-

中国の国内運輸に関する一考察

nist China

A Study on Industrial Location and Transportation,

Yuan-Li Wu p.121 Table 6—10

3. 前掲報告書 p.238, 但し 船舶は内陸, 沿岸両水域があり, また内陸水路には伝統的輸送手段たる小型帆船も多数使用されているので, 近代的輸送手段のみを示した。

なお沿岸船舶は 1,000km, 木帆船は 79km (平均輸送道路距離1957年) である。(前掲尾上p.15)

369,660km<sup>2</sup>の約26倍にあたる広大なものである<sup>(1)</sup>。

これを各地域別分布とその割合及び地域別鉄道通車距離と密度(1949年)を面積と通車距離の割合との比較でみたものが第3.1表である。

中国の輸送手段のうち最も重要なものは鉄道であることは「分担率」によって既に3.1で明らかにしたところであるが, 近代的輸送手段の約80%以上の分担率を占めている鉄道は当時操業路線総キロ数は, わずかに約2万kmにすぎず, これを1,000 kmあたりの鉄道延長密度で見ると, 2.3 kmであり, 我国のそれが1950年に73kmであったのと比較すると当時の中国の鉄道網がいかに不完全なものであったか理解出来るであろう。

### 3. 2 鉄 道

中国の1949年における 国土面積は, 9,561,000 km<sup>2</sup>であり, これは我国の1950年における国土面積

第3.1表 面積及び鉄道通車距離と密度とその割合(1949—50)

地 方	面積(km <sup>2</sup> )	%	鉄道通車距離(km)	%	密度 km/1,000km <sup>2</sup>	地 方	面積(km <sup>2</sup> )	%	鉄道通車距離(km)	%	密度 km/1,000km <sup>2</sup>
東 北	(801,600)	9	(9,763)	48	(12)	華 南	(574,900)	6	(978)	5	2
遼 寧	151,000		3,820		25	福 健	123,100		—		2
吉 林	187,000		5,943	9	9	広 東	231,400		569		2
黒 竜 江	463,600					広 西	220,400		409		2
華 北	(1,554,000)	16	(3,063)	15	(2)	西 北	(2,996,500)	31	(441)	2	—
河 北	219,800		1,791		8	陝 西	195,800		441		2
山 西	157,100		730		5	甘 肅及び寧夏	432,900		—		—
内モンゴル	1,177,500		542		0	青 海	721,000		—		—
華 東	(503,000)	5	(2,854)	14	(6)	新 疆	1,646,800		—		—
山 東	153,000		950		6	西 南	(2,400,800)	25	—	—	—
江蘇(上海を含む)	108,000		831		8	四 川	569,000		—	—	—
浙 江	101,800		443		4	雲 南	436,200		—	—	—
安 徽	139,900		630		5	貴 州	174,000		—	—	—
華 中	(729,800)	8	(3,114)	16	4	チベット	1,221,600		—	—	—
河 南	167,000		1,205		7						
江 西	164,800		715		4						
湖 南	210,500		865		4						
湖 北	187,500		329		2						
総面積							9,561,000	100	20,213	100	2

(注) 各地方についての分類は本稿では第3.1表に従って以下論ずることとする。

資料: Yuan-Li Wu, op. cit TableD—1 p.p.244~5 より作成

鉄道網が新政権樹立当時においてこのように非常に貧弱なものであったばかりでなく、その地域分布においても著しく不均衡なものであった。鉄道網の48%が東北部に集中し、東北部の中でも特に遼寧省においては面積151,000km<sup>2</sup>に対して鉄道通車距離が3,820kmで1,000km<sup>2</sup>当りの密度は25kmで他の地域の密度と比較していかにこの地方に集中していたかがわかる。国土面積においてその50%以上を占める西北及び西南部においては鉄道通車距離がわずかに441kmで、全体の2%にも満たないのと比較して実に対照的である。

特に西南地域（四川、雲南、貴州、チベット）は、まったく鉄道網が施設されておらず、西北地域においても、陝西を除くと西南地域と同様である。（ただ四川省には水路網として「長江」が鉄道網のかわりの役割をはたしている。）

このような鉄道網の貧弱さと不均衡に加えて、鉄道が主として外国資本により半植民地的な形で建設されたものであったから、路線、機関車及び車両の規格が一定せず、そのうえ戦争のために多くの損傷を受けていたのであるから<sup>(2)</sup>、輸送力をより一層低下させていた。このような状態にあった鉄道に対して新政権はその復旧と規格化に早急に取り組まねばならなかった。また中国の社会主義経済の重点は重工業化にあり、ソ連からの援助とその見返り物資の輸送、資源開発による自給率の増大と国防的な見地からも<sup>(3)</sup>、鉄道の復旧と新線建造は急務であった。いま1949年末における車両台数は次のようであった。<sup>(4)</sup>

機関車台数	3,355 (1,023)
貨車台数	44,401 (4,412)
客車台数	4,412 ( 706)

注 括弧内は損傷を受けたもの

なお1949年以前における中国の鉄道網の通車路線及び計画路線は第3.1図に示されている。

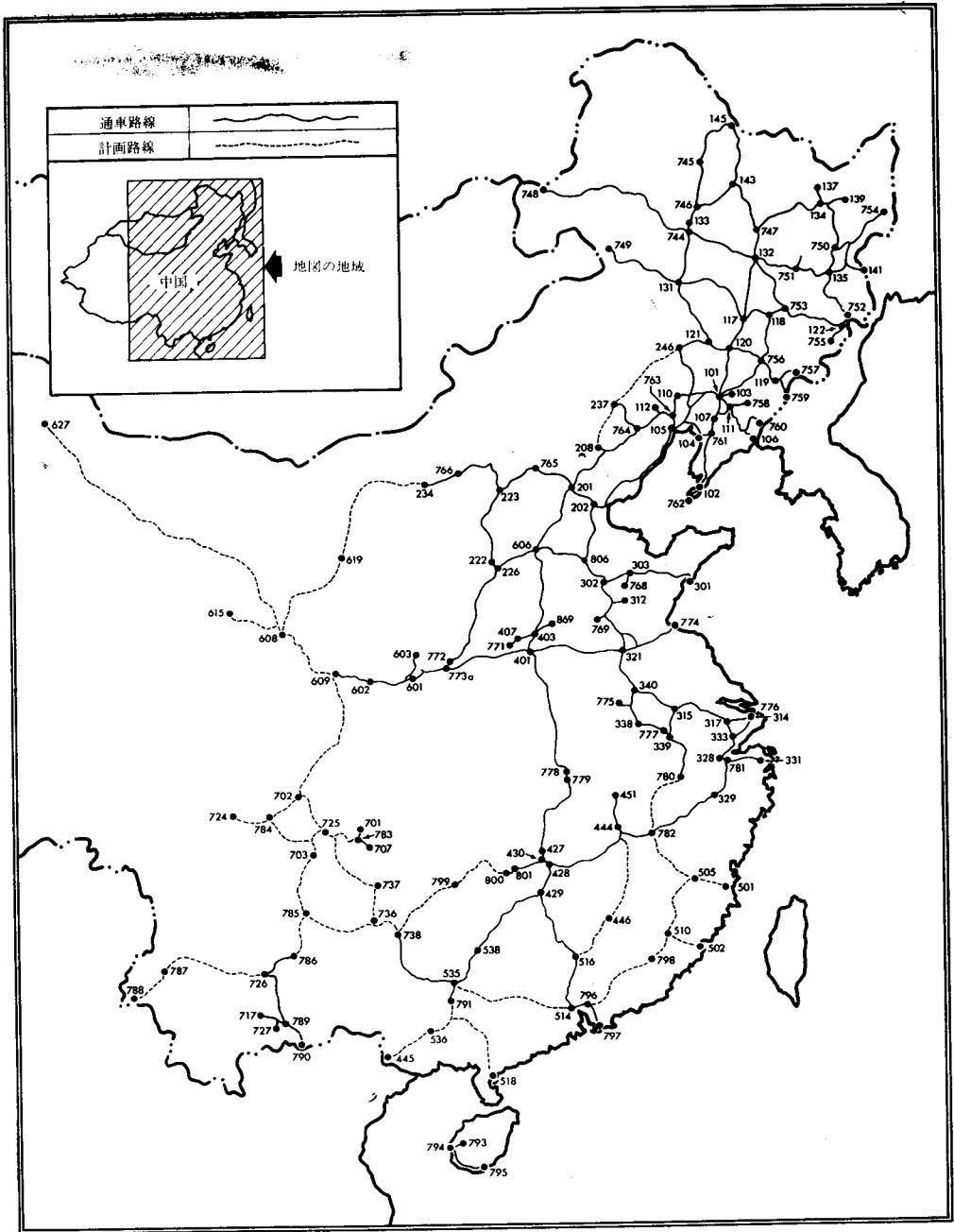
- 注 (1) 3.1表参照  
 (2) 前掲書明野p.457  
 (3) 現代中国経済, 草野文男pp.89~90  
 (4) Yuan-Li Wu, op, cit. p.112

### 3.3 道 路

1949年当時における中国の道路網の地域分布と通車距離を示す前に道路統計が一般の統計と比較して不明瞭でわかりにくいことをまず述べねばならない。中国の道路の通車距離を表わすのに「公路」という言葉が用いられる。この「公路」とは「中央または地方の政府機関の直接管理の下で建設、維持されるもので、その最低の条件は一日平均100両の自動車を通す能力を持つもの」<sup>(1)</sup>であって、これは1級から6級までに分類され1級公路は1日平均5,000両以上、6級公路は100から500両の自動車通過能力をもつものであって、6級以下で自動車を安全に通過させることの出来るものは「簡易公路」とよび、1956年以後多数建設されている<sup>(2)</sup>。ここで公路は「自動車台数通過能力」によって表わすことによってこれを分類する方法をとっているわけであるが、道路はその幅、平均許容スピード、最大勾配、舗装状況（完全コンクリート舗装かアスファルトもしくは単なるジャリ道で天候に左右されずに通行可能なものかどうか）、重量貨物の通過に耐えうるか、補修状況等<sup>(3)</sup>をすべて「公路」の車両通過台数能力によって包括したことになる。また公路はその管理が「国または地方の政府機関の直接の管理下にある」

中国の国内運輸に関する一考察

第3.1図 1949年以前における中国の鉄道網



注：数字は地名を表わす。地名についてはWu, pp.292~305参照

資料：Wu, op. cit. p.109

ものであるが、これは主とし幹線道路であって、政治、経済、国防、文化的理由から重要なものであってこれ以外にも地方道路や専用道路としての鉱業、農業、林業等に供されるものもある<sup>(4)</sup>。いま公路のうち1949年から50年における「国道」についての地域分布と密度を示すと次表のようになる。

第3.2表 国道の通車距離とその密度(1949~50)

地 方	通車距離km	%	密度(km/1,000km <sup>2</sup> )
東 北	9,142	15	11
華 北	9,255	15	6
華 東	7,526	12	15
華中及び華南	10,668	17	8
西 北	15,457	25	5
西 南	9,777	26	4
総 計	61,825	100	6

資料：Wu. op. cit. p.116 及び p.118より作成

第3.2表では公路における地域分布は鉄道ほど偏在的でないようであるが、別の資料では<sup>(5)</sup>「1952年に全国の3分の2の県に公路がなく、1955年には560あまりの県に公路なく（1957年に全国県数1,999であるから、約4分の1の県に公路がなかったことになる）、1958年には97%に公路を有することとなった。」とあるので、この表だけではその判断は出来ない。前述せごとく公路にも段階があるので、鉄道のように比較的簡単に、1949年当時における道路網を图示したものは入手出来なかった。

第3.2表における公路は国道(National Highways)であるが、別の資料では単にHighwaysとしてあるだけのものもあり、通車距離にもかなりの差がみられる。たとえば通過可能

な道路(Highways)は1949年に共産側の資料によると599,200kmという報告がなされているし、ある1950年7月の報告によれば国道、地方道の総通車距離は(未舗装のものを含む)127,000kmで、そのうち国道62,000km、地方道75,000kmとしている。また1959年における公式統計では80,768kmとなっており、別の香港から発表されたものでは75,000kmでこのうち通車可能な割合は55~59%であるとしている<sup>(6)</sup>。このように統計資料によってかなりのひらきがあるが、これら国府側から引継いだ道路は舗装のないものが殆んどで、地理的には揚子江の中流及び下流の東海岸地域に集中していたともいわれている<sup>(7)</sup>。新政権は特に西南地域における道路建設にその努力を傾むけるが、道路はもともと中国の輸送体系にあっても短距離のためのものであり、この西南地域に対する長距離自動車道路は鉄道建設によるまでの一時的なものである。<sup>(8)</sup>

注 (1) 前掲書、尾上 p.302

(2) 同上

(3) Wu., op. cit p.107

(4) Audrey Donnithorne, China Economic System p.260

(5) 前掲書、尾上 p.9

(6) Wu., op. cit p.107及びp.110

(7) 前掲書、報告書 p.218

(8) 前掲書、尾上 p.8

### 3.4 内陸水路

中国の内陸水路は1949年当時73,615kmであり、このうち汽船によって航行可能なものは24,182kmであった。<sup>(1)</sup>(Yuan-Li Wuの推計では55,602km)いまYuan-Li Wuによる通船距離55,602km



の内陸水路を地域別分布とその管理により分類したものが第3.3表である。

第3.3表 内陸水路の分布 (1949~1950)

地 方	中央政府 管理下にあるもの		地方の管 理下にあ るもの		総通船 距離		密 度 (km/ 1,000km <sup>2</sup> )
	(km)	%	(km)	%	(km)	%	
東 北	3,349	16	1,641	5	4,990	9	6(2)
華 北	…	0	2,933	8	2,933	5	2
華 東	2,106	10	6,892	20	8,998	16	18(4)
華 中	1,420	7	10,252	30	11,672	21	16(2)
華 南	12,403	58	2,435	7	14,838	27	26(22)
西 北	…		2,441	7	2,441	4	1
西 南	1,956	9	7,774	23	9,730	18	4(1)
総 計	21,234	100	34,368	100	55,602	100	6(2)

注：括弧は中央政府管理下にあるもの

資料：Wu., op. cit., p.116, 118, 251より作成

この表で明らかかなように中国では古くから「南船北馬」といわれているように南部地域に水路網は集中している。内陸水路も公路と同様揚子江、黒竜江、遼河、淮河、珠江、松花江などの重要内陸水路と中小河川があり、航行可能な船舶の大きさも汽船から小船に至るまで色々で<sup>(2)</sup>、同じ河川でも冬、春の低水位の時とその他の高水位の時で相違がみられる<sup>(3)</sup>。重要な内陸水路は中国を東西に結ぶ重要な運輸体系である。

注 (1) 偉大的十年による数字

(2) 前掲書 草野 p.90

(3) 前掲書、報告書 p.225及び 前掲書 尾上 p.7

## 4. 第2部 1950年以後における国内運輸事情

### 4.1 概 要

我々は第1部において、1949年当時の中国の運

輸事情を鉄道、道路、内陸水路についてみてきた。1949年10月に新政権樹立後、既に2で述べたような基本方針に従って運輸に対してものぞむこととなった。新生中国は社会主義経済国家として発展してゆくために、第1次5ヶ年計画において、交通運輸部門に対して経済、文教総予算のうち第2の優先順位を与え<sup>(1)</sup>、総予算の11.7%総額82.61億元を支出し、その69%にあたる56.71億元を鉄道建設にふりむけた<sup>(2)</sup>。新政権においても鉄道が重要な輸送手段として位置づけられたわけである。このように第2の優先順位を与えられた交通運輸部門に対する予算であったが、中国が今後重工業を最優先させる方針で社会主義経済を発展させていこうとする当初の予算額としては、あまり大きいものとはいえない。一般に鉱工業生産水準と貨物輸送量とは非常に密接な関連にあるが<sup>(3)</sup>、いま輸送、通信投資比率を国民所得に対する割合でみると、1952年のそれは1.2%、1957年においても2.7%にすぎず、2であげた基本方針を達成するためのものとしては、また第1部で考察したように運輸部門の社会資本ストックの十分でない状態では、これを単純に比較することは出来ないにしても、ソ連の第1次5ヶ年計画における16.8%、第2次5ヶ年計画における19.3%であるのとくらべてあまりにも小さなものであったと思われる。これが1958年以後に生ずる「輸送のボトルネック」の一要因となったことは確かである。<sup>(4)</sup>

さて1950年以後の近代的輸送部門の動向を知るために1949年より1963年まで(資料の都合で1963年までについてここでは考察する)の期間における貨物輸送量をトン及びトンキロでみることにする。(第4.1表参照)この指数のみを図示したも

松 本 勇

のが第4.1図及び2図である。ここでは各輸送手段ごとのさらに詳細なる検討は各々の輸送部門の全般的な傾向について考察するにとどめ、輸送手段ごとのさらに詳細なる検討は各々の輸送部門において後になされる。

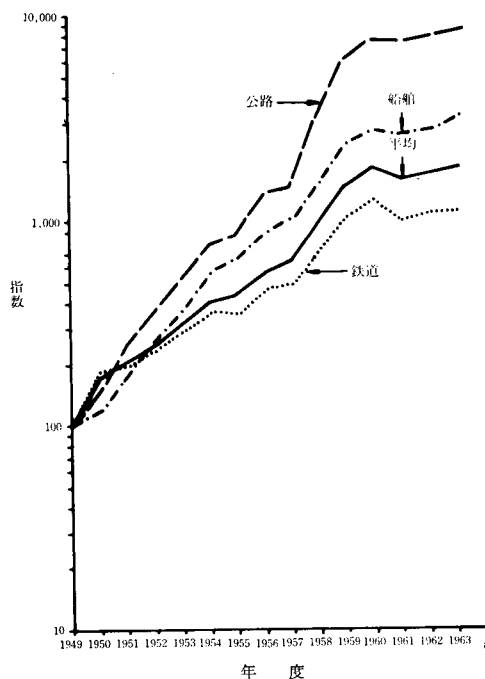
第4.1表 鉄道、水路、公路による輸送量 (1949~1963)

年度	鉄 道				水 路 (内陸及び沿岸)				公 路				総 計					
	トン (百万)	指数	トンキロ (10億)	指数	トン (百万)	指数	トンキロ (10億)	指数	トン (百万)	指数	トンキロ (10億)	指数	トン (百万)	指数	トンキロ (10億)	指数		
(経 済 復 興 期)	1949	55.89	100	18.41	100	5.43	100	4.31	100	5.79	100	0.25	100	67.13	100	22.98	100	
	1950	99.83	179	39.41	214	6.65	122	2.90	67	9.21	159	0.38	152	115.69	172	42.69	186	
	1951	110.83	198	51.56	280	10.11	186	7.21	167	14.21	245	0.57	228	135.06	201	59.34	258	
	1952	132.17	236	60.16	327	14.32	264	10.61	246	22.10	382	0.77	308	169.59	251	71.54	311	
(安 定 成 長 期)	1953	161.31	289	78.14	425	20.01	369	13.57	315	30.94	534	1.30	520	212.27	316	93.01	405	
	1954	192.88	345	93.24	507	28.75	529	18.64	432	43.03	743	1.94	776	264.67	394	113.83	495	
	1955	193.76	347	98.15	533	35.70	657	24.44	567	48.96	846	2.52	1,008	278.43	415	125.12	544	
	1956	246.05	440	120.35	654	46.96	865	28.21	655	79.13	1,367	3.49	1,396	372.15	554	152.06	662	
	1957	274.20	491	134.59	731	53.77	990	34.39	798	83.73	1,446	3.94	1,576	411.71	613	172.93	753	
(大 躍 進 期)	1958	381.09	682	185.52	1,008	76.36	1,406	43.91	1,019	176.30	3,045	6.96	2,784	633.76	944	236.40	1,029	
	1959	542.00	970	265.58	1,443	121.09	2,230	77.26	1,793	343.95	5,940	15.48	6,192	1,007.04	1,500	358.32	1,559	
	1960	666.60	1,193	326.63	1,775	150.91	2,779	96.28	2,234	421.14	7,274	18.95	7,580	1,238.65	1,845	441.86	1,923	
(調 整 期)	1961	540.00	966	264.60	1,438	142.00	2,615	90.60	2,102	418.00	7,219	18.81	7,524	1,100.00	1,639	374.01	1,628	
	1962	577.50	1,033	282.97	1,538	150.15	2,765	95.80	2,223	427.35	7,381	19.23	7,692	1,155.00	1,721	398.00	1,732	
	1963	611.13	1,093	299.45	1,627	158.89	2,926	101.37	2,352	452.24	7,811	20.35	8,140	1,222.26	1,821	421.17	1,833	
	分担 率 (%)																	
	1963	50		71		13		25		37		4						
	1949	83		80		8		19		9		1						

資料：Wu., op cit pp.181~2より作成

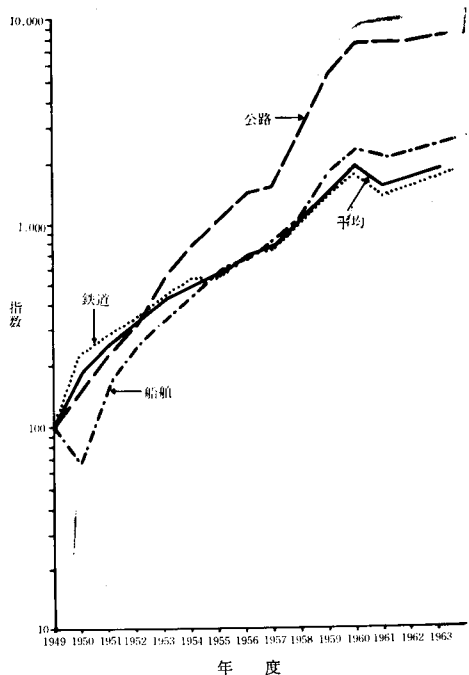
中国の国内運輸に関する一考察

第4.1図 鉄道、自動車、船舶による輸送量(トン)  
(1949年~1963年)



資料：Wu., op. cit. p.183

第4.2図 鉄道、自動車、船舶による輸送量(トンキロ)  
(1949年~1963年)



資料 4.1図と同じ

いま第4.1表に従ってトンキロにおけるそれぞれの近代的輸送手段による輸送分担率を1949年のそれと比較すると、鉄道が80%から71%と約9%の減少を示しているほかは、船舶の19%から25%へと13%の増加、公路によるものは1%から4%と実に4倍の増加がみられる。しかしながら1949年の輸送量がトンキロで220億9,800万トンキロから、1963年にはその約20倍にも及ぶ4,210億1,700万トンキロへと約18倍の増加となっている点を考慮するならば依然として中国における輸送手段のうち最も重要なものは、やはり鉄道であることがわかる。

次にこれをトン数によってみた場合の分担率は

1949年において鉄道が83%、船舶8%、公路9%であったのが、1963年には鉄道50%、船舶13%、公路37%となっており、近距離輸送における公路による輸送がめざましい発展をとげている。特に大躍進を契機に公路がその重要性を増してきている。各輸送手段をその分担率によりそれぞれ考察してきたのであるが資料の関係で水運については内陸、沿岸によるものを含めたものとなっている。さらに別の資料によりこれを内陸、沿岸に分類すると次のようになる。但し、1952年から1957年についてしかわからない。

第4.2表

年 度	内 陸 水 路		沿 岸 水 路	
	万トン	億トンキロ	万トン	億トンキロ
1952	934.1	36.3	388.4	31.9
1953	1,534.9	102.2	466.1	33.5
1954	2,412	129.5	722	56.9
1955	2,605	102	889	73
1956	3,542	129	1,085	86
1957	4,000	169.3	1,377	137.6

資料：前掲書 尾上 p.304より

この4.2表によって、内陸と沿岸の輸送量がトン数では、ほぼ4対1の割合であるが、トンキロでは3対2の割合を示しているようであるが、57年までであるのでこれだけで最近の動向を類推することは危険である。

各輸送機関の輸送網の伸び率について次に第4.3表についてみることにする。

第4.3表 通車通船距離 (単位：キロメートル)

	鉄道通車距離	指数	自動車通車距離	指数	内河航運距離	指数	うち汽船通船距離	指数
1949	21,989	100	80,768	100	73,615	100	24,182	100
1950	22,512	102	99,600	123	...	...	...	...
1951	23,352	106	114,428	133	...	...	...	...
1952	24,518	112	126,675	148	95,025	129	30,508	125
1953	25,072	114	137,103	170	...	...	...	...
1954	25,873	118	146,138	181	...	...	...	...
1955	27,171	124	167,282	207	99,938	136	31,685	131
			そのうち晴雨にかかわらず通車可能なもの					
			60,000					
1956	29,237	133	226,318	280	103,619	141	38,304	160
1957	29,862	136	254,624	315	144,101	196	39,194	162
1958	31,193	142	400,000	495	150,000	204	40,000	165
1959			480,000	594	160,000	217	40,000	165
1960	32,570	150	(500,000)	619	168,000	228	...	...
1961								
1962	(32,000)	...	...	...	...	...	...	...
1963	34,235	156	...	...	...	...	...	...
1965	(35,000)	160	...	...	...	...	...	...
1970	(40,000)	189	(650,000)	805	...	...	...	...
1971	(41,000)	190	...	...	...	...	...	...

資料 前掲書、尾上 p.302

“ , 報告書 p.238

Wu, op. cit. p.128, p.163により作成

資料不十分な為に先の1963年と比較出来ないで、1960年との比較でみると鉄道通車距離は1949年の21,989kmから、1960年には32,570kmと1.5倍の増加となる。自動車通車距離は1949年の80,768kmから500,000kmと約6.2倍と驚くべき伸び率であり、前述せることを裏付けることとなった。内河航運距離は1949年の73,615kmから1960年の168,000kmと約2.3倍の伸び率となる。勿論この輸送網の伸び率のみで中国の輸送手段の発展を判断することは出来ない。たとえば鉄道における単線、複線の相違、可動施設としての機関車が蒸気によるものか、ディーゼルかそれとも電化されているか、さらにその運営管理によってもその輸送効率は大きく左右されるであろうし、道路網の場合にも既に述べたようにその路幅、舗装状況その他色々な考慮が必要である。

最後に平均輸送距離によってその沿革をみたものが第4.4表である。平均輸送距離は各年度においてかならずしも一定していないが自動車が近距離輸送として体系づけられていることには大きな変化はみられない。

第4.4 平均輸送距離 (単位：km)

	鉄 道	自動車	内河汽船	沿海汽船
解放前最高輸送量の年次	295.6	56.2		
1949	329.2	43.2		
1950	394.8	41.3		(436)
1951	465.2	40.4		
1952	455.2	34.8	388.7	(741) 822.2
1953	484.4	42.0	665.8	(678) 718.9
1954	483.4	45.1	536.9	(648) 788.1
1955	506.6	51.5	391.6	(685) 821.1
1956	489.1	44.1	364.2	(601) 792.6
1957	490.8	47.1	423.3	(640) 999.3
1958	486.8	39.5		(575)
1958年までの平均	(490)	(45)		
1960	(485)	...	...	(638)
1965	(485)	...	...	
1970	(485)	(35)		(500)
1971	(485)	(35)		(500)

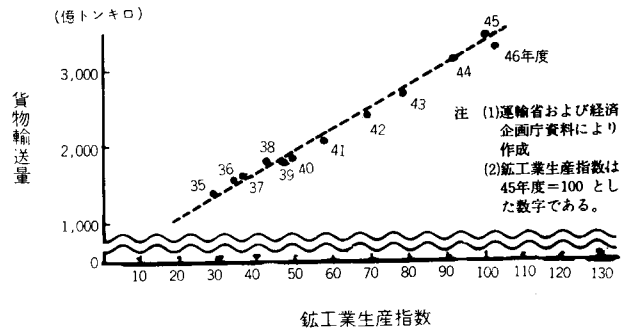
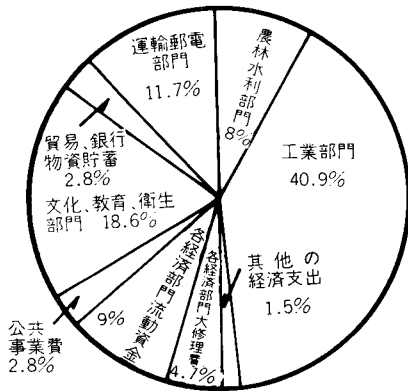
資料：前掲書、報告書238 (括弧内の数字)

前掲書 尾上 p.296

## 中国の国内運輸に関する一考察

注 (1) 経済、文教総支出に対する割合 注 (2) たとえば我国の鉱工業生産指数と貨物輸送量は次のようなものである。

鉱工業生産指数と貨物輸送量



中国計画経済の実態と分析 (上巻) 大塚恒雄 p.6

資料：運輸経済図説48年版 p.2

注 (3) 前掲書 明野 p.457

## 4.2 鉄道

### 4.2.1 第1次5ヶ年計画

3.2において1949年当時における鉄道の状況について考察したが、ここでは1950年以後における鉄道の建設状況、鉄道輸送体系及び可動施設についても少し詳しくふれておこうと思う。既に述べたように1950年から52年までの経済復興期において、いままで内戦によって破壊されていた鉄道の復旧に全力がそそがれ、おおよそ1952年までには既存の路線はほぼ開通をみたのであった。新線建設に着手したのは1950年後半からであり第1次5ヶ年計画では輸送部門に対する予算のうち69%にあたる56.71億元が鉄道にあてられ、この鉄道予算の配分は既存の鉄道の強化と改造に32.7%、機関車・車両の増加に21.5%、新線建造に41.7%、設計・施行部門に残りがあてられた。すなわち既存線に対して約3割、新線建設には4割があてら

れたのであり、この計画により新線4,000km、復旧6,000kmで総延長キロ数は1万kmにのぼるものであった<sup>(1)</sup>。第1次5ヶ年計画にあたっての基本方針は、前述せるように重工業中心政策がとられ、これを全地域に適切に配分すること及び原材料、燃料の供給源と消費市場を近接する産業立地政策にあり、それら資源が内陸地域に分散しており、3.2でふれたようにこれまでの鉄道網が主として東北、沿岸地域に集中していたこと等もあって新線建設は西北及び西南地域に集中した。なお第1次5ヶ年計画において着工、補修された主要鉄道については資料1を参照願いたい。

このうち京承豊沙、鷹厦、集二、宝成、黎湛鉄道が計画期間中に開通した。幹線鉄道で重要なものは蘭新、包蘭、宝鶏と武漢・長江大鉄橋(重慶、武漢、南京をつなぐ)工事があった<sup>(2)</sup>。第1次5ヶ年計画における鉄道建設状況は第4.5表に示めされている。

第4.5表 鉄道建設状況

(単位：km)

	幹 線 お よ び 支 線					引 込 線 (専用線)
	合 計	新 設 線	復 旧 線	複 線 化 線	復 旧 複 線	
総 計	12,090	7,513	1,749	1,833	995	4,451
回 復 期 合 計	3,062	1,320	1,170	—	572	593
1 9 5 0	808	97	427	—	284	172
1 9 5 1	1,021	743	138	—	140	185
1 9 5 2	1,233	480	605	—	148	236
第1次5カ年 計 画 合 計	6,652	4,861	474	894	423	2,670
1 9 5 3	706	587	—	14	105	494
1 9 5 4	1,132	831	—	49	252	283
1 9 5 5	1,406	1,222	39	87	58	458
1 9 5 6	2,242	1,747	285	206	4	866
1 9 5 7	1,166	474	150	538	4	569
1 9 5 8	2,376	1,332	105	939	—	1,188

(出所)『偉大的十年』。

資料：前掲書，尾上 p.300

注 (1) 前掲書，草野 p.90

(2) 武漢長江大橋

1955年9月着工，1957年9月完成。全長1,670m

1968年長江鉄道大橋（南京）完成全長6,700mとなる。

#### 4.2.2 輸送のボトルネックについて

(大躍進と調整期)

1958—60 1961—1965

第1次5ケ年計画(1953—1957)は主として西北及び西南部における新線建設に重点をおいてなされたが，この計画期間中に増加せる輸送量についてはその大部分は既存の鉄道にゆだねられることになっていた。しかしながら1956年後半より各線で積み残しを生ずるようになり，1958年末にはこの輸送のボトルネックが一段と深刻になった。1957年2月には既に鉄道建設の重点を既存線路におく計画が決定されていたようであるが，実際にはそれより少し遅れて既存線路の複線化に踏切

たようである。すなわち京漢，津浦，隴海の3大複線工事が開始されたわけである<sup>(2)</sup>。(第1次5ケ年計画にもとづくものは瀋陽—大連，瀋陽—山海関—北京，北京—鄭州，石家荘—陽泉，鄭州—洛陽，鄭州—漢口がある。)

既に3.2でふれたように新政権が重工業重点政策により社会主義経済の急速なる発展をめざしたのであったし，産業立地が主として沿岸地域に集中し，輸送網も当然これら地域においてその密度が高いものであったから，重工業の地域分散と内陸地域の開発の為，輸送力の充実の重点もこれら既存の地域から主として西南，西北部におくこととなった。重工業が発展すると共に重量物資の輸送需要が増大する。鉄鋼業やエネルギー産業の発

中国の国内運輸に関する一考察

展の為には石炭、石油、鉱石、金属等の輸送需要が急増することになるが<sup>(3)</sup>、先に指摘したように輸送、通信粗投資比率がこれら重工業に取組もうとする時期としては比較的小さなものであった。(第1次ケ5ケ年計画中のものについては第4.6表参照)

第4.6表 中国の国民所得に対する輸送、通信粗投資の比率

	生産国民所得 (公表) (A)	輸送、通信投資額		比率 %	
		総額(B)	内鉄道 (C)	$\frac{B}{A}$	$\frac{C}{A}$
1952	億元 611.3	7.6	5.1	1.2	0.8
53	700.4	10.7	6.5	1.5	0.9
54	738.8	15.0	9.5	2.0	1.3
55	788.0	17.6	12.2	2.3	1.6
56	887.5	26.1	17.6	3.0	2.0
57	935.3	20.7	13.4	2.2	1.4
58	1,253.1	34.0	20.3	2.7	1.6

資料：(中国国家统计局偉大的十年)  
前掲書、明野 p.460

第4.8 表鉄道機関車、貨車の利用状況

	単 位	1 9 4 9	1 9 5 2	1 9 5 7	1 9 5 8
貨物輸送機関車1日当り走行距離	km	308.7	396.8	366.0	391.0
“ 平均牽引総重量	トン	1,011.2	1,245.3	1,520.2	1,704.0
“ 平均1日当り輸送量	万/トンキロ	29.5	43.4	47.7	60.0
機関車万トンキロ石炭消費量	Kg	252.0	195.0	146.0	148.0
貨車回転時間*	日	4.39	2.90	2.84	2.75
貨車全回転距離	km	668.7	676.1	709.2	703.6
貨車1日当り走行距離	km	154.9	233.1	249.9	255.6
貨車の積卸作業のための停留時間	時間	—	11.4	10.7	10.4
貨物列車運行速度	キロ/1時間	19.9	25.5	25.2	25.7
貨車平均積載量	トン	26.6	28.9	34.7	37.6
貨車平均1日当り輸送量	トンキロ	2,509.0	4,557.6	5,999.0	6,596.0

(注) \* 貨車回転時間とは、貨車の効率を総合的に示す指標で、以下のような方式で算出されるという(『統計工作通説』、1956年3期、26ページ)。すなわち、  

$$\text{貨車回転時間} = \frac{1}{4} \left( \frac{\text{貨車平均全回転距離}}{\text{貨物列車平均走行速度}} + \frac{\text{貨車平均全回転距離}}{\text{貨車平均中転距離}} \right) \times \text{貨車中転平均停留時間} + \text{管内積卸率} \times \text{1回の貨物作業平均中転距離}$$
(出所)『偉大的十年』。

資料：前掲書、尾上 p.295

しかし第1次5ケ年計画における鉱工業生産水準に対する貨物輸送量の弾性値は1.03であり、輸送のボトルネックは生じていないようにみえるが、これは主として輸送機関の効率的利用によるものであり、この状況を示めすものに第4.8表がある。これで見ると貨物輸送機関車平均一日当り輸送量は1949年に29万5,000トンキロであったのが、1958年にはその約2倍の60万トンキロを輸送している。1949年における貨車平均一日当り輸送量も2,509トンキロから58年には約2.6倍の6,596トンキロとなっている。

このような輸送機関の効率化達成<sup>(4)</sup>には、「快装、快卸、快運」、「連合輸送」、「成組輸送」、「一条竜運輸大協作<sup>(5)</sup>」、過剩積載、過剩牽引、強力な機関車の採用、荷役機器の改善と入海戦術、管理・運営の合理化等によったものである。しかしながら大躍進(1958-60)により一層輸送需要が増大するにつれて、既存線の複線化等も急ピッチで進められたが必要に追いつくこと

は出来ず、ますます深刻な輸送のボトルネックとして表われてくることになる。そして結局のところ1961年以後の(1961~1965, 調整期)の運輸政策は、これら酷使された輸送機関の補修にその多くを費やさねばならないことになる。

(鉄道に対する輸送需要の急増に刺激されて生まれたものに「土法鉄道」の建設がある<sup>(6)</sup>。これは鋼材レール(土法炉でつくられる<sup>(7)</sup>)を使用した地方の軽便鉄道が主として近距離輸送に供するものであった。1959年をピークとしてその後廃棄されたものも多く、その後の動向は明白でない。)

いま輸送力のボトルネックの原因を探るに前述せる運輸・通信部門に対する投資が鉱工業生産の比率と一致しなかったことや産業立地政策による地方分散化と輸送対策等が考えられるがやはり主要因は1958年から1960年にかけての「大躍進」による諸産業の極度の緊張と輸送需要の急増によるところ大であろう。この輸送需要の急増も「大躍進の挫折」によっておさまり、1961年からの調整期の後、ボトルネックもある程度その解決をみるに到るのである。この「大躍進」・「総路線」政策は経済的合理性から離れ政治的なりードのもとに進められたものであり、この意味でも「鉄道部」等の管理部門においてもかなりの混乱が生じていたようである<sup>(8)</sup>。「大躍進」の後退とソ連援助の打切り、農業の不振等により1962年9月8期10中全会において「調整政策」を決定、輸送需要の減少とあわせて運輸部門についても新建設は中止され、63年、64年にかけては在来線の補修に努力が傾むけられ、再び新線建設に取り組むのは第3次5ヶ年計画に入ってからである。しかし文化大革命により運輸部門に混乱が生じ<sup>(9)</sup>、最近建設の活動は1950年代にスタートしたものの工事の継続が

その大部分である。<sup>(10)</sup>

- 注 (1) 前掲書、尾上 pp.308~313及び明野 pp.461~464
- (2) “ 尾上 p.22
- (3) 第4.7表参照
- (4) 「連合輸送」とは、わが国の協同一貫輸送に似た考え方をもち、各輸送手段を各行政レベルごとの統一的管理のもとにおき、有機的に効率的に利用せんとするもの。  
「成組輸送」とは、海上輸送における効率を追求するもので、一種の海上コンテナ方式である。一定の個数の荷物を特製の容器に入れ、一括して船積し、そのまま輸送し、一括して積卸ししようとするものである。  
「快装、快卸、快運」とは、はやく積み、はやく卸し、はやく運ぶことを意味する。「最近の中国交通事情」永田元也「運輸と経済」第31巻 p.10
- (5) 「一条竜運輸大協作」とはある貨物の発送にあたり、前もって到着地までの輸送手段を確保しようとするもの。
- (6) 「土法鉄道」については資料3及び前掲書尾上 p.310
- (7) 「工法炉」については前掲書、尾上 p.310
- (8) 前掲書、草野 pp.159~160
- (9) 文化大革命の時における運輸部門の混乱については、中国総覧1971年版 pp.384~387「文化大革命と鉄道運輸」及び中国政治経済総覧43年版 pp.361~363
- (10) 前掲書、報告書 p.208

#### 4.2.3 鉄道網の体系

1949年における鉄道通車距離と密度の地域分布は第3.1表において考察したが、1963年におけるそれを第4.8表によって考察してみよう。1963年までに鉄道通車距離の増加距離は14,022 kmであり、総鉄道通車距離は34,235 kmとなり、その鉄道延長密度は4 kmとなった。(中国の鉄道は標準軌



中国の国内運輸に関する一考察

第4.7表 中国の鉄鋼及び石炭生産の推移  
(単位千トン)

年度	粗鋼	石炭	鉄道による石炭輸送量	鉄道総運輸量の中に占める割合(%)	
				キロ	トンキロ
1949	158	32,430			
1950	606	42,920			
1951	896	53,090	34,400	31.0	
1952	1,349	66,490	42,300	32.0	
1953	1,774	69,680	55,000	34.1	
1954	2,225	83,660	—	—	
1955	2,853	98,300	110,000	56.7	37.8
1956	4,465	110,360	80,700	32.7	24.8
1957	5,350	130,732	—	—	
1958	8,000	230,000	—	—	
1959	10,000	300,000	205,960	38.2	
1960	13,000	280,000			
1961	8,000	170,000			
1962	8,000	180,000			
1963	9,000	190,000			
1964	10,000	200,000			
1965	11,000	220,000			
1966	13,000	240,000			
1967	10,000	190,000			
1968	12,000	200,000			
1969	15,000	250,000			
1970	18,000	300,000			

資料：前掲書 報告 pp.118~9

” 尾上 p.303

間(1.435m)の広軌レールである。雲南省内のみ1.0m及びそれ以下の狭軌であるが、これはフランスの雲南省進出の時のものである<sup>(1)</sup>。また集二線(集寧~二連, 337km)は1.524mのソ連広軌であるが1965年には標準軌間とした模様である。<sup>(2)</sup>この増加距離のうち西北、西南地域がその5割を占め、これに密度の小さかった華南、華北を加えると86%になる。このことは新政権が鉄道網の拡充をはかる際に新産業立地政策によって東北部への集中を極力分散させようとしていることが、輸送網の地域による増加傾向によってうかがえるわけである。

これを第3.1図と第4.3図及び第4.4図によって鉄道網の拡充状況を比較すればより明白であろう。1963年現在における主要新設路線は次の9つであった。<sup>(3)</sup>

1. 集二線(集寧—二連)
2. 包蘭線(包頭—蘭州)
3. 蘭新線(蘭州—烏魯木齊)
4. 蘭西線(蘭州—西寧)
5. 宝鷄線(宝鷄—成都)
6. 鷹廈線(鷹潭—廈門)
7. 川黔線(重慶—貴陽)
8. 黎湛線(黎塘—湛江)
9. 滇黔線(貴陽—昆明)

(この他に(漢丹線)一(武漢—漢水—襄陽—均県(丹江口)420km(1966年1月1日開通)がある)

次にこれら9つの新設路線を第4.4図をみながら順に考察していくことにする。1の集二線は北京—集寧—二連を経てモンゴル人民共和国に入り、ウランバートルを経てシベリヤ鉄道に接続するものである。(ソ連広軌であったことは既にふれた)2の包蘭線は中国大陸を南下して蘭州で蘭新線と接続されるものである。3の蘭新線は5の宝鷄線の天水より西北へ烏魯木齊まで達するもので上海より天水に到る既設のものを含めて、上海—烏魯木齊間4,099kmを現在直通急行列車で101時間で結ぶ大中国大陸横断鉄道となる。この横断鉄道はもともと中国とソ連のアクドガイで接続する構想のもとに建設されたものであるが、中ソ関係の悪化から烏魯木齊で打切られている。次に先の包蘭線、5の宝鷄線、7の川黔線、8の黎湛線及び9の滇黔線によって従来の京広線(北京—広州)による中国大陸縦断鉄道について、もう一つの縦断鉄道幹線が誕生したことになる。特に滇黔線

第4.8表 通車距離と密度及び増加距離 (1963)

地 方	鉄道通車距離 (km)	%	密 度 Km/1,000Km <sup>2</sup>	増加距離(km)	地 方	鉄道通車距離	%	密 度 Km/1,000Km <sup>2</sup>	増加距離 (km)
東 北	(9,977)	29	(13)	(214)	華 南	(3,009)	9	( 5)	(2,031)
遼 寧	3,096		21	724	福 健	908		7	908
吉 林	2,742		15	} 934	広 東	752		3	183
黒 竜 江	4,132		9		広 西	1,349		6	940
華 北	(6,699)	20	( 4)	(3,636)	西 北	(4,420)	13	1.5	(3,979)
河 北	2,583		12	792	陝 西	868		4	427
山 西	1,352		9	622	甘 肅 及 び	2,153	}	6	2,623
内モンゴル	2,764		2	2,222	寧 夏	470			
華 東	(3,529)	10	( 7)	(675)	青 海	222		0.3	222
山 東	1,146		12	196	新 疆	707		0.4	707
江 蘇	1,248		7	417	西 南	(2,493)	7	( 1)	(2,493)
浙 江	703		3	260	四 川	1,225		2	1,255
安 徽	432		7	198	雲 南	975		2	975
華 中	(4,108)	12	( 6)	(994)	貴 州	293		2	293
河 南	1,400		8	195	チベット	—	—	—	—
江 西	805		5	90					
湖 南	1,227		6	362					
湖 北	676		4	347					
総 計					34,235 100 4 14,022				

資料：Wu, op. cit .p.137より作成

はベトナムに通ずる軍事戦略的な鉄道である。

以上の考察によって明らかなように新政権後の鉄道建設のうち最も規模の大きなものは中国大陸横断鉄道であり、いま一つは中央部を縦断する中国縦断鉄道である。これは新政権の産業立地政策による重工業分散政策を意図すると共に、これと同様あるいはより一層重要な面としての軍事、戦略的な目的があった。これら新設された鉄道と既設のものとをあわせたものが第4.9表である。この既設線には沿岸部を沿て廈門を終着とする大陸縦断鉄道がある。

第4.9表 主要鉄道線

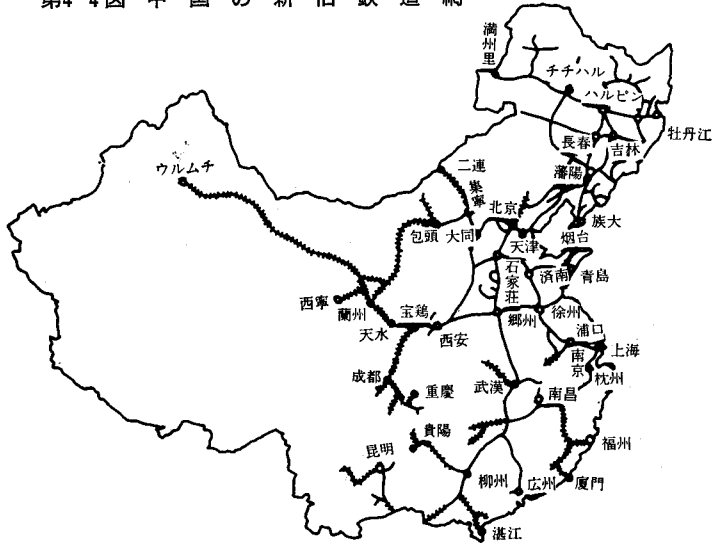
線名	起 点	終 点	経 由 地
京広線	北京	広州	鄭州, 武漢 徐州, 鄭島, 西安 徐州  南寧 (ベトナムへ) (シベリア鉄道へ) (ウラジオストックへ)  (ウランバートルを経て, シベリア鉄道へ)  玉門 西寧
隴海線	連雲港	蘭州	
津浦線	天津	浦口	
成渝線	重慶	成都	
同浦線	大同	風陵渡	
京包線	北京	包頭	
浙 線	杭州	株州	
湘桂線	衡陽	陸南関	
浜州線	ハルビン	滿州里	
浜綏線	ハルビン	綏芬河	
長図線	長春	図們	
平斉線	チチハル	四平	
長大線	長春	旅大	
集二線	集寧	二連	
宝成線	宝雞	成都	
鷹廈線	鷹潭	廈門	
包蘭線	包頭	蘭州	
蘭新線	蘭州	ウルムチ	
蘭青線	蘭州	海晏	

資料：前掲書要覧 p.216

- 注 (1) 中国大陸省別地図 p.174
- (2) 前掲書, 総覧 p.365
- (3) " , 地図 p.74



第4.4図 中国の新旧鉄道網



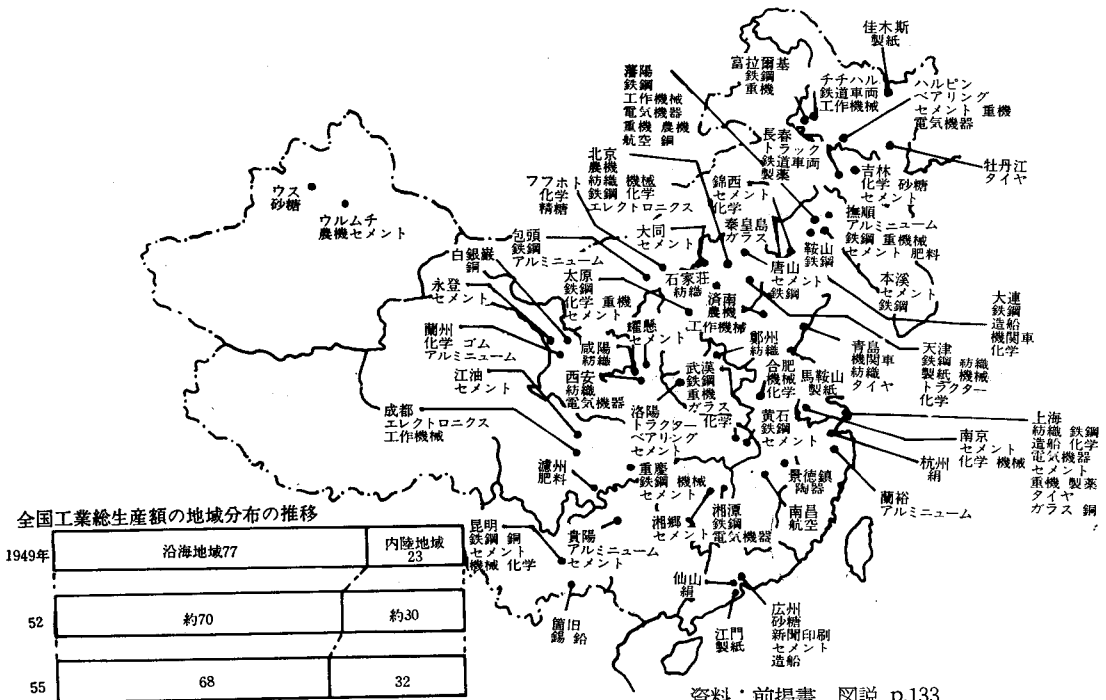
(注) —— 解放以前建設

- - - - - 解放以後建設

(出所) 解放以後のものは、地図出版社、1965年9月第1版発行の「中華人民共和国地図」による。

資料：前掲書 尾上 p.23

第4.5図 主要産業立地地図



資料：前掲書 図説 p.133

4.2.5 可動施設に対する若干の考察

3.1において1949年末の車両台数を示めしたが、ここでは可動施設としての機関車及び貨車のその後の変化をまずみることしよう。

第4.10表 機関車及び貨車台数

年度	機関車(台数)	貨車(台数)	機関車一台あたり平均牽引数
1949	2,333 (171)	39,989 (20,092)	17.1
1950	2,900	41,489	14.3
1951	3,204	48,671	15.2
1952	3,224 (380)	54,463 (36,164)	16.9
1953	3,234	58,963	18.2
1954	3,286	64,408	19.6
1955	3,384	73,666	21.8
1956	3,569	82,166	23.0
1957	3,736 (773)	89,466 (61,466)	23.9
1958	4,138 (861)	100,466 (77,057)	24.3
1959	5,618 (1,261)	127,966 (90,000)	22.8
1960	6,468 (6,000)	159,966 (135,000)	24.7
1965	(5,500)	(150,000)	27.5
1971	(6,000)	(185,000)	30.8

資料：Wu., op. cit. pp.279~80  
 括弧のうち1959年までは尾上 p.303  
 それ以外は報告書 p.239より作成

機関車及び貨車台数は機関車台数が1971年で6,000台、貨車台数は185,000台と推定される。いまこれを機関車1台あたりの牽引数でみると1971年には30台の貨車を平均して連結していることになる。これは単純な平均であるが1949年からの傾向としては着実に機関車の牽引力が増加しているとみることが出来る。

中国の機関車は蒸気機関車が殆んどで、1963年頃から大連機関車工場で主としてディーゼル機関車の試作がはじまり、1964年5月から京包・京承線でその試運転が重ねられているとの情報からみて<sup>(1)</sup>、1958年には蒸気機関車から電気機関車の導入を計っていたのが全体の趨勢としては蒸気からディーゼルに移行しているようである。機関車になにを動力とするかについては燃料の国内供給事情（電力、石炭、石油）、資本コスト、輸送密度（牽引力、スピード、耐用年数）などの要因を考慮して決定されなければならない<sup>(2)</sup>、これに経済外的要因としての軍事・戦略的目的も考慮してその選択がおこなわれるであろう。

貨車は無蓋車とホッパー型貨車が大部分であるが、油槽車両、有蓋貨車、冷凍貨車、家畜運搬車、平台型貨車等も用いられているようである。<sup>(3)</sup>

注 (1) 中国政治経済総覧43年版 p.364  
 (2) 前掲書、明野 pp.470~472  
 (3) “ 報告書 pp.210~211

5. 結語

1949年10月中華人民共和国樹立当時の運輸は長い半植民地的政策とそれに続く内戦による破壊によって中国の運輸体系というものが存在しないような状態であった。これを鉄道にみると東北部とその沿岸地方に集中したきわめて偏在的で弱体なものであり、近代的輸送手段の体系として中国が国家的見地からその運輸体系に対して取組んだのは新政権によってはじめてなされたといっても過言ではなかろう。新政権樹立後ただちに既存輸送網の復旧に着手すると共に、新しく社会主義経済

の国家として第1次5ヶ年計画において近代的輸送手段による輸送体系を決定すべき基本方針を打出した。この基本方針にしたがって輸送体系の拡充に取り組んできたわけであるが、第1次5ヶ年計画末に起った輸送のボトルネックの問題と大躍進の挫折は輸送部門に対しても大きく後退を余儀なくさせた<sup>(1)</sup>。しかしいちやくこれに対処する調整策として既存の輸送網の充実と補修によってその回復を計った。だが文化大革命によって再び政治が経済に優先し新輸送網の拡充はストップせざるを得ないこととなった。現在これらの紆余曲折をへて、輸送力需要の増大に対し、その基本方針を一貫して遂行していくと共にこれら需要の増大と共に今後ますます輸送体系は拡充されてゆくものと思われる。なお資料等の理由から本稿では取上げることの出来なかった輸送貨物種類とその地域間の物流の動向、輸送コストに関する思考、経営・管理面における考察は今後に残された課題である。

注 (1) 1960年以後鉄道建設に対する情報は、殆んどストップしている。

#### (付記) 「長崎—上海・中国大陸經由ソ連・ヨーロッパ」ランドブリッジ構想について

現在既にシベリヤランドブリッジによる日本／欧州間コンテナ一貫輸送が実現し、輸送日数の短縮と輸送コストの引下げという点から注目されており<sup>(2)</sup>、さらに以前より大平洋よりアメリカ大陸横断、ヨーロッパにむけてのランドブリッジ構想についての研究もかなり進められているが、本稿執筆の過程において中国の鉄道網とソ連の鉄道網を利用してヨーロッパ大陸に向う、ランドブリッジ構想も考えられるのではないかと思ひここに付

記として記すこととした。中ソ関係の悪化からその実現には時間がなお相当要するであろうが、国際政治情勢は時々刻々と激動している今日、この構想が当事国にとって共に利するものであるならば将来においてはその実現の可能性も十分存在するであろうと思われる。

中国の鉄道輸送力が現在外国の貨物を輸送する余力を持っているかどうかは今後の研究にまたねばならないところであるが、中国が近代的輸送手段としての鉄道網の拡充に努力しており、たとえばその輸送用役を外国に提供することによって現在かりにその輸送網に対する供給が需要をうまわる場合でも、その先行投資はより効率的なものとなり、秀れた近代的輸送手段を保持することを容易にすると共に、いわゆる運賃収入による貿易外収支の増加となり、海運における海上運賃のそれよりも独占的な輸送用役の提供としてそのメリットは十分に考慮されるべきものであろう。

このような観点に立ってそのランドブリッジ構想を考えると、4.3.3での鉄道網の体系から次の3ルートが考えられる。1つはウランバートルを経由するもの、次に未接続ではあるが、ウルムチからアクトガイでソ連に入るもの、今一つは既設の浜州線（ハルピンより満州里）を経てシベリヤ鉄道に接続するものである。長崎—上海間は直線距離でわずかに855km、大連まででも1,073kmにすぎない。もしこのような構想がその関係国において相互に利するものであるならば長崎は日本における最西端の位置としての終着駅ではなく、中国、ソ連、ヨーロッパと日本を結ぶ一大ターミナルとしての国際港湾都市として脚光をあびることとなるかも知れない。国際情勢の変動にすぐ対処出来るためにも、これら3ルートとしての中国大

中国の国内運輸に関する一考察

陸横断鉄道によるもの、縦断鉄道によりウランバートルを経由するもの、大連港から満州里をへてシベリヤ鉄道によるもののそれぞれについて、情報を収集すると共に研究を進める必要があると考

注 (1) 参考までに「横浜/ロッテルダム輸送距離」をシベリヤ大陸経由、海上によるもの、北米大陸経由でそれぞれ次のようになる。

横浜/ロッテルダム輸送距離比較

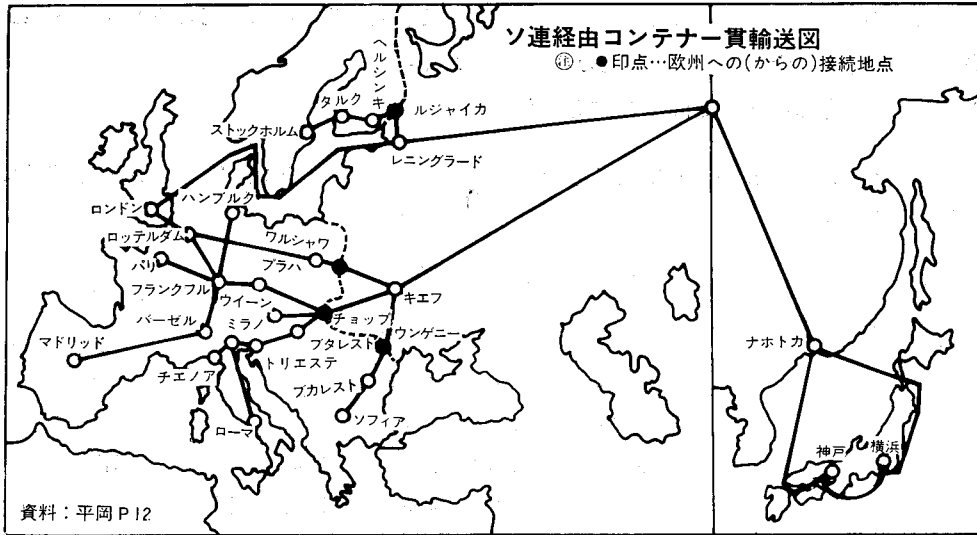
輸 送 ル ー ト	距離 (K/M)	摘	要
1. シベリヤ大陸経由	13,370	横浜/ナホトカ	1,670km
	(注) レニングラード経由	ナホトカ/ブレスト	10,000km
		ブレスト/ロッテルダム	1,700km
	13,870	(注) レニングラード経由の場合	
		ナホトカ/レニングラード	10,100km
		レニングラード/ロッテルダム	2,100km
2. 海 上			
パナマ運河経由	23,200	欧州コンテナ船はパナマ運河経由	
喜望峰経由	27,000		
スエズ運河経由	20,750		
ニューヨーク経由	24,120	USラインの Tricontinental Service はニューヨーク積替	
		横浜/ニューヨーク	17,980km
		ニューヨーク/ロッテルダム	6,140km
3. 北米大陸経由	20,240	横浜/ロスアンゼルス	9,050km
		ロスアンゼルス/ニューヨーク	5,050km
		ニューヨーク/ロッテルダム	6,140km

いま「ロッテルダム (オランダ向け)」に日本から TV セット (48m<sup>3</sup> (20フィート型コンテナ 2 個)) を輸出した場合の運賃は、

シベリヤ経由 (ロッテルダム駅止めの場合) 2,600米ドル (15.16米ドル/m<sup>3</sup>)

海上経由 (ロッテルダム港渡しの場合) 3,245米ドル (67.60米ドル/m<sup>3</sup>)

となり距離においても、運賃においても相当のメリットがある。



資料：「シベリヤランドブリッジによる日本／欧州間コンテナ貫輸送について」  
 平岡寿夫，「海運」No.541 p.p.10～17

—1973. 5. 10脱稿—

資料1 第1次5カ年中，新設，補修された主要鉄道の統計略表

路 線	着工或は建設完成年	里 程	区 間
集二鉄道	1952年着工，54年末完成。	338.7キロ	集寧—中ソ国境の二連
蘭新鉄道	50年着工，57年末約1,100キロ敷設。	2,666キロ	蘭州—ウルムチ（別名を迪化と いう）—中ソ境国のアラ山のアル マアタ（モスクワに至る重要 国際線予定）
宝成鉄道	52年着工，56年完成，57年一部改修。	668.2キロ	宝鶏—成都
包蘭鉄道	55年着工，58年完成予定，蘭州白銀は既に開通。	1,000キロ	包頭—蘭州
鷹廈鉄道	55年着工，57年開通。	733キロ	鷹潭—廈門
滇越鉄道	57年復興開通。	177キロ (全長465余キロ)	色碧寨—河口
内昆鉄道	56年着工，59年完成予定，57年一部開通。	789キロ	四川省内江—昆明
黔桂鉄道	56年に都勻—貴陽間の200余キロ敷設。	459キロ	金城江—貴陽
南福鉄道	55年着工。	173キロ	南平—福州
哈北鉄道	56年復興に着工。		ハルピン—北安
綏佳鉄道	56年復興に着工。		綏化—チャムス
瀋吉鉄道	56年復興に着工。		瀋陽—吉林
同蒲鉄道	56年復興に着工。		宝鶴—蘭州
寧滬鉄道	56年復興に着工。		太原—風陵渡
藍煙鉄道	53年着工，55年完成。	183キロ	藍村—煙台
川黔鉄道	54年着工，57年猫兒沱—赴水域まで完成。	531キロ	猫兒沱—貴陽
京承鉄道	56年着工，57年完成予定。	166キロ	北京—上板城
海南鉄道	57年一部復興。	200キロ	石碛嶺—榆林
湘黔鉄道	54年着工。	1,100キロ	株州—貴陽
詹東鉄道	57年着工。	364キロ	詹店—觀東
蕪貴鉄道	56年着工。	480キロ	蕪湖—貴溪



中国の国内運輸に関する一考察

成 汶 鉄 道	57年完成。	140キロ	成都—汶川
伊 圖 里 河 鉄 道	56年着工，延長。	100キロ	伊里河より東進して鄂倫春旗に向い齊嫩鐵路に接す。
包 白 鉄 道	56年軌道を連接。	150キロ	包頭—白雲鄂博
蘭 銅 鉄 道	56年完成。	80キロ	蘭州—銅館専用線
蘭 青 鉄 道	56年—57年まで測量，58年着工。	1,300余キロ	蘭州—芒涯までの予定線，蘭州—西寧間着工
噶 拉 鉄 道	57年測量開始（即ち青蔵鉄道）。	1,330キロ	噶爾穆—拉薩
閩 滇 鉄 道	57年着工準備，58年着工。	2,900余キロ	福建—雲南
西 漢 鉄 道	57年着工準備。	800キロ	西安—漢口
晋 甘 鉄 道	57年測量準備。	900キロ	太原—中衛
西 武 鉄 道	57年測量開始。	900キロ	西安—武威
青 新 鉄 道	57年新婁羌までの測量開始。	800キロ	青馬愷—新婁羌
隴 海 鉄 道	57年復興着工。		鄭州—洛陽
成 昆 鉄 道	57年測量開始。	1,050キロ	成都—昆明
武 大 鉄 道	56年着工，57年完成。	81キロ	武昌—大冶
蘭 阿 鉄 道	55年着工，56年完成。	20キロ	蘭州—阿干嶺
南 瑄 鉄 道	55年着工，58年完成予定。	198キロ	南平—瑄頭
蕭 穿 鉄 道	53年着工，58年完成予定。	200キロ	蕭山—穿山
黎 湛 鉄 道	54年着工，55年完成。	314キロ	黎塘—湛江
豊 沙 鉄 道	52年着工，55年完成。	105キロ	豊台—沙城
閩 森 林 鉄 道	57年着工，57年末完成。	2.8キロ	福州の安濟—大洲島専用線至る
長白山森林鉄道	57年に完成予定。	200キロ	撫松県境各地区に連絡予定線

- 資料 ① 1954年9月5日，12月12日，31日「天津大公報」。
- ② 1955年2月6日，1956年7月5日，7日，14日，20日，9月7日，12月5日，12日，15日，16日，1957年3月2日，4月3日，9月24日，12月16日，29日「人民日報」。
- ③ 1958年7月4日「工人日報」。
- ④ 1956年12月6日「人民鉄道」。
- ⑤ 1956年7月27日，1957年2月4日，16日「四川日報」（香港より入手）。
- ⑥ 1957年7月14日「長江日報」（香港より入手）
- ⑦ その他，香港より入手した各新聞「福建日報」「新黔日報」「甘肅日報」「青海日増」等あり。

出所：中国計画経済の実態と分析（上巻）大塚恒雄 pp.197～199

資料2 各地区軽便小鉄道（土法，小洋）及び石炭専用鉄道路線の修理，建設概況

地 区	軽便鐵路並びに土法鐵路の建設状況
山 東	1960年1～5月までに地方鐵路366キロ建設，さき在全省の軽便鉄道420キロ建設さる。
山 西	山西省の主要炭鉱では60年現在，専用鉄道の敷設に力を入れている。既に大同，汾西，晋城，軒崗，霍県などの主要鉱区の12の専用線が着工されている。このうち慈林山，柳湾，大閩溝，水峪の4線は既にレールの敷設を終え，現在信号などの設備をしている。古書院，北岸，聖仏，雁岩の4線も90%以上のレールがしかれている。この線路は何れも小型土法路線である。
河 南	1959年1月～60年4月までに小型工業路線703キロ建設，製造及び改造機関車は51台
河 北	1960年までに小型軽便鐵路250キロ建設
河 西	60年建設進行中の小型洋式地方鐵路が53本，建設予定線42本，合計388キロ
広 東	1959年中に建設された軍用軽便鐵路7本，合計111キロ，機関車20台
湖 南	湖南省の重要な鉄鋼生産地の邵陽専区では「土法鐵路」を大々的に建設し，60年までに33本が完成予定，これらの鐵路全長243.2キロである。このうち27本が重点工場，鉱山の輸送任務につく予定
寧 夏	1959年に100余キロの小型鐵路建設予定

全区炭鉱専用鉄路 100余個の鉱区統計によると、1960年4月～8月中旬までに各種の炭鉱専用路線及び軽便鉄路線376本、全長880キロ建設並びに完成す。そのうち168本の路線は使用中である。

資料：1959年1月14日、1960年1月8日、4月28日、5月25日、7月15日、8月27日の「人民日報」、1960年4月9日「人民日報」掲載（鉄道部副部長呂正操の人民代表大会2期2回会議上にての発表）

〔注〕「土法鉄路」はレールが鉄鉄鑄造物であるが、路盤、ゲージは正規の鉄道の規格に基づいてつくられている。「小洋鉄路」は土法鉄路より正規の鉄道にちかく、鋼製軽軌条を使用した軽便鉄道である。建設コストの点ではこの軽便鉄路は正規路の10分の1～5分の1であり、土法鉄路は大型土法鉄路の5分の1の費用で建設できる（1960年3月15日人民日報）。

〔注〕「鉄路」とは鉄道の意

出所：前掲大塚（下巻）p.316

資料3 中国の主要鉄道網

東 北

- |   |  |
|---|--|
| 濱洲線（ハルピン～満洲里，935km）<br>牙林線（濱洲線，牙克石～全河，346km）<br>伊加線（牙林線，伊圖里河～阿里河，17km）<br>朝烏線（牙林線，朝中～徳耳布尔，32km）<br>博林線（濱洲線，博克図～125公里，138km）<br>齊北線（チチハル～北安，231km）<br>富嫩線（齊北線，富裕～嫩江，180km）<br>平齊線（長大線，チチハル～四平，571km）<br>白河線（平齊線，白城子～阿爾山，337km）<br>長白線（平齊線，白城子～郭前旗，184km）<br>浜北線（ハルピン～北安，333km）<br>綏佳線（浜北線，綏化～佳木斯，381km）<br>佳富線（佳木斯～双鴨山，78km）<br>湯林線（綏佳線，南岔～伊春～東湯，251km）<br>翠巒線（湯林線，伊春～翠巒，21km）<br>鶴崗線（佳木斯～鶴崗，66km）<br>浜綏線（ハルピン～綏芬河，548km）<br>牡佳線（浜綏線，牡丹江～佳木斯，332km）<br>城鶏線（浜綏線，下城子～鶏西，107km）<br>林密線（牡佳線，林口～密山，171km）<br>勃七線（牡佳線，勃利～七台河，31km）<br>火龍溝線（牡丹江～長江，74km）<br>牡図線（牡丹江～図們，248km）<br>拉浜線（長図線，小姑家～ハルピン，267km）<br>吉舒線（拉浜線，舒蘭～豊広，31km）<br>長浜線（長春～ハルピン，242km）<br>陶榆線（長浜線，陶頼昭～榆樹，56km）<br>長図線（長春～図們，529km） | 竜豊線（竜潭山～大豊満，27km）<br>吉林北線（沈吉線，西陽～吉林北，57km）<br>新站～蛟河間，20km<br>朝開線（長図線，朝陽川～開山屯，58km）<br>和竜線（朝開線，竜井～和竜，70km）<br>沈（瀋）吉線（沈陽～吉林，446km）<br>沈撫線（沈陽～撫順，61km）<br>長大線（長春～大連，640km）<br>四梅線（長大線，四平～梅河口，155km）<br>梅集線（梅河口～通化，130km）<br>鴨大線（鴨園～大栗子，113km）<br>長林線（鴨大線，瀉江～松樹鎮，76km）<br>鉄法線（長大線，鉄嶺～三家子）<br>沈丹線（沈陽～丹東，277km）<br>溪田線（沈丹線，本溪～田師付，86km）<br>鳳長線（沈丹線，鳳城～長甸，143km）<br>遼溪線（遼陽～本溪，69km）<br>白老線（瓦房店～老虎屯，39km）<br>金城線（長大線，金城～城子疃，102km）<br>甘井線（大連～甘井子，16km）<br>旅順線（大連～旅順，61km）<br>沈山線（沈陽～山海関，426km）<br>高新線（沈山線，高台山～新立屯，61km）<br>新義線（新立屯～義県，131km）<br>大鄭線（沈山線，大虎山～鄭家屯，370km）<br>錦承線（沈山線，錦州～承德，437km）<br>北票線（錦承線，金嶺寺～北票，18km）<br>葉赤線（錦承線，葉柏寿～赤峰，147km）<br>南票線（沈山線，錦州～南票，40km）<br>芦島線（沈山線，錦西～葫芦島，13km） |
|---|--|

中国の国内運輸に関する一考察

華 北

京山線 (北京～山海関, 415km)  
 塘沽線 (天津～塘沽南, 45km)  
 京承線 (北京～承德, 256km)  
 京包線 (北京～包頭822, km)  
 磁家塢支線 (北京～磁家塢)  
 豊沙線 (北京～沙城, 107km)  
 大台線 (豊沙線, 三家店～板橋)  
 宣龐線 (京包線, 宣化～王家堡, 45km)  
 口泉線 (大同～口泉～王村)  
 北同蒲線 (大同～太原, 355km)  
 蔣村線 (北同蒲線, 忻県～蔣村, 31km)  
 上蘭村線 (太原～上蘭村, 25km)  
 玉門溝線 (太原～玉門溝～白家庄, 27km)  
 南同蒲線 (太原～風陵渡, 505km)  
 介西線 (南同蒲線, 介休～陽泉曲, 46km)  
 礼古線 (南同蒲線, 礼元～古堆)  
 京広線 (北京～広州, 2324km)  
 石德線 (石家莊～德州, 180km)  
 石太線 (石家莊～太原, 231km)  
 砭山村線 (京広線, 砭)  
 邯磁線 (邯鄲～磁山, 44km)  
 馬磁線 (京広線, 馬頭～磁山, 45km)  
 安李線 (京広線, 安陽～李珍, 32km)  
 湯鶴線 (京広線, 湯陰～鶴壁集, 27km)  
 新懷線 (京広線, 新郷～焦作, 62km)  
 詹東線 (焦作～長治北 (潞安))  
 津浦線 (天津～浦口, 1014km)  
 膠濟線 (濟南～青島, 393km)  
 博山線 (膠濟線, 張店～八陡, 49km)  
 藍烟線 (膠濟線, 藍村～烟台, 183km)  
 泰肥線 (津浦線, 泰安～穆庄, 40km)  
 磁博線 (津浦線, 磁窯～東都, 67km)  
 兗濟線 (津浦線, 兗州～濟寧, 32km)  
 薛趙線 (津浦線, 薛城～棗莊, 32km)  
 前賈線 (津浦線, 前亭～賈汪16km)

華 中

隴海線 (津浦線, 徐州～連雲港, 223km)  
 符離集～濰溪間  
 淮南線 (津浦線, 淮南～裕溪口, 248km)

田家庵線 (淮南線, 水家湖～田家庵, 27km)  
 八大線 (田家庵線, 大通～八公山, 25km)  
 寧蕪線 (南京～蕪湖, 131km)  
 蕪銅線 (蕪湖～鐘鳴, 53km)  
 滬寧線 (南京～上海, 311km)  
 滬杭線 (上海～杭州, 189km)  
 蕭穿線 (浙贛線, 蕭山～寧波, 168km)  
 浙贛線 (杭州～株州, 192km)  
 金銅線 (浙贛線, 金華～新安江, 69km)  
 南潯線 (浙贛線, 南昌～九江, 135km)  
 向樂線 (浙贛線, 江家～公溪)  
 向南線 ( " 向西～南昌, 28km)  
 高坑線 ( " 萍郷～高坑, 20km)  
 張塘線 ( " 樟樹～上塘, 55km)  
 京広線 (北京～広州)  
 密県線 (京広線, 新鄭～密県, 41km)  
 孟平線 ( " , 漯河～中樓西, 75km)  
 漢丹線 (京広線, 漢陽～丹江口, 220km)  
 武大線 ( " , 武昌～黄石, 124km)

華 南

鷹廈線 (鷹潭～廈門, 694km)  
 外福線 (外洋～福州, 190km)  
 漳竜線 (鷹廈線, 漳平～竜岩, 63km)  
 湘黔線 (株州～婁底～金竹山)  
 婁邵線 (湘黔線, 婁底～邵陽, 98km)  
 資許線 (京広線, 郴州～三都, 46km)  
 広三線 (広州～石围塘～三水, 73km)  
 広九線 (広州～深圳, 146km)  
 湘桂線 (衡陽～凭祥, 1013km～洛埠～拉洞)  
 黎湛線 (湘桂線, 黎塘～湛江, 315km)  
 河茂線 (黎湛線, 河唇～茂名, 61km)  
 八所～石碌 (海南島)  
 安遊～黃流 ( " )

西 北

隴海線 (蘭州～徐州, 1536km)  
 包蘭線 (包頭～蘭州, 979km)  
 千武線 (包蘭線, 干塘～武威, 185km)  
 蘭新線 (蘭州～烏魯木齊, 1892km)  
 玉門南線 (玉門～玉門南, 33km)  
 蘭青線 (蘭州～海晏, 271km)  
 蘭州～西周城間

備考=上海～蘭州～烏魯木齊に至る直通急行列車での所要時間は101時間（距離4099km）。北京～包頭～蘭州間は39時間7分（距離1808km）。西安～烏魯木齊間は71時間（距離2568km）。

## 西 南

黔桂線（湘桂線，柳州～貴陽，607km）

黔滇線（貴陽～安順，103km）

黔滇線（宣威～昆明西，258km）

昆渾線（昆明南～大板橋）

昆河線（昆明南～河口，220km）

昆一線（昆明南～綠豊～平浪，125km）

蒙屏線（蒙自～宝秀，142km）

鵝箇線（蒙屏線，鵝街～箇旧，34km）

昆河線（昆明南～呈貢，21km）

宝成線（宝鷄～成都，669km）

広旺線（広元～白水，38km）

成汶線（青白江～淮県，60km）

成渝線（成都～重慶，504km）

内樹線（志口～安辺，141km）

川黔線（成渝線，小南海～赶水，119km）

三万線（川黔線，三江～万盛，71km）

資料：中国大陸省別地図p.7，p.15，p.27，p.41，  
p.49，p.61