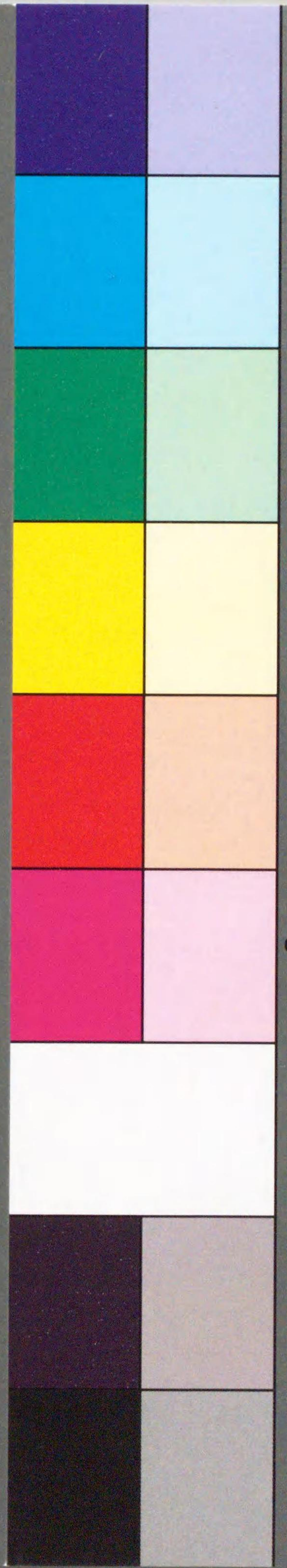


Kodak Color Control Patches

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black



Kodak Gray Scale



© Kodak, 2007 TM: Kodak

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19

DK11
H14

680

昭和十七年一月

添附物
1枚

ソ領アジア交通現勢

秘

衆議院
17:2.2.
圖書館

鐵道省運輸局

例言

- 一、今回當課に於てアジア諸國に於ける交通運輸一般の現狀を明らかにする目的を以つて「アジア諸國交通現勢」を編纂することゝなつたが、本書はアジア諸國の中ソ領アジアに關する部分を特に別冊としたもので、其の第一輯に相當するものである。本書の重點は第二章以下に在るも、之が理解に資する爲第一章に於てソ領アジアに於ける地勢、政治、經濟等の大要を記述した。尙ソ領アジアはソ聯邦の一部である關係上夫々關係の章に於て、獨ソ開戦迄の現狀を基礎とするソ聯邦の全般的事情に就いても略述した。
- 二、統計其の他に就いては能ふ限り最新資料の収録に努めたが、最近ソ聯邦現地資料の入手困難なる事情もあり、年次の不一致、内容の不均衡等を免れなかつたことは諒とせられ度い。
- 三、卷末附録「ソ聯邦交通地圖」は別途目的の爲印刷せるを便宜添附せるものである。従つて交通路線其の他に就き本書記事と必ずしも符合せざるものあることをお斷りして置く。
- 四、本書は努めて事實の叙述を旨としたが、意見批判に亘る部分あらば夫は固より執筆者の私見である。
- 五、執筆者 柄澤貞治郎

昭和十七年一月

運輸局連絡運輸課



I種
W



1200600091320

ソ領アジア交通現勢

目次

第一章 ソ領アジアの概念	一頁
第一節 地勢	一
第二節 氣候	四
第三節 人口及住民	五
第四節 政治	五
第五節 資源	一〇
第六節 産業	一一
第一項 工業	一一
第二項 農業	一五
第三項 鑛業	一七
第四項 林業	二〇
第五項 漁業	二〇

第二章 鐵道運輸	二二一
第一節 ソ聯邦の鐵道	二二一
第一項 線路	二二一
第二項 輪轉材料	二二四
第三項 技術的設備	二二八
第四項 貨物及旅客運輸	三三一
第五項 鐵道投資額	三三七
第六項 鐵道法規	三七七
第七項 管理組織	四三
第二節 ソ領アジア鐵道の沿革	四四
第三節 シベリヤ鐵道の強化	四八
第四節 ソ領アジア鐵道の現状	五〇
第一項 鐵道局名及管轄區域	五〇
第二項 輪轉材料の配置	五九
第三項 技術的設備の配置	六一
第四項 シベリヤ鐵道輸送力の問題	七二

第五項 貨物及旅客運輸	七四
第六項 電化問題	八二
第七項 新線建設	八三
第三章 河川運輸	八七
第一節 ソ聯邦の河川運輸	八七
第二節 シベリヤの河川運輸	八九
第一項 概説	八九
第二項 主要河川の概況	九一
第三節 中央アジアの河川運輸	九三
第一項 概説	九三
第二項 主要河川の概況	九四
第四節 カフカースの河川運輸	九五
第四章 海上運輸	九五
第一節 ソ聯邦の海上運輸	九五
第二節 太平洋岸の海上運輸	九七
第三節 黒海、アゾフ海、カスピ海の海上運輸	九九

第四節	北氷洋の海上運輸……………	一〇一
第五章	自動車運輸……………	一〇四
第一節	ソ聯邦の自動車運輸……………	一〇四
第二節	シベリヤの自動車運輸……………	一〇七
第三節	中央アジアの自動車運輸……………	一一〇
第四節	カフカースの自動車運輸……………	一一三
第六章	航空運輸……………	一一五
第一節	ソ聯邦の航空運輸……………	一一五
第二節	シベリヤの航空運輸……………	一一七
第三節	中央アジアの航空運輸……………	一二〇
第四節	カフカースの航空運輸……………	一二二
第五節	極地航空運輸……………	一二三
附録(其の一)	新舊地名(驛名)對照表……………	一二六
附録(其の二)	ソ聯邦交通地圖(亞露の部)……………	一二七

第一章 ソ領アジアの概念

第一節 地 勢

ソヴィエト社會主義共和國聯邦アジアの部(以下ソ領アジアと稱す)の地勢を記述するに當つては先づ同聯邦ヨーロッパの部(以下ソ領ヨーロッパと稱す)との境界に就いて述べなければならぬ。

云ふ迄もなくアジア洲は之を自然地理的に見るときはユーラシヤ大陸を構成する大陸の一部であつて、ヨーロッパとの境界は、他の諸洲間の如く大洋又は海峽等に依つて區劃されてゐる譯でなく陸続きである關係上甚だ明確を欠き、政治的變遷に伴ひ幾多の變動があつたのである。即北部に於ては傳統的にウラル山脈の西側を以つて境界とすることに大體變りがなかつたが、中央部は之と異り、古昔にはドン河が其の境界となり、十八世紀の初頭にはウラル河となり、又第一次世界大戦前にはウラル河より遙か東側の線が境界となつたのである。現在は大體ウラル河とヴォルガ河中間の線を以つて之が境界となすことに學說が一致してゐる。然して南西部に於ては、或はカフカース(コーカサス)の山稜を以つて境界となす者あり、或はカフカース北部の低地を以つて之が境界となす者あり、我國に於ては後者即北部低地を以つて境界とするのが通說の様である。而してソ聯邦に於ては現在カフカース全體をヨーロッパ洲に編入してゐることが注目される。

以上はソ領アジアとソ領ヨーロッパの境界に關する學說の概要であるが、之に依つて明らかになく其の境界は政治的、經濟的事情に依り便宜に定められたものと云ふことが出来る。

本文に於てはソ領アジアを成るべく廣く觀察せんとする趣旨から我國の通説に従ひ、カフカーズ北部低地を以つてソ領アジアとソ領ヨーロッパの境界とした。都市名を以つて現はすならばモロトフ（舊名ペルミ）、スウェルドロフスク、チエリヤピンスク、ウラルスク、バクー、ツベリシ（舊名チフリリス）等は何れもソ領アジアの部に屬し、チカロフ（舊名オレンブルグ）、クイブイシエフ（舊名サマラ）、サラトフ、アストラハン、ロストフ等は何れもソ領ヨーロッパの部に屬することとなる。

ソ領アジアは前述の境界線に沿つて西に於てはソ領ヨーロッパと境する外、對外的環境に於て南はトルコ、イラン、アフガニスタン、支那（新疆）、蒙古人民共和國、滿洲國と隣接し、東は日本海を隔て、日本に、ペーリング海峡を隔て、米領アラスカに相對し、北は北氷洋に面し、東經四〇度より西經一七〇度、北緯三五度より北極圈に亘る廣大なる地域を占めてゐる。

此の廣大なる地域を占めるソ領アジアの面積はソ領ヨーロッパの面積の約三倍半、アジア洲總面積の約三割五分に相當する一五、一九一、〇〇〇平方浬である。

ソ領アジアは極東、東部シベリヤ、西部シベリヤ、ウラル、中央アジア、カフカーズ等の地域に大別すること出来るが、之等の名稱は勿論行政區劃上のものではなく古くより用ひられてゐる俗稱に過ぎない。尙單に「シベリヤ」なる語は普通廣狹二つの意義を有し、廣義のシベリヤとは極東、東部シベリヤ、西部シベリヤ及ウラルを含む地域を謂ひ、狹義のシベリヤとは極東及ウラルを除外した東部シベリヤ及西部シベリヤの地域を謂ふのである。本文に於て單にシベリヤなる名稱を以つて現はした場合は所謂廣義のシベリヤを指すこととする。

シベリヤの地勢は地域の老なるだけに、部分的に見ると極めて單調の如くであるが、之を全般的に見ると變化に富み、人跡未到の密林地帯、廣漠たる大平原、長大なる山脈、蜿蜒數千浬に亘る巨川大河等が複雑に入り組んでゐて、一言にして説明することは困難であるが、其の生成植物又は産物等に依つて極めて大雑把な觀察を下し、左の四つの異りたる地域に大別することが出来る。

- (一) 草地帯 ウラル山脈の東側からエニセイ河上流に亘る西部シベリヤ地方を謂ひ、廣漠たる大平原を成し、オビ河及其の支流が此の大平原を灌漑し、農産物特に小麥を主とする穀倉區域を爲し、シベリヤ鐵道と相俟つて文化地帯を形成してゐる。
 - (二) 高地帯 極東、東部シベリヤの南部を東西に連ねる一帯の地を謂ひ、スタノヴォイ山脈、ヤブロノイ山脈、サイヤン山脈が東西に連亘し、有用礦物の埋藏に富み、その開發に依り近代的重工業地帯となる。
 - (三) 森林帯 高地帯の北方を東西に連なる廣大なる密林地帯を謂ひ、木材、毛皮等の供給地を成す。
 - (四) 凍土帯 北極圈以北一帯を謂ひ、一年の大半は地下深く凍結し、夏季僅かに蘇苔類が成長する。
- 中央アジアは内陸流域を爲す一大盆地で、地勢上之を(一)山地部と(二)平地部に二大別することが出来る。
- (一) 山地部 東部に天山山脈、アルタイ山脈連亘し、南部國境にヒンヅークシ山脈、エルブールス山脈、パミール高原等横はり、一帯に高峻である。北東部は準平原で、シベリヤとの分水嶺を成し、ウラル山脈の南端よりアラル海、カスピ海に至る間は臺地である。
 - (二) 平地部 山地部の西方に廣大なる草原地帯を展開し、一般に低平であるが、北部は降雨量多い爲草原地とな

り、南部は降雨量少いので沙漠となつてゐる。

カフカーズはカスピ海と黒海に挟まれた狹隘な地域で中央に高峻なカフカーズ山脈が直線狀に東西に走り、カフカーズを南北に二分してゐる。カフカーズ山脈の南側を外カフカーズと稱し、北側を内カフカーズ又は北カフカーズと稱する。

第二節 氣候

シベリヤは高緯度に位する上に、東南部に高峻な山岳を控へてゐるから太平洋方面からの暖風が遮られるのみならず北部は低平で寒風が自由に吹きつける地勢上の影響もあり、長い冬と短い夏を持つ大陸性の氣候である。即夏に於ける氣温はヨーロッパに於ける同緯度の地よりも高く、七月の平均温度は南シベリヤに於て二〇度乃至二五度、北東シベリヤに於て一八度、北氷洋沿岸が約五度である、之に對して冬は著しく寒冷で、シベリヤの西部及南部に於てさへ一月の平均温度は氷點下一五度乃至二五度、北東シベリヤに於て氷點下四〇度を普通とする。ヤナ河の下流は世界の最寒地帯で、ウエルホヤンスクでは嘗つて氷點下七〇度に達したことがあつたと謂はれ、一月の平均氣温は氷點下四八・八度を示してゐる。

中央アジアも亦一般に大陸性氣候で、海洋の影響を受けぬ爲降雨量比較的少く、寒暑の差が大である。キルギス草原地帯及アラル海附近は夏季温度上昇し可なり暑い。

カフカーズに於ては内カフカーズと外カフカーズでは氣温に相當の差異がある。即内カフカーズは北に山脈がないので冬は寒氣強く、夏は氣温高く四五度以上に達することがあり、外カフカーズは北に寒氣を遮る山脈があるので冬は比較的温和で、夏は氣温上昇する。

第三節 人口及住民

ソ領アジアの人口は一九三九年度の調査に據れば四一、二三七、〇〇〇人で、其の密度は一平方糎に付三人、ソ領ヨーロッパの密度一平方糎に付二二人であるに對し極めて稀薄と云ふべきである。

ソ聯邦は多民族國家で一億七千萬人（一九三九年調査）の人口は一八〇種の大小民族に分類されると云ふ。

シベリヤにも亦多數の民族が分布されてゐるが其の支配的民族は所謂大ロシア民族であつて大體五〇%内外を占めてゐる。大ロシア民族以外はブリヤート人、ヤクート人、ユダヤ人、トンゲース人、ウクライナ人、タタール人等が比較的多い。

中央アジアには大ロシア人の外カザツク人、ウズベツク人、タジツク人、トルクメン人、カフカーズにはアルメニヤ人、チュルク人、グルヂヤ人等が比較的多く、同一人種百萬人以上住居してゐる地方は民族同名の共和國を構成してゐる。

第四節 政治

ソ聯邦は周知の如く一九一七年十月革命に依る帝政の顛覆、プロレタリア獨裁の結果として形成された勞働者及農民の社會主義的國家であると共に形式上均等の權利を有する多數の民族共和國の『自由意志的結合に基き成立せる』聯合國家である。一九三六年新憲法（スターリン憲法と稱せらるゝもの）制定當時は聯邦構成共和國の數は十一であつたが、今次歐洲大戰勃發と共に、周邊の諸國を漸次合併して、一九四〇年八月迄に五つの共和國

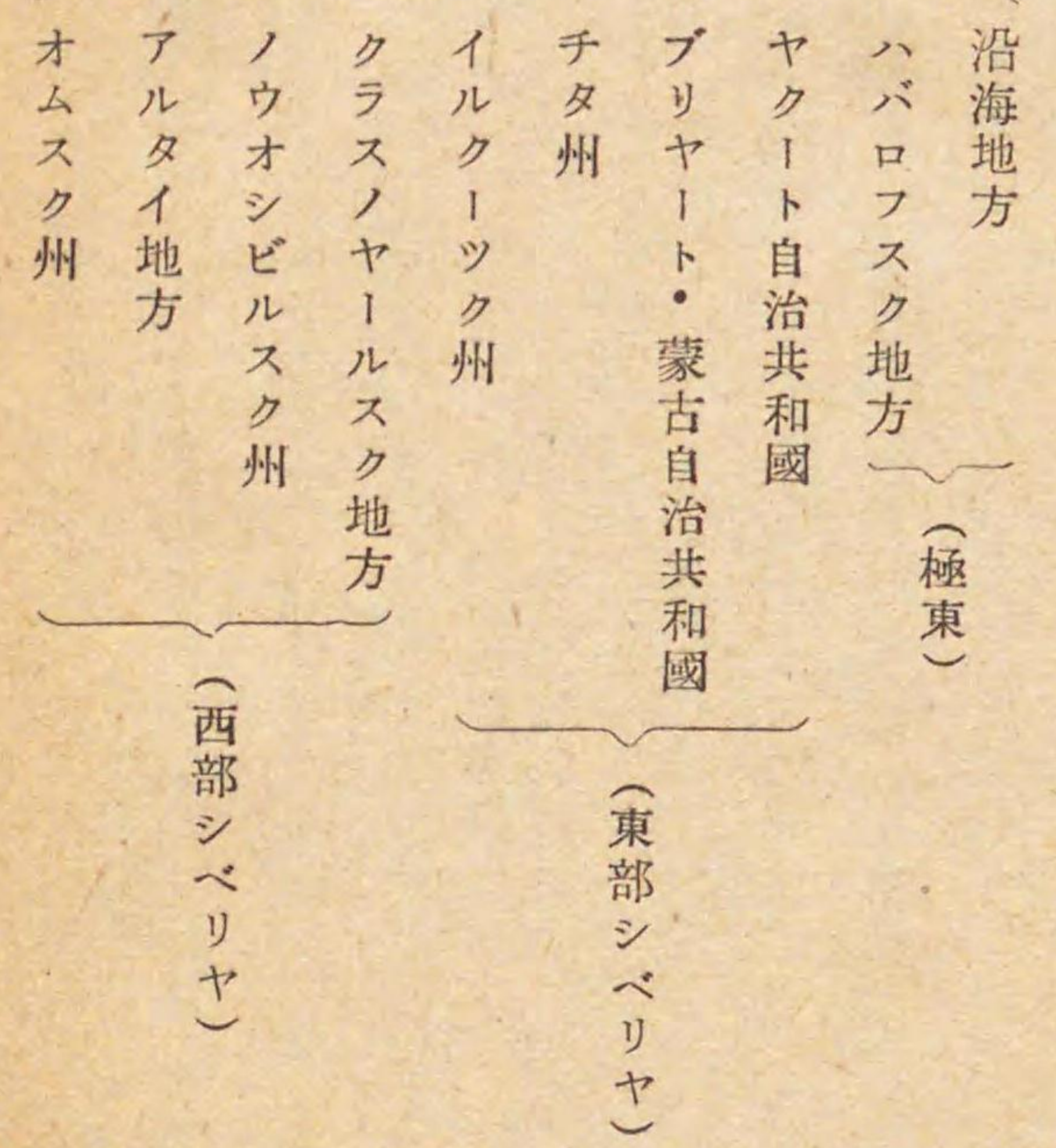
を新に加へ左の十六の共和國から成り立つてゐる（括弧内は共和國の首都名）。

- (一) ロシヤ・ソヴィエト社會主義共和國（モスクワ）
- (二) ウクライナ・ソヴィエト社會主義共和國（キエフ）
- (三) 白ロシヤ・ソヴィエト社會主義共和國（ミンスク）
- (四) アゼルバイジャン・ソヴィエト社會主義共和國（バクー）
- (五) グルヂヤ・ソヴィエト社會主義共和國（ツビリシ）
- (六) アルメニヤ・ソヴィエト社會主義共和國（エレワン）
- (七) トルクメン・ソヴィエト社會主義共和國（アシハバード）
- (八) ウズベツク・ソヴィエト社會主義共和國（タシュケント）
- (九) タヂク・ソヴィエト社會主義共和國（スタリナバード）
- (一〇) カザツク・ソヴィエト社會主義共和國（アルマ・アタ）
- (一一) キルギス・ソヴィエト社會主義共和國（フルンゼ）
- (一二) カレロ・フィン・ソヴィエト社會主義共和國（ペテロザウオードスク）
- (一三) モルダヴィヤ・ソヴィエト社會主義共和國（キシネフ）
- (一四) エストニア・ソヴィエト社會主義共和國（ターリン）
- (一五) ラトヴィヤ・ソヴィエト社會主義共和國（リガ）

(一六) リトワニヤ・ソヴィエト社會主義共和國（カウナス）

以上の聯邦構成共和國は其の領域の大小、其の他の條件に依り下級の行政單位として自治社會主義共和國
 (*Автомонная Социалистическая Республика*)、地方 (*Край*)、州 (*Область*) 等を有し、自治共和國、地
 方、州は更に下級單位として區 (*Район*)、管區 (*Округ*) を有し、區は最下級單位たる市 (*Город*) 及村 (*Село*) を
 有する。而して市は其の大小並に政治的、經濟的重要性に依り、區に屬するもの、州、地方等の直轄にして區と
 同格のもの、加盟共和國に直屬し、地方と同格のもの等の區別がある。

ソ領アジアに於ける共和國、自治共和國、州及地方別行政區劃は左の通である（小括弧内は俗稱を示す）。



ソ領アジア

- スウェルドロフスク州
 - チエリヤビンスク州
 - クラスノダール地方
 - オルヂヨニキーゼ地方
 - カルバチノ・バルカール自治共和國
 - 北オセチン自治共和國
 - チエチエ・イングーシ自治共和國
 - ダゲスタン自治共和國
 - ウドムルト自治共和國
 - カザツク共和國
 - キルギース共和國
 - トルクメン共和國
 - ウズベツク共和國
 - タジツク共和國
 - アゼルバイジャン共和國
 - グルヂヤ共和國
 - アルメニア共和國
- (ウラルの一部)
- (中央アジア)
- (内カフカース)
- (外カフカース)

次にソ聯邦の政治機構に就いて略述する。

ソ聯邦に於ける國家權力の最高機關は聯邦最高會議(Верховный Совет СССР)である。同會議は平等の権限を有する聯邦會議(Совет Союза)と民族會議(Совет Национальностей)の兩會議より成り、聯邦唯一の立法機關である。兩會議は原則として年二回同時に召集せられるが、同會議閉會中は同會議の選挙した聯邦最高會議幹部會(Предуправительный Совет СССР)が最高の代行機關となる。現在の最高會議幹部會議長はカリーニンである。

最高會議の立法事項は法律(Закон)と稱し、公報(Ведомости)を以つて公布せられる。最高幹部會の立法事項は最高幹部會令(Указ)と稱し公報を以つて公布せられる。聯邦國家の行政機關は聯邦人民委員會會議(Совет Министров)である。人民委員會會議は議長、議長代理(複數)、人民委員(複數)の外國家計畫委員會議長、國立銀行總裁、藝術委員會議長等より構成せられ、我國の内閣に該當する。聯邦人民委員會議長は我國の内閣總理大臣に該當し、現在の議長はスターリンである。人民委員は各省大臣に該當し、人民委員部は各省に該當する。人民委員部の數は最近國民經濟の發展と共に漸次其の數を増し現在四二を算するに至つてゐる。聯邦人民委員部は單一人民委員部と複合人民委員部の二種に分れる。單一人民委員部は聯邦のみに設けられ、複合人民委員部は聯邦のみならず各共和國にも重複して設けられたものである。單一人民委員部はソ聯全領域に亘り直接に又は其の任命せる機關を通じて行政事務を執行し、複合人民委員部は構成共和國の同名の人民委員部を通じて行政事務を執行する。

人民委員會議の決定事項は人民委員會議令 (Постановление) と稱し、ソ聯邦政府發行決定及命令集を以つて公布せられる。

次に聯邦構成共和國の最高機關としては共和國最高會議がある。共和國最高會議は共和國唯一の立法機關であつて、共和國最高會議幹部會を選擧すること聯邦の場合と同様である。

共和國最高の行政機關は當該共和國人民委員會議である。同人民委員會議は議長、議長代理(複數)、人民委員(複數)、共和國國家計畫委員會議長、藝術委員會代表、單一人民委員部代表等より構成せられる。

地方行政機構の内自治共和國は最高會議を有し、人民委員會議を有するが、地方及州以下の機構は勤勞者代表ソヴィエト (Совет народных депутатов) に依つて構成せられてゐる。

司法機關としては聯邦最高裁判所、共和國最高裁判所、地方及州裁判所、自治共和國及自治州裁判所等がある、而して一切の裁判所に於ける事件の審理は特に法律の規定する場合を除き人民陪審員参加の下に行はれる。

第五節 資源

ソ領アジアの天然資源は其の種類も極めて多種多様で殆んど無盡藏と謂はれる。その内石炭、金、銅、滿俺等の礦物資源、森林資源、水力資源及水産物資源はソ聯第一位を占めてゐる。

先づ主要なる燃料及金屬資源の埋藏量に就いて見ると、石炭は西部シベリヤのクズネツク炭田に四、〇〇〇億噸、東部シベリヤのチレムホーウオ炭田に五八〇億噸、極東ブレーヤ炭田に一、〇〇〇億噸、中央アジアのカラガンダ炭田に五〇〇億噸、泥炭は東部シベリヤに一五億噸、極東に七九億噸、石油はカフカースのバクーに一

億噸、同グロースヌイに三億噸、中央アジアのエンバに四億噸、ヴォルガ・ウラル(ウラル山脈の南西よりヴォルガ右岸に亘る地域)に一五億噸、極東サガレンに一億噸、鐵鑛はウラルに一六億噸、クズバスに三億噸、銅はカザツクスタンのコウンランド、デエスカズガン等に八〇〇萬噸、ウラルに三一九萬噸、滿俺はカフカースのチヤツルに二億噸、金はシベリヤ全體に六、〇〇〇噸乃至一〇、〇〇〇噸、亞鉛はウラルに一三六萬噸、鉛はカザクスタンに七九〇萬噸、ニッケルはウラルに一二〇萬噸を夫々埋藏すると謂はれてゐる。その他石綿、マグネシウム、硫黃、水銀、加里、燐灰石、曹達等の埋藏量も多い。

次に森林資源に就いて見るに、ソ聯邦には世界全森林面積の五分の一に相當する六億一千万ヘクタールの森林地帯があるが、此の中四億八千万ヘクタールはシベリヤに、一千八百万ヘクタールは中央アジアに在る。即ちソ聯邦森林面積中八〇%以上はアジアの部に在る譯である、而して樹木の主なるものは松、カラ松、縦、唐檜等の針葉樹が大部分であるが、カフカースには樺、胡桃、とねりこ、紅葉等の潤葉樹も多い。

ソ聯邦の水力資源は世界水力資源の約二八%と算定されてゐる。此の尨大なる水力資源の大部分は大體シベリヤに集中されてゐると云つても過言でない。即ちソ聯邦の水力二億八千万八百万五十四萬キロワットの中二億三千九百三十萬キロワット迄がアジアの部分に集中されてゐる。水力資源は主としてアンガラ河、エニセイ河、レナ河、イルトイシ河等である。

第六節 産業

第一項 工業

最近ソ聯邦の産業部門に現はれつゝある顯著な現象として二つの事實を擧げることが出来る。その一はソ聯邦は農業國より漸次工業國へ轉化しつゝあることであり、その二はソ聯邦の工業基地がソ領ヨーロッパよりソ領アジアへ漸次移行しつゝあることである。此の現象はレーニンの死後その後継者となつたスターリンが内亂、飢饉に因り極度に衰退せるソ聯邦を立直し、進んで世界赤化の祖國として強化する爲に高度國防國家の建設が必要であるとして、産業五ヶ年計畫を樹立せるに職由するものである。産業五ヶ年計畫は第一次(一九二八年―三二年)、第二次(一九三三年―三七年)、第三次(一九三八年―四二年)と年度の異なるに従ひ其の目標を多少異にしてゐるが、工業特に重工業の發展、農業の社會主義化、生産力の均等な配置等に主眼が置かれたのである。

帝政ロシアは農業國であつて、工業特に重工業は殆んど見るべきものなく、國の經濟は農産物を海外に輸出し、海外より工業製品を輸入するにあつた。

三次に亘る産業五ヶ年計畫の遂行は、ソ聯邦に於ける農業と工業の比重を根本的に變更した。即數字に就て之を見るに、帝政時代の最盛期である一九一三年にはソ聯邦に於ける總生産額の四二・一%が工業、五七・九%が農業であつたが、第一次五ヶ年計畫の最終年度の一九三二年に於ては工業の生産が七〇・七%、農業の生産は二九・三%と其の地位を轉倒した。更に之を第二次五ヶ年計畫の最終年度の一九三七年に就いて見ると、工業の生産が八二・七%、農業の生産が一七・三%となり、工業の躍進は極めて顯著である。又工業生産の指數は一九一三年を一〇〇とする一九三二年には三三四即約三倍以上となつたのである。尙工業部門中生産資材と消費資材の生産割合は一九一三年には生産資材四二%。消費資材五八%であつたが、一九三二年には此の割合は五六%對四四

%と其の位置を轉倒し、工業の指導的部分は生産資材即重工業に在ることが如實に示されてゐる。

農業の社會主義化に關しては次項に述べることとして、工業生産力の均等な配置に就いて茲に若干の觀察を試みることにする。帝政時代に於ては工業はモスクワ及レニングラードを中心とする中央工業地帯並に南部ウクライナ地帯に集中され、ソ領アジアには全然之を見ることが出来なかつた。即帝政ロシアの工業生産力はソ領ヨーロッパの一部に偏在してゐたのである。今日工業生産力が如何に増大するとしても、それが地域的に偏在してゐては一端戰爭となる場合直ちに爆撃又は占領に依つて國家の死命が制せられる虞がある。ソ聯邦は世界で唯一の社會主義國である。その周邊は資本主義國に依つて圍繞せられて居り、何時如何なる時周邊資本主義國の反ソ十字軍結成に依つて攻撃せられるかを保し難い。ソ聯の恐るゝ處はこのことであつた。之が爲五ヶ年計畫に於て工業の偏在性の除去に意が用ひられ、邊疆地方の工業化、工業原料地と消費地の接近、主要經濟地域の自給自足化、重工業の分散等が行はれるに至つた。之を實際に就いて見るにウラル及西シベリヤに第二石炭・冶金基地と謂はるゝウラル・クズバス綜合企業地帯が建設され、東部シベリヤにはアンガラ・バイカル綜合企業地帯、極東にはコムソリスクを中心として強力なる工業基地が著々建設されつゝある。又沙漠と草原が果しくなく續く中央アジアにも近代的工業が續々建設されてゐる。

綜合企業地帯とは生産要素の最も合理的、效果的利用に依つて極めて高度の生産能力を持つ完全に獨立した經濟地帯の謂で、ウラル・クズバス綜合企業に於てはウラルの豊富な鐵礦と茲から二、三〇〇軒も距つたクズバスの無盡藏の石炭を結合し、兩地方に一大製鐵及化學工業群を設けたのである。マグニトゴルスク冶金工場、スタ

ーリンスク第一、第二製鐵工場、チェリヤピンスク機械製造工場、スウエルドロフスク機械製造工場、ニージニイタギール機械製造工場、ノウオシビルスク機械製造工場、ソリカムスク化學製造工場、ベレズニヤク化學製造工場、ケメレウオ化學製造工場等は此の綜合企業の主體を爲すものである。

アンガラ・バイカル綜合企業とはアンガラ河の水力とバイカル湖附近の豊富な石炭、鐵鑛其の他各種金屬を結合して製鐵、機械製造、亞鉛、有機化學、石炭液化等の諸工場を建設せんとするもので、第三次五ヶ年計畫の主要課題となつてゐるものである。又コムソモリスクを中心とする工業に就ては冶金工場、セメント工場、造船所、車輛製造工場等の建設が擧げられる。此の外極東には浦鹽斯德、ハバロフスク、ブラゴウエンチエンスク等の主要都市には小規模ながら冶金工場、農具製造工場、造船所、食品工業等の諸工場が建設せられた。

次に中央アジアに於ける近代的工業の建設の跡を見るにバルハシ湖畔のプリバルハシには巨大なる製銅工場が建設され年産一〇萬噸の製銅が行はれてゐるのを初め、トルクシブ鐵道の沿線チムケントに製鉛工場、セミパラチンスクに肉類製造工場、羅紗工場、アルマ・アタに化學製造工場、煉瓦工場、製靴工場、リツデルに亞鉛電氣分解工場、鉛工場、カルサクパイ及デスクズガンには銅熔解工場等が相次いで建設された。タッシュケント、スタリナバード、アシハバード等には棉花精製工場、纖維工場、絹糸工場が設けられた。

以上の如く工業基地は國家的計畫に基いて漸次シベリヤ及中央アジア方面に移されつゝあるが、此の計畫は未だ完成したものでなく、工業生産の比重は其の種類に依つて多少異なるも現在ソ領ヨーロッパ七〇乃至八〇%に對し、ソ領アジア二〇%乃至三〇%を示し、工業のソ領ヨーロッパ偏在は未だ完全には是正されてゐないのである。

第二項 農業

五ヶ年計畫の主要目標の一である農業の社會主義化即小規模の個人農を廢止して大規模の集團農業化することは現在では殆んど完成の域に達してゐる。ソ聯邦に於ける農業の經營態形は個人農、ソフホーズ（國營農業）、コルホーズ（共營農業）の三つに分けられるが、此の三つの態形を總播種面積に付いて見るに、次表に見らるゝ如く一九二八年には壓倒的優位を占めてゐた個人農は年と共に激減し、コルホーズが之に代つて優位を占めるに至つたことが視はれる。

經營別總播種面積比率

經營別		一九二八年	一九三二年	一九三六年
年度別	個人農			
	個人農	九七・三%	二一・九%	五・〇%
	コルホーズ	一・二%	六八・一%	八三・一%
	ソフホーズ	一・五%	一〇・〇%	一一・九%

以上の如く個人農は大規模の社會主義農業に轉化すると共に農業の機械化も行はれ、トラクター、コンバイン等の機械が廣く使用されるに至つた。之等の機械をコルホーズに配給する機關として機械トラクター配給所（エム・テ・エス）が多數設置され、農業の機械化は一層促進された。

シベリヤに於ける農業も殆んど社會主義農業化、機械化してゐる、茲にソ聯邦及シベリヤに於けるコルホーズ、

ソフホーズ及エム・テ・エスの數を擧げると左表の通である。
 コルホーズ數（一九三六年度）

	ソ 聯 邦	コルホーズ數	播種面積（千ヘクター）
	シベリヤ	二四四、四五六 二二、六二九	一一〇、五一一 一一、〇九〇

ソフホーズ數（一九三六年度）

	ソ 聯 邦	ソフホーズ數	播種面積（千ヘクター）
	シベリヤ	四、二九五 四八七	一〇、七二二 一、三八〇

エム・テ・エス數（一九三六年度）

	ソ 聯 邦	エム・テ・エス數	トラクター數
	シベリヤ	四、三七五 五一〇	二五四、六五四 二八、八〇七

シベリヤに於ける農産物中最も主要なるは小麦である。特にウラル東側よりオビ河流域に亘る廣大なる西シベリヤの沃野は小麦の栽培に適し「シベリヤの穀倉」の名がある。小麦の外大麦、燕麥、黍麥、玉蜀黍、大豆、馬鈴薯、亞麻、甜菜等も廣く産出される。

シベリヤに於ける穀類收穫高は一九三五年度に於て一億三千三百萬ツェントネルであつた。中央アジアは帝政時代より棉花の産地として著名であるが、棉花の外小麦、米、果實等も栽培せられてゐる。カフカースは高濕多雨の爲穀類、葡萄、茶等の産出が多いが、近來棉花の栽培が奨励せられ、その産額も漸次増加してゐる。

次に牧畜に付いて一言すればシベリヤ及中央アジアの草原地帯は良好な牧場となり、牛、馬、羊、山羊、豚等の飼育が盛んである。又凍土帯では馴鹿の遊牧が行はれてゐる。

一九三六年度ソ聯邦及シベリヤに於ける家畜の數は左表の通である。

家畜數（單位千頭）

	ソ 聯 邦	馬	牛	豚	羊及山羊
	シベリヤ	一六、六四八 二、三九三	五六、六八四 四、八六八	三〇、四三三 三、一七四	七三、六五七 八、五〇三

第三項 鑛 業

ソ領アジアに埋藏せらるゝ各種鑛産資源の中重工業の原料たる石炭、石油、鐵並に金の採掘高に就いて概説する。
 (イ) 石炭

一九三二年度及一九三七年度に於ける地域別採炭高は左の通である。

地域別採炭高(單位萬噸)

地域別	年度別	一九三二年度	一九三七年
クズバス		七五九・五	一、八三一
カラガンダ		七三・九	四一九
ウラル地方		三一六・五	八〇八
東部シベリヤ地方		二二〇・五	五〇八
極東地方		二〇二・四	四七四
中央アジア地方		八三・一	九一
カフカース		二〇・五	四〇
全ソ聯邦		六、四三一・五	一二、七一〇

(ロ) 石油

石油の採油量はバクー、グロージヌイ、クラスノダールを包含するカフカースが全ソ聯邦の凡そ九〇%を占めてゐるが、最近中央アジア諸地方に於ても採油量を漸次高めつゝあり、又ヴォルガ・ウラル地方は第二のバクーと稱してソ聯當局は其の開發に力を注いでゐる。

一九三二年度及一九三八年度に於ける地域別採油量を示すと左表の通である。

地域別採油量(單位千噸)

地域別	年度別	一九三二年度	一九三八年
バクー		一五、九八一・五	二三、九八〇・〇
グロージヌイ		五、〇五三・〇	二、七六三・六
クラスノダール		七六六・〇	二、二五〇・三
ヴォルガ・ウラル地方		三六・三	一、二九八・四
トルクメン共和國		一五四・七	四三六・七
ウズベツク共和國		三五・八	二二五・三
タジツク共和國		一五・九	六五二・〇
カザツク共和國		一九八・一	三六〇・九
極東地方		一九六・四	三二、二三〇・八
全ソ聯邦		二二、四五八・〇	三二、二三〇・八

(ハ) 鐵鑛

鐵鑛はウラルの外クズバス、ヒンガン、オリガ、アルゲン、バレギンスキー、アンガラ・イリムの諸鑛山に屬する、一九三八年度に於けるウラル及クズバスに於ける鐵鑛採掘高の合計は八二二萬噸で、全ソ聯採鑛高の約三〇%を占めてゐる。

(ニ) 金

シベリヤに極めて豊富な金及砂金の鑛脈が各地に散在してゐるが、その中主なる産地はレナ河の支流ヴィチム河流域のボダイボ、セレムジャ河上流、ゼーヤ河流域、コルイマ河上流等である。

一九三九年度に於ける全ソ聯邦産の金高は三〇〇噸と推定されてゐるが、其の八〇%はシベリヤに於て産出されたものである。

第四項 林 業

シベリヤには全ソ聯邦森林面積の八〇%以上の森林面積を有するが、木材伐採に於てシベリヤの占める地位は極めて低く約一三%に過ぎない、以つてシベリヤの老なる森林資源の開発が如何に立遅れてゐるかと判る。ソ聯政府はシベリヤ諸河川及北氷洋の運輸の發展に力を注いでゐるから、森林資源今後の開發が期待される。又エニセイ河流域のイガルカとオビ河流域のサマロウオ及サレガルトに巨大な製材工場が設置され、輸已向用材の製造が始められた。

第五項 漁 業

ソ領アジアは東北並に西南端を海洋又は内海で廻らされ、多數の河川、湖水もあり、極めて豊富な水産資源を抱擁してゐる。特にカムチャツカを中心とする極東漁場は世界三大漁場の一として其の名を知られてゐる。

極東漁場は地域的に細別して更に沿海州漁場、ニコラエフスキー漁場、サハリン漁場、カムチャツカ漁場等に分かれ、鮭、鱒、鯿、鱈、蟹等が多量に捕獲される。之等魚類の捕獲高は一九三五年度に於て合計二、八三六千ツエントネルであつた。

ペーリング海、オホーツク海には鯨、アザラシ、膾膾獸、海馬、海狸、海驢等が多數棲息して居り、その捕獲も重要な産業部門となつてゐる。

第二章 鐵道運輸

第一節 ソ聯邦の鐵道

第一項 線 路

(イ) 營業料

ソ聯邦に於ける鐵道は一切國有國營であつて、私有又は私營は憲法上許されてゐない。ソ聯邦鐵道の營業料總延長は一九三八年一月現在に於て八五、一〇〇千であつた。而して今次歐洲大戰勃發滿一年後の一九四〇年九月一日現在に就て之を見るときはポーランド東半の鐵道六、七〇〇千、ベツサラビヤ、北ブコヴィナ及フィンランド新編入地の鐵道計二、三〇〇千並に沿バルト三國の鐵道七、〇〇〇千を加へて總計一〇一、一〇〇千となつて

た。一九三八年度總延長の内約二四、八〇〇杆が複線區間、一、六九〇杆が電化區間である。

(ロ) 軌間

ソ聯邦鐵道の標準軌間は一・五二四米の廣軌であるが、一九三八年度に於て延長約一、二〇〇杆の狹軌線を有した。

(ハ) 軌道

ソ聯邦鐵道に於ては道床材料として砂、砂利、碎石、鑛滓等を用ひるが、最も普及してゐるのは砂である。碎石道床區間は極めて少く一九三八年度に於て約五、七〇〇杆に過ぎなかつた。

軌條は平底軌條を用ひ、IA型(一米當り重量四三・五七疋)、IIA型(一米當り重量三八・四疋)、III型(一米當り重量三三・四八疋)、IVA型(一米當り重量三〇・八九疋)の四種がある。

枕木は専ら木枕木が用ひられ、用材は檜、松、カラ松、唐檜、樅等である。枕木の標準型はA、B、Cの三種あり。Aは中歐諸國で多く用ひられてゐる半圓型のもの、Bはポール・タイ型と稱されるもの、Cは我國で使用されてゐるものと同様角型である。ソ聯邦に於てはAが最も廣く用ひられてゐる。各型は底面幅、上面幅及厚さ寸法の異なるに従ひI型、II型、III型、IV型、及V型の五種(CはIII型迄)に分れてゐる。IA型及IB型の寸法は何れも底面幅二五五耗、上面幅一六〇耗、厚さ一七五耗、IC型は底面幅及上面幅二一〇耗、厚さ一四五耗である。枕木の長さは二・七米が標準であるが、支線及構内線には二・五米のものも使用される。

枕木は總て防腐劑(主としてクレオソット油)を注入したものをを用ひる。枕木の耐久年限は素材で檜七、九年、

松四、五年、樅三、四、五年となつてゐるが、クレオソット注入枕木は素材より三倍の耐久性がある。

ソ聯邦鐵道に於ては軌道を四等級に分ち、貨物輸送量一杆に付一〇百萬噸杆以上の密度を有する主要幹線を一級線、同四百萬噸杆以上一〇百萬噸杆未滿の密度の幹線を二級線、同一百萬噸杆以上四百萬噸杆未滿の密度の地方線を三級線、同一百萬噸杆未滿の密度の側線及支線を四級線としてゐる。

以上等級別に依るの軌道上部構造は大體左の如く定められてゐる。

等級	道床	軌條	枕木
一級線	砂の補助道床上に一等品砂利、碎石を敷く	IA型	I型及II型 杆當り一、八四〇挺
二級線	砂の補助道床に一等品碎石、鑛滓を敷く	IA型及IIA型	II型 杆當り一、八四〇挺
三級線	砂、砂利、鑛滓、碎石を敷く	IIA型及III型	III型及IV型 杆當り一、六〇〇挺
四級線	右同	IVA型	III型及IV型 杆當り一、四四〇挺

(ニ) 勾配

ソ聯邦鐵道線の約三分の一は水平線で、約三分の二が勾配線である。而して勾配線も千分の五迄の緩やかな勾配線が最も多く、千分の五乃至千分の一〇迄の急勾配線は極めて少い。

第二節 輪轉材料

(イ) 機關車

ソ聯邦の機關車は動力の如何に依つて蒸氣機關車、電氣機關車及内燃機關車の區別があり、使用目的の如何に依つて貨物機關車、旅客機關車及入替用機關車の區別がある。電氣機關車及内燃機關車の數は未だ極めて少い。現在に於ける貨物機關車の主要なる形式はエフ・デー型、エス・オー型及イー・エム型で、旅客機關車の夫はイエス型及エス・ウー型である。右の外帝政時代より使用されてゐるものにカー型（旅客列車用）、イー型、イエー型、シチャー型、エル型（貨物列車用）がある。

此等主要機關車の規格と性能は左表の通である。

記號	車軸配置	動輪直徑 (ミリメ)	直徑 (ミリメ)	ピストン 行程 (ミリメ)	火格子 面積 (平方米)	蒸氣壓力 (アトモス フエヤー)	整備機關 車重量 (噸)	機關車動 輪上重量 (噸)	時速 / 耗時
エフ・デー	1-5-1	1,500	670	770	7.04	15	133.0	101.0	85
エス・オー	1-5-0	1,320	650	700	6.00	14	96.6	87.6	75
イー・エム	0-5-0	1,320	650	700	4.46	14	85.0	85.0	65
イー・エス	1-4-0	1,850	670	770	7.04	15	134.0	82.0	130
エス・ウー	1-3-1	1,850	575	700	4.43	13	86.0	85.0	110

イー・エム型は一九三六年限りその製造が廢止され、之に代つてエス・オー型が主として製造されるに至つ

た。エス・オー型はイー・エム型よりも一層強力で、その大部分が蒸氣凝結装置附となつてゐるのが特徴である。蒸氣凝結装置附機關車は普通の機關車が六〇籽乃至七〇籽毎に給水の必要あるに對し、〇〇〇籽を無給水で走行し得る性能を持つてゐる。第二次五ヶ年計畫に於てはエス・オー型よりも更に強力なるエフ・デー型機關車の製造が擴大された。即一九三七年末迄にはエフ・デー型機關車が二、〇〇〇輛製造され、ソ聯邦機關車の花形として活躍してゐる。

第三次五ヶ年計畫に於てはエフ・デー型機關車を一、五〇〇輛、蒸氣凝結装置附機關車を四、二〇〇輛、イー・エス型機關車を一、五〇〇輛合計八、〇〇〇輛製造する計畫となつてゐる。

一九三八年度に於ける機關車の總數は約二六、〇〇〇輛であつた。

(ロ) 貨車

ソ聯邦に於ける貨車の種類には有蓋車、無蓋車、無側車（ホツパー車、ゴンドラ車、ドンプカルト車を含む）及タンク車等があり又二軸車、四軸車（八軸のものもある）の區別がある。

一九三八年度に於ける各種貨車の合計總數は八〇七、八四六輛（二軸車に換算）であつたが、其の種類別百分比は左の通である。

- 有蓋車（二軸車） 四四・八%
- 有蓋車（四軸以上） 七・八%
- 無蓋車、ホツパー車、ドンプカルト車（二軸車） 二九・七%

の區別がある。二軸車及三軸車は郊外運輸及地方運輸に使用され、四軸車は遠距離の運輸に使用される。旅客列車には特急列車（超特急列車を含む）、普通急行列車、普通列車、郵便列車、郊外列車及労働列車等の區別がある。

客車は等級別には軟床車（我國の一、二等に相當）及硬床車（板張りで我國の三等に相當）の二種である。硬床車は更に普通車（座席券を要せざるもの）、座席附車（座席券を要するもの）、横臥席附車（横臥席券を要するもの）に分かれる。定員は普通車六四—七八人、座席附車六四人、横臥席附車四〇—四八人である。

軟床車は何れも横臥席附車（直通運輸の場合の寢臺車を含む）のもので、定員は二四—二八人である。直通運輸の場合の軟床寢臺車は更に第一カテゴリー及第二カテゴリーの二種に分れる。第一カテゴリーは二人部屋クレー附で、第二カテゴリーは四人部屋クレー附である。

ソ聯邦鐵道に於ける客車の數は各種のものを合せ一九三七年度に於て三五、一三五輛であつた。尙第三次五年計畫に於て一五、〇〇〇輛の新造を計畫し、その内四、〇〇〇輛には自動連結器を取附ける筈となつてゐる。

第三項 技術的設備

(イ) 機關區

一九三八年度に於けるソ聯邦鐵道の驛中機關區の設けある驛の數は約七〇〇である。此の内約四〇〇は小修繕工場を併有する主要機關區である。前述の如くソ聯邦鐵道には二六、〇〇〇輛の機關車があるので一機關區當り平均機關車數は三七輛である。

ソ聯邦鐵道に於ける機關區の任務は機關車を管理し、仕業し、整備し、修理し、配給するに在る、此の任務を遂行する爲めに、機關區は機械部、鍛冶職場、軸承職場、管職場及之に附屬するブリキ加工場及鍛接職場等より成る機關車小修繕場を設備してゐる。

ソ聯邦鐵道に於ける主要機關區は大體左の如き装置を設備してゐる。

轉車臺、給炭線、給炭用起重機、壓搾空氣起重機、手動給炭起重機、搖桿、機械的給砂装置、灰捨装置、軟水化装置、銲接装置（電氣又は酸素）、壓搾器、蒸氣ハンマー

最近重機關車の採用及運轉技術の改良等に依つて、從來の機關區設備に、例へば轉車臺の長さの擴大、汽罐洗滌装置の改良の必要があつたが、一九三五—三七年の間に於て冷水又は熱湯洗滌罐装置が温水洗滌罐装置に代へられた機關區の數は三〇〇箇所以上に達した。

(ロ) 車輛區

一九三三年以前は機關車經濟と車輛經濟は共同になつてゐたが當時七七、〇〇〇輛の修繕を要する貨車が使用されてゐたり、列車から解放することを要する客車が、一、五〇〇輛あつたりして車輛經濟の混亂は極度に達したので、鐵道當局は之を救済する爲に一九三三年車輛經濟を機關車經濟から分離した。當時全國に設けられた車輛區の數は二二〇箇所であつたが、一九三四年には二六二箇所に増加した。一九三三年七月現在に於て全車輛區の内完全なるデポー（車庫に修繕場の併置されたもの）は四八箇所、修繕場のみを有するもの二一箇所、デポーのみを有するものは六〇箇所で、その他の車輛區は何等の設備を持たず、車輛の修繕は露天で行はれてゐた有様で

あつた。新しいデボアの建設は其の後毎年行はれ、一九三七年度には一三〇箇所の新設を見た。

(ハ) 車輛修繕工場

ソ聯邦鐵道に於て車輛の修繕を爲す工場としては機關車修繕所、機關車修繕工場、車輛修繕所、車輛修繕工場、車輪工場等の別がある。尙機關區に小修繕所の併置されてゐることは前述の通である。

右の内機關區及機關車修繕所は中小修繕、即機關車の一般的故障検査、臨機の修繕、車輛の旋盤切削等を行ひ、機關車修繕工場は主として大修繕を行ふ。

車輛の場合も大體機關車の場合と同様であつて車輛區、修繕所に於ては中小修繕を、車輛修繕工場に於ては大修繕を行ふ。車輛工場は車輪のみの修繕を行ふ。

一九三八年現在に於てソ聯邦鐵道には機關車修繕所約三三、同修繕工場約三〇、車輛修繕所約二二〇、車輛修工場約二六を數へた。

以上の修繕工場は交通人民委員部に直屬するものゝみであるが機械製作工業人民委員部に屬する機關車及車輛製造工場が別に設けられてゐる。

(ニ) 操車場

ソ聯邦鐵道に於て機關區を有する操車場の數は約四〇〇驛である。此の中最も重要な操車場の數は約一三〇である。ハンブヤードの設けある操車場は五一あり、總計五七のハンブヤードを持つてゐる。此の内三四のハンブヤードは軌條制動器を有し、一七のハンブヤードには監視室の設備がある。

(ホ) 其他の設備

空氣制動機検査所 最近ソ聯邦鐵道に於ては壓搾空氣制動機を全般的に取附けることゝなり、之を遲滞なく迅速に修繕する必要が生じたので「壓搾空氣制動機検査所」と云ふ特別な工場を設置するに至つた、主要鐵道に於ては大體三〇〇軒の間隔を置いて此の検査所が設けられてゐる。

枕木防腐工場 ソ聯邦の鐵道に於ては枕木は原則として全部防腐劑を注入したものでなければならぬことになつてゐる。注入法として最も多く用ひられてゐるものはクレオソート油注入であるが、クレオソート油にタールを混じたものも比較的多く用ひられる。枕木に防腐作用を施す枕木防腐工場の數は大體四〇箇所である。

第四項 貨物及旅客運輸

(イ) 貨物運輸

ソ聯邦に於ける貨物運輸の根本的課題は

- (一) 貨物運送の國家計畫を遂行すること、特に國家的意義を有する第一種貨物（石炭、石油、鑛石、木材、穀類等）の運送を確保すること
 - (二) 空車の廻送を避け、積卸作業の能率を昂め、輪轉材料の合理的利用を計り以つて貨車の利用効率を上げること
 - (三) 貨物運送の迅速、安全、確實を期すること
- の三點に要約される。

貨物運輸の取扱は斯かる目標の下に行はれてゐるのであるが、其の輸送実績は如何かと云ふに、三回に亘る五ヶ年計畫の實行に依り貨物の輸送數量は著しく増加した。即一九一三年に於ける貨物の輸送量は一三二・四百万噸であつたが、漸次増加して一九三八年には五一六・三百万噸に達した。又其の品目も石炭、石油、鑛石、金屬及機械等重工業の材料及其の製品の増加が特に目立つてゐる。年度別に依る主要貨物の輸送數量は左表の通である。

主要貨物輸送數量(單位百萬噸)

品目別	年度別					
	一九一三年	一九二八年	一九三二年	一九三七年	一九三八年	
全貨物 (内主要貨物)	一三二・四	一五六・二	二六七・九	五一六・七	五一六・三	
石炭及コークス	二六・三	三〇・四	五六・七	一一六・五	一二〇・九	
木	一一・二	一七・四	三二・四	四六・九	六三・五	
建築材料	七・三	一三・七	二六・五	四五・一		
穀類	一八・三	一五・五	二三・八	三八・九	四〇・四	
鑛石	八・〇	七・〇	一二・七	三〇・五		
黑色金屬	四・六	五・七	一〇・七	二六・二		
石油及石油製品	五・八	八・七	一七・〇	二四・七	二八・二	
機械	〇・六	一・〇	二・一	三・九		

ソ聯邦に於ける貨物の平均輸送距離は一般に長く且つ漸次増加の傾向に在るが、主要貨物の平均輸送距離を示すと左表の通である。

主要貨物平均輸送距離(單位軒)

品目別	年度別					
	一九一三年	一九二八年	一九三二年	一九三七年	一九三八年	
全貨物	四九六	五九八	六三二	六八六	七二三	
石炭	四七一	六一五	六六三	七一六		
石油	六三四	七二八	八九一	一、二三六		
黑色金屬		七八六	九一四	一、〇〇五		
木材	四九九	六七一	六八一	九二五		
穀類	五三九	九四九	七四四	六八九		

ソ聯邦の如く國土廣大の國に於ては貨物の平均輸送軒の長いのは當然であるが前表の如く長きに失し且漸次増大の傾向に在ることは、生産力配置の不均衡より招來される非合理的輸送が行はれてゐることを示すものであつて、工業の原料地と消費地を接近せしむると云ふ工業立地的政策が未だ適正に行はれてゐないことが覗はれる。次にソ聯邦内各運輸機關別貨物輸送量の割合を見るに鐵道の占める割合は壓倒的であつて常に總量の八〇%以上を占めてゐる。試みに一九三八年度に於ける各運輸機關の貨物輸送軒及其の比率を示すと左表の通であ

る。

運輸機關別	輸送吨料 (單位億吨料)	比率 (%)
鐵道	三、六九一・〇	八四・八二
河川	六六〇・〇	一五・一六
海上	—	—
自動車	—	—
航空	〇・三一七	〇・〇二

(ロ) 旅客運輸

ソ聯邦鐵道に於ける旅客運輸の根本的課題は労働者の旅行に最大の便宜を與へ其の旅行要望を満足せしむるに在ると爲してゐるが、重工業に要する原料、燃料及重工業製品の輸送に全力を傾注して民需輸送は極度に制限してゐる實情に在るので一般の旅客輸送は第二義的のものである。

五ヶ年計畫の實行に依つて旅客輸送人員も急激に増加した。旅客輸送の實績は近距離輸送 (都市近郊に限る輸送) と遠距離輸送 (近距離輸送以外のもの) に依つて其の性質を全く異にし、輸送人員に於ては近距離輸送は壓倒的であるが、旅客人料に於ては遠距離輸送が壓倒的である。之等の事實は工業の發達に伴ひ都市の膨脹が極めて顯著なことを示すものである。

左に輸送人員表と旅客人料表を掲げることとする。

旅客輸送人員表 (單位百萬人)

年 度	輸 送 人 員		合 計
	遠距離輸送	近距離輸送	
一九一三年	一二五・五	五九・三	一八四・八
一九二八年	一三四・一	一五七・〇	二九一・一
一九三二年	三〇三・一	六六四・〇	九六七・一
一九三七年	二七三・四	八六九・三	一、一四二・七
一九三八年	二七二・九	九〇四・六	一、一七七・五

旅客人料表 (單位億旅客料)

年 度	旅 客 人 料		
	遠距離輸送	近距離輸送	合 計
一九一三年	二三七	一五	二五二
一九二八年	二〇七	三八	二四五
一九三二年	六六九	一六八	八三七
一九三七年	六九五	二一四	九〇九
一九三八年	六九五	二二三	九一八

運輸機關別旅客の輸送量に於て鐵道の占める割合は貨物の場合よりも一層壓倒的である。茲に一九三七年度各運輸機關の旅客輸送人員及其の比率を示すと左表の通である。

運輸機關別	輸送人員(單位百萬人)	比率(%)
鐵道	一、一四二・七	九五・五二
河川	五〇・〇	四・一九
海上	三・三九	〇・二八
航空	〇・一八	〇・〇一
自動車		

以上に依つてソ聯邦の旅客及貨物輸送に於て鐵道の占める比重が如何に大なるかを知るのであるが、その理由としては鐵道に依る貨物の不合理輸送及河川運輸の立遅れ等を指摘し得る外尙ソ聯邦の鐵道運輸が本質的に左のき特徴を有することに基因するものと思惟せらる。

- (一)他の運輸機關(航空を除く)に比して運送の速度大なること
- (二)季節及天候の如何に關係なく定期的の運送を爲し得ること
- (三)如何なる種類の貨物も運送可能なること
- (四)旅客及貨物の大量輸送に適すること
- (五)運賃の低廉(水運を除く)なること

第五項 鐵道投資額

五ヶ年計畫に依る國民經濟總投資額中運輸部門に對する投資額は工業部門に次いで莫大なものであつて、總額の約一九%が運輸部門に振向けられてゐる状態である。

三次の五ヶ年計畫期に於ける運輸部門の投資額を示すと左表の通である。

運輸部門投資額(單位億留)

期 別	國民經濟總投資額	運輸部門投資額	總額に對する比率%
第一次計畫期	五一四	九六	一九
第二次計畫期	一、一四四	二〇七	一八
第三次計畫期	一、九二〇	三七三	一九

以上運輸部門投資額の内壓倒的部分を占めてゐるのが鐵道であつて、每期總額の三分の二を占めてゐる状態である。

第六項 鐵道法規

ソ聯邦に於ける鐵道運輸營業に關する最高の法令はソ聯邦鐵道運送規則(Устав железной дороги Союза ССР)と稱せられるものであつて、我國の鐵道營業法及鐵道運輸規程に該當する。現在の運送規則は一九三五年二月十日ソ聯邦人民委員會議閣令第二三二號を以つて公布せられたものである。其の内容の根本は要するに運送の本質が

國家的計畫輸送に在ること及計畫輸送の遂行には旅客及荷主にも責任のあることを定めたものであること同規則第一條に於て「鐵道は貨物及旅客輸送の國家計畫遂行を以つて其の本務とす」と定め、第二條に於て「鐵道運輸機關及荷主公衆は運輸資材最少限度の消費を以つて計畫輸送を組成し、貨物の安全を確保する義務を負ふ」と規定してゐることに依つて明らかである。

次に貨物、旅客及荷物運送手續は交通人民委員部令 (Pacupramenne) として公布されたソ聯邦鐵道貨率指針 (Tupufise pykosidemo) に定められてゐる。貨率指針は第一號より第五號迄あり、第一號乃至第四號は貨物に關するもの (第一號は貨物貨率適用規則、第二號は貨物品目牽引、第三號は運賃計算表、第四號は運賃計算距離)、第五號は旅客、手荷物及旅客列車便貨物 (小荷物に該當) に關するものである。貨率指針は貨率並に實際上の取扱方を定めたものであつて我國有鐵道の旅客規則及同取扱細別、貨物規則及同取扱細則に該當する。現行貨率指針に定められた貨物、旅客及手荷物取扱の主要は左の通である。

イ、貨物

扱種別 小口扱及車扱の二種とし、普通便扱及急行便扱の區別がある

品目 貨物を一三部門七六品類に分ち、各品類を更に夫々數種の品目に分つ。

等級 小口扱 A級及一級より二二級まで 特別等級 二五級より八〇級まで

貨率 遠距離遞減法に依る (但し或種貨物は一定距離迄を限度として一噸料當りの貨率を遞減し、當該距離以遠は据置又は遞増する)

各貨物別に貨率を設く (普通貨率は貨率指針第三號に掲げ、例外貨率に就ては之が適用貨物及其の割増率を貨率指針第一號に掲ぐ)

一噸一料當り主要貨物の貨率を例示すると左表の通である。

品名別	一噸一料當り貨率 (單位哥)					
	五〇料	二五〇料	五〇〇料	九〇〇料	一、五〇〇料	三、〇〇〇料
石炭	四・四〇	二・二一	一・八二	一・六一	一・六〇	一・七七
石油	九・〇〇	五・三二	四・六八	四・二九	四・〇九	四・〇一
各種鑛石	三・〇〇	一・九六	一・八三	一・八六	二・一二	二・三一
鐵、銑鐵	三・五〇	二・〇六	一・九二	一・八〇	一・七三	二・二七
金屬製品及機械	六・〇〇	五・一三	四・四九	三・九一	三・三五	二・八一
木材	五・七二	三・二六	二・六五	一・九九	一・六六	二・三三
薪	四・二六	二・九一	二・六八	二・九三	三・一六	三・三三
セメント	五・〇〇	二・九三	二・六七	二・五五	二・五〇	二・五〇
馬鈴薯	六・〇〇	三・六〇	三・〇〇	二・五六	二・五〇	二・五〇
砂糖	二五・〇〇	一七・四〇	一六・四五	一六・〇三	一三・五八	一一・一九
織物及小間物	三〇・〇〇	二五・二〇	二四・六〇	二四・三三	二二・二〇	二〇・一〇

ロ、旅客

等級、軟床車及硬床車の二等級

乗車券種類

普通乗車券（片道及往復）、近郊乗車券（片道及往復）、定期乗車券、團體乗車券

運賃、料金

(一) 旅客運賃

旅客運賃には普通旅客運賃、地方旅客運賃、郊外旅客運賃及特別旅客運賃の區別がある。普通旅客運賃は一般の利用に供する總てのソ聯邦鐵道に乗車の場合適用される普通運賃で地方的運賃の定ある線、特別運賃及郊外運賃の設ある區間には適用されない。

普通旅客運賃は距離比例に依らず、地帯制遠距離遞減法に依つてゐる。地帯の刻みは一秆より一〇〇秆迄は五秆刻み二〇地帯（第一地帯より第二〇地帯迄）、一〇一秆より二〇〇秆迄は一〇秆刻み一〇地帯（第二一地帯より第三〇地帯迄）、二〇一秆より四〇〇秆迄は二〇秆刻み一〇地帯（第三一地帯より第四〇地帯迄）、四〇一秆より七〇〇秆迄は三〇秆刻み一〇地帯（第四一地帯より五〇地帯迄）の如く以下地帯の刻みは漸次遞増する。

一定秆に對する運賃（一九四〇年六月一〇日改正）を例示すと左表の通である。

乗車秆（括弧内は地帯番號）	硬床車に對する運賃（單位留）	一秆當り賃率（單位哥）
一〇〇（二〇）	七・八五	七・八五
五〇〇（四四）	二九・八〇	五・九六
一、〇〇〇（五八）	四五・三〇	四・五三
二、〇〇〇（七七）	六八・六五	三・四三
五、〇〇〇（一一五）	一三四・八五	二・六九
七、〇〇〇（一三三）	一七〇・八〇	二・四四
一〇、〇〇〇（一五六）	二四一・九〇	二・四一

軟床車運賃は硬床車運賃の五〇%増である。

(二) 寢臺座席料金

番號附座席車、同横臥席車及寢臺車に乗車の場合は旅客運賃の外寢臺座席料金を支拂はなければならぬ。

寢臺座席料金も地帯制遠距離遞減法を採用してゐる。

(三) 急行料金

普通急行及特急（超特急を含む）に乗車の場合は旅客運賃及相當寢臺座席料金の外急行料金を支拂は

ねばならぬ

急行料金も亦地帯制遠距離遞減法を採用してゐる。

(四) 保険料

旅客は近郊列車及労働列車に乗車の場合を除き硬床車、軟床車の區別なく左の割合に依り保険料を支拂はなければならぬ。

基本旅客運賃二留以内	二五哥
同一留を超え五留以内	七五哥
同一五留を超え二五留以内	一留七五哥
同一二五留以上	二留五〇哥

(五) 手荷物料金

無賃運送重量を認めず、重量及距離に應じ一定の手荷物運賃を定めてゐる。旅客運賃の場合と同様遠距離遞減制を採つてゐる。

次に列車の運轉方式、鐵道建造物、線路、橋梁、信號設備、車輛の建造及維持に關する規定として「ソ聯鐵道技術規程」(*Правила Технической Эксплуатации Железных Дорог Союза ССР*) がある。此の規程は一九三六年六月十五日交通人民委員部令を以つて定められたもので、我國の鐵道建設規程、運轉規程、工務、工作關係の諸規程を合せたものに該當する。

鐵道技術規程は全文四七一條より成る極めて煩瑣な規定であるが、冒頭緒言に「ソ聯の鐵道は全國家の存立上最も重要な意義を有する基本的運輸の形態なり。ソ聯鐵道は聯邦諸地方を單一の國家目的に結合し、正確なる貨物輸送を保證し、労働者の旅行要望を満足せしめ、祖國防衛を強化すべき任務を有す」との一文を掲げて、鐵道技術の根本的精神が那邊にあるかを示してゐる。

鐵道關係規則の改廢變更は「運送賃率規則集」(*Сборник Правил перевозок и тарифов*) を以つて發表せられる。

第七項 管理組織

鐵道管理の中央最高機關は交通人民委員部 (*Наркомпути*) 又は *ВПС*) である。交通人民委員部は一九一八年創設せられ、其の當時は鐵道の外水運及道路の管理も行つてゐたが、後水運及道路の管理を分離し、鐵道のみを管理を行ふこととなつて現在に至つてゐる。

ソ聯鐵道の管理組織は別表の通である。
交通人民委員部各局部長 (政治局長を除く) は交通人民委員 (*Народный Комиссар Пути Сообщения*) の指揮を承け主管業務の統轄並びに地方鐵道局業務の監督に當る。地方鐵道局長 (*Народный Дорожник*) は中央部の指揮を承け局内の經濟狀態並に業績に對する全責任を負ひ且轄下運輸事務所 (*Ондережие Движения*)、保線區 (*Учтенная Путь*)、車輛區 (*Вагон*)、基本機關區 (*Основное Узло*) の業務監督に當る。運輸事務所長、保線區長、車輛區長、基本機關區長は鐵道局の指揮を承け、轄下現場の業務監督に當る。

以上述べたるは鐵道業務上に於ける指揮命令の系統關係であるが、ソ聯邦鐵道には政治部 (Политбюро) と稱する特殊の組織があつて部内に共產黨の指導部を形成してゐる。政治部の目的とする處は鐵道部にレーニンの所謂「自覺ある鐵の如き規律」を打立て、有害分子を掃蕩し、積極分子をして眞に技術を體得せしめ、その熟練度を向上せしめ、達示、指令の實行及業務の改善に指導的役割を果すに在る。

政治局長は交通人民委員に屬する外共產黨中央委員會 (ЦК) にも直屬し、政治方面に於て交通人民委員を代理すると共に地方鐵道局政治部の事務を監督する。地方鐵道局政治課長は政治局長にも直屬し政治方面に於ける鐵道局長を代理すると共に、運輸事務所政治係、機關區、車輛區、保線區等の黨機關を監督する。運輸事務所政治係長は政治方面に於ける運輸事務所長を代理すると共に管内驛の黨機關を監督する。

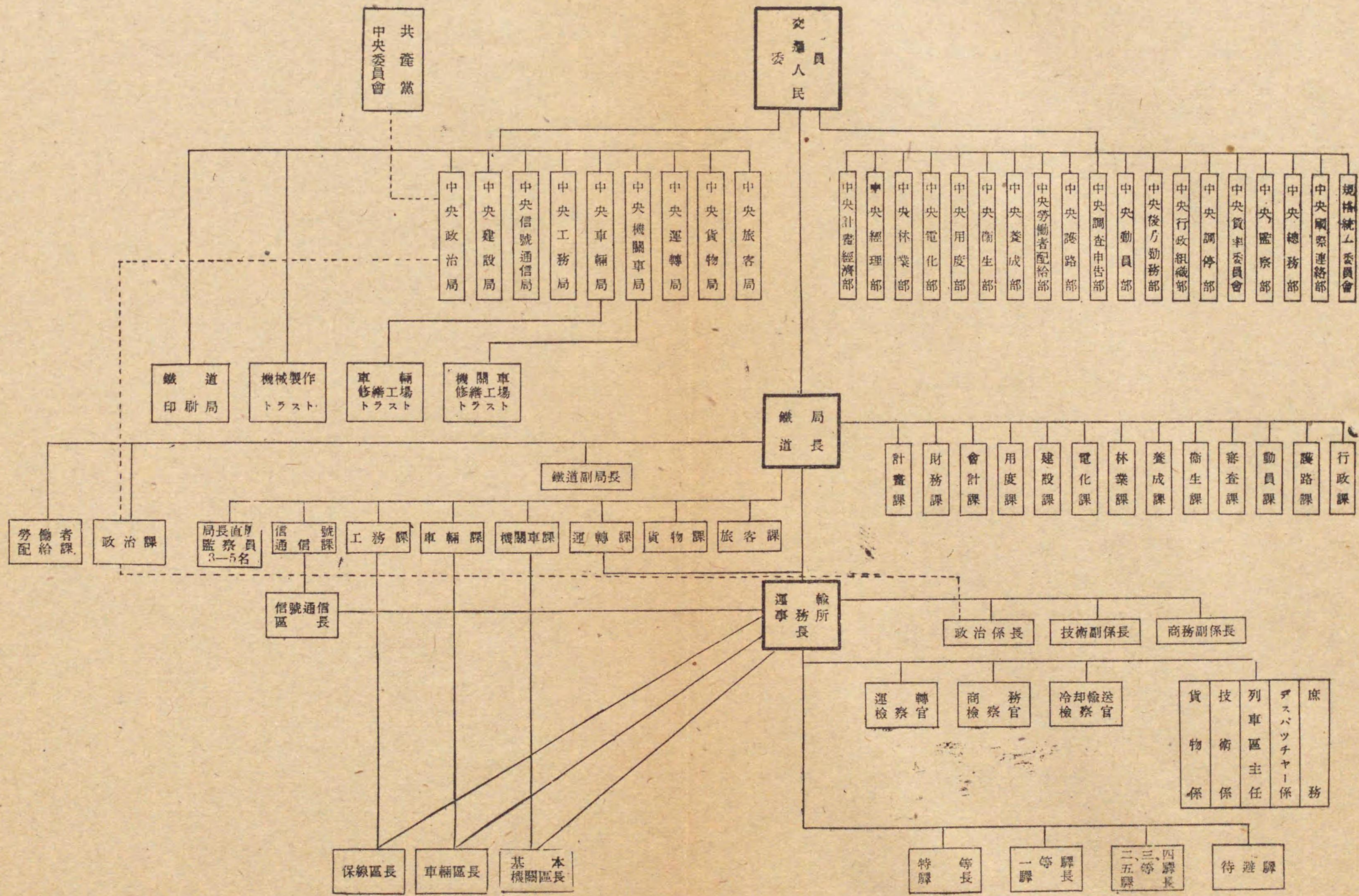
鐵道局の數は一九三九年八月迄は四三であつたが、今次歐洲大戰勃發後周邊諸國合併に依る増設と營業料増加に依る増局に依り一九四一年六月現在に於て五四を數へるに至つた。

一九三八年度に於ける全國運輸事務所の數は二五五、驛の數は約七、五〇〇を數へ、従業員數は二、一〇〇、〇〇〇人 (内婦人従業員四六〇、〇〇〇人) であつた。

第二節 ソ領アジア鐵道の沿革

シベリヤ横斷鐵道 (シベリヤ横斷鐵道なる名稱は管理上の名稱ではないが世上一般に用ひられるから暫く之を用ひることにした。廣義に於てチエリヤビンスクは又はスウエルドロフスクより浦鹽斯德に至る鐵道を謂ふ) の起源は、帝政ロシアが極東經營の必要上一八九一年東部は浦鹽斯德を起點とし、西部はチエリヤビンスクを起點

ソ 聯 邦 鐵 道 組 織 一 覽 表 (第二章第一節第七項別表)



第二節 ソ連アジヤ鐵道の沿革

一九三八年度に於ける全國運輸事務所の数は二五五、驛の数は約七、五〇〇を數へ、従業員數は二、一〇〇、〇〇〇人(内婦人従業員四六〇、〇〇〇人)であつた。

シベリヤ横斷鐵道(シベリヤ横斷鐵道なる名稱は管理上の名稱ではないが世上一般に用ひられるから暫く之を用ひることとした。廣義に於てチエリヤビンスクは又はスウエルドロフスクより浦鹽斯德に至る鐵道を謂ふ)の起源は、帝政ロシアが極東經營の必要上一八九一年東部は浦鹽斯德を起點とし、西部はチエリヤビンスクを起點

として同時に工事を開始したことに端を發する。

先づ西部區間は一八九四年オムスク迄、一八九六年クラスノヤールスク迄開通し、一方東部區間は一八九七年浦鹽斯德よりハバロフスク迄完成した。クラスノヤールスク||イルクーツク間は一八九四年起工したが、勾配線の難工事であつた爲辛酸を嘗め一八九八年漸く竣工した。イルクーツク||バイカル間は一八九六年著工し同じく一八九八年完成した。バイカル湖畔のムイソワヤより黒龍江畔のスレチエンスク迄の區間が一九〇一年になつて完成したので、バイカル驛とムイソワヤ驛間をバイカル湖上渡船連絡に依り、歐露と極東方面との連絡が一先づ成功したのである。

而して北滿を横斷してボグラニーチナヤより滿洲里に至る東支鐵道（當時東清鐵道）及其の延長線たる滿洲里カルイムスカヤ間は一八九七年起工し、一九〇三年全通し、バイカル湖迂廻線たるバイカル||ムイソワヤ間は一八九九年起工し、一九〇四年竣工したので、之に依つて歐亞を結ぶ鐵道線は完成を見るに至つたのである。之等のシベリヤ横斷鐵道の建設に要した總工費は凡そ一〇億留と見積られてゐる。

最初ロシアはシベリヤ鐵道を黒龍江の左岸に沿ひ延長し、ハバロフスクに於てウスリー鐵道と連絡し、浦鹽斯德に達せしむる計畫であつたが、偶々日清戰後清國より滿洲を縦貫して大連に通ずる東支鐵道の敷設權を獲得した爲、北滿洲を横斷して一直線に浦鹽斯德に至る線を先づ敷設したのである。然るに日露戰爭の結果情勢一變し、南滿洲が日本の勢力圏内に入つた爲、戰略上の理由から自國內に安全なる鐵道を敷設する必要を生じ、日露戰後財政上の困難を顧みず、二億數千萬留の豫算を以つてクエンガ（スレチエンスクに至る分岐點）よりハバロフス

クに至る黒龍江鐵道の建設を決意したのである。

斯くて黒龍江鐵道の建設工事は直ちに開始され一九一二年迄に完成せしむる豫定であつた。而して黒龍江に架設するハバロフスク鐵橋工事遅延の爲豫定より遅れて一九一六年に至つて漸く竣工を見るに至つた。斯くして世界最長と謂はるゝシベリヤ横斷鐵道（浦鹽斯德^{II}チェリヤビンスク間七、六一二軒、浦鹽斯德^{II}モスクワ間九、五二一軒）が茲に完成して世界鐵道建設史上に飾らるゝことゝなつた。

シベリヤ横斷鐵道の全通に先立つこと二年の一九一四年には歐洲に第一次世界大戰勃發し、次いでロシア國內に革命戦起り、チエツコ軍隊及ポーランド軍隊と赤軍の衝突、バルチザンの蜂起等があり、シベリヤ地方も亦混亂其の極に達した。

茲に於てシベリヤの治安維持並にシベリヤ鐵道の國際監理を行ふ爲、日英米佛等の當事聯合國側は協同してシベリヤに出兵し之が任務に就くことゝなつた。

斯くして聯合國側は一九一八年より一九二二年に至る期間浦鹽斯德よりチェリヤビンスクに至る全シベリヤ横斷鐵道の共同國際監理を實施した。シベリヤ鐵道が其の一部分を除き直接内亂に因る戦禍を蒙ることなきを得たのは之が爲であつた。

共同國際監理の廢止後シベリヤの鐵道は漸次ソヴィエト政權の經營に移管された。

ソヴィエト政權は其の成立の初期は戦後の復舊事業及新國家建設に全力を傾注せねばならなかつたのでシベリヤ方面を顧みる追がなかつたが、復舊事業が漸く緒に就くに至るや第一次五ヶ年計畫に於てシベリヤに於ける産

業の開發に力を注ぐことゝなり、爲にシベリヤ地方は頓に活氣を呈するに至つた。産業の開發に鐵道が其の主要動脈たることは云ふ迄もないことであつて、シベリヤ鐵道は茲に帝政時代の軍略唯一の使命を脱却して、國內産業の發展に寄與すると云ふ新たな使命を擔ふに至つた。

元來シベリヤに於ける交通はバイカル湖、アムール河等の湖や河川が僅かに地方的交通を便じてゐる程度で、オビ河、エニセイ河等北氷洋へ注ぐ河川は一年の大半は凍結して航行には不便尠からず、ソ領ヨーロッパとの連絡は北氷洋迂廻航路が完全に航行出来ない限り鐵道、自動車及航空路に由らねばならぬのであるが、大量輸送には結局鐵道に俟つ外ない状態であつた。ソ聯當局はシベリヤの産業開發を圖ると共にシベリヤ鐵道の輸送力の増大に努め、複線化、線路の補強等を行つた。此等シベリヤ鐵道強化の事情に就いては次節に於て詳述することゝする。

中央アジアに於て最初に設けられた鐵道はカスピ海東岸のクラスノウオドスクよりメルフ、ブハラを経てタシユケントに至る鐵道で、一八九四年には既に開通してゐた。一方西部方面に於てはクイブイシエフ（舊名サマラ）よりチカロフ（舊名オレンブルグ）迄は一八九四年迄に開通し、チカロフよりアラル海の沿岸迄は一七〇四年に開通し、次いでアラル海沿岸よりタシユケント迄は一九〇五年開通し、茲に中央アジアとソ聯ヨーロッパとの連絡が完成したのである。中央アジアより西部シベリヤに通ずるトルクシブ鐵道（トルケスタン・シベリヤ鐵道）の建設は帝政時代より其の必要を痛感され計畫されてゐたものであるが、ソ聯政權となつて第一次五ヶ年計畫に於て建設に着手し、一九三〇年之を完成せしめた。

カフカイズ方面に於てはロストフよりバクーに至るカフカイズ縦貫線が一八九四年には既に開通してゐたが、横断線たるバクー―バツム間の鐵道も一九一二年迄には開通した。

第三節 シベリヤ鐵道の強化

シベリヤ横断鐵道輸送力の強化を目的とする線路の複線化は既に帝政時代の末期より著手されてゐた。即イルクーツク―アーチンスク間の複線は一九〇八年に著手し一九一〇年に之を完成し、次いでアーチンスク―オムスク―チエリヤビンスク間は一九一一年に、イルクーツク―クエンガ間は一九一四年に、浦鹽斯德―ウオロシ―ロフ・ウスリースキイ(舊ニコリスク・ウスリースキイ)間は一九一五年末に何れも複線の完成を見たのである。オムスクより分岐してスウエルドロフスク(舊エカテリンブルグ)に至る區間は一九一四年完成し、オムスク―スウエルドロフスク間にチューメン經由の列車運轉が可能となつたので、之を機として極東より露都方面への直通列車は此の北方線を使用することゝなつた。

クエンガ以東の複線化に就ては、一九一七年ソヴィエト政權確立後も同政權がソ領ヨーロッパ方面の經濟的復興に寧日なく、極東方面の線路強化に力を盡す餘力を持たなかつたので久しく放任せられてゐた。然るに一九三三年第二次五ヶ年計畫時代に入るや極東の資源開發、軍事的重要性等に刺戟せられてクエンガ―ハバロフスク間の複線化を計ることゝなり、交通人民委員部内に複線工事準備委員會を設け、専門家をして數ヶ月に亘り線路及造營物建設の根本問題に付審議せしめたる後、決定せる複線工事の施行方を内務人民委員部に委託した。

委託を受けた内務人民委員部はウスリー鐵道(現アムール鐵道)スウオボードヌイに建設事務所を設けクエン

ガ―ウルシヤ間は一九三三年、ウルシヤ―東部クイブイシエフ(舊ボチカレーウオ)間は一九三四年、東部クイブイシエフ―ハバロフスク間は一九三五年に夫々複線工事に著手した。斯くてクエンガ―クイブイシエフカ・ウオスト―チナヤ間は一九三五年末、クイブイシエフカ・ウオスト―チナヤ―ハバロフスク間は一九三六年四月複線工事完成し、同年五月から新設第二線の列車運轉を開始した。

右複線區間の工事は地形、地質及氣候上極めて難工事であつた。即同區間には長さ一、〇〇〇米に及ぶ數個の橋梁を初め、機關區、車輛區、檢車區、宿舍、學校、俱樂部、病院等其の總數凡そ三千に達する附屬建造物の建造が必要であつたが、此の地方は冬季零下五〇度を超える寒氣の爲めに工事期間は一年に約一〇〇日に過ぎざる状態であり且地下水も凍結する永久凍土地帯があつて給水問題には特に困難があつた。

之等複線工事の經費其の他の概要は左の通である。

複線工事總經費約一〇億留

土工作业 五百萬立方米

線路延長 二、八三六軒

閉塞區間 一二四區

造營物 六九萬立方米

住宅其の他 四〇二戸

最終區間たるハバロフスク―ウオロシ―ロフ・ウスリースキイ間の複線工事は一九三七年未安成し、茲にシベ

リヤ横断鐵道は全線即チエリヤビンスクから浦鹽斯德迄複線化した譯である。

次にシベリヤ横断鐵道が如何なる等級の軌道に屬するかは確實な資料はないがモロトフ鐵道のクエンガ以東はⅡA軌條が敷かれ三級線に屬し、クエンガ以西はⅡA軌條が敷かれ二級線に屬するものと推定される。モロトフ鐵道クエンガ以東の新設複線にはⅡA軌條が使用された、又最近年度に於ける客貨輸送量の増大、重機關車たるエフ・デー型、イー・エス型、エス・オー型機關車の使用増加と一般に列車速度の増大に伴つて、チエリヤビンスクⅡマグニトゴルスク間及チエリヤビンスクⅡノウオシビルスク間の線路にはⅡA型軌條を用ひ、道床には碎石を敷き、枕木は一杆に付一八四〇挺とする等上部構造の強化を計ると共に自動閉塞装置、信號の聯動装置、線路修理及保線作業の機械化等を行つた。

第三次五ヶ年計畫に於てはチタⅡハバロフスクⅡ浦鹽斯德間にⅡA軌條を使用し、枕木は一杆に付一、六〇〇挺乃至一、八四〇挺とし、道床は下部に砂、上部に碎石を用ふる等の改良を施し、貨物機關車としてエフ・デー型、エス・オー型、旅客機關車としてエス・ウー型及イー・エス型重機關車を運轉し得る様線路上部構造の強化を行ふ計畫となつてゐる。

第四節 ソ領アジヤ鐵道の現状

第一項 鐵道局名及管轄區域

鐵道局の管轄區域は時代の進運に伴ひ屢々變更された。第一次及第二次五ヶ年計畫の實施に依り各地方特にシベリヤに於ける經濟的發展は著しいものがあり、之に伴つて各鐵道局の運輸作業量の増加も極めて顯著なるもの

あるに鑑み、ソ聯鐵道當局は一九三六年四月鐵道局の増設を廣範圍に亘つて行ひ、一鐵道局の負擔を輕減し、輸送の萬善を期したのである。

一九四一年六月一日現在に於けるソ領アジヤに於ける鐵道局名、管轄區域、營業杆並に鐵道局所在地（鐵道局名の下に括弧内に示す）は左の通である。（ソ領ヨーロッパに跨る局は全線を掲載した）

(一) 沿海鐵道局 (ウオロシノロフ・ウスリースキイ)	四五二杆
浦鹽斯德Ⅱタペロウオ間	二杆
浦鹽斯德Ⅱエグリシエリド埠頭間	一七一杆
ウーゴリナヤⅡスイチヤンⅡナホードカ間	一五五杆
浦鹽斯德Ⅱブクタ・ヂイアミド	一二三杆
ウオロシノロフ・ウスリースキイⅡボグラニーチナヤ間	一二〇杆
マンゾフカⅡプラトノフカ間	一四杆
ナデゼンスカヤⅡタワリチヤンカ間	八九六杆
計	八九六杆
(二) 極東鐵道局 (ハバロフスク)	
グベロウオⅡアルハラ間	七六〇杆
ウオロチヤエフカⅡコムソモリスク間	三四三杆

モロトウオロポクロフカ埠頭間
モスカリオロオハ間(サガレン)

計

一〇籽
三八籽
一、一五一籽

(三) アムール鐵道局(スウオボードヌイ)

アルハラロクセニエフスカヤ間

ブレイヤロライチハ間

ブレイヤロキフデイノ間

クイブイシエフカ・ウオストーチナヤロ

ブラゴウエシチエンスク間

クラスナヤザリヤロスコウオロージノロヂヤリンド間

ウシユームンロチエルニヤエウオ間

計

一、二八二籽
四二籽
一六籽
一〇九籽
一五〇籽
三一籽

(四) モロトフ鐵道局(チタ)

クセニエフスカヤロペトロフスキー・ザウオド間

カガノウイチロブガチヤチヤ間

クエンガロスレチエンスク間

ブライスコワヤロネルチンスク間

計

一、〇一四籽
七三籽
五四籽
一〇籽

カルイムスカヤロアトポールロ滿洲里間

計

三七七籽
一、五二八籽

(五) 東部シベリヤ鐵道局(イルクーツク)

ペトロフスキー・ザウオドロタイシエツト間

ウラン・ウデロキヤフタ間

ツールンロブラツコエロタイシエツト間

ケエレムホーウオロマカリヨウオ埠頭

計

一、三〇三籽
二五〇籽
五〇〇籽
二八籽
二、〇八一籽

(六) クラスノヤールスク鐵道局(クラスノヤールスク)

タイシエツトロマリインスク間

アーチンスクロアバカン間

計

八一四籽
四五二籽
一、二六六籽

(七) トムスク鐵道局(ノウオシビルスク)

マリインスクロチユルイムスカヤ間

タイガロトムスクロアシノ間

ユルガタシタゴル間

五二八籽

トブキケメレウオ間

三八籽

ノウオシビルスクセミバラチンスク間

六五四籽

アルタイスカヤビイスク間

一四八籽

ペーロウオグリエフスク間

二八籽

ノウオシビルスクプロエクナトヤ間

二八三籽

ルブツオフカリツデル間

三三七籽

セミパラチンスクトポリノエ間

五〇籽

計

二、七四八籽

(八) オムスク鐵道局(オムスク)

チュルイムスカヤバガイ間

九二二籽

オムスクマクシノ間

四一〇籽

タタールスカヤパウロダール間

五〇四籽

計

一、八三六籽

(九) カガノウイチ鐵道局(スウエルドロフスク)

バガイシヤリヤ間

六一五籽

シヤルターシタウダ間 三五五籽
 スウエルドロフスクドルジテクイン間 二四〇籽
 ゴロブラゴダツカヤポクロフスク・ウラルスキー間 二八八籽
 カバコフスクソシワ間 一〇三籽
 ボグダノウイチリスムイチカ間 二二四籽
 外に支線 二二九籽

計

二、〇四四籽

(一〇) ベルミ鐵道局(モロトフ)

シヤリヤキーロフ間

七一四籽

モロトフソリカムスク間

三六五籽

チュソフスカヤゴロブラゴダツカヤ間

一八三籽

計

一、二六二籽

(二) 南ウラル鐵道局(チエリヤビンスク)

マクシノチエリヤビンスククロパチエウオ間

七〇五籽

クルガンコヂンスキー間

二七二籽

ボグダノウイチチエリヤビンスク間

二二二籽

チエリヤビンスク||アイドイルリヤ間
カルタールイ||マグニトゴルスク間
ゾロターヤ・ソプカ||クスタナイ間
バカール||ドルヂノ間
チエリヤビンスク||ウクートス間
他に支線

計

四一二籽
一四五籽
一六六籽
三〇四籽
二三五籽
二〇五籽
二、六五六籽

(三) カラガンダ鐵道局(アクモリンスク)

ペテロパウロフスク||プリバルハシ間
ネリドイ||ジエスガスガン間
アクモリンスク||カルタールイ間

計

一、五〇二籽
四一七籽
八〇六籽
二、七二五籽

(三) トルクシブ鐵道局(アルマ・アタ)

セミパラチンスク||アルウイシ間
ルーゴワヤ||カント間

計

一、八六六籽
一七五籽
二、〇四一籽

(四) タシユケント鐵道局(タシユケント)

ヂユサルウイ||タシユケント||ヂユアジン間
ウルサチエフスカヤ||コクヤンガク間
チムケント||レンゲル間

計

一、一八三籽
四二六籽
一〇〇籽
一、七〇九籽

(五) アシハバード鐵道局(アシハバード)

ヂユアジン||クラスノウオドスク間
ブハラー||スタリナバード間
カルシ||キターブ間
メールフ||クーシユカ間
他に支線

計

一、三七六籽
七二六籽
一一二籽
三二三籽
五七籽
二、五九四籽

(六) オレンブルグ鐵道局(チカロフ)

キーネリ||アイドイルリヤ間
オレンブルグ||ヂユサルウイ間
イレツク||ウラルスク間

計

八三八籽
一、一五七籽
二三〇籽

グリエフ||カンダガチ間

五〇〇籽

(七) ベリヤ名稱ザカフカーズ鐵道局(ツピリシ)

計 二、七六五籽

バクー||バツム間

八八四籽

アリヤート||カフアン間

三二二籽

アラブリンスキー||バラドチャールイ間

一九五籽

テラフ||ジュリフア間

六九三籽

他に支線

四二二籽

計 二、五一六籽

(六) オルヂヨニキーゼ鐵道局(オルヂヨニキーゼ)

アラブリンスキー||ゼレンチューク間

六九五籽

他に支線

六三〇籽

計 一、二二〇籽

(元) ウオロシロフ鐵道局(ロストフ)

ロストフ||ゼレンチューク間

三八三籽

ロストフ リハヤ間	一六六籽
チホレツカ ノウオロシイスク間	二七一籽
アフタラ ブラゴタルノエ間	六一〇籽
アドレルアルマヴィル間	二四五籽
他に支線	六九〇籽
計	二、三六五籽
總計	三七、〇三三籽

第二項 輪轉材料の配置

(イ) 機關車

一九三九年度極東及東部シベリヤに於ける鐵道局別機關車の保有量は左の如く推定される。

沿海鐵道	四四五輛
アムール鐵道	五〇八輛
モロトフ鐵道	四八五輛
東部シベリヤ鐵道	六三二輛
クラスノヤールスク鐵道	四五三輛

トムスク 鐵道
オムスク 鐵道

九四六輛

六〇

計 三、四六九輛

右機關車の形式は主としてエス・ウー型及カー型（以上旅客機關車）エー型、エー・エム型、エス・オー型及エフ・デー型（以上貨物機關車）である。

(ロ) 客車及貨車

一九三九年度極東の鐵道（沿海鐵道、極東鐵道、アムール鐵道、モロトフ鐵道、東部シベリヤ鐵道）の保有する客車は約一、五〇〇輛、貨車約五四、〇〇〇輛と推定される。

前記貨車の種類別比率は大體左の通である。

有蓋車（二軸車）	五六・〇%
無蓋車（二軸車）	二七・七%
タンク車（二軸車）	〇・九%
有蓋車（四軸車）	一一・三%
無蓋車（四軸車）	二・七%
其他	一・四%
計	一〇〇・〇%

右比率に依つて種類別貨車の數を算出すると左の通となる。

有蓋車（二軸車）	三〇、二四〇輛
無蓋車（二軸車）	一四、九五八輛
タンク車（二軸車）	四八六輛
有蓋車（四軸車）	三、三二二輛（二軸換算六、六四二輛）
無蓋車（四軸車）	四五九輛（二軸換算九一八輛）
其他	七五六輛
計	五〇、二二〇輛（二軸換算五四、〇〇〇輛）

第三項 技術的設備の配置

ソ領アジア各鐵道局に於ける機關區、車輛區、操車場、車輛修繕工場等の技術的設備の配置は左の通である。

(一) 沿海鐵道局

機關區 浦鹽斯德、ペールワヤ・レチカ、ウオロシロフ・ウスリースキイ、エフゲニエフカ、ルーヂノ、ラゾ、グベロウオ

操車場 浦鹽斯德

車輛修繕工場 ペールワヤ・レチカ、スーチャン、ルーヂノ

機關車修繕工場 ウオロシロフ・ウスリースキイ、ルーヂノ

空氣制動機検査所 ウオロシロフ・ウスリースキイ、スーチャン

(二) 極東鐵道局

機關區 ビキン、ウヤーゼムスカヤ、ハバロフスク、イン、ピラ、オブルーチエ、コムソモリスク
車輛區 ハバロフスク

操車場 ハバロフスク (機械化せるハンブヤードの設備あり)

空氣制動機検査所 ハバロフスク、オブルーチエ

(三) アムール鐵道局

機關區 ザウイターヤ、ブラゴウエシチエンスク、クイブイシエフカ・ウオストーチナヤ、シマノフスカヤ、
マグダガチ、※エロフエイ・パウロウイチ、モゴチヤ

車輛區 エロフエイ・パウロウイチ

操車場 クイブイシエフカ・ウオストーチナヤ、スコウオロージノ、ウルシヤ、エロフエイ・パウロウイチ

車輛修繕工場 ブレーヤ、クイブイシエフカ・ウオストーチナヤ、マグダガチ、ウルシヤ、モゴチヤ

空氣制動機検査所 クイブイシエフカ・ウオストーチナヤ、スコウオロージノ、エロフエイ・パウロウイチ

(四) モロトフ鐵道局

機關區 オトポール、オロウヤンナヤ、カガノウイチ、スレチエンスク、シルカ、※チタ、モグソン、ヒロ
ク、※シローウオ

車輛區 チタ

操車場 チタ

機關車修繕工場 チタ

車輛修繕工場 デローウオ、カガノウイチ、オロヴィヤンナヤ

車輪工場 チタ

空氣制動機検査所 ヒロク、ペトロフスキー・ザウオド

(五) 東部シベリヤ鐵道局

機關區 ※ウラン・ウデ、※スルーヂヤンカ、バイカル、イルクーツク (I及II)、ジマ、※ツールン、
ニジネウージンスク、※タイシエツト

車輛區 イルクーツク (I及II)、

操車場 イルクーツク (II) (機械化せるハンブヤードの設備あり)、ウラン・ウデ

機關車修繕工場 ウラン・ウデ

車輛修繕工場 ウラン・ウデ、スルーヂヤンカ、チエレムエーウオ、ニジネウージンスク

空氣制動機検査所 イルクーツク (I及II)、ニジネウージンスク

枕木防腐所 タイシエツト

(六) クラスノヤルスク鐵道局

機關區 イランスカヤ、カンスク、クラスノヤルスク、ボゴトル、グリヤーゼン、ウジュール、アバカン

操車場 クラスノヤルスク

機關車修繕工場 クラスノヤルスク

車輛修繕工場 クラスノヤルスク、ウジユール

空氣制動機検査所 イランスカヤ、クラスノヤルスク、ボゴトル

(七) トムスク鐵道局

機關區 マリンスク、トムスク、タイガ、ユルガ、ボルトナヤ、※ノウオンシビルスク、チユルイムスカヤ、

エイヘ、トクヂン、プロムイシユレンナヤ、トプキ、ベローウオ、ウシヤトイ、ノウオクズネツ

ク、バルナウル、ビースク、ルブツオフカ、ザシチイタ

車輛區 ノウオクズネフク

操車場 エイヘ(機械化せるハンブヤードの設備あり)、アンヂエルスカヤ、ノウオンシビルスク、チユルイ

ムスカヤ、エイヘ、バルナウル、ベローウオ、ノウオクズネツク

車輛修繕工場 アンヂエルスカヤ、ノウオンシビルスク、チユルイムスカヤ、ケメレウオ、トプキ、コリチユ

ギノ、ウシヤトイ、バルナウル、ビースク

車輪工場 タイガ、ベローウオ

空氣制動機検査所 マリンスク、タイガ、ユルガ、ノウオンシビルスク、エイヘ、ケメレウオ、コリチユギ

ノ、ベローウオ、ウシヤトイ、ノウオクズネツク

(八) オムスク鐵道局

機關區 バラビンスク、タートルスカヤ、※オムスク、ナズイワエフスカヤ、イシーム、ヴァガイ、ペテロ

パウロフスク、クーピノ、スラウゴロド

車輛區 オムスク

操車場 オムスク(機械化せるハンブヤードの設備あり)、ベテロパウロフスク

機關車修繕工場 オムスク

車輛修繕工場 バラビンスク、タートルスカヤ、オムスク、イシーム、クーピノ

車輪工場 オムスク

空氣制動機検査所 バラビンスク、タートルスカヤ、オムスク、ヴァガイ、ペテロパウロフスク

枕木防腐所 オムスク、クロムデノ

(九) カガノウイチ鐵道局

機關區 カムイシロフ、スウエルドロフスク、クジノ、エゴルシノ、イルビツト、タウダ、ニエウヤンス

ク、スムイチカ、ウエルホトリーエ、ナヂエディンスク、ゴロブラゴタトスカヤ

車輛區 スムイチカ、スウエルドロフスク

操車場 スウエルドロフスク(機械化せるハンブヤードの設備あり)、スムイチカ(機械せるハンブヤード

の設備あり)、ナヂエジンスク

車輛修繕工場 チューメン、カムイシロフ、エゴルシノ

車輪工場 スウエルドロフスク

空氣制動機検査所 スウエルドロフスク、ドルヂニノ、ゴロブラゴダトスカヤ、ナヂエンジンスク、タウダ、

エゴルシノ

枕木防腐工場 ボグダノウイチ

(10) ペルミ鐵道局

機關區 ※モロトフ、チュソフスカヤ、ウソリスカヤ、ウエレスチヤーギ

操車場 モロトフ、キーゼル

機關車修繕工場 モロトフ

車輛修繕工場 モロトフ、キーゼル、ウソリスカヤ

空氣制動機検査所 ウソリスカヤ

枕木防腐所 モロトフ

(11) 南ウラル鐵道局

機關區 クルガン、シヤドリンスク、シナルスカヤ、※チエリヤビンスク、アルガヤジ、ウフアレイ、チエ

バルクリ、ミアス、ズラトウスト、クロパチエウオ、ニヤゼペトロフスカヤ、ウフアレイ、アル

ガヤシ、トロイツク、クスタナイ、サラマト、※カルタールイ、マグニトゴルスク、アイドイルリヤ

操車場 チエリヤビンスク (機械化せるハソプヤードの設備あり)、マグニトゴルスク (機械化せるハソプヤ

ードの設備あり)

機關車修繕工場 シナルスカヤ

車輛修繕工場 クルガン、シヤドリンスク、シナルスカヤ、セルゲウオ・ウフアレイスカヤ、ズラトウスト、

ベルジャウン、トロイツク、カルタールイ

車輪工場 チエリヤビンスク、マグニトゴルスク

空氣制動機検査所 クルガン、シヤドリンスク、シナルスカヤ、チエリヤビンスク、ベルジャウシ、カルタ

ールイ、ベルジャウシ

(12) カラガンダ鐵道局

機關區 タインチヤ、ボロボエ、阿克、クーリ、阿克モリンスク、カラガンダ、アガドウリ、ベルトイス、

カルサクパイ

車輛區 カラガンダ

操車場 カラガンダ (機械化せるハソプヤードの設備あり)

車輛修繕工場 アクモリンスク、ベルトイス

空氣制動機検査所 カラガンダ

(13) トルクシブ鐵道局

機關區

セミパラチンスク、チャールスカヤ、アヤグーズ、マタイ、サルイ・オーゼク、アルマ・アタ、チユー、フルンゼ、※ミルズヤン、チムケント

車輛修繕工場 アヤグーズ、チムケント

車輪工場 アルマアタ、サルウイ・オーゼク

空氣制動機検査所 セミパラチンスク、チユー、ミルズヤン

枕木防腐工場 ジャナ・セメイ

(四) タシユケント鐵道局

機關區 トルケスタン、チーリ、クズイル・オルタ、ジュサールイ、タシユケント、※ウルサチエフスカヤ、レニナバード、コーカンド、アンジヂヤン、ジザク、サマルカンド、コッタ・クルガン

操車場 アルウイシ (機械化せるハンプヤードの設備あり)、コーカンド (機械化せるハンプヤードの設備あり)、タシユケント

あり、タシユケント

機關車修繕工場 タシユケント

車輛修繕工場 アルウイン、ウルサチエスカヤ

空氣制動機検査所 クズイル・オルダ、アンジヂヤン

(五) アシハバード鐵道局

機關區 カガン、カルシ、サムソノウオ、テルメズ、スタリナバード、チャルジュイ、メルフ、ドウシヤク、

アシハバード、カザンヂク、ヂエーベル、クラスノウオドスク

操車場 チヤルヂイ、クラスノウオドスク

機關車修繕工場 キヂイル・アルワト

車輛修繕工場 カルシ、テルメズ、チヤルヂユイ、アシハバード

車輪工場 アシハバード

空氣制動機検査所 メルフ

(六) オレンブルグ鐵道局

機關區 カザリンスク、ザクザウルスカヤ、※チエルカル、エムバ、カンダガチ、アクチユビンスク、アク・

ブラグ、※チカロフ、オルスク、ノウオ・セルゲフス、ブルスク

操車場 チカロフ (ハンプヤードの設備あり)

機關車修繕工場 チカロフ

車輛修繕工場 カザリンスク、チエルカル、オレンブルグ、オルスク

車輪工場 チカロフ

空氣制動機検査所 チエルカル、アクチユビンスク、ブズルクオスク

枕木防腐工場 チカロフ

(七) ベリヤ名稱ザカフカーズ鐵道局

機關區 ボチ、バツム、サムトレヂア、クタインデルーリ、ハシユリ、スラミ、ボルジョミ、※ツビリ
ン、アクスタハ、アヂカブル、※バラヂヤルウイ、バク、ヂユルフア、ナヒチエワン、ウルハン
ル、レニナカン、サナイン

車輛區 ツビリシ、バツム

操車場 バツム、ツビリシ、バク、バラヂヤルイ（機械化せるハンブヤードの設備あり）

機關車修繕工場 ツビリシ

車輛修繕工場 サムトレヂヤ、ツビリシ、レニナカン、バク

車輪修繕工場 バク

空氣制動機検査所 ツビリシ、ナフツルグ、レニナカン

枕木防腐工場 ゴリ、ツビリシ、ナフツルグ

(六) オルヂヨニキーゼ鐵道局

機關區 ネウインノムウイスカヤ、※ミネラルヌイ・ウオドイ、キスロウオドスク、ブーヂエーフスク、プ
ロフラードナヤ、ベスラン、オルヂヨニキーゼ、グロズヌイ、クーデルメズ、マハチ・カラ、テル
ベント

車輛區 テルベント、マハチ・カラ、ミネラルヌイ・ウオドイ

操車場 グロズヌイ、マハチ・カラ

車輛修繕工場 プロフラードナヤ、グーデルメズ

車輪工場 オルヂヨニキーゼ

空氣制動機検査所 ミネラルヌイ・ウオドイ、ネウインノムウイスカヤ

(九) ウオロシロフ鐵道局

機關區 ※スーリン、カメノロムニ、ノウオチエレカツスク、ロストフ、タガンログ、マルツエーウオ、ア
ゾフ、※バタイスク、クーチエフカ、エイスク、チホレツカヤ、※カフカズスカヤ、アルマヴイル、
チモシエフスカヤ、※クラスノダリー、ベロレチエンスクカヤ、ツアプセ、ソチ

機關車修繕工場 ロストフ、チホレツカヤ

車輛修繕工場 ズウエレウオ、ツヤフトナヤ、タガンログ、チモシエフスカヤ、クラスノダリー、ノウオロ

シイスク、アルマヴイル、ウオロシロフスク、ベロレチエンスカヤ

車輛工場 バタイスク

空氣制動機検査所 ズウエレウオ、カメノロムニ、ロストフ、バタイスク、チホレツカヤ、カフカズスカヤ、

クラスノダリー、ノウオロシイスク、ベロレチエンスカヤ

備考

一、機關區所在驛の内※を附せるものは温水罐設備ある機關區を示し、その他のものは冷水又は熱湯洗罐設備の機
關區所在驛を示したものである。

二、車輛區は修繕場の併置された主要車輛區の所在驛のみを示したものである。

第四項 シベリヤ鐵道輸送力の問題

平時に於けるシベリヤ鐵道列車運行回数に就ては確實なる資料はないが稍信憑すべき資料に依ると左表の通である。

シベリヤ鐵道平時列車運行回数(一九三九年二月)

區 間	貨物及特殊 列車回数	旅客列車回数	計
浦鹽斯德 ウオロシ フ・ウスリースキイ間	二〇—二四	五—六	二五—三〇
ウオロシ ロフ・ウスリ スキイ ハバロフスク間	一五—一六	三—四	一六—二〇
ハバロフスク クイブイシ エフカ・ウオスト チナヤ 間	一六—一八	二—三	一八—二一
クイブイシエフカ・ウオス ト チナヤ カルイムスカ ヤ間	二〇—二四	三—四	二三—二八
カルイムスカヤ イルク ツク間	二四—二七	四—五	二八—三二
イルク ツク クラスノヤ イルスク間	二八—三二	七	三五—三八
クラスノヤ スルク ユル ガ間	二八—三一	七	三五—三八

ユルガ ノウオシビルスク 間	三二—三七	八	四〇—四五
ノウオシビルスク オムス ク間	三六—四六	九	四五—五五

註、列車回数は片道とす

以上の列車運行回数に依り貨物の輸送量を判定するに一列車の編成は四〇輛乃至五〇輛にして一車の積載量は平均二〇噸と推定せらるゝから一列車の輸送量は八〇〇噸乃至一、〇〇〇噸となるが之を九〇〇噸と見て、之に貨物列車回数を乗じ更に本線に於ける盈車の對空車比率

東行 盈車八五(空車一五)

西行 盈車三〇(空車七〇)

を乗ずると一日の貨物輸送量は左表の通となる(單位噸)。

區 間	東 行	西 行
浦鹽斯德 ウオロシ ウスリースキイ間	一五、三〇—一八、三六〇	五、四〇—六、四八〇
ウオロシ ロフ・ウスリ スキイ ハバロフスク間	一〇、二〇〇—一二、二四〇	四、〇五〇—四、三二〇
ハバロフスク クイブイシ エフカ・ウオスト チナヤ間	一二、二四〇—一三、七七〇	四、三二〇—四、八六〇

クイブイシエフカ・ウオスト イチナヤルカルイムスカヤ間	一五、三〇〇—一八、三六〇	五、四〇〇—六、四八〇
カルイムスカヤイルクーツ ク間	一八、三六〇—二〇、六五五	六、四八〇—七、二九〇
イルクーツク拉斯ノヤ ルスク間	二一、四二〇—二三、七一五	七、五六〇—八、三七〇
ク拉斯ノヤルスクユルガ 間	二一、四二〇—二三、七一五	七、五六〇—八、三七〇
ユルガノウオシビルスク間	二四、四八〇—二八、三〇五	八、六四〇—九、九九〇
ノウオシビルスクオムスク 間	二七、五四〇—三五、一九〇	九、七二〇—一二、四二〇

第五項 貨物及旅客運輸

(イ) 貨物運輸

ソ領アジアに於ける鐵道の貨物輸送數量はソ聯邦政權となつて以來著しく増加した。特にウラル、東部シベリヤ及西部シベリヤに於ける増加は極めて顯著なものがある。帝政時代とソ聯邦時代に於ける地域別貨物發著數量を示すと左表の通である。

地域別貨物發著數量表 (單位千噸)

地域名	發 送 數 量			
	一九一三年	一九二九年	一九三二年	一九三五年
全 聯 邦	一三二、五三四	一八七、六二六	二六七、九〇六	三八八、五三三
ウラル及バシキ ール自治共和國	六、八七〇	一三、三九九	一九、二六五	三三、五八七
西部シベリヤ	二、二三九	九、一三八	二、二一七	二、三、九六三
東部シベリヤ	一、二三五	三、二一一	四、六一五	八、五一四
極 東	一〇、二六八	一六、〇四四	二四、三四八	三〇、一六一
北カフカーズ及 クリミヤ	五、四七六	六、七六六	七、二四八	三、二四六
グルヂヤ、アルメ ニヤ、アゼルバイ ジャン共和國	七一八	一、八二七	四、四四九	五、二四四
カザツク共和國	—	七一	六〇三	一、二五二
キルギス共和國	—	—	—	—
ウズベツク、 タヂツク共和國	一、〇五二 一四七	二、三一二	二、四二五 五一〇	二、七〇九 五五五
トルクメン共和 國	五八八	一、三六七	二、〇九八	二、八二一

地域名	到着数量			
	一九一三年	一九二九年	一九三二年	一九三五年
全 聯 邦	一二三、八七三	一八七、六二六	二六七、九〇六	三八八、五三三
ウラル及バシキ ール自治共和國	五、八九二	一二、六三六	二〇、二八九	三一、九二六
西部シベリヤ	二、一八四	六、二八六	九、五五八	一九、三九五
東部シベリヤ	一、六九〇	四、三二七	四、三〇七	八、三七五
極 東	一、二、七八三	一四、九二八	一八、九二九	二五、七七四
北カフカース及 クリミヤ	五、二四九	七、八四三	七、八九七	一、一一一
グルヂヤ、アル メニヤ、アゼル バイジャン共和 國	五、四六	二、二一四	四、三九五	六、二〇九
カザツク共和國	一、〇二	三、〇八一	三、四九	八二七
キルギス共和國	一、五六三	三、〇八一	三、六六五	五、〇六四
ウズベツク、タ ヂツク共和國	五、四三	一、一四七	一、一二三	二、一一四
トルクメン共和 國				

次に右統計に基いて全ソ聯邦を一〇〇として一九三五年度の貨物發著數量の割合を示すと左の通となる。
各地域別貨物發著數量割合(%)

地域名	發送		到着	
	一九三五年	一九三五年	一九三五年	一九三五年
全 聯 邦	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇
ウラル及バシキ ール自治共和國	八・六	八・六	八・二	八・二
西部シベリヤ	六・一	六・一	五・〇	五・〇
東部シベリヤ	二・二	二・二	二・一	二・一
極 東	二・四	二・四	二・八	二・八
北カフカース及クリ ミヤ	七・七	七・七	六・六	六・六
グルヂヤ、アルメ ニヤ、アゼルバ イジャン共和國	二・一	二・一	二・六	二・六
カザツク共和國	一・二	一・二	一・五	一・五
キルギス共和國	〇・三	〇・三	〇・二	〇・二
ウズベツク共和國	〇・六	〇・六	一・三	一・三
タヂツク共和國			〇・一	〇・一
トルクメン共和國	〇・七	〇・七	〇・五	〇・五
ソ領アジアの合計	三一・九	三一・九	三〇・九	三〇・九

備考 バシキル共和國及クリミヤはソ領アジアの領域外であるが資料の都合上掲げたものである。

右表に依つてソ領アジアの占める貨物輸送の割合はソ領ヨーロッパの三分の一以下なることを知るのであるが、之は一九三五年度の統計に基いたもので、最近年度に於てはシベリヤに於ける貨物輸送量は著しく増加の傾向に在るので、此の割合は漸次變化を見せつゝある。

ソ領アジアに於ける貨物輸送の主要ルートとしては(一)ウラル・クズバス間、(二)シベリヤ・中央アジア・カフカース間、(三)極東・ソ領ヨーロッパ間、(四)中央アジア・ソ領ヨーロッパ間等を擧げることが出来る。(一)のウラル・クズバス線はウラル・クズバス綜合企業地帯内に在つて、クズバスの石炭をウラルへ、ウラルの鑛石をクズバスへ送ると云ふ相互的不可分の關係に置かれてゐるので若し此の線の輸送力が不足すれば綜合企業はそれだけ生産能力を低下することゝなるのである。(二)のシベリヤ・中央アジア・カフカース間はシベリヤが木材、穀類の産地であり、中央アジアが棉花の産地であり、カフカースが石油の産地である關係から此等特産物の輸送が多い。カフカースと中央アジア間は水路と鐵道の連絡に依つて貨物の輸送が行はれる。(三)の極東・ソ領ヨーロッパ間は國內的にソ領の中央部と極東を結ぶ唯一の鐵道輸送路たるのみならず、唯一の歐亞聯絡經路として重要である。シベリヤ鐵道を経由して我國と獨逸又は其の他の歐洲諸國との間の貨物輸送量は今次歐洲大戰勃發後激増したが獨ソ開戦に依つて現在は此の國際聯絡運輸は中止されてゐる。(四)の中央アジア・ソ領ヨーロッパ間は中央アジアより棉花、果實等の特産品をソ領ヨーロッパより工業製品、肥料等の輸送量が多い。

次に石炭、鐵鑛、石油、穀物等の主要貨物が如何なる地方に幾何輸送せられたかを一九三七年度の數量に就いて述べることにする。

石炭 ドンバスに次ぎソ聯第二の出炭高を持つクズバスの石炭は年産一、八三一萬噸であるが此の内約八四〇萬噸がクズバス地區の需要に充てられ、殘部九九〇萬噸の内五三〇萬噸がウラルのマグニトゴルスク冶金工場へ送られる。その他東部シベリヤへ約六〇萬噸、極東へ約一〇萬噸、中央アジアへ約七〇萬噸送られた。

キーゼル及チエリヤビンスクを中心とするウラル炭は年産八〇八萬噸であるが、ウラル地區内の冶金工業に大部分消費され、他へ輸送した量は極めて少い。

カラガンダ炭は年産四一九萬噸であるが、此の地方で約一〇〇萬噸を消費し殘部の三一九萬噸の内二三〇萬噸がウラルへ輸送された。カラガンダ・ウラル間の距離はカルタール・イ・アクモリンスク間の開通に依つて一、一七〇軒となり、ウラル・クズバス間距離に比較して二分の一を短縮せるに依り、ウラルに使用する石炭をカラガンダに求めることが最も合理的であるのでカラガンダ炭の今後の開發が期待されてゐる。

東部シベリヤ炭はチエレムホーウオ炭田を中心とするもので、その年産約五〇〇萬噸、主として地區内の工業即アンガラ・バイカル綜合企業及極東鐵道の需要に充てられ、約一〇〇萬噸が極東方面へ輸送せられたに過ぎない。

鐵鑛 ウラルに産出する鐵鑛は年産約八〇〇萬噸であるが、その内約五〇〇萬噸はウラルの諸工業に用ひられ、其の殘部の内三九〇萬噸がクズバスへ輸送せられた。クズバスの鐵鑛採掘高は約六〇萬噸で、クズバス内の冶金工場で處理せられ他へ輸送する餘力がない。

石油 バクトー、グロズヌイ、クラスノダール等のカフカースに産出する石油量二、八九九萬噸の内約二五%が

カフカージ地方に於て消費され、残部の約七五%即二、一七〇萬噸は他の地方に輸送せられた。輸送先はモスクワ、レニングラード、ウオルガ沿岸、ウラル、シベリヤ、中央アジア等各方面に及び、輸送方法はカスピ海、黒海、ヴォルガ等の水路が利用され、更に水路より鐵道に積換へ目的地へ輸送される數量が多く、鐵道のみによる輸送數量は比較的少い。パイプ・ラインはバクー・バツム間、グロズヌイ・ツアプセ間、マハチ・カラ・グロズヌイ、アルマヴィル・トルドワヤ間に設けられてゐる。

エンバ油田の石油の採油高は六五萬噸（一九三八年度）で、鐵道に依り原油のままウラルへ輸送せられる。エンバ・カンダガチ間にはパイプ・ラインが敷設されてゐる。

中央アジア諸地方の石油は年産七六〇萬噸に達するが大部分は地方的需要を充し、残部はウラル及シベリヤへ輸送せられてゐる。

サハリン油田の産出高は年三六萬噸で、極東諸工業の需要のみにも不足し、カフカージより年々約三〇萬噸の供給を受けてゐる。

穀物 西シベリヤ産穀物は極東へ約五〇萬噸、ウラルへ約三〇萬噸、東部シベリヤへ約三〇萬噸、中央アジアへ約一〇萬噸を輸送してゐる。ウラルの穀物は中央アジアへ約三〇萬噸、中央地方、ヴォルガ地方へ約四〇萬噸輸送してゐる。

(ロ) 旅客運輸

地域別に依るソ領アジアに於ける旅客輸送人員は左表の通である。

地域別旅客輸送人員（一九三四年度、單位千人）

地域名	全線	内 郊 外 線
全ソ聯邦	九四五、二〇六	六八六、八八六
ウラル	二二、六三八	一〇、一八二
東部シベリヤ	二二、二三三	一一、一一八
西部シベリヤ	一〇、六〇三	五、五一二
極東	二四、八五四	八、〇九一
北カフカージ	一七、二二五	三、六五八
グルヂヤ共和國	二、五二〇	二、四九一
アルメニヤ共和國	五、八一三	—
アゼルバイジャン共和國	—	—
カザツク共和國	一、一五六	—
キルギス共和國	八、〇〇五	一、九六〇
ウズベツク共和國	六三八	一〇〇
タヂツク共和國	—	—
トルクメン共和國	一、八〇六	一三八

ソ領アジアに於て最も重要な旅客列車運轉區間はスウェルドロフスク・ノウオシビルスク・イルクーツク

浦鹽斯德間、チエリヤビンスク間、オムスク間、チカロフタシユケント間、バクー間、ツビリシ間、バツトム間等である。

獨ソ開戦前は浦鹽斯德間、モスクワ間及滿洲里間、モスクワ間に一週二回特急旅客列車が運轉されてゐた。一九三七年一月全線に亘り旅客列車運轉速度の昂上を計る處があつたがアジア關係諸線の速度昂上表は左の通りである。

種別	距離(杆)	全區間運轉に要したる最短時間		短縮時間
		一九三四年	一九三七年	
モスクワ間 浦鹽斯德	九、三三二	二二一、一八分	二二二、四五分	八、三三分
モスクワ間 アルマ・アタ	四、〇二〇	一一二、〇四分	一一一、三六分	一〇、二八分
モスクワ間 ツピリン	三、一五一	七八、二八分	七一、二七分	六、五八分
モスクワ間 マグニト	二、四六七	七〇、〇六分	六五、〇五分	五、〇一分
モスクワ間 ゴルスタ				

モスクワ間、浦鹽斯德間の所要時間は更に一三〇時間乃至一五〇時間迄短縮することが可能として研究せられてゐる。

第六項 電化問題

一九三一年六月ソ聯邦共産黨中央委員會總會に於て「鐵道運輸の今後に於ける再建の指導的役割を爲すものは鐵道の電化である」と決議されたことは鐵道の電化問題が如何に重大な意義を持つものであるかを示したのもである。然し乍ら、ソ聯邦鐵道の電化區間は未だ極めて少い。第二次五ヶ年計畫の最終年度に於ける全國の電化線は一、六〇〇杆であつたが、一九四一年六月現在に於ては一、八七〇杆となつた。

ソ領アジアに於て電化されてゐる區間は左の通りである。

ウラル附近に於ては急勾配線たるキーゼル間、チユソワヤ間(一一三杆)、チユソワヤ間、ゴロブラゴダツカヤ間、スウエルドロフスク間(三八二杆)が電化されてゐる。

西部シベリヤに於てはベロウオルクズネツク間(一四一杆)が一九三七年に電化された。

カフカースに於てはスラム山嶽地帯のスターリニシ(ハシユーリ)間、ゼスターホニ(ジユゲーリ)間(六三杆)が一九三二年に電化され、最近スターリニシ間、ツピリン間(一二三杆)及ゼスターホニ間、サムトレヂア間(六一杆)が電化されたので、サムトレヂア間、ツピリン間(二四七杆)が電化されてゐる譯である。尙一九四〇年七月にはハシユーリ間、ボルジョミ間(三一杆)も電化された。

第七項 新線建設

(イ) 建設中の諸線

(一) ウシユームン間、ゼヤ間(約二二〇杆)

極東鐵道のウシユームンからゼヤ河岸のゼヤに至る線で、完成の暁は既に開通してゐるゼヤ間、タンブーキ間

を通じて、目下建設中のバム鐵道とシベリヤ鐵道を結ぶ重要な支線となる。

(二) ハバロフスク―ソヴィエト港間 (約四五〇杆)

太平洋岸の要港ソヴィエト港とハバロフスクを結ぶ線で、既成のハバロフスク―コムソモリスク線及目下建設中のコムソモリスク―ソヴィエト港線と共に極東の重要都市ハバロフスク、コムソモリスク、ソヴィエト港は三角形に結ばれる譯である。

(三) バム鐵道 (バイカル・アムール鐵道) (約四、四〇〇杆)

東部シベリヤ鐵道及クラスノヤールスク鐵道の境界地點たるタイシエツトから分岐して、バイカル湖の北方を迂廻し、ブラツコエ、キレンスク、ボダイボ、ダムブーキ、エキムチャン等を経由しコムソモリスクに至り、更にソヴィエト港に達する全延長約四、四〇〇杆の大鐵道である。既に數年前から建設に着手してゐるが其の通過地點は沼地、密林、永久凍土帯が連つてゐるの工事頗る困難を豫想せられてゐる。ソ聯鐵道當局は一九四二年迄に完成せしむると稱してゐるが、その後ソ聯側の發表皆無で進行状態の詳細は不明である。相當進捗してゐることは想像し得られる。尙一部區間たるタイシエツト―ブラツコエ間 (約二〇〇杆) は一九三八年に開通してゐる。

(四) ウスチクト―モゴチャ間 (約一、二〇〇杆)

バム鐵道の通過地點として豫定されてゐるウスチクトから東南方に向ひ、バイカル湖畔のニイデノエ・アングルスコエを経由して、アムール鐵道のモゴチャに至る線で、此の線もバム鐵道とシベリヤ鐵道を結ぶ支線

である。

(五) タイシエツト―アクモリンスク間 (約二、三七九杆)

一九四〇年一月開通したアクモリンスク―カルタールイ間 (八〇六杆) と共に所謂南部シベリヤ鐵道を形成するもので、アクモリンスク―パヴロダール間は既に建設に着手してゐる。云ふ迄もなくタイシエツトでバム鐵道と連絡するもので之が完成の暁はバム鐵道と共に第二シベリヤ横斷鐵道となり、經濟上、軍事上の意義は極めて大きい。

(六) オルスク―カンダガチ間 (二四八杆)

グリエフ―カンダガチ線の延長として目下建設中であるが完成の上はカスピ海の沿岸グリエフとウラルの距離を短縮し、エンバ石油の輸送及カフカーズ方面との輸送上多大の便宜が得られるであらう。

(七) アドレール―スファミ (八〇杆)

此の區間の完成に依つて黒海沿岸の諸療養地は鐵道に依つて結ばれることとなり、ツアプセ―ツピリシ間に直通列車の運轉が豫定されて居り、療養旅客に多大の便宜が齎らされるであらう。

(八) 浦鹽斯德―ボシエツト間

本鐵道は浦鹽斯德より朝鮮國境に近いボシエツト灣に至る軍事上頗る重要な線である。一九三九年春より建設を開始したが同年十二月には建設工事を完了してゐる。

(九) モイントイ―チューー間

カラガンダ鐵道のモイントイからバルハシ湖の西を南下してトルクシブ鐵道のチューに連絡する線である。
(ロ) 計畫中のもの

(一) コムソモリスクリニコラエフスク間
極東の新興都市コムソモリスクリと黒龍江口の門戸として重要な意義を持つてゐるニコラエフスク港とを連絡せんとする線である。

(二) マハチカラアストラハン間
カスピ海に臨みウオルガ河口に位して、カフカーズ石油の輸送に重要な意義を有するアストラハン港と、同じくカフカーズ石油の積換港として重要なマハチカラ港とを結び、カフカーズと沿ヴォルガ地方陸路連絡路として重要性がある。

(三) タウダルトボリスクリ間
オビ河の支流タウダ河畔に在つてスウェルドロフスクタウダ線の終點たるタウダよりイルトイシ河とオビ河の合流地點に位するトボリスクリを結ぶ線である。

(四) フルンゼイルイバチエ間
中央アジアのイシウイク・クル湖畔に在るイルイバチエとフルンゼを結ぶ線で地方石炭の採掘、農業、漁業等の發展上重要な線である。

第三章 河川運輸

第一節 ソ聯邦の河川運輸

ソ聯邦は世界第一の河川國であつて、河川の總延長は三二〇、〇〇〇軒にも達する。四、四〇〇軒の延長を有するレナ河、三、六〇〇軒のエニセイ河、三、六九〇軒のヴォルガ河、三、五〇〇軒のイルトイシ河、三、二〇〇軒のオビ河、二、九〇〇軒のアムール河等は世界でも主要の河川に數へられてゐる。

斯の如く多くの巨大な河川は鐵道網の密度の少いソ聯邦に於て、鐵道に代るべき交通機關として、其の運輸上の意義は極めて大なるにも拘らず、その利用價値は比較的小である。その理由は多くの河川は氷結期が長い爲航行可能期間が非常に短く且春季は満水となり、夏季は減水し、航行位置が常に變動すると云ふ極めて不利な條件を有つてゐるからである。

帝政ロシアが河川開發に積極的態度を採り得なかつたのも一つには斯ふした自然の障害に基因する處が多い。ソ聯邦政府となつて河川運輸の開發には多大の努力を拂ひ、第二次五ヶ年計畫に於ては輸送力増進の爲營業水路の擴張、埠頭設備の増設、航路標識の増設、積卸作業の機械化等を行つた。茲に此等の施設を一九三二年度に就いて見ると左表の通である。

水路施設表

年度	種別					
	營業水路 (千料)	標識航路 (千料)	照明航路 (千料)	積卸機械 數	機械化 裝置數	船舶數(蒸氣 內燃機關船)
一九三二年	七七・六	六八・二	四七・三	一、一四一	二七〇	二、一三一
一九三七年	八四・五	七八・八	六〇・六	一、七六七 (一九三四年)	三四二 (一九三四年)	二、四一五 (一九三五年)

以上の如き施設改善に依つて河川に依る貨物輸送量は著しく増加した。即一七三二年度に於ける河川運輸總輸送量は四六、九三七噸であつたが、一九三七年には六六、一五〇噸となり、約四〇%の増加を示した。

一九三二年、一九三五年及一九三七年に於ける品目別貨物輸送數量を示すと左表の通である。
河川に依る貨物輸送數量(單位千噸)

品目	年度				三七年の三二 年對する百分比
	一九三二年	一九三五年	一九三七年		
全量	四六、九三七・九	六四、七〇七・七	六六、九三六・〇		一四一
木材	二六、三〇九・七	三八、〇五三・七	三五、二二〇・五		一三四
石油	七、四五六・八	七、〇五七・七	七、四三八・〇		九九
建築材料	五、四三四・四	六、七五九・〇	九、三九一・二		一七三
穀類	二、五六三・六	四、六二〇・三	四、一九九・五		一六四
石炭	五八三・七	一、四四五・五	二、〇六三・二		三五三
其他	四、五九〇・四	六、七七一・五	八、六二三・五		一八七

河川運輸の中央行政機關は河川運輸人民委員部である。河川運輸人民委員部は政治局、モスクワ・ヴォルガ・カマ河川運輸中央管理局、東部河川運輸中央管理局、北部河川運輸中央管理局、南部河川運輸中央管理局、國內水路中央管理局、河川建設中央管理局其他の諸管理局と財政部、技術部、輸送部、中央航行監督部、河川船舶登録部其他の諸部より成る。地方機關として河川運輸中央管理局に直屬する河川船舶局がある。現在に於ける。河川船舶局の數は全國で二十六局である。

第二節 シベリヤの河川運輸

第一項 概 説

廣大なるシベリヤの地域にはレナ、エニセイ、オビ、アムール、コルイマ等の巨川大河が流れてゐる。鐵道としては唯一本のシベリヤ横斷鐵道と其の僅かな支線しかなく、特に北部邊疆地方には鐵道も全然敷設されて居らない。自動車道路も未だ發達過程に在つて邊境の各地迄及んで居ない、斯る状態の中に在るシベリヤに於ては河川の有する價値は極めて大きく、鐵道と並行する區間に在つては其の補助的機關として、鐵道の全然ない地方は在つては唯一の交通路として共に重要な役割を果してゐる。唯シベリヤの河川の大部分が北水洋に注ぎ、比較的高緯度に位し、結氷期が長いのは何よりの欠點である。

次に一九三七年度流域別に依るシベリヤ河川の貨物輸送量を示すと左表の通である。

シベリヤ各河川貨物輸送量

別流域	種別	単位千吨	全ソに對する百分比
オビ、イルトイシ、エニセイ		三、九七〇	五・八
東部シベリヤ諸河川(レナ河を除く)		六六〇	一・〇
レナ		二二六	〇・三
アムール		一、七〇一	四・一

九〇

シベリヤ及極東の河川は總て東部河川運輸中央管理局の管下に在るものであつて、各船舶局名(括弧内は局所在地)及其の管轄區域は左の通である。

- (一) ニージネ・アムール船舶局(ハバロフスク)
- ブリユツヘローウオより下流のアムール河竝に其の支流
- (二) ウエルフネ・アムール船舶局(ブラゴウエシチエンスク)
- ブリユツヘローウオより上流のアムール河竝に其の支流
- (三) セレンガ船舶局(ウラン・ウデ)
- セレンガ河
- (四) 東部シベリヤ船舶局(イルクーツク)
- アングラ河並に其の支流(イルクーツク州内)、バイカル湖、バルグヂン河

- (五) エニセイ船舶局(クラスノヤールスク)
- エニセイ河並に其の支流(アングラ河はオムスク州内のみ)
- (六) ウエルフネ・イルトイシ船舶局(セミパラチンスク)
- イルトイシ河並に其の支流(オムスク州内を除く)
- (七) ニージネ・イルトイシ船舶局(オムスク)
- オビ河(オムスク州内)、イルトイシ河(オムスク州内)
- (八) 西部シベリヤ船舶局(ノヴォシビルスク)
- オビ河竝に其の支流(西部シベリヤ地方内)

第二項 主要河川の概況

(イ) アムール河

シベリヤに於ける河川は總て北流して北氷河に注いでゐるがアムール河のみは唯一の例外で、西から東へ流れてオホーツク海へ注いでゐる。アムール本流の延長は二、九〇〇軒であるが其の支流を合せると五、〇〇〇軒以上に達する。ゼーヤ、ブレーヤ、アルグーン、ルシカ、ウスリー等の支流は何れも七〇〇軒から一、二〇〇軒の延長を有する。航行可能日數は一年の中上流に於て一六六日乃至一七三日、中流に於て一七二日乃至一七八日下流に於て一五一日乃至一五三日である。アムール河の流域にはブラゴウエシチエンスク、ハバロフスク、コムソモリスク、ニコライエフスク等の重要な都市が存在し且此の河は滿洲國と國境を成してゐる關係上極めて重要

なる意義を有するものである、

(ロ) コルイマ河

延長一、五八五料、航行可能日数は一年の中上流に於て一三〇日、下流に於て一一〇日位である。流域には金産地があり、其の採金は近年著しく發達した。

(ハ) レナ河

レナ河はソ聯邦では第一位、世界では第四位の大河である。支流としては一、九〇〇料のアルダン河、二、一〇〇料のイリユイ河が主要なものである。航行可能日数は一年の中上流に於て一五五日、下流に於て一四〇日程である。上流は流れが急で航行に適しない、それが爲鐵道から輸送する貨物はトラクターを以つてカウチウグ迄陸上運送し、其處から河川運輸に依つてヤクーツク方面へ輸送する。下り貨物の主要なものは穀類、鹽、魚類、砂糖、機械、木材、石油等で、上り貨物は主として石炭、金及毛皮等である。

(ニ) エニセイ河

エニセイ河はソ聯邦ではレナ河に次いで第二位、世界では第五位の大河である。エニセイ河はタンナ・ツーワ共和國との國境に近いオズナーチエンナヤから河口迄三、二〇〇料の區間が航行可能であるが、オズナーチエンナヤからミヌーシンスク迄は激流、淺瀬が多く、大きな船の航行には適しない。航行可能日数は上流に於て一年の中一五五日乃至一八五日である。

貨物の輸送は比較的少く、木材が其の主要なもので、筏及舁に依つて木材工場の設けられてゐる下流のイガル

カ迄輸送せられる。

(ホ) オビ、イルトイシ河

遠く新疆のアルタイ山脈に源を發し、西部シベリヤの大平原を流るのがオビ及イルトイシ河である。イルトイシ河は支那との國境近い海拔三三〇米のザイサン湖附近から航行可能である。イルトイシ河とオビ河とを合せると其の延長は六、七〇〇料の長大なる河川となる。イルトイシ河の航行可能日数は一年の中上流に於て一八二日乃至二〇二日である。イルトイシ河で輸送せられる主要なる貨物は木材、穀類、石油等である。オビの下流では北方極地へ輸送する穀類が主要なものである。

オビ河及イルトイシ河には比較的優秀な汽船を配し、埠頭の貨物積卸設備は機械化されてゐるものが多い。

第二節 中央アジアの河川運輸

第一項 概説

中央アジアにはアム・ダリヤ、スイル・ダリヤ、イリ等の河川、バルハン湖、アラル海等の湖がある。中央アジアの河川は、パミール高原や天山山脈等の高い山地に其の源を發してゐる關係上、上流は水流が急で、又下流は砂漠地帯を通過してゐて淺瀬が多く、河床の移動も激しい。河川はすべて湖に注ぎ、大洋への出口を奪はれ、然もその湖は遠淺であるので、舟運の便は極めて制限されてゐる。大體に於て中央アジアの河川は運輸上よりも砂漠地帯の灌漑用として重要性を持つてゐる。

一九三年度中央アジアに於ける諸河川の貨物輸送數量は左の通である。

貨物輸送數量

全ソに對する百分比

六三二、〇〇〇噸

一・〇

中央アジアに於ける諸河川を管理する地方機關として、アムダリヤ河の上流サラマイカルに中央アジア河川船舶局が設られてゐる。

第二項 主要河川の概況

(イ) アム・ダリヤ河

延長二、三五一浬。其の源をアフガニスタン及印度との國境の山脈に發して、アラル海に注いでゐる。上流は流れが急で航行に適せず、航行の可能なるはサラマイカルより下流である。サラマイカルより下流のチャルヂュイはアシハバード鐵道の驛があり、同地は此の地方の水陸交通上の要地である。汽船の就航はチャルヂュイより下流に限られてゐる。アム・ダリヤに由つて輸送せられる貨物は石油、穀類、砂糖等である。

(ロ) スイル・ダリヤ

此の河の延長はアム・ダリヤより少し長く二、六八四浬である。上流をナルウイム河、中流をカラ・ダリヤ河と稱しスイル・ダリヤと稱するは下流を謂ふのである。アム・ダリヤ河と同様アラル海へ注いでゐる。此の河は上流は激流で、下流は河床の移動はげしく、航行には餘り適しない。流域には棉花の栽培地があり、此の河も此等棉花持培地の灌漑用として一層重要性を持つてゐる。

(ハ) イリ河

延長七六〇浬。其の源を新疆省に發し、バルハシ湖に注いでゐる。河川運輸としては現在未だ見るべきものがないが、バルハシ湖畔には銅綜合企業が建設されつゝあるから、バルハシ湖との水路連絡網としての將來性を持つてゐる。

第三節 カフカースの河川運輸

カフカースはカスピ海へ注ぐ一、三〇二浬のクラ河、クラ河より遙かに短いテレク河、クマ河、黒海へ注ぐクバン河、バクニ河等があるが、總て流れが急である爲船の航行には適しない。水力資源として又灌漑用として意義を有する程度である。カスピ海へ注ぐウォルガ河、アゾフ海へ注ぐドン河等はソ聯邦の大河で、その運輸上の意義は極めて大であるが何れもソ領ヨーロッパに屬する。

第四章 海上運輸

第一節 ソ聯邦の海上運輸

ソ聯邦の國境線は七〇、〇〇〇浬と云ふ長大なものであるが、その三分の二が海岸線である。ソ聯邦に於ける貨物の海上運輸は外國貿易に於ては第一義的のもので、貿易額の十分の九迄は海上運輸に依つて行はれる。之は貿易相手國が主として海上輸送を有利とする國であり、輸出貨物が重量貨物である等の關係からである。

海上運輸に依る輸送實費は他の如何なる運輸機關よりも低廉であり、多くの海港が不凍港で年中輸送を行ひ得る等の長所を有つてゐる。

海上運輸に於て最も主要なるはカスピ海、黒海、バルチック海等であつて太平洋岸の海上運輸は最も低位にある。

一九三五年度海上輸送貨物の數量は左の通である。

海上輸送貨物數量（一九三五年度）

區域別	單位（百萬噸）
全ソ聯邦	四〇・六
カスピ海	一三・八
黒海	一三・一
アゾフ海	二・九
太平洋岸	二・五
バルチック海	四・三
白海及バレンツオウオ海	四・〇

此の中海外輸送の占める割合は全體の四二%、國內近海航路の占める割合は五六%、國內遠洋航海の占める割合が二%となつてゐる。海上運輸の中央行政機關は海上運輸人民委員部である。同委員部は政治局、海上貨物及旅客運輸中央管理局、海港中央管理局、極東海運管理局、海産企業中央管理局、海上建設中央管理局其の他の諸管理局と財政部、技術部、輸送部、中央會計課、中央海洋監督署其の他の諸部課より成つて居る。

地方機關としては黒海船舶局、カスピ海船舶局、バルチック海船舶局、北部海上船舶局、極東海上船舶局等が設けられてゐる。北氷洋の管理は後述の如く特種機關たる北氷洋航路總局に依つて行はれてゐる。極東船舶局の管轄區域は日本海、オホーツク海、ベーリング海、東部シベリヤ海及サガレン沿海である。

第二節 太平洋岸の海上運輸

太平洋岸の海上運輸は平常に於ても全海上輸送貨物の約七%と云ふ極めて微々たるものであるが、特に支那事變以來著しく減少してゐる。第三次五ヶ年計畫に於て非常に力が注がれてゐる極東地方の經濟開發に依る太平洋岸海運の發展は獨ソ開戦に依つて期待すべくもないが、第三國の援ソ物資の陸揚口として極めて重大なる意義を持つことゝなつた。輸出貨物は平時穀類が最も多く、次いで油粕、石炭等である。近海輸送としては魚類、石炭、鹽等が多い。最近北樺太の石油業の發達と共に石油の輸送は漸次増加してゐる。

太平洋岸の主要港及其の概要は左の通である。

(イ) 浦鹽斯德港

浦鹽斯德はビョートル大帝灣頭に突出せるムラヴィヨフ・アムールスキイ半島の尖端、金角灣内に位置を占め前方にルースキイ島を控へてゐるので、日本海の風波に對して安全なる良錨地を爲してゐる。港内の水深は一〇米乃至二〇米、然も各種の港灣設備整ひ太平洋岸に於けるソ聯邦最大の商港たると同時に軍港としてソ聯太平洋艦隊の根據地を成してゐる。此の地は元海參崴と稱し清國に屬した一漁村であつたが、一八六〇年北京條約に依つて露領に屬し、ウラヂウオストック（露語で東方領有の意）と命名された。一八七二年開港され爾來ロシアの

東方經營の根據地として今日の繁盛を來した。港は冬季三ヶ月間は凍結するが、碎氷船の使用に依つて年中航行可能である。

現在此の港を起點として、ソ聯太平洋岸のオリガ、テルネイ、ベトロ・パヴロフスク、ソヴィエトガワニ港等との間に定期航路が開けてゐる。外國との關係は我日本の羅津、清津、敦賀、支那の廣東、上海、天津、青島との間に定期航路がある。

嘗ては木材、魚類を多量に日本及支那に輸出したが近年は引續き減少の一途を辿つてゐる。北樺太より浦鹽斯德へ石油、石炭が輸送せられる。日本と歐洲とを結ぶ歐亞聯絡運輸（目下中止中）の中繼地點に當り、日本海汽船の連絡船が月三回敦賀との間を往復してゐる。

(ロ) コラエフスク港

一八五六年開港され、沿海住民への物資供給港として又極東漁業の根據地として著名である、アムール河の河口から五〇料の上流に在る。木材、魚類の輸出が多い。一九三八年大造船所が茲に建設せられた。

(ハ) ソヴィエト・ガワニ港

『ソヴィエト・ガワニ』とは『ソヴィエト港』の意味である。極めて新しい港である。灣も廣く、水深も深く風波を防ぎ良好なる條件を具備してゐる、目下建設中のバム鐵道の終點である。ハバロフスクとの間にも鐵道が建設されつゝある。

(ニ) アレクサンドロフスク港

北樺太の西岸に在る港である。石油、石炭、木材等の輸出港として著名である。

(ホ) ペトロ・パヴロフスク港

カムチャツカ半島の東海岸に位し、緯度の高いにも拘らず暖流の影響の爲不凍港を成し、魚類、毛皮等の輸出が多い。

右諸港の外太平洋岸にはテチューへ港、オホーツク港、オダ港、ウスチ・カムチャツカ港、アヤン港、ボシエツト港、オリガ港、カンガウス港、デカストリー港等がある。

第三節 黒海、アゾフ海、カスピ海の海上運輸

黒海沿岸は海上輸送上最も重要な地位を占めて居り、海上運送貨物の三分の一は此の黒海に於て輸送されてゐる。之は一年を通じて凍結せず又北に石炭冶金工業の第一中心地たるドンバスを、東に石油及滿俺の産地たるカフカーズを控へ、極めて地の利を得てゐる爲である。鐵、石炭、穀類、石油、滿俺等は黒海を經由して外國へ輸出される。黒海を經由して海外へ輸出せられる此等貨物の量はソ聯邦輸出總額の半分にも達する。その中で最も多量なのは石油で一九三五年度に於て輸出總額の四一%を占めてゐた。之に次いで穀類の輸出が多い。

黒海から遠海航路に依つてレニングラード及極東方面へ石油及セメントが輸送せられる。アゾフ海は一年を通じて三ヶ月は凍結するので貨物の輸送量は全體の七・五%を占めてゐるに過ぎない。現在主要なる輸出貨物は石炭で之に次いで穀類である。ドン河河口のロストフは交通の要衝に當る貿易港であるがソ領ヨーロッパの部分に屬する。

カスピ海の貨物輸送量はソ連邦第三位である。カスピ海内の輸送に限られてゐるので、近海輸送のみである。その主要貨物は石油で、バクーからアストラハンへ又バクーからマハチ・カラへ輸送せられる。アストラハンへ輸送せられる石油はウオルガ河を遡航し北部方面へ輸送せられ、マハチ・カラからは石油輸送管に依つて黒海沿岸に送油せられる。

中央アジア方面からの木材及棉花がクラスノウオドスク港からウオルガ經由で北方へ輸送せられる。

黒海にはオデツサ、セバストポール、ニコラエフ、ヘルソン、ノウオロシイスク、ツアプス、バツーム、ボチ、ソチ等の多くの良港があるが、オデツサ、セバストポール、ニコラエフ、ヘルソン等は黒海の北岸に在りソ領ヨーロッパに屬する。黒海、アゾフ海、カスピ海に於ける主要港は左の通である。

(イ) バツーム

ペリヤ名稱ザカフカーズ鐵道の起點で、石油の一大輸出港である、茶の輸入が行はれる。黒海艦隊の根據地であり、要塞地である。

(ロ) ノウオロシイスク港

好適なツエメスコイ灣内に在つて、大きな防波堤に圍まれてゐる良港である。最近港の設備は擴張され、再建され、貨物の積卸作業の機械化も行はれた。木材の輸出が多いので岸壁の設備を改良した、木材港としての設備も完備してゐる。

(ハ) ボチ港

滿俺鑛の輸出港たるボチ港はクレーン其の他の設備もあり完全に機械化されてゐる。

(ニ) ソチ港

新しい港で、防波堤其の他岸壁も設けられてゐる。

(ホ) バクー港

前方に小島がある爲、風波を防ぎ良港である。カスピ海艦隊の根據地であり又交通上の要地としてペリヤ名稱ザカフカーズ鐵道を結び、中央アジア及ペルシヤの關門に當る。石油工業は極めて盛んで、此の石油が本市の命脈を維持すると云つても過言でない。此の港から對岸のクラスノウオドスク並に北方沿岸のマハチ・カラ及アストラハンへ多量の石油が輸送せられる。黒海岸のバツームへは鐵道に由る外油送管に依つて送油されてゐる。

(ヘ) マハチ・カラ港

マハチ・カラからロストフ及ツアプセ迄は油送管が敷設せられてゐて石油の輸送量が多い。クラスノウオドスクから中央アジアの棉花が、アストラハンからは北部地方からの木材が海上輸送に依つて此の港へ到着する。尙此の港からバクーへ穀物及砂糖が輸送せられる。

(ト) クラスノウオドスク港

港内は水深深く、冬季に於ても凍結しない。マハチ・カラ、アストラハン方面へ棉花を輸送し、バクー方面から石油の到着が多い。バクーから到着した石油は茲から鐵道に依つて中央アジア方面へ發送せられる。

第四節 北氷洋の海上運輸

北氷洋航路が商業的利用の意圖を以つて開發せられたのは極めて最近のことに屬する。即一九三二年ソ聯政府は北氷洋航路利用の可能性を踏査せんとして碎氷船シベリヤコフ號を探險に派遣した。同船は幾多の困難と戦ひつつ、アルハンゲリスク港から浦鹽斯德迄の航海を六五日間で完成して、歴史的最初の記録を樹立した。

次いで一九三三年汽船チエルシキン號をして再び此の航海を行はしめた。チエルシキン號は同年八月ムルマンスク港を出帆極東方面へ向つた。チエルシキン號は碎氷船でなく普通の汽船である關係上航海技術上幾多の困難に遭遇せるにも拘らず良く之を克服して、ベーリング海峽に達したが、冰山と暴風雨の爲一九三四年二月同海峽に於て沈没するに至つた。

一九三四年北氷洋の探險は更に汽船リトケ號に依つて東より西への逆コースに依つて行はれた。

一九三五年より東西貫通定期航海を行ふこととなり、四隻の貨物船が就航した。

一九三六年中に北氷洋船の總數は一二〇隻を數へ、その内一四隻が貫通航海を行つた。

斯くしてその後毎年夏季航行期には多數の船舶が北氷洋航路に配船せられ今日に至つてゐる。

北氷洋航路は西はムルマンスクからバレンツオフ海、カラ海、ラプチブ海、東部シベリヤ海、ベーリング海峽に至る總延長六、八〇〇軒の航路を云ふのであるが、大體からカラ海以東がソ領アジアに屬する。

北氷洋のソ領アジアの部にはオビ、エニセイ、レナ、インデギルカ、コルイマ等の大河に流れてゐる。此等の河川の流域には木材、石炭、鑛石、毛皮、魚類、金等の産地があり、其等の産物が北氷洋航路を通じて極東又はソ領ヨーロッパ方面へ輸送せられ、極東又はソ領ヨーロッパより食料品、雜貨等の供給を受けてゐるのである。

之等貨物の輸送量は一九三七年には二七五、〇〇〇噸、一九三八年には二一五、〇〇〇噸であつた。

北氷洋航路は一九三四年に創設されたソ聯邦人民委員會直屬の北氷洋航路總局の管掌する處で、同總局の管轄區域と任務は左の如きものである。

(イ) 管轄區域 ソ領ヨーロッパに於ては北氷洋の島嶼及海洋、ソ領アジアに於ては北緯六二度以北の地

(ロ) 任務 北方海路の完全開發、極地に於ける海上、河川、航空、無電通信科、學調査事業の組織、極北土著民の經濟的文化向上指導

以上の目的の爲船舶の建造及修繕、港の建設及改良、碎氷作業の組織、航空路、飛行場基地建設、極地海洋氣象觀測所及無電局の建設指導を行ふ。

地方機關としてシベリヤにはオムスク管理局、クラスノヤールスク管理局、ヤクーツク管理局及極東管理局が設けられてゐる。

現在に於ける港及航路施設は左の通である。

(イ) 炭水補給港

アヤン、マガダン、ヤムスク、アナドイル、ブフタ・プロヴィデニヤ、ブフタ・アンバルチツク、ブフタ・テイクシ、ノルドウイク、デイクソン(以上不開港場)、オホーツク、ウスチ・ボリシエレツク、ペトロパウロフスク、ウスチ・カムチャツカ、イガルカ、ノーウイポルト(以上開港場)

(ロ) 通信設備

ヤクーツク、イガルカ

(ハ) 氣象觀測所 (極地ステーション)

北氷洋航路局の經營に係る北方氣象觀測所は總數七九ヶ所に上り、岬、港、島等に設けられてゐる。各氣象觀測所には數名乃至數十名の職員を配し各種の調査、研究に従事せしめてゐる。何れもラヂオを以つて觀測所相互間、船又は飛行機と常時連絡を保つてゐる。

(ニ) 碎氷船

北氷洋航路總局に屬する碎氷船の數は現在約二四隻である。最近完成した碎氷船には排水量一、〇〇〇噸級のスターリン號、カガノウイチ號及モロトフ號等の優秀船がある。

(ホ) 燈臺、照明燈

北氷洋全コースに於ける一九三八年現在燈臺數は一一、照明燈數は一一五である。コルイマ地方に於ける航路標識の數は二一である。

第五章 自動車運輸

第一節 ソ聯邦の自動車運輸

自動車運輸は比較的新しい運輸の形態であつて帝政時代には未だ存在せず、ソヴェエト政權となつて初めて設けられたものであるが、現在ではソ聯邦交通部門の重要な一要素を成してゐる。自動車運輸の主要目的は地方

的の近距離輸送に任じ、鐵道、河川又は海港迄の小運送を行ふに在るが鐵道、河川等の交通機關を有しない邊境地方に於ては主要なる交通機關として長距離輸送をも行つてゐる。鐵道網、水路網の發達した地方に在つても、自動車道路網の完成、自動車臺數の増加と相俟つて、自動車運輸は獨立した運輸機關としての意義を持つてゐる。小口貨物の輸送及近距離に於ては自動車運輸は鐵道運輸に比し極めて有利だからである。モスクワ附近のみに於ても一年に百萬噸以上の貨物自動車に由る輸送が行はれ、之依つて千輛以上の貨車の節約を爲してゐる状態である。

自動車に由る貨物輸送量は一九三二年には一一三萬噸であつたが、一九三七年には八〇〇萬噸に増加した。ソ聯邦に於ける自動車の保有量は第一次五ヶ年計畫の初期即一九二八年には一八、七〇〇臺で、その殆んど總ては外國より輸入したものであつた。其の後國內の自動車製造工業を確立し、一九三二年には貨物自動車二五、〇五二臺、乗用自動車三六〇臺、合計二五、四一二臺を製造し、一九三七年には貨物自動車一八一、七六〇臺、乗用自動車一八、二四一臺、合計二〇、〇〇〇臺を製造した。一九三八年に於ける自動車の保有量は五八五、〇〇〇臺、一九三九年に於ける夫は七六〇、〇〇〇臺に増加した。

ソ聯邦で製造される自動車は貨物自動車としては五二馬力、四シリンダー附ガス・エー一噸半車(モロトフ名稱ゴリキイ工場製)、七五馬力、六シリンダー附ジイス・五ノ三噸車(スターリン名稱モスクワ工場製)、七五馬力、六シリンダー附ヤー・ゲー五噸車又は九〇乃至一一〇馬力ディーゼルモーター附(ヤロスラウリ工場製)の三種である。一九三八年にはスターリン名稱工場で八二馬力の強力なるジイス一五型貨物自動車を新に製造した。

此の自動車は三・五乃至五噸の貨物を積載し時速五五籽乃至六〇籽の速度で運轉することが出来る。尙最近薪燃料に依る瓦斯發生器附ジイス型及ガス型貨物自動車に新に製造し初めたが、此の自動車は時速八〇籽乃至一〇〇籽の性能を有してゐる。此の瓦斯發生器附自動車の數は一九三八年度は三、〇〇〇臺であつたが、一九三九年度には一八、〇〇〇臺の増産計畫を樹てた。

旅客用自動車としては一九三八年モロトフ名稱工場で七六馬力、六シリンダー附時速一二〇籽の二人乗自動車を製造した。スターリン名稱工場ではジイス一〇二型二人乗自動車の組立を行つた。又流線型ジイス一六型及ジイス一七型座席定員三二人、六〇籽の時速を出し得るジイス一七型乗合自動車の製造も行はれた。

次に道路は第一次及第二次五ヶ年計畫に於て多く建設を見た。道路種類別に依る延長籽は左表の通である。

道路延長籽(單位千籽)

種 別	年 度	
	一九二八年	一九三三年
自然道路	—	九三六・四
改良道路	一・五	三三〇・九
砂利道路	八・八	三九・四
碎石道路及舗装道路	二二・四	四四・〇
改良高級舗装道路	〇・五	四・〇
計	三三・二	一、三五四・八

自動車運輸の中央管理機關は内務人民委員部中央道路局である。地方機關としては各地に道路管理局が設けられてゐる。從來聯邦道路、共和國道路、州道路も此の道路管理局に於て管理してゐたのであつたが一九三八年道路管理織の改組に依り、中央道路管理局は聯邦道路のみ管理し、聯邦道以外の道路は各共和國內に新に設けられた共和國道路管理局又は各自治共和國內に新に設けられた州道路部が之を管理することとなつた。尙最近共和國內に共和國自動車人民委員部が設けらるることとなりロシア共和國の同委員部は一九三九年五月開設せられた。

第二節 シベリヤの自動車運輸

革命直後より第一次五ヶ年計畫期に至る迄のシベリヤに於ける道路は極めて貧弱なものであつた。即ち一九二四年頃シベリヤに於ける道路は舗装道路は僅か五〇籽内外に過ぎず、山道、橋道は合せて一二五、〇〇〇籽あるに過ぎなかつた。第一次五ヶ年計畫に於てシベリヤに於ける國道の改修延長を六、四〇〇籽に達せしむる計畫を樹て、その經費として總額一九百萬留を計上した。第二次五ヶ年計畫に於ては一〇、二四〇籽の國道新設計畫を樹て、その經費として二八〇百萬留を計上した。

一九三八年度シベリヤ(ウラル及西シベリヤを除く)に於ける自動車の保有量(推定)は左の通である。

- 乗 用 車 八、八二五臺
- 貨物自動車 三一、九六〇臺
- 乗合自動車 一、五二八臺

特種自動車

一、七六〇臺

計

四四、〇七三臺

一〇八

次にシベリヤに於ける主要自動車道路の概要を述べやう。

(イ) 浦鹽斯德ハバロフスクコムソモリスク間(一、一三七軒)

主として第二次五ヶ年計畫に於て建設されたもので、ハバロフスクコムソモリスク間は一九三三年に、ハバロスク浦鹽斯德間は一九三五年に開通したものである。全區間舗装道路で、冬季にも自動車の運轉が可能なる様設備されてゐる。支線として浦鹽斯德オリガ(太平洋岸)線、オリガエフゲネフカ線がある。

(ロ) ブラゴウエシチエンスクケルビ間

ブラゴウエシチエンスクよりライチハ、ブレイヤを経てブレイヤ河流域に沿ひウスチ・ウマリタに至り更に北上してアムグン河畔のケルビに達するもので、ケルビ金産地へ物資の輸送路である。

(ハ) ブラゴウエシチエンスクエキムチャン間

ブラゴウエシチエンスクよりゼーヤ河及其の支流セレムチャ河の流域に沿ふてエキムチャンに至る道路である。エキムチャン金産地への物資輸送路である。

(ニ) ノガエウオコルイマ河畔間

オホーツク海岸に新に建設せられたノガエウオ港からコルイマ河畔の金産地へ貨物を輸送する目的で最近建設せられたものである。航行可能期間の短い北氷洋迂廻経路に對し陸上近距離経路として重要なものである。道

路は砂利舗装を施したもので、頻繁な自動車の運轉にも堪え得る様施工されてゐる。

(ホ) チエルニヤエウオウシユームンゼーヤ間(約一五〇軒)

チエルニヤエウオからアムール鐵道のウシユームンに至り、ウシユームンよりゼーヤに至る道路である。此の道路は將來バム鐵道の通過地點として豫定されてゐるタンブーキ迄延長されることとなつてゐる。改良土道である。

(ヘ) デヤリンドルトムモトヤクーツクウエルホヤンスク間

ソ滿國境、黒龍江岸のデヤリンドラを起點として北上し、アルダン金探掘地を經由してヤクーツク州の中心地、レナ河のヤクーツクに至り、更に北上して世界の最寒地ウエルホヤンスクに至る長距離の自動車道路である。ヤクーツク幹線道路と稱せられ、鐵道のない此の地方の主要なる交通路として極めて重要な役割を爲してゐる。デヤリンドラからトムモト迄は砂利舗装道路で、トムモト以北は改良土道である。尙支線としてヤクーツクニビリユイスク、ヤクーツクニユーヤビチーム線等がある。

(ト) 滿洲里チタウランウデ間

ソ滿國境滿洲里からウスチイリヤを經由してチタに至り更にポペレチノエ(モロトフ鐵道ヒロクの北方)を經由してウラン・ウデに達するもので、改良土道である。

(チ) チバルグジンキヤフタウラン・バートル間

バイカル湖の東側、バルグジン川に沿ふバルグジンからバイカル湖畔を南下し、ウラン・ウデに至り更に南へ

延びて蒙古人民共和國との國境キヤフタに達し、キヤフタより蒙古人民共和國の首都ウラン・バートルに至るもので全區間舗装道路である。キヤフタウラン・バートル間は帝政時代より商業的な道路が通じてゐたが、ソ聯政府となつて改良工事を施したものである。最近特にソ聯邦と密接な關係を持つに至つた蒙古人民共和國との貿易、文化並に軍事上極めて重要な意義を持つ道路である。

(リ) イルクーツクスウエルドロフスク間

大體鐵道線に沿ひイルクーツクからスウエルドロフスクに至り更にスウエルドロフスタよりゴリキイ經由モスクワに達するソ聯邦最大の改良道路である。尙多くの支線がある。

(ヌ) ミヌシンスククズイル(タンナ・ツィワ共和国首都)

第一次五ヶ年計畫に於て建設されたものであつてエニセイ河畔ミヌシンスクからエニセイ河の流れに沿つて上流に上りタンナ・ツィワ共和国の首都クズイルに至る改良土道である。ウシンスク大道と稱せられる。

(ル) ビイスクウランコム間(六〇三籽)

トムスク鐵道ビイスク支線の終點ビイスクから蒙古人民共和國との國境を通過し、同國ウブサノル湖畔のウランコムに達するものである。此の道路は従前からあつたものに改良を加へて自動車道路としたものである。チユーイ大道と稱せられてゐる。

第三節 中央アジアの自動車運輸

中央アジアでは新疆及アフガニスタンとの國境に近い南部山嶽地帯で道路の建設が多く行はれた。例へば第二

次五ヶ年計畫で建設工事を完了したタシケントスタリナバード間自動車道路及パミール高原地の道路工事極めて困難なオシホログ間山嶽自動車道路の如きは其の代表的のものである。

中央アジアに於ける自動車道路の概要左の通である。

(イ) ウスチ・カーメンノゴルスクデルガラントウ間

イルトイシ河畔のウスチ・カーメンノゴルスクから東へ蒙古人民共和國の國境に向ひ、同國のデルガラントウに至る線である。改良土道である。

(ロ) オムスクパヴロダール阿克モリンスク間

オムスクよりイルトイシ河道沿ふてパヴロダールに至り更に新設カラガンダ鐵道局の所在地阿克モリンスクに至る鐵道である。パヴロダール阿克モリンスク間には目下南部シベリヤ鐵道の一部が建設されつつある。道路は改良土道である。

(ハ) カラガンダカルカラリンスクセミバラチンスク間

石炭の産地カラガンダとトルクシブ鐵道の起點セミバラチンスクを結ぶ道路で、改良土道である。

(ニ) カルカラリンスクバルハシ湖畔チユー間

カルカラリンスクより分岐して南へ延び、バルハシ湖畔の製銅中心地コウンランドを經由して更に同湖の西岸に沿ひ南下して、トルクシブ鐵道のチユーに至る道路である。

(ホ) アヤグーズ(セルゲオポリスク)チユグチャク(塔城)烏蘇間

トルクシブ鐵道のアヤグーズより新疆のチュグチャグ（塔城）及烏蘇に至る道路である。アヤグーズ―チュグチャグ迄は舗装道路、チュグチャグ以遠は改良土道である。

(ヘ) アルマ・アタ―ヂャルケント―烏蘇間

アルマ・アタより新疆との國境附近のヂャルケントを経て烏蘇に至り茲でアヤグーズ方面よりの道路と合し、哈密方面に通じてゐる。ヂャルケント迄は舗装道路、ヂャルケント以東は改良土道である。アヤグーズ方面よりの道路と共に援蔣赤色ルートとして軍事的に政治的に重要なルートである。

(ト) フルンゼ―ルイパチエ―アンヂデヤン間

フルンゼより東へ向ひイスイク・クル湖畔のルイパチエを経てナルインに至り更に西に延びてタシユケント鐵道のアンヂデヤンに至るもの、フルンゼよりナルイン迄は舗装道路で、ナルイン以西は自然土道である。

(チ) アンヂデヤン―コークアンド―ウルサチエフスカヤ間

アンヂデヤンを中心としてフェルガナ盆地の道路は極めて發達してゐる。此の道路も其の一でアンヂデヤン―コークアンド間は舗装道路、コークアンド―ウルサチエフスカヤ間は改良土道である。

(リ) アンヂデヤン―オシ―ホログ間

パミール高原の鑛物資源を多く埋藏してゐる山地の間に設けられた山嶽舗装自動車道路である。

(ヌ) タシユケント―ウルサチエフカヤ―スタリナバード間

ウズベツク共和國の首都タシユケントとタヂツク共和國の首都スタリナバードを直線的に結ぶ最短距離の道路

として重要な道路である。殆んど全區間が舗装されてゐる。

(ル) スタリナバード―ホログ間（五〇〇料）

スタリナバードよりパミール高原南部國境都市ホログに至る五〇〇料の山嶽自動車道路である。一九四〇年九月完成したばかりである。海拔五、〇〇〇米。パミール高原の屋根の上を行く此の道路の工事は極めて難工事で數萬人の勞働者を使役し、建設資材其の他の輸送には多數の飛行機と自動車が使されたと云はれてゐる。此の道路の開通に依つて中央アジア南部の新疆及アフガニスタン國境に沿ふ主要都市フルンゼ―アンヂデヤン―ホログ―スタリナバード―タシユケントは半環狀的に舗装自動車道路を以つて結ばれることゝなつたのである。

(オ) クウングラード―チャルデユーイ間

アム・ダリヤ河下流のクウングラードからアムダリヤ河に沿ひ、鐵道、水路の交叉地點たるチャルデウイに至り、更に上流に向ひアフガニスタンの國境附近に達してゐる。道路は改良土道である。

(ワ) デュサールイ―カルサクパイ間

タシユケント鐵道の終點デュサールイより鐵道に直角に東北に向つて製銅工場のあるカルサクパイに至るもので、改良土道である。

第四節 カフカーズの自動車運輸

カフカーズは石油、滿俺、石炭、銅等の鑛産資源を初め、亞熱帶的氣候の關係上ソ聯邦の他地方に産出しない

各種農産物（茶、葡萄、密柑等）及森林資源に富み頗る天恵豊かな地である。従つて之等貨物輸送上の需要も極めて大なるものがある。然るに外カフカーズには長大なる山脈が横つてゐる爲鐵道の建設には困難があつて、その發達充分と云へず、河川は山嶽性の爲殆んど運輸の用を爲さず、自動車運輸は最も重要な意義を有する。交通機關である従つて自動車道路の建設は緊急課題となつてゐるが是亦極めて困難な状態に置かれてゐる。

左にカフカーズに於ける自動車道路の概要を述べる。

(イ) ノウオロシイスク||オルデヨニキーゼ||ロストフ間

ノウオロシイスクから黒海の沿岸、ソ聯邦第一の療養地を傳つてバツームに至り、バツームからトルコの國境に沿ひレーニンナカンに至り、更に茲より鐵道線に沿ひツビリシからオルジヨニキーゼを経て遠くロストフに達する半環狀線の大自動車道路である。ノウオロシイスクからオルデヨニキーゼ迄は舗裝道路、オルデヨニキーゼからロストフ迄は改良自然土道である。ツビリシ||ルデヨニキーゼ間はグルヂヤ軍用道路と稱し、鐵道の全くない山地を横斷し、兩都市間の最短經路を成してゐる。目下グルヂヤ軍用道路の再建補強工事が行はれてゐる。

(ロ) ラゴデヒ||バクー間

オルデヨニキーゼの南方のラゴデヒよりバクーに至る道路で舗裝道路である。

(ハ) バクー||レンコラン間

バクーとイラン國境に近いレンコランを結ぶ自動車道路で、改良土道である。

第六章 航空運輸

第一節 ソ聯邦の航空運輸

航空運輸は最も近代的の運輸の形態である。航空運輸は第一に他の如何なる運輸機關よりも速度の極めて早いこと、第二に其の建設が地上設備として飛行場、信號標識等のみを以つて足り山嶽、沼澤、沙漠も何等の障害とならぬこと、第三に如何なる長距離の營業航空路も短期間に且比較的少額の資本を以つて建設し得る等の特徴を有する。特にソ聯邦の如く國土面積廣大にして、鐵道網の發達未だ充分でない國に於ては航空運輸は極めて有利である。然し一面運賃が他の運輸機關に比して非常に高價なこと、少量の速達郵便物、特急旅客、貴重品輸送に適するも一般の大量輸送に適しない欠點を有する。

ソ聯邦政府は五ヶ年計畫に於て航空運輸の發達に多大の努力を拂ひ、その結果現在では米國に次ぎ世界第二の航空路線を持つに至つてゐる。

ソ聯邦に於ける最初の航空路は一九二二年開設せられたモスクワ||ケーニヒスベルグ線で、ソ獨合辦の『デルフト』會社の經營するものであつた。後此の線は伯林迄延長せられたが、その當時ソ聯邦國內航空路線は四〇〇軒を數へるに過ぎなかつた。

ソ聯邦に於ける航空路開設の初年度より最近年度に至る航空運輸發達は左表に示す如く極めて顯著なものがある。

ソ聯邦航空運輸發達表

年 度	營 業 料	旅 客 數	郵 便 (單位噸)	貨 物 (單位噸)	全 料 噸
一九二三年	四〇〇	二〇〇	一・八	〇・一	—
一九三〇年	二六、三一六	一一、〇〇〇	一一六・六	一三四・三	七二九・一
一九三五年	四六、〇〇〇	九六、三〇〇	四、二八一・三	九、八九六・三	九、三二三・九
一九三七年	五〇、〇〇〇	一八三、二〇〇	六、〇〇〇・〇	三五、九〇〇・一	二二三、四〇〇・〇
一九四〇年	一三五、〇〇〇	二八五、〇〇〇	六、八〇〇	四二、三〇〇・〇	—

次にソ聯邦航空路の配置を見るに、首都モスクワを中心として航空路網は全國に張り廻らされてゐる。即東部幹線たる浦鹽斯德に至る線、南部幹線たるツピリシに至る線を最大として、モスクワレニングラー線、モスクワワシユケント線、モスクワオデツサ線、モスクワミンスク線、モスクワアストラハン線、モスクワアルマ・アタ線等の國內線を初め、國際連絡線としてモスクワ柏林線、モスクワストックホルム線、モスクワワシユケント線、モスクワカプーブル線、バクーテヘラン線、ウラン・ウデウラン・バトールの諸線があり、尙一九四〇年にはモスクワソフイヤ線、アルマ・アタ迪化ハ密(ソ支航會社經營線)等が新に設けられた。次に航空機の製造方面を覗ふに、航空機製造の國産化は極めて急速に行はれた。即一九二三年には全部輸入品の航空機を使用してゐたが、一九二九年には三九%の自國製航空機を保有し、此のパーセンテージは一九三二

年には六八・九%、一九三四年には九六・二%、一九三七年には一〇〇%となつて外國製のものゝ姿を消すに至つた。

現在製造され、實際に使用されてゐる航空機は旅客機としてはペー・エス八九號、ペー・エス三五號、エム一七號等が其の主なるものである。ペー・エス三五號は最新式の技術設備を備へた二人乗、双發動機を備へ、最高時速三五〇浬の優秀な性能を有するものである。ペー・エス八九號は双發動機附二人乗で、最高時速三〇〇浬である。エム一七號は五〇〇馬力、二人乗、最高の時速は三〇〇浬迄出すことが出来る。尙最近二人乗大型旅客機ペー・エス八四號も製造せられた。

旅客郵便機としては三・四噸の貨物積載力を有し、時速二〇〇浬の速力を有する四基發動機附ゲー二號が製造使用されてゐる。

以上述ぶる處はソ聯邦に於ける民間航空運輸に關してである。民間航空運輸の管理に就いて一言すれば其の最高機關は民間航空本部であつて、人民委員會議に直屬する機關である。航空本部の下に十二の地方航空管理局が設置されてゐる。

第二節 シベリヤの航空運輸

シベリヤで最初に開設せられた航空路線はイルクーツクヤクーツク線及イルクーツクボダイボ線で、共に一九二八年設けられたものである。此等の線は何れも鐵道の全然ない區間に設けられ、ヤクーツク地方とシベリヤ鐵道とを連絡する主要交通機關として重要な役割を果してゐる。次いでハバロフスクオハ線、ハバロフスク

浦鹽斯德線等が相次いで開設され、現在に於てはシベリヤの主要都市は殆んど總て航空路に依つて結ばれてゐる。然しソ領ヨトロッパの部に比較すればシベリヤの航空網密度は極めて低いのである。
極東地方民間航空路延長及營業成績（一九三七年度）は左の通である。

航空路延長 九、五八三浬
郵便物輸送量 七九八噸
貨物輸送量 三七二噸
旅客數 八、九四八人

現在シベリヤには左の三ヶ所に地方航空管理局が設けられてゐる。

- (イ) 極東管理局
- (ロ) 東部シベリヤ管理局
- (ハ) 西部シベリヤ管理局

次にシベリヤに於ける主要航空路線の區間、經路、距離、所要時間、回数、種別等を擧げることとする。

區間	經路	距離(浬)	所要時間	回数	種別
(一)モスクワ-浦鹽斯德	カザン、スウエルドロフスク、オムスク、ノウオシビルスク、イルクーツク、ハバロフスク	八、一九〇	四六、〇〇分	毎日	旅客

(二)ハバロフスク-オハ	コムソモリスク、ニコラエフスク	九七六	八、一五	隔日	郵旅 便客
(三)ウロフスク-ペトロパ	ニコラエフスク、オホーツク、マガダン	二、〇七一	一〇、〇〇 (飛行時間)	六、七、八月は月三往復、九月は二回、十月は一回	郵旅 便客
(四)ハバロフスク-アレキサ ンドロフスク	コムソモリスク	七八〇		毎日	郵旅 便客
(五)アレキサンドロフスク- オハ		三八五		五月五往復	郵旅 便客
(六)イルクーツク-ヤクーツ ク	キレンスク、ヴィチム、オ レクミンスク	二、四六四	三〇、四〇	毎日	郵旅 便客
(七)イルクーツク-ボダイボ	キレンスク、ヴィチム	一、五六三	二八、二五	毎日	郵旅 便客
(八)ウラン・ウデ-ウラン・ バートル	アルタン・ブラク	五四〇	三、二五	毎日	郵旅 便客
(九)クラスノヤルスク-クイ ズイル	アバカン	六〇〇	四、二〇	隔日	郵旅 便客
(一〇)ノウオシビルスク-ケメ レウオ		二四五	一、三〇	毎二往復日	郵旅 便客
(一一)オムスク-タラ		二四三	一、五〇	毎日	郵旅 便客
(一二)オムスク-チユーメン	クルガン	七〇六	四、四五	毎日	郵旅 便客

(三) スウエルドロフスク グニトゴルス	チエリヤピンスク	四三九	三、〇五	毎日	郵旅 便客
(四) モスクワ イルクーツク	カザン、スウエルドロフスク、オムスク、クラスノヤルスク	四、五三八	二〇、三〇	隔日	旅客
(五) モスクワ ノウオシビルスク	カザン、スウエルドルフスク、オムスク	二、九四〇	一三、〇五	毎日	旅客
(六) モスクワ リスウエルドロフスク		一、四七八	六、二〇	毎日	旅客

尙一九四〇年八月二四日附 Modern Transport 誌の報ずる處に依ると同年八月よりモスクワ
チユコト半島（ベ
ーリング海峡）間に定期旅客及郵便飛行（北極圏を飛行、全金屬製二十五人乗飛行艇使用）を開始した由である
が詳細は判明しない。

第三節 中央アジアの航空運輸

中央アジアに於ては航空運輸は比較的發達してゐる。沙漠地や山嶽地帯の多い中央アジアの東南境に於ては、
鐵道の敷設や自動車道路の建設に相當の困難が伴ひ、而も水運に恵まれることが少いので、中央アジアとしては
勢ひ航空運輸に便らざるを得ない實狀である。全ソ民間航空本部の輸送燃料に於て中央アジアの夫は全體の五分
の一を占めてゐるのを見ても此の地方が比較的航空運輸に恵まれてゐることが解る。南カザクスタンに於ては精
製亞鉛が航空機に依つて大量輸送せられてゐる。一般に中央アジアでは貨物運輸量は比較的多く、旅客輸送と貨
物輸送が均等に行はれてゐる。

中央アジアに於ける主要航空路線の區間、經路、距離、所要時間、回数、種別等は左の通である。

區間	經路	距離(料)	所要時間	回数	種別
(一) モスクワ アシハバード	スターリングラード、バク	二、九五四	一二、三〇	毎日	郵旅 便客
(二) モスクワ タシケント	クイブイシエフ、アクチユ ピンユク、ヂュサルイ	三、〇六九	一四、〇〇	毎日	郵旅 便客
(三) モスクワ アルマ・アタ	クイブイシエフ、アクチユ ビンスク、ヂュサルイ、 タシケント、フルンゼ	三、八四七	二八、四五	毎日	郵旅 便客
(四) タシケント カブール	サマルカンド、テルメス	八九五		月四往復	郵旅 便客
(五) アルマ アタハ密	クリギア、ウルムチ	一、四一五	一七、一〇	週復往復	郵旅 便客
(六) タシケント ウルゲンチ	サマルカンド、チアルドヂ ヨ	九八八	八、一五	毎日	郵旅 便客
(七) タシケント フルンゼ		五三八	三、一五	毎日	郵旅 便客
(八) タシケント オシ	レニナバード、フェルガナ	四四一	三、一〇	毎日	郵旅 便客
(九) アルマ アタベルトイ		四五〇	二、三〇	毎日	郵旅 便客
(一〇) アルマ アタカラガン	ベルトイ	八〇一	四、五五	毎日	郵旅 便客

(一) アルマアタルクスタナイ	カラガンダ、アクモリンス	一、五七六	一〇、五〇	五月中隔日六十月	郵旅 便客
(二) スタリナバードタシユケント	サマルカンド、レニナバード	七〇五	五、〇五	毎二往復日	郵旅 便客
(三) スタリナバードホログ		三八一	二、二〇	毎二往復日	郵旅 便客

第四節 カフカーズの航空運輸

カフカーズに於てもモスクワツピリシ南部幹線を初めとして多くの航空路線が設けられてゐる。カフカーズに於ける主要航空線、區間、經路、距離、所要時間、回数、種別等は左の通である。

區間	經路	距離(料)	所要時間	回数	種別
(一) モスクワツピリシ	ロストフ、スフーミ	一、九一〇	八、三五分	毎八日	郵旅 便客
(二) モスクワツピリシ・ウオドイ	ロストフ	一、四三四	六、一〇	毎六日	旅 客
(三) ロストフツピリシ	ミネラルヌイ・ウオドイ、グロズヌイ、マハチ・カラ	一、二〇三	八、四〇	毎八日	郵旅 便客
(四) バクーツピリシ	エヴラフ	五三〇	三、四〇	毎三日	郵旅 便客
(五) バクーツピリシナヒチエヴァン	エヴラフ	五二九	三、四〇	毎三日	郵旅 便客

(六) ツピリシスフーミ	クダイン	三七二	二、四〇	毎二日	郵旅 便客
(七) ツピリシエレヴァン		二三八	一、二〇	毎一日	郵旅 便客
(八) エレヴァンカフアン		二五七	一、五五	毎一日	郵旅 便客

第五節 極地航空運輸

一年の大半が氷に閉されてゐて僅かに夏季三、四ヶ月の間船舶が通ふに過ぎない極北地方にとっては航空機は或は物資の輸送に、或は中央との連絡に、或は氷の状態の調査に用ひられ極めて重要な役割を持つてゐる。現在北氷洋航路總局には有力なる航空隊が備へられ或は陸上基地より、或は砕氷船上より隨時飛翔して海上及河川の氷の状態の調査に當らしめてゐる。此の外北氷洋航路總局は定期的と迄は行かないが比較的組織的に經營してゐる左の三つの航空路がある。

(イ) ヤクーツクテイクン線
ヤクーツクを起點としてレナ河の流域に沿ひ北上してレナ河口の港テイクンに至るもので延長約一、六〇〇料である。

(ロ) クラスノヤルスクドウデインカ線
クラスノヤルスクを起點としてレナの流域に沿ひエニセイスク、ツングースカ、トルハンスク、イガルカを經

由して河口に近いドウデンカに達するものである。尙支線としてトルハンスクトウリンスカヤ・クリトバ
ーザ線、ヤルツエヴォソヴェトスキイ・ルドニツク線、エニセイスクケジマ線等がある。

(ハ) ハタラーノウイ・ポルト線
オムスクの北方タール河畔に在るタールを起點としてオビ河の流域に沿ひトボリスク、サマロヴォ、ベレゾ
フ、サレガルトを經由してノーウイ・ポルトに至るもので延長二一、〇〇軒に達する。

以上の諸線はヤクーツク、クラスノヤルスク、タラ等に於て民間航空隊本隊本部經營の幹線又は支線と連絡して
ゐる。此の外毎年一定の目的の下に二、三回宛相當大掛りな極地飛行を行つてゐる。

(終)

主なる參考資料

Т. С. Хачатуров: Развитие Транссибири (1939)
 Д. П. Зайкоцкий: Организация движения на железнодорожном транспорте (1941)
 В. В. Повороженко: Организация грузовой работы на железнодорожном транспорте (1939)
 В. В. Повороженко: Условия эксплуатации и грузовой перевозок (1940)
 П. Н. Рокос: Путевое хозяйство (1934)
 НКПС: Тарифное руководство (1940)
 Гудок
 Известия

日露年鑑 (1941年版)

ソ聯邦年鑑 (1941年版)

滿鐵調査部, ソ聯邦經濟地理

滿鐵調査部, ソ聯邦鐵道の設備と資材補給

滿鐵調査部, ソ聯邦に於ける鐵道網の分布と其の輸送動態

エロフエーエフ著(運輸局外國鐵道調査課), ソ聯邦の各鐵道局に於ける經濟的及技術的特徴

運輸局, シベリヤ鐵道事情

運輸局, 外國鐵道調査資料 (第十三卷第八號及九號, 第十四卷第九號, 第十五卷第九號)

附録(其の一)

新舊地名(驛名) 對照表

新 名 稱	舊 名 稱	新 名 稱	舊 名 稱
アルマ・アタ市	ウエールヌイ市	クイブイシエフカ・ウオス トイチナヤ驛	ボチカレウオ驛
アナドイル市	ノゾオマリインスク村	レニナカン市	アレクサンドロポリ市
アシハバード市	アスハバード(ポルトラツ ク)市	マハチ・カラ市	ペトロフスク・ポルト市
アヤグーズ市	セルゲオポリー村	モロトフ市	ペルミ市
ビロビヂヤン市	チーホニカヤ村	ノウオシビルスク市	ノウオニコラエフスク市
ウオロシローフ市	ニコリスク・ウスリースキ イ市	オルヂヨニキーゼ市	ウラヂカフカイズ市
ウオロシローフ・ウスリース キイ驛	ニコリスク・ウスリースキ イ驛	ペトロフスク・ザバイカル スキー市	ペトロフスキー・ザウオー ド市
カガノウイチ名稱驛	パーシエンナヤ驛	スウエルドロフスク市	エカテリンブルグ市
キーロワカン市	カラクリス市	スコウオロージノ市	ルフロウオ市
キーロフ・アバード市	ガンヂヤ市	スターリンスク市	ノウオ・クズネツク市
ケメレウオ市	シチエグロフスク市	スタリナバード市	ヂユシヤンベ市
コムソモリスト市	ペルムスコエ村	ツビリシ市	チフリ市
クラスノダール市	エカテリノダール市	ウラン・ウデ市	ウエルフネ・ウージンスク 市
クイブイシエフカ・ウオス トイチナヤ市	アレキサンドロフカ市	フルンゼ市	シブク市
		チカロフ市	オレンブルグ市

寄贈

衆議院
17.3.30
圖書

附 録 (其の一)

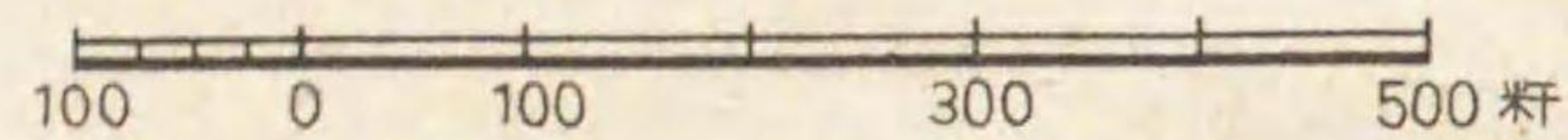
1200600091320

ソ 聯 邦 交 通 地 圖

亞 露 之 部

一九四一年現在

縮尺 1:12600000





ヨセフ フランツ 諸島

北

洋

東

ツォグ木海

セムリヤ

タイムルスキイ
シモデルナヤ
セムリヤ

新シムリヤ群島

シエラニ岬

アルヒペラーク

ボリス・ヴリツキイ海峡
チェリュスキン岬

ラプテヴィフ海

タイムル半島

カヤ

カラ海峡

タイクワン島

タイムル湖

ボグスク湾

ウイグ

ヤール半島

オイワモフカーメン

タイムル河

ガルミスコイ

ウスタバカラフ

カエフ島

オナヤン、ヌル

IV

ウーサ河

ノゴイボルト

オフグチンスコイ

ビヤナ河

タイムル河

ルウイエ

オチダフスコイ

ウスタバカラフ

ゴルケル

オレネリ河

ペルメー

タイクシ

ウルホヤスク

IX

サレガルド

ヌイダ

ドグディンカ

コレイカ河

イセロ

モイロ河

VIII

チョルドンガ

オチガスキ

ソグナ河

ベム

カズウム河

トクタイ河

トクタイ河

タヌ河

ツルハンスク

VII

ウカ

モイロ河

VIII

VIII

IX

IX

IX

IX

IX



昭和十六年十一月一日印刷 非賣品





VIII

IX

満

洲

國

海

千島列島

カムチャツカ

海

大

海

和

國

ウソフルハン

クイズイル

阿爾山

百威子

新京

吉林

拉法

朝陽川

上三峰

羅津

海

海

海

海

海

海

海

海

海

チョルドンガ

チガスキ

スルネ・ヴルースク

アルダン河

シムニヤヤ河

アルダン河

オホーツク

オホーツク

オホーツク

オホーツク

オホーツク

オホーツク

オホーツク

オホーツク

オホーツク

スウタロ・オレクミンスク

オレクミンスク

オレクミンスク

オレクミンスク

オレクミンスク

オレクミンスク

オレクミンスク

オレクミンスク

オレクミンスク

オレクミンスク

オレクミンスク

オレクミンスク

オレクミンスク

オレクミンスク

オレクミンスク

アラチモフスカヤ

アラチモフスカヤ

アラチモフスカヤ

アラチモフスカヤ

アラチモフスカヤ

アラチモフスカヤ

アラチモフスカヤ

アラチモフスカヤ

アラチモフスカヤ

アラチモフスカヤ

アラチモフスカヤ

アラチモフスカヤ

アラチモフスカヤ

アラチモフスカヤ

アラチモフスカヤ

キレンスク

キレンスク

キレンスク

キレンスク

キレンスク

キレンスク

キレンスク

キレンスク

キレンスク

キレンスク

キレンスク

キレンスク

キレンスク

キレンスク

キレンスク

ウエロルエ・アガリンスク

ウエロルエ・アガリンスク

ウエロルエ・アガリンスク

ウエロルエ・アガリンスク

ウエロルエ・アガリンスク

ウエロルエ・アガリンスク

ウエロルエ・アガリンスク

ウエロルエ・アガリンスク

ウエロルエ・アガリンスク

ウエロルエ・アガリンスク

ウエロルエ・アガリンスク

ウエロルエ・アガリンスク

ウエロルエ・アガリンスク

ウエロルエ・アガリンスク

ウエロルエ・アガリンスク

アララムスカヤ

アララムスカヤ

アララムスカヤ

アララムスカヤ

アララムスカヤ

アララムスカヤ

アララムスカヤ

アララムスカヤ

アララムスカヤ

アララムスカヤ

アララムスカヤ

アララムスカヤ

アララムスカヤ

アララムスカヤ

アララムスカヤ

ウランウデ

ウランウデ

ウランウデ

ウランウデ

ウランウデ

ウランウデ

ウランウデ

ウランウデ

ウランウデ

ウランウデ

ウランウデ

ウランウデ

ウランウデ

ウランウデ

ウランウデ

オロウナヤ

オロウナヤ

オロウナヤ

オロウナヤ

オロウナヤ

オロウナヤ

オロウナヤ

オロウナヤ

オロウナヤ

オロウナヤ

オロウナヤ

オロウナヤ

オロウナヤ

オロウナヤ

オロウナヤ

イレンリアポ

イレンリアポ

イレンリアポ

イレンリアポ

イレンリアポ

イレンリアポ

イレンリアポ

イレンリアポ

イレンリアポ

イレンリアポ

イレンリアポ

イレンリアポ

イレンリアポ

イレンリアポ

イレンリアポ

ラムフル

ラムフル

ラムフル

ラムフル

ラムフル

ラムフル

ラムフル

ラムフル

ラムフル

ラムフル

ラムフル

ラムフル

ラムフル

ラムフル

ラムフル

ウラン・バートル

ウラン・バートル

ウラン・バートル

ウラン・バートル

ウラン・バートル

ウラン・バートル

ウラン・バートル

ウラン・バートル

ウラン・バートル

ウラン・バートル

ウラン・バートル

ウラン・バートル

ウラン・バートル

ウラン・バートル

ウラン・バートル

チリガリ・ツォフク

チリガリ・ツォフク

チリガリ・ツォフク

チリガリ・ツォフク

チリガリ・ツォフク

チリガリ・ツォフク

チリガリ・ツォフク

チリガリ・ツォフク

チリガリ・ツォフク

チリガリ・ツォフク

チリガリ・ツォフク

チリガリ・ツォフク

チリガリ・ツォフク

チリガリ・ツォフク

チリガリ・ツォフク

昭和十六年十一月一日印刷 非賣品 鐵道省運輸局編纂



大日本印刷株式會社印刷

凡例		交通	鐵道	道路	航路	航空路
凡例	交通	}	==== 複線	==== 碎石道路	—— 客船可航河川	—— 定期航空路
			—— 單線	—— 普通道路	—— 航路	
			—— 鐵道局境界			
			—— 建設中ノモノ			
			赤字ハ鐵道局名ヲ表ハス			



- 道路**
- 碎石道路
 - 普通道路
- 航路**
- 客船可航河川航路
- 航空路**
- 定期航空路

資源

- | | | | | | | |
|---|--------|---|--------|-------|---|-------|
| T | 大水力発電所 | ▲ | 硫 | 黄 | H | ニッケル |
| ■ | 石炭 | # | 石油 | 黒鉛 | □ | 黒鉛 |
| — | 銅 | Φ | 燐灰石 | 加里塩 | ■ | 加里塩 |
| ▲ | 鐵 | □ | 白金 | 芒硝(塩) | ⊠ | 芒硝(塩) |
| M | マンガン | A | アルミニウム | 褐炭 | ▽ | 褐炭 |
| ⊕ | 亜鉛 | ○ | 金 | | | |

都邑其他

- | | | | |
|---|-----------|-----|--------------------|
| ● | ソ連邦首都 | ——— | 運河 |
| ◎ | 聯邦構成共和國主都 | ——— | 國境 |
| ● | 州及地方中心地 | ——— | 旧國境
(一九三九年八月現在) |
| ◎ | 自治共和國中心地 | ——— | 時差帯ノ限界 |
| ○ | 町 | IV | 時差帯ノ番號 |
| ○ | 村 | | |





