

北京地下鉄1・2号線の形成過程に関する再考察（下）

松 木 民 雄*

Reconsidering the Formation Process of the Beijing Subway Line1 and Line2, Vol.2

Tamio MATSUKI

<内容提要（下篇）>

继第一期工程（1965年～1969年）的第二期工程不是很顺利，耗费13年至1984年才得以完成。但其路线走向不是很方便，所以分为环状线与直线路段便构成了1、2号线。

对直线路段讨论研究的结果，决定继续向东延伸，包括西单复八线，然后扩建八通线。

此期间的地铁建设中经常发生故障与事故，在周总理的指示下，召开了做为安全对策的国家检查会议和研修会议等采取了非常周全的措施。

本论文对1965年开始的第一期工程至第二期工程中复杂的建设过程，特别是1、2号线在2000年完成建设的这35年的经过为中心，分析了北京地铁初期的形成，同时进行了多方面的考察。

- 目次
- 5. 第2期工事の完成
 - 6. 復八線と八通線
 - 7. 故障事故と安全対策
 - 8. 結言

5. 第2期工事の完成

2期工事は、毛沢東指示（1965.2.4）の「一環兩線」（上編の図6）のうち北京駅～熱电厂（火力発電所）が省かれ、環状線の東・北・西面の部分、即ち北京駅～東直門～西直門～復興門の区間に相当し、1971年3月に着工するのであるが、事前に周恩来の指示が次のように出されている。1期工事は4者（鉄道兵・地鉄局・水電部・北京市）の合同で施工されたが、2期工事は鉄道兵が中心で指導的役割を果たす、とされた。これが1・2期工事の最大の相違点であり、文革時期であることから、軍隊方式で行われ、鉄道兵12師と15師が担当した。因みに1期の駅舎は5類型であったが、2期では同類型に統一されている。当初、2期の着工予定は1970年3

*元国際文化学部 国際コミュニケーション学科

月で、竣工予定は1973年上半期とされた。このとき掘削予定地について、周恩来は城壁跡地では地盤が硬く、保護が困難とし、城壁地帯の内側か外側に移す考えであったが、内側には建築物(観象台：古代の天文台。これは周恩来の指示で保存された。他に雍和宮・ソ連大使館など)が多く、外は堀(護城河)となっているため、原案(毛沢東の1965.2.4指示)通り城壁地帯の下を地下鉄線にすることに同意した。

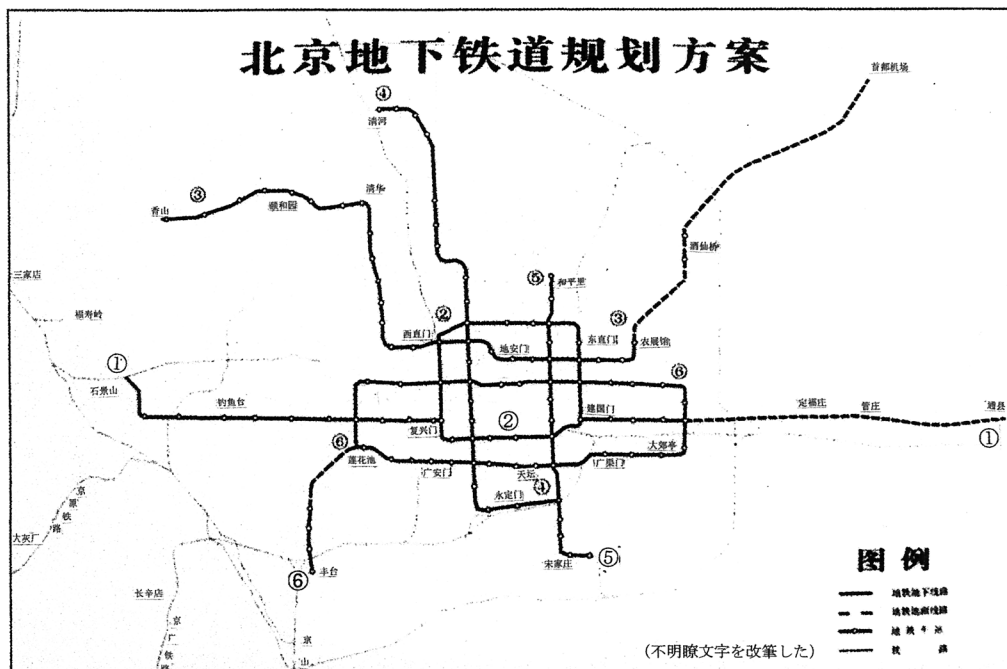
こうして2期工事は1年遅れて1971年3月4日、周恩来が承認、同月に着工した。建設と設計を同時に進行させ、問題を解決しながら進めてゆく方法で、基本的設計が完成したのは1973年12月のことであった。

工事が予定より遅滞していたため、建設の進捗が求められ、それには地上への影響を少なくすること、即ち民居の移転を減らす必要があった。そのため地中を掘り進むトンネル工法(暗挖法)が採用された(1972年5月15日決定)。この方法によれば地下鉄が軍事上の目的であることから、ルートの秘密が保たれることになる。こうしてようやく1973年8月に、復興門～阜成門～車公庄の3駅とその区間が完成した。

この当時の1973年に提出された北京地下鉄全体の路線図(北京地下鉄道規画方案)は全長234km、全8路線で、右表のルートである(図版はない)。

- | | |
|------------------------------------|-------------|
| 1号線：石景山～通県(途中の復興門～建国門は2号線の南部分と重なる) | |
| 2号線：旧内城壁で、23km。 | |
| 3号線：西北郊外(青龍橋～黒山扈～清河)～北京城区～首都空港 | |
| 4号線：清河～永定門～蒲黄榆(5号線と接する) | |
| 5号線：和平里～宋家庄 | |
| 6号線：地安門～前門～永定門～南苑 | 4.5.6.は南北方向 |
| 7号線：広安門～広渠門 | 7.8.は主に東西方向 |
| 8号線：朝陽門～阜成門～豊台駅 | |

図7 1974年作成とみられる北京地下鉄計画案6路線(うち環状は2路線で②と⑥)



これに対して、1974年に改定案が[北京地下鉄道指導班(領導小組)]によって出された(図7)。全6路線で内2本が環状線になっている。これには次の更改があった。

- (1) 稠密であることから、6号線は取りやめる。
- (2) 旧内城壁の環状線は小さいので、新たに広安門～広渠門の7号線と阜成門～朝陽門の8号線と北京西駅～大郊亭を環状線(全37km)とする。
- (3) 3号線の西を香山にまで延伸する
- (4) 1号線が環状南辺と重なるのは不便だが、未決とする。立坑の調整で東西長安街ラインを再検討する。

この1974年には[北京地下鉄道指導班(領導小組)]の会議で10年計画(1976年～1985年)が出された。前半5年は西直門～頤和園/北京駅～火力発電所/工人体育館～酒仙橋の3路線、26kmで、後半5年は和平里～蒜市口(今の崇文区磁器口付近)/蓮花池～蒜市口/工人体育館～西直門の3路線、26kmを建設するとされた。

さて2期工事は1976年完成の予定であったが工期通り完成できず、文革末期の組織的混乱、即ち1975年11月29日、鉄道兵は「基建兵」(北京基建工程兵)に改められ、管理系統も様々に改編を繰り返し、[北京地下鉄道指導班(領導小組)]の業務が停止する(1976.2.3)などの原因により、工事の進捗は壅滞した。なお1976年2月6日より、鉄道兵による[地鉄運営処](正称:中国人民解放軍鉄道兵北京地下鉄道运营管理処)は北京市交通局の指揮下となっている。これにより軍隊の管理が終了した。但し正式に北京市への移管は1981年9月15日の正式開業時である。

文革が終結した1976年には2期工事の西部分が基本的に完成し、1980年に全線開通の予定であったが、民居移転の問題で東四十条駅の完成が、1981年まで延びた。但し、その駅構内の壁画は芸術的装飾で、北京市80年代十大建築に数えられている。この装飾について付言すれば、近在にある工人体育場に因んでスポーツのデザインがプラットホームの東壁に「華夏雄風」(横62m・縦3m)、西壁に「走向世界」(横70m・縦2.99m)と題されて、太極拳から現代スポーツまで様々な種目が描写されている。こうした壁面の装飾は1期工事には見られなかったものである。

こうして、2期工事の全体が基本的に終了したのは1981年12月であった。この2期工事の期間中に安定門の城楼と箭楼が撤去され、東西の護城河は暗渠となり、太平湖(西北城壁外)は掘り出された土砂で全て埋め立てられ(東西1km、南北400m)、車両基地となった。車両は自力更生による国産車両であったが、1973年7月13日の鄧小平談話以来、外国製の輸入が始まり、1977年10月28日から11月29日には日本6都市での中国地下鉄視察団が派遣されるなど、改革開放が進み、1982年9月10日の契約で日本の東急車両製造株式会社の車両と日立製作所の部品が導入され、同年10月5日21時、鄧小平は2期路線に使われた日本製の東急車両に参観乗車し、外国技術の援用を指示している。

1・2期工事の路線について、1973年当時、[北京地下鉄道指導班(領導小組)]は2路線をそれぞれ独立して運行させる計画であったが、復興門と西路線との折り返し線部分が出来てい

日で営業時間は6時から21時であった。その後、国家による検査・安全点検ののち改善策を講ずるなどの期間を経て、5年後の1989年12月20日に正式営業に至っている。

ところが当時この馬蹄形の開業路線には批判や苦情が相次いだ。乗客にとって、1期路線と2期路線とが別々で、環状線になっておらず、乗り換えに大変不便だったからである。復興門から建国門まで馬蹄形に往復するのにも不満が出ていた。乗り換えのために歩く距離は相当長く、南礼士路と復興門の間は約400m、北京駅と建国門の間は1km程もあって大変だった。これに対し、地下鉄当局からは、本来的に軍事目的ゆえの不便さだが、環状化を最優先させる意向が表明された。

6. 復八線と八通線

1984年に2期工程の馬蹄形が仮営業を開始してから、環状線が全て完成するまで3年を要した。その間、1984年10月31日の提案では南礼士路から復興門の折返し線と環状化の完成（復興門～長椿街）及び復八線＜復興門～八王墳（**热**电厂に近い）＞までの敷設の可能性について提案され、復西間（復興門～西单）の2年以内の完成と外国技術の導入が打ち出された。

復八線は1985年4月29日に建議書が出され、6月10日に承認されているが、そのうち【復西間】を優先させることとなった。

復興門～南礼士路の折返し線は過渡的だが、1986年8月15日に着工。新オーストリア・トンネル工法（NATM）が地下鉄に初めて使用された。長さは僅か358m（北京地下鉄の駅間距離で最短）、トンネルの幅は9.76m、高さ13.7m、地表からは約10m（6～15m）であった。地盤や地下水の問題で工事は困難を極め、1987年12月15日に完成した。

環状線は復興門～長椿街が結合されて、1987年12月18日に試運転に至った。こうして環状線が完全に開通し、仮営業に至ったのは1987年12月28日であった。これによって1号線と2号線が定まり、乗車料金は各路線0.2元、乗り継ぎは0.3元とされた。

環状線仮営業から2年後の1989年10月3日に国家による2期工事の検査が実施された。その対象是北京駅から北回りして長椿街の12駅のルートである。9項目の指摘を受けて改善を図り、その結果1989年12月20日に正式営業が認められることとなった。

西单～復興門の路線についても様々に論議され、紆余曲折を経て結果的には着工は1989年7月15日の西单站から始まり、竣工式は1992年10月10日であったが、その間の経緯を次に分析することとする。

まず上記の1984年10月31日の提案で復興門～西单を先行させ、2年での完成との計画が出されたが、1986年には復八間を復建間（復興門～建国門）に短縮する案が出された（北京市計委と国家計委による）。これに対して、[地鉄公司]（正式名称は北京市地下鉄道公司）は復興門～通州までの1号線案に抵触するうえ、分断は不利であるとし、同1986年10月20日に合意して復八路線となるが、予算は復建と建八（建国門～八王墳）に分けることとなった。この当時地下鉄は資金難に直面しており、投資改革により1985年2月から負債方法に変更されたからであ

る。建設費高騰の状況は、1 km 当たりの費用が、1 号線で800万元、2 号線で3000万元、5 号線で8 億元、8・14・16号線で11.4億元と上昇している。

これまでの国家資金による建設は復興門折り返し線工事で終了となった。復八線の建設費には日本の円借款が一部利用されていたが、[国家計委] と [外経貿部] からの資金協力を得て、漸く1989年7月15日に西単駅の着工が始まった。この時、復八線は最終的には未決定で、1990年1月22日に認可となる。そして1992年6月24日に復八線が着工し、永安里・大北窯・熱電廠（紅廟）の3駅が建設を始めた。その半年後の12月には天安門東西・王府井・東単・建国門の各駅とそのラインが着工に至った。

西単駅の方は1992年10月12日に完成。島式で深さは12.52m、幅は25.86m、地表までは6～7 m、工事は浅掘り（浅埋暗挖）であった。

一方、復西間の建設は予算が不足し、日本の円借款は第2次が残ってはいるものの国外設備用であるため、北京地鉄債権が発行された。こうして1991年6月28日建設が進行し、年末に完成、1992年10月10日に復西間の開通式が行われた。（正式開業は同年12月12日）

復八線は1983年作成計画（図8）の1号線（苹果園～通州）の中間部分に当たる。そのうち長安街は開削工事ができないでいたが、西単駅のトンネル工事の完成で目途が立ち、予算上で棚上げになっていた復八線の着工が決定された（1991年1月26日）。全長12km、資金は20億元。そのうち日本の第3次円借款が192億円（約73億元）、及び北京地下鉄建設債権が発行された。そして同年1992年6月24日、建国門～八王墳が着工したのは上述の通り。この当時、建設管理の関係で八王墳は八王墳東と八王墳西に分けられていた。その間は1.5km。このため復八線は12kmから13.5kmとなった。この八王墳西が後の大望路、八王墳東が四惠、そして車両基地として四惠東が設けられたものと推察される。1992年12月28日には天安門東・天安門西・王府井・東単の各駅が着工し、復八線13.5kmの全てが着工となった。

このころ1993年作成の地下鉄計画が提示された（図9）。その'93年作成図は12路線で全300 kmの計画である。

この1993年作成（図9）を10年前の1983年作成（図8）と比べるとほぼ同様だが、今日の6号線のラインが⑥として東西に加わり、⑪として万泉河～東坝（⑩）のラインが増えており、⑫として永定門の西から黄村のラインが追加され、⑧では南苑から東伸して東庄に至る。そして⑩の始発として南花園村の部分が伸びている。この図のうち実線部分は地下鉄ではなく、郊外地上鉄道である（密雲線鉄道と門頭溝線鉄道）。①②③④⑤は1983年作成版（図8）と同じ番号となっており、'83の8本236kmから'93は12本300kmに増加されている。

さて復八線は1995年開通の予定であったが、資金難で幾度も停滞していた。漸く中国経済の景気向上により、国家予算が増額されて与えられ（1997.5.30）、また銀行からの融資も得られて（国家開発銀行と建設銀行）、かつまた費用の減免措置が講ぜられて、工事は進展した。

復八線を建国50周年に間に合わせるべく、1999年9月28日開通が目標となった。この工事では、日本の伝輸系統（PCM）が導入されている。各方面の努力により1999年9月28日に復八線の開通式が催された（天安門西～四惠東の区間）。

図9 1993年作成の計画図：12路線のうち②が環状線。

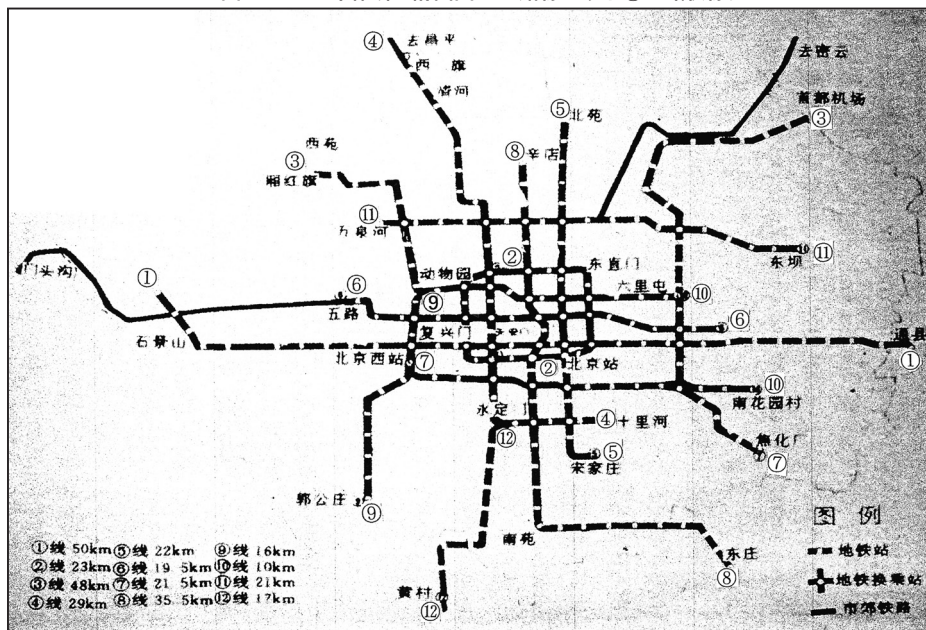
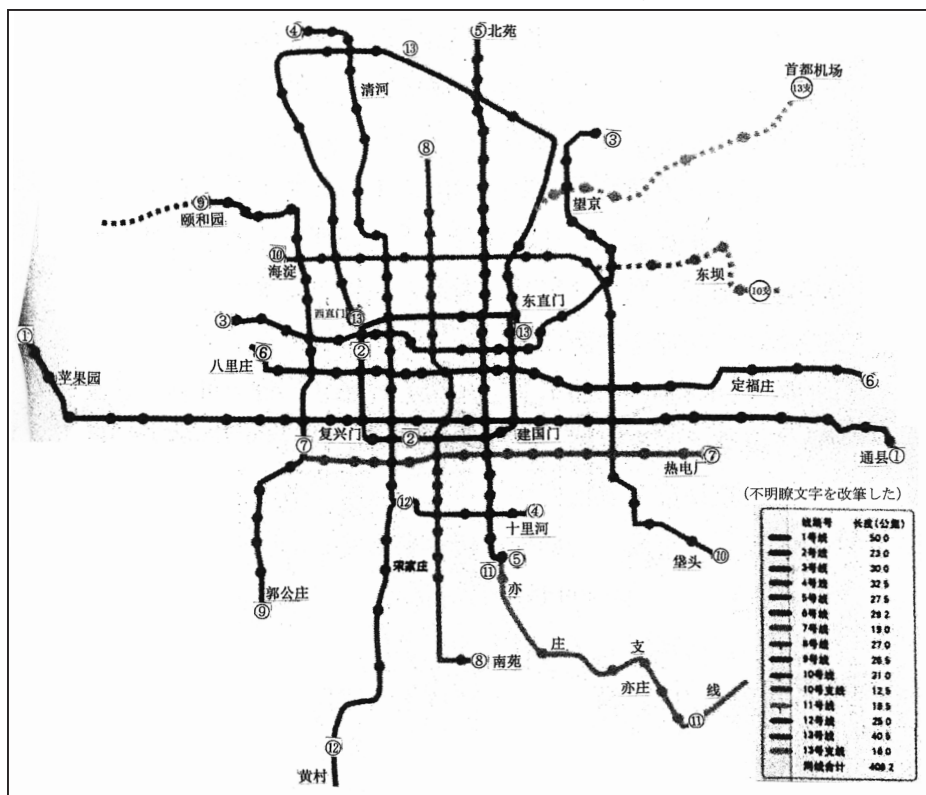


図10 90年代末作成の計画図：13路線のうち②が環状線。



他方1号線（苹果園～四惠東）の全線は2000年6月28日を予定し、17回に及ぶテスト運転を経て、計画通り開通し営業に至った。こうして西単～天安門西の区間が結合し、1956年のプラン作成に始まり、各図に示されてきた1号線の全線が開通して、23駅、31kmを56分で繋ぐ至便なルートが完成した。

次に八通線について。1号線から通州までの延長路線として、四惠から土橋までの八通線がある。これと1号線の苹果園～四惠東との関係について言及する。

1993年から北京都市計画として2010年までに郊外の区域を發展させる方針が提示された。その区域は通州・亦庄・黄村などである。

因みに北郊外の發展に寄与するものとして13号線（図10中央上方の台形部分）が1997年に計画され、1999年12月11日に着工、2002年9月28日に西側部分が開通、2003年12月31日に全線が完成した。資金として日本の円借款が利用され（2001年12月14日に契約）、金額は約5.6億元、年利0.95%、返還期限は40年とされた。

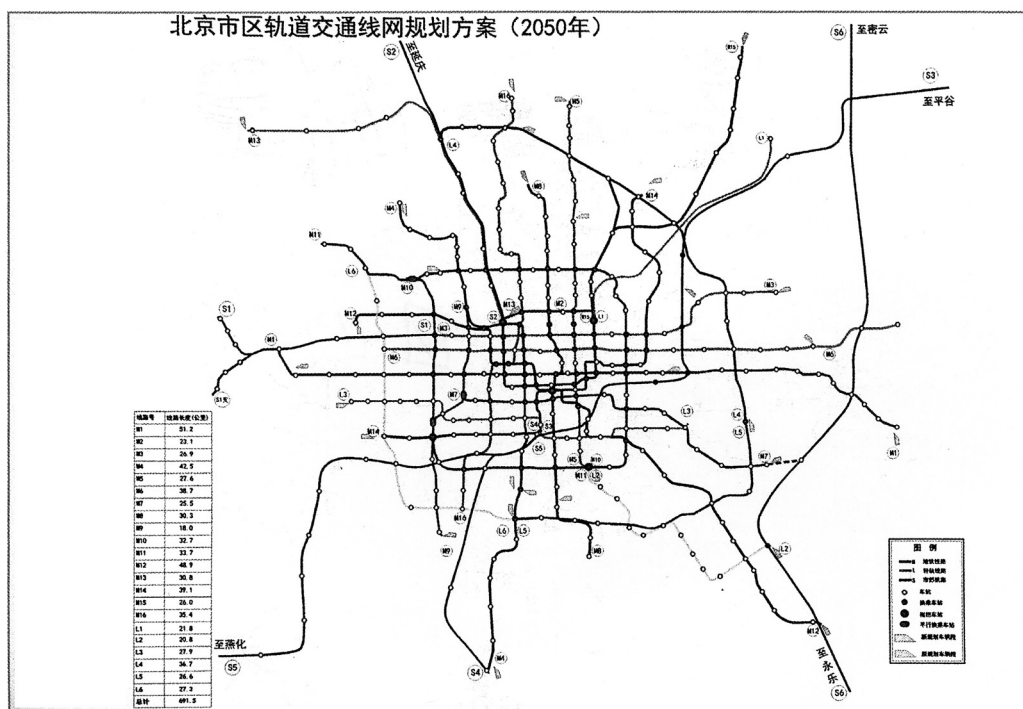
それら郊外への發展を示しているのが90年代末作成の計画図（図10）で、最も大きな変化は13号線の追加であり、北地区をニュータウン地域とすべく、殆どを地上線として現在（2017年）既に営業されている（2003年に完成）。以下数字順に1993年作成図と対照する。

①②号線は同じ。ともに通県（通州）までを1号線とし、八通線は考えられていない。③号線は西北側部分を⑨号線に変え、動物園から西に3駅伸ばしている。東北部分の空港までを切り離し、その空港路線は⑬号線の支線として設定された。④号線は同様。⑤号線も同じ。ただ宋家庄から亦庄支線が伸ばされて、⑪号線とされている。⑥号線は東に延伸している。⑦号線では焦化廠の東部分は⑩号線に組み込まれ、'93の<10号線>で南花園村の部分を⑦号線に加えて、東西の一直線を形成している。⑧号線は南部分を南苑までとし、東庄に伸びる部分をカットしている。⑨号線は1993年作成では郭公庄から動物園までと見られるが、これを更に北に伸びる路線、即ち1993年作成の<3号線>の西北側部分を改め、⑨号線としている。⑩号線は1993作成の<7号線>の焦化廠から<11号線>の万泉河を用い、海淀に至っている。この間、南北部分は'93の<3号線>と<10号線>の一部を通っている。そして1993年作成の東坝の部分は⑩号線の支線として扱われている。⑪号線は上述。⑫号線は同じ。1993作成よりも全体的に明瞭化している。

これに対して八通線は、2001年7月13日に北京五輪の開催が決定された時に、2002年から2008年の路線増加計画の一として加えられた。当時1号線（31km）2号線（23km）の合計54kmのみであったが、五輪開催までの2002年～2008年までに8本の路線、即ち八通線・4・5・9・10号線・奧運支線（後の8号線）・空港線・亦庄線で合計154.5kmを建設する計画とされた（4・5号線と亦庄線は未完）。なお2003年には13号線が全線開通している（40.85km）。これによれば開通した地下鉄路線は1969年から2001年の32年間に54km、年平均1.8kmであったのに対し、2002年から2008年の7年間に195.35km、年平均26kmと驚異的な増加を示している。地下鉄飛躍の時代といえる。

八通線は1号線との相互乗り入れ（複々線）となっている。これは乗降者の混雑を避けた

図11 2050年完成予定の路線図（1053km）：2010年頃作成。



めで、1号線の終点の四惠東と八通線の始発の四惠の区間は共通路線である。2路線の始発駅が異なっていることから始発乗車の客数は分散されることになる。

八通線は2001年6月に着工し（一説によれば2001年9月認可、12月28日着工）、2003年12月27日に仮営業が始まっている。1・2・13号線に続く、北京地下鉄第4路線である。開幕式が通州北苑にて12月27日に開催された。八通線の18.95kmを含め、4路線合計で114kmになり、中国で1位となった。この八通線は四惠～土橋のうち地中が7.9km、高架線が11.05kmで、13駅のうち地下が4駅となっている。そして北京初のバリアフリーであり、エレベーター・車いす用スロープが設けられている。

こうして1965年に計画された一環二線のうち、一環一線が2003年12月27日に完成されたことになる。その他の路線の増加については本稿では論及しないが、一環二線のうちのもう一線は3号線の形として長い間計画に加えられたが、劣後されて実施されず、近年その一部が着工されるに至っている。既に2050年の計画も提示されており（図11）、そこには更に郊外に延びる地下鉄の他、地上線と結合して一大路線網が構築され、地下鉄隆盛時代を迎えることになる。図中のMはMetroで地下鉄（M1～M16号線）、LはLight Rail Transitで軽量鉄道（L1～L6号線）、SはSuburban Railwayで近郊鉄道（S1～S6号線）を示す。方眼上の四通八達した形であるが、故宮の地下は回避して通過しないのが原則となっていると見られる。

7. 故障事故と安全対策

地下鉄の安全には多大の労力が払われ、殊に周恩来は安全確認のため地下鉄の一般営業を延期させる程の配慮を示している。その事情として実際に少なからぬ故障や事故が発生していたからである。その内容については『北京地鉄発展史』等に記載があり、多様な故障・事故とその対策および安全運転が実施されたことが判る。以下それらの記載に基づき年代順に抄録する。

1965.12.29：大火災が発生。深夜2：10頃溶接をしていた工員の火花が下の防寒用ゴザに落ち、燃え始めたため、火災点検員（ともに地鉄工程局1処5隊18分隊の溶接工員）が水で消し止めた。しかし火種が残っていて、再燃したときには水がなく、燃え広がってしまった。大火災となり、消防も出動し、五千人余の救援のもと、4：30に鎮火した。被害も甚大で、12人のけが人が出た。こののち事故防止の対策が嚴重に実施された。この火事での損失は30万元以上、担当した地鉄工程局の5隊は解散を命じられた。

1969.11.03：朝8時、古城路付近で列車火災の事故。

1969.11.11：朝10：55～午後4：45、万寿路と五棵松の間で列車火災の重大事故が発生、2両が焼失した。北京市の消防員全員が出動するほどの大火災となり、窒息による死者3名、被害者300名余、入院100名、損害72万元の大惨事となった。これに対する嚴重な反省と検討が行われた。

1971年～75年は事故が多く、4日に1事故が発生するという頻度であった。そのうちの重大事故を以下に記する。一方、安全面での処置として、1971年1月15日の仮営業の10日後に点検の会議があり、その一例として、列車とプラットフォームとの間が18cmであったのを10cmにするなどの安全対策を施した。これは周恩来の配慮によるもの。

1971.03.27：脱線衝突事故。長椿街駅付近で、2名が軽傷。

1972.07.19：暴雨による漏水。このため7.20は運休となった。

1972.10.02：信号切り換えのミス。

1974.07.16：落雷で電力がストップ。

その他、車輛故障・溶接不足・架線の亀裂・ドアの不閉閉・変圧器の損傷等。

1976年～77年に古城路や前門で事故発生。

1979年の第4半期に起こった信号事故は185回で、前年同期比78回減少している。また設備故障も49回で、前年より63回減っている。

1982.10.26：長椿街～南礼士路で追突事故。

1982.10.29：救命事故：悪質者によって線路上に落とされた児童を、前門駅の職員・周怡さんが救助したが、自らは命を落としてしまった。その救助行為に対し荣誉が送られた。安全装置としてのホームドアは2017年現在、全線で完備されている。

1982.12.21：作業ミスで死亡事故が発生。

1983.09.18：積水潭の変電所が爆発し大事故となる。このため2期路線の試運転が中止に。一

説に09.19.とされる。

1984.10.17：古城路トンネルで脱線事故があり、5時間56分運休した。

1985.11.26：古城車庫で車輛の火災事故が発生。

ここで一般事故の減少を次に示す。

1986年	1987年	1988年	1989年
52件	26件	22件	18件

上記は1985.11.27からの「百日安全キャンペーン」の成果。

1989.05.07：作業ミスのため、積水潭変電所で火災が起き、2時間20分の運休となった。これにより、安全運転の連続（一般事故は除く）が1257日でストップした。（1986から3年間）

1995.10.01：北京駅～崇文門の間で電気事故、そのため環状線が2時間47分停止。

1995.11.05：長椿街と復興門の間で追突事故、この事故で23名が負傷し、5時間停止した。

1995.12.12：八宝山と玉泉路の間で車輛事故があった。

1996.01.14：北京西駅のエスカレーター工事で担当の地下鉄職員が挟まれて死亡している。

これら多発する事故の為、1997年5月12日から地下鉄事故対策展示活動が始まり、1969年10月～1996年末まで27年間に起こった北京地下鉄の一般事故345件、危険事故280件、大事故8件、重大事故14件について展示され、地下鉄関係者1万人超が参加し、安全運営への対策が実施された。その結果、1996.01.15から2001.07.06まで、2000日超の連続安全運転が記録された。そのうち1998.10.10は安全運転1000日の記念日となった。2008年の一般事故は16.4件（5路線全部）、前年比43.2%減となった。

近年の事故としては、脱線事故が2004.8.28、2006.2.24、2014.5.3、2015.3.25.に発生しており、いずれも死者はなかった。また線路への落下事故も2015.12.21（20：07、朝陽門にて）、2016.2.28（11時、2号線の東直門にて、50歳の男性死亡）、2016.3.2（7：38、万寿路にて、50歳の男性死亡）に起きている。現在では上述のように全路線でホームドアが完備されている。

このような事故の発生に対して、事故状況を示す事故展示安全対策の大会が開かれ、事故原因を明らかにし、その対策を講じる作業が厳格な検査を通じて実施され、連続無事故の記録が達成されるなど、成果が得られている。最近では、長距離の安全運転を達成したスタッフが表彰され、地下鉄構内の掲示で紹介されている（100万km無事故の丁建氏など）。

6. 結言

1947年に中国初の地下鉄が構想されて以来、約70年の間、その建設方針は多岐に亘り、紆余曲折を経て、今日の地下鉄大発展の時代を迎えるに至った。その経緯については本文中の如くであるが、殊に当論文においては次の各点に注目した。

まず1947年の構想の前提には、旧日本軍による新北京市市街区設置の都市計画の影響を受けていることが挙げられる。さらにその1947年北平市（当時）地下鉄構想が1950年代の北京地下鉄計画に類似していることも窺うことができる。その一方でソ連の専門家による地下鉄計画は既設のモスクワ地下鉄の路線図が模範になっている様相を比較することが出来た。

因みに、モスクワ地下鉄は交通緩和が目的ゆえ、駅舎の外観は芸術的で派手なのに対し、北京地下鉄1・2号線は戦備目的を主とすることから、地味で目立たない駅舎となっている。実際、北京の路上で幾度となく駅の所在を尋ねられた経験がある。

北京地下鉄の路線図については1965年の第1期工事着工当時に既に馬蹄形が計画されていたことから、復興門から東への延伸である八王墳、更には四惠東までの1号線の計画が後出のものであり、その完成は難題となった長安街の通過、資金難、工法の選択、八通線との区別を克服する努力によって齎されたのである。またソ連との確執、文革の荒波を乗り越えた成果でもある。

北京の地下鉄は1965年～2001年までは1・2号線だけの合計54kmのみであったが、2001年に北京五輪の開催が決定されると2008年の開催日までに13号線・八通線・5号線・10号線（半分）・8号線（五輪支線部分）・空港線の計250kmの建設が進んだ。まさに五輪を契機に飛躍的に発達発展したといえる。東京や札幌の地下鉄も同類の経験を持つ。

2007年から2017年の計画「北京市城市轨道交通近期建築企画」では「三環・四横・五縦・七放射」が予定されたが、2017年の現在、未完である。今日、既に2050年の完成予定図が作成されており（図11）、郊外鉄道路線（L線・S線）と連携した路線網は北京の都市化の更なる拡大を実現するためのバロメーターとなっているといっても過言ではないだろう。

付表：地下鉄建設の運営組織の変遷について（ここにも紆余曲折が見られる）

1950年代	鉄道部と北京市で計画
1956.10.24.	[北京市地下鉄道筹建処] を設ける。（北京市＋鉄道部＋地質部）
1958.6.21	上記の2者（鉄道部と北京市）が[鉄道部北京地下鉄道工程局]を設置。8.18に正式成立。 （一説に6/21を11/27とする）
1961.11.3.	ソ連の引き上げ等で中止、解散。
1965年	[北京地下鉄道領導小組]（楊勇がチーフ）を設け、下記の3部局が協力。 1. 鉄道兵12師 2. 鉄道部北京地下鉄道工程局 3. 北京市城建局 一期工事は4者の協力（鉄道部・鉄道兵・北京市・水電部）
1970.2.26.	[鉄道兵15師] が主導。上記の1・2が編入し4団となる。 [北京地下鉄道領導小組] のチーフが劉賢権に変更。（周恩来の指示：一説に1972.2.6.とする。）
1970.4.15	[中国人民解放军鉄道兵地下鉄道運営管理処]（略称：地鉄運営処）
1976.3.31	[北京市地下鉄道運営管理処]
1976.5.22	[北京市地下鉄道管理（略称：地鉄管理処）]
1981.4.20.	[北京市地下鉄道公司]
1989.7.15	[北京市地下鉄道総公司]

2001.6.26.	[北京地鉄集団有限責任公司]
2002.4.25.	[北京地鉄運営有限責任公司]
2004.7.21.	[北京市地鉄運営有限公司]（略称：北京地鉄公司）現在に至る。

北京地下鉄関連年表

【一期工程完成まで】

1916	環城鉄道（地上）が運行開始（～1971）
1935.5.	モスクワ地下鉄開通
1938～40	旧日本軍により新市街が造成される。
1947.5.29.	北平市地下鉄道計画が提示される。
1953.9.	北京地下鉄道案が初めて提出（第一次五か年計画）
〳 11.	ソ連の専門家要望。《关于改建与扩建北京市规划草案向中央的报告》にて。
1954.4.20.	ソ連専門家招聘に中国駐在のカレバロフが地下鉄時期尚早とする。
〳 〳 5.5.	ソ連専門家招聘を他の在中ソ連専門家4人に打診。同意を得る。
〳 10.	北京市がソ連専門家の招聘方針を決定。
〳 11.30.	北京市がソ連専門家（短期）を要請。
1953～60	数千名の中国留學生がソ連で地下鉄建設を修得。
1956.1.	第二期五か年計画の一環としてソ連の地下鉄専門家を要望。
〳 1.	李富春（副総理）がモスクワで'56上四半期までにソ連専門家の訪中を要望。
〳 1.	北京地下鉄の5人班が結成。主任は中国駐在のボドレフ。
〳 4.	上記5人班の地下鉄路線案が提示される（未見）。
〳 5.22.	李富春が党中央に具体案を求める。
〳 5.30.	北京市はボドレフと協議し、招聘に2案を出す。（1名の専門家または7名の短期専門家）
〳 7.18.	ソ連が複数名の派遣に同意。8.9月着の予定。
〳	ソ連への視察団（于光生ら）。モスクワ・レニングラード・キエフの地下鉄建設を参観。
〳 10.9.	ソ連から5名の地下鉄専門家が赴任。
〳 10.24.	運営組織「北京市地下鉄道筹建処」が成立。
1958.6.21.	〔鉄道部北京市地下鉄道工程局〕設置。8.18.正式成立。
1960.7.16.	ソ連引き上げが通知される。
1961.11.3.	地下鉄建設が10年間中止となる。
1964.5～6.	毛沢東が会議で地下鉄を戦備として提示。
1965.	第三次五か年計画に地下鉄が含まれる。戦備として計画。
〳 1.15.	楊勇・万里・武竞天が地下鉄報告書を提出。（一環両線で三期分の工事）
〳 2.4.	楊勇がチーフとなる（毛主席2.4指示）
〳 3.30.	木樨地が追加、1期区間は14駅となる。
〳 5.5.	八角村と象来街（長椿街）が追加、1期区間は16駅となる。
〳 5.25.	16駅（北京駅～古城）で深さ12～15mとし、古城の車両基地計画が決定。

〃 7.1.	起工式（完成予定は1968年前期）
〃 年末	石景山（古城）～玉泉路までが完成。
1966.	玉泉路から復興門までの工事に着手。
〃 5.1.	進山線（402線）が着工。
〃 10.	全16駅のうち、八宝山駅が最初に完成。
〃	玉泉路～五棵松が開通。
〃	公主墳～象来街（長椿街）も着工。
1967.	公主墳まで完成。象来街～北京駅が着工。
〃	進山線（古城～苹果園～福寿嶺）が完成。
1968.	古城～公主墳で試運転。
1969.8～9.	全線の試運転。
〃 10.1.	開通（式典なし）
1971.1.15.	一期路線の仮営業始まる。
1973.3.	周恩来総理が国家検査を指示。
〃 4.23.	苹果園を追加、一期路線は17駅となる。
1981.9.15.	一期工事の検査終了。一期工程区間（17駅）が正式開業。

【二期工程以降】当初の計画では1970.3.着工、1973上半期完成の予定であった。

1971.3.4.	二期工程の着工。
1973.8.	復興門～阜成門～車公庄が完成。
1976.	西側部分が全て完成。
1981.	復興門～西単の案が出る（1982年着工予定）。
〃 12.	二期工程の路線が基本的に完成。
1982.7.7.	二期工程の国家検査開始。
1983.4.1.	西直門～復興門で試運転。
1983.9.18.	积水潭で変電所の重大事故が発生、点検と改善に努める。
1984.9.	二期路線が開通。13年半の期間を要した。
〃 9.19.	竣工式。
〃 9.20.	仮営業。正式営業は1989.12.20.
1984.10.31.	四提案（復興門折返し線/環状線化/復八線着工/復西間の2年以内着工）
1985.4.29.	復八線が提出。
〃 6.10.	復八線が承認。そのうち復西間を優先。
1986.8.15.	復興門～南礼士路の折返し線着工（1987.12.15.完成）
1987.12.15.	環状線が試運転。（同年12.28.仮営業。1号線・2号線となる。）
1989.7.15.	（一説に6.28.）復西間が着工（1992.10.10.完成）
〃 10.3.	環状線の国家点検始まる。
〃 12.20.	二期路線の検査終了。正式営業となる。
1990.1.22.	復八線が認可。（1991.1.26.着工予定）

1991. 年末	復西間が完成。
〃 1.26.	復八線の着工が決定。
1992.6.24.	復八線が着工する。(1995開通を予定)
〃 10.10.	復西間の開通式。
〃 10.12.	西単駅が完成。(着工は1989.7.15.)
〃 12.12.	復西間が正式開業。
1999.9.28.	復八線が完成、開通式。(天安門西～四恵東)
2000.6.28.	西単～天安門西が開通。1号線が全線開通。
2001.	八通線が計画される。
2001.6.	八通線が着工。
2003.12.17.	八通線が仮営業。(12.27.開通式)

【13号線について】

1997.	13号線が計画。
1999.12.11.	13号線が着工。
2002.9.28.	13号線の西側が完成。
2003.12.31.	13号線が全線開通。

主要参考文献

- 邵越崇『北京分区詳図』（北京亜洲輿地学社、1940年）
 侯仁之・金涛『北京史話』（上海人民出版社、1980年）
 『北京市区地図冊』（地図出版社、1982年）
 越沢明「日本占領下の北京都市計画(1937～1945年)」(第5回日本土木史研究発表会論文集1985年)
 侯仁之『北京歴史地図集』（北京出版社、1985年）
 松本民雄『北京地名考』（朋友書店、1988年）
 褚亜平『地名詞典・北京市』（商務印書館、1991年）
 劉霆燕『北京的交通』（北京燕山出版社、1991年）
 小山徹「北京地下鉄道の環城線形成過程に関する一考察」（『鉄道史学』15号、1997年）
 上田一俊「北京環城鉄路の思想」（『アジア遊学』40号、2002年6月）
 譚烈飛「新中国成立以来的首都地鉄建設」（『当代中国史研究』13卷4期、2006年7月）
 劉牧『当代北京公共交通史話』（当代中国出版社、2008年）
 岡田讓『モスクワ地下鉄』（東洋書店、2009年）
 中国国家図書館『北京古地図集』（測絵出版社、2010年）
 「北京地鉄開拓前史：埋藏四十年的伝奇」（北京青年報2011年4月15日）
 北京市地鉄運営有限公司（編）『北京地鉄發展史』（北京出版社、2011年）
 『北京市実用地図冊』（中国地図出版社、2014年）
 宗緒盛『老北京地図的記憶』（中国地図出版社、2014年）
 北京市規画委員会『北京地鉄公共芸術』（中国建築工業出版社、2014年）
 蔡国強・王剛・許建林・于存涛『城市軌道交通知与行』（北京交通大学出版社、2015年）
 日本地下鉄協会編『世界の地下鉄』2015年版（ぎょうせい出版、2015年）
 『中国分省系列地図冊・北京』（中国地図出版社、2017年）
 任哲「地下鉄事業からみる首都政治—北京市の事例」

「北京地鐵：百度百科」<http://baike.baidu.com/item>

「北京地鐵：維基百科」<http://zh.wikipedia.org/wiki/>

「北京地鐵誕生記（北京日報2007.9.28.）」

http://news.xinhuanet.com/theory/2007-09/28/content_6799411.htm

王夢恕（口述）張璐晶（記述）「北京地鐵1號線：中国最安全的地鐵是如何修建的」

<http://news.workercn./618/201405/20/140520095800153.shtml>

「北京地鐵一期工程：維基百科」<https://zh.wikipedia.org/wiki/>

図4及び6～11の出典：

北京市地鐵運營有限公司（編）『北京地鐵發展史』（北京出版社、2011年）