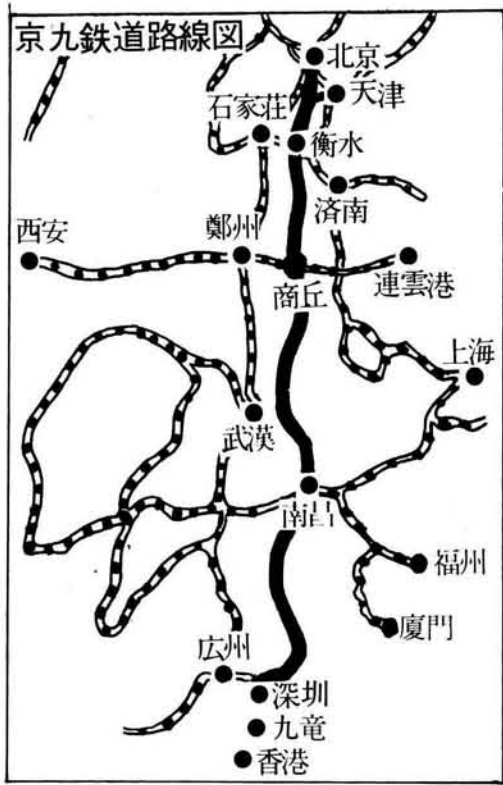


# 全長二二七〇キロ 「京九」大縦貫鉄道 全面着工

京九（北京―九竜）鉄道は、中国の南北を貫く新しい大動脈だ。北は北京から始まり、河北省の霸州、山東省の聊城、河南省の商丘、安徽省の阜陽、湖北省の麻城、江西省の南昌、広東省の竜川、深圳を経由して香港の九竜に至る。全長実に二二七〇キロ。七つの省を結ぶこの鉄道は、中国鉄道建設史上でも初めての大規模なもの。その投資額も最高であり、単一路線では最長で、最も困難な工事だ。一九九七年に竣工の予定だが、九五年には全線のレール敷設を終え、九六年には付属設備を整えながら、経済効果を発揮させることが要求されている。



京九線の長江以北の各区間は昨年すでに着工した。最もおくらせてこの四月に着工したのが吉定（吉安―定南）区間で、京九線の最重要部分でもある。この区間は江西省を縦貫するもので、北の吉安から泰和、興國、贛州、南康、信豊、竜南、定南と南下して広東省内に入る。その距離は三四五キロ、京九線で地理条件が最も悪いため設計完成が最後になり、工事最も困難なものになると予想される。全線が高山地帯にあり、トンネルも九十四、合計三四・二キロに上る。これは京九全線のトンネルの五九・八%を占め、トンネルと橋の連続区間も多い。そのうち最長の吉安橋は長さ二六二〇メートル、橋脚は七四本もある。地質構造は複雑で、最大の困難が予想される工事だが、期間は十八カ月しか許されていない。現在すでに、中国鉄道建築総会社に属する十万人近い職員と労働者が、江西省の工事現場で多忙な日々を送っている。

それでも中国の鉄道は重荷に悲鳴を上げていた。貨物輸送については、年々ともに状況が厳しくなっている。物が少ないのではなく運ぼうにも運びきれないのだ。ある中央の指導者が山西を視察した時、積み上げられたままの石炭が風に風化し、自然発火しているのを見て、涙にくれたという。そのくせ東側の沿海地方では、電力が常に不足し、生産を制限ないし停止することが珍しくない状況なのだ。中国の鉄道は百年以上の歴史をもつが、新中国成立前は総延長二・二万キロしかなかった。新中国が成立して四十数年の間に計三万キロあまりの新線が建設され、一九九二年末現在、営業キロ数は五万三九〇キロに達している。

この吉安区間の両側に、中国革命揺籃の地として知られる井冈山が広がり、東には一九三〇年代に中国初のソビエト臨時中央政府が設けられた瑞金がある。これらの地区にはいままでも鉄道がなかった。鉄道開通後は、この革命根拠地に住む人びとの貧困も解消され、江西経済の発展と改革開放の促進に大きな役割を發揮するだろう。そのため江西の人びとは鉄道建設に積極的に協力している。江西省政府は、かつて労働赤軍を支持していた時と同じように鉄道建設を全面的に支持しよう、と呼びかけた。多くの県、市が自発的に京九鉄道建設支援事務局を設け、土地の収用、民家の賃貸、生活面の便宜の提供、工事の進行の保証など、多方面にわたって協力している。京九線が江西省内で占める用地は六〇〇ヘクタールを超えるが、供用はすべて順調に行われた。たぐさんの住民が、私情を捨てて基地をうつし、畑の作物を抜いた。

## 朱副総理が総顧問に

北京―広州間には、すでに京広線

があるではないか、どうしても一つ京九線を建設するのか？ そんな疑問をもつ人には、このように答えよう。

中国で汽車旅行をしたことのある外国人のほとんどは、ものすごい混雑ぶりにびっくりされたことだろう。どの列車も毎日お客がいっぱいで、普通のとくでも五〇〜七〇%、ひどい時は一〇〇%以上も定員をオーバーしている。立ちっぱなしの乗客は、全国で一日平均八十万人以上という推計もある。

春節（旧暦の正月）のころともなると、もっとひどい。今年の春節も、前後四十日間に全国で一億八千万人の人が鉄道で大移動した。この期間、数回どころか十回以上増結した列車もあったが、それでも足りず、どの列車も二〇〇%以上の乗客でこたえ返した。客席の茶卓に三人もの人間が腰かけ、一平方メートルのトイレに十数人が立ち、荷物棚の上、座席の下が人また人でうずめられた。

新中国が成立した当初、中国の鉄道は毎年延べ一億人を輸送していたが、一九九二年は延べ十億人にとどまった。中国人は一人平均年に一回しか汽車に乗らない、ということだ。日本人は六十五回、フランス人は十四・七回、インド人は四・一回という数字と比べると、中国人の旅行回数がいかに少ないかがわかる。



一九九三年四月二十日、京九鉄道のかぎをにぎる吉安―定南区間の工事が開始され、中国共産党中央政治局常務委員の胡錦濤氏（中央）がテープカットを行った。

それでも中国の鉄道は重荷に悲鳴を上げていた。貨物輸送については、年々ともに状況が厳しくなっている。物が少ないのではなく運ぼうにも運びきれないのだ。ある中央の指導者が山西を視察した時、積み上げられたままの石炭が風に風化し、自然発火しているのを見て、涙にくれたという。そのくせ東側の沿海地方では、電力が常に不足し、生産を制限ないし停止することが珍しくない状況なのだ。中国の鉄道は百年以上の歴史をもつが、新中国成立前は総延長二・二万キロしかなかった。新中国が成立して四十数年の間に計三万キロあまりの新線が建設され、一九九二年末現在、営業キロ数は五万三九〇キロに達している。

この深刻な状況は、中央指導者の重視するところとなった。鉄道部（省）は「三年を決戦期間と定め、全国の鉄道建設に拍車をかけよう」という新構想のもとに、重点プロジェクト建設を優先させる進捗調整を行い、「第八次五年計画」を繰り上げて完成させることを決めた。その中には、京九（北京―九竜）線のほか、蘭新（甘粛省の蘭州―新疆ウイグル自治区のウルムチ）複線、宝中（陝西省の宝鶏―寧夏回族自治区の中衛）線、侯月（山西省の侯馬―河南省の月山）線などの十路線が含まれている。